

## 海運業における企業の安定

地 田 知 平

企業の安定が企業活動の結局の目的である營利と如何なる關係にあるかは一つの問題である。しかし海運企業の場合でも企業の安定に努力していることは事實であり、それが終局においては營利に貢献していることも否定することはできない。以下において海運企業が如何なる方法でその安定を求めているかを、利潤追求のための組織體である海運企業を対象とする海運經營論の一環として、明かにしようと思う。この場合素材はこれまでの海運論の文獻によって與えられている。ここではそれを右の觀點から再整理することが残されているにすぎない。

海運業における企業の安定

海運企業が自己の支配下におく船腹量と、船型を含めてのその質的構成は、企業の現在のみならず將來における活動の内容を質的および量的に規定する。船舶が運送用役生産の最も基本的な條件であるとともに、長期間の使用に耐えるものであるからである。このことは、如何なる方法によって船舶の準備が行われようと變りはない。ただ用船の場合には、經濟活動の内容が規定を受ける期間が比較的短期間であるにすぎない。

船舶の準備がこのような意味をもつものとするならば、企業は將來における自己の經濟活動——運送とその準備——を豫定して、それに適合した船舶を準備することとなるであろう。そして、企業活動は本来利潤の獲得を目的として遂行されるものであるが故に、船舶の準備

は、當然それをもって遂行を豫定する運送から期待しうる収益乃至は利潤の計算を基礎として、その得失が判断されなければならぬ。こうした事情は、海運實務においてしばしばいわれる「船舶が其年數で償却可能である」という表現の中に示されている。ただし船舶の償却可能年數を豫想するためには、その年度までの収益と償却費以外の諸費用についての豫想がなされねばならないからである。しかもこのような収益乃至は利潤は理論上、單に船舶の使用期間における全額として豫想されるだけでは十分ではなく、使用期間の各年度ごとの豫想を必要とする。このことは、いわゆる資本の限界効率の計算の手續から容易に知りうる場所である。勿論資本の限界効率の決定に参加する要因は以上のごとき年々の収益のみではないが、ここでは船舶に對する投資に先立ってその使用期間にわたって各年度ごとの豫想収益乃至利潤の系列を企業がもたねばならないものであることを指摘すれば、それで十分である。

ここで注意しておかなければならないことが二つある。その一つは、各年度においてえらるべき利潤を明確

に豫想することは、短期間の用船或いは船舶所有の場合でも近い將來年度については必ずしも不可能ではないが、遠い將來年度についてはその豫想に参加する諸要因の不確実度が増すために、ほとんど不可能に近い。けれどもこのような利潤を或る範圍において豫想することはなお可能であり、その中一つの値が最も確からしいものとして存在するであろう。この範圍は、當該年度が現在から遠く距たるにしたがって、最も確からしい値の下に廣く分散することとなる。企業はこの中から、右のごとき豫想利潤の系列における當該年度の値として、一つの値を選択するのであるが、しかしそれは最も確からしい値であることは限らないのである。それが最も確からしい値から如何なる方向にどの程度歪むかは、要因の不確実度についての企業の判断とそれを負擔する意志とに依存するであろう。<sup>(註1)</sup> 注意すべき第二の點は、船舶の使用期間すなわち企業が右のごとき利潤の豫想を行う期間には、船舶の物理的耐用年數と必ずしも一致するものではないということである。船舶の耐用年數は陳腐化を考慮した場合においても、このような期間の最高限として

の意味をもつにすぎない。企業がどの程度の將來を考慮して船舶の取得を行うかは、一に企業の將來を展望する能力に依存するのである。そしてこのような事情の中に船舶のいわゆる特別償却制度 (initial allowances) が強く要請される理由の一部を見出すことができる。船舶の特別償却制度とはその物理的耐用年數を人為的に短縮する制度に外ならないが、このような人為的短縮が要請されるのは、物理的耐用期間の終期に屬する諸年度についてはその船舶による經濟活動に關する豫想をなし難いことを意味するものである。そして船舶の耐用期間の終期におけるこのような豫想の困難さは、遠い將來年度における企業の經濟活動に影響する諸要因の不確實度が海運業では著しく高いために、企業の展望能力が耐用期間の終期にまで及ぶことができないことに基づくものと考へることができる。

さて次の問題は、以上のごとき豫想利潤の系列の各項が如何にして計算されるかである。海運企業の各年度における利潤の豫想は、當該年度の運賃収入の豫想額から運送費用の豫想額を差引いたものであり、前者は運送用

#### 海運業における企業の安定

役の販賣量 $\parallel$ 運送量と運賃水準の豫想から、また後者は所要の生産要素量とその調達價格の豫想から計算されるものであることについては、一般企業から區別される特質はない。しかし海運企業の場合には、この關係を複雑ならしめる次のごとき特殊の事情がある。

△一般企業にあつては、各年度における販賣量と生産量の不一致は、在庫量の變動によつて容易に調節される性質のものであり、しかも生産量が販賣量を超過したとしても、それによつて生じた増加在庫量は將來における販賣價格變動の危険と企業財務に對する影響を除けば、その年度の利潤には直接の影響を及ぼすものではなく、それは販賣収入と販賣量に見合う生産費との比較から計算される。ところが海運企業の場合には、用役の生産量と販賣量の一致は、需要の發生が極めて特殊な形態をとるときに始めて保證されるにすぎず、通常は用役の販賣 $\parallel$ 運送に附隨して販賣量以上の生産（一部または全部空船航海として現われる）が行われるのであるが、この超過生産量は、用役の特質上繰越在庫として處理することは不可能であり、それに見合う生産費は、運送からえら

れる利潤から損失として控除されなければならないものである。したがって用役の超過生産量は、増加在庫量が一般企業に對して有する以上の重要な意味をもつものといわなくてはならないのであって、海運企業が、用役の生産量と販賣量の關係に大きな關心を拂う所以もまた、ここにあるのである。かくして各年度における豫想利潤の算定のためには、海運企業は、以上にあげた用役の販賣量・運賃水準・所要要素量およびその調達價格の豫想の外に、用役の販賣量と生産量との關係についての豫想を示なければならぬこととなるのである。以上の中最初の四つについては特にのべるべきことはない。問題は、用役の生産量と販賣量との關係についての豫想を、海運企業が如何なる手續で行うかである。

先ず特定の船舶を運送用役生産のために利用しうる程度は、いわゆる船舶の稼働率<sup>\*</sup>をもって示される。船舶の運送用役の生産能力を規定する諸要因の中、積載能力および速力はともに技術的に所與のものであるから、残る一つの可變的要因である船舶の稼働可能期間が年間に占める割合を現す稼働率は、同時に船舶の潜在的生产能力

を現實に發揮しうる程度を意味するものといつてよいからである。

\* 稼働率とは、次の式によって示されるものである。

$$\text{稼働率} = \frac{365 \times 24 - \text{稼働不能期間にある時間}}{365 \times 24 \text{ (一年間の稼働時間)}}$$

稼働率から導出される船舶の運送用役生産能力の限界内において、企業が幾何の運送量<sup>||</sup>運送用役の販賣量を遂行するかは、運送需要の情況と企業の市場における競争的地位に依存し、さらにこの運送遂行のために、幾何の運送用役の生産を必要とするか、つまりこの運送に幾何の一部または全部空船航海が伴うかは、企業が確保すべき運送需要の發生情況に依存する。この運送用役の總生産量とその販賣量との關係は、實務における用法にしたがえば、いわゆる船舶の稼行率<sup>\*\*</sup>が表現するところのものである。實際、稼行率をして以上の關係を表現せしめるには理論上不正確さを免れるものではないが、しかし正確な計算の困難さを考慮するならば、われわれはこれをして満足しなければならぬし、それはまた實務に即する所以でもある。

\* \* 稼行率とは、次の式をもって示されるところのものである。

$$\text{稼行率} = \frac{\text{稼行率} \times \text{運送可能距離} \times \text{運送可能時間}}{\text{運送可能時間}}$$

稼行率の理論的不正確さは次の諸点において認められる。第一に、分子は運送量、運送用役の販賣量を現すのであるが、ここでは運送距離が無視されている。第二に、分母は運送用役の生産量を現すものであるが、ここでは船舶の速力が全く考慮されていない。最高速力は技術的に與えられたものであつても、船舶の現實の速力は、可變的なものである。そして、第一の點の運送距離は、運送時間と速力に分解することができるから、稼行率の分子および分母に共通して、速力が考慮されていない點に、理論的不十分さを認めることができる。しかし、船舶の速力は各種の條件によつて變化せしめられるために、單純化のためには無視せざるをえないであらう。

なお稼行率は、經營の事後的な反省の指標としてしばしば用いられるが、計算の時点を事前に移せば、合理化の目標としての意味をもつことを注意せねばならない。

いま船舶の稼行率の意味が以上のごとくであるとすれば、豫想利潤計算の基礎となる將來年度における企業の用役の生産量および販賣量についての豫想は、運送

海運業における企業の安定

量と稼行率の豫想に歸著し、生産量はこれら二つのものの豫想から導き出されるのである。そして稼動率はこれらの生産・販賣活動のスケールを限界づける前提としての意味をもつものであり、したがつて右の豫想はこの稼動率によつて與えられた船舶の生産能力の限界内でなされねばならないこととなる。

ところで稼行率は、右の式から明らかのように、いくつかの項目をもつて構成されており、しかも各項目は可變的な性質のものであるとともにその變化を規定する條件は項目によつて一樣ではないのである。第一に、分子の運送量についてはすでに述べた。第二に、船舶の積載能力は技術的に所與のものである。しかしそれは不變ではない。純粹に技術的理由にもとづいて、いわゆる船舶常數が (constant) 船舶とともに増加するからである。

第三に、運航可能時間は船舶の稼動率から導かれるのであるが、この稼動率は、同じく純粹に技術的な理由から船舶とともに減少することは、經驗上知られているところである。第四に、運航不能時間とは荷役および燃料供給に要する時間であるが、この中特に荷役時間は、同一

輸送對象量についても運送の時と場所を異にすれば、一様ではない。荷役に要する時間を規定する技術的社會的條件が時と場所を異にしたがって異なるからである。かくして稼行率の豫想は、それを構成する以上の各項目についての豫想を総合的に表現するものといふことができる。

しかし以上の各項目が稼行率全體に對して有する意義は、船舶の運航方法つまり船舶が定期船として運航されるか或は不定期船として運航されるかによつて、異なるものであることは注意されなければならない。すなわち定期船として運航される場合には、就航航路と運航時間表が確定されるならば船舶の運航は需要とは直接には無關係に遂行されるために、分母は一定であつて稼行率の變化は分子の變化からのみ生ぜしめられるのに對して、不定期船として運航される場合には、運送量のみならず分母の運航不能時間もまた需要の發生情況の如何によつて影響を受けるからである。

さて將來の各年度においてえられる豫想利潤は、運賃収入・運送費用および稼行率の豫想を介して結局におい

て海運市場乃至は各要素市場の變化についての豫想を基として計算されることになる。そして船舶の新造におけるごとくその使用期間が長期間に及ぶ場合には、これらの各市場の長期間にわたる變化を豫想しなければならぬために、それだけにこの豫想は不確實度が高いものといわなければならない。いまこうした長期間にわたる豫想を基礎として立てられた企業の經濟活動計畫をその長期計畫と呼ぶならば、企業はさらにこの長期計畫にしたがいながらもなお時間の経過につれて次第に明確になってくる以上の諸市場の實際の推移を基礎とした短期間の計畫をもつであらう。この短期計畫は、計畫の期間が短期間であるだけにより具體的な内容をもつたものであり、しかも（長期計畫の當初から）それまでの市場の現實の變化を考慮しうるために長期計畫の部分的修正としての意味をもつこともありうる。例えば、定期船企業が數ヶ月間の配船計畫を豫定すること、或いは不定期船企業が用船期間における具體的な配船計畫と運賃の豫想をもつて用船を行うことなどが、そうした例であらう。勿論これらの諸市場が豫想とは著しく異つた變化をたどり、計

畫の單なる部分的修正をもつてしては事情の變化に對應しえない場合には長期計畫自體が修正されることとなるであろう。長期計畫の修正が企業活動の最も基本的な要因である船舶について行われる例として、船舶の改装——船舶型（積載能力）・設備の變更——或は繋船、長期所有の目的で取得した船舶の買却などがそれである。

實際このような計畫が將來に對する不確實な豫想を基礎とするものである限り、事後的にみた場合そのまま實現されるといふ保證はないのである。それにもかかわらず企業が不確實な豫想に基づいて行動しなければならぬものとすべからば、企業の行動は危険を含むものといわなければならぬ。そしてこの危険は企業みずからの負擔に歸するのである。いわゆる企業危険の負擔とはこの事實を指すものに外ならないが、われわれの以下における關心もまたこのような危険に向けられることになるのである。

(註1) cf. J. R. Hicks, *Value and Capital*, Oxford 1939, 邦譯、一八四頁。以上は、將來價格に關する企業の豫想に對してのセックスの敘述からの類推である。

海運業における企業の安定

(註2) このような稼行率が考えられる、船舶の技術的條件、特に船型・速力および設備に關しては企業の將來における全海運市場の動向についての豫想が強く影響するものであることは、注意しなければならない。

## 二

海運企業は利潤獲得の目的をもつて運送を遂行（運送用役の生産と販賣）するのであるが、この利潤は一回限りの運送においてではなく、繼續的に反覆して遂行される運送のうちに求められる。利潤が繼續的な取引のうちに求められるために、企業の行動は長期的觀點から規律せられることになり、利潤の追求も長期間にわたって計畫的かつ組織的に行われることとなる。<sup>(註1)</sup> 企業が如何なる程度の長期的觀點からその行動を規律するかは、一に企業者の性格乃至はその將來に對する展望能力に依存するのである。しかしこの點において、一回限りの取引のうちに利潤を見出せば足りるいわゆる當座事業 (terminable stock) 或いは海運業の場合についていうならば當座航海 (terminable voyage) とは異なるものといわな

ければならない。<sup>(註2)</sup>

ここで企業の行動が長期的觀點にしたがって規律されるというのは、企業の目的とする利潤追求との關連においては、もしそれが可能であるならば、現在或は近い將來における利潤の犠牲によってより大きな將來利潤を獲得することく行動を選択することに外ならない。より大きな將來利潤の獲得を目的として現在利潤を犠牲にすることは限度があることは認めなければならぬ。<sup>(註3)</sup>しかし行動選擇の視野が現在のみに置かれることなく將來にまで擴大されることは企業の特質であって、現在利潤を最大にすることく行動を選択すれば足りる當座事業とは著しく相違するのである。海運企業もまたその例外ではない——例えば、不定期船企業が運送取引において引續く運送の機會を考慮して、最大の利潤を期待しうる運送を選択するものとは限らないことをみよ。そしてわれわれが差し當って問題とする海運企業がその安定のためにに拂う努力もまた、このようなものとして理解することができる企業<sup>の</sup>行動である。

企業の安定という概念はしばしば用いられるにもか

わらず、明確な定義が與えられていないようである。わたくしはこれを利潤の安定つまり企業のおさめる利潤の變動が小さいことを意味するものと思う。利潤が企業の行動の結果としてえられるものであり、その利潤の變動が小さいものであるためには企業の行動もまたそれに適合するものでなければならぬであろう。そのためには先ず、企業が行動の選擇において危険の小さい行動を選択しなければならぬ。それは、大きな危険を伴う行動——大きな利潤を期待しうる反面大きな損失の蓋然性を伴う——を回避することによつても、或いはその行動自体には大きな危険を伴うにしてもそれを他に轉嫁して企業の負擔に歸する危険を小ならしめることによつても達成される。或る行動に伴う危険の大きさの判斷は、行動の當事者である企業者の主觀的な判斷に依存し、同一條件の下で行われる同一行動につつても、企業者の知識乃至は心理状態、或は資力が相違すれば異つた危険度をもつて評價されるのである。このような基準で行動が選擇されるならば、そうでない場合にくらべ變動の小なる利潤を期待することができる。しかしこの場合でも豫想を

確實になしえないために危険を完全に除去しうるものではない。そのみならず關係市場の一般的な事情の變化からの影響を免れることはできず、したがってそれに伴う利潤の變動もまた避け難いものとなるであろう。

企業安定の第二の方法は二以上の異った市場に同時に關係をもつことによつて利潤の安定を企圖することである。すなわち假に危険の小さな行動のみを選択したとしてもそれが單一の部門に集中せしめられる限りにおいては、關係市場の一般的事情の變化に基づく利潤の變動は除去しえないのであるが、異った變動を經過する數箇の市場に同時に關係をもつならば、その變動を相互に相殺して利潤の變動の幅をより狭い範圍に壓縮することを期待しうるからである。そのみならず企業の行動が單一の部門に集中せしめられるならば、すべての行動を通じて同一種類の危険を集約的に負擔することとなるのに對して、同時に二以上の市場に關係をもつならば各部門における危険が相互に相殺することを期待することができる。すなわち、その結果利潤の大きな變動を避けることができる。いわゆる危険の組合せ或いは多角經營といわれるものが

海運業における企業の安定

それである。しかし企業安定化のこのような努力は第一の場合とせば兩立するものと考へなければならぬ。何故ならば二以上の市場に同時に關係をもつとしても、大きな危険を伴う行動を介しては利潤の十分なる安定を求めることはできないからである。

さてこのような方法によつて企業の安定に成功するならば、それによつて企業が受ける利益は大きい。何よりも企業の生活力が一定の水準において保證される利益がある。さらに企業財務の處理が容易となり、それがひいては企業の他の業務部門における活動の計畫的遂行を可能ならしめ、企業管理が容易となるであろう。そしてこの安定化の利益は大規模經營の利益をおさめうるような産業部門に屬する企業にとっては特に顯著である。何故ならば、企業規模の擴大に要する資金の調達は、それを外部から調達しようとするか或いは内部蓄積によるにかかわらず、安定企業において容易であるからである。しかし大規模化した企業は、逆にその事實のために安定化を強く要請されることになる。<sup>(註5)</sup> すなわち、大規模企業は行動の機敏性に缺けるために、事情の變化に即應して方針を

轉換することが困難であるばかりではなく、取引の失敗から受ける影響が著しく大きいからである。<sup>(註。)</sup>

企業の安定が以上のごとき利益をもたらす反面、安定企業がいわゆる妙味を缺いていることは、否定しえない。いわゆる妙味とは、大きな利潤の獲得を期待しうる機会を指すものと考えることができ、このような機会は同時に大きな損失の蓋然性を含むものであり、したがってそのような機会を求めることが企業の安定化と矛盾するものであることは、以上の安定の意味からいって明らかである。しかし大きな危険を冒すことなしには大きな利潤もまた期待することができない。かくして企業の安定は利潤の最大化とは兩立しがたいものとなる。勿論安定企業といえども利潤の最大化を全く顧みないものではない。企業が最大利潤の追求を目的とする組織である限り、機会を求めて利潤の最大化に努力するのは當然である。しかしその努力は企業の安定と兩立する限りにおいて、試みられるにすぎない。すなわち利潤の安定を阻害しない範囲においてその最大化を求めるとどまることとなるのである。もしそうであるとすれば、利潤の

安定と最大の何れか一方に向って専念することは、企業にとって利益をもたらす反面、同時に不利益を伴うものであるといわなければならない。かくして安定によってえられる利益の一部を犠牲にして利潤の最大化を求める企が畫策されることとなる。實際前者の如何なる程度の犠牲において後者の利益を生かすべきかは、企業管理上の一々の問題であり、それは主として企業者の性格に依存するものであろう。ただここでは海運業の場合について戦前のわが國の海運業において、定期船七分乃至六分、不定期船三分乃至四分の兼營が最も有利であるとされたのは、この問題に對する海運業における一つの經驗的基準を示すものと考えられるものであることを、指摘するにとどめておく。

企業の安定はまず大きな危険を伴う行動を避けることによつて達成されるものであった。しかしその場合でもなお危険を完全に回避することはできないのであるが、このような危険を企業がみずから負擔することを欲しないならば、それを他に轉嫁する以外に方法はない。それのみならずすでのべたごとく、本來大きな危険を伴う

行動も、その危険の一部を他に轉嫁することによって企業にとって危険の小さな行動に轉化せしめることも可能である。かくして安定を望む企業は危険の轉嫁を企圖することとなる。このようにして轉嫁された危険を誰が負擔するかは場合によって異なる。時としては他の同種企業のことであれば、また運送需要者である荷主のことも、或いは船員のごとき生産要素の提供者のこともあるし、さらに専門の投機業者乃至は保険業者のこともある。また危険轉嫁の方法も一様ではない。われわれは、まず海運企業が如何なる危険を如何なる方法で誰に轉嫁するかを、二、三の例についてのとることにする。

このような危険の轉嫁によってえられる企業の安定はいわば短期的な安定であって、精精われわれのいわゆる短期計畫における危険を減少しうるにすぎず、すでにのべたごとく長期的な安定をこれによって求めることはできない。かくして企業がこうした長期的な安定をえようとするならば多數の市場に同時に關係をもつより外はない。われわれは第二に海運企業のこのような努力についてのとることにする。

#### 海運業における企業の安定

(註1) 漢利重隆稿「經營學の課題——一つの試論——」

(一) 橋論叢第三十二卷第六號所載(四七頁參照。この論文から示唆を受けるところが多かった。

(註2) 海運業における當座事業と繼續事業の例として、コモン・キャリアーとしての海運企業とマーチャント・キャリアーの支配的な時代の海運業がある。海上運送が繼續事業によって擔當されることになったのは、恒常的な大量の運送需要の存在をその可能的條件としてあげなければならぬが、さらに繼續的な使用に堪える船舶が重要な意味をもつにいたったこと、および一回の取引からそれにならなくなった資本の全部の回收を期待することができなくなった經濟的事情の變化をあげることができると思う。同じく船舶を使用しながらも不等價交換に支えられて投下資本の全部の回收を一回の取引から期待することができたマーチャント・キャリアー時代とは事情が異なるのである。

(註3) 企業の利潤獲得能力自體の擴大の見地からは有害な行動であっても、企業の外部的諸事情から敢えてそれを實行せねばならぬこともありうる。そこに純粹に企業自體の立場から行動することには限界があることを忘れてはならない。例えば、鐵道業において建設期間中に配當を行うこと、などはそれであろう。

(註4) 危険な取引の類型としていくつものものをあげることができ。aの投資から、(b+d)と(a-d)の収益を

## 一橋論叢 第三十三卷 第六號

それぞれ同等の確率をもって期待しうる取引を基準として、(1) (a-b) を期待する確率が大きい場合、(2) (b+c) と (a-c) の収益を同等の確率をもって期待することができ、(b+c) の場合、(3) (a+c) と (a-c) を同等の確率をもって期待しうる場合を、それぞれ危険の大きな取引と考へてよいと思ふ。ただ(3)の場合には、數學的な期望値は、基準の場合と同一であるが、心理的にはより危険の大きな取引と感ぜられると思ふ。

(註6) なが、A. C. Pigou, *Economics of Welfare*, London 1952, p. 256. を参照。

(註7) cf. H. Henderson, *Supply and Demand*, London 1921, p. 113.

(註7) 岡崎幸壽「海運」(昭和二十五年ダイヤモンド社) 一〇二頁。

## 三

定期船業とタンカー業を含めこの不定期船業との著るしい相違の一つは、定期船業においては獨占の形成が常則であるのに對して、不定期船業における獨占は稀な例外を除いては不可能なことである。かくして不定期船運賃はいわゆる自由運賃であり、逆に定期船運賃は定期船

企業間に結成されるカルテルである海運同盟の定める獨占運賃である。定期船同盟は常に不定期船の競争に曝されてゐるために、定期船運賃はしばしば變更されるのであるが、それにもかかわらず獨占價格としての特質上變動が少ないことは事實である。同時に定期船運航の頻繁性と規則性とは運送需要者が定期船運送を愛好する一つの契機であるために、定期船企業の運送用役の生産量もまた固定的である。かくのごとく運賃と運送用役の生産量が固定的である結果、定期船企業の収益、ひいては利潤の安定は主として稼行率を一定の水準に維持することによって達成されることになる。一定水準の稼行率は、定期船の場合には分母は一定のものと考へられるから、一定の運送量の確保によって維持される。定期船企業の荷主に對する契約制乃至は運賃延戻制 (Contract system or deferred rebate system) の實施はこうした運送量の確保を容易ならしめる手段としての意味をもつものと考えることができ、もっとも契約制乃至は運賃延戻制がアウトサイダーの發生——結局においては同盟参加企業の運送量乃至は運賃の不安定をひきおこすのであるが

——抑制するという別の効果を忘れてはならないし、またそれは海運カルテルに特有なものではない。<sup>(註1)</sup>しかし、それが定期船業において一般化しているのは、アウトサイダーの發生が比較的容易であるという事情にもよるが、さらにすでにのべたごとく稼行率が企業經濟に對して有する重要性が著るしく大きいことに基づくものと考えられる。かくして定期船業における運賃および運送用役生産量がそれぞれ固定的であることと相まって、契約などによる荷主の固定化は、少くとも短期的には定期船企業を安定ならしめる要因といわなければならないであらう。

これに對して不定期船業における獨占は殆んど不可能であるために、運賃の安定はこれを他の方法に求めなければならぬ。その方法として大量運賃契約および運送の先物 (Futures) 取引がある。大量運送契約はまた「引受け物」とも呼ばれるもので、海運企業はこれによって將來における運送 (少くともその一部分) を確保し、その完了までの期間運送量については市場の變動から受ける影響を減少することができる。大量運送契約において

海運業における企業の安定

同時に確定的な運賃が協定されているならば、この運送に關しては運賃變動の危険を荷主に轉嫁し、企業はその負擔を免れることになるのである。大量運送契約が以上のごとき企業安定の効果をもつ反面、運賃が上昇傾向にあるとき協定運賃がそれを考慮して決定されたとしても、企業がそれ以上の運賃の騰貴を豫想するならばこうした契約の下における運送からは最大の利潤を期待しえないであらう。(反對の場合は反對。) そして荷主に對しては逆の影響を及ぼすのであるが、このような事情から、大量運送契約が運送量についてのみなされ、運賃は各航海の遂行時の市況に應じてきめられることがある。この場合運賃變動の危険が企業の負擔に歸することはいうまでもない。

つぎに海運企業が運賃變動の危険の負擔から免れる方法として運送の先物取引 (Futures) をあげることができる。右の大量運送契約は一種の運送の先物取引と考えられる——そのみならずわたくしは一切の運送取引は、本質的に運送用役の先物取引としての性質をもつもの<sup>(註2)</sup>と<sup>(註3)</sup>思う——が、ここではその開始が將來に屬する運送を意

(註8) 味し、その典型的なものは一航海をもって完了するが、  
 ときこのような運送であろう。これによって海運企業  
 は、將來開始さるべき運送の運賃を豫め確定し、實際に  
 運送が開始されるまでの間に生ずる市場變動の影響をそ  
 の運送に關しては受けずにすまうことができる。ここで  
 他の産業との對比において見出される相違の一つは、運  
 送の先物取引がかなり頻繁に行われかつ機構の整った海  
 運取引所が存在するにもかかわらず、運賃變動の危険を  
 専門の投機業者に轉嫁することが行われていないという  
 事實である。それは如何なる理由に基づくか。

一般に企業が取引する商品の價格變動の危険を専門の  
 投機業者に轉嫁するのは、取引所におけるいわゆる「繫  
 ぎ」<sup>(註9)</sup> によつてである。そして繫ぎが企業に對して有する  
 效用は、企業がそれによつて價格變動の危険から結局に  
 おいては解放されないにしても短期的な變動に煩わされ  
 ることなしに、例えば生産部門のごとき他の業務にその  
 精力の集中をなしうる點にあるといわれる。<sup>(註4)</sup> 海運企業の  
 場合には運送用役の流通面を顧慮することなしに生産を  
 遂行することは運送用役生産の特質上全く不可能である

にしても、運賃變動の危険から解放されることが有利で  
 あるのは、不定期船企業が運送の先物取引を行うことか  
 らも知ることができる。さらに海運市場には機構の整  
 った海運取引所——例えば、ロンドンのポールチック  
 ("Baltic") をみよ——も存在するのである。それにも  
 かかわらずこの取引所に専門の投機業者は存在しない。  
 もっとも海運市場に市場の變動を利用して利潤をうる目  
 的のみをもつて取引を行う者がないではない。しかしそ  
 れは用船取引について見出されるにすぎないのであつ  
 て、こことは直接の關係がないことは後にのべるごとく  
 である。ここで運送用役の取引において専門の投機業者  
 が存在しない理由を明かにするのに先立って、先ず海運  
 取引所の機能についてのべておく必要がある。

海運取引所においては周知のごとく、海上保険などの  
 附隨的な取引を別にすれば、用船および船舶の賣買の取  
 引が行われる。しかし船舶の賣買を別にしても、用船に  
 ついては二つの種類のことを區別しなければならぬ。

その一つは通常航海用船 (voyage or trip charter) お  
 よびその變形の形式をとり、しばしば運賃積といわれる

もので、用船者が荷主の場合がそれである。この種の用船の本質は運送用役の賣買に外ならない。第二は、通常定期用船 (time charter) の形式をとり、その本質は運送用役の生産設備たる船舶の貸借取引で、用船者がオペレーターの場合がそれである。かくして海運取引所においては、運送用役の賣買取引とその生産設備たる船舶の賣買並びに貸借取引が行われるのである。ここで問題となるのは第一の場合のみである。

さて取引所における専門の投機業者の存在は組織的市場 (well-organized market) の存在を前提にして始めて可能であるが、特定の市場がこのような市場であるためには周知のごとくそこで取引される商品がいくつかの特質をもたなければならぬ。そして差し當つての問題の解決は、運送用役がこのようなテストに合格するか否かにかかっていると<sup>(註)</sup>いってよいであらう。

テストの第一は取引される商品が耐久性をもつことである。運送用役が全く耐久性をもたないことは、このテストに對する適格性に缺けるもののごとくである。しかしこのテストが當該商品の市場の範圍を決定する條件と

海運業における企業の安定

しての意味をもつものであって、商品の耐久性がその市場の地域的範圍を擴大し大量取引を可能ならしめるものであることを注意しなければならない。そして運送用役が有形化しなくしたがつて耐久性に全く缺けていることは、逆に市場の地域的範圍が商品の耐久性によって制約されることから解放し、商品の耐久性によって市場の範圍が限定を受けることをなからしめるものといわなければならない。實際海運市場 (海運送用役市場) の地域的範圍はその生産設備である船舶の移動範圍に依存するのであって、外航不定期船の場合には<sup>(註)</sup>その移動地域は、各種の條件によって制限されているとはいへば全世界にわたるものであり、取引される運送用役量もまた大量である。かくして、少くとも外航不定期船市場は、この點に關する限り組織的市場としての特質を具えているものということが出来る。

第二のテストは取引される商品の格付が可能なことである。格付とは取引される多種類の商品の質的相違を標準品に對する價格の相違に還元し、多種類の商品の大量取引の迅速な遂行を可能ならしめるための工夫に外なら

ない。ところで海上運送用役の質を規定するのは、船舶の技術的條件特にその速力と設備、および運航方法であるが、これらの組合せを考へるならば、その種類は極めて多様であるといわなければならず、この事情は標準商品の決定とそれに對する格付を困難ならしめるもののおくである。しかし不定期船運送用役に關する限り運送用役の質に對する需要者の選擇は全く存在しなく、あらゆる運送用役はその質的相違にかかわらず、すべて等價をもつて評價される特質がある。かくして不定期船用役については、その質に關する限り格付の必要さえも存在しないのであつて、この方面からの組織的市場の成立を妨げる事由は全く存在しない。しかし運送用役の種類はこのような質的相違のみに基ついて生ずるのではない。運送用役の各單位はその消費によつて輸送對象の一定方向への移動を實現させるものであるが、この實現させる移動方向の相違は質的には同一の運送用役をして需要者に對しては全く異なつたものたらしめることとなるのである。すなわち同一運航方法の下で同一船舶が生産する運送用役であつても、異なつた航路でその生産が行われる

ならば、それぞれは需要者にとって代替的なものではありえないのである。かくして海上運送用役は、不定期船の場合でも、極めて多種類のしかもその相違を價格の相違に還元することが不可能なものを含むものであつて、それは同時に運送用役については格付が不可能であることを意味するものに外ならない。かくしてそれぞれの運送取引はいわば個性をもつこととなり、その結果取引の相手方の容易な發見とその迅速な處理が困難となる。専門の投機業者が轉賣或いは買戻しの方法で——生産者がこれらの賣買の相手方となつて繋ぐのであるが——すなわち投機市場において容易に取引への加入とそれからの脱退をなしうるのは、取引の相手方の發見が容易であることを前提とするものであるが、この點において海運市場としての特質を缺くのである。

實際専門的な投機業者が恆常的な利潤を獲得することができ、取引商品の價格が變動的であるとともに、取引の大量かつ迅速な遂行が可能な市場においてであるが、不定期船市場が、運賃の變動にはことを缺かないに

もかわらず、専門の投機業者が存在しないのは以上のごとき事情に基づくものと考えられる。かくして定期船企業は勿論不定期船企業も取引所において運賃變動の危険を専門の投機業に轉嫁することを行わないし、またできないのである。

これまで運送用役の流通面における企業の安定化のための若干の方法についてのべた。つぎに生産諸要素の調達面における同様の試みについてのべることとする。ここで特に問題となるのは用船、それもなかならず定期用船である。用船には二種類の形式のものがあるが、航海用船は、用船者が海運企業であっても通常荷主の資格で用船するものであるからその本質は單なる運送すなわち運送用役の賣買に外ならなく、したがってこれまでのべたこと以外にここで特にのべべきことはない。重要なのは定期用船である。定期用船は運送用役生産の設備である船舶の貸借であるからであり、しかも生産設備の貸借自體は海運業に特異なものではないが、その頻繁さと重要度は他の産業にくらべて著るしく大きいからである。定期用船と用船当事者の企業危険との關係について

海運業における企業の安定

は別の機會にのべたことがあるが、<sup>(註8)</sup>その要點はつぎのごとくである。第一に、船舶を用船に出す企業すなわち船主は用船期間その船舶の運航に伴う危険を回避することができる。しかし用船によってこのような効果をおさめることができる船主は、みずから運航する目的をもって船舶を所有するにいたつたのであるが將來における運賃の下落を豫想しみずから運航することを斷念して定期用船に出す企業に限るのであつて、同様な目的で船舶を所有するにいたつたのであるが何等かの事情によって將來の一定期間その遊休を餘儀なくされている船主、およびわが國の海運業にしばしば見出される専ら用船に出す目的をもって船舶を所有する船主(單なる船主)の場合には、少くとも用船に出す期間については船舶をみずから運航することはないのであるから、回避すべきこのような危険はもともと存在しないのである。ただみずから運航する目的をもって船舶を所有したにもかかわらずその遊休を餘儀なくされたことが豫期せざる市場の變動の結果であり、或いは單なる船主の場合に所有船舶を用船に出す機會とその用船料が市場の豫期せざる變動によつて

影響されるという意味においてこれらの船主といえども別の危険を負担することは勿論である。

しかし用船者と船主の契約の如何によっては船主といえども用船に出した船舶の運航に伴う危険を負担せしめられることがある。定期用船料が市場に成立するレート以下に協定され、他方用船者はその船舶の運航からえる利潤の一部を船主に拂戻すことがある。この場合船主は用船に出した船舶の運航に伴う危険の一部分を負担せしめられているものと考へねばならず、用船者の支拂う用船料は、市場に成立する用船料から右のごとき危険を割引いたものに外ならないのである。船舶の運航に伴う危険については船主と船舶の運航を擔當する企業とが、用船におけるとは全く逆の關係に立つのは船舶の運航依託の場合である。船舶の運航依託とは、船主が所有船の運航を他の企業に依託しみずからの計算において運航せしめるとともに、その報酬として通常收得運賃の一定割合を運航手數料として受託者に支拂う制度をいうのである。したがって運航を受託した企業はその船舶に關しては一切企業危険を負担するものではないのである。しかし運

航手數料がその船舶による運送からえられた利潤の一定割合として計算（したがって手數料が零となることもある）されるならば、運航を受託した企業も右の危険の一部を負担することになるであろう。

さて海運企業を船舶の運航に伴う企業危険を負担するものとして理解するならば、いわゆる海運會社にして船舶の所有によらないで右の意味での企業としての地位に立つのは、定期用船（船舶の賃貸借を含む）をもって船舶を準備する場合だけである。運航受託者および航海用船者は通常（海運會社であつても）右のごとき意味の海運企業でないことは、すでにのべた。定期用船は三ヶ月乃至は一ケ年のごとく比較的短期の用船期間のものが多いが、それだけに用船期間における市場の變動について高い確實度をもった豫想をなしうるはずであり、したがって用船船舶の運航に關しては企業は比較的小さな危険を負担するにとどまるであろう。そのみならず船舶の所有に代えて船腹の準備を専ら用船に依存するならば、船腹量を市場の變化にしたがって比較的容易に調節しうることになる。かくして企業が一方において長期契約の

運送を確保し、他方においてその遂行に必要とする船腹を定期用船をもつて専ら準備するならば、企業の負擔する危険を最小ならしめその安定を最大限に達成しうるはずである。そしてこのような安定は、荷主および船舶の提供者である船主に對して危険の一部を轉嫁することによつてえられたものなのである。しかしこうした用船の利益の反面、用船料は運賃に追隨して變動する習性を有するため用船にのみ依存する企業は、不況時においても利潤をおさめることができる一方、好況時にも大きな利潤を期待しえない不利益がある。つまり利潤の安定とその最大化とが兩立しがたいことを示すのであるが、船舶の所有と用船とがそれぞれもつこのような利害のために、實務界において自船主義と用船主義との對立が生ずる一つの理由とみることができよう。

最後に用船市場における投機業者について一言しておこう。用船市場における投機業者とは、用船料の變動を利用して純粹の投機利潤を獲得する目的をもつて用船を行う者をいうのであるが、この場合の用船は定期用船であり、投機利潤は支拂定期用船料と用船船舶を再用船に

#### 海運業における企業の安定

出すことによつてえられる再用船料との差額である。しかしこのような投機業者が利潤を期待することができるのは運賃乃至は用船料の上昇時に限られるのであってその下降時においては利潤を得ることができないのは、それを獲得する以上のプロセスから明かであろう。もしそうであるとすれば用船市場にも専門の投機業者——價格の上昇および下降の何れをも利用して利潤をおさめることを期待する——は存在しないものといわねばならないであろう。

(註1) 例えば、赤松要著「産業統制論」昭和十四年、二二四頁以下参照。

(註2) 運送取引は、直積の場合でも先物取引の性質を本質的にもつていけるといふのはつぎの理由による。すなわち、運送とは運送用役の一單位を逐時的に消費することによつて一定の距離の克服が行われるのであるが、その間に消費される運送用役の總量は一括して運送開始に先立って引渡されるのではなく、船舶の移動に従つて逐次に一單位宛の引渡しが行われるのである。かくして、運送開始の最初の一單位と最終の一單位とは、例えば十五日とか一ヶ月とかの運送時間に應じて時間的隔りがあるのである。この理由から運送取引とは、運送期間にわたる運送用役の連續的

## 一橋論叢 第三十三卷 第六號

引渡しを内容とする取引であるといふことができる。運送取引が先物取引としての性質をもっていることは、運賃の變動時においては、海運企業はその豫想に應じて、より長い或はより短い運送期間を要する運送を選択するものといわれることに、あらわれていると思う。

(註3) カナダ小麦市場においては、市場の閉鎖期に翌年物が成約されることがある。

(註4) cf. A. Marshall, *Industry and Trade*, London 1919, p. 252.

(註5) A. Marshall, *Principles of Economics*, London 1910, p. 326; do, *Industry and Trade*, London 1919, p. 252.

(註6) 海運取引所において取引される運送用役は、不定期船運送用役であつて、定期船運送用役はここでは取引されるものではない。

(註7) 地田知平稿「海運における操業度——チャーター・リース計算の一吟味」(一橋論叢第三十卷第一號所載)参照。

(註8) 地田知平稿「海運經營に對する用船の効果」(一橋大學産業經營研究所「ビジネス・レビュー」第二卷第二號所載)参照。

## 四

前節において確實に豫想することができない市場の變動から海運企業が受ける影響を如何なる方法で除去して、その安定化を達成するかについてのべた。つぎにそれ以外の危険——したがって純粹に資本主義的企業に特有な危険とはいえない危険に對する海運企業と同様な企圖についてのべることにする。

海運企業は船舶の所有に當つて、使用期間にわたる市場の變化についての豫想を基礎とした長期計畫を立て、その時々の事情に應じて長期計畫の部分的修正としてのしかもより具體的な内容をもつた短期間の計畫をもつ。その最も短期的なものとしては不定期船の場合にはチャーター・リース計算がそれであろう。そこでは、より長期の計畫においては最も重要な變動的要因である運賃は荷主との間で協定された確定値であり、運送量(用役の販賣量)・航海量(同じく生産量)・碇泊時間——したがつて稼働率——および諸費用も明瞭に計算されている。それにもかかわらずこれらもまた事前的な豫想を基礎として計算されたものであるから、その發生を確實に豫想しえない出來事によつて攪亂される可能性がある。

まず第一に船舶の碇泊期間である。定期船の寄港地における碇泊期間は航海に先立って豫め決定され、それにしたがって運航されるのが本則である。そして豫想しえなかつた事情から變更されることがあるにしてもそれから生ずる一切の結果は定期船企業の負擔に歸する。しかし不定期船の場合には事情はやや複雑である。不定期船が荷役のために通常必要とする碇泊期間は、積荷の種類と量・港灣の荷役能力および荷役慣習によって決定され、各航海ごとに異なるものである。不定期船企業は以上の諸條件を考慮して積地および揚地における碇泊期間を計算し、各運送ごとに船舶の運航計畫を立てるのである。けれどもこの豫定された碇泊期間が時として荷主の側の責に歸すべき事情で延長されることがある。この延長が企業の費用負擔の増加と引續く計畫の遂行に支障を與えることはないが、この場合企業から荷主に對して滯船料(demurrage)の支拂いが要求される。しかし滯船料の計算方法は通常慣習によって定められてゐるのであるが、それが滯船料によって企業が受ける實質的な損害に相當するものであるかどうかは一個の

海運業における企業の安定

問題ではあるが。これに反して碇泊期間が豫想より短縮されるならば企業が利益を受けることはいうまでもない。この短縮が荷主の側の事情に基づく場合、企業から荷主に對して早出料(dispatch money)の支拂いがなされる。早出料の計算もまた慣習にしたがって行われるのであって、それが實質的に企業がえる利益に相當するものとは限らない。しかし滯船料および早出料がそれぞれ企業の受ける實質的損益に相當するものとして計算されるならば、以上のごとき危険は、その原因が荷主の側に存在する限りにおいてはであるが、企業から荷主の負擔に轉嫁せしめられたものといわなければならぬ。ただしこの危険は本來企業の運送用役生産活動に附随するものであって、もしこうした制度がなかったならば企業のみならず負擔しなければならぬものだからである。そしてこうした制度の確立に當って早出料の存在を前提として滯船料の支拂いがなされるものと考えられるならば、早出料は企業にとってはこの危険負擔に對する一種の支拂い保険料としての性質をもつものとみることができ

次に荷主が自己の都合で契約積量だけの積込みをなさないとき、荷主から海運企業に對して不積運賃 (Deadweight) 支拂いの慣習がある。このことは、企業が運送用役の生産を當初の計畫通りに行わなければならないにもかかわらずその販賣が計畫にしたがって遂行しえないことを意味するのであるが、すでにのべたような用役の生産量と販賣量との關係 (稼行率) を企業が重視する事實を想起するならば、右の事情の發生から企業が受ける損失が一般の生産企業が同様な事情によって蒙るそれにくらべて著るしく大きいことは、容易に理解されうるはずのものである。實際このような場合に他の企業におけるごとく單に用役販賣量の減少部分についての販賣計畫を變更するにとどまらず、生産計畫 (運輸計畫) 自體の根本的な變更——例えば、不定期船企業が減少した運送量の下ではいくつかの運送引合いからこの運送ではなく他の運送を選択するがごとく——を同時に要請されることもありうるのである。かくして不積運賃支拂いの慣習は海運企業の經濟活動に伴うこのような危険を荷主に轉嫁せしめる手段として理解しなければならない。そ

して一般生産企業においては買手が契約量の買取りを履行しない場合には單に不履行部分の價格の一部分に相當する手附金の沒收にとどまるのに對して、海運企業が不積運賃として不足運送量に對する運賃全額すなわちこの契約販賣量に不足する運送用役の全價額の支拂いを要求するのは、貯藏しえないという運送用役の特質に基づくものと考えることができる。

最後にいわゆる海上危険については、これを海運企業は海上保険によって保険業者に轉嫁することができる。海上危険は廣い内容をもつものであり、しかもこの危険について保険をつけることができるものは海運企業に限るものではない——例えば荷主。しかし海上危険に最も大きな利害關係をもつのは海運企業であることは、海上保険の發達の沿革から——その發生の初期においては獨立の海運企業は存在しなかったが——もまたその海運企業における普及からも知ることができる。ここで海運企業に直接に關係する海上危険とは、われわれがこれまで使用した概念をもって表現すればいわゆる海上危険のうち海運企業の船舶による運送用役の生産過程に内在する危

險でいうのであって、その発生によって海運企業の運送用役の生産計畫のみならずその販賣計畫も直接に攪亂せられることになる。

海上保険によって保険業者に轉嫁しうる海上危険は個個の船舶については発生は不確實ではあるが大數觀察をした場合その確率を客觀的に確定しうるごとき危険 (Knight の measurable uncertainty or risk proper) に限られることは、保険制度の特質からいって當然である。しかし保険制度の不完全さのために發生の確率を客觀的に測定しうる危険のすべてを保険業者に轉嫁しうるものでない<sup>(註1)</sup>、また轉嫁しうる危険についてもその發生によって企業が蒙る損害の全部が填補されるものではないのである。實際發生の確率が極めて大きい危険——例えば、大規模な戦争の危険——について保険業者の引受けがなされないのは、前者の例である。さらに保険業者が引受けた危険についてもその發生によつて企業が受ける損害が填補される範圍は將來の収益にまで及ぶものではなく、例えば、「運送貨の保険」が契約してある場合でも填補は現實に契約してある運送からえられる運賃に及

ぶにすぎず<sup>(註2)</sup>、損害を受けた船舶が舊狀に復すまで (或いは代船の建造されるまで) の間に期待される利潤にまで及ぶものではないのである。けだし船舶の舊狀恢復を契約運送の完了を豫想される期間内に實現しうる保證はないからである。

保険業者の危険引受けに對する保険料の支拂いは、企業にとつてはこのような危険を費用化することを意味する。しかし確率計算の誤差から生ずる利潤を別にしても、保険業者は利潤を見込んで保険料を算定するのであるが、それは企業が費用化された危険以上のものの支拂によつてこのような危険を轉嫁してゐることを示すものである。こうした事實の理論的根據はここでは問わない<sup>(註3)</sup>、それが、多數の船舶を所有する海運企業による自家保険の一つの理由を説明するものであると思ふ。

(註1) 例えば加藤由作者「海上保険概論」、昭和十六年、三四頁以下参照。

(註2) 例えば加藤由作者、「海上被保険利益論」、昭和十二年、一七二頁以下参照。

(註3) cf. A. C. Pigou, *Economics of Welfare*, London 1952, p. 777.

## 五

以上海運企業が個々の行動に伴う危険を如何にして減少するかについてのべた。企業が危険の小さな行動を選択し、かつこのような行動に伴う危険を他に轉嫁してその減少を計ったとしても、これらの行動が単一の部門においてのみ行われる限り、結局において關係市場の變動からの影響を避けることは不可能であり、従つて長期的にみた場合利潤の變動もまた避けがたいものとなる。かくして企業がその長期的安定をえようとするならばこれとは別の方法に依存せざるをえないこととなる。その方法が危険の組合せ或いは多角經營であることはすでに述べたごとくである。

多角經營とは、企業が二以上の市場に關係をもちそれぞれにおいて同時に取引を行うことをいうのであるが、それによつて利潤の平均化を達成することができるとはつきのごとき理由によるのである。市場の變動はすべての市場を通じて共通な條件によつて規定されるものではないために各市場は時間的に或いは量的に異つた様相を

もつて變動する。各市場の變動を規定する條件が全く異なるものとすればそれぞれの市場は獨自のプロセスをもつて變動するであろう。しかし各市場の變動が全部的に或いは部分的に共通した條件で支配されるものとするならば、關連の程度と各條件が各市場の變動の規定において占める重要度によつて異なるにしても、類似の變動を單に時間的乃至は量的相違をもつて経過するにすぎぬであろう。けれども何れの場合でも企業が二以上の市場に同時に關係をもつならば、一市場のある方向への變動が他の市場における反對方向への變動と相互に相殺する可能性が與えられ、その結果單一の市場において集約的に行動する場合にくらべより、安定した利潤を期待することができるのである。海運企業の兼營は多くの場合、同一海運業に屬する各部門におけるそれであり、したがつて兼營の各部門を通じてその變動を規定する條件に共通するものが多く、それだけに以上のごとき危険の組合せの効果を十分に發揮しえないものといわなければならぬ。

いわゆる海運市場がいくつかの部分市場から構成されていること、こうした部分市場として地域的に内航市場

と外航市場が區別され、それぞれがさらに（貨物および旅客）定期船市場・不定期（貨物）船市場および（不定期）特殊船市場——代表的なものはタンカー市場である——から成ること、および各部分市場の成立と船舶の技術的構造とは密接な關係をもつものであることは別の機會にのべたことがある。しかし各市場において運航される船舶の技術的構造——重要なものは船型・速力および設備であるが——の相違は、相互の轉用を不可能ならしめる場合もあれば、經濟上の不利益を伴うにしても相互に轉用を許す性質のものであることもある。タンカーと貨物船の關係は前者の例であり、定期船と不定期船の關係は後者の例である。かくして相互轉用の難容の相違はあつても以上のごとき技術的構造の異なる船舶を同時に運航することは、それが直ちに企業の安定に通ずるとは限らないにしても、多角經營を意味するものといわなければならぬ。それだけではない。不定期船市場、特に外航不定期船市場は高度に競争的な市場であるといわれが、いわゆる完全競争状態とはほど遠いものである。そしてこの事情を生ぜしめた理由の一つとして不定期船

海運業における企業の安定

相互間に存在する技術的構造の相違をあげることができ。不定期船は船型が異なるならば、貨物移動量（運送需要量）或いは寄港地の關係から有利に配船しうる地域を異にすることがあるからである。したがって海運企業が不定期船經營のみを行う場合でも、船型の異なつた船舶を同時に運航するならば、多角經營と同一の效果をおさめることができるはずである。戦前わが國のいわゆるオペレーターが比較的寡少な資本をもつて（自船の所有にかえて）多數の不定期船を用船し多方面に配船したのは、以上のごとき効果を意圖したものといつてよい。定期船企業は一般に大規模經營を有利とするものであるといわれる。このために定期船企業はその安定を強く要請し、しばしば多角經營を企圖することとなる。定期船市場は各航路ごとに成立するものと考えることができから、定期船企業が同時に二以上の定期航路において營業を行うことは、同一部門内においてではあるが多角經營としての意味をもつものといふことができる。多數航路における定期船の經營は、同一船舶を同時に數航路に就航せしめる——例えば、世界一周航路——ことによ

つても、或いは多數の船舶をそれぞれ異った航路に就航せしめることによつても可能である。そして後者の場合には各航路における使用船舶の技術的構造の間にしばしば相違を見出すことができる。なおこうした多角経営、特に多數の船舶を異った航路に就航せしめることは、大規模企業にして始めて實行しうるものであることは注意しなければならぬ。

不定期船企業はその安定性において、一般に定期船企業に劣っている。それは各企業の企業の安定化に對する努力の相違の結果でもあろうが、主として、それぞれの市場の需要および供給側の事情が對照的な相違をもつことによるのである。かくして定期船企業は不定期船の兼營によつては安定を求めることができない。それにもかかわらずわが國の海運業におけるごとく、重點を定期船經營に置く海運企業がしばしば不定期經營を同時に行うのは如何なる理由によるのであるか。それは戦後におけるわが國の特殊事情もあるであらう。だがさし當つての問題にのみ關連していうならば、不定期船市場の變動の振幅が著しく大きいために好況時には大きな利潤を期待

しうること——不況時における反對の影響を忘れてはならぬが——およびその變動が定期船市場のそれより先行する時間的ズレをもつて生起する習性があるために好況をより早く感受しうるものが、こうした兼營への誘因となつてゐることは否定しえない。

以上わたくしは海運企業の安定のための若干の方法について述べてきたが、その方法がこれをもつてつきるものではないことはいうまでもない。それのみならず企業は一切の行動は直接或いは間接に利潤の最大化か或いはその安定化を指向するものといわねばならないであらう。このような觀點からする企業の行動の分析は、わたくしが結局において意圖するところのものである。けれどもここでは以上のごとき部分的な吟味をもつて終らなければならぬ。その完成は他日に期するところである。