

---

＊  
都留重人

---

# 現代経済学

---

経済学の今日的課題

---



筑摩総合大学

---

＊

---

筑摩書房

---

---

\*  
都留重人

---

# 現代経済学

経済学の今日的課題

---



筑摩総合大学

---

\*

---

筑摩書房

---

都留重人  
つるしげと

1912 年東京に生まれる。1935 年  
ハーヴァード大学卒。専攻、経済  
学。現在、一橋大学教授。

主著 「国民所得と再生産」「経済  
の論理と現実」「近代経済学の群  
像」「日本の設計」他。

訳書 サムエルソン「経済学」他

---

昭和44年 6 月20日 初版第 1 刷発行



著 者

© 都 留 重 人

発行者

竹 之 内 静 雄

発行所

筑 摩 書 房

東京都千代田区神田小川町2—8  
Tel (291) 7651 振替東京 4123  
郵便番号 101—91

---

CS 03202

印刷 暁印刷 製本 大口製本

## まえがき

本書は、私が一九六八年四月に、二回に分けておこなった「経済学に期待するもの」と題する筑摩総合大学公開講座をもとにして書きあらためたものである。一回がそれぞれ二時間の講義であったから、その時は、とうてい思う存分のことはできなかった。講義の速記録に加筆するという方法をとっているうちに、意に満たない部分が多く、結局は一字一字を書きおろすこととなってしまったが、議論の進め方は、公開講座のときの筋道を、そのまま踏襲した。つまり、現代の社会は、別して経済学に大きな期待をかけざるをえないような問題をいくつか抱えているにもかかわらず、経済学者が、ややもすれば、きれいごとばかりに関心をよせ、それがまた、学界の支配的な風潮にさえなっていることにたいし、何よりもまず経済学者が反省をしなければならぬという考え方がそれである。

最近の時局的問題としては、国鉄運賃上げの経済学的考察が、その一例をなす。実は、この問題ほど、全国的な関連をもちながら同時に経済学による専門的な検討を必要としているものは少ないのだが、こんどの値上げ措置が国会を通過する過程で、いったい何人の経済学者が、この問題

を真剣に検討し、みずからの意見を現実政策のうえに反映させえたであろうか。私の知るかぎり、日本の経済学界は、その点で、みずからに課せられた任務を決して十分には果たさなかったように思われる。そこで私は、あえてこの問題をかなり具体的に論ずる試みを最初におこない、これをもって導入部分に代えることとした。経済学の今日的課題についての私の関心のあり方を、まず読者に知っていただくためでもある。

そのあと本書は、経済学への期待を、三つの次元に分けて論じてある。それは、日本の現実に則しての客観的な解明の仕事と、いわば切れれば血が出るような個々の具体的な問題について対策を考える仕事と、自覚的な変革行動に客観的な基礎を与えるという社会科学本来の仕事との三つにほかならない。このいずれの側面にかんしても、短い紙幅では十分の討議ができないことを、私は承知している。そこで私は、私自身の考え方をできるだけ詳しく伝えるための思い、各章の末尾の「参考文献」のところでは、むしろ意図して、私が他の箇所で公表した論文等を列挙することとした。本来ならば、同僚の学者による貢献に言及すべきところであろうが、本書の主旨からしてこのようにしたことについては、ここで一言、付け加えておきたい。

いずれにせよ本書は、経済学の今日的課題についての私の現在の考え方を要約したものとなっている。一度はこの種のをまとめてみたいと考えていた私に、その機会を与えてくれたのは筑摩総合大学公開講座であり、そこへ私をひっぱりだした張本人は、筑摩書房の二十年來の旧知である

松田寿氏である。松田氏の熱意なしには、本書もまた日の眼を見なかったであろうことをここに記し、同氏に厚く謝意を表すると同時に、本書製作の過程で私のわがままの一方的被害者であった藤原成一氏には、お礼とともにお詫びを申上げておかねばならぬ。

一九六九年五月

都留重人



## 目次

まえがき

1

## 第一章 序説に代えて

11

国鉄運賃値上げ問題を例にとる 鉄道と道路の競争条件  
は適正でない 戦前の独占時代の名残り キセルの両  
端を握る通運 鉄道は費用逦減、道路は費用逦増 公  
共料金抑制の是非 無理に値上げを抑えたら、どうなる  
か 経済学者の役割

## 第二章 経済学への期待

39

松方デフレと経済学の効 戦後日本経済における経済学  
者の役割 低開発国の課題と経済学 経済学は社会科学  
学 素材面と体制面 一つの具体例 経済学への期  
待

## 第三章 經濟知識の常識化

客観的解明の二つのレベル　いわゆる「〇・八カ月」生活補給金事件　「〇・八」事件の教訓　「減税」の意味と法律家の常識　公務員住宅家賃はなぜ安いのか　経済と法律の接点——アメリカの場合　物価問題の「心理」と「生理」

65

## 第四章 經濟体制がもたらす片寄り

經濟体制のもつ法則的な動き

- (一) 「国民総生産の増加は国民総費用の増加」  
經濟成長と福祉増進とは同義語か　蚊を繁殖させる国の寓話　現実社会での実例　体制概念としての「国民所得」　生産者主権の時代　「所得介入」の現象
- (二) 「生産性が上がれば上がるほど物価が上がる」  
成長の主要因としての生産性上昇　生産性が上がれば価格は下がるはず　歴史による実証　寡占体制と管理価格制の登場　企業の「ゆとり」と賃上げの波及　高度成長は物価騰貴を招く　実証による裏付け

95

## 第五章 解決を迫られている経済問題

経済学の今日的課題 「自主自責の原則」と「外部性」の問題 都市における「外部不経済」の続出

### (一) 住宅と地価

「住」生活の立ちおくれ 素材面での供給可能量 体制面の費用概況 土地問題と「財産権」の解釈 開発利益の帰属と「所得介入」 開発利益還元の方途

### (二) 生活環境と公害

技術進歩に伴う生活環境の悪化 公害現象の素材面 公害現象の体制面 公害の損失評価 原因者負担の原則

### (三) 貯蓄のからくりと金融機関の「所得介入」

庶民は貯蓄をせざるをえない 貯蓄の体制的意義 金融機関の役割 三兆円の利息収入は多すぎないか 金融機関の「所得介入」 企業の側からみた利子負担 「所得介入」は思考方式にも影響する 対策を考える

## 第六章 体制の変貌と変革

体制認識の重要性 体制の主体的単位としての「資本」

資本による包摂過程 「市場」が「市場」であるための要件  
「市場」包摂の過程 生産力発展段階との照応  
科学Ⅱ産業革命の帰結 体制の矛盾と限界

索引

# 現代経済学

経済学の今日的課題



## 第一章 序説に代えて

——国鉄運賃値上げと経済学

国鉄運賃値上げ問題を例にとる

現代の社会で、われわれは経済学に何を期待するか。

この問いに答えるためには、現実の具体的な問題を組上にのせてみるのが便利だと思う。いまこの筆をとっているときの時局経済問題の焦点は、国鉄運賃の値上げである。まず佐藤首相は、第六十一回通常国会が再開された一月二七日の施政演説で、「消費者物価の問題は、国民生活にとって切実な問題であり、政府が最も力を入れてきたところである。このため、公共料金については、国鉄の旅客運賃以外は極力抑制することとし……」という言い方で、国鉄旅客運賃の値上げを示唆したが、その後、国会には旅客運賃一五パーセント値上げ案が提出された。この値上げ案にたいしては、野党がいっせいに、なかでも公明党が先頭に立って、強硬に反対し、国会は一時その機能を停

止する状態で、十分な審議を経ないまま、ついに三月二八日、衆議院を通過してしまった。

議論は初めから政治の次元のものとされたのである。そうすることに根拠がなかったわけではなく、たとえば『公明新聞』（三月一九日）はその社説欄で、次のように書いた。

「国鉄は赤字である。しかし、その重大原因は、むしろ日本の政治に起因する根本的なものである。すなわち、一、二あげてみると、国鉄は運賃収入のみに頼り、企業努力が、きわめて悪い。私鉄は黒字なのに、国鉄は赤字だという、大きな差異の一つは、私鉄がデパートから住宅建設まで、地域開発などの企業努力を続けてきたのに対して、国鉄は国家に丸がかえて、怠慢な姿勢のうえにあぐらをかき、放漫財政に終始し、経営が悪くなれば、国に願って国民からその穴埋めをしぼり取ろうという安易な考えしかなく、その企業努力を、まったく怠ったからである。

第二に、明治から今日に至るまでの政治路線の建設を食い止められなかったことである。未開発地域の開発には鉄道の効用は大きい。しかし鉄道をつくり、駅を設けることが、国会議員の議席を確保することに、はなはだしく有効であることが認識されてから、国鉄の路線は、国民全体の福祉という立場を離れて、政治利益のためにゆがみ始めた。その累積が、今日の国鉄を、徹底的に赤字に追いやるものとなったのである。……

第三に、国鉄の科学的技術の立ち遅れである。貨物輸送は、トラックに奪われて伸びず、乗客は飛行機に奪われる。こうした世界的現象に対決するために、運輸技術に対する画期的改革を必

要とした。それに対して努力を怠れば、それは近代社会の変革期にあって、その効用性を失ってしまうのは当然ではなからうか。」

いずれも、もっともな論拠で、ことに第二点でいう「政治路線」の問題は、いみじくも政治的次元のことがらであるにちがいない。

「鉄道と道路の競争条件は適正でない」

私は、国鉄運賃値上げの問題が政治の次元で論じられることに、すこしも反対でない。しかし、そうするためにも、経済の次元での究明を十分にしてからにしてほしいのである。

たとえば『公明新聞』の右の社説は、貨物輸送がトラックに奪われて伸びないのは世界的現象であって、これに対処するためには、運輸技術の開発が不可欠であるのに、国鉄はそれを怠った、と論じている。貨物輸送の面での輸送力増強や新技術開発で、国鉄がおくれをとったことは、たしかに事実であるが、そのことと同時に経済学者が問題にするのは、いったい鉄道と道路とは公正な競争条件の上に立っているか、という点である。砲丸投の競技でも、甲には一六ポンドの砲丸を投げさせ、乙には一二ポンドのを投げさせたら、大ていの場合、乙が勝つにきまっている。甲に対し、もっと技術を磨くようにという忠告をすることは、そのこと自体、反対の要はないが、甲と乙とを競争させるのであったら、同じ重さの砲丸を使わせることこそが、先決である。

鉄道による貨物輸送と道路によるトラック輸送とは、はたして公正な競争条件の上に立っているであろうか。現状では、とうていそうとは言えないのである。

たとえば国鉄は、線路の建設、維持費、信号保安設備費などのすべての輸送基礎施設費を自分で負担し、政府一般財源からの補填をほとんど受けていないのに対し、道路建設には（有料道路事業を別とすれば）、その費用の約三分の一が国や地方公共団体の一般財源でまかなわれている。のこりの三分の二は、道路を利用する自動車が利用度にはほぼ比例して支払う燃料税（ガソリン税、軽油引取税、LPG税）の形で利用者が負担しているが、この燃料税が安ずぎるところに問題がある。とりわけ、LPG税と軽油引取税が安い。

軽油引取税が安いからこそ、日本のトラックはその大部分がディーゼル化してしまっているわけだが、なぜそのような優遇措置を続けるのであろうか。

西欧諸国と比べた場合、関税を別とした税負担額（一キロリットル当り）は、米独が軽油をガソリンよりも高くし、英国が両者を等しくしているのに対し、日本では軽油をガソリンのほとんど半分にしているし、日本に似て軽油をガソリンよりも安くしているフランスやイタリアに比べても、日本での軽油引取税負担額は仏伊の半分程度でしかない。そして、走行一キロ当りの税負担でみると、ガソリンの場合が六・四三円であるのに対し、軽油の場合は二・四一円でしかなく、そこに、一キロ当り四円もの開きがある。鉄道貨物の一トンキロ当り平均費用が二・六六円であることを思