

會學濟經學大國帝都京

# 叢論濟經

號二第 卷十第

行發日一月二年九正大

## 論 說

資本論に見はれたる唯物史観……………法學博士 河上 肇

社會的租稅政策の根本理論……………法學博士 小川郷太郎

鎌倉時代の家族制度(一)……………文學博士 三浦 周行

消費稅が生産者に及ぼす影響の社會政策的考察……………法學博士 神戸 正雄

植民地の土地政策(二完)……………法學博士 山本美越乃

交通の意義と交通論の問題……………法學士 小島昌太郎

## 時事問題

支那の日貨排斥運動……………法學博士 戸田 海市

## 雜 錄

手形交換所制度論(一)……………法學士 大森 研造

絹に關する外國語……………法學博士 財部 靜治

岡山藩の開墾策(一)…………… 黑 正 巖

## 交通の意義と交通論の問題

小島 昌 太 郎

一 通説に對する批評 — 二 交通の意義 — 三 交通論の問題

### 一 通説に對する批評

交通の意義に就て諸學者の與うる説明を見るに、其説く所固より一ならざれども、之に廣狹の二義若しくは三義ありとなす點に至つては概ね皆同意見である。所謂廣義狹義とは、言ふ迄もなく、前者が全部、後者がその一部たる關係に在りとなすのである。今、試にボルクトの説く所を見るに、其著「交通論」<sup>\*</sup>には次の如く説明されてある。但し括弧内の邦文は私の補筆したる所である。

Verkehr  
「交通と云ふ言葉は、日常用語より經濟學上の用語となりたる他の多くの言葉と同様に、多様の意義を有つて居る。最も概括的に之を解するならば、「交通」とは人々相互の關係の全體を謂ふ。(Ganz allgemein gefasst, bedeutet „Verkehr“ die Gesamtheit der gegenseitigen Beziehungen der Menschen zu einander.)

\* R. v. d. Borgh, Das Verkehrswesen, 2<sup>te</sup> Aufl., Leipzig 1912.

かゝる最廣義に於ける交通なるものは、人々の給付能力が自然的に制限せられ居ることの必然の結果である。(人々の給付能力に限度あり差異ある結果として、相互に有無相通することが必要である。されば)人間には社會を成すと云ふこと、他人と結び付くと云ふこと、が避くべからざる必要である。人類原始の生活に於ては、他人との關係は縦ひ甚た稀薄であつたにしても、それが全く無かつたのではない。(故に最廣義の交通なるものは人類の歴史と共に始まる。)

この最廣義の交通に就て論述することが本書(交通論)の目的たるのではない。此問題を(全部)取扱ふことは一個人の力の及ぶ能はざる所である。人間生活の如何なる範圍にても、この意味に於ける交通の一部として取扱はれ得ざるものは無いのであるから。

「Wirtschaftskarten」  
經濟上の交通——それは經濟上の給付や財貨を交易することの全般 (der gesamte Austausch wirtschaftlicher Leistungen und Güter) を指差して謂ふのであるが——之も亦本書論述の目的たるのではない。『經濟上の交通』と云ふ場合には、交通取引の總ての形、總ての現はれが入つて来る。それは市場取引、取引所取引、商業取引、貨物取引、金錢取引、信用取引其他之と類似の取引として現はれ得るものである。若しも『交通』なる概念に、尙これよりも狭き限界がないものならば、(交通論と題する)是書に於ては、經濟學の問題の殆ど總てを論述せね

ばならぬであらう。

(然るに交通なる概念には、更に狭き限界がある。而して)此狭き意味が日常用語に於て最も普通に用ゐられて居る。今日只單に交通と云ふ場合には、實際、人間、財貨並びに報知の場所的移動 (die räumliche Fortbewegung von Personen, Gütern und Nachrichten) より他のことを意味するのではない。即ち普通に運送及び通信 (Transport- und Kommunikationswesen) と謂はるゝ所のものを云ふのである。本論に於て取扱ふ所も即ち此意味の交通である。

狭義の交通の目的とする處は、人と人の社交的、政治的、精神的、並びに經濟的關係の成立に著しき障礙たる所の場所の隔離を克服するにある。勿論、この場所の隔離なるものが、人間に妨碍をなす唯一のものではない。時の隔離も亦大なる妨碍である。學者の中には、例へばクニース (Kries) やロッシヤ (Roscher) の如く、この『時の妨碍』を克服することをも、狭義の交通の中に含めしめんとするものが少からずある。併し乍ら、時の隔離及びその妨碍と云ふことは、本來の意義に於ては、只、相接觸する時代の關係に就きてのみ言ひ得るのである。かゝる『時の妨碍』は、かのリスト (List) が『事業の相傳』<sup>Verkörsung</sup>と巧に言ひ得たる所のもので、よつてのみ克服せらるゝ。狭義の交通なる言葉は、故らに曲げて用ゐるにあらざれば、之には當て嵌まらない。

報知の交換、財貨の交換、並びに人の交通の際に生ずる「時の損失」は、之を本來の意味に於ける「時の妨碍」と看做してはならぬ。と云ふは、それが本原的のものにあらずして、人や財貨が場所的に隔離されて居ると云ふ事實より生ずる一結果たるに過ぎず、且つ場所的隔離が克服せらるゝ速さと同一の程度に於て減少すべきものであるからである。

要するに交通なる概念は、此處(本論)では場所の隔離を克服すると云ふことに限らるべきである。従つて交通機關なるものは、場所の隔離を克服することを目的とする所の手段及び設備の全般を云ふのである。

右の如く概念を決定することによりて、本論の目的たる所のものが、國家學の他の領域に屬するものと截然分別せらるゝ。\*」

右の説明を讀まば、讀者は、ホルクトは「交通」に最廣義、廣義、狹義の三意義ありとなし、最廣義に於ては人々相互の關係の全體を意味し、廣義に於ては最廣義の交通の中、經濟の範圍に屬するもの、即ち經濟上の交通を意味し、狹義に於ては經濟上の交通と謂ふものより更に其意味狭く、人間、財貨、報知の場所的移動のみを意味するとして居ることが明かであらう。

\*

交通と云ふ概念を右の如く、全部と部分との關係を有する廣狹の二義若しくは三義に解説する

は固よりポルクトのみではない。かのワグナー、シュモツラア、グルンチエル、ザックス等も亦、皆其内容にこそ各々多少の相違あれ、廣義狹義の關係に於て説く點に至つては同一徹に出で、居る。

併し乍ら、私はかくの如き見方は、交通なる概念の眞髓を把握したるものとは思はない。今、前掲ポルクトの説を基として之を批評せんに、第一に、最廣義の交通なるものが人と人との關係であるならば、更に之を一定の標準により其範圍を狭むども、そのもの即ち所謂廣義の交通なるものも、本質に於てはやはり人と人との關係であらねばならぬ。同様に、もう一度之を一定の標準にて制限したる狹義の交通なるものも、やはり、人と人との關係であらねばならぬ。ポルクトが廣義の交通として認むる所、即ち所謂經濟上の交通として認むる所を見れば、經濟上の給付や財貨を交易することの全般であると云ふのであるから、彼は此の處に於ては、最廣義の交通として認めたる人と人との關係と云ふことより脱出しては居ない。然るに狹義の交通として説く所を見れば、人間、財貨、並びに報知の場所的移動と云ひて、人と人との關係にあらざるものを包含せしめて居る。私は人間、財貨並びに報知の場所的移動が交通たること、及び日常用語に於て最も普通に意味する所のものが又正にそれであること、には何等の疑ひを置くものではない。只私の怪む所は、人間の場所的移動と云ふ中には、例へば單に比叙に一登りして歸つて來るが如き、何等人と人と

\* Wagner, Theoretische Sozialökonomik, 2te Abtl., 1ter Bd., S., 1 ff.; Schmoller, Grundriss der Allgemeinen Volkswirtschaftslehre, 2te Teil, S. 3 ff.; Grunzel, System der Verkehrspolitik, S. 1. ff.; Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, (1ter Bd.) S. 1.

の關係にあらざるものあるに拘はらず、最廣義に於てさへ交通なる概念を人と人との關係に限定する彼が、之を狹義の交通として認むることである。若しも比叡登山と云ふが如き人間の單純なる場所的移動も、狹義の交通なる概念に含まるべきものならば、それは最廣義の交通にも當然含まるべき筈である。最廣義の交通に含まれざるものならば、狹義の交通には當然含まれ得ざる筈である。ポルクトは一方に於ては、最廣義の交通なる概念を掲げ、之は人々相互間の關係の全體なりとし、他方に於ては狹義の交通なる概念を擧げ、之には人間の場所的移動が含まるとなし、Verkehr \* Verkehr der Menschen \*\*『街路交通』『歩行者の交通』の如く、そのみにては人と人との關係に非ざるものを以て交通となせるは、果して『交通』の眞概念を把握したるものと云ひ得るであらうか。

第二に廣義若しくは最廣義の交通なるものを認むる學者は、概ねポルクトと同様に、それを以て人と人との關係の全般であると云ふ。併し乍ら、廣く人と人との關係と云ふ中には、例へば甲は財産を有し乙は之を有せずと云ふ様な關係、若しくは、丙は榮典を有し丁は之を有せずと云ふ様な關係もある。併し、かくの如き關係が人と人との間に存することは、如何なる意味に於ても之を交通と謂ひ得ないであらう。故に交通は人と人との關係なれども、その一切の關係を云ふにあらずして、其中の或種類の關係なることは明かである。而して其或特別の種類は何たるかを明かにせざれば、交通なる概念は明瞭とならぬであらう。

\* Borgh, a. a. O., S. 146.

\*\* a. a. O., S. 147.

右述ぶるが如く、ポルクトの如き説明にては、——而してそれは交通の概念を説明する従來の學者に共通なる態度であるが——交通なるもの、眞概念を明かにするを得ない。よりにて私は以下彼等と多少異なる立場より交通の概念を説明するであらう。

## 二 交通の意義

私は、交通と云ふ言葉に廣義狹義を認むる以前に、第一義第二義の區別を認めなければならぬと思ふ。第一義第二義と云ふは兩者が廣狹の關係に在るの謂ではない。換言せば後者が前者の部分たる關係にあるの謂ではない。同じ『交通』と云ふ一つの言葉であるが、之によりて二つの多少異なる——併し一は本にして他はそれより派生したる——内容を言ひ表はすものなるを謂ふのである。讀者、希くは廣義狹義と云ふ代りに、私が茲に第一義第二義と云ふ區別をさることを以て、濫に言葉の争を好むものと看做すこと勿れ。ミルも言はずや “Differences of language are by no means unimportant, even when not grounded on differences of opinion; for though either of two expressions may be consistent with the whole truth, they generally tend to fix attention upon different parts of it” (言葉の相違は云ふものは、假ひそが見解の相違に基づかざる場合にても、決して等閑に附して可なるものではない)。二つの言葉の何れを以てして、全般の真相が言ひ表はされ得る場合にても、聽く者の注意を惹く部分には相違あるを常

とするからである。と。況んや私が廣義狹義と云はずして、第一義第二義と云ふは、見解の相違に基づくものなるに於てをや。併しそは兎も角、私が交通の眞概念を説明するにも、やはり、人との關係と云ふことより始めなければならぬ。

扱て、吾々の社會生活に於ては、人と人との間に種々なる關係が生ずる。例へば、前にも一言せるが如く、甲は財産を有し乙は之を有せずと云ふ關係あり、丙は榮典を有し丁は之を有せずと云ふ關係もある。かゝる關係は、假に之を靜的關係と云ふことを得るであらう。然るに又、甲が乙より或物品を買入れ、又は或申込を受くると云ふこともある。此場合の甲乙の關係は之を假に動的關係と云ふことを得るであらう。

私が交通の第一義として認むる所は、この人と人との間に生ずる總ての動的關係である。即ち人と人との間に思想(或は寧ろ、心)若しくは財貨の移動あるとき、そこに一つの交通ありと云ふのである。而して思想が人より人に傳はると云うても、それには種々なる意味がある。そは商取引の申込であることもあり、社交の挨拶であることもあり、又政治上の propaganda であることもある。財貨が人より人に移動する場合に在りても亦然り。そは賣買なることもあり、贈與なることもあり、又掠奪なることもあり。第一義に於て交通と云ふ場合にはかゝる總ての意味を含んで之を總括したる概念である。従つて第一義に於ては、人と人との間に移動さるゝ思想があり、又は

財貨があると云ふ、その思想、財貨等に寧ろ概念の重點がある。されば、第一義の交通に在りては、或意味に於ては總てが人の交通である。何となれば人が他の人との間に思想若しくは財貨を受け渡しすることを交通と謂ふのであるから。又他の意味に於ては、第一義の交通には、思想の交通と財貨の交通とあるのみである。何となれば人と人との間に移動され得るものは、思想と財貨とのみであるから。昔、奴隸制度の行はれたる時代には、奴隸と云ふ一個の人間も、或人の勢力範圍より他の人の勢力範圍に移されたることありたれども、此場合に於ては、奴隸は一個の財貨として取扱はれたのであるから、之も財貨の交通である。故に第一義の交通を假に分類せんとすれば、主體を標準とせずして客體を標準とするの外はない。かくて、それは思想の交通と財貨の交通とに分ち得る。而して思想の交通は更に、申込、挨拶、propaganda等其他種々に分れ、財貨の交通は賣買、贈與、掠奪等其他種々に分れる。

右に述ぶるが如く、第一義に於て交通と云ふ場合には、人と人との間に思想なり財貨なりの移動するあるを云ふのであるが、その思想財貨の移動と云ふことは、人と人との間に或關係を成立せしむるの、又は維持するの手段若しくは結果として生ずるものである。故にこの或關係を成立せしむること、若しくは既に成立し居る或關係を維持することが、此場合に於ては根本的なのである。併し乍ら、人と人との間に或關係を成立維持すること、思想や財貨を其間に移動せしむる

こととは、實は不可分の關係にある。前者なくして後者あることを得ず、後者なくして前者あることを得ない。故に第一義の交通なるものは、之を人と人との間の總ての動的關係なりと見るも可、人と人との間に思想財貨の移動することなりと見るも可なるのである。されば、第一義の交通の場合には、之を『交通』と云ふよりも、寧ろ我日本語では『交はり』と云ふ方が、其眞體を言ひ表はすに近いであらう。

\*

人と人との間に『交はり』を結ぶには、其間に思想若しくは財貨を移動せしむることを要するは右述ぶるが如くである。かくて之を當事者の眼より見れば、其間に移動する所の思想、財貨に重きを置き、且つ其移動の意味に重きを置くは當然である。併し乍ら、之を局外の第三者より見れば、當事者間に移動する所の思想や財貨が、如何なる意味に於て移動するかは敢て問ふ所にあらず、只其場所的移動と云ふことのみが目が付く。而して之をも亦、交通と云ふ概念を以て見る。此に於て人が思想や財貨の場所的移動を惹起することを以て交通と云ふに至る。故に此意味に於て謂ふ交通には、移動する所の思想や財貨、又はその移動の意味よりも、寧ろ場所的移動と云ふこと、そのことに概念の重點がある。然るに場所的移動と云ふことに重きを置いて之を見れば、場所的移動をなすものは思想や財貨に止まらずして、人間そのものは場所的移動をなす所の寧ろ尤なる

ものである。故に人間の場所的移動と云ふことも交通なる概念の中に含まれることとなる。かくて、人間、思想、財貨の場所的移動をなすことを總て皆交通と謂ふ。これ交通なる言葉の第二義である。故にこの第二義の交通に於ける分類にありては、人の交通、思想の交通、財貨の交通が相對立することを得る。

第二義に於て交通と云ふ場合には、右述ぶるが如く、移動の意味を一切不問に付し、如何なる意味に於て移動するかを重要視しないのであるから、人の移動の場合に於ても、それが如何なる意味にあるかを問はず、凡て之を交通と云ふ。故に例へば、人が友人を訪問する爲めに移動することも、風景を賞する爲めに移動することも、神社佛閣に參拜する爲めに移動することも、その移動それだけを交通と云ふのである。友人を訪問することは人と人との關係なるが故に、之は第二義の交通たると同時に又第一義の交通であるが、風景を賞することは人と地方又は自然との關係であり、神社佛閣に參拜することは人と神佛との交渉であるから、之は第一義の交通とは云へない。又友人を訪問すると云ふことも、之を第一義の交通として見るときには、相互間に思想（或は感情）の移動ある點を見るのであつて、友人の家へ歩み行くことを見るのではない。故に之は第一義に於ては思想の交通と云ふ分類に屬することゝなる。然るに第二義の交通として之を見るときは、其人が場所的に移動すること、即ち友人の家の方へ歩み行くことを見るのである。故に

此場合には人の交通と云ふ部類に入ることゝなる。又、思想の交通、財貨の交通と云ふ場合にては、之と同様に第一義に於けると第二義に於けるとによりて、其見る所を異にするは前に述べたる通りである。

今第一義の交通と第二義の交通とを比較して見るに、第一義の交通に於ては、其主體より見れば總てが人の交通であつて、其客體より見れば思想の交通と財貨の交通とだけである。然るに第二義の交通に於ては、その本來の主體と云ふ概念は極めて稀薄となり、或は寧ろ等閑に附せられて、移動物體として人、思想、財貨の三者が相對立することゝなる。故に此點より見るも第一義の交通と第二義の交通とは廣義狹義の關係に在るもので無きこと明かであらう。殊に人と人との關係にあらざるものは、第一義の交通に於ては之を包含することはないが、第二義の交通に於ては、例へば人が風景を賞し又は神佛に參拜する爲めに場所的移動をなすことなどを包含する。故に第二義の交通は決して第一義の交通よりも狹き概念たるのではない。之れ私が廣義狹義の區別をさらすして第一義第二義の區別をとりたる所以である。

次に第二義の交通に於ては場所的移動と云ふことに概念の重點があるのであるから、この場所的移動をなす方法も、并びに其移動を幫助する設備も、亦從つて重きを置かるゝことゝなる。而してこの場所的移動を幫助する設備は之を交通機關と云ひ、場所的移動をなす方法は、思想の交

運の場合には之を通信と云ひ、財貨の交通の場合には之を運送(又は運搬、運輸、輸送)と云ふ。又交通機關の中、運送に用ゐらるゝ移動の機關は特に之を運送機關と云ふ。故に交通機關には靜的の設備と、動的の運送機關とある譯である。例へば道路の如きは前者に屬するもの、船舶の如きは後者に屬するものである。而して人の交通の場合に運送機關によるときは又之を人の運送と云ふ。ホルクトやザックスの如きは、彼等の所謂狹義の交通なるものを以て、通信運送と同一視し居れども、<sup>\*</sup>之は正確を缺く觀察である。何となれば、交通と云ふときは、彼等の所謂狹義に於ても、並びに私の所謂第二義に於ても、人や思想や財貨の場所的に移動すること、そのことを謂ふのであつて、運送通信と云ふ場合はこの人や思想や財貨が場所的に移動するときにとる所の方法を謂ふのであるからである。之は人の交通の場合を考へて見れば直ちに分る。人が自ら歩行することは、之もやはり彼等の所謂狹義の、私の所謂第二義の交通であるが、之は運送とは云はないであらう。

### 三 交通論の問題

交通と云ふ概念に第一義第二義の別あること、而してこの二つの意義は廣狹の關係に在るものに非ざること、上に述ぶる所によりて略々明かならんと思ふ。扱て第一義の交通、即ち人々相互の間に於ける動的關係の全般に就て研究するは社會學の範圍に屬する所である。經濟學に於て

\* Borgh, a. a. O., S. 3; Sax, a. a. O., S. 1.

取扱ふ所は、第一義の交通の中には財貨の交通のみである。之を私は第一義の中の狭義の交通又は經濟上の交通と謂ふ。單純なる思想の交通即ち或人の思想が他人に傳はることは、それだけでは經濟現象ではない。従つて經濟問題とはならない。思想の交通が經濟問題となるは、それが經濟上の設備たる交通機關即ち此場合に於ては通信機關を利用する場合に限る。即ち例へば私が友人に時候の挨拶をなすは經濟上の事柄ではない。従つて之は經濟問題とはならない。併し私がこの時候の挨拶をする爲めに、郵便なり電信なり又は電話なりによるときは、茲に初めて一つの經濟現象となりて現はれ、經濟問題となり得る。但し此場合には、それが時候の挨拶なるや否やは全く不問に附せられ、只單に通信機關を利用する所の一の思想の交通として取扱はるゝのである。即ちそれは第一義の交通として觀察せらるゝのではなくて、第二義の交通として取扱はるゝのである。然るに第一義に於ける財貨の交通、即ち甲なる人が或財貨を自己の支配より離して乙なる人の支配に移し、又は乙なる人の支配より自己の支配の下に取り來ることは、常に一個の經濟現象である。故に之は經濟學の正に取扱ふべき所である。併し乍ら、かゝる經濟現象は——或財貨が甲なる人の支配を離れて乙なる人の支配に入ると云ふ事柄は——*Interchange of Possessions* 交換若しくは分配であつて、所謂交通論の取扱ふ所ではない。ポルクトが廣義の交通となすもの、即ち其所謂經濟上の交通なるものは、正に私が茲に第一義中の狭義となすものに當るのであつて、彼が之を以て交通論の問題にあらずとなすは固より當然のことである。

然らば我が交通論の取扱ふべき所は即ち如何。そは私の所謂第二義の交通である。即ち人や思想や財貨が場所的に移動する現象を、その移動の意味を問はず、單に移動現象として研究するのである。此等が學術上の、政治上の、宗教上の、社交上の、將た經濟上の意味に於て移動するや否やは總て措て問はない。その移動の意味を問ひ、而してそが經濟上のものなるの故を以て、經濟問題として取扱ふならば、そは即ち第一義の交通として取扱ふのであつて、前述の如く財貨の交通のみ之に入り來り、交換論又は分配論を構成するのである。我が交通論なるものが經濟學上に於ける特殊の一部問として成立し得る理由は、この移動の意味を問はざるの點にある。而して人や思想や財貨の移動現象が、その移動の意味を詮索せられずして、而も經濟學の一部問たる交通論なるものゝ問題となるは、交通機關と云ふ經濟上の設備を用ふるにより、そが一の經濟現象となるからである。されば此設備を用ゐざる交通、例へば無道の原野を逍遙するが如き、水泳練習生の遠泳の如き、對話者間の談話の如き、書籍の携帶の如きは、人、思想、財貨の場所的移動たるには相違なければ、此等は交通論の問題とはならない。故に交通論の主題とする所は、諷的若しくは動的の交通機關なるものを利用する第二義の交通である。詳しく言へば、人や思想や財貨が場所的移動をなす爲めに、道路、鐵道、船舶、航空機、郵便、電信、電話等を利用する所の經濟現象である。されば交通論は又運送と通信とに關する經濟問題を取扱ふものであると謂ふても差間はない。

交通機關を利用する交通は總て交通論の問題となる。併し乍ら、實際に於て交通論の取扱ふ所は、主として、この交通機關なるものを利用する交通によりて、社會の富、國家の富、個人の富の増殖が如何なる影響を受けるかを研究し、併せて如何にせば之によりて更にこの増殖を進め得べきかの政策を研究するにある。即ち換言せば、交通機關を利用する交通が富の生産分配に對して有する關係を闡明し、且つ生産の隆盛と分配の適正とを期するには、如何なる政策をこの交通に對してとるべきかを攻究するにある。従つて之が爲めには、又、交通機關の經濟上の性質を明かにし、且つこの交通機關を提供する公私企業の經濟的性質を究むる必要がある。此に於て交通論は先づ大體、交通機關論、交通企業論、交通政策論の三大部に分ち得る。併し乍ら、此等は交通論の取扱ふべき本質的題目とも云ふべきものであつて、此外、尙、交通論には之に附隨する所の二つの問題がある。その一は交通機關なるもの、一構成部分たる従業員に關する勞働問題であつて、その二は交通に關する保險の問題である。勿論、前者は元來一般勞働問題の一部であり、後者も亦保險論の一部であるが、只そが交通又は交通機關と云ふ特殊方面に關聯し居るの故を以て、便宜上交通論に於て取扱ひ得るのである。

交通論の問題並びに其一般的構成は右に述ぶるが如くであるが、併し交通論は通常交通機關の種類に従ひ縦に分割せられ、海上運送論、河川運送論、鐵道運送論、道路交通論、航空運送論、通信論等となり、其各々に於て上述の各種の問題が論究せらるゝことゝなつて居る。(九・一七)