1. 鉄道貨物輸送量
2. 鉄道路線の発達状況

1. 鉄道貨物輸送量

1976年3月31日現在の鉄道貨物営業路線の延長は国有鉄道20,482 km、民営鉄道3,729 km合わせて24,211 kmである。これは、旅客をふくむ営業路線延長のそれぞれの98%と60%にあたる。

また、国有鉄道の貨物取扱駅は全駅数の50%、2,527駅で、そのうち貨物専用駅は127駅である。

1970年4月から1971年3月までの1年間の輸送トン数は国有鉄道約2億トン、民営鉄道5700万トン、輸送トンキロ（輸送トン数×輸送距離）は国有鉄道624億トンキロ、民営鉄道10億トンキロである。

民営鉄道の貨物輸送は、臨海鉄道による輸送、採石地や採炭地から国有鉄道あるいは港湾までの輸送など局地的な短区間輸送の役割をはたしている。

鉄道貨物の品目別輸送量についてみると、石炭、石灰石、セメント、石油製品、木材などが総輸送トン数の40%強をしめる。とくに民営鉄道の総輸送トン数の60%はこれらの品目によってしめられる。

貨物の駅別発着トン数についてみると、1970年4月から1971年3月までの1年間の発量と着量の合計が100万トンをこえる駅は、国有鉄道約60駅、民営鉄道約20駅でこれらの駅の年間取扱量は国有鉄道約1億トン、民営鉄道約4000万トンである。

1970年10月現在のコンテナ輸送を取扱う駅は122駅で、いずれも国有鉄道の駅である。

〔凡例と作図の要点〕

この図は1年間の鉄道貨物輸送量をそれぞれの路線区間ごとに表示したものである。貨物輸送は同じ路線区間内であっても移動方向によって輸送量の差が認められるので、移動方向の別も表わした。

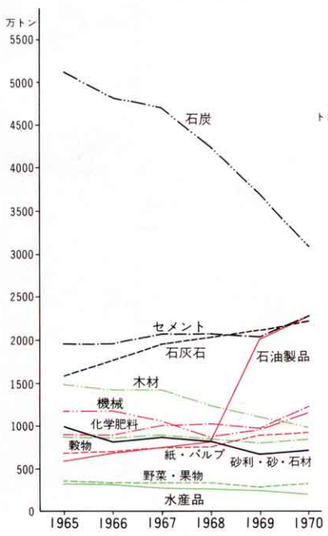
駅の貨物発着量は発量、着量をそれぞれ半円で上下に組合わせて表示した。半円の半径は発量（または着量）を段階区分して、それぞれの中数の平方根に比例させた。ただし500万トン以上の発量（または着量）はそれぞれの実数の平方根に比例させた。

発着量を表示した駅は年間の発量と着量の合計量が30万トン以上の駅である。

〔資料〕

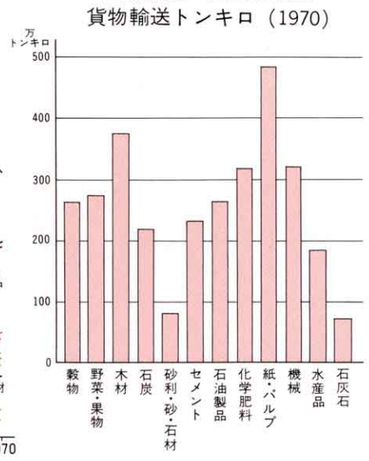
1．日本国有鉄道，昭和45年度鉄道統計年報第1編（別冊）
2．運輸省，昭和45年度私鉄統計年報
3．運輸省，昭和47年版陸運統計要覧
4．日本国有鉄道，昭和45年度鉄道要覧
5．運輸省資料

主要品目別鉄道貨物輸送量の推移



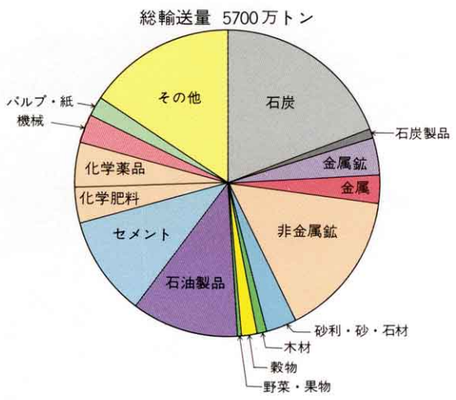
（陸運統計要覧から作成）

国有鉄道の主要品目別
貨物輸送トンキロ（1970）



（陸運統計要覧から作成）

民営鉄道の主要品目別
貨物輸送量の割合（1970）



（陸運統計要覧から作成）

2. 鉄道路線の発達状況

わが国最初の鉄道路線は1872年に開通した新橋・横浜間29 kmである。はじめは日本の幹線鉄道はすべて官設の方針であった。しかし1883年日本鉄道会社によって上野・熊谷間が開通し、このときから官私鉄併立の時代に入った。1892年の鉄道の営業キロ数は、官設鉄道885 km、私設鉄道2,124 kmとなった。

1906年から進められた幹線鉄道国有化の方針によって国は約40の私設鉄道のうち17を買収した。その結果国有鉄道の営業キロ数は、1905年の2,562 kmから1907年には7,153 kmとなった。

これらの鉄道は、すべて蒸気機関車によって牽引される路線であったが、電気動力による鉄道は1895年京都電気鉄道の路線が最初である。その後10年間に東京、大阪、京都、横浜、名古屋などの市に市内電車が敷設された。

1920年に鉄道省が設置され路線の延長、施設や車輛の改良、電化などを促進した。この時代には地方鉄道が建設され、ほぼ今日の鉄道網が形成された。また第一次世界大戦後郊外電車や地下鉄が誕生した。

第二次世界大戦開始以後、国内資源の開発と輸送に必要な新線が建設され、炭鉱地帯や臨港地帯などの私設鉄道30社1,386 kmが国有化された。

1949年に公共企業体として日本国有鉄道が発足し、戦争によって荒廃した路線と施設の復興を行い、また、僻地などの地方路線の整備やスピード化など旅客輸送サービスの向上をはかった。

日本国有鉄道は1964年に標準軌間の東海道新幹線を東京と大阪間に開通させ、さらに幹線の電化と複線化を一層進めている。1960年頃から大都市では地下鉄の建設がさかんにおこなわれた。一方僻地では路線を廃止してバス輸送に切替るところも出てきた。

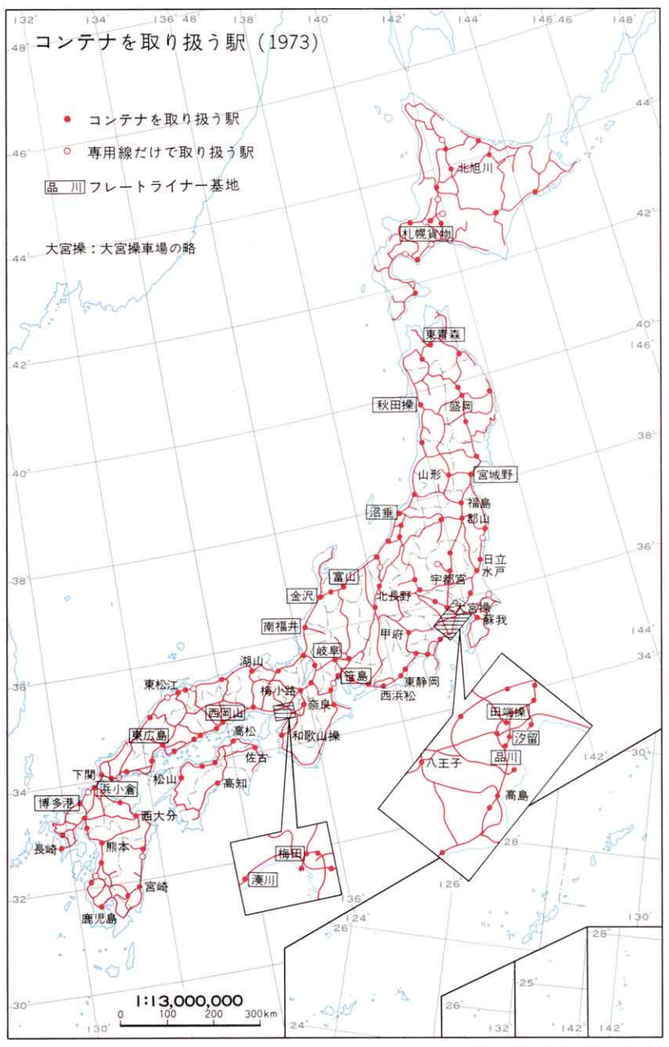
〔凡例と作図の要点〕

この図は鉄道路線の建設年次を段階区分して色別に表示したものである。

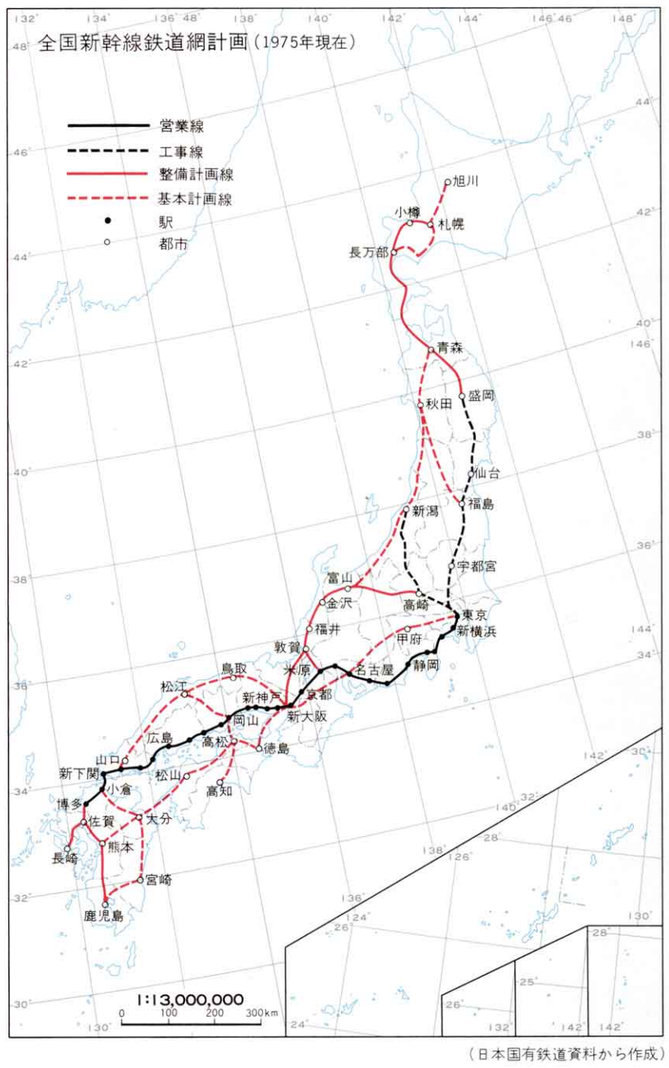
現在廃止されている路線（破線記号）はその路線の敷設された年次の色としてある。

〔資料〕

1．日本国有鉄道，日本国有鉄道百年史
2．運輸省，私鉄要覧
3．日本交通公社，時刻表
4．鉄道図書刊行会，日本の私鉄
5．日本国有鉄道資料

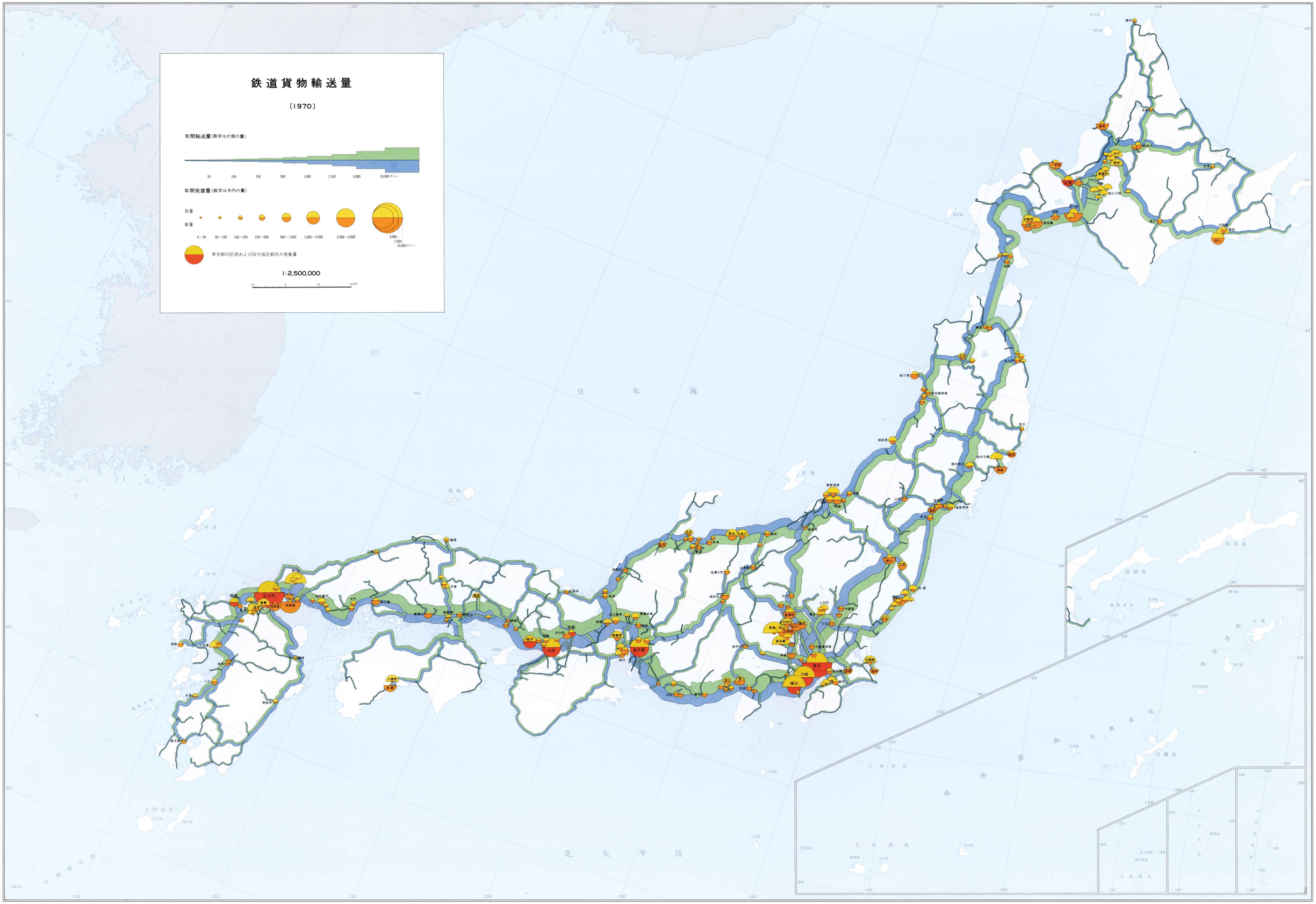


（日本国有鉄道資料から作成）

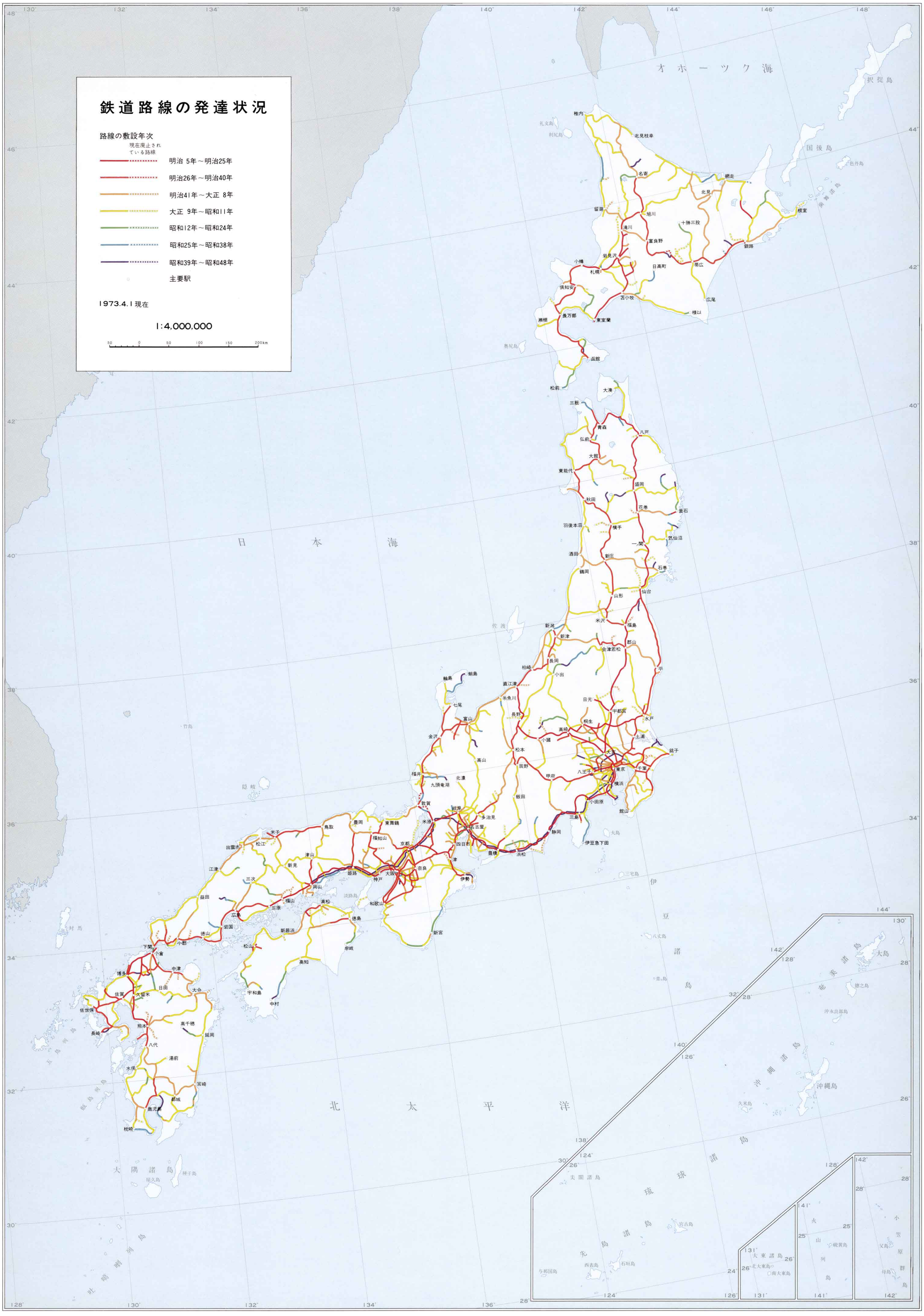


（日本国有鉄道資料から作成）

50.1


鉄道貨物輸送量
(1970)
年間輸送量(数字は片側の量)
50
100
250
500
1,000
2,500
5,000
10,000キトン
年間発着量(数字は半円の量)
発量
着量
0～50
50～100
100～250
250～500
500～1,000
1,000～2,500
2,500～5,000
5,000
7,500
10,000キトン
東京都の区部および政令指定都市の発着量
1:2,500,000
日本海
北太平洋
琉球諸島
東京
横浜
川崎
名古屋
大阪
神戸
京都
北九州
福岡
釧路
函館
青森
新潟
金沢
長崎
鹿児島
那覇

鉄道路線の発達状況


鉄道路線の発達状況
路線の敷設年次
現在廃止されている路線
明治 5年～明治25年
明治26年～明治40年
明治41年～大正 8年
大正 9年～昭和11年
昭和12年～昭和24年
昭和25年～昭和38年
昭和39年～昭和48年
主要駅
1973.4.1 現在
1:4,000,000
50 0 50 100 150 200km
オホーツク海
日本海
北太平洋
琉球諸島
択捉島
国後島
色丹島
歯舞諸島
礼文島
利尻島
奥尻島
佐渡
隠岐
竹島
対馬
五島列島
壱岐
伊豆諸島
大島
三宅島
八丈島
青ヶ島
小笠原諸島
沖縄諸島
沖永良部島
徳之島
宮古島
石垣島
与那国島
西表島
久米島
大東諸島
火山列島
硫黄島
父島
母島
稚内
北見枝幸
名寄
網走
北見
留萌
旭川
根室
十勝三股
滝川
富良野
釧路
岩見沢
小樽
札幌
日高町
帯広
倶知安
苫小牧
広尾
様似
瀬棚
長万部
東室蘭
函館
松前
大湊
三厩
青森
八戸
弘前
大館
東能代
盛岡
秋田
花巻
釜石
羽後本荘
横手
気仙沼
酒田
新庄
一関
鶴岡
石巻
山形
仙台
米沢
福島
新潟
新津
会津若松
郡山
長岡
柏崎
小出
平
輪島
蛸島
直江津
七尾
糸魚川
日光
宇都宮
富山
長野
桐生
水戸
金沢
高崎
土浦
小諸
銚子
松本
大宮
高山
辰野
八王子
東京
千葉
福井
北濃
甲府
横浜
九頭竜湖
飯田
小田原
敦賀
岐阜
館山
多治見
三島
米原
名古屋
静岡
鳥取
豊岡
東舞鶴
米子
福知山
四日市
伊豆急下田
松江
京都
出雲市
豊橋
浜松
津山
新見
姫路
大阪
奈良
津
江津
神戸
伊勢
三次
岡山
益田
福山
高松
淡路島
和歌山
三原
広島
徳島
岩国
新居浜
新宮
徳山
小郡
松山
牟岐
下関
小倉
高知
中津
博多
日田
大分
宇和島
佐賀
久留米
中村
佐世保
熊本
高千穂
長崎
延岡
八代
湯前
水俣
宮崎
都城
鹿児島
枕崎
種子島
屋久島
大隅諸島
吐噶喇列島
尖閣諸島
先島諸島
大東諸島
北大東島
南大東島
硫黄島
小笠原群島