

In April 2022, Osaka City University and Osaka Prefecture University merge to Osaka Metropolitan University

Title	富永交通学：未完の軌跡
Author	伊勢田 穆
Citation	経済学雑誌, 99 卷 3-4 号, p.77-92.
Issue Date	1998-11
ISSN	0451-6281
Type	Departmental Bulletin Paper
Textversion	Publisher
Publisher	大阪市立大学経済学会
Description	大阪市立大学経済学部創立 50 周年記念『経済学雑誌』連載企画：大阪市立大学経済学部が生んだ学者たち
DOI	

Placed on: Osaka City University

Osaka Metropolitan University

連載企画：大阪市立大学経済学部が生んだ学者たち

富永交通学——未完の軌跡*

伊 勢 田 穆

1

富永祐治は1929年6月以来、大阪商科大学附設大阪市経済研究所にあって貿易および関税問題を担当し、『本邦鉄鋼業と関税』（1932年）をもってすでにその分野における新進の研究者としての地歩を築いていた。その富永が海運論および陸運論（後に交通論）担当の助教授として学部に移籍されたのは、1933年3月末日のことである。これは、研究所における担当分野と同様、自ら希望したことではなく、大阪商科大学初代学長、河田嗣郎の命令によるものであった。この間の事情を富永自身は「前任者が病気で学校を辞めたものですから、ピンチ・ヒッターにひっぱり出されたということなのです。」（角本良平「対談——富永先生と共に」——本巻収録）としか語らないが、すぐに打席に立てるという意味では格好の候補者が他にいたにもかかわらず、あえて専門外の研究者を起用したのは、河田学長にしかるべき積極的な意図があったはずである。京都帝大時代に交通論を講じたこともある河田にとって、交通学界の供給する既成の人材ではものならず、研究所に採用するに際して与えた分野における仕事ぶりを高く評価して、あえて専攻分野の転換を命じて富永に大阪商大における交通論の研究・教育を託した、と私は推測する。

それから今日に至るまで、半世紀と有余年。富永は、その数は決して多い方ではないが、いづれも調べ抜かれ考え抜かれた質の高い労作を世に問うて交通学界をリードしたばかりでなく、戦後には各種の審議会や調査委員会の委員・委員長として政策上の諮問に応ずるとともに、大学や産官学の垣根を越えた研究会活動を通じて、他大学の研究者はもとより、官庁・企業の実務担当者の指導にも当り、大阪市立大学を定年退職後は都市交通研究所を主宰して専門分野や方法論的立場を異にする研究者と企業関係者からなる共同研究を組織して現在に至っている。河田による富永の起用は、大阪商大＝大阪市大における交通論・交通経済論の研究・教育の水準を飛躍的に上げたばかりでなく、学界には傑出した指導者を、また官界と業界には要求は

* 本稿は富永祐治著作集、全三巻、やしま書房、1989～90年、に付した解説（第三巻、『交通研究ノート抄』、所収）を再録したものである。再録をもってすることにしたのは、今回の企画に関連して書くべきことはこの解説でほとんど書きつくしたと考えるからである。

厳しいがそれぞれの立場によく配慮するまたとない助言者を供給するという、おそらくは予期した以上の結果をもたらしたと言えよう。

2

富永が交通に関して最初に発表した本格的な作品は「交通における自然」(1934年12月)である。これは自然条件による交通の制約とこの制約の相対性・歴史性(社会的労働過程を通ずる克服)を論じたものであって、マルクス(およびエンゲルス)の理論(ここでは労働過程論)によって骨格を造形し、それを交通学はもとより、地理学、社会学、哲学など広範囲にわたる多様な非マルクスの諸学説を駆使して肉付けするという、その後の富永交通学の方法の基本が早くもこの処女作において確立していることが見て取れる。

この作品について、東京商大時代の師、大塚金之助の葉書が富永の許に所蔵されている。これは富永がどのような指導を受けられたか、また師の学問的教えに富永が如何に忠実であったかを如実に物語っていると考えるので、大塚の著作集に収録されていないことでもあるから、ここでその全文を引用しておくことにする。(字体を新字体に改めたほかはすべて原文のまま。)

拝啓。『交通における自然』別刷拝読しました。

- 一. 文体が読み易いのは何よりです。無内容を蔽ふために文章をむづかしくする癖のある人が多いのに、あなたの態度はよろしい。私共は福沢諭吉から学びます。たゞ彼は啓蒙を旨とし、吾々は研究を旨とするだけのちがひです。
- 二. テーマは大兄にとつて少し喰ひ足りないと思へられます。しかし獅々(ママ)は小さな獲物に対しても決しておろそかな態度は取らないので、大兄のまじめさをよろこびます。
- 三. 交通論の研究が段々と進行するのを悦びます。すべての最初はむづかしい。歩一歩と地盤を築いて下さい。一体日本人には独創性が少い。吾々は、自分の持つ仕事は面白くなくつまらないと思ひ易いのですが、その持つ仕事のなかに独創的な処女地を発見しそこに研究の興味を見出すやうにしなければなりません。あなたがやがてその境地に達せられる日を期して待ちます。
- 四. つまらぬ注意ですが、エンゲルスの引用などはしないがいいと思ひます。なほ横浜の商専にはマルクスのアインフルスを受けた人もありますが、それは学校が小さくて目立たぬから放任されてゐるので、大阪商大の檜舞台では目立つてはいけません。實質に捨てそれらの人々の説に賛成しても人名などは出さぬがいいでせう。分る人には分ります。
- 五. 段々と研究が進行して、東支鉄道、北氷洋航路、レニングラード=アルハンケルクス運河(社会組織がいかに自然を克服するか)、ニカラグア運河等の複雑多曲な問題について権威者として人々から傾聴されるやうになるのをたのしみにしてゐます。

1935年1月1日

大塚金之助

まず文体。簡潔にして明晰な文章を書くことは富永の絶えず心掛けるところである。富永はこれを、おそらくは大塚以前に鷗外に学んで、豊富な語彙のなかから精選した単語を、論理性に優れた欧文脈の構成のなかに織りこむことによって達成しようとする。この意識的な努力が生む達意の名文は多くの著作にみられるところであって、『交通学の生成』（本著作集第一巻）の第一篇（「十八世紀イギリスの交通と作家」）や「教室の先生・書斎の先生」（本巻収録）をその代表例としてあげることができよう。とはいえ、富永のあらゆる作品がすべての人にとって読みやすいわけでは決してない。問題が複雑であったり、さまざまな学説を踏えて議論を展開する必要がある場合がそうであって、私についていえば——素材とされている学説に不案内なせい——『生成』第六篇（「交通社会学への道」）が最も難解であるが、マルクス経済学になじみの薄い人は——同じ事情によって——「交通用役について」に難渋されるかもしれない。そのような場合、富永は問題を過度に単純化したり学問の伝統を無視するようなことはしないで、複雑なものは複雑なままに捉え、踏えるべき学説はすべて踏えた上で、複雑なものを構成する諸要素や関連する諸学説をあくまでも論理的に整序しようとする、——そしてこの強靱な思考力を裏打ちするのが類まれな文章力である。これによって文章の平明さが犠牲になることも時としてないわけではないが、その場合といえども論理は重層的になることはあっても、曖昧になったり鈍くなったりすることはない。まさに「彼〔諭吉〕は啓蒙を旨とし、吾々は研究を旨とする」のである。

次に交通論。これを専攻することの不本意さは今に至るも富永の口にするところである（たとえば「教室の先生・書斎の先生」や本著作集の「あとがき」）。そうであるにもかかわらず、富永は経済理論や経済史といった本来の志望に対する関心を持ち続けながらも、恒藤恭の校閲、立野保男との共訳でマックス・ウェーバーの翻訳を刊行（『社会科学方法論』、岩波文庫、1936年）した以外は、仕事としては命ぜられた分野にかたくなまでに専心する。「面白くなくつまらないと思ひ易い」「その持つ仕事のなかに独創的な処女地を発見しそこに研究の興味を見出すやうにし」た。富永は「その境地」にほどなく確実に到達するのである。

そしてマルクス=エンゲルス。大塚は野呂栄太郎の企画・指導下に刊行された『日本資本主義発達史講座』（1932~33年）の中心的執筆者の一人であったが、富永の在学中大塚は学内ではその思想的立場をはっきり出しておらず、富永自身学生時代には「どういう立場で勉強したか」というところまでいっていいなかったので、富永がマルクス経済学に親しみ、この立場から交通論にアプローチすることになるには「大阪商科大学の学問的雰囲気」によるところが大である（前掲、「対談」）。「交通における自然」を呈せられたとき、大塚は治安維持法違反で執行猶予附の有罪判決が確定し、官憲の監視下にあった。その大塚からの忠告であったから、富永は

マルクス経済学を方法論的基礎として持ち続けながらも、事情が好転するまでの間は、「分る人には分る」ことを信じて、マルクスやエンゲルスはもちろん、それに論及した諸学説を明示的に引用することは一切しなくなるのである。

3

経済の理論と歴史を学び、貿易および関税問題の研究に数年の経験を有し、しかも方法論的立場としてマルクス経済学を選びとった富永の眼に、不本意ながらも自らもその一翼を担うことになる日本の交通学の実情はどう映じたであろうか？富永はこれについて戦前に言及しなかったわけではないが——たとえば『生成』の序（これはめったに出合えないような名文である）において——、それを率直かつ全面的に語るのは戦後になってからである、——「交通学の回顧と展望」、「交通労働の生産性」の冒頭部分、「一橋学問の伝統と反省——交通論」などにおいて。これらはいずれも本巻に収録してあるので、割愛した辞典への寄稿（「交通学説」、大阪市立大学経済研究所編『経済学小辞典』、1951年、所収）から関連部分を引用しておこう。

日本の交通学は関一（1873—1935）によって輸入普及せしめられた。……その後の一般交通論の著作者としては伊藤重治郎、河津暹、加藤晴比古、坂本陶一、檜崎敏雄らがあるが（以上大正年代）、関の水準を抜きえなかった。昭和年代になって交通学的研究は活発となり、増井幸雄、小島昌太郎、島田孝一らによって代表せられるが、欧米学界の祖述の域を脱せず、独自の体系はみられない。1941年に創立せられた日本交通学会は交通学者結合の一つの機会を作ったが、新しい研究運動を展開するまでに至らない。以上すべてに共通なことは、方法論的自覚を欠いていること、日本の交通現実の地盤の上に立っていないことである。前者の結果として、対象としての交通の技術的定義が与えられているだけで理論的立場が明確にせられず、社会学的、経済学的、経営論的、政策論的論述が交錯している。

ここで語られているのは戦前の日本の交通学に対する批判であると同時に、富永が自らに課した任務の表出をそこに見ることができる。——明確な方法論に基づいて社会学的、経済学的、経営論的、政策論的考察をしかるべく分化=統合した、しかも日本の交通の現実に立脚した、独自の総合的な交通学体系を構築すること、これである。

交通研究を本格的に開始した富永が選んだテーマは交通の学説史と発達史であり、この二つにつき同時平行的に作業を進める。このテーマ選定は本来の志望を交通という分野に関して実現しようとするものであるが、この二つは日本交通学の右の二つの欠陥に対応すると考えられるから、富永は二つのテーマの研究を通じて二つの欠陥を、そして同時平行的に進めることによって二つながらに克服しようとしたと解することができる。

「交通政策論者としてのリスト」（1937年4月）をもって着手され『交通学の生成』（1943年3

月)として集大成される学説史研究は、スミス、リスト、クニース、ラードナー、ザックス、クーリーなどの諸学説を取上げ、「それらの云はんとしたところ而して撰取し得べきところを出来るだけ詳しく紹介し……、而もこれを可能な限り常にその時代的背景との結びつきにおいて理解しやうと心掛けた」(『生成』、序)ものである。

『生成』における交通学に対する批判意識は対象とする学説の選び方にして既に明白である。取上げられる学説はすべて経済学または社会学においてそれぞれの仕方で大きな貢献のあった学者が各自の経済学または社会学に立脚して交通を論じたものに限られ、交通学の世界でしかその名を知られていない狭義の交通学者の学説は完全に無視されているのである。日本における交通学の源流として高く評価し、敬慕の念を強くする関一(「教室の先生・書斎の先生」)に対してすら、「これらの〔ドイツ歴史派経済学とメンガーの後継者の一人たるザックスとの——引用者〕交通学に通じ、且つ一般経済学の動向に少なからぬ関心を寄せていた——この事実をわたしは個人的接触で知っている——関博士が、交通学上の文献のみに依頼し、一般経済学の成果を大きく取入れた形跡を示さないことについて、奇異の念を抱いている。」と言う富永は(「一橋学問の伝統と反省——交通論」)、一般経済学(および社会学)の成果を十分に撰取していないところを交通学における明確な方法論的意識の欠如の証左とみなし、その克服を図ったのである。こうしたものとしての『生成』は経済学史の専門家の目をも捉え、「書名からは直接的に想到しがたいが、交通という特殊な視角からのまぎれもない経済学史の研究である。」(経済学史学会編『日本の経済学——日本人の経済的思惟の軌跡——』、1984年、東洋経済新報社)と評され、その分野における労作として記録されているのである。

富永にとって学説史研究は「交通の本質究明に対する一の補助作業」(『生成』、序)であった。あるいは、もっと端的に、交通の本質(および機能)の究明を学説史研究という形でなし遂げようとするのがこの系列の研究の真のねらいであった。富永の考えるところでは、交通の本質(その生産的性質、および商業との区別)が正しく認識されていないことが日本に限らず交通学の通弊であった。これをマルクスによって克服しようにもそれは許されないので、部分的にマルクスの代用となしうるものを学説史に訪ね、それら諸学説(クニースやシェフレ)を、要所ではマルクスを匿名で登場させながら、紹介することによって目的を達成しようとしたのである。

『生成』が達成したのはそうした、いわばあらかじめ企図した目標だけではなかった。学説史研究の到達点として、おそらくは多様な視角からなる主要な諸学説について「撰取し得べきところ」を求めて詳細に検討した結果、交通理論体系についての自らの構想を定立することに成功しているからである。この構想を一言にしていえば、シェフレやクーリーによって拓かれた社会学的交通理論に、ザックスによって築かれた国民経済学的な一般交通理論をその一部として包摂しようとする、きわめて壮大な体系なのである。

他方、戦前の富永が学説史と平行して進めた発達史の研究は、小林良正「交通機関の発達と

内外市場の形成=展開」(上, 下)と山田盛太郎「工場工業の発達」を含む『日本資本主義発達史講座』(1932~33年)を承け, 小林・山田が提起した論点を念頭におきながらも, 交通を専門とする者としての, 対象に密着した本格的な分析を与えようとするものであった。したがってこの発達史研究は, 『講座』自体が日本資本主義の特殊性を規定することを意図したのと同じように, 日本の交通学がそれに地盤をおくべき「日本の交通現実」を歴史的に解明しながら, 『生成』が経済学史学界に対してなしたのと同じ貢献を経済史学界に対してなすことが期待されたのである。

富永はこの発達史研究を学説研究に対するのと同等の熱意をもって推進し, 後者が『生成』として結実した時, 前者も完成に近づいていた。しかし富永は突如として発達史研究を中断して——「最近の国有鉄道労働」(1937年7月——不収録)以来初めて——交通の現実そのものの分析に転ずる。何が富永にこれを決意させたかは定かではないが, その成果である「戦争と交通」(1944年7月——同前)は戦争経済への交通手段動員の問題点と限界を指摘するとともに, 戦時輸送遂行のための海運から鉄道への人為的な需要転移の非合理性を批判している。そして, 富永にとって第二次世界大戦はこの作品をもって終るのである。

4

敗戦によって学問研究の自由が占領軍の監視下ながら回復されるや, 富永はさっそく活発な研究活動を再開した。「交通学の回顧と展望」(1947年7月)はそれに際しての宣言とみなしうるものである。「理論の貧困」の克服と「交通の現実そのものを具体的に捉える努力」を広く学界に向って呼びかけるとともに, 自らも率先してこの二つの課題を, やはりこれまで同様, 平行して達成しようとするのである。

戦前・戦中の富永は「理論の貧困」の克服, あるいは明確な方法論的意識の徹底という課題に対して, 学説史研究という迂回的方法によって, しかも自らの依拠するマルクスの学説に論及することを回避しながら取組まざるをえなかった。この課題は, こうした方法によるものとしては, 『生成』において既に達成済みではあったが, このマルクス抜きの方法は必要ではあるとはいえ(『生成』の序文には「かやうな時代的制約を前提して古典的著作が如何に高い価値を現代に対してもつか, 又その正しい理解と評価を怠ることが学問の研究において如何に無駄な努力を浪費せしめ又その進歩を停顿せしめるか, はことさら私が力説するまでもありますまい。」とある), 必ずしも最善のやり方ではない(学問研究の自由抑圧がやむなく採らせた方法でもあるからである)ので, 学説史研究という形で語ったことをもっと直截に, マルクスの学説を縦横に駆使しながら論ずることがより有効であり, しかも今やそれが可能となったのである。こうして成ったものが「交通労働の生産性」(1948年7月)であり, ここに富永による交通経済学の構想をみることができる。

富永は自らの立場をこう宣言する, ——「交通経済学(交通学の一部門として)は, 資本制

社会を対象とするかぎり、主として近代的な、資本主義的な交通業を取扱う。そしてこの交通業を中心として行われる交通用役の生産と流通の社会的機構、交通用役の生産と流通にたずさわる人間の社会的関係の分析がその目的である。」「交通労働過程において、生産手段＝交通手段の所有者たる資本家と労働力の売手たる交通労働者とが対立統一せられる関係、一言で云えば交通における生産関係」をまず明らかにし、ついで「流過程において結ばれる交通用役の生産者と消費者との関係——これが交通市場であり、この関係の貨幣的表現が運賃その他の交通価格である——」を規定しなければならない。富永交通経済学はまず交通用役の生産＝労働過程論と流過程論の二部構成として、そして「ただ、今日の最も発達せる社会にあっても、交通における自己生産の領域は比較的多く残され、商品生産としても単一なる生産関係を示さず、発展段階を異にする各種の生産様式や生産関係が錯綜する。これらの諸関係をそれに応ずる市場構造と共に、その主体的並びに客体的諸構成について捉えたものを、わたくしは交通業の経済構造と呼ぶ。」とあるから、おそらくはこの「交通業の経済構造」論によって全体を総括すべく構想され、後に——大阪市立大学経済学部『教授要目（1955年度）』における記載から推測するのであるが——「交通資本の蓄積」論（この部分は「交通業の経済構造」に対応する「交通における生産形態」で結ばれる）を追加して三部構成に拡充されたと解される。富永による交通経済学の構想とはこのことを指すのである。

この構想は、「交通学の一部門として」という限定から読みとれるように、『生成』において定立した「社会学的交通理論の立場」を放棄するものではない。それを保持しながら、その一部を構成すべきものと考えられた「国民経済学的な一般交通理論」を交通経済学と命名し直して、その構成を提示したのである。労働＝生産過程—流過程—蓄積過程という富永交通経済学の三部構成は生産過程（第一巻）—流過程（第二巻）—総過程（第三巻）というマルクス『資本論』の構成に従っており、ここに交通学の中の交通経済学の部分につき明確な方法論的意識をもって整序しようとする、富永の並々ならぬ意欲の表れを見ることが出来る。そして、こうしたものとしての富永交通経済学は、「交通労働の生産性」、「交通労働の時間的構造」（1949年5月）、および『交通における資本主義の発展』（1953年1月）第六章の第一稿たる「交通資本の蓄積」（1952年4月——非収録）において、その主要部分について具体的展開がなされるのである。

まず交通業において生産＝流通の対象となる商品を交通用役と名付け、その本質規定がなされる、——交通用役は人間の何らかの欲望を満足させる有用性が一定の外的対象＝物体に宿る使用価値ではなく、労働対象（旅客または貨物）の場所的移動を実現させる作用をもつ利用効果であって、使用価値の創出や維持や実現はそれなくしては不可能であるから、使用価値の一種または一変化である。ついでこの利用効果としての交通用役の特質が明らかにされる、——労働の結果が対象化されるべき基体＝物体をもたないから、交通用役の生産過程は労働対象抜きでなしうが、その耐久性は零（生産過程＝消費過程）で、流通期間は瞬時的（生産過程＝

価値実現過程)である。(以上、「交通労働の生産性」第二節)そして最後にこの二つの特質の含意が理論的にまた実証的に追求される、——生産過程=消費過程であることは労働生産性を制約し(機械化に限界を劃すなどして)、ひいては小規模生産や自己生産など多様な生産形態を並存させ(同前、第三節)、また労働の周期、労働日の長さや勤務形態、および労働時間の内実を特異なものとし(「交通労働の時間的構造」)、他方、生産過程=価値実現過程であるということは資本の回転期間を短縮するかのようには思えるが、それよりはむしろ、需要による生産過程の直接的・即時的制約を意味する(「交通資本の蓄積」)。

こうして、第二部流通過程論は未だ手づかずで、また第三部資本蓄積論に不十分な点を残している(資本蓄積論は労働=生産過程論とともに流通過程論を前提とする)とはいえ、富永交通経済学はその基幹的部分に関して具体的展開が果たされたのである。これをもって富永交通経済学の第一次的構築を語るができる。それもマルクスの交通に関する断片的な論及を継ぎはぎ的に羅列した態のものではなく、物質的財貨を念頭において導出された理論的命題を交通用役という非物質的商品に即して理論的に、また交通業の実態に即して実証的に検証し、必要ならマルクスの命題を再解釈したり修正したりすることも辞さないという、きわめて独創的なものだったのである。

他方、戦後の富永が交通経済学の体系化と並んで主要な課題とした交通発達史の研究は、実は戦時中に完成に近づいていた。これに関して戦後新たに草せられたのは「交通の発達と市場形成」(1947年8月)、「鉄道国有の意義」(1949年10月)、「交通業近代化への道」(1951年7月)、「交通資本の蓄積」(1952年4月)の四篇であるが、一番目は分析視角に関する研究ノートを公開したもの、また二番目は「明治39年~40年鉄道国有の意義」(1941年7月)の改稿であり、全くの新稿は残りの二篇のみだからである。それぞれ序章と最終章を成す三番目と四番目の成稿を得て、「江戸時代の海運業」(1939年6月)をその第一弾とする富永の交通発達史研究は実に十五年になんなんとする歳月を経て、『交通における資本主義の発展』(1953年1月)として完結を見るのである。

小林良正「交通機関の発達と内外市場の形成=展開」および山田盛太郎「工場工業の発達」の系譜に連なる講座派的な交通発達史研究としては戸田慎太郎『天皇制の経済的基礎分析』(1947年)、大島藤太郎『国家独占資本としての国有鉄道の史的発展』(1949年)、島恭彦『日本資本主義と国有鉄道』(1950年)など類書は少なくはないが、その中であって富永の『発展』はひととき際立っている。これは、交通を専門とする著者が、交通の本質および機能と資本主義経済の運動の双方についてのしっかりした理論をもって、通信を含む交通業の主要業種のすべてを対象として、鉄道の導入と国有化の性格規定に集約される講座派流の問題意識を相対化して、日本における近代的交通業の生成と展開の過程を解明するという発達史研究としてはより正統的な見地から、文献の渉獵と資料の検索に労を惜まず、じっくりと想を練り、分析と思考にたっぷり時間をかけた末に世に問うた作品だからである。

『発展』は、しかし、単なる交通発達史の研究書ではない。富永自身も明言するように、本書は交通経済学についてそれまで考えたことを「抽象的な理論体系の形でなしに、具体的な歴史的発展の分析として示した」（「対談」）ものだからである。事実、交通技術論（第四章）や交通労働論（第五章）など交通経済学の主要テーマ（富永の交通経済学のプランでいえば第一部のそれ）について理論的展開がなされ、殊に全巻を総括する最終章（「交通資本の蓄積」）——交通経済学のプランの最終部分と同一タイトルとなっている——においては、まず交通業における剰余価値の生産=流通、つまり著積の諸契機を原理的に明らかにし、ついで交通資本の生成=発展の前提にしてその結果としての内外市場の展開を分析し、さらに国家の財政措置を交通資本の蓄積に対する効果という観点から概括し、そして最後に交通資本の蓄積契機が日本資本主義の発展と相互規定的に作用して生じた結果を、交通資本の集中と集積として示して全体が結ばれているのである。

5

永年にわたる交通発達史研究を完成させた富永にとって、次なる課題は理論体系としての交通経済学の構築であった。しかし富永はそれに着手する前に鉄道経営論の編集・執筆に従事した。1956年8月に石井昭正との共編著として刊行されるこの著作は、企業経営を主体的に捉えた個別資本の運動とみなす方法論によって経営実務を体系的に整理したものであって、内外ともに類書のないきわめてユニークな労作である。そればかりでなく、国鉄の実務担当者を多数動員したこの作業は、富永にとって後の陸運研究会=都市交通研究所の結成・設立と運営にも活かされる非常に有意義な経験であったように思われる。

鉄道経営論の後はいよいよ交通経済学である。富永の三部構成のプランで言えば、第一部の労働=生産過程論は既に第一稿が出来ており、また第三部の資本蓄積論も流通過程論からの反省を加えれば仕上げられうる状態にあったから、この作業は第二部流通過程論から再開すればよいのであるが、富永はそうではなく労働=生産過程論を、あるいは端的に言えば交通用役本質論を再検討することから始めた。これは富永が「交通労働の生産性」において展開した理論に不満を懐くに至ったからに外ならない。

この不満が生ずる契機が何であったのかについて富永は一切口を閉ざしているが、その唯一の例外は角本良平との対談における左の発言である。

なるほど資本論の中で「利用効果」（Nutzeffekt）という言葉を使って交通等が取りあげられてますけれども、しかし形のあるもの（物あるいは財貨）と利用効果（いまの言葉でいえばサービス）の違いをはっきりさせずに交通なりサービス業を説明しようとする人は、私も最初はそのひとりだったので（「交通労働の生産性」、1948年）、なんとか資本論の叙述の範囲の中でつじつまを合わすように財貨と利用効果とを説明しようと努力した。これ

はやはり利用効果というものの実態をよく知らずに概念操作だけの結果そうしたのじゃないかと思っているのですけれどもね。

この発言は、しかし、表面的に解すべきではない。富永自身は決して「形のあるもの……と利用効果……の違いをはっきりさせずに交通なりサービス業を説明しようとする人」ではないし、「なんとか資本論の叙述の範囲の中でつじつまを合わすように財貨と利用効果とを説明しよう」とすることは富永の研究態度とはおよそ無縁である。同じ対談で語られる富永の意識的に採る研究態度——河田嗣郎と関一の影響が言われている——は次の如くであり、「生産性」においても交通業の実態への絶えざる論及からしてそれは貫かれているからである。

……私の取り組み方は、現われたものとしては、抽象的なものの言い方をしておっても、その背後には必ず実態を自分なりに分析したものをふまえてのことであるという自信がありました。単に外国の書物を紹介するということではなしに、もちろん外国の古典的な書物の助けを借りたのですけれども、それがいつも日本の鉄道なり海運なりにおいてどういうふうに見られているかということを経験にしながら、形の上においては抽象的に表現をしたということは、当時の日本における多くの交通学者のいき方とは違っていたのじゃないかと思います。

富永が「生産性」における交通用役本質論を再検討せざるをえなかったのは、それ故、それが現実から遊離しているからではなくて、それをもってしては交通用役の特殊性を十分に捉えつくすことができなかつたからである、と私は解する。そして、この目的のためには、実は富永旧説における資本論の叙述とつじつまの合わない部分を是正することが有効だったのである。

「生産性」における交通用役本質論、つまり富永旧説は安部利用効果理論（安部隆一『流通諸費用の経済学的研究』、1947年）の圧倒的な影響の下に形成されたものであった。戦時中マルクスの学説を直接的に取扱うことを慎重に回避した富永とは違って、マルクスの名こそ出さなかつたとはいえ、もっぱらその学説によりながら流通諸費用を論じていた同僚の安部の方がこの方面の研究では先行していたので、当然のことながら、富永はさしあたって安部に多くを依拠せざるをえなかつた。すなわち、使用価値とは物であるとする独特の使用価値論に立って、保管や輸送など物ではなく、それ故、使用価値ではない「生産物」を「使用価値の一変化」とみなして、それを利用効果と呼ぶ安部利用効果論を、富永は交通に即して——きわめて思弁的な安部とは違ってあくまでも実態を念頭におきながら——展開したのである。

安部=富永の利用効果理論には、しかし、二つの重大な難点が存在していた。

その第一は、使用価値=物という規定の是非を問わないとしても、利用効果=「使用価値の一変化」と言うとき、この「一変化」の意味が不明確であり、それ故、非物質的「生産物」の

うち利用効果に該当するものとそうでないものとを区別する基準が与えられていない、ということである。この問題について富永は、「交通労働の生産性」において、「使用価値の創出・維持・実現に直接参加する意味である」と明確に規定していたが、そのときはそのときで、人間の輸送の場合、その創出・維持・実現に直接参加するとされる使用価値とは何であるかという別の疑問が生ずる。そこで——と私は推測する——、「交通資本の蓄積」においては、利用効果＝「使用価値の一変化」という規定そのものを捨て去り、「労働生産物」が有形であるか無形であるかによって使用価値と利用効果＝用役とに区別を設けるに止めることにしたのである。

安部＝富永利用効果理論の第二の難点は、利用効果の生産は「本来の使用価値」の場合とは違って労働手段と労働力のみで——つまり労働対象（交通では貨物または人間）が不在であっても——遂行されるが、「本来の使用価値」の場合と同じように生産過程と生産物（これが利用効果である）の区別は存在する、とみなすことにある。このような規定は前段が労働過程についての、また後段は交通業についてのマルクスの本質規定と矛盾する。マルクスによれば、労働過程は人間が労働手段を用いて労働対象にあらかじめ企図した変化を生じさせる過程であり——したがって労働対象なき労働＝生産はありえない——、交通業で売買と消費の対象となるのは生産物ではなくて労働＝生産過程である——そこでは生産過程と生産物の区別はない、あるいはもっと端的に生産物なるものが存在しえない——のである。

安部については定かではないが、富永は明らかにこの矛盾を自覚していた。それにもかかわらず富永があえてマルクスと異なる考え方をしたのは、マルクスが交通業に関して指摘するところが経済理論の常識と合致しないと感ぜられたからであろう。生産物を生産しない産業などというのは経済学の生産論にはほとんど登場しないし、労働対象なき生産も、生産の定義に抱泥しなければ、タクシーの空車走行などをその例としてあげることができるからである。しかし、近代の経済理論において生産論は主として製造業を念頭において論ぜられる。この点ではマルクスの経済学も同然であって、富永が角本との対談で「資本論は使用価値主義である」と言うのはこのことを指してのことである（ここで使用価値とは安部的用語法に従って物質的財貨のことをいう）。

製造業を主として想定する経済理論を製造業ならざる交通業に応用するに際しては、それがどんな理論であれ、十分に慎重であらねばならない。この慎重さを欠くことは交通業の特殊性を見失うことにつながりかねないからである。本節の初めの部分で引用した富永の発言はこの反省を語ったものであり、この反省の結果が「交通用役について」（1957年10月）である、と私は解する。

6

「交通用役について」において富永が意図したことを一言にしていえば、経済学における交通および交通業に関する論及や特殊研究から——もちろん交通・交通業の実態を念頭におきな

がら——交通および交通業の特殊性を導き出し、それを経済理論の中に持ちこむことによって、製造業中心の経済理論を交通業に即して再構成することである。

富永が今度は安部を介することなく直接マルクスによりながら説くところによれば、交通業の特殊性の根源は、生産=販売する商品たる交通用役が、労働=生産過程の結果としてそれとは物質的に区別される対象の生産物ではなく、労働=生産過程そのものであることに存する。生産物ではなく労働=生産過程であるから、交通用役の消費は生産と同時になされなければならない。生産即消費という交通用役のこの特性は旧説では交通用役が無形の生産物であることに帰せられていたが、今度はそれが労働=生産過程であることに求められることによって、この特性の規定はより明確になったと言ってよい。交通用役はさらに消費即生産という特性をも有する。これは空車・空船運行（航）や積載余力をもって行われる運転の全部的（前者のケース）または部分的（後者のケース）不生産性に関して言われることであるが、これは労働過程に労働対象が投入されてはじめて、また投入される分についてのみ有効に生産がなされると主張するのと同義であるから、労働過程とは労働対象に企図した変化を生じさせる過程であるとするマルクスの労働=生産に関する本質規定がその根拠となっているのである。

交通用役を消費即生産と規定することから、富永はさらに交通用役の個別性=異質性の認識を導いた。消費即生産とは消費が生産を直接的に規制するということであるから、消費の内容、つまり移動の対象、区間、方向、時刻および質的諸条件の組合せが多様であるに応じて生産も多様たらざるをえず、たとえ物理的・技術的に同一の労働過程をもって対応するにしても、消費内容に共通性がないかぎり、個別の消費者が消費する交通用役は異質の商品とみなすべきである、ということになる。この交通用役の異質性の主張はマルクスではなく——マルクスにはこの認識はない——、タウシッグとピグーとの間の論争におけるタウシッグの主張に学説史的起源を有する。富永は鉄道業の生産を結合生産と規定するか否かの論点に関してはそれを否定するピグーを支持しつつも、その「生産物」が同質か異質かの論点に関してはタウシッグを採り、その主張により説得的な論拠を与えたのである。

「交通用役について」において富永は、ほかにも交通用役の単位や品質の問題にも論及して、交通用役の本質と特殊性を究めつくした。この問題をこれほどまでに徹底的に考え抜いた文献は内外を通じてほかにはない。これは交通用役について何かを学び、考えようとするものなら誰しも参照すべき必読文献であり、学説史に永遠に残る偉大な貢献である、と言っても決して過大評価にはならないであろう。

富永が交通用役に関して到達した認識は、しかしながら、通常の経済理論をもってしては処理しがたいものであり、それ故、富永による交通経済学の体系化をきわめて困難なものにした。取引される商品が生産物ではなくて労働過程であり、しかも物理的・技術的に同一な労働過程が多数の異質な商品となるばかりでなく、各種商品の供給割合は——結合生産でも比較的処理しやすいケースとは違って——可変的であるといった、通常の経済理論が想定することのない

きわめて複雑なケースに即して価値=価格形成論を展開しなければならない羽目に陥ってしまったのである。

当初、富永は、おそらく、これをそれほどやっかいな問題とは意識していなかった。「交通用役について」の結びの部分において、「……同一の労働手段が異種の生産に使われたり、同一の労働過程から多数の同質または異質の生産物が生み出されたりすることによって、価値形成は複雑化する。」と述べ、空車・空船回送や積載余力をもってする運送の価値論的処理の方法を論じた後で、「……これ〔価値〕が現実交通用役の市場価格（運賃）にどのように具体化するか、を追求すること」を次の仕事として予告しているからである。しかしこの次の仕事に着手する前にどうしても解決しておかなければならない問題があった。多数の異質の交通用役の供給に共用される固定資本の個別の交通用役への価値移転を、前記のきわめて複雑なケースに即して解くという問題がこれであって、「交通用役について」では価値形成を複雑化する要因としての指摘はあるものの、本格的な論及をみなかったものである。

富永はほどなくこの問題のむずかしさを思い知らされることになる。あまりにも複雑になりすぎるために経済理論でも扱いかねるこの問題につき、自力で解決することを決意して、会計学関係の文献をも参照しながら思索に思索を重ね、今日に至るもこの問題が富永の念頭を去ることはない。それにもかかわらず、直面したものが全くの難問であった上に、この頃（1960年前後）からは学内行政や審議会など学内外の仕事に時間を取られることが多くなってきたこともあって、なかなか解決の見通しを立てえないでいた。そして、とうとう角本との対談（1980年）において、いささか自虐的に、しかし誇り高く、この問題の自力解決の不可能を、従って富永交通経済学体系の未完成を公けに宣言するに至る。これは『『経済学雑誌』と私』や本著作集の「あとがき」では挫折と表現されるが、それは交通用役の本質と特殊性を究めつくした者のみに、そしてほかならぬその故に訪れる栄光ある挫折なのである。

7

富永祐治は1965年3月、定年をもって大阪市立大学を退職し、同年11月、都市交通研究所所長に就任して今日に至っている。この研究所は、「戦後の私鉄業界」において自ら語っているように、在阪大手私鉄五社・名古屋鉄道・大阪鉄道管理局および大阪市交通局の企画・調査・運輸・経理担当の有志が富永を囲んで任意で組織していた陸運研究会が発展的に解消して、これを関西鉄道協会がその調査活動の独立した一部門として継承・創立し、富永にその運営を委ねたものである。富永はこれに企業の実務者と学際的な研究者グループとの共同研究が各々の弱点——前者における視野の狭さと後者における現実感覚の不足——を相互に補完することによって有意義な効果が生ずることを期待した。この研究所は創立以来四半世紀になろうとする今日でも活発な活動を展開しており、ここに富永の卓越した研究組織能力の現れを見ることができる。

都市交通研究所には交通経済学ばかりでなく交通工学や経済地理学など専門を異にし、また所属と方法論的立場を異にする関西の有力な研究者が多数結集した。これは富永の知的威信の然らしむるところであるが、それが一時的なものに終らなかったのは富永を中心とする共同研究が参加者にとっても有益であるからである。研究所におけるこの共同研究は、外部の審議会や調査委員会における活動とともに、富永自身にとっても研究上の大きな刺激となった。こうして富永は大阪市大時代、「交通用役について」の後、共同研究の序文的なものを別とすれば、「都市交通政策論ノート」(1958年4月)をもって中断していた執筆活動を再開し、『素人』と『玄人』(1971年12月)と「国鉄貨物輸送の赤字」(1976年1月)との、また『鉄道業におけるサービス』のむずかしさ(1978年7月)と「収入のプールと運賃の共通化」(1987年5月)との間に、それぞれほぼ4年と9年の空白はあるものの、以前のコンスタントなベースに戻して研究成果を発表するのである。

都市交通研究所時代のこれらの作品は、富永自身によれば、「……未解決の基本的問題圏を回避しながら落穂ひろいのような仕事をしたり、定説化され自明視されている問題を改めて実践の場から見直して、その理論的再検討を試みたりして、知的欲求をみたしてき」た所産(「あとがき」ということになるが、その中には名文家富永が会心作とする「教室の先生・書斎の先生」が含まれているほか、「未解決の基本的問題圏」に限りなく接近したものもあれば、「定説化され自明視されている問題を改めて実践の場から見直して、その理論的再検討を試みた」結果で学界や業界に裨益するものも決して少なしとはしないのである。

「未解決の基本的問題圏」に限りなく接近していると言ったのは、「都市鉄道における通勤輸送と原価計算」(1968年8月—不収録)から「鉄道業における費用に関する基本的論点について」(1970年11月)を経て「鉄道運賃制度」(1976年5月)に至る運賃論研究を指してのことである。この系列の研究は、富永自身の意識では、「定説化され自明視されている問題を改めて実践の場から見直して、その理論的再検討を試みた」ものの一つであるかもしれず、現に扱われている問題の一つは時間帯別・路線別運賃設定の是非についての理論的検討であるが、「交通用役について」において到達した認識とそれともなって直面した課題を、交通用役の異質性と異質な交通用役の間における共通費または結合費の配賦原理の問題という形で、労働価値説でなくても扱えるように翻訳した上で、自らもその解明のために格闘しているのである。驚嘆に値する執拗な探求心と言わなければならない。この点で「運賃制度」の殊に第二節(「運賃制度における画一主義と個別主義」と附論一(「鉄道運賃の差別価格的性格について」)および二(「peak-load pricing について」)は富永運賃理論の最新の到達点とみなすことのできる作品なのである。

富永の都市交通研究所時代の仕事で第二の系列をなすのは、「大阪市公営企業審議会答申の基本的考え方について」(1967年12月)、「総合交通体系論に関するコメント」(1971年10月)および『素人』と『玄人』(1971年12月)である。これらは、「定説化され自明視されている問題

を改めて実践の場から見直して、その理論的再検討を試みた」ものに属するかどうかは別として、いずれも審議会の答申に関するものであって、一番目はむやみに審議会の委員を引受けることはしないが、引受けた時には最後まで責任を全うする富永が自らペンを執った答申について論じたものであり、二番目と三番目はそれぞれその時点では委員ではなかったが、関係者から諮問事項について意見を求められたのに応えたものと、出された答申に対する寸感を述べたものである。顧りみて「総合交通体系論に関するコメント」における、「結局、適正な輸送分野というものは、多かれ少なかれ何らかの無駄を繰返しながら、時の経過のうちに傾向として不完全な姿で形成されるものである、というのがわたしの見解である。」という冷然たる認識もさることながら、それにも増して『『素人』と『玄人』』における、素人＝経済学者（一流）、玄人＝交通学者（三、四流）とみなして、官庁の素人＝一流好みと結果としての答申（ここでは運政審の1971年答申）における具体策の不在を痛列に皮肉ったところに同感を禁じえない向もあろう。もしも素人衆（および素人的玄人？）の横行ぶりに眉をしかめている玄人（あるいは玄人中の玄人？）であれば。ついでながら、かつて「戦争中、交通行政家が政策指針を交通学者に求めても、多くはむしろ行政家のあとに追隨するだけであって、時にその政策を表面的に解釈し尤もらしい理由づけをして、却って裏面のからくりを熟知する実際家からその素朴さを嘲笑されることもあった。」（『交通学の回顧と展望』）と言いつつ放ったことのある富永の、ここでいう素人的玄人に向ける視線には非常に冷やかなものがある。

都市交通研究所における富永の最大の関心は、しかし、運賃理論のほかでは都市交通政策にある。この系列の研究は大阪市大時代の「都市交通政策論ノート」（1958年4月）をもって始まり、「大阪市公営企業審議会答申の基本的考え方について」（前掲）などを経て「収入のプールと運賃の共通化」（1987年5月）に至っている。「戦後の私鉄業界」（1977年10月）を除いて運賃問題が中心となる私鉄産業論を別とすれば、最初のものと同最近のものとを対比してみると興味深い事実が浮び上がってくる。路面電車廃止の是非、大都市交通の応急対策としての道路建設と高速鉄道整備の比較、高速鉄道整備のあり方、異種交通機関間の財政的調整と都市交通機関の経営一元化の必要性などの問題を提起した富永が、最近では異種交通機関の財政的調整としての収入のプールと、実現の困難性が明らかになった経営一元化に代るものとして運賃の共通化を主張しているという事実である。（この主張は直接には公営企業における措置として言われているが、民間を含む異なる企業体間でも指向されるべきものであるというのが富永の考えである。）路面電車廃止問題は既に片附いており、道路建設と高速鉄道整備との比較および後者のあり方に関する主張には変化はないから、驚くべき主張の一貫性とその中における柔軟性であると言わなければならない。行政当局と企業経営者の富永に寄せる信頼の厚さの一因はここにあると私は考える。

大阪市大退職後の富永にはこれまでに言及したもののほかに、「『鉄道業におけるサービス』のむずかしさ」（1978年7月）と「Mass Transitにおける旅客集団の性格について」（1987年9

月)という注目すべき作品がある。両者はともに「落穂ひろいのような仕事」の類のものであろうが、前者では日頃なにげなく使われるサービスという言葉の意味を鉄道業の経営に即して検討し、後者では『交通学の生成』において定立した「社会学的交通理論」で扱う予定であったテーマの一つを論じている。殊に後者には、本著作集の「あとがき」と併せて読むとき、続行を断念した研究課題に対する富永の愛惜の念が込められているように感ぜられてならない。

これをもって富永交通学の解説を終えるが、「あとがき」からもその一端が分るように、米寿を過ぎた今日に至るも富永の思考力と文章力にはいささかの衰えも見られないので、健康さえ許せば、われわれはまだ何篇かの労作に恵まれるであろう。この意味でも富永交通学の軌跡は未完なのである。末永き健康の持続を切に祈念するものである*。

(附 記)

本稿のテーマにつき、筆者は次の三つの拙文を草したことがある。「マルクス主義交通経済学の生成」(交通学説史研究会編『交通学説史の研究』, 1982年, 所収), 「大阪市立大学」(交通学説史研究会編『交通学説史の研究(そのII)』, 1985年, 所収), および「富永先生の交通学」(『富永祐治 略歴と業績』, 関西鉄道協会都市交通研究所, 1985年, 所収)がこれである。ここではこれらのある部分は要約し、またある部分を敷衍して活用している。併せて参照されたい。なお、本稿の表題は——もちろん副題とセットで——富永先生によって与えられたものである。

* 富永教授は、1997年7月25日、逝去された。享年95歳であった。日本交通学会関西部会と関西鉄道協会都市交通研究所は、同年11月7日中央電気倶楽部において、教授の業績を讃えるとともにその継承と発展を期して、講演とシンポジウムの会を開催した。この記録を一部として収めた記念誌が近く同研究所から刊行される。