

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號四第 卷九十三第

行發日一月十年九和昭

論叢

鑛業税に就きて……………法學博士 神戸正雄
 不全競争について……………文學博士 高田保馬
 經營形態としての共販會社……………經濟學博士 小島昌太郎

研究

世界大戰前に於ける英領印度の金爲替本位に就いて……………經濟學士 松岡孝兒
 不定期船衰頹の諸原因に關する基本的考察……………經濟學士 佐波宣平
 ヴイクゼルの自然利子論……………經濟學士 青山秀夫
 取引所の公定する相場に就て……………經濟學士 今西庄次郎

說苑

株仲間の冥加金につきて……………經濟學士 宮本又次
 デイルタイの歴史研究に於ける資本主義觀……………經濟學士 出口勇藏

附錄

新着外國經濟雜誌主要論題

（藝 轉 載）

不定期船衰頹の諸原因に關する

基本的考察

佐 波 宣 平

は し が き

ヨーロッパ大戰前後より今日までの世界海運市場に於て一つの大きな變化が起つて來てゐる。或る人たちは近年の海運恐慌を惹き起す主要原因をこの變化に求めてゐる¹⁾。確に、この變化は、海運恐慌のみならず總べての海運事象の根柢を流れ多かれ少かれその形成に參與する重要な意味をもつ一つの傾向である。従つて、吾々はこの變化を看過しては今日の海運現象のいづれをも充分に正確に把握することが出來ない。しからば、それは如何なる變化であるか。「不定期船の衰頹」これであると答へなければならぬ。

周知のやうに、海上運送に従事する船舶は、航路の定期不定期の區別からして、定期船と不定期船との二つに分たれる。この定期船と不定期船との區別は、既に古くより發生せるものであつて、また今日に於ても海上運送にあつて最も大きな分業の一つを構成してゐる。従つて、不定期船と雖も、以下述べるやうに、たとひ衰頹の傾向を辿りつゝあるとはいへ、今日、定期船と相並

1) F. Stapefeld, Seefrachtenmarkt, S. 7. 拙譯、海運運賃市場、一三頁。

んで海上運送に大きな役割をなしてゐるのである。また、大きな役割をなしてゐればこそ、その消長が大きな意味をもつわけである。

「不定期船は衰頹に向つてゐる」とは吾々の屢々聞く言葉である。或る人は、定期船航海が世界海上交通に於て占める割合は大戦前から今日までの間に六十パーセントから八十一パーセントに増加した²⁾。一従つて、不定期船は四十パーセントから十九パーセントに減退したことになる。一といふ。また、或る人は、定期船と不定期船とは大戦前には三分の一と三分の二との割合であつたが、大戦後の今日では四分の三と四分の一との割合にまで變つてきたといふ³⁾。併し、吾々は、不幸にして、世界商船腹としての定期船並びに不定期船が幾何の隻數噸數就航度等をもつかについて統計數字を有し得ない。海運については Lloyds' Register, Lloyds' Calendar, Chamber of Shipping of the United Kingdom の Annual Report 等の多くの統計書や統計報告があるけれども、定期船、不定期船の項目のもとに數字の示されてゐるを知らない⁴⁾。何故にさうであるかといへば、元來、定期船と不定期船とは、人のよく知るやうに、それぞれ典型的なものに於ては確然たる區別があるけれども、一々の船舶について見るに果してその何れに屬するや判断に苦しむ場合が多いからである。例へば、最近までは不定期船として A 荷主の貨物を輸送してゐた船舶も今後よりは B 定期船主に定期傭船せられて定期船として就航するといふ場合がある。また、反對に、最近までは定期船として一定航路に従事してゐた船舶もその航路に於ける貨物出廻りの閑散のた

2) S. Helander, Die internationale Schifffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, S. 9.

3) A. Berglund, Ocean transportation, p. 306.

4) 最近に、“The Shipping World” 誌が極めて漠然と定期船、不定期船の隻數噸數について統計數字を示してゐるが、これは最近數ヶ年に關するものにして、こゝには利用し得ない。(日本郵船株式會社、昭和六年下半年、海運及

めに明日よりは不定期船として傭船市場に姿を現はすといふ場合もあり得る。また、或る船舶が或る航海に従事してゐるが、その航海を定期航海といふべきかまたは不定期航海といふべきかはつきりした區別のつかない場合もある。従つて、定期船または不定期船としての隻數噸數就航度等について數字や統計の存在しないことは寧ろ當然であると言へる。それ故、不定期船を衰頽に導く諸原因を考察せんとするこの稿に於て、豫め、今日の不定期船が過去のそれと比較して如何なる程度にまで衰頽を辿つてゐるかについて説明することは、問題の重要性を明かならしめる上に極めて必要なことであり乍ら、統計資料のなきために、これをなし得ないのである。併し、不定期船が大戦前後より衰頽を辿りつゝあるとは理論家の間にも實際家の間にも屢々唱へられる言葉であるゆゑ、その程度が果して先きに述べた如くであるか否かは別として、とにかく、これをもつて現實の事象と見て誤りなきやうに考へられ、従つて、こゝに於てもこの傾向を事實であると前提してその傾向を惹き起す諸原因について究明しやうとするのである。

なほ、この問題の考察に當り特に讀者の注意を要する事項がある。

(一)この研究は不定期船に關するものである。而して、不定期船は普通に貨物の運送をもつて主要任務とし旅客の運送をなすことは殆んどない。従つて、不定期船について考察するこの研究は貨物運送に關するものであつて旅客運送に關するものではない。

(二)この小論は不定期船の衰頽を惹き起す諸原因を研究對象とする。先づ、不定期船の衰頽につ

經濟調査報告、一三三、一三四頁。

5) S. Helander, a. a. O., S. 9. A. Berglund, OP. cit. p. 306. F. Stapelfeld, a. a. O., S. 7. E. S. Gregg, The decline of tramp shipping, The Quarterly Journal of Economics, VI. XL. p. 338. 339. 山下龜三郎氏、大量貨物の移動と世界の航路、海運、第八二號。

いてゝあるが、これは先きに述べたやうな事情によつて統計により如何なる程度であるかをはつきりと示し得ないのであるけれども、吾々がこゝで問題とするものは大戰前後に現はれその後引きつゞき起つてゐるといはれ今後も長く繼續するであろうと考へられる謂はゞ趨勢的傾向をもつところの不定期船の衰頹であつて、一時的偶然的な衰頹を考慮するのではない。而して、既に趨勢的傾向としての不定期船の衰頹を問題とする限り、この衰頹を惹き起す諸原因を考察するに於ても、不定期船の固有の活動領域を今後永く奪ひ去らんとするが如き本質的一般的な原因を取扱ふのであつて、特殊な國の特殊な事情が如何に甚だしく不定期船を衰頹に導くことがあるとしても、それは吾々のこの考察の對象とはなり得ない。例へば、イギリスの不定期船は最近に他の諸外國の不定期船に比較して特に非常な窮境に陥りその數に於ても著しい減退を傳へられてゐるが、併し、吾々は、このやうなイギリスだけに限られる事情については觸れる必要はなく、すべての國の有らゆる不定期船に關して程度の差こそあれ一般的に起りつゝある衰頹傾向の諸原因を討究せんとするのである。

以上の如くして、吾々は次に不定期船衰頹の原因について考察するのであるが、以下に述べる如くこれら諸原因は根基を置くところ極めて深くいままでにさうであつたやうに今後も永く繼續するものと考へられる。従つて、こゝにこれら諸原因をはつきりと究明することは、たゞ單に過去と現在との海運現象を正確に認識するうへの一助となるばかりでなく、將來の海運市場の推移

6) 海運、第一二三號、資料、一八、一九、二〇頁。

を見透すうへにも重要な一つの指針を提供することゝなる。これ、私がこの稿を草した所以である。

第一 個貨運送の發達と定期航海の増加

海上運送される貨物のうちには、それが生産される時期や運送される航海季節やその他の事情のために、船積時期、船積量等の不規則なものがある。不定期船はこのやうな不規則な出廻りをなす貨物の運送に従事する船舶である。而して、一般に、貨物がかやうに不規則偶然的な交通をなすのは、生産地と消費地、または、廣く各地の間に分業が未だ發達せず、従つて、各地各市場間の相互依存性の程度が大きくない場合に起る事象である。それ故、資本主義經濟が未だ充分な發達を遂げず國際的分業の確立しなかつた以前の時代にあつては、海上に交通する貨物を運送するものは多くは不定期船であり、それは専ら傭船または全船貸與の形式によつて行はれた。史實を見るも、定期航海の萌芽といはれてゐるライエン航海(Reihenfahrt)、またはベルト航海(Börfahrt)の發生したのは漸く十八世紀のことであつて、その後も永く定期航海は大いなる發展を示さず、従つて、十九世紀の後半に至るまでの海上運送は殆んど全部が不定期船によつてなされてゐたのである。ところが、一方に於て産業革命以後工業生産力は著しく増加して商品の生産は尨大な發展をなし、また他方に於ては通信機關交通機關が大に發達するに及んで新しい多くの市場が開拓

7) K. Giese, Das Seefrachttarifwesen, S. 47. ff.

8) K. Giese, a. a. O., S. 49.

せられ、そのために、資本主義經濟は急速に發展するに至り、國際間の分業は漸次に益々確然と樹立せられ、商港間の聯結も大に密接となつて、規則的な個貨運送が盛んとなるに及んだ。⁹⁾而して、個貨運送の増加隆盛は必然的に不定期航海の代りに定期航海をなす船舶の數を増加せしめたのである。例へば、國際間の分業が確立するに至れば、甲國の工業はその生産財の或るものを乙國より仰ぎ、また、その工業製品を丙國に輸出するといふ規則的な關係を繼續するに及び、かくして、甲乙兩國間には乙國の生産する特定財貨の定期運送が、また、甲丙兩國間には甲國の工業製品の定期運送が行はれることとなる。ところで、最初に一つの定期航海が或る特定區域に起ると、それは漸次にその航路に近隣する諸地方に於ける個貨の定期交通を刺戟し、かくして、新しい區域新しい商港を益々多く定期航路のうちに取り入れるやうになつて來るのであつて、吾々が海運史上に見るやうに、嘗つては世界交通の中心地のみに營まれてゐた定期航海が現今に於ては極めて邊陲の地方乃至は二流三流の商港の間にも盛んに行はれるやうになつて來てゐるのである。¹⁰⁾

かやうに定期個貨運送の發達は明に定期船の活動を隆盛ならしめ、反對に、不定期船の活動領域を縮少せしめる傾向を生ぜしめる。而して、この傾向は、國際間の分業、交通機關の發達が今後に於ても盛大に赴くであろうと考へられ得る限り、引き續いて趨勢的に増大するものといふことが出来る。これ、不定期船を衰頹に導く第一の基本原因である。

9) いふまでもなく、個貨運送が成立するには、船舶がその速力に於て時間的正確性を以て、或る程度まで發達してゐることを前提とする。さうでなければ、いくら工業生産力が増大し商品が尠大に生産されたところで、規則的な定期航海は起り得ない。

10) 小島昌太郎教授著、海運經濟要論八一—九三頁。K. Giese, a. a. O., S. 59. 白杵春水氏譯、海運賃率論、一〇五頁。

第二 貨物の出廻りに於ける季節變動の減少

不定期船の積取る貨物は主として大量貨物である。例へば、棉花、羊毛、砂糖、木材等の工業原料品、石炭、石油、鐵礦、硝石等の鑛産物、小麥、米、玉蜀黍、大豆、豆粕等の農産物などがこれに屬する。即ち、概して、重量または容積の大きい割合に價格の低廉な謂はゆる大量貨物または嵩高貨物 (bulky cargoes) が積取られるのである。ところが、これらの貨物は、鑛産物を除けば、他は多くはその生産または收穫が季節と密接な關係をもつてゐる。而して、生産が季節に制約されるといふことは更にまたその船積時期も季節に制限されるといふこととなる。ここに、これらの貨物——季節貨物 (seasonal cargoes) といはれる——が不定期船積となるわけがあるのであつて、即ち、一年のうち産出後の僅かな月日にその大部分が積載輸送せられその他のときには殆んどその輸送を見ないといふ不規則な出廻りをなすところにそれが典型的な不定期船積貨物たる資格があるのである。しかるに、近年に至り、これら大量貨物の出廻りはその季節的變動性を大に減少するに至つた。それは次のやうな理由に基くものと考へられる。

右に述べたやうに、季節貨物の船積は概して生産直後の一定期間に限られる。ところが、或る一定の貨物が或る季節の比較的短時日の間に大量に輸送されるとなれば、一方には供給過剰によるその貨物の價格の低落を惹き起し、他方には貨物の出廻量に比較して船腹の過少または拂底を

招いて運賃の上騰を惹き起すに至り、荷主は價格と運賃との二つの方面から挾撃される結果となる。この不利益から免れやうとして生れたものが諸種の出荷統制である。即ち、出荷統制は、或る特定の貨物について組合員各自の出荷量を數量的にも時間的にも制限し、組合員のうち或るものゝ不當な廉價による濫賣を禁止し、もつて、その貨物の價格を一定水準に維持して組合員全體の利益を増進せんとするものである。かくして、出荷が人爲的に統制され得る限り、その船積も規則的となりもはや季節的な偏倚を示さなくなるのである。

大量貨物の船積の季節變動性を減殺する他の原因は倉庫制度の發達である。不定期船の積取る季節貨物のうちには、適當な貯藏設備を施せば別であるが、そうでない場合には、その性質上變質または腐敗する虞のあるものが多い。従つて、これらの貨物について適當な貯藏設備をもたない荷主にあつては、著しく低廉な價格と甚だしく高騰せる運賃をも忍んで、生産後直ちにこれを手離し船積せざるを得ない不利益に陥ることがある。併し、倉庫制度が發達するに至ればもはやこのやうな不利益を甘んじて受ける要はなくなつて來る。荷主は、自己に於て巨大な資本を投下して倉庫を（收穫後の限られた短時日しか使用せずその他の多くの時日は無爲に放置するであろうところの不經濟な倉庫を）設置することなく、一定の倉敷料を支拂へば、貨物はそれぞれ専門的設備をもつ他人倉庫に保管せられ、比較的長期間變質することなく貯藏せられる。かくして、いまや、季節的貨物と雖もその船積が季節によつて制約されるといふ不利益から免れて適當なときに必要量だけを庫出し船積

11) F. Stapelfeld, a. a. O., S. 4.

12) F. Stapelfeld, a. a. O., S. 4.

13) 拙譯著、前掲書、附錄、一九七、一九八頁。

し得ることとなるのである。¹⁴⁾

以上のやうな理由から、大量貨物の出廻りに於ける季節的變動性は近年漸次に減少し、もはや、大戦前に於ける著しい季節變動は統計に徴するも見受けられなくなつた。¹⁵⁾ 大量貨物の出廻りが季節に偏倚することの少ないといふことは、即ち、その船積が四季を通じて比較的増減なく行はれ規律正しく行はれることを意味する。而して、貨物の船積が季節と關係少く統制的に行はれるといふことは、とりも直さず、その貨物がもはや不定期船積たる資格を失つて定期船積のものに轉向したことを意味する。——かくして、不定期船の積取貨物は次第に少くなるのである。

第三 購買方法に於ける變化

前節に述べたところは貨物の出荷者または供給者側に於ける事情についてであつたが、次に考察するところは貨物の購買者また需要者側に於ける事情が不定期船の活動に如何に影響を與へるかといふことである。普通にははれるやうに、世界大戦以後、財貨の購買方法は本質的に變化して來た。交戦國の大部分を襲つた經濟的貧困と世界の殆んどすべての國に於ける物價並びに爲替相場の著しき變動とは、一般的にいって、從來のやうに大量の貨物を購入してこれを倉庫にうづ高く堆積するといふ仕方の代りに、差當つて必要な量だけを手早く購入しやうとする方法を採らしめるに至つた。¹⁶⁾ 何んとなれば、先づ、資金の窮乏は財貨の大量購入を許さない。次には、物價

14) さきに述べた出荷統制も、實は、この倉庫制度が或る程度の發達をなしてゐてこそ、その効果を收め得るのである。

15) F. Stapelfeld, a. a. O., S. 4.

16) E. S. Gregg, OP. cit. P. 341. F. Stapelfeld, a. a. O. S. 6.

並びに爲替相場の變動がその振幅に於てその頻繁度に於て著しければ、一時に大量の財貨を購入することは危険であるために、必要な時に適當量を急速に頻繁に購入しやうとの要求(smaller and more frequent shipment)が起つて來たからである。

購買方法に於けるかやうな變化——アメリカに於ては hand to mouth buying といはれる購買方法¹⁷⁾——の起つたことは、必然的に個貨運送を増加せしめ、その結果、定期船の活動を盛んならしめて反對に不定期船の活動範圍を縮少せしめるものである。蓋し、常に或る一定の貨物を大量に輸入するものにとつてはその大量の貨物を船積するに當つて他人所有船舶を全部備船するもそれは有利であるが、併し、少量の貨物の運送をなすのに全部備船することは明に大いなる不利益であり、また、一部備船をなすとしてもこれを反復繼續して行ふは困難でもあつて、結局、定期貨物船をして引きつゞきこれを運送せしめることゝなるからである。¹⁸⁾これについていま二三の實例を示すことが出来る。先づ、木材について。大戰以前には Gulf ports からヨーロッパへの木材輸送は全部不定期船によつて行はれてゐた。しかるに、大戰後は右に述べた購買方法の變化のため不定期船による運送は殆んど杜絶して全部が定期船積となつてゐる状態である。このためにアメリカ船舶院の如きもヨーロッパ行き¹⁹⁾の定期貨物船を建造してこの木材の輸送に充てゝゐるほどである。また、ドイツにても、戦前には自國所有の帆船をもつて木材を輸入してゐたのであるが、今日ではより僅かな定期船腹を利用してゐるに過ぎない。これもドイツに於ける經濟状態の

17) 18) F. Stapelfeld, a. a. O., S. 6.

19) E. S. Gregg, op. cit. p. 341.

變化が財貨の購買方法をして hand to mouth buying に變へしめたことに基くものと或る程度までいひ得るやうである。²⁰⁾ 次には、小麥について。以前にはアメリカ諸港より大西洋を越へてヨーロッパへ輸送される小麥は大部分傭船によつてゐたのであるが、近來はヨーロッパ諸國の購入方法が變つて來たために、小麥の傭船運送は殆んど行はれなくなり、そのために大西洋に於ける小麥のトリップ・チャーター運賃の指數をこしらへることすら出來なくなつた。²¹⁾

第四 原料生産地に於ける各種工業の發達

既に述べたやうに、不定期船は一般に重量または容積の大なる貨物を運送するものである。ところで、これら不定期船積の貨物について見るに、それらがかやうに重量または容積の大きいといふことは、それが殆んど加工されないで極めて素朴な形をもつ謂はゆる原料として積込まれるからである。それ故、いまこれらに若干の加工を施すとすれば、その重量または容積は可成りの程度にまで減少せられ得るわけであり、その結果、それだけ船腹需要量を節約することが出来るわけなのである。こゝに於て、吾々は原料生産地に於ける近年の工業化または工業の發達が不定期船の衰頹傾向と重大な關係をもつものであることを知るのである。

一般に農業國といはれる未開の經濟領域に於ては謂はゆる單種生産 (Monokultur) が行はれてゐる。即ち、技術的にも組織的にも高度資本主義諸國と歩調を合はせ得ないこれらの地域に於て

20) F. Stapelfeld, a. a. O., S. 6.

21) E. S. Gregg, op. cit. p. 341. 342.

は、國際間の競争のために、その精力を限られたる範圍の生産に集中すべく餘儀なくせられ、一つまたは極めて少數の産業、即ち原始生産業に専らとなるのである。²²⁾ 併し、これらの地域とても永久に純粹な原始生産業を守りつゞけるわけではなく適當な機會があれば或る程度の工業化をなすことは可能なのである。而して、近年に於てこの機會を最もよく與へたものは實に世界大戰であつて世界大戰によつて概して直接の損害を蒙らず寧ろ利益を享受したこれらの地域は、ヨーロッパ交戰諸國よりの工業製品の輸入杜絶に刺戟されて、工業化するの機會を與へられた。もとより工業化したとはいへその程度は先進國に比較すれば極めて微々たるものである。併しこの工業化は先づ自らの輸出する農産物に對する加工となつて現はれた。例へば、生きた牛をそのまま輸出する代りにこれを屠殺し凍肉として輸送する方法が採られることとなり、²³⁾ また、オーストラリア羊毛業者のなすやうに、從來の如くに刈り取つた羊毛をよごれたまゝで輸出せず現場でこれを焼き脱脂し精製するやうになつた。²⁴⁾ 更に穀物について考へるも、穀物をそのまま俵や袋に入れたまたは散荷として送る代りにこれを製粉となし價格の割合に重量容積のより小なる貨物として輸出する方法が採られるやうになつた。²⁵⁾

以上のやうな事情によつて、これまで素朴な農産物または原料品たりしものが、漸次に或る程度の加工を施されることとなり、同時に、重量容積の大なる貨物よりその小なる貨物へ、または、重量容積の割合に價格の低廉な貨物より高價な貨物へと轉化するに至り、更に見方をかへて

22) E. Wagemann, Struktur und Rhythmus der Weltwirtschaft, S. 29. 小島昌

太郎教授監修邦譯、世界經濟機構と景氣變動、四八頁。

23) 24) 25) F. Stapelfeld, a. a. O., S. 5.

言へば、季節的に船積される貨物より季節と無關係に船積される貨物へと變つて來たのである。そのために、これらの貨物は、一方に於て高級品としての特別な取扱を要することとなり他方にまた規則的な船積が可能となつて、もはや同一種類の貨物だけを備船によつて大量的に運送する下級貨物向きの不定期船に積込まれることを屢々不適當とし、反對に、定期船によつて輸送せられることを有利とするやうになつた。吾々はこゝにも不定期船を衰頽に導く一つの有力な動因を見出すのである。

第五 industrial carrier の増加

海運業の發達を見るに、古代に於ては、商人と船舶所有者と船長とは同一人であつた。即ち、商人は自ら船舶を所有し自らこれを操縦運航して貨物を他地方に運送し貿易に従事してゐたのであつた。それは、當時の海上商業がその規模未だ小さく、また、比較的短距離の沿岸航海によつて行はれてゐたから、これに投ぜられる資本も少額にて足り航海や取引等にも特別の知識技術を要しなかつたからである。しかるに、海上商業が次第に發達してその取引の範圍が擴大され遠距離の航海が必要となるに至つて、船型は次第に大きくなり船舶や商業に要する資本も巨額となり、すべての船長が船舶を所有し商業を営むことを得なくなつて、先づ、船長が商業から離れまた船舶をも所有しない單なる航海技術者となつた。その後、産業革命による資本主義經濟の發展する

に至つて、新市場の開拓と相俟つて國際貿易は大なる躍進を遂げ、その結果、海上商業と海運業または船舶所有とは、資本の點についても經營方法の點についても、分離するを有利となし、十九世紀の中葉に及んで、各々別個の企業として成立するに至つた。²⁶⁾

かくして、今日に於ては吾々の見る如く一般に海運業は商業より分離して別個の一企業を構成してゐる。しかるに、近年に至つては、それが更に以前の古い型へと逆轉しやうとしてゐるのである。而して、トラストまたは企業集中の傾向が實にその動因なのである。近來、一方に於ては、産業の分化は極度にまで發展し單なる操作または業務と雖もそれぞれ別個の事業によつて行はれつゝある状態であるが、他方に於ては、また、これらの事業または企業を同一の企業主體のもとに統括しやうとの傾向が盛んになりつゝある。トラストまたは企業集中の傾向が即ちこれである。そこで、例へば、最初に原料品の栽培、次にその運送、それに對する加工、それからその精製、最後にその製品販賣、換言すれば、種子を蒔くときまたは鑛山にて採掘するときからそれが商品となつて消費者に到達するまでの全過程を同一の企業内にて行はんとする傾向を生じてゐる。ところで、このやうな場合に於ては、原料品の運送をなすところの海運の事業も當然このトラストまたは大企業のうちには包攝せられることとなり、従つて、その結果、他人貨物の輸送を業とする獨立別個の企業としての海運業はそれだけその活動領域を奪はるゝに至るのである。こゝに industrial carriers (自社用運送船とも譯すべきか)といふのは、トラストまたは大企業が自社關係の財貨

26) 小島昌太郎教授著、海運經濟要論、七一八四頁。

27) これに對し、一般に他人貨物を輸送する船舶を general freight carriers といふ。(A. Berglund, op. cit. p. 315.)

を運送せしむるために所有する船舶であつて、従つて他人貨物の海上運送をもつて固有の營業としない船舶を指すのである。

右に述べたやうな傾向は、今日、各國の大企業に於て屢々見ることが出来る。例へば、米國について見るに、the United States Steel Products Corporation は大戰前には最も頻繁に不定期船を備船したものであるが、大戰後は the Isthmian Line の名のもとに大船腹を擁し自社關係の鐵鋼を輸送してゐる。²⁸⁾ 同様のことは the United States Steel Corporation についてもいへる。²⁹⁾ そのほかにも、鐵鋼または石油の輸送船をもつ the Bethlehem Steel Corporation、石炭輸送船を所有する the Coastwise Transportation Company、硫黃輸送船を有する the Texas Gulf Sulphur Company 等を擧げることが出来る。³⁰⁾ また、我が國について考へれば、三菱商事、三井物産の兩社は各々船舶部を設けて多數の船舶を所有し自社關係の諸種の貨物の輸送をなしてゐる。そして、石原産業海運合資會社が南洋、海峽植民地等に於ける自社の財源より産出する物資を輸送するために巨大な船腹を擁して、南洋航路に一大勢力を形成し、そのために種々不定期船市場に困難な問題を惹き起してゐることは、海運界に餘りにも有名である。

貨物船のうちには特殊船 (special tonnage) といつて特殊の貨物を輸送するために特殊の設備を有するものがある。例へば、石油、重油を輸送するタンカー (Tankers 油槽船)、冷凍、冷蔵設備を有する獸肉船、青果船等の如きがこれである。これらのうち、獸肉船、青果船に於ても近年著しき

28) 30) E. S. Gregg, op. cit. p. 341.

29) A. Berelund, op. cit. P. 314.

31) 世界海上冷蔵冷凍荷物運送の發達に就て、海運、一四五號、參照。

發展を示してゐるが、併し、³¹⁾それと雖も、大戰前後より發生して最近には九百五十萬總噸に達してゐるタンカーの驚くべき躍進には到底比較すべくもない。而して、このタンカーの大部分は、石油の製造または販賣をなす事業會社の所有船即ちインダストリアル・キャリアーである。勿論、なかには不定期船業者にしてタンカーを建造しもつて重油石油の輸送をなし運賃を得てゐるものもあるが、これらの船腹は全體より見ればその數殆んどいふに足りない。大多數のタンカーは海運業者にあらざる重油または石油事業關係會社によつて所有運航せられてゐる。いま、巨大なタンカー船隊を有すものとしては、イギリスでは、the Anglo-Saxon Petroleum Co. the Eagle Oil Transport Co. アメリカでは、the Gulf Refining Co. the Pan-American Petroleum & Transport Co. the Standard Oil Co. of California the Sun Oil Co. the Texas Co. the Union Oil Co. of California 等があり、³²⁾我が國では、小倉石油、旭石油等の會社を擧げることが出来る。

このやうに、近來は、海運をもつて固有の業としない事業會社が、自社に於て船舶を所有しまはは自社の勢力範圍のもとに會社を設立しそれをして船舶を所有せしめ、もつて、自社關係の物資の輸送に充てゝゐる状態にある。かうなれば、これまで海運をもつて專業としてゐるものゝ市場は當然に縮少せざるを得ない。前者の活動が盛んであればある程後者の市場はそれだけ狭小となる。而して、この打撃は不定期船業者に於て最も大である。何んとなれば、インダストリアル・キャリアーの輸送するものは殆んど全部が工業原料品または鑛産物であつて、従つて、不定期船

32) Berglund, op. cit. p. 315.

積貨物であるからである。吾々は、こゝに於ても不定期船の市場が漸次に狭小となり行くのを見るのであり、この意味に於て、また、トラストまたは企業集中の今後の動きまたは發展について興味ふかきものを覚える次第である。

結 言

以上、近來に於ける不定期船の衰頹に關する諸原因について基本的な考察をなしたつもりである。

而して、こゝに擧げた諸原因諸事情のほかにも、吾々は、大戰後益々激烈となりつゝある關稅競争、即ち、關稅の高い障壁を設定することによる外國貨物の輸入抑壓または制限、各國民經濟の自給自足への傾向等³³⁾についても、それが不定期船の活動に大いなる影響を及ぼしつゝあることを知つてゐる。併し、これらは、正しく不定期船の活動領域を狹隘ならしめる事象ではあるが、單に不定期船のみに關するものではなく定期船の活動をも制限するところの廣く海運界一般の消長に關係をもつ事象であつて、不定期船のみの衰頹原因を討究せんとするこの論文の研究對象とはならない。従つて、この稿に於てはこれらの事象については觸れなかつた。けれども、これらの事象または傾向は、現今の國際間の政治問題軍事問題にも關係すること多く、人によつては國際海運の衰亡を約束するものともいはれてゐる程であり、吾々の深甚なる注意をもつて考察すべ

33) 例へば、極く最近の事例として「自國農業保護による不定期船主の痛手」海運、第一四六號、資料參照。

きところである。

この稿の最初に注意したことであるが、この論文の考察に於て前提とした不定期船の衰類傾向は謂はゆる趨勢的傾向であつて、過去より徐々に現はれて來たり今日に及び今日よりまた引きつゞき將來に至る漸進的な動きである。それ故、吾々の見るところは、昨日または今日の具體的な不定期船の状態のみに限られず、過去より現在に至り更に將來に及ぶ一聯の動きとしての不定期船の衰類である。従つて、この衰類を惹き起すものとして擧げた諸原因にしても、それらは、或は古くより萌して今日に至り今後も永く繼續せんとするもの、或はその由來は近年にあるも遠く將來に及ぼさんとするもの等であつた。ために、こゝに考察したることにしても或は特定の一時的事象についてのみ見るときはそのまゝ全部妥當せざる場合もあるかも知れない。併し、それはこの問題の性質上當然の結果であつてこの小論の考察の不明なるが故ではない。また、この稿のところどころ、觀察を一點に集中し限定したゝめに他の諸事情を考慮のそとに置いて論じた場合があつたかも知れない。これは、他の諸事情に一々ふれることから起る説明の混亂を避けてもつて理解を容易ならしめやうとする目的に出でたゝめであつて、特に讀者の諒承を乞ふところである。