

交通の生産物はなにか

——交通の物的労働生産性測定と関連して——

村
尾
質

目次

- 一 序言
- 二 交通用役（サービス）について
- 三 交通の生産物はなにか
- 四 学説史的フォロー
- 五 交通の「物的労働生産性の測定」との理論的関連性について
- 六 あとがき

一 序 言

私は八年前の本誌（第二二巻 第三・四号、一九八六年六月）に、「交通生産の『労働対象』はなにか——その理論的考察」と題する論文を発表した。有形財の場合、労働対象（それはマルクス経済学の概念である。製造業では原材料がこれに当たる）に労働が加えられることによって、人間にとって有用な生産物になる。労働対象が生産物に転化するの

る。だとすれば交通においても、労働対象はなにかを考えることは、必然的に交通の生産物はなにかを考えることに理論的に連なる。それゆえ労働対象を論じた右記論文でも、交通の生産物はなにか、という問題に言及せざるを得なかったのであるが、それ以来この問題が私にとっての宿題となった。そしてそれから八年間、断続的にはあったが考え続けた結果をまとめたのが、「交通の生産物はなにか」という問題を正面に据えたこの論文である。ただしこの論文は、マルクス経済学ではなく、できる限り近代経済学的方法と概念に依拠したつもりである。

この問題は、一見きわめて抽象的・純理論的問題であって、現実の交通問題とは関連の少ない問題であるかのように考えられ易いかもしれないが、五節で述べるように、交通の物的労働生産性の測定においては、その分子（生産量）を何にすべきかという問題に関連して、重要な論点になる。その意味では極めて具体的、実際的な問題としての一面をも持っており、近代経済学としても無視できない問題であると考えられる。

二 交通用役（サービス）について

「交通サービスとはなにか」という問題は、「交通とはなにか」という問題とほとんど同義と考えても良いと思われるので、ここではこれらをまとめて、学問的諸先輩のご意見を簡単にフォローしてみよう。

「交通」とここで呼ぶのは、人や貨物、観念の移動のことである⁽¹⁾

交通とは「人や物あるいは意思、情報が、ある距離を隔てた地点の間を移動すること」である⁽²⁾。

「交通は人、財、思想などの場所的移動を内容とする」⁽³⁾

「交通というのは、人、物および思想を一つの場所から他の場所へ移動すること」であり、

「こうした場所的移動（空間的移動）は、空間的位置の変化ともいわれる」⁽⁴⁾

ここに見た数人の著者が共通して、交通ないし交通サービス（交通用役）とは、人、物、財、意思、思想ないし觀念、情報の場所的（空間的）移動であるとしている。これが近代経済学、マルクス経済学を問わず、現在の交通学界におけるほとんど全体に共通の見解であろうと思われる。このような一般的考え方に対してこの論文では、一つの問題を提起したいと考える。それは空間的に移動されるべき人、物、思想などが存在しなければ、交通用役は生産され得ないのか。具体的にいうなら、空車・空席、空船などの運行は、一見生産行動に見えても、それは生産とはなりえないのか、という問題である。

この問題に関連してたとえば次のような叙述がある。それは上記（引用注（1））の著者である増井健一教授の見解であるが、「生産される交通サービスがすべて消費されるということではない。……列車にたまたま乗客がなかったという場合には、……交通サービスは生産されたが消費されず、したがって貨客の移動という形で交通を実現することがなかったということになる」。

「二〇〇人定員の車両が一〇両連結で——つまり一〇〇〇人定員の列車が——二〇kmを走り、したがって二万定員kmの輸送サービスが生産されたのに、たまたま一両平均五〇人の乗客しかなく、したがって一万人km分の消費しか行なわれず、実現した交通も一万人kmであったということになる」⁽⁵⁾。この見解においては、「生産された交通」は二万定員kmであるのに対して、「消費」（実現）された交通は一万人kmとされているから、消費（実現）されなかった交通一万人kmも生産に含められていることになる。すなわちそこでは貨客の存在しない空車、空席運行も生産と認められているわけである。

ただしこの著者増井教授は、同著第二章の注5)で、交通サービスの生産量を「実際に輸送された一万人kmがすなわち交通サービスの生産量でもあるというふうに解する立場もある」と紹介し、その立場に従えば「消費されることがす

なわちそれだけ生産されたことである」。したがって右例の二万定員kmは「生産された量ではなく、生産のために準備された」量ということになる⁽⁶⁾と述べている。

この増井教授の叙述の前段を見るかぎり、消費（旅客、貨物）不在でも交通サービス生産の成立を認めるという富永第一論文（四で後述）および次項で述べる拙論と同様の見解が、現在の交通学界の——すくなくとも一部には——存在するのではないかと思われるのである。

三 交通の生産物はなにか

交通（交通サービス）の生産物はなにか。それは人間や貨物の現実の空間的移動か、それとも人間や貨物といった交通の対象は捨象して、空間的移動現象という一つの効果それ自体を指すのか。前者の場合は実現（消費）された客貨の輸送サービスが交通の生産物であるが、後者の場合は、交通手段に生み出された空間的位置移動という効果そのものが、交通サービスの生産物ということになる。ここでは空車・空席ないし空船の運行も、交通サービスの生産となる。

交通サービスである空間的位置移動現象は、人間にとって有用性をもたらしてくれる一種の「効用」である、と考えることは、おそらくほとんどすべての近代経済学派の人に承認されることであろう。いまさら言うまでもないことであるが、効用とは「消費行動を通じて各個人が得ることのできる満足感」であり、それは「主観的な満足感」である⁽⁷⁾。あるいは財（サービス）を「消費することから得られる欲望充足の満足 satisfaction の度合を測る主観的測定 measure」であるとも定義される⁽⁸⁾。

右記の規定から交通サービスの効用とは、「交通手段の空間的位置移動によって得られる、サービス消費者の個人的

かつ主観的な満足感である」と規定できよう。この満足感は、言うまでもなく交通手段への乗客あるいは荷主・荷受人が得る満足感である。交通手段が運行すれば消費者はどのような満足感を得ることができ、そこに交通サービスが生産されたことになる。現実に乗客や貨物が存在すれば、そこに何ら理論的問題は生じない。

しかし乗客や貨物が存在せず、空車・空席、空船であった場合には、そこに得られるはずであった効用はどうなったのであろうか。それは生産されたのか、否か。

私はここで、この問題への理解を進めるために、「満足の可能性」ないし「効用の可能性」という概念を導入したいと考える。そしてまず有形財の場合について考えてみよう。

有形財が生産された場合、その効用はただちには実現しない。それが消費されたとき、はじめてその効用は実現される。「効用」は前述のように主観的なものだからである。生産された有形財が持っている効用は、それが消費されるまでは、ここにいう「効用の可能性」にすぎない。有形財であるゆえに、その「可能性」はそれが消費される時まで保持されるのである。

無形財である交通サービスの場合も、そこに交通手段の移動があれば「効用の可能性」が生み出されており、理論的には、有形財の場合となんら異ならない。実際に乗客や貨物が存在すれば、交通手段の移動によって生み出された「効用の可能性」が、消費され、実現されるのである。ただその「効用の可能性」が、生産と同時に消費され、実現されること、もしも消費されなければそれは消滅すること、それだけが有形財の場合との差であるにすぎない。そうであるとするれば、有形財における「効用の可能性」の保持財が生産物と認められているのと同様に、交通における「効用の可能性」もまた、生産物（後述の「潜在的生産物」と認めることが許されるのではないであろうか。

ところで空車、空席運行の場合にはどうであろうか。そこでも「効用の可能性」は生み出されていると考えること

は許されるであろう。しかしその「可能性」は乗客や積荷がなければただちに消滅してしまう（前述）。しかしこの場合の有形財との差は、「効用の可能性」が消滅することだけである。有形財が本来持っていたのと同様の「効用の可能性」は、空車・空席、空船運行においても生み出されているのであって、その点では有形財となんら差はない。だとすれば空車・空席、空船運行も、有形財同様の「効用の可能性」を生み出しており、そうである限り、それは生産であると規定できるものと考えたい。

このような考え方に立つなら、交通の生産物は、客・貨の有無に関係なく、「空間的位置移動」という「効用の可能性」、より具体的には「交通手段そのものに生み出される空間的位置移動という『効用の可能性』」である、と規定できるであろう。これが本論文の課題にたいする回答である。

なおここで一言付け加えるなら、交通におけるこの「効用の可能性」は、いわば交通サービスの「一次的（潜在的）生産物」であると規定できるであろう。そしてその「可能性」が客貨の存在によって現実消費され、それが単なる「可能性」ではなく、「現実的効用」として消費されるとき、その効用が交通サービスの「二次的（顕在的）生産物」であると規定され得ることになる。

「効用」概念に対応するマルクス経済学の概念は、「使用価値」概念であるともみてよいであろう。「空間的移动」という効果が使用価値であるか否かという問題は、マルクス経済学内部での論争点であるらしいが、空車運転が使用価値を生み出すか否かという問題は、いっそう困難な問題であろう。しかしマルクス経済学にとっては、空車運行には労働対象が存在しないから生産は成立し得ない、という労働過程論のほうがより基本的な問題であろうと推測される。だがここではこの問題を含めて、マルクス経済学的考察は捨象する。

四 学説史的フォロー

交通サービスの生産物はなにか、という問題を他の論題との関連においてではなく、単一テーマとして正面に据えて本格的に論じた近代経済学的論文を筆者は寡聞にして知らない。このような問題発想はマルクス経済学に固有のものであるのかもしれない。しかし五節で論ずるように、この問題は交通の物的労働生産性測定の問題と密接な関係を持っているのであって、近代経済学としても決して無視できない問題と考えられる。そこで、この論文をまとめたのである。ここでこの問題についての学説史的フォローを簡単に述べておくこととする。

この問題をテーマとするマルクス経済学的方法による代表的・古典的論文として、富永祐治先生の「交通労働の生産性」⁽⁹⁾（以下「富永第一論文」という）および「交通用役について」⁽¹⁰⁾（以下「富永第二論文」という）の二つがある。私の今回の論文はマルクス経済学に依拠するものではないが、見解を深めるために有用と思われるので、「交通の生産物はなにか」という点のみに焦点をしばって、上記の二論文の一応の紹介を試みてみたい。

富永教授の第一論文では、「交通生産の特質は、生産物たる交通用役が利用効果であること、そしてこの利用効果は労働対象……の場所的移動を実現せしめる作用をもつこと、この二点に存する」⁽¹¹⁾とまず述べられている。そしてここでは「労働の結果が対象化すべき基体が初めから存在せず、生産過程は労働手段と労働力の二者だけで遂行される」⁽¹²⁾。また生産物が無形の利用効果であるため「生産過程自体が支払われ消費される」⁽¹³⁾。観を呈する。が実は、支払われ消費されるのは交通用役⁽¹³⁾であると規定している。

これに対して富永第二論文では、「交通とは……位置変化を内容とする用役である」⁽¹⁴⁾。「交通企業が生産し販売するものは、それを消費することが対象の場所的移動となるところの用役、あるいは移動労働過程そのものである」⁽¹⁵⁾とする。

「わたくしたちが支払うのは、その移動を実現する交通労働そのもの、あるいは交通労働過程に対してなのである」。

「かように生産物として対象化しないところの、動的な過程たる労働の作用そのもの、これをわたくしたちは用役と名付ける。従ってわたくしたちが交通用役の生産というとき、それは交通労働の遂行⁽¹⁶⁾ということであり、交通用役を買うとは交通労働過程に対して支払うという意味に外ならない」となっている。

ここで交通サービス生産における「即時財性」、すなわち生産と消費が同時に行なわれなければならないという特性から生ずる問題について、富永教授の二つの論文を比較してみよう。

第一論文では、生産過程と消費過程との「不可分性」ないし「同時性」は、「生産と消費とが常に同時に行われるというより、消費は生産に即してでなければ行われえない、という意味をもたせられなければならない⁽¹⁷⁾」と述べられている。これは生産がなければ消費は生じ得ないという意味に理解される。そして交通生産における生産「量」とは実現される現実の輸送量（交通用役の消費量）と考えられやすいが、理論的には「労働対象（輸送対象）が運ばれうる最大可能な大いさ」、「例えば鉄道における列車⁽¹⁸⁾」「車両⁽¹⁹⁾」などであるとしている。それは交通サービスが、輸送の対象物（客貨）が存在せず、「労働手段と労働力の二者だけで遂行されうる」（前述注（12））からである。

これに対して第二論文では、「交通企業が、運賃または料金とひきかえに売る交通用役の、あるいは端的に交通労働過程の有用性は、労働過程ときりはなすことができず、その過程の継続する間だけ有効である⁽²⁰⁾」と述べる。「交通用役の場合では、その有用性は労働においてのみ作用するのであるから、わたくしたちはその労働過程を消費することによってしか、またその間しか、その有用性を享受することができない。つまりここでは、生産するとは即ち消費することである。この意味では、この部門では生産物の売残り⁽²¹⁾ということは起りえない。消費されるだけしか生産されない。消費即生産、消費に即して初めて生産は成り立つ」と、この理論の核心部分が述べられている。

上述のような二つの富永論文を要約してみると次のようにいえるであろう。

第一論文では交通の生産物とは、空間的位置移動という効果、すなわちここにいう「利用効果」そのものである。このためそこに労働対象（消費者である旅客・貨物）がなくても、利用効果は交通手段において生産されているのであるから、交通サービスの生産は成立する（つまり空車・空席、空船運行もある意味で生産的）と考えられている。

これに対して第二論文では、交通の生産物は交通労働そのものである。そして労働対象のない交通、つまり空車・空席、空船運行は非生産的であるとする。

富永教授の見解が第一論文から第二論文のように変化した根拠について、第二論文には——私の読み落しかもしれないが——明記されていないように思われるが、おそらくマルクスの労働過程論に依拠する限り、労働対象のない生産を認めることができないという、理論的原則論（労働過程論）に基づくのではないかと考えられる。

上記のような二つの見解に対して先述の私の主張（三節）は、富永第一論文に近いことはすでにご理解いただけているものと考えている。しかしその主張の根拠はかならずしも同じではない。私の主張では、交通の生産物は富永第一論文のいう「利用効果」ではなく、空間的位置移動についての「効用の可能性」（三節参照）であり、空車・空席、空船運行が生産的であるのは、そこにこの「効用の可能性」が生産されるからである。

以上で学説史的フォローを終える。

ここで一言付け加えておくと、それは私が富永第二論文と異なる見解を発表する以上、同論文に対する批判ないし問題提起を行なうべきではないか、という疑問に対する説明である。

富永第二論文に対する私の疑問の核心は、前記論文紹介の注（21）に当たる部分に、論理の飛躍（逆転）があるのではないか、ということである。しかしながら諸事情を考慮した結果、具体的な問題提起は行なわないこととして、た

だ論文自体がもつ重要性にかんがみて、富永第一論文および第二論文の紹介（四節）のみを行なうことによって、読者諸賢がそこからこの問題考察への手掛かりをつかんで下さることを期待することとした。これが上記の読者の疑問に対する私の説明である。

五 交通の「物的労働生産性の測定」との理論的関連性について

ここで物的労働生産性とは「労働一単位当りの生産物量」であると簡単に規定する。ここに「生産物量」を、交通サービスの場合に何を採るか、が問題となる。この点が前述の問題点（三節の冒頭）と関係してくるのである。富永第二論文、すなわち交通の労働対象が存在する現実の輸送量（人キロ、トンキロなど）をもって交通の生産物量と見なし、それを生産性指標の分子としても、それも確かに一つの物的労働生産性を示すであろう（これをここで——富永第二論文の論旨に沿っているので——交通の物的労働生産性の「第二指標」と呼ぶこととする）。しかしながら富永第一論文あるいは筆者と同じ立場を採るなら、富永第一論文がいうように、その運輸の最大輸送量（つまり列車キロなど）がその運輸の生産物量となる（これを同じく「第一指標」と呼ぶ）。

私の考え方によれば、第一指標の分子となる生産物量は「生産物量」ともいえるが、それはむしろ販売量とみることもできるであろう。現実には輸送された輸送量は、価値が実現した輸送量、つまり販売された輸送量にほかならない。そうだとすれば第二指標の物的労働生産性は、純粹に技術的な物的労働生産性ではなく、販売量を基礎とする物的労働生産性であるということができる。しかし有形財の物的労働生産性測定においては、販売量には関係なく、生産された物量を分子として計算される。それは当然である。この点でこの第二指標による生産性測定には、問題があるといわなければならない。

これに対して第一指標は、販売に関係なく、純粹に技術的意味での物的労働生産性であるということが出来る。ただ実際の問題としては、企業経営の立場から労働生産性をみるとときには、第二指標の労働生産性が有用なことも少なくないであろう。現実の交通活動のなかでは、利用目的によって二つの物的労働生産性指標を使い分けることが必要であろう。

以上から考えられることは、純粹に理論的に見るなら、販売成績とは無関係に純粹に技術的な物的労働生産性こそ、本来の物的労働生産性を示すものであるから、第一指標の労働生産性こそ理論的に望ましい指標であるということになる。そこでは空車・空席、空船運行も生産となって、物的労働生産性測定分子に含まれることになるのである。

以上のような観点から見る限り、交通の物的労働生産性測定における分子（生産量）は、純理論的には四節（注18）で述べられている「最大可能な」輸送量（列車キロなど）であるということになる。実際にわが国の運輸省による民営鉄道の認可運賃決定のための、生産性向上努力の成果測定という技術的な生産性の測定の場合には、運輸部門については「従業員一人当り列車走行キロ」（前述の富永第一論文（注18）と考え方は同じである。それは人キロ、トンキロによる測定とは基本的に異なる。旅客と貨物を統一的に見る場合は「車両キロ」ではなく、「列車走行キロ」ということになるのである）という、前述の「第一指標」の数字が用いられている⁽²²⁾（営業部門においては「人キロ当りの営業費用」も検討される）のである。

かくして、物的労働生産性の測定問題との関連を加味して考えても、「交通の生産物とは——現実の輸送量を含みつつも、より広く——交通活動が生み出した空間的・場所的移動という「効用の可能性」（三節参照）である」というのが本論文の結論なのである。

六 あとがき

この論文において私は、拙著『体系 交通経済学』（白桃書房、一九九四年一月）第二章における場合と同様、心ならずも、学問的に最も尊敬申し上げている富永先生の理論とは異なる見解を述べなければならなかった。この点について右記拙著の「まえがき」においておことわりを記したのに対して、先生から「私の旧作をとりあげてくださいまして光栄の至り、批判——自己および他者による——は進歩の原動力として大歓迎です」と謙虚かつ寛大なお返事をたまわり、たいへん感激したことでした。それから僅か一年余りの今、先生のお言葉にあまえて、再び同じ問題点について、同じ行動をとることを、重ねてお許し頂きたいとお願い申し上げます次第です。

〔注〕

- (1) 増井健一『交通経済学』東洋経済新報社 一九七三年 三頁。
- (2) 広岡治哉『市民と交通』有斐閣（選書）一九八七年 一頁。
- (3) 榊原胖夫『交通の経済理論』大明堂 一九六七年 七頁。
- (4) 永田元也・細田繁雄・上遠野武司『交通経済の理論と政策』税務経理協会 一九九〇年 一頁。
- (5) 増井健一 前掲書 五九頁。
- (6) 同右書 五九—六〇頁。
- (7) 今井賢一・宇沢弘文・小宮隆太郎・根岸 隆・村上泰亮『価格理論 I』岩波書店 一九七一年 三九頁。
- (8) 『経済学大辞典 I』東洋経済新報社 一九八〇年 一四八頁 左列。
- (9) 富永祐治「交通労働の生産性」大阪商科大学経済研究会『経済学雑誌』第一九卷 第一号 一九四八年。
- (10) 富永祐治「交通用役について」大阪市立大学経済研究会 同右誌 第三七卷第四号 一九五七年。
- (11) 右掲注(9) 論文 六頁。
- (12) 同右 八頁。

- (13) 同右 九頁。
- (14) 右掲注(10) 論文 六頁。
- (15) 同右 九頁。
- (16) 同右 五頁。
- (17) 右掲注(9) 論文 一〇頁。
- (18) 同右 一三頁。
- (19) 同右 八頁。
- (20) 右掲注(10) 論文 七頁。
- (21) 同右 八頁。
- (22) 運輸省内部資料による。