

# 消費構造における交通通信の地域・年度の動向

加藤 恵子

## Tendencies in Regional and Yearly Charges for Transportation and Communication in the Structure of Consumption

Keiko KATÔ

### はじめに

家計調査の消費支出の10分類のうち、保健医療までをおこなったが、今回は、交通通信について、地域別・年度別・費目別に考察をおこない、その違いを若干みいだしたので、ここに報告する。

### 調査方法

総理府家計調査年報の昭和48年(以下昭和を略す)から58年までの11カ年間の資料を主として用いた。日本を北から札幌、仙台、新潟、東京、名古屋、大阪、広島、高知、鹿児島、那覇の10地域を対象とした。56年1月に家計調査の消費支出項目の分類が10大費目に改訂され、旧分類の中では雑費に含まれていたものが、独立したのである。

各年度および地域により、消費支出額は違うため、地域別・年度別に割合を算出して考察をおこなった。

### 結果及び考察

#### 1 地域別・年度別・交通通信が消費支出に占める割合

交通通信は日々の生活のうちで人や物の移動、意思の伝達に必要な物品、サービスの購入にあてられる。図1に示したように、全平均値は7.0%である。

地域別にみると、鹿児島が最も高く、年平均値は8.4%、ついで高知の7.8%である。一方最も低いのは、大阪の5.3%、ついで東京の6.0%である。鹿児島と大阪の差は3.4%である。

年度別にみると、前年度より年平均値が低下したのは、49年と58年で、他の年は年々数%ずつ増加傾向がみられた。そこで、各年度の平均値より低い地域をみると、48年は仙台、新潟、東京、大阪、那覇、49年は札幌、仙台、新潟、東京、大阪、高知、50年は札幌、仙台、新潟、東京、大阪、51年は東京、名古屋、大阪、52年は仙台、新潟、東京、大阪、53年は仙台、東京、大阪、54年は新潟、東京、名古屋、大阪、55年は札幌、仙台、東京、名古屋、大阪、56年は札幌、仙台、東京、名古屋、大阪、57年は仙台、東京、名古屋、大阪、58年は札幌、新潟、東京、名古屋、大阪であった。以上のように各年度の平均値より低いのは大阪以北、特に東京、大阪

は11年間、仙台は8年間、新潟、名古屋の6年間、札幌の5年間で、わずかに那覇の48年と高知の49年にみられ、毎年平均値以上を示したのは、広島と鹿児島で大阪を境に北に高く、南に低い傾向がみられた。

支出額についてみると、48年の年間最大支出額は札幌の98,652円、ついで広島の95,868円である。最低は大阪の59,064円、ついで仙台の64,992円で最高・最低の差は約4万円みられた。58年で最高は広島の29,146円、ついで鹿児島の274,600円、最低は大阪の191,731円、ついで札幌の212,203円である。最高と最低の差は約10万円みられるが、大阪は支出金額でも各年とも最低の金額である。以上のように消費支出の割合からみると、大阪は特異な状況を示しており、さらに中項目についてくわしくみてみたい。F検定の結果、地域、年度に高度の有意の差が認められた。

## 2 地域別・年度別・交通が交通通信に占める割合

交通は電車汽車賃、通学定期代、他の定期代、バス代、バス通学定期代、タクシー代、航空運賃、他の交通の9項目にわたり、公共交通機関の利用料金であるため、観光バス代は教養娯楽サービスに加えられている。図2に示したように、全平均値は30.9%である。

地域別にみると、那覇は48年に27.2%が49年に41.3%と大きく14.1%も増加した。全平均値より毎年上位を占めたのが、東京、大阪、ついで那覇である。一方11年間のうち8年間最低であった高知は平均24.1%である。

年度別にみると、年平均は49年が最も高く、33.8%をしめ、53年までは30%台を占めたが、それ以降は28%を堅持している。48年は最高の仙台の45.1%、最低は高知の24.4%で差が20.7%みられ、年ごとに、上下の振幅がみられるが、58年は最も狭く、最高是那覇の34.0%と、最低

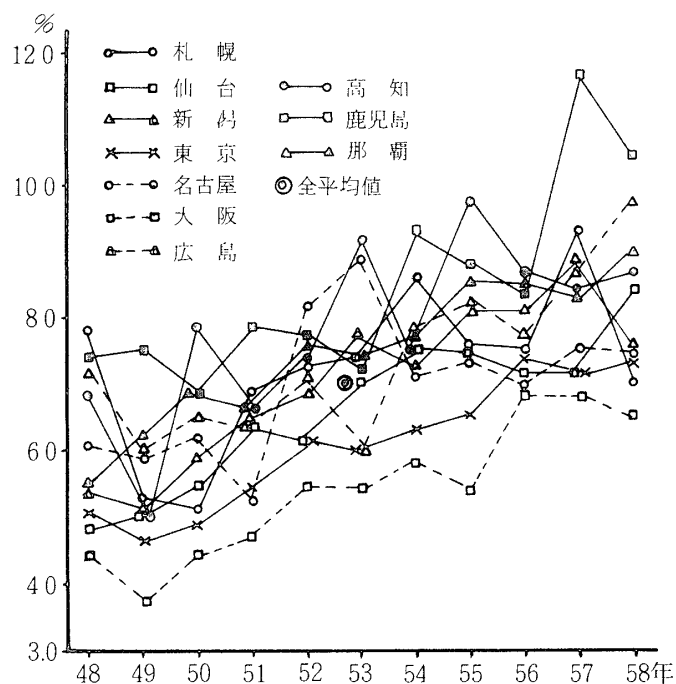


図1 地域別 年度別 交通通信が消費支出に占める割合

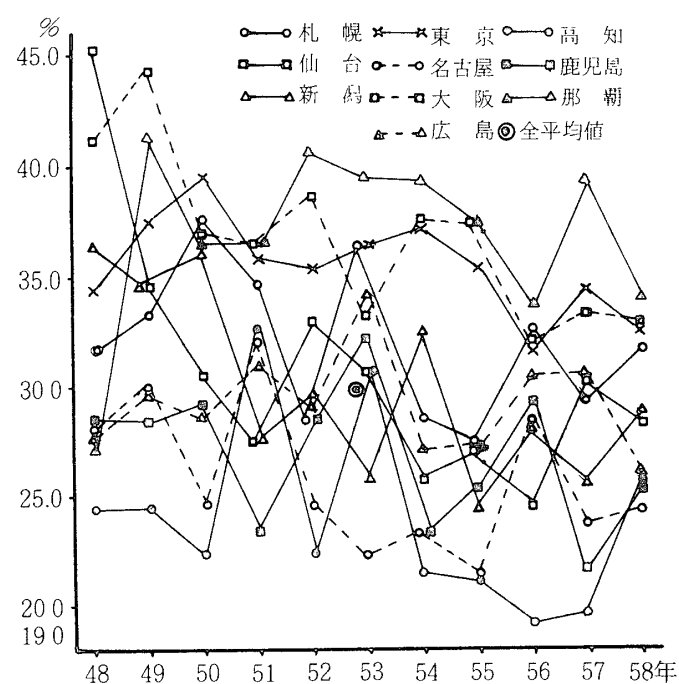


図2 地域別 年度別 交通通信に占める割合

の名古屋の24.3%でその差9.7%で、48年に比べ、地域間の差が少なくなった。

支出金額についてみると、48年の最高は札幌の31,476円、最低は那覇の17,868円である、支出額は年々増加し、58年の最高は東京の80,400円、最低は名古屋の61,418円である。11年間を通してみると、最高の金額を示しているのは東京で、1位を54年から56年と58年の4年間、2位は49年から53年と57年の6年間である。一方最低は高知で1位は50年と52年から54年と56、57年の6年間、2位は48、49、55、58年の4年間である。

そこで、公共の交通機関の路面電車について、運賃の推移を表1についてみると、那覇は無く、大阪は44年、名古屋は49年、仙台は51年に廃止されている。48年は20円の東京、25円の札幌、30円の名古屋、鹿児島、40円の仙台、新潟、広島、高知である。10円ずつ小さきみに値上げがなされている鹿児島を除き、その他の地域は20円単位で値上げが実施されている。58年現在札幌110円、新潟、東京、広島120円、高知、鹿児島が140円と南下するにしたがって単価が高くなっているが、その増加倍率は、札幌の4.4倍、新潟の3倍、東京の6倍、広島の3倍、高知の3.5倍、鹿児島の4倍と増している。

表1 路面電車運賃の推移

	年/月 単位=円									
	札幌	仙台	新潟	東京	名古屋	大阪	広島	高知	鹿児島	沖縄
48年現在	25	40	40	20	30	44年に廃止	40	40	30	路面電車なし
	48/11 30			48/2 30						
		49/11 50	49/11 50	49/10 50	49/3 廃止		49/10 60	49/12 60	49/1 40	
	50/4 70								50/3 60	
		51/3 廃止	51/12 70				51/11 70	51/11 80		
				52/5 70						
				53/10 90			53/11 90			
	54/11 90							54/1 100		
			55/11 100						55/10 120	
	56/11 110			56/6 120			56/4 110	56/10 120		
			57/11 120						57/10 130	
							58/12 120	58/10 140	58/12 140	
58年現在	110	—	120	120	—	—	120	140	140	—

もう一つの公共の足になっている一般乗合旅客自動車について表2に示した。48年は那覇は25円、札幌、新潟、東京は30円、他地域は40円である。札幌の54年以降と鹿児島は区間制がとられているが他は、均一制である。10円ずつ小さきみに値上げがなされた仙台、新潟、鹿児島、53年以降同一歩調で値上げがなされる名古屋、大阪、そして名古屋、大阪に引き続き数ヶ月後に東京が値上げされ、他の地域も順次実施され、58年現在、新潟が120円、札幌と那覇が130円、仙台、東京、名古屋、大阪、広島が140円、高知が150円となっている。この他に、札幌、東京、名古屋、大阪に地下鉄が市民の足として利用されているが、乗合自動車網と共に、地下鉄の路程の長さは東京、大阪は充備されていることなどから、東京、大阪が「交通」の支

表2 一般乗合旅客自動車運賃の推移

年/月 単位=円

	札幌	仙台	新潟	東京	名古屋	大阪	広島	高知	鹿児島	沖縄
48年現在	30	40	30	30	40	40	40	40	40*	25
	48/11 40		48/4 40	48/2 40	48/4 50	48/4 50				48/12 40
	49/4 50	49/7 50	49/10 60				49/9 60	49/12 60	49/12 60*	
		50/9 70		50/4 70	50/10 70	50/10 70		50/11 70		50/1 60
	51/1 70		51/10 70		51/4 80	51/4 90	51/9 80	51/4 80	51/9 70*	
	51/4 90									
		52/10 80		52/5 90	52/1 90			52/12 90	52/7 80*	52/4 80
										52/10 90
		53/10 90	53/10 80	53/10 110	53/4 100	53/6 100	53/9 100	53/10 100	53/9 90*	
					53/10 110	53/10 110				
	54/11 110*	54/11 100						54/12 110	54/7 100*	54/2 100
										54/10 110
		55/12 110	55/10 90				55/9 120	55/12 120	55/9 110*	
	56/11 130*	56/12 120	56/10 100	56/6 130	56/2 130	56/2 130		56/12 140	56/8 120*	56/2 120
										56/10 130
		57/10 130	57/10 110	57/2 140	57/1 140	57/1 140	57/5 140		57/9 130*	
		58/11 140	58/10 120					58/11 150	58/12 140*	
58年現在	130	140	120	140	140	140	140	150	140	130

\* 区間制 無記入は均一制

出典・小売物価統計年報  
・郵送りにより調査

出割合が高いことは、公共交通機関の利用されていることが推察される。F検定の結果、地域・年度に、高度に有意の差が認められた。

### 3 地域別・年度別・自動車等関係費が交通通信に占める割合

自動車等関係費は個人的な乗物用具に対する支出で、自動車、オートバイ、スクーター、大人用の自転車の購入(子供用自転車は教養娯楽の耐久財に含まれる)や自動車等維持として乗物用具の維持、使用に関する費用で、軽油、タイヤプラグ、各種エレメント、バッテリー交換やカーアクセサリ、カバー、チェーン、カークーラー、カーステレオ、定期点検費用、車検のための整備費、駐車料、有料道路通行料、レンタカー借料、運転免許試験料、自動車損害保険料や対人対物賠償保険などである。図3に示したように、全平均値は43.0%である。

地域別にみると、全平均値より低いのは大阪で、平均で29.2%、ついで東京の33.7%である。一方高いのは高知の51.8%、名古屋の49.1%である。

年度別にみると、49,50年は最高と最低の幅が33.3%みられるが、56年からは幅が狭くなり、19.4%、57年は18.8%、58年は19.5%で地域間に支出割合にバラつきが少なくなっている。

支出金額をみると、毎年大阪が最下位で48年は16,716円が58年には66,199円で約5万円

の開きで約4倍の伸びを示した。一方最高は広島の新潟の53,964円で、58年は鹿児島の新潟の131,203円で約8万円の開きが見られる。

人の移動には何らかの道具の使用がなされるが、それには公的な機関を利用するか、私的な機具を使用するかは、その地域の生活者の生活行動や交通網の発達状況などによって、選択がなされると思われるので、3表には県別であるが、自動車1台当たりの人数とモビリティ化率について示した。自動車1台当たりの人数は数値が低いほど上位で、モビリティ化率は朝日新聞社の現代生活指標の数値化された資料で、数値が高いほどモビリティ化が進んでいることを示している。いずれも高知、愛知は上位、反対に大阪、東京は下位を示していることから、大阪や東京は私的乗物よりも公共交通機関の利用が高いことを示している。一方高知のモビリティ化は47都道府県中6位(徳島2位、大阪47位)で、私的乗物で行動をよぎなくされていると思われる。また愛知は自動車生産日本一の豊田市を含んでいること、道路の広さ、交通体系の不備

など相まって、東京と大阪は「交通」に上位を示せば、高知、名古屋に下位を示し、その反対に「自動車等関係費」では順位が逆転している。これは都市においては、特に乗物は二者択一がなされている結果である。F検定の結果、年度、地域に高度に有意の差が認められた。

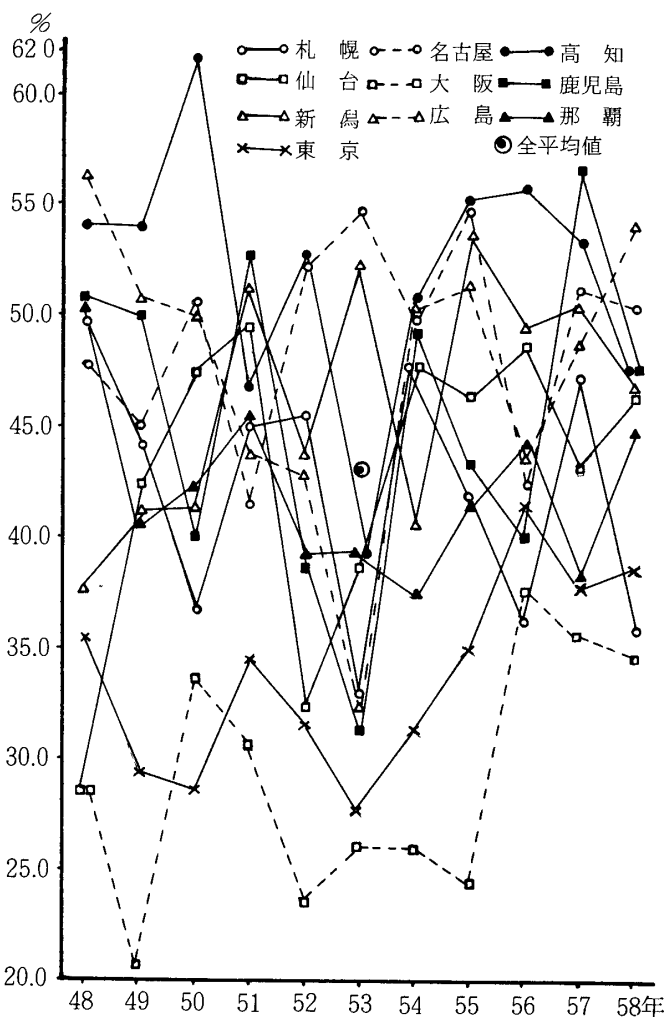


図3 地域別 年度別 自動車等関係費が交通通信に占める割合

表3 県別比較

地 域	自動車保有 1台当り人数	モビリーティ化率※	順位
北 海 道	2.6 人	97.8	5
宮 城	2.7	101.8	5
新 潟	2.6	105.3	4
東 京	3.6	84.7	9
愛 知	2.4	109.4	2
大 阪	3.6	81.8	10
広 島	2.7	100.0	7
高 知	2.4	119.2	1
鹿 児 島	2.5	110.6	3
沖 縄	2.8	85.8	8

※ 出典 1983版 民力 P163

#### 4 地域別・年度別・通信が交通通信に占める割合

通信は意思の伝達又は物の移動に関する支出で、官製ハガキ代、切手、書留料、速達料、小包郵便料、電話料、電報料、荷物、貨物など運送料、コンテナ、有線放送電話料などが含まれている。図4に示したように、全平均値は26.3%である。

地域別にみると、東京、大阪は48年から51年までは35%から29%までの間を占め、他の8地域と層がはっきりと分かれている。年平均支出割合は大阪が34.1%と最高で、ついで東京の30.3%である。一方低いのは那覇の21.1%，広島23.5%である。

年度別にみると、53年は最高と最低の幅が最も大きく、鹿児島48.0%、那覇21.3%でその後は26.7%であるが、鹿児島の顕著な伸びを除外し、9地域を中心に見ると、他の年と大差はみられない。40年から51年までは、平均23.9%前後であるが、52年は28.5%とやや増加し、53年は31.3%と伸び、54年は28.3%、55年は26.9%、56年は27.1%、57年は25.0%、58年は26.0%である。最高と最低の幅も狭く、56年は9%、57年は10.5%、58年は12.6%と地域間のバラつきが少なくなっている。

支出額は48年の最高は東京の24,684円、最低は那覇の14,700円である。58年の最高は鹿児島の74,498円、ついで東京の72,285円、最低は那覇の48,497円であった。11年間の支出の伸びは東京で約3倍、那覇の3.2倍がみられた。毎年那覇は最低の支出額であった。通信に関する支出は通信網の発展によって変動するものと思われる。F検定の結果、地域別、年度別に高度に有意の差が認められた。

図1から図4までの図中に◎印で全平均値を示した。表4は11カ年間に全てに平均値より上

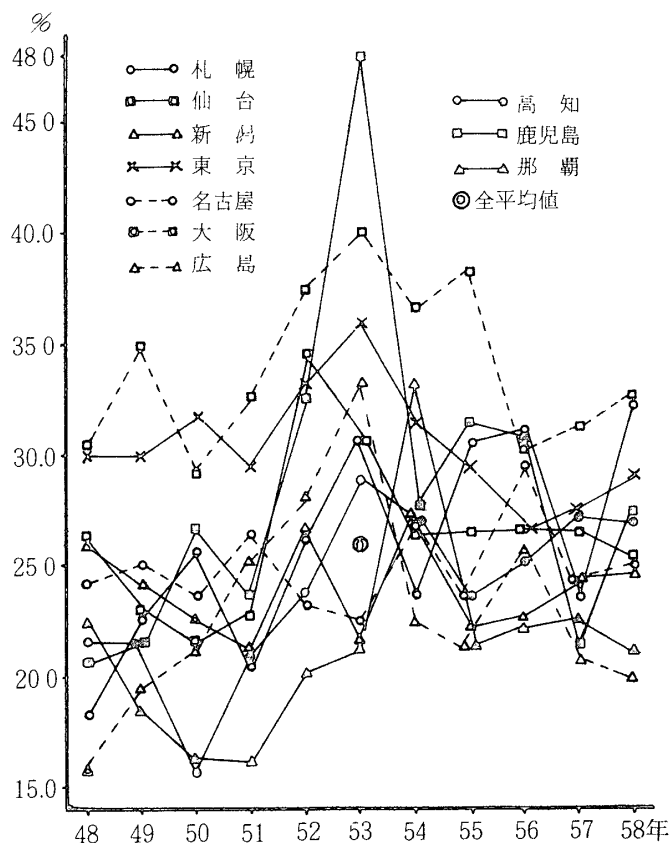


図4 地域別 年度別 通信が交通通信に占める割合

表4 区分別項目別地域別評価

区 分	上											中											下										
	札	仙	新	東	名	大	広	高	鹿	那	那	札	仙	新	東	名	大	広	高	鹿	那	那	札	仙	新	東	名	大	広	高	鹿	那	那
項目	幌	台	潟	京	古屋	阪	島	知	児	島	覇	幌	台	潟	京	古屋	阪	島	知	児	島	覇	幌	台	潟	京	古屋	阪	島	知	児	島	覇
交 通 通 信												○	○	○	○	○			○	○	○	○							○				
交 通				○		○						○	○	○		○			○	○	○	○											
自動車等関係費												○	○	○		○			○	○	○	○						○		○			
通 信				○		○						○	○	○		○			○	○	○	○											

部を占めた場合「上」、下部を占めた場合「下」、全平均値を中心に上下した場合「中」として示したものである。各項目で上・下に分かれたのは、東京と大阪のみで、他は中位を示した。交通と自動車等関係費は二者択一の傾向がみられるので、特に顕著に、東京、大阪に公的機関の利用に上位に占めた。また通信においても、文通するか電話・電報でするかは、二者択一であるが、東京と大阪は支出割合、支出金額とも上位を占めた。

## 要 約

家計調査資料を主として調査した結果

1. 消費支出に占める交通通信の平均割合は6.5～7.0%である。
2. 交通通信の内訳のうち、1/2弱は自動車等関係費に支出されている。
3. 交通と自動車等関係費は二者択一の要因が含まれており、大都市の東京と大阪は公共交通機関の支出に多く使われている。
4. 通信の支出割合は東京、大阪が上位を占めた。

近年キャプテンシステムとか、ビデオテックスによる情報の早期導入により、家庭に居ながらにして、情報を吸収できるように、郵政省は65年をめどに端末機5万台普及を計り、情報量の拡大と共に利用料金の体系化をめざして推められているが、(60年10月19日付、日本経済新聞)公共情報の受け手として、社会の変化に対応できる能力と経済面での支出超過など予想されるので、価値ある選択眼を養うことが一層重要となって来ると推察される。

## 参 考 文 献

- 1) 加藤恵子：名古屋女子大学紀要， 31， 105～109 (1985)
- 2) 総理府統計局：昭和38～55年 新収支項目分類による遡及結果 (1981)
- 3) 総理府統計局：昭和56～58年 家計調査年報 (1981～1983)
- 4) 朝日新聞社編：'83民力 都道府県別民力測定資料集 (1983)