

昭和二十七年二月一日 第三種郵便物認可
昭和二十四年六月三日國有鉄道特別承認雜誌第一一九九号

經濟論叢

第101卷 第5号

哀 辞

故佐波宣平教授遺影および原稿

- ミュール型紡績工場……………堀 江 英 一 1
- 部門間の連関構造……………山 田 浩 之 雄 23
井 原 健 雄
- 原価管理思考としての変動予算概念……………野 村 秀 和 43
- 低開発国開発計画における技術選択……………名 畑 恒 64

記 事

佐波教授逝く

追悼講演（山田浩之 前田義信 谷山新良 森嶋通夫 上田三四二）

追憶談（葛城照三 安間進）

故佐波宣平教授自作年譜

昭和43年5月

京 都 大 學 經 濟 學 會

佐波先生の学問をふりかえって

—交通論を中心として—

前 田 義 信

今から3カ月前、佐波先生はこの法経第7教室で退官記念講演をなさいました。そのとき、先生は「34年におよぶ経済学の研究生活においてあげたいいくつかの業績のうち、主だった4つの業績がある」と話され、そのうちの最近の1つである「産業連関表における保険業の生産額」を講演の題目にえらばれました。先生は保険理論、海運理論、交通理論の諸分野において、すぐれた多くの研究成果をあげられ、晩年には数理経済学の研究に主力をそそがれました。私は先生の門に学び親しく薫陶をうけ、先生の人格と学問に傾倒し、その影響を最も深くうけた1人として、先生が記念講演で果されなかった残りの3つの業績のうち、海運理論及び交通概論における先生の寄与について、みなさまに御話し申し上げたいと存じます。

海運理論における先生の業績は数多くありますが、昭和24年に公刊された「海運理論体系」にまとめられております。先生は海運の本質を歴史的に把握し、それが「自己運送から他人運送への発展」であり、さらに、その歴史的過程は単に海運企業の成立にとどまらず、海運経済にも、海運政策にも同様に重大な発展でなければならぬと思われ、その歴史法則、経済法則はなんであるかを明らかにし、これらを通ずる一貫した理論体系をつくりあげられました。

それまで、海運に関する研究や解説書はかなりの数にのぼり、なかにはみるべき著作もいくつかあったのでありますが、海運企業、海運経済、海運政策の3つをつらぬく理論的視角をもった研究は、日本だけでなく外国においても皆無であり、ここにわれわれ

は海運におけるユニークな新しい理論を持つことになりました。この理論では、国民経済としての海運は第1型、第2型、第3型の3つの類型に分類されます。第1型は自給自足を原則とする国民経済における海運（たとえばアメリカ）であり、第2型の海運は資源乏しく原料を他国から輸入、それに加工して製品を輸出する国民経済、すなわち外国貿易依存度の大きい国民経済にみられる海運で、日本はこの典型であります。第3型は第2型と同じく対外貿易にとって密接な相互依存関係にある海運であります。それにとどまらず、さらに「海運のための海運」つまり国際運賃の取得を主要機能とする段階に達している海運であり、イギリス、ノルウェーなどの海運がこれに属します。この3類型は固定したものでなく、国民経済の発展にともなって第1型から第2型へ、さらに第3型に発展をたどるのであり、それはすぐれて歴史的所産である、と論じられました。

この理論はただちに高い評価をうけ、今日では定論であり、外国の海運学者もこの理論をうけ入れております。そして、海運の本質に関するこの佐波理論は、海運理論の分野における貴重な共通財産となっておるのであります。この理論は、さらに、海運政策の基本原理はなにかという実践的課題にきわめて的確な解答を与えているのであり、第2次大戦後の日本経済の復興・成長にとって、日本の海運はいかにあるべきか、海運をいかに再建すべきかについて、この「理論体系」は海運政策のすぐれた指針となったのであります。この書物は海運理論における古典であり、格調の高い名著であります。この頃の先生は喘息になやまされながらも、快適かつ充実した研究生活を送っておられたように思います。

ついで、交通理論における先生の寄与は昭和22年に公刊された「交通概論」であります。日本における交通学の研究は明治30年前後からはじまり、大正、昭和の年代を通じて交通学研究はさらに活潑になりました。しかしながら、これらの研究を通じていえることは明確な方法論が確立されていなかったことであります。先生は交通用役の価格である運賃を中心課題とする交通理論体系を樹立し、その経済法則を明らかにし、従来の交通論に科学性を与えることを目標とされ、近代経済理論の分析手法を駆使して正確緻密な筆致でみごとにしとげられました。運賃の理論的解明について、日本では外国文献の紹介ないしは祖述はあっても、それを徹底的に追求し批判し理論的構造を体系化した研究は、この「交通概論」がはじめてであると思います。およそ、学問にとって最も重要なことはいかにして知るか、いかにして学ぶかということですが、今日、交通研究に志す人びとは、この交通概論を読むことによって、交通の経済理論とはいかなるものであるかを知り、いかなる研究方法をとるべきかを学ぶことができるのであります。

先生はこの書物を公刊されて後、さらにより深い洞察を加え、より完全な理論体系と

すべく増補・改訂しその完成を期せられたのでありますが、昭和26年7月突如として先生をおそった心筋梗塞によって中断しなければなりません。まことに残念であります。しかし、この「交通概論」は交通学説史上、珠玉の光を放ち、日本の交通学の水準を著しく高めた業績として、その不朽の名を止めるでありましょう。その後、先生は健康にめぐまれず、日常は病苦の不断の連続であり、病魔は眼底をおそい、内臓をおかし、知覚神経をも麻痺させたのであります。しかし、先生の熾烈な学問への欲求は、さらに、数理経済学や線型計画法その他の新しい手法の経済学の研究に向けられ、「海運動学入門」「弾力性経済学」が公刊され、また、「C.I.F. 価格の巨視分析」の研究も発表されました。「海運理論体系」「交通概論」、さらに生前の最後の著書となった「弾力性経済学」の著作は、私たち研究者にとって「座右の書」ともいふべき書物であります。

先生の学問は万人の検証に堪え、他の新しい思考方法にみちびく貴重な資産であり、つねに実践にみちびき、実践の指針となり、それゆえにこそ真にその名に値する科学であったと私は確信いたします。「ホット・ニュースは学問でない」という先生の生活原則の1つは、すぐれて歴史科学である経済学の研究に志ざされた先生の学風を如実につたえるものであると思います。先生をおそったかずかずの病魔と16年の長きにおよぶ闘いのなか、先生は苦痛に堪え、毅然として立ちむかい、社会科学の本質を追求し、時流にとらわれず、名聞を求めず、その生涯をただひたすら学問に捧げ、情熱を最後まで燃やされました。その学問と学究の精神は永久に人びとに語りつがれることであります。

いまや先生は「その国境からは1人の旅人も戻ったためしが無い未知の世界へ」旅立たれました。私たちの思慕の情はいよいよ深く、追憶の想いはひとしお切なるものがあります。先生の業績を継承し、その学風をつたえ、さらにより発展させることを先生のみたまに誓います。先生の永遠のねむり、とわに安らかなるうえにも安らかであることを。