

京都市帝國大學經濟學會 經濟論叢

第三號

第三十五卷

昭和七年九月一日發行

論 叢

滿洲國稅制及其批判

法學博士 神戸 正雄

時差說覺書

文學博士 高田 保馬

船腹過剩問題の意義

經濟學博士 小島昌太郎

時 論

沿岸漁業者問題

經濟學士 蜷川 虎三

研 究

中央銀行の獨立性より見たる政府貸上金に就いて

經濟學士 松岡 孝兒

總體經濟と個別經濟

經濟學士 大塚 一朗

幕末の財政紊亂について

經濟學士 大山敷太郎

ゼンエーリングの統一貸借對照表について

經濟學士 熊本 吉朗

說 苑

爲替相場變動の原因について

法學士 正井 敬次

企業豫算制度の米國に於ける現状

經濟學士 山本安次郎

ブルタン氏の國家收入論

經濟學士 大谷 政敬

ゾンバルト教授の百貨店觀

經濟學士 堀 新一

附 錄

新着外國經濟雜誌主要論題

船腹過剩問題の意義

——附、ヘランダ教授の私見に對する批評に應ふ——

小 島 昌 太 郎

一

船腹過剩は、目下、我國に於て、重要問題の一つであるばかりではなく、實に、大戰以後、世界的重要問題の一つである。従つて、その對策は、各國に於て、それぞれ既に久しく攻究せられたのであるが、未だ國家政策として、有效なるものは見出されず、この問題の解決に於ける傾向は、結局、全般的世界景氣の恢復を俟つて自然的推移に委さんとするものが多いやうである。

併し乍ら、世界景氣の恢復は、いづれの日に來るか、今日未だ逆睹し得ざる有様であるから、船腹過剩問題の實際的對策の研究は、それが未解決のままであるがため、愈々これを見出すの必要となるものといはなければならぬ。そして、その對策なるものは、各國それぞれその國情によりて異なるべきものであり、その國が世界海運界に占むる地位によりても、その國が世界貿易上に占むる地位によりても、均しからざるものである、殊に、注意すべきは、その國が、國民の物的生活の上に於て、外國貿易を重要視するや否やは、この問題解決のために、國家がどれだけの犠

性を拂ふかの態度を決定する所の重大なる鍵をなすものであつて、それがまたこの問題解決の手段たるものを決定するに大なる關係をもつものである。

併し乍ら、他の如何なる問題に於けると同様に、この問題の場合に於ても、問題として居る所の『船腹過剰』とは如何なるものであるかを正確に認識することは、問題を解決するための、そして解決對策を見出すがための、基本的なる事柄である。問題とする所の事柄が、如何なるものであるかを、明確にせずしては、解決の方法を求むるに由なきからである。

それ故、私は、我國に於ける船腹過剰の解決策を求むるの基本的前提として、謂はゆる船腹過剰とは如何なるものであるかを、ここに少しく述べたいと思ふ。

二

私は、『海運同盟論』に於て、船腹過剰といふことについて、簡單ながら述べたことがある。それは、競争の結果、海運界不況の場合には、運賃はどの程度まで下るものであるかの一般的理論を説明するに當つて必要だつたからである。ここにそれを引用する。

『海運事業に於ては、競争の結果、市場運賃が下落して海運勞務の生産費を償はざるに至つても、それが繫船點に達するまでは、船舶は、依然、競争關係の裡に活動し、市場運賃が引續き繫船點又はそれ以下に下るに及んで始めて船舶は供給界より離脱するものである。されば海運市場に於ける供給過剰、すなはち、船腹の供給過剰といふことについては、三つの場合に分つ

て、その意味を明かにして置かねばならぬ。第一の場合は、一定の運賃に於ける供給船腹がその運賃に於ける需要船腹に超過する場合であつて、最も一般的意味に於ける供給過剰である。第二の場合は、供給船腹の總てが海運勞務生産費以上の運賃を要求するとせば、その需要に超過する場合であつて、第三の場合は、供給船腹の總てが繋船點以上の運賃を要求するとせば、その需要に超過する場合である。第二の場合と第三の場合とは、第一の意味に於ける船腹供給過剰の特殊なるものである。¹⁾』

船腹過剰の意味、換言すれば、如何なる事態を以て船腹の供給過剰と見るか、といふことについて私の見解は、右に述べたるが如くである。即ち、私は、これを一定の運賃率と必然的關聯に於て見るのである。一定の運賃率といふものを離れては、船腹の供給過剰といふことは意味をなさない、といふのが私の見解である。

この見解を述べた右の『海運同盟論』の一節は、これを英譯して、我が京都帝國大學經濟學部紀要に掲載した。²⁾キール大學教授ヘランダー博士は、この英譯を基として、その著書に、³⁾これを引用すると共に、若干の批評を加へられて居る。併しヘランダー教授は、私が右の三つの場合といつたのを、船腹過剰といふ事態の三つの發展的經過狀態と解された。併し、それは、英譯の不適當な用語に基く誤解であつて、その英譯の校閲をした私に、もとより責任はあるけれども、私の本來の説明は、ヘランダー教授の解釋されたやうな意味ではないことは、前掲の日本語に於て明か

1) 『海運同盟論』第三版一〇五頁

2) S. Kojima, "Shipping combination as seen from the View-point of Freight Theory," Kyoto University Economic Review, Nr. 1., 1926. p. 93.

3) Dr. Sven Helander. Honorarprofessor an der Universität Kiel.

4) Die internationale Schifffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, Jena 1928.

ある、即ち、私は、船腹過剰といふことの意味に於て、三つの場合あることを述べたのであつて、事態の發展的經過状態としては、右の第二と第三のものとの二つあるだけで、その二つを合せて全般的に言つたものが第一の意味のものであることを述べたのである。これは、私の原文たる日本文に於ては明かなる所であると思ふ。

併し、右の説明は、日本文に於ても、ただ簡単に述べてあるから、また、豫期せざる誤解の起るを防ぐために、以下少しくこれを詳しく述べやうと思ふ。ヘラング教授の批評は、最後に紹介する。

三

船腹過剰といふことを、最も一般的な意味に於て見るならば、一定の運賃率に於て供給せらるる船腹が、同一の運賃率の下に於て存在する所の船腹需要よりも大であるといふ場合である。例へば、一噸十圓といふ運賃に於て供給せらるる船腹が、或る海運市場に於て、三萬噸である場合に、その市場に於てその運賃に於て需要せらるる船腹が二萬噸である場合には、その市場に於ては、船腹の供給が過剰なのである。

ここに謂ふ所の一定の運賃は、現實の場合にあつては、市場運賃のことであると言ふまでもない。市場運賃は、貨物の種類により、また、仕向地によりて異なるものである。併し、抽象的説明に於て言ふ所の一定の運賃といふやうな一般的普偏性をもつ運賃を、現實の市場に索むれば、海

運に於ては、幸ひにも、期間傭船料といふものがあつて、これに當る譯である。個々の貨物の、個々の仕向地への運賃の變動は、綜集成して、期間傭船料に於て大體同一カーヴの變動となつて現はれる。

また海運市場は、船舶そのものが、時間的に餘裕さへあれば、如何なる港から、如何なる港へでも、自由に移動し得るものであることと、各海運市場は、通信機關を以て、極めて密接に連絡せられて居ることにより、今日にありては、或程度に於ては、殆ど一つの世界市場を形成せるの状態である。その最も現實的な現はれは、吾々は、これをやはり期間傭船市場に於て見ることが出来る。それ故に、期間傭船料なるものは、現實に世界價格たる性質を顯著にもつもの一つである。

もとより、船舶にも個性があり、それを運用する海運業者にも個性があり、貨物の仕向地にも限定があり、貿易にも地域的限界があるものであるから、海運市場も渾然たる一つの世界市場を成すに至つては居らず、多くの局部的市場が形成されて居るのは勿論のことであるが、併し、その局部性は、周邊に於て相互に相重なり、相連つてやはり一つの世界市場的構成になつて居ることとは、否むことが出来ない所である。

故に海運に於ける市場運賃は、最も多く世界的影響の下にあるものであつて、従つて、船腹過剩といふことも、局部的のものでは決してなく、當然、世界的なる性質をもつものである。海運

に於ける景氣の消長も、亦、必然的に世界的なるものである。

かやうに、海運に於ける運賃は、その市場の相互關聯性のために、世界的性質若しくは一般的性質をもつものであるが、それが或る金額を以て現はさるときに、その運賃率に於て、供給せらるる船腹が、同じその運賃率に於て需要せらるる船腹に比べて大なるときは、船腹の供給が過剰なのである。そして、現實に於ては、かかる一般的且つ世界的運賃なるものは、前述の如く、期間傭船料に於て、これを認め得るのであるから、これを現實の最も具體的な問題に引直して説明すれば、市場に於て取引せらるる期間傭船料に於て、供給船腹が、需要船腹に超過せるときが、船腹過剰なるときである。

これが船腹過剰の一般的意義である。

四

市場運賃は、——期間傭船料を含みたる意味に於て——競争の結果として、一つの時期に於ては、一定の價額に於て定まる。この市場運賃は、その同一金額のものが、船主の側より見れば、その海運勞務として船舶を提供するの原費（海運勞務生産費）との關係に於て、頗る區々たる状態にある。併し、これを大別すれば、次の三つの外には出ない。

一 市場運賃が海運勞務の提供に要する原費よりも高き場合、即ちその市場運賃は、船主に利益を與ふる場合。

二 市場運賃が海運勞務の提供に要する原費よりも低き場合、即ちその市場運賃にて取引することは、船主にとりて損失なる場合、これにはまた二つの場合がある。

a その運賃に於て取引することは、損失であるけれども、併し、船舶を繋船状態に置くよりは得なる場合、換言すれば、運航の損失が繋船の經費より少き場合。

b その運賃に於て取引することは、船舶を繋船状態に置く損失よりも、一層その損失の大きな場合、換言すれば、繋船の經費の方が、運航の損失よりも少き場合¹⁾。

市場運賃は同じであつても、これを各船主の所有する各船舶の計算より見れば、その同じ運賃にも右のやうな差異がある。船主が或運賃を以て、それに於て自己の船腹を供給すべきか、又は供給せざるべきかを決定する場合の標準は、大體、右の三つのいづれかの外はない。

併し、利益がなければ船腹の供給を肯じないといふやうなことで、換言せば、少しにても損失であつては、その船腹を提供しないといふが如きことは、海運界が好景氣であつて、運賃の上昇期にある場合には、あり得る所であるけれども、運賃の下降期殊に海運界の不況時には、あり得ざる事柄である。

殊に、船腹の過剰が經濟界の問題となるは、海運界の不況の時に限る。その好景氣の場合には、かかることが問題とならないのは言ふまでもない。この不況時に於ては、如何なる船主と雖も、利益を得るのでなれば船腹を提供しないといふやうな態度をとり得るものではない。一般的

x) 繋船の經費と運賃との關係は、『海運同盟論』八六頁以下、及び『海運賃率論』一五三頁以下を見らるべし

に言へば、どの船主も或程度の損失はむしろ辭せざるの態度である。

勿論、海運界の不況時といつても、總ての船舶が損失に於て航海して居る譯ではない。利益を擧げて航海して居る船舶も澤山にある。併し、中には、損失に於て航海して居るものも少からずある。殊に、船舶は、その構造、能率、燃料、經營の巧拙などの如何により、同一の運賃にてもそれが、或る船舶には利益を與へ、他の船舶には損失を與へるといふ關係にあることは前述の如くである。故に、同一市況の下に於て、利益を得て航海して居るものもあれば、損失に於て航海して居るものもあるは當然の事柄である。

かかる事情の下に於ては、船主は、或程度までは損失の下に於ても、尙ほ甘んじて船腹の提供をしなければならぬ場合もある。併し乍ら、抽象的に言へば、海運事業が營利事業である以上は、損失の下に船腹の提供をなすといふことは、既に、船腹の供給過剰を意味して居る。市場に於ける供給の限界にある船舶が、その海運勞務の原費を償ふに足るだけの運賃が與へらるやうに、需要と供給とが適合してこそ、船腹の供給に過剰がない譯である。故に、若し、かの正常價格論的な意味に於て、船腹の供給過剰といふことを考へるならば、それは、供給船腹の總てが、海運勞務生産費(原費)以上の運賃を要求するとせば、その需要に超過する場合は、船腹の供給が既に過剰なのである。これが船腹過剰といふことの第二の意義である。

一般に生産費は、必ず代價を以て償はねばならないといふことは、營利事業としては當然のことであり、正常價格論はそれを前提とする所の理論である。海運勞務の提供に要する原費も亦、海運事業が營利事業たる限りは、必ず運賃を以て償はねばならぬ。併し、現實の社會に於ては、經濟上の利害の打算が、海運業者の左様な態度をとることを許さない。

いな、それは海運業者に限らない。凡そ如何なる事業であつても、相當巨額の資本を固定的に投下するを要する事業にあつては、皆、同じである。何となれば、かかる事業にあつては、縦ひ、その事業の活動を一時中止しても、その固定されたる資本を具現する所のもの——設備、機械等——の現状保存のため一定の經費を必要とする關係から、事業活動の繼續が、單に損失であると理由を以て、事業を中止し、供給界より脱退することは出来ないからである。海運事業は、その顯著なる一つの例である。

運賃が縦ひ海運原費を償はなくとも、その差額即ち損失が、繫船の場合に要する經費、——即ち、これも亦損失であるが、その謂はゆる繫船費用——よりも少きときは、その運賃の下に於て航海する方が、相對的には得である。故に、海運業者は、縦ひ航海が損失であつても、それが繫船費用よりも少きときは、依然、供給界に踏み止まらねばならぬ。それが現實である。そして、それは、如何なる海運業者といつても、それが營利事業である限りは、——損失をなるべく少く喰ひ止めねばならぬから——この事情より免れ得るものではない。

それ故に、海運業者の立場に於ては、縦ひ航海することが損失であつても、——傭船の場合には、傭船に出すことが縦ひ損失であつても、——繋船するよりも得なる限りは、その程度の損失は甘んじて、所有船を航海せしめるものであり、若しくは、傭船に出すものである。この場合には、その船舶は尙ほ繋船點以上にあるのである。従つて、市場運賃が下つて、海運原費が償はれないまでになつて居る船舶があつても、それがその船舶の繋船點を割らない限りは、その船舶は、供給界に残存して、海運活動を繼續するものである。その船舶は、正常價格論的に言へば、供給過剰となつて居るものであるけれども、現實には然らずして供給界にあつて活動するものである。それが現實に供給過剰となるがためには、運賃が更に一段と下つて、その船舶の繋船點を割らなければならぬ。

ここに於て、船腹過剰といふことの意味は、更に發展して第三のものとなる。即ち、供給船腹の總てが繋船點以上の運賃を要求するとせば、その需要に超過する場合を以て、現實に船腹過剰といふこととなる。

現實の船腹過剰は、むしろ、かかる場合のことである。そして、船腹過剰といふことを、船主自らが救済せんとする場合とはともかく、公の救済が問題となるのも、かかる場合の船腹過剰である。船主自らが救済せんとする船腹過剰は、——他の總ての産業に於ける生産過剰の場合と同様に、——第二の意味の過剰である。この場合に於て彼等は、多くは、カルテルの組織を以て、供

1) 繋船點については、『海運同盟論』九二頁、及び『海運賃率論』二〇七頁を参照

給量を制限することにより、價格を、生産費が償はるゝに足る程度まで、——或はそれ以上にまでも、引上げて、供給と需要との適合を計らんとするのである。公の救済が、國家の政策が、問題となる場合に於ても、その事業が、若しくはその産業が、主として國內的のものであるならば、——例へば我が國に於ける農業中小商工業等の救済問題の如き——當該事業を収益點にまで引上げることが目標とせられ、それらの各事業が立ち行くことが考慮せられる。

併し、海運事業の如き、世界的關聯のあるものは、國內の事業者を収益點にまで保護救済せんとすれば、運賃を壓迫して居る所の、世界的なる船腹供給の過剩部分を供給界より脱退せしめなければならぬ。若し或る一國の政府が、國費を以てこれに當るとせば、當該國民の犠牲に於て、諸外國の過剩船腹の救済をなす結果となる。かかることは、もとより一國の政策として、如何なる國に於ても、問題ともなり得ない。故に、海運事業の如き、世界的産業にあつては、公の救済が問題となる所の船腹過剩といふものは、前述の、第三の意味のものである。

六

國家政策の對象となる所の船腹過剩の意味は、右に述べたるが如くである。この船腹過剩問題の解決、或はその救済は、供給制限によつて運賃の引上げを策することではなく、むしろ、現在の運賃に於て、或は更に下落を示すかも知れない所の將來の運賃に於てさへも、損失なくして航海し得るやうな、原費の少き船舶を、海運業者をして、もつことを得しむることである。何とな

れば、一國の力を以て世界船腹の供給を左右し得るものでなく、世界運賃を引上げ得るものでもないからである。

即ち、國家政策として船腹過剩問題の解決は、運賃を引上ぐることを目的とする所の、過剩船腹を供給界より取去ることではなく、過剩船腹に對しては、たゞ、現實供給を壓迫せざる處置をとると共に、かゝる過剩船腹となつて居るやうな海運勞務生産費の高き船腹の代りに、その低き船腹を以てこれに代はらしむることを援助するにある。要言せば、この問題に對する基本的解決策は、不況時切り抜けの一般原則の例外にあるものではなく、やはり、その原則に従ふの外なきものであつて、即ち、運賃の引上げを策するのではなく、機械的改良により生産費の引下げを講ずるにあるのである。

過剩船腹を、現實の供給界の壓迫とならない方法に於て處置するといふことは、これを解體せしむるより外にはない。外國へ賣拂ふといふことも、一國の過剩船腹を處分する一方法であるけれども、この方法は、現實供給の壓迫となる。その理由はかうである。——今日かゝる繫船點前後にある船舶を賣却するとせば、その代價は、買手が今日の運賃に於て、若しくは、將來の一層の下落を見越されたる運賃に於ても、これを運用して引合ふやうなものでなければならぬ。かゝる代價を以てでなければ、さういふやうな船舶を買入れるといふことは、みすみす、損失の肩代りをするやうなものである。もとより、今日、左様な能率の悪い船舶の買手を見付けることは、そ

の事柄自體が既に甚だ困難であるけれども、假令、それを見付けることが出来ても、その代價は右のやうな安いものでなければならぬ。そして、若し左様な安い代價で賣却したとすれば、その船舶は賣却以前にあつては、繫船點を上下するやうなものであつたのが、賣却以後は、固定資本費が非常に少くなつて居るから、従ひ運航費その他は同一であるにしても、海運原費は著しく低下したものとなつて居る。従つて、それは、元の持主たる賣手と同じ立場にある國內船主に對して、矛を逆にして向ひ來る所の、有力なる競争者となる。

過剩船腹を外國へ賣却しないで、これを處分する方法といへば、解體の外はない。繫船となつて居る過剩船腹の持主は、實は、運賃が久しく回復しない場合には、繫船費の累積負擔に耐えずして、自ら遂にはこれを解體するか、または、前述のやうに、その船價を非常に見切つて、他へ賣却するか、いずれかの道をとるの外なきものである。故に、これも正常價格論的に言へば、遂には、おのづから解決する問題である。

併し、船價を見切つて賣放つといふことは、前述の如く、既存の現實供給船腹に對して、有力なる競争者を作ることであり、運賃をこの上更に下落せしめるものであつて、海運界の不況を救済するといふ問題の解決とはならず、却つてこれを一層惡化せしむることとなるに過ぎない。また、船主が自らその所有船を解體するを俟つといふことは、何等この問題を積極的に解決することとはならず、その間に船主の自滅を俟つが如きものであつて、かくては、經驗あり手腕ある所

の、堪能なる海運經營者を失ふことにならぬとも限らない。殊に、船腹過剩問題は、海運船隊の改造の問題を越へて、今日では既に實は人間の救済の問題となつて居る。船主と、船舶乗組員と、海運事務員と、その他多數の海運關係によつて生活せるものを、救済せんとするの問題となつて居る。故に、不經濟船舶の所有者自身が、その事業と共に自滅して、多數の從業者と共に亡び行くことを俟つこととなる所の、船主自らの積極的發意による所有船の解體を以ては、現下の海運問題はこれを解決し得るものではない。こゝに於て、國家の救助による解體の方法が残るだけとなる。

七

過剩船腹の處分としては、右の如く、結局、解體の外なきものであるが、併し、單にそれを解體するだけでは、たいした意味をもたない。解體は、繫船による所の損失累加を避けるために、當該船舶の見積價額の一部を——若しくは、その大部分を——拋棄するに過ぎないことであるからである。そして、解體せらるゝ船舶は、繫船々腹であるから、従ひ、潜在的供給としては、現實供給に對して隠れたる意味をもつけけれども、これに對して直接競争關係にあるものでないから、解體といふことは、海運全般の構成から見ても、その現役船腹に、何等の改善を齎らす所がある譯でもなく、當該海運業者に於ても、事業上の活力が與へられたこととなるのではない。故に、海運政策としては、一方に於て過剩船腹の解體をなすと共に、他方に於ては、これに代

るに優秀船を以てしなければならない。併し、この場合に謂ふ所の優秀船とは、決して豪華船のことではない。經營上より見たる優秀船である。それは、速力も相當速きことを要する。噸數も餘り少くてはいけない。併し、斷じて浮べる宮殿や海上帝都であつてはならない。速力も船型も構造も設備も、すべてみな經濟的なものでなければならぬ。即ち、現在の運賃の下に於て、いな、將來一層の下落を見ることがあるかも知れない運賃の下に於ても、尙ほ、損失なく、運航し得る所の船舶であることが絶對的に必要である。言ひ換ふれば、固定費も、經營費も、航運費も、總てを見積つて、その海運勞務生産費が、右の運賃以下であるものでなければならぬ。今日、建造せられる船舶が、少くとも今日の運賃に於て相當の利益を舉げるものでなければならぬことは自明の事柄である。

かくて、低能率船の解體と經濟的優秀船の建造と、雙方並行して、國家補助の下に、海運船隊の構成を改善することが、今日に於ける眞の意味の過剩船腹問題の解決である。併し、この場合に留意すべきことは、新らたなる經濟的優秀船が建造せらるゝことは、それによりて壓迫せられて、繫船點以下に追込まるゝ船腹の生ずることである。即ち、今日に於ては、尙ほ、市場運賃が繫船點以上にあるがため、航運して居る船舶も、新らたに、今日の運賃に於ても尙ほ若干の利益ある船舶が競争者として現れたる曉に於ては、市場運賃は、船腹需要の側に格別の變化なしとせば、競争のため幾分引下げらるゝ結果として、その繫船點以下に落ち込むことがあるものと見なけ

1) これらの經費の意味は、『海運賃率論』一五三頁以下を見らるべし

ればならぬ。かゝる船舶は、優秀經濟船建造の犠牲となつたものである。故に、理論的正義より言へば、解體補助金はむしろかゝる船舶の所有者のために、下附せらるゝ理由があると見なければならぬ。

この見地よりすれば、解體補助金は、既に繫船せられて居る船舶よりも、むしろ、將に繫船點に落ち込まんとする船舶に優先的に與へらるべきである。併し乍ら、既に繫船して居る船舶は、それが現實に繫船點を割つて居るものと認めて差支へなきものであるが、未だ繫船せずして運航して居る船舶にあつては、それが市場運賃に對して果して如何なる關係にあるかを正確に知ることは殆ど不可能である。故に、理論的立場はともかく、實際的政策に於ては、解體せらるべき船舶の選定は、これを船主自身に任し、その選定したるものゝ中より、政府が監督的立場に於て更に調査し決定する方法をとるの外はない。

併し乍ら、この政策に於て、政府の監督の一層望むべきは、建造船舶の設計である。若しその設計が、運賃市場との關係に於て經濟的といふ要件を缺く場合には、この國家國民の犠牲に於て行ふ所の政策が無意味となるからである。この要件を充すことが、この海運政策に於ては眼目となす所である。

八

私は、右に述ぶるが如く、過剰船腹問題の理論的意義に於ても、また、その實際的解決に於て

も、その謂はゆる過剰船腹なるものは、一定の運賃——言ふまでもなく、それは市場運賃——と關聯したものと見るのである。この私の過剰船腹の意義については、前にも一言したやうに、キール大學のヘランダ教授が、その著『國際的海運恐慌とその世界經濟的意義』と題する著書に於て、これを紹介して次の如くに述べて居る。

Wir müssen nunmehr das Problem des Tonnageüberflusses grundsätzlich zu verstehen suchen. Soweit mir bekannt, ist es nur ein japanischer Forscher, Kojima, der dieses Problem näher erörtert hat. Kojima unterscheidet drei verschiedene Begriffe Tonnageüberfluss:

1) Das Tonnageangebot übersteigt die Nachfrage bei einer gegebenen Frachthöhe. Dies soll der gewöhnliche Begriff Tonnageüberfluss sein.

2) Das Tonnageangebot übersteigt die Nachfrage unter der Annahme, dass die Schiffe eine Fracht verlangen, die über die Betriebskosten der Schiffe hinausgeht.

3) Das Tonnageangebot übersteigt die Nachfrage unter der Annahme, dass die Schiffe eine Fracht verlangen, die über dem Auflegungspunkt liegt.

So dankbar man dem japanischen Schifffahrtsspezialisten für seine anregende Fragestellung sein muss, so glaube ich in mehreren Punkten Über ihn hinausgehen zu sollen. So nützlich das Argument "das Angebot übersteigt die Nachfrage bei einem gegebenen Preis" in unserer analysierenden Preistheorie ist, so glaube ich nicht, dass man solche Gedankengänge auf konkrete Erscheinungen wie den Tonnageüberfluss übertragen sollte. Nicht aus Fracht, theoretische Gedan-

1) Dr. Sven Helander, Die internationale Schifffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, Jena. 1928.

kengänge in der Praxis anzuwenden -- im Gegenteil! Jenes Argument benutzen wir ja in der Theorie nur Vorbereitung, um zu zeigen, dass der Preis dann heruntergehen muss, so dass ein Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage entsteht. Der Tonnageüberfluss verschwindet uns unter den Händen, wenn wir davon sprechen, dass das Tonnageangebot die Nachfrage bei einer gegebenen Frachthöhe übersteigt; denn die Folge eines solchen Überangebots wäre, dass die Frachten heruntergingen, ein Tonnageüberfluss nicht mehr vorhanden oder einer der Fälle 2 oder 3 Wirklichkeit wäre. Wenn Kojima davon spricht, dass der zweite und dritte Fall "extraordinary developments of the first" wären, so möchte ich vielmehr eine ganz "ordinary development" darin sehen.

Ich möchte statt dessen folgende Fälle Tonnageüberfluss unterscheiden:

- 1) Herabgesetzte Rentabilität des Schifffahrtskapitals, die jedoch zur Deckung der Betriebskosten ausreicht oder gar darüber noch hinaus geht.
- 2) Verlust am Schifffahrtsbetriebe, der jedoch geringer ist als die durch die Auflegung entstehenden Verlust, weshalb der Betrieb weiter geführt wird.
- 3) Auflegung, d. h. Einstellen des aktiven Schifffahrtsbetriebes wird vorgezogen, weil die Auflegungskosten geringer sind als die Verlust durch Schifffahrtsbetrieb.¹⁾

この紹介は、前に述べたる如く、私の『海運同盟論』の一節を、わが京都帝國大學經濟學部紀要²⁾に英文にて譯載したものを本としたのである。

1) a. a. O. S. 32, 33.

2) S. Kojima; "Shipping Combinations as seen from the view-point of Freight Theory," Kyoto University Economic Review. Nr. 1926, p. 93.

私は、ヘランダ教授が、その知る限りに於て、船腹過剰問題を原理的に詳細に取扱つた所のたゞ一人として私を紹介せられたことを、甚だ光榮とする所であり、且つ、この問題にかゝる意味を與へて提出したことに對して感謝しなければならぬと言はれたのには、全く恐縮の外なき所である。併し、同教授は、私の見解をそのままに採用せられたのではなく、この見解は、『分析的價格論に於ては甚だ役立つものではあるが、船腹過剰といふが如き具體的な事象にかゝる考へ方を持ち込まねばならぬとは信じない。それは理論的な考へ方を實際問題に持ち込むことを恐れるからではない。むしろ、その反對である。』として、別に、自分の見解を立てられた。併し、私よりこれを見れば、その批評は、私の説の英譯の不適當なるに原因するのであつて、ヘランダ教授の見解は、私の説と何等異なる所なく、むしろその見解には、分析的に見て、重複の跡あるを遺憾とする。

九

今、ヘランダ教授の見解を翻譯すれば次の如くである。

『私は、それ「小島の説」の代りに船腹過剰を次の諸場合に分ち得ると思ふ。

一、經營費を償ふに足り、若しくは尙ほそれ以上に上つて居るけれども、船舶資本の収益性が害せられて居る場合。

二、繫船による損失よりは少いけれども、船腹經營に損失がある場合、併しそれ故、經營は引

續き行はれて來る場合。

三、繫船の場合、即ち船舶の經營による損失よりも繫船費の方が少いから、積極的の船舶經營の停止が選ばれる場合』

ヘランダ教授は、この場合、これらの三つが、いづれも一定の運賃と關聯してのことなるを明言はして居ないが、その然ることは、理論上當然のことである。そして、こゝに少しくこれを註釋すれば、その第一の場合に於て『船舶資本の収益性が害せられて居る』(Herabgesetzte Rentabilität des Schiffahrtskapitals)といふのは、私の海運經費の分類より言へば、固定費に當るものが償はれて居ないといふことである。私は、海運勞務提供の全經費(C)は、固定費(f)と、經營費(m)と航運費(n)とより成るとして居る。即ち、 $C = f + m + n$ である。そして、繫船に要する經費を、($f + m$)とし、運賃、若しくは運賃収入を E とすれば、ヘランダ教授の謂はゆる Betriebskosten は、私の m と n を含むものであるから、同教授が分かれた三つの場合は、それぞれ次の如くなる。

第一の場合 $E < (f + m + n)$ 併し $E > (m + n)$

第二の場合 $[(f + m + n) - E] < (f + m)$ 併し $E > [(m - m') + n]$

第三の場合 $E < [(f + m + n) - (f + m')]$ 即ち $E < [(m - m') + n]$

ヘランダ教授の説は、それ故に、海運活動をなせる船舶のうちに、苟も、市場運賃に於て、そ

の全經費を償はないものがあるならば、既に船腹の過剰を來せるものと見るのであつて、それが、その第一の場合である。然し乍ら、かゝる事態は、嚴密なる經濟的意味、殊に、正常價格論的意味に於ては、船腹過剰であるけれども、現實に於ては、かゝる船腹過剰は問題とならない。現實の問題としては、前に詳しく述べたる如く、繫船點を目標としなければならぬ。經費を償はないで航海が損失であつても、その損失の程度が、繫船點を割れるや否や、即ち E が $(\bar{m}-\bar{m}') + \bar{m}$ を割れるや否やによつて、船腹が過剰せるや否やの區別點とすべきである。

故に、ヘランダ教授の前掲の三場合は、市場運賃の下落に従つて起る所の、船腹過剰の理論的發展過程としては、有意義の事柄であるけれども、現實の問題となり、國家政策の對象となる所の船腹過剰の何たるかを明かにするためには、第一と第二とは、『損失であるけれども、尙ほ市場運賃が、繫船點以上にある場合』といふに一括すれば足るものであつて、それと、同教授のいはゆる第三の場合とを區別して對照すれば足るのである。

一〇

前に一言したるが如く、ヘランダ教授は、私の説を以て船腹過剰といふことの三つの發展的經過狀態を區別するものと解した。それ故に、その解釋が基礎となつて、前掲の批評が生れると共に、教授自身の説も亦發展的經過狀態として、船腹過剰に三つの場合を區別して述べられたのである。併し、私自身は實は、同教授の解された如く、三つの發展的經過狀態を區別したのではな

く、市場運賃が繫船點といふものを割つて居るや否やを標準として、二つの事態を區別したに過ぎない。たゞこの二つは、いづれも、一般的廣き意味に於て船腹過剰といはるゝ場合に當るとして、この廣き意味の船腹過剰と、その意味に含まるゝ所の、併し、その意味のものを一般のもの^{とせば、それの特殊なるものとして、}右の二つの事態を、更に區別したのである。故に、意味としては、廣義のものと、第一狹義のものと、第二狹義のものと、この三つに分つたのであるけれども、事態としては、第一狹義の船腹過剰と、第二狹義の船腹過剰との二つあるだけである。

右の説明は、私の論文の英譯に於ては、一般的廣義のものは第一義とし This is the usual meaning of excess of tonnage-supply と譯され、これに含まるゝ第一狹義及び第二狹義のものは、第二義及び第三義として、右の廣義に對する關係は The second and third meanings are extraordinary developments of the first と譯されてある。故に私にあつては、この developments とするの^{は、この英文にあつても developments of the meaning のことであるのに、}教授は、これを developments of the case と解されたのである。そして、かくの如き誤解を招いたのは、恐らくは extraordinary といふ一字からであらうと思ふ。この文字は、全くこの場合に不適當であつた。むしろ、私の日本人の原文その儘に直譯して special developments of the first meaning とすべきであつたであらう。

ヘランダ教授の紹介と批評に對し、こゝに厚く感謝する。——七、八、三二——