

本邦の鐵道經濟

鐵道省經理局長 別府丑太郎君述

(以印刷代謄寫)

トニ
トニ

前項等ニ号ハ揚子江船舶検査ハ船舶検査及所屬命令規
 定ニ準シテ之ヲ施行ス且シ平水航路ハ沿岸航路ニ從テ之ハ
 船舶検査限ニ在ラス

大 藏 省

七二二
四〇四

本邦の鐵道經濟

鐵道省
經理局長

別府丑太郎君述

目次

一、本	文	一
一、附	表	
各國鐵道戰前及最近旅客收入調		三二
各國鐵道戰前及最近貨物收入調		三三

本篇は大正十一年十一月二十日開催の
日本經濟聯盟會物價調節調査委員會席
上別府鐵道省經理局長説明の要領筆記
なり

本邦の鐵道經濟

鐵道省
經理局長

別府丑太郎君述

○内藤委員長 今日お話を願ひたいと思ひますることは要するに物價調節調査委員會でありますから、鐵道貨銀の引下が出来ぬものであらうか。それから政府の鐵道工事と云ふものが却々多い、之が物價に影響する所が少くないのでありますから、幾らか此事業の繰延をなさる譯には參らぬものであらうか。と云ふやうな點と、又此の鐵道の利益勘定が民間で調べたものと、當局のお調べになつたものと一致しない點がある。何れ利益の中から引去るものが有るとか無いとか云ふ關係だらうと思ひ

ます。十七億八千萬圓の投下資本に對して一億七千萬圓の利益があるやうであるが、鐵道の方の調では一億千五百萬圓しか利益がないと云ふこととあります、其の邊は何う云ふ關係でありませうか。又地方鐵道の補助費の如きものは此の利益金の中から出すべき性質のもてはなからうと云ふやうな議論もあります。要するに鐵道經濟の大體に就て御説明を願ひたいのであります。

○別府經理局長 只今内藤委員長からの御質問のありましたやうに、吾々の方で現に經營致して居ります國有鐵道のことは、會計法其他の法規に縛られて居ります關係から、形の上に於ては實業方面の方の御覽になる所と一致しないやうな點があるかも知れませぬ。乍併其の實質に於ては現に吾々のやつて居ります鐵道經營の方法も、他の一般の事情を參

酌して、法律規則が出来て居りますから、結局は實業方面に於て御取調になつて居る點と違ひはないと思ひます。扱只今抽象的に申し上げましたやうてありますが、又吾々の側から見ますと云ふと、此の鐵道の經濟の狀態が、餘りに實業界の方面に徹底して居らないやうな嫌があります、議會なにかの場合にも、さう云ふ點より往々疑が起るのであります。先づ現在の鐵道狀態を設例として大體を申上げて見やうと思ひます。第一に我が國有鐵道は大正十年度末の計算に於ては、約十七億八千萬圓の資本が投下せられて居る譯であります。此の十七億八千萬圓は十一年即ち本年度の末になりますれば二十億を超えませうと思ひます。此の資本は國有鐵道始つて以來原價銷却の方法を取つて居りませぬ、鐵道の經營には二つの方法がありますが、日本では原價銷却の方法を取つて居りませ

ぬ。又只今申しました十年末迄に投下せられた十七億八千萬圓の資本と云ふものは、既往に於て投下せられました金錢の現額を其儘計上したものであります。即ち線路の建設、改良工事、其の他營造物、或は車輛等に投資した金額を其儘計上して集計した金額であります。原價銷却が控除せられて居る次第ではありませぬ、此の十七億八千萬圓の資本に對して、大正十年末の現計で申しますと、鐵道の延長が六千七百二十三哩、中には複線、或は複線以上に第三線、第四線と云ふ單線以上の線路が九百二十五哩位あります、其線路の土地、軌道竝に停車場、海陸連絡設備等の諸般の物件に放資せられたもの、外に、尙大正十年度の終て申しますれば、機關車三千餘輛、客車八千餘輛、貨車五萬餘輛、電車約四百輛と云ふやうな運搬機關、其の他に下關釜山間、或は青森函館間

と云ふやうな海陸連絡の船舶三萬餘噸と云ふものが包含せられて居ります。右の資本を動かして經營して居る次第でありますが、是等の線路、運搬機關を利用致しまして、大正十年度に於て旅客を運びました数は四億五千萬人、貨物に於ては五千四百七十萬噸餘を輸送して居るやうな次第であります。右等の輸送の結果之が鐵道の所謂豫算と云ふ方面に現れた實際の成績を金額で申上げますと云ふと、十年度の運輸收入と雜收入、即ち土地の貸付代とか或は陸揚をして物を動かす場所の使用料とか、金利とか云ふやうなもの——大部分は勿論旅客、貨物の收入であります。夫れが約四億圓であります。之に對しまして大正十年度に於ては、事業費として（所謂營業費です）二億二千七百萬圓を支出して居ります、之が營業の大體であります。そこで今申しました二億二千七百萬餘圓を

營業費に支出して居ります關係に於て、先ほど資本の點で申上げました事柄と關聯して一應御參考に申上げて置きたいと思ひますのは、只今申上げました二億二千七百萬圓と云ふものは、單純に旅客貨物を輸送する費用ばかりではないので、鐵道に於ては原價銷却を爲さない制度に依つて居りますから、既に放資した諸物件の設備の原形を其儘に、如何なる場合に於ても維持する必要があるから、其維持費と云ふものを營業費の方から支出して居ります。軌道が悪くなる或は建物が傷むと云ふやうな場合に於ては、勿論、有形の諸設備の原形を維持保存して行く所の費用が要ります、是等の費用は營業費を以て支辨して居る次第であります。故に二億二千七百萬圓の金の中には、直接旅客貨物を輸送するに要する出費の外に、只今申上げました鐵道財産の維持修理に要する費用が

營業費と
維持費

六

包含せられて居る譯であります。而して只今申上げました收支の差額中より、鐵道會計法の命ずる所に依つて、地方鐵道に補助金を出して居りますから、其の地方鐵道の補助金は、性質上果して鐵道會計が負擔すべきものであるや否やに就ては、相當議論の餘地があらうと思ひますけれども、現状に於ては鐵道會計の中から此補助金を出して居ります。豫算では二百萬圓づゝ出すことになつて居りますが、大正十年度に於ては各地方鐵道の營業状態が良くありましたものですから、九十萬圓しか出して居りませぬ。次に地方鐵道の補助金を支出する外に、鐵道會計が全然獨立自營の仕組になつて居る關係から、鐵道で負擔して居ります資本の中で、利子を拂はなければならぬ部分があります。即ち公債若くは借入金、其の兩者を合しますれば十年度末に於て十一億餘圓になりま

地方鐵道
補助費

七

借入資本

す。所謂借入資本と稱するものでありますが、其利子が五千四百萬圓、之は大正十年度に於て收支の差額の中より支拂はれたのであります。營業費の外に只今申しました地方鐵道の補助金、債務の利子を控除したものが結局一億千五百萬圓になつて居るのであります——但し豫算額は九千百三十萬圓でありました、茲に謂ふのは實收であります——之が即ち鐵道の新設、若くは改良の財源に充てられたものであります。此の外に建設改良の財源を公債に仰ぎます、十年度の鐵道公債は豫算額九千八百萬圓ありました。そこで只今數字を申上げました序に、今の二億二千七百萬圓の事に就て一寸申上げたいと思ひます。夫れは實業界に於ても御承知の點であらうと思ひますが、我國有鐵道に於きましても、戰時中に於ては何うしても戰時氣分から物の使方が随分荒くなつた、詰りウエー

Waste
増高

ストが多くなつたと云ふやうな事情がある。それから多數の人を要しませるので、人の使方に於ても浪費があり、又實際に於て數も増さなければならぬ状態になつて居つたのであります。全體で十七萬人使用して居ります。そこで先づ大正九年度に於きまして、鐵道の將來を考へて第一に人件費を非常に節約しなければならぬ。是は節約と申しまして、給料を引下げるとか、手當を少くすると云ふことは事情の許さざる所がありますから、大正九年度に於ては先づ出来るだけ人數の上に於て整理をしたのであります。それから十年度に於ては物的の經濟を極力緊縮する方針を採つたのであります。磯村さん（本委員會委員）も御承知の通り一番目を著けたのは石炭の節約であります。大正九年度と大正十年度の比較を申しますれば、大正九年度には一哩平均五十四斤の石炭を要して居

人件費と
物件費

つたものが、大正十年には四十七斤で足りて居るやうな次第であります。之をやりますに就ては無論各方面の協力を願つたことは申すまでもありませんが、又同時に従業員一同に非常に節約の精神を徹底せしめて、物を粗末にしないやうに努めたのであります。其の他種々の方面に於て節約を施しました爲に大正十年度の決算は二億二千七百萬圓に營業費が切詰つて参りましたが、只今申上げました石炭、賃銀其の他の節約を合計金額で申しますと約三千七十萬圓に達するのであります。即ち營業費の約一割四分位と云ふものを前年度より節約したのであります。其三千七十萬圓を引いた決算が二億二千七百萬圓となつたのであります。さう云ふ結果から大正十年度の成績を見ますると、資本に對する利廻と云ふものは、一割一分と云ふやうな空前の成績を示したのであります。之が年

節約の結果

輸送状態の良好

年の人哩、噸哩の表です、明治四十四年からずつと書いてあります、(此の時ダイアグラムを示す)大正八年度が絶頂でそれから上りませぬ、(イ)此時が九十四五億位、(ロ)それから十年には又之が殖えました。(ハ)十一年度に於ては豫算は是れてありますが、世間の不景氣を裏切つて、鐵道の輸送状態が非常に良いのであります。是れ丈ずつと仕事が増えて来て居りますから、事業費が順に平行して騰つて行く譯です。大正九年度が此處まで騰つて来たから今申したやうに、ずつと下げたのです。之が爲め戦争の時に比して全般的に謂つて大層能率が下つて来た譯になります。人を殖さないから、斯う云ふ結果になつたのです。

註 別府局長は茲に『四十四年度以降輸送人噸哩、事業費及收益勘定従事員表』と題するダイアグラムを示し一々指點しつゝ、説明を助く乃ち左に關係計數を掲ぐ

(イ)大正八年輸送人噸哩は百四十億哩強、百四十五億哩弱

大正九年同上も亦右同斷なり

(ロ)大正十年同上は百四十五億哩強、百五十億哩弱

(ハ)大正十一年度豫算に現れたる同上は百五十億哩強、百五十五億哩弱

以下問答

○問 保線費は何の位になりますか。

○答 年々七千萬圓。

○問 五十封度の軌道を六十封度の軌道に取替えますと、あなたの方の勘定は何うなります。

○答 固定資本から五十封度を落して、六十封度の代價を加へます。すると十封度だけしか資本が増さないのです。

○問 同じ五十封度の軌道でも長い年月を要して居りますから、一噸百

圓のもあれば二百圓のもありませう。前は百圓の軌道であつたが、今度は二百圓の軌道であると云ふやうなときには、それは何うします。

○答 最初に買ったときのものを押へて、別に評價は致さないのです。

○問 平均で行かないで、一々當るのですか。

○答 それは臺帳に、非常に精細に判つて居りますから。

○問 貨車などの、壞れてしまつたものは何うします。

○答 貨車の壞れたものは、例へば拵へるときに三千圓掛つたものなら、三千圓を固定資本から引いて終ひます。それから是は實業方面の方に申上げて置いたら面白からうと思ひますが、日本の鐵道の状態と云ふものは諸外國に類例がないのです。輸送状態の進んで參ることは、過去十年の成績に於て、人の輸送に於ても、貨物の輸送に於ても、倍若くは其以

上になつて居ります。それで明治四十四年から大正元年に互りまして、當時の内閣で日本の鐵道を廣軌にしやうと云ふことで、色々調査をしました。其時に古市博士とか仙石博士とか。斯道の専門家はかりが委員になつて、日本の國有鐵道の將來の輸送量は何處まで行くかと云ふことを、色々調査して推算したものがありません。其時の調査に於きましては、大正五十五年に於て九十億人哩と云ふ數に達することになつて居りますが、それが大正十年度に既に現れて來たのです。それから又貨物の方では大正三十年度に、六十億噸哩に達する計算になつて居りましたものが、是れ亦十年度に於て既に現れて來たのです。ですから人と貨物と兩方合せて申しますると、大正四十二年度に、百五十億人噸哩に達すると云ふ豫測であつたものが、大正十年度に既に實現したのです。之が國有

鐵道の改良設備に要する資金が、非常に急要に迫つて居る所以です。諸外國に於ては、殆ど此點に於て類例がないのです。一面には國富増進の顯著なることを示して居るものと思ひます。大正八年度頃から少し下り氣味になつて來ましたが、鐵道輸送の方の側に於ては、十年度を中間にして、十一年度に於ける成績は昨年より良くなつて、今日尙ほ其の狀態を持続して居ります。昨年と本年と此の四月から十一月半ばまでの成績を比較しますと、本年の方が遙に良いのでありまして、もう既に二千三百萬圓の増収が現れて居ります。之は豫算に對してはありませぬ、昨年との比較です。それで誠に不景氣々々と謂つて居りますものゝ、鐵道に於ては石炭の如きは出炭が寧ろ昨年より少くなりましたけれども、他の貨物の動きと云ふものは中々多いのです。

- 問 どう云ふ方面が多いのです。
- 答 總ての物が多うございます。
- 問 経費の二億二千七百萬圓の中には、例へば従業員の給料、従業員
の保護資金と云ひますか、あゝ云ふ風の金額を含むのですか。
- 答 大體を申しますと、二億二千七百萬圓の半分が人件費。半分が物
件費です。
- 問 人件費と云ふ中には、職工保護資金と云ふやうなものが這入つて
居りますか。
- 答 這入つて居ります。
- 問 あれは積立金は幾干です。
- 答 共済會の方は、政府から出したものが三百七十萬圓であります。

乍併従業員の所謂社會政策的施設の爲に鐵道側の投じて居るものは、其
外にもあります。種々の關係に於て保護を加へて居ります。有形無形の
金額で支出して居るものが、一寸九百萬圓、従業員の待遇保護の爲に出
して居ります。其中共済會積立となつて居るものが、三百七十萬圓程あ
ります。共済會積立金總額は約二千萬圓です。

○問 總支出二億二千七百萬圓の中、人件費と物件費の割合はどうなつ
て居ります。

○答 半分は人件費、半分は物件費であります。其物件費の中の三分の
一が石炭、三分の二が他のものになります。

○問 すると年々三百七十萬圓の共済會積立金の中で、事實支出して居
るものは何の位ありますか。

○答 さう云ふ計算は、はつきり判明しませぬ。只今申しました三百七十萬圓と云ふのは、政府の方から百分の五を出し、従業員の方から百分の六を出して居ります。さうして營業に従事して居ります者には營業費から、建設改良に従事して居ります者には建設改良費から、工場に従事して居る者には工場監理費から出して居ります。其中で百分の三宛が不具、癡疾になつた者、それから十五年勤めて罷めた者の所謂恩給の支拂金になつて居ります。其恩給の支拂が、未だ年限に達しない者が多いから、幸に積立金が多く現れて居ると云ふ譯であります。こゝ三四年経ちますと恩給支拂の基金になると云ふ譯であります。

○問 今の一億餘圓を大正十一年度は建設改良に全部拂つて、後は公債ですか。

一八

○答 大正十年度の公債財源は八千萬圓です。

○問 建設改良の割合は何うなります。

○答 そこになりますと、實業社會の經濟と、政府の經濟と少し違ひますから、少し御諒解を願はなければなりません。建設と改良とは豫算の關係を、同時に考へて戴かぬといけないのです。大正十年度の經濟は九千八百萬圓、それと其他に雜収入が二百萬圓、此の雜収入と申しますのは、車輛の古い物或は軌道の古い物、又は土地を賣つたりした賣拂代金、是は豫定してないものです。それと前年に使はずに剩餘金として、鐵道の金庫に残つて居つたもの、中で九百八十萬圓、之を以て建設改良を致して居つた譯であります。之に公債を加算して、總金額は二億百萬圓になります。

一九

○問 大體を申せば建設八千萬圓、改良一億二千萬圓と云ふ譯ですな。
○答 建設は今豫算に載つて居る六十四線、此外に十二年度から更に豫定線百四十九線の中から、選定して著手しなければならぬのです。

○問 それは經濟上から見て、餘ほど有要の線ですか。

○答 經濟上から見れば、總て有要です。鐵道の經濟は新しい線路から比較を取れば、初は利益が少いてすが、先づ十年の後には三倍位になります。人なり貨物なりが殖えて来て、其の新線ばかりでなく、既成線が非常に培養せられて来るのです。それで新線に對して、既成線の使ふのが、初の年に於て、總收入の五分位に當りませう。其の關係は新しい線に於て、餘程計算が取りにくいのです。

○問 新しい線路を加へると云ふことは、何う云ふ機關で決します。

○答 今度は鐵道會議と云ふものが出來ました。

○問 東北線などは、未だ複線にもならない、其處へ持つて来て支線ばかりを無暗に造ると、幹線の働きの不足の爲に、荷物が停滯すると云ふやうなことはありませんか。

○答 必ずしもさうでもありません。時に依つて多少の支障はありますが、例へば東北に於ける鑛業等の爲には、輸送の上に於ても亦運賃の上にも、餘ほど便宜を計つて居る譯であります。

○問 支線だけの働きはするが、支線の殖える割合に幹線が改良されぬから、輸送が滞滯するやうに思はれるのです。

○答 現在の程度では今一線増すだけに達しないのです、總て貨車の配給と云ふことに付ては、餘程苦心して居ります。始終過不及のないやう

に、統計を取つてやつて居りますが、それが却々思ふやうに、行かぬ事が多いのです。北海道あたりは景氣の好いときは、下り荷物も多いですが、景氣が悪くなると、空車を引つ張つて行かなければならぬと云ふことになるのです。東海道線でも、何うも片寄ります。

○問 何ちらが多いのですか。

○答 矢張東京へ來るのが多いのです。

○問 今日の鐵道建設改良工事其物の爲めに、何の位他の産業が、妨害されて居るか知れぬのです。

○答 旅客、貨物の値上の結果と云ふものは、戦前から見ると六割位上つて居りませうが、人件費物件費の一哩當りの費用などは、三倍にもなつて居ります。營業費の騰り方は収入以上になつて居ります。

○問 今の營業費の方は倍にもなり、収入の方は倍に殖さぬでも、收支の率が落合ふと云ふのは、此數字のやうに非常に進歩が強いからせう。

○答 其點もありますけれども、矢張費用を抑制して置かなければならぬと思ひます。

○問 我が産業は今壊れかゝつて居る、其方を救はぬばかりでなく、尙ほ賃銀を上げた、此關係は何う云ふものであるか、其處だけが問題です。

○答 其處は見方であつて、未だ既成線の整理が足りないから、其の費用を先づ出さなければならぬと云ふのです。新線の方は公債だけでやるのだから、他のものには迷惑を掛けない譯です。

○問 今日民間の事業は、自然に縮小して來るのに、獨り官業だけが依然好況時代の儘で、少しも縮小しない、公債も同一額に募つて、ドン

ドン工事を進める、是れては勞働賃銀の低落を妨げると云ふのは、事實の問題である。一方鐵道省の方から云へば、世間の要望があるから、要望のある限りは已むを得ないと、云ふことにもなりません。

○問 運賃の方は何か引下げたものがありますか。

○答 日用必需品は引下げました、あれでも三百萬圓程の減収になります。

○問 値上の結果どの位の収入があるのです。

○答 貨物が三千五百萬圓、旅客が四千萬圓位です。

○問 外國では運賃が上つたり下つたりしますが、日本では上る一方のやうです。

○答 外國では上げ方がヒドイのです、日本は六割ですが、外國は倍以

上です。

○問 貨幣を換算して見なければ、正確には分らぬでせう。

○答 同じ基礎に置いて、日本の運賃は安い方です、歐羅巴の主なる國と比較して、終から二番目位でせう。

○問 客と貨物の収入の割合は分りませぬか。

○答 貨物が一億四千萬圓、旅客は二億二千萬圓位になります。

○問 大藏省は公債募集額八千萬圓を六千萬圓とか七千萬圓とかにしやうと云ふ、鐵道省ではそれはいけないと云ふのは、何を標準になさる譯ですか。

○答 それは斯う云ふ關係です、今新聞でも御承知の通り、鐵道の方では八千萬圓を主張して居る、其理由は八千萬圓は全部公債を募集して、

建設工事に向ける。其の八千萬圓と云ふのは大正九年度に於て、大正十五年度まで毎年八千萬圓づゝ、公債を募集して建設をやると云ふ協定が出来て、其の計畫が決まつて居るのです。無論戦前に拵へた豫算を繼續するものもありますが、兎に角さう云ふ關係から八千萬圓は、必ず公債を募集すると云ふ計畫になつて居る。殊に新に線路を擴張するに付ては、昨年、一昨年の兩議會に於て、鐵道敷設法案が提出されて、百四十九線を是から造らうと云ふことに就て、政府と貴衆兩院の間に、長い間論議が交換され、線路の性質なり鐵道經濟なり、種々の點に就て議會の終りまで貴族院に於て討論されまして、殊に來年度の經濟關係に於て、鐵道の方の説明ばかりでは満足が出来ないといふので、時の大藏大臣の説明を求めたのです。其の時に大藏大臣は『大正十五年迄年々八千萬圓の公

債募集を實行する。又大體其の事は困難とは認めない、尙ほ財界の都合が好ければ八千萬圓以上募集しやうが、それは約束は出来ない、八千萬圓は最低程度に於て募集することを確言する。』と云ふことを、最後に聲明したのであります。それで初め財源の關係に於て多少不安に感じて居りました人も満足して、初め反對のあつたものが、満場一致(?)で案が通つたと云ふ沿革もあるのであります。故に鐵道の側に於ては八千萬圓の公債募集を認めて、貰はなければ計畫が立たない。それから又八千萬圓を今の大藏大臣は六千萬圓と言つて居りますが、六千萬圓と云ふことになれば、何うなるかと云ふに、現に著手中の線路の工事を繰延べなければならぬ、是れは政府として出来ない、と云ふのは鐵道經濟、産業の關係ばかりでなく、既に敷設法が議會を通過して法律となつた以上、

之を唯空文に終らしむることは出来ない、新しい線路を多少やると云ふ計畫を既に発表した以上、大正十二年度に於て何本か選んで、建設に着手しなければならぬ。既に新しい線路を造る以上には、既定の線路を繰延ばすと云ふやうな、そんな不公平の詮議は出来ないと言ふのが理由です。大藏省の側では線路の内容とか何とか云ふことに就て、彼れ此れ言ふのではなくして、唯募債計畫からして、十二年度に於ては先づ一億六千萬圓の新規募債に止める、是れ以上は借替其の他種々の事情から、募集が困難である、一億六千萬圓とすれば、既定の公債事業に對して大體三割とか繰延べなければならぬ。他の公債事業は三割繰延べやうが、鐵道公債は種々の事情があるから、二割五分の繰延に止めやう、即ち八千萬圓の中二千萬圓だけ繰延べて貰はなければならぬと云ふ交渉になつて

二八

居るので、鐵道の方では一文半錢も引くことは出来ないと言ふのです。

○問 鐵道公債は此年度に十一億ですか。

○答 大正十年度に十一億です、十二年度には約八千萬圓ですから十二億ばかりになります。

○問 長期と短期と半々位に見て宜しいですか。

○答 もう少し差があります。

○問 短期はどの位です。

○答 約三年若くは五年位でせう。

○問 今會社は社債を起しても却々引受ける人がありませぬから、政府も其の積りて少し手加減をなすつたら宜いでせう。

○答 公債は御承知の通り郵便局でやつて居ります、それで背負込みは

二九

餘りありませぬやうです。

○問 營利會社としては今はやりたくも出来ませぬから、鐵道も普通の營利會社と同じ考になつて貰はなければ困ります。

○答 それは政府施設の根本方針ですな（笑聲起る）

○問 建設は物價を高めると云ふのが根本の議論になる。

○答 之が各國の旅客貨物の日本との比較です、平均したものです。

（調査表を示す）

○問 十七萬人と云ふのは營業の方に使つて居る全體ですか。

○答 さうです、其の他に工場に一萬六千人、それと建設改良に使つて居る者の中で、政府の直接使つて居る者が一萬人位あります。請負人の使つて居る者は是は一十萬人位ありませう。

○問 日本の最大事業で、十七億八千萬の資本を投じ、十七萬の人を使つて、二億の利益を擧げると云ふ、之に比べる事業は規模に於て他に無いのですから、經濟界では重大の關係を持つ譯ですな、煙草專賣は事業の小さい割合に利益は多いですか、鐵道などに比べるとスケールは小さいものです。

○答 鐵道は外部との交渉が多いのです、鐵道國有の善い悪いは別として、管理は國有の方がし易いのです、世界各國で一番誇るに足るものは日本の國有鐵道の經營でせう、何處でも經營難に陥つて居るが、日本だけはさうでないのです。（完）

各國鐵道戰前及最近貨物收入調

國名	年次	一噸當 收入	一噸哩 當收入	年次	一噸當 收入	一噸哩 當收入
日本	1913	,650	,774	1921-22	1,447	1,410
	1913	1,063	,729	1920	1,929	1,052
英國	1913	,853	—	1919	1,058	—
	1913	,898	1,161	1919	—	—
瑞典	1913	1,233	2,632	1918	1,615	4,283
	1913	,641	1,333	1916	,870	1,342
挪威	1913	,573	1,487	1918	1,714	2,356
	1913	1,130	2,113	1918-19	1,580	2,740
荷蘭	1913	,689	1,242	1916	,850	1,460
	1913	,989	1,509	1916	—	—
奧地利	1913	,592	—	1916	—	—
	1912	1,916	—	1916	2,256	—
ブルガリア	1914	—	2,575	1916	—	—
	1913	1,803	1,435	1916-17	1,944	1,467
暹羅	1913	1,324	,700	1918-19	1,561	,720
	1913	1,636	,758	1919	2,286	,962
加奈陀	1913	1,380	1,593	1920	2,225	1,901
	1913	2,449	—	1918	2,632	—
濠洲	1913	2,077	1,756	1919	2,549	2,535
	1913	1,985	—	1919	1,973	—
南美洲	1913	1,925	—	1919	1,743	—
	1913	1,595	—	1918-19	2,152	—
南阿聯邦	1913	2,913	1,597	1918-19	3,116	—
	1915	,727	,868	1918-19	,780	698

備考 本表ハ大正十年七月發行華盛頓鐵道經濟局統計表
ヨリ譯出セリ (鐵道省經理局長) 大正11,11,17

三三

各國鐵道戰前及最近旅客收入調

國名	年次	一人當 收入	一人哩 當收入	年次	一人當 收入	一人哩 當收入
日本	1913	,153	,693	1921-22	,205	1,044
	1913	,690	2,002	1920	1,040	2,747
英國	1913	,380	—	1920 7月-12月	,293	—
	1913	,235	1,053	—	—	—
瑞典	1913	,166	1,280	1918	,175	1,522
	1913	,212	1,237	1916	,252	1,285
挪威	1913	—	1,205	1916-17	,321	1,811
	1913	,270	1,294	1918	,360	1,682
荷蘭	1913	,166	1,013	1917	,330	1,738
	1913	,188	1,079	—	—	—
奧地利	1913	—	,579	—	—	—
	1913	,681	1,472	—	—	—
ブルガリア	1913	,371	1,205	1916-17	,375	1,223
	1913	,150	,414	1919	,207	,522
加奈陀	1913	1,394	1,973	1918	1,322	2,103
	1913	,157	1,049	1920	,219	1,531
濠洲	1913	,224	—	1918	,218	—
	1913	,115	1,298	1919	,163	1,440
南美洲	1913	,106	—	1919	,125	—
	1913	,148	—	1919	,156	—
南阿聯邦	1913	,520	—	1918-19	,809	—
	1913	,144	—	1918-19	,448	—
ブラジル	1912	,424	2,645	1915	,423	2,723
	1915	,310	,677	1918	,400	712

備考 本表ハ大正十年七月發行華盛頓鐵道經濟局統計表
ヨリ譯出セリ (鐵道省經理局調査) 大正11,11,17

三二

大正十一年十二月

(非賣品)

日本經濟聯盟會

物價調節調查委員會

0000 0265