慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	慶応義塾における交通経済研究の展開と研究者の系譜(増井健一教授退任記念号)
Sub Title	History of Transport Economics in Keio University(In Honour of Professor Ken-ichi Masui)
Author	中条, 潮(Chujo, Ushio)
Publisher	
Publication year	1983
Jtitle	三田商学研究 (Mita business review). Vol.26, No.5 (1983. 12) ,p.198- 226
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234698-19831220-04052224

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.

三田商学研究
26巻5号
1983年12月

慶応義塾における交通経済研究の展開と研究者の系譜*

中条　潮

I　慶応義塾における交通経済学関係講座の開設と発展展開の系譜

慶応義塾において，その創設から現在まで，どのような講座が誰によって担当されてきたかは，表1，表2のとおりである。

交通経済関係の講義が正式に講座として現われるのは，1900（明治33）年のヴィッカースによる「外国貿易及び運輸」である。

しかし，それ以前，明治30年代初期に，慶応の機関誌である『慶応義塾学報』（現三田評論）に交通に関する政策論議が掲載されている。同学報の所説は，明治10年代後期から30年頃まで「時事新報」において鉄道論議を展開した福沢諭吉の遺志を継いだものといえるが，さらに遡ると，われわれは福沢諭吉の大著，『西洋事情』（1869）と『民情一新』（1879）に行きあたる。『西洋事情』は鉄道敷設前に鉄道を紹介しており，『民情一新』は交通の文化に与える影響を論じたものであるが，特に後者の洞察は深く，「福沢諭吉の交通論」ともいうべきものがみられる。また，これらの事実から考えて，ヴィッカース以前に，正式の講義ではないにしろ，福沢諭吉やその他の先学が，交通に関する講義を塾生に対して行ったであろうことは十分推察できる。したがって慶応義塾の交通論は福沢諭吉をもって嚆矢とするといえよう。

福沢諭吉とその周辺の人々による学問の流れの後，あるいはそれと併行して，慶応義塾は理財科の基礎を築くため何人かの外国人講師を招聘したが，その一人がヴィッカースであり，1900（明治33）年に「外国貿易及び運輸」と題する講義を行っている。他の外国人講師の多くと同様，ヴィッカースもハーバード出身であるが，歴史学派の影響もかなり受けていたようである。

---

* 本稿は，交通学説史研究会編『交通学説史の研究』運輸経済研究センター刊（1982年3月）の第1部「五大学における交通論の展開」第2章「慶応義塾大学」を加筆・訂正したものである。本稿の約2/3は左稿と同一内容であることをお断りしておく。また，重複部分の転載に快く応じて下さった同センターに誌面を借りて厚く謝意を表する。

外人講師時代のあと，義塾で初めて日本人による交通経済学の講座が開かれる。気賀勘重による「運輸交通論」がそれで，1903 (明治36) 年から1907 (明治40) 年まで，「歴史学派の色彩のそれほど強くない体系的な交通政策論」(増井健一評) の講義が行われた。

気賀勘重はその後，自分の専門分野である経済政策の講義に専心し，交通関係の講義は「商工事情」と題する講座群のうちの１つとして，日本郵船の寺島成信によって1908 (明治41) 年から1911 (明治44) 年まで担当されている。寺島の専門分野からいって，おそらく海運論が中心であったと推察される。

寺島の後，塾の交通論の講座は暫く途絶えたが，この間何らかの形で交通経済の講義がなされたり，論議が交わされたりしたかについては不明である。

この10年ばかりの空白の後，1920 (大正９) 年に留学より戻った増井幸雄が，同年から早速交通政策の講座を持ち，歿年 (1944 (昭和19) 年) まで25年にわたって交通経済その他の講義を行うとともに，学会活動にも大きく貢献し，戦前のわが国の交通学界を代表する１人として活躍した。

増井幸雄の歿年より少し前，すでに増井健一が後継者として助手として残っており，彼は1948 (昭和23) 年より交通関係の特殊講義である「交通経済学特殊講義」の講座を担当，1954 (昭和29) 年より，それまで1945年以降東京大学の今野源八郎によって担当されていた「交通経済論」の講義を引き継いだ。爾来この講座は，留学期間を除いて一貫して増井によって担当されてきた。

交通経済学の各論的なものとしては，前述の如く昭和23年より「交通経済学特殊講義」の講座が増井健一により担当され，昭和25，26年の一時中断のあと27年に「交通経済学特殊問題」と名を変えて同氏により再開された。昭和27年の講義内容は日本の交通発達史であった。

昭和29年より，兼任講師の今野源八郎が増井健一と交代して「交通経済学特殊問題」を担当し，30年にはその講義内容として英米交通学説が，31年には陸運論が講じられている。一方増井健一も昭和30年に「交通経済学特殊問題」として海運論の講義を行っている。この後，「交通経済学特殊問題」の講座は，「交通経済論特殊 (○○論)」，更に「交通各論 (○○論)」という名称に変わり，昭和30年代から40年代の初めまで，増井と今野によって (主として前者が「海運論」を，後者が「陸運論」ないし「陸運・空運論」を担当) 担われてきた。

このように塾の交通関係の講座は長い間今野の労を請っていたのであるが，昭和43年に藤井弥太郎が「交通各論 (陸運論)」を担当するようになり，増井，藤井両専任スタッフによる交通関係講座の担当が実現することとなった。各論の担当領域は，増井健一が海運論と空運論，藤井弥太郎が陸運論であった。なお「交通各論 (○○論)」と呼ばれた講座名は，昭和49年より，「陸運論」，「空運論」，「海運論」という，形式的にも独立した名称に変更された。

交通の周辺の学問では，1956 (昭和31) 年に「公益事業論」が設置され，1972 (昭和47) 年まで増井健一が担当，73 (昭和48) 年より藤井弥太郎がこれを受け継いできている。

表1　慶応義塾と交通論　年表その1（戦前）

年	担当者および講座名等
安政5年（1858）	（慶応義塾創立）
慶応2年（1866）	福沢諭吉「西洋事情初編」出版
明治12年（1879）	福沢諭吉「民情一新」　〃
13年（1880）	〃　「民間経済録二編」〃
15年〜31年	〃　「時事新報」上で鉄道論，交通論展開 （明治23年大学部理財科設置）
30年代	「慶応義塾学報」上での交通政策論議
〃 33年〜35年	ヴィッカース「外国貿易と運輸」講義
〃 36年〜41年	気賀勘重「運輸及び交通論」講義
〃 42年〜44年	寺島成信（日本郵船）「商工事情」の講義として交通論講義
大正元年〜8年	交通論関係の講義中断？
9年（1920）〜10年	（理財科を経済学部と改称）寺島成信「商工事情（商業実習？）」講義
昭和5年〜12年	増井幸雄「交通政策特殊（陸運経営）」講義
13年	増井幸雄「交通政策特殊（海運経営）」講義
13年〜	増井幸雄「交通政策」講義
14年〜19年（1944）	増井幸雄「交通政策特殊（海運論）」講義 増井幸雄「交通論特殊（海運論）」講義 増井幸雄「交通論」講義

このほか，「経済地理」を小島栄次が終戦後から1963（昭和38）年まで，「都市問題」を奥井復太郎がやはり終戦後から1955（昭和30）年まで担当しており，この両者が増井健一，藤井弥太郎に与えた影響も見逃せない。「経済地理」は小島栄次の後，兼任講師江沢譲爾が引き継ぎ，藤井弥太郎が「陸運論」を開始した同じ1968（昭和43）年より，藤井と塾高同期の高橋潤二郎によって担当されてきている。「都市問題」は奥井のあと1957（昭和32）年より兼任講師小古間隆蔵が担当した。

なお，1957（昭和32）年に商学部が経済学部より独立し，交通，公益事業プロパーの講座は総て商学部に置かれることとなった。この点が，商学部，経済学部（経済学科）の両方に交通論が設置された早稲田や同志社と異なるところである。

さて，1981（昭和56）年度より，慶応義塾大学商学部は大幅に改正された新しいカリキュラムを適用されることとなった。新制度では，従来の「陸運論」に代えて「交通政策」が置かれ，この講座ではすぐれて政策的な観点に重点が置かれることとなった。また，新たに「交通経営論」なる講座が置かれ，これまで慶応義塾にはなかった経営的側面からの講義を行う予定であるが，当初はスタ

表2　慶応義塾と交通論　年表その2（戦後）

	交通論，交通経済論，交通経済学	交通各論				公益事業論
		陸・海・空運論以外	陸運論	空運論	海運論	
昭和20年						
21	「交通経済学」 今野源八郎					
22	〃　〃					
23	〃　〃	「交通経済学特殊講義」 増井健一				
24	〃　〃					
25	「交通経済論」 今野源八郎					
26	〃　〃					
27	〃　〃	「交通経済学特殊問題」（日本交通論） 増井健一				
28	〃　〃	〃　〃				
29	「交通経済学」 増井健一	「交通経済学特殊問題」 今野源八郎				
30	「交通経済論」 〃	「〃」（英米交通学説） 〃			「交通経済論特殊」（海運論） 増井健一	
31	〃　〃		「交通経済論特殊」（陸運論） 今野源八郎			「公益事業論」 増井健一
32	〃　〃				「交通経済論特殊」（海運論） 今野源八郎	〃　〃
33	「交通経済論」 今野源八郎					
34	「交通論」 〃				「交通各論」（海運論） 増井健一	「公益事業論」 増井健一
35	「交通論」 増井健一		「交通各論（陸運論）」 今野源八郎			〃　〃
36	〃　〃				「交通各論」（海運論） 増井健一	
37	〃　〃		「交通各論（陸運論）」 今野源八郎			「公益事業論」 増井健一
38	〃　〃				「交通各論」（海運論） 増井健一	
39	〃　〃		「交通各論（陸運空運論）」 今野源八郎			「公益事業論」 増井健一
40	〃　〃		〃	〃	「交通各論」（海運論） 増井健一	
41	〃　〃（半期）		〃	〃		「公益事業論」 増井健一
42	〃　〃		〃	〃	「交通各論」（海運論） 増井健一	
43	〃　〃		「交通各論（陸運論）」 藤井弥太郎			「公益事業論」 増井健一

	交通論，交通経済論，交通経済学	交通各論				公益事業論
		陸・海・空運論以外	陸運論	空運論	海運論	
44	〃　〃					
45	〃　〃					
46	〃　〃		「交通各論（陸運論）」 藤井弥太郎			
47	〃　〃		〃　〃			「公益事業論」 増井健一
48	〃　〃		「陸運論」 藤井弥太郎			
49	〃　〃		〃　〃		「海運論」 増井健一	「公益事業論」 増井健一
50	〃　〃		〃　〃		〃　〃	「公益事業論」 藤井弥太郎
51	〃　〃		〃　〃		〃　〃	〃　〃
52	〃　〃		〃　〃	「空運論」 増井健一		〃　〃
53	〃　〃		〃　〃		「海運論」 増井健一	〃　〃
54	〃　〃		〃　〃	「空運論」 増井健一		〃　〃
55	〃　〃				「海運論」 増井健一	
56	〃　〃	「交通経営論」 (休講)	「交通政策」 藤井弥太郎 中条　潮	「国際交通論」 増井健一・中条潮		「公益事業論」 藤井弥太郎
57	〃　〃	〃	〃	〃	〃	〃　〃
58	「交通論」 藤井弥太郎	〃	「交通政策」 中条　潮	〃	〃	〃　(休講)

ッフの関係から休講となっている。従来の「海運論」，「空運論」は，主としてその内容が国際交通に関する分野であることから，これを統合して新たに「国際交通論」が設置された。基本科目としての「交通論」には変更はない。1983年度までの担当は表2のとおりであり，「国際交通論」と「交通政策」については，増井健一の弟子で助教授の中条潮も講義を担当している。1982年度末の増井健一の退任に伴い83年度は公益事業論はスタッフ不足のため休講となっており，また，国際交通論は増井が兼任講師として半期を相当している。

なお，大学院については，学部と同じく戦後長い間今野源八郎の援助を得ていたが，藤井が大学院担当資格を得たのに伴い，増井，藤井の両名によって「交通特論」および「交通論演習」が担当されてきている。また，昭和49年度より本塾大学院に松永安左衛門記念講座として「公益事業特論」が設置された。この講座は塾外の学者に講義を依頼するもので，これまで多数の交通・公益事業関係の研究者の協力を得てきている。

Ⅱ　慶応義塾における交通関係講座担当者のプロフィールと研究系譜

1　講座設置前史—福沢諭吉の鉄道論—

慶応義塾に初めて正式に交通関係の講座が設置された1900（明治33）年より遡ること30年余，幕末の世相慌しき江戸は芝・新銭座の英学塾において，鉄道に関する経済学的な講義がなされていた。講ずるは塾頭福沢諭吉であり，教科書はウェーランドの経済書である……。

実は上の数行は小生の推測に基づく記述である。しかし，この推測が事実である可能性は非常に高い。

福沢諭吉が1860（万延元）年に幕府使節の一行とともに咸臨丸に乗り組んで米国に向かったことは有名な話であるが，1年後の1861（文久元）年にはヨーロッパ諸国を巡遊し，帰国後諸書を参照して『西洋事情』を著わした。『西洋事情』は「初編」（1866）（慶応2年）「外編」（慶応3年），「二編」（明治2年）に分けて出版され，「西洋の文化に関する具体的な紹介書として，わが国の識者の眼を開かしめるに大きな功績があったばかりでなく，福沢の文名を一時に海内にとどろかせた」（慶応百年史）が，この初編において福沢は初めて蒸汽車の解説を世に伝えしめ，「外編」では国の鉄道への安全規制が必要なことを述べている。そして，「二編」において，鉄道を民営にすべき点について経済学的な見地からの議論が掲載されている。

福沢はその後も，『家庭叢談』なる雑誌に「鉄道切売論」と題する論説を掲げ，国営反対論を展開した。さらに，1879（明治12）年には，『民情一新』を著わし，交通進歩の社会的・政治的側面を強調している。『民情一新』の刊行と前後して福沢は，『民間経済録』1877（明治10）年，刊行したが，ここでは『西洋事情二編』で主張されていた「収支均衡する場合にのみ鉄道は敷設されるべきで，その建設・運営は民間に任されるべし」とする民営論がやや後退し，鉄道の外部効果，開発効果を考えて国営もあるべし，との主張に変ってきており，当初の先進国型経済発展論が日本の国情にそぐわない点を認識したものと思われる。福沢はこの後も，「時事新報」の紙面を通じて鉄道論を展開しており，鉄道に対する興味が大きかったことが示されている。

ところで，小生が冒頭に記した推測が事実である可能性が高い，とするのは，以下の点からである。

まず，『西洋事情二編』に記されている鉄道民営論が，ウェーランド Francis Wayland の "*The Element of Political Economy*" 1866に拠っている点にある。福沢がウェーランドの経済書を初めて手に入れたのがいつかということについては記録はないが，1867（慶応3）年の2回目の渡米に際して持ち帰った大量の書物の中にウェーランドやミルの経済書が入っていたことはわかっている。

第2回の外遊（欧州）の際には，所持金の大部分を英書の購入にあてたとされているが，書名については『英清辞書』のみしか明らかになっていない。いずれにしろウェーランドの前掲書は1866年刊であるから，その中には入っていなかったとみてよい。ウェーランドの経済書の購入について明確なことがわかっているのは，1867（慶応3）年の2回目の渡米に際してであり，この時福沢は，支度金の全部を洋書の購入にあて，知友や門下からも購入方の依頼を受けて金を預り，この荷物は茶箱で8～12個にもなったという。これにより，各種の本がそれぞれ数十冊ずつ義塾にそろえられ，塾生はいちいち書き写す不便から解放され，「義塾学事に一大進歩をもたらした」（慶応百年史）のだが，それらの書物の中にウェーランドとミルの経済書が入っていたのである。

福沢は，上記の書物の到着（1868・慶応4）を待って直ちにウェーランドの経済書を講述したと思われ，1868（明治元）年の『慶応義塾之記』の付録日課表によれば，火，木，土の朝10時より（永田健助の日記から推して夕方まで）ウェーランドの経済書の講義がなされている。世にいう，「上野の砲声をものともせず」という頃のことである。

このように，ウェーランドの経済書が幕末に講義されたことは事実であるが，1869（明治32）年に刊行された『西洋事情二編』において，ウェーランドの同書の引用がなされていることと，福沢が半生にわたって鉄道講義を展開したこととを考えあわせると，福沢の鉄道をはじめとする交通機関に対する関心は並々ならぬものであったといえ，したがって，ウェーランドの経済書の鉄道に関する下りを塾生に力を入れて講義したであろうことはほぼ確実といえるのではなかろうか？

なお，福沢の鉄道論の内容について，詳しくは，増井健一の筆になる「福沢諭吉の鉄道論」と題する評論が，『トランスポート』の昭和54年12月号に掲載されているので参照されたい。

2　ヴィッカース

福沢諭吉をはじめ，義塾創立期の人々が「時事新報」や『慶応義塾学報』上で交通論議，鉄道論議を展開していた明治20年代から30年代にかけては，また，それまでのいわば「福沢学」ともいうべき諭吉の個性のみに支えられた学問体系から，近代的な専門教育的学問体系への飛躍が図られていた時期でもある。この志向は，具体的制度としては1890（明治23）年の大学部（理財科，文学科，法律科）の設置となって現われたが，その大学部理財科第二代主任として来日したのがヴィッカースである。そして，彼が1900（明治33）年に講義した「外国貿易と運輸」が，慶応義塾における交通に関する最初の正式の講座となった。

慶応義塾は，将来の義塾大学部の専門教育教授陣を育成すべく，明治30年代に多くの留学生を外国に送り出すのであるが，これらの留学生が自前の講義ができるようになるまでの間，何人かの外国人講師を招いて大学部の基礎づくりを行っていた。このような外国人講師への依存の傾向は，当時は各大学に共通の現象であったし，英学塾としての性格の強い義塾としては尚更のことであり，

大学部創設以前にも6～7名の外人英語講師が常勤していた。しかし，大学部ともなれば，英語だけ教えていれば事足りるというわけにはいかず，各分野の専門的教育を教授できる者が必要となる。この要請に応えるため，文学，理財，法律各科の初代主任となるべく招聘されたのが，リスカム（文学科），ドロッパーズ（理財科），ウィグモア（法律科）の3名であり，リスカムはブラウン大学，他2名はハーバードの出身で，3名ともハーバード大総長の推薦によるといわれている。そして，理財科初代主任ドロッパーズの後任として1898（明治31）年に来日したのがヴィッカースであった。

初代主任ドロッパーズは，経済学原理，近世経済史，財政論，保護及自由貿易史，保険，銀行，関税，租税各疑問研究，経済学諸派概論を，また2代目ヴィッカースも経済学原理，近世経済史，経済学史，保護及自由貿易史，財政学，外国貿易及運輸，商業政策，社会問題，労働問題と，重要科目を一身に引き受け，体を張って講義した。実に義塾理財科草創に対するこの2人の寄与は絶大というべきであろう。

ドロッパーズ[1] (Garrett Droppers, 1860-1927) は，ハーバードでダンバー (C. F. Dunber, 1830-1900)，ラーフリン (L. Laughln)，タウシック (F. W. Taussig, 1859-1940) 等に経済学を学んだ後，ベルリン大学に留学し，ワグナー (A. H. G. Wagner, 1835-1917)，シュモーラー (G. Schmoller, 1838-1917) について歴史学派の経済学を勉強，明治22 (1889) 年10月に29才で来塾し，以後明治31 (1898) 年まで9年間にわたって理財科主任を務めた。経済学の教科書としてはJ. S. ミルの『経済学原理』を使い，またドイツの関税同盟等についてはF. リストを中心に論じたりした。明治31年の帰国後南ダコタ州立大学の総長に就任，シカゴ大学，ウィリアムズ大学でも教鞭をとり，また1914年から20年までモンテネグロ及びギリシアの特命全権公使の任に就いた。晩年再び来日したが，日本で病を得て渡米後死去した。

ヴィッカース Enock Howard Vickers. 1869—？　も前任者ドロッパーズ同様ハーバード出身で，ベルリン大学へ1年留学（社会学を勉強）し，加えてパリにも2年間留学している。1898（明治31）年の来塾時は，ドロッパーズ同様まだ若く，30歳であった。1910（明治43）年の帰国まで義塾構内の外国人教師館に住み，この建物は後にヴィッカース・ホールと呼ばれて教職員クラブ等に供された。

『慶応義塾百年史』によれば，彼の経済原理の講義は，ジード C. Gide の『経済学原理 *Principles d' Economie Politique*, 1883』に，経済史はトインビー A. Toynbee の『英国18世紀産業革命講義 *Lectures on the Industrial Revolution of the Eighteenth Century in England*』，経済学史はコッサ，関税論はタウシッグの『米国関税史 *Tariff History of the United States*, 1888』によった。

1）ドロッパーズについては，西川俊作「G・ドロッパーズの履歴と業績」『三田商学研究』26巻1号および同「忘れられたジャパノロジスト」『エコノミスト』83年1月25日号に詳しく紹介されている。

1900 (明治33) 年にヴィッカースによって開始された義塾最初の正式の交通関係の講座である「外国貿易及び運輸」については，残念ながらその内容を今知ることはできない。

但し，『慶応義塾百年史』によれば，ヴィッカースは『慶応義塾学報』第15号 (1899年4月号) に“Possible Services of Political Economy to Japan” と題する短いエッセーを書いており，このエッセーから同氏の学問の傾向を知ることができる。増井健一によれば，同エッセーでヴィッカースは，たとえば「従来の若い経験によって初期の経済学の理念は欠陥の多いものであることを知った」と述べ，自由放任とか個人主義が公益に背反する弊害を生むとして古典学派を鋭く批判した上で，国家の役割の重要性を強調するような文章を書いており，このエッセーの内容と，ヴィッカースの経歴から考えて，彼が，一応アメリカ流の経済学を基礎としながら，歴史学派的な視点をも持って講義をしたであろうことが推察される，という。考えてみれば，「外国貿易及び運輸」というタイトルは，「自由放任とか個人主義が公益に背反する弊害を生む」から「国家の役割」が重要になる，と説くに最も好個な題材である。

なおヴィッカースが来日した翌年，東京帝国大学にグリフィン (Charles S. Griffin) が来日，塾のドロッパーズ，ヴィッカースと同じような役割を東大で果したが，この人がヴィッカースと同時期に交通の講義を始めており，同じハーバードの出であることから考えて，両者につながりがあったのではないかと推則される。

3 気賀勘重（きがかんじゅう）

ドロッパーズ，ヴィッカース両理財科主任教師の20年にわたる熱心な指導は，義塾大学理財科の基礎造りに十分な貢献をなし，また，直接教えを受けた学生の中からは，池田成彬をはじめ実社会で活躍した多くの人材を輩出した。しかしながら，義塾の将来を考えれば，塾出身の日本人教師による自前の講義が望まれるのは当然といえよう。主要科目を外国人主任教師のみに任せているような状態は，とうてい独立自尊の名に値するものではない。

このような考えを背景として，ヴィッカースが来日して間もなくの1899 (明治32) 年，慶応義塾初の公式の留学生が欧米に派遣された（ちなみに，これは私学全体としても初の正式の留学生であった)。内訳は経済学関係3名，文学1名，法律2名で，この経済学研究目的の留学生の1人としてドイツに向ったのが気賀勘重である。経済学関係の他の2人とは，堀江帰一，名取和作で，両名とも米国へ行っている。

この時期義塾は深刻な財政難に陥っており，その中にあって，初めての，しかも多数の留学生を送り出すことは，かなりの決断を要したと思われるが，一方，留学生の中にも，費用の一部自己負担を申し出て留学を希望した者もおり，気賀もその1人であった。いわば全塾一丸となっての計画であったと言え，学問的独立自尊への熱意の強さが伺い知れる。

こうして，3～4年後彼らが帰国するに及び，明治36年には彼等を中心に据えた教科編成をもって学制の改革がなされ，学問的自立への道が開かれたのであるが，ここにおいて，交通論の分野においても，気賀の手によって初めて義塾出身者による講義がなされることとなった。

気賀は明治6 (1873) 年静岡県浜名郡都盛村の農家に生まれ，小学校，村塾を経て一旦農業に従事していたが，明治25年慶応義塾に入学，最初は文学科に学び，28年卒業後普通部教員となり，31年に理財科教務主任となっている。

明治32年，前述の如くドイツ留学に出発，ゲッチンゲン大学を経てライプチヒ大学に学び，さらにベルリン大学でも学を修めている。帰国後1903 (明治36) 年度から「経済原論」，「農工経済学」，「運輸交通論」を担当，その後「経済政策」，「農業政策」，「工業政策」等，一連の経済政策分野を担当した。1925 (大正14) 年4月学部長に就任，1937 (昭和12) 年2月脳出血で倒れ，7年余の療養のあと1944 (昭和19) 年11月に死去している。

気賀の留学先から明らかなように，彼は義塾で初めてドイツの学風に直接に接した研究者であった。ライプチヒ大学ではビュッヒャー Karl Bücher (1847-1930) に，ゲッチンゲン大学ではコーン Gustav Cohn (1840-1919) に師事したことから考えて，当然彼は歴史学派の影響を受けていると考えられる。特に交通論については，交通論の学問的な基礎づけを試みた1人であるコーンに師事していることから，「運輸及び交通論」の講義においてコーンの所説が引き合いに出されたであろうことは想像に難くない。

しかし，気賀が帰国後長い時期にわたって依拠したのはオイゲン・フィリポヴィッチ Eugen Philippovich (1858-1919) であり，この人はどちらかといえばオーストリー学派に分類される学者である。気賀は滞欧中に直接フィリポヴィッチの教えを受けた様子はないが，後述フィリポヴィッチの訳者序文によれば，コーンにフィリポヴィッチの『政治経済学綱要 *Grundriss der Politischen Oekonomie, Tübingen*, 1893-1907』の第1部 (原論の部分) を読むようにすすめられ，重ねてビュッヒャーからも同第2部 (政策の部分) を推奨され，帰国後早速同書の翻訳に当たった。第1部は『フィリポヴィッチ氏経済原論』(4巻)，第2部は『フィリポヴィッチ氏経済政策』(4巻)，と題され，前者は1903 (明治36) 年に，後者は1909 (明治42) 年に出版されている。

高橋誠一郎をして「(気賀) 博士の我が経済学界に対する最大なる寄与」(『経済学　わが師わが友』) といわしめたこの訳書は，気賀が後年自著を出すまで教科書としても使われた (『慶応義塾百年史』)。「運輸及び交通論」の講義もまた，4巻からなる『フィリポヴィッチ氏経済政策』の後編上巻が交通政策，商業政策に当てられていることから考えて，主としてフィリポヴィッチの論に依拠してなされたであろうことは十分想像できる。なお気賀のフィリポヴィッチに対する心酔の度を示すものとして，「気賀があまりにフィリポヴィッチの名を繰り返すがために，それが気賀の異名となってしまった」(増井健一談) という話が伝わっている。

さて，そのフィリポヴィッチの交通論であるが，『フィリポヴィッチ氏経済政策』後編上巻の交通政策の項では，まず総論として，交通機関の効用という章があり，次いで各論として鉄道，内陸水運，海運について述べられている。鉄道については組織，賃率政策の章があり，特に差別賃率についてかなり力を入れて議論がされている。また賃率に対する国家の干渉という点にもかなりページが割かれている。国家の干渉については後年の「工業政策」においても重点が置かれて書かれているが，歴史学派の影響を受けた彼としては当然のことかもしれない。

気賀が「運輸交通論」を開講した1903 (明治36) 年は，関一によって『コルソン氏交通政策』が出された年である。関一はその前年から早稲田と東京高商で交通論の講義を始めており，1907 (明治40) 年頃にかけて関一を中心に交通に関する重要な文献が出ている。そして1909 (明治42) 年に気賀の『フィリポヴィッチ交通政策』の翻訳が出されているわけであるが，ヴィッカースにより「外国貿易及び運輸」の講義がなされた1900 (明治33) 年から10年位の間のこれらの動きは，交通経済学が一応の体系的な形で初めて世に紹介され，講義されたという点で，重要な意味を持っているといえよう。

この時代の義塾理財科の設置科目をみると，応用経済学としては銀行論，工業経済，農業経済，商工事情といった程度で，他は原論的なものが主であった。その中に交通論が設置されていたということは，たまたま担当者であるヴィッカースがタウシッグの，気賀勘重がコーンやフィリポヴィッチの師事や影響を受けたということのみならず，そこに時代の要請があったからと考えるのが妥当であろう。資本主義の発展段階にあった明治日本にとって，交通，特に鉄道と海運が重要な役を担っていたであろうこと，あるいは担うであろうことは誰の目にも明らかであり，そこにおいて，後発資本主義国においては当然国家の政策としての交通政策の存在は重要なものとなってくる。ここに，一面学問への期待を込めて，一面学問的探求心の現われとして，交通経済論がクローズアップされてくるのもまた，自然の成り行きであったろう。そして，気賀の「運輸交通論」の内容も，まさに，彼が依拠したと思われるフィリポヴィッチの著作からも，また高橋誠一郎の談からも証明されるように，交通政策に重点を置いたものであったのである。

気賀の役割は，時代的背景の下で福沢諭吉が展開した鉄道政策・交通政策の論議が，いわば「福沢学」の範囲内にとどまっていたものを，フィリポヴィッチの理論に依拠しながら一応の体系的交通論の段階にまで引き上げ，後年増井幸雄による戦前段階での完成された体系的交通論を生み出す素地を作った点にあるといえよう。

気賀は「運輸交通論」を1903 (明治36) 年度から1908 (明治41) 年度まで担当したあと，1909 (明治42) 年度からはこれをやめて「経済政策」を担当，また同じく1903 (明治36) 年度から受け持っていた「農工経済学」を1911 (明治44) 年度には「工業政策」に，さらに「経済政策」を1920 (大正9) 年にやめて「農業政策」をもっている。つまり，気賀の主たる関心は交通政策のみならず工業政策や

農業政策，そしてこれらを総て包含した経済政策にあったわけで，初期の「運輸交通論」（交通政策），「農工経済学」が，「経済政策」，「工業政策」，「農業政策」へと発展・整備されていき，その間に交通プロパーの講義を寺島成信に譲って，自らはより関心の強い分野に専念していったのである。

ところで，気賀の著作「工業政策」（刊年未詳）をみると，第6章第3節の「独占組織に対する政策」の項では，独占的地位をもつ運輸業者に対して国家が介入する場合があり得る，と述べ，続けて，「而して此点から観れば，其他の産業でも既に事実上独占的に為ったものにおいてそれぞれ特別の法律を制定して之を制馭監督するということは，以上の諸弊害矯正の為に至当の方策であろうと思はれる。」としているが，これをはじめ，第7章の「公団体と工業経営」の叙述などにも，交通の分野での議論・政策をヒントとして他の経済分野への応用を図ったと思われる部分が少なからずみられる。

同時に，これらの事実は，気賀が「運輸交通論」をやめたあとも，「経済政策」や「工業政策」の講義においてしばしば交通を引きあいに出したであろうことをも想像させるものである。なお，付言すれば，上記「工業政策」で気賀は国家の干渉を無条件に認めているわけではない。たとえば，暴利を貪るとか，不当の競争をするとかいうけれども，如何なる行為が正当で，如何なる行為が不当かなどと判断するのは困難で，無制限な国家干渉は企業経営の安全を妨げ，生産の発達を阻害し，その結果物価は騰貴して干渉以前よりも甚しい損害を一般公衆に及ぼす，として，むしろ国家干渉は慎重をもってなされるべきといましめている。そして，独占的組織に対するには，それに対抗する競争的企業の奨励やカウンタベリー・パワーの育成の方が直接的国家干渉よりも望ましい，と論じている。このような考え方は現在の義塾交通論関係者にも一脈通じるところがあって興味深い。

——寺島成信（てらしまなりのぶ）——

気賀勘重が1908（明治41）年で「運輸交通論」をやめた後，交通関係の講義は「商工事情」の一講義として寺島成信を迎えて行われた。「商工事情」は経済界の実情を紹介する講座で，1903（明治36）年に設置され大正9年に理財科が経済学部と改称されて大学令に則った科目整備がなされるまでの間，基礎科目の各論的な役割をも持った講座であった。担当者は複数の場合が多く，この一講義として寺島成信が交通論を講述したものと思われる。

寺島成信は日本郵船の社員であり，1894（明治27）年にその著『日本海運論』が刊行されている。この『日本海運論』は，「日本経済会」と称する団体の懸賞論文で第1席を得たものであり，明治20年代の日本の海運についてやや組織的な論が展開されている（増井健一談）。

義塾百年史によれば，寺島は大正9年と10年にも慶応義塾で「商工事情」を担当しているが，百

表3　気賀勘重教授三田学会雑誌掲載論文一覧

論文名	年	巻	号	頁	通丁
利潤分配制度論（第一回）	明 42	1	3	49	321
利潤分配制度論（第二回完）	明 42	1	4	33	467
労働者の組織	明 43	3	1	35	35
耕地整理の方針に対する一疑義（其一）	明 43	3	2	35	145
耕地整理の方針に対する一疑義（其二）（完）	明 43	3	3	21	243
銀行の投機的業務	明 43	3	6	1	629
失業保険論	明 43	4	2	1	131
営利衝動論	明 43	4	3	31	277
営利衝動論	明 43	4	4	53	421
企業連合及び企業合同の競争者に及ぼす影響	明 44	5	1	1	1
輸出廉売を論ず	明 44	5	2	1	119
アダム・スミスの価値学説	明 44	5	3	68	278
同盟罷工と工場閉鎖	明 44	5	4	1	349
住居問題	大 元	6	4	15	609
農業労働者の組織運動と小作組合	大 2	7	3	65	481
労働者に対する雇主の連合	大 2	7	4	65	687
大企業に於ける兼業の発達㈠	大 3	8	2	59	185
大企業に於ける兼業の発達㈡	大 3	8	3	1	255
経済政策と経済的自由	大 3	8	6	1	627
山東省の経済事情	大 3	8	8	137	1047
不景気の由来及び効果	大 4	9	1	15	15
米価調節策の上に現われたる農政上の一疑義	大 4	9	3	61	283
都会と田舎	大 4	9	8	50	882
米価調節私見（上）	大 5	10	1	1	1
米価調節私見（下）	大 5	10	2	1	115
輸出奨励の手段	大 5	10	7	77	973
保護関税の効果	大 5	10	12	54	1678
英国の食料及び原料（其一）	大 6	11	1	103	103
英国の食料及び原料（其二）	大 6	11	2	75	247
農村救済と耕地拡張	大 6	11	4	106	534
所謂産業の不安	大 6	11	12	82	1608
地方銀行の不動産貸付業務	大 7	12	5	60	598
米価の前途	大 7	12	6	52	756
所謂通貨収縮論の真価	大 7	12	10	63	1391
物価騰貴と生活難	大 7	12	12	1	1635
経済的反動の趨向	大 8	13	1	85	85
物資配給上の失費	大 8	13	8	1	953
近時の物価政策論（其一）	大 10	15	3	1	311
近時の物価政策論（其二）	大 10	15	4	41	509
大小作料の高低	大 11	16	7	1	889
アダム・スミスの賃銀論	大 12	17	7	32	1006

年史の別の資料では「商工事情」は大正8年に廃されており，9年，10年の寺島の担当は「商工実習」ではなかったかと，百年史には記されている。このような寺島の経歴や，1920（大正9）年以降東京帝国大学で「海運論」を相当していることから考えて，「商工事情」の講義内容は海運論中心であったことは確かである。

——門野重九郎（かどのじゅうくろう）——

1911（明治44）年頃の「商工事情」の担当者に，寺島の他に門野重九郎の名がみられる。彼の講義

内容は日本経済界の実情一般に関する論説であったろうが，よく知られているように，彼は地下鉄の建設を推進した立役者の１人である。後に「東京地下鉄団」の代表として地下鉄建設免許を交付されるのであるが，時期的にいっても門野が講義で大都市交通問題，特に地下鉄論議を講じたことは十分考えられよう。

4　増井幸雄（ますいゆきお）

気賀勘重，寺島成信のあと暫く中断されていた交通論関係の講義を1920（大正９）年から再開し，以後1944（昭和19）年の歿年まで交通関係の講座を守り，戦前におけるわが国の交通学を代表する１人としてその確立に大きな業績を果したのが増井幸雄である。

増井幸雄は，気賀勘重と同じ静岡県浜名郡に1888（明治21）年に生まれ，県立浜松中学（現浜松北高）を経て明治40年義塾理財科に入学，1912（明治48）年３月卒，直ちに助手となり，翌年から予科教員，商工学校教員を兼ねて，経済の原論を教えた。

1917（大正６）年，塾派遣留学生としてまず米国に向い，シカゴ大学，ペンシルヴァニア大学に学んだ。義塾の留学生は，気賀勘重等の第１回留学生に続いて，堀切善兵衛，阿部秀助，高橋誠一郎，三辺金蔵，小泉信三を相次いで送り出した後，第１次大戦勃発のため暫く中断していたのであるが，戦火の下火になった大正６年より再開された。増井はその第一陣として，まだ参戦していなかった米国にまず向ったわけである。

大戦終了後の1919（大正８）年４月米国を出て欧州におもむき，大英博物館やパリ国立図書館でフランス経済学説の研究を行った。

1920（大正９）年３月帰国し，教授に就任，同年から施行された新学制の下で「交通政策」（のち「交通論」），「仏語」（のち「フランス語経済学」），「仏蘭西経済学説」，研究会（ゼミ）を担当した。1930（昭和５）年からは陸運，海運の講義科目を担当，また1938（昭和13）年から40（昭和15）年まで「経済政策」を担当している。1934（昭和９）年経済学博士号取得，1938（昭和13）年から42（昭和17）年まで経済学部長。この間，日本交通協会理事長，国際文化協会理事，文部省学術振興委員，東亜交通学会参与等，学外の活動も目ざましかった。

専攻分野は交通政策とフランス経済学（特にJ.B. セイとF. ケネー）であり，他に手を広げなかった故にこの両分野での研究は深く，1944（昭和19）年55歳で病歿するまでの間に単行本16冊（翻訳を含む）を著わし，論文は『三田学会雑誌』に掲載されたものだけでも70余にのぼる。これはまた，増井幸雄の真摯誠実な研究態度をも表わしているが，その誠実さは単に研究に対してのみならず，教育態度や身辺の雑事に至るまで貫かれた生活指針であったと，増井幸雄の永眠に際して当時の財政学教授であった永田清（後ＮＨＫ会長）は述べており（永田清「増井幸雄教授追悼」『三田学会雑誌』第38巻第２号），それ故に，「一般，特に学内から高潔な人格者として尊敬をあつめた」（『慶応義塾百年史』）

のであった。

増井がいつ頃から交通論に興味を持ち始めたのかは明らかではない。無論米国留学時代のシカゴ大学での交通政策の勉強，ペンシルヴァニア大学でのジョンソン（E. Johnson "Railroad Traffic and Rates" の著者？）への師事，フランスにおける仏経済学の研究がその後の彼の研究歴を決定的なものにしたことは明らかである。しかし，交通論については留学前から既に興味を持っており，留学の目的も「運輸交通に関する学理研究」と明記されていた。

増井は前述の如く助手に残ってから暫く経済原論の講義を受け持っており，研究対象も，『三田学会雑誌』への掲載論文からみると，1910(明治43)年の処女作「ロイドジョージの予算案を評す」(『三田学会雑誌』第3巻6号）をはじめ，1917（大正6）年の「米国の食物動員論」(『三田学会雑誌』1917年第11巻第6号)までの19篇のうち1篇を除いて，金融，保険，地代論等をテーマとしたものである。但し，1914年に「都市の交通」(『三田学会雑誌』1914(大正3）年第8巻第2号）と題する論文が載っており，この頃から交通に対する興味を抱き始めたことがわかる。『慶応義塾百年史』もまた，増井が「第一次大戦勃発のころから研究の重点を交通論関係に移した」と記している。

また，増井がなぜ交通論に興味を抱いたかは不明である。気賀の「運輸交通論」は1908年に終っており，このとき増井はまだ予科2年であって，気賀の講義を聴く機会は持ち得なかったと思われる。しかし，前述したとおり気賀は「経済政策」や「工業政策」の講義において運輸を引き合いに出したであろうから，学生時代に交通関係の講義に全くふれなかったわけではないと思われる。しかし，最も順当なのは，増井健一の推測するように，当時は「郷党」（同郷の士の集まり）のボスとしての気賀の力が絶大なものであったというから，他の講座へ重点を移していったものの，交通論に対しても未練の残っていた気賀が，同郷の増井に交通論を勉強するように勧めたとする考えであろう。

この推測はともかく，増井の交通研究に対する気賀の学問上の影響はかなりあったと思われ，増井の主要著書『交通経済総論』(丸善，1932（昭和7)年では，第3章「交通機関の発達」のところで，歴史的事実の引用に際して，気賀訳の『フィリポヴィッチ氏経済政策』第3篇を大いに参考にしている。

留学より帰国後しばらくして増井は「英国の鉄道改造案」(『三田学会雑誌』1920（大正9）年第14巻第10号，英国1921（大正9）年鉄道法に基づく鉄道政策を論じたもの。なお，同法成立後の1922年に長文の論文を再び掲載している)，「仏国鉄道の近状」(『三田学会雑誌』1921年第15巻第4号）といった論文を出しており，留学中に得たホット・ニュースの紹介とその評価がなされている。このほか，1921年の「鉄道経費における恒常費の優越」(『三田学会雑誌』1921年第15巻第5号)をはじめ，1924年までの間に主として鉄道政策，特に鉄道運賃政策をテーマとした論文が11篇，『三田学会雑誌』に掲載されている。

1924（大正13）年の後半以降1927（昭和2）年までは交通を離れて研究の重点をフランス経済学に移

し，この間『三田学会雑誌』にはJ.B. セイに関する論文7篇が収録されており，この間にセイの「経済学 *Traité d' Economie Politique*」の翻訳を1926(大正15)年に出版（但し上巻のみ。下巻は1929（昭和4）年）している。

1927（昭和2）年後半から再び交通に研究の重点を移し，陸運，海運を研究対象とすると同時に，1930（昭和5）年から陸運論，海運論の講義を開始し，前者は1937（昭和12)年まで，後者は1944(昭和19）年までこれを続けている。昭和10年代に入って自動車交通（バス，トラック）が発達するに及び，研究対象は自動車運送事業に向けられ，都市における交通事故の問題などもとり挙げられている。

増井幸雄の主要著作は表4のとおりであるが，増井健一教授は，このうち，『交通経済総論』（丸善，1934）を主要著書として挙げている。同書は1928（昭和3）年出版の『交通総論』を，1934（昭和9）年の改版時に題名変更したもので，1937（昭和12）年にも改訂版がでている。ここで，1928（昭和3）年版の『交通総論』を繙きながら，増井幸雄の交通に対する考え方を垣間見てみよう。

まず，序文において増井は『(これまでの交通論の）文献の多くは個々の交通部門を取扱ふ各論であり，交通全般を取扱ふ汎論にあっても総論たる部分は比較的簡単に取り扱われているに過ぎない。しかしながら，各種交通部門は，各々特異の性質を有すると同時に，交通としての共通性を有し，対立又は協力の相互関係を有するのであって，この共通性と相互関係を無視する場合には，交通現象の正確なる理解を誤まるのみならず，延いては実際問題の解決上にも邪道に陥るの慮れがある。（『交通総論』序 p. 2）故に，まず総括的観察を比較的詳細に試みる総論を書くことにした，と記している。つまり，既往の交通文献に総括的体系的な物の見方が足りなかったことを少々批判しているわけであるが，いい換えれば，日本人の手になる体系的な交通論を同書によって展開しようという意気込みと自信の表われであるともいえよう。

ただ，序文ではこのあと，『本書は交通政策の名を冠するも，決して交通に関する実際問題を取扱って之が解決策を提案せむとするものではない。目的は，交通の本質，発展，手段並びに之と関連して生ずる諸現象を系統立てて説明せむことに在るのであって「『何事をも強要せず，何事をも提案すらせず，説明するのみ』といえるデュヌワイエ[2]の態度こそ，驀て予の本書において取らむと努めたる態度である。」（同書，序 p. 1）とも記している。増井健一はこれを，なるべく自分の世界観とか主義とかいったものは後ろに置いておいて，客観的なところだけをまとめて系統立てて説明するだけである，との趣旨だと説明しており，このような態度が増井幸雄の本領であった，とも述べている（増井健一談）。

さて，『交通総論』の章立ては，第1章が「交通」，第2章以下が交通機関に関する分析で，第1

2) Charles Dunoyer, "*De la liberté du Travail*", Introduction (Oeuvers de Charles Dunoyer, édition Guillaumin, Tome Premier)

章では交通の意義，交通の発生，社会における交通の地位，交通に要求される要件といったことを30頁程度で述べた後，第2章以下で400頁にわたって交通機関の意義，性質，歴史，交通機関が社会経済に及ぼす影響，投資政策，交通機関に対する国家の規制等が記されている。

このように，交通機関を中心に置いた分析であるが，増井健一は，これについて，「(増井幸雄や) 小島先生，島田先生のときの交通論は交通機関論という考え方といいますか，傾向があったのではないかなと想像いたします。つまり交通の場合には，普通の産業と違って，交通機関という1つのものがあって，それが有形無形に交通の営業に作用を及ぼしている故に，交通機関を取り出して，これを中心に考える。その発端は，交通論を成立させた本といわれているエミール・ザックス E. Sax の主著『国家及び国民経済における交通手段』であったことに象徴されるように，交通という現象を交通機関というところに集約して論ぜられるという傾向があったのではないかと思います。」(増井健一談) と評している。

『交通総論』では，伊藤重治郎の著書『交通論』や，関一の『鉄道講義要領』の引用も若干なされている。青江秀『大日本帝国駅逓志稿』，藤田明の交通史関係の著作も参考とされているが，これらは歴史的事実の引用にとどまっている。

学問上の引用文献として多いのはやはり外国の学者のものであり，増井健一教授の示唆によって『交通総論』に引用されている学者の名を書き出してみると，30人余の学者の名が挙がっている。特に多いのはザックス，ボルクト R. Borght，プラット E. A. Pratt であり，このほかクーリー Cooley，アクワース W. M. Acworth，ウェッブ W. L. Webb，スモーリー Smalley などの名も挙げられている。ただし，ボルクトとプラットの引用は歴史的事実や統計的事実に限定されているから，学問的規範は，やはり増井健一のいうように，主としてザックスの影響が強いといえるかもしれない。

しかし，交通機関論といえども，『交通総論』では交通機関の定義をかなり弾力的に考えている。第2章では交通機関の定義を，「一般に公開されている交通要具総て」としており，関一が「交通の三要素 (通路，運搬具，動力) が一定の目的に対し秩序ある組織の下に統合せらるる場合にその全体を指して交通機関といふを適当とす」としているのに対し，それでは道路，自動車，船舶等は交通機関とはいえなくなる，と反論している。ここに，自動車・道路交通の発達という時代的背景をみることができるとともに，増井の，一歩進んだ，そして柔軟な考え方の一部を知りうる。

さらに，1928 (昭和3) 年という時代にありながら，航空についての分析も『交通総論』ではかなり取り入れられており，ブラック A. Black の "*Transport Aviation*"，エドワーズ G. I. Edwards とティムス F. Tymms の "*Commercial Air Transport*" などの引用がなされている。つまり，陸海空総ての交通機関にわたる総合的な交通機関論といえよう。そして，この伝統は戦後増井健一に承け継がれることになる。

しかしながら，前述した如く，増井の交通機関の定義は，「公共の用に供される交通用具」であり，したがって自家用交通機関はこの範疇には入らない。先に，「自動車・道路交通の発達という時代的背景」と述べたが，無論これは営業用の自動車のことであり，増井が「自動車」というとき頭に描いていたのも営業用のそれであったろう。まさに，『交通総論』の中で彼自身が述べているように，「ある国，ある地方，又はある時代の交通機関は，その時，その処における経済状態における経済状態に対応するものである」(『交通総論』p. 38) といえよう。

最後に，いつの時代においてもわれわれ交通研究者の重要な課題の1つである運賃のあり方について，増井幸雄の考え方を簡単に述べておこう。増井は，『交通総論』では鉄道と限定せずに交通一般の賃率としてそれがどうあるべきか，を論じているが，増井は鉄道賃率について1924(大正13)年を中心にいくつかの論文を『三田学会雑誌』に発表しており，それら一連の論文が『交通総論』の交通賃率論議の基礎となっている。この『三田学会雑誌』の論文をざっと読んでみると，仏，米の制度がかなり詳細にとり挙げられて分析されており，留学の成果が如実に現われている。

また，増井幸雄は『交通総論』の第6章において，費用主義と価値主義 (負担力主義) の長短を論じた上で，その折衷主義を提案している。この「折衷主義」とは，「㈠個々の賃率を個々の交通勤務[3]の為めに要する追加費以下に下らしめず，且つ㈡個々の賃率相互間の割合を大体において交通の価値の大小に比例せしめるが如くに賃率を定めむとするものである。換言すれば，交通機関の経営に要する費用をば，明かに個々の交通勤務の為めに支出せらるるものと認め得べき個別的の費用又は追加費たる部分と，(中略) 共通的・結合的の費用部分との二部分に分ち，各個の交通勤務に対して必ず第1の費用部分をそれぞれに課する外に，第2の費用部分 (中略) を大体において交通の価値の割合に比例して割り当てる」(『交通総論』pp. 380-381) ものである。そして，これによって，交通経営企業，利用者，国民全体の3者とも利益を受けることになる，とする。

この考え方は，差別運賃が社会的にも望ましいケースとして，ハードレー A. T. Hadley や，コルソン C. Colson が展開していた論である。増井は，時期的にいって，この2者の影響を受けたと考えられる。ハードレーの "*Railroad Transportation*" は1855年に，コルソンの *Transports et Tarifs*" は1890(明治23)年に，同じくコルソンの "*Cours d' Economie Politique*" は1901(明治34)年から1907 (明治40) 年にかけて出ている。また，1903 (明治36) 年には関一によって『コルソン氏交通政策』が著わされている。前述のように増井は『三田学会雑誌』の論文においてフランス (およびベルギー) や米国の制度を詳細に分析しているが，フランス (およびベルギー) の事例は，コルソン自身もまた研究対象とした19世紀後半のものが多く，実際増井は『三田学会雑誌』の論文(「鉄道賃率制御策としての賃率認可の制度に就いて」第18巻第1号，1924) において，コルソンの "*Abrégé de la législation des chemins de fer et tramways*" を参照しており，さらに『交通総論』の参照文献にも，

3) 交通勤務＝交通サービス

前記 "*Cours d' Economie Politique*" 第6巻が挙げられている。丸茂新によれば，この "*Cours d' Economie Politique*" の第1巻および第6巻は，鉄道差別運賃理論についてより深い理論的分析がなされているものである。また，上記の増井の運賃論は，タウシッグの影響とも考えられ，米国に留学していた彼の経歴から考えるとその線も強い。

複数生産物の価格付けについては，コルソンやハードレーのずっと後に，収支制約付きの総余剰最大価格としていわゆるラムゼイ価格が提示される。また，フォールハーバー等によってゲームの理論をとり入れた「非内部補助価格」の研究もなされるようになる。ラムゼイ価格は増井の前記引用文に記されているプライシングに非常に近いものであり，また，非内部補助価格は増井の提示しているプライシングそのものである。理論はより精緻化されたとは言え，基本は全く変わっていない。

表4　増井幸雄教授略歴

明治21年（1888）6月	静岡県浜名郡市野村に生まる
明治40年（1907）4月	慶応義塾大学理財科入学
明治45年（1912）3月	慶応義塾大学理財科卒業
明治45年（1912）4月	慶応義塾大学理財科助手となる
大正2年（1913）4月	予科の経済原論を担当
大正6年（1913）3月	米国シカゴ大学，ペンシルヴァニア大学に於て交通政策を，英国ロンドン大英博物館，パリ国立図書館に於てフランス経済学説を研究
大正9年（1920）3月	帰国
大正9年（1920）4月	慶応義塾大学経済学部教授となり，交通政策，フランス経済学説等を担当
昭和5年（1930）4月	慶応義塾商業学校主任
昭和8年（1933）4月	慶応義塾高等部主任
昭和9年（1934）6月	経済学博士
昭和13年（1938）4月	経済学部長
他に	
昭和4年（1929）7月より	日本交通協会評議員
昭和12年（1937）10月より	国際文化協会理事
昭和16年（1941）	東亜交通学会参与
上記の他，	日本学術振興会第38小委員会委員
	商工省運輸諮問委員会諮問委員
	東亜経済懇談会交通委員会委員など
昭和19年（1944）3月	病歿

表5　増井幸雄教授業績一覧

イ）主要著訳書

（著書　交通論関係）

交通政策（総論篇，鉄道及海運篇）	時事新報社　1922，1924 （後にフェニックス出版社）
運輸交通（「通信経済講座」）	日本評論社　1925

陸運政策（社会経済体系）	日本評論社	1927
交通総論	丸　善	1928
交通政策（『現代経済学全集』中の一冊）	日本評論社	1929
陸運（『商業全集』中の一冊）	千倉書房	1930
世界の交通業（世界経済問題講座）	春秋社	1933
交通経済総論	丸　善	1937
鉄道運賃論（『鉄道交通全書』中の一冊）	春秋社	1937
交通政策（講座『経済学』）	慶応出版社	1938
（著書フランス経済学説関係）		
仏国経済学説研究	時事新報社	1924
ケネー（『人と学説』叢書）	三省堂	1934
仏蘭西経済学説研究（『経済学全集』）	改造社	1934
仏国経済学説	慶応出版社	1939
（翻　訳）		
レートン氏『物価騰貴論』	北文館	1913
ジャン・バティスト・セイ『経済学』（上・下）	岩波書店	1926, 1929
ケネー『経済表』（戸田正雄氏と共訳）	岩波書店	1933

ロ）『三田学会雑誌』収録論文（交通に関するもののみ）

（題　名）	（年）	（巻）	（号）
都市の交通	1914	8	2
英国の鉄道改造案	1920	14	10
仏国鉄道の近状	1921	15	4
鉄道経費に於ける恒常費の優越	1921	15	5
鉄道経費の結合性	1921	15	7
鉄道に於ける「運送の価値」に就て（上）	1921	15	11
鉄道に於ける「運送の価値」に就て（下）	1921	15	12
英国の新鉄道政策	1922	16	2
国有鉄道と運賃政策	1922	16	2
英国の新鉄道政策(1)	1922	16	2
英国の新鉄道政策(2)	1922	16	4
英国の新鉄道政策(3)	1922	16	5
商船の速力増加と其の費用	1922	16	8
鉄道と運送上の競争	1922	16	9
鉄道に於ける競争の手段と原因とに就いて	1922	16	12
鉄道経営の独占的傾向に就て	1923	17	4
鉄道賃率制御策としての最高限度制定に就て	1923	17	5
鉄道賃率制御策としての賃率許可の制度に就いて	1924	18	1
鉄道賃率の妥当に就いて	1924	18	3
鉄道賃率の妥当性と制定主義	1924	18	6
鉄道に於ける交通量の伸縮性に就いて	1924	18	8
海運に於ける競争に就いて	1927	21	11
海運会社競争と其の結末	1928	22	4
鉄道に於ける距離比例賃率に就て	1929	23	9
長距離逓減賃率の根拠に就いて	1930	24	3

支那に於ける道路建設に就て	1937	31	2
道路運送費の分析と其の効用	1938	32	10
自動車運送能力の拡大に就て	1940	34	2
道路交通の安全と自動車速度の制限に就て	1940	34	10
自動車交通事業法の改正に就て	1940	34	11

ハ）論文を掲載したる雑誌名

三田学会雑誌，三田評論，産業研究，道路の改良，鉄道研究，道路，海運，社会政策時報，中央公論，我観，外交時報，交通文化等

——今野源八郎（こんのげんぱちろう）——

増井幸雄が1944（昭和19）年3月に死去した後，増井健一が「交通経済論」を1954（昭和28）年から担当するようになるまで，1946（昭和21）年から1953（昭和28）年までの8年間，基本科目としての「交通経済学」（1950（昭和25）年より「交通経済論」）は東京大学の今野源八郎によって担当された。今野は，その後も増井の留学中に「交通経済論」（1959（昭和34）年より「交通論」）を担当したほか，交通経済の各論を1967（昭和42）年まで受け持ち，さらに大学院でも講義を行った。この今野の長きにわたる応援によって，増井との分業により，昭和20～30年代の義塾の交通論は，基本科目としての交通論はもちろん，陸海空の総てにわたる交通各論の講義を継続し得，また1956（昭和31）年から「公益事業論」を再開することもできたのであり，その貢献大といわねばならない。今野の経歴・業績については他稿[4]に譲り，ここでは義塾での講義内容を若干述べておくにとどめる。

基本科目としての「交通論」の講義項目は，昭和34年度の場合，以下のとおりであった。これは今野編『交通経済学』（昭和32年，青林書院）の内容に則ったものである。なお昭和20年代の講義項目もほぼ同様である（以下の資料は「慶応義塾大学講義要綱」による）。

第1章　総　論(1)

〔1〕交通の社会経済的意義　〔2〕交通発達の史的系譜　〔3〕交通理論の系譜　〔4〕交通の構造　〔5〕交通業　〔6〕交通労働の研究　〔7〕交通政策

第2章　(2)

〔1〕運賃論の研究　〔2〕運賃理論

第3章　鉄　道

〔1〕鉄道の社会経済的意義　〔2〕鉄道技術　〔3〕鉄道労働　〔4〕鉄道企業形態　〔5〕資産構成と経営費用　〔6〕鉄道市場　〔7〕鉄道運賃　〔8〕小運送と通運　〔9〕鉄道政策

第4章　道　路

〔1〕道路交通発達の社会経済的意義　〔2〕道路交通の技術体系　〔3〕道路交通の発達状況　〔4〕自動車輸送業　〔5〕道路交通政策

第5章　海　運

〔1〕　海運および海運論　〔2〕パブリック・キャリアー，プライヴェイト・キャリアー　〔3〕海運と貿易　〔4〕船舶　〔5〕海運企業および海運同盟　〔6〕海運市場　〔7〕海運市場の景気変動　〔8〕海上運賃　〔9〕海運政策

4）今野の経歴・業績について詳しくは，前掲『交通学説史の研究』の第1部第3章を参照。

第6章　空　運
〔1〕空運発達の社会経済的意義　〔2〕航空輸送力の技術体系　〔3〕空運市場　〔4〕空運業
〔5〕航空運賃　〔6〕空運政策
第7章　都市交通
〔1〕問題の所在　〔2〕解決の道
第8章　通　信
〔1〕通信および通信業の社会経済的意義　〔2〕通信技術　〔3〕通信業の企業・経営形態
〔4〕通信市場　〔5〕通信料金

1956（昭和31）年の「交通経済論特殊（陸運論）」では，前半で今野著『道路交通政策』を用いて自動車交通論を展開し，後半は鉄道政策に充てられている。昭和35年，37年の「交通各論（陸運論）」にはこれに加えて「陸上交通と航空」という項目で，航空にも触れており，主参考書としては今野著『アメリカ道路交通発達論』（昭和36年，東大出版会）が挙げられている。航空のウェイトは，昭和39年から大きくなり，講義題目も「交通各論（陸運空運論）」と変更され，以下のような内容となっている。

第一章　総　論
第二章　道路交通論
　Ⅰ　道路交通政策史
　Ⅱ　自動車交通問題
　Ⅲ　道路政策
第三章　鉄道交通論
　Ⅰ　鉄道政策史
　Ⅱ　鉄道交通問題
　Ⅲ　鉄道近代化政策の問題
第四章　航空論
　Ⅰ　航空問題
　Ⅱ　国内航空政策
　Ⅲ　国際航空政策

今野には，「（研究活動の）最初から一貫して道路や航空という新しい交通機関を大事にする」（藤井弥太郎談。回顧一「今野源八郎先生を囲んで」『交通学研究年報』，1979（昭和54））考えがあったが，これが増井健一や藤井弥太郎に与えた影響も見逃せない。また藤井は，大学院時代今野に学んでおり，今野から研究者としての態度を学んだ，と述べている（後述の「藤井弥太郎」の項参照）。

5　増井健一（ますいけんいち）

戦前の義塾の交通論が，増井幸雄によって一貫して4半世紀にわたって担当されてきたのと同様，戦後のそれは，今野源八郎のあと，増井健一によって同じく4半世紀にわたって一貫して担われてきた。親子二代にわたる義塾交通論への，そして学界への貢献の大きさは，単にその年限を提

示するだけでも十分推し測れよう。

増井健一は，1917（大正6）年7月，父の郷里の静岡県浜名郡に生まれた。慶応義塾幼稚舎，普通部とすすみ，昭和9年4月経済学部に入学，15年3月に卒業して直ちに助手に採用された。戦時中は海軍主計士官として戦艦「陸奥」等に乗組み，またブーゲンビル島ブインの主計長（少佐）を勤めたが，昭和20年，終戦によって復員し，慶応義塾大学経済学部助手に戻った。

増井は交通論を専攻するつもりで大学に残ったわけであるが，助手時代は外国書講読や原論を受け持ち，交通論は今野源八郎が担当していた。昭和23年から増井は「交通経済学特殊講義」を担当し，（途中2年半にわたって病気療養のため休講があったが）28年までこれを続け，29年から今野に代って交通の本論である「交通経済論」を担当，途中留学期間を除いて退任までこれを一貫して担当してきた。1955（昭和30）年教授となり，同年から「海運論」の講義を，翌年から「公益事業論」を開始，「公益事業論」は昭和50年度より藤井弥太郎に譲り，代って52年より「空運論」を担当した。昭和56年度から「空運論」，「海運論」は統合されて「国際交通論」となり，中条潮と半期ずつを担当することとなった。

話は戻るが，慶応義塾の留学生制度は昭和15年の気賀健三以来中止されており，戦後の昭和28年に至ってやっと再開された。増井は再開4年後の1957（昭和32）年3月ドイツに向けて出発，キール世界経済研究所で主として海運の研究を行い，その後米国でも研究を続け，1年半後の1959（昭和34）年9月に帰国した。なお7年後の1966（昭和41）年には半年間にわたって英国等に留学している。1957（昭和32）年に商学部が経済学部から分離独立し，交通関係の講義は商学部に籍を置くこととなり，増井も1957（昭和32）年4月より経済学部教授から商学部教授となった。

昭和44年4月，全共闘学生運動の猛威の吹き荒れるさ中に商学部長に就任，よく2年半の任期をつとめ上げた。学界においても，本誌末業績一覧のとおりの各役職を歴任し，現在日本交通学会会長，航空政策研究会副会長をはじめとする要職にあることは周知のとおりである。これは，1つには，陸，海，空，総ての分野にわたる幅広い研究活動の故であり，今1つは父親ゆずりの誠実な人柄によるものであろう。

増井は，昭和20年代前半は日本資本主義と鉄道の発展，交通の発展に興味を持ち，学会の研究報告や論文にもそれが現われており，「交通経済学特殊講義」でも日本の交通発達論を講じている。後半には鉄道費用，運賃学説にも関心を抱き，特にピグー，マーシャルのあたりを中心に研究し，たとえば1952（昭和27）年に「鉄道運賃の性格においての論争――タウシッグ対ピグー」と題する論文を『三田学会雑誌』に載せており，また1953（昭和28）年の交通学会では，「アルフレッド・マーシャルにおける交通論」を発表している。このように昭和20年代は主として鉄道政策の研究が中心で，今野編『交通経済学』（青林書院，第1版，1957（昭和32）年）においても，鉄道の項を執筆担当している。

昭和20年代の終り頃から海運に興味を持ち，「交通経済論特殊」として海運論の講義を担当，1957

(昭和32) 年の留学先も，海運研究で名高いキール世界経済研究所であった。ドイツへの留学は，その後現在まで続く海運研究の基礎となったのみならず，やはり現在までの継続的な研究テーマである西独交通政策研究——特に交通における共同経済性をめぐる論議——の第一歩ともなったのである。単に政策研究の面だけでなく，西ドイツ交通学界と日本の学界との交流に果たしてきた増井の役割も重要である。

帰国後は道路交通や航空の分野にも興味を抱き，1964 (昭和39) 年には『日本の航空政策』(ダイヤモンド社, 1964 (昭和32) 年) を編著し，また，1966 (昭和41) 年の「航空政策研究会」の設立にも参加している。昭和40年代後半に地方交通の問題がクローズ・アップされてくると，日本交通政策研究会の中に地方交通政策研究グループを組織して地方交通の研究にもかかわった。これには，1966 (昭和41) 年から67 (昭和42) 年にかけての英国留学において，当時の労働党政府の地方交通政策—旅客輸送公社等の設立—にふれたことも影響していよう。また，海運の分野では，1970 (昭和45) 年頃から顕著になってきた南北問題にとり組むなど，新しい研究心の旺盛さには驚くばかりである。最近では，これまで関連づけられながらも一応別個に議論されてきた国際航空と外航海運の制度的問題点を，国際交通とそれに伴う制度的問題という形で1つの体系の下に整理し，「国際交通論」なる分野を確立しようとの新境地がみられる。

さて，増井健一の交通論研究の体系を知るには，『交通経済論』(東洋経済新報社，1968 (昭和43) 年) ないし『交通経済学』(同社，1973 (昭和53) 年) をみるのがよかろう。

この『交通経済学』を，戦前の交通論の著作，例えば増井幸雄の『交通総論』と比較してみると，明らかな違いがいくつかみられる。

第1に，戦前の交通論がいわば「交通機関論」であったのに対し，増井健一の『交通経済学』では，交通市場を中心においた体系化がなされており，序文で「交通について理解するために，ここでは，交通がどのような形で人々によって選択されているか，どの程度まで市場組織に組みこまれているか，交通市場はどのように運営されているかを，できるだけ体系的に明らかにすることを試みた」と記されているように，いわば「交通市場論」ともいうべき形になっている。

このような，市場を需要，供給，市場構造，市場制度の各面から分析し，その上で価格政策，投資政策，市場政策へと結びつけていく方法は，産業組織的アプローチに近いものであり，ここにも戦後の交通論の特徴が現われている。

第2に，近代経済学の理論体系が一応その考え方の根底にある点である。これは，戦前の交通論においては，ザックス等のドイツの学者あるいはコルソン等のフランスの学者の影響が強かったのに対し，『交通経済学』の参照文献は英米のものが大部分である点にも現われている。あるいはまた，戦前の増井幸雄の『交通総論』では，交通企業の利益，利用者の利益，国家の経済的利益という形で併列されていた交通政策の目標が，『交通経済学』では資源配分の適正化という表現に統一

されている点にもそれをみることができる。

第3に，これは第2の点に関することでもあるが，公害，公共財，地域開発，混雑といった戦後の交通に特有の問題がほぼ総て含まれていることは当然としても，それを近代経済学のタームで説明している点も特徴的である。

第4に，先に産業組織論の影響を挙げたが，このなかにも，近代経済学の理論を基礎として発展した応用経済学の各分野の議論が取り入れられている。たとえば地域経済学，公共経済学等である。

佐竹義昌教授によれば，「戦後におけるわが国の交通学研究」(交通学研究年報，1957) において，交通研究（者）は，理論型，古典型，経営技術論型，資料の蒐集・加工型の4つに分類される。ここで，古典型とは，戦前小島昌太郎，増井幸雄，島田孝一の3博士によって基礎をつくられた交通学研究の体系を指し，これら3博士の場合には，「特定の方法論による視点の偏倚を免れ，資料による客観的実証と形式論理の整合性に基く平易明快な記述に特色をもっていた」。この古典型は，戦後においては「部分的であるにせよそこにおいても新しい経済学の理論的用具が適宜に取り入れられ，論理と体系の整理が行われ，より洗練された型で交通現象の分析説明がなされ」る形に発展し，そこでは，「特定の方法論の立場では捨象されがちの資料や論理が客観性にもとづいて等価的・併列的に取り扱われ」ている。そして，「この型に属する研究は理論，歴史，政策の広汎な全域にわたっている。それは更に学界以外の対象に対する指導的・啓蒙的意義をもつにとどまらず，同時に最近の研究のはげしい分化・専門化の傾向に対して，専門外の部分の基本的知識の吸収消化のための高度のテキストとして専門的研究者にとっても重要な価値をもつものである。」（佐竹，前掲論文)。これに対して，理論型とは，近代経済学やマルクス経済学等の理論的立場から交通現象の分析を行うもの，と定義されている。

先に述べたように，増井健一の『交通経済学』は近代経済学の理論を基礎にし，その概念を取り入れており，また，「鉄道運賃の性格についての論争」(『三田学会雑誌』，1952（昭和27）年第45巻5号および9号）と題する論文は，「従来の運賃制度の説明を中心とする研究とくらべて，交通用役の価格としての理論的研究の性格が強い」(岡野行秀，『日本経済学会連合会学界展望』第2章「交通経済理論」II，1974昭和49)年）と評されている。

その一方で，『交通経済学』は，佐竹義昌の定義によるところの「古典的」色彩もかなり強い。たとえば，山田浩之教授は，昭和30年代後半から40年代前半に出た交通経済論の主要書物（前田義信『運賃の経済理論』1961（昭和36)，東海林滋『海運経済理論』1962（昭和37)，増井健一『交通論』1963（昭和38)，秋山一郎『交通論』1964（昭和38)，榊原胖夫『交通の経済理論』1967（昭和43)，増井健一『交通経済論』1968（昭和42)）の中では，増井健一の『交通論』および『交通経済論』は，佐竹の定義によるところの古典的色彩が最も強く，理論的研究というよりはむしろ制度論的研究というべき仕事であろ

う，と評している（「戦後のわが国における交通経済理論の歩み」『交通学研究年報』，1968（昭和48））。

山田浩之は，続けて，「ただ，ここで特にとりあげたのは，1つには制度論的研究の中に佐波・前田流の理論的分析をとり入れようとしておられるから」であり，もう1つには，『交通経済論』において，「国民経済と交通との関係についての研究が含まれているからである。特に後者については第1章4・5節，第5章，第6章が注目すべきものであり，これらの章には新しい問題の提起が行われている。交通政策の実際にくわしい教授が，今後も現実の新しい問題を紹介ないし提起されるとともに，他方で制度論的研究と理論的研究との融合をはかられることを期待したい。」と記している。山田が対象として取り上げたのは，『交通論』(1963(昭和38)年)と『交通経済論』(1968(昭和42)年)であり，この2冊を比べてみると，後者の方がより理論的色彩が強くなっているが，『交通経済学』(1973(昭和48)年)では，さらに理論的分析を多く取り入れるとともに，前述の如く経済学の新しい概念もかなり加えられており，しかも分析対象の広範性と現実性は失われていない。山田の「期待」を満たす方向に，数歩進んでいるといえよう。なお，『交通経済論』にしろ，『交通経済学』にしろ，初めて交通を勉強する学部の学生にも理解できるようにわかり易く書いてあるため，複雑な理論的分析には重点を置いていないことに留意すべきであろう。

以上より，増井健一の交通研究の特徴を一言で表せば，近代経済学の経済理論や，厚生経済学の政策理論を根底にはおきながら，それを余り表面には押し出さずに，現実の制度・問題の分析に重点をおき，そして，現実的な（しかし経済理論の上に立つ）政策論を展開する点にある，といってよかろう。そして，近代経済学の理論およびそれから発達した公共経済学等の理論の交通への適用・応用についての真正面からの考察は，慶応義塾では次の世代—藤井弥太郎—に譲られることとなる。なお，増井健一の業績略歴については，本号の巻末を参照されたい。

6　藤井弥太郎（ふじいやたろう）

佐竹義昌教授による前記の交通研究者分類法によれば，藤井弥太郎は躊躇なく「理論」型に分類されることになろう。ただし，佐竹教授の言う「理論型」とは，現実の制度を無視した純粋理論のみではなく，近経かマル経の方法論を用いて交通現象の分析を行うものを広く指している。したがって，理論型は，さらに純粋理論型と理論・政策型に大別できる。藤井はどうかと言えば，後者のほうであろう。現在の慶応義塾の交通論は，ともに近代経済学的考え方を基礎とし，市場機構にある程度の信頼を寄せつつ，資源配分に歪みを生じる場合には必要な公的介入を行うという共通の態度を有しながらも，一方は現実的・政策的色彩が強く，一方は理論的色彩の濃い2人の学者によって支えられているといってよい。

藤井弥太郎は1934（昭和9）年，東京都中央区に生まれた。慶応義塾幼稚舎から普通部，塾高を経て大学経済学部に入学，1959（昭和34）年3月に同学部を卒業した。学部時代のゼミナールの指導教

授は園乾治で，経済政策を勉強した。卒業後の経歴は別表略歴のとおりである。

卒業後直ちに運輸調査局に入社したが，1年後の昭和35年4月に調査局に籍を置いたまま，慶応義塾大学大学院経済学研究科修士課程に入学，2年後修士課程を修了して博士課程に入ると同時に，商学部助手となった。この間，36年6月に調査局を退社している。

助手時代は英書講読，仏書講読を担当し，昭和43年4月に助教授となると同時に，今野源八郎に代って「交通各論(陸運論)」の担当を開始した。昭和44～45年には英国に留学し，ＬＳＥでトムソンに師事した。帰国後の担当科目および担当期間は表―1のとおりである。帰国後昭和46年度より研究会(ゼミナール)を持ち，ここに慶応義塾大学の交通論のゼミは増井，藤井の2研究会が存在することになり，ある時は相協力し，ある時は相刺激し合うことによって，研究会活動は大いに進展した。

昭和50年度より増井健一に代って「公益事業論」を担当し，以後，増井＝「交通論」，「海運論」，「空運論」，藤井＝「公益事業論」，「陸運論」という担当形態が定着した。昭和54年4月，商学部教授に就任。

藤井の交通論への興味は，彼が無類の鉄道マニアである点から発生したと言っても良いだろう。これに，園乾治ゼミ時代の経済政策の勉強が結びついたと考えられる。増井健一は，『私鉄業界』(教育社新書)の「まえがき」において，交通研究者であると同時に鉄道マニアでもある藤井弥太郎の〝心境〟をいみじくも次のように表現している。

「教育社から『私鉄業界』という本を作ることを求められたので……(中略)……藤井弥太郎氏および中条潮氏……(中略)……斎藤峻彦氏と語らって，自分なりの「私鉄論」……(中略)……を書くことにした。交通論の勉強を仕事としているわたくし達4人の中で，とくに藤井・斎藤の両氏は無類の鉄道好きであって，この方々の筆致には，たとえズバリと割り切った表現をしておられるときにも，そこに私鉄への無限の愛情がこめられていることを，注意深い読者は気付かれるにちがいない」(『私鉄業界』p.3)。

今野源八郎が長きにわたって慶応の交通論に貢献したことは先に述べたが，藤井の大学院時代には，今野は研究科の講義も担当していた。昭和54年度の『交通学研究年報』の「回顧――今野源八郎先生を囲んで」と題する座談会で，留学中の岡野行秀に代って藤井が「弟子」として出席しているのは，このような経過による。同座談会において藤井は，「私は慶応の大学院で，今野先生から交通経済論特殊講義ということでお教えいただいたわけですが，テキストとしてアダム・スミスの『国富論』，ミルの『原理』，リストの『政治経済学の国民的体系』などの原書の抜萃を使われたと記憶しています。その時，先生のお考えというか，古典学派的なものの一方で，歴史学派的な，国家の統一や，後進的資本主義の発達のために，政府がある程度積極的な役割りを負うべきだという，今野先生の研究者としての態度を学んだような気がいたします。先生の還暦記念論文集の『地域経済と交通』の中で大河内一男先生も書いておられますが，今野先生が交通論での最初のご著作

の『道路交通政策』に政策という題をおつけになった意味もなるほどと思っておぼえております。」(『1979年交通学研究年報』P. 209) と述べている。

前述の佐竹義昌の交通学者分類法によれば，「理論型」は，(a)近代経済学理論型，(b)労働価値説，(c)日本資本主義における交通業分析，(d)制度学派に4細分される。藤井が(a)の「近代経済学理論型」であることは無論であるが（ただし前述したように純粋理論型ではなく理論・政策型と呼び得る学風であるが），このタイプの先駆者である佐波宣平が，「価格理論が経済理論の中心であるように運賃理論は交通理論の中心課題である。資本構成・費用分析・競争と独占・経営形態・公的統制等々の理論的政策的諸問題がここに集中する。」(『交通概論』昭和29年版) と記しているように，藤井の場合も，共著書の分担領域の多くは運賃論，料金論に関する部分であり，論文にも，運賃論およびそれに関する政策を主題としたものがかなりみられる。

近代経済学の理論体系を用いて交通問題を分析しようとする研究者は，交通市場に対する政府介入は市場の失敗が生ずるような要素に関してのみなされるべきこと，を考え方の基本としている。したがって，市場の失敗をもたらす要素についての研究も重要なテーマの1つとなり得る。藤井の場合，特に公共財の存在が資源配分に与える影響に興味が集中され，サムエルソン，カフォグリス，ブキャナン＝スタブルバイン等の理論を交通の分野に導入し，またワイズブロッド等の理論を紹介して，交通サービスの存在自体に対する価値—利用可能性—が公共財的性格を持つことを示し，その際の対策が如何になされるべきかを論じてきた。

この交通サービスの公共財的性格に関する研究は，バスの免許制度についての研究にも結びつき，そこからさらに，ターベイ，フォールハーバー，ザジャック，ボーモル等を引用しながら，「内部補助の経済学」とも呼ぶべき講義が展開されている。なお，バスの免許制度の研究を行なった「路線バス事業の規模と費用について」『三田商学研究』15巻2号，昭和47年は，「バス事業の規模の経済性を検証する統計的研究を行なって，免許制度の理論的有効性の限界を論じた」(岡田清) ものであるか，その背景に，交通産業を規制産業の1つとみて，産業組織論的に分析しようという考え方があることは言うまでもない。

藤井の研究対象・活動分野は，海運を除く多岐にわたっているが，交通の公共財的性格に関する研究と並んで重要なものは地域交通に関する研究である。増井健一のドイツ留学が，彼の西独交通政策研究につながったように，藤井も英国留学帰国後，英国の交通政策を詳細にフォローして研究しているが，特に地域交通政策に焦点があてられている。藤井の留学した頃の英国は，それより少し前頃から地方交通問題が顕著に現われ始め，それに関する研究，調査が盛んになり出した頃であったが，帰国後「不採算サービスの問題」(1971年『交通学研究年報』) と題する論文において，英国の事例を挙げながら，同時に不採算サービスの維持と交通の公共財的性格を結びつけて議論を展開している。その後も，英国の地域交通政策を間断なくフォローするとともに，日本の地方交通問題につ

いても昭和40年代半ばという早い時期からいくつもの調査に参加し，これらをもとにして地方交通問題を，公共財，外部効果，内部補助，免許制度，公共補助といった側面から経済学的に分析し，政策評価している。

なお藤井本人が意識しているか否かは別として，弟子の目からみると，近年の藤井は，それまでの理論中心型から，現実に適用可能な政策論への比重が移ってきたように思われる。ともあれ，藤井は40代半ばの気鋭の研究者であり，この稿の完結は将来の学説史研究の機会に譲りたい。

表6　藤井弥太郎教授略歴

昭和9年（1934）4月	東京都中央区に生まれる
昭和34年（1959）3月	慶応義塾大学経済学部卒業
昭和34年（1959）4月	財団法人運輸調査局入社
昭和35年（1960）4月	慶応義塾大学大学院経済学研究科修士課程入学
昭和36年（1961）6月	財団法人運輸調査局退社
昭和37年（1962）3月	慶応義塾大学大学院経済学研究科修士課程終了
昭和37年（1962）4月	同大学商学部助手
昭和40年（1965）3月	同大学大学院経済学研究科博士課程終了
昭和43年（1968）4月	同大学商学部助教授
昭和44年（1969）〜昭和45年（1970）	英国に留学（London School of Economics）
昭和54年（1979）4月	慶応義塾大学商学部教授

7　中条潮（ちゅうじょううしお）

この者については学説研究を記すほどの研究歴を有していないこと，および，本人がこの稿の執筆者であり，自己の業績を針小棒大に評価する危険があるとの理由により記述を省略する。

終りに

本稿の内容は，増井健一教授の談話および『慶応義塾百年史』に多くを負っている。紙面を借りて厚く謝意を表する次第である。ただし，すべての文責が執筆者にあることは言うまでもない。また，筆者の独断的推測によって記述した部分もかなりあり，増井健一，藤井弥太郎両教授の研究については，特に弟子の小生のひいき目的評価があるかもしれない。読者から新しい情報を提供していただいたり，筆者の誤りを訂正して頂ければ幸いである。