

Title	アルフレッド・マーシャルにおける交通論
Sub Title	The transport theory of Alfred Marshall
Author	増井, 健一
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1955
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.48, No.9 (1955. 9) ,p.651(1)- 674(24)
JaLC DOI	10.14991/001.19550901-0001
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19550901-0001

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.

書評及び紹介

- クズネツ著『高額所得者における所得と貯蓄の割合』 鈴木 謙一 (充)
M・フリードマン著『實證經濟學の方法論』 富田 重夫 (豊)
ユルゲン・クチンスキ著『ドイツ經濟史』 飯田 鼎 (充)
高橋正雄・中内通明譯『ドイツ經濟史』 關口 操 (充)
スコット・A・グリーア著『社會組織』 平野 紗子 (充)
栗原百壽著『農業問題入門』

アルフレッド・マーシャルにおける交通論

増井 健一

(+) まえがき

（）に掲げた「アルフレッド・マーシャルにおける交通論」という題名でもつて、わたくしは、マーシャルが體系的な交通論を展開していることを示唆しようとするものではない。われわれは、ただ、彼の著述のここかしこにおいて、交通に觸れて述べているところから、たしかに、彼の交通觀を窺い得るに過ぎない。しかもなお、ここに特にとりあげて論じようとする所以は、一には、マーシャルの所説を考察することによつて「英國の傳統的な經濟學」^(註1)の交通觀の一端を知り得ると思われる故であり、二には、マーシャルの所説中に、交通論自體にとつて興味のある若干の點——たとえば差別賃率の根據についての見解——を見出し得る故である。この稿は、まず、右の第一の關心點について論じ（（））、その後第二の關心點について論ずる（（））。

(註1) traditional orthodox economics という言葉があるようである。[Joan Robinson, An Essay on Marxian Economics, p. 1.] いやは、英國の古典學派から新古典學派にかけての諸説を指すつもりである。

(二) 古典學派と交通

英國の傳統的な經濟學は、ドイツ歴史學派經濟學とはまったく對照的に、交通への關心がきわめて薄いといわれる。たとえば、古典學派についてみると。スミス、リカードー、J·S·ミルというような代表的經濟學者中、交通に對しての關心の最も深いものは、おそらく、スミスであろう。國富論中の記述には、今日の交通學者によつてしばしば引用されるところのものを含んでいる。しかし、彼の關心をもつてして、なお、交通業と商業とが、觀念上、完全には切離して考えられていない。^(註1) この、交通業と商業とを（觀念上）區分するという點では、リカードーはスミスより一步を進めると思われるが、そのことは、必ずしも、リカードーの交通への關心が、スミスよりも深かつたことをあらわすものではない。リカードー、J·S·ミル等の著書は、交通についてきわめて斷片的に觸れているに過ぎない。

(註1) 富永祐治氏「交通學の生成」一〇七頁以下。佐波宣平氏「海運理論體系」五七頁以下。

(註2) Ricardo, *The Principles of Political Economy and Taxation*, (Everyman's ed. 1923) p. 176.

古典學派の經濟學者達が、交通に關して明確な考え方を持たず、あるいはこれに觸れる」との少なかつたことについては、そこに少なくとも二つの理由を見得るであろう。

第一は、古典學派の成立・發展が、近代的交通業の成立に時期的に先行しているという歴史的事情である。交通業が商業から決定的に分離して獨立產業として發展するに至つたのは、一般に、近代的輸送業に屬する鐵道業、汽船業の確立と期を同じくするといえよう。そして、これ等の近代的輸送業の確立が、およそ、一九世紀の第二—四半期であるのに對し、古典學派成立の時期は、かなり遡つて、スミスの「國富論」刊行（一七七六年）を以て示すことができると思われる。リカードーの「經濟學および課稅原理」（一八一七年刊）を經て J·S·ミルの「經濟學原理」（一八四八年刊）が完成される前後に、近^(註1) ように理解することができる。

(註1) たとえば英國においては、一八二五年に（世界）最初の蒸氣鐵道が開通し、それは一八三六—三七年および一八四五—四六年という再度の鐵道熱（railway mania）に促されその發展期を迎える。一方、汽船は、一八〇七年米國のハドソン川上の實驗に引續き實用化され、最初内水路の航海を主としたが、一八三七年から一八四〇年にかけて英國・インド間、および英國・米國間の定期航海が開始されるようになった。

古典學派が交通に關することの少ない第二の理由は、その性格にもとづくものと考えられる。貨幣を考察の中心におく重商主義、物財特に農產物の生産・流通を重視しながら經濟を理解しようとする重農主義に對し、古典學派は、價值を中心において考察し、そのことによつて眞に經濟學派の名に値するものとして成立した。もちろん、價值を擔うべき財貨を離れて價值はあり得ない。その意味では、價值の考察にあたり、財貨の生産・交換・分配・消費の過程も考察されるわけであるが、しかし古典學派の場合これ等の過程を內面的に統一している價值の論理の追求に力點がおかれて、財貨の空間的な移動現象はそのものとしては關心を持たれない。ここでは、おそらくは、價值形成に對する交通の役割を交通の生產的機能という形で把え、あるいは價值の移轉（財貨の流通）の圓滑化という點で、交通發達の程度が市場の範圍を規定するという面を考察する程度に終始したのであって、たとえば交通費用の性格というような問題も費用一般の問題の中で取扱われ、運賃に關する特殊問題も價格一般の問題の中に解消されてしまつてゐるといつても、いい過ぎではないであろう。

アルフレッド・マーシャルにおける交通論

(三) マーシャル 經濟學と交通の重要性

それでは、古典學派を繼承し、その學說を新たな裝いを以て展開したといわれるケンブリッジ學派は、その理論體系の中で交通をどの程度重視しているであろうか。その點、まず、すでにケンブリッジ學派確立の時代——一應マーシャルの「經濟學原理」初版の刊行（一八九〇年）前後を中心と考えてみて——には、古典學派についていい得たような、「當時における近代的交通業の未發達」という事情はまったく存在していないことを考え合わせてみねばならない。^(註1)近代的交通業は確立し、英國資本主義はその發達した交通組織（鐵道網・航路網）の上に繁榮を誇っているという經濟的事實は、當然、ケンブリッジ學派の學說の中に何等かの形で反映せねばならぬ筈である。

（註1）英國の鐵道は、一八六〇年にはその延長一萬哩を超えた。一八八五年には一九、〇〇〇哩に達した。鐵道業の集中もまた進み、一八八〇年頃までの間に、各幹線鐵道はおののその地盤を固めた。一方、海運においても、英國（British Empire）の航洋汽船船腹は、一八七〇年代に二〇〇萬總噸を超え、一八九〇年には七〇〇萬總噸に迫つて、英國海運業は世界に霸を唱えた。

ケンブリッジ學派に屬する（理論）經濟學者の中で、交通に關して述べるところの多いのはマーシャルとピグーである。この稿は、その中のマーシャル經濟學をとり上げて考察する。

マーシャルの交通觀は、彼の著書のここかしこにおいてこれを窺うことができる。たとえば、彼は、「あらゆる產業の分野において、自然の力を逆に利用して自然から常に遞増する利益をおさめようとする人間の努力に對し、特に自然は、農業や礦業の部面において抵抗を試みるが、その抵抗は、たえず新たに豊富な資源を開發することと、遠距離間の容易迅速な交通をたえず發達させることによつて急速に弱められる」〔Marshall, Industry and Trade, p. 1. 以下この書を引用する場合頁數はすべて第三版による。〕と述べ、交通の改善に向けられる人間の努力が、人の經濟生活に及ぼす影響に注視する。

また、彼は、特に英國の事情に關連させながら次のように論ずる。

「イングランドの工業技術の進歩により英國は世界の工業國となつたが、米國・ドイツ等新興工業國の追隨により、英國の特產物はその獨占價値（monopoly value）を失うこととなつた。結局イングランドの實質的國民分配分は、工業技術の進歩によつては期待されるほどには増加しなかつた。その點、むしろ次のようにいわれるべきである。」「イングランドは、一九世紀の工業の進歩から多くの利益を收めたが、その全利益の中おそらくは四分の三以上のものが、人や貨物の輸送費や、水や灯火や、電力やニューズの輸送費^(註1)の低下というその間接的影響による。なぜなら、現代における最も有力な經濟的事實は、工业の發展ではなく、諸輸送業の發展なのであるから。これ等の輸送業こそ、總體の量においても、また個個の力においても急速に成長しつつあるものである。それ等はまた、經濟的自由の諸力をば經濟的自由破壊に向けようとする大資本の傾向に關する最も氣がかりな問題を生もうとしている。しかし他方、イングランドの富を増す上にとび離れて最大の貢献をしたのもまた輸送業である。」〔Marshall, Principles of Economics, p. 674~675. 以下この書の引用は特記せぬ限りすべて第五版による。〕

（註1）マーシャル「經濟學原理」大塚金之助氏譯文には、「……その進歩が人と財との輸送費、水・灯火の費用、電氣・報道の費用を安價ならしめた間接影響による」「傍點増井」とある。傍點を附した「費用」という言葉は「輸送費用」の誤譯ではないだろうか。文法的にはどちらの譯も可能であるが、私見の解さないと、それ等が輸送業發展の所産として考えられている後段の意味が理解しにくくなる。なおこの稿の次節において再び同じ個所に關して述べるところがある。

（註2）ここでは transport industries を（文脈上）諸輸送業と譯したが、正確には諸交通業と譯すべきである。傍點増井。傍點の個所は交通論關係著作中に好んで引用される。引用の理由は讀者にはおのずから明らかであろう。

マーシャルが、交通および交通業の重要性に強く印象づけられることは、このように、彼が、世界の工場といわれる英國において、しかも工業の發達を上まわる交通業の發達を指摘していることからも明らかであろう。われわれは、まずもつて、古典學派の理論においてはいわば埋没した形となつて特にとり上げて論ぜられることの少なかつた交通業の重要性

が、マーシャルによつて充分に注目され評價されている事實を記憶すべきである。

(四) マーシャル經濟學における交通業の意義

次には、マーシャルにおける交通業または輸送業（いすれも *transport industry*）と云ふ言葉の解釋について。

マーシャルは、彼の著書中で、輸送業という言葉を二様の意味で使う。彼は、通例の場合、人や物をば（單に）一地から他地に動かすことを仕事とする營業を輸送業と考える [*Industry and Trade*, p. 423.]——これをかりに第一の意味における輸送業とよぼう——が、これは、一般に、經濟學や交通經濟論で考えられている輸送業の解釋と一致する。しかし、彼はまた、ある産業が、物の移動という現象を重要不可缺の要素として含んでいるような場合、これをも一種の輸送業——第二の意味における輸送業——と考える。マーシャル自身に語らせよう。「原油業は、はなはだ多く、長いパイプラインに依存しているので、多くの場所にわたつて、一の輸送業である。」[*Industry and Trade*, appendix, p. 786. 傍點増井] また、「パイプラインは廣汎な way-leaves を必要とし、」のようにして、多くの點で、……水・ガス・電力を運ぶところのパイプや電線と似ている。」[*Ibid. appendix*, p. 786.] さらにまた、「鑛業は普通『生産的』産業として分類されてはいるが、しかも大鑛山の設備といえ、長いトンネルの中を通した狭い鐵道が延々と續いていることと、垂直の輸送をするための堅坑の外にはほとんど何もないのであるから、それはまさしく、はなはだ輸送業である。」[*Ibid. appendix*, p. 787. 傍點増井]

(註1) 従つて、水道・ガス供給・電力供給業もこの意味における輸送業といえよう。

(註2) 『生産的』産業という言葉については次節参照。

第一および第二の意味における輸送業の間ににおける差異はこうである。結局前者にあつては賣られるものが輸送というサービスそのものであるのに、後者にあつては賣られるものは輸送される商品（正確には輸送サービスつきの商品）である。

前者は運賃の收得によつて收入を得、後者は商品の販賣によつて收入を得る。

マーシャルは、嚴密な用語としてはもちろん、第一の意味の輸送業を考える。たとえば、彼が「産業論」において數章にわたつて輸送「業」における競争と獨占とについて分析する場合の輸送業もそれである。また、第二の意味に使う場合の、たとえば前出の、「それはまさしく、はなはだ輸送業である」——it is in fact very much of a *transport industry*——という表現の仕方からも、第二の用法が第一の用法からの派生物であることを推測させる。

さて、右を念頭において、再び、前掲のマーシャルよりの引用文——「現代における最も有力な經濟的事實は工業の發展ではなく諸輸送業の發展なのである」——を顧みよう。ここにいわれている諸輸送業とは、文脈からおして、おそらく、第二の意味の輸送業であろう。この句の輕輕な引用によつて、これを第一の意味の輸送業と誤り解されてはならない。

(註1) このように理解して初めて、引用文中の「水や灯火や、電力やニュースの輸送費」という、一見不自然な言葉づかいの理由がうなづける。また、この句を含む節の見出しには、「製造工業の進歩より得たイングランドの直接的利益は、一見した所考えられるよりも少いものであつた。これに反して新しい輸送手段から得られた利益は、一見した所よりも大きかつた。」と記されていて、「輸送業」という言葉が使われていないことにも留意されてよい。

(五) マーシャル經濟學における交通業の本質および機能

續いては、マーシャルが、彼の經濟學の體系の中に、輸送（交通）および輸送業（交通業）をどのように位置づけたか、輸送（交通）の經濟的本質をどのように見ていたか、を考察する。彼は、たとえば、輸送を、それ自體、何等か新しい効用の創出——「生産」——とみてゐるであらうか。

マーシャルがその經濟學を體系的に述べる「經濟學原理」は、序論と消費論・生產論・價值論および分配論を持つてゐる。その中で、主として序論・生產論と價值論とが、この問題にかかわるところがある。

彼はまず、序論に相當するその第二編、「若干の基礎概念」の中で、生産という用語について考察する。彼は、「ひとは物を生産することはできない。ただ固有の効用を生産するだけである。」[Principles of Economics, p. 63, subtitle.]と述べた後次のようにいう。「商人は生産をするものでない、としばしばいわれる。つまり、指物師は家具を生産するが、家具商人はすでに生産されたところのものを賣るだけである、と。しかし、この區別には何等の科學的根據もない。彼等は、兩方とも効用を生産するのであって、しかも彼等のどちらもそれ以上のことをなし得るものではない。家具商人は、物をば動かし、配列し直して、それが以前よりももつと役に立つようになるが、大工も何等それ以上のことをするものでない。船員や鐵道從業員が地上で石炭を運ぶというのは、地下で石炭を運ぶ坑夫とまったく同様に石炭を生産しているのである。魚の商人は、魚をば、それが比較的有用ではない場所からより有用な場所へと動かすことに助力するのであるが、漁師もそれ以上のことをしていない。」[Ibid. p. 63.]

つまり、マーシャルにあつては、効用を生産するものすべて生産であり、「狭義における生産者」——指物師等の——と商人との間には本質的な差別はない。そして、船員や鐵道從業員によって代表される交通業從事者も、もちろん、効用を創出し、その限りにおいて生産を行つていていることになる。もつとも、マーシャルは「狭義における生産者」と商人との間に若干の區別をたてないのでない。「狭義における生産は產物の形や性質を變える。商業や輸送はそれ等の外部的關係 (external relations) を變える。」しかし、この種の區別は、それによつてその種の労働が生産的であるか否かを決めるような本質的なものではない、というのである。^(註2)

(註1) Principles of Economics, 5 ed., p. 64, foot-note. ただし彼は、この「外部的關係」という言葉を特に説明してはいない。
(註2) マーシャルは、また「產業論」の中でも、一方、農業・漁業・礦業・工業だけを生産的労働とし、他方、輸送業・商業を非生産的產業と考へる世上の用語法を、科學的根據にもとづかないものと斷じているが、しかし彼は、この種の用語法が經濟學研究上有意義と思われる區分に照應しており、また、新用語というものは大きな障礙を持つという理由で、かりに、このような從來の用語を用いることで満足しておこう、と述べている。(Industry and Trade, p. 170.)

それでも、マーシャルが、以て生産が行われたか否かについての判定の指標としようという「効用」とは、たとえば、何等がある物質的な財貨を前提として、そのものの効用について（だけ）いわれるのであろうか。たとえば、何等かのサービスというような非物質的な効用は含まれないのであろうか。

この點、本来の彼は、物質的財貨を前提とする説を探るものではない。彼が自ら理想的と考へる定義によれば、「すべての労働は、その目的とするところを進めることができず、そのため何等の効用をも生まなかつた」という場合を除いては、生産的のものと認め得る[Principles of Economics, p. 65.]のである。もしかりに右の考え方からい得るならば、たとえば輸送労働は、その目的とする輸送を達成する限りは、すべて生産的労働となる。その場合、それが何等かの財貨の輸送であつてその財貨の「外部的關係」の變更によつて新たな効用が作り出される場合はもちろんであるが、たとえこのような物質的財貨には直接にはかかわりのないような輸送、たとえば遊覽旅客の輸送なども、それが輸送サービスという非物質的な効用を創出し、その目的を達成したという意味では生産とされる。

しかし、このようにいうマーシャルも、實際問題としては、そのいわゆる理想的定義を貫くことにためらいを見せる。彼はその理想的定義を述べた後に語を繼いでいる。「しかし、『生産的』という言葉の意味がこれまで経てきた多くの變遷のすべてを通じて、その語は、蓄積された富というものに特殊な關連をもつていていたのであり、その結果、直接的なまた一時的な享樂をばどちらかといえば無視したり、時としては除外さえもしてきた。そして、殆どおかされたことのない傳統に従つてわれわれは、この言葉の中心的觀念が、現在のではなく將來の欲求のための準備に關連したものであるようにみなさねばならない。」[Principles of Economics, p. 65~66]また、「われわれが、生産的という言葉を單獨で用いるときには、それが生産手段について、および耐久的な享樂の源泉について生産的であることを意味するように理解されるべきである。」[Ibid. p. 66.]

「そこで氷菓子の製造者は、菓子屋のために働いていると田舎の邸宅の召使として働いていると問わず、不生産的なものとして分類される。」[Ibid. p. 66, foot-note.] 彼はこの實際的な定義^(註1)に、自ら「暫定的」(provisional)定義という名をつけていた。あるいは、このマーシャルの「暫定的」定義によつて、スマスを想起すことも、またJ·S·ミルを想起すこともできるであろう。cf. Smith, A., *The Wealth of Nations*, ed. by Cannan, vol. 1, p. 314; Mill, J. S., *Essays on Some Unsettled Questions of Political Economy*, 末永茂喜氏譯「經濟學試論集」岩波文庫版、一〇九頁。cf. also, Hicks, *The Social Framework*, 1 ed. p. 24. 酒井氏譯三一頁。「生産的労働」についてのマーシャルの「暫定的」——かつ傳統的——定義は、必ずしもそれ自體、不合理ともいえず、矛盾を持つものともいえないであろう。とくに經濟學が、經濟社會についての長期的なまた機構的な考察に專念していた時代には、この種の「持續的影響を持つ労働」だけにこだわる考え方にも多くの有用性が認められる。しかし經濟學がより短期的・具體的な視點を持ち、財の流れの過程に注目するようになると、この種の定義は、古めかしく、實際上の有用性にも缺けるところを持つようになる。マーシャルは、自身、短期理論の領域にも踏み入りながら、この點ではまだ、長期理論のきずなから、完全には脱け出し切つていない一面をみせている。

右を、輸送の場合に適用していえばこうであろう。輸送労働が、生産手段および耐久的な享樂源泉についてその効用を増加する場合には、その労働は生産的であり、これに反して、その輸送労働が、單に短命の享樂源泉をしかもたらさない場合には、それは不生産的である。輸送サービスは、もちろん、そのものとしては、本来、氷菓子よりも一層短命である。サービス自體は作られるとともにすぐ消える。いわゆる即時財 (instantaneous goods) である。従つて、もしこの輸送サービスが、何等か持続的な効果を持つようなもののために——たとえば貨物の輸送とか、通勤する労働者の輸送などのために——用いられずに、單なる一時の享樂目的のために費されるという場合には、この輸送サービスを作り出す輸送労働は、不生産的な労働ということになるわけである。^(註1)

(註1) マーシャルは、欲望充足に寄與する序列に従つて財を区分するメンガーの所論に觸れて次のようにいふ。「もし、鐵道の列車が慰安旅行客を運び、同時にまたビスケットの罐・製粉機・製粉機製造に使われるある種の機械を運んだとすれば、その時にはこの列車は、同時に、第一次・第二次・第三次および第四次財となる。」(*Principles of Economics*, p. 65, foot-note.) この場合、彼は、慰安旅

行客の輸送については、列車の運轉により輸送サービスといふ一種の（この場合）消費財が生産されてそれが消費されるというふうには考えず、鐵道列車そのものが第一次財（消費財）——この場合はもちろん耐久的消費財）の資格におかれ、これが、直接的な慰安という目的のために（部分的に）消費されると考えるのである。

なお、ここにおいても、當然、直前の註記が顧みられるべきである。

ただ、ここに、ひとこと、はなはだ蛇足的な附記を許されるならば、傳統的な見解が、ある種の輸送を不生産的と考えるからといって

その輸送が、その理由で以て、經濟學的考察の對象から排除されるということにはならない。輕率な誤解を避けておきたい。

さて、右には——暫定的にといひながら結局において、マーシャルが、財貨の生産に即して輸送の生産性を考察していることを見た。そこでは輸送は、財貨の外部的關係を變えることによつて、つまり財貨をば、それが比較的に有用でない場所からより有用な場所へと移すことによつて財貨の効用を増すと考えられ、その點で輸送は生産的と論ぜられた。この考え方は、さらに同書、生産論（第四編「生産要因——土地・労働・資本・組織」）において、やや分析的にふえんされる。

一體、彼は、時に、生産の要因を土地・労働・資本の三とし、時にはそれを土地・労働・資本・組織の四と考へる。彼はたとえば所得との關連においての考察では前の立場をとり、生産の要因それ自體を分析的に究めて行く場合には後の立場をとる。生産論では後の立場がとられ、従つて組織をも生産要因に數えるが、そこに「產業組織」を考察する章を設けて彼は次のようにいう。

自然的な有機體におけると同様に社會的な有機體においても、その發達は、その機能の細分化の増進すなわち分化(differentiation)と、部分の間の密接な關連の増進つまり集化(integration)とを伴う。分化は、產業については分業が行われたりまた専門的な技倅・知識・機械が發達するという形であらわれるのであり、また集化は、「商業的信用の安全の増進や、海上陸上、鐵道や電信、郵便や印刷機による交通の手段並びに習慣の増加という形で、產業有機體の個々の部分間の關係が緊密化し鞏固となること」を意味する。[*Principles of Economics*, 5 ed. p. 241.]

産業における分化的および集化的發展は二重のものと考えてよいであろう。分化的發展は集化的發展を前提として初めて行われ得るし、集化も分化の結果いよいよ促進される。従つて交通の發達は、産業の發達に對しては二様に——それ自體産業の集化的發展を可能とする意味では直接に、分化的發展を可能とする意味では間接的に——作用する働きを持つといふ。この分化的および集化的の發展によりもたらされる進歩は、やがて財貨の生産規模を増大させるが、その結果そこに「經濟」(economy)——あるいは節約と譯する方がよいであろうか——が生み出される。マーシャルは、この財貨の生産規模の増大から生ずる「經濟」を二つの源泉よりもたらされるものとしてこれを區分する。

「第一は、その産業の一般的な發展に依存しているところの經濟であり、第一は、その産業に從事する各個の營業の資力や、その組織や、その經營能率に依存している經濟である。われわれは、その前者を外部經濟(external economy)とよび、後者を内部經濟(internal economy)とよび得る。」[Principles of Economics, p. 266.]

この外部經濟という考え方は、マーシャルが「經濟學原理」において初めて經濟學に導入したものといえようが、彼の經濟學の體系は、いろいろな意味で、この考え方根据をおいている。彼は、一面においては、「おののおのの營業が自分自身で生み出さねばならぬものである内部經濟は、産業的環境の一般的な發達から生じた結果である外部經濟に比較しては、しばしば非常に小さなものである。」[Principles of Economics, p. 441.]と述べて、外部經濟の實際的意義を強調するが、その理論的意義もけしてこれに劣るものでない。

(註1) たとえば青山秀夫氏「獨占の經濟理論」は、スラファ等の所論を中心にして、マーシャル經濟學における外部經濟の意義について批判的に論究するところがある。

内部經濟を、ある意味で、産業の分化發展に結びつけ、他方、外部經濟を産業の集化的發展に結びつけて考えることも、許されないことではないであろう。たとえば、大規模機械を採用して能率を向上させることは、いわば内部經濟をあらわす

ものといえよう。これに對して外部經濟は、マーシャルによれば、「同様な性格を持つた多くの小營業が特定地方に集中する」と、いいかえれば、いわゆる産業の地域的集中 (Localization of industry) によつて、しばしば、得られるところの」[Principles of Economics, p. 266.]ものである。マーシャルはもとより、この産業の地域的集中を生ぜしめた原因として、物質的「多分に地理的な」條件や宮廷の愛顧、支配者の熟慮の結果である招致などとともに交通手段の改善をあげているが、この場合、交通手段の改善が同時に、逆に、産業の分散化を導くという一面の傾向を併せ持つことを指摘している。[Ibid. p. 273.]

しかし、ここでの彼のように、いわゆる外部經濟の問題を産業の地域的集中の考察という局限化した形で取扱うことは、交通手段の發達と外部經濟との關係に、部分的に觸れたことにしかならないであろう。同じ問題を結論風に述べている生産論卷末の要約は、この點を補足して次のようにいう。「これ等「外部經濟」の中で最も重要なものは、相互に關連ある産業諸部門の發達の結果として起きるのであるが、これ等の産業諸部門は、恐らくは同じ地方に集中しているが、いずれにしても蒸氣〔動力による〕輸送や電信や印刷機によつて、お互い助け合つているものである。」[Principles of Economics, p. 317.]ともかく、ここに、主として外部經濟に關連づけて交通の生産的役割をみようとするマーシャルの考え方を知ることができた。(註1)

(註1) マーシャルの内部經濟もまた、交通の發達と無縁のものではない。ただその場合その關係は間接的である。

さて、これまで、マーシャル「經濟學原理」の序論および生産論において、交通の經濟的本質、特にその生産的機能がどのように把えられているか、を考察してきた。そして、それが、財貨に關してみるとにはその外部的關係を變えることによつて、また、企業に關してみるとにはその外部經濟をもたらすことによつて、生産的機能をはたすとされていることをみてきた。しかし、以上の考察は、それだけではまだ一面的である。なぜならば、現實には財貨の生産機構は複雜な交換關係の下に織り込まれているのであって、交通の機能を、上述のように單純に、たとえば單なる一個の財が高い効用を發揮で

きる場所へと移ざれるという過程に抽象化して考えたり、あるいは一應交換關係を前提として企業という考え方によりながらも、その交換關係を（全體的ではなく）一個の企業に即して考え、交通の發達が企業の外部經濟を生み出すというふうにだけ考えたりするのでは、未だ交通の經濟的な本質を、その全き姿において把えたとはいひ難いからである。マーシャル經濟學がその生產論の領域から價値論（あるいは交換論。「經濟學原理」第五編、「需要・供給・價値の一般的關係」）の領域に移るに従つて、交通についての考察もまた新たな視角から行われることになる。

價値論は、まず、市場についての序論的な説明から始まる。マーシャルはクールノーに従つて、市場とは取引の行われる個々の場所ではなくて、賣手買手が交通することによつて容易にまた速かに、一物一價が行われるような場所の全體であると考える。勿論市場が現實的に空間的な廣がりを持ち、市場内の一地から他地へ商品を輸送するためには、その距離やその外の事情に應じた若干の費用を要する以上、この費用の影響も無視することはできない。一物一價といつても、これ等交通の費用を考慮にいれた一物一價の意である。〔Principles of Economics, p. 324～325.〕

マーシャルの想定する市場概念が、時間的に、短期・比較的長期・はなはだ長期という三つの時間的平面を有する」と、同時にまた彼が市場の空間的要素よりも時間的要素の方を、後者が一層の注意を必要とし〔Principles of Economics, p. 330.〕また一層根本的な影響を及ぼす〔Ibid. p. 498.〕という理由で重視していることはよく知られているところであつて、それがある意味でマーシャル經濟學の指向を決定すると思われるが、しかしそうだからといって彼は、市場の空間的平面の持つ意義をまったく無視するものではない。ただ、それが明示的に述べられている部分は少ないのである。

彼によれば、市場（の空間的平面）は、その商品の性質如何によつてあるいは廣くあるいは狭いが、電信・印刷機・蒸氣（を動力とする）交通の發達はその市場の範圍を擴大させる傾向がある。〔Principles of Economics, p. 335.〕この交通發達による市場範圍擴大の意義には注目すべきものがあり、たとえば、輸送改善の結果もある種の商品を一定の運賃で運び得

る距離が二倍に延びたとすれば、その商品の販路は（自乗の）四倍に増加すると主張したラードナーの所論が顧みられるべきである。〔Industry and Trade, p. 27.〕

市場範圍の擴大は、企業がその市場の中で占める「位置」の重要性を強める。マーシャルは價値論の後半の個所において位置價値（situation value）について論ずる。「營業の位置は、殆ど常に、その營業が自身外部經濟を利用し得る程度を決定するにあたつて大きな役割を演ずる。そして、ある敷地が、それに近接したところでの富裕・活動的な人口や、あるいはまた、既存の市場と交通するための鐵道やその他の良い交通手段の開設から得るところの位置價値は、產業的環境の變化が生産費の上におよぼす影響の中で最もめざましいものである。」〔Principles of Economics, p. 441.〕彼はまた、チューネンの業績を想起しながら、輸送費用が企業間の市場分界におよぼす作用について考察すべき問題が存在することを指摘する。〔Ibid. p. 442, foot-note.〕

後者は、空間的に考察された市場範圍の問題であり、前者は、同じ主題を、各個の企業に即して考察し、一企業の他企業に比しての位置的有利という形でえたものである。ここにおけるマーシャルの考察は、必ずしもそれ自體特に深く行われたとはいひ難いけれども、經濟學の理論體系の中に、空間的市場考察の場面を組織的に取入れる試みという意味では、やはり意義あるものといえよう。

ここで、このようないわゆる space economy の角度からする分析は、問題考察のある一つの視角であることを記しておかねばならないであろう。交通發達のもたらすものを、ただ市場範圍の擴大としてのみでなく市場規模の增大としてみると、考察はさらに、マーシャル經濟學の全體系に及んで行わなければならない。しかしこの稿は、そこまで立入ることを控えたい。

この節の考察の最後に「經濟學原理」のいわば終章ともいいうべき個所に一言觸れておく必要があろう。マーシャルは、同

書の末尾に、經濟的進歩の影響を考察する二章を附している。兩章が、彼の經濟的考察の歸結ともなり、彼の考察の對象である今日の經濟組織の功罪の總括表ともなつていて。ここで改めて彼は英國の交通業の importance を確言している。この稿冒頭近くにおいて引用したマーシャルの力をこめた宣言〔この稿五頁〕は、實はこの部分に收められているわけである。

以上を概觀して、われわれは、交通について考察するマーシャルが、一應古典學派の考え方沿いながらも、それをなお

(六) マーシャル 經濟學における鐵道差別賃率論

(六) マーシャル經濟學における鐵道差別賃率論

は、個々の運賃の間の較差が個々の輸送費用の差に根據づけられておらず、むしろ個々の貨客の運賃負擔力が考慮されて、高運賃を支拂える貨客には高運賃を、低運賃しか支拂えない貨客には低運賃を課するというような運賃の定め方である、と考えてよいであろう。差別賃率はもちろん差別價格の一端であり、従つて差別賃率に關する考察は、同時に差別價格についての考察の一面である。

マーシャルは、その「經濟學原理」、價値論（「需要・供給・價値の一般的關係」）において、まず正常な需要と供給との均衡について考察した後に、結合供給^{〔註1〕}について觸れるところがある。彼は、「混合企業の各部門間に生産費殊に販賣費を適當にわりつけることの困難」と題する節を設け、その中で海運業の例を借りて次のような趣旨を述べる。

註1) 以下の分析にあたつては、マーシャルが結合供給をいかに解するかが問題となろう。
マーシャルは、一應オーソドックスではあるが、しかしあまり厳密でない解釋を探る。すなわち、結合生産物とは、「別別に生産すること」が容易でなく、しかも共通の起源に結びつけられており、それ故に結合供給を持つといい得られるようなもので、たとえば牛肉と牛皮、小麦と麥わらのようなものである。」(Principles of Economics, p. 388.)

「かじ代りこの書の新しい版（それが初めて挿入されたのが第七版または第八版のいすれであるかをまだ確かめていない。増井）で、一九一四年に書かれたデュースナップの論文を引用して次のようにもいう。「デュースナップ教授の主張によれば、あるものを『一工場で生産する總生産費が、數工場で別々に生産する生産費の合計額よりも少い』場合には、これ等のものを結合生産物というべきである。」この定義は……〔別の個所で〕……述べた定義ほどには一般的ではないが、何等か特殊の場合に用いるのには便利である。」(Principles of Economics, 8 ed. p. 388.)

一體、各船主は、できる限り、(かさに比べて) 重量の大きな貨物と、(重量に比べて) かさの大きな貨物との兩種が混合された積荷を得ようとする。この兩種の貨物をともに積出し得るような港は、この結合生産される兩種の輸送サービスをともに需要するわけであるから、間接費を兩種サービスにわりあてることができ、結局兩種サービスともに比較的安い運賃が課されて、この種の港は有利な地位に立つ。「しかし海運業には自由競争が行われる。それは船の大きさや型、航路全體

の營業方法について、これを變え得る大きな能力を持つており、このようにして、多くの方法によつて、一般原則、つまり營業の結合生産物間の相對的比率をば變えていつて、各（結合生産される）生産物の限界生産費が、その限界需要價格に等しくなるようにするというあの一般原則を適用することができる。いいかえれば、各種の積荷を輸送し得るおののおのの量が、たえず一均衡點に向つて動こうとする傾向を持つのであるが、その均衡點とは、正常の營業狀態の場合その量に對する需要價格が、ちょうどそれを提供する生産費を償う點なのである。なお、この生産費には、單にその（貨幣的）直接費を含むばかりでなく、長期において、そのために直接にか間接にかひき起される營業の一般的経費すべてを含むように計算される。」

〔Principles of Economics, p. 395.〕

「」のよう、マーシャルは、海運業における重量貨物と大量貨物との輸送を一應結合生産の事例とみながらも、そこには多くの仕方で各結合生産物の割合を變更する力が働くために、また競争によつてそれを強いられるので、實際上には（結合生産ではない）個別的生産の法則が行わると考える。ところが鐵道輸送に關しては事情が異なる。マーシャルは、ここに註記して次のようにいう。

「もちろん、このこと〔結合生産物間の割合變更〕は鐵道貨率にはあてはまらない。なぜならば鐵道會社は、その作業方法に關しては彈力性に乏しいので、しかも往々にして外部からの多くの競争もないで、會社が各種の輸送に對して課する運賃をば、それ自身の費用に對し〔適應するように〕調節しようとする誘因に乏しい。事實、鐵道會社は、おののの場合における直接費についてはこれを容易に確かめ得ても、急行および緩行輸送の間、短距離および長距離輸送の間、輕量および重量輸送の間に全部費用がどのように分たれるかについて正確な決定をすることができない。さらにもた、その路線やその列車が混雜している時と、それ等が殆ど空の時とにおける追加輸送の場合についてもそれは同様である。」〔Principles of Economics, p. 395, foot-note.〕

このマーシャルの註記をいかに解すべきか。彼は、鐵道における事情が海運のそれと異なる理由を、作業方法における彈力性の缺除^(註1)と外部よりの競争の缺除^(註2)という二様の事實によつて説明する。ところがこの二様の事實の間には、輕輕に見過し得ない問題が挿まれている。もしわれわれがその中前者に注目すれば、われわれはマーシャルが、鐵道輸送を一應結合生産の事例と考えているとせねばならないであろうし、もし後者に注目すれば、われわれはマーシャルに、鐵道運賃の獨占價格說を見ねばならないからである。鐵道差別貨率に關する文献について豊富な知識を持つてゐるロックリンは、マーシャルがここで鐵道貨率を結合費の一例であるとほのめかしたと解している。^(註2)

〔註1〕 鐵道作業方法における彈力性の缺除とは、たとえば鐵道が海運〔〕の場合定期海運とは限らない」と異り固定的な線路に制約されていて、積荷を自由に各地の市場に求め得ないことを指すのである。あるいはスケジュールに制約される程度が定期海運よりも著しいことなども考慮するものであろう。

〔註2〕 Locklin, The Literature on Railway Rate Theory, Quarterly Journal of Economics, Feb. 1933, p. 183, foot-note.

鐵道運賃に關する結合費說といえば、このマーシャル、「經濟學原理」初版刊行の翌年である一八九一年に、タウシッグが強力に主張したことのために、通例はタウシッグの名とともに記憶されている。それをヒントの形で提起したのがマーシャルであるのである。

〔註1〕 Taussig, A Contribution to the Theory of Railway Rates, Quarterly Journal of Economics, July, 1891.

ロックリンの解釋はおそらく誤りのないところであろう。しかし結局においてマーシャルが、はたして鐵道差別貨率の根據について、自身、はつきりとわりきつた見解を持っていたかを訊ねるならば、そこにはいささか疑問なきを得ない。たとえば彼は、（その一例を右にも見たように）この書の幾つかの個所において、鐵道會社就中大鐵道會社がその獨占的地位を利^(註1)用して價格調節を行い、獨占利潤を收得する事例を述べている。この「結合生産」的見解と「獨占」的見解とが、こゝかゝる、

アルフレッド・マーシャルにおける交通論

あるいは單獨あるいは平行的に述べられていることは、「經濟學原理」における彼が、この點、いまだはつきり分化していない二様の考え方を抱いているのではないかと想像させる。^(註2)

(註1) Principles of Economics, p. 485. ; Ibid. 8 ed., preface to the 8 ed.

(註2) タウシックは上述書において結合費（結合生産）説を激しく主張したが、彼はこれと並んで、獨占的地位にある鐵道の課する獨占的差別貨率の存在をも認める。しかしタウシックの場合、兩種の見解は明らかに分化を遂げている。この點、増井健一「鐵道運賃の性格に就ての論争(一)」三田學會雑誌、一九五二年五月號参照。

「經濟學原理」より二九年を遅れて刊行された「產業論」(初版一九一九年)は、前述のように「輸送における競争と獨占」について論ずる數章を持つが、その中で彼は、鐵道のような「半獨占的營業」によつて行われる價格差別「彼の用語に従えば」「一般費の恣意的配付」について検討するところがある。彼は、生産が行われる際の條件を、(1)無制限の競争的生産の場合、(2)嚴密な意味の結合生産の場合、(3)多種類の產物を同時に作るような生産の場合^(註1)、(4)獨占營業の場合、の四種に區分し、この中、(1)(3)の場合において「一般費の恣意的配付」が行われる、という。[Industry and Trade, p. 467~468.]

(註1) マーシャルは、(原文においては)この場合を「……多種類の商品またはサービスを提供する製造業者・商人・海運業者……」と述べ、特に海運會社を指摘している。

それでは、鐵道の行う「一般費の恣意的配付」はこの中のいずれに相當すると考え得るだろうか。マーシャルは次のように答える。「丁度獨立的かつ競爭的な製造業者や商人が、彼等の一般費を各種の商品の上に、幾分かはまことに恣意的にではあるがしかも結局はなはだ同様な計畫にもとづいて配付するのと同様に、諸鐵道會社が一般費すなわち間接費を割りあてるために用いる方法にも驚くほどの類似がみられる。この類似は、あらかじめ相談したり協約したりしてひき起されたものではないようである。明らかに、同じ問題に關して仕事をしている人々によつて、お互に同志別々に到達された同一結論の結果なのである。」[Industry and Trade, p. 469.]

マーシャルは同じ趣旨を別の個所 [Industry and Trade, p. 480.] でも述べているが、しかしこの所論は明確を缺く。彼は鐵道會社の行う「一般費の恣意的配付」を、一應、多種の商品を扱う獨立的、競爭的生産者の例になぞらえて説いているが、しかしここにおける彼の所論から直接に出てくる結論は、おののの多種生産物生産者の「一般費の恣意的配付」の仕方が事實上一樣であり、鐵道の場合にもその點同様だ、ということだけである。

マーシャルはまた次のようにもいう。「しかし、實際上考慮されねばならないことは、ある種の貨物に課される運賃が、かりに同額がより高價な貨物に課されるとしたらほんとその輸送を減少させないというようなものでも、もしその貨物に課されるならばその輸送を殆んど行わせなくするような場合には、この種貨物にはより低い運賃を設定するという習慣が普遍的なことである。それ故運賃は次のような場合には、それがどんなサービスに對するものであつても『差別的』とはいえない。それは、ある種の貨物に同様なサービスを行うにあたつて、その鐵道でもまたこれと同様な状態にある他の鐵道でも、同じように課する運賃があつて、それに比例して一般費の配付が行われるならば、このような配付額を含んだ運賃の場合である。」[Industry and Trade, p. 469.]

(註1) わたくしは、これまで、マーシャルの「一般費の恣意的配付」を、同時にそれが價格差別の一面であるとみてきた。價格差別は一般に「一般費の恣意的配付」——この一般費を経費項目のどれだけの範圍にわたるものとして考えるかという點に問題は藏されようが——という形をとつて行われるというのは眞である。しかしここではマーシャルは、とくに差別的(discriminative)という言葉を右とは區別した意味に用いていることが明らかである。ここでは、獨占的(價格)差別の意味に解しておくのが適當と思われる。

ところで、鐵道會社による「一般費の恣意的配付」の普遍的習慣について述べられている。しかし問題は、現にそのような習慣が行われているという事實にあるのではなく、その習慣の根據にあるわけである。マーシャルの説くところは「」でも核心をつくに足りないようである。

さて、しかしながら、以上が「產業論」における彼の鐵道差別貨率論のすべてではない。彼は、この書を通じて、鐵道に

ついて、それを「近代世界における競争と獨占との相互浸透をあらわす適例」[Industry and Trade, p. 424.] と考え、また鐵道が、「偉大な通路の排他的使用」[Ibid. p. 424, 445.] によつて他産業に比較物を持たぬほど有利な地位を占め、「半獨占的權力」[Ibid. p. 445, etc.] を持つと考えている。このようなマーシャルが、しかも鐵道會社の行う價格差別を考察するに當つてはそれをいきなり獨占の所産ときめつけることを避け、上述のようにあるいは多種生産物生産者の例を用いたり、また鐵道會社の習慣に言及したりしているのである。しかし結局マーシャルも、鐵道差別賃率に含まれる獨占の要素を無視するのでもなく、また鐵道經營者の行う差別の慣行に獨占の動機を認めないでもない。彼は鐵道（運賃）における差別には、外見上同じでしかも動機を異にする二種の——良性と惡性の——差別を認めて次のように論ずる。「ある種の差別は弱い産業の利益のための父性的犠牲であつて、鐵道はやがてその産業から時至らば利益を獲ようと望むという類である。ある種の差別は、もし差別が行われなかつたならば自分の方へは來ないような輸送を奪取するための戰術的な運動で、この種の差別は往々その背後に、獨占を強化するために競争的路線を滅ぼそうとする邪惡な目的を持つてゐる。そして差別を行うこれ等の邪惡な動機は粉飾されているばかりでなく、考慮の必要のある他の動機とも織合わされていることが多い。人性は複合的なものである。[Industry and Trade, p. 481.]

以上通觀するに、鐵道差別賃率についてのマーシャルの所論は、「產業論」においてもまだ、はつきりした一元的なものとなつてはいないようである。獨占的要素を以てする根據づけと獨占以外の要素を以てするそれとが入り混つて用いられてゐる。その點「經濟學原理」からあまり隔たるところを持たないよう思われる。しかし、前書とは異りこの書において彼は、一方「結合生産」に關しては前書よりも厳格となり、鐵道輸送を結合生産の事例と思わせるような所論をさし控えてい(註1)。そして從前は嚴密でない意味で結合生産の考え方を援用した説明を、ここでは多種生産物生産という考え方改めてい(註2)。なお、これに關連して、彼が「經濟學原理」の第八版（または第七版）においてデュースナップの loose 定義を引用「この稿でも既にそれについて觸れた」としていることとの關連が問題となるかもしれない。ここでは、一應、デュースナップの定義の引用は、本來の定義との差を明らかにするためになされたものと解しておこう。

(註1) 「二つの物、たとえば機關車と定置式蒸氣機關とが同じ工場で、しかも大部分同じ勞働と設備とによつて作られる時には、それ等の費用は結合しているといわれることがしばしばある。しかしこの用語は、小麥と麥わらのように、別々には生産できないようなダブループの物を指すように、歴史的に特に用いられてきた。そこでこの「前者のような」ダブループについては、共通のまたは連結した費用

(“common” or “allied” costs)を持つという方がよいように思われる。[Industry and Trade, p. 193.]

なお、これに關連して、彼が「經濟學原理」の第八版（または第七版）においてデュースナップの loose 定義を引用「この稿でも既にそれについて觸れた」としていることとの關連が問題となるかもしれない。ここでは、一應、デュースナップの定義の引用は、本來の定義との差を明らかにするためになされたものと解しておこう。

(註2) ただし卷末の用語索引には、その結合生産物の項に、「——それを説明するものとしての鐵道」という句も挿入されている。

しかし、それはともかく、鐵道差別賃率に關するマーシャルの兩書における所論は、必ずしもそれ自體としては、この問題を一義的に解決するような形では展開されなかつたということだけは否めない。實のところわたくしは、マーシャルのこの所論をば、彼がこの問題を解決したか否かという關心からして考察しようとしたのではない。わたくしは、一つには、古典學派からケンブリッジ學派へと連なる價值論（そしてその價格論化へ）の流れについて考へる時、むしろこのような問題こそ、それ等の學派にふさわしい交通問題のとり上げ方ではないかと考え、またそのような意味で、ピグーが鐵道差別賃率について一層透徹した分析を行うに至る所以を理解したいと考える。いま一つには、また、この所論が、その後の鐵道賃率論の展開に資するような幾つかの萌芽を含んでいるように思われる點に注目する。「結合生産」、「多種生産物生産」、「獨占」という諸要素がその後の理論の發展に重要な役割を演じていることはもちろんであるが、「習慣」から「鐵道會社の持つ

父性的動機」にいたるまで、ここに指摘されているものが、さまざま形であるいは顯現的あるいは潜在的に影響していることを見逃すことはできないのである。

附記 わたくしは一九五三年一月、日本交通學會で同じ題名の下に報告をしたことがあるが、この稿は、その報告を土臺として作った。

〔一九五五年七月二〇日〕

資料 資本

ソ連の農業問題

氣賀健三

全面的再編成を命令した。これによると深刻な食糧の不足と缺陷が國內に存する事實を明記して、新計畫は生産を増強し、不合理な管理を改善するであろうといい、古い體制が農民を頭から抑えすぎたこと、増産と個人の利益の結び付きが薄かつたこと、劃一的な農法を強制したことの誤りを指摘したのである。

ソ連においてコルホーズ制農業が實施されてから約二十六年餘に達するのであるが、世界で最も進歩したと稱されるこの體制は、スターリンのいわゆる釣合のとれた計畫的發展の法則の中で依然としてこの法則の例外をなす如き役割を演じているように觀取される。本稿では、マレンコフ政權以後の農業政策の發展の經過を辿りながら、深刻な不足と誤りの原因はどこに在るであらうかを探つてみようと思う。

一九五二年の第十九回共產黨大會におけるマレンコフは「最も尖銳な重大問題とみなされた穀物問題は成功裡に解決され、最後的に絶後的に解決された」と斷言して、世界の注意を惹いたのであるが、同時に第五次五ヵ年計畫（一九五一年—五年）では五年間の政變から一月餘り後の三月十一日になつて、新政府は農業機構の管理・指導の失敗を告白した。實際上の失敗が單に管理と指導の面に原因をもつものか、またその責任をマレンコフが負うべき性質のものであるかどうかについては疑問が存するけれども、とにかく農業生産の不満な状態が實際に存することには疑う餘地はない。この政變から一月餘り後の三月十一日になつて、新政府は農業機構の