

Title	海運に於ける競争に就いて
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1927
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.21, No.11 (1927. 11) ,p.1431(1)- 1462(32)
JaLC DOI	10.14991/001.19271101-0001
Abstract	
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19271101-0001

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

御叱責を 御指導を

心の底から皆様の御希望に添ひます
様努力いたして居ります

芝區三田四國町二ノ一

(元イロハ横町)

春木屋洋服店

電話(呼出)高輪三二一八

學燈の輝き！ 型の誇り！

寒い冬が訪れて参ります
オーバコート御用意は
是非當店へ新柄が
澤山揃ひました
是非御一覽を

芝三田通(正門前)

日の出洋服店

電話高輪三二八五

三田學會雜誌 第二十一卷 第十一號

海運に於ける競争に就いて

増井幸雄

陸上に於ける運送業の覇者たる鐵道は大體に於て獨占的狀態に在り、又獨占的狀態に歸著せむとするの傾向あるに反し、海上に於ける運送業には多大の競争が行はれ來り又現に行はれつゝある自由競争が今や陸上に於ては競争制限の諸方策の行はれる結果として鐵道並びに鐵道以外の各種企業に殆んど全く之を見難き程となつたにも拘らず、獨り海運に於ては未だ其の終熄を見るに至らず、人時としては海運界こそ自由競争の獨壇場であると思惟することある程である。思ふに、凡そ人が旅行又は貨物運送を欲する場合には、其の目的の果たされる態様に就いてそれぐ種々の要求を持つて居る。而して是等の要求は人によつ

て異なり、又時によつて相違あるは云ふまでもない所であるが、兎に角、是等の要求を果たし得るものが多數に存在する場合には、人は之を最もよく容れ得るものを選ぶに至ることは明白である。然るに他方、交通の欲求を充たし得る交通方法には種々あつてそれ／＼其の能力を異にして居り、同一種類の交通方法でも其の要具の種類及び運用方法の如何によつて更に能力を異にして居る。故に、種々の要求と種々の能力との間に於て、互に需給の相合致したものの同志に就いて運送の取引が決定されることになるのであつて、其處に自ら或る程度分野が定まることになる。即ち、或る種の交通需要は自ら或る種の交通方法又は交通業者に赴き、他の種の交通需要は自ら他の種の交通方法又は交通業者に赴くと云ふが如くに、相侵し難き一種の勢力範囲が生ずる。併し、兩極端から遠ざかつた中間的の交通需要にあつては、時の事情によつて何れにも赴き得るのであつて、世間には斯かる浮動的交通需要とも云ふべきものを形成するものが寧ろ大部分に存在するのみならず、假令一定時には當然一方の勢力範囲内に在つても事情の變化に基づいて忽ち浮動的状态に陥るものが少くない。海運業に於て争奪の目的物となる所のも

のは即ち此の種の交通需要に外ならないのである。

海運の關係する競争には種々ある。先づ第一に、當事者の點に於て種々雑多たるのであつて、それは種々の運送方法の間に行はれ、同一運送方法でも種々の要具の間に行はれ、同一要具の間でも種々の運用方法の間に行はれ、同一運用方法の下では種々の運送業者の間で行はれる。又、それは態様の點に於て雑多たるのであつて、意識的積極的に行はれることもあり、之と反對に無意識的消極的に行はれるともある。公然たる間に行はれることもあり、隠然たる間に行はれることもあるのである。今、是等種々なる競争が如何に行はれるかを簡單に見よう。

海運業者に關係ある競争の中には、海運業者全體として陸運業者を相手として行ふ競争がある。而してそれは鐵道を相手として行はれることが多い。蓋し、海上運送は概して長距離運送である。従つて之と競争の地位に立ち得る長距離陸運は今日の現状に於ては鐵道による運送に外ならないからである。思ふに、海運に於ては運賃が廉いといふ利益はあるが、速力遅く貨物の損傷が多いといふ不利益あるを免れない。之に反して、鐵道に於ては速力は大であり貨物損傷の虞れは僅

少であるが、運賃が高いといふ不利がある。故に、大體に於て、高價品は鐵道により、低價品は海運によること云ふが如く、略々その間に或る程度分野が定まつて居る。併し、其の中間には常に浮動的な貨物が存するのみならず、鐵道又は海運の何れか一方の側に於ける事情に激變あらば、忽ち一部の貨客は一方の勢力範圍から他方の勢力範圍中に移るに至ることを免がれない。故に、二個の商港都市相互間又は其の附近の土地相互間に於ては、此の浮動的な運輸需要を目標として鐵道と海運との間に競争が行はれるのであつて、之は近海に於ける海運市場の景氣が良好に向つた場合、又は鐵道の収入が減少を來した場合等に見受ける所に屬する。猶ほ、海運業者が一の鐵道業者と船車聯絡運送を行ふことによつて協同して他の鐵道業者と競争することもあるが、此の場合には競争は一商港と他の商港の背面地との間、並びに一商港の背面地と他の商港の背面地との間に於ける運送に就いて行はれることになるのである。併しながら、鐵道が私有に屬する場合には、鐵道が海運業者を資本的に支配して居ることが少なくないのであつて、斯かる場合には競争は此の支配される海運業者以外のものとの間に行はれるに過ぎない。鐵道が國

有に屬する場合には、それが競争的地位に立ち得る海運業を支配することは寧ろ稀に見る所であり、従つて兩者の間に競争を見得る次第であるが、鐵道に輸送能力の餘裕なき場合には、海陸運輸の自然的分野を守つて却て競争を回避するの態度に出ることが多い。故に、鐵道と海運との間の競争は、假令行はれても極めて微弱であり、隱然たる間に單なる牽制として消極的に行はれるに過ぎないのである。海運と鐵道以外の陸運との間に行はれる競争に至つては更に然りである。

次に、海運業者相互間に於ける競争を見るに、之は同一の二地點間に於て同一の方向に向ふ貨客、即ち同一の出發點から同一の到着地に向ふ貨客に就いて行はれることが通例であるが、時としては、同一地點から互に相隔つた二個の異なる地點の何れにでも送られ得るが如き貨客、又は之と反對に二個の相異なる地點から同一の或る地點へ送らるべき貨客に就いて、即ち、同一出發地から異なる二つの到着地に向ふもの、又は異なる二つの出發地から同一の到着地に向ふものに就いて行はれることがある。例へば、大阪産の一貨物が九州と四國との何れへでも販賣され得るが、而も其の生産力に限りがあるといふが如き場合、又反對に北海道産の一

貨物と九州産の同種貨物とが關東の市場で競争の地位に立つて居るといふが如き場合には、右の貨物が海運業者にとつて重要な貨物たる限りは、四國行と九州行との間、北海道から九州からとの間に海運業者の競争が行はれ得る。又、旅客運送の場合、特に移民運送の場合に例をとれば、ハンブルグからポストンに向ふものと、同地からニウヨークに向ふものとの間に於て、並びに、ハンブルグからニウヨークに向ふものと、ジノアからニウヨークに向ふものとの間に於て競争が行はれ得る。蓋し、同一の出發地に於ける生産能力又は移民移出能力に限りある場合、並びに同一到着地に於ける販路又は移民收容能力に限りある場合には、兩者何れの航路に就航する海運業者も其の販路の維持又は移民收容の持續によつてのみ件の貨物又は移民を獲得し得るのであり、販路の維持や移民收容の持續は即ち自己の存立にとつて重大な利害關係を有することになるから、同一地點からの發送や同一地點への輸送を自己の就航する路線に依らしめるやうに互に努力する結果として、茲に兩者の間に競争が起り得るのである。併し、此の種の競争にあつては、當事者が互に敵手と相見えて居るのは出發地か又は到着地かの一方に於てに過

ぎない、又共通の地點が有する販路も共通地點への供給地も共に通例は多數であり、従つて是等多數の運送路線を相手として競争することは到底不可能事に屬する。故に、出發地と到着地と互に共通ならざるが如き運送路線上に於て行はれる競争は、其の行はれることは比較的稀であり、假令それが行はれる場合でも意識的積極的には行はれずして、僅かに隱微の間に行はれるに過ぎないのである。

斯くして、競争は、共通の出發地と到着地との間に於ける貨客に就いて最も顯著に行はれる。併し、それは、必ずしも同一航路上に於けるものたるを必要としない。海運に於ては一地點から他の一地點に赴くに當つて殆んど方向の相反する幾多の別個の航路に依ることが出来るので、其の爲めに是等の異なる航路間に競争が行はれ得るのである。例へば、阪神地方から北海道に向ふ航路には太平洋を通過する東廻りと日本海を通過する西廻りとがあつて、互に競争し得るが如き、又歐洲大陸から濠洲に向ふ航路には、スエズ經由と南阿經由とがあつて互に競争し得るが如きは是れである。同様に、ニウヨークから日本向けの貨物は、大西洋とスエズ運河とを經由する航路によつても、パナマ運河と大西洋とを經由する航路によつ

ても、將た又北米大陸横斷の鐵道と聯絡する太平洋航路によつても送られ得るので、其の間に競争が行はれ得るのである。更に、同一の二地點間と云つても、それは必ずしも同一の出帆港と同一の到着港との間たることを必要としない。唯、共通の貨客淵源地と共通の貨客仕向地とを有する場合たることを必要とするのみである。例へば、米國のシカゴから英國のバーミンガムへ送られるハムは、ポストンからもニウヨークからも送り出され得べく、又リヴプール揚によつてもサウザンブトン揚によつても送られ得るから、ニウヨーク・リヴプール線、ニウヨーク・サウザンブトン線、ポストン・リヴプール線、ポストン・サウザンブトン線の間^{に於て}右のハムを目的物として競争が行はれ得るのである。併し、是等二種類の競争は、運送距離の短い場合、従つて中途に積荷をさる望みの少ない場合に於てのみ猛烈に行はれ得るに過ぎないのであつて、其の他の場合には行はれても其の程度は輕微である。

斯くして、最も甚しく行はれる競争は、同一航路上で同一の方向に向ふ貨客を目的として行はれるものに限られることになる。併し、それにも種々の種類があり、それ々々其の強度を異にして居る。先づ第一は運搬要具たる船舶の種類を異にするもの、間に於ける競争であつて、帆船と汽船及び機船との間の競争の如きは即ち是れである。けれども、此の競争は激烈ではあり得ない。蓋し、帆船は同一噸數の汽船又は機船よりも建設費が廉く航走には燃料費が不要であり、且つ積載量も多くして費用が低廉に上るから運賃廉きの利益はあるが、同時に速力遲緩にして發著も不規則なるの不利を有するので、之には低價不急の大量品が主として積載され、高價要急の商品は汽船及び機船に積まれるといふが如くに、自ら兩者の間に分野が定まつて居る。加ふるに、現代は益々迅速にして規則正しき運送を要求するに至つたから、帆船は益々荷主の眷顧を失ふの傾向に在る。兩者間の競争は行はれるとしても隱微の間に行はれるに過ぎない、而もそれは益々消滅に近づきつゝあるのである。

次は、同じ種類の船舶、就中汽船及び機船の相互間に於ても其の運用方法を異にするもの、間に於ける競争である。即ち、工業者又は商人が自家所要の原料品又は自家賣買の商品を自ら運送する自家運送と、公衆の運送需要に應ずることを

營業とする公共運送との間には競争が行はれる。併し、自家運送を行ひ得る程の工業者又は商人は其の数が限られて居る。加之、それが公共運送に及ぼし得る作用は僅かに此の僅少なる關係貨物に就いての横暴を抑止するの程度に止まるのである。又、定期航海と不定期航海との間にも競争が行はれる。併し、定期船は概して速力大なれども運賃高く、不定期船は事情之に反するから、貨物中でも高價品は定期船に赴き低價大量品は不定期船に赴くといふが如くに自ら分野が定まつて居つて、競争は僅かに是等の中の何れかの一方に是非とも頼らなければならぬといふ必要を感じない中間的のものに就いて行はれるに過ぎない。尤も、近來は定期船にして、從來不定期船獨特の貨物と認められ來つた大量貨物の方面にまでも手を延ばして之をバラスト代用に供するものが現はれて來たことは事實であるが、而もそれは一部の地方、特に殆んど不定期船の就航を見ない地方のみに限られると云つて大過ない。斯くして此の部類の競争も部分的の域を脱しないのである。

最後に残るのは、同種類の船舶にして同一航路上を同一方向に向つて同一の方

法で運用されるもの、間に行はれる競争である。即ち、等しく不定期航海を行ふもの、間、並びに、等しく定期航海を行ふもの、間に見る所の競争である。不定期船は隨時隨所に貨物を求めて就航するものであるから、偶然或る港に多數の不定期船が一時に集合することがある、而して若し其の場合に偶々貨物の數量が是等總べての船腹を充たすに不足するが如きことあらば、是等全部の船は忽ち此の貨物を争奪することになる。蓋し、不定期船は、炭水補給の目的で入港する以外のものは總べて此の港に於て全く荷揚を済まして、何地へ向けらるべき貨物でも有利なる限りは之を引受けむとするものであるからである。而も、是等の船は爾後再び或る同一の港に於て相會するとは限らないから、後事を顧みることなくして其の場合限りの競争を激しく行ふ。此の競争は間歇的であるが、而も永久に反覆され得るものである。之に反して、定期航海を行ふ船舶同志の間に於ける競争は繼續的に激しく行はれ得る。思ふに、定期航海は個々の船主にまつてこそ定期的であるが、多數の定期航海業者を迎へる港から見れば、連日數隻の入港があるかと思へば忽ちにして數日間一隻の入港をも見ないといふが如くに、不規則となるのが

寧ろ多いから、等しく出荷量と船腹量との均衡を得難くして其處に競争が起り得るのであるが、此の競争は定期航海たるの性質上、同一の港に於て同一の船同志又は同一會社の船同志が再び相逢ふの機會が多く、従つて報復の機會が多いので、頗る激烈に永續し得る。而して定期航海を行ふものにあつては同一航路に多數の船舶を利用して居ることが少くないから、是等多數の船舶を擧げて競争に参加することになる。不定期船相互間の競争は云はゞ遭遇戦であるが、定期船相互間の競争は之を壘壕戦にも比し得る。一は當事者を換へて偶然的に頻發し得るが、他は同じ當事者によつて繼續的に反覆され得るのである。

二

競争の行はれるに當つて當事者の關心する所は如何にして從來の顧客の眷顧を繋ぐべきや、進んでは如何にして新なる旅客及び荷主を自己に吸収すべきやに在る。而して此の目的に副ひ得る競争手段として採用し得るものには種々ある。第一は、貨物旅客を直接又は間接に勧誘することである。直接に勧誘する手段として最も簡單なものには、荷主、就中主要なる荷主を招待して之に響應するとい

ふ方法もある。明治十九年に、支那の招商局が神戸に支店を開いて神戸横濱間の定期航路を開設し、日本郵船會社との間に競争が惹起された當時に招商局が採つた手段の一は之であつて、同局は三月八日と十一日との兩度に互つて荷主等に饗應した。又如何に優良なる運送勤務が興へられるかを廣く世間に宣傳するといふ方法もある。明治十六年、共同運輸會社が神戸横濱間に定期航路を開き郵便汽船三菱會社以下單に三菱會社と略記すに競争を挑むに當つて採つた方法の一は即ち之であつて、當時同社の汽船長門丸は乗客に團扇を贈つたが、其の團扇には左の如き珍奇な文句が記載してあつた。曰く。

長門丸の效能

一、堅き事岩の如し。二、速き事矢の如し。三、靜なる事山の如し。四、美なる事花の如し。五、純粹なる事水晶の如し。六、親切なる事愛婦の如し。七、飲食は甘露の如し。八、電燈は晝の如し。九、年若き人屢々航海すれば珍説異聞を得て智識を増すべし。十、老人婦人小兒病客も船量其他の苦痛なく而して諸事の便利言語に盡し難しのごと。

是等の方法は何れも既存の設備を以てして足るのであつて、僅かに宣傳響應の費用を要するに過ぎないから、船主としては最も容易に行ひ得るものである。併しそれは、左程に有效なものではあり得ない。響應政策を以て荷主の眷顧を繋ぐむとすることは今日にあつては殆んど不可能である。又、時勢に適するが如き文句を以て綴られたる宣傳文書を以てしても、世人の知見の廣くなつた今日に於ては、新規の交通需要を喚起すること多大なるを得ないであらう。

(1) 神戸海運業組合発行『神戸海運五十年史』(大正十二年)六四頁。

(2) 畝川鎮夫著『海運興國史』(昭和二年)二三八―九頁。運輸日報社発行『運輸五十年史』(大正十年)第三篇三四頁。海陸運輸時報社発行『興國海運史』(大正七年)九四―五頁。

又、貨客の蒐集周旋を行ふ仲立人に運動を試みて間接に勧誘を行ふこともある。明治十七年に大阪商船會社の成立を見るに至つた以前に於ては、瀬戸内海で多數の船主が競争を行つて居たのであるが、其の當時には幾多の船主は『宿屋の女中』番頭を利用して乗客を吸引せしめ、始めは『運賃収入の二割、二割の手數料を與へたが、後には半額又は全部を吐き出す船主も現はれた。』又、前記の支那招商局は、荷主と

共に廻漕業者をも響應したのである。斯かる手段は費用を要すると多大なるの不利あるも、競争激しきに及べば遂に其の採用を見ることがあるのである。

(3) 『海運興國史』六三〇頁。

(4) 『神戸海運五十年史』六四頁。

競争手段の第二は、運送勤務の品質を改善することである。斯かる改善は設備そのものを先づ改善して其の結果貨客に一層多大の満足を與へるといふ手段によつて行はれることがある。從來の小型・低速・舊式の而も設備萬端不完全なる劣等船に代ふるに、大型・高速新式にして設備萬端完全せる優良船を以てするが如きは是れであつて、例へば歐米の諸大船主は太西洋その他の航路に於て競つて優秀船を配船するの手段を採り來つたのである。又それは、設備は從來の儘として、之が運用方法を改善することによつて行はれることもある。航海中の平均速力を高めるとか、又は寄港地を整理するとか云ふが如き方法によつて、主たる目的地への到着時日を短縮するが如きは是れであつて、近日南洋郵船會社が和蘭の汽船會社の競争に對抗する爲めに寄港地を減少して著しく航海日數を減少せしめ

るに至つた如きは其の一例である。思ふに、運送勤務の内容の等しい限りは、荷主は先づ運賃廉きものに就くことは明白であるが、著しき運賃の引下を行ひ難いか又は之を行ふを欲せざる場合には、一定の運賃に對して與へられる運送勤務の内容を改善することによつても等しく荷主を惹き付けることが出来る。特に、速達と設備の完全さが、旅客、高價品、並びに商機を逸することを恐れる商品に關して多大の魅力を有することは疑ない。唯、運送勤務の内容の改善を以てしては、下級の商品並びに旅客にとつて魅力が少ないこと、設備の改善による運送勤務の改善は必ずしも迅速に行ひ難く、又其の程度を隨意に高めて行くのに多大の困難あることだけは否定されないのである。

競争手段の第三は、運賃を引下げることである。思ふに、競争に際しては、世人をして其の注意を自己に向けしめることを要するが、人の注意を最も惹き得るものと云へばそれは多數の場合には運賃の引下に外ならない。加之、競争といふ目前の急に應ずる爲めには即時に實行し得る手段を選ばなければならぬが、運賃の引下の如きは必ずしも時日を要せず、單に相手方よりも一層有利な條件を提供す

るの結果となる程度まで引下げるを以て足りる。是れ、運賃引下の手段が最も多く用ひられる所以である。今、運賃引下による競争の最も著しい例を本邦に求むれば、嘗て三菱會社が米國の太平洋汽船會社及び共同運輸會社を相手として行つたものを擧げることが出来る。即ち明治八年二月、同會社が横濱・上海間の航路を開き、當時本邦沿岸航路を獨占せむとあつた太平洋汽船會社に向つて政府の後援の下に競争を行つた際には、從來の運賃横濱・上海間三十圓を八圓とし、横濱・神戸間上等二十圓を五圓とし、同じく下等十圓を三圓とした。又、明治十六年五月、共同運輸會社が三菱會社との間に行つた競争は、就中東京・神戸間と東京・四日市間に於て激烈を極めたのであつて、其の高潮に達した頃(十八年には、運賃は従前の運賃の六割乃至七割の程度に下つて、東京・四日市間、米百石の運賃は手取十一圓發著兩地に於ける荷役費用は會社負擔)となり、遂には九圓にまで下落した。而して、明治四十三年、郵船會社創立二十五年記念賀賀會の席上に於ける近藤社長の演説の一節によれば、横濱・神戸間の普通船客の運賃は二十五錢にまで低落したのである。又、大正三年、共益汽船會社と能登汽船會社とが能登沿岸航路に於て激烈なる競争

を行つた當時に於ては、七尾・穴水間及び七尾・嶋島間の二線は、全線の旅客運賃が二錢均一とさへなつたのである。

(5) 『海運興國史』二二〇頁。

(6) 同書、二四〇—二四一頁参照。

(7) 原田翁甫編『三州船舶通覽』(大正四年)八五頁。

競争手段の第四としては運賃割戻を擧げることが出来よう。之は、運賃の引下を行ふ代りに、普通運賃を收受した後には有形的又は無形的に或る代償的利益を提供する方法であるが、それには割戻を公然と與へる場合と秘密の間に與へる場合とある。乗客に對して與へられる割戻は、公然と與へられる場合には素朴な形で行はれることが多い。共同運輸會社が三菱會社との競争に際して長門丸の乗客に團扇を贈つた如き⁽⁶⁾、又、大阪商船會社の成立以前に瀬戸内海で多數船主の間に競争が烈しく行はれた當時に諸會社が乗客に手拭を提供したるが如き⁽⁷⁾、又、日本海沿岸で伏木地方を中心として行はれた競争に際して船の入港毎に音楽隊をして奏樂せしめたるが如き⁽⁸⁾、更に進んでは同地方に於て乗客の爲めに福引を催し其

の中に割増附の勸業債券を加へたるが如き⁽⁹⁾、何れも其の例である。秘密に與へられる割戻としては種々の巧妙なるものもあるが、下級の運送勤務に對する運賃を收受して上級の運送勤務を與へることの如きは其の中の一に數へられるのであつて、嘗て共同運輸會社は三菱會社との競争に際して、中等の運賃を以て上等の取扱をしたと傳へられたのである⁽¹⁰⁾。併し、是等乗客に關して行はれる割戻は多大の効果を奏し得ないであらう。公然と與へられる割戻は概ね其の方法が兒戯に類するを免がれない。秘密の間に與へられる割戻は個々の乗客に對して與へられ従つて乗客の人數に比例して費用を要する。

次に貨物に關する割戻を見るに、之は通例既に支拂つた運賃の一部を後に至つて拂戻すの方法によることが多い。此の割戻は、通例一定の期間例へば三ヶ月又は六ヶ月を通じて自社の船に積荷を行つた場合に、其の期間終了後に至つて既收運賃の或る割合を戻すのであるが、中には此の條件を嚴重にして、自社の船にのみ積荷を託する場合でなければ割戻を行はないこととする⁽¹¹⁾こともあり、更に進んでは延戻しと稱して、此の割戻金の支拂時期をば一定期間終了後に更に一期間だけ

延期し、此の延期期間内に一回たりとも他社の船に積むが如きことあらば忽ち前期に於ける忠實に對する割戻を行はざることとするところもある。何れにするも、其の割戻の率は必ずしも一定率たるのではなく、例へば之を失ふことが多大の損失となるが如き重要な荷主、又動もすれば他の船主に走り易き荷主に對しては割戻率を大ならしめるといふが如くに、相手の如何によつて其の率に差等を附することもある。又それは、時として公然と與へられることもあるが、それは特殊の場合に過ぎないのであつて、通例は競争の相手方の模倣する所となるを防ぐ爲めに、割戻を與へるといふ事實も、割戻の與へられる率も、共に秘密に附せられて居るのである。思ふに、斯かる割戻の方法、特に延戻しなるものは、從來の荷主の眷顧を繋ぎ留めるには頗る有効である。併し、新規の荷主を吸収するの效果は充分でない。蓋し、割戻を行ふ者が唯一船主のみに限られて居るとすれば、之によつて新荷主を誘ふことも出来るであらうが、他の船主も同時に之を行つて居るとすれば、後者の顧客たる荷主が之を去つて前者に赴くことは後者から受くべき割戻を放棄することとなるからである。唯、相手方よりも一層高率の割戻を提供する

ことによつて幾分か新荷主を吸収することは必ずしも不可能ではないが、荷主は寧ろ新なる船主の提供すべきものと同率の割戻を舊來の船主に向つて要求することによつて二重の利益を得るに努めることが多いであらう。

(8) 『神戸海運五十年史』五四頁

(9) 前記註(2)参照

(10) 富山縣伏木町、鹽田敬吉氏談

(12) 『神戸海運五十年史』五四頁

競争手段の第五として擧げ得るものは、競争船を仕立てることである。假令宣傳・割引・割戻等を行ふとしても、急を要する旅客及び荷物は斯かる競争手段を行ふ船主の所有船の入港出帆を待つことが出来ないから、先づ眞先に出帆する船に依ることになる。唯、同時に二つの船が出帆する場合には、優良なる運送勤務を低廉に提供するものに走るのみである。故に、積荷又は乗船の契約が競争の相手方の間に結ばれる直前に當つて、相手方よりも優秀なる船舶を用ひ而も割引その他の利益を提供するに於ては、荷主旅客を奪ひ取ることに必ずしも絶望でないとの考に基づいて、同時に同一目的地に向つて競争船を出帆せしめるの方法が行はれる。

嘗て三菱會社が共同運輸會社と競争した際に採用した所の「附船」なるものは即ち之に相當する。三菱會社では競争船を撲滅するの策戰としては俗に云ふ「附船」の方法を採用したのであつて、平素「附船」に要する競争準備金を積み立て置き、自己の勢力圏内に反對船が侵入するや、忽ち貨物の有無に拘らず其の行く先々へと船を廻して附け船し、貨物を反對船に渡さざるやう荷主から無賃同様の低廉な運賃を以て運送を引受けるといふ方法を探つたのである。(13)而も此の「附船」に近いものは現時に於ても別個の名稱の下に於て行はれる。海運同盟が同盟に對して競争の態度をとる所の船主を閉息せしめる爲めに仕立てる「競争船」(Fighting-ship)なるものが即ち是れである。

(13)『海運與國史』二四〇—四一頁参照。

三

右の如き種々の手段を以て行はれる競争の結果は如何。元來競争は、貨客を新に吸収せむが爲め又は之を維持せんが爲めに行はれるのであつて、或は從來就航しつゝありし航路に於て一層多量の分け前を得むことを目的として行はれるこ

ともあり、或は新なる航路に侵入して其處に確乎たる地歩を得むことを目的として行はれることもあり、或は右の活躍又は侵入を行ふ者に對して自己を守らむが爲めに行はれることもある。而も其の目的の何れに在るを問はず、競争を行ふ根本の動機は、海運に要する費用全額中に於て、運送量の多少に拘らず常に殆んど不變的なる費用即ち恆常費たる部分が大部分を占めて居るが爲めに、貨客を多量に獲得することによつて益々比例的費用増加を伴はざる収入増加、即ち利益の増加を得むとするか、又は可及的多大の貨客を保留して此の利益を失はざらむとするの點に在る。競争は果して此の直接の目的乃至は根本の動機に満足を與へ得るや否や。

従來行はれ來つた幾多の顯著なる競争の結果を見るに多大の資力を擁する者又は多大の忍耐力を有する者が競争に於て敵手を撃退し又は割込の目的を果たす等、成功を収めた例は少なくない。三菱會社は、明治七、八年頃に米國の太平洋郵船會社と本邦沿岸航路に於て競争し、双方久しきに亙つて對峙して下らず、遂に後者をして倦怠の念を起さしめ、船と航路とを前者に譲つて撤退するに至らしめ、明

治九年には英國のピーオー汽船會社と競争し、神戸横濱間の運賃五圓を一圓五十錢に低下するほどの競争を行つたが、遂に相手方を撃退し、明治十六年再度ピーオー會社の侵入に遭つたが奮闘四ヶ月にして再び之を撃退した。又、日本郵船會社は明治十九年に神戸横濱間に於て支那の招商局の汽船と競争し、奮闘四ヶ月にして遂に後者をして同航路より撤退するに至らしめた。是等は何れも本邦海運業者が外國船を沿岸航路より驅逐するに成功した顯著な例である。日清戦争後に新設の大東汽船會社、湖南汽船會社、大阪商船會社、日本郵船會社等は楊子江航路に割り込み、相互間に競争を行ひつゝも同時に支那の招商局、英國のジャーディン・マティソン、バタフィールド・スワイヤ等の諸會社と競争を行つて居たが、明治四十年に本邦の四汽船會社は其の航路を合同して茲に日清汽船會社の創立を見、遂に同地に航路権を確立するに至つた。之は本邦海運業者が外國航路へ割り込んで成功した顯著な一例である。更に、大正七年末、山下汽船會社は、日本郵船會社、大阪商船會社、三井物産會社の三社が明治四十年頃以來運賃協定の下に獨占しつゝあつた臺灣航路に侵入し、翌年度の砂糖運賃の競争入札を試み、破格の安運賃を提供し

て同年度の運送全部を引受けることに成功した。而して翌年に至つて前記三社が山下に對抗して非常の安値を提供したが、糖業聯合會の斡旋によつて兩者の間に積荷の分割が行はれ運賃は年々協定することに議が纏つたが、之は國內船主間の競争に於て目的を達成した顯著なる一例と云ふことが出來よう。

(1) 『日本海運論』八木、太一、稿、二一、二五頁。

(2) 『神戸海運五十年史』六五頁。

(3) 『海運興國史』二八四―六頁參照。

(4) 『神戸海運五十年史』九九頁。

併しながら、競争は必ずしも常に勝利者にとつてすらも利益の増加を齎らすものではない。第一に、競争は必ずしも収入の増加を齎らさない。終局的の勝利を占めて相手方を完全に驅逐した場合には、相手方と平和に併立する場合よりも収入多大なるべきことは疑ないが、それにしても少くも競争期間中に此の事あるを必し難い。蓋し、競争は假令如何なる手段を以てして如何に有利なる條件を荷主に提供するとしても、それ自身は既存の運送需要を相手方との間に奪取し奪還されるの闘争を繰り返すのみで、何等新規の運送需要を創造することはない。唯、旅

客にあつては一時的の旅行者を喚起することは出来るであらうが、永続的・反復的の旅行を喚起することはない。既に貨物及び旅客の數量を著しく増すことなしとすれば、之に課するに割引運賃を以てし之に與へるに割戻を以てする場合には、概ね手取収入額が却て減少を來すべきことは逆堵するに難くないのである。第一、競争は競争手段の爲めに多大の出費を必要ならしめる。宣傳及び勧誘の爲めには一時的ながらも費用が要る。高速力を出し又は寄港地を減ずることによつて航海日數を短縮する場合には運航費を増し、或は運航費を増さずとするも收入を減ずることになり易い。優良船を設備する場合には永久的の費用増加となり、競争船を仕立てるが如き場合には巨費を要するのである。

斯くの如く、競争によつて収入は必ずしも増加せず、費用だけは確かに増加するとせば、収益は却て減少を來すべきことは明白である。三菱會社と共同運輸會社とは、前後三ヶ年に互つて競争を續けたが、之によつて前者は八十萬圓、後者は三十萬圓の損失を蒙つた。⁽⁶⁾ 又、三菱會社は共同運輸會社との競争を絶滅せしめむが爲めに人をして政府部内に共同との合併運動を起さしめたが、其の運動費は四十

萬圓以上に上つたことである。⁽⁷⁾ 大正三年、共益汽船會社と能登汽船會社との競争に際しては、共益汽船會社は同年末の決算に於て缺損一萬九千二百餘圓に上つたのであつて、同社資本金(五萬圓)の約五分の二を一舉にして失つたのである。⁽⁸⁾ 更に、大阪商船會社の創立を見るに至つた直前に瀬戸内海で各船主の間に行はれた競争に際しては、船主等は自然資金に行き詰り、石炭代に窮し、船員の給料も支拂ひ兼ねるに至つた。當時第一の會社たりし開航社(社長河原信可、支配人石原市松)すらも船底に銅板を張るの資力なく、大潮時を見計つて多度津に廻航し濱邊に据船とし、漁船小舟の例に倣つて船底を枯草にて焼いて牡蠣その他の附著物を除いたものである。或る船主は下關にて石炭代不拂の爲めに錨を差押えられて出帆が不可能となつたといふ話すらもある⁽⁹⁾のである。

(5) 『神戸海運五十年史』五四頁。猶ほ、共同運輸會社の損失は六ヶ月間に六十八萬圓に上つたと記す者もある。『海運興國史』三三九頁。

(6) 『海運興國史』三三九頁。

(7) 『三州船舶通覽』八六一―八九頁。

(8) 『海運興國史』六三〇頁。

海運業者相互間の競争、就中定期航海を行ふ者同志の間に於ける競争は、例へば一方が多大の國家的後援を受けて居るとか、又は資力の點に於て遙かに優つて居るとか云ふが如くに、兩當事者の地位に多大の懸隔ある場合の外は、短期間にして能く其の目的を達成することは出來ない。假令その目的を達成することが出來るとしても、爲めに多大の損失を蒙ることを免がれない。若しそれ地位伯仲の間に在る者同志の競争に至つては、兩虎ともに傷いて再び起つ能はざるに至ることが少なくないのである。果して然らば、競争は早晚終熄すべき運命をそれ自身の中に包藏して居ると云はなければならぬ。從來の經驗に徴するに、數年に互るほどの競争は稀に見る所である。三菱會社と共同運輸會社との競争も、前後通じて三年に互つたとは云ふものゝ、それは三年間中斷なくして繼續されたものではなく、明治十八年二月、兩社協定して一度は競争を中止したのである。定期船主間の競争は、早晚何等かの形に於ける結合——合併、買収等の如き資本的結合か、協定、合同計算等の如き經營上の結合かの——に歸著する。或は少くとも積極的の競争は已んで暗黙の間に於ける微温的の競争が行はれるに過ぎざるに至るのである。

否、不況甚しき場合には、假令一時的ながらも、本質上結合に多大の困難ある不定期船主間にすらも結合が行はれることがあるのである。

(9) 『海運興國史』二四〇頁。

競争は、單に當事者に不利を與へるのみに止まらず、更に種々の點に於て公衆に不利を與へるものである。人或は、競争は運賃の低落を來し、運送勤務の改善を來すの利益ありと云ふかも知れない。併しながら、是等の利益には多大の信頼を拂ふことが出來ないものである。蓋し、競争による運賃の低落は競争の繼續する期間のみに限られる、又、運送勤務の改善も、競争手段として行はれる場合には、競争終熄後は撤去されるかも知れないからである。之に反して、競争の生む弊は頗る重大なるものがある。先づ第一に、競争は運送勤務の安全を害するに至る虞れがある。三菱會社と日本郵船會社との競争に際しては、船は速力を競ふ爲めに機關を虐使し、煙突を眞赤に灼いて入港したと云はれて居り、瀬戸内海に於ける各社競争の當時には、過多の乗客を乗載し而も數船併航して寄港地への先著を争つたと云ふ。斯くては航海上の危険なきを得ない。況んや船主の損害莫大なる結果船

體の修繕維持の費用も充分に支出されずして船の耐航能力を減じ、貨客の安全を保し難きに至るに於ておや。第二に、競争は運賃の激變を來さしめる。三菱會社と共同運輸會社との競争に際しては、前者は、十八年一月に運賃協定が成立したにも拘らず六月には割引率が五割に及び、八月には八割の多きに及んだ(10)荷主にとつては、運賃廉きことは素より喜ばしい所ではあるが、併し暴落や變動常なきことは却て迷惑となるのみである。運賃は、假令廉くとも變動常なき場合に比すれば、假令高くとも安定して居る方が遙かに喜ばれるのである。

(10) 故日本郵船會社長近藤廉平男の演說の一節。『海運興國史』二四一頁。

(11) 同書六三〇頁。

(12) 『神戸海運五十年史』五四—五六頁。

定期船主間の競争によつて運送の安全が傷はれ運賃の激變を來すこと、是れ既に公衆にとつては多大の迷惑とする所であるが、弊は右に止まるのではなく、競争激しきに及べば反對船の都合如何によつては出帆寄港等の豫定を變更することによつて定期性そのものが破壊され、秘密割戻の行はれる結果は商人間に於ける

健全なる競争が不可能ならしめられる。又競争極まつて兩雄ともに倒るれば荷主は海運の便宜を奪はれることになり、幸にして兩者殘存すとも競争による兩者の損害は纏て高率運賃となつて荷主に轉嫁される。若しそれ競争の兩當事者にして等しく國家の援助を受けたる又は受けつゝあるものなりとせば、兩雄共に傷き又は倒れるときは抑々國家が之に援助を與へた根本の趣旨が没却されることになる。既に競争激甚を極めるの結果として公共の利益が害せられるに至るとすれば、其處に官憲干涉の端が開かれ得るのであつて、必ずや何等かの形に於て競争が制限されるに至らざるを得ない。三菱會社と共同運輸會社との競争が高潮に達したとき、政府は明治十八年一月中旬、兩社に訓令して競争を中止せよと諭し、競争再開せらるゝや結局七月に至つて合併を内諭し、以て日本郵船會社を創立せしめるに至つた(13)又、大正三年八月、石川縣は共益汽船會社と能登汽船會社との競争が極端に走るに至つたとき、汽船營業規則を發布して競争行爲を取締ることにしたのである。(14)

(13) 『海運興國史』二四〇、二四二頁。

(14) 『三州船舶通覽』八五—六頁。

競争窮すれば、一方では競争當事者自身の間から競争に對する自制が生まれ、他方では官憲の側から等しく之に對する抑制が行はれる。何れにしても、競争は海運界に於てすらも結局は自制され抑制されるの傾向を有するものであると云はなければならぬ。勿論、競争の自制が例へば海運同盟の組織によつて行はれる場合に於て、外部から此の同盟に對して競争を挑む者も現はれ、同盟を脱退して同盟に競争を挑む者も現はれ得ることは事實であるが、而もそれは概ね同盟への割込を目的とするか、然らずんば結局同盟への復歸に終るを常とするのであつて、海運に於ける競争制限の傾向そのものは毫も之によつて破壊されることはないのである。

市場と都市發生

(中世獨逸市制起原に關する一考察)

奥井復太郎

序

第十九世紀に於ける獨逸都市法制史論争は Karl Friedrich Eichhorn (1781-1854) の獨逸法制史研究に始まる。

『第十八世紀の偉大なる法制史的蒐集者 Schultes, Schöpllin, Goldast, Senckenberg, Ludewig, Halkaus, J. J. Moser の如き人々は憲法史的研究の可能性をつくり、Pütter は獨逸憲法史の基礎を置いた、Justus Moser は國內の事情に通曉し専門的知識の豊富な史家の實際的な見解を以つて其の著オスナブリュック史に過去の法制史憲法史的内的發展の最初の生きた姿を表現させた。Spittler, Schlözer, Hugo 等グエッティンゲン歴史派の人才の下に又其の影響の下に』あらゆる法制的關係の理解は歴史による可