

會學濟經學大國帝都京

叢論經濟

號三第

卷七十三第

行發日一月九年八和昭

論叢

織物消費税に就きて……………法學博士神戸正雄
 労働の供給について……………文學博士高田保馬
 赤子の夭折統計觀……………法學博士財部靜治

研究

フランスに於ける爲替安定と平價切下……………經濟學博士谷口吉彦
 産業組合の本質……………經濟學士八木芳之助
 會計學に於ける基本的規定に就いて……………經濟學士蜷川虎三
 信用統制と支拂準備政策……………經濟學士中谷實

說苑

海運に於ける「市場の配分」と運賃構成……………經濟學士佐波宣平
 贈與の合算課税……………經濟學士三谷道磨

附錄

新着外國經濟雜誌主要論題

(葉轉載)

説 苑

海運に於ける「市場の配分」

と運賃の構成

佐 波 宣 平

一

海運運賃は常に當該運送に要した費用に於て決定せられるとは限らない。むしろ常に運賃は運送原費以上にてかまたはそれ以下にて決定せられる。これは、運賃が、單に當該運送に於ける事情のみから決定されるものでなく、同一船主によつて營まれる他の多くの運送に於ける事情と關聯して決定せられるからである。即ち、海運運賃は、異なる多くの種類の運送の組合せが考慮された結果構成されるものである。この運送の組合せを廣義に解するところから、こゝではこれを海運

に於ける「市場の配分」(Teilung des Marktes)といふ。而して、この小稿に於ては、海運運賃の構成をこの「市場の配分」といふ觀點から考察せんとするのである。

いふまでもなく、海運運賃は、この「市場の配分」のみによつて構成されるものではない。それはその他の種々なる海運關係の事象からも影響を受けて決定せられる。併し、こゝではこれらの事象は一應考察の外に置く。更にまた、「市場の配分」は單に海運業にのみ限つて行はれるものでもない。他の各種の産業に於ても、よく行はれるところである。一つの産業の規模が大なれば大なるだけ、また、取扱ふ商品の數が多ければ多いほど、こゝに謂ふ「市場の配分」はよりよく行はれる。この「市場の配分」は産業合理化の一方法である。それ故、私は、こゝに海運に於ける「市場の配分」について述べるが、併し、それを海運に於ける特殊の事象として取扱ふのではない。たゞ、海運運賃の構成を明白に理解すためにこれを考察するに過ぎない。

二

1) 海運に於けるこの言葉の使用については、Stapelfeld, F.: Der Seefrachtenmarkt, S. 10. 89. 90. 94. に従ふ。

こゝにいふ「市場の配分」は、海運に於て種々なる場合に行はれる。いま、これらの場合を分類すれば次の如くなる。

- (一) 一隻の船舶が一航海のみに従事するとき
 - (二) 一隻の船舶が二つ以上の航海に従事するとき
 - (三) 二隻以上の船舶が二つ以上の航海に従事するとき
- いま、これら三つの場合について先づ大略の説明を加へる。(一)の場合に於ける「市場の配分」とは一隻の船舶が賃率の異なる多くの旅客または貨物を積合せて運送することをいふ。(二)の場合には、一隻の船舶が異なる二つ以上の航海例へば往航と復航または三角航海等に従事するとき、それらの航海が適當に組合されることをいふ。(三)の場合の「市場の配分」とは、一つの船主が多数の船舶を所有し、それらを多くの航海に従事せしめるとき、それらの多数の航海が適當に組合されることをいふ。而して、これらのうち、(三)の場合が範圍最も廣く、(二)の場合がこれに次ぐ。従つて、(一)の場合は一並びに(二)の場合を兼ね、また、(二)の場合は一の場合を兼

海運に於ける「市場の配分」と運賃の構成

ねることがあり得る。併し、範圍が廣いからとて必ずしも範圍の狭い場合を兼ねるとは限らず、(三)または(二)の場合にはそれぞれ單獨にも行はれる。この研究に於ては、説明の明白を期するために、これら三つの場合が各々單獨に行はれるものとして叙述を進める。

三

先づ、こゝには、一隻の船舶が單に一航海だけに従事する場合に行ふところの「市場の配分」について考察する。即ち、旅客船が旅客に等級を設けて航海する場合、または、定期貨物船が多種類の個貨 (Stowage) を積合して運送する場合がこれである。例へば或る旅客船が營業の必要上、一、二、三等の旅客を取扱ふて或る航路を航行する場合に、一、二等の旅客運送は收支相償はないけれども、その缺損は三等旅客運賃収入によつて充分に補填せられることがある。この場合、各等旅客運賃は各等相互依存の關係から定められるのである。定期貨物船に於ける個貨運送についてもこれは同様であつて、當該航路に出廻る各種の貨物に對する

運賃率は、決して單獨に定められるのではなく、豫めそれらの貨物が積合されて運送されるものとして、それら相互の關聯から決定せられる。この貨物積合運送に於ける運賃率の決定は單に定期貨物船のみに限られるものではない。不定期貨物船にしても積合運送を行ふ限りこれをなし得る。併し、不定期貨物船は本來備船運送をなすものにして一種類の大量貨物を運送するを原則とし、たとひ積合運送をなすにしてもその貨物の種類は極めて少い。従つて、定期貨物船の個貨運送に於けるほど多種類の貨物運賃を合理的に組合すことは出来ない。

而して、一隻の船舶が一航海だけに従事する場合に於ける「市場の配分」の特殊なものとして底荷運送がある。船舶は、それが常に安定して航行するためには、底荷として適當な重量を有する貨物を積込むことを必要とする。従つて、必要上積み込まれるこの底荷の運賃、謂はゆる底荷運賃 (callast rate) は本來の運送貨物の運賃に比して著しく低廉である。併し、如何に運賃

が低廉であるとはいへ、底荷として適當な貨物を積取りその運送のために運賃を收得するときは、然らざるときよりも、それだけ、當該運送の費用負擔を輕減することが出来る。そこで、適當な底荷を得てその運送に對して運賃を擧げ得る船舶はそうでない船舶に比べて幾分有利な地位に置かれ、従つてこれがために、本來の運送貨物の運賃についてもこれを他の船舶の運賃よりも引下げることが出来る。即ち、この場合は、底荷運賃を得た¹⁾ために本來の運送貨物の運賃が引下げられるのである。

また、船主のうちには、特定な地域に特定な權益を有するためにその地域より船積される一定貨物の一定量を恒常的に輸送し得るものがある。この船主はこの特定貨物の積取のためにこの地域に船舶を就航せしめる。この船舶はこの特定貨物の輸送をもつて本來の任務とする。そこで、何等かの事情のためにこの特定貨物以外に附加的に他の貨物を積取ることのあるとき、この船舶はこの附加的な貨物の運送 (Beiladung) に對

1) Stapelfeld, F.: a. a. O. S. 11.

して甚しい低廉な運賃をもつて臨み得る。場合によつては、他の船主群に對して運賃の切崩しをなし得る結果ともなる。この事例は吾々の屢々見るところである。デンマークの大船主たるアンデルセン (Andersen) がシヤムにチーク森林を有しそのチーク材の運送をなす場合にその他の貨物に對して著しく低廉な運賃をもつてした如き、また、アルゼンチンの凍肉工業に特別な權益を有してゐる青星線 (Blue Star Line) が凍肉の輸送のために有利な條件に置かれ南アメリカ運賃同盟に於て特殊的地位を保持してゐる如きその例といへる。また、我が石原産業株式會社が、南洋、海峽植民地に特殊な産業的權益を有しそのために恒常的に一定量の船積貨物をもつ關係上、その他の附加的貨物を船積する場合に極端に低廉な運賃をもつて臨み、南洋航路關係の運賃同盟に對して恐るべき競争船主 (outsider line) となつてゐることも著名の事例である。

四

第二は、一隻の船舶が二つ以上の航海に従事する場

海運に於ける「市場の配分」と運賃の構成

合に行はれる「市場の配分」である。

普通に知られるやうに、イギリスの石炭輸出量が減退すればイギリスへの輸送貨物に對する運賃は上昇する。これは往航貨物の運賃が復航貨物の出廻量従つてその運賃収入から影響を受ける場合である。イギリスへ種々なる貨物を輸送する船舶はその復航に當つてイギリスから石炭を積込むのを原則とする。而るに、イギリスに於ける何等かの事情——例へば、炭坑ストライクの如き——のためにその船舶が復航貨物としてイギリス石炭を積取ることの出来ない場合には、復航は空載航海をしなければならぬ。従つて、復航は損失のもとに行はれなければならない。そこで、船主はこの損失を避けるためにこれを往航貨物の運賃に前もつて轉嫁する。そこで、イギリスの石炭輸出量が減退すればイギリスへ輸送される貨物の運賃が引上げられる。

これと同様な例としては、大戰前、ドイツの諸港を出帆して地中海沿岸のアジア地方に至るドイツ船舶の往航運賃が復航貨物特に黒海諸港から輸送される大量

1) Stapelfeld, F.: a. a. O. S. 12.

2) Helander, S.: Die internationale Schifffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, 1928. S. 51.

の穀物から擧げられる運賃収入のために著しく低廉であつた事實と、そして、これが、大戰以後ロシヤやルーマニアが穀物輸出地として従來の意義を失ひ且つ黒海諸港よりの穀物輸出がロシヤ政府によつて獨占されるやうになつた今日に於て、逆な傾向をとり、ドイツ船舶の往航運賃が大に引上げられてゐる事實とを引用することが出来る。即ち、この後の場合は、復航貨物として穀物積取量の減少したドイツ船舶がその損失を補填するために往航運賃を上げたのである。¹⁾

これら二つの事實はともに往航貨物の運賃が復航貨物の出廻量の増減によつて決定されることの證明となる。併し、この逆な場合として、復航貨物運賃が往航貨物の出廻量によつて定まることのあるはいふまでもない。²⁾

一隻の船舶が二つ以上の航海に従事する場合になされる「市場の配分」と運賃構成とについて述ぶべきは、以上の如き單なる往復航海の場合にとゞまらない。謂はゆる三角航海、例へば、ヨーロッパ北アメリカ

南アメリカヨーロッパの航海に於て、各々一角の航海に於ける運賃が他の二角の航海に於ける貨物の種類並びに出廻量によつて相互に決定せられることも考へられ得る。更にまた、一隻の船舶のなす航海の種々なる組合せは、往復または三角航海に於けるだけでなく、不定期船が多數の異なる航海に連続して……謂はゆる多角航海に……従事する場合にも行はれる。この場合には、各航海の運賃は他のすべての航海に於ける事情との關聯に於て相互に決定せられる。³⁾

五

第三は、多數の船舶を所有する船主がそれらの船舶を多くの異なる航路に従事せしめそれらの航海を巧みに組合せもつて全體として合理的な運賃構成をなす場合である。

これについては種々な場合が考へられる。

或る船主が定期航海と不定期航海とを併せ營むときまたは旅客船と貨物船とを併せ有するとき、彼は、これらの航海を巧みに組合せて運賃を定め或る航路に於

- 1) Stapelfeld, F.: a. a. O. S. 11. Salinger, H. J.: Die Erhöhung der Levante-frachten, Industrie-und Handelszeitung, 14. Mai 1920.
- 2) 往航または復航の貨物運賃が復航または往航の貨物出廻量またはその運賃によつて影響を受けることは、さきに述べたやうに船主に特定地域に特殊の權益を有し貨物の恒常的積取をなす場合にも考へ得られる。
- 3) これに関する適例としては、Paul Schulz-Kiesow, Organisation und Macht-

ては損失を受くるもこの缺損は他の航路に於ける収益の一部をもつて補填し企業全體としては有利な地位にあるやうに運賃率を構成するのである。例へば、ハーグ (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt A. G.) が貨物運賃と中甲板船客運賃とをもつて主要な運賃収入源泉たるやう全體の運賃率機構を構成してゐるが如き¹⁾、また、北大西洋航路に於て大量貨物運賃が一般に低率であることが同航路に於ける旅客運賃よりの補填によつて可能であるといふが如き¹⁾、その道例といへる。

その他、船主が、まへに述べたやうに、或る地域に特殊の權益を有するためにその地域への航行が特別に有利なるとき、また、或る種の海運同盟に加盟してゐるためにその加盟航路に於ける運賃収入が比較的變動することなく保障せられてゐるとき、また、或る特定の航路に於て政府より補助金の交付を受けてゐるとき、また、或る航路に特別に優秀な近代的船舶を就航せしめもつて他船主より著しく好條件に置かれてゐるとき、等に於て、これら特殊的事情による収益の一部

海運に於ける「市場の配分」と運賃の構成

を、差當つて比較的に不利益であるところの航路に、充當し、もつて、その航路に於ける運賃を當然に規定せらるべき率よりも引下げて貨客を吸収する方策とすることがある。新に航路を開拓せんとするが如き場合に於て特にこれが行はれる。この場合、後者の航路に於ける運賃の低率は前者の航路に於ける著しく大なる運賃収益を知つて始めて理解されることである。

以上、大略ながら、海運に於ける「市場の配分」または航路の組合せについて述べ、それが運賃の構成の上に如何なる働きをなしてゐるかを明かにしたつもりである。而して、この「市場の配分」と運賃構成との關係は、海運運賃を考察する上に極めて重要な事項であり、この關係を知るときには、シュターペルフエルト (Stapelfeld, F.) のいふ如く、一見奇異に思はれる海運諸事象、例へば、遠距離航海の運賃が近距離航海の運賃よりも低廉であること等についても、これを正確に把握し認識することが出来るやうになる。

stellung der japanischen Trampschiffahrt, Wirtschaftsdienst, 12. Mai 1933. S. 625. こゝで、日本不定期船に関する巧みな「市場の配分」が述べられてゐる。

1) Stapelfeld, F.: a. a. O. S. 90.