

William L. Grossman :

“Ocean Freight Rates”

富 田 功
(運輸港湾産業研究室)

〔はしがき〕

ここに紹介する文献は、当時ニューヨーク大学の助教授であったグロスマンによって執筆された『海上貨物賃率』である。それは1956年にメリーランド州のコーネル海事出版局より刊行されたものである。グロスマンは序文で次のように述べている。

「研究分野として海上貨物賃率の問題は三つの主要な要素を含んでいる。本書はそれらの全部を取扱う試みを提示している。したがって、本書では、1. 航路線の賃率慣例(=practices)とその根拠、2. 海上賃率規制における法令と行政政策、3. 海上運送人の利潤最大化のための賃率決定に関する原則について叙述される。」また、「本書が海運業とその荷主に対する主要な関心事の開拓書ともなる。」と言っているように、海運（上）運賃に関心を抱く者に対して本書はバイオニア的指針を示してくれるであろう。

海上輸送では三つの異なる地理学的カテゴリーが含まれると言われている。一つは、同一国における両地点間の海上輸送であり、それは沿岸内輸送であり、二つは、一国に属するがその国の陸地境界内にある両地点もしくは一地点のどちらでもないという両地点間の海上運送であり、それは時には“Noncontiguous 輸送”と呼ばれている。三つは、外国海上輸送である。本書ではこれら三つのカテゴリーの全部の海上貨物賃率の取扱いが企てられている。（本書の重要な部分はその三つのカテゴリーのすべてについて叙述されてはいないけれども）

今日、わが国（日本）の海上運賃がいわゆる公共規制を受けていることは周知の通りであるが、グロスマンによれば、アメリカでも近海輸送すなわち、外国海上輸送および non-contiguous 輸送は連邦海事局の規制を受けており（但し、州際交通は除く）、一般的に、近海貿易の賃率構造は相互にかなり似かよっているが、重要な点で沿岸内輸送貿易の賃率構造とは異なっている。というのは、アメリカ大陸における各

地点間の水路輸送は鉄道および自動車運送人の競争に対抗せねばならないからである。それ故、外国および non-contiguous 海上貨物賃率は一研究分野を構成し、沿岸内貨物賃率は別の取扱いを要求するといった他の研究分野を構成すると主張されるであろう。

〔本書の内容〕

本書は全22章で構成されており、以下これを簡単に述べてみよう。

〔1章〕 貨物積載単位

実際には積載単位として、スペース容積一すなわち、容積一と重量が用いられており、次のような貨物重量単位が海上輸送の積載単位用の一般的に使用されている。すなわち、

Hundredweight (cwt)

Scale-ton hundredweight

Short ton or net ton

Metric ton (1,000 kilograms)

Long ton or gross ton

また、容積単位は国内輸送の積載単位にほとんど決して使用されていないが、海外輸送と non-contiguous 輸送では非常に一般的に使用されている。すなわち、次の三つが最も共通的単位である。

Cubic foot

Cubic meter

Measurement ton

更に、特別単位として、上述の二つの何れでもない積載単位のうち、最も一般的なそれはおそらく、一箇あるいは一頭、価格および直線フィートの三つである。

〔2章〕 船舶の選択権 (=option)

重量単位と容積単位の両者について運送人が賃率を決定することは、外国輸送およびnon-contiguous 海上輸送の日常的慣例 (=common practice) である。この慣例が船舶の選択権と呼ばれている。この選択権はその術語の通常の意味では、貨物運送料金の決定は算術的問題であるから、実際には何ら行使されていない。

〔3章〕等級貨率、貨物貨率、および容積貨率

等級貨率は多くの品目を表示する符号で決められる貨率であって、その一品目について決められる貨率ではない。それは文字または数で表わされ、等級別 (=rating) と呼ばれている。所定の取引における海上運送人の等級貨率構造では 6 等級別から 9 等級別まである。

貨率決定の要因は、運送人のサービス生産の費用と荷主がそれに対する支払おうとする意志それは主として輸送する貨物の価値に依存しているのである。もし、貨率が重量単位について決められるならば、比較的 1 重量単位当たり小さい容積を占める物資 (or 品目) は低貨率等級 (数は高くなる) になる傾向がある。というのは、海外輸送および non-contiguous 輸送の等級貨率は一般的には重量もしくは容積、すなわち船舶選択権ベースで引用されるから。(ここでは、容積貨物の割当てで考慮されるべき重量密度に対する要請は何らないが)

貨物貨率は特別輸送貨物もしくはその種類について決められる貨率であり、容積貨率は健全な商業的慣例による貨率である。

〔4章〕直通貨率と他の特別貨率

積み荷は二人ないしはそれ以上の継続した海上運送人によって移動するので、荷主は一般的には直通ルート輸送がより便宜的であり、多くの場合、彼は継続した運送人を個々別々に取扱わねばならなかった場合に比べて、費用はより少なくて済むことがわかる。直通ルート輸送に課される貨率が直通貨率であり、これとは対称的に、ある運送人の路線輸送用の貨率は地域貨率として知られている。直通貨率が地域貨率の結合したものより低い場合がある。それは国内輸送では "結合貨率 (=joint rate)" として知られているが、外国海上輸送では一般的に使用されていない。

比例貨率は本土国内輸送で設けられてきたものであるが、それは一般的には近海輸送では使用されていない。しかし、比例貨率の特別のものが近海輸送サービスで port-equalization 貨率として採用されている。

〔5章〕特別料金と補助料金では、一連の特別料金について述べられており、港湾は経済的望ましさとか物理的必要性とかのためよりはむしろ貨物の積換えによって寄与されるかもしれない、と港湾の実態について若干触れている。

〔6章〕用船当事者では、用船契約もしくは用船とは船舶がその所有主によるより

はむしろ他の者によって利用可能となされる協定である，としている。また，用船契約として定期用船と航海用船の二つを列挙している。

〔7章〕賃率決定の目標では，賃率決定の目標を，眞のそれは利潤最大化にあると考えており，それは次の二つの原則を包含していると説いている。すなわち，(1)貨物は，それを輸送するために負担されるであろう純特別費用貨物輸送の純現金支出の費用以下の貨物料金で輸送されるはずのものではない，(2)賃率は，長期的には純現金支出の費用に対する収入の超過を最大化するであろう水準で決定されるはずのものである。

〔8章〕現金支出費用では，前述の現金支出の費用を，予備的定義として，特別貨物の輸送のために負担される特別費用（or追加的費用）と述べている。（この定義がいくつかの問題に対して未解答のままにあることを著者は認めているが）それ故，ここでは，サービスの定義と特別貨物の輸送費用について叙述されている。

〔9章〕サービス価値では，運賃決定の二要因の一つであるサービス価値を明解に説明しており，その道具として負担力と需要弾力性を用いている。

〔10章〕海運同盟制としては，加入者間の競争を統制し，未加入者に対抗する競争力の獲得に努めることをその必要条件としている。

〔11章〕二重賃率制では，特定運送人対非特定運送人の賃率システムが果たして公共の利益と合致するものであるかを述べており，〔12章〕同盟賃率手続きでは，海運同盟賃率の手続きの申請とその取扱いが平易に説明されている。

〔13章〕「集団の利潤獲得のための賃率決定」では，海運同盟加入者の間で誤ったある信念がはびこっていると言われている，すなわちそれは彼らのある者には有益である賃率の増加あるいは減少が自動的に加入者の他の者に有益であろうということ。これは，加入者がそれぞれ異なった費用水準で運営しており，費用の相異が主として賃金の相異によって引き起こされるという要因を見落しているのである。

したがって，ある賃率が加入者のある者にはより望ましいものとさせ，他の賃率が他の者にはより望ましいものとさせるのは，両者のサービス生産の現金支出の費用の相異による，ということは言うまでもない。それ故，ここに加入者の間で利潤獲得のための利害関係の衝突が生ずるのである。それは，相対的に高生産費用を持つ運送人と相対的に低生産費用を持つ運送人との間の本来的な（=genuine）利害衝突であ

る。これは、ある者にとっては最良の貨率が他の者にとっては最良の貨率ではないかもしれないことを表わしている。

貨率に関する利害対立は、海運同盟を維持することによって高生産費用の運送人に与えられるより大なる保護の代償として、低生産費用の運送人のために解決される筈のものである。この例外があることも忘れてはならない。

利潤最大化の通常の貨率決定に不可欠のものとして確立されてきたのは合理的に正確な費用決定と収入査定 (=estimates) であり、集団としての同盟の運送人の全体的利潤を最大化するであろう水準による貨率の確立は、共同計算協定により会員すべての運送人の利害と公平に一致するよう行なわれるかもしれない。

〔14章〕 貨率規制の目的

アメリカ経済の目標 (=goals) は伝統的に自由競争の維持にあるとこれまで考えられてきたことは周知の通りである。自由経済では価格は生産費用と生産物に対する需要との二つの要因の相互作用によって決定され、したがって、競争が価格を生産費用に等しくさせようとする。

競争下の価格決定と行動との説明は過大に単純化されるけれども、競争的理念の本質と競争下の価格が公共の福祉を増進すると考えられている根拠とを表現するのにはそれは役立つであろう。その根拠とは、かかる価格はそれが生産費用を償い損なうほどに大層低くならないでできるだけ低くなるという傾向があることであり、換言すれば、競争的価格は限界的生産者の費用—それ以上の費用ではない—to付くのである。

しかしながら、競争価格が生産諸資源を浪費させることなくできる限り多量の消費を奨励することができるほどにはそれは必ずしも合理的 (=desirable) なものではない。したがって、自由競争下の価格は限界(的)生産者の費用を償うであろう最低水準、すなわち、正常な水準と考えられるところまたはそれに近いところで維持されるのでなければ、自由競争は本来の正常な目的に貢献し損うであろう。また、規制がそこではおそらく正当化されるであろう。

したがって、貨率規制は自由競争の価格決定による生産諸資源の浪費ができるだけ回避することに役立つためのものであろう。

〔15章〕 貨率規制の歴史とその範囲

19世紀後半と20世紀初期の年間に、海運産業における同盟の創設とその強化は米国

と他国との利害関係を引き起こした。特に、同盟の特別慣習つまり、リベートの払戻しが批判を生ぜしめたのである。イギリスでは、政府が王立海事委員会という調査機関にその問題を調査するよう命じた。1909年に同委員会は、海運同盟システムは必要だがそのシステムはひどい乱用をこうむっていたという趣旨のレポートを発表した。これに対して、米国では、商船漁業委員会に海運同盟を調査し適切なる(=appropriate)勧告を行なうよう権限を与えたのである。1914年に同委員会は一般にアレクサンダー・レポートと呼ばれるレポートを提出し、イギリスのさきの委員会と同様に、海運同盟は解散することを要求されるべきではなく、そうした慣習の大部分を修正すべきことを要求されていると明らかにした。その結果、同委員会の勧告は1916年海運法の法律を成立せしめた。

海運法の賃率規定の禁止条項は以下の七つに要約される。(1)リベートの払戻し、(2)船舶の競争、(3)差別的ないしは不公正な方法による報復、(4)不公平な差別、(5)non-contiguous 輸送における不合理な賃率、(6)非隣接輸送において、規制当局へ発(公)表され、提出されねばならぬ運送人の賃率表で明らかにされた賃率よりも他の賃率を課すこと、(7)財産の受領、荷役、保管、および配送に関係した不合理な慣習

同法は、合理的な賃率を課すべき外国貿易における運送人には何ら義務は課していないことは注目されよう。もし、外国貿易の賃率がいろいろな困難—政府当局による賃率規制の強要の結果はわれわれが容易に想像しうるという諸困難—なくして法律によって決められことになれば、関係国が賃率決定権力を(それに)与えることに同意するという国際的機関(=agency)によって決定されねばならないだろう。

〔16章〕公共運送、特定(契約)運送、および自家運送

賃率規制に関しての法令規定では、三者の区別は意味深長な(=profound)重要性があるとされている。このうち公共運送人のみが不当に差別してはならない義務を有している。

公共運送人の義務はある種のサービスに対する合理的な需要を拒否してはならないことであり、それは特定運送人および自家運送人がかかる義務を有しないのに対する一つの特質である。

公共運送と特定運送および自家運送との区別は非常に重要な法的なそれである。すなわち、公共運送人はたいていの場合規制されており、特定運送人と自家運送人は規

制されていない。

公共運送人の定義は州際交通法の第3条でなされているが、この概念は用船の貨物輸送の船舶の用船には適用するか。用船は同法第3条の解釈によって公共運送から除外されている。

水路運送の経済的規制に関する法令規定は自家運送には拡大していないが故に、それには自家運送人についての定義は含まれていない。

連邦海事局は貨物運送取扱人（=forwarder）を公共運送人たることを信じて疑わないと主張して、その根拠を輸送手段の統制とかその所有にではなく、むしろ、それが貢献する公共性に関与するという事業の本質に依存するとしている。運送取扱人と同様にみなされる通運会社（=express company）は明らかに公共運送人であり規制を受けているが、それは運送取扱人とは次の二点で異なっている。すなわち、(1)前者は後者の規則的賃率表の賃率を定期輸送の運送人に通常は支払っていないが、特別サービスから得た収入の分配のために運送取扱人の特別協定に加入している、(2)特別輸送は輸送能力（=space）の不足の場合には他の貨物に対して優先権（=priority）を受けていること。

〔17章〕合理的なこと；一般的賃率水準

本章では合理的な収入額の確保について考慮されよう。

賃率規制という概念は公益事業ならびに交通の賃率規制には不可欠なものであり、それによって運送人の収入額はそのサービス生産の費用を償うのに十分高くなってしまよいはずだと議論されている。

費用には営業費、租税、のみならず投資者への公正報酬も含まれるが、この三要素のうち最も問題を生ずる要素は資本の公正報酬であり、その決定一すなわち規制された会社が営業費と租税を加えて稼（收）得することが認められてもよいはずだという収入額一に関連して、一般的に最も重大な問題が生ずる。というのは、規制された会社といえども一般的には有価証券（=securities）を提供し、または公共機関（=institutions）からローンを獲得しようと試みて、資本（政府より与えられた資本は別として）利用を獲得して他事業会社と競争とせねばならないが故、規制会社に通しは有価証券を引きつけ、そのローンを合理的に安全なものとするべき十分な報酬の見を与えらねばならない。

公正報酬決定のためのオーソドックスなテクニックは、賃率水準というドル数と公正報酬率といわれる百分率の二要因を決定することであり、そして、賃率水準を公正報酬率によって増大させることである。そこでは、サービス生産物が公正報酬の対象であり、賃率水準は運送人が報酬を獲得することが認められるべきだというドル数として広く考えられよう。

〔18章〕合理的なこと；特別賃率

特別賃率の問題解決への基本的指針として七つの原則が構成要素となるが、中でも最も重要な原則は、不変費用が、各トン等しい負担（=share）をこうむっているというトン当りベースで特別サービスへ配分されるべきであり、その際に例外として、距離に密接に関係してくる不変費用は、各トンマイル等しい負担をこうむっているトンマイル当りベースで配分されるべきである。

これらの原則は本質的には経済的であり、政治的または人道主義的目的が例外を故意に行なわれるようにならせるのである。例えば、現金支出の費用が収入を超過するという差額は政府補助によって償われるのでなければ、公共の福祉の増進のためにその原則が要求している水準以下に賃率を引き下げるとは賢明なことか否かは常に問題とされる余地を残している。

認容できる最高賃率と最低賃率との範囲一すなわち賃率が合理的に違いないというその原則を犯すことなく、運送人または同盟が賃率を決めるという範囲内一は合理的なことの領域といわれている。

〔19章〕不当な差別

海運法と州際交通法は共に公共運送人が不当な、あるいは不合理な特惠（=preference）や利益を与えたる、または不当な、あるいは不合理な優先権（=prejudice）や不利益を引き起こすことを不法としており、海運法（1916年）第14条、第15条、および第17条では“不当な差別”も禁止されている。いうまでもなく、狭義では、この“用語”的意味は、同一とみなされるサービスに対して異なった賃率を課することであり、この条項は水路運送人について州際交通法の第2条から法令規定へ準用されている。

だが、ここで注意すべきことは、“差別”が法律によって禁止されていないことである。禁止されているのは“不当な差別”であり、したがって、“差別”と“不当”

な差別とを区別する努力がなされてきたのである。

“不当な差別”が可能となる根拠は、サービス費用と（ないしは）サービス価値とが相異なるからである。したがって、それは異種商品の貨率はむろんのこと、同種商品の貨率にも適用されうるのである。

〔20章〕 貨率表 (=tariffs)

公共運送人としての水路運送人にはその貨率表について次のような法的義務が課されている。すなわち、(1)貨率表における貨率は課されうる唯一の貨率であり、(2)貨率表は特殊の目的に充てられた (=appropriate) 規制当局に提供されねばならない、(3)貨率表は公衆に利用可能なものとされねばならない、(4)貨率表はさきの規制当局によって規定された規制に応じて提出されねばならない。ここでの規制当局（I C C）とは州際貨率を含む貨率表の場合には州際交通委員会であり、noncontiguous 輸送の貨率を含む貨率表の場合は連邦海事局（F M B）であり、I C Cは、あらゆる改正をしながら運送人にその主要な事業所 (=at its principal place of business) で全部の貨率表を保存しておくように求め、また、F M Bはそうした貨率表が公衆の行きやすい (=accessible) 本店とか他の事務所で運送人によって保存されるよう要求している。

〔21章〕 外国海運の市場の不安定性 (=volatility)

海運市場の不安定性はサービス需要の急激なる変動、のみならず船舶トン数の供給の動きによる以下二つの特質の結果である。すなわち、一つは、サービス需要にかかわらず供給の急激なる変動、他一つは需要の変動に速かに適応させるべき船舶トン数の供給の失敗、の二つを挙げており、ここでの供給は単に現存の世(or一部分)第一界のトン数量で測定されなければならないとしている。また、後者の場合には部分的に次および第二次世界大戦によって引き起された廃船 (=withdrawals) の結果であり、それは、船舶の長寿命と船舶を係留する費用の高いこと、の二つの要因が結び合って生じている、としている。

かかる不安定性の結果、海運業では、海上運送人によって課された貨率の大きな変化の傾向がみられ、これは用船貨率の方が定期船（貨物）貨率よりもより明らかとされうるのである。

〔22章〕 請求書と支払い決済

岸壁受取り証には荷主またはその代理人はいわゆる必要事項を書き入れ船荷証券が荷主と運送人間の関係を支配する基本的な書類 (=document) である。荷主によって書き入れられた情報としての船荷証券の申込書は (=form) 通常運送人のオフィスへ約20通送付され、船荷証券と岸壁受取り証の照合 (=matching-up) 後、船荷証券は評価員 (=rate clerk) の手元へ入る、という手順を踏むものである。

運賃は積み荷地または積み卸し地で支払われ、それが積み荷地でなされる場合には前払いと言われており、輸送取引では多くの場合、運賃は前払いを要求されるのである。もし運賃の前払いが当然であるならば、運送人の通常の慣習は運送人が船荷証券を渡す時期に荷主または運送取扱人 (=forwarder) に支払いを求め支払満期到来の請求書 (=due bill) に署名を求める事になる。その条件によって、多くの航路線の場合の支払満期到来の請求書は満期日後3日以内に決済を要求している。

〔あとがき〕

アメリカ経済における公共政策の伝統的理念は自由競争の原理に基づいた公共の福祉の増進のために寄与することであった。したがって、そこでは、"競争こそはあらゆる取引の王国である" という格言が示す通り、競争の理念がすべての経済活動を支配しているのである。

本書でも、賃率規制の目標は利潤最大化のために設けられる、と主張するグロスマンの考え方はアメリカ海運の経営思想を如実に表わしている、と考えるのはあながち筆者だけではなかろう。

本書のポイントは第15章と第16章で詳述されていると思われる。つまり、著者は、海運同盟の海上貨物賃率は外国貿易輸送のために規制されねばならないとする根拠を述べており、特定運送人および自家運送人と区別される公共運送人がその賃率を規定当局によって何のために規制されねばならないかを、州際交通法の条文を引用して詳しく説明している。

なお、グロスマンは当時、ニューヨーク大学で交通論と公益事業論を担当しており本書の刊行3年後の1959年に Simmons-Boardman 出版社より『Fundamentals of Transportation』の著書が刊行されたが、グロスマンは公共統制と公共規制について詳述していることを付記しておきたい。

(Cornell Maritime Press, Cambridge, Maryland. 1956.)