

Title	輸送手段発達の地域性について
Sub Title	Geographical observation of the development of transport means in Japan
Author	増井, 健一
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1953
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.46, No.4 (1953. 4) ,p.267(47)- 286(66)
JaLC DOI	10.14991/001.19530401-0047
Abstract	
Notes	資料
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19530401-0047

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.

(註) 市場價格の導入は Hildreth と Reter が crop rotation plan の簡単なモデルを試みられたる。"On

the choice of a crop rotation plane" Activity analysis pp. 117~188.

六 結 語

以上、我々は企業生産函数の構造を考慮し、その生産計畫決定の模型を形成した。この模型の最大の利點は計算可能といふ點で極めてレアルな意味を持つてゐる事である。然し乍ら未だ從來の生産理論の如く、理論的に企業均衡點を一舉に求め得る様な操作を可能ならしめてゐない。それ等の缺點に關し、nonlinear programming の理論や、從來盲點とされてゐた生産の技術的變化の效果等が研究されてゐる。企業の生産理論を、より完全な模型に形成して、飽く迄現實に接近せしむる事は今後に残された重要な課題である。

(註1) Herbert A. Simon "Effect of Technological Change in a Linear Model" Activity Analysis pp. 260~284.

資 料

輸送手段發達の地域性について

増 井 健 一

産業における商品生産の發達、云いかえれば資本主義の發達は、産業技術の近代化、その生産性の増大を伴う。そして、この發展した産業技術は、あるいは直接に、あるいは産業技術發展の結果もたらされる商品生産量の、従つて又商品輸送量の増大を通じて間接に、之等の商品の輸送に任ずべき輸送技術(それはそれ自身産業技術の一構成部分であるが)の發展を促す。逆に云つて、此の様な増大した商品の輸送を、しかもより能率的に達成すべき輸送技術の發展は、産業技術發展のための重要なモチヰであることも又明らかである。つまり交通技術の發展は、一般産業技術の發展と相互規定的である。

(注) 産業技術の發展も、むしろその結果の輸送技術の發展、輸送費用の低下という形で經濟的進歩をもたらす事が多い事についてのマートシャルの指摘は印象的である。「おそらく英國が一九世紀を通じて工業の進歩から得た全利益の中四分の三以上のものが、人や貨物の輸送費や、水や燈火や電力やユース輸送費の低下という様な、その間接的影響による。な

輸送手段發達の地域性について

ぜなら、現代における支配的な經濟的事實は、工業の發展ではなく、輸送業の發展なのであるから。』[A. Marshall, 'Principles of Economics', 5 ed., 1907, p. 674]

この稿は、まず、わが國における陸上貨物輸送手段の發展の跡をかえりみ、次にその發展において見られる地域性を檢出し、更にその地域性と地域性の變化とについて檢討するが、之等の輸送手段の發展についての考察は、上述の様な意味から云う時には、同時にそれを促す所の、或いはそれによつて可能とされる所の、産業の發展及び産業技術の發展についての考察と關連を持つて來るであらう。(注)

(注) この稿を草した動機は、今次戦前には内務省が集計發表していた所のわが國における各種輸送手段の統計が、戦後はどこからも公表されず私の知つてゐる限りでは集計さえもなされてゐる模様がないので、自治廳財政部財政課の方に依頼しその厚意によつて得た資料で、昭和二十七年四月一日現在の各種輸送手段の數を算出した事にある。そしてこの數字を戦前公表の數字と比較しながらこの稿を作つたわけであるが、その資料の關係上、およそ輸送手段と呼ばれ得るものは、それが輸送營業に用いられてゐるが、(免稅品でない限りは)すべてこの數字の中に含まれて來る。従つて、たとえば農業經營の内部だけで用いられてゐる様な荷車も、家庭用の自轉車までも含めて考察される。この點、當然、問題となる所であらうが、ここでは資料に即した考察を行う事

が趣意であるので、以下の様なものとなつた。

まず、わが國における陸上貨物輸送手段の發展の跡を、資料の關係で簡単に、かつ統計的な範圍に限つて、かえりみよう。つまりここでは、一方、各種陸上貨物輸送手段の數量を指標にとつて、それ等の數量的増加の傾向を見、更に他方、それ等の中、前近代的な輸送手段が次第に陳腐化し、近代的な輸送手段によつてとつて代られる傾向を見る事とする。第一表およびその圖表化である第一圖がその資料として役立つであらう。

之等によれば、わが國の陸上貨物輸送手段は、全體としてはその數を次第に増加して發展の傾向にあるという事が出来るが、尙詳しく見る時には、その中に幾つかの副次的な傾向をも見出す事が出来る。

たとえば、まず時期的に去うならば、明治初年から大正中期までの、各種輸送手段が相率いて急速に増加した時期。大正中期から昭和一〇年頃までの、新興輸送手段（鐵道貨車・自轉車・自動車）が増加し、之に對して在來輸送手段（荷車・荷馬牛車）が停滞乃至減少した時期。昭和一〇年頃から今次大戰中にかけての、戰時經濟という特殊な理由のために新興輸送手段の一部（自動車）がその増加傾向を停止し、かえつて在來輸送手段の一部（荷馬牛車）が再び増勢に轉じた時期。その時期は更に大戰末期の、新興輸送手段（鐵道・自動車）の停滞、在來輸送手

段の急減という崩落の時期へと続く。今次大戰後は、輸送手段が全體として再び増勢に轉じ、戰災からの速かな回復を示している。

次に輸送手段を個別的に考察すれば、まず荷車は最も早く、明治初年から堅實な増加を始め、大正中期にその發展の頂點に達した。その後は反轉して減少に轉じ、今次大戰末期まで一貫して急速な縮少を續けたが、戦後は再びやや増加をみせている。次に荷馬牛車は、明治初年から（荷車よりも時期的にやや長きにわたつて）昭和初年まで引續き増加を續け、その後一時減少に轉じたが、今次大戰中自動車輸送の逼迫を補うために再び増加を見せ、昭和一九年に最多數を記録した。（荷馬牛車の中、荷馬車は昭和一九年、荷牛車は昭和一八年が最多數）その後戰時には急減したが、戦後は再び増加の傾向を示している。鐵道貨車は明治中期から堅實に増加し、昭和初期に一時減少を見せたが、今次戰爭中再び増加し戦後は再び微減の傾向となつてゐる。（註）次に自轉車は、明治後期から急増を始め、昭和一〇年には既にわが國人口千人當りに一一一臺（すなわち約九人に一台）という多數に達した。その後も次第に増加を續けたが、今次戰爭末期に急減、然し戦後には戰前・戰時中を凌ぐ勢で急増している。昭和二七年にはわが國人口千人當りに二二四臺（八人に一台）を數える。最後に貨物自動車は、之等各種輸送手段の中では最も遅れて發達した。その普通型車についてみるに、それは大正中期になつて始めて著しい増加を始め、昭和一

第 1 表 わが國陸上貨物輸送手段の發達

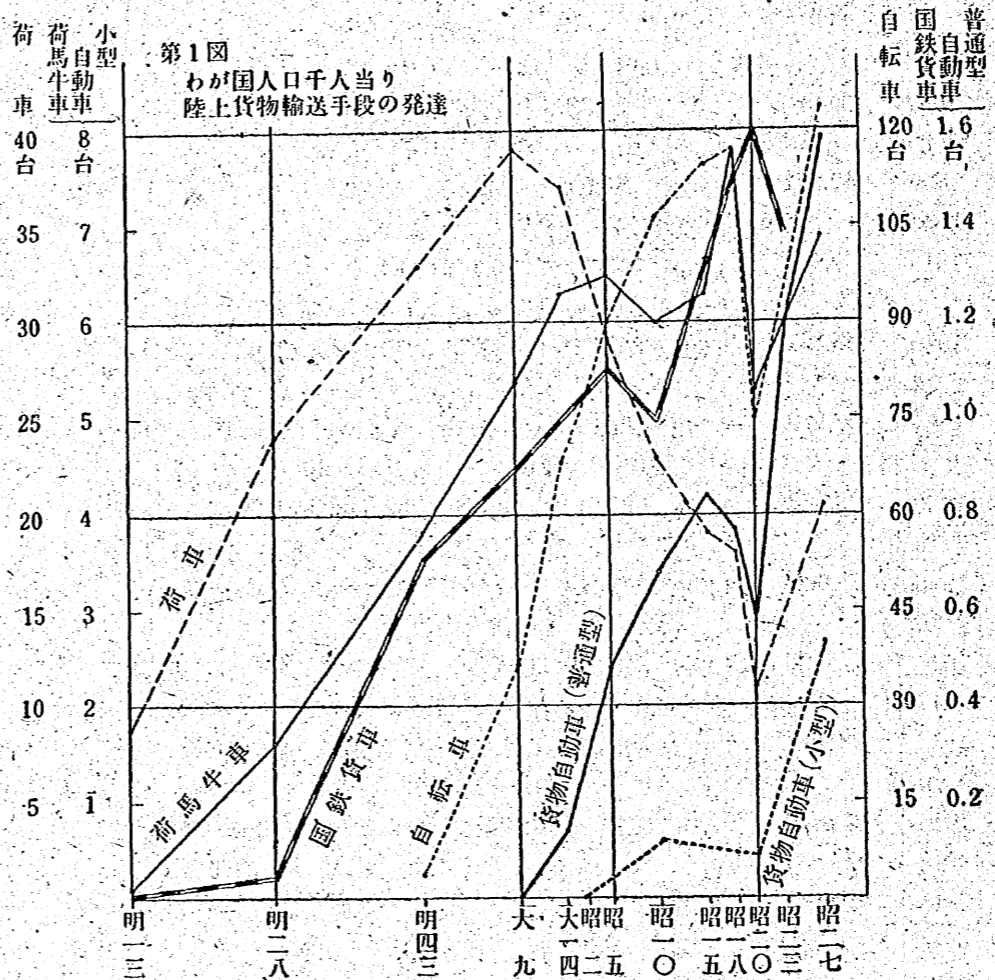
	人口 千人	荷車 千臺	荷馬車 臺	荷牛車 臺	國鐵貨車 臺	自轉車 千臺	貨物自動車 (普通型) 臺	貨物自動車 (小型) 臺
明 13 1880	35,929	8.8	0.01	0.1	0.01			
明 28 1895	42,271	24	1.2	0.4	0.05			
明 43 1910	50,985	33	3.1	0.7	0.7	4		
大 9 1920	55,391	39	4.6	0.8	0.9	37	0.01	
大 14 1925	59,179	37	5.2	1.1	1.0	68	0.13	
昭 5 1930	63,872	29	4.9	1.6	1.1	90	0.48	
昭 10 1935	68,662	23	4.3	1.7	1.0	106	0.68	0.45
昭 15 1940	71,540	19	4.4	1.9	1.3	115	0.85	
昭 18 1943	73,980	18	5.0	2.8	1.5	117	0.77	
昭 20 1945	71,998	11	3.0	2.3	1.6	74	0.80	0.43
昭 23 1948	80,000				1.4		1.18	[昭21]
昭 27 1952	85,500	21	6.9			124	1.58	2.79
		1,810	588,558			10,665	134,717	233,828

(注) 人口は明治期は日本帝國統計年鑑(各年末)、大正9年以降昭和25年版日本統計年鑑(10月1日)、昭和23年以降は昭和28年版朝日年鑑(23年10月1日推計及び27年6月1日推計)によつた。

諸車數は、昭和5年迄は日本帝國統計年鑑に、以後は自動車工業會印刷の自動車工業資料によつた(何れも内務省警保局調、年末調)が、昭和27年の分(貨物自動車は6月末、それ以外は4月1日現在)は、主として自治廳の資料により筆者が作製した。尙小型貨物自動車及び鐵道貨車の數字の出所は上記と異なるがこゝには省略する。

輸送手段發達の地域性について

第一圖



(注) この圖は、諸車一日當り輸送量を、国鉄貨車・普通型自動車7.5噸、荷馬牛車・小型自動車1.5、噸、荷車0.1噸自転車0.1噸と假定して目盛りを刻んだ。

〇年には人口千人當りに〇・七臺となつた。その後も増加を續けたが、今次大戦中は停滯乃至微減に轉じ、戦後は再び激しい勢で増加している。昭和二七年人口千人當り一・六臺という數字は、戦後に於ける増加の急速さを物語っている。又貨物自動車の中で普通型車とは區別される所の小型車についてみるならば、四輪又は三輪の小型貨物自動車の發達は、普通型貨物自動車の發達よりも時期的には更に遅れている。それは昭和八年頃から發達を始めたのであるが、間もなく日華事變が勃發し、燃料事情が

悪化したためにその發達の勢を止められた。小型貨物自動車が非常な勢で増加し始めたのは、むしろ今次大戦以後の事である。その數は戦後には普通型貨物自動車數をはるかに上廻る様になり、昭和二七年には人口千人當り二・八臺に達する事となつた。

(注) 尤もここに掲げた鐵道貨車の數字は、幾つかの問題を藏する。ここにはただ國鐵だけの貨車の臺數があげられてゐるので、私鐵の事情や私鐵と國鐵との區分變更の事情などは全然考慮されていない事になる。そのために、たとえば明治三九年から四〇年にかけての鐵道國有化によつて主要私鐵がその車輛もとも國家に買収され國鐵に移されたという様な場合には、わが國全體の貨車數には變化がないのに、この表の數字は急増を示すという事になる。それから又、國鐵貨車の平均積載量は、たとえば明治三〇年における平均六・九屯から昭和二四年における平均一六・〇屯にまで増大して、貨車の大型化の傾向を示している。この事は、國鐵貨車の臺數の増大だけを示すこの表の數字が、國鐵貨車の實質的な増大傾向をむしろ過小にあらわしているという事を意味する。之等を總觀して、第一に、昭和初年の大不況時及び今次大戦末期という特異な時期を除いては、輸送手段が全體としては増大の傾向にある事、および第二に、輸送手段を個別的に見るならば、在來輸送手段の増大が次第に停滯し乃至は減少に轉じ、新興輸送手段が之にとつて代るうとする傾向にある事が觀取さ

輸送手段發達の地域性について

れる。この第一の傾向は、わが國における資本主義の發達とともに次第に諸産業の商品生産量、商品輸送量が増加した事、大不況時及び今次大戦末期にはわが國諸産業の商品生産量、商品輸送量が目すべき減少を見た事と關連する。又この第二の傾向は、一方、産業、特に鐵工業の發展のもたらす商品生産量、商品輸送量の増大が、次第に、大規模且つ集中的な輸送サーキットの生産を行う所の近代輸送手段を需要する地盤を築き上げた事、他方輸送業や或いは自ら輸送手段を所有し且つ運賃しつつある産業の内部における資本主義の發達によつて、輸送技術の漸次的な革新が可能となつた事を意味する。さて、以上には輸送手段の發展を意味するこの二つの傾向を過去の統計から檢出したのであつた。之等の傾向は、それ自身として改めて述べるまでもない様な自明事とさえ思われるけれども、然しより詳細に考察する時には、そこには尙若干の注目すべき現象も含まれてゐると考えられる。たとえば、輸送手段の發達の場合には、必ずしも或る他の産業の場合の様に、たとえば工業の或る部門における生産手段の發達において見られる様に、一度或る新しい生産方法が實現にうつされると、それが急速に、在來の生産性の低い生産方法にとつて代るといふ様な事が起らず、かなり長い間にわたつて近代的な輸送手段と前近代的な輸送手段とが相並んで使用され、近代的な輸送手段の發達の間に伍して前近代的な輸送手段も又發達するという状態が見られるのである。その點、輸送手段に

畜輸送手段の優位、又は用畜輸送手段の着實な發展傾向が顯著であるという事に特徴が見られる點、輸送手段發展のいわば第二型を形成する。その中、用畜輸送手段の壓倒的優位という點では北海道及び沖繩が此の型の代表であり、用畜輸送手段の優位及びその着實な發展傾向という點では、東北・九州が之に該當し、關東も大體此の型に屬する。東海も、上述の様に、荷車の急減、自轉車・自動車急増傾向という點では第一型に屬させてもよいのであるが、ここでは用畜輸送手段の發展という點に着目して、一應この第二型に分類する。

最後に第三グループとして、掲記の諸輸送手段の中で最も原始的なものである荷馬車が、依然として重要な地位を占めていて、しかもそれが引續いて發展をみせているか、又は少くともそれが停滞程度の域に止まつてゐる地域であつて、山陰をその代表とし、北陸・東山・四國・山陽が大體この第三型に屬する。近代的輸送手段を代表している自動車の發展は、この地域にあつてはやや遅れている。

右には第二圖の示している所を、在來の輸送手段と新興の輸送手段との、又、前近代的な輸送手段と近代的な輸送手段との交代のテンポを指標として、三個のグループ區分にまとめたわけであるが、そこには尙幾つかの問題點も含まれてゐる。

たとえば、自轉車の發展についての問題がある。自轉車の發展の最も著しい地域は東海である。昭和二十七年にはその發展は人口五・一人に一臺という程度にまで達した。之に次いで近

畿(大阪を除く)・山陽・大阪においてその普及が著しく、之に反して沖繩ではその普及が甚だ遅れている。尙東京と四國とにおいては、昭和二十一年當時には、東海地域に次ぐ普及の程度を示していたが、その後その数は減少に轉じ、昭和二十七年には東京・四國兩地域ともに、人口當りの自轉車普及割合は、その全國平均の數字以下に落ちてしまつた。従つて自轉車發展の傾向は、自動車發展の傾向とはかなり異つてゐる。元來自轉車は、その發展の時期から見るとは自動車とともに新興輸送手段と云い得るものであるが、その構造からする時は、むしろ荷車とともに、前近代的な、道具的な輸送手段である。それは甚だ輕小で、又専ら個人的な輸送手段である事からして、大量な、集中的な、又は恒常的な交通需要のない様な所、すなわち一般の小經營で、または個人的消費のために家庭用として、最も適切に利用されるのであつて、従つてその發展が必ずしも自動車に類する近代的輸送手段の場合とその趣きを同じくしない事はむしろ當然である。自轉車は小商業の盛な所でも又農村でも、充分に發展し得るのである。又右に加えて、自轉車が單なる貨物輸送手段ではなく、むしろ本來は人間交通のための用具であり、貨物輸送のためには別にリヤカーを附屬させる等、むしろ附隨的にか貨物輸送のための用具としては機能しないという點でも、他種の貨物輸送手段と同列に論ずる事には無理があるという事も考慮せねばならない。

次には、この表が、前記の様に鐵道の考察を除外している事、

従つて近代的輸送手段としては専ら自動車(普通型車及び小型車)が取上げられて考察されているに過ぎない事にも注意を要する。わが國資本主義の發展に相添つて、その支柱として發展を重ねた鐵道についての分析を缺く所の考察は、當然不備の所しりを免れ得ないであろう。ただ之等の輸送手段は、何れもその一回の貨物平均輸送距離が二〇料に達しない様な短距離の輸送に任ずるものであるに對して、鐵道だけはひとり、ほとんど二〇〇料にも達する長大な貨物平均輸送距離を數えてゐる。(注)その點鐵道は、専ら地方的な輸送に任じてゐる所の之等輸送手段とは、ややその性格を異にしてゐる。次に又、鐵道は多くの場合、その前後輸送として鐵道小運送を伴うものであり、その鐵道小運送は通例は、この表に掲げられた輸送手段の何れかによつて行われると考えられる。そこで地方的(貨物)輸送に關する限りは、鐵道を除いた之等輸送手段だけについての考察によつても、一應その全貌をつかむ事が出來るといえよう。尤も、鐵道の分析を缺くと、たとえば或る地域において前近代的な輸送手段が増加したという場合に、それが果して鐵道という近代的輸送手段の小運送という形で、すなわち近代的輸送手段の發展によつて増加させられたものか、それともそれとは無關係に、單に近距離の地方的市場めあての小量輸送の増加によつてひき起されたものであるかの區別が、(特別の考察を加えない限りは)明らかとならないのである。

(注) 各種輸送手段の貨物平均輸送距離について私は、運輸

輸送手段發達の地域性について

第3表 鐵道及び海上貨物輸送量

	鐵道貨物輸送量		港灣貨物取扱量	
	數量	一人當り數量	數量	一人當り數量
北海道	35,824	8.8	8,125	2.0
東北	21,975	2.5	4,247	0.5
關東	40,038	1.8	10,988	0.5
中部	21,683	2.1	7,435	0.7
近畿	21,777	1.8	18,772	1.6
中國	15,040	2.2	11,458	1.7
四國	3,587	0.9	15,027	3.6
九州	45,030	3.9	20,915	1.8
計	204,454	2.5	96,967	1.2

(注) 經濟安定本部經濟計畫室監修、「日本經濟の地域構造」p. 69.

三

問題をもとに返して、わが國貨物輸送手段發達の上記三グループ區分の考察に戻らう。

此の様な輸送手段發達の諸型をば、それ等の地域に主として行われる産業の形態に關連させて考察するという事は、この稿の始めに述べた意味からしても、理由のある所である。之等の輸送手段が、自轉車を除いては、何れも個人的消費のためのものではなく、殆ど専ら産業的・商業的の必要のためのものであるから、従つて、その地に行われる産業の形態によつて規定される所が多いわけである。

一般に、自給的生産に代つて次第に商品生産が行われ、産業が發達し、財貨の移動現象が益々ましくなるにつれて輸送手段の利用が増加するのであるが、中でも、かさ高の生産物や重量の大きな生産物を大量に生産する様な種類の産業や、大量の原料（主原料・補助原料）を使用する産業は、大規模で且つ集中的な形で輸送を行う所の、従つて又生産性の高い所の輸送手段を利用する事が有利である。そうでない産業は此の種の輸送手段を利用する途に乏しい。この點、ごく大ざつぱりに云つて、工業は農業よりも、大規模且つ集中的な輸送手段を利用し得る地位にあり、従つて近代的輸送手段の發達は、工業の發達によつて、すなわち、工場が増加、工場の大規模化、大量生産化、工業地帯の形成、工業の重工業化等によつて促進される所が大きい。

したというだけでなく、それが同時に前近代的な輸送手段の排除を伴いながら進んでいる。この事は必ずしも、その地の工業の發達が、小經營の存在の餘地のない様な程度に達したとか、そのために個別的・分散的な輸送需要が減つて前近代的な小規模な輸送手段が不用に歸したという事を意味しない。わが國の實情に徴しても、之等工業地帯における大規模且つ集中的な工業の發達が、同時にそのいわば外業部として、無数の小經營・小營業の生成・維持を伴いながら行われている。従つて輸送手段發達の第一型の形成が、之等地域における工業發達の著しく進んだという事實と密接な關連がある事については疑問の餘地がないとしても、その關係には尙立入つた考察が必要である。工業の著しい發達が前近代的な輸送手段を排除させる方向に働くのは、まず、たとえ工業の發達が必ずしも小經營・小營業を排除しないとしても、それ等小經營・小營業が全體として密集した工業地帯を形成し、従つて地帯としては一つの集合的な輸送需要を生み出すのである。この場合、個々の小經營・小營業が自身で近代的輸送手段を所有するという事が出来ない時には、そこに近代的な輸送手段を運營する輸送業の成立する地盤を成立させるとか、又はそれ等の小經營・小營業の多くとかかわりを持つ大經營が之等の小經營・小營業に代つて近代的輸送手段（この場合は特に自動車）を所有して運營するとかいう形で輸送手段の近代化が行われる事となる。

工業の著しい發達は又、直接・間接に、近代的輸送手段（こ

輸送手段發達の地域性について

い。(注)勿論、農業における集團農場化も近代的輸送手段の利用にとつて有利な事情であらうし、又特に鐵道の場合は、その發展が鑛業の發展とも密接な關係にある事は、英國において世界最初の蒸氣鐵道が創設されたのが炭坑からの石炭輸送の必要からであつた事、又世界各國の鐵道が、何れも鑛産物の輸送をばその貨物輸送における重要な役割としてゐる事、をみても明らかである。一般に、原料生産物の大量移動をひき起すものはすべて、近代的輸送手段の發達を促すといつてよい。

(注)ここでは近代的輸送手段をば、その輸送方法の特徴から、一應、大規模で且つ集中的な輸送を行う所の、従つて又生産性の高い所の輸送手段であるとみなした。尙この點、鐵道を大規模輸送手段であるとする事には異論がないとしても、自動車についてはどうか。後段に述べる様に、自動車は、近代的輸送手段としてはむしろ、個別的・分散的な性格を持つ點に特徴が見られる。然しここでは、前近代的な輸送手段との比較上、鐵道とともに、近代的輸送手段として、一應大規模・集中的という形容を冠せしめる。

そこで、わが國の實情においては、或る地域において近代的輸送手段が大いに發達したという事實を、その地鑛工業の發達と結びつけて考へて、たとえば、京濱工業地帯、阪神工業地帯、關門工業地帯、東海工業地帯の形成が、大體此所に檢出した輸送手段發達の第一型の地域に符合している事を見る事が出来る。しかも之等の地域においては、ただ近代的輸送手段が發達

こでは特に自動車)の發展のためには好都合な、又前近代的輸送手段の維持のためには反對に都合のよくない諸條件をその地域に作り出して、輸送手段の近代化を促がす。或る大工場多數の自動車を使用する時には、それはその事だけで、その近傍の道路改良への有効な刺戟となる。工場經營者は道路を管理する公共團體に對して、道路の改善・舗装を要求し、又實際問題として自動車の頻繁な往復によつて道路の損傷が大きくなれば、道路の整備・改良が行われないわけには行かなくなる。道路が改良されれば自動車輸送の費用が低下してその近傍では自動車の採用が有利さを加える事となる。又、この様にして改良された道路にとつては、逆に自動車輸送のために使われる事によつて始めてその改良の結果を充分に利用される事となる。改良された道路上を、その占有する面積（厳密にいえば面積と時間との相乗積）に比較して輸送量の少い所の前近代的輸送手段がしかもものろりと運行する時には、他の自動車輸送に對して大きな障害をさへもたらす事となる。それが單に公共道路上だけの問題に止まらない事は、近代的な大工場の通路に荷車や馬牛車のうずくまつている姿の非能率さを想起すれば明白である。自動車が次第に普及して來ると、自動車のテンポについて行けないものは、ただそれだけの理由で排除されねばならなくなる。又、工業の發展、工業技術の發展、工業における勞働生産性の増大、實質的な勞賃の騰貴傾向という一連の發展が、人間勞働力に多くを頼る原始的生産手段の使用を次第に不利とす

る。前近代的輸送手段も又その例に洩れず、近代的輸送手段によつていよいよ壓倒される。工業地帯の形成がその地における飼料入手の條件を次第に不利にする事も又、前近代的輸送手段の排除の傾向を一層強める。

之等を要するに、工業の發展は自動車の發達をいよいよ促進し、又自動車の普及はそれ自身いよいよ自動車の普及のための好條件を作り出す傾向にある。輸送手段發達の第一型が形成される所以である。

さて、然しながらわが國における輸送手段の發達は、決してこの第一型を以てつきるのではない。次に輸送手段發達の第二型・第三型についてみよう。

工業發展の程度が右の地域には及ばず、輸送手段の發達が第一型を示すには至らない地域も又、その産業の資本主義的發展において必ずしも取残されているというわけではない。その地の礦工業の發展、農業の發展は、全體としての輸送手段の發展や、又たとえその程度は第一型の地域には及ばないにせよ、かく近代的輸送手段の發展をひき起すものである。ただその地産業の資本主義的發展が、第一型の行われている地域ほどの産業經營の集中化・大規模の傾向をあらわしておらず、つまり中小經營・中小營業の域を出る事が少いために、又たとえば工業地帯を形成して中小經營がそれなりに、集合的に輸送手段を利用するといふ様な可能性も乏しいために、之等の地域では依然として個別的・分散的な輸送需要が存在するに止まり、引續い

て前近代的輸送手段の利用が行われる。つまり輸送需要における著しい個別性・分散性の傾向が、輸送手段の側における集中化・大規模化による利益の大部分を打消してしまふのである。尙それだけではない。荷馬車の場合を例としていふならば、輸送に要する費用の半ばは馬の飼料と馬の購入費の償却代であるが(注)、しかもこの馬は、農村にあつては、厩肥をとるために、又農繁期には農耕用としても貴重な役割を演ずる。否むしろ、常時農業用として用いる馬を、必要時には挽馬として使用するといふ形をとる事が多いのである。つまり、荷馬車輸送の輸送費の過半を占める馬の費用は、必ずしもこの輸送の面だけで回収されなくてもよい(農業經營全體の中で回収されればよい)といふ場合が多いのであつて、そのために特に農村地方においては荷馬車使用がはなはだ有利となる。そこで、荷馬牛車の使用といつても、實は農家が農業經營の必要のために荷馬牛車を使用したり、あるいは農業經營の兼業として荷馬牛車輸送營業を営む場合(第四表)が大部分なのである。

(注) 帝國馬匹協會刊「主要都市の荷馬車に関する研究」一八九頁以下。又、戦後については、運輸省自動車局業務部小運送課調。

又、わが國の農村に一般的である小經營にとつては、特にわが國農村を特色づけるあの低賃銀・低収入の下では、機械の代りに人間労働に多くを頼る仕方が割安であり、その點でも又近代的輸送手段の採用が阻まれる。自動車の普及自體が更に自動

第4表 荷馬牛車・荷車輸送營業者

	荷馬牛車業	荷車業
專業者	67,404人	4,428人
兼業者		
農業との兼業	84,895	1,182
その他との兼業	3,117	268
小計	88,072	1,450
合計	155,468	5,878
使用車輛數	(荷馬牛車) 170,952臺	(荷車) 9,903臺

(注) 昭和23年10月1日、運輸省自動車局業務部小運送課調。但し荷馬牛車業者數に數字の不符合あり

第5表 家畜飼育頭數 (昭和8年末)

	馬	牛
	千頭	千頭
北海道	296.2	58.9
東北	875.8	54.3
關東(一東京)	183.8	103.6
東北	3.9	14.3
關東	55.5	44.6
北陸	82.2	21.9
東海	23.9	39.2
近畿(一大阪)	17.7	242.3
大山	6.0	34.8
山陰	5.8	98.6
山陽	31.9	251.8
四國	23.6	145.9
九州(一福岡)	264.9	865.8
福井	39.3	53.2
沖繩	42.1	29.7
官有	43.7	0.7
計	1,501.2	1,559.8

(注) 第54回日本帝國統計年鑑、p. 88 より算出。

荷馬車の使われる事が多く、牛の飼育の盛な地方では荷馬車と並んで荷牛車も使われる。家畜飼育の盛な地域は挽馬・挽牛の飼育の條件にもすぐれ、又特に用畜農業を行う地域では、挽馬・挽牛を、必要時には農耕の用途にも利用出来るという利點がある。之等の理由で、輸送手段發達の第二型が、特に第三型から區別されるに至るのである。

さて此の様に、急進型の第一型と並んで緩進型の第二型・第三型も存在することとなる。そしてそのために、全體としての交通手段革新のテンポはかなりゆるやかなものとなる事を免れない

車の次の普及を導くといふ第一型における事情も、ここではあまりあらわれて來ない。ここにおいて、第二型・第三型の形成が見られるのである。

尙第二型と第三型との區分の問題がある。専ら人間労働から動力を得る所の荷車に對し、馬・牛の動力に頼る所の荷馬牛車が、一般にその能率においてすぐれている事は當然であるが、荷車の輕便さ、又荷馬牛車には挽馬・挽牛の購入・使用のためにある程度の資本の固定の必要がある事、などの事情によつて、荷車の側にも別の利點がある。ここに特に今考察している地域の問題としてみるならば、荷馬牛車を多く用いる所の第二型の地域が、元來家畜飼育の盛な地方である事は、第五表によつても知る事が出来る。そして之等の中、馬の飼育の盛な地方

輸送手段發達の地域性について

のであるともいえる。

以上には、わが國陸上貨物輸送手段の發達に見られる三つの型を、檢出し検討した。それは明治・大正から昭和期を通じて大體今日に至るまでの状態について見たものであった。

四

然しながら最近の動向は、上記の様な従前の傾向がやや變化を見せて、右に檢出した様な三つの型への區分の意義が次第に薄れ、輸送手段發達の地域的特徴が次第に褪色する様な傾向があらわれている様に思われる。この新しい傾向というのは、主として貨物自動車の發達によつてもたらされたものである。

右に述べて来た様に、わが國陸上貨物輸送手段の發達について、近代的輸送手段による前近代的輸送手段排除のテンポという見地から三つの型が區別されたのであつたが、その際、近代的輸送手段の發達という事それ自體については、之等三つの型の何れを問はず否定され得ない所であつた。所がこの近代的輸送手段を代表する貨物自動車の發達が續くと、それはやがては諸種輸送手段の中で優位を占める様になる。勿論自動車の發達が同時に前近代的輸送手段の急速な排除を伴つて行われる第一型の場合にはそれが優位を占める時期は早く到達され、その排除の傾向があらわでない様な第三型の場合にはその到達の時期は遅い。然しその時期が遅かれ早かれ到達する事は間違いない。特に戦後の、貨物自動車の刮目すべき急増傾向は、この時

期の到來を一層早めた感がある。第一圖によつて全國的の考察を行うならば、貨物自動車の優位は戦後の今日、まさに確立されようとする段階に達したと考えられる。勿論、中でも第一型の地域においては、たとえば東京においては、第二圖に見る様に、貨物輸送手段の絶對的優位が既に昭和一〇年頃において到達され、今日では、他種輸送手段に對する隔絶は全く決定的となつてゐる。然しその他の地域においても、第二型・第三型の地域においてさえも、貨物自動車は戦後その急増傾向がめざましい。

そこで上述した輸送手段發達に見られる地域性も、今後は従前の様な、近代的輸送手段と前近代的輸送手段との交代のテンポという様な觀點からではなく、むしろ貨物自動車の發達自體にどんな地域的特徴が見られるか、という事に重點をおいて考察せねばならない様な状態が既に來てゐると考えられる。

しかもこの地域性という點では、貨物自動車は他種の輸送手段とはやや異つた特徴を持つてゐる様に思われる。つまり貨物自動車の發達は、他種の輸送手段の發達とは異つて、地域のちがひによつて影響される所がむしろ少く、殊に戦後は全國的にあまりむらのない普及の傾向を見せる様になつた事が注目される。尤も昭和初期には必ずしもそうではなかつた。昭和四年における人口千人當り貨物自動車數を見ると、東京の一・一臺を最高に、北海道の〇・〇七臺を最低にして(但し皆無に近い沖繩を別にして)、その普及の程度はかなり大きな隔たりを持つて

いた。之は貨物自動車の普及が、まず工業的發展の進んだ地域から始められた當初の状態を示しているものと思われる。それが戦後の昭和二七年になると、東京の二・九臺を筆頭に、北陸の一・一臺を最低とする状態に、すなわちその間のひらきが往時よりも遙かに少い状態に變つて來た。この事は第六表において、貨物自動車の普及の早くから進んだ地域の、人口千人當り貨物自動車數の昭和四年から二七年へかけての増加割合が、普及の遅れていた地域のそれよりも遙かに少く、たとえば普及の早かつた東京はこの間二・六倍、關東(東京を除く)四倍、東海五倍程度の増加率であるのに、普及の遅れた北海道は約二七倍、福岡九倍、四國八倍、東北・山陽・九州(福岡を除く)七倍、という様に、その増加がかなり著しかつた事でも判る。

つまり貨物自動車の場合、初期には普及の遅れていた地域の發達の方が、進んでいた地域の發達よりもより急テンポとなり、貨物自動車の地方的分布が全體として平準化して來た。そして貨物自動車は、他種の輸送手段と異つて、その發達には地域的なちがひがあまり見られないという状態となつて來たのである。

さて、貨物自動車の發達に地域的なちがひがあまり見られないという状態をもたらした理由としては、勿論、貨物自動車輸送を需要する方の側の事情(注)も考えられねばならないが、ここでは主に、貨物自動車そのものの側の事情について考えてみよう。

(注) たとえば、今次大戦前に比較して、戦後わが國工業の地域的構成が、やや分散的な變化を遂げていること。この事については又別に考察の機會を持ちたい。

まず技術的な事情として、貨物自動車という近代的輸送手段は、その機械的原理の採用によつて、自然的な障害を克服する能力をば、前近代的輸送手段以上にそなへてゐる。たとえば自動車に變速機をとりつけるという工夫によつて、自動車は荷車や荷馬牛車には望めぬ程の急坂の登行が可能となつてゐる。この様に、地形的な障害を克服し得る大きな能力をそなへてゐる事は、自動車が本來、少くとも技術的には、地域的にむらなく普及し得る性質を持つてゐる事を示すものであるが、しかもこの性質は、その後の技術的改良によつていよいよ強められて行く傾向にある。又必ずしも技術的改良とは云い難いが、今次大戦中ガスリン逼迫の事情を反映して木炭・薪等の代用燃料車が出現したが、それ等は、從來自動車あまり普及していなかつた様な山間地方においてむしろ豊富・低廉な燃料が得やすいという事情から、それ等の地域にも大いに進出した。戦後それも昭和二六年以後になつてから之等の代燃車數は減少に轉じたけれども、この間、代燃車が自動車の地方進出に演じた役割は輕視出來ない。

次に、最近における道路の改良も、自動車の全國的普及を一層促進した。既に今次大戦中から、軍事基地の構築や又疎開した軍需工場への輸送のために、自動車交通が可能なる様に道路の

第7表 道路の發達(昭和16年及び25年)

(昭和16年3月末)	國道	指定府縣道	一般府縣道	合計
	千軒	千軒	千軒	千軒
總延長	8.7	25.8	87.8	121.9
	(84%)	(71%)	(44%)	(52%)
自動車交通可能延長	7.3	17.9	88.5	63.7
	(22%)	(27%)	(9%)	(14%)
規格改良済延長	1.9	7.0	7.9	16.8
	(18%)	(8%)	(2%)	(4%)
舗装延長	1.6	2.1	1.7	5.4
(昭和25年3月末)				
總延長	9.3	24.5	99.9	133.7
	(99%)	(98%)	(84%)	(88%)
自動車交通可能延長	9.2	24.1	83.9	117.2
	(43%)	(41%)	(18%)	(24%)
規格改良済延長	4.0	10.1	17.4	31.5
	(20%)	(10%)	(2%)	(5%)
舗装延長	1.8	2.4	1.9	6.2

輸送手段發達の地域性について

(注) 建設省〈道路統計年報〉による。

度の積載量を持つ荷馬車に比べてむしろより軽小でさえある。つまり小型車は、この輸送單位の小さいという點だけについて考えると、荷馬車輸送が行われ得るほどの需要のある所ならば何所へでも進出せ得るわけである。事實、小型車は普通型車のみならず用いられない様な分野にもかなり進出している。第八表によれば、小型車は商業及び製造工業の分野に用いられる事が最も多く、續いては公務に用いられる。又特に小型三輪車は農業部面への進出も見せている。尙この表からは直接明らかにはならないが、小型車が普通型車と同様に工業での使用が盛であるといつても、實は中小規模の工業に用いられる事が多い點に特徴がある。

尙ここでは、小型自動車の進出が自動車輸送の個別性という特色を一層生かす様になつた點に着目したが、貨物自動車は同時に又、戦後、トレーラーの使用やディーゼル車の採用などによつて、大型化への進出をも遂げている。小型車が近代的小規模輸送手段への壓力を増し

第6表 人口千人當り普通型貨物自動車數の地域別

	昭和4年(A)	11年	21年	23年	27年(B)	B/A
北海道	0.07	0.5	0.8	1.0	1.8	27倍
東北(一東京)	0.2	0.4	0.6	1.1	1.3	7
関東(一東京)	0.5	0.8	0.8	1.3	1.7	4
東海	1.1	1.7	1.9	2.2	2.7	2.6
北陸	0.2	0.5	0.5	0.9	1.1	5
東山	0.3	0.7	0.7	1.2	1.6	5
東海	0.4	0.9	1.0	1.2	1.9	5
近畿(一大阪)	0.3	1.0	0.8	1.0	1.6	6
大山	0.3	0.9	0.9	1.6	2.0	7
山陰	0.2	0.5	0.6	0.8	1.2	6
山陽	0.2	0.6	0.7	1.2	1.5	7
四國	0.2	0.5	0.5	0.8	1.1	8
九州(一福岡)	0.2	0.3	0.7	0.9	1.2	7
福岡	0.2	0.4	0.9	1.1	1.9	9
沖繩	0	0	—	—	—	—
計	0.3	0.7	0.8	1.2	1.6	5

(注) 自動車數は、昭和4年は帝國統計年鑑(3月末)、11年は交通統計要覽(年末)、21年は22年版自動車年鑑(5月1日)、23年は23年版交通年鑑(6月末)、27年は自動車工業資料(6月1日)による。人口はそれぞれ昭和8年及び10年10月1日、21年4月26日、23年8月1日、25年10月1日調により算出。

擴張や改良が企てられて来たが、更に今次敗戦後は、占領軍の占領上の、又は軍事上の要求に促されて、各地において道路の整備が強行された。尤も、戦争中の資材・勞力難による道路補修の不足も相當なものであつたが、戦後の今日になつてみると、全般としての道路の状態は、各地においてかなり改善の跡が見られる様になり、自動車交通可能な道路も増加し(第七表)貨物自動車の地方普及が従前よりも容易となつた。勿論、道路のこの整備が、専ら經濟の見地からなされたものではない點に問題を感じるが、ここではその事には觸れない。

更に、貨物自動車は、その輸送サービスの生産方法が、機械的な近代的な輸送手段としてはむしろ個別的・分散的であり、なるほど荷車や荷馬車に比べてはその生産の規模が大きいが、鐵道に比べては著しく軽小であるという性質からして、大量的・集中的な輸送方法である事を特色とする鐵道とはむしろ對照的である。この事は普通型車についても云い得られる所であるが、殊に今次大戦後その發達の度を加えた小型車について一層然りである。積載量四噸以上の普通型車に對して小型四輪車は積載量七五〇疋乃至一、二〇〇疋、小型三輪車は五〇〇疋乃至一、一〇〇疋であつて、之等は一體一、五〇〇疋程

第8表 貨物自動車販賣先 (昭和26年1~8月)

	普通型車	小四輪車	小型車
	%	%	%
道路貨物運送業(A)	29.6	*	*
製造工業	22.2	35.2	25.1
建設工業	5.8	8.1	2.6
農業	2.8	1.5	6.2
林業	5.5	*	*
商業	7.5	29.4	45.0
公務	12.6	15.3	1.7
サービス業	*	2.4	3.0
(A)を除くその他	5.8	8.0	12.0
運輸通信業			
その他(※を含む)	7.7	5.1	4.4
計	100.0	100.0	100.0

(注) 自動車工業會、昭和26年1~8月自動車販賣実績圖表 p. 1 による。尙普通型車との計は、表の數字を計算すると99%となる。

たのに對應して、普通型車(より正確には大型車)は又鐵道に對する競争力を二層強化した。貨物自動車は全體として、需要への適應能力を増したといふべきである。又、貨物自動車がこの様に従前の鐵道輸送の領域にまで喰ひ入つて行く時には、自動車は鐵道と異つて特に小運送を必要としないのが普通であるから、小運送用の輸送手段が不用となり、その面でも前近代的な輸送手段を排除する傾向を持つ事となる。

この様にして、貨物自動車は本來技術的にそなえていてと考えられる所の、地域的にむらなく普及し得るといふ性質が、近時の自動車製造技術の改良や道路の改良によつて次第に表面に

1. 序

東南アジア地域一帯は第二次大戦後、世界に二つの大きな問題を提出した。即ちナショナリズムの勃興と、この新しい事態に直面して、嘗ての植民帝國は自らを如何に再編成するかの問題である。ベンソン(Benson)が既に一九四七年に正しく指摘しているように、「過去の植民統治の型は破れ、世界政策の傾向は、西歐諸列強によつて東南アジアに確立された政治的支配の弛緩と、新しい主權國家の急速な出現を前提として認めてい

る」のである。東南アジア諸地域は戦前までは、西歐及びアメリカの支配下にあつた。即ちビルマ、マレー及び北ボルネオ、サラワク、パプア島(ニューギニア)東部はイギリス領、スマトラ、ジャバア、ボルネオ南部、パプア島西部はオランダ領、インドシナはフランス領、フィリピンもまたアメリカに屬していた。これら夫々の植民本國と結合していた東南アジア諸地域が、第二次大戦によりその本國との結合の枠が緩むと共に、政治的、經濟的、社會的獨立を要求して各々獨自の活動を開始したのである。第二次大戦後にこれらの民族運動が顯著に活潑化した原因としては次の三つが考えられる。第一に東南アジア諸地域の民族的成熟、覺醒、第二に植民本國の相對的弱體化、第三に日本のこれらの地域に與えた衝撃である。一九四二年、日本軍によるシンガポール陥落に際してロンドン・タイムズは、これは一

リンガジャティ協定について (1)

あらわれて來た。貨物自動車は全體的には急速な發達を續けてわが國輸送手段革新の進行を物語るとともに、又各地域へのほぼ平均した普及を示して、從來輸送手段の革新が遅れていた様な地域、すなわちこの稿にいわゆる第二型・第三型の地域においても近代的輸送手段の重要性を大いに加える事になつた。今後この傾向が進んで輸送手段の近代化が促進されるならば、その結果それ等の地域における生産力の向上に寄與する様な一つの刺戟がもたらされて、いわゆる「交通手段の發達による産業の開發作用」が行われて、わが國經濟の地域的構造にながしかの變化がもたらされる事を期待してよいのではあるまいか。

(一九五三—三—一〇)

リンガジャティ協定について (1)

——東南アジアのナショナルリズム問題の一例としてのインドネシアの獨立とオランダとの關係——

矢内原 勝

- 1 序
- 2 インドネシアの獨立と日本の影響
- 3 イギリス軍の占領期間
- 4 協定成立までの経緯

都市の明渡し以上の何ものかである、これは一時代の終りである、と既に述べている。この事態に對應してイギリスは植民地を徐々に自治領の地位に引き上げながら、しかもブリティッシュ・ユ・コモンウェルスの團結を何とかして保持しようとする苦慮しており、中央集權、直接統治、同化主義を特徴としたフランスさへも、インドシナにおいて植民地をインドシナ連邦に形成し、之をフランス同盟の枠内に包攝しようとしている。しかもホー・チミンの反抗は益々激烈化し、フランスのインドシナ放棄さえも云々される迄に至つてゐる。間接統治、原住民を壓迫から保護すること、原住民を原住民の手中に留保すること、を基本的原則とし、その成果を自ら誇つたオランダもこの例に洩れない。洩れないどころではなく、その植民地は、先に擧げた第三の原因、即ち日本の影響の最も強い地方であり、更にその本國はもとも弱體な上にドイツ軍に蹂躪されたために、第二の原因たる植民本國としての力は最も弱いということに歸因して、その植民地はいち早くインドネシア共和國として獨立を宣言してしまつたのである。

ここに探り上げようとするリンガジャティ協定は、この新生したばかりのインドネシア共和國とオランダとの間に、一九四六年十一月十五日に締結された協定であつて、會議の行なわれた共和國領の小村の名をとつてリンガジャティ協定と云われる。別にシニリボン協定とも呼ばれている。この協定自體とこれを廻る事態の中に、冒頭に掲げた二つの問題、ナショナルリ