

交通研究と商学・経営学・経済学

——相互連関を読み解く試み——

高 橋 愛 典

- I はじめに
- II 商学の成立と確立
- III 経営学の分派と台頭
- IV 商学の対応：マーケティング・流通・経済学
- V おわりに

I はじめに

交通研究といえば、工学系（特に土木工学）のイメージが強い。実際、工学系の交通研究者の層は厚く、工学にとどまらない（後述の経済学を含む）多様なアプローチで交通研究を進めている。一方で、いわゆる文系（人文・社会系）では、大学の商学・経営学系統の学部・学科に科目が置かれることが多い。実際、これも後述のように、大学設置基準が1991年に大綱化される前は、商学部（あるいは商学科）では、「交通論」が必修科目の一つとされていた。その影響が今も、各地の大学にある程度残っている。

とはいえ、交通論の科目において講じられるのは応用経済学としての「交通経済学」という要素が強く、商学（部・科）の一般的なイメージ、例えばマーケティングや経営学とはアプローチが異なる部分が多い。また、こうした隣接分野（の科目）との関連が明確に説明されることは少ないとみられる。

近年、交通研究におけるこれらの分野・科目、すなわち「交通論」や「交通経済学」のあり方や相互連関について、議論が交わされる機会が増えている（金本・中条 [2015]、中条 [2015, 2016]、西村 [2016, 2017, 2019]）。こうした議論は、学説史の展開にほとんど触れていない。議論を主導してきた交通研究者たちは、学説史を深く理解しているに違いなく（例えば中条 [1982]）、学説史をむしろ自ら作り上げてきた立場である。そのため、議論に際し学説史を取って前提に置かず、未来を志向して必要に応じて過去を振り返り活用する（例えば西村 [2017, 2019] におけるハンナ＝アレントの哲学）というスタンスなのであろう。

しかし、こうした議論に少しでも追いつくためには、「巨人の肩に乗る」がごとく、学説史に助けを求めることもまた重要と考える。学説史と合わせて、それが展開されてきた教育機関（ここでは旧制の高等商業学校および商科大学、そして新制大学）、さら

にはその中の教学組織(学部・学科・講座・科目など)の変遷を追うことも有用であろう。それは得てして、生々しいエピソードの連続にもなりかねない。とはいえ、学説の展開が新たな分野・科目を創出し、その担当教員が任命されることで学説の発展が促される、という相互作用は断ち切れない(逆にその相互作用が悪循環に陥ったとき、その分野・科目が存続の危機に陥りかねない)。ごく最近では上林・清水・平野[2021]が神戸大学(旧制の神戸高等商業学校や神戸商業大学を含む)を舞台に、経営学の研究・教育および教学組織の変遷をまとめている。

本稿は、商学・経営学・経済学が上記の教育機関において複雑に入り組み、隣接分野との相互連関において交通研究の立ち位置が変化してきた過程を論じた上で、文系における交通研究の方向性を示す。本稿の構成は以下のとおりである。Ⅱでは、明治・大正期における商学の成立と確立(それは高等商業学校の創設とその商科大学への昇格と連動する)の過程を追い、その中でわが国における文系の交通研究の発露を、商社マン養成における貨物輸送に関する教育に見出す。Ⅲでは、昭和期における商学から経営学への分派の過程を、戦中・戦後を通じて検討する。戦後の経営学ブームが高等商業教育に与えた影響は大きかったが、その下地は戦時中から準備されていた部分も大きいのである。Ⅳでは、経営学の台頭に対し商学がどのように対応したかを、マーケティング・流通の概念および経済学の方法論の導入の過程から明らかにする。Ⅴではこれらをまとめ、商学・経営学・経済学と交通研究の関係を明示し、今後の研究課題を整理する。

Ⅱ 商学の成立と確立

高等商業教育、とりわけ商学の成立は、いうまでもなく、開国および明治維新以降におけるわが国の近代化が要請した部分¹が大きい。それがいかにして交通の教育と研究につながっていったか、本節では明治・大正期の動向を検討する。

1. 高等商業教育の成立

国際貿易ならびに世界経済に参加することとなったわが国の商人は、²明治前期は商権を外国商人に押さえられることが多かった。地道な商権回復運動の成果が顕著になり、居留地貿易・御用商人から脱したのは、明治後期、特に明治30年代(20世紀初頭)である。その頃には、鉄道(1872年に新橋-横浜間開通)や銀行(1872年の国立銀行条

1 本節の記述は、高橋[2009] pp.492-497の内容を再構成したものである。

2 商学の定義に関する議論は本稿では措いておくが、林[1999]が商学を「商人に関する学問」(p.1)と定義し、「商人」をわが国の商法の規定に沿って「自己の経済的危険において、市場裡へ自発的かつ継続的に立現れて、主として営利を目的に、その活動を営む人間主体」(p.2)と定義していることは、本稿における商学に関する議論の前提となっている。

例) といった商業のインフラも全国の主要都市に整いつつあった。また、国際交通の発展と、三井物産をはじめとする貿易商社（のちに取扱品目を拡大し、いわゆる総合商社になっていく）の発展が相互作用を見せるようになった³。

こうした状況の中で、貿易や簿記の技能を持った、「商業技師」とでも呼ぶべき人材の育成体制を整備することが、商業・貿易立国たろうとしたわが国にとって急務とされた。中等商業学校は府県立で設立され、現在の高等学校商業科の原形となった（片岡 [1990] pp.138-141, 柴田 [2007]）。高等商業学校（以下「高商」）は、1887年に東京、1902年に神戸に、いずれも国によって設立された。これにくわえて大阪には、市立の高商が1904年に設立された。ほぼ同時期に、私立の専門学校においても、「大学部」に理財（経済）科や商科が置かれ（三好 [2016] pp.242-243）、のちに正式な大学に昇格することとなる。官立の高商は、長崎（1905年）・山口（同）・小樽（1910年）といった地方商業都市にも設置された。

このようにして成立した初期の高等商業教育には、2つの特徴がある。一つは、実業界、特に貿易商社との結びつきが強く、先にみたように商社マンの養成が期待されていたことである。東京高商は、その前身である商法講習所（1875年創立）自体、渋沢栄一（1840-1931）の斡旋によるものであり、その後は三井物産の経営者であった益田孝（1848-1938）が学則制定委員や校務商議委員として学科目にアドバイスをしていたとみられる。その甲斐あってか、これら「一橋」系列の各学校からは、卒業生の多くが三井物産に就職した（森川 [1976] p.67）。20世紀に入ると、毎年10名から20名、つまり卒業生の2割から3割が三井物産に就職したという（米川 [1983] p.18）。また、神戸を本拠地とした商社の鈴木商店は神戸高商に人材を依存し、岩井商店は貿易業務を拡大する際の即戦力として、学校卒業者を大量採用した⁶。彼らは「書生さん」と呼ばれ、主に輸入を担当して専門能力を発揮した⁷。

3 橋本 [1997] を参照されたい。橋本 [1997] は国際交通を、海運・通信・電信からなると広く解釈しており、情報通信を含めた「通信 (communication)」と捉えているといってもよいであろう。

4 これは、戦前に鐘ヶ淵紡績（その後のカネボウ）の営業部社員が「工場技師」と対比させて自己を主張した表現であったという（米川 [1983] p.22）。

5 商法講習所は、その後東京商業学校、東京高商、東京商科大学へと名称と組織を改変していくが、いずれも神田一橋にあったことから、「一橋」という地名がこれら系列の学校を指した。後述のように、これが現在の一橋大学につながる。また、商法講習所から東京高商まで学校の運営に携わった矢野二郎（1845-1906）は、幕末期に幕府騎兵隊などで益田と行動を共にし、さらに益田の義弟となったことが、高等商業教育に与えた影響は大きい。

6 米川 [1983] pp.19-20 を参照されたい。鈴木商店は、昭和金融恐慌の煽りを受けて1927年に倒産したが、その商権の一部は子会社の日本商業会社（日商）に引き継がれた。日商は、岩井商店の後身である岩井産業と合併して日商岩井となり、日商岩井はニチメンと合併して現在は双日になっている。

7 従来の、丁稚奉公制で雇用されていた「○吉さん」達は、販売の担当となったという。「書生さん」と「○吉さん」の違いは、学歴だけではなかった。学校卒業者は通勤給料制で雇用されており、生活様式も大きく異なっていた（片岡 [1990] pp.132-133）。

もう一つの特徴は、こうした高等商業教育、特に東京高商と早稲田大学（東京専門学校）商科の教育内容が、ベルギーのそれから大きな影響を受けたことである。ベルギーは、小国で天然資源に乏しいためか、近世重商主義国家として栄華を誇っていたイギリスに範を取って、商業を唯一の国是とした。また、国家政策として1852年にアントワープ高商（アンヴェルス商科大学）を設立した。東京高商の教員がベルギーに留学して持ち帰った学問的成果は大きかった（猪谷 [1974]、西沢 [1987]）。

2. 商業学の成立

高等商業教育が本格的に始まるにあたり、それまでみられた、商業に関する様々な知識を羅列した「商事要項」は、「商業学」へと体系化が進められた（福田 [1966] p.360）。1902年には、土屋長吉『最新商業要綱』、平尾丹治『商業学』、飯田旗郎『商業汎論』が立て続けに刊行されている（片岡 [1990] pp.188-201）。これらの書籍では、商業学は汎論（売買、商業本科）と各論（商業補助科）の二本柱とされ、各論では、商法による広義の商業（倉庫業・鉄道業・海運業・銀行業など）が論じられた¹⁰。商社における商業・貿易の展開が、輸送・保管・金融に対する需要を派生させ、商社マン予備軍であった高商の学生にも、取引相手を含めたこうした広範な業種（「商業補助業」「補助商業」）に関する知識が求められたことは想像に難くない¹¹。のみならず、商社自体がこ

-
- 8 もっとも、この時期のわが国の高等商業教育に影響を及ぼしたのは、ベルギーだけではない。明治初期に森有礼（1847-89）は、当時すでにアメリカで盛況を見せていたビジネススクールをわが国に導入しようとしたという（三好 [2016] p.229）。またドイツには、「商人（Kaufmann）の学」としての商業学（Kaufmannschaft）の長い歴史がある（福田 [1966] pp.356-358）、これは前述の、林 [1999] が商学を「商人に関する学問」と規定した問題意識に近いものがある。だが、岡田 [1980] によれば、ドイツ各地に商科大学が設立されたのは20世紀初頭、つまりわが国に高商が設立されたのと同時期であり、しかも19世紀にドイツの商業学は衰退していたため、商科大学で教授されていたのは（国民）経済学であった。東京高商で教授を務めた上田貞次郎（1879-1940）は、1906年刊の『商業大辞書』において、ドイツにおいてさえ未だ学問らしき商業学が成立していないことを嘆き、わが国ならではの経営学の体系化を進めるきっかけとしたという（吉田 [1992] p.19）。
- 9 イギリスにおける高等商業教育とそのわが国への影響については、佐波 [1960] が以下のように指摘している。「近世イギリスの重商主義時代には、shipping（海運業）、underwriting（保険業）、banking（銀行業）が国の繁栄を支える三つの大黒柱であって、これら三業種の商慣習、それに簿記、会計を含めて、イギリス人のいわゆる実学がこれを体系付けていた。そして、これを大体そのまま輸入したのが明治中期の日本の高等商業学校である。」（p.111）ただし、ベルギーやアメリカと異なり、イギリスの高等商業教育の制度（教育機関を含む）がわが国に直接与えた影響については、三好 [2016] などでは十分に確認できない。
- 10 この時点、つまり創設期の交通論（鉄道論・海運論）には、ドイツ流（官房学・国家学の一環としての、政策志向の強い公共経済的交通論）、アメリカ流（広い意味で制度学派と呼ばれる）、ヨーロッパ流（前述の佐波 [1960] が指摘した、イギリスなどを起源とする実学）の3つの流れがあったとされる（増井 [1988] pp.5-7）。この時期の交通の学説については増井 [1983] および前田 [1983] が詳しい。
- 11 こうして増設された科目の中に商業地理学があり、これがわが国の経済地理学の系譜につながることに触れておきたい。経済地理学は、交通論・交通経済学や地域経済学としばしば混同されかねないが、商業学（汎論）としての商品学に起源の一つがある。農水産品や天然資源の分布・地誌に関する知識を商業・貿易に活用することが、商業地理学の主な目的であった（片岡 [1990] pp.170-175, 318-321, 荒木 [2018] 補論）。

これらの業種に進出したことが¹²、その後の財閥の成長の基盤となったことはいうまでもない。高商、あるいはのちの商科大学の卒業生たちは、商社だけでなく、銀行業・保険業・海運業などにも、即戦力として就職していった。

また、1906年に刊行された内池廉吉『商業学概論』の意義も大きい（片岡 [1990] pp.291-296, 小原 [1998] pp.44-51）。『商業学概論』は商業学を広義（「商業経営上直接間接に必要な諸種学科の合計」とし、社会・経済・法律を含む）と狭義（商業者が如何なる方法を以てせば経営上遺憾なく健全なる成功を博しうるやを理論的に考究する学科）に分類した。さらに狭義の商業学を、純粹商業論（前述の汎論に相当）、商業補助業論（各論に相当）¹³、工業経営論の三本柱とした。

3. 商学の確立

このようにして成立した高等商業教育と商業学は、その直後から転換が促された。そのきっかけは、高商を大学に昇格させようという「商科大学待望論」であり、早くも1900年頃から論争を巻き起こした。

この論争のさなか1909年に東京帝国大学法科大学に商業学科が設立され¹⁴、日本の「大学」において初めて商業学が教授された。また1910年代には、京都帝国大学にも交通・保険の講座が置かれた。担当者は、初代の小島昌太郎（1888-1978）、第2代の佐波宣平（1905-68）と一人で交通と保険の両方を教授したが、これは講座設置当時の高商で両科目が結び付けられていたためという¹⁵。

先にみた東京・神戸・大阪の3つの高商の商科大学への昇格は、東京商科大学が1920年、神戸商業大学が1929年、大阪商科大学が1928年まで待つこととなる。これにより、いわゆる「三商大」が揃った。ほかにも、各地で国公立の高商や私立大学の商科（商学部）が増設されていくなど、1920年代に高等商業教育は質量ともに拡大の一途をたどった。

この時期に「商学」という名称が定着し¹⁶、前述の本来商業論と補助商業論に加えて、

12 先に触れた三井物産は、海運（船舶部）や造船（造船部）も兼業するようになった。船舶部は1942年に分社化され、三井船舶や大阪商船三井船舶を経て現在は商船三井に、造船部は1937年に分社化され、三井造船などを経て現在は三井 E&S ホールディングスになっている。

13 内池（1876-1949）は、純粹（本来）商業論のみならず、補助商業論の一科目である倉庫論においても、学問分野としての未熟さを指摘しつつも（片岡 [1990] pp.315-316）、現在の物流システム研究のはしりというべき先駆的な業績を残していることが注目される（小原 [1998] p.53）。

14 現在の東京大学経済学部経営学科の前身である。

15 当時の事情については、小島 [1964] を参照されたい。交通と保険の結びつき、特に海運と海上保険の関係は、商法から見ても深い。だが、海上保険約款論を離れると、海運と保険の結びつきは薄れる（小島 [1964] p.81 における佐波宣平の発言）。現在では、交通論と保険論はそれぞれ内容が多様化していることもあり、同系列の科目として扱われる機会は当然のことながら少なくなっている。

16 「商学」という用語が初めて用いられたのは、東京高商専攻部の卒業生に与えられる学士号が「商業学士」から「商学士」に変更された1906年とされ、1910年代後半から「商業学」の同意語として使用されるようになったといわれる（福田 [1966] pp.360-361）。

(商事・企業) 経営学, 商業経済 (政策) 論¹⁷, 簿記・会計がその主要科目と認識されるようになった。経営学は, 前述の工業経営論を起源とし, 工業化の一層の進展のみならず, ドイツにおける経営経済学 (Betriebswirtschaftslehre) の成立・発展から大きな影響を受けた。

Ⅲ 経営学の分派と台頭

こうして, 1920年代に一応の確立をみた商学からは, 経営学の分派が早くも始まった。1926年に日本経営学会が設立されたが, 創立の会議の際には, 「日本商学会」もまた学会名の候補であり, 激しい議論があったという¹⁸。1926年は, 年末に昭和へと改元された年であり, 商学が明治期に成立し大正期に確立をみたことと対比させれば, 経営学は昭和を象徴する学問であるともいえよう。商学と経営学の関係は, 昭和を通じて変化し続けたのである。現在わが国で研究・教育される経営学はおしなべてアメリカ流であり, 戦後のアメリカニゼーション (Americanization) との関連は想像しうるところであるが, その下地は戦時下で準備された部分が多い。

1. 戦時下における経営学の台頭：神戸のケース

戦時下での人材育成の方向性から, 戦時体制に即座に貢献しうる工業教育が急速な拡大をみた一方, 商業教育, のみならず「商」の字自体が軍部に忌み嫌われ, 縮小を余儀なくされた。1941年の段階で文部省は, 商業教育の目標を配給, 産業経営, 貿易の3分野とした (三好 [2016] p.103)。まず, 従来の商業から物資の「配給」という側面を強調するようになった。産業経営については, 産業は「産業報国」に通じる意味が強調されたと考えられる。貿易も, 植民地経営の文脈に沿っている。

教育機関・教学組織の転換も促された。中等商業学校の多くが工業学校に転換され, 高等商業教育においても1944年に, 東京商科大学が東京産業大学に, 神戸商業大学が神戸経済大学への改称を余儀なくされた。国立高商は, 山口・小樽・福島・大分・高松

17 東京高商で商業経済 (政策) 論を担当していた関一 (1873-1935) は, 東京高商の商科大学昇格をめぐる騒動に際して教職を辞し, 大阪市助役・市長に転じた。そして, その政策論 (特に交通政策) を駆使して, 御堂筋の拡幅や市営地下鉄の開業などに手腕を発揮した。関の商業経済論については片岡 [1990] p.303 を, 関の交通論・交通政策については芝村 [1989], 角本 [1998] pp.30-38, 藤井 [2000] を参照されたい。

18 平井 [1972] pp.18-21, 山本 [1977] 第3章, 片岡 [1990] p.412などを参照されたい。もし, このときに学会名が日本商学会に決まっていれば, 経営学よりも商学においてこそ, 学会と学界の全体を統べる「商学原理」とも言うべき体系が, 後述の福田商学以外にも発展をみた可能性がある。なお, 戦後の1951年に日本商業学会が設立されているが, これはあくまでも商業学 (ここまでの用語法でいう本来商業論であり, 後述のマーケティングや流通論を含む) の学会であり, 商学の体系全体を扱う学会とはいいがたい。

が経済専門学校に、長崎・名古屋・横浜は工業経営専門学校に、彦根・和歌山・高岡は工業専門学校に転換された。軍部の圧力は私立大学にも及び、例えば早稲田大学商学部は1945年2月に「産業経営学部」への改称を文部省に申請することとなった。²⁰

こうして「商（学）」が「産業経営」に置き換えられていく中で経営の概念が意義を増し、戦後の経営学ブームの下地を作ったといえる。神戸の戦中・戦後の動向は、商（業）学が経営学に取って代わる過程を如実に示している。

神戸商業大学が神戸経済大学に改称する際、商学科を拡充して経済学科・経済行政学科・大東亜経済学科・経営学科とし、官立大学でわが国初の経営学科を創設した。ここには、学科名を商学から経営学に変えることで軍部の批判をかかわす意図があったとも考えられる（山本 [1977] p.94, 清水・平野・庭本 [2021] p.41）。敗戦後の1946年8月には、当時の学制における専門学校に相当する「附属経営学専門部」を創設した（山本 [1977] p.95, 清水・平野 [2021] pp.54-57）。この専門部の母体となったのは、戦時中に開設された経営計算研究室および経営計録講習所であった。²¹1949年に新製の神戸大学が発足したと同時にわが国初の「経営学部」が設立された背景として、こうした教学組織が戦時中にできていたことは大きい。

他の新制大学においても、戦時下の風潮が尾を引いたのか、「商」が「経済」に置き換えられたままであることが多かった。特に国立大学では「商」の字が表看板に再び掲げられることは稀であった。新制国立大学のうち、商学部が設置されたのは一橋大学と小樽商科大学のみだったのである。小樽以外の官立高商はいずれも、師範学校等と統合される形で各県に置かれた総合大学の経済学部となった。²²

2. 戦後の経営学ブーム：アメリカニゼーション

戦後すぐのわが国に、戦勝国アメリカ合衆国の企業経営や流通のしくみが紹介されると、アメリカニゼーションが一気に広がった。

19 三好 [2016] p.257 および長廣 [2017] p.252 を参照されたい。長廣 [2017] 第10章・第11章は、和歌山高商を中心とした事例研究を通じて、戦時下の高等商業教育における科目や教育内容の変転を詳細に論じている。

20 宮島・花井 [2004] pp.90-91 を参照されたい。もっともこの改称は、認可が下りないまま8月の終戦に至った。早稲田大学は、商学部を母体とした「産業経営研究所」を1974年に創設しているが、戦時下の「産業経営」の概念との関連は不明である。

21 清水・平野・庭本 [2021] pp.42-45 を参照されたい。神戸大学にはアメリカ IBM (International Business Machine) 社からの統計会計機（いわゆるパンチカード・システム）の無償貸与が実現し、これが経営計算研究室の開設につながるが（清水・平野・庭本 [2021] p.42）、その時期が1941年5月と太平洋戦争開戦のわずか半年ほど前のことであることには驚かされる。

22 戦前の官立高商における交通研究の動向は、和平 [1982] が詳細にまとめている。後に第1表でみるように、官立高商（大学への昇格を果たした三商大を除く）は多くが新制大学の経済学部、あるいはその中の経営学科に受け継がれたためか、商学の色合いが薄くなり、交通の科目や専任教員が今でも配置されている大学は少ない。

戦前のわが国の経営学は、上田貞次郎を筆頭にわが国独自の体系を模索しつつも、ドイツ流の経営経済学から大きな影響を受けたことは、前述のとおりである。それが戦後のアメリカブームの中で、アメリカ流の経営学 (business administration) ないしは経営管理論 (management theory) が主流となっていった。わが国における経営学全般の状況は「戦前はドイツ、戦後はアメリカ」「骨はドイツ、肉はアメリカ」(小笠原 [2013]) と端的に表現できる。アメリカ流の経営学は、製造業の生産管理が柱であり、実際に1920年代に自動車産業に適用することで、大量生産を実現する体系を築いていた(牧浦 [1999] pp.10-11)。その体系が、戦後のわが国にアメリカニゼーションと合わせて導入された。

アメリカニゼーションと経営学ブームは実業界全般に及んだ。1955年には日本生産性本部が設立され、オペレーションズリサーチ (operations research) やコンピュータの活用をも含めたアメリカ流の「経営近代化理論」の導入が加速した(竹内 [2015] pp.207-209)。経営学ブームの象徴は、カッパブックスの『経営学入門』(坂本 [1958]) がベストセラーとなったことであろう(竹内 [2015] p.209)。坂本 [1958] は、いかにもアメリカ流経営学に範を取り、第1章を「科学的管理法」(scientific management) とし、ハーバード・ビジネススクールのケースメソッドから筆を起こして、経営組織論やマーケティング調査、さらには前述のオペレーションズリサーチに至る、戦後の経営学部のカリキュラムをおおよそカバーしている。アメリカ流経営学は、製造業の生産管理を基盤としつつも、ヒト・モノ・カネ・情報の管理に関する業種を超えた一般論を志向したといえる。これは、戦前の商学が持っていた商社マン養成という目的(さらには、商社を中核とする財閥への志向)や、業種別の科目体系(本来商業論としての商業・貿易、補助商業論としての交通・倉庫・金融など)とは、厳密には異なるものであった。

こうした経営学ブームは、新制大学にも及んだ。「経営学部」の先駆となったのは前述のように、商学の老舗中の老舗であった神戸大学であった。私立大学で初めて経営学部を設置したのは明治大学で、1953年のことである。その後、高度経済成長と大学進学率上昇の中で増設されていった私立大学には、経営学ブームを受けて経営学部(学科)を設けたところが多かった(山本 [1977] pp.99-104)。第1表は、戦後すぐの新制大学発足から1975年までの間に、²³ 全国の大学に経営学部あるいは経営学科の増設が進んだ実態を整理したものである。1962年が、増設の一つのピークであったといえる。

23 ただし明治大学は1904年に商科を創設しており、現在も経営学部とは別に商学部が存続している。

24 1975年というのは、第一次石油危機(1973~74年)によってわが国の高度経済成長が終焉した直後であるが、経営学においては、第1表にあるように一橋大学商学部に経営学科が設置された意味が大きいとされる。山本 [1977] は一橋大学について「経営学という名称の発祥地として経営学の伝統は古く、経営学発展の原動力ではあったが、「商学」ないし「商業学」の重圧の下にこれまで問題ともなり得なかったし、またなし得なかった」ところに、経営学科が「まさに奇跡の如く設置された」と評している(p.101)。第1表が1975年までをカバーしているのもその意味である。

第1表 戦後の新制大学における経営学部および経営学科の新設（1948～75年度）

年度	経営学部の新設	経営学科の新設	
		国公立大学	私立大学
1948		神戸商科《兵庫県立》 (商経)	
49	神戸	福島, 滋賀, 山口, 大分, 横浜市立 (商)	立教, 拓殖 (商)
50		名古屋	
51			八幡《九州国際》(法経・経営経済)
53	明治		立命館*
59	法政, 甲南	京都	武蔵
62	専修, 立命館*, 松山商科《松山》	東京**	中央 (商), 大東文化, 国士館 (政経), 関東学院, 南山*, 愛知学院 (商), 中京 (商), 名古屋商科 (商), 龍谷*, 大阪経済*, 大阪商業 (商経), 近畿 (商経), 広島修道 (商)
63			愛知 (法経)
64	大阪経済*	和歌山, 高崎経済	千葉商科 (商経), 日本 (商・経営) (経済・産業経営), 大阪学院 (商)
65	東京経済, 大阪産業	埼玉, 大阪, 香川, 九州, 北九州《北九州市立》(商)	北海学園, 獨協, 鹿児島経済《鹿児島国際》
66	青山学院, 東洋, 龍谷*	北海道, 大阪府立	西南学院 (商)
67	横浜国立, 立正, 京都産業		九州共立
68	札幌, 青森, 南山*		上智**, 成蹊
69	駒澤		
70	亜細亜		流通経済
71		長崎**	城西, 追手門学院, 岡山商科 (商)
73	桃山学院		
74	東亜	富山	学習院, 東海 (政治経済), 横浜商科 (商・経営情報), 広島経済, 第一経済《日本経済》
75		一橋 (商)	

《 》は、現在の大学名を示している。

() は、経営学科が設置された学部を示す（表記のない大学は経済学部を設置）。「・」がある場合は「経営学科が設置された学部の名称・学科（経営学科以外）の名称」を示す。例えば「(法経・経営経済)」とあるのは「法経学部に経営経済学科を設置」したことを意味する。

*は、まず経営学科を設置し、そののちに経営学部を設置した大学を示す。

**は、商学科（東京大学は商業学科）を経営学科に改称した大学を示す。

出典：山本 [1977] pp.99-102 より作成。

高度経済成長に伴う産業構造の変化をも受けて、商学・経営学を含めた高等商業教育は、業種を問わない「サラリーマン養成」の役割を担うようになったのである。

IV 商学の対応：マーケティング・流通・経済学

それでは、経営学のこのような台頭・攻勢に対し、商学はどのような対応・守勢を取ったのであろうか。結論を先取りすれば、商学の根幹をなしていた商業学（本来商業論）は、アメリカニゼーションの一環として進んだマーケティング（marketing）の導入と、経営近代化の一環として進んだ流通革命のなかで、マーケティングと流通（distribution）を柱とした換骨奪胎が進んだのである。一方で補助商業論としての交通や金融は経済学的手法を取り入れた。交通論は交通経済学に、金融は（同じく商学の一環をなしてきた）貿易と合わせて国際経済学に近づいていった。

1. マーケティングと流通

石川 [2018] が簡潔にまとめるところによれば、マーケティングの起源は 20 世紀初頭のアメリカであり、「生産地から遠隔の消費地までいかに農産物を移転させるか」「生産力向上で過剰になった農産物をいかに市場に押し込むか」といった問題から始まったとされる（石川 [2018] pp.14-15）。このような、社会課題としての農産物の過剰生産問題は、産業革命を経て製造業による工業生産物の販売問題に転化していったが、その対処として期待されたのがマーケティング（その後の用語法でいうマクロ・マーケティング）であった。

このようなマーケティングの考え方をいち早くわが国に導入することを試みたのは、戦前から戦後にかけて神戸の教壇に立ち続け、その間に 1920 年代にハーバード・ビジネススクールに留学した、福田敬太郎（1896-1980）であった。もっともこの時点では、マクロ・マーケティングに相当する内容が、適当な訳語が見当たらないまま「市場論」や「市場組織論」として論じられていた（福田 [1966] pp.365-384, 小原 [1998] pp.51-55）。福田は、「福田商学」と称される独自の商学体系を確立したが（白石 [1998], 高橋 [2009] pp.498-499）、その集大成の一つである福田 [1966] は、根底にアメリカ流のマーケティングを置いている。マーケティングは戦後、個別企業の経営者の視点に立ったミクロ・マーケティングないしはマネジリアル・マーケティング（managerial marketing）に転化し（石川 [2018] p.15）、製造業を前提に商品の販売・需要創造から開発を論じるようになった。戦前からの商業学者たちは、戦時中の「配給（経済）論」を経て、戦後は率先してマーケティングの導入に努めたといえよう。

流通の概念は、前述した「商業」や「配給」に代わるものとして、戦後になって導入

が進んだ。前述のアメリカニゼーションならびに経営近代化の波は、スーパーマーケットの出現と波及を代表例として小売業や流通機構にも及んだ。学術文献に現れ出た象徴は、中公新書の最初期のラインナップに列した『流通革命』（林 [1962, 1977]）であろう。また、概念上、流通には含まれるが商業には含まれない「メーカー流通」（生産者が持つ流通機能）の拡充もまた、「商業学」「商業論」といった科目が「流通（システム）論」に置き換えられていった背景にあったと考えられる。

端的にいえばわが国の商業学（本来商業論）は、製造業を前提とした（ミクロ）マーケティングと、マクロ・マーケティングに近い流通論とに分かれる形で存続していったといえよう。そしてマーケティングは、従来の商業学、さらには商学そのものを代表・代替する存在となった。製造業を前提とする点は、先にみた経営学との共通項でもあり、その意味でマーケティングは経営学の一分野であるという見方も可能である。商学部（学科）でも経営学部（学科）でも「マーケティング論」が大学設置基準上の必置科目となり（片岡 [1990] pp.409-410）、「商業（流通）経営論」のような、経営学を用いて商業（流通）を分析する、あるいは商学と経営学にまたがる科目も出現した。

2. 方法論としての経済学の導入

同じく戦後には、商学の中でも特に交通論、貿易論、金融論に経済学の手法が本格的に導入された。²⁵これらの分野は精緻化と政策志向を強め、実務を柱とした商学の体系から、方法論的に離れていったと考えられる。²⁶

具体的に、商学における交通研究についてみると、戦前までにおける、補助商業の各論として実務を意識した「交通論」から、応用経済学（applied economics）としての「交通経済学（transportation economics）」へと変化した。その背景として、戦後一貫して、公共投資や公害など、経済の全体を視野に入れた交通論が期待されたこと、さらに

25 本項の記述は、高橋 [2009] pp.499-500 に加筆修正を加えたものである。

26 貿易論と金融論が国際経済学に取り込まれていった経緯についても、簡単に触れておきたい。橋木 [2019] は、池尾 [2006] を下敷きにして、戦後にわが国が貿易を通じて高度経済成長を実現した経緯から、1960～70年代に日本人経済学者が特に国際貿易論で英文学術誌に多数の論文を発表した成果を概観している（pp.203-206）。金融については、経済学（部）に属するか商学・経営学（部）に属するかの線引きが難しく、大学によって異なる対応が取られてきたとみられる。これまでも触れてきた神戸大学経営学部では、金融機関論講座は経済学部の教員が兼任で担当した（上林 [2021] p.77）。一方で一橋大学では、戦前（東京高商や東京商科大学の頃）から金融は重要な科目であったものの、戦後は商学部での主要科目とされ、経済学部では「教えることができなかった」ため、現在でも主要科目として扱われていないという（橋木 [2014] pp.84-85）。もっとも一橋大学では、実際は商学部でも経済学部でも、経済学の方法論に基づいた金融の教育・研究が進んだはずである。なお、貿易論の中の貿易実務や、金融論の中の保険論（例えば前述の保険約款論）については、契約や法務を中心とした法律学的な議論の伝統を引き継ぎ、とはいえ法学（部）に取り込まれるわけでもなく、貿易・金融の諸分野の中でも経営学（部）より商学（部）に固有の内容として命脈を保っていると考えられる。

27 戦後におけるわが国の交通政策のテーマと潮流、そこでの交通経済学の貢献については、岡野・杉山 [2015] を参照されたい。

市場競争の激化と規制に関する問題点の顕在化などからも、交通論における新しい角度からの考察が必要になったことが挙げられる(増井 [1988] p.11)。自動車・道路交通や航空輸送の発展といった技術革新の進展もまた、背景の一つであることはいうまでもない。具体的には、交通論に近代経済学(modern economics)の方法論と成果を取り込んだ実例として、²⁸ これまでもたびたび言及してきた神戸大学と、京都帝国大学の流れを汲む京都大学の動向を挙げておきたい。

神戸では、港湾都市(港町)という立地も手伝ってか、高商の設立以来、海運論中心の交通論が講じられ、陸運の問題はほとんど取り扱われていなかった。だが、戦前の段階ですでに、一般性の高い「貨物の場所的移動」としての交通論が目指され、戦後は陸運論や都市交通論(当然、旅客交通が中心)をも含めて多様な内容が展開されている(秋山 [1985], 正司 [1988])。神戸大学経営学部は、創設以降長きにわたり、講座ならびに教員の増強が続いたが(上林 [2021] pp.75-82)、交通研究もその恩恵に浴し、交通論・海運論・保険論など講座間の関係が整理され、研究が促進されたと考えられる。

京都大学では、交通論と保険論を一人で担当していた佐波宣平が、戦後すぐに交通論に近代経済学(特に価格理論・ミクロ経済学による運賃研究)を導入し(斎藤 [1982])、応用経済学としての交通経済学を確立した。これが都市経済学(urban economics)や空間経済学(spatial economics)の発展の基盤にもなっている(山田 [2006])。

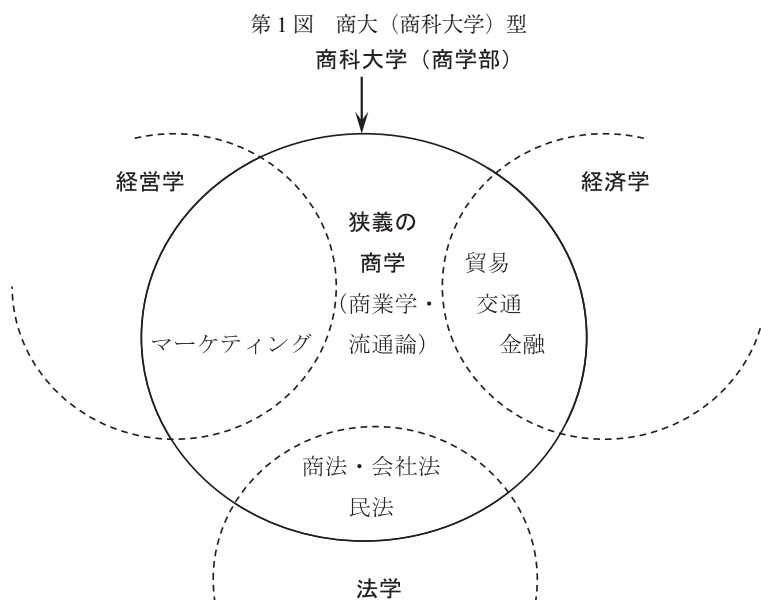
高度経済成長の頃には、大学を舞台とした研究上の国際交流も活発になり、教員の海外留学(在外研究)の機会も拡充した。留学が教員個人の経験に留まらず、その後の研究の拡張や進化に繋がり、ついには所属大学における当該分野の学風をも変える例もまみられた(正司 [1988], 山田 [2006])。本稿は個別の研究者の評伝の形は取らないが、本稿でみてきた諸々の相互連関をより詳細に分析するには、個々の研究者に一層の焦点を当てる調査手法も必要とされよう。ごく最近では杉山 [2021] が、鉄道官僚・国鉄幹部職員から早稲田大学客員教授・運輸経済研究センター理事長に転じ、交通学説史を含め膨大な著作を遺した角本良平(1920-2016)の足跡を詳述し、こうした手法の有効性を明らかにしている。

28 戦後のわが国の経済学が、近代経済学とマルクス経済学に二分されたことはいうまでもない。それは交通研究でも同様であり、前述の増井 [1988] は、先にみた交通論創設期のドイツ流・アメリカ流・ヨーロッパ流の3つの流れは戦後、その跡をほとんど留めなくなり、近代経済学系とマルクス経済学系に二分されたことを指摘している(p.11)。マルクス経済学を導入した交通研究は「経済原論」に対比される「部門経済学」の一分野として発展した(土居ほか [2006] p.i)。その系譜は伊勢田 [1982], 兩宮 [1988], 廣岡 [1988] が詳しく、ベルリンの壁崩壊(1989年)までの議論を余すところなく説明しているといえよう。

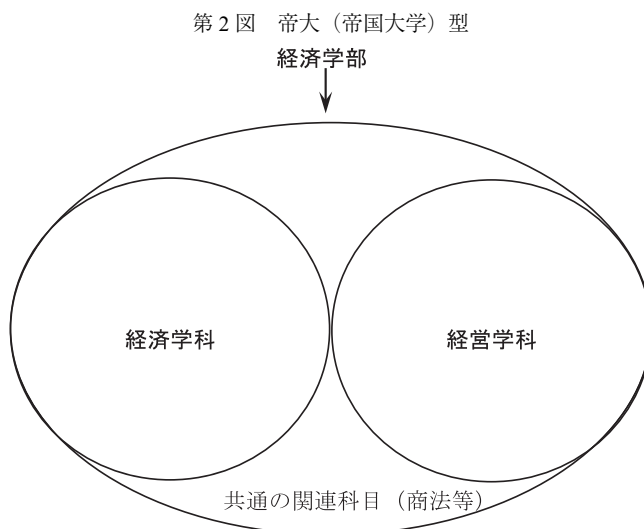
V おわりに

1. 商学・経営学・経済学の相互連関：商大型と帝大型

以上本稿では、交通研究の変遷を追う中で、商学・経済学・経営学との相互連関を明らかにしてきた。まず、商学・経済学・経営学の関係をめぐる前節までの議論をもとにして作成した、第1図および第2図を参照されたい。



出典：筆者作成。



出典：筆者作成。

第1図は「商大型」とあるように、単科大学であった旧制の商科大学が戦後、商学部（あるいは経営学部）に転じ、「商学の中に経営学と経済学も含まれる」タイプの教学組織およびカリキュラムを維持する様子を示したものである。第2図は「帝大型」とあるように、経済学部がまずあり、その中に経営学科が創設された様子を示している旧帝国大学、とりわけ東京大学を念頭に置いている。

商大型と帝大型の二類型に収まらない大学や教学組織も多々存在する。たとえば、戦前の官立高商は、三商大の影響を受けてカリキュラムが商大型であったと推測される。しかし前述のように、戦後の新制大学創設の際に小樽商科大学以外は全て「経済学部」となり、学科構成は帝大型を採った。それは前掲の第1表からも明らかである。その理由としては、旧帝大の影響が大きかったことや、前述のように戦時下に「経済専門学校」に転換された事例が多かったことが影響を及ぼした可能性もあるが、詳細な検討は今後の課題としたい。また神戸においても、新制大学創設時に「大経済学部の構想」、つまり本稿でいう帝大型を採ろうとする動きがあったこともまた事実である（清水・平野 [2021] pp.59-62）。商学・経営学・経済学の相互連関は、様々な相互作用を受けて大学ごとに揺らぎ続けていることを付記しておきたい。

2. 交通研究の位置付け

文系の交通研究は、戦前は商学の中にあり実務を中心としていたが、戦後は経済学的手法を導入し、政策志向を強めていった。「交通論」は商学で「交通経済学」は経済学である、と両者を端的に表現することもできる。

しかし、大学と教学組織を勘案すると、現状の解釈は一筋縄ではいかない。交通研究者は、経済学部よりも商学部に多く配置されたままであった。現在もその傾向は続いており、一方で「交通経済学」の科目、さらには専任教員やゼミが配置されている経済学部は、全国的にも十指に満たないとみられる。つまり、帝大型よりも商大型のほうに、交通研究は位置づけられているということである。その理由として挙げられるのは「交通論」が、大綱化（1991年）まで大学設置基準において商学部（商学科）の「必置科目」とされていたことである（片岡 [1990] p.409）。交通研究の政策・経済学志向が進むにつれて、交通論は「商学部（学科）にあるが内容は経済学」という齟齬が生じるようになった。もっともこれは、貿易論や金融論でも同様であったろう。

それでは、大学設置基準に示されていた「商学における交通論」とは、どのような内容を想定していたのか。それには、戦後にアメリカから導入された物流（物的流通：**physical distribution**）の考え方が参考になる。²⁹ 物流は輸送・保管・荷役・流通加工・包

29 “physical distribution” の概念およびその訳語としての「物的流通」のわが国への導入については、角本 [1982] および中田 [1998] 第15章を参照されたい。

装・情報の6つの機能を統合して考えるものであり（苦瀬 [1999] pp.15-16）、中でも貨物の輸送（空間的移動）と保管（時間的移動）の2つが主要機能とされる。前述のように、商学における各論科目が20世紀初頭には早くも講じられていたことを考えるとあくまでも後知恵であるが、輸送機能を論じるのが交通論（transportation）であり、保管機能を論じるのが倉庫論（warehousing）であったと捉えることもできる（高橋 [2009] pp.487-488）。倉庫論が、戦前の高商や商科大学でも交通論と同様の各論科目として存在していたことは確かであり、前述の大学設置基準では、必置科目ではなく例示であるが「倉庫港湾論」が³⁰列挙されていた。となると、商学としての交通論の原点はやはり、商学成立期の「商社マンにとっての交通とは貨物輸送である」という認識にあり、それが大学設置基準大綱化までの約90年間、存続していたとみられる。もちろんその間に、交通論が交通政策や旅客交通を主要内容に含むようになったことは確かであるが、貨物輸送が商学における交通論の原点であることは今一度念頭に置くべきであり、隣接分野・科目との距離と関係性は、この原点から測るべき場合もあるのではないかと。

このように、学説と教育機関の歴史を辿ってくると、交通論は単に「交通」を「論」じればよいというものではなく、商学の一分野として1世紀以上にわたる伝統の上にあることがわかる。その中で、商学系統に位置づけられる交通研究は、何を目指すべきか。その一つの答えは、第1図の中にある。商学が長い歴史の中で培ってきた、経営学とも経済学とも重なるという鷹揚さを活用し³¹、視野を広げていくべきであろう。具体的には、経済学による政策分析のみならず経営学やマーケティングの成果も取り込み、これら隣接分野との共同研究をも実施する中で、交通という研究対象に向けた様々なアプ

30 片岡 [1990] p.409 および高橋 [2009] pp.487-488, 501 を参照されたい。倉庫港湾論は、保管機能に荷役機能（港湾運送業）や港湾整備（港湾政策）を組み合わせた内容であったとみられる。倉庫（港湾）論という科目は、遅くも大学設置基準大綱化以降には各大学のカリキュラムから姿を消したと考えられる（三木・市来 [2005] はその最末期の教科書であり、その後刊行されるのは専ら、倉庫や物流センターを管理するための実務書である）。大学によっては倉庫（港湾）論を衣替えて「物流論」や「ロジスティクス論」が置かれるようになった。これらの科目では、保管機能はもとより輸送機能についても触れられるであろうから、科目の内容について「交通論は旅客、ロジスティクス論は貨物」といった役割分担ないし調整がなされる場合もあろう。

31 交通と経営学との関係でいえば、神戸大学経営学部の新設の議論の中で、商学系の講座編成（カリキュラム）において、「商業経営論」「銀行経営論」「貿易経営論」「交通経営論」「保険経営論」など、全て「経営」の2文字が加えられた案が出されたという（上林 [2021] p.73）。わが国初の経営学部を創設する中でその意図は明確であり、実際に前述のように、例えば商業（流通）経営論はその後、全国の大学で一般的な科目となったと考えられる。とはいえ、「交通論」がその後、政策志向を強め応用経済学の様相を強めたことを考えると、「交通経営論」では交通政策の議論が抜け落ちる危険をはらんでいたともいえる。同様のことは上述の銀行（金融）論、貿易論、保険論にもある程度当てはまる。企業の「経営」と、それを取り巻く制約条件ともいえる「政策」とは、業種によってそのバランスが異なる。商学において「〇〇論」という業種別の科目編成を採用し、それぞれの科目において経営と政策の両方を扱う（必要に応じて「商業（流通）経営論」と「流通政策論」のように科目を分ける）ことは、商学ならではの鷹揚さ、あるいは柔軟性を活用することにつながるであろう。

ローチを組み合わせ³²て、交通研究の新たな体系を構築していくことが、「商学における交通論」のみならず「文系における交通研究」の存在意義を高めると考えられる。

3. 今後の研究課題

本稿における交通研究と商学・経営学・経済学との相互関連の考察は、第1表に示したようにわが国の高度経済成長が終焉した1975年頃までを対象としている。その末期には大学紛争が起これ、その後の学生文化の変化のきっかけとなったと考えられる。また、その後も大学進学率の上昇と経営系学部(学科)の新設は続いた。第1表では、帝大型に分類されるいくつかの大学において「経済学部経営学科」が「経営学部」として独立する動きを確認したが、これは1975年以降にこそ盛んになったと考えられる。平成に入ってからの大学設置基準大綱化で、学部・学科の改廃が容易になってからは、なおさらである。

本稿ではこのような1975年以降の動向(それだけでも半世紀近くにのぼる)については、十分な検討ができなかった。平成が終わり令和を迎え、なおも大学と学部・学科の数が増える中で、二次資料によって個別事例を検討していくという本稿のアプローチは、最近の動向の分析には不十分と思われる。調査方法論を含め今後の課題としたい。

なお、ごく最近では、こうして細分化されていった学部・学科を逆に統合するなどして「経営経済学部」や「経済経営学部」³³を新設する大学もみられる。帝大型の典型であった京都大学や大阪大学の経済学部は、現在では「経済(・)経営学科」の1学科制を採っている。こうした動向もまた、商学・経営学・経済学および、その中での交通を含めた諸分野の相互関連に影響が及ぶ可能性がある。

[付記] 青木真美先生は、筆者にとって母校の先輩にあたり、財団法人運輸調査局(現・一般財団法人交通経済研究所)にお勤めの頃から実に四半世紀にわたりお付き合いいただいている。青木先生が同志社大学に、筆者が近畿大学に着任したタイミングもほぼ同じであり、そこからでも20年近く、近畿地方での学会や研究会などでお世話になる機会が増えた。本稿との関連でいえば、学部時代に経済学を専攻し(何しろ、在学した時期は違えど卒業した学部・学科まで同じである)、教員としては商学系統の学部・学科で交通の研究と教育に携わってきたことが、青木先生と筆者の共通点である。先生のますますのご健勝をお祈り申し上げて、筆を擱くこととしたい。

参考文献

秋山一郎 [1985] 「神戸大学」交通学説史研究会 [1985] 第1部第1章

雨宮義直 [1988] 「わが国におけるマルクス主義交通経済学の展開」交通学説史研究会 [1988] 第2部第

32 その点では本稿の結論は、中条 [2015] のそれと大きく変わるころは、実はない。

33 念のために記しておくが、ここでいう「経営経済学」とは、前述の戦前に興隆したドイツ経営学を指すのではなく、経営学と経済学を単に並列した内容を指すようである。それなら商学(部)を標榜すればよいのではないかと、本稿の議論を終えて感じるが、それを許さない事情があるのであろう。

9章

- 荒木一視 [2018]『近代日本のフードチェーン』海青社
- 池尾愛子 [2006]『日本の経済学』名古屋大学出版会
- 石川和男 [2018]『基礎からの商業と流通』（第4版）中央経済社
- 伊勢田穆 [1982]「マルクス主義交通経済学の生成」交通学説史研究会 [1982] 第1部第4章
- 猪谷善一 [1974]「ベルギー・アンヴェルス商科大学と日本」『早稲田商学』第241号
- 小笠原英司 [2013]「経営経済学と経営管理学」経営学史学会（監修）・小笠原英司（編著）『日本の経営学説 I』序章 文眞堂
- 岡田昌也 [1980]「経営経済学の生成」岡田昌也・永田誠・吉田修『ドイツ経営学入門』第2章 有斐閣
- 岡野行秀・杉山雅洋 [2015]『日本の交通政策』成文堂
- 角本良平 [1982]「物的流通（物流）」交通学説史研究会 [1982] 第2部第9章
- 角本良平 [1998]『交通学130年の系譜と展望』流通経済大学出版会
- 片岡信之 [1990]『日本経営学史序説』文眞堂
- 金本良嗣・中条潮 [2015]「交通経済学は消えるのか」『経済セミナー』第681号
- 上林憲雄 [2021]「神戸大学の開学と経営学部の誕生」上林・清水・平野 [2021] 第4章
- 上林憲雄・清水泰洋・平野恭平（編著）[2021]『経営学の開拓者たち』中央経済社
- 苦瀬博仁 [1999]「付加価値創造のロジスティクス」税務経理協会
- 交通学説史研究会（編）[1982]『交通学説史の研究』運輸経済研究センター
- 交通学説史研究会（編）[1985]『交通学説史の研究（そのⅡ）』運輸経済研究センター
- 交通学説史研究会（編）[1988]『交通学説史の研究（そのⅢ）』運輸経済研究センター
- 小島昌太郎 [1964]「わたくしの交通経済学の歩み」『桃山学院大学経済学論集』第6巻第3号
- 小原博 [1998]「内池廉吉」マーケティング史研究会 [1998] 第2章
- 斎藤峻彦 [1982]「京都大学」交通学説史研究会 [1982] 第1部第1章
- 坂本藤良 [1958]『経営学入門』光文社
- 佐波宣平 [1960]『海だ海だ』狭衣会
- 柴田幸徳 [2007]「わが国の中等商業教育に関する一考察」『研究論集』第2号
- 清水泰洋・平野恭平 [2021]「附属経営学専門部の設置と経営学部の独立」上林・清水・平野 [2021] 第3章
- 清水泰洋・平野恭平・庭本佳子 [2021]「経営学科と経営計録講習所の設置」上林・清水・平野 [2021] 第2章
- 芝村篤樹 [1989]『関一 都市政策のパイオニア』松籟社
- 正司健一 [1988]「秋山一郎先生一人と学問」『国民経済雑誌』第158巻第5号
- 白石善章 [1998]「福田敬太郎」マーケティング史研究会 [1998] 第6章
- 杉山雅洋 [2021]『交通学の足跡』流通経済大学出版会
- 高橋愛典 [2009]「ロジスティクス研究の方法に関する試論」『商経学叢』第56巻第1号
- 竹内洋 [2015]『革新幻想の戦後史』（下）中央公論新社（文庫版：原著は2011年に中央公論新社より発刊）
- 橋本俊詔 [2014]『ニッポンの経済学部』中央公論新社
- 橋本俊詔 [2019]『日本の経済学史』法律文化社
- 中条潮 [1982]「慶応義塾大学」交通学説史研究会 [1982] 第I部第2章
- 中条潮 [2015]「交通経済学は生き残れるか」『交通学研究』第58号
- 中条潮 [2016]「『交通論』と『交通経済学』はどこが違うのですか？－私がお答えします」『運輸と経済』4月号
- 土居靖範・柴田悦子・森田優己・鉛野仁子 [2006]『交通論を学ぶ』法律文化社
- 中田信哉 [1998]『物流政策と物流拠点』白桃書房
- 長廣利崇 [2017]『高等商業学校の経営史』有斐閣

- 西沢保 [1987] 「世紀転換期における高等商業教育運動をめぐって」『経済学雑誌』第88巻第1号
- 西村弘 [2016] 「交通経済学と交通論」『交通学研究』第59号
- 西村弘 [2017] 「交通を論じるとはどういうことか」『経済学論纂』第57巻第3・4合併号
- 西村弘 [2019] 「交通研究の来し方：行く末」『社会安全学研究』第9巻
- 橋本寿朗 [1997] 「国際交通レジームの形成と創造された総合商社」『ヒストリア』第158号
- 林周二 [1962] 『流通革命』中央公論社
- 林周二 [1977] 『流通革命』(増訂版) 中央公論社
- 林周二 [1999] 『現代の商学』有斐閣
- 平井泰太郎 [1972] 「商学と経営学」神戸大学経営学研究室(編)『平井泰太郎経営学論集』第2章 千倉書房(初出は『経営経済研究』第2冊, 1929年)
- 廣岡治哉 [1988] 「戦後におけるマルクス交通経済学の展開」交通学説史研究会 [1988] 第2部第1章第3節
- 福田敬太郎 [1966] 『商学原理』千倉書房
- 藤井秀登 [2000] 『交通論の祖形』八朔社
- 前田義信 [1983] 「わが国における交通経済学の成立」『三田商学研究』第26巻5号
- 牧浦健二 [1999] 『経営学概論』同文館出版
- マーケティング史研究会(編) [1998] 『マーケティング学説史 日本編』同文館
- 増井健一 [1983] 「慶応義塾における交通論：最終講義」『三田商学研究』第26巻5号
- 増井健一 [1988] 「総論」交通学説史研究会 [1998] 第1章
- 三木楯彦・市來清也 [2005] 『倉庫業及び港湾産業概論』成山堂書店
- 宮島英昭・花井俊介 [2004] 「創立から第2次大戦まで」早稲田大学商学部『早稲田大学商学部百年史』第1部(1)
- 三好信浩 [2016] 『日本の産業教育』名古屋大学出版会
- 森川英正 [1976] 「総合商社の成立と論理」宮本又次・梅井義雄・三島康雄(編)『総合商社の経営史』第2章 東洋経済新報社
- 山田浩之 [2006] 「地域と文化」『産業・社会・人間』第8号
- 山本安次郎 [1977] 『日本経営学五十年』東洋経済新報社
- 吉田和夫 [1992] 『日本の経営学』同文館
- 米川伸一 [1983] 「総合商社形成の論理と実態」『一橋論叢』第90巻第3号
- 和平好弘 [1985] 「旧制官立高等商業学校」交通学説史研究会 [1985] 第1部第4章