

陸運調整の實際

(三)

武若時一郎



第二部 列國に於ける調整の動向

第一 イギリス

イギリスに於ける各種運輸形態の調整は幾多の検討及び支援を與へられ、政府監督下の私設機關に依る調整の促進を目的とする立法を實現し得る程度にまで立ち至つてゐる。現在ではこの傾向は合理化運動の一種と見られ、鐵道側では國有といつた様な形式の採用される以前に自己の地

位を整備せんと努力してゐるのである。この點は鐵道交通の増大に有利な幾多の立法に次いで、一九三四年三月に諸鐵道がイギリスと北アイルランド間の航空輸送九路線の設立について「帝國航空會社」(Imperial Airways, Ltd.)との協力を計畫してゐることを發表した事實に依つても至極明瞭にされてゐる。經營會社たる「鐵道航空會社」(Railway Air Service Ltd.)は、五萬ポンドの資本金を以て「ロンドン・ミッドランド・アンド・スコチッシュ鐵道」の副社長へ

ロルド・ハートレー卿を會長として設立せられた。事業計畫の中には精巧な裝置を有し且つ毎時一八〇哩の速度を出し得る多數の大型飛行機の使用が含まれてゐる。これに依れば一等鐵道運賃より稍々高い料金で列車の三倍方も早く旅客を運ぶことになるであらう。國有又は國の監理に依つて調整を行はんとする運動も若干行はれはしたが、政府當局からは全然問題にされなかつた。右の意見に對して主として労働黨が贊意を表した。このために設けらるべき行政機構について労働黨が「新機構の創設に關する法律に依つて一旦政策の大綱が劃定せられた以上は、一般管理や日日の經營は積極進取の精神と強き責任感とに委せらるべく、従つてまた不必要的に細目に亘つた政府及び議會の監督より解放されることにならねばならぬ。楊子で重箱の隅をつつく様なことをしてはならぬ。新規の着想を大いに採り入れ、理由のある苦情には如何なる場合にも欣んで耳を傾け否な寧ろこれを期待してゐる様にしなければならぬ。管理の精神は須く運輸形態の精神となり、道路、鐵道、水運、

港灣その他の特殊形態の運輸に於ける専門的な訓練と經驗との一切より、出來得る限り昂揚されねばならぬ」といつてゐるのは興味ある事柄である。輓近この國の各種事業の統合のために一般に使用される方法は公共組合制度 (Public Trustsystem) である。この種の組合の顯著な事例は「中央電氣局」(Central Electricity Board) と「ロンドン旅客運輸局」(London Passenger Transport Board) とであつて、前者は最終的には一切の發電及び送電を擔當することになる筈である。この種の政策に對する特例は一九二一年の「鐵道法」であつて、同法は一二〇社の鐵道會社を併して私有に屬する四大鐵道系統としたものであつた。イギリスの經驗は運輸經營は政治的支配よりの自由を有せねばならぬといふことを示すものである。といふ風に一般に信ぜられてゐる。ロンドン區内の旅客事業の調整のために苦心の結果編み出された右の計畫がその目的を達成した曉には、同國の殘餘地區全部にも應用されることになるだらうと看られてゐる。然しながらこの立法並びに一九三

三年の「道路鐵道法」の業績について、明かに無稽の意見が（恐らく「權威ある」態度をもつて）數多述べられてゐる。これら二様の措置は共に今猶ほ試験的段階に存するのであつて、一種の實驗中に屬するにすぎないものと看らるべきである。それらの效果は今日のところでは未だ推定し得ないのであつて、兩者は共に經濟目的以外のものを達成せんとするものであるが、後者の對象は今猶ほ彼等の努力の一部を形成してゐるのであつて、従つてこれと關聯して一九二一年の「鐵道法」に依つて實現されることになつてゐた豫定の節減は遙かに豫想以下になつて終つたことを指摘しておく方が適當かも知れない。ある。

道路、鐵道調整の現況に對する興味ある註釋は一九四〇年三月

交通大臣オリヴァー・スタンレー氏が行つた演説の中から得られる。氏は曰く「自分に道路・鐵道双方の運輸の必要性を認識してをり、また我が國としてもその何れの廢絶をも坐視する譯にゆかなかつたのである。兩者の職能の最終的分別は自由主義的個人主義的選擇の意味するが如き出鱈目

さのない方法に依つて到達されねばならない。各種の運輸形態がその休息時間を適當に使用しなかつたとすれば、何れの時期にかは自分の後繼者が本問題を自分自身の方途をして微力且無効のものの如くならしめる様な方法に依つて處理しなければならない事になる事を確信してゐた」と。

「ロンドン東北鐵道」(London & North Eastern Railway)

の會長ウイリアム・ホワイトロー氏は交通講習所長としての就任挨拶に於いて「何れの鐵道會社をも相互間の競争に依つて利得を擧げる能力を喪はせて終ふ様な徹底的合同主義」と「著しく地方分權化されて、一鐵道會社に依つて開發せらるべき各種地區の特殊需要に應用される經營」とを主張した後に次の如くに述べてゐる。

「鐵道の國營は結局旅客並びに産業双方の運輸を阻害することになるだらうと信じて疑はぬが、然し國有は政治的勢力から完全に分離した經營を行へば必ずしも不可能ではなく、また國有化といふ名前に附隨した偏見のために何れの時にも考慮から排斥されてよいといふ譯にはゆ

かないものである。

「一切の運輸形態を單一の機關の支配及び管理の下に置かんとする見解を以つて何時かは採用されることになるであらう。國家的買収計畫の中には一九〇一年法に依つて各種の會社を評價する際に採用せられた方法について會社と國家との間に遂に協議が成立しなかつたから、鐵道と事業の評價に關する規定を設けておかねばならぬことなるであらう。」

「究極に於いて解決せらるべき問題は、議會に依つて免許せられ且つ統制された運輸事業の所有者の權利を正當に尊重した上で、一國の通商のために一切の形態の運輸の有ゆる利便を何れの能率をも犠牲に供することなくして確保するには何うすればよいかといふことに歸着するであらう。」

道路運輸事業者及びそのそれぞれの取引關係者は立法その他手段に依つて彼等の業務を制限するために鐵道に依つて試みられてゐる積極的抗争に對して常に防禦的措置に

專念してゐるのである。調整に關する彼等の第一の利害關係に主として彼等の個有の分野に限定されており、賃率を維持し鐵道その他の競争から自己を防衛する目的のために協力してゐるのである。王立委員會はその一九三〇年の報告に於いては、運輸の徹底的調整について必要なりと認めた個々の統合方法の何れをも建議する迄に至り得なかつた。少數報告に於いてロバート・ドナルト卿、エフ・ダブルユー・ガルトン及びウイリアム・リーチの諸氏は、「鐵道會社自動車運輸事業及び國家的計畫の不可缺部分と看られ得る様な運河の財産の買収と、商業方面に於いて當時合同企業を經營してゆく任務を國家より委任せらるべき國家的運輸機關の創設に依る眞の合理化政策」とを提倡したのである。尙ほ彼等は當該機關が政治的勢力及び行政事項に關する政府の干渉から一切解放せらるべきこと、及び中央電氣局の如く、利潤よりは寧ろ役務を目標として運用せらるべきことを附言してゐる。

以上の提案は道路關係の運輸事業者製造業者及び同業團

體からは好い反響を受けなかつた。「乗合自動車協会」(Omnibus Owners Association)は道路旅客運輸の國有化に反対し、「努力の重複を防止するため必要な程度の合同は特別の立法を要せず又は私企業に隨伴する創意を産業より奪ひ去ることなくして獲得し得るものである」と述べてゐる「長距離道路運輸協會」(Long-distance Road Haulage Association)はその意見を次の様に述べてゐる。「道路運輸に於ては比較的制限された範圍内に於いて個人の努力を奨励するものが多く存するが、現在の道路運輸機關の一切を合同、國有化せんとするが如き計畫は、恐らく國家にとつては能率の損失となるに歸着するであらう。」

「イギリス工業聯盟」(Federation of British Industries)は如何なる形式の國有化にも又は公共的運輸組合にも反対の態度を表明した。「マンション・ハウス協會」(Mansion House Association)も同様の態度を示しはしたが、私個々の船渠及び水路の公營に賛意を表すること依つてその反対を緩和した。ダービー、ダンディー、リースター、ノッティンガム、及びウォールサルの商業會議所も亦如何なる國有化計畫にも反対なる旨を決した。

前にも述べた如く労働黨は一切の形態の國內運輸の國有化の有力なる支持者であつて、その理由を説明するに際して、資本の膨脹、組織の不良、經營上の重大なる缺陷、道路の競争及び經濟的取引の沈衰が鐵道財政を危険状態に持ち來したのであると主張してゐる。大規模の電化計畫、舊式裝置の廢棄、停車場の改築(これらのためには會社は政府の保證又は補助なくしては支辨することの出來ない、又は支辨することを欲しない程度の巨額の經費を必要とする)をなすべきであると提言してゐる。また一九三〇年の「道路交通法」はたとひ事業の所有者は依然として區々であるにもせよ、兎も角漸次道路旅客運輸を系統化しつつあるが、道路貨物運輸の方は些かの調整も施されないで、増え悪く狀態におかれる様になつてゐることを附言してゐる。一九三三年の「道路鐵道法」に因る結果は未だ明瞭となつてゐないことを述べておくる方が恐らく適當かも知れない。

労働黨は運河の将来に極めて局限されてゐる様に思はれるが、然し他の形態について何とか可能なる範囲の經濟的開發は企てられねばならぬ、殊に調整の一般的缺如に因つて、大多數の港灣の効果的運用を阻害して來たところの諸港間に於ける競争の除外といふことを企てなければならぬと主張してゐる。

これに關聯して、鐵道會社四社と「運河協會」との間に締結された合同交通協議會の設置に關する一九三三年六月二八日の協定に言及しておくことが適當であらう。この協定の第一の效果に道路運輸機關よりの競争に對應する目的を以つて叙上の運輸形態、即ち鐵道及び運河の經營者を結合せしめると共に、彼等相互間の競争より特定の防止方法を取得することに在つた。協定は五ヶ年間効力を有することになつてゐて、競争的交通に於ける運輸の公定に因る相互的保護を目的として中央協議會を設置し、不當競争を排除し、不經濟的水準にまでの料金引下を防止し、また運賃の共通計算に關する協定を勧告する權能を有することにな

つてゐる。協定に依れば、必要の場合には地方協議會を設置すべき旨の規定が設けられてゐる。この協定に一九三三年の春、道路鐵道交通法案が議會の委員會の審議に附せられてゐるときに始められたものである。その當時は、運河經營者は法案中の計畫の一部については相當理解を有しており、より善き了解に到達せんとする努力の點では鐵道と同一意見を有してゐた。その結果生れた該協定は洵に望ましき手段として交通大臣に依つて推舉されるに至つた。協定に於いては、兩形態の運送事業者は、交通を一方より他方に分散するが如き「約定料金」の提案については彼等の間で互ひに相談し、同様にまた可能なる場合には彼等の「協定料金」業務を分割せんと努力するといふ事實のため、彼等の各々が援用し得べき「協定料金」の逆効果より保護されることとなつた。該協定は、類似目的については運河料金は鐵道料金よりも低廉なるべしといふ原則を置き、また斯の種の事情の具體的場合についての審査及び運河料金を鐵道料金と同等又は高率とすることの協議につい

ては地方協議會にその權能を與へてゐる。通し運賃の公定を必要とする交通を分割することはまた別の問題であつて、これは鐵道の監理に屬する運河と獨立の運河との連帶又は水陸運輸連帶の場合については地方協議會が研究し得る事項である。交通の割當については、地方協議會は各々の場合の得失を研究すべきであつて、現在又は既往の噸量基準に盲従すべからざることとされてゐる。運河又は鐵道の經營者に依つて移動しつつある交通の發出地又は目的地が兩種の運輸形態の何れに依つても到達し得ないといふ様な場合には、道路運輸業者以外の他の運輸業者の手に結局移る様にしようといふ相互協定が存してゐる。勿論この協定から結果を判断せんとすることは時期尚早である。勞働黨は更に鐵道の競争と港灣施設の不備とは沿岸貿易の復興を阻害すること、及び所有權の統一を伴はざる調整は實行不可能であることを指摘してゐる。一九三一年に勞働黨の作成した對策は次の通りである。

(一) 交通大臣の管理の下に交通局 (National Transport-Board)

を設置すべきこと、及び交通局は法律に規定せられたる主務大臣その他の指揮に從ひ國有交通機關の効果的管理經營を確保するの責に任ずべきこと

(二) 交通局設置に關する法律には、行政上即時買收の可能なる一切の交通形態を國に於いて買收し得る特別規定を設くべきこと

(三) 適當と認むるときは國有以外の交通部面の買收手續をなす權限を主務大臣に賦與すべきこと。但し國に於いて買收手續中は私有の交通機關は、交通全體の最大限度の調整及び能率を確保するため免許その他の方法に依り必要且つ便宜の監督に服せしめらるべきこと

イギリスに於ける交通事業の調整運動は遠く一八六三年にまで遡ることが出来る。即ち當時、上院に依つて任命された委員會は他の事項と共に、ロンドン市内の各種系統は同一經營の下に統合せらるべきことを勧告してゐるのである。輒近、調整問題に直接の影響を與へたものは一九一九年の「交通省法」と一九二一年の「鐵道法」とである。前

者の法律は、鐵道・輕便鐵道・電車・運河・水路及び内陸航行・道路・橋梁及び渡船・車輛及びその交通・泊地船渠及び棧橋といつた様な交通事項に關聯する政府の職務權限の一切を整理したものである。以前はこれらの職務は、鐵道の監督は通商局に依り、また道路事項に關する或る程度の監督は保健省に依り、といつた工合に、他の行政部局に依つて遂行されてゐたのであつた。

一九二一年の「鐵道法」は三大改革を敢行したものであるその第一は一九二三年に一一〇社を合併して四大鐵道幹線としたことであつて（交通改革の基準に完全なる改訂を加へたものといひ得る）、その第二は「鐵道運賃裁判所（Railway Rates Tribunal）」を創設したこと、その第三は中央賃金局の設置に關する規定と共に勞働條件に變更を加へたことが即ちこれである。同法はまだ從來の一切の鐵道法規の整理及び單純化を行ひ、また政府の監督から生じる主要なる賠償要求に對して、六〇、〇〇〇、〇〇〇ポンドを限度として鐵道會社に補償することとした。この法律の結

果生じた變革の一は競争獎勵政策の破棄であつた。尤も新設された四大幹線の何れもが一地區を排他的に獨占した譯ではなかつたから、競争が完全に排除されたといふ域には至らなかつた。一九二四年には「ロンドン運輸法」が制定せられ、これに依つて「ロンドン及び近接郡交通評議委員會（London and Home Counties Traffic Advisory Committee）

が設置せられ、「ロンドン交通區」（London Traffic Area）

内の交通統制に關して主務大臣に意見を開申することとなつた。この委員會の建議は一九三三年の「ロンドン旅客運輸法」成立の原由となつた（「ロンドン旅客運輸法」については後に述べる）。道路運輸事業の發達につれて、この種運輸形態よりの競争が著しく増加して來て、遂に鐵道の方が自ら道路運輸事業の經營を企圖するに至つた。鐵道が道路運輸事業を兼營することは從來認められてゐなかつたのであるが、遂にこの權能は「ロンドン・ミッドランド・アンド・スコティッシュ鐵道（道路運輸）法」「大西部鐵道（道路）運輸法」、及び「南部鐵道（道路）運輸法」——以上何

れも一九二八年に制定——に依つて擴張された。尤も旅客交通の運搬については、これらの諸法はロンドン交通區以外の地に限つて適用されることになつてゐた。同年政府はイギリスの道路及び鐵道の状態を調査し、有ゆる運輸施設の調整方法を答申せしめるために委員會を設けることとなつた。この委員會は報告を一九三〇年に完結した。その勧告の中にはその後の立法中に取り込まれてゐるもののが少くないのである。

イギリスに於いて道路運輸事業を經營する場合に遵守すべき條件は一九三〇年の「道路運輸法」中に於いて從前の何れの規定よりも明確に規定されることとなつた。實際また公共道路旅客車輛の免許について規定を設けたのは實に本法を以つて嚆矢とするのである。運轉者の使用時間を取り扱つた第十九條にも注意を拂つてよい。この點については後に詳細に考案することとする。尙ほ、有ゆる形態の旅客運送（鐵道に依る運送を含む）の調整に於ける重複の防止は、同法に依つて設置された交通委員に於いて研究すべ

きものと豫定されてゐる。事項の中に掲げられてゐる。本法は道路運輸事業者の全面的承認を受くるには至らなかつた。それは主として個々の經營者の該事業への投資は彼の人格と共に年毎の免許の更新に依つて漸く安全存續するすぎないこととなつたからである。同法は道路旅客運送事業經營者二百人以上を運輸事業から手を引かせた原因を成してゐる。ロンドン區に對する本法の適用は、ロンドン旅客運輸法案に充當した部分（後出）で指摘する様に、若干の點については修正を加へられてゐる。然しながら、一九三四年十月の報告に依ればこの統制に依つて道路旅客事業には幾多の改善が行はれ、その結果道路運輸事業者に著しい利益を齎してゐることが判る。これらの結果は、一九三三年の「道路及び鐵道運輸法」に依つて道路貨物運送業者を統制することから獲られる利益の充分なる説明となるものであると考へてゐる當局者もある。本法は六章、百二十三箇條及び別表五表より成つてゐる。以下一九三〇年九月二六日の「レールウエー・ガゼット」誌に掲げられた概要を

掲げておく。

第一章は自動車輛 (motor vehicles) の取締並びに第一表に規定された速度制限を取り扱つたものであつて、一九三一年一月一日より實施されることになる筈である。

第一章中まで第二條は自動車輛を分つて重機關車 (heavy locomotives) 輕機關車 (light locomotives) 牽引自動車 (motor Tractors) 重自動車 (heavy motor cars) 自動車 (motorcars) 自動自轉車 (motor cycles) 及び廢疾車 (invalid carriages) の七種とする。第四條は運轉免許を規定してゐる第十條は何人と雖も第一表中に掲げられた最高速度を超過する速度を以つて道路上に自動車輛を運転することは適法ならずとしてゐる。自動車 (即ち空車重量一噸半を超えず且つ運轉者を除き旅客七人以上を運搬する構造を有せざる車輛) にして空氣輪帶を有するもの及び自動自轉車については、第一表は一切の速度制限を除いてゐるが、空車重量一噸半を超過する營業用乗用車については、空氣輪帶を備へた場合には最高速度は毎

時三十哩とし之を備へざる場合には毎時二十哩としてゐる。空氣輪帶を備ふる重貨物車については、附隨車を有せざる場合は毎時二十哩、之を有する場合は毎時十六哩を以つて限度とする。

速度超過は犯罪となるが、初犯又は再犯は免許受有の資格を喪失せしめない。而も被告發人は一人の證人が、被告發人は斯くかくの超過速度を以つて車輛を運轉しつゝありしものと思ふといふ證言を行つただけでは當該犯罪を行ひたるものとして之を處斷すべきでないとされてゐる。主務大臣は規則を以つて速度制限を變更することが出来るが、この種の規則は議會兩院を通過した決議に依つて承認されない限り効力を有しない。

第十一條は「疎忽又は危険なる運轉」は初犯は五十ボンドの罰金又は四ヶ月の懲役、又は兩者を併科して處罰せらるべき犯罪なりとする。再犯又は累犯の犯人には免許受有の資格を喪失せしめることが出来る。「不注意なる運轉」は第

十二條に依つて犯罪とされてゐるが、この種の犯罪については初犯又は再犯は免許受有の資格を喪失せしめるものではない。

公共事業用旅客車、重軽機関車又は牽引自動車若くは

貨物車の運轉者が繼續して勤務をなし得る時間の限度は

第十九條に依つて規定せられ、(一) 五時間半を超ゆる繼續勤務 (二) 午前二時を始期とする二十四時間の時間内に於いて累計十一時間を超ゆる繼續勤務及び (三) 時刻の何であるを問はず運轉時間の始期より計算して二十四時間の時間内に於いて最低十時間の連續的休憩時間を運轉者に與へざることを禁止されてゐる。

主務大臣は第二十三條に依り、自動車輛が道路上に存することに因りて事故を發生したる場合に行はるべき取調を指揮することが出来る。

第三十條に依れば、主務大臣は重機関車及び重自動車の最高空車重量、並びに自動車輛及び附隨車の最高積載重量その他について規則を設けることが出来る。

同法第二章は自動車輛の使用に因りて生ずる第三者の危険について規定してゐる。

第三章は道路に關する法律の改正に關係したものであ

る。

第四章は十一月一日より實施されることになつてゐる。これはイングランド及びウェールズに於いて交通區 (traffic areas) 十一區、スコットランドに於いて二區を設置すること、及び各區に委員三人（但し首都については一人）を任命することを定めてゐる。交通區は第三表に掲げられてゐる。委員の管轄權は「公共事業車輛免許 (public-service vehicle licenses)」(この種の車輛を分

つて乗合車、速達車及び契約車の三種とする) この種の車輛の運轉者及び車掌に對する免許、及びそれべくの區内に於ける「道路事業免許」(road-service licences) の許與を包含してゐる車輛は「道路事業免許」を受有するに非らされば乗合車又は速達車として使用することを得ない。

第七十二條第三項に委員は如何なる路線についても時刻

表その他について提供せらるべき細目的事項より判断して速度制限を超過する處ありと認められる場合には道路事業免許を交付すべからざる旨を規定してゐる道路事業免許々否の裁量權行使するに當つては、委員は次の事項について考慮を拂ふことを要する。

(イ) 路線が當該免許に依つて事業を行ふに適するや否や

(ロ) 申請に依る路線にして既に充分に公共用自動車の便あるものゝ延長

(ハ) 申請に係る事業が公共の利益のため必要又は適當なる程度

(ニ) 交通の點に於ける地區全體の需要(充分・適當且つ有効なる事業の施設、不要なる事業の除去、及び收支償はざる事業の施設を含む)及び一切の旅客運輸形態(鐵道運輸を含む)の調整

また委員は代用的運輸形態との無益なる競争を防止する様に、料金を定めることも出来る。

道路事業免許は交付された區に於いてのみ効力を有する。但し他の區の委員が「裏道を與へた場合はこの限りではない。道路事業免許の受有者は旅客運輸設備の施設に關して他人と締結した契約の詳細を委員に提出する義務を負つてゐる。

主務大臣は道路事業免許の有効期間を定めることが出来る。公共事業車輛免許、道路事業免許及び適任證明に關する異議は主務大臣の主管に屬する。運轉者及び車掌の免許に關する異議は略式裁判所の管轄に屬してゐる。公共事業車輛に於ける旅客並びに運轉者及び車掌の行為に關する規則は主務大臣が之を定めることが出来る。

第九十三條は道路事業免許の受有者が公共事業車輛の運行に關してその使用人に支拂ふ賃金及びその雇傭條件は現在行政部局との契約に適用せられる下院の決議の要求に従つた契約に基いて支拂はるべき賃金及び遵守さるべき條件に比して不利のものたることを得ざる旨を規定してゐる。

第九十七條に依れば公共事業車輛の旅客の死傷に對する責任を制限した契約は無効たるべきものである。

(同法第五章(一九三一年一月一日より實施の豫定))

依つて地方の法規に基き電車・輕便鐵道・無軌條電車・又は乗合自動車事業を經營しつゝある地方行政廳は當該事業の一部として、その地域内に於ける道路に公共事業車輛を運行し、また地域外の道路については當該道路の存する交通區の委員の承認を経て公共事業車輛を運行し得ることになつてゐる。

この種の承認に對する申請は之を公告し、正當なる異議の申立のあつた場合には、交通委員は申請の公開審理を行はねばならぬことになつてゐる。委員の承認又は拒否に因つて生ずる異議は主務大臣の所管に屬する。本章の規定に依つて公共事業車輛の運行を認められた地方行政廳は自ら適當と認むるところに従つて料金を徵收することが出来る。第五章は一九二四年の「ロンドン運輸法」の趣旨に於けるロンドン交通區にはその適用がない。

第六章は一般規定を定めたものであつて、一九三一年一月一日より施行されることになつてゐる(未完)。

科學遂に人に如かず

歐洲大戰以來、戦はんとするものは先づ軍事科學の進歩を計らねばならない事を痛感させられた。これから戦争は科學の戦争だと言ふ。空襲の威力、毒瓦斯の効力などは誠に人をして戰慄せしめるものがある。けれども間違つても戦争は人よりも科學だなどと思つてはならない。最近上海を中心として演ぜられた日支兩國の空襲戦の成績を見よ、支那側の器械必ずしも劣等なものではないのに、あの結果に雲泥の差が現はてゐるのは何故か。一に日本軍人精神力の優秀度内に冠絶するがためでなくて何んであらう。

統制なき科學の力運轉其の人を得ざる科學の粹には何の威力もあり得ない。

(紡織理一郎氏談話の一節)