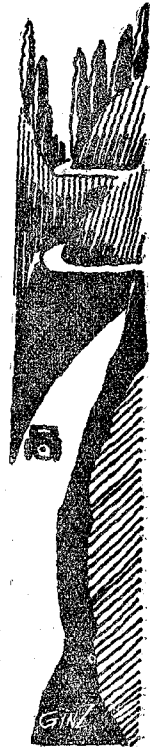


批評と紹介



日本交通事業の一環としての

自動車事業の現況及其の將來性

佐藤博

のテンポの速かなるを知る。などと感心してゐようものな

ら後から疾驅し來たる圓タク氏に一喝される。内外共にまことに物騒な世の中ではある。以下此等自動車事業の現況及其の將來性に付て簡單なる一瞥を投ずる事としよう。

I

街頭に出る。先づ、われわれの目を射るものは自動車の洪水だ。夜の東京の街々を縫ふて流れる圓タク氏。如何です安くしときますで。「オーライ」嬢ならぬ、「ブーライ」嬢の聲よろしく輕快に走るバス。これ等近世交通界のモダン諸君及諸嬢の後からは血の氣の失せた、十年一日否、三十年一日の如き「吾等の市電」のスロー振り。こゝにも時代

II

われは先づ日本交通事業の發展過程に付て、殊に明治維新を契機とする、日本資本主義發展の一樞軸としての

交通事業の持つ意義について一應の検討を餘儀なくせられる。明治維新、それは一部史家の云ふが如く決して「王政復古」のそれに止まらず、むしろ封建的生産關係の資本制生産關係への移行發展の過程であつたのだ。従つて『一度は「異國船打拂令」(文政八年―一八二五年)に見榮を切つた幕府も「阿片戦争」(一八三九年―四二年)を目標して、たちまち怖氣つき天保三年(一八四二年)には先の「打拂令」をゆるめて「薪水令」に退却せざるを得なかつた。』(岩波、日本資本主義發達史講座の内、小林良正氏、交通機關の發達と内外市場の形式―展開(上) 一一頁)。そしてこの「阿片戦争」によつて支那市場侵略の第一歩に味を占めた先進歐米資本主義國は一八五〇年代に至つて、直接鎖國日本にも魔手を延しつゝあつた。當時日本は世界列強の爲めに半殖民地化されんとするまことに累卵の危きに在つたのだ！こゝに尊王攘夷―開港討幕の政治的スローガンの下に舊き封建的生産關係の止揚、新しき資本家的生産様式への移行―それを明治維新と呼ぶ―は行はれたのである。か

くて新興明治政府は劈頭在來の封建的諸制限、束縛―刑罰を以つてする農民の土地へのキンバク、それを基とするあらゆる封建的束縛のいかにシレッツなりしことよ！――を撤去すると共に(完全には行はれなかつた又そこに明治政府の性格があるのだが)軍事産業と共に、通信運輸事業への家父長的―溫室的保護助長政策(昭和八年末迄の地方鐵道への國家の補助金は六千九百餘萬圓である)を採用せざるを得なかつた。蓋し通信運輸事業は金融制度と共に實に資本主義生産關係發展の兩脚をなすものであるから。而も先進歐米諸國の魔手より逃れるためには純官業、半官半民又は官業に準ずる溫室的保護を享け、ぬくぬくと發展せざるを得なかつた。この軍事的重要性こそ明治交通發展の第一因子をなすものであつた。又これがため、日本交通事業に於て軍部の參畫が公然行はれた所以でもある。然し其の反面に於て運輸事業の資本主義のための市場開發といふ極めて重要な經濟政策的因子の含まれてゐた事も決して見逃してはならぬ。最近北支問題が滿洲に亞いで、ジャ

ナリズムの組上に花々しく登場し來つた。そして其の中心問題が經濟關係要するに交通及産業開發にあることは勿論であり、その點に關し七月四日東朝新京特電は關東軍幕僚會議に於て『北支産業指導問題が檢討せられ、北支産業開發の第一歩は鐵道新設によつて踏み出さるゝものの如く、かくて熱河省及び北支察哈爾蒙古方面の産業開發は促進されるであらう』と傳へてゐる。右の資本主義のための市場開發といふ意義は現實の北支問題を凝視する者の何人も認めざるを得ない事實であらう。鐵道の開通と産業の發達との關係を示すものとして左表を掲げる。

(1) 福井縣織物業發達表

年次	織物生産高(反)	備考
明治一七年	100,000	長濱—敦賀間鐵道開通
同 一八—二二(平均)	100,000	
同 二二年	140,000	東海道線全通
同 二三—二八(平均)	160,000	
同 二九年	161,500	敦賀—福井間鐵道開通
同 三〇—三四(平均)	107,500	

備考 小林良正氏、前掲(上) 三〇

以上に於て、わたくしは明治政府の交通政策の意義について文字通り簡單なる一瞥を投じ得た積りである。

今や、われわれは自動車事業の擡頭を採り上げざるを得ない。以下自動車交通事業と自動車製造工業とに分つて述べるであらう。しかし兩者は相互的關聯に於て把握せる可きであり、それ等は又日本資本主義の現段階によつて制約されつゝあるものである。先づ自動車交通事業に付て記さう。

大正七年以後の自動車數の躍進！ それはまことにすばらしいものがある。同年以後の毎五ヶ年平均の車輛數は次の如くである。

× ————— ×

(2) 車 輛 數 表 (一)

每五ヶ年平均(臺)	自 動 車		特 殊 車		其 他					
	乗 用 貨 物 用 計	貨 物 用 計	自 動 車	自 轉 車	人 力 車	荷 車	荷 馬 車	荷 牛 車	乗 用 馬 車	乗 合 馬 車
大正七——一	八、〇〇〇	一、四三三	九、四三三	三、三〇三	一、七九三	—	—	—	—	—
〃 一一—昭和二	二三、五七七	九、八四四	三三、四二一	三、〇七七	四、〇〇二	一、二四八	—	—	—	—
昭和 三——七	五、四〇三	三、一八三	八、五八六	三、九八八	五、七九九	一、七九一	一、六四四	—	—	—
〃 八(一ヶ年)	六、七三三	三、六二九	一〇、四六二	五、一七七	六、五四〇	二、七〇二	一、六七〇	三、〇一六	三、四四七	三、四

内務省統計報告により集計 △は自動車取締令改正勿々にして多少の誤あり

(3) 車 輛 數 表 (二)

	自 動 車		特 殊 車		其 他					
	乗 用 貨 物 用 計	貨 物 用 計	自 動 車	自 轉 車	人 力 車	荷 車	荷 馬 車	荷 牛 車	乗 用 馬 車	乗 合 馬 車
大正七——一	100	100	100	100	—	—	—	—	—	—
〃 一一—昭和二	二九四	六〇	三五五	三七	100	100	100	100	100	100
昭和 三——七	七〇一	二〇六	九五	七四九	三三	三三	101	三四	六七	四
〃 八	八三二	二六六	100元	—	三三	六四	七	三元	四	三

右表について先づ「其の他」(人力車、荷車、馬車等)が 車の飛躍を看よ。殊に貨物用自動車の幾何級数的躍進こそ 絶對的に急カーブを畫いて一路没落に向ひつゝあるに反し 最も注目すべきである。自轉車及人力車以下の交通機關は 之を大正七——一を「其の他」は大正一一—昭和二を「各々一〇〇」として表はせば次の如くである。

て(内荷牛馬車のみ僅かに上向線をたどりつゝある)自動 段階的には産業革命前のものであり、自動車は汽車、電車、

飛行機と共に産業革命以後を表徴する。前者は如何に精巧複雑のものとも、どこまでも人の脚であり、又馬のそれに過ぎない。然るに後者は蒸氣力、瓦斯力、電力等を原動力とするもので、前者と後者の間には質的差異がある。後

(4) 車 輛 數 表 (三)

年次	I 自動車(特殊自動車を含む)		II 自轉車		III 其の他		計	Iの IIの IIIの		
	輛數	比率	輛數	比率	輛數	比率		比率	比率	比率
大正七—一	—	—	三、六六	一、九五、三三	—	—	—	—	—	—
昭和二	—	—	四、五三六	四、〇二、四八	三、四二、三六	—	—	—	—	—
昭和三—七	—	—	二〇、七五四	五、七九、六七	二、四九、七六四	—	—	—	—	—
計	—	—	六、五四六、〇九四	〇・七〇%	六、三三、三三	—	—	—	—	—
IV	—	—	八、三〇、二六五	一・三六%	七〇・七	—	—	—	—	—
計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

われくは、さきに自動車數の躍進を探り上げた。しかし、それが全輛數中に於て占むる地位は大正二—昭和二に於て僅かに〇・七〇%に過ぎず、昭和三—七に於て尙一・三六%に過ぎない事實を見た。しかし〇・七〇%から一・三六%即ち約二倍の増加は自轉車及「其の他」と對比する時に充分注視すべき事實である。そして昭和六年四月自動車交通事業の全般的統制の見地に於て制定された「自動車交通事業法」もかゝる自動車事業の躍進を背景として把握し

者によつて齎らされた經濟界の變革を「産業革命」と呼ぶのは真に適切な言葉だ。次に自動車が全輛數(鐵道車輛は除く)中に於て占むる地位に付て一言すれば次の如し。

しかし、かゝる車輛數の増加は又自動車製造工業の躍進發達を前提として、はじめて可能であり又それは新興日本資本主義の輕工業より重工業への移行を條件として、始めて、その將來性を持ち得るのだ。自動車製造工業について一應の検討をなす所以である。前掲の自動車數は昭和八年に於て、(内地)(乗用)六六、七三三臺、(貨物用)三八、一

九九臺、(特殊自動車)五、一八七臺、(計)一一〇、一一九臺であり、右を地域別に「パーセンティヂ」にて表はせば(資源局調)(内地)九〇・七%、(朝鮮)四・七%、(臺灣)二・六%、(その他)二・〇%であり、従つて日本全土に於て約十二萬臺の自動車が存在することを知り得る。そして此等の自動車は大部分従來外國輸入一部分品としてか或は完成品としてか―に依つて其の供給を満してゐた。即ち自

動車工業は従來大部分は外國資本のトウリヨウに身を委ねてゐた。それは日本工業が未だ幼稚だつたに外ならぬ。この間陸軍の補助下に僅かに上向線を辿つて來た。しかし今や本邦自動車工業も、やうやく發展すべき時代に移りつゝある。昭和元年以後九ヶ年間の本邦自動車の輸入が如何なる方向に動きつゝあるか。統計をして語らせよう。

(5) 自動車輸入表

年 度	(A) 總額	(B) 對前年	(C) 増減率	(D) 部分品	D 對 A	(E) 完成自動車	E 對 A	完成自動車	一臺平均
	(千円)	増減	(%)	價格	(%)	車價格	(%)	臺數	價格
昭和元	一五、七三三			一〇、三九七	六	五、三三四	三四	三、八一	二、二
二	一八、二六一			一〇、三二八	五	八、〇六三	四四	三、九五	三、一
三	三三、二四四			一八、四四四	五	一三、七〇	四一	七、八七三	一、七
四	三三、六〇八			二四、〇〇二	七	九、五五五	二八	五、〇一八	一、九
五	三〇、七七一			一五、八七六	六	一四、八六	二四	二、五九一	一、九
六	二六、三三九			一三、九五一	五	一三、三七八	二二	一、八七七	一、八
七	二四、八二二			一二、九七七	五	一二、八九四	二〇	一、九七七	二、九
八	三三、八七一			一三、〇〇	七	一、八六四	三	四、九一	三、八
九	三三、五〇一			一八、九四五	六	一三、五五七	〇	八、九六	三、七

備考 大藏省外國貿易月表より集計 (△は減少を示す)

右の表によつて明らかなる如く昭和四年を機として輸入總額は絶體的に減少してゐる事實である。上述の如く、自動車數の増加にも拘はらず、かゝる減少は從來の外國品を内地品を以て代置しつゝあることを示すものであらう。そして次の事實こそ最も注目し得る。即ち部分品價格が昭和元年の六六%より、一路増加の傾向にあり、昭和九年には總金額の大部分即ち九〇%に上り、同時に完成自動車の三四%より一〇%へ減少せしこの事實を。

以上に於て、自動車の輸入金額は年々絶體的に減少しつ

(6) 輸出入額類別百分比表

年 度	輸 出 (%)				輸 入 (%)			
	食料品	原料品	原料用製品	全製品	飲料品	原料品	原料用製品	全製品
明治二六—三〇(五ヶ年平均)	一六・八	一〇・三	四三・三	二六・三	一〇・八	三・七	一九・一	三三・一
昭和 八	八・七	四・〇	二九・四	五・三	九・一	六・八	一七・二	二二・五

(7) 各種工業工場數及職工數百分比表

年 度	計																					
	紡織	織金	屬機	械室	素化	學製	材	印刷及製本	食料品	瓦斯及電氣	其の他											
昭和 五	三・六	五・七	六・四	五・〇	九・〇	二〇・〇	五・二	三・六	五・四	七・〇	八・〇	三・四	四・四	三・二	一九・八	八・三	〇・七	〇・五	八・五	五・四	一〇〇	一〇〇

あること、しかもそれは完成自動車の絶體的・相對的減少及部分品の絶對的・相對的增加、そして完成自動車は漸次高級品に限られつゝあることが見られる。かゝる自動車工業の躍進の根柢に横たはるものは何か。それは日本工業が最近輕工業より重工業へと移行しつゝある事實の裡に見る。昭和八年現在と明治二六年—三〇年間平均の「輸出入額類別百分比」及び昭和五年乃至昭和八年の「各種工業ノ工場數及職工數百分比」によつて、其の間に於ける事態の推移を鮮かに看取し得る。

備考 商工省 工場統計ニヨリ集計

殊に世界第一次大戦後の經濟界は正に「第二産業革命」の過程に入りつゝある。戦前の蒸氣力に代ふるに電力の勃興！ 戦前のそれと戦後とは量より質への轉化を見る。かゝる轉化過程を今や開始しつゝある日本工業に於て、自動車輸入の絶對的減少の事實は跡づけ得るものと思ふ。かゝる背景の下に自動車工業の地位を、工場數、従業者數、及生産額の三點より觀察して見たい。そして總工場、總従業者、總生産額の増加率に比し、自動車工業のその相對的增加は、斯業が新興工業たる事實を物語るものだ。而して本邦自動車工業は、部分品を輸入して、之れを組立てると同時に、國內で部分品を先づ製作して、それを組立てる工程を確立せんとしてゐる。部分品の國內製造！ これより本邦自動車工業が勃興せんとしつゝあることは充分注視せ

六 三・五五〇・一 六・四五一・九 一九・五 四四・九三・四 五三・七四 八〇・三四 四四・六三一・一九八 八一・〇八〇・五 八八・九五 四〇〇
 " 七 三・六五〇・九 六・九五〇・〇 二・二 四八・八三・六 五五・五七八 八一・三五五 四四・三〇 一八・九 七九 〇・八〇・五 九〇・〇 六〇・〇 一〇〇
 " 八 三・八四七・八 七・七六六・〇 九三・一 四七・七三・八 五六・八六六 八三・三五五 四二・二 八二・七九 七五 〇・八〇・四 九一・五 九 一〇〇 一〇〇

(8) 自動車工場、職工、生産額表

(一) 工場 數				
	總工場數	増加率	自動車工場數	増加率
昭和五	62,234		228	
" 六	64,436	3.5%	271	18.9%
" 七	67,318	4.5	374	38.0
" 八	71,940	6.9	475	27.0
(二) 従業者 數				
	總従業者數	増減率	自動車従業者數	増減率
昭和五	1,886 (千円)		5,444	
" 六	1,852	△1.8%	5,631	3.4%
" 七	1,932	4.3	6,892	22.4
" 八	2,113	9.4	13,027	89.0
(三) 生産 額				
	總生産額	増減率	自動車生産額	増減率
昭和五	5,954,740 (千円)		45,900 (千円)	
" 六	5,178,135	△1.3%	42,723	△6.9%
" 七	5,982,469	15.5	40,433	△5.4
" 八	7,871,364	31.6	66,350	64.1

備考 商工省工場統計により集計 △は減少を示す

らるべきだ。而かも部分品製造の契機をなすものは(一)五

換性に富む部分品は十二萬臺に上る本邦自動車の修繕に應じ得るものであり、更に對外的には(二)東洋諸國への輸出これである。部分品の一たる「ゴムタイヤ」の次の如き輸出増加一八年には七年の倍一を示してゐるのは、よしそれが人力車、自轉車用のものを含むとしても、右の事情を最も、雄辯に物語るものと思ふ。(自動車部分品とは、着火栓、着火用電氣裝置、始動電動機、照明器具、タイヤ及チューブ、タクシー・メーター、警報器、制動ライニング、ピストン、制動機、車臺バネ、フエンダー、齒車類、車輛及リム、燃料ポンプ、其の他を云ふ)。

(9) ゴムタイヤ輸出表

輸出先	八 年		七 年	
	數量(千斤)	金額(千圓)	數量(千斤)	金額(千圓)
滿 洲	三〇・〇	三六	二・三	七
關 東 州	一、四九六・六	一、〇六六	六〇九・五	四三七
中 華 民 國	二、六一七	一、七七	二、〇八九・四	一、三六〇
海峽殖民地	一、〇九五・三	六八四	三六一・四	二二五
蘭領印度	三、九七・六	二、四九六	一、八〇五・二	一、二三四

紹 介

其の他 三、七〇・七
計 三、三〇八・九
八、七五三
六、四〇七・七
四、三三八
現在日本に於ける主要自動車製造會社は次表の通りである。そして、その内に二つの外國資本系會社の存する事は充分注目すべきである。そしてこの内・外資本の競争の結果

(10) 主要自動車製造會社表

外國資本系會社

社 名	創 立	資 本 金
1 日本 フォード	大正十四年	八百萬圓
2 日本ゼネラルモーター	"	四百萬圓

內國資本系會社

社 名	製 作 開 始	資 本 金
(乗用自動車)		
3 日本車輪	昭和七年一月	一千萬圓
4 日産自動車(小型車)	" 八年十二月	一千萬圓
(貨物及乗合自動車)		
5 東京瓦斯電氣工業	大正七年	六百萬圓
6 自動車工業	" 十年	三百二十萬圓
7 川崎車輛	昭和六年十二月	二百萬圓
8 三菱重工業	" 七年七月	五千五百萬圓
9 京三製作所(小型)	" 七年一月	百萬圓

一二九

果は終に本年八月九日「國產自動車工業許可制要綱」を招來したのであるが、その點は後に觸れるであらう。

わたくしは上に本邦自動車は内國品を以て輸入品に代置しつゝあると一應規定した。それならば「國內生産」と「外國輸入」とは如何なる均衡に在るであらうか。次表を以て答へよう。

(II) 自動車生産輸入比較 (臺)

生産	輸入組立		完成車
	昭和 (臺)	其他	
四	四〇〇	昭和一、〇〇七	五、〇一八
五	四六六	四一、〇三三	二、五九一
六	四三三	六、八九八	一、八八七
七	四四九	三、三三七	九七七
八	四五〇	八、一四〇、六四	四七
九	四六〇	九、六、〇〇〇(推定)	八六六

備考 日本經濟年報第二十一輯より。

右表によつて示すが如く、國內生産の權頭にも拘らず、輸入品―主として部分品―の依然たる優位を認めないわけには行かぬ。(昭和八年に於て輸入品は臺數に於て九一%を

占めてゐる)。國內生産と外國輸入のかゝる不均衡は如何にして止揚解決さる可きか? 云ひ換へれば年々如何程の自動車を、何臺製造したならば又其の生産費は如何なる程度

ならば、外國品を驅逐し、又は日本独自の立場に於て外國品と競争し得るであらうかは興味ある、そして又最も將來の本邦自動車工業の動向を左右するものである。この點に關し昭和六年七月の商工省「自動車工業確立調査會」に於ける左の問答式の審議事項を決定してゐるのは注目に値する。即ち、

問 本邦では貨物自動車何臺作れば自動車工業が確立するか。

答 大體五千臺程度の製造販賣が可能なればよいつもりである。

問 生産費ほどの程度で進めばよいか。

答 下級車は一噸積、フオード、シボレーは一臺二千圓以下で販賣してゐる現状では到底敵す可くもないから中級車の一噸半、乃至二噸積のものを目標としたい。こ

れ等は約三千圓ならば輸入車の驅逐は可能であらう。

問 我國現在の技術では果して直ちに工業を勃興し得るか。

答 技術は大丈夫である。結局需要臺數と生産費の關係が問題として残る。これが今回調査會開催の趣旨である。

最近（本年八月十日）「國產自動車工業許可要綱」が發表せられた。それは何よりも本邦自動車工業が未だ、脆弱の域を脱してゐない事を示すもので、これを機として、やがて更に發展の歩武を確立するに至るであらう。次に「要綱」を掲げる。

一、大衆車の組立又は主要部分品の製造事業は之を許可事業とすること、但し其の數量が一定數量に達せざる事業に付ては許可を要せざるものとする、許可の方針は自動車の需要數量等を考慮して一社又は數社に事業の許可をなし其の亂立を防止すること。

二、前項の許可を受け得る者は株數の過半數が日本臣民

又は帝國法令に依り設立したる法人にして議決權の過半數が日本臣民に屬する株式會社に限ること。

三、第一項の許可を受けた事業に關しては産業上、國防上必要な監督規定を設くること。

四、現に存する自動車工業にして第一項に該當するものに付ては本方針決定當時に於ける現存範圍内に於てのみ既得の權益を認むるも其の後に於ける新設又は擴張に付ては法律施行の際、遡りて其の權益を容認せざること。

右要綱は來議會に提出せられんとするものである。本要綱の目的が（一）外國單獨資本の排除、國產會社の強化（溫室的助長）（二）統制權を國家に收めんとするにあることは瞭らかである。そして、こゝにも産業上の必要と共に軍事的重要性が―よし明治初年と日本資本主義の持つ地位に質的相違があるとしても、否むしろ、それ故にこそ―高調せられつゝあるを見る。

而して右法案に對して外國資本系フォードは果然、所謂

フォード精神のもとに、對抗の姿勢をとり、飽くまで非妥協精神で既得權益を維持せんとし、急遽工場敷地買収を強行し同法案に對抗的に進まんとしてゐる。而かも同法案が議會を通過して愈々實施を見る迄には尙相當の時日を要するものとの豫測の下に、その間設備を急設して高利濶を擧げ、法案實施の曉には擴張設備を撤回せんとするものと傳へられてゐる。(これに反して、ゼネラル、モータースは日産自動車との資本提携によつて活路を開かんとしてゐる)。かゝる状況下に早くも三井資本の自動車部門進出計畫が進められ、同資本は、三菱重工業の自動車製造に對抗する意味で當然の動向と見られてゐる。こゝにも金融資本制覇の近きを見る。右「要綱」の持つ意義に付て、商工、陸軍當局談を左に掲げる。(傍點は筆者)。

(商工當局談) 政府は十數年前より軍用車を中心として斯業の發達を圖つて來たのであるが、一般に最需要の多い所謂大衆車の製造事業を確立することが必要缺く可からざることであり、而も國産自動車工業としては

極めて幼稚なる状態である。加ふるに最も有力なる外國會社系の自動車組立工業が存_レ在_レし政府に於て國産自動車工業に對し適當なる指導助成を爲すに非ざれば急速に其の確立は期し難い而して自動車工業の國防上及び産業上の重要性に鑑み外國系會社と提携するが如き場合にあつても企業_レの支配權は之_レを日本側_レに於て掌握して置くことの必要なるは言を俟たない所である。更に大衆車を目標とする自動車工業の確立は大量生産の基礎を確保することに依つて初めて可能であるから、斯業の健全なる進歩發達を期するが爲めには、徒らに多數の企業が亂立することは之を防止し斯業の統制安定を圖る必要がある。依つて右の如き要綱による立法を爲して速かに我國産自動車工業の確立を期せんとするものである。

(陸軍當局談) 自動車が人員、馬匹と共に國防上重大なる要素を爲すに至つたことは今更言を俟たない所である、殊に兵器其の物に自動車を使用し或は第一戰部隊

内に各種の形に於て之を使用するが如き所謂第一戦に必要な自動車類に就ては何人も其の要度性能等を諒解し得るのであるが、戦時に於ては右第一戦用自動車の外、輸送用としても莫大なる自動車を必要とするのであるが之れは一に普通自動車の充用に俟たなければならぬ。而して之等自動車の戦時所要數量は年々飛躍的に増加し現在に於ては驚くべき要求を示してゐるのである。

斯様な譯で戦時之等自動車の調達、補給はどうしても之を國內資源に依つて賄はなければ國防の獨立性を堅持することは出来ぬ、而してこの事は例へば石油の如く天然資源に乏しきの故を以て己むを得ず之を海外に仰ぐものとは異り資本と技術の力に依り如何様にも爲し得る問題であるから之を外國の手に委することなく、萬難を排して日本人の力を以て獨立させねばならぬ之が國防上の要求の根本である。今回政府に於て之が根本國策を確立し其の發達助成に邁進するに至つた

ことは誠に慶ばしき次第である。右國策の中最も重要な點は獨り自動車の組立のみならず原料、材料並部分品の製造工業より自動車の組立工業に至る迄之を我國産品に依り確立することを目標とするもので如何なる場合に於ても事業の支配權は日本人が掌握することを絶體に必要とするのである。

V

以上に於てわたくしは自動車事業の現況について、辿々しい一瞥を投じ來つた。斯る基礎の上に、其の將來性について、一言するの必要を感じる。そして、それは最も興味あり又重要事たるを失はないであらう。

流石の國鐵も十二路線、四一三軒の自動車事業を經營しつつあるは本事業の將來性を暗示する。其の他私鐵が、着々鐵道より自動車へと轉向しつつあるのを見ても十分其の間の事情を推知し得るものと云はなければならぬ。興業費維持費の輕少さに於て短區間に於ては到底自動車に及ばない。そして、わたくしは日本農業は將來工業化へと發展す

るものであり又、それ以外に、日本農業の起死回生の方策はあり得ないと信ずる。最近農村工業化が（工業の農村化であつては斷じてならぬ）高調せられ、その具體的方策が検討せられつゝある現況下に—勿論そは全體機構との關聯に於てのみ解決せらるべきであり又それなしには眞の解決は有り得ない—自動車事業の持つ意義の如何に大なるかは想像以外のものがある。そして今後自動車が國鐵、私鐵の分野を如何に蠶食して行くか？（その結果、大規模の私鐵買收の危機をはらむものである）確實な資料を持たないが、曾つて明治年間を通じて、水運が、國內市場に於て如何に鐵道に貨物を奪はれて行つたかを如實に示す次表を以て、自動車の將來性を豫斷する事は許されていゝことと思ふ。（勿論長距離に於ては鐵道に及ばない）。

(12) 筑豊炭水陸輸送數量累年表(實數一單位噸)

送量 實數	水運による分 實數	鐵道による分 實數	% 實數	% 實數	備考(開通鐵道)		
					實數	%	%
明治二〇	四一〇	五二〇			四二七	九二〇	九
二一	五三三	五五二			四二七	九二〇	九
二二	六〇〇	六〇〇			四二七	九二〇	九
二三	六七一	六七一			四二七	九二〇	九
二四	六八六	六八六			四二七	九二〇	九
二五	七〇〇	七〇〇			四二七	九二〇	九
二六	七三三	七三三			四二七	九二〇	九
二七	七六三	七六三			四二七	九二〇	九
二八	七九七	七九七			四二七	九二〇	九
二九	八三六	八三六			四二七	九二〇	九
三〇	八七五	八七五			四二七	九二〇	九
三一	九一四	九一四			四二七	九二〇	九
三二	九五三	九五三			四二七	九二〇	九
三三	九九二	九九二			四二七	九二〇	九
三四	一〇三二	一〇三二			四二七	九二〇	九
三五	一〇七二	一〇七二			四二七	九二〇	九
三六	一一一三	一一一三			四二七	九二〇	九
三七	一一五三	一一五三			四二七	九二〇	九
三八	一二〇四	一二〇四			四二七	九二〇	九
三九	一二五五	一二五五			四二七	九二〇	九
四〇	一三〇六	一三〇六			四二七	九二〇	九
四一	一三五六	一三五六			四二七	九二〇	九
四二	一四〇七	一四〇七			四二七	九二〇	九

遠賀川—室木、
中間—香月

遺賀川—門司、
若松—直方、
直方—小竹、
竹—飯塚、
小竹—幸袋、
飯塚—白井、小
倉—伊田、
伊田—後藤寺
後藤寺—宮床
白井—下山田
金田—伊田、後
藤寺—川崎
幸袋—二瀬
下山田—上山田、
飯塚—長尾
勝野—桐野
川崎—添田

(13) 道路延長下面積人口ノ關係表

四三	三六六	八〇六	一〇	六五〇	六〇
四四	四五四	七五九	八	七五五	六三
四五	五〇三	七〇五	七	八五六	六〇

總延長	一平方杆當延長	人口千人當延長
九五九、四三四	(秤) 二・五	(秤) 一四・九

備考 鐵道院「本邦鐵道の社會及經濟に及ぼせる影響」より
尙鐵道による分が三%より九三%に轉換してゐる

現在國內交通網中の自動車の開通を見た部分は殆んど云

ふに足りない。爾餘の大部分は未開通の現況である。(一三表
参照)そしてこの未開通部分と一更らに自動車専用道路の

新設及既設道路の改良によつて一自動車製造工業の躍進と
相俟つて、其の將來性は愈重要度を帯び來るであらう。

最後に自動車交通事業の形態について、最近企業集中、
合併ノ傾向にあり、然らざるものも、大資本の統制下にあ
り、金融資本の制覇を示すものとして興味ある事實である。

(14) 自動車營業者表

(一) 乗合自動車營業

昭和元	營業者數	對前年增加減少	増減率
2	4,003	422	11.78%
3	4,589	586	11.64
4	4,674	85	1.85
5	5,343	669	14.31
6	5,622	279	5.22
7	5,547	△75	△1.33
8	4,423	△1,124	△20.26

(二) 自動車營業

昭和元	營業者數	對前年增加減少	増減率
2	30,572	1,261	4.31%
3	32,767	2,195	7.18
4	32,004	△763	△2.33
5	33,435	1,431	4.48
6	34,340	905	2.70
7	36,664	2,324	6.77
8	37,676	1,012	2.76

(三) 貸自動車營業

昭和元	營業者數	對前年增加	增加率
2	9,142	913	22.3
3	11,184	2,042	24.6
4	13,930	2,746	20.0
5	16,722	2,792	19.1
6	19,386	2,664	16.0
7	20,776	1,390	7.2
8	23,381	2,605	12.5

紹介

(附記) 本稿は商工省「自動車工業許可制要綱」發表を機として短時日の間に成つたため又本誌の持つ意義及紙數の制約の下に、更らには筆者の無能のため云ひ得ざりし—否云ふ能はざりし—多くの點が存するであらうと思ふ。それ

等の點については他日又觸れ得る機會を待つ。尙市場理論と交通機關の關聯に付ては前掲、岩波日本資本主義發達史講座中、小林良正氏、「交通機通の發達と内外市場の形成」展開」に鋭き解説を見る。(終)

最近内務省に於ける土木關係事件處分例

K N 生

○農村其他應急土木事業補助指令

昭和十年度農村其他應急土木事業國庫補助指令濟の府縣左の如し。(九月二十日現在)

全事業指令濟のもの

府縣名	補助指令額	府縣名	補助指令額
青森	五九八、五〇〇 ^甲	宮城	七〇二、五〇〇 ^甲
山形	六二八、二五〇	秋田	五六一、五〇〇

福島	六三三、二五〇 ^甲	愛知	三〇一、〇〇〇 ^甲
栃木	三一、七五〇	三重	一八九、〇〇〇
群馬	四四四、七三一	滋賀	一二、七五〇
千葉	一九二、〇〇〇	大阪	一一四、二五〇
神奈川	九九、二五〇	兵庫	一〇四、五〇〇
新潟	四二七、〇〇〇	和歌山	一四五、二五〇
石川	九〇、七五〇	鳥取	六四、〇〇〇
福井	八八、五〇〇	廣島	六〇、七五〇
岐阜	三二五、〇〇〇	徳島	一五一、五〇〇