

第3節 建設省担当部門

(建設業)

建設業

この部門の作成作業は、建設省計画局調査統計課で行なつた。調査統計課内で、さらに建築部門と土木部門および建設補修部門ならびに総括担当部門の3部門分割して作成作業を進め、建築および土木部門の投入額推計資料としての建築工事投入実態調査、土木工事実態調査、設備工事等の実態調査などの実施に際しては建設省営繕局、計画局、都市局、河川局、道路局等の協力を得、また必要に応じて各建設省地方建設局、建設省関係の公団、建設業団体および他の省庁の協力を得た。

1 定義および範囲

建設部門の部門分類は第1表のとおりである。

産業連関表の調整作業表の部門分類をさらに細分して、建設省内の作業用部門分類を行なつた。これは、第1に産業連関表作成においては、投入構造の安定をはかることが必要であり、そのためには、投入構造の異なるものは、1部門独立して扱わなければならない。第2に、産業連関表を利用する場合、利用目的にあった部門分類が必要である。という点を考慮し、また生産額等の推計資料の制約などにより部門分類を行なつた。

第1表 建設部門分類

調整作業用部門分類 (350部門)	建設省内作業用部門分類		
住宅新建築(木造) 住宅新建築(非木造)	木造住宅 非木造住宅	鉄骨鉄筋コンクリート造 鉄筋コンクリート造	
非住宅新建築(木造) 非住宅新建築(非木造)	木造非住宅 非木造非住宅	鉄骨造 コンクリートブロックその他造 鉄骨鉄筋コンクリート造 鉄筋コンクリート造 鉄骨造 コンクリートブロックその他造	左の構造別に 事務所・店舗

調整作業用部門分類 (350部門)		建設省内作業用部門分類	
			工場・作業所 倉庫・校舎・ 病院・診療所 その他
建設補修			
公共事業	公共事業 (農業, 林道, 治山等を除く)	河川砂防	河川改修 河川総合開発 砂防
		道路	海岸 道路改良 舗装新設 橋梁整備 道路補修
		都市計画 港湾 漁港 空港 災害復旧	河川災害
			砂防災害 海岸災害 道路災害 橋梁災害 都市災害
			港湾災害 漁港災害 飢害復旧
公共事業	公共事業 (農業, 林道, 治山等)	土木	農業土木 林道 治山
		災害	農業災害 林道災害

調整作業用部門分類 (350部門)	建設省内作業用部門分類		
その他の建設	その他の建設	電源開発 鉄道軌道	治山災害 国鉄
		水道	私鉄 地下鉄 帝都高速 その他 上水道
		電信電話 土地造成 一般失対 坑道建設	下水道
		特需 その他の土木 建設	その他の土木 その他の建設 ガス

2 建設省内作業用部門分類の定義

(1) 住宅新建築（木造）

木造の日本標準建築物用途分類の大分類、居住専用建築物および居住産業併用建築物についての新築、増築あるいは改築することをいう。

(2) 住宅新建築（非木造）

木造以外の居住専用建築物および居住産業併用建築物および居住産業併用建築についての新築、増築あるいは改築することをいう。

木造以外の建築物の構造分類は、建築動態統計により次のごとくである。

- i 鉄骨鉄筋コンクリート造：主要構造部（建築基準法第2条第5号定義による。以下同じ）が鉄骨鉄筋コンクリート造のもの。
- ii 鉄筋コンクリート造：主要構造部が鉄筋コンクリート造のもの。
- iii 鉄骨造：主要な骨組が鉄骨またはその他の金属で造られたもの（鉄骨をリプラスしてあるもの、軽量鉄骨造も本分類に含む）
- iv コンクリート・ブロック造：鉄筋で補強されたコンク

リート・ブロック造のもの、（外壁ブロック造も本分類に含む）

- v その他：石造、れん瓦造、無筋コンクリート造、無筋コンクリートブロック造、その他、他の分類に該当しない構造のもの。

(3) 非住宅新建築（木造）

木造の日本標準建築物用途分類の大分類のうち、前項（住宅新建築）であげたもの以外の建築物について新築、増築あるいは改築することをいう。

日本標準建築物用途分類の前項以外の大分類の建築物とは次のとおりである。

- i 農林水産業用建築物：標準産業分類の大分類「A農業」「B林業、狩猟業」または「C漁業、水産養殖業」の用に供せられる建築物をいう。
 - ii 鉱工業用建築物：標準産業分類の大分類「D鉱業」、「E建設業」または「F製造業」の用に供せられる建築物をいう。（「製造業」には、各々その取扱う物品の修理業または再生業を含むものとする。ただし、標準産業分類の中分類「81対個人サービス業」または「83対事業所サービス業」に属する修理業または再生業を除く。）
 - iii 商業用建築物：標準産業分類「G卸売業、小売業」「H金融、保険業」または「I不動産業」の用に供せられる建築物をいう。
 - iv 公益事業用建築物：標準産業分類の大分類「J運輸通信業」または「K電気、ガス、水道業」の用に供せられる建築物をいう。
 - v サービス業用建築物：標準産業分類の大分類「Lサービス業」のうち中分類「80旅館、貸間、下宿業、その他の宿泊所」、「81対個人サービス業」、「83対事業所サービス業」、小分類「84ガレージ業」中分類「86映画業」「87娯楽業（映画を除く）」「88医療保健業」「89法務」または「92他に分類されない専門サービス業」の用に供せられる建築物をいう。
 - vi 公務、文教用建築物：標準産業分類の大分類「M公務」または「サービス業」のうち中分類「90教育」「91宗教」または「93非営利団体」の用に供せられる建築物をいう。
 - vii 他に分類されない建築物：前掲の各項のいずれにも分類されない建築物をいう。
- なお、推計作業の段階では、投入構造の安定をはかるた

めに、投入構造の類似した建築物の用途分類によった。それは、日本標準建築物用途分類の各産業の用に供せられる建築物を、次の用途目的別に分類しなおしたものである。

- (i) 事務所および店舗
- (ii) 工場および作業場ならびに倉庫
- (iii) 学校の校舎、病院診療所およびその他

(4) 非住宅新建築（非木造）

木造以外でかつ、居住専用建築物および居住産業併用建築物以外の建築物（非木造の構造分類については非木造住宅の項を参照、また用途分類については前項木造非住宅の項を参照）についての新築、増築あるいは改築することをいう。

(5) 建設補修

建築物および構築物に関する補修で、自家補修を含む。なお、公共事業に関する補修は含まない。

(6) 公共事業（農業、林道、治山等を除く）

i 河川砂防

- (i) 河川改修：国および地方公共団体の行なう河川改修および維持事業
- (ii) 砂防：国および地方公共団体の行なう砂防事業
- (iii) 河川総合開発：国および地方公共団体の行なう河川総合開発事業。また愛知用水公団の事業を含む。
- (iv) 海岸：国および地方公共団体の行なう海岸事業および伊勢湾高潮対策事業

ii 道路（街路を含む）

- (i) 道路改良：国および地方公共団体の行なう道路改良事業
- (ii) 舗装新設：国および地方公共団体の行なう舗装新設事業
- (iii) 橋梁整備：国および地方公共団体の行なう橋梁整備事業
- (iv) 道路補修：国および地方公共団体の行なう道路補修事業でさらに舗装補修と橋梁補修事業に別れる。
- (v) その他：日本道路公団および首都高速道路公団の行なう事業

iii 都市計画

国および地方公共団体の行なう都市計画事業で街路事業を除く。

iv 港 湾

国および地方公共団体の行なう港湾事業。

v 漁 港

国および地方公共団体の行なう漁港事業。

iv 空 港

国および地方公共団体の行なう空港事業。

vii 災 害 復 旧

- (i) 河川等災害：国および地方公共団体の行なう河川等災害復旧事業および災害関連事業
- (ii) 砂防災害：国および地方公共団体の行なう砂防災害復旧事業および災害関連事業
- (iii) 海岸災害：国および地方公共団体の行なう海岸災害復旧事業および災害関連事業
- (iv) 道路災害：国および地方公共団体の行なう道路災害復旧事業および災害関連事業
- (v) 橋梁災害：国および地方公共団体の行なう橋梁災害復旧事業および災害関連事業
- (vi) 都市災害：国及び公共団体の行なう都市災害復旧事業および災害関連事業
- (vii) 港湾災害：国および地方公共団体の行なう港湾災害復旧事業
- (viii) 漁港災害：国および地方公共団体の行なう漁港災害復旧事業
- (ix) 鉱害復旧：地方公共団体の行なう鉱害復旧事業

(7) 公共事業（農業、林道、治山等）

i 土 木

- (i) 農業土木：国の事業については、土地改良事業、干拓事業および開墾事業をいい、地方公共団体の事業については、耕地事業および開拓事業をいう。また、農地開発機械公団の事業を含む。
- (ii) 林 道：国の事業については、国有林野事業の林道事業。地方公共団体の事業については、林道事業。また森林開発公団の行なう事業。
- (iii) 治 山：国および地方公共団体の治山事業。

ii 災 害

- (i) 農業災害：国の事業については、農業施設災害復旧事業。地方公共団体の事業については、耕地事業および開拓事業のうちの災害復旧事業。
- (ii) 林道災害：地方公共団体の行なう林道事業のうちの災害復旧事業。
- (iii) 治山災害：地方公共団体の行なう治山事業のうち

の災害復旧事業。

(8) その他建設

i 電源開発

九電力株式会社、電源開発株式会社、地方公営企業の行なう電気事業。その他電気事業、日本原子力発電株式会社および日本原子力研究所の行なう発電施設、送電施設、配電施設における構築物に関する建設事業および送電施設および配電施設における構築物の保全。

ii 鉄道軌道

(i) 国鉄：日本国有鉄道の行なう構築物に関する建設事業および施設保全。

(ii) 私鉄：民間の鉄道会社の行なう構築物に関する建設事業および施設保全。

(iii) 地下鉄

a 帝都高速：帝都高速度交通営団の行なう構築物に関する建設事業。

b その他：地方公営企業の鉄道事業の行なう構築物に関する建設事業。

iii 水道

(i) 上水道：地方公営企業の行なう上水道事業における構築物に関する建設事業で、工業用水道および簡易水道を含む。

(ii) 下水道：地方公営企業の行なう下水道事業における構築物に関する建設事業。

iv 電信電話

日本電信電話公社の電信電話線路施設等に関する建設事業および施設保全費。

v 土地造成

民間企業の行なう土地造成事業、日本住宅公団の行なう宅地造成事業、地方公営企業の行なう港湾整備事業における土地造成事業をいう。

vi 一般失対

地方公共団体の行なう一般失業対策事業。

vii 坑道建設

鉱業の坑道に関する起業費をいい、非鉄金属製錬業および石油精製業を除く。

viii 特 帯

特帯の建設事業をいう。

ix その他の土木建設

(i) その他の土木：公共事業およびその他建設部門の

以上の項で推計されない、その他の構築物に関する建設事業で、民間企業、国、地方公共団体の行なう事業をいう。

(ii) その他建設：民間企業が、機械設備の設置する際に伴なう据付工事、および機械装置等の現場組立工事をいう。

(iii) ガス：民間および地方公営企業の行なうガス事業のうち、供給設備に関する建設工事をいう。

3 生産額の推計

(1) 建築部門の生産額の推計

i 推計資料

建築物着工統計年報を推計の主体とし、それを補足する資料として、固定資産の価格等の概要調査（自治省）建設工事施工統計（建設省）国有財産に関する報告、学校基本調査（文部省）国および地方公共団体の決算資料、住宅政策に関する資料（住宅金融公庫、日本住宅公団、公営住宅に関するもの）建設業務統計、法人企業投資実績調査（企画庁）、住宅統計調査（統計局）、農家経済調査（農林省）電気事業統計。

ii 推計方法

全国的な建築工事量を推計する資料として、固定資産の価格等の概要調査の中の家屋についての報告がある。また、建設工事施工統計などもあるが、前者については地方公共団体が調査する関係上、もれが少ないと考えられるが、明確な建築物の年間の増減や適正な価格が把握できないきらいがあり、後者については統計のとらえている時点で、年間50万円以下の工事は捨象しており、調査上のもれなどが考えられて、ともに十分な推計が行なわれない。また、他の資料からは、部分的なものしか推計できない。

そこで、一応全国的な統計として建築物着工統計が発表されているので、それを主体として推計することにした。

この統計は、建築主が建築物を建築しようとする場合に、建築基準法によって、その建築物が合法的なものかどうかを都道府県知事に対して確認のための申請書および工事届を提出することになっている。その書類が提出された段階で、統計をとらえて作られている。

ところが、建築物の床面積合計が10m²以内のものは確認を受ける必要がなく、都市計画区域外では、着工届

だけ提出すればよいことになっているため、小建築物（床面積10m²以内のもの）や、違法建築物などが統計にはのってこないというもれが考えられる。

そこで、建築物着工統計の補正調査などをチェック資料として、建築物着工統計の数字を、次の点について補正して、建築部門の生産額とした。

- (i) 統計のカバレッジの補正。
- (ii) 統計が着工ベースであるので施工ベースに補正。
- (iii) 統計に表われている工事量予定額は、統計の報告主がそれぞれ建築主であるため、低評価のきらいがあるので、その価額評価の補正。
- (iv) 建築着工統計にはのっていない小建築物についての補正。

(2) 建設補修部門の生産額の推計

i 統計資料

国の35年度決算書、建設省営繕局資料、35年度地方財政統計年報、35年度地方公営企業年鑑、農家経済調査報告、第28次農林統計表、家計調査年報、地代家賃実態調査結果報告書、法人企業統計年報、30年国富調査法人資産調査報告、電信電話年鑑、電気事業要覧、ガス統計、鉄道統計年報、法人企業間接費調査集計結果第1次報告。

ii 推計方法

35年産業連関表では、建設補修部門は、請負に出された補修だけでなく、各企業および民間の住宅等で行なう自家補修分も含めた生産額と定義されているが、資料の関係上、自家補修分については、十分推計されていない感がある。なお公共事業に関する補修は含まれない。

推計資料により、民間企業関係、住宅、国鉄、電信電話、政府関係別等に補修の生産額の推計を行なった。

- (i) 民間企業の建設補修：法人企業統計年報から修繕費をとり、それには機械修繕費も含まれているので、経済企画庁で行なった法人企業間接費調査の結果を利用して、機械と建物その他構築物とに分割した。また法人企業統計は、民間の法人企業についての統計であるので、個人企業分も含める必要がある。そこで30年国富調査から、法人資産評価額と個人事業体等資産評価額の比率を求め、それを先の法人分の補修額に乗じて、民間企業全体の補修額とした。その際に、農林漁業における法人企業の補修費は農林業についての法人企業はほとんど存在しないと考えて、漁業における補

修費とした。また個人企業分については、農家経済調査から別途推計し、その分を農林業の建設補修と考えた。

- (ii) 国鉄・私鉄の建設補修：最終的には運輸省の推計による外注補修および取替資産推計額から、前者を建設補修としたが、チェック資料として、予算書から修繕費の内訳を見て、機械補修費的なものを除くと、ほぼ運輸省推計の総額と一致する。また、推計した運輸通信業の中には、私鉄分も含まれているので、ここで推計した私鉄分を除いた。
- (iii) 電気業：九電力株式会社の固定資産額に対する修繕費の割合を、他の電気事業についても適用した。ただし、地方公営企業の電気事業については地方公営企業年鑑より別途推計した。
- (iv) ガス業：地方公営企業のガス業についての修繕費が地方公営企業年鑑から推計できるが、他の企業については推計すべき資料がないので、公営企業の事業費用に対する修繕費の割合を他の企業についても適用した。
- (v) 電信電話：電信電話年鑑より推計した。
- (vi) 中央政府：建設省営繕局資料から政府施設に関する修繕費をとった。また、その中には、産業連関表では、各産業へ格付されるべき政府企業（造幣局、印刷局、食糧管理、国有林野事業、アルコール専売、郵政事業等）分が含まれているので、その分はぬき出して各産業の修繕費に含めた。
- (vii) 地方政府：地方財政統計年報の目的別性質別歳出入内訳から目的別に維持補修費をとった。
- (viii) 地方公営企業：前項までで推計されてきた交通、電気、ガス事業を除いた水道、病院、下水道、その他、市場、と場、観光事業について、地方公営企業年鑑より推計した。
- (ix) 住宅：住宅の修繕費は、持家については自己負担、貸家については家賃の中に修繕費が含まれているもの、借主が直接自己負担によるものとが考えられる。持家についての自己負担および家賃の借主が直接自己負担する修繕費については、家計調査における修繕費（農家については農家経済調査による）に世帯数を乗じて求め、家賃の中に含まれている修繕費については、家賃地代実態調査から、家計に対する修繕費の割

合を求め、それに借家の世帯数を乗じて求め、前者との合計を住宅の修繕費とした。

(3) 土木部門の生産額の推計

i 公共事業

(i) 推計資料：国の35年度決算書，日本道路公団および愛知用水公団の決算書，首都高速道路公団年報，36年度版建設業務統計，1960年道路統計年報，35年度地方財政統計年報

(ii) 推計方法：国および地方公共団体35年度決算書より推計することを基準とした。産業連関表においては、歴年の生産額をおさえることであるが、土木部門の推計資料の関係上、また工事資金の支払ベースでは、工事ベースより2、3カ月おくれがあるのではないかと考えられるので、年度の資金ベースが歴年の工事ベースになるものとした。

(1) 公共事業（農業，林道，治山等を除く）

国の直轄事業については国の決算書，地方公共団体の補助事業および単独事業については地方財政統計年報からそれぞれ事業者を抜きだした。その事業費の中には、建設部門の資本形成とは考えられない用地補償費，船舶，機械器具費および建設機械整備費など控除すべきものが含まれているので、その控除率を建設業務統計から、各事業別に求めた。

なお、道路については、地方の事業が網羅的に調査されている道路統計を用い、それに道路公団分を加えて推計した。

(2) 公共事業（農業，林道，治山等）

(1)の場合と同様直轄事業については国の決算書，補助事業および単独事業については地方財政統計年報より推計し、それに、農地開発機械公団および森林開発公団の土木的事業を加えた。

ii その他建設

(i) 推計資料：電源開発の現状（60年および61年版）

原子力年報，鉄道統計年報，私鉄統計年報，帝都高速度交通営団会計課資料，地方公営企業年鑑，建設業務統計年報，電信電話年鑑，法人企業投資実績調査報告，日本住宅公団業務年報，地方財政統計年報，本邦鉱業の趨勢，特需契約旬報，建設工事施工統計調査報告，建設工事費推計資料。

イ 電源開発

9 電力株式会社，電源開発株式会社，公営企業の電気事業，その他の電気事業については、電源開発の現状より、35年度の工事資金実績額を施設別（発電設備，送電設備，変電設備，配電設備，業務設備，その他設備の別）におさえて、各施設の建設費の内訳を見て、土木的なものを抽出して、生産額とした。

また、日本原子力発電会社については、建設仮勘定の純増のうち、土木的なものをとり、日本原子力研究所については原子力年報より推計した。

ロ 国 鉄

鉄道統計年報の経理編から国鉄の建設工事額を推計するには、工事勘定のうち、工事収入内訳から推計する方法と、建設工事経費内訳および改良工事経費内訳から推計する方法とがあるが、後者からの推計では、建設部門の生産額には含まれるべきでない土地および機械費等の控除額の推計が明確にできない欠点がある。そこで工事収入内訳から各施設へ振替えられた金額を、さらに土地，建物，線路設備等の細目におさえ、その中から、土木的なものを抽出した。

また、それに東海道幹線増設工事経費決算から、東海道新幹線工事分を加えた。

ハ 私鉄・公営鉄道

私鉄統計年報から、固定資産および建設仮勘定の純増をおさえ、それに減価償却費を加えたものを、国鉄の土地，建物，構築物，機械等の比率で分割し、土木的なものを抽出して生産額とした。

ニ 帝都高速度交通営団

帝都高速度交通営団会計課の資料から、固定資産へ振替前の建設仮勘定の純増をとり生産額とした。

ホ 水道，上水道，下水道

地方公営企業年鑑より、法適用，非適用および準公営企業の行なう水道事業について、資本的支出のうち、建設費をとり、建設業務統計から用地補償費率を求めて建設費から用地補償費を控除して生産額とした。

なお、上水道には、工事用水道，簡易水道を含めた。

ヘ 電信電話

電信電話年鑑より各施設別（電信電話機械施設、電信電話線路施設等）に固定資産の純増をおさえ、それに減価償却費を加え、土木的なものを抽出して生産額とした。

ト 土地造成・その他土木（構築物）

法人企業投資実績調査報告から、土地改良工事費および構築物の投資額をおさえ、それを全営利法人企業の投資額に補正し、土地改良工事費については日本住宅公団の行なった土地造成工事および地方公営企業の行なった分を加えた。

また、構築物についても中央政府および地方公共団体分を加えて生産額とした。

チ 一般失対

地方財政統計年報より失業対策費をとった。

リ 坑道建設

本邦鉱業の趨勢から起業投入額をおさえ、それを法人企業投資実績調査における建物、構築物および土地改良の投資実績割合を分割して、建物を除いた額にさらに建設業務統計から求めた用地補償費の額を控除して生産額とした。

ヌ 特需

特需契約旬報より建設契約高をとった。

ル その他建設（機械設置工事）

建設工事施工統計から、機械等の設置工事および機械装置の現場組立工事を行なっていると考えられる設備工事業者の施工額をおさえ、建設工事推計資料からチェックした建設工事施工統計のもれを補正して生産額を推計した。

4 投入額の推計

(1) 建築部門の投入額の推計

建築部門の投入額の推計には、建築工事投入実態調査を建築物の構造別・用途別に行なった結果を利用した。建築工事投入実態調査の概要は次のとおりである。

i 建築工事投入実態調査について

(i) 調査の対象：建築工事の工期が、35年1月～36年12月であった建築主体工事および建築設備工事を対象とし、投入額推計の場合、建物の構造別・用途別におさえる必要があったので、次の工事を対象とした。

構造別	用途別
木造	専用住宅
	専用共同住宅
	店舗併用住宅
	工場併用住宅
	農家併用住宅
	事務所または店舗
	官公庁庁舎
	学校
	病院
	工場
鉄筋コンクリート造	専用住宅
	事務所（床面積が2,000m ² 未満のものとそれ以上のもの）
	官公庁庁舎（ " ）
	ホテル（ " ）
	学校（ " ）
	病院（ " ）
	工場（ " ）
倉庫（ " ）	
発電所（ " ）	
鉄骨鉄筋コンクリート造	専用住宅
	事務所（床面積が6,600m ² 未満のものとそれ以上のもの）
	官公庁庁舎（ " ）
	ホテル（6,600m ² 未満のもののみ）
	学校（床面積が6,600m ² 未満のものとそれ以上のもの）
	病院（ " ）
	工場（ " ）
発電所（ " ）	
鉄骨造	専用住宅
	事務所
コンクリート・ブロック造	体育館
	工場（3,000m ² 未満、3,000m ² ～6,600m ² 未満、6,600m ² 以上）
コンクリート・ブロック造	専用住宅
	事務所

以上のように、構造別、用途別また規模別に49種を調査した。これは建築工事がそれぞれ構造により、また用途、規模により投入構造が相当に変化していると考えられたため、投入額の推計には、生産額をそれぞれ建築物の構造別、用途別に分割して、それらについて調査結果を利用した。

(ii) 調査の方法：調査は、建設省の管轄局および地方建設局、文部省、郵政省、都道府県、日本電信電話公社、住宅金融公庫、日本住宅公団、若干の建設業者を選んで対象工事の工事費内訳明細書から次の項目について転記して調査票の作成を依頼した。

イ、請負金額科目別内訳書

- (イ) 建築工事費：21の科目別
- (ロ) 設備工事費：6の設備工事別
- (ハ) 諸経費

ロ、工事原価内訳明細書

建築工事費のうち21の科目別に、さらにその内訳明細を調査。

ハ、設備工事費内訳明細書

設備工事費のうち、昇降設備を除いた5つの設備工事についてそれぞれの細目内訳を調査。

ii 投入額の推計

建築工事投入実態調査から得られたものは、構造別、用途別の建築工事費のうちの科目別細目内訳および設備工事費の細目内訳であり、産業連関表のための投入額の推計には、まだ直接利用できない。たとえば、建築工事費のうちの、1科目である仮設工事について見れば、仮設工事の科目内訳として、

やかた墨出、現寸型抜、外部足場、内部足場、機械器具、道板仮設等、災害防止、蚕生、掃除片付、運搬等10項目に別れており、調査はこの段階までである。つまり、これらの項目の中には、さらにそれぞれの資材費、労務費が含まれているので、その段階まで調査されていないければ産業連関表の投入額推計には利用できない。

そこで、30年産業連関表の作成の資料として、各科目別に、資材費、労務費を調査した結果があったので、それを35年の建築工事の実態と合うように補正して利用することにした。

結局、最終的には、建築部門の投入額推計は、実態調査結果により科目別の投入構造を決定し、その科目の内訳は、30年の産業連関表作成資料を補正したものの投入構造で分割して行なった。

(2) 土木部門の投入額の推計

i 公共事業（農業、林道、治山等を除く）の投入額の推計

公共事業の各事業について、さらに工事種類別に分類して、それぞれについて土木工事実態調査により、工事に使用された資材、労務費を調査して、工事種類別の資材、労務費構成比を出し、各部門別の生産額にその構成比を乗じて投入額の推計を行なった。

(i) 土木工事実態調査について

36年度に着工あるいは竣工した直轄、補助、地方単独および地方公営企業の各事業が行なった工事に対して、次の工事種類についてサンプル調査をした。

治水事業：築堤掘削工事、海岸保全工事、護岸制床工事、河川構造物工事、砂防えん堤工事、流路工事

ダム工事：本体工事、仮設備工事、仮排水工事、仮縮切工事、工専用道路工事、その他の道路工事、その他工事

道路事業：道路改良工事、隧道工事、コンクリート舗装工事、アスファルト舗装工事、長大橋梁下部および上部工事、中小橋梁工事、舗装補修工事、橋梁補修工事、踏切除却工事

災害関係事業：災害復旧工事、災害関連工事

上水道事業：取水施設工事、導水路・送水路工事、浄水施設工事、配水管工事、配水施設工事

下水道事業：管渠幹線工事、管渠支線工事、ポンプ場施設工事、下水処理施設工事、し尿処理場工事

土地造成事業：海岸埋立工事、海岸護岸工事、土地造成工事

港湾漁港事業：水域施設工事、外かく施設工事、けい留施設工事、付属施設工事

失業対策関係事業：一般失対、特別失対、臨時就労対策事業による工事

その他事業：公園工事、駐車場工事、競技場工事、空港工事

以上の49種の工事について建設省の地方機関である地方建設局、および各都道府県に対して各工事の資材、労務費等の内訳を実施設計費から分割して調査票の作成を依頼した。

なお、この調査は36年度に着工あるいは竣工した工事を対象としたのであるが、実施設計書の分割段階での各資材、工事の単価等の構成に35年のものが反映さ

れていると見られ、また、資料の関係で36年度のためが調査に得られなかったので、36年度に着工あるいは竣工した工事を対象とした。

ii 公共事業（農業、林道、治山等）の投入額の推計

この部門については、頭初、農林省分担部門となっており、投入額の推計については、土地改良投資調査などから投入額が農林省資料（35年産業連関作成資料No. 20 農林省関係部門投入表）に詳述されているので、それを利用した。

iii その他建設の投入額推計

公共事業の投入額推計資料として、土木工事実態調査を行なった際に、上水道、下水道、土地造成、一般失対等については合わせて調査をしたので、その結果を利用した。

また、機械設置工事および機械装置の現場加工工事等については時代資料がとぼしく、若干の建設工事業者に対して、設備工事等の投入内訳調査を行ない、それを参考とした。

(i) 電源開発：電源開発の現状から、35年度の電源開発用資材および労務者使用実績を企業体別、施設別におさえて、主要資材、労務の大枠を決定した。次に発電設備の水力発電については、先の公共事業の投入額推計の際に利用した土木工事実態調査のうちダム工事の調査結果を利用し、その他の施設については設備工事等の投入内訳調査の結果を参考にして品目細分類別の投入額を推計した。

(ii) 鉄道軌道

イ、国鉄：日本国有鉄道建設局資料により主要資材、労務費の総量をおさえ、その他の品目細分類別の投入額は、資材局資料の工事用資材準備要求中類別費目別表から、車輛、自動車等機械設備および建物関係の資材量を除いて推計した。

ロ、私鉄：国鉄と同様の投入構造とした。

ハ、地下鉄：私鉄と同様に、建設工事の投入構造を知る資料はない。そこで、帝都高速度交通営団建設部より、35年度中に行なった建設工事のうち、モデル工区についての工事費の内訳資料を得、それによって推計した。公営企業の鉄道事業については、地下鉄の中に生産額を含めたので、同じ投入比率で推計した。

(iii) 電信電話：電信電話年鑑より35年度建設勘定決算から、労務費、資材費の大枠をみて、設備工事等の内訳調査結果を利用して、品目細分類別に推計し、その結果を電信電話公社の35年度の主要資材の購入状況によって補正した。

(iv) 坑道建設：投入資材量の推計について、石炭鉱業については、石炭コークス統計年報より炭鉱資材の用途別消費および原単位統計から起業用に使われた資材をとり、その他の鉱業については本邦鉱業の趨勢により推計した。

労務費については、石炭鉱業における単位あたり出炭量に対する起業用労務費を推計し、35年の出炭量に見合う労務費を出し、それと石炭鉱業の総生産額との割合を出し、その割合を坑道建設の総生産額に乗じて労務費の推計を行なった。

(v) 特需：公共事業の投入構造を利用した。

(vi) その他の建設

イ、その他の土木（構築物）公共事業の投入構造を利用した。

ロ、その他の建設（機械設置および機械の現場組立）設備工事等の投入内訳調査結果を主として利用し、それに建築部門の投入額推計資料として、建築物の付属設備についての工事費内訳調査の結果も利用してチェック材料とした。機械設置および現物組立工事に関する投入は、工事自体、種々雑多であり、また調査および資料不足が多く、推計において困難な部門であった。

ハ、ガス：供給設備（ガスホルダー、導管等）のみの建設工事をこの部門の生産額としたので、ガスホルダーについては設備工事等の投入内訳調査結果を利用し、導管の敷設は、上水道における配水管工事と類似していると考え、先の公共事業実態調査結果の配水管工事の投入構造を利用した。

5 調整作業経過および問題点

(1) 建設部門の投入額について

建設部門の調整は、7部門（建設補修を含めて）個々について行なわず、建設部門を一括して行なった。これは、建設部門個々についての産出側の統計がなく、建設部門へ一括して産出しているためである。

一般に投入側と産出側との数字の不一致は、建設部門の

生産額が、本来各産業の行なう自家建設および補修も含んだものであり、それを実態調査結果により投入額の推計を行なったためと、一方産出側の統計としては、各産業の行なう自家建設および補修などに使用される資材、労務等はその産業の投入として資材、労務等が産出されているのではないかと考えられる点である。

調整作業過程では、主要資材については、上記のような点を考慮しつつ産出側の数字と、投入側の数字を調整してきたが、労務費（勤労所得）においては産出側と大きな差が生じた。産出側からもれている各産業の行なう自家建設および補修等に使用された労務費を、各産業から引き出して調整すべき余地もあったが、推計困難であり、また投入側の数字としても、実態調査結果からの推計に問題もあり、建設労務者の実態としてこの調査の労務費には個人業主的所得も多分に含まれていることなども考えられ、産出側の数字を採用した。

このため、特に、建設補修部門における労務費が過少のきらいがあり、分類不明欄が、他の部門と比べ大きな割合となっている。

(2) 建設部門の産出額について

建設部門は、建設補修を除いてはそのまま生産額が資本形成部門へ産出されるので容易であったが、国民所得統計との数字の調整に問題があった。

i 建設補修の産出について

建設補修の生産額の推計段階では、各事業所ベースでの産業別に行なったので、それにしたがって産業別の大枠での建設補修を産出し、産業連関表での品目分類別に

は投入側の数字を採用した。つまり大枠では産出側の数字である。

ii 建築および土木部門の産出について

数字上の問題点は、国民所得統計との調整である。

(i) 建設部門について

国民所得統計で用いた推計資料と同一であるので、本来一致する所であるが、統計上のもれ率の問題に関して、国民所得統計においては過少のきらいがあると思われ、また着工ベースと施工ベースの差もある。

(ii) 土木部門について

国民所得統計と問題になった部門は次である。

イ、土地造成部門：推計資料として、法人企業統計季報と、法人企業投資実績調査とがあり、前者による推計額が後者によるものより相当に小さい。後者による推計値は、土地の購入代も含まれているのではないかと考えられるが明確でない。一方、小さな不動産業者等の行なう土地造成工事が両統計にはもれており、またそのようなものが多分にあると思われるので、後者（法人企業投資実績調査）による推計額とした。

ロ、その他建設部門：機械器具等の設置に伴う工事および機械装置等の現場組立工事について生産額を推計したのであるが、本来当部門の推計を伴うのに機械器具等の設置工事などから、土木工事的なものだけを抽出することは困難で、種々問題のある部門である。

第4節 運輸省担当部門

(運輸業・倉庫業)

I 概 要

1 定義および範囲

運輸部門は鉄道軌道、道路輸送、海運、航空、倉庫、その他の各部門からなるが、部門分類の設定は国際標準産業分類によったため日本標準産業分類に準拠した30年表の部門分類とかなりの差が生じた。そのため総生産額を比較する場合等不便な部門が2、3生じているが、部門品目分類表では変更があった部門について組替ができるよう考慮してある。また35年表を統合すると30年表の部門にほぼ合致させることが可能である。

以下30年表、日本産業標準分類との対応関係を示す表と注意すべき点を列挙する。

(1) 自家輸送のとりあつかい

30年表では外国航路運輸のみ自家輸送を含んだものであったが、今回は外洋輸送に加え、沿海・内水面輸送も自家輸送を含めて推計を行なっている。鉄道・航空については、自家輸送はあまり存在しないが無視し得るほど小であるから、自家輸送で問題になるのは道路輸送だけである。もっともこの自家用道路輸送こそ自家輸送の大部分を占めるものであるから、まだactivity basisにはほど違いといえる。

自家倉庫については、30年表と同様農業倉庫、漁業倉庫を除き、事業所ベースである。また道路輸送施設提供、沿海・内水面輸送施設提供も自家用分は含まれていない。

(2) 運輸に付帯するサービス

日本標準産業分類67については30年表においては通運業だけが特掲されているにすぎず、生産額の大きい港湾運送業や旅行あわせん業の取扱いは明確でなかった。これら運輸に付帯するサービスも出来るだけ取上げるよう心がけた。

新に追加された部門といえば、71402 道路輸送施設提供業、71602 沿海、内水面輸送施設提供がそれである。

この3部門を加えることによって生産額の大きい活動はほぼ取込むことができた。

(3) I. S. I. C. と日本標準産業分類のちがい

両者の間にはかなり大きな差があるが、今回の作業に関係の深いものだけをあげると、

i 鉄道の考え方のちがい

日本標準産業分類(以下産業分類という)が国有鉄道業と民・公営鉄道という企業体の性格によって分割を行なっているのに対し、I. S. I. C. ではRailway transport とは inter-urban elevated and underground railways ないしそれ以上の地点を結ぶ鉄道のことを称するようである。そこで東京—横浜間、神戸—大阪—京都間などの輸送は I S I C の711 railway transport には入らず712のtramway and omnibus operatorsに入ると解釈した。このため産業分類601の国有鉄道はI S I C の711と712に分割されねばならない。すなわち、山手線や中央線等は地下鉄や私鉄と同じ機能をはたしているのであるから、712に分類されるべきである。一方I S I C の712は

(a) 旅客輸送に限っていること

(b) 鉄道とバスを合せたものであること

(c) 鉄道の中でもバスないし tramway と同じような

機能をはたしているものに限っているらしいこと等から都市における大衆旅客輸送という視点から範囲が定められていると考えられる。このことを厳密に考えれば一括して私鉄といわれているものにも712の範囲に入るか否か疑問の残るものがある(たとえば日光や箱根と東京を結ぶもとか、大阪と名古屋を結ぶもの等)。

国鉄の資料で特定電車区間というほぼ都市内旅客輸送を取扱ったものがあるので、これを国鉄の中から712へ移行した。しかし公営鉄道業から711へ移行することは資料がないため行なわなかった。このため712では旅客輸送のみ扱うことを期待していると思われるにもかかわらず、712を分割し、712001 地方鉄道・軌道(旅客)と712002 地方鉄道・軌道(貨物)として out put は711と同じく2本にして扱っている。

ii 施設提供業のあつかい

産業分類では一括して中分類68に入れているものを I S I C では、たとえば道路輸送施設提供業は道路輸送業と中分類は同一に取扱うようになっている。

iii 港湾運送業のとりあつかい

(2)と関係があることだが、産業分類では中分類68に入っている。I S I C では716に含まれている。問題となるのは海水面輸送は715と716の2つの分類からなっているにもかかわらず施設提供を716一方だけにまとめていることによって生ずる実態との乖離である。

iv その他の輸送

I S I C の719は71のその他項目にあたる。しかし、今回の作業では旅行あせん業のみを範囲としている。この部門は基礎資料が改善され次第、充実されなければならない部門であり、将来、パイプライン輸送が大きくなればここに格付される予定である。

(4) 旅客輸送と貨物輸送

I—O表上、主として関心が持たれるのは貨物輸送である。旅客輸送はほとんど最終需要部門に産出されるので貨物運賃が価格評価上内生部門の取引と対比して考慮されなければならないのと比較し大きなちがいがあろう。したがってなるべく旅客輸送と貨物輸送を分割した方が望ましい。しかし鉄道の場合、投入を分割することは非常に困難であるので、投入は分割しないこととし、産出は航空を除いて分割を行なった。

(5) 漁業、林業等と輸送

漁業、林業の生産額は魚を市場にあげたとき或いは原木を発駅まで運搬したときに決まるものであって、その段階までの輸送は夫々漁業及び林業の活動の一部を構成しているものとする。したがって輸送が問題となるのは、この段階以降の流通過程についてである。

2 運輸部門推計の一般的方法

(1) 総生産額の推計

総生産額を明示した資料がある場合は、それにより、それがない場合は、たとえば、抽出調査等により、車両当りの営業収入を算出し、それを車両台数に乗じたものを総生産額とするというような特別の推計を行なった。

(2) 投入の推計

原則として、営業報告書等に掲載されている損益計算書等により大枠を確定し、それを法人企業間接費調査や聞き込み等によって産業連関表調整作業用部門分類の段階まで

細分した。

(3) 産出配分の推計

運輸部門の産出推計の方法は大略以下のとおりである。

まず、第一に各種の輸送統計や品目別運賃率表等を利用して、輸送機関別に品目別運賃収入を推計し、その結果を、各品目に対応するI—Oの各産出部門別の運賃対象額(また数量)の構成比によってI—O分類に組み替えた。

次に、通産物資については、I—O分類による各部門毎に運賃率(=運賃収入/運賃対象額)を算出し、これを各々対応するマス目ごとの運賃対象額に乗ずることによって、産出部門別需要部門別運賃収入額を計算する。

他方、農林物資については、各マス目ごとの購入者価格と生産者価格とを推計し、その差額を上記のI—Oの産出部門別の運賃収入等の資料を使用して、運賃と商業マージンとに分割することによって、マス目ごとの運賃を算出する。

II 総生産額および投入の推計

[71100 国有鉄道]

1 定義と範囲

昭和35年産業連関表の国有鉄道に関する定義と範囲については、上述のとおりである。すなわち、都市における大衆旅客輸送機関と考えられる国鉄電車部門は、71100の国有鉄道から除外し、712の部門に編入することとした。

2 総生産額

旅客と貨物に分けて推計した。

(1) 資料

- i 鉄道統計月報(昭和35年1月~12月)
- ii 鉄道統計年報(昭和35年度37年度)

(2) 総生産額の推計方法

i 711001 国有鉄道旅客運賃の推計

711001国有鉄道旅客運賃収入は、1. 定義と範囲で前述したように鉄道統計月報の国鉄旅客運賃収入から都市交通にあたる部分を除く必要がある。また、国鉄の統計では、特別扱の郵便・雑誌・新聞の運賃収入が旅客運賃収入の中に含まれているので、これらは除いて貨物運賃収入に加えなければならない。

ゆえに次の方法により推計した。

- a 鉄道統計月報の鉄道旅客運輸成績表(収入)(定期月割編入)の総計欄を、1~12月について集計する。

- b 同表の郵便物運賃欄を1～12月について集計する。
- c 同表の旅客雑入運賃欄を1～12月について集計する。
- d 鉄道統計月報の電車運輸成績表(定期月割編入)の運賃欄の1～12月について集計する。

以上により各々a, b, c, dの年計を求めa-(b+c+d)を計算することにより旅客運賃収入額を求めた。

ii 71102 国鉄貨物運賃の推計

71102国鉄貨物運賃収入は、車扱、小口、雑収(荷役機械使用料等)および前出の特別扱の新聞・雑誌、郵便等の運賃収入ならびに無賃貨物分から成っている。

a 鉄道貨物運輸成績表の純収入欄を1～12月について集計する。(なお、純収入の内訳、小口扱、車扱、雑収入の1～12月について集計する。これは産出推計に必要である。)

b 旅客運賃推計のさい除去した特別扱の新聞雑誌および郵便物の運賃を加える。

c 無賃貨物運賃分の推計は、昭和35年度までの国鉄貨物特掲品目分類は67品目であり、36年度から改正され99品目に増加され、それにつれて、無賃貨物は事業用石炭、同砂利の2品目に、事業その他貨物、事業用以外の無賃貨物の二つが加えられた。

商品別運賃収入推計のさい、品目分類はなるべく細分化されたものの方が望ましいので改正品目分類に基づいて行なったため、それに合わせて無賃貨物に対する運賃推計も前記4種について行なった。

主要貨物運輸成績表の無賃事業用石炭、無賃事業砂利の輸送トン数を1～12月について算出し、これに有賃事業用石炭・全砂利の年平均トン当り運賃を乗じて各々に対する運賃収入を推計した。

事業その他貨物事業用以外の無賃貨物については36年度の輸送実績より運輸トン数を、1トン当り運賃は、事業用その他の貨物に対しては、事業用有賃貨物の平均、事業用以外無賃貨物に対しては主要貨物平均を用いた。

すなわち、国鉄貨物運賃収入はa+b+cとなる。

3 投 入

(1) 資 料

i 鉄道統計年報(35年度経理編・資材編)

ii 予算参考書(35・36年度)

iii 昭和34年度中央調達品需要実績表

(2) 投入の推計方法

71100の国鉄の総生産額および産出については、711001国鉄旅客輸送、711002国鉄貨物輸送の両部門を分離して推計したが、投入についてはこの両部門を別々に分離して推計することは技術的にきわめて困難であり、分離すべき資料も皆無である等の関係で、旅客、貨物を1本にして推計した。

鉄道統計年報の経費は次の7項目からなる。

- ①鉄道経費、②船舶経費、③自動車経費、④利子および債務取扱諸費、⑤減価償却費、⑥固定資産除却費、⑦債券発行差額償却費

このうち鉄道に関係あるものを抜出し、また鉄道、船舶、自動車について分離されていないものは総生産額の比率により分離し、71100の総投入額を算出する。

このさい、電車区間が71201に格付されるために正確に71100の投入を推計するには電車区間の投入額を除いた部分についての推計を行わなければならない。しかし資料上電車区間の投入を推計することは不可能であるので、電車区間を含めた、国有鉄道の鉄道全体の投入構造を71100の投入構造に等しいとした。

71100の経費の内訳は、activity basis等の見地から次の15科目毎にたてに分割する。

- 1) 管 理 費 2) 施設管理費 3) 電気管理費
- 4) 電気作業費 5) 車輛管理費 6) 車輛作業費
- 7) 青函連絡費 8) 運転管理費 9) 運転作業費
- 海難処理
- 10) 公 安 費 11) 教育所費 12) 技術研究所費
- 13) 電 修 場 費 14) 営業管理費 15) 営業作業費

この15科目をさらに98細目によりに分割し、これから鉄道経費全体の細目毎の合計を求め、これに減価償却を加え、これにより投入の構成費を求めた。

次に71100の総生産額に構成比を乗じたものを一応作り、鉄道統計年報資材編、昭和34年度中央調達品需要実績表により更に各細目の分割を行なった。

また、予算参考書により主要部門について投入額をcheckした。

(3) 投入推計上の問題点

- i 71100の投入構成を電車分を含めた投入構成としていること。

ii 取替資産の取り扱い方が変化したため生ずるもので、今回は出来るかぎり取替分を把握して、資本形成にすることになったが、鉄道の取替資産には線路電路施設があるが、電路は他の施設の修理と分割が不可能であったので、線路部分についてだけ資本形成にすることにした。鉄道統計年報経理編のうち施設作業費がそれにあたるものとしてこれを資本減耗引当に投入した。

〔71201 地方鉄道軌道〕

1 定義と範囲

本来の712でなく711に入るべきものが統計資料の関係で含まれている。

昭和35年度の数字でいえば、旅客で大手私鉄（14社）と市電等の公営および帝都高速度交通営団（東京の地下鉄）がほぼ712と考えられる。しかしたとえば大阪一名古屋、東京一日光等は当然711に格付されるべきである。

しかし、本来7120であると考えられる都市内鉄道が公民営鉄道収入全体に占める運賃収入の割合は約85%である。したがって民鉄から都市間鉄道分を分割しなくとも、71201の性格を変えないと思われる。

なお、貨物収入は712の旅客収入の約3%にあたり、一応これらを都市交通機関と考慮得ることを暗示している。

71100の国有鉄道の定義と範囲で述べたように、国電の運賃収入はこの部門に計上されている。

2 総生産額

(1) 資 料

- i 私鉄統計月報
- ii 私鉄統計年報
- iii 鉄道統計月報（昭和35年1月～12月迄の合計）

(2) 総生産額の推計方法

i 712011 地方鉄道軌道（旅客）

a 地方鉄道軌道の旅客運賃収入については、私鉄統計月報の運輸成績表の旅客収入および手小荷物欄を1～12月について集計する。

郵便物運賃収入を旅客運賃収入に入れることは国鉄と同じである。

b 国鉄特定区間（国電）の旅客運賃収入については、前述のとおり鉄道統計月報の電車運輸成績表（定期月割編入）の運賃欄を1～12月について集計する。

すなわち、712011の運賃収入は、 $a + b$ となる。

ii 712012 地方鉄道軌道（貨物）

私鉄統計月報の運輸成績表の貨物収入郵便物欄を1～12月について集計する。

3 投 入

(1) 資 料

- i 地方鉄道営業報告書（36年度）
- ii 有価証券報告書
- iii 間接費調査報告（企画庁調べ）

(2) 投入の推計方法

35年以前の営業報告書は項目が荒いので、新しい様式になった36年度のものを使用した。

大手14社中9社について下記の項目および項目の内訳の細目別に集計する。

項 目

(運 送 費)

- ① 車輛保存費、② 運搬費、③ 運輸費、④ 線路保存費
- ⑤ 電路保存費

(管 理 費)

- ① 保守管理費、② 旅客誘致費、③ 厚生福利施設費、
- ④ 一般管理費、⑤ 諸税

(減 価 償 却 費)

- ① 有形固定資産減価償却費
- ② 無形固定資産減価償却費

これらの項目を更に39の細目に分類し、これらを各細目別に集計して費用構成比を算出し、71201の総生産額に乘じたものを一応つくり、これを、きき込み等により、適当に勘案分割し、産出部門に位置づけた。

また、712011地方鉄道軌道（旅客）の投入と712012地方鉄道軌道（貨物）の投入とは資料の関係もあり、分離して推計しなかったことは71100国有鉄道の場合と同様である。

(3) 投入推計上の問題点

- i 国有鉄道の電車区間の投入を私鉄と同様の構成としていること。
- ii 公営鉄道・軌道の投入も私鉄と同様の構成にしていること。
- iii 取替資産の取扱については、71100の国有鉄道と同じ扱いとした。すなわち、線路保存費については、取替費と建設補修に分割し、取替分は資本減耗引当として投入した。

〔71202 道路旅客輸送業〕

1 定義と範囲

バス事業およびハイヤー・タクシー事業を対象とする。30年と同様国鉄のバス事業も当然 71202 の範囲に含まれる。

2 総生産額

(1) 資料

(イ) 旅客自動車輸送統計 (自動車局旅客課資料)

(ロ) 鉄道統計月報

(ロ)は国鉄バスについての資料で、その他の業種は(イ)の資料によった。

(2) 総生産額の推計方法

i 国鉄バス

鉄道統計月報の自動車旅客運輸成績表により、旅客純収入(総計)を1月から12月まで足しあげた。

ii 民営乗合、貸切、特定、ハイヤー・タクシー

旅客自動車輸送統計の旅客輸送実績(営業収入)により、1月～12月の合計を出した。

(3) 総生産額推計上の問題点

自家用バスおよび純粋な自家用車でない乗用車(たとえば会社所有のもの)の活動はこの範囲および総生産額に算入すべきではないか。

3 投入

(1) 資料

自動車運送事業営業報告書(運輸省自動車局資料)

(2) 投入の推計方法

上記の営業報告書の中から代表的なもの(バス40社分、ハイヤー・タクシー30社分)を抽出して項目別に構成比を求め、これをI・Oの部門分類に組替え全体に引き伸した。なお間接費調査の結果を2, 3利用した。

i 投入の大枠の推計

バスについては、代表40社の営業報告書(自動車局資料)によって経費の内訳および利益を求め、それらの収入全体に対する構成比でバス事業全体の生産額を分割して、バス事業全体の投入の大枠とした。

ハイ・タクについても同様の推計方法をとった。即ち、代表30社についての投入のパターンでハイ・タク事業全体の生産額を分割して投入の大枠を推計した。

ii 投入の大枠のI-O部門分類への組み替え

iで求めたバスおよびハイ・タクの投入を一本化して、道路旅客輸送業の投入の大枠を出し、これをI-O

分類に組み替えた。I-O分類への組み替えのさい、第1表のような動力費、部分品費、材料費、水道光熱費、消耗品・備品費、通信運搬費など再分割が必要なものとや広告費、印刷費など資料からはわからないものについては、法入企業間接費調査の結果(経済企画庁)や業界からの聞きこみなどによった。なおI・O部門分類への組み替えについては「昭和35年産業連関表の概念と定義」や「法人企業間接費調査項目の部門格付について(経済企画庁)」を参照のこと。

第1表 各費目のI・O部門分類への分割(71202)

動力費	511010	事業用電力
部分品費	370310	その他軽電機器
	399030	合成樹脂製品
	360700	機械汎用部品
材料費	251010	製材
	233000	ロープ漁網
	313000	塗料
	319211	石けん
水道光熱費	110210	一般炭
	511010	事業用電力
	512010	都市ガス
	520010	上水道
工具・器具修理	260090	家具修理
	350240	その他の金属製品
消耗品・備品費	260010	木製家具
	860000	事務用品
通信運搬費	730010	電信・電話
	730020	郵便

(3) 投入推計上の問題点

ハイヤー、タクシーのサンプル30社分はバスに比較して少し不足気味であり、規模別・地域別に格差が大きいなら、サンプル数を増す必要がある。今回は30社分しか利用不可能なため、検証することなく使用したが、今後検討を要する。

〔71401 道路貨物輸送業〕

1 定義と範囲

営業用自動車だけで、自家用輸送は含んでいない。このためこの部門は activity basis になっていない。また通運業を含む。通運を機能的にみれば、鉄道に付帯する輸送であるが、現在集配に使われる輸送手段が大部分自動車であり、荷役や取扱事務より輸送活動の方が大きいウエイトを占めているの

でここに含めることにした。

2 総生産額

(1) 資料

- (イ) 自動車運送事業営業報告書
- (ロ) " 統計報告書
- (ハ) 全国貨物自動車要覧
- (ニ) 自動車輸送統計年報
- (ホ) 鉄道統計月報

(2) 総生産額の推計方法

i 路線、区域、小型

これらについての生産額は信頼すべきものが得られなかったため、主として資料(イ)(ロ)から抽出調査を行ない推計した。即ち、全国を9ブロック(陸運局別)に分け、ブロック別に車両台数×一車輛当り平均年間収入を求め、これらを合計して生産額とした。なお「区域、及び「小型、については実働率(自動車局総務課資料)を用いた。資料は、路線トラックは(イ)、(ハ)、一般区域、小型は(ロ)、(ハ)、(ニ)を使った。

ii 国 鉄

鉄道統計月報の自動車貨物運輸成績表により、貨物純収入(総計)を1月から12月まで足しあげた。

iii 通 運

自動局通運課の部内資料により、通運事業営業収入を1月から12月まで足しあげた。

(3) 総生産額推計上の問題点

自家用貨物自動車の輸送する貨物量はきわめて大きい。今回は資料不足で推計できなかったが、次回からはぜひ71401に含めるべきである。

3 投 入

(1) 資 料

- (イ) 自動車運送業営業報告書
- (ロ) 日本通運有価証券報告書

(2) 投入の推計方法

推計方法は、71202 道路旅客輸送業と同様である。推計は、貨物輸送(路線トラック、一般区域、小型、国鉄)と通運に大別して行なった。貨物輸送については、資料の関係から、路線トラック業40社の営業報告書によりその費用構成によって貨物輸送(路線トラック、一般区域、小型国鉄)の生産額を分割して投入の大枠を求めた。通運については、日本通運有価証券報告書を用いた。(通運収入でみ

て日本通運のシェアは全通運業の6割以上を占め、また大小各種の事業所をもっているため大きなかたよりはないと思われる)。この投入の大枠をI-O分類に組み替える方法は71202 道路旅客輸送業と同様で、細分化する必要のあるものについては間接費調査の結果や聞きこみなどを用いた。

(3) 投入推計上の問題点

貨物輸送のうち、路線トラックとそれ以外のものとは投入パターンがかなり異ると考えられるが、資料の関係で同じ投入パターンとした。業種によりかなり費用構成が異なる以上、資料を整備して別個に推計すべきである。

4 産出の配分——品目別運賃収入

(1) 資 料

- (イ) 自動車輸送統計月報、同年報
- (ロ) 自動車輸送統計報告書
- (ハ) 貨物自動車運送事業運賃料金表
- (ニ) 自動車統計調査表(昭和36年6月末現在)

(2) 推 計 方 法

71401の総生産額を品目別運賃収入にブレイク・ダウンする方法は次の通りである。なお、品目分類は自動車輸送統計の小分類を採用した。

i 一般区域、小型、国鉄、通運

次のような順序で品目別運賃収入を推計した。

- (i) まず資料(イ)、(ロ)から、普通車・小型車別、品目別の輸送量(トン数)を推計した。
- (ii) 次に資料(ロ)から、普通車・小型車別、品目別の平均輸送距離を推計した。
- (iii) また、資料(ハ)の最大積載量別車両数から加重平均によって、平均最大積載トンを出し、それに平均積載効率を乗じて、平均積載トンを出した。(なお平均積載効率は品目毎に推計できなかったため、一率に普通車4.8トン、小型車1.2トンとした)
- (iv) 資料(ハ)の運賃料金表、平均輸送距離、平均積載トンから一輸送あたり平均収入を品目別に求め、これに輸送回数(輸送量÷平均積載トン数)を乗じた。
- (v) (iv)で得られた品目別収入に割増率(運賃料金表に掲げてある)を乗じて仮の品目別運賃収入を算出し、その合計額に対する比で、一般区域、小型、国鉄、通運の生産額を分割して、品目別運賃収入とした。

ii 路線トラック

路線トラックは輸送形態が他と非常に異なるので、独立に推計した。資料として日本通運総合研究所の行なった、日通の路線貨物に関する「流動調査」を利用した。この調査は日通の輸送した路線貨物を $\frac{1}{100}$ サンプリングし、鉱産品、林産品等国鉄の大分類と同じ品目分類で輸送件数と輸送トン数を集計したものである。品目によってトン当り運賃収入に差がないと仮定し、(次の条件が成立つことを仮定したことになる。1. 品目により割増、割引率に差がないこと。2. 品目に関係なく平均輸送距離が等しい。3. 各路線毎に品目構成比が変らない。)自動車輸送統計の分類を組替えて「流動調査」の品目に合わせ、「流動調査」のトン数の比で路線トラックの生産額を分割し、各分類毎にそれを更に(イ)で求めた路線を除く714010の品目別運賃収入の比で再分割した。

(3) 問題点

- i 一車当り積載効率が品目に関係なく一定であること。
- ii 輸送トン数を普通・小型に分割するとき、各品目が属する中分類の比で分割されていること。
- iii 平均輸送キロの算出に区間を10kmとして区間が1~10kmの場合は5kmというように区間の中間値を乗じて求めたこと。
- iv 割増料金率について料金率表に記載されている最高に近い率をとったものが多いので実態との差が当然予想される。又料金そのものも割引をまったく考慮に入れないから、総生産額よりかなり多めにできる可能性がある
- v 一般区域、小型、国鉄、通運、路線トラック以外に郵便通送、霊柩車等の特殊車という業種があるが郵便通送のみを特掲するほかは、すべて一般区域、小型に含め、車台数で延ばす際に、夫々のところで吸収させてある。
- vi 路線トラックの品目分割は仮定が多すぎてあまり精度の高いものではない。しかし路線トラックで輸送される貨物は最終製品がほとんどであって、原材料等重量物が少ないからトン当り運賃の差は比較的小さいと考えられる。また各路線の貨物構成比が同じであると仮定すれば、さほど見当はずれの数字ではないと考えられる。

〔71402 道路輸送施設提供業〕

1 定義と範囲

有料道路と有料駐車場からなり、自家用駐車は含まれていない。

2 総生産額

(1) 資料

- (イ) 日本道路公団営業報告書
- (ロ) 首都高速道路公団営業報告書
- (ハ) 自動車事業営業報告書(運輸省自動車局資料)

(2) 総生産額の推計方法

i 有料道路

日本道路公団の生産額は35年度の営業報告書によって営業収入をとった。またその他の有料道路については、一般自動車道事業の生産額は自動車道事業報告書より集計し、昭和35年はまだ建設中の道路が多く、首都高速道路公団等はまだ供用開始していないので生産額はゼロとした。

ii 有料駐車場

有料駐車場については、建設省都市局総務課の資料を中心に業者からの聞きこみなどを参考に推計した。路上駐車場の生産額は東京、名古屋、神戸、京都の営業収入合計をとった(昭和35年当時東京、名古屋などの大都市以外には路上駐車場はなかったと考えられる)

また路外駐車場については5大都市の路外駐車場の収容台数に、1時間平均駐車料金80円、24時間稼働、収容率15%を乗じて算出した。

(3) 総生産額推計上の問題点

有料道路についてはかなり資料があったが、有料駐車場については資料不足で輸送部門では716と並んで最も弱い部門である。

3 投入

(1) 資料

- (イ) 日本道路公団営業報告書
- (ロ) 首都高速道路公団営業報告書
- (ハ) 自動車道事業営業報告書
- (ニ) 日比谷駐車場営業報告書

(2) 投入の推計方法

投入の推計方法は71202道路旅客輸送業と同様である。即ち、有料道路については(イ)、(ロ)、(ハ)の資料により、投入の大枠を推計し、それをI-O部門分類に組みかえた。間接費調査の結果や聞きこみなどを使ったことも同じ。なお一般自動車道については、8社の投入パターンを用いた。

(8社とは新若草山自動車、高知県交通、近畿日本鉄道、伊豆箱根鉄道、東武鉄道、庄内交通、国土計画興業、長野

電鉄で、これらの収入が一般自動車収入の63.6%を占める)。また首都高速道路公園については生産額はゼロだが、投入では一般管理費だけ計上し、その額だけ営業余剰をマイナスする扱いにした。有料駐車場については、(二)の資料を用いた。71402 道路輸送施設提供業の投入表は附表に掲げる通りである。

[71500 外洋輸送]

1 定義と範囲

(1) 船舶貸渡業は、不動産賃貸業と同じ性格のものであるが、ここでは船舶貸渡業の外航分は本部門に含めることにした。

(2) 自家輸送を含む。

2 総生産額

(1) 資 料

海上輸送の現況。

(2) 総生産額の推計方法

自家輸送以外は、海上輸送の現況により、自家輸送は運輸省海運局外航課の内部資料により推計した。

(3) 総生産額推計上の問題点

船舶貸渡業の賃船料収入は、運賃収入から支払われるものであるから、運輸部門の生産額には加算されていない。

3 投 入

(1) 資 料

(イ) 外航海運会社経営分析

(ロ) 間接費調査(経済企画庁調べ)

(2) 投入の推計方法

資料(イ)外航海運会社経営分析により下記の項目による構成比をだし、それを、資料(ロ)と外航海運会社等に直接聞き込みを行なって、産業連関表の部門分類の段階まで細分した。

①運航費	(イ)貨物費	②船費	(イ)船員費
	(ロ)船客費		(ロ)船用品費
	(ハ)燃料費		(ハ)潤滑油費
	(ニ)港費		(ニ)船舶保険料
	(ホ)その他		(ホ)船舶修繕費
			(ロ)その他

③ 小蒸気船費 ④ 借船料 ⑤ 他社委託手数料

⑥ 船舶減価償却費 ⑦ その他の費用

(3) 投入推計上の問題点

i 資料(イ)の経費中、約18%を占めている賃船料は、前述のように、部門内取引であるため、構成比をだすときは除外した。したがって、640の不動産賃貸業からは買っていない。なお、賃船業者(オーナー)については当然一般管理費等が投入されている。

ii 外国港湾で購入するポンド油などは重油の輸入に計上した。

[71601 沿海内水面輸送]

1 総生産額

(1) 資 料

(イ) 昭和35年度旅客定期航路経営会社決算状況

(ロ) 内航鋼船運航実績報告書

(ハ) 内航木船運賃推移表

(ニ) 日本国港湾統計

(ホ) 鉄道統計月報(昭和35年1~12月)

(ヘ) 旅客定期、不定期船業者の概要

(2) 総生産額の推計方法

i 旅 客

(i) 国 鉄 (716011)

資料(ホ)の船舶運賃収入(旅客分)欄の1~12月について集計した。

(ii) その他

a 所有船舶トン数が100 D/Wを越える事業者については資料(イ)の運賃収入をとった。

b 本資料に集計されていない100 D/W以下のものについては、資料(イ)に集計されているものの中500 D/W以下の会社の1D/Wあたりの平均年間運賃収入を求め、これに、資料(ヘ)から集計した100 D/W以下の船舶トン数を乗じた。

故に、その他(716012)の運賃収入はa+bとなる。

ii 貨 物

(i) 国 鉄 (716021)

資料(ホ)の船舶運賃収入(貨物分)欄の1~12月について集計した。

(ii) 国鉄以外の鋼船(716022)

まず、鋼船による品目毎の輸送量を資料(ロ)によって求め、それに資料(ロ)(イ)(ニ)を使用して計算した品目毎の平均運賃を乗じて、これを合計した。これを、詳述すると以下のとおりである。つまり、

a 輸送量 資料(ロ)には大量に輸送される32品目の輸送トン数と総運賃収入とが集計されているだけで、品目別運賃収入は集計されていない。そこで、資料(ロ)の原資料になっている内航貨物船運航実績報告書を $1/20$ 抽出して港湾統計と同じ品目分類による品目別構成比を推計し、これにより、資料(ロ)の品目別輸送トン数を再分割した。しかし、別の資料で35年6月分の実績表の報告率を調査したものとすると、貨物船は97%~98%、タンカーは73%という結果がでている。タンカーの報告率が悪い理由は、その大部分が自家輸送にかかるものが報告されていないことにある。従って、タンカーについては、35年度平均の報告書数377を6月現在の在籍船数500で割った75%の輸送量が報告されているものとして、100%になるよう各品目を同じ比で拡大した。(内航のタンカーのトン数を規模別にみるとあまりばらつきがなく、報告書を出しているタンカーの平均D/Wは全タンカーの平均D/Wと同一とみなし得るだろうと考えた。) また、貨物船についても、自家輸送の大部分を占めているセメントについて、セメント協会の資料により補正して、国鉄以外の鋼船による品目別輸送トン数を求めた。

b 運賃率 上記の運航実績報告書による $1/20$ のサンプリングの調査によって、同時に品目別平均運賃収入を計算したが、1品目について、サンプル数が20以上に達したものは、その平均運賃を採用し、それに満たないものは類似の品目から推定した。

従って、国鉄以外の鋼船の運賃収入は品目別に上記 $a \times b$ によって求めた。

(iii) 木 船 (716023)

a 輸送量 木船の輸送統計は非常に不備で使用することができないので、港湾統計の海上出入貨物表の移入品種別表から、はしけ輸送等内航輸送とみなされない貨物を除いたものを鋼・木船を合計した内航輸送量とし、これから、上記(ロ)によって求めた国鉄以外の鋼船輸送量に、国鉄による品目別輸送量を合計した鋼船による全輸送量を品目別に減じた残を木船の品目別輸送量として推計した。

b 運賃率 木船が動いている地域を、北海道、東北、新潟、関東、中部、瀬戸内海、西九州の6ブ

ックに分け、港湾統計等を利用して、品目毎に各ブロックの輸送量のウェイトを推定し、これに木船運賃推移表等から推計した各ブロックの代表航路のトン当り運賃を乗じ加重平均して求めた。しかし、木船運賃推移表にでている品目数が少ないため、このようにして決定されたものは、全体の7割程度でその他は推定によっている。

従って、木船の運賃収入は $a \times b$ によって品目別の運賃収入を計算し、それを合計して得た。

(3) 総生産額推計上の問題点

i 木船の輸送統計は非常に不備である。

ii 港湾統計を使用することには、以下のような問題がある。

(i) 港湾統計は5トン以上の船舶による貨物の移動はすべて計上される立前になっており、例えば、はしけ輸送も移出入量に算入されているから沿海内水面輸送より範囲が広がっている。

(ii) 重複して報告されたものがチェックされずに集計されてオーバーに出ている恐れがある。

(iii) 沿海内水面輸送統計と品目分類が大巾にちがいが調整が困難である。

従って、(i)については、東京、川崎、横浜相互間、名古屋、四日市間、大阪、神戸、西宮間等ははしけ輸送が行なわれている港湾相互間の貨物で、タンカーで輸送されるとみなされるもの以外は、すべて、はしけ輸送である考え、港湾統計の移入貨物表から控除した。

(ii)については、チェックする資料がないので、何ら対策を論じていないが、港湾統計として集計発表されている移出量と移入量の2つの数字のうち移入量の方が、数字も小さくより精度が高いと考え、移入量を使った。

(iii)については、一応、港湾統計の品目分類をベースにして行なった。鋼船の品目別輸送量を推計するにあたって、先に述べた実績報告書について特別集計を行なった際、品目分類は港湾統計の分類に従って行なった。しかし、報告書に記入されている品目名が原品目で書かれているものが少なく、そのほとんどが内航輸送統計の集計品目で書かれているため、よい結果が得られなかった。そこで、内航輸送統計と港湾統計

の品目が一致するものについては、輸送統計の数字を採用し、それ以外のものについては、次のような2、3の推計を行なった。

- ① 特殊集計によって、鉄くずの構成比が0.8%という結果が出たので、20万トンとした（それ以外の品目構成比はごく小さく、採用したのは鉄くずだけである。）
- ② いわゆる雑貨といわれる繊維関係を中心とした品目の船送量は港湾統計の構成比と同じであるとして、鋼船の輸送量の合計に港湾統計の比を乗じて求めた。このようにして算出した輸送量は「その他」の中から取り出し、それだけ「その他」のトン数を減少させた。さらに、国鉄の実績を港湾統計に組替えて加えたものを鋼船の品目別輸送量とし、これを、港湾統計から差し引いたものを木船の品目別輸送量とした。
- ③ 鋼船はタンカー、貨物船別にC、Tがおさえられているから、これでチェックし、主として、推定部分の運賃を修正した。木船の平均運賃はチェックすべきC、Tもなく精度は低いと考えられる。

2 投 入

(1) 資 料

- (イ) モデル船の運航経費表（運輸省海運局内航課）
- (ロ) 栗林汽船、関西汽船の有価証券報告書
- (ハ) 四国における機帆船と小型鋼船の概要
- (ニ) 間接費調査（経済企画庁）

(2) 投入の推計方法

i 旅客船の投入

資料(イ)によって関西汽船の損益計算書の項目によって、構成比を算出し、更に、これを、資料(ハ)と聞き込みによって産業連関表作業用部門分類（以下I—O分類という）の段階まで細分し、これを旅客船の生産額にあてはめた。

ii 鋼船の投入

資料(イ)および資料(ロ)の栗林汽船の損益計算書により下記の項目ごとに構成比を算出し、以下旅客船の投入の推計と同様な方法でI—O分類の部門に細分した。

iii 木船の投入

資料(ハ)により、機帆船A（200 D/Wのもので、若松—大阪間において石炭を運搬しているもの）、B（120

D/W、門司—大阪、セメント）、C（170 D/W、就航航路不明、木材）の3船についての35年8月の収支状況から、下記の項目について構成比をだし、3船各々の収入をウェイトにして加重平均したものを木船の投入の構成比とし、更に、これを旅客船の場合と同様の方法で、I—O分類の部門に細分し、それを各部門の投入額の合計が木船の総生産額になるようにふくらしたものを木船の投入とした。

従って沿海内水面輸送の投入は(1)+(2)+(3)によって求められる。

(3) 投入推計上の問題点

- i 木船に関する投入の資料は、ほとんど皆無に近い。したがって、木船の投入は非常に弱い。
- ii 国鉄の連絡船の投入は、国鉄以外の鋼船のそれと同じであるものとして、国鉄以外の鋼船の投入を使用したもので、国鉄の特殊性が無視されている。

[716020 沿海内水面輸送施設提供]

1 定義と範囲

沿海内水面輸送施設提供は大別して、港湾運送業と港湾施設提供からなる。港湾運送業は、船内荷役、沿岸荷役、はしけ回漕、いかに作業の4つの作業からなり、港湾運送事業法で指定された86港湾において登録または免許された港湾運送業者の取扱ったものをいう。

後者の港湾施設提供は、港湾法により重要港湾として指定されている82港の港湾管理者のあげた施設使用料収入および役務利用料収入を合計したものである。

注1. 港湾運送と沿海内水面貨物輸送（716012）との関係：

貨物を海上輸送する場合、発送する港における貨物の積込みと到着港での積卸し作業を常に必要とする。沿海内水面輸送は貨物の積込みが完了した状態から到着地において荷揚げ作業が開始するまでのサービスである。

港湾運送は、海上輸送サービスを他の陸上輸送機関のサービスや倉庫保管サービスと結びつける際に生じる用役であって貨物が港に運び込まれた後（どこで陸上輸送から港湾運送になるかは問題であるが）その貨物が船内に積込まれ、海上輸送に移れるようになるまでのサービスおよびこれの逆の過程をたどる積卸し作業をいう。

注2. 船舶が入港するごとに、どの港に入港するにせよ（公共施設を使用するか私有施設を利用するかは別として）ブイや棧橋、岸壁等の港湾施設を利用する。従って「82

の重要港湾管理者があげた収入」という定義では、すべての施設提供を包含してはいない。

2 総生産額

(1) 資料

- (イ) 日本国港湾統計 (昭和35年)
- (ロ) 港湾荷役料率表
- (ハ) 港運統計資料
- (ニ) 6大港湾財政状況調査書

(2) 総生産額の推計方法

港湾運送業は、船内荷役、沿岸荷役、はしけ回漕、いかだ作業の4つのサービス毎に取扱量(品目別)×取扱料率を求め、これらの合計をC、Tとした。取扱量は資料(イ)を基礎に、港運統計資料等を参照しながら推計し、料率は(ロ)を使用した。

港湾施設提供は、資料(ハ)により、6大港の取扱実績を求め、これを82港の港湾取扱量にふくらました。以上のことを詳述すると以下のとおりである。

i 港湾運送業の生産額

これは、港湾運送業者の扱う貨物が、沿海内水面輸送に係るものか、外洋輸送に係るものかの別、荷役の種類、輸出、輸入の別により、下記のカテゴリができる。このカテゴリに従って推計方法を述べることにする。

		船内荷役	沿岸荷役	はしけ回漕	いかだ作業
沿海内水面輸送	木船	①	①	なし	なし
	鋼船	②	③	—	—
外洋輸送	輸出	④	⑥	⑥	なし
	輸入	⑦	⑧	⑩	⑩

①②～⑩は以下の説明番号を示す。

(i) 沿海内水面輸送(木船)に係る総生産額。木船の場合、一船的について、いかだ作業、はしけ回漕は行なわれないので無視した。

① a 荷役量 港湾統計を加工して得た木船輸送量(沿海内水面輸送のうち木船輸送にかかる品目別輸送量に同じ)をベースに行なった。港湾荷役量は、本来、船舶による輸送量の2倍であるはずのものであるが、木船によって輸送される場合、倉庫に直接搬入(出)される貨物や86港湾内(港湾運送業として認め

られている港—港運統計資料参照)で荷役されても、乗組員等事業者以外の者によって行なわれるもの、86港以外の港や港といえない地点で行なわれるもの等現実には荷役を行なっていない、他のactivityと結合して行なわれ、他の部門に計上されているものや、沿海内水面輸送の運賃にとりこまれているもの等を合計すると総荷役量の $\frac{1}{2}$ になると仮定して、港湾運送業者が取扱う数量を木船の輸送量と等しいとした。

b 荷役料率 木船の荷役料金は一貫料金であって、沿岸荷役、船内荷役の区別を行わず、すべての用役を一括して一つの料金で取扱っている。

料率は、料金表のうち沿岸荷役料率の $\frac{1}{2}$ 倍である。従って、品目別に $a \times b$ を求め、これをたしあげて沿海内水面輸送(木船)に係る港湾運送業の生産額とした。

(ii) 沿海内水面輸送(鋼船)に係る総生産額

② a 荷役量 附表第8表の中の「国鉄以外の鋼船」の輸送量×2

なお国鉄の船舶については一般の港湾荷役のような積込積卸作業を必要としないと考え無視した。

b 荷役料率 料率は平均荷役料率表のうち、船内荷役の「積」と「揚」を使用した。

③ a 荷役量 木船の場合と同じく、総荷役量÷2(=沿海内水面輸送量(鋼船))とした。

b 荷役料率 資料(ロ)を利用して沿岸荷役料率の平均値を算定し、これを使用した。

従って、②と③を合せて、品目別に、沿海内水面輸送(鋼船)×〔船内荷役料(積)+船内荷役料(揚)+沿岸荷役料〕を求め、これらをたし上げて、沿海内水面輸送(鋼船)に係る港湾運送業の生産額とした。

(ハ) 外洋輸送に係る生産額

④ : これは(716020, 92102)の交点に計上される。

a 荷役量 資料(イ)の海上出入貨物表の輸出トン数を使用した。

b 荷役料率 資料(ロ)より品目別に平均賃率を算出した。

⑤ a 荷役量 内航の場合と同様に、総荷役量(=④で使った輸出トン数)÷2とした。

(これは業者の手を遣さない自家荷役が全体の $\frac{1}{2}$ あると仮定したことである)

b 荷役料率 資料(ロ)から品目別に平均料率を算出した。

⑨ a 荷役量 資料(ハ)のはしけ回漕量をとった。

b 荷役料率 平均荷役料率×はしけ回漕料率。

⑩ ⑤に同じ。

⑩ a 荷役量 いかだ作業は、資料(ハ)、船内荷役(揚)の原木であるとし、材質は、すべてラワン材とした。

b 荷役料率 資料(ロ)を利用して、品目別に算出した。

以上、④から⑩まで、各々品目別に $a \times b$ を計算し、それを合計して外洋輸送に係る総生産額をだした。そして、(イ)+(ロ)+(ハ)をもって、港湾運送業の総生産額とした。

ii 港湾施設提供

(a) 先ず港湾法により重要港湾として指定されている82港について、資料(イ)から年間貨物取扱トン数を求めた。

(b) 次に、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、門司の6大港について、貨物取扱トン数と港湾施設使用料を求め、これにより1トン当り港湾施設使用料を求めた。

(c) 82港でのトン当り港湾施設使用料は、6大港平均のものと同一であるとして、先に求めた82港の取扱トン数で6大港の収入を引伸ばした。つまり $c = a \times b$ (＝港湾施設提供の総生産額)

(3) 総生産額推計上の問題点

i 沿海内水面輸送における3鋼船の輸送貨物の荷役についても、はしけ回漕、いかだ作業の荷役量および荷役料率を推計すべきであるが、次に述べるような理由で外洋輸送の⑨⑩のところで一括して行なった。

(外洋輸送にかかる港湾運送業で注意すべき点)

(i) 輸出はFOB、輸入はCIFで評価されることに伴って生ずる問題であるが、輸出の場合、沿岸荷役までは国内運賃になり、船内荷役は邦船の荷役であるか、外国船のそれであるかを問わず、716020の輸出となる。他方、輸入の場合には、船内荷役は、邦・外船の区別なく716020の横欄と輸入の縦欄との交点にプラスで入り、沿岸荷役、はしけ回漕、いかだ作業は、国内運賃に組込まれることになる。したがって、いかだ作業、はしけ回漕は、沿海内水面輸送と外洋輸送とに

おいて、その取扱に差をもうける必要がなく、沿海内水面と外洋輸送に係るものを合せて一本で推計しても問題ない。また、輸出の場合、海上輸送というサービスを邦船が提供するか、外国船が提供するかによって差がでてくるが、港湾運送ではそのわずらわしさがない。

(ii) 外洋輸送は、大きく分けて、定期船によるものと不定期船によるものがある。そして、前者の場合には、送主は船内荷役ができる状態になるまで貨物を持ってくればよいのであって、船内荷役料は運賃に入っている。したがって、輸出の場合は、邦船の定期船による船内荷役料だけ715012と716020に重複してでてくるから、715012でそれだけマイナスしておかねばならない。邦船により輸入貨物を輸送する場合も同様な操作が必要である。

3 投入

(1) 資料

(イ) 港湾運送事業原価計算書

(ロ) 間接費調査(経済企画庁調べ)

(2) 投入の推計方法

港湾運送業は資料(イ)により、取扱う品目毎に荷役形態別に、下記の費目による費用構成をだしそれを各品目の取扱量をウェイトにとって、加重平均した。これを、資料(ロ)と聞き込みによって、I-O分類まで細分した。

資料(イ)の費目は次のようなものからなる。

A 作業費

- ① 労務費 (イ給与、ロ法定福利費、ハ一般福利費)
- ② 道具費 (イ作業用消耗費、ロ修繕費、ハ道具類費)
- ③ 運搬費 (イ人件費、ロ燃料費、ハ運搬用品費、ニ修繕費、ホ償却費)

B 一般管理費

- ① 人件費 (イ給与、ロ福利費)
- ② 物件費 (イ租税課金、ロ不動産賃借料、ハ保険料、ニ修繕費、ホ旅費、交通費、ヘ交際・会議費、ト償却費、チ事務用消耗費、リ雑費)

C 利潤

(2) 港湾施設提供については、投入を推計する信頼できる資料がないため、港湾運送業と同じく付加価値部門が非常に大きく、内生部門の比率が低い上に投入構造にも大きな差がないと考えて、港湾運送業の投入構造をその

まま使用した。

〔71700 航空〕

1 定義と範囲

- (1) 本部門は航空輸送と航空施設提供とからなる。
- (2) 機内サービスの提供料（例、機内飲食費）は、71700の生産額に含めないことにした。
- (3) 航空に付帯するサービスのうち、飛行場の発着陸料は、この部門の収入とせず、その他の公共サービス（830090）の生産額とした。

2 総生産額

(1) 資料

- (イ) 日本航空、全日本空輸の有価証券報告書
- (ロ) 日本空港ビル営業報告書

(2) 総生産額の推計方法

i 航空輸送

- (a) 大手の日航、全日空は資料(イ)の航空事業収入をとった。
- (b) その他は、富士航空KK等14社を対象に特別調査を行なった。
- (c) 次に、上記の調査にもれた会社については、(a)(b)の会社の所有機1台あたりの営業収入を算出し、それを未回収社の所有機数に乗じて、未回収社の生産額をだした。

故に、航空輸送の総生産額は $a + b + c$ によって、求められる。

ii 航空輸送施設提供

資料(ロ)の営業収入をとった。

3 投入

(1) 資料

- (イ) 日本航空、全日本空輸の有価証券報告書
- (ロ) 法人企業間接費調査（経済企画庁調べ）

(2) 投入の推計方法

i 航空輸送

有価証券報告書に掲載されている損益計算書の項目によって、構成比をだし、これを、資料(イ)および聞き込みによって、産業連関表作業用部門分類のこまかさまで細分し、これをもって、航空輸送全体の投入とした。

ii 航空輸送施設提供

生産額が小さく、独立して推計する意味がないので、

- (i) の航空輸送の投入構造をそのまま使用した。

〔71900 その他の輸送〕

1 定義と範囲

本部門は旅行あっせん業のみである。

2 総生産額

(1) 資料

旅行あっせん業実態調査。

(2) 総生産額の推計方法

大部分は資料(イ)により、資料(イ)からもれているもの（小規模のもの）については、別途推計した。

3 投入

(1) 資料

- (イ) 日本交通公社営業報告書
- (ロ) 法人企業間接費調査（経済企画庁調べ）

(2) 投入の推計方法

資料(イ)の中の損益計算書の項目によって、構成比をだし、それを資料(ロ)と聞き込みによって、産業連関表作業用部門分類の段階まで細分した。

(3) 投入の推計上の問題点

資料(イ)は簡単なものであり、特に、内生部門の計数は弱い。

〔72000 倉庫〕

1 定義と範囲

普通倉庫、冷蔵倉庫、水面木材倉庫（以上いわゆる営業倉庫）と農業協同組合の所有する農業倉庫、水産漁業協同組合の所有する漁業倉庫を対象とし自家倉庫は除外する。

2 総生産額

(1) 資料

- (イ) 倉庫統計月報
- (ロ) 普通倉庫保管料荷役料率表
- (ハ) 基準冷蔵倉庫保管料率表
- (ニ) 倉糧管理統計年報
- (ホ) 第13次農業協同組合統計表
- (ヘ) 水産業協同組合統計表
- (ロ) 有価証券報告書（倉庫、通信編）

(2) 総生産額の推計方法

昭和30年産業連関表の倉庫総生産額推計方法と同じ推計方法を使用した。

i 普通倉庫

すなわち、料金は1日～15日までと16日～月末までの月の前期後期にわけて計算されているが、倉庫統計月報

では月間入庫高と月末残高のみ記載されているので、月の前期の出庫と後期の入庫が等しいという仮定を置くことにより次のような計算式で推計を行うことが出来る。

	入庫トン数	入庫金額	残高トン数	残高金額
1月	a_1	a_1'	b_1	b_1'
2月	a_2	a_2'	b_2	b_2'
3月	a_3	a_3'	b_3	b_3'
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
12月	a_{12}	a_{12}'	b_{12}	b_{12}'
従量立料金			r	
従価立料金			s	
荷役料率			t	
従量立保管収入対象量			R	
従価立保管収入対象額			S	
荷役収入対象量			T	
従量立保管収入			A	
従価保管収入			B	
荷役料収入			C	

とすると

$$R = \sum_{i=1}^{12} (a_i + 2b_i)$$

$$S = \sum (a'_i + 2b'_i)$$

$$T = 2 \sum a_i$$

$$A = Rr = \sum (a_i + 2b_i) r_i$$

$$B = Ss = \sum (a'_i + 2b'_i) s_i$$

$$C = Tt = 2 \sum a_i t$$

そして品目毎に $A+B+C$ が倉庫収入として求めるものである。ここで、 $r \cdot s \cdot t$ の全国平均値を求める必要があるが、

r_1 甲地の従量立料金率

s_2 乙地の従価立料金率

t_3 丙地の荷役料率

のように表わせば

(i) r と s については、

$$r = r_1 \times \frac{6}{10} + r_2 \times \frac{3}{10} + r_3 \times \frac{1}{10}$$

$$s = s_1 \times \frac{6}{10} + s_2 \times \frac{3}{10} + s_3 \times \frac{1}{10}$$

$\frac{6}{10}, \frac{3}{10}, \frac{1}{10}$ は甲、乙、丙地の収入対象額のたい

たいのweightである。

ただし、例外として

内地産米、雑麦、雑穀については、他の品目とくらべ構成比がはなはだしく異っているので、次式のとおりとした。

$$r = \frac{5}{10} \times r_2 + \frac{5}{10} \times r_3$$

$$s = \frac{5}{10} \times s_2 + \frac{5}{10} \times s_3$$

(ii) つぎに t を求める。

① 荷役の形態は、庫入(出)といわれる陸上から車両による出入と、舢舨入(出)といわれる海上からのはしけによって出入するものがあり、それぞれ料金が異っている。

	甲地	乙地	丙地
庫	a_{11}	a_{12}	a_{13}
舢舨(はしけ)	a_{21}	a_{22}	a_{23}
とすると	$a_{11} = \frac{10}{9} a_{12}$	$a_{13} = \frac{9}{10} a_{12}$	
	$a_{21} = \frac{10}{9} a_{22}$	$a_{23} = \frac{9}{10} a_{22}$	
	$a_{22} \div \frac{105}{100} a_{12}$		

の関係がある。

② 甲地、乙地、丙地の入庫高(出庫も入庫高に見合っただけで動くと考え出庫高)の比は6:3:1とほぼ考えられる。

③ 35年10月より料金が変更されて、庫出入の方ほとんど変動がなかったが、はしけは平均7%上昇した。

④ はしけと車による入庫の比は、臨港倉庫に入るものについてははしけによるもの50~60%、臨港倉庫から出るものはすべて庫出であり、臨港倉庫が取扱う貨物が全保管量の75%に当たるといふ仮定を置いてはしけのweightは

$$0.75 \times \frac{60}{100} \times \frac{1}{2} = \frac{9}{40} \quad \text{から} \frac{1}{2} \text{とした。}$$

$$0.75 \times \frac{50}{100} \times \frac{1}{2} = \frac{50}{80}$$

以上①②③④から

$$t = 1/5 [4 \{ 6/10 a_{11} + 3/10 a_{12} + \frac{1}{10} a_{13} \} + \{ 6/10 \times \frac{1}{4} (1 + \frac{300}{107}) a_{12} + 3/10 \times \frac{1}{4} \times (1 + \frac{300}{107}) a_{22} \} + \frac{1}{10} \times \frac{1}{4} (1 + \frac{300}{107}) a_{23}]$$

$$= \frac{317}{1500} (4 + \frac{407}{428} \times \frac{105}{100}) \div \frac{317}{300} a_{12}$$

故に $t = \frac{317}{300} a_{12}$ を採用した。

ii 冷蔵倉庫

普通倉庫とほぼ同様に推計した。ただし冷蔵庫については、従価立料金収入がないから

$$A = \sum (a_i + 2d_i) r$$

$$C = \sum 2a_i t_i$$

$A + C$ が冷蔵倉庫収入である。

r は S.A.A.B.C. 各級のトン当り料金に各級の倉庫容積比を加重平均したものであり、 t は 1. 4. 7. 10月について甲乙丙地のだいたいの入庫トン数を集計して 3 者の比を求め、この比で各地の料金率を加重平均したものである。

iii 水面木材倉庫

倉庫月報より月別入庫 m^3 、および月末残高を集計しこれをトンに換算した後

$$(\text{入庫高} + \text{残高}) \times 18 \text{円} \quad (1 \text{トン当り保管料金})$$

として求めた。

iv 農業倉庫、漁業倉庫

農業協同組合については、米麦とそれ以外の品目について異った推計方法をとった。

米麦については、保管数量を食糧庁の食糧管理統計表からとり、トン当り平均保管料を第13次農業協同組合統計表からとった。

同農協組合統計表の保管トン数は信用事業を行なう単協について集計しただけであるから過少に出ているので採用しなかった。

なたね類、米麦以外の品目については、第13次農業協同組合統計表によった。

漁業倉庫の推計には水産業協同組合統計表を使用した。同資料からは連合会の保管料収入、凍結料収入、単協の凍結を合わせた収入しかわからなかった。単協の凍結料を分離するため連合会の保管料収入と凍結料収入との比で分割して、保管料にあたる額を生産額とした。

このようにして得た金額を冷蔵倉庫の品目分類のうち水産業生産物と考えられるものの比で分割し、これらを冷蔵倉庫の品目別収入の各項目に加算した。

3 投 入

(1) 資 料

(i) 有価証券報告書

(ii) 間接費調査(経済企画庁調)

(iii) 運輸省港湾局倉庫課資料(普通倉庫、冷蔵倉庫原価調)

(2) 投入の推計方法

倉庫部門を普通倉庫と冷蔵倉庫に大別し、(農業倉庫、水面木材は普通倉庫に、漁業倉庫は冷蔵倉庫に含ませる)普通倉庫の投入推計については有価証券報告書と間接費調査、それに倉庫課の普通倉庫原価調を使った。

冷蔵倉庫については、倉庫課の冷蔵倉庫原価調を主として利用し普通倉庫の投入を参考に細分した。

III 産出配分の推計

運輸部門の総生産額は貨物運賃と旅客運賃とより成立していることは今まで記述したとおりである。

運輸部門の産出の推計を行う場合も貨物と旅客について大別して行う必要がある。投入の推計においては、費用構成比という比較的安定的なパラメーターが利用できて、それを算出するため、サンプル調査や原価計算書や営業報告書などが有効に活用される。これに対して、産出の推計においては安定的な産出構成比なるものは一般に考えることができず、サンプル調査なども余り役に立たないので、全数調査的な資料が必要である。

1 運輸部門の産出

(その1 貨物)

運輸部門(貨物)の産出は、運輸サービスの部門別販売額を表すわけである。しかしながら、運輸部門の(サービスの)産出は、他の物資の産出のように単一の生産物を需要部門に売り渡すのではなく、需要部門が購入する他の物資に付随して、それぞれに要した運賃の合計がその実体なのである(生産者価格表)。

逆にいえば、運輸部門の産出は他の部門のように単一生産物の販売として定まるのではなくして、流通(or購入)する財貨の数だけ細分されて決定されなければならない。具体的には石炭を輸送したことによる運輸サービスの産出、米を輸送したことによる運輸サービスの産出ということである。

このため運輸部門(貨物)の産出を推計するためには、その前に運賃の行列すなわち、輸送物資別(行部門)、輸送先(需要部門)別(列部門)の運賃の表が必要となるのである。

(その2 旅客)

旅客運賃収入の産出は、貨物に比し簡単で、大部分を家計

消費に、他を家計外消費（暫定的）、政府消費などに分割すれば良いのである。

2 商品別運賃収入の算出

貨物運賃収入（各輸送機関の貨物関係生産額）を運賃の行列に細分するには先ず運賃生産額を産出部門別に分割しなければならない。そのためには、各輸送機関別に商品別の運賃収入を算出することから始める。しかし、総生産額の推計にあたり、商品別の運賃収入を積み上げて行った部門もあり、この部門はその結果をそのまま使用できる。

714010道路貨物輸送業、716012沿海内水面輸送、716020沿海内水面輸送施設提供および720000倉庫業がこれに当る。

この4部門については、すでに各論の生産額および投入で詳述してあるので、ここでは省略し、711002国有鉄道、712012地方鉄道軌道業について商品別運賃収入の算出方法について記す。

〔A〕711002 国有鉄道貨物

(1) 資 料

- (イ) 鉄道統計月報（昭和35年1月～12月）
- (ロ) 昭和36年度主要品目別輸送統計年報
- (ハ) 貨物運賃等級表
- (ニ) サンプル調査による「流通統計」（日本通運総合研究所）

(2) 問 題 点

- i 国有鉄道車扱貨物統計は36年度から大巾な変更があった。35年度までは輸送量の多い主要65品目について、輸送トン数、トンキロ、運賃収入が公表されていたが、これら65品目のCoverageは35年度について見れば

トン数の面では80.4%、収入の面では70.6%でトン数と収入とではCoverageに10%も差があった。

また特掲されていた65品目は鉄道により大量に輸送される貨物を取出したものであって、体系的な分類が行なわれていなかった。

このような分類が36年度から改正されて、公表される表は主要品目を特掲すると同時に、鉱産品、林産品等11の大分類の最後の1項目に大分類の中で特掲されなかったものを一括して「その他の鉱産品」「その他の林産品」等として計上されることになった。

特掲される品目数は79に増加し、「その他の鉱産品」等その他項目11を加えると90の項目に分割されている。このような分割変更を行なったため、各項目が包括する

範囲もかなりの変更があった。前に記したように35年度の品目分類には欠点が多い、そこで品目分類は36年度からの新しい分類を採用することにした。

- ii 車扱貨物149,006百万円のうち「その他の鉱産品」等その他品目を含めて品目分割できる金額は139,205百万円であり、残りは小口混載特殊品等品目分割が不可能なものである。国鉄の貨物は車扱とあって貨車を単位として貨物輸送するほか、輸送量が少量のため貨物が一つの貨車単位にならないものを「小口扱」として取扱っている。これについても国鉄の資料から品目別生産額を推計することができなかった。

小口扱貨物と小口混載等（後に述べる荷役機械使用料を除いて貨物雑収も含む）の品目分割は日本通運総合研究所が日本通運が扱った小口混載のサンプル調査の結果を利用して品目分割を行った。

ハ この他貨物雑収の中に荷役機械使用料が含まれているがこれは雑収から取出し特別のあつかい方をした。

ニ 国鉄の収入内訳では旅客収入に算入されている郵便物運賃と特別扱新聞、雑誌は711001ではなく711002の方に入るべきものである。

(3) 推 計 方 法

- i 鉄道統計月報の65品目について、輸送トン数、運賃収入について年計を求めた。
- ii 項目分割のあった酒、その他の製材、石灰、ガラス、その他の鋼材、鉱油については、分割された新しい項目の数量の比で分割した。

新旧品目の関係は次の通りである。

旧 分 類	新 分 類
その他の鋼材	{ その他の鋼材 レールと鉄管
その他の製材	{ その他の用材 その他の製材
ガラス及びその製品	{ 板 ガラス ガラスびん
石 灰	{ 消 石 灰 生 石 灰
酒	{ 清 酒 合 成 酒
鉱 油	{ その他の酒 揮 発 油 鉱 油

iii 残る18項目については

- ① りん鉱石、非鉄金属鉱、その他の水産品、駐留軍貨物の4品目は類似の品目の輸送実績から推算して、トン数、トン当り平均運賃をあてはめた。
- ② それ以外の主として「その他」品目14については車扱全体のトン数から(i)(ロ)①で穴うめされた数を減じたものを、36年度の対応する品目の数量の比率でばらまいた。
- ③ このようにして得た90品目以外に印刷出版の輸送がある。これは旅客収入の中の雑収入および小口混載収入の一部に集計されている。旅客雑収の新聞雑誌収入は1,599,352千円である。小口混載であつかわれているものについては国鉄の資料からは知ることができない。

日通総研の「流動調査」によれば「その他雑工業品」のうち重量で27.4%を占めている。「その他雑工業品」にふくまれている品目は多種目であるが、印刷、出版の平均運賃が「その他雑工業品」のトン当り運賃と同じと仮定して、「その他雑工業品」の収入に27.4%を乗じて1,505,436千円とした。

- iv ① 事業用貨物の有質石炭および砂利は鉱産品の石炭および砂利、砂に加算し、事業用無質については、有質トン当り平均運賃と等しい平均運賃を乗じて、鉱産品の石炭および砂利、砂に加えた。
- ② 貨物雑収(1,531,734千円)のうち752,846千円は荷役機械使用料収入であって、これは石炭、林産品等限られた貨物の積卸を行なう際に使う機械使用料として支払われるものである。この使用料は鉱産品全品目と林産品中の原木、不工製材、パルプ用材坑木の輸送量の比で分割した。
- ③ 特種品、小口混載、事業用その他、事業用以外無償、小口扱収入、貨物雑収(荷役機械使用料を除いたもの)は種々の品目を含んでいて、一つの部門に組入れることはできない。また国鉄の資料からはこれらを分割する材料がないため、日本通運の「流動統計」にある日本通運の取扱った小口混載に関する調査を利用した。

日本通運は国鉄小口混載貨物のうち約50%を取扱っているから小口混載の構成内容はほぼこれを引伸したものと考えてよいだろう。また小口扱やその他の項目

の内容は小口混載の内容と類似していると考えられるから、輸送量を合計し、これを小口混載の構成比で分割し、配分された各々の輸送量に車扱の平均運賃を乗じて得た比率で小口混載等分割すべき収入25,693,785千円を分割した。

[B] 712002 地方鉄道軌道業(貨物)

(1) 資 料

(イ) 私鉄統計月報

(ロ) 鉄道統計月報

(2) 地方鉄道、軌道については主要19品目の月別輸送トン数と月別小口扱車扱全品目合計の収入があるだけで推計資料ははなはだ不備である。

(3) 推 計 30年表とほぼ同じ方法で、石炭、セメント、石灰石等19品目の運賃収入を求めた。

まず、各々の年間輸送トン数を月報をたし上げて出しこれを a_i とする。国鉄の車扱貨物で同じないしは類似の品目のトン数を b_i 、運賃収入を c_i とし、

$$d_i = a_i \times \frac{c_i}{b_i} \text{ を得、 } d_i = d_i \times \frac{A}{\sum d_i}$$

(A: 712002の生産額)を品目別収入とした

$$\frac{A'}{\sum d_i} = \frac{7,588 \text{ (百万円)}}{33,396 \text{ (百万円)}} = 0.227 \text{ (A'は車扱収入)}$$

これは地方鉄道軌道の平均輸送距離が(トンキロ当り運賃が国鉄と同一として)国鉄の0.227倍であることを示す。

(4) 以上の方法によれば宅扱および小口扱が車扱と同じ構成比でばらまかれているが、宅扱小口の収入合計が453百万円にすぎないからあまり問題はないであろう。しかし生産額の40%弱が「その他」になっていることでもわかるようにあまり良い数字ではない。

3 運賃の行列(matrix)の作成方法

運賃の行列(matrix)の作成は次の方法によった。

[A] 通産物資運賃および旅客運賃の行列作成方法の概要(その1)

(1) 運輸省担当部門のうち71002 国有鉄道、714010 道路貨物輸送業、716012 沿海内水面輸送、720000 倉庫業の4部門は下記[B](1)の方法によって推計した輸送機関別運賃率に後記の産出部門別運賃対象額を投入部門別に分割したものを掛けて取引別(各マス目に対応する)運賃額を算出し運賃の行列を作成する。

(2) 上記(1)以外の運輸省担当部門(貨物)712012 地方鉄道軌道業、714020 道路輸送施設提供業、715000 外洋輸送、716020 沿海内水面輸送施設、717000 航空、719000 その他輸送

に関する運賃の matrix 作成および産出の配分方法は下記〔B〕(2)による。

- (3) 旅客に関する次の諸部門711001国有鉄道(旅客) 712011 地方鉄道軌道業(旅客), 712020道路旅客輸送業, 716011 沿海内水面輸送(旅客)の産出配分の方法は下記〔B〕(3)による。

〔B〕 通産物資運賃および旅客運賃の行列作成方法の概要 (その2)

- (1) a 711002 国有鉄道(貨物)
714010道路貨物輸送業, 716012沿海内水面輸送業, 7200 0 倉庫業の品目別運賃収入の品目に対応する I-O 部門分類(450産出部門)を作成する。

b 各産出部門担当者は上記の品目部門対応表にもとずいて、

- (i) 各産出部門別の運賃対象額及び数量を算出する。
運賃対象額は供給総額=生産額+輸入額+(在庫減額-在庫増額)から、「自工場消費」「自家輸送」「各輸送機関非利用取引」等を控除することによって把握されるが、資料等の制約がある場合には「自工場消費」のみを把握して運賃対象額を把握する。

(ii) 機関別品目別運賃収入の分割

機関別品目別運賃収入を産出部門に分割する作業は (i)によって得られた運賃対象額(及び数量)をもとにして品目に対応する I-O 部門の対象額(又は数量)の構成比によって分割する。なお分割に際しては運賃対象数量を使用することが望ましい(しかし数量が把握できたものは殆んどなかった)。

- c 上記の方法によって得られた産出部門別機関別運賃収入は、運輸省において検討した後、^{運賃収入} _{運賃対象額} によって運賃率を算出する。このさい運輸省における検討で産出先によって運賃率が大きく異なる部門については、運輸対象額をふくらませることを行う。

- (2) 712012地方鉄道軌道業, 714020道路輸送施設提供業, 715000外洋輸送, 716020沿海内水面輸送施設提供業, 717000 航空, 719000その他の輸送については次の方式をとる。

a 712012地方鉄道軌道業は711002国有鉄道と合算して運賃率を算出することとする。

b 714020道路輸送施設提供業は次の方法による。
生産額を自家用車台数と営業用車台数の比によって分割し、営業用車分は運輸業との交点に計上、自家用車分

は産業別及び家計用保有台数によって分割し、商業別の大枠を運輸省が算出する。

この大枠の350投入部門別の細分は各投入担当者がC Tの比率によって行うこととする。

なお、自家用と営業用および産業別に分割する場合には車種による料金の相違を考慮することとする。

- c 715000外洋輸送は92102輸出(特殊貿易)に一括計上されることとなる。
d 716020沿海内水面輸送施設提供は、716012沿海内水面輸送と合算して運賃率を算出することとする。
e 717000航空は71401道路貨物輸送業と合算して運賃率を算出することとする。
f 719000その他の輸送は下記(3)の旅客と同様な取扱とする。

- (3) 旅客に関する各部門の産出は、まず家計消費分と家計外消費分に分割し家計外消費分は、911001旅客の産出配分比率によって分割することとする。

以上〔A〕, 〔B〕の方法は、通産省担当物資を主として考慮しているため、農林省担当物資については、下記の方法によった。

- 〔C〕 農林物資は各マス目毎に購入者価格と生産者価とを推計し、両者の差額を運輸省資料および農林省内部等の資料とか運賃と商業マージンとに分割することによって各マス目ごとの運賃を算出した。

なお農林物資に係る運賃にはコスト的運賃といわれるものがある。

例えば、木材は切り出すに要するコストよりも、伐木現場より積出駅まで搬出するに要するコストの方がはるかに大きく、それ(コスト的運賃)まで含めて、その木材としての生産者価格が形成されている。

このコスト的運賃は、その性質上、投入部門が物資を購入するさい附随する運賃ではないので、運賃を各マス目毎に分割するに当り、あらかじめ産出部門別の運賃から除外して、その分は、運輸部門(行)と当該部門(列)との交点に投入しておくものである。

コスト的運賃と同じ意味で、コスト的倉庫料も存在する。コスト的運賃・倉庫料には次のものがある。

部門分類	部門名	コスト的運賃 又は倉庫料 (単位百万円)
運賃		
021120	特殊林産	100
021201	木炭	7

021202	薪	1,924
022001	伐木(国産)	15,034
倉庫料		
042000	補 鯨	326
041020	遠 洋	439
203090	その他の野菜・果実加工	15
204030	水産貯蔵品	105
204020	水産食品	70
209120	調味料	30
209160	食用塩	21
211010	清 酒	8
211020	合 成 酒	19
211070	その他の酒	13
220000	たばこ	867

4 商品別機関別運賃収入の産出部門別分割

(1) 通産物資については、3の〔A〕・〔B〕方法にもとずき、先ず通産省産出部門担当者が、各産出部門の運賃対象額により商品別運賃収入を産出部門に分割した。これを運輸省で検討し次のように修正を加えた。

a 711002国有鉄道と712012地方鉄道軌道業の商品別運賃収入を、運輸省資料の品目対象表の各輸送機関品目対応表により合計し、これと通産省により推計したこの二輸送機関の産出部門別運賃を商品別にアグリゲートしたものと対比した。

b 714010道路貨物輸送業については、aと同じように、運輸省資料の商品別運賃収入と通産省推計の産出部門別運賃を商品別にアグリゲートしたものと対比した。

c 714020道路輸送施設提供業の収入を産出部門別に細分するにはⅥ-〔B〕-(2)-bにより推計した産業分類別の大枠を各部門の総生産額、その他の情報を参考として、行った。

d 716012沿海内水面輸送業、716020沿海内水面施設提供に関しては、aの鉄道と同じ方法により、運輸省資料と対比した。

e 720000倉庫はbと同じ方法による。

以上a, b, c, d, eの結果、aの鉄道については運輸省資料の商品別運賃収入と通産省の推計が殆どどの部門で合致した。またbの道路貨物、dの沿海内水面輸送、全施設提供については全体の約 $\frac{1}{2}$ の部門が合致し、eの倉庫については、殆どどの部門が合致しなかった。運輸省資料の商品別運賃収入と通産省の推計が合致しなかった部門については、通産省の産出部門別運賃対象額を参照し、前記資料の商品別運賃収入を産出部門別に再配分した。

(2) 農林物資に対する運賃の産出部門別分割は、運輸省資料の機関別商品別運賃収入額をもととし、さらに、これを農林省部内資料により450産出部門別に分割した。農林省の推計を検討し、数次の調整を経て両省の推計を固めた。

5 旅客運賃収入の産出分割は先ず、家計消費と家計外消費とに大別する必要がある。

711001国有鉄道については、国鉄の旅客質的調査をもととし、712011地方鉄道軌道については、資料がないため東横線主要駅面接調査および私鉄統計年報を、また、717001航空は日本航空国内線旅客調査をもとにし、その他国鉄バス、ハイヤー、タクシー等は聞き込み等によった。

〔A〕 711001 国有鉄道

711001の生産額より定期運賃収入を差引いて、定期外運賃収入を出し、これを昭和34年度の国鉄の旅客質的調査の目的別人キロの比率によって配分して、定期外運賃収入の家計と家計外分を算出し、この家計負担分に定期運賃収入を加えることにより、家計と家計外の比率49%、51%を算出した。

〔B〕 私 鉄

東横線の主要駅で乗車目的についての面接調査を行い、国鉄と同様な方法を用いて家計73%、家計外27%の比率を算出した。

〔C〕 航 空

日本航空国内線の旅客調査を行い、家計31%、家計外69%を推計した。

〔D〕 国 鉄 バ ス

用務のみ家計外、その他は家計として、家計67.5%、家計外32.5%を推計した。

〔E〕 貸 切 バ ス

全額家計とした。

〔F〕 タ ク シ ー

1. 大和、日交、国際に聞き込みの結果、私用、公用は50%、50%程度なることが判明した。

2. 私用は家計、公用は家計外と見做して、家計・家計外の比率を50:50%とした。

上記以外の部門すなわち、一般乗合バス、特定バス、外洋輸送、沿海内水面一國鉄連絡船一般旅客船、その他の輸送については、資料が皆無であるので、一般乗合バスは国鉄バス特定バスは一般貸切、外洋輸送は航空、国鉄連絡船は国有鉄道、一般旅客船は一般貸切、その他の輸送は国有鉄道と同じ家計・家計外消費の比率とした。