



野村先生 : 人と学問 (野村寅三郎博士記念號)

秋山, 一郎

(Citation)

国民経済雑誌, 114(4):112-130

(Issue Date)

1966-10

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/00170934>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00170934>



野村先生一人と学問

秋 山 一 郎

I

先生が青雲の志を抱いて筒井ヶ丘に登られたのは大正十年春のことである。爾来40余年の筒台ならびに六甲台生活を経て、わたくしたちが日頃敬愛する先生には、輝かしい学問的業績をあとに丘を下られることになったのである。

東京商大に学ばれてからは、内池先生のゼミに学ばれた。内池先生と云えば、商学の開拓者であり、倉庫経営論の最高権威であるとともに異色ある財政学者でもあった。先生はこのように学問的領域の広がった内池先生の直系の後継者としてその学問体系のより一層の発展に尽力せられたのである。

卒業後、同大学の補手となられ、昭和4年春、母校神戸高商が神戸商大に昇格したとき、大学最初の助手として赴任せられた。翌5年には文部省留学生として渡独され、滞欧3ケ年の中、半ばをウィーンですごされた。

ウィーンと云えばちょうど奈良に天平の薫りが高い様に、ハブスブルグ王朝期の匂いが濃い、中でもその最盛期だったマリア・テレサ女帝前後の香気が漂っている、先生にはお気に入りの都である(維納の二つの面貌)。先生は笈を負うて、当時、倉庫論及び交通論の分野において令名高きマイヤー教授に師事された。学問的接触のみならず、屢々旅行や見学に行を共にされ、招待の節は時折りおけさ節の一つもやるというような親しさであったようである(レオポルト・マイヤー先生)。

昭和8年6月に、アメリカを経由して当時のわが国の優秀客船龍田丸で帰朝せられた。翌昭和9年度から、従来東京商大の渡辺大輔教授が担当されていた鉄道論は、帰朝の新進野村先生が受持たれることになった。それ以来、今日に

至るまで、交通論・海運論および倉庫論を担当せられ、その豊富な歴史的・実証的智識と高遠な理論構成にもとづいて明解な講義をつづけられてきたのである。

その間、戦争中は一橋大学の南方調査隊の一員として参加せられ、現職のまま陸軍嘱託として南方総軍に所属された。そこで先生はジャワ・スマトラ・マレー地区（現在のインドネシア・マレーシア）における道路・港湾・河川などの実地調査にあたられ、軍事作戦に寄与するのみならず、占領後の施策について貢献された。当時大佐相等官であった先生は、軍刀をつり、ヒゲを生やして威風堂々とされていたそうであるが、軍人にはなり切れなかったらしく、時に軍刀を忘れることがあったとかきいている。またおそらく戦時生活の無聊をなぐさめるためにはじめられた煙草については、凌霜五十年誌に「若い頃は全く煙草に縁がなかったのに、パイプが離せなくなったのは遺憾千万」とある。わたくしたちにはパイプから出る紫煙の中に先生の温顔に接し、いろんなお話をきいた時の事を脳裏に刻んで忘れない。切手の蒐集もこの頃ははじめられ、今やその種類だけで数万種に及ぶということである。

戦後は、あの混乱状態の中で、学生主事として学生の訓育指導にあられたが、とくに戦地より帰学した学生を親身になってお世話せられた。また経営学専門部の設置・運営に骨身を惜しまず努力を傾倒せられ、また名専門部長として学生ならびに教職員の信望を一身にあつめておられた。凌霜五十年誌にいわく、「人の苦勞への理解をもたれることが、強い正義感を蔵されつつも、現実への正視を怠らぬ点で学部内でも推進的立場にあることと相俟って部内結合を強固にするに力があつた名部長であつた」と。

其の後は、学生改革による神戸大学の創立・発展期を迎えるわけであるが、その間学校の管理運営において、つねに枢要な地位にあって、神戸大学今日の発展に重要な寄与をされたのである。さいきんでは、神戸大学評議員として、あるいは経営学部長として尽瘁されたが、時にその温顔に疲れのみえる時でさえ、骨身を惜しまず活動されていた信念の鞏固さに、先生の健康を案じつつ、

頭の下がる思いがしたものである。

学界での御活躍もまためざましく、神戸商業大学助手として赴任されや、創立の日なお浅い日本経営学会の活動に参加せられ、また、昭和16年、従来の個別的な研究団体を統合して交通全体にたいする研究団体として東亜交通学会が設立されるや、その中堅メンバーとして、また今日の交通学会理事としてその運営ならびに学問的業績において偉大な足跡を残されている。

さらに、日本港湾経済学会、日本観光事業学会および今秋設立を予定されている日本海運経済学会の生みの親であり、これら学会の発展と歩みを共にしておられるわけである。

先生はいま、自らを情緒的教師として、学校の変遷をおもい、名残りを惜しんで回想にふけておられるようである（登学四十年、凌霄第197号）。また、別に述懐されているように、激動の日本に生き、この母校に勤め、この世相に生き抜いてこられた先生の生活も内面的には決して容易なものではなかったはずである（回顧四十年）。にもかかわらず、平凡な教師として一生を送りえた自分はしあわせであったと云われるのは、そこにあらゆる面にわたって力のかぎり努力を傾倒された先生の心のやすらぎの言葉なのである。

小川は流れて大河となる。行く川の流ればつねに新しい。この別れの言葉を残して後進に万事を託して、先生は丘を下られたのである。先生が身をもって示された教訓や人生観、ならびに高邁なる学問的御業績は、わたくしたち後進の心の中に脈々と生きつづけ、ながく導きの糸となるであろう。

先生はまた該博な知識の所有者であられると同時に、まれにみる人格者でもあり、学内の人々から深い信望をえておられた。まさに温厚篤実で、人と口論されるようなことはなかったし、うちには強い信念を秘めておられたとは京都一商時代からの一親友の話である。またある書には「春風の如く温厚なる人柄にもかかわらず、シンは滅法強く、いざという時には人をおどろかせる。仏教的信念にもとづいて、あくまで自然にさからわれず行動される姿は時に飄々たる風格を呈する」と（経済セミナー1962年2月）。豊富な人生経験と庶民的雰囲気

の中での座談のうまさによって聞く人の心を魅了されたし、わが身を顧みず親切に人のお世話をされたから、わたくしたちにとってはほんとうに親しみ深い先生であった。ここでも、人にはできるだけ親切にせよという今はなき御母堂の教訓を守り、それを身を以て実行された信念の固さに頭がさがるのである。また趣味のゆたかな点では他の追隨を許さず、学識の高遠な事と相俟って事にのぞんでつねに正確な判断を下されたから、わたくしたち後進の教職員や学生にとってはこよなき指導者であった。学窓を巣立った卒業生も、かわることなく御面倒をみられ、結婚にさいしては若き夫婦の愛情をうたった万葉の古歌を引用して、祝福と共に生活のあり方を示されるのをつねとされた。

趣味についていえば、自然を愛し、人間を愛される先生は旅行が大好きであるが、とりわけ古美術鑑賞で奈良や京都を漫歩することがお楽しみのようなのである。いまから40余年前筒井ヶ丘を下るの辞につぎのように書かれている。弥蘇知阿麻利、布多都乃加多知、布美志阿止止己呂、麻礼爾母阿留加毛（みそちあまり ふたつのかたち ふみにしあとどころ まれにもあるかも）ひたすらに天平の御代を憧憬る、と。天平時代といえ、咲く花の匂うが如き、古代仏教文化の全盛期であり、多くの古美術が今に伝えられている。美しい絵や精巧な彫刻の前に立つとき、そこには人生への愛情と感動、真実へのあこがれがある。

先生がこのように仏教美術に興味を抱かれとくに仏教美術史の面で深い専門的知識を持たれるにいたったのは、生家が京都の伝統ある法衣屋であったせいかも知れないが、私は先生の人生観ないし考え方の奥に、正しい思想、行為、生活信念の中に身をおき、現実において真理をみようとすむいわゆる仏の心と通ずるものがあつたからだと思ふのである。

おそらく古都奈良を逍遙されているときであろう。整然と統一され、均衡を保った造型感をもつ五重の塔の端正さにひかれ、思わず例の女房よりも古いと云われるライカをとり上げてものされた写真が、いつかオール神大展で特選になったことがある。当時、私はそれは先生の写真技術もさることながら（もっとも先生は三学部リヒトグループの会長であつた）、仏教技術への御造詣の深さ

からうみ出されたものだと感じ入った次第である。

ともあれ、美術の鑑賞は美しさを味わうのが目的であり、人間らしい人間に近づくことであるならば、先生はその深い教養と相俟って人生の美しさ、愛着を感じとっておられたにちがいない。卒業アルバムにも屢々書かれた言葉「人生を美しく生きて行こう」「正しく生きる」とは、先生自らがわたくしたち後進に範を以て示された生活態度であり、人間社会のもつ運命的な苦悩をみとめながら、そこに美しく正しい心を持ちつづけることを教えられているのである。このような慈愛あふるる先生に接し、御指導をうけた者は、そこに人生の生き方を学び、いつまでも感謝の念を忘れない。

かつては、柔道が得意であり、京都一商時代、級友であった新庄先生などを投げとばされたという頑健な先生である。今なお旅行の時などその健脚ぶりは若輩をしのぐものがある。いつまでも若さを保持せられ、ますますご活躍あらんことを祈ってやまない。

II

既述のように先生は、倉庫論の最高権威商学の開拓者でありまた財政学者であった内池博士の門に学ばれ、卒業論文「所得税論研究」および「財政上より観たる市営事業」によって知られるごとく、最初は財政学を専攻せられた。そして欧米留学から帰朝された後は、国家ないし地方公共団体の財政と関連の深い交通論の分野へ進まれたわけである。

当時の交通論は、それまで諸外国でおこなわれた交通研究の成果を吸収摂取し、漸く固有の研究を生むべきいわば発展の時期であった。当時の実証的・記述的研究は一つの総合的な近代的な体系にまとめあげられねばならなかった。先生の意図もここにあったことは、その著書論文を通じて明確に理解しうる。

生産と消費の懸隔を除去するいわゆる物的流通施設を担当する交通制度・倉庫制度を含めた交通全域にわたる理論的総合的な体系の樹立こそ先生が生涯をかけて叩きつづけられた石の扉なのである。その鏤骨の努力の結果は先生の学

位論文「交通調整論」を中心とする一連の労作に結晶し、発展史的研究に加えて豊富な具体的経営経済的知識による総合的研究によって、交通各部門が、全交通体系の中で、その理論的構造の中に正しく取り入れられたのである。綿密な典型的事例の検討、さらに代表的学説の批判・吟味を通して、通説を克服せられ、より高次の理論的構成をつくりあげられたことは、わたくしたちの深く敬服するところである。未熟者の私のよくなしうるところではないけれども、ありうべき独断や叙述の不備をお詫びしつつ、先生の諸著作の中、代表的なものを選んで学問体系の主要な構成を述べることにしよう。

まず研究の出発点として従来やもすれば不明確のまま取扱われがちであった交通論における交通の意義が検討されている。当時の独英米の諸学者の学説を検討し、ザックス、ボルヒトの説は交通概念規定の主流をなすものであって、従来、交通論の研究対象としていた交通が、人間財貨および音信の場所的移動を本質とすることを確認せられた。ついで米国において急激に発達し、荷馬車運送より貨物を奪い、鉄道をも窮地に追いこむ輸送管設備出現に起因して学説の変更が生じた事情を具体的に分析された。その結果とくに所有者と利用者の分離に注目され、生産経営の内部機構からとくに分離した交通需要を充足せしめるため一般の利用を許し、しかもこの目的に応じてうまく利用できるように作られた独立の設備による貨物の場所的移転こそ交通論の対象たるべき交通である、とされたのである。ここに経済学にいわゆる広義の交通との区別を明確にされ、交通論の対象とすべき交通概念として現在の通説をまず作り上げられたわけである。

さて交通論の対象をこのように定義するとして、このような交通機関の発達は、国民経済に対してまた経済開発に対していかなる重要性をもつものであろうか。これについてはとくにわが国の大陸膨脹時代に書かれた未利用地域の経済開発、また終戦になって日本の国土が狭隘となったとき不充分利用地域の再開発を考えてものされた諸論稿をもとに、今回退官を機に一書にまとめあげられた「地域経済開発と交通に関する理論」がある。終戦後の経済の急激な成長

ともに地域経済開発の論議はなやかなりし今日、すでにこの事あるを予期し、また交通論の一部門として既に講義にも取り上げられていた先生の先見と深い洞察力には感嘆のほかはない。

地域開発——先生の定義によれば、「特定地域の未利用若しくは不充分利用の状態にある各種の経済資源を開発し、従前よりも一層高度な経済段階を招来して住民の厚生に寄与すること」——には交通機関の存在は必須である。

従来ややもすれば平面的な説明に終わったこの部門について、地域経済の開発には交通の発達を基盤とせねばならぬ所以を、理論的に明確にするために地代論を利用されたわけである。地代概念を地味地代と位置地代に分離し、地域経済の開発における交通機関の役割りを理解するには位置地代の変化を見定めるのが便利なる事を力説されたのである。

この場合、交通機関の改良発達による土地の使用価値の変化——この変化を通しての土地の利用転換——それによる地域経済開発との関連が重要である。リカドによれば、地代発生事由として、(1)資本・労働量の投下される土地に肥瘠の差あるときすなわち地味地代と、(2)肥瘠の別がなくても、土地の位置に便否の差があるときすなわち位置地代とを区別することができる。しかし彼は位置地代に関しては極めて簡単に触れているにすぎない。このリカドが閑却した位置地代こそ、交通研究者に重要な課題を提起する特に地域経済開発理論には不可欠であるとされる。そこでこの位置地代を研究した経営的労作として、クーリーおよびチューネンの著作を取り上げられその論旨を検討吟味の上、地域経済開発と交通機関の関連論についての自説を展開される。

クーリーはリカドが軽視して理論的展開を試みなかったこの位置地代を、交通論的立場より重視して再吟味したが、ここで「地代は市場に対する貨物の出荷費の差異より発生し、その額は或る土地における出荷費と耕作しうる最遠距離の土地における出荷費との差額に拠る」と規定する。クーリーは出荷費又は交通速度の上昇と云う交通機関の改善によりあらたな地代の発生をもたらし、しかも地代発生面積は交通発達度の自乗に正比例して拡大することを論証す

る。これを又都会地の地代について云えば、例えば交通速度の上昇によって住宅可能地域は増加し、旧住宅地域の地代の低下ならびに開発地域における地代の発生を説明できると同時に、また例えば生鮮品産業の開発の説明にも利用できる。また、交通の発達によって広大な荒野が新たに開発され、生産を拡大して生産量の増加を通じて社会に寄与するが説明できる。しかしながら、この理論は未利用地の開拓理論としては適切であるが、既利用地に対しては適用しがたい。このためには土地の利用転換を考えたチューネン理論を導入しなければならない。

農業経営者たるチューネンは資本主義下の農場の合理的指標としての任務を地代に求めた。チューネンによれば、費用額以上に受取るところの土地そのものの収益が地代である。すなわち、総収入より生産費を差引いたものが農場の地代である。この点が「貨物の出荷費の差額」詳言すれば限界農場より市場までの出荷費と当該農場よりの出荷費の差額を地代と考えるクーリーの説と大きな差異が認められる。

チューネンは市場価格＝農場価格＋出荷費の関係から一つの地代式をつくり、それから生ずる地代系列をつくり、この地代系列を利用して、限界農地においても、一層粗放的な三圃式農法を採用することにより、収穫量は低下するが生産費を低減することができ、地代を発生しうることを明らかにした。また限界農地内において農業経営者は地代の異なる農法を採用し、地代の相等的な距離を限界として農法がわかれる。このようにして彼は6重の同心円よりなる農業分布圏、換言すれば位置地代理論の展開を巧妙に画き上げた。このような理論構成によって、あらゆる方面において土地利用の粗放的なるものを集約的利用に変化せしめ、土地その他従来不十分にしか利用されなかった資源を遙かに能率的に利用するのに、交通機関の進歩改良か不可欠の要件である事を主張される。

さて、以上の叙述は土地は位置のみ異なるが、地味は平等であるという仮定に立っている。ここに位置地代と地味地代を併有する土地と交通機関の発達の

関連が明らかにされなければならない。交通の進歩に基く位置地代の扁平化は、開発面積の拡大化に基く地味地代の本来の格差を明白に浮びあがらせる。交通機関の進歩によって、地味地代と位置地代の差だけ価格が低下する。交通発達の重要性は運賃の低減そのものに局限すべきでなく、それによる生産物価格の低減にも着目すべきである。

さて、交通の発達により、地味地代の差異は拡大化の一途を辿り、位置地代の差異を減少しつつける。これと土地の能率的利用すなわち土地における地代を最大ならしめるために(1)地味豊かな土地にまず資本・労働を投下し、(2)その投下は粗放的より集約的に行なうことである。かくて地味・位置の兩種地代の併存する場合その両者の関係あるいは比較生産費原理によって交通機関の発達とともに地域的分業の発生することを説明することができる。

また地味地代と位置地代が併存するときを都市に近接した地域について考える。各種産業の土地に対する利用度を考慮して、その地代を概観すると、商業用土地の地代が最も高く、工業用土地の地代がこれにつき、農地のそれは更に安く、牧場の地代が最も低い。この事からチューネンの農業分布図を画いた如く、現代では土地利用集約の程度に応じて、都市のビジネス・センターを中心として(1)商業圏、(2)工業圏、(3)農業圏、(4)牧畜圏よりなる産業分布図を想定することができる。また各圏内においても、その地代に応じて小部門の空間配置が定まる。これがその時代における交通需要を規定し、交通機関の発達は商業圏ないし工業圏の拡大を惹起し、地域的分業は国際的に発展する。農村の余剰労働力は大都市に吸収されるか、あるいは農村自体の工業化が発展する。

いわば現在、我国において直面する諸問題は既にここに指摘されていたと云ってよい。世上往々にして地域開発に急のあまり、交通機関の重要性を看過する憾みがあるが、本書の主張を理解されるならば、かかる謬見は一掃されるにちがいない。とくに現在の線型計画の運送問題における双対問題によって、その双対価格が立地地代をあらわし、交通網内部における経済的重要性とを示す指標としてとりあつかわれている事を思うとき、当時にすでに位置地代の重要

性を明示された卓見に感じ入る次第である。

さてこのような国民経済にとってまた地域経済開発に重要な意義をもつ、交通用役の供給はいかにあるべきか。交通機関の発達には、交通労働者の数を著しく減少し、かくて交通労働より解放された人員は、交通発達の結果発達する他種産業に吸収され、工場労働者の有力なる源泉となる。この例からも明らかのように、交通用役の供給は効率的に行われなければならない。

交通用役の供給は、地域的、個別的に異なる交通需要を充足する必要から、多種交通機関が併存しているのがつねである。したがって国民経済的に見れば交通網を構成する各交通機関が合理的分業体制の確立を前提として、その有効な体系をつくり上げることが必要である。ここに現代における主要課題である交通機関調整論が重要となる。この問題は従来個別的にしか取り上げられなかったが、ここにはじめて発展史的且経済的な分析を通じて総合的な交通調整論体系をつくられたのが先生の主著「交通調整論」である。以下先生の主著「交通調整論」を中心として論を進めよう。

まず、企業行動理論の中心として価格および費用の問題を取り上げられる。交通賃率における費用の地位を発展史的に研究され、鉄道発達の初期に採用された簡単な距離比例賃率に言及され、その発展段階において交通価値的方面が重視され、商業的色彩を持つに至った論拠を明らかにされる。

これにはアクワース・タウシグその他著名の学者による原価採用反対論を批判吸収されたのち、その根拠が交通業の本質の中に潜在していることをあきらかにされる。すなわち交通用役の結合生産性による原価検出の至難さと交通量の変動に基づく原価の変動がこれである。固定資本大なる費用通減産業であることと、需要の規定性すなわち需要が確定してはじめて運送量したがって費用が定まることに基因する。

しかしながら、交通賃率と原価との関連は重要であり、駅費用・路線費用ならびに発着手数料等費用帰属を明確ならしめるものについてはその関連が見出される。これはとくにピアノ事件を契機として鉄道業者が原価の性質とその構

造の研究に進んでいったこと、この結果、距離と賃率との関係から距離比例賃率・長距離通減賃率・地帯賃率・均一賃率の成立を解かれ、一口輸送量と賃率との関係から扱種別の創設その他の特別賃率の成立を、また運送用役の品質と賃率の関係から例えば迅速・安全のための特別賃率のもたらされた推移を明らかにされた。

交通価格の基礎問題において、今日の運賃理論の主要構成はすでにここで精緻に分析されている。論文冒頭には、ここ数年はこの石の門扉を叩く覚悟であると書かれている。現実の運賃は生産費説と負担力説との交錯し折衷された所に成立する所以を詳細かつ明確に分析されている。

先ず契約価格と賃率価格の成立を交通市場の独占・競争との関連においてとらえ、鉄道・航空・自動車・海運・倉庫・運送取扱業などの各業種について検討され、交通価格の主流をなす一般価格理論を変容する必要があるとし、賃率価格構成の解明をされる。

交通事業は、費用通減産業であり、交通量の減少に應ずる経営の弾力性すなわち経済的適応性が欠如していることから、平均原価を下廻る価格を成立せしめ破滅的競争に導く可能性のあること、それを排除するために交通市場では、合併・共同計算・協約ないし同盟などの形で独占・準独占交通事業経営を形成し、そこで成立する価格として差別等級価格の成立が説かれるのである。

ここではクヌープ教授の例を引用されて、等級価格は最大利潤の追求を目的として成立するものであり、最高限を運送価値、最低限を限界生産原価に定め、需要の使用価値測定の困難と生産物転売の危険から適度にグループ化すること、具体的には交通目的物の種別、交通需要者の種類、交通地域の相違などが考慮される原理を明らかにされる。

これに対して、競争の激しい交通事業部門では生産費原則が支配的であり、競争の制限が破れた場合の等級賃率の変化に言及される。交通事業の特殊性から競争は同種交通機関に限らず、異種の交通機関の間でおこなわれ、それぞれ固有勢力圏を保有する。したがって、競争に対する対抗手段として等級価格数

を減少するとか、全体的に価格線を低下する以外に、直接競争する部門での価格を切下げ、あるいは需要者の使用価値を把握する標準を変更する等の方法によって独占的利潤を確保することが可能であり、必ずしも全面的な破壊的競争に至らない。しかしこの場合に生ずる競争が、各交通機関の固有勢力圏を侵害するような浪費的競争がおこるとき、国民経済的視点から交通調整が要請されるわけである。

さて、国民経済的に有効な交通調整をおこなうためには、各種交通機関相互の競争ないしその能率比較がおこなわれなければならない。このような能率比較についての理論的・実証的研究がこれほど詳しく行れ、その総合的体系化をおこなったものは従来見当たらない。

先ず、貨物交通における鉄道と内国水運の問題をとり上げ、内国水運が前世紀の問題であるとする通念を批判し、運河あるいは運河化河川の発展によって内水路は自動車運送よりも競争の範囲が広汎であることを各国の実例について検討され、量的観点のみならず質的観点よりするも緊急な性質をおびていることを明らかにされた。この点筆者もドイツ内陸水運の現状からみて、改めて再認識したものである。

さて優劣の比較に重要な費用については、(イ)荷主の立場よりする運賃、(ロ)交通業者の立場よりする経営的費用が考えられるが、交通調整の基準よりみるときは、社会全体の立場よりする社会的費用を基準としなければならないことを指摘されたが、これは現代交通問題における重要な課題の一つである。社会的費用という視点から実例の検討した結果、またナップチン・テクレンブルグ・ピラート・ギーゼ・カウアー等の批判検討よりするも、運河はすべての費用を負担せず、内国水運が一般に陸上交通機関よりも低廉なりとの世論には簡単に同意しがたいとされる。

また輸送力充備の点よりみるも、ギーゼの如きは内国水運が2倍の貨物輸送能率を示すとなすのであるが、運送単位当り輸送量、運行速度、通路の事情などによって相違し、一概に断じがたい。内国水運礼讃論にみられる通説の誤ま

りは、鉄道賃率に対する干渉、通航料の軽減もしくは廃止などの水運援助手段により、水運に対する認識が歪曲されて真実の費用の追求に欠ける所があったことを指摘されたのである。

つぎに鉄道と貨物自動車との競争について。まず価格上の比較についてみると、鉄道の貨物賃率制度は価値等級制度と貨物容量制度の両制度を補充し混合したいわゆる折衷制度を採用しているが、貨物自動車賃率の決定には鉄道とは逆に運送原価を重視した貨車容量制度が採用されていること、さらに、統一運賃制度・差別待遇の禁止などの鉄道賃率に対する国家の干渉、荷造費・小運送費・滅失毀損率などをも考察して自動車の有利性を明らかにされる。道路の改良、自動車運送の技術的改善による鉄道車扱貨物運送への滲透、さらに費用分析による運送距離にもとづく有利性を明らかにされた。

運送能力については、速度・運送距離・貨物の性質・地形に対する適応性・固定資本ならびに経営規模の差異について自動車運送の有利性を吟味・検討せられ、ウイリアムの公式を援用されて、その勢力圏を定め、廉価品の長距離大量運送においては、鉄道の方が有利であることを明らかされる。

貨物自動車運送の弱点として、賃率の不安定性による取引計算の不明確さ、損害賠償力、天候の影響・貨物の留め置き・貨物引換証の信用度などをあげられるが、にも拘らず自動車運送の発展は急激であった。これに対する鉄道の対抗策として、産業賃率・運送業者賃率・コンテナ賃率の採用による賃率の低減、運送方法の改善による運送諸掛の低減、輸送能力ないしサービス面での改善などの諸方策がとられ、また一方競争の公正を唱え、自動車運送にも、租税並びに道路課税、営業免許賃率の公表、運送引受の義務、差別待遇の禁止などを要求した。これらの具体的事情の発展史的経緯とその交通調整における意義が明確に示されている。

さらに、なお交通学界でも未開拓の分野である地表交通機関と空運との競争に言及せられ、とくにハンセンの研究を吟味批判される。ハンセンの研究は運送価値指数（空運ならびに地表交通機関による運送時間をそれぞれ t_1 , t_2 , 運

送価格をそれぞれ p_i, p_0 としたとき運送価値指数 $W = t_0 p_0 / (t_i p_i)$ なる概念を用い、旅客及び貨物について、地表交通機関との実証的比較を行ったものである。このハンセンの研究の立場・方法論・研究範囲について吟味し、運送価値指数については速度・価格のみでなく品質も考慮する必要があること、迅速度・価格度を等価にみずウェイトをつける必要があること、評価は国家的立場に立って行わるべきこと、さらに最近の技術革新を考察に入れる必要が示唆され、より高次の分析方法を考うべきことを指摘されたのである。

以上のような各交通機相互間の競争にかんする詳細なる理論的・実証的研究を理解し、それを前提としてはじめて国家の交通政策ないし調整政策の行くべき方向が把握され、それに対する根本理念が明らかになる。

先ず、調整における国家の役割を賃率について論究される。最初に、賃率高権発生の理由ならびに高権発動の範囲の解釈、国家が賃率高権の発動として独占又は準独占の経営形態をもつ交論事業に対して干渉監督する形式すなわち立法的・行政的・司法的干渉について論ぜられる。

つづいて賃率公平の要求からなされる干渉について人的差別待遇の廃止・場所的差別待遇の禁止および合理的な地域的分業を阻害する物的差別待遇の廃止について詳論し、つぎに賃率妥当の要求からなされる国家の干渉につき各国の実例について究明される。そして最後に、各種交通機関にたいする干渉を各交通機関ごとに検討せられ、その干渉方策は市場の変革に適合する必要があること、個々の交通機関の立場でなく、全体としての交通機関の合理的配置を企図し、不公平若しくは不公正な賃率を修正調整する政策をとるべきことを示唆された。

つぎに交通調整の一般理論の検討に入る。調整は異種交通機関について発生するが（技術的意味の異種ではない）、各種交通機関の併存と提供する交通用役の品質の相異から、各々その固有勢力圏をもちながら、不断の競争状態が存続し、不安定な状態を持続する。この不安定な状態を脱却せんとするとき調整問題が発生するが、これは第一次大戦後の自動車運送の急激なる発展以来のこと

である。

調整の基準については、交通政策上の意義と困難性を明確にした後、現資本主義体制下における価格をパラメーターとする調整に言及され、運賃は費用を反映すべきであり、調整の土台としての費用は、企業者費用にも、利用者費用にもあるべきではなくて、社会的費用を基準とすべきこと、これは少数者の判断により定まること、品質条件が加味されないこと、および計算が至難かつ明確性がない事などの欠陥を有するにも拘らず、現在求められるもっとも重要な基準であることを示される。

つづいて具体的調整の方法について、すなわち勢力圏の誤差の是正にかんする、競争機関相互間の交渉による自律的調整法と交通統制などによる他律的調整法の意義を吟味し、固有勢力圏形成の基準である運賃、つづいて社会的費用の作用について具体的に検討し、補助政策など交通政策批判の視点をあたえられた。

つぎに現在の緊急課題である都市の簇出と都市人口の増大にもとづく都市交通の問題がある。都市交通の調整については、都市交通需要の類型とその時間的・空間的流動構造を明らかにした上、それに対する供給側要因として都市交通機関の活動の実態をロンドンについて究明し、各交通機関の能力・特性を相互に比較し、交通目的別の類型についてその利用状態を数量的のみならず品質面についても研究し、適切な合理的な交通網の形成を主張される。

最後に、調整の方策の現状が運賃を基準とし、これに社会的費用を反映する傾向になってきたこと、都市交通調整の問題は、同時に都市計画と結びついた、すなわち交通需要の面からも考究する必要があることを説かれる。なお、現在における都市交通の一元的経営増加傾向は、交通調整からみても優っていると結論される。

つぎに、わが国においてとくに重要である国内海上輸送機関に関する交通調整の問題をとり上げられ、ここでは木型汽船・機帆船・さらに鉄道をも加えた三つ巴の競争に説き及ばれる。これら交通機関の技術的・経済的比較・貨物の

配分と競争を論じ、路線費用と駅費用の関係より、機帆船の費用線は汽船の費用線より低く出発し、そのあと急傾斜をもって上昇し、それ以後は汽船よりも不利になる事を明かし、また陸上交通機関・鉄道との関係についても長距離において船舶が有利になること、さらに一口運送量についても慣習的取扱量に応じて各輸送機別に固有勢力圏がわかれることを実証される。

最後に機帆船交通の問題点を一般機帆船業経営・特約機帆船業経営・自家経営にわかちつつ、その家内工業的性格・零細性・低賃金・非近代的経営、あるいは標準運賃・公示運賃を下廻る運賃の切り下げなどに説き及び、機帆船業の近代化・合理化の緊急なる所以を示唆された。

おわりに、交通調整の今後の方向を示唆すると思われる英国の交通調整について検討される。国有化にまで進展した英国における交通調整の問題を19世紀前半の鉄道勃興のころの前史から発展的に究明し、浪費的競争の回避と統一的管理を企図せる1923年の鉄道の統合を中心とする両世界大戦間における交通調整の問題点を指摘する。つづいて今次大戦以後の交通調整の問題に移り、1947年の運送法によって内国諸種交通機関の総合的一元的経営を企図する運送国有化の実現、つづく保守党内閣による道路貨物運送の国有解除を織りこんだ交通組織の再編成、都市交通に一紀元を画する1933年のロンドン旅客運輸局の誕生に論及し、一元的经营の組織形態として、独占的地位に基づく利潤動機を排除すると同時に、官僚的経営の煩をさけて公共企業体形式が採用された所以を明らかにされた。

さて以上のような詳細な実証的・理論的研究を通して、交通機関調整理論の体系を作りあげられたわけであるが、さらに多年の間交通調整の問題は、交通供給の調整すなわち交通機関の調整を主としてなされてきたが、将来これと同様の重要性をもって、交通需要の研究に進まなければならないと結論されたのである。この意味で先生は現在、この需要側要因の研究を着々と進められているわけである。これに関する既発表の諸論文についてここにふれることはできなかったのは残念であるが、その将来の大成を願ってやまない。

ここに拙い筆をもって先生の学問的主張の全貌を紹介したわけであるが、そこに指摘されている諸点はすべて今日なお重要な課題たるを失わない。諸学説は綿密・正確な検討批判を経て、かつそれを克服されてその体系化中に生きている。その主張はながくわたくしたち交通研究者にとってこよなき指針たることを信じて疑わない。

また、先生の全学問体系から、倉庫論の分野における御業績を逸するわけにはいかない。先生が、いま懐しの都とされているウィーンを訪れられたのも、当時の倉庫論の世界的権威マイヤー教授の許で研鑽をつまれるためであったことはすでにのべた。しかも先生は、我国における倉庫経営論の権威であった内池博士の直系の後継者として、現在、数少ない倉庫論学者の一人なのである。

倉庫論の研究課題はもちろん、倉庫設備を利用して保管機能をなす倉庫制度である。この倉庫制度に関する初期の研究には、法律論が多くあらわれ、つづいて経済論的著述が公刊された。この両者に経営論的側面を加えて近代的体系を完成されたのが先生の恩師内池博士であったのである（商学研究の葉、倉庫論の項）。先生は、このような先達の業績をよく理解され、その一層の発展に努力を傾倒されたのである。

先生はさらに、これらを克服して、倉庫論は経営学的部分と国民経済的部分ならびに法律的部分より成立しなければならないが、その本質を把握するためにその発生の歴史性を強調されるのである。その意味で先生の研究がすぐれて経営的かつ経済的であり同時に発展史的研究であることは、多くの論文からも看取される。また倉庫論は生産と消費の時間的懸隔克服の手段としての倉庫をとり扱い、その点で空間的懸隔克服の手段を対象とする交通論と密接な関係に立ち、また市場論とも切りはなすことができない。この事を考えるとき、いわゆる物的流通施設をとり扱う学問として、むしろ先生の交通論体系の一部門として、倉庫論をもその体系の中に取り入れんとされていたようである。例えば倉庫の立地は、商品の流通費用を構成する運送費用ないし保管費用との関連において規定され、それがまた市場組織ないし配給組織、さらには交通需要の構

造を規定することになるからである。

そのご研究は、信用機関的機能、常平倉の如き価格調節機能などのいわゆる経済的機能、分置保管・混合保管などの保管業務ならびに保管料もしくは倉敷料の決定などの経営的研究、あるいは、倉庫寄託契約・倉庫証券の発行などいわゆる倉庫制度の法律的研究、さらに倉庫政策などについて広汎な分野にわたっており、浅学の私にとって、全体系に論及することは到底及ぶところではない。ここでは発展史的考察を中心に述べさせていただくことにする。

先ず倉庫業の濫腸について。中世における庄園領主に隷属する庄官であった問丸が、漸次領主より独立して、交通・保管機能と共に売買機能を営むに至って問屋に転化すること、しかも自己資本が少く取扱商品の大部分が委託商品であり、倉庫業の兼営がみられたことを述べられる。また近世における封建的領域経済にいわゆる蔵物・納屋物に注目され、蔵屋敷は、蔵元が販売事務を司さどり、その徴収した番賃は蔵敷料より性質を異にし、その施設がのちに倉庫として利用せられ、また切手制度が倉庫証券に大きな影響をあたえたとしても、それは貯蔵所を具備した販売機関であり倉庫業を兼営したのではなかった。したがって問屋の倉庫業兼営こそ近代倉庫業の濫腸であったと主張される。

つぎに、開港とともに封建的色彩をもつ旧式な問屋組織の解体が生じ、輸出入商品をはじめとして商品移動が開港場中心となるや、借庫の設置、汽船会社による庶庫、外国商館、本邦貿易商による倉庫の設立が相次ぎ、かくて第三者保管方法による利益、とくに倉庫証券発行による金融・販売両面に生ずる利益に伴うて営業倉庫の発生と発達をみた所以をあきらかにされる。

また都市倉庫の発達については、資本主義の進化と国民経済への移行から蔵屋敷制度が崩壊し、米の生産地消費地を中心に米穀問屋の集中をみて、蔵屋敷・藩倉が倉庫施設として活用されたこと、また金融機関による一連の倉庫の発生を経て、産業革命を背景に独立企業としての倉庫業の成立を説明される。

また、商品流通の発達と共に、商人の活躍に対抗するために米穀の商品化ならびに金融化を図るべく米券倉庫が設立された。しかしながらそれはなお地主

用の一部持権農民の米穀倉庫にすぎず、第一次大戦後におこった鉅状価格差による一般農民の窮状を救うために農業倉庫が設置された経緯を明らかにされた。なおこの農業倉庫の設立に関連して生じた市場組織の変化ならびに営業倉庫に及ぼす影響について、詳細なる理論的研究が行われているがここではふれない。

倉庫論の研究では、いまなお、記述的な研究が多いと思われるのであるが、先生のような発生的かつ経済的研究を加味した研究はわたくしは寡聞にして知らないのである。いまや流通機構の変革期にあたり、その中において倉庫の機能も変革を蒙らんとしている。倉庫論研究者の数少ない今日、先生のこのようなど研究がさらに深化されることを切望するものである。

III

このように先生は、神戸商業大学設立の当初から今日に至るまで、大学の発展ならびに学問的水準の向上に努力せられた。いま先生は六甲台の教壇をお去りになり、名古屋学院大学教授として、あらたなる気概をもって学生の教育と研究に精進しておられる。ここに、十数年間にわたって先生の御指導・御愛顧をうけた者として、本欄の執筆を担当させていただいた事を光栄に感ずるものである。にもかかわらず、先生の人格はあまりにも広大、その学問体系はあまりにも深遠であり、わたくしの拙ない筆をもっては充分にその意をつくすことができず、多くの独断や説明の不十分さが目立つのである。この事についてはここに衷心よりお詫びしなければならない。

六甲台の教壇をお去りになったとはいえ、名誉教授として、また交通論関係の諸学会においていつかわらぬ先生の温顔に接し親しく御指導をうけることができることがせめてものなぐさめである。今後とも、ますます細心の注意をもって御健康に留意せられ、なお一層の学問の発展に貢献されると共に、かわらぬ御指導を賜らんことをお願いする次第である。