

交通論

富永祐治

一橋交通學は、そして又日本の交通學は、故關一博士(1873-1935)によって本格的に輸入せられ、その基礎が築かれたといつてよいであらう。この關交通學の内容と性格をかえりみ、それが一橋學園で如何にうけつがれ發展せしめられたか、を明らかにすることによって、與えられた課題の大半を果すことができると考ふる。

第一部 交通學者としての關一博士

關博士の東京高商在職期間は、明治三十年(1897)十一月より大正三年(1914)六月まで、その間、明治三十一年(1898)六月から三十四年(1901)十一月まで外遊してゐる。この講壇生活における著作活動に現れた交通研究

は、少くとも一般に向つて公刊せられたモノグラフとしては、むしろ大きくない(遺稿集『都市政策の理論と實際』昭和十一年、附録「關一著作目録」による)。

- 商業經濟大意 明治三十一年
- 最近商政經濟論(ワグナ・ブレンタノ著) 同三十五年
- 福田徳三共譯
- 商業經濟政策 同三十六年
- コルソン氏交通政策(解説、世界經濟叢書第一冊) 同三十六年
- 商業經濟綱領 同三十七年
- 鐵道講義要領 同三十八年
- 商業簿記例題(鹿野清次郎共著) 同三十九年
- 商工政策綱領 同四十二年
- 労働者保護法論(最近經濟問題第五卷) 同四十三年
- 工業政策 上下 同四十四年、大正五年

右の外に交通関係の特殊な刊行物として、

鐵道貨物特別賃率に関する調査	明治四十三年
鐵道賃率論 ^(註)	大正三年
鐵道と財政に就て	刊行年不明

(註) 雑誌「經濟世界」連載の論文を収めたものでなからうか。

なお、博士生前の談によれば、

阿部萬平講述 交通政策 刊行年不明

は中央大學における博士の講義の筆記要領を阿部氏が整理したものである(中央大學發行)。

また雑誌論文——これ以外に辭書及び論集へ執筆したものが多數ある——についてみると、研究生生活の初期には交通問題への關心が比較的大きな地位を占めており、それが次第に低下し、その他の問題、特に社會政策的論議が多くなっている。^(註)

(註) 明治三十五年	執筆論文數	二	うち交通關係	二
三十六年	〃	二	〃	一
三十八年	〃	一	〃	一
三十九年	〃	六	〃	四
四十年	〃	一二	〃	五

交通論

四十一年	〃	九	〃	一
四十二年	〃	八	〃	一
四十三年	〃	一	〃	二
四十四年	〃	六	〃	二
大正元年	〃	一	〃	二
二年	〃	九	〃	一
三年	〃	五	〃	二

二
 として講壇を去ってから續けられた著作活動も、當然その職務(大阪市助役及び市長)に關係のある問題に集中せられ、交通はそれとの關連において觸れられるにとどまった。

關博士がその學生生活をおくり、つづいて母校に教鞭をとるようになった頃の日本は、その資本主義的發展史上における一劃期に當っていた。明治二十六年下半年から始まった急激な景氣上昇——その投資熱の中心をなしたものは日本最初の鐵道マニアであり、その法的地均らしはすでに二十五年の鐵道敷設法によって行われていた——につづいて、二十七八年戰爭の結果たる臺灣領有と

償金三億六千萬圓の流入により拍車をかけられた未曾有の企業熱——この場合でも第二次の鐵道マニアがその先頭に立った——をさがげとす産業資本確立の始期に、しかもそのための不可欠な前提条件の一つたる鐵道研究をその専門領域の一つとして選んだことに、大きな意義が感ぜられる。

この明治三十年というのは、金本位制が確立し、關稅定率法が公布された年であるが、交通の部門においてもこれと前後して重要な事件がつづいて起った、——東海道線東京・神戸間はすでに二十二年に全通していたが、この表日本の大動脈を最短の海上連絡をもって大陸と結びつけるべき山陽鐵道神戸・下關間が三十四年に開通した(鐵道幹程の伸長は、明治十五年の一六五・六杆に對し、二十年一七六四・五杆、二十五年一二、八九四・九杆、三十年一四、三〇三杆という躍進ぶりである)。二十八年には日本最初の電氣鐵道が京都で發足し、三十三年には私設鐵道法及び鐵道營業法が施行された。またその前年には鐵道の國有化が現實の日程に近づいて、鐵道國有調査規則が公布せられた。當時の國際情勢に迫られて、未だ

産業資本さえも成熟してはいないさから帝國主義的侵略にのりだした日本が、その常套手段として採った京仁・京釜兩鐵道の敷設權を獲得したのも二十七年のことである。更に、海上では、二十六年に日本最初の遠洋航路が日本郵船によって開かれ、二十九年には同社による歐洲・米國及び濠洲の三定期航路の開設をみた。

以上のような時代の背景の下に關博士の交通研究が行われたわけであるが、當時この領域における我國の學問的水準はどうであつたらうか。これをわたしは審かにしないのであるが、『コルソン氏交通政策』の序文では、「……殊に本邦に於ては此問題に關する著書寥寥々として參考に資すべきもの甚稀なり……」(序文、九一—〇頁)としてゐる。そして後の『鐵道講義要領』にあげられた邦文參考書は、加藤晴比古、交通論(經濟叢書連載、年次不明)と、茂木英雄、『實踐鐵道通論』(明治三十五年)の二つだけである。海運については、二十七年日本經濟會の當選懸賞論文、日本郵船社員寺島成信の『日本海運論』が比較的後年まで讀まれた。ただしその内容は日本海運の沿革と現状と將來を論じたもので、理論的要素は全く

ない。今日においても十分に存在價值をもつ主要な交通學論著の大半がすでに公けにされていた當時の歐米學界と殆ど無縁であったように思われる。そこに渠を造り、歐米の交通思潮と制度（とくに鐵道運賃制度）を導き入れ、極めて幼稚であった日本の交通學界——そのようなものがあつたと考えていかどうかさへ疑問であるが——の水準を高める先驅者の任務を果したのが關博士である。

三

鐵道發達の初期に各國で公刊せられた、啓蒙的、宣傳的乃至は技術的冊子は無數にあるが、鐵道の母國イギリスにおける最初の科學的な鐵道論はラードナーのそれだといわれる。²⁾—D. Lardner, Railway Economy, London 1850. この國でこれにつづく古典的な概説書は、その後、W. M. Acworth, The Elements of Railway Economy, Oxford 1924.

(1) 例えば、イギリスの J. R. McCulloch, The

交通論

Literature of Political Economy, London 1845, Chapter V. Roads, Canals, Railways, etc. の摘記と R. E. ンロの R. v. d. Borcht, Das Verkehrsessen, 1. Aufl. Leipzig 1894 卷尾の文獻とその若干がみられる。なお、ハットマンは (Railway Economics, Economic Journal, vol. II, 1892, p. 392) H. A. Fairbairn, The Political Economy of Railroads, London 1836 に注意を促す。また、ハットマンは (E. Sax, Die Verkehrsmitel etc. 1. Aufl. Wien 1878, S. 7) 科學的な著作とはなす。

(2) cf. A. Marshall, Industry and Trade, 3. ed. London 1920, p. 449. なお、前掲ハットマンの論文は、ラードナーと並べ J. Morrison, The Influence of English Railway Regulation on Trade and Industry, 1848 をあげてみる。

イギリス以外では、ドイツのリストの先驅的諸論策及びクニースによる古典的な鐵道及び電信の包括的な社會學的分析を除くと、わたしたちにとって今なお利用價值をもつものは、むしろ體系的な一般交通論として發展したようにみえる。そして關博士が歸朝後まずその紹介を試みたのも、この種の一冊であるホルンであったのである。——C. Colson, Transport et Tarifs, Paris 1892;

2. éd. 1898; 3. éd. 1903. (第三版は解説出版の年に出たため利用できず、第二版を用いたと斷りなみかかれてゐる。なきロンンについてはその外に Cours d'Economie Politique, 6. Livre, Le Travaux publics et les transports, Paris 1907 がある。)

關博士の外遊の頃まづに出つた主要な交通學文獻として、ロンンやリヌー、タニームを除いて、左のようなるものがある(昭和十年大蔵省出版)。

E. Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschafts, Wien 1878—9.

A. De Foville, La Transformation des Moyens de Transport et se Conséquence Economiques et Sociales, Paris 1880.

W. Roscher, Nationalökonomik des Handels und Gewerbfleisses, Stuttgart 1881.

Picard, Traité des Chemins de Fer. Economie politique, commerce, finances, administration, droit. Etudes comparées sur les chemins de fer étrangers, 4 tomes, Paris 1887.

H. Cooley, The Theory of Transportation, Baltimore 1894.

R. v. d. Borgh, Das Verkehrsweisen, Leipzig 1894.

v. Weichs-Gion, Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel, Tübingen 1894.

G. Cohn, Nationalökonomie des Handels und Verkehrswezens (System der Nationalökonomie, III. Bd.), Stuttgart 1898.

解説『ロンン氏交通政策』や『鐵道講義要領』における言及によつて、これらの大部分(ヴァイヒスグロンとビカーンにしろは不詳)が参照されたことは明らかである。ただ、『鐵道講義要領』では、ちよきに注意したリヌーや、博士の最も力を注いだ鐵道運賃論にしろは、ローネ(Lehr, Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol, Berlin 1879)とハンレリッヒ(Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen, Berlin-Leipzig 1886)を參照したかゝることは確かでない。

かように、當時の歐米において、八十年代から世紀の轉回期にかけて、新しい交通手段についての個々の特殊研究だけでなく、その包括的體系化が相ついで行われたということは、機械的交通手段によって齎らされた交通革命——交通制度自體における、またその社會的影響の面で——がすでに完成し、その理論的全面把握が可能となっていたことを示すものである。事實、主要な歐米諸國ではすでに半世紀以上の鐵道經營の經驗をもち、凡そこの世紀の第四半世紀のうちに、それぞれの國が將來とるべき鐵道制度や政策の基本線が固まりつつあった。すなわち、例えば、イギリスは一八四七年をもって建設時代を終え、一八六〇—七二年の間に、急速な集中が進行して、第一次世界大戰後の法的措置による四大鐵道への合併以前の系列化が大體成就した。そして鐵道の獨占到對する國民の苦情が高まるにつれて、これへの對策を編込んだ劃期的な立法 Railway and Canal Traffic Act が一八七三年及び一八八八年に出された。また大陸では鐵道國有化の潮流が強まっていた、——オーストリアは一八七七年國有鐵道主義に復歸し、七三年ハンガリーも

國有化を實施、イタリーは一八八五年の國有鐵道貸下の失敗に苦い經驗をなめつつあり（一九〇五年國營に復歸）、ロシアは一八八一年に、ベルギーは一八七〇年に、スイスは一九〇〇年にそれぞれ國有主義をとり又はこれに復歸した。北米合衆國においては、自由競争の維持をその目的の一つにもつところの Interstate Commerce Act が一八八七年に制定せられたが、却って反動的に合同を刺戟し、一八九八年以後顯著な集中が進行した。これらの交通現實を直接の知識として、關博士は日本へ戻ってきたわけである。

四

『コルソン氏交通政策』は文字通り解説であって、ただ解説者の専門領域である鐵道について（第六章鐵道運送、第七章鐵道貨率）「原著の順序を變更し他の參考書に依りたるもの少なからず」という程度の加筆が行われた。「交通制度の經濟上の觀察其國民經濟との關係及運賃に關する原理の如きは寧ろコーン、クニス、ザックス、ノイマン諸氏の著述に於て參考すべきもの多きの

一橋論叢 第三十四卷 第四號

感なきを得」(序文、一五頁) ないにも拘らず、紹介の對象としてコルソンが選ばれたのは、技術者出身の原著者が、その一章に、交通における技術と經濟との關係を取扱った、他に餘り類例をみない點に興味をひかれたためにもよる。その影響は後に阿部萬平の名によって付けにされた『交通政策』にも現れている。

阿部萬平講述『交通政策』(P. 351 p.) を、關博士生前の言葉があったとしても、博士の著書としてあげることは、嚴密にはさしひかえるべきであらう。しかしこれによって、博士のもっていた交通政策論の内容を窺知できると考えて差支えないだろう。

第一編 總論

第一章 交通

第一節 交通及交通機關

第二節 交通の發達概觀

第三節 交通發達の影響

第四節 交通機關の性質

第五節 交通機關ニ於ケル技術ト經濟トノ關係

第二章 交通政策概論

第一節 公益ト私益トノ衝突

第二節 交通政策ノ目的及方法

第二編

第一章 各論

第一節 道路及道路制度

第二節 道路使用料及其維持費用ノ負擔

第二章 鐵道

第一節 鐵道ノ意義並ニ種類

第二節 鐵道ノ起源及發達

第三節 重要諸國ニ於ケル鐵道及鐵道政策

第四節 鐵道制度論

第五節 鐵道ニ於ケル競争ト獨占及之ニ對スル政策

策

第六節 私設鐵道ニ對スル國家ノ態度

第七節 鐵道ニ關スル立法

第八節 鐵道貨率及貨率政策

第九節 電氣鐵道及輕便鐵道

第三章 海運

第一節 十九世紀以後ニ於ケル海運ノ發達

第二節 海運業ノ性質

第三節 海運政策

第四節 商港

第五節 海路運河

第四章 内國水路（節別なし）
第五章 通信制度（節別なし）

コルソンの解説が「交通政策」の表題の下に實は原著（『交通と賃率』）の内容に従っているのと違って、ここでは、明らかに、「交通政策ハ國民經濟政策ノ一分科」（二頁）として、大體當時のドイツ交通政策論の體系に従って敘述されている。そして類書の例にならって、通信制度はとり上げられてはいるが、僅かな紙數しか與えられていない。また著者の得意とする鐵道論に最も力が注がれ、これに較べて海運論は軽く取扱われている。

關博士が交通部門で東京高商において擔當したのは鐵道論であつた。『鐵道講義要領』は、その歸朝後三、四年の間の研究成果と授業經驗の綜合と考えられる。そしてこれが、交通學の領域で、博士の名において初めからモノグラフとして公刊された唯一の著書である。

第一編 總論

- 第一章 鐵道の概念並に種類
第二章 鐵道の發達概観
第三章 鐵道發達の影響
第四章 鐵道の經濟上の本質

交通論

第二編 鐵道政策

- 第一章 鐵道に關する公共團體の職分
第二章 鐵道制度
第三章 鐵道に關する本邦の法規
第三編 鐵道の經營
第一章 總論
第二章 鐵道の建設
第三章 鐵道の營業
第四章 運賃

これを個々の部分について詳しく紹介し評價することは今できないのであるが、一言にしていえば、本書は當時として唯一の科學的な鐵道論であつただけでなく、今日でも使い方によつてなお十分の利用價值をもっている。そして特に注意したいのは、本書における三編への分割の仕方である。今日までの日本——だけではないが——の交通學の根本的な缺陷の一つは、明確な方法的意識の缺如であつた。理論と政策と歴史とが、渾然と統一されているのではなくて、雜然と混合している。交通の經濟理論と經營理論とが無差別に合體している。交通の經濟學的考察をするといひながら、その據つて立つ經

濟學の性格がいまいである。その點で、本書における第二編と第三編の分け方ははっきりしている。ただ第一編總論を理論として考えると極めて不完全であり、そこまで要求することはゆきすぎであろう。本書の重點は第三編にあり、さきの二編をその序説的部分としてみるならば、鐵道經營論としての性格がはっきりしてくる。「學生をして鐵道經營の大意に通曉せしむるを目的とせり」(序、一頁)。

問題は運賃を經營論の中で、もしくは經營論の中だけで取扱うことにあるとみられるかも知れない。勿論、運賃は一の價格として、まず交通經濟理論の對象たるべきものである。しかしそれは、違った立場から運賃が經營論の一部をなすことを妨げるものでない。『鐵道講義要領』における運賃論が、二つの立場を截然と區別して敘述しているわけでないことは否定できぬ。しかし經營學的な考察が經濟理論的分析に立脚しなければならぬ以上、兩者を併せ論ずることが事實上避け難いことは認めなければならぬ。そしてこの鐵道運賃論こそ關交通學の中心をなすものであって、この點では、専門的には

『鐵道貨物特別賃率に関する調査』及び『鐵道賃率論』の方が貴重な勞作である。またこの専門知識をもって、博士は實踐的・政策的にも重要な寄與をしたのであった。——鐵道會議臨時議員(大正十四年)、鐵道運賃審議會委員(昭和八年以降)。

第二部 傳統と反省

東京高商において、鐵道と並んで海運もまた早く講述せられたであろうと推測されるのであるが、これを確かめるべき資料をわたしはもっていない。一橋講壇において、海運專攻者の手による論述としては、明治四十年國民經濟雜誌(第三卷第二・三號)に現れた堀光龜教授の「海運協同論」が最初のものでなからうか¹⁾。堀教授(1876—1940、一橋在職は1902—1937)の海運に関する研究活動は明治四十年に始まって、昭和五年に終っている(若干の例外を除いて)。その著書は左の通りである。

海運及海運政策(最近經濟問題 叢書第一四卷) 明治四十四年

海運(東京高等商業學會講義録) 大正十四年

海運（商業全集第二六卷）

昭和五年

海運（明治大學出版部）

刊行年不明

(1) これより先に藤本幸太郎、海運に關する一新著（紹介）、國民經濟雜誌第一卷第七號（明治三十九年）が出てゐる。

(2) 詳しくは川崎操編、東京商科大學六十六教授文獻集覽（昭和十三年）参照。

右のうちの二書の内容で、大體の傾向を知りうる。

海運及海運政策

海運（明治大學出版部）

- | | | | |
|-----|----------|------|----------------|
| 第一章 | 海運の發達 | 第一章 | 海運の發達 |
| 第二章 | 船舶論 | 第二章 | 日本海運の發達 |
| 第三章 | 海路運河論 | 第三章 | 船舶 |
| 第四章 | 商港論 | 第四章 | 航路 |
| 第五章 | 海運組織論 | 第五章 | 海路運河 |
| 第六章 | 海運合同論 | 第六章 | 商港 |
| 第七章 | 海運同盟論 | 第七章 | 海運の組織及經營 |
| 第八章 | 船車連絡及兼營論 | 第八章 | 運賃 |
| 第九章 | 海運政策論 | 第九章 | 貨物の船積及引渡
手續 |
| | | 第十章 | 船荷證券 |
| | | 第十一章 | 備船契約 |
| | | 第十二章 | 海運政策 |

交通論

『海運及海運政策』の第二・三・四章、『海運』の第三章は、海運經營における勞働手段を取扱つたものであるが、もしかような敘述方法をとるならば、當然、勞働力としての船員についての一章を加えるべきであろう。そして前書における第八章は明らかに經營上の問題であるが、第五・六・七章が經營論としてか又は經濟理論としてか取扱方がいまいである、——尤もこの點は、當時のみならず今日海運論においても一般的であるが。その上、運賃に關する敘述を逸している、これを、當時すでに出ていた一橋出の日本郵船社員窪川眞澄『海上運送』（明治三十九年）や同年刊行の早稻田大學伊藤重次郎『海運論』（明治四十四年）に較べて、公平にいつて、特に優れた勞作といふことはできない。殊に、後の書（『海運』）は、著者自らいふように（吾人が茲に攻究せんとする所は商業學としての海運——二頁）海運經營論を企圖したものであるが、最終章における海運政策が經營の立場から取扱われているとはみえないだけでなく、經營實務としては窪川氏らの實際的知識に及ばぬのは已むをえない。體系化の點でも『鐵道講義要領』との

比較の結果は瞭然としている。

二

一橋交通學の源流は、かようにして關・堀の二教授に出ている。この流れがどのように進み深まっていたか。

これを跡づけるためには、一橋學園で育てられた交通學專攻者のすべてについてその勞作を検討しなければならぬのであるが、わたしはその煩に堪えない。そこで東京商科大学における直接の後繼者にのみ限定しよう。

鐵道論の擔當者は渡邊大輔及び細野日出男の二氏であった。渡邊教授の公けにされた勞作はただ一つ、——「鐵道特定貨物賃率の研究」(商學研究Ⅰ、昭和七年)。これは、主題に關係ある主要文獻の殆どすべてを参照し、凡ゆる面からこの問題を検討した極めて貴重な、持續的價値をもった研究であつて、この問題についてのこれほどの詳細な分析は内外ともに見出されない。それは正しく關博士の最も力を注いだ運賃論の——極く一部分であるといえ——發展である。細野講師は、マクス・ウェ

ーバーのいわゆる Stöhrber として、理論や體系化に大して關心をもたず、數多い勞作の殆どすべてが經營技術的乃至は制度的問題に限られている。

海運論における伊坂市助氏(單行本としては『列國現行海運造船政策及海事金融制度』昭和四年、『英國船主事情』がある)も、海運業の實情が一般にそうさせるように政策問題に無關心ではないにしても、概して經營的問題に重點を置き、實證的研究に優れている、——この面で「近時世界海運貿易の數量的考察」(商學研究Ⅲ昭和九年)の如きは注目に値する。そしてこれらの三人の後繼者達は、關・堀の先輩が示したような體系化——尤も堀教授については前述のように問題はあるが——への興味を今までのところ示さなかつた點で一致している。その點ではむしろ一橋出で學園の外にある研究者に業績があつた、——例えば古くでは坂本陶一教授の『海運』(大正三年)、『海運政策』(大正四年)、『都市及電氣鐵道』(大正四年)、比較的近年には石津進教授の『海運經濟研究』(昭和十四年)の如き。

三

一般に交通學の領域では今まで學派的傳承というものはみられなかった。立場や分析方法の近似性という點からは、ドイツ歴史派經濟學における交通研究——それらはみな、交通手段發達の社會的諸影響の分析に重點を置いた——や、第一次大戰後のドイツで起った經營學的交通研究——J. Hellauer, u. a., Nachrichtendienst, Schifffahrtverkehr und Reklame (Grundriss der Betriebswirtschaftslehre, Bd. 13), Leipzig 1928; G. Fischer, O. Reuther u. I. Mayer, Der Güter- und Personenverkehr (Grundriss der Betriebswirtschaftslehre, 13d. 12), Leipzig 1930; J. Hellauer, Nachrichten und Güterverkehr, Berlin u. Wien 1930——を一つのグループと考へることにはできる。また先人の文獻的遺産を攝取し、交通現實の分析——尤もこの後者を怠り、異國の地盤に基礎をもつ知識を鵜呑みにすることがかつての日本交通學界の通弊であった——に基いて認識の再整理をすることは、誰しも行ってきたところである。この意味では發展——

交通論

しかも一橋學園に限ってみればこれすらあったかどうか疑わしい——があったといえるかもしれない。ただ、理論的系譜の展開をわたしたちはみることが出来ないのである。思うに、それはこの學問領域における確固たる方法論の缺如に由る。經濟學としての交通論なのか、經營學としての交通論なのか、研究者自らがあいまいなのである。

この點で一橋交通學は首尾一貫しているようにみえる。それは常に、(一般)交通論でなくして商業學のうち(又は商學部としての)鐵道論であり海運論であった。商業と交通との區別は、今日すでにわたしたちにとって常識化しているが、かりに——これには又議論があるかもしれないが——商業を經營と入れかえるとすると、關博士の立場——堀教授の場合にははっきり規定できない——は、少くとも『鐵道講義要領』に現れた一橋での講義において、經營學的なそれである。一橋交通學に傳統がありとすれば、この點であろう。そして殆どすべての一橋出身交通學者はこの傳統の——自ら明確に意識しないにせよ、また方法的な混亂から免れないにしろ——忠實

な遵奉者であつた。

經營學は、一橋交通學者がそれを明確に意識していたかどうかは別として、個別資本の理論である。ところで、現實の各個別資本はそれ自體のみで存在するのではなくて、他の諸個別資本との流通的交錯において、いかえれば社會的總資本の循環の一部として、存在する。従つて、社會的總資本の運動法則を明らかにしようとする

一般經濟理論が、個別資本の運動から發足しなければならぬように、後者を對象とする經營學も前者の知識を前提とする。ドイツ歴史派經濟學の交通研究や、ザックス交通學——これらは交通經營學では勿論ないが——のすぐれた理論的價値の源泉はそこにある。この點で、これらの交通學に通じ、且つ一般經濟學の動向に少なからぬ關心を寄せていた——この事實をわたしは個人的接觸で知つてゐる——關博士が、交通學上の文獻のみに依頼し、一般經濟學の成果を大きく取入れた形跡を示さないことについて、奇異の念を抱いてゐる。そして同じ不

滿は、經營學的交通論を専攻してきた研究者たちが、經營學プロパーの領域における諸成果の擷取について殆ど無關心であつたようにみえることについても、感ぜられるのである。ともあれ、一般經濟學を無視した經營學は、單なる經營技術論以上に出ることができない。尤もそれはそれとして存在理由をもつものではあるが、それだけに發言權の制限を自覺すべきである。

東京帝國大學や中央大學等において交通政策（交通經濟學或いは交通經濟學及び交通政策といわないところ）に、當時の學問的成熟度と日本資本主義の要求が表現されてゐる）が講ぜられてゐるのに對し、商業學としての鐵道論や海運論の講座が設けられたところに、一橋學園の性格がはっきりと現れてゐるのである。これが後になつて社會科學大學の理想が掲げられるに及び、矛盾として露呈されてきた。そしてこの矛盾が解かれないまま第二次大戰の終末までできたのである。（一橋大學教授）