

Title	交通機関と経済との関係
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1914
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.8, No.8 (1914. 10) ,p.1033(123)- 1046(136)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	雑録
Genre	Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19141000-0123">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19141000-0123</a>

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

獨逸帝國は晚くも來年三月末日頃迄に或は食物の缺乏の爲め協商派に對して講和を求めざるを得ざるに至るやも測られざるなり。

戰爭の勝敗は必ずしも國民の食料問題のみに依りて定まるものに非ず。兵器彈藥の缺乏、兵員の不足、軍隊の内訌、國民の不滿等が一交戰國の戰敗を讓すことあり。然りと雖も、獨逸帝國は今日此等敗戰の一般的原因以外更に特に穀物供給の不足なる一大弱點を有せるが如し。

雜 錄

交通機關と經濟との關係

増井幸雄

凡そ世の中に存在するもの、中で人間の力によつて作られたもの又は作られ得るものは萬事萬物悉く需要に促されて生じて來たものであつて、未だ需要に關係なく需要に超越して發生したものは一もない。交通機關は其の一種に屬し、社會の需要によつて發生し存續し發達するものであつて其の有無並に發達の程度如何は一に其の當時の社會に於ける之に對する需要の有無並に程度如何によつて定まるものである。元來交

通機關とは距離の隔絶に伴う交通上の障礙を除却することを目的とする所の種々の設備を總稱するものに外ならないのであるから交通がなければ其の設備たる交通機關の存する筈はない、交通があつて交通機關に對する需要生じ茲に始めて交通機關發生し、前者の發達に伴ひ其の程度に應じて後者又發達を來すのである。故に交通機關の發生發達に對する需要として先づ交通の發生發達に就て知る所がなくてはならぬ。然るに此の交通の状態は大體に於て時の經濟状態と相應して居る。交通には交易の目的に出でたるものと戰爭、宗教其他非經濟上の動機に出でたるものとあるが、其の中で最も永續的な基礎の上に立つて居るものは前者即ち交易の目的に出でたる經濟上の交通であつて、交通の状態は當時の經濟状態と最も密接な關係に立ち兩者並進常に其の歩調を揃へて居る。果して然らば交通機關は當時の經濟社會に於ける之に對する

需要に促されて發生發達し常に之に追隨するものと云はなければならぬ。以下少しく經濟狀態の進歩が交通機關の進歩を要求し之を伴うに至ることを述べて見やう。

凡そ交通なる現象は人と人との接觸に外ならないのであつて經濟上之を廣義に解する時は人財及び通信の場所的移動の外に交易をも含むのであるが、前三者は主として後者の目的を達するの手段に過ぎずして其の間に手段と目的との相違があるから、吾人は之を狹義に解し、交通なる語を以て單に人、財及び通信の場所的移動を意味することとする。何れにしても此の交通なる現象は往古から存在し來つたものではない況んや今日現に行はるゝの程度に發達して居つたものでは更はない。今日迄の經濟史の研究の教ふる所によれば原始時代に於ける人類は交易を行つて居らなかつた(尤も近來彼等の間にも交易が行はれて居つたといふことを論證する學

者が現はれて來たが未だ學界の定論とはなつて居ない)蓋し彼等の欲望は頗る單純で其の種類も少く従つて之を充足するの資料も亦頗る僅少なる單純なもので間に合つたから各經濟單位は自給自足の經濟を行つて居つたのであつて、毫も自己の欲望滿足を他の經濟の生産物に俟つの必要がなかつた、従つて彼等の間には交易の關係は起り得なかつたのである。果して然らば原始社會には交易の爲にする人、財及び通信の場所的移動即ち交通の起るといふことはあり得ない、従つて又交通の設備たる交通機關は發生し存在し得なかつたのである。

然しながら人間の欲望は何時まで單純では居ない、欲望充足を繰り返すに従つて發達して來る、戰爭其の他の動機によつて他の經濟單位と接觸すれば其の刺戟を受けて又發達する、品質も向上する、種類も殖むる、分量も亦或る程度迄増加する。事茲に至つては最早自力のみで

は充分に欲望の滿足が得られない。そこで各人互に所有財の餘れるものを以て足らざるものと交易することになつて來る、既に交易が行はるゝに及んでは交易關係者は財を携へて多少なりとも地理的移動を行はなくてはならぬ、通信の交換も行はれて來る。交通——經濟上の基礎の上に立てる最も永續的交通——の萌芽は茲に於てか見出されるのである。然し此の時代に於ける交易は生活必需品又は裝飾品等の中の極めて僅少なる部分に就てのみ行はるゝのであつて未だ交易は必要といふの程度には達して居らない唯僅かに偶時的に狭小なる地域内に於て行はるゝに過ぎずして交通も廣大な地域に亘つて恒久的永續的事實としては行はれて居ないから、交通上の障礙も甚だしく之感ずるには至らないのであつて、従つて交通機關は假令存在して居るとしてもそれは頗る幼稚なものであると云ふことは察するに難くないのである。

然るに欲望の益々進化發達するに従つて自己の力を以て満足せしむることが出來ないで必ずや其の滿足を他人の生産に係る財に俟たざるを得ざる欲望の數量が増加して來て、交易は益々其の重要な度を加へる。更に進んで分業が行はれ人皆自己の消費品の中一種若くは數種のみを作つて大部分は他人の供給に仰ぐこととなり、消費品の凡てを他人から仰ぐ者をさへ生ずるに及んでは、交易は必要不可欠の事實となつて永久的に行はれることとなるのである。分業が漸次其の歩を進めて行くのは一方に於ては分業をれ自身が幾多の經濟的利益を伴うからではあるが、他方に於て若し交易が之に伴つて行くといふ望がないとすれば分業は決して行はれない、分業は常に交易によつて支持せられなくてはならないのであるから分業と交易とは常に並進することゝ要する。殊に今日の如く各人の生産する所のものは僅かに一種若くは數種の財のみ、

而も其の財たるや多くは直ちに採つて以て吾人の欲望を満足せしむるに足るの財たらずして將來完成せらるべき精製品の材料の一たるに過ぎず、或る生産業は他の多くの生産業の産出に係る生産物を原料として使用するといふ所謂生産的分業の時代にあつては、生産に要する凡ての材料が常に遠算なく手に入る様になつて居らなくしては全然生産營利を繼續することが出来ないから、常に完全なる發達したる交易を必要とし従つて又此の交易をして支障なく行はれしむるに足るの交通機關を必要とする。一度交通にして障礙を來さむか忽ちにして消費に欠陥を來さしむるのみならず生産營利にも支障を來して所得獲得の途を塞ぎ以て經濟生活を攪亂し、甚しきに至つては延て全生活をも危殆に陥らしめるのであるから、今日に於ては現在の經濟状態を維持するが爲にも完全なる交通機關の存在を必要とするのであつて之こそ吾人經濟生活の前提

たり基礎たるものと云はなくてはならぬ。吾人が年々經驗する所のかの水害より生ずる交通杜絶によつて如何に我が國民の經濟生活が支障を受けるか、並に今次の歐洲大戰亂より來れる貿易の大障害によつて如何に各國民の經濟生活が脅かされ攪亂せられたるかを鑑みるときは容易に這般の消息を會得することが出来るであらうと思ふ。

既に經濟の現状維持の爲にも既存の交通機關の支障なく利用せらるゝことを要するとするならば經濟進歩し生産發達し消費増進するに従つて交通の需要益々加はり茲に交通機關の更に一段高き發達を要求するに至るといふことは逆睹するに難くない。生産又は消費の分量が以前よりも増加した場合には多量の運搬を必要とする、嘗て奢侈的消費と考へられたものが必要的消費となるに及んでは運送の確實ならむことを必要とする、急に消費の必要を生じた場合には

迅速なる運搬を希望する、多量に充分に生産又は消費せむと欲する場合には運賃の低廉並に大量輸送を欲する、旅行に際しては安全を欲し愉快を希ふ。而して是等の大量輸送、廉價、迅速正確、安全、愉快等の効果は皆交通機關の發達に俟たなければならぬ。果して然りとせば經濟の發達は交通機關の發達を要求し促進するものであるといふことが出来るのである。

斯の如く交通機關は經濟社會の發達の程度、従つて又交通に對する需要の有無大小に應じて發生し維持せられ發達するものであつて、未だ經濟状態發達せず交通交易の必要増加せざるに先つて交通機關の發達するといふことはない。これ蓋し交通機關の勤務の供給も亦一般の財の供給と同じく其の發生、繼續及び増加は一に之に對する經濟社會の需要によつて支持せられ喚起せらるゝの外はないからである。尤も政治上軍事上等の理由からして或は地方開發の目的を

以て經濟未發達の地方に交通機關の設定せらるゝことはあるが、經濟と直接何等の關係なき前者の場合は別として、後者の場合に於ては開發の目的を達する以前に於ては該交通機關を利用する者なく従つてそれ以上の發達は愚か維持さへも頗る困難であつて、其の經營が公益的事業として行はるゝか又は大資本を擁する大企業によつて將來の利益を目的として行はるゝにあらざれば到底その存在を繼續し得るの望はないのである。故に曰く、全體として之を見るときは交通機關は之に對する需要ある時及び處に發生し存續するものであつて之が發達の程度は此の需要の程度によつて定まるものである。

今如何なる地方に交易の必要存し交通行はれ従つて交通機關に對する需要が存するかに就て一言すれば、一般に生産條件を異にせる地方間換言すれば、種々の財につき生産地と消費地との間には此の需要が存するのである。財の中最

も重要なるものは云ふ迄もなく食料品であつて、食料品に就て生産條件を異にせる二地方間には其の相違の存する限り永久に交通の絶ゆることはない、都會地と田舎との間、山地と平野との間、米國、露西亞、バルカン地方と英獨兩國との間の如き是である。次に工業上の原料品生産地と其の消費地即ち製造工業地との間、並に製造工業地と該生産物消費地との間の交通も、一方に於ては所得獲得の爲め他方に於ては消費繼續の爲に、頗る重要なる地位を占めて居る、都會地と田舎との間、工業地と農、牧、林、礦、漁業地との間、亞細亞、阿非利加、濠洲と歐米諸國との間の交通の如き是である。我國の如く中央に山脉を控えたる細長き島帝國に於ては短距離間に就て見れば海岸線に並行しては略々自然的生産條件を等しうして居るが之と直角な方向に向つては著しく生産條件を異にして居るから、長距離交通は別として短距離交通だけに就

て見れば之が必要は海岸線と直角な方向に向つて大に、之と並行な方向に向つて小である。故に幹線鐵道は別として、地方交通に便する地方鐵道、輕便鐵道の如きものは一般に前者即ち平野地方から山岳地方に向つて走るものゝ方が其の數も多く、又企業として好成績を擧ぐるものも此の部類に屬するものが多いのに反して、後者即ち海岸線に並行したものには唯さへ需要が少い其の上に、既定の事實として同方向に向つては長距離交通に便する幹線鐵道があつて之が利用せらるゝから猶更別個の交通機關を必要とすることは少い、従つて此の理を無視して企てられた地方交通機關は、偶々特に貨客の多い地方に位置して居るとか又は幹線鐵道よりも優良であるとか云ふ特別の場合の外は、多くは失敗に歸して居る。

二

前節に於ては交通機關の經濟狀態に對する消極的受働的方面、即ち交通機關が經濟上の進歩に促され之に追隨して發生し發達するといふことを述べた。本節に於ては其の積極的能働的方面、即ち交通機關の發達が經濟上に如何なる影響を與ふるか、生産、交易、分配、消費の上に如何なる變動を來さしむるかに就て少しく述べて見やう。

第一、生産上に及ぼす影響

交通機關發達の效果は之を約言すれば、交通が一層安全になり愉快になり、一層迅速になり正確になり、一層低廉になり且つ一層大量輸送が可能になつて、其の結果交通が益頻繁に行はれるやうになるといふのであるが、其の中で生産に最も大なる影響を與ふるものは運賃の低落と大量輸送の可能との二者である。蓋し運賃の低落は財の移動性を増加せしめ、地方的分業の成立を容易ならしめ、生産費の低減を

來し、生産業の所在地に變動を來し、又大量輸送の可能は大量生産、大企業の發生、生産費の低落を來さしむるからである。

思ふに交通甚だ不便にして之が費用即ち運賃従て高く到底消費者をして其の負擔に堪わざらしむるが如き場合には一國內に幾多の小市場群立し、各市場の範圍内に於てそれゝ有利なる生産條件の具はれると否とに拘らず各種の財の生産が行はれ、爲に一方に於ては最も有利なる生産條件も市場の狭小なるが爲に利用せらるゝの程度極めて少きと共に、他方に於ては比較的不利益な生産條件も強て過度に利用せられて、茲に長を抑制し短を起たしむるの不利益あるを免れないのであるが、交通發達して運賃が低落すれば從來全然或る市場外に立つて居た地方に迄も市場の範圍擴張せられ、茲に生産條件の有利なりしが爲にあらす唯交通不便の故を以て他の市場の侵入を許さずして僅かに獨占的に其の

地位を保ち來つた所の諸生産業は新なる有力なる競争者と戦はざるを得ざることとなつて結局有利なる生産條件の上に立つた生産業の爲に屈服せしめられる。殊に大量輸送が可能になれば益々遠隔なる地方に存在する優良生産業の勝手を助けて生産事業界の覇權に動搖を來し、遂に全市場内に於て最も有利なる生産條件が最も多く利用せられて地方的分業の成立を見るに至るのである。

既に地方的分業成立して最も有利なる生産條件が利用せらるゝことになるときは直接に該生産業に於ける生産費の減少を來し其の生産物の代價の減少を來すものであるが、更に是等の生産物を原料品として使用する加工生産業にとつては原料品代價の低廉に加ふるに運賃の低廉を以てし、大量輸送の可能なるが爲に大量取引より生ずる代價低廉の利益を得、更に運搬の迅速なるが爲に資本利子を節約し、正確安全なるが

爲に危険手違等より生ずる損害を免れることが出來て、生産に要する總費用は大に減少せられる。茲に於てか從來既に生産に従事して居た者は益々事業を擴張し、從來費用多大なりしが爲に該生産業に従事すること能はざりし者も新に斯業に携はることとなり、又從來全然無かりし生産業も爲に新に開始せらるゝこととなつて一般生産額の増加を來し、従つて競争は益々激甚の度を加へて來る。而して此の際に當つて營業者が競争者に對抗するの方策として採るべきものは生産費の低減を計るといふの一事に外ならないのであるから茲に自から技術の改良や經營の進歩を伴ふこととなつて來る、殊に原料品並に生産物の大量輸送が正確安全迅速廉價に行はるゝに於ては益々大規模生産や大企業の流行を見、企業集中の傾向は益々促進せられて結局生産事業界の進歩を來すのである。

### 第二 交易に及ぼす影響

生産費の減少及び運賃の低落の結果として生産が種類に於ても分量に於ても擴張せらるゝ時は次に必然來るべきものは販賣競争の増加である。競争の益々甚しくなつて來るのは單に賣るべき商品の分量の増加したるが爲のみではない生産原費の低減したが爲のみでもない、實は是等に加ふるに運賃の低落を以てして販賣迄に要する總費用の低減を來し以て販賣代價を引下げ得るの餘地を生じたが爲であるが、何れしても競争の結果は益々擴張せらるゝ全市場に亘つて代價引下の餘地大なる者が漸次優勢となり其の小なる者が市場から退いて茲に代價の低落を來す。勿論代價の低落は或る程度迄需要の増加を喚起し再び代價の騰貴を來すであらうが、其の場合には又々供給が増加して反對作用を行ふものであるから、正常代價は交通發達の間接の結果として低落するの傾向があると云はなくてはならないのである。

又運賃が頗る低落した場合には財の移動性の大にして東西に動くことの自由なるは殆んど水にも等しきものがあるから、若し一國內の或る地方に於て代價が高いといふことが分れば、財は水が高きより低きに向つて流れると正反對に代價の低い所から其の高い所に向つて集まり、遂に兩地間に於ける代價の相違を皆無ならしめて代價平均の實を生ぜずんば已まない。而も此の作用は一地方内は素より、一國內に於ても實際に於ても行はれるのであつて、運搬が迅速の度を加ふるに従つて一層速かに代價平均の實を擧げることになる。故に交通の發達は益々廣汎なる地域を通じて一層低廉なる平均代價を生ぜしめるといふことが出來るのである。

### 第三 分配上に及ぼす影響

勞銀・勞銀は勞働の品質、種類、繼續時間等の内的條件と勞働希望者數といふ外的條件とによりて定まるのであるが、交通機關が發達する

ときは右の内的條件に影響するよりも遙に多くの外的條件に影響を與へる。即ち運賃の下落並に運搬の迅速はアダム・スミスが「最も移動し悪き財」と呼んだ労働に一層多大の移動性を與へ、労働者をして労働の需要少く従て労働の低廉なる地方よりして其の需要多く従て労働高き所に向つて廉價に而も迅速に赴くことを得せしめ、前者の労働を高からしむると共に後者の労働を低廉ならしめ、かくして兩地間に於ける労働の相違を皆無ならしむるの傾向がある。交通の發達は一般労働者の労働を高からしめて國民所得の分配を労働者階級にとつて有利ならしむるといふ結果は來さないが、同種の労働に對する労働の地方的相違を少なからしめて一部の労働者間に所得の増減を來すといふ効果はあるのである。

**地代。** 交通の關係上より來る土地の位置の便否の差は地代の有無大小を定むる原因の一であ

る。若し交通機關にして凡ての地方に於て齊一的に發達を來したとすれば、各地の交通上の便否の上には絶對的の變動はあつても相對的の變動は毫も起らないから、元來相對關係から生ずる所の地代の上には何等の變動をも來さないものであるが、若し之に反して或る地方に於てのみ交通機關が發達したとすれば、それは直ちに土地の便否の上に相對的變動を來し従つて地代に變動を來す。即ち爲に一層便利となつた地方に於ては地代の増加を來し、然らざる地方に於ては何等の變動を見ざるか又は場合によつては其の減少を來すのである。鐵道の敷設停車場の移轉等が市街地の地代に影響を與へ、大西洋交通の發達が英國の農業を衰微せしめ延て農業地代の激減を來さしめたなどは其の最も著しき實例である。

**利子。** 利子は資本の需要供給の關係によつて定まるものであるが、其の需要並に供給それ自

らは又それ／＼企業利潤の多少並に貸付の安否によつて多大の影響を受けるのである。而して交通が發達するときは一方に於ては直接に生産業に多大の影響を與へ企業の利潤にも變動を及ぼし延て資本の需要にも變動を來すけれども、他方に於ては遠隔なる地方の事情も急速に容易に之を知ることが出来るやうになるから唯さへ移動し易き資本をして益々移動し易からしめ需要の變動に應じて其の供給を直ちに遠方にまでも及ぼすことが出来るやうになる。かくして同種資本の利子の地方的相違は減少して益々平均に近づくのである。

**利潤。** 交通が發達するときは前にも述べた如く生産並に販賣に要する費用の減少を來して、販賣代價と費用との差額たる利潤は爲に増加を來すけれども、競争増加の爲にやがて又代價の低落を來し利潤の減少を伴うから、其の一般的利潤増減の上に及ぼす影響は畢竟一時的のもの

に過ぎない。然しながら他方に於ては財の移動性増加の爲に市場の擴張を來し、從來交通不便の爲に獨占的地位に在りし一部企業の利潤を減少せしむると共に、從來該市場に入り込むこと能はざりし企業の利潤を増加せしめるから、一部の利潤の上には永久的の影響を與へ、以て同種企業の利潤を平均に近づかしめるの作用が行はれる。かくして利潤の大小は代價の高低といふことよりも費用の大小といふことによつて益々多大の影響を受けるやうになつて來るのである。

第四 消費に及ぼす影響

交通機關發達の效果の中で消費に最も大なる影響を與へるものは運賃低落の一事である。交易經濟時代に於て人が或る財を消費するの程度は一定の代價を支拂うて丁度引き合ふといふ點換言すれば代價物件に認むる價值と購買すべき物品に認むる價值とが相平均するの點までに限

られて、それ以上は決して消費は行はれないものであるから、消費に及ぼす交通機關發達の影響如何を知らむが爲には先づ其の代價に及ぼす影響如何を尋ねなくてはならないのであるが、既に前に述べた如く運賃の低落は其の直接及び間接の作用の結果として代價の低廉を來すものである。代價が低廉になれば、財及び貨幣に認むる價值に變動なき限りは消費の限度はそれだけ増進する。即ち既に從來消費し來つた種類の財の消費量を増すは勿論、從來高價なりしがために消費し得ざりし種類の財をも新に消費し始めることとなる。加之、運賃低落するときは、從來運賃高價の爲に其の負擔に堪えずして全く或る市場に供給せられざりし財、例へば數量の割合に價格の小なる諸種の嵩高品の如きものをも驅つて新に市場に現はれしめ、從來該市場に於て絶對的に消費すること不可能なりし財をも消費することを得せしめる。かくして吾人は今

日距離の隔絶に打ち勝つて座ながらにして外國製の雜貨を使用し得ることとなり、季節の相違に打ち勝つて冬期バナ、を食卓に上すことを得ることとなつたのである。故に交通機關の發達は一方に於ては直接に一定の所得を以てする消費をして益々多種多量ならしめ其の内容をして益々豊富ならしめ、他方に於ては其の生産、分配、交換に及ぼす影響として所得に變動を來し代價の低落を見た場合に於て、所得の増加した者をして彌益々多大の欲望満足を得せしむるは勿論のこと、所得の減少した者に對してすらも欲望満足の減少の程度を少なからしめるものであると云はなくてはならない。

交通機關發達の消費上に及ぼす影響は必ずしも常に良好なるもののみではなくて、時には多少の不良なる影響を與へることがある。それは一般に經濟思想が進んで來て、田舎の農民の間にも一方に於て成る可く多くの貨幣所得を得

他方に於て成る可く少く消費して、以て成る可く多くの差額を残し將來に備へやうとする考が頗る強くなつて來た所へもつて來て、都市と田舎との間に交通の便開けたるが爲に自己の産出に係る精良なる生産物を高價に販賣して自らは粗悪なる殘物に甘んじ、又は自己の生産物を全部賣却して他より劣悪なる生産物を買ひ入れ之を消費する者が出來て來て消費の内容が漸次劣悪になり減退する場合があるといふこと即ち是である。元來經濟は人の爲に行はるべきものであるのに、事茲に至つては却つて經濟の爲に人を犠牲に供するに外ならないのであつて甚だ好ましからぬ現象と云はなければならぬ。勿論斯る現象は交通機關發達の影響と云ふよりも寧ろ極端なる節約主義の結果と見るを至當とするのであるが、少くとも交通の發達が之を可能ならしめたといふことは之を認めざるを得ない。さは云へ、斯る不良なる影響——間接の影響——

は前述の消費増進といふ良好なる影響に比較するときは勿論遙に之よりも少いのであつて、交通發達の消費上に及ぼす影響の大體に於て良好であるといふことは毫も之によつて妨げられないのである。

右の所言によつて見るときは、交通機關發達の一般經濟上に及ぼす影響は全體の上から見れば頗る良好である。財の移動性を増加し市場の擴張、競争の増加を伴ひ代價平均の實を擧ぐるの結果として、假令一方に於ては特殊の事情の下に在つた二三生産業に大打撃を與へ之を衰滅に歸せしむるの弊はあつても、他方に於ては最も有利なる生産條件の利用を進め生産費の減少を來し技術の進歩を促し延て代價の低廉を來さしむるの利益がある。假令それが所得平均の傾向を促進するの結果として一部の者の所得に減少を來さしむることはあつても、而も代價の下落は彼等の欲望満足減少の程度をして所得減少



の程度以下に止まらしめることが出来る。況んや所得に何等の減少をも見ざる者又は所得の増加を來したる者をしては進んで消費増進、欲望満足増加の實を擧ぐることを得せしめる。斯くして一般の財に對する需要増加し、之が需要に應せむが爲に生産交換の事業發達し、茲に經濟社會の發展を見るに至る。一言にして云へば交通機關の發達は經濟社會の發展を喚起し促進するの效果あるものである。有望なる處女地の開發に當つて常に其の第一着手として先づ交通機關を設定するの策に出づるを見るは畢竟交通機關に此の作用あるが爲に外ならない。

三

以上述べたる所を要言すれば、交通機關は之に對する社會の需要に促されて始めて發生し發達し得るものであつて其の發達の程度は正に此の需要の程度如何によつて定まる、而して社會に於ける之に對する需要の程度は主として經濟

的發達の程度如何によつて定まるものであるから、交通機關發達の程度は其の地方其の社會の經濟的發達の程度を下するの一標準となるのである。かく云へば交通機關の發達は全く受働的で其の作用も頗る消極的、常に需要の發達の後に従ふのみのものであるかの様に思はれるが決して然うではない、それは積極的に生産を刺戟促進し消費を増進せしめ、茲に經濟社會の發展を來し、更に交通の需要を増加せしむるの作用がある。果して然らば交通機關の發達は單に經濟社會に於ける需要に應じて其の必要を充すのみには止まらずして、應て交通機關の更に一段高き發達を來さしむの萌芽をそれ自身の中に藏するものと云はなくてはならないのである。

(三、九、一三、)

山東省の經濟事情

氣 賀 勤 重

左に掲ぐるは獨人「フリッツ、セツカー」氏が千九百廿年二月青島に於ける獨逸殖民協會支部會の席上に於て講演せる其講演の要領なり。山東省の經濟事情を明にせると共に同省に對する獨逸の經濟的施設の抱負を示せるものあり。膠州灣の陥落眼前に迫り獨逸の同省に於ける劃策は其抱負と共に將に嚙餅に歸せんとするの狀あり。雖も、其劃策と抱負は如今獨逸に代りて同地の資源開發に當らんとする者に取り以て參考に資す可き點少なからざる可し。即ち此に此講演の要領を摘記する所以なり(九月十五日)

膠州灣占領以前に在りては支那に於ける獨逸の商工上及び經濟上の利益は主として香港、上海、漢口に及び天津を中心として其の周圍に集

中せしが、一八九七年末始めて膠州灣を占領するや形勢は頓に一變するに至れり。蓋し膠州灣占領當時に於ては獨逸政府の眞意未だ明瞭ならざるものありしと雖も併し其の翌年三月獨逸政府が支那と締結したる租借條約は、獨逸政府の目的とする所單に石炭貯藏所を獲得するの一事に止まらず、青島將來の商業的發達に對しても亦深甚の注意を拂へることを明にせるものあり。今該條約の最も主要なる條項を擧ぐれば(一)、二條の鐵道線を以て當該地方を貫通すること、(二)、鐵道沿線の左右三十浬以内の鑛山を開發すること、(三)、支那政府が當該地方に於て工業的大企業を起さんとする場合に於ては常に必ず獨逸の資本機械並に材料に優先的待遇を與ふること是なり。即ち支那に於ける獨逸商人は此條約に依り突如として全然新たなる活動の地盤を與へられ、然かも其の活動地盤は從來の活動地盤たりし前掲の各地とは根本的に相