

| | |
|------------------|---|
| Title | 鉄道運賃の性格に就ての論争(一) : タウシッグ対ピグー |
| Sub Title | Disputes about the character of the railway rates : Taussig vs. Pigou |
| Author | 増井, 健一 |
| Publisher | 慶應義塾経済学会 |
| Publication year | 1952 |
| Jtitle | 三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.45, No.5 (1952. 5) ,p.345(49)- 352(56) |
| JaLC DOI | 10.14991/001.19520501-0049 |
| Abstract | |
| Notes | 資料 |
| Genre | Journal Article |
| URL | https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19520501-0049 |

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

PP. 23-5. E. Roll; A History. PP. 156-7.

(註14) Wealth. Vol. I. PP. 343-4. 譯「第二分冊」一五九—一六一頁。リカードによるその批判、D. Ricardo; Principles of Political Economy and Taxation. 1817. Gonner's Ed. PP. 53-4. Note 1. 堀尾夫氏譯「六三一—五頁。マンタムによるその批判、Kapital. Bd. II. SS. 362-3. 譯「六七八—一八〇頁。

(註15) 『國富論』第一篇第五章冒頭の「リカードによるその批判」Principles. Ch. XX.

(註16) マンタムは「我々の立場とは對蹠的な立場からではあるが——マンタムの生産的労働のうち三つの規定(形式的には我々のそれとほぼ符合)を見出し、うち「生産的労働の貯蔵説」["storage" version]、「我々の第三の規定」と投下労働價值説、「價值説」["value" version]、「第一の規定」と支配労働價值説とを關聯せしめるのは、極めて興味深き。(H. Myint; Theories of Welfare Economics, 1948. Ch. V.)

(註17) マンタムは「それは積極的意味を有せ。(Marx; Zur Kritik der Natlalkonomie. Ökonomisch-philosophische Manuskripte aus dem Jahre 1844. Marx-Engels Gesamtausgabe. Abt. I. Bd. 3. S. 108. 『マン・ヘン全集』第二十七卷、二七三頁。Theorien. Bd. II. Tl. I. SS. 312-3. 大森義太郎氏譯「三一八頁。)」とリカードの「ときとして」人類の言葉で語らざる。「人類の幸福」(Principles. P. 112. 譯「一三二頁。))「全體の全般的幸福」(「一般的福利」(P. 114. 譯「一三三頁。))「人類の文」(P. 77. 譯「九二頁。))「國の富と人口との發達」(Economic Essays. Gonner's Ed. 1923. P. 252. 大川二司氏譯「農業保護政策批判」(四五頁。))「そもそも資本の所有を維持は目的であるのか、手段であるのか、手段であること疑ふなす。」(PP. 238-4. 譯「九七頁。))

資料

鐵道運賃の性格に就ての論争 (一)

——タウミング對ピグー——

増井健一

一八九一年七月の Quarterly Journal of Economics 誌上に Frank William Taussig の論文「鐵道賃率論」の一寄與(A Contribution to the Theory of Railway Rates)が載せられた。その趣旨は、鐵道の輸送費用は多分に結合費の性質を帯びており、そのために鐵道運賃は主として結合費理論によつて説明し得る、というのである。此の「鐵道運賃に關する結合費理論」はその後交通學者の間に多くの支持者を得、又 Taussig 自身一九一二年刊の大著「經濟學原理」(Principles of Economics)中の「鐵道」及び「鐵道問題」の章において同趣旨の事を一層組織的に述べたのであるが、翌一九二二年に Arthur Cecil Pigou の最初の大作「富と厚生」(Wealth and Welfare)があらわれた。Pigou はその中で、鐵道運賃を説明するために結合費理論を以てするのは全く誤りであつて、差別獨占の理論こそ眞に採用するべきものであるとした。Taussig は

鐵道運賃の性格に就ての論争

一九二三年二月の Quarterly Journal of Economics 誌上に「鐵道賃率と結合費、再論」(Railway Rates and Joint Cost Once More)を載せて自説を擁護し、續く同年五月及び八月の同誌上で Taussig と Pigou との間に二回にわたる論争が行われた。然し論争後、Pigou の著書「厚生經濟學」(The Economics of Welfare) (一九二〇年刊)及び Taussig の著書「經濟學原理(改訂版)」(Principles of Economics) (一九二二—一九二三年刊)によつて見るに、兩者それぞれ若干の意見修正を行つてはいるが、根本的には依然自説を主張してゆづらなかつたのである。

以上が、古典學派の流れをくむ理論經濟學界の二巨星の間で行われた首題論争の経過である。今日より見る時、此の論争は既に古典的と形容するべき感があるが、兩者の所説は、ともに、今日の交通論に深く影響しているにも拘らず、此の論争の全面的な紹介は行われていない様であるから、以下、此の論争の内容を要約して紹介しようと思ふ。

I. タウミング「鐵道賃率論」の一寄與 (QJE 誌、一八九一年七月號、一二三乃至一四四頁)

此の論文は、まず、鐵道運賃に關する Coon 説の反駁に始まる。Taussig は次の様に見える。Coon 説によれば、鐵道賃率は、鐵道輸送というサービスの提供するために要する費用に

四九 (三四五)

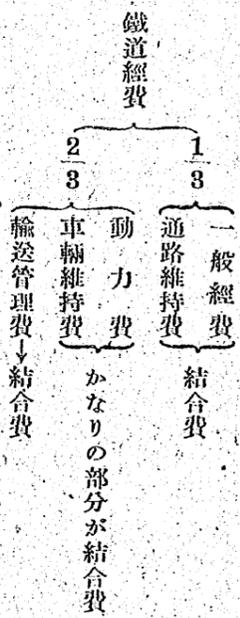
基ずいて定まるものではなく、そのサービスを買収者がどれだけを支拂い得るかという事に基ずいて定まるものである。一例を以て示そう。一等旅客の運賃は三等旅客の運賃よりも高いが、その運賃の差は兩者の輸送費用の差以上に大である。その理由は、鐵道賃率の決定の場合には、價値の一般理論が適用されるのではなく、むしろ「正邪の考慮」が導入されて来る故である。一等旅客の資力は三等旅客の資力よりも一層大であり、一層多く支拂い得る。そこで一等旅客に一層多くの運賃を課するのが正當である。貨物についても事情は同じで、高價品は低價品よりも一層多くの負擔能力がある。そこで高價品には低價品よりも一層高い運賃を課するのが正當である。一切は正義の問題であり又給付能力の問題である。(一二三—一二五頁)

Tausigは此のCohn説を反駁する。果して鐵道賃率は價値の一般理論によつてではなく、個別的にして且つ特殊な根據、すなわち正邪の考慮によつて決定されるものであろうか。

Tausigは、此の問題の中心點は、鐵道賃率に對して輸送費用が如何なる意義を有するか、にあると考へる。(一二五頁) 彼はまず鐵道經費を分析して、その中「投下資本に對する報酬」が占める部分の大である事(通例毎年の収入の四〇乃至五〇%にも上る)に注目する。鐵道賃率は、全體としては此の報酬部分を生み出す様に定められねばならないが、個々の運賃はそれとは無關係に定まる。例えば、或る種の貨物に對する運賃

に對しては、各商品はそれぞれ自らに對する需要に應じて擔うのである。(一二七—一二九頁)

Tausigは續いて鐵道經費を分析する。鐵道に於ては、その固定資本(に基ずいて發生する固定經費)のみでなく、經營經費中の大部分までが、個々の輸送に對する個別的經費と區別される所の、輸送の全體又は輸送の大きな集團に共通的な經費をあらわしている。(一三〇頁) すなわち、鐵道經費は左表の様に結合費の要素を含むと考へられる。



鐵道においては經費の分類が困難であるという周知の事情も、此の様に、鐵道經費の大部分が個々の輸送からは全く獨立して生ずるといふ事に由來する。(一二三—一二七頁)

鐵道は此の様な性質の經費を支出する事によつて同質的でない各種のサービス(註)旅客輸送や貨物輸送、鋼輸送や石炭輸送等の別を指す。「増井」を生産し、そのサービスは、異なる方面からの異なる強度の需要を受ける。此の様にして鐵

鐵道運賃の性格に就ての論争

は、その貨物を運ぶために要する個別的費用以上に生み出す所が極めて僅かである様な風に定められる。此の様な事態は、鐵道に於てはそのサービスが、少くとも部分的には、結合費で生産されているといふ事をあらわしている。(一二六—一二七頁)

さて、結合費で生産される商品の價値については、J. S. Millが、その著「經濟學原理」中で最もよく説明している。(一二九頁) 因て、J. S. Millの説明は、「二又はそれ以上の商品が結合生産を持つ場合には、それ等相互の自然的價値は、それ等がその生産過程から送り出される量の割合に従つて、その各々に對する需要を作り出すであろう様な、その様な價値である」となる。J. S. Mill, 'Principles of Political Economy', ed. by Ashley, 1909, p. 571.)

此の結合費の理論は鐵道の様に經費の一部分のみが結合してゐる場合にもその程度に應じて適用される。つまり、此の結合費の理論の適用さるべき條件は、或る産業が一つの同質の商品ではなく、異なる強度で異なる方面から起る需要に従う所の幾つかの商品を生産する様な巨大な設備を持つ場合には常に存在するといふべきである。此の場合、經費の一部は個々の商品の生産のために個別的に惹起される。然し他の部分は諸商品全體の生産のために結合して惹起される。前者すなわち個別費の部分は當然當該商品が擔うのであるが、後者すなわち結合費の部分

道は、結合費による生産の例を提供している。(一三七頁)

さて、結合費の存在する場合、自由競争を假定すると如何なるか。此の場合、全収入は(資本への報酬を含む所の)全費用に等しくなるが、その費用は、生産される各種の商品に對する需要に従つて、それ等諸商品(すなわち鐵道の場合には各種の輸送)の間に分配される。つまり、鐵道の場合、強く需要される輸送に對しては高い賃率が、需要の弱い輸送に對しては低い賃率が課される事となる。いわゆる貨物等級表の定められる根據はまさしく此處にある。(一三七—一三九頁)

需要に對する賃率の此の適合は、しばしば「charging what the traffic will bear」といふ言葉で呼ばれる。然し此の表現は他の意味にも又使われる。それは獨占の結果である所の「需要に對する賃率の適合」の意味においてである。Hadley氏が「鐵道輸送論」(Railroad Transportation)の一二四頁で此の表現を使つてゐるのは、正に此の獨占の結果の「charging what the traffic will bear」である。現實の鐵道は必ず或る程度獨占的でもあるから、實際上は此の兩種の「需要に對する賃率の適合」が行われているわけである。(一四〇頁)

(二) タウシグ「經濟學原理」一九二二年

Tausigの大著「經濟學原理」(Principles of Economics)は、前記の論文より二〇年遅れて刊行された。此の書の第七編

は「經濟組織の問題」を取扱が、その中の二つの章は「鐵道」及び「鐵道問題」の説明に割かれている。(同書、第二册、三六三—三九六頁) Taussigは此所で、前記の論文で説いた「鐵道運賃の結合費理論」を、「一層組織的に再言している。

彼によれば、鐵道は二つの顯著な經濟的特徴を持つ。その一は設備の規模の大きい事であり、その二は、その經營 (operation) が主として結合費で行われる事である。前者、すなわち「設備の規模の大」という事に關連しては、その設備の使用が大きな弾力性 (flexibility) を持つという事と、輸送量の増大と共に輸送一單位當りの費用の低下の傾向が見られるという事とが指摘される。(三六六—三六七頁) 又、後者すなわち「鐵道經營における結合費の要素」も、主として前者の結果である。大設備が種々な生産のために利用される時、それはその程度に應じて「結合費による生産」の事例となる。而も鐵道の場合、此の設備に關する經營以外においても、すなわち經營の費用にあつても、その大部分が結合費である。「そこで」鐵道賃率における多くの特徴、例えば高價の貨物に對する高賃率、低價の貨物に對する低賃率は、結合費の理論によつて説明される事となる。(三六九—三七二頁)

「結合費の理論に従つて」いふゆる、'what the traffic will bear' が課される事の根據は、それが鐵道の完全利用に役立つという事である。此の制度による時には、若し均一賃率制度が

行われると假定した場合よりも、一層多くのサーヴィスが社會に供される。鐵道を建設し運営するために生ずる一般的及び結合的費用及び労働を完全に利用する唯一の途は、輸送が行われる様な風に、(いま) 'what the traffic will bear' に従つて、賃率を定める事である。(三七二—三七三頁)

鐵道における競争の特殊な激しさ「その一つの表現は「より長距離な輸送」(longer haul)に對してかえつて安い運賃が課される事」や、賃率の弾力性 (flexibility)、賃率體系の混亂等も、此の鐵道賃率に結合費理論が適用される結果の産物である。(三七三—三七七頁)

然し此所に注意すべきは、獨占の段階に達した鐵道が行う所の 'charging what the traffic will bear' 政策である。結合費の原理の下に行われる 'charging what the traffic will bear' 政策は公衆の利益となるが、獨占の原理の下で課されるそれは公衆の利益に反するのである。(三九五頁)

(三) ピグー「富と厚生」一九二二年

Taussig の結合費理論に對して Pigou がその著「富と厚生」(Wealth and Welfare) の第二編第三章「鐵道賃率と特殊問題」(二一五頁—二二六頁) において展開した反駁はまことに目覚ましいものであつた。

Pigou は此所で次の様にいう。ある鐵道上の任意の地點 A

から任意の地點 B へ行われる所の石炭の輸送と銅の輸送とは結合生産物であり、又同様に、B 地で消費される品物の A 地から B 地への輸送と、更に C 地へ送られるべき品物の A 地から B 地への輸送も又結合生産物であると一般に主張されている。之等の主張は何れも Taussig の理論、すなわち、大規模固定設備が單一の目的にはなく數種の目的のために使われる場合には結合費の影響があらわれる、そして此の事の最適例は鐵道賃率の調整の場合である、という理論に基づく。(二一五—二一六頁)

然しまず、銅の輸送と石炭の輸送とが結合生産物であるという命題は、たとえ Taussig の依據する所の一般なテーゼを受入れるとしても成立たない。何故なら、A 地から B 地へ數種類の品物を「屯輸送」するという事は、單一同質的な商品の提供に外ならぬからである。「屯輸送」の若干を銅商人に賣り、「屯輸送」の若干を石炭商人に賣るといふ事が異種サーヴィスの提供を意味するものでない事は、恰も若干の粗綿布が英國で賣られ他の若干が海外で賣られるという事が異種商品の提供を意味しないと同様である。そして同質の商品について結合生産をいふ事は無意味である。「銅商人に賣られた輸送」とか「石炭商人に賣られた輸送」とかいう代りに「銅の輸送」とか「石炭の輸送」とかいう慣用語が、此の Taussig の誤った命題を世人に受入れさせる原因となつたのであろう。(二二六—二二七

頁) その外、一種類の商品のみの生産の場合でも、商品の生産過程の單位が商品の單位に比較して大である時には結合費の要素が見られるとの説もあるが、之も正しくない。(二二七頁脚註)

尤も右に述べた事は、時を異にして生産される所の同一種類のの場合には適用し得ない。故に、旅客輸送が主として晝間に必要であり貨物輸送が主として夜間に行われる場合に此の兩サーヴィスが結合生産されると説く事は、恰も晝間に電力用として又夜間には灯火用として供給される電力の場合と同様に、合理的であると認められる。(二二七頁脚註)

次に、B で消費される品物「甲」の A から B への輸送と、更に C に送られるべき品物「乙」の A から B への輸送とが結合生産物であるか否かの問題である。Pigou は此處でも否定的に答える。彼によれば、此の場合若し A B 間の輸送と B C 間の輸送とが異なる經營體によつて行われるのであれば、(conducted by different agencies) 先の問題に對する解答と同じ事の問題はない。然し若し同一經營體によつて行われ且つ A B 間の輸送と B C 間の輸送とが結合供給されるという事があるならば、品物「甲」の A から B への輸送量が品物「乙」の A から B 經由 C への輸送總費用を決定する一要因となるという意味で、之等兩品物の A B 間の輸送は結合供給であると云える。然し事實上、A B 間の輸送と B C 間の輸送とは、認める事の出来る程

度にまで結合生産物ではない。車輛や動力や職員がその路線の全部分に對して共同的に使われていれば、なるほど「*jointly*」のいう所の結合費の條件、すなわち「各種の目的のために使われる大規模固定設備」という事は成就されている。然し此の條件は結合供給の眞の條件ではない。或る種の設備がA B間の輸送とB C間の輸送とに共通に使われている、という事實だけでは、A B間の輸送の正常な生産を増すために使われる投資額の一單位が、B C間の輸送の正常な生産をも又必然的に増加させるといふ事を意味しない。(二一七—二一九頁) 此の様にして第二の主張も又排除される。

Pigon は右の様に鐵道經費の結合費である事を否定するが、そうかといつて鐵道サービスには結合供給の要素が全然見られないというのではない。往返輸送は確かに結合供給の一例であるとする。然しそれは部分的なものであつて、鐵道貨率全般を之で説明する事は出来ない。(二一九頁脚註)

さてそれでは、此の様に鐵道經費が一般に結合費である事を否定した上では、單純競争に依據した貨率制度、すなわち、*cost of service principle* の採用は具體的には何を意味するであろうか。それは、若しA地からB地へのすべての屯輸送が同様なものであつて、異つた附隨的サービスを含まないとすれば、屯當りの貨率はすべて均一となり、需要價格と供給價格とが一致する様なものとなる、という事である。尤も均一貨率制

度とは云つても、その實際の水準は各鐵道の一般的な環境に依存する。そこで例えば建設費の高くかかる山岳鐵道や、輸送需要の不規則的な地方を通ずる鐵道は、その全輸送量の供給價格が特に高い故に高貨率に適當とならうし、又人口が疎で輸送量の少い地方や、地形上水運で容易に代用される様な地方を通ずる鐵道は、需要表(*demand schedule*)が特に低く、一方供給表が収益遞増を示す結果此の小輸送量に適する鐵道の建設、運営のための經費が割高となるために、やはり高貨率に適當となる。(二一九—二二〇頁) その外輸送サービスに附隨的なサービスの伴うか否かの別、貨物の荷造りの差、委託貨物の量の差、貨物の大きさ・流動性・爆発性・構造等の差、要求されるサービスの速力と規則性の差など、又長距離輸送と短距離輸送の別などは、何れも輸送費用に影響し、從つて貨率の差を生ぜしめる。(二二〇—二二三頁)

Pigonは續いて「*value of service principle*」を説明する。彼によれば之は「獨占プラス(彼のいわゆる)第三度の差別」の異名に過ぎない。そして、結合費理論ではなくて此の「獨占プラス第三度の差別」の理論こそ、現實に行われている鐵道貨率を眞に説明するものなのである。(二二三頁) 因に、Pigonは差別獨占到三つの段階を考えている。第一度の差別は「理想的差別」であつて、獨占者がその商品のすべての單位に對し需要價格通りの差別價格をつける場合。第二度の差別は、獨占者

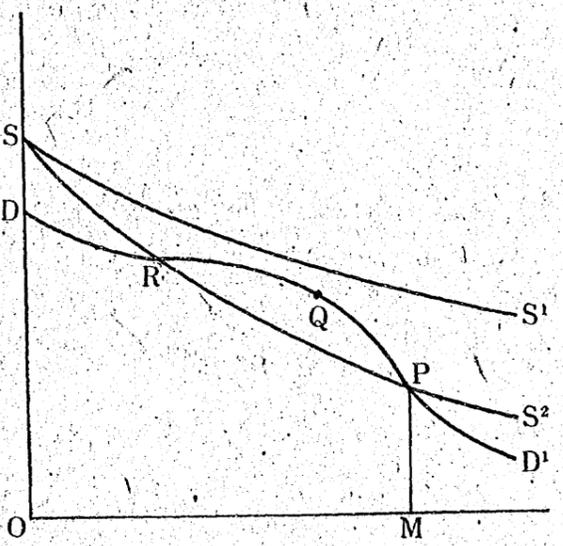
が、 α 以上の需要價格を持つ各單位には價格 α を、 β 以上の需要價格を持つ各單位には價格 β を(以下之にならう)という風に差別價格をつける場合、第三度の差別は、獨占者が、その顧客の事に多少とも何等か實際的な徵標によつて相互に分離したグループを區別し、各グループに差別價格をつける場合である。(二〇二—二〇三頁)

第三度の差別の場合において、獨占者は彼の全市場を幾つかの小市場に分ち、自己の總利益を最大ならしめる様な風にそれ等を差別する。此の目的に適う最良の區分方法は、各個別市場をして、より高價な方の市場が次位の市場中の最高の需要價格以下の需要價格を持つ需要を含む事を出来る限り少くする様な風に區分する事である。一旦小市場が分たれるならば、最大の収益を得る様に貨率を決定する事はもはや單純な數學的公式の問題となる。鐵道會社にとつての眞の困難は、むしろ小市場を如何に分つかという選擇の方法にある。(二二二—二二三頁)

鐵道會社は旅客貨物の輸送の市場を分つために様々な工夫をする。例えば、旅客の場合は安い工員切符の制度を設けたり、座席の安樂さや速力や旅行の時刻などを指標として差別的運賃を課する方法、又貨物の場合は貨物等級表の制定などによつて、高い需要價格を持つグループと低い需要價格を持つグループを分ける事が行われる。(二二三—二二五頁)

次に、上述の「*cost of service*」主義と「*value of service*」

鐵道運賃の性格に就ての論争



すなわち均一價格では如何な産額の生産費をも償ふ事が出来ない反面、差別價格制度ならば生産費を償い得るという特殊な事情の下では、差別獨占が單純

主義とを國民分配分(*national dividend*)の見地から比較すれば如何。世上ではその點、後者が前者に優れている様に云われている。此の事はPigonが此の書で説いている(第二章「差別獨占」)理論、すなわち單純競争は一般的に「第三度の差別獨占」に優つていゝという提言を覆すものであらうか。Pigonの答は「否」である。彼は、鐵道の場合「*value of service*」主義の優越が云われているのは、此の一般論の「特殊例が注目されているに過ぎない」と考へる。(二三八—二二九頁)

競争に優る事は明らかである。(二三〇頁)此の事情は右圖の様に供給曲線はその全生産額を通じて需要曲線の上方にあるが、限界供給曲線は或る範囲にわたつて需要曲線の下方に横たわる事があり、而も同圖RQPの面積がSRDの面積より大である様な場合に限つて生じ得る。供給曲線の下降の傾斜の大きな事、及び需要曲線が供給曲線に並行的で之と接近している事が此の事情をもたらし易い。而も鐵道經營の場合には、その他の産業の場合よりも、之等の條件が成就する可能性が多い。此所に、鐵道運賃における、'value of service'、主義、すなわち第三度の差別獨占の優越が論ぜられる根拠がある。(二三一—二三三頁)

然し鐵道の場合においてさへも、此の差別獨占の優越という事情が實際に存在する蓋然性は少いと思われる。(故に之を一般化して論ずる事は誤りである。)優越の事情が見られ勝ちなのは(その鐵道の發展途上において)近傍の富や人口の増加が此の事情をもたらす様な一定段階に達し、而もそれ等が未だ單純競争を可能とする程の發展段階には達していない、という、(鐵道發展の)中間段階——それは比較的短期間のもつと考えられるが——においてであるに過ぎない。(二三四頁)

此の最後の問題に關連して考慮すべき一事がある。一度、'cost of service'、主義採用の可能な段階に達した既設鐵道が、再び、'value of service'、主義を採る事を許されさせしなれば、

第二の路線、或いはその他の新設備を附加して社會の利益を増す事が出来るといふ場合にも、上述の所に似た論法で差別賃率制度の優越が認められるであろうか。その答は「然り」である。然し此の論斷を現實の場合に適用する事は難かしい。採用される差別賃率は、現實には新設諸設備のもたらす交通のみに適用されるのではなく、その全設備のもたらす交通に適用される事となるであろうし、一方右の論斷はそこまで擴張して適用する事を許されないものであるから。(二三四頁脚註)

Picouは最後に地帯賃率制度に關する簡単な補章を附しているが、之は當面の問題からやや逸れるので此處には紹介を略する。(一九五二—三一一頁稿)

紹介

二つの商業史

服部謙太郎

商業史の研究は日本經濟史の各分野の中では比較的早く開拓の進んだ部門である。既に今日までに幾つかの概説書や數多の特殊研究も公にされている。それにも拘らず、最近の日本經濟史研究の重點は主として農業經營の類型・農民層の分化・農村構造の變化といった問題の究明に置かれており、商業過程の分析はやや等閑に附されている傾向がある。その理由は何であるか。それは從來の商業史が多かれ少かれ商業制度の歴史に過ぎず、今日の學史の段階に對應する新研究を生み出すためには、その方法自體に對する根本的な反省を必要とするという、いわゞ行き詰りの状態にあるがためである。商業史はもとより商品流通過程の分析をその任務とする。然しその商品を生むものは農・工・漁・林・鑛等の諸産業であり、しかも商品は常に當該産業の生産形態によつて規制され性格づけられる以上、流通組織—商業制度を生産形態から切り離して論ずるに止まつていた從來の商業史が、今日の歴史學の課題に答へ得ないことは

明白である。新しい商業史は流通過程の分析にのみ止まることなく、それを通じてその中に生産自體の發展を追及することを忘れてはならない。そして流通過程は要するに生産組織と社會機構との結節點をなすものであるから、生産の發展を追及するということは、社會機構の問題にまで立ち入ることなくしては不可能である。ここに當時の全社會機構との關連に於いて、直接的には生産關係との接觸に於いて、商業の果たした歴史的役割を檢討するという商業史の新しい立場の根拠がある。生産力の發展が如何にして古い社會組織を變革してゆくかということが現代の歴史學の中心的問題關心であるとすれば、その過程を具體的に知るための一つの鍵は流通過程分析—商業史研究にあると言えよう。新たな商業史の出現が待望される所以である。

豊田武氏の「中世日本商業史の研究」は昭和十九年發行の舊著の増訂版であり、右の如き學界の要望に全面的に答へるものではないが、そのような方向への努力を舊著に比して一層歴然たらしめている點注目に價する。元來舊著は著者のその時までの研究論文を集大成し體系化したものであり、史料の博搜と老證の緻密と著眼の新しさに於いて、日本商業史研究に一新紀元を劃したものととして夙に定評ある勞作であるが、然し今日の學史の段階から顧るとき、それは矢張り根本的には商業及び