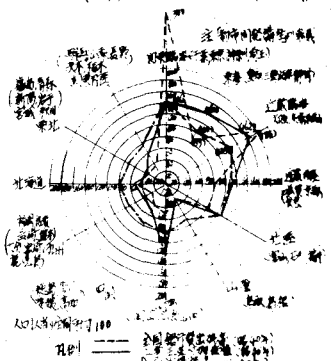


(1) 地域経済の特徴 我が国経済は昭和30年代平均9.6%の高度成長を上げたがこの推進力となる

[illegible]

姓名	行政機關	不務園	政務機關	報運機關	大牛	調查	合計
東京	91	100	100	100	100	100	680
大阪	80	90	60	70	40	70	480
名古屋	15	20	50	10	20	70	180
京都	12	76	27	61	87	76	400
神戶	10	57	29	25	47	80	400
神	10	60	80	65	47	60	300

図-1 地域経済の現状と付加価値額、全経済活動主の増減



	前年	前年比	中	後	前年比	前年比	前年比
	前年	前年比	中	後	前年比	前年比	前年比
造船	2.9	28	8	3			
船舶工業	25.2	26	9.0	29			
航空工業	73.5	25	9.8	2.5			
化学工業	33.5	66.5	11.5	20			
石油工業	20.8	27.2	6.2	2.5			

- 35 -

地域経済と貨物流動がどんな関係にあるかはその経済集積が貨物流動とどのように変化させるかである。

う。文を長 4 によって見れば地域内流動の大半は自動車輸送

くその比率は殆ど変化がなく、また経済動に対する地域内流動の

11. 证明：若 A, B 为 n 阶实对称阵，且 $A^2 + B^2 = 0$ ，则 $A = B = 0$ 。

以下は、この「子」の「子」を刪去するに類するもの。其の比喩は、

述している。このことは地域経済は他地域との関連がう果積を増

大しつ々発展するニヒを示しているから、量の配分は地域経済の

質、経済力の強弱によるものと考える。従って、地域経済の

迎賓、接待、送客、檢閱、松葉村西、松葉級四、松葉全組

又半と奥羽北部の併通文化はその搬送対象、搬送経路、搬送手段

の主因となったものは重化学工業化であり自動車輸送の大型化、

体は1次産品から工業品に変わり、またエネルギー源の転換、原料

すように、港灣地帯への工業集積となり、貨物流動は港灣から内陸へ

以物比之，运动一刹那，自重力之轮重量之增加，比之于一斜道轮。

の地獄外流動の増速、巨動率の増速をも相大させた。一方鉄道網

の配置、能力に不均衡を生じ、そのための輸送サービスの低下は

と横ばいにしてゐる。従つて経済規模の拡大による貨物量の増加

れて来たのでこの輸送機関選択の要素について考えれば①経済的

上の3つでなると考えられる 内陸輸送としての鉄道と自動車

4. 二つの場合、例を挙げ、点と直線、直線と直線、直線と平面、平面と平面の位置関係について、それぞれ、二つの場合を挙げて説明せよ。

と考えられ今後の鉄道輸送は中長距離の便宜ブロック輸送になる

実態調査によれば速達と着時刻の明確への比重が高く距離が遠く

る。運賃負担力は都市型産業が一般的に強く、地方型、臨海性

明道：又為甚，白紙有字者，心強，強其

①信长加太尉 ②京兆轮道休系 ③自叙南策 ④

の近代化として①製糖振興法の制定、②向産搬送体系の確立、③

テナー輸送の拡大等の基本方針が樹てられ、名古屋周辺の鉄道貨物

一環として計画されているのである。

2 名古屋周辺鉄道貨物輸送計画について

铁道货物输送量、航空、公路、水运、邮电、能源、水利、森林、农业、工业、建筑业、商业、服务业、金融业、房地产业、信息业、文化、体育、卫生、教育、科技、国防、公共安全、环境保护、人口、民族、宗教、外交、国际组织、国际法、国际关系、国际政治、国际经济、国际法律、国际新闻、国际传播、国际比较、国际合作、国际竞争、国际秩序、国际治理、国际责任、国际正义、国际和平、国际发展、国际繁荣、国际进步、国际幸福、国际和谐、国际大同。

(1) 跃进县办跃进社的工人 向该社送的材料及款 一万五千

このような宮業施策に対応するため名古屋周辺将来の鉄道実物量

別、企業別調査から積上げによって推定し、さらに急行輸送量を

推定すると表-6の通りで、昭和53年度の鉄道貨物量は約35

本局行輪船量 1908 年 輸送量 計 名古屋國川

[illegible]

表-4 主要地城運輸別費用別輸送格表 單位 %

北	京	張	中	京	張	神	山	陽
周	36	40	26	40	36	40	26	40
東	17	19	17	12	26	26	17	24
南	8/6	8/5	8/5	26	26	26	17	64
西	24	47	31	29	38	36	31	36
北	26	47	82	82	82	82	72	72
東	37	37	37	46	46	46	29	62
南	24	24	36	46	46	46	62	29
西	46	46	36	117	117	117	117	29
北	133	158	118	162	158	158	162	162
東	100	100	100	100	100	100	100	100
南	100	100	100	100	100	100	100	100
西	100	100	100	100	100	100	100	100

表-5 高速輸送形態

	輸送対象	
	要因	投付貨物
1. 所輸送	地域・運送要路 集約工部局工業	コンテナ
2. 急輸送	大量集中の集約業	必ず 台車等
3. 特殊輸送	特別地域線敷要路 貨物	特殊車両 2000kg以上

表一 貨物設備の能力比較

[illegible]

表-6 鐵道貨物輸送の推定^{初算}

	東莞	純良	德安	博愛	博愛	博愛	博愛
	人	人	人	人	人	人	人
西河	1	25	25	2	1	06	25
茂華	06	2	2	392	07	19	22
中平	70	77	79	233	15	72	79
北平	19	26	29	102	11	18	29
白河	45	71	99	29	17	28	99
合計	18	90	356	285	65	163	356
全國	29	100	356	285	65	163	356

表 - 8 昭和53年度推定稻米操貨車数表

東通上下分	—	11230 (2948)	700	1821 (40)	66	10785 (9122)
東通上下分	44222 (2923)	—	1544 (127)	1544 (40)	1473 (23)	16235 (932)
中央線	300 (135)	(200) (154)	—	16 (87)	60	366 (164)
西線	423 (297)	—	60 (36)	390 (3)	31 (27)	454 (932)
港線	200 (67)	(297) (12)	—	20 (13)	66	22 (105)
自	153 (294)	153 (335)	56 (237)	128 (168)	131 (170)	583 (132)
合	—	—	—	—	—	—

注) (1) 内北一十行一、 明通是年二月

3. 名古屋 名古屋周辺将来の鉄道貨物輸送は八田貨物基地、稻沢操の2ヤードが基幹となるのであるが地域外流動の分野に於ける鉄道貨物輸送の質的改善は地域相互の関連度が高いため、地域経済の発展に大きく寄与すると考えられる。

[illegible]

