

會學濟經學大國帝都京

# 叢論濟經

號三第

卷七十二第

行發日一月九年三和昭

## 論叢

租稅組合論 . . . . . 法學博士 神戶正雄

海運に於ける運賃の最高限度 . . . . . 經濟學博士 小島昌太郎

ジムメル社會學概念批判 . . . . . 文學博士 米田庄太郎

## 時論

日支通商條約廢棄について . . . . . 法學博士 末廣重雄

## 說苑

學と實踐 . . . . . 經濟學士 福井孝治

ベルギー國立銀行制度の改正 . . . . . 經濟學士 松岡孝兒

## 雜錄

普國に於ける小學校經費負擔の調節 . . . . . 經濟學士 中川與之助

勞働者家族所得保險について . . . . . 經濟學士 近藤文二

獨逸國の臨時部會計 . . . . . 經濟學博士 沙見三郎

## 法令

農業倉庫獎勵規則

(禁轉載)

# 海運に於ける運賃の最高限度

小島 昌太郎

- 一 運賃の最高限度としての交通價值
- 二 有形の經濟財に於ける代價の最高限度
- 三 旅客運送の海運勞務に對して需要者の認むる價值
- 四 貨物運送の海運勞務に對して需要者の認むる價值
- 五 海運勞務の品質と交通價值

## 一 運賃の最高限度としての交通價值

運賃は、運送勞務の代價である。この運賃が、旅客については一人を標準とし、貨物については、重量上または容積上の一單位を標準とし、これを一定の二つの地點間に運送するの勞務に對する割合を以て表示せられたるときは、これを運賃率といふ。

海運に於ては、その運送勞務は、言ふまでもなく船舶によりて行はれる。故に、これは、海運勞務とも船舶勞務とも言ふことが出来る。

海運事業のうちにありても、不定期船事業に於ては、前に海運市場の説明に於て述べたるが如く、船舶の所有とその運用とが分離して居ることがある。そして、その場合に於ては、運用は、借入運用か備船運用かのいづれかである。従つて、海運勞務の代價たる運賃も、船舶の所有とその運用とが分離して居る場合には、その各々に對する報酬に分解することゝなる。船舶の所有に對する報酬、即ち船舶使用に對する代價は、借入運用の場合には、賃借料であり、備船運用の場合には備船料である。この賃借料または備船料は、運用者にとつては、彼が運送勞務を提供するについて要する原費である。従つて、海運勞務に對する代價即ち運賃より、賃借料若しくは備船料を控除したる殘額が、運用に對する純然たる報酬である。

本論に於て研究せんとする所は、運賃の最高限度は如何なる所にあるか、といふことである。そして、不定期船事業については、前述の賃借料若しくは備船料を包含したる意味に於ける運賃の最高限度は、如何なる所にあるかといふことである。

海運勞務の需要者たる旅客または荷主は、なるべく安き運賃にて、運送取引を結ばんと欲するものであり、その供給者たる海運業者は、これと反對に、なるべく高き運賃にて運送を引受けんことを欲するものである。併し、運送業者が如何に高い運賃を望んでも、旅客または荷主が支拂ひを肯んずる程度を超ゆるものであつては、到底、これを獲ることが出来ない。故に、運賃の最

1) 本誌前號「海運市場について」參照

高限度は、結局、旅客または荷主が運送勞務に對して認むる所の價值そのものより外には出づることを得ないものである。

海運取引は海運勞務の有價的提供とその利用、即ち海運勞務の賣買であり、運賃はこの海運勞務の代價であることは前に述べたる所である。今、經濟財 (wirtschaftliche Güter) に、有形のものど無形のものを認むるならば、海運勞務はとりも直さず無形の經濟財である。一般の經濟財に對して、特に之を交通財 (Verkehrsgüter) と名づけ得べきものである。故に、運賃の最高限度は、この海運勞務といふ一つの交通財に對して、その需要者が認むる價值であると言ふことが出来る。かくの如き價值を交通價值 (Verkehrswert) といふものがある。<sup>1)</sup>この言葉を借りて言へば、運賃の最高限度をなすものは、その交通價值であるといふことが出来る。私は、この交通價值なるものゝ理解に便せんがため、姑く、豫備的説明として、有形の經濟財について説明するであらう。

## 二 有形の經濟財に於ける代價の最高限度

有形の經濟財の一つの賣買に於て、その代價の最高限度をなすものは、買手がその經濟財に對

1) Giese, Das Seefrachttarifwesen, S. 176.

して認むる價值である。この價值は、言ふまでもなく、使用價值である。賣手の申出づる金額、即ち貨幣量額が、買手を承諾せしむるに足るものなるときは、その賣買は成立し、代價はその金額に定まるのであるが、この場合に、買手がその代價の支拂を承諾するゆゑんは、彼がその貨幣量額に對して認むる使用價值よりも、その買はんとする經濟財に對して認むる使用價值の方が大なるによる。若し、支拂ひに要する貨幣量額に對して認むる使用價值の方が、その經濟財に對して認むる使用價值よりも、大なるならば、彼は、その代價に於ては、これを買入れないであらう。何人と雖も、苟も理性的行動をなす限り、自分にとつて更に少く役立つと思ふものを獲んがために、更に多く役立つと認むるものを失はんとするものはないからである。そして、貨幣の使用價值よりも、買はんとするもの、使用價值の方が大であるといふことの意味は、そのもの以外に於て、その貨幣を以て買ひ得る如何なるもの、使用價值よりも、その場合には、買手にとつて、そのもの、使用價值の方が大であるといふ意味である。

買手が賣買の目的たる經濟財に對して認むる使用價值の大きさは、買手がこれを享樂の用に供せんとする場合と、生産の用に供せんとする場合とによりて、これを客觀的標準を以て表示するに、甚だしき難易の差がある。享樂の用に供する場合には、使用價值の大きさは、謂はゆる限界效用であるから、一に買手たる當人の主觀に係る所である。併し、生産の用に供する場合には、そ

の經濟財に對して支拂ふ代價は、生産費に外ならぬものであつて、そのものゝために如何に多くを生産費として費し得るかは、結局に於て、これを回収し得る所の、生産物の代價が幾何なるかの見込によりて限界せらるゝ所である。

例へば、暖房用に消費する石炭に對して買手たる消費者の認むる使用價值は、これによりて享樂する所の温暖の快感に認むる限界效用であつて、これは結局當人の主觀によつてその大さの定まるものである。併し乍ら、同じ石炭であつても、これを鐵器の製作のために消費する場合にあつては、その石炭のために支拂ふ所の代價は、結局、鐵器の代價の一部分として回収することを目的として支拂を肯するのである。そして、鐵器の代價は、生産者の意思だけで定まるものではなく、市場に於ける事情の下に需要と供給との關係によりて定まるものなるは言ふまでもない。故に、石炭に對して彼が支拂を肯んずる額を自ら定むるに當つては、先づこれを以て生産する所の鐵器の代價を豫想する。そして、この石炭に對して彼が支拂を肯ずる額は、鐵器を生産するに要する幾多の生産費項目の一つとして彼がこれに對して認むる額であつて、即ち彼が豫想する所の鐵器の代價より、石炭以外の他の總ての生産費及び彼の満足する所の利潤を控除したる殘額である。この額は、算盤を以て計算し得るものであつて、そして、それが生産者としての石炭の買手が之に對して認むる使用價值であり、彼と賣手との間に於ける石炭の代價の最高限度である。

生産の用に供する經濟財に對して買手が認むる使用價值は、右の例に示すが如く、生産費として支出し得る金額に外ならぬものであつて、そして、それは、他の生産費たる諸項目並びに生産者の利潤と相合して、製品の代價として回収せらるべきものである。然るに、買手が生産の用に供すべき經濟財の買入をなす際には、正確に言へば、製品の代價は、既約品、請負品にあらざる限りは、即ち、普通の市場生産の場合には、未だ定まつて居ないものであり、生産費の諸項目たるものも、その代價は或は既に定まれるものもあり、或は未だ定まらざるものもある。そして、各々の生産費項目は利潤と共に連帶的關係にあるもので、その一つが大なれば他は小となるの外なきものである。故に、生産者たる買手が、一つの生産費項目に對して如何に多くを支出し得るか、彼が、製品の代價として幾何を得るか、また他の未決定の生産費諸項目に對して幾何の額を支出すべきか、に關する彼の見込によるのである。

かくの如く、生産の用に供する經濟財に對して買手の認むる使用價值、——即ち、彼と賣手との間に於ては代價の最高限度たるもの、——を算出するための他の計算諸項目は、殆ど總て見込によりてその額の推定せられたるものである。従つて、この推定を基礎として算定せらるゝ所の、そのものゝ使用價值、即ち賣手と一つの買手との間に於ける代價の最高限度たるものは、結局、買手の見込による所となる。故に、その意味に於て主觀的のものである。併し乍ら、製品の

代價といひ、各生産費項目たるもの、代價といひ、これらは、享樂の用に供せらるゝものに對して消費者が認むる所の限界效用の如きとは異り、生産者の純然たる恣意に係るものではなく、従つて、見込といつても客觀的基礎なき見込とは異なるものである。即ちいづれも、昨日までの市價がそれぞれあるものであつて、これを基礎とする見込である。

尤も明日に於ては、それらの市價は、昨日のそれと必ずしも同一ではないかも知れない。併し乍ら、生産者は、企業家たる限り、昨日までに於ける製品代價變動の傾向と、その需要供給の狀態とを基礎として、損益を負擔するの意向を以て、明日以後に於ける製品の代價を見込を以て推定する。且つ同時に、その生産に要する生産費の諸項目につき、見込み違ひの危険を負擔する意向の下に、これも、昨日までの傾向と明日以後の狀態を推察して、各々その所要額を推定する、この諸價額の推定をしなければ、事業を進行するによる所がないのみならず、また、見込違ひの危険を負擔する所に企業の企業たるゆゑんがあるのであつて、この危険が企業危険(Unternehmensrisiko)と稱せらるゝものに外ならぬのである。そして、企業家たる生産者はかくの如くに推定したる價格を基礎として生産に着手するのである。

故に、彼の推定する所の諸價額は、言ふまでもなく主觀的のものであるけれども、企業家の立場に於て利用し得る限りの客觀的材料によりて算出せられたものであるから、享樂の用に供せらる



場合の經濟財の使用價值が、限界效用であるが如きとは、全くその趣きを異にするものである。併し乍ら、勿論、彼の生産したる物品が彼の見込みたる價額、若しくは、それ以上の價額に於て販賣し得られるとは限らず、またこれを生産するに要する諸費用が、彼の見込みたる價額若しくは、それ以下の價額に於て取引し得るとは限らないものである。そこに、今述べたる生産事業の企業危険といふものがある。故に、彼は、第一次の生産費項目たるもの、取引に於ては、豫定の價額、若しくは豫定以下の價額に於て買入れんとし、若し、これに成功すれば、第二次以下の生産費項目たるもの、取引に於て豫定以上を支出するの餘裕を得べく、若しこれに失敗して、第一次の生産費に豫定以上を支出するの外なきときは、第二次以下のいづれかのものに於て、第一次のものに於て超過したるだけを填補回復するに努むるであらう。勿論、これは、第一次の生産費項目たるものにのみ限つた事柄ではなく、いづれの生産費項目たるものに於ても同一である。

故に、今、或一つの生産費項目たるものを支出する場合には、生産者たる買手は、既に支出したる生産費並びに爾後に支出すべき生産費の諸項目について要する所の額を考慮し、これと關聯して、そのものゝために支出し得る額を定むるのである。これが、生産の用に供せらるゝ經濟財に對して買手の認むる使用價值であり、且つ、それに對して彼の支拂ひ得る代價の最高限度である。若し、彼が生産費たるものに豫定以上の代價を支拂ふの已むなきに至るか、若しくは製品の

代價として豫定の生産費を、または支出したる生産費を、總て償ふに足る額を獲る能はざる場合には、その生産は失敗に終りたるものであり、これに反して、生産費に於て豫定以下の支出にてこと濟むか、若しくは、豫期以上の代價にて製品を販賣し得るならば、彼は豫定以上の利潤を得る譯である。併し乍ら、製品の代價は、もとより生産費支出の場合には未知の事柄であるから、生産の用に供せらるゝ經濟財に於て買手の支拂ひ得る額は、主として、前に述べたるが如く、製品の豫定代價より、他の生産費項目の豫定の代價、並びに豫定利潤を控除したる額である。

享樂の用に供する經濟財に對して買手の認むる使用價值は、前に述ぶるが如く、その限界效用である。併し、この限界效用なるものは、私の見る所によれば、往々、經濟學の教科書に於て教へらるゝが如き、その經濟財を他の總てのものより切り離し、單にそのもの、目前に使用消費し得る分量が、或一人の判斷に映する關係のみを言ふのではない。經濟生活に於ては、總てのものは、貨幣を以て購はねばならぬ。今、問題とする所の一つの、享樂の用に供する經濟財に對して、買手の認むる限界效用といふものは、彼が有する所の購買力によりて獲得し得る色々なもの、全體のなかに於ける一つとしての限界效用である。故に、彼がその經濟財に對して認むる限界效用は、彼が欲望しまたは欲望するであらう所の色々な經濟財の全體によりて影響を受くる所で

あり、更に彼が有する所の購買力によりて影響を受くる所のものである。

即ち、彼は、貨幣以外に於て、既に幾多の、種々なる種類の經濟財をもつて居る。そして、今、彼は更に或一つの經濟財を、若し彼の購買力が許すならば、獲得せんとするの欲望を起したのである。併し彼が有する所の貨幣に於て現はるゝ所の購買力は、それを以て、更に幾多の、種々なる種類の經濟財を獲得し得るものである。故に、今現に彼が欲望する所の經濟財を、購買せんとするに當つても、更に彼が欲望するでもあらう所の他の種々なる經濟財のことを全然忘却し得るものではない。また現に有する所の種々なる經濟財も、消費と共に補充を必要とすることも明かである。故に、彼が購買せんとする所の經濟財の限界效用といふものは、要するに、彼が現に欲望し且つ欲望するでもあらう所の幾多の經濟財を、或は明瞭に、或は茫漠に、意中に浮べて見て、これらを彼の購買力を以て獲得し得る所に比較したるとき、その經濟財が、これらのものゝ彼に與ふる效用のうちで、如何なる地位を占むるかといふことである。それが、その經濟財の限界效用であり、そして、かくの如くに比較せられたる配列に於て、そのものが彼の購買力の範圍内にあるときは、これを購買し、然らざるときは、その購買を思ひ止まるであらう。

買手が、享樂の用に供する所の經濟財に對して認むる限界效用といふものは、右に述ぶるが如く、彼が有する所の購買力によりて獲得し得る色々なものゝ全體のなかに於ける一つとしての限

果效用である。併し乍ら、買手が或一つの經濟財を買はんとするに當つて、その有する所の全體の購買力の對照として、その意中に現はるゝものは、前にも一言して置いたやうに、必ずしも、明瞭なる形を以て來るものではない。寧ろ明瞭なる形を以てその意中に現はるゝものは、現に獲得せんことを欲望しつゝある所の二三の若しくは四五の經濟財であつて、他のものは不特定に漠然と意識せらるゝだけである。故に、それは何等かの具體的なる經濟財といふ姿では、劃然と彼の意識に現はれずして、寧ろ漠然ながらも意識する所のそれらを獲得するに要する貨幣——購買力——といふ姿に於て、その意識に上ることゝなる。されば、買手が享樂の用に供する經濟財に對して認むる限界效用といふものは、寧ろ、彼の有する購買力のうちで、その經濟財の購入のために割かるゝ所の、そしてその經濟財と比較せらるゝ所の部分に對して、彼の認むる效用によりて、甚だ多く影響せらるゝものであるといふことが出来る。

例へば、人々によりて、物に對する嗜好を異にするものであるが、さういふ點は姑く問題とせずして、單に富者たり貧者たるの差別の點のみより言へば、彼等が生活必需品に對して認むる效用にも、また裝飾品に對して認むる效用にも、單純に效用たる上より見れば、共に相違ある譯はない。富者も生活必需品に效用を認むるものなるは言を俟たざる所であり、貧者も裝飾品に效用を認むるは明かである。併し乍ら、これらのものゝ賣買といふ關係に於て現はるゝ場合、換言す

れば、貨幣との交換として現はるゝ場合には、問題となる所のものは、單純なる效用ではなくて、前に述べたる意味に於ける限界效用である。即ち、貧者が生活必需品を購ひて、裝飾品を買取らないのは、彼にとつては、生活必需品が、彼が有する購買力を以て獲得し得る色々なもの、全體のなかに於て占むる所のその限界效用の地位が上なるがためであつて、裝飾品の如きは、その埒外に在るがためである。また、富者が裝飾品を購ふのは、それが單純なる效用の點より見て生活必需品よりも上にあるがためでは決してなく、彼が有する所の購買力が大なるがため、それを以て獲得し得る色々なものは、いづれも大なる分量に上り得るが故に、生活必需品の如きも、更にこの上獲得する所のものは、その購買力を以て獲得し得る色々なもの、全體のなかに於て占むる所の限界效用の地位は甚だ低く、これに反して裝飾品の方は、それに對して彼が認むる限界效用は、彼がその購買力を以て獲得し得る色々なもの、全體のなかに於て上位に浮び上つて居るからである。

換言すれば、貧者が、裝飾品を買はずして、生活必需品を買ふのは、單純なる效用の上より見て、前者が必ずしも後者より低きがためではなく、これを買ふがために割かねばならぬ所の彼の購買力の部分に對して認むる限界效用が高きがためであり、富者が、裝飾品を購ふは、彼は既に生活必需品を有して居るがため、その上の生活必需品は、彼が有する購買力を以て獲得し得る色

々なもの、全體のなかに於て、その限界效用低きがため、これをその上には買ひ入れず、剩れる所の購買力のうちにて、裝飾品のために割くべき部分の限界效用は、彼にとつて割合低きものなるがため、これをその買入れに充つるのである。

### 三 旅客運送の海運勞務に對して需要者の 認むる價值

私は、無形の經濟財たる海運勞務に對して、その需要者が認むる使用價值とは如何なるものであるかの理解を助くる便宜のために、讀者の理解し易き有形の經濟財についてこれを詳述した。海運勞務の需要者がその勞務に封して認むる使用價值（即ち謂はゆる交通價值）、従つてその海運勞務の代價の最高限度も亦、右に述べたる有形の經濟財の場合と同様である。

海運勞務に對する需要も、生産的目的の場合と享樂的目的の場合とがある。即ち旅客について言へば、商用旅行のために乗船する場合は前者であり、遊覽、保養のために旅行する場合は後者である。貨物について言へば、商品運送の場合は前者であり、自用品運送の場合は後者である。今、享樂の目的を以て、旅客が海運勞務を需要する場合について見るに、彼がその海運勞務に對して認むる使用價值は、前述の有形の經濟財の場合と同様に、その限界效用である。併し、

この場合の海運勞務は、乗船地より目的地までの一つの航海であつて、これは彼の目的にとつては、單一不可分のものである。故に、航海といふことのみについて言へば、彼のこの航海に對して認むる效用は、限界效用であると共に、全部效用でもあり、最初效用でもある。従つて、彼が、この航海に對して認むる限界效用といふものは、前に豫備的説明として有形の經濟財について詳細に述べて置いたやうに、彼が有する所の購買力を以て獲得し得る色々な總てのもの、うちに於て、その一つとしてのこの航海に對して彼が認むる效用である。

それ故に、彼が、この航海以外に於て、欲望する所のもの、效用が、この航海の效用より上位にあるときは、この航海の限界效用は低くなり、且つ、彼が航海以外に於て欲望するものが多いあつて、效用の比較的配列に於て、航海の如きは、彼の購買力の範圍外にはみ出すものなるときは、航海といふものが、單純なる效用の上のみより言へば、彼はこれを欲望するにしても、貨幣との交換關係に於て、換言すれば、賣買取引としては、彼の欲望の埒外に投げ出さるゝことゝなる。従つて、彼が航海に對して認むる效用、或は交通價值なるものは、縦ひ如何なるものであつても、運賃の決定には關係なきものとなる。

併し乍ら、彼が大なる購買力を有するものである場合に於ては、その航海は、彼の購買力を以て獲得し得る色々なもの、全體のなかに於て占むる所のその限界效用の地位が、相對的に上位に

あることとなり、且つ、彼がその航海のために割く所の購買力の部分に對して自ら認むる限界效用が低きものとなることのために、彼は貨幣を支拂つて、その海運勞務を需要することとなる。そして、その場合に於ける彼と海運業者との關係のみに於ては、運賃の最高限度は、彼が、その航海に對して認むる所の、前述の意味に於ける限界效用、即ちその使用價值である。この限界效用は、それ故に、全然、主觀的のものであると共に、彼の有する購買力によりて大に影響せらるる所であつて、これを具體的に表示し得る客觀的標準はない。

次に、旅客が生産的目的、例へば商用にて旅行する場合に、彼がその旅行に要する所の航海に對して認むる限界效用、即ちその海運勞務に對して認むる使用價值は、その旅行によりて成し遂げ得る商取引によりて獲る所の利益より、その旅行に於ける他の一切の運送勞務、並びに宿泊、その他旅行上必要の事項のために要すると見込む所の諸費用を控除したる殘額である。<sup>1)</sup>故にこれは、豫備的説明として、生産の用に供する有形の經濟財に對して買手の認むる價值として述べたる所と同様に、その商取引の利益並びに各費用は、いづれも見込である點に於て主觀的のものであるけれども、而もその見込が、全然恣意的なるものではなく、各々客觀的標準をもつものであるから、算盤を以て計算し得る所であり、従つて、この場合の海運勞務の交通價值は、少くと

1) Vgl. Fischer, Die Personenfahrpreise der Schweizerischen Bundesbahnen, S. 1 ff.; Rank, Das Eisenbahntarifwesen, S. 19, Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. I, S. 98.



も、需要者自身にとつては、數的に表示し得るものである。それが、この場合、彼と海運業者との間に於ては、運賃の最高限度たるものである。

かくの如く、旅客運送に於ても、享樂の目的を以て海運勞務を需要する場合と、生産の目的を以てこれを需要する場合とによつて、需要者の認むる交通價値を異にし、これを表現し、測定するに難易の差大なるものであるが、海運に於ては、大體に於て、旅客運送の海運勞務は享樂の目的を以て需要せらるゝもの、或は少くとも享樂の目的を兼ねて需要せらるゝものが、寧ろその大部分を占めて居るのである。

#### 四 貨物運送の海運勞務に對して需要者の

##### 認むる價値

貨物運送に於ても、海運勞務を需要するに、享樂的目的のものと、生産的目的のものとがある。貨物運送の場合には、旅客運送の場合と異り、享樂の目的を以て運送せらるゝものは甚だ少く、殆ど總てが生産の目的を以て運送せらるゝものである。

享樂の目的を以て、貨物運送のため、海運勞務を需要する場合、即ち自用品運送の場合に、所

有者がその物の運送に對して認むる使用價值は、全くそのもの、使用價值の大きさに依存する所である。例へば、自家祖先の立像とか、若しくは崇拜せる偉人遺愛の物品とか、歴史的記念の發掘物とか、または學術研究上の貴重品とかを、輸送する場合には、その海運勞務の彼に對する效用、從つてその使用價值は甚だ大なるものである。この場合に於けるその效用の大きさは全く主觀的のもので、客觀的價值を以て之を表現するは甚だ困難である。併しこの場合に於ても、彼がその運送を實現するには資力を必要とするものであるから、彼が海運市場に於ける一人の需要者として現はるゝ限り、この海運勞務の限界效用は、彼がその有する購買力を以て獲得し得る所の色々なもの、全體のなかに於ける一つとして、その海運勞務に對して認むる效用が占むる地位に懸るのであつて、そしてそれが、他のものと共に配列せられて彼の購買力の範圍外に出づるならば、如何に彼がその運送を重要視するも、實際取引に於ては、彼の欲望は現はるゝことが出来ないものであり、之に反して、彼の購買力の範圍内にあるときは、かくの如くに配列せられたる場合に於けるその限界效用が、その交通價值であり、彼と海運業者との間に於ける運賃の最高限度である。

貨物運送に於て生産の目的を以て海運勞務を需要する場合、即ち商品輸送の場合に於て、荷主がその海運勞務に對して認むる使用價值は、客觀的標準を以て表示することが出来る。この場合

に於ては、前に述べたる所の、生産の用に供する有形の經濟財に對して買手の認むる使用價值と同じく、この運送勞務の代價として支拂ふもの即ち運賃は、生産費の一部を成すものである。

今、商品が甲地より乙地へ輸送せらるゝゆゑんは、販路獲得の目的を以てするダンピングなどの特殊の場合を除いては、甲地に於て之を販賣するよりも、乙地に於てする方が利益多きか、若しくは利益多しと推定せらるゝからである。若し甲地に於て販賣するも乙地に於て販賣するも、その利益同一であるならば、商人は煩勞を重ねてこれを乙地に於て販賣することはない。

こゝに甲地よりも乙地の方が販賣利益が多いといふ意味は、當該運送に於ける目的となつた貨物についていふのである。商人が、或る商品を、自己の所在する甲地に於て販賣せずして、これを乙地に輸送して販賣するには、色々な場合が考へられる。第一は、甲地よりも乙地の方が高い代價で賣れるために、甲地で販賣することをやめてこれを乙地に輸送して、そこで販賣することである。第二は、代價に於ては必ずしも兩地の間に差違はないけれども、甲地よりも乙地の方が多くの分量が販賣せらるゝから、縦ひ一個當りの利益は少くとも、總利益が大きく、従つてこれを乙地に於て販賣する場合である。第三は、甲地の販路、例へば内地に於て相當利益ある代價にて相當の量額を販賣し得るけれども、生産量が豊富であるから、その全生産量を内地に於て販賣するとせば、代價の低落を來すから、内地の供給量は増加せずして、縦ひ單位當り利益は少くこ

も、その餘の生産量はこれを海外の乙地に輸送して販賣し、全生産量に對する總利益の額を増加することである。私が、商品運送の動機として擧ぐる所の、發送地より到達地に於ける方が販賣利益が多いといふことは、運送せらるゝ貨物によりての、これらのいづれかの場合にあてはまる意味に於ての利益の多いことである。

かくの如く、商品の輸送の場合にありては、商人は必ず何等かの利益を見込むのであるから、その輸送をなすのである。そして、その利益は、製造價額若しくは買入價額と輸送先に於ける販賣價額との差額のうちに見出さるゝものであつて、且つ運送勞務に對して彼が支拂ひ得る所のものも、この差額のうちに見出されねばならぬものである。併し、商品を甲地より海外の乙地に輸送して販賣するには、この差額のうちから運賃以外に尙ほ幾多の費用を必要とする。姑くその主なるものを數へ擧ぐるに、(イ) 海外商取引のための電信郵便等の通信費、(ロ) 廣告宣傳費、(ハ) 荷造費、(ニ) 内地鐵道運賃、(ホ) 倉敷料、(ヘ) 積込解賃、(ト) 積込入夫賃、(チ) 保険料、(リ) 荷爲替料、(ヌ) 手形割引料、(ル) 陸揚入夫賃、(ヲ) 陸揚解賃、(ワ) 關稅、(カ) 通關手数料、(ヨ) 陸揚地以後の鐵道運賃、(タ) 販賣地に於ける倉敷料、(レ) 委託販賣手数料若しくは仲立人口錢等がある。今、これらを假に諸掛と名づくるときは、製造價額若しくは買入價額と輸送先に於ける販賣價額との差額を以て、これらの諸

掛と利潤とを控除して剩る所のものが、海上運送のために支拂ひ得る額であつて、そして商人たる荷主が海運勞務に對して認むる使用價值も亦これを以て表示し得るものであり、彼と海運業者との取引に於て定め得る運費の最高限度もこれより外に出づることが出来ないものである。

商人が海運勞務に對して認むる使用價值、從つて彼と海運業者との間に於ける運費の最高限度は、右に述ぶる所の如く、製造價額若しくは買入價額と販賣價額との差額から諸掛と利潤とを控除したる殘額である。併しこれらの各項目は、前に生産の用に供せらるゝ有形の經濟財の例に於て述べたる如く、いづれも積極若しくは消極の關係に於て相關聯するものである、且つ運費取引の場合には、未定なる状態にある價額項目もある譯である。故に正確に言ふときは、勿論、商品輸送の海運勞務に對して荷主の認むる使用價值なるものも、客觀的に正確なる測定をなし得るものではない。併し乍ら、既に決定せる製造價額や買入價格は勿論のこと、諸掛の内容をなす諸項目の費用も、現に輸送せんとする所のその商品についてこそ縦ひ未定のものであるにしても、それぞれ最近に於ける客觀的標準の存する所である。故に殘る所は海上運送のために支拂ひ得る額と商人自身の利潤とである。商人が利潤少くして満足するならば、運費のために比較的多くを支拂ひ得るであらうし、これに満足せざるならば、運費には比較的少くより支拂を肯んせず、海運業者の要求する所がこれより多きときは、その運送を中止するであらう。この意味に於ては、運

賃の最高限度は荷主の主観によつて定めらるゝものである。併しそれにしても、この限度は數字を以て表示し得るものである。殊に通常の商取引に於ては、荷主はその商業に於て一般普通なる利潤率を以て計算を立つるのが慣例である。然るときは、彼が海運勞務に對して認むる使用價值は、客觀的の標準を以て一層明かに表示することが出来るものとなる。即ち、この場合に於ては、交通價值が算盤の問題となり得る。

商品を輸送する荷主が、海運勞務に對して認むる使用價值、従つて彼と海運業者との間に於ける取引についての運賃の最高限度をなすものは、右に述べが如きものである。そして、その額は、固よりこれに關聯する他の諸項目の金額に對する彼の見込に従つて相對的に定まる所である。併しその見込は、前に、生産の用に供せらるゝ經濟財に對して生産者たる買手の認むる使用價值を説明したる場合に述べたるが如く、恣意的なるものではなくして、從來よりの變化の傾向と、當面の場合に於ける状態とによりて、商人的計算の下に定めらるゝ所の頗る妥當性に富むものである。その意味に於ては、彼と海運業者との取引に於ける運賃の最高限度は客觀的に定まるものといつてもよい。これ享樂の目的を以て需要する海運勞務の場合、即ち自家用品の輸送の場合と趣きを異にする所である。

かくて、商人たる荷主が、商品の輸送に當り、海運業者と交渉して愈々取極めたる運賃——それが、この場合の海運勞務の交換價值である——が、右に述べたる所の、彼がこの勞務に對して認むる所の使用價值、即ち、彼と海運業者との取引に於ける運賃の最高限度以内にあるときは、彼は、謂はゆる消費者餘剰 (Consumers' surplus) を得たる譯で、それだけこの商取引に於ける彼の利潤を高めたることとなる。併し乍ら、かくの如きは、自由競争の下にある不定期船業者を相手として商人が取引する場合にあり得る所であつて、定期船業者、特にコンファレンスの組織によりて獨占的地位を占むる所の定期船會社との取引に於ては、特別なる例外の場合を除き、望み得ざる所である。獨占的地位にある定期船業者が、各種貨物の賃率表を定むるには、市場の狀勢と商人の原價とを研究し、なるべくこの消費者餘剰をつくらざる方針により、荷主の認むる最高限度近くに於て運賃を定めんとするものである。What the traffic will bear といふ原則も、定期船業者の側に於ては、かくの如き方針にて運賃を定むるの意味に於て活用せんとするものである。故に、横暴なるコンファレンスの獨占の下にある定期船航路の貿易業者は、その取引の内容が外部的に明瞭なる場合には、往々、單にその事業が命脈を保つて存続し得る限度にまで利潤を縮小せられ、貿易上の利益は、大部分、定期船會社に吸取らるゝ危険の下に置かるゝことがある。即ち、最高の限度にまでのぼして運賃が定めらるゝによる。

## 五 海運勞務の品質と交通價值

交通價值は、右に述ぶるが如く、需要者が海運勞務に對して認むる所の使用價值である。そして、それは、旅客運送の場合たると貨物運送の場合たるとを問はず、享樂の目的を以てする場合には、需要者が有する購買力を以て獲得し得る色々なもの、效用の全體のうちに於て、その一つとしてその海運勞務の效用が占むる地位によりて定まるのであつて、それが、彼の有する購買力の範圍外に落つるときは、實際取引として問題となることを得ず、その範圍内にあるときは、それが、彼と海運業者との間に於て運賃の最高限度となるものである。故に、需要者の側に於て、交通價值の認定に影響する所のは、彼が海運勞務以外に於て欲望する所のもの、如何に係る所であると共に、またその有する所の購買力の大きさにも係る所である。併し、この場合に於て、交通價值の認定につきて影響するものとして、交通勞務の品質なるものを見逃すことが出來ない。この品質は、彼が、その有する購買力を以て獲得し得る色々なもの、效用の全體のうちに置く所の、その海運勞務の效用の地位を左右するからである。旅客運送の場合に於て、安全、愉快、娛樂、慰安の設備が優れたるものほど、その海運勞務に對して旅客の認むる使用價值は大なるものであるは、更に説明の要なき所であらう。



このことは、また、旅客運送たるも貨物運送たるもを問はず、生産の目的を以て需要する海運勞務の場合には、明らかに現はるゝ所である。即ち船舶速力の増加は、航海日数を短縮するが故に、商業使用人の商用旅行に於ては、主人にとりて日當手當の負擔を減少し、貨物殊に、生糸、機械、茶、その他、いはゆる高級貨物にあつては、荷主にとりて航海中の利子負擔を減少することとなる。従つて、それだけ、需要者が海運勞務に對して認むる價值を高むるものであつて、この減少したる手當若しくは利子の範圍内ならば、それだけ多く運賃として支拂ふことを肯んずる所である。

その他、貨物運送について言へば、安全設備の増加は、海上保険料の負擔を減少し、取扱ひ方の改善は荷造負擔を輕減し、積込陸揚げ設備の改善は人夫賃解賃を節約することとなり、聯絡運送の短縮若しくはこれに代るに直通運送を以てすることは、時日の短縮と安全の増加とのために、保険料と利子との兩者を減少することとなる。總てこれらは、交通價值を高め、従つて運賃の最高限度を高むるものである。そして、これらは、需要者の負擔を増加することなく、いな、却つてこれを減少しつゝ、他方に運賃を増加し得る所のものである。