

＊ 社會科學選書 50

三版日本の交通問題

低成長下の交通経済

中西健一・広岡治哉編著

低成長経済下における交通企業の実態分析

全面改訂第三版

伸びる陸運・空運，低迷つづくバス・国鉄

ミネルヴァ書房

社会科学選書 50

三版 日本の交通問題

低成長下の交通経済

中 西 健 一
広 岡 治 哉
編 著

ミネルヴァ書房

《執筆者紹介》（執筆順）

中西 健一	なかにし・けんいち 大阪市立大学経済学部教授	伊勢田 穆	いせだ・あつし 香川大学経済学部助教授
広岡 治哉	ひろおか・はるや 法政大学経済学部教授	村尾 質	むらお・ただし 神奈川大学経済学部教授
三上 宏美	みかみ・ひろみ 関西大学商学部助教授	山村 学	やまむら・まなぶ 明治学院大・法政大兼任講師
辻 和夫	つじ・かずお 西南学院大学商学部教授	柴田 悦子	しばた・えつこ 大阪市立大学商学部教授
高橋 清	たかはし・きよし 岩手大学人文社会科学部教授	篠原 陽一	しのはら・よういち 海上労働科学研究所主任研究員
雨宮 義直	あめみや・よしなお 関学院大学経済学部教授	松下 正弘	まつした・まさひろ 東京交通短期大学講師

三版 日本の交通問題

昭和42年 5月 5日	初版第1刷	検印廃止
昭和46年 4月 5日	初版第6刷	
昭和48年 5月20日	新版第1刷	
昭和53年 6月10日	新版第10刷	定価は、表紙に
昭和55年 6月20日	三版第1刷	表示しています

編著者	中 西 健 一 広 岡 治 哉
発行者	杉 田 信 夫
印刷者	江 戸 卯 一 郎

発行所 株式会社 ミネルヴァ書房
607 京都市山科区日ノ岡堤谷町1
電 話 (075) 581-5191 番(代表)
振 替 口座・京都 8076 番

©中西・広岡ほか, 1980.

共同印刷工業・清水製本

3333-66014-8028

Printed in Japan

は し が き

昭和四二年に上梓した『初版・日本の交通問題』を全面的に改訂して『新版』を出したのが昭和四八年であった。幸いにも、『新版』も『初版』同様われわれが予想していた以上に、多くの人々に読んでいただくことができた。しかしその後七年の歳月が経過し、『新版』の出た年の暮に起った「石油ショック」によって日本経済は大きな構造変化を余儀なくされ、その趨勢は、必然的に交通部門にも及んだ。

読者の方々からの要望もあり、旧著を全面的に書き改めてアブ・ツー・デイトなものとして『三版』を送ることとなったが、本書では、『初版』にあつて『新版』になかった「港湾」を復旧させることにした。この『三版・日本の交通問題』も旧版と同様、専門家のみを対象とした研究書ではなく、一般市民の方に現代日本の交通経済について概説的知識を得ていただく目的で書かれたものである。執筆者の殆んどが大学で交通経済論ないし関連学科の講義を担当している関係で、講義あるいはセミナーのテキスト、参考書としても利用できるよう配慮した。

本書は、日本経済が四八年来の「石油危機」によってそれまでの高度成長に終止符をうち、低成長と不況に呻吟しつゝあつた時期の交通産業について、鉄道・道路運送・海運・航空の全業種を対象にその現状を分析したものである。われわれの分析がどこまで透徹しているかについては読者諸賢の批判を待たねばならないが、ひとりでも多くの方々が現代日本の国民的課題の一つともいふべき交通問題に関心をもっていただくきっかけとなれば、われわれにとってこれ以上の喜びはない。

最後に、ミネルヴァ書房の中西啓二編集長にはたび重なる原稿の遅延などで多大の迷惑をおかけし、出版の期日が大幅に遅れることとなった。深くおわびするとともに謝意を表する次第である。

昭和五五年五月

執筆者を代表して

中西 健一
広岡 治哉

目次

はしがき

序章 交通産業の動態と構造……………中西健一……………一

- (一)輸送活動と輸送構造の変化……………(一)
- (二)交通投資……………(二三)
- (三)交通市場……………(三二)
- (四)交通企業と経営効率……………(三二)
- (五)交通労働……………(三七)

第一章 国 有 鉄 道……………広岡治哉……………四

- (一)国鉄輸送需要の減退……………(四四)
- (二)国鉄財政の危機……………(五七)
- (三)国鉄危機の性格と再建計画……………(七一)
- (四)運賃制度と運賃政策……………(八五)
- (五)ローカル線問題……………(九五)

第二章 私 有 鉄 道……………三上宏美……………一〇〇

- (一)今日の私鉄産業……………(一〇〇)
- (二)大都市交通と私鉄……………(一二〇)
- (三)当面する課題……………(一二五)

第三章 公 営 交 通……………辻 和 夫……………一三

- (一)公営交通の輸送力構造……………(一三)
- (二)公営交通の経営動態……………(一四)
- (三)公営交通事業再建の方向……………(一五)

第四章 道路……………高橋 清……一六〇

- (一)道路交通体系と道路投資……(一六〇) (二)幹線交通と高速道路……(一六三)
- (三)大都市圏整備と都市高速道路……(一七〇) (四)地方都市及び農山漁村における道路整備……(一七五)
- (五)地方財政と道路整備……(一八三)

第五章 バス……………雨宮 義直……一九〇

- (一)現代のバス輸送……(一九〇) (二)バス市場の動向……(一九六)
- (三)運賃問題と運送原価……(二〇五) (四)バス政策の課題と展望……(二〇九)

第六章 ハイヤー・タクシー……………伊勢田 穆……二二五

- (一)ハイヤー・タクシー業の戦後過程概観……(二三五) (二)ハイヤー・タクシー業の生産力構造……(二四〇)
- (三)生産・販売の様式と企業の動向……(二三〇)

第七章 トラック・通運……………村尾 質……二四七

I トラック

- (一)トラック輸送の発展とその屈折……(二四七) (二)トラック運輸の生産力構造とサービスの特性……(二五〇)
- (三)トラック運輸部門における資本蓄積の進展……(二五五) (四)市場構造と市場競争および運賃・免許制度……(二六二)
- (五)労働力市場と労働条件・賃金……(二七〇) (六)トラック公害・事故と対策の遅れ……(二七九)
- (七)トラック運輸の方向と課題……(二八〇)

II 通運

- (一)通運業の系譜とその展開……(二八二) (二)通運業の機能と生産力構造

……(二六四)	(三) 通運業における貨物量の減少と資本蓄積の停滞……(二六六)
四 通運業の市場構造と企業行動……(二六九)	(五) 労働力および賃金・労働条件……(二七三)
(六) 通運業の将来……(二九四)	

第八章 港 湾 …………… 山 村 学……………二九八

(一) 経済成長と港湾の動向……(二九八)	(二) 港湾機能の変化……(三〇〇)
湾行政と管理運営の検討……(三〇五)	(四) 港湾における経済活動……(三〇九)
(五) 当面の課題と展望……(三二二)	

第九章 内 航 海 運 …………… 柴 田 悦 子……………三二七

(一) 内航海運の地位とその問題点……(三二七)	(二) 内航海運の輸送構造の变化……(三二九)
(三) 内航海運企業の体質と「近代化」への施策……(三三五)	(四) 内航雑貨輸送と新海上雑貨輸送システム……(三三九)
(五) 解決をせまられる問題点……(三三七)	

第十章 外 航 海 運 …………… 篠 原 陽 一……………三四三

(一) 激動期の世界海運……(三四三)	(二) 外航海運の輸送構造……(三四七)
運企業の海外進出……(三五二)	(四) 外航海運政策の混乱……(三五九)

第十一章 航 空 輸 送 …………… 松 下 正 弘……………三六五

(一) 空運の高度成長……(三六五)	(二) 空運市場の構造変化……(三七二)
運賃と輸送原価……(三七七)	(四) 空運企業の経営分析……(三八〇)
労働条件……(三八五)	(六) 空港整備計画と受益者負担——遅れる空港整備……(三九二)
(七) 航空政策——保護政策から自由化政策への転換……(三九二)	

序章 交通産業の動態と構造

一 輸送活動と輸送構造の変化

1 低成長経済と輸送活動

長年にわたって高度成長を謳歌してきた日本経済は、四八年暮の石油危機を契機に、原油価格四倍値上を引金として生じた「狂乱物価」鎮静化のための総需要抑制策の浸透にともない、田中内閣の「列島改造ブーム」によって過熱化していた需給バランスは一転大きなデフレギャップとなり、四九年度には戦後初のマイナス成長を記録、戦後最大の深刻かつ長期の不況に突入した。その様相は序1表の主要経済指標の推移からほぼ窺えるであろう。

実質経済成長率は五〇年度三・二%、五一年五・九%、五二年五・六%と回復の道をたどっているが、高度成長期（昭和三〇～四八年）の年率約一〇%に比べるとまったくの様変わりである。資本財産業、基礎資材産業を中心に巨大な過剰生産能力が存在し、少々の景気刺激では生産は増加せず、鉱工業生産、機械受注高、民間建設工事受注高などいずれも五二年度に至っても四八年度の水準に達せず、設備稼働率は低下し、企業収益は悪化、倒産・失業が激増し、企業はいわゆる「減量経営」につとめ、完全失業者は一〇〇万人を超え

序-1表 主要経済指標（昭和48～53年度）

	48	49	50	51	52	53
国民総生産（実質）	6.5	△ 0.0	3.2	5.9	5.6	5.5
うち 内需寄与度	8.2	△ 2.6	1.7	3.9	4.2	7.5
民需寄与度	8.4	△ 3.1	0.8	3.7	2.4	5.5
鉱工業生産	12.4	△ 9.7	△ 4.4	10.8	3.2	7.0
製造工業稼働率指数 （50年=100）*	127.0	110.6	101.9	109.1	107.6	112.6
卸売物価	22.7	23.5	1.9	5.5	0.4	△ 2.3
消費者物価	16.1	21.8	10.4	9.4	6.7	3.4
個人消費支出（実質）	6.8	2.3	3.8	4.5	4.2	5.5
民間企業設備投資（実質）	16.4	△ 9.7	△ 4.4	2.3	1.5	11.7
公的固定資本形成（実質）	△ 6.2	△ 1.2	4.5	0.1	15.6	18.3
現金給与総額（調査産業計）	21.9	29.1	12.4	11.8	8.1	5.9
輸出（通関・数量ベース）	3.7	19.0	1.8	21.5	7.7	△ 5.6
輸入（通関・数量ベース）	25.7	△ 9.4	△ 7.6	10.5	0.7	9.9

〔備考〕 前年度比増減率（％），ただし*は水準自体。△はマイナスを示す。

『経済白書』（54年版）による。

るに至った。生産が増加しないため原材料の輸入もふえず、五二年度においても極めて低い水準にとどまっている。また実質賃金の伸びが低くなったために実質個人消費支出の伸びも抑えられた。個人消費支出、民間設備投資、住宅投資などの民間部門の内生的需要の回復力が弱いために生産の回復は主として輸出と政府支出という外生的需要に依存せざるをえなかったが、そのことは政治問題化した日米関係を頂点とする対外摩擦の増大、円高、巨額の赤字国債の発行による深刻な財政危機という矛盾をつくりだした。

戦後最大のこの不況も、しかし主要経済指標から見て五三年秋頃から明らかに基調変化が生じて来た。政府の「昭和五四年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」（昭和五四年一月二五日閣議決定）は、「昭和五三年は、わが国経済にとって、物価安定が続く中で、石油危機以降はじめて内需を中心にした景気回復が進んだ年であった」といい、伊木誠氏も、(一)需給の不均衡、(二)企業収益の不均衡

衡、(三)国際収支の不均衡、(四)労働力需給の不均衡、(五)財政収支の不均衡という不況局面の日本経済が直面していた五つの不均衡のうち、(一)～(三)はほとんど解消し、日本経済は新しいステップを踏み出したと考えて間違いないとしている。⁽¹⁾しかし五四年に入ると、イラン革命を契機とするOPEC(石油輸出国機構)諸国の石油輸出量の不安定化と価格の急騰が始まり、「第二次石油危機」の物価や成長への影響が懸念されるようになったが、景気回復の足どりをひびるまでにはいたらず、不況期に約六〇兆円にもふくらんだ国債依存の赤字財政の再建問題がクローズアップされ、五四年一〇月の総選挙の最大の争点となった。

以上に概説した一般経済動向に規定・影響されて輸送活動はいかなる推移をたどったであろうか。年度別次元で巨視的に見れば(序2表参照)、国内貨物輸送は四九年以降減少の一面をたどり、トン数では五二年度から、トンキロでは五一年度から上昇に転じてはいるが、五三年度においても、トンキロでは四八年度のレベルをわずかに凌駕しているものの、トン数ではまだそこまで回復していない。国際貨物輸送では、輸出依存、輸入停滞という貿易動向を反映して、輸出入貨物輸送は五〇年に落込んではいくものの、ほぼ順調に伸びているのに対して、輸入貨物輸送は低迷的で五二年度に至るも不況前のピークに及ばず、五三年度は共に落込んでいく。人の輸送では企業活動の国際化、観光旅行の大衆的世界化を反映して国際旅客輸送が順調に伸びているのに反して国内旅客輸送は、貨物のように不況過程を通じて減少はしていないものの、四八年度以降五年間の年平均増加率は人員、人キロともに二%弱とぎわめて停滞的であったが、五三年にはかなりの回復を示した。なお不況期における国内貨物輸送(トンキロ)と国内旅客輸送(人キロ)の推移を四半期毎に関連経済指標の動向と合せて図示したものが序1・2図である。

2 輸送構造の変化

(1) 貨物輸送構造

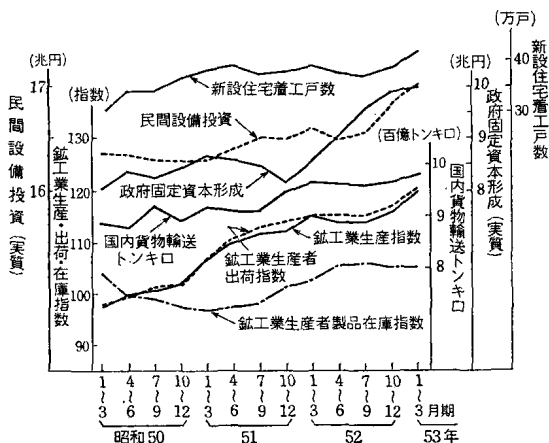
(1)経済構造の変化と貨物輸送——『運輸白書』(五二年版)は、四八年秋の石油危機以

序-2表 国内・国際輸送量の推移（昭和48～53年度）

		48	49	50	51	52	53
国内輸送量	貨物輸送						
	トン数 (100万トン)	5,716	5,085	5,030	5,000	5,102	5,542
	(45年=100)	(109)	(97)	(96)	(95)	(97)	(105)
	トンキロ (億トンキロ)	4,071	3,758	3,608	3,734	3,869	4,102
	(45年=100)	(116)	(107)	(103)	(106)	(110)	(117)
	旅客輸送						
国際輸送量	人員 (100万人)	44,563	45,080	46,176	46,668	47,548	49,374
	(45年=100)	(110)	(111)	(114)	(115)	(117)	(121)
	人キロ (億人キロ)	6,738	6,933	7,104	7,094	7,108	7,473
国際輸送量	(45年=100)	(115)	(118)	(121)	(121)	(121)	(127)
	貨物輸送						
	輸出 (1,000トン)	50,998	66,946	62,222	71,383	73,876	73,478
	(45年=100)	(127)	(167)	(155)	(170)	(176)	(175)
	輸入 (1,000トン)	607,118	599,721	554,897	592,429	588,265	567,460
	(45年=100)	(129)	(129)	(114)	(126)	(125)	(117)
	日本商船隊による輸送量						
	(1,000トン)	421,612	438,696	449,640	486,294	476,863	—
	(45年=100)	(127)	(132)	(135)	(146)	(143)	—
	旅客輸送						
輸出	出国 (1,000人)	3,086	3,120	3,313	3,814	4,202	—
	(45年=100)	(169)	(171)	(182)	(208)	(229)	—
	入国 (1,000人)	3,065	3,097	3,311	3,798	4,185	—
	(45年=100)	(169)	(171)	(182)	(209)	(231)	—
	わが国航空企業利用出入客	2,410	2,215	2,570	3,185	3,605	—
量	(45年=100)	(180)	(166)	(193)	(238)	(270)	—

〔備考〕『運輸白書』（各年版）、『観光白書』（各年版）などによる。ただし53年度の数字は『経済白書』（54年版）による。

序-1図 経済活動と貨物輸送

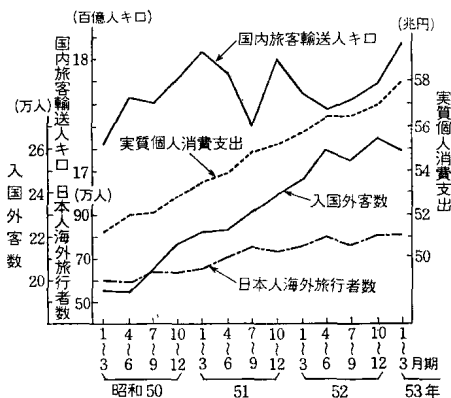


- 〔備考〕 1. 経済企画庁『国民経済計算(新SNA)』, 通産省『通産統計』, 運輸省情報管理部『運輸経済統計要覧』等より作成。
 2. 季節調整済
 3. 鉱工業生産・出荷・在庫指数は、50年=100。
 4. 国内貨物輸送トンキロには一部推計を含む。
 5. 『運輸白書』(昭和53年版)による。

低重量であるため単位付加価値額当り発生輸送需要は小さい。したがって高度加工型産業の比重増大は、生産高当り輸送需要増加を少なくする。(三)輸出依存度の拡大。輸出貨物はその多くが臨海部で生産され、またその経路が港湾なり空港に向けて集中的、直線的であるため最終消費者にわたるまで二次、三次の輸送を必要とする国内消費の場合に比して短く、輸送量が少なくなる。(四)公共投資・民間投資の低迷。(五)物流合理化の進展。(六)個人消費における「もの離れ」現象。これは重要で注目する指摘ではあるが、それが長期

後実質GNP、鉱工業生産と貨物輸送量との間にこれらの経済指標の動きにかかわらず輸送量は減少しないし横ばいで推移し、四〇年代前半のような高い相関関係が見られなくなったとし、その原因として以下の六つの要因をあげている。(一)第三次産業の比重増大。同一の付加価値を生むための輸送需要は第二次産業より第三次産業の方が低いので、第三次産業の比重が高くなれば、経済が成長しても輸送量はそれほど伸びない。(二)高度加工型産業構造への移行。自動車、精密機械、電化製品、エレクトロニクス製品などの高度加工型製品は、基礎資材に比し高額、

序-2 図 個人消費と旅客輸送



- 〔備考〕 1. 経済企画庁『国民経済計算（新SNA）』、運輸省情報管理部『運輸経済統計要覧』、『外客統計年報』等より作成。
 2. 季節調整済。
 3. 実質個人消費支出は45暦年基準、年率。
 4. 国内旅客運送人キロには一部推計を含む。
 5. 『運輸白書』（昭和53年版）による。

的、構造的なものか、それとも不況期の一時的現象なのかを判定するにはもう少しばらく時間を必要とするであろう。何故なら不況に明るさが見え、回復の道を歩みはじめた五二年、五三年度には再び両者の相関関係がある程度高まっているからである。

(2)機関別輸送構造の変化——国内貨物輸送量は、序3表のとおり、四〇年度から四八年度までの八年間に、トンキロで二・一九倍、年平均一〇・三倍と高い伸びを示したが、自動車が一・九一倍、年平均一四・三%、内航海運が二・五八倍、年平均一

二・六%と高い伸びを示したのに反して、鉄道（ほとんど国鉄）は一・〇二倍、年平均〇・二%とほとんど横ばいに推移した。こうした全体的に強い増勢傾向も四九年度以降様相を一変させ、四八年度から五二年度までの四年間に年平均で総輸送量はマイナス一・一%の率で落込んだが、全体的な停滞の中でも輸送機関の不均等発展は続き、自動車の年平均〇・五%の増（とくに営業用は二・七%増）、内航海運の〇・五%という微減に対して鉄道は八・二%と大きく、その結果、五二年度末の分担率は自動車三七%、内航海運五二・三%、鉄道一〇・七%となった。五三年度には自動車が三八・一%とそのシェアをさらに伸ばしたのに対して鉄道は一〇%、内航は五一・九%と低下している。

7 序章 交通産業の動態と構造

序-3表 国内貨物輸送量(トンキロ)の推移 (単位:億トンキロ)

輸送機関 年度	総輸送量	鉄 道			自 動 車			内航海運
		国 鉄	民 鉄	小 計	営業用	自家用	小 計	
40 (A)	1,863 (100.0)	564 (30.3)	8.90 (0.5)	573 (30.8)	224 (12.0)	260 (14.0)	484 (26.0)	809 (43.3)
48 (B)	4,071 (100.0)	574 (14.1)	9.32 (0.2)	583 (14.3)	734 (18.0)	676 (16.6)	1,410 (34.6)	2,076 (51.0)
49	3,757 (100.0)	515 (13.7)	8.69 (0.2)	524 (14.0)	726 (19.2)	587 (15.6)	1,307 (34.8)	1,924 (51.2)
50	3,607 (100.0)	465 (12.9)	7.70 (0.2)	473 (13.1)	692 (19.2)	604 (16.8)	1,297 (36.0)	1,835 (50.9)
51	3,734 (100.0)	455 (12.2)	7.79 (0.2)	463 (12.4)	727 (19.5)	598 (16.0)	1,326 (35.5)	1,943 (52.0)
52	3,869 (100.0)	405 (10.5)	7.46 (0.2)	413 (10.7)	800 (20.7)	630 (16.3)	1,431 (37.0)	2,023 (52.3)
53	4,102 (100.0)	404 (9.8)	8 (0.2)	412 (10.0)	869 (21.2)	692 (16.9)	1,561 (38.1)	2,127 (51.9)
B/A(倍率)	2.19	1.02	1.05	1.02	3.28	2.60	2.91	2.58
40~48年度の年平均伸び率(%)	10.3	0.2	0.6	0.2	15.9	12.6	14.3	12.6
48~52年度の年平均伸び率(%)	△ 1.1	△ 8.2	△ 5.9	△ 8.2	2.7	△ 1.5	0.5	△ 0.5

〔備考〕「運輸白書」(各年版)による。ただし53年度は「経済白書」(54年版)による暫定値、△はマイナスを示す。

- (3) 地域輸送構造の変化——輸送構造
 の地域的变化をやや長期的に見てみると、わが国の人口、経済の大部分が集中している東海道三地域(関東七都県、東海四県、近畿六府県)に係る輸送量(三地域相互間および三地域と他地域間)の全地域間輸送量に占める割合は五〇年度でなお七七・三%と大きく、また全地域内輸送量に占める割合も四七・四%と大きい。一方で産業の地方分散化を反映して、三地域以外の地域間および地域内輸送量は、四〇年度の一八・六%、四六・六%から五〇年度の二二・七%、五二・六%へとそのウェイトを高めており、三全総が打出した「定住」構想など「地方の時代」の具体的進展につれ、この趨勢はさらに進むものと期待される。
- (4) 品目別輸送構造の変化——不況期

序-4表 主要品目別貨物輸送量の推移
(単位: 100万トン)

品 目		年 度	48(A)	52(B)	B/A(%)
合 計			5,463	5,102	92
一 次 産 品	一次産品 小計		2,256	2,094	93
	農 畜 水 産 品		281	242	86
	(穀 物)		(64)	(62)	(98)
	(野 菜・果 物)		(112)	(83)	(74)
	林 産 品		295	223	75
	(木 材)		(290)	(217)	(75)
	鉱 産 品		1,680	1,630	97
	(石 炭)		(48)	(38)	(79)
	(砂利・砂・石材)		(1,315)	(1,286)	(98)
二 次 産 品	二次産品 小計		2,122	1,980	93
	金属機械工業品		613	575	94
	(鉄 鋼)		(224)	(191)	(85)
	(機 械)		(259)	(240)	(92)
	化学工業品		974	920	94
	(セメント)		(114)	(104)	(91)
	(石油製品)		(270)	(290)	108
	軽・雑工業品		535	484	(90)
	(食料工業品)		(247)	(230)	(93)
そ の 他			1,085	1,028	(95)

【備考】「運輸白書」(49年版および53年版)によって算出。

へった。二次産品の中で落込みの大きいのは鉄鋼、機械、セメントなどであり、石油製品のみは不況にかかわらず増加している。

次にいかなる貨物がいかなる輸送機関によって平均どれ位の距離を運ばれているかを序5表によってみるに、自動車が多いのが農畜水産品とくに野菜・果物、林産品、砂利・砂・石材、金属機械工業品とくに機械、窯業品、加工食料品などの軽・雑工業品、内航海運は穀物、鉱産品、鉄鋼、化学工業品とくにセメント、石油製品などが多いが、国鉄が比較的多いのは米・麦などの穀物のみである。輸送距離では、少数の例外(野菜・果物、コンテナなどの国鉄輸送、砂利・砂・石材の海上輸送など)はあるものの、それぞれの輸送機関の技術的

の品目別輸送動向をトン・ベースで見ると、序4表のように、一次産品も二次産品もほぼ同じく約七%落込んでいるが、一次産品では農畜水産品が一四%(うち野菜・果物は二六%)、林産品が二五%と鉱産品の三%に比べて減少率が大きく、鉱産品の中では石炭が依然減少しつづけ、一〇年前の一億一三〇〇万トンから三八〇〇万トンにまで大幅に

9 序章 交通産業の動態と構造

序-5表 品目別輸送機関分担率および平均輸送距離

種 別 品 目		トシキロ分担率 (%)			平均輸送距離 (km)		
		国 鉄	自動車	内航海運	国 鉄	自動車	内航海運
一 次 産 品	一次産品 小計	7.0	33.6	59.4	209.0	22.7	415.7
	農 畜 水 産 品	27.4	57.6	15.0	560.1	40.0	361.9
	(穀 物)	(42.4)	(14.4)	(43.2)	(479.0)	(15.0)	(359.8)
	(野 菜・果 物)	(18.9)	(80.6)	(0.5)	(1,269.6)	(48.2)	(504.5)
	林 産 品	7.8	85.5	6.7	325.4	42.1	403.1
	(木 材)	(7.7)	(85.5)	(6.8)	(321.5)	(42.1)	(402.8)
	鉱 産 品	3.6	24.2	72.2	113.8	16.9	417.9
	(工業用非金属鉱物)	(4.0)	(3.7)	(92.3)	(104.2)	(12.6)	(530.8)
	(砂利・砂・石材)	(1.1)	(76.1)	(22.8)	(138.6)	(17.4)	(110.7)
二 次 産 品	二次産品 小計	9.5	32.0	58.5	279.9	42.4	451.1
	金属機械工業品	6.3	42.2	51.5	331.8	48.5	493.3
	(鉄 鋼)	(4.2)	(17.1)	(78.6)	(480.1)	(41.1)	(485.4)
	(機 械)	(10.5)	(77.3)	(12.2)	(239.6)	(56.3)	(504.6)
	化学工業品	9.6	15.8	74.6	217.3	28.5	418.9
	(セメント)	(7.9)	(5.5)	(86.5)	(129.3)	(30.9)	(529.6)
	(その他の窯業品)	(13.2)	(69.8)	(17.0)	(245.3)	(21.1)	(395.7)
	(石油製品)	(4.7)	(5.1)	(90.2)	(155.6)	(23.8)	(384.0)
	軽・雑工業品	14.0	64.7	21.2	536.0	55.2	888.2
	(食料工業品)	(14.2)	(81.8)	(4.0)	(426.8)	(48.5)	(717.4)
そ の 他		24.2	69.0	6.7	802.1* 457.0	33.0	224.4

〔備考〕 *はコンテナ

『運輸白書』(53年版)による。

特性に規定された自動車—短距離、国鉄—中長距離、海運—長距離という分野区分が全品目について貫徹している。さらに距離帯別輸送トン数の分担率を四年度と五年度について比較してみると、国鉄は全距離帯にわたってそのシェアを縮小し、その分を自動車に奪い、自動車の分担率が五〇%を占める分岐点は一六〇キロメートルから二二〇キロメートルに伸びている。長距離輸送に圧倒的優位を誇る内航海運ではあ