

海 運 經 済 論

東京商船大学助教授

織 田 政 夫 著

株 式 会 社

成 山 堂 書 店

海 運 經 済 論

東京商船大学助教授

織 田 政 夫 著

株 式 会 社

成 山 堂 書 店

〔著者略歴〕

織 田 政 夫（おだ まさを）

- 1934年 秋田県湯沢市に生れる
1962年 早稲田大学大学院商学研究科博士課程修了
山県記念財団海事交通文化研究所専任研究員
1964年 東京商船大学専任講師
1966年 東京商船大学助教授



海運経済論

¥ 3500

昭和50年7月5日 初版印刷 ©1975

昭和50年7月8日 初版発行

著 者 織 田 政 夫

発行者 成 山 堂 書 店

代表者 小 川 賞

印刷者 鎌倉印刷株式会社

発 行 所 株式
会社 成 山 堂 書 店

東京都新宿区南元町4番51

（郵便番号160） 成山堂ビル

電 話 03（357）5861（代）

振替口座 東京 78174 番

（分）3056（製）21391（出）3819

序 文

教壇に立つようになってから、いつのまにか10年余りを経過した。この間、海運に関する社会科学的事象を教授研究するものとして、自らの専門知識をどれだけ高めえたかはなはだ心もとない。思うに、変動と変革の激しい海運の展開を目の当たりにして、自分なりに何かをつかもうとつねに身近なテーマを見つけ出しては、とりとめのない小論をまとめたり、また講義ノートを整備することに多くの時間を費やしてきたようだ。こうした小論もいまではかなりの数にのぼり、一方書き加えたり書き直してきた講義ノートも数冊を数えるまでになった。

これらきわめてささやかな業績（といえるほどのものではないが）を前にして、まったく内容に乏しいものではあるけれども、それらのあるものは変動する海運事象を問題とし、その要因を見きわめて普遍的な「安定の条件」を見つけ出そうとする共通の問題意識によって、またあるものは立ちおくれた海運の実態を問題とし、この本質的要因を見きわめて「発展の条件」を見いだそうという共通した問題意識によって、支配されていることに気づく。確かに、過去十有余年の世界海運は比類のない変動と変革の波にさらされ、また不定期海運と定期海運とが著しいアンバランスな発展を示してきたことを思うとき、かくのごとき二つの問題意識に支配されてきたのは、けだし当然のことかもしれない。しかし、学問として海運問題に取り組むに当たってのこのような意識は、ある時期の海運環境に支配された特殊なものではなく、時代を超越してすべての海運研究に当てはまることのように思われる。

海運経済は、不断の変動と変化を特徴とする。この変動なり変化からいかにして身を守るかは、昔から海運経営主体も含めて海運に係わりをもつ経済社会の課題であったし、現代においても変わらない。同時に、「より早く、より安全に、より安い」海運を目指して、この条件を探求することも古今を通じて変わらない命題となっている。このような海運の安定と発展の条件を見いだすことを使命とする科学が、ほかならぬ「海運経済論」であると考えている。社会科学としての海運経済論の研究対象は無数に存在するとしても、これらを買っている課題は安定と発展の条件をたずねることにあるといえよう。

それにしても、学問として科学的に取り組む場合の海運問題は、非常に難しい。次から次へと展開する新しい事例とこれがもたらす新たな研究課題を前に

して、これらの海運事象をその根本において導き出すところのまだ多くを知られていない力とその作用の複雑さにただ圧倒されるばかりである。ともすれば、海運の各部面に観察されるめまぐるしい変革に惑わされ、ときには変革の後を追いかけることが最重要事項であるかのような錯覚に陥り、本来の研究課題を見失うおそれがある。しかし、幸いなことに、われわれの身の回りには先学者の優れた業績が豊富に存在し、また同学の研究者達の斬新な理論を親しく耳にすることができ、これらの著作や理論がわれわれに指針を与え、研究に取り組むに当たっての思考や分析の方法を教えてくれる。

こうして、無意識のうちに導き教えられ、また進んで先学者の著作や理論の助けを借りて書き加えたり書き直してきた講義ノートも、いつしか不完全ながら海運の基本的性格を体系的に把握できるような姿を整えるまでになった。そこで、このノートに盛り込まれている内容のうちから、海運経済論の範ちゅうに属すると思われるもの（必ずしも厳密ではないが）を取り上げて、これにすでに発表しているいくつかの小論を加えて整理補足し、一冊にしたのが本書である。非才なうえに研究不足もあって、格別の論説を展開しえないのはもとよりであるが、本稿を執筆するに当たっては「海運経営論」および「海運政策論」とともに海運論を構成する三本柱の一つとして位置づけられる「海運経済論」を体系づけることに心がけたつもりである。したがって、海運経済論の展開に当たってとくに係わりをもたないかぎり、上記経営論および政策論の範ちゅうに属する課題はここでは取り上げず、これらは別の機会にゆずることとした。具体的な分析視角は、すでに述べたごとく海運の安定と進歩の条件を探求するという基本的問題意識に裏打ちされながら、海運市場を中心として、ここに展開される諸現象を体系的にとらえ、これらを導き出す要素の基本的性格を見きわめることに重点を置いた。そして、できるかぎりこれらの海運事象を縫って走る法則性を探り出すことにつとめた。

ただ、本稿の完成をみて、理工科系に属し十分な基礎科目を修得できないまま、いきなり海運経済問題を学ぶ本学の生徒が無意識のうちに対象となってしまう、本来ならば交通一般理論として取り扱うべき論説が本書の冒頭に多く含まれすぎた感がある。それだけに、交通論に関する多数の文献を参考にさせていただいた。また、本稿の多くが海運に関する多数の著作や論文に依存したことはいうまでもない。このようにして、本書は内外の優れた参考文献の助けを借りてどうかその形を整えたものである。それでもなお、著者のまったくの不注意なり不勉強によってせっかくの参考文献の教えるところを十分に理解し

えず，思わぬ誤りを犯しているかもしれない。

ともあれ，本稿の執筆整理に当たって，研究しなおさなければならない箇所
が，またより深く追求しなければならない部分が多いことに，あらためて反省
させられた。これらの点については，あらためて取り組む決心である。その意
味で，本書は未完成の域を出ないものであるが，このようなものでも多くの
人びとのご指導とご厚意によってはじめて著わすことができた。なかでも，今日
まで，ながくご指導を仰ぎ暖かく見守ってくださった恩師 上坂西三先生なら
びに島田孝一先生には尽きない感謝を感じております。さらに，山縣記念財団
にはたいへんお世話になり，また同財団理事 松本一郎氏と海事交通文化研究
所所長 古川哲次郎氏からは親しくご教示いただいた。心からお礼を申し上げ
る次第である。もし，本書がいささかなりともお役にたちうるとすれば，それ
はこれらの人たちのおかげによるものである。また，本書の出版を心よく引き
受けていただいた成山堂書店には少なからずお世話になり，そのご厚意に深く
感謝の意を表するものである。

昭和 50 年 6 月

著 者

目 次

第1章 解 題

第1節	交通論について.....	1
第2節	海運論の内容.....	7
第3節	海運経済論の課題	9

第2章 海運の概念と機能

第1節	海運の概念	13
第2節	海運の経済的機能	16
第3節	海運の社会的文化的機能	20
第4節	補 論	22

第3章 海運市場の発達とその構造

第1節	海運市場の生成.....	26
第2節	海運市場の分化.....	28
第3節	海運市場の取引機構	31
第4節	関連市場および関連産業	36
1.	造船市場	37
2.	売買船市場	46
3.	港湾および港湾運送業	49
(1)	港湾と流通コスト	49
(2)	海陸一貫輸送における港湾の地位	51
(3)	港湾の生産性と船主経済	53
(4)	港湾の立場	56
4.	海上保険業	58

第4章 海運サービスの基本的性格

第1節	海運サービスに対する需要	62
1.	経済学的特性	62
(1)	個別需要の異質性	62
(2)	集合需要の規律性	63

(3) 派生需要	64
(4) 需要の社会性	65
(5) 結合需要	65
(6) 海上輸送需要の弾力性	66
2. 産業特性	71
(1) トン・マイルの輸送需要	71
(2) 海運需要と経済	73
(3) 海運需要に影響を及ぼす非経済的要因	78
第2節 海運サービスの供給	78
1. 経済学的特性	79
(1) 即時財	79
(2) 海運における生産、運営および販売の単位	82
(3) 不利用能力	83
(4) 結合生産と複合生産	85
(5) 供給の弾力性	87
(6) 供給の形態	91
(7) 結合供給	92
2. 産業特性	93
(1) 海運供給量の測定	93
(2) 船舶の生産性	100
(3) 海運サービスと技術革新	103
(4) 海運サービスの生産主体と販売主体	106

... 第5章 現代世界海運の構造

第1節 海上輸送需要の拡大と市場構造の変化	108
1. 主要海上貿易品目の時代的变化	108
2. 主要貿易航路の変化	112
3. 用船市場における日本の抬頭	121
第2節 船腹供給事情の変革	125
1. 船腹構成の変化	125
(1) 高い船腹増加率とタンカー船隊の拡大	125
(2) 船舶の大型化と専門化	126
(3) 兼用船の抬頭	133
(4) コンテナ化とユニット化	136
2. インダストリアル・キャリアと長期契約の拡大	139
3. 海運市場の細分化	143
4. 海運国の相対的地位の変化	144
(1) 英米海運の後退	144

(2) 便宜置籍船隊の拡大	145
(3) ソ連海運の躍進	156
5. 国際海運秩序の変化	159
(1) 海運の国際性	159
(2) 海運補助と国旗差別	160
(3) 海運における南北問題	162

第6章 不定期船市場

第1節 市場の基本的性格	164
1. 定期・不定期の区分要因	164
2. 自由市場	166
3. 不完全競争	168
第2節 運航パターンと船舶	170
第3節 不定期船海運取引	176
1. 海上運送契約	176
(1) 航海用船契約	176
(2) 連続航海用船契約と長期契約	179
2. 用船契約	183
(1) 定期用船契約	183
(2) 裸用船契約	190
3. 運航委託受託契約	192
第4節 成約量と輸送量および市況との関係	193
第5節 ドライ・カーゴ不定期船市場	199
1. 市場構造と取引	199
2. タンカーの進出と兼用船の拡大	210
第6節 タンカー市場	212
1. 市場構造	212
2. タンカーの大型化と問題点	215
3. 特殊タンカー	218
第7節 兼用船の拡大とその影響	219
1. 市況に与える影響	219
2. 兼用船の運航パターン	221

第7章 定期船市場

第1節 定期船市場の特質	225
1. 市場の概要	225
2. 海運同盟の必然性	228

第2節 海運同盟と定期船市場競争	230
1. 価格競争の排除と盟外競争の抑制	230
2. カルテル下の定期船市場競争	241
3. 適正競争の抑制	242
4. 定期船海運における技術革新	244
第3節 定期船市場取引	246
第4節 コンテナリゼーション	248
1. コンテナリゼーションと海運経営	248
(1) コンテナ投資	249
(2) 海運企業の協調	250
(3) 経営の国際化	252
2. コンテナ市場における競争	253
3. 輸送主体者の再編成とコンテナ・オペレーター	257
4. コンテナリゼーションと海運同盟	260
第5節 非コンテナ市場の動向	264

第8章 海上輸送費用

第1節 海上輸送費用の内容と性質	269
1. 資本費 capital costs	271
(1) 船舶減価償却費	271
(2) 金利	273
2. 運航準備費 running costs	276
(1) 船舶保険料	276
(2) 修繕費	277
(3) 船員費	277
(4) 船用品費	278
(5) 潤滑油費	278
(6) その他	278
3. 運航費 voyage costs	279
(1) 燃料費	279
(2) 港 費	279
(3) 貨物費	280
(4) その他	280
4. 一般管理費 overhead costs	281
5. 借船料, その他運送原価構成費目	282
第2節 不定期船費用と定期船費用	283
1. 海上運送費用の構造と測定	283
2. 海上運送費用の配分方法	288

第9章 海上運賃

第1節 海上運賃に関する分析視角	290
第2節 不定期船運賃	293
第3節 定期船運賃	304
1. 定期船運賃の設定方法	305
2. 定期船運賃と港湾の生産性	310
3. コンテナ輸送における費用構造と運賃	313

第10章 運航採算

第1節 不定期船の運航採算	319
第2節 定期船の運航採算	323

第11章 海運と国民経済

第1節 海運の国民経済的機能	325
第2節 海運業に対する助成	330

第12章 海運業と産業構造

第1節 資本の集中と系列化	334
第2節 経営規模の経済	341
第3節 海運における適正経営規模	345
第4節 多様化の経済性	348
第5節 海運業の収益性	354
索 引	363

第1章 解 題

——海運経済論と交通論および海運論との関係——

第1節 交通論について

人間は、本来社会的存在である。ひとりぼっちではいまだ存在したことがなく、人と人との結合関係をもつ社会を根本的な環境としている。したがって、人間の生活はつねに社会的に展開されているのである。一定の社会におけるいっさいの環境は、われわれ経済主体のあり方に大なり小なり影響を与える。これはその社会の自然的ならびに社会的環境として観察される。ある社会の自然的環境は、その地理的、風土的、その他あらゆる自然条件によってつくられるが、経済主体と特に密接な関係をもつものとしては自然的資源が考えられる。一つの経済社会のもつ天然資源の多少は、一応運命的な条件であり、経済主体の経済活動をその根底において規制する力となる。これに対して、社会生活の全体はこれを社会的環境とみることができる。すなわち、国家の政体、経済の体制、政治、法律、宗教、道徳、その他広く一般の文化水準などは、経済主体のあり方を規制する。経済活動は経済主体の自主的な計画に発するとはいえ、社会的環境のなかにある経済主体の活動は環境からの影響を免れない。

このように、われわれの経済生活はいわば矛盾の世界を前提として、経済的欲望がつねになにかによって阻止され否定されている状態の連続である。経済主体をとりまくかくのごとき環境は、主体の活動を拘束・制限すると同時に、助長・促進をはたらきかける。かかる自然的社会的制約、抑制あるいは矛盾は、欲望の動因となる。一般に、欲望はその充足手段の限定性によって否定された矛盾的状态にあるとされる。人間の活動と努力は、この否定、限定あるいは矛盾の自覚によって、その矛盾を克服するために引き起こされる。そこに、この矛盾を通じてある目標が自覚され、目標に向かっての努力が矛盾を克服することになる。一つの矛盾が克服されると、また他の矛盾が成立し、人間活動は矛盾を通じて不断に進展する。現在の満たされた欲望は、不断に否定され、新たな欲望を引き起こして、生活の向上をもたらす。

このように、一定の社会環境のなかにある経済主体は、環境に自己を適応させること、すなわち順応が必要であるけれども、他面において環境を形成して

いく創造力をもつ。与えられた条件が同一であっても、主体の創意と科学的精神はいろいろな可能性のあいだから最も合理的なものを求めようと配慮する。このような経済主体の合理的行為は、社会環境に働きかけ、一定条件のもとでの社会環境を変更する。たとえば、ある地方のまたはある国の先天的な資源の不均衡を経済主体の活動によって修正していく過程がこれである。それによって、その地方全体のあるいは一国全体の経済的社会的環境が改善されることになる。このように、人間は自らの欲求を充足するために相互の組織を形成しつつ、自然的なる空間世界に挑み、自らのものとして支配し、空間世界を合目的に変容することによって作られたる世界たらしめる。ここにおいて、人間は自然との意識的対立を通じて、空間を主体化する¹⁾。

自然財はそのままの形態でも、効用もしくは有用性をもっている。しかし、それが大自然のふところ深くに放置されているかぎり、有用な経済財とはならない。しかも、そのほとんど大部分はそのままの姿では人間の欲望に適合しない物質形態をとるため、なんら人類に利用されえないものである。つまり、経済財の対象となる自然財のほとんどは、人間生活における欲望発生の場所、時間および物質的形態と一致しないのが現実である。それゆえに、人間はその欲望を満足させるために、自然に働きかけて自然財を有用な存在に変化させなければならない。

たとえば、①1本の丸太から机を作り、あるいは米から酒を醸造するごとく、物質の形態を物理的・化学的に変化させて、それをより有用ならしめること、②地下から採掘した石炭を工場に輸送し、あるいは釣りあげた魚を漁港から消費市場に輸送するごとく、物財の位置を空間的に変化させ、その効用（利用）をより大ならしめること、③家具商が家具を店から家庭へ移動し置き換えて、その奉仕性を以前より大ならしめるごとく、物財の位置を社会的に変化させ、新しく効用をつくり出すこと、④さらには食糧を貯蔵し将来の利用に供するごとく、物財の位置を時間的に変化させ、新しい効用の創出を図ること、等がこれである²⁾。

自然財を経済財へ変容するためのこのような人間の意識的労働の過程を、われわれは「生産活動」と呼んでいるが、その生産物は①に代表される有形財と、②③および④に代表されるサービス（用役）という無形財とで構成される。しかし、サービス生産といっても②③および④はそれぞれ本質的に異なった性格

1) 前田義信著「運賃の経済理論」昭和36年、14頁。

2) 運輸調査局「交通の経済学—1—〈理論と政策〉編」昭和46年、3頁。

をもつ。ここで輸送としてとらえられるサービス生産は、②の物財の空間的位置の変化であり、それは物財の貯蔵、保管を意味する④の場合と異なる。後者は時間的変化（時間克服）を内容とするからである。③もまた物財の社会的位置の変化という意味において輸送と類似するけれども、空間の克服自体を通じて価値の追加を実現するものではない。物財の空間的位置の変化は、①の有形財生産においてもみられる。採取産業における生産の場合、むしろ位置変化が生産の主な内容である。たとえば、漁労作業や石炭の採掘作業は、自然的物質の形態的変容をとまなわない。しかし、自然財を経済財に転化する生産行為と経済財を他の場所にさらに移転する行為（輸送）とは区別しなければならない³⁾。

このように、人間はつねに環境内の存在である。みずから心身統一体として、いつも一定の自然的環境を土台とし、そのなかだけで生活する。したがって、経済生活における物質的手段の調達も、根本的にみれば人間が自己の身体を媒介として、かれをとりまく自然の上に働きかけることによってのみ可能となるのである。

けれども、人間はまた社会的存在でもある。人間生活が根源的に社会的なものである以上、人間の物質的手段調達がいろいろな社会関係を通して実現されるということ、すなわちいろいろな結合的、分離的ならびに上下的關係を通して行なわれるということ、とりわけ経済生活が人々の結合を前提とし、これを通して、またこれを再編成しつつ展開されるということにほかならない。人間が真に人間としての生活を営むのは、たんなる自然との関係においてではなく、むしろ人間相互間においてである。自然と交渉をもつ場合にも、人間は決してたんなる個人としてそうするのではない。人間相互の関係を通して自然に備え、自然から享受するのである。たんなる個人をもって自然に対するには、人間はあまりに無力である。かくて、人間は相互に組織をつくり、組織の力をもって生活を確保しようとする。この組織は必ずしもつねに単純ではなく、種々に重複または階層をなし、組織の組織という形をとる⁴⁾。この人間相互の組織（社会形成）の前提となるのが、ほかならぬ人間の場所的移動と思想の転置である。この人と人をつなぎ、組織を組織たらしめる紐帯なくして社会の存在はありえない。人間が社会的になるには、集団的に社会を形成していく過程において、人間の移動と思想の転置を必然たらしめられる。そして、その動機には経済的、政治的、外交的あるいは宗教的なものなど多様なものがある。

ともあれ、人間の生活において欲求発生の場所が欲求充足の場所と同一であ

3) 運輸調査局，前掲書，4頁。

4) 佐波宣平著「改訂交通概論」昭和29年，3～4頁。

ることは、きわめてまれである。その間になにほどこ空間的抵抗としての物理的離隔が横たわる。したがって、欲求の充足をねがうわれわれは、まず人間と財貨との間、および人間相互の間、に横たわる空間を大なり小なりわれわれに有利に変容（克服）しなければならない。この空間的關係の変容すなわち場所的転置を主要機能とするのが、「交通」transport and communication である⁵⁾。いいかえれば、交通は空間的離隔を克服する技術である。空間的離隔の存在が交通成立の第一前提である。そして、この空間的離隔克服が人間の意志と労働によって行なわれて、はじめて交通と呼ばれるものになる。すなわち、われわれが交通現象と呼ぶのは、このような社会的移動現象を指すのであって、人間の意志および労働と無関係な自然的移動現象をいうのではない。

交通による場所的転置という場合、当然考えなければならないのは転置の対象である。一般に、人・財貨の場所的転置を「輸送」といい、一方、意思・情報の伝達を「通信」という。

また、交通と類似する用語で、「流通」または「物的流通」がよく使用される。物的流通とは、物財・情報が供給者（生産者）から消費者（最終消費者）へいたるこれらの実物的 physical な流れであって、それには包装、荷役、輸送、保管および通信の諸活動が含まれる。すなわち、流通活動は生産者と消費者をつなぐ経済活動であるが、空間克服だけでなく、時間克服に関する活動（財貨価値の時間的な保全—貯蔵）を含む。交通は空間克服の技術的手段のシステムを内容としているのに対し、物的流通は生産物の流れのシステムを内容としている⁶⁾。したがって、交通は流過程の一部を担当するにすぎない。また、流通活動には人の移動は含まれない。

さらに、交通と類似する言葉に「交換」がある。多くの場合、交換は交通を含みまた交通によって促進されるけれども、給付と反対給付との単なる転置である交換には必ずしもつねに空間的内容を必要としない。すこしも場所を移すことなく、全然同一の場所においても、交換は十分に成立する。

交通に対する需要は人間の本性に基本的なものではない。衣食住に対する基本的な欲望と比較することはできない。それにもかかわらず、人間は生きるために積極的意識的に自然的資源を開発し変容せねばならぬ。人類は自然的空間世界をたえず克服し、人工的空間世界へ変容させることによって、生活を充実させ豊富にしてきた⁷⁾。人間と財貨、および人と人、との間に横たわる空間を克服しなければ、人間の欲望を満足させることは困難であるばかりでなく、人間生活の維持、存続さえ不可能となる。交通はいかなる社会にあっても多面にわ

5) 佐波，前掲書，9頁。

6) 運輸調査局，前掲書，1～2頁。

7) 前田，前掲書，1頁。

たって存在し、人間生活を維持、存続せしめるための基礎条件をなしている。いかえれば、交通という移動過程を経なければ、すべての社会現象は成立しないということである。このことは人類の原始時代から今日にいたるまで、一貫して変わらない⁸⁾。そして、生活が向上し豊かになればなるほど、交通すなわち空間的離隔の克服がより重要となる。

交通が人間生活の距離的障碍の克服であり、したがって時間的懸隔の克服でもある以上、交通の発達 は 経済的・政治的・文化的進歩の基本的要件である。しかも、今日の交通はおおむねこれを補助する物的手段たるなんらかの用具または設備を利用して行なわれているが、たんなる自家用の交通用具の利用される場合は比較的少なく、大部分は有償または無償をもって社会公衆に公開されている交通用具、すなわち交通機関を利用することによって行なわれている。したがって、交通機関の発達いかんはただちにその社会の発展状態を示すものといえる。

経済上よりみて、交通機関の発達は地方的分業を可能にし、生産、分配および消費を有効円滑に行なわしめるばかりでなく、資源の開発および産業の発達に寄与するところが少なくない。また、政治および文化上からみても、その発展向上が、いかに交通の発達に依存し、それによって促進されるかは、近世国家が国民的統一のための最初の事業として交通機関の発達に努めなければならなかった歴史的事実に徴しても明らかである。このように、交通は重要な諸種の機能を果たし、歴史的にも国民経済の成立は国民的交通体系の成立を前提としていたといえる。また、国民経済の生産組織の粗放的段階から集約的段階への発展も、交通の集約的発展を条件とすることが明らかであろう。

このように、交通はわれわれの経済活動における生産・分配の財貨の流れの過程のうちに理解できる。経済主体たるわれわれが一定の生活水準を維持していくためには、規則正しき生産と規則正しき消費が調和して行なわれなければならない。つねに、時間と空間の概念における財貨の規則的な流れがなければならない。このような財貨の流れにおける空間克服は、人、財貨、さらに思想の場所的移転として現われるが、これこそが交通の意味にほかならず⁹⁾、「社会的行為」としてのかかる移動現象を経済学的分析志向に基づいて研究対象とするのがほかならぬ「交通論」である。

以上のことから知られるように、空間的距離の克服過程あるいは場所的移動そのものが交通論固有の研究領域となるのである。したがって、たとえば国際的なあるいは国内的な商品交換は、それ自体は貿易論、商業論ないしは配給論の対象となるものであるが、その交換の実現に際して引き起こされる商品の移動という事実はまさしく交

8) 佐藤敏章著「交通学研究」昭和44年、10頁。

9) 前田、前掲書、4頁。

通論の対象となる。同じように、人口の分布ないしは集落または都市の形成という事実は、元来地理学もしくは人口社会学の研究対象とされるものであるけれども、それが地域的移動現象としてとらえられるとき交通論の領域に入ってくる。このように、一個の現象について多数の学問が関係し交錯することは、諸学問の独立性を少しも損なうものではない。いずれの現象も元来多くの局面をもち、それらの局面の分析の総合によって全面的認識が与えられるものであるからである¹⁰⁾。

交通理論は、交通学、交通論、交通概論、交通総論、交通原論、交通経済学などいろいろな呼称のなかで取り扱われているが、また交通理論の対象となる研究領域について研究者の意見は必ずしも一致しているわけではないが、その著作のめざすところは交通現象にかかわる根本問題に経済学的考察を加え、これらを貫くところのいわば交通経済法則を把握しようとしている点で一致をみている¹¹⁾。

交通の行為の目的や機能の多様性にかかわらず、交通の創出において明らかにその多くが経済的事実と関連し、また交通企業を通じて実現されるので、このような交通経済現象を分析する一つの有用な方法として経済学の理論を導入することができるのである。それゆえに、交通理論は本来経済学的性格を帯び、その学問的位置づけは他の分化的諸科学とならんで経済学の一部門を占める。

交通現象は、それが引き起こされる交通機関の差異によって、それぞれ特性をもつことになる。交通の対象たる生活空間が陸海空にわたるため、交通もまた陸上交通、水上交通、空中交通に区別しうる。このことから、鉄道輸送論、海運論、自動車運送論、港湾論、航空運送論、通信論、放送事業論などの別を生ずるのであって、これらがすなわち交通各論である。このように、交通論の各論として独自の発展をたどりつつある「海運論」は、一般交通理論の適用分野も少なくないが、一方交通機関および市場の特殊性ゆえに多くの特殊原理をもつ。

10) 富永祐治著「交通学の生成」昭和18年、500頁。

11) ちなみに、麻生平八郎著「交通経営論」（増訂版、昭和43年、23頁）は、次のように述べている。「経済学の一分科としての交通経済学の取り扱うべき対象は、営利事業としての交通運輸ないし通信のしたがるべき経済法則の究明である。いいかえれば、それは種々のいわゆる交通、通信機関による人、商品および意思の位置転換が行なわれるとき、この位置関係を律している経済的法則ならびに、いわゆる交通企業経営の諸関係のもとに生ずる経済法則の究明にある。すなわち、運輸通信事業およびそのもとの経済法則性の究明にある。

一般に広義の交通および通信は人、財貨または意思の位置転換をするところに生ずる。そこではたんに事実上、人、物または意思の位置転換が行なわれれば足りる。したがって、すべての交通現象が、ただちに経済性を示すものとはいいがたい。かかる交通現象が経済究明の端緒となったのは実に一定の歴史的段階においてである。すなわち、資本主義経済の成立発展の段階においてである。このゆえに歴史的、経済的段階の交通現象を端緒として、交通一般の経済法則性を究明するのが交通経済学の課題となる」と。