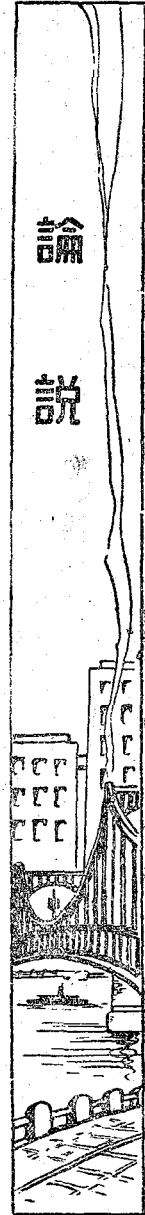


論 說



東亞經濟に於ける自動車及道路

麻生平八郎

一

大東亞戰勃發前の東亞交通の地位は、嚴密な意味に於て東亞の爲の交通ではなくして、歐米の爲の、從つて歐米に據る交通であり、その帝國主義的政策に因つて特徴づけられ支配せられてゐた交通であつたといふことである。東亞交通の斯る被支配的非獨立的地位は、日本の交通に於て若干の例外を形成してゐたことは明白であるが、このことは何等東亞交通の一般的特徴を變更せしめるものではなかつた。

一般的に考察して東亞交通の實質は歐米交通の延長であり、東亞自體に據つて自給せられてゐた交通ではなかつたことは周知の事實である。このことは一般的に凡る交通機關についていへる。唯一の例外を成してゐる日本の交通と雖も鐵道

及海運を除けば歐米支配より離脱してはゐなかつた。この鐵道及海運に於てもその必要資材を中心として考察すれば歐米より輸入せる資材部分も鮮少のものに非ざることを知らなければならぬ。日本の交通機關のうち最も歐米に強く從屬し支配せられてゐたものは、飛行機と自動車とであつた。これ等は根本的には經濟的な關係に於て存在してゐたばかりでなく、政治的及び軍事的關係に於ても存在してゐたが故に、歐米帝國主義進出の近代的形態として規定することが出来る。即ち領土的野心とその政策とを手輕な近代的交通機關による交通網の確立と支配とによつて置き代へんとする傾向これである。この點に於て特に自動車の普及及び發達は、經濟的には少資本にて經營せられること、技術上容易に運轉利用が爲されること、道路は殆んど何れも公共的に開放せられてゐること等に因つて顯著であり、従つて自動車は東亞交通のうち最も廣汎な民衆的交通機關として都市たると農村たると、文化國たると非文化國たるとを問はず利用せられ且つ親しまれてゐた最大のものである。斯る自動車が殆んど半ば以上アメリカより輸入せるものであり、アメリカ生産の自動車であることは、これによる交通がアメリカに據つて支配せられ從屬せられてゐたことを示すものである。

即ち最も手輕な民衆的な交通機關が外國支配の下にあることを示し、何等東亞自給の關係を有せず、單に輸入、購入によつて所有し、その下に經營し、利用してゐたものに過ぎない。

自動車の斯る關係は當然道路の外國による從屬性を規定するものでもあつた。この故に道路が國營の如きものである場合には頗る奇妙な關係を呈することゝなつた。蓋し道路を外國の發展の爲に積極的に建設するが如き結果に陥ることゝなるからである。元より道路の發達が直ちに外國へ奉仕するものではないが、自動車が殆んど大半外國産でありその輸入に俟つものである限り、道路の利用を最も有效に大規模になすものはこれ等の自動車であり、斯くて豫想し得ない事態を生

することゝなつたのである。この故に道路の發達は自動車の發達と相並行し、この自動車は國產自動車であることを條件としてのみ最も效果的であることを知り得るのである。

## 二

東亞交通のうちに於て自動車の占める地位は頗る高いものではあるが、これを歐米諸國の自動車保有量及びガソリン消費量に比較するときは元より顯著な間隔があり、到底自動車交通國として考へることは出来なかつた。自動車の斯くの如き未發達は當然道路の未發達であり、未發達の道路の上に近代政治が殊に中央集權的政治が行はれる筈もなく、斯くて政治の未發達を以つて特徴づけられることゝなり、斯る經濟的政治的未發達の上に財政の發達も期待し得ないことは當然にして、この貧困財政の上に國家的方面よりの要求による道路も必ずしも充分に建設を見得ないことも明白である。この故に東亞交通に於ける道路及自動車は斯る經濟的政治的財政的及び文化的諸力の綜合的結果を示すものにして、東亞交通の質的未發達の側面を示してゐるものである。蓋し鐵道が一國の貫通的輸送を爲し外延的活動を爲すものとせば、自動車はその培養線であり、その爲の内包的輸送の役割を果すものであるからである。然るにこの爲の活動を爲すべき道路及自動車が不充分であるから、質的方面に於て低度化の原因が存在してゐることを看過し得ないのである。

一般に考察して東亞交通に於ける自動車の意義が高いにもかゝらず、その充分の發達が齎されず、沉んや獨立的自給的傾向を伴はなかつたのは如何なる原因に基づくものであらうか。第一は東亞經濟が全體として低度の發達しか遂げず、従つて主として原始産業の開發しか行つてゐず、根本的には農業國としての域しか出でゐないことである。これ等の農

業も基本的には封建的遺制の上に零細經營を行つてゐるものであり、何等資本主義化されてゐない。所謂アジア的生產様式の上に強く縛られてゐるものであるから、生産力は高められず、この故に大量輸送の近代的交通機關を必要とはしてゐない。第二に部分的に高度の發達を示してゐるところ、例へば日本の如きものを考察しても尙ほ一般的に平均的に輕工業の域を出でず、國民の半ば近くは農業を營み、これが零細經營方法の基礎の上に立つてゐるのであるから、元よりこの見地からは大量輸送の爲の交通機關を不要ならしめてゐる譯である。併し既に日本の如くに工業的發達が一定段階に達してゐるし且つ國民經濟が形成せられ組織化の過程を辿つてゐる限り、商工業の發達とそれに伴ふ大量輸送の必要から、近代的迅速性を要求し、交通機關の發達を促進せしめずには置かないであらう。

鐵道が基本的幹線に亘つて成完してゐるのであるから、當然これに伴ふものは自動車の發達であり、これによつて戸口から戸口までの結合が行はれて所謂交通の内包的發達が促進せられることとなる。その實上はこの自動車の發達は一定段階に止つてそれ以上には出でなかつたことは周知の事實である。第三に規定せらるべき事は右の第一及第二より當然生ずべき點であるが、東亞全體として、勿論日本をも含めて資本蓄積の割合が低度であり、従つて資本主義化は工業化の過程を辿らずして商業化の過程を辿ることとなる。それも甚しく都市を中心とする部分的集中的輸送を單位とするものであり全國的に擴大せられるといふが如きことはあり得ない。斯くて都市には交通機關の集中と競争激甚とが特徴となり、小規模の個別經營を原則とする自動車の發達は一面有利であるが、他面さらに著しく經濟的に制約せられることとなる。而も道路の全國的發達が齎されてゐないのであるから當然一般的に見れば偏在的となり、必ずしも國民經濟の健全なる發達には有機的に結合し得ないのである。第四に斯る一般條件の下には道路の建設はその財政的見地より見て充分ではあり得

ないのであるから、この點からは自動車化は一層制限せられることゝならざるを得ない。第五に自動車は段々外國の殊に米國の販賣市場として、獨占せられ部分的にはその爲め投資市場として獨占せられ且つ支配せられてゐるのであるから、この從屬を離れ得ないし、自動車の普及及び道路の發達は米國經濟への奉仕を強化する以外の何者でもあり得ない結果となる。この故に國家の補助乃至保護に據る道路の建設も、更に自動車の普及も國家的見地よりは一利一害の状態であることも明白である。外國産自動車にせよこの普及によつて國民經濟的國家經濟的並に政治的效果乃至利益が、これを普及せしめざる場合に於けるよりも大なる時は、國家は必要にして且つ負擔し得られる限り努力を拂ふであらうが、この場合には當然一面に於て關稅を高めると共に、他面に於て國産自動車工業の育成に努めるであらうから、自動車の價格は昂騰するであらうし、國民經濟的には必ずしも好まじきことゝはならず、その上期待する程多くの自動車の普及を招來することも不可能であらう。而して外國自動車を輸入せしめつゝ自動車工業を育成せんとする爲には一般經濟狀態、工業の發達程度、殊に重工業の發達程度が相當程度に達してゐることが條件にして、これ等の條件が充實せられてゐず、而も他面米國の自動車工業が飛び離れて高度化せられて居るし、自動車價格は世界的水準以下に低い場合に於て、これに對抗して國産自動車化を計ることは極めて至難の事といはねばならないのである。我國の狀態は正に斯る關係にそつてゐたものである。斯る關係の下に於ては一定限度の發達は期待し得るのであるが、それ以上の普及向上は望み得ないことは明白である。戦前の我國の自動車保有量と國産自動車化の狀態はこのことを裏書きしてゐるであらう。我國の關係につきて一言すればむしろ期待以上の好成績であつたといひ得るのである。蓋し貧弱な經濟、工業及び資源しか有してゐない我國の下に於て國産自動車化は第一に矛盾してゐるものであるし、且つ第二に著しく經濟的には不利益な結果をも招來せしめるもの

であるからである。この故に我國の保有自動車は殆んど輸入車であり、反對に國産自動車工業は何れも經營が困難にして破産に瀕するか、經營の繼續するものも國家的保護又は補助の下に僅かに繼續し得たに過ぎなかつた。斯る状態の下に自動車の國民經濟との有機的關係を保持し得る程度に保有し發達せしめる爲には、經濟機構の根本的向上と國民所得の増大とを圖り、特に工業の發達を實現し、國內市場を獨占し、以つてこの下に道路の建設を實現して置くべきものであらう。然るに第一次大戰後の不況と財政的困難及び政治的不統一化とは殆んど何事も爲し得ず經過して了つた。日支事變、第二次大戰はこの問題の解決に根本的な契機を打ち込むものであつた。

### 三

滿洲事變、日支事變及び大東亞戰爭等の一聯の我國の對外的武力鬭争は直接に工業生産力を増大せしめ、特に重工業生産力を向上せしめるに役立つたことは周知の事實である。これ等の事變乃至戰爭は直接間接列強の我國に對する貿易制限乃至止禁を促進せしめ、遂には全面的經濟封鎖を斷行せしめることとなり、我國の生産力への影響も決して鮮少ではないが、併し反面我國經濟の自給自足的體制の整備を不可避ならしめ、軍需生産力を中心として急激且つ甚大な發達を促進せしめることとなつた。このことは當然第一に民需生産の制限乃至縮少の下に、第二に埋藏資源開發の下に、第三に代用品工業の擴張の下に、第四にその勢力下に、その植民地開發と市場開拓の下に、軍需生産第一主義の貫徹を實現した。軍需生産力の構成は直接には武器・彈丸の類であるが、間接には武器としての價值を有する交通機關の建設をも包含するものであるが故に、今迄未發達のまゝに放棄せられ、外國輸入に俟つてゐた飛行機、自動車の急速なる建設發達を促進せしめ

ることゝなつた。特に軍需要に因る自動車の急速なる生産は、最少限度の自給性を確保するまでに至つた。元より燃料類の缺乏の爲め事實上民需の減少となり、遊休的自動車も多數出現することゝなつたから、この下に自給性の確立を見るに至つたものと結論することも不可ではないが、輸入に據らざる自己生産によつて供給し得ることゝなつたのは劃期的進歩であるといはねばならない。單に量に於て一定の獨立性を保持し得ることゝなると共に質に於ても格段の進歩を遂げ、軍需品として外國車に比して敢えて劣らざる効果を發揮し得る迄に向上するに至つたことは大なる特色である。この點は軍事的要請に基づいて技術的更新が短期間に行はれることによつて實現せられたものであるが、斯る傾向が更に世界的水準を抜く點に迄引上げられることが望ましい譯である。斯くの如くに高められるか否かは別として従前の技術水準よりも高度化せられることは否定し難い事實である。技術的進歩は巨大な費用を必要とするが故に戰時非常の時に非ざれば容易には現實の交通機關の中に具體的に應用し利用し難い性質を有してゐる。現實の大戦争はこの難點を克服して巨大な効果を我國の自動車製作技術の上に與へてゐる。

斯くの如くに自動車生産の自給自足を目指しての擴張再生産はいふ迄もなく、嚴密には國內市場がその自己の獨占下に入つて來たことに基づくと共に外國産自動車の減退と輸入杜絶による市場の獨占が競争の發生を防止し得る關係に至つてゐるからである。事實的には軍需要が一方的ではあるが高くして生産の繼續が可能であることに基つてゐる。何れにしてもこれ等の條件は自動車工業の發達に寄與した自給的獨立を可能ならしめる一條件であることは疑ひ得ない事實である。獨り國內市場が確保せられるばかりでなく占領地域一帯を中心とする外國市場が開放せられて自動車工業及び販賣の爲の必要的條件が充されることゝなり。將來の發展は確實に保證せられることゝなつた。このことは自動車工業の安定的

發展の絶對不可缺の標杆でもある。大東亞戰はこの點に於て絶大な發展の條件を創造せるものであつた。これと共に自動車工業及び自動車經營を發展せしめるものとして、燃料資源の無限の確保を完成したことゝ、ゴム資源の供給獨占を完成したことが指摘せられる。自動車工業が發達せしめられる爲には各種の原料及資材が無ければならないが、加工の原料及資材は別として自然的原料及び資源の方面に於ては實に缺くことなき状態に達したのである。斯くて例へばゴム資源の獨占の結果は我國自動車工業に對しては積極的に發展の條件となるのであるが、從來東亞地域にその供給を受けてゐた諸國、殊に米國の如きは大なる影響を興へられることゝなるは當然にして、このゴム需要を如何にして充足せんとするかは興味深き事柄でなければならぬ。ゴム資源乃至原料を天然的なものに求めるか化學的のものに求めるかは根本的には自動車工業の方向轉換を齎らすものといふことが出来る。斯る場合この合成ゴムの技術が進歩して優秀な製品が出来るが如き結果になるならば、我國の自動車工業は更に一段の工夫をこらし、進歩發達を計らねばならないのである。斯くの如き見透しがつく迄殊に米國自動車工業が如何なる方向に轉換するかは重大な事柄である。フォード始め從來の自動車工業が何れも航空機工業に轉換して從來自動車生産に示してゐた大量生産とその技術と同一のものを充分に發揮するに至らば正しく交通界に根本的な變化を生ぜしめるに至るであらう。即ち航空機の進歩及び普及を齎らし、從來自動車が生じてゐた輸送能動性を航空機の方面に奪ふことゝなるからである。殊にアウト・ゼロの如きものが實用的になれば確實に自動車の價値を半減せしめるに至るであらう。

斯る時代に至つて漸くにして自動車工業の自給的獨占的發展を圖り、更に道路の建設を行ふが如きは、結局交通關係一般に於ては甚しき立ち後れを意味するものではなからうか。元より航空機の發達は他面に於て自動車の普及發達に伴ふ



て充分の効果を發揮し得るものであるから、兩者相伴ふて發展して行くものと看做すことも出来やうが、同時に二兎を追ふ例にも洩れないであらう。殊に我國の如くに生産力の根本的な諸部分を積極的に發展せしむる事が現實の課題となつてゐる場合、著しく大なる責任を負擔せるものであるといふことが出来やう。斯くの如き關係に入ることを考慮しつゝその上で自動車工業は、自動車經營及び道路經營を考察して見なければならぬであらう。

#### 四

大東亞戰爭を轉機として日本の工業が自給自足の體制を構成し得る條件を具備すると共に斯る自給的段階に迄飛躍するに至つたことは周知の如くである。工業生産力の中には元より交通機關生産力を包含してゐるが、これが戦時中に高められ自給的限界に達したことは最大の效果である。交通機關生産力は他の工業生産力と並行しつゝ發展して行くところに強みを有するが、併しこれ等を同時に育成して行くことは頗る至難でなければならぬ。この故に他の工業力が完成して居て一方的に交通機關生産に全力を傾注し得る場合に比して甚しく制限せられることは當然である。されば各種の條件が具備したからといつて現實にそれが活動し效力を發揮するものとはいひ難いのである。況んや將來有効に活動するものとのみ期待し得ないのである。自動車工業に付て見るにその發展の條件を具備し得るに至つたことは明白である。技術は戦時中に進歩するし、生産工場は優秀施設を完成して來たし、ゴム、ガソリンの確保は略ぼ實現せられたのであるから、戦後外國の競争が少く且つ國內需要が増大すればその發展は疑ひないことであらう。

第一の外國の競争が激減するか又は絶無となることは現在の見透しとして正當である様に思はれる。併しこのことは技

術の世界的水準に達してゐること、價格の低廉なることが一の條件となるであらう。この爲には大量生産方式が採用せられて行かなければならないであらう。この點に於て不十分であるとすれば、保護關稅の設立が目論まなければならないし、この爲には結局政治力がどの程度迄強化せられてゐるかや要點をなすであらう。この政治力は國內にのみ限定せられず、東亞圈一帯に波及せられてゐるものでなければならぬ。

何れの方法によるにせよこの外國よりの競争に打克ち得ることは明白であると云ひ得るであらう。たゞこの外國競争との關係の程度如何によつて國內需要は若干の影響を有するであらう。外國競争の下に於ては一般に價格は低廉なるべく、然らざる場合には必ずしも低廉とはならないであらう。尤も技術が外國水準を凌駕し、且つ大量生産が確立し、この上で外國競争を完封してゐる場合には、價格は低廉となるべく、従つてそれに連れて國內需要は勿論一般需要も喚起せられるであらう。斯る場合に非ずして政治力に因つて競争を抑制しつゝ國內市場を獨占せんとする場合には一般的に價格は昂騰するであらう。この高價格を以つて國內需要を喚起して廣く自動車の普及を圖らんとすることは必ずしも好結果を得るとは限らない。この爲には何等かの方法によつて一般に又は特殊的に自動車需要が高められて來なければならぬ。これに對しては一般所得の増大と生産力の増大へ就中工業生産力の増大とが好況状態の下に維持せられてゐることが前提をなすであらう。然るにこれには戦後のインフレ傾向と反動との二個の條件を入れて見なければならぬ。斯る場合充分の需要が出るか否かは明白には断定し難いのである。只工業生産力が増大し、大量輸送が必要となる限り、自動車の需要は強大となることは明白であらう。他の所得の増大と好況の繼續は必ずしも實質的には望み得ないのではあるまいか。インフレと反動とが必然的な關係に置かれて居る限り、著しく制限せられた状態となることはいふ迄もないであらう。一般的には

とも角、特殊的には工業生産力の増大のみが注目せらるべきであらう。殊に大東亞共榮圏の工業中心地として強化せられることが重要な點であらう。

自動車の需要が高まり、自動車の供給が増大するに連れて道路の建設も行はれて行くことは明白である。今日迄の道路が不況対策として建設せられた道路であり、全く自動車の發達、工業の發達に負ふてゐたものではなかつた。不況対策として建設せられた道路を自動車普及するに連れて利用してゐたといふのが實狀であらう。工業の爲の、自動車の爲の道路ではなかつた、夫故無計畫であり、斷片的であり、その効果も自動車、又は工業の發達を促進する爲に必ずしも大なる効果を上げ得なかつたことは當然である。事實道路財政の見地より見ればこの建設費の源泉が無かつたといつていい。今日迄の道路財政は公債財政であり、著しく一般財政に與へる影響が大きかつた。この故に充分の調達は不可能であつたといふ迄もない。尤も自動車の普及せず、一般工業力の發達も不十分の場合にはそれ以外には確實な方法のないことは論を俟たないであらう。發達せる道路を有せる歐米の道路財政を見るに何れも自動車税及びガソリン税に殆んど過半の財源を得てゐるのである。事實的にも理論的にもこの上に立つて建設せられることが最も合理的である譯であるが、今日迄の我國にはその條件が無かつたのである。今日は正にそれが可能ならんとしてゐるのであるから、これを如何に運用せんとするかは重大な意義があるであらう。元より直ちに自動車及ガソリンにその財源を求めないにせよ、この收入の上をそれを基として公債を募集するにせよ著しく安定的となり且つ巨額の調達も不可能ではなからう。何れにしても根本は工業生産力の確保増大に因つて生ずるものであることを銘記すべきであらう。夫故に直ちに一流の自動車國に飛躍する前に、工業の確立を圖り據つて以て道路の完備を企畫すべきであらう。