

海運同盟制度論

宮本清四郎著

海 文 堂

著 者 略 歴

みやもと せいしろう
宮 本 清 四 郎

出身地 大正4年8月茨城県日立市に生まれる。

昭和15年3月東京商科大学（現一橋大学）卒業

在学中藤本幸太郎博士に師事，海上保険論専攻

昭和15年3月大阪商船株式会社（現大阪商船三

井船舶）に入社，文書，東京支社，営業，西ド

イツ・ハンブルグ，業務，経理，財務ならびに

調査の各部門勤務を経て監査役，現在，日本船

主協会常務理事国際部長 兼調査部長

日本交通学会会員

日本海運経・学会理事

（社）海事産業研究所幹事

著書 『海運同盟』（昭和31年海文堂）

『定期船』（昭和46年海文堂）

『海運の実務』（海上貨率研究委員会編，

昭和25年社文社）（但し海上保険，共同海

損，海難救助の3章担当）

その他 翻訳書，論文など多数

現住所 国分寺市西元町3-15-13

海運同盟制度論

定価はケースに
表示しています

昭和53年6月25日 初版発行 © 1978 SEISHIRO MIYAMOTO

昭和53年7月15日 2刷発行



著 者 宮 本 清 四 郎
発 行 者 海文堂出版株式会社
代表者 岡 田 吉 弘
印 刷 文 栄 印 刷 株 式 会 社
製 本 三 浦 製 本 所

発行所 海文堂出版株式会社



本 社 東京都千代田区神田神保町2の48

電話 (261) 0246 振替 東京 2873

支 店 神戸市生田区元町通3丁目146

電話 (331) 2664 振替 神戸 815

PRINTED IN JAPAN

工学書協会・自然科学書協会・日本書籍出版協会会員

本書の内容の一部あるいは全部を無断で複写複製（コピー）することは，法律で認められた場合を除き，著作権者および出版社の権利の侵害となりますので，その場合にはあらかじめ小社あて許諾を求めて下さい。

序

宮本さんが、海運同盟について早くから研究されていたことは知っていた。故人となられた一橋大学の藤本幸太郎先生が、門下生であった宮本さんの研究のことと、西ドイツ・ハンブルグ駐在の頃の話しをして下さったからである。

戦後、合併前の大阪商船の社長さんを囲んで、神戸大学の佐々木誠治教授や宮本さん、私などが、福田家で会談したことがあった。その時、宮本さんが、はっきり次のようなことを言われたのを覚えている。

「自分は、研究者か経営者か、いずれの方向をとるかといわれれば、研究者の方向をとりたい」と。この言葉は、その後、今日まで私には忘れられないでいる。

宮本さんは、すでに、昭和31年に、「海運同盟」を、46年には、「定期船」を出版し、また、ここに新しく「海運同盟制度論」の出版を見るにつけ、過ぎし日の宮本さんの努力が偲ばれる。

この分野の専門家でもある宮本さんが、本書の中で、戦後の新しい海運同盟制度の意義と将来性を論じた点および在米の海運同盟との比較を論じた点に、大きな興味を感じた。海運同盟の将来の機能と方向を論じた趣旨については、私も同感である。

1875年成立の欧州／カルカッタ同盟、1916年成立の米国海運法、さらに戦後の1974年採択された国連定期船同盟憲章条約などを見ると、世界の政治・経済関係の構造的変化を強く感ずるものである。

特に、この定期船同盟憲章条約は、形式的には民主化の典型的なものであるが、実質的には、政略的な条約であると考えられ、これが多数決原理にしたがって通過するところに、現代の特質が反映されているように思われる。だが、この問題の将来における運命は、歴史の審判に委ねる他はないであろう。

定期船同盟憲章条約の提案国は、開発途上国であって、先進国が完全にノック・アウトされている訳である。このような傾向は、今日では、海運関係ばかりでなく、その他の分野でも指摘し得るところである。これらは、あきらかに国際的な政治関係が一変したことを示すものであり、この傾向は、民主化の方向としてさらに推進されて行くであろう。

東西問題、南北問題、先進国対開発途上国問題など、海運の中にも支配、被支配の関係がようやく強く出現するものと見られ、最も広く残されている自由競争の市場も消滅する最後の時代にきたと感ぜざるを得ないが、歴史はどのように動くであろうか……。

昭和53年 5 月

日本交通学会会長
日本海運経済学会会長
明治大学 総長

麻 生 平 八 郎

自　　序

1875年、欧州／カルカッタ間の航路に海運同盟が結成されてからすでに 100 余年に及んでいる。海運同盟が特定航路における定期船の安定的経営の基盤となり、安定した海運サービスを提供することによって、貿易の伸長と国民経済の進展に大きく寄与してきた功績は高く評価されてよい。だが、海運同盟は、国際的なカルテル組織であるから、その運用いかんによっては、独占的、排他的な側面が露骨に現われ、貿易の伸長にとって阻害要因となる危険性を包蔵している。そこで、独占禁止法の祖国である米国では、1916年の海運法において、海運同盟の存在を認めながらも、海運同盟の行動規範を設定し、合衆国海事委員会の厳重な監督行政下においている。

わが国においても、昭和24年制定の海上運送法において、海運同盟を独占禁止法の適用除外としているが、いわゆる公取5原則の遵守が義務づけられている。しかしながら海運同盟は2国間、あるいは諸国間トレードをカバーするカルテル組織であるから、仮に、独占禁止法の域外適用が認められているとしても、それぞれの国が、独自の国内法を適用すれば、同盟の円滑な運営は期し難く、定期船経営の基盤は根底から覆えり、つねに動揺と混乱はまぬがれ得ないであろう。そこで、これまで海運同盟を規制する国際的な基準の設定が求められていたが、実現をみぬまま今日に至っている。しかしながら、1972年チリ－サンチャゴで開かれたUNCTAD（国連貿易開発会議）第3回総会において、発展途上国グループからきわめて急進的な定期船同盟憲章条約案が提案され、前後5回の国際会議の結果、1974年圧倒的多数をもって条約案が採択されている。この条約の狙いは、資源ナショナリズム、ないし海運ナショナリズムを背景とする発展途上国の発意によって、これまで一部先進海運国の支配下において、彼らの自主的運営に委ねられていた海運同盟の独占性、排他性を排除し、民主化を実現すると共に、同盟の行動規範を、政府を拘束する条約形式によって規定しようとするものである。これによって、海運同盟に対する規制基準は国際的に統一され、これまでの混乱は未然に防止することができよう。

ただ、ここで問題となるのは、条約の中に貿易当事国のナショナルラインに同盟への優先加入権を認めた上、同等の貨物積取り権を規定したことである。海運同盟は、元来、破滅的国际競争を防止するためのカルテルであるが、一定の枠内での健全な自由競争を建前としている。したがって、過度の監督規制は

もちろん、人為的な積取りシェアの決定は、同盟運営の硬直化をきたすばかりでなく、相対的に運航コストの上昇、ひいては運賃率の上昇を招来する結果となろう。これは、単に国民経済のみならず、世界経済の発展にとっても大きなマイナス要因といわねばならない。

さて本書では、定期船経営はその公共的性格にかんがみ、安定した輸送サービスの提供を指向するものであるから、海運同盟の形成は、むしろ自然発生的なものであること、また海運サービスの対価としての運賃率決定の手順、さらに、同盟に課されている役割など、「同盟制度の実態を具体的事実をベースに分析、検討を加え、さらに世界経済、貿易構造の変化に対応する新しい輸送形態に即応した同盟制度の在り方を模索探究」しようと試みたものである。

結論としていえることは、同盟は、その運営を可能な限り自主規制ないし自主的運営に委ねることによってはじめて、その機能を充分に発揮できるものであるから、政府の監督規制は公益に反しない限り、最小限に止められるべきであるということである。

つぎに、海運同盟のこれからの展望としては、前述の定期船同盟憲章条約の採択を契機として、同盟は一段と民主化が迫られていること、また、新しい輸送形態として、コンテナを媒体とする、国際複合運送の進展に伴い同盟の管轄範囲も海陸空にまたがる広範なものになるであろうし、また、国際複合運送に対応する、通し運賃率の設定が求められ、このため、現行の品目別差別運賃も段階的に調整され、やがてはF A K (Freight All Kinds) レートの設定にまで進展するであろうということである。

さて私は、昭和31年に海運同盟論を、昭和46年には定期船経営論を上梓したが、国際政治経済情勢のめまぐるしい変化と、国際海運における構造変化に伴い、海運同盟も大きく変貌を余儀なくされている。

本書は、およそ30年にわたる研究結果の集大成を意図したものであるが、不備、不満の点が発見され、内心忸怩たるものがある。ことに同盟制度を支える重要な要件である同盟賃率制度およびその構成についての指導理念の究明を果し得なかったことは遺憾であるが、今後さらに詳細な分析と検討とによって、これらの点の解明を期したい。おわりに、本書の出版に当り多大の御協力を頂いた海文堂出版株式会社に対し心から謝意を表したい。

昭和53年5月1日

宮本 清 四 郎

目 次

第1章 序説——海運における競争と独占——

第1節	資本主義経済下における競争と独占	1
第2節	海運業における競争と独占	4
〔1〕	運輸業における競争と独占	4
〔2〕	海運の市場構造と競争形態	5
(1)	定期船部門	5
(2)	不定期船部門	6
(3)	タンカー部門	9

第2章 定期航路事業の発達と海運同盟

第1節	海運市場の生成と発展	11
第2節	海運市場構造の変化	13
〔1〕	主要貿易航路の変化	13
〔2〕	船腹構成の変化	18
第3節	定期航路事業の発達	19
第4節	日本船の外航定期航路就航状況	22
第5節	日本を中心とする主要運賃同盟の概要	24
〔1〕	定期航路の運営と関連同盟への参加	24
〔2〕	日本を中心とする主要運賃同盟の沿革と現状	30

第3章 海運同盟の形成

第1節	総説	51
〔1〕	海運同盟の意義	51
〔2〕	海運同盟の経済的意義	52
(1)	運輸サービスの改善	53
(2)	運航費の節約	54

2 目 次

(3) 運航費のより経済的な配分（運賃の合理的な設定）	54
(4) 大小荷主にかかわらず均等運賃の適用	55
第2節 海運同盟の沿革と発達	60
第3節 海運同盟の組織と運営	63
〔1〕 海運同盟の組織	65
(1) 同盟相互間の協定	65
(2) 同盟領域の分割あるいは拡大に関する協定	65
(3) 同盟の内部組織	68
〔2〕 海運同盟の運営	72
(1) 同盟の対内的手段	74
1) 同盟基本協定の遵守	74
2) メンバー間競争の抑制	91
(2) 同盟の対外的競争手段	93
1) 競争抑圧船 (fighting ships)	94
2) 運賃延戻制 (deferred rebate system)	94
3) 契約運賃制 (contract rate system)	95
4) 三重運賃制 (three decker system)	106
5) フィデリティ・リベート・システム (Fidelity rebate system)	106
6) 保証契約制	107

第4章 海運同盟における価格形成

第1節 海上貨物運賃の意義	109
第2節 海運サービスの価値	114
〔1〕 サービスの価値の意味	114
〔2〕 交通が堪え得るところのもの	115
〔3〕 需要の弾力性	115
第3節 定期船運賃	117
〔1〕 定期船運賃の特色	117
〔2〕 定期船経営における費用要因の特殊性	118
(1) 結合費用	118
(2) 機会費用	118
〔3〕 定期船運賃体系に対する批判	119
第4節 集団利潤確保のための運賃形成	122

〔1〕 同盟メンバー間の利害対立	122
〔2〕 同盟メンバー間利害対立の解消策	123
第5節 同盟賃率制度の構成	125
〔1〕 総 説	125
(1) 基本的表定賃率と例外的特別賃率	125
(2) 同盟賃率の構成要素	126
(3) 同盟賃率の管理価格的性格	129
(4) 船社責任の限界	130
(5) 同盟賃率の建値基準	131
(6) 運賃の支払時期	132
〔2〕 運賃率の各種形態	133
〔3〕 同盟タリフ・レート適用に関する規則・規程	137
第6節 同盟運賃と公共の利益	167
第7節 運賃規制の目的	169
〔1〕 競争下での価格	169
〔2〕 競争と運賃	171
〔3〕 競争の代用としての運賃規制	173

第5章 独占禁止法と海運同盟

第1節 総 説	175
第2節 独占禁止法と制限的同盟	179
〔1〕 問題の所在	179
〔2〕 制限的同盟の妥当性	182
第3節 独占禁止法と契約運賃制	184
〔1〕 問題の所在	184
〔第1〕 イスブランセン社対北大西洋同盟事件の概要	185
〔第2〕 極東同盟対アメリカ合衆国事件の概要	191
〔2〕 海運同盟における契約運賃制の妥当性	196
第4節 英米両国の海運同盟に対する態度	199
〔1〕 英国の海運同盟に対する態度	199
〔2〕 米国の海運同盟に対する態度	202
第5節 わが国の海運同盟に対する態度	209

第6章 海運における構造変化と海運同盟の展望

第1節 海運における南北問題	217
〔1〕 総 説	217
〔2〕 海運における南北問題の発端と背景	218
〔3〕 発展途上国の海運政策と海運同盟の相剋	220
〔4〕 UNCTAD の動向	229
〔5〕 定期船同盟コード起草準備委員会の成果と問題点	231
第2節 国連・定期船同盟憲章条約の採択	232
〔1〕 第1回条約採択会議の経過と問題点	232
〔2〕 国連・定期船同盟憲章条約の採択	234
〔3〕 定期船同盟憲章条約の問題点と意義	278
第3節 海運同盟民主化の方向	
—定期船同盟憲章条約と海運同盟—	279
第4節 国際複合運送体制の進展と海運同盟	281
〔1〕 国際複合運送体制の進展と定期船の経営形態	281
〔2〕 複合運送と運送人の責任	293
〔3〕 国際複合運送条約の問題点	296
〔4〕 国際複合運送と海運同盟の将来	299
主要参考文献	309

第1章 序 説

—海運における競争と独占—

第1節 資本主義経済下における競争と独占

元来資本は利潤を求めて絶えず自らを拡充しなければならない。販売市場において他を圧倒し、自己の保全と拡大を図るためには、生産費を引下げ、一般的市場調節的な生産価格との差額、すなわち、超過利潤を拡大しなければならない。そのためには新技術を採用し、生産を機械化するなど資本の技術的構成を高め、生産規模を拡大し、個別的な生産価格を引下げなければならない。したがって、それは絶えざる資本蓄積の衝動となり、生産を集積せしめ、不断に資本の有機的構成を高める結果となる。しかしながら、その結果は個別資本の意図に反して、一般的利潤の果進的低下の傾向を招来する。しかも、これが逆に、個別資本をして超過利潤を求めて一層の生産規模拡大に駆りたてるが、これは、また、個別資本の一層急速かつ大規模な蓄積を要求することになる。しかしながら、個別資本蓄積の速度にはおのずから限度がある。したがって、これを補完するものとして資本の集中が前面に現われてくる。

資本の集中は、もはや蓄積と意義を同じくする生産手段および労働支配の単純な集積ではなく、この集積の限界を超え、既成のそろそろの資本が1つの強大な資本に併呑される。したがって、資本の個別的独立は、ここでは止揚され、資本家による資本の収奪が行われ、多数の弱小資本が少数の大資本に整理される。かくして、集中は「蓄積の絶対的限界」によって制限されることのない方法として、生産力の飛躍的發展のための条件を創り出すと同時に、競争を排除し、独占の形成へと発展する。

資本の集中、それにより必然化される独占は、最大の利潤を獲得しようとして、互いに競争する資本が当然たどるべき道程であるが、この競争と並んで、集中のための二大楯杆をなす信用の役割を見逃してはならない。元来、蓄積の補助手段に過ぎなかった信用制度が、やがて競争場裡においておそるべき武器として、資本集中を助長する社会的機能を果たすに至ったのである。しかして、この担い手としての金融資本が産業資本との癒着を強化し、独占を導びき出すことになるのである。歴史的に見れば1873年の恐慌を転機として発生した独占

は、1900年の恐慌において一般化し、漸次われわれの経済生活を完全に支配するに至った。

ところで、この競争の結果として生まれ出た独占形態の1つが、いわゆるカルテル(cartel)である。カルテルは、利潤の確保、増大のために市場の統制を目ざして結成された企業連合であり、主として当該産業部門における商品流通過程の統制、すなわち、その製品の販売過程および原材料の購入過程に対する統制を目的として結成されている。したがって、その統制を可能ならしめるためには、当該産業部門の動向を左右し得るだけの企業を包含する必要がある、このために当該部門を横に組織するというのがカルテルの特徴である。このような独占体としてのカルテルによる統制は、その独占力をもって、独占利潤を上げようとする方向をとり、そのために、独占価格を設定する。しかもこの価格は社会的平均企業の生産費ではなく、当該部門の最劣等企業の生産費をカルテル価格決定の基礎としているのが一般である。したがって、ここでは独占のもつ弊害が早くも現われ、競争に基づく生産力の発展は阻止され、また生産制限と割当などの方法によって、独占価格の維持が企てられる危険性を包蔵している。

このように、カルテルは、同一産業部門内の個別資本がその独立性を保持しつつ、相互の協約に基づき結合し、市場を支配しようとする独占の形態であって、その行う市場統制の方法によって、制限カルテルと割当カルテルに大別することができる。制限カルテルには、販売条件を統制する条件カルテル、販売価格を統制する価格カルテル、各構成員の生産販売量を統制する供給制限カルテル、販売地域を統制する地域カルテルに分けられる。他方、割当カルテルは、プール計算を行う利潤分配カルテル、すべての注文を一定の割当率にしたがって各構成員に割当てる注文分配カルテル、製品の生産量、販売量を一定の割当率にしたがって各構成員に割当てる供給分配カルテルなどに分けられる。さらに国家権力によって、その形成、存続が保証されている強制カルテルと、国家権力の介入なき自由カルテル、さらに国際経済との関連において国際カルテルと国内カルテルに分けることができる。

ところで、競争こそ、資本主義の魂であり、生命の源であるということは長い間信じられてきたものである。とくに、競争のもたらす福音についての信仰は、アメリカでは絶対のものとなっており、こんにちの経済学自体も自由競争の経済として作り上げられたものである。かのフランソワ・ケネーや、アダム・スミスにとっては、競争社会は経済の本来の姿であり、独占は公正の原理にそむき社会の幸福を阻害するという意味で許すべからざるものとなっている。

しかしながら、現実の経済組織化の観点からみると、資本主義経済が私企業の自由な営利のための行動を基礎としている以上、自由競争はときに、無政府状態を現出することは避け難い。したがって、このような事態に対処するために、何らかの統一的な意思に基づいて、産業の中にカルテルを形成すれば、産業はよりよく計画化され、不必要な変動や非能率に悩まされることはなくなるはずである。しかも、われわれが現実と直面している経済システムは、ロビンソン（英）、チェンバリン（米）両教授が唱えているように、必ずしも完全競争でもなければ、また純粋な独占でもない。いわばその中間の不完全競争ないし独占的競争（monopolistic competition）といわれるものである。しかして、こんにち競争を不完全ならしめているものの最大の原因は、企業の大規模化と、その数の減少、すなわち寡占（oligopoly）現象にあるということができよう。もっとも不完全競争あるいは独占的競争といっても、それは完全競争よりも競争の要素が稀薄になったということではなく、カルテル内での競争はもとより盟外者（outsider）からの競争にも絶えずおびやかされている。そのため、カルテルといえども独占の上に安眠をむさぼることは許されず、常に技術革新、サービスの向上、品質の改善が求められる。したがってカルテルは、それ自体悪として排除されるべきものではない（注1）。

（注1）独占ないし寡占（oligopoly）の成立によって、技術的革新が減退したか、逆にオリゴポリーの成立によって技術的革新は助長されるようになったかという点について、従来の支配的意見は、企業が巨大化し、産業間での支配的な地位を占めると、いわば独占の上にあぐらを組む結果になり、エックス非効率¹⁾を生じ技術的革新は減退していくというものであった。これに対し、オリゴポリーの巨大企業によってかえって技術的革新は積極的に行われるという考え方がある。たとえば、シュンペーターやガルブレスはこの点を強調している。

すなわち J. Schumpeter は、その著“*Capitalism, Socialism and Democracy*,” 1942 p.102（中山伊知郎、東畑精一訳『資本主義、社会主義、民主主義』上 p.178）において、「独占の生成は麻薬のような効果をもつものであるという通俗の見解に激しく反対して、とくに製造工業においては、独占的地位というのは、一般に、決してそこで安眠出来るベッドのようなものではないからである。その地位を得るものも、これを保持するものも、鋭敏と精力とがあってはじめて可能なわざである」と述べている。

さらに J. K. Galbraith は、その著“*American Capitalism, The Concept of Countervailing Power*,” 1952（藤瀬五郎訳『アメリカの資本主義』p.115）において、「技術上の変化というものは、小さな個人が競争の結果むりやりに絞り出した知恵の産物だということくらいに愉快的な作り話はない。不幸にして、それは作り話である。技術の発達はずでに長い間、科学者と技術者のものとなっている。簡単な、また

1) 詳細は、馬場正雄『独禁政策、やさしい経済学』日本経済新聞53.4.2～10参照。

費用のかからぬ発明はもうほとんど出尽くしてある。いまや技術の発達は現代ではきわめて複雑高級で、費用もかかるだけでなく、成功と失敗がある程度平均されるくらいに充分大きい規模をもたねばならない」と論じ、さらに「技術の発達には費用がかかるから、相当な資力をもった会社だけがこれを実行することができる。その上、ある会社はそれが市場の大きい分け前を支配していない限り、技術の発展のために大きい支出をしようという気持にならない。實際上、いかなる発明でも、模倣し得ないようなものはきわめて少ない。秘密や特許保護などで発明者に充分有利なものはきわめて少ない。したがって、競争社会においては、発明はすぐ競争相手によって模倣され複製されることを予期しなければならない」と述べているのは、まさにオリゴポリの成立こそが技術的革新の原動力になってきたことを強調したものに他ならない。さらにガルブレースは「かくして少数の大会社によって支配されている近代産業においては、市場支配力の大きさと、それにとりなり報酬は、技術改良と調査に必要とする資金を確保することになる」と述べている。

第2節 海運業における競争と独占

〔1〕運輸業における競争と独占

運輸業にあっては、その種別によって多分に独占的な経営の行われる業種もあれば、競争的な色彩の濃い業種もある。一般に鉄道は前者に属し、海運や自動車輸送業は後者の例とされる。鉄道において独占的経営が行われるのは、次の理由によるものである。

(1) その建設に大規模な設備投資を必要とし、しかも固定化するもので、かりに有利な営業を行っている鉄道があるとしても、簡単にそれと競争する鉄道を敷設するわけにはいかない。

(2) 鉄道は線路という形で土地と固着しているから、いったん他から競争をいどまれるとしても、一步もその場所を動かず、自己の存立をかけて、これと対決しなければならない。この破壊的競争に対するおそれが競争を制限させることになる。

(3) 鉄道線路沿線の地域は、その鉄道にとって極めて有利な市場である。一般に鉄道はこの近傍の有利な市場を独占し、遠隔の地域にある市場を他の鉄道と争うという形の、制限された競争に限定される傾向にあること。

(4) 幾つかの鉄道が協定を結んで積極的に競争を制限しようとするこゝもしばしば見られる。しかしこれらの点は、いずれも鉄道から競争を完全に排除するものではなく、鉄道間のし烈な競争は常に存在している。さらに、海運の存在、自動車や航空機輸送の発達は鉄道をすでに激しい競争場裡にまき込んで

いる。

他方、海運業にあっては常に激しい競争にさらされている。その理由としては次の諸点があげられるであろう。

(1) 海運業は小規模なものは小型貨物船1隻の購入または用船によって開始できる。他方、荷主も用船によって海上輸送を行うことさえ可能である。換言すれば創業が極めて容易であること。

(2) 海運業は鉄道と異なり、土地に固着した輸送手段を所有する必要がなく、有利な市場を求めて自由に動き得ること。

(3) 海運業は貿易物資の輸送に従事するが、国際市場は国内市場に比べ、季節的な変動または世界政治経済の動向を敏感に反映し、市況は激しく変動する。したがって、いったん貿易が減退すると輸送物資を求める海運業者間の競争は一段と激しさをますことになる。

〔2〕 海運の市場構造と競争形態

海運市場は、定期船部門、不定期船部門およびタンカー部門に分かれており、競争形態も一様ではない。次にそれぞれの部門における市場構造の特色と競争形態について述べてみよう。

(1) 定期船部門

定期船は特定の諸港間において、一定のスケジュールの下に、不特定多数の荷主を対象に、雑貨などの輸送に従事するものである。使用される船舶は、当該航路で輸送される貨物の種類、港湾状況に合わせて建造されるので、他の航路への転配にも制約がある上に、食糧ないし原材料物資の輸送に従事する不定期船に比べ、高性能、高船価である。さらに、かりに月1回の定期配船を遂行するとすれば、3～4隻の同型船(sister ship)の整備が必要である。また本船の主要寄港地には支店の設置、または船主代理店ないし集貨代理店を委託するなど、不定期船経営に比べ投下資本は莫大でかつ競争市場が限定される。そのうえ、定期船経営には次のように幾多の問題点を内包している。すなわち、

① 満船である与否とを問わず、まえもって公示した日時に高級船を配船し、定期サービスを提供することによって、貿易業界の新たな要求に応じなければならない。

② 船舶の大型化により、定期サービスの実施に伴うリスクを一層大きいものとしている。

③ 船舶は鉄道と全くその性質を異にし、輸送力は常に不変であり、輸送需要に応じて伸縮することは不可能である。

④ 輸送貨物不足の場合、船舶の安全航行を維持するためには、底荷（バラスト）を必要とする。また、船員給与、食料、燃料、飲料水、船体保険料、利息、さらに減価償却に要する費用は輸送貨物量が500トンでも5,000トンでもほとんど変わらない。

⑤ 海運業は常に第三者の競争におびやかされている。つまり特定航路が好況に恵まれている場合には、これら第三者は、さほどの資本も要せずに世界の用船市場から船腹を入手、容易に競争に参加し得るからである。しかもこのような状態は、海運市況の好転と共に活発となり、不況と共に影をひそめるものである。さらに近年における貨物専用航空機の参入も軽視できない。すなわち、航空機の特徴は輸送時間が早く回数の多いこと、またその回転率が高いため必ずしも多くの投資を必要とするとは限らないことである¹⁾。

このように、海運業とくに、定期船経営に内在する脆弱性に対し、適切な匡正策を講じない限り、一般経済状態とは関係なく、輸送という公共性を帯びた定期船経営は不況の間、大きな損失を被り没落への道をたどらざるを得ないであろうし、逆に好況の間は、限りない競争におびやかされるだけである。このような理由から、定期航路事業者間において、経営の安定を求めて相互に結合し、いわゆる国際カルテルとしての海運同盟を結成、運賃率の協定、航海数の割当、積高、寄港地の制限、不当な競争手段の排除、盟外船排除のための闘争船の使用、さらに運賃の共同計算制度などを導入している。

（2）不定期船部門

1) 不定期船市場の構造

不定期船は世界を単一の市場とする広域市場で、有利な需要を求めて不定期に航海するものである。したがって、不定期船市場への参加は技術的、さらに制度的に容易であり、特に参入障壁はない。そのため、この市場は参加企業が無数に存在する競争市場形態をとっている。したがって、自己の需給調整によって市場全体の需給事情に影響を与えることは不可能である。しかも企業相互間に存在する生産条件の差異によってカルテルを結成することは困難である。したがって、不定期船市場は完全競争に近い市場構造といえる。ただ開発途上国に見られる貨物留保政策や、先進国に見られる造船業、海運業に対する政府援助は通常の市場機構をゆがめ、需給のバランスに影響を与えている。したがって、不定期船市場における需要供給、またこれによって決定される運賃も単純な市場諸力によって決定されず、諸々の干渉によってゆがめられ

1) D. John Aylott and Digby Brindle-Wood-Williams, Physical Distribution in Industrial of consumer marketing 1970, air freight marketing.