

交通経済学体系と方法論上の問題点

森田優己

目次

- 1 問題提起
- 2 従来の交通経済学と方法論上の問題点
- 3 社会的諸資本との関係視角の導入
- 4 学界の新しい動向と方法論的展開方向

1 問題提起

交通経済学は経済学の一分野であり、交通部門を対象とする部門経済学として成立している。ところで、経済学とはなにを研究課題としているのであろうか。マルクスは『資本論』第1巻初版への「序言」において次のように述べている。

「この著作で私が研究しなければならないのは、資本主義的生産様式であり、これに対応する生産関係と交易関係である」¹⁾ (傍点は筆者)。

「近代社会の経済的運動法則を明らかにすることはこの著作の最終目的でもある」²⁾ (傍点は筆者)。

生産関係と交易関係の総体を経済構造とするならば、上記二つの引用文の内容から、経済学は資本主義社会の経済構造とその運動法則を研究課題としていることがわかる。したがって、経済学の一分野である交通経済学の課題は、交通部門における経済構造とその運動法則を明らかにするものであると言ってもよからう。

ところで、ここに言う経済構造とはなにであらうか。すでにみてきたように、それは生産関係と交易関係の総体であった。だから、交通部門における生産関係と交易関係の総体を明らかにするということになるであらう。具体的には、交通部門における交通資本と賃労働との経済関係、交通諸資本間の経済関係、交通諸資本とその他の諸資本との経済関係という三つの経済関係とその運動法則の究明ということになる。

交通部門は一つの社会的な生産部門であり、その限りにおいて、剰余価値の生産を行っている。【すなわち、ここにおいても、資本＝賃労働関係は展開されているのである。そして、そのことが交通部門経済学の研究課題の一つになることは当然であった。また、交通部門が一つの社会的生産部門である以上、その部門内部における競争関係、すなわち交通諸資本間における運賃や取扱貨物、旅客の獲得をめぐる競争、そして交通調整などもまた交通部門経済学の研究課題とされてきたのである。だが、交通諸資本とその他の社会的諸資本（交通資本以外のすべての諸資本）との関係については、従来、余り研究課題として意識されてこなかったのではなからうか。われわれは、交通部門における経済構造とその運動法則を明らかにするためには、交通資本と他の社会的諸資本との関係を明らかにすることも必要と考える。なぜなら、マルクスが言うように、資本主義における交通業³⁾は次のような2側面をあわせもつものとして捉えることができるからである。マルクスは、『資本論』第2部『資本の流過程』第1編「資本の諸変態とその循環」第6章「流通費」第3節「運輸費」の終わりで次のように述べている。

「運輸業は一面では一つの独立な生産部門をなしており、したがってまた生産資本の一つの特殊な投下部面をなしている。他面では、それは、流過程のなかでの、そして流過程のための、生産過程の継続として現われるということによって、区別される⁴⁾」。

われわれは、交通が「一つの独立な生産部門をなし」、「生産資本の一つの特殊な投下部面」をなすことを第1の視角とよび、交通が「流過程のなかでの、そして流過程のための、生産過程の継続として現れる」ことを第2の視角とよび、あわせてこれをマルクスの2重視角とよぶことにする。マルクスは第1の視角では交通が物質的生産であり交通資本として自立して蓄積運動を行うことを、第2の視角では交通は流過程において行われ流過程のための生産であることによって生産過程の継続として現われるということを指摘している。つまり、資本主義において交通は社会的諸資本の流通を担いながら、その一方で価値生産を行うということである。このようにマルクスが「交通」というときには、交通資本もまた社会的諸資本の蓄積運動との関係の中で捉えるという視角が入っているのである。

さて、本稿では従来の交通経済学について学説的に検討するなかで、それらが交通部門にかかわる経済的諸関係を取り扱ううえでどこに不充分性を残しているかを明らかにする。そのことによって、交通部門と他の社会的生産諸部門との経済的関連について論及していきたい。

2 従来の交通経済学と方法論上の問題点

資本主義における交通経済学を部門経済学として展開してきたのは、富永祐治氏であった。氏は、交通を物質的生産であると明確に規定し、そのうえで、生産物たる「交通用役」の特殊性にもとづいて「部門資本としての交通資本の運動法則を解明すること」⁵⁾を交通経済学の課題とされた。富永氏の業績は、交通経済学の対象としての交通現象を本質的にどう把握するかという点で、また資本主義における交通経済学の体系を構想したという点で、交通学説史上大きな意義を有するものである。そればかりでなく、今日の交通経済学がその理論的基礎を氏に負うところ大であるのは周知のところである。本節では、交通経済学の系譜を簡単に振り返りながら、富永氏によって設定された交通経済学のフレームワークがもっている意義とその限界をみておくこととする。

戦前におけるわが国の交通経済学は、交通現象の詳細な記述に特徴をもつものであるが、交通経済学の対象および課題の設定において、交通の本質およびその資本主義的性格をどのように把握しているのかという点での不明確さをもっていた。このような戦前の交通経済学を代表するのは、小島昌太郎・増井幸雄・島田孝一の3氏であると言われている。⁶⁾

まず、小島氏の交通経済学についてみるならば、氏がその対象設定において基準とされているのは交通機関を利用する交通現象であるか否かであり、人や貨物や思想の場所的移動が経済上の必要から生じる交通現象であるか否かということは全く問題とされていないことに気がつく。氏によれば、交通経済学の対象は「交通機関という交換原則の統制の下にある設備を用」いて「人や貨物や思想が場所的に移動する事象」⁷⁾である。そして、「その移動の意味を問わず、ただその移動によりて生ずる所の経済事象」⁸⁾の究明が交通経済学の課題となる。つまり、「交換原則の統制の下にある」交通機関を利用しての交通現象はすべて交通経済学の対象となり、そこで生じる「経済事象」を交通機関の運営者の側から考察することが課題とされているわけである。このような対象、課題の設定にもとづいた小島氏の『交通経済論』の展開は、交通企業の経営問題を中心としたものとなっている。⁹⁾この著書の中では交通と交通機関の発達が社会・経済に及ぼす影響についても言及されているが、それは抽象的に現象を記述したものでしかなく、序論的置づけに終わっている。というのは、それらが資本主義経済の発展に伴う交通需要の

増大に規定された交通の発達とその反作用、また交通資本の蓄積要求による交通機関の発達としてはとらえられていないからである。¹⁰⁾

このような傾向は島田氏、増井氏にもみられ、両者の差異は前者が企業経営の観点により明確に打ち出していること、後者が各交通機関の発達を中心とした歴史的記述に重点を置いていることに見いだされる。島田氏によって設定された交通経済学の対象は「一般社会公衆の為に利用を公開した設備を通じて行われる人、財、及音信の場所的移動」であり、全体の3分の1強のページが交通賃率および運賃の分析にさかれ、氏がいかに「交通企業の経営者の立場より」¹¹⁾の分析を徹底させようとしていたかがうかがわれる。また、増井氏の場合には、歩行をも含めたすべての交通現象つまり「人体、貨物及び意思の所在を変更せしめる行為、又は是等のものの場所的移動の現象」¹²⁾を交通経済学の対象として設定されている。そのうえで、「現時の交通は、其の殆んど総べてが何等かの交通用具の利用によって行われて居る」¹³⁾がゆえに現実には交通機関を利用した交通現象が交通経済学の対象とならざるを得ないと言われている。そして、氏が課題とされる場所は「交通の本質・発展・手段並びに之と関連して生ずる諸現象を系統だてて説明せむこと」¹⁴⁾にあり、その交通経済学の展開は現象の網羅的説明となっている。

このように3氏の交通経済学には多少の差異はみられるものの、交通現象が経済学的意味をもつのは企業として営まれている交通機関を利用する場合であると理解されている点に共通の特徴をもっている。しかし、交通が物質的生産であること、人および物の場所的移動が生産様式に規定された内容や形態をもつものであることが確認されていないため、ここでの交通機関は交通資本にとっての生産手段としての位置すら得られないのである。戦前の交通経済学が「明確な方法論的意識を伴わ」ず、「資料による客観的実証と形式論理の整合性に基く平易明快な記述に特色」¹⁵⁾をもつと言われる所以である。

これに対して、戦後、交通が生産であるか流通であるかを明確に規定した交通経済学が登場する。一方は、交通を流通とし運賃論を交通経済学の中心課題とされた佐波宣平氏であり、他方は、交通を生産としその自立した資本としての運動法則の解明を課題とされた富永祐治氏であった。

佐波氏は従来不明確であった商業と交通との区別を明確にしたうえで、交通を流通として理解されている。

「交通は経済的行為として生産（価値の質料的創出）に属するものではなく、むしろ、

流通（価値の転置的形成）に与かるものである¹⁶⁾。「吾々は空間的離隔の克服または場所的転置をもって交通の技術的内容としたが、まさに、このことの故に、交通 Verkehr は交換 Austausch から区別され得る¹⁷⁾」と。

そして、氏は交通経済学体系についての構想を次のように記されている。

「価格理論が経済理論の中心であるように、運賃理論は交通経済理論の中心課題である。資本構成・経費分析・競争と独占・経営形態・政府統制等々の理論的政策的諸問題がここに集中する。したがって、運賃理論の解明は今後吾々がたずさわるであろう諸問題にとって極めて重要な鍵になる¹⁸⁾」。

つまり、佐波氏によれば、交通は「効用の増加を行う」ことでは生産と同じであるが、「効用の増加を特に空間的離隔の克服を通して行う¹⁹⁾」がゆえに、生産とは区別され流通に属するのである。また、氏の交通経済学の理論構造は経済理論のそれと同じでなければならぬものと考えられている²⁰⁾。

このように、氏にとっての交通経済学の対象たる交通現象とは、直接的には述べられていないが、やはり交通企業によって行われる交通現象一般であることがわかる。ただし交通は生産ではなく流通に属するものとされている。佐波氏は、交通の本質と交通が流通を担うという資本主義的性格とを混同されているようである。人や物が場所的移動を行うという機能は、それが生産過程で行われようと流過程で行われようと物質的生産であることに変わりはない。資本主義においては、それが交通資本によって社会的諸資本の流過程を担うというかたちで、社会的諸資本の蓄積運動にとって必要な人や物の場所的移動が行われるということである。交通は物質的生産でありながら流通をも担うというこの特殊性のゆえに、交通経済学は経済学一般とは異なった理論構造を必要とすると考えられる。

富永祐治氏の交通経済学は、交通が物質的生産であることを明らかにすることから出発した。氏は、「交通労働の生産性」（『経済学雑誌』、第19巻1号、1948年）「交通資本の蓄積——産業資本成熟期の日本交通業における——」（『一橋論叢』、第27巻第4号、1952年）『交通における資本主義の発展』（岩波書店、1953年）において、交通業の生産物たる「交通用役」の即時財としての性格を労働価値論にもとづいて規定し直すことによって、交通経済学が特殊な理論構造を必要としていることを提起し、部門経済学としての交通経済学のフレームワークを設定されている。

それゆえ、氏の交通経済学のフレームワークを検討しようとすれば、それがわれわれ

の課題ではないとしても、まず、富永氏がこの時点でどのような根拠にもとづいて交通を生産であると本質規定されたかについてみておく必要がある。この点について氏の言われるところは次の通りである。

「交通生産の特質は、生産物たる交通用役が利用効果であること、そしてこの利用効果は労働対象（人間の歩行交通にあっては労働の主体と対象は一体化している）の場所的移動を実現せしめる作用をもつこと、この二点に存する²¹⁾」。「利用効果であるということが、しかしながら、交通用役の唯一の本質ではない。その利用効果の有用性が、労働対象の位置変化を生ぜしめる点で他の利用効果と区別される²²⁾」。ここでいう利用効果とは使用価値の一種であり、「そのものとしては形体的に存在せず、その生産＝消費過程を通じて自己を現しつつ使用価値の創出・維持・実現に直接参加する²³⁾」ものである。それが本来の使用価値と相違するのは、「その生産に当って、労働の結果が対象化すべき基体が初めから存在せず、生産過程は労働手段と労働力の二者だけで遂行される」点であり、「利用効果にあっては、その有用性は何らかの物の諸属性としてでなく、労働過程そのものの作用として現れ、従ってその労働過程と切離すことができず、労働過程の継続する間だけ有効である²⁴⁾」。

このように、富永氏は交通が物質的生産であることを、交通労働過程が輸送対象の位置変化にかかわることから説明しようとされている。ここに、それまでの交通経済学からの大きな前進をみる事ができる。ただし、この時点では、輸送対象の位置変化は、「交通用役」＝利用効果という生産物の有用性によってひきおこされるものとなっている。なぜなら、ここでは交通生産過程は労働手段と労働力のみで遂行されると理解されているからである。つまり、労働対象が交通労働過程の構成要素として位置づけられていないのであるから、労働対象の場所的移動そのものを交通生産過程の生産物とすることはできないのである。そこで、「交通用役」＝利用効果という使用価値の一種が交通生産過程において生産されると同時に消費されることによるのみ、労働対象は場所的移動を行うことができるということになる。というよりも、「交通用役」の「消費は生産に即してでなければおこなわれえない²⁵⁾」ということになる。なぜなら、労働対象が存在しない場合にも「交通用役」は生産されるのだから。このようなものとしての「交通用役」の概念規定は氏自身によって後に修正され、それは同時に、氏が設定した交通経済学のフレームワークに対する疑問をも引き出すこととなるのである。

この点については後に検討することとして、今は、富永氏によって設定された交通経

経済学のフレームワークがどのようなものであるかをみておく。氏の言葉によればこうである。

「資本制社会において交通生産の大部分が資本主義的に遂行されているところから、交通経済学の課題を、交通資本の生産並びに流通過程、つまり交通資本の運動の解明として示すこともできるだろう。かくて交通経済学は、それが一つの経済学であろうとするかぎり、交通用役の生産自体が究極の研究対象でないにしても（何故ならこの生産における人間の社会的関係がその目標なのだから）、そこからまず出発しなければならない。すなわち、交通用役の生産、云いかえれば交通労働過程の本質を究明することが第一の仕事でなければならない」。²⁶⁾「交通経済学にとって大切なのは、この特殊な生産様式（交通用役＝利用効果の生産の特殊性……森田）をその消費過程との結びつきにおいて諸々の交通生産並びに流通上の特殊性の根源として捉え、ここから交通経済上及び経営上の諸問題を究明して行くことである」。²⁷⁾

このように、氏の交通経済学は「交通用役」という「商品」の分析から出発して、²⁸⁾その即時財としての特殊性にもとづいて、生産過程、流通過程へと分析を進めようとするものであった。

その具体的展開の中で、富永氏は先にみたような「交通用役」の生産と消費の同時性という性格から、交通資本の蓄積運動において需要の作用が直接かつ即時的に生産に及ぼされることを導き出されるのである。少し長くなるが、氏のいわれるところを引用しておく。

「交通業が生産し販売する商品は一つの即時財……である結果として、その資本の循環は周知の通り $G-W \cdots P-G'$ という生産資本としては特殊な姿をとる。……支払われ消費されるのは、しかし、生産過程ではなくて、生産過程から出てくるところの、即時に消費しなければ空に帰してしまう交通用役なのである。この生産物は対象化せず従って貯蔵できないために、流通過程が生産過程と不可分となっている。そしてかように第二の流通段階が独立して存在しないことは、それだけについてみる限り、資本の回転時間の短縮を意味し、利潤率の上昇において交通資本にとって有利な一条件であるかにみえる。だが実は、この $P-G'$ 直結の意味するところは、商品の販売における困難の除去ではなくて、むしろこの困難が生産過程自体へ繰上げられることによって、需要の作用が直接且つ即時的に生産に及ぼされる事実に他ならない」。²⁹⁾

つまり、対象化せずしたがって貯蔵不可能な「交通用役」を生産する交通資本の循環

は $P-G'$ が直結し、第2の流通過程が欠落するという特殊性をもつ。この特殊性は決して交通資本の利潤率を高める要素としては働かず、生産過程への販売の困難の直接的繰上げである、と言われているのである。ここで大切なのは、氏が交通生産過程が交通需要によって直接的に規定されていることを示唆されている点である。われわれが示唆されているという意味は、それが、上でみたように概念規定された「交通用役」という生産物の即時財としての性格を媒介としてとらえられているがゆえに、単に商品の販売における困難が生産過程へ繰上げられたものとしてしめされているにすぎないからである。ここに、次に述べるように、富永氏によって「交通用役」の分析から出発するとされた交通経済学の限界をみることができる。

氏が後の論文で明らかにされたように、交通生産過程は、労働対象の種類・量・輸送距離によってその生産形態を規定される。ところで、交通生産過程における労働対象とは交通需要として現れるものである。それゆえ、交通資本の蓄積運動においては需要の作用が直接かつ即時的に生産に及ぼされると言えるのである。また、交通需要は社会的諸資本の蓄積運動にとって何がどれだけどこまで場所的移動を行う必要があるかに根底的に規定されている。言いかえれば、交通需要は生産力構造を反映しているのである。このゆえに、交通手段は「社会的生産過程の一般的な条件³⁰⁾」とよばれるのである。このような交通の資本主義的性格は、「交通用役」という「商品」の分析から出発する交通経済学では、その体系の中に組み込まれなくなるのである。その結果、交通資本の蓄積運動を社会的諸資本の蓄積運動との関連において捉えるという視点もたれることがなかった。そして、交通資本は独自に、すべての交通現象に妥当する「交通用役」＝利用効果という「商品」を生産しうることとなり、富永氏の交通経済学が課題とする交通資本の蓄積運動の解明も不十分なものとならざるを得ないのである。

ここにみた理論的限界は、多分に時代的制約性を反映したものであると言える。当時、先にみたような交通経済学の状況のなかで、交通の流通主義的把握に対する批判の上にならば交通を生産と本質規定し、なにゆえに交通が生産でありその生産物は何であるのかを明らかにし、その特殊性にもとづいて交通経済学を体系化することに主眼がおかれていた。富永氏は次のように言われている。

「生産としての（交通手段の生産的消費つまり社会的諸資本の蓄積運動における機能や役割という視点で……森田）交通を取扱うことは生産論の仕事であって、わたくしたちの関与しないところである。交通論が対象とするのは、商品生産における交通の役割または機能

の究明より前に、交通用役の生産である、交通自体の生産過程である。ここから出発して体系づけられた交通経済学の一として存在するのをわたくしは知ら³¹⁾ない」と。

こうして、富永氏は、交通現象すべてにあてはまる理論の構築をめざされた。その結果、氏の理論は、一面では、積極的意義をもちながらも同時に他面では、われわれが第2の視角とよぶところの、交通が社会的諸資本の蓄積運動にいかなる役割を果たすかという視点を、交通経済学体系の背後に退けることとなったのである。

3 社会的諸資本との関係視角の導入

先にあげたマルクスの2重視角を交通経済学体系化への鍵を提供するものとして着目したのは、高原一隆氏の功績である。氏はマルクスの2重視角にもとづいて、交通資本の蓄積運動を社会諸資本の蓄積運動との関連において捉えようとする新たな視点を呈示しようとした。

まず、氏はマルクスの2重視角をどのようなものとして理解されていたであろうか。高原氏にとって第1の視角は、「氏（富永祐治……森田）はこのように……いかなる形態で交通資本の蓄積が行なわれるのかという課題を科学的に³²⁾解明しえた」と確信されるように、すでに解明済のものとして捉えられている。ここでわれわれは、高原氏が富永氏の交通経済学の到達点を「交通労働の生産性」および『交通における資本主義の発展』の時点での理論的成果においてみておられることに留意しておく必要がある。そして、第2の視角は第1の視角を前提とし、そのうえで解明されるべきものと理解されている。つまり、マルクスの2重視角は相互規定的に統一的に把握するべきものとしては理解されていないのである。この点の不充分性が、氏による交通資本と社会的諸資本との関連づけの不充分性へとつながっていくと思われる。

さて、高原氏は第2の視角の解明を自らの課題とされたわけであるが、どのように理解され、第1の視角とどのように関連づけようとしているのだろうか。第2の視角とは、交通が「流通過程のなかでの、そして流通過程のための、生産過程の継続として現れる」ということであった。これは交通が社会的諸資本の循環運動の中で流通過程に位置することによってはたす役割について述べたものである。高原氏は流通のもつ意味を明らかにすることから、交通の役割を理解しようとして次のように言われている。

「流通は、剰余価値実現の条件をなしている」が、流通機関の膨張と収縮は生産期間

の収縮や膨張の消極的制限となる。また、流通費は（運輸費は流通費として現われる……森田）「資本主義的生産の空費に属する」。それゆえに、「交通を含む流過程は、社会的諸資本にとっては必要悪、あるいは剰余価値取得を制限する過程なのであるから、社会的諸資本は、絶えず交通部面の比重を減少させようとする動機をもつ。しかし同時に、社会的諸資本にとって交通の発達に取得する剰余価値量が增大する間接的条件でもあ³³⁾る」（流通費節減、流通期間の短縮、資本回転の短縮、商品在庫の減少にはたす交通の役割）と。

つまり、氏によれば交通部門は社会的諸資本の流通を担い、その費用は空費として現象する。それゆえ、社会的諸資本にとって交通の発達は剰余価値量増大の間接的条件であるにもかかわらず交通部門の比重は減少させられねばならないことになる。ここでまず気づくことは、社会的諸資本の蓄積運動にはたす交通の役割が、氏によっては非常に限られた側面からのみ捉えられていることである。つまり、氏の見解にしたがえば、空費をめぐる社会的諸資本の対応は流通期間の短縮という一面からのみ捉えうることとなるのである。その結果、空費でありながら、なぜに運輸費が支払われるのかという重要な側面が見落とされてしまっている。社会的諸資本にとってたとえ運輸費が増大しようとも、それを補って余りある利潤の獲得が見込まれる場合には、それは決して社会的諸資本の蓄積運動に対する制約とはならないのである。市場拡大や新拠点開発などといった場合がこれに相当する。交通が資本主義における社会的分業構造——諸産業部門が市場を通じて取り結ぶ諸関係——を反映したものであるということを考えれば、これらは資本主義における交通の最も重要な役割であるともいえる。このように、高原氏が資本の循環運動の中での交通の役割をトータルに捉え得なかったのはなぜであろうか。それは、氏が空費の減少と国民経済の中での交通部門の比重とを混同するという基礎的な誤りをおかしているからである。にもかかわらず、氏はこの混同にもとづいてさらに議論をすすめ、マルクスの2重視角を次のような論理で統一していく。

「社会的諸資本は、一方では交通部門の比重を低めることによって流過程を短縮させようとする動機、他方では交通部面の発達によって、取得する剰余価値量を増加させようとする動機、の二律背反的な動機をもっている」。「交通資本の側からみれば様相は変わってくる」。「交通資本の運動部面は、まさに流過程なのであるから、交通資本の生産部面の拡大（＝蓄積）は、それが流通費や流通期間の相対的減少に結果しない限り、流通部面の拡大を意味することになる。この点に、交通部門の比重を減少させようとする社会的諸資本の動機と、交通部面の拡大によって蓄積を押し進めようとして流通

部面を拡大する交通資本との、社会的総資本の運動における対立関係をみることができ³⁴⁾る」。

ここでは先の混同にもとづいて、社会的諸資本の交通部門に対する「二律背反的な動機」なるものが見い出されている。氏はさらに続けて、交通資本の蓄積運動の側へと視点をうつすことによって、マルクスの第1の視角との関連性を導き出そうとされる。「二律背反的な動機」が、交通資本と社会的諸資本との対立関係へと置き換えられているのである。しかし、社会的諸資本は交通に対して「二律背反的な動機」を持たず、利潤獲得のために交通の発達を促すのである。よって、氏が言われるような「交通部門の比重を減少させようとする社会的諸資本の動機と、交通部面の拡大によって蓄積を押し進めようとして流通部面を拡大する交通資本との、社会的総資本の運動における対立関係」などは、剰余価値生産をめぐるには存在しない。「流通部面」を拡大するかどうかは社会的諸資本が決定することであり、交通資本が決定することはできないからである。交通資本は社会的諸資本が求める諸々の役割をはたすかぎり、社会的諸資本の流通過程を担い、そこでの剰余価値生産を行うのである。

高原氏の論理にはいくつかの混同があるが、とくに重要なのは資本主義における交通の位置と役割が交通資本の位置と役割として把握されている点である。人や物の場所的移動という交通の機能そのものが社会的諸資本の流通過程においてどのような役割をはたすかということと、その機能が、自立化して資本蓄積を行うということが区別されていないのである。その結果、資本主義における交通の役割が交通資本の自立化および蓄積運動を規定するという視点にもとづいて、マルクスの2重視角を統一的に理解することができなくなっているのである。つまり、高原氏にとって第2の視角は第1の視角を前提とし——交通が資本として自立した形態をとっていることを前提とし——、交通資本が生産を行う場について述べたものとして理解されているのである。これは次の叙述に明確である。「流通過程とは、交通資本にとってみれば生産過程であり、他の社会的諸資本にとってみれば、交通生産過程が流通過程なのである³⁵⁾」。以上が氏の「再生産論的視点³⁶⁾」のなかみである。

高原氏は富永氏によって設定された交通経済学のフレームワークの中に、つまり交通部門内における経済諸関係を取り扱いうるだけのフレームワークに、交通資本と社会的諸資本との経済関係を入れこもうとされたわけである。したがって、高原氏の構想される交通経済学の研究対象、課題設定はわれわれが2節で検討した富永氏のそれを引き継

ぐものとなっていると言わざるを得ない。

ところで、富永氏自身は、部門経済学としての交通経済学のフレームワーク設定から約10年後の論文「交通用役について」(『経済学雑誌』, 第37巻4号, 1957年)において、交通労働過程についての理解を改められている。それは自らの交通経済学のフレームワークに対する疑問を用意するものであると同時に、マルクスの2重視角を統一的に理解する手掛りをも提供するものであった。氏は輸送対象(労働対象)の位置変化と交通労働過程との関係を次のように把握している。

「労働対象の物的変化には二つの現れ方がある。一つは、労働対象の形体変化であり、他はその位置変化である。……労働の有用性は、前者にあっては新たに作り出された物財の有用性として転化存続するのに対し、交通ではそれ自体を実証することによって死滅するのである。また物財の生産において、労働の対象は生産物の資料的基体という意味での原材料であるのに対し、交通においては、移動の対象は交通労働過程の一契機をなしてはいるけれども、原材料としては考えられない³⁷⁾」。

氏の言われるように、一般の物財生産部門では、投下された労働の有用性は生産物の属性として目に見える形で現れるが、交通部門では、交通労働の有用性は新たな生産物として対象化されることはなく、労働対象の位置変化を完了させることにおいて実証されるのである。こうして交通の本質は、富永氏によって、「一面では対象の場所的移動という物的変化を生ぜしめる意味において物質的生产部門に属し、他面では労働が対象化しない点で用役一般の特性をもつ³⁸⁾」ものと規定されるに至る。このように、氏は交通が生産である根拠を労働対象の位置変化が物的変化の一種であることに求めることによって、自らの「交通用役」概念を修正されたのである。

ここにおいて、労働対象は交通労働過程の構成要素(ただし、交通資本の構成要素ではない)として位置づけられ、「交通用役」=利用効果という生産物の有用性がではなく、交通労働の有用性が労働対象に位置変化という物的変化を与えるのだということが明確にされた。氏の「交通用役」概念が修正をせまられたわけである。すなわち、「交通用役」とは労働対象の有無に関係なく生産される生産物であるという以前の規定から、労働対象の物理的な位置変化過程としての交通労働過程そのもの又は交通労働というふう³⁹⁾に規定しなおされたのである。

つまり、氏は「わたしたちが交通用役の生産というとき、それは交通労働の遂行ということであり、交通用役を買うとは交通労働過程に対して支払うという意味に外ならな

い。交通用役が即時財だといわれ、またその生産と消費の同時性について語られるのも、この故である³⁹⁾と明確に述べられている。

交通の本質をこのように理解することによってはじめて、交通の資本主義的性格を二つの側面からとらえることが可能となる。それは、氏がすでに課題とされたように交通が資本として蓄積運動を行うという側面——われわれが第1の視角とよぶものと、交通が社会的諸資本の流過程を担うことによってその蓄積運動のための役割をはたすという側面——われわれが第2の視角とよぶものとを統一的に把握することができるという意味である。その手掛りは、富永氏が交通の本質規定において労働対象を交通労働過程の構成要素として明確に位置づけたことに見出すことができる。「交通用役」概念の修正にとまって、生産と消費の同時性というその特殊性は、氏によって「消費即生産、消費に即して初めて生産は成り立つ⁴⁰⁾」という意味であると把握されるようになる。これにもとづいて、氏は価格理論を「交通用役」の「個別性」という視点から展開されようとした。この点は、われわれの問題意識からするならば、交通生産過程が根底的には社会的諸資本の蓄積運動に規定されることとして、捉え直すことができる。氏は次のように言われる。

「交通用役の生産＝消費の大きさは移動の容量と距離との二元的単位の相乗積として表される⁴¹⁾」のであり、「たとえ労働過程の技術面は同一であろうと、また単一の労働過程によって数多の移動が行なわれようと、移動の対象＝用役の消費者が違い、それが行なわれる時や区間が異なれば、生産物たる交通用役もまた違う⁴²⁾」。

ここでは労働対象は「交通用役」の消費者として登場する。「交通用役」は交通労働過程の遂行そのものであるがゆえに、消費されるだけしか生産されず、消費は誰によってなされるかといえ、労働対象によってであると考えられてくるわけである。つまり、「交通用役」の消費者である労働対象がどのようなものであり、それがどれだけ（移動の容量）どこからどこまで（距離）運ばれるかによって、どのような「交通用役」が生産されるか、どのような交通生産過程が遂行されねばならないかが規定されるということが明らかにされたのである。

労働対象の種類・量・距離が交通資本の剰余価値を含む価値生産の形態および規模を規定する。氏の言葉を借りれば、「物財商品におけるように、生産過程において移転し創り出された価値が商品の販売量によってその実現の規模を左右せられるというのではなくして、販売＝消費が交通用役の価値生産の規模を規定するのである⁴³⁾」。ここで重要

なのは、交通生産過程の規定者である労働対象が交通資本を構成しないことである。交通資本は労働対象の種類・量・距離を決定することはできず、外部から与えられたそれに直接規定されたかたちで交通生産過程を遂行しなければならないことになる。それゆえ、交通資本は自らの価値生産の形態や規模を自己目的的に決定することはできないのである。

とすれば、社会的諸資本の蓄積運動において交通がどのような役割をはたすのか——第2の視角とのかかわりなしに、交通資本の蓄積運動——第1の視角を解明することはできないのではないか。また、当然、交通経済学体系の出発点を「交通用役」という「商品」にもとめることにも疑問が生じることとなる。このように、富永氏における理論的深化は、交通経済学の対象および課題の設定について検討し直す必要があることを明らかにし、その手掛りをも示すものであったのである。⁴⁴⁾

4 学界の新しい動向と方法論的展開方法

われわれは、第2節、第3節においてマルクスの2重視角にもとづいて次のことを確認してきた。まず第2節においては、従来の見解を整理する中で、交通経済学において交通資本と社会的諸資本の関係をみるという視角が、どのようにして欠落してしまうこととなったのかをみた。それは、時代的制約性を反映した交通経済学の研究対象の設定のしかたに原因をもつものである。つまり、交通が生産であることを根拠づけることに力点がおかれたため、交通現象のすべて、言い換えれば交通一般が交通経済学の研究対象たる交通現象と設定されているのである。ここでは、社会的諸資本の流過程を担う交通であろうと、個々人の私的交通であろうと、その経済学的意味は等しいものとされている。なぜなら、交通の資本主義的性格は交通という機能そのものの流通を担うという役割の面では捉えられておらず、交通が資本として自立した形態をとるという面でのみ把握されているため、上の両交通現象はともに交通資本の蓄積源泉という意味で同等に扱われるからである。しかし、交通は社会的諸資本の蓄積運動にとって必要な人や物を運ぶという意味でこそ、資本主義的生産様式に規定されたものと言っているのであり、どのような役割をはたすかによって、交通がどのような形態や規模において価値生産を行うかが規定されてくるのである。

この点について、われわれはすでに第3節において明らかにした。交通労働過程の構

成要素として労働対象を位置づけることによって、交通資本と社会的諸資本との経済的関係をみるができる。交通労働過程にとつての労働対象は、社会的諸資本の蓄積運動にとって必要な人や物、および個人的な目的で場所的移動を行う人や物であるが、資本主義において規定的なのは前者である。そして、このような労働対象の種類・量・距離は交通需要となつて現われるのである。交通需要が交通資本の価値生産の形態や規模を規定するのである。とするならば、「交通用役」という「商品」の分析の前に交通需要の分析が必要となるわけである。言い換えれば、社会的分業構造の中に交通を位置づけ、そこでの役割を明確にすることから、交通経済学の体系が出發するのである。ここにおいて交通経済学の研究対象たる交通現象は交通一般ではなく、社会的に必要な交通とされるべきだと考える。なぜなら、交通の資本主義的性格は社会的諸資本の流過程においてはたす役割を主側面とし、それに規定される側面としての交通資本の価値生産として捉えられるからである。このようにして、交通資本の蓄積運動も社会的諸資本の蓄積運動との関連においてはじめて捉えうるものである。

これまでわれわれは社会的諸資本という場合、社会的生産部門に属し、その商品流通を交通資本によって担われているものとしてそれを取り扱ってきた。これはわれわれがマルクスの2重視角にもとづくことによって、まずは商品流通にかかわる交通の役割にそつて論を進めようとしたからである。しかし、交通経済学の体系化のためには、社会的諸資本は産業資本以外の資本をも包括する概念として捉える必要があると考える。資本主義の発展段階に照応して、金融資本との関係をふまえながら交通資本の運動を捉えることが必要となると思うからである。

最後に、ちかごろ、平井都士夫氏によって「現代資本主義を対象とした交通経済学の体系化⁴⁵⁾」の視点として呈示されたものに簡単にふれておく。氏は東独「交通経済学」(Autorenkollektive unter Leitung von Prof. Dr. Herman Wagener, Ökonomie des Transports, Bd. I, 1977)に示唆を得て、次のように言われる。

「ここでも(『交通経済学』……森田)部門経済学の特徴を規定するのに、その部門——ここでは交通業——が国民経済全体のなかで占めている位置と役割から出發している⁴⁶⁾」。

『交通経済学』が言うように、社会的再生産過程における交通の位置と役割を分析するさいに、交通用役の生産者という側面と、他部門の生産物の消費者という側面とを統一してとらえ、しかも国民経済と交通の各発展段階に感じて(応じての誤りであろうと思われる……森田)この二面の役割がどのような比重をもって、どのような経済的形態で

果されているかを具体的に明らかにすることが、一つの重要な視点となる、とおもわれ⁴⁷⁾る」。

ここからわかるように、平井氏は交通経済学の体系を社会的再生産過程における交通の位置と役割の分析から始めることに同意されている。ただ、氏の場合には、交通生産過程が社会的諸資本の蓄積運動に直接的に規定されることを認めたらうでの発想ではなく、部門経済学としての交通経済学の展開の前提として政治経済学との関連性をつけなければならないとの考えにもとづかれてのことのようである。それはともかく、氏はその位置と役割の分析において、「交通用役の生産者」という側面と「他部門の生産物の消費者」としての側面との2側面からみることに関心を寄せられ、その重要性を指摘している。交通の前者の役割は、まさしくマルクスの2重視角を包括するものであり、交通資本の蓄積運動と社会的諸資本の流過程において交通がはたす役割との相互関連の中でとらえられるものであり、交通の后者の役割は、交通手段生産部門の諸資本と交通資本の蓄積運動の相互関連を捉えるうえでの重要な視点である。

このように、交通経済学が一つの部門経済学として、これを総体的に展開しうするためには、交通資本と社会的諸資本との経済的関係を明らかにすることがぜひとも必要となるのである。交通経済学においては資本主義における交通の役割を分析し、それに規定されて交通資本がどのような形態や規模で資本蓄積を行うかを明確にした上で、交通資本がどのようなかたちで利潤を獲得し（沿線における宅地開発などでの利潤獲得など）平均利潤率をめぐって社会的諸資本と競争するかということが総体的に明らかにされねばならないと考えるのである。以上のような方法論的自覚にもとづいて、現代資本主義のもとにおける交通部門の経済構造とその運動法則を具体的に分析することは、もちろん今後のわたくしの課題である。そのためにも、このような方法論的検討はさけられなかったのである。

- 1) K. Marx, Das Kapital, Dietz Verlag, Berlin, 1963, Bd. I, S. 14 (カール・マルクス, 『資本論』, マルクス=エンゲルス全集刊行委員会訳, 大月書店, 1968年, 第1巻, 8~9ページ).
- 2) K. Marx, a. a. O., Bd. I, S. S. 15-16 (同前, 10ページ).
- 3) マルクスは交通業として運輸業(人と貨物の輸送)の他に通信業を含めているが, 小論においては便宜上, 交通業を運輸業と同義のものとして取り扱うこととする。
- 4) K. Marx, Das Kapital, Dietz Verlag, Berlin, 1963, Bd. II, S. 153 (カール・マルクス, 『資本論』, マルクス=エンゲルス全集刊行委員会訳, 大月書店, 1968年, 第2巻, 186

- ページ).
- 5) 富永祐治, 「交通資本の蓄積——産業資本成熟期の日本資本主義における——」, 『一橋論叢』, 第27巻第4号, 1952年, 45ページ。
 - 6) 池田知平, 「戦後におけるわが国の交通研究——2つの著作を中心として——」, 『ビジネス・レビュー』, 第1巻3号, 1953年, 77ページ。
 - 7) 小島昌太郎, 『交通経済論』, 日本評論社版, 1930年, 35~36ページ。以下, 引用文はすべて現代かなづかいに訂正した。
 - 8) 同上, 35ページ。
 - 9) 小島氏の『交通経済論』の構成は次に示す通りである。第1章 交通の意義, 第2章 交通経済論の内容, 第3章 交通及交通機関の種類, 第4章 交通及交通機関の発達, 第5章 交通及交通機関発達の効果, 第6章 交通事業の経営主体, 第7章 交通事業に於ける競争, 第8章 交通事業に於ける独占, 第9章 交通事業に於ける経費, 第10章 交通労務の対価。
 - 10) この点について, 池田知平氏は技術と経済の関係として把握されていないと指摘されている。前掲論文, 83ページ。
 - 11) 島田孝一, 『交通経済学研究』, 東京泰文社, 1938年, 17ページ。
 - 12) 増井幸雄, 『交通経済総論』, 丸善株式会社, 1934年, 5ページ。
 - 13) 同上, 30ページ。交通用具と交通機関は, 「前者が公開の利用を許される場合を後者の名によってよぶ」(33ページ)として区別されている。
 - 14) 同上, 「旧版序文抄」, 1ページ。
 - 15) 佐竹義昌, 「戦後におけるわが国の交通学研究」, 『交通学研究』, 1957年研究年報, 316ページ。
 - 16) 佐波宣平, 『増補 交通概論』, 有斐閣, 1959年, 9ページ。
 - 17) 同上, 11ページ。
 - 18) 同上, 75ページ。
 - 19) 同上, 10ページ。
 - 20) 同上, 98ページ。佐波氏の依拠される経済理論は一般均衡理論とよばれるものである。
 - 21) 富永祐治, 「交通労働の生産性」, 『経済学雑誌』, 第19巻1号, 1948年, 6ページ。
 - 22) 同上, 12ページ。
 - 23) 同上, 6~7ページ。
 - 24) 同上, 8ページ。
 - 25) 同上, 10ページ。
 - 26) 同上, 5ページ。
 - 27) 同上, 9ページ。
 - 28) 上記の文章では, 氏は, 交通経済学の出発点を「交通用役」の生産すなわち交通労働過程の分析におくとされているのであり, 「交通用役」という「商品」の分析から体系を始めるのだとは言われていない。しかし, 氏の論理展開は「交通用役」が利用効果であり, それは使用価値の一種であるということから論証することから出発しているのである。そして, その理由は「経済学分析の起点は商品であり, 商品は使用価値が労働によって媒介せられ, し

かも社会的に、すなわち他人のために生産せられたもの、つまり使用価値と価値との統一としてあるものだから」（同上、6ページ）であると述べられている。それゆえ、われわれは、氏は交通経済学の出発点を「交通用役」という「商品」の分析におかれていた、と思わざるを得ないのである。

- 29) 富永祐治、『交通における資本主義の発展』、岩波書店、1953年、339～340ページ。
- 30) K. Marx, a. a. O., Bd. I, S. 405 (同前, 501ページ)。
- 31) 富永祐治, 「交通労働の生産性」, 『経済学雑誌』, 第19巻1号, 1948年, 4ページ。
- 32) 高原一隆, 「交通経済学体系に関する一考察」, 『立命館産業社会論集』, 第25号, 1980年, 164ページ。
- 33) 同上, 168～169ページ。
- 34) 同上, 170ページ。
- 35) 同上, 167～168ページ。
- 36) 同上, 158ページ。
- 37) 富永祐治, 「交通用役について」, 『経済学雑誌』, 第37巻4号, 1957年, 1～2ページ。
- 38) 同上, 4ページ。
- 39) 同上, 5ページ。
- 40) 同上, 8ページ。
- 41) 同上, 11ページ。
- 42) 同上, 14ページ。
- 43) 同上, 21ページ。
- 44) 富永理論の深化過程について, 伊勢田穆, 「マルクス主義交通経済の生成」, 236～240ページ (運輸経済研究センター・交通学説史研究会編, 『交通学説史の研究』, 成山堂書店, 1982年) は, 交通経済学への安部理論 (利用効果生産説) の影響とその払拭の過程という視点から述べている。
- 45) 平井都士夫, 「交通経済学の体系化について」, 『経営研究』, 第30巻第3・4号, 1979年, 70ページ。
- 46) 同上, 55ページ。
- 47) 同上, 56～57ページ。