

Title	昭和十二年以降の国鉄の輸送に関する統計について
Sub Title	
Author	増井, 健一
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1947
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.40, No.2 (1947. 2) ,p.96(46)- 107(57)
JaLC DOI	10.14991/001.19470201-0046
Abstract	
Notes	資料
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19470201-0046

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.

昭和十二年以降の國鐵の輸送に 關する統計について

増井健一

第一節 戦時に於ける輸送能力の増強

(一) 設 備

本稿は三田學會雜誌昭和二十一年十一月號所載の拙稿に續くものであるが、該所の第二節に見た様な輸送需要

の増大に對して輸送能力は如何に増強されたであらうか。設備の面から、先づ營業線路の延長並びに車輛の増強を示す時は第二十二表の如くである。

營業料・機關車數

第22表

昭和11年度	營業料		機關車		計	輛總重量
	燃料	電氣	燃料	電氣		
昭和11年度	17,530,117	4,053	169	13	4,235	352,324
12	17,934,018	4,054	178	13	4,245	354,333
13	18,178,218	4,247	183	13	4,443	379,654
14	18,297,518	4,536	186	13	4,735	374,334
15	18,400,018	4,882	200	13	5,095	452,334
16	18,495,518	4,916	226	13	5,200	470,333
17	18,581,418	5,115	239	11	5,365	489,436
18	19,725,319				5,794	
19	20,18819				6,235	
20	19,52819				6,086	
21					6,122	
					(4,833)	

(註)營業料は鐵道要覽機關車に關しては鐵道省總務局鐵道國有鐵道運送統計に依る但し18年より20年迄の機關車は鐵道總務局總務局調査の他の印刷物、21年度の統計は同局調査の21年7月1日現在、數值内は可動車數で内容

客車、電車數

第23表

昭和11年度	客車		電車		計	定員	車輛	定員
	其	他	計	定員				
昭和11年度	9,269	351	9,620	573,235	9,620	1,553	161,895	
12	9,531	385	9,916	594,086	9,916	1,597	162,125	
13	9,906	362	10,268	623,027	10,268	1,626	171,938	
14	10,324	301	10,625	649,516	10,625	1,641	174,044	
15	10,744	195	10,939	679,348	10,939	1,701	183,420	
16	11,043	203	11,246	705,739	11,246	1,805	196,339	
17	11,385	75	11,460	715,152	11,460	1,828	200,212	
18			11,598		11,598	1,963		
19			11,675		11,675	2,143		
20			10,729		10,729	1,795		
21			10,728		10,728	1,876		
			(9,979)		(9,979)	(1,321)		

(註)鐵道省總務局昭和17年度國有鐵道運送統計に依る、但し18年より20年迄の車輛數は鐵道總務局總務局調査の他の印刷物、21年度の統計は同局調査の21年7月1日現在數、括弧内は可動車數で内容

第24表

貨車數	計				積載噸數	
	有蓋	無蓋	其他			
			タンク	準貨車		
昭和11年度	38,981	33,384	229	590	73,184	955,270
12	39,509	34,858	246	679	75,292	972,112
13	42,476	36,915	259	688	80,338	1,047,307
14	45,670	40,738	264	701	87,373	1,148,767
15	48,763	47,219	273	717	96,972	1,298,237
16	50,248	49,976	294	704	101,222	1,371,519
17	50,815	54,008	304	708	105,835	1,452,985
18					113,997	
19					120,747	
20					118,209	
21					118,505	
					(115,658)	

(註) 第23表の註に同じ

既掲の第九表及第十二表によれば、貨物輸送屯數及屯料が、昭和十七年には十一年の一六八%及二〇九%に増加してゐるのに對して、積載可能屯數で表はした貨車の數量は同期に於て一五二%であり、同じく旅客の人員及

昭和十二年以降の國鐵の輸送に關する統計について

人料は、汽車二三四%及二三一%電車二〇一%及二二九%に増加してゐるのに對して、客車の定員數は汽車に於て一二五%電車に於ても一二五%に増加したに過ぎない即ち現存車輛に比しての輸送貨物及旅客量の相對的增加(殊に旅客に於ては此の期間中二倍弱に達する)の傾向であつて、その數字は第三十一及三十三表に明かである。又、此の期に於て機關車の總重量は一三九%に増加してゐる。昭和十八年以降に就ては車輛に關する連續した統計を缺くので嚴密には比較し得ないが、その跛行はいよゝ著しいものがあつたと思はれる。

車輛統計に於て特に注目すべきは、客車數に比較して貨車數就中無蓋貨車數の増加の著しい事である。それは貨物輸送が所謂生産力擴充戰力増強の見地から重點的に助成された事並びに貨車一車當りの貨物輸送量増加の可能性は旅客のそれに比して弾力性に乏しい事、更には先に見た如く太平洋戰爭中の貨物輸送量の増加が海運物資特に石炭の鐵道轉嫁によるものであるといふ事實などに照應してゐる。

元來巨大な固定資本を以て特色とする所の鐵道の設備増強の爲には當然尨大な數量の資材が必要とされる。所が昭和十二年以降に於ける軍需の増大は、生産力擴充計畫の進行を以てしても直接軍需以外の部面には充分な資

1935年度各國鐵道車輛數比較 第26表

國名	軌間	延長程 程	車輛數			人	
			機關車	客車	貨車	貨車數	客車數
米 國 一 級 鐵 道	標	382,205	40,954	42,426	1,867,381	220	701
ソ 聯 鐵 道	標 狹	81,580					
ド イ ツ 國 鐵	〃	54,332	20,663	84,110	850,151	67	470
フ ラ ン ス 六 大 鐵 道	〃	42,631	19,225	54,203	503,344	57	416
イ ギ リ ス 四 大 鐵 道	〃	30,935	20,189	60,465	617,098	40	541
イ タ リ ー 國 鐵	〃	17,085	5,974	12,232	129,117	61	548
日 本 國 鐵	狹	16,992	4,027	10,805	69,947	200	2,204
〃 (昭和18年度)	〃		5,794	13,561	113,997	362	5,426

(註) ダイヤモンド経済統計年鑑昭和13年版による
尚昭和18年度のわが國鐵統計の算出には第9表第12表 第22表 第23表 第24表を使用、但し客車數には電車數を含む

昭和十二年以降の國鐵の輸送に關する統計について

は歐洲諸國のその三乃至五倍である。第二十六表中米國の貨車の輸送効率のみがわが國鐵の上に出てゐる。然し米國一級鐵道の標準軌間とわが國鐵の狹軌の事實とを考慮する時、わが國鐵の輸送効率は彼の上にあると云へる。

(本項に次ぐべき「燃料」なる一項は省略し、その統計は本稿二節に含めた)

(二) 勞 務

從業人口に於ける推移を見るに第二十七表の如くである。即ち從業員數は、鐵道總局總務局調査による時は昭和十一年の二十三萬から十九年の四十五萬(一九七〇)へと逐次増加し、就中昭和十八十九の兩年で女子員數が九萬を増加してゐる。前項に明かな様に、輸送需要の激増に對して輸送能力は常に設備の面に於て之と伴はず跛行的に進んで行つたのであるが、それを補ふ意味に於て勞務の面にあつては假令深刻な質的低下の犠牲に於てはあつてもせよとにかく絶對數は比例的に近い増加が爲されたのである。

營業料一軒當りの從業員數は同表に於て昭和十三年の一三・一人から昭和十九年の二二・九人に増加してゐるし

昭和十二年以降の國鐵の輸送に關する統計について

材を供給する餘裕なからしめ、更には生産力擴充計畫にも不拘重要物資の一部は既に昭和十三年乃至十四年を峠として生産量の減少をさへ示し始めた。例へば普通鋼々材の生産量は、昭和十三年内外地計四八九萬屯から以後毎年四四六萬屯四五六萬屯四三〇萬屯四一四萬屯四二〇萬屯と漸減して昭和十九年には二六八萬屯に迄激減した而もその中で軍需に充てられる部分は逆に急増して行つたので、國鐵を含む官民需に充てられる部分は急激な減少を見たのである。

國鐵に於ける鋼材使用量の推移は第二十五表の如し。即ち昭和十一年の二十四萬屯から十七年の十三萬屯に迄漸減した。此の減少して行く資材を以て輸送能力の維持増強を計る爲には、勢ひ線路橋梁の様な施設の補修を延期しても當面の輸送力の鍵である車輛の製作補修に重點が置かれた。それは第二十五表に見られる通り昭和十一年頃に於ける施設に向けられる鋼材量三對車輛の製作補修用鋼材量の比率が、昭和十五年及十八年以降に至つて逆に車輛用鋼材量が施設用を凌駕する事になつた事によつても明かである。

一九三五年(昭和十年)に於ける各國鐵道の車輛數を比較するに第二十六表の通。わが國鐵は、貨物屯斤に對す

鋼材使用量(單位千噸) 第25表

年 度	施設關係			車輛關係			總 計
	補修	工事	計	補修	新製	計	
昭和11年度	59.7	115.9	175.6	34.1	27.0	61.1	236.7
12	52.2	92.8	145.0	40.4	26.6	67.0	212.1
13	56.2	74.4	130.6	73.5	25.5	99.0	229.6
14	48.6	61.8	110.4	72.6	23.4	95.9	206.3
15	39.1	51.8	90.9	82.8	22.3	105.1	196.1
16	36.0	44.1	80.1	47.8	20.7	68.6	148.7
17	32.6	41.2	73.8	36.8	19.6	56.4	130.2
18	27.2	35.0	62.2	50.9	19.1	70.1	132.3
19	20.3	33.3	53.6	63.8	19.0	82.8	136.4
20	(2.4)	(12.2)	(14.6)	(16.0)	(12.5)	(28.5)	(43.1)

(註)昭和21年3月鐵道總局資材局調査による、昭和20年度は見込數量

る貨車數旅客人斤に對する、客車數の比率に於て、何れも獨、佛、英、伊等の歐洲各國の三分の一乃至、五分の一となつてゐる。換言すればわが國鐵の車輛輸送効率

従業員数

第27表

昭和11年度	初等任級		列任級		鐵道手	雇員	備員	有給曠託	計	1人當り の鐵道 従業員	* 鐵道 従業員数	X 鐵道従業員1人當り 取扱貨物 旅客人数	
	人	人	人	人								噸	人
11	1,103	25,523	6,729	88,474	105,512	248	227,689	13.1	227,648	428	4,650		
12	1,221	29,583	6,594	94,218	121,295	339	233,247	14.2	245,629	433	4,707		
13	1,329	32,529	6,670	104,400	123,397	245	272,175	14.7	280,552	453	5,150		
14	1,515	36,577	6,731	118,826	146,015	252	309,017	16.6	298,184	441	5,410		
15	1,611	40,293	9,929	133,458	154,161	148	339,610	18.1	330,357	441	5,686		
16	1,696	42,258	14,999	167,593	157,832	205	384,559	20.3	364,588	416	5,958		
17	1,532	42,140	19,640	176,885	161,283	297	401,772	21.1	375,953	420	6,064		
18	2,003	42,742	30,769	223,658	168,017	367	470,556	23.1	416,358	426	6,380		
19	2,004	103,439	10,522	164,899	165,958	301	449,443	22.9△	449,443	373	6,692		
20									513,134	200	5,358		

(註) 昭和19年度鐵道要覽より算出
但し*欄は鐵道總局總務局調査の他の印刷物による
X欄算出に當つては*欄を基礎とした
鐵道要覽と*欄の数字との間には若干の差異がある
△は推定

1935年度各國鐵道従業員数比較 第28表

年間平均 營業料	従業員数	1人當り の營業料	従業員1人當り 取扱貨物 旅客人数	
			噸	人
米 國 一 級 鐵 道	382,915	994,371	2.6	450
ソ 聯 鐵 道	2,155,815			
ド イ ツ 國 鐵 道	54,240	656,223	12.1	2,270
フ ラ ン ス 六 大 鐵 道	42,451	424,245	10.0	1,390
イ ギ リ ス 四 大 鐵 道	30,798	554,296	18.0	2,240
イ タ リ ー 國 鐵 道	16,959	136,205	8.0	640
日 本 國 鐵 道	16,689	217,344	13.0	4,470
(昭和18年度)	19,324	416,358	21.5	6,300

(註) 1935年度世界各國鐵道統計より算出
但しわが國鐵の昭和18年度の統計は鐵道總局總務局の他の印刷物による
昭和18年度わが國鐵従業員1人當り取扱貨物噸數及旅客人数が第27表の数字と異なるのは算出の基礎たる従業員数を異にするからである

輸送量に比較しての従業員数を逆に従業員1人當り取扱貨物噸數及旅客人数といふ形で示すと、昭和十一年の一人當り貨物四二八噸旅客四六五〇人の数字は、昭和十九

昭和十二年以降の國鐵の輸送に関する統計について

年迄取扱貨物噸數に於て殆ど變化なく取扱旅客人数増加の傾向にあつた。

次に一九三五年に於ける各國鐵道の従業員数を比較する時は第二十八表の通。

以上設備並びに勞務の統計を綜合して見る時、車輛數及従業員の絶対數の維持増加によつて當面の輸送能力が漸増された事が示されるのであるが、主として施設の酷使とその補填の延期によつて早晚輸送能力の全面的低下の危機が豫想せられるに至つた。その推移並びに昭和十九年以降の輸送能力低下の顯現は次節に明かである。

第二節 戦時に於ける輸送増大とその影響

(一) 輸送量輸送効率の増大

輸送需要の増大は輸送設備及勞務の増強と輸送設備當りの輸送効率の増大によつて賄はれて輸送量の増大となつて現はれた。輸送量増大の数字は前稿第二節の諸表の示す所である。

輸送効率の増大を検討する爲の統計を次に掲げる事とする。先づ第二十九表によれば列車料は昭和十八年度迄逐年増加の一途を辿り、中でも貨物列車料の増勢が急であつて、昭和十九年度には遂に旅客列車料を凌駕するに

第29表

年次	平均營業料						計	1日平均回	1車平均回
	千料	百萬料	百萬料	百萬料	百萬料	百萬料			
昭和11年度	17.4	118	72	17	38	13	257	40.6	
12	17.8	118	78	18	42	14	271	41.8	
13	18.1	118	85	18	45	12	278	42.2	
14	18.2	125	93	18	47	11	294	44.1	
15	18.4	132	99	18	47	9	305	45.7	
16	18.5	137	103	18	48	4	311	46.2	
17	18.5	139	112	18	47	3	319	47.3	
18	19.6	131	129	21	42	4	326	45.4	
19	20.2	110	129						
20		87	78						

(註) 昭和19年度鐵道要覽による 但し昭和19年度以降の分は鐵道總局總務局調査の他の印刷物による

列車料

なほ昭和十八年の貨車料に就て之を鐵道局別に見ると營業料當りの貨車料に於ては、東京名古屋大阪廣島の東海道山陽線沿ひの四局は、門司新潟仙臺札幌樺太局より遙かに上廻り、從つて一料一日通過貨車數は、名古屋の一〇〇〇車餘に對して門司三八〇車樺太一二二車と大きな差異を見せてゐる。

貨物屯料が昭和十一年に比し昭和十八年二六四%を示してゐるのに貨車料が同時期一七六%であるといふ跛行の解決は、貨車一料平均貨物輸送量が昭和十一年の六一屯から十八年の九・二屯に迄上昇した事によつて爲されてゐる(第三十一表)

客車料は第三十二表、平均旅客輸送量は第三十三表の通り。旅客輸送を壓縮して貨物輸送を助長する政策からして、旅客輸送人員の急増に比する旅客列車料客車料の跛行は、貨物列車貨車の場合よりも著しかったが、特に昭和十八年以降は、旅客の増加とは逆に旅客列車料客車料が減少するに至つたので、旅客列車或ひは客車當りの平均輸送人員は當然急上昇を示してゐる。

昭和十八年の營業料當り客車料を鐵道局別に見るに、東京鐵道局が全體の二七%を占めて最大となつてゐる。

昭和十二年以降の國鐵の輸送に関する統計について

至つた。

貨車料は第三十表の通り。その増加は概ね貨物列車料の増加に比例してゐる。昭和十一年に比し十八年の貨車料の一七五%の數字は、同期に於ける貨車輛數一五六%以上となつてゐるので、從つて第三十表に於ける一車一日平均貨車料も九五%から一〇九%へ増加してゐる。(但し使用した統計が異つてゐる爲に此の數字は細密な點迄は符合してゐない)

第30表

年次	平均營業料		1日平均通過貨車數	1列車平均通過貨車數	1車1日平均貨料
	千料	百萬料			
昭和11年度	17.3	2,574	407	34.2	95
12	17.7	2,843	441	34.5	101
13	18.0	3,105	472	34.9	110
14	18.2	3,407	513	30.5	110
15	18.3	3,554	531	30.4	105
16	18.4	3,697	550	3.04	100
17	18.5	4,037	598	31.0	106
18	19.5	4,502	629	30.2	109

(註) 昭和19年度鐵道要覽による

第31表

年次	平均貨物輸送量		1列車1日平均貨物輸送噸數	1貨車1日平均貨物輸送噸數
	百萬噸	噸		
昭和11年度	15,656	2,477	207.9	6.1
12	18,254	2,823	221.2	6.4
13	21,228	3,226	238.5	6.8
14	24,574	3,690	220.2	7.2
15	27,203	4,066	232.8	7.7
16	28,948	4,306	238.0	7.8
17	32,730	4,845	251.4	(8.1)
18	41,222	5,763	276.5	(9.2)
19	40,657			
20	24,950			

(註) 昭和19年度鐵道要覽による 但し昭和20年は鐵道總局總務局調査の他の印刷物による

更に線路に見る時は、東海道山陽兩線は合計して、旅客營業料が全線に對して六%に過ぎぬのに對して、旅客列車料は全線に對して二四%旅客人料三五%を占め、國鐵の最重要部分を形成してゐる事が判る。

次に動力車料並びに石炭電力消費量を挙げれば第三十四表並びに第三十五表の通り。蒸氣機關車走行一料當りの

動力車料 第34表

	蒸気機関車		電気機関車		電車	
	走行料	1車平均牽引換算輛數	走行料	1車平均牽引換算輛數	走行料	1車平均牽引換算輛數
昭和11年度	百万料 287	27.2	百万料 10	53.5	百万料 38	13.7
12	247	27.8	10	36.7	43	13.8
13	255	28.7	11	37.3	45	14.3
14	273	29.8	12	38.4	47	15.0
15	288	30.3	13	39.1	48	16.1
16	301	30.2	14	39.5	48	16.7
17	314	31.6	14	38.7	48	17.2
18	329	33.4	15	39.6	47	16.9
19	321	42.1	14	36.0	51	17.0

(註) 昭和11年度鐵道要覽による

昭和十二年以降の國鐵の輸送に関する統計について

石炭電力消費量 第35表

	石炭		電		力	
	蒸気機関用	1車平均牽引換算輛數	電気機関車用	1車平均牽引換算輛數	電車用	1車平均牽引換算輛數
昭和11年度	百万噸 3.4	14.3	百万KWH 97.7	10.2	百万KWH 240.6	6.8
12	3.6	14.6	106.5	10.4	272.0	6.4
13	3.9	15.2	118.6	10.7	300.1	6.7
14	4.3	15.7	130.2	10.6	326.5	6.9
15	4.7	16.4	134.3	10.4	337.9	7.1
16	5.1	16.9	140.7	10.4	360.2	7.5
17	5.6	18.0	151.4	10.6	368.1	7.7
18	6.4	19.5	167.1	11.3	370.0	7.9
19	6.1	22.0	152.1	10.5	404.0	7.9

(註) 昭和19年度鐵道要覽による

客車料 第32表

	平均營業料	客車料	1車1日平均通過客車料	1列車平均連絡客車數	1車1日平均貨車料
	千料	百万料	車	車	料
昭和11年度	17.1	1,010	162	5.6	261
12	17.5	1,051	165	5.6	264
13	17.8	1,086	167	5.8	268
14	18.0	1,181	180	5.9	282
15	18.1	1,273	193	6.2	291
16	18.2	1,320	199	6.4	294
17	18.3	1,345	201	6.5	295
18	19.3	1,318	186	6.7	274

(註) 昭和19年度鐵道要覽による

石炭消費量の増加は、一車平均牽引換算輛數の増加と炭質の低下に基くものであり、特に昭和十九年に於て後者の影響は大きい。
以上輸送設備當りの輸送効率増大の統計諸表は輸送貨

平均旅客輸送量 第33表

	旅客人料	1車1日平均旅客輸送人員	1列車平均旅客輸送人員	1車1日平均旅客輸送人員
	百万料	人	人	人
昭和11年度	26,216	4,200	145.6	26.0
12	29,052	4,548	155.6	27.6
13	33,633	5,173	179.7	31.0
14	42,058	6,394	209.5	35.6
15	49,339	7,463	239.3	38.8
16	55,545	8,361	267.4	42.1
17	60,451	9,055	292.6	(45.3)
18	74,073	10,473	375.7	(56.2)
19	75,858			
20	69,260			

(註) 昭和19年度鐵道要覽による
但し昭和20年は鐵道總局總務局調査の他の印刷物による

客の絶對量増加を示すものである。然るに戦時經濟の環境としての戦時交通の目標は、單に輸送絶對量の増加にあるのではなくて戦時遂行上緊要貨物の輸送増大にある事は言を俟たない。戦時交通の最も著しい特徴が、輸送能力に比較しての輸送需要の激増にある事を一般とする爲にその意義は特に重要である。そこに輸送統制の問題

昭和十二年以降の國鐵の輸送に関する統計について

がある。不急旅客抑制のポスターを初めとして、諸種の運賃政策、例へば昭和十四年に於ける生産力擴充資材の原材料の運賃引下、昭和十七年に於ける主として旅客運賃の値上等、特定貨物の引受停止、切符の發賣統制に至る諸施策に就ては、然し乍ら統計的な解明が困難である。結果的に前稿の第二節の諸表を詳しく見る外はない。

(二) 設備の酷使による事故の増大と戦災
前節に見た通り國鐵の輸送能力は物的設備の強行使用と勞務の増員の上に維持され、更に前項に見た輸送効率の増大によつて、實際輸送量を急激に上昇し來つたのであるが、それ等の事實は又それと相伴つて事故の増大を導いた。即ち三十六表に見る通りである。

殊に海運よりの轉嫁が徹底的となつた昭和十八年以降の設備の強行使用は、昭和十九年以降山陽線を先頭に施設の全面的衰朽による輸送能力の低下を顯現化し(昭和十九年の鐵道局別運轉事故數では廣島鐵道局が最大であつた)更には昭和十九年十二月東海道線の地震による被害、東北地方の雪害を加へ、而も昭和二十年に入るや戦災の激増は輸送力の低下を決定的ならしめた。原子爆弾は問題

第36表

	衝突接觸 脱線	車輛 故障	其他共 計	事故による死傷		過失による死傷	
				死	傷	死	傷
昭和11年度	494	1,011	5,525	16	180	1,297	1,927
12	643	1,180	6,885	19	223	1,439	2,309
13	628	1,846	7,929	38	305	1,370	2,315
14	621	2,998	8,335	221	333	1,489	2,340
15	564	3,696	8,052	9	434	1,493	2,443
16	560	5,134	9,819	145	602	1,543	2,318
17	648	6,769	11,958	22	235	1,683	2,525
18	900	13,877	20,236	116	514	1,842	3,062
19	1,318	17,816	28,873	208	971	2,071	3,114

(註) 昭和19年度鐵道要覽より算出

外としても、終戦時わが國鐵の輸送力は正に崩壊の危機にあつたといへるであらう。
戦災による國鐵の被害は第三十七表の通りである。

(註) 本篇に於ては挿入諸表との關係は、會計年度を用ひてゐる。又統計の最下位の數字の算出には四捨五入法を用ひた。

第37表

戦火による國鐵の被害

人員關係	施設關係	車輛關係	
		輛	%
罹災者 55,530	軌道 1,600軒	機關車 891	14.4
死亡 2,739	高架 20軒	客車 2,284	19.2
行方不明 472	驛舎 100個所	電車 503	28.4
負傷 2,141	橋梁 45個所	貨車 9,557	8.0

(註) 昭和21年版朝日年鑑による

昭和十二年以降の國鐵の輸送に関する統計について

前號(第四十卷) 目次

論說

重商主義と絶對王政……………高橋誠一郎
小賣商再建の課題……………鈴木保良

資料

吳服問屋と絹買指宿……………野村兼太郎
機械疲勞度の經濟的意味……………鈴木諒一

書評

ヴァルガ著「ドイツ帝國主義の歴史的特殊性」……………山本登