



70年代の通産政策

田中角栄 通産大臣
記者会見

1971年7月27日(火)

帝国ホテル(孔雀南)

ポスト佐藤をうかがうコンピューター付きブルトーカーは、日本経済のキャッチアップ時代終了を宣言し、70年代の産業政策、全国総合開発主義、対米摩擦解消策など持論を展開した。

今日は通産大臣として参りましたので、あまり軌道はずすわけにはいきませんから、まず最初に「70年代の通産政策のあり方」についてお話しして、後ほど当面する重要政策である「日米問題」について所見を述べてみたいと考えます。八項目ほどに整理して話を進めたいと思います。

第一はGNPですが、1970年度わが国のGNPは世界第三位です。自由世界の中では、アメリカの9,800億ドルについて第二位の2,000億ドルの規模を達成しました。この2,000億ドルというのはEEC6カ国（仏、西独、伊、ベネルックス3国）のGNP合計の約半分に当たる数字です。

第二に国民所得ですが、米国が4,000ドルで日本は1,600ドルです。この1,600ドルというのは、イギリスを多少追いこし西独とフランスに近づいている数字です。

第三に自由圏貿易の輸出額に占める日本のシェアについてですが、1969年度において6.6%となっています。アメリカ（15.4%）、西ドイツ（11.9%）、イギリス（6.9%）につぐまでに至りました。このような成長、発展の結果、わが国経済は、戦後からの一貫した国民的悲願 欧米先進

諸国へのキャッチ・アップをおおむね実現することができたわけです。しかもこの過程で、従来わが国経済が度々悩まされてきた国際収支の制約からも脱却し、さらに不完全就業の苦しみからも解放されたのです。しかしながら、このような世界に類を見ない経済発展の過程で、あるいは発展の結果として、多くの新しい問題が生じてきているわけです。そして、われわれは、今、これらの問題について、的確な判断と方向の選択を迫られています。

第四に経済成長ですが、高度成長の時期の平均成長率は10.4%でした。ご承知のように高度成長時代というのは、昭和29年日本がIMFに加入して14条国経済が始まった年、いわゆる敗戦経済からの自立経済を進めた年です。この年から39年までの10か年を高度成長期と呼ぶわけです。この成長期の後、佐藤内閣が安定成長をかかげて登場したわけですが、1960年代の10か年で高度成長期の10.4%を追い越して11.1%という数字を記録したわけです。この数字がフランス（5.8%）西ドイツ（4.8%）アメリカ（4.1%）イギリス（2.8%）にくらべいかに高いかはお分かりかと思いません。

このような日本経済の高い成長に対して、国際経済におけるスピード違反だというよう

な議論が行われてきました。日本経済の発展の高スピードが国際経済に与える影響は、日本経済の巨大化に伴ってますます大きくなり、わが国への批判も一段と高まることが予想されます。こうした問題への対応策として、日本経済の発展速度を落として、かれらの焦立ちを抑えるということが考えられますが、このような安易で後ろ向きの策は断じてとるべきでないと考えます。日本民族が有する高い経済発展の潜在力は、いたずらに制止しても問題の解決にはなりません。われわれは、きわめて困難な道ではありますが、基本的には日本と国際社会との間に「日本経済が高い成長を実現することが、そのまま国際社会の発展に寄与する」という関係を形成することにより、国際間の経済協調を推進する必要があると考えます。

第五に将来の日本はどのくらいの成長が見込めるかという問題があります。果たして、70年代においても10%台の経済成長が可能であろうか。結論のみをいえば、私は過去の日本経済の発展の有様、その過程で蓄えられた経済発展の潜在力を考えれば、10%台の成長は十分達成可能であると考えます。この場合、10年後のわが国経済は実質国民総生産（65年価格）で160兆円、1人当たりの国民所得で現在の米国並みの4,000

ドルと文字通りの“ゆたかな社会”を実現することになります。しかし、それと同時にそれだけの産業、経済を支えていくためには、どれほどのエネルギーが必要なのかということが、非常に大きな問題となって現出するわけです。エネルギーは1980年いまから10年後、世界のエネルギー貿易のうち30%以上を、日本だけで輸入しなければならないようになります。非常に大きい数字ですが、避け難い数字です。これを確保できるか否かは別問題ですが、10%成長経済を前提にして試算すると、こうなるわけです。

第六は以上に関連して社会資本の拡充の問題です。現在、アメリカと日本における1人当りの社会資本のストック量を比較すると4対1という格差があります。これを解消するためには、70年代において名目約300兆円の社会資本投資が必要となります。

第七は国際経済協力。これはケネディ・ラウンドの推進とか南北問題の解決とか、そんなむずかしいことをいわなくても日本が国際協力をやっていかなければ、直接、貿易にも関係するし、原材料もエネルギー源も確保できないという簡単な理由から考えてみても良いのではないかと思います。問題はペースだと思いますが、早く多く行うべきだという意

見と、そんなにやれないという意見に分かれています。簡単に申しあげれば、1969年で13億ドル投資されているわけです。これが通産省の内輸に見積もった金額でも、80年には75億ドルの投資を必要とするということです。もちろん、このような経済援助は膨大な財政支出、あるいは旧来型産業の発展途上国への移譲など多くの負担をともなうものでありますが、それをいとうべきではないと考えます。

第八。私個人ではGNPは15年後を目標にしていますが、政府は10年後を考えています。先にも触れましたように1980年度には、日本のGNPは160兆円を超えるでしょう。このGNP160兆円という規模は同年のソ連、EECとほぼ同じであり、東南アジアの3倍強、また東南アジアを含む全発展途上国とほぼ同じ経済規模ということになります。

第九として70年代の産業構造のあり方ですが、ご存じのように日本経済は60年代において生産力増強、国際競争力強化という目的のもとに、重化学工業化の道をまい進してきました。その結果、今日の経済大国が実現されたわけですが、反面、この重化学工業化の過程から、公害、過密問題など種々の弊

害が発生したわけです。このような事情と労働力不足、資源、エネルギーの希少化などの問題を考えれば、70年代においても、従来通り重化学工業化の道を歩むことは許されないと考えます。これに代わる新しい産業構造の姿が求められなければなりません。

私は産業構造の知識集約化こそ、70年代においてわれわれが進むべき道であると思います。産業構造の知識集約化というのは簡単にいえば、研究開発、デザイン、マネジメントなど経済活動における知的活動を集約的に活用する産業、いわゆる知識集約産業を中核とし、これを支える鉄鋼、石油化学などの基盤的産業やその他の産業においても、可能なかぎり知識の集約度を高めるような産業構造の姿をいいます。このような産業構造の知識集約化の方向は、知識に対する需要の増大、国民の知的労働への指向、さらに自然環境保護の要請の高まりなど、70年代の産業経済をめぐるいろいろな情勢の変化に十分対応し得るものだと思います。そして、この知識集約産業立地から全国総合開発経済への転化が急激に進むであろうと考えます。

最後に申しあげた「拠点中心主義から全国総合開発主義への転化」ということに関係して少し話してみたいと思います。今、公害問

題は足もとに火がついたようになっています。当然のことだと思います。これからの産業は公害をとまわらないということが前提ですから、産業の地方分散化ということは決して公害の地方分散化ではありません。しかし、物理的にも化学的にも避けがたい現象もあります。1台の車からの排気ガスはたいしたことがなくても、10万台、100万台となると光化学スモッグの一原因となる。これは複合公害というのですが、この複合公害からは産業立地は避けて行わなければなりません。また経済的ベースにおいて、ある程度自然の力で公害を吸収してもらおうということもあります。そういう意味では、その限界内の化学工場などは離島に設置するということもあり得るわけです。地球自体に自浄作用があります。そしてそれを利用して消化するという考え方が生まれてくるわけです。

次に産業にとって不可欠の水の問題です。現在は降水量の16%の水を使っています。人間の社会構造が変わったり、文化レベルが上がると、1人当たりの水の消費量は倍増、3倍増するのです。これからの産業で一番避けがたいのは、この水の問題なのです。15年後の昭和60年には、降水量の35%が必要となります。現在の倍以上が必要になるわけです。そして10年後およびその後の将来

を考えた場合、どのくらいダムを建設しなければならないかということ、なんと1,000か所という答がでていっているのです。労働力というのが次に問題になります。これから15年で国民総生産は最低4倍になります。70兆円ベースで300兆円ということになります。しかし、日本の若年労働力は昭和60年まで40年対比で30パーセントしか増えないのです。

次に過密の問題です。300兆円起算を前提に試算したところ、1億1,700万人の人間を規制を加えず自由にしておくと、日本の都市人口は80パーセントを超えます。今の東京は1,100万人、ところが実際は2,750万人はいます。首都や県庁の所在地は総人口の10%が限度です。東京になぜ公害が発生し、交通事故が多いのかといえ、それはこの10%をはるかに超えているからなのです。首都圏の人口をこのままに放っておきますと、昭和60年までに1,000万人は軽く増えるのです。東京の人口は3,750万人近くになるわけです。その時の亜硫酸ガス濃度は人間生存の許容量をはるかに超すとCPUは予測するわけです。しかしこの数字はあまり説得力があるとは思いません。事実はその時がこないと分からないということなのです。

次にG N Pを60年度、300兆円と仮定して国内貨物の輸送量を試算すると1兆3,200トンキロになります。今の日本の2,500キロにおよぶ国有鉄道が、1年間に運びうる限界は600億トンキロです。その25倍に近いものを運ばなければ、日本の15年後の国内産業はまかなえないということです。その場合の輸送手段ですが、現在40%の海運を50%にする。そうすると6,600億トンキロを引けば、道路で運ばなければならないのは6,000億トンキロになります。これをトラックで運べば2,700万台の車が必要です。45年度時で820万台のトラックですが、昭和60年には2,700万台が動かないと、6,000億トンキロの輸送は不可能なのです。台数がそろえば良いかといえばそうではないのです。先ほど話しましたように、40年対比で30%しか若年労働力は増えないのです。そして、交通労働者として集められる可能人員数は550万人です。その中でトラック運転可能人員数は350万なのです。こうなるともう拠点主義の開発ではとてもできないわけです。

東京、大阪、名古屋中心の考え方ではダメなのです。今の道路幅を倍にすればニューヨークなみになるなどというのでなく、市街地

面積の半分以上を道路にしなければならないのですから。5年後の首都圏の人口に公共用地を含めて50坪(実質35坪)ずつ与えて平面的都市をつくるとしたら、要住宅面積3,900平方キロ。全関東平野の62.5パーセントです。皆さん、ここに産業政策ではない政治の姿があるのです。もう積み重ね、後追い投資では片づかない事態がきていることに思い至ると思います。明治初年から、全部後追い投資なのです。港湾を決めるには過去3年間の実績を持って決める。1日3,000台以上通るのを国道とする。乗降客1日1,000人以上の駅に急行を止める。わずかに北海道開拓のための太政官布告が、明治からたった1つの例外です。北海道開拓のために必要な公共投資は全額国がこれを負担する。鮮烈な政策であります。明治4年、3,900人であった北海道は、約90年間で520万に発展したわけです。

以上、非常に荒っぽくではありますが、70年代の通産問題および通産政策のあり方などについてお話ししました。最後に現在、その解決が焦眉の急となっている「日米問題」について話をしたいと思います。

ご存じのように昨年来日米両国間の経済関係に、ともすれば摩擦を引き起こすような

問題が生じ、両国関係が冷却しつつあるかにさえ見られています。しかし、日米両国のように、相互に貿易、経済関係がきわめて大きい国の間では、時として部分的な摩擦が生じるのはむしろ当然だと考えます。この種の問題については、日米両国が経済的、政治的に相互に協力していかななくてはならないという基本的立場で、お互いに相手国の経済的・政治的状況、あるいは両国の社会情勢と国民性までを考慮に入れ十分話し合えば、これらの問題解決は決して不可能ではないと信じています。日米間の個々の局面をどのように推進させるかの選択は、慎重でなければなりません。わが国としては米国との円滑な政治経済関係を基礎に、日本の経済成長が将来にわたって高水準に維持されることが、両国にとっても全世界にとっても望ましいという認識を出発点にすべきだと思います。

現在もっとも緊急を要することは、日米関係について世界的展望を踏えた長期路線を確立することだと思います。この長期路線は10～20年の展望のもので、次の2つを基本的な柱とするようなものでなくてはなりません。1つは日本の高い成長力を、貿易、とくに輸入を通じて米国の発展に寄与するように活用していくことです。もう1つは大規模技術開発、発展途上国援助などの分野で両国の

共同事業を起こし、未来へ向かっての良きパートナーとして、日米両国の共同経営を両国関係の基軸に据えることです。両国が自由世界の先進国として、共通してかかえる問題、たとえば大規模な環境改善技術の開発、ポスト・ベトナムのアジア開発などは格好のテーマになるのではないかと思います。

楓（東京新聞） 日米繊維問題についてうかがいたい。

答 日米繊維問題に関しましては、結論がでていることです。日本の自主規制、これです。7月1日から始まったばかりなので、今にわかにはどのくらいの影響があるかということは、向こうも証明できないし、こちらも通関実績をみても、7月1日ですからどうにもならないというところです。もちろん、日本としても自主規制をした以上は国際信義にもとるような行動を絶対にしない。自主規制は完全にこれを行う。政府間協定を行ったよりも、もっと厳しく行うべきである。これ以上にこの問題はどうしようもありません。

穂積（デーリー東北） 次期総裁問題で、佐藤さんが福田さんに譲れとって、田中さんがそれを了解したというような話を聞いたのですが、本当ですか。

答 そういうことはありません。そういうことは、佐藤さんが責任の中心におられるときに問題にすべきことではありません。

今井（フジTV） 将来のエネルギー対策も含めて、ソ連からの天然ガス、石油、中国からの石炭という問題、すなわち対東側貿易を長期的展望でどのように考えておられますか。

答 たびたび2,000億ずつ原油価格が引き上げられるということになると大変なことです。そういう意味でも、いろいろな方面から輸入するということは良いことだと思います。その場合、共産圏はどうかというと、これは私の意見ではなく、国連のCPUの公表された結論ですが 今世紀末地球はどうなるかという質問に「35億の人口は60億になるだろう。その時、地球上に東西問題は存在しない。南北問題も解決しているであろう。残る問題は主食と水の問題だ」と答えています。もちろん、薪が石油になり、石油が原子力に転化して行くように、人類の英知はいろんなものをあみ出して行くと思いますが、15年後、20年後を考えると、貿易の上ではEECの国々のように国境はなくなるのではないであろうか。イデオロギーや東西などといっておられない状態になると思います。これは私の立ち場でなく、学問的立ち場で答

えておきます。

野田（野田経済研究所） 景気振興の大きな要素になる設備投資について、免税等の思いきった政策をとる用意がありますでしょうか。

答 選挙が2つ行われる年には2つの現象が起こります。1つは後の選挙の投票率は10%ぐらい悪くなる。これはその通りでした。もう1つは公共投資の進捗率が非常に落ち込むということです。選挙中に痛くもない腹をさぐられてはまずいからということで、いっさいがストップするということだと思います。私が通産大臣に任命された翌日に、大蔵省に依頼して報告を受けた結果ですが、前年の6月のはじめで現金ベースで11.5パーセントの支払いがあったのが、今年の7月のはじめで9%です。今の予算の中で、公共投資は4兆1,000億です。それが2%も3%も落ち込みがあるとしたら、財政で2,000億、3,000億を刺激してもなかなか刺激要因にはならないということだと思います。

それで、公共投資予算の72~73%までを上半期に消化してしまおう。場合によったら、今年の予算の中に占めるものは全額消化しても良いのではないかと、今日の閣議で話し合ったのです。地方の起債までみんなくり上げてやることにしましたが、それだけでな

く補助金ベースの問題に対して、概算払いをやるうということになっています。財貨サービスが先行して、次に設備投資意欲が起こってくるわけです。そうなれば輸入が増加するという3段階になっているのです。第1の貨車がつかえているから、単線ではないにしても後の方も進行しないというのが、今の景気の実態だと思います。その意味で財貨サービスに大いに拍車をかけようと思っています。民間の設備投資意欲を高めるためには税制上いろいろなことがいわれてますが、対外経済調整法でもないとなかなか弾力的にはやれない。国会も終わったばかりですし、税は法定主義ですのでなかなかやれない。日銀さんの仕事は別にして、政府としては開銀金利の引き下げに踏みきました。8.5パーセントから8.2パーセントに。同時に今日から、2,200億の財投の追加を公害関連、中小企業、設備投資、住宅関連に集中的に出したわけです。

清水（UPI通信） 佐藤首相の進退についてうかがいたい。

答 困難なときに政治の重要さがあるので、吉田さんなどもいろいろなことをいわれましたが、その吉田さんが苦難の道を歩きつづけた結果が、日本の戦後の歴史の原動力になったと思っています。佐藤さんが悪いというのは、周囲についているわれわれが悪いとい

うことになるのです。いろいろなことを言われる時はそれを天の声だと思って、責任を果たすことに一生懸命になるべきではないでしょうか。自民党の総裁として、来年の11月の初めまで任期はあります。

文責・編集部