

交通機能と貿易に関する一考察

中 村 彰 夫

目 次

- I 交通と貿易の関係
- II 交通の機能
- III 世界の交通地域
- IV 近代交通機関の発達と特徴
- V 貿易と国際分業
- VI 産業構造と貿易の型
- VII 貿易政策の動向
- VIII 交通・貿易の発達と環境保全

I 交通と貿易の関係

われわれ人間の社会生活は一定の経済地域を基盤として成立していることはいうまでもないが、その社会発達の条件について考察するとき、誰しもそれはまず、その空間的距離の克服に着目するであろう。空間的距離の克服とはとりもなおさず交通の問題である。したがって交通の進歩発達は、社会発達の第一条件といえよう。

交通とは人または財貨の空間的移動を意味するものであり — 広義にはもとより通信をも含まれるものであるが — ここでは安全かつ確実にその空間的距

離を克服することが最も肝要であり、空間的距離克服にあたっては特に交通手段・交通機能の改善が要求される。しかも経済上つねに問題なのは距離自体ではなく、それを克服する時間と費用であり、可能な限り最小時間と最低費用において場所的効果を生み出すことにあるといえる。

したがって、経済社会における交通の問題は、その社会の生産力と市場の発達を規定し、同時に交通の技術的・経済的発達自体が、その社会の生産力の発達によって規定されるという相関関係にあるといえるのである。

また貿易とは国と国とのあいだの商業をさし、商品の輸出および輸入から成立するものである。したがって、貿易は国際間の分業の発生によって成立し、また分業の発展とともに貿易自体も発展する。さらに貿易の発展は国際分業の範囲を拡大し、国際経済関係を緊密化するものである。

今日世界各国および人々相互間の結合および交流においてみられる具体的現象としては、交通・通信・貿易・文化交流などがあげられる。そのうち特に重要な役割をになうものが貿易である。先にも述べたごとく貿易は地域的経済現象の一つであるが、国際的な分業が高度に発達している今日の社会機構のもとでは、国家社会の成立発展のためにはどうしても必要なものとなってきた。そのため原料の供給と製品の輸出入という国際間の商品移動によって、貿易の量が急激に拡大しているのである。また、かつては世界の市場であった植民地や農業国では、自国の政治的・経済的独立のため工業化を進め、国内産業の保護を目的とする貿易政策を採用する傾向が著しくなり、このために世界の市場はしだいに狭縮の一途をたどり、各国間の競争は熾烈の度を加えている。

貿易量の拡大は、交通特に海上交通量を増大することはいうまでもない。すなわち、貿易と交通は密接不可欠の関係にあり、交通の発達が貿易量の増大をもたらすもので、換言すれば国際貿易と交通（特に海運）とは、相互促進関係にあるものといえる。（表1）さらにまた貿易の増大と国際関係の進展は、迅速な情報の伝達を必要とするようになる。このように貿易の増大は、交通・通信の量およびその回数を増大させるとともに世界の国々を一層緊密かつ強固に

結合させることになるのである。

ヴァーゲマン (Ernst Wagemann) は「世界経済は国際分業から生じてきた諸国民の生産面・消費面の結びつきであって、それは生産条件の場所的な違い、国際法の関係、ならびに財貨および人間の輸送、通信の施設のうゑに打ち立てられている。」と述べているが、彼のこの表現は最も的確にこのことをとらえ、説明したものといえる。

表 1. 世界ならびに主要国の海上輸送

国	商 船 (1,000 総 登録トン) 1974 年	貨 物 輸 送 (1,000 トン)					
		積 荷			揚 荷		
		1965 年	1971 年	1973 年	1965 年	1971 年	1973 年
世 界	311,323	1,674,000	2,707,000	3,190,000	1,676,000	2,642,000	3,182,000
日 本	38,708	23,063	52,488	55,986	200,245	460,781	588,279
イ ン ド	3,485	19,209	...	...	23,670	...	...
シンガポール	2,878	8,108	19,578	23,066	13,574	29,280	39,186
ア メ リ カ	14,429	157,752	185,935	250,191	244,790	306,892	422,097
カ ナ ダ	2,460	74,521	95,887	112,535	48,666	55,209	66,554
イ ギ リ ス	31,566	34,852	49,539	...	159,317	206,446	...
ギ リ シ ャ	21,759	2,727	4,415	8,846	8,885	14,170	25,257
ノ ル ウ ェ ー	24,853	27,252	34,570	...	13,720	19,112	...
フ ラ ン ス	8,835	19,529	22,845	30,177	109,648	149,905	1,878,890
ソ ビ エ ト	18,176	79,054	112,577	112,620	12,756	15,088	36,918

「国際統計要覧」1976 年版による

Ⅱ 交通の機能

交通の機能と重要性については、マーシャル (Alfred Marshall) が「交通業は、ただ人と物とをある場所から他の場所へ移すにすぎないのに、文明時代の最も重要な人間の活動となっている。」と述べているがごとく、交通手段の近代化は産業革命の一翼をにない、また産業革命後における資本の蓄積と技術の向上にともない、経済・社会の発展のなかで交通はさらに急速に発達してきた。

そして商品流通の大量化と快速化が、産業革命以後の交通機関の急激な発達によって可能となった。いわゆる輸送量の急激な増大と、交通路・交通機関の改善や増強に加え、植民地獲得競争と国際分業の機運とは、それまでの地方的交通圏を一举に地球全体に拡大し、世界交通と国際貿易の時代を招惹したのである。すなわち、交通の発達は経済活動の基盤たる経済地域を量的に拡大すると同時に、土地の合理的利用を促進し地域的分業を進め、文化的社会的交流範囲を次第に拡大してゆき、複雑化は生ずるものの一方それによって地域相互間の交通もまた盛んとなり、これまで比較的孤立していた各国の交通は相互に結合され、世界は一つになってきたのである。

このように交通は一面では地域の特質を助長するような特化作用 (specialization) を行なうとともに、他面では均質化 (homogeneity) を促進するといった二面的な動きを有している。また世界の諸国は原材料や食料を輸出する国もあれば、他方では工業製品を輸出するというように、各国間の国際分業が成立し貿易が活発すると、さらに交通の整備が必要となり、世界的規模で交通システム (交通網) が形成されてきた。

したがって、交通機能は、これまでの空間距離を克服する段階から時間の克服へと移変している。すなわち、旅客や物資を大量にすみやかに輸送するという段階へと進み、今日ではその技術改良の方向は、一層安全で確実しかも快適な交通を確保する方向へと進行している。

Ⅲ 世界の交通地域

しかし交通手段の発達は、各地域の生活様式や文化の発達段階に応じて異なり、自然環境や産業構造の特色などを反映している。このため世界の各地域で用いられる交通手段は多様であり、交通路の種類や運行頻度の地域差はきわめて著しいものがある。

すなわち、熱帯雨林の内部や北極海沿岸の地域では、少数の住民が集落を中心とし、狭くて孤立した交通圏をつくっているが、これらを結ぶ幹線路はまだ

発達していない。したがってこれらの地域では交通手段は歩行が主であり、ほかに畜力・小舟・いかだ・そりなどが使用されている。

中央アジア・アフリカ・オーストラリアの広大な乾燥地域には、分立した地方的小交通圏があり、国内や国外の要地との間は少数の幹線路によって結ばれている。これらの地域では幹線路の整備は比較的に進んでいるが、支線交通路はもっぱら駄獣や荷車などにたよることが多い。またシベリアや中国・カナダなどでは、鉄道網が疎であり、これに反しインドやアルゼンチンなどでは、鉄道網は密であるが列車の運行頻度が少ない。

これらの地域に対し、ヨーロッパの国々やアメリカ合衆国・日本などでは、鉄道が縦横に通じその利用はきわめて活発である。（表2） また道路網もきわめて密度が高く、その間に高速道路網がのびている。また日本を除くと内陸水路網も発達して、世界で最も交通活動の盛んな地域となっている。

表2 各 国 の 鉄 道

国	営業キロ (千km)	面積 100km ² あたり (km)	国	営業キロ (千km)	面積 100km ² あたり (km)
日 本	20.9	5.6	西 ド イ ツ	29.3	11.8
アメリカ合衆国	336.1	3.6	ポ ー ラ ン ド	26.6	8.5
ソ 連	136.3	0.6	南 ア 共 和 国	22.2	1.8
カ ナ ダ	66.4	0.7	イ ギ リ ス	18.6	7.6
イ ン ド	60.1	1.8	東 ド イ ツ	14.4	13.3
フ ラ ン ス	36.9	6.7	チェコスロバキア	13.3	10.4
中華人民共和国	41.0	0.4	ルーマニア	11.0	4.6

「日本国勢図会」1975年版による

以上のことからみても一国の交通の近代化は、世界経済の発展とからみあった世界交通の発展によって促進されるものであり、国際的あるいは国内的にも交通の不均等発展が交通体系の面に明確にあらわれているといえる。

Ⅳ 近代交通機関の発達と特徴

陸・海・空の各交通空間で活躍する交通機関には、それぞれ輸送の特性があり、互いに調和競合しながら交通需要に応じている。世界全体についてみると、

旅客輸送はその70%以上が自動車交通に依存し、鉄道が24%を占めている。これに対し貨物輸送は60%強が海運に依存し、25%が鉄道に依存している。しかし、これらもまた国によって異なっている。例えば旅客輸送について、アメリカ合衆国は90%以上が自動車に依存しているのに対し、日本は約70%が鉄道に依存しているがごときである。

陸上交通には、道路交通と鉄道交通とがあり、主として国内各地の結びつきを強め、国家の統一を進めるうえで大きな役割をはたしてきた。鉄道は、アメリカ合衆国やイギリスなどの先進資本主義国では、自動車交通の発達によって斜陽化しているが、大量輸送の特色を生かして、大都市やその近郊の人口集中地域で再び重要性をましている。すなわち、郊外の急速な宅地化や、メトロポリス内の各都市間の交通緊密化にともない、交通問題の解決がせまられ鉄道交通は再検討の段階をむかえた。1964年わが国に開通した東海道新幹線はこれに応えたものであり、今後世界各国の施策上に大きな指向性を与えたものといえる。すなわち、東海道新幹線は鉄道の大量輸送能力と高速・安全・確実などの高性能をもち、世界における鉄道斜陽化の常識を根本的に否定するものとなったからである。また鉄道が植民地や開発途上国の農業・鉱業の開発、さらには地域開発のためにはたした意味も大きい。例えばペルー・チリなどの鉱山鉄道、インド・中国・アルゼンチンなどの植民地鉄道はその著しい例である。またラテンアメリカやヨーロッパでは国境を越えて国際列車が走り、国家間の交流と結合に大きな役割をはたしている。

一方道路交通は、人間が陸上生活を営む動物である点より容易に想像されるごとく、基本的な交通路として古くから発達してきたが、自動車の普及発達でその機能は飛躍的に増大した。すなわち、自動車は鉄道と比較すると、終端費と交通網の密度の点で優れているからである。(表3)

ヨーロッパ諸国やアメリカ合衆国などの先進資本主義国では、自動車専用道路網が発達するなど道路の整備が進み、道路舗装率は著しく高い。1974年における主要国の道路舗装はイギリス100%、フランス89.0%、イタリア95.3%、

西ドイツ 82.7%、アメリカ合衆国 46.3%、日本 25.2%となっている。近年は国際的な自動車道路もしだいに整備され、パンアメリカンハイウェイやアジアハイウェイのように、いくつもの国家を結合させるものが建設されている。これらの長距離道路は、通過国の開発のための主要道路となるものもあるが、

表 3. 各国の自動車普及率

(単位 千台)

国	乗 用 車	トラック ・ バス	計	人口百人 につき(台)	平地面積 1km ² 当り (台)
アメリカ合衆国	96,860	21,646	118,506	56.8	18.8
日 本	12,531	9,877	22,409	21.0	194.5
西 ド イ ツ	16,324	1,326	17,650	28.6	100.6
フ ラ ン ス	13,800	2,175	15,975	30.9	39.3
イ ギ リ ス	13,023	1,887	14,910	26.7	66.4
イ タ リ ア	12,484	1,032	13,516	24.9	56.4
カ ナ ダ	7,407	1,682	9,089	41.6	1.6
ソ 連	1,815	5,060	6,875	2.8	0.5
オーストラリア	4,461	1,076	5,537	42.7	0.8
ブ ラ ジ ル	2,984	1,676	4,660	4.7	1.4
ス ペ イ ン	3,255	860	4,115	11.9	10.7
オ ラ ン ダ	2,900	378	3,278	24.6	97.2
アルゼンチン	1,845	831	2,676	11.2	1.2
スウェーデン	2,457	161	2,618	32.2	11.8
ベ ル ギ ー	2,273	302	2,575	26.5	105.1
メ キ シ コ	1,520	628	2,149	4.1	1.4
南 ア 共 和 国	1,503	600	2,103	9.5	1.8
中華人民共和国	30	649	679	0.09	0.08
世 界 計	219,800	59,700	279,500	7.9	3.0

「日本国勢図会」1975年版による。

国際的な経済・文化の交流にきわめて重要な意味をもっている。

水上交通も古くから行なわれているが、穀物・石炭・鉱石・木材など重くて容量の大きなものを、大量に安価に輸送することができる点にその特徴がある。水上交通は、海上交通と河川・湖沼・運河を利用する内陸水路交通とに分けられる。

海上交通は、長距離間の旅客輸送では航空機にその地位を譲ったとはいえ、貨物輸送では依然として大きな地位を占め、世界貿易量の80%を占めている。ことに資源をひろく海外に求めるわが国のほか、アメリカ合衆国や西ヨーロッパ諸国でも、自国の地下資源の質量の低下と石油需要の増大で、それらを国外に求める傾向は強く、したがって海上輸送依存度は一層高まっている。そのため、高速で大型の専用船が使用されるようになり運賃の節約が大きい。また最近では荷役の合理化・高速化・自動化などの近代化をめざしたコンテナ船も登場している。このような海上輸送の新しい動向は、工業の立地条件としての臨海地の有利さを一層高め、臨海工業地域の成立が各地でみられている。特に資源に乏しく加工貿易の盛んなわが国においては、比較的早くから臨海工業地域が成立している。京浜・中京・阪神・北九州の四大工業地帯をはじめ、京葉・東海・瀬戸内などの工業地域がそれである。またこのような海上交通の発展のなかで、リベリアやパナマのように便宜置籍国として、船からの税収入が国家収入の多くを占めている国もある。

内陸水路交通については、特にヨーロッパで河川や運河により発達し、ライン川・ドナウ川などは国際河川として重要な役割をはたしている。これらの河川はいずれも勾配が小さく水量も年間を通じてほぼ一定し、多数の運河で結ばれているためである。ことに国際河川のライン川は、西ヨーロッパの内陸水路の大動脈となり、下流にはルール地方があり、河口に大工業地域を後背地とするロッテルダム港を成立させている。ロッテルダム港はEC諸国の門戸で、取り扱い貨物量は世界第1位である。北アメリカの五大湖は4か月以上にわたる長期結氷の難点はあるが、セントローレンス海路で大西洋と結び、鉄鉱・小麦

などの輸送量が多い。ミシシッピ川や長江は陸上交通と結び相互に依存しあい、またアマゾン川は陸上交通の不便を補っている。

アジアでは揚子江の本支流が、交通上最も大きな役割をはたし、航洋船は漢口まで遡行し、また沿岸に貿易港が多く、「中国の地中海」と呼ばれている。隋の煬帝が数百万の民を使役し造ったといわれる大運河は、今では局部的にしか利用されていない。また華中・華南は華北に比べ鉄道がおくれているが（特に東西方向の鉄道）、これは南船北馬の意味する内陸水路に負うところが多いからであろう。

航空交通は、高速の輸送機関として時間距離を著しく短縮し、しかも快適に目的地へ達しうるといふきわめて有利な特徴をもつ反面、比較的安全性が低く、高運賃で大きく天候の制約を蒙るという欠点をもっている。しかし第2次世界大戦後世界は本格的な定期航空機時代を迎えるにいたり、1970年代には巨大機や超音速旅客機（SST）なども登場し、大量輸送と高速化を一層促進させ、国際経済の構造的発展に大きく寄与している。最近では旅客輸送のほか貨物専用機も発達し、生鮮食料品・生花その他高価な工業製品などの輸送にものりだしている。また国内における主要都市間の、中距離輸送への航空機の進出もめざましいものがある。

航空交通は特に先進国に発達しているが、近年は開発途上国でも国策として航空会社を設立し、陸上交通の未整備を補うため利用されている。これは鉄道ほど建設費用を要しないことや地形を無視しうる利点があるからである。

国際間の交通については、通商航海条約や民間航空協定など、国家間の承認のもとで、運行の安全保障や運賃の取り決めが行なわれているが、このうち海運は、公海における航行自由の原則によって、自由な交通路となりうるため、開発途上国も自国の商船隊の育成に努めている。このため、先進国が占めていた海運業における地位は、しだいに低下傾向にある。

一方通信の発達も、世界を一つに結合する役割においてきわめて重要である。交通の発達・高速化によって、人々の生活はより広範囲となり、国内の商業や

国際間の貿易は活発化し、いわゆる社会生活は高度化・広域化した。したがって、さまざまな情報の伝達・交流は、経済活動や文化活動に不可欠のものとなり、通信量は飛躍的に増大している。通信網の発達は、各国各地域間の結びつきをますます促進させ、いわゆる現代社会が情報時代と称されるがごとく世界を一層縮小させている。

V 貿易と国際分業

各国はそれぞれ自然的歴史的な諸条件、すなわちその国の天然資源の存在状態、地味、気候、人口状態、住民の性格才能、蓄積資本量、技術水準などにより、生産上の適性や能力に差異がある。この適性や能力を最も有効に利用し、外国よりも低廉な商品を国内需要以上に生産した場合、この商品を外国に輸出して、外国がその適性によって生産した安い他の商品と交換するならば、世界各国の生産資源は最も能率的に利用され、総生産量もまた増大する。これが国際分業のすすめられる契機であり、また国際貿易が行なわれる理由でもある。

世界の貿易も、かつては価格が高くて軽い商品を中心として行なわれていたのであるが、先に述べたごとく産業革命以後の交通機関の発達にともない、ありとあらゆる種類の物資がその対象となった。特に食料と工業用原料、エネルギー資源ならびに工業製品の貿易がその中心となり、外国貿易はその性格を一変したのである。

降って第2次世界大戦後も、世界の貿易量は年々増大する傾向にあり、約8,000億ドルに近い額の物資が世界中を移動している。(表4・5)

ハロッド(Roy Forbes Harrod)は「交換一般が分業によって必要となるごとく、外国貿易も分業が国境を越えて推し進められた場合に現われるのであり、それは国際分業の必然の結果である。」と述べているがごとく現代世界の諸国は、自然的・社会的条件を異にする資本主義国と社会主義国とを問わず、また先進国、開発途上国のいかにかわらず、貿易に対する依存度は増大し、貿易によってますます国際分業は進展している。さらに世界各国は、経済の発

展や技術の進歩によって、その生産はたえず影響をうけるもののそれぞれの国内において、一層有利な産業部門の育成開発に力を注ぐ傾向をみせている。しかし、後進国の工業化により先進国はより高度な産業構成に転換せねばならぬ問題をはじめとして、国際政局の不安、ナショナリズムに基づく貿易政策、国際市場における非加工商品の不利などの諸理由により、貿易の自由化と国際分業は、いまだ不十分な段階にとどまっているが、世界各国相互の結合は国際分業と貿易によって一層強化緊密の度を深めていくことは必定のことである。

表4. 世界ならびに主要国の輸出入額 (100万米ドル)

国	輸 入			輸 出		
	1965	1972	1974	1965	1972	1974
世 界	174,300	380,900	767,700	164,300	366,000	773,900
日 本	8,169	1,922	62,111	406	1,101	55,536
イ ン ド	2,900	2,230	4,971	1,686	2,415	3,906
ア メ リ カ	21,348	55,282	107,112	27,189	48,968	97,144
カ ナ ダ	7,986	18,848	32,296	8,109	20,178	32,784
イ ギ リ ス	16,103	27,860	54,142	13,722	24,344	38,639
フ ラ ン ス	10,339	26,715	52,992	10,051	25,848	45,852
ノ ル ウ ェ ー	2,210	4,332	8,414	1,443	3,251	6,274
南アフリカ	2,459	3,648	7,226	1,483	2,602	4,977
ソ ビ エ ト	8,058	16,047	24,890	8,175	15,361	27,405

「国際統計要覧」1976年版による

表5. 主 要 国 の 貿 易 依 存 度

国	輸 出 (%)				輸 入 (%)			
	1965	1970	1972	1974	1965	1970	1972	1974
日 本	9.6	9.8	9.7	12.3	9.3	9.6	8.0	13.7
イ ン ド	...	3.8	...	...	...	4.0	...	...
ア メ リ カ	3.9	4.4	4.3	7.0	3.1	4.3	5.1	7.7
カ ナ ダ	16.6	20.5	20.2	24.0	16.4	17.6	19.3	24.2
イ ギ リ ス	13.7	15.8	15.4	...	16.1	17.7	17.7	...
ノ ル ウ ェ ー	20.5	22.3	22.5	...	31.4	33.6	29.9	...
デンマーク	22.8	21.6	21.4	...	27.8	28.4	24.5	...
フ ラ ン ス	10.3	12.5	13.4	...	10.5	13.2	13.7	...
南アフリカ	14.1	13.0	13.7	15.6	23.2	22.8	20.1	24.7

「国際統計要覧」1976年版による

Ⅵ 産業構造と貿易の型

ところで、世界で行なわれている貿易をみると、各国は自然環境の制約に基づく資源開発や経済の発達段階に基づく地域分業に応じて、それぞれ特色のある貿易を営んでいることがわかる。

すなわち、原料輸入・製品輸出の工業国の貿易の型がその第1で、これは機械・化学製品・繊維・雑貨などを、原料供給国その他の開発途上国を中心とした世界中に輸出する先進国型あるいは工業国型ともいうべきものである。この型に属する国々は、西ドイツ・日本・アメリカ合衆国・イギリスなどが代表的である。

第2は、原料輸出・製品輸入の農・鉱業国型で、まだ植民地的経済から完全に抜け出していない工業の未発達なアジア・アフリカ・ラテンアメリカなどの開発途上国の貿易がそれにあたる。これらはプランテーションで大量に生産される東南アジアの生ゴムやキューバの砂糖、ブラジルのコーヒー、あるいは中東諸国やベネズエラの石油、チリ・ザンビアの銅のように、単一または少数の輸出品に依存する例が多い。

第3のものは、前記第1の型に類似するが、原料・食料と工業製品をともに輸出入する農・工業国の貿易の型で、オランダ・カナダ・インド・中国・オーストラリアなどがこの中に含まれている。

しかし、貿易の量からみると、世界の貿易額の70%以上を占める先進国の輸出額のうち、80%近くは先進国間のものであり、その中心は、西欧・アングロアメリカと日本の3地域で、特に西欧のECの貿易額が大きい。このことは、戦前の経済ブロック時代の貿易が先進国とその従属的な地域という垂直的な分業であったのに対し、水平的な分業が発展しているといえる。なお、先進国から開発途上国への輸出は20%にも満たない現状である。

他方、開発途上国は面積6,542万km²、人口171,800万人を有し、それらはともに世界の約 $\frac{1}{2}$ を占めるが、世界貿易に占める割合を1960年と1970年で比較すると輸入で22.2%から18.6%へ、輸出で21.1%から17.2%と大幅に低

下し、その貿易額は世界貿易の約 $\frac{1}{5}$ 程度にすぎない。これは必要とする開発資材の輸入力不足と、開発テンポのおくれを象徴している。したがって、開発途上国における貿易は先進工業国との貿易が大部分で入超になっている。また経済の地域差が増大し、いわゆる南北問題がおき、G A T Tや先進国の開発投資などによって、その解決に努めている。

いずれにしても世界の貿易の中心は先進国間の貿易であり、しかもその比重は今後も増大する傾向にある。

社会主義国家は世界人口の約 $\frac{1}{3}$ を占めるが、自給体制を目標にしてきたので、貿易額は世界貿易の約 $\frac{1}{10}$ を占める程度で非常に少ない。しかも域内貿易が $\frac{2}{3}$ を占めており、域内の国際分業を背景にした取り引きが行なわれている。社会主義諸国の世界貿易に占める割合を1960年と1970年についてみれば、輸入13.0%、10.9%、輸出12.6%、11.2%と後退しており、世界経済における地位は必ずしも高くない。また社会主義諸国から資本主義諸国への輸出額は40%近いにもかかわらず、輸入額は5%以下と非常にアンバランスの現状であり、これは東西両体制の貿易を通しての結合が現在ではそれほど強くないことを示し

表 6 資本主義国・社会主義国の貿易推移

(単位 百万ドル、カッコ内%)

	資本主義国より			社会主義国より		
	資本主義国へ	社会主義国へ	計	資本主義国へ	社会主義国へ	計
1968年	202,410 (95.9)	8,750 (4.1)	211,160 (100.0)	9,760 (37.0)	16,640 (63.0)	26,400 (100.0)
1969年	230,960 (96.0)	9,690 (4.0)	240,650 (100.0)	11,550 (39.0)	18,050 (61.0)	29,600 (100.0)
1970年	263,530 (95.7)	11,730 (4.3)	275,260 (100.0)	14,340 (41.9)	19,910 (58.1)	34,250 (100.0)
1971年	294,140 (96.0)	12,390 (4.0)	306,530 (100.0)	15,980 (42.2)	21,860 (57.8)	37,840 (100.0)
1972年	344,260 (95.1)	17,730 (4.9)	361,990 (100.0)	18,830 (41.9)	26,110 (58.1)	44,940 (100.0)

「日本国勢図会」 1975年版による。

ている。しかし、社会主義諸国は資本主義諸国との貿易拡大を積極的に進めようと努めており、今後両体制間の貿易は拡大していくものと考えられる。(表6)

Ⅶ 貿易政策の動向

国際分業が発達した現代では、自国だけで経済的に孤立することは不可能であり、かつ貿易は国の発展にきわめて重要である。したがって、貿易の環境変化は貿易依存度の高い国の経済に大きな影響を与えることはいうまでもない。このため各国とも、自国の産業を維持し発展させるために、さまざまな政策をとっている。

すなわち、これまで食料や原料をもっぱら輸入してきた開発途上国は、今日では政治的・経済的自立を求めて工業化に努めているのに対し、先進工業国は、ある程度まで農業を保護し、食料を自給するための政策を捨てていない。

わが国では、1969年頃から輸出がのび貿易収支は黒字が続けている。世界の先進国特にアメリカ合衆国では、スタグフレーション(景気停滞下のインフレ)に悩み、ベトナム戦争の失費もともない、ついに1971年8月のいわゆるドルショックとなった。すなわち、対外的にドルと金の交換中止、10%の輸入課徴金の課税、国内向けの物価・賃金の90日間凍結などの抜本的措置により、ドルを防衛し、国際貿易を安定させようとした。(表7)つづいて、1971年12月、10か国蔵相会議で多角的通貨調整が協議され、日本は円の切り上げ(1ドル360円から308円へ)をよぎなくされた。この結果わが国は輸入はしやすく、輸出は不利な状況となり、中小輸出産業の倒産をはじめ、国内産業への悪影響が心配されたが、1972年にはいっても、輸出は予想以上にふえ、特に日米間の貿易の不均衡(合衆国の対日赤字)は解消されなかった。またアメリカ合衆国の対E C赤字も当初の予想ほど縮小されなかった。そこで、アメリカ合衆国は1973年2月にドルの10%切り下げを断行した。このためわが国の円は自動的に切り上げられ、2月14日以後、1ドル308円から277.22円に変動した。またこの影響をうけた日本やE C諸国は従来の固定相場制を放棄し、変動相場

制に切りかえた。アメリカ合衆国の輸入総額に占めるわが国の割合は 15 % 程度であるが、アメリカ合衆国の貿易収支の悪化は、急速に保護貿易的な色彩を強めている。このことは、1972 年 1 月アメリカ合衆国政府の強い要求で、繊維製品の対米輸出制限に関する政府間協定が調印されたことをみてもうなずけるのである。

表 7 アメリカドル防衛の推移

	防 衛 策
1960 年	アイゼンハワー大統領 シップアメリカン、バイアメリカン政策の導入
1963 年	ケネディ大統領 国際収支に関する特別教書を発表 金利平衡税（＝外国の発行した株式、有価証券を買うと税金を かけ資本の流出を防ぐ）を設ける。
1965 年	ジョンソン大統領 対外貸出ガイドラインを設け、直接投資、 銀行貸出しを全面的に統制下におく。
1968 年	ジョンソン大統領 ドル防衛白書の発表 対西欧投資の禁止、海外旅行の制限等による 30 億ドルの節約 を要請
1971 年	ニクソン大統領 経済緊急対策を発表 物価・賃金の凍結、金・ドル交換性の停止、輸入課徴金を実施 する。
1973 年	ニクソン大統領 60 日間の物価再凍結を発表

このように、各国とも競合する商品の輸入を制限し、あるいは高率の関税を課して国内産業の保護に努めるとともに、輸出奨励金を与え、あるいは二重価格制度をとるなどにより輸出増進をはかっている。特に先進国は、生産物の直接取引のみならず、プラントの輸出、外国企業に対する資本参加、それとの技術提携や資源の共同開発などの方法により、貿易の振興や外貨の獲得にも力を入れる傾向が、最近では特に強くなってきた。

しかし、世界貿易を一層拡大するためには、開発途上国が購買力をもつこと

が必要であり、これらの国々が産業を開発し、輸出力を高めることが先決である。このため先進諸国の開発途上国に対する資本や技術援助が世界的な課題として重視されるようになった。（表 8）

表 8 開発途上国に対する開発援助額

（100万米ドル）

援 助 国	1971年	1972年	1973年
日 本	1,190	1,429	2,204
ア メ リ カ	3,392	3,379	3,311
カ ナ ダ	369	571	544
イ ギ リ ス	550	595	629
フ ラ ン ス	1,131	1,329	1,580
イ タ リ ア	286	258	505
ノ ル ウ ェ ー	49	73	96
オ ラ ン ダ	218	310	321
ベ ル ギ ー	148	203	239
オーストラリア	231	288	298
中 国	492	498	351
チェコスロバキア	14	100	303
ル ー マ ニ ア	141	385	36
ソ ビ エ ト	677	921	1,236

「国際統計要覧」 1976 年版による。

また貿易は世界経済の変動に大きく左右されるばかりでなく、これにともない国際間の輸出競争も激化の一途をたどり、輸入割当や制限というような問題も常に生じており、その前途は楽観を許さないものがある。したがって、今後は科学技術の向上や企業の合理化によって、よりよく推進をはかり、良質で安価な製品を世界市場へ送り出すように努めなければならないことはいうまでもない。

VIII 交通・貿易の発達と環境保全

以上交通と貿易について述べてきたが、交通機関の発達およびそれにともなう貿易の発展は、同時に現代社会の大きな問題である環境破壊、あるいは公害

発生の一要因をなしていることを忘れてはならない。

すなわち、人間の生活を向上させ 豊かな社会の創出に目的を置いた、交通機関の発達とその量的拡大が、それとは相反して自然界に悪影響を与え、人間生活に脅威を与えるなど、きわめてマイナス的現象を生み出しているのである。

ことに自動車排出ガスによる大気汚染や鉄道新幹線・航空機などの高速輸送機関による騒音・振動の被害は今や深刻な問題となってきた。

もとより交通の進歩は産業の生産力を増大するとともに、市場の形成や拡大を容易にしているが、交通開発のため自然を征服し、新たな交通路線を開設し、これに最新の交通機関を稼働させて、交通施設の建設あるいは輸送機関の運行などについて、われわれは人間の力、技術の進歩を過信し過大評価するあまり、自然との調和均衡を無視した近代化に急で、このため交通機関は高速化・頻繁化の一途をたどり、かえって交通界は甚大な混乱と損害を今日では蒙っているのである。

また貿易の進展増大にともなう海洋汚染についても、大きな関心がはらわれねばならない。港湾やその周辺の海域は、河川を通じまたは直接流入する工場または事業場からの排水はもとより生活排水をはじめとして、荷粉などの多種多様な廃棄物や、それに船舶から排出される廃油などによって汚染されている。いわゆる複合汚染の形態をもって、汚濁されている現状である。(表9)

表 9 公害苦情受理件数の推移

	1969年	1970年	1971年	1972年	1973年	〃 (%)
大 気 汚 染	7,558	12,911	13,798	15,096	14,234	16.4
水 質 汚 濁	4,665	8,913	11,676	14,197	15,726	18.1
騒音・振動	17,786	22,568	25,591	28,376	28,632	33.0
地 盤 沈 下	13	11	937	74	93	0.1
土 壌 汚 染	—	67	262	408	466	0.5
悪 臭	7,983	14,997	17,750	21,576	19,674	22.7
そ の 他	2,849	3,966	6,092	8,037	7,952	9.2
計	40,854	63,433	76,102	87,764	86,777	100.0

「日本国勢図会」 1975年版による。

国民が健康で文化的な生活を確保するうえにおいて、公害の防止はきわめて重要な問題である。したがって、これら交通・貿易の発達にともなう環境問題を解決していくためには、今後適正な道路網の配置など交通体制のあり方を含めて広い観点からの総合的な都市計画に基づく、環境保全対策が積極的に推進されねばならないことはいうまでもない。

また環境保全については、全地球規模でその重要性を深めつつあり、国際協力の必要性は今後一層緊要になるものと予想される。

1972年国連人間環境会議がストックホルムにおいて開かれたが、これには世界の114か国が参加し、人間環境宣言が行われている。

この環境宣言によれば「今やわれわれは、世界中で環境への影響に一層の思慮深い注意を払いながら行動を起さなければならない。無関心であれば、われわれは、生命と福祉が依存する地球の環境に対し、重大かつ取返しのつかない害を与えることになる。」「現在および将来の世代のために、大気・水・自然の生態系などが適切に計画管理されねばならない。」と述べられ、市民・社会・政府のすべての協力と最大の努力が必要であることを主張している。

これは明らかに今後の環境問題に指針を与えるものであるが、わが国においても1967年公害対策基本法を公布し、事業者・国および地方公共団体の公害防止に関する責務を明らかにし、人の生活に密接な関係ある財産ならびに人の生活に密接な関係のある動植物およびその生育環境の保全と被害防止に努めている。

なお公害対策基本法にもとづいて、公害防止事業費事業者負担法（1970年）が実行され、自動車の排出ガスによる大気汚染防止については1975年から自動車排出ガス規制が実施されて、漸次その強化が進められている。

しかし、人や他の生物に最も大きな影響を与え被害が深刻なものは、もちろん大気汚染と水質汚濁である。これは交通の発達、貿易の発展とが最もかわりが大きいことを考え、環境の保全とその破壊防止については一層の強化と努力がのぞまれる。

参 考 文 献

Wagemann, E., Struktur und Rhythmus der Weltwirtschaft,
Berlin, 1931.

Marshall, A., Industry and Trade, London, 1919.

Harrod, R. F., International Economics, London, 1939.

- | | | | |
|--------------------------|-----------------|---------|------|
| 有末 武夫
枳 幸雄 編
青木 栄一 | 交 通 地 理 学 | 大 明 堂 | 1968 |
| 中西 健一 編
広岡 治哉 | 日本の交通問題 | ミネルヴァ書房 | 1967 |
| 今野源八郎 編 | 交 通 経 済 学 | 青 林 書 院 | 1957 |
| 枳 幸雄 他共著 | 都市問題講座 第4巻 都市交通 | 有 斐 閣 | 1965 |