

土木学会第6回年次学術講演会講演概要

5月27日 東大法学部31号教室

(1) 國有鐵道建設線の國民經濟的意義 と公共企業体 (15分)

運輸省鉄道監督局 宮 澤 吉 弘

交通の発展が、封建的經濟機構の崩壊と、近代の資本主義經濟機構の発達に果たした役割は極めて大であつて、交通の発達が一國の經濟の發展を促進せしめると共に、經濟の發展が又逆に交通の量的、質的の発達をもたらし、この兩者は互いに相互作用しながら一國の國民經濟を近代的な意味に於て発達確立させて來たのである。この故にこそ一國の交通の進歩の度合はその國の國民經濟活動の尺度を示す係数として屢引用されるのである。

云うまでもなく、近代の交通機關は資本の廻轉の速度を速かならしめるために、輸送の量と速度の相乗積が極大となる事が求められるのであるが、これと同時に生産費に占める輸送費の低下が絶對的な前提條件なのである。かくて我國に於ける陸上交通の分野に於ては、資源の賦存の狀態から依然鐵道が大宗的な輸送手段たる可き必然性を失うとは考えられないのである。

戦後我國の經濟は、戦前に比しその規模、構成に於て相当の変化を示したのであるが、經濟活動の國內に於ける物理的の絶對量が縮小されるとは考えられないし、又縮小されてはならないのである。如何となれば、我國内に於ける經濟活動が戦前のそれに比べて縮小する事は國民の生存權がそれだけ縮小される事を意味するからである。然もわれわれは、我が國の經濟活動を支えている基盤そのものは著しい削減を蒙っているのであつて（領土のみでも45%の喪失）國民經濟の枠の縮小を防止する道は國內資源の徹底的な有効利用を措いては見出し得ないのであつて、現在、未開発、未利用資源の開発が重大な國策的課題となつているのは理の当然と言はねばならない。而して奥地資源の開発利用を合目的に達成するには輸送機關を以て先行せられるのでなければ、成功しない事は過去の歴史に徴して明らかな事である。

この様な時期に於て、國有鐵道は從來の官營組織から公共企業体へと移行したのであるが、企業性の強調は極端なる獨立採算性の強調強化へ移行し、余りにも個別資本的の立場を前景にして、國民經濟的の意義乃至は公共性を無視しているかの如き感があるのであるが、かゝる傾向が、公共企業体の本質に合致するものであるかどうか、國民經濟自主化の線に一致するか否かを國民經濟的視野から検討せんとするものである。

世界鐵道の延長と密度 (單位 km)

國 名	延 長	面積 100 km ² 当り	人口 1 万人 当り
日 本	25 637	6.8	3.5
ア メ リ カ	401 424	5.1	32.8
イ ギ リ ス	32 845	13.5	7.2
フ ラ ン ス	43 588	8.0	10.6
ロ シ ャ	77 092	0.4	4.9
ド イ ツ	58 384	12.5	9.1
ベ ル ギ ー	11 093	36.4	13.7
イ タ リ ヤ	21 000	6.8	5.1
カ ナ ダ	66 641	0.7	67.6
ア ルゼンチン	37 228	1.3	33.3
オーストラリア	43 861	0.6	68.4
ニュージーランド	5 600	2.1	34.3
中 國	9 211	0.1	0.2
印 度	65 902	1.4	1.9

(運輸調査局統計)