

東京帝國大學經濟學會 經濟論叢

第 二 號 第 十 八 卷

大正三十三年二月一日發行

論 叢

地租の轉嫁……………法學博士 神戸 正雄
政治現象の本質……………法學士 恒 藤 恭
海運の獨占より生ずる弊害……………法學士 小島昌太郎
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

爲替の大變調と對策……………法學博士 神戸 正雄

說 苑

名目派の貨幣論と貨幣の本質……………經濟學士 中西 仁三
一子相續制度に就いて……………經濟學士 八木芳之助

雜 錄

マルクス說に於ける資本の起源……………法學博士 河上 肇
東西金利市場の相違に就て……………經濟學士 谷口 吉彦

世界經濟の意義 (二・完)

作 田 莊 一

六

先きに吾人は世界經濟の意義を考察するに當りて、交通の範圍及體系より見て世界經濟に似て非なるものを列舉した。次には更に交通の形式及び秩序より見て何が世界經濟と呼ばれるべきかを討ぬるであらふ。

先づ世界經濟は必しも文化經濟たるを要しないで、たとへ自然經濟の階段に止まるも、世界を範圍とする交通經濟であるならば、之を世界經濟と見るのが穩當であると思ふ。自然と文化とを區別する標準には種々の説あるも、簡單に謂へば自立精神の開發されない以前の活動及產果が自然であり、其が開發されたる以後の活動及產果が文化である。自立精神の中には自覺、自主、自由、自決の意義を包含し、理想や當爲の願望又は自己示命に従つて行動するものが文化現象であり、之を缺ぐものが自然現象である。而して經濟の上に向けられたる自然と文化との區別には二通りの見方がある。其一は箇人の經濟生活に就て二者を區別するものであつて、經濟生活に自覺されたる統一心意なく、衝動のまゝに行動し未だ功利主義を執るまでにすら進まない階段にある

ものは之を自然經濟生活となし、功利主義又は其以上に立ちて當爲の方向を決定し計畫を案じて行動するものは之を文化經濟生活となす。今も野蠻人には自然經濟生活をなすものがあり、小兒は凡て此の階段に止まるが、大多數の民族又は成人は概して文化經濟生活を營んで居る。其二は箇人の經濟生活が相交渉し綜合されたる經濟社會又は交通社會に就て自然と文化とを區別するものである。經濟社會が其組成者たる箇人の自づからなる意志競合(稀に融合)に由來する默約又は慣習の力にて經濟組織を具へ經濟運営を事とする間は之を自然經濟社會となし、經濟社會其ものが自立して經濟組織を建て經濟運営を行ふに至るときは之を文化經濟社會となす。茲に社會其ものが自立すと云ふは、社會心意を決定し遂行すると云ふ意識を以て社會機關の地位に就ける箇人が自づから社會として社會の爲に思ひ且つ行ひ、其に由つて社會の共同生活が實現せられ居る状態を指すのである。換言すれば、交通上の統制秩序が自覺なき社會心意によりて支持さるゝか將た自覺せる社會心意が社會の組成者たる箇人の行爲に對し一定の制規を遵守せしむるによつて保持せらるゝかが、自然と文化との岐るゝ所である。單に自然經濟又は文化經濟と云ふときは此の經濟社會に就て見たる區別である。アダム・スミスの謂ゆる見えざる手によりて調整さるゝ箇人自由の經濟社會は自然經濟であり、社會主義の主張は經濟社會の自覺的統整を眼目となし色彩の最も鮮明なる文化經濟社會を建立せんとするにある。近代の國民經濟は大體に於て已に自然經濟

を越へて文化經濟に移つて居る。

周く知らるゝ如くヒルデブランドは經濟の發達を交易の點より見て、自然經濟、貨幣經濟及び信用經濟の三期に分つて居るが、私は之を自然經濟及び文化經濟の意義に見直ほしたい。後人の指摘せる如く、信用經濟は貨幣經濟より派生せるものと見て之を貨幣經濟の中に包攝するも差支ないが、同時に又、貨幣の創設流通は社會の共同信用の一具現なれば、信用を廣く解して貨幣經濟を信用經濟の中に包攝せしめても差支ない。就れにしても貨幣及信用の發生は社會心意の成長を示すものであつて、其等の發生以前に於ける幼稚なる自然經濟が成熟して次代の文化經濟に入らんとする標徴である。後に自覺されたる社會心意が特設されたる社會機關に依りて貨幣の供給又は信用の調整を行ふ時に至りて、始めて安んじて文化經濟の成立を是認し得るのである。自然經濟より文化經濟への進化は分業に就て明かに指摘し得らるゝ。經濟上の分業も初めは無意識的に發生したる自然經濟の一組織に過ぎない。其は社會より見れば合體に於ける分業であるが、營業者の立場に於ては一箇體の事業であつて社會の全業を分擔すると云ふ意識はない、社會より見たる分業を支持するものは唯だ自然の作用であつて意志の作爲でない。次で人々が其事業を以て社會に於ける全業の分擔なりと意識するに至れば、たとへ社會の爲に社會として經營するまでに進歩しないとしても、社會分業の觀念を持して自己の事業を選択決定し、更に社會心意は社會機關

に依つて意識的に分業の偏倚を矯正し且つ分業をして全業としての効果を發揮せしめんことを企圖するに至る。其處に自然經濟より文化經濟への推移を認むる。社會主義は社會心意が全業を構成する分業を計画的に配置する所の成熟期の文化經濟を目標として居る。現代の國民經濟は尙ほ其境地を去ること頗る遠きも、もはや自然の調節に依頼する分業組織を遙かに過去つて居るものである。尙ほ序ながら自然經濟と文化經濟とを區別する一特徴として經濟恐慌を擧ぐるも徒事ではあるまい。自然には周期律が行はるゝ。恐慌が周期に發生せる原因に就ては種々の説あるも、根本的原因是に經濟社會が自然のまゝに放任せらるゝに由りて需給の均衡及偏差並に企業の安定及倒起が循環的に生起するに外ならぬ。近代英國に於て最も規則正しく恐慌が發生したるは、其の經濟組織が進歩せる産業狀態と徹底せる自由主義制とに由り、機械的に最もよく整へる自然經濟に近かつた故である。今日の國民經濟は概ね恐慌の發生を豫防し又は其の波及を阻止するに力むる。斯くてたとへ恐慌の來ることを避け得ないとしても其が周期的に起らないのは、作爲によりて自然を制する文化經濟の致す所である。唯だ國民經濟の作爲的制度及政策と雖も、國外より來る恐慌の原因に對しては甚だ微力であると共に、恐慌は國內よりも寧ろ世界市場に其の活動の舞臺を移しつゝある。而して世界市場に恐慌が定住して各國の市場を騒がすと云ふことは、やがて世界經濟が未だ文化經濟に到達して居ないことを示す一の標徴であらねばならぬ。恐慌に類せる

ことは對外貿易又は對外收支の自然的調節に就ても言ひ得る。パスチア其他の自然派經濟學者の唱へたる輸出入の自動的均衡回復の法則、現代にあつては對外收支の自動的均衡回復の法則の如き、之を自然經濟に就て見るときは略ぼ妥當し得るも、其等の均衡を人爲的に按排せんとする現代の國民經濟にあつてはもはや其の生地の法則を看取するならば出來ない。今は轉じて此の法則の作用を世界經濟上の貨物及貨幣の分配に尋ねなければならぬ。

國民を範圍とする交通經濟は已に自覺されたる國民心意に由つて其の秩序を整へつゝあるが、世界を範圍とする交通經濟の秩序は今の所では尙ほ自覺されたる世界心意の所産でなく、各國民心意及び箇人心意の自づからなる競合(稀に融合)に由りて形成されて居る。例へば國際生産分業の如きも單に各國民に分布されたる富源及び其等の習熟したる技術並に各國の主我的政策の下に定まる産業の種類が、自然に世界交通上に於ける分業の形相をなせるに止まり、其處に世界の全業を分擔する何等の意圖もなく工夫も施されて居ない。又世界市場に於ては金貨幣が流通し且つ複雑なれど頗る規則正しき爲替組織を形成して居るが、其の貨幣交通制は默約及慣習の方に由る自然秩序に屬し、世界心意が意識的に建設せるものでない。

斯の如く世界に亘る經濟交通には國民經濟に見るが如き文化社會的秩序は成立して居ないが、之を目して無秩序の經濟交通に過ぎないと見るならば其は大なる謬りである。我等は世界交通に

於ける財の需給に就て豫見し豫期し豫定し得る。其は其處に一定の秩序が存在し且つ其存在を認め居るからである。唯だ其秩序たるや文化秩序でなく自然秩序であり、自然經濟としての世界交通經濟を認識するのである。文化經濟たる今の國民經濟を標準として見るならば世界に亘る經濟交通は交通經濟と言へないかも知れぬ。されど衆議制の組織に達し明示的に箇人の意志を結合せる近代の文化國家のみが國家であつて、獨裁制の下に箇人の意志は唯だ暗示的に結合せらるゝに止まる古代の自然國家は國家でないと云ふことの偏狹なる如く、自然秩序の下にある經濟交通と雖も苟も秩序を具有する限りは、世界を範圍とする經濟交通の一團を認めて之を世界經濟となし國民經濟と同列に置くことは毫も不合理とは言へないのである。

ブハリン氏は世界經濟の實在を是認して言ふ、「近代の資本主義は世界資本主義である。其意味は資本主義的生産狀態が全世界を支配し且つ強き經濟的紐帶を以て地上の總ての部分を結束すると言ふにある。社會經濟は現代にあつては世界經濟に於て具體的に現示されて居る。世界經濟は現實に存在する統一體である。……近代世界經濟の體制を形成する單位は、もはや箇々の企業にあらず寧ろ複雑なる結合體たる「國家資本主義的ツラスト」である。……資本主義的國民經濟は已に不合理的體制より合理的組織に移り主體なき經濟より經濟主體に變つた。此の變轉は金融資本主義の成長と「ブルジョア」の經濟的政治的組織の鎔合に基因する。併しながら其と同時に資

1) Bucharin, Oekonomie der Transformationsperiode. S. 3. 10.

本主義的生産の無政府狀態其のものが一般に終局を告げ資本主義的商品生産者の競争が消滅した譯ではない。否な斯かる現象は引續き殘留するのみならず却つて一層深刻となつて、今は世界經濟の舞臺に於て再現されて居る。世界經濟體制は以前の國民經濟と同様に盲目的、不合理的且つ「無主體的」である。ブハリン氏が世界資本主義の活動舞臺を以て世界經濟となせるは生産經濟組織の方面より世界經濟を觀察せるものである。吾人は今、世界經濟の意義を討ぬるに止め其の組織の内容如何に就ては之を別問題として之に論及することを差控へる。唯だ氏が今日已に世界經濟は盲目的、不合理的、無主體的ながら實在すると言へるは、吾人の用語によれば自然經濟としての世界經濟が存在すると云ふに當る。殊に氏が世界經濟に對して國民經濟を合理的、自主的組織體となし、其の然る所以を偏へに政治團體の必意に求めないで寧ろ經濟社會必意に屬する「國家資本主義的トラスト」の致す所と見たる點は、其の見解の當否は別として其の考察の見地に至つては、ビュヒヤ、デールに諸氏の政治經濟の見解に基く世界經濟否認説を打破るに足る有力なる根據となるであらふ。

單純に經濟組織を考へる人は、國民經濟をも分業及交換の組織より成れる無主體的の經濟であると云ふ。國民經濟は決して斯かる低級の自然經濟ではないが、其程度の組織にても必しも交通經濟の成立を妨げない。ウイデンフェルド²⁾氏の謂へる世界經濟は此程度の交通經濟を指稱して居

2) Wiedenfeld "Weltwirtschaft" in Elsters Handwörterbuch der Volkswirtschaft, 3. Aufl.

る。併し實際に於て世界經濟の組織は其よりも遙かに複雑精妙なるものである。

上述の如く世界を範圍とする經濟交通は自然的ながらも一定の秩序を具へ一國の交通經濟を形成して居るから、此點に於て之を世界經濟と稱するのであるが、併し斯の如きは安全に世界經濟の存在を是認し得ると云ふに止まり、實際に於て其は已に幾分か文化經濟の階段に上つて居るのである。世界經濟の一部たる國際經濟は既に國際法によりて可なり廣い範圍まで其交通秩序を支持して居る。斯かる國際經濟制度に聯關する國內經濟制度は各國が其々國際條約に相應する國內法を制定して世界的に秩序維持の任に當つて居る。其等は後に述ぶる政治經濟に屬するも、其性質はもはや自然的秩序でなく文化的秩序である。又同じく世界經濟の一部たる萬民經濟の方面に於ても、企業者又は勞働者はたとへ目的は限定され勢力は一部局に止まるも尙ほ世界的企圖の實現を試み、幾分づゝ世界交通の上に文化的秩序を寄與しつゝある。唯だ世界經濟一般に就て言へば時代は尙ほ自然經濟の階段に止つて居る。

七

次に今一つ、世界經濟の交通秩序に就て考ふべき點は、世界經濟は必しも政治經濟 Political Economy たるを要しないで、單純經濟に止まるも差支ないと云ふことである。世界を範圍とする經濟交通が政治上の秩序によりて支持されないとしても、其は一の交通經濟を成立せしむる點

に於て不完全とは言ひ得るも不可能とは言ひ得られない。國民經濟は明かに政治經濟であるが、其と同質のものでなければ交通經濟は成立し得ないと見るならば、其は政治秩序の外に經濟秩序の存することを知らざる謬見である。

政治經濟の意義に就ては種々の變遷があり、又人によりて所見を異にするが、茲に政治經濟と云ふは、古い傳統より來れる家庭經濟に對する政治經濟でもなく、オッペンハイマー³⁾氏の謂ゆる純經濟に對する政治經濟でもなく、又經濟の理論に對する經濟政策の意味に於ける政治經濟でもない。余は經濟交通の秩序が主として國家の統制の下に立つとき之を政治經濟と呼ぶ。經濟交通と雖も其が普通の共同生活の一部をなす限りに於ては常に國家の統制に服し、經濟と政治とが全く沒交渉なる場合は存しない。蓋し政治は普通の共同生活に就て、全體心意が分身に、又は集團心意が簡體に向つて、全體として又は集團の爲に活動せんことを要求し、其要求の實現を保障することに存し、經濟交通も亦此の普通の共同生活の範圍に加はり居るからである。されど經濟交通のみに特殊なる方面に對しては國家は必然に之を支配することなく、時代によりて或は之を放任し或は之に干涉する。其干涉は國家が私人の經濟行爲を監督保護するか或は國家自ら經濟業務を實行するかにあるが、孰れにしても國家が經濟交通其事の秩序を左右するに至るときは、其の交通經濟が政治經濟となり、國家より放任されて獨自の交通秩序を保有する單純經濟と區別せ

3) Oppenheimer Theorie der reinen und politischen Oekonomie, 4 Aufl. S.

らるゝ。國家の職分は最小限度に於て共同生活の一般秩序を維持する。従つて國家が、例へば箇人の生命を保護すると同趣旨の法益觀念を以て私有財産を保護し、一般に契約の自由を保障する中に勞働雇傭契約を包含せしめ、公共の秩序又は善良の風俗を擁護する目的を以て市場取引又は對外貿易に干渉するに止まる間は、たとへ其が經濟交通に對するものであつても普通の共同生活の秩序を維持する種々の場合に外ならない。然るに國家が企業獎勵の爲めに財産使用の特權を認め、雇傭契約に於て勞賃の最低額を制限し、買占又は賣惜を抑制し、貨物の輸出入を調節するが如き、經濟交通其事に特有なる方面にまで干渉を試み、經濟組織及び經濟運営に就て局外の地位より當局の地位に移るときは、單純經濟の秩序が政治經濟の秩序に變化し來るのである。

國家が交通經濟を構成する經濟交通單位の一として、箇人、家族及び社團等の單位と同列に立ち、其自體の經濟生活殊に財政を營むことは何時の時代と雖も變りはない。されど國家が其の一單位たる地位を越へて、國家の統制に服する總ての人格者の經濟生活及其等の間の經濟交通にまで統制の範圍を廣め、普通共同生活に關する秩序以外に經濟交通に關する秩序をも掌握するに至つたのは、實に近代交通經濟に見る顯著なる特色であつて、「マーカンチリズム」の政策は交通經濟の發展に於て一時代を劃したるものである。國家統制の範圍は人と場所とに於て明瞭に限定するゝが、國家が其統制範圍中に經濟交通其事をも收容し經濟上の秩序をも定立し保持するに至つ

て其まで漠然たりし交通經濟の範圍も始めて明確となり、其處に國民經濟なる政治經濟を成立せしめた。

國民經濟の中に於ける國家の地位には二つある。其一は經濟交通單位として經濟生活を營む所の國家であり、其二は國家に屬する總ての經濟交通單位に對し統制秩序を司る所の國家である。然るに此の二つの地位は近時國家思想及國家組織の進歩するにつれて次第に面目を改め、二つが合して唯一の目的に向つて合致せんとする傾向がある。先づ國家の經濟生活殊に財政上の地位に就て言へば、國家は我等の建立せる共同生活の最高團體であるとする觀念が普及するに従ひ、國家の財政を以て私人各別の世帯と並立する共同の世帯となし、國家の要する經費は我等の共同の負擔なることを覺悟するに至つた。従つて私人の家計と國家の財政との境界は、唯だ或生活内容を以て私人各別の仕事となすと國家の手に於て行ふ共同の仕事となすと孰れが有效多果なるかを判斷するによつて決せらるゝ。斯くて國家財政の眞の機能は、私人と國家との間に於て生活内容及之に相應する財務經理を適當に配當し、各別及共同の形式の下に總ての箇人若くは其等の統一的全體の物質的要求を遂達することに存する。是に於てか國家財政はもはや單に一經濟單位の財務經理に止まらないで國民全體の經濟生活を統制する程度に進み、又之と聯關して國家の經濟的任務は更に廣汎なる範圍に擴張されて來た。即ち公私の經濟生活を全ふせんとすれば、其以前に

於て私人間に於ける國民收益の分配を公正に普及するを要し、分配額を大ならしめんとすれば其前提として國民收益を豊富ならしむを要し、又國民需要を適當に決定するを要する。従つて國家は廣く貨物の生産及び分配に就ても、私人の業務を監督し保護し、自ら經濟事業を經營し、甚しきは私人の消費にまで干渉して之を生産との調和を計らんとする。是等は即ち國家が交通經濟の統制者たる資格に於て行ふ職務であつて、近代國家の經濟上に於ける地位は財政よりも寧ろ此の統制作用に於て重要視せられ、結局は財政其のものをも之を家計と對立せしめて國家の統一的統制の中に包含し、國家は單に國民經濟の統制者たる地位に進みつゝある。國民經濟に統一意志なしと言ひ、世界大戰當時にパンの消費にまで干渉したる國家の態度を目して一時の戰時社會主義制であると言ふが如きは、政治經濟たる國民經濟の特質を知らないものである。尤も政治經濟にあつても必しも社會主義の綱領の如く廣汎且つ細密に經濟業務を指揮することを要しない。國家が當局者となるよりも局外に立つを得策と見る方面には、其處に私人の自由活動を許容するも差支ない。拔かざる利劍が必しも切れない譯ではない。要するに政治經濟たるも單純經濟たるもの區別は、國家が經濟秩序を定むるを以て原則となすや否やに存する。

國家が經濟交通に對し全く自由放任を執るときは、國民經濟の名は寧ろ國民を範圍とする單純經濟に冠せらるゝが、現代の國民經濟は國家統制の下に立つ政治經濟である。然るに斯かる國

家の地位に對して反抗の態度を執り、國家が經濟上の秩序に干渉し行く趨勢を阻止し逆轉せしめんとする思想及び運動がないではない。國家を目して私益保護の公益會社となし、國家をして單に一般秩序を維持する政治のみに當らしめ、別に之と對立する獨特の經濟秩序を立てんとする、「ギルド、ソシアリズム」の如き、又國家は必ず權力強制を以て生命となし、且つ國家は常に有産者階級の國家であるとなし、國家を否定して之に代るべき純經濟組織を建てんとする「サンヂカリズム」の如きが其れである。されど人性は「統一」を求め、統一は「普通」を基礎とする。普通の共同生活の團體たる國家が特殊各部の共同生活と結合し、以て全般の共同生活を完成せんとするは、人間生活の根本的趣向と言ひ得る。又國家が有産者階級の機關となる永久の約束なきは勿論、權力強制すらも必しも國家の本質でない。従つて國家が其本來の道を踐み外づさざる限りは、國家と經濟との關係は益々密接して行くであらふ。唯だ吾人は國家の自由放任主義並に交通經濟の立場より國家の關與を排斥する態度に徴して學び知る所は、交通經濟に特有なる秩序は必しも國家の定むる政治秩序でなくとも敢えて交通經濟の成立を妨げないと言ふ點にある。吾人は其處に世界經濟の存立する餘地を見出すのみである。

經濟組織の方面より經濟發達の階段を觀察する學者は、上に述べたるほごに國民經濟に於ける國家の地位を認めて居ないにも拘らず、却つて明かに或は暗々裡に交通經濟は即ち政治經濟なり

この前提を持して居る。世界國が出現せざれば世界經濟は成立せずと言ひ、世界國の出現はたとへ可能性があるとしても今日已に出現の傾向ありと見るは單に主觀的意見に過ぎないと云ふ見解は可なり廣く行はれて居る。デイル⁽⁴⁾氏がビュヒヤ氏の經濟發達階段説を引いてヘルムス氏の所説を駁撃せる意見の中には頗る鮮明に如上の見解が現はれて居る。併し世界國の出現如何は當面の問題でない。吾人は單に政治組織の骨格や皮肉の中に經濟組織が必ず入込まなければ交通經濟は存立し得いなと云ふ約束の存しないことを言へば事足るのである。「マーカンチリズム」制度によりて今日の國民政治經濟が成立したが、其は餘り遠き時代でない。世界大の交通經濟は政治經濟となるべく尙は餘りに弱年である。國家が獨立して經濟制度を立て經濟政策を行ふ所の國民政治經濟を見慣れた眼を以てしては、世界經濟の單純經濟秩序は此を彼と同視すべく尙餘り粗雑である。されど都市經濟や領域經濟より國民經濟に推移する過渡期に於ける交通經濟の秩序とても同様であつた。尙ほ此時期に於ける交通經濟の範圍が頗る漠然たるに比べては、世界經濟は其外圍が限られ居るが故に其交通範圍はより明瞭に認め得られ、更に其點からも單純經濟でありながら其處に一定の經濟秩序の具はることも容易に看取し得るのである。

斯の如く世界經濟は今尙ほ單純經濟の階段にある。されども其一部たる國際經濟が已に幾分か政治經濟秩序を具へ居ることを看過してはならない。國際法は或程度まで國家を拘束し、更に國

4) Diehl, 'Theoretische Sozialökonomie, I Band, S. 121-123.

家を通じて私人の上に權力強制をさへ加へて居る。但し國際法は國際交通の一般秩序を維持する爲めに起り、通商自由の經濟に關する原則も一般秩序の一の場合に過ぎないから、此點に於ては國際法が國際經濟を政治經濟に進めた譯ではない。唯だ部分的には已に國際法が純然たる經濟上の秩序にまで統制の翼を擴げつゝあつて、國際經濟的に特權の保護、勞働者の國際保護、國際聯合通信事業の如き其例に數ふべく、國際經濟は漸次に政治經濟化せんとして居る。其處でハルムス氏⁵⁾は國際條約を以て世界經濟を存立せしむる秩序なりと見た。氏が特に國際條約を擧げた理由は、恐らくは他方に國民經濟の存立要素として國法を擧げたるに對應せしめて世界經濟にも亦相當の法的秩序の具はることを示し、以て之なき故を以て世界經濟の存立を否認せんとする政治經濟論者を抑へんとするにあるであらふと察せらるゝ。其なりとすれば氏は反對説を制せんとして自己も亦政治經濟論者となり、國際條約に由る秩序を強調して素朴なる世界經濟に厚化粧を施し、却つてあるがまゝの世界經濟の真相を誤解せしめ、延いては其の存在を否認する反對説を勢付けた嫌ひがある。即ちデイル氏⁶⁾は其點を捉へて、箇々の國民經濟を連結する紐帶は國際條約の外に尙は無數にあると反駁して居る。思ふに國際條約及び國際法が國際經濟秩序の有力なる一つであることは疑ひない。其處に部分的ながら國際經濟の政治經濟秩序を見る。されど國際經濟は其外に廣く單純經濟の秩序に負ふ所がある。殊に國際經濟を以て世界經濟の一部と見

5) Harms, Volkswirtschaft und Weltwirtschaft. 1 Aufl. S. 100, 106. 本誌前卷第六號五十頁十二行の「國際經濟に由る秩序」は「國際條約に由る秩序」の誤。

6) Deihl, a. a. O. S. 117.

る吾人にあつては、世界經濟の秩序は大體に於て單純經濟の其に止まつて居ると見ざるを得ない。少くとも其が現在に於ては安全な見解である。

八

以上吾人は經濟交通の範圍及體系並に形式及秩序の二方面より世界經濟の何たるかを寧ろ消極的に解説したが、終に是等を要約して積極的に其の意義を確定するであらふ。

先づ交通の範圍及體系に就て言へば、我等が今日、現實に具體的に存在すると認むる所の世界を範圍とする經濟交通の内容は、箇々の國民經濟の並立狀態でもなく、又其等の綜合狀態でもなく、寧ろ其中間に位して國民經濟を離れず而かも其に相即せざる世界大の經濟交通の體系に外ならない。

國民經濟が其形態を整ふるや間もなく交通機關の進歩に伴ふて其等の間に於ける渉外交通が規則正しく發展し來つた。交通が開くると共に消費は寧ろ各國を通じて均等に普及せんとする趨勢に就くが、之に對して生産は寧ろ各國の生産基礎及條件の相違するに従つて差別なきを得ない。斯くて國民需給の適合を計る爲めに對外貿易は必然に各國民經濟を連結せしむる。されど貿易のみにては未だ此目的を全ふし得ざるが故に之より渉外の移住、投資、企業を派生せしめ國民間の經濟交通は益々緊密を加ふる。殊に各國が貨幣制度を整へ、殆ど擧つて共通の金本位制に移るに及

んで、近代交通經濟の中樞たる貨幣交通が内國より國民間に擴張され、交通狀態は其以前に比し殆ど面目を一新するに至つた。斯くて各國民の涉外經濟交通は廣汎的、永續的となり、一定の組織體系を形成した。其が即ち國際經濟である。然るに國民經濟はもと政治經濟として最も高度に進める交通體系を有するが故に、國際經濟の構成要素たる各國民經濟の涉外方面は必然に其の内方面の大部分と密接不離の關係に立ち、唯だ國內に於て需給を完了する一部分の經濟交通だけが涉外交通より幾分の影響を受くるとしても交通體系としては國內のみに止まつて居る。此の殘留せる國內の孤立範圍を除いては、各箇の國內經濟は、涉外交通より成立する唯一の國際經濟を通じて、間接ながらも相互間に離れ難き交通關係を生じ（間接の關係なるが故に國內經濟たるに止まり）、結局、各箇の國民經濟は共通の國際經濟を中軸となし各別の國內經濟を参加せしめて、世界大の一大交通體系の中に包容せらるゝこととなる。之を尙ほ國際經濟と呼ばんには其範圍が餘りに廣大である。吾人は其が國民經濟を基礎又は要素となし、其等が相寄り相結ぶ狀態より見て、假に之を世界に於ける列國經濟交通系統と名づけたい。其は飽くまで國を離れざる所の結合であり、又相互に交際し協同することを拒まない限度に於て獨立せる箇々の政治經濟の連結である。

然るに世界に於ける經濟交通には先きに述べたる如く國民を基礎又は要素とせざる別途の交通系統がある。其は國民の爲に又は國民の故に行ふにあらで、唯だ人間の普通性に基き進歩せる交

運機關に助けられ、單に個人又は社團として世界各地の間に行ふ所の經濟交通である。斯かる交通も國民の輪廓の中にあつて行ふものなれば、或は殊に之を列國系統以外に持去る必要はないかも知れぬ。併し例へば日本政府が米の供給不足を補充する爲に外米を輸入する場合と猶太人が自家の蓄財の爲に「マーク」紙幣に就て投機取引を試むる場合とを對比すれば、其等の間には明かに交通の實質に於て國に立脚すると然らざるとの差別がある。吾人は後者を假りに世界に於ける萬民經濟交通系統と名づくる。其は組織内容を明かにする上に於て列國系統より區別する必要がある、少くとも交通體系を觀察する上に於て便宜であると思ふ。

斯くて世界に於ける經濟交通には國民經濟を連結する所の列國交通系統と單に地上の經濟生活を連結する所の萬民交通系統との二通りあつて、是等が合して世界大の交通體系を形成する。併し此の二系統は全く別箇の系統ではない。列國交通は國境の障壁を穿ちて所々に通路を造り、市民交通は國境の嶮阻を開いて一面の平地となさんとするものであつて、世界交通の進化の上に於て同一の交通が二重の組織として現はれたるものである。其は恰も聯邦國が各邦を連ぬる聯邦組織も各邦の市民たる資格を離れ直に聯邦國に屬する資格に於て結合する全國組織との二重組織を有するに類似して居る。此聯合國の政治組織を純經濟組織に代へて考ふるならば、列國系統以外に市民系統の存することを認知し得べく、且つ此二系統が合して一箇の世界大の交通體系を形成

する所以を了知し得るであらう。

次に世界を範圍とする經濟交通は、一團交通體系を形成する外に尙ほ一定の交通秩序を具有する。其は先きに述べたる如く大體に於て自然經濟秩序であり且つ單純經濟秩序である。又已述の如く國際經濟の範圍に於ては已にかなり廣く文化秩序及政治秩序の存することを認め得るも、之を以て廣く世界を範圍とする經濟交通の主たる秩序となすは、部分を以て全般を律する嫌ひがある。自然秩序及び單純秩序と雖も、苟も經濟交通の集團を統制する秩序たる以上は一つ交通經濟を成立せしむる上に於てさまで謙遜するに及ばない。否寧ろ世界に於ける經濟交通の秩序を斯く見るによつて、文化經濟及政治經濟たる國民經濟と並立して世界交通經濟の矛盾なき存立を認め得るのである。

世界經濟とは何ぞやと言ふ問題に對しては總ての觀念の説明の如く二様の答案が與へ得らるゝ、其一は是まで説示されて居ながら而かも意義が區々に亘つて居る所の世界經濟の諸觀念に就て其の純粹なる觀念を確定することであり、其二は直に實際の現象に就て世界經濟の名稱を付すべき一の限定されたる實在物を舉示することである。前者は穩健なる解説の如く思はるゝも思想の變化激しき時代に於ては彌縫妥協に流れ意義不徹底に終る恐がある。後者は提案者に主觀的滿足を

與へ得るも廣く世の客觀的承認を受け得られない危險が伴ふ。斯くて最も適當なる意義の定め方は根本から從來の最も廣い慣用に牴觸しないだけに止めて、世界經濟の名辭に對し新たに其名を充たすべき内容を實際の現象界より取來ることにある。是に従つて吾人は、世界經濟とは、世界を範圍とする交通經濟なりとなす。而して其の交通經濟には、列國系統及び市民系統より成れる二重の交通體系と自然經濟及び單純經濟たる交通秩序とを包含せしむる。

國民經濟は現在に於て最も高度の發展を遂げたる交通經濟である。従つて其以下の低級なる交通經濟を持出して其と並立せしむることは一見無意義の如く考へらるゝ。されど國民を範圍とする經濟は世界を範圍とする經濟を蔽ふことは出來ない。勿論、國民を範圍と言ふも、交通の場所及び當事者が其々の國土の内及び國人の間に限定さるゝ意味ではなく、涉外的には世界の隅々に進出し何國人に對しても行はるゝ交通を其範圍より除斥する譯ではない。吾人が國民又は世界を範圍と言ふは、經濟交通の體系及び秩序の存立する境涯を指すのである。此意味に於て國民經濟の觀念の中に世界經濟の觀念を包容することは出來ない。同時に又斯くせざることによつて現時の紛糾せる幾多の世界經濟問題を解釋する鍵が與へらるゝと思ふ。(完)