慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	昭和十二年以降の国鉄の輸送に関する統計
Sub Title	
Author	増井, 健一
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1946
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.39, No.5 (1946. 11) ,p.357(49)- 374(66)
JaLC DOI	10.14991/001.19461100-0049
Abstract	
Notes	資料
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19461100-0049

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.

これに對し動態的に見て、時間的推移による生産力の變化、即ち主として操業度の變化による生産力の變化を考へることが出來る。簡單のため、代表企業の生産力の變化のみを考へることにする。昭和七年度における一工場當り生産價額は九〇千圓、十二年度においては一五四千圓であるから、第四表の結果と對比すれば、大體に於て三〇―五〇人の規模を以て代表企業と考へることが出來る。其處で前と同樣にして各年度の生産力を計算すれば、上の結果を得る。前述の經營規模の差による生産力曲線は靜態的なものであるのに對し、この各點を結んで得る曲線は動態的な生産力推移曲線である。ダグラスの算出せる系數はこれに相對するものであり、ムーアの試みた需要曲線も、この推移曲線の性質を帶びて居るものと見てよいであらう。然らば、かくの如き生産力の增加の第一の原因として考へられるのは、資本設備の增加であるが、前述の如くこの場合には資本設備は減少の傾向にあるのであるから、操業度の增加により、生産力が上つたものと見るべきであらう。

昭和7年	0.55
8年	0.54
9	0.73
10	0.77
11	0.80
12	0.96

前號（第三十九卷第四號）目次

論說

企業の自律的性格と經營法則……小高泰雄

マルクスの人性論……平井新

資料

北歐學派利子論の分析……鉢木諒一

エンゲル法則の動態的意義に就いて……中鉢正美

昭和十二年以降の國鐵の輸送に關する統計

增井健一

昭和十二年以降、わが國に於ては重要な統計資料はすべて公表されず、而も戰災と終戰前後の混亂とに由つて未公表の資料の多くが失はれ或ひは散逸して、終戰後一年餘を經た今日に至つても私達の研究に必要な統計をなか〳〵入手し得ない狀況である。そこで夏期休暇中に運輸省その他各方面の方々の好意により手に入れることの出來た材料を編輯して、主として輸送の見地から昭和十二年以降の國鐵を檢討する資料を纏めて見た。即ち玆では材料をたゞ整理した程度に止まるのであつて、唯僅にそれに特に注目すべき點を附記したに過ぎない。此の資料を使つて、わが國の戰時交通に就て論ずる事は他の機會に是非行ひ度い所である。

第一節　輸送に於ける國鐵の地位

（一）　わが國に於ける鐵道、自動車、船舶の輸送量比較

先づ、國鐵がわが國の交通機關中占める地位を見る爲には、主なる交通機關である所の鐵道自動車船舶の輸送量を比較する事が必要であらう。所が、自動車及船舶に就ては、それ等の臺數隻數總噸數の統計はそい〳〵發表されてゐるが、それ等の輸送量を比較した數字は殆ど見ることが出來ない。もともと鐵道自動車船舶に依る輸送には各々特有の分野があつて、例へば

第一表　昭和12年度交通機關別（推定）輸送量

	旅客		貨物	
	百萬人	百萬人粁	百萬屯	百萬屯粁
鐵道軌道	3,630	46,099	141	19,667
自動車	1,189	4,375	※ 21	674
船舶	× 15	—	61	—

〔註〕（1）×は一部昭和8年度の統計を含む、※は昭和18年度

（2）鐵道軌道に關しては昭和19年度鐵道要覽による、但し軌道の旅客人粁貨物屯粁に就ては推定による、

（3）自動車の人員數貨物屯數に就ては上記鐵道要覽による營業用自動車の分のみの統計。自動車の人粁、屯粁は昭和16年7月1日鐵道省運輸局印刷「外國鐵道調査資料」所載の米國の自動車運輸の統計の數字を自動車臺數（乘用、乘合、貨物別）の比例で日本に適用。因て道路の事情車臺の相違を考慮する時に自動車の人粁屯粁の數字は過大と見られる。

（4）船舶の旅客人員は第54回日本帝國統計年鑑 P. 221 昭和8年度主要5海運會社營業狀況の數字から船舶總屯數の比例で全國汽船（20屯以上）の分を推定し、それに鐵道要覽による運輸省連絡船の昭和12年に於ける統計を加ふ。船舶の貨物屯數は雜誌「海運」昭和21年4月1日號 P. 6 の數字に連絡船の統計を加ふ。

海外からの原料の輸入の如く、如何してもその輸送は船に依らざるを得ないといふ樣な事情がある事の爲に、之等三種の交通機關の重要性を、例へば人粁屯粁といふ樣な通約的な文字で表現する事は、決して眞に當を得たものとは云へない。然しわが國の鐵道の地位の極めて大體を眺め渡さうといふ目的の爲には、此の種の數字は一つの便利を與へて呉れるであらう。たゞ前述の如く、此の事に關する適當な統計を入手し得ないので、極めて粗雜な方法ではあるが、それを親ひ得る樣な數字を算出して見た。即ち第一表である。此の數字は、特記せるを除き、昭和十二年度のそれであつて、若しそれが實際に近いものであつたとしても、それはたかだか戰前の狀態を推測せしむるに止まる。此の表は、鐵道が、わが國に於ては、旅客輸送に於ける最重要な勢力であり貨物輸送に於ても最多量を輸送する所の交通機關である事を示すものである。

戰爭中には、凡ゆる生産諸力を集約的に結集して、飛躍的に増大して行く軍需を賄ふ事が要請されたので、あつて、之に應じてそれぞれの交通機關の役割も變化して行つた。その中鐵道の上に生じた變化に就ては此の小篇全體を通じて見て行かうとするのであるが、その輸送量が次第に着實に増加の傾向にあつたのに對して、自動車、船舶に於ては特別な傾向が見られた。

先づ自動車に就ては、後述の鐵道に於けると同樣貨物輸送重點主義が採られて、生産計畫燃料規正などに於て乘用車抑制貨物車助長策が推進された。その結果戰前の乘用車貨物車の比率は戰爭の末期には一轉して貨物車が多數を占めるに至つた。然し乍ら車輛輸入の杜絶の爲、國内生産の増大を以てしても車輛不足の狀態から脱却し得ず、加之燃料事情は自動車輸送力の逼迫に拍車をかけた。之等と共に特に注意すべきは、直接軍事的な必要から、極めて厖大な車輛と燃料とが再生産的な力としての輸送面から引上げられ軍に於て使用されたといふ事である。かくして自動車は、戰爭經濟の進行に伴つて、經濟的な輸送力としての重要性を益々加へられつゝも、現實的な輸送能力は之に伴はず、殊にその旅客輸送は逆に特に戰爭の中途から急激に減少して行つたのである。（第二十一表）

船舶に就て云ふならば、日本の戰爭經濟は外地或ひは國外の原料資源を缺いては運營が不能であるといふ周知の事實から、船舶はわが國の戰時輸送力の最も重要な要素とされてゐたのであるが、作戰輸送の慘めな失敗、潜水艦飛行機による被害の甚大、造船能力不足燃料逼迫、機雷による航行不能を加へて、船舶輸送は戰爭末期には殆どその機能の大半を失ふといふ狀況に迄立至つた。その輸送力低下の樣相は第二表に示す如くである。

之等鐵道以外の交通機關の輸送力に關する分析は他の機會に讓つて、以下に於ては、之等が國鐵に直接に顯著な影響を與へた限りに於て、その場合に當つて之等

に就て觸れるに止まることとする。

（一）わが國の鐵道に於て國鐵の占める地位

次にわが國の鐵道に於て國鐵がどれ程の比重を有するものであるかに就て見よう。

第三表にあらはされた國鐵以外に於ける顯著な數字は軌道の旅客人數であるが、營業路線の短距離である關係上旅客運賃收入

國鐵、地鐵、軌道の營業比較（昭和11年度）　第三表

	國鐵	地鐵	軌道	計	國鐵の比重
					%
年度末					
營業線路粁	17,530.1	7,039.2	2,373.0	26,942.3	65
車輛數					
機關車輛	4,235	893	97	5,225	81
客車輛	11,173	4,338	6,533	22,044	51
貨車輛	73,184	11,236	1,683	86,103	85
計輛	88,592	16,467	8,313	113,372	78
從業員數 千人	228	41	51	320	71
旅客人員 百萬人	1,059	576	1,700	3,335	32
旅客收入 百萬圓	274	69	114	457	60
貨物屯數 百萬屯	89	30	2	121	74
貨物收入 百萬圓	251	22	1	274	92

〔註〕（1）車輛數は國鐵に就ては鐵道省總務局印刷昭和17年度國有鐵道陸運統計に、地方鐵道軌道に就ては昭和13年版時事年鑑による
（2）上記以外は昭和19年度鐵道要覽による

戰爭中に於ける汽船積物資輸送實績（單位千噸）　第二表

	第1＝4半期	第2＝4半期	第3＝4半期	第4＝4半期	計
昭和16年度	—	—	—	8,604.7	48,731.9
17 〃	9,443.4	11,090.8	10,847.3	9,149.9	40,532.4
18 〃	9,141.7	7,887.6	6,516.4	5,548.0	29,493.7
19 〃	5,826.2	4,182.2	3,745.1	3,398.8	17,152.3
20 〃	2,968.4	—	—	—	—

註　（1）雜法「海運」昭和21年4月1日號深井清氏論文P.21所載
（2）所謂C船に依る分

に於ては既に著しく比率を低下してゐる。即ち、戰前國鐵は旅客運賃收入に於ては六割、貨物運賃收入に於ては九割餘の比重を占め、更に第四表による時は、昭和十八年に於て旅客運賃收入六五%、貨物運賃收入九一%となつて、その比重は稍強化されてゐる。かくて、國鐵輸送に就て見る事によつてわが國の全鐵道軌道の輸送の大勢を知り得ようし、それは更に、わが國の全體の貨物旅客の動きに就ても極めて多くの事を語るであらう。

第二節　戰時に於ける輸送需要の增大

（一）生產と輸送需要

交通機關の提供する輸送は、旅客輸送と貨物輸送とに大別されるが、その何れもが、勞働力の輸送といふ形或ひは原料・生產要具の輸送といふ形に於ては直接に、生產物の輸送といふ形に於ては間接に、生產に寄與するものである。のみならず、生產に對する寄與の直接間接たるを問はず、分業交換經濟の現在に於ては

國鐵、地鐵、軌道の營業收入比較（單位百萬圓）　第四表

	旅客收入				貨物收入			
	國鐵	地鐵	軌道	計	國鐵	地鐵	軌道	計
昭和12年度	350	75	120	545	283	24	1	308
13	403	86	138	627	325	26	1	352
14	508	115	163	786	364	29	1	394
15	602	146	190	938	381	32	2	415
16	675	171	213	1,059	391	34	2	427
17	864	226	242	1,332	461	43	2	506
18	1,064	297	285	1,646	517	45	2	565

〔註〕昭和19年度鐵道要覽による算出、本表に於ては旅客收入中に手荷物運賃、郵便物運賃、寢臺急行料金、入場料其他に依る收入を含めてゐる。

生産の前提的基礎的な地位をさへ占めるものと云へよう。それ故に、生産の擴張は、比例的とは云へないが相關的に、輸送の増大を伴ふのであつて、此の事は決して無視し得ぬ所である。

之に關しては然し次の三點を考慮せねばならない。

第一に、輸送が、一般的に行はれてゐる樣に輸送「量」の問題として取扱はれる場合には、例へば石炭を主たる動力源とする重工業國と、電力を主動力源とする精密工業國との事情の相違が大きな要素として作用するであらう。第二に、凡ゆる輸送が生産に對して精密に相關的な關聯を持つとは云へない。旅客輸送の場合には特にこのことが顯著なのであつて、例へば一月元日に於ける神社參拜の旅客の殺到の如きが戰前一般の現象であつたし、又戰後に見られる如き農産物の減産が買出し旅客激増を伴ふといふのが實情である。第三に殊に戰時に於ける生産の増大は、平時に於ける擴張再生産とは異つて、特に苛烈な近代的總力戰の結果として、民需産業の壓縮に依つて軍需産業の擴張が强行される。それに加へて、直接軍事的な輸送の必要所謂作戰輸送は、異常な輸送の増大の原因となる。交通機關相互の間の事情の變化も、一交通機關に就て見れば輸送量の増減を齎すものであつて、特に戰爭中その意義の重要であつた事は後に見る如くである。

生産増大に基くにせよ直接それと關聯を有しないにせよ、輸送に對する需要を玆に輸送需要と呼ぶこととする。輸送需要を統計上純粹な形で捉へる事は困難であらう。本篇に於ては輸送量そのものを以て假に輸送需要を表はすものとして取扱つてゐる。

次に前述の處から當然生産力としての輸送力が問題となつて來る。之に就ては後に觸れる。

（二）貨物輸送量

國鐵に於ける貨物の輸送量は、第五表及第六表の推移を示してゐる。即ち、昭和十一年を基準とする時、貨物輸送量の最大となつた昭和十八年は、一八二％の輸送量を示してゐるのである。

貨物輸送量増大の數字を檢討するために、更に第七表を作製して見た。その爲に利用した資料である第六表に於ては「其他」に屬する貨物の數量が相當の割合を占めて居り、又その増勢も著しいので、記載された品目のみに就て分類を行つて貨物の種類別に依る輸送量の推移の差異を見ようとすることは正確を期し難いのであるけれども、その傾向の一斑を知る意味には利用し得よう。之によれば、比率的に見て、増加割合は金屬、建築資材、燃料、生活用品の順であり、肥料に至つては戰爭の中途より明かに輸送量の減退をさへ表はしてゐる。全體を貫いてゐるものは戰時經濟深化の傾向である。此の事は例へば、品目によつて生活用品に分類された米に就ても、その軍需向部分の急増といふ事實によつて、統計の數字以上に著しいものがあると思はれる。

更に第七表に於て最大量を示す燃料、増加量の最大

第五表　國鐵に於ける月別貨物輸送量（單位百萬噸）

	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
昭和12年度	8.1	8.1	7.8	7.8	7.3	7.7	8.6	8.7	8.9	8.0	7.9	9.4	98.2
13	9.2	9.1	8.6	8.5	8.6	8.7	9.4	9.7	10.1	8.6	8.8	10.4	109.6
14	10.0	10.3	10.0	10.0	9.7	10.0	10.6	10.4	11.0	9.5	9.8	11.5	122.8
15	11.2	11.8	11.1	10.9	10.6	11.1	11.5	11.7	12.6	11.1	11.0	12.7	137.0
16	12.3	12.5	11.5	11.2	11.5	11.6	12.1	12.3	12.7	11.1	10.6	12.3	141.7
17	12.1	12.7	12.0	12.1	10.3	13.5	13.4	12.5	12.9	11.5	11.2	13.3	147.6
18	14.3	15.2	14.4	14.8	14.8	14.4	14.9	14.9	15.6	14.8	13.9	15.8	177.9
19	15.2	16.0	14.8	14.6	14.6	14.4	14.1	14.1	13.4	12.2	10.9	12.9	167.4
20	13.4	14.6	13.0	23.2			20.2			20.3			104.5

〔註〕(1) 運輸省業務局の資料による
(2) 昭和17年迄は無賃扱のものを除き昭和18年以降は之を含む
無賃扱のものの數量に就いては第九表に記載
(3) 本表は國鐵中鐵道に依るもののみの數字

國鐵に於ける主要貨物品目別輸送量（單位百萬噸）　第六表

	米	麥類	大豆	甘藷馬鈴薯	木材	薪炭	石炭	コークス	金屬鑛	石灰石	砂利	石材鑛材	石油類	魚	鹽	肥料	雜品	セメント	紙パルプ	小計	其他	總計
昭和11年度	3.5	1.0	0.4	0.4	8.0	-1.7	31.5	0.4	2.3	1.9	2.6	1.2	1.2	1.2	0.6	4.0	1.3	2.0	1.3	66.3	22.0	88.3
12	3.5	1.2	0.3	0.4	8.5	1.6	33.4	0.4	2.5	2.2	2.3	2.1	1.2	1.2	0.6	4.3	1.8	2.1	1.3	71.0	31.3	98.2
13	4.0	1.3	0.3	0.5	10.4	1.8	36.2	0.6	3.0	2.2	2.7	2.4	1.2	1.5	0.7	4.4	1.8	2.1	1.4	78.3	31.3	109.6
14	4.4	1.7	0.4	0.6	12.2	2.2	39.3	0.8	3.0	2.1	3.1	2.6	1.1	1.6	0.8	5.1	1.8	2.5	1.5	86.7	36.0	122.8
15	2.6	1.5	0.3	0.7	12.3	3.2	42.0	1.1	3.1	2.4	4.1	1.9	1.0	1.6	0.9	5.3	1.7	2.9	1.5	92.1	44.9	137.0
16	2.9	1.2	0.2	0.8	12.4	3.3	38.7	1.3	3.5	2.7	5.0	2.1	0.8	1.7	0.8	4.3	1.6	2.9	1.6	89.8	51.9	141.7
17	4.4	1.5	0.5	1.0	12.5	3.6	38.6	1.8	4.6	3.1	4.8	2.6	0.7	1.3	1.0	2.9	1.0	2.4	1.5	90.7	56.9	147.6
18	4.6	1.3	0.8	1.2	20.5	3.7	48.8	1.9	6.2	3.5	10.0	5.0	1.6	1.4	1.3	2.8	0.8	2.7	1.5	119.6	58.3	177.9
19	4.2	1.5	1.0	1.2	18.8	3.2	44.6	1.9	6.1	2.3	10.0	6.0	1.6	0.9	1.0	2.0	1.6	2.3	1.0	112.2	55.1	167.4

〔註〕(1) 運輸省業務局の資料に依る
(2) 昭和17年迄は無賃扱を除き昭和18年以降は之を含む

な建築資材、增加比率の最大な金屬に就て檢討する事によつて、國鐵の貨物輸送量增加の核心に觸れる事が出來よう。

燃料中最大の割合を占める石炭（昭和十一年度輸送量の三五%、昭和十八年度二七%）に就て、生產量と對比した輸送量の統計を示せば第八表の如くである。

即ち、昭和十五年迄の輸送增加は大體生產量の增加に照應してゐるのに對して、昭和十八年以降の輸送の激增は、明かに海運の陸運轉移の結果である。計畫造船が船舶の喪失量を補ひ得ず、他方南方水域の作戰用船舶の必要は益々增加し、爲に海運の陸運轉移、當時の言葉を借りるならば海陸運の總力發揮が痛切な要求と

第七表　貨物種類別輸送量（單位百萬噸）

	燃料	建築資材	生活用品	金屬	肥料	其他	計
昭和11年度	33.0	12.6	11.4	3.5	5.9	23.0	89.3
12	35.0	12.8	12.1	4.7	6.4	27.2	98.2
13	38.0	15.2	13.2	5.4	6.5	31.3	109.6
14	41.3	17.8	14.9	5.6	7.2	36.0	122.8
15	44.2	20.3	15.0	5.0	7.7	44.9	137.0
16	39.9	21.2	15.2	5.7	6.9	51.7	141.7
17	41.0	19.7	15.9	7.2	7.0	56.9	147.6
18	52.4	33.2	16.6	11.1	6.3	58.3	177.9
19	48.1	31.1	15.7	12.1	5.2	55.1	167.4

〔註〕(1) 第六表より算出
(2) 燃料中には石炭、コークス、石油類を含め建築資材には木材、石材、砂利、セメント、生活用品には米、麥、大豆、諸薯類、魚、鹽、繊維品、紙、パルプを含め、金屬には金屬鑛、鐵、鋼材を、肥料には肥料、石灰石を含めた、此の分類は多分に便宜的のものである

石炭生產量並びに輸送量（單位百萬屯）　第八表

	生產量		輸送量	
	內地	外地共計	國鐵	船舶
昭和11年度	41.8※		31.5	
12			33.4	17.8△
13	48.7	57.7	36.2	不明
14	51.7	64.5	39.3	
15	57.4	72.8	42.0	
16	55.6	71.6	38.7	22.7
17	54.2	68.1	38.6	19.8
18	55.5	69.4	48.8	15.8
19	49.3	60.6	44.6	

〔註〕(1) 生產量は商工省商務局調査のもの　但※はダイヤモンド經濟統計年鑑昭和13年版による
(2) 國鐵輸送量は第六表により船舶輸送量は戰爭中の參謀本部調査による　但△は雜誌「海運」昭和21年4月1日號P.6所載論文により、昭和12年10月乃至昭和13年9月の統計

なつて現はれた。昭和十七年七月一日には待望の關門海底隧道が開通し、同年十月十六日の閣議は戰時陸運非常體制を決定したがその實質は海運（主として石炭）の鐵道轉移にあつた。

もともと海運の陸運轉移の傾向は早くから存したと云へる。鐵道運賃は、大正九年及び十年の値上以後、特に貨物運賃に就ては昭和四年及び五年昭和十二年に若干の低減が行はれ、更に昭和十四年及び十五年に生産力擴充資材の原材料に對する運賃値下が爲されて、昭和十一年以降の物價の昂騰に對し、据置かれるか乃至は寧ろ低減さへ行はれた。昭和十一年の數字を基準とする時、昭和十五年に於ては、物價一五九生計費一三五の指數を示すのに對し、鐵道運賃にあつては、人粁當り旅客運賃一〇二、噸粁當り貨物運賃八七を示した。尚同期に於ける海運賃指數は、約一八〇と見られる。その結果として、從來船舶輸送に頼る所の多かつた石炭が、運賃の關係から漸次鐵道輸送へと轉嫁する傾向を生じたのは當然であらう。此の傾向が船腹の減少といふ絶對的の必要に依つて決定的な動向となつたものに過ぎない。

金屬として分類した處の、石炭と共に軍需工業、重工業の指標である鐵、鐵材に就ても、事情は石炭に就て述べた處と全く等しく、唯鐵鑛石に於ては生産の增大が船舶輸送の減退と相併んで現はれてゐる。

木材、石材、砂利といふ建築資材に就ては若干事情を異にする。木材も元來船舶輸送に依る所大なる貨物ではあるが、昭和十二年十月より翌年九月に至る船舶による輸送量は二・四百萬噸と推測されてゐる（雜誌「海運」昭和二十一年四月號）。之に對し國鐵に於ける輸送增加量は、昭和十二年乃至昭和十八年の間に一二百萬噸であつて、その增加は採取量の增大を示してゐると見て好い。石材、砂利に關しても同樣である。

要之、軍需生産の增大は、戰爭の中途迄は國鐵輸送量の增大を伴ひつつ進んだが、昭和十八年以降の輸送量激增の數字は、多分に海運の陸運轉嫁の結果であると云へよう。

貨物輸送量を噸粁で表示する時は第九表の如し。昭和十八年は昭和十二年の二六三％に迄增加し、尚噸當り輸送粁の絶えざる增加が注目される。戰時に於ける噸當り輸送粁の增大は日露戰爭時にも見られた事で、海運の陸運轉嫁、特に今回は關門隧道の開通に密接な關聯を有する。

戰前に於ける國鐵の貨物輸送量を諸外國のそれと比較する時は第十表の通りである。即ち、貨物輸送量は噸數噸粁とも列强特に米・蘇・獨三國に遙かに及ばぬ狀態にある。それが昭和十八年になると、貨物噸數に於てはほゞ平時のフランス六大鐵道に、貨物噸粁に於ては平時の佛・英を凌駕して平時のドイツ國鐵の域に迫らうとする量に迄上昇した。而もそれは後に見る樣に、戰前のイタリーにほゞ匹敵する程度の物的設備をしか有しないわが國鐵に依て爲されてゐるのである。

第九表　國鐵に於ける貨物輸送量

	貨物噸數（百萬噸）		貨物噸粁（百萬噸粁）	一噸當り平均輸送粁（粁）
	無賃扱を除く	無賃扱を含む		
昭和11年度	89.3	97.6	15,657	175.2
12	98.2	106.5	18,254	185.9
13	109.6	118.1	21,228	193.7
14	122.8	131.4	24,574	200.2
15	137.0	145.8	27,203	198.6
16	141.7	151.7	28,948	204.3
17	147.6	158.0	32,730	221.7
18	166.1	177.9	41,222	248.1
19	155.3	167.4	40,657	261.8
20		104.5※	24,950△	

〔註〕昭和19年度鐵道要覽に依る
※は運輸省業務局　△は運輸省總務局の資料による

各國鐵道輸送量比較（昭和10年（1935年））　第十表

	貨物 噸數（百萬噸）	貨物 噸數（百萬噸粁）	旅客 人數（百萬人）	旅客 人數（百萬人粁）
米國一級鐵道	1,295	411,765	446	29,734
ソヴィエト聯邦	273	181,190	945	71,421
ドイツ國鐵	361	56,954	1,489	39,509
フランス六大鐵道	197	28,730	591	22,542
イギリス四大鐵道	338	24,580	1,239	32,738
イタリー國鐵	34	7,859	109	6,709
日本國鐵	81	13,976	972	23,818
（〃 昭和18年度）※	166	41,422	2,648	74,073

〔註〕ダイヤモンド「經濟統計年鑑」昭和13年版に依る
但※項の數字は第九表及び第十二表による

本表に依る時は、例へば米國一級鐵道の貨物輸送量が米國人一人當り（二、三一・八百萬人、一九三〇年調）一〇・五噸であるのに對して、わが國鐵に於ては內地人一人當り（六四・五百萬人、一九三〇年調）一・三噸である。

更に、諸國の鐵道輸送貨物を內容的に比較する時は各國の產業構造の斷面を窺ひ得る（第十一表）。わが國鐵輸送貨物に就て見る時、生產量に比較しての穀物輸送量の小であること（海運を考慮してさへも。）、及び木材が特に戰爭中に比較的大量を占むるに至つた事は一の特色と見られ得る。本表の金屬輸送量の數字に依る時、又、國鐵の輸送貨物を概觀して、戰爭經濟の進行した昭和十八年に於ける數字を以てしてさへも、なほ全般的に工業的後進性が認められる。

（二）旅客輸送量

國鐵に於ける旅客輸送量の增勢は貨物輸送量の增勢を凌いでゐる（第十二表）。

米・蘇・日三國鐵道輸送貨物比較（單位百萬噸）　第十一表

	米國一級鐵道（1931年）	ソ聯邦鐵道（1937年）	日本國鐵（1937年）	日本國鐵（1943年）
石炭、コークス	334	117	33.8	50.7
粘土、砂利	84	45※	—	—
煉瓦、石材	8		—	—
石材、砂利	—		2.3	10.0
セメント	18		2.1	2.7
石油、石油製品	66	25	1.2	1.6
鐵、鐵材、鐵鑛石	65	57△	4.6	11.2
穀類	54	29	4.7	5.9
木材、パルプ	40	47×	9.8	22.0
肥料	12	5	4.3	2.8
其他共計	894	517	98.2	177.9

〔註〕（1）米國一級鐵道に就いては Principles of Inland Transportation, by Stuart Dagget, 1934 (p. 230) に依り、ソ聯邦鐵道に就ては鐵道省運輸局の資料に依る
（2）※は主要建築材料とあるもの、×は木材のみ、△は鑛石、黑色金屬の合計

國鐵に於ける旅客輸送量　第十二表

	旅客人員（百萬人） 定期外	定期	計	旅客人粁（百萬人粁） 定期外	定期	計
昭和11年度	465	593	1,059	18,949	7,267	26,216
12	516	640	1,156	21,130	7,922	29,052
13	602	742	1,345	24,356	9,277	33,633
14	738	875	1,613	30,938	11,119	42,058
15	863	1,016	1,878	36,133	13,206	49,339
16	985	1,188	2,172	39,763	15,782	55,545
17	1,026	1,254	2,280	43,003	17,448	60,451
18	1,233	1,415	2,648	53,798	20,275	74,073
19	1,148	1,859	3,008	48,344	27,514	75,858

〔註〕昭和19年度鐵道要覽に依る

表中輸送量の最大に達した昭和十九年は、昭和十一年に比して旅客人員二八四%、旅客人粁二八九%に達してゐる。尚、貨物輸送に於ては噸數噸粁を通じて昭和十八年から十九年にかけて微減の傾向を示してゐるのに對して、旅客輸送に於ては旅客人員人粁を通じて依然增勢が持續してゐる。（昭和二十年度に至つて始めて低下の傾向が現はれたものゝ樣である。）

又定期旅客の全旅客に對する比率は昭和十一年に於ける人員五六%、人粁二八%から昭和十八年の五四%及び二七%と僅少の低下を示したが昭和十九年には六二%及び三六%へと急增した。定期旅客の增加は軍需生產を中心とする勞務動員に對應するものであるが、定期外旅客の絕對數に於ける急增（それは同時期に於ける貨物の增加を凌ぐ）は、その內容に就いて更に分析の要を認められると共に、貨物優先といふ運輸省の戰爭中の方針に對比して皮肉な數字であると云へる。

定期旅客を分析する時は第十三表及び第十四表の通りである。第十三表によれば、學生に比し普通及び工員定期券所持者の增勢が遙かにすぐれ、而も昭和十六年以降は工員の增加が極めて急である。尤も昭和十八年に於ける工員の範圍の擴張も考慮せねばならない。

旅客中電車旅客を分離して考察する時は第十五表及び第十六表の如くである。之によれば、電車旅客は、昭和十一年を基準とする時昭和十八年には人員に於て二二〇%、人粁に於て二二三%に達して居るのに對して、電車以外による旅客（以下汽車旅客と呼ぶ）は同時期に人員三三三%、人粁二九一%に達してゐる。

又、第十八表によれば、電車旅客の一人當り平均乘車粁は、定期券を用ひる者用ひぬ者殆ど變化なく、平均十二粁となつてゐる。之を第十七表に比する時、電車旅客の一人當り平均乘車粁が全旅客のそれを（殊に定期を用ひぬ者の場合に於て）著しく低下してゐる事が判る。即ち汽車旅客の一人當り平均乘車粁は、第十九表の如く四十粁前後中、定期外旅客は七十粁弱、定期旅客は約十七粁である。

旅客輸送に關しては、前揭第十表に明かな樣に列國の鐵道と比較した場合わが國鐵は、後述の程度の設備を以て、元來甚だ顯著な成績を示してゐる。即ち一九三五年に於て、旅客人數にあつてはソ聯邦を凌ぎ旅客人粁にあつてはフランス六大鐵道に勝つてゐるし、昭和十八年（一九四三年）の數字を以てすれば人員人粁共一九三五年の各國鐵道を凌駕するに至つた。因

第十三表　國鐵定期旅客の延人員數分析（單位百萬人）

	普通	學生	工員	計
昭和11年度	277	233	67	577
12	282	246	96	623
13	310	266	146	722
14	358	301	189	848
15	430	342	208	981
16	531	388	225	1,144
17	629	396	285	1,211
18	603	391	358	1,352

第十四表　昭和18年度國鐵定期旅客の鐵道局別分類（單位百萬人）

	普通	學生	工員	計
東京	319	158	163	641
名古屋	44	31	32	108
大阪	113	65	80	259
廣島	39	44	34	118
門司	35	40	24	99
新潟	22	22	13	56
仙臺	16	17	4	37
札幌	14	12	6	32
樺太	—	—	—	1
計	603	391	358	1,352

〔註〕（1）上記二表は昭和19年度鐵道要覽による
（2）定期人員合計は第十二表の數字に若干差異がある

國鐵電車旅客輸送量　第十五表

	旅客人員（百萬人）			旅客人粁（百萬人粁）		
	定期外	定期	計	定期外	定期	計
昭和11年度	205	396	601	2,117	4,117	6,233
12	232	427	660	2,463	4,529	6,992
13	282	503	785	3,115	5,433	8,548
14	342	583	925	3,836	6,354	10,190
15	401	659	1,060	4,542	7,297	11,840
16	460	748	1,207	5,231	8,415	13,646
17	471	738	1,208	5,611	8,643	14,254
18	554	769	1,323	6,779	9,166	15,946

〔註〕昭和19年度鐵道要覽による　尙昭和12年に於ける數字は誤植と認められる爲本表の如く訂正した

電車輸送の分を除いた國鐵旅客輸送量　第十六表

	旅客人員（百萬人）			旅客人粁（百萬人粁）		
	定期外	定期	計	定期外	定期	計
昭和11年度	261	197	458	16,832	3,150	19,983
12	284	213	497	18,667	3,393	22,060
13	320	239	560	21,241	3,844	25,085
14	396	292	688	27,102	4,765	31,868
15	462	357	819	31,591	5,909	37,499
16	525	440	965	34,532	7,367	41,899
17	555	516	1,071	37,392	8,805	46,197
18	879	646	1,525	47,019	11,109	58,127

〔註〕第十二表及第十五表より算出

に各國の一人當り平均乘車回數並びに粁數を第二十表に掲げた。

もともとわが國鐵は、米國鐵道が曾つて經驗した樣な、自動車に依る短距離旅客奪取の洗禮を充分には受けてゐない。一九三七年に於て米國は二四・一、英國一・七、佛一・六、獨一・〇、カナダ一・〇（單位百萬臺、ダイヤモンド經濟統計年鑑、昭和十三年版）の乘用自動車を保有し、又米國に於ける乘用車一臺當り人口は五人となつてゐる。同年乘用車六萬臺餘のわが國が、鐵道旅客數多く、乘客一人當り平均乘車粁數比較的少ない原因の一は玆にある。又、第二十一表に見られる樣に、昭和十五年を頂點として營業用旅客自動車の輸送人員が急減した事も、戰爭中及戰後の國鐵旅客激增の一因を爲すものである。

（附記）本稿の續稿として第三節「戰時に於ける輸送能力の增强（一、設備、二、勞務）並びに第四節「戰時に於ける輸送增大とその影響（一、輸送量及び輸送效率

國鐵旅客一人當り平均乘車粁數（單位粁）　第十七表

	昭和11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年
定期外	40.7	41.0	40.4	41.9	41.9	40.4	41.9	43.6	42.1
定期	12.2	12.4	12.5	12.7	13.0	13.3	13.9	14.3	14.8
計	24.8	25.1	25.0	26.1	26.3	25.6	26.5	28.0	25.2

國鐵電車旅客一人當り平均乘車粁數（單位粁）　第十八表

	昭和11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年
定期外	10.3	10.6	11.0	11.2	11.3	11.4	11.9	12.2
定期	10.4	10.6	10.8	11.2	11.1	11.3	11.7	11.9

電車運輸の分を除いた國鐵旅客一人當り平均乘車粁數（單位粁）　第十九表

	昭和11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年
定期外	64.6	65.7	66.4	66.8	68.2	65.8	67.4	69.3
定期	16.0	15.9	16.1	16.3	16.5	16.7	17.1	17.2
計	43.6	44.4	44.8	46.3	45.8	43.4	43.1	43.8

〔註〕（1）第十七表及第十八表は昭和19年度鐵道要覽による
（2）第十九表は第十六表により算出

慶應義塾圖書館

三田學會雜誌

第三十九卷
第六號

慶應義塾經濟學會

論說

德川封建制度の特質……野村兼太郎（一）
中世後期獨逸都市の意義……高村象平（三）

資料

西洋經濟古書解題……高橋誠一郎（完）
一千八百十六年版ジェーン・マーセット夫人著「經濟學に關する會話」
マルクス的思想の系譜……平井新（四完）
連雀町、連雀座、連雀商人……伊東彌之助（六）

各國人口一人當り年間平均乘車回數及び粁數（1935年）　第二十表

	人口			人口一人當り平均乘車回數	人口一人當り平均乘車粁數	（參考）乘客一人當り平均乘車粁數
	百萬					
米國	122.8	本國のみ	1937年度國際聯盟統計年鑑	3.5	240	66.7
ソ聯	136.5	〃		7	520	75.7
ドイツ	67.1	ザールを含む		22	590	26.5
フランス	41.9	本國のみ		14	540	38.1
英國	45.8	〃（除アイルランド）		27	710	26.4
イタリー	50.3	〃		2	130	61.6
日本	69.5	內地のみ		14	340	24.5
〃（昭18）	73.94	〃昭和16年	昭和18年版日本國勢圖會	36	1,000	28.0

〔註〕（1）第十表及ダイヤモンド「經濟統計年鑑」等より算出
（2）但しわが國の人口一人當り平均乘車回數が過去に於ける世界の最近の數字ではない。例へば1913年に於て英國は一人當り36.6回の統計を示してゐる（瓜生卓爾著「鐵道統計研究」P.17）

自動車運輸事業の推移　第二十一表

	旅客自動車				貨物自動車		
	事業者數	路線粁程（千粁）	輸送人員（百萬人）	營業收入（百萬圓）	事業者數	輸送瓲數（百萬瓲）	營業收入（百萬圓）
昭和11年度	2,587	98	1,027	106	288		
12	2,323	95	1,189	121	267		
13	2,115	90	1,171	127	249		
14	1,897	90	1,185	141	218		
15	1,641	87	1,417	158	175		
16	1,418	80	1,237	140	96	9	37
17	1,167	80	475	140	102	15	61
18	225	40	306	65	144	21	79

〔註〕（1）昭和19年度鐵道要覽による
（2）貨物自動車事業における昭和15年迄の統計は信頼性少い故特に削除

の增大、二、施設の酷使と事故の增大）を豫定してゐる。