



佐々木誠治先生 : 人と学問(佐々木誠治博士記念号)

下條, 哲司

(Citation)

国民経済雑誌, 147(6):112-125

(Issue Date)

1983-06

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/00172818>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00172818>



佐々木誠治先生——人と学問

下 條 哲 司

(1) 浪 々

佐々木誠治先生が京都帝国大学経済学部を卒業した時、将来学者になろうなどとは夢にも予想されなかったに違いない。勿論当時の世相が第二次世界大戦の前夜を反映して非常に険しいものであったから当然のことともいえようが、先生には先生独自のひとつの自然な感じ方・見方があってのことである。成績の特に優秀な学生にとって至極当然に訪れる誘惑は、大学に残らないかという恩師からの誘いであるが、堀江保蔵教授からそういわれた時先生は直ちにそれを断った。戦雲急を告げる当時であって先生は、自らの将来として基幹産業としての鉄鋼業あるいは海運業に就職して活躍することを夢みていたために、大学教授などという悠久な職業には、何の魅力も感じることはできなかった。

結局先生は日本郵船株式会社に就職することになった。昭和17年1月のことである。いうまでもないことではあるが、その前年の12月、第2次世界大戦がすでに勃発しており、世はまさに最高級の非常時であった。先生にとってもいづれ兵隊にとられるであろうことはただ時間の問題でしかなかった。日本郵船で入社後の新人訓練を受けている最中にそれはやってきた。同年2月1日先生は姫路第46部隊に入隊した。

ここで余人には理解できないような先生の経歴が始まるのである。第3乙種という新しく設けられた規格で、先生は見事に合格して一兵卒になった。通常大学を卒業した者にとっては、幹部候補生を経て将校になる道が開かれているのだが、先生の場合軍人という職業を選ぶ気持など全くなかったというのが正直なところであった。先生の父君である佐々木周一氏もそのことを非常に心

配されて、人伝てにいろいろと手を尽くされた由であるが、当の本人の気持は微動だにしなかったという逸話が伝えられている。

そのようなわけで先生は二等兵のまま北支は石家荘、のちに洛陽に連れていかれることになった。とはいいいながらその資格は全く違っていた。学生時代から得意であった語学の才が認められ、3カ月間の特訓によって中国語をマスターして、師団参謀部宣伝班勤務の平和工作という特殊任務に就くことになった。それは平服を着て街の中に入り、日本軍の作戦を裏面から援護するための情報宣伝活動をすることであった。そこで先生がやろうとしていたやり方が師団参謀部の目論んでいたところとは大幅に喰い違っていたとはしても、先生にしてみれば平和の早期実現という理想を目指して遮二無二にハッスルせざるをえないところであった。

それにしても先生の活動は非常に活発であったということである。その当時の事情に詳しいものでなければどのような話を聞いてもただヘーというだけになり勝ちではあるのだが、八路軍・中央軍の幹部連と親交を結ぶとか、捕虜将校を敢えて解放・帰郷させるとか、あるいは日本軍の逃亡兵の面倒を見るなどという事例を聞いているだけで、私共戦争を知らない世代にとっても、結構従軍の気分を満喫することができるものである。それにしても先生の戦争中の活躍は私共が直接知っている現在の先生のイメージと、なにか一脈相通じるものがあるように思えるのは私一人であろうか。

しかし先生の意図とは裏腹に平和は別の形でやって来た。昭和20年8月15日を先生は洛陽で迎えた。先生の職務から見ても参謀部宛ての終戦の秘密電報を直接受け取ったことは決して不思議なことではないが、その直後の対応として先生が早速現地除隊を申し出たことは驚くに値する事実である。敗戦などという少くとも日本軍将兵にとって予想だにしない現実遭遇して、明日のことなど考えもできなかった時期に、一日でも早く軍隊などという環境から脱却したいという余程強い願望がなければ、わが身ひとつにさえ保証の覚束ない外地で一人になろうなど思いも及ばないことといえよう。

内地で入隊したものが外地で除隊することは本来あり得ないことではあったが、敗戦直後の軍規などどの程度まで拘束力をもっていたかはともかく、先生の場合どさくさに紛れて特に許可されるところとなった。先生の思惑としては日本郵船青島支店へ転がりこめば何となると考えてはいたようだが、敗戦という現実はどうすることもできず、あちらこちら知己を頼って転々とした挙句、結局徐州の在留邦人に合流してやっとの思いで日本内地に帰って来たということである。

日本内地とはいっても敗戦直後のことである。引揚げのリパティ―船のコレラ騒ぎのため、博多湾内でひと月近く立往生して、ようやく上陸が許されたのは明けて昭和21年2月であった。数年間音信不通であったものが思いもかけず帰って来たことは喜ばしいことに違いはなくとも、さて明日からどうして食べてゆくかは現実の厳しい問題であった。先生は日本郵船に帰国を報告したあと、家庭の事情を理由に神戸支店勤務を願い出た。先生を育ててくれた祖父殿はすでにこの世の人ではなかったが、祖母殿は河内に居住されており、また舞子宅では御母上が中風で伏せっておられたからである。

願いは難なく容れられたけれども、それは必ずしも前途の明るさを暗示するものではなかった。当時の日本海運には仕事といって何もなく、その上外地から続々と帰ってくる社員をどう遇すべきかに弱りきっていたところであった。腐っても鯛の日本郵船でさえ、その翌年の1月には大量首切りに踏切らざるを得なかった。先生のように僅か数カ月しか在籍しなかったものがその対象となることは当然のことであるが、三井船舶社長であった父君の顔でたまたま残留していたことが逆に義憤の動機となって、先生はそこで多くの同僚のために組合を作り退職金闘争に立ち上がった。闘争はなんとか成功したが、先生自身は僅か2カ月分の封鎖手形だけで退社という結末になってしまった。

失業という事態ともなればもはや勤務場所など問題ではない。東京の日本石炭株式会社が社員を臨時募集していると聞いて早速応募した。ここでも入社早々労働組合の書記長などになってその方面の活動を開始した。この会社は間も

なく配炭公団へ引継がれ、その調査課に配属され、のちには大阪支店に転勤することになったが、これも長くは続かず、やがて再び東京に戻って財団法人運輸調査局に転職した。昭和25年7月のことである。ここで先生はようやく現在の先生を連想させるような仕事に就くことになるのであるが、ここからでもわれわれ後輩が聞いていてなおもハラハラさせられるような話が続くのである。

運輸調査局は当時大塚にあったが、間もなく汐留に移転した。倉庫を改造したような建物で調査活動をしていたところへ、ある日ひょっこり友人がやって来て、ピアノ線を使ったコンクリートの会社へ一緒に行かないかという話をもちかけて来た。それが信用のできる友人であったのか、先生はすぐにその気になった由である。しかしちょうどたまたま京都大学の恩師のひとり佐波宣平教授から神戸大学経済経営研究所の海事経済部門に助教授の席があるという話が飛び込んで来た。ところがである。

第一に卒業の時堀江保蔵教授夫人から大学教授などには減多になるなといわれた言葉が忘れられなかったこと、第二に友人が熱心に薦めるオリエンタル・コンクリート会社がとても面白そうに思えたことなどのため、大学などは断つてしまおうと考えていた。その矢先、日頃から尊敬していた高校の大先輩の木村作次郎先生からもういい加減で放浪はやめてそろそろ落着けといわれ、同時に父君佐々木周一氏が熱心に口説いたせいもあって、われらが佐々木誠治先生はようやくのことで神戸大学に着任することになったのである。昭和28年9月のことであった。

(2) 粒々

昭和24年4月神戸経済大学が新制の神戸大学として再発足することとなり、神戸高商時代の商業研究所から経済研究所と改称されていたものが、別に作られていた経営機械化研究所と合併して、経済経営研究所として新しい一步を踏み出すことになった。宮田喜代蔵博士の後を継いで、第2代目の所長であった柴田銀次郎博士が主宰する海事経済部門が助教授を必要としている当の場所で

あった。少くとも他人の目から見れば、日本郵船に在籍したことがあるというのが、当時の佐々木先生にとって、海事経済との唯一の関係であったとしかいいようはない。

ところが実の所、先生にとって海事経済はもっと早くから非常に深い関連をもつ対象であったのである。日本郵船に就職したこと自体そのことを証明している訳であるが、父君佐々木周一氏が三井船舶の社長であったことばかりではなく、山口高校の先輩である京都大学佐波宣平教授との交友を通じて、かなり早い時期から先生の関心の中で海運は無視できないウエイトを占めて来たようである。事実すでに運輸調査局時代、後に先生の業績の中心的な地位を占める海運競争史の研究が始まっていたのである。

したがって神戸大学に着任して先生が最初に世に問うた仕事は、幕末から明治中期にかけての海運業における競争を歴史的に跡付けることであった。日本の海運業は鎖国という非常に特殊な歴史的体験の中で、一般の経済史から見るとかなり異質な発展様式を展開して来たといえる。それにもかかわらず佐波教授が指摘するような自己運送形態から他人運送形態への自然な進化発展はそこにも明らかに認められる。あたかも日本のように強固な封建体制の下でさえ、資本主義経済がその翼を存分に拡げることができたのと同巧である。先生の興味は洋の東西を問わずこのような進化発展の原動力となった人間の行動力と、その動機とを究明することにあつたのではないかと私は考える。

海運競争史についての先生の仕事は、神戸大学着任の時点にはもう殆ど完成していたといえる。事実昭和29年1月には『日本海運競争史序説』が出版されている。そしてこの本の出版に強力な推進力を与えられた佐波教授から、海運史を手懸けるならば是非これは読んでおくようにと薦められ、『日本海運競争史序説』の脱稿後直ちに翻訳に着手したのが、アーネスト・フェールの『世界海運業小史』である。私が先生に初めてお目に掛つたのはそれから間もない頃であるが、北前船に関する古文書を探索する北陸旅行にお供した時、旅館の部屋で晩酌する私には目もくれず、先生は盛んにその翻訳原稿に手を入れておら

れたことが思い出される。

ところで『日本海運競争史序説』は私にとって忘れられない本の一つである。当時私は海事文化研究所で新日本汽船株式会社（元の辰馬汽船株式会社）の社史の編纂のための史料収集に当たっていたが、どの文献を見ても載っているのは日本郵船や大阪商船など大手の船会社の話ばかりであって、灘や瀬戸内海で活躍したはずの小さな船屋の話などどこにも出てはいないのである。江戸時代には樽廻船や菱垣廻船のような商船が活躍したことは周知のことであるが、それらの船やそれを扱っていた船問屋が明治以後どうなったのかについては何の手掛りも見当たらなかった。

当時上野にあった国立国会図書館に通って、日本海運業の変遷を徹底的に洗い出そうとしていた私ではあったが、明治当初の新聞雑誌でさえ樽廻船や菱垣廻船の後身である船舶や船会社のことなど全く触れてはいなかった。当時としては珍しい蒸気船あるいはストンボなどについては面白おかしく記事にしているにもかかわらず、江戸時代から続いてきた日本型帆船あるいは大和型帆船の動きについては何のとっかかりも見出すことは出来ないのである。統計によれば当時の海運活動の40パーセント程度はこうした在来の船舶によってなされていたはずである。

このような不満をもっていた矢先、偶然のことから先生のこの本を手にした私は俄然飛び上らんばかりに喜んでしまった。『海運業の独立・近代的海運業生成過程における競争』という副題のついたこの本にはのっけから、菱垣廻船や樽廻船の文字が並んでいて私の飢えを癒してくれたからである。私の望んでいたものは、これら江戸時代からすでに盛んに活躍していた船舶や船問屋が、近代化しつつあった日本海運業の中でどのような位置を占めていたか。開国と共に日本に紹介導入された西洋型船舶との競争にいずれは敗退するとはしても、どのような努力と工夫とでどこまで延命し得たのか。そのようなことを調べたいと考えていた。辰馬汽船といえば灘の酒造家のひとつで自家醸造の酒を江戸に運ぶのに樽廻船を所有運航していたことは周知のところであろう。

この本には日本型帆船相互間、つまり菱垣廻船と樽廻船との間の競争、日本型帆船と西洋型帆船との競争、そして西洋型帆船と西洋型蒸気船との競争、等々私が知りたいと考えていたほとんどのことが書かれていた。こればかりではなくこの本には日本郵船の前身である三菱会社や、共同運輸会社、あるいは外国の汽船会社などの間で、明治時代初期に行なわれた海運業における競争が豊富な史料を駆使して記述されている。佐々木先生がこの本の中で特に強調しようとした競争は、明治という時代からすれば当然のことながら、対等者の間での極く普通の競争だけではなく、新しいものと古いものとの間の、誰の目にもその去就が決まっているような競争、このような変革への動機といった経済の動因としてのそれであり、むしろ淘汰と呼んだ方が適当とさえ思われる。

私にとってこの本は大変便利な本であったというだけではない。この本は多くの示唆を与えてくれたが、そのお蔭で私自身の仕事を更に困難なものにする結果にもなった。日本海運業の歴史は日本郵船や大阪商船の社史などに見られるような一面的なものでは決してない。ごく大ざっぱにいても二つの異なった大筋が見出される。一つは開国以来幕府あるいは明治政府によって保護育成された社船グループの発展径路であり、他はその裏道にあって先祖代受け継いできた日本型船舶を後生大事に守りながら、誰の保護にも頼らずに、それでも時世の波に刺激されて徐々に近代化の過程をたどってきた社外船グループのそれである。

私に降り掛ってきた困難な問題というのはこうである。『日本海運競争史序説』の内容は明治30年頃を以て終っている。幕末から明治中期にかけての日本海運業の歴史を船舶の面から見ると、日本型帆船から西洋型帆船を経て西洋型蒸気船へという進化を遂げたとは一般には考えられている。しかしながら上で述べた社船グループでは殆んどがいきなり西洋型蒸気船を購入しているし、社外船グループの大部分は明治30年頃にはまだ汽船への移行を果たしてはいなかった。それに加えて結局は汽船に推移することもできないまま、あいの子船やだるま船に落ちぶれてしまった末、昭和になってようやく機帆船として近代化

することのできたグループがある。この第3のグループという仮説はアイデアとしては結構面白く申し分なかったけれども、史料の面から見るととんでもない大仕事のお鉢がまわってきたという感じであった。

(3) 嚇 々

昭和36年4月には先生の博士号学位請求論文である『日本海運業の近代化』という本が出版された。この本は私自身の身勝手な解釈からいわせていただければ、単に前著『日本海運競争史序説』の続編というだけではなく、前著では強調し足りなかった本当の意味での自然発生史的な経済発展過程を、社外船を中心に据えた海運業経済史という形で徹底的に追及したものであるといえると思う。明治以後の海運業の歴史をたどろうとして、その時代の新聞雑誌を刻明にひもといて見て気づくことは、そこに現われてくる海運関係の記事は殆どといってよいくらい社船グループに関するものばかりである。したがってそれだけに依拠するならば社船による海運業史のみをしか扱うことはできない。従来社外船グループに関する海運業史が語られなかったのは、このような理由にもよるであろう。

すでに述べたように社外船に対置すべき社船という船会社グループは幕府や政府が政策的に作ったものを基礎としており、江戸時代から商人資本として営々と築きあげてきたものではない。幕府や政府が外国から購入し、後に彼等に譲渡したのは商業のみを目的とした船舶ではなく、むしろ軍艦に類するものに外ならなかった。それ故当然のことながらこうした船会社は当初から西洋型蒸気船を使用することになる。然かもこうした船舶は国家政策として推進された命令航路において定期船として運航されるのが普通であった。ということはとりもなおさず、先生のいう近代化としての西洋型蒸気船化と定期船化、したがって他人運送形態の海運業の成立がここに認められる。もし社船のみによる海運業史を事とするならこれだけで全てが終ってしまう。

これに対して社外船グループにおける近代化はもっと長い年月を要している。

彼等の多くは江戸時代から代々続いてきた船主であり、明治維新の頃まで松前、東北、北陸、西国など日本各地と上方や江戸との間の唯一の交通機関としての役割を果たしてきた。しかし彼等が用いてきた船舶は木造で竜骨のない、然かも真中の一枚帆だけの日本型帆船あるいは大和型帆船と呼ばれる旧式のものでしかなかった。その大きさはせいぜい1,500石積み、トン数にして約250トン積み程度のものに過ぎないというばかりではなく、脆弱で追風でしか走れない非常に不便な代物であった。全ては海外への渡航を不可能にしようとした鎖国政策の結果に外ならない。他に競争相手のいない江戸時代なら兎も角、優秀な性能をもった西洋型船舶の前にあって最早や生き残ることすら危ぶまれた。

『日本海運競争史序説』に盛られたような華々しい新旧交替劇の舞台裏で、如何にして延命を図るべきかに腐心しながら懸命に生きた船主達の、ほぼ50年にも及ぶ近代化過程、これが『日本海運業の近代化』のメインテーマである。それは国家政策に基づく突然変異的な改変などでは決してなく、遅々としたしかし着実な進化ともいうべき変化であった。日本型帆船から西洋型帆船を経て西洋型蒸気船へという径路が理屈の上でも納得できる自然な筋道だとすれば、いわゆる社外船グループだけがこの自然発生的な成長を遂げたといえる。政策によって人為的に企図された企業の成長は経済実験としてなら兎も角、在来旧式の企業を駆逐することとなれば、先生にとってとても我慢のならないところであったに違いない。

ただ「西洋に迫り着く」というだけの意味にもせよ、社外船グループにおける近代化過程の道は長い。技術的には先ず日本型帆船に代えて西洋型帆船への切り替えがなされる必要がある。すでに述べたように日本型帆船は脆弱で非能率なため早晩西洋型帆船に移行しなければならなかったし、出来ることならいきなり蒸気船を手に入れたいのには山々ではあったが、そのために必要な資本を調達しあるいは蓄積することは、途方もなく遠い道程であったといえよう。彼等が旧幕時代に蓄積し得ていた資本やのれんが全くなかったわけでは決してないけれども、彼等の保持運航してきたものに比較して、能率も性能も価格も格

段に高い西洋型船舶の前ではそれらは殆んど無に等しいものに過ぎなかった。

海運業近代化のもう一つの要件は、京都大学佐波宣平教授の提唱された「自己運送形態から他人運送形態への推移」というテーゼである。樽廻船や菱垣廻船の時代からすでに賃積みの習慣はあったとはいうものの、他人運送形態でなければ成立し得ない定期船経営を別にすれば、船主であると同時に賃積み商人であった彼等の経営形態を一朝一夕に改めるほどの要因はなかったともいえる。しかし彼等の内のある者はかなり早い時期から西洋型船舶とくに蒸気船に進出することによって、海上輸送サービスの提供に専念するようになった。すべては生き残るための方便であった。

いわゆる社外船と呼ばれる企業グループの中にもそれぞれの発祥やその後の発展経過によって幾種類ものタイプがある。先生はこれを大きく4つのタイプに分類されている。すなわち広海家によって代表される北前船系の「昔からの船主」、嶋谷家によって代表される九州瀬戸内系の「昔からの船主」、三井物産に代表される財閥商社系の「新興の船主」、そして浅野回漕店（浅野総一郎）に代表される新進企業家系の「新興の船主」、これである。勿論これ以外にも多くのタイプがあることは断っておられるが、とりあえずこの4つの企業について非常に詳細な探求と分析が行われている。

一般的にいて個別企業それぞれの発祥やその後の発展経過ほど区々で統一のないものはない。ましてやこのような物語を個々の船主の記録に基づいて跡づけた上で、海運業の近代化過程における社船グループと社外船グループとの間の相違対立という社会経済史的仮説を実証することは、史料の探索および収集の面で膨大な努力を要する仕事である。先生はこの本の序文の中で「歴史研究は隠居仕事だという人もあるが、若くなければ出来ない歴史研究もあるのだ」という意味のことを述べておられるだけに、この本には先生の精力的な踏査によって初めて陽の目を見たおびたしい古文書が惜し気もなく盛りこまれている。

先生自身このことについて次のように述べられている。先生の面目躍如たる

ものがあるように思われるので敢えて引用しておきたい。「本編叙述は、当該船主＝海運企業の手許で、これまで、いわば秘蔵された貴重な記録・文書のいくつかを紹介して、従来、海運研究者たちに資料の貧困・入手難に基く研究の不易性をかこたしめていた状態を幾分なりとも改善の方向へ導き、これら資料の活用或いはこれを手掛りとするより多くの・より新しい資料の発掘によって、今後、一層すぐれた本邦海運〔史〕研究活動が活発となること、その一助になればということを、ひそかに、だが、かなり熾烈な個人的願望として意図または期待する。」

京都大学佐波宣平教授も本書『日本海運業の近代化』の書評の中で次のように述べておられる。史料が比較的入手容易な社船の場合とは異なって、最初から社外船という相当はっきりした問題意識のもとに進められているにもかかわらず、「史実に忠実であろうとする謙虚な態度がそこに一貫してながれている。或る意味で自説の主張に不利な資料をもそれとして提出されている。ただし、これも、恐らくは、従来の未開拓の分野に足を踏み入れて、はしなくも（ただし、幾多労苦のすえに）未発見未公開の貴重な資料に出遭った著者の欣びにつながるものであろうか、と想われる。」

いずれにせよ本書は著者のこのように執ような踏査によってものさされたものであるだけに、日本海運の裏面史として興味深い話題を提供したばかりでなく、幕府や明治政府によって人為的に作られた海運業に対して、大地に根を下してあらゆる困難に打ち勝って発展を続けてきた、いわば自然発生的な海運業の歴史を発掘したものとして、経済史的には非常に価値の高い研究であるというべきである。

（4） 悠々

佐々木誠治先生の学問について、主として私自身の事情から、海運業史に関する部分だけについて述べてきた。しかしいうまでもなく先生の活躍はこれに尽きる訳では決してない。先生は海運政策、外国海運事情、内航海運、離島航

路、船員労働問題など幅広い分野について沢山の論文をものされている外、最近ではオーストラリアと日本との間の交通交易問題やオセアニアの港湾事情などにも非常に深い関心を寄せられている。このような問題を扱う場合の先生に見られるかなり一貫した態度・意識は、主流と亜流、メインとサブ、あるいは与党と野党といった区別、そしてとくに後者に対する暖い目である。これは主客所を争う競争や淘汰などを観察・分析してきた歴史研究からにじみ出た透徹した哲学であるように思われるのである。

しかし先生の学問の全貌について、これ以上何かを語るには私自身の守備範囲は余りにも狭過ぎるように思われる。先生は私を海事経済部門の後継者として神戸大学に招いて下さったけれども、これまで私が熱中してきた対象は先生の期待に反する方面のことばかりであった。先生にいわせれば私がやっている海運市場の計量分析などは非常に瑣末な目先の関心事でしかない。事実不定期船運賃は定期船の旺盛化や専用船の長期用船化によって益々重要性を減退させている。まして市況予測や配船管理などは商売人のやることであって学者がやることではない。もっと大所高所から現象を観察しもっと巨視的な観点でものを考えねばならないと、いつも叱言を頂戴している次第である。

兎も角佐々木先生は私にとって非常にこわい先生である。と同時にその半面非常に面倒見のよい先輩でもある。先生は昭和41年日本海運経済学会が創立されて以来、その常任理事兼事務局長として学会の運営について陣頭指揮をされている。神戸大学経済経営研究所がその事務局となっている関係で、私達はそのお手伝いをしているのであるが、そこでも私はいろいろなことで叱言を頂戴する。常識的に考えて尤もなことをしているのに叱言を頂戴したりすると、先生の常識を疑いたくなることもしばしばなのであるが、後でよく考えて見るとそれは私自身に対する思いやりから出たことだと気付くことも多く、同門の先輩という気安さから先生に噛みついた自分を恥かしく思うことがある。

日本海運経済学会といえば先生はその創立の立役者である。昭和39年日本の海運業は業界挙げての集約化という未曾有の経験をもった。打ち続く不況と激

しい企業間競争とに疲弊し切っていた海運業を何とか立ち直らせようと、大手海運企業を6つのグループに集約し、その他の海運企業をそれぞれの傘下に従属せしめることになった。このような政策の大転換期に直面して海運経済学者としても、海運独自の問題意識をもって現実問題を処してゆく必要が痛感された。それまで日本交通学会に属していた海運経済学者の間で、そうした気運が高まって来たことを察知して、佐々木先生は直ちに積極的な行動を開始した。

ところがそれは決して平坦な道ではなかった。当時の海運経済学者にとって海運企業集約は単なる研究対象ではなく、海運業界挙げて相互に利害のぶつかる実に生臭い現実問題に外ならなかった。従来の研究で主張してきた行き掛かりもあれば、資料の提供を受けてきた義理などもからんで、学者をも巻き込んだ賛否両論が沸騰している時期であった。集約合併がどうにか落ち着いた後でさえ、そのしこりは長く尾を引いて現在にまで至っていると見る向きもある。いずれにせよそのような中での先生の苦心は想像を絶するものがあつたであろう。しかし愛憎は兎も角正論には弱い学者の常としてか、日本海運経済学会は遂に昭和41年秋めでたく創立総会を迎えることができた。

要するに先生のことを「信念の人」と評することが出来るであろう。子供の頃からきかん坊で腕白であつたということは容易に想像出来るけれども、三井船舶社長の令息としてわが儘放題で育つたからと推量するのは当たらない。先生はむしろ外国駐在の多かった父君から離れて、昔気質の祖父殿の許で厳格に育てられたということである。しかし何はともあれよい意味にせよ悪い意味にせよ、先生の頑固さと強引さは余人のよく追従するところではない。これは先生を知るすべての人の例外のない感想である。

話がここまで露骨になってくると、大学紛争当時の先生の活躍に触れなければならなくなる。先生は紛争まっ最中の昭和44年4月経済経営研究所の所長事務取扱となり、その2ヵ月後の6月所長に就任した。先生の功績調書によれば「同人は学舎の封鎖、講義の中断など神戸大学における学園紛争のただなかに研究所長に選出され、教育研究の場としての大学の正常化こそ、大学人に課せ

られた至上の責務であるとの信念の下に、神戸大学評議員として大学の正常化、紛争の收拾に献身的な努力を重ねて、大学紛争を速かな解決に導き、もって神戸大学の発展に大きく貢献した。」と記されている。ここでも先生の「信念の人」としての面目が遺憾なく発揮されたと思われるのであるが、私には残念ながらそのことを語る知識も資格もない。

先生の好きなもの、ゴルフ、キリンビール、コンパ、ちりなべ、なかんずく、コンブのだしがら、そしてムスメ（子供のいない先生にとっては娘同様の愛犬）、etc. etc.

先生の嫌いなもの、数学、機械、とくにコンピュータ、カラオケ……（何だか私の好きなものを並べているみたい）である。先生が数学嫌いになったのは、中学生の頃、陸上競技部へ入ろうとしてサッカー部の勧誘を断ったところ、サッカー部の担任であった数学の先生から意地悪されたのが原因だそうである。私にとっては非常に残念なことである。

先生もいよいよ御退官である。30年間通いなれた六甲台や思い出深い兼松記念館ともお別れとなると感慨も一入であろうとお察し申し上げる。そういえばさすがの「信念の人」も最近は随分としおらしくなって、新しい大学での講義の準備や、長年使い慣れた研究室の後始末などに専念されている。とはいっても先生の様子は少しも老いぼれたところはない。むしろ昨年末ゴルフクラブでシニア・チャンピオンをとって以来益々意気軒昂である。先生はかなり以前から白寿会を提唱されており、99才まで長生きすると宣言しておられる。99才などと遠慮することなく、御健康でもっと長生きされるよう心からお祈り申し上げますと共に、失礼な雑言を陳謝する次第である。