

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號六第 卷七十第

行發日一月二十年二十正大

論叢

土地課稅新案 法學博士 神戸 正雄

價値の量 法學士 恒藤 恭

世界經濟の意義 法學士 作田 莊一

鎌倉時代の土地制度 文學博士 三浦 周行

時論

農民土地愛着心冷却の傾向 法學博士 河田 嗣郎

震災と租稅 法學博士 小川 郷太郎

說苑

マルサスの地代論に就て 經濟學士 谷口 吉彦

雜錄

アダム・スミスの書簡一通 法學博士 河上 肇

「資本と勞働」と「勞働と資本」 法學士 山口 正太郎

リカアド經濟論文集の刊行 經濟學士 谷口 吉彦

名士の死の心理に関する統計的研究 經濟學士 岡崎 文規

附錄

本誌第十七卷總目錄

世界經濟の意義 (一)

作 田 莊 一

世界經濟とは何ぞや。今は世界經濟の時代であると謂はれ或は世界經濟は未だ出現しないと謂はるゝも、何が世界經濟であるかの意義に至つては、人々の見る所區々に亘りて必しも一定して居ない。廣く知らるる如く獨逸のハルムス教授は、先きに「國民經濟及世界經濟」¹⁾と名くる一書を公にし、次に「世界經濟論集録」²⁾と題し且つ「普通及特殊世界經濟學雜誌」と添書して定期刊行物を發行し、以て國民經濟學以外に世界經濟學の建設を企てたるが、之に對してはデイル教授を初め有力なる多數學者の反對論が續出し、論争は今尙ほ終結して居ない。世界經濟は今日已に成立し居れるか、又之を肯定して經濟學の中に世界經濟學と云ふ一部門を特立せしむべきか。是等の問題に就ての肯定論及び否定論は果して如何なる根據に立ちて主張せられ居るか、世界經濟の成立を是認することが經濟學の内容に如何なる變化を來たすべきか、少くとも理論經濟學即ち國民經濟學となせる見解が如何に更正せらるべきか、又其が實際の經濟政策を考究するに當り其學論的基礎に如何なる影響を齎らすべきか。是等の諸問題は純粹の學論問題としても將た

1) Harms, Volkswirtschaft und Weltwirtschaft. 1912.

2) Weltwirtschaftliches Archiv, Zeitschrift fuer Allgemeine und Spezielle Weltwirtschaftslehre. 1913.

實際の政策問題としても極めて重要な意義を有して居る。試みに現代に於ける富源國對勞動國の深刻なる暗闘の如き又は世界革命の思想及運動の如き重大なる世界問題を擧げ見るも、是等は公正なる政策論としても將た之を基礎付くる純理論としても、已に國民經濟學のみの負擔に堪えざる問題である。吾人は「プロレタリア」經濟學者が嘲笑するほどに國民經濟學者が其威嚴を失墜して居ると思はない。されど國民經濟學のみが經濟學であるかの如き因襲的見解は經濟學の進歩を著しく妨碍して居ることも亦事實であると思ふ。

現代に於て最も成熟せる交通經濟は言ふまでもなく國民經濟であつて、經濟發達の階段を説ける學者は最後の階段を國民經濟なりとなし、經濟學即ち國民經濟學であること見るものも決して少くない。従つて單純に考へる人々は、都市經濟、領域經濟、國民經濟と段々に推移せる如くに、世界經濟は國民經濟の次に起るべきものであり、國民經濟が嚴として全盛を極むる現代にありては未だ世界經濟の發生すべき餘地がないと云ふ見解さへ執つて居る。斯かる見解の存することを前提として世界經濟の成立を肯定しようとするならば、差當り何を以て世界經濟となすかを明白ならしむることが先決問題となる。此點に就ては特に世界經濟を國民經濟と對比して、前者は後者を發生せしむる基礎となるも而かも二者は同時に存立し得るものであり、又二者は孰れも一が他を包容することの出来ないものであることを明瞭にしなければならぬ。従つて先きに掲げた

る世界經濟及び世界經濟學の成否に關する種々の問題を考察する以前に先づ世界經濟の意義を確かめ置くことが必要である。世界經濟の觀念を一定しない以上は其は己に現存すると云ひ又然らずと云ふも、畢竟無益なる名辭論に終る外はない。此點に就て種々の見解の中から一を採り他を捨て、世界經濟の觀念を明白ならしむることは、やがて世界經濟の成否如何の問題に對しても自ら解釋の途を開くこととなるであらふ。

二

世界經濟は國民經濟を概括せる普通經濟 (General Economy, Allgemeine Wirtschaft) ではなく、一箇の具體的なる交通經濟である。此點は殆ど議論の餘地なきほどに當然のことであるが、世界經濟の意義を明白ならしむる端緒として之に敷衍を費やしたい。

特定の一國民經濟に限らないで廣く總ての國民經濟普通相を概括的に觀察するときは、其視界は自ら世界に於ける經濟現象にまで廣まつて來る。斯くて輕々しく考ふるならば、此の普通經濟が世界を範圍とする經濟となり、國民經濟以外に特に世界經濟なるものを認容する餘地なく又必要なきが如く思はるゝ。されど其は無論謬りであつて、たとへ世界に於ける總ての國民經濟を包括するとも、單に種類概念に基いて其等の普通相を概括する限りは、其等は依然として國民經濟たるに止まり論争の標的となつて居る世界經濟とは全く別物である。又普通經濟を研究する準備

として各箇の國民經濟を集めて比較的に考察する研究行程もあるが、此際には世界に於ける總ての國民經濟を引合せて具體的敘述を試むるが故に、其對象は一見、世界經濟に近似するも、比較は唯だ研究方法に止まり其より新しき研究對象を生せしめないことは言を須たない。就れにしても吾人の問題とする世界經濟は如何なる實質及び形態を有するかは第二の論點であつて、ともかく其は一箇の研究對象たり得る所の一種の交通經濟でなければならぬ。然らざれば國民經濟以外に別に世界經濟なるものを持出す理由は存しないからである。普通經濟論に於ても「普通相」を觀取し得る爲めには世界に於ける總ての國民經濟に就て統一原理を立て、又比較經濟論は統一原理に達する爲めに比較考察を試むるが故に、是等は決して國民經濟現象の烏合に止まるものではない。されど其の統一は觀念上の其であつて實在上の其でない。世界に於ける經濟現象に對し實在上の統一が認めらるゝとき、其を初めて世界經濟と稱し得る。交通經濟は實在上の統一を有する箇々の經濟現象の綜合であつて、世界經濟と云へば必ず交通經濟の一種でなければならぬ。

人間が地物に對し財の生産及び消費の形式に由りて行ふ所の利用狀態は之を利用經濟と稱するが、其利用經濟を目的となし、對立的及合同的に財を需要し供給すると云ふ形式に由りて廣汎的及永續的に人々の間に行はるゝ所の交通關係が、一定の體系と秩序とを具備する一團の結合狀態に達するとき、始めて之を交通經濟と名づくる。従つて交通經濟は各箇の經濟交通を觀念的に集

合し抽象的に概観したるものでもなく、又たとへ具體的に存在する經濟交通關係と雖も單に相互目的を有する當事者の對立關係に止まるものでもない。交通關係が對立關係を包容し、意識的になると否かを問はず、共同目的の下に綜合關係を成すとき、其處に交通の關聯體系と統制秩序とを生ずる。斯かる具體的に實在する交通關係一團が交通經濟と呼ばるゝ。國民經濟は國民を範圍とする交通經濟であるが、世界經濟は世界を範圍とする交通經濟でなければならぬ。其處には殆ど爭論の餘地はないと思はるゝが、進んで世界交通經濟が如何なる體系と秩序とを有するかに至つて幾多の異論を生じ來るのである。

三

世界經濟は國民經濟を綜合せる**全般經濟** Universal Economy でなく、國民經濟とは別箇の體系及び秩序を有する一團の交通經濟である。各國歴史の集成を世界歴史と名づけることが濫稱である如く、各國國民經濟の集合的記述が諸國民經濟たるに止まつて世界經濟とならないことは今更斷るまでもない。されど總ての國民經濟を綜合し是等を擧げて一團の系統中に收容する所の**全般經濟**は、寧ろ全世界的經濟とも名づくべき立派な世界經濟である。されど事實に於て斯かる交通經濟は未だ存在しない。國民經濟と同質なる政治經濟として其の次に發生すべき順位にあると考へらるる世界經濟なるものは、其の成立の曉には之を單に世界經濟と名づけて然るべきである

が、其の成否未明の今日に於ては、之を全般經濟又は全世界經濟と名づけ、單に世界經濟と稱するもの、實體は之を其以外に求むるを穩當とする。具體的に存在すべき交通經濟としての全般經濟は一の理想として又は將成事實の觀念として常に我等の腦裡に往來するも未だ已成事實となつて居ない。今までも國民經濟は相互間に密接なる交渉關係を結び、其處には已に一團の交通經濟を發生せしめ居るも、而かも各國民經濟は依然として其獨特の交通體系及び交通秩序を失はないで、一が他より明確に區劃され、未だ其の主要部を擧げて唯一の交通體系及び秩序の中に參加して居るのではない。従つて吾人の謂ゆる世界經濟は全般經濟と同様に世界を以て交通範圍となすも、而かも國民經濟の現状に反せざる所の一種の交通經濟に外ならないのである。眞の世界歴史は各國史の集合でなく綜合であるへもあり得ない、其は各國民の生活に現はるゝ文化が一より他に傳はつて因果の關係をなし、もはや國民の歴史と見ることの出来ない超國民的又は綜國民的事實の發展し行く經路を指稱する。其の如く世界經濟は諸國民經濟の集合でなく、其等の交渉關係でありながら、もはや國民經濟の交通體系及び秩序に屬すると見ることの出来ない超國民的又は綜國民的なる獨特の交通體系及び秩序が已成事實として出現せるものを指すのである。各國歴史の外に世界歴史が存する如く、各國民經濟の外に世界經濟と云ふべき具體なる交通經濟が存するのである。

茲に一事を付言したい。たとへ主要なるものであつても、或交通事項のみが世界に行き亘つて居るだけにては未だ之を世界經濟とは稱し得られない。全般經濟は勿論、世界經濟にあつても、世界を交通範圍とすると共に總ての經濟交通事項を包括することが重要なる内容となる。今日に於ても謂ゆる世界商品は殆ど國民の差別なく地上の隅々に亘りて一箇の需給系統の中に流通して居る。殊に金の如きは價格の騰落まで殆ど一齊に動いて居る。此點より見てデスツカ氏は、世界市場狀態の形成によりて必然に變化を蒙る所の國民經濟の集團が世界經濟であると謂ふ³⁾。併し斯の如きは世界市場經濟であつて世界經濟ではない。交通經濟としての世界經濟は、正しく世界商品市場の如く財の需給系統が世界的に擴張され居ることを必要とするが、其の需給系統に入るものは市場需給の如きものに局限さるゝことなく、一切の需給交通が無制限に参加し又は必然に参加し得る所の廣汎なる系統でなければならぬ。蓋し交通關係の廣汎なることは交通經濟を成立せしむる一要素である。

四

世界經濟は國民經濟の涉外交通より生ずる所の國際經濟 International Economy と同一でなく、後者は前者の組織中の一部に當たるものである。此の二者は名稱の異なる如く實體も亦異り彼此混同されない筈であるが、併し實際には二者が區別なく使用さるゝ場合も多く、又之を區別す

3) Jyszka, Das weltwirtschaftliche Problem der modernen-Industriestaaten. 1916 S. 1.

る者も國際經濟のみを認めて世界經濟を認めないものが少くない。従つて國際經濟と同一ならざる世界經濟の何たるかを述べ置く必要がある。

國際の語は單に國民間の交渉關係のみを指す場合と進んで其の關係が一箇の集團狀態に達せる場合とに用ゐらるゝ。國際經濟は此の後の場合に當り、國民經濟の涉外交通が結合されて一團の交通體系及び秩序を具備するに至れるものである。ディール氏の如きは世界經濟は勿論、此の國際經濟をすらは認しない。氏は謂ふ、吾人は高度に發展せる世界交通に於ても新統一原理を發見しない。世界交通上の問題と雖も我等の舊き經濟學の範圍に於て之を考究し、且つ一般に可能なる限りに於て之を解決すべきものである。……全人類を包容する經濟社會は未で出現しない、存在するものは唯だ交換によりて相互に交渉並立する國民經濟のみと。世界交通に於て新統一原理は存せずとなし、舊經濟學の見地のみより世界交通問題を解釋せんとする此の態度は斯學の研究上甚だ危険なるものであると思ふ。氏は全人類を包容する經濟社會は今尙ほ出現しないと云ふも、此の包容の語を先に述べたる全般經濟に當るものとすれば其通りであるが、其處に至らぬ程度に於て全人類を包容する經濟社會が現存しないとは言ひ得られない。交換によつて結ばるゝ國民經濟間の關係のみを以て、如何にして國際労働者保護制度―而かも貿易品を製造せざる工場労働者に對する保護上の如きを説明し得るか。又假りに世界的交通を國民經濟間の交渉關係の

4) Diehl, Theoretische Nationalökonomie, IB, S. 120.

みと見るも之を各國民の立場より對立的涉外的に見る場合と其關係の中に立ちて双關的在內的に見る場合とは、必ずや其の結論を異にしなければならぬ。此の後の見地を無視することは從來の國民經濟學に必ず伴ふ所の大なる缺點であり、此缺點を補ふに別箇の研究對象と研究目的とを以てしない限りは經濟學の前途は唯だ障壁あるのみ。箇人主義經濟學が行詰つて今頻りに活路を求めつゝあると相伴うて國民經濟學も亦同様の運命に際會して居る。吾人がデイル氏の見解が研究上危険であると云ふは此の意味である。立派な著述と稱せらるゝコバツユ氏の「國際經濟政策論」も亦、國際經濟を以て國民經濟間の關係となし、國際經濟政策は國民經濟の涉外經濟政策に外ならぬと云ふ見地を支持して居る。吾人は斯かる見地に立つ研究の可能と必要とを拒むものではない。唯だ其のみに止まるとしたならば經濟學の成長は甚だ覺束ないと言はざるを得ない。

國際の語は國際法に於ける如く國と國との間に生ずる對立的交渉を超へて可合成的集團の狀態に達せるものと解するを穩當とする。此見解の下に國際法が現存する如く國際經濟が現存する。各國間に於ける生材金貨の流通や、對外收支を實行する爲替組織や、貨物輸出入を結付くる貿易系統や、總て是等は自然的ながらも各國民を連ぬる一の集團の中に具はる所の一定の交通體系及び交通秩序の下に行はれて居る。更に進んで創作物の專賣權又は專用權の如き黃燐使用又は女子徹夜業禁止、勞働時間限定等の勞働者保護の如きは、國際團體が意識的に決定遂行する所の國際

經濟制度として交通秩序となつて居る。一種の統合的集團たる交通經濟としての國際經濟の成立が可能であり且つ己に現存して居ることは何人も争ひ難き事實である。唯だ之を強いて國民經濟の連結に止めやうとする見解は、畢竟、交通經濟と政治經濟とを混同するが故がある。

斯の如く國際經濟は一の集團狀態として現存するも、其の範圍は唯だ國民經濟の涉外方面を連結するに止まり、其の在內方面たる國內經濟には及んで居ない。然るに各國の涉外交通が其の在內交通と密接の關係を有することは國民經濟の組織より見て必然の事態であるから、國際經濟に結付く所の各國內經濟は國際經濟を通じて相互間に必然の機關を生じ來る。例へば國際生材金貨の流通、國際利率又は國際物價の騰落、國際貿易の増減が、其々に各國民に固有なる内部の需給系統に屬する國內通貨の流通、國內利率又は國內物價の騰落、國內生産及び消費の増減を惹起し、延いて各國內經濟事件が國際經濟事件を通じて相互間に相呼應するが如き、其事例は決して少くない。斯の如く各國民經濟の内部に存する需給系統に立入れる經濟現象はもはや之を純然たる國際關係に屬せしむるを得ないで、廣く世界大の交通範圍にまで擴大されて居る。世界經濟は此の世界大の範圍に於て出現する交通經濟であり、國際經濟は其の構成内容として最も重要な地位を占むることは勿論であるが、併し世界經濟と同一でなく、唯だ其の一部を占むるに過ぎないのである。

世界經濟は世界に於ける各箇經濟主體間の交通より生ずる萬民經濟 Cosmopolitan Economy 同一でなく、後者は前者の組織の一部をなすものである。萬民經濟の造語は甚だ未熟の嫌あるも、其意味は、國家及び國家の部分的結合たる國際團體の支持する政治秩序を直接必然の基礎又は要素とせず、單純に箇人として普通の社會性に基き進歩せる交通機關に助けられて、世界各地の住民の間に行はるる經濟交通の一團を指稱するのである。今日何人と雖も孰れかの國家組織に加はらざるものなく、國人の資格を離脱し單に箇人として生活を營むことは出來ない。たとへ考へる世界人はあり得ても行ふ世界人はあり得ない。又よし行ふ世界人はあり得ても國家的政治秩序に律せられない世界人はあり得ない。されど經濟社會が政治社會に依頼するとしても二者は決して同一體でない。國民經濟は主要の點に於て政治社會と結合せる交通經濟である。従つて之を基礎又は要素として各國民の間に行はるる國際經濟を生ずる。然るに他方に於ては國民經濟の存在を條件とするが一人も國民の一員であるが故に、併し國土國人の差別なく寧ろ人類普通の社會性より出發し世界各地を連ぬる交通機關に依頼し、固有なる純經濟的動機に由りて各國民を通じて行はるる所の濟經交通がある。其を萬民經濟と名づくる。例へば生存に悩む者が唯だ衣食を求めて東西に轉住するが如き、營利に餘念なき商人が唯だ利潤を求めて世界の到る所に貿易

又は投資を試むるが如き、資本家階級を覆さんとする共產主義者が今の國家を離れて經濟的世界革命運動を企つるが如き、同情心に富める者が災厄に苦しむ人々の爲めに世界各地より救援の物資を寄與するが如き、孰れも國民的でなく平民的である。就中、萬民經濟として色彩の鮮明なるものは資本主義の商業活動と共產主義の勞働運動とである。是等は數々國家及び之を中心とする國民經濟を或は右傾せしめ或は左傾せしめ、國際戰爭をさへ促進し又は防止する勢力を現示する。萬民經濟は國民經濟及び其等の并立交渉より發生する國際經濟を包含する所の國民經濟系統と對立し人類の經濟活動の一方面を占むる極めて重要な現象である。但だ從來の經濟學は殆ど此方面を看過して居るが、世界經濟の輪廓は此の萬民經濟の方面よりも看取し得らるのである。

世界經濟の成立を力説せるハルムス教授は世界經濟を次の如く見て居る。世界經濟とは高度に發達せる交通機關によりて可能となり、國家間の條約によりて規定せられ促進せらるる所の地上に於ける各箇經濟間の關係及び其互働作用の總體である⁶⁾。發達せる交通機關が世界經濟の成立基礎たることは争はれない。されど國際經濟に由る秩序は其成立要素の一とはなつても唯一のものではない。従つて此點を軽く見るならば氏が世界經濟の主たる内容となすものは地上に於ける政府又は私人等の各箇經濟が國境を越へて交通する萬民經濟の状態をなすものと思はる。其點は其著書に挿入せる世界交通關係の説明圖によりて明かである⁷⁾。ワグナーの見る所も之に等し

6) Harms, Volkswirtschaft und Weltwirtschaft 1912. S. 106.

7) Harms, a. a. O. Tafel II.

く、「世界經濟とは地上に於ける多くの、結局は總ての國民經濟に亘りて互に交通する各箇經濟の總體である」と⁸⁾。此の「國民經濟に亘りて」と云ふ文句は全く國民經濟を離れて世界經濟は成立しないと云ふ意味を含んで居るが、各箇經濟間の交通關係に重點を置ける所はやはり萬民經濟的特色を示すものと言つてよい。此の二氏に比ぶればヘラウエル氏の所見は頗る明白に世界經濟が萬民經濟的なることを高調して居る。氏は世界商業論の性質を説いて言ふ、「世界商業論は貨物商業を國民經濟の構成部分と見ないで、其自體が研究對象であると見る。此學論は國民經濟上の作用としての商業に着眼するのではなく、各經濟單位の私經濟的活動としての商業に注意する」⁹⁾と。ワグナー及びハルムス氏は社會經濟學の見地より世界經濟を見たるが故に、或は「國民經濟に亘り」と云ひ或は「國家間の條約に由りて」と云ひ、孰れも國民經濟を顧慮し、二氏の謂ゆる世界經濟は必しも單純なる萬民經濟ではない。之と異りヘラウエル氏は商業學の見地より世界商業を見たるが故に、眞直ぐに商業其ものを捉へ、氏が國民經濟上の作用と見ざる所の世界商業なるものは吾人の謂ふ萬民經濟の觀念に該當するものである。

今までの社會狀態にありては國家及び國民の光彩が極めて熾烈であるが故に、國土及び國人の差別なき世界萬民の交通と云ふが如き廣大なる活動舞臺は一般世人の眼底に映するには尙ほ餘りに淡彩である。併し學問、宗教及び藝術を含む教化社會は、或範圍まで國民的傳統を保有しながら

8) Wagner, Grundlegung der p. O. 3 Aufl. ITheil, 1 Halbband. S. 361.

9) Hellauer, Das System den Welthandelslehre, 1B. and 1920 S. S. 9.

らも、大體に於ては己に萬民交通の舞臺に其居を移した。地物を利用する爲めに、多くは單純なる生存の必要又は妥協し易き功利心より發する經濟活動が、世界的交通機關の發達に伴ひ又其によりて促進さるる人類普通の社會性に導かれて著しく萬民的性質を加へ來ることは、寧ろ自然の傾向と言はなければならぬ。

斯の如く萬民經濟は、直接に國民經濟の間に發生する世界大の經濟交通の外に立ち、之と異なる基礎の上に別途の世界大の經濟交通として出現して居る。交通の性質より見れば、世界を範圍とする經濟交通を發展せしむる素因となり國民經濟を其並立狀態より統一狀態に促進せしむる勢力となるものは、國際經濟よりも寧ろ萬民經濟である。されど現代に於ける世界大の經濟交通は多くは國際經濟の系統に屬し、萬民經濟の方面は世界的資本主義の活動を除いては尙ほ甚だ貧弱である。殊に國民經濟が嚴然として其地位を確保する限りは、たとへ萬民經濟が著しく發展するとしても其だけを以て世界經濟の地位に上る譯に行かない。萬民經濟は結局、世界經濟の一部である。試みに國際財政の一事を擧ぐるも、其に萬民經濟に屬せざる世界的經濟事件であり、世界を範圍とする經濟交通は、寧ろ國民經濟に即して行はるものが遙かに多い。吾人は是まで多くの經濟學者が國民經濟に没頭して殆ど注意しなかつた所の萬民經濟に對して重大なる意義を認め居るも、單純に世界人として行ふ經濟交通の方面のみに着眼して之を世界經濟となすことは出來ないと思ふ。(未完)