

Title	富永祐治著 交通における資本主義の発展：日本交通業の近代化過程
Sub Title	Y. Tominaga, "The development of capitalism in transport."
Author	増井, 健一
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1953
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.46, No.12 (1953. 12) ,p.1048(80)- 1051(83)
JaLC DOI	10.14991/001.19531201-0080
Abstract	
Notes	書評
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19531201-0080

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

富永祐治著 「交通における資本主義の發展」

——日本交通業の近代化過程——

増井健一

(1)

この書の内容を、章を追つて、ごく簡単に紹介しよう。序によれば、「一産業部門としての交通業が、個別的諸交通資本の集積と集中の過程を通じて實現する蓄積の速さ・規模及び型、言いかえると一國の經濟的發展における交通資本の比重と特殊構造とは、資本蓄積の一般的契機における各種交通資本独自の諸事情と、これを制約する社會的總資本の具體的性格すなわち一國の資本主義的發展の諸條件とによつて規定せられる。日本における産業資本の生成・完熟期の交通業につき、蓄積を制約する諸要因の検討を通じて、これを説明しようというのが本書の目的である」。

まず序章は「交通業近代化への道」の検討に宛てられてゐる。そこにおいては、交通における生産形態の自己生産から商

品生産への發展過程が、陸上交通、海上交通、通信の各分野において追求されており、交通資本の承継が辿られてゐる。その際、交通手段の生産力規定、交通労働者との生産關係規定という視角より考察が加えられていて、交通業の發展過程が構造的に把握される。

さてしかしながら、わが國交通業の近代化過程がその最終的發展段階に踏み込むにあつては、外國資本及び外國技術が大きな役割を演じた。第一章において「近代的交通手段と外國勢力」が論ぜられる所以である。明治初年、わが國最初の鐵道敷設が先進工業國英國の資本と技術とによつて行われたことは、世界帝國主義的發展の一つの環としての意義を持つものである。しかしその後、わが國の鐵道は間もなく英國資本の手から離脱し、やがて鐵道技術・鐵道資材の供給の順で外國から自立して行く。他方、海運にあつては、ペリーの來航がわが國における西洋型帆船時代の開幕の契機となり、その後汽船の輸入、近代的造船技術の習得、汽船航海技術の習得が行われたが、やがて三菱會社が外國海運勢力との再度にわたる激しい市場競争に、政府の援助を得て勝利をおさめ、外國勢力をして國內海運市場に沿岸航海から後退させる。

さてこの様にして開花したわが國の近代的交通業は、間もなく早期の獨占の段階に踏み入つた。まず通信業では當初から國營という形で獨占が行われたが、海運業にあつては獨占資本が國家によつて育成された。(第二章、「海運史における國家と職

争)すなわち、日本郵船・大阪商船等の獨占資本は、たとえば「無類保護三菱會社」という様な形、あるいは軍需や直接的保護育成策という様な形で國家の助成を受け、更には明治二九年造船航海獎勵法という一般的な海運保護策も、結果的には獨占的海運會社の助成に終つてしまつた。「日本最大の財閥の基礎固めと世界的二大海運トラストの育成、これが維新以來第一次大戰に至るまでつづけられた國家の厚い海運保護政策の歸結である」。

一方鐵道においては、最初鐵道業國有の方針をとつた政府が、後、主として財政難のため鐵道私有の途を開き、私鐵は國鐵と並んで發達した。その後しばしば國有化論議が行われたが、明治三〇年代末に至り「産業資本が一應確立され」、主要生産物の全國的市場が拓かれたこと、殊に「大陸市場の展開を媒介とする日本資本主義發展のために」未熟な私的資本の蓄積を國家權力によつてカバーする必要が生じ、それが「四十年代の初めにかけて國內的並びに國際的狀勢よりして緊急要請となつてゐた」これに加えて、戰爭の經驗よりする軍部の態度の強化と、地主及び小有産者層というその階級的基礎から遊離した自由黨の態度とが國有化法を成立させることとなつた。この「鐵道國有化の意義と效果」の研究が、第三章の課題である。

以上第一、第二、第三の各章は、いわゆる産業資本の生成・完熟期における交通業「資本」の分析に宛てられてゐるわけであるが、續く第四章では「交通技術の發達」が考察される。つ

まり、交通労働過程における對象的條件である交通手段の検討である。交通手段は一般の労働手段に對して幾つかの特徴を持つ。まず、それは通路と運搬具(及び動力)から構成されるが、「交通が空間における場所的移動を意味している以上、通路の地理的狀况乃至物理的性質が決定的意義をもつことは自明であつて、運搬具の構造の發達の可能性は通路の性格によつて基本的に制約される」次に、交通技術が他の産業技術に増して綜合技術であること(本來の交通技術は運轉・運輸技術にしかない)、さらに、交通手段の發達における原動力の決定的重要さなどが、交通手段の特徴と考えられる。この章は、わが國の大陸及び海上の交通手段、通信手段發達の具體的分析を通じてそれ等を明らかにして行く。

第五章は「近代的交通労働の成立」と題されて、交通労働過程における主體的要因である交通労働力の近代化について説明する。すなわち、機械化された交通労働者が賃労働關係と結びつくことによつて交通労働の眞の近代化が完成するわけであるが、交通業の生産關係においては、その完全な近代化は容易に達成されなかつた。日本資本主義の特殊構造にねざすところの交通労働における封建性の拂拭、近代化への淘汰は、ある場合には政策的に推進され、他の場合には阻止されて來た。さらに、用役生産という交通業そのものに屬する特色もまた、その生産關係に非近代的要素を残させることに「役買」つてゐる。これ等の事情を、陸上(主に鐵道)労働、海上労働、通信労働の

資料を基礎として検討する。

第六章「交通資本の蓄積」は、この書全體の結論である。「交通資本も一の産業資本として——何故ならそれはその轉形のうち生産資本の形態をとるから——その蓄積法則に従う。すなわち、個別資本としての集積の基礎をなす利潤の源泉を、一般の産業資本と同じように、何よりもまず生産過程の内部に」もつ。この生産過程の分析にあつては、交通用役の生産が需要によつてその作業が直接に制約される面が強いこと、また近代的交通業は各種の産業中であつて特に巨大な資本單位と高度の資本の有機的組成を以て特色とすることなどについて注目され、これ等の面から交通資本の蓄積が究明される。次に、交通業が生産し販賣する商品が一の即時財であり、そこでその資本の循環が通例の $G \rightarrow W : P : : W' \rightarrow G'$ ではなく、 $G \rightarrow W : P : G'$ という、生産資本としては特殊な形をとることからしても、その流通過程の分析がまた重要である。兩過程を總括して、交通資本の蓄積について論ぜられる。

さて「交通は、商品輸送についていうと、商品流通の空間的擔い手であり、従つて商品經濟の發達程度或いは經濟的發展段階の一つの綜合的表現である。それは一國における社會的分業……の程度によつて規定せられるところの市場の深さと廣さとを、輸送される商品の種類と量及び輸送距離によつて表わす。」この様な「市場展開と交通」との關連が論ぜられた後で「國家と交通資本」が、續いて交通資本の「集積と集中」が考察さ

れ、この最後の節が結論中の結論を形成する。卷末に附録として交通年表及び交通生産力指標が附される。

(2)

この様に、この書は「交通における資本主義の發展」を「日本交通業の近代化過程」(副題)の分析を通じて追究したものである。著者のこの問題についての見解は、部分的には、既に發表されている幾つかの論文を通じて明らかにされているところであつたが、この書はそれ等を集大成しさらに補完して、しかも理論的に透き間のない組立てを持つようによつて、しかも著者はまた、その所論を裏づけのにきわめて豊富な資料のきわめて適切な驅使をもつてしており、われわれはこの書によつて、この問題に關する鮮明な繪圖を興えられる。これまでも、科學的勞作によつて開拓されることのはなはだ少なかつた分野であるだけに、この勞作が一層評價されねばならないわけである。

勿論、この書がさらにつけ加えられるべきものを持たぬといふことは出来ないであらう。著者自身によつて述べられているように、彼述必ずしも精粗一樣でないことは、將來さらに加筆されるべき個所の存在が示されているわけであるし、また「日本資本主義の發展と交通におけるそれとの有機的な絡み合いの析出に不手際」(序)という謙遜の言葉も、ある一部の讀者にとつては肯かれるところがあるに違いない。しかし、ひるがえつて

考えるのに、これ等の諸點は一面また本書の特徴とも關連するものである。資料をゆるがせにしない著者の態度は、根據のある資料の缺けている部面について、軽々しく判断を下すことを許さないものであるし、またたとえ、日本における交通發達に見られる特殊性をすべて「日本資本主義發展の構造的性質が制約した」というきまり文句で以て説明し去るの蠻勇を、この著者は持ち合わせていない。資料を踏みしめて一步一步をきわめながら進んで行くという敘述は、すべてを割り切つた結論を直ちに期待する性急な讀者にとつては、あるいは「手ぬるい」感じを興えることあるうけれども、このような堅實な行き方こそが實は本書の本領であると思われる。

本書によつて興味を唆られた讀者は、著者がその理論の一端を展開している論文「交通労働の生産性」(經濟學雜誌、一九四八年七月號)を併せ参照するのがよいであらうし、また中央大學經濟・商業學會の發行にかかる經商論第五〇號(一九五三年七月號)所載の、大島藤太郎氏による本書の(簡単にしてしかも鋭い)批評を一讀することもよい參考とならう。(本書は一九五三年一月、岩波書店刊、A 5 版、四〇六頁、五五〇圓)

(一九五三——一〇——二六)

福武直編

「アメリカ村」

青沼吉松

「アメリカ村」という通稱をもつ和歌山縣日高郡三尾村は、その世帯数の約四分の三が海外移民に關係している「日本一の移民送出村」である。この村が日本における移民送出村の典型的事例——この事例が典型的であることの實證はこの著書のなかでは殆んど展開されていないが——としてとりあげられる。そのインテンシブな實態調査を通して、日本における従来の移民「出稼型」海外移民が母村に及ぼした影響」を解明することに「將來の移民問題に備える科學的參考資料の一つをつくりあげよう」とするのが、本書の研究目的である。

この研究では歴史、人口、漁業、農業、村落、家族、教育、宗教、公衆衛生、世論等の諸項目が、主に社會科學の各分野の専門家によつて分擔されている。これらがほほ有機的連關を保ちつつ、單一の主題「移民の母村に及ぼした影響」をめぐる展開されている。諸専門分野の協力による研究がなされても、ややともすると並列的な研究に終り勝ちであるにも拘らず、それがここではかなり綜合的な成果をあげている。「わが國でも最初の綜合調査であるといつてもよいであらう」という自負は、「より綜合的であり、より廣い分野の協力によつた調査」であると