

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號三第 卷十第

行發日一月三年九正大

論 說

消費税に於ける累進課税……………法學博士 神戸 正雄

社會の存續……………文學士 高田 保馬

鎌倉時代の家族制度(二)……………文學博士 三浦 周行

明治の米價調節(五)……………法學士 本庄 榮治郎

所得税均等負擔の理想と實現(一)……………法學士 汐見 三郎

キヤナンの富の概念に就きて(二完)……………法學士 石川 興二

時事問題

家賃騰貴と都市計畫……………法學博士 戸田 海市

官吏の待遇を論ず……………法學博士 小川 郷太郎

國庫制度の改定に就きて……………法學士 大森 研造

雜 錄

交通機關論の交通論における地位……………法學士 小島 昌太郎

米國勞働者家計三十年間……………法學博士 河田 嗣郎

岡山藩の開墾策(二完)……………黑 正 巖

交通機關論の交通論に於ける地位

小島昌太郎

- 一 交通機關論の意義 一 二 交通機關論の特質
三 交通機關論の重要

一 交通機關論の意義

私は本誌前號に於て『交通の意義と交通論の問題』を論じて、交通と云ふ言葉には二つの意義あることを述べ、其一は人と人との間の總ての動的關係、即ち人と人との間に思想若しくは財貨を授受する關係を意味し、其二は人、思想、財貨の三者が場所的移動をなすを意味することを説明し、且つ此の二つの意義は本末の關係に在れども、廣狹の關係に在るものに非ざること述べ、而して交通論なるものはこの第二の意義の交通を研究對象となすもの、特に交通機關

を利用するそれを研究對象となすものなることを説明した。かくて交通論は其本質上の問題として、大體、交通機關論、交通事業論、交通政策論の三部門より成るものなれども、尙之に、交通労働問題と交通保險論とが附屬し得べきものなることを亦併せ説明して置いた。よりにて私は茲に前論を承けて、交通機關論なるもの、交通論に於ける地位を略説しやうと思ふ。

抑も交通機關と云ふは、前論にも述べ置きたるが如く、人や思想や財貨が場所的移動をなすを補助する設備であつて、之には靜的（若しくは不動的）のものと、動的（若しくは可動的）のものがある。道路、橋梁、隧道、停車場、鐵道線路、港灣、運河、航空機飛揚着陸場、電信線路、電信局、電話線路、電話交換局、郵便局等は靜的の交通機關であつて、船舶、鐵道列車、電車、自動車、自轉車、運搬車、橇、航空機等は動的の交通機關である。この動的の交通機關は又特に之を運送機關とも云ふ。

此等靜的及び動的の交通機關に關する研究は

凡そ二種に分つことが出来る。其一はこの交通機關なるものを構成する物質的材料の——動的

交通機關に就きては更に其動力の——物理的性質の方面より見て、如何なる物質を材料に用ゐて之を構成し、如何なる構造を之に與ふるべきは——且つ動的交通機關の場合には、如何なる動力によりて之を動かすときは——一定の自然條件の下に於いて、最良の能率を現はすことを得るか、と云ふ見方よりする研究である。其二は交通機關なるものを以て、社會の富、國家の富、個人の富の増殖に貢獻する所の一用具と認むる見地より、一定の社會條件の下に於いては、如何なる型のものを用ゐ、如何なる配列に設備し、如何なる規律の下に運用すれば、生産の隆盛と分配の適正とを期するに於いて、其效果最も大なることを得るか、と云ふ見方よりする研究である。前者は即ち工學的研究であつて後者は即ち經濟學的研究である。機械學、建築學、土木學、造船學等に於いて交通機關を研究するは前の方法により、わが交通論に於いて交

通機關を研究するは、言ふ迄もなく、後の方法によるのである。

かくの如く、均しく交通機關なるものを研究するにも、工學的立場をとると經濟學的立場をとるとによりて、其研究の態度を異にするのであるが、併し何れの立場をとるにもせよ、その研究する所の交通機關なるものが、今如何なる構成に於いて在り、如何なる種類に分れ居るか、其現狀を審かにする必要ある點に於いては二者全く同様である。蓋し、工學的改良を考案するにも、經濟學の利用を工夫するにも、その現在の構成を審かにせざれば共に不可能であるからである。故に現に有りの儘の姿を一通り審かにすると云ふ手續をとる段に於いては、わが交通論に於いてなす所も、工學的研究に於いてなす所も、共に殆ど何等の變りはない。只、工學的研究に於いては、現に有りの儘の姿を審かにすること、そのことが取も直さずその物理的性質を闡明する所以であつて、而して之を審かにすることの精密なる程、それだけ工學的改良の餘

地と方法を發見する可能が大なるのであるから、現状の解明は分析的解剖的なるを良とするのである。併し、わが交通論に於いて、交通機關の現状を審かにせんとするは、只その經濟的性質と能率とを知り得るの程度を以て足るのであつて、それには分析的解剖的研究を要せず、概觀的研究を以て足るのである。故に經濟學的研究に於いても、工學的研究に於いても、交通機關なるもの、現在の構成を審かにする必要ある點に於いては、二者同様であるが、之を審かにするの程度に精粗の差あるは言ふ迄もない。

二 交通機關論の特質

前述の如く、交通論に於いて交通機關の構成を研究するは、それを以て社會の富、國家の富、個人の富の増殖に貢獻する所の一用具と認むる見地より、一定の社會條件の下に於いては、如何なる型のものを用ゐ、如何なる配列に設備し如何なる規律の下に運用すれば、生産の隆盛と分配の適正とに資するに於いて、其效果最も大

なるを得るか、を決定せんとするに在りて、それが爲めには、工學的研究に於けると同様に、先づ交通機關の現在の構成を審かにし其種類を分別する必要があるのであるが、この現在の構成を審かにし且つ其種類を分別することが、即ち茲に述ぶる交通機關論なるもの、職務である。

而して交通機關論に於いて研究されたる所を基礎として、前述の、一定の社會條件の下に於いては如何なる型のものを用ゐ、如何なる配列に設備し、如何なる規律の下に運用すれば、社會の富、國家の富、個人の富を増殖する上に於いて、其效果最も大なるを得るか、と云ふことを研究するは、交通論の中にも交通事業論に屬する問題であつて、交通機關論の問題ではない。そは交通事業論が交通現象に關する經濟原理を闡明するに當りて取扱ふ所のもの、中の一問題である。又、具體的なる或る社會條件の下に於いて、その社會の富、國家の富、個人の富の増殖に貢獻するには、換言せば、生産の隆盛と分配の適正とに資するには、かくの如き型の交通機

關を採用し、かくの如き配列に設備し、若しくはかくの如き規律の下に運用することが、最も適當なりと認定して、或は權力關係の下に強制的に、或は利害關係の下に任意的に、凡そ交通機關を提供する公私の企業をして之に據らしめんことを期するは、之れ交通論の中にも亦、交通政策論に於いて取扱ふ所であつて、即ち交通機關に對する政策と云ふ題目の下に論せらるる所のものである。従つてかゝる問題も亦この交通機關論に於いては取扱はないのである。交通機關論は、前述の如く、只交通機關の現在の構成を審かにし、且つ其種類を分別するに在りて、而して之によりて交通論を組成する他の二部門たる交通事業論と交通政策論とに、研究の基礎を供給するに在る。

交通機關論の職とする所は交通機關なるものの構成現狀を明かにするに在るのであるが、その之を明かにするは、前述の如く、一定の社會條件の下に於いては、如何なる型のものを如何なる規律の下に如何なる配列に於いて運用すること

が、生産の隆盛と分配の適正とに資する所以なるかを研究するの基礎を供給するに在るを以て、現狀を審かにすると云ふも、單に文字通りの現狀に拘泥するに於ては未だ其職を盡したるものと云ふことを得ない。必ずや歴史的に研究して、一々の歴史狀態の下に在りては、換言せば變遷しつゝありし一々の社會條件の下に在りては、如何なる型、如何なる配列、如何なる規律が行はれたるか、而してそれらの型、配列、規律が次第に變遷して今日に及びたるは各々如何なる社會條件の變化に順應したるものなるかと云ふことを明かにせなければならぬ。この歴史的研究なるものは、工學的に交通機關を研究する場合には左程重要なものではないが、經濟學的に研究する場合には甚だ重要なのであつて、而して經濟學的研究の、即ち交通論に於ける交通機關論の特質をなすものである。故に交通機關論なるものは、正確に言へば、交通機關發達の沿革を尋ねて其現在の構成を明かにする所の研究である。

三 交通機關論の重要

交通機關論の意義及びその特質は右に述ぶるが如くである。然らば既に交通論なるものが、交通機關を利用する所の交通を研究するものなることを、本誌前號に載せたる私の説明によりて理解されたる讀者には、この交通機關の發達を尋ねその現狀を明かにすることを以て目的とする所の交通機關論なるものが、交通論の中に於いて主要なる一部門を成すものなるは、最早や囀々たる説明を要せずして明かなる所であらう。抑も交通の發達を研究する交通史に於いて、その歴史的时代を劃する所のものは、如何なるものが交通として現はれたるか云ふことを以てするのではなくて、如何なる交通機關が存在したるか云ふことを以てするのである。之れ交通史としては、一見本末顛倒の觀なきに非ざれども、併し能く事の性質に顧みれば、一時代に用ゐられたる交通機關は、實は其時代の交通そのものを表現する所の尺度であつて、吾々は其時代の交通機關の構造を知ることにより

て、直ちに其時代の交通が如何なる分量のものであり、且つ如何なる方法によりて行はれたるかを知り得るのである。例へば天龍川を渡るに雲助の肩によりたる時代と、渡船の用ゐられたる時代と、鐵橋が架り汽車の通じたる時代とあるを知らば、之によりて東海道の交通量が如何なる變遷をなしたるか、又如何なる種類のものが此通路に於いて輸送せられたるかを推知することが出来る。故に交通機關の變遷を以て交通史の時代を劃するは極めて適當なる尺度を以て區別を附けるのであつて、必ずしも本末顛倒の論ではないのである。而してかく交通機關を以て交通そのもの、尺度と看做し得るは、交通の發達は交通機關の發達に俟つに非ざれば到底現實に現はれ得ざるものであるからである。されば社會事情が變遷し經濟狀態が發達して、交通の種類及び分量が増加するの機運に向ひたるときは、必ず舊來の交通機關に代る所の新たなる交通機關を必要とするものであつて、この新たなる交通機關が生れざる限り、増かせん

とする交通も増加することを得ず、その生るゝに至つて初めて能く増加することを得るのである。而して一度新たな交通機關が世に生れ出づるときは、之によりて更に社會の交通を誘發し、經濟事情に變化を生ぜしめ、従つて又交通量の増加を來し、纏て再び新たな交通機關を必要とするに至るものである。されば過去に於ける交通發達の迹を明かにするには、各時代に用ゐられたる交通機關を審かにするを要し、將來に於ける交通の發展を察するには、現在用ゐられ居る交通機關が今如何なる進化の方向を辿りつゝあるかを知らなければならぬ。

而して更に之を一國一地方と他國他地方との比較に於いて見るに、優秀なる交通機關を有する國又は地方は、劣等なる交通機關を有する國又は地方に比して、その交通狀態遙かに良好にして、従つて又經濟事情も優越の地位に在ることを得る。故に若し或一國が新たに優秀なる交通機關を保有して國際交通の競争場裡に出現し來たるときは、舊來の劣等なる交通機關を保

有する國は、直ちに劣敗者の地位に陥り、啻に國際交通の上に於いて其勢力を失ふに止まらず、又對外貿易の上に於て有する地歩をも失ふに至ること敢て珍らしくはない。嘗て第十九世紀の中葉、既に造船材料としては鐵が用ゐられ、推進動力としては蒸氣機關が用ゐらるゝに至りたりと雖も、それが未だ世の信用を博するに至らずして一般に用ゐられざりしとき、英吉利は尙中世の戰艦が一般にとりたりしカラック (Carrack) 型と大差なき帆船によりて海上貿易に従事し居りたるに、北米合衆國に於いては、新たにシップ (ship) 型の帆船に改良を加へ、輕快なるクリッパー (clipper) 型の船を以て海上交通場裡に現はれ來りし爲め、支那印度を初めとし其他一般の海上貨物は、輸送期間短く運賃安き亞米利加船に吸取せられ、其結果、英吉利は啻に海上交通の優越を害せられたるのみならず、其對外貿易まで一時衰退の狀を呈したことがあつた。然るにこの後又幾許もなく、英吉利がその建造上有利の地位に在りし鐵蒸汽船が、次第に世界の一般

的信用を博するに至りて、海上交通上の優越は再び英吉利の手に歸し、世界海上貨物の半量は其國旗の下に輸送せらるゝこととなり、『不列顛は海洋を支配す』ることゝなつた。かくの如きは交通機關の優劣が直ちに交通上の優劣を伴ひ來ることを示す好事例であつて、又以て交通機關の發達變遷が交通そのものゝ發達變遷の原動力として極めて重要視すべきものなることを示すものである。

右に述ぶるが如く、交通の發達は交通機關の發達を缺つて初めて現はれ得るものなると共に交通機關なるものは交通そのものゝ變遷を推知すべき尺度であつて、且つ優秀なる交通機關を保有すると否とは、國際競争上に於ける勝敗を分つ所の主たる動因である。故に交通現象の研究は交通機關の發達及び現狀を知らずして到底完全なることを得ない。交通機關論なるものが、交通論の一部門を構成し、其研究が他の二部門たる交通事業論、交通政策論の基礎をなす所以は實に此處に在るのである。(九二・二一〇)