

交通論

杉山武彦

一橋大学における交通論は、東京高等商業学校時代の「商業学」および「商業実践」にその起源をもつ。以来、その内容と性格は、一方で大学自体の性格の変化や発展を反映しつつ、他方で研究および講義担当者の個性をも反映しつつ、これまで独自の展開を示してきた。本稿は、その生成・発展の系譜のごく簡単な整理を試みるものである。全体を四節に分け、第一節では、交通関係科目の変遷について、その概略を整理する。次いで、第二節では、昭和十年代までの一橋交通学について、その具体的な特色をふりかえる。昭和二十年以降については、第三節で富永祐治教授の研究に、また第四節で地田知平教授の研究に、それぞれ、焦点を合わせることにしたい。

なお、この種の作業に先立って、本来ならば先学の研究業績の一つひとつについて十分な考察を加えておくべきではあるが、筆者はその義務を果たすことができなかった。しかし、さいわいなことに、昭和十年代までの一橋大学の交通研究の特色については、富永教授の貴重な稿を通してその要諦を知ることができ、また、二十年代以降の交通研究の歩み、とくに富永教授が一橋において残された足跡については、地田教授の稿をはじめとするいくつかの資料・文献からその意義を確認することができる。したがって、本稿においては、それらの文献・資

料に多くを依存しつつ、与えられた課題を果たしていくこととしたい。

注

(1) 富永祐治「一橋学問の伝統と反省——交通論」、『一橋論叢』三十四巻四号、昭和三十年十月

(2) 地田知平「戦後におけるわが国の交通研究」、『ビジネス・レビュー』十一巻三号、昭和二十九年

一 一橋大学交通論略史

学

一橋大学の百年の歴史の中で、交通論の科目ないし講座にも、その開設から定着に至るまでのいくつかの段階があった。とりあえず、科目の名称という外面的な事柄を手がかりとしてその諸段階をたどってみると、次のようにそれらを区分することが可能である。すなわち、(1)明治十年代後半から同三十一年まで——交通がまだ独立の科目としては存在しないが、商業学の一部として重要さを増していった段階、(2)明治三十二年から大正三年まで——交通論が一つの科目として独立したのち、東京高等商業学校の組織の変更等に応じて、科目あるいは科目配置の上で試行錯誤が行なわれた段階、(3)大正四年から昭和十年代末まで——交通関係の科目が、総論としての「交通」、各論としての「海運」および「鉄道」という三本建ての形で配置された段階、(4)終戦から昭和三十年まで——「交通及び倉庫」、「海運」、「陸運」という現在の科目配置にたどりつくまでの段階、の四段階である。各時期における交通関係の科目をまとめたものが表1である。以下では、利用可能な若干の資料に基づいて、上に述べた各時期の状況をやや詳しく眺めることとしたい。

第一の段階は、すでに述べたように、交通論が未だ独立した科目ではなく、商業の中の一項目として取り上げ

商

表1 交通関係科目の開設と変遷

明治32年～34年	専攻部に「鉄道業」と「回漕業」(ともに、撰修科目の一つ)
明治35年～42年	専攻部に「交通科」(専修移目の一つ)
明治43年～大正3年	専攻部に「交通科」(専修科目)および「交通論」(撰択科目)
大正4年	専攻部「交通論」に総論・海運・鉄道の区分が設けられた。
大正5年～8年	本科にも「交通」開設
大正9年～昭和20年	本科に「交通」と「海運」と「鉄道」
昭和22年～25年	「交通論」および「海運」
昭和26年～29年	「交通及び倉庫」と「海運論」(「海運」(旧制の科目)継続)
昭和30年以降	「交通及び倉庫」と「海運」ならびに「陸運」

られていた時代である。たとえば、東京商業学校の明治十九年の「教授要領」を見ると、尋常科第2年において履習すべき「商業慣習」に関する説明の中に、「海陸運漕」という項目が含まれている。さらに、高等商業学校の明治二十四年の「教授要領」には、本科第一年・第二年履習の「商業要項」に関して、「……又運輸ノ方法、鉄道管理法及建設法ノ大意並ニ運輸營業ノ方法、各種ノ統計、船舶ノ構造及艤装、荷物積載方ノ慣行等其他ノ事項ニ就キ其要項ヲ挙ゲテ之ヲ講説ス」という、やや詳しい説明が登場している。以上の資料からも推測されるように、この時代における一橋の交通論の基本的な特色は、それが商業学の一分野としての位置を占めていたという第一の点のほかに、第二に、利用者ないし荷主の側からの交通に関する商業知識では

なく、むしろ、運送業ないし交通業の経営実践のための知識という形で商業学の中に含まれていた、という点に求められるであろう。このことは、同時期の「学科細目及教授要旨」等におけるより詳細な説明からもうらづけられるところである。⁽¹⁾

明治三十年、専攻部規程が制定されて、高商の上に専攻部が設けられることとなった。それ以後、この専攻部の分科（いわば専攻領域）と学科目に関しては数次の改訂が重ねられることとなる。この経過の中で交通論が独立した一つの学科目として登場したのは、おそらく三十二年における改訂時が最初であったと思われる。同年の専攻部学科課程表（東京商科大学『日本商業教育五十年史』大正十四年、に所収）によれば、このときの専攻部には必修九科目のほかに撰修科目（通常の意味での専攻科目）として五科目が設置されていた。それらは、貿易業、銀行業、鉄道業、回漕業、保険業の五つである。明治三十五年の改正課程表では、撰修科目に代えて専修科目の名称が用いされており、新たに三科目がつけ加えられると同時に、鉄道業と回漕業とは一つになって、ここに初めて「交通科」という名称が登場している。さらに同四十三年の改正により、専攻ないし専攻科目としての「交通科」のほかに、⁽²⁾専攻とは無関係に選択されるべき科目の一つとして「交通論」が設置されるに至っている。以上が第二の段階の概要である。

以上に示したような過程を経た後、大正四年の課程改正によって、専攻部における開設科目数は大幅な増加をみる。すなわち、そこではまず全体として四十一科目の選択対象科目が示され、次に専攻科ごとに、それらの中から適当なくつかの科目が必修科目として規定されている。また、専攻科自体の数も増え、殖民科および経済科が新たに加えられている。交通論は、この段階では、「交通論（総論）」、「同（海運）」、「同（鉄道）」という形

で細分されるに至っている、なお、「交通論（総論）」が殖民科および経済科の必修科目にされていたことは、注目に値しよう、ともかく、この段階において、交通については総論・海運・鉄道という三科目が出揃ったわけであり、この態勢は大正九年に専攻部が東京商科大学に昇格する後も引き継がれ、基本的には今日にまで及んでいる。第三の段階は、こうした内容をもつものであった。

以上で東京高商専攻部の明治三十二年以来のカリキュラムにおける交通関係の科目をたどってきたのであるが、この間に東京高商本科の方にどのような変遷があったかに関しては、筆者はそれを確認することができなかった。でもとの資料からいえることは、(1)専攻部において「鉄道業」（明治三十二年）あるいは「交通科」（同三十五年）が出現した時点でも、本科においては、依然として商業学の中で交通が扱われていたこと、しかし、(2)遅くとも大正五年の時点では、本科においてもすでに「交通」という名称の科目が存在していたこと、の二点である。

第四の段階は、昭和二十年の終戦から、二十四年の新制大学の発足などを間に挟んで三十年に至るまで、学目的の名称、配置に多少の変化が見られた時期である。大正九年からの本科における「交通」「海運」「鉄道」の三本立ての態勢は、形式上は、昭和二十一年まで継続していた。しかし、昭和十五年以降には、実際には休講となっていた場合がかなり多い。戦後の講義は二十二年から始まったようであるが、このときには、すでに表1に示した通り、「交通論」と「海運論」の二本立てであり、「鉄道」は姿を消している。この形は二十二年から二十五年まで続いている。そして、二十四年に新制の一橋大学が発足し、その体制の下での最初の学生が後期へ進学して専門科目を履習することになった二十六年から、新しいカリキュラムが始まる。そこでは、以前から設けられ

ていた科目である「倉庫」が「交通論」と一緒にされて「交通及び倉庫」となり、「海運」は「海運論」に名称を改められた。「海運論」とされたのは、旧制と新制との学生が並存した期間に、旧制を対象として「海運」が引き続き開講されていたことによるものであろう。後には再び「海運」が用いられることとなる。この後、三十年に初めて「陸運」が開設され、これがそのまま、現在につながっているものである。

注

(1)たとえば、明治二十九年の「学科細目及教授要旨」(本科)を見よ。

(2)この段階での「交通科」は、科目名というよりも、専攻領域ないし所屬を意味するものであったと推測される。

二 昭和十年代までの一橋交通学

学

商

前節では、交通関係科目の開設とその後の変遷を、明治三十年代から現在に至るまでについて略述した。次いで本節では、それらの科目の歴代の担当者についてごく簡略にその研究の跡をふりかえり、全体としてどのような傾向と特色とが指摘されるかについて確認しておきたい。すでに冒頭に述べたように、これについては、一橋大学の創立八十周年の機会になされた富永教授の考察があり、以下の記述はそれに拠る部分が多いため。引用の仕方において筆者の独断があることを怖れるが、同時に、その可能性についてあらかじめ許しを乞うておかなければならない。

一橋論叢第二十四卷二号(昭和二十五年八月)における「一橋商学の七十五年」と題された座談会の記録によると、明治三十年代においては、商学部的一部分として海運関係の講義をしていたのは、海上保険を専門とされていた村瀬春雄教授であった。しかし、すでによく知られているように、当分の海外における交通学を本格的に

日本に輸入し、一橋交通学の——さらには日本の交通学の——基礎を築いたのは、関一教授であった。⁽¹⁾

関教授の東京高商在職期間は、明治三十年から大正三年までであり、その間、三十一年六月から三十四年十一月まで外遊している。この比較的短い期間に関教授の著作活動はきわめて活発なものであった。多くの著作のうち、まず雑誌論文についてみると、富永教授が指摘されるように、研究生活の初期には交通問題への関心が比較的大きな地位を占めており、後にはそれが次第に低下し、その他の問題、特に社会政策的講義が多くなっている。一方、単行本で交通関係の重要なものとしては、解説『コルソン氏交通政策』（明治三十六年）、および『鉄道講義要領』（同三十八年）を挙げることが妥当であろう。前者は、それがわが国に紹介された初めての体系的交通論の書であつた点において重要であり、後者は、それが交通関係の単行本としては唯一の関教授の研究成果であり、かつ、不完全ながらも体系的叙述の萌芽が見られる、という点において貴重である。

関教授よりやや遅く、海運論を中心に交通を担当したのは、堀光亀教授である。前述の如く、東京高商において最初に海運実務を講述したのは村瀬教授のようであるが、同教授はもともと海上保険を専攻対象とし、また、後に実業界に要望されて高商を去るため、海運に関する村瀬教授の研究業績として残されているものは皆無である。したがって、高商における海運の伝統は、やはり堀教授に始まると考えなければならない。堀教授は、明治三十五年に東京高商専攻部を卒業し、翌年から、商業学研究のため英独二ヶ国に留学を命ぜられ、帰国後、四十年に東京高商教授に任じている。したがって、東京高商および東京商大における実際の講義と研究は明治七十年に始まり、それから昭和十二年まで続くこととなる。堀教授の著作活動もきわめて活発であり、海運を中心とする交通の領域のほか、殖民政策および殖民制度の領域にも及んでいた。主要な著書としては『海運及海運政策』

(明治四十四年)と『海運』(刊行年不明³⁾)を挙げることができ、富永教授はこれら二書について、ともに体系化の点で不十分であり、経済学としての海運論か商業学としてのそれかに関して、性格があいまいである点を指摘されている。

次に渡辺大輔教授は、(資料に確認しうる限りでは)大正十五年から昭和十年にかけて、東京商大の交通部分の講義を担当した。専攻は鉄道論であったが、しばしば総論としての「交通」をも担当し、また大正十五年に一度だけ「海運」の講義をも担当している。そして、昭和十年五月から二年間、交通政策研究のため英・独・米へ遊学したが、帰朝後、職を辞している。渡辺教授の研究業績としては、「鉄道特定貨物貨率の研究」(『商学研究』1、昭和七年)が知られている。これを富永教授は「主題に関係ある主要文献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、特統的価値をもった研究であって、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」と、高く評価している。

渡辺教授の後を継いで、昭和十二年から十五年まで「鉄道論」を担当したのは、細野日出男教授であった。細野教授は昭和十七年には東京商大講師を辞しているが、その後、昭和二十一年と二十二年には商学専門部の講師を勤めた。また、後に三十九年にも「交通及び倉庫」を担当されている。「鉄道論」を担当した時期の細野教授の研究業績は、『高岡高商研究論集』等に発表されたものが多いが、富永教授の指摘にもあるように、理論や体系化よりも、むしろ経営技術的ないしは制度的問題に関心が寄せられている。

一方、堀教授の後を継いで、昭和十三年から十五年まで「海運」を担当したが、伊坂市助教授である。伊坂教授は、大正十三年に予科を卒業、昭和二年に東京商科大学学士、同四年に商学専門部講師、八年に大学助手、

十年に商学専門部教授を経て、十三年に大学助教授に任じた。研究業績には、多数の雑誌論文等があるが、よく「近時世界海運貿易の数量的考察」（『商学研究』3、昭和九年）がすぐれた実証的研究として評価される。また、単行本では、『英国船主事情』（昭和五年）における詳細な資料収集の労が評価される。

以上が、戦前の東京商大における交通関係科目担当者の寸描であった。われわれは、ここで、それらの担当者および研究業績の全体を眺め直して、次の二点に注意を払ってみたい。二点とは、第一に「それらの研究業績は、全体として、交通研究の主要な領域を包含していたか」ということ、第二に「担当者の間に、しかるべき伝承と発展が見られたか」ということである。

この二点のうち、第一の点についての答は明白である。たとえば、明治の末年と昭和十年代との、異時点間の比較を行なってみればよい、明治末年において、関教授の交通学は疑いなく当時の交通学のすべてであった。しかし、昭和十年代の交通学が達成していた広がりから見れば、これもまた疑いなく、東京商大の交通研究は、その一部を包含するのみであった。⁽⁴⁾それは交通経済学あるいは交通政策論のしかるべき研究を欠いているのである。このことは、商業実践からの分化と専門化を経て生成した一橋交通論の伝統を、その後の担当者が忠実に守ってしまった結果と考えられるかもしれない、しかしながら、明治時代からの伝統を云々するのであれば、明治末年の東京商大にも、経済学的な「交通政策」の萌芽がなかったわけではない。たとえば、明治三十五年あるいは三十六年の専攻部の「教授要旨」をみると、そこには、第一において履習さるべき「経済学」の中の項目に、農業政策・工業政策と並んで「交通政策」が見出されるのである。しかしながら、そのように経済学の中で交通政策を論ずるアプローチは、その後いつのまにか消滅し、交通はもっぱら商学部門の領域で取り扱われるに至って

る。富永教授の言葉をそのまま引用するならば、「これが後になって社会科学大学の理想が掲げられるに及び、矛盾として露呈され……この矛盾が解かれなのまま第二次大戦の終末までできたのである。」⁽⁵⁾

もっとも、一橋大学の交通論が商学的な研究に片寄ったこと自体は別として、むしろ問題は、そのことが十分に意識されていない点にあったと考えることもできる。すなわち、「確固たる方法論の欠如」のために「経済学としての交通論なのか、経営学としての交通論なのか、研究者自らがあいまい」である点こそが、重大な問題であったとも考えられるのである。しかし、この点は一橋大学のみならず当時の交通研究全般に見られる問題であったと理解してよいであろう。

一方、第二の点に対しては、一概に断定を下すことはむずかしい。それは「伝承・発展」という言葉の理解の仕方にも依存するであろう。広い意味での「研究面での影響」という程度にそれを解すれば、当然、なんらかの学問上の伝承があったと推測される。しかし、もしそれを「理論的系譜の展開」⁽⁶⁾と解するならば、全体的な印象として、答は否定的にならざるを得ない。理論の体系化への志向が不十分で、かつ方法論が欠如しているところには、もともと理論的系譜の展開を期待することはできない。その意味では、第一の点と第二の点とは、同一の問題であったかもしれない。いずれにせよ、このような状況のまま第二次大戦の時期を迎え、大学の研究活動全体が停止を余儀なくされる。加うるに、一橋交通学の場合は、この時期に後継者が断絶し、その再出発と発展とは、これを戦後に俟たなければならぬこととなる。この間の経緯については、節を改めて述べることにしたい。

学

商

注

(1) 関教授は早稲田大学においても交通論を講義し、同大学における交通研究の発展の基礎を築いた。中西睦「早稲田大学における発展と系譜」(『早稲田商学』昭和五十二年)を参照のこと。

(2) C. Colson, *Transport et Tarifs*, Paris, 1892.

(3) 堀教授には、同名の著書『海運』(千倉書房、昭和五年)がある。本文中のものは、これより後の刊行と考えてよい。

(4) 地田「戦後におけるわが国の交通研究」(前出)、あるいは、『経済学小辞典』(岩波書店、昭和二十六年)の「交通学説」の項を見よ。ここでは、戦前の交通研究を代表するものとして増井幸雄・小島昌太郎・島田孝一らの研究が挙げられ、昭和年代の一橋大学の交通研究は評価されていない。

(5) 富永「一橋学問の伝統と反省——交通論」(前出) 三九六頁。

(6) 富永、同三九五頁。

三 富永教授の交通研究

昭和十二年に堀教授が退官し、また、十年代後半に渡辺教授、伊坂助教授、細野講師があいついで職を辞し、ここに東京商大は交通論の専任の担当を欠くこととなった。こうした事態は、このあと昭和二十五年まで継続する。そして、この時期に外部講師として「交通及び倉庫」を担当したのが、大阪市立大学の富永教授であった。

富永教授は二十六年から三十二年まで一橋大学教授を兼任され、さらにその後も「交通及び倉庫」と「陸運」とを各一回、非常勤講師として担当された。

まず、富永教授の研究業績の一部を欠に掲げる。単行本では次の三点が重要である。

- (1) 『交通学の生成——交通学説史研究』日本評論社、昭和十八年
 - (2) 『交通における資本主義の発展——日本交通業の近代化過程』岩波書店、同二十八年
 - (3) (共著) 『鉄道経営論』 有斐閣、同三十一年
- 一方、雑誌論文等としては、とりあえず、次のようなものを挙げる事ができる。⁽¹⁾
- (4) 「交通労働の生産性」(大阪市立大学『経済学雑誌』十九卷一号、昭和二十三年)
 - (5) 「交通労働の時間的構造」(『経済学雑誌』二十四卷・五号、同二十四年)
 - (6) 「交通資本の蓄積」(『一橋論叢』二十七卷四号、同二十七年)
 - (7) 「一橋学問の伝統と反省——交通論」(前掲、同三十年)
 - (8) 「交通用役について」(『経済学雑誌』三十七卷四号、同三十二年)
 - (9) 「都市交通政策論ノート」(『経済学雑誌』三十八卷四号、同三十三年)
 - (10) (共同執筆) 「経済成長と都市交通」(『交通学研究年報』同三十七年)
- 富永教授の著作あるいはその研究業績全体の性格は、これまできわめて多くの場所や機会に紹介され、参照され、引用されてきており、それらのいくつかを再びここで引用することにより、その意義を確認し伝達することがある程度まで可能であると思われる。ここでは、その目的のために、佐竹義昌教授の学界展望論文(「戦後におけるわが国の交通学研究」交通学研究年報、昭和三十三年)、および地田教授の展望論文(「戦後におけるわが国の交通研究——二つの著作を中心として——」ビジネス・レビュー 一卷三号、昭和二十九年)をとりあげることにしたい。

佐竹教授は、戦後わが国に現われた新しい類型の交通研究を、(1)近代経済学理論の立場から、運賃を中心とする交通現象の分析を行なうもの、(2)労働価値説の立場から交通用役生産の特殊性の解明を企図するもの、(3)日本資本主義の発展と交通の発達との関連を分析するもの(4)「制度学派」的方法論によるもの、の四つのタイプに区分し、(5)に属する代表的な研究として富永教授の「交通労働の生産性」(前掲の業績リストの(8))を、また、(6)に属する代表的研究として同じく富永教授の『交通における資本主義の発展』(業績リスト(2))を挙げる。前者は、交通用役の生産過程を緻密に分析し、交通業では売れ残りというものが存在し得ず、売れ残りのように見えるものは実は過大設備をもって行なわれる生産である、という考え方を示した論文であり、後者は、マルクス経済学の立場から、鉄道・海運という近代的交通手段の成立・発展と日本資本主義の発展との間の有機的絡み合いを析出せんとした研究である。佐竹教授によれば、前者は、交通経済学においては交通用役の生産——すなわち交通労働過程——の本質の究明が第一の仕事たるべしとする明確な方法論的意識を示した点で重要であり、また後者は、「交通用役生産の特異性に基づく独特の交通経済法則ともいうべきものが、わが国近代交通の具体的資料を手がかりに究明され、逆にまたその法則による現実の分析がなされる、という帰納と演繹の過程が、公式的偏倚のない独自の客観的な証明・精緻な論理によって空隙なく展開されている」という点で、きわめて高く評価されるべき著作である。

一方、地田教授の上記の展望論文も、富永教授の研究に対して、「(交通を)生産として理解するにとどまらず同時にその生産の特質をとらえ、それを以て交通経済現象を究明した点において、交通学の水準を一步前進せしめた意義をもつであろう³⁾」という表現によって、佐竹教授と同様の評価を寄せている。

富永教授の研究に対して与えられるこれらの評価を十分に理解するためには、それ以前のわが国における交通研究の到達段階に関する認識が必要とされるであろう。しかし、さしあたっては、その状況を十分に叙述する準備もないので、ここではその点には立入らない。ただ、昭和二十年代の後半においては、日本の交通学が戦前における諸外国の交通研究成果の摂取を一応完了し、続いて独自の展開をなすべき——しかし、それでありながら、なかなか欧米学界の研究から脱け出し得ない——時期にあった、という点を指摘するにとどめたい。

いずれにせよ、以上の佐竹・地田教授の評価からもうかがい知ることができるよう、富永教授の研究は、交通の本質についての究明、交通の特殊性の強調、交通経済学の対象についての明確な認識、交通研究における方法的自覚の喚起、等々の面において、交通学史上、重要な意味をもつものと考えられる。かくして、富永教授の場合には、戦前のわが国交通研究一般に対して加えた批判を自らの研究によって克服し、それによって一橋の交通研究に新しい側面と歴史とを残すと同時に、わが国のその後の交通研究の方向に対しても、多大な影響を与えたのであった。

注

- (1) ここでは、筆者の手もとにあって確認することができ、かつ、富永教授が一橋大学で講義を担当された期間に対応するものだけをとりあげた。
- (2) 佐竹「戦後におけるわが国の交通学研究」(前出)、三一九頁。
- (3) 地田「戦後におけるわが国の交通研究」(前出)、八十頁。

四 地田教授の海運研究

富永教授が大阪市立大学へ戻られてから、その後の一橋大学における交通論の担当者は地田教授である。地田教授の商学部における講義担当は、昭和二十六年に始まっている。当初は「海運」のみを担当したが、三十年からは、「陸運」と「海運」を一年ずつ交互に担当し、さらに三十四年以降は、海外遊学の三十九年を除いて、「交通及び倉庫」を担当されてきている。

地田教授の研究業績には、次のようなものがある。ただし、多くの雑誌論文等の中からは、海運関係の論文十編程度を、とりあえず挙げるにとどめている。

- (1) 『海運市場論——企業理論を係心として——』有斐閣、昭和三十三年
- (2) 『海運産業論——船舶の技術進歩と海運業の構造』千倉書房、同五十三年
- (3) 『海運企業の若干の性格』（『現代商学の基本問題』Ⅱ、同二十六年）
- (4) 『海運における操業度』（『一橋論叢』三十卷二号、同）
- (5) 『日本海運業の問題点』（『一橋論叢』三十八卷五号、同三十二年）
- (6) 『公益事業の「本質的地位」についての覚書——「海運業は公益事業か」という設問に関連して——』（『一橋論叢』三十九卷二号、同三十三年）
- (7) 『海上労働における分業と協業』（『商学研究』4、同三十五年）
- (8) 『海上労働の特殊性』（『海事研究』四十四号、同三十六年）

学

- (9) 「港湾労働の登録制と荷役の能率」(『商学研究』10)
- (10) 「用船における投機」(『ビジネス・レビュー』十八巻四号、同四十六年)
- (11) 「船舶の技術進歩と企業集中」(『商学研究』15)
- (12) 「特殊船における技術と市場」(『ビジネス・レビュー』二十三巻四号、同五十一年)
- (13) 「便宜置籍船に関する覚え書」(『ビジネス・レビュー』二十六巻三号、同五十三年)
- 地田教授の研究の基本的性格は、その二つの著書——『海運市場論』(前掲の(1))と『海運産業論』(前掲の(2))——に集約されていると考えることができる。参考までに二著の講成を示せば、次の如くである。

『海運市場論』

商

- 第一章 海運市場の構造と船舶の技術的条件
- 第二章 海運市場の変動と用船の経済効果
- 第三章 海運市場の変動と固定費(その一)——チャーター・ベース計算における船舶の操業度——
- 第四章 海運市場の変動と固定費(その二)——滞船および滞船料の経営的意義——
- 第五章 不定期船企業の行動
——その運送選択と運賃——

第六章 海運市場の変動と企業の安定

『海運産業論』

序 章 海運業・海運企業・海運経営者

第二章 船舶における技術と市場

——船舶技術と海運市場

第三章 タンカーのインダストリアル・キャリア

——タンカー市場における石油業——

第四章 海上労働における分業と協業

第五章 船舶の保有と用船

第六章 海上労働市場の構造

第七章 船舶技術の進歩と海運における企業集中

交 通 論

これら二著の内容を見ると、両者の間には基本的な共通点ないし連続性、いわば基調とも表現すべきものが存在すると同時に、後の著書においては、その基調が一層徹底されて強調され登場していることに気が付く。

その基調というのは、海運市場論ないし海運産業論の体系化への志向である。体系化という言葉の理解の仕方にはいくつかの可能性がありえようが、かりにつそを、研究対象の「本質の規定」と「特殊性の吟味」、およびそれに基づいてなされるところの「関連諸事象の統一的説明」と考えることにすれば、明らかに、地田教授の研究には体系化という意識が強く働いている。このいわゆる「方法上の自覚」は、まさに、海運論の領域の中で、

地田教授が富永教授から受け継いだものと考えてよいであろう。すなわち、地田教授の研究は、「海運企業の経済活動の真の特殊性とは何か」を執拗なまでに追求し、表面的な特殊性を注意深く排除して、最終的には、「(すべての特質は)結局は生産設備が船舶であることにもとづいて生じるそれに限られることになる」⁽¹⁾という主張に到達し、その上で、それに基づいて海運市場ないし海運産業の諸現象あるいは海運企業活動の解明を試みるものである、これが、上に述べた「体系化への志向」と理解される場所である。さらに、その志向の程度について『海運市場論』と『海運産業論』とを比べれば、後者においてそれはより強く意識され、かつ表面化している。

それは、『海運産業論』の(たとえば)序章に目に目を通すだけでも明白と感ぜられることである。⁽²⁾

一方、分析対象の範囲という観点から二著を比較すると、後者には、海上労働、および石油業・造船業の背景が、新たに加えられている。ここで注意すべきは、分析の枠組みの拡大の是非についても、十分な考慮が払われていることである。たんに拡大しうるからということではなく、拡大しない限りは、海運企業および海運産業について説明しきれない点が残るということを確認した上での拡大なのであり、この点も「方法的自覚」の反映と理解してよいであろう。

最後に地田教授の研究に対する他の研究者の見方についてみると、しばしば「制度学派的」という評が与えられている。たとえば東海林滋教授は、「地田は、制度学派的な鋭い堀り下げ方で、海運企業の行動原理を市場の特性から抽出し、新しいタイプ⁽⁴⁾の海運理論を樹立した」と述べ、また佐竹教授も、前述の四つの研究タイプの区分の中で、地田教授の研究を「制度学派」的方法論による研究として位置づけている。⁽⁵⁾制度学派的という形容が妥当であるかどうかの判断は別として、制度学派的的研究と実証的研究とがしばしば対応すること、そして、地田

教授の研究がすぐれて実証的であることは事実である。

注

- (1) 地田「学問への招待——交通経営論」(『一橋論叢』八十一巻四号、(昭和五十四年)、八頁。
- (2) 同書の三—四頁をみよ。
- (3) 同書の「序」を参照せよ。
- (4) 日本経済学会連合編『経済学の動向』下巻、東洋経済新報社、昭和五十年、「第20部交通論」より引用。
- (5) 佐竹「戦後におけるわが国の交通学研究」(前出)、三三〇頁。

論

まとめと展望

交通

本稿では、戦前の一橋交通論の概略を記述するとともに、その戦後の流れを見るために、富永教授と地田教授の交通研究ないし海運研究をレビューしてきた。全体を通して要約すれば、「体系化された理論」よりも「実務・実践の知識体系」として展開されてきた戦前の一橋交通学に対して、まず、富永教授によって体系化と方法的自覚の必要性が喚起されたこと、そして、富永教授の方法論上の態度を引き継いだ地田教授によって、綿密な実証的方法による海運経営論が築きあげられてきたこと、これらが戦後の一橋交通学に見られた基本的な流れであった。その流れを創り出した両教授の諸業績は、わが国の交通学の発展に対する貢献という点において、おおいに誇ってもよいものであろう。しかしながら、一橋交通学という全体的な視点からすると、同時にわれわれは、富永教授が戦前の一橋交通学に関して指摘された「交通経済学あるいは交通政策論の不在」について、依然として前進が見られていないことにも注意を払わなければならない。戦後、一橋大学において交通の研究を志す者が

少なかったために、それらの領域における研究の蓄積がほとんど見られないことを、再び反省しなければならぬのである。一橋交通学全体としての研究領域の拡大と一層の体系化とが、今後に残された重要な課題である。

(本稿の執筆に際しては、カリキュラム関係の諸資料およびいくつかの文献の入手に関し、学園史編集室の大島榮子氏から多大の便宜を受けた。記して、感謝申しあげたい。)