京都帝國大學經濟學會

經濟論叢

第三十四卷　第三號

昭和七年三月一日發行

大正四年六月二十一日第三種郵便物認可（毎月一回一日發行）

論叢

官吏の俸給……法學博士　神戸正雄
魚食論……法學博士　財部靜治
統計系列論に於ける一課題……經濟學士　蜷川虎三

時論

軍事費の支辨方法……經濟學博士　汐見三郎
金再禁後の爲替相場……經濟學士　谷口吉彦

研究

紀州家名目金……經濟學士　菅野和太郎
長期景氣波動と世界恐慌……經濟學士　柴田敬
助郷制度に就いて……經濟學士　黑羽兵治郎

說苑

世界不況對策としての國際貸付銀行案……經濟學士　松岡孝兒
印度鐵道の世界的地位に就て……經濟學士　金持一郎
世界經濟論の對立に就て……經濟學士　名和統一

附錄

新着外國經濟雜誌主要論題

（禁轉載）

印度鐵道の世界的地位に就て

金持一郎

はしがき

滿蒙問題と印度問題とは現代世界の二大植民地問題である。一は勢力範圍をば保護國家に迄至らしめんとし、他は獨立の承認はおろかドミニオン的地位の承認をさへ躊躇する。一は結合の過程を辿り他は分離の過程に入らんとする。其の行き方は全く逆であるが、均しく現代の二大植民國家に課せられたる問題たるに相違はなく、其は多かれ少かれ他の植民國家の當面せる主要植民地問題の最も典型的なる事例に他ならぬのである。

近時印度の獨立問題に關する報道の傳へらるゝものあるが、その政治的經濟的組織に關する研究の歐文文献に豐富なるに反し、本邦に紹介さるゝもの殆んどなく、從つて之等組織の發展の基礎の一をなすべき印度の鐵道に關する紹介も亦絶無の狀態に在る。而も印度鐵道の發展を知るは、一面印度産業發展の理解への、從つて又今日の獨立問題の基礎の理解への、一の手がかりを與へると考へる。カルカッタのサーカー教授 (B. K. Sarkar) の論文 (,,Die weltwirtschaftliche Bedeutung der indischen Eisenbahnen im Rahmen der internationalen Statistik"——Allgemeines Statistisches Archiv. Bd. 21, Ht. 3, 1931.) は極めて輪廓的ではあるが、一の文化的施設としての——從つて植民地鐵道たるの一面は餘り考慮されてゐないが——印度鐵道の世界的地位を知るに益する所あるべきを思ひこゝに紹介することゝした。

一

印度の鐵道は一八五三年の開設に係り、當初は軍事上の目的を以て敷設され、後、鐵道景氣の時代——一八七〇—八〇年代——を經、更に一方飢饉救濟の目的を以て擴張され、[1] 今日に於ては印度最大の企業を成してゐる。その經營の大きさは印度全新興産業の其を超える。今大體の輪廓を示すべき二三の計數を擧ぐれば、一九二六—二七年の從業員數は七七萬三千人、翌年は八〇萬人を稍々出て居るのである。他方、新興産業の一九二六年の從業員數は、棉糸布工業の三八萬四千人、黄麻工業の三三萬四千人、羊毛工業の八千七百人。即ち之等全部を合するも尚鐵道從業員數に遙かに及ばないのである。拂込資本金の比較に就ても次の如き表を

1) K. V. Iyer; Indian Railways. p. 7.

得るであらう。（一九二六—二七年）*

	拂込資本金（百萬盾比）
一、鐵　道	七、八八七
二、黄麻工業（計數不明の六會社を除く）	二三五
三、棉糸布工業（三〇六會社—金紙に關する計數の入手し得ざりし三十四會社を除く）	四六〇
四、羊毛、絹糸、大麻工業	三〇
五、炭　坑　業	一二〇
六、鑛業及採石業（採金業は除く）	二九九

印度鐵道の印度經濟上に於ける意義は、上記の計數に加へて、英領印度及び印度候國の諸產業五五三五個の株式企業の全資本金額を合計するも尙、僅かに二七億六千萬留比、即ち鐵道投資の三五%に過ぎざるを見れば、ヨリ一層明らかとなるであらう。

印度は實に世界に於ける最大鐵道國の一である。その哩數は濠洲の其よりも、全アフリカ大陸の其よりも大であり、アジア大陸の全鐵道延長の四五・七%を占める。延長哩數に於ては、僅かに北米合衆國と加奈陀の二國に劣るのみ。左の主要列國鐵道延長哩數の表を參照せよ。

北米合衆國(1)**	四〇一（千粁）	露　國(歐洲)(5)	五八	加奈陀(2)	六五
印度(3)	六二	大ブリテン(9)	三三	獨逸(4)	五八
佛蘭西(6)	四三	日本(15)	一八		

（一九二五—二六年）2)

この鐵道延長粁數は鐵道材料の巨大なる購買を暗示する。印度は斯る商品に就て、略々支那の五倍、日本の三・三倍、伊太利の三倍の購買者と見られる。印度鐵道材料の問題は、單に印度工業のみならず、世界資本主義諸國にとつて重要なる意義を持つと言ふべきである。次の計數は更に之を明らかならしめるであらう。

列國機關車所有量（單位百輛）

北米合衆國(1)	六三六	露國(歐亞合計)(5)	一二九	獨逸(2)	二六五
印度(6)	一〇一	大ブリテン(3)	二四〇	加奈陀(7)	五七
佛蘭西(4)	二〇九	日本(13)	三九		

（一九二五—二六年）

列國客車所有量（單位百輛）

獨逸(1)	六三五	露國(歐亞合計)(5)	二九四	北米合衆國(2)	五七〇
印度(6)	二〇四	大ブリテン(3)	五一〇	日本(8)	一〇三
佛蘭西(4)	三五四				

（一九二五—二六年）

* Sarkar 氏前揭論文より。以下 Sarkar 氏論文より引用の統計に就ては一々出處を記入せず。

** 國名の下のアラビヤ數字は世界鐵道界に於ける順位を示す。以下の諸表同然。

2) International Statistical Year Book, 1929. より。Sarkar 氏の擧ぐる處とは米佛に關し多少異る。

列國貨物車所有量（單位百輛）

北米合衆國(1)	二四、一五〇	露國(歐亞計)(5)	四、四九五	橋築	三・三
大ブリテン(2)	七、二〇〇	印度(6)	二、三三九	製作場機械運轉手設備	一〇・七
獨逸(3)	六、九二〇	加奈陀(7)	一、五九一	其他	—
佛蘭西(4)	六、九二〇	日本(14)	五九六	合計	一二五・四

（一九二五—二六年）

印度は機關車・貨車・客車數に於て何れも第六位にある。之等鐵道運輸設備に對する年々の需要は一九二七—二八年には七千二百萬留比に達して居る。そのうち五百萬留比は國內生產、殘餘の六千七百萬留比は外國よりの輸入である。而も之等運轉設備は、鐵道所用全材料の一部分に過ぎぬ。全材料の購入は一九二六—二七年に就て實に二億八千萬留比、翌年には三億六千萬留比に達する。次表は之等鐵道材料の外國產業への依存性を明らかにするであらう。

材料	輸入（百万留比）	國產品（百万留比）	計（百万留比）
車輛	三九・六	八・三	四七・九
道具及貯藏品	三八・〇	三八・六	七六・六
軌條	一二・三	五四・〇	六六・三
電氣裝置	一五・四	〇・四	一五・八
建物、停車場材料及柵	六・一	二・五	八・六
	一・七	五・〇	
	一・一	一一・八	
	四八・九	四八・九	
	一五四・九	二八〇・三	

（一九二六—二七年）[3]

一九二二年に印度商品局(Vorratsabteilung)なるものが設置され、印度製品の使用を奬勵して居るが、一九二六—二七年に就て見れば、全鐵道材料の四五%、翌年には實に五七%を輸入に仰いで居る。"Swadeshi"即ち印度「自身」の產業を起さんとする者にとつては、金屬工業のこの方面に豐かな開發の餘地が殘されて居るといふべきである。

二

一九二八年末には、印度に六八の鐵道があり、その延長は三九、七一二英哩に及ぶ。之等を軌幅に從つて分類する時は(一)廣軌[4](五呎六吋)(二)メートル軌幅[4](一米、即三呎三3/8吋)(三)狹軌[4](二呎六吋又は二呎)となし得るが、行政目的の便宜上通例之を次の三階級に分つ。(I)第一級線（廣軌の全部及米軌幅の八七%《一三、九九〇哩》

3) Indian Year Book 1928. p. 644 より。「其他」の項目には石炭、鑛石、石灰、砂利等を含む。
4) Statistical Abstract For British India, 1930. によれば一九二八年末の廣軌は一九五八五哩、米軌幅は一六二五五哩、狹軌は三八七二哩。

を含む)、(II)第二級線(殘餘の米軌幅の大部分と二、三の狹軌を含む)、(III)第三級線(狹軌の大部分と米軌幅の一部分を含む)。之等三階級線の延長を示せば次の如し。

第一級線	三五、五八七哩
第二級線	二、九五三哩
第三級線	一、一七一哩

第一級線は又投下資本に對しても印度鐵道の脊髓をなすと言ひ得る。

第一級線	(一五會社)	七、五八〇(百万留比)
第二級線	(一六會社)	二一一
第三級線	(三七會社)	五〇[5]

この表は又企業集中の大なる程度をば示すものである。

印度鐵道は所有と經營とに關し特有の形態を取る。先づ次の二種の線が存在する。(一)官廳の所有と經營の下にあるもの、即ち完全に國有化されたる官有線又は國有線(Staatsbahnen)。(二)會社の所有と經營の下にあるもの、即ち完全なる私有線。此の兩極に至る中間的形態が多々存する事は勿論である。即ち官廳の保障を受くるもの、援助を受くるもの、更に又他の會社の管理の下にあるもの等々。而して印度鐵道の特色は、經營に關しては大部分が私立會社の下に置かれ、所有に關しては官廳が遙に大なる勢力を持つことである。[6] 即ち官廳はその所有鐵道の甚大なる部分を會社の經營に委任する。今この關係を計數に依て示す。

	所有	經營
官廳	二八、四二六(哩) 七一%	一五、八六七(哩) 四〇%
會社	一一、二八五 二九%	二三、八四四 六〇%

(一九二七—二八年)

資本投下の割合を同時期に就て求むれば、印度全鐵道資本金八、二二八百萬留比中、官有線は八八%を占むるのである。

この割合は年々數百哩の新線の開通により不斷の變化を受けて居るが、大體に於て、所有及經營の兩者に對し、官廳勢力の不斷の增進を看取し得る。一九二九年にはビルマ鐵道會社が印度政府に讓受された。近き將來にアッサム・ベンガル鐵道を會社經營より政府經營に移さんとするの動議が實現を見る曉には、印度鐵道

5) Railway Year Book for 1929. は總收入に就て五百萬留比以上、百萬留比以上、百萬留比以下の三階級に分ち夫々、十五會社、十四會社、二六會社を擧げて居る。(p. 238)

6) この特色ある印度鐵道經營の問題に關しては屢々論議がなされ委員會の任命に依つて調査が行はれてゐる——K. V. Iyer: ibid. p. 52 ff.

に於ける官廳經營の分野は更に擴大するであらう。

世界鐵道界に於ては、大ブリテン及北米合衆國が全く私有制度を發達せしめて居る。この反對の極に立つものにブルガリア、リツアニア、新西蘭及露國がある。之等に於ては鐵道の全部が國有にして國家經營である。この兩極を除けば、所有及經營に關し、會社及國家(又は州)の介入の樣々なる程度の中間的形態の存在を看取し得る。鐵道の存する處、この混合的形態は最も支配的であると見られる。今、所有のみに關し、國家及會社の鐵道に於ける勢力をば、最も代表的なる諸國の鐵道延長粁數に就て見やう。

類別	國名	國家所有	會社所有
第一類	丁抹	二、四七二(粁)	二、七二九(粁)
	瑞西	二、九四二	二、三七九
第二類*	獨逸	五三、六二三	四、五五九
	日本	一三、三九〇	五、五四七
	印度	四五、七四九	一八、一六三
第三類	佛蘭西	一一、一八五	三二、〇九七
	葡萄牙	—	三、三八五

(一九二七年)[7]

第一類は國有と私有とが相伯仲するもの、第二類は國有(又は州有)制度が發達せるもの、第三類は私有制度が發達せるものである。

印度の民族主義者はこの國有制度をば窮極に迄徹底せしめんと努力して居る。Sarkar 氏は言ふ、印度にしてヨリ大なる自由を獲得するならば、不當の高俸給を受くる外國人職員をば印度鐵道より放免し、印度鐵道の管理を印度人自身の手に掌握し、經濟原則に從つて目的意識的に其の業務を遂行し得るに至るであらうと。併しこの鐵道の印度化は仲々容易ではあるまい。コール(Cole)の報告に基き、印度政府は審議の上一九二五年 Chandausi に鐵道學校(The Railway Board School of Transportation)を建設したが、之は僅かに下級事務員としての印度人の技術養成機關たるに過ぎない。[8][9]

更に次の事實に注目しやう。當初の四十五年間、即ち一八九九年迄は、國鐵私鐵共に缺損を續けて來たのであるが、同年以後(一九〇八—〇九年及一九二〇—二一年を除く)は、年々多少共見るべき利益を擧げて居るの

* 伊太利、墺太利、諾威、濠洲、加奈陀、フインランド其他大部分の鐵道國は第二類に入る。

7) International Statistical Year Book, 1929. より。葡萄牙は一九二七年以降國有線なし。

8) K. V. Iyer; ibd. p. 112.

9) Statistical Abstract For British India, 1930 によれば、一九二七年末從業員總數八十萬人中歐洲人五千人、殘餘は印度人又は混血種。

である。今、國有鐵道と印度全鐵道との利潤を對比すれば次の如くである。

	全鐵道	國有鐵道
全資本	八二、二八六（十万留比）	七二、八八八（十万留比）
全利潤	三九七	二八四
利潤率	五・五八％	五・四〇％

（一九二七—二八年）

一九二一年と同二七年とを比較すれば、總收入に對する總支出の割合は、七六・六三％から六一・八八％に減少し、從つて利潤率は同期間に三・三八％から五・四七％に上昇して居る。此傾向は、殆んど例外なく各別の鐵道に當篏る處である。

一般的な平均的利潤率卽ち五・四七％以上の利潤率を示せるものは私鐵のみである。從つて印度鐵道の社會化的傾向は、上の計數を以てしては、經濟性又は管理能力に關する限り、有利な結論へ導かざるやに見える。鐵道は、印度の場合に於ては、一見、私的企業として最も發展するがに見える。此事を今少しく考察してみやう。

印度鐵道に關する根本問題は、印度鐵道に附隨する一の特殊性に歸着する。卽ち印度に於ける會社鐵道がすべて外國の鐵道たる事、換言すれば植民地鐵道たる事に歸着するのである。この會社經營といふカテゴリーの下では、單に「自由」とか「私的」とかいふ事の外に、Sarkar 氏によれば、同時に外國の支配及搾取といふ事を考へ得るといふ。大故に、印度民族主義者の見解に於ては、鐵道の外國支配からの、又外國所有からの解放は、企業の自由や私人のイニシアチヴや自由放任等に對する公有、政府の介入、國家社會主義等々の問題ではなくして、寧ろ直接に外國卽英國の支配及獨裁からの解放への强固な地盤であると見られて居る。

鐵道國有化の方面は前世紀の最後の二十五年間によく發達した。然るに國家經營の方面は此時代に發展せず、今世紀二十五年以後に至つて、漸く印度鐵道組織に於けるその重要なる意義を獲得するに至つたのである。

一方又、鐵道の國有化と國家管理とに伴ひ、鐵道事

業の企業化が行はれつゝある。その最もよき標徴は、一九二八年のデリー市に於ける中央宣傳局（Central-publizitätsbüro）の設置である。こゝで映畫を作成し、鐵道・衛生・農業經濟等に關する宣傳のため宣傳隊を派遣する。倫敦（一九二八年）と紐育（一九二九年）とに鐵道案内所が開設された事も企業化のよき證據である。一九二四年以來の鐵道會計の一般會計よりの分離も亦、この傾向の顯著な表象の一である。同樣の傾向は佛蘭西、伊太利、日本、及びドーズ案下の獨逸にも見られた。斯くて印度に於ては鐵道收入は鹽稅と共に印度政府財政の最良の收入源の一を成し、年々略ゝ六千萬留比を一般會計に繰入るゝのである。[10]

三

印度鐵道の運輸狀況を見やう。印度は旅客及貨物輸送に就ても世界の最大鐵道國の一である。

先づ旅客に關する計數を掲げる（最小距離一粁以上の乘車客に就て乘車延粁數を示す）。

北米合衆國(1)	五四四（億粁）	佛蘭西(4)	二六一（億粁）
獨逸(2)	四六六	日本(5)	二二七
印度(3)	三四九	露國(歐亞計)(6)	二二一（一九二七年）[11]

乘車粁數に於て印度は米獨に次ぐ。[12]

貨物輸送に於ける印度鐵道の地位も高い。その運輸量は日本（一九二七年）の三倍、伊太利（同年）の二・五倍丈け大きい。而も人口に於て印度の三十分の一たる加奈陀が貨物輸送に就て印度の略ゝ二倍を占むるは、印度が産業的に尙開發の餘地大なるを示すものではなからうか。今列國貨物輸送量の計數を示さう。

北米合衆國(1)	六、三〇七（億粁）	佛蘭西(5)	四〇五（億粁）
露國(歐亞計)(2)	八一七	印度(6)	三五八
獨逸(3)	七一九	大ブリテン(7)	三〇八
加奈陀(4)	五七四	日本(9)	一二九（一九二七年）[13]

印度は右記の諸統計に於て何れも三乃至六位にある。併乍、この事は直に、産業的商業的に、かくて又産業化と技術的進歩の見地より、印度が先

10) The Standing Committee of the Chamber of Princes; The British Crown and the Indian States. p. 201 ff.

11) International Statistical Year Book, 1929より。Sarkar氏の計數と多少異り日露の地位が轉倒する。

12) A. Demangeon氏は、印度鐵道は旅客運送に關する限り、主としてベナレスへの印度教信者の順禮に資して居ると言ふ——A. Demangeon; The British Empire. p. 237.

13) International Statistical Year Book, 1929より取る。此に擧ぐる計數はSarkar氏の擧ぐる處と多少異る。

進國の列に伍するの結論を誘導するものではない。このためには尚、鐵道外の諸般の計數の觀察と記錄の參照を必要とする。たゞ斯る研究への手がかりとして、面積及人口に對比して、又諸貨物の生産數量に對比して、鐵道發達の程度を考察する事も無意義ではなからう。こゝでは前者を見やう。先づ一九二五年に就て人口割り鐵道延長を求める。

人口一萬に付鐵道延長粁數

加奈陀	六八・九(粁)	大ブリテン	七・四(粁)
アルゼンチン	三八・四	日本	二・七
北米合衆國	三八・〇	印度	一・九
佛蘭西	一二・〇	支那	〇・三
獨逸	九・二	波斯	〇・二

（一九二五年）

人口割り鐵道延長に於て、印度の地位は殆ど問題とならざる程低い。印度の下位に立つものとては、僅に比律賓、支那、波斯の諸國、即ち産業未發達又は列强利害の對立よりして、鐵道の敷設捗々しからざる四五の弱國を殘すのみ。延長の絶對數に於て第三位を占む

る印度が斯の如き下位に立つは、産業發達の未だ普遍化せざるを示すものではなからうか。即ち植民地の初期の經濟發達の一般的傾向としての沿岸地その他富源の所在地に近代的企業從て又鐵道が發達し、全地域は尚、低度の又は前資本主義の下に在るの狀態を示すものではなからうか。人口饒多も無論この地位を結果する一原因であらう。

次に面積當りを見やう。

毎百平方粁に付鐵道延長粁數（單位粁）

白耳義	三六・五(粁)	日本	四・五(粁)
大ブリテン	一四・五	北米合衆國	四・三
獨逸	一二・三	印度	一・三
佛蘭西	九・七	波斯	〇・〇一

（一九二五年）

印度鐵道の面積當り粁數に於ける地位は極めて低い。

次に前の人口當り粁數に就て印度を諸外國と比較すれば

北米合衆國（三八・〇）は印度（一・九）の二〇倍

佛蘭西（一二・〇）は同　六・三倍

獨逸（九・二）は同　四・八倍
日本（二・七）は同　一・四倍
印度（一・九）は支那（〇・三）の六・三倍
同　波斯（〇・二）の九・五倍

上記諸表の示すが如く、强國相互の間にも、鐵道敷設に著しき逕庭がある。從て、鐵道の發達を以て直に文化の、又は產業化の程度を云爲するは危險である。されば人口當り、面積當りの鐵道延長數の小なるを以て、直に印度の文化的產業的水準の低位を證する材料とするには不充分であるが、現代世界經濟の一般的傾向が大國民經濟の發達を促し、而して鐵道の發達が此勢を助長するものとするならば、印度には尙鐵道發達の大なる餘地を存すると言ふべきである。

四

次に日本と印度との鐵道發達の狀況を比較してみやう。

印度鐵道が延長に於て人口當り日本鐵道延長の其に追付くには、一九二五年に於て一・四二倍に增大せねばならぬ。卽ち當時の延長粁數六二、〇七四が八七、一四五に迄發展しなければならぬ。日本の鐵道水準は高いとは言へぬ。而も印度が此の地位に達する事は——Sarkar 氏によれば——殆ど不可能なるかの如く、印度に於ては何等實際政策上の問題となり得ないといふ。

一九二七—二八年には、略ゝ七百英哩（一、一二〇粁）の新線が開通し、三、六三〇哩（五、八〇八粁）が建設中であつた。今印度鐵道發達の速度を示すために、一九一三年と一九二七年の二つの時點を取らう。兩年に於ける鐵道延長を比較すれば次の如くである。

六三、九一二粁（一九二七）は
五五、七七四粁（一九一三）の一・一三倍

印度の發達は到底日本の速かなるに及ぶべくもない。兩時點に於ける日本鐵道の發達を見れば

一八、七五九粁（一九二七）は
一〇、六一〇粁（一九一三）の一・七六倍

人口の增加を考慮に入るれば、印度に於ては一九一三年と一九二七年とでは鐵道發達の割合は、人口增加の割合と略ゝ等しいといふ。卽ち頭割り鐵道延長には大體增減はないのである。然るに日本に於ては、この

兩時點に就て、一・二倍への人口增加を認め得るに對し、鐵道延長の增大は一・七六倍に迄至つて居る。卽ち日本に於ては、鐵道發達の速度が人口增加の速度より大なりしを示すのである。從て日本鐵道の地位に迄、印度鐵道を發展せしめんには、向後絕大の努力を必要とするであらう。無論その間、日本鐵道も不斷の發展を續けるであらう。

貨物輸送量(一九二七年)に就ては

印度(三五八億噸粁)＝日本(一二五億噸粁)の二・七倍

その面積と人口と鐵道延長を考慮すればこの結果は當然に期待し得る處である。然らば人口割りの數に就ては如何。一九二七年の印度人口は三億三千二百萬人、日本は六千一百萬人(內地)。之より人口一人當りの噸粁を求むれば二〇三と一〇八の計數を得る。從て次の式が成立つ。

日本(二〇三)＝印度(一〇八)の一・八倍

同年の全人口(日本は內地)一人當りの旅客乘車粁數を求むれば、日本は三三六粁、印度は一〇五粁。卽ち

日本(三三六)＝印度(一〇五)の三・二倍

依て貨物運輸量の其以上に其の差の著しき事を知り得るのである。

之迄は鐵道延長、貨物運輸量、旅客乘車距離に關し、

A國(一九二七)＝A國(一九一三)のx倍

A國(一九二七)＝B國(一九二七)のy倍

のxを求めて相互に比較し、又yを求めて來たのであるが、次に人口一萬人當り鐵道延長に關し

A國(一九二五)＝B國(z)

としABに夫々印度と日本を置き、このz(紀元年數)を求めやう。然る時は、日本は一九一三年に於て內地人口五千三百萬人、鐵道延長一〇六一〇粁、卽ち一萬人當り一・九粁を有して居た。この數は正に一九二五年の印度の其に當る。卽ち印度鐵道は、兩國の平等なる人口增加の假設的條件の下に於て、日本鐵道と同一の速度を以て增大すると假定するも、日本鐵道の地位に到達するためには、尙十數年の歲月を要すると言へやう。同樣に極く粗雜なる計算と類推とに依て、鐵道に

於ける印度の地位は、獨佛に比し、約半世紀をおくれて居ると言へるのではなからうか。

五

以上、諸觀點より印度鐵道の世界的地位、或は鐵道に於ける印度の世界的地位を明らかならしめんと努めた。無論、統計の國際的比較に於ては、調査時期、調査方法、調査客體の定義の不同等により、その比較の結果に一定の意味を附すべく相當の危險ある事を覺悟しなければならない。殊に Parkar 氏引用の統計はその出處を明示せざるが故、私は出來るだけ他の統計書に依つて計數を確めんことを努めた。從つて以上研究の結果の妥當性に就ては輕々に過信を許さゞるものあるが、大體の輪廓を傳へるには大過なからうと思ふ。

（昭和六・二）