

## 『運輸和生産配置』

E. D. 哈努科夫著, 黄良安等訳 (中国語), 北京, 1959年, 456ページ

## I

本書は, E. D. Хануков, *Транспорт и Размещение Производства* (Москва, 1955) の中国語訳である。ここに用いた訳書には, 本書についてなされた書評(他の研究者による)が付録として2点翻訳掲載されている。

本書を紹介するに当たり, まず次のことを明記せねばならない。すなわち, 本書は標題の示すテーマについて, ソ連を素材とし, ソ連の問題を解明かつ解決することを目的としている。また本書はこの問題に関するソ連の研究状況の中で生み出され, その一コマとして位置づけられるべきものである。ただ, このような context の中でとらえることは筆者の能力を越えることであり, またここでの紹介目的でもない。ここでは中国で翻訳出版されたことに照らし, 中国の研究界において果たす役割, および中国がもつ問題の解明および解決にとっての有用性という点に着眼して紹介する。したがって, 小文の中で筆者が個別的な問題に対して与えた評価は, 本書自体に対する評価とは何のかかわりもない。

本書は, 中国における運輸と生産配置の問題を研究するに際して特に有用である。それはおおむね以下のような若干の理由による。

(1) これは社会主義計画経済においてはじめて実践的な意味をもつにいたった問題である。これは経済発展の速度とパターンを決める重要な要因であるが, 計画経済においては事前の解明がなくてはならない。最初の社会主義国であるソ連は, 実践と研究の積重ね(その多くは試行錯誤の過程であった)によって, その道をきりひらいてきたのである。今や中国がこの問題に直面している。

(2) 現在の中国の状況が革命直後のソ連のそれに似ている。まず両者ともに広大な国土を有し, 運輸と生産配置の問題が影響する程度がきわめて大きい。次に, 既存の工業地帯が国土の一部に集中し, それが多くの規準に照らして不合理である。そこで, ソ連では東部開発が, そして中国では西部開発が長期方針として採用される。

(3) 中国自体がソ連の経験に学ぼうという強い姿勢をもちつづけてきた。中国における経済協作区の問題と方法は, ソ連の経済区のそれを範としているにちがいない。

(4) ソ連における研究の進歩にかかわらず, 中国のそれはまだきわめて遅れた状態にある(注)。特に, 奥地開発の具体的な順序を決める規準, およびその経済的効果の測定に関する研究は, まだ緒についたところであるように思われる。したがって, 本書におけるこのような包括的かつ精密な研究は, 中国の研究水準を飛躍的に高めるにちがいない。

(5) われわれがこの問題を研究する際に直面する最大の問題は資料の不足である。本書はソ連に関するきわめて豊富なデータを提供している。その中の多くは universal な性格をもつものであって, 中国の事情を推量するのに役立つ。また, すべてのデータが比較の基礎となるものである。

(6) 日本の研究状況からみれば, 中国の産業立地問題は, 筆者の知るかぎり, ほぼ完全に未開の分野である。特に革命以後の中国のそれについては, そのようにいうことができる。また, 奥地開発の経済効果測定についてそれがいえる。本書はわれわれに重要な研究の手がかりを与えるものである。

(注) 拙稿「中国における産業の地域分布」, 『アジア経済』, 1965年9号所収。

## II

本書は2部に分かれる。第1部は3章からなり, 資本主義経済の運輸と生産配置の特徴を述べる。第2部は10章からなり, 社会主義経済の運輸と生産配置をとりあげる。章の構成からみても明らかとなり, 重点は第2部にある。第1部はいわば「はしがき」ともいうべき意味しかもない。小文で重点的に紹介するのも第2部である。全体の目次は次のとおりである。第1章資本主義の生産配置と運輸, 第2章資本主義鉄道運賃制定の原則と特徴, およびその生産配置に及ぼす影響, 第3章資産階級の生産配置理論における運輸因素の作用, およびそれ

に対する批判, 第4章社会主義生産配置の規律性と原則, 第5章生産配置における運輸の意義, 不合理運輸の種類, 不合理運輸消滅の基本方策, 第6章各種運輸業の経済的特徴, およびその生産配置における, また生産のための運輸サービスにおける作用, 第7章各工業部門の配置に対する運輸要素の及ぼす影響, 第8章生産配置と経済協作区間経済連繋の合理化, 第9章生産区画と運輸区画——不合理運輸消滅の手段, 第10章工業配置に際する機関車および貨車の非生産的(空車)走行キロ縮小の任務, 第11章貨物輸送コストおよび貨物輸送コストを決める各種の要因, 第12章鉄道貨物運賃と生産配置の合理化, 第13章企業配置における輸送費計算の方法。

第1部(第1~3章)では, 資本主義経済において生産の配置がいかに不合理かつ奇形的なものになるかが述べられる。それは独占と生産の無政府制による。これらについての詳しい紹介を省くが, 次の2点は指摘する必要がある。(1)第2章において資本主義運賃の特徴を詳説し, それが「運輸価値」から乖離していることが述べられる。すなわち, 燃料および原料の運賃が製品のそれよりはるかに安く定められているゆえに, 加工工業が燃料および原料の基地から離れ, 大きい製品消費地に過度に集中しているという。つまり, 国民経済的にみた輸送の浪費であり, 不合理な生産配置である。これは社会主義下における運賃体系(現象的には資本主義のそれに酷似している)と比較する必要がある。(2)第3章において批判されたブルジョア理論の一つにウェーバーのそれがある。本書によれば, 「ウェーバー理論の基本的欠点は, 理論的にありえないことを試みようとしたことにある。すなわち, あらゆる社会経済形態に適用できる一般的または純粋の生産配置理論をたてようとした。それは資本主義の生産配置理論としても, 社会主義のそれとしても通用しない。……かれは実物技術指標の分析から一般的生産配置理論を得ようとした」。筆者は本書の指摘が正しいものであると思う。ただ, それゆえに, ウェーバーの理論が useless であるとはいえないのであって, 本書でいう実物技術指標の分析は社会主義においてこそ利用できる技術的手段である。本書の第9章で展開された生産区画と運輸区画の方法は, ウェーバーの輸送立地の計算方法と基本的に同じであり, しかも計算体系の中で包括される範囲はウェーバーのほうがはるかに広い。

第4章はおもに社会主義の生産配置にかかわる二つの基本問題を取りあげる。経済区の性格と「都市と農村の差をなくす」ための具体的方策である。各経済区はそれ自

体ではほぼ自己完結的な工業体系をもち, しかもその上で各経済区の特長に基づく専門化が必要であるという。都市と農村の差をなくすために, (1)都市を全国各地に「平衡配置」すること, (2)都市と農村の連繋を強化すること, (3)農村の近代化を図ること, が要求される。そして, 工業が集中を要求し, 農業が分散を要求するところから, 都市と農村居住区の差はなくなるし, またその必要もない。それゆえに, 上にあげた(1)と(2)が重要であるという。経済協作区と城郷の差の消滅の問題は, そのまま中国の長期ビジョンにかかわる問題である。

第5章においてとりあげられるおもな点は次の3点である。(1)経済全体において輸送コストの占める地位, (2)貨物輸送距離, (3)不合理運輸の現状とその解決の方策。いずれもソ連の実情に照らして詳しく述べられる。また詳しいデータが示されている。(1)についていえば, 各種生産物価格における運賃コストの比重(1952年)は, 石炭22~30%, 鉄鉱石50%, 石油13~19%……であり, 貴重品(紡織品, 靴等)0.2~2%であったという。(2)についていえば, 本書には産品別, 年代別の詳しいデータがある。平均輸送距離は, 革命前に比べて革命後のほうが長くなっているが, これは注目すべき点である。すなわち経済の発展と奥地開発は一時的に, それも相当長期にわたって輸送距離を延ばすのである。これは中国の問題に直結する。(3)の不合理運輸とは, 対流運輸, 過遠運輸, 公用鉄道による短距離貨物輸送, 水運を十分利用しないこと, であり, その実情が詳しく述べられる。そしてその解決の道として, 長期的には生産配置の改善, 短期的には輸送計画の改善が提唱されている。

第6章は, 輸送供給側の事情を検討し, 各種輸送手段の特徴を列記する。輸送手段の選択に際しては次の6点を考慮せよという。(1)輸送コスト, (2)輸送能力増加のために必要な基本建設投資量, (3)労働生産性および関連労働力需要量, (4)燃料需要量, (5)金属需要量, (6)輸送の質(速度, 保管の性能, 便利さ等)。以上の6点について詳細な検討を加え, 結論として鉄道の有利性とその発展の必要性が主張されている。本書においては各種輸送手段別コストの分析にみるべきものがあり, コスト水準のみでなく, コスト構造の詳しい分析がなされている。また, 具体的データも豊富である。これに関する中国の公表資料がきわめて乏しいことを想起すべきであろう。

第7章では輸送のもつ地位と役割を各工業部門別に詳説する。すなわち, 採掘工業, 発電所と高压送電線, 冶金工業, 機械製造業, 化学工業, 森林工業と木材加工業,

製油工業、紡織工業、皮革工業、縫製および靴製造工業、食品工業、についてである。いずれも一義的な結論を導くような叙述の方法をとらないが、ソ連の平均的状況をもとにして、考慮すべき条件が包括的にとらえられている。そして、それは原料産地に立地すべきかそれとも製品消費地かという次元をはるかに越えたものとなっている。

第8章は経済区内運輸と経済区間運輸の比重が問題となる。そして、その過程で過遠運輸が明確化される。本章の特徴は、以上のテーマに関し、データがきわめて詳細かつ豊富であるという点にある。地域別、産品別に関してデータが完備しているゆえに、ソ連における貨物輸送の全体像が一挙に把握できる。中国の資料状況において、貨物輸送の需要局面（運ばれる物の側）のデータが比較的少ないことと考えあわせるべきである。この著者の目的は、これらのデータを通じて不合理運輸（ここでは過遠運輸）の状況を明らかにし、その解決の道を求めることにある。そして各産業部門別に、具体的に説明している。

第9章ではおもに次の3点について述べる。すなわち(1)ある(同一の)生産物について、その生産地点(複数の)だけが決まっている場合、その生産物に対する任意の需要量に対し、各生産地点がそれぞれどれだけ生産し、どの地域の需要をみたすかを計算する方法。(2)各生産地点の生産量がすでに決まっている場合の運輸計画作成の方法。(3)全輸送網の貨流図を作成する方法。(1)はすなわち各生産地点がそれぞれ受け持つ需要地帯の分界点を決める計算である。計算の目的は各消費者段階における生産物価値(生産費プラス輸送コスト)を最小にすることにおかれる。生産費が安くすむ生産地点はより多く生産するが、その程度は、有利性が輸送費の負担増によって完全に相殺されるその点である。これを地理的にみれば、複数の生産地点の生産物販売地域の接続点(分界点)においては、両者の価値(生産費プラス輸送コスト)が等しい。このような分界点を求める計算がなされる。これによって最も有利な生産規模を定め、また対流運輸を防ぐことができる。ただ、地方炭鉱の存在によって若干異なった事情が想定されるので、それについても詳しく計算されている。いずれにしてもこれは、企業規模の決定という、産業立地問題の中心に迫るものである。(2)はすでに決まっている生産地点と消費地点をいかに結びつけるかの問題であるが、ここでは「差額法」という方法が採用されている。(3)についていえば、おもな商品

のおもな方向についてのみ作成すればよいとしている。

第10章では鉄道の空車走行状況に対する詳しい分析がなされ、ソ連のそれに関するあらゆるデータがとりそろえられている。その際、大炭鉱地区が安定的な空車吸収中心地となり、冶金工業および重工業が空車排出の中心地となっていることは注目に値する。著者はこのような空車を完全になくすことはできないと認めながらも、その範囲内でこれを利用する方途を求める。また空車を利用する場合のコスト計算方法および実際のコストを詳しく分析している。

第11章は輸送コストにかかわる諸問題を包括的に取り扱う。それを次の7点に分けて詳説する。すなわち、(1)運輸関係各部(省)の計算における輸送コスト報表指標の差異、(2)各路線の輸送コスト数字の性質、(3)各種貨物の輸送コストおよびその計算方法、(4)コストと輸送距離の関係、(5)重車方向と空車方向の貨物輸送コスト、(6)鉄道網の各区段のコスト差、(7)輸送コストと季節の関係。(1)についてみよう。輸送コストの中には積卸し作業費、貨物輸送自体の費用、固定運輸設備の維持費がすべて含まれるべきである。しかし現実これを全部含んだ数字を算出している機関はないという。包括範囲は部(省)によって違う。すなわち発表される輸送コストは実際の「社会運輸費用」より低くでているということで、このことはわれわれが常に考慮に入れておくべきことであろう。著者は特に鉄道のコストについて立ち入った分析を加えている。その中で、旅客人キロ当たりコストと貨物トンキロ当たりのそれが、ほぼ等しいというのは興味ある点である。なぜなら、中国には旅客輸送コストのデータが皆無であるからである。(2)についてみよう。各路線のコストを算出する際、当該路線を通過する貨物については「開始作業」と「終結作業」の費用を含ませていないゆえに、全鉄道平均コストよりも安くでるといふ。したがって、各路線のコストを分析の基礎とする場合には、その点の考慮が必要である。(3)についてみよう。これはきわめて複雑な要素を含む問題で、まだ解決をみていないという。特に問題は輸送量と無関係の固定費用を各貨物に配分する方法にある。これに関してすでに提出されたいくつかの案を紹介している。(4)これは、輸送距離の変化に応じて輸送コストがどのように変化するかの問題である。本書ではソ連の具体的なデータが詳しく紹介されている。(5)重車方向と空車方向のコスト計算は、おもに空車走行の費用をどちらの方向の貨物にどれだけ負担させるかの問題である。(6)これは機関車の型や線路の勾

配とも関係をもつが、主として鉄道の利用強度にかかわる問題である。すなわち、利用度が上がれば、単位量の貨物が負担する不変費用が、減少するという関係である。(7)冬期は夏期に比べてコストが上昇するという問題である。

第12章、ソ連では鉄道運賃は生産力配置の合理化を実現するためのテコの一つとして用いられているという。具体的には、生産用工業品の卸売価格を決めるのと同じ原則による。すなわち大宗貨物の運賃はコストとほぼ同じで、貴重品、製品の運賃はコストに比べてはるかに高い(本書では各貨物別の運賃/コスト比率が表示されている)。この問題について、同一生産総合体の各種生産用貨物の運賃は同一の原則によって、また同一の運賃/コスト比率によって定めなければならないことを指摘しているが、それは重要な点であろう。また、運賃の絶対水準の決定に関する過去の研究が紹介されているが、それは全国民経済の蓄積率にかかわる問題である。次に、著者はソ連の運賃制度に対して提言する。すなわち、(1)運賃決定の基本原則を貫くべきこと。それは社会運輸費用を根拠とし、全国利益が要求するときのみ、それより乖離してよいという。(2)最大正常運輸キロ程を一定としているが、地方により差をつけるべきこと。(3)空車利

用の優待措置を強化すべきこと。(4)運賃を貨物発送者に負担させ、運賃節約の努力が行なわれやすいようにすべきこと、以上である。

第13章は、企業の配置を決める際に計算の基礎となる輸送コストの内容について詳しい分析を加える。たとえば、以上にいう輸送コストは、(1)輸送企業にとっては経営費または輸送コストであり、(2)貨物主にとっては運賃であり、(3)国民経済にとっては社会運輸費用である。また、平均コストをとるか追加的費用をとるかの問題がある。実際に設計機構が採用しているものは統一的でなく、また時期によって推移をみせてきたという。戦後はストルミリンの方法が採用されてきた。すなわち、コストの中の賃金部分に一定の百分比を上積みする方法である。著者はこの方法の中にも欠点を見だし、今後における改善の必要を提唱している。いずれにしても、各種の方法を併用することが、よりよい結果を生むという。著者はこのほか、新企業設立に際して必要となる投資量をも考慮に入れよという。ただ筆者の考えでは、必要投資量に対する配慮があまりに少なく、それは本書全体を通じての一つの欠点となっている。

(調査研究部東アジア調査室 尾上悦三)

## 中国経済の長期展望

— 研究参考資料 第76集 —

石川 滋 編

- 第1章 長期展望の巨視的フレームワーク ..... 石川 滋  
— 経済発展模型：第1次5カ年計画期の経済諸推計値：プロジェクション —
- 第2章 中国の物価体系 ..... 溝口 敏行  
— 卸売物価指数の時間的変動：小売物価および生計費指数の時間的変化：貿易価格の変化 —
- 第3章 中国工業生産指数推計の試み ..... 松田 芳郎  
— 中国の統計資料の欠如：Kang Chao 指数：溝口・松田指数：Gerschenkron 仮設：日本とインドの付加価値率で評価した中国の工業生産 —
- 第4章 中国の技術水準と開発体制 ..... 佐藤 真住  
— 中国の技術水準：技術の開発体制：中国鉄鋼業の技術水準と日本との比較 —
- 第5章 中国の経済成長と対アジア・アフリカ地域貿易の概況 ..... 山内 一男  
— 中国の対アジア、アフリカ地域貿易の量的概観：中国の対アジア、アフリカ、ラテン・アメリカ地域貿易の商品構成：アジア、アフリカ、ラテン・アメリカ地域に対する経済援助 —
- 第6章 中国の鉄鋼業 ..... 明野 義夫  
— 鉄鋼業の生産諸条件と政策の変遷：鉄鋼生産と需要：鉄鋼設備(製鉄、製鋼、圧延)の諸問題 —
- 第7章 中国の電力工業 ..... 尾上 悦三  
— 設備：電力の需給：コストと技術水準：今後の問題 —