

會學濟經學大國帝都京

叢論經濟

號六第

卷九十二第

行發日一月二十年四和昭

論叢

地租に於ける累進 法學博士 神戸 正雄

運賃負擔力の表現としての容積と重量 經濟學博士 小島 昌太郎

平均生産力説について 文學博士 高田 保馬

說苑

貨幣價值決定原理の一考察 經濟學士 柴田 敬

所謂公開市場取引に就いて 經濟學士 島 本 融

明治政府の貸附金 經濟學士 吉川 秀造

講演

國民的産業としての生糸 法學士 勝山 勝司

雜錄

地方税不動産取得税 經濟學士 安田 元七

舊^舊斗南士族の就産 經濟學士 堀江 保藏

統計拾穗抄 法學博士 財部 靜治

株價指數に就いて 經濟學士 益田 熊雄

近着外國經濟雜誌主要論題

附錄

本誌第二十九卷總目錄

(禁轉載)

運賃負擔力の表現としての容積と重量

小島 昌 太 郎

- 一 海運表定運賃變動の限界
- 二 運賃負擔力の表現
- 三 容積及び重量に於て見はるゝ運賃負擔力
- 四 容積及び重量の表示
- 五 運賃基準としての容積と重量との選擇
- 六 容積噸及び重量噸の適否

一 海運表定運賃變動の限界

海運には、定期船事業と不定期船事業との、二つの事業形態があつて、その運賃も、この事業形態の異なるに従つて、その性質を異にする。即ち、定期船の運賃は表定運賃であるが、不定期船の運賃は自由運賃である。そして、これらの表定運賃も自由運賃も、或は海運界の景氣の變動により、或は當業者相互間の競争により、若しくは代替運送機關よりの競争により、常に動搖する

ものであるが、而もその動搖は、上にも下にも一定の限界のあるものであつて、その上にある所の限界、即ち運賃の最高限度をなすものは、運送勞務需要者のその勞務に對して認むる價值、——交通價值——であり、その下にある所の限界、即ち運賃の最低限度をなすものは、定期船事業と不定期船事業とによりて多少その意味を異にする所があるけれども、要するに繫船點といはる、ものである。これらの事柄は、本誌に於ても論述したる所であり、また拙著「海運賃率論」に於ても詳細に説明したる所である。

海運の運賃は、定期船のそれも不定期船のそれも、この上下の兩限界以内にある所のいづれかの點に於て定まるものであるが、その有様は、定期船運賃と不定期船運賃とによりて、大に趣きを異にする所がある。

不定期船の運賃は、主として、荷主相互の間に於ける船腹を獲んとする競争と、船主相互の間に於ける船腹を提供せんとする競争との、競合の下に定まるのであつて、この競合の下に、兩限界内の如何なる點に運賃が定まるかは、荷主の側に於ける海運勞務を獲得せんとする欲求——更に、それを推し進めて見ると、荷主が運送を委託せんとする商品の賣却によつて得る所の貨幣に對する欲求——と、船主の側に於ける海運勞務の對價としての貨幣を獲得せんとする欲求との、牽引關係による所である。即ち、荷主の側に於ける海運勞務を獲得せんとする欲求が、船主の側

に於ける貨幣を獲得せんとする欲求より強大なる場合には、その強大さの程度に應じて、運賃は最高限度の方に近く定まり、これと反對の場合には、最低限度の方に近く定まるものである。その有様は、普通の商品の代價決定と特に異なる所がないから、こゝに更めて詳細の説明を加ふる必要はない。

定期船の運賃にありても、その決定の根本原則に於ては、右の不定期船の運賃と異なるものではなく、たゞ多くの場合に於て、船腹の供給者の側に於ける競争が、海運同盟なるものゝ下に、調節制限せられ、彼等は、統一せられたる運賃政策の下に、その需要者と對應するのであるから、獨占の原則がこれに加はることゝなるのである。殊にその運賃は、前述の如く、表定運賃といふ形態をとるのであるから、これが決定の有様については、特別の説明を必要とするのである。

表定運賃といふは、嘗て述べたるが如く、需要者たる相手方の如何を問はず、一般的にこれによりて運送の引受けをなす意思を以て、運送業務の種類と運送客體の種類とに従ひ、分類的に表式方法を以て表示せらるゝ運賃であつて、これを表示する所の表は、運送客體の一單位重量若しくは一單位容積に對する運賃が幾許であるといふ形式になつて居るから、これを賃率表 (Tariff) といふのである。

この表定運賃なるものは、定期船業者が、世間の定期船運送に對する一般的の需要状態を豫測し、これに適應する所の計畫を立て、一定の設備を以て體系をなせる組織的行動として、海運業務を提供するに當り、その代價として、前述の如き形式に於て表示せらる運賃である。従つて、この場合には、運送客體たる個々の旅客若しくは個々の貨物に着目して、それらを輸送する所の同じ型の運送勞務——多數同時に、または繼續反復的に、且つ規律的に行はるゝ所の、個々の旅客若しくは個々の貨物を輸送するに當てらるゝ運賃勞務——の代價と看做さるゝものである。

併し乍ら、かくの如く個々の運送客體についていふ所の運送勞務なるものは、定期船事業の場合にあつては、實は、單に概念的に存在する事柄たるに止まり、具體的事實としては、規律的に反復して運行する所の、多數姉妹船の航海を基本として成立して居る一つの運送組織の體系的活動があるだけである。従つて、若し、運送事業に要する經費、即ち運送原費なるものを以て、その運送によりて舉ぐる所の運賃によりて填補せらるゝものと見るならば、定期船事業の運送原費は、その大部分は、その運送に對し、嘗て述べたるが如く、渾然たる一つの結合生産費たるものである。

然るに、運賃を支拂ふ所の多數の旅客及び貨物は、この體系的活動に乗ることによりて、初めて相關聯するの關係に立つことゝなるもので、元來は相孤立せるものである。換言すれば、同じ

船舶に積込まれ、または同じ海運業者によつて取扱はるゝ關係に於て、相互に關係を有することゝなるだけで、その他の關係に於ては、何等の關聯なきものであり、また、もどより運送勞務の需要者の側に於て一纏りに取り纏められたるものではない。

故に、これらの多數の運送客體の支拂ふべき運賃は、定期船業者の側に於て、これら運送客體の種類に従ひ、一應その各々の額を定めて置くの外はない。これは、定期船事業が、競争の下に行はるゝと獨占の下に行はるゝとによりて異なる所はない。たゞ、競争の下にあるときは、一旦各種貨物の運賃を幾許と定めて置いて、競争相手方の運賃政策に左右せらるゝがため、動搖常なく、之を定むるもたゞ一應の定めたるに止まり、確定のものたるの意義なく、従つて、營業が頗るやりにくゝなるを免れ難い。この點よりするも、定期船事業に於ては、運賃の定めが、均しく一應的の定めであるにしても、ごもかく定めたる以上は或期間は確定的のものごなし、従つて、この事業に營業上の安定的基礎を得るがために、獨占的地位を占むるの必要に迫らるゝことゝなるのである。

かくの如く、定期船事業にありては、各種運送客體につき、その種類に従ひ、一應各々の運賃を定むるのであるが、それは固より暫定的のものたるに過ぎない。競争の場合にありては、相手

方の運賃政策に影響せられて變更するの外なく、獨占の場合に於ても、かく定められたる運賃の下に於て、運送を委託するもの甚だ多くして、その事業規模に溢れ出づるときは、更に之を引上ぐべく、反對に、その運賃の下に於て委託するもの甚だ少きときは、事業規模の全般的活用のために、更に之を引下ぐるの外はない。そして、これら上下に對する動搖の限界をなすものは、曩に運賃の最高限度と最低限度として詳述したる所である。

併し、曩に述べたる定期船事業に於ける運賃の最高限度なるものは、各個の運送に於けるものであるけれども、その最低限度なるものは、一つの定期船業者の事業を全體として見たる事柄である。かく、一方に於ては、各個のものとして最高限度があり、他方に於ては全體として最低限度をもつ所の定期船運賃は、具體的に賃率表に表現せらるゝ所の表定運賃として如何に定まるのであるか。これが、以下、私の述べんとする所の主題である。

二 運賃負擔力の表現

英吉利の學者は、定期船事業に於ける各個の運送客體の運賃は、その負擔能力に應じて定めらるゝと説明する。即ち謂はゆる“*What the traffic will bear*”に於て、各個のものゝ運賃は定まるといふのである。これは固よりその通りに相違ない。併し、これはあまりに抽象的説明であつ

て、その “What the traffic will bear” が如何なるものに於て見はるゝかを明かにしなければ、未だ定期船運賃の決定を闡明したものといふことを得ないであらう。

定期船運賃は、前に述べたるが如く、運送勞務の種類と運送客體の種類とに従ひ、分類的に表示せらるゝものである。“What the traffic will bear” といふものも、現實には、この運送の種類と運送客體の種類とを通じて捕捉せらるゝの外はない。

運賃の決定に關し、運送客體の要求するものとしての運送種類なるものは、要するに、その客體が占むる所の容積、その客體が船舶に負擔せしむる重量、その客體が運送せらるゝの距離、その客體が要求する所の速度、並びにその客體が要求する所の保安設備等の大小を以て表示せらるゝものである。また運賃の決定に關する所の運送客體の種類といふものは、そのものゝ價額の大小を主たるものとなし、そのものゝ特殊の性質上必要となる特殊經費も亦これに考慮せらるゝものである。

本論に於ては、定期船運賃が表定運賃として現はるゝにつき、運送客體の容積と重量とが、“What the traffic will bear” を表はすものとして看做さるゝ關係、換言すれば、容積と重量とが、表定運賃の決定に於て演ずる役目を述ぶることゝする。

三 容積及び重量に於て見はるゝ運賃の負擔力

海運勞務は、船舶によつて行はるゝことは更めていふまでもない。併し、船舶勞務 (Ship's service) だけで、海運勞務の總てを構成するものでないことも、また、明らかなる所である。船舶に積込むまでに、海運業者、特に定期船業者は、その船舶の運用に關する事務を處辨し、その積込航海に關する準備事務を調べ、また陸揚引渡についても種々なる事務を取行ふのであつて、これらは、船舶勞務と共に、海運勞務を構成する所のものである。併し乍ら、海運勞務の主要部分をなすものは船舶勞務であり、且つこれを除いては海運勞務は存在し得ないものであるから、船舶勞務に於て捕捉し得る所の或基準を以て、海運勞務の程度を代表し、且つ運賃負擔力の大小を表現せしむることゝなるは、頗る自然的なる事柄である。

運送客體が要求する海運勞務の程度を代表するものとして船舶勞務に於て捕捉し得る所の基準なるものは、船舶がその客體によりて占用せらるゝ容積とこれによりて負はしめらるゝ重量とである。換言せば、運送客體が幾許の船舶勞務を必要とするかは、その運送客體が船舶に於て占むる所の容積の大きさと、それがまた船舶に負擔せしむる重量とを以て表示することが出来るのである。船舶は構造物としてそれ自體が、一定の容積を空間に占むるものであり、またそれ自體の重

量が、それと同じ容積の水の重量より輕きの故を以て、一つの浮泛物として存在して居るものである。従つて、船舶は、これに他物を積載するにも、その極限に於て、容積上にありては、自體の内容容積以上に出づることが出來ず、重量上にありても、自體の重量とその同容積の水の重量との差以上の重量以上に出づることが出來ないものである。殊に、船舶は、或は波浪の騒ぎ、或は暴風雨の荒るゝ海洋を航海するものであるから、航海の安全を保持する上より言へば、積載物の容積は、甲板上に出づることを許さず、重量は一定の乾舷——水面以上に表はるゝ舷側の高さ——を残す程度に止めなければならぬ。今日、我國を初め諸外國に於ても、重量過載の弊を矯め、航海の安全を保つために、船舶滿載吃水線法なるものを制定して居るから、積載物の重量上の極限は、即ち舷側に印付けられたる滿載吃水線が水面に残る程度に制限せられるのである。

右の如く、船舶には、容積上に於ても重量上に於ても、これに積載さるゝものについて一定の限度のあるものであるから、貨物がこれに積載さるゝによりて占むる所の容積の大きさ、並びにそれが船舶に負擔せしむる重量の大きさは、共に、その貨物が要求する所の海運勞務の大きさを表はすものと見ることが出来る。こゝに於て、運送の代償として貨物に對して要求せらるゝ運賃は、海運にありては、その最も古き時代から、その貨物の容積若しくは重量を標準として定められた。

このことは、不定期船事業に於ても、また定期船事業に於ても異なる所がない。併し、一つの航海に於ては、概ねたゞ一種類の貨物だけを運送する所の不定期船事業に於ては、多くは、備船契約 (Charter party) によりて運送に従事するものであり、特に大抵全部備船 (Full cargo) として船舶の全積載能力が提供せらるゝのであるから、積載物の容積若しくは重量が標準となるのではなく、船舶自體の重量上の積載能力が標準として用ゐられる。

定期船事業は、これと趣きを異にし、その使用船舶にはいづれも、一つの航海に於て、多種多様の貨物が混載せらるゝものであり、且つそれらの貨物の運賃は、前に述ぶるが如く、一般的なる交通需要を豫測して、定期船業者の側に於て、豫めこれを定めて置くのであるから、貨物の性質により、或は容積を以て定め、或は重量を以て定むるの必要がある。そしてこの場合に於て、定期船業者の立場より言へば、その事業に要する所の經費——定期船勞務を提供するについで要する所の一切の原費——を、その輸送する所の總ての運送客體に割當てたるものを以て、その各々の運賃として、これを回収せんとするのである。従つて、各運送客體特に貨物の運賃負擔力は、それが占むる所の容積若しくはそれが船舶に負擔せしむる重量によりて表はれて居るものと看做し、それに應じて右の割當てをなさんとするものである。即ち、容積の大なるものは小なるものよりも、また重量の大なるものは小なるものよりも、その運賃負擔力は大きいと看做して、それ

だけ多くの運賃を課するのである。このことは、勿論、後に述ぶる所の他の事情、特に、貨物そのもの、價額によりて、また影響せらるゝことゝなるのであるが、ともかくも表定運賃の決定に於ける第一原則となるものである。

四 容量及び重量の表示

右に述ぶるが如く、運賃負擔力は、一應、貨物の容積若しくは重量に於て見はるゝものと見做さるゝのであるから、運賃もまたそれを標準として定められる。併し乍ら、そのいづれか一方、例へば容積を標準として、貨物の運賃を一樣に定むるときは、容積に比して重量の大なる貨物が、重量に比して容積の大なる貨物よりも、有利なる地位に置かるゝことゝなり、従つて定期船業者の取扱ふ貨物は前者が後者よりも遙かに多くなるといふ偏派を來す。これに反して、重量を標準として一樣に定むるときは、これと全く反對の結果となるであらう。そして、前の場合にありては、重量に比して容積の大なる貨物が、比較的軽く運賃を負擔することゝなるべく、後の場合にありては、容積に比して重量の大なる貨物が、比較的軽く運賃を負擔することゝなるであらう。

かくの如きことは、たゞに荷主の側に於て不公平なる運賃の負擔をなすばかりではなく、それ

が運送貨物の出廻りに不當なる制限を附けることゝなるがため、海運勞務の需要状態を不自然ならしめ、その結果はまた、定期船業者の不利益を招來することゝなる。こゝに於て定期船事業に於ては、容積若しくは、重量の、いづれかその一方を以て、運賃の基準とすることなく、兩者を併用することゝなつたのである。

この貨物運賃の標準として用ゐらるゝ單位呼稱は容積のものも重量のものも、これをトン(ton)といひ、この呼稱は國際的に用ゐられて居る。我國にても噸または屯の文字が、これに充てられて居ることは、更めていふまでもなき所である。併し、一トンの容積若しくは重量の構成については、各國の法制に於て、僅少の差がある。即ち、英吉利にありては、容積噸(ton measurement)は、四〇立方フィート(40 cubic feet)を以て一噸となし、重量噸(ton weight)は、二〇・ハンズン・ツド・ウェイト、即ち二二四〇・ハンズン(20 Cwt; 2240 lbs)を以て一噸とする。亞米利加の慣習では、容積噸は英吉利と同じであるが、重量噸は、二〇〇〇・ハンズン(2000 lbs)が一噸である。従つて、海運界にありては、英吉利流の重量噸を長噸(long ton)といひ、亞米利加流の一噸を短噸(short ton)と云つて居る。

メートル制度を採用する歐洲大陸諸國に於ても、海運に於ては、概ね英吉利流の噸を採用して居つたのであるけれども、獨逸は、歐洲大戰以前から、メートル制度による噸を採用する傾向が

あつた。即ち、容積にあつては、一立方メートル (1 Kubikmeter) を以て一噸となし、重量にありては、一〇〇〇キログラム (1000 Kg) を以て一噸とするのである。

併し乍ら、メートル制度の噸は、獨逸の海運會社が特に優勢を占むる一二の航路に於て行はれただけで、その他の航路即ち英吉利船との競争のある航路に於ては英吉利流の噸が行はれたのである。それは、荷主にとりて英吉利流の方が得だからである。即ち、英吉利流の一容積噸をメートル制度に換算すると一・三三二六立方メートル (1.326 cbm) となり、一重量噸は一〇・一六・〇六キログラム (1016.06 Kg) となる。故に、同じ一噸といつても、英吉利流の一容積噸はメートル制度のそれよりも大きく、一重量噸もまたメートル制度のそれよりも重いこととなる。従つて、一噸幾許といふ運賃呼稱の下に於て、メートル制度の噸を採用することは、競争上不利益であるが故に、この制度は今日に於ても未だ多く行はれて居ない。我國も、一般度量衡に於てはメートル制度を採用して居るけれども、海運界に於ては、主として、英吉利流が今尙ほ行はれて居る。

五 運賃基準としての容積と重量との選擇

定期船事業にありては、前述の如く、今日、各國多くは、英吉利の用例に従ひ、容積噸と重量

噸とを併用し、そして、貨物により運賃負擔上の公平を失ふことなからしむるためと、且つはまた營業上の利益を擁護する必要により、貨物を、輕貨物(Light cargoes; Leichtgüter)と、重貨物(Heavy cargoes; Schwergüter)との二種に分つて取扱つて居る。輕貨物といふは、一容積噸にして一重量噸未滿のものであり、重貨物といふは、一重量噸にして一容積噸に未滿のものである。詳しく言へば、輕貨物は、英吉利流にては、四〇立方フィートで二二四〇バウンズ未滿のもの、亞米利加流では、二〇〇〇バウンズ未滿のものであり、メートル制度にあつては、一立方メートルで一〇〇〇キログラム未滿のものである。そして、重貨物は、英吉利流では、二二四〇バウンズ、亞米利加流では二〇〇〇バウンズで四〇立方フィート未滿のもの、メートル制度では、一〇〇〇キログラムで一立方メートル未滿のものである。

定期船業者が運賃表示の標準として、容積と重量とを併用するについては、負擔の公平と利益擁護のために、輕貨物は容積噸を以て計り、重貨物は重量噸を以て計ることにして居る。即ち、一容積噸にして一重量噸に滿たない貨物は容積噸によりて運賃を定め、一重量噸にして一容積噸に滿たない貨物は重量噸によりて運賃を定むるのである。これが表定運賃決定の第二の原則である。

かくの如く、輕貨物は容積噸を以て計り、重貨物は重量噸を以て計るのであるから、この點よ

りして、前者はまた、容積貨物 (Measurement cargoes; Massgüter) ともいはれ、後者は重量貨物 (Weight cargoes; Gewichtgüter) ともいはれる。

運賃計算の基礎として、容積噸と重量噸と、そのいづれによるかは、右に述べたるが如く、一容積噸ありて一重量噸に満たない貨物は、容積噸により、一重量噸ありて一容積噸に満たないものは、重量噸によるのであるが、このことを賃率表 (Tariff) の上に表はすについて、定期船業者は種々なる言葉を用ゐて居る。英吉利流の會社は、“per ton of 40 cubic feet or 2240 lbs at steamers option” といひ、或は “Rates of freight are calculated per ton measurement of 40 cubic feet or per ton gross weight of 2240 lbs at steamers option” と記し、または更に丁寧に、“All goods to be taken at per ton gross Weight or Measurement (i. e. 2240 lbs or 1015 kilos and 40 cubic feet English respectively) whichever pays most to the ship” と記載し、更に一の最後の文句を whichever yields most freight として居るものもある。獨逸の會社も、これを略ぼ同じ文言を用ゐて居る。即ち、“für Kubikmeter oder 1000 kg Schiffeswahl.”、“Die Frachtsätze verstehen sich für Kubikmeter oder 1000 kg nach Wahl des Schiffes.”、“sämtliche Frachten werden berechnet für Kubikmeter oder 1000 kg, je nachdem, welche Berechnungsart für das Schiff besser aus-

kommt”といふものがこれである。¹⁾

かくの如く、表定運賃は、或は容積噸により或は重量噸によりて課せらるゝのであるが、その
 いづれが用ゐらるゝにしても、運賃賦課の標準たる噸を、英吉利にては freight ton 若しくは
 Bill of Lading ton (B/L ton) といひ、獨逸では Frachtonne といふ。これは附加運賃を示すこ
 さいにも用ゐられ、或は營業成績の表示または海運統計などにも、 freight ton mile として用ゐら
 るゝことがある。

今、獨逸某社の營業經驗により、輸送貨物としての各種商品の 一〇〇〇キログラムが占むる所
 の立方メートルを若干抜粋表示すれば次の如くである。²⁾

- 彈丸(〇・二九)、針金(〇・六六)、腐蝕性曹達(〇・七〇)、セメント(一・〇〇)、石膏・樽入(一・
- 一〇)、樹脂(一・二七)、硝子・函入(一・二三)、生砂糖・サツクス入(一・三三)、米(一・三七)、麥
- 酒・函入(一・四〇)、サントス珈琲(一・五五)、穀粉(一・八〇)、馬鈴薯(二・〇〇)、ゴム(二・〇
- 三)、洋紙(二・二三)、棉花(二・二四)、澱粉(二・五五)、燐寸(三・〇〇)、茶(三・一五)、煙草
- (三・五〇—三・八〇)、獸角(四・八七)、木工品(五・七〇)、キルク材(七・二三)、麥稈(八・七
- 二)、キルク(一一・八〇)。

1) Vgl. Giese, Das Seefrachttarifwesen, S. 207.

2) Giese, a. a. O., Anlage XIII. による。

六 容積噸及び重量噸の適否

定期船業者が運賃の基準として、容積と重量とを併用するに當りては、前述の如くに、容積噸と重量噸と、そのいづれか大なる方によることゝして居るのであるが、かくの如き基準が、容積貨物と重量貨物とに、果して運賃を公平に負擔せしむることゝなるかは、疑問の餘地の存する所である。

元來、攝氏四度の水の一立方メートルは一〇〇〇キログラムであるから、メートル制度を採用する運賃の下にありて、攝氏四度の水を船舶に積むとすれば、その運賃負擔の基準たる數を、容積を以て表はしても、重量を以て表はしても、いづれも同じことになり、従つて、その運賃は、容積噸を以て計算するも、重量噸を以て計算するも、同一の金額が算出せらるゝことゝなる。故に、この方法は、運賃の基準として最も適當なるが如くに見える。

併し、これは、攝氏四度の水は、メートル制度の下に於ては、容積を以て表はすも、重量を以て表はすも、同一の數となるといふに止まり、未だ決してそれが船舶に負擔せしむる所が同一であることを表はす譯のものではない。殊に、船舶を浮泛せしめて居る所の海水、そして船舶に重量上の積載能力を與へて居る所の海水は、一立方メートルにて一〇〇〇キログラム以上の重さが

ある。従つて、一立方メートルで一キログラムの貨物は、海洋に航行する船舶に對しては、重量上負擔せしむる所は、容積上負擔せしむる所よりも、小さきものである。故に、メートル制度に於ける前述の運賃基準は、この點についていへば、重量貨物を容積貨物よりも、運賃負擔上不利なる地位に置くものといはねばならぬ。

併し乍ら、また、右の關係の範圍内に於て論ずれば、英吉利流の基準は幾分か前述の不公平を補ふものと見ることが出来る。英吉利流にては、前述の如く、四〇立方フィートを一容積噸となし、二二四〇パウンズを一重量噸とするのであるから、これをメートル制度にて表示すれば、一・一三二六立方メートルと一〇一六・〇六キログラムである。故に、一立方メートルで一〇〇〇キログラムある貨物は、この標準にて表はせば、容積噸の方 $\left(\frac{1}{113260}\right)$ が、重量噸 $\left(\frac{1}{101606}\right)$ よりも小さく表はれることとなる。従つて、この基準によるときは、前述の海洋航行の船舶の貨物に運賃を課するについて、幾分かメートル制度よりも、その貨物が實際船舶に負擔せしむる所に近き結果を得ることとなるであらう。

右は、貨物の側より見て、同一の貨物が船舶に負擔せしむる所に觀點を置いての批評である。若し、船舶の側より見て、船舶の積載力なるものが、重量よりも容積の方に於て大なるならば、

重量に比して容積の大なる貨物は、容積に比して重量の大なる貨物よりも、少き運賃を負擔して然るべきである。換言すれば、重量貨物は容積貨物よりも、比較的大なる運賃を負擔せしめられて、差支なき譯である。今日、鋼が木材に代つて造船材料として用ゐられ、蒸氣機關が帆に代つて用ゐらるゝやうになつてからの航洋船は、重量上の積載力よりも容積上の積載力が著しく増加して、前者の一に對して後者は、一・五若しくは一・七五となつた。殊に最近に至つて、蒸氣機關よりも容積上の能率が遙かに高きディーゼル機關が用ゐらるゝやうになつてからは、更にこの比率は増加したものと考へらるゝ。

故に、この點よりすれば、前述の如き容積噸と重量噸との關係に於ては、今日の船舶は、その運送原費を貨物に運賃として割當てるにつき、容積貨物の重量貨物に對する負擔比例は、一に對するの一・五若しくは一・七五となりて然るべきこととなる。故に、英吉利流の $\frac{1}{113260}$ に對する $\frac{1}{101600}$ の比率は、それでも尙ほ、重量貨物に有利なる賦課といふことが出来る。

併し、この問題に關する眞實の批評は、右の如く、單に、貨物の側より見るだけでは十分でなく、また、單に、船舶の側より見るだけでも十分ではない。この兩者の關係がどうなつて居るかに着目しなければならぬ。即ち、船腹の需要とその供給との關係如何が、この問題に於て重要な

る意義をもつものである。そして、船腹の需要と供給との關係は、均しく定期船航路といつても、各港により、従つて、また世界各地の航路によりて異なる所である。例へば、その交通背面地帯に殆ど何等の重工業をもたないブレイメン港は、輸出品として容積貨物が主たるものであるから、均しく定期船腹の需要といつても、重量上の積載力に對する需要よりも容積上の積載力に對する需要の方が大なるものである。これに反して、エルベ河の低廉なる運輸便宜を有するハンブルクは、重工業品の輸出に富んで居り、更に、アントワープやロッテルダムは、一層、重工業の盛なる背面地帯をもつて居るから、これらの港にあつては、容積上の積載力に對するよりも重量上の積載力に對する需要の方が大である。¹⁾

併し、かくの如く、定期船積の重量貨物の輸出が、容積貨物に優れて居る所は、先進工業國の中にありても、特に重工業の盛なる所に限るのは勿論のことであつて、定期船積の貨物としては、一般には、容積貨物が遙に重量貨物よりも大きいものである。それは、工業國より農業國への往航に於ては、工業製品として、重量貨物もあり容積貨物もあるけれども、その復航に於ては、工業の原料と食糧とを以て船腹を充すのであるから、殆ど總て容積貨物であるからである。尤も、後進農業國より先進工業國への航路にありても、チリよりの復航の如きは、硝石がその主要の貨物であり、また英吉利や日本からは石炭の輸出もあるけれども、これらは、不定期船の

1) Giese, a. a. O., S. 201.

貨物たるもので、定期船運賃の問題となるものではない。

かくの如く、定期船向なる貨物としては、概して言へば、重量貨物よりも容積貨物の方が多いのであるから、定期船腹の需要も、その容積上の積載力に對する需要の方が、その重量上の積載力に對する需要よりも一般的に多いものと見なければならぬ。故に、若しも、定期船なるものが、その構造上、英吉利流の噸を以て表はすにしても、若しくは、メートル制度の噸を以て表はすにしても、その容積上の積載力と、重量上の積載力とが略ぼ同じものなるときは、需要の上よりせば、容積貨物は重量貨物よりも、多くの運賃を負擔しなければならなくなるのであらう。

併し乍ら、定期船腹の供給は、概して言へば、その重量上の積載力よりも、容積上の積載力の方が勝つて居るのである。それはもとより、前述の積込貨物の關係により、定期船腹の供給が、その需要に適合するやうに設計せらるゝによるは、言ふまでもなき所であるが、併し積込貨物以外の事情にも、その設計にかゝる結果を齎らすやうの影響を及ぼすものもある。即ち、例へばその船舶の就役航路に於ける公課、荷物積卸費、運河通航料、積込に要する時間、等の關係によりて、船體の大きさ、喫水、速力等がこれに適するやうに設計せらるゝこととなり、従つて、容積上の積載能力と重量上の積載能力との割合もこれに應じて異なることとなるのである。今、その二三の例を擧ぐるならば、北海及びバルチック海航路の定期船は、容積上の積載力と重量上の積載力とは、凡そ、一・三五と一・〇〇とであり、地中海航路のものは、凡そ、一・四六と一・〇〇とであ

り、歐洲印度航路のものは、凡そ、一・七七と一・〇〇とであり、歐洲より亞米利加西岸への航路のものは、一・九二と一・〇〇とであるといふ。

かやうに、定期船腹に對する需要は、容積貨物と重量貨物とに分けて見れば、或は港により或は航路によりて、その割合を異にするけれども、概して、容積貨物の方が重量貨物よりも多く、また、供給船腹の點より見るも、容積上の積載力の供給の方が重量上の積載力の供給より概ね大きいのである。故に、前に述べたる基準により、一容積噸にして一重量噸に満たない貨物は容積噸によりて運賃を賦課し、一重量噸にして一容積噸に充たないものは、重量噸によりて運賃を賦課するといふ今日の慣行は、或港若しくは或航路に於ては、必ずしも適當公平なる慣行といふことが出来ないにしても、全般的に批評すれば、大體適當公平なる基準と認めらるべきものである。殊に、海運は、海洋と河川とを以て連る限り、地球上全般的に關聯する機構をもつものである。その慣行の如き、特に運賃計算の基準の如き、些々たる相違は差支なきも、甚だしき相違が區々に行はれるときは、遂にその機能を害し、發達を阻害することゝなる虞がある。故に、各港、各航路の特有の事情に基く不利不便は、他の方法を以て補ふことゝなし、大體に於て一致する所の基準を採用せる今日、普通の慣行は、寧ろ、長年月の鍛鍊による所の適當なるものと言ひ得るであらう。

1) Giese, a. a. O., S. 20; Commetz, Die Grundlagen der Rentabilität von Frachtschiffen und ihre Beeinflussung durch die moderne Technik, S. 34 ff.