

3 Recommendations

産業計画会議

第1次リコメンデーション

日本経済たてなおしのための

勧告

エネルギー
税 制
道 路

について……

1956

産業計画会議

産業計画会議委員

委員長

松永安左エ門

鈴木祥枝
関四郎 日本国有鉄道電気局長
十河信二 日本国有鉄道総裁
高井亮太郎 東京電力株式会社社長
高橋亀吉 高橋経済研究所所長
高橋三郎 電力中央研究所理事
竹俣高敏 日本開発銀行理事
田代寿雄
多田耕象 電力中央研究所理事
千葉三郎 衆議院議員
辻鈔吉 山下汽船株式会社社長
寺田義則 電力中央研究所理事
中川哲郎 電気事業連合会事務局長
永田竜之助 東京大学教授
永野重雄 富士製鉄株式会社社長
中山伊知郎 一ツ橋大学教授
新関八洲太郎 第一物産株式会社社長
萩原俊一 東京電力株式会社顧問
橋本元三郎 中小企業政治連盟常任総務
原邦道 日本長期信用銀行頭取
平石栄一郎 石炭鉱業整備事業団
福田勝治 電気事業連合会理事
藤波収 北海道電力株式会社社長
堀新 関西電力株式会社会長
松根宗一 電気事業連合会専務理事
万仲余所治 日本石炭協会副会長

水田三喜男 衆議院議員
宮尾葆 日立製作所監査役
宮川三郎 東洋経済新報社会長
宮川竹馬 四国電力株式会社社長
三宅晴輝 経済評論家
矢萩富吉 電力中央研究所理事
山際正道 日本輸出入銀行総裁
山田勝則 四国電力株式会社取締役
山田昌作 北陸電力株式会社社長
山本重雄 中小企業政治連盟総裁室
脇村義太郎 東京大学教授
渡辺一郎 電気事業連合会事務局長

安芸皎一 東京大学教授
浅輪三郎 川崎製鉄株式会社常務
鮎川義介 中小企業政治連盟総裁
有沢広巳 原子力委員
安藤豊禄 小野田セメント社長
池田亀三郎 日本化学工業協会
石坂泰三 経済団体連合会会長
石山賢吉 ダイヤモンド社会長
稲葉秀三 国民経済研究会理事長
井上五郎 中部電力株式会社社長
内ヶ崎贊五郎 東北電力株式会社社長
内海清温 電源開発株式会社総裁
太田垣士郎 関西電力株式会社社長
大屋敦 日本カーバイド工業取締役
大山松次郎 電力中央研究所専務理事
奥村勝藏 日本興業銀行調査部長
小野田清 日本経済新聞社顧問
小江利得 東京大学名誉教授
亀山直人
賀屋興宣 日本学術会議議長
茅誠司 日本興業銀行頭取
川北禎一 電力中央研究所理事
木村弥藏 日立製作所社長
倉田主税 同和鉱業株式会社社長
久留島秀三郎 富士銀行調査部次長
紅林茂夫 日本開発銀行総裁
小林中 原子力研究所理事
嵯峨根遼吉 日清紡績株式会社社長
桜田武 富士銀行頭取
迫静二 昭和電工株式会社社長
佐竹次郎 九州電力株式会社社長
佐藤篤二郎 中国電力株式会社社長
島田兵藏 東北電力株式会社会長
白洲次郎 電気事業連合会理事
清水金次郎 東京電力株式会社会長
菅礼之助
鈴木貞一

(アイウエオ順)

産業計画会議

第1次 リコメンデーション

日本経済たてなおしのための勧告

産業計画会議趣意書	2
「産業計画会議」のリコメンデーションについて	4
産業計画会議要綱	5
エネルギー源の転換	6
昭和26年産業連関表	10
エネルギーを重油に	12
脱税なき税制の樹立	14
道路体系の整備	17
道路は産業の基礎	21
日本経済に関する基本理念	23
ひとこと	24
この「計画」の目標は何か？	25
「勧告」が生れるまで	29
産業計画会議作成主要資料	34

あとがき

松永安左エ門

つたあ小松

私は電力設備の近代化について昨年二月第一次計画案を、本年一月には第二次計画案を作成発表致しました。この案は「電源開発に伴う原価高」という悪循環を断ち切つて料金を値上げせずに、しかも電力供給を最大限度に確保するために電力設備の近代化を企図したもので、今後わが国の電気事業の在り方につき一応の指針を与えたものと確信致します。

然しこの案の電力需用の想定では年増加率が六%という過少の推定がなされているため、最近急激に増加しつつある需用に対して供給責任を完遂することが困難なるのみならず、この計画が政府の経済六カ年計画の経済規模をそのまま踏襲しているため満足なものとはいえないのであります。各種産業の将来あるべき姿が如何なるものであるか、何が各産業の発展のあい路になつているか、などについて深い解剖がなされていないのであります。その後経済企画庁から経済自立五カ年計画が発表されましたが、これはまことに多大な労力と精細な数値を以て計算された計画案であるにも不拘、終戦以来

五カ年計画（昭和二十三年）、あるいは「自立経済三カ年計画」（昭和二十五年）の数字の組替えに過ぎず、その方式がマンネリズムに陥つているため最早や国民にアピールして、これを引きずつて行くという精彩に欠くところがあるやに見受けられます。

私がこの産業計画会議を思いつたのは、各界に造けいの深い方々から、その知識と経験をお借りして、わが国産業経済の動向と、産業拡大の規模について深い調査と研究を進め、日本の産業は如何なる姿のものにならなければならぬのか、その理想的形態に到達するには如何なる国民的努力が結集されねばならないのかなどに就て、一応の目安と見透しを持ち度い、この場合これ等産業の寄つて立つ基盤となるべきエネルギーが如何なる源泉から供給せられ、如何なる形で消費せられるかなどについても、総合的に新なる見地よりは握し度い、そうすることによつて政府の経済政策に寄与するところがあれば、これに越したことはないと考えたからであります。私が従来の方式には飽き足らない、新なる角度より再検討すべき

であるとする理由は、凡そ次のようなことであります。

先ず第一に従来の計画が産業の将来を予測するに当り過去の傾向線を単純に延長するという作業に終始し、余りにこれにとらわれていたため、時代の進運に伴うアンノーンファクターを解明し、確実なファクターを勇敢に採り入れた計画に織り込んでいくという企業家精神に欠けていたというのであります。シュエマーレンバッハは「企業家は従来の軌道を走るのでなく、従来の軌道を造り換える者」といつて力の経済哲学を説いています。その通りだと思ひます。われわれは事業の面で技術的に経済的によく検討を加え、次の時代への新なる飛躍を考える必要に迫られているのであります。

第二は従来の計画には計画目標に弾力性がない。そこまで到達するのがやつとだという印象を与えています。これは終戦後の虚脱状態から脱し切れなかつた時ならいざ知らず、既に日本経済が順調な歩みをたどり国民が経済に自信を取戻している今日では、このような計画目標は決して終局的な標的とはなり得ないのであります。こ



の標的を越すことは決して憂うべきではないのであります。例えば私の唱える近代化計画、設備の効率化、オートメーションによつて失業問題をひきおこすとか過剰生産を招来するとかを憂える者がありますが、このような考え方は、経済の発展を阻害するものはないと思います。生産規模の拡大と効率化が人間の不幸を招来するとは私にはどうしても受取れない議論であります。このような見地から計画の数字にはエラスチシティがあつて然るべきだと考えます。

第三は従来の計画が民間人の自由な創意と工夫によつて出来たものでなかつたという点であります。今回は民間人がリーダーシップをとつて直ちに実行に移すという気構えが必要だと考えます。もちろん政府の御協力を仰ぎ従来の統計資料や従来の経済政策についての参考意見を提供していただくことは必要なことで、是非そうしていただく度いと念ずるものですが、今回はわれわれが主体で政府はアドバイザーあるいはリコメンダーの立場に立つていただいでこの長期にわたるわが国産業経済の見透しを樹てて行き度いと存じます

第四に従来のエネルギー経済のとと存じます。

とらえ方に問題があると思ひます。米大統領の諮問機関「原料政策委員会」の一九五二年公表した有名なベリー報告は「国のエネルギー問題はエネルギー全体の立場から扱われねばならない。これを別々のエネルギー資源、個別のエネルギー形態ごとにそれぞれ無関係のものとし、これ等を寄せ集めてなめたのではダメである。エネルギーの分野においては総ての構成要素間に複雑かつ密接な相互関係が結ばれている。従つてどうか一つのエネルギーの問題を扱うにも他の総てのエネルギーに与える影響を充分に考慮しておかねばならない。政府はエネルギーの全分野を通ずる政策及び計画に確固たる方式を樹立することを目的とせねばならない」と強く具申してあります。まことに同感でわれわれもこの趣旨に従ひ水、石油、石炭、天然ガス、木材、風力、潮力、地熱、原子力というようなエネルギーを総合的に考へて行きたいと考えます。またエネルギー使用の面についても家庭経済、交通、産業の面に相互の連関性を持たせつつ検討して行くことが是非必要なこ

とと存じます。産業計画会議を思い立つた趣旨は以上の通りであります。私の考え方は誤つてゐるかも知れませんが、あるいは資本主義機構、自由経済の下では経済計画は成り立たないとの疑問を持つものがあるかも知れません。しかし民間の創意を活かすつ政府の経済政策によつて一國の産業経済を一定の方向へ誘導することは十分可能であると私は確信しています。

もうすぐ原子力の時代が参ります。東南アジアの開発についての日本の協力ということが目前の事実となつて待つています。このような事態を前にして産業人は如何に対処すべきか。私は日本経済の實力について絶大な信頼感を持ち前途にばく然とした光明を見出し

以上

（昭和三十一年三月十五日）

「産業計画会議」の リコメンデーションについて

経済・産業の合理化

近代化が眼目

松永安左エ門

世界という大きな立場から日本を見るとき、われわれは、日本人の環境をいつも劣等位地に置いて考えがちであるが、決してそうではない。

環境は生かしよう一つで、どうにでもなる。

そのどうにでも出来るという積極的な意見の下で、今、私どもは経済、産業の拡大進歩をはかり、

直接、間接の協力援助機関である政府が、行政面の簡素化、能力化をはかつて、目的達成を促進しなければならぬこともちろんである。

また、教育ならびに福祉施設において、基本的に考える必要のある面が、多々あるばかりでなく、一つの原動力たる勤労意欲が、十分に養成されることも必要条件である。

私どもの「産業計画」では、これらの総合的達成を目標として、現在、あるいは過去において、いろいろなヒズミがありはしないかまた大きな穴、つまり欠陥がありはしないかということを検討批判し、その調整を図り、欠陥の除去につとめようとしている。

合理化、近代化の基本的観念はまず、なにより、技術、経営の高度化をねらうところにあるが、もとより、これだけで目的が達せられるものではない。

いうものが焦点になる。日本の道路が悪くて、時間的損失に拍車をかけ、経済、産業の進歩をどれだけ阻害しているかは、多弁を要しない。

簡単に一例を考えてみても、道路が悪くて、一時間で行けるところが、二時間かかるとすれば、その損失は、ばく大である。道路が整理されるならば、積り積り、今まで二年かかったものが、一年ですむというわけである。重要なことだ。

今、私どもがリコメンデートしている問題は、以上の基本観念の

勧告案の概要

一 エネルギー源の転換

日本の産業は「自由貿易主義」の下に発展せしむべきものである自由貿易下の世界市場において、日本商品の競争力が弱い一つの大きな要因として、エネルギー原価の高いことを挙げ得る。エネルギー原価の高いことは、日本産業がエネルギー源として、主として石炭を使用しており、その石炭の価

格が高いことに原因する。エネルギー原価を、世界的基準まで引下げんとする終局的の解決を、石炭原価の引下げそのものに求めんとしても、それは不可能である。

石油は世界市場商品であり、その価格は世界的に大体同一であるしかるに、日本においては、エネルギーに対して鎖国主義がとられ石油の輸入並びに使用に対して、

もとで、三つ——エネルギー源・税金・道路を、とくにとりあげているが、他にも大きな比重でもつて、検討されねばならない問題は多々ある。

これらすべてが関連作用を持っていることに、私は関心を寄せている。

第一回のリコメンデーションをなすにあたって、各方面の協力を得、これらを通じて発表し、広く理解していただきたいと、私は思っている。

なにとぞ、朝野各方面の御援助を切望する次第である。

規制が行われている。「自由貿易

主義」を信条とする「産業計画会議」は石油の輸入、または使用に制限を加える「エネルギー鎖国主義」を廃し、エネルギー源の重点を石油に転換することに、エネルギー問題の解決を求めよと警告せんとする。

エネルギー価格が同一基準になれば、日本商品の対外競争力は強くなり、石油輸入のために必要な外貨は輸出の増進によつて獲得できる。輸出増進により、石油輸入に必要な外貨が得られるまでの時間的ズレについては、現在日本の手持の外貨を使用すればよい。石油輸入に要する資金は一千万ギギ（石炭換算約一千四百万ギ）について二億ギ（CIEE。日本船で輸入すれば約半額になる）で、エネルギー転換を可能なかぎり直ちに実行しても、外貨資金に困るようなことはない。

石油そのものが、世界的に不足することについての心配に対しては、その心配ないことが実証できるといふ。また価格が高くなりはしないかという心配に対しても、その必要ないことが主張し得られる。すなわち、石油は現在において「数

量的」にも「價格的」にも、もつ

とも安定したエネルギー源であることを指摘して、エネルギー鎖国主義を廃し、エネルギー源を転換せよと警告する。

二 脱税なき税制の樹立

終戦直後において、相当の脱税があつたことは事実で、今日においても、脱税がないとはいえない。だれもそんなごまかしを喜んでしたり、好んでしたりする人は、ない。楽に「税金」が納められるならば、脱税する人はない。

「税」とくに所得税の高いことが日本産業基盤の弱点の一つで、その現われが「脱税」となつてい

るのであるから、「産業計画会議」は所得税の大幅引下げと税制の簡素化とによる「脱税なき税制」の樹立により、企業心と勤労意欲とを向上せしむべきことを警告する。「税制の簡素化」であるが、現在の税制はあまりにも複雑で、よほどの専門家でなければ、「自分が一体いくら、税金を納めるべきか」わからない。ほんとのところ「税金」が安いのか高いのかさえないから。これでは「納税意欲」の起るはずがない。税制を簡素化

して、納税者にわからせるようにすることが必要である。

「所得税大幅引下げ」の基準は総額一千二百億円の減税、特に免

税点、扶養控除の引上げと、年所得百万円ないし四百万円までの中堅階層の税率の緩和を警告する。

この減税の代り財源は、低率、広範な物品課税にも求められるが、いわゆる「家計外消費」をできるだけ課税対象とすること、「租税特別措置」の整理に求めることが望ましい。

しかし「脱税なき税制」が実現すれば、税率の引下げにもかかわらず、所得税の増収が期待されるのである。

三 「道路体系」の整備

道路の悪いことが、日本産業基盤の弱点であることには異論がない。その整備の必要性も認められている。しかるに、その整備計画はあまりにも貧弱で、しかも、その貧弱な計画さえも、予定通り実行されていない。「鮎川道路調査会」は、道路に対する投資は投資金額の年四〇五割の国民経済的利益になると推算している。「産業計画会議」はこの道路投資の必要

性に着目し、さらに従来の単なる

「道路網」という考え方を揚棄して、「道路体系」の整備として取上げた。

「道路体系」の整備とは、「自動車交通」を中心として、鉄道、高速道路、道路網を「体系」として整備するもので、そのためには五兆円の工費が必要と認められる。

しかし、五兆円の、「道路体系」整備計画を十五年間に完成するために、初年度昭和三十三年に、二千億円を道路費に支出する必要があるが、道路体系の確立しているアメリカでさえも、道路費に国民総生産の三%を支出しているのであるから、道路費に昭和三十三年度二千億円の支出は当然のことである。それは国民総生産の二・五%以下にしか当たらないと予想せられる。その後、年六・九%の割合で道路費を増して行けば十五年間で「道路体系」は、ほぼ整備を完了する。道路整備の必要性の認識にさえ欠けなければ、実行は容易である。

工費費総予算五兆円、十五カ年計画をもつて、「道路体系」の整備を直ちに実行せよと警告する。

産業計画会議要綱

一 目的

わが国産業経済の進歩拡大を図るため、エネルギー源の総合的見地より、国民経済全般の理想的な形態を把握し、産業の長期見通しを樹て、これが理念を確立することを目的とする。

二 性格及び組織

この目的を達成するために委員会を設け、調査研究をなし、これが啓発を行う。
この委員会は産業計画会議と称し、委員は広く各界の学識経験者より委嘱する。

この委員会の会務を総理するため委員長を置く。
委員長は委員のなかより専任委員一名及び常任委員若干名を委嘱することができる。

委員長は委員会を招集し、必要に応じ、小委員会もしくはこれに準ずるものを設けることができる。

三 事務運営

委員長はこの委員会の運営に必要な事務を行うため、事務局を設け事務局員若干名を委嘱する。

事務の統制は専任委員これに当る。

エネルギー源の転換

(一) 日本のエネルギーの

価格は高い

日本の石炭の価格は高い。外国

の石炭に比べて高い。同じ熱単位の日本の石炭の値段を、世界各国のそれと比較して見ると、英国の二倍、西独の二倍、米国の二倍半と同じくピッツバーグの三倍半になっている。(第一図)

このように石炭価格が高い原因は何であるか。それは極めて明らかである。日本では国際的に見て引合わないような、悪条件の炭坑までほつているからである。このことは、各国の一年間の出炭量と埋蔵量との比率をみてわかる。

日本の比率は著しく高い。(第二図)

石炭以外の主なエネルギー資源は石油、水力、および木材である。国産原油は量もわずかでその価格は、外国から持つて来た原油より

高い。

水力は、国際的には安い方である。木材は資源的には比較的恵まれているが、石炭、石油が高いため

に、木材にエネルギー源としての荷がかかつて、家庭の暖かいう房用として木材が多量に消費されている。わが国木材の年間伐採量は年間成長量を上回り、木材資源の食いつぶしをしている。これらが総合されて、わが国の高エネルギー価格の原因となっている。

(二) エネルギーは安く輸入出来る

エネルギーのうち、電力、石炭の輸入は経済的にむずかしいが、石油は輸入が容易である。石油は液体であるために、パイプとポンプによつて容易に積込み、積卸しができ、また油送船の船腹を一杯に使える。そのために輸送費が安

くつく。

原産地の価格のほぼ倍ならば、世界中何処へでも運ぶことができ

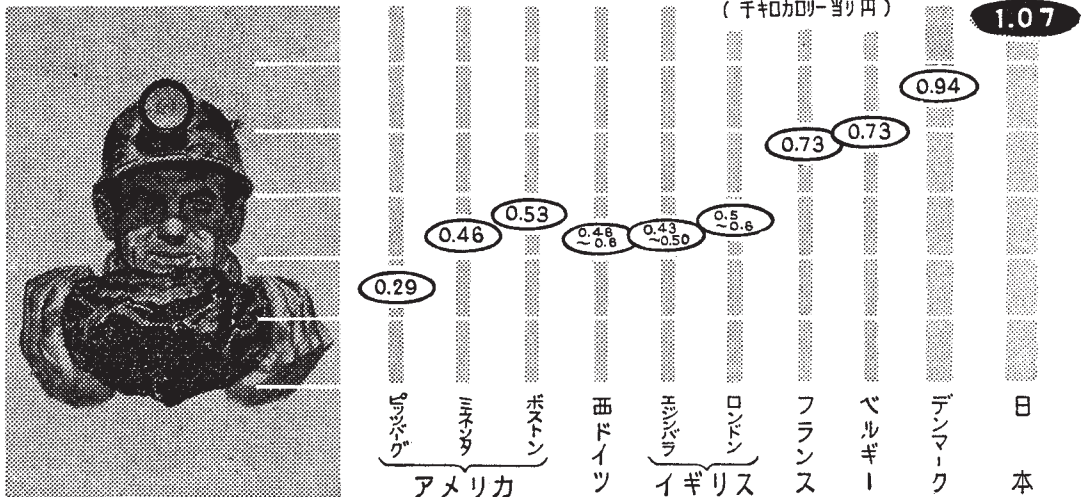
る。それで、石油原産地か、原産地にごく近接している地方を除いては、世界中どこでも同一価格で入手できるはずである。

(三) エネルギー鎖国政策

わが国では、エネルギーについては鎖国政策がとられている。原油・重油(A重油を除く)の輸入割当制と重油の消費規制措置により、石油類を自由に使用することができない。その結果、重油は石炭につられて価格は不当に上昇している。大体原油を分留して、ガソリン

第1図 各地における石炭価格の比較 (1952年)

(千キロカロリー当り円)



きである。

石油を自由に輸入したらエネルギーの価格体系はどうなるか。

これは米国における価格体系を調べてみればすぐ分る。

米国では、一九四七年を境として、輸入量が輸出量を上回っている。それで価格は国際価格になつてゐる。

米国における燃料の単位熱量当りの価格の推移をしらべてみると

ニューヨークでは、石炭の価格と重油の価格は、時に上下はあるがいつもほぼ同じである。(第三図)

次に重油の価格は、石油の原産地であるガルフコースト、カリフォルニアの何れにおいても、原油の価格を常に下回っている。原油

の約六〇七割である。(第四図) すなわち、石油を自由に輸入することにすれば、容量当りで重油は輸入原油の価格(国際価格)より安く、熱量当り石炭は重油より幾分安いか、または、ほぼ同価格とならう。

(四) 鎖国政策はやめよ 一 国産業の基盤であるエネルギー

1について無理に鎖国主義をとつてゐることは、すべての製品がコスト高となり、国際市場で非常に不利である。

政府は、一日も早く重油の消費抑制措置、原油、重油の外貨割当制を改むべきである。エネルギーを輸入して、より安い製品を作りそれを輸出することは、とりもなおさず、輸入した安いエネルギー

を加工して、高く輸出することである。たとえば、日本の硫安の原価が高い原因の主なるものは、高炭価のためである。

原料の石炭の代りに、重油を使えば、原価はずつと下り国際競争力がつく。現在では、硫安はたまたまトン六〇程度で輸出が出来るから

第2図 世界各国における石炭出炭量と推定埋蔵量

(1954年)

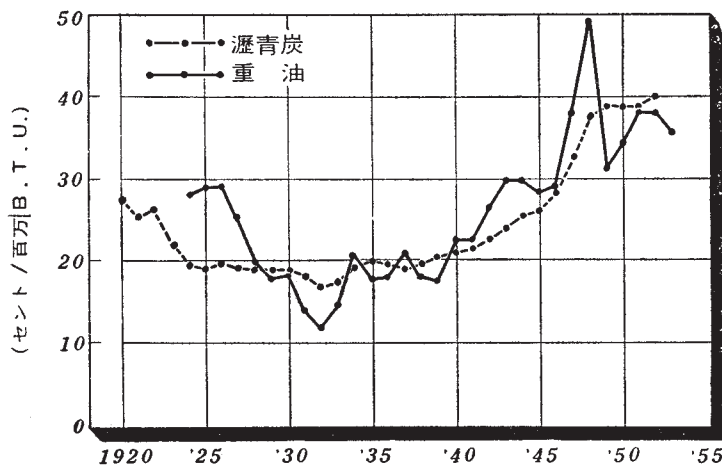
中国	58	1,011,000	0.0057
アメリカ	377	2,554,027	0.0168
ソ連	347	1,200,000	0.029
インド	37	62,143	0.06
ポーランド	91	80,018	0.11
イギリス	227	172,200	0.16
日本	42	16,218	0.27
世界合計	1,495	5,651,920	0.0266



出炭量 ÷ 推定埋蔵量 = 比率
(百万トン) (百万トン) (%)

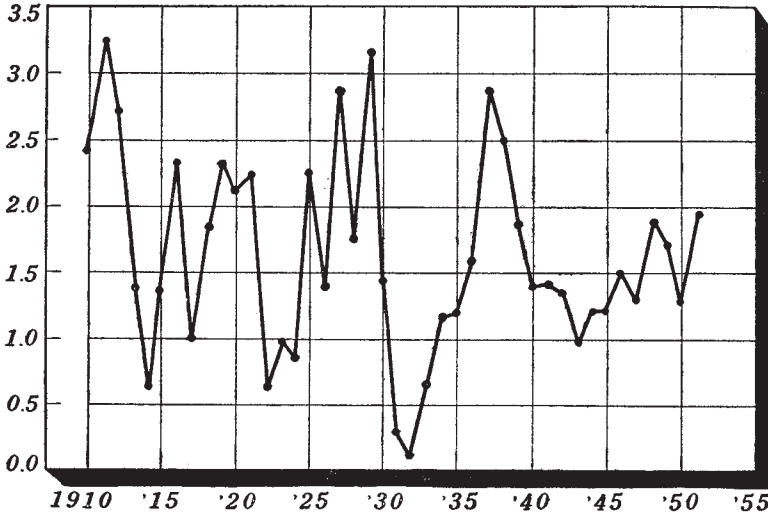
(数字の大きい程) 採掘条件が悪い

第3図 瀝青炭及び重油の卸価格 (ニューヨーク)



資料: Chemical Economics Handbook; J. Stanford Research Institute(1954)

第6図 石油の新油田発見量と生産量との比



資料: Chemical Economics Handbook; IV., Stanford Research Institute (1952)

トを、出来るだけ低減するように
 するとか、またガスタービン発電
 等をもつと検討すべきである。ま
 た、石炭を化学工業の原料とする
 こと、この場合、灰分まで利用す
 ることも考えられる。あるいは都
 市ガスの山元製造と高压輸送も一
 方策である。
 これらはなかなか容易な仕事で
 はないが、決して不可能なこと
 ではない。

(六) 石油の将来

石炭より石油へのエネルギー源
 の転換を唱えると、石油そのもの
 について、量的に心配する面もあ
 る。

石油は現在、世界的に生産過剰
 である。

世界の石油の埋蔵量は年間生産
 量の約十三倍程度である。すなわ
 ち、寿命が十三年を中心として、
 過去数十年間継続している。

年生産量は、毎年増しているか
 ら、埋蔵量の絶対量は年々増加し
 ていることになる。(第五図)

これは年々新しく石油が発見さ
 れるからで、その発見量は年産出
 量の約二・五倍である。

この傾向より見てまだまだ続く
 ことは疑いない。

従つて石油は、埋蔵量の寿命が
 十三年であるという数字をつづけ
 ながら、長年つきないということが
 いろいろある。

(第六図)

いつまでたつても年をとらない
 価格についてはどうか。原子力
 に対して経済的に最後まで競争し
 うる燃料は石油である、というこ

とが一般の定説となつている。こ
 れは価格が比較的に安定だとい
 うことである。

(七) エネルギー源転換と
 日本経済

一つの仮想試算をお目につけよ
 う。

それは、昭和二十六年を例にと
 つて、セメント、硫安、および鉄
 道、この三つにつき、前二者では
 石炭の代りに重油を、後者では鉄
 道の半分を電化し、残りを完全デ
 イゼル化するという仮定で石炭
 を石油に置き換えてみた。そして
 価格は全部昭和二十六年ベースと
 した。最終需要(外生部門)は全
 く同じ。換言すれば、この転換に
 よつて生活水準の変化はないとし
 た。

この結果と昭和三十年の実績を
 比べて見ると、石油の輸入量は昭
 和二十六年の仮想輸入量以上増加
 している(三八〇億円増)。

このことは、二十六年から三十
 年までには、石炭の石油への転換
 が量的には行われていたわけであ
 る。

ここに石油輸入政策を採り、エ
 ネルギー鎖国主義をやめるとい
 うことの実行を可能ならしめてい
 る一つのカギがある。

その結論をいうと、

転換のため
 の石油類の輸入増が年間二二八億
 円であり、石炭は四一六億円余つ
 た。
 そしてこの転換によるその他の

節約額を合算すると、支出の原油
 輸入増二二八億円を差引いて、年
 間三九六億円のコスト合理化が国
 民経済全体にもたらされることが
 分つた。

ただし、この計算には、転換に
 要する資本額、それからの金利を
 考慮していない。この一応の計算
 から見ても、石油転換が、大きな
 利益を、国民経済に及ぼすことが
 分る。(第七図、第八図参照)

みで賄うことは無理であることを示している。

例えば、通産省の最近の需要想定量を見ると昭和三十八年において、日本の石炭需要量は六千四百万トである。

現在の四千二百万ト程度でも、世界的の意味においては、経済的な採炭可能量を大きく上回っている。

さらにこれを、六千万ト台にすれば、ますますコスト高になることは明らかである。

解決のカギとは、今後のエネルギー増加分は、輸入原油、および輸入重油によって賄えということである。

すなわち、転換に、ある期間を与えることである。

第一に、これ以上石炭の増産をしない。

むしろ減産方式をとるべきである。

第二に、石炭業の合理化を行い原価の切り下げをはかり、熱量当り価格で、重油と競争できるところまで下げること。

第三に、石炭の運賃のかからぬ山元で消費すること。

発電、石炭、化学工業をおこす

連 関 表 (30 分 類)

(単位百万円) 通産省資料

電	運通	商	金不サ	ス分事	農	漁	家消	建	在	輸	特	民形	政	家	総
力	輸信	業	融 | 動	スグ | 類	林	業	計	設	庫	出	需	間	府	計	産
			保 | ビ	ラ | ッ	業		外	補	増			資			出
			険 | ヌ	ラ | ッ			債	修				本			額
			ス	ラ | ッ								成			
	131	110,143	74,940	28,232	15,682	6,510	70,933		41,301	12,140	2,051		24,153	929,959	1,466,933
31,331	30,668	609	2,983			280		71		67	4,185		8,670	2,637	211,640
1	5,620	568	2,352	2,274	83	87		27		27			781	15,559	115,142
402	24,656	369	1,588	8,039	1,694	7,642		2,644	3,523	85	122		900	234	93,929
	252		239	642				14,181	1,080	361	92				89,768
2,079	11,228		1,579	56,417	151	15		49,782	34,754	62,283	8,654		2,152	2,634	1,029,951
252	3,635	9,111	775	6,154	2,051	1,011		33,432	1,136	9,452	9,679	4,701		7,045	115,875
3,860	6,993		792	13,419	458	114		22,418	10,992	18,438	1,267		1,766	10,780	223,448
1,038	18,212	2,403	30,994	6,385	2,803	1,434		9,502	13,326	36,307	16,229	351,509	11,996	29,844	637,928
2,547	8,043	19,030	3,348	22,107	2,385	1,315	70	78,750	16,806	13,995	9,124	3,023	5,632	25,069	439,332
347	7,962	5,971	2,809	4,145	6,232	2,576	4	2,250	5,716	3,737	2,052		2,984	38,436	126,472
222	9,793		5,347	112,788	8,074	14,193	25	1,354	73,149	208,984	23,548		4,796	266,265	1,356,921
734	2,774	4,098	29,950	26,114	84,364	239		9,654	52,556	15,099	5,186		671	47,189	510,203
328	1,206	1,480	2,214	2,394	1,559	81	21	64,866	7,202	18,346	2,066	835	20	6,031	148,949
57	2,098	814	26,562	11,725			333	7,223	9,785	12,390	241	302	1,405	80,301	165,045
1,465	5,739	1,590	5,709	9,743	2,135			116					198	40,261	123,695
4,062	16,040	40,238	18,454	29,898	6,698	1,089	99,458	25,016	10,412	61,886	13,750	3,336	12,302	171,122	604,944
2,454	8,346	21,103	33,520	131,756	22,635	2,885	81,309	34,606	19,363	42,848	9,173	52,057	4,763	674,733	1,277,509
7,214	38,767	90,717	79,896	116,169	23,737	4,192	94,862	31,821		2,636	2,674		216,722	508,621	1,369,599
13,130	377916	130,547	98,058	55,350	5,462	16,835		406		45,815	17,797		39,705	1,067	920,961
511	1,607	23,246	14,334	52,521	35,203	497		12,219	80,987	7,161	758			254,704	1,618,650
		10,086	4,634	110					1,600	6,012				132,645	176,357
4,472	24,929	61,496	36,790		800	400	283			3,251	84,859		43,999	55,327	406,140
1,835	13,098	9,512	30,998		14,044			1,500			8,855	232,093	251,814		593,320
															18,854
280	8,155		5,920	33,253	383,980	1,504	2,115	22					537	2,287	688,286
			271	2,101	3,734				1,800		702				80,505
4,711	9,826	32,639	86,342	49,889	12,895	1,662		111						532,034	1,059,225
40,363	309,457	701,834	768,201	139,339	981,791	111,793	56,735	191,348		525	17,426		187,206		4,666,780
123,695	606,946	1,277,512	1,369,599	920,963	1,618,560	176,354	406,148	593,319	385,488	581,845	240,490	647,856	823,172	3,834,787	20,318,361

こと。

石炭企業は世界的に見れば斜陽産業である。

例えば、米国は石炭生産は、一四九六年の五億三千九百万トより一九五三年には四億三千八百万トに落ち、その減少量だけでも、日本の年間の全出炭量の二倍以上に及んでいる。

とくに鉄道においては、瀝青炭の使用量は、同期間に、一億トから二千五百万ト程度にまでなっている。

また、欧州においても石炭企業の生産性の伸びが、各企業の生産性の伸びよりもはるかに少ないことから石炭企業は益々苦しくなり、コスト高となっている。

日本では、欧州において将来困るだろうと思っている状態が、数十年前に、すでに到来したのである。

日本の現在の姿は、エネルギー的に見れば、世界的には最悪の状態にあるといえよう。

今後、日本経済成長のためには一日も早く、日本のエネルギー政策を確立して、正常な状態にもどさねばならぬ。

昭和26年産業

第7図

	精食 穀料 製品	石炭 亜炭	石炭 製品	石油 製品	非金属 製品	鉄 鋼	鉄 鋼 製品	非鉄 金属 製品	機造 機械	木紙 製品	皮革 製品	化学 繊維	化学 肥料	窯土 製品	印刷 出版	(除事務用品 の他の製造業)
食料製品	116,256									153	1	3,147	11,017	81	103	
石炭製品	6,785	3,416	52,001	211	668	10,962	328	1,689	2,936	6,408	1,214	10,278	14,007	18,334	902	
石油製品	397	29	22,489	10	266	45,984	862	1,410	920	95	16	162	13,671	1,184	268	
非金属製品	513	621	233	28,790	737	3,851	389	995	2,570	261	479	600	670	793	529	
鉄鋼製品	266			40	2	30,407		21,479	610	1,460	107	39	9,313	9,014	184	
機造機械	114	4,739	2,053		2,196	567,613	59,414	587	154,783	1,586		844	524	2,771	1,059	
木紙製品	8,768	4,360		100	2,377	1,633	994	66	4,873	138		416	2,500	316		
皮革製品	649	292	34		1,119	11,717	3,444	59,210	40,402	1,175	5	1,066	10,749	663	1,626	
化学繊維	65	2,870		4	65	4,330	353	61	92,335	124	16	4,912	227	39	545	
化学肥料	14,081	1,875	125	223	351	1,749	1,095	581	14,433	110,570	443	23,614	7,525	10,463	40,930	
窯土製品	698	1,160	25	158	1,355	926	104	148	11,371	985	17,102	4,449	1,751	715	301	
印刷出版	3,842	293	27	58	199	193	597	3,121	3,133	3,766	20,339	585,654	1,924	1,149	4,088	
事務用品	17,659	3,140	948	1,240	1,473	869	93	1,935	6,301	8,500	12,791	35,705	123,749	5,524	11,648	
その他	6,256	391	404	60	121	9,212	57	909	6,141	781	38	258	4,068	11,515	89	
力輸信	1,110	58		53	8	17	102	58	1,611	2,114	229	2,550	434		3,465	
運輸	5,394	6,839	452	285	1,064	9,589	1,001	2,439	3,524	5,707	494	6,411	10,084	2,611	845	
通信	17,609	3,501	5,686	428	871	8,749	1,139	2,842	6,969	15,060	2,579	7,934	11,006	5,333	3,478	
金融	36,836	1,727	1,730	294	972	8,867	1,766	3,448	20,236	6,741	4,416	24,964	15,329	3,484	5,218	
保険	15,327	5,294	904	1,464	1,961	12,690	1,424	3,250	17,295	10,198	2,831	43,231	23,034	2,466	10,202	
雑品	31,969	13,409	13,005	658	8,181	172,595	13,385	59,463	29,364	26,606	1,723	51,489	6,873	15,616	14,707	
林業	696,319	6,315		52	1,149	1,642	194	62		101,202	12,944	277,339	33,809	1,056	2,819	
漁業	6,310												14,962			
計外消費	5,731	9,501	216	914	954	11,488	1,293	2,268	13,512	5,509	776	16,007	13,965	3,905	3,465	
建設補修	2,042	4,084	2,086	420	341	2,987	335	1,130	2,509	1,472	73	5,055	4,300	221	2,521	
競争財輸入		10,271	917					7,666								
貿易外支出	85,110	17,799		36,648	30,129	3,016	334	7,636	22,829	12,825	1,075	4,484	26,926	447	1,605	
非競争財輸入	13,334					1,270		2,894	211	57	31,179	2,840	18,812	939	361	
政	262,490	2,852	362	8,698	983	5,625	1,104	3,494	8,546	8,441	826	14,064	7,315	1,831	2,485	
家計	91,000	106,802	11,445	12,192	32,202	101,967	26,070	34,606	170,519	107,402	14,778	229,379	122,258	48,541	51,601	
総支出額	1446,930	211,638	115,142	93,930	89,764	1,029,948	115,877	223,447	637,933	439,336	126,474	1,356,921	510,202	148,951	165,044	

エネルギーを重油に

工業発展の障害を除去

米、英、ソ連をはじめ世界の先進国群は、競つて原子力エネルギーの産業への利用の途を考究している。その目的は、いまでもなく、いままでの石炭、石油、水力などのエネルギー源に加えて、より安いしかも大量のエネルギー源を得たいためである。これらの先進国群の繁栄の基礎は、エネルギーを安く大量に使つて、高度に工業化しているところにあるのであつて、これらの国のエネルギー対策は熱心にしかも真剣で、妥協その他の安易な道を歩むことは決してしてない。それは、今日一歩エネルギー対策を誤れば、明日は衰退することをよく認識している

エネルギー源転換後の産業連関表

(30分類) (単位：百万円)

鉄鋼製品	非鉄金属製品	機械	紙製材・木製品	ゴム皮革製品	化学繊維	化学肥料	窯業石製品	印刷出版	その他製造業(除事務用品)	電力	運輸	商業	金融・保険	不動産	総産出額
			153	1	3,147	10,994	81	103			131	109,913	74,844		1,446,530
325	1,687	2,932	6,397	1,211	10,276	11,605	9,253	902	31,660	2,929	608	2,979			169,980
856	1,408	919	95	17	161	10,345	1,183	268	1	5,583	567	2,350			111,680
586	994	2,567	261	478	601	669	793	529	407	24,491	368	1,587			93,435
	21,448	609	1,457	107	39	9,293	9,004	185		251		239			89,559
58,919	587	254,567	1,584		884	524	2,708	1,059	2,102	11,153		1,577			1,025,983
986	67	4,857	138		416	2,495	316		255	3,611	9,092	774			114,920
3,416	59,124	40,346	1,174	5	1,066	10,726	662	1,625	3,901	6,947		792			223,133
357	61	92,207	125	17	4,912	227	39	546	1,050	18,090	2,398	30,954			637,052
1,086	581	14,413	110,383	442	23,637	7,509	10,451	40,905	2,575	7,990	18,991	3,344			438,601
103	149	11,355	984	17,050	4,448	1,748	715	301	352	7,909	5,959	2,807			126,102
593	3,117	3,129	3,761	20,278	585,475	1,921	1,149	4,086	225	9,728		5,340			1,355,518
93	1,933	6,293	8,486	12,752	35,694	123,483	5,518	11,641	743	2,756	4,090	29,912			509,117
57	908	6,134	780	38	259	4,059	11,503	90	332	1,198	1,475	2,212			148,791
101	58	1,609	2,111	228	2,550	434	0	3,463	58	2,084	813	26,528			164,953
993	2,435	3,520	5,697	473	6,410	10,063	2,609	845	1,481	8,521	1,587	5,701			125,011
1,130	2,839	6,960	15,035	2,571	7,933	10,668	4,769	3,476	4,106	13,952	40,154	18,430			602,893
1,752	3,443	20,208	6,730	4,403	24,957	15,034	3,159	5,216	2,480	6,915	20,970	33,477			1,274,651
1,412	3,246	17,271	10,181	2,823	43,219	22,985	2,464	10,196	7,291	38,508	90,528	79,793			1,367,842

係数により総産出額を計算した。したがつて、30分類の産出額項目中、スクラップ・分類不明・事務用財輸入、貿易外支出、非競争財輸入、政府、家計、ならびに支出額項目中、スクラップ・分類不明・在庫増、輸出、特需、民間資本形成、政府、家計の各項目は空欄とした。

からである。だからこそ、将来の可能性を信じて原子力に巨額の費用を投じて研究しているのである。また、石炭国であり石炭国営の英国が、原子力実現までの今後十年ないし二十年のエネルギー増加分は石油依存による方策をとるにいたつたのも、またあの繁栄をほこる米国が、過去数年間に、一億数千万トンの石炭の減産をしてまで、石油および天然ガスに、エネルギー源を転換したのも、いずれも忠実に経済拡大の原則に従っているあらわれである。

ひるがえつて、わが国はどうであるか。この国では、しばしば、経済の原則をおし曲げた施策が行われている。そのよつて来る幾多の原因を数え挙げるまでもなく、ここでは事実を指摘しよう。その最たるものの一つは「エネルギー鎖国政策」である。国の産業のカタであるエネルギーを、国産の石炭、水力、薪炭それに少量の国産石油に限定し、輸入原油、重油に対しては厳重な制限をつけて、自由に使用できないような仕組になっている。このために、国内エネルギーの価格はいずれも途方もなく高くなつていて、熱量当り、

昭和26年

第8図

	精食 穀料 製品	石炭 亜炭	石炭 製品	石油 製品 油	非 金属 物品	鉄 鋼
精食	116,224					
石炭	6,784	2,744	50,433	211	666	10,920
石油	398	23	21,812	11	266	45,807
石炭・石油	514	499	227	28,625	736	3,836
金属	266			40	3	30,290
鉄	114	3,806	1,992		2,191	565,421
鉄鋼	8,766	3,502		995	2,372	1,627
非鉄	649	235	33		1,117	11,672
機械	65	2,306		4	65	4,314
パルプ	14,078	1,507	122	222	351	1,743
皮革	697	932	24	158	1,353	922
繊維	3,842	236	26	58	199	193
化学	17,655	2,522	920	1,234	1,470	830
化学	6,255	324	393	60	121	9,177
窯土	1,109	47		53	8	17
印						
電力	5,393	5,493	439	284	1,062	9,552
電運	17,604	2,812	5,515	426	869	8,716
通商	36,826	1,387	1,679	293	990	8,834
金融	15,323	4,252	877	1,457	1,957	12,641
支						
出						
額						

備考 外生部門は昭和26年のままとし、転換後の新投入品、農林業、漁業、家計外消費、建設補修、競争務用品、農林業、漁業、家計外消費、建設補修、

国際価格の二倍近くである。元来、石油はその産地は後進国地域に片寄つていて、世界の工業国はいずれも輸入して、その安価なエネルギー源としての恩恵に浴している米国でさえ、今では大輸入国となつている。この恩恵にあずかることを自分から忌避して、国内のすべてのエネルギー価格の高騰を招き、原子力の問題にしても、その目的が、より安いエネルギーの獲得にあるからには、将来にそなえて

今から、大いに考究しておかねばならない。それはそれでよいが、今日の日本では、より安価なエネルギーを大量に得るには、世界的生産過剰の原油を自由に入れさえすれば明日にでも目的を達成できるのである。真の意味の原子力発電のわが国への導入は、その段階を達成した後の問題であつて、このことをよく認識して、問題の解決をはかるのでなければ、大きな誤りを冒すことになり、将来の禍根のもととなるであろう。今日の本のエネルギー価格では、能率の悪い原子力発電でも引合うというような誤つた結論に到達することもありうるのである。

(松永安左衛門)

脱税なき税制の樹立

(一) 脱税なき税制

国民所得増大のスウ勢は、財政規模の拡大を企図しないかぎり、減税の可能性を生みつつある。われわれの提案しようとする経済政策は、多額の政府支出を必要とするものではないが、その財源の獲得には、別案を供することとして差し当つての減税の可能性に乘じて、将来の大きな建設の柱となるものをひとつ造り出したい。

その柱とは、「脱税なき税制」である。

日本がいちじるしき「脱税の国」となつたことは、戦後の悲しむべき特殊事情である。この状態を脱却して、少くとも戦前並、進んではアメリカ、イギリス、ドイツ、ベルギー、オランダ並となることは、住んで心持ちのよい日本を造るに必要であるばかりでなく、経済の本格的建設を志す場合の不可欠の要件である。

その理由は多言を要しない。自由主義に立つ近代国家においては

個人のもつ自由の幅と内容とはだんだん増大の傾向にあるが、一方国家公共団体の役割もまた増大する必然の理由をもつている。その国家公共団体の役割が、財政資金によつて可能となるこというまでもないが、その財政資金の主要源泉は租税である。しかるに、その租税に多額の脱税があることは、単に政府の収入を不十分ならしめるばかりではない。根本的には国民の道義観念にタイ厲的な影響を

常時与えて行くとともに、政府公共団体の仕事、ほんとうに国民のものにならない、という容易ならざる悪結果を生むのである。国がその規則で決めたものを、ゴマ化して払わないということ公の面から逃げかくれる卑屈な精神を生むところから、その人にとつて、国のなすことはまつたくの「ひとごと」となつて来る。この心理状態の結果は、政府に対する無関心であるが、そのもつとも卑近なものが、政府に目にあまるム

ダ使いがあつても、日本国民は存外怒らない、という現状の状態である。汚職に対する追求の手のゆるいことも、同じ原因と思われる。

それでは国民全体の大きな共同動作を前提とするほんとうの近代国家は作れまい。

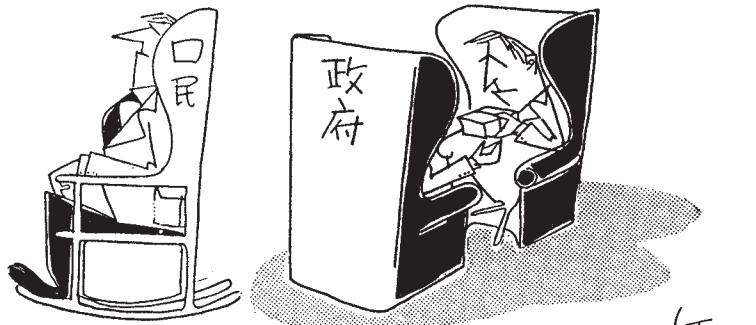
(二) 思いきつた減税を 実行せよ

脱税をなくするにはどうするか税といつても問題は主として所得税である。その所得税になぜ脱税が多いかは、その税率がまつたく無理であつたからである。数字を出すまでもなく、この点は、何人にも常識として知られている。その税率の無理は昭和二十四年を最高とし、逐年低下してはいるが、まだ十分ではない。そこで、目下減税の可能性が認められる時期をとらえて「減収覚悟の思い切つた税率引下げ」をやることによつて一挙に「脱税なき所得税制」を確

立する処置を取つてもらいたいと思ふのである。

税率の引き下げと共に、「仕組みの簡素化」もやつて欲しい。無理にも大きなカネを取りたいなら微に入り細をうがつことの意味もある。無理に税収を上げる必要がない以上、「国民が理解し易い税制」をねらつて、これも思い切つた改革を期待する。

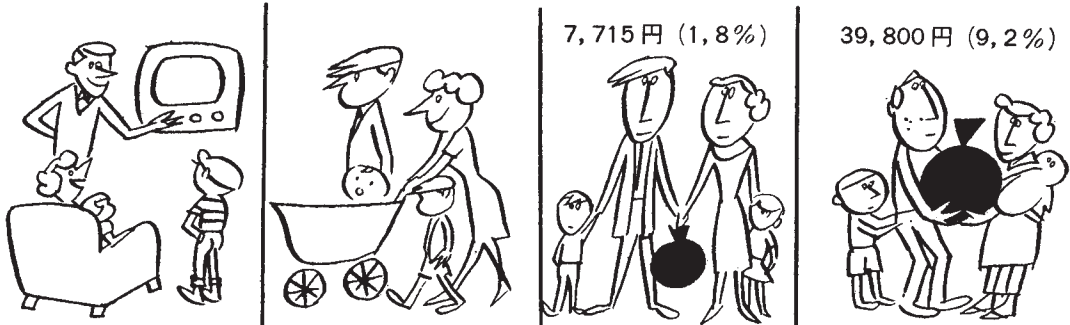
扶養家族三人といつた通常の家庭で三〇万円までは免税(現在は二〇万円程度)



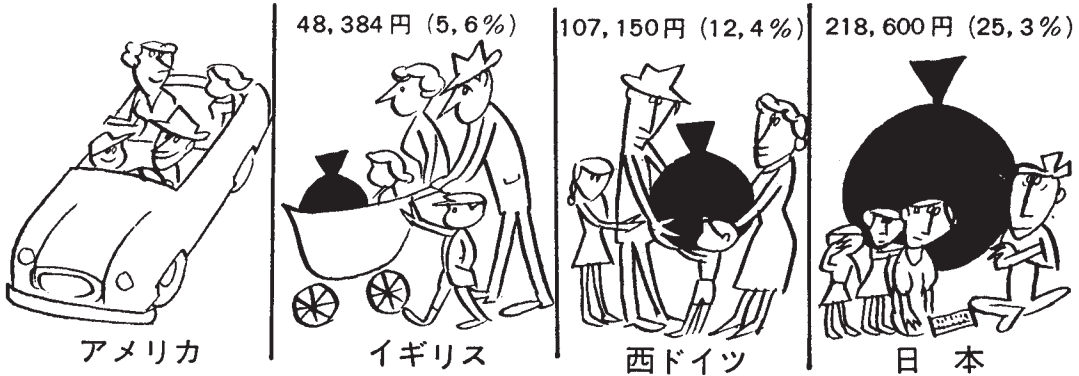
汚職に対しても国民は存外おこらない

第1図 各国の所得税負担の比較

年所得1,200ドル (432,000円) 勤労者 (夫婦と子供2人の場合)



年所得2,400ドル (864,000円) 事業所得者 (夫婦と2人の場合)



所得の半分が税で持って行かれるのは、現行は二〇〇万円超であるのを、五〇〇万円に、すなわち現行では月収一七万円ほどのひとは、あと三万円も上げても一万五千元は税となるに對し、月収、四五万円の人で始めてそのようになる。

簡素化の例としては、現在の扶養家族の控除は、最初の一人が納税義務者の基礎控除の五〇%、二番目が三三%、三番目と四番目が一八%とややこしいが、それを何人いても一率に、基礎控除の七〇%とする。

といった程度まで行くことである。このような改革は、一見してわかるように、その恩典がもつとも大きい階層は、月収一〇万円から三〇万円といった中どころであるがそれが望ましいのである。なぜなら、従来の減税は、いつも下に厚くて、中どころが取り残された形であつたことを補うためと、この中どころが貯蓄をやる階層であること、そして、大きな国策として、「中産階級の養成」ということを考えるべきだと思ふからである。

は、現行の六五%ではなく、米英並の九〇%まで引上げることが望ましいのである。

(四) 減税の対抗措置と対抗要因

さてそのような改革をやるとして、税収はどのくらいに減るか。一応試算してみたところでは一千二百億円くらいになる。この金額は、いかに減税覚悟の上とはいえないさか多額に過ぎる。

ところがそれはいくつかの対抗手段、もしくは対抗要因があつてすこしも心配にはならないと思われる。

対抗手段の第一は、受益者負担によるいくつかの新税は、当然設けるべき段階に来ていることである。

例えば、別途説明するように道路体系を完全整備することは緊急の要請であつて、そのための国庫負担は増大させねばならないが道路整備の受益者に目的税を課する余地は大きい。

対抗手段の第二は、国民所得表には「家計外消費」というものがあるが、これはつまり杜用族の消費、すなわち課税外の所得にほか

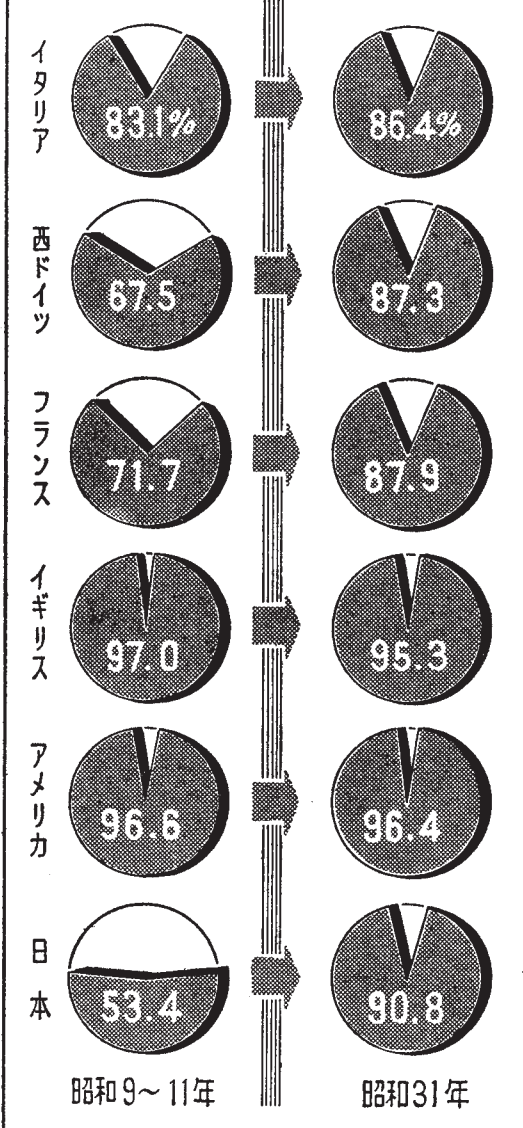
ならないのであるから、それには前記所得税率の思い切つた軽減と併行して、これからはどしどし課税してもいいのである。そしてこの家計外消費の総額の大きいことは他国にあまり類がなく、昭和二十六年で四千億円である（産業連関表による）。一割の課税としても四百億円の収入となる。

対抗手段の第三は、現行「租税特別措置」の徹底的整理である。その総額は九〇〇億円余と推算されているのであるから、その大幅撤廃は、大きく前記の減収を相殺する。

その他もつと大きな観点からみて、最近の租税学説の上では、「大衆課税といつて排撃されて来た間接税の合理性が再認識される」ことになり、また「所得税偏重租税体系に疑問符が打たれる」ことにもなつているので、その方面に対抗策を求める可能性も考えられる間接税をとくに物品税を中心として、低率広範囲に課すことは、所得税の負担をなくすかぎり国民の重圧とはならない。

意図的に行う対抗手段はそれとして、対抗要因と呼んだものは、意図しなくても自然に減収を補つ

第2図 各国歳入中に占める租税収入の割合



てくれるものの意であるが、上記の如く税率を低下さすことによつて、もし所期の如く「脱税なき状態」が来るとすれば、それは非常に大なる増収になる。

少し時を貸せば、税率減から来る減収は補えるというほどのものである。

さらに、今後経済が本報告に提案しているようないろいろの方策を実施することによつて、大きく伸びて行くとするなら、それは当然大きな自然増収を意味するのであつて、少し先きを見ればその点だけからいつても心配はいらない

のである。

以上対抗手段、対抗要因として述べたところを取りまゝとめて実際上の提案をすれば、対抗手段のうち、家計外消費の課税と、租税特別措置の大幅撤廃とをやつて欲しい。

そうすれば結果において、おそらくは少しの減収もなくて済むのではないかと思われる。従つて、新たに課してもいい受益者負担の目的税、もしくはなんらかの間接税は、すべて新らしき別途の目的のための税源として残すことしたい。

一時の減収に應ずるため公債に救いを求めることも認められるが、そうする必要はもろろないのである。

(五) 税制の簡素化

以上がわれわれの税制改革に関する当面さしたつての提案であるが、最後にもう一度、さきにも述べた「税制の簡素化について一言したい。

それは、税制を国民に理解させる必要は、いかに強調しても強調しすぎることはないと思うことである。

というわけは、脱税なき税制の樹立は、もちろん、税率の合理化から出発すべきものではあるが、国民全般が「他人の脱税は結局自分の上に降りかかつて来る重荷」であることを自覚して、相互に厳密な社会的監視を行うに至つて始めて完成する。

その社会的監視には、「税制を国民が心得ること」がなによりも先行するのであつて、そのためには、ほかにもいろいろ必要なことがあるにはあるが、まず「思い切つた制度の簡素化」を必要とするのである。

道路体系の整備

(一) 悪い道路

「日本には道路がない」とさえいわれている。建設省が招請したワトキンス調査団は、報告の結論のへき頭に、「日本の道路は信じられぬ位悪い。近代工業国で公道体系 Highway System を全く閉却して来た国は日本のほかにはない」といつている。

日本の主要公道一四三千キロのうち、舗装されているのは六%強に過ぎない。

各国のこれに対応する道路の舗装率は、第一図の通りで日本はけた外れに低い。

◎日本の主要道路

一級国道	九、二〇〇
二級国道	四、〇〇〇
主要地方道	二七、〇〇〇
府県道	二七、〇〇〇
合計	一〇七、〇〇〇

上記国府県道のほか、村道、林道、私道、まで併せて、日本の道路は百万きあるが、そのうち自動車通行可能な道路は三〇万き程度

と推算せられている。その舗装率は三%以下と見られている。一級国道九、二〇〇きだけをとつても舗装せられたものは四五%、改良せられたものは四四%で、残り五六%は全く手をつけられない。

これに対して、自動車数は戦前（昭和十一年）の八倍になつてゐる。この増加率は大きいように思われるが、われわれは自動車数の増加は、「悪い道路」によつてむしろ妨げられたと見る。道路の整備が行われたならば、自動車数はもつと伸びたであらう。

自動車数の増加率は国民所得の成長率に比例するといわれているが、日本の如く「道路の整備」「自動車交通の進歩」の遅れている国では、自動車数は「経済の成長」と「道路の整備」との相乗積に比例して増加するから、経済の成長率よりも高いと見なければならぬ。

従つて道路の建設整備計画は日本の道路が日本経済のシチュエーションに比して、はなはだしく劣

つていることと、自動車数の増加率が、経済の成長率よりも高いという二点を、正確に認識して樹てられなければならない。

◎自動車数国際比較

	トラック数	乗用車数	合計
アメリカ	九五	四八三	五七八
イギリス	一一	三三	四四
フランス	三三	三三	六六
ドイツ	一〇〇	一五〇	二五〇
日本	六	一六	二二

(単位万台、一九五四年)

(二) 悪い道路は

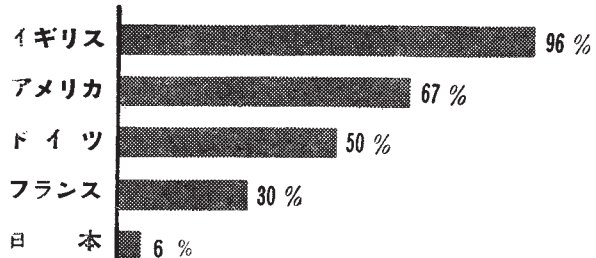
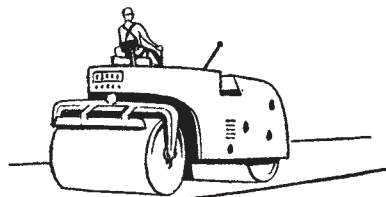
日本産業の重荷

「悪い道路」は日本産業の大きな重荷であり、日本はこの不良資産を抱えているため、毎年大きな損失を累ねている。企業も個人もそれが自分のものでないために、この損失に気がつかない。その損失がどの位になるかについて、日本にはまだ十分な研究はないが、ただひとつ、鮎川道路調査会によつて行われた推算がある。鮎川道路計画「約三万キ・五カ年計画・工事予算六、六〇〇億円」を实行

◎自動車登録台数

	昭和11年度	昭和21年度	昭和25年度	昭和28年度	昭和29年度	昭和30年度
1. ト ラ ッ ク	93,577	109,563	278,800	529,761	611,556	693,012
2. バ ス	29,179	12,099	19,812	29,294	32,646	35,163
3. 乗 用 車	52,363	26,473	44,828	123,641	138,262	157,277
4. 小型及スクーター	18,124	2,869	56,149	386,732	526,813	582,202
5. そ の 他	—	—	14,143	15,356	28,918	34,087
合 計	193,243	151,004	413,732	2,084,784	1,338,195	1,501,740
指 数	100	80	214	566	691	786

第1図 主要国の道路舗装率



した場合には、完成後五年目には第五表のとおり、年間三、三九二億円の国民的利益が出る。この利益を得ないでいることが「悪い道路」による損失というものであるが、この利益の年率は投下資本に対し、実に五割強に当るのであるもつて「悪い道路」が、いかに日本産業の重荷になつていくかを知るべきである。

第二図「その他」の中に鮎川道路調査会の推算している項目としては、沿道地価の値上り、商品在庫を減らし得る利益、疲労軽減による利益、などを挙げているが、われわれは道路整備の間接的利益として、次のような点を認める。

第一は「スピード上昇」の利益である。現代はスピード時代といわれているが、道路整備の結果はスピードが三倍、四倍になる。これは時間節約の利益ばかりでなくそれに伴うその他の利益も大きい。第二は「確実に予定が立つ」こととの利益である。時間的に確実な予定の立つことは、経済的に直接間接大きな利益である。

第三は道路整備により、国土計画、都市計画が新たに考えられる利益である。アメリカではまず道

路ができる。次に上下水道、ガス電気が設備される。建築は最後である。ほとんどの都市計画や工場建設の順序は、こうでなければならぬ。

(三) 良い道路

「良い道路」というのはどんな道路か。それはその道を通る人や車が快適に通れる道であるが、現在われわれが問題としている「良い道路」とは、年とともに大型化し、スピード化し、台数を増加して行く「自動車」の通る道路である。時代は移つたので、今日の「良い道路」は「自動車時代」に適應した「良い道路」でなければならぬ。そしてその「良い道路」は国民経済的に見て「道路体系」として「良い道路」でなければならぬ。

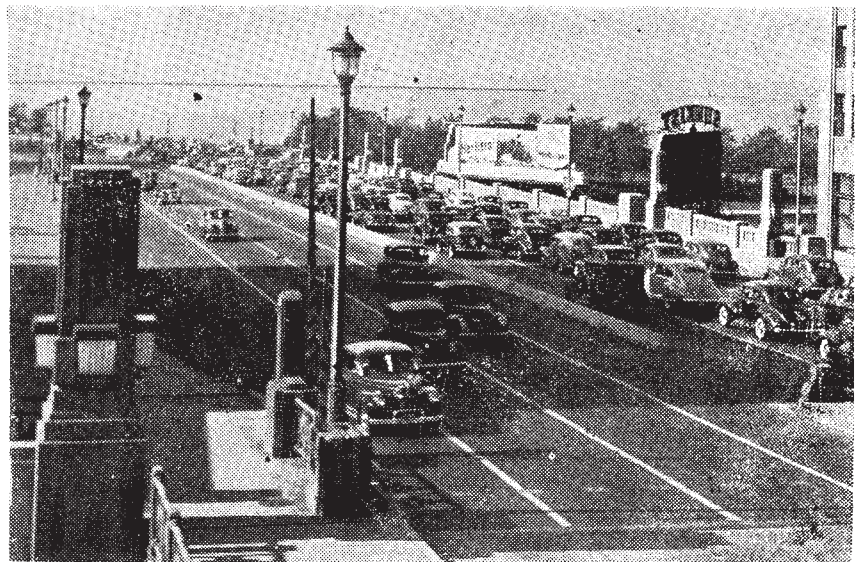
しからば、日本全体の「道路体系」として「自動車時代」に適應する「良い道路」とはどういう道路か。自動車の効用を最高度に發揮させるためには自動車専用的高速道路が必要となり、その規模は恐らくは六車線であり、交差はすべて立体的であることが必要となる。しかし、それだけではまだ自

動車時代の「体系的」な道路とはならない。現在の主要道路をその必要度に応じて、線形、路幅、路面を改良拡張し、舗装整備し、また橋梁トンネルの整備を行い、鉄道高速自動車道路との交差を立体化する等により「道路体系」として完成するのだけければ、折角の高速道路もその効用を發揮しないだから「自動車時代」の道路は、「高速道路」の建設と相まつ既存の主要道路の整備改良による「道路体系」の完成によつて、初めて「良い道路」となるのである。

(四) 「良い道路」の建設費

この「道路体系」を完成するためには、どの位の建設費が必要であるか。建設省の道路計画では、昭和二十九年から五カ年で、工事費二、六〇〇億円となつており、昭和三十一年度末における進行率は四四%となる。建設省が別途に立てている長期計画では、一日五

〇〇台以上自動車の通る道は全部舗装すること、この長期計画では大体県道以上は舗装されるという、この工事費の予想は一兆八千億円で、現在のままの道路整備予算では、二十五年ないし三十



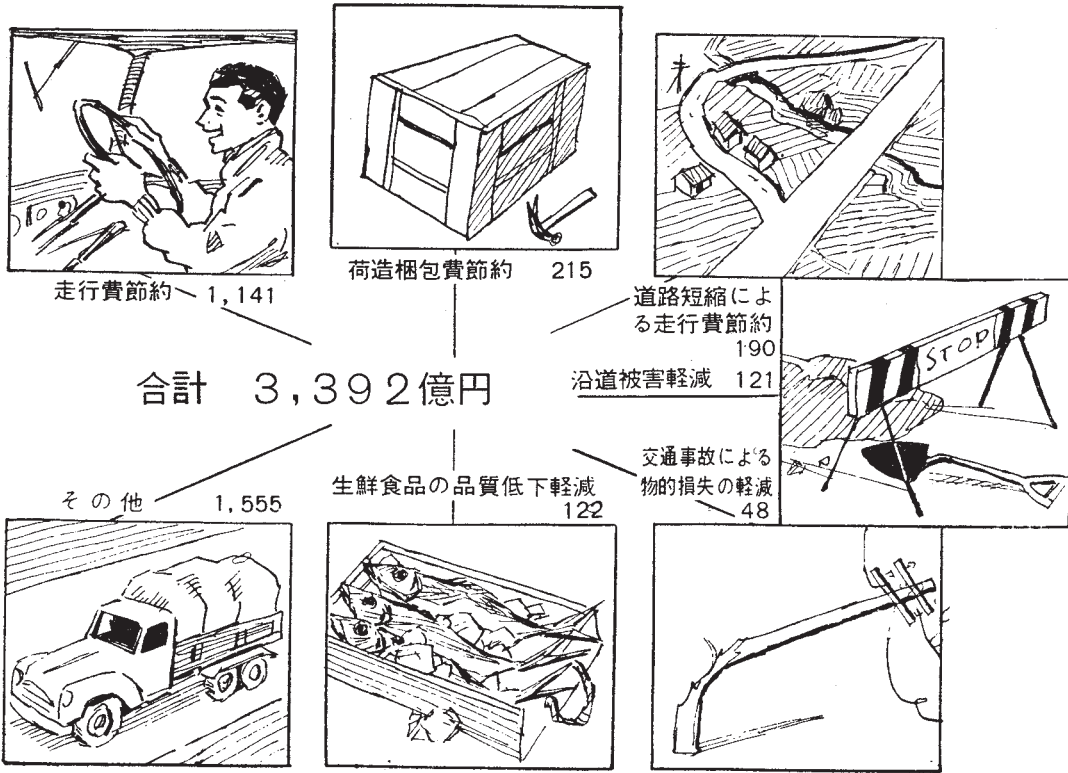
日本の道路は狭くて 少し自動車が混むと すぐ立往生になるが
アメリカでは四車線などあつて スムーズそのものである。

年かかるといつている。鮎川道路案では五カ年で六千六百億円の投資により、既存の道路網三〇、〇〇〇きの整備計画を樹てている。建設省の計画では高速道路、その他の有料道路は、國家の財政投

資の外、民間資金を導入して道路公団によつて建設せしめることとなつており、鮎川計画は道路網の整備が第一で、高速自動車道はその次に考えるべきだとしている。ワトキンス調査団は日本の道路

第2図 鮎川道路整備計画による国民経済的利益

単位: 億円



の現状と、国民所得や国民総生産の金額から見て、日本は道路費として年間一千八百億円支出が必要であり、また、その支出は可能であるといっている。これに対してわれわれは日本の「道路体系」を完成するには、少くとも次表の建設費が必要と推算する。

日本道路体系建設費

工事延長	キロ当	工事費
高速自動車	キロ	億円
車道路	キロ	億円
高級舗	キロ	億円
装道路	キロ	億円
普通舗	キロ	億円
装道路	キロ	億円
改良舗	キロ	億円
橋梁・トネル	キロ	億円
合計		50,000

(五) 道路建設とその資金計画

「道路体系」ほどの程度で完成したといえるか、議論はあろうがわれわれは前表程度を必要と考える。これが何年間で完成出来るかは、努力次第であるが、われわれは長くても一五年、出来れば一〇年位で完成したいと考えている。

道路体系の整備の進ちよくは、日本経済の成長を早くし、日本経済が順調に成長すれば、一〇年でも完成出来るであろう。

ワトキンス調査団は日本は道路費として一千八百億円の支出が可能であるといった。昭和三〇年度の国民総生産は約七兆九千億円、政府および民間総資本形成は約一兆九千六百億円、この数字から見て、われわれはワトキンス調査団の勧告の一千八百億円はむしろ二千億円位は道路費として支出が可能であり、その資金計画は立つと認めている。

道路予算(単位: 百万円)

昭和	揮発油税一般財源	合計
二七年	.....	二、九三
二八年	.....	一、八五
二九年	.....	一、四六
三〇年	.....	一、三〇
三一年	.....	一、三〇

日本の「悪い道路」からすれば

すれば、

(一) 第一は道路政策の在り方である。現在、道路は建設省の管轄であるが、「自動車時代」の道路体系としての道路は、当然「交通政策」として総合的見地から建設し、整備せねばならない。現機構では運輸省は海運と陸運とを管轄することになっているが、海運は運輸と建造との両面を含むのに陸運では運輸のみとなっている。自動車運輸を管轄しながら、同時に道路建設企画を管轄しなくては、ほんとの「自動車運輸」の行政とならない。

われわれは陸、海、空、具体的には鉄道、自動車、道路、船舶、および航空機を一元的に管轄する交通行政機構の確立を勧告するものである。

(二) 総額五兆円という巨額の資金を投入すべし、と提唱するわれわれの「道路体系」の整備は、特別失業対策事業費の対象となるような、生やさしい仕事ではない。日本経済の穴を埋める大事業である。

「道路体系」の整備はその本来の目的をもつともよく達成するよう、もつとも進歩した機械と技

術とによつて、もつとも能率的に

「良い道路」を作るように作業すべきものであり、このためには、また特別に技術者の教育、養成も必要とならう。

(三) 道路に必要な以下の経費を支出することは資金の浪費である。予算の足りないといういいわけの下に、すぐこわれる道路のつくれる例をよく見せられる。

(四) 予算をこま切れにして支出することも資金の浪費となる。資金を万遍なく各地の道路にかけて何れも完成しないようなやり方をすれば、道路整備の効用は少しも現れない。

道路計画確定の際には、道路建設整備の順序も確立しておいて、余程の理由のない限り、いना多少の理由は排除しても、順序通りに整備建設を行い、予算をこま切れにして、アブハチとらずにならぬようにせねばならない。

(五) 「道路体系」の整備に当つては敷地買収の必要を生ずるが、現在土地の購入には所有者の経済的以外の反対による困難な問題がある。

ついては、適当な立法措置がとら

れている。「道路体系」(たとえそれが有料道路であつても)の敷地の買収については、価格の公正なる限り、土地所有者はその敷地の買収に応ずべきものである。所有者が買取価格に不満な場合にも「公正と認められる土地代金」の支払または供託をなせば、道路の建設整備の工事は施工を許し、価格の争は別に土地価格決裁機関(土地評価委員会)の決定を再審査(または裁判所において争うこと)にすべきである。「公正と認め

る」(六) 最後に折角立派な「道路体系」ができて、道路の維持管理

られる土地代金」の決定は「土地評価委員会」のごときものを新に設置し、その委員会で決定すべきものである。

この「土地評価委員会」による地価決定、「公正と認められる土地代金」の支払または供託によつて、工事施工を許すことは、「道路」のみならず、「河川改修」「港湾建設」「電源開発」「鉄道建設」等、公共事業の敷地買収の全般に適用すべきものと認められる。

(六) 最後に折角立派な「道路体系」ができて、道路の維持管理

道路は産業の基礎

輸送力増強のために 道路建設を急げ!!

がよくなければ道路はふたたび荒廃する。

日本の道路の荒廃の原因は、修繕や維持のための国家予算がなく、国家は建設するのみで、維持は地方自治体に任ざれていることに、その重大原因がある。また、現在の交通規則が、危険防止だけを考へて、道路の損耗破壊の防止を考へていないことも直さねばならない。

維持は建設と並んで必要不可欠なことである。

い。

終戦直後には停電に悩まされたが、電気事業者の努力で電力事情は改善せられ、電力充実が近年の産業拡大の基礎となつた。しかしそれもまた行詰つてきたが、エネルギー問題は、石炭から重油への転換、水力開発、新鋭火力の建設などが世論となつて、解決のめどがついている。これに反して輸送力はやつと問題となつて来たばかりで、何も解決策が立っていない。

私は道路の建設は、国家の行

日本に來遊した外国人の多くは「日本には道路がない」と批評している。最近産業のあい路

として、鉄鋼、電力、輸送の三つが問題となつているが、なかでも輸送力の不足が、最もひど

うべき使命であると考え。

道路建設は、河川改修、港湾築造電源開発などと並んで国家の使命である。教育が国家の使命であると同じだと思ふ。国がこれをうつちやつておくことは我慢ができない。

有料道路も道路建設を早急に行わねばならない現状においては悪いとはいわれないが、ますます採算的に引合ふ道路だけをつくるという考え方は、余りにも安易にすぎる。その考えは全体を忘れて部分のみを考えるもので、一国の産業の基礎である道路建設の責任を託し得るものではない。

★輸送力増強対策

鉄道は現在輸送の半分以上を分担しており、その能力不足のため輸送力不足を求めていることは事実であるが、鉄道による輸送増強の限度はもう見えてくる。

今後の輸送は鉄道と自動車との有機的結合に移つて行くと思ふなければならぬ。そのためには道路の整備拡大を早急に行わねばならない。

人と物との輸送は、産業活動

に影響するところが大きく、国全体の産業に幾何級数的に響く従つて道路整備が行われなければ、今後の産業拡大が著しく阻害せられる。しかも道路は一部分だけやつても役に立たない。全体を体系的にやつてこそその効用が十分に発揮せられる。もちろん有料道路を部分的にやることも決してむだではない。

部分的といへば、品川、五反田、渋谷など旧市内に入る地点や、都心の交差点がネックとなつて東京都全体の交通が迷惑している。これを直すことも必要である。しかしそれらは道路体系の全体を活用する部分として必要なことであることに、常に留意すべきである。

★道路建設の財源

道路建設の財源をガソリン税、軽油税、車体税などに求め、またその税率をできるだけ上げることも必要であるが、それは現在の道路の利用者に建設費を全部負担させることで、国家の使命である道路の建設をそれだけに頼ることは賛成できない。

国家の使命である限り当然財政の一般財源によるべきもので、直接の財源であるガソリン税などは、むしろこれを公債の利払や償還の財源と見て、これを引当てに、政府が道路公債を発行して、それを道路の財源とすべきである。

ワトキンス報告書は国民総生産(GNP)の二%以上を道路建設に投じて、道路の不備を早く取除くように勧告している。昭和三十年の国民総生産は企画庁の計算では約七兆九千億で、本年は一〇%以上増加の見込、また現在のところ増加率が止まる徴候もないから昭和三十二年には十兆近くなるものと予想せられる。その二%とすれば約二千億となるが、われわれの「産業計画会議」でも昭和三十二年度道路建設に二千億円を、その後累年投資を増大し、道路体系を完備せよと勧告している。

★わたしの主張

間違ひは「有料道路を直ちに採算にのるところだけを部分的にやる。高速道路は神戸、名古屋だけをやつて、名古屋、東京

間は路線の選定を研究する。国鉄との競合をさけることにこだわつて、着手を遅らせる」というようなところにある。速かに方針をたてて東京、名古屋も同時に着手しなければいけない。

名古屋、東京間の高速道路には東海道並行路と中央道路との二つの案があるが、私はその二つとも必要だと思う。ワトキンス勧告でも高速道路二線の必要を力説している。しかし事実として、東海道並行高速道路は、立体接続や立体交差が多く、用地の買収に困難が多いから東京神戸間の輸送のためにも、山岳地帯の産業開発のためにも、摩擦が少なく実行の速い、中央道路を直ちにやるべきで、すでに研究もできている。東海道並行路のできるまでは、国道一号线をその高速道路に代用することとして、混合交通のままなるべく自動車交通に適するように改修することも、同時に実行すべきである。既存の道路網の整備も十カ年というようになう長なことはやめて、五、六年で完成し、高速道路は九州も北海道も東北、北陸も早くやらねばなら

ない。道路は一部分だけでは機能がでない。私は機能が發揮できるように体系的に早く道路整備をやれというのである。

建設省は数千万円の費用をかけてアメリカからワトキンス調査団を呼んだが、ワトキンスは十分な勧告をしている。私はその報告を読んでみて多くの点に賛成である。間違っているなら間違ひを指摘せよ。反対ならば反対せよ。認めながら実行しないのはおかしいではないか、政治の無力というだけでは国民は承知しない。

道路は人文の発展、産業の開発、観光日本の基礎で、産業の立地条件が更新され、合理化されることも大きな影響である。エネルギー、港湾などともに経済発展の基礎である。欧米の先進国は何んのために道路やエネルギーに重点を置いているのか、それは経済発展の基礎条件であるからである。日本人はこの点を反省すべきである。私は「産業計画会議」を設けてこれらの問題を深く掘り下げて研究している。一に識者の常識に訴えるものである(松永安左工門)

日本経済に関する基本理念

一、基本理念

考え方の基礎

—「成長経済」—

Growth Economy」とい

言葉でこの頃アメリカで使う。経済はやり方次第、考え方次第によつて無限の発展が可能になる。そういう見方によつて運営されていく経済を Growth Economy 「成長経済」といい、そういう信念が生れる前の経済に見られなかった、いろいろの相づかいをそれが呈する。われわれもまたこのような見方に立つ。

見方のどこが在来のそれと違うかというところ、
つい二十年ほど前までの経済は

の自由とは主として利潤追求の自由を意味し、一国の経済の全体はおおむね、その構成分子の利潤追求意欲の合成の如きものによつて動いていた。

だから、それはしばしば大きな壁のようなものにぶつかつた。あるいは、落とし穴のようなものにも落ちこんだ。

そのひどい場合が恐慌であり、大量失業であり、通貨価値の切り下げを必要とするような事態であつた。

一国の経済がそのようなものであつたことを、無自覚にただ止むを得ないものとして受け取つていたのが、在来の考え方であつた。

また、それを止むを得ないと受け取らないものは、一国の経済がそのようである原因を、個人の利潤追求を許す社会機構の罪に帰し

て、国家意志をもつて個人の自由を制限することを根幹とする「社会主義制度」なるものに救いを求めようとした。

それに対して、成長経済を信条とするもの考え方は、

国の経済も個人の生活と同じくその個々の動きを自覚の下に動くことができる。これができる以上は、所要の研究をつむことによつて、その自覚下の動きに一定の方向づけと量的規制とを与えることができる。

それができるなら、経済全体の動きを、壁にも突き当らず、落とし穴にも落ちないように進めて行くことができるはずである。

その方向づけと量的規制とは、厳密には個人の自由の制限といふこともできようが、それは自動車

が走る自由を、交通規則がしばつていられるようなもので、規則あればとて、自動車は、自由に行きたいところ、一層安全確実に行けるごとく、われわれが構想する方向

づけと量的規制とは、個人の自由をますます多大ならしめつつ、
会をますます多大ならしめつつ、
に対し、ますますその發揮の機会
しかも壁にも突き当らず落とし穴に
を多くする性質を持つ。そして、
も落ち込まない経済の進路が確立
われわれの観るところによれば、
するときは、——として国民がそ
この個人の自由なる意欲的活動こ
のような行き方に理解と信頼とを
そが、社会を推進する原動力であ
持つに至るときは——その当然の
るのだから、ここにその發揮の機
結果として、在来の考え方に支配



世界環境の見定め

— 高度技術国の人手不足 —

現在の世界を如何なる世界と了解し、そのなかの日本の位置付けをどのようなものと考えるか。

1 世界は全体として新しい段階に立入っている。その解釈については種々の意見があり得るが、大きく変りつつある事実そのものについては、だれも異論はないであろう。

2 その新しい世界は、米ソ対立と後進諸地域の独立という二つの現象によつて、もつとも華やかに色づけられるが、それらの帰結は何れともあれ、現在の世界を経済的に特徴づけるものは、技術を身につけた先進諸国に著しき繁栄が訪れると共に、それらの国においてはほとんど例外なく人手不足が訴えられていることである。

3 この繁栄と人手不足との原因が奈辺にあるかについては、これを見る人により説の分れるところであるが、後進諸国の自覚が進んで、独立国としての経済開発の努力が行われつつあることも、その原因のひとつと認められる。そこ

でこの後進国の経済開発という事は、実はいま漸くその端緒にいたばかりのものであつて、今後長年月にわたり、巨大なる分野においてそれが行われるであろうことが予約されている。であるからすでに先進諸国においてはほとんど例外なく人手不足が訴えられて

いる現在ゆゑ、高度の技術を駆使する能力を備えながら、いまだに人手過剰、仕事不足をなげいているわが日本国に対しては、今後驚くべき多量の仕事が殺到することを期待してよいのである。

わが国自身の身の処し方にして正しい限り、われわれは世界環境を以上の如くに認識する。

今までの考え方の訂正

1 人口

日本を人口過剰といい、それを負担と考えるのが通例であるが、過剰とは何に比していうのか。単に国土の総面積と人口との割合をもつて過剰か否かを論ずることが、経済観念として意味をなさないことはいまでもない。耕地面積に比較することはやや意味をな

すけれども、その耕地とはヨク土か貧土によつて話は違ふのみならず、耕地ばかりを生産の原動力と考えることは著しく原始的であつて、近代生産の何たるかを知らな

いものといふべきである。しからば一国の人口の過不足を計る尺度は何かという、その国が造出し得る経済価値の総量、と

答える外はないのである。もつともその一国が造出し得る価値の総量が大きくとも、配分がまずいときは多くの失業を生ずるといふ問題があるから、一ケタ話を落してその国が造り得る「職場の総量」といつた方がよいかもしれない。

ところで、その職場なるものが国全体の持つて行き方、マネージの仕方によつて多くも少くもなる敗戦直後のごときは例外であつていかに賢い政治を行つたと、日本国の職場の数はきん少でしかあり得なかつたのだから、あの当時に日本人が拳つて、日本は人口過剰であると考えたのは理由があつただがいまとなつては、人口過剰とは、「職場造出の下手さ」の別名と観念すべきである。現にベルギー、オランダ、西ドイツ、アメリカ、カナダ、イギリスなど、みな

人手不足をなげいている事実を想

に到すべし、そして、過剰人口をなげく代りに、日本国民は、高度技術を駆使する能力を持ちながら、

いまなお人手過剰をなげく所以のものを反省すべし。

2 資源

日本はこれといつて資源はないと考えるのが普通である。ある意味においてその通りである。しかし、それだから日本は貧しかるべく運命づけられている。と考えたら、それは大きな間違いである。

第一に、日本にこれという目立つた地下資源がないのは事実であるが、資源を地下資源ばかりと考へなければ、平地、海を通じて、日本は実に多種多様な資源に恵まれていたのであつて、その総量は必ずしもバカに出来ない。しかしそれよりもつと大事なことは現代の世界においては、自国内に資源をもつていない左程重要なことではないのであつて、この材料に加工しても立派に生計を立てることが出来る。その見地から見るとき、その加工に好適な

この計画の目標は何か？

一 調査の目標

日本が世界経済の構成員として、米、英、西独等にくらべ決して劣つていないことを明らかにする。

特に日本人の實力と勤勉性を考え、自由貿易主義をもととする世界経済の一環として、日本産業の理想的な姿を画き、その実行計画をたて、かつその理念を確立することにある。

二 調査の第一次のおおなねらい

現在、日本産業にはいろいろの問題があるが、特に次の諸点に主力をおいて調査をすすめる

- (1) 高炭価問題—これは、エネルギー全体として、総合的に研究する。

- (2) 道路問題—日本産業の高原価の大きな要因であつて、交通問題として体系的に研究する

- (3) イ、財政、金融、貿易
ロ、雇用、失業問題
ハ、過剰生産問題

これらは、前記の二問題研究の過程において研究する。

条件をその国土がもっているかどうかは、はなはだ重要な問題となる。しかるに日本国は、この見地においては、ほとんど世界に冠たる好適な条件下にある。その地理的位置、気候風土、民族性、その伝統、それらのすべてはこの国において高度に技術化され組織されると共に、他にみられない独特な色調を備えた産業が成立する可能性を指示する。これらの条件を具備することを広い意味における資源と称するならば、日本は巨大なる資源に恵まれた国である。この章の初めの部分で、日本経済の自己診断をして、「日本経済は高い実力を持った経済である」といつたのも、つまりそこに原因があるのであるが、この事実を自覚することが、新しい出発の基礎となる

3 貿易

「材料を海外に求めて、加工の利益を収めて行けば、立派に生計がたてられる」という考え方は、貿易依存の考え方であつて、その意味において日本が貿易依存の国であることに疑はない。しかし、この貿易依存ということに関連して、いまの日本に通用している考

え方には、訂正を要するものが多い。第一に指摘すべきことは、日本貿易の拡大奨励ばかりが国策であるかのように思うのは誤りだ、ということである。すでに指摘したように、日本の経済は多くの「穴」とヒズミを持つ経済であり、それらをキョウ正することに、最優先の重要性を認むべきである。それのみならず、国内に充実するを要する分野は他にも多くあるのであつて、貿易の真の拡大は、それらのある程度の充実の上のことであるが、この自然な順序であるなげなら、それがキョウ正され充実することによつて上昇すべき生産能率向上が、自然にして無理のない、従つて利益率の大きい貿易の拡大をもたらすものだからである。内の充実を忘れて一途に走つた貿易の拡大は、その極端な場合は出血輸出となつて、その関係企業のみならず国全体としての損失となることを想うべきである。従つて、輸出の所要量は、当面必要なる外貨リザーブを蓄積したる後

において、——この状況はすでに数年前に来ているのだが——当面要求される輸入量を補つてなお

キンシンの余裕（恐らく年間三千万がないし五千万で足りる）あるをもつて足りるとすべきである。

第二に指摘すべきことは、日本は貿易依存の国だといつたからといって、日本のみが貿易依存の国ではない、ということである。もし比率をもつていうならば、日本は世界の国々の中において、貿易依存度の低き部類の国に属する。かつまた、貿易依存度が高いといふことは、他国の情勢によつて振

回される性格をもつということであつて、決して有難いことではないのである。であるから、日本は依存度の割合に低い国だといふことを（それを前段に述べた日本は資源的に見て相当な国だといふことを、証明することにもなるのだが）感謝してしかるべきものなのである。ただし世界の経済は、次第にその貿易を自由化することによつて、ますます国際分業的となり、相互依存性を高めつつある。それはいいかえれば、世界の経済が次第に一体化に向つて歩んでいくということであつて、その意味

において、世界の各国は、すべて次第にその貿易依存度を高めつつある。であるからわが国も、この

大勢に順応し、あるいはそれをリードする意味において、その貿易依存度を高めて行くことは、——貿易依存とは有難いことでないにもかかわらず——長い眼でみて是認されることになるのである。

以上述べた貿易の考え方、それをいまままで通例であつたところの「輸出あせり」の考え方、「輸出の増大すなわち経済の拡大」と見るような考え方の修正として提唱したい。

4 輸出競争力

貿易というものを前段のごとく考えるとして、それで十分な輸出ができるか、と危ぶまれる人が多くであろう。

輸出というものは、当面輸入したいと思う分量を賄つてすこし余裕があればいい、ということは、一年に五億はおろか一億も蓄める必要はない、ということであるが、その程度の輸出々々といつて大騒ぎをしていないとできないと思つている人が多い。しかし、それはいまままでの癖というべきものであつて根柢なき心配である。輸出競争力というものは、大局論的に見て、国内経済をデフレ状態に

おけばいつでも出て来るものであつて、特別な手段を必要としない「国内をデフレ状態におく」ということは、新規投資を余り多からしめず、消費の伸びに節度あらしめることであつて、必ずしも、金融規模縮小の必要を意味しないが、そういう状態に経済界をおけば、日本のような「恵まれた国」の輸出はいままでもなく伸びるのである。

日本が「恵まれた国」であるといふことは「資源」を論じた際に述べたが、輸出関係において特に日本が恵まれた国であるわけは第一にその輸出商品に非常なる、「多様性」があることであり、第二にその市場が全世界にバラまかれていることである。だから日本の輸出は、単に外来の風波に対して強じんであるのみならず、「自分自身の処し方」によつてどうにでもなるのである。その身の処し方とは、もし輸出拡大を望むなら国内をデフレの状態におくということである。

5 外貨保有量

輸出というものの見方を、前記のように切り換える関係において

「外貨の持ち方」に関する従来の見方を若干切りかえておく必要がある。

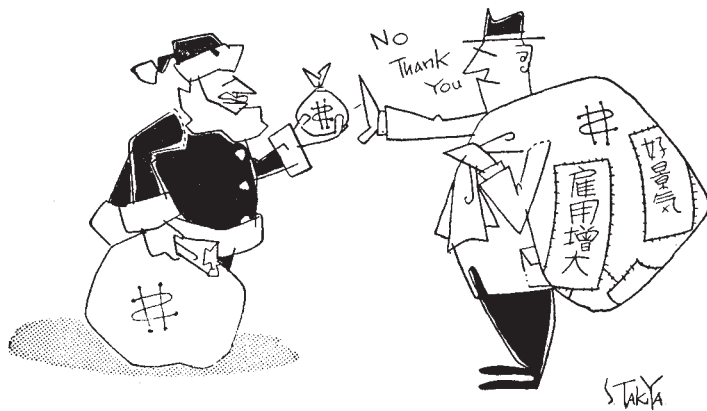
従来の見方においては、「外貨は多々益々弁ず」であつた。これは多々益々弁ずという程度を人は考へない。なぜ人々がそのような気持であつたかという心理的背景を尋ねれば、おそらくそれは外貨を蓄めることは非常にむずかしいことと観念していたから「蓄

しいことと観念していたから「蓄まるだけ有難い」となつたのである。また、外貨が蓄まるもとで増大の唯一の原動力であるかのごとく観念したことも、その心理的背景を作つたのである。

しかし、外貨はすでに述べた通り、国内をデフレ気分置きさすれば、何時でも蓄まるものと知

つた上は、「多々益々弁ず」的考へ方から脱却して、「必要量は常に持つ、それ以上は特に理由がなければ持たない」という考え方に進むべきである。その必要量とは「貿易その他涉外活動が、世界一流国並の信用を与えられつつ、滞りなく、そして将来に対しては不安なく行われるために必要な外貨量」と定義すればよい。その外貨量が具体的に何億であるかは、

外貨は必要量以上持つていても仕方がない。



為替や貿易のみならず、中央銀行の政策、政府財政、労働秩序、等あらゆる経済分野におけるやり方に関連をもつから一概にはいえないが、数年前のことをいえば六億ドルで十分やれるはずであつた。しかし、いまは十四億も蓄めてしまつたから、急に減らすことはショックを与えるから出来ない。従つて何億でもよいということは、現在においては論定することはむずかしい。だからそういう議論をするよりは、「何にしてもいまよりはずつと下でもよい」ということだけを心得て、今後毎年それを減らしながら、ためしてみるのがよいのである。どこまで減らして差支えないかを。

なぜ減らすかという、減らすとは使うということ、よつて使えばそれだけの利益を生ずるからである。ニューヨークに積んでおけばたかだか年利にして二分かそこいらの利益しか生まない。ところが外貨をほんとうに使うと、年利三割四割の利益を生むのである。その論理はこうである。外貨を使うということは、それで何かを輸入する、それが機械であるとか技術であるとかの場合、その機械や技術がものをいうことのほかにもうひとつの重大な要素がある。その要素が何であるかは、輸入される機械や食料や技術それらをながめていたのでは分らないが、総体として輸入を、外貨が年間何千万ドルなり一億ドルなり減るところまでもつて行くと眼にみえて来る効果である。その効果とは、相当強いデフレ的圧力がおきるという効果である。この効果を引き起こすことが、「減らしても差支えない余分の外貨」をもつている有難味というべきものである。なぜ有難いかというと、そのデフレ効果に対応する相当強い「インフレ的施策」をやつても差支えないという事実が、そこに浮び上つてくるからである。

世の中にやりたいことは沢山ある。殊に現在の日本のように、何百万と称せられる潜在失業に象徴される「職場の不足」をかかえた国、大きな「穴とヒズミ」とをかかえた国として、やらねばならぬことが沢山あるが、それをやれない所以のものは、やればインフレになるのが困るからである。従つてここに「デフレを作り出す力」を、所持しているということ、非常に有難いことになる。

そのデフレ造出力を活用せよ、それに対応して、インフレ的施策を実施すべし、そのデフレ造出力が尽きるまで、そしてそのインフレ的施策によつて職場を造ると共に、穴をふさぎヒズミをキョウ正する仕事を大規模にやるべし。この行き方を今後の施策の根本としたい。

さてしかし、そこでもうひとつ気のつくことは、右の「デフレ造出力」は、いま所有している外貨のうち、「減らしても差支えない限度」によつて、その総量がきまるわけであるが、ここにもし外資導入が成り立つならば右の総量はそれだけふえることになる。だからこそ外資導入は尊いのであつて

日本国はすべからず現在の外資排斥の態度を訂正して、正真正銘の外資歓迎の態度に変えるべきである。

といつても外国から無限の借金をしてよいというわけではない。右記「インフレ的な施策が有効に行いける総量」と将来における外貨返済能力とを考慮に入れるとして、十億ドルないし十五億ドルはどう考えても借りて差支えない金額と考えられる。であるから、その十五億ドルを出来ればここの八年のうちに借りることにして、それが年平均二億ドル、それに現在所有している十四億ドルのうち減らし得る分量を七億ドルと見てそれをやはり七、八年のうちに減らすとすれば、右の借入分とあわせて、年間外資収支が三億ドル弱のマイナスになつて差支えないという勘定になる。それは実に大きな「デフレ造出力」であつて、恐らくは、これにマッチするほどの「インフレ的施策」を有効に実施することは困難と思われるほどである。

この国際収支がマイナスであつて差支えない限度、毎年三億ドルという数字は、前にのべた「エネ

ルギー源の転換」を可能ならしめるものであると共に、後に述べる「財政金融施策」の基礎を作ることになるのであるが、その関係において、もうひとつみておくべきことは、日本側から積極的に海外投資との関係である。

大局論からいつて、今後の世界は、投資関係が入り組んだ世界となる大勢にあり、日本の行くべき道としては、外資も受け入れるが海外投資もやる、という姿となるのがよいと思われる。しからば、前記の通り「年間三億のデフレ造出力」はやや持てあましものであるのだから、そのうち例えば一億はさいて、わが方よりする海外投資に向けることは、はなはだよきバランスというべきものであつて、この見地に立つて、今後の後進国開発への協力問題を処理するのがよいのである。

6 金融と財政と金利

前節に、外貨保有量の考え方を訂正することによつて、積極的な経済の運営の基礎を作ること述べたが、金融と財政と金利との考え方においても、従来の考え方を訂正することによつて、積極的な

「成長経済」の道が開かれる。

健全な金融とは、預金の範囲内で貸付が行われ、中央銀行の追加信用がないこと、健全な財政とは税収の範囲内で予算が組まれ、中央銀行からの借入れもない公債の発行もないこと、と普通思われている。

その普通の観念は一応正しいのであるが、いつまでもそこに止まつている限り、経済の成長はきん少である。ところが一方において「健全」の観念を分析し、他方預金と税収とは何によつて増加するかに研究の眼を向ければ、「健全」の範囲を逸脱することなしに、より大きな経済の成長を招来する道が開かれる。

「健全」とは、現在のみならず将来にわたつて、物価は全体として見て不変である、という信念が行きわたり、その信念の上に立つて、活発な経済活動が行われることである。別のいい方をすれば、物価が上りつつあるから、もしくは、上るだろうと人が思うから、経済の活動が活発なのではないのである。

この物価不変の信念に立つ限りそしてその信念が事実によつて立

証されつつある限り、経済の「活動」そのものが大きいことは、一向苦にならないのみならず、それが大きい方がいいのである。ところが、その「物価不変」ということは通貨発行量がふえなければ大丈夫だと思われていた時代がある近頃は一步進んで、中央銀行の追加信用がなければ、政府貸上げがなければ、政府の公債の発行がなければ、大丈夫である、と人々が思うようになった。進歩である。しかし、もうすこし視野を広くすれば、追加信用や政府貸上げが行われても大丈夫である場合があることは前節に述べた。外資収支をマイナスにして差支えない場合がそれであつた。

政府公債の発行については、それが中央銀行の引受背負込みになる場合と、市中消化が行われる場合とを明確に区別しなければならぬ。中央銀行の引受背負込みの場合、それはとりも直さず政府貸上げであるから、前段の末尾にいつたことが当てはまる。背負込みでない場合は、一応インフレ原因とならない。すなわち物価不変の原則に抵触しない。会社が社債をいくら出したとて、それが市中消化される限り、だれかそれをインフレといおうか。

この公債発行については、インフレ関係とは別に、もう一つ原則を立てておく必要がある。それは「例えば軍備のごとき純消費的支出は、公債では賄わず、常に税収で賄う」という原則である。何故それがいいかといえ、返済能力を考へるからである。港を作る、道路を作る、といった支出なら、それは経済力の根本を培養する行為のための支出だから、そのための借金は、それによる経済力の増強によつて返済されるという可能性を伴つているところに、その財源として公債発行をやることの合理性がある。

右の原則の裏を、もう一步掘り下げると、政府は自分自身を企業体のごとく考えよ」という原則に到達する。港を作り、道路を作つたとて、それは生産のコスト・ダウンという形に現われて、政府のバランスシートに利益金は出て来ない。しかし、政府とは国民の大きな会計方であるのだから、国民の利益はすなわち政府の利益と考えてよい。だから政府は国民の利益になる仕事をするのに遠慮の

いらないことは、あたかもここに非常に利益のある仕事を見付けた人があるとすれば、その人が銀行から借金し、もしくは株式を売出してその仕事をするのに、何等遠慮はいらないのと同じなのである

そう考えることは、自分自身をあたかも財界の一員であるごとく企業体であるかのごとく考えることであるが、そう考えたとすれば政府が市中消化の公債を発行するのには何等の遠慮はいらないことが了解されるはずである。政府がそれによつてやろうとする仕事の國民的バランスシートの上でみた利潤率が、民間がやりたい仕事の利潤率より高い限り。

この三月十五日の第一回総会で提起された諸問題について、研究立案するため、常任委員会が組織された。委員長に松永安左衛門氏、専任委員に故工藤宏規氏、後に堀義路、常任委員に内田俊一、大幡久一、木内信胤、島秀雄、鈴木貞一、永田清、前田清の諸氏と、堀義路が当ることになった。委員会は、おたがいの意

がやるためなら、民間のより低い利潤率しかない企業は、政府のために道を譲るのが國民全体の上からみて当然だろうということになる。その道を譲る方式は、政府が欲しいだけの金を、それを得るに必要な金利を払つて持つて行くのを、民間企業は文句をいわずに見ていけばよいのである。

例えば、いま道路を改正するとは、國民経済からみて四割以上にもおおよぶ利潤率を意味する。そしてそれは驚くべき多数の職場を造るという計畫されない利益も随伴する。だからそれを政府がやるなら、財界は文句なしに譲るのがよいのである。政府に仕事の能力のあらん限り。しかし、そのような仕事は、いまの日本では大穴の

見の調整、関係各方面からのヒアリングを入れて、三十数回の会合をもつた。最後には、泊りがけで三日間

「勧告」が生れるまで

協議検討をつづけた。これも委員の外に、鮎川義介、安芸彦一、賀屋興宣、黒沢俊一、関四郎、永田龍之助

あいた経済だからこそのものであつて、その大穴がつまりつてくればそうざらにあるものではない。やがて皆無に近くなるのが期待される。そのときが民間企業が、政府に資金を横取りされることなくその翼を伸ばすことができるのである。

さて政府の仕事をどのように観念することは、前記のように、政府を企業体のごとく考えることであるが、そう考えることも、もう一つ徹底させることが、実はインフレ回避の見地から望ましいのである。

山田勝則の諸氏は、臨時討論に加わつていただいた。ヒアリングには東畑東大教授、正力国務相、馬場建設相、平田大蔵次官、その他多数の御意見を承り、また委託研究は、東大慶大、一橋大の若手の学徒を中心に相当大がかりに行つた。

ならどの国の中央銀行も、政府公債の持ち込みに対しては、市中銀行に低利の再割引利率を許すのが通例である。この特例扱は、前記の「政府を企業体とみる」という原則を破るものであると同時に、そこにキン少なから政府公債の発行は何といつてもやつぱりインフレ的だといふ理由が生じる。だからこれからの日本は、この古来の慣行である政府公債優遇の原則をとりやめにしてしまふことが望ましい。そうしてこそ天下晴れて、上乗べて来た原則がものをいいう

そこで、もう一つ訂正したい將來の考え方は、金利の高さは一切気にしない”ことにすることである。自然のままにすることである。そうしておけば、経済が充実

藤宏規氏が、七月十七日に急せいられたことであつた。同氏の非凡な才能と、豊富な体験から生み出された「工藤構想」は、本会議の根幹であつたが、同氏とともに失つたことはまことに愛惜にたえない。

整備することによつて金利は下る。いままでのように下げようとして無理をするよりも、自然にしておく方が早く下るであらう。しかし必ずしも下げようと思わない、自然のままでもいい、というところまで徹底する。

従来はなぜ低金利の必要が一般に信じられたか。それが輸出競争力として必要だといふ説が通用したからである。ところが日本の輸出は、一昨年がそうであつたように、金利の下る前からどんどん伸び出した。デフレ気分が世の中になかつたからである。総じて輸出競争力なるものは、前にも述べたように、国内がインフレ的であることによつて強くなるのであつていわゆるコスト主義は（業者には

このリコメンデーションは、九月十四日の第二回総会で討議され、出席委員の御賛同を得た。ただし、エ

ネルギー問題について、万仲金所治委員は、堂々と反対の論議をされ、賛成を留保された。終りに、常時、熱心に作業に当られた、石垣用大、九里説哉、恰土聚作、大熊二郎、齊藤篤の諸氏に謝意を表した。

(堀義路記)

都合よき議論ながら）事実には添わないのである。とすれば何を求めて低金利を云々するか。金利とはもうかる仕事が多ければ高くなるはずのもの、高くなければならぬもの、それなら金利高きことを、もうかる仕事多きことの別名として、（国民的見地からは）喜んでいいのである。だから金利は自然の姿におくがよい、となるのである。そしてその自然の水準において、時々刻々の事情に応じて中央銀行が、インフレもデフレもなき中道を経済が歩むように、小さな操作をやつて行く。それを正しき金利の状態と考える理由は、その状態を作り出せば、ものごとがはかばかしく進むようになると同時に、金融の自然にしてインフレ的な拡大が可能になるからである。

その金融の拡大ということが、いまの日本においてはもつとも大切なことなのだが、初めに戻つて「健全な金融とは預金の範囲内での貸付」とだけ考えている人達はその預金はどうすれば早く拡大されるかを考えない。ところが端的にいつて、預金は貸付によつてふえ、貸付は預金によつてふえる事実をどう解釈すべきか、預金にか

7 経済の成長率

経済の成長率に関する既成の観念も、訂正さるべき考え方の一つである。

経済の成長率を、国民所得の伸びで見ようとするのはいいが、どういうわけか日本には、それは年間四〇％しか伸びない、それだけ伸びずのはむずかしい、それだけ伸びれば結構、という観念が行き渡つてしまつた。ところがその観念に立脚して立案された「経済六カ年計画」は、日本の経済それ自体の計画を上回る成長率によつて、裏切られつづけることとなつた。

その結果として現在は、計画官庁が用いている数字は年間五％まで引き上げられたが、これもまだはるかに過少である。

事実はどうなつてゐるか。日本の実質国民所得の増大率は、戦後十年の年平均が一一％、一九五〇―一九五二年は一五％、デフレの年であつた一九五三―四年でさえ六％、五四―五五年は七％であるこの事実から推してわれわれは、今後一〇年間のそれを、少くとも平均八％、恐らくは一〇％と見るその理由はなぜか。いままでも成長率が諸外国に比較して高かつた理

由は、第一に日本経済は戦争の痛手からの回復期であつたから、ちやうど大病の回復期にある人が、一カ月に一貫目ふえてもおかしくないと同じ原理が通用したからであるが、第二には、戦時中、日本人の知らぬ間に、世界の技術は長足の進歩をしていたので、それを急に受け入れることになつた日本経済は、当然その新技術の恩沢を受けることになつたことである。

第三には、それを失つたから今後の日本はダメだと人々の思つた満州、朝鮮等は、実は日本にとつて持ち出しを意味し、それがなくなつたことはかえつて肩を楽にしたものであつたこと、そして第四には、往時の不生産的なりし軍国日本としての負担は、いまは取るに足りないものとなつたことである。数えればまだあるであろうが、それらを主要原因として日本経済の成長率が高かつたとするなら、今後のそれをボクするには、それらの原因は今後も存続するかどうかを見ればよい。

第三、第四は、多少の変化は別として、今後も大局的には変らぬ。第二は、今後にまだまだ余地がある。第一は一応終末に近い

計画性の持たせ方

―規模と融通性―

いままでの「経済六カ年計画」が計画としての有用性を發揮し得なかつたのは、年間成長率の認定を誤まり、計画がまたたくうちに実績によつて追い抜かれたことをその最大の理由とするが、他にも大きな理由があつた。第一にそれは、その取り扱ひ方の根本が、物資不足、外資不足等を当然のこと

のように前提し、消費面、原材料面の双方にわたつて不足なものを分けあうのには、こうしたなければならぬという押しつけ的な考え方であつた。しかるに事實は、物資も外資も必ずしも不足せず、設備の如きもしばしば過剰に陥つたから、計画全体から何のこともかわからぬものとなつた。次に従来の計画は、六年なら六年ですべてをそろえようとし、六年後の経済全体を一括して描き出そうとしたのだが、これも現在日本国が持ち合わせている「予測能力」では無理といふべかりしものであつた。

とはいひながら計画性を全然欠如しては、成長経済たらしめることは出来ないものであるから、ここに従来とは変つた取り扱い方、すなわち「計画性の持たせ方」の案出を必要とする。それをわれわれは次のように構想する。

(一) 経済の成長率は、前述のように、今後一〇年にわたつて平均一〇%を認めるのを至当とするが、それはやつて見なければわからないことであるから、八%、一〇%、一二%といった少くとも三通りぐらいの見積りを作る。五%、六%のものも作つ

ておくことも無用ではない。

(二) その見積りは、そこまではどうしても行かねばならぬという厳命として作るのではない。そこまでいつた場合、経済の各種の部分はそれぞれどんな姿になるか、殊にその相互の関係はどうなるかについて、概観を心得るために作るのである。

(三) 経済の骨組になるような大きな仕事については、民間政府共に成るべく長期の見通しに立つた計画的な仕事をして行くのがいいのであるが、その個々の計画は、何も六年とか五年とかに統一する必要はない。あるものは一〇年、あるものは三年、六年のものも一五年のものもある

二、終局目標としての住居

経済建設の主要目標を、ここ二分の間は、資本の蓄積、技術並に生産性向上、国土の在り方の改良など、目前の消費ならざる恒久的利益、経済の基礎の培養といった面に求むべきことはもちろんであるが、一概にそつ切つてしま

つて差支ない。何をやるかは、ここ数年は穴とヒズミのキョウウ正に重点をおく。

(四) 全体の基調としては、平均一〇%の進歩率基準としてすべての計画を立てるのであるが、そこまで行かねばならぬものではないと同様に、そこまで行くことを保証するわけでもない。勉強次第でもつと行くかも知れない、という融通性を忘れない態度で行く。

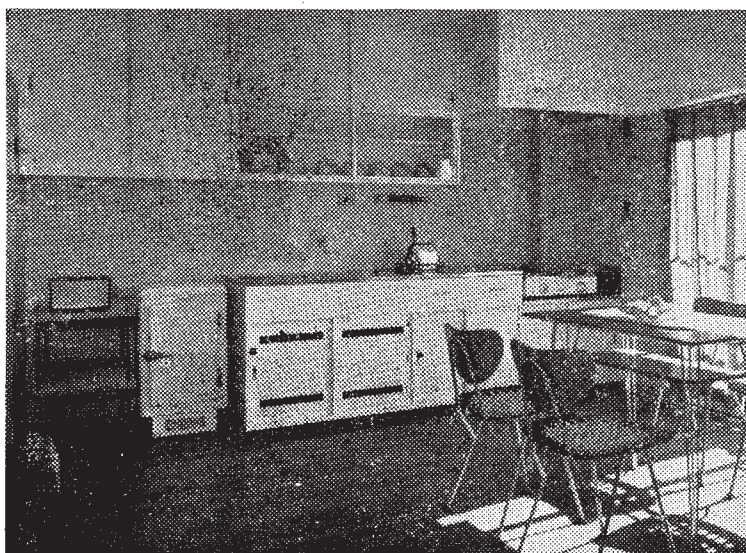
簡単なことのようにこの取り扱い方は、従来のそれと全く異なる。それで立派に「計画性」としての用をなすと共に、そのようであれば、実は計画として機能しないと考へるのである。

つては間違ひが起きることを注意しなければいけない。

第一に、目前の個人的消費のあつる程度の向上なくしては、基礎的生産設備面の拡大は不可能に近いという事實である。これは何よりも現実がそれを証明しているのであるから多くを要しないが、

原理的には、経済はウエル・パランスな状態で発展するのが一番自然であり、従つて一番能力が高いといつた言葉で表現されるべきものであろう。従つてわれわれは、経済建設の目標を構想する場合、従来、ともすれば陥り勝であつた「個人消費の向上を罪悪視する考へ方」を排除することを求めたい

ものとより将来のことを忘れて目前と考へられる。の過大消費に陥ることは戒めなければならぬが、「目前の個人消費の相当なる上昇」なしには、経済の基礎の確立もまたあり得ないことを認めなければならぬ。その理由付けとしては、個々の企業の經理がそれを要求するとともに、個人消費水準の上昇が、国民の生産意欲発揮の源泉であるから



せめてこれぐらいにはしたいもの



アパートは立つけれど……

るように、戦後日まだ浅き日本においてすら、部分的に過剰生産の悩みがしばしば経験された。戦争により失われたものの回復がすでに一応出来てしまった今日において、今後一〇年にわたり、われわれの予期するような年率一〇%の成長があるとすれば、それは容易ならざる生産過剰を意味するかも知れないのである。

ところが人間の消費は、食においては増加余地にはハッキリした限度がある。衣においては、食ほどハッキリしていないが、やはり増加余地には限度が感じられる。しかるに住においては、殊にそれを上記のような意味にとるときは、無限とはいわないが、ほと

んど無限に近き向上の余地を持つていることに注目しなければならない。そして特に日本においては戦後の復興にその面が閉却され勝であつたことにより、今後に残された余地は広大なのである。

であるから、われわれは、今後においても個々の分野は別として経済の全体としては決して生産過剰を恐れない、国民の各自をしてその「住」の向上意欲を振起せしめよ、そしてそこにハケ口を得ることによつて、生産を能う限り伸ばせしめよ、そして、個々の分野の過不足は、この大筋によつて調整せよである。それがわれわれが「終局目標としての住居」なるものを構想する理由である。

三、実行のための政府の役割

であるから、われわれは、個人消費の増大にはなほだ寛大でありむしろそれを奨励する気持でさえありたいと思うのである。そのイデーの拡大として「住居」の問題に対する考え方の確立を望みたい

住居もまた一種の消費財であるところから、従来は戦災による住宅不足に対してはその対策の重要性が認められて来たが、それ以上

に出ることはまれであつた。われはそれに対して「住居の改善意欲こそが経済成長の最大最終の原動力」であると考え、ここに経済政策の終局目標を求めたいのである。

ここに住居とは、単に住居のみならず、それに付属するガス電気暖房冷房等を含ましめて考えたいが、一歩を進めて個人住宅の延長

と認むべき集会場、ホテル、娯楽場等の公共施設、さらに進んでは都市計画そのものも「住の問題」として考えることとしたい。それらすべてを含めてその経済的意味を考えると、そこに容易ならざるものがあることを発見するのである。

第一にいいたいことは、すでに過去数年の経験が明らかにしてい

最初にいふべきことは、「政府の役割を過大評価するな」ということである。とかく経済計画というと、何もかも政府がやるように思う。もしくは、その計画に描かれているすべての姿について、現実をそのよ

うな姿にまで持つて行くことが、

政府の責任であるように思う。しかしわれわれの提案においては、政府にそのような役割は期待しない。

この報告に含まれた理想を実現するために、政府に期待することは、

第一に基本理念の確立、平たくいつてもその見方の確立である。そのうち当面特に必要なもの大様は前々章に述べた。

第二に、その見方に立つた行政措置の実行である。例えば「エネルギー源の鎖国主義」を廃止するときめたら、輸入のための外貨予算において原油重油の類をAAシステムにおくことをやるのである。信用の拡大のためには、国民が相互に信頼度を増すようにするのが根本であるとの理念を是認したなら、その信頼度を増すための根本として、中央銀行の独立性を確保するのがよいことは、当然の話としてついて来る。しからば、法律制度としてその路線を確立するもよいが、そのまえに政府の行政行為としても、日銀にはある種のことは委かせきりで、責任をとつてもらうようにするのである。そしてまた、新らしく確立した基

本理念に徴すれば、いままでやってきたことのうちに無意味である

と認めねばならぬものが数多く出て来ることも当然である。例えばある種の補償金の如き。それらは行政措置によつて廃止してもらいたいのである。

第三に、これも行政措置の一部であるが、新らしく認定した種々の考え方は、それを世間に周知せしむべく、極力PRするのが政府の役割である。そのPRの一部として、新しい考え方によつた場合国民所得の伸びが年間八%であり一〇%であり、一二%であつた場合には、それぞれ経済の各分野の関係位置は三年後四年後にどのようになるかの見通し作業をして、国民にそれぞれの長期計画をなす便宜を供する、という仕事があるそれはその体裁において、やや従来の五カ年計画といつたものに似ているが、それを作る意味がまったく違うことは前にも述べた通りである。

第四に、すでにものの見方、ねらいの立て方の根本を変えた以上政府の行政機構とその運営とに、変革が起つてしかるべきことも理の当然である。その変革を遅滞な

くやることも、政府のなすべき役割のひとつである。

第五に、今後のよき政府対国民の関係の基礎を作る仕事として、すでに提案した「脱税なき税制の樹立」という仕事があるのであるが、政府は立法行政両方面を通して、この仕事を急速に実行して欲しい。

第六に、そして最後に、政府は新しい方向に日本経済が向うについて、その進行を強力なものとするために、政府自体があたかも事業主体であるかのごとき立場において実行しなければならぬ仕事、例えば道路の改良のごときものを拾い出して、それがための財政裏付けをなして、その実行を計らなければならない。

以上の列挙から見取つて欲しいことは、政府の見方、それはたしかに日本経済の今後の進路を決定する（だから、すこし政治論に入ることを許されるなら、その政府の見方こそが、政党のよつて立つ信条、選挙戦を通じて国民の前に争うべきポイントといえるのである）。しかしさればといつて、その見方のような姿が実現するプロセスとして、政府自身が財界を

引つ張つて行くという場面はほとんどないということである。これを称して、「政府は一定の環境を整えるだけである。」

行をしなければならぬについては、そのための具体策を論述しておかなければならない。本報告においてわれわれは、三つの具体的提案をしている。エネルギー源の転換・脱税なき税制の樹立・道路体系の整備の三つである。

その環境のなかで、実際にことを成就するのは政府ではなくて民間の仕事である」ということができる。

さてしかし、列挙の第六については、財政的裏付をもつてその実ものであるから、これを最初に提



政府のつくつた環境の中で 実際のことは民間がやる。

案した。それは申すまでもなく一番大事だから一番先きにといいとであつて、ほかにすべきことがないというわけでももちろんない。

しかし、この三つが、いかに大切であるかをよく考えて見れば、この三つさえやれば、ここ二年や三年は政府としてはほかのことは何もやらなくとも、あえて非難することははない、といつていいほどである。

それほどの意味のある三つの提案であるが、そのうち政府資金を要するものは三番だけである。

第一のエネルギーの転換は、多少の資金を要するが、それは、ほとんど全部、民間資金の問題である。

政府資金の要あるとすれば、一時要するであろう石炭業のある程度の困難に対する救済資金であるが金融的に見れば大したものではない。

第二の税制改革については、その際に述べた通り、替り財源として好適なものがすでに予定済である。

ところで、第三の道路体系の整備については、総額五兆円という

これまでにない大きなものを出したからその財源を心配される人が多いであらう。

がしかし、事実それはそう恐るべき数字ではない。

総額五兆円の計画を一五年で実施するとすれば、初年度二千億円で出発するとして一五カ年に等比級数的に増加して行くとして、その増加率は平均約六・九%、五年目に二、六二〇億円を、一〇年目に三、六五〇億円を、一五年目に五一四〇億円を、支出すれば足りる。

この各年約六・九%の増加ということは、今後毎年の経済成長率が一〇%まで行けると見る以上、あえて過大なる増加率ではない。

とすると、初年度の二千億円が問題ということになるが、ワトキンスの報告では、日本は一千八百億円は出すべきであり、出せるはずとハッキリいつている通り、この金額も過大とは思わない。

その理由は抽象的には「基本理念」の章のなかで「金融と財政と金利」とを述べたことを明らかにしたが、もうひとつ具体的な出発点として次のことを述べておきたい。

それは、日本という国は敗戦とインフレーションとの結果、政府債務としての長期公債が、まことに少いということである。国家は敗戦とインフレーションとの結果

政府債務としての長期公債がまことに少いということである。国家をひとつの企業体と考えるのがよいことを前記の章に述べた通りとするなら、おのずから企業体としての国家の「適正なる借金能力」というものがあるはずである。それをわれわれは国民所得の半分、いくら内輪にみても四分の一と判断する。

いま日本の国民所得は七兆八千億円であるから、その四分の一は一兆九千億。従つて所要の二千億円を全部公債に求めたとしても一向に差支えない。

ところでワトキンスも指摘しているように、道路改良の受益者から徴収し得べき税は実に多いのであるから、道路改良費を全額公債負担にしても、道路の耐用年限である三〇年なら三〇年をもつて償還する資金計画は楽に立つのである。

初めから予期出来る目的税収は多額である。すなわち、これを要するに総額五兆円になんら驚くに値しないことが明らかとなるのである。

なおまた、念のため付言すれば道路改良のための外資導入の途も開けるはずのものである。

前述したように、われわれが提案しようとする具体策は、エネルギー源の転換ほか二つのものに限らない。第二段階として提案すべきものにも政府資金を要するものなしとしないが、道路が最大の項目であることはおおむね想像がつく。

その道路のファイナンスにして以上の如くであるとすれば、財政難を理由に、あらゆる積極的施策を阻まんとする従来の態度が、全然支持すべからざるものであることは明らかである。近い機会において、われわれは、財政の改良について具体策を提案することもあらうかと思われるが、その際は、道路に関する右記の十五カ年案を一〇カ年に縮める方策を提案することにせらるうと思われるのである。

- 一、イギリスのエネルギー政策
- 二、フランスのエネルギー政策
- 三、エネルギー源転換が日本の産業構造に及ぼす効果の投入産出分析による研究
- 四、昭和二十九年、三十年における日本輸出の動向
- 五、税制問題について（速記録一—二）
- 六、重い所得税負担
- 七、道路問題について（速記録一—四）
- 八、鉄道と自動車の原価比較
- 九、道路整備計画試案
- 十、鉄道輸送量の見直し
- 十一、交通
- 十二、公道の発展と財務問題
- 十三、英国はこんな道路が欲しい
- 十四、道路使用者の権利
- 十五、わが国農業の問題点
- 十六、わが国日本人の一般住宅と冷暖房の採用
- 十七、国鉄エネルギー使用の見とおしについて
- 十八、わが国将来の産業構造についての計数的検討一試案
- 十九、産業連関表による日本経済構造の若干の分析

あ・と・が・き

☆：この勧告の性格、成立の由来などについては、趣意書、要綱、目標を参照せられたい。

☆：表現は、できるだけ簡潔に、要点だけにとどめた。そのため説明がいささか不完全であるが、今後逐次発表する「個別的研究」、「参考資料」等によつて補うことにする。

☆：この勧告に含まれたものは、当面緊急に必要であり、同時に基礎的である三つの具体的施策（エネルギー源、税制および道路に関する）だけである。なぜこれらをとりに上げたかは、建設的な仕事はここから始めなければならぬからであり、なぜ三つに限つたかは提案の大綱をいちはやく世に問いたかつたからである。

☆：この大綱を出発点として、そ

の上に積み上げられるべき建設的な仕事はなお数多くある。それらについて産業計画会議は、逐次具体的な提案を行いたいと考えている。

☆：故工藤専任委員の日本経済の将来の姿に関する研究、東大小宮助教授、内田助教授、嘉治講師、慶大鈴木助教授、福岡助教授、大熊講師などに依託した貿易、日本経済の分析等の研究は、実業界、学界の各位にも参考になるものと確信しているが、なお一段の検討を加えて近く発表したいと考えている。

☆：本書は「ダイヤモンド」誌十月特大号の抜刷に若干手を加えたもので、紙面構成に制約があつたため、編集上の不体裁を免れ得なかつたことをお詫びする（前田記）

常任委員

専任委員

堀 義 路

電力中央研究所顧問

常任委員

内 田 俊 一

東京工業大学学長

大 幡 久 一

日本化学繊維検査協会理事長

木 内 信 秀

世界経済調査会理事長

島 田 秀

日本国有鉄道技師長

水 田 清

日本放送協会々長

前 田 清

産業計画会議事務局長

(アイウエオ順)

産業計画会議

東京都千代田区有楽町1の3
市気協会ビル 509号室
電話 (20) 2949番