



秋山一郎先生 : 人と学問(秋山一郎博士記念号)

正司, 健一

(Citation)

国民経済雑誌, 158(5):109-128

(Issue Date)

1988-11

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/00173822>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00173822>



秋山一郎先生——人と学問

正 司 健 一

秋山先生は、昭和63年3月31日をもって停年により神戸大学経営学部教授の職を辞せられ、同名誉教授となられた。昭和28年春に神戸商船大学から赴任されてから、じつに35年の長きにおよぶ六甲台でのご生活を経て、私たちが日頃より敬愛する先生には、輝かしい学問的業績と大学に対する数々の貢献を後に山を下りられることになったのである。

秋山先生の人と学問について、いま論じることがはけっして時宜を得たものとは思われない。さらに、先生の人となり、そして絶えず前進を続けられているその学問を論じるについて、筆者はまったく適任者ではなく、その能力の遠くおよばざる課題である。しかしながらご退官を機に、感謝の念をこめつつ、先生の人と学問について一文綴っておくことは、一つの記念となるかもしれないと考え、抱擁力豊かな先生の心の奥行きの高さに甘えつつ、能力のおよぶ範囲において書き記すことにしたい。

I

先生は大正14年2月6日に、岡山県御律郡牧石村玉柏^{たまがし}（現、岡山市玉柏）にお生まれになった。太平洋戦争勃発の昭和16年12月に、岡山県立工業学校を戦時特別措置のため3ヶ月短縮の形で卒業された先生は、戦時中の進学制限もあって翌年の1月9日からただちに中島飛行機武蔵製作所に徴用工として勤務されることになった。先生のお話によれば、玉柏駅を旅立たれた先生は、岡山駅で東京行きの夜行列車（普通）に乗り換えられ、20時間近くをかけてようやく品川駅に着かれたとのことである。¹武蔵製作所では工具工場の事務所に配属さ

れ、機械部品及び工具の整備をおもに担当された。当時の時代背景を考えると工場での労働は大変なものであったと推察するに余りある。

しかしながらこのような環境においても勉学の意欲が消え去らぬ先生は、高等商船学校の存在と、そこに入学すれば海軍予備生徒に編入され徴用を免れることを知り、受験を決意なされた。工場での重労働、劣悪な環境にもかかわらず、先生は隙を見つけては場所をいわず受験勉強され、見事、清水高等商船学校第1期生入学試験に合格されたのである。しかしながらこの時は、ご尊父の反対もあって結局入学なさらなかった。しかしどうしても向学の念が失せなかった先生は、翌19年に再度受験、再び見事合格され、同年4月、今度こそ本当に清水高等商船学校の第2期生として入学されたのである。入学後先生は第16分隊（1年生25名、2年生15名からなる）に配属となり、1年生の代表者である先任者となられた。なおこの時の同期生で、また同室で机を並べ寝食を共にしたなかには現神戸製鋼社長の亀高素吉氏がおられた。高船時代の同期生の方が経営されている元町の店で先生がお酒を飲まれている時に、よく当時のことを話題にされているのを聞いたゼミ生は、筆者をはじめ少なくないだろう。

昭和20年8月、終戦を迎えた先生は、多くの学友が商船大学を去って別の大学へ行かれるなか高等商船学校にそのまま残られ、昭和23年3月、優秀な成績で卒業されたのである。そして先生はご尊父の病氣もあって船舶運営会に入って乗船することを断念し、いったん郷里である岡山に戻られ、しばらくは家業の農作業を手伝われた。しかしながら当時岡山では、先生の意とするような就職先がなく、このまま岡山の片隅で農業を継ぐか、それとも新たな道への方向転換を行うかについて、逡巡する日々が続いたとのことである。麦の取入れも終わった6月、再び青雲の志をいだいて、清水に就職についての相談を行うため赴かれた。そこに、偶然に居合わされたのが高等商船学校時代の恩師だった

1 昭和15年10月の時刻改正以後、当時、東京一下関間には、特急富士、特急さくら、さらには急行列車が2本（不定期を含めると3本）走っていたが、いずれも岡山通過が未明ないし早朝で津山線（当時は中国鉄道）の始発列車では間に合わなかった。先生のお話と照合するならば、おそらく先生が乗車されたのは、岡山発20時00分発の42列車（品川着14時40分）だったと思われる。

平 勇登先生（後の神戸商船大学学長）である。そして平氏との相談のなかで浮かんできたのが学究者としての途であり、海技専門学院（現在の運輸省海技大学校の前身）助教授の職であった。

大正9年に私立川崎商船学校が設立者の川崎家の申し出により廃校となり、その用地および施設いっさいが国に献納されたことにより設立された官立神戸高等商船学校は、昭和20年4月に戦時措置として、東京と清水の各高等商船学校とともに統合され、高等商船学校（本校清水市）となった。これと同時に神戸高等商船学校の施設を継承したのが、運輸省所管の機関である海技専門学院であった。先生は清水からの帰路、平先生からの推薦状を手にさっそく海技専門学院を訪ねられ、そして6月9日をもって海技専門学院助教授としての生活が始まることになった。海技専門学院では、本来ならば先生の最初の著書として挙げるべき、船員通信教育教科書『船用往復動汽機』全3巻（昭和26年 運輸省船員局発行）を書かれたことからわかるように、蒸気機関がご専門であった。しかしながら蒸気船の将来を見通しておられた先生は、当時徐々に注目を集めていた経済船について研究してみたいと思われるようになった。そのためにはエンジニアとしての知識だけでは不十分と考えられた先生は、神戸経済大学の第2学部（夜間部）へ進学されることを決心されたのである。

昭和24年4月に入学された先生は、以後海技専門学院で研究・教育を行う傍ら、夜は神戸経済大学で勉学に勤しむという生活を続けられたのであった。高等商船に続いてまた2回生であったことも、何かの縁だったのかもしれないと先生はおっしゃったことがある。学部時代先生はまさに経済学を勉強された。北野ゼミに所属された先生は、ヒックスの『Value and Capital』をゼミで講読され、さらに「生産関数と限界生産力」と題された卒業論文を提出されたのである。

秋山先生が故野村寅三郎先生に、そして社会科学としての交通論に本格的に出会われたのが、第2学部卒業後進学された研究科であったことは非常に興味深い。昭和27年4月に研究科に進まれた先生は、指導教官として野村先生を選

ばれた。もちろん、先生が野村先生とそれまでまったく面識がなかったわけではない。実際、野村先生は昭和25年3月から海技専門学院の（併任）教授となっておられた。このようにして先生は、研究科に在籍して交通論ゼミに出席され、野村先生の指導を仰がれることとなった。戦前の交通学の成果を基礎として、国民経済的視点からの総合化・体系化を目指されていた野村先生の学問に、先生が少なからぬ触発を受けられたことは容易に想像できよう。

その先生が神戸大学の経営学部の助手に転任されたのは、昭和28年4月のことであった。先生のお話によると、その前年の秋ごろ野村先生に将来の進路について相談をなされたところ、これからは技術のわかる者こそ交通論研究に携わるべきではないか、その気があるなら本格的に交通経済に取り組んでみてはどうか、との助言を受けて、海から山へのぼる決意をされたとのことである。このようにして野村先生の推薦によって助手に採用されることになったわけであるが、学部時代の指導教官、北野熊喜男教授からのアドバイスもこの背景にあったとおっしゃっている。

先生が赴任された頃、六甲台には研究室数が十分でなく、助手はその講座の教授の研究室に居候の形であった。名専門部長として知られた野村先生の許にはその後もいろいろな人が出入りしていた。兼松記念館の野村先生の部屋におられた先生は、そうしたなかで人づきあいのやり方を知らず知らずのうちに覚えることになったとお聞きしたことがある。誰とでもきさくに、ソフトに礼儀正しく対応される先生のあの物腰は、そのご性格によるところも少なくないだろうが、このような体験を通じて培われたものとわかると合点がいくのである。その後助手の数が増えたこともあって、現第4学舎の位置にあった木造の建物にいくつか助手用の研究室が設けられ、経済学部や法学部の若手研究者とともに移られることになった。先生は同時に助手になられた水島一也先生と部屋をシェアされた（なお、経営学部では高田正淳先生と故平田日出男先生も同時に助手に残られた）。当時、助手間の横の連絡は親密で、仕事が終わってからお酒を酌み交わしたり、一緒に旅行されるなど、いろいろ楽しいエピソードもあ

ったと伝え聞く²。先生は他の助手の方々より若干年齢が高かったこととその性格からか、まとめ役のような立場にたたれることが多く、いつも研究室でどっしり構えておられる先生を表して、ご隠居さんとの愛称で呼ばれることがあったとも聞く。また先生ご自身に確かめたことはないが、助手時代、福田敬太郎先生（元神戸大学学長）の大学院での授業に出ておられた先生は、福田先生から受講者のなかでも非常に高い評価をえられたということと同じ授業を受けていた方からお聞きしたことがある。なお先生は、昭和30年3月に修士論文「交通経営論序：交通における操業度」を提出され、そして翌31年1月には講師に昇任された。

この頃先生は、発足したばかりの海運研究会（現在の日本海運経済学会の母胎である）の運営に努められていた。当時神戸大学には、野村先生をはじめ秋山先生、佐々木誠治先生、柴田銀次郎先生と数多くの交通・海運研究者がおられ、関西の交通研究のメッカとなっていた。それまでの神戸海法会を引継いで新たに海運研究会が設立されたとき、そのとりまとめ役に佐々木先生がなられ、秋山先生が事務局を取り仕切ることになったのは、他の大学には通常1人ずつしか研究者がいなかったことなどを考え合わせると、当然の成行きだったかもしれない。当時、山懸記念財団海事交通文化研究所のあった風見鶏の館（旧トーマス邸）や元町の商船ビルを会場に研究会が続けられ、先生はその事務を切盛りされた（結局、ほぼ10年間にわたって続けられた⁴）。一方大阪では、この頃、富永祐治先生のお世話で、現在の都交通研究所の前身である陸運研究会と日本交通学会関西部会との合同で月例研究会が開かれていたが、先生はこちら

2 当時、先生たちの研究室に部屋によく出入りされていたメンバーには、森昭夫先生（現神戸大学教授）、上村明弘先生（現岡山大学法学部長）、三輪吉郎氏（現三輪運輸工業社長）、などがおられたそうである。以下（ ）内の肩書はすべて現時点である。

3 さらに、勝呂弘先生、山本泰督先生もおられた。山本先生はその後しばらくして研究会のメンバーに加わられた。

4 上記の先生方その他この研究会のメンバーには、前田義信先生（松阪大学教授）、東海林 滋先生（関西大学教授）、松本一郎先生（山懸記念財団理事長）、故 加地照義先生（神戸商科大学名誉教授）などがおられた。

の研究会の事務局も引き受けられ、また、海外の諸雑誌に掲載された交通に関連する諸論文をコピーしテーマごとに製本されて、他大学の研究者のために資料を作成するといった作業も行われた。先生ご自身もおっしゃっているように、当時は教科書的なものは別として、欧米においても研究書と呼べるものがほとんどなく、交通学研究者にとっては論文を集め、読破することが重要な課題であった。先生の研究室に、きれいに製本されたこの頃の貴重な論文集が整理されているのを、筆者は拝見したことがある。

II

先生の研究業績は、巻末の著作目録にもあるように、昭和28年3月、神戸商船大学紀要に発表された「交通における迅速性の要求」を手始めに、交通論として取り上げるべきテーマのほぼ全域にわたって自説を展開されている。そしていずれの分野においても常に学問発展の最先端におられることは、たとえば運輸経済研究センターから発行された『交通学説史の研究』、(全3巻、昭和57, 60, 63年)において先生の諸論文が多く引用されていることから、その一端をうかがうことができるだろう。先生のご業績を現時点で捉えるならば、学位論文ともなった『交通論』(昭和39年)を境として、すなわち先生の第1回目の海外出張の期間の前と後の2つの期に、大きく分けることができるように思われる。筆者が若輩であるがゆえのありうべき独断や叙述の不備を承知の上で、以下先生のご研究の後を追いかけてみることにしよう。

「交通とは人間・財貨および情報などの場所的・空間的移動の現象であるが、交通論すなわち交通経済論または交通経営論の対象となるのは社会現象としての交通である。」(「交通の経済分析」、『経営学・会計学・商学研究のために』、第4版、昭和62年)。先生は、学生に対して講義される場合においても、このようにしてややもすれば不明確なまま取扱われがちであった点を、明確にすることから始められるのが常であった。いつも細密な注意を払われて理論構築をめざされていた先生の真摯な態度、これはまた先生のご性格の現れでもあるが、

まさに反映するこのような取り組み方の背景には、先生が、本格的にご研究を始められた頃の交通学会の雰囲気もあったと推察される。

第2次世界大戦以前のわが国の交通学研究は、先進欧米諸国の研究成果を吸収・消化し、その体系を移植して、理論・歴史・政策の広範な分野にわたって記述的交通学の展開が行われていた。これに対して、これまでの研究には明確な方法論的意識が欠けているとの立場からの批判が戦後行われるようになり、理論によって現実を解明することを強く意識した研究がみられるようになった。この型の研究には大きく分けて二つの立場があり、一つは近代経済学（とくに一般均衡理論）の立場から価格論を中心に交通現象を扱うものであり、もう一つは労働価値説ないしマルクス経済学の立場から交通用役の特殊性、商品としての交通用役の生産メカニズム、日本資本主義の発達と交通の発展との関連、および社会主義的交通などを対象とするものである。

前者の代表が近代経済学的手法を駆使した交通論を展開された故佐波宣平教授であり（『交通概論』昭和23年初版、昭和24年増補版、昭和29年『改版交通概論』）、そして後者の代表が昭和28年1月にその著『交通における資本主義の発展』⁵を発表された富永祐治教授であることはいうまでもない。秋山先生ご自身は当時をふりかえって、次のようにおっしゃっている。

「当時はみんな、方法論争をやっていた。現実の役にたつことを意識すべきかどうかについて、ウエーバーの Wert-freiheit について、議論が行われていたときだった。交通に関していうならば、交通用役は生産か否かが大きな問題であったし、さらに近代経済学で定立された諸法則によって交通現象を説明することの当否をめぐる議論が行われていた。すなわち、資本主義社会における市場分析において定立された諸法則によって交

5 より詳しくは、地田知平（1954）、「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、第1巻3号；佐竹義昌（1957）、「戦後におけるわが国の交通学研究」、『交通学研究——1957年研究年報』；角本良平（1985）、「交通学の展開（1）——富永祐治を中心に」、早稲田商学、第311号；さらには、先に示した『交通学説史の研究』（全3巻）所載の各論文を参照のこと。

通現象は完全に理解しうるものであって、モデル分析が精緻化すればすべて説明がつくとする立場と、これを従来からの流通論的交通学を脱していないものとして批判し、これに対して交通業における生産＝流通過程、交通用役の特殊性を指摘し、この交通用役の特殊な生産様式をその消費過程との結びつきにおいて種々の交通生産ならびに流通上の根源として捉え、ここから諸問題を究明していくべきであると主張する立場の対立である。当時はみんなこれについて論じあっていた。」

昭和30年代、とくにその前半の期間は、鉄道がまだ市場で独占的な地位を保持していたときであった。応用経済学の性格を強めていた交通研究の中心テーマは、いきおい運賃問題に集中し、なかでも限界費用価格形成原理の紹介から一般化した政策論的な議論が活発に行われていた。秋山先生ご自身も、まず「交通経営の経済的基礎」（昭和30年）で、鉄道が費用逦減状態にある限り差別運賃制度は経営および社会的厚生観点からも是認されることを、長期および短期の費用の弾力性から鉄道業の操業度を分析されるなかで明らかにされて以降、数多くの論文を発表され、本分野の研究の発展に多大なる貢献をなされた。たとえば「運賃の政策理論について」（昭和35年）で、いわゆる Hotelling-Lerner solution を検討吟味し、限界費用原理の実際の運用にともなう諸問題を理論的に検討された。これは、従来のともすれば現実の世界から遊離して議論が行われていた限界費用原理について、一矢を放たれたものである。関西の交通学者による限界費用運賃形成原理に関する研究会がつくられたのもこの35年のことであった。翌36年10月の日本交通学会での統一論題「運賃理論と運賃政策」において限界費用運賃形成原理が討議されている。この場で先生は、アイサードならびにレフエールの空間経済の理論を援用しながら、限界費用運賃形成原理の適用上の問題点を理論的に明らかにされた。「差別運賃制度について」（昭和37年）は、航空、自動車交通の発展によって鉄道独占の時代に確立していた独占運賃体系が崩壊してきた点を、国鉄の車扱貨物等級運賃制度の変遷を市場構造との関わりで跡づけることから示したものである。その過程で、

運賃決定の論拠となっている各説の再検討もなされている。そして競争が激化すればそれに応じてこれまでのような差別運賃制度の堅持は難しくなり、差別主義的運賃制度の発展型ともいえる、市場指向的な運賃体系を企業はとらざるをえなくなることを、なんとこの時点で指摘されている。

また、先生の恩師である野村先生の議論、とくに交通調整論に関する議論展開からの影響も随所に見られるように思われる。たとえば非常に端的な例ではあるが、「交通業の性格」（昭和33年）では、交通業が自立的産業として確立していく過程で独占化傾向をたどったこと、それゆえ資本主義生産のもとでは、国家的立場からいえば交通調整政策が不可欠となることを論証されている。以後、交通調整について論がおよぶことは少なくなり、また国家レベル、さらには世界レベルでの総輸送費の最小化問題を検討なさったり、また最適輸送配置問題について考察されようとしていることも、その延長にある刺激にみちた展開方向とみなせるだろう。

先生は、交通価格に関する議論を鉄道運賃に限定しておられたわけではない。たとえば「社会的運送費用」において、ベックマンのモデルを紹介しながら、道路網を対象に社会的総運送費用の最小化を達成するための最適運輸配分について論じておられる。また「道路ならびに道路運送経済について」（昭和33年）では、自動車運送の経済的特質と最適道路容量決定問題、道路費用の配分のあり方、自動車関係諸税について批判的検討が行われている。本論文は、厚生経済的思考から接近したものとしては先駆的存在であり、国民経済的視点からの運送の最適配分の重要性にも言及されている。

さらに先生のご業績の中には、この他にも、たとえば、航空運送用役に関する分析、海運補助に関する論文、交通用役生産ならびに交通企業の経済的特質に関する論文、空間経済における均衡理論に関する理論展開等があり、交通学の主要各分野にわたって論じておられる。これらのご業績のいずれをとっても、いまなおその学問的功績の骨子は不朽であり、現在でも十分に通用する議論ばかりである。

前期の先生の中心的研究分野が交通価格をめぐるものであり、それも近代経済学の応用としての立場から接近されていたと捉えられることがときとしてある。しかし後者の点に関しては、さきに述べた先生の交通論に関する見解からもわかるように、先生は富永先生の立場からの議論により共感を覚えておられたといっても過言ではない。そしてこのことは、いまでも変わっていないように思われる。先生ご自身、近代経済学派の代表としてみられることに戸惑いを覚えておられるし、交通の本質や交通用役の生産について論究されるときには富永先生の所論（とくに「交通用役について」経済学雑誌，第37巻第4号）を引用されるのを常とされている。

さて前半期の先生の交通学全般にわたる一連の諸研究は、昭和39年に『交通論』となって、結実した。本著は先生の学位論文でもあり、学位論文「交通政策の基礎理論——交通企業の行動と国民経済」として提出され、商学博士の学位が昭和40年6月に授与された。

本著は、その序文にもあるように、「自立産業部門として成立した交通業における交通用役の生産がいかなる特殊性を持ち、いかなる社会的需要構造のもとで成立し、いかなる市場構造をもって供給されるかを明らかにすること、つぎに、このような需要・供給構造の中で交通企業がその技術・経済的特性を通していかに対応するか、その市場適応度を論じ、最後に、国民経済的視点からする交通政策理論についてその意義と限界」を述べた傑作である。その議論の出発点にあるのは、交通論にとって、どの程度まで経済理論は有用で、どこに限界があるのか、交通に固有の法則あるいは固有の現象はないのだろうか、財貨の生産ないし効用の生産にともなう需給理論をそのまま適用してそれで交通論は十分であろうか、といった疑問であり、そしてこの問いかけはいまなお先生の心の奥底に脈々と流れているように思えるのである。

このような問題意識より展開された先生の著書を、角本教授はマルクス経済学の基本認識と近代経済学の計量手法およびマクロ経済学の結合をめざした、1960年代における日本の交通学研究を代表する研究と評価している。⁶ 経済学の

一般法則の運用の域をあまり出していないこれまでの議論に弱点を見いだされた先生は、一経済部門たる交通に特有の経済法則を求めて、交通概念それ自体を再検討することから論をはじめられ、一貫した論旨を貫きつつ、従来の諸説の批判の上に新しい交通論の体系化を成し遂げられたのである。先生ご自身はそのはしがきのなかで、「かなり長い間、わたくしは交通論はどのように研究すべきか、あるいはいかに体系化すべきか考え続けてきた……（中略）……このような過程のなかで、おぼろげながら交通生産の特殊性から考えて、交通論の解明のためには、少なくとも交通現象を経済循環のなかでとらえる必要があるのではないかと考えるようになった。」と述べられている。

交通概念の再検討の中から、交通企業における運送用役の生産を多数の個別的・異質的運送財を同時に積み合わせて生み出す複合生産と看破した先生は、続いて地域的産業連関の手法にて地域的な交通の流れを量的に捉え他面その供給構造を説明される。続いて交通企業について技術的経済的特性、生産の波動性、運賃の構成を解明している。さらに議論は国民経済的な視点に立つ政策論に進み、限界原理の実際について究明された後、運輸配置論や交通調整論をとりあげ、競争的解決を中心にその意義と限界を示された。そして終章では、産業連関の中で運輸部門の評価を線形計画法の双対解を利用して行い、技術革新の効果ないし経済成長との関連を説明しておられる。この展開の背景には運送部門が生産と消費の基礎的部分をなし、他産業全体と密接な関連を持つことから、交通投資にともなう効果が量的にも把握できれば種々の政策目的のための重要な指針を与えることができるとの認識があったのはいうまでもないだろう。

この最後の章で先生が追求され、展開された、いまなお筆者にとっては非常に野心的と思えるテーマは、以後形を変えながらも、後期の研究の中でも度々顔をのぞかせている。道路投資問題をはじめとしたプロジェクト評価問題がわが国で本格的な議論になったのが1970年代以降であったことをみても、この頃

6 角本良平(1987)、「交通学の展開(4)——1950年代以降の交通学」, 早稲田商学, 第321号。また叙述にあたっては、「博士論文審査要旨」も参照にした。

から議論を展開されていることは驚きである。もちろん、本章を単に投資評価の議論として捉えるのは、議論をあまりに限定していることになるのだが。

これまでの叙述からもうかがうことができるように、先生のご研究はいわゆる理論研究がほとんどを占めている。このことは『交通論』においても、国鉄の貨物運賃制度の変遷をフォローされて、差別運賃制度の変貌の例として利用された章（第7章）はあるものの同様である。しかしながらこれをもって先生が現実の世界に背を向けて、理論の世界に没頭されていたとみなすこととは大きな間違いであり、事実はまったく逆である。先生は論文の上ではあまり表面に出されないが、その議論の背景にはいつも非常に確実かつ豊富な現実認識があったといってよい。とくにデータ収集の問題など、實際上大学に籍をおく研究者だけで行うサーベイにはなんらかの限界があるといって過言でない。このような調査機会は官公庁など外部からの依頼によって与えられるのが通常のことである。先生がこのような機会を逃さなかったことは、著作目録に挙げた報告書類をみてもその一端がうかがえるが、その際にも自らの自主性を堅持されたことはいうまでもない。この点は先生が折りに触れ、われわれに対し注意なざることでもある。

先生が昔から現場を見られること、体験することを大切におられたことが話題になると、われわれゼミ生は、昭和30年代前半に、野村先生、吉川先生（現京都大学工学部教授）と3人で、瀬戸内海の全港湾を回って実態調査されたことと、交通学会の年次大会の帰路、東京から京都の三条大橋まで旧東海道五十三次を路線バスだけを乗り継いで野村先生と2人で帰ってこられたことを、すぐに挙げてしまうのだが、これとて当時の時代背景を考えるならば、現実を大切にされる先生ならばの調査旅行といえるだろう。

III

昭和39年、『交通論』の原稿をまとめられた先生は、公刊に先立つこと1カ月の同年4月5日、神戸港より当時の最新鋭貨物船のタコマ丸で留学に旅立た

れた。船、それもスリーアイランダー型の最新鋭貨物船を交通手段としてわざわざ選ばれた先生の意図は海運の実態をその身をもって実地に調査・体験しようとしたところにあった。海外出張の期間中、主として滞在されたのはドイツ連邦共和国フランクフルト大学である。先生は同大学で研究に没頭されただけでなく、ドイツの交通の実態、さらに交通体系の背景を理解しようと努められた。翌40年3月、今度は飛行機で帰国された先生は、6月に商学博士の学位を授与され、昭和42年4月経営学部教授に昇任された。

帰国後の、いわば後期とも称せられる期間の先生の研究テーマには、前期とは大きな違いがみられる。この背景には、研究対象としての現実の交通が、激動の時代に入っただけであるのはいうまでもない。思えば先生が海外出張に旅立たれたその年東京ではオリンピックが開かれ、日本経済が本格的に自立し、高度経済成長局面に離陸した頃であった。東海道新幹線が開通したのはオリンピック開幕の9日前の10月1日のことであったし、9月17日には浜松町—羽田間の東京モノレールが開業していた。日本鉄道建設公団が設立されたのがこの年の3月、本格的な自動車時代の幕開けを告げた名神高速道路の最初供用区間、尼崎—栗東間が開通したのがその前年の昭和38年7月16日のことであった。

この頃までのほとんどの交通研究がそうであったように、前期、先生がそのご議論の対象として考えられたのは財の輸送であって、旅客輸送について議論されることはほとんどなかった。しかしながら以後の先生のご議論はどちらかといえば旅客交通をめぐるものが多い。昔は国民経済の再生産が最重要課題で、旅客の移動は社会的な浪費であるといった認識があったと、交通論研究の諸先輩から何度も耳にしてきた。また以前ならば、交通市場を通しての商品としての交通用役の生産メカニズムを解明することが交通論の課題であると認識されていたのが、自己運送領域の急速な進展をうけて、たとえ本来的にはそうであったとしても、交通研究者はそれに固執できなくなったのも事実であろう⁷。先生のご研究の発展の背後に、このようなことがあったのは否定できない。しか

7 わが国の自動車の保有状況はまさにこの変化を裏打ちするものである。昭和30年時点ではたっ

し、前期の研究動向からもわかるように、先生のこのような展開は自然な流れだったように思われてならない。すでに市場指向的運賃制度への変質の必然性を昭和37年の時点で明らかにされていた先生が、たとえば「公共交通における運賃政策」（昭和60年）で、利用者負担と公共負担の適正な関係について論を進めながら、運賃政策のあり方について検討されたのもその一例として挙げることができるだろう。さらに先生は「交通費用について」（昭和50年）において、運賃問題への具体的適用として、運賃と費用の関係について論じておられるが、これは従来の運賃をめぐる理論的研究の多くが、実際とは遊離した形で進められており、現実の運賃制度は歴史的沿革の事情で決定されている場合が多い現状に、交通論の立場から警鐘を鳴らした論文として注目する必要がある。また昭和42年には「交通需要予測について」を発表され、交通需要予測手法の変遷について詳しい解説を行われ、総合交通体系樹立のための交通需要予測の必要性を説かれた。これは、交通工学分野からの研究のみしか存在しなかった本分野への交通論側からの最初の貢献とされているが、本論文もこのような文脈の中でとらえることができるだろう。

先生ご自身によれば、この変化に対して、昭和40年11月10日に発足した、関西鉄道協会都市交通研究所の影響も無視できないとのことである。富永祐治先生が中心になって昭和26年に組織された「陸運研究会」の発展的解消として生まれたこの研究所は、実務者と研究者とが共同研究を行う場を持つために設立された。阪神電鉄、阪急電鉄、京阪電鉄、近畿日本鉄道、南海電鉄、および大阪市交通局を維持会員とし、JR西日本、名古屋鉄道、神戸市交通局、京都市交通局を賛助会員として構成される本研究所は、関西鉄道協会の調査活動の1部門でありながら、財政的には独立で調査研究面では自主性をもつ独特の組織体である。その最大の特色は交通事業者側の実務者グループと交通研究に携わ

、た15万台の乗用車、29万台の商業車しかなかったのに対して、40年にはそれぞれ220万台、ならびに430万台、そして50年には1700万台、1000万台、さらに60年には2800万台、1700万台と急成長したのであった。

る学際的な研究者グループが一堂に会して、さまざまなテーマに関する専門的な共同調査研究を行っていることであり、交通研究者グループが、その企画や運営において積極的かつ指導的な役割を果たしている点である。秋山先生はこの研究会の発足時からのメンバー（企画委員会委員）であり、所長の富永先生とともに研究所の発展のために身を砕かれた。

後期の先生の中心的研究対象分野は都市交通であったと表現しても過言でないだろう。また本分野で生じている種々の交通問題が交通部門のなかでもっとも緊急かつ重要なものであったし、現在もそして今後ともそうであり続けるのはいうまでもない。先生は、とくに2回目の海外出張から帰国されて以後、本分野に関する数々の論文を発表しておられる。まず先生は、都市交通問題の解決のために度々論じられている都市公共交通の一元化に対する西独の解答ともいわれる運輸連合組織を、わが国に初めて本格的に紹介され、以後、運輸連合組織、そして共通運賃制度について、交通経済学的な分析、さらには都市交通政策の立場からの評価、わが国の制度枠組み下での導入検討等を行われ、本分野のわが国における第1人者となられたのである。さらに先生は、都市交通の構造変化に対応する今後の都市交通政策の課題、都市交通の経営のあり方について論を進められ、都市交通装置論をはじめとして理論的な分析を行われた。

また、「道路料金制度に関する一考察」（昭和42年）で Stewart の所論に依拠して道路料金制度について検討されて以後、交通基礎構造の道路費負担問題に対して論を進めておられるが、これは各交通機関の平等な競争基盤の確立が重要課題であるとの、交通調整論の立場からの認識が背後にあるものといえるだろう。先生はこの点に関する究明を行われるなかで、この問題はひとりその問題の解決だけに終わるのではなく、総合的解決を要するものであると考えられ、議論をさらに展開するに至っている。そのなかで、基礎構造のストック自体の不均衡に関する問題、すなわち交通投資における歪みを問題にしておられる。「交通基礎構造論」（昭和52年）においては交通基礎構造施設にかかわる投資決定、資金調達配分システムについて改革を行うことが交通網の計画的合

理的配置を達成するためには必要であることを明らかにされた。

以後この交通基礎構造に関する経済学的考察、理論的分析といったテーマが先生の研究の一つの大きな柱であるように筆者には思える。たとえば「交通企業行動と交通政策」（昭和61年）では、西独連邦鉄道の区分会計方式について、これは現行の交通政策に規定されていると同時に、これによって表明された企業哲学は政策理念にも反映されなければならないとの立場から、その再検討を行われ、利用者負担と公共負担のあり方をめぐる交通経営の経営目標ないしそれをめぐる政策論議に一石を投じられたが、その議論展開には基礎構造についてもう少し詰めてみたいといった先生の意欲が感じ取られる。ところで、この議論が交通調整論の延長線上に位置することは、先生の恩師であられる野村先生の研究関心を考えると興味深いところがある。

これらの議論を通じて先生は、政策理念の確立に貢献する交通学生成の模索を続けておられるように筆者には思われる。その一方で、昭和45年の都市交通審議会専門委員、京阪神都市圏パーソン・トリップ調査委員会委員をはじめとして、巻末の略歴、報告書リストからもうかがえるように、先生は数多くの委員会場で、交通政策、交通計画の策定の現場に関与され、指導的な役割を果たされることも多かった。しかしその取り組み方はいかに先生らしく、研究者としての客観性を、中正な立場をいつでも堅持され、つねに自己の学識にもとづいて、交通論研究者として意見を述べられてきた。そしてご自身の理論・実証問題の目からいつも捉え直され、また分析のための問題意識を磨く場とされていたことなど、われわれが見習わなければならない点ばかりである。

IV

本稿を書くにあたって筆者が行ったインタビューのなかで、先生は自らの研究生活を振り返られ、しみじみと次のようにおっしゃった。

「われわれがいたのは、まさに変革の時代やったからなあ。研究をはじめた頃は、国鉄が貨物をさばききれなかった頃で、荷が駅頭にあふれていた

んだ。それが、自動車が普及しはじめて、そして40年代になってから以後は、どんどんと本当に目まぐるしいばかりの変化の連続だったなあ。こんなに早う交通革新が起こるとは、誰も思わなんだ。学問自体もちょうど変わり目の時だったけど、それよりも、何よりも、現実が脱兎のごとく変化してきた。あまりに早かったなあ。」

この言葉ほど先生が交通論を専攻する者として生きてこられたこの期間をよく表現したものはないだろう。市場機構を通じては供給が確保されない交通サービスの存在を無視しては議論が組立てられなくなることなど、30年前には想像することさえ困難だったかもしれない。⁸

先生は、その著『交通論』で交通の理論的体系化の作業を完成された後は、前節でも述べたように現実の交通問題を意識した議論を展開されている。研究対象としての現実の交通問題が、鉄道の衰退とモータリゼーションの進展、物流革新、海運業の集約、都市交通問題、公共交通機関の経営悪化や国鉄分割民営化等まさに大きく揺れ動くなかで、新たな現実から帰納された法則性を追求することはわれわれ後進に残された課題のはずではある。にもかかわらず実際には、先生はその道の先頭にたって奮闘されているのに対し、われわれはその後をまさに後進しているにすぎないのではないかと感じることもさえる。

また先生はそのキャリアをエンジニアとしてスタートしたことにこだわることは一度もなかったとおっしゃる。その一方で、結論が簡単に割り切れるとは考えにくい経済学で、なぜ数学を使うのかを不思議に思ったことがあるとおっしゃる。いずれにせよ、先生が高等商船の機関科のご卒業で、海技専門学院でも蒸気機関がご専門であったと聞かれた人はほとんど皆、驚かれるのも事実のようである。

先生の人となりについて、それを表現するどのようなすばらしい言葉もそれ

8 もっともわが国においてこのような認識がまったくなかったわけではなく、程度の差が問題であるというべきかもしれない。たとえば石井宏昌・富永祐治著『鉄道経営論』（昭和31年）を参照せよ。

が活字になった瞬間、陳腐な表現となってしまう、先生を表わすには不十分としか思えない。先生はその風貌と相俟ってか、物事に動ぜず細かいことなど気になるのだが、どちらかといえば大まかな方のようにとられがちのように思えるのだが、後者の点について、筆者はむしろ逆で、内には強い信念をもちながらも、繊細な神経の持ち主で、何事についても細やかな配慮を怠らない方ととらえるべきだと考える。さらに、もしどうしても一言で表現しなければならぬとしたら、温和という言葉がふさわしいように思える。このような先生のご性格は、ずばり本質をつきながらも、いつも克明周到かつ慎重で、重厚なるその学風に相通じるところがあるといえよう。インタビューのなかで「先生の氣に入っておられる報告書はどれですか」と質問した筆者に、いたずらっぽく「瀬戸内海の港めぐりをして作成した報告書と、須磨水族園の構想を打ち出した報告書だよ」とおっしゃる先生は、ロマンチストでもあることを忘れてはならない。

円満にして穏健、謙虚にして慎重、開放的にして進取的なご性格の持ち主であった先生は、私たち後進の教職員や学生にとってこよなき指導者であり、事実、学内の人々から深い信望をえておられた。いつもわが身を顧みず、熱心に人の世話をなさっていた先生は、その学者ぶらない雰囲気と相俟って、私たちにとって本当に親しみ深い方であった。また、たとえばソ連で発表された文献を読むために、神戸外大に通われロシア語の勉強をされたことからもうかがえるように、先生は非常な努力家で、また人一倍まげん気が強い人もあった。とくに、権力など上からの圧力には強く反抗され、また、通説であろうとやすく受け入れることはなかった。

先生のご趣味として有名なのは釣りである。しかしながら先生は、これを趣味とされることに若干の抵抗を覚えられているようである。たしかに先生にとっての釣りとは故郷の旭川でのそれであり、それ以外の何物でもないのもほぼ事実である。しかしながら、とくに昭和57年に岡山商科大学に非常勤講師に行かれるようになって以来、旭川での釣りを熱心に続けられていることも紛れも

ない事実である。仕事が忙しくなれば、時間がとれなくなった今日では釣りの本を読まれることで気を紛らされているそうであるから、やはり先生のご趣味の第一としては魚と話をしながらの釣りを挙げるほかない。

続いて挙げなければならないものとして将棋がある。松田和久先生（神戸大学名誉教授）の誘いを受け、この世界に入られた先生は、昔と同じく有吉先生の指導のもと今も続いている香車会の有力メンバーでもあった。日本棋院素人2段の免状をお持ちの先生は、今でも機会があるごとに指しておられる。

さらに、先生がお好きなものに絵を描かれることがある。おそらくこれは、ほとんど知られていないことだが、その昔、小松益喜画伯にデッサンを数年にわたって習ったという本格的なものである。先生は助手になられた頃、ひょんなことから小松画伯を紹介され、単身赴任されて六甲台に住まっていた勝呂弘先生（神戸大学名誉教授）とともにそのデッサン教室に通われたのである。六甲台の研究室の黒板に白墨で描かれた風景画や、ノートの片隅に描かれたデッサンを好運にも見た人は、ゼミ生の間でも少ないかもしれない。

いま先生は六甲台の教壇を去られ、この春、神戸市西区に新設された流通科学大学の商学部長としての要職につかれている。新設大学ゆえの様々な用務が、ただでさえ激務の学部長という仕事をさらにハードなものにしていることは間違いないが、先生はそんなことはおくびにも出さず、新たなる気概をもって今度は流通科学大学の発展のため尽粹され、そのうえ日夜多忙の忙しい時間をぬうようにして、その研究を続けておられる。

六甲台を去られたとはいえ、名誉教授としてまた交通論関係の諸学会や都市交通研究所において、先生のご温顔に接し、親しくご指導を受けることができることは、筆者にとって望外の喜びである。そういえば、先生といえはすぐ話題にのぼるお酒の量が、最近少し減ってきているように思える。このこと自体は喜ばしく思えるが、また一抹の寂しさを覚えるのも事実である。先生には、学務の忙しさにとらわれることなく、ますますそのご研究の発展に邁進されるとともに、ご健康にいつそう留意されるようお願いする次第である。

ふるさとの山に向かひて 言ふことなし

ふるさとの山はありがたきかな

石川啄木の「一握の砂」の中の一節を別れの言葉として残して、後進に万事を託して、先生は山を下りられた。助手時代に六甲道駅近くの下宿されて以来、いつも先生はこの山（六甲台）を身近に感じてこられたのである。これまで、先生が身をもって示された教訓や人生観、ならびにその学問のご業績は、私たち後進の心のなかに脈々と生き続け、永く導きの糸となることを確信して、筆をおくこととする。