

運輸・通信経済論の対象

—G. レーバイン, H. ワーゲナの所説に寄せて—

三 上 宏 美

ま え が き

経済学の一般的理論体系, すなわち理論経済学は経済社会をその統一体としてとりあげる。これに対して経済社会の諸分化領域を対象としてとりあげるならば, ここにいわゆる部門経済学が成立する。この意味で, 発達した近代経済社会において独自の分化した産業領域としての交通業—運輸業および通信業を対象としてとりあげるのが交通経済論である。部門経済学としての交通経済論の方法, 内容規定は, まずその対象の明確な把握の後に定まる。

ここでは, まずとりあげるべき具体的な交通諸現象の一応の整理を行なう。この段階では, まだ部門経済学としての交通経済論の課題, 内容規定は未だ明らかにされない。あくまで現実に即して交通諸現象の理論的検討対象としての理解・把握に限る。今日, この作様の必要性は著しく高まっていると言える。交通業—運輸業および通信業も経済社会発展の一環を成し, その現象も複雑化し, それが提起している経済理論的あるいは政策的課題もかつてみられなかったほどの重要性をさらに増しつつあると思われるからである。たとえば, 今や経済理論において市民権を獲得したと思われる「社会資本」概念も, それが cover する具体的経済領域の側面からみれば, 運輸諸施設, 通信関係諸施設などはすべて包含されている。単にそればかりか社会資本の中心にあると言ってもよい状況である。もっとも, 社会資本という概念, 用語は, 多義にわたり, 運輸業, 通信業を中心に論じるわけではないので, ここでは特に意識はしないが, 経済発展における運輸業, 通信業の経済的社会的機能については, 運輸・通信経済論—交通論に対して分析の深化を強く要請

していると言える。この意味で、交通経済論の視点から社会資本論の再検討が必要である。⁽¹⁾交通経済論が論ずべき対象をここであらためて確認整理しようとする動機の一つはここにある。

対 象 領 域

従来から部門経済学の対象，方法，内容，課題などについては，いわゆる部門経済学論争といわれるほどの議論が行われてきた。運輸通信経済学についても論争が続けられてきた。⁽²⁾この部門経済学論争は，しかしながら社会主義経済学内で主に行われてきたのであって，我々には必ずしも直接的に裨益するわけではない。しかし，経済の計画化を背景に行われた論争であるだけに，ある経済分化領域を整理把握しようとする場合には，特にすぐれて示唆をうることができる。ここで紹介と若干のコメントを試みる著書，Gerhard Rehbein/Hermann Wagener „Grundlagen der Ökonomik des Transport-und Nachrichtenwesens“，dritte, vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage; Berlin 1967，も，ドイツ民主共和国の経済計画とその実践の中で，上述の部門経済学論争をも顧慮しつつその一定の成果をふまえて発表されているとみられるものである。⁽³⁾交通経済論の対象，方法，課題については同書第2章にみられ，ここではそのうち対象についてのみ扱う。

まず，自立的な経済分化領域としての交通—運輸および通信業の範囲，限界はどこに置かれるべきであろうか。このためには，資本主義たると社会主義たるとの相違にかかわらずなく，人間社会を1つの経済的抽象として分析し

(1) 社会資本論に関する文献は近年おびただしいが，交通関係の中特に道路に関するものが注目されるべきである。例：高橋清『道路の経済学』東洋経済，昭和42年。経済建設調査会（編）『経済成長と道路開発』経済評論社，昭和41年。佐々木恒・河野博忠・蔵下勝行『道路の経済効果と投資基準』技術書院，昭和40年。H. モーリング，M. ハーウィッツ，松浦義満訳『道路経済学』鹿島研究所出版会，昭和43年。これらによって理論の動向が把握できる。

(2) 交通経済論に限定して，平井都士夫「運輸経済学の対象と内容規定について」（『経営研究』第40号），秋山一郎「交通経済学の対象について」（『国民経済雑誌』第95巻第6号）などにその紹介がなされている。

(3) Vgl. S. 32, および第1章。

なければならない。この前提をおいて、社会の物質的生存を観るならば、いわゆる抽象的労働過程を人間の生存を支えるものとして捉えることができる。マルクスの分析、叙述をはじめ、多くの研究者がすでに理解し、言いふらしてきていることであるが、人間が自然に対して働きかけ、人間の諸欲求を満たすためには何らかの労働の媒介なしには達せられない。たとえ自然にあるがままの物質を獲得・消費する場合であっても、今日のように高度に発達した技術と機構を媒介としてこの過程が遂行される場合であっても、労働の媒介を要するという点で基本的差異はない。そして同時に、この過程は必ず労働力としての人間であれ、労働対象、労働手段としての自然であれ、またこれらが過去の労働の成果であっても、いずれも一定の位置変化、場所的移動を過程の中に経過する。単に物質が移動するのみではない。人間の意思、思想、情報が、人間間に直接的であれ、何らかの技術的媒介を使用してであれ、伝達ないしは交換される。これもまた位置変化と理解される。この位置変化は、発達した社会にあっては、労働過程を土台にして、政治的、社会的、文化的な人間生活のあらゆる諸側面に同時に存するのである。そしてこのような物質、人間および情報の位置変化・移動は、人間による自然に対する働きかけの最も基本的な要因の1側面—自然空間の克服であり、交通と称する。

経済的視点からさらにこれをみれば、経済過程の生産・流通・消費という3つの局面から整理することができる。生産・流通においては、殊に今日のような高度に発達した経済社会においては、人間、物質、情報の位置移動なくしては瞬時たりともその維持が困難である。労働力、労働対象、労働手段が一定時点に、一定の位置に集結せられて初めて労働過程が過程として機能しうる。ある労働過程の生産物は生産的にかあるいは個人的にか消費される。この場合にも、移動を媒介としなければ消費できない。ある生産物が生産的に消費されるならば、ここに輸送過程が労働過程の一部としてか、もしくは独自の過程として出現する。この移動は、生産の必然的帰結であり、消費のために不可欠な前提である。今日の経済社会は、非常に分化の進んだ自立的経済単位が複雑にからみ合った組織をなしている。この複雑な組織の円滑かつ合理的機能発揮は、歴大な、迅速かつ確実な情報の伝送・交換を必要とす

ることも言うまでもない。「情報化社会」が論ぜられる今日、このような通信に対する需要はその重要性を著しく高めてきている。このように、生産と流通局面では、経済単位内・相互間のみならず、その他の社会的諸組織との間での通信・情報の位置変化は、経済の再生産過程維持確保のための客観的な必要条件である。「この意味で、財貨、人間および通信の位置変化を国民経済の一種の『血液循環』および『神経組織』と特徴づけることができる。血液循環や神経組織を持たない人間の生命が考えられないのと全く同様に、人間や貨物が運搬されなかったり、通信が伝送されないような分業に基づく国民経済は考えられない⁽⁴⁾」。以上の生産・流通局面においてみられる位置変化と同時に消費局面においても、財貨、人間および情報の位置移動がその存続を保障し、移動必要性が交通に対する需要を顕在化させる。これは大要次の3つの要因に帰せしめることができる⁽⁵⁾。①国家的、政治的、社会的、文化的諸機関、組織の必要や、個人的な利用に資する貨物輸送。②政治的、社会的、文化的諸団体ならびに個人による旅行欲求を満たすための人間輸送。③①と②と同じ諸組織や個人の欲求・必要から生ずる通信伝送、放送など。

以上、生産、流通および消費といった経済的側面から、人間、財貨、情報の位置変化が人間社会を支える不可欠な条件である事を確認した。では、この位置移動をすべて交通とみなしうるかというところではない。交通という場合にはいわば物理的な場所的移動すべてを指すのではなく、社会科学的概念⁽⁶⁾としては社会的現象としての交通—位置移動であることを確認しなければならない。さもないと我々の研究対象は無限に拡大されることになる。すな

(4)(5) a. a. O., S. 27.

(6) この場合の「交通」は Verkehr であるが、Verkehr は広く他の意味にも使用せられるので交通（経済）論の場合には Verkehrsökonomik よりも Ökonomik des Transport-und Nachrichtenwesens の方が明確に内容を表わす。また英米文献では運輸部門と通信部門とを分離して論ずることが慣例になっており、この場合には transpot(ation), communication と別々に表現されねばならない。Vgl. 佐波宣平『改版交通概論』(有斐閣, 昭和35年) S. 13; 秋山一郎『交通論』(有斐閣, 昭和39年) S. 1; 増井健一・佐竹義昌『交通経済論』(有斐閣, 昭和44年), S. 2; G. レーバイン, H. ワーゲナ著書 S. 27; Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon (Wiesbaden, 1966) S. 1646, usw.

わち、「人間や物の場合に、移動行為がこれを含むある他の目的行為の不可分な部分としてなされるときには、この移動は交通とは考えない。たとえば、俳優が演技をして舞台の上を歩き回ったり、財貨の生産工場で機械や材料の移動が行われる場合がそうである。感情その他の伝達にしても、人間相互の直接的な視覚や聴覚（およびまれには触覚）による伝達はふくま⁽⁷⁾ない」。ここに我々はほぼ社会科学的にとりあげるべき交通現象の凡その輪郭を得る。これをさらに交通経済論の対象としてみる場合、いかにみるべきか、これが次の課題である。分類・整理の視点を示しつつ範囲の限定を行⁽⁸⁾う。

(1) 公開・非公開視点

今日の運輸通信業を1つの経済部門として措定する最も基本的要因を視点とする。公開交通とは、その利用が社会に対して公開された運輸手段による位置の移動であって、その移動が利用者に用役として供給される場合に商品形態で販売せられるものである。我々の国では、他人運送 (public ((or common)) carrier) として把握されているものである。今日の進んだ資本主義諸国、社会主義諸国いずれにおいても企業形態をとって用役の生産—販売が行われている。この経済領域に専門的に所属する企業群が交通—運輸・通信部門を形成するのである。運輸・通信経済論の主要な対象はここにある。研究の主たる対象を交通現象の中でここに求める立場は、特にレーバイン、ワーゲナの新しい視点ではなく、圧倒的に多くの研究者が認める立場に従っている。ただ、レーバイン、ワーゲナの所論は叙述が簡略にすぎるといふより、歴史的視点を全く欠いている点は問題である。この他人運送・営業交通 (gewerblicher Verkehr) が農業、工業の発展過程に依存して、また逆に他部門の発展を促しつつ1つの産業部門として自立してきた点に言及すべきである。農業、商業、工業といった諸産業の相互依存的発展過程の中から生成発展してきた他人運送、という視点は、後に交通業の経済再生産過程における機能把握に重要な関係を持つ。つまり交通業の特徴点を把握するのに欠かし

(7) 富永祐治「交通」(大阪市大経済研究所編『経済学辞典』岩波書店、1965年) S. 328。

(8) 以下の分類叙述は主に G. レーバイン、H. ワーゲナの著書に依る。

得ない点である。⁽⁹⁾

非公開交通とは、交通の社会的現象の中、公開的でない場合を指す。これは4つに大別して理解されている。①企業内における人間、財貨および通信の交通現象すべて。今日の大規模な企業においては想像を絶する移動行為が生起することが考えられるが、これら一般に公開された形で利用されない交通用役の生産—消費は、経済論の対象とはなしえない。②企業や経済上の諸組織が自己の運搬具ないしは通信手段を労働力と組み合わせて、作業場外でも行う人間、財貨および通信の移動。これはいわゆる交通の自己生産の場合である。③国家的諸機関や、社会的諸組織が自己の運搬具、通信手段を労働力と組み合わせて行う位置変化。④個人交通、これは徒歩をはじめ個人的所有になる運搬具・通信手段を使用する場合である。レーバイン、ワーゲナは以上4つに整理して述べているのであるが、具体例の指摘を欠くことや、公開交通と紛らわしい現象とについて全く指摘がないのはいささか不満を覚えさせる。殊に④については、「明らかに運送行為であっても、技術的経営的理由から、他種の行為とそれが不可分に結ばれている場合には、その運送は営業として独立して行われ難い」場合の1つである、と考える方がより適切であろう。また、同じことではあるが、企業がコンビナートなどの形で集積している場合には企業内、という意味は多数の企業をも含むものと考えられねばならない。非公開交通として紛らわしいのは、いわゆる採取産業—鉱、漁業—において広く見られる運送過程である。さらに、電力、ガス、水道事業などの場合もそうである。また、industrial carrier, merchant carrier として広く知られている運送過程—②の場合であるが—についての指摘も必要であろう。殊に、資本主義諸国の場合には②以下の場合の経済的意義は非常に大

(9) 佐波宣平『海運理論体系』(有斐閣, 昭和24年)は海運業についてその生成発展を理論的に把握したすぐれた研究。富永祐治『交通における資本主義の発展』(岩波書店, 昭和28年)はわが国の public (or common) carrier の歴史的生成、資本主義的発展についてのすぐれた実証分析。いずれも交通業の自立性、他部門との相互関係について深く洞察されている。

(10) 富永祐治「交通」a. a. O., S. 329.

(11) 富永祐治「交通用役について」(『経済学雑誌』第37巻第四号), 同『交通における資本主義の発展』S. 2; 秋山一郎『交通論』S. 3f; 増井健一『交通経済論』(東洋

きい。例えば、わが国では1966年、トラック全体の中普通型トラックの過半が、小型4輪トラックではその96%以上が自家用車であった。また、石油、鉱石などの専用船の広範囲な存在。これらは「営業に従事しない」運送行為が国民経済に占める役割がいかに大きなものであるかについて極めて示唆的である。これらの交通諸現象を非公開という理由で運輸・通信経済論の対象からオミットすることは、この産業部門の大きな特徴の1つをここでもまた把握しないことを意味するといわねばならない。また②以下の場合で運送行為の自己生産形態が広範囲に残存しているというよりも存在しているということは、通路に関して今日我国では鋭い経済・社会問題を提起しているのである。先にも言及した社会資本論が提起している問題の1つは、まさにこの点にある。生産力の高度化、生産力および人口の地域的集積と集中の激化、資本主義的生産体制に内在する競争とその激化、これらは交通を社会問題化する経済的要因であるが、交通過程の通路に関して集中的に矛盾が現われているのである。同一通路において、公開・非公開両交通が行われる一理解し易いのは道路一場合、1を対象とし、他を対象としない、とするのではなくて、この両者の関係こそがまず問われなければならないであろう。そもそも②以下の場合、通路との関係について、通路なしには交通過程そのものが成立し得ないものであることを想起する必要があるであろう。「人間、財貨および情報の非公開的位置変化が運輸・通信経済論によって検討されるのは、この位置変化が運輸・通信業との相互関係に係わるかぎり問題とされる。結局、公開的位置変化と非公開的位置変化との間には常に厳密な境界線が引かれるわけではなく、非公開交通の一定部分については、公開交通と同一の法則性があり、従って非公開交通においてもまた運輸・通信経済論の認識が得られるし、また法則性の適用は有益でもある」(レーバイン、ワーゲナ著書、S. 29)。この文言はこれまで指摘してきたように不十分であり、また飛躍もあって不満足な対象規定である。特にわが国他、資本主義諸国の交通を考える場合には。

さて、(1)公開・非公開視点から、我々はとりあげて対象とすべき交通現象

の主要な分野は整理し得た。すなわち公開交通および非公開交通の中の公開交通と密接不可分な関係にある一場合によっては競争状態一部分がこれである。次の整理は、この主要な対象部分の交通現象についてまた別な、それぞれ交通現象の特徴点を基軸に分類・整理を試み、対象の一層の明確化を行うものである。

(2) 輸送・伝送対象視点

交通の労働過程も、労働力、労働手段、労働対象の諸契機から成立するが、この対象に即して交通現象を分類すれば、人間輸送、財貨輸送および情報通信交通となる。公開財貨輸送および人間輸送が経済部門としての運輸業の課題であり、公開通信伝送は経済部門としての通信業（郵便および長距離通信）の任務に属する。⁽¹²⁾ 運輸・伝送の労働過程を中心に、これら労働対象＝輸送対象は、交通企業に対してそれぞれ特徴ある技術的構成、営業方式を条件づける要素である。ここで注意を要するのは一般の財貨（有形財）生産の場合の労働過程の対象とは、輸送対象は位置変化を受けるだけの対象、という意味で決定的な違いがあるという点である。(1)でのべた公開交通が販売を通じて産業部門として自立する基礎を与えられるのは、具体的形態をした財貨でなく、交通労働の過程が対象に働きかける位置移動という Dienstleistung サービス供給であること、従ってまたこの対象の属性には何らの変化も生ずるものではない、ということがあらためて銘記されるべきである。⁽¹³⁾ 以上3点は、著者たちの所論に附言すべき事である。なお、運輸業と通信業とはこの分類によって初めて別個のものとして捉えられる。しかし同時に、全く異なる別な部門として切り離してしまうことは難しい。これは著者たちが脚注に言う通りである一例；郵便事業はその労働過程をみれば、小包運搬とかその他のものの運送を自己の運送手段ないしは運輸業を通して行なっている。

(12) Vgl. G. レーバイン, H. ワーゲナ著書 S. 29. わが国の一部の研究者の間には人間を労働対象とのなすことに抵抗感があるとみられるが、対象を欠く労働過程は過程として考えられない。G. レーバイン, H. ワーゲナの所説に賛成する。

(13) この点の理解は後に展開すべき交通生産過程の把握に決定的な影響を持つ。マルクスの叙述もあいまいである。Vgl. 富永祐治「交通用役について」；秋山一郎『交通論』S. 3 ff.

(3) 地域的視点

これは位置変化の地域的展開に即して分類を行なうものである。①は国内交通—移動の出発到達両地点がともに一国内にある場合。②国際(国境通過)交通—その出発地点または終点がある国からみて国境外にある場合。③通過(第三国間)交通—その出発地および到達地点いずれもが国境外にある場合。この分類はある一国のおかれた地理的位置や、国際分業に関連して、交通部門にも独特な性格を附与する要因を指摘しているものである。わが国の従来の交通経済研究では、このような視点はさほど意識されていない。しかし実際には海運業、空運業は②③の場合も多く、今後の交通の技術的發展、⁽¹⁴⁾経済的、社会的、文化的な国際交流発展につれて重要な論点となるであろう。

(4) 利用方式視点

①個別的交通。② mass transportation。これは運輸手段の利用者の利用方式の相違による分類であって、運輸通信経済論の主なる対象をなすのは②の場合である。①と②の間には、経済的、経営的、さらには技術的に著しい相違がみられる。自動車の発達は公開個別的交通—タクシー業—を発達させ、研究対象として重要性を増しつつある。この分類について著者たちが言っているのはこれだけであるが、実は周知のように、鉄道、海運研究の歴史において重要な論争点の1つが②の mass transportation の性格をめぐることであったことが想起されるべきである。さらにこの点は、交通業の生産・消費の量的測定の問題に関する理論的根拠の明確化に直接に関係する。著者たちは本書では83ページ以下で簡単に量的測定の問題に言及してはいるが、学説史的検討の成果が示されているとはいえない。また、自動車交通の発達は、タクシー業のみならず、人間輸送(②の視点で云う)を大量に非公開部面へ移行させる結果となっている。この意味では一定の代替的關係も①②の間に想定されるのであって、現象的にも、①の場合、何人の輸送までをその範囲とするか明確に限界づけられるわけではない。むしろ、一定時間、一定距離に

(14) 当然のことながら海運業研究者は概してこの意識が強いと思われる。最近では、佐波直平編『現代日本の交通経済』(有斐閣、昭和43年)がその構成について国内交通、国際交通なる分類を採用している。

ついて運輸過程が individual に行われるのか、それとも mass としてほとんど無数の individual な用役を「積合」させるものかが検討さるべき論点として提示さるべきであろう。

(5)―(i) 運輸手段・運輸通路視点

標記の点に着目すれば、①鉄道交通、②自動車交通、③内陸船舶交通、④外洋船舶交通、⑤航空機交通、および⑥パイプライン交通、が主なるものである。この分類はまことに常識的であり、これら各部分が全体として運輸部門を構成する、という点は著者たちの言う通りである。ただ、視点として基軸にすべきは、標記の通りではなくて「運搬具と通路との技術的統一様式」とでもすべきである。というのは、運輸手段とはすなわち通路、運搬具および動力より構成されるのであって、「運輸手段と運輸通路との特性に応じて…」と言っているのは（S. 30）、初歩的なミスである。

これはさておき、我々がここで強く興味を持つのは近距離都市交通の評価についてである（S. 31）。著者たちによれば、この近距離都市交通いわゆる大都市交通は全体として「独特な生産課題」と「独特な企業形態」を示すものではあるが、運輸手段に強く制約せられ、各手段間に不均等な課題の負担をおわせている。またこの都市交通の課題が上述の①～⑥という本来都市交通部門でなかった手段によって果たされている。従って「都市の近距離交通企業（これは自動車、路面電車、地下鉄道、部分的には内陸水運によるもの；筆者注）と他の運輸企業との間の境界は、問題となる地域の運輸業の歴史的発展の中に強く根ざすものである。この故に一都市近距離交通の重要な意義と特殊な経済的問題を無視すれば一厳密に言うとは独特な運輸部門として語ることは適切ではないと思われる。都市の近距離交通は専ら運輸の独特な組織および管理形態である」と。資本主義諸国における大都市交通の現状からみると、まさに「歴史的発展」の相違を痛感せしむるに十分な評価である。しかし、社会主義国といえども、「独特な生産課題」と「独特な企業形態」が必要ならば、これは十分に運輸部門の課題として対象の中に位置づけられねばならない。ここの分類項目には確かに不適切であり、(4)の特殊な場合、あるいは(3)の特殊な場合、と考えられうるかも知れない。あるいは、著者たちは全く触

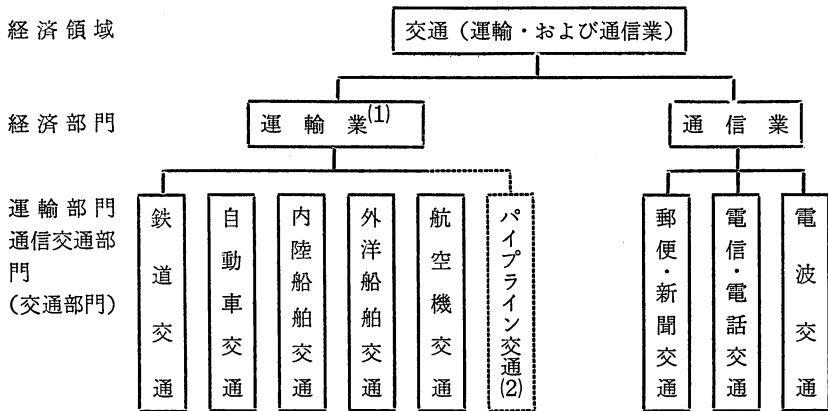
れていないのであるが、新たに「企業形態」視点を設けて位置づけるべきかも知れない。いずれにしても対象として明確にされねばならぬ⁽¹⁵⁾であろう。

(5)―(ii) 通信メディアの技術的編成視点

(5)―(i) の運輸業に相当する通信業内部の分類である。①書簡交通―郵便業、②電話交通、③電信交通―②と共に電信電話業、④電波交通―ラジオ・テレビジョンなど電波交通業。

さて、これまで運輸・通信業部門を具体的対象に即して分類把握してきた。これを表にさらに整理したものが付表(1)～(5)⁽¹⁶⁾である。何回も言及してきたように、分類はここではきわめて大ざっぱであり、それぞれ境界は極めて弾力的なものである。ただ、大ざっぱな把握の中にも、指摘してきたように、重要な歴史的視点、運輸・通信経済論の到達している成果、経済理論一般の到達水準などは厳しく意識されねばならない。このような意識を持ちつつ生成

付表(1) 運輸・および通信業の編成



(1) ここに示したものの以外に本文中にも言及した都市交通がある。しかし各種の運輸手段を使用するためここには示し難い。

(2) 未だ非公開であるが、近い将来公開交通となる可能性がある。

(15) 社会主義国 (特にソ連) の都市交通については、平井都士夫「社会主義的都市交通の計画原理」(『経営研究』第99号), 同「社会主義のもとでの都市交通問題―ソ連におけるいくつかの経験―」(『経営研究』第93号) で理解をうることができる。

(16) G. レーバイン, H. ワーゲナ著書 S. 32 ff.

付表(2) 人間輸送の分類

利用通路	道		路		軌						道		水路		空路		
	自動車	バス	タクシー	自己・貸車(乗用車)	トロリーバス	路面電車	地下鉄(含・モノレール)	高速鉄道	鉄道	山岳鉄道(含・索道)	内陸用水路	内陸用船	外航船	航空機			
利用運送手段	オートバット	自己・貸車	タクシー	自己・貸車													
利用の公開性	公開旅客交通																
	非公開	※															
利用方式	個別的な交通				mass transportation (積合輸送)											積合輸送	個別的
人間輸送全体																	

(1) 運搬具と正すべきである。

※ ×印記入は、現象としてほとんど生じないかまたは経済論の対象とならない部分を示す。付表(3)、(4)についても同様。

発展する具体的経済の中で、とりあげるべき対象をつねに問い直さねばならないのである。著者たちの対象の規定はこの意味で平板、粗雑であることは否定できない。

付表(3) 貨物輸送の分類

利用通路		道 路		軌 道		水 路		空 路	パイプ ライン
						内陸水路	海 洋		
(1) 利用運輸手段		自 動 車 (荷物自動車)		軌道車輛		船 舶		航 空 機	
				市街鉄道	鉄 道	内陸船舶	外航船舶		
利用の 公開性	公開交通	荷物タ クシー							準公開
	非 公開	業務上	X						
		私 的		X	X	X	X	X	X
利用方式		個別的		積 合 輸 送					
貨 物 輸 送 全 体									

(1) 運搬具と訂正すべきである。

付表(4) 通信交通の分類

利用通信交通手段		書簡送付 (書状, はがき, 印刷物etc.)	電 話 施 設	電 信 施 設		電波発信・ 受信装置	
利用の 公開性	公開的(経済 部門としての 通信業)						
	非 公開	業務上, その他機 関					
		私 的	X	X	X	X	アマチュア無線
郵便・通信事業にお ける通信交通利用方式		書 状 交 通	電 話 交 通	電 信 交 通	テレックス 交 通	商業用 無線	テレビ・ラ ジオ放送
				テレタイプ交通	電 波 交 通		
		情報運送	情 報 伝 送				
通 信 交 通 全 体							

結 語

最初にも述べたように、対象の認識に続くのはこの場合、部門経済論としての交通経済論の課題，方法である。そしてさらに交通部門の経済過程そのものの分析である。これらが次に展開されねばならない。

付表(5) 郵便・および通信事業の編成

