# 平成４年度　運輸白書

目次（サマリー）


**・トピックで見る運輸の一年**

リフト付路線バスの導入開始（３.11～）
温室効果気体の立体的な観測網等の整備（４.１～）
「海上における遭難及び安全の世界的な制度」（ＧＭＤＳＳ）の導入と実施体制の確立（４.２.１）
田沢湖・奥羽線盛岡～秋田間新幹線直通運転化工事着工（４.３.13）及び北陸新幹線石動～金沢間着工（４.８.27）
東海道新幹線「のぞみ」運行開始（４.３.14）及び奥羽線福島～山形間新幹線直通運転開始（４.７.１）
安全で快適な車社会の形成をめざして運輸技術審議会から「自動車安全基準の拡充強化目標」について答申（４.３.31）
テクノスーパーライナーの実海域模型船の建造に着手（４.４～）
日・ＥＣ運輸ハイレベル協議実施（４.４.２）
国際船と海の博覧会への公式参加（４.５.15～８.15）
地球の伝統芸能などの活用や外国人観光客向けのホテル・旅館の整備による新たな観光振興の展開（４.５.６）
「人と地球にやさしい港湾の技術をめざして－港湾の技術開発の長期政策－」策定（４.６.17）
新千歳空港新ターミナル地区供用開始（４.７.１）
「海の記念日」盛大に実施（４.７.20）
民間航空再開40周年記念事業「空の日」（４.９.20）、「空の旬間」（４.９.20～９.30）
実用型メタノール自動車市販開始（４.11～）

**第１部　豊かな生活をめざした運輸政策の展開**

**○はじめに**

**○第１章　通勤・通学混雑の緩和をめざして**

１　厳しい状況にある通勤・通学混雑
２　増加を続ける通勤・通学人口
３　通勤・通学対策の推進
４　急がれる鉄道整備

**○第２章　地域間交流の促進をめざして**

１　高速交通ネットワークの役割
２　幹線鉄道ネットワークの構築
３　航空ネットワークの構築
４　高速バスネットワークの構築
５　海上交通の高速化
６　高速交通ネットワークへのアクセスの向上等

**○第３章　自由時間の充実をめざして**

１　観光・レジャーの現状

２　観光の振興への取組み

○第４章　運輸サービスの高度化・多様化をめざして
■第１節　旅客輸送サービスの高度化・多様化
１　予約段階のサービスの向上
２　乗車段階のサービス向上
３　移動中のサービス向上
４　深夜輸送サービスの向上
■第２節　物流サービスの高度化・多様化
１　宅配便
２　トランクルーム
３　ジャスト・イン・タイムサービス
■第３節　高齢者・障害者等の対策への取組み
１　高齢者・障害者等の対策の必要性
２　高齢者・障害者等の対策の推進

○第５章　地球環境との調和をめざして
１　地球環境問題をめぐる動向
２　環境にやさしい運輸をめざして

・第２部　運輸の動き

○第１章　平成３年度の運輸の概況と最近の動向
■第１節　一般経済の動向と運輸活動
１　旅客輸送の動向
２　貨物輸送の動向
３　輸送指数の動向
４　最近の輸送動向（４年４月～７月の実績）
■第２節　施設整備の動向
１　公共投資
２　民間設備投資

○第２章　国際化の進展と運輸
■第１節　国際問題への取組み
１　国際輸送の変化への対応
２　国際社会と調和した運輸行政の展開
■第２節　国際社会への貢献
１　国際協力の推進
２　国際科学技術協力
３　国際船と海の博覧会への参加

○第３章　貨物流通の円滑化
■第１節　物流をめぐる社会的状況の変化と物流効率化の必要性
■第２節　モーダルシフトの推進
１　モーダルシフト推進の必要性
２　モーダルシフト円滑化策
３　モーダルシフト推進のための受け皿の整備
■第３節　積合せ輸送の推進
１　都市内・地域内における物流効率化
２　中小企業流通業務効率化促進法による物流効率化支援
■第４節　物流拠点の整備
１　物流拠点の整備
２　輸入関連インフラの整備
３　トランクルームサービスの充実

○第４章　観光レクリエーションの振興
■第１節　観光の振興
１　観光交流拡大計画（Ｔwo Way Ｔourism 21）の推進等
２　90年代観光振興行動計画（ＴＡＰ90's）の推進等
■第２節　ニューレジャーの振興
１　Marine'99計画の推進
２　航空レジャーの振興

○第５章　国民のニーズに応える鉄道輸送の展開
■第１節　鉄道整備の推進
１　鉄道整備の基本的方向
２　鉄道整備基金
３　幹線鉄道の整備
４　都市鉄道の整備
５　地方鉄道の整備
■第２節　鉄道輸送サービスの充実
１　利便性、快適さの向上
２　新たなニーズに対応したサービスの充実
■第３節　国鉄改革の総仕上げに向けて
１　ＪＲ各社の事業運営の状況
２　残された課題への取組み

○第６章　安全で環境と調和のとれた車社会の形成と自動車輸送サービスの充実
■第１節　安全で環境と調和のとれた車社会の形成へ向けて
１　自動車交通を取り巻く環境
２　安全で環境と調和のとれた車社会の形成を目指して
■第２節　自動車運送事業の活性化

1　自動車旅客輸送の活性化
2　トラック輸送の効率化及び近代化

○第７章　海運、造船の新たな展開と船員対策の推進
■第１節　海上交通の充実
1　外航海運対策の推進
2　海上旅客輸送の充実
3　内航、港湾運送事業の構造改善
4　海事思想の普及・宣伝
■第２節　高度化をめざす造船業
1　我が国造船業の現状
2　魅力ある造船業をめざして
3　中小造船対策の推進
4　舶用工業対策の推進
■第３節　船員対策の推進
1　船員の雇用
2　船員教育体制の充実と船員制度の近代化
3　船員の労働時間の短縮等と船員災害防止対策の推進

○第８章　豊かなウォーターフロントの形成
■第１節　港湾及び海岸の整備
1　豊かなウォーターフロントをめざして
2　進展する港湾及び海岸の事業
■第２節　ウォーターフロントの質の向上
1　港湾空間の質の向上をめざして
2　快適な港湾および海岸の創造
3　明日を担う海洋空間の開発・利用の推進

○第９章　航空ネットワークの充実に向けた取組み
■第１節　空港整備の推進
1　第６次空港整備五箇年計画の推進
2　新東京国際空港の整備
3　東京国際空港の沖合展開事業の推進
4　関西国際空港の整備
5　一般空港の整備
6　航空交通流管理センター等の整備
■第２節　航空サービスの充実
1　我が国航空輸送の展開
2　「新国際航空運賃政策」の推進
3　「新国際航空政策」の推進
4　民間航空再開40周年を記念して「空の日」、「空の旬間」の事業を展開

○第10章　地球環境の保全
■第１節　地球的規模の環境問題への対応
１　地球サミットをはじめとする国際機関での主要な動き
２　地球環境問題の解決を目指した運輸の対応
■第２節　環境対策の推進
１　大気保全、騒音対策
２　海洋汚染対策
３　港湾等における環境対策

○第11章　運輸における安全対策等の推進
■第１節　交通安全対策の推進
１　交通事故の概況
２　交通安全の確保
■第２節　災害対策の推進
１　災害予防の強化
２　国土保全の推進
３　雲仙岳噴火災害への対応
４　国際防災の10年の推進
■第３節　技術開発の推進
１　鉄道技術の開発
２　造船技術の開発
３　人工衛星の開発利用
４　海洋及びウォーターフロント
５　交通安全のための技術開発
６　地震・噴火、気候変動、気象予測のための技術開発
■第４節　情報化の推進
１　運輸における電子データ交換化の推進
２　乗車カードの標準化・共通化の推進
３　総合観光情報システムの推進

・付属統計表
第１表 輸送機関別国内旅客輸送量
第２表 輸送機関別国内貨物輸送量
第３表 我が国の国際輸送量

・平成３年～平成５年度　運輸の動き
施設整備等
施策・一般
技術開発・研究
事件・事故

・参考資料

1　鉄道

・旅客輸送　鉄道旅客輸送の推移

・貨物輸送　鉄道貨物輸送の推移

・新幹線輸送の推移

2　自動車交通

・旅客輸送量の実績

・貨物自動車輸送量の実績

・自動動車保有車両数(a)

・自動動車保有車両数(b)

3　海上交通

・世界の主要品目別海上荷動き量

・我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

・日本船,外国船及び外国船別輸送量の推移

・我が国商船隊の船腹量の推移

・国内旅客輸送実績

・一般旅客定期航路事業の自動車航送台数及び台キロ

・長距離フェリー輸送実積

・内航貨物輸送量の推移

・内航船舶の船種・船質別船腹量

・港湾運送量の推移

4　航空

・世界の定期航空輸送量（国際線・国内線の計）の推移

・我が国航空企業の国際線輸送実績

・我が国出入国航空貨物量及び我が国航空企業の積取比率

・世界の国際航空に占める我が国航空企業のシェア

・国内線航空旅客輸送実績

・国内航空貨物輸送実績

・小型航空機による定期的な旅客輸送の推移

・空港の利用状況

・空港の整備

5　海上技術安全（造船・船員）

・世界の新造船工事状況(a)

・世界の新造船工事状況(b)

・造船業の受注量,建造量,手持工事量の状況

・造船設備の現状

・部門別船員数及び船舶数

6　港湾

・港湾数一覧表

・重要港湾位置図

・全国の入港船舶の状況

## 7　その他一般

### (1)　国際協力

・有償資金協力及び無償資金協力（交換公文ベース）

・国際協力事業団（ＪＩＣＡ）を通じた技術協力

### (2)　観光

国際観光

・世界の国際観光量

・主要国の受入れ旅行者数及び旅行収支（1990年）

・登録ホテル・旅館の軒数及び客室数

・国際観光ペンション・民宿の軒数

・国際観光レストランの軒数

・訪日外国人数の推移

国内観光

・国民１人当たり平均宿泊旅行回数及び宿泊数

旅行業

・旅行業者数

### (3)　倉庫

・倉庫業者数及び倉庫面（容）積

・営業倉庫の品目別入庫量及び平均月末在庫量

### (4)　運輸とエネルギー

・我が国の最終エネルギー消費に占める運輸部門の割合

・部門別石油依存度（平成２年）

・国内主要輸送機関のエネルギー消費量の構成（２年度）

### (5)　その他

・業種別事業者数の推移

・業種別損益状況(a)（１社平均）

・業種別損益状況(b)（１社平均）

・業種別損益状況(c)（１社平均）

・付加価値労働生産性の推移（50年度＝100）

・物的労働生産性の推移（50年度＝100）

・輸送原価の推移（50年度＝100）

## トピックで見る運輸の１年

### ●リフト付路線バスの導入開始（３.11～）

これまでもバスの乗降を容易にするための低床化が進められていたが、車椅子のまま乗降できるように電動式リフトをつけた路線バスが、大都市において導入され始め、お年寄りや体の不自由な人にとって路線バスが利用しやすくなってきている。

平成３年11月に大阪市においてリフト付路線バス１両が導入されたのを皮切りに、同年12月には京都市において２両、４年１月には大阪市において10両、横浜市において１両、同年３月には神戸市において２両、横浜市において３両、東京都において８両の導入がなされ、合計で27両（４年４月現在）となっている。

また、こうしたリフト付バス以外にも、例えば東京都においては、床の高さが55cmの超低床型のバスも８両導入されている。




リフト付バス

リフト付バス

### ●温室効果気体の立体的な観測網等の整備（４.１～）

気象庁は、二酸化炭素を中心とした温室効果気体の大気上層から海洋深層までの立体的な観測網を、世界にさきがけて整備することとなった。

平成５年１月から、気象ロケット観測所（岩手県三陸町）に続いて、太平洋上の孤島である南鳥島において新たに二酸化炭素の観測を開始する。また、４年１月からは、海洋気象観測船による西太平洋での洋上大気及び表

面海水中の温室効果気体の観測について、範囲を海洋表層から深層にまで拡大したほか、民間定期航空機による上層大気中の温室効果気体の定常観測を開始している。

なお、エルニーニョ現象等の大規模海洋変動等の監視・予測を行うため、４年４月に「エルニーニョ監視センター」を気象庁に開設した。

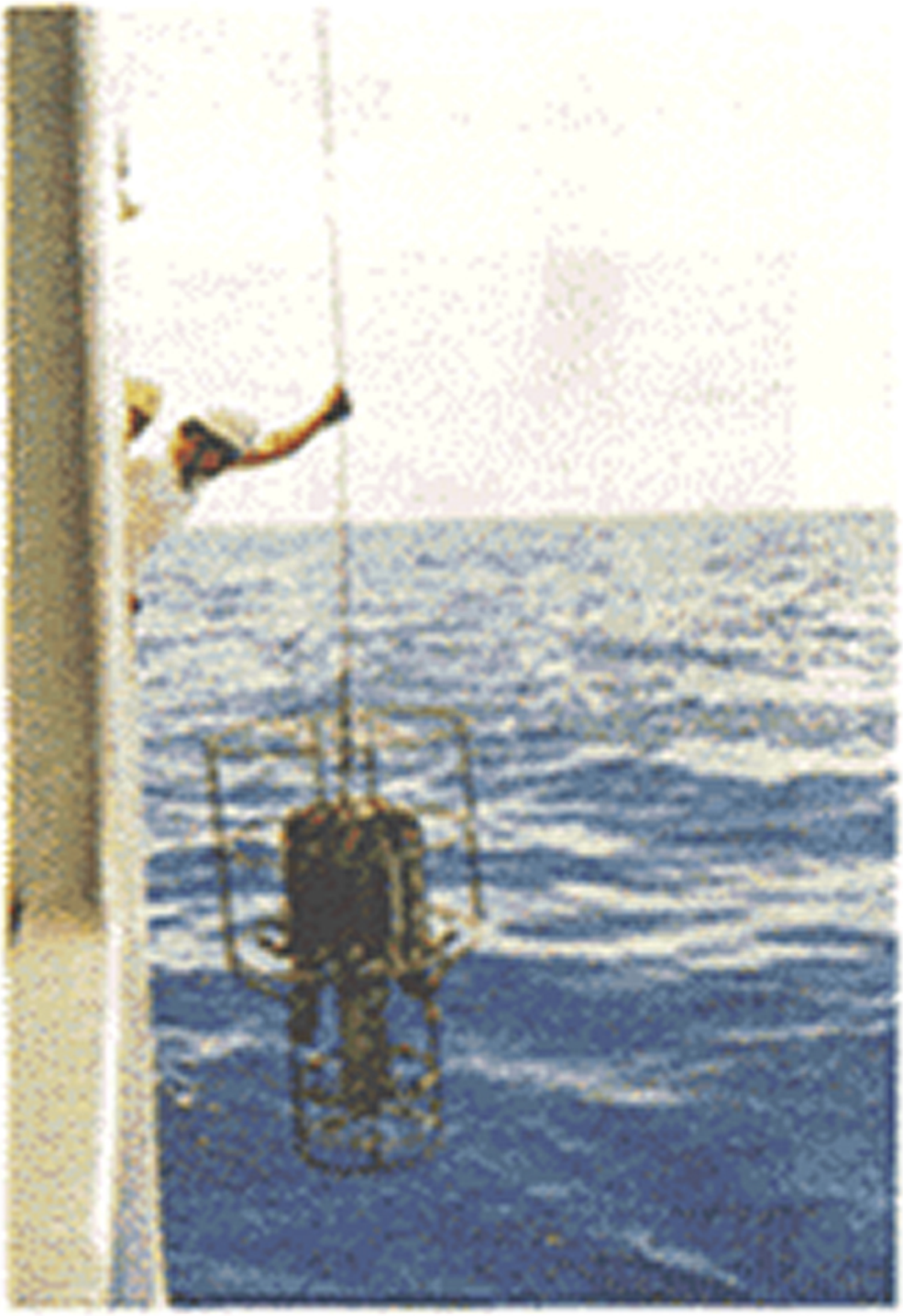



定期航空機を利用した上層大気中のＣＯ2観測



二酸化炭素の観測を開始する南鳥島

二酸化炭素の観測を開始する南鳥島



海洋気象観測船による観測（凌風丸）

海洋気象観測船による観測（凌風丸）

## ●「海上における遭難及び安全の世界的な制度」（ＧＭＤＳＳ）の導入と実施体制の確立（４.２.１）

平成４年２月１日、「1974年の海上における人命の安全のための国際条約」の改正条約が発効し、ＧＭＤＳＳの導入が全世界的に開始された。

これは、従来のモールス符号を用いた遭難・安全通信制度に代わって、人工衛星を介し広範に届く電波を利用するなどによって、いかなる海域からでも船舶が陸上に救助要請をすることができるようにするとともに、陸上からの海上安全情報を適切に受信できる体制を確立するものであり、これにより迅速・的確な捜索救助が可能となった。



ＧＭＤＳＳ関連施設運用中の海上保安庁職員

ＧＭＤＳＳ関連施設運用中の海上保安庁職員

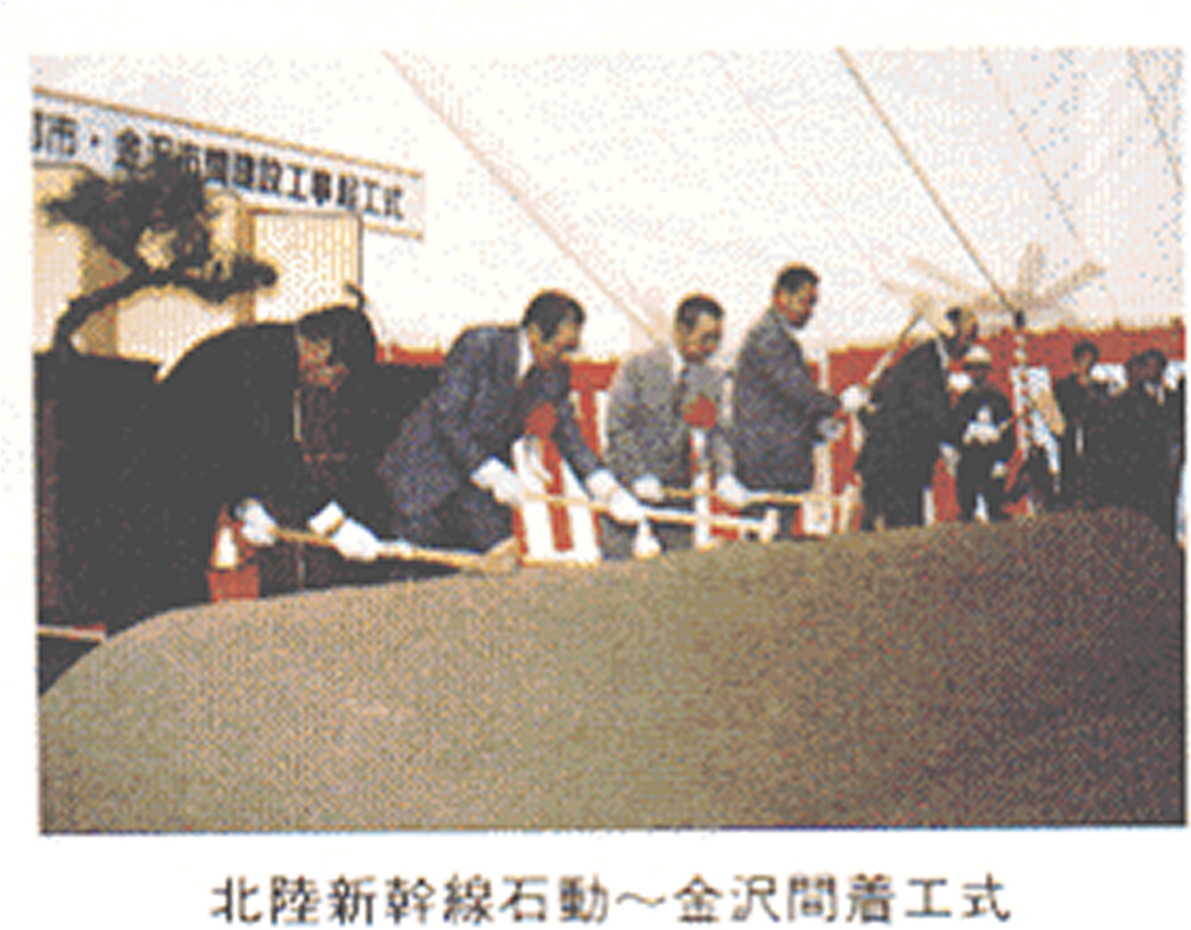
## ●田沢湖・奥羽線盛岡～秋田間新幹線直通運転化工事着工（４.３.13）及び北陸新幹線石動～金沢間着工（４.８.27）

平成４年３月13日に田沢湖・奥羽線盛岡～秋田間について新幹線直通運転化工事の着工式が行われた。新幹線直通運転化工事としては４年７月に開業した奥羽線福島～山形間に続くものであり、これが完成すると、現行の東京～秋田間の所要時間約４時間半が４時間程度にまで短縮されることになる。

また、整備新幹線のうち、既に着工している北陸新幹線高崎～長野間、東北新幹線盛岡～青森間、九州新幹線八代～西鹿児島間に続き、４年８月27日には北陸新幹線石動～金沢間について着工した。




田沢湖・奥羽線盛岡～秋田間新幹線直通運転化工事着工式




北陸新幹線石動～金沢間着工式

**●東海道新幹線「のぞみ」運行開始（４.３.14）及び奥羽線福島～山形間新幹線直通運転開始（４.７.１）**

平成４年３月14日、東海道新幹線東京～新大阪間において300系車両「のぞみ」の運行が開始された。「のぞみ」は最高速度270km／ｈで走行し、東京～新大阪間を２時間30分で結ぶこととなった。

また、４年７月１日には、在来線、新幹線両区間の走行が可能な400系車両「つばさ」による奥羽線福島～山形間の新幹線直通運転が開始された。これにより、東京～山形間が直通で最短２時間27分で結ばれた。



東海道新幹線「のぞみ」

東海道新幹線「のぞみ」



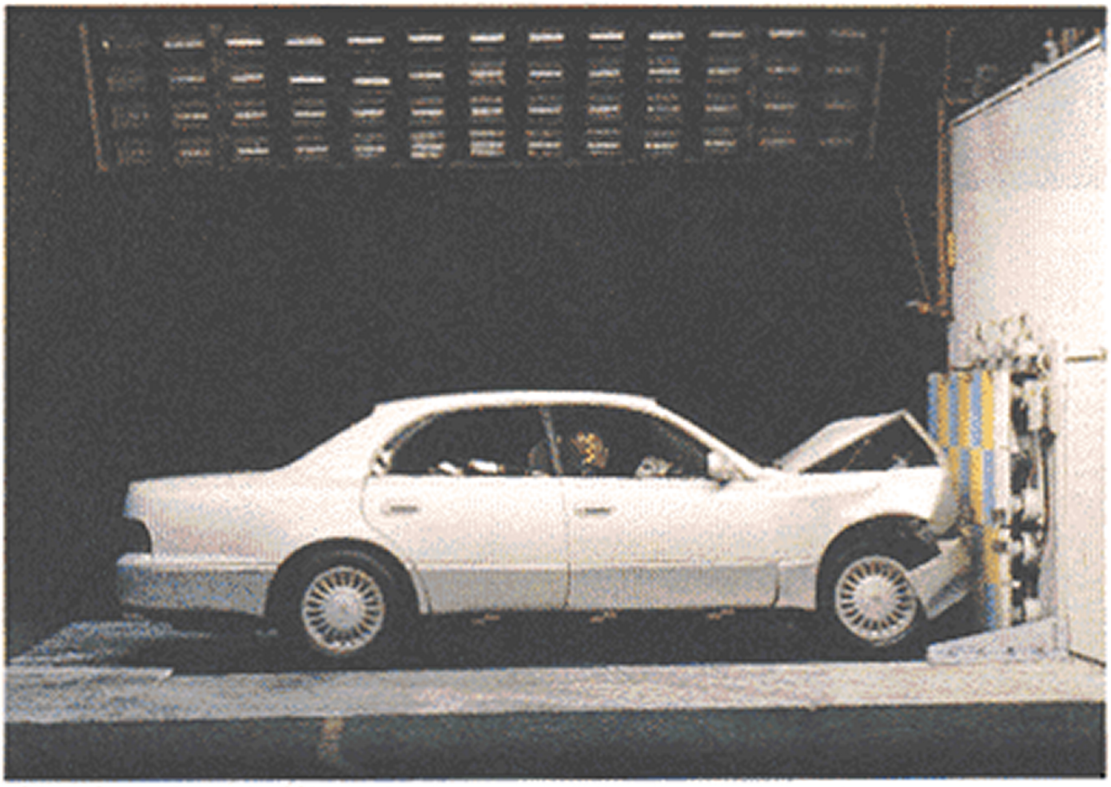
山形新幹線「つばさ」

山形新幹線「つばさ」

**●安全で快適な車社会の形成をめざして運輸技術審議会から「自動車安全基準の拡充強化目標」について答申（４.３.31）**

近年の車社会が第２次交通戦争とも言うべき厳しい事態を迎えているなかで、運輸技術審議会において、衝突事故発生時に車内で死亡する人が多い、高速走行での交通事故が多いといった近年の事故の特徴を踏まえ、自動車の安全確保のために必要な技術的方策について検討を進めてきた。

その結果、平成４年３月に、車体構造を含めた自動車全体の衝撃吸収性能の向上、シートベルト非着用時の警報装置の導入、アンチロックブレーキの義務付け対象の拡大、高速走行時の制動能力の向上などを内容とする「自動車安全基準の拡充強化目標」を定めた答申が出されたことから、今後これを踏まえ必要な安全対策を計画的に推進することとしている。



前面衝突試験の模様

前面衝突試験の模様

**●テクノスーパーライナーの実海域模型船の建造に着手（４.４～）**

平成元年度から貨物積載重量1,000トン、速力50ノット（時速93km）の性能を目標として始められたテクノスーパーライナー（新形式超高速船）の研究開発は、４年目を迎え着実に進捗している。将来この超高速船が実現すれば、貨物のトラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトに大きく貢献すると期待されている。

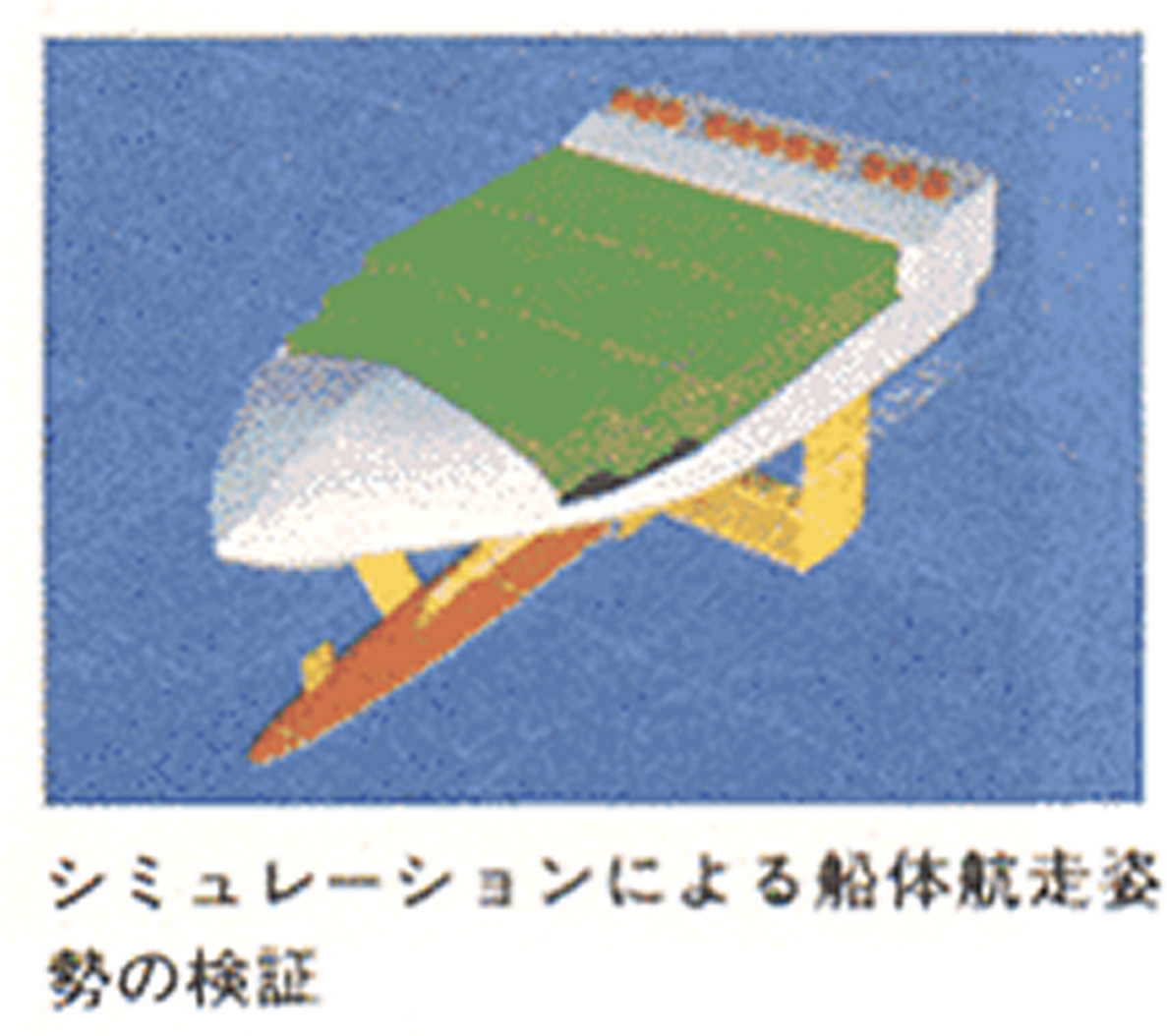
これまで船型、構造、推進装置、船体姿勢制御システムなどの要素技術に関する研究が水槽実験やシミュレーションによって進められており、４年度中にはこれらの結果がとりまとめられる予定となっている。

また、これらの研究結果を実際の海象条件で検証評価するため、６年度には、実海域模型船実験を実施することとしており、４年度からこれに使用する模型船２隻の建造に着手している。



水槽実験による波浪中抵抗の測定

水槽実験による波浪中抵抗の測定




シミュレーションによる船体航走姿勢の検証

## ●日・ＥＣ運輸ハイレベル協議実施（４.４.２）

平成４年４月２日、東京において、コールマンＥＣ委員会第７総局長を迎え、日・ＥＣ運輸ハイレベル協議が開催された。

協議では、ガットウルグアイラウンドの展望、ＥＣ統合を控え推進されている共通運輸政策の策定状況、関西国際空港を始めとする我が国の国際空港の整備状況などについて意見交換が行われた。

運輸ハイレベル協議は、主要国運輸当局首脳と密接な意思疎通を図ることにより運輸行政を円滑に推進するため、４年度より運輸審議官と諸外国の次官クラスとの間で、意見交換、政策調整を定期的に実施しているものである。

国際経済における相互依存関係の深まりに伴い、運輸分野においても、諸外国と調整を要するさまざまな問題が続出しているため、運輸省では今後とも運輸ハイレベル協議を積極的に推進していくこととしている。



日・ＥＣ運輸ハイレベル協議

日・ＥＣ運輸ハイレベル協議

**●国際船と海の博覧会への公式参加（４.５.15～８.15）**

コロンブスのアメリカ大陸到達500周年を記念して、その生誕の地であるイタリアのジェノヴァで、平成４年５月15日から８月15日まで、博覧会条約に基づく特別博覧会である「国際船と海の博覧会」が、「船と海」をテーマに開催され、48カ国、６国際機関が参加した。

我が国からは、運輸省が中心となり参加し、旧青函連絡船「羊蹄丸」を改造したフローティング・パビリオン、日本ブース（宮城県、東京都、横浜市、愛知県、大阪府、大阪市、神戸市の７自治体の出展）及びジャパンデイ（７月15日）を中心とする催事を通じ、「船と海」のテーマのもとに「素顔の日本」を紹介することに努めた。

日本館は、新聞にも度々取り上げられるなど大変人気を博し、多くの入場者が来館し、日本とイタリア及び世界各国との交流の発展に大きく寄与し、極めて大きな成果を収めた。



博覧会の会場（手前の船が羊蹄丸）

博覧会の会場（手前の船が羊蹄丸）




人気の日本館は長蛇の列




熱心に展示に見入るイタリアの子供たち

**●地域の伝統芸能などの活用や外国人観光客向けのホテル・旅館の整備による新たな観光振興の展開（4.5,6）**

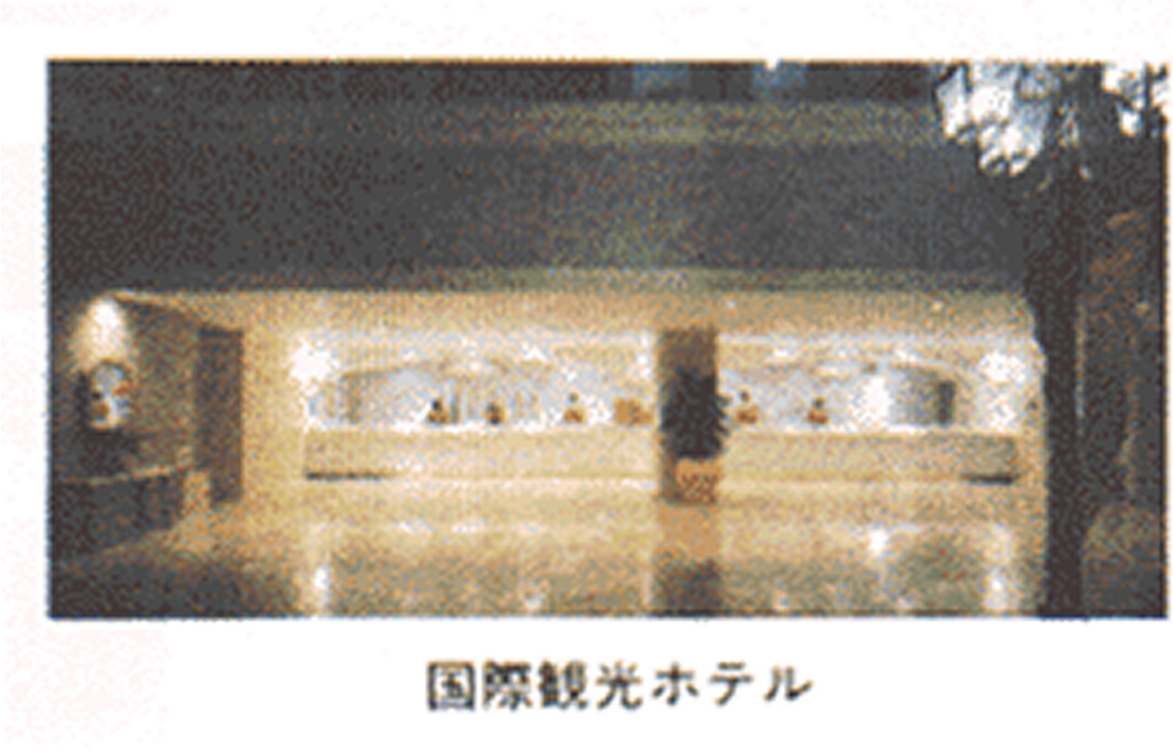
踊り、太鼓、田楽などの地域の伝統芸能や風俗慣習を活用することは、観光の振興と外客の誘致に効果的であることから、第123回国会において成立した「地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律」に基づき、地域の伝統芸能や風俗慣習を活用した観光イベントに対して、同法に基づく支援事業実施機関を通じて資金提供や情報提供を行うなど適切な支援を図っていくこととしており、このような中で、運輸省及び通商産業省は、(財)地域伝統芸能活用センター（仮称）を設立することとしている。

また、近年の訪日外国人旅行客数の増大などにより、訪日外国人の宿泊ニーズが多様化してきていることから、同国会において改正された新「国際観光ホテル整備法」に基づき、ホテル・旅館の登録基準の見直しや情報提供制度の創設等を行い、外国人旅行客へのサービスの向上を図ることとしている。



# 郷土色あふれる伝統芸能

郷土色あふれる伝統芸能




国際観光ホテル

**●「人と地球にやさしい港湾の技術をめざして－港湾の技術開発の長期政策－」策定（４.６.17）**

運輸省は、運輸技術審議会答申「21世紀を展望した運輸技術施策について」（平成３年６月）などを踏まえて、21世紀初頭をめざした我が国の港湾技術の開発の促進に必要な政策を、「港湾の技術開発の長期政策」として取りまとめ、４年６月17日に発表した。

これは、近年の地球レベルでの環境問題の深刻化、経済活動のグローバル化などを踏まえ、①人と地球にやさしいウォーターフロントの形成、②人と情報の国際交流と世界への貢献を目指して、港湾空間の質の向上、高能率ターミナルの建設、港湾工事の省力化など10の重点技術開発課題を選定するとともに、今後の港湾技術開発の推進方策を示したものである。




水中ロボットの開発と自動施工

## ●新千歳空港新ターミナル地区供用開始（４.７.１）

平成４年７月１日、新千歳空港整備の第Ⅱ期計画である新ターミナル地区の整備が完了し、新たに供用を開始した。

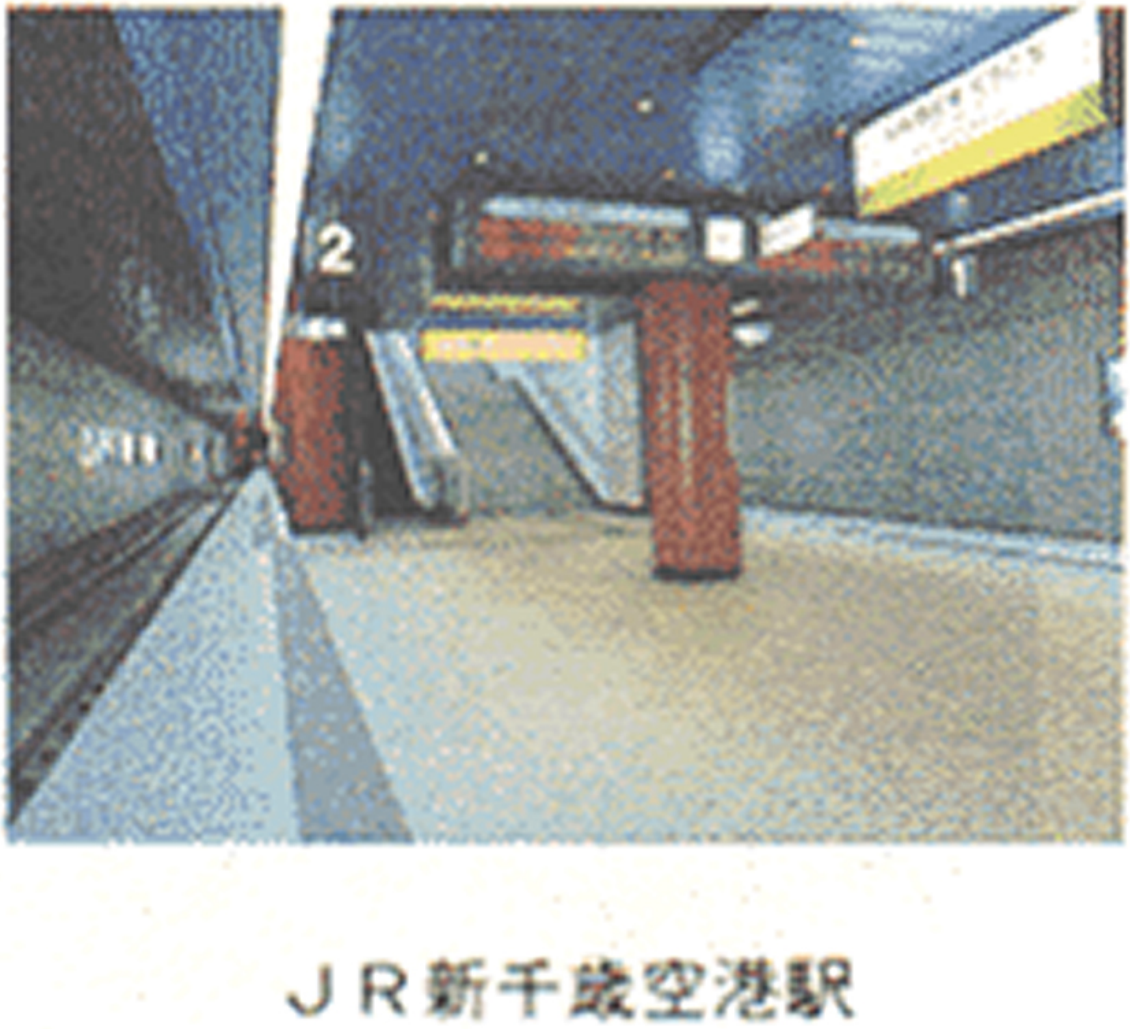
この新ターミナル地区は、大きく分けてエプロン、旅客ターミナル地区、貨物ターミナル地区などからなる。特に、我が国初の半円形である旅客ターミナルビルには、プラザ、ホテルなどの各種サービス施設が利用者に親しみをもってもらえるよう工夫をこらして整備されている。また、供用開始にあわせて、ターミナルビル地下に新千歳空港駅が開業し、ＪＲが直接乗り入れるとともに、国道からのインターが整備されるなど空港アクセスも一層便利なものとなった。

このように新ターミナル地区は、北海道における拠点空港としてふさわしいものに生まれ変わり、地域の発展に大いに貢献することが期待されている。



新千歳空港新ターミナルビル

新千歳空港新ターミナルビル




ＪＲ新千歳空港駅

## ●「海の記念日」盛大に実施（４.７.20）

近年、身近な海辺の散策からヨットや水上バイク、さらには豪華客船によるクルーズまで、さまざまな海洋レジャーが広く普及し、多くの国民が海に親しむようになってきている。このような状況のなかで、昭和16年に制定された７月20日の「海の記念日」も、平成４年で52回を数え、国民的行事として多くの人々の参加のもと盛大に行われている。

なお、４年の「海の記念日」は、全国で各種の記念行事が行われたが、日本女性で初めてヨットによる世界一周単独無寄港航海に成功した今給黎教子さんも、海事思想の普及に多大な貢献を行ったとして運輸大臣から表彰された。



運輸大臣から表彰を受ける今給黎教子さん

運輸大臣から表彰を受ける今給黎教子さん

**●民間航空再開40周年記念事業「空の日」（４.９.20）、「空の旬間」（４.９.20～９.30）**

平成４年は、昭和27年の民間航空再開から40周年にあたる。この40年間に我が国の航空は目覚ましい発展を遂げ、人と人、地域と地域、国と国とを結ぶ基幹的交通機関として定着するにいたっている。

40周年を機に、民間航空の再開とその後の発展に貢献された方々に感謝し、現在の発展を祝い、今後の一層の安全と成長を祈念するとともに、広く国民一般に航空行政及び航空サービスに対する理解と支持を得ることを目的として、民間航空再開40周年記念事業行われた。

９月20日の航空日を、よりソフトなイメージの「空の日」と呼ぶこととし、「空の旬間」を設け、「もっと感動、空はフロンティア」をキャッチフレーズに、記念式典、航空国際フェスタ '92、記念論文募集、空の日芸術賞の創設、各地の空港等での施設見学、一日空港長など多彩な行事が全国的に行われた。




第40回「空の日」記念式典において挨拶する運輸大臣

第40回「空の日」記念式典において挨拶する運輸大臣

## ●実用型メタノール自動車市販開始（４.11～）

メタノール自動車は、アルコールの一種であるメタノールを燃料としているため、排気ガスに黒煙がほとんど含まれず、窒素酸化物についても従来のディーゼル車と比較して約２分の１であり、環境にやさしい低公害自動車として期待されている。これまでの実用市内走行試験の結果、実用に耐えうる信頼性、安全性が確認されたことから、平成４年秋に２ｔ積み小型トラック等が一般ユーザー向けに市販される見通しとなった。

メタノール自動車の普及にあたっては、燃料供給や車両価格がネックとなっていたが、４年６月、板橋区により大型メタノールスタンド（10kl）が設置されたほか、車両導入にあたっての優遇措置として、税制上の特別措置に加え、(社)全日本トラック協会による300台分のリース料補助制度が創設されている。

今後は、これらを活用しつつ、集配用トラックを中心にメタノール自動車の本格的普及をめざすこととしている。



メタノール自動車（板橋区）

メタノール自動車（板橋区）

# 第１部　豊かな生活をめざした運輸政策の展開

## はじめに

通勤・通学、買い物、旅行等に代表されるように、日々の暮らしの中で人々が運輸サービスを利用しない日はないと言っても過言ではない。さらに、衣食住をはじめとする日常生活を支える物資の輸送においても、運輸サービスは不可欠な存在となっている。

また、我が国経済が成長し、その規模や国民の所得水準が世界でも有数のレベルにまで達する中にあって、価値観の多様化が進むなど国民の意識やライフスタイルに変化が生じてきており、運輸サービスに対するニーズも高度化・多様化の度合いを強めている。そして、国民一人一人が真に豊かさを感じることのできるような生活を実現するための質の高い運輸サービスの提供が求められている。

しかしながら、一方では、労働力不足や環境問題等運輸サービスをとりまく制約要因が顕在化しつつあり、高度化・多様化するサービスにはその内容に見合う適正なコスト負担が必要となっている。また、資源・エネルギーの節減やコスト負担の増加を抑制する観点から、利用者には、できる限り時期的、時間的な需要の平準化に協力したり、効率の良い鉄道等の大量輸送機関を活用するように努めるなど、運輸サービスの利用上手になることが求められているといえる。

このような情勢の下で、我が国は豊かな生活の実現に向けて歩み始めたが、まだ現実には、経済全体の豊かさと豊かさに対する個人の実感との間にかい離がみられ、大都市圏における通勤・通学混雑問題に象徴されるように、運輸の分野においても今後取り組んでいかなければならない課題が数多く残されている。

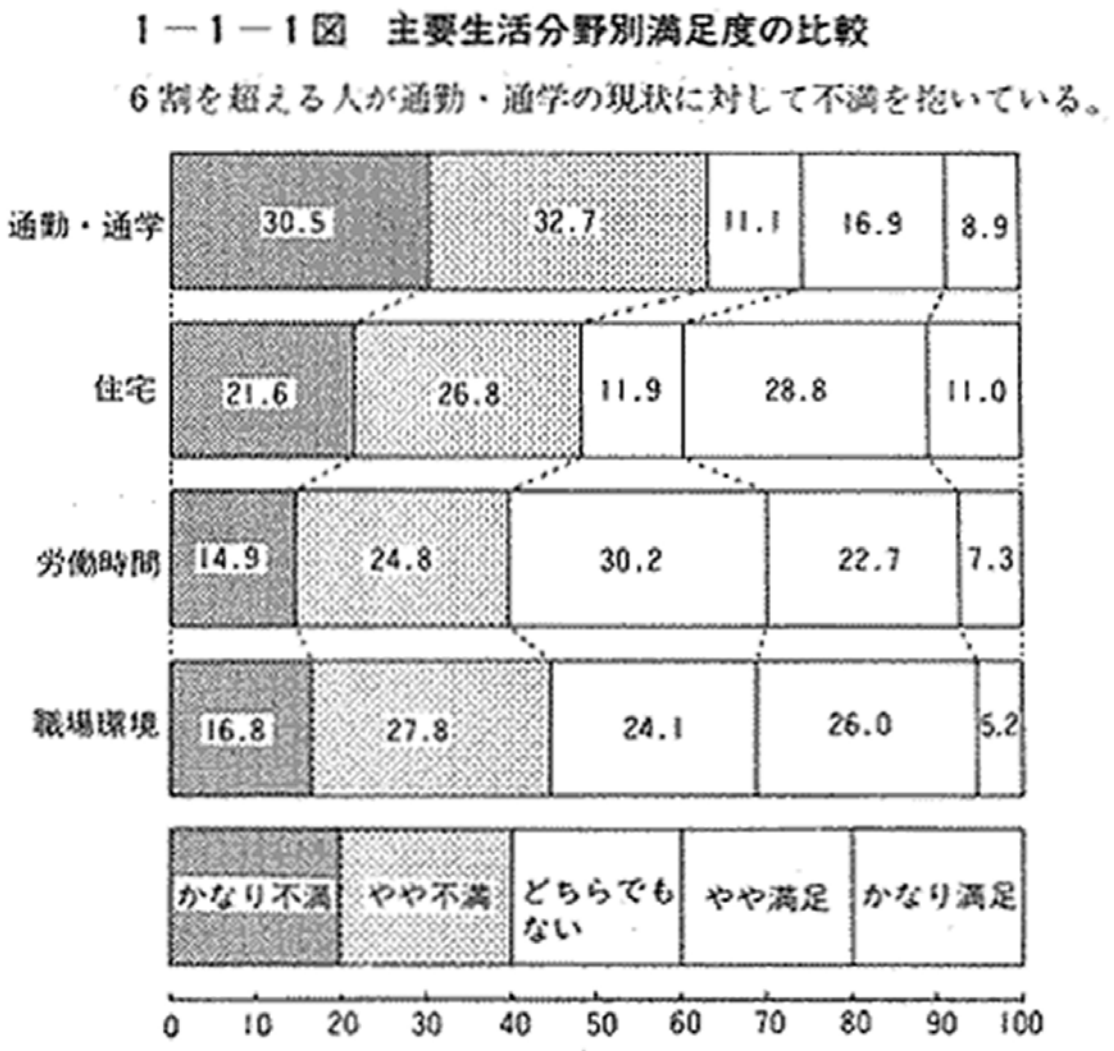
そこで、第1部では、豊かな生活の実現に向け、(1) 大都市圏におけるサラリーマン等の最も大きな不満の一つとなっている通勤・通学混雑の緩和、(2) 地域の活性化をもたらす地域間交流の促進、(3) 労働時間の短縮等を背景にニーズが高まりつつある自由時間の充実、(4) さまざまなニーズに対応した運輸サービスの高度化・多様化、(5) 真に豊かな国民生活の実現に不可欠な地球環境との調和という運輸の分野において力を入れて取り組むべき5項目のテーマを取り上げ、その現状とこれに対応した運輸政策の展開について述べることとする。

## 第１章　通勤・通学混雑の緩和をめざして

### １　厳しい状況にある通勤・通学混雑

我が国の大都市圏においては、都市構造が職住分離型となっているため、郊外部の居住地と都心部の業務集積地との間に大量の旅客流動が発生しており、これが大都市圏における通勤・通学混雑をもたらしている。そして、混雑の中での通勤・通学は、通勤・通学者に肉体的・精神的に大きな負担をもたらしており、国民が豊かな生活を実感できない理由のひとつにもなっている〔１－１－１図〕〔１－１－２図〕。

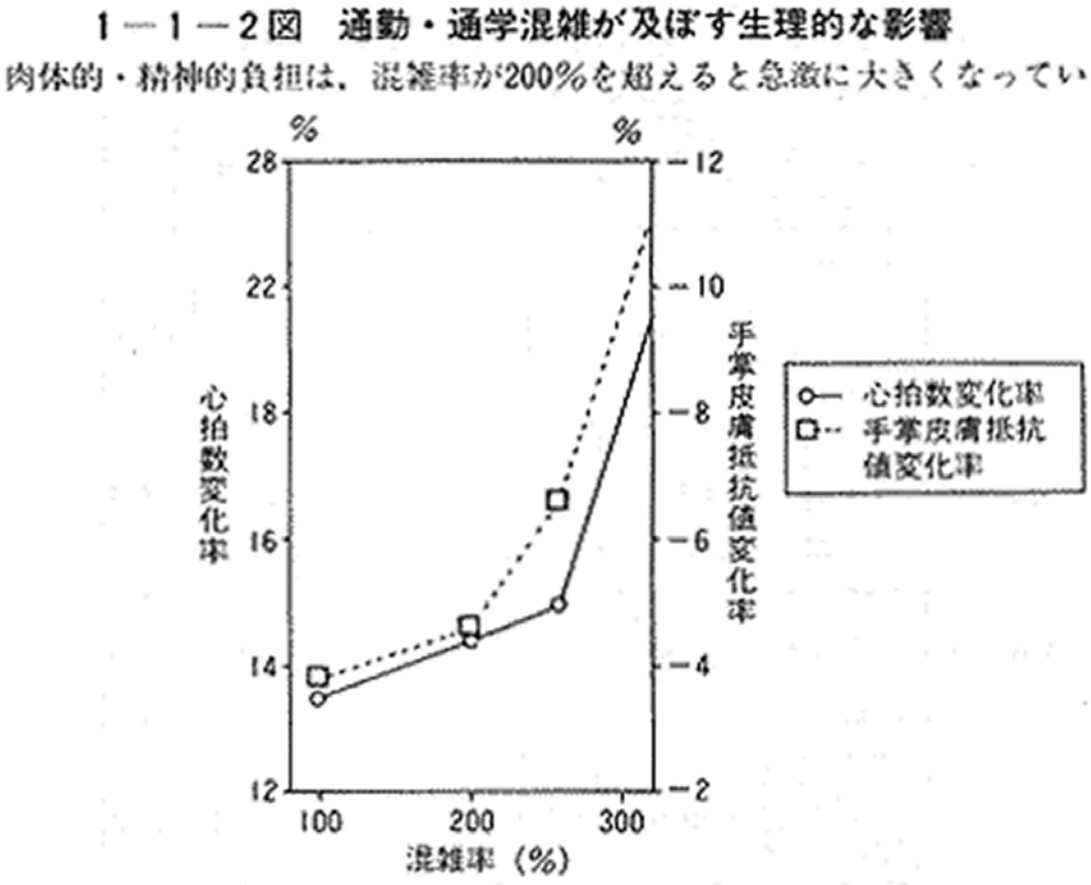
１－１－１図　主要生活分野別満足度の比較




注　(1)　(財)運輸経済研究センター「通勤及び旅行に関する意識調査」(平成４年７月)により作成

(2)　東京都内に通勤するサラリーマン等に対する調査結果である。

1－1－2図　通勤・通学混雑が及ぼす生理的な影響

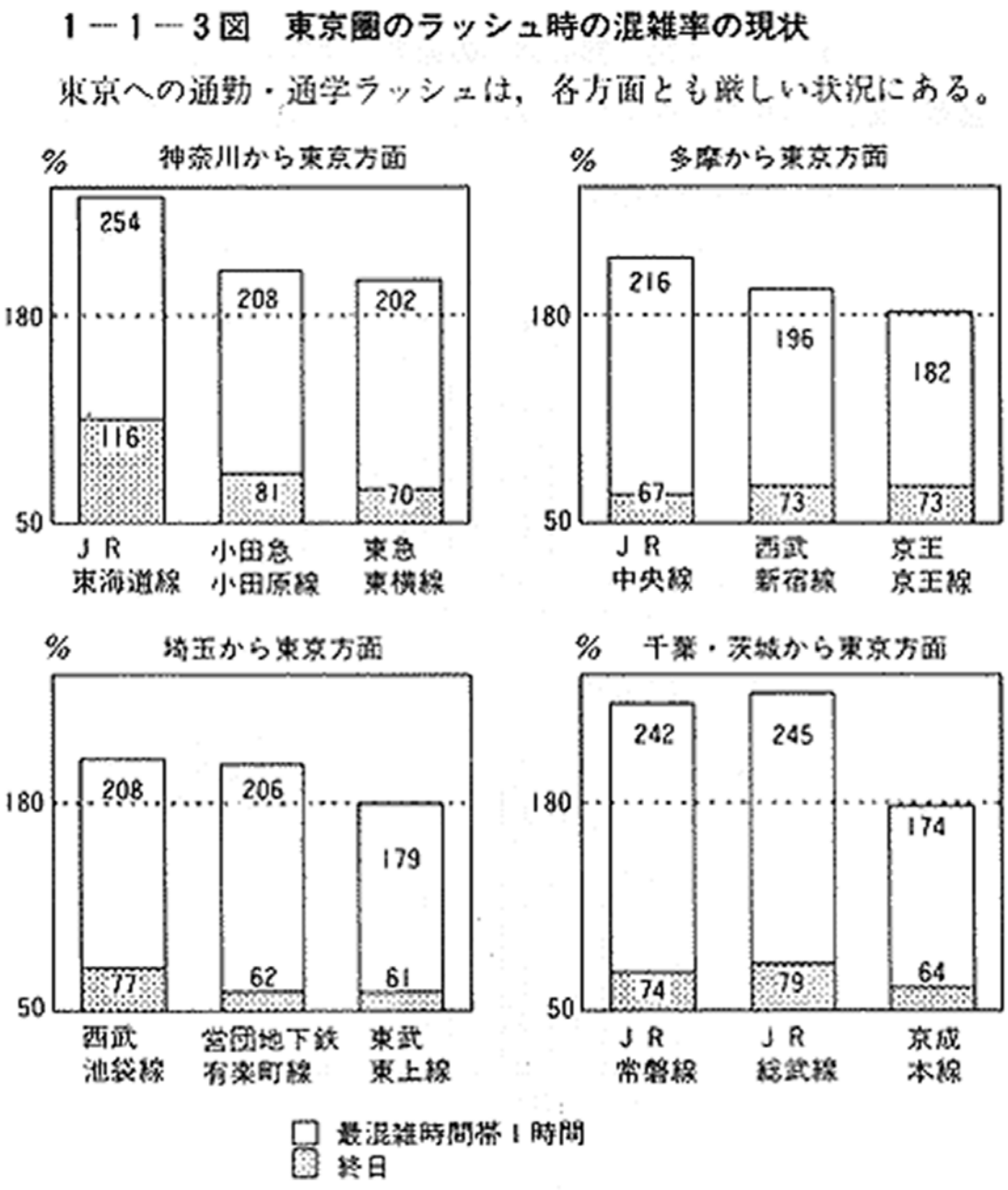



特に、東京圏においては、戦後、我が国が経済成長を続けていく中で、政治、経済、文化等さまざまな機能が集中し、世界でも例をみない大都市圏が形成されてきた。そして、このように高度に集積の進んだ都市機能を維持するため、通勤・通学者を積み残すことなく輸送できるよう通勤・通学輸送の量的拡大が進められてきた。しかし、国民の所得水準が世界でも有数のレベルに達し、国民一人一人の生活において豊かさが求められるようになっている今日、快適な通勤・通学の実現に向けてその質的な改善がこれまで以上に大きな課題となっている。

具体的には、東京圏の通勤・通学混雑は、他の地域と比べて極めて激しい状況にあり、鉄道の輸送力は増強されつつあるものの、ラッシュ時の混雑率が200%（体がふれあい相当圧迫感がある状態）を超える区間も少なくないほか、250%（電車がゆれるたびに身体が斜めになって身動きができず、手も動かせない状態）を超える区間も存在しているのが実情である〔1－1－3図〕。また、地価の高騰等に伴う住宅の取得難等を背景として、都市人口の外延化が一層進んできており、これが通勤・通学の長距離化及びこれに伴う通勤・通学の長時間化に拍車

をかけている〔１－１－４図〕。例えば、東京都心部への平均通勤・通学時間は、平成２年度には１時間８分にまで達しており、居住環境、労働環境が少しずつ改善されている中で、通勤・通学は厳しい状況が続いている。

１－１－３図　東京圏のラッシュ時の混雑率の現状

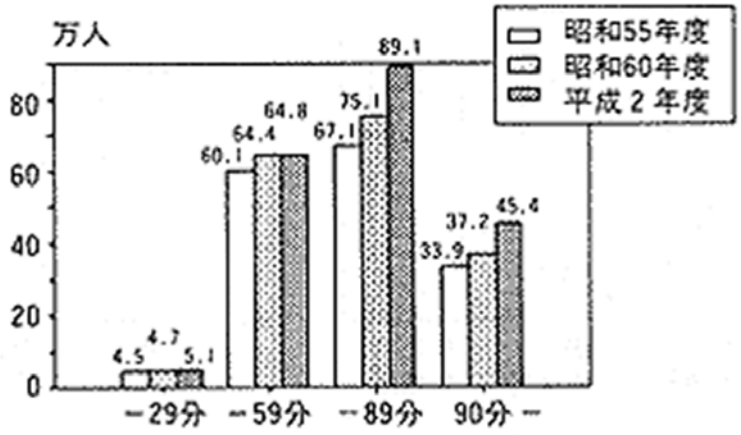



１－１－４図　都心部への通勤・通学の状況

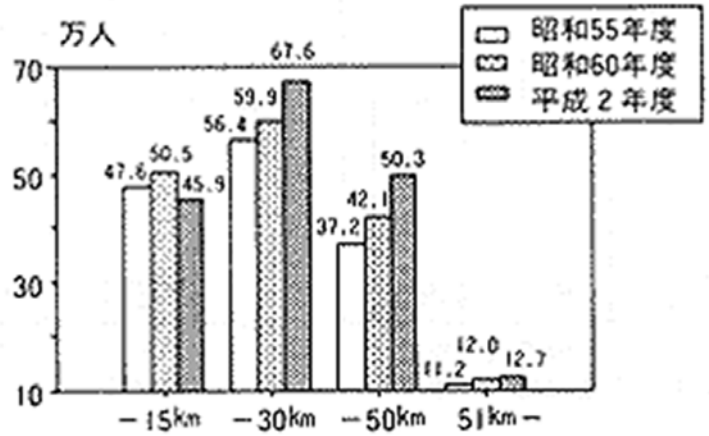
## 1－1－4図　都心部への通勤・通学の状況

通勤・通学時間60分～89分の人が最も多く，その伸びも高くなっている。

a．通勤・通学時間




b．通勤・通学距離




注　(1)　運輸省「大都市交通センサス」により作成
　　(2)　都心部とは，千代田区，中央区及び港区をいう。

### 2　増加を続ける通勤・通学人口

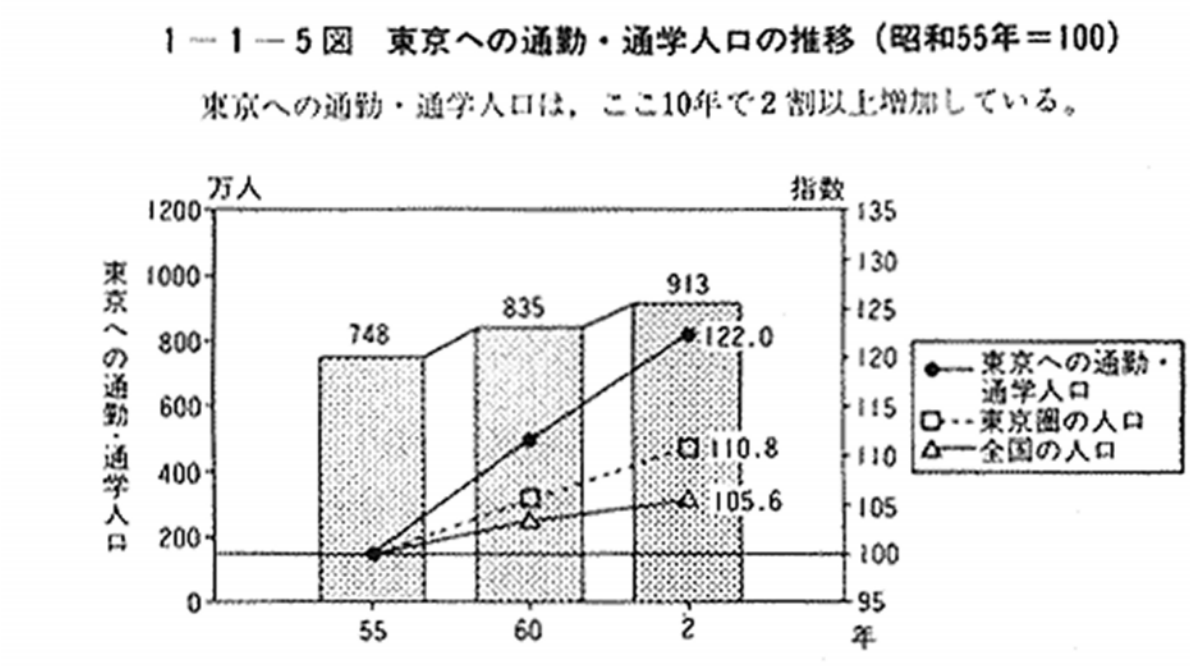
なぜ東京圏では、鉄道の通勤・通学混雑がこれほどまでに激しいのであろうか。

まず、東京圏の鉄道のラッシュ時の輸送力をみてみると、ＪＲ東日本や大手民鉄等による輸送力増強投資が行われてきた結果、ここ10年で２割以上増加している。

一方、東京圏への人口の集中が進んでいる結果、東京への通勤・通学人口もここ10年で２割以上伸びており〔１－１－５図〕、すでに900万人を超えている。特に、東京圏では、通勤・通学において鉄道の果たす役割が著

しく大きく〔１－１－６図〕、通勤・通学人口の増加が鉄道混雑への負荷を高める構造になっている。

１－１－５図　東京への通勤・通学人口の推移（昭和55年＝100）

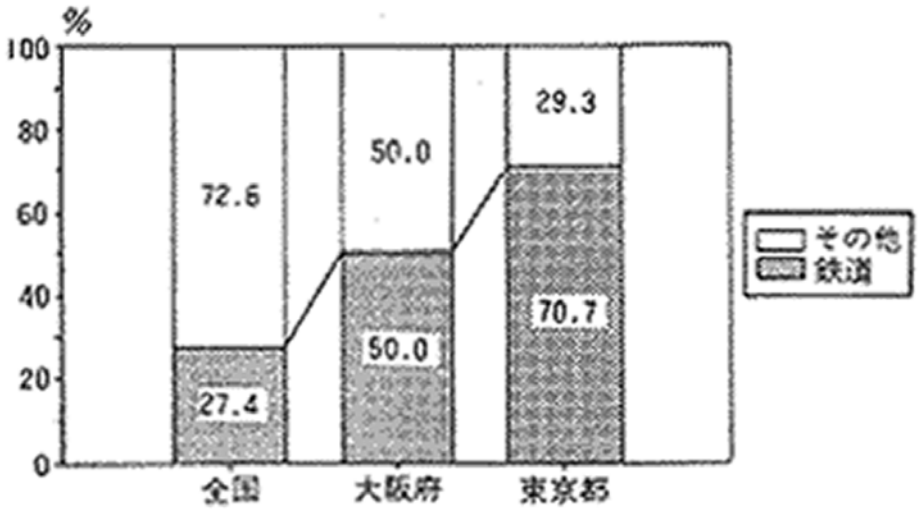



注　(1)　国勢調査により作成
　　(2)　東京圏とは，東京都，神奈川県，埼玉県及び千葉県をいう。
　　(3)　東京への通勤・通学人口とは，東京都へ通勤・通学する人口（東京都内からの通勤・通学人口を含む。）をいう。

１－１－６図　通勤・通学における鉄道利用率

## 1－1－6図　通勤・通学における鉄道利用率

東京への通勤・通学において鉄道を利用する人は、全体の7割を超えている。



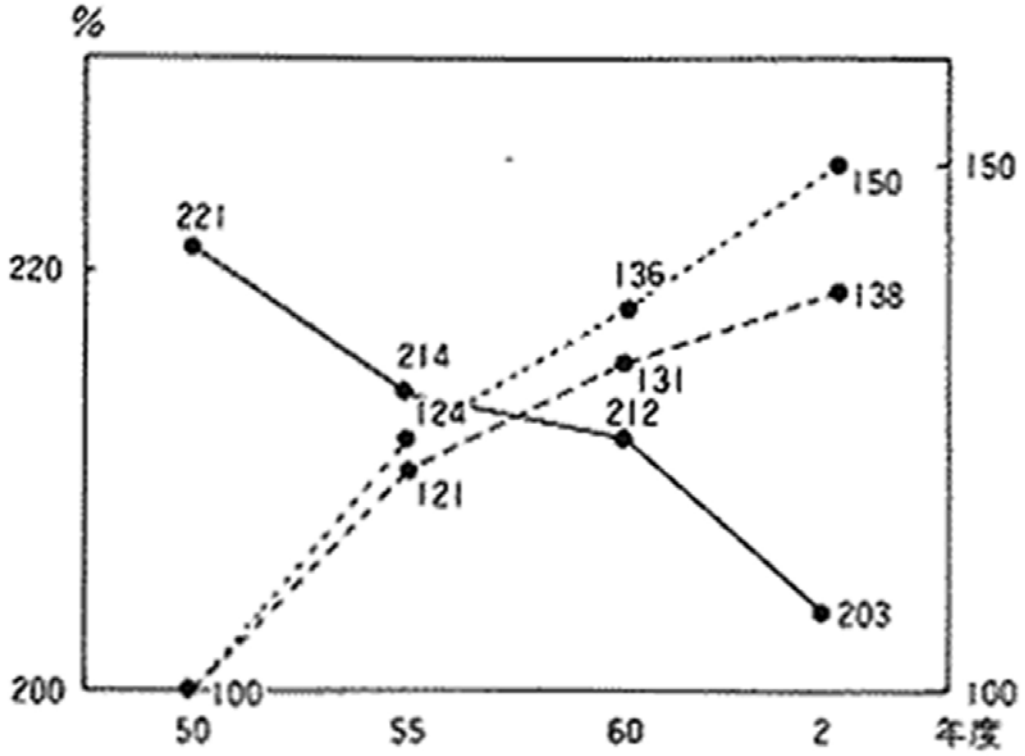

注 (1) 国勢調査（平成2年）による推計
(2) 鉄道利用率とは，従業地・通学地からみた通勤・通学人口に占める鉄道利用者（鉄道と鉄道以外の交通機関を乗継ぐ場合を含む。）の割合である。

このため、鉄道のラッシュ時の混雑率は、輸送力が増強されつつあるにもかかわらず、輸送人員も増加を続けていることから、期待されるほど改善されていない〔1－1－7図〕。

1－1－7図　東京圏の鉄道のラッシュ時間帯の混雑率，輸送力及び輸送人員の推移

## 1－1－7図　東京圏の鉄道のラッシュ時間帯の混雑率，輸送力及び輸送人員の推移

東京圏では，昭和50年度以降，輸送力が約5割増加したが，輸送人員も約4割増加している。




— 混雑率（左目盛）
-- 輸送人員（右目盛）
… 輸送力（右目盛）

注 (1) 運輸資料により作成
(2) 主要31区間における実績である。
(3) 輸送人員及び輸送力は昭和50年度を100とする。

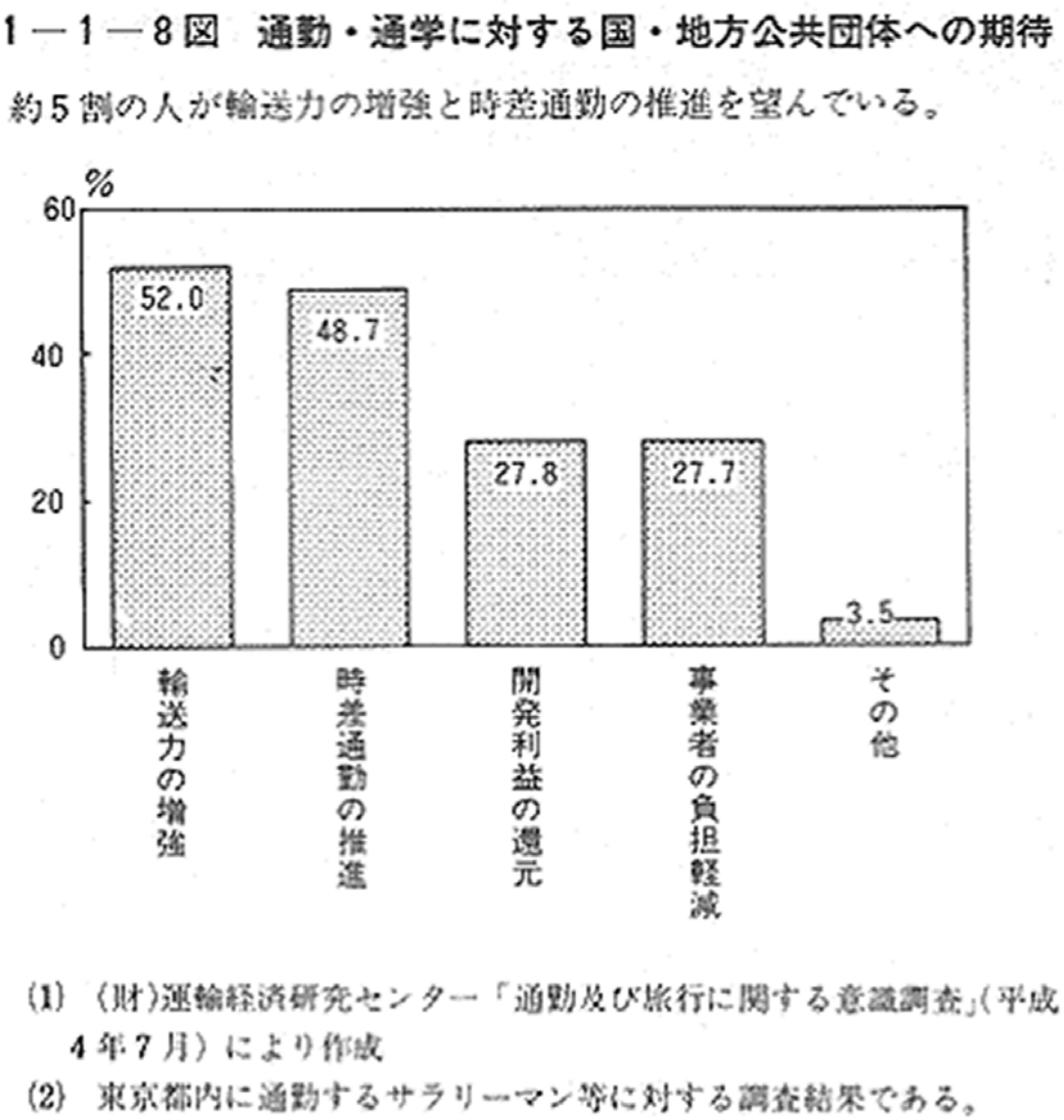
### 3　通勤・通学対策の推進

(1) 輸送力の増強

(ｱ) 既存の鉄道ネットワークにおける輸送力増強

大都市圏の鉄道の通勤・通学混雑の緩和を進め、より快適な通勤・通学を実現していくためには、多極分散型国土を形成し、東京一極集中を是正するための方策を講じていく必要がある。しかし、これらの対策を進め、将来の人口集中を抑制したとしても、なお東京圏の通勤・通学混雑の現状を改善するためには、輸送サイドからの対策が求められている。このためには、まず、輸送力の増強が必要である〔１－１－８図〕。従来から列車の長編成化や列車本数の増加等の対策を推進しているが、さらに列車本数の増加やスピードアップを図るためには、高密度信号システム、高加減速車両等の技術開発も進めていく必要がある。

１－１－８図　通勤・通学に対する国・地方公共団体への期待




注　(1)　(財)運輸経済研究センター「通勤及び旅行に関する意識調査」(平成４年７月)により作成
(2)　東京都内に通勤するサラリーマン等に対する調査結果である。

また、混雑が激しく輸送力の大幅な増強を図る必要性の高い路線については、抜本的な対策として、運賃収入の一部を非課税で積み立て、これを将来にわたる輸送力増強工事のための資金に充当することができる特定都市鉄道整備積立金制度等を活用した複々線化工事を推進してきている。これらの輸送力増強投資は、需要の誘発に

直接は結びつきにくく、鉄道事業者の収入の増加にはつながらないものであるが、それにもかかわらず、関東大手民鉄７社の輸送力増強投資は、過去５年間で１兆円を超え、実にその間の運賃収入の半分に達している。しかし一方で、通勤・通学時の輸送需要も増加を続けており、ラッシュ時の混雑が続いている。

このため、今後は、長期的にはラッシュ時の主要区間の平均混雑率を全体として150%（肩がふれあう程度で新聞が読める状態）程度にまで緩和することとし、特に混雑率の高い東京圏ではおおむね10年程度で180%（体がふれあうが新聞はなんとか読める状態）程度にまで緩和することを目標として、輸送力の増強を進めていくこととしている。

(ｲ) 新しい鉄道ネットワークの整備

東京圏においては、地下鉄７号線及び12号線等の延伸工事のほか、常磐新線、みなとみらい21線、東京臨海新交通線、東葉高速鉄道線等の新線建設が進められている。

これらの新線建設等は、新しい住宅地の供給、都市の再開発、鉄道空白地帯の解消等さまざまな観点から進められているが、通勤・通学の混雑緩和にも大きく寄与するものと考えられ、その早急な整備が期待されている。

(ｳ) 到達時分の短縮

より快適な通勤・通学の実現のためには、到達時分の短縮が輸送力の増強とともに重要なテーマになっている。

このため、列車速度の向上、相互直通運転の促進、通勤快速列車の増発等の対策が進められている。また、複々線化工事は、輸送力増強だけではなく、到達時分の短縮にも大きな効果をもたらすことが期待されている。このほか、ターミナルの改善等によって乗継ぎ利便を向上させることや車両のドアの数を増やして乗降時間を短縮することも、到達時分の短縮につながると考えられる。

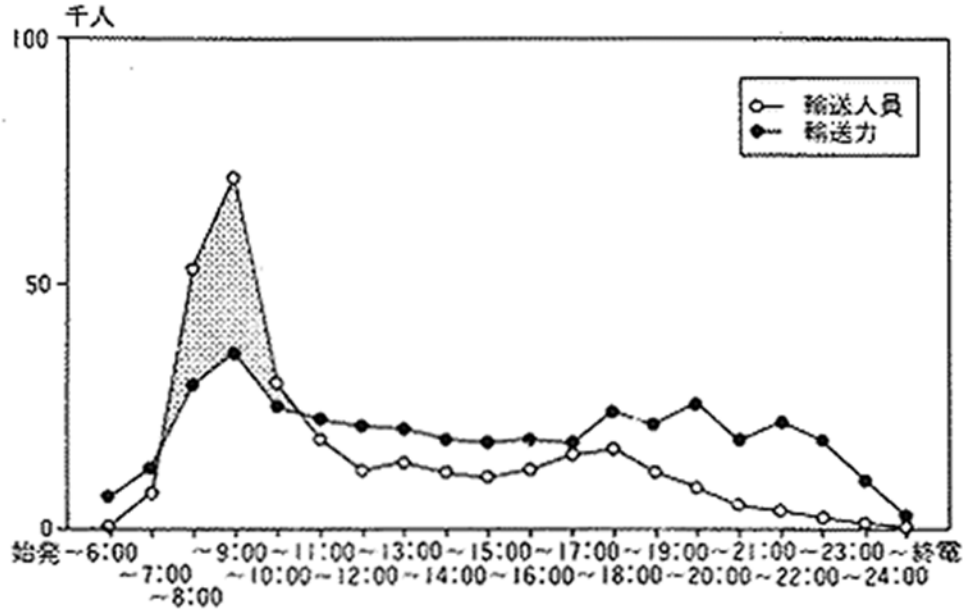
(2) 時差通勤の促進

１日あたりの輸送状況〔１－１－９図〕をみると、通勤者の出社時刻が短い時間帯に集中していること〔１－１－10図〕から、朝のピーク時間帯だけが突出して混雑している。

１－１－９図　小田急線（上り）の時間帯別輸送力及び輸送人員

1－1－9図　小田急線（上り）の時間帯別輸送力及び輸送人員

混雑は、朝のピーク時に限られるが、この混雑緩和のために膨大な設備投資が必要となる。

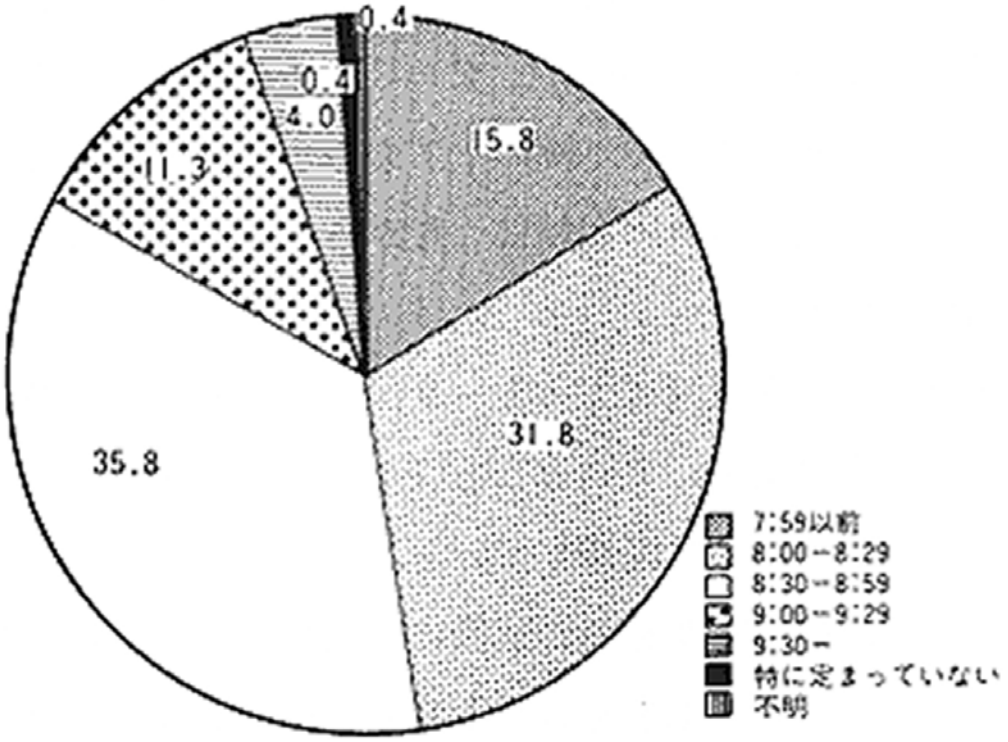



注　運輸省資料により作成

1－1－10図　通常の出社時刻

## 1－1－10図　通常の出社時刻

8時台の出社が全体の約7割を占めている。




注　(1)　(社)日本能率協会総合研究所「時差通勤に関するアンケート」（平成3年2月）により作成

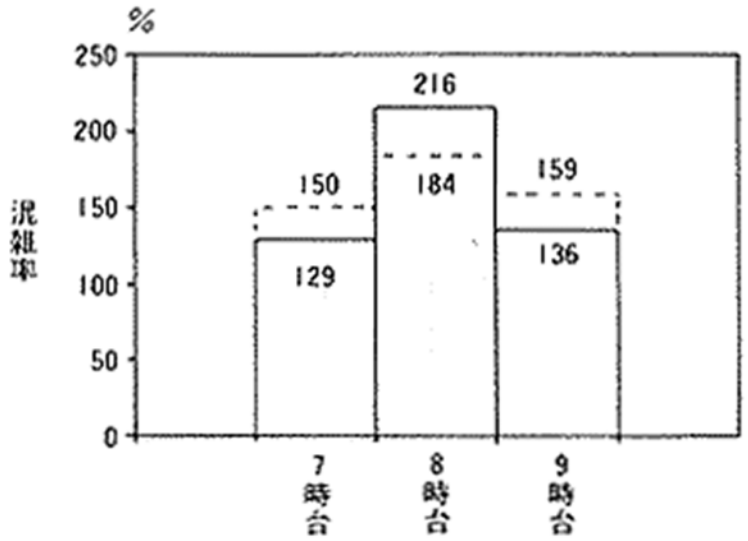
(2)　従業者に対する調査結果である。

したがって、輸送需要をその前後に分散させれば、長期間にわたり膨大な資金を投入して工事を行うよりも短期間かつ安いコストで現在の通勤・通学混雑を緩和させることが可能になると考えられ、時差通勤による需要の平準化が大都市圏における公共輸送機関の上手な利用方法であることがわかる〔1－1－11図〕。

1－1－11図　時差通勤による効果

## 1－1－11図　時差通勤による効果

営団地下鉄丸ノ内線を例にした場合，８時台の利用者の15％が前後の時間帯に分散すれば，８時台の混雑率を216％から184％に緩和することができる。




注　(1)　運輸省試算による。
(2)　実線は平成２年度実績，点線は８時台の利用者の15％が時差通勤を実施した場合の試算結果である。
(3)　時差通勤実施時の輸送力は平成２年度実績で試算している。

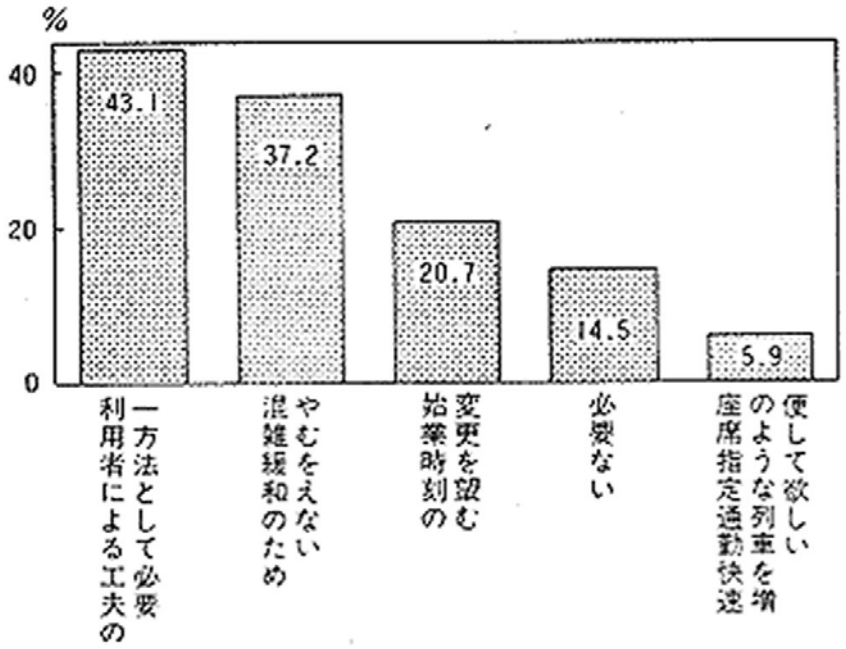
このため、交通対策本部において策定された時差通勤通学推進計画の着実な実施に努めている。また、実際に通勤者の多くが時差通勤の必要性を認めているほか、企業の側でも従業員の疲労が減るなど、その効果を評価している〔１－１－12図〕。これにもかかわらず、現実には時差通勤の導入がなかなか進まない状況にあるが、その原因は、取引先や社内の仕事との関係等にあり、今後時差通勤を導入していくうえで社会的なコンセンサスを得ることが重要であるといえる。

１－１－12図　時差通勤に対する評価

## 1－1－12図　時差通勤に対する評価

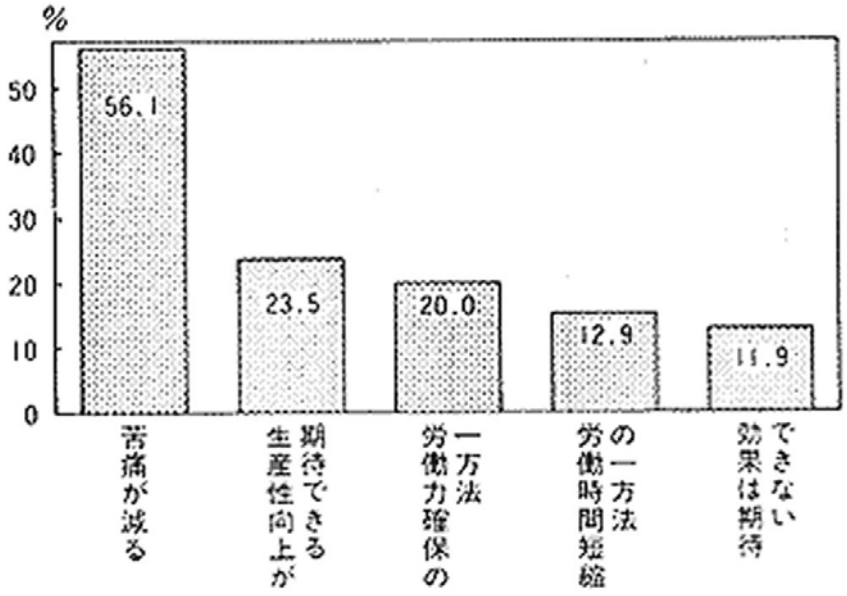
### （a）従業員に対する調査結果

4割を超える人が利用者による工夫の一方法として時差通勤を評価している。




### （b）会社に対する調査結果

6割近くの会社が時差通勤によって従業員の苦痛が減ると考えている。




注　(1)　(社)日本能率協会総合研究所「時差通勤に関するアンケート」（平成3年2月）により作成

(2)　上位5項目までを掲げた。

運輸省では、平成４年１月から鉄道事業者等により構成する時差通勤促進検討委員会を設け、時差定期の導入の可能性について検討を始めるとともに、同年４月から時差通勤問題懇談会を設け、経済界等幅広い関係者とともに時差通勤拡大に向けた方策の検討を進めている。

(3) バスの走行環境の改善

より快適な通勤・通学を実現するためには、鉄道輸送の改善に加えて、鉄道へのフィーダー輸送等を担うバス輸送についても、その走行環境の改善を図り、定時性・信頼性の回復を図る必要がある。

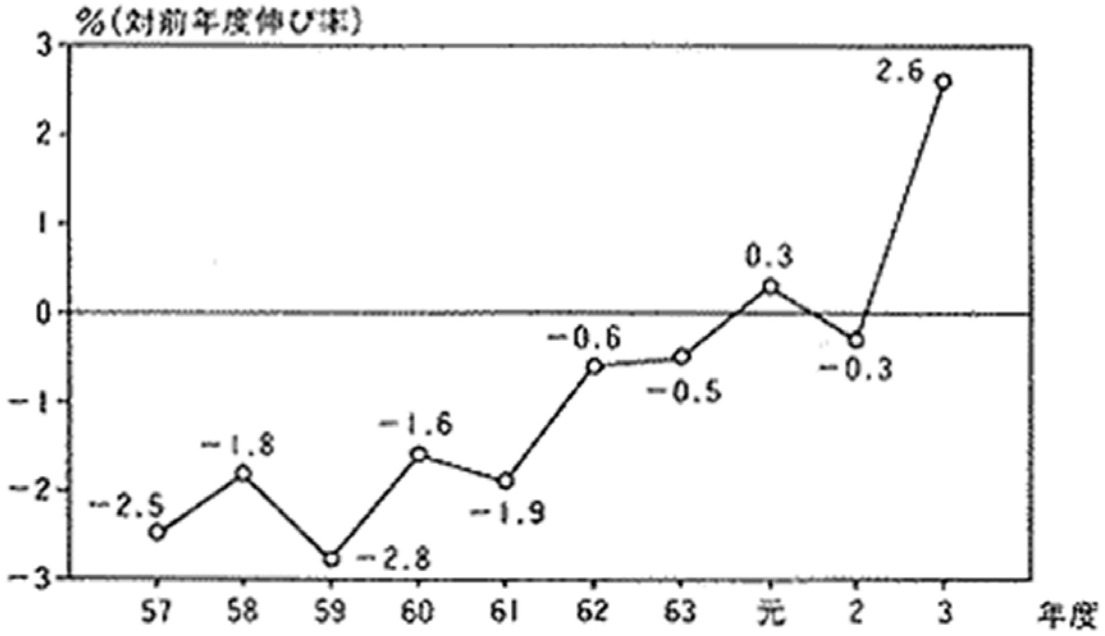
バスは、東京圏においては鉄道へのアクセス交通全体の約17％を占めており、通勤・通学交通に重要な役割を果たしている。

そこで、バスの走行環境を改善するために有効と考えられる道路・交差点の改良、バス優先・専用レーンの設定、違法駐車の排除等の道路交通円滑化対策について、道路管理者、都道府県警察等と一体となって取り組む必要がある。これらの対策等により、東京圏においては、低落傾向にあったバスの利用者が増加しつつあり、バス復権のきざしがみられる〔１－１－13図〕。

１－１－13図　東京におけるバス輸送量の推移

## 1－1－13図　東京におけるバス輸送量の推移

走行環境の改善等により平成３年度に入って増加傾向に転じている。




注　(1)　運輸省資料により作成
　　(2)　輸送量は、東京23区及びその近郊市街における実績である。

また、今後とも公共輸送機関の整備を進め、マイカーからの誘導を図るとともに、貨物輸送の効率化を進めること等によって道路交通混雑の緩和を進めていくことも重要である。

### 4　急がれる鉄道整備

(1) 鉄道事業者への期待とインセンティブの強化

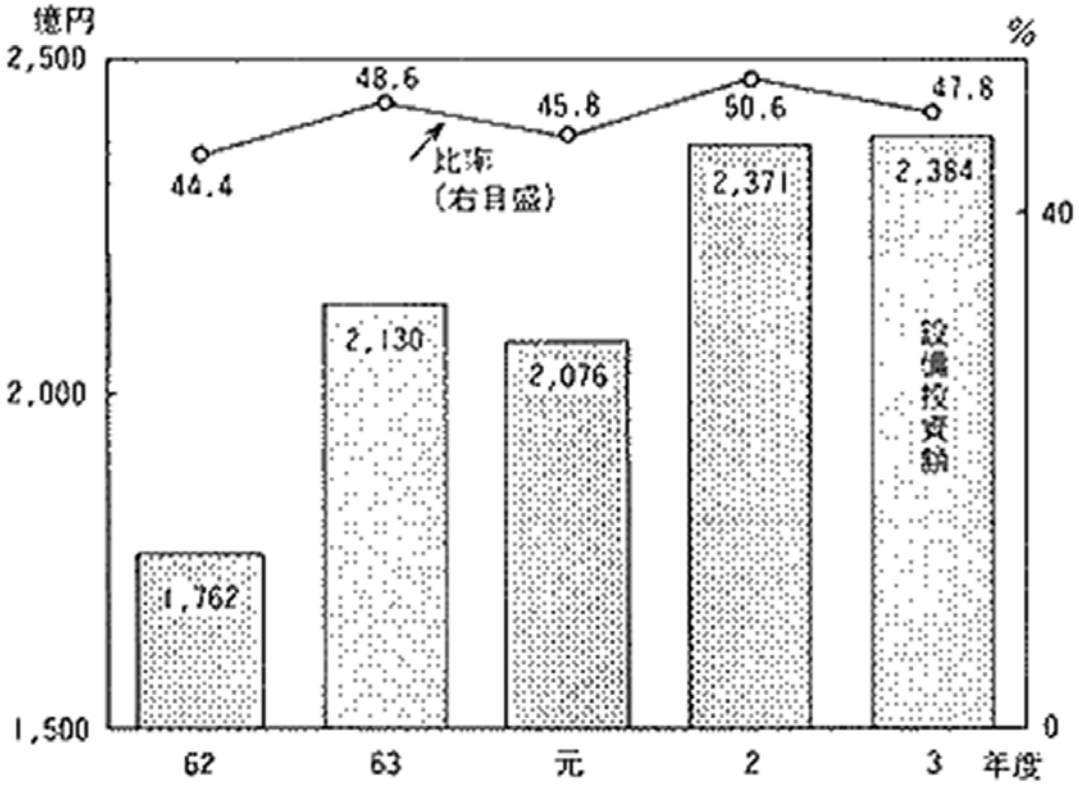
鉄道の整備は、利用者からの運賃収入による採算を基礎として民間事業者が中心となって進めている。

例えば、関東大手民鉄７社では、特定都市鉄道整備積立金制度等を活用しながら、毎年輸送力増強を中心とする多額の設備投資を行っている〔１－１－１４図〕〔１－１－15図〕。また、ＪＲ東日本では、通勤・通学時間の短縮や着席率の向上等をめざして、東京圏通勤・通学輸送改善構想に取り組んでいる。

１－１－14図　関東大手民鉄７社の設備投資額の推移

## 1－1－14図　関東大手民鉄７社の設備投資額の推移

関東大手民鉄の設備投資は運賃収入の半分にも達している。

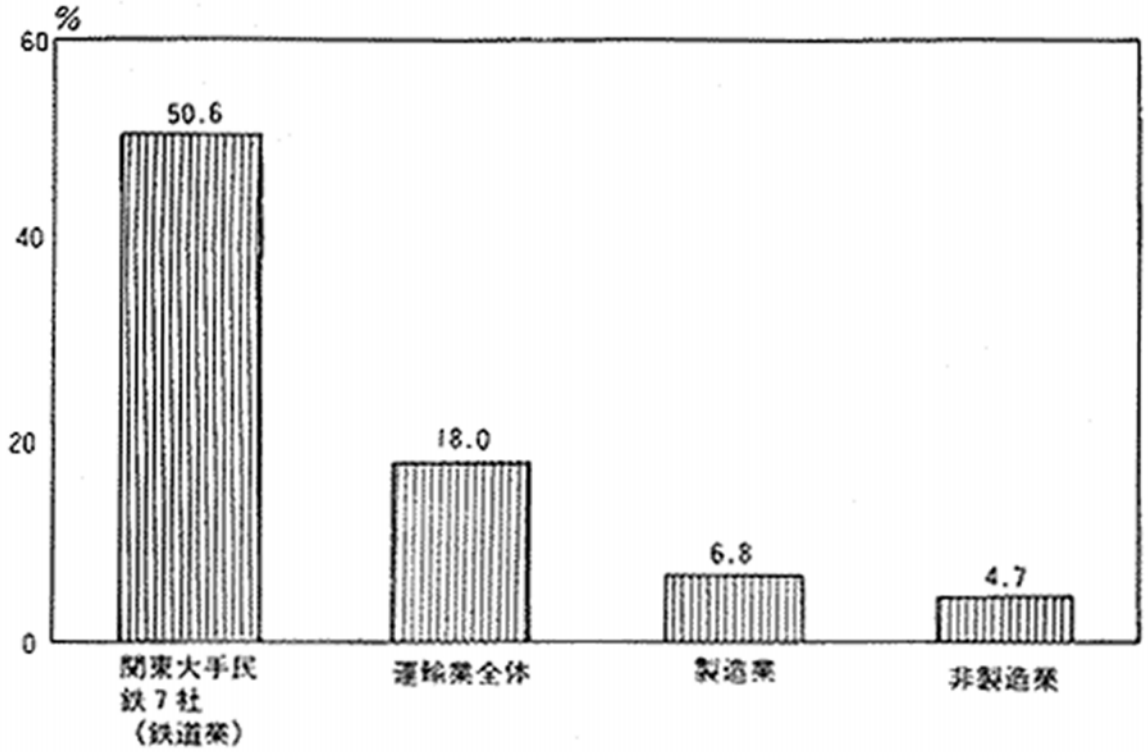



注　(1)　運輸省資料による。
　　(2)　棒グラフは設備投資額
　　(3)　折れ線グラフは運賃収入に対する設備投資額の比率(%)

1－1－15図　売上高に占める設備投資額の割合

## 1－1－15図　売上高に占める設備投資額の割合

関東大手民鉄の設備投資は，他産業と比べてかなり大きい。




注　(1)　関東大手民鉄7社については運輸省資料により，その他については日本銀行「主要企業経営分析」(平成2年度)により作成
(2)　平成2年度の実績である。

しかし、鉄道の整備には膨大な資金が必要となるほか、その回収には長期間を要するのが実態であり、鉄道事業者の投資意欲を醸成し、鉄道整備を着実に推進していくためには、利用者負担を原則としつつも、国や地域社会による投資促進のためのインセンティブを強化していくことが必要である。

なお、大都市圏における新線建設については、土地の価格の高騰等によってその整備に要する費用が上昇しているほか、用地の取得が困難になってきていることなどもあって、投資リスクが大きく、民間事業者のみによる投資の限界を超える場合が多い。

このため、地下鉄については、特殊法人たる帝都高速度交通営団や地方公共団体のほか、第三セクターが整備主体となっているケースもある。地下鉄以外についてみると、第三セクターが整備主体となっているケースも多い。

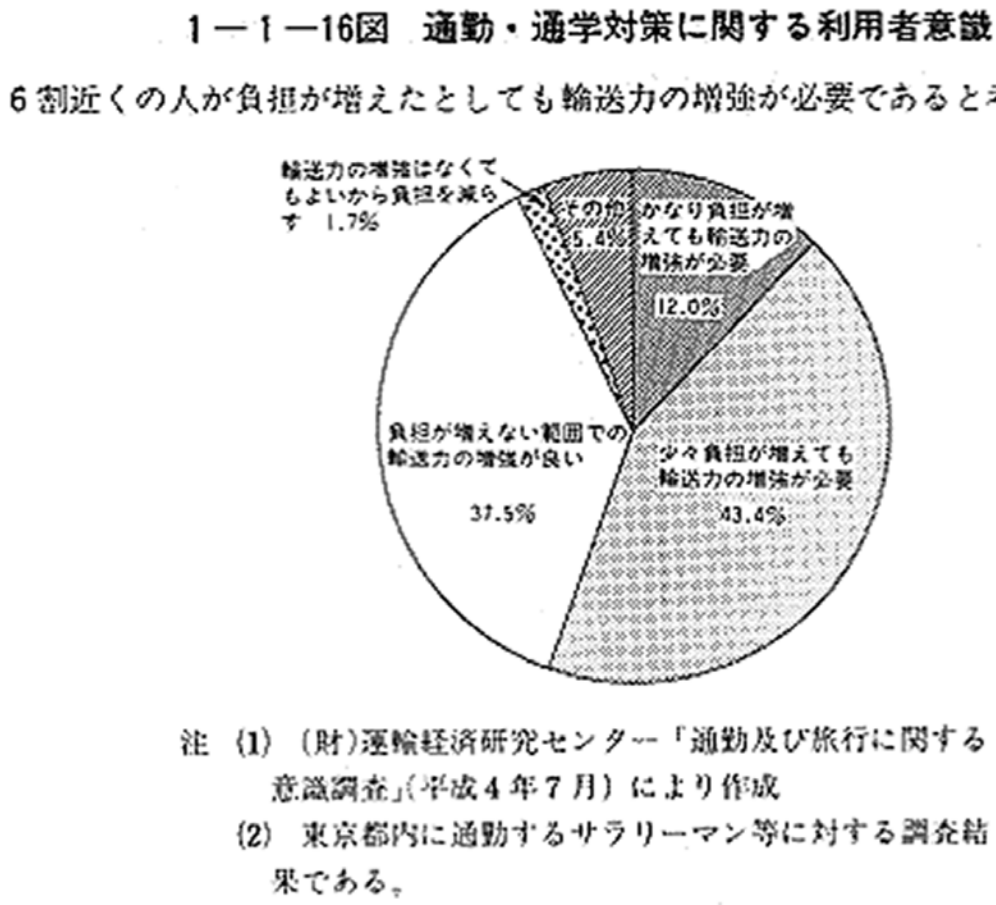
(2) 利用者負担の在り方とサービスの向上

鉄道は、これまで原則として輸送サービスの直接の受益者である利用者から得られる運賃収入を原資として、その整備が行われてきた。

従来、鉄道の運賃・料金は、さまざまな要因によって、相対的に低い水準にとどめられる傾向にあった。そのため、鉄道への投資が不足しがちとなり、利用者サービスの向上が必ずしも十分に図られなかった感がある。

しかし、最近の国民の所得水準の向上や時間価値の上昇、あるいは人々の生活の質の高度化に対するニーズは、応分の負担をしてもより質の高いサービスを得たいという利用者を大幅に増やしてきた〔１－１－16図〕。このことは、新幹線通勤者の大幅な伸び〔１－１－17図〕や全員着席型の快速通勤電車等〔１－１－18表〕の人気の高さからもうかがえる。

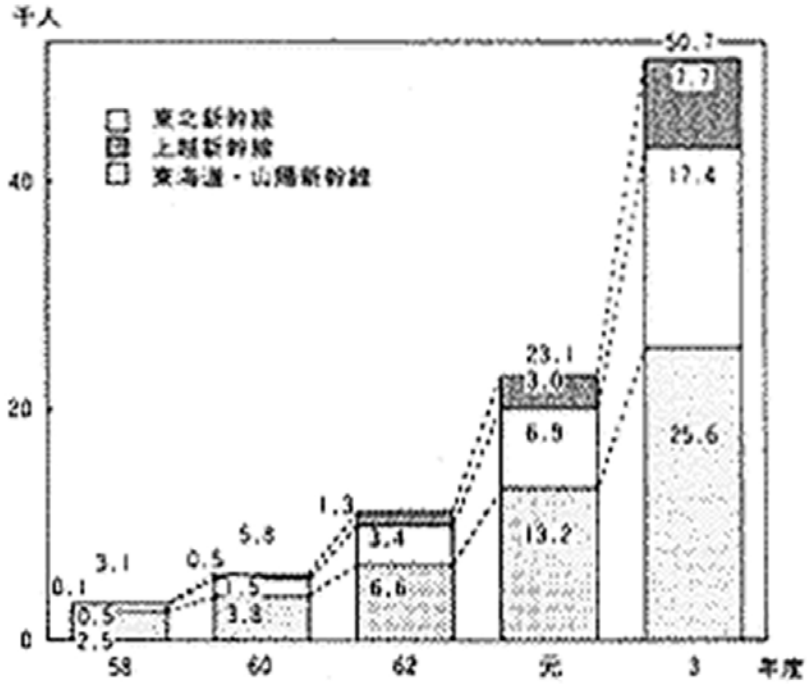
１－１－16図　通勤・通学対策に関する利用者意識




１－１－17図　一日当たりの新幹線定期旅客輸送人員の推移

## 1－1－17図　一日当たりの新幹線定期旅客輸送人員の推移

新幹線の定期旅客は、東北・上越新幹線の東京駅乗り入れもあって、ここ２年間で２倍以上に増加している。




注　(財)交通統計研究所「鉄道の旅客輸送」及び運輸省資料により作成

１－１－18表　東京圏における通勤者向け列車の現状

## 1－1－18表　東京圏における通勤者向け列車の現状

コーヒー一杯程度の料金で座ることができる着席型列車の人気は高い。

| | 会社名 | 名称 | 区間 | 一日当たり本数 | 着席料金（特急・急行料金） |
|---|---|---|---|---|---|
| 全員着席型の快速通勤列車 | ＪＲ東日本 | 湘南ライナー | 東京～小田原 | 11 | |
| | | 湘南新宿ライナー | 新宿～小田原 | 4 | |
| | | ホームライナー津田沼 | 東京～津田沼 | 2 | |
| | | ホームライナー逗子 | 東京～逗子 | 1 | |
| | | おはようライナー逗子 | 東京～逗子 | 1 | |
| | | ホームライナー千葉 | 東京・新宿～千葉 | 3 | 300円 |
| | | ホームライナー古河 | 上野・新宿～古河 | 3 | |
| | | ホームライナー鴻巣 | 上野・新宿～鴻巣 | 3 | |
| | | ホームライナー大宮 | 上野～大宮 | 6 | |
| | | ホームライナー土浦 | 上野～土浦 | 1 | |
| | | おはようライナー土浦 | 上野～土浦 | 1 | |
| | | おはようライナー高尾 | 新宿～高尾 | 1 | |
| | | おはようライナー青梅 | 新宿～青梅 | 1 | |
| | | ホームライナー高尾 | 新宿～高尾 | 1 | |
| | | ホームライナー青梅 | 新宿～青梅 | 1 | |
| | 京成 | モーニングライナー | 京成上野～京成成田等 | 3 | 350円 |
| | | イブニングライナー | 京成上野～京成成田等 | 6 | |
| | 京急 | ウイング号 | 品川～京急久里浜 | 8 | 200円 |
| 通勤定期券で利用できる特急・急行列車 | ＪＲ東日本 | ホームタウンわかしお | 東京～上総一ノ宮 | 2 | 620～ 930円 |
| | | ホームタウンささなみ | 東京～君津 | 2 | 620～ 930円 |
| | | 妙高 | 東京～長野 | 1 | 520～1240円 |
| | | 新特急なすの | 新宿～宇都宮・黒磯 | 3 | 620～1650円 |
| | | ホームタウンひたち | 上野～水戸 | 1 | 620～1340円 |
| | | さわやかひたち | 上野～水戸・高萩 | 2 | 620～2060円 |
| | | 新特急草津 | 上野～万座・鹿沢口，長野原草津口 | 8 | 620～1650円 |
| | | 新特急谷川 | 上野～水上 | 10 | 620～1650円 |
| | | 新特急あかぎ | 上野～前橋 | 6 | 620～1340円 |
| | | かいじ | 東京～甲府，上諏訪　新宿　訪，松本 | 19 | 620～2270円 |
| | 東武 | りょうもう号 | 浅草～太田 | 2 | 910円 |
| | 西武 | レッドアロー号 | 池袋～西武秩父等 | 48 | 350～600円 |
| | 京成 | スカイライナー | 京成上野～成田空港 | 39 | 800円 |
| | 小田急 | ロマンスカー | 新宿～箱根湯本等 | 96 | 400～800円 |

注　(1)　運輸省資料により作成

(2)　全員着席型の快速通勤列車の利用は，通勤定期券に加え，着席料金が必要となる。

(3)　通勤定期券で利用できる特急・急行列車の利用は，通勤定期券に加え，特急料金等が必要となる。

(4)　着席料金は，東京都区内で乗車又は降車した場合の料金である。

鉄道事業者に対し、より質の高いサービスの提供に向けた経営努力を引き続き求めていくことはいうまでもないが、鉄道の利便性を享受している利用者やその他の受益者に対して、一層の協力と負担を求めることを検討していく必要がある。

(3) 国の役割

大都市で働き、学ぶ人たちの生活の向上を図るために通勤・通学の交通手段を改善することは、国が行うべき重要な施策である。

このため、鉄道整備の促進を目的として、昭和37年度には地下高速鉄道建設費補助制度を、47年度には特殊法人日本鉄道建設公団による民鉄線建設補助（Ｐ線補助）制度を導入したほか、平成元年度から施行された大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法に基づき東京からつくば市にいたる常磐新線の整備を進めている。このほか、昭和61年度には特定都市鉄道整備積立金制度を創設するとともに、平成３年10月には特殊法人鉄道整備基金を設立するなどの措置を講じてきた。今後とも、これらの制度を有効に活用するとともに、必要に応じて公的助成の充実を図ることなどにより、鉄道整備を積極的に進めていく必要がある。

(4) 地域社会による支援

大都市機能の維持・改善、地域の活性化、地域経済の振興等において、鉄道やその駅は地域の社会基盤として重要な役割を果たすことが期待されてきている。また、鉄道の整備は、駅を中心として大きな開発利益を地域社会にもたらすものである。

今後は、地域社会と鉄道の関わり方の検討を踏まえ、地域社会の理解を得つつ、地域社会の鉄道整備に対する協力と支援のあり方を検討する必要がある。

## 第２章　地域間交流の促進をめざして

### １　高速交通ネットワークの役割

新幹線や航空等により形成される高速交通ネットワークは、地域間の移動に要する時間の大幅な短縮をもたらす。このような移動時間の短縮は、人々の生活空間を拡大し、生産、販売、居住、就学・就労、旅行等人間のあらゆる活動の可能性を拡げるものである。20世紀初めにライト兄弟によって発明された航空機が今や世界中を網の目のように飛び回るようになるなど、高速交通に対する人類のあくなき願いは、その英知と努力の上に実現が図られてきた。そして、この移動時間の短縮が、世界及び我が国における今日の地域間の人的・物的交流と文化的交流をもたらしたといっても過言ではない。特に、最近では、時間価値が非常に高まっていることから、交通機関の高速化による移動時間の短縮へのニーズがこれまで以上に高まっているといえる。

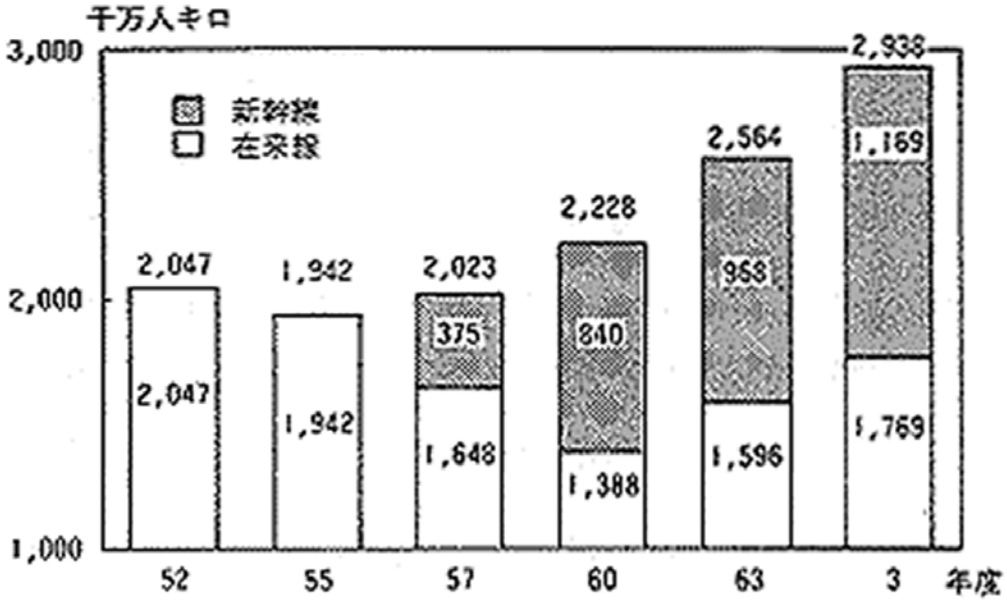
また、国内的には、いわゆる東京一極集中の是正が大きな問題となっており、多極分散型国土を形成し、国土の均衡ある発展を図るためにも、全国的な高速交通ネットワークを整備し、地域間交流を促進していくことが重要になっている。高速交通ネットワークの整備が、人的・物的交流の活発化等を通じて地域の経済社会の活性化に果たす役割は大きいと考えられるからである。

そこで、このような点を東北新幹線を例にとって考えてみると、その開業によって、それまで減少傾向にあった東北線全体の輸送実績が向上し〔１－２－１図〕、これに伴い沿線地域の人口や製造品出荷額等が大きく伸びており〔１－２－２図〕〔１－２－３図〕、東北新幹線による高速交通サービスが地域の経済社会の活性化に大きく貢献しているものと思われる。

１－２－１図　東北線の輸送量の推移

## 1－2－1図　東北線の輸送量の推移

東北線全体の輸送量は，東北新幹線開業後増加に転じており，ここ10年で4割を超える伸びとなっている。

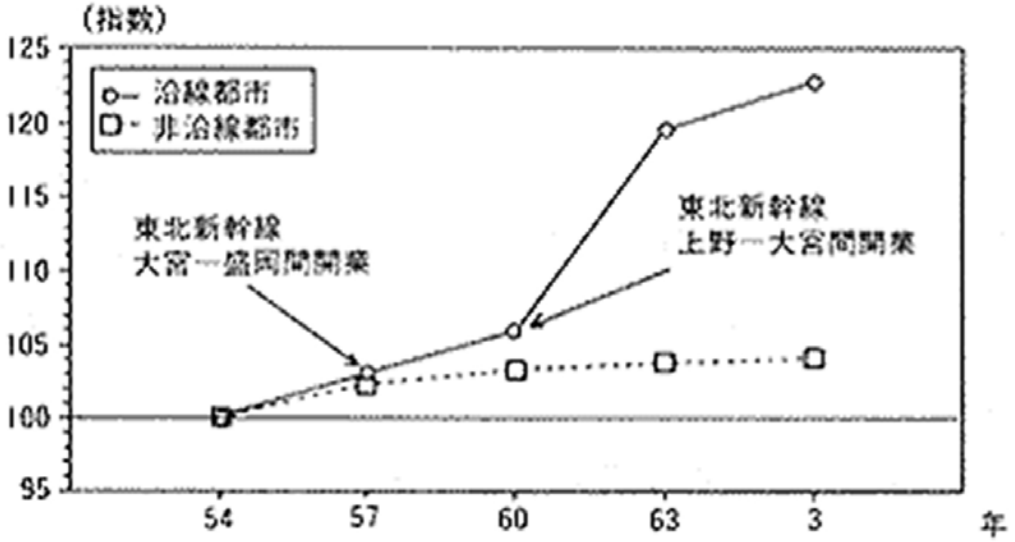



注　(1)　(財)交通統計研究所「鉄道の旅客輸送」等により作成
(2)　東北新幹線は，昭和57年11月に大宮一盛岡間，昭和60年3月に上野一大宮間，平成3年6月に東京一上野間が開業

1－2－2図　東北新幹線沿線人口の推移（54年＝100）

## 1－2－2図　東北新幹線沿線人口の推移（54年＝100）

東北新幹線沿線都市は，非沿線都市に比べて人口の伸びが大きい。




注　(1)　自治省「住民基本台帳に基づく全国人口，世帯数表」により作成

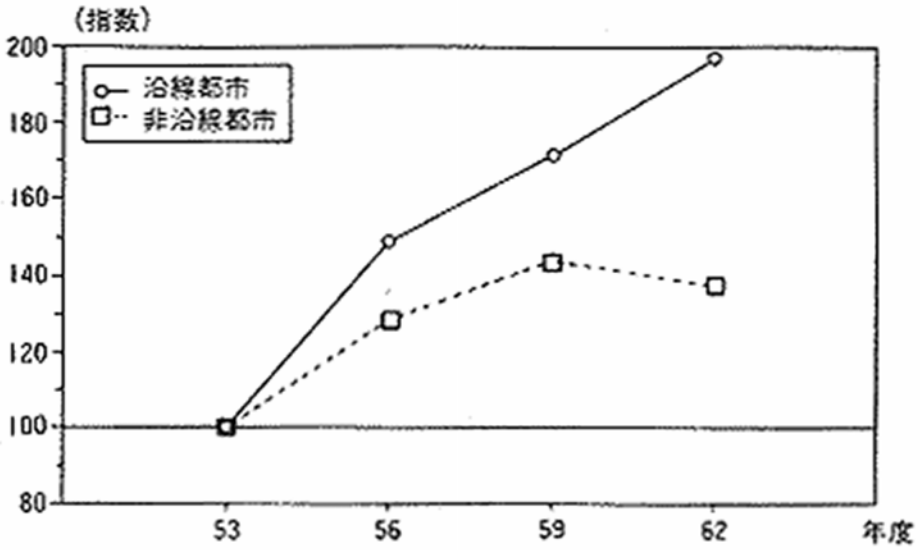
(2)　各年３月31日現在

(3)　沿線都市とは，盛岡市，一関市，仙台市，古川市，福島市及び郡山市を，非沿線都市とは，青森市，八戸市，秋田市，大館市，山形市及び酒田市をそれぞれ抽出した。

１－２－３図　東北新幹線沿線における製造品出荷額等の推移（53年＝100）

**1－2－3図　東北新幹線沿線における製造品出荷額等の推移（53年＝100）**

東北新幹線沿線都市は，非沿線都市に比べて製造品出荷額等の伸びが大きい。



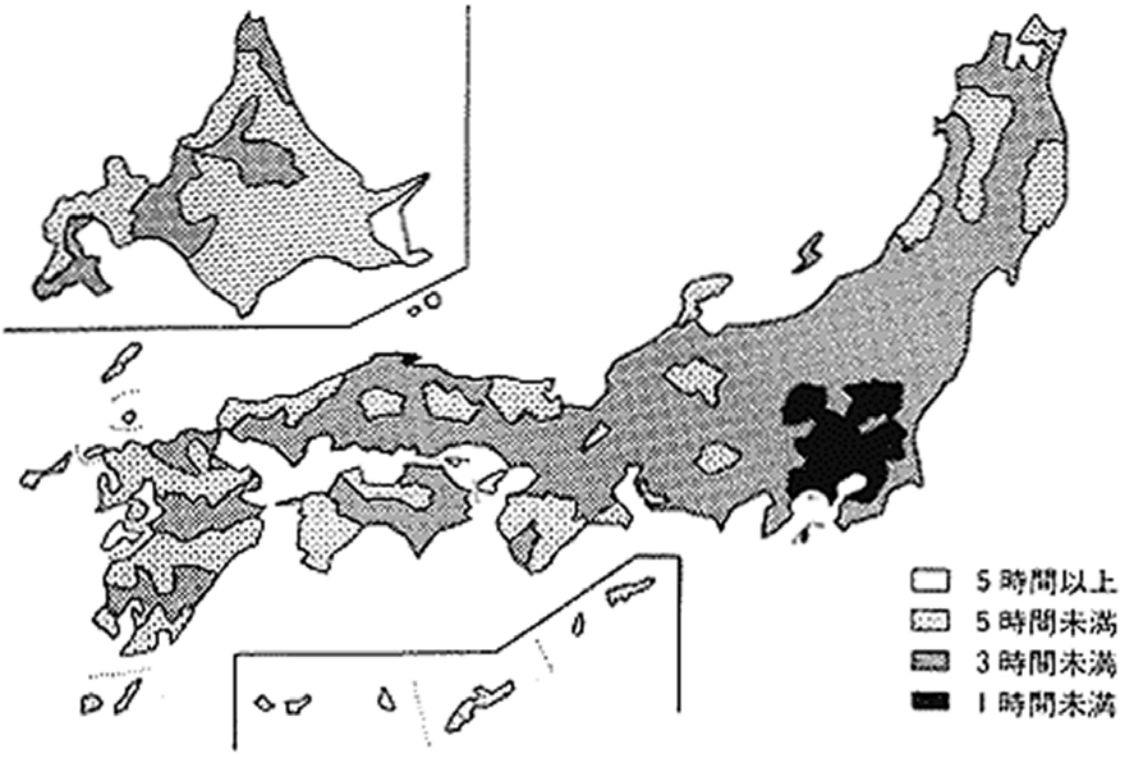

注　(1)　通商産業省「工業統計表」により作成
　　(2)　沿線都市とは，盛岡市，一関市，仙台市，古川市，福島市及び郡山市を，非沿線都市とは，青森市，八戸市，秋田市，大館市，山形市及び酒田市をそれぞれ抽出した。

なお、全国的な高速交通ネットワークの整備が進展していることから、地域間交流を東京、大阪からの所要時間でみると、３時間以内ではそれぞれ約64%、約59%の地域への移動が可能となっている〔１－２－４図〕。

１－２－４図　東京からの所要時間分布

## 1－2－4図　東京からの所要時間分布

東京から全国の約64%の地域に3時間以内で到達することができる。




注　(1)　国土庁「総合交通体系データベース」により作成
　　(2)　データは平成元年現在である。

### 2　幹線鉄道ネットワークの構築

(1) 幹線鉄道ネットワークの現状

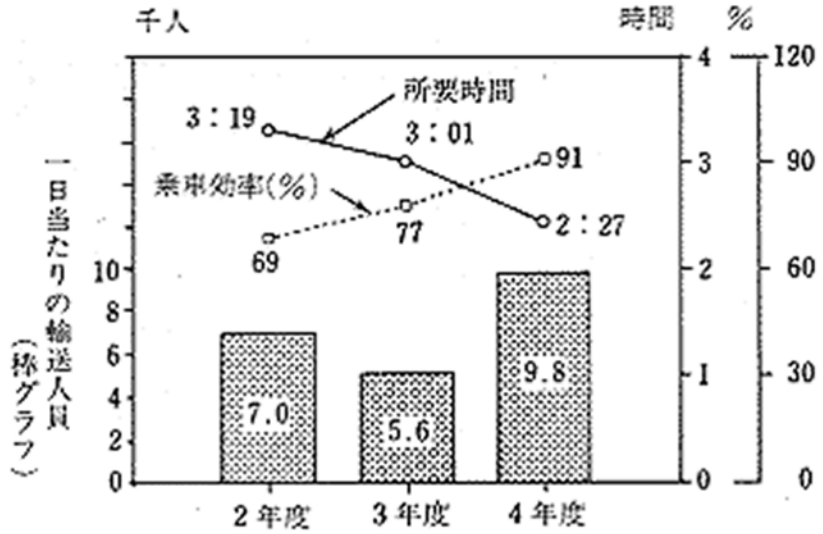
全国的な幹線鉄道ネットワークについては、昭和30年代までに基礎的な部分がほぼ完成し、東海道・山陽新幹線、東北・上越新幹線等の開業はあったものの、これらを除けば、必ずしも高速化が進捗しておらず、地域間移動に要する時間の短縮が十分に実現しているとはいいがたい。

また、新幹線については、すでに整備新幹線３線４区間が着工されているほか、平成３年６月の東北・上越新幹線の東京駅乗入れ、４年３月の営業最高速度270kmで走行する新型車両（のぞみ）の導入等ネットワークの整備に向けた努力が着実に続けられている。これに加えて、在来線を活用して比較的低い投資額と短い工事期間で高速交通ネットワークの拡大をもたらす新幹線と在来線の直通運転化を推進しており、４年７月には福島から山形までの区間が開通し、大きな効果をもたらしている〔１－２－５図〕ほか、４年３月に盛岡から秋田までの区間について工事に着手した。

１－２－５図　新幹線直通運転化（奥羽線福島～山形間）の効果

## １―２―５図　新幹線直通運転化（奥羽線福島～山形間）の効果

新幹線直通運転化に伴い，東京～山形間の所要時間は34分短縮され，１日当たり輸送人員は平成２年度に比べて４割を越える増加となっている。




注　(1)　ＪＲ東日本資料により作成
(2)　各年度とも７月及び８月の実績である。
(3)　輸送人員は福島～米沢間の「つばさ」(平成２年度，３年度は旧特急「つばさ」。以下同じ。)の断面輸送量である。
(4)　所要時間は東京～山形間の最短の場合である。
(5)　乗車効率は「つばさ」の実績である。
(6)　３年度は工事のため，通常の年度に比べて「つばさ」の運行本数が少なくなっている。

(2) 幹線鉄道ネットワークの整備方策

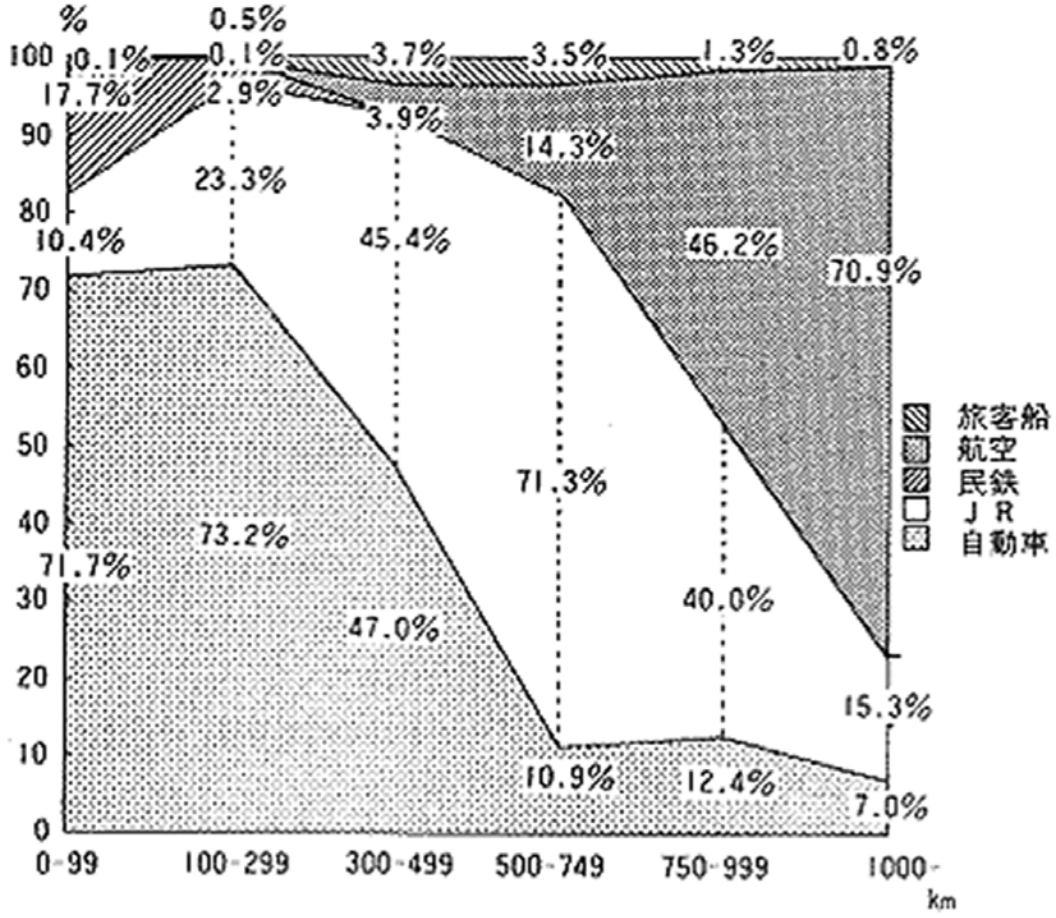
(ｱ) 幹線鉄道ネットワークの質の高度化

今後は、鉄道特性のある分野において幹線鉄道ネットワークの質の高度化を図り、航空網、高速道路網とあいまって、全国の高速交通ネットワークの高度化を図ること〔１－２－６図〕が、鉄道整備の目標となる。特に、地球温暖化等地球環境問題がクローズアップされつつある中で、$CO_2$の排出量が少なく環境負荷の小さい鉄道の果たす役割はより一層重要になると考えられる。このため、安全の確保や環境問題にも配慮しつつ、既存の鉄道路線を最大限に活用することとし、次のような路線についてその整備を進めていくことが適当である。

１－２－６図　距離帯別輸送機関分担率

## 1－2－6図　距離帯別輸送機関分担率

距離帯別・輸送機関別シェアは，500km未満では自動車が，500km以上750km未満ではＪＲが，750km以上では航空が最も大きくなっている。




注　運輸省「旅客地域流動調査」（平成２年度）により作成

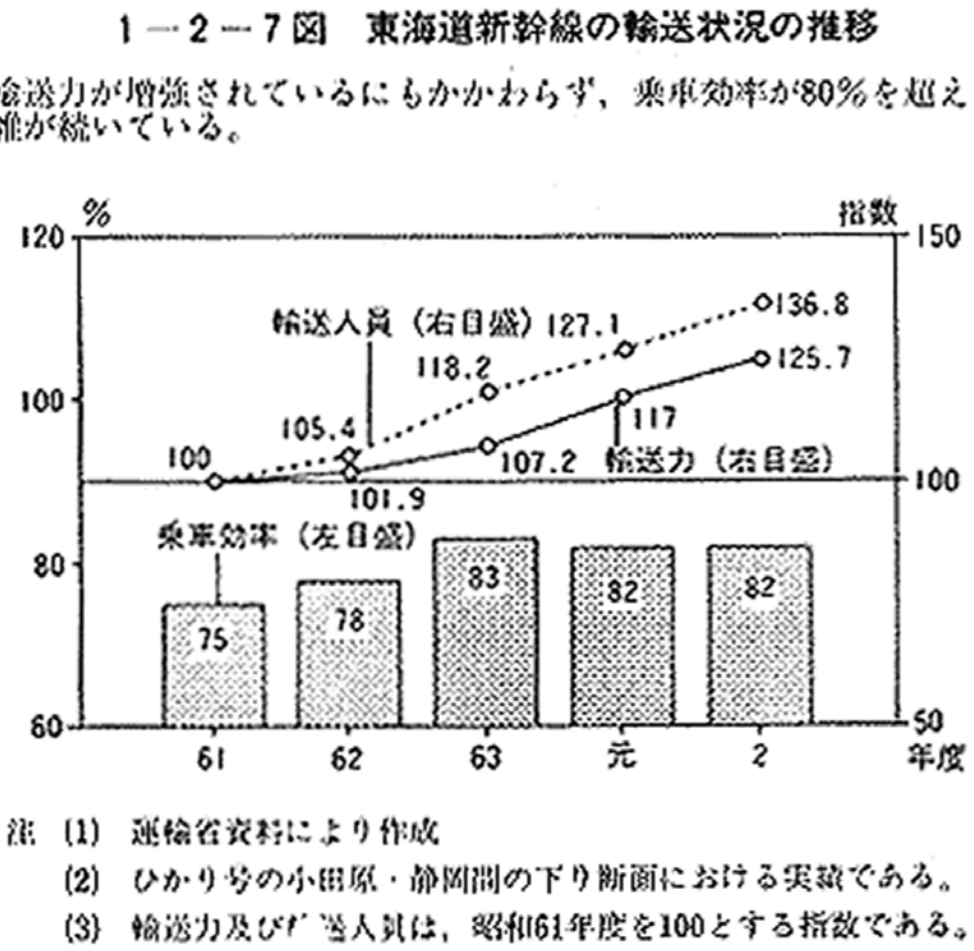
(a) 鉄道にとって有効距離帯である100km～800kmに収まる大都市や地方中核都市（人口20万人以上の都市及び県庁所在都市間）を結ぶ鉄道
(b) 鉄道輸送の特性である大量性が発揮できる一定以上の輸送量が期待される区間

また、具体的な整備にあたっては、線路等の鉄道施設の整備と車両等設備の整備を適切に組み合わせるなど、輸送需要に適合した投資を行うとともに、新幹線と在来線の直通運転化等の方策により幹線鉄道ネットワーク全体の質の高度化を図ること等が必要となる。

整備新幹線については、当面、いわゆる基本スキームの３線５区間のうち既に着工した４区間（北陸新幹線高崎～長野間及び石動～金沢間、東北新幹線盛岡～青森間、九州新幹線八代～西鹿児島間）について着実に建設を進めるとともに、基本スキームに従い、残る北陸新幹線魚津～糸魚川間についても適切に対処することが望ましい。

なお、東海道新幹線については、逐次輸送力の増強を図ってきているものの、輸送需要がこれを上回って伸びている状況にあり、混雑が改善されない状況が続いているほか〔１－２－７図〕、今後とも輸送需要の伸びが予想される。このため、二階建車両の導入や品川新駅構想等を踏まえた列車運行本数の増発等の輸送力増強のための有効な施策の推進を急ぐ必要がある。

１－２－７図　東海道新幹線の輸送状況の推移




また、現在の在来線の幹線鉄道ネットワークは、表定速度（駅の停車時間を含めた平均速度）が60～90km/ｈの路線が大半となっている。このため、利用者ニーズや投資効果等を踏まえつつ、線形の改良、新型車両の開発等を行い、そのスピードアップを進めていくことにより、利用者利便の向上を図り、輸送需要を自家用車から鉄道に誘導していくこと等が求められている。

(ｲ) 幹線鉄道整備のインセンティブの強化

鉄道事業者は、企業性の観点から、その競争力を交通市場で長期的に保ち得るように投資を行うことが求められる。

しかしながら、幹線鉄道は、都市鉄道と同様に、その建設に膨大な資金と長期の回収期間を要することやその資金の回収が困難であること等から、必要に応じ、鉄道事業者に対する公的支援を行い、資本費の負担軽減を図るなど鉄道事業者の投資意欲を醸成するための投資インセンティブの強化が必要である。

(3) 技術開発への取組み

安全や環境に十分配慮しつつ、これまで以上に幹線鉄道の高速化を進めていくためには、今後解決していくべき技術的課題が少なからずある。

新幹線については、将来的に営業最高速度毎時300km～350kmでの走行を可能とするため、空気抵抗・騒音の低減化を進める。また、幹線鉄道については、営業最高速度毎時160km～200kmでの走行を可能とするための狭軌車両の開発等を進める必要がある。さらに、超電導磁気浮上式鉄道については、営業最高速度毎時500kmをめざして、２年度から新実験線の建設を進めている。

## 3　航空ネットワークの構築

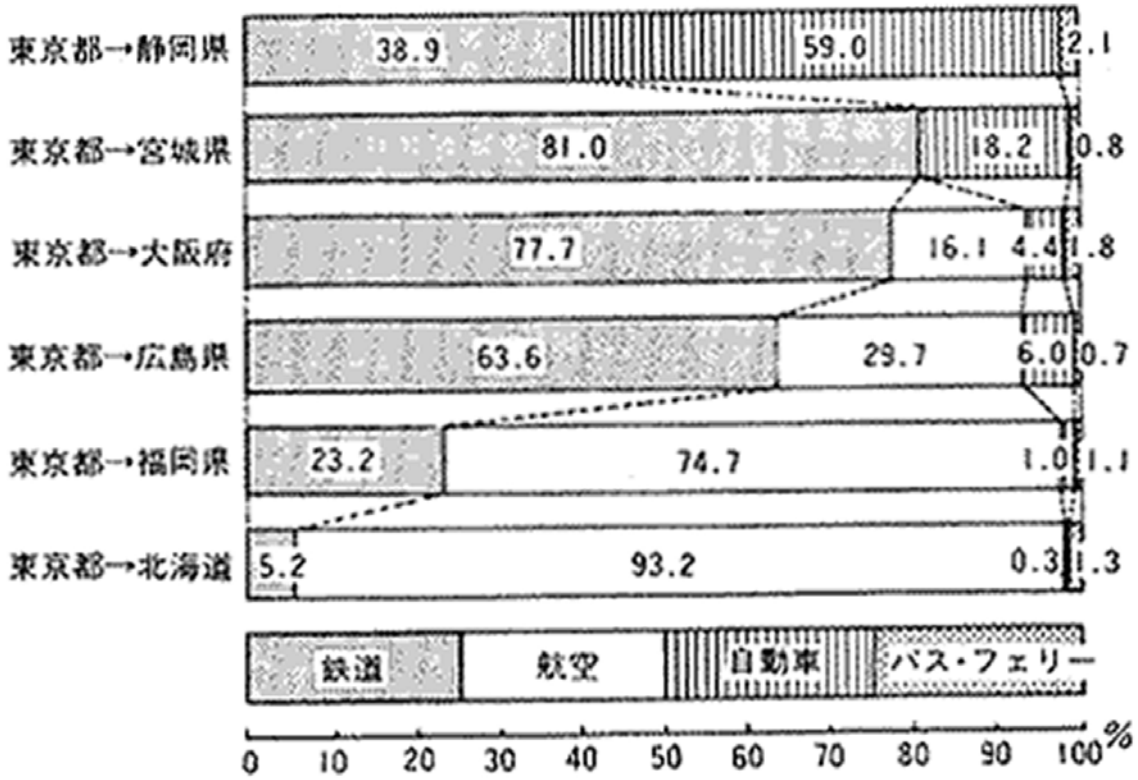
(1) 航空ネットワークへの期待

我が国の国土は、概ね南北3,000キロメートルに及んでおり、地形的にも、航空ネットワークが重要な役割を果たしていくことが期待されている。このため、従来から東京、大阪を中心として航空ネットワークの構築が進められてきたが、東京－北海道、東京－福岡といった1,000キロメートルを超える広域的な移動においては、航空輸送がその約９割のシェアを占めるなど〔１－２－８図〕、国内の交通ネットワークにおいて航空輸送の伸びが目立つ〔１－２－９図〕。

１－２－８図　東京からの交通機関別地域間流動量

## 1－2－8図　東京からの交通機関別地域間流動量

東京都→北海道の流動では、航空が9割以上のシェアを占めている。

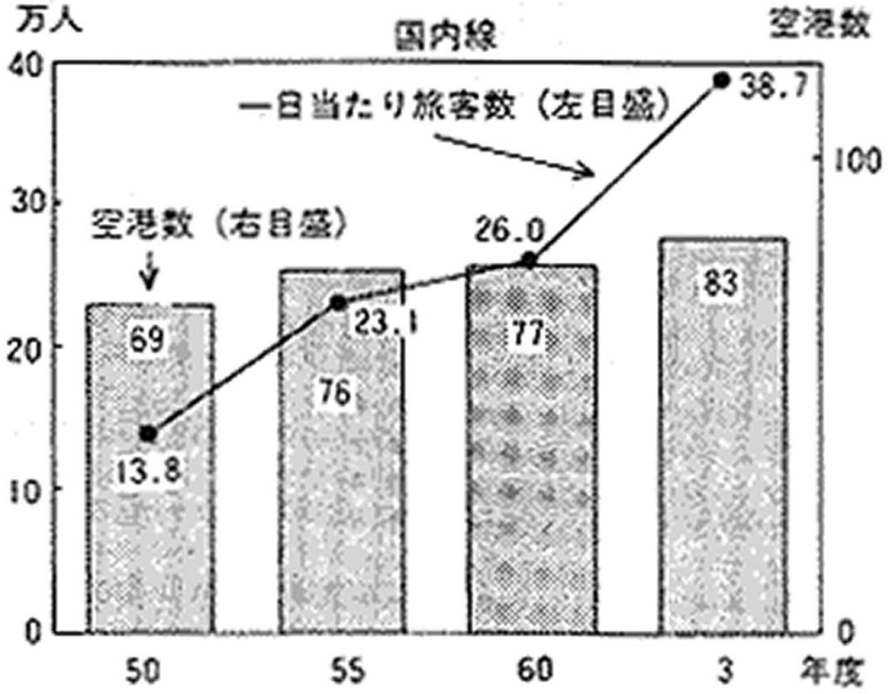


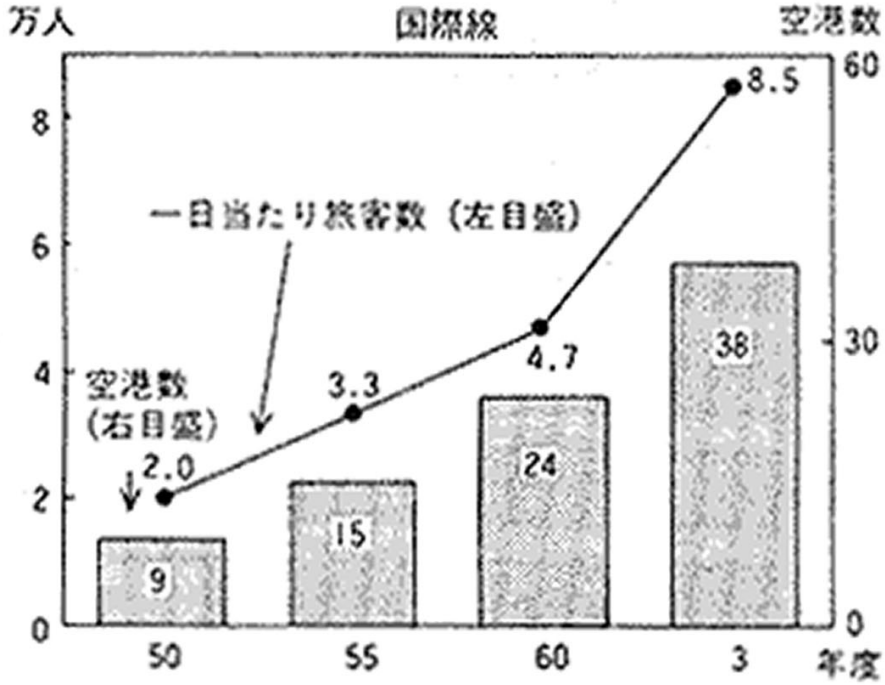

注　国土庁及び運輸省「幹線旅客流動の総合的把握に関する調査」
（平成2年度純流動調査）により作成

1－2－9図　一日当たり航空旅客者数及び空港数の推移

## 1－2－9図　一日当たり航空旅客者数及び空港数の推移

昭和50年度以降、国内航空旅客数は約3倍に、
国際航空旅客数は約4倍に増加している。




注　運輸省資料により作成

また、最近では、東京、大阪以外の地域相互間の交流も活発化しつつあり、さらに、海外との交流も大幅に拡大しており、利用者ニーズを踏まえた国内及び国際の航空ネットワークの充実が求められている。

(2) 航空ネットワークの整備方策

(ｱ) 二大都市圏における航空ネットワーク

航空ネットワークについては、二大都市圏から全国各地への国内航空ネットワークの充実を図るほか、新東京国際空港及び関西国際空港については、国際ハブ空港として全方向への利便性を有するネットワークを形成していくこととしている。

このため、新東京国際空港について、関係者との話し合いを進めるなど二期施設の早期完成に向けて全力を挙げて取り組むほか、東京国際空港の沖合展開に伴う平成５年の西側ターミナル施設の供用開始等に向けた整備、関西国際空港の一期計画部分の６年の開港をめざした整備、首都圏における新空港構想の調査等を鋭意進めることとしている。

(ｲ) 地方拠点空港における航空ネットワーク

航空ネットワークについては、二極構造から多極構造への国内航空ネットワークの展開を図るため、全国各地へのネットワークの充実を図ることとしている。さらに、需要の動向に応じて、中・近距離の国際路線を中心に国際航空ネットワークを形成するとともに、新千歳空港、名古屋空港及び福岡空港については、国際ネットワーク上の立地条件等を勘案して方面別ゲートウェイに相応したネットワークを形成していくこととしている。

また、福岡空港、名古屋空港等の地方拠点空港については、ターミナル地域等の整備を進めるとともに、中部新国際空港構想について調査を進めることとしている。

(ｳ) 地方空港における航空ネットワーク

その他の地方空港については、二大都市圏以外の地域において90分以内で空港に到達できる人口の割合を、1990年（平成２年）の約80％からおおむね2000年（平成12年）には約85％とすることなどをめざして、需要の確保、既存空港や他の高速交通機関の利用状況等を踏まえつつ、新規空港の整備を進め、航空ネットワークの充実を図ることとしている。また、地域における国際交流の促進に地方空港の国際化が大きな役割を果たすことから、地方空港の国際化を進めることも重要である。

**４　高速バスネットワークの構築**

全国の高速道路延長は5,000kmを超えるにいたっているが、これに伴い、高速道路を活用した都市間バスの系統数が増加し、平成２年度末には約950系統に達している。このいわゆる高速バスは、輸送量やそのスピードの面で航空や新幹線と同じレベルで比較することはできないが、これらに比べて運賃が安いこと、比較的小さな輸送需要に対しても機動的に対応できること、都市の中心部での発着が可能であること、夜行便が設定され時間を有効

に活用できること等のメリットを活かして、これらの高速交通機関を補完するサービスを提供している〔１－２－10表〕。

１－２－10表　大阪－ディズニーランド間の高速バス等の現状

**１－２－10表　大阪－ディズニーランド間の高速バス等の現状**

高速バスは運賃が安く，小回りがきくのが魅力となっている。

| 区　　分 | 高速バス | 鉄　　道 |
|---|---|---|
| 所要時間 | 9時間15分 | 3時間30分 |
| 費　　用 | 8800円 | 13890円 |
| 距　　離 | 566km | 569km |
| 運行回数（一日当たり） | 4回 | 226回 |
| 乗車効率（平成2年度） | 88% | 82% |
| 利用客数（平成2年度） | 18,281人 | |

注　(1)　運輸省資料により作成
(2)　運行回数は，往復の運行本数である。
(3)　鉄道の運行回数は，東海道新幹線の運行本数である。
(4)　鉄道の乗車効率は，東海道新幹線（ひかり号）の乗車効率である。

このため、今後とも、利用者ニーズに対応した路線の形成、車両の快適性の向上、ターミナル施設の整備等高速バスネットワークの充実を進めていく必要がある。

### 5　海上交通の高速化

長・中距離フェリーは、海上における幹線輸送手段として、地域間交流において、従来から重要な役割を果たしている。４年４月１日現在、長距離フェリー（片道航路300km以上）は、12事業者により21航路が運航されている。これらの航路に就航する船舶については、高速化が図られており、また、１隻当たりの平均トラック航送能力について10年前と比較してみると、90台から134台へと増加するなど船舶の大型化も図られている。また、超高速船であるジェットフォイルや半没翼型水中翼船等も各地に就航しており、海上交通の高速化が進んでいる。

これらの動きに対応して、旅客船ターミナル等の港湾整備が行われている。

### 6　高速交通ネットワークへのアクセスの向上等

高速交通ネットワークがその機能を十分発揮するためには、空港や鉄道駅等の高速交通機関へのアクセスの整備を進めていくことが重要である。特に空港については、その立地制約から、都市から離れた場所に設置されるケースが目立っている。

このため、従来より高速交通機関へのアクセス機能の向上を図ってきており、平成３年３月には新東京国際空港のターミナルに、４年７月には新千歳空港のターミナルに高速鉄道が直接乗り入れたほか、沖合展開後の東京国際空港や関西国際空港等にも鉄道、高速道路等による良質なアクセスが実現することとなっている。引き続き、高速交通ネットワークの機能を十分生かせるよう、アクセス手段の整備、道路との連携機能の強化、効率のよいダイヤの設定、ターミナルでの円滑な移動の確保等の対策を進めていくこととしている。

また、ゴールデンウィーク等特定の時期に集中しがちな需要の分散を図ることによって、より快適な高速交通機関の利用が可能となると考えられることから、オフシーズン割引等の充実を進めることも重要である。

## 第３章　自由時間の充実をめざして

### １　観光・レジャーの現状

(1) ライフスタイルの変化と観光・レジャーの役割

近年、国民の所得水準の向上や労働時間の短縮が進む中で、価値観の多様化が進み、ライフスタイルにも国民一人一人の個性が強く反映されるようになってきている。そして、人々の豊かさに対する考え方も、従来の所得の向上あるいは物質的な満足よりも、心のゆとり、文化、生きがいといった精神的な満足を求めるケースが多くなっている。

このような状況の中で、自由時間を充実させたいというニーズが高まっているが、特に観光・レジャーは、未知の世界や人々との出会いを実現してくれるものであり、やすらぎ、ゆとり、感動といった日常生活では味わい難い心の豊かさを実感できる機会や自己実現の場を提供してくれるものでもあることから、国民生活における観光・レジャーの役割はこれまで以上に重要なものになっている。

観光・レジャーの形態も、従来からの自然景観の観賞、名所・旧跡巡りといったものだけではなく、地域の歴史、伝統、文化やそこに住む人々の生活にふれることができるもの、さらにはボランティア活動を行うもの、あるいは長期滞在型で家族や友人との絆を深めるようなものなど心の豊かさに重きを置いたものが求められている。

(2) 国内観光の動向

近年、国内旅行は活発化しつつあり、平成３年には宿泊を伴う観光旅行（観光を兼ねた場合を含む。）の回数は１人当たり平均1.73回と、５年前の約1.5倍となっている。

一方、旅行に関する支出をみると、一般外食、ガソリン代等の旅行に伴う支出を含めた年間の旅行関連支出額は、消費支出全体の約１割を占めるにいたっており、昭和45年に比べて約5.8倍にもなっている。

また、国内旅行・レジャーの活動内容も多様化・個性化の傾向をみせており、スキー、ゴルフ人口が大きく伸びているほか、スキューバダイビング等のマリンレジャーやパラグライダー等のスカイレジャー、さらにはオートキャンプ、クルージング、テーマパーク等の新しい分野の人気も高まってきている。

(3) 海外旅行の動向

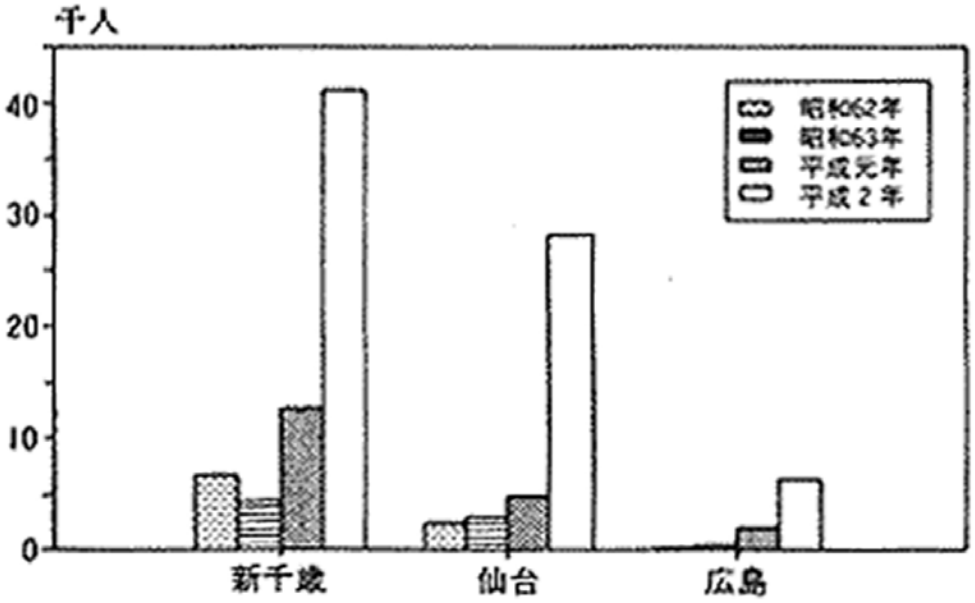
平成３年の日本人海外出国者数は、湾岸戦争の影響にもかかわらず２年連続で１千万人を超え、海外旅行に対するニーズの高さを物語っている。

また、海外観光旅行者について年齢別にみると、男女とも20代を中心とする若年層が多くなっているが、地方空港の国際化〔１－３－１図〕が進みつつあることもあって、伸び率では男女とも中、高年齢者の伸びが大きく〔１－３－２図〕、年齢層を問わず海外観光旅行のニーズが広がってきていることがうかがえる。

１－３－１図　地方空港からの日本人出国者数の推移

## 1－3－1図　地方空港からの日本人出国者数の推移

地方空港の国際化によって，地方から出国するケースが増えている。

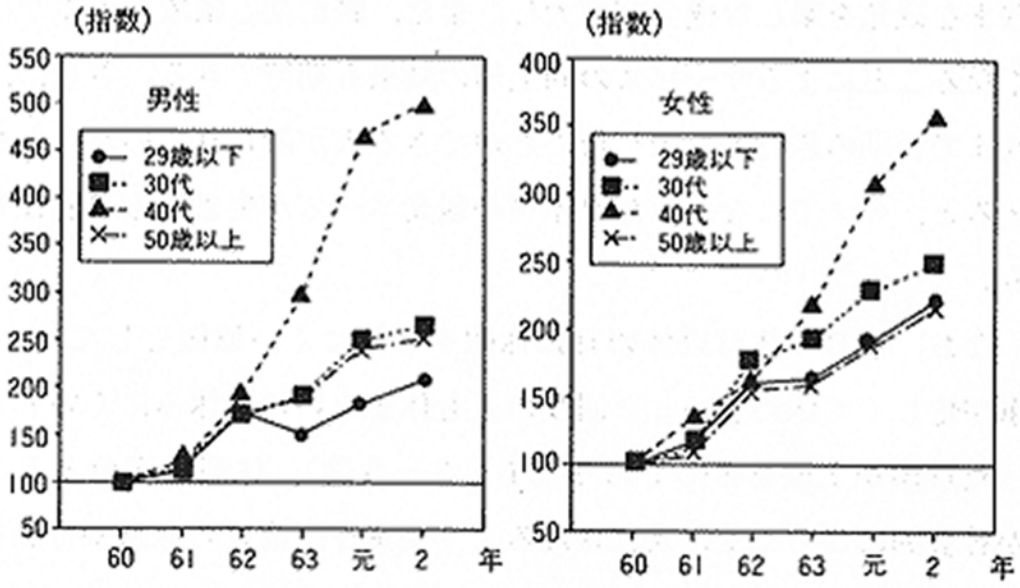



注　法務省「出入国管理統計年報」により作成

1－3－2図　観光目的による年齢別日本人海外旅行者数の推移（60年＝100）

1－3－2図　観光目的による年齢別日本人海外旅行者数の推移（60年＝100）

海外旅行者は、男女とも40歳代の伸びが最も大きくなっている。




注　法務省「出入国管理統計年報」及び毎日新聞社「海外旅行者調査」に基づく運輸省推計である。

**2　観光の振興への取組み**

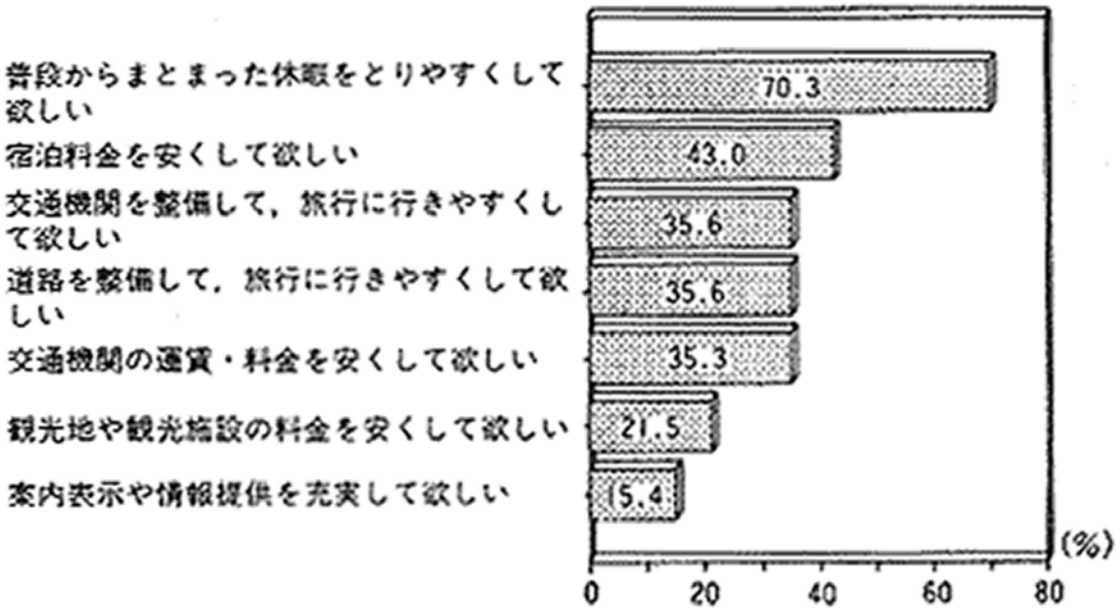
(1) 旅行需要の平準化

国民が観光・レジャーを楽しむためには、充分な自由時間、特に休日・休暇が必要であるが、現実には休暇が容易にはとれないことなどがその障害となっている。このため、観光振興の大前提として、休暇制度の改善を軸とする旅行需要の平準化が求められているといえる〔1－3－3図〕〔1－3－4図〕。

1－3－3図　ゴールデンウィーク中の旅行に対する要望（複数回答）

## 1－3－3図　ゴールデンウィーク中の旅行に対する要望（複数回答）

7割を超える人が休暇制度の改善を望んでいる。




注　(1)　(財)運輸経済研究センター「通勤及び旅行に関する意識調査」(平成4年7月)により作成

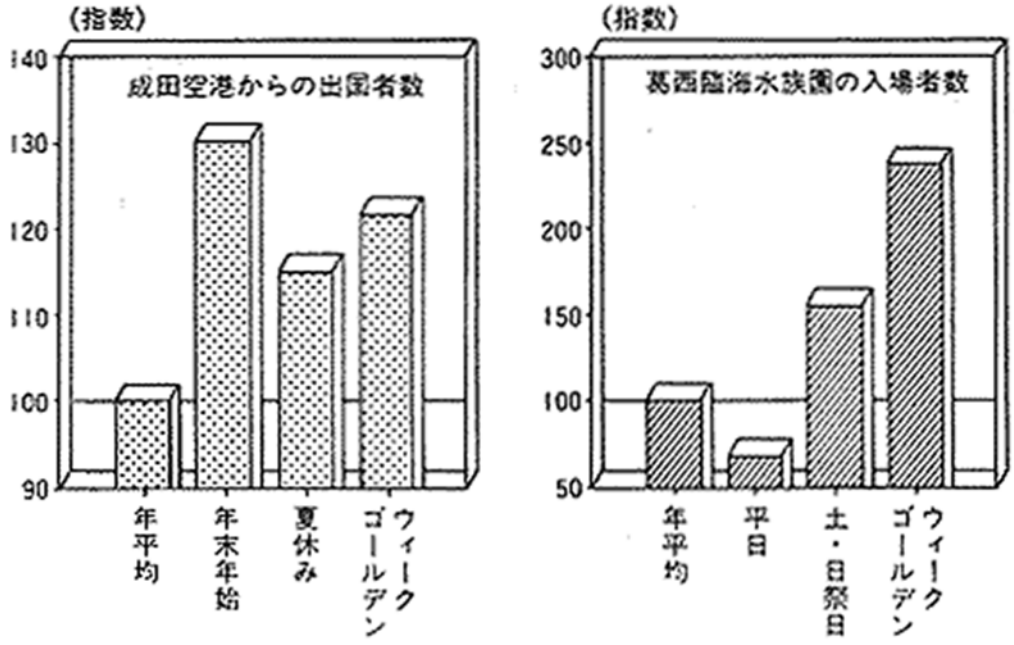
(2)　上位7項目までを掲げた。

(3)　東京都内に通勤するサラリーマン等に対する調査結果である。

1－3－4図　特定の時期に集中する旅行需要の現状

## 1－3－4図　特定の時期に集中する旅行需要の現状

成田空港からの出国者や葛西臨海水族園の入場者は，年末年始やゴールデンウィーク等特定の時期に集中している。




注　(1)　法務省資料及び東京都葛西臨海水族園資料により作成
　　(2)　平成３年度の実績である。
　　(3)　１日当たり年平均出国者数又は入場者数を100とした。

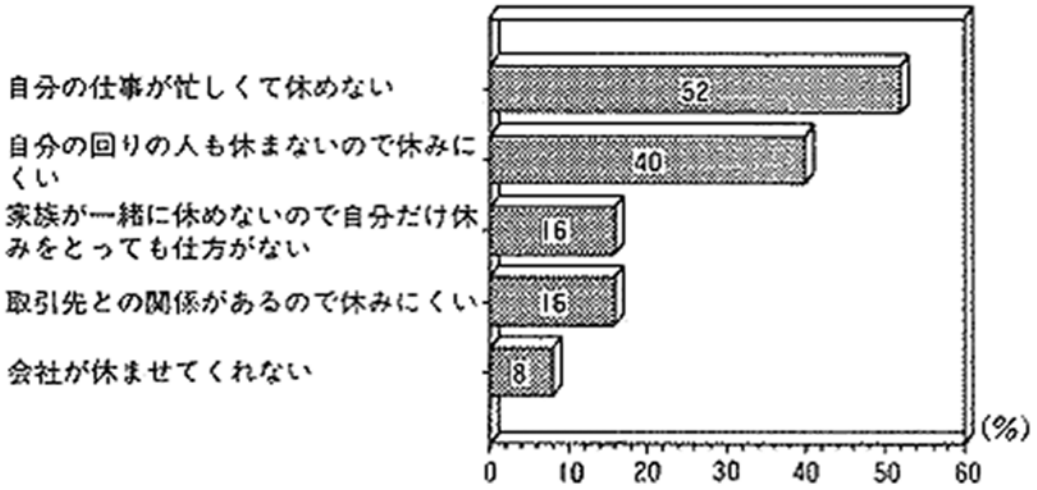
休暇制度を改善し、旅行需要の平準化を図ることができれば、観光地や交通機関の混雑の解消が期待できるほか、より多くの人々がさまざまな観光を楽しむ機会が増大し、また、繁忙期と閑散期の差が小さくなることによるサービスの向上等の効果も期待できる。さらに、これまで長期の旅行等を楽しむことができる人が限られていたことを考えると、今までになかったタイプの観光ニーズが生まれる可能性もある。

なお、祝日や休日以外の日に休暇をとりにくい原因としては、「仕事が忙しくて休めない」、「回りの人も休まないので休みにくい」といった理由が上位を占めており〔１－３－５図〕、休暇を充分とることが社会的にひろく受け入れられるよう企業や従業員の意識や行動を改善していく余地が大きいことを示している。

１－３－５図　まとまった休暇のとりにくい理由

## 1－3－5図　まとまった休暇のとりにくい理由

5割を超える人が仕事が忙しいため、まとまった休暇がとりにくいと考えている。




注 (1) (財)運輸経済研究センター「通勤及び旅行に関する意識調査」(平成4年7月)により作成

(2) 上位5項目までを掲げた。

(3) 東京都内に通勤するサラリーマン等に対する調査結果である。

このほか、旅行需要の平準化のためには、オフシーズン割引等需要動向に対応したきめ細かな運賃や宿泊料金の割引制度の充実、オフシーズンにおける魅力的な観光資源の発掘やイベントの開催、さらにはキャンペーンの展開等受け入れサイドからの積極的な働き掛けも必要である。

(2) 旅行の容易化

多くの人が海外旅行等を楽しむようになった背景には、国民の所得水準の向上やニーズの多様化等のみならず、パックツアーの普及等による旅行費用の低廉化もあると考えられる。このため、今後、個人向け、団体向けあるいは家族向けの割引運賃制度の充実を図るとともに、オートキャンプ場、家族旅行村のような手軽であまり費用もかからず長期滞在も可能となるような観光施設の整備を進めることなどが必要である。

また、観光地、空港等へのアクセスや域内での移動を容易かつ快適なものにするため、交通基盤の整備や交通サービスの向上等を図るとともに、利用者保護及び利便性向上の観点から分かりやすい情報提供等案内・情報提供体制の整備を一層推進すべきである。

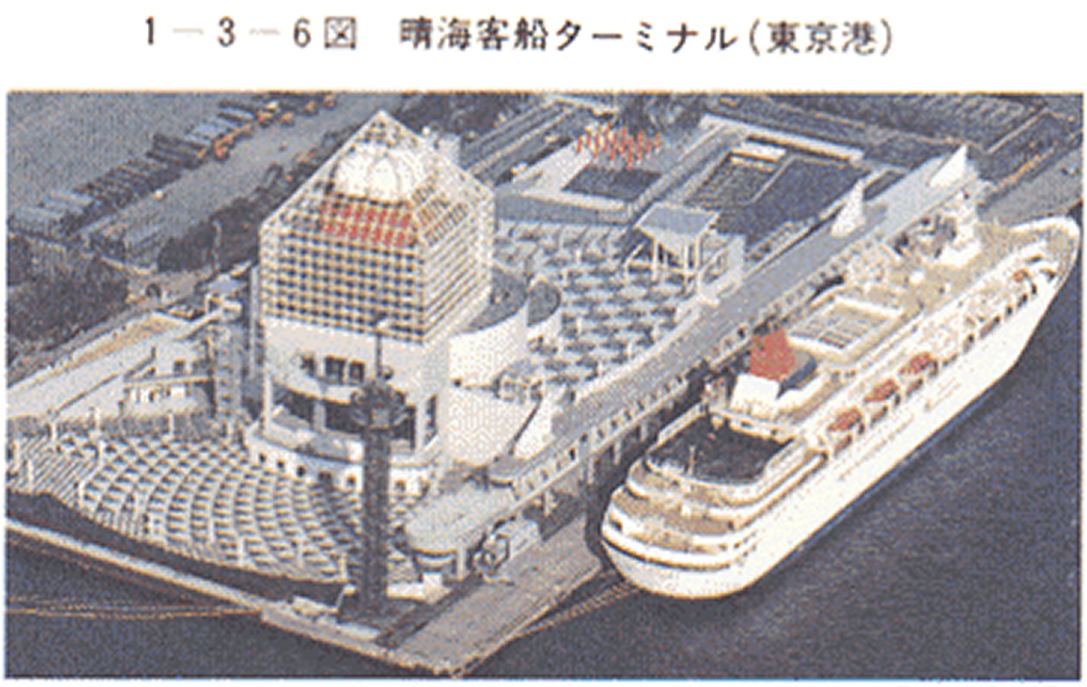
(3) 魅力的な観光地・観光メニューづくり

国民のニーズが多様化・個性化し、心の豊かさが求められている今日、各地域の良好な自然景観や地域に根ざした伝統等を活かしながら、人々の心を引き付け、また、人々に満足を与えるような個性的で魅力のある観光地や観光メニューづくりを進めることが重要である。

このため、90年代観光振興行動計画（ＴＡＰ90'Ｓ）に基づいて、地域の特性を生かした国内観光振興施策を総合的かつ計画的に推進している。また、観光地・観光メニューづくりにおいて、地域の歴史、文化を色濃く反映させた伝統的な芸能等を生かすことは、その地域の魅力の増進に効果的であると考えられることから、平成４年６月に可決・成立した「地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律」に基づき、地域の伝統芸能等を活用した観光振興を支援することとしている。さらに、地域における観光の振興を図るために４年度から観光事業振興助成交付金制度を活用した観光地等の活性化のための諸事業を推進することとしている。

このほか、観光地の魅力を引き出すための観光レクリエーション施設として、家族旅行村や総合保養地域の整備を図るとともに、最近、急激に伸びてきた海洋レジャーに対するニーズに対応するため、マリーナ、ビーチ、クルーズ船、旅客ターミナル等の整備を進めている〔１－３－６図〕。

１－３－６図　晴海客船ターミナル（東京港）




また、魅力ある観光を創造していくためには、施設等のハード面の整備だけでなく、人と人のふれあい等を実現するソフト面でのノウハウの蓄積、参加者側の意識の変化が求められる。

(4) 海外旅行の質的向上

国際間の相互依存関係がますます深まる中にあって、海外旅行は、外国の生活や価値観を肌身で感じることができる草の根レベルの国際交流として国際相互理解の増進にも重要な役割を果たしている。

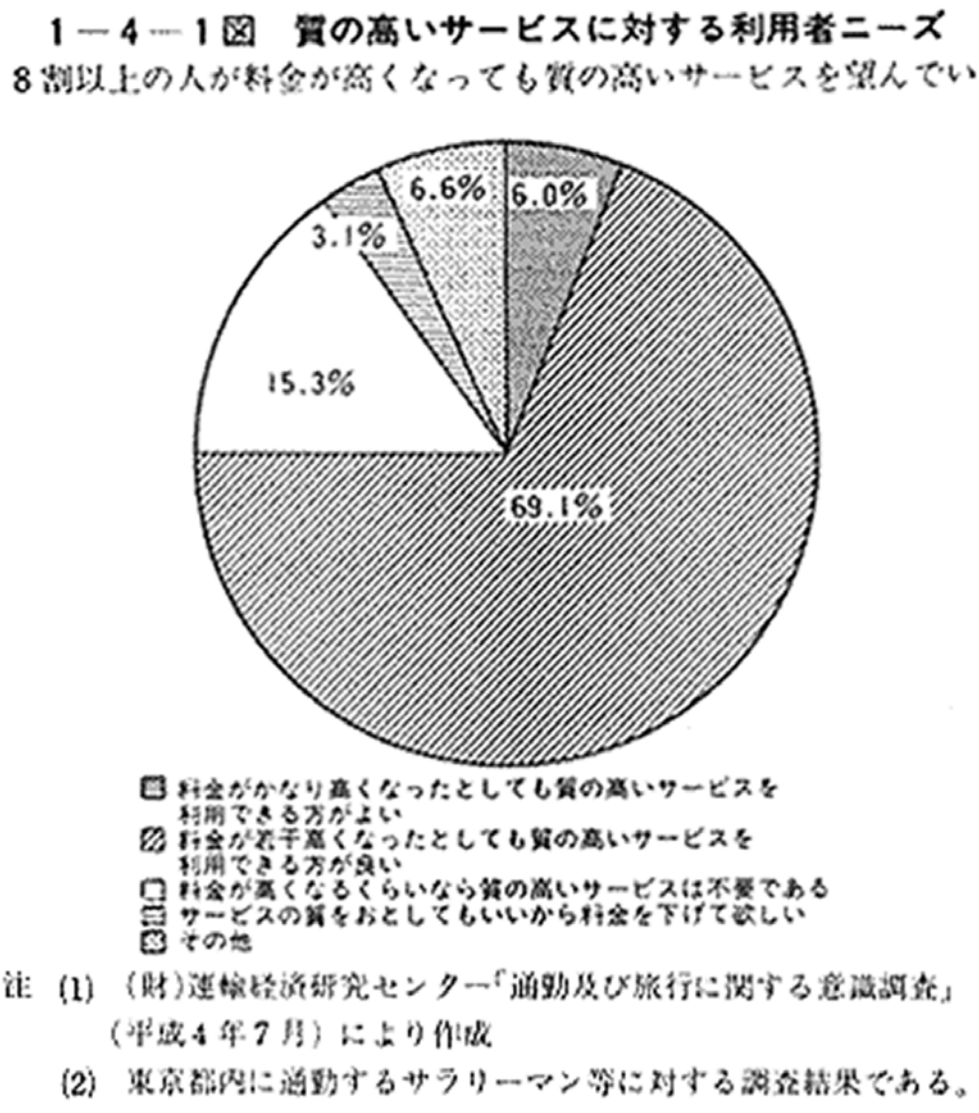
このため、外国の生活、文化、歴史等についての情報提供の促進、多様で個性的な企画商品、魅力ある目的地の設定等によって海外旅行の質的向上を図ることが必要である。

運輸省では、このような施策を総合的かつ効果的に実施していくため、３年７月に観光交流拡大計画（Two Way Tourism 21）を策定しており、その着実な推進を図ることとしている。

## 第４章　運輸サービスの高度化・多様化をめざして

国民の所得水準の向上やライフスタイルの多様化、さらには労働時間の短縮等による自由時間の増大等により、運輸サービスに対する利用者ニーズは高度化・多様化してきており、利用者が自分の好みに応じたさまざまなサービスを求めるようになっている。特に最近は、利用者が物の豊かさよりも心の豊かさを求める傾向にあるほか、ある程度の負担をしてでも質の高いサービスを享受したいという利用者が多くなっている〔１－４－１図〕。しかし一方で、近年労働力不足や環境問題等運輸サービスをとりまく制約要因が顕在化しつつあり、サービスを無制限に拡大していくことには問題がないわけではない。このため、例えば労働集約的で高付加価値なサービスには、そのコストに見合った相対的に高い運賃・料金を設定するなど、これらの制約要因と利用者ニーズのバランスを考えながら、利用者の選択の幅を広げていくことが重要な課題となっている。

１－４－１図　質の高いサービスに対する利用者ニーズ



## 第１節　旅客輸送サービスの高度化・多様化

### １　予約段階のサービスの向上

近年、情報システムの発達等に伴い、コンビニエンスストア、スーパーマーケット等でも航空機や新幹線の切符の予約・発券が可能となってきているほか、プッシュホン、キャプテンシステム（電話回線を利用して家庭や会社等でテレビやパソコン等のディスプレイ装置と各種情報センターを結び、画面で情報を提供するシステム）等による自動予約システムも導入されている。また、国際的なコンピュータ・リザーベーション・システムの発達に伴い、海外旅行に行く際には、国内にいながらにして、海外のホテル、レンタカー、鉄道、さらにはイベントチケット等の予約までできるようになっており、利便性の向上が図られている。

### ２　乗車段階のサービスの向上

(1) プリペイドカード

昭和58年以降、埼玉新都市交通を皮切りに、プリペイドカードの導入が始まり、乗車券を購入する際に小銭の用意が不要となるなど利用者利便の向上に貢献している。

(2) ストアードフェアカード

ストアードフェアカードシステム（改札時運賃自動引き落としカードシステム）は、プリペイドカードを自動改札機に直接挿入すると、利用区間の運賃をカードから自動的に差し引くものであり、乗車券を購入する手間を省けるというメリットを有する。すでに平成３年３月からＪＲ東日本の山手線内で導入されたほか、阪急電鉄の全線、営団地下鉄の南北線等でも導入されている。さらに４年６月からは横浜市の地下鉄とバス、川崎市のバス及び神奈川中央バスの三社間の共通化が実施された。これは、公営・民営、鉄道・バスの間の共通化としては全国で初めての試みであり、その成果が注目される。

さらに、今後は技術開発の進歩等に伴い、運賃が利用者の口座から自動的に引き落とされるタイプのもの、自動改札機に挿入しなくてもよい非接触型のタイプのもの等の導入が期待されている。

(3) 都市新バスシステム等バス輸送サービスの向上

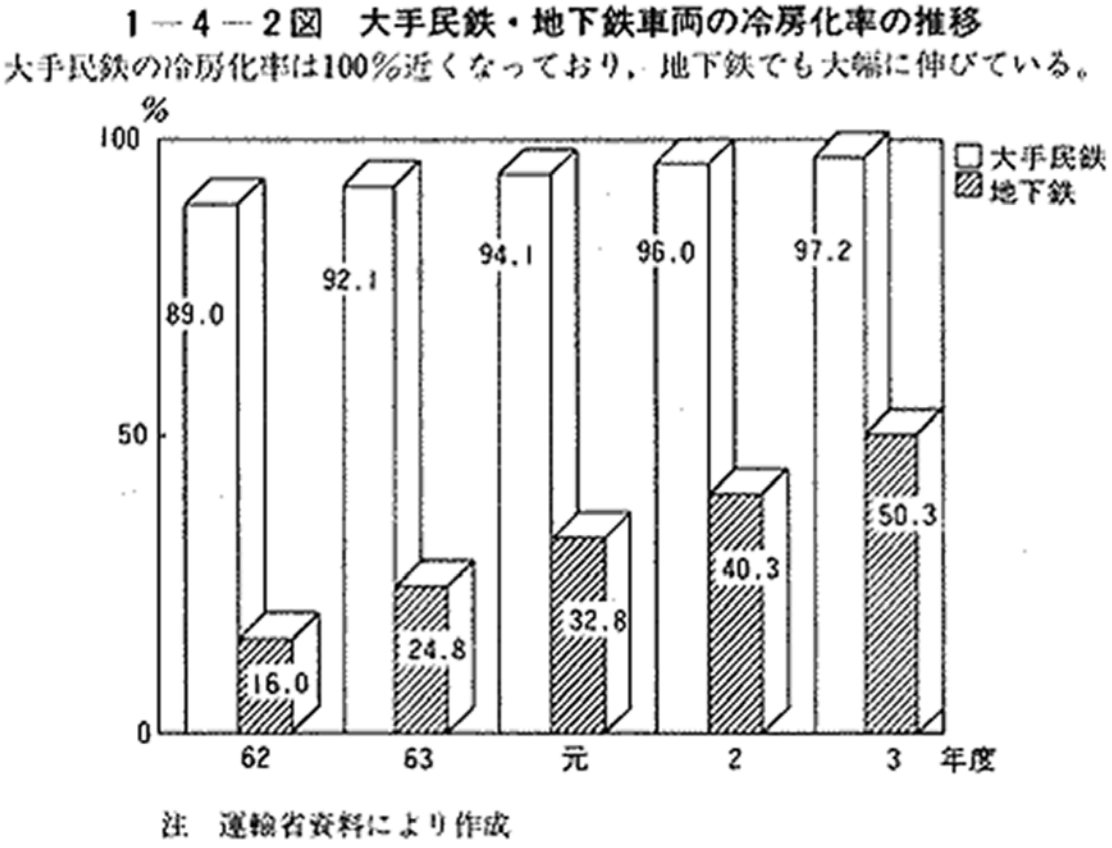
環境問題等への対応の観点からもバスの活用を図ることがこれまで以上に求められているが、深刻化する道路交通混雑のため、都市部では定時性の確保が困難になっている。このため、バスロケーションシステム（バスの動きを電波でとらえて、運行の乱れを解消するするようバスに指令するシステム）、バス接近表示システム（バスがバス停の400～500ｍ程度手前まで近づくと、その接近を利用者などに表示し、バス待ちのいらいらを軽減するシステム）、さらには、都市新バスシステム（バス接近表示器、シェルター付停留所等の設置、低床・広ドアバスの導入等総合的なサービスの改善を行うシステム）等の導入を進めている。また、面的に、きめの細やかなバス輸送サービスを提供するため、デマンドバス（利用者が迂回ルートで呼び出しをすると、バスが通常ルートから迂回してその利用者の待つ場所に向かうシステム）の導入も行っている。

### ３　移動中のサービスの向上

(1) 車両の快適性等の向上

オフィス、ホテル、劇場等快適性の優れた施設が多くなってきている今日、車両やターミナルにおいても、その快適性が問われる時代になっている。このため、鉄道の車両については、混雑の目立つ都市鉄道を中心として、冷房化が進み、大手民鉄の冷房化率が100％近くになっており〔１－４－２図〕、利用者からも高く評価されている〔１－４－３図〕。このほか、シートピッチの拡幅、個室付き車両の導入等の試みが進められているほか、ホテル並みの居住性と食事を兼ね備えたＪＲ西日本のトワイライトエクスプレスが登場するなど、快適性の向上とサービスの多様化に向けてさまざまな努力が行われている。また、高速バスについては、２階建てバス等ハイグレードな車両が導入され、ゆとりある座席空間が提供されている。さらに、最近における海への関心の高まり等を背景に、長距離フェリーの利用者は増加しており、新造船においては、利用者ニーズの高度化に対応して、レストランを充実し、ラウンジ、プール等各種施設を設けるなど快適な船旅を享受できるようサービスの向上が図られている。一方、ターミナルについては、エスカレーターの設置、冷房化の推進、さらにはコンビニエンスストア、地方公共団体の出張所等の設置等も進められている。

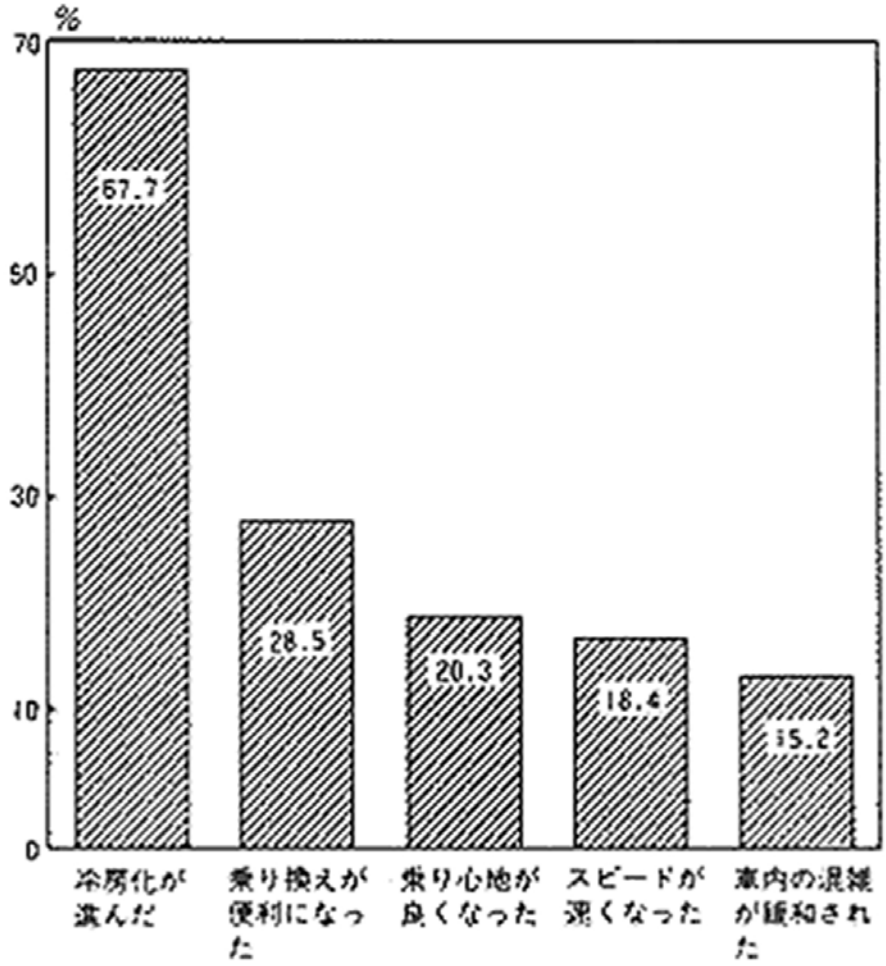
１－４－２図　大手民鉄・地下鉄車両の冷房化率の推移




１－４－３図　鉄道輸送サービスにおいて改善された点

## 1－4－3図　鉄道輸送サービスにおいて改善された点

7割近くの人が冷房化が進んだことを評価している。




注　(1)　(財)運輸経済研究センター「通勤及び旅行に関する意識調査」〔平成4年7月〕により作成

(2)　上位5項目までを掲げた。

(3)　東京都内に通勤するサラリーマン等に対する調査結果である。

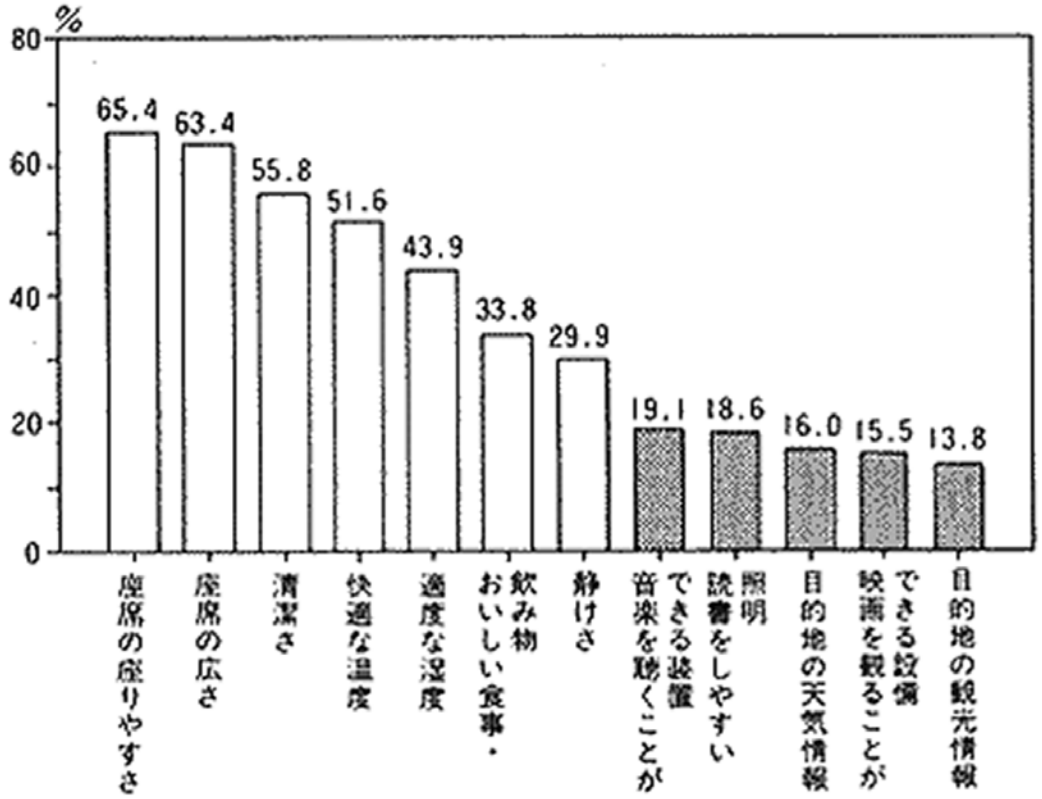
(2) 乗継ぎ利便の向上

また、最近は、車両等の快適性のみならず、移動中の時間の有効活用に対するニーズも高まってきており〔1－4－4図〕、液晶テレビの設置、車内でのニュースや天気情報の提供、ビデオカメラの貸出等これに対応したサービスの向上が図られつつある。

1－4－4図　移動時間の有効活用に対するニーズ

## 1－4－4図　移動時間の有効活用に対するニーズ

移動中に望むサービスのうち移動時間の有効活用に関しては、音楽等の鑑賞，目的地に関する情報に対するニーズが高い。




注　(1)　(財)運輸経済研究センター「通勤及び旅行に関する意識調査」（平成4年7月）により作成

(2)　上位12項目までを掲げた。

(3)　東京都内に通勤するサラリーマン等に対する調査結果である。

個別の交通機関でのスピードアップや快適性の向上等サービスの向上が進む中で、乗継ぎ段階での利便が確保されなければ、そのメリットが半減してしまう。このため、地域内交通では、複数鉄道事業者による相互乗り入れ、鉄道とバスのダイヤの調整、エスカレーターの設置等ターミナルの改良等を行ってきており、例えば、平成３年３月には北総開発、京成電鉄、都営地下鉄及び京浜急行の４社にまたがる相互直通運転が開始され相互乗り入れ区間が全国で114区間（３年度末現在）になるなど乗継ぎ利便の向上が図られている。また、幹線交通においても、東北・上越新幹線の東京駅乗り入れ等利用者利便の増進が図られつつあるが、今後ともその向上に努める必要がある。

### 4　深夜輸送サービスの向上

大都市圏を中心に生活や業務の24時間化が進み、深夜まで活動する人が多くなってきたことから、深夜輸送サービスへのニーズが高まってきている。このため、東京圏においては、昭和63年度以降、深夜の時間帯における列車の増発、運行区間の延伸、終電時刻の繰り下げ等を行うほか、終バスの延長や郊外駅と団地を結ぶ深夜バスや都心部と郊外を直接結ぶ深夜急行バスの運行の充実を図るなど、５次にわたる対策を講じている〔１－４－５表〕。

１－４－５表　東京圏における深夜輸送対策の進捗状況

**１－４－５表　東京圏における深夜輸送対策の進捗状況**

深夜バスは，郊外駅における終バス後の帰宅の足の確保対策として，356系統が整備されている。

| | | 昭和60年度(12月) | 平成４年度(７月) |
|---|---|---|---|
| 鉄　　道 | | 543本 | 759本 |
| バ　　ス | 深夜バス（一般路線） | 94系統 | 356系統 |
| | 深夜急行バス | — | 29系統 |
| | 深夜中距離バス | — | 5系統 |
| タクシー | 都市・深夜型乗合タクシー | — | 12系統 |
| | ブルーラインタクシー等 | 600台 | 4671台 |

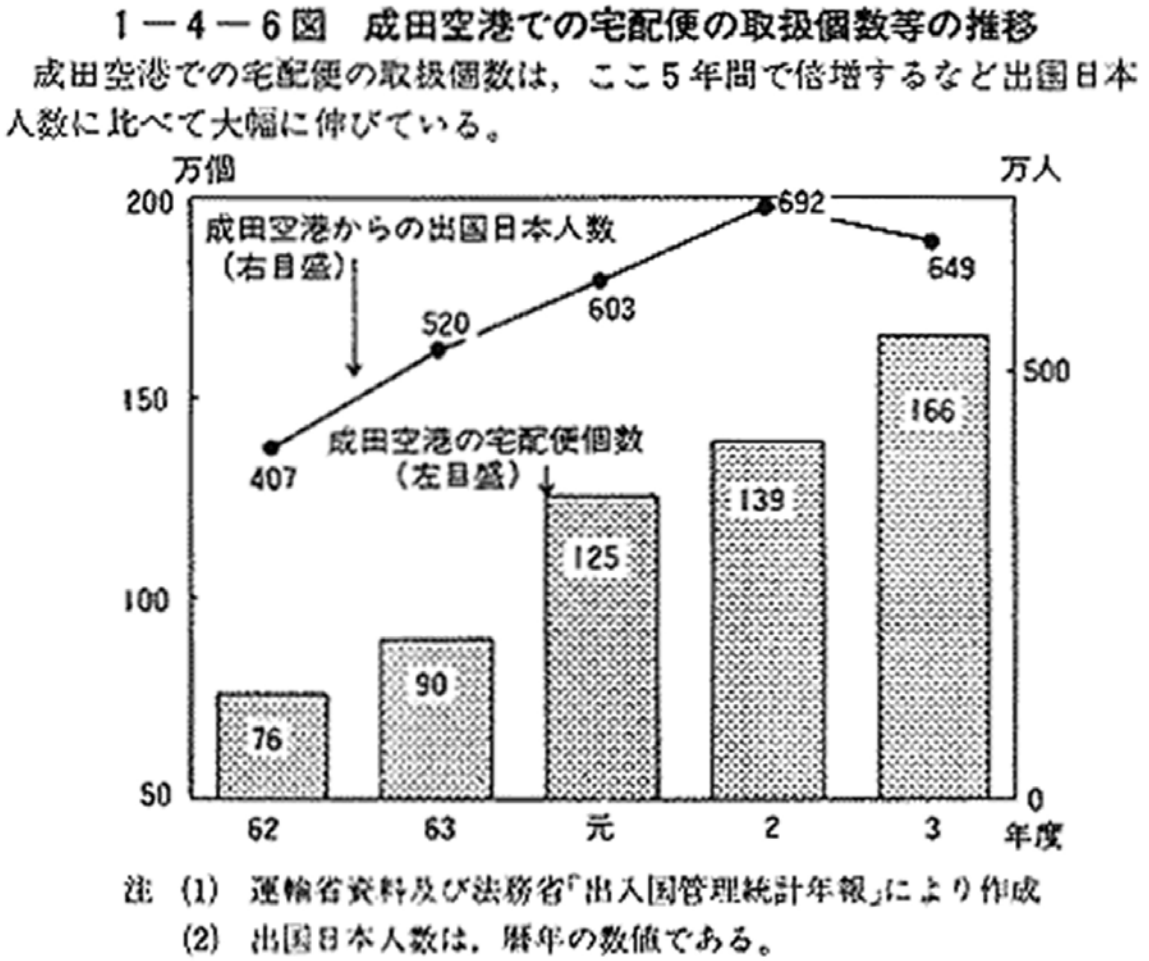
注　(1)　運輸省資料により作成
(2)　鉄道は，午後10時以降の列車本数である。
(3)　深夜バスとは，深夜料金を設定したうえで，通常の運行時間帯からさらに，時間を延長して運行するバスをいう。
(4)　深夜急行バスとは，終電後，郊外まで高速道路を利用して運行するバスをいう。
(5)　深夜中距離バスとは，終電後，近郊へ一般道路を利用して運行するバスをいう。
(6)　都市・深夜型乗合タクシーとは，深夜，経路を決めて運行する９人乗りのワゴンタクシーをいう。
(7)　ブルーラインタクシーとは，夜間の一定時間に限って運行し，指定された乗り場に計画配車が義務付けられているタクシーをいう。

## 第２節　物流サービスの高度化・多様化

### １　宅急便

家庭等からの小口貨物を迅速に配達する宅配便は、昭和58年以降急速に成長し、平成３年度における宅配便取扱個数は10年前の約10倍にもなっている。これは、家庭からの小口貨物の伸びに加えて、百貨店等からの商品の配達や企業間での製品等の配送、さらには通信販売の急成長に伴うその商品の配送等が増加していることに起因している。また、近年においては、定型的な小口貨物を取り扱うことにとどまらず、レジャー活動の分野ではゴルフバッグやスキーの板の配送が、食生活の分野では温度を数段階に設定して輸送できる保冷配送が登場している。また、昨今の海外旅行者の急増により、海外旅行者の手荷物や土産品を空港から自宅等に送ることができるサービスが大きく伸びている〔１－４－６図〕ほか、荷物の受取人側の時間的都合に対応した配送時間指定宅配や受取人が不在でも荷物を受け取ることができる宅配便用のポスト、さらには北海道・九州間といった長距離間において翌日配送を可能とする航空を利用した宅配便も導入されてきている。

１－４－６図　成田空港での宅配便の取扱個数等の推移

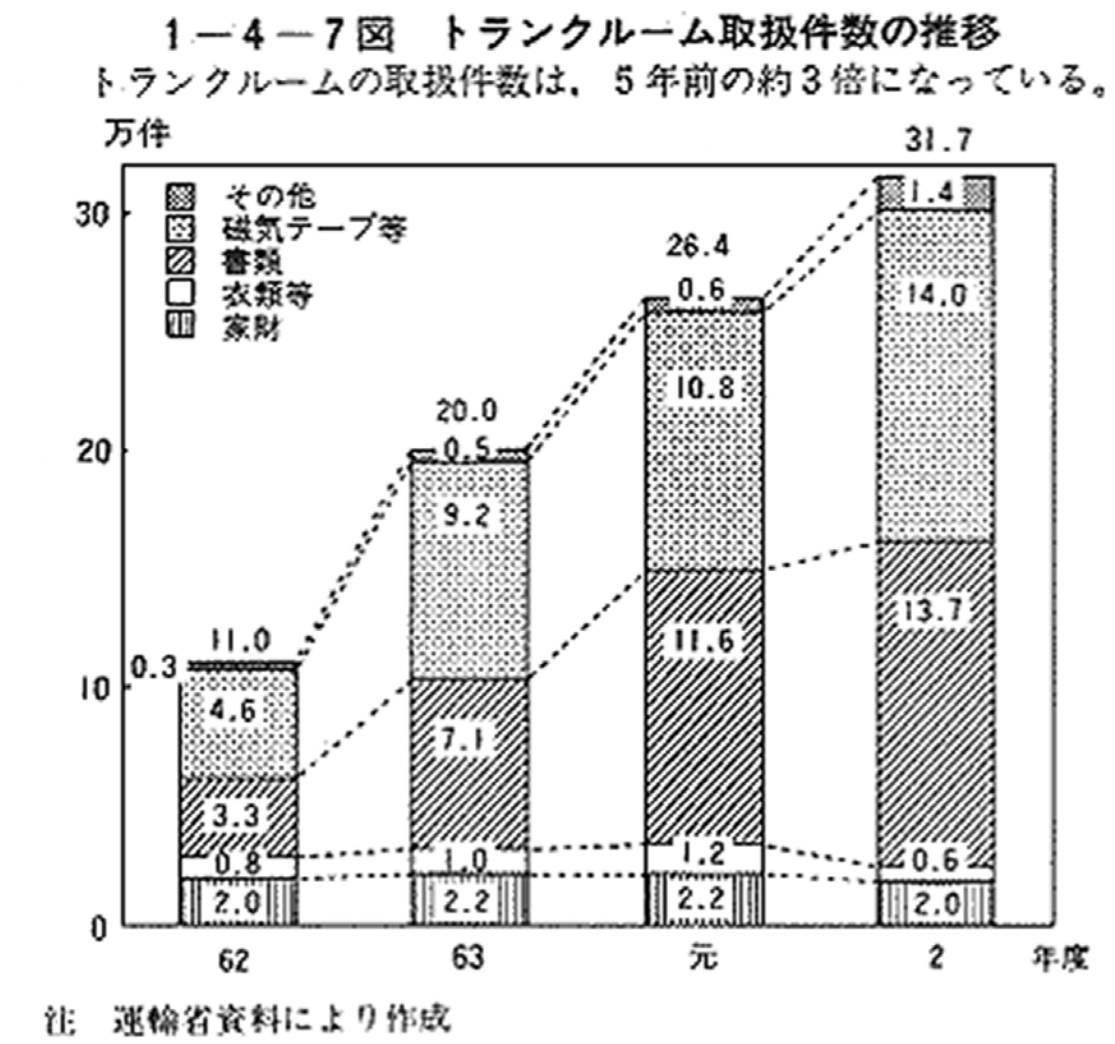


このほか、最近は、書類や図面の短時間配達に対するニーズが高まっており、道路交通混雑の激しい大都市を中心に二輪の自動車を使用して輸送を行う、いわゆるバイク便事業が急速に伸びてきている。

## 2　トランクルーム

トランクルームは、一般消費者や企業を対象に家具、衣類、書籍、貴重品等の保管を行うサービスであるが、大都市圏における土地の高騰に伴うスペース不足の深刻化、海外赴任の増加等を背景に、近年そのニーズが高まっている〔１－４－７図〕。

１－４－７図　トランクルーム取扱件数の推移




## 3　ジャスト・イン・タイムサービス

生産形態の多品種少量化やコンビニエンスストアの急成長等生産活動や販売活動の変化に対応してジャスト・イン・タイムサービス（多頻度少量輸送）が発展してきた。このサービスは、①配送頻度の上昇、②配送ロット

の小口化等をその特徴としており、豊かな消費生活の実現に大きく貢献している。

しかし、最近、労働力不足、道路交通混雑、環境問題等といった物流をめぐる制約要因が顕在化してきている。このため、幹線におけるモーダルシフト、４年５月に可決・成立した中小企業流通業務効率化促進法等を活用した地域内物流の効率化等を推進し、一層の物流の効率化を進めることが求められている。また、労働集約的なサービスには相対的に高い運賃・料金を設定するなど、コストを反映した適正な価格体系の形成を図ることが必要である。この結果、非効率な面を含むような過度のジャスト・イン・タイムサービスは見直され、一方その本来の長所を生かした質の高いサービスの提供の確保が期待できる。

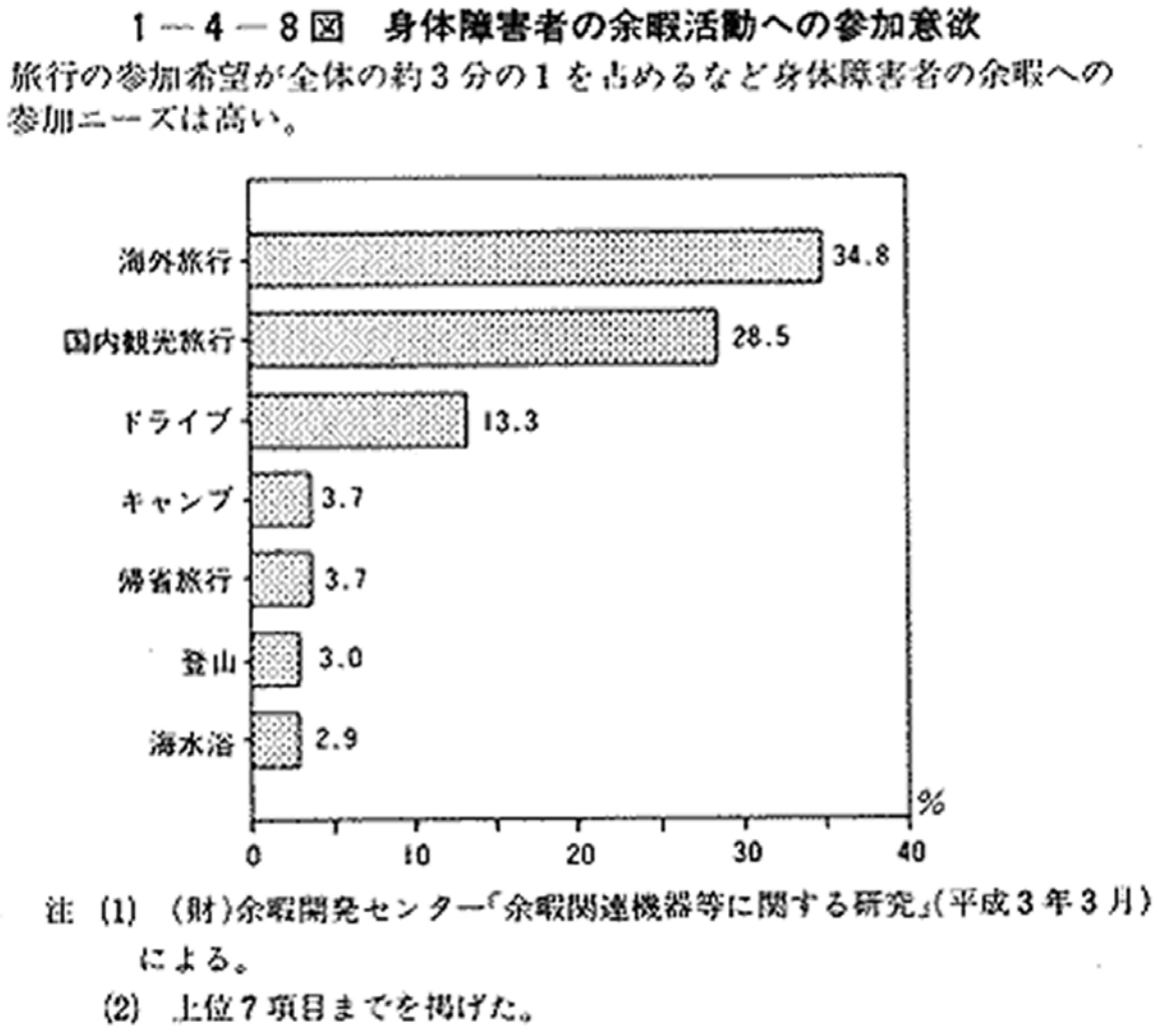
## 第３節　高齢者・障害者等の対策への取組み

### １　高齢者・障害者等の対策の必要性

人間が社会生活を送っていくうえで、仕事、買物、旅行等さまざまな場面において、移動という行為が果たす役割は重要であり、公共輸送機関の整備を進めていくに際しては、健常者のみならず、その利用において制約の多い高齢者・障害者等を視点に入れていかなければならない。

一方、我が国は高齢化社会を迎えつつあり、2007年には５人に１人、2018年には４人に１人が65歳以上の高齢者になると見込まれているほか、身体障害者も年々増加している。また、高齢者や身体障害者の就労意欲や余暇・社会活動への参加意欲は強い〔１－４－８図〕。このため、高齢者・障害者等の対策の必要性がこれまで以上に高まっているといえ、これからの交通機関の整備にあたっては、高齢者・障害者等の視点に立って、だれもが利用しやすいようなものにしていくことが求められている。

１－４－８図　身体障害者の余暇活動への参加意欲




### ２　高齢者・障害者等の対策の推進

(1) 高齢者・障害者等のための施設整備等

高齢者・障害者等が交通機関を利用するに際して、ターミナル内での移動や車両の乗降等が大きな問題となる。

このため、ターミナルについては、エスカレーター、エレベーター、スロープ、幅広の改札口等の整備を進め、移動を容易にするように努めている。また、点字テープ付券売機、車椅子でも利用できる券売機、身体障害者用トイレ等を設置し、利便性を向上させるとともに、誘導・警告ブロック、転落防止棚等を設置し、安全性の向上を図っている〔１－４－９表〕。

１－４－９表　高齢者・障害者等のための公共輸送機関施設整備等の状況

## 1－4－9表　高齢者・障害者等のための公共輸送機関施設整備等の状況

鉄道駅のエレベーター・エスカレーターの設置駅数は，ここ10年間で２倍以上に増加している。

| 区　　分 | 57年度末 | ３年度末 | 対57年度比 |
|---|---|---|---|
| 鉄道関係 | 駅 | | |
| ＪＲ（国鉄） | | | |
| ・改札口の拡幅 | 232 | 1,513 | 6.5 |
| ・エスカレーターの設置 | 73 | 171 | 2.3 |
| ・エレベーターの設置 | 41 | 110 | 2.7 |
| ・身体障害者用トイレの設置 | 120 | 392 | 3.3 |
| ・自動券売機に点字テープ貼付 | 384 | 1,219 | 3.2 |
| ・誘導・警告ブロックの設置 | 571 | 1,776 | 3.1 |
| 私鉄（大手15社） | | | |
| ・改札口の拡幅 | 813 | 1,332 | 1.6 |
| ・エスカレーターの設置 | 75 | 214 | 2.9 |
| ・エレベーターの設置 | 23 | 69 | 3.0 |
| ・身体障害者用トイレの設置 | 164 | 699 | 4.3 |
| ・自動券売機に点字テープ貼付 | 1,049 | 1,303 | 1.2 |
| ・誘導・警告ブロックの設置 | 598 | 1,346 | 2.3 |
| 営団・公営地下鉄 | | | |
| ・改札口の拡幅 | 320 | 471 | 1.5 |
| ・エスカレーターの設置 | 230 | 361 | 1.6 |
| ・エレベーターの設置 | 18 | 94 | 5.2 |
| ・身体障害者用トイレの設置 | 112 | 282 | 2.5 |
| ・自動券売機に点字テープ貼付 | 151 | 359 | 2.4 |
| ・誘導・警告ブロックの設置 | 256 | 478 | 1.9 |
| 乗合バス関係 | 両 | | |
| ・低床・広ドアバスの導入 | 25,671 | 40,264 | 1.6 |
| ・リフト付バスの導入 | － | 571 | － |
| ・（うち路線バス） | － | (27) | － |
| ・スロープ付超低床バスの導入 | － | 8 | － |
| タクシー関係 | | | |
| ・リフト付タクシーの導入 | － | 428 | － |
| ・寝台付タクシーの導入 | － | 325 | － |
| 空港旅客ターミナル関係 | 空港 | | |
| ・空港に車椅子の配置 | 71<br>(300台) | 76<br>(620) | 1.1<br>(2.1) |
| ・エスカレーターの設置 | － | 34<br>(132機) | － |
| ・エレベーターの設置 | 21<br>(40機) | 40<br>(93) | 1.9<br>(2.3) |
| ・身体障害者用トイレの設置 | 30<br>(86ヶ所) | 59<br>(194) | 2.0<br>(2.3) |
| 旅客船ターミナル関係 | ターミナル | | |
| ・エスカレーターの設置 | － | 9 | － |
| ・エレベーターの設置 | － | 18 | － |
| ・身体障害者用トイレの設置 | － | 94 | － |
| ・誘導・警告ブロックの設置 | － | 27 | － |

注　(1)　運輸省資料による。
(2)　私鉄の57年度末の数値は大手14社，３年度末の数値は大手15社の集計。
(3)　低床・広ドアバス及びタクシー関係の３年度末の数値は平成２年度末現在。
リフト付バス及びスロープ付超低床バスの３年度末の数値は平成４年５月現在。
(4)　空港旅客ターミナル関係の３年度末の数値は平成４年９月現在。

一方、車両については、バスの低床・広ドア化、リフト付バスやタクシーの導入、車両内の車椅子用スペースの設定等を進めている〔１－４－10図〕。

１－４－10図　車両内の車椅子用スペース

１－４－10図　車両内の車椅子用スペース



これらは、平成３年６月の「鉄道駅におけるエスカレーターの整備指針」をはじめとする各種のガイドライン等に沿って進められているが、技術開発の進展等を踏まえ、新たに交通ターミナル全般にわたっての高齢者・障害者等のための施設整備に向けたガイドラインの整備を行うこととしている。

(2) 高齢者・障害者等の対策の新たな展開

我が国経済社会の国際化に伴い、高齢者や身体障害者のための対策に加えて、外国語による表示を行うなど外国人にも配慮した交通施設づくりを進めていく必要性が高まっている。また、最近では、高齢者や身体障害者の旅行へのニーズが高まっていること等に対応して、シルバー割引等高齢者向けの旅行企画商品や車椅子でも行ける海外や国内への団体旅行パックが導入されたり、身体障害者向けの旅行ガイドブックが作成されたりするなど新しい動きが出てきている。

なお、今後の高齢者・障害者等の対策においては、高齢者・障害者等の視点に立って、出発地から目的地にいたる移動ニーズを満足させることができるような連続性のある交通体系の構築をめざして、事業者の理解と協力を得つつ、高齢者・障害者等のための施設整備を進めるとともに、わかりやすい案内表示によるより良い情報提供を行うなど、ハード・ソフト両面からの総合的な対策が必要である。また、高齢者・障害者等が安心して交通機関を利用することができるよう周囲の利用者が進んで手助けをするという社会全体の環境づくりも重要である。

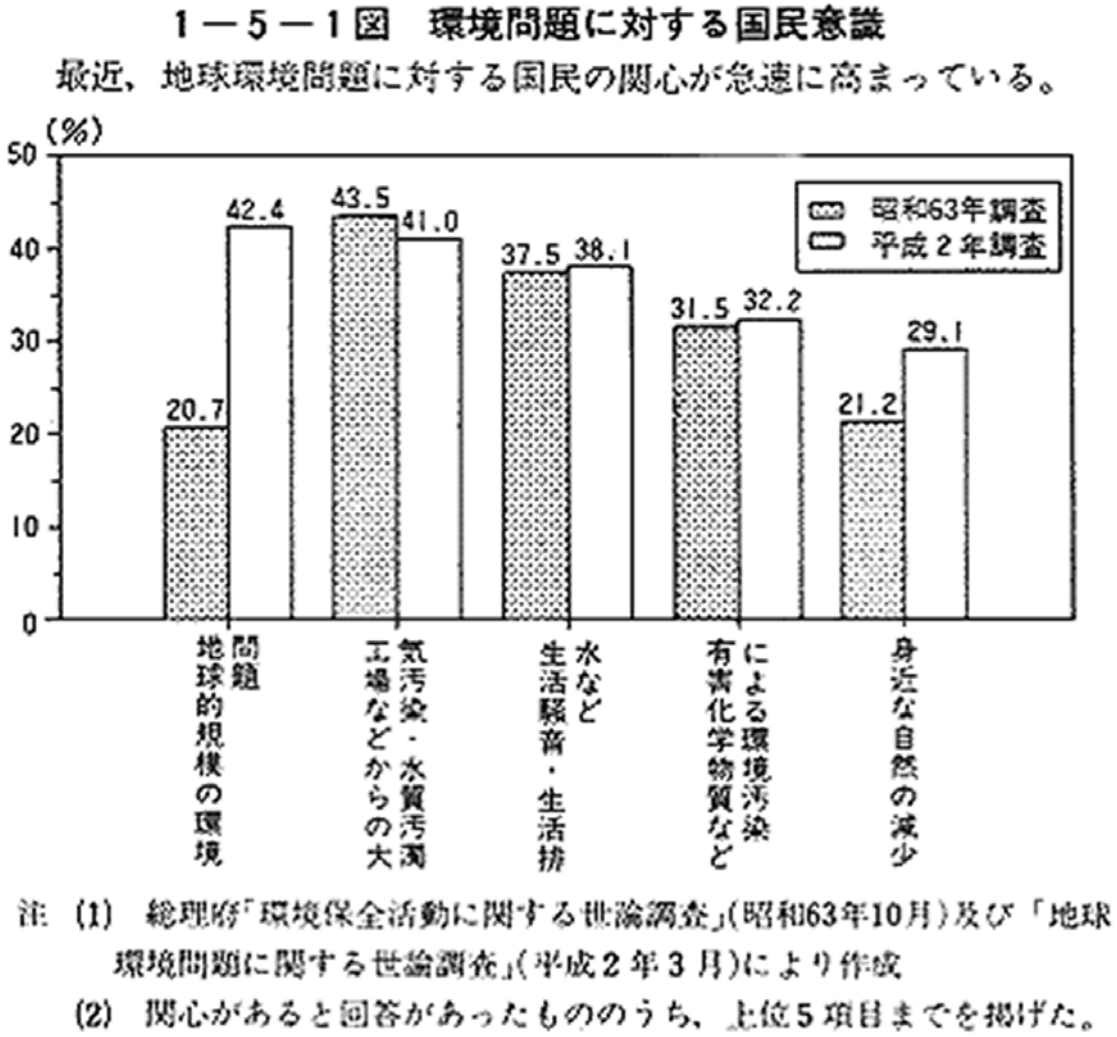
## 第５章　地球環境との調和をめざして

### １　地球環境問題をめぐる動向

近年、地球温暖化等の地球的規模の環境問題については、人類の生存と発展のために極めて重要な問題であるとの認識が高まり、世界的な取組みが進められてきている。

地球環境問題には、地球温暖化、オゾン層の破壊、酸性雨、海洋汚染等さまざまなものがある。これらの特徴としては、これまでの公害問題とは異なり、被害が現実のものとなるまでにかなりの時間を要する一方、いったんその影響が出ると、世界的な規模に及ぶとともに、その回復が極めて困難になるおそれが強いという点が挙げられ、今や人類全体をあげて取り組むべき最重要課題のひとつとして我が国でも国民の関心が高まっている〔１－５－１図〕。

１－５－１図　環境問題に対する国民意識




注　(1)　総理府「環境保全活動に関する世論調査」(昭和63年10月)及び「地球環境問題に関する世論調査」(平成２年３月)により作成
(2)　関心があると回答があったもののうち、上位５項目までを掲げた。

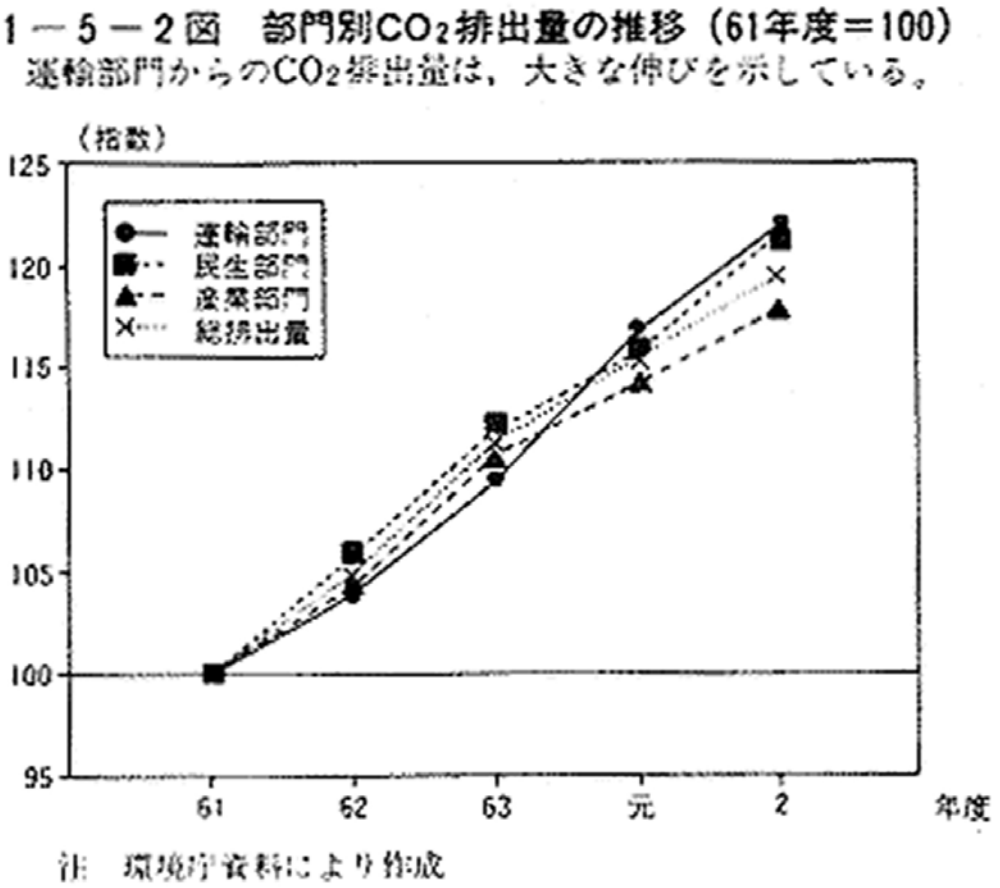
このような状況の中で、平成４年６月にはブラジルのリオ・デ・ジャネイロで「国連環境開発会議（ＵＮＣＥＤ：地球サミット）」が開催され、今後の地球環境の保全等に関する基本理念としての「環境と開発に関するリオ宣言（リオ宣言）」、今後の地球環境保全のために各国が取り組むべき行動計画を定めた「アジェンダ21」の採択、「気候変動枠組み条約」への署名開始等が行われた。

## ２　環境にやさしい運輸をめざして

### (1) 地球環境問題と運輸

地球温暖化は、大気中の二酸化炭素（ＣＯ2）やメタン等の温室効果気体の濃度が上昇することによって引き起こされるが、石油等の燃焼により運輸部門から排出されるＣＯ2の割合は、近年の自動車台数や旅客・貨物輸送量の増加等を背景として増える傾向にある。具体的には、運輸部門は、我が国全体のＣＯ2の排出量の約19%（平成２年度）を占めており、最近でも大きな伸びを示している〔１－５－２図〕。このため、運輸部門から排出されるＣＯ2を抑制することにより、地球温暖化問題の解決に向けて取り組むことが重要な課題となっている。

１－５－２図　部門別Ｃ０2排出量の推移（61年度＝100）




また、窒素酸化物（ＮＯｘ）や硫黄酸化物（ＳＯｘ）は、大気中で雨に溶けることによって生態系等に悪影響を及ぼすと考えられている酸性雨の原因となるほか、人間の呼吸器にも悪影響を与える。このため、ディーゼル

車を中心とする自動車から排出されるＮＯｘ等運輸部門からのＮＯｘ、ＳＯｘの排出抑制が大きな課題となっている。

また、湾岸戦争におけるペルシャ湾の原油流出等が動植物や漁業資源に膨大な被害をもたらしたことは記憶に新しいところであり、海洋汚染の防止対策の重要性を象徴している。

このほか、運輸部門は、温室効果気体をはじめ、オゾン層やエルニーニョ現象の観測、監視、予測等を行っており、地球環境問題と非常に密接な関係にあることから、今後、真に豊かな国民生活を実現していくためにも、人類全体の持続可能な繁栄のためにも、運輸部門における地球環境問題への取組みが不可欠である。

(2) 運輸における地球環境問題への取組み

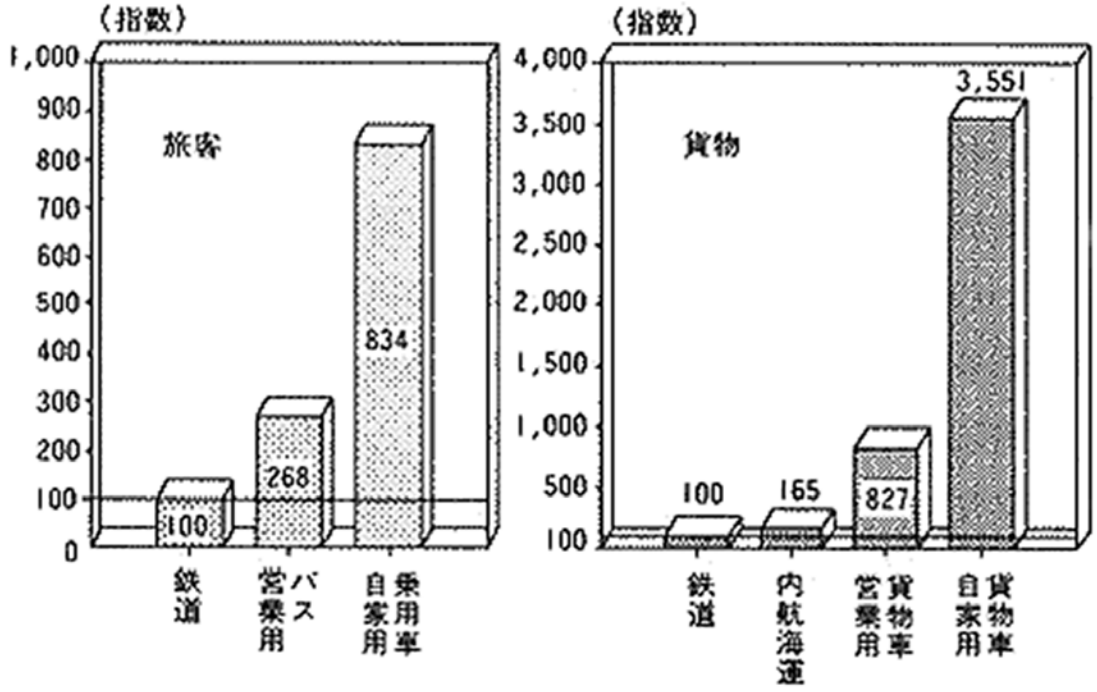
(ｱ) 環境負荷の小さい交通体系の構築

交通機関全体からのＣＯ2、ＮＯｘ等の排出量を抑制するためには、輸送構造の改善を図り、単位輸送量当たりのエネルギー効率が良く、ＣＯ2等の排出量の少ない交通機関中心に輸送構造をシフトさせることが有効である。例えば、各交通機関別の単位輸送量当たりのＣＯ2排出量を比較すると、旅客輸送部門においては鉄道１に対して自家用乗用車は約８、貨物輸送部門においては鉄道１に対して内航海運は約1.7、自家用貨物車は約36となっており、大量輸送機関の優位性が際立っている〔１－５－３図〕〔１－５－４図〕。

１－５－３図　輸送機関別単位輸送量当たりのＣＯ2排出量（鉄道＝100）

**1－5－3図　輸送機関別単位輸送量当たりの$CO_2$排出量（鉄道＝100）**

自家用車は，旅客では鉄道の約８倍，貨物では鉄道の約36倍，内航海運の約22倍となっている。



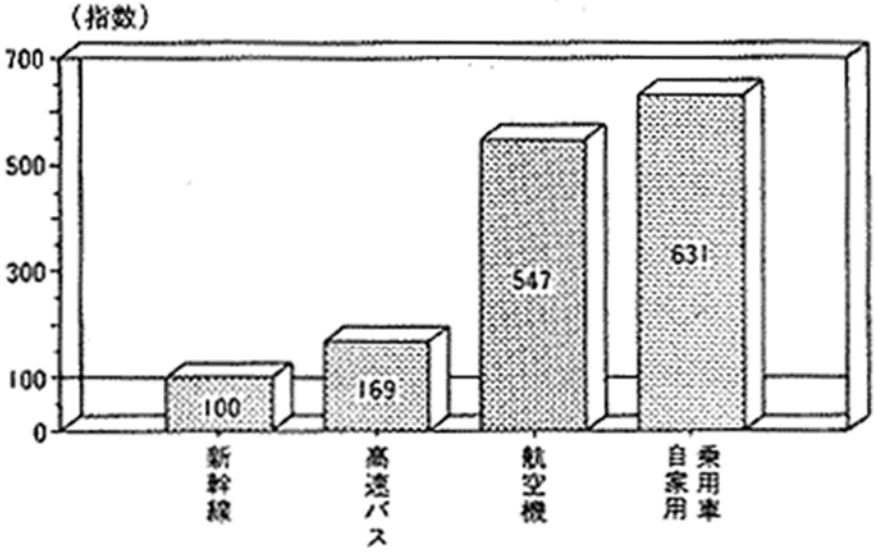

注　(1)　運輸省資料等による。

(2)　旅客は人キロベース，貨物はトンキロベースである。

１－５－４図　東京－大阪間の輸送において排出される１人当たりのＣＯ2排出量（新幹線＝100）

1－5－4図　東京一大阪間の輸送において排出される1人当たりの$CO_2$排出量
（新幹線＝100）

新幹線は東京一大阪間の輸送の約8割を担っているが、1人当たりの$CO_2$排出量は自家用乗用車の約6分の1となっている。




注：(1) 運輸省試算による。
(2) 高速バスは夜行便のみである。

そこで、まず、旅客輸送については、マイカーから鉄道等の公共輸送機関へ旅客を誘導することが必要であり、このためには、利用者にとって魅力のある公共輸送機関の整備を進めることが不可欠である。

一方、貨物輸送については、幹線輸送において、トラックから大量輸送機関である鉄道、海運へ輸送をシフトさせる、いわゆるモーダルシフトを推進する必要がある。

しかし、都市内・地域内輸送等においては、トラック輸送に頼らざるを得ないため、積合せ輸送の促進、共同輸配送の推進、物流拠点の整備等によりその効率化を進めている。

なお、今後は、鉄道等の環境への負荷の小さい交通機関について、その整備と活用を図るためのインセンティブの強化を図ることが課題となっている。

(ｲ) 交通機関単体からの環境負荷の軽減

以上のような輸送構造の改善に加え、ＣO2、ＮＯｘ等の排出を抑制するなど交通機関単体からの環境への負荷を軽減することが必要である。

まず、自動車については、そのエネルギー消費量が運輸部門全体の約85％を占めることから、燃費の改善を通じてＣO2等の排出の抑制を促進することが重要となっている。このため、平成４年６月にガソリン乗用車についてこれまで以上に厳しい燃費基準を設定したほか、ガソリン貨物自動車の燃費基準についても、今後検討していくこととしている。また、ＮＯｘついても、４年５月に可決・成立した「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」に基づき、大都市地域におけるＮＯｘの削減のための総合的な対策を講じていくこととしている。

このほか、メタノール自動車、ハイブリッド自動車（制動時に発生するエネルギーを回生し、発進、加速時にディーゼルエンジンの補助動力として使用する自動車で、ディーゼル車に比べ燃費が５～20%改善されると見込まれている。）等環境負荷の小さい低公害車の技術開発やその普及を進めている。特に、メタノール自動車については、４年５月末現在143台の実験車両が都市内集配トラックを中心に使用されており、４年６月には38基目のメタノールスタンドが設置されるなど、その実用化に向けて大きく前進している。

次に、鉄道については、車両の軽量化、空気抵抗の減少、エネルギー回生型車両の開発等を進め、省エネルギー型の車両の導入を図っている。

また、船舶については、４年５月に「船舶からの大気汚染問題検討会」を設置し、船舶の運航が大気汚染に及ぼす影響や大気汚染防止技術等について総合的な検討を行うとともに、タンカーの二重船体構造化を進めることとしている。

(ｳ) 観測・監視体制の充実等

気象庁及び海上保安庁では、温室効果気体、オゾン層、海洋環境等に関する観測・監視を実施している。また、我が国以外の国々の地球環境対策を支援するため、アセアン諸国周辺の海域における大規模な海洋汚染事故に対する国際的防除体制の整備に向けた国際協力を推進している。

(ｴ) 国民意識の向上

運輸部門における地球環境問題については、これまでに述べたような施策を講じていく必要があるが、このためには、利用者サイドにおいても、地球が有限の存在であり、その環境破壊が時として再生不可能な結果をもたらすことを認識するなど地球環境に対する問題意識を高め、運輸サービスの利用においてできる限り環境への負荷の小さい鉄道等の大量輸送機関を活用するように努めるなどライフスタイルの見直しを図り、環境問題の解決に向けて国民一人一人が努力していくことが重要である。

# 第２部　運輸の動き

# 第１章　平成３年度の運輸の概況と最近の動向

## 第１節　一般経済の動向と運輸活動

### １　旅客輸送の動向

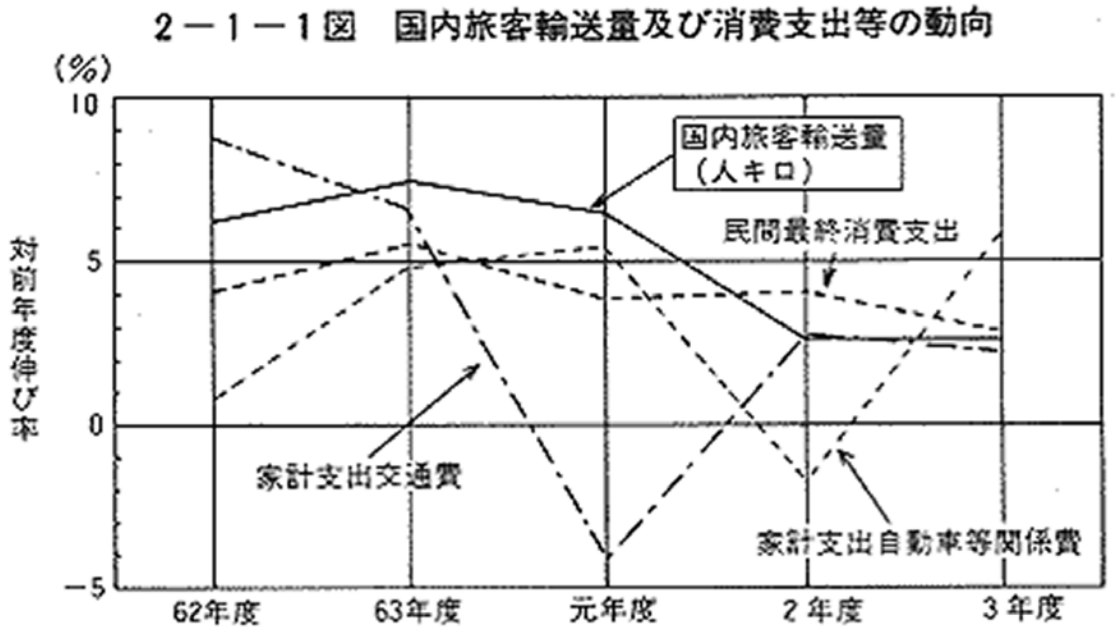
(1) 国内輸送

(ア) 概況

（比較的堅調だが、輸送機関により陰りのみられる国内旅客輸送）

平成３年度は、実質経済成長率はＧＤＰ（国内総生産）でみて3.5％と２年度（5.7％）を下回ったが、旅客輸送の動向に影響の大きい消費動向についても、実質民間最終消費支出が2.8％増（２年度は4.0％増）、家計消費のうち交通費（公共輸送機関関係）が2.2％増（２年度は2.7％増）とそれぞれ２年度の伸び率を下回った。また、家計消費のうち自動車等関係費（自家用車関係）は、普通車（排気量2,001cc以上）の購入が増加したことから5.8％増となったものの、自家用自動車の大部分を占める小型車の購入は不振であった。〔２－１－１図〕。

２－１－１図　国内旅客輸送量及び消費支出等の動向




注 (1) 総務庁「家計調査報告」、経済企画庁「国民経済計算年報」等により作成、いずれも実質伸び率。
(2) 62年度の国内旅客輸送量の伸びは、軽自動車及び貨物自動車による輸送は含まない。

このように諸指標が景気減速を反映した動きを示している中で、輸送距離は短縮化の傾向を示しているが、一方で、国民の余暇活動志向が年々高まりつつある。このような状況下、３年度の国内旅客輸送量は、総輸送人員が804億人、対前年度比（以下同じ。）3.1%増、総輸送人キロが１兆3,310億人キロ、2.5%増と全体としては比較的堅調に推移したが、輸送機関により陰りも見られた〔２－１－２表〕。

２－１－２表　輸送機関別国内旅客輸送量

**２－１－２表　輸送機関別国内旅客輸送量**

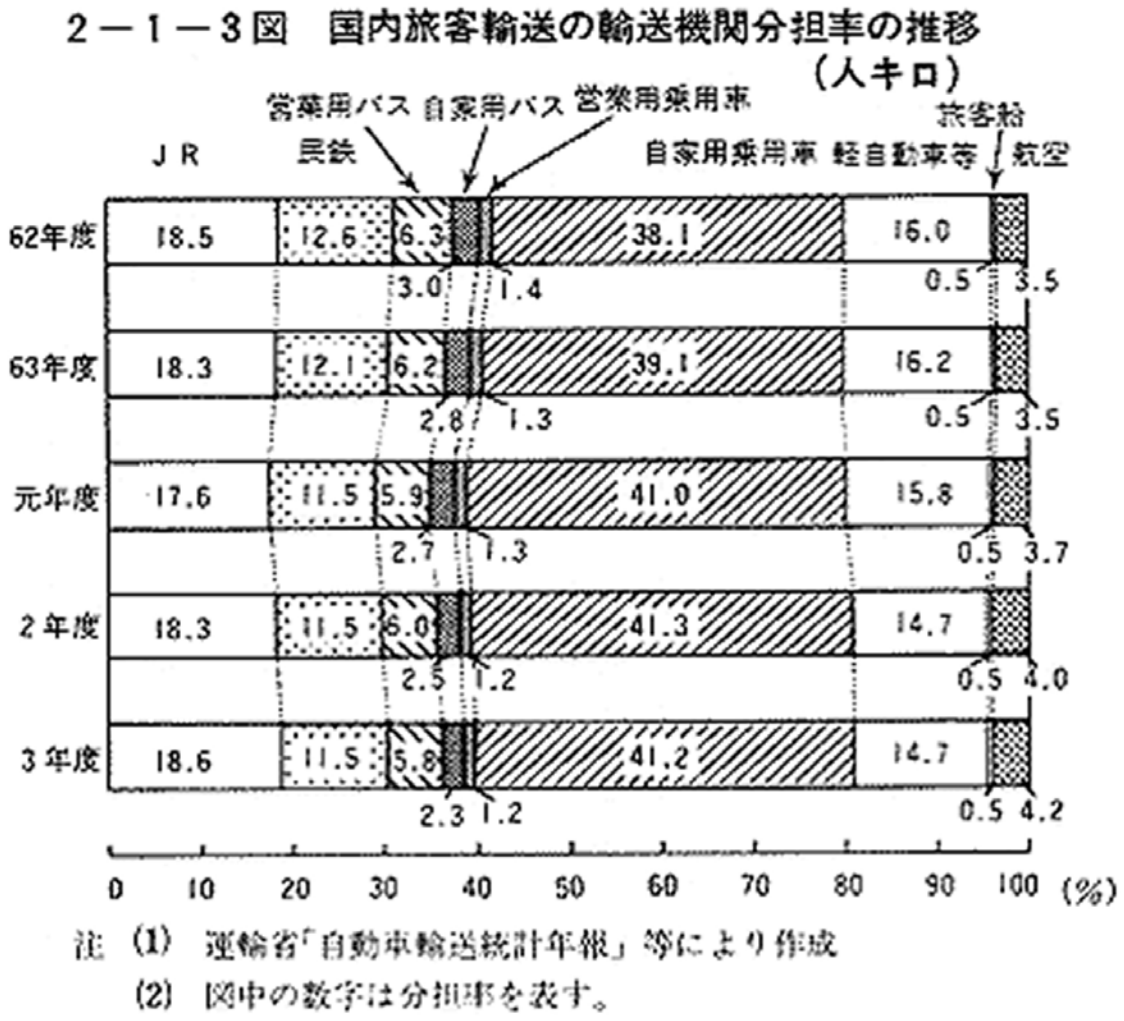
| | 輸送人員（億人） | | | | 輸送人キロ（億人キロ） | | | | 平均輸送距離（キロ） | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ２年度 | ３年度 | ２／元 | ３／２ | ２年度 | ３年度 | ２／元 | ３／２ | ３年度 | ３／２ |
| 総輸送量 | 779.3 | 803.5 | 100.9 | 103.1 | 12,984.4 | 13,309.6 | 102.5 | 102.5 | 16.6 | 99.4 |
| 鉄道 | 219.4 | 225.6 | 103.4 | 102.8 | 3,874.8 | 4,000.8 | 105.1 | 103.3 | 17.7 | 100.4 |
| ＪＲ | 83.6 | 86.8 | 104.7 | 103.8 | 2,376.6 | 2,470.3 | 106.7 | 103.9 | 28.5 | 100.1 |
| 定期 | 53.1 | 54.9 | 104.1 | 103.5 | 975.6 | 1,022.4 | 105.6 | 104.8 | 18.6 | 101.2 |
| 定期外 | 30.5 | 31.8 | 105.9 | 104.3 | 1,401.0 | 1,447.9 | 107.5 | 103.3 | 45.5 | 99.1 |
| 民鉄 | 135.8 | 138.8 | 102.6 | 102.2 | 1,498.2 | 1,530.5 | 102.5 | 102.2 | 11.0 | 99.9 |
| 定期 | 84.3 | 86.0 | 102.0 | 102.0 | 995.1 | 1,016.4 | 102.1 | 102.1 | 11.8 | 100.1 |
| 定期外 | 51.5 | 52.8 | 103.7 | 102.6 | 503.1 | 514.2 | 103.3 | 102.2 | 9.7 | 99.6 |
| 自動車 | 557.7 | 575.6 | 99.9 | 103.2 | 8,530.6 | 8,693.4 | 100.9 | 101.9 | 15.1 | 98.7 |
| バス | 85.6 | 85.8 | 99.8 | 100.3 | 1,103.7 | 1,082.1 | 101.1 | 98.0 | 12.6 | 97.8 |
| 営業用 | 67.6 | 67.5 | 99.4 | 99.9 | 773.4 | 768.6 | 103.2 | 99.4 | 11.4 | 99.5 |
| うち乗合 | 65.0 | 65.0 | 99.2 | 99.9 | 337.2 | 346.9 | 102.3 | 102.9 | 5.3 | 102.9 |
| うち貸切 | 2.6 | 2.5 | 103.8 | 98.8 | 436.2 | 421.7 | 103.9 | 96.7 | 166.7 | 97.8 |
| 自家用 | 18.0 | 18.3 | 101.6 | 101.7 | 330.3 | 313.5 | 96.6 | 94.9 | 17.1 | 93.3 |
| 乗用車 | 340.7 | 348.8 | 101.4 | 102.4 | 5,524.1 | 5,648.6 | 103.2 | 102.3 | 16.2 | 99.9 |
| 営業用 | 32.2 | 31.8 | 97.7 | 98.6 | 156.4 | 160.5 | 98.2 | 102.7 | 5.1 | 104.1 |
| 自家用 | 308.5 | 317.0 | 101.8 | 102.8 | 5,367.7 | 5,488.0 | 103.4 | 102.2 | 17.3 | 99.5 |
| 軽自動車 | 96.9 | 106.9 | 96.1 | 110.4 | 1,156.2 | 1,208.4 | 93.6 | 104.5 | 11.3 | 94.7 |
| 貨物自動車 | 34.5 | 34.0 | 96.4 | 98.6 | 746.6 | 754.3 | 96.7 | 101.0 | 22.2 | 102.5 |
| 航空 | 0.65 | 0.69 | 108.5 | 105.3 | 516.2 | 553.5 | 109.5 | 107.2 | 805.9 | 101.9 |
| 旅客船 | 1.6 | 1.6 | 101.5 | 99.6 | 62.8 | 62.0 | 105.2 | 98.7 | 38.2 | 99.1 |

注　(1)　航空及び旅客船の輸送量は，定期及び不定期の計である。
(2)　軽自動車及び貨物自動車による輸送量は，自家用のそれらの自動車による人員輸送を表している。
(3)　乗用車及び貨物自動車の輸送量には，軽自動車によるものは含まない。

（ＪＲ、航空の分担率増加傾向続く）

２年度に引き続き、旅客輸送人キロの輸送機関分担率は、ＪＲ（旅客会社）及び航空のシェアが増加したが、増加を続けてきた自家用自動車は減少した〔２－１－３図〕。

２－１－３図　国内旅客輸送の輸送機関分担率の推移（人キロ）




注　(1)　運輸省「自動車輸送統計年報」等により作成
　　(2)　図中の数字は分担率を表す。

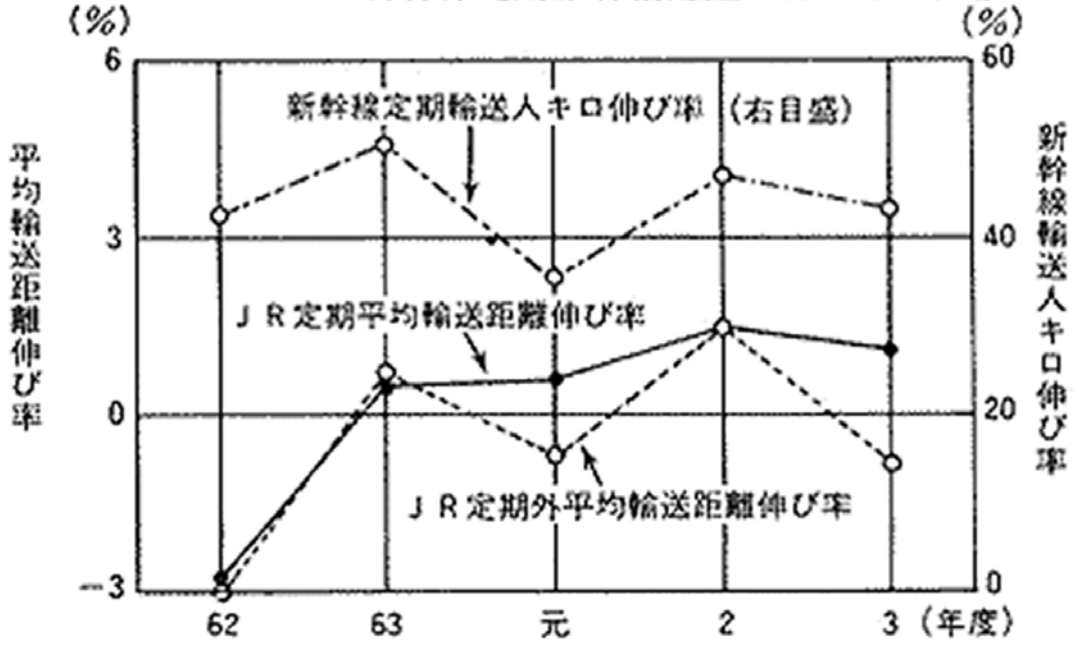
（イ）輸送機関別の輸送動向

（ＪＲ（旅客会社）は定期外を中心に伸びが鈍化）

ＪＲ（旅客会社）は、輸送人員3.8%増、輸送人キロ3.9%増となり、２年度の伸び率（それぞれ4.7%増、6.7%増）に比べ伸びが鈍化した。このうち、定期旅客は、輸送人員が3.5%増、輸送人キロが4.8%増となった。これは、雇用動向において堅調な雇用者数の伸びがみられることとここ数年続いている新幹線通勤の増加等、定期旅客の長距離化によるものと思われる。また、定期外旅客は、３年３月に開業した成田エクスプレスや３年６月の東北・上越新幹線の東京駅乗り入れにより輸送量を伸ばしてきたが、その伸びも徐々に鈍化してきており、輸送人員が4.3%増（２年度は5.9%増）、輸送人キロが3.3%増（２年度は7.5%増）と景気の陰りが特に輸送距離の伸びに現れた形となった〔２－１－４図〕。

２－１－４図　ＪＲ旅客の平均輸送距離と新幹線定期旅客輸送量の伸び率の推移

2－1－4図　ＪＲ旅客の平均輸送距離と
新幹線定期旅客輸送量の伸び率の推移




注　運輸省「鉄道輸送統計年報」により作成

（堅調な推移の民鉄）

民鉄（ＪＲ（旅客会社）を除く。）は、定期旅客、定期外旅客とも堅調で、全体では輸送人員、輸送人キロともに2.2％増となった。業態別でみると、大手民鉄（15社）は、輸送人員で2.2％増、輸送人キロで2.0％増となり、地下鉄は、輸送人員で1.8％増、輸送人キロで2.0％増となった。地方中小民鉄は、輸送人員で4.0％増、輸送人キロで4.2％増と好調に推移した。

（輸送距離が伸び悩む自動車）

自動車は、輸送人員では、バス、乗用車及び軽自動車がそれぞれ増加幅を広げ、貨物自動車は減少したものの減少幅が小さくなったため、全体で3.2％増となった。輸送人キロについては、軽自動車、貨物自動車が増加に転じたものの、バスが逆に減少に転じ、乗用車が増加幅を小さくしたため、全体では1.9％増に留まった。

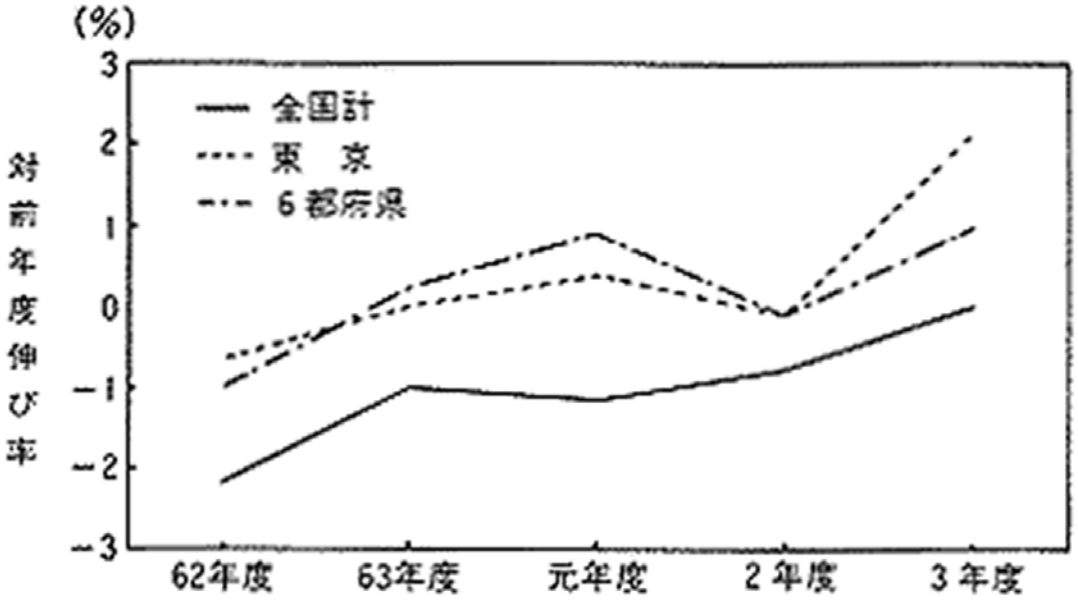
内訳をみると、バスは輸送人員0.3％増、輸送人キロ2.0％減、乗用車は輸送人員2.4％増、輸送人キロ2.3％増、軽自動車は輸送人員10.4％増、輸送人キロ4.5％増、貨物自動車は輸送人員1.4％減、輸送人キロ1.0％増であった。

（走行環境改善により輸送人員が増加に転じた都市部の乗合バス）

営業用バスは、輸送人員0.1％減、輸送人キロ0.6％減であった。このうち、乗合バスは、都市部におけるバスロケーションシステム等の都市新バスシステムの施策等により、バス本来の機能を充分に発揮できる状態へと移行してきているところもあり、輸送人員は、0.1％減とほぼ横這いとなり減少傾向に歯止めがかかった〔２－１－５図〕。また、輸送人キロは、長距離高速バスの発着が集中している東京で大きな伸びとなったこと等から2.9％増と２年度の伸びを上回った。

２－１－５図　乗合バスの輸送人員の伸び率の推移

## 2－1－5図　乗合バスの輸送人員の伸び率の推移




注　(1)　運輸省「自動車輸送統計年報」により作成
　　(2)　6都府県は、東京、神奈川、愛知、大阪、兵庫、福岡

このうち東京においては、３年１月の道路交通法及び同年７月の「自動車の保管場所の確保等に関する法律」（車庫法）の改正を契機とした違法駐車車両の取締りの強化もあり、バスの走行環境が改善され運行の定時性を望めるようになったことから、３年度の輸送人員は2.2%の増加となった。

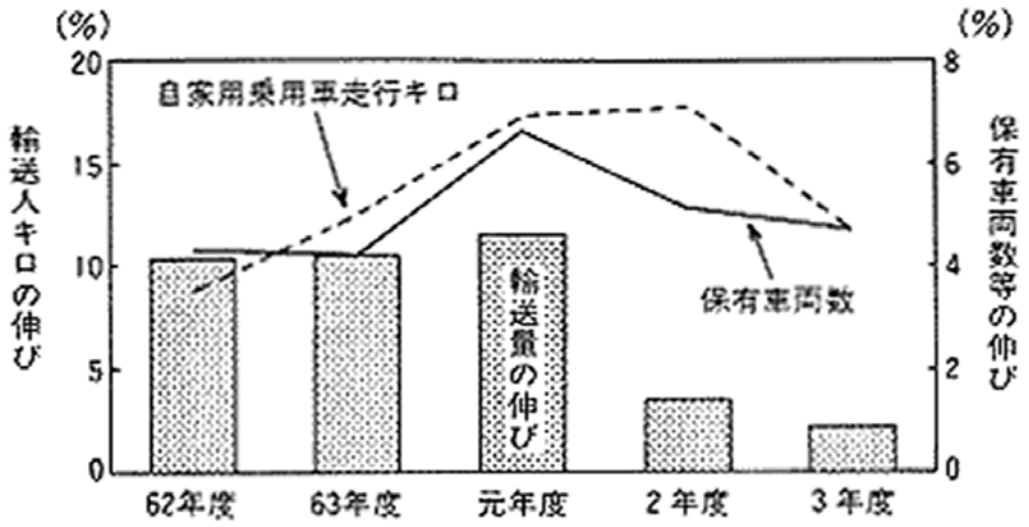
貸切バスは、輸送人員1.2%減、輸送人キロ3.3%減で増加傾向が減少に転じた。また、自家用バスは、輸送人員1.7%増、輸送人キロ5.1%減であった。

（走行距離が伸び悩んだ自家用乗用車）

自家用乗用車は、輸送人員2.8%増、輸送人キロ2.2%増と比較的堅調な推移となったが、平均輸送距離が短くなり、走行距離の伸びが減少した〔２－１－６図〕。

２－１－６図　自家用乗用車の輸送人キロと保有車両数等の伸び

## 2－1－6図　自家用乗用車の輸送人キロと保有車両数等の伸び




注　運輸省「自動車輸送統計年報」等により作成

（輸送人員の減少が続いているハイヤー・タクシー）

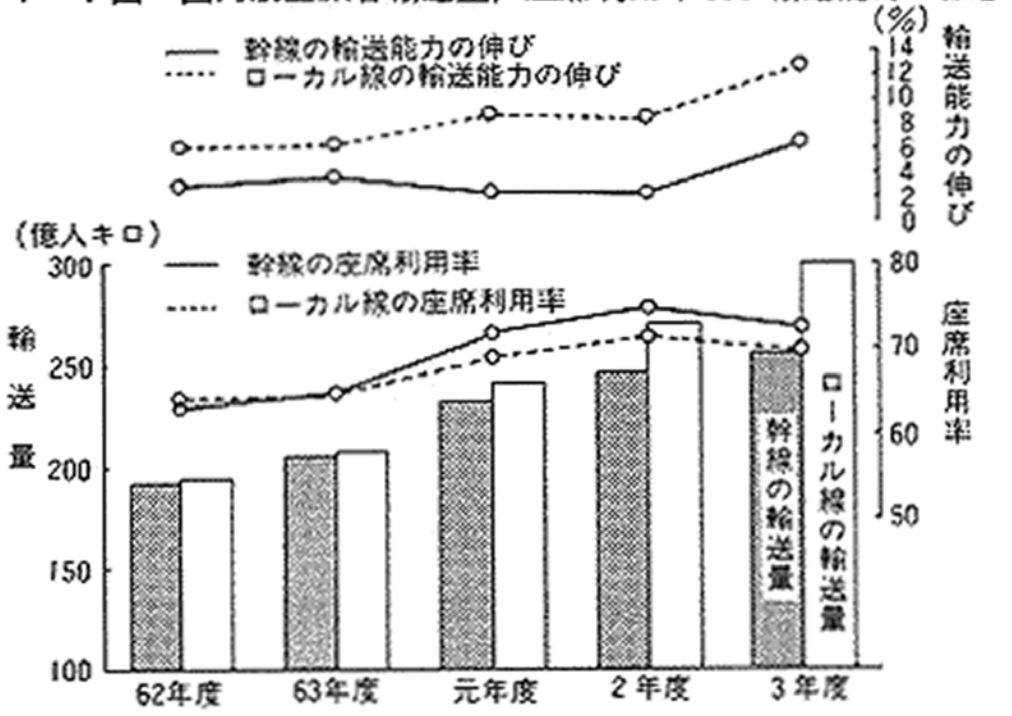
営業用乗用車（ハイヤー・タクシー）は、輸送人キロが2.7%増であったものの、輸送人員は1.4%減となっている。また、実車率（実車キロ／走行キロ×100）は増加しているが、実働率（実働延日車／実在延日車×100）は前年度に引き続き減少している。

（幹線の伸びが小幅となった航空）

航空は、輸送人員5.3%増（幹線1.9%増、ローカル線7.5%増）、輸送人キロ7.2%増（幹線3.3%増、ローカル線10.8%増）であった。新規路線開設等によりローカル線の輸送能力が２年度以上に拡大されたことにより、幹線の伸びが小幅となったにもかかわらず比較的高い伸びを維持した。また、座席利用率は落ちており、輸送能力拡大により需給の逼迫感が緩和へ向かっていると思われる〔２－１－７図〕。

２－１－７図　国内航空旅客輸送量，座席利用率及び輸送能力の推移

## 2－1－7図　国内航空旅客輸送量，座席利用率及び輸送能力の推移




注 (1) 運輸省「航空輸送統計年報」により作成

(2) 幹線：東京(成田，羽田)，大阪，札幌，福岡，沖縄を結ぶ路線

ローカル線：幹線以外の路線

（旅客船は減少）

旅客船（一般旅客定期航路、特定旅客定期航路及び旅客不定期航路の合計）は、レジャー志向を背景としたクルーズ機運の盛り上がりから“クルーズ元年”と呼ばれた平成元年以降の増加傾向に勢いがなくなり、輸送人員0.4%減、輸送人キロ1.3%減と減少に転じた。

また、長距離フェリー（片道の航路距離が300km以上であって陸上のバイパス的な役割を果たすもの）の輸送人員は1.9%増、自動車航送台数は4.7%増と２年度（それぞれ3.6%増、5.8%増）に比べ伸びが鈍化した。

(2) 国際輸送

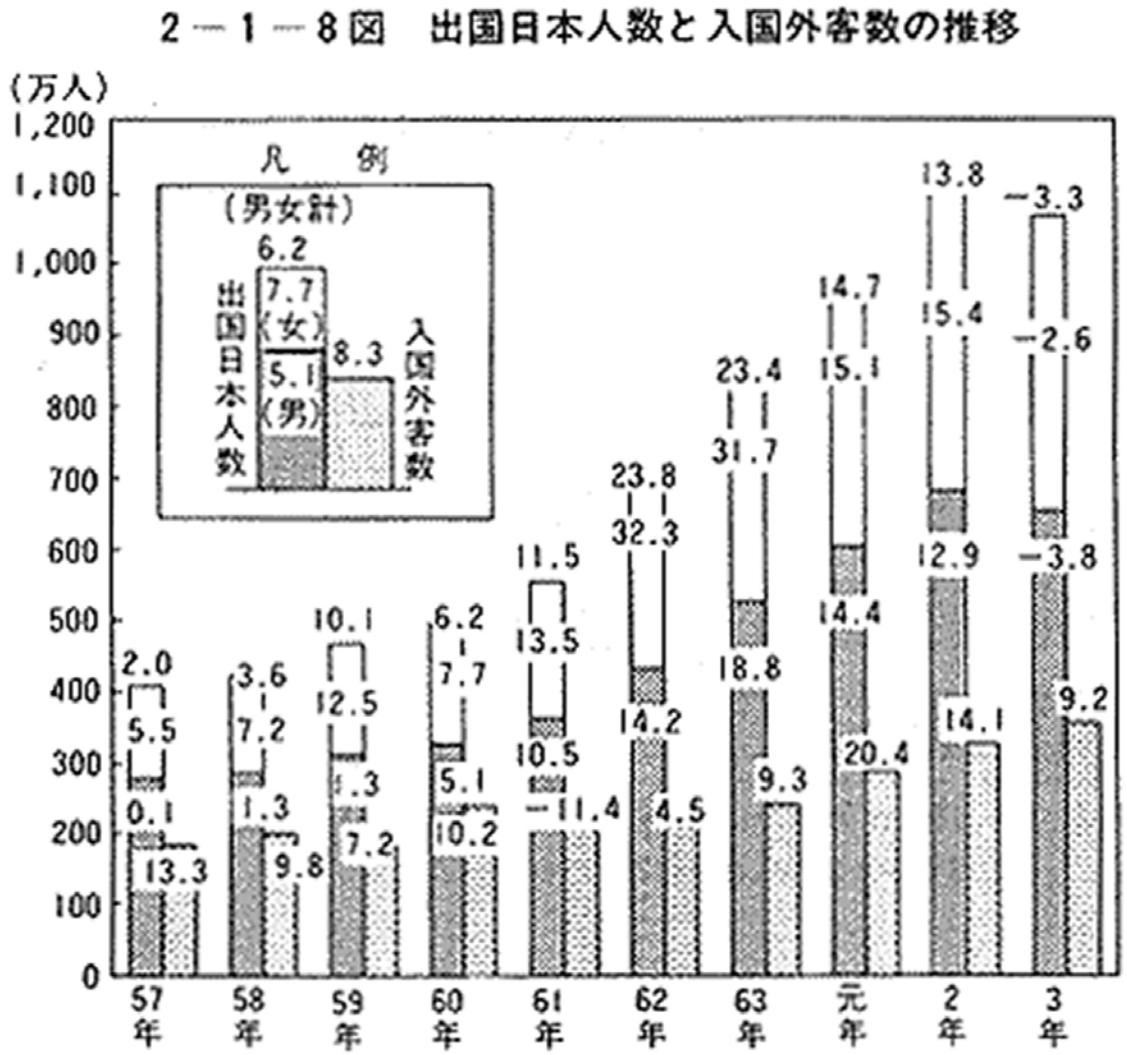
（湾岸戦争により海外旅行者は減少）

平成３年（暦年）における出国日本人数は、湾岸戦争の影響により上半期が対前年比（以下同じ。）13.6%減となったが、下半期は6.1%増と回復し、通年で3.3%減（２年は13.8%増）の1,063万人となった。このように２年連続して1,000万人を超え、海外旅行者の増加基調が続いていることを印象づけた。

出国日本人の旅行目的別シェアをみると観光等が全体の81.8%を占め、次いで短期商用・業務の13.8%となっている。

男女別では、男性は3.8%減、女性は2.6%減となっており、男性の減少幅が女性の減少幅を上回ったことから、全出国者に対するシェアは、男性が61.0%、女性が39.0%（２年は、それぞれ61.3%、38.7%）と女性のシェアの増加傾向が続いている〔２－１－８図〕。

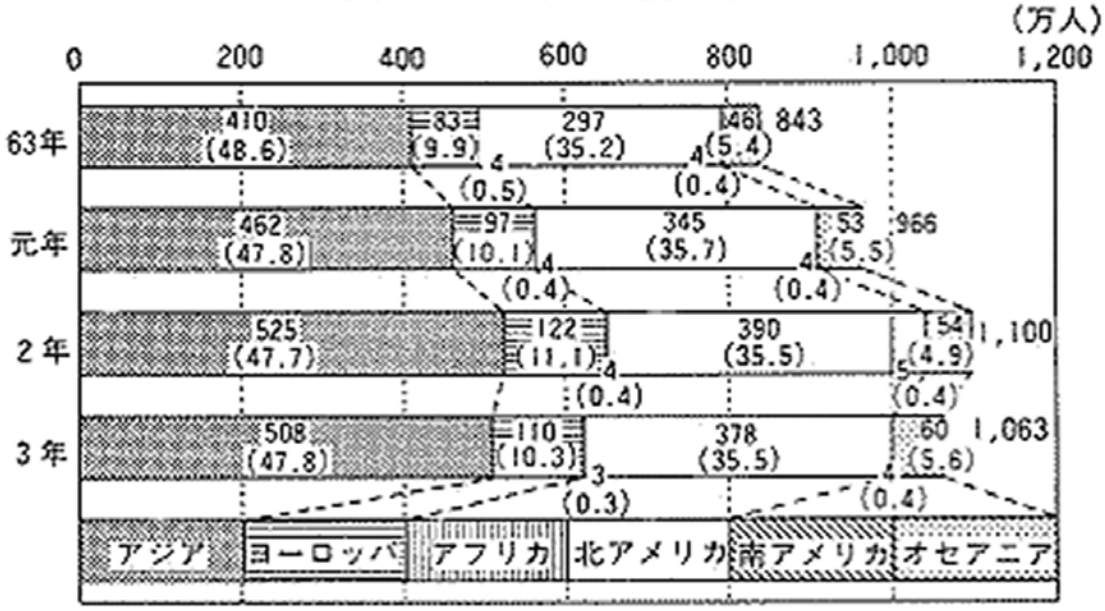
２－１－８図　出国日本人数と入国外客数の推移




地域別では、アジア州が508万人で全体の47.8%を占め、次いで北アメリカ州35.5%、ヨーロッパ州10.3%の順となったが、各地域とも２年を下回った中でオセアニア州だけが増加を示し、シェアについても5.6%に拡大した〔２－１－９図〕。国別でみるとアメリカの33.5%が最も多く、次いで韓国12.9%、香港8.8%、台湾7.2%の順となっている。

２－１－９図　渡航地域別出国日本人数

## 2－1－9図　渡航地域別出国日本人数



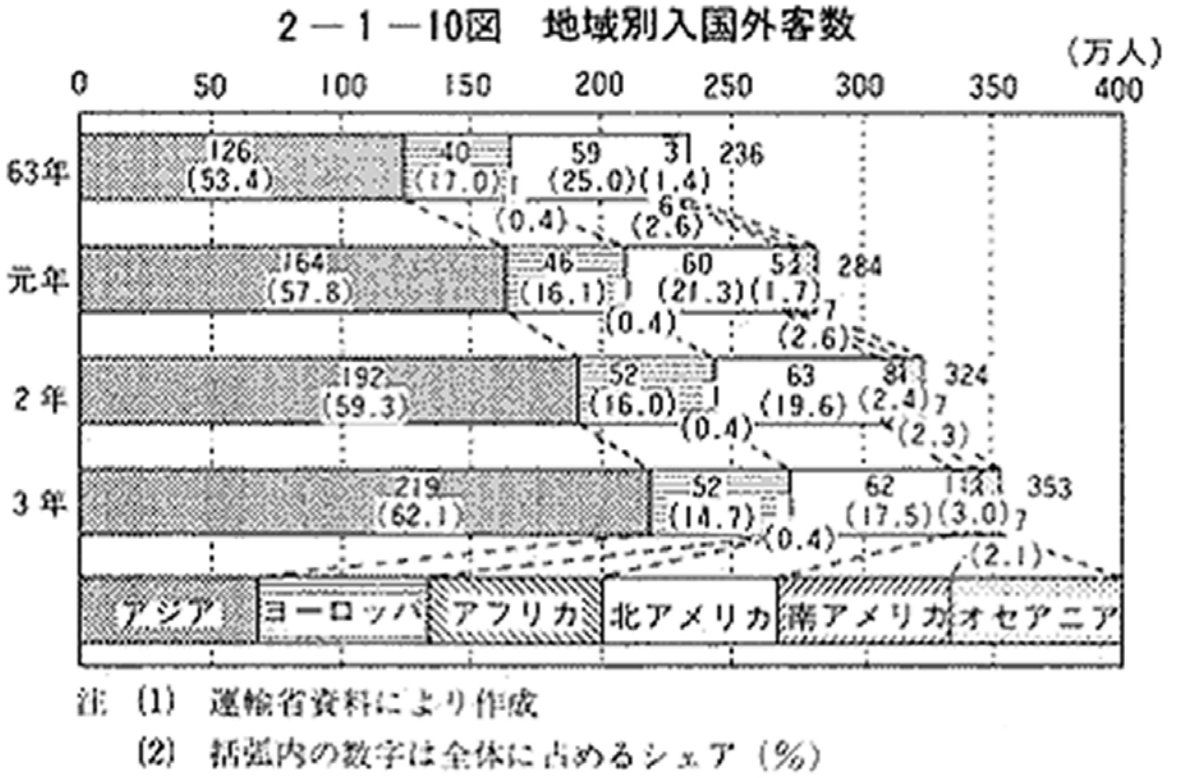

注　(1)　法務省資料により作成
　　(2)　括弧内の数字は全体に占めるシェア（%）

（アジア、南アメリカからの入国者が増加）

３年の入国外客数は9.2%増の353万人と、これまで最高であった２年の324万人を29万人も上回り、史上最高となった。このうち観光客は11.9%増の210万人となり、全体に対し59.6%とシェアを拡げた。

地域別にみると、アジア州が219万人で全体の62.1%を占め、次いで北アメリカ州17.5%、ヨーロッパ州14.7%の順となっており、アジア州、南アメリカ州でそれぞれ14.4%増、59.8%増となりシェアを拡大した〔２－１－10図〕。国別では、韓国が86万人で２年に引き続き最も多かったが、伸び率でみると北朝鮮、ペルーがそれぞれ159.0%増、141.6%増と高い伸びを示した。

２－１－10図　地域別入国外客数




注　(1)　運輸省資料により作成

(2)　括弧内の数字は全体に占めるシェア（%）

## 2　貨物輸送の動向

### (1) 国内輸送

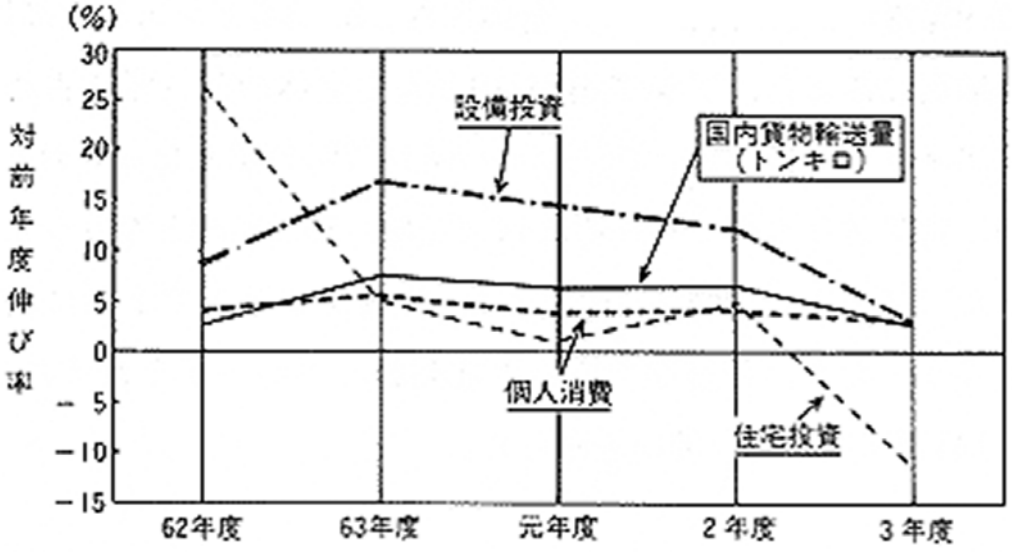
#### (ア) 概況

（低調に推移する国内貨物輸送）

３年度の我が国経済は、２年度までの高い成長が減速してきて、実質経済成長率はＧＤＰ（国内総生産）でみて、3.5%（２年度は5.7%）となった。昭和63年度以降高い伸びを持続してきた民間企業設備投資は、景気減速の影響を受けて、平成３年度に入って鈍化し、住宅建設は３年度に入ってから伸び率がマイナスに転じた。また、２年度までの好景気を設備投資とともに支えてきた個人消費も、３年度は2.8%増と２年度（4.0%増）の伸び率を下回った〔２－１－11図〕。

２－１－11図　国内貨物輸送量と個人消費，設備投資，住宅建設の推移

## 2－1－11図　国内貨物輸送量と個人消費，設備投資，住宅建設の推移




注　経済企画庁「国民経済計算年報」，運輸省資料により作成

このような状況の中で、３年度の国内貨物輸送量は総輸送トン数で69億1,900万トン、対前年度比（以下同じ。）2.1%増、総輸送トンキロで5,599億5,000万トンキロ、2.4%増とトン、トンキロとも、２年度の伸び率を下回った。

機関別にみると、輸送トン数では、自動車が2.4%増と２年度実績を上回ったものの、他の機関は、航空（0.1%減）、内航海運（0.6%減）、鉄道（1.1%減）と、全て２年度実績を下回った。また、輸送トンキロでは、営業用自動車の伸び（5.1%増）に支えられた自動車が3.5%増となったほか、航空（1.6%増）、内航海運（1.5%増）が微増となったが、鉄道は0.1%減となり、２年度実績を下回った〔２－１－12表〕。

２－１－12表　輸送機関別国内貨物輸送量

## 2－1－12表　輸送機関別国内貨物輸送量

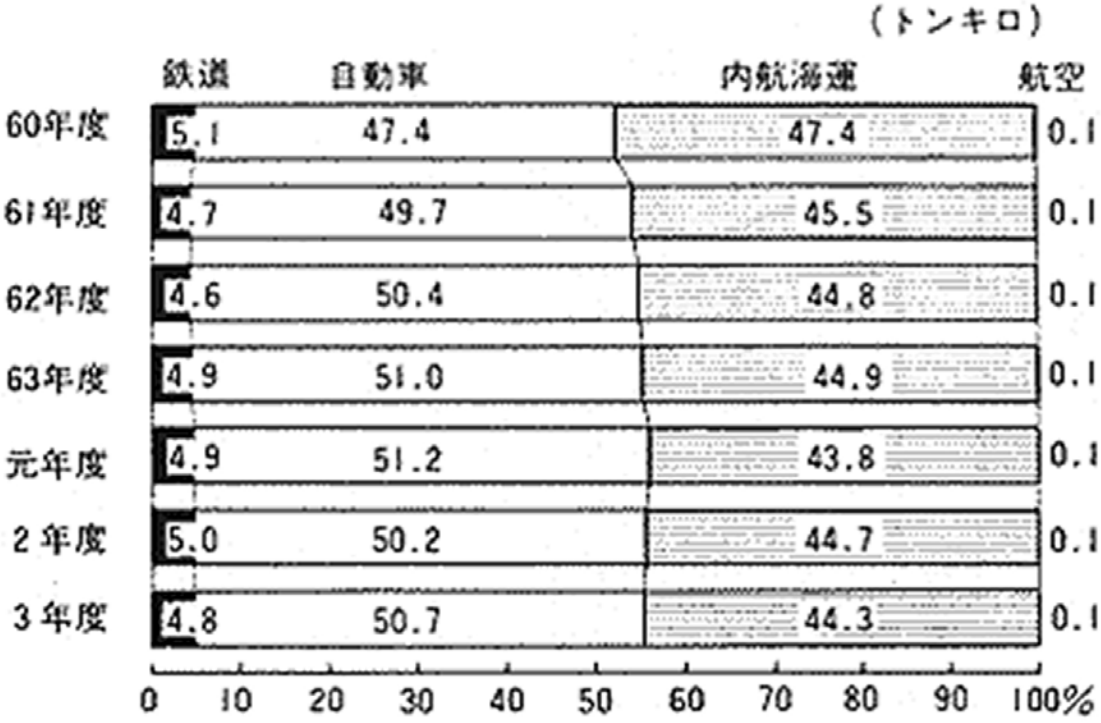
| | 輸送トン数（百万トン） | | | | 輸送トンキロ（億トンキロ） | | | | 平均輸送距離（キロ） | | 輸送トンキロ分担率 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2年度 | 3年度 | 2／元 | 3／2 | 2年度 | 3年度 | 2／元 | 3／2 | 3年度 | 3／2 | |
| 総輸送量 | 6,776.3 | 6,919.3 | 104.1 | 102.1 | 5,467.9 | 5,599.5 | 106.5 | 102.4 | 80.9 | 100.3 | 100.0 |
| 鉄道 | 86.6 | 85.7 | 104.6 | 98.9 | 272.0 | 271.6 | 108.2 | 99.9 | 316.9 | 100.9 | 4.8 |
| ＪＲ | 58.4 | 57.4 | 104.7 | 98.3 | 267.3 | 267.0 | 108.3 | 99.9 | 465.2 | 101.6 | 4.8 |
| 民鉄 | 28.2 | 28.3 | 104.3 | 100.3 | 4.7 | 4.6 | 101.5 | 98.1 | 16.2 | 97.8 | 0.1 |
| 自動車 | 6,113.6 | 6,260.8 | 103.8 | 102.4 | 2,742.4 | 2,837.8 | 104.3 | 103.5 | 45.3 | 101.0 | 50.7 |
| 営業用 | 2,427.6 | 2,571.9 | 105.9 | 105.9 | 1,942.2 | 2,042.0 | 105.4 | 105.1 | 79.4 | 99.2 | 36.5 |
| 自家用 | 3,685.9 | 3,688.9 | 102.5 | 100.1 | 800.2 | 795.8 | 101.8 | 99.4 | 21.6 | 99.4 | 14.2 |
| 内航海運 | 575.2 | 571.9 | 106.9 | 99.4 | 2,445.5 | 2,482.0 | 108.8 | 101.5 | 434.0 | 102.1 | 44.3 |
| 航空 | 0.87 | 0.87 | 105.8 | 99.9 | 8.0 | 8.1 | 106.1 | 101.6 | 928.9 | 101.6 | 0.1 |

注　(1)　航空は定期及び不定期の計で，超過手荷物と郵便物を含む。
　　(2)　運輸省資料により作成

また、輸送トンキロでみた輸送機関の分担率を見てみると、昭和62年４月の国鉄民営化以降わずかずつ上昇していた鉄道のシェアが、平成３年度は0.2ポイント減少した〔２－１－13図〕。

２－１－13図　国内貨物輸送の輸送機関別分担率の推移

## 2－1－13図　国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移




注　運輸省「自動車輸送統計年報」等により作成

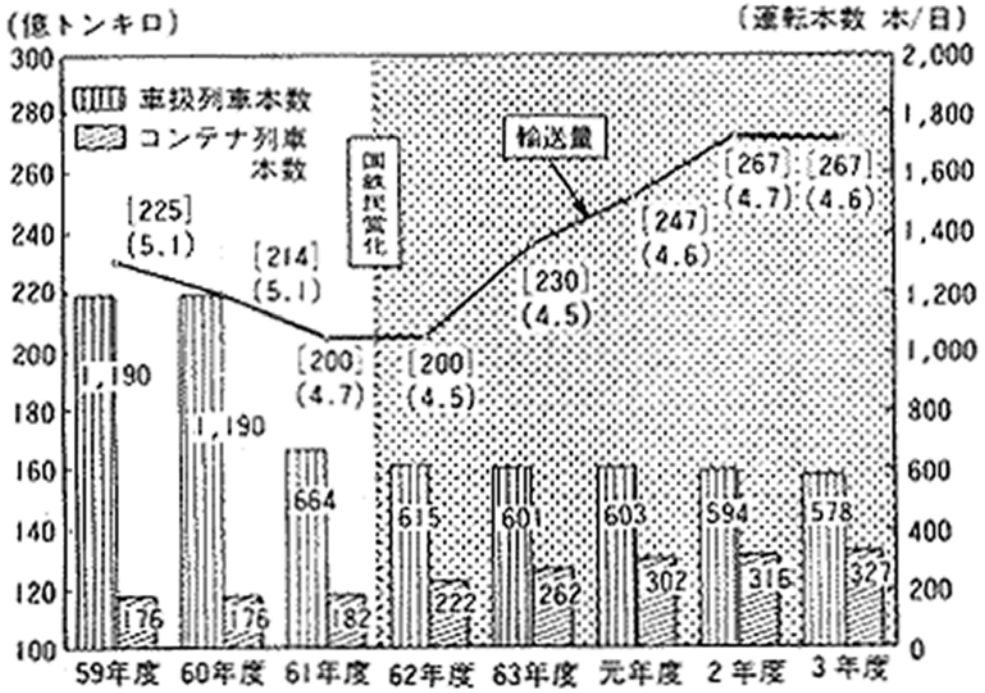
（イ）輸送機関別輸送動向

（景気減速で減少した鉄道貨物輸送）

鉄道による貨物輸送は、低調な設備投資や大幅に減少した住宅建設等の影響で、鉄道の輸送量の大半を占める生産関連貨物、建設関連貨物が伸び悩み、３年度の輸送量はトン数で1.1％減、トンキロで0.1％減と２年度の実績を確保できなかった。このうちＪＲ（貨物会社）は、民営化以降コンテナ輸送の拡充を続け、長距離帯における貨物輸送の利便性が認識され、トラック輸送の代替機関として注目されてきているが、３年度は景気減速により貨物量全体としては伸び悩んだ。また、３年10月の台風の被害で約２ケ月間、武蔵野線が一部で不通となり、貨物輸送能力の大幅な削減を余儀なくされ、景気減速による年度後半の貨物量の減少に拍車をかける形となった。一方、昭和61年度にサービスが開始されたピギーバック輸送は好調に推移しており、平成３年度には石油タンクローリーのピギーバックも新たに加わった。しかしながら、ＪＲ（貨物会社）の輸送量の伸びは全体としては２年度に比べ大幅に減少し、トン数で1.7％減、トンキロで0.1％減となった。民鉄による貨物輸送も３年度に入ってから鈍化して、トン、トンキロともそれぞれ0.3％増、1.9％減と低調に推移した〔２－１－14図〕〔２－１－15図〕。

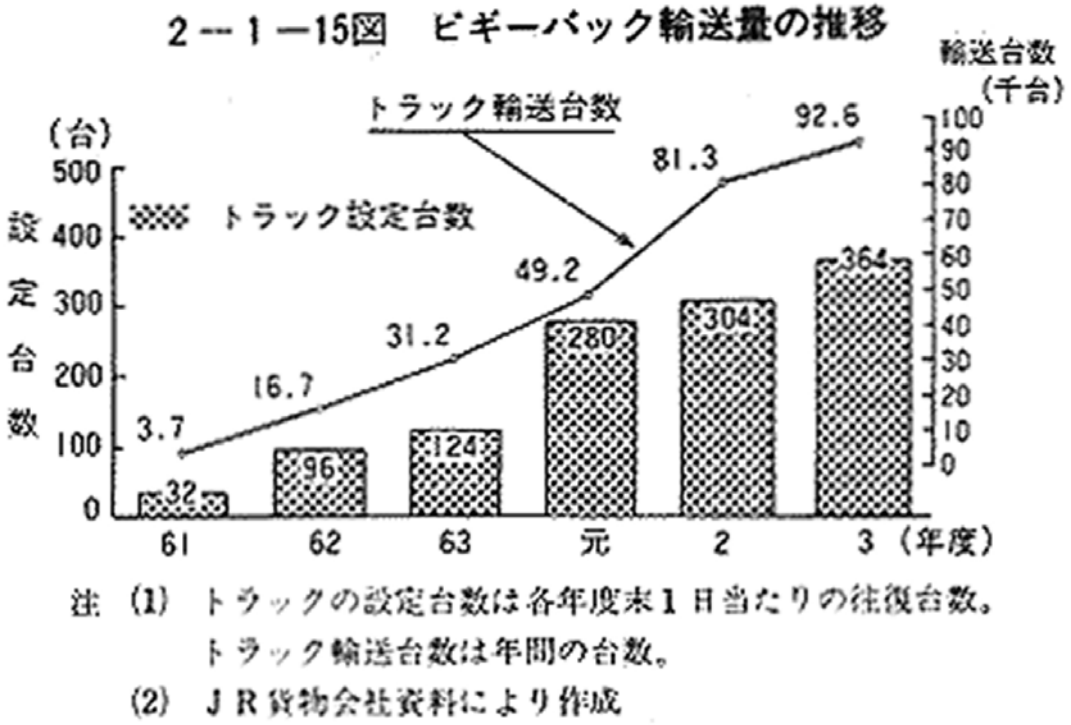
２－１－14図　ＪＲ・民鉄の輸送トンキロと車扱・コンテナ列車運転本数

## 2－1－14図　ＪＲ・民鉄の輸送トンキロと車扱・コンテナ列車運転本数




注 (1) 輸送量の[ ]はＪＲ，( )は民鉄である。
(2) 運輸省資料等により作成

2－1－15図　ピギーバック輸送量の推移

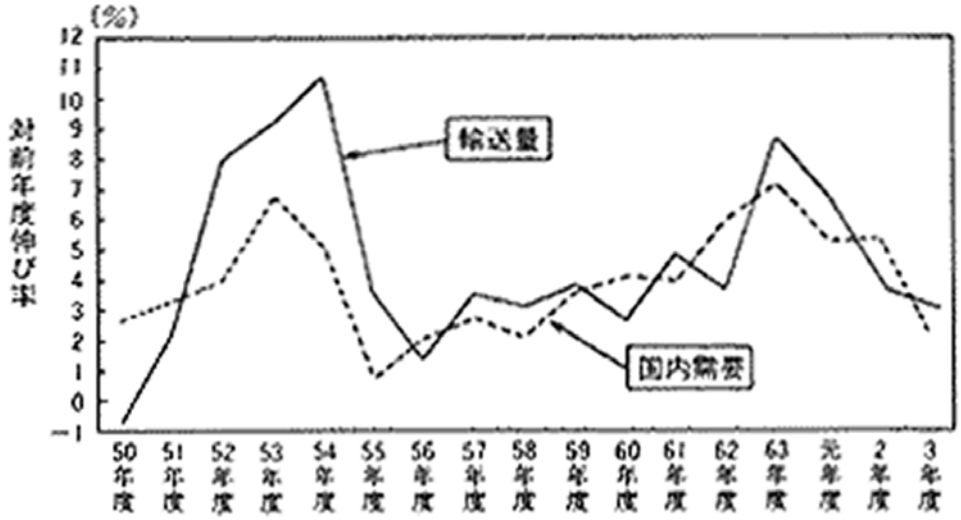



（伸び率が低下した自動車貨物輸送）

国内需要の伸びに支えられ、堅調に推移してきた自動車による貨物輸送は、景気が減速してきた３年度には、国内需要の伸びの鈍化による輸送需要の減少のほか、冷夏や台風の被害による貨物の減少もあり、トン数で2.4%増、トンキロで3.5%増と、２年度の伸び率と比較して、それぞれ約１ポイント程度減少した〔２－１－16図〕。

２－１－16図　自動車貨物輸送量と国内需要の対前年度伸び率

2－1－16図　自動車貨物輸送量と国内需要の対前年度伸び率




注　(1)　国内需要は民間需要と公的需要に分けられ，民間需要は民間最終消費支出，民間住宅，民間企業設備，民間在庫品増加，また公的需要は政府最終消費支出，公的固定資本形成，公的在庫品増加から構成されている。
(2)　経済企画庁「国民経済計算年報」，運輸省資料により作成

営業用・自家用別にみると、営業用自動車の輸送量は、トン数で5.9%増、トンキロで5.1%増となり、トンキロの伸びは２年度を下回った。また、建設関連貨物が大きな割合を占める自家用自動車の輸送量は、トン数で0.1%増、トンキロで0.6%減となり、ともに２年度の伸びを下回った。

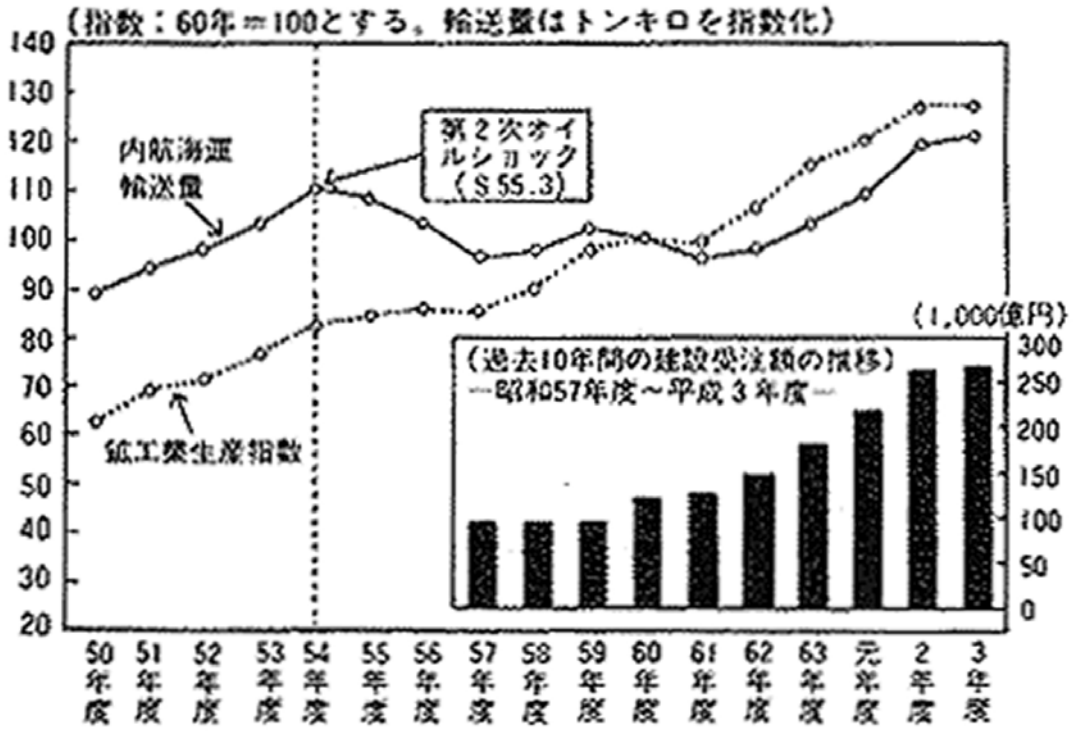
（低調に推移する内航海運貨物）

２年度に各輸送機関のなかで最も高い伸びを示した内航海運による貨物輸送は、３年度に入ると低調な推移となった設備投資や鉱工業生産に連動して生産関連貨物が減少したことにより、トン数で0.6%減、トンキロで1.5%増と、トン、トンキロとも２年度の伸びを大きく下回った。

内航海運の輸送量は、昭和54年度末の第二次石油ショック以降、産業構造が重厚長大型から軽薄短小型へと移行の動きをみせたのに伴い輸送量も低迷の時期が続いた。その後61年度から始まった景気拡大は、鉄鋼や造船等の重工業の復活を促し、公共事業等の大規模な建設工事に伴う建設関連貨物の増加等により輸送量が記録的に増加したが、平成３年度には景気減速が顕著になり、輸送量の伸びは鈍化した〔２－１－17図〕。

２－１－17図　内航海運の輸送量の推移

## 2－1－17図　内航海運の輸送量の推移



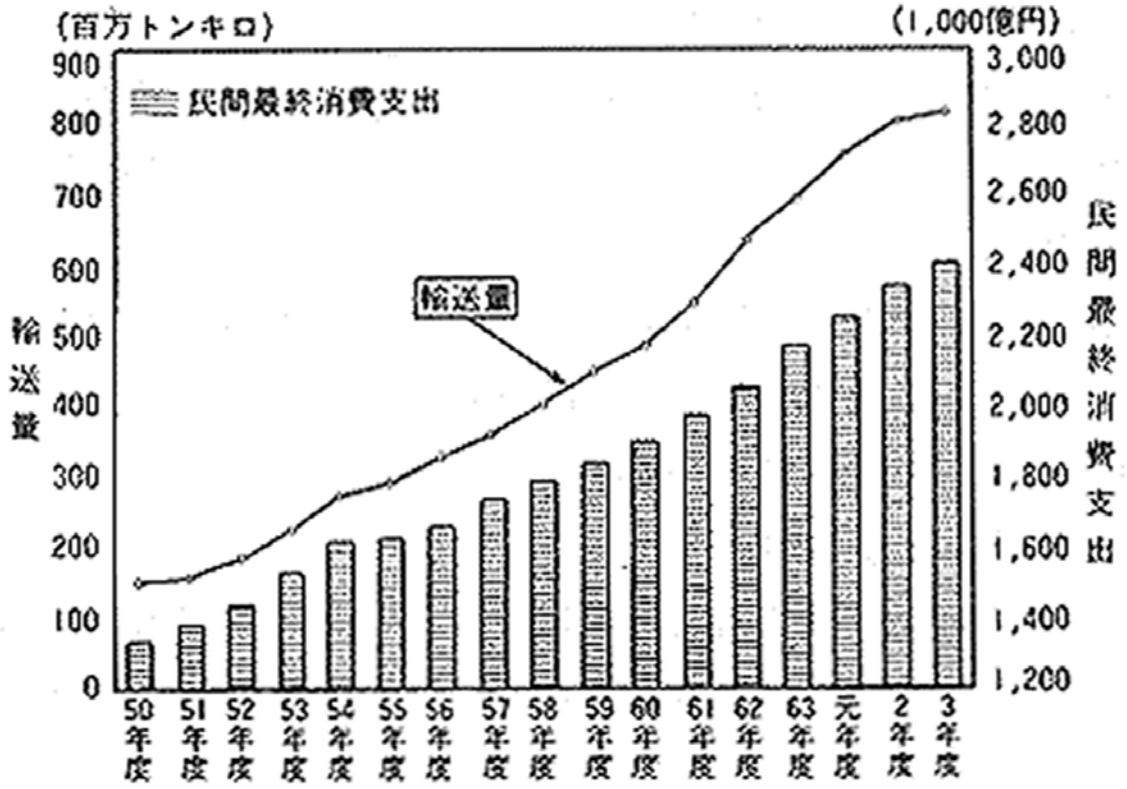

注　通産省「生産・出荷・在庫統計速報」、建設省「建設工事受注Ａ調査結果」、運輸省資料等により作成

（低迷する国内航空貨物）

３年度の国内航空貨物輸送量は、トン数で87万トン（0.1%減）、トンキロで８億１千万トンキロ（1.6%増）と伸び悩み、伸び率でもトン、トンキロとも２年度を大幅に下回った。これは、航空貨物において大きなウェイトを占める消費関連貨物が減少したことに加え、台風で生鮮野菜類の出荷が振わなかったほか、景気減速化で輸送コスト節減のため、他の輸送機関へシフトした貨物もあったためと考えられる〔２－１－18図〕。

２－１－18図　国内航空貨物輸送量の推移

2－1－18図　国内航空貨物輸送量の推移




注　(1)　輸送量は定期及び不定期の計で，超過手荷物と郵便物を含む。
　　(2)　経済企画庁「国民経済計算年報」，運輸省資料により作成

(2)　国際輸送

(ア) 世界の輸送活動

（成長率が鈍化し、微増となった世界の海上荷動き量）

平成３年（暦年）の世界経済は、全体として成長率が鈍化した。ＯＥＣＤ諸国の経済が低迷しているなかで、アジア諸国の経済が比較的好調なことなどから、世界の海上荷動き量は、トンベースで40億2,500万トン、対前年比（以下同じ。）1.2%増、トン・マイルベースで17兆3,900億トン・マイル、1.6%増となり、トンベースでは過去最高となっている。これを品目別の動向でみると、石油は世界的に原油市場がだぶついており、トンベースで0.2%減となった。鉄鉱石は極東向けの荷動きが活発で、1.4%増となった。石炭は極東の電力需要や、欧州向け荷動きが活発なことから、5.3%増となった。また穀物は6.3%減となった。なお、世界の海上荷動き量に占める我が国輸出入貨物の割合は、トンベースで19.6%、トン・マイルベースで23.4%となった〔２－１－19表〕。

２－１－19表　世界及び我が国の海上荷動き量

## 2－1－13表　世界及び我が国の海上荷動き量

（暦年値，単位：100万トン，10億トン・マイル，％）

| | 品名 | | 世界 | | | 日本 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2年 | 3年 | 3／2 | 2年 | 3年 | 3／2 | シェア |
| トンベース | 石油 | 原油 | 1,190 | 1,200 | 0.8 | 196 | 205 | 4.6 | 17.1 |
| | | 石油製品 | 336 | 323 | △3.9 | 48 | 39 | △17.2 | 12.2 |
| | | 小計 | 1,526 | 1,523 | △0.2 | 243 | 244 | 0.3 | 16.0 |
| | 乾貨物 | 鉄鉱石 | 347 | 352 | 1.4 | 125 | 127 | 1.7 | 36.1 |
| | | 石炭 | 342 | 360 | 5.3 | 108 | 112 | 3.8 | 31.0 |
| | | 穀物 | 192 | 180 | △6.3 | 32 | 32 | 1.7 | 17.9 |
| | | その他 | 1,570 | 1,610 | 2.5 | 262 | 274 | 4.6 | 17.0 |
| | | 小計 | 2,451 | 2,502 | 2.1 | 527 | 545 | 3.6 | 21.8 |
| | 合計 | | 3,977 | 4,025 | 1.2 | 770 | 789 | 2.5 | 19.6 |
| トン・マイルベース | 石油 | 原油 | 6,261 | 6,500 | 3.8 | 1,056 | 1,113 | 5.4 | 17.1 |
| | | 石油製品 | 1,560 | 1,500 | △3.8 | 217 | 167 | △23.2 | 11.1 |
| | | 小計 | 7,821 | 8,000 | 2.3 | 1,272 | 1,279 | 0.5 | 17.1 |
| | 乾貨物 | 鉄鉱石 | 1,978 | 1,965 | △0.7 | 786 | 772 | △1.8 | 39.3 |
| | | 石炭 | 1,849 | 1,905 | 3.0 | 503 | 530 | 5.3 | 27.8 |
| | | 穀物 | 1,073 | 1,010 | △5.9 | 257 | 254 | △0.9 | 25.1 |
| | | その他 | 4,400 | 4,510 | 2.5 | 1,208 | 1,239 | 2.6 | 27.5 |
| | | 小計 | 9,300 | 9,390 | 1.0 | 2,754 | 2,795 | 1.5 | 28.3 |
| | 合計 | | 17,121 | 17,390 | 1.6 | 4,026 | 4,075 | 1.2 | 23.4 |

注　運輸省資料により作成

（イ）我が国の海上貿易量の動向

（輸出入ともに増加）

３年の我が国海上貿易量（トンベース）は、輸出入合計で、2.5％増（２年は2.1％増）の７億8,927万トンとなり、５年連続して増加した。

輸出は、6.2％増で７年ぶりの増加となった。これを品目別にみると、鉄鋼が増加に転じたほか、セメント、電気製品等が増加した。一方、乗用車、機械類は減少した。輸入については、2.2％増の７億1,447万トンと昭和62年以来増加を続けているが、品目別でみると乾貨物では、鉄鉱石（1.7％増）、石炭（3.8％増）、チップ（15.2％

増）、とうもろこし（4.0%増）等が増加した。一方、木材（5.2%減）、塩（0.6%減）、大豆（7.6%減）等が減少した。油類では、原油（4.6%増）が増加したが、重油（21.1%減）は大幅に減少した〔２－１－20表〕。

２－１－20表　我が国の品目別海上貿易量

## 2－1－20表　我が国の品目別海上貿易量

（単位：千トン）

| 品目＼年 | | 2年（A） | 3年（B） | 対前年伸び率 B／A（%） |
|---|---|---|---|---|
| 輸出入合計 | | 769,727 | 789,268 | 2.5 |
| 輸出 | 合計 | 70,420 | 74,802 | 6.2 |
| | 鉄鋼 | 16,735 | 17,798 | 6.4 |
| | セメント | 6,369 | 7,383 | 15.9 |
| | 乗用車 | 5,593 | 5,488 | △ 1.9 |
| | 機械類 | 11,616 | 11,166 | △ 3.9 |
| | 電気製品 | 2,107 | 2,121 | 0.7 |
| | その他 | 28,000 | 30,846 | 10.2 |
| 輸入 | 合計 | 699,307 | 714,466 | 2.2 |
| | 乾貨物計 | 409,486 | 421,800 | 3.0 |
| | 鉄鉱石 | 124,840 | 126,950 | 1.7 |
| | 石炭 | 107,492 | 111,618 | 3.8 |
| | 塩 | 7,820 | 7,771 | △ 0.6 |
| | 銅鉱 | 3,525 | 3,752 | 6.4 |
| | 木材 | 26,421 | 25,047 | △ 5.2 |
| | パルプ | 2,894 | 2,930 | 1.2 |
| | チップ | 10,200 | 11,753 | 15.2 |
| | 小麦 | 5,474 | 5,693 | 4.0 |
| | とうもろこし | 16,007 | 16,645 | 4.0 |
| | 大豆 | 4,688 | 4,331 | △ 7.6 |
| | その他 | 100,125 | 105,310 | 5.2 |
| | 油類計 | 289,821 | 292,666 | 1.0 |
| | 原油 | 195,654 | 204,654 | 4.6 |
| | 重油 | 11,134 | 8,790 | △21.1 |
| | その他 | 83,033 | 79,221 | △ 4.6 |

注　(1)　大蔵省貿易統計をもとに運輸省海上交通局で換算したもの。
　　(2)　油類のその他には、ＬＰＧ，ＬＮＧ，糖蜜が含まれる。

（ウ）我が国商船隊による海上輸送活動

（輸出、輸入、三国間全てで増加）

３年の我が国商船隊による海上輸送量は、全体で６億4,500万トンで7.9％の増加となった。このうち輸出は、油送船の輸送量が減少しているものの、定期船、不定期船の輸送量がともに伸びているため、3,424万トン（3.8％増）となった。輸入は、定期船、不定期船及び油送船の全てにわたって輸送量が伸びており、7.7％増の５億585万トンとなった。また、三国間輸送も定期船、不定期船、油送船全てで輸送量が伸びており、全体で10.2％増の１億491万トンとなった〔２－１－21表〕。

２－１－21表　我が国をめぐる海上輸送量

２－１－21表　我が国をめぐる海上輸送量

（単位：百万トン）

| 項目＼年 | ２年（A） | ３年（B） | 対前年伸び率 B/A（%） |
|---|---|---|---|
| 海運 | 769.7 | 789.3 | 2.5 |
| 輸出 | 70.4 | 74.8 | 6.2 |
| 輸入 | 699.3 | 714.5 | 2.2 |
| 我が国商船隊による輸送量 | 597.8 | 645.0 | 7.9 |
| | (226.3) | (225.8) | (△0.3) |
| 輸出 | 33.0 | 34.2 | 3.8 |
| | (4.8) | (4.9) | (0.1) |
| 輸入 | 469.6 | 505.9 | 7.7 |
| | (199.9) | (198.4) | (△0.7) |
| 三国間 | 95.2 | 104.9 | 10.2 |
| | (21.5) | (22.6) | (5.0) |
| 我が国商船隊による積取比率（%） | | | (B-A) |
| 輸出 | 46.8 | 45.8 | △1.0 |
| | (6.9) | (6.5) | (△0.4) |
| 輸入 | 67.2 | 70.8 | 3.6 |
| | (28.6) | (27.8) | (△0.8) |

注 (1) 運輸省資料による。
(2) （ ）は日本船のみの数字である。

(エ) 国際航空による貨物輸送

（輸出が減少した国際航空貨物）

３年度の国際航空による我が国の貨物輸送量（継越貨物を除く。）は、輸出はトンベースで対前年度比（以下同じ。）5.0%減の51万トン、輸入は1.1%増の66万トンとなった。

我が国の航空企業による輸送量（トンベース、継越貨物を含む。）をみると、輸出は6.4%減、輸入は2.1%増となり、積取比率は２年度に比べ、輸出は0.5ポイント減の37.8%、輸入は0.9ポイント増の38.7%となった〔２－１－22表〕。

２－１－22表　我が国をめぐる国際航空貨物輸送量

**２－１－22表　我が国をめぐる国際航空貨物輸送量**

（単位：千トン）

| 項目＼年 | ２年度 (A) | ３年度 (B) | 対前年度伸び率 B/A (%) |
|---|---|---|---|
| 航空計 | 1,195.7 | 1,176.1 | △1.6 |
| 輸出 | 540.5 | 513.5 | △5.0 |
| 輸入 | 655.2 | 662.6 | 1.1 |
| 我が国航空企業による輸送量 | 622.3 | 629.6 | 1.2 |
| 輸出 | 279.8 | 262.0 | △6.4 |
| 輸入 | 321.3 | 328.0 | 2.1 |
| 三国間 | 21.2 | 39.6 | 86.8 |
| 我が国航空企業による積取比率(%) | | | (B-A) |
| 輸出 | 38.3 | 37.8 | △0.5 |
| 輸入 | 37.8 | 38.7 | 0.9 |

注 (1) 運輸省資料による。
(2) 新東京国際，東京国際，大阪国際，札幌，仙台，新潟，名古屋，小松，広島，長崎，熊本，福岡，鹿児島及び那覇の14空港における輸出入貨物量で，臨時便による貨物を含む。
(3) 航空の欄の輸送量には継越貨物（税関に仮上陸届を提出した通過貨物）を含まない。
(4) 「我が国航空企業による輸送量」及び「我が国航空企業による積取比率」については，継越貨物を含む。

### ３　輸送指数の動向

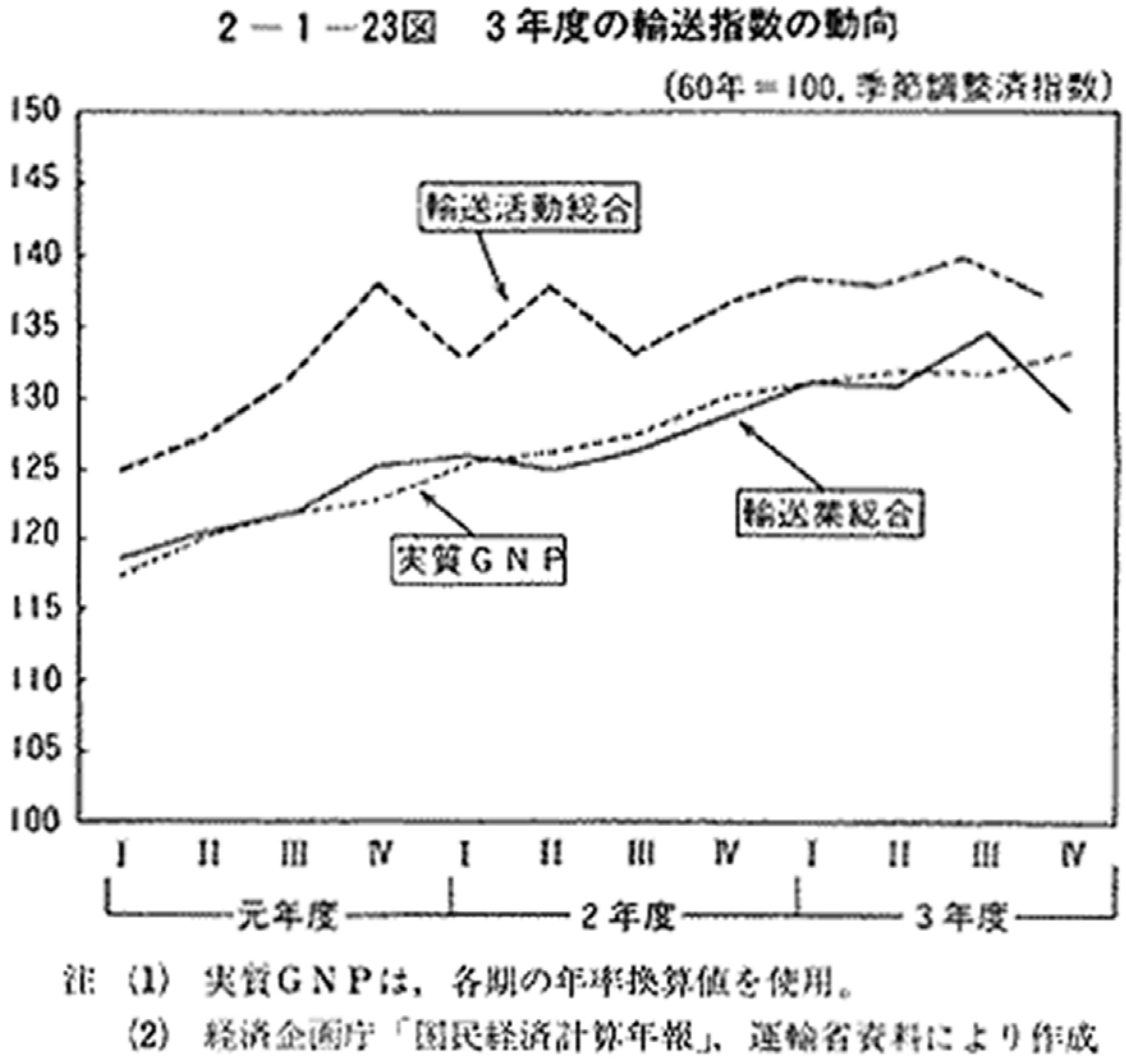
（低い伸びとなった輸送指数）

ここ数年来、高い成長を続けていた我が国経済が減速してきた中で、３年度の輸送指数（輸送業総合）は131.1、対前年度比（以下同じ。）3.8%増と実質経済成長率（3.5%増）をわずかに上回ったが、これを四半期別

にみると、２年度７～９月期以降実質ＧＮＰの伸びを下回っていた輸送指数（輸送業総合）が、３年度に入ると一進一退の推移となっている。

また、３年度の自家用輸送を含む輸送指数（輸送活動総合）は、138.2で2.4%増と、ここ数年来で低い伸びとなった２年度を更に下回る伸び率となった〔２－１－23図〕。

２－１－23図　３年度の輸送指数の動向



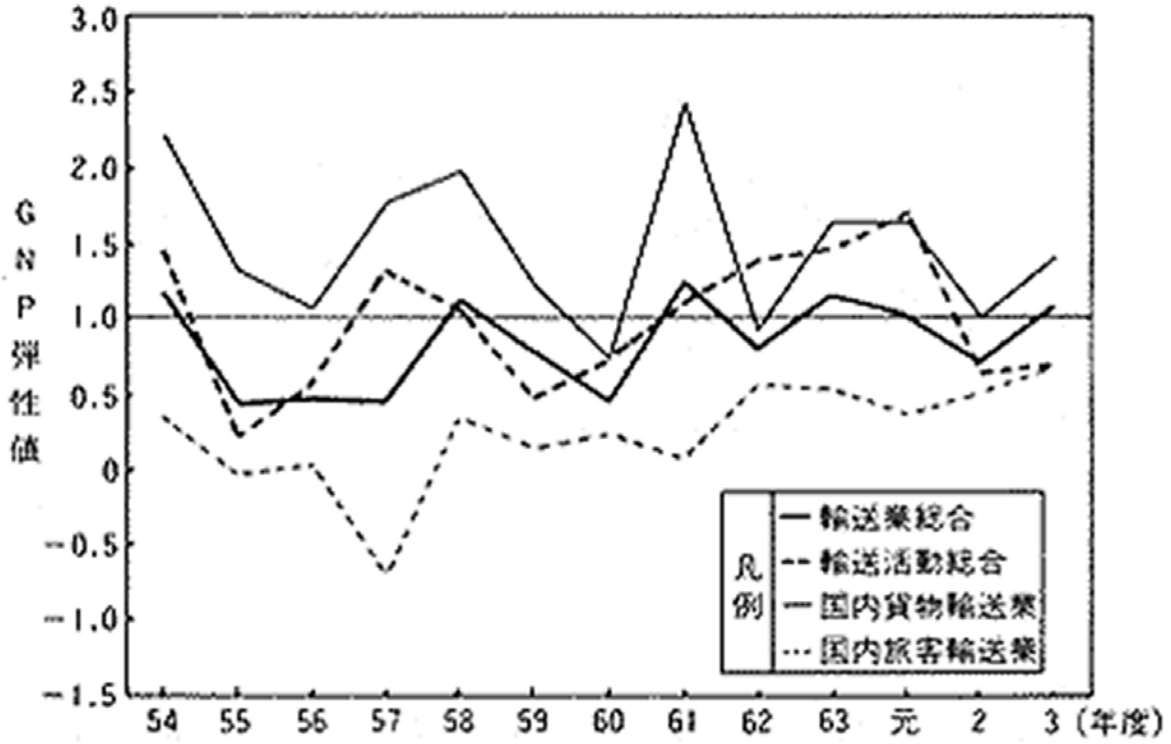

注　(1)　実質ＧＮＰは，各期の年率換算値を使用。
　　(2)　経済企画庁「国民経済計算年報」，運輸省資料により作成

（ＧＮＰ弾性値の動き）

実質ＧＮＰと輸送指数を対比したＧＮＰ弾性値（輸送指数の伸び率／実質ＧＮＰの伸び率）をみてみると、国内貨物輸送業が1.0から1.4へと増加し、国内旅客輸送業も1.0を下回ったものの２年度に比べ増加したため、輸送業総合は1.0を上回った。これは、景気の減速に比べ、輸送業の経済活動がそれほど減速しなかったことを表している。また、輸送活動総合は２年度に引き続き1.0を下回った〔２－１－24図〕。

２－１－24図　輸送指数のＧＮＰ弾性値

## 2－1－24図　輸送指数のＧＮＰ弾性値




注 (1) ＧＮＰ弾性値：輸送指数の伸び率／ＧＮＰの伸び率
(2) 経済企画庁「国民経済計算年報」，運輸省資料により作成

＜輸送指数とは＞

輸送指数とは、我が国の国内旅客・貨物輸送活動及び我が国企業による国際輸送活動を総合的にとらえ、指数化したものである。具体的には、各輸送機関別の旅客・貨物輸送量（原則として旅客は人キロ、貨物はトンキロ）を、それぞれの輸送機関の創出した粗付加価値額（雇用者所得・営業余剰等）をウエイトとして、基準時加重相対法（ラスパイレス方式）により総合化している。

従って、人や人キロまたはトンやトンキロを単位とするそれぞれの輸送量に対して、輸送活動を経済的側面からとらえた総合的な指数であり、鉱工業生産指数や国民総生産（ＧＮＰ）等と対比してとらえることができるものである。

この指数の系列のうち、輸送業総合は、営業輸送だけからなるもので、輸送活動総合は、自家輸送を含んだすべての輸送からなるものである。

### 4　最近の輸送動向（4年4月～7月の実績）

(1) 国内旅客輸送の動向

（ＪＲ（旅客会社）は定期外が低調）

ＪＲ（旅客会社）は、６社合計で、４年４月～７月の輸送人員は、対前年同期比（以下同じ。）2.2%増と伸びが鈍化している。このうち、定期旅客は2.5%増と堅調だが、定期外旅客は1.6%増とやや低調な推移となっている。

（民鉄も定期外の伸びが小幅）

民鉄は、定期旅客が1.1%増、定期外旅客が0.8%増で、全体では1.0%増となっている。

（東京のバスは増加傾向、タクシーは減少傾向）

東京のバスは、0.9%増と増加傾向は続いているが、増加幅は小さくなってきている。タクシーは4.5%減と減少傾向が続いている。

（航空は伸びが大幅鈍化）

航空は、幹線が0.5%減と減少に転じ、ローカル線も3.4%増と伸びが大幅に鈍化してきているため、全体では1.7%増となっている〔２－１－25表〕。

２－１－25表　輸送機関別国内旅客輸送量

**２－１－25表　輸送機関別国内旅客輸送量**

| | 輸送人員（単位：百万人） | | |
|---|---|---|---|
| | ３／４～７(A) | ４／４～７(B) | B／A＊100 |
| 鉄道 | 7,767 | 7,878 | 101.4 |
| ＪＲ | 2,986 | 3,051 | 102.2 |
| 定期 | 1,914 | 1,961 | 102.5 |
| 定期外 | 1,073 | 1,090 | 101.6 |
| 民鉄 | 4,780 | 4,827 | 101.0 |
| 定期 | 2,991 | 3,024 | 101.1 |
| 定期外 | 1,789 | 1,803 | 100.8 |
| 自動車 | 403 | 398 | 98.9 |
| バス（営業用） | 253 | 255 | 100.9 |
| タクシー | 150 | 143 | 95.5 |
| 航空 | 21 | 21 | 101.7 |
| 幹線 | 9 | 9 | 99.5 |
| ローカル線 | 12 | 13 | 103.4 |

注　バス（営業用）は、東京特別区及び近郊市街の輸送人員（都営バス及び乗合９社の合計）であり、タクシーは、東京特別区・武蔵野・三鷹地区及び多摩地区の全社の輸送人員であり、航空は、主要３社の輸送人員である。

（東海道新幹線「のぞみ」、山形新幹線「つばさ」営業開始）

４年３月14日に営業を開始した東海道新幹線新型車両「のぞみ」は、ビジネス需要を中心に乗車率は営業開始当初の６～７割から若干減少したものの、５～６割の利用が定着している。また、７月１日に営業を開始した山形新幹線「つばさ」は、本格工事に入る前の２年７月における従前の特急列車の輸送人員実績に比し、１ヵ月間で49%増と好調である。

(2) 国内貨物輸送の動向

（ＪＲ（貨物会社）は依然減少）

鉄道による貨物輸送量は前年度割れを継続しており、コンテナは1.3%減、車扱は6.6%減で、鉄道全体で4.7%減となっている。景気減速による貨物量の減少が依然として続いていると考えられる。

（特別積合せトラックは減少）

特別積合せトラックは、食料工業品等が増加したものの、金属、機械等が減少し、全体では1.3%減となっている。

（内航海運は減少）

貨物船は、ほとんどの品目で減少し、全体では8.2%減となっている。

油送船は、天候不順で暖房用の白油が増加、黒油は減少して、全体では3.8%減となっている。

（航空は減少）

航空は、景気減速による貨物需要の低迷が続いており、一般貨物に加え生鮮貨物の荷動きも減少し、全体では4.3%減となっている〔２－１－26表〕。

２－１－26表　輸送機関別国内貨物輸送量

**２－１－26表　輸送機関別国内貨物輸送量**

| | 輸送トン数（単位：千トン） | | |
|---|---|---|---|
| | 3／4～7(A) | 4／4～7(B) | B／A＊100 |
| ＪＲ | 19,131 | 18,232 | 95.3 |
| 車扱 | 12,306 | 11,491 | 93.4 |
| コンテナ | 6,827 | 6,741 | 98.7 |
| 特別積合せトラック | 23,316 | 23,015 | 98.7 |
| 内航海運 | 52,798 | 49,530 | 93.8 |
| 油送船 | 24,278 | 23,347 | 96.2 |
| 貨物船 | 28,520 | 26,183 | 91.8 |
| 航空 | 219 | 209 | 95.7 |

注　特別積合せトラック，内航海運（油送船），内航海運（貨物船），航空はそれぞれ27社，９社，14社，３社の合計である。

(3) 国際輸送の動向

（国際航空旅客は好調）

国際航空旅客は、海外旅行需要が比較的好調な中で、年度当初は湾岸戦争の影響による３年度の海外旅行控えの反動で二ケタの伸びであったが、その影響も徐々に弱まってきており、7.3%増となっている。

（外航海運貨物は横這い）

外航海運貨物は輸出が0.3%増、輸入が5.0%減、三国間15.3%増となっており、全体で0.5%減となっている。

（国際航空貨物は低い伸び）

国際航空貨物は、輸出は減少したものの、輸入は増加し、輸出入計で2.8%増となっている〔２－１－27表〕。

２－１－27表　輸送機関別国際旅客・貨物輸送量

**２－１－27表　輸送機関別国際旅客・貨物輸送量**

| | 輸送人員（単位：千人） | | |
|---|---|---|---|
| | ３／４～７(A) | ４／４～７(B) | B／A＊100 |
| 国際航空旅客 | 3,565 | 3,826 | 107.3 |
| | 輸送トン数（単位：千トン） | | |
| | ３／４～７(A) | ４／４～７(B) | B／A＊100 |
| 外航海運貨物 | 48,079 | 47,827 | 99.5 |
| 輸出 | 2,320 | 2,328 | 100.3 |
| 輸入 | 35,854 | 34,078 | 95.0 |
| 三国間 | 9,905 | 11,421 | 115.3 |
| 国際航空貨物 | 214 | 220 | 102.8 |

注 (1) 国際航空旅客，外航海運貨物，国際航空貨物は，それぞれ４社，５社，５社の合計である。

(2) 外航海運貨物は，４～５月の実績である。

(4) 総合経済対策の推進

景気の減速が続く中で、４年度に入ってからの輸送動向は、前述のとおり貨物輸送を中心に低迷しているが、４年８月に総規模10兆7,000億円にのぼる財政措置を中心とした「総合経済対策」が決定されたことから、その着実な推進によって輸送動向が回復へと向かうことが期待されている。

## 第２節　施設設備の動向

### １　公共投資

（交通関係公共投資は増加）

平成３年度の交通関係公共投資は、〔２－１－28表〕のとおりであり、総額12兆5,685億円、対前年度比（以下同じ。）5.4％増となっている。個別部門についてみると次のとおりである。

２－１－28表　交通関係公共投資

## 2－1－28表　交通関係公共投資

（単位：億円）

| | 2年（A） | 3年（B） | B／A（%） |
|---|---|---|---|
| 合　計 | 119,282(100.0) | 125,685(100.0) | 105.4 |
| 鉄　道 | 3,865( 3.2) | 4,632( 3.7) | 119.8 |
| 日本鉄道建設公団(貸付線) | 449 | 554 | 123.4 |
| 新幹線鉄道保有機構 | 159 | 81 | 50.9 |
| 地下鉄 | 3,928 | 3,698 | 122.1 |
| 公営地下鉄 | 2,197 | 2,603 | 118.5 |
| 営団地下鉄 | 831 | 1,095 | 131.8 |
| 公営ニュータウン鉄道 | 229 | 299 | 130.6 |
| 港　湾 | 8,546( 7.2) | 9,218( 7.3) | 107.9 |
| 港湾整備事業 | 5,887 | 6,005 | 102.0 |
| 災害関連事業・地方単独事業 | 926 | 995 | 107.5 |
| 港湾機能施設整備事業等 | 1,058 | 1,509 | 142.6 |
| 海岸事業 | 675 | 709 | 105.0 |
| 空　港 | 3,793( 3.2) | 4,665( 3.7) | 123.0 |
| 空港整備 | 2,704 | 3,577 | 132.3 |
| 周辺環境対策 | 388 | 361 | 93.0 |
| 航空保安施設 | 701 | 727 | 103.7 |
| 道　路 | 103,078( 86.4) | 107,170( 85.3) | 104.0 |
| うち、地方単独事業 | 32,003 | 32,174 | 100.5 |

注　(1)　運輸省資料、道路については建設省資料による。

(2)　鉄道は決算額、港湾は予算実績(地方単独事業及び港湾機能施設整備事業等は推定値)、空港は全て最終実施額、道路は建設白書ベースである。

(3)　(　)は、総投資額に占めるシェアを示す。

(4)　日本鉄道建設公団の投資額は、管理費（人件費、物件費等）を含まない。

(5)　日本鉄道建設公団の貸付線分には、地方鉄道新線に係るものを含む。

(6)　港湾機能施設整備事業等には、民活事業（第８次港湾整備五箇年計画ベース）を含む。

(7)　海岸事業は、農林水産、建設、運輸の三省の所管事業であり、うち運輸省分の数字である。

(8)　空港には、関西国際空港㈱の事業費を含まない。

(9)　日本鉄道建設公団、営団地下鉄及び海岸事業の投資額は、建設利息を含まない。

〔鉄道〕

鉄道全体では、4,632億円、19.8%増となっている。

３年度の内訳をみると、日本鉄道建設公団（貸付線）は、元年度に着工した北陸新幹線（高崎・軽井沢間）の工事が本格化したこと、また、３年度には新たに東北新幹線（盛岡・青森間）、北陸新幹線（軽井沢・長野間）及び九州新幹線（八代・西鹿児島間）が着工したことにより、23.4%増の554億円となった。公営地下鉄は、東京都、名古屋市、大阪市等の工事が進捗したことにより、全体では18.5%増の2,603億円となった。営団地下鉄は、南北線の工事が進捗したことにより、31.8%増の1,095億円となった。公営ニュータウン鉄道は、横浜市３号線の工事が進捗したことにより、30.6%増の299億円となった。

〔港湾〕

港湾全体では、9,218億円、7.9%増となっている。

３年度の内訳をみると、港湾整備事業は、大阪港、博多港等９港における外貿コンテナターミナルの整備、松山港、北九州港等10港における内貿ユニットロードターミナルの整備、東京港、大阪港等35港における港湾の再開発、和歌山下津港等３港における沖合人工島の整備、小名浜港、和歌山下津港等37港における公共マリーナの整備等を重点課題として事業を推進した。港湾機能施設整備事業等は、港湾関係起債事業、民活事業の強い整備要請を受け、42.6%増の1,509億円となった。海岸事業は、東京港、新潟港、津田港等297港で海岸保全施設の整備、神戸港、博多港等95港で海岸環境の整備が進められ、5.0%増の709億円となった。

〔空港〕

空港全体では、4,665億円、23.0%増と２年度の19.7%増に引き続き高い伸びびが続いている。

３年度の内訳をみると、空港整備費は、3,577億円、32.3%増と高い伸びとなっているが、これは東京国際空港（羽田）沖合展開事業費の82.6%増と新東京国際空港（成田）２期工事費の39.6%増が大きく影響している。

〔道路〕

道路全体では、10兆7,170億円、4.0%増となった。

## ２　民間設備投資

### (1) 民間設備投資の動向

３年度の民間設備投資は、大蔵省「法人企業統計年報」によれば64兆1,606億円で、運輸・通信業が大きな伸びを示したこと等から、全体でも対前年度比（以下同じ。）11.7%増と大幅な伸びとなった。業種別の増加率をみると、製造業は4.9%増、非製造業は15.7%増となった。製造業では、ほとんどの業種が１桁の増加にとどまっており、特に一般機械はマイナスとなった。一方、非製造業では、運輸・通信業が大きな伸びを示したものの、不動産業及びサービス業はマイナスとなった。

### (2) 運輸関連民間設備投資の動向

（運輸関連民間設備投資は引き続き増加）

「運輸関連企業設備投資動向調査」（原則として資本金１億円以上の3,046社調査）によると、３年度の運輸関連民間設備投資の実績額は、工事ベースで総額３兆6,026億円、13.9%増と、２年度に引き続き増加となった〔２

－１－29表〕。このうち、「運送業部門」は13.0％増で、航空運送業、内航海運業、鉄道業、トラック運送業等が増加、港湾運送業、外航海運業、倉庫業が減少となった。「製造業部門」は55.2％増で、造船業、鉄道車両製造業が増加、舶用工業が減少となった。「その他部門」は14.1％増で、港湾建設業、登録ホテル業等が増加、自動車ターミナル業が減少となった。

２－１－29表　運輸関連設備投資実績及び計画（工事ベース）

**２－１－29表　運輸関連設備投資実績及び計画（工事ベース）**

（単位：億円）

| 事業名 | 事業者数 | 2年度実績 | 3年度実績 | 4年度計画 | 3／2 | 4／3 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| （運送業） | 社 | | | | % | % |
| 外航海運業 | 87 | 1,446 | 1,240 | 1,256 | 85.8 | 101.2 |
| 内航海運業 | 270 | 551 | 673 | 507 | 122.0 | 75.3 |
| 国内旅客船業 | 72 | 611 | 665 | 315 | 108.9 | 47.4 |
| 倉庫業 | 539 | 2,809 | 2,599 | 2,610 | 92.5 | 100.4 |
| 港湾運送業 | 175 | 458 | 390 | 631 | 85.3 | 161.6 |
| 鉄道業 | 142 | 11,595 | 13,833 | 15,720 | 119.3 | 113.6 |
| バス業 | 167 | 1,113 | 1,130 | 1,161 | 101.5 | 102.8 |
| ハイヤー・タクシー業 | 271 | 575 | 587 | 385 | 102.0 | 65.5 |
| トラック運送業 | 714 | 2,925 | 3,366 | 3,114 | 115.1 | 92.5 |
| 鉄道利用運送業 | 89 | 54 | 55 | 50 | 102.6 | 91.1 |
| 航空運送業 | 27 | 4,767 | 5,872 | 6,354 | 123.2 | 108.2 |
| 小計 | 2,553 | 26,904 | 30,410 | 32,101 | 113.0 | 105.6 |
| （製造業） | | | | | | |
| 造船業 | 59 | 294 | 539 | 573 | 183.0 | 106.3 |
| 舶用工業 | 27 | 129 | 125 | 191 | 97.2 | 152.5 |
| 鉄道車両製造業 | 6 | 82 | 121 | 97 | 147.0 | 80.7 |
| 小計 | 92 | 505 | 785 | 861 | 155.2 | 109.8 |
| （その他） | | | | | | |
| 港湾建設業 | 109 | 662 | 841 | 753 | 127.2 | 89.5 |
| 自動車道業 | 13 | 8 | 8 | 8 | 100.0 | 95.3 |
| 自動車ターミナル業 | 27 | 57 | 43 | 96 | 74.7 | 224.3 |
| 航空関連施設業 | 61 | 2,124 | 2,235 | 4,660 | 105.2 | 208.5 |
| 登録ホテル業 | 191 | 1,383 | 1,704 | 1,654 | 123.3 | 97.1 |
| 小計 | 401 | 4,234 | 4,832 | 7,171 | 114.1 | 148.4 |
| 合計 | 3,046 | 31,643 | 36,026 | 40,134 | 113.9 | 111.4 |

注　(1)　運輸省「平成４年度運輸関連企業設備投資動向調査」（平成４年３月31日現在調査）により作成

(2)　資本金１億円以上の民間企業を対象。ただし，ハイヤー・タクシー業，トラック運送業及び鉄道利用運送業については，資本金５千万円以上の企業を含む。また，ハイヤー・タクシー業については，営業用車両百台以上を有する企業を含む。

(3)　鉄道業には日本鉄道建設公団工事の譲渡線分を，航空関連施設業には関西国際空港㈱を含む。

（鉄道業、航空運送業の設備投資は活発）

主な事業ごとにその設備投資動向をみると、鉄道業は、用地、構築物を中心に19.3％増となった。航空運送業は、地上施設、航空機用部品を中心に、トラック運送業は、ターミナル施設、自動車を中心に、航空関連施設業は、構築物、給油施設を中心に増加となっており、19業種中13業種が投資額を増加させた。

一方、倉庫業は、用地、その他の倉庫は増加したものの、冷蔵倉庫、普通倉庫が減少したことに伴い7.5％減となった。

（エネルギー対策、研究開発のための投資増加）

３年度設備投資実績（工事ベース）を投資目的別〔２－１－30表〕にみると、「エネルギー対策のための投資」（161.6％増）、「研究開発のための投資」（42.4％増）、「公害防止設備及び環境整備のための投資」（24.2％増）、「合理化及び省力化のための投資」（22.6％増）等、全ての項目にわたって増加している。また、シェアでは能力増強投資が約６割を占めている。

２－１－30表　運輸関連設備投資目的別内訳（工事ベース）

**２－１－30表　運輸関連設備投資目的別内訳（工事ベース）**

（単位：３年度投資額一億円，対前年度比・シェア－％）

| 設備投資目的別内訳 / 項目 | | 総計 | 能力増強 | 合理化及び省力化 | 現有設備の更新等 | 研究開発 | サービス改善 | 安全対策 | 公害防止設備及び環境整備 | エネルギー対策 | その他 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 運送業 | ３年度投資額 | 30,410 | 17,500 | 1,024 | 6,283 | 103 | 798 | 2,085 | 79 | 42 | 2,495 |
| | 対前年度比 | 113.0 | 113.0 | 105.9 | 111.0 | 106.7 | 112.0 | 119.4 | 115.7 | 251.3 | 116.0 |
| | シェア | 100.0 | 57.5 | 3.4 | 20.7 | 0.3 | 2.6 | 6.9 | 0.3 | 0.1 | 8.2 |
| 製造業 | ３年度投資額 | 785 | 166 | 323 | 120 | 17 | 5 | 9 | 14 | 0 | 130 |
| | 対前年度比 | 155.2 | 209.9 | 181.0 | 109.5 | 103.5 | 55.5 | 194.7 | 162.5 | 22.2 | 131.4 |
| | シェア | 100.0 | 21.1 | 41.1 | 15.3 | 2.2 | 0.6 | 1.1 | 1.8 | 0 | 16.6 |
| その他 | ３年度投資額 | 4,832 | 2,710 | 108 | 780 | 121 | 90 | 11 | 17 | 13 | 981 |
| | 対前年度比 | 134.1 | 98.0 | 257.5 | 109.2 | 215.5 | 106.9 | 79.7 | 145.5 | 350.4 | 181.1 |
| | シェア | 100.0 | 56.1 | 2.2 | 16.1 | 2.5 | 1.9 | 0.2 | 0.4 | 0.3 | 20.3 |
| 計 | ３年度投資額 | 35,025 | 20,376 | 1,456 | 7,184 | 242 | 893 | 2,105 | 110 | 55 | 3,606 |
| | 対前年度比 | 113.9 | 111.2 | 122.6 | 110.8 | 142.4 | 110.9 | 119.3 | 124.2 | 261.6 | 129.2 |
| | シェア | 100.0 | 56.6 | 4.0 | 19.9 | 0.7 | 2.5 | 5.8 | 0.3 | 0.2 | 10.0 |

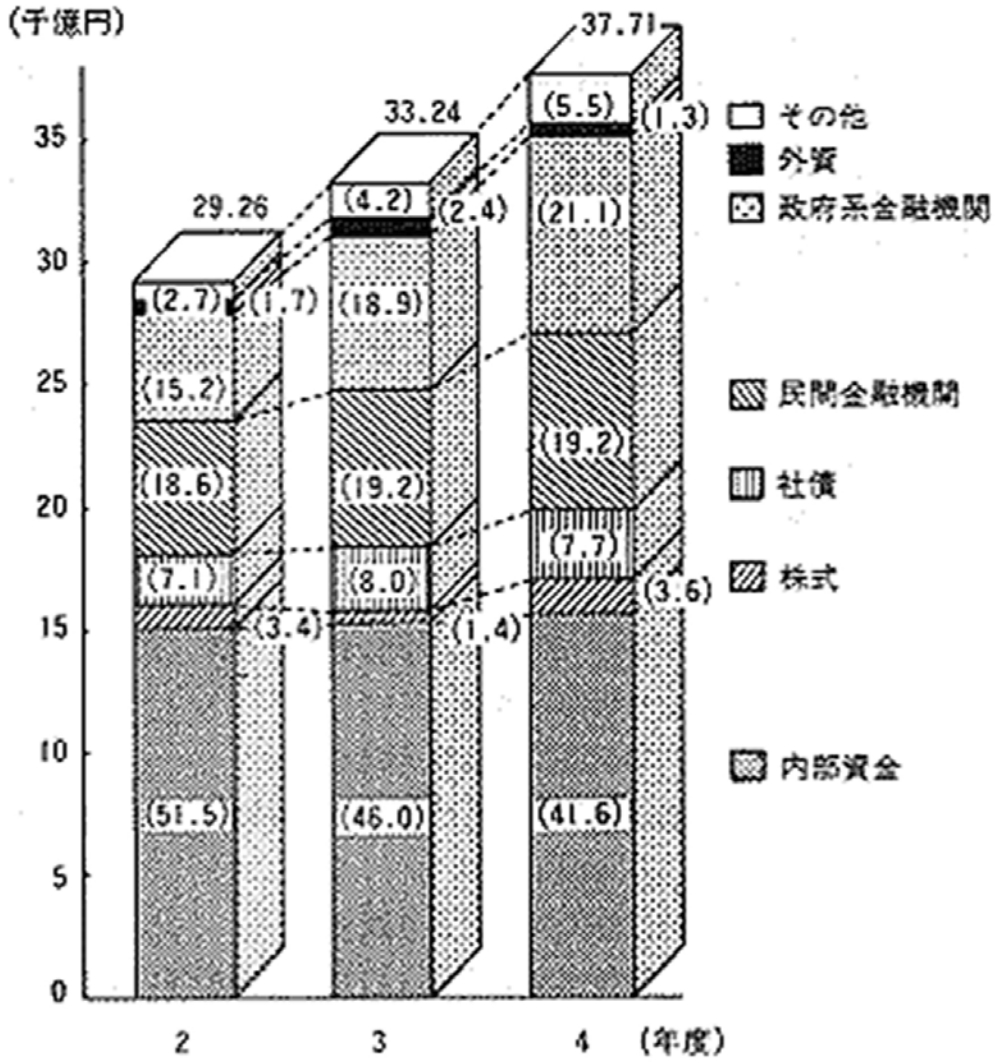
注　運輸省「平成４年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成

（外部資金の増加）

３年度設備投資実績を支払ベースでみると、３兆3,239億円、13.6％増となった。資金調達別には、内部資金が１兆5,288億円、1.5％増、外部資金が１兆7,951億円、26.3％増となっている。

この結果、投資総額に占める外部資金の割合は54.0％、5.4ポイント増となり、その調達内訳では、外資（60.5％増）、政府系金融機関（41.3％増）等がシェアを伸ばしたのに対し、株式（51.2％減）のシェアが減少した〔２－１－31図〕。

## ２－１－31図　運輸関連設備投資資金調達実績及び計画




注　(1)　運輸省「平成４年度運輸関連企業設備投資動向調査」による。
　　(2)　カッコ内の数字は、シェア（%）を表す。

（引き続き堅調な平成４年度投資計画）

平成４年度の設備投資計画（工事ベース）〔２－１－29表〕は、総額４兆134億円、11.4%増と、３年度に引き続き堅調に推移している。主な事業ごとの投資計画をみると、鉄道業は、大都市圏における輸送力増強工事が進められていることから構築物等が増加し、１兆5,720億円、13.6%増、航空運送業及び航空関連施設業は、東京国際空港の沖合展開工事や関西国際空港の第１期工事が進められていることからターミナル施設及び地上施設等が増加し、それぞれ6,354億円、8.2%増、4,660億円、108.5%増と、高い水準の投資が計画されている。また、自動車ターミナル業、港湾運送業等でも活発な投資が計画されている〔２－１－32表〕。

２－１－32表　主要な業種別平成４年度設備投資計画（工事ベース）

## ２－１－32表　主要な業種別平成４年度設備投資計画（工事ベース）

| | | |
|---|---|---|
| 増加を示したもの | 自動車ターミナル業 | 建物，構築物等の増加により大幅に増加　（124.3%増） |
| | 航空関連施設業 | ターミナル施設等の増加により大幅に増加　（108.5%増） |
| | 港湾運送業 | 上屋，荷役機械等の増加により大幅に増加　（61.6%増） |
| | 舶用工業 | 金属工作機械等全般的に増加し大幅に増加　（52.5%増） |
| | 鉄道業 | 用地が減少するものの，構築物等の増加により引き続き増加（13.6%増） |
| | 航空運送業 | 地上施設等の増加により引き続き増加　（8.2%増） |
| | 造船業 | 船体部加工組立設備，運搬設備等の増加により引き続き増加（6.3%増） |
| 減少を示したもの | 国内旅客船業 | 一般旅客船，高速船が増加するものの，自動車航送船等の減少により大幅に減少　（52.6%減） |
| | ハイヤー・タクシー業 | 営業所等の減少により大幅に減少　（34.5%減） |
| | 内航海運業 | 油送船は増加するものの，一般貨物船，自動車専用船等の減少により大幅に減少　（24.7%減） |
| | 鉄道車両製造業 | 工場建屋等の減少により減少　（19.3%減） |
| | 港湾建設業 | 機械装置等は増加するものの，作業船等の減少により減少（10.5%減） |

注　運輸省「平成４年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成

また、投資目的別内訳をみると、「エネルギー対策のための投資」（206.7%増）が引き続き高い伸びを示しているとともに、「研究開発のための投資」（189.1%増）、「公害防止設備及び環境整備のための投資」（41.3%増）の伸び率が「能力増強投資」（17.6%増）の伸び率を上回っていることが特徴である。

# 第２章　国際化の進展と運輸

## 第１節　国際問題への取組み

旧ソ連・東欧諸国における共産主義体制の崩壊に伴い、東西冷戦構造が終焉するとともに、これら諸国における計画経済から市場経済への円滑な移行が喫緊の課題となっているが、その道程は厳しい状況にある。また、多国間の公正かつ自由な貿易体制の強化を目指して、ＧＡＴＴにおいては、サービス分野をも取り込んだウルグアイラウンド交渉が大詰めを迎えている。他方、ＥＣ域内市場統合、北米自由貿易協定交渉等、地域経済統合の動きが進展している。運輸の面でもこのような国際政治・経済の枠組みの変動に適切に対処していく必要がある。

また、複雑化した国際社会が直面する諸問題の解決のため、国際社会の中でますます地位を高めている我が国に対しては、技術協力・財政的援助・人的貢献の分野でのより一層の積極的な対応が求められている。

これに対応し運輸省では、平成３年に設置された運輸審議官を中心に対外政策推進体制を強化し、積極的な国際運輸政策を展開している。

### １　国際輸送の変化への対応

（国際交通網の充実）

産業、国民生活両面にわたる本格的な国際化時代を迎えて、我が国を中心とした国際的な人と物の流れがかつてないほど活発化しており、このため、国際交通網の一層の整備、充実が重要課題となっている。

航空については、関係二国間の航空協定に基づいて国際定期航空運送事業が運営されており、我が国としては、航空交渉に際し、機会均等という航空協定の基本的原則に従って輸送力を確保し、国際的な人的交流及び物的流通の促進を図ることを航空交渉の基本的目標としている。３年９月から４年８月までに25か国との間で30回の協議が行われ、これらの協議において我が国航空企業による国際線の複数社体制の推進、新規乗り入れ地点の追加、地方空港への国際路線開設、増便取り決め等、利用者利便の向上に向けて航空交渉が推進された。特に、４年から、我が国への乗り入れを希望している国々と関西国際空港への乗り入れを前提とした新規の二国間航空協定締結のための航空交渉を推進しているところである。

また、海運については、我が国は「海運自由の原則」を政策の基本として、ＯＥＣＤ、ＧＡＴＴ、ＵＮＣＴＡＤ等の国際機関における活動に参加するとともに、米国、ＥＣ等と海運政策の調整及び意見交換を行ってきている。また、中国、韓国等の近隣諸国との間では二国間協議により、定期航路の新設や、邦船社の自由な活動の確保に努めている。

（重要海峡等における円滑かつ安全な航行の確保のための国際協調）

マラッカ・シンガポール海峡等においては、海難事故防止及び海洋環境保護に対する沿岸国の意識が高まってきている。これらの問題に対処するためには、関係諸国や国際機関の協調が不可欠であり、我が国としてもより一層積極的に取り組んでいく必要がある。

（核物質輸送に係る安全の確保）

原子力開発利用の進展に伴い、使用済み核燃料を始めとする放射性物質の国際輸送の機会が増大しており、核物質の盗取や事故による災害等を防止するための適切な防護対策等を講じていくことが重要となっている。特に、欧州から日本へのプルトニウムの海上輸送については、海上保安庁において護衛巡視船の派遣、輸送船への武装海上保安官の乗船等の措置を講じ、万全の体制で護衛を実施することとしている。

### ２　国際社会と調和した運輸行政の展開

（運輸ハイレベル協議）

運輸省では、主要国運輸当局首脳と密接な意思疎通を図ることにより、運輸行政を円滑に推進するため、運輸審議官と諸外国の次官クラスとの間で、運輸ハイレベル協議を実施している。

４年４月には、ＥＣ委員会第７総局長を迎え、ＥＣ共通政策、海運、航空分野を中心に協議が行われたところである。

（日米構造問題協議フォローアップ会合）

日米構造問題協議（ＳII）については、２年６月にまとめられた最終報告で空港、港湾等の輸入インフラの整備等が盛り込まれていた。その後、ＳIIフォローアップ会合が行われ、３年５月、第１回年次報告がまとめられた。さらに４年１月のブッシュ大統領訪日時に作成された行動計画にＳIIの再活性化が盛り込まれたのを受け、同会合は４年２月より再開され、４年７月、独禁法適用除外制度の具体的見直し、政府調達の一層の開放、輸入手続きの迅速化等を含む日米双方の新たなコミットメントが盛り込まれた第２回年次報告がまとめられた。運輸省としても、同報告に沿った施策を着実に推進していくこととしている。

（大型公共事業への外国企業の参入）

大型公共事業への外国企業の参入に関しては、３年７月の閣議了解に基づき、大型公共事業への参入機会等に関する我が国政府の追加的措置（以下「ＭＰＡ」という。）を着実に実施してきているところである。そのレビューのため、４年８月以降、日米政府間でＭＰＡの実施状況、将来プロジェクトの状況、ＭＰＡ手続きに関する事項等に関する協議が行われている。

（ガットウルグアイラウンド）

昭和61年から開始されたガットウルグアイラウンドにおいては、農業等の14項目に加え、新たに運輸、金融、建設、電気通信等のサービス貿易が取り上げられ、その自由化を促進するための協定の策定作業が進められており、運輸省では航空、海運等の分野を中心に積極的に対応してきている。同交渉は大詰めの段階を迎え、平成３年12月にダンケル・ガット事務局長より各国に提示されたウルグアイラウンド最終合意案をもとに個別の自由化交渉が行われている。

（自動車基準・認証制度の国際化）

我が国は、自動車基準・認証について、従来より諸外国の意見等を踏まえ必要な措置を講じてきている。４年１月のブッシュ大統領訪日の際、米国より要望のあった自動車の基準・認証に係る14項目については、市場開放問題苦情処理推進本部（ＯＴＯ）の手続きの下で、我が国の政府認証制度を前提として、解決又は解決への方向付けがなされ、日米グローバル．パートナーシップ行動計画としてとりまとめられている。

今後とも、欧米の政府機関及び業界との意思疎通を図るとともに、国連欧州経済委員会自動車安全公害専門家会議に積極的に参画し、基準の一層の国際化を図っていくこととしている。

（造船助成の削減問題）

元年、米国造船工業会による通商法第301条に基づく提訴を契機として、現在、ＯＥＣＤ造船部会において、政府助成削減に関し、従来の紳士協定に替わる条約を策定する方向で協議が行われれている。我が国は、世界最大の造船国として、当該条約が公正な競争条件を確立し、造船業の健全な発展に資するとの観点から、適正な条約の成立を目指し、努力しているところである。

## 第２節　国際社会への貢献

### １　国際協力の推進

(1) 運輸分野における国際協力の動向〔２－２－１図〕

２－２－１図　日本からの有償資金協力により整備されたスリランカ，コロンボ港




鉄道、港湾、空港等の輸送基盤施設は、経済発展を図っていく上で不可欠な役割を担うものであることから、我が国の国際協力の中で運輸分野は従来から重要な地位を占めてきている。

また、最近の国際社会は、大きく変化しており、人の流れ、物の流れも活発化しているが、その中で、開発途上国においては、増大する輸送ニーズに応えるとともに経済発展を図るため輸送体制の整備が急務となっている。しかしながら、開発途上国においては、施設の整備、その管理運営を図っていくための資金及び技術の不足が著しく、経済大国であり、運輸分野における高い技術力を有する我が国に対する期待は大きい。

(ｱ) 資金協力

我が国の有償資金協力において、運輸分野は開発事業計画の実施に必要な資機材及び役務を調達するための借款（プロジェクト借款）全体の約２割を占めている。この分野において、平成３年度は、26件、総額2,117億円に

及ぶ円借款の交換公文が締結された。また、無償資金協力としては、６件、総額49億円を供与する交換公文が締結された。

(ｲ) 技術協力

開発途上国のプロジェクトについて開発基本構想の作成又は個別のプロジェクトの実現可能性を検討するための調査（開発調査）については、運輸分野が全開発調査案件の約１割を占めている。３年度は、34件について国際協力事業団を通じ、開発調査を行った。

また、272名の専門家を派遣し、313名の研修員を受け入れるとともに、専門家の派遣、研修員の受入れ及び機材供与を総合して実施するプロジェクト方式技術協力８件を実施した。

(2) 開発途上国のニーズへの対応

(ｱ) ニーズの把握

運輸分野における国際協力を効果的なものとしていくためには、開発途上国の政策担当者との意見交換等により開発途上国のニーズを的確に把握し、分析することが重要である。このため、３年度より運輸審議官の派遣によるハイレベルの二国間政策対話を開始し、これまで、インドネシア、タイ、マレーシアとの政策対話を実施した。この他、開発途上国の要人や専門家の招へい、経済協力に関するシンポジウム開催等を行っている。また、主要援助対象国別及び鉄道、港湾等各分野別に、援助に関する基本的な方針を明確にした援助指針の策定、既往の協力案件についての事後評価等を実施している。

(ｲ) ニーズに見合った国際協力

ニーズに見合った国際協力を行っていくためには被援助国の自然条件、社会・経済条件及び技術水準に適合した技術の開発も重要な課題である。このため我が国の有する技術を基礎として開発途上国側の実情に合った技術の開発に努めている。

また、近年、開発途上国においては、外貨獲得及び雇用創出に効果的な観光地の整備に対する意欲が高まっていることから、元年度に、開発途上国における国際的な観光地の整備を総合的に支援する「国際観光開発総合支援構想（ホリディ・ビレッジ構想）」を定め、その推進に努めているところである。

さらに、２年度から、船員の養成に必要な教育訓練体制が整備されていない開発途上国からの研修生を受け入れ、民間の協力を得て実地訓練の場を与えるとともに技術指導を行っている。

(3) 国際社会の変化への対応

(ｱ) アジア・太平洋地域における経済活動の活発化、相互依存関係の緊密化に対応し、この地域の一層の発展を促進するため、アジア太平洋経済協力(ＡＰＥＣ)、太平洋経済協力会議(ＰＥＣＣ)等が設けられているが、これらの会議への積極的な参加を通じ、域内諸国の輸送体制の整備、観光開発の促進に協力している。

(ｲ) 旧ソ連諸国への協力

旧ソ連邦諸国の経済改革に対する技術的支援として、３年５月、11月及び12月に物流、民営化に関する研修を実施するため、専門家を受け入れた。

また、４年度においては、物流、鉄道、航空管制、港湾の管理・運営に関する研修を実施するため、専門家の受入れを予定している。

(4) 環境問題への対応

開発途上国への運輸関係国際協力にあたっては、我が国における、技術、知識、経験の蓄積を生かして、機材供与、専門家派遣、研修員の受入れ等を通じて、よりエネルギー効率の高い輸送体系の実現、交通公害・海洋汚染防止対策の策定、気象及び海象の観測・監視体制整備等を支援し、積極的に環境問題に取り組んでいる。

また、運輸分野における協力案件の企画、実施にあたって持続可能な開発の見地から、環境への配慮を徹底していく必要があり、開発途上国の環境に配慮するための指針を３年度より作成している。

## ２　国際科学技術協力

(1) 運輸省における国際科学技術協力

鉄道、自動車、船舶、港湾、航空、気象、海上保安等の運輸関係技術は、世界中で使用されているため技術開発の成果が国際基準等に反映されることが多く、また、地球環境問題への対応等国際的な研究協力の意義が非常に大きな分野である。

また、４年４月に改正された政府の「科学技術政策大綱」においても国際的な科学技術活動の強化が提唱されており、運輸省においても、二国間科学技術協力協定等の枠組みのもとで所掌する各分野について情報交換、専門家交流、共同研究等を積極的に進めている。

また、今後の国際科学技術協力を推進していくためには、協力案件の増加のみならずその質的な充実を図っていくことが重要と考えており、科学技術庁の個別重要国際共同研究の制度を利用して、４年度には、鉄道、船舶、港湾、水路業務関係で計８件の国際共同研究を実施しているほか、重点国際交流の制度を利用したワークショップの開催等を行っている。

運輸省が関係している国際科学技術協力の案件は年々増加しており、現在15ヵ国、100テーマ（３年度末）に及んでいる。

(2) 各分野毎の国際科学技術協力活動

(ｱ) 自動車、鉄道関係

交通安全公害研究所において、自動車の排出ガス等の公害対策についてアメリカ及びドイツと、鉄道局において、常電導磁気浮上式鉄道についてドイツとそれぞれ情報交換等を行っている。

(ｲ) 船舶関係

船舶技術研究所において、アメリカと「天然資源の開発利用に関する日米会議(ＵＪＮＲ)」の海洋構造物専門部会において協力を行っているほか、海洋構造物・船舶の安全性、氷海域輸送、海洋汚染防止技術等に関する情報

交換、専門家交流及び共同研究を、ドイツ、カナダ、オーストラリア、ノルウェー等８ヵ国と行っている。

(ｳ) 港湾関係

港湾局及び港湾技術研究所において、沿岸開発、港湾海洋構造物、港湾及び海洋の汚染防止・浄化等に関する情報交換、専門家交流、共同研究をアメリカ、ドイツ、オーストラリア、カナダ等９ヵ国と行っている。

(ｴ) 航空関係

航空局において、航空衛星、太平洋管制業務事務レベル会議、航空機の経年化等、航空の安全に関する協力をアメリカと行っているほか、電子航法研究所において、マイクロ波着陸システムの協力を中国と、衛星航法に関する研究の協力をカナダとそれぞれ行っている。

(ｵ) 海上保安関係

海上保安庁では、アメリカとＵＪＮＲの海底調査専門部会において電子海図及び海洋地球物理データの管理システムに関する共同研究等の協力を行っているほか、人工衛星レーザー測距による海洋測地、海洋及び海底地形等に係るデータ交換、海洋汚染における油種等の識別技術等に関し、アメリカ、フランス、ドイツ等10カ国と協力を行い、情報交換や専門家の交流等を行っている。

(ｶ) 気象関係

気象庁では、アメリカ、カナダ、中国等13カ国及びＥＣとの間で、気候変動、衛星気象学、天気予報、海洋環境、地震・火山等の各分野にわたり延べ50件の協力を実施し、情報交換や専門家の交流等を行っているほか、ＷＭＯ（世界気象機関）、ＩＯＣ（ユネスコ政府間海洋学委員会）等の推進している多数国間技術協力にも参加している。

**３　国際船と海の博覧会への参加**

４年５月15日から８月15日まで、イタリアのジェノヴァにおいて、国際船と海の博覧会が開催された。本博覧会は、アメリカ大陸到達500周年を記念して「クリストファー・コロンブス：船と海」をテーマとして、コロンブスから現在までの船と海に関する歴史や現状及びその将来を紹介し、この分野の発展を図ることを目的としたものである。

我が国からは、運輸省が中心となり公式参加し、フローティング・パビリオン（旧青函連絡船の羊蹄丸）及び各国共同展示館の日本ブースにおいて、日本の船と海との関わりや日本の地域特性を紹介するため、地方自治体の参加も加え、展示と催事を行った。

７月15日は、ジャパンディとして式典を行うとともに、記念催事として、ヨーロッパ文化のオペラと日本文化の文楽が、ジョイントで公演され、観衆の盛大な拍手を集めた。本博覧会において、日本館は大変人気を博し、多くの見学者が訪れ、日本に対する理解と認識が深められるとともに、日本とイタリア及び世界各国との国際交流に寄与しその目的を達成した。

# 第３章　貨物流通の円滑化

## 第１節　物流をめぐる社会的状況の変化と物流効率化の必要性

近年、産業構造の変化や国民生活の向上に伴い、多品種少量物品の多頻度輸送、ジャスト・イン・タイムサービスに見られる定時性の確保、更には商品の値札付け、納品先の発注単位に合わせた包装のやり直し等流通加工を含めた質の高い輸送サービスが物流業界に求められている。このように、物流に対するニーズが高まる一方、運転手を始めとする労働力不足や道路交通混雑、環境問題等の深刻化により、物流を取り巻く制約要因は一層厳しいものとなっている。

これらの制約要因を克服しつつ物資の円滑な流通を確保することは、わが国経済や国民生活の健全な発展、物流業の円滑な運営にとって重要なことである。従って、物流システムをより効率的なものに転換していく必要がある。

このためには、幹線輸送におけるトラックから鉄道、海運へのモーダルシフトの推進、都市内・地域内におけるトラックの積合せ輸送の推進、また、こういった物流効率化に対する取り組みを支援するトラックターミナル、配送センター等の物流拠点の整備等が必要である。

## 第２節　モーダルシフトの推進

### １　モーダルシフト推進の必要性

トラック輸送は、我が国の貨物輸送の中で、高速道路網や自動車専用道の建設といった道路整備の進展を背景とし、ドア・ツー・ドア輸送が可能であること等の機動性や利便性により著しい伸びを示してきた。そして今や国内貨物輸送量のトンキロベースでのシェアの半分以上を占めるに至っている。

幹線輸送の分野においては、従来から省エネルギー、低公害型の大量輸送機関である鉄道、海運を積極的に活用し、トラックとの協同一貫輸送を推進することが提唱されてきたが、昭和60年代前半までは、輸送時間、運賃、利便性、定時性等を総合した競争力において、トラックが他の輸送機関を上回っていたため、国内貨物輸送量に占めるトラック輸送の割合は増加する一方であった。

しかし、最近に至り、鉄道、海運の輸送サービスが改善され、トラックとの実質的な競争力も具備されつつあり、また、物流をめぐる労働力不足、道路交通混雑、環境問題等の制約要因が深刻化する中で、従来のようなトラック輸送の拡大は期待できない状況にある。このため、特に幹線貨物輸送の分野において、トラックへの過度の依存に対する見直しを行い、トラックからより輸送効率のよい鉄道、海運へ輸送機関を転換するモーダルシフトを推進することが重要な課題となっている。

### ２　モーダルシフト円滑化策

モーダルシフトを円滑かつ効果的に推進していくためには、大量輸送機関である鉄道、海運の長所を生かしつつ、荷主ニーズであるドア・ツー・ドアの機動性を満たすに足る協同一貫輸送体系を構築することが必要である。

このためには、物流事業者や荷主企業等の関係事業者が鉄道や海運を利用しやすいような環境を整備することが必要である。

このような状況を踏まえ、運輸省は、平成２年12月１日に施行された貨物運送取扱事業法により、従来の通運事業等について事業規制の緩和を行い、これらの事業が協同一貫輸送のコーディネーターとして、より一層積極的な役割を果たしていくことのできる環境の整備を図るとともに、内航海運におけるスペースチャーター方式(※１)の導入等所要の対策を進めている。また、鉄道輸送や海運の利用促進に資する機器等の整備を図るため、鉄道輸送用私有コンテナに対する固定資産税の軽減措置等を３年度に創設したほか、４年度においても、コンテナデポ、シャーシプール等の整備に対する財政投融資制度を創設するなどの支援措置を講じ、モーダルシフトを推進している。

また、モーダルシフト推進の隘路となる荷役作業の省力化を図るため、プッシュプルフォークリフト(※２)やパレットデポの整備に対する支援措置を講じ、一貫パレチゼーションを推進している。

※１　スペースチャーター方式・・・複数の海運会社がコンテナ船を運行する場合、各船社の所有する一定のスペースを相互に融通し合い、コンテナを輸送すること

※２　プッシュプルフォークリフト・・・通常のパレットに比べて大容量の貨物の積載が可能であるシートパレットを扱うフォークリフト

### ３　モーダルシフト推進のための受け皿の整備

モーダルシフトを推進していくためには、関係事業者が鉄道や海運を利用しやすいような環境を形成する一方で輸送需要転換の受け皿となる鉄道、海運の輸送力増強を図らなければならない。

しかし、そのために必要なインフラ等の整備にあたっては膨大な費用を要することから、このような輸送力増強のためのインフラ整備等に対しても行財政上の支援措置を講ずる必要がある。

(1) 鉄道輸送力の増強

鉄道の輸送力を増強していく上で、現在最大の問題となっているのは主要幹線における輸送力の増強である。現在の輸送力を増大させるためには、より一層のダイヤの増強が必要であるが、既にダイヤが過密状態となっている主要幹線においては、今後大幅なダイヤ増強は困難であると考えられる。

従って、主要幹線における現在の輸送力を増大させていくためには、可能な範囲でダイヤ増強を行う一方で、コンテナ列車の長大編成化を図ることが必要である。

このため運輸省としては、鉄道貨物輸送力増強のために必要な貨物ターミナルの着発線、荷役線及び留置線の延伸、待避線の延伸、変電所の増設等の工事を日本鉄道建設公団が行い、その費用の一部について鉄道整備基金からの無利子貸付を行う制度を３年度に創設するとともに、コンテナ列車の長大編成化にあたって必要な大出力大型電気機関車の導入について税制上の特例措置を４年度から設け、これらを活用することにより鉄道輸送力の増強を図っていくこととしている。

(2) 内航海運の輸送力増強

モーダルシフトのもう一方の受け皿となる内航海運については、コンテナ貨物や雑貨といった小口貨物の輸送に適したコンテナ船、ロールオン・ロールオフ船、中・長距離フェリーの整備が必要である。

このため、コンテナ船、ロールオン・ロールオフ船の整備に関しては、内航船の船腹量の適正化を目的として実施されている船腹調整制度の運用を４年度以降弾力的に行うとともに、船舶整備公団の事業費枠の拡大を図ること等によりこれらの建造を積極的に進めている。

また、長距離フェリーの整備については、船舶整備公団との共有建造方式における共有比率の引上げを行うとともに、将来の利用者のニーズに対応していくため、フェリーの船腹需要に応じた新規航路開設等の円滑化を図っていくことを目的として、中・長距離フェリーネットワーク整備のあり方に関する調査を３年度から実施するとともに、コンテナ船等に対応する内貿ユニットロードターミナルの整備を積極的に推進することとしている。

さらに、現在、開発が進められているテクノスーパーライナー(※３)が実際に就航した場合には新しい海上輸送体系が形成され、国内物流にも変革がもたらされることが予想されるため、運輸省としては４年度において、港湾施設の整備、陸上輸送とのネットワークの在り方等同船を活用した輸送システムに関する調査・検討を行うこととしている。

※３ テクノスーパーライナー・・・速力50ノット, 貨物積載量1,000トン, 航続距離500海里以上の新形式超高速船

## 第３節　積合せ輸送の推進

### １　都市内・地域内における物流効率化

産業構造の変化や消費ニーズの多様化に伴う物流サービスの高度化は、都市内・地域内における物流構造や流通機構に大きな変化をもたらしている。

都市内・地域内においては、主として貨物の輸送をトラックに頼らざるを得ないが、最近の物流ニーズの高度化は、配送単位の小口化、配送頻度の増加、時間指定配送や緊急配送の増加をもたらしており、その一方で物流効率化への当事者間の取り組みは、未だ改善の余地を残しているため、都市内におけるトラックの輸送効率の低下が生じている。

また、トラックの交通量の増大や貨物積卸しのための駐停車は、大都市内における環境問題の深刻化や道路交通混雑の一因となっている。

自家用トラックは、使用者にとっての利便性という点で営業用トラックに対する優位性を有しており、特に営業活動等を伴う都市内・地域内においてその依存割合は大きい。

しかし、自家用トラックによる輸送は、営業用トラックのように複数の荷主の貨物の積合せができず、また、片道輸送がほとんどであるため積載効率が低くなる場合が多い。

特に都市内における自家用トラックの積載効率は、近年営業用トラックに比べ低下しており、これが物流に係る種々の制約要因を一層深刻なものにしていると考えられる。

こういった状況に対応するためには荷主企業等を含めた関係者が、これまでの自家用トラックによる個別輸送から、積合せ輸送の拡大による都市内・地域内物流の効率化のために積極的に取り組むとともに、営業用トラックについても貨物の積合せを進めていくことが重要である。

そこで運輸省としては、都市内・地域内における営業用トラックの積合せ輸送を推進するとともに、共同配送センターの整備を進めている。加えて、業界団体等を通じて、貨物の相互融通、帰り荷の確保等を可能にするシステムの開発を推進している。

また、過度のジャスト・イン・タイムサービスが都市内・地域内のトラックの輸送効率の低下をもたらしている面があるため、この点について関係者の理解を求め、過度なジャスト・イン・タイムサービスの見直し等を含めた物流効率化に対する関係者間の合意形成を図っていく必要がある。

### ２　中小企業流通業務効率化促進法による物流効率化支援

我が国の経済社会が今後も健全な発展を続けていくためには、物資の円滑な流通が確保されることが必要であるが、労働力不足、道路交通混雑、環境問題等の物流をめぐる制約要因の深刻化は、トラック事業者が貨物の輸送需要に応じきれないという事態を生じさせるなど、企業活動に様々な影響を与えている。なかでも大企業と異なり経営基盤の脆弱な中小企業においてこの影響は深刻であり、事業活動そのものに支障を来している中小企業も見受けられる。

中小企業が健全な発展を遂げていくためには、中小企業自らが流通業務の効率化を進めていくことが必要であることは言うまでもないが、資金調達力が脆弱であり、かつ効率化投資に見合う物流量の確保が難しい中小企業が単独でこのような問題に取り組んでいくことは困難であり、今後中小企業が流通業務の効率化を進めていくにあたっては、複数の中小企業者が共同して、一体的に流通業務を行うことにより、各中小企業者の流通業務の効率化を図っていくことが効果的な対応策であると考えられる。

このため、中小企業のこのような取組みを支援するため、中小企業流通業務効率化促進法が平成４年10月１日に施行された。同法に基づいて運輸省及び中小企業庁は、流通業務効率化事業の内容、方法等に関する基本的な方向を示すとともに、認定を受けた効率化計画に従って行われる事業に対し、課税の特例措置や財政投融資等を行い、中小企業者の流通業務の一層の効率化を促進することとしている。

## 第４節　物流拠点の整備

### １　物流拠点の整備

近年、物流ニーズの高度化・多様化に対応するとともに物流の効率化を図るため、倉庫、上屋、トラックターミナル等の物流施設については、従来からの保管、荷捌き等の機能に加えて、ラベル貼り、組立・さい断等の流通加工機能、高度の情報処理機能、商品の展示機能等を備えるとともに、複数の物流事業者が共同で利用する会議施設等を備えた複合的物流拠点として整備を進めることが必要となっている。

このため、運輸省としてはＮＴＴ株の売却益による無利子貸付け、課税の特例措置、財政投融資等によりこれら物流拠点の整備を支援している。

さらに、若年労働者を中心とする労働力不足に対応するため、自動立体倉庫の整備等の省力化及び作業負担の軽減のための投資についても一層の促進を図ることとしている。

### ２　輸入関連インフラの整備

近年における我が国の産業構造の変化、国際的な水平分業の進展等に伴い、我が国の貿易環境は著しく変化している。港湾においては、コンテナ貨物を中心に製品、農産物等の輸入貨物が急速に増大しており、これに対応した物流施設の整備が求められている。航空貨物については、輸入貨物の約９割が新東京国際空港及び大阪国際空港に集中し、航空貨物の増加による貨物取扱施設の狭隘化、混雑化が発生しており、輸入貨物取扱能力の一層の拡充を図ることが必要となっている。また、日米構造問題協議や、平成４年１月のブッシュ米大統領訪日の際決定されたグローバルパートナーシップ行動計画等において指摘があるように、我が国が国際経済の発展に貢献していくためには、輸入関連インフラの整備を促進し、さらなる輸入の拡大を図ることが要請されている。このため、製品等の輸入の急増と今後の一層の輸入促進の要請に対応した港湾、空港等の輸入関連インフラの整備を促進し、輸入貨物の円滑な流通を確保することが緊急の課題となっている。

このため、運輸省では、港湾については、３年11月に閣議決定された第８次港湾整備五箇年計画に基づき、外貿コンテナターミナル、大型多目的外貿ターミナルに重点を置いた港湾整備を推進するとともに、主要な港湾において、ＮＴＴ株の売却益による無利子貸付け、課税の特例措置、財政投融資等により、総合輸入ターミナルの整備を支援している。４年６月には大阪港において大阪港総合流通センターが完成し、その他東京港、名古屋港等においてもその整備が進められている。また、空港については、３年11月に閣議決定された第６次空港整備五箇年計画に基づき、新東京国際空港及び６年夏頃の開港を予定している関西国際空港の整備を推進するとともに、新東京国際空港への貨物の一極集中を緩和し国際貨物流動の円滑化を推進するため、国内での中継機能の拠点として地方空港の活用を図っていくこととしている。

運輸省においては、上記のとおり輸入関連インフラの整備を推進しているところであるが、一層の輸入拡大を図るため、４年７月16日に施行された「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」に基づき、港湾又は空港及びその周辺に輸入促進地域を設け、当該地域における輸入の促進に寄与する事業を支援し、輸入貨物の円滑な流通を図ることとしている。

### ３　トランクルームサービスの充実

トランクルームサービスは、一般家庭の家財や企業がその企業の商品として扱う物品以外のもの、例えば書類・伝票類、磁気テープ等を預かる事業であり、大都市圏におけるスペース不足、高価品の普及、海外赴任の増

加等を背景に、急成長を続けている。このため、運輸省では一般利用者に対し、トランクルームに関するわかりやすい情報提供等を行うことを目的として、３年３月に、トランクルームサービスのうち、一定の基準を満たすものについて「トランクルーム認定制度」を創設し、利用者の利便の増進を図っている。この制度においては、預かる物品に対応してそれに適した温度、湿度等を設定・維持する性能を有し、サービス窓口が充実しているなどの要件を満たすものが認定を受けられることとなっている。

# 第４章　観光レクリエーションの振興

## 第１節　観光の振興

### １　観光交流拡大計画（Two Way Tourism 21）の推進等

(1) 観光交流拡大計画の推進等

国際間の相互依存関係がますます深まっており、我が国の国際社会における地位が極めて重要なものになっているため、国際間の相互理解の増進及び市民レベルの国際交流の拡大を図り、我が国の国際社会における安定的地位の維持・発展に努めることがますます重要になってきている。一方、日本人の海外旅行は有名地の駆け足旅行やショッピングなど画一的なものが多く、モラルやマナーに依然問題があることから、国民が海外旅行が本来持つ多様な価値を理解し、その個性に合ったより豊かな海外旅行を楽しむことができるようその質的向上を図っていく必要がある。そのため、運輸省は、平成３年７月に、運輸政策審議会の答申や２年にその量的目標を達成した「海外旅行倍増計画」（テン・ミリオン計画）をも踏まえ、21世紀を展望した新たな国際観光の振興のための行動計画として観光交流拡大計画（Two Way Tourism 21）を策定し、双方向の観光交流の拡大と海外旅行の質的向上を重点とした施策を強力に推進している〔２－４－１表〕。

２－４－１表　観光交流拡大計画の主な概要

## 2－4－1表　観光交流拡大計画の主な概要

| | |
|---|---|
| 目　　的 | ○日本人海外旅行と外国人訪日旅行の双方向の観光交流拡大<br>○海外旅行の質的向上 |
| 日本人海外旅行の促進 | ○個性豊かな海外旅行の創造<br>例：シンポジウムの開催，旅行商品の開発<br>○より深い諸外国理解へのアプローチ<br>例：基礎的情報提供体制の整備，ガイドブックの改善<br>○市民レベルでの国際交流の拡大<br>例：ホームステイツアーの振興，海外修学旅行の促進<br>○モラル・マナーの向上<br>例：パンフレット・ビデオの作成・配付 |
| 外国人訪日旅行の促進 | ○アジアを重点とした外客誘致活動の強化<br>例：朝鮮語，中国語のパンフレット・案内標識の充実<br>○外客の地方への来訪促進<br>例：地方での環境整備の促進，地方の観光魅力等の積極的紹介<br>○市民レベルでの国際交流の拡大<br>例：「国際交流会議」の開催，交流プログラムの充実 |

また、地域における観光及びレストラン等外食産業の事業の一層の推進を図り、観光振興に資するため、３年度に、当該年度の特別地方消費税収入額（予算計上額）の２％相当額を各都道府県から都道府県観光協会に補助金として交付する観光事業振興助成交付金制度が創設された。

(2) 旅行業に係る施策

(ア) 旅行業の現状

国民のレジャー志向の高まりを背景に旅行需要は年々増大しており、旅行業者のうち主要35社の３年度の取扱高は、５兆614億円と２年度の４兆7,600億円に比べ、6.3%の伸びとなった。

また、旅行業者の数も年々増加し、４年４月１日現在、一般旅行業者848社、国内旅行業者6,792社、旅行業代理店業者4,363社の計１万2,003社となっている。

(イ) 旅行者の保護のための施策

運輸省では、旅行業法に基づく規制のほか、以下の施策を行った。

(a) 4年5月に主催旅行に関する広告の表示基準について消費者保護の観点からより詳細な表示を義務付けるなどの見直しを行い、旅行サービスの内容等に関してパンフレット等に適正な表示がなされるよう旅行業者を指導した。
(b) 3年10月及び4年9月には、添乗員問題懇談会を開催し、添乗員の資質の向上のための方策等の検討を行った。
(c) 海外における日本語ガイドの質的向上を図るため、現地日本語ガイドに対する研修会を開催するよう(社)日本海外ツアーオペレーター協会を指導した。
(d) 4年3月には多数の一般消費者を巻き込んだ旅行業者の倒産事案が発生したが、消費者優先の運用を徹底して弁済業務保証金制度による債権者の救済を図るよう(社)日本旅行業協会を指導した。
(e) 「いい旅しよう'92キャンペーン」の実施について旅行業協会を指導するとともに、「ベターホームステイツアーキャンペーン」の実施及びホームステイツアー取扱旅行業者の業務適正化のための組織化について(社)日本旅行業協会を指導した。
(f) 4年3月及び10月に日本人海外旅行安全等対策研究会を開催し、これを受けて、海外旅行に関する安全意識を向上させるため、ＪＲ車内等でのテロップ放映、空港等におけるポスターの掲示、空港リムジンバスによるパンフレットの配付等を行い、また、4年7月に海外旅行安全対策についてのビデオ（「安全な海外旅行のヒント」）を作成し、国際線航空機内、空港等で放映を開始した。
(g) 4年5月に標準旅行業約款の一部改正を行い、スキューバダイビング等についても旅行業者による補償の対象に含めることとした。

(3) 外国人訪日旅行の促進

(ア) 外客誘致活動の充実

外客の招致は、国際的な相互依存関係がますます高まる中で、文化的背景の異なる諸国との相互理解・相互交流の機会を提供し、市民レベルでの国際親善を進めていくうえで、積極的な意義を有している。

このため運輸省としては、海外における観光宣伝や、外国人観光客に対する情報提供といった外客の来訪促進のための事業を、(特)国際観光振興会を通じて行うとともに、外客に低廉な宿泊施設を紹介するウェルカム・イン予約センターの充実について(財)国際観光サービスセンターを指導するほか、訪日外客の利便を増進し、国際交流を一層促進するため、(特)国際観光振興会や地方公共団体と連携しながら以下の諸施策を実施している。

(イ) 国際観光モデル地区の整備

国際観光モデル地区構想は、外客が安心して一人歩きできる環境をつくり、同地域への外客の来訪を促進し、地方の国際化、国際的相互理解の増進等に寄与しようというものであり、現在34道県36地区が国際観光モデル地区に指定されている。同地区においては、地方公共団体等が中心となって整備実施計画を策定し、この計画に基づき、(特)国際観光振興会と連携して「ｉ」案内所、総合案内板、各種標識等の整備、パンフレットの充実、善意通訳、ホーム・ビジットの普及等外客受入体制の整備を推進している。

この結果、4年4月には、指定された36地区において、「ｉ」案内所は指定前の30ヶ所から82ヶ所に、総合案内板は297ヶ所から1,053ヶ所にそれぞれ増加した。

なお、3年度に引き続き4年度も、当初の目的どおり外客が安心して一人歩きできるように効果的な整備が進んでいるかを把握するため、外国人による整備推進状況モニター調査を12地区で行うこととしている。

(ウ) 国際交流村の整備

国際交流村は、国際観光モデル地区における外客誘致の拠点として、外客に地域の自然、文化、歴史等の紹介や外客の伝統的生活文化体験のための施設、イベントを通じた外客と地域住民の交流の場となる施設等を一体的に整備するもので、現在、５地区において整備が終了し、６地区において整備が行われている。

(エ) 国際市民交流基盤施設の整備

市民レベルにおける国際化の促進に資する交流拠点の形成を図るため、民活法に基づき「国際市民交流基盤施設(＊)」の整備を行う民間事業者に対して金融、税制の支援措置を講じている。

＊「国際市民交流基盤施設」・・・我が国又は外国の経済・社会・技術等を効果的に紹介するための一群の施設のことであり、以下の施設を一定のエリア内に整備するもののことである。

１．展示施設（ex.歴史博物館、観光情報インフォメーションセンター等）
２．展示物として供される建物又は構築物（ex.城の再現、外国の街並みの再現等）
３．観覧場その他の共同利用施設（ex.イベントスペース、総合案内所等）

(オ) 登録ホテル・旅館等の整備

訪日外国人の利便の増進等による国際観光の振興の観点から、国際観光ホテル整備法に基づき、施設・設備の優れたホテル・旅館を登録するとともに、国際観光レストラン登録規程に基づき、外国人旅行者が容易にかつ快適に食事ができる優秀なレストランを登録することにより、外客接遇の充実を図っており、運輸省としては、登録を受けたホテル・旅館等については税制等の支援措置を講じている。これにより、４年10月現在、643軒のホテル、1,658軒の旅館及び146軒のレストランが登録されている。

なお、第123回国会において成立した「国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律」は、近年における訪日外客数の増大、アジア方面からの訪日外客の割合の増加等に伴う訪日外客のニーズの多様化等に対応するため、外客接遇主任者制度の導入等のソフト面の充実、ハード面の基準の緩和及びその詳細な基準の省令への委任、登録ホテル・旅館に関する情報提供制度の創設、指定登録機関制度の導入、事業者団体による自主的活動の促進等を行い、ホテル・旅館の登録制度について一層の充実を図るものである。

(4) コンベンションの振興

(ア) 国際コンベンション・シティ構想の推進等

運輸省では、国際コンベンションの振興を図るため、国際コンベンション・シティ構想に基づき、昭和63年に25都市、平成４年に９都市の計34都市を国際コンベンション・シティとして指定し、(特)国際観光振興会及び(財)日本コンベンション振興協会を通じて、海外トレードショーへの参加等による諸外国への誘致宣伝事業、海外先進都市への研修派遣・コンベンション振興フォーラム等による人材育成事業、国際団体の国際会議開催決定機関

の所在等の情報提供事業等の支援措置を講じている。また、地域における振興体制の整備を推進するため、運輸省の指導のもとに全国19都市で財団法人コンベンションビューローが設立されている。

(イ) 国際会議場施設の整備

民活法に基づき、整備計画の認定を受け国際会議場施設の整備を行う民間事業者に対して、金融・税制の支援措置を講じており、３年度までに２施設に係る整備計画の認定を行っている。そのうち、宇奈月国際会館については、引き続き整備を行っており、横浜国際平和会議場については、３年７月より供用を開始している。

また、４年７月には、新たにりんくうゲートタワービル国際会議場に係る整備計画を認定し、整備を推進することとしている。

## ２　90年代観光振興行動計画（TAP90's）の推進等

(1) 観光立県推進会議の開催

運輸省では観光の振興が地域の活性化、国民のゆとりある生活の実現、国際相互理解の増進等に大いに貢献することから、21世紀を目指して観光のより一層の振興を図るため昭和63年４月「90年代観光振興行動計画（TAP90's）」を策定した。

この行動計画は、中央及び選定された地方ごとに有識者からなる観光立県推進会議を開催し、官・民、中央・地方が一体となって観光振興に関する具体的施策を提言し、実行に移そうとするものである。

観光立県推進地方会議は、平成３年度までに７回開催され、４年度は、11月16日から19日まで徳島・香川・愛媛・高知県において第８回地方会議が開催された。これらの地方会議では、それぞれの地域の特色を活かした観光振興方策について活発な審議が行われ、会議での提言は、各地域の協議会等フォローアップ推進組織を通して、逐次実施に移されるなど、観光立県推進運動は着実な成果をあげている。

(2) 地域伝統芸能等を活用した観光の振興〔２－４－２図〕

２－４－２図　地域伝統芸能「百万石まつり」（石川県金沢市）

2－4－2図　地域伝統芸能「百万石まつり」（石川県金沢市）



地域伝統芸能等（地域の伝統的な芸能及び風俗慣習）は、地域固有の歴史、文化等を色濃く反映したものであり、これを活用することは、地域の特色を生かした観光の振興を図るためには極めて効果的と考えられる。

そのため、第123回国会において成立した「地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律」に基づき都道府県が策定する基本計画に沿って実施される地域伝統芸能等を活用したイベントに対して、同法に基づく支援事業実施機関からの資金提供、情報提供等の適切な支援を行うこととしている。このような中で、運輸省及び通商産業省は(財)地域伝統芸能活用センター（仮称）を設立することとしている。

(3) 新たな観光地づくり

(ア) 家族旅行村の整備

家族旅行村は、家族が恵まれた自然の中で手軽に観光レクリエーション活動ができるようキャンプ場、ピクニック緑地、スポーツレクリエーション施設、簡易宿泊施設等を整備するもので、現在、35地区において供用さ

れ、12地区において整備が行われている。

(イ) 家族キャンプ村の整備

家族キャンプ村は、国民の余暇活動の増大、自然志向の高まり等のニーズに対応するものとして、豊かな自然の中に手軽・低廉でかつ快適に利用できる質の高いオートキャンプ施設（車をテントサイトまで乗り入れることのできるキャンプ場）を整備し、このキャンプ施設を滞在基地として周辺の観光レクリエーション施設等との連携を図るものである。現在、４地区において整備が行われている。

(ウ) 総合保養地域の整備

ゆとりある国民生活の実現と地域の振興を図ること等を目的とした総合保養地域整備法に基づき、４年10月末までに総合保養地域の整備に関する37道府県の基本構想が承認され、各地域で自然環境の保全等に配慮しつつ総合保養地域の整備が進められている。

## 第２節　ニューレジャーの振興

### １　Marine'99計画の推進

21世紀に向けた海洋性レクリエーションの発展の基盤を確立していくためのマスタープラン「Marine'99計画」（昭和63年度策定）に基づき、次の施策を講じている。

(1) 全国のプレジャーボート数は、約28万隻にものぼっており、海洋性レクリエーションの拠点であるマリーナの整備を促進するほか、簡易な係留施設であるプレジャーボートスポットの整備を進めている。また、施設面、管理・運営面等で優れた「優良マリーナ」の認定制度により安全性、利便性の高いマリーナの普及に取り組みつつ、プレジャーボートの保管機能の充実を図っている。

(2) 小型ヨット等に港内の一部を開放する「ボート天国」の実施等のイベントの協力のほか、ウォーターフロント空間の魅力の増進のため、魚釣り桟橋、人工ビーチ、親水護岸等の整備を進めるとともに、フィッシャーマンズワーフ等の賑わい施設や港湾文化交流施設、歴史的港湾施設の整備を民間活力を活用して推進している。

(3) 青少年等に対する海上安全教室の開催、プレジャーボートへの訪船指導等の安全指導を徹底するとともに、民間有志による海上安全指導員制度を推進している。また、(財)日本海洋レジャー安全・振興協会による、レジャー・スキューバダイビング事故に係る応急援助事業「ダイバーズ・アラート・ネットワーク・オブ・ジャパン（ＤＡＮ ＪＡＰＡＮ）」や「プレジャーボート救助事業（ＢＡＮ）」の開始（それぞれ平成４年１月及び７月）等により救助体制の充実強化を図っている。

(4) 詳細な波浪予想図の作成や局地的な気象・海象現況のテレホンサービス、「海の相談室」による海洋性レクリエーション情報の提供等を行うとともに、400ＭＨz帯無線電話の普及や緊急通報用電話の整備等遭難情報の速やかな連絡体制の充実強化を図っている。

### ２　航空レジャーの振興

航空レジャーの人気が高まり、参加人口も急増し、地方自治体においても、その振興を通じて地域振興を図ろうとする動きが増えてきている。

運輸省としては、このような状況に対処するために、２年10月には、地方自治体、関係航空団体、関係企業からなる全国スカイレジャー振興協議会を設立させ、同協議会を通じて航空レジャーの実態を把握し、安全講習会の開催等の所要の安全対策をとりつつ航空レジャーの振興を図っているところである。また、４年９月に「優良スカイレジャーエリア」の認定制度を創設し、安全性、利便性が高く既存の航空交通との分離がなされている「優良スカイレジャーエリア」の認定を進めること等により、航空レジャーを広く、安全に楽しめるよう努めていくこととしている。

# 第５章　国民のニーズに応える鉄道輸送の展開

## 第１節　鉄道整備の推進

### １　鉄道整備の基本方向

21世紀においても、鉄道が我が国の交通体系の中で中枢的な役割を果たすためには、鉄道が抱える各種の問題を克服しつつ、鉄道に対する国民の期待に応えていくことが必要であり、そのためには、相当の規模の投資が必要と考えられる。他方、近年における鉄道投資には、用地費の高騰、工事の複雑化等に伴う建設費の増大、空間の確保の困難性等から膨大な資金と長期の懐妊期間が必要であり、鉄道事業者にとってそのリスクがますます大きくなってきている。

社会資本としての鉄道が社会の期待に応えていくため、国が、今後の鉄道整備の方向を示し、効率的な鉄道整備を進めるための方策を講じていくことが重要であり、中長期的な視点に立った方針を持って計画的な鉄道整備を進めるための施策を遂行していく必要がある。

以上のような認識の下、平成３年６月、運輸大臣から運輸政策審議会に対し、21世紀に向けての中長期の鉄道整備に関する基本的考え方について諮問し、４年６月にこれに対する答申が出された。同答申で示された今後の鉄道整備の基本的方向は、以下の通りである。

都市間を結ぶ幹線鉄道については、基礎的ネットワークは、ほぼ完成したものと考えられるが、質の面からみると、現在のニーズに十分応えているとはいい難い。今後は、21世紀に向けて、高速性・大量性等という鉄道の特性の発揮できる分野において、高速化・快適化を主な内容とする既存幹線鉄道ネットワークの質の高度化を図り、航空網、高速道路網とあいまって、全国の高速交通ネットワークの高度化を図ることを目標とする。

また、大都市圏の鉄道については、通勤通学時の混雑緩和対策が緊急の課題であり、特に東京圏においては、依然として主要区間の平均混雑率は200％以上であり、250％を超える区間も存在するなど極めて深刻な状況にある。また、地価の高騰等に伴う居住地の一層の外延化により通勤通学時間の長時間化がもたらされている。今後は、より所要時間が短く混雑の少ない快適な通勤通学を実現するため、列車本数の増加、列車の長編成化、地下鉄等の新線建設、複々線化工事等を内容とする輸送力増強対策と、通勤通学輸送の需要の分散のための対策の両面から効果的な施策を進める必要がある。需要分散の方策としては、「時差通勤通学」について企業や社会の協力と理解を求めていくとともに、その機運を促す一つの方法として、時差通勤通学定期の導入を検討する必要がある。

さらに、鉄道が地域独占性を持つ公益事業であることにかんがみ、鉄道事業者が利用者ニーズに応える努力を示すため、また、国や地方公共団体が限られた財源を有効に利用して効率的に鉄道整備にインセンティブを与えていくためにも、鉄道事業者は自ら中長期の鉄道整備の計画を策定する必要がある。

今後、鉄道事業者の投資意欲を醸成させつつ必要な鉄道の整備を推進していくためには、鉄道整備促進のためのインセンティブについて、財政、政策金融、税制、運賃政策、地域社会の支援、開発利益の還元等あらゆる立場から検討していくことが必要であり、国、地域社会、利用者等の関係者がそれぞれ必要な負担を行い、鉄道整備の実現のため一層の努力を行っていく必要がある。

### ２　鉄道整備基金

(1) 基金設立の目的

鉄道整備基金（以下「基金」という。）は、鉄道整備基金法に基づく特殊法人であり、国土の均衡ある発展と大都市の機能の維持及び増進を図る観点から緊要な課題となっている整備新幹線、主要幹線鉄道及び都市鉄道の計画的かつ着実な整備を促進するとともに、鉄道の安全性や利便性の向上を図るための改良等鉄道事業の健全な発達を図る上で必要となる事業又は措置を支援するため、鉄道事業者等に対して補助金の交付、無利子の基金の貸付けその他の助成を総合的かつ効率的に行うことを目的として、３年10月１日に設立された。

(2) 基金の行う業務

基金が行う助成の財源は、既設新幹線の譲渡代金の一部（特定財源）並びに一般会計及び産投会計（ＮＴＴ－Ｂ）からの繰入金であり、基金が行う助成業務は、この財源に応じて、特定財源を活用した助成と国の一般会計等財源による助成とに大別できる。

(ｱ) 特定財源による助成業務

(a) 整備新幹線の建設を行う日本鉄道建設公団（以下「鉄道公団」という。）に対し、建設費の一部（国及びＪＲ負担分の一部）に充当するための交付金を交付する。
(b) 東海道新幹線の輸送力増強工事を行う鉄道事業者（東海旅客鉄道株式会社）に対し、工事費の一部に充てるための長期かつ低利の資金の融通を行う。具体的には、基金から日本開発銀行に対して無利子資金を寄託し、同銀行から鉄道事業者に対して公共特利並みの低利の貸付けを行っている。
(c) 主要幹線鉄道の建設又は高規格化等の改良工事及び都市鉄道の建設又は複線化・複々線化工事を行う鉄道公団又は帝都高速度交通営団に対し、当該事業に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付ける。

(ｲ) 一般会計等財源による助成

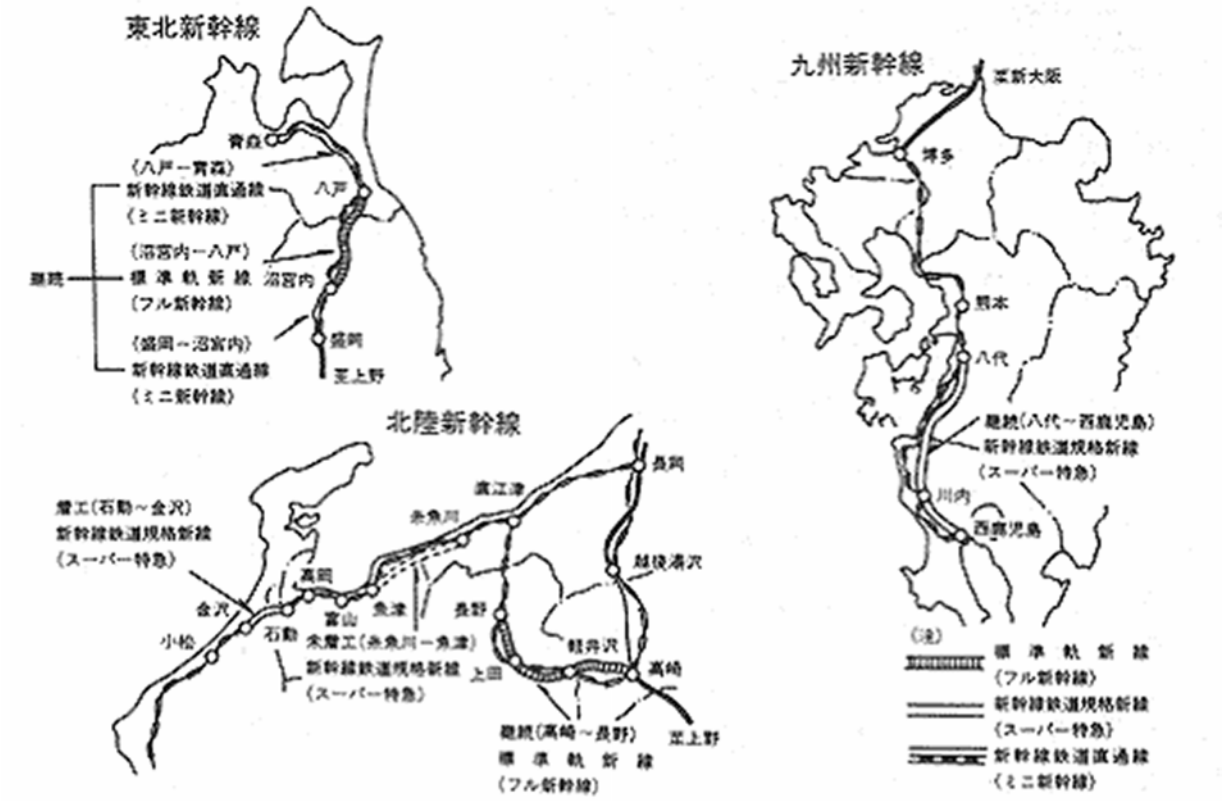
(a) 整備新幹線の建設を行う鉄道公団に対し、建設費の一部（国負担分の一部）に充当するため、国の補助金の交付又は無利子貸付け（ＮＴＴ－Ｂ）を受け、これを財源として、補助金の交付等を行う。
(b) 国の補助金等の交付を受け、これを財源として鉄道事業者等に対して補助金等を交付する。具体的には、在来幹線の高規格化、地下高速鉄道の建設、鉄道公団による民鉄線等の建設、超電導磁気浮上式鉄道の技術開発、中小民鉄の近代化のための施設整備等に対する助成を行っている。

## ３　幹線鉄道の整備

(1) 整備新幹線の整備〔２－５－１図〕〔２－５－２図〕

２－５－１図　新幹線規格案による新幹線鉄道整備図

## 2－5－1図　新幹線規格案による新幹線鉄道整備図



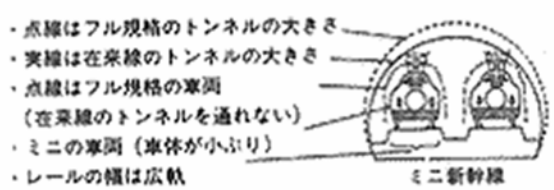

2－5－2図　フル・ミニ・スーパーの相違

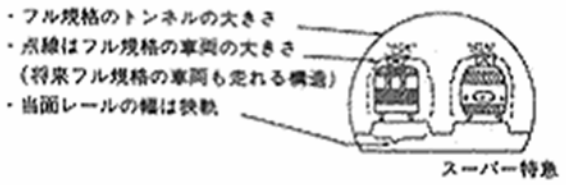
## 2－5－2図　フル・ミニ・スーパーの相違

① 標準軌新線（フル規格）
現在営業中の新幹線と同じ規格（最高速度260km/h程度）。

② 新幹線鉄道直通線（ミニ新幹線）
在来線（狭軌）の線路上にもう一本広軌のレールを敷き，新幹線と直通させるが，在来線のトンネルやプラットホームをそのまま使用するため，直通車両の幅は広軌だが，車体は小ぶりのもの（最高速度130km/h程度）。

③ 新幹線鉄道規格新線（スーパー特急）
将来はフル規格にも使える構造の新線だが，当面狭軌のレールを敷き，在来線と直通させ，在来線の車両を走らせる（新線部分は構造が良いので在来線でも最高速度160－200km/hが出せるため，スーパー特急という）。



全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画が定められている整備新幹線については、現在、建設を進めるにあたっての基本スキームが決定されているところである。

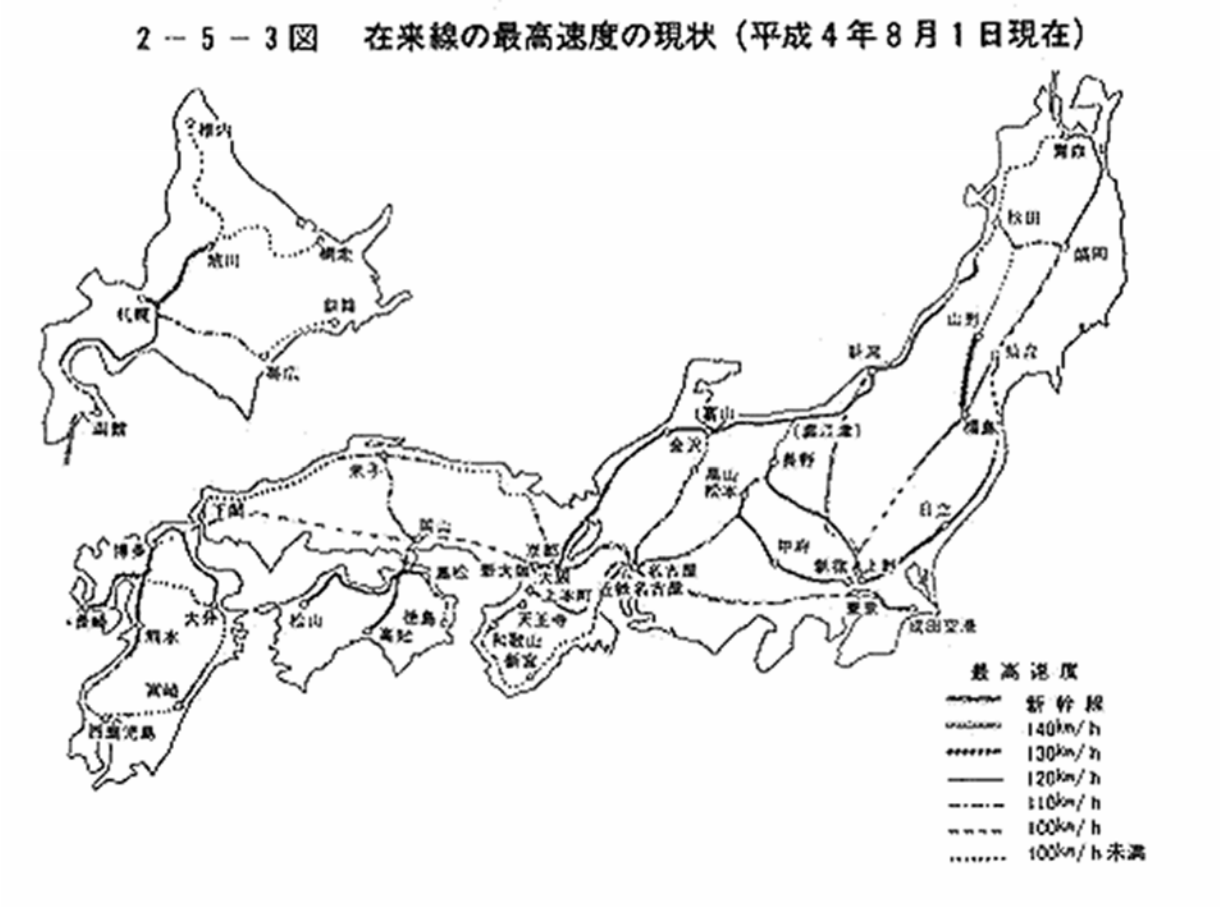
３年度に全国新幹線鉄道整備法が一部改正され、標準軌新線（いわゆるフル規格新幹線）に加えて、新幹線鉄道規格新線（いわゆるスーパー特急）や新幹線鉄道直通線（いわゆるミニ新幹線）による整備が可能となり、また、鉄道整備基金による整備新幹線の建設に対する交付金制度が創設された。

これらを受けて、元年８月に着工した北陸新幹線高崎～軽井沢間に加えて、フル規格新幹線、スーパー特急及びミニ新幹線を組み合わせて、３年９月に東北新幹線盛岡～青森間、北陸新幹線軽井沢～長野間及び九州新幹線八代～西鹿児島間について、さらに４年８月には北陸新幹線石動～金沢間について着工した。

また、４年度には駅を中心とした魅力ある町づくりを行おうという動きに対応して、これと一体となる新幹線駅施設を先行的に整備する「町づくりと一体となった鉄道駅緊急整備事業」が創設され、北陸新幹線金沢駅及び九州新幹線西鹿児島駅について着工した。

(2) 在来幹線の高規格化等〔２－５－３図〕

２－５－３図　在来線の最高速度の現状（平成４年８月１日現在）




３年10月の鉄道整備基金の設立により、新幹線と在来線の直通運転化、在来線の高速化及び鉄道貨物の輸送力増強工事に対する無利子貸付並びに新幹線鉄道輸送力増強工事に対する長期低利融資制度が創設され、より円滑な整備の促進が図られるようになった。これを受けて、既に幹線鉄道活性化事業として工事が進められていた奥

羽線福島～山形間の新幹線直通運転化（４年７月開業）、北越北線の高規格化に加え、４年３月に田沢湖・奥羽線盛岡～秋田間の新幹線直通運転化、智頭・因美線の高速化について着工した。

## ４　都市鉄道の整備

### (1) 都市鉄道の整備の計画

運輸省は、都市鉄道の計画的かつ着実な整備のため、運輸政策審議会及び地方交通審議会の答申に基づき、また、各種の助成制度を活用すること等により、都市鉄道の整備に努めている。

東京圏については、昭和60年７月に平成12年を目標年次とした鉄道網整備計画が答申され、大阪圏については、元年５月に17年を目標年次とした鉄道網整備計画が答申されたが、名古屋圏についても、４年１月に平成20年を目標年次とした鉄道網整備計画が答申された。

### (2) 旅客会社（ＪＲ）の鉄道の整備

新線建設については、３年12月にＪＲ東海城北線（尾張星の宮～勝川間）が開業したが、引き続き同線（枇杷島～尾張星の宮間）の新線建設工事が進められている。また、複線化については、ＪＲ西日本福知山線（新三田～篠山口間）で進められている。一方、長編成化については、３年12月に、ＪＲ東日本山手線の11両編成化を行い、加えて武蔵野線の８両編成化を進めている。このように、旅客会社（ＪＲ）においては輸送力増強に努めているところである。

### (3) 大手民鉄の整備

首都圏の大手民鉄５社は、混雑緩和に資する複々線化等の抜本的な輸送力増強を図るため、運賃収入の一部を非課税で積み立て、これを工事資金に充てることができる特定都市鉄道整備積立金制度の活用による大規模工事を進めている。また、大手民鉄15社は、新線建設を始めとする輸送力増強工事、安全対策工事及びサービス改善工事を内容とする輸送力増強等投資計画を昭和36年度以降７次にわたり推進してきたが、平成４年度を初年度とする第８次輸送力増強等投資計画が策定されたところであり、引き続き輸送サービスの向上等に努めている。

### (4) 地下鉄の整備

地下鉄は、４年８月現在、帝都高速度交通営団及び９都市（札幌市、仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市及び福岡市）の公営事業者によって総営業キロ516.6kmの運営が行われており、３年度の輸送人員は4,725百万人、輸送人キロは31,609百万人キロとなっている。

このうち最近では、東京都12号線（光が丘～練馬間3.8km）が３年12月に開業したが、同線では、車両の小型化及び曲線通過性能・登坂性能の向上によって地下鉄建設費の低コスト化を図ることができる利点を有するリニアモーター駆動小型地下鉄が採用されている。

また、営団７号線（赤羽岩淵～駒込間6.3km）が３年11月に開業したほか、仙台市営地下鉄南北線（八乙女～泉中央間1.2km）が、４年７月に延伸開業し、大阪市６号線（動物園前～天下茶屋間1.7km）、横浜市３号線（新横浜～あざみ野間10.7km）、福岡市１号線（博多～福岡空港間3.1km）の開業が５年３月に予定されている。なお、地下鉄全体で61.2kmにのぼる新線建設が進められている。

(5) モノレール、新交通システムの整備

モノレールは、現在、東京モノレールの羽田線等８路線あるが、現在東京、千葉、大阪において６路線の延伸工事が行われている。新交通システムは、神戸新交通のポートアイランド線等６路線が営業中であるが、東京、大阪、広島において３路線が工事中である。

(6) 宅地開発と一体となった鉄道の整備

近年の地価高騰等により、大都市地域においては、宅地開発と一体となった鉄道の整備が必要となっている。秋葉原とつくばを結ぶ常磐新線の整備については、３年３月、整備主体として第３セクター「首都圏新都市鉄道株式会社」が設立された。同年10月には、「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」に基づき、東京都、埼玉県、千葉県及び茨城県が運輸大臣、建設大臣及び自治大臣から基本計画の承認を受け、４年１月には同会社にこの承認基本計画の内容に従った鉄道事業法上の免許が付与された。

(7) 空港へのアクセス鉄道の整備

空港へのアクセスについては、近年、空港利用者が増加していることから、その改善が求められており、輸送力及び定時性に優れたアクセス鉄道の整備が求められている。新千歳空港には、ＪＲ北海道が４年７月に乗り入れを開始した。また、今後関西国際空港、沖合展開後の東京国際空港、大阪国際空港及び福岡空港にも、鉄軌道の乗り入れが予定されている。

**５　地方鉄道の整備**

(1) 地方鉄道の現状

(ｱ) 中小民鉄の維持

中小民鉄は、地域における生活基盤として必要不可欠なものであるが、過疎化による運賃収入の伸び悩みや人件費等の諸経費の増加等の理由から大部分の事業者が赤字経営になっている。このため、設備の近代化を推進することにより、経営改善及び保安度の向上又はサービスの改善効果が著しいと認められるものに対し、設備整備費の一部を補助（近代化補助）するなど従来から各種の助成措置を講じているところである。４年度においては、３年５月の信楽高原鐵道の事故等にかんがみ、転換鉄道を含む中小民鉄に対し、安全投資について近代化補助の制度を一層充実し、鉄道係員に対して鉄道の専門家が教育・指導する教育補助の制度を新設したところである。

(ｲ) 転換鉄道の現状

地方交通線対策の一環として旧国鉄の経営から切り離された転換鉄道は、現在、地元自治体が中心となって設立した第３セクター等により運営されている。転換後、列車の運行回数が増加するなど利便性が高まっているが、収支状況については、経常損失を出している事業者も多く、地方公共団体が中心となって積み立てた基金の運用益

等により路線の維持を図っていく必要がある。また今後とも、経費の削減等事業者における一層の経営努力や旅客誘致に対する地元関係者の積極的な協力が不可欠となっている。

(2) 地方鉄道新線建設の整備

地方鉄道新線（旧国鉄の地方交通線対策の一環として国鉄新線としての工事が凍結されていた路線のうち、地元自治体による第３セクターが経営することとなり日本鉄道建設公団による工事を再開したもの）は、現在までに、秋田内陸縦貫鉄道（比立内～松葉間）等９社が営業中であるが、さらに、北越北線（六日町～犀潟間）等残る５路線の建設が進められている。

## 第２節　鉄道輸送サービスの充実

鉄道は、大量性、定時性及び安全性に優れた公共輸送機関であるが、近年の国民の生活水準の向上等に伴い、鉄道輸送に対しても快適性や利便性が求められており、より質の高いサービスの提供を図る必要がある。

### １　利便性, 快適さの向上

(1) 駅施設の改善

駅施設の改善については、通路・階段の拡幅、ホームの拡幅等により、旅客の移動を円滑化することにより、混雑の緩和、危険の防止、通勤時間の短縮が図られている。

また、高齢者・障害者等の利便性の確保を考慮しつつ、運輸省では、利用者サービスの観点から施設・設備が整備されるように指導しており、各鉄道事業者においても、計画的に、エスカレーター、車椅子通路、誘導ブロック、身障者用トイレ等の整備が進められている。特にエスカレーターについては、運輸省において「鉄道駅におけるエスカレーターの整備指針」を策定し、原則として５ｍ以上の高低差があり、利用者の多い駅（１日当たり5,000人以上）から順次整備していくこととしている。

(2) より快適な車両の導入

国民生活の向上に伴い、より快適な車両の導入が求められている。

このような要望に対し、車両の新製及び改造により逐次改善を進められてきた車両の冷房化については、旅客会社（ＪＲ）６社合計の冷房化率が88.5%、大手民鉄15社合計の冷房化率が98.0%となり、さらに冷房化が遅れていた地下鉄においても、着実に冷房化率は向上している。

さらに、車両の冷房化に加え、通勤電車では、マイコン制御による空調設備、車内でＡＭ・ＦＭラジオ受信が可能な設備、側窓の大型化等の居住性向上が進められている。また、着席人数の増加を図るため、２階建て車両も導入され、特急電車では、フリーストップ式リクライニング回転シートの採用、液晶テレビやオーディオ装置の設置等の居住性向上が進められている。

(3) 相互乗り入れ

大都市圏においては、複数の鉄道事業者による鉄道ネットワークが形成されていることから、乗り換えに伴う不便を解消することが旅客の利便性の向上に欠かせなくなっており、鉄道の相互乗り入れや乗り換え駅の施設の改善を進めることがますます重要になってきている。

このうち、首都圏については、11事業者によって相互乗り入れが行われており、平成４年８月１日現在、その距離は522.0kmとなっている。また、全国では、旅客会社（ＪＲ）と第３セクター鉄道間の相互乗り入れを含め、４年８月１日現在、48事業者2,429.8kmにおいて乗り入れが行われている。

### ２　新たなニーズに対応したサービスの充実

(1) 列車の多様化

今や旅行は、目的地で楽しむばかりでなく、目的地までいかに楽しむかということも重要になっている。

このような国民のニーズに対応し、種々の車両が導入されている。特に、長距離列車には、豪華寝台車両、女性客等のプライバシー保護のための個室寝台車両や居住性向上を図ったサロン、展望室等の自由空間の充実等が進められている。

この他、団体列車やイベント列車等として、各種ニーズに対応したお座敷車両、カラオケ車両、ディスコ車両等も導入されている。

(2) 深夜輸送サービスの改善

近年の都市活動の深夜化に伴い、大都市において拡大してきた深夜輸送需要に対応するため、深夜時間帯のターミナル駅における接続改善を目的として、3年から4年にかけて終電時刻の延長や運行列車の増発を行い、深夜輸送サービスの改善を図った。

## 第３節　国鉄改革の総仕上げに向けて

### １　ＪＲ社の事業運営の状況

(1) 輸送の動向

ＪＲ各社の３年度の輸送の動向は、〔２－５－４表〕のとおりである。

２－５－４表　ＪＲ各社の輸送実績（前年度との比較）

## 2－5－4表　ＪＲ各社の輸送実績（前年度との比較）

| | | 輸送人員 | | | 輸送人キロ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2年度（A） | 3年度（B） | 率（B／A） | 2年度（A） | 3年度（B） | 率（B／A） |
| | | 百万人 | 百万人 | % | 百万人キロ | 百万人キロ | % |
| 北海道 | | 110 | 117 | 106.4 | 4,631 | 4,799 | 103.6 |
| 東日本 | 新幹線 | 64 | 73 | 114.1 | 14,767 | 16,102 | 109.0 |
| | 在来線 | 5,733 | 5,936 | 103.5 | 105,001 | 109,881 | 104.6 |
| | 小計 | 5,741 | 5,952 | 103.7 | 119,769 | 125,974 | 105.2 |
| 東海 | 新幹線 | 130 | 134 | 103.1 | 41,341 | 41,841 | 101.2 |
| | 在来線 | 354 | 380 | 107.3 | 9,709 | 10,269 | 105.8 |
| | 小計 | 475 | 504 | 106.1 | 51,051 | 52,110 | 102.1 |
| 西日本 | 新幹線 | 66 | 68 | 103.0 | 16,064 | 16,277 | 101.3 |
| | 在来線 | 1,641 | 1,692 | 103.1 | 36,073 | 37,414 | 103.7 |
| | 小計 | 1,691 | 1,743 | 103.1 | 52,138 | 53,691 | 103.0 |
| 四国 | | 63 | 65 | 103.2 | 2,074 | 2,123 | 102.4 |
| 九州 | | 278 | 295 | 106.1 | 7,994 | 8,333 | 104.2 |
| 合計 | | 8,358 | 8,676 | 103.8 | 237,657 | 247,031 | 103.9 |

注　小計は、新幹線と在来線を乗り継いだ者がいるため、新幹線と在来線の数字を合計したものと一致しないことがある。

| | | 輸送人員 | | | 輸送人キロ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2年度（A） | 3年度（B） | 率（B／A） | 2年度（A） | 3年度（B） | 率（B／A） |
| | | 万トン | 万トン | % | 億トンキロ | 億トンキロ | % |
| 貨物 | 車扱 | 3,824 | 3,687 | 96.4 | 82 | 78 | 94.4 |
| | コンテナ | 2,016 | 2,052 | 101.8 | 185 | 189 | 102.3 |
| | 合計 | 5,840 | 5,739 | 98.3 | 267 | 267 | 99.9 |

旅客会社においては、東北・上越新幹線の東京駅乗り入れによる新幹線輸送の拡大や、利用者のニーズにあわせた列車の設定・増発、スピードアップ、接続改善等地域に密着した輸送サービスの提供、新型車両の投入や駅施設の改良等によるサービスの向上、営業面における企画乗車券の販売や旅行需要を喚起するためのキャンペーンの展開等積極的な施策を実施したことで、３年度の旅客会社の鉄道輸送量は各社とも２年度を上回り、６社計で対前年度比3.9%増の2,470億人キロと過去最高値となったが、景気の減速によりその伸びは、２年度を下回るものであった。

一方、貨物会社においては、スーパーライナーの増発、ピギーバック輸送の拡大、適切な発着時間帯の確保等利用者のニーズに応じた輸送方式の充実や営業活動の積極的な展開を図ったが、国内景気の動向及び２ヶ月間におよぶ武蔵野線線路災害事故の影響で貨物輸送量は年度後半に落ち込み、その結果、２年度と同水準の267億トンキロにとどまった。

(2) 決算の状況

ＪＲ各社の３年度の収支の状況及び資産・債務の状況は、〔２－５－５表〕及び〔２－５－６表〕のとおりである。

２－５－５表　ＪＲ各社の収支の状況（平成３年度）

## ２－５－５表　ＪＲ各社の収支の状況（平成３年度）

（単位：億円）

| | 北海道 | 東日本 | 東海 | 西日本 | 四国 | 九州 | 旅客会社計 | 貨物 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 経常損益の部 | | | | | | | | | |
| （営業損益の部） | | | | | | | | | |
| 鉄道事業営業収益 | 895 | 18,758 | 11,264 | 9,018 | 430 | 1,365 | 41,730 | 2,152 | 43,882 |
| 鉄道事業営業費 | 1,373 | 15,303 | 8,393 | 7,804 | 480 | 1,570 | 34,923 | 2,085 | 37,008 |
| 鉄道事業営業損益 | ▲ 478 | 3,455 | 2,870 | 1,213 | ▲ 50 | ▲ 205 | 6,805 | 66 | 6,871 |
| その他事業営業収益 | 168 | 741 | 43 | 154 | 80 | 239 | 1,425 | － | 1,425 |
| その他事業営業費 | 173 | 648 | 37 | 89 | 120 | 315 | 1,382 | － | 1,382 |
| その他事業営業損益 | ▲ 4 | 92 | 5 | 64 | ▲ 40 | ▲ 76 | 41 | － | 41 |
| 全事業営業収益 | ▲ 483 | 3,548 | 2,876 | 1,278 | ▲ 90 | ▲ 281 | 6,848 | 66 | 6,914 |
| （営業外損益の部） | | | | | | | | | |
| 営業外損益 | 27 | 280 | 211 | 114 | 20 | 50 | 702 | 11 | 713 |
| 営業外費用 | 15 | 2,747 | 1,917 | 732 | 0 | 5 | 5,416 | 58 | 5,474 |
| 経営安定基金運用損益 | 490 | － | － | － | 142 | 279 | 911 | － | 911 |
| 経常利益 | 20 | 1,080 | 1,170 | 661 | 71 | 42 | 3,044 | 19 | 3,063 |
| 特別損益の部 | | | | | | | | | |
| 特別損益 | ▲ 7 | 8 | 2 | 6 | 0 | ▲ 7 | 1 | 2 | 4 |
| 税引前当期利益 | 13 | 1,089 | 1,173 | 667 | 70 | 34 | 3,046 | 22 | 3,068 |
| 法人税等 | 6 | 518 | 609 | 303 | 31 | 15 | 1,482 | 16 | 1,498 |
| 当期利益 | 6 | 570 | 563 | 364 | 38 | 18 | 1,559 | 6 | 1,565 |

注　億円未満切り捨てにより端数整理してあるため，差し引きがあわない場合がある。

２－５－６表　ＪＲ各社の資産・債務の状況

## 2－5－6表　ＪＲ各社の資産・債務の状況

（単位：億円）

| | 北海道 | 東日本 | 東海 | 西日本 | 四国 | 九州 | 旅客会社計 | 貨物 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| （資産の部） | | | | | | | | | |
| 流動資産 | 476 | 2,235 | 2,780 | 1,747 | 344 | 822 | 8,404 | 532 | 8,936 |
| 固定資産 | 2,960 | 65,832 | 59,303 | 21,224 | 1,202 | 3,422 | 153,943 | 1,878 | 155,821 |
| 経営安定基金資産 | 6,822 | － | － | － | 2,082 | 3,877 | 12,781 | － | 12,781 |
| 資産合計 | 10,258 | 68,067 | 62,084 | 22,971 | 3,629 | 8,122 | 175,131 | 2,412 | 177,543 |
| （負債の部） | | | | | | | | | |
| 流動負債 | 355 | 8,114 | 3,393 | 3,439 | 214 | 538 | 16,053 | 500 | 16,553 |
| 固定負債 | 445 | 54,881 | 54,923 | 17,145 | 155 | 507 | 128,056 | 1,455 | 129,511 |
| 負債合計 | 801 | 62,995 | 58,316 | 20,584 | 369 | 1,046 | 144,111 | 1,956 | 146,067 |
| （資本の部） | | | | | | | | | |
| 資本金 | 90 | 2,000 | 1,120 | 1,000 | 35 | 160 | 4,405 | 190 | 4,595 |
| 法定準備金 | 2,502 | 996 | 551 | 565 | 1,009 | 2,953 | 8,576 | 153 | 8,729 |
| 資本準備金 | 2,502 | 966 | 535 | 550 | 1,009 | 2,953 | 8,515 | 153 | 8,668 |
| 利益準備金 | － | 30 | 16 | 15 | － | － | 61 | － | 61 |
| 経営安定基金 | 6,822 | － | － | － | 2,082 | 3,877 | 12,781 | － | 12,781 |
| 剰余金 | 43 | 2,076 | 2,095 | 821 | 133 | 84 | 5,252 | 113 | 5,365 |
| （うち当期利益） | ( 6) | ( 570) | ( 563) | ( 364) | ( 38) | ( 18) | (1,539) | ( 6) | (1,565) |
| 資本計 | 9,457 | 5,072 | 3,767 | 2,386 | 3,259 | 7,075 | 31,016 | 456 | 31,472 |
| 負債・資本計 | 10,258 | 68,067 | 62,084 | 22,971 | 3,629 | 8,122 | 175,131 | 2,412 | 177,543 |

注　億円未満切り捨てにより端数整理してあるため，差し引きが合わない場合がある。

３年度において、ＪＲ各社は前年度に引き続き利用者のニーズに応じた輸送サービスの提供、多様な企画商品の設定等積極的な営業施策の展開を行うと同時に、輸送業務の効率的運営、経費の節減などに努め、また関連事業の拡大を図るなど経営基盤強化への努力を継続した。営業収益は、旅客会社において、３年度首の見込みを上回る対前年度比4.0％増の４兆3,155億円と順調に推移した。貨物会社においては、対前年度比5.0％増の2,152億円となったが、武蔵野線線路災害事故等の影響があり、３年度首の見込みを55億円下回った。経常利益については、本州３旅客会社において新幹線鉄道施設買い取りに伴う支払利息の負担増もあり、７社合計では対前年度比21％減の3,063億円となった。

また、本州３旅客会社は、３年12月に初めて中間配当（配当率５分）を行い、年度末の配当とあわせて２年度に引き続き１割の配当を行った。

なお、設備投資については、ＪＲ各社とも安全対策、輸送力増強対策等を中心に積極的に行っており、３年度実績は７社合計で対前年度比12.2%増の5,982億円となった。

(3) 事業の積極的展開

(ｱ) 鉄道事業の展開

ＪＲ各社の鉄道事業においては、引き続きサービスの向上や輸送需要の拡大を積極的に図った。

旅客会社については、在来線において、山手線11両化をはじめとする編成の増強や貨物線の活用によって通勤・通学時の輸送量を確保し、都市圏輸送における利便性・サービス向上のため、フリークエンシーアップ、新製車両の投入、車両の冷房化等を行った。一方、都市間輸送では、他輸送機関との競争力強化や移動の快適性の向上のため、スピードアップ、特急列車の増発、「つばめ」型等の新型特急車両の投入を行った。また、３年３月には成田空港駅、４年７月には新千歳空港駅が開業し、空港への直接乗り入れによるアクセス改善が図られた。新幹線輸送においても、輸送力増強のための増発、編成の増強を行うとともに、東海道新幹線「のぞみ」による最高時速270km運転の開始、東北・上越新幹線の東京駅乗り入れ、さらに４年７月から「つばさ」による山形までの新幹線直通運転の開始によって、高速ネットワークの充実を図った。また、将来のスピードアップをめざした研究開発を引き続き推進した。

貨物会社については、スーパーライナーの増発、ピギーバック輸送の拡大など需要に応じた列車の増発、設定や石油ピギーバック輸送の開始、自動車専用輸送コンテナの開発等新たな輸送方式を導入し、積極的な事業の展開に努めた。

(ｲ) 関連事業の展開

ＪＲ各社は、国鉄の分割・民営化の趣旨にかんがみ、経営基盤整備の一環として関連事業を鉄道事業と並ぶ重要な柱と位置づけ、各社の創意と工夫のもとに、それぞれの所有するノウハウ、技術力、資産、人材等の経営資源を最大限に活かして事業展開を行っている。

具体的には、駅ビル、ホテル等の不動産賃貸業の拡大や不動産販売業への参入等不動産事業の充実に努めるとともに、旅行業の本格的な展開を進め、積極的な営業展開を行っている。さらに、従来から行われてきた飲食、物販の事業の拡充を図るとともに、保険媒介代理業、スポーツ施設などの事業分野への進出も行われた。

また、ＪＲ各社は、出資会社等関連会社と一体となって事業を行っているが、弾力的な事業運営と経営責任の明確化を図るため、直営で行われてきた事業の子会社化を進めている。

(4) ４年度の事業運営の状況

ＪＲ各社は４年度事業計画を基本方針として事業運営に取り組んでいるが、３年度に引き続いて輸送安全の確保、利用者サービスの向上を推進するとともに、４年度は景気の減速により厳しい経営が予想されることから、経営基盤の整備に一層努めることとしている。輸送の安全の確保については、社員教育の充実、ＡＴＳ－Ｐの導入拡大等の安全設備の整備、踏切保安対策の推進を行うこととし、利用者サービスの向上については、駅設備・車両の改善を進めるほか、ニーズに対応した列車の設定等により利便性、快適性の向上を図っている。また、経営基盤の整備については、輸送需要の確保、営業活動の充実強化、業務の効率化等の経営努力を図るとともに、

本州３旅客会社においては、株式上場に向けた財務体質の強化を、さらに三島会社においては、他輸送機関との競争力の強化を図ることによって、健全な経営を維持していくこととしている。

ＪＲ各社の４年度事業計画における経営見通しによると、７社合計で営業収益は４兆6,036億円（対前年度比5.2％増）、経常利益は2,604億円（対前年度比6.9％減）となっており、新幹線施設買い取りによる支払利子負担増もあり、経常利益は減少する見込みである。また、設備投資については、ＪＲ７社合計で対前年度比3.7％増の7,144億円となっており、各社とも安全対策、輸送力増強対策等に取り組むこととしている。

## ２　残された課題への取組み

### (1) 国鉄長期債務等の処理

#### (ｱ) 概要

国鉄改革により、昭和62年４月１日に国鉄が移行して日本国有鉄道清算事業団（以下「事業団」という。）が発足した。

事業団に帰属した国鉄長期債務等（62年度首25.5兆円）の処理については、63年１月26日に閣議決定された「日本国有鉄道清算事業団の債務の償還等に関する基本方針について」（以下「償還基本方針」という。）及び平成元年12月19日に閣議決定された「日本国有鉄道清算事業団の債務の償還等に関する具体的処理方針について」（以下「具体的処理方針」という。）に従って進められているものの、地価上昇への配慮等から一般競争入札による土地処分を見合わせざるを得なかったこと等もあって、長期債務等の額は利子により増加し、昭和62年度首の25.5兆円から平成２年度末には26.2兆円と増加することとなった。３年度においては、土地処分、ＪＲ株式売却により長期債務等が減少することが期待されたが、不動産及び金融をめぐる厳しい状況の下で土地処分が必ずしも順調に進まず、また、当初予定されていたＪＲ株式の売却も見送られたことから、３年度末における債務等の額は、0.2兆円増加し、26.4兆円となった。

土地売却収入、ＪＲ株式売却収入等の自主財源を充ててもなお残る債務等については、償還基本方針において、最終的には国において処理することとしているが、土地及びＪＲ株式の効果的な処分の推進により、事業団の債務等の本格的な処理の早期実現を目指し、最終的な国民負担を極力軽減するため、運輸省及び事業団は全力を挙げて取り組んでいる。

#### (ｲ) 土地の処分について

事業団の土地の処分については、具体的処理方針により９年度までにその実質的な処分を終了することとしている。昨今の金融及び不動産を取り巻く環境の激変により、事業団の土地処分については極めて厳しい状況にあり、従前の土地処分方法を適用するだけでは、事業団の使命である早期かつ円滑な債務等の処理に支障をきたし、ひいては債務等の累増にもつながりかねないとの認識から、３年９月に土地処分方法の見直しについて、事業団の資産処分審議会から「日本国有鉄道清算事業団の土地処分に関する緊急提言」が出された。

運輸省及び事業団は、これを踏まえ、関係省庁等の協力も得つつ、随意契約による土地売却の要件緩和、上限価格付競争入札制度の導入等を行い、土地処分をめぐる極めて厳しい状況が続く中で、事業団用地処分の推進のためにあらゆる方面で最大限の努力を傾注してきている。

##### (a) 一般競争入札による処分

事業団の土地の処分に当たっては、その公正さの確保及び国民負担の軽減の観点から、一般競争入札によることが原則とされている。これについては、「緊急土地対策要綱」（昭和62年10月16日閣議決定。地価高騰地域における一般競争入札を見合わせる旨定められている。）及び「国鉄清算事業団用地等の一般競争入札による処分について」（平成元年２月10日土地対策関係閣僚会議申合せ。個別用地ごとに関係省庁で地価に悪影響を与えないと判断されるものについて、一般競争入札を行うことができる旨定められている。）に従い、地価対策に配慮しつつ実施してきている。さらに、地価に悪影響を及ぼさない入札の仕組みとして、上限価格付競争入札を関係省庁等の協力を得て３年11月に導入して順次実施してきている。その後、同年12月28日閣議決定された「平成４年度に講ずべき措置を中心とする行政改革の実施方針について」において、上限価格付競争入札の実績等を踏まえ、地価対策に配慮しつつ、入札の拡大等につき検討を行うこととされ、現在入札の拡大について関係省庁等の協力を得ながら検討しているところである。

(b) 随意契約による処分

事業団の土地の処分は一般競争入札によることが原則であるが、公的主体が公的用途に供する場合等には随意契約によることができることとしている。これについては、３年10月に、随意契約対象者に民間の公益事業者を加えること、公法人に対する随意契約の要件緩和を行うこと、国・地方公共団体等の公共用地の先行取得のニーズに対応すること等を内容とする制度改正及び運用改善を行った。

さらに、４年８月の「総合経済対策」において、地方公共団体による公共用地の先行取得の促進のため、土地開発基金、土地開発公社の活用、公共用地先行取得債等による積極的な対応及び清算事業団用地等の先行取得等に対する利子負担軽減措置が定められた。これを受けて清算事業団では地方公共団体等による公共用地の先行取得促進に対応するための土地売却の要件緩和を４年９月に行ったところである。

(c) 地価を顕在化させない土地の処分方法

地価高騰問題が国家的緊急課題となったことから、事業団は昭和62年９月に「地価を顕在化させない処分方法」について事業団の資産処分審議会に諮問を行い、63年５月に、その基本的な考え方について答申がなされた。

このうち、土地信託方式については、平成３年度から渋谷及び蒲田で、４年度からは川崎で信託受益権を売却中である。建物付土地売却方式については、３年度に津田沼電車区用地を、４年度に名古屋白鳥町宿舎、横浜宿舎で販売を完了している。

次に、出資会社活用方式については、不動産変換ローン方式を２年12月に新宿南（中央病院跡地）で実施した後、３年12月に恵比寿、４年８月に新宿（貨物駅跡）で実施した。現在、不動産変換ローン方式の改善として、投資家からの借入金の分割受入れ、ローン期間の短縮、実需タイプの投資家に対する優先的な床利用権の付与、応募口数制限の緩和等を行っている。また、汐留等極めて資産価値が高く一体的開発を必要とする土地について実施することとしている株式変換予約権付事業団債方式については、汐留貨物駅跡地の開発のための出資会社を４年10月に設立し、基本整備計画の策定等、所要の準備を進めているところである。

なお、４年１月には運輸省全体で、事業団の土地処分努力を全面的に支援するため、中央・地方ブロック並びに各都道府県及び政令指定都市の３つのレベルで土地処分推進連絡会議を設置し随時開催している。

(ｳ) ＪＲ株式の処分について

ＪＲ株式の処分は、ＪＲ各社の完全民営化を達成するため、また、事業団の債務の早期償還を図るために必要であり、３年５月に運輸省のＪＲ株式基本問題検討懇談会が基本的問題についての指針として「ＪＲ株式の売却に関する意見」をとりまとめるなど検討・準備が進められてきた。そして４年にはＪＲ株式の適切な売却方法を具体的に検討した事業団の資産処分審議会答申が７月に出され、これを受けて８月には４年度の株式売却の対象会社をＪＲ東日本に決定するなどさらに準備を進めてきた。

しかし、前記の「総合経済対策」において、証券市場の活性化対策の一環として４年度はＪＲ東日本の株式の売却を見送る旨決定された。

ＪＲ株式の売却は、いわば国鉄改革の総仕上げというべきものであり、早期に効果的な売却を行う必要があることには変わりがないことから、現在、運輸省及び事業団は、５年度にはＪＲ株式の売却を行うべく、所要の準備を行っているところである。

(2) 国鉄改革の一層の推進・定着化に向けて

(ｱ) 長期債務の変動からみる国鉄改革の推進状況

承継法人であるＪＲ関係各社（日本テレコム(株)、鉄道情報システム(株)を含む。）の長期債務については、３年度末には東海会社において２年度末と比較して約407億円、また、貨物会社において約155億円の増加をみたものの、各社合計で約3.5兆円（新幹線鉄道の鉄道施設の譲渡に係るものを除く。）となり、２年度末の約3.6兆円と比較して約1,000億円、昭和62年度首に各社が承継した約4.8兆円と比較すると約１兆3,000億円減少した。

基金の長期債務（３年10月１日に新幹線鉄道保有機構より承継）については、３年度末には基金が事業団に負担している約1.9兆円を含めて約8.0兆円となり、２年度末に新幹線鉄道保有機構が負担していた約8.1兆円と比較して約1、000億円、昭和62年度首に同機構が承継した約8.6兆円と比較すると約5,000億円減少した。

事業団については、平成３年度末の長期債務は約21.9兆円となり、２年度末の約21.5兆円と比較して約0.4兆円、昭和62年度首に承継した約18.1兆円と比較すると約3.8兆円増加したことになる。なお、年金等の将来発生する債務を含めると全体債務は約26.4兆円となる。

(ｲ) 国鉄改革の総仕上げに向けて

以上みてきたように、国鉄改革の推進状況は、ＪＲの収支の状況の面からみるとおおむね順調であり、この点では国鉄改革は順調に進んでいるものと考えられる。しかし、国鉄改革の総仕上げのためには、国鉄長期債務等の処理をはじめ、ＪＲの完全民営化の実現、さらには将来にわたって鉄道事業が健全経営を行っていくための鉄道の近代化・高速化等の課題に今後とも引き続き取り組んでいく必要がある。

まず、事業団の長期債務については、土地処分の促進及びＪＲ株式の処分によりその本格的な処理の早期実現をめざし、最終的な国民負担を極力軽減する必要がある。

次に、ＪＲ各社については、３年度において、全体としておおむね順調な決算内容が得られるなど、各社とも着実に経営基盤の強化が図られてきているが、今後とも一層の努力が必要である。

国鉄改革により、ＪＲ各社の業績は順調に推移している反面、国鉄長期債務等を償還する事業団が、厳しい状況に置かれている。事業団の順調な債務償還とこれによる最終的な国民負担の軽減なくしては、国鉄改革は終了

しないとの認識の下、政府・運輸省としては、これらの課題について諸環境の整備を図るなど、国鉄改革の総仕上げに向けて必要なあらゆる努力を継続していくこととしている。

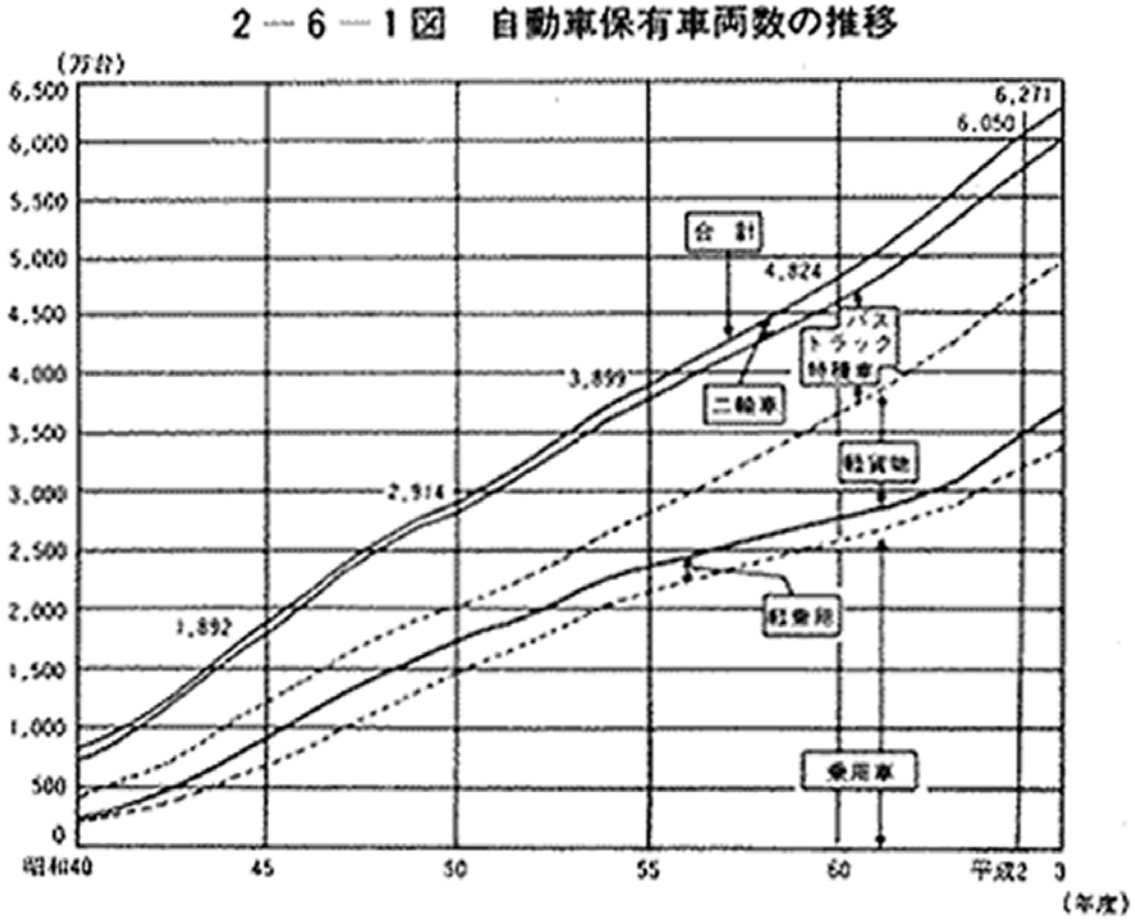
## 第６章　安全で環境と調和のとれた車社会の形成と自動車輸送サービス

### 第１節　安全で環境と調和のとれた車社会の形成へ向けて

#### １　自動車交通を取り巻く環境

自動車は、国民生活の手段として、また、ゆとりある社会を実現するため、現代社会に不可欠のものとなってきており、自動車保有台数は今や6,270万台を超え（平成３年度末現在）、国民の２人に１台の保有という状況に至っている〔２－６－１図〕。

２－６－１図　自動車保有車両数の推移




注　(1)　運輸省自動車交通局資料による。
　　(2)　数値は、各年度末のものである。

他方、道路交通混雑はますます激しいものとなり、また、我が国の交通事故による死者数は、昭和63年以来、４年連続して１万人を超えており、まさに第二次交通戦争とも言うべき厳しい事態に直面している。また、自動車

公害については、窒素酸化物、粒子状物質等による大気汚染、自動車騒音による生活環境への影響等が社会問題となっており、加えて、地球温暖化等の地球的規模の環境問題が新たな課題となってきている。

今後は、「人」が「車」とうまくつきあっていける「安全で環境と調和のとれた車社会」を実現していくことが強く求められている。

## 2　安全で環境と調和のとれた車社会の形成を目指して

### (1) 環境と調和のとれた車社会の形成

#### (ア) 環境と調和のとれた交通体系

環境と調和のとれた交通体系を構築するためには、自動車排出ガス規制の強化等の対策と併せて、効率的な物流、人流を確保するための方策を講じることが大変重要である。このため、鉄道、海運へのモーダルシフトの推進、営業用トラックの積合せ輸送の推進等物流の効率化を図るとともに、バスへの需要の誘導を目指して、バス活性化システム整備費等補助金の活用、都道府県ごとの「バス活性化委員会」の設置等により、都市新バスシステム、パークアンドライドシステムの導入等バスの走行環境改善のための施策を推進している。

#### (イ) 低公害車の開発・普及

低公害車の種類としては、メタノール自動車、ハイブリッド自動車、ＣＮＧ（圧縮天然ガス）自動車、電気自動車があげられる〔２－６－２表〕。

２－６－２表　低公害車の特性

## 2－6－2表　低公害車の特性

| | 燃　　料 | 排出ガス特性 |
|---|---|---|
| メタノール自動車 | 主に天然ガスから精製されるメタノールが燃料。<br>→　石油代替エネルギー性に優れる。 | ・黒煙が全く排出されず，触媒によりCO，HCも少ない。<br>・$NO_x$が少ない。 |
| ハイブリッド自動車 | 減速時の制動エネルギーを用いて充電し，加速時にエンジンを補助。<br>→　燃費が向上する。 | ・CO，HC，$NO_x$，黒煙いずれも少ない。<br>・$CO_2$が少ない。 |
| 圧縮天然ガス自動車（ＣＮＧ自動車） | 圧縮天然ガスが燃料。<br>→　石油代替エネルギー性に優れる。 | ・黒煙が全く排出されず，触媒によりCO，$NO_x$も少ない。<br>・$CO_2$が少ない。 |
| 電気自動車 | バッテリーに充電した電力により走行。<br>→　原子力エネルギー等の利用により代替エネルギー性に優れる。 | ・走行中に排出ガスが出ない。<br>・$CO_2$が少ない。 |

運輸省としては、運送事業者等関係者の協力を得て、メタノール自動車のフリートテストを実施するほか、低公害車の取得に対し税制上の優遇措置を講じるなど所要の施策を推進してきている。また、平成３年度にはバス活性化システム整備費等補助金の活用等により全国８都市においてディーゼル・電気ハイブリッドバスの路線バス運行が開始されるとともに、４年度には運輸事業振興助成交付金を活用したメタノールトラック導入促進のための助成措置の拡充が図られている。さらに、コスト低減等を図るため、自動車税、自動車所得税等の優遇、財政投融資などの具体的な普及対策を推進している。

(ウ) 排出ガス対策

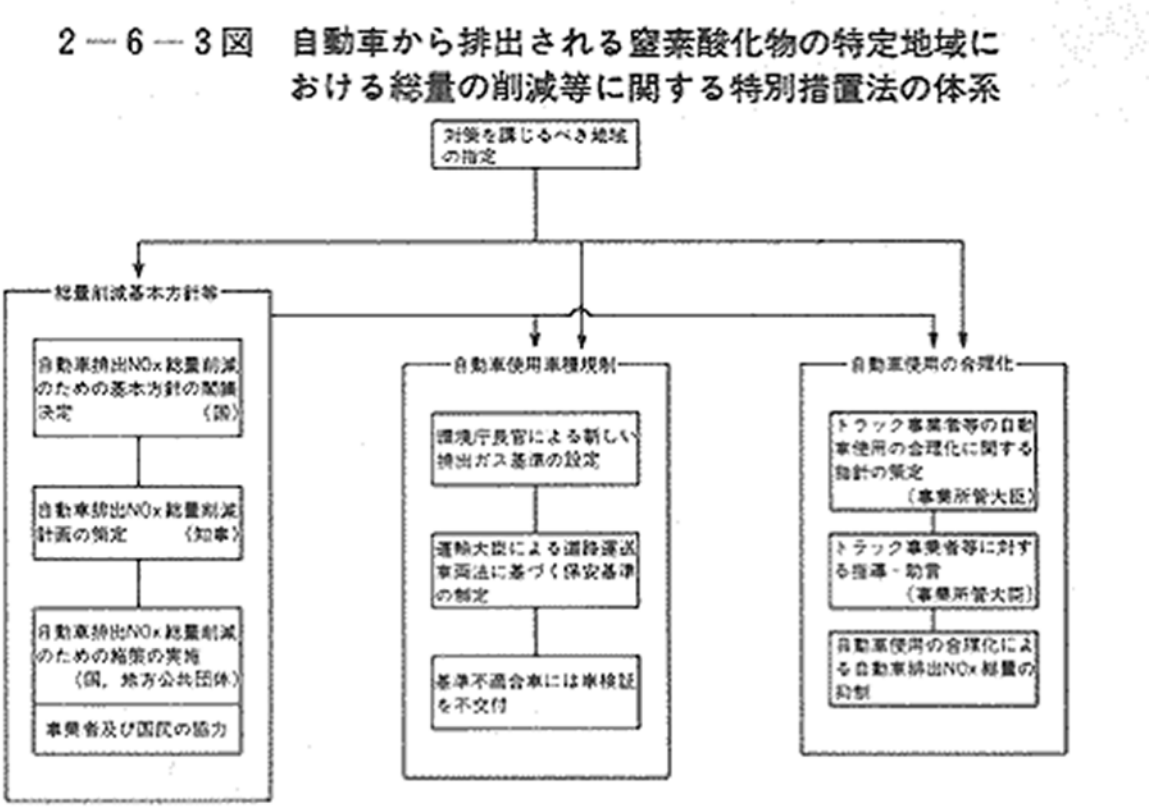
自動車排出ガス規制については、逐次規制強化を行っており、３年３月には、元年12月の中央公害対策審議会答申の短期目標値を踏まえて、①最近の都市内の走行実態に合わせた排出ガス測定モードへの変更、②ディーゼルトラック・バスを中心とした窒素酸化物の一層の低減、③粒子状物質に対する新たな規制の導入、④ディーゼル黒煙の低減等を内容とする道路運送車両の保安基準等の改正を行った。この規制は、ディーゼルトラック・バス等の窒素酸化物排出量について、未規制時の20～35％にまで低減させるものであり、平成３～６年規制として、３年11月以降逐次施行されている。

また、ディーゼル車の窒素酸化物排出量は、長期目標値等を目指した技術の進展により、ガソリン車並みに低減することが見込まれるので、早期に長期目標値を踏まえた規制強化を検討することとしている。

(エ) 東京、大阪等の大都市地域における窒素酸化物対策

大都市地域を中心とした窒素酸化物による大気汚染については、改善がはかばかしくない状況を踏まえ、「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」（いわゆるＮＯｘ法）が４年５月に成立した。同法は、①国によるＮＯｘ総量の削減のための基本方針の策定及びこれに基づく都道府県知事による総量削減計画の策定、②東京、大阪等の大都市地域のトラック・バス等についてＮＯｘ排出量のより少ない車種へ代替することの義務付け（使用車種規制）、③事業所管大臣による運送事業者等に対する自動車使用の合理化に関する指針の策定及びこれに基づく指導・助言を三本柱に、二酸化窒素に係る大気環境基準の確保を図ることを目的としている〔２－６－３図〕。

２－６－３図　自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の体系




運輸省としては、本法に基づき、車検制度を用いた使用車種規制を着実に実施するとともに、積合せ輸送の推進、低公害車の導入等総合的な施策を推進することとしている。

(オ) 騒音対策

騒音規制については、新車の加速走行騒音規制（走行中、その自動車の能力一杯に加速したときの騒音の測定値による規制）の強化、使用過程車に対する近接排気騒音規制(停車した状態でエンジンを高回転に上げるなどした場合の排気管に近接した地点における騒音の測定値による規制であり、暴走族の取り締り等にも有効)の導入、消音器装着の義務付け等について実施してきたところである。さらに、４年度内に予定されている中央公害対策審議会の中間答申を踏まえた規制強化を検討することとしている。

(カ) 自動車の地球環境対策

近年クローズアップされている地球環境問題への対応として、地球温暖化を防止するため、二酸化炭素の排出を低減・抑制する必要があり、二酸化炭素の排出の少ない低公害車の開発・普及と併せて、省エネルギーの二酸化炭素低減効果に着目して自動車の燃費改善に努めることが重要である。運輸省においては、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づき、ガソリン乗用車の燃費について一層の改善を図るため、自動車メーカーが遵守すべき新たな目標値等を設定することとしている。また、ガソリントラックについても、燃費目標値の設定を検討することとしている。

このほか、自動車及び交換部品等に係るリサイクルの促進を図るため、「再生資源の利用の促進に関する法律」に基づき、自動車整備事業者等に対して、具体的な指導指針を策定し、指導を行っていくこととしている。

(2) より安全な自動車を目指して

(ア) 自動車の安全に関する技術基準の見直し等

自動車の保安基準については、国際的調和にも留意しつつ、道路交通環境の変化に対応した見直しの検討を適宜行っている。特に、近年、交通事故死者数が増加傾向にあるという厳しい事態に対処するため、４年３月に運輸技術審議会で答申で示された規制、推奨、研究等の各施策を逐次計画的に実施することとしている。

また、４年３月に運輸省、警察庁、建設省の３省庁により(財)交通事故総合分析センターを設立したところであり、同センターを活用した総合的な観点からの事故調査・分析を行い、効果的な安全基準の策定等を図ることとしている。

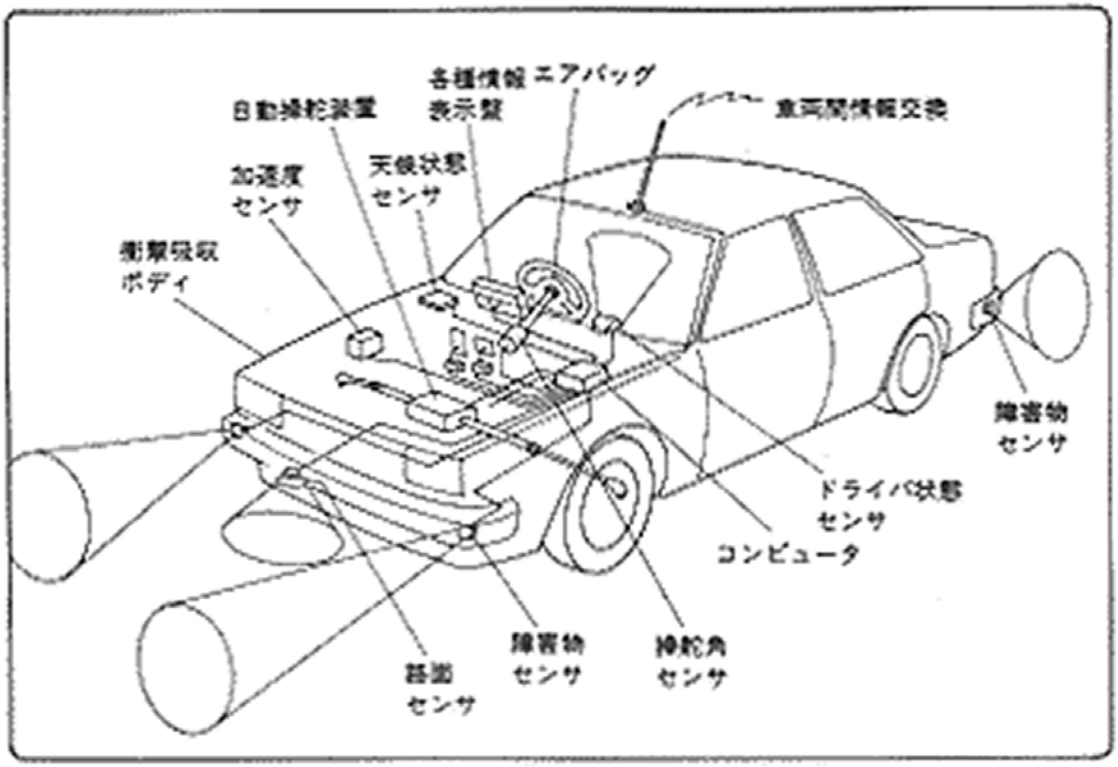
(イ) 高知能化した先進安全自動車の開発

エレクトロニクスを応用することにより、自動車をより高知能化した先進安全自動車(ＡＳＶ：Advanced Safety Vehicle)を21世紀初頭に実用化するための調査、研究を３年度から開始した。

本調査研究では、走行時の運転者の負担の軽減、事故の未然の回避、衝突時の乗員等の被害の軽減、あるいは衝突後の災害の拡大の防止等を図るため、車両の周囲の交通環境を検知するセンサー、自動制動、自動運転等の技術についての調査、研究を行い、将来の理想的な安全自動車の指針を示すこととしている〔２－６－４図〕。

２－６－４図　先進安全自動車（ＡＳＶ）のイメージ図

2－6－4図　先進安全自動車(ＡＳＶ)のイメージ図




(ウ) 自動車の検査及び整備の充実

自動車検査(車検)については、常時四輪駆動、アンチロックブレーキ等の新技術の採用に対応すべく検査用機器の導入を行うなど、検査体制の充実強化に努めている。また、自動車の適正な維持・管理を一層推進するため、３年に引き続き「不正改造車を排除する運動」及び「定期点検整備促進運動」を実施した。

自動車整備事業については、新技術の採用に対応するため、整備事業者向けの技術相談窓口活用の促進、検査主任者に対する技術研修の実施等の措置を講ずるとともに、構造改善計画の推進や自動車整備近代化資金の活用の促進等により整備事業の近代化を図っている。

さらに、最近の技術の進歩等に伴う自動車の耐久性の変化や４年６月の臨時行政改革推進審議会答申を踏まえ、総合的かつ長期的観点に立って、自動車の安全の確保及び公害の防止を前提としつつ、時代の要請に対応した今後の自動車の検査及び点検整備のあり方を検討するため、４年７月に運輸技術審議会に対し諮問を行ったところであり、同審議会において専門的技術的見地から検討が行われている。

(エ) 自動車ユーザーへの安全情報の提供等

欠陥車の早期発見に資するため、自動車欠陥情報を一元的に処理する情報データベースの整備を進め、また、自動車の安全に関する情報を提供する自動車安全情報提供事業について検討を進めるなど、ユーザーに対する自動車の安全情報の提供を行うとともにユーザーからの問合せ等についてその迅速な処理に努めている。

(オ) 事業用自動車の安全な運行の確保

自動車運送事業の安全な運行の確保については、運行管理者の選任、事故の報告及び乗務員の指導・監督等が義務付けられているところであるが、特に近年、道路交通事故の死者数が急増傾向にあることに鑑み、4年4月、自動車関係団体に対し、一層の交通事故防止対策の推進に取り組むよう指導したところである。このほか、事故原因の調査による同種の事故の再発防止に努めている。

(カ) 自動車事故被害者に対する救済対策

自動車事故による被害者の救済を図るため、自動車損害賠償責任保険(共済)と政府の保障事業を中心とする自動車損害賠償保障制度の適切な運用を行っている。4年8月には、これらの支払基準の改正を行い、賠償水準の適正化を図った。

また、自動車事故対策センターにおいては、交通遺児等に対する生活資金貸付け、重度後遺障害者に対する介護料支給、療護センターにおける重度意識障害者に対する治療・養護等の業務を実施しており、4年度には、岡山県において第3番目の療護センターの施設整備に着手した。さらに、自動車損害賠償責任再保険特別会計から、救急医療施設の整備等の自動車事故対策事業に対して助成を行っている。

## 第２節　自動車運送事業の活性化

### １　自動車旅客輸送の活性化

(1) バス

(ア) 現状と課題

バス事業については、都市部の走行環境悪化、地方の人口減少や自家用車の普及等から、事業者の努力にかかわらず厳しい状況が続いている。しかしながら、バス交通は、国民生活の足となる重要な交通手段であり、環境保全、省エネルギー、都市における道路交通の円滑化等の要請に応えるものであるため、バスを魅力ある交通機関とし、自家用車からバスへの誘導を図っていくことが必要である。

(イ) 大都市、地方中核都市におけるバス交通の活性化と道路交通の円滑化

大都市、地方中核都市の過密化する道路交通において、バス等の公共交通機関の利用を促進することは、道路空間の有効活用、道路交通の円滑化に資するものであることから、自家用車からの誘導を図るため、バス等の利用者利便を向上させるとともに、都道府県警察、道路管理者、地方公共団体、バス事業者等関係者が一体となって、バス専用レーンの設置、違法駐車の排除等の走行環境改善の実現に向けた諸施策を推進しているところである。

こうした努力等により、乗合バスの輸送人員が微増に転じてきている〔２－６－５表〕が、なお引き続き諸施策を強力に推進する必要がある。

２－６－５表　一般乗合バスの輸送人員の推移

**２－６－５表　一般乗合バスの輸送人員の推移**

（単位：百万人）

| 年　度 | 62 | 63 | 元 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|
| 運送人員 | 6,457 | 6,393 | 6,306 | 6,248 | 6,272 |
| 前年度比(%) | △1.9 | △1.0 | △1.4 | △0.9 | 0.4 |

注 (1) 運輸省自動車交通局資料による。
(2) 保有車両数30両以上の事業者の数値である。

このため、運輸省は、平成４年３月に警察庁、建設省との中央レベルの「バス活性化連絡会」及び地方公共団体、地方運輸局、都道府県警察本部、道路管理者等から成る各都道府県ごとの「バス活性化委員会」を設置し、諸施策を総合的に推進している。

また、バス輸送サービスの改善施策については、低床・広ドアバスの導入や停留所におけるバスシェルターの設置等をバス事業者に指導するとともに、バス活性化システム整備費等補助金を交付することにより、需要の喚

起及び利用者利便の向上を支援している。具体的には、３年度事業として、金沢市においてバスシェルター、バス運行管理システム、バス接近標示器等を総合的に整備した都市新バスシステムの導入、神戸市におけるバス総合案内システムの設置、名古屋市におけるカードシステムの導入等の一般事業のほか、岡山市におけるガイドウェイバス導入に関する調査事業や低公害性に優れるディーゼル・電気ハイブリッドバスの導入実証を行う先駆的事業等に対して約４億円を交付した。

さらに、都市及びその周辺地域における深夜輸送需要の増大に対応するため、鉄道部門との調整を図りながら、終バス以後に割増運賃を徴収して運行する深夜バスや都心と郊外を直結する深夜急行バスの増強等を行っている。

(ウ) 地方バスの維持・整備

地方バスは、地域住民の足として重要な役割を担っているが、輸送需要が年々減少しているため、大部分の事業者が厳しい経営状況にあり、路線の維持が困難になっている。

このため運輸省は、バス事業者に対し、車両の冷房化、フリー乗降制、デマンドバスの導入等サービスの改善や地域の実情に応じた路線の再編成による運行の効率化等、自主的経営努力を指導するとともに、それらの経営改善努力を前提とした助成措置によるバス事業の維持や地域住民の足の確保に努めており、３年度においては、乗合バス事業者156事業者、424市町村等に対し、約104.8億円の国庫補助金を交付した。

(エ) 高速バスの進展

高速道路の伸長に伴い、高速バス（運行系統キロの２分の１以上で高速道路を用いる路線バス）の進展が著しく、特に63年度以降、300kmを超える長距離の夜行便の開設が急増し、４年８月現在171路線が運行されている〔２－６－６表〕。

２－６－６表　長距離高速バスの概要（運行キロ程上位10区間）

## 2－6－6表　長距離高速バスの概要（運行キロ程上位10区間）

平成4年8月1日現在

| | 運行区間 | 運行キロ程 | 運行回数 | 運行事業者 | 運行開始年月日 | 運行時間 | 起終点間運賃 | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 新宿駅西口 ～ 福岡バスセンター | 1,161.8 | 2 | 京王帝都電鉄㈱　西日本鉄道㈱ | 2.10.12 | 15時間15分 | 15,000 | 夜行便 |
| 2 | 名鉄バスセンター ～ 鹿児島(いづろ) | 1,089.9 | 1 | 名古屋鉄道㈱　南国交通㈱<br>鹿児島交通㈱　林田産業交通㈱ | 3.4.27 | 14時間20分 | 14,000 | 夜行便 |
| 3 | 東京駅 ～ 下関駅 | 1,080.0 | 1 | ジェイアールバス関東㈱　サンデン交通㈱ | 3.3.28 | 14時間50分 | 13,700 | 夜行便 |
| 4 | 横浜駅西口超高速バスセンター ～ 都城駅前 | 960.6 | 1 | 相模鉄道㈱　　防長交通㈱ | 2.12.20 | 13時間 | 12,500 | 夜行便 |
| 5 | 京都(洛西) ～ 鹿児島(いづろ) | 956.2 | 1 | 京都交通㈱　南国交通㈱<br>鹿児島交通㈱　林田産業交通㈱ | 3.10.2 | 13時間20分 | 12,600 | 夜行便 |
| 6 | 名鉄バスセンター ～ 長崎バス本社ターミナル | 954.4 | 1 | 名古屋鉄道㈱　長崎自動車㈱ | 1.9.21 | 12時間 | 12,000 | 夜行便 |
| 7 | 大阪(あべの橋) ～ 宮交シティ | 935.5 | 1 | 近畿日本鉄道㈱　宮崎交通㈱ | 1.12.8 | 12時間30分 | 11,500 | 夜行便 |
| 8 | 金沢駅前 ～ 福岡バスセンター | 935.1 | 1 | 北陸鉄道㈱　西日本鉄道㈱ | 2.12.20 | 12時間45分 | 12,000 | 夜行便 |
| 9 | 津東駅前 ～ 伊勢営業所 | 934.1 | 1 | 南海電気鉄道㈱　林田産業交通㈱ | 2.3.22 | 12時間55分 | 12,200 | 夜行便 |
| 10 | 大阪(あべの橋) ～ 鹿児島(いづろ) | 924.8 | 1 | 近畿日本鉄道㈱　鹿児島交通㈱ | 2.3.22 | 12時間35分 | 12,000 | 夜行便 |

高速バスがこのように伸長した理由としては、高速道路網の整備に伴い、様々な都市間の便の設定が可能となるとともに、運賃が低廉であること、３列独立シート車両等ハイグレードな車両が導入されゆとりある座席空間が提供されるようになったこと、夜行便の設定等適切な市場調査に基づき利用者ニーズに沿ったサービスの提供が行われるようになったことによるものであると思われる。

(2) タクシー

(ア) タクシーサービスの高度化・多様化

多様化・高度化する利用者のニーズに的確に対応するため、都市部や郊外においては、深夜輸送需要の増大に対応した乗合タクシー及び夜間の一定の時間帯に限って稼働するブルーラインタクシーの増強や特定の地区への計画配車、空港等において大きな荷物を同時に運べるワゴンタクシーが導入されている。また、バス路線の維持が困難な過疎地においてタクシーを利用して乗合輸送を行う過疎地型乗合タクシーや観光ルートを定額運賃で巡回する観光タクシーのように地域の実情に応じたサービスが提供されている。さらに、病人や身体障害者等を乗せるためのベッドを備えた患者輸送タクシー等きめ細かなタクシーサービスが実施されている。

また、タクシー車両の構造に関し、利用者の乗降性、居住性に配慮したタクシー専用車両の開発が進められている。

(イ) 運賃・料金制度の多様化

労働条件の改善による労働力確保の観点から、順次運賃改定を行っているところであるが、その際、領収書発行システムの導入等利用者利便の向上を逐次図っている。また、障害者の生活圏の拡大等のため、一部の地域で行われていた身障者割引の適用地域を拡大するとともに新たに精薄者割引の導入を進め、両割引とも全国で実施されることとなった。このほか、４年５月の東京都特別区・武蔵野市・三鷹市地区の運賃改定に際し、効率的な配車、長時間の駐停車の排除の観点から無線待料金を導入し、７月の静岡地区の運賃改定では早朝迎車料金を導入するなど、運賃・料金制度の多様化を図ったところである。

(ウ) 今後のタクシー事業のあり方等の検討

最近の国民生活の向上を背景に利用者ニーズの多様化が進むとともに労働力の確保が困難になるなどタクシー事業を取り巻く状況が変化しており、また、４年６月の臨時行政改革推進審議会答申においても、消費者重視の視点に立って、タクシーの規制について、利用者を始めとする関係者の意見を十分反映した上で見直すこととされたところである。このような情勢に鑑み、４年９月に運輸政策審議会に対し「今後のタクシー事業のあり方について」諮問したところであり、現在、地域交通部会タクシー事業特別委員会において、今後の経済社会の変化に対応したタクシー事業の望ましいあり方、その達成に向けた事業規制、労働力確保等の方策につき総合的な検討が行われている。

(3) その他の輸送サービス

自家用自動車の使用・保有形態としては、これまで急速な成長を遂げてきたレンタカー事業及びリースカー事業に加え、近年、主に企業等との長期的な契約に基づき、自家用自動車の運転、整備、燃料等の管理等を請け負う自家用自動車管理業や、主に飲酒等のため自己の車両を運転することができなくなった者に代わってその運転を代行する運転代行業の発展がみられる。これらの事業については、道路運送に関するサービスとして、利用者ニーズに的確に対応したサービスの提供、輸送秩序の確立を図っていく必要がある。自家用自動車管理業については、全国で約100の事業者が存在しているが、４年３月、(社)日本自家用自動車管理業協会の設立を許可し、同協会を通じて事業適正化のために必要な指導を行っているところである。また、３年９月末現在で地方都市を中心に全国で約2,500事業者存在している運転代行業については、利用者保護の観点から事業の実態把握及び適正化指導を推進していくこととしている。

## ２　トラック輸送の効率化及び近代化

(1) トラック輸送の現状と課題

トラック輸送は、２年度においてトンキロベースで国内貨物輸送の50.1％を占め、そのうち営業用トラックは35.5％に達し、国民生活と経済活動の基盤として重要な役割を担っている。

近年、労働力不足の深刻化や大都市への過度の集中に伴う道路交通混雑の激化、窒素酸化物（ＮＯｘ）等自動車排出ガスによる大気汚染問題の深刻化等の制約要因の顕在化が大きな問題となっており、このような制約要因に対処しながら、高度な利用者ニーズに応えて安全で付加価値の高い輸送サービスの実現を図ることが重要な課題となっている。

(2) これからのトラック輸送

こうした課題に対応していくためには、輸送の効率化及び近代化を図っていくことが重要である。

まず、幹線トラック輸送においては、車両総重量等車両諸元の制限の緩和や帰り荷の確保についての積極的な取組みが求められる。

また、都市内・地域内輸送においては、営業用トラックの集配業務の共同化による積合せ輸送等を促進することにより、輸送効率の向上と輸送コストの低減を図ることが必要である。さらに、トラック１台が１日当たり輸送する貨物輸送量をトンキロベースで比較すると、営業用トラックは自家用トラックの約20倍の輸送効率であることから、自家用トラックの営業用トラックへの転換を推進していく必要があり、このため、荷主の高度なニーズに対応した商品管理、流通加工、配送を一貫して行うサービスの提供等トラック輸送の高付加価値化を図っていく必要がある。

以上の輸送の効率化を推進してもなお、労働力不足は構造的な問題であり、トラック運転者を安定的に確保するためには、労働時間の短縮等労働条件の改善、職場環境の改善、福利厚生施設の充実、イメージ向上のための広報活動等の労働力不足対策を積極的に推進する必要がある。

なお、中小企業がその約99％を占めるトラック業界において、以上のような施策を講じていくためには、個々の事業者の経営基盤を強化しつつ、経営の近代化を進めることが必要であり、個々の事業者の努力によって推進できない課題については、業界全体としての取り組みも必要である。そのため、従来から中小企業近代化促進法に基づき、３次にわたり構造改善計画を推進してきたところであるが、昭和62年からは経営戦略化型構造改善事業に取り組んでおり、その一環として帰り荷の確保を可能とするシステムの充実及びその一層の普及、教育研修の実施等を推進している。また、社会環境の変化を踏まえ、次期構造改善計画を策定することとしている。さらに、物流施設の近代化、車両の代替促進等を推進するため、税制及び財投に加え、運輸事業振興助成交付金を有効に活用している。

# 第７章　海運、造船の新たな展開と船員対策の推進

## 第１節　海上交通の充実

### １　外航海運対策の推進

(1) 外航海運の活動概況

平成３年の我が国海上貿易量は、世界経済の成長鈍化にもかかわらず、比較的堅調な伸びを示した我が国経済の状況を反映し、輸出入計で対前年比2.5％増と５年連続の増加となり、我が国商船隊（外国用船を含む。）の輸送量も対前年比8.1％増となった。しかし、主要航路においては依然として船社間の競争が激しく、船腹過剰傾向が続いており、邦船社が今後とも安定的かつ信頼できる輸送サービスを提供していくためには、航路秩序の安定化努力が必要不可欠である。

（北米定期航路）

北米定期航路は、荷動きが最も多く活発な航路であるが、従来より競争が激しく船社経営を圧迫してきた。こうした情勢の中で、同盟においては、メガ・キャリアを中心としたサービスの向上、コストの合理化等を狙った新たなグループ化の動きが始まり、現在、北米定期航路に配船している邦船社は３社２グループとなっている。また、盟外を含む内外定期船社12社で締結されたＴＳＡ（太平洋航路安定協定）の効果が徐々に浸透するなど、ようやく航路秩序の改善の兆しが見え始めてきている。

（欧州定期航路）

欧州定期航路では、極東出し貨物を中心に好調な荷動きが続いているが、同盟船社がシェア協定により加盟各船社の活動を相互に制限している間に、極東地域を基盤とする盟外船社が大きく伸長し、同盟の積取シェアが大幅に低下した。その結果、同盟船社のグループからの離脱、グループの再編成等の動きがあり、欧州定期航路は、現在、５グループ体制に再編されている。各社とも船隊の拡充を進めており、同盟の弱体化とあいまって、今後は運賃競争の激化も懸念される。このため、同航路においても、ＥＡＴＡ（Ｅurope Ａsia Ｔrades Ａgreement）が４年９月に締結された。

（アジア域内航路）

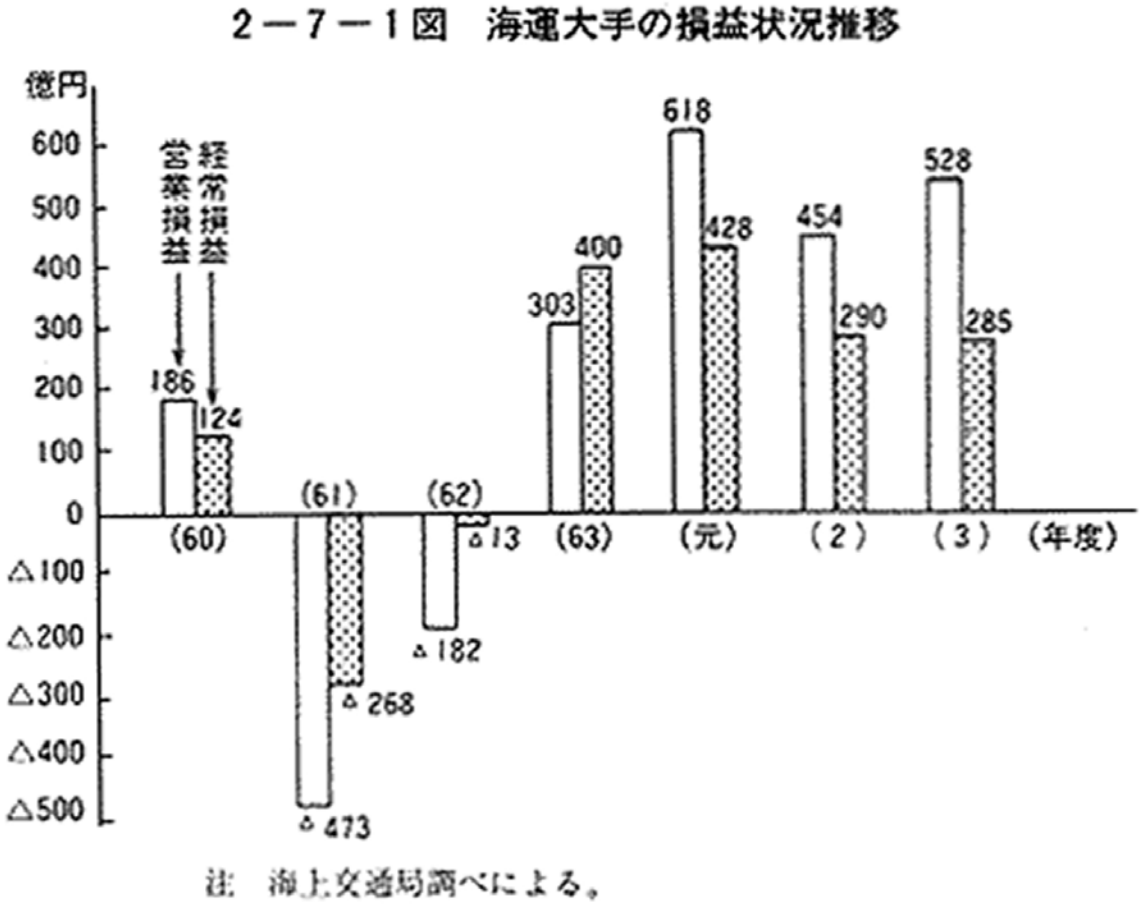
アジア諸国の経済は、世界的にみても成長が著しく、アジア域内の荷動きも活発な状況を呈しており、我が国とアジア諸国とのコンテナ荷動きをみると北米定期航路に次ぐものとなっている。しかしながら、アジア域内における定期航路の配船会社は多く、これら船社間の競争により運賃水準が低迷するなど、各船社は厳しい航路運営を強いられている。また、このほかにも船員の養成、老朽船のスクラップ、マラッカ・シンガポール海峡の海賊問題等関係国の協力により対応すべき諸問題を抱えている。

(2) 海運助成対象企業の経営状況

３年度の海運助成対象企業32社の経営状況は、営業段階で増収増益を確保したが、経常損益、税引後当期損益についてはほぼ２年度並みの黒字を計上するにとどまり、配当実施会社も２年度と同様６社となった。また、海運大手５社については、定期航路を運営する３社は営業段階で増収増益となったが、不定期船を主力とする２社においては減収減益となり、全体として経常損益はほぼ２年度並みの黒字にとどまった〔２－７－１図〕。世界経済の成長鈍化等により、不定期船市況、タンカー市況が下期に入り軟化傾向で推移し、さらに円高による収入の目減りというマイナス要因があったにもかかわらず営業収益が増加したのは、年度上期を中心に荷動きが好調

であったこと、北米コンテナ航路の運賃水準が比較的安定していたこと等によるものと考えられる。また、湾岸危機の影響で２年度大幅に上昇した燃料油価格が低下したこと等により営業費用が安定し、営業損益の黒字幅が拡大した。しかしながら、有価証券売却益の減少等により、経常損益段階では２年度の水準にとどまった。

２－７－１図　海運大手の損益状況推移




４年度においては粗鋼生産の回復の遅れ等不定期船市況にとって厳しい状況が続くものと予想され、またタンカー市況も大幅な回復は見込めないなど、海運市況の先行きは不透明な状況にある。さらに北米定期航路の赤字体質も基本的には未だ改善されてないこと、外航海運企業は円高になると減益となる収支構造を有していること等を勘案すれば、今後とも楽観できない状況が続くものと考えられ、引き続き収益の確保及び国際競争力向上に努めるとともに経営基盤の充実・強化に取り組んでいく必要がある。

(3) 我が国商船隊の整備等

（我が国商船隊の整備）

貿易立国としての安定的な経済発展を維持するためには、健全な商船隊を擁する外航海運業の保持が不可欠であり、日本船にコスト競争力のある支配外国用船及び供給力に弾力性を有する単純外国用船を組み合わせ、荷主ニーズに対応させつつ、我が国商船隊を全体として国際競争力あるものとして維持していくことが必要である。

その中で、特に日本船は、①安定輸送力の提供、②我が国外航海運の船舶運航ノウハウの維持、③償却資産として自社船保有による企業経営の安定化、④日本人船員の安定した職域の確保、⑤低い事故率による環境保全及び安全の確保,⑥緊急時の対処における信頼性及び紛争勃発時における国家主権による対応の可能性等の観点から、我が国商船隊の中核として位置づけられる。

一方、昭和60年秋以降の急激な円高により国際競争力が喪失し急速に進展した日本船のフラッギング・アウト（外国籍化）については、平成２年３月から日本人船員と外国人船員の混乗を導入した効果もあり、２年から３年にかけてはやや鈍化傾向を示したものの、依然として歯止めがかかっていない状況にある。今後日本船の一層の国際競争力の向上を図るため、混乗船の配乗構成の見直し等の方策について関係者間でさらに検討を進めていくとともに、混乗船の中での近代化船の制度の活用等について具体化を進めていく必要がある。

（ＬＮＧ船の整備の促進）

ＬＮＧについては、地球環境問題への対応、エネルギー源の多様化等の観点から今後さらに需要が高まるものと予想されるが、ＬＮＧ船は特殊な構造を必要とし、船価も極めて高額で建造期間も長期に亘ることから計画的な整備が必要であり、また、より一層安定的な輸送を確保するため、所要の日本船を整備していく必要がある。

（円滑な船舶解撤の推進）

近年、世界的に老朽船の割合が急速に高まっており、３年央における船齢15年以上の船腹量は約２億総トン、全船腹量の約45％に達し、昭和55年央の約21％に比べ倍増している。さらに、タンカーのダブルハル（二重船殻）規制の導入により、1990年代後半には大量の船舶の解撤が必要になると予想されるが、これらの解撤に対応する能力は国際的に不足している状況にある。

こうした中で、今後船舶の解撤を円滑に実施していくことは、環境汚染・海難事故防止、資源の有効活用、海運市況の安定等の観点から重要な課題であり、安定的に老朽船が解徹に回るための仕組みづくり等について広く調査、検討を進めていく必要がある。

(4) 外航客船旅行の振興

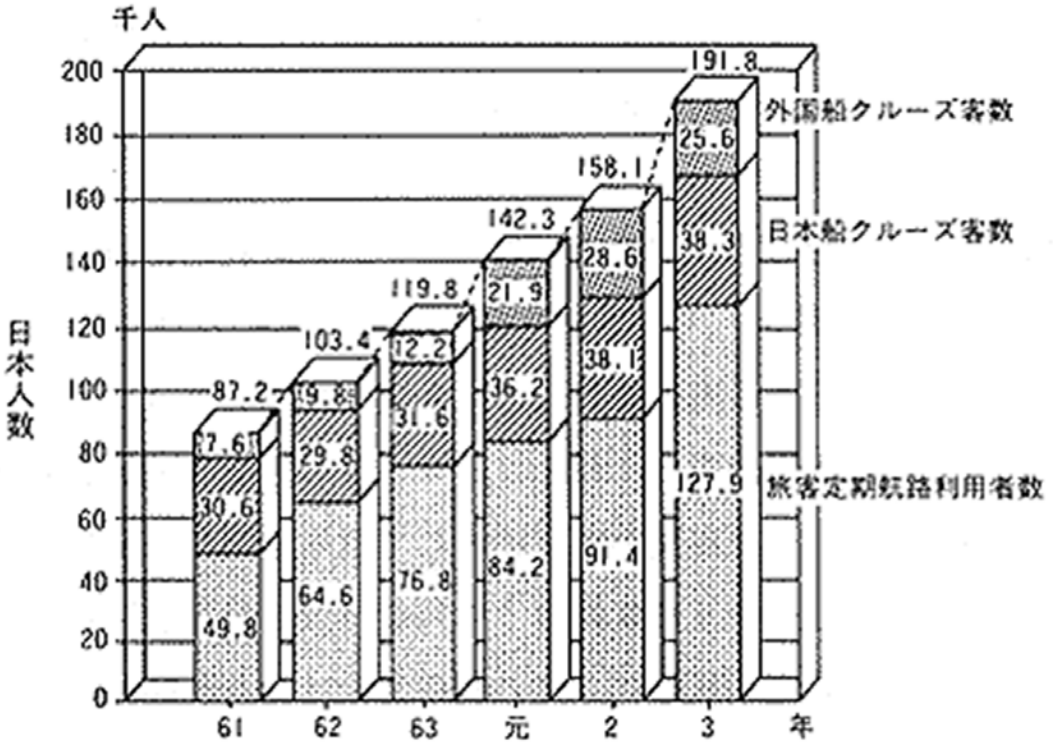
近年、我が国における国民所得水準の向上と余暇利用に対する国民意識の高まりを背景として、外航客船（定期旅客船及びクルーズ客船）を利用する日本人の海外旅行者数は着実に増加してきている。

現在、我が国と近隣諸国とを結ぶフェリー等の外航定期旅客航路は、平成４年11月に日本・上海間の第２船として就航予定の「蘇州」号を加え、運航企業11社により９航路（うち邦船社は８社７航路）が開設されている。これら定期航路の３年の利用者数は約293,900人であり、そのうち日本人は約127,900人であった。さらに、日ロ定期フェリー航路の本格的開設をめざして、同年８月下旬、両国関係者が協力し、新潟／小樽／コルサコフ間で技術的な調査を兼ねた試験運航を実施した。

また、外航クルーズ客船については、我が国海運企業が実質的に運航しているものは、現在、12隻となっている。３年における日本船クルーズ客船に乗船した日本人客数は、湾岸戦争の影響にもかかわらず約38.300人（対前年比0.5％増）と底堅く推移した〔２－７－２図〕。

２－７－２図　日本人外航客船旅行者数の推移

## 2－7－2図　日本人外航客船旅行者数の推移




注　(1)　海上交通局調べによる。
(2)　外国船クルーズ客数は，主要外船代理店による取扱い客数の合計である。
(3)　昭和63年以降の外国船クルーズ客数には，一般旅行業者扱いによるフライ＆クルーズ客数を含む。

外航客船旅行に関しては、安全運航対策及び利用者保護対策が最も重要である。安全運航対策としては、運航管理規程の作成、運航管理者の選任を柱とした運航管理体制の整備を行っているほか、スプリンクラーの設置等のハード面の対策を充実することとしている。また、利用者保護対策としては、損害賠償、キャンセルの場合の払い戻し等に関する規定を盛り込んだ運送約款の作成をはじめとする対策を講じているところである。

外航クルーズ旅行の振興を図る上で、我が国周辺海域は必ずしも年間を通じて安定的な客船運航に適した海象条件に恵まれているとは言えず、また、国民の多くがまとまった休暇を取得しにくいというような事情を考えると、東南アジア等自然条件に恵まれたクルーズ海域まで航空機を利用する、いわゆるフライ＆クルーズが非常に有効な対策と考えられ、このような商品開発を積極的に図っていく必要がある。このほか、外航客船に対応した旅客ターミナルの整備などインフラ面の環境整備も重要な課題である。

なお、近隣諸国との定期船旅客航路が年々増加しており、これら諸国との旅客船の安全対策に関する政策協調が不可欠となっていることから、４年９月にはフェリーの安全対策に関する日中間の会議を東京で開催した。

### 2　海上旅客輸送の充実

(1) 海上旅客輸送の現状と課題

(ア) 旅客航路事業の概況

国内旅客航路事業は、旅客及び物資の輸送に欠くことのできない公共輸送機関として重要な役割を果たしており、４年４月１日現在、894事業者によって1,470航路が経営され、これに就航している船舶は2,460隻（約125万総トン）となっている。このうち、フェリーは、181事業者、251航路、467隻（約106万総トン）である。

３年度の輸送実績は、輸送人員については、１億6,200万人（対前年度比0.4％減）、自動車航送台数については、2,394万台（同1.5％増）となった。近年、国民の余暇活動の活発化に伴い、国内におけるクルーズ船等の新しい旅客船事業は増加の一途をたどっており、日本各港間に寄港しながら周遊する豪華クルーズ客船をはじめ、湾内クルーズ、レストランシップ、観光潜水船、流氷観光船といった大小様々な新しい旅客船が就航してきている。

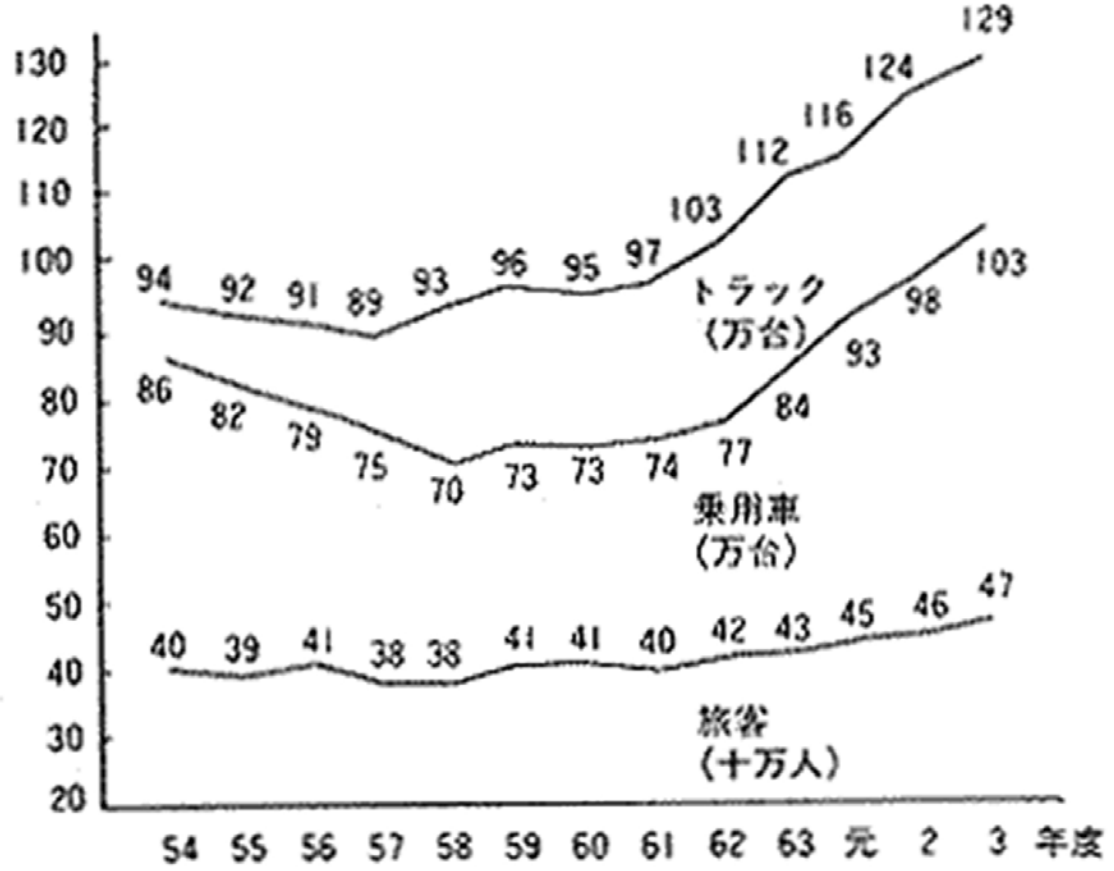
(イ) フェリー輸送サービスの充実

(a) フェリーの最近の動き

長距離フェリー（片道距離300km以上）は、陸上輸送のバイパス的機能を有するため幹線交通の一翼を担っており、４年４月１日現在、12事業者により21航路が経営されている。最近の輸送量は、輸送人員・自動車航送台数ともに増加しており、３年度の輸送人員は472万人（対前年度比1.9％増）、自動車航送台数は、232万台（同1.7％増）となっている〔２－７－３図〕。これは、①景気拡大及び産業構造の変化により小口雑貨が増加してきたこと、②トラックによる長距離幹線輸送は労働力不足、交通渋滞等の制約要因が顕在化してきていること、③船舶の大型化、増便等により輸送力の増強が図られてきたこと等によると考えられる。

２－７－３図　長距離フェリーの輸送実績

2－7－3図　長距離フェリーの輸送実績




注　海上交通局資料による。

(b) フェリーネットワークの充実

長距離フェリーは、昭和50年以前に建造された船舶が代替の時期を迎えているため新船建造が相次いでおり、新船にあっては、レストランを充実させ、ラウンジ・プール等を設けるなど、高度化する旅客のニーズに対応している。

また、長・中距離フェリーのネットワークについては、今後の需要動向及び需要構造の変化を踏まえ、リプレースや増便等既存航路の輸送能力の拡充、航路の新設等を図っていく必要がある。

(2) 離島航路対策

(ア) 離島航路の現状と国の助成

離島航路は、住民に不可欠な生活の足として重要な役割を果たしており、４年４月１日現在、陸の孤島と呼ばれる僻地に通う準離島航路を含め371航路ある。

これら離島航路の多くは、離島の過疎化等の進展に伴って輸送需要が低迷していることに加え、船舶修繕費、減価償却費等の諸経費が上昇していること等により収支の悪化が続き、赤字経営を余儀なくされている。

このため、離島航路の維持・整備を図るため、国は従来から地方公共団体と協力して、離島港湾を整備するとともに、離島航路のうちの一定の要件を備えた生活航路について、その欠損に対し補助を行ってきている。３年度においては、離島航路補助金として121事業者、128航路に対し38億401万円の国庫補助金を交付した。

(イ) 経営改善方策の実施

国庫補助の対象となっている離島航路事業については、近年欠損額の増大の傾向が著しく、このまま放置すれば、離島航路事業者の経営が困難になる恐れがある。

しかしながら、離島航路は住民に不可欠な生活の足として今後とも十分にその役割を果たしていく必要があり、航路の経営を改善し、欠損額の縮減を図ることが、緊急の課題となっている。

このため、離島航路事業者は、観光客の積極的な誘致、運賃割引の弾力化による需要の喚起等により収入の増加を図るとともに、経費の節減に努めるなど、経営改善に取り組んでいるところである。

## ３　内航、港湾運送事業の構造改善

### (1) 新しい内航海運対策の推進

（内航海運の現況）

内航海運は国内貨物輸送の約44％（トンキロベース）を担う基幹的輸送機関であり、特に、石油、鉄鋼、セメント等の産業基幹物資の輸送においては、概ねその80～90％を支えているなど、国内物流における役割は極めて大きい。

昭和62年後半からの内需拡大を中心とする景気上昇により、内航海運は活況を呈してきたが、平成３年度以降景気が減速する中で、荷動きにも停滞感が出始めている。

（内航海運対策の推進）

内航海運は、中小企業が大半を占める過当競争体質の業界構造であり、これが輸送の合理化、船舶の近代化等を妨げる要因ともなっているため、従来より事業体質の強化に向けて構造改善を進めてきた。しかし、４年３月末現在、運送業者と貸渡事業者を合わせて6,380事業者（昭和62年３月末では7,426事業者）のうち中小企業が９割以上を占め、貸渡事業者にあっては、その約６割がいわゆる一杯船主であり、未だ構造改善が達成されたとは言えない状況である。このような状況に加え、近年若年層を中心に内航船員不足が深刻化しており、このまま推移すると物資の安定輸送に支障が生じることが懸念されるに至っている。

他方、道路混雑問題、環境問題等を背景に、トラックから海運へのモーダルシフトの社会的要請が高まっており、国内物流における内航海運の役割は今後一層増大することが予想される。

このような内航海運をめぐる環境変化に対応するため、運輸大臣の諮問機関である海運造船合理化審議会は平成４年３月９日、今後の内航海運対策のあり方について答申を行った。

同答申においては、基本的認識として①船員確保対策等新たな視点を加えた構造改善対策等の推進、②今後の経済情勢の進展に対応した安定輸送の確保、③トラックから海運へのモーダルシフトの社会的要請への対応といった観点からの新たな内航海運対策に重点を移していく必要があるとされており、具体的な構造改善対策等とし

て転廃業、集約・合併の促進、船舶の近代化・大型化の促進、内航海運組合の強化等の内航海運業の体質強化、船員確保対策、荷主ニーズ・物流の効率化への対応等が求められている。

また、日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）が行っている保有船腹調整事業による船舶のスクラップ・アンド・ビルド制度については、中長期的には同制度への依存を解消し得るように、内航海運の事業体質の強化を図る必要があるが、現時点においては、内航海運業の健全な発展のため、構造改善の推進、船腹需給・経済情勢等に対応した同制度の機動的・弾力的運用の実施を前提に、当面制度の維持存続を図ることとされている。

この答申を受け、内航総連は船腹調整制度等の運用に関し、モーダルシフトに適合するコンテナ船、ＲＯＲＯ船等について大幅な緩和を４年４月に実施した。

運輸省においては、今後とも、この答申の趣旨に沿って、新たな内航海運対策を推進していくこととしている。

(2) 港湾運送事業の高度化の推進

我が国の産業、貿易構造の変化等に伴う物流ニーズの高度化・多様化、コンテナ、サイロ荷役等革新荷役の進展等港湾運送を取り巻く環境は、大きく変化している。

このような港湾運送事業を取り巻く環境の変化に対応するためには、①荷役の機械化、情報化の推進等による労働集約型産業から装置型産業への転換、②国際複合一貫輸送への進出等による事業の多角化、③事業の協業化、協同化、集約化による事業基盤の強化等を柱とする港湾運送事業の高度化を進めていくことが必要である。

このため、日本開発銀行からの低利融資、(財)港湾運送近代化基金からの助成等により、総合輸入ターミナルをはじめとする大型物流拠点の整備、荷役の機械化、情報化の促進等の施策を講じているところである。

また、若年層の３Ｋ職場離れや労働者の高齢化等により、今後、港湾労働者の不足が深刻化することが予想される。このため、労働条件の改善等による魅力ある港湾運送事業を目指した事業者の努力が求められているが、３年11月、総理府に設置されている港湾調整審議会に専門小委員会が設けられ、港湾労働者不足への対応策について集中的に検討が行われ、４年３月に、労働時間の短縮、福利厚生の改善・充実、安全の確保等を内容とする港湾調整審議会の意見が運輸大臣及び労働大臣に提出されたところである。今後、この意見に沿って、港湾労働力の確保のための各種の施策の推進を図っていくこととしている。

## ４　海事思想の普及・宣伝

四面を海に囲まれ、貿易立国である我が国にとって海は深く日常生活に関わっている。この海の重要性について、広く国民に理解と認識を深めてもらうため、７月20日を「海の記念日」とし、この日から７月31日までの「海の旬間」に、毎年、全国各地で様々な行事を行っている。今年は、仙台市に秋篠宮、同妃両殿下をお迎えして第７回「海の祭典」が開催された。また、仙台港を中心にシンポジウム、体験クルーズ等多彩な行事が盛大に繰り広げられた。また、この他に海洋レジャーの安全を広く訴える「マリンレジャー・セーフティー・キャンペーン」を新たに開催したところである。

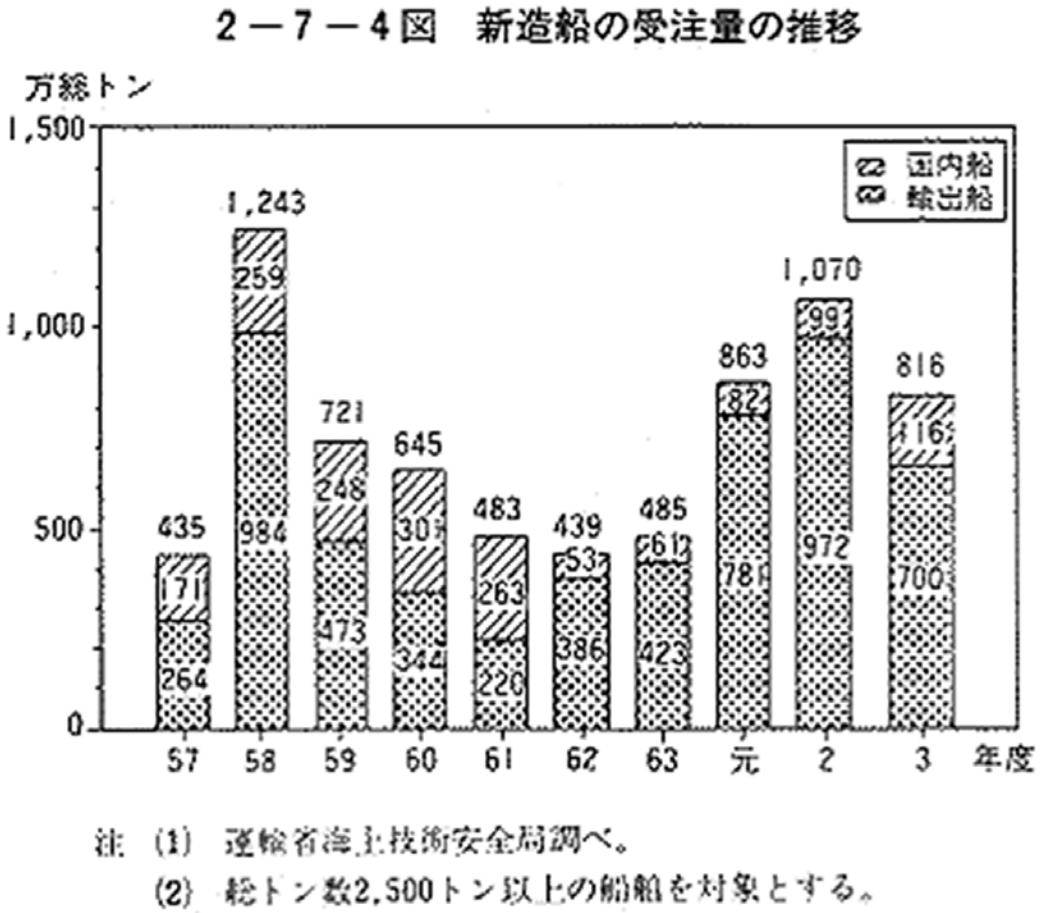
## 第２節　高度化をめざす造船業

### １　我が国造船業の現状

我が国造船業は、第２次石油危機等に起因する深刻な不況に際し、特定船舶製造業経営安定臨時措置法に基づく過剰設備の処理等の構造対策を実施した。これらの対策の効果、海運市況の改善等により、新造船受注は好調に推移するようになり、適切な手持工事量を確保するなど業況は回復し、長期不況からの脱却が図られるまでになっている。

また、今後を展望しても、90年代は大型タンカーの代替建造を中心に安定した需要が見込まれており、経営の安定に見通しがたってきている。このような状況から、同法は平成３年３月末をもって廃止された〔２－７－４図〕。

２－７－４図　新造船の受注量の推移




### ２　魅力ある造船業をめざして

我が国造船業の経営の安定に見通しがたってきた状況から、３年12月、海運造船合理化審議会の答申において、「不況対策に区切りをつけ、事業者の自助努力を原則として、魅力ある産業作りに向けた対策に重点を移し

ていく必要がある」旨の指針が示された。これを踏まえ、運輸省では現在以下のような取組みを行っているところである。

(1) 長期的な需給の安定化

我が国造船業の建造需要は、大型タンカーを中心とした代替建造等により支えられ、90年代は順調に推移すると予想される。しかしながら、一時的な需要増を対象とした造船能力の拡大は、2000年以降に予想される代替需要一巡後の需要下降期における構造的需給不均衡を招来するおそれがある。したがって、今後の需要増に対しては生産性の向上等により対応することとし、2000年以降の需要減に備え、新たな船舶の開発等対需要弾力性の向上に努めるとともに、国際的に共通な市場動向認識の醸成に努めているところである。

(2) 産業基盤の整備

短期的には不況により疲弊した生産設備及び就労環境の改善を図る必要がある。また、中長期的には、国際的な環境規制の強化及び輸送構造の変化に伴う船型変化等需要構造の変化並びに高齢化、労働人口の減少等就業構造の変化への的確な対応、我が国経済の発展や国民生活の向上に資する創造的技術ポテンシャルの保持等を可能とする基盤の整備を図る必要がある。このような高度化施策の一環として、元年度から造船業基盤整備事業協会を通じて、速力50ノット、貨物積載重量1,000トン以上の性能を有する新形式超高速船（テクノスーパーライナー）等の研究開発を推進するとともに、ＣＩＭ（コンピュータ統合生産システム）化等生産技術の高度化を促進している。

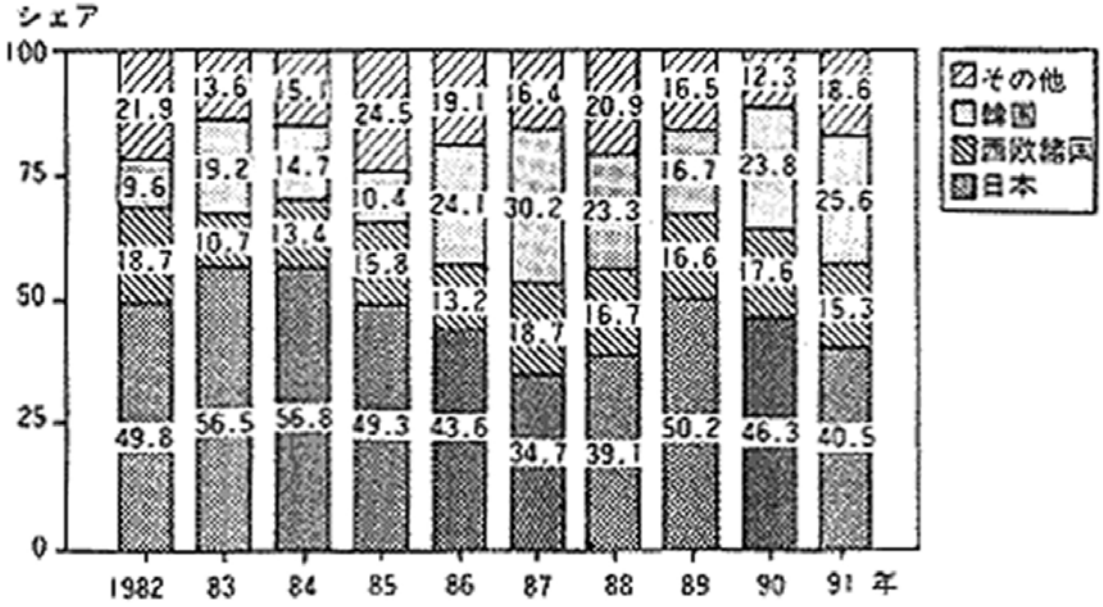
また、新分野の需要開拓及び地域経済の活性化に資する施策として、造船技術を活用した海上浮体施設の整備を推進している。

(3) 国際協調の推進

国際的な単一市場を分けあう世界の造船業にとって、調和ある発展を図る上で国際的な協調が不可欠となっている。こうした状況の中で、世界の造船業は公正な競争条件の確立や船舶に係る地球環境問題への対応等共通の課題を抱えており、我が国造船業はこれらに積極的に取り組むことにより世界のリーディングカントリーとしての責務の遂行に努めている〔２－７－５図〕。

２－７－５図　世界の新造船受注量（シェア）

2－7－5図　世界の新造船受注量（シェア）




注　(1)　総トン数100トン以上の船舶を対象とする。
　　(2)　ロイド統計から作成

(ア) ＯＥＣＤ造船部会における政策協調

ＯＥＣＤ造船部会においては、元年、米国造船工業会が、我が国を含む４ヶ国が不公正な政府助成を行っているとして、通商法第301条に基づき提訴したことを契機に、公正な競争条件の確保の観点から、政府助成の削減問題に関し新たな条約を策定する方向で協議が進められている。また、需給動向についての情報交換等を通じ国際的に共通な市場動向認識の醸成に努めるなど所要の政策協調を図っている。

(イ) 韓国との対話

我が国に次ぐ世界第２位の造船国である韓国と協調を図ることは、両国の新造船のシェアが世界の約３分の２を占めることにかんがみれば、世界の造船業の安定的な発展にとって重要な問題となっている。このため、昭和59年以降政府レベルの定期協議を開催し、両国の相互理解を深めるとともに、世界の造船業の安定化に向けて必要な協調を図っている。

(ウ) 地球環境保全問題等への対応

地球環境保全に対する国際的要請に応えるため、船舶に関する環境保全技術の開発を促進するとともに成果の普及に努める必要がある。このため、平成３年度から造船業基盤整備事業協会が実施しているオランダとの共同

実験を含む油流出防止技術の研究開発及び船舶用機関の排気ガスの浄化技術の研究開発に対し助成措置を講じている。

また、環境、安全、海運市況の安定化等の観点から船舶解撤の促進が重要な課題となっており、現在、海運、造船関係者等の協力を得つつ、その対応について検討を進めているところである。

### 3　中小造船対策の推進

我が国の中小造船業は、内・外航船、漁船等の製造・修繕を通じて、効率的、安定的な海上輸送を確保し、水産資源の採取を支えるとともに、地場産業として地域経済の振興及び雇用機会の創出に寄与してきている。

全般的には、近年の内需拡大に伴う内航貨物輸送量の伸び等により、昭和63年度以降、業況は徐々に回復してきているが、脆弱な経営基盤、過当競争体質等の問題に加え、近年の労働力確保難は深刻な問題となっている。また、国際的な漁業規制の強化により、漁船を主な事業対象とする中小造船業における経営環境は一層深刻なものとなってきている。

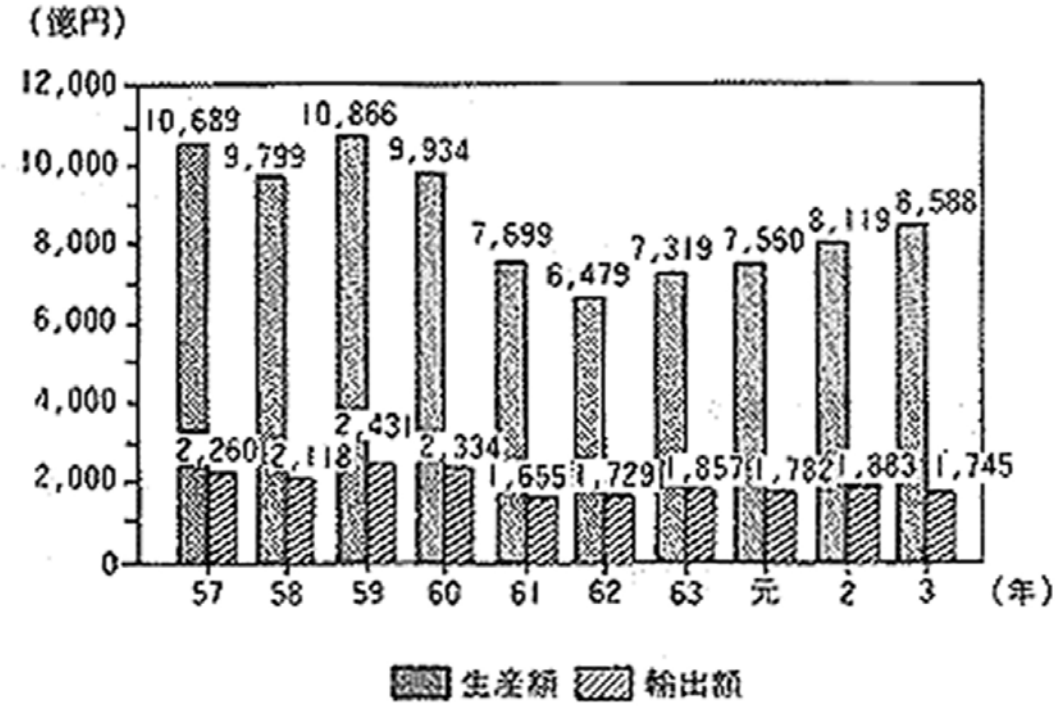
このため、中小企業近代化促進法等に基づき新商品・新技術の開発、就労環境の改善等を図るための対策を推進していくこととしている。

### 4　舶用工業対策の推進

我が国舶用工業は、長期不況から脱却し、中長期的にも安定的な需要が期待されるなかで、業況の改善が図られるなど総じて回復し、安定化の基調にあるが、長期不況の影響等により、なお従業員の不足・高齢化、生産設備の老朽化、技術ポテンシャルの低下等多くの問題を抱えている〔２－７－６図〕。

２－７－６図　舶用工業製品の生産額・輸出額の推移

## 2－7－6図　舶用工業製品の生産額・輸出額の推移




注　運輸省海上技術安全局資料による。

こうした中で、平成３年12月の海運造船合理化審議会の答申において、舶用工業の基盤整備の必要性が指摘されたところであるが、これを受けて経営基盤の整備、安定供給体制の確立、技術開発体制の整備、国際協調の推進等、我が国の舶用工業が21世紀に向けて魅力ある産業に脱皮するための施策を推進しているところである。

## 第３節　船員対策の推進

### １　船員の雇用

(1) 船員雇用の現状

外航海運における経営の合理化や国際的漁業規制の強化による漁船の減船等により総体的な雇用船員数は引き続き減少傾向を示しており、平成３年10月には約15万人と対前年比約5,000人（３％）の減少となお厳しい船員雇用情勢となっている。さらに、船員の年齢構成をみてみると、一般に高年齢化の傾向は変わらず、海技伝承の受け皿となるべき若手船員の不足という状況も依然として懸念されている。

また、船員の労働需給面をみてみると、有効求人数が４年４月には2,648人と対前年同月比447人（14％）の減少となり、一方、有効求職数は4,296人と対前年同月比97人（２％）の増加となった。このため、有効求人倍率は0.62と対前年同月より0.12ポイント下がり、求職難という状況ではあるが、部門別でみると、外航船舶では0.39であるのに対し、内航船舶では1.02と部門間におけるアンバランスが生じている。

(2) 船員雇用対策の推進

(ア) 船員雇用対策

国際規制等による漁船の減船に伴う離職船員等に対しては、国際協定の締結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法その他のいわゆる離職者四法に基づき職業転換給付金その他の給付金の支給等の措置を講じている。中でも、国際連合において、４年12月31日までに操業の停止が決議された大規模公海流し網漁業について、同様の措置を図っていくこととしている。

上記対策のほか、外航海運においては、日本船舶への外国人船員の導入が拡大されるなど我が国の船員をめぐる雇用環境が変化していることを踏まえ、外国籍船への配乗を促進するなど日本人船員について海上職域を確保し、その雇用の一層の促進と安定を図るため、(財)日本船員福利雇用促進センターが船員労務供給事業等を実施している。

また、内航海運においては、有効求人倍率に示されるとおり船員不足状況を呈するとともに、船員全体の年齢構成も高くなってきており、若年労働力を始めとした船員の確保が急務となっている。このため、省内に内航海運業労働力確保対策会議を設置するとともに、全国の運輸局にも内航船員確保対策協議会を設置し、関係労使の協力を得つつ、内航船員確保のため内航転換奨励金の支給、最新技術を導入した内航近代化船の技術開発等を内容とする対策を実施しているところであり、かつ、内航船員不足問題についての理解を深め、その解決策を探ることを目的として、荷主、内航海運業者、海員組合、学識経験者による「内航船員不足問題を考える懇談会」を設置し、解決方策についての討議を行っている。

(イ) 外国人船員受入れ対策

外国人労働者の陸上への受入れについては、閣議了解により原則としていわゆる単純労働者は受け入れないこととされており、船員についてもこれを準用して日本船であって日本の船社が配乗権を有するものについては原則として外国人船員を配乗しないよう行政指導を行っている。これに対し日本船であっても海外貸渡しにより外国の

船社が配乗権を持っているものについては、従来から外国人労働者の国内受入れ問題の範ちゅう外として外国人船員が一部配乗されている。

外航海運については、昭和63年12月、海運造船合理化審議会から外国人船員の配乗を従来近海船等において実施されてきた海外貸渡方式により外航貨物船一般に拡大することが適当であるとの提言がなされた。これを受けて関係者間で協議・検討が進められ、平成元年10月労使の合意が成立し、２年３月15日に混乗第１船が就航した。

客船に関しても、労使の合意により、平成元年３月より海外貸渡方式による混乗が、外航客船（３年６月より一定の条件を満たす内航併用客船を含む。）において始められている。

また、２年８月からは、エンタテナー等の専門的な技術・技能等を有する外国人船員の日本客船（内・外航を問わない。）への混乗も認められている。

一方、漁船については、元年11月、関係者間において、海外基地を利用する漁船を対象に外国人の受入れ基準に関し結論が得られ、２年９月より混乗が始められている。

## ２　船員教育体制の充実と船員制度の近代化

### (1) 船員教育体制の充実

（新規学卒者の確保）

商船大学及び商船高等専門学校の新規学卒者の採用については、これまで外航海運の不況により長期にわたって抑制され、特に、昭和61年から63年にかけてその採用者数は著しく落ち込んでいたが、最近に至り、海運不況も底を脱したこと及び若手職員が不足しつつあることを反映し、また、若手職員の確保は後継者育成、年齢構成のアンバランスを解消するうえでも必要であることから、平成４年度の新規学卒者の採用は前年度を更に上回る人数となっている〔２－７－７表〕。

２－７－７表　外航海運海上職員新規学卒者採用状況

２－７－７表　外航海運海上職員新規学卒者採用状況

（単位：人）

| 年度 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 元 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 採用者数 | 109 | 86 | 48 | 18 | 37 | 78 | 130 | 129 | 135 |

注　(1)　運輸省海上技術安全局船員部調べによる商船大学、商船高等専門学校卒業者の新規採用者数である。
(2)　数値は、各年度末現在のものである。ただし、平成４年度については、10月１日現在である。

（船員教育機関の改善）

近年の海運界における船員の需要構造の変化や若年層の生活意識の変化を踏まえて、社会的ニーズに的確に対応できるように、船員教育機関全般にわたって見直しを行うため、２年10月、海上安全船員教育審議会に「船員教育機関の今後のあり方について」諮問を行い、３年６月27日に、海員学校については、教育内容を現行の外航

部員養成の教育から、主として内航職員養成の教育に重点を置くこととし、その方策の一環として、乗船実習期間を拡大し、修了時に４級海技士（航海及び機関）の受験資格を取得できるようにすること等を内容とする答申が出された。この答申を受けて船員教育の魅力化を図り、若者の海上志向を高めるため、教育内容等の改善を行い、４年４月から新しい制度により教育を実施している。

(2) 船員制度の近代化

船員制度の近代化は、船舶の技術革新に対応するとともに厳しい海運情勢の下で日本人船員の職域を確保することを目的として、より少数精鋭化した乗組み体制の確立を段階的に図ってきたものである。

この中で、４年５月には、一層設備を充実させるとともに船内職務体制を見直すことによる世界で最も効率化された乗組み体制（乗組員11名体制）の実験を目指したＰ段階実験の結果が船員制度近代化委員会においてまとめられた。

また、大幅な円高の進行により、日本人フル配乗の近代化船を日本船の中核とする考え方を維持するのは困難となっているため、同委員会のもとに設置されているビジョン検討委員会において新しい近代化船のあり方についての検討が行われ、その検討結果が４年６月にとりまとめられた。

これらを踏まえ、船員制度近代化委員会により「今後の船員制度近代化のあり方」の提言が４年６月19日に行われ、今後これに基づき、Ｐ船の実用化を図るとともに、マルシップ混乗船化しようとする近代化船において甲機両用資格職員の配乗を認めること等により混乗船の中で近代化船制度の活用を図ることとし、このため、所要の対策を講じていくこととしている。

**３　船員の労働時間の短縮等と船員災害防止対策の推進**

(1) 船員の労働時間の短縮等

船員の確保を図るための魅力ある職場づくりを進めるとともに、ゆとりある生活を実現するとの観点から、船員の労働条件等の一層の改善が求められており、必要に応じ、船員労務官による監査を活用しつつ、その推進を図ることとしている。その中でも労働時間の短縮は極めて重要な課題となっているところであり、早期に週平均40時間制の実現を図るため、大型船及び外航船に乗り組む船員については、４年４月１日から従来の週平均48時間から44時間に短縮したところである。

また、３年１月に船員中央労働委員会から船員法の労働時間等に関する規定を内航小型船にも適用すること等を内容とする答申が出されているか、同答申の内容に沿った「船員法の一部を改正する法律案」は第123回通常国会において可決、成立したところである。今後は、同法施行の５年４月１日までに船員中央労働委員会の審議・答申を踏まえつつ必要な政省令の改正等を行っていくこととしている。

(2) 船員災害防止対策の推進

船員災害防止については、全般的に災害が多発している中小規模の船舶所有者に対し安全衛生管理体制の整備についての指導を重点的に強化するなど、第５次船員災害防止基本計画（５箇年計画）及び４年度船員災害防止実施計画に基づき、諸対策の推進を図っているところである。

４年度は、同基本計画の最終年度に当たることから、５年度以降の船員災害防止の基本を定める第６次船員災害防止基本計画を策定していくこととしている。

# 第８章　豊かなウォーターフロントの形成

## 第１節　港湾及び海岸の整備

### １　豊かなウォーターフロントをめざして

(1) 21世紀を展望した長期政策

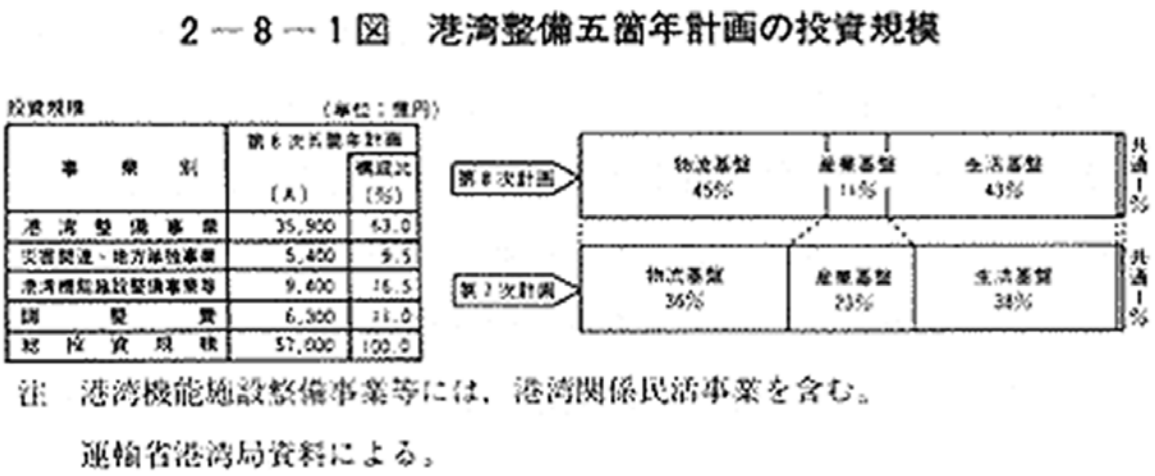
21世紀の成熟化社会に備えて、運輸省は、平成２年４月、長期港湾整備政策として「豊かなウォーターフロントをめざして－「21世紀への港湾」フォローアップ」を取りまとめた。

この長期政策では、豊かなウォーターフロントを形成するために、総合的な港湾空間の質の向上を図ること、国土の均衡ある発展に貢献することを政策目標として掲げている。そして目標の実現に向けて、①港湾の機能の充実に加え、使いやすさや美しさの追及、②輸入促進のための港湾の整備、③旅客船時代に備えた港湾の整備、④地方地域や大都市圏の問題への対応の強化等の点に政策の重点をおく必要があるとしている。

また、今後の海岸整備の進路を明確にするため、２年８月、長期政策として、「豊かな海辺づくりのために－21世紀への海岸－」を取りまとめた。この長期政策の中では、人口・資産の集積が著しい“みなとまち”の海岸の特色を踏まえて、今後は面的な防護方式を積極的に活用し、安全性の確保に加えて、快適で利用しやすい海岸の整備を図ることを基本方針とし、①ふるさとの海岸づくり、②マリンリゾート開発の中心となる人工ビーチの整備、③「美しい港づくり」とタイアップした海辺づくりの３つを主要施策として豊かな海辺づくりを推進することとしている。

(2) 第８次港湾整備五箇年計画〔２－８－１図〕

２－８－１図　港湾整備五箇年計画の投資規模




我が国の経済発展を支えるうえで、港湾は物流、生産の拠点として、また、地域の生活基盤として重要であることから、経済基盤の強化を図り、国民経済の健全な発展に寄与することを目的として、昭和36年以来７次にわたり港湾整備五箇年計画を策定し、計画的に整備を進めてきてた。

第８次港湾整備五箇年計画については、計画期間を平成３～７年度とし、総投資規模を５兆7,000億円とすることが３年３月に閣議了解され、同年４月には、これに伴う港湾整備緊急措置法の改正が行われた。

第８次五箇年計画における港湾整備事業の実施の目標及び事業の量については、３年11月に閣議決定され、３年度以降についても引き続き計画的に港湾整備を進めることとしている。なお、４年６月に経済審議会から「生活大国５カ年計画」が答申され、①安全で快適な質の高い国民生活の確保のための社会資本の整備、②国土の均衡ある発展の基礎をつくる社会資本の整備、③環境、エネルギー、労働力供給制約等の問題に対応しつつ、新たな発展基礎となる社会資本の整備、④国際的な観点からの社会資本の整備、の４項目の社会資本整備の重点に沿って「生活大国」の実現を目指すこととされ、港湾整備の計画的な推進が求められている。

(3) 第５次海岸事業五箇年計画〔２－８－２表〕〔２－８－３図〕

２－８－２表　第８次五箇年計画における港湾整備事業

**２－８－２表　第８次五箇年計画における港湾整備事業**

| 港湾整備事業の実施の目標 | 事業の量 |
|---|---|
| (1)効率的な物流体系の形成をめざした港湾の整備 | １兆1,000億円 |
| (2)快適な旅客交通体系の形成をめざした港湾の整備 | 1,100億円 |
| (3)豊かで潤いに満ちた生活のための港湾の整備 | １兆2,700億円 |
| (4)資源の安定供給，地域の産業振興のための港湾の整備 | 3,800億円 |
| (5)海上交通の安定性の向上をめざした港湾，航路の整備 | 5,200億円 |
| (6)新たな利用可能空間を創出するための港湾の整備 | 1,800億円 |
| (7)港湾整備を円滑に推進するための技術力の整備 | 300億円 |
| 合　　計 | ３兆5,900億円 |

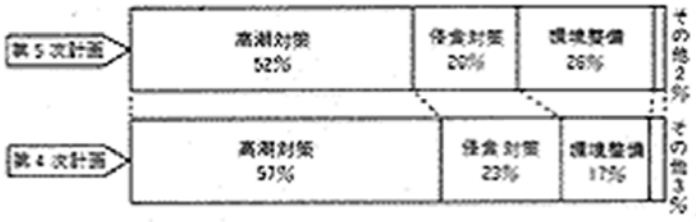
注　運輸省港湾局資料による。

２－８－３図　海岸事業五箇年計画の投資規模

## 2－8－3図　海岸事業五箇年計画の投資規模

（単位：億円）

| 区　分 | 第５次五箇年計画 | |
|---|---|---|
| | | 構成比（%） |
| 海岸事業費 | 10,400 | 100.0 |
| 運輸省 | 3,900 | 37.5 |
| 建設省 | 3,458 | 33.3 |
| 農林水産省 | 3,042 | 29.2 |
| 災害関連・地方単独事業等 | 900 | |
| 調整費 | 1,700 | |
| 総投資規模 | 13,000 | |




注　運輸省港湾局等の資料による。

我が国の海岸の整備は、昭和45年度以来４次にわたる海岸事業五箇年計画に基づき進められてきたが、我が国の防護を必要とする海岸線の延長約16,000km（海岸線総延長約34,400km）に対する海岸の整備率は平成３年３月現在44%である。このため、引き続き計画的に海岸の整備を推進するため、新たに３年度を初年度とし、総投資規模を１兆3,000億円とする第５次海岸事業５箇年計画が、３年11月に閣議決定された。

新五箇年計画は、国土保全のための海岸保全施設の整備及び快適でうるおいのある海岸環境の保全と創出を図り、計画期間中に整備率を10%向上させることとしている。

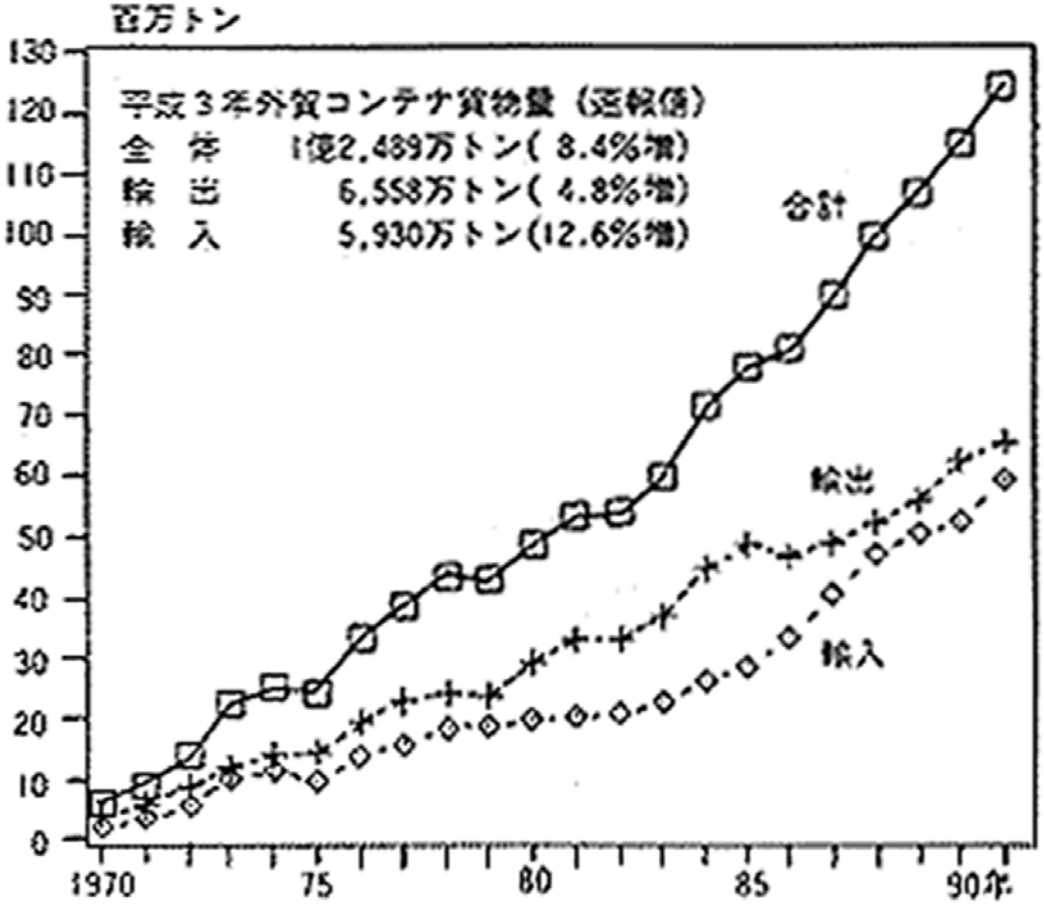
なお、「生活大国５カ年計画」においても、安全で安心できる生活の確保を図るため、海岸事業の着実な推進が求められている。

### 2　進展する港湾及び海岸の事業

(1) 輸入促進のための港湾の整備〔２－８－４図〕

２－８－４図　外貿貨物量の推移

## 2－8－4図　外貿貨物量の推移




注　(1)　運輸省港湾局資料による。
　　(2)　1991年値は速報値。

我が国では、産業構造の転換と水平分業の進展、そして内需拡大のもと外貿貨物量が著しく増加し、３年には、外貿貨物量は、９億9,800万トン（対前年比3.1％増）、うち輸入貨物量が８億2,000万トン、輸出貨物量が１億7,800万トンといずれも過去最大の値となっている。特に製品輸入の増加に伴い、外貿コンテナ貨物量は１億2,500万トン（輸出6,600万トン、輸入5,900万トン）と増加の一途であり、中でも輸入コンテナ貨物量の伸びは顕著であり、対前年比12.6％増を記録するところとなった。

また、我が国の経常収支黒字は、昭和62年の870億ドルから平成２年には358億ドルにまで減少したにもかかわらず、３年には729億ドルにまで再び拡大の傾向を示している。このような状況の中で、輸入対応型の港湾を整備することにより輸入を促進し、貿易不均衡の是正に向けて引き続き積極的に努力する必要がある。

しかし、既に整備された従来の外貿コンテナターミナルの施設量ではこのような輸入貨物量の増加に十分対応できない状況にあり、特に輸入コンテナ貨物は、輸出コンテナ貨物に比べターミナル地区における滞留時間が長

く、さらにターミナル内で流通加工や在庫管理が行われることもあり、広いヤードや流通関連施設、さらに貨物の円滑な流動を図るための高規格臨港道路等が強く求められている。また、世界的なコンテナ物流の拡大とともに、船型の大型化が急速に進んでおり、バース水深の主流は10～12mから14～15mへとシフトしているが、我が国のバース整備現状はこうした世界の趨勢に追いついていないのが現状である。また、多目的外貿ターミナルについても、木材、自動車、穀物等の外貿貨物量の増加や輸送運搬船の大型化、輸送形態の変化等に対応する港湾施設の不足が問題となっている。こうした我が国の外貿ターミナルの状況は輸入促進を阻害する要因の一つと海外からも指摘されており、２年の日米構造協議においては、輸入関係インフラの要である外貿コンテナターミナル、多目的外貿ターミナル等を水際線延長で約30km整備することとされた。

このため、これら外貿ターミナルの整備の促進を図るとともに、輸入対応型の広い埠頭用地、流通関連用地、高規格臨港道路、大水深バース等を備えた港湾整備を進めており、４年度は外貿コンテナターミナルの整備を神戸港、博多港等15港で、多目的外貿ターミナルの整備を八戸港、三河港等69港で実施している。また、荷捌き、保管、流通加工の機能を有するとともに、輸入品の円滑な流通を促進するための展示機能、輸入品等の情報提供機能等を有する総合輸入ターミナルを民活法の特定施設として３年度から整備している。

(2) モーダルシフト推進のための港湾の整備〔２－８－５図〕

２－８－５図　埠頭間を結ぶ幹線臨港道路（青森ベイブリッヂ）



ここ数年来、都市部での交通渋滞やトラック運転手等の労働力不足により、都市内あるいは都市間での物流効率の低下、物流コストの上昇が問題となっている。また、自動車から排出されるＮＯｘによる大気汚染問題やＣＯ2排出に伴う地球温暖化問題等もクローズアップされている。こうした状況を背景として、トラック輸送から鉄道及び海上輸送へのモーダルシフトが重要な課題である。

内航海運によるモーダルシフトの受け皿となる内航コンテナ船、ＲｏＲｏ船、フェリーによるユニットロード（パレット、コンテナ、オンシャーシ貨物等）輸送については、年々着実な増加を示しており、３年には１億4,300万トン（対前年比約２％増）となっている。これと平行して航路も充実してきているが、輸送量の伸びとともに一部の港湾ではターミナル、駐車場規模の不足や背後圏とのアクセス等の問題が顕在化している。

このような状況に対応して、モーダルシフトを誘導し、複合一貫輸送を支える海陸の結接点としての内貿ユニットロードターミナルの整備を進めているところであり、４年度は北九州港、塩釜港等12港においてこれらの整備を実施している。また、並行して、陸上における円滑な貨物流動を確保するため、ターミナルと幹線道路を直結する幹線臨港道路の整備を進めており、４年度は、新潟港、東京港等15港で整備を実施している。また、物流関連施設用地の確保等が要請されており、こうした要請に対する港湾における対応を検討するため、３年12月、「新たな物流体系への対応をめざした港湾懇談会」を設置、４年３月、検討内容が中間的に取りまとめられたことから、今後、これに基づき所要の施策を講じることとしている。

さらに、モーダルシフトを誘導する新形式超高速船（テクノスーパーライナー）の導入に向けて、「港湾局ＴＳＬ対策本部」を設置し、港湾配置、荷役システム等港湾のあり方に関する検討を行っている。

(3) 快適な旅客交通を形成する港湾等の整備

近年、豪華客船等の寄港が増加しているほか、ジェットフォイル等の高速旅客船の導入も全国で相次ぎ、旅客ターミナルの整備が要請されており、４年度には大阪港、佐世保港等47港で旅客ターミナルの整備を実施している。

また、港湾と都心部、港湾内の地区相互間の交通の不便さを解消するため、新交通システム等の整備を進めている。４年度は東京港臨海部副都心、大阪港南港地区で整備を実施している。

以上の他に、エネルギーの安定供給を確保するための港湾整備、地域産業の振興に資する港湾の整備、生活に不可欠な離島、辺地における港湾の整備、安全かつ円滑な海上輸送を確保するための船舶が輻輳する海域における航路の拡幅・増深、荒天時の船舶の安全を確保するための避難港、防波堤、避難泊地の整備等を進めている。

(4) ふるさとの海岸づくり

“みなとまち”には、人口・資産の多くが集中しており、高潮、津波、海岸侵食に対する安全性の確保はもちろんのこと、最近では利用しやすく快適なウォーターフロントの形成が強く求められている。こうした要請に対応して、安全性の確保とあわせ、人々の海とのふれあいや良好な海岸景観を創出する「ふるさとの海岸づくり」を積極的に推進し、国民生活の質の向上を図っている。施設の整備にあたっては、沖合いから順次施設をつくって波の力を順々に柔げる面的防護方式による整備や人々が気軽に海へ出られるための親水性護岸等の整備を推進し、利用しやすい海岸空間の確保に努めることとしている。

４年度には全国287の港湾海岸で高潮、浸食対策事業を推進しており、特に、元年度に創設した「ふるさと海岸整備モデル事業」によって、消波機能を持つ海浜等を整備するとともに、地域住民が気軽に海辺とふれあえる質の高い海岸保全施設の整備を津田港海岸等19海岸で重点的に実施している。

## 第２節　ウォーターフロントの質の向上

### １　港湾空間の質の向上をめざして

(1) プロジェクト調査の推進

高度化・多様化する港湾への要請に応えるため、再開発等を通じた総合的な港湾空間の質の向上に向け、昭和61年度以降全国各地の港湾において、ポートルネッサンス21調査、臨海部活性化調査、マリンタウンプロジェクト調査、コースタル・リゾート調査を実施しており（平成３年度までに159プロジェクト）、すでに111プロジェクトが事業化している。

(2) 民活事業の進展

(ア) 民活制度の充実等

豊かで潤いのあるウォーターフロントの実現のためには、従来からの公共事業等による基盤施設の整備に加え、総合的なマスタープランのもとに民間の資金力、経済力、技術力等の導入が不可欠である。このため、昭和61年度以来、開発整備の拠点となる民間の施設整備に対し、税制、財政上の支援、規制緩和等の措置を講じている。

現在、港湾関係の民活事業としては、①民活法特定施設整備事業、②特定民間都市開発事業、③沖合人工島の整備、④小型船拠点総合整備事業、⑤多極分散型国土形成促進法関連事業、⑥総合保養地域整備法特定民間施設整備事業の６つの制度がある。これらの制度については、年々、支援措置の拡充を図っており、平成４年３月には、「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」の制定に伴い民活法特定施設の追加(輸入促進高度化施設)が行われた。

なお、３年12月には、港湾民活事業者相互の意見交換・情報交換等を通じてウォーターフロント開発事業の健全な発展を図ることを目的として、社団法人ウォーターフロント開発協会が設立され、活発な活動が展開されている。

(イ) 民活事業の推進〔２－８－６図〕

２－８－６図　ハウステンボス（長崎県早岐港）

2－8－6図　ハウステンボス（長崎県早岐港）



民活制度の充実や港湾に寄せられる様々な要請の増大を反映して、全国各地で民活プロジェクトが推進されている。

３年度までに、民活法の特定施設として、27プロジェクト41施設を認定するとともに、特定民間都市開発事業として、38プロジェクトに事業着手しており、さらに４年度には、稚内港の港湾文化交流施設、三河港の複合物流施設、那覇港の旅客ターミナル施設等の事業を展開するなど、民活プロジェクトの大都市圏から地方圏への一層の展開・定着を図ることとしている。

また、４年３月には長崎県早岐港の「ハウステンボス」（旅客ターミナル施設、港湾文化交流施設）、同年７月には伏木富山港の「日本海交流センター」（港湾交流研修施設）が開業するなど、市民が海に親しむ拠点施設として、地域の活性化に大きく貢献している。

## ２　快適な港湾および海岸の創造

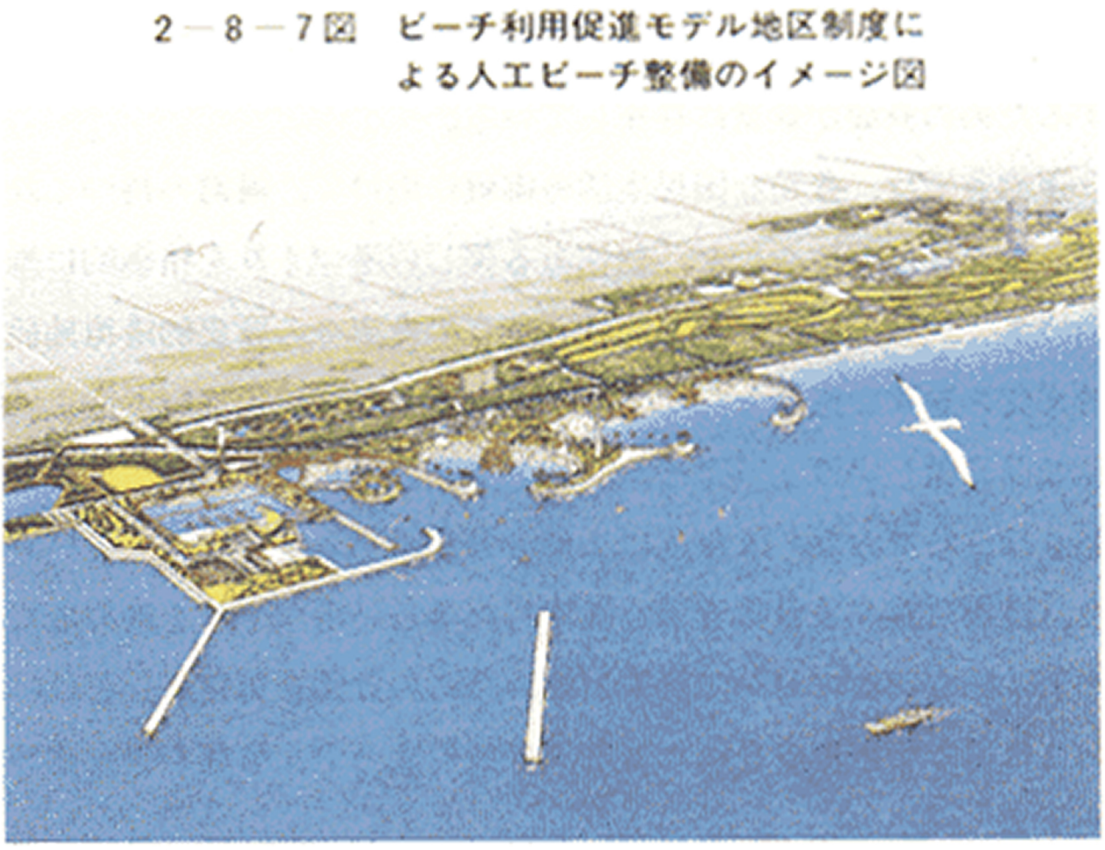
### (1) 美しく快適な港湾空間の創造

豊かさを実感できる国民生活の実現が強く求められる中で、港湾においても人々が憩い集う、美しく快適な空間の形成が重要となってきている。港湾空間には、港の歴史を物語る歴史的港湾施設が至るところに残っている。また、大小さまざまな船舶やダイナミックな港湾施設、さまざまな形態の水際線と水面等個性ある美しい港湾景観を形成するための資源が豊富に存在している。

運輸省では、豊かな国民生活の実現に向けて、港湾の持つこれらの恵まれた資源を活かした、個性ある美しい港づくりを積極的に推進している。具体的には、運河、煉瓦造りの倉庫等の歴史的港湾施設を港湾文化の貴重な財産として保全するとともに、周辺地域を歴史的な情緒の漂う美しいウォーターフロント空間とする歴史的港湾環境創造事業を推進しており、４年度は小樽港等10港で事業を実施している。また、港湾に存する景観資源を活用した美しい港づくりを進めるため、モデル的な港湾において景観形成のための計画を策定し、それに基づいて良好な景観形成を進める港湾景観形成モデル事業を青森港等で実施する。

(2) 親水性豊かな緑地、人工ビーチ等の整備〔２－８－７図〕

２－８－７図　ビーチ利用促進モデル地区制度による人工ビーチ整備のイメージ図




レクリエーション活動や憩いの場の創出、交流や賑わいの場の提供等を通じ港湾空間を豊かな生活空間として活用しようとする要請に対応して、４年度は公共事業費の特別枠である生活関連重点化枠も充当し、イベント広場の提供、魚釣り施設や親水護岸の整備等を含む緑地等施設の整備を伏木富山港、名古屋港等124港で推進している。

また、安全で快適な海辺づくりの要請に対応して、４年度は海岸環境整備事業により、人工ビーチ、緩傾斜護岸等の整備を博多港海岸等105海岸で実施しているほか、親水性豊かで多目的な利用が可能となる空間を創出する公有地造成護岸等整備事業を境港海岸等８海岸で実施している。

特に、海浜の多様で高度な利用を図るため、４年度から、新たにリゾート地等において、マリーナ等とあわせた大規模かつ複合的な人工ビーチの整備を促進する「ビーチ利用促進モデル地区制度」を海岸環境整備事業の中で創設し、宮崎港海岸で実施している。

(3) 快適な海域環境の創造－シーブルー計画－

快適なウォーターフロント空間の形成には良好な海域環境の保持が欠かせない。これには、従来から実施している公害防止のための施策に加え、快適な環境を積極的に創造する施策を推進する必要がある。

これに応え運輸省では、このような快適な海域環境、すなわち「美しい海」を創造するため「シーブルー計画」を推進している。この一環として、４年度は、ヘドロの堆積した海域において覆砂や海浜整備を行うことにより水質・底質等を改善する海域環境創造事業を瀬戸内海、松島港等２海域３港で実施している。また、湾奥部や運河部等水質・底質の悪化した水域の改善事業と併せ、緑地整備等の陸域の環境を整備する事業を複合的に実施してアメニティ豊かなウォーターフロントとして整備する水域利用活性化事業（リフレッシュ・シーサイド事業）を伏木富山港等４港で実施している。

(4) マリーナ等の整備

プレジャーボートの保有隻数は増加の一途をたどっているが、これらを収容する施設が絶対的に不足しており、４年２月の実態調査によれば、マリーナ等に収容されているプレジャーボートは約４万隻であるのに対し、保管施設に収容されていない放置艇は全国で約10万隻に達している。これら放置艇が、船舶の安全航行や港湾機能の阻害等社会問題化しており、放置艇解消は緊急の課題となっている。運輸省では、プレジャーボートの保管需要が12年には40万隻程度に達すると見込み、昭和63年９月に「全国マリーナ等整備方針」を策定し、放置艇を解消しつつ将来の需要増に的確に対応するため、平成11年までに新たに28万隻分の保管施設の整備を図ることとしている。また、マリーナはプレジャーボートの保管機能のみでなく、海洋性レクリエーションの拠点として魅力あるウォーターフロント空間の中核施設であり、地域振興にも資することから、積極的にその整備を推進している。公共マリーナの整備については、４年度には、公共マリーナの整備を博多港等37港において、また、プレジャーボートスポットの整備を塩釜港等23港で実施している。

他方、民間及び第三セクターが行うマリーナの整備に対しては、重要港湾において国及び港湾管理者から無利子貸付を行う制度のほか、総合保養地域整備法に基づく助成措置、小型船拠点総合整備事業等を活用し、その整備を支援している。

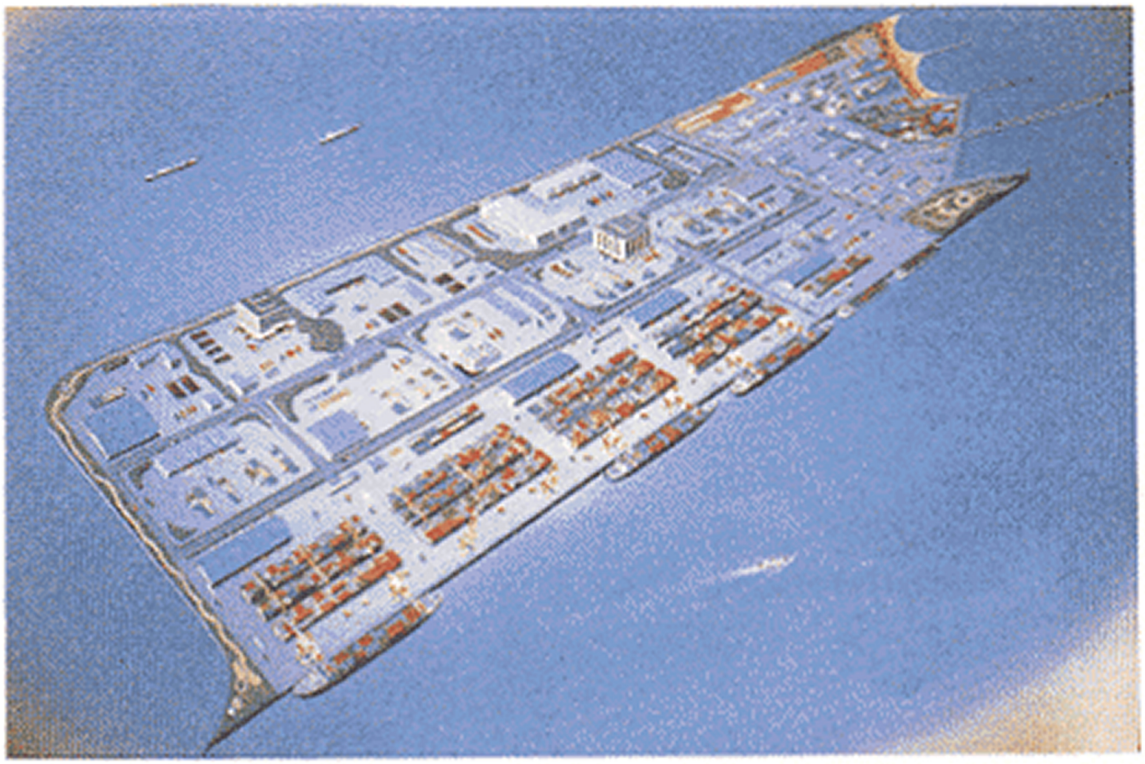
また、量的充足に加え、施設のみならず、管理・運営の面でも安全性、利便性に優れた質の高いマリーナの普及を目的とする優良マリーナ認定制度に基づき、認定事業者である社団法人日本マリーナ・ビーチ協会は、４年６月までに44マリーナを優良マリーナとして認定している。

**３　明日を担う海洋空間の開発・利用の推進**

(1) 沖合人工島の整備〔２－８－８図〕

２－８－８図　北九州（白野江）沖合人工島イメージ図

2－8－8図　北九州（白野江）沖合人工島イメージ図



港湾における新たな利用可能空間の創出のため、貴重な既存水際線の保全を図りつつ、諸機能を展開するための用地、水際線に加えて背後に利用価値の高い静穏海域を創出し、海陸複合した空間を計画的に創造できる沖合人工島の整備を進めている。現在、「和歌山マリーナシティ」等の整備を推進しているほか、横須賀等のプロジェクトについて、「沖合人工島事業化推進調査」等を実施している。

(2) 海上浮体施設の整備〔２－８－９図〕

２－８－９図　「呉ポートピアランド」海上浮体施設「エストレーヤ」

2－8－9図　「呉ポートピアランド」海上浮体施設「エストレーヤ」



近年、経済社会の基盤の整備を図ることが重要となる一方で、国民の海洋性レクリエーションへの関心も高まっている。

このような状況の中で、造船技術を活用し海洋空間の有効利用を図るため、テーマパーク、駐車場等各種の海上浮体施設の整備が進められている。元年度には「フローティングアイランド（尾道市）」が、３年度には、国際交流施設や教養文化施設を備えた施設を海上に設置した「呉ポートピアランド」が開業した。これらの計画は、地域経済の活性化、国民生活の質的向上に重要な役割を果たすとともに、造船業の経営の多角化に資するため、運輸省としても各種の支援措置を講じている。また、海上浮体施設については、船舶安全法に規定される安全基準、港湾の施設の技術上の基準等に基づいて安全確保を図っている。

(3) 海洋・沿岸域の計画的利用の推進

東京湾、大阪湾、伊勢湾の三大湾については、複数の港湾が近接し、その背後圏が相互に重複し、経済社会活動が高密度に展開されていることに鑑み、広域的かつ総合的視点から調整を行いつつ、計画的に利用することが求められている。このため、運輸省ではこれら三大湾における湾全体の開発、利用及び保全の指針となる「港湾計画の基本構想」を策定している。

このうち、東京湾及び伊勢湾については、昭和63年６月及び平成４年３月に、それぞれ新たな基本構想を策定した。また、東京湾についてはフォローアップのための調査を進めている。大阪湾については、３年７月に超長

期の大阪湾の将来像である「オーバル ビジョン2025」を策定したところであり、これを踏まえ５年度中を目途に基本構想の策定を行う予定である。

また、三大湾以外においても、沿岸域の効率的かつ適正な利用のため、広域的な視点に立った一体的な開発・利用を推進することが必要であり、このため、主要な沿岸域の開発・利用構想を策定するための調査を進めている。

一方、技術進歩による海洋利用の可能性の高まり、海洋に対する要請の多様化等の海洋の利用に関する新しい動きに対応し、港湾は、今後も海洋利用の中核となる重要な役割を担うことが求められているため、海洋・沿岸域利用の進むべき方向等を長期的な観点から明らかにする「海洋利用の長期展望」について、現在検討を進めている。

# 第９章　航空ネットワークの充実に向けた取り組み

我が国の航空輸送は、時間価値の上昇に伴う高速交通ニーズの高まり等を背景として、旅客・貨物ともに急速な発展を遂げており、これらの増大する航空需要に対応するためには、空港の整備と航空サービスの充実を図り、国内・国際の航空ネットワークを充実させる必要がある。

そのため、平成３年度を初年度とする第６次空港整備五箇年計画に基づき、新東京国際空港の二期施設及び東京国際空港の沖合展開の完成並びに関西国際空港の開港を最優先課題として空港整備を推進するとともに、増大する交通量に対応した航空保安体制の整備を進めている。また、航空サービスの面では、競争促進政策の推進、新国際航空運賃政策の推進、供給力の充実と効率化、地方空港の活用等を図っている。

## 第１節　空港整備の推進

### １　第６次空港整備５箇年計画の推進

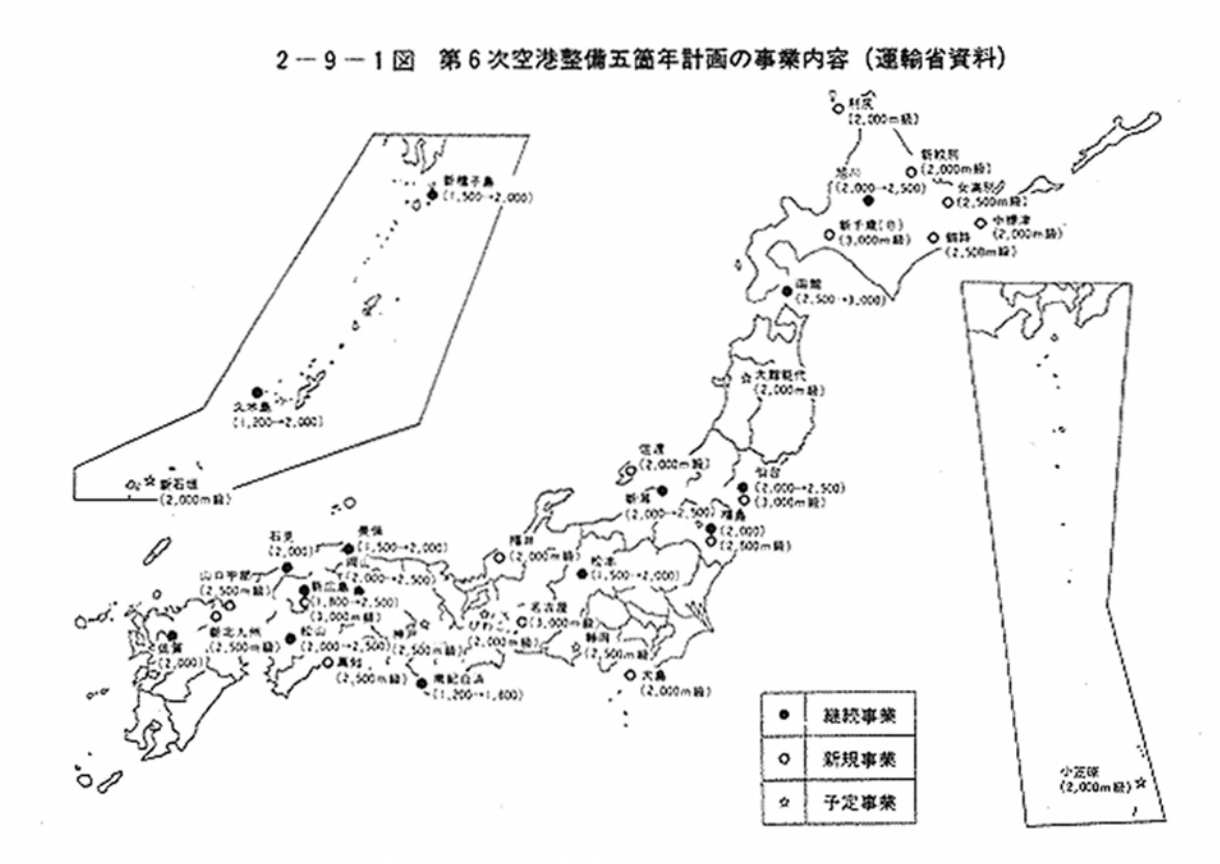
（21世紀を展望した空港整備）

航空需要の増大に対応して、計画的な空港及び航空保安施設の整備を推進するため、昭和42年度以来「空港整備五箇年計画」を策定してきている。平成３年11月29日には、３年度から７年度までの５年間を計画期間とする第６次空港整備五箇年計画（投資規模３兆1,900億円、対前計画比66％増）が閣議において決定され、現在、同計画に従って積極的に空港整備を進めているところである。

同計画においては、国内・国際航空ネットワークが集中する東京圏及び大阪圏の二大都市圏の空港制約を解消するため、新東京国際空港の二期施設及び東京国際空港の沖合展開事業の完成並びに関西国際空港の開港といういわゆる三大空港プロジェクトを最優先課題として推進するほか、一般空港等についても、就航機材の大型化等に対応するとともに、国際・国内航空ネットワークの充実を図るため、空港の新設、滑走路の延長等所要の整備を図ることとしている〔２－９－１図〕。

２－９－１図　第６次空港整備五箇年計画の事業内容（運輸省資料）

2－9－1図　第６次空港整備五箇年計画の事業内容（運輸省資料）




さらに、中長期的な航空需要の動向を勘案して、関西国際空港の全体構想についてその推進を図るため、調査検討を進めるとともに、事業の健全な経営と円滑な実施を図るための措置に関し関係者間で具体的方策を確立するほか、中部新国際空港構想及び首都圏の空港能力の拡充についても調査を進めることとしている。

**２　新東京国際空港の整備**

（二期施設の早期完成・供用に向けて努力）

(1) 空港の現況

３年度の空港利用状況は、航空機発着回数12万2,000回、年間航空旅客数2,201万人、航空貨物量131万トンに上っている。この結果、旅客ターミナルビルは混雑緩和対策を重ねてきたにもかかわらず、適正取扱容量（1,300万人）を大きく上回り、滑走路及び貨物取扱施設も処理能力の限界に達しており、現在乗り入れている航空会社からの強い増便要請や新たな乗り入れ希望に応えられない状況にあり、二期施設の完成・供用が急務となっている。

このため、鋭意、二期地区の工事を進めており、４年12月６日には、第２旅客ターミナルビルが供用される運びとなっている。さらに、これらと併せて、既存施設の能力増強にも取り組んでいる。

(2) 二期施設の完成に向けて

二期施設の完成のための最大の課題である未買収地（21.3ha、全体の２％）の問題については、３年11月から、成田空港問題20有余年の歴史の中で、初めて、空港反対同盟と運輸省・空港公団、地元自治体等の関係者が一堂に会し、話し合う場である「成田空港問題シンポジウム」が開催されており、この中で反対派の意見を謙虚に聞くなど率直な議論を行うとともに、二期施設の必要性・緊急性や地元と共生できる空港づくりなどについての理解を求めていくこととしており、このような話し合いの努力の積み重ねにより、一歩一歩解決の道を求めることとしている。

(3) 過激派対策

一方、空港周辺に常駐するいわゆる過激派は、昭和63年９月に千葉県収用委員会会長を襲撃して重傷を負わせたほか、空港に向けて飛翔弾を発射したり、千葉県職員宅、公団職員宅等に放火するなど、卑劣極まりない無差別なテロ・ゲリラを繰り返している。

このため、空港内外に存する15か所の団結小屋等に対し,「新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法」の規定に基づき使用禁止命令を発し、このうち同命令違反が明白であった７か所については、62年以降、除去あるいは封鎖処分を実施している。なお、同法に基づく処分については多くの訴訟が提訴されているが、そのうち、通称「横堀要塞」への使用禁止命令の合憲性が最高裁大法廷で争われていた事件においては、平成４年７月１日、合憲判決（全員一致）により、国側の主張が全面的に認められたところである。

### ３　東京国際空港の沖合展開事業の推進

（西側ターミナル施設の建設工事が最終段階へ）

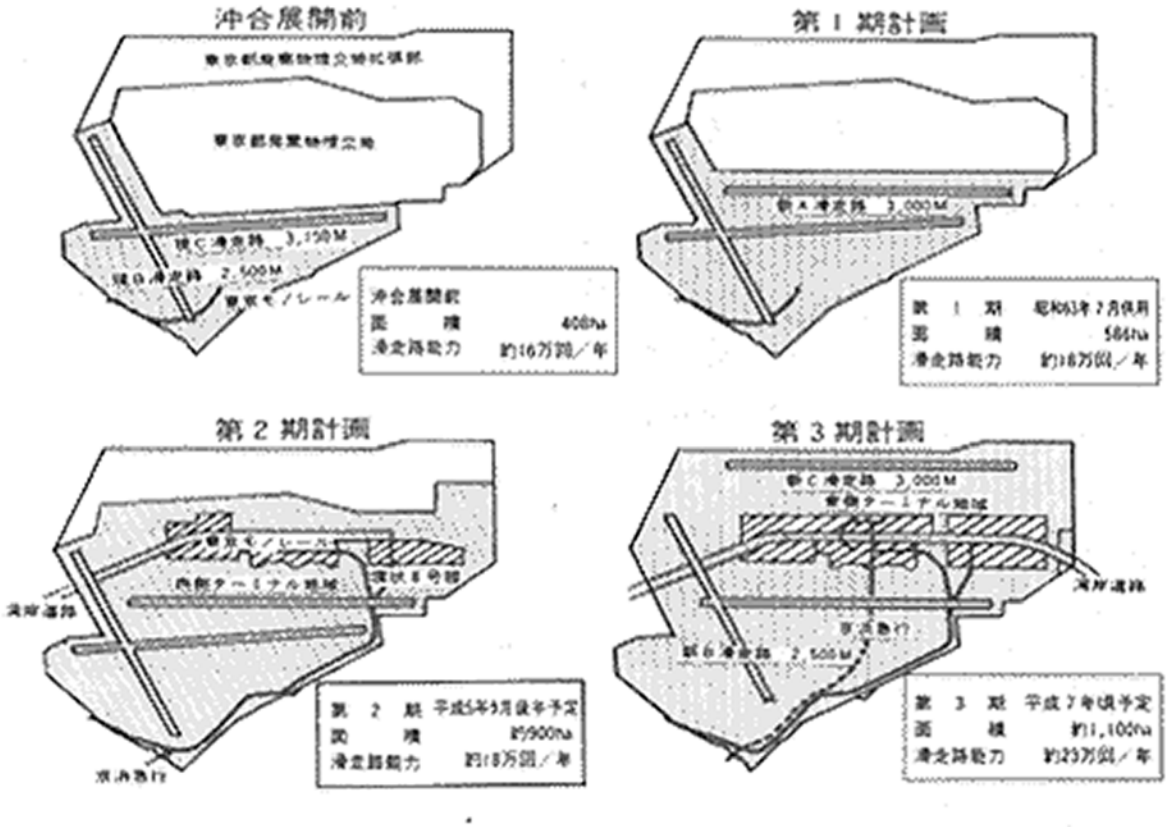
東京国際空港は、全国39空港との間に１日約250便（500発着）のネットワークが形成され、年間約4,000万人が利用している。本事業は、将来とも首都圏における国内航空交通の中心としての機能を確保するとともに、航空機騒音問題の解決を図るため、東京都の羽田沖廃棄物埋立地を活用し、空港を沖合展開するものである。本事業においては、全体を３期に分け段階供用を行うこととしており、第１期については、昭和63年７月２日の新Ａ滑走路供用開始をもって完了し、滑走路年間処理能力は以前より増大し、順次増便が行われてきている。

これに引き続き、第２期として西側ターミナル施設の整備を、平成５年９月後半供用を目途として推進してきており、工事は最終段階を迎えている。これにより、既存旅客ターミナルビルの約３倍の規模を持つ西側旅客ターミナルビルや約5,000台収容可能な立体駐車場等のターミナル施設が整備され、また、空港アクセスとして東京モノレールの西側旅客ターミナルビルへの延伸、京浜急行と東京モノレールとの接続、湾岸道路、環状８号線の空港への延伸が図られる計画である。この結果、旅客サービスレベルは、首都圏の空の玄関にふさわしいレベルへと向上するととなる。

一方、第３期計画に係る用地造成の一環として、おしるこ状態ともいわれる超軟弱な地盤の改良工事に、各種の技術開発を行いながら２年度に着手し、鋭意推進しているところである〔２－９－２図〕。

２－９－２図　東京国際空港（羽田）沖合展開事業段階計画

2－9－2図　東京国際空港(羽田)沖合展開事業段階計画




**4　関西国際空港の整備**

（空港島の埋立も完了、２年後の開港に向けて進む空港建設）

(ｱ) 空港計画の概要

関西国際空港は、大阪湾南東部の泉州沖約５kmの海上に建設中の我が国初の本格的な24時間運用可能な空港である。同空港は、将来の全体構想を踏まえ、段階的に整備を図ることとし、現在、６年夏頃の開港を目標として第１期計画の建設を進めている〔２－９－３表〕。

２－９－３表　関西国際空港の建設計画

2－9－3表　関西国際空港の建設計画

| | 第1期計画 | （参考）全体構想 |
|---|---|---|
| 規　模 | 滑走路：3,500m×1本 | 滑走路：4,000m×2本<br>：3,400m×1本 |
| | 面　積：約 500ha | 面　積：約 1,200ha |
| 能　力 | 年間離着陸回数：約16万回 | 年間離着陸回数：約26万回 |

注　全体構想については，第2回関西国際空港関係閣僚会議（昭和59年2月）資料による。

(ｲ) 空港建設の進捗状況

昭和59年10月に設立された関西国際空港株式会社は、62年1月に空港建設工事に着手し、平成3年5月には空港島と対岸部を結ぶ連絡橋の橋脚・橋桁の設置を、3年12月には空港島の埋立（土砂の搬入）を完了させており、現在、管制塔、滑走路、旅客ターミナルビル等の空港諸施設の建設工事を急ピッチで進めているところである〔2－9－4図〕。

2－9－4図　関西国際空港の建設状況（4年9月21日現在）

2－9－4図　関西国際空港の建設状況(４年９月21日現在)



(ｳ) アクセス交通の整備

関西国際空港は、大阪、神戸とそれぞれ30分で結ばれるなど、鉄道、道路、海上、といった様々なアクセス交通で主要都市と連絡する計画となっており、現在、これらのアクセス交通の施設整備その他の準備を精力的に進めているところである。

(ｴ) 全体構想

関西国際空港の全体構想については、３年11月の第６次空港整備五箇年計画の閣議決定において、『関西国際空港の全体構想については、その推進を図るため、調査検討を進めるとともに、事業の健全な経営と円滑な実施を図るための措置に関し関係者間で具体的方策を確立する。』とされたところであり、この閣議決定の趣旨に沿って適切に対処することとしている。

なお、４年度予算において、全体構想に関する調査費として３億5,000万円（国5,000万円、関西国際空港(株)３億円）が計上されており、これにより所要の調査を行うこととしている。

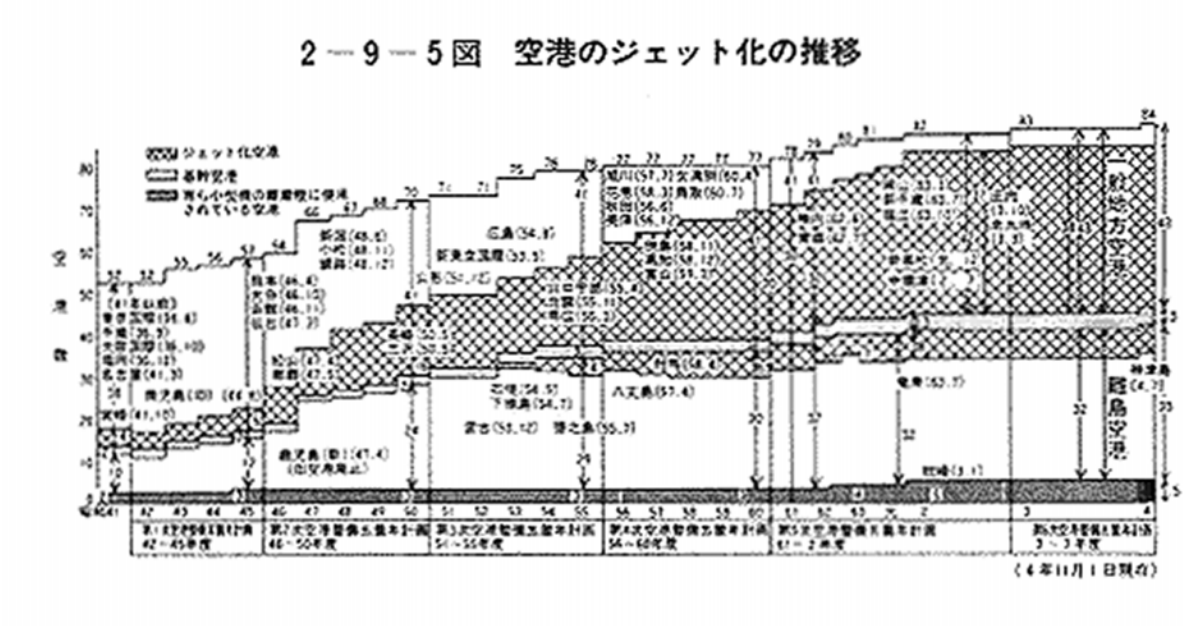
**５　一般空港の整備**

（航空ネットワークの充実・多様化をめざして）

(1) 整備の現状

一般空港の整備については、昭和42年度の第１次から平成３年度の第６次に至る空港整備五箇年計画に基づき着実に実施してきており、昭和42年度末においては空港数52、うちジェット化空港は全空港の12％に当たる６空港、2,500ｍ以上の滑走路を有する大型ジェット機の就航可能な空港は全空港の４％に当たる２空港であったものが、平成４年11月１日現在で、空港数84、うちジェット化空港は58％に当たる49空港、大型ジェット機の就航可能な空港は27％に当たる23空港となっている〔２－９－５図〕。その結果、輸送構造をみると、３年度においては国内航空180路線のうち68％に当たる122路線がジェット化され、ジェット機就航路線の旅客数は全旅客数6,869万人の95％に当たる6,554万人を占めるまでに至っている。また、東京国際空港及び大阪国際空港を利用した旅客は全旅客数の78％に当たる5,357万人を占めており、両基幹空港への二極集中構造となっている。

２－９－５図　空港のジェット化の推移




(2) 将来の展望

４年度には新規事業として福井空港、利尻空港、新千歳空港（Ｂ滑走路）の滑走路新設や慶良間空港の新設に着手するなど、23空港において滑走路の新設・延長事業を進めるとともに、新たにゼネラルアビエーション空港として岡南飛行場の整備を行っている。これらが完成すると空港の数は現在の84から91に、ジェット化空港の数は49から59に、大型ジェット機の就航可能な空港は23から28に増加する。

今後においても、航空需要の増加に対応した航空ネットワークの充実・多様化を図るため、引き続き一般空港のジェット化、大型化等を推進するとともに、地方拠点空港におけるターミナル地域の整備を推進する。また、地方空港の国際化についても必要に応じてその推進を図る。

一方、航空サービスを享受し得ない地域や離島における空港の新設等の整備については、需要動向、路線運営の見通し、投資効率等を勘案しつつ、計画的に進めていく。

## 6　航空交通流管理センター等の整備

（航空交通の増大に対応した航空保安システムの新たな展開）

東京国際空港の沖合展開等の三大空港プロジェクトの進捗等に伴う航空交通量の大幅な増加に対応し、航空交通の安全と効率的な運航を確保するため、全国の航空交通流を一元的に制御するための航空交通流管理センターを６年度から本格的に運用すべく整備を進めている。また、航空交通の高密度化等に対応し、管制情報処理システムの高度化・高信頼化を図るため、現在、分散配置されているテストシステムを一か所に集中し、効率的なソフトウェアの開発・評価及び災害等による管制機関の機能喪失時の危機管理を行うためのシステム開発評価センターを５年度から運用すべく整備を進めている。

さらに、関西国際空港の開港に伴う関西空域の航空交通の輻輳に対応するため、ターミナル管制業務を一元的に実施して空域の有効利用と管制処理能力の向上を図るための関西広域ターミナル管制所を開港に合わせて運用開始すべく整備を進めている。

## 第２節　航空サービスの充実

### １　我が国航空輸送の展開

(1) 我が国航空輸送の現状

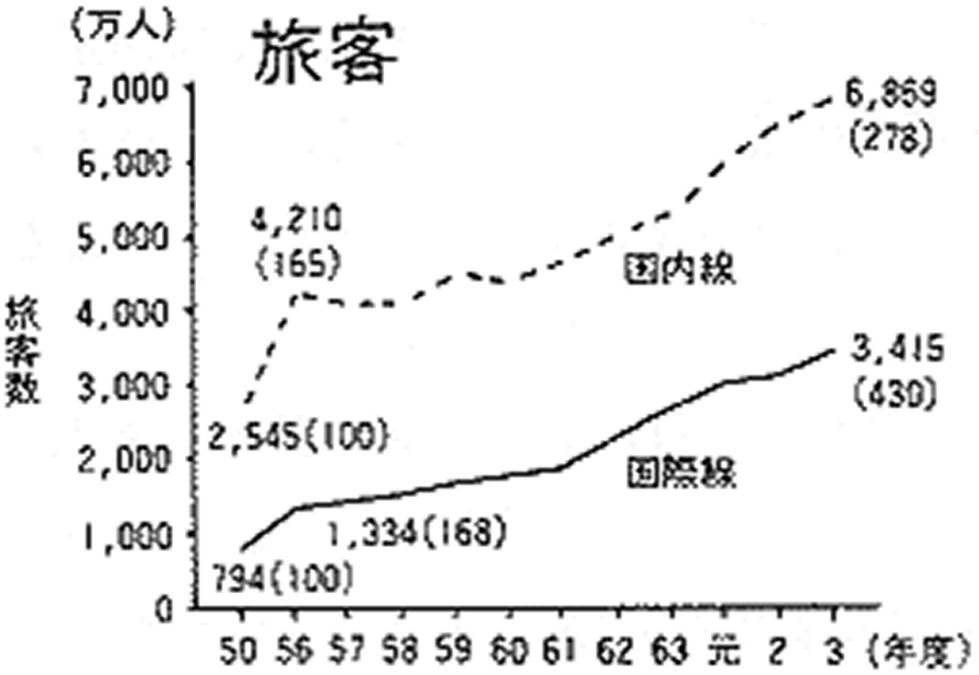
（国内旅客・国際旅客とも景気後退の影響により微増）

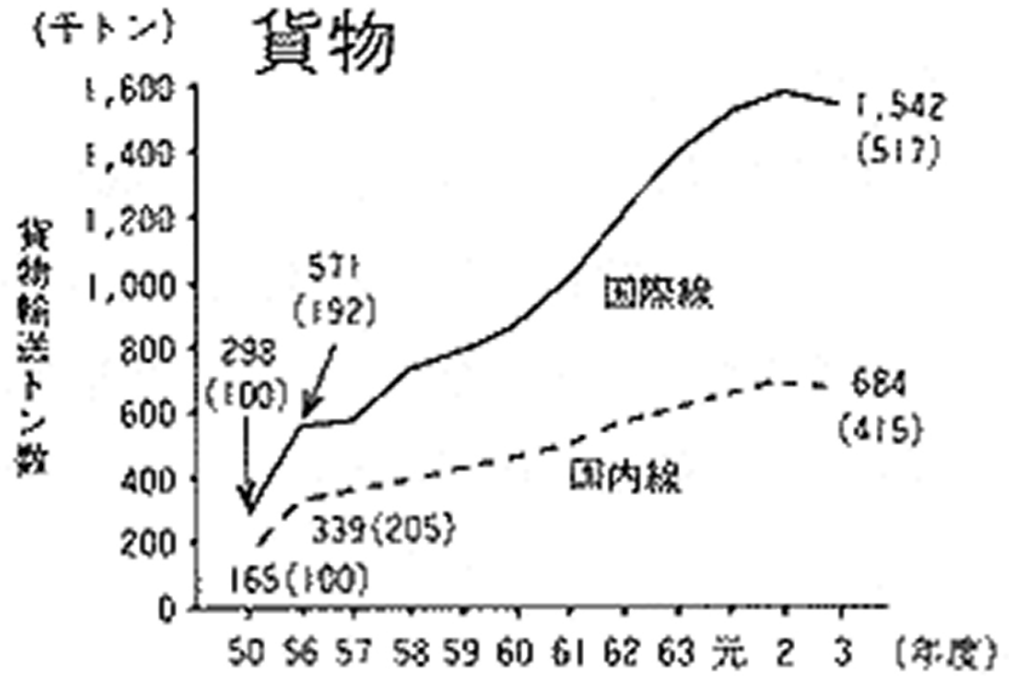
平成３年度の国内旅客輸送実績は約6,869万人（対前年度比約5.3％増）、国際旅客輸送実績は約3,415万人（対前年度比約10.4％増）となった。国内旅客輸送実績については、２年度まで我が国の経済活動の発展及び旅行需要の増加を背景に急激な増加を続けてきたが、３年度においては、景気の後退から落ち着いた伸びとなっている。一方、国際旅客輸送実績については、湾岸戦争の影響からは脱し、輸送実績が湾岸戦争の影響を受けていない元年度と比べて14.0％の増加を示しているが、国際・国内の景気低下の影響を受け、ビジネス需要についてはファーストクラス、ビジネスクラスが伸び悩むとともに、観光需要についても高額商品離れが進んでいる。

また、貨物輸送については、景気後退の影響を受け、３年度国内貨物輸送実績が68.4万トン（対前年度比1.0％減）、国際貨物輸送実績が151.4万トン（対前年度比2.5％減）と減少に転じている〔２－９－６図〕。

２－９－６図　航空輸送実績の推移

## 2－9－6図　航空輸送実績の推移



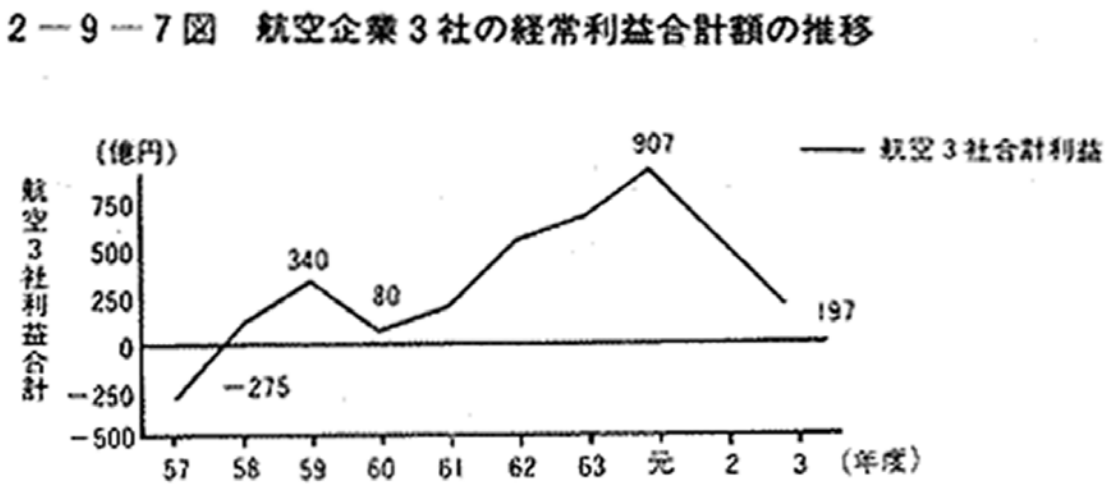

注　(1)　運輸省航空局資料による。
　　(2)　（　）内は50年度を100としたときの指数である。

(2) 我が国航空企業の経営状況

（３年度の我が国航空企業の収支は景気後退の影響により減益）

我が国航空企業の収支は、昭和62年度以降は、需要の回復等に支えられて順調に推移してきた。しかしながら、平成３年度は国際・国内の景気後退の影響を受け、航空３社（日本航空、全日本空輸・日本エアシステム）計の経常利益は対前年度比65％減の197意円となった〔２－９－７図〕。

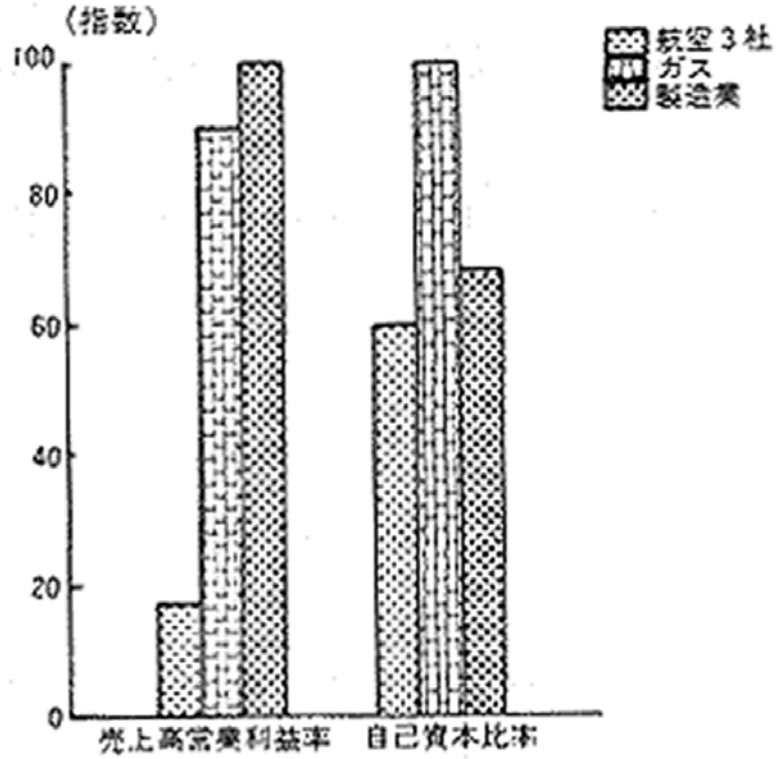
２－９－７図　航空企業３社の経常利益合計額の推移




我が国航空企業の収支は、景気、原油価格の変動等の影響を受けやすく、また、財務指標について他の業種と比較しても、売上高経常利益率は、0.9％と低く、自己資本比率も下回っており、さらに、資産も主として航空機に限られるなど、必ずしも安定した経営基盤を有しているとはいえない。今後は、三大空港プロジェクトの進捗に伴う航空関連施設の整備、新型機材の導入等により毎年巨額の設備投資が必要であり、また、三大空港プロジェクト完成後は競争の激化により、経営環境が一段と厳しくなることが予想されることから、今後とも一層の効率的な企業運営を図り、財務体質の強化を図っていくことが必要である〔２－９－８図〕。

２－９－８図　航空３社とガス会社，製造業との財務諸表比較

## 2－9－8図　航空３社とガス会社，製造業との財務諸表比較




注　(1)　運輸省資料による。
(2)　各指標は３業種のうち最大のものを100として指数化したもので表示している。
(3)　数字は平成３年度のものである。

(3) 競争促進施策の積極的推進

（国内線のダブル・トリプルトラック化、国際線の複数社化の推進）

現在、我が国においては、昭和61年６月及び平成３年６月の運輸政策審議会答申の趣旨に沿って、安全運航の確保を基本としつつ、航空会社間の競争促進を通じて利用者利便の向上を図るため、国内線については、高需要路線を中心にダブル・トリプルトラック化を、また、国際線については複数社化を推進しており、４年７月には大阪－仙台線、名古屋－鹿児島線のダブルトラック化を実施し、また、３年12月に東京－シンガポール線、４年４月に福岡－大連線を全日空が開設し、国際線の複数社化を実施したところである。

なお、国内線のダブル・トリプルトラック化については、４年10月に対象路線の基準となる年間旅客数をダブル化路線については、原則70万人以上から原則40万人以上、トリプル化路線については、100万人以上から原則70万

人以上（ただし、空港の整備状況等を勘案して、当分の間ダブル化路線50万人以上、トリプル化路線80万人以上）に引き下げ、更に競争の促進を図ることとした〔２－９－９表〕〔２－９－10図〕。

２－９－９表　国内線のダブル・トリプルトラック化の実施状況

**２－９－９表　国内線のダブル・トリプルトラック化の実施状況**

| 路線 | JAL | ANA | JAS | ANK | SWAL |
|---|---|---|---|---|---|
| 成田－大阪 | 昭和53年６月 | 昭和61年７月 | 〃 | 〃 | 〃 |
| 東京－鹿児島 | 昭和61年10月 | 昭和39年10月 | 昭和53年７月 | 〃 | 〃 |
| 東京－小松 | 昭和61年10月 | 昭和38年７月 | 平成３年７月 | 〃 | 〃 |
| 名古屋－福岡 | 昭和61年10月 | 昭和39年６月 | 〃 | 〃 | 〃 |
| 名古屋－札幌 | 昭和62年４月 | 昭和40年６月 | 〃 | 〃 | 〃 |
| 福岡－鹿児島 | 〃 | 〃 | 昭和38年10月 | 昭和62年７月 | 〃 |
| 東京－那覇 | 昭和29年２月 | 昭和47年５月 | 昭和63年７月 | 〃 | 〃 |
| 東京－松山 | 昭和63年７月 | 昭和40年11月 | 〃 | 〃 | 〃 |
| 東京－広島 | 平成２年７月 | 昭和38年９月 | 〃 | 〃 | 〃 |
| 東京－函館 | 平成元年７月 | 昭和38年７月 | 〃 | 〃 | 〃 |
| 東京－宮崎 | 〃 | 昭和38年７月 | 平成元年７月 | 〃 | 〃 |
| 那覇－石垣 | 〃 | 〃 | 〃 | 平成元年７月 | 平成４年７月 |
| 名古屋－那覇 | 平成２年11月 | 昭和47年10月 | 〃 | 〃 | 〃 |
| 札幌－福岡 | 昭和46年７月 | 平成３年３月 | 〃 | 〃 | 〃 |
| 大阪－松山 | 平成３年４月 | 昭和36年４月 | 〃 | 〃 | 〃 |
| 大阪－札幌 | 昭和36年６月 | 昭和45年５月 | 平成３年５月 | 〃 | 〃 |
| 東京－秋田 | 平成３年７月 | 東京37年９月 | 〃 | 〃 | 〃 |
| 東京－長崎 | 平成３年７月 | 昭和48年12月 | 昭和50年５月 | 〃 | 〃 |
| 東京－熊本 | 平成３年７月 | 昭和39年７月 | 昭和53年７月 | 〃 | 〃 |
| 大阪－鹿児島 | 平成３年９月 | 昭和37年５月 | 昭和55年７月 | 〃 | 〃 |
| 大阪－仙台 | 平成４年７月 | 昭和51年７月 | 昭和55年７月 | 〃 | 〃 |
| 名古屋－鹿児島 | 平成４年７月 | 昭和45年12月 | 〃 | 〃 | 〃 |

２－９－10図　国際線の複数社化の実施状況（旅客便）

## 2－9－10図　国際線の複数社化の実施状況（旅客便）

（平成４年８月現在）

| 路線 | ANA | JAS | JAL |
|---|---|---|---|
| 欧州 | | | |
| 東京～ストックホルム線 | ※ ◇2 （元年４月） | － | － |
| 東京～ロンドン線 | 7 （元年７月） | － | 7 4 5 （36年６月） |
| 東京－ウィーン線 | ※ ▽3 10 （元年７月） | － | － |
| 東京－パ　リ線 | 3 （２年10月） | － | 7 （36年６月） |
| 東京～ブラッセル線 | ※ 3 （２年10月） | － | － |
| アジア | | | （北京） |
| 東京～大連～北京線 | △1 △6 （62年４月） | － | 4 3 ◯3 2 （49年９月） |
| 東京～香　港線 | △7 （62年７月） | － | 4 11 ◯3 ▽ ▽ ◯5 （34年７月） |
| 東京～ソ ウ ル線 | ◇7 （63年７月） | ▽（63年７月） | 4 3 7 ▽ ▽ ◯6 （39年４月） |
| 東京－バンコク線 | ◇2 （元年７月） | － | 4 7 （31年10月） |
| 東京～シンガポール線 | ◇2 （３年12月） | ◯4 （２年２月） | 4 7 ◯5 （33年５月） |
| 名古屋～クアラルンプール線 | ※ ◯2 （２年10月） | － | － |
| 福岡－バンコク線 | ◇2 （３年８月） | － | － |
| 福岡－大　連線 | ◇2 （４年４月） | － | － |
| 米国（除くグアム・サイパン） | | | |
| 東京～ロサンゼルス線 | 7 （61年７月） | － | 14 （34年５月） |
| 東京～ワシントン線 | 2 4 3 （61年７月） | － | 2 （３年３月） |
| 東京－ニューヨーク線 | 5 4 （３年３月） | － | 4 4 （61年７月） |
| 東京～ホノルル線 | － | ◯2 （３年６月） | 31 （29年２月） |
| 名古屋～ホノルル線 | 3 （３年９月） | － | ◯7 （60年４月） |
| グアム・サイパン・オセアニア | | | |
| 東京－グ ア ム線 | △5 （61年３月） | － | 7 （45年10月） |
| 東京～シドニー線 | 5 （62年10月） | － | 7 （44年９月） |

注　(1)　各欄の数値は、１週間あたりの日本発の便数を、括弧内は運航開始時期を表す。
(2)　※は共同運航便である。　□B747, □4B747-400, ◯DC-10
(3)　各路線の機材は次のとおりである。　△L-1011, ◇B767, ▽A300, ▽10A310

(4) 地域航空輸送の展開

（地域の創意工夫によるネットワークの充実）

離島については、航空輸送が離島住民の足として生活に密着した役割を果たしているが、こうした離島路線の必要性等を踏まえ、国においては、着陸料や航行援助施設利用料の軽減措置を講じ、また、地方公共団体においても、固定資産税の軽減措置、欠損補助等の助成を行っているところである。このような離島航空については、国、地方公共団体、航空企業のそれぞれが、その維持のため適切な役割を果たしていくことが必要であり、運輸省では必要な施策の検討を進めているところである。

また、地域航空については、都市間の高速運送等、地域における独自の役割が期待される分野であり、時間価値の上昇や利用者ニーズの多様化による地域航空ニーズの高まりに対応して、地域の創意工夫による取組みを前提として、地域的ネットワークの形成を図っていくことが必要である。このような地域航空をめぐる新しい動きとして、３年11月からジャルフライトアカデミー(株)が広島－小松間、広島－長崎間等の運航を、３年12月から中日本エアラインサービス(株)が名古屋－高松間の運航を開始した。

## ２　「新国際航空運賃政策」の推進

（市場原理を反映したより弾力的な運賃設定のための新しい国際航空運賃政策の展開）

航空運賃については、これまで国内航空運賃の路線別賃率格差等の是正や国際航空運賃の方向別格差の是正を図ってきたところであるが、特に国際航空運賃については、近年、旅行ニーズが高度化、多様化し、航空に関する情報が充実している中で、航空利用者の価格意識がとみに高まっており、運賃の水準や内容について利用者の要求に適切に対応することが重要な課題となっている。

### ㈠ 新エコノミークラス運賃の導入と団体包括旅行運賃（ＧＩＴ運賃）、特別回遊運賃（ＰＥＸ運賃）等の値下げ

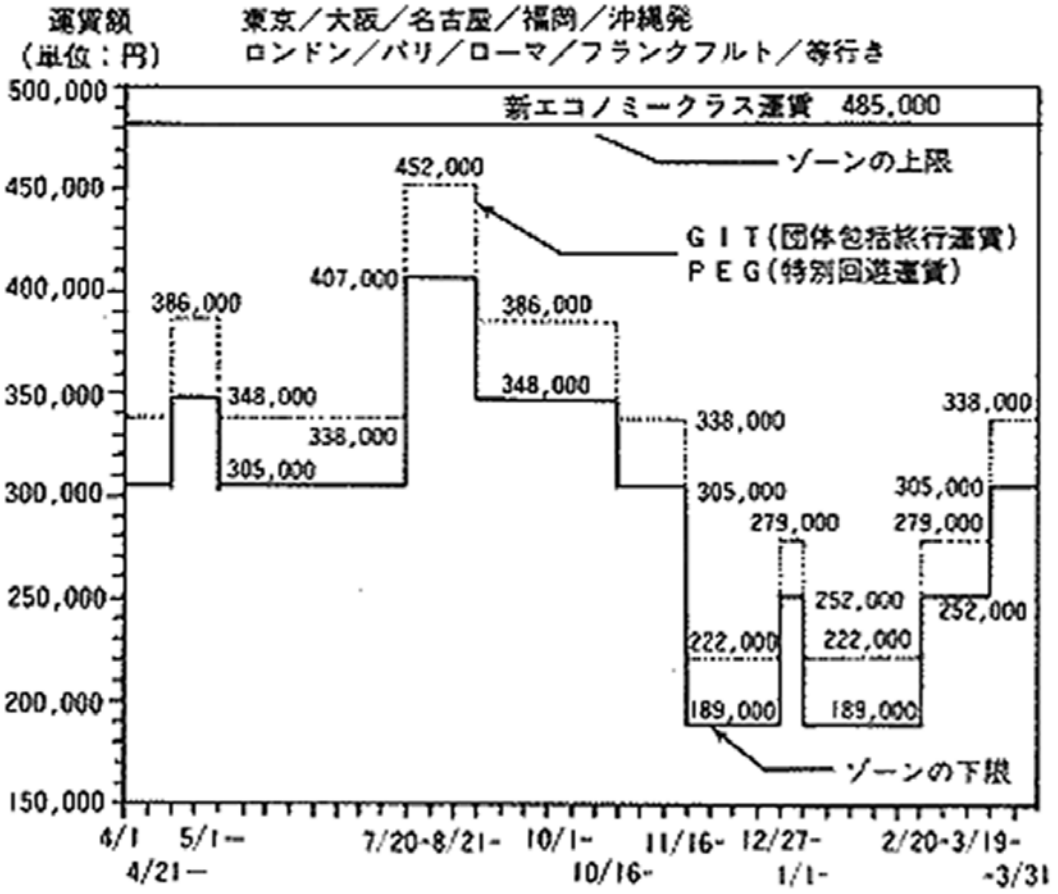
従来のエコノミークラス運賃は、その運賃水準、サービス内容等からほとんど利用されておらず、形骸化している実情にあった。このため、エコノミークラス運賃をそのサービス内容に見合った運賃水準とすることにより、企業の出張等個人客が広く利用し得る運賃とするため、日本発運賃について、欧州線については３年10月から、北米・アジア線については４年４月から従来のエコノミークラス運賃と比べて最大約17％値下げされている新エコノミークラス運賃を導入したところである。また、需要の平準化を図るため、ＧＩＴ運賃、ＰＥＸ運賃等について、欧州線は３年11月、北米線は４年４月、アジア線は４年６月に値下げを実施したところである。

### ㈡ 国際航空旅客運賃の特別運賃に係るゾーン運賃制の導入

国際航空運賃については、利用者の価格意識がとみに高まってきており、市場原理をよりよく反映し、航空企業の自主的な判断による弾力的な運賃設定の可能性をより高めていくことが必要となっている。こうした考え方に基づき、ＧＩＴ運賃、ＰＥＸ運賃等季節性のある特別運賃の日本発往復運賃について、ゾーンの範囲（新エコノミークラス運賃額を上限とし、同運賃額に一定の比率を乗じた額を下限とする範囲）内において認可申請が行われた場合には自動認可とする国際航空旅客運賃に係るゾーン運賃制を、欧州線については４年４月から、北米・アジア線については４年６月から導入し、４年７月にゾーン運賃の許可を行ったところである〔２－９－11図〕。

２－９－11図　国際航空旅客運賃の特別運賃に係るゾーン制

## 2－9－11図　国際航空旅客運賃の特別運賃に係るゾーン制




(ｳ) チャーター運賃の弾力化、国際航空貨物運賃に係る幅運賃制の導入

チャーターの実施内容、実施時期等により適切なレベルで設定されるチャーター運賃、基本的に市場メカニズムに基づき設定される貨物運賃については弾力的な運賃設定を可能とし、実態に即したものとすることが必要である。このため、チャーター運賃については、包括的に幅をもって許可する仕組みを導入していくこととしており、また、日本発国際貨物運賃について、４年４月に100kg以上の貨物の運賃を20％の幅の範囲内で航空企業が自由に設定できる制度である幅運賃制を導入したところであり、関係国政府の許可が得られ次第実施することとしている。

(ｴ) 地方空港経由の国際乗継運賃の検討

地方都市から地方空港を経由して出国することが容易となるよう新東京国際空港を経由する場合に比べ旅客負担が軽減されるような運賃の設定について検討することが必要である。

### 3　「新国際航空政策」の推進

本格的な国際時代の到来に伴い、国際航空については、その需要が増大しており、また、世界的な航空に関する規制緩和の潮流の中で、国際航空市場における航空企業間の競争は一層激化していくことが予想される。このため、これらの変化に的確に対応して、その発展を期すことが重要な課題となっている。このような国際航空をとりまく環境の変化、また、これに伴う国際航空への要請の変化に対応するため、３年６月、運輸政策審議会答申「今後の国際航空政策のあり方について」において21世紀を展望した90年代の国際航空政策の基本的な方向が示されたところであり、運輸省としてはこの答申を踏まえ、前述の新国際航空運賃政策のほか、下記の政策を推進しているところである。

(1) 国際航空ネットワークの充実

（我が国利用者の多様なニーズに対応した旅行パターンの実現）

(ｱ) 国際航空ネットワークの形成の方向

我が国発着の旅客需要に対しては、近年の旺盛な日本人観光客を対象とした乗入れ希望国が多数に上っており、我が国に対し航空協定の締結を申し入れている国は44か国に達している。こうした外国企業の多くは、日本人客の発生地が東京・大阪等大都市圏中心となっていることから、大都市圏への乗入れを希望している。一方、発着枠の制約のない地方空港については、需要に応じて国際路線の開設が行われてきているが、必ずしも十分でない実情にある。このような状況の下においては、大都市の空港については、発着枠の制約が中長期的には顕在化してくるものと考えられることから、こうした国際航空の需要構造を前提にすると、大都市空港のように空港制約が存在する場合における路線形成と企業の新規参入については、発着枠の有効な利用の観点から優先順位を検討していくことが必要であり、一方、空港制約のない空港における路線形成と企業の参入については、相手国との実行上の権益均衡の考え方に必ずしもとらわれず、外国企業のみであっても定期便開設を認めるべきものと考えられる。

(ｲ) 効率的な直行ルートと回遊ルートの形成によるネットワークの形成

ビジネス旅客及び近距離の観光旅客に多い直行型の旅行パターンに対応した直行路線の充実を図るとともに、中・長距離の日本人旅客に多い回遊型の旅行パターンに対応した回遊型ネットワークの形成と利用者ニーズに対応した国際航空ネットワークの充実を図ることが必要である。

これらの考え方に基づき、航空交渉等を通じ、国際航空ネットワークの拡充を実施することとしており、平成４年においては、大阪－ケアンズ－シドニー線（日本航空）（３月）、名古屋－ロンドン（英国航空）（４月）等10月現在までで合計17の新規路線を開設している。

(2) 我が国航空企業の供給力の充実と効率化の推進

（国際旅客の増加、競争環境の激化に対応した供給力、コスト競争力の確保）

(ｱ) 供給力の充実

我が国発着の国際航空旅客需要は、今後とも堅調な伸びが見込まれるが、近い将来、大都市における空港制約が緩和された場合には、飛躍的な供給力の増加が求められるものと考えられる。しかしながら、我が国航空企業においては、今後、大量に操縦者の定年退職者が発生することが見込まれることから、乗員の供給力の増加を図るため、各企業における自社養成を積極的に進めるとともに、長距離路線における乗員編成基準の見直しや操縦士の60歳制限年齢の延長等を検討していくこととしており、また、必要に応じて、外国人乗員の導入を図ることとしている。さらに、多角的に供給力を確保するため、外国航空企業に運航を委託して事業を遂行する方式の導入を認めたところであり、日本航空が３年５月から千歳－アンカレッジ－ニューヨーク線、４年４月から東京－シドニー線等の路線において運航委託を実施している。

(ｲ) 効率化の推進

我が国航空企業による生産体制の効率化を一層推進するためには、ウェットリース、コードシェアリング、ゲートウェイにおける機材変更等の方策の活用を図ることが必要であり、また、チャーター輸送、国内航空貨物輸送、コミューター輸送等の特定の航空市場の需要に対応した分社化等の推進を図る必要がある。ウェットリースについては、３年２月から福岡－ホノルル線、千歳－ホノルル線においてジャパン・エア・チャーターから日本航空へのウェットリースが実施されている。また、チャーター輸送については、国際チャーター専門会社であるワールド・エアー・ネットワークが３年３月から大分－シンガポール間等を、また、ジャパン・エア・チャーターが３年７月から福岡－ホノルル間等の運航を行っている。

(3) 近距離国際航空施策

（「地方発直行型の手軽な旅行」の実現）

(ｱ) 地方空港の国際化

最近の国際航空旅客需要をみると、特に近距離国際航空の分野では我が国の地方都市から目的地へ直行するパターンが好まれることもあり、地方空港の国際化が重要な課題となっている。４年度においては、新たに大分、高松、那覇の各空港にソウル線（４月）、広島空港に香港線（７月）を開設するなど、地方空港発着の直行路線の開設を推進している。また、５年４月には、ＣＩＱ等の体制を整備した上で、富山空港にソウル線の開設を予定している。

(ｲ) 国際チャーターの拡大

地方空港の国際化のためには、国際定期路線の開設のほか、チャーター便の活用により地方における旅行需要の開拓をしていく必要がある。現在、我が国の国際チャーター便の利用状況は全体の輸送量の１％程度と低い水準にとどまっていることから、チャーター運賃に関する規制の弾力化、「フライ・アンド・クルーズ」等の多彩なパック旅行に対応した片道のみの包括旅行チャーターの実施等の施策を講じるほか、２年度に設立された我が国の国際チャーター専門会社を活用することにより、地方におけるチャーター需要を開拓していくことが重要である。

このような観点から、国際チャーター専門会社であるワールド・エアー・ネットワークが３年３月から大分－シンガポール間等の運航を開始して以来、４年８月までに合計288便（片道ベース）のチャーター便を運航し、旅

客数が約５万6,000人（片道ベース）に達した。また、ジャパン・エア・チャーターが、３年７月から福岡－ホノルル間等の運航を開始して以来、４年８月までに合計275便（片道ベース）のチャーター便を運航し、旅客数が約６万4,000人（片道ベース）に達した。

(4) 利用者利便の向上

（質の高い航空サービスの追及）

高度化する利用者ニーズに応え、「快適」な旅行を提供するためにも、機内サービス、空港サービスについて、その一層の向上を図るなど、航空企業において細心の配慮に努めていくことが必要である。

また、国際航空における事故の際の旅客への賠償額の水準は、質の高い航空サービスの観点からも重要な要素であるが、運送約款における責任限度額は実際に支払われる賠償額と比較した場合必ずしも十分なものということはできないことから、世界的な動向を勘案しながら、その見直しについての検討を行うことが必要である。

**４　民間航空再開40周年を記念して「空の日」、「空の旬間」の事業を展開〔２－９－12図〕**

２－９－12図　６日間で９万人という多数の来場者を記録した航空国際フェスタ'92




平成４年は、昭和27年の民間航空再開から40周年に当たることから、「空の日」（９月20日）・「空の旬間」（９月20日～30日）を中心に、民間航空再開40周年記念事業が行われた。本事業は、これまでの航空の発展に貢

献された方々に感謝するとともに、今後の一層の安全と成長を祈念し、国民の航空に対する理解を得ることを目的として行われたものである。

「もっと感動、空はフロンティア」をキャッチフレーズに、記念式典の航空国際フェスタ '92、記念論文の募集、空の日芸術賞による若手芸術家の海外研修派遣のほか、全国各地の空港などで一日空港長、施設見学、体験搭乗、絵画展等、多彩な催しが開催された。

## 第10章　地球環境の保全

### 第１節　地球的規模の環境問題への対応

#### １　地球サミットをはじめとする国際機関での主要な動き

（ＵＮＣＥＤの開催）〔２－10－１図〕

２－10－１図　ＵＮＣＥＤの会議風景（国連提供）

2－10－1図　ＵＮＣＥＤの会議風景（国連提供）




平成４年６月３日から６月14日までブラジルのリオ・デ・ジャネイロにおいて国連環境開発会議（ＵＮＣＥＤ：地球サミット）が開催された。会議では、環境と調和した持続可能な開発に向けて人と国家がとるべき原則を定めた「環境と開発に関するリオ宣言（リオ宣言）」、それを踏まえた具体的な行動計画を定めた「アジェンダ21」等が採択されるとともに、地球温暖化防止を目的とした「気候変動枠組み条約」等への署名が行われ、環境問題への国際的な共同歩調のための基本的枠組みが構築された。

「アジェンダ21」は、各国政府、国際機関、非政府組織（ＮＧＯ）、一般市民がそれぞれ協力して又は独立して積極的な行動をとることを念頭において定められた行動計画であるが、運輸に関わりの深い項目としては、交通分野における省エネルギー、公共輸送機関の利用促進、汚染の少ない交通システムの形成、海洋環境の保護、観測・監視の強化、エコツーリズムの推進、技術移転等の国際協力が挙げられており、運輸行政においてもこれらを踏まえた積極的な取組みが求められている。

（海洋汚染をめぐるＩＭＯの動き）

国際海事機関（ＩＭＯ）では、船舶からの海洋汚染を防止するための国際条約である「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書」（ＭＡＲＰＯＬ73／78条約）を基礎に、常に新たな課題への対応を進めてきており、４年３月には、①油の排出基準の強化、②タンカー事故に伴う油流出を防止又は低減するための二重船体構造等の義務付け等を内容とする条約改正を採択したほか、船舶からの排出ガス抑制対策についても検討を始めている。

また、大規模な油流出事故に対する国際的地域緊急防除体制の整備等を目的とする「1990年の油汚染に対する準備、対応及び協力に関する国際条約（仮称）」（ＯＰＲＣ条約）を２年11月に採択し、現在、５か国が批准を終っている（同条約は15か国が批准した後12か月で発効）。

（オゾン層保護をめぐる動き）

モントリオール議定書は、地球を有害紫外線から守る働きを持つオゾン層の保護について、その破壊物質である特定フロン・ハロンの生産を2000年までに全廃すること等を定めているが、オゾン層の破壊は予想以上に進行しており、規制の前倒しが提案されている。

４年11月コペンハーゲンで予定されているモントリオール議定書締約国会合においては、カーエアコン、冷蔵倉庫等の冷媒に使用される特定フロンの生産全廃時期の前倒し、鉄道、船舶等の消火剤に使用される特定ハロンの生産全廃時期の前倒しが決定される見込みであるほか、その他の物質についても規制強化の動きが強まっている。

## ２　地球環境問題の解決を目指した運輸の対応

(1) 観測・監視体制の充実〔２－10－２図〕

２－10－２図　大気バックグランド基準観測所業務を開始予定の南鳥島気象観測所

2－10－2図　大気バックグランド基準観測所業務を開始予定の南鳥島気象観測所



（地球温暖化問題）

気象、水象、地象等の総合的観測、予報等を通じて災害の予防、交通の安全の確保等に寄与する業務を行っている気象庁では、地球温暖化現象の実態解明を進めるための気温、降水量、海水温、海面水位等の変動について、世界気象機関（WMO）が推進している世界気象監視（WWW）計画等に基づく観測網の一翼として観測・監視を強化するとともに、温室効果気体やオゾン層の地球規模での変動を監視するための全球大気監視（ＧＡＷ）計画等の国際的観測・監視計画に資する体制の充実・強化を図っている。特に、４年１月からは、西太平洋での海洋気象観測船による温室効果気体等の海洋深層観測を充実するとともに、民間定期航空機による上層大気中の温室効果気体の定常観測を日航財団の協力により開始したほか、５年１月からは、南鳥島気象観測所の設備、機能を充実し北西太平洋域で初の大気バックグランド汚染基準観測所として機能させることを目指して、大気中の二酸化炭素濃度の観測を開始することとしている。また、地球温暖化に関する世界各国の観測・監視データについては、気象庁に設置された「WMO温室効果気体世界資料センター」の役割を兼ねる「温暖化情報センター」で収集・管理・提供を行っており、４年３月には、温室効果気体と気候変動の動向及びオゾン層の状況についてとりまとめた「地球温暖化監視レポート1991」を公表した。

このほか、気象庁ではWMOの推進している世界気候研究計画に沿って気候変動の予測精度の向上をめざした気候モデルの高度化のための研究及び世界的に解明が急がれている雲の温暖化への影響、二酸化炭素等の大気・海洋間の循環に関わる研究等を進めている。

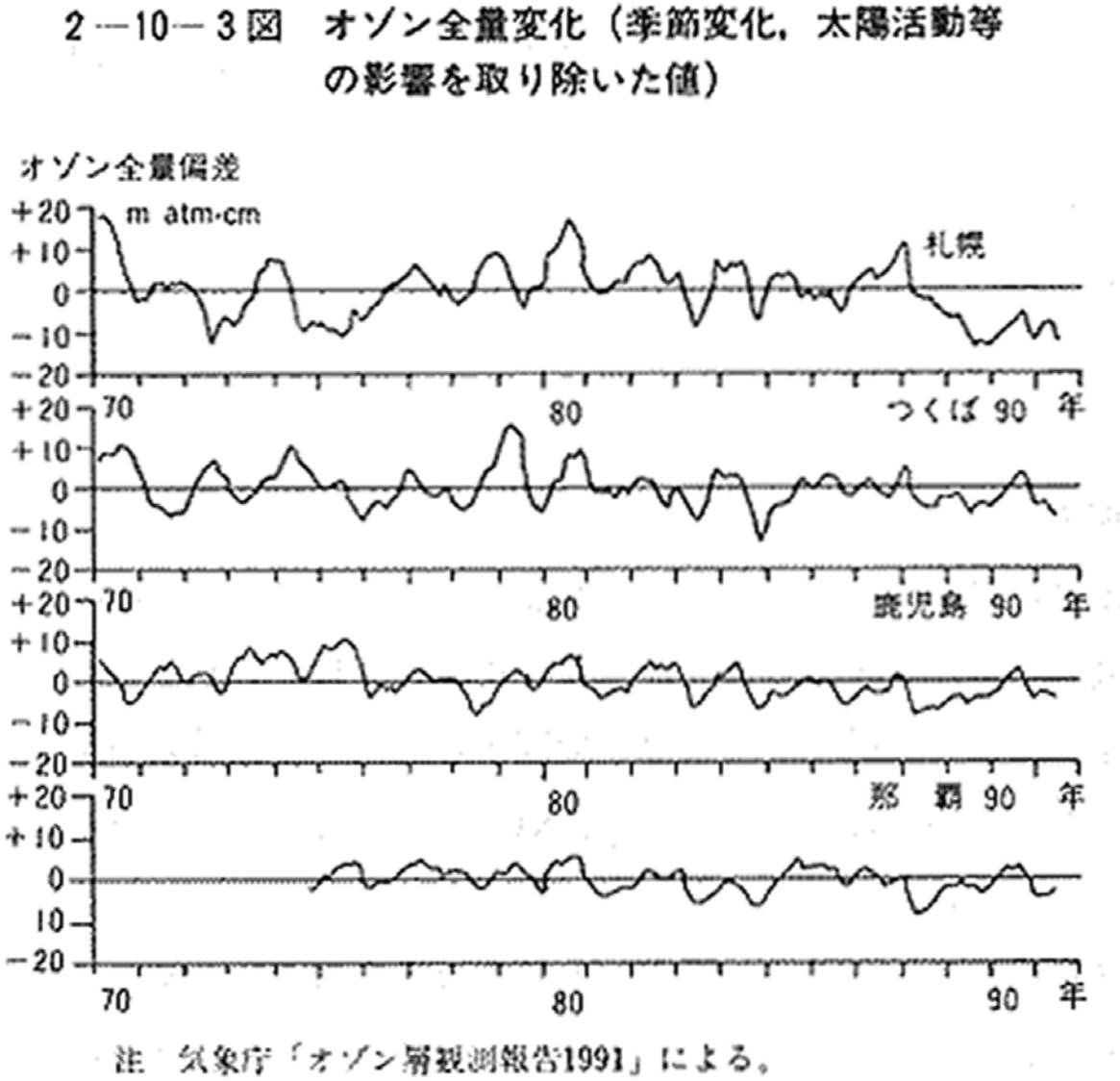
海上における船舶交通の安全確保等のほか水路の測量、海象の観測を行っている海上保安庁では、地球温暖化への海洋の果たす役割等に関し、定常的な海洋観測や、国連教育科学文化機関・政府間海洋学委員会（ＵＮＥＳＣＯ／ＩＯＣ）の西太平洋海域共同調査（ＷＥＳＴＰＡＣ）の一環としての大型測量船「拓洋」による海洋精密観測や漂流ブイの追跡観測等による海況変動の監視を行うとともに、地球温暖化に伴う海面水位変動の監視を実施している。

また、海上保安庁の「日本海洋データセンター」では、こうした各種の観測から得られた海洋データの一元的な収集・管理・提供を行っている。

さらに、地球温暖化に係る国際的なプロジェクトである世界海洋循環実験（ＷＯＣＥ）については、気象庁と海上保安庁が参画している。

（オゾン層の破壊）〔２－10－３図〕

２－10－３図　オゾン全量変化（季節変化，太陽活動等の影響を取り除いた値）




注　気象庁「オゾン層観測報告1991」による。

気象庁の観測結果によれば、極を除く全球平均オゾン全量は10年当たり約３％減少しており、３年に南極で過去最大のオゾンホールが出現したほか日本においても札幌で３年12月、４年１月及び３月にこれらの月における過去最低のオゾン全量を記録した。このようにオゾン層の破壊は引き続き進行していることから、気象庁ではオゾン層及びオゾン層関連物質の観測・解析並びにオゾン層破壊メカニズムの解明と予測のための研究等を進めている。

（海洋汚染及び海洋変動）

海上保安庁及び気象庁は、我が国周辺海域、主要湾等において、海水及び海底堆積物中の油分、ＰＣＢ、重金属等の汚染調査、海洋における海上漂流物の定期的な実態調査を行っているほか、ＩＯＣの海洋汚染モニタリング計画に参加し、廃油ボールの漂流・漂着状況の調査を行っている。

また、気象庁では日本周辺及び西太平洋海域で海洋変動の監視及びエルニーニョ現象等の予測モデルの開発を行っており、４年４月には、エルニーニョ監視センターを開設し、エルニーニョ現象等の大規模海洋変動等の監視・予測を行っている。

(2) 環境と調和した運輸の構築

地球環境問題の中でも最も重要な課題の一つである地球温暖化問題に関しては、２年10月に「地球温暖化防止行動計画」が定められ、政府全体として二酸化炭素排出を抑制するための各種対策が講じられているが、国際的には４年６月のＵＮＣＥＤで「気候変動枠組み条約」の署名が行われた。

運輸部門についても、国内における全排出量の約２割を占めることからＣO2の排出を抑制することが重要な課題であり、自動車燃費の改善やハイブリッド自動車等の普及導入等の省エネルギー・ＣO2排出抑制措置を交通機関毎に進めるとともに、物流における内航海運、鉄道の利用促進、共同輸配送等の促進、旅客輸送における公共交通機関の利用促進等により、全体としてエネルギー効率が良くＣO2の排出量が少ない交通体系の構築を進めている。

また、地球温暖化に伴い海面水位が上昇した場合、人口、資産が集中する臨海部の諸機能に重大な影響を及ぼすものと予想されるため、臨海部への影響の予測と被害を未然に防止するための具体的な対策について検討を進めている。

オゾン層破壊に関しては、特定フロン及びハロンについて、自動車のカーエアコンの整備時における特定フロンの大気中への放出の抑制、船舶における特定フロン・ハロンの使用抑制等を指導するとともに、代替フロンを利用した施設、設備への転換の促進を図ることとしている。

海洋汚染に関しては、２年11月に採択されたＯＰＲＣ条約について、早期批准に向けた体制整備を進めるとともに、４年３月に採択されたＭＡＲＰＯＬ73／78条約の改正を受けて、油タンカーに対する二重船体構造の義務付け等の海防法等関係法令の整備を行うこととしている。

また、我が国への主要タンカールートであるアセアン諸国周辺海域において、大規模な油流出事故が発生した場合の国際的地域緊急防除体制の整備を図ることを目的とするＯＳＰＡＲ計画を２年度から推進しており、４年１月にアセアン各国及びＩＭＯとマニラにおいて第一回ＯＳＰＡＲ協力会議を開催した。４年度は、11月に第二回ＯＳＰＡＲ協力会議をジャカルタで開催することとしており、９月にはその事前会合として東京で専門家会議を開催した。

(3) 国際的な協力

運輸分野における環境関係国際協力については、我が国における技術、知識、経験の蓄積を生かして、①鉄道等公共交通機関の整備によるエネルギー効率の良い交通体系の形成、②自動車の修理・検査体制の整備等による交通機関からの汚染の低減・抑制、③気象及び海象についての観測・監視体制の整備、④海洋汚染防止技術の普及等の分野において積極的な協力を実施している。

また、運輸分野における交通基盤施設の整備等の国際協力に関して開発途上国の環境保全に十分配慮するための指針作りを進めており、３年度は港湾分野について実施し、４年度には、鉄道分野について実施することとしている。

## 第２節　環境対策の推進

### １　大気保全、騒音対策

(1) 自動車からの排出ガス対策

自動車排出ガス規制については、平成元年12月の中央公害対策審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」の短期目標値を踏まえ、３年３月、３年～６年規制として、窒素酸化物（ＮＯｘ）及び黒煙の規制強化に加え、新たに粒子状物質の規制を行うことを内容とする道路運送車両の保安基準の改正を行ったところであり、税制上の措置等により基準適合車への代替を進めるとともに、長期目標値についても技術開発を進め早期実現を目指すこととしている。

また、東京特別区、大阪市等の大都市においては、自動車排出ガスに対する規制強化にもかかわらず窒素酸化物による大気汚染の改善がはかばかしくないまま推移していることから、従来にはない新しい視点に立った総合的かつ効果的な施策を講じる必要があり、４年５月、「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」が成立したことを受け、同法に基づき、車検制度を用いた使用車種規制とともに、トラック事業者等の事業活動に係る自動車使用の合理化に関する指針の策定等を着実に実施することとしている。

また、自動車排出ガス対策の一環として、低公害車（メタノール自動車、ハイブリッド自動車、圧縮天然ガス（ＣＮＧ）自動車、電気自動車）を普及させることが重要となってきており、普及のための税制上の優遇措置を講じている。また、４年６月には、東京都板橋区に大型のメタノール燃料スタンドが設置されるなど、普及のために重要な役割を担う燃料供給体制についても整備が進められている。

このほか、自動車からの排出ガス総量を抑制するための交通体系の整備を推進することとしている。

(2) 船舶からの排出ガス対策

船舶からの排出ガスについては、先に述べたＩＭＯにおける検討と併行して４年５月省内に「船舶からの大気汚染問題検討会」を設置し、①船舶の運航が大気に及ぼす影響、②大気汚染防止技術等について総合的な検討を行っている。

(3) 自動車騒音対策

自動車騒音対策については、新車の加速騒音規制の強化、使用過程車に対する近接排気騒音規制の導入、消音器装置の義務付け等を実施してきたところであるが、４年秋に予定されている中央公害対策審議会の「今後の自動車騒音低減対策のあり方について」の中間答申を踏まえて新たな対策を検討することとしている。

(4) 鉄道騒音対策

新幹線の騒音対策については「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」、「新幹線鉄道騒音対策要綱」等に基づき関係旅客鉄道株式会社に対し具体的な対策の実施等の指導を行っている。

また在来線についても、地域の実情に応じ発生源対策を基本として各種対策を適切に実施するよう指導しているところである。

4年3月、行政機関、鉄道事業者及び研究機関が協力して鉄道騒音に関する効果的な対策を推進する上で必要な連絡・調整を行うことを目的とした「鉄道騒音等対策会議」を設置し、積極的に騒音対策を推進することとしている。

(5) 航空機騒音対策

航空機騒音対策については、低騒音機の積極的導入等の発生源対策のほか、航空機騒音障害防止法等により空港周辺地域において、学校・住宅等の防音工事の補助、移転補償、緩衝緑地等の整備等の周辺対策を促進してきた。また、学校等の防音工事等に伴い設置された空気調和機器の機能回復工事等を3年度から実施するなど、順次対策を拡充してきており、今後とも積極的にこれらの対策を推進し、空港と周辺地域との調和ある発展を図ることとしている。

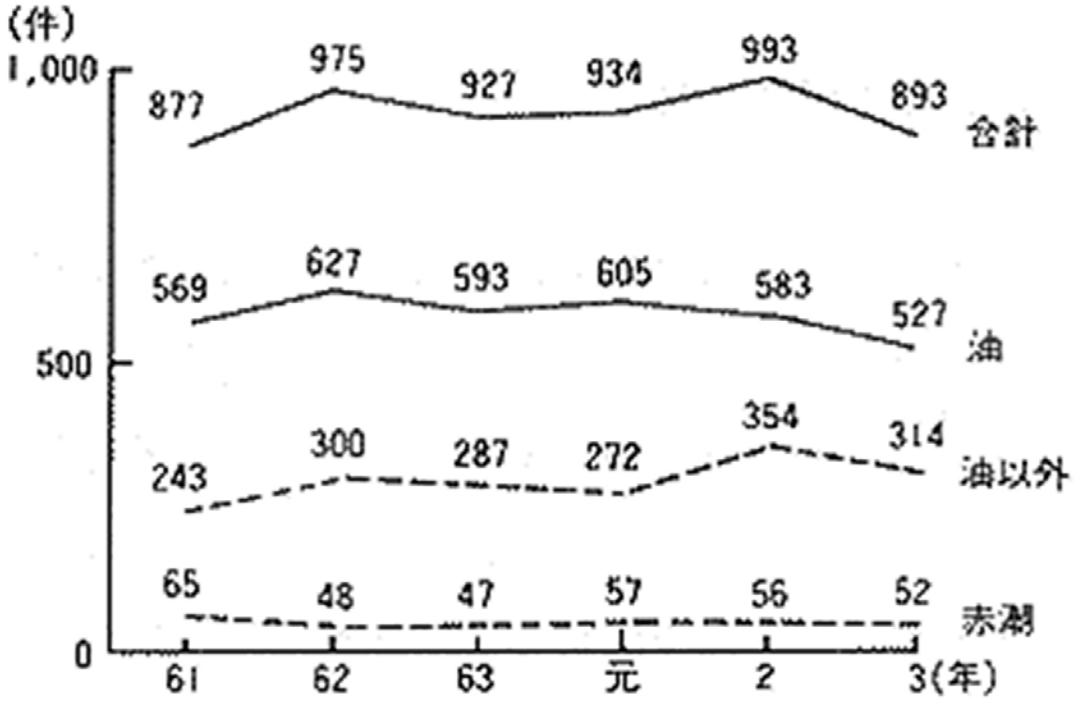
なお、福岡空港騒音訴訟については、4年3月福岡高等裁判所において、差止請求及び将来の損害賠償請求は却下、過去の損害賠償請求は一部容認する旨の判決が言渡されたが、国は、同空港の公共性、現在まで実施してきた環境対策等についての判断につき不服があるとして上告している。

## 2　海洋汚染対策

(1) 海洋汚染の状況、取締り、防除対策〔2－10－4図〕

2－10－4図　海洋汚染の発生確認件数の推移

## 2－10－4図　海洋汚染の発生確認件数の推移




注　(1)　海上保安庁資料による。
　　(2)　油以外とは，有害液体物質，廃棄物等をいう。

（海洋汚染の状況）

３年に我が国周辺海域において海上保安庁が確認した海洋汚染の発生件数は893件となっており、２年より100件（約10%）減少した。

一方、我が国周辺海域等における、海水及び海底堆積物中の油分、ＰＣＢ、重金属等についての汚染状況は全体的に低いレベルである。

（監視取締り）

海上保安庁は、海洋汚染の発生の可能性が高い海域に巡視船艇・航空機を重点的に配備するとともに、監視取締用資器材を活用するなどして、海洋汚染の監視取締りを実施しており、３年には、海上公害関係法令違反を1,347件送致したほか、国際条約に基づく公海上での外国船舶による油等の不法排出の旗国通報を９件行った。今後も、海洋環境保全のために厳重な監視取締りを行うこととしている。

（排出油の防除対策）

海上保安庁は、油排出事故が発生した場合、巡視船艇・航空機等を出動させ、排出状況の把握及び原因者等防除措置実施者への指導・助言を行うとともに、原因者側の対応が不十分なときは、全国主要部署に配備している排出油防除資機材を使用して排出油の防除を行うなど被害を最小限にくい止めるための措置を講じている。

(2) 船舶等に対する規制

「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（以下「海防法」という。）」を中心に、船舶からの油、有害液体物質等の排出規制等を行っているが、４年５月には、海防法の一部改正により、油の排出時に乗船者がとるべき措置を定めた油濁防止緊急措置手引書の一定船舶への備え付け等を義務付けたほか、４年７月よりコンテナ等を用いた海洋汚染物質の輸送に関する規制を実施した。さらに、４年３月のＭＡＲＰＯＬ73／78条約の改正を受け、船舶からの油の排出基準強化やタンカーに対する二重船体構造の義務付けに関する法令の整備を進めている。

**３　港湾等における環境対策**

(1) 浄化対策

港湾における浮遊ゴミの回収のための清掃船の建造を行うとともに、瀬戸内海等３海域で浮遊ゴミ・油の回収事業を実施している。また、公害防止のための汚泥浚渫等の事業を４年度は東京港等15港で実施するとともに、より快適な海域環境を創出する「シーブルー計画」の一環として、水・底質の浄化や生物相の回復を図る覆砂や海浜の整備を４年度は瀬戸内海、松島港等２海域３港で実施している。

(2) 廃棄物の適正な処理

廃棄物を適正かつ安全に処分するための廃棄物埋立護岸の整備を４年度は四日市港等29港及び大阪湾で実施している。特に大都市圏では、複数の都府県が共同で利用する広域処理場を整備するフェニックス計画を推進し、大阪湾圏域では既に廃棄物の受け入れを行っている。

# 第11章　運輸における安全対策の推進

## 第１節　交通安全対策の推進

交通安全の確保は運輸行政の基本であり、このための施策の推進は最も重要な課題の一つである。運輸省としては、人命尊重が何ものにも優先するとの見地に立ち、従来から、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定めた交通安全基本計画に基づき、毎年度、具体的な交通安全業務計画を定め、各輸送機関の安全の確保に努めてきている。

平成４年度は、第５次交通安全基本計画（３～７年度）に基づき、交通安全施設等の整備、車両・船舶・航空機等輸送機器の安全性の確保、交通従事者の資質の向上及び適切な運行管理の確保等の施策を更に推進するとともに、気象資料等の収集の強化や適時に的確な予報・警報等の提供更に救難体制の整備や被害者の救済対策にも積極的に取り組むことにより、陸・海・空すべての分野における交通安全対策の一層の充実を図っている。

### １　交通事故の概況〔２－11－１表〕〔２－11－２図①,②〕〔同図③,④〕

２－11－１表　道路交通事故，鉄軌道交通事故，海上交通事故及び航空交通事故による死傷者数の推移

## 2－11－1表　道路交通事故，鉄軌道交通事故，海上交通事故及び航空交通事故による死傷者数の推移

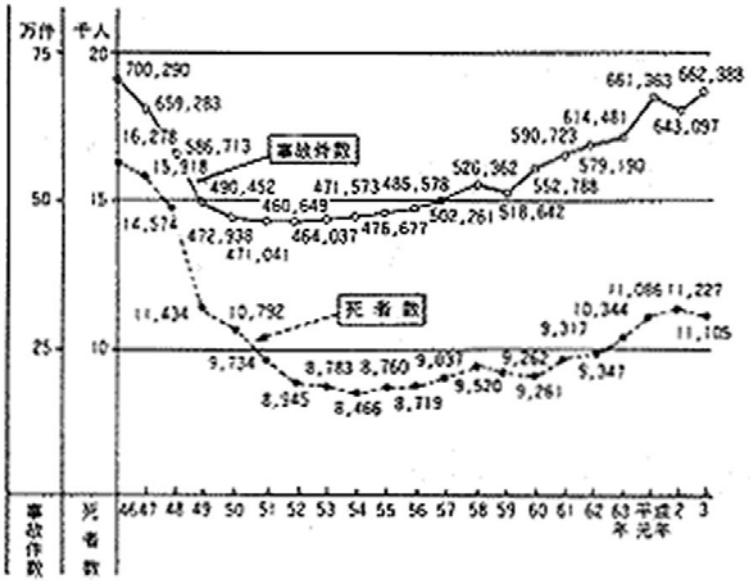
| 区別 / 年 | 道路交通事故 | | 鉄軌道交通事故 | | | | 海上交通事故 | | 航空交通事故 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 死傷者数 | 対前年比 | 運転事故 | | 踏切事故 | | 死亡行方不明者数 | 対前年比 | 死傷者数 | 対前年比 |
| | | | 死傷者数 | 対前年比 | 死傷者数 | 対前年比 | | | | |
| 昭和 | 人 | % | 人 | % | 人 | % | 人 | % | 人 | % |
| 62 | 731,526<br>(9,347) | 1.4<br>(0.3) | 1,209<br>(409) | △3.1<br>(△0.2) | 772<br>(220) | 55.0<br>(17.6) | 259 | △3.4 | 60<br>(31) | △63.9<br>(40.9) |
| 63 | 763,189<br>(10,344) | 4.3<br>(10.7) | 1,135<br>(471) | △6.1<br>(15.2) | 536<br>(216) | △30.6<br>(△1.8) | 311 | 20.1 | 36<br>(13) | △40.0<br>(△58.1) |
| 平成元年 | 825,918<br>(11,086) | 8.2<br>(7.2) | 1,241<br>(413) | 9.3<br>(△12.3) | 516<br>(176) | △3.7<br>(△18.5) | 283 | △9.0 | 33<br>(16) | △8.3<br>(23.0) |
| 2 | 801,522<br>(11,227) | △3.0<br>(1.3) | 1,005<br>(456) | △19.0<br>(10.4) | 530<br>(224) | 2.7<br>(27.8) | 197 | △30.4 | 91<br>(43) | 175.8<br>(168.8) |
| 3 | 821,350<br>(11,105) | 2.5<br>(△1.1) | 1,949<br>(451) | 93.9<br>(△1.1) | 808<br>(175) | 52.5<br>(△21.9) | 229 | 16.2 | 92<br>(23) | 0.01<br>(△46.5) |

注　(1)　道路交通事故は警察庁資料，その他は運輸省資料による。
(2)　（　）内は，死者数の内数である。
(3)　鉄軌道交通事故の踏切事故は，運転事故の内数である。
(4)　航空交通事故は，日本国の領域内及び我が国登録航空機の公海上及び外国の領域内における事故（機内における病死を除く。）である。

2－11－2図　交通事故件数と死者数の推移　①道路交通 ②鉄軌道交通

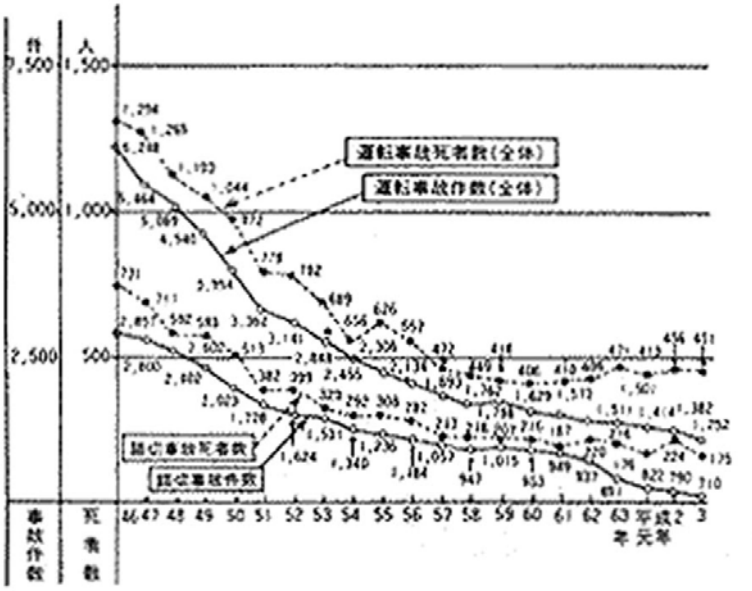
## 2－11－2図　交通事故件数と死者数の推移

① 道路交通




注　46年は沖縄県を含まない。

② 鉄軌道交通

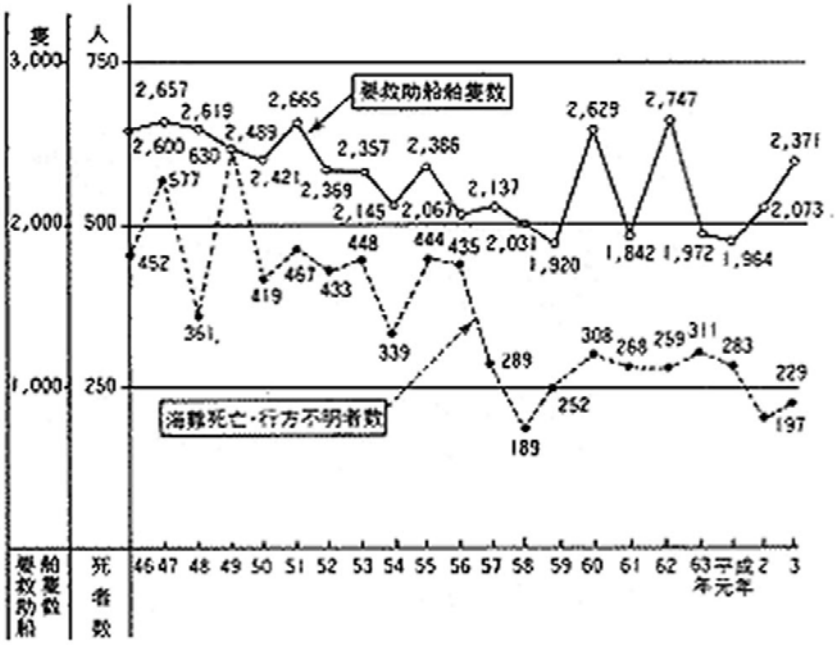



注 (1) 鉄軌道の47年以前は年度数値である。

(2) 運転事故とは，列車衝突，列車脱線，列車火災，踏切障害，道路障害，人身障害及びこれらに属さない事故であって，列車又は車両の運転により500万円（昭和62年４月１日以前は50万円）以上の物損を生じたものをいう。

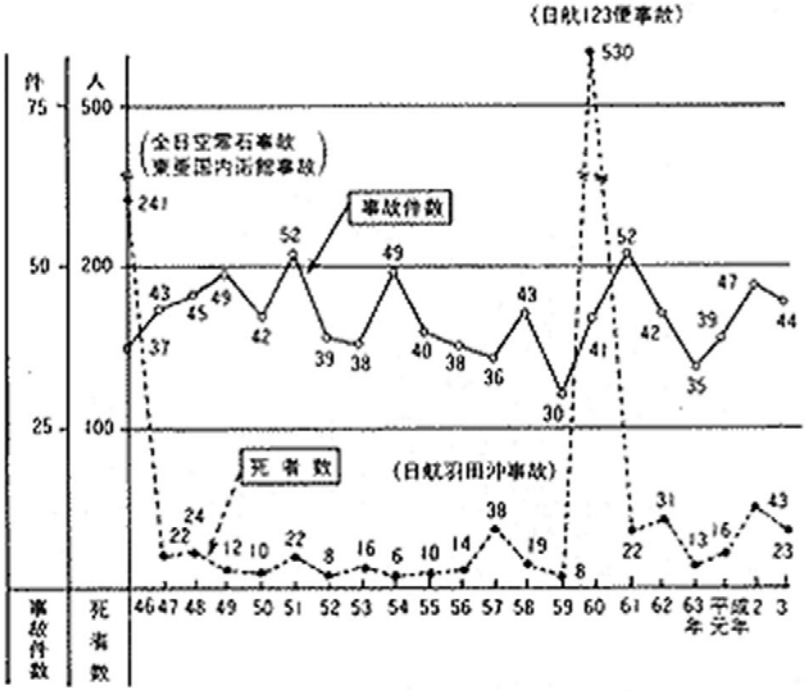
２－11－２図　交通事故件数と死者数の推移　③海上交通 ④航空交通

③　海上交通




注　要救助船舶隻数の58年にはこのほかに，日本中海中部震に伴うものが1,117隻ある。

④　航空交通




注　航空事故は我が国の領域内で発生した事故（外国機に係る事故を含む。）及び公海上で発生した我が国登録機に係る事故であり，機内における病死を除いたものである。

道路交通事故の発生件数及び負傷者数はそれぞれ増加したが、死者数は、３年には11,105人と２年に比べ122人（1.1%）減少した。しかしながら、死者数は昭和63年から４年連続して１万人を超えている。

鉄軌道交通事故のうち運転事故による死者数は、平成３年には451人と２年に比べ５人（1.1%）減少したが、３年５月に発生した信楽高原鐵道列車衝突事故等の重大事故が発生したため負傷者数は1,498人と２年に比べ949人（173%）と大幅に増加した。

海上交通については、３年に救助を必要とする海難に遭遇した船舶は2,371隻と２年に比べ増加し、死亡・行方不明者も229人と２年に比べ32人（16%）増加した。

航空交通については、３年の民間航空機事故件数（機内における病死は除く。）は44件、死者数は23人といずれも２年に比べ減少傾向にある。

## ２　交通安全の確保

### (1) 道路交通の安全対策

自動車の構造・装置についての安全性の向上に関しては、４年３月の運輸技術審議会答申「自動車の安全確保のための今後の技術的方策について」を踏まえて、事故回避、被害軽減等のための自動車の安全基準の拡充強化、研究開発の推進等による自動車の安全性の一層の向上を図る。

また、４年３月に運輸省、警察庁、建設省の３省庁により設立された(財)交通事故総合分析センターを活用した総合的観点からの事故調査分析、これらを基にしたより効果的な安全基準の策定等を図る。

自動車の安全の確保と公害の防止を図るために国が行っている自動車検査及び点検整備については、時代の要請に対応した今後のあり方を運輸技術審議会に４年７月に諮問し、専門技術的見地から検討いただくことにしている。

さらに、運行管理者に対する指導等により、事業用自動車の安全運行の確保に引き続き努める。

このほか、自動車事故被害者に対する救済対策として、自動車損害賠償保障制度の適切な運用等を行っていく。

### (2) 鉄軌道交通の安全対策

#### (ｱ) 鉄軌道の安全性の確保

鉄軌道における事故は長期的には減少傾向にあるが、ひとたび大事故が起きればその被害は甚大なものとなるため、より一層の安全性を確保するため常に十分な安全対策を講じておく必要がある。

具体的には、軌道強化等の線路施設の整備、自動列車停止装置（ＡＴＳ）の設置・改良、列車集中制御装置（ＣＴＣ）の整備、列車無線及び通信装置の整備等の運転保安設備の整備、コンピュータの利用等新しい技術を取り入れた検査機器の導入による車両の安全性の確保、乗務員等に対する教育訓練の充実、厳正な服務と適正な運行管理の徹底等による安全運行対策を実施している。

また、運輸省とＪＲ各社の安全担当責任者で構成する鉄道保安連絡会議を定期的に開催し、安全対策に関する指導・情報交換を行い、安全対策の推進に努めている。

(ｲ) 踏切事故の防止対策

踏切事故の防止については、踏切道改良促進法及び第５次踏切事故防止総合対策（３～７年度）に基づき踏切道の改良を計画的に推進しており、３年度においては、立体交差化97か所、構造改良331か所、保安設備の整備323か所の改良を行った。

これら踏切整備のために、国は必要な資金を財政投融資により確保するとともに、一定の要件を満たす鉄道事業者に対し、地方公共団体と協力して踏切保安設備の整備費の一部を補助している。

(3) 海上交通の安全対策

(ｱ) 海上交通環境の整備

(a) 港湾等の整備

３年度は、港内の船舶の安全を確保するため、新潟港等74港において防波堤、航路、泊地等の整備を行った。また、沿岸海域を航行する船舶の安全確保のため、下田港等12港の避難港を整備するとともに、関門航路等16航路の狭水道航路の拡幅、増深等を行った。

(b) 広域電波航法システム（ロランＣ）の整備

海上保安庁は、米国が我が国周辺海域で運用しているロランＣを、５年度中に引継ぎ運用するため、必要な施設の整備を行っている。また、隣接国のロランＣ局等のリンクした国際協力チェーンの構築のため、関係国と技術的検討を行っている。

(c) 海上交通情報機構の整備

海上保安庁は、船舶交通のふくそうする東京湾、瀬戸内海において、船舶の安全かつ能率的な運航を確保するため、海上交通に関する情報提供と航行管制を一元的に行う海上交通情報機構の整備．運用を行っている。

(d) 航路標識・海図等の整備

海上保安庁は、船舶の安全かつ能率的な運航を確保するため、灯台等の航路標識の整備を行っている。また、紙海図等の水路図誌を整備するとともに、４年度から、紙海図以上の安全性・利便性を有する電子海図表示システムに必要不可欠な電子海図の作成のためのシステムの開発等に着手している。さらに、船舶交通の安全に係る情報のうち緊急を要するものを航行警報等により提供している。

(ｲ) 船舶の安全な航行の確保

(a) 旅客船の安全対策

旅客船に対して、運航管理者の選任、運航管理規定の作成を柱とした安全運航管理体制の整備を図っている。さらに、国内旅客船については、運航管理者研修、業務監査等を通じて運航管理に係る指導監督を行うなど安全運航に万全を期している。また、我が国は、海事問題に関する国連の専門機関であるＩＭＯ（国際海事機関）等の場において、外航客船の安全対策に係る国際規範の策定に向けて積極的に寄与している。

(b) 海上交通ルール及び航行安全対策

海上保安庁は、船舶交通の安全を図るため、海上交通ルールを定めた海上衝突予防法等の海上交通関係法令に基づく規制に加えて、船舶の種類に応じた所要の安全指導を行っている。また、東京湾横断道路等船舶交通に大きな影響を与えるおそれのある大規模プロジェクトについて、事業主体等の関係者に対し、警戒船の配備等海上交通の安全の確保のための措置を講じるよう指導しているほか、船舶の航行を制限する海域の設定等必要な措置を講じている。

(ｳ) プレジャーボート等海洋レジャーに係る安全対策の推進

プレジャーボートの船型及び操縦方法の多様化、海難発生件数の増加等プレジャーボートをめぐる状況は大きく変化してきている。このため、小型船舶操縦士指定養成施設等関係機関に対して、プレジャーボートの安全な航行に関する啓蒙及び指導を図るよう引続き指導し、免許取得者の希望者に対して水上オートバイに関する実技講習を受けられる体制を整えたほか、安全キャンペーンを実施している。

海上保安庁は、(財)日本海洋レジャー安全・振興協会、小型船安全協会、ＰW安全協会等民間団体による安全活動の支援等種々の施策を推進してきている。今後とも、愛好者が自らの責任において安全意識をもって行動するという基本原則の啓もう、ルールやマナーの普及及び知識・技能の向上を図るための施策を実施していくこととしている。

(ｴ) 船舶の安全性の確保

船舶の安全性を国際的に確保するために国際海事機関（ＩMO）において行われている「1974年の海上における人命の安全のための国際条約（ＳＯＬＡＳ条約）」の改正作業、技術基準等の検討、「1977年の漁船の安全のための国際条約（トレモリノス条約）」の早期発効を目的とした議定書作成作業等に我が国も積極的に対応している。

さらに、一般危険物については、ＭＡＲＰＯＬ73／78条約附属書Ⅲ（包装状態で海上輸送される有害物質による汚染防止のための規則）の発効に伴い、船舶による危険物の運送基準等を定める告示の一部改正（４年７月１日施行）を行った。

また、放射性物質については、海外からのプルトニウムの返還輸送及び国内各原子力発電所からの低レベル放射性廃棄物の青森県六ケ所村の貯蔵施設への輸送が予定されており、当該輸送の安全確保に万全を期すため、安全審査体制の充実を図っている。

また、運輸省では、最新の通信技術を利用した全世界的な遭難・安全通信システム「海上における遭難及び安全の世界的な制度」（ＧMDＳＳ）の導入に必要な船上無線設備の設置義務付け、無線設備の義務付け範囲の拡大、ＧMDＳＳに対応した新たな海技資格（海技士（電子通信））の設定等を内容とする船舶安全法及び船舶職員法の改正に伴って関係政省令の整備を行い、４年２月１日から施行されたところであり、引き続きその円滑な導入に努めていく。

また、海上保安庁及び気象庁においては、４年２月１日から運用を開始したＧＭＤＳＳに関連して、ＮＡＶＴＥＸシステム及びＩＮＭＡＲ－ＳＡＴ－ＥＧＣシステムにより、航行警報等の提供及び海上予報・警報の発表を開始した。

(ｵ) 海上捜索救助体制等の整備

海上保安庁は、ＳＡＲ条約等に基づく我が国の広大な捜索救助区域において発生する海難に迅速かつ的確に対応するため、航空機との連携機能の強化を図った巡視船、捜索救助能力に優れた航空機等を整備するとともに、転覆船内からの遭難者の救出等を行う特殊救難体制、医師による洋上往診を行う洋上救急体制等を整備するほか、より効果的な捜索救助活動を可能とする船位通報制度（ＪＡＳＲＥＰ）を運用している。また、ＧＭＤＳＳの導入に伴い、４年２月１日から関連通信施設の運用を開始している。

(ｶ) 海難審判による原因の究明

海難審判庁は、海難の発生防止に寄与するため、迅速かつ的確な原因究明に努め、３年には重大海難事件３件を含む815件の裁決を言い渡した。４年に入ってからは、旅客船くいーんふらわあ２旅客船フェリーむろと衝突事件（３年８月８日に神戸港で発生、乗客７人負傷）、引船第七十七善栄丸被引台船辰二五〇〇水中翼船こんどる三号衝突事件（３年２月20日に瀬戸内海音戸瀬戸で発生、乗客50人、乗組員５人負傷）、潜水艇支援調査船へりおす遭難事件（61年６月17日に福島県相馬港沖合で発生、９人死亡、第二審）の３件の重大海難事件の裁決を言い渡している。

(4) 航空交通の安全対策

(ｱ) 航空保安システムの整備

航空交通の安全性の向上と空域の有効利用による航空交通容量の拡大を図るため、航空路監視レーダー（ＡＲＳＲ、ＯＲＳＲ）、空港監視レーダー（ＡＳＲ）及び管制情報処理システム（ＲＤＰ、ＦＤＰ、ＡＲＴＳ）の整備を行っている。

また、定期便の定時性の確保と就航率の向上を図るため、計器着陸装置（ＩＬＳ）と航空灯火等の整備を進めている。

３年度においては、函館ＡＳＲ、庄内ＩＬＳ、庄内、利尻及び奥尻のＶＯＲ／ＤＭＥ等の整備を完了し、運用を開始した。

(ｲ) 航空機の安全運航の確保

(a) 運航管理の改善

航空運送事業者は航空機の運航基準、運航管理の実施方法等を運航規定に定めるよう義務付けられており、運輸省では安全性確認検査等により運航管理体制を確認し、必要に応じ改善措置を講ずるなどの指導、監督を行っている。

(b) 航空機乗員養成の拡充

航空会社の事業規模の拡大に加え、定年退職者の増加等もあり、今後操縦士の需要は大幅に増大することが見込まれている。航空会社の操縦士は航空大学校をはじめ、自社養成、防衛庁からの割愛及び外国人等、その供給ソースが多様化してきており、運輸省では操縦士の質の確保を図るため航空会社への指導を強化している。

(c) 航空保安大学校の充実

航空保安大学校においては、関西国際空港の開港等に備えて新規職員の養成体制の充実を図るため、４年度には、教育用の飛行場及びターミナル用管制卓等の更新整備を、また、同岩沼分校においては、高度な専門技術習得のため教育用の航空路用管制卓の更新整備を進めることとしている。

(d) 航空保安対策

我が国では、「よど号」事件を契機として、各空港においてＸ線検査装置や金属探知器による検査の実施等のハイジャック防止対策を講じており、その結果、昭和55年以降ハイジャック事件は発生していない。しかしながら、国際的には航空機の爆破事件が懸念されており、我が国としても、即位の礼を契機に平成２年11月より、世界に先がけて主要空港の国際線において全ての受託手荷物のＸ線検査を実施するなど爆破防止対策の強化に努めている。

(ｳ) 航空機の安全性の確保

我が国の航空機はその運航形態から離発着回数が多く、経年化に伴う事故の防止及び安全性の確保が強く求められている。このため各航空会社に対し航空機の点検、整備の強化及び改修の促進を指示してきたが、今後も更に対策の強化を進めていく。

(ｴ) 小型航空機等の事故防止対策

小型航空機の運航の安全を確保するため、法令及び安全関係諸規程の遵守、無理のない飛行計画による運航の実施、的確な気象情報の把握、操縦士の社内教育訓練の充実等について指導監督を行っている。

更に、航空運送事業者については運航規程及び整備規程の認可、安全性確認検査等を通じ、運航及び整備体制の充実を図るよう指導する。また、スカイレジャーについては、全国スカイレジャー振興協議会等関係団体を有効に活用し、事故防止の指導を行っている。

(ｵ) 危険物輸送の安全基準の整備

危険物の輸送量の増加及び輸送物質の多様化に対応すべく、国際民間航空機関（ＩＣＡＯ）及び国際原子力機関（ＩＡＥＡ）において危険物輸送に関する安全基準の整備強化が進められており、これらの動向をふまえ所要の基準の整備を図っている。

また、航空運送事業者については、危険物輸送に関する安全基準の遵守及び危険物輸送従事者に対する社内教育訓練の充実等を行うよう指導している。

(ｶ) 緊急時おける捜索救難体制の整備

民間航空機の捜索救難については、警察庁、防衛庁、運輸省、海上保安庁及び消防庁が協定を締結し、救難調整本部（ＲＣＣ）を東京空港事務所に設置して実施にあたっている。ＲＣＣにおいては、必要な施設の性能向上を進めるとともに、関係機関との合同訓練を定期的に行い、捜索救難体制の一層の充実強化を図っている。

## 第２節　災害対策の推進

運輸省、海上保安庁及び気象庁は、災害対策基本法に定める指定行政機関として、防災業務計画を策定し、災害防止のための予報体制の強化、輸送施設及び交通機関の災害予防対策、国土保全対策、災害復旧事業を総合的かつ計画的に推進している。

### １　災害予防の強化

(1) 予報・監視体制の強化

(ア) 気象情報等の提供等

気象庁は、地域ごとのより細かい予報・警報の発表、防災のための的確な気象情報を正確かつ迅速に提供するため、昭和63年度からコンピュータネットワークの整備を進めており、平成４年度には東京・仙台・札幌・福岡に次いで大阪Ｌ－ＡＤＥＳＳ（地方中枢気象資料自動編集中継装置）を更新・整備する。また、札幌・仙台・東京及び沖縄管内の予報警報一斉伝達装置を更新・整備し、ＦＡＸによる予報・警報等の伝達体制の強化を図る。さらに、札幌・仙台・東京・大阪・福岡管内の航空気象官署に航空気象情報配信装置を整備し、関係機関への情報伝達を強化する。観測装置については、気象レーダーの更新（３～４年度：函館）、アメダス（地域気象観測システム）の有線ロボット気象計（四要素）の更新（232か所）、高層気象観測自動処理装置の整備（根室、潮岬）等を実施して近代化、効率化を図ることとしている。

また、海洋についても高潮や津波に対する注意報・警報の発表をはじめ、日本近海及び北西太平洋域の海水温・海流・波浪・海氷の解析及び予報等の情報を作成・提供し、船舶及びマリンレジャー等の安全確保に寄与するとともに、引き続き解析・予報制度の一層の向上を図っている。さらに、４年４月にエルニーニョ監視センターを設置して、エルニーニョ現象の解析及び情報の提供を開始した。

(イ) 地震対策

気象庁は、全国的な地震観測を行い、津波予報、地震情報等防災上必要な情報を提供している。また、気象庁長官は東海地震の発生のおそれがあると判断した場合には、内閣総理大臣に「地震予知情報」を報告することとされており、このため、各種観測データをリアルタイムで処理し、総合的に監視する「地震活動等総合監視システム」を運用している。また、４年度は仙台・札幌・福岡に次いで大阪管区気象台に地震津波監視システムを整備して津波予報の一層の迅速化を図ることとしている。

海上保安庁は、地震予知に必要な基礎資料を得るため、南海トラフ等において、海底地形・地質構造調査、潮汐観測、地磁気観測、重力観測等を実施し、これらのデータを地震予知連絡会に提供している。

(ウ) 火山対策

気象庁は、全国83の活火山のうち、活動的な19火山の常時観視を行い、その他の火山については、火山機動観測班が計画的に基礎調査を実施している。噴火等異常時には、同観測班が出動して緊急観測・監視を行うこととしている。これらの観測成果に基づき、適時適切に火山活動情報及び臨時火山情報を関係都道府県知事等防災機関に通報・伝達している。

海上保安庁は、南方諸島・南西諸島海域の海底火山活動を的確に把握するため、定期的に航空機等による観測を実施し、これらのデータを火山噴火予知連絡会に提供している。

(2) 防災対策

(ア) 鉄道の防災対策

鉄道事業者は、鉄道運転規則に基づく鉄道施設の定期点検等を行い、危険箇所を把握するとともに、橋梁等の構造物を必要に応じ取替え又は改良を実施している。さらに、雨期や台風時期に被害の発生するおそれのある箇所の点検を強化し、災害防止に努めている。

また、運輸省においては、消防庁と協議のうえ地下鉄道の火災対策に関する技術基準を作成し、これに基づいて必要な指導を鉄道事業者に行っている。

(イ) 港湾の防災対策

地震対策として、観測強化地域及び特定観測地域とその周辺の港湾において、耐震強化岸壁等の整備及び既存の大型岸壁の液状化対策工事を実施している。また、火山対策として避難施設緊急整備地域の伊豆大島波浮港及び長崎県島原港において、避難岸壁等の整備を実施している。

(ウ) 海上防災体制の整備

海上保安庁は、海上における災害の発生に備え、自ら排出油防除資機材の整備等を行うほか、海上災害防止センターを中心とした民間の海上防災体制の充実を図るとともに、流出油災害対策協議会の設置を促進するなど官民の協力体制の強化に努めている。また、中央防災会議において決定された「当面の防災対策の推進について」（昭和58年）及び「南関東地域直下の地震対策に関する大綱」（平成４年）に基づき、立川広域防災基地における海上防災関係施設及び横浜海上防災基地の整備を推進している。

(エ) 空港における消火救難体制及び雪害対策

各空港ではＩＣＡＯの基準に基づき化学消防車の整備等消火救難体制の充実に努めるとともに、救急医療資機材の配備等空港救急医療体制の整備を進めている。

積雪寒冷地の空港においては、除雪車両の整備等除雪体制を強化し、降雪期の航空機運航の安全性及び定時性確保に努めている。

## ２　国土保全の推進

(1) 安全で快適な生活を支える海岸事業の推進

港湾海岸事業では、人口・資産の集積が著しい“みなとまち”を高潮、津波、海岸侵食等の自然災害から守るとともに、人々の海辺とのふれあいや良好な海岸景観を創出する「ふるさとの海岸づくり」を進めており、東京、伊

勢、大阪の三大湾等における高潮対策、新潟港西海岸等での侵食対策、三陸・土佐沿岸等での津波対策、博多港海岸での海岸環境整備事業等を実施している。

(2) 災害復旧事業の実施

港湾施設及び港湾内の海岸保全施設の災害について、３年は１、２月の冬期風浪、９月の台風19号等による約310億円の被害が発生した。この被災施設を早期に復旧させるため３年、４年で実施した災害復旧事業費は約259億円である。また、４年は２月の冬期風浪、８月の台風10号等によって災害が発生しており、９月上旬までの被害報告額は約27億円となっている。

### ３　雲仙岳噴火災害への対応

雲仙岳は、２年11月17日普賢岳山頂東方にある九十九島火口、地獄跡火口の２か所から198年ぶりに噴火した。その後、一時活動が低下したが３年２月12日に再噴火し、５月以後火山活動が活発化した。６月３日には、規模の大きな火砕流の発生により、死者40名、負傷者９名、行方不明者３名（自治省消防庁調べ３年９月18日現在）等の被害が発生した。

運輸省においては、港湾管理者、交通関係事業者等との連絡体制を確保するとともに、臨時避難施設としての旅客船・旅館・ホテルの借上げのため関係機関との連絡調整を図った。また、陸上の交通規制に伴い海上輸送による交通の便を確保するにあたり、関係者等を指導し安全な運航の確保を図るとともに、避難勧告区域及び警戒区域内の自動車に対し検査証の有効期間の伸長の措置を講じた。また、３年６月30日に発生した土石流により大きな被害を受けた島原鉄道に対しては、鉄道軌道整備法に基づき災害復旧事業費の一部を補助した。さらに、港湾管理者を指導し、島原港において、避難岸壁、避難広場等の整備を推進している。

気象庁では、雲仙岳の活動に対し観測監視体制の強化を図ってきたところであるが、３年６月３日の規模の大きな火砕流の発生以降遠望観測装置等の整備強化を行った。さらに、その後も続いている活発な火山活動に対処するため、３年度補正予算等により、地震計、遠望観測装置、傾斜計、空振計、地磁気観測装置等の各種観測機器を整備し、一層の観測・監視体制の強化を図り、これらの観測データに基づいて火山情報を迅速的確に発表している。

海上保安庁は、発災後、長崎海上保安部に「雲仙普賢岳噴火等災害対策本部」を設置し、付近海域の監視・警戒、海底地形・変色水等の調査等に万全を期してきたが、海上における情報伝達体制が整備されたことなどから、４年５月６日対策本部は解散したが、引き続き情報の収集に努めるとともに避難民の緊急輸送等万一の場合に備え、巡視船艇・航空機が即応できる体制を確保している。

### ４　国際防災の10年の推進

自然災害による被害の世界的な軽減を図るため、国連において1990年代を「国際防災の10年」（International Decade for Natural Disaster Reduction）とすることが決定され、これを受けて政府は、元年５月に内閣総理大臣を本部長とし、運輸大臣、国土庁長官等を、副本部長とする「国際防災の10年推進本部」を設置し、国際防災の10年の活動を積極的に推進することとしている。

運輸省、海上保安庁及び気象庁としても、国内における災害対策を総合的かつ計画的に推進していくとともに、国際的には、各国の防災対策の現状・改善のためのガイドライン整備を行うなど、防災に係る国際協力及び国際交流を積極的に推進することにより、国際防災の10年の活動に重要な役割を果たしている。

## 第３節　技術開発の推進

運輸技術の分野は、鉄道、自動車、船舶、港湾、航空、気象、海上保安等広範囲にわたっており、その技術開発の成果は、多くの人々の生活の向上に貢献することが期待される。平成３年６月10日には運輸技術審議会より諮問第十六号「21世紀を展望した運輸技術施策について」に対する答申が出された。答申の内容は交通政策を進めていく上で必要となる運輸技術施策全般についてまとめたもので、技術分野も多岐にわたり、それぞれの技術について実現を目指す時期を90年代と21世紀以降に分けて今後の開発の方向性を示したものとなっている。運輸省では、今後、本答申の内容に沿って運輸技術施策を推進することとしている。

以下に現在進めている主な技術開発事例を紹介する。

### １　鉄道技術の開発

(1) 超電導磁気浮上式鉄道〔２－11－３図〕

２－11－３図　超電導電磁推進実験船「ヤマト１」




昭和37年に国鉄が開発を始めた超電導磁気浮上式鉄道については、超高速、低公害等の性格を有する将来の都市間大量輸送機関として期待され、現在は、(財)鉄道総合技術研究所において開発が進められている。

宮崎実験線（単線高架構造、延長７km）においては54年に、無人の実験車両で517km/hを達成し、また、62年には有人の実験車両で400km/hを達成するなど実験成果をあげてきている。

平成２年度からは、山梨県において新しい実験線の建設を進めており、高速連続走行試験等を経て、９年度末までに実用化のめどを立てる予定である。

なお、３年10月３日、宮崎実験線の車両ＭＬＵ002で車両火災が発生したことにより、一時実験線での走行試験は休止せざるを得なかったが、現在旧型式車両ＭＬＵ001を使用して走行実験を行っているとともに、難燃化等を十分に考慮した新しい車両ＭＬＵ002Ｎを制作中である。

(2) 常電導磁気浮上式鉄道

常電導磁気浮上式鉄道については、昭和49年より日本航空によって開発が進められたＨＳＳＴがあり、現在、㈱エイチ・エス・エス・ティで開発が続けられている。平成３年５月からは、第３セクターにおいて、愛知県内の実験線（延長約1.5km）で最高速度100km/h程度のシステムについて実用化のための各種試験を行っている。

また、運輸省においても、検討会を開催してその安全性、信頼性等に関する技術評価方法等の検討を行っている。

(3) 鉄道の高速化

鉄道の高速化は、運輸政策審議会及び運輸技術審議会の答申でも指摘された重要な課題であるが、ＪＲ各社においては、このための技術開発を積極的に行っており、速度向上が図られている。

新幹線においては、90年代に300km/h台での営業運転を行うべく、４年度から次世代の高速試験車両を投入して高速走行試験が実施されている。

在来線においても、ブレーキ性能の向上等の技術開発を行って、130km/hでの高速営業運転を行っており、振り子台車及び高加減速度車両の導入等による表定速度の向上も併せて実施されている。また、一部線区においては160km/hを超える高速営業運転を目指して、各種の技術開発を行いつつ高速走行試験が計画されている。

## ２　造船技術の開発

造船技術の高度化、海上輸送の効率化のため、造船業基盤整備事業協会を通じ高度船舶技術の研究開発を推進しており、現在、テクノスーパーライナー（航空機やトラックよりも大量の貨物（積載重量1,000トン）を高速（速力50ノット）かつ低コストで輸送することができ、トラック輸送から海上貨物輸送へのモーダルシフトにより労働力不足、交通渋滞等の緩和に貢献しうる新形式超高速船）の研究開発及び高信頼度舶用推進プラント（６カ月間メンテナンスフリーの高い信頼性を有し、熱効率等も現状を大きく上回るエンジン）の研究開発を進めている。さらに、地球的規模で顕著化する環境汚染に対処し、世界最大の造船国である我が国が、国際貢献策の一環としてその責務を果たすため、船舶からの油流出防止技術及び排気ガス浄化のための研究開発を進めている。

一方、原子力船「むつ」は、約１年間の実験航海を行い、原子動力の優秀性、安全性を実証した。「むつ」により得られた貴重な知見等を踏まえ、日本原子力研究所等では改良舶用炉の研究開発を進めている。

この他、造船業のコンピューター統合生産システム（造船業ＣＩＭ）、超電導電磁推進実験船等のさまざまな研究開発を推進している。

## ３　人工衛星の開発利用

(1) 気象観測

元年９月に打ち上げられた静止気象衛星４号は、台風等の気象観測により災害の防止・軽減等に活躍するとともに、アジア、オセアニアの天気予報や世界気象機関の世界気象監視（WWW）計画等に貢献している。また、気象衛星の安定的・継続的な運用を図るため、静止気象衛星５号の開発を進めている。この衛星では、水蒸気分布の観測と海面水温測定の精度向上等のため赤外チャンネルの増加により、利用の拡大等が図られる予定である。

(2) 航空管制

洋上の航空機は、不安定かつ容量の少ない短波通信を用い、パイロットからの位置通報を基に管制を行っている。将来の航空交通量の増大に対応していくためには、衛星を利用することにより、管制機関と航空機との間の通信が大幅に改善でき、洋上の航空機の正確な位置の把握等安全性及び管制処理能力の飛躍的向上が期待できる。今後、衛星導入に向けての実用化のための研究を行うこととしており、２年度から衛星データリンクの研究を行っている。

(3) 捜索救助

海上における遭難情報をよりリアルタイムに入手できるよう、静止衛星を利用したシステムの実験を行うこととし、元年より静止気象衛星５号に搭載する遭難信号中継器の開発を進めている。

(4) 海洋測地

我が国の管轄海域の確定のためには、海図上の本土及び離島の位置を世界測地系で表示しておく必要がある。このため、海上保安庁では、世界測地系に基づくこれらの位置関係を高精度で求めるため、測地衛星「ラジオス」、「あじさい」等を利用した海洋測地を推進している。

(5) 運輸多目的衛星

運輸行政の各分野で衛星利用の重要性が増大している一方、民間においても衛星利用に対する期待が高まっており、運輸省としてはこのような状況を踏まえ、さまざまな衛星利用ニーズを効率的かつ経済的に満たすため、11年度頃の実現を目指して運輸に関する多目的な衛星システムの検討を行っている。

**４　海洋及びウォーターフロント**

(1) 港湾技術〔２－11－４図〕

２－11－４図　半円形防波堤のイメージ図

2－11－4図　半円形防波堤のイメージ図



運輸省は、21世紀初頭をめざした我が国の港湾技術の開発の促進に必要な政策を、「人と地球にやさしい港湾の技術をめざして－港湾の技術開発の長期政策－」として取りまとめ、４年６月に発表した。本長期政策は、運輸技術審議会答申「21世紀を展望した運輸技術政策について」（３年６月）を踏まえ、今後の港湾の技術開発について、その課題を明確に示すとともに、その推進方策を示したものであり、また、長期的な港湾整備政策「豊かなウォーターフロントをめざして－「21世紀への港湾」フォローアップ－」及び海岸整備政策「豊かな海辺づくりのために－２１世紀への海岸－」との整合性を図り、経済社会の変化にも対応するものである。

この長期政策を踏まえ、現在、高波浪下でも耐波浪安定性に優れ、軟弱地盤上で有利な半円形防波堤、効率的で安全な施工と作業環境の改善が図れる施工ロボット、使いやすく美しい港づくりという要請に対応するための景観設計手法等の技術開発を行っている。

一方、近年進展の著しい民間企業の技術力の一層の向上を図るため、「港湾に係る民間技術の評価制度」、「共同技術開発制度」等の有効活用を図るとともに、必要に応じ税制面、財政面での支援を行っている。

また、安全・快適な港湾空間の創出に資するため、一般市民の利用する親水性施設やマリーナ等の技術基準の充実、及び新しい技術的知見による臨港交通施設の技術基準の充実等を主要課題として、現行の港湾施設の技術上の基準の見直しを進めている。

(2) ウォーターフロント等における都市型索道システムの開発

索道は、地上部分の構造物が少なく、従来の鉄道等に比べ建設費が低廉であり、また、支柱間を運行することにより運河等の水域の横断等にも対応が可能という特性を備えていることから、ウォーターフロント等における中規模程度の旅客交通ニーズに対応する新しい交通手段として、都市型索道システムの開発を進めている。４年度にはこれまでの検討結果を踏まえて実験等を行い、引き続き風対策、速度向上及び輸送力増強等の基礎的な技術開発を推進することとしている。

## ５　交通安全のための技術開発

### (1) 自動車

近年の交通事故による死亡者数の増加、特に自動車乗車中の死亡者数の増加が顕著であることにかんがみ、４年の運輸技術審議会答申も踏まえ、事故の回避及び事故時の乗員の保護の両面からの調査・研究・評価を推進している。

また、エレクトロニクスを応用し、車両の周囲の交通環境・路面状況等を検知するセンサー等を車載することにより自動車を高知能化し、最も適切な安全動作を行うことができる先進安全自動車（ＡＳＶ）を21世紀初頭に実用化すべく３年度から調査研究を行っている。

### (2) 船舶

近年、高速船の導入が活発化するなど多様化する海上交通の安全を確保するため、船舶技術研究所では、高速航行シミュレーションによる安全性評価等の研究、船舶運航の評価技術と高速船の国際基準に関する研究、人工知能を応用した船用機関の保全性向上の研究及び浮遊式海洋構造物へのアクセスシステムに関する研究等を行っている。

港湾技術研究所では、港湾における高速船に対応した安全な航路、泊地等の水域施設をシミュレーションを用いて計画設計できる技術の開発を行っている。また、あわせて、船舶の高速化に対応した、高速荷役システム及び天候に左右されずに荷役及び客扱いが可能な全天候型施設の開発を行っている。

### (3) 鉄軌道

鉄軌道の安全のための技術開発については、高密度化運転保安システムの開発やこれに対応した抜本的な踏切遮断システムの改善方策について検討を進めている。また、降雨時や地震時における鉄軌道輸送の安全を確保する観点から、降雨災害の予知及び検知システム（ラミオス）の技術開発の成果並びに地震による事故防止及び地震発生後の運転再開の迅速化を図るための地震防災及び復旧支援システム（ユレダス、ヘラス）の技術開発の成果を踏まえ、複合した災害にも対処できる総合防災システムの開発を行い、技術の深度化を図っていく。

### (4) 航空

将来の航空ニーズに適合するために、地形による制約が少なく、正確で自由度の大きい複数の進入着陸コースの設定を可能とするマイクロ波着陸システム（ＭＬＳ）や航空機間のデータ通信機能を利用して、衝突の危険性を警告し回避する航空機衝突防止システム（ＡＣＡＳ）等の新しい航空保安システムの開発・評価を重点的に推進している。

## 6　地震・噴火, 気候変動, 気象予測のための技術開発

災害を未然に防ぐため、地震・噴火予知、気象予報及び気候変動予測の精度向上のための技術開発が必要である。特に、気象研究所では元年度より「直下型地震予知の実用化に関する総合的研究」を実施し、実用化のための手法開発を進めるとともに、「火山活動度の定量化に関する基礎的研究」等火山噴火予知のための基礎的な研究を行っている。また、温室効果気体増加による気候変動の予測精度向上のため３年度より「地球温暖化予測技術の高度化に関する研究」を実施している。気象庁では数値予報技術の高度化を図り、中・長期予報モデルの開発を進めている。

## 第４節　情報化の推進

運輸部門は、早い時期から情報システムと密接な関係をもって発展してきており、情報提供・予約システム、運行管理システム、安全確保システム等の各種情報システムの構築が図られてきている。

運輸に対する国民ニーズの高度化、多様化に的確に対応して、利用者利便の向上、企業経営の効率化、安全性の向上を図っていくためには、今後とも運輸部門における一層の情報化を推進していく必要がある。その場合、今後の情報化の方向としては、進展の著しい情報処理技術、通信技術の動向を踏まえつつ、従来の情報システムの高度化を図るとともに効率的に情報システムの構築の前提となる業務内容の標準化や情報システムの相互運用性の実現等を着実に推進していくことが必要不可欠であると言える。

このような観点から、運輸省では、以下のような運輸部門における情報化の促進のための施策を推進している。

### １　運輸における電子データ交換化の推進

(1) ＥＤＩの概要

ＥＤＩとは、異なる企業間で、見積、注文、納入、支払等の取引データを広く合意された規約に基づき、電子データとしてコンピュータ間で交換する仕組みである。

近年における情報システムは、同一企業内にとどまらず、他企業との間の情報の交換・処理に活発に利用されてきているが、このような情報化の進展に伴い、一つの事業所内に多数の取引先毎の端末機が設置されるなど、操作の煩雑性や重複投資が問題となり始めた。このような問題を解決する方策として「ＥＤＩ（電子データ交換）」が注目されている。ＥＤＩの導入によって、他企業とのデータ交換はコンピュータ間で瞬時に行われることとなり、社内外の伝票を削減するだけでなく、人手を使ったデータの再入力作業が省略でき、情報設備の重複投資の是正や事務処理の迅速化等、多くのメリットが期待される。このＥＤＩの実現には、情報を電子データとして交換するための共通規約が必要となる。

(2) 国際的な状況

ＥＤＩの規約については、国連欧州経済委員会の貿易手続簡易化作業部会（ＥＣＥ／ＷＰ．４）において「ＥＤＩＦＡＣＴ（行政、商業及び運輸のための電子データ交換規則）」と呼ばれる国際的な標準規約作りのための作業が進められている。これまでに情報を電子データとして表現する際の文法に相当する部分については、国際標準化が完了しており、今後は既存の取引における書式に相当する標準メッセージの開発とこれらの保守・普及等の活動が重要である。また、これらを効率的に進めるために地域専門家（ラポーター）が世界の５つの地域（汎米、西欧、東欧、オーストラリア／ニュージーランド、アジア）を代表して派遣されており、ラポーターの活動を支援する組織として各地域にＥＤＩＦＡＣＴボードが設けられ、精力的に技術的検討が進められている。

我が国は、平成２年に運輸、貿易等の業界団体を中心に、ＥＤＩＦＡＣＴ日本委員会を設置するとともに、シンガポールと合同でＥＤＩＦＡＣＴボードを設立し、アジア地域を代表して地域ラポーターを派遣している。アジアＥＤＩＦＡＣＴボードには４年８月現在、６か国と１地域（日本、シンガポール、韓国、中国、マレーシア、インド、台湾）が加盟している。

(3) 国内における状況

３年度に資本金5,000万円以上の企業を主たる対象として行われた運輸関連企業情報化動向調査によれば、回答のあった物流企業のうち、37％が既にコンピュータで異企業間においてデータ交換を実施しており、そのうち61％が荷主企業と、また、47％が物流事業者間で実施している。

しかしながら、これらのデータ交換は、個々の事業者同士の規約に基づき実施されているものと思われ、ＥＤＩの普及を図る上で不可欠な標準的なデータ交換規約は未だ存在していない。ＥＤＩＦＡＣＴは、日本語が使用できないなど直ちに国内のＥＤＩの標準規約として使用しうるものではないため、運輸分野における国内ＥＤＩの標準的規約の確立を図ること等により効率的なＥＤＩの普及を促進していくことが強く望まれる。

特に、物流部門においては、人手不足等の制約要因が顕在化する一方、荷主の物流ニーズは量的な増加とともに質的にも高度化の一途をたどっており、物流の効率化のための方策の一つとしてＥＤＩの推進が不可欠である。このため、４年６月に(財)物流技術情報センターを事務局として、官民の実務関係者とＥＤＩ専門家からなる「物流ＥＤＩ研究会」が設置され、物流部門におけるＥＤＩの推進方策の検討を進めていくこととされた。

また、これと並んで、今後、旅行予約等の人流部門に係るＥＤＩについてもその推進を図っていくことが必要と考えられる。

## ２　乗車カードの標準化・共通化の推進

キャッシュレス化の進展と情報処理技術の革新を背景として、現金管理等の事務負担の省力化、利用者利便の向上等を目的とした乗車カードの導入が、鉄道、バス、タクシー等の公共交通機関において積極的に進められている。

特に、鉄道分野においては、磁気カードを直接自動改札機に挿入し、利用料金を差し引くストアードフェアシステム（運賃自動引き落としカードシステム）がＪＲ東日本、帝都高速度交通営団、横浜市交通局等において導入されている。中でも、横浜市交通局では、４年３月より同局の地下鉄とバスに共通で利用できるストアードフェアカードを発行しており、さらに４年６月からは、川崎市交通局及び神奈川中央交通(株)との間で３社のバスに共通に利用できるストアードフェアカードを導入した。このシステムでは前述の地下鉄とバスの共通カードでも川崎市交通局及び神奈川中央交通(株)のバスを利用できることとされており、利用者の利便性が向上された。

このストアードフェアカードを始めとする乗車カードについては、今後、利用者利便の一層の向上を図る観点から、公共交通機関相互間の共通利用の一層の拡大を図ることが必要であると考えられる。

そのため、運輸省としては、３年度に鉄道を対象としてストアードフェアシステムの円滑な導入・普及のための調査を実施したところであり、４年度においては、その結果を踏まえ、鉄道、バス、タクシー等の異種公共交通機関を共通のカードで利用できるシステムの導入についての技術的・制度的問題点及びその解決方策についての検討を行っている。

## ３　総合観光情報システムの推進

近年、観光の振興により地域の活性化を図ろうとする動きが活発化してきており、地方自治体等においても、観光施設の整備、イベント、まつりの開催等の観光誘致が活発に行われている。

また、旅行者のニーズも秘境・秘湯ブームにみられるように個性化・多様化し、それとともに観光情報に対するニーズもより詳細かつ迅速な提供が求められている。

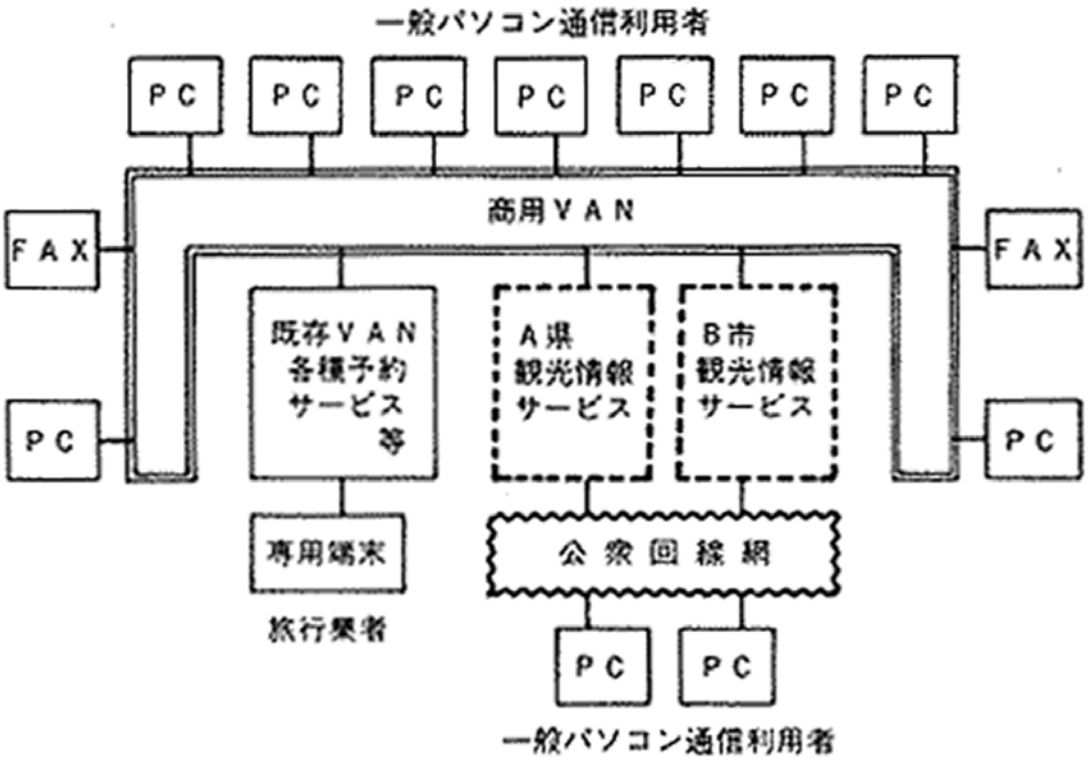
このようなニーズに対応し、一部の地方自治体では従来のパンフレットの配布等に加え、パソコン通信等のニューメディアを活用した観光情報提供システムを構築し、イベント情報や宿泊施設情報等の地元観光情報を提供

している。

しかしながら、現行の観光情報提供システムについては、各々の提供する情報内容、操作手順等が統一されていないため、利用者にとって必ずしも使い勝手の良いものとはなっておらず、また、広く知られていないこともあり、十分に利用されているとは言い難い状況にある。

このような状況に対応し、運輸省では、各地方自治体の提供する観光情報の内容、様式、操作手順等を標準化した使い易い観光情報標準フォーマットを作成し、全国網羅的・均一的な観光情報提供の実現を目指すとともに、将来的には各種予約サービス等の観光関連サービスを付加し、より一層利便性の高い総合観光情報システムを構築するための検討を行っている〔２－11－５図〕。

２－11－５図　総合観光情報システムのイメージ図



# 平成４年度　付属統計表

第 1 表 輸送機関別国内旅客輸送量

## 第１表　輸送機関別国内旅客輸送量

| 区分 / 輸送機関 / 年度 | 輸送人数（百万人） 総輸送量 | JR | JR うち新幹線 | 民鉄（JR以外） | バス | 乗用車等 | 航空 | 旅客船 | 輸送人キロ（百万人キロ） 総輸送量 | JR | JR うち新幹線 | 民鉄（JR以外） | バス | 乗用車等 | 航空 | 旅客船 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 50 | 46,195 | 7,048 | 157 | 10,540 | 10,731 | 17,681 | 25 | 170 | 710,711 | 215,289 | 53,318 | 108,511 | 110,063 | 250,804 | 19,148 | 6,895 |
| 54 | 51,416<br>(4.1) | 6,931<br>(-0.9) | 124<br>(0.0) | 10,907<br>(1.3) | 9,967<br>(0.0) | 23,405<br>(9.1) | 41<br>(11.5) | 166<br>(2.0) | 777,336<br>(4.0) | 194,690<br>(-0.6) | 40,986<br>(-0.2) | 117,770<br>(2.2) | 108,317<br>(1.2) | 319,869<br>(8.0) | 30,245<br>(12.3) | 6,443<br>(0.9) |
| 55 | 51,720<br>(0.6) | 6,825<br>(-1.5) | 126<br>(1.6) | 11,180<br>(2.5) | 9,903<br>(-0.6) | 23,612<br>(0.9) | 40<br>(-2.3) | 160<br>(-3.4) | 782,031<br>(0.6) | 193,143<br>(-0.8) | 41,790<br>(2.0) | 121,399<br>(3.1) | 110,396<br>(1.9) | 321,272<br>(0.4) | 29,688<br>(-1.8) | 6,132<br>(-4.8) |
| 56 | 51,766<br>(0.1) | 6,793<br>(-0.5) | 126<br>(0.0) | 11,425<br>(2.2) | 9,672<br>(-2.3) | 23,673<br>(0.3) | 42<br>(4.1) | 160<br>(0.4) | 790,358<br>(1.1) | 192,115<br>(-0.5) | 41,717<br>(-0.2) | 124,098<br>(2.2) | 108,827<br>(-1.4) | 328,251<br>(2.2) | 31,032<br>(4.5) | 6,044<br>(-1.4) |
| 57 | 51,977<br>(0.4) | 6,742<br>(-0.8) | 143<br>(13.5) | 11,527<br>(0.9) | 9,378<br>(-3.0) | 24,132<br>(1.9) | 40<br>(-3.8) | 156<br>(-2.6) | 804,363<br>(1.8) | 190,767<br>(-0.7) | 46,105<br>(10.5) | 125,580<br>(1.2) | 104,836<br>(-3.7) | 347,219<br>(5.8) | 30,106<br>(-3.0) | 5,859<br>(-3.1) |
| 58 | 52,541<br>(1.1) | 6,797<br>(0.8) | 161<br>(12.9) | 11,741<br>(1.9) | 9,154<br>(-2.4) | 24,655<br>(2.2) | 41<br>(0.9) | 153<br>(-1.9) | 821,964<br>(2.2) | 192,906<br>(1.1) | 50,440<br>(9.4) | 128,546<br>(2.4) | 103,418<br>(-1.4) | 360,747<br>(3.9) | 30,627<br>(1.7) | 5,722<br>(1.0) |
| 59 | 52,982<br>(0.8) | 6,884<br>(1.3) | 164<br>(1.5) | 11,869<br>(1.1) | 8,902<br>(-2.8) | 25,128<br>(1.9) | 45<br>(9.5) | 155<br>(1.0) | 832,308<br>(1.3) | 194,180<br>(0.7) | 50,826<br>(0.8) | 130,154<br>(1.3) | 103,064<br>(-0.3) | 365,631<br>(1.4) | 33,499<br>(9.4) | 5,780<br>(1.0) |
| 60 | 53,866<br>(1.7) | 6,941<br>(0.8) | 180<br>(9.8) | 12,048<br>(1.5) | 8,780<br>(-1.4) | 25,899<br>(3.1) | 44<br>(-2.1) | 154<br>(-0.8) | 858,214<br>(3.1) | 197,463<br>(1.7) | 55,423<br>(9.0) | 132,620<br>(2.1) | 104,898<br>(1.8) | 384,362<br>(5.1) | 33,118<br>(-1.1) | 5,752<br>(-0.5) |
| 61 | 54,558<br>(1.3) | 7,104<br>(2.3) | 183<br>(1.8) | 12,310<br>(2.2) | 8,571<br>(-2.4) | 26,372<br>(1.8) | 46<br>(5.9) | 154<br>(0.5) | 875,599<br>(2.0) | 198,299<br>(0.4) | 55,943<br>(0.9) | 136,449<br>(2.9) | 101,628<br>(-3.1) | 398,216<br>(3.6) | 35,323<br>(6.7) | 5,684<br>(-1.2) |
| 62 | 57,267<br>(5.0)<br>69,348 | 7,362<br>(3.6) | 207<br>(13.1) | 12,616<br>(2.5) | 8,470<br>(-1.2) | 28,614<br>(8.5)<br>40,695 | 50<br>(7.9) | 155<br>(0.7) | 929,845<br>(6.2)<br>1,107,591 | 204,677<br>(3.2) | 57,414<br>(2.6) | 140,052<br>(2.6) | 102,895<br>(1.2) | 437,837<br>(9.9)<br>615,583 | 38,534<br>(9.1) | 5,850<br>(2.9) |
| 63 | 73,170<br>(5.5) | 7,761<br>(5.4) | 228<br>(9.7) | 12,981<br>(2.9) | 8,538<br>(0.8) | 43,680<br>(7.3) | 53<br>(5.8) | 157<br>(1.3) | 1,190,642<br>(7.5) | 217,589<br>(6.3) | 64,350<br>(12.1) | 144,206<br>(3.0) | 107,221<br>(4.2) | 674,812<br>(9.6) | 41,102<br>(6.7) | 5,711<br>(-2.4) |
| 元 | 77,260<br>(5.6) | 7,980<br>(2.8) | 237<br>(3.9) | 13,231<br>(1.9) | 8,572<br>(0.4) | 47,257<br>(8.2) | 60<br>(13.6) | 160<br>(1.8) | 1,267,045<br>(6.4) | 222,671<br>(2.3) | 65,965<br>(2.5) | 146,147<br>(1.3) | 109,130<br>(1.8) | 735,993<br>(9.1) | 47,142<br>(14.7) | 5,962<br>(4.4) |
| 2 | 77,934<br>(0.9) | 8,358<br>(4.7) | 260<br>(9.9) | 13,581<br>(2.6) | 8,558<br>(-0.2) | 47,209<br>(-0.1) | 65<br>(8.5) | 163<br>(1.5) | 1,298,438<br>(2.5) | 237,657<br>(6.7) | 72,173<br>(9.4) | 149,821<br>(2.5) | 110,372<br>(1.1) | 742,689<br>(0.9) | 51,624<br>(9.5) | 6,275<br>(5.2) |
| 3 | 80,346<br>(3.1) | 8,676<br>(3.8) | 275<br>(5.8) | 13,884<br>(2.2) | 8,582<br>(0.3) | 48,974<br>(3.7) | 69<br>(5.3) | 162<br>(-0.4) | 1,330,964<br>(2.5) | 247,031<br>(3.9) | 74,220<br>(2.8) | 153,053<br>(2.2) | 108,212<br>(-2.0) | 761,126<br>(2.5) | 55,348<br>(7.2) | 6,195<br>(-1.3) |

注 (1) 航空及び旅客船の輸送量は定期・不定期計である。
(2) （ ）内は対前年度比伸び率（%）を示す。
(3) JRの61年度までは国鉄の数値である。
(4) 62年度の下段の数字及び63年度以降の総輸送量及び乗用車等は，軽自動車及び貨物自動車による輸送を含む。

## 第２表　輸送機関別国内貨物輸送量

| 区分 / 年度 | 輸送トン数（千トン） 総輸送量 | ＪＲ | 民鉄（ＪＲ以外） | 自動車 | 内航海運 | 航空 | 輸送トンキロ（百万トンキロ） 総輸送量 | ＪＲ | 民鉄（ＪＲ以外） | 自動車 | 内航海運 | 航空 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 50 | 5,025,721 | 137,879 | 42,737 | 4,392,859 | 452,054 | 192 | 360,490 | 46,288 | 770 | 129,701 | 183,579 | 152 |
| 54 | 5,953,171 (7.5) | 132,286 (2.3) | 47,454 (4.5) | 5,258,277 (8.2) | 514,839 (2.4) | 315 (17.5) | 441,733 (8.0) | 41,983 (4.5) | 803 (1.5) | 172,888 (10.8) | 225,786 (6.5) | 273 (22.1) |
| 55 | 5,981,364 (0.5) | 117,896 (−10.9) | 44,931 (−5.3) | 5,317,950 (1.1) | 500,258 (−2.8) | 329 (4.3) | 438,792 (−0.7) | 36,688 (−12.6) | 740 (−7.8) | 178,901 (3.5) | 222,173 (−1.6) | 290 (6.0) |
| 56 | 5,858,140 (−2.1) | 106,778 (−9.4) | 41,112 (−8.5) | 5,230,784 (−1.6) | 479,097 (−4.2) | 369 (12.2) | 427,205 (−2.6) | 33,116 (−11.4) | 690 (−6.8) | 181,309 (1.3) | 211,763 (−4.7) | 327 (12.9) |
| 57 | 5,741,965 (−2.0) | 93,885 (−12.1) | 38,472 (−6.4) | 5,171,623 (−1.1) | 437,584 (−8.7) | 401 (8.7) | 416,727 (−2.5) | 29,961 (−9.5) | 635 (−8.0) | 187,719 (3.5) | 198,052 (−6.5) | 360 (10.1) |
| 58 | 5,679,667 (−1.1) | 82,375 (−12.3) | 35,440 (−7.9) | 5,123,371 (−0.9) | 438,038 (0.1) | 443 (10.6) | 422,047 (1.3) | 26,812 (−10.5) | 560 (−11.8) | 193,527 (3.1) | 200,748 (1.4) | 400 (11.2) |
| 59 | 5,669,219 (−1.1) | 71,503 (−13.2) | 32,284 (−8.9) | 5,114,657 (−0.2) | 450,278 (2.8) | 497 (12.3) | 434,364 (2.9) | 22,485 (−16.1) | 513 (−8.4) | 200,813 (3.8) | 210,107 (4.7) | 446 (11.5) |
| 60 | 5,597,257 (−1.3) | 65,497 (−8.4) | 30,789 (−4.6) | 5,048,048 (−1.3) | 452,385 (0.5) | 538 (8.2) | 434,160 (−0.0) | 21,410 (−4.8) | 509 (−0.8) | 205,941 (2.6) | 205,818 (−2.0) | 482 (8.2) |
| 61 | 5,497,626 (−1.8) | 59,072 (−9.8) | 28,174 (−8.5) | 4,969,101 (−1.6) | 440,677 (−2.6) | 602 (12.0) | 435,058 (0.2) | 19,974 (−6.7) | 471 (−7.5) | 216,115 (4.9) | 197,953 (−3.8) | 545 (13.0) |
| 62 | 5,749,689 (4.6) | 55,294 (−6.4) | 26,894 (−4.5) | 5,204,257 (4.7) | 462,546 (5.0) | 698 (15.9) | 448,918 (3.2) | 20,026 (0.3) | 448 (−4.8) | 226,425 (4.8) | 201,386 (1.7) | 634 (16.3) |
| 63 | 6,154,550 (7.0) | 55,695 (0.7) | 26,643 (−0.9) | 5,578,451 (7.2) | 493,000 (6.6) | 761 (9.0) | 482,884 (7.6) | 23,031 (15.0) | 447 (−0.3) | 246,088 (8.7) | 212,628 (5.6) | 690 (8.9) |
| 元 | 6,509,931 (5.8) | 55,782 (0.2) | 27,045 (1.5) | 5,888,248 (5.6) | 538,029 (9.1) | 827 (8.6) | 513,439 (6.3) | 24,675 (7.1) | 461 (3.2) | 262,857 (6.8) | 224,693 (5.7) | 753 (9.1) |
| 2 | 6,776,257 (4.1) | 58,400 (4.7) | 28,219 (4.3) | 6,113,565 (3.8) | 575,199 (6.9) | 874 (5.8) | 546,785 (6.5) | 26,728 (8.3) | 468 (1.5) | 274,244 (4.3) | 244,546 (8.8) | 799 (6.1) |
| 3 | 6,919,272 (2.1) | 57,390 (−1.7) | 28,307 (0.3) | 6,260,811 (2.4) | 571,891 (−0.6) | 874 (−0.1) | 559,947 (2.4) | 26,698 (−0.1) | 460 (−1.9) | 283,776 (3.5) | 248,203 (1.5) | 812 (1.6) |

注 (1) 航空は，定期航空運送事業及び不定期航空運送事業に係る輸送の合計である。
(2) （ ）内は対前年度比伸び率（%）を示す。
(3) ＪＲの61年度までは国鉄の数値である。
(4) 62年度以降の自動車は軽自動車による輸送を含む。

第３表 我が国の国際輸送量

## 第３表　我が国の国際輸送量

| 項目 ＼ 年 | | 50 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 元 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 旅客（千人） | 出国者総数 | 3,313 | 5,164<br>(12.5) | 5,228<br>(1.2) | 5,585<br>(6.8) | 5,826<br>(4.3) | 6,171<br>(5.9) | 6,729<br>(9.0) | 7,248<br>(7.7) | 7,560<br>(4.3) | 9,005<br>(19.1) | 10,813<br>(20.1) | 12,626<br>(16.8) | 14,411<br>(14.1) | 14,312<br>(-0.7) |
| | 出国日本人数 | 2,466 | 4,038<br>(14.6) | 3,909<br>(-3.2) | 4,006<br>(2.5) | 4,086<br>(2.0) | 4,232<br>(3.6) | 4,659<br>(10.1) | 4,948<br>(6.2) | 5,516<br>(11.5) | 6,829<br>(23.8) | 8,427<br>(23.4) | 9,663<br>(14.7) | 10,997<br>(13.8) | 10,634<br>(-3.3) |
| | 入国者総数 | 3,311 | 5,155<br>(12.9) | 5,233<br>(1.5) | 5,601<br>(7.0) | 5,845<br>(4.4) | 6,172<br>(5.6) | 6,727<br>(9.0) | 7,267<br>(8.0) | 7,575<br>(4.2) | 9,027<br>(19.2) | 10,867<br>(20.4) | 12,683<br>(16.7) | 14,531<br>(14.6) | 14,541<br>(0.1) |
| | 入国外客数 | 812 | 1,113<br>(7.1) | 1,317<br>(18.3) | 1,583<br>(20.2) | 1,793<br>(13.3) | 1,968<br>(9.8) | 2,110<br>(7.2) | 2,327<br>(10.3) | 2,062<br>(-11.4) | 2,155<br>(4.5) | 2,355<br>(9.3) | 2,835<br>(20.4) | 3,236<br>(14.1) | 3,533<br>(9.2) |
| | 航空機利用出入旅客総数 | *7,940 | *11,965<br>(10.4) | *12,146<br>(1.5) | *13,338<br>(9.8) | *14,157<br>(6.1) | *15,312<br>(8.2) | *16,695<br>(9.0) | *17,584<br>(5.3) | *18,650<br>(6.1) | *22,507<br>(20.7) | *26,637<br>(18.4) | *29,953<br>(12.4) | *31,045<br>(3.6) | *34,154<br>(10.0) |
| | 我が国航空企業利用出入旅客数 | *2,570 | *4,518<br>(9.2) | 4,669<br>(3.3) | *5,263<br>(12.7) | *5,375<br>(2.1) | *5,491<br>(2.2) | *6,150<br>(12.0) | *6,462<br>(5.1) | *7,170<br>(11.0) | *8,415<br>(17.4) | *9,781<br>(16.2) | *10,616<br>(8.5) | *10,531<br>(-0.8) | *11,328<br>(7.6) |
| 貨物（千トン） | 貿易量 | 615,635 | 694,546<br>(8.4) | 682,129<br>(-1.8) | 644,695<br>(-5.5) | 634,968<br>(-1.5) | 630,531<br>(-0.7) | 683,078<br>(8.3) | 674,802<br>(-1.2) | 666,352<br>(-1.3) | 675,134<br>(1.3) | 731,367<br>(8.3) | 753,842<br>(3.1) | 769,727<br>(2.1) | 789,268<br>(2.5) |
| | 輸出 | 61,074 | 76,060<br>(3.5) | 76,494<br>(0.6) | 77,345<br>(1.1) | 75,905<br>(-1.9) | 83,173<br>(9.6) | 83,965<br>(1.0) | 81,803<br>(-2.6) | 75,746<br>(-7.4) | 71,191<br>(-6.0) | 70,711<br>(-0.7) | 70,675<br>(-0.1) | 70,420<br>(-0.4) | 74,802<br>(6.2) |
| | 輸入 | 554,561 | 618,486<br>(9.0) | 605,635<br>(-2.1) | 567,350<br>(-6.3) | 559,063<br>(-1.5) | 547,358<br>(-2.1) | 599,113<br>(9.5) | 592,999<br>(-1.0) | 590,606<br>(-0.4) | 603,943<br>(2.3) | 660,656<br>(9.4) | 683,167<br>(3.4) | 699,307<br>(2.4) | 714,466<br>(2.2) |
| | 我が国商船隊による輸送量 | 442,173 | 491,087<br>(9.8) | 475,200<br>(-3.2) | 437,329<br>(-8.0) | 428,213<br>(-2.1) | 424,497<br>(-0.9) | 444,647<br>(4.7) | 444,840<br>(0.0) | 440,394<br>(-1.0) | 428,992<br>(-0.6) | 475,670<br>(10.9) | 492,967<br>(3.6) | 502,582<br>(2.0) | 540,091<br>(7.5) |

注 (1) 入国外客数は法務省資料に基づき運輸省が集計したもので，一時上陸客，通過観光客を含み，永住の目的で入国した者は含まれていない。

(2) 航空機利用の出入国者数には乗換通過客を含む。

(3) 貿易量には航空機によるものを除く。

(4) 我が国商船隊による輸送量には，外国用船を含み，三国間輸送を除く。

(5) 〈 〉内は対前年（度）比伸び率（%）を示す。

(6) *は年度の数字である。

# 平成３年～平成５年度　運輸の動き

施設整備等

| 年・月 | 施設設備等 |
|---|---|
| 平成３年７月 | ・国際チャーター専門会社運航開始（ジャパンエアチャーター）［１日］ |
| | ・東京都内におけるワゴン型タクシー車両の流し営業開始［１日］ |
| | ・八戸航空路監視レーダー施設運用開始［25日］ |
| | ・横浜港民活施設（国際会議場施設）「パシフィコ横浜」開業［29日］ |
| | ・下関～釜山間に定期旅客航路（ジェットフォイル）開設［29日］ |
| | ・千葉港内航空燃料揚油新桟橋完成［29日］ |
| ８月 | ・新東京国際空港の二期地区南側エプロン（Ｒ地区）及び整備地区エプロン（Ｓ地区）供用開始［１日］ |
| | ・東京都多摩地区におけるタクシーの輸送力増強（102車増車、深夜時間帯の計画配車）［７日］ |
| ９月 | ・東北新幹線盛岡～青森間着工［４日］ |
| | ・九州新幹線八代～西鹿児島間着工［７日］ |
| | ・北陸新幹線軽井沢～長野間着工［17日］ |
| 10月 | ・庄内空港（2,000ｍ）供用開始［１日］ |
| | ・神戸電鉄公園都市線（横山～フラワータウン間）開業［28日］ |
| | ・岐阜陸運支局飛騨自動車検査登録事務所業務開始［28日］ |
| | ・外航客船「飛鳥」就航［28日］ |
| 11月 | ・大阪において、リフト付路線バスの運行開始［14日］ |
| | ・東京都特別区、武蔵野市、三鷹市地区におけるタクシー輸送力増強（167両増車、深夜時間帯の計画配車）［15日］ |
| | ・営団地下鉄南北線（駒込～赤羽岩渕間）開業［29日］ |
| 12月 | ・ハイブリッドバス（ＨＩＭＲ方式）が東京他５都市で路線バスとして試験運行開始［18日～24日］ |
| | ・東海交通事業城北線（勝川～尾張星の宮間）開業［１日］ |
| | ・東京都営地下鉄12号線（練馬～光が丘間）開業［10日］ |
| | ・松山空港（2,500ｍ）供用開始 |
| | ・関西国際空港埋立完了［13日］ |
| 平成４年１月 | ・凌風丸による海洋深層の温室効果気体の観測開始［18日～］ |
| ２月 | ・新東京国際空港の北地区総合管理ビル完成［26日］ |
| ３月 | ・智頭・因美線高速化工事着工 |
| | ・田沢湖・奥羽線盛岡～秋田間新幹線直通運転化工事着工［13日］ |
| | ・東海道新幹線「のぞみ」運行開始［14日］ |

・早岐港民活施設（旅客ターミナル施設、港湾文化交流施設）「ハウステンボス」開業［25日］

4月　・千葉急行電鉄千葉急行線（千葉中央～大森台間）開業［1日］

・エルニーニョ監視センター発足［10日］

・火山対策室発足［10日］

・新東京国際空港の第1旅客ターミナルビル附属サテライト完成［23日］

5月

6月　・大阪港総合流通センターが開業［1日］

・広島港を特定重要港湾及び入港料の大臣認可を要する港湾に指定［3日］

7月　・奥羽線福島～山形間新幹線直通運転開業［1日］

・ＪＲ北海道新千歳空港駅開業［1日］

・新千歳空港新ターミナル地区供用開始［1日］

・神津島空港（800m）供用開始［1日］

・仙台市地下鉄南北線延伸（八乙女～泉中央線間）開業［15日］

8月　・石狩湾新港フレートオアシス（物流高度化基盤施設）一般開業［1日］

・新潟／小樽／コルサコフ間において日ロ定期フェリー航路の試験運行［25日～31日］

・北陸新幹線西石動信号場～金沢間着工［27日］

9月　・京浜トラックターミナル総合物流センター（物流高度化基盤施設）開業［1日］

10月

11月　・関西国際空港航空局庁舎・管制塔工事完成［予定］

・横浜・大阪～上海間に定期貨客船航路（蘇州号）開設［予定］

平成5年春　・南鳥島に大気バックグランド汚染基準観測所設立。大気二酸化炭素濃度観測を開始［1月予定］

| 年・月 | 施策・一般 |
|---|---|
| 平成３年７月 | ・運輸省の大幅な組織改正実施［１日］ |
| | ・(財)日本海洋レジャー安全・振興協会設立［１日］ |
| | ・(財)日本モーターボート協会が事業内容等を一部変更し(財)マリンスポーツ財団に名称変更［１日］ |
| | ・大阪湾長期構想（オーバルビジョン2050）策定［２日］ |
| | ・国際船と海の博覧会の参加契約締結［３日］ |
| | ・観光交流拡大計画（Two Way Tourism 21）策定［10日］ |
| | ・ペルシャ湾の大気及び海洋汚染対策専門家チームとして海上保安庁職員、気象庁職員及び日本気象協会職員をイラン派遣［18日～８月15日］ |
| | ・第６回海の祭典（新潟）［20日～29日］ |
| | ・「ポートルネッサンス21フォーラムイン新潟」開催［22日］ |
| | ・ジェットフォイル（全没翼型水中翼船）の夜間翼走運行を認める通達発出［25日］ |
| ８月 | ・「大型公共事業への参入機会等に関する我が国政府の追加的措置」書簡交換［１日］ |
| | ・お天気フェア'91の開催［６日～11日］ |
| | ・東京国際空港（羽田）開港60周年［25日］ |
| ９月 | ・(社)日本物流団体連合会設立［９日］ |
| | ・第６回観光立県推進地方会議開催（青森、岩手、秋田）［17日～19日］ |
| | ・天皇・皇后両陛下東南アジア三国御訪問に伴い航空保安体制の強化［26日～10月６日］及び大規模な海上警備を実施 |
| 10月 | ・新幹線鉄道施設の関係旅客鉄道株式会社に対する譲渡［１日］ |
| | ・鉄道整備基金の設立［１日］ |
| | ・日本郵船(株)が日本ライナーシステム(株)を吸収合併、北米定期航路３社体制に移行［１日］ |
| 11月 | ・スカイ・レジャージャパン'91開催（福岡県北九州市）［２日～４日］ |
| | ・第７回観光立県推進地方会議開催（鳥取・島根）［６日～８日］ |
| | ・道路運送車両の保安基準の一部改正（大型貨物車への大型の後部反射器の装備及び後部突入防止装置の改善の義務付け）［16日］ |
| | ・第１回成田空港問題シンポジウム開催［21日、以降12月３日、平成４年１月17日、２月20日、３月19日、５月19日、７月16日、７月30日、９月29日に開催］ |

・第８次港湾整備五箇年計画閣議決定［29日］
・第５次海岸事業五箇年計画閣議決定［29日］
・第６次空港整備五箇年計画閣議決定［29日］

12月　・公共交通機関における精神薄弱者運賃割引の実施［１日］
・(社)ウォーターフロント開発協会設立［３日］
・「21世紀を展望したこれからの造船対策のあり方について」
答申（海運造船合理化審議会）［10日］　・ディーゼル電気ハイブリッドバスの試験自動車の大臣認可
［11日］

平成４年１月　・日米首脳会談により、「グローバル・パートナーシップ
行動計画」作成［８日～９日］
・国際コンベンション・シティに８都市を第２次指定
（秋田市、奈良市、北九州他）［８日］
・「名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に
関する基本計画について」答申［10日］
・対ソ緊急人道支援（３年12月決定）の一環として、
海上保安庁の巡視船「つがる」により国後島へ
食糧を輸送［12～14日］
・(財)日本海洋レジャー安全・振興協会がレジャー・
スキューバ・ダイビング事故に係る応急医療援助事業
（ＤＡＮ　ＪＡＰＡＮ）を開始
・第１回ＯＳＰＡＲ協力会議開催（マニラ）
［30日から２月１日］

２月　・海上における遭難及び安全の世界的な制度
（ＧＭＤＳＳ）の運用開始［１日］
・対ロシア連邦等緊急人道支援（４年１月決定）の一環として、
海上保安庁の巡視船「えちご」によりウラジオストクへ、
大型飛行機「おじろ」によりサハリンへ
食料・医療品等を輸送［９日～13日］
・米国車８年ぶりの型式指定［24日］
・ＧＭＤＳＳに適合した海上予報・警報の発表［１日～］
・気象変動に関する政府間パネル（ＩＣＰＰ）第７回会合
（ジュネーブ）第一次報告書補遺発表［10日～12日］
・ＵＮＣＴＡＤの機構改革が行われ、海運委員会は
開発途上国における競争的サービス育成委員会に
統合が決定［25日］
・地球温暖化フォーラム［28日］

３月　・(財)交通事故総合分析センター設立［５日］
・交通海事機関海洋環境保護委員会において、タンカーの
構造規制採択［６日］
・海運造船合理化審議会が「今後の内航海運対策のあり方」を

答申［９日］
・(社)日本自家用自動車管理業協会の設立認可［13日］
・気象審議会答申第18号「社会の高度情報化に適合する
気象サービスのあり方について」［23日］
・「オゾン層観測報告1991」発表［26日］
・「地球温暖化監視レポート1991」発表［26日］
・「洪水予報指定河川の拡大」（新たに13水系27河川指定）
［26日］
・「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する
臨時措置法」の公布［31日］
・「自動車の安全確保のための今後の技術的方針について」
答申（運輸技術審議会）［31日］
・「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に
関する臨時措置法」の一部改正（特定施設の追加）［31日］

４月　・「船員法第60条第２項及び第62項の労働時間に係る
暫定措置に関する政令」の一部改正を施行
（船員の労働時間の短縮）［１日］
・日・ＥＣ輸入ハイレベル協議の実施
・国際航空運賃の特別運賃に係るゾーン運賃制の導入［３日］
・第１回アジア船主フォーラムを(社)日本船主協会主催で
東京で開催［６日］
・「気象変動に関する枠組み条約」の採択（ニューヨーク）
［30日～５月９日］

５月　・「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を
改正する法律」公布［６日］
・国際船と海の博覧会開催［15日～８月15日］
・「船員法の一部を改正する法律」公布（労働時間等に関する
規定の適用範囲の拡大及び定員規制の見直し［22日］
・船舶からの大気汚染問題検討会設置［22日］
・東京都区部・横浜地区におけるタクシー運賃改定［26日］
・「中小企業流通業務効率化促進法」公布［29日］

６月　・「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における
総量の削減等に関する特別措置法」公布［３日］
・物流ＥＤＩ研究会発足［３日］
・国連環境開発会議（ＵＮＣＥＤ、地球サミット）
（リオデジャネイロ）「気候変動に関する枠組条約」
我が国署名［３日～14日］
・「新たな物流体系への対応をめざした港湾懇談会」
中間とりまとめ［17日］
・「人と地球にやさしい港湾の技術をめざして
－港湾技術開発の長期政策－」を策定［17日］

・運輸政策審議会諮問第13号に対する答申［19日］
・ロランＣ局の日本政府への移管及び共同使用について
日米合同委員会において承認［22日］

7月　・(財)日本海洋レジャー安全・振興協会がプレジャーボート
救助事業（ＢＡＮ）を開始［１日］
・横堀要塞使用禁止命令取消等請求事件上告審最高裁大法廷
にて国側勝訴［１日］
・三陸・海の博覧会開催（岩手県）［７月４日～９月15日］
・港湾局ＴＳＬ対策本部設置［８日］
・国際船と海の博覧会ジャパンディ実施［15日］
・「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する
臨時措置法」の施行［16日］
・第52回海の記念日［20日］
・海の旬間［20～309日］
・第７回海の祭典（仙台）［７月20日～８月８日］
マリンレジャー・セーフティー・キャンペーン開催（逗子）［29日］
・「今後の自動車検査及び点検整備のあり方について」諮問
（運輸技術審議会）［27日］
・日米構造問題協議フォローアップ会合［28日、29日］
・お天気フェア'92の開催［29日～８月２日］
・輸入促進法に係る「地域輸入促進指示」告示［30日］

8月　・自動車損害賠償責任保険（共済）支払基準等の改正
（自賠責保険（共済）の保険金のうち休業損害限度額
１万８千円／日への引き上げ等）［１日］
・日米建設レビュー会合［４日、５日］

9月　・ＥＡＴＡ（Europe Asia Trades Agreement）締結
［１日］
・運転代行業について事業報告制の導入［１日］
・空の日［９月20日］
・空の旬間［20日～30日］　・航空国際フェスタ開催［22日～27日］
・「地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び
特定地域商工業の振興に関する法律」施行［９月25日］

10月　・「中小企業流通業務効率化促進法」施行［１日］
・スカイ・レジャー・ジャパン'92開催（埼玉県桶川市）
［31日～11月１日］

11月　・気候変動に関する政府間パネル（ＩＰＣＣ）第８回会合
（ハラーレ：ジンバブエ）［11日～13日］
・第８回観光立県推進地方会議（香川、徳島、愛媛、高知）
［予定］
・第４回モントリオール議定書締約国会合
（コペンハーゲン）［23日～25日］

・第２回ＯＳＰＡＲ協力会議開催（ジャカルタ）
［30日～12月２日］

平成５年春　・自動車の性能の向上に関する製造事業者等の判断の基準等の一部改正（自動車の燃費目標値の強化）［１月予定］
・「船員法の一部を改正する法律」施行（労働時間等に関する既定の適用範囲の拡大及び定員規制の見直し［４月１日予定］
・「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律」施行［４月予定］

技術開発・研究

| 年・月 | 技術開発・研究 |
|---|---|
| 平成３年７月 | ・メキシコにおける今世紀最大規模の日食を観測［12日］ |
| ８月 | |
| ９月 | ・ＪＲ山形用に開発した車両による試験運転で345km／ｈ達成（ＪＲ東日本）［19日］ |
| 10月 | ・予警報総合評価を全国で実施［１日～］ |
| 11月 | ・「船舶からの油流出防止のための研究開発」の一環として実タンカー衝突実験開始［27日］ |
| 12月 | |
| 平成４年１月 | ・地球環境のための定期航空機による観測・監視を開始 |
| ２月 | ・深海底の精密地形画像処理システムの開発［11日］<br>・原子力船「むつ」、約１年間にわたる実験航海を終了［14日］ |
| ３月 | ・週間天気予報に降水確率予報を付加して発表［10日～］<br>・長大型波浪制御構造物の実海域計測開始［14日～］ |
| ４月 | ・台風の「暴風域に入る確率」を発表［１日～］ |
| ５月 | |
| ６月 | ・先進安全自動（ＡＳＶ）推進検討会の検討結果発表（平成３年度）［29日］ |
| ７月 | ・タクシー専用車両試作発表［30日］<br>・世界初の超伝導電磁推進実験船「ヤマト」竣工、引き渡し［３日］ |
| ８月 | |
| ９月 | |
| 10月 | |
| 11月 | |
| 12月 | |
| 平成５年春 | |

事件・事故

| 年・月 | 事件・事故 |
|---|---|
| 平成３年７月 | |
| ８月 | ・日本郵船の用船する自動車専用船「レーン」と商船三井の用船する同「アストロコーチ」がジブラルタル海峡で衝突［４日］<br>・南アの貨物船「オセアノス」がイーストロンドン港沖にて荒天のため沈没（全員救出）［４日］ |
| ９月 | ・台風19号による記録的な暴風と大雨により農作物等に大被害［25日～28日］ |
| 10月 | |
| 11月 | |
| 12月 | ・エジプトのフェリー「サレム・エクスプレス」が紅海サファガ港沖にて座礁、沈没（約400名死亡）［15日］ |
| 平成４年１月 | |
| ２月 | ・東京湾を震源とする地震により東京で震度５を記録［２日］ |
| ３月 | ・水中翼船こんどる三号衝突事件第一審裁決［30日］ |
| ４月 | |
| ５月 | ・海上保安庁相次ぐ中国人不法入国事件を摘発［31日～］ |
| ６月 | ・エルニーニョ現象終息の兆候<br>・関東鉄道で列車脱線事故（１名死亡、251名負傷）［２日］<br>・調査船へりおす遭難事件第二審裁決［３日］<br>・瀬渡船福神丸転覆事件第一審開始［３日］ |
| ７月 | ・三陸はるか沖の地震により津波発生（最大　大船渡の23cm）［18日］ |
| ８月 | |
| ９月 | |
| 10月 | ・気象庁エルニーニョ現象今夏で終息を発表［18日］<br>・南極上空に過去最大のオゾンホール出現 |
| 11月 | |
| 平成５年春 | |

# 参考資料

## 1　鉄道

・旅客輸送　鉄道旅客輸送の推移

### 鉄道旅客輸送の推移

| 項目 | | 年度 | 62 | 63 | 元 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| JR(国鉄) | 輸送人員（百万人） | 定期 | 4,687 | 4,936 | 5,098 | 5,644 | 5,492 |
| | | 定期外 | 2,669 | 2,825 | 2,852 | 3,269 | 3,183 |
| | | 合計 | 7,356 | 7,761 | 7,950 | 8,913 | 8,676 |
| | 輸送人キロ（億人キロ） | 定期 | 840 | 889 | 924 | 976 | 1,022 |
| | | 定期外 | 1,207 | 1,287 | 1,303 | 1,401 | 1,448 |
| | | 合計 | 2,047 | 2,176 | 2,227 | 2,377 | 2,470 |
| 民鉄（JR以外） | 輸送人員（百万人） | 定期 | 7,952 | 8,178 | 8,317 | 8,484 | 8,837 |
| | | 定期外 | 4,783 | 4,882 | 4,993 | 5,188 | 5,352 |
| | | 合計 | 12,735 | 13,059 | 13,310 | 13,672 | 14,189 |
| | 輸送人キロ（億人キロ） | 定期 | 932 | 962 | 974 | 995 | 1,016 |
| | | 定期外 | 469 | 480 | 488 | 503 | 513 |
| | | 合計 | 1,401 | 1,442 | 1,462 | 1,498 | 1,529 |

・貨物輸送　鉄道貨物輸送の推移

### 鉄道貨物輸送の推移

| 項目 | | 年度 | 62 | 63 | 元 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| JR(国鉄) | 輸送トン数（百万トン） | 車扱 | 42 | 40 | 38 | 38 | 37 |
| | | コンテナ | 14 | 16 | 18 | 20 | 21 |
| | | 合計 | 55 | 56 | 56 | 58 | 57 |
| | 輸送トンキロ（億トンキロ） | 車扱 | 79 | 81 | 82 | 82 | 78 |
| | | コンテナ | 121 | 149 | 165 | 185 | 189 |
| | | 合計 | 200 | 230 | 247 | 267 | 267 |
| 民鉄（JR以外） | 輸送トン数（百万トン） | 車扱 | 26 | 26 | 26 | 27 | 27 |
| | | コンテナ | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | | 合計 | 27 | 27 | 27 | 28 | 28 |
| | 輸送トンキロ（億トンキロ） | 車扱 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 |
| | | コンテナ | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 |
| | | 合計 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 |

・新幹線輸送の推移

新幹線輸送の推移

| 項目 | 年度 | 62 | 63 | 元 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 輸送人員（百万人） | 東海道 | 102 | 112 | 117 | 130 | 134 |
| | 山陽 | 55 | 61 | 62 | 66 | 68 |
| | 東北 | 45 | 49 | 51 | 58 | 66 |
| | 上越 | 17 | 19 | 20 | 23 | 26 |
| | 合計 | 50 | 54 | 57 | 64 | 73 |
| 輸送人キロ（百万人キロ） | 東海道 | 32,123 | 36,299 | 37,404 | 41,341 | 41,841 |
| | 山陽 | 13,153 | 14,792 | 15,002 | 16,064 | 16,277 |
| | 東北 | 8,929 | 9,677 | 9,892 | 10,678 | 11,689 |
| | 上越 | 3,209 | 3,583 | 3,666 | 4,089 | 4,413 |
| | 合計 | 12,138 | 13,260 | 13,558 | 14,767 | 16,102 |

注 (1) 日本国有鉄道監査報告書及び運輸省集計資料による。
(2) 61年度の数字は国鉄の実績であり，62～2年度の数字は各旅客会社の実績である。
(3) 62～2年度の東海道新幹線及び山陽新幹線については，東海旅客鉄道株式会社と西日本旅客鉄道株式会社に経営主体が分かれたことにより，別々に計上した。
(4) 端数整理のため，合計と合わない場合がある。

## 2 自動車交通

・旅客輸送量の実績

## 旅客輸送量の実績

| 項目 | | 年度 | 62 | 63 | 元 | 2 | 3 | 3/2(%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 輸送人員(百万人) | 営業用 | 乗合バス | 6,699 | 6,629 | 6,552 | 6,500 | 6,496 | 99.9 |
| | | 貸切バス | 225 | 237 | 246 | 256 | 253 | 98.8 |
| | | ハイヤー・タクシー | 3,342 | 3,326 | 3,301 | 3,223 | 3,177 | 98.6 |
| | | 計 | 10,266 | 10,193 | 10,099 | 9,979 | 9,926 | 99.5 |
| | 自家用 | バス | 1,546 | 1,672 | 1,773 | 1,802 | 1,833 | 101.7 |
| | | 乗用車 | 25,272 | 27,483 | 30,299 | 30,847 | 31,704 | 102.8 |
| | | 計 | 26,818 | 29,155 | 32,073 | 32,649 | 33,537 | 102.7 |
| | 合計 | | 37,084 | 39,348 | 42,172 | 42,628 | 43,463 | 102.0 |
| 輸送人キロ(億人キロ) | 営業用 | 乗合バス | 314 | 319 | 330 | 337 | 347 | 102.9 |
| | | 貸切バス | 387 | 414 | 420 | 436 | 422 | 96.7 |
| | | ハイヤー・タクシー | 161 | 161 | 159 | 156 | 161 | 102.7 |
| | | 計 | 861 | 894 | 909 | 930 | 869 | 99.9 |
| | 自家用 | バス | 328 | 339 | 342 | 330 | 314 | 94.9 |
| | | 乗用車 | 4,218 | 4,659 | 5,194 | 5,368 | 5,488 | 102.2 |
| | | 計 | 4,546 | 4,998 | 5,535 | 5,698 | 5,802 | 101.8 |
| | 合計 | | 5,407 | 5,892 | 6,444 | 6,628 | 6,671 | 100.6 |
| 輸送キロ(km)一人当たり平均 | 営業用 | 乗合バス | 4.7 | 4.8 | 5.0 | 5.2 | 5.3 | 101.9 |
| | | 貸切バス | 171.8 | 174.8 | 170.3 | 170.5 | 166.8 | 97.8 |
| | | ハイヤー・タクシー | 4.8 | 4.8 | 4.8 | 4.9 | 5.1 | 104.1 |
| | 自家用 | バス | 21.2 | 20.3 | 19.3 | 18.3 | 17.1 | 93.4 |
| | | 乗用車 | 16.7 | 17.0 | 17.1 | 17.4 | 17.3 | 99.4 |

注 (1) 運輸省情報管理部「自動車輸送統計年報」による。
(2) 乗用車には軽自動車は含まない。
(3) 四捨五入のため計と合わない場合がある。

・貨物自動車輸送量の実績

## 貨物自動車輸送量の実績

| 区分 | | | 年度 2 | 3 | 3/2(%) |
|---|---|---|---|---|---|
| 輸送トン数(百万トン) | 営業用 | 普通車 | 2,093 | 2,156 | 103.0 |
| | | 小型車 | 41 | 41 | 99.8 |
| | | 特殊車 | 283 | 363 | 128.2 |
| | | 計 | (2,428) 2,416 | (2,572) 2,559 | (105.9) 105.9 |
| | 自家用 | 普通車 | 2,529 | 2,473 | 97.8 |
| | | 小型車 | 562 | 529 | 94.3 |
| | | 特殊車 | 466 | 545 | 116.8 |
| | | 計 | (3,686) 3,557 | (3,689) 3,548 | (100.1) 99.7 |
| | 合計 | | (6,114) 5,974 | (6,261) 6,107 | (102.4) 102.2 |
| 輸送トンキロ(億トンキロ) | 営業用 | 普通車 | 1,728 | 1,785 | 103.3 |
| | | 小型車 | 14 | 13 | 96.6 |
| | | 特殊車 | 196 | 239 | 122.2 |
| | | 計 | (1,942) 1,938 | (2,042) 2,038 | (105.1) 105.2 |
| | 自家用 | 普通車 | 581 | 575 | 99.0 |
| | | 小型車 | 124 | 116 | 93.8 |
| | | 特殊車 | 79 | 87 | 110.4 |
| | | 計 | (800) 784 | (796) 778 | (99.4) 99.2 |
| | 合計 | | (2,742) 2,722 | (2,838) 2,816 | (103.5) 103.5 |

注 (1) 運輸省情報管理部「自動車輸送統計年報」による。
(2) ( )内は軽自動車を含む数を示す。

・自動動車保有車両数(a)

## 自動車保有車両数

（単位：両）

| 区分 | | | 年度末 2 | 3 | 3－2 | 3/2(%) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 総計 | | | 60,493,850 | 62,713,454 | 2,214,604 | 103.7 |
| トラック | 普通車 | 自家用 | 1,474,161 | 1,560,200 | 86,039 | 105.8 |
| | | 営業用 | 731,920 | 764,178 | 32,258 | 104.4 |
| | | 計 | 2,206,081 | 2,324,378 | 118,297 | 105.4 |
| | 小型車 四輪車 | 自家用 | 6,444,029 | 6,406,492 | △ 37,537 | 99.4 |
| | | 営業用 | 93,601 | 93,005 | △ 596 | 99.4 |
| | | 計 | 6,537,630 | 6,499,497 | △ 38,133 | 99.4 |
| | 三輪車 | 自家用 | 1,929 | 1,756 | △ 173 | 91.0 |
| | | 営業用 | 136 | 131 | △ 5 | 96.3 |
| | | 計 | 2,065 | 1,887 | △ 178 | 91.4 |
| | 被けん引車 | | 83,765 | 94,976 | 6,211 | 107.0 |
| | 軽四・軽三輪車 | | 12,311,653 | 12,145,593 | △ 166,070 | 98.7 |
| | 合計 | | 21,146,204 | 21,066,331 | △ 79,873 | 99.6 |

・自動動車保有車両数(b)

| 区分 | | 年度次 | 2 | 3 | 3－2 | 3/2(%) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| バス | 普通車 | 自家用 | 28,137 | 28,947 | 810 | 102.9 |
| | | 営業用 | 86,966 | 87,184 | 218 | 100.3 |
| | | 計 | 115,103 | 116,131 | 1,028 | 100.9 |
| | 小型車 | 自家用 | 122,877 | 123,453 | 576 | 100.5 |
| | | 営業用 | 7,864 | 8,384 | 520 | 106.6 |
| | | 計 | 130,741 | 131,837 | 1,096 | 100.8 |
| | 合計 | | 245,844 | 247,968 | 2,124 | 100.9 |
| 乗用車 | 普通車 | 自家用 | 1,926,169 | 2,807,244 | 881,075 | 145.7 |
| | | 営業用 | 7,364 | 9,503 | 2,139 | 129.0 |
| | | 計 | 1,933,533 | 2,816,747 | 883,214 | 145.7 |
| | 小型車 | 自家用 | 30,230,739 | 30,863,199 | 632,460 | 102.1 |
| | | 営業用 | 252,225 | 250,633 | △ 1,592 | 99.4 |
| | | 計 | 30,502,964 | 31,133,832 | 630,868 | 102.1 |
| | 軽四輪車 | | 2,715,334 | 3,360,053 | 644,719 | 123.7 |
| | 合計 | | 35,151,831 | 37,310,632 | 2,158,801 | 106.1 |
| 特種用途車 | 普通車 | 自家用 | 494,476 | 524,222 | 29,746 | 106.0 |
| | | 営業用 | 136,266 | 143,468 | 7,202 | 105.3 |
| | | 計 | 630,742 | 667,690 | 36,948 | 105.9 |
| | 小型車 | 自家用 | 152,982 | 158,287 | 5,305 | 103.5 |
| | | 営業用 | 7,038 | 7,686 | 648 | 109.2 |
| | | 計 | 160,020 | 165,973 | 5,953 | 103.7 |
| | 合計 | | 790,762 | 833,663 | 42,901 | 105.4 |
| 大型特殊車 | | | 422,807 | 437,973 | 15,166 | 103.6 |
| 二輪車 | 小型二輪車 | | 999,854 | 1,022,602 | 22,748 | 102.3 |
| | 軽二輪車 | | 1,741,548 | 1,794,285 | 52,737 | 103.0 |
| | 計 | | 2,741,402 | 2,816,887 | 75,485 | 102.8 |

注　運輸省自動車交通局資料による。

### 3　海上交通

・世界の主要品目別海上荷動き量

## 世界の主要品目別海上荷動き量

（トン数）　　（単位：百万トン）

| 品目 / 年 | 石油 | | | 乾貨物 | | | | | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 原油 | 石油製品 | 計 | 鉄鉱石 | 石炭 | 穀物 | その他 | 計 | |
| 1987 | 970 | 313 | 1,283 | 319 | 283 | 186 | 1,390 | 2,178 | 3,461 |
| 1988 | 1,042 | 325 | 1,367 | 348 | 304 | 196 | 1,460 | 2,308 | 3,675 |
| 1989 | 1,120 | 340 | 1,460 | 362 | 321 | 192 | 1,525 | 2,400 | 3,860 |
| 1990 | 1,190 | 336 | 1,526 | 347 | 342 | 192 | 1,570 | 2,451 | 3,977 |
| 1991 | 1,200 | 323 | 1,523 | 352 | 360 | 180 | 1,610 | 2,502 | 4,025 |
| 対前年伸び率(%) | 0.8 | △ 3.9 | △ 0.2 | 1.4 | 5.3 | △ 6.3 | 2.5 | 2.1 | 1.2 |

（トン・マイル）　　（単位：十億トン・マイル）

| 品目 / 年 | 石油 | | | 乾貨物 | | | | | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 原油 | 石油製品 | 計 | 鉄鉱石 | 石炭 | 穀物 | その他 | 計 | |
| 1987 | 4,671 | 1,345 | 6,016 | 1,761 | 1,622 | 1,061 | 3,840 | 8,282 | 14,300 |
| 1988 | 5,065 | 1,445 | 6,510 | 1,950 | 1,682 | 1,117 | 4,040 | 8,789 | 15,305 |
| 1989 | 5,736 | 1,540 | 7,276 | 2,012 | 1,752 | 1,095 | 4,250 | 9,109 | 16,385 |
| 1990 | 6,261 | 1,560 | 7,821 | 1,978 | 1,849 | 1,073 | 4,400 | 9,300 | 17,121 |
| 1991 | 6,500 | 1,500 | 8,000 | 1,965 | 1,905 | 1,010 | 4,510 | 9,390 | 17,390 |
| 対前年伸び率(%) | 3.8 | △ 3.8 | 2.3 | △ 0.7 | 3.0 | △ 5.9 | 2.5 | 1.0 | 1.6 |

注 (1) Fearnleys「REVIEW 1991」による。

(2) 1991年の他は推計値である。

・我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

## 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

（単位：1,000トン，億円）

| 品目＼年 | | 平成2年 | | 平成3年 | | 対前年伸び率(%)（数量ベース） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 数量 | 金額 | 数量 | 金額 | |
| 輸出入合計 | | 769,727 | 598,848 | 789,268 | 593,257 | 2.5 |
| 輸出 | 総計 | 70,420 | 339,186 | 74,602 | 344,259 | 6.2 |
| | 鉄鋼 | 16,735 | 18,046 | 17,798 | 18,304 | 6.4 |
| | セメント | 6,369 | 292 | 7,363 | 365 | 15.9 |
| | 肥料 | 905 | 157 | 1,104 | 171 | 22.1 |
| | 自動車 | 5,593 | 59,684 | 5,488 | 60,159 | △ 1.9 |
| | 原動機 | 11,616 | 125,250 | 11,166 | 125,954 | △ 3.9 |
| | 電気製品 | 2,107 | 63,248 | 2,121 | 66,632 | 0.7 |
| | その他 | 27,096 | 72,509 | 29,742 | 72,673 | 9.8 |
| 輸入 | 総計 | 699,307 | 259,663 | 714,466 | 248,998 | 2.2 |
| | 乾貨物計 | 409,486 | 188,359 | 421,800 | 184,531 | 3.0 |
| | 鉄鉱石 | 124,840 | 4,865 | 126,950 | 4,886 | 1.7 |
| | 石炭 | 107,492 | 8,969 | 111,618 | 8,590 | 3.8 |
| | 燐鉱石 | 1,543 | 177 | 1,456 | 157 | △ 5.7 |
| | 塩 | 7,820 | 323 | 7,771 | 299 | △ 0.6 |
| | 銅鉱 | 3,525 | 3,490 | 3,752 | 3,069 | 6.4 |
| | ニッケル鉱 | 3,337 | 237 | 4,002 | 261 | 19.9 |
| | ボーキサイト | 2,276 | 100 | 2,008 | 80 | △ 11.8 |
| | 木材 | 26,421 | 10,876 | 25,047 | 9,646 | △ 5.2 |
| | パルプ | 2,894 | 2,800 | 2,930 | 2,188 | 1.2 |
| | チップ | 10,200 | 2,073 | 11,753 | 2,292 | 15.2 |
| | 小麦 | 5,474 | 1,468 | 5,693 | 1,237 | 4.0 |
| | 大麦・裸麦 | 1,272 | 270 | 1,520 | 285 | 19.5 |
| | とうもろこし | 16,007 | 3,307 | 16,645 | 3,013 | 4.0 |
| | 大豆 | 4,688 | 1,833 | 4,331 | 1,545 | △ 7.6 |
| | その他 | 91,696 | 147,570 | 96,325 | 146,983 | 5.0 |
| | 油類計 | 289,821 | 71,304 | 292,666 | 64,467 | 1.0 |
| | 原油 | 195,654 | 44,686 | 204,654 | 40,506 | 4.6 |
| | 重油 | 11,134 | 2,378 | 8,790 | 1,438 | △ 21.1 |
| | その他 | 83,033 | 24,240 | 79,221 | 22,523 | △ 4.6 |

注 (1) 数量は大蔵省貿易統計をもとに海上交通局で重量に換算したもの。金額は大蔵省貿易統計による。

(2) 航空貨物及び船舶を除いたものである。

(3) 油類のその他には，ＬＰＧ，ＬＮＧ，糖蜜が含まれている。

・日本船,外国用船及び外国船別輸送量の推移

## 日本船，外国用船及び外国船別輸送量の推移

（単位：千トン）

| 区分 | 年 | 62 | 63 | 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 輸出 | 海上貿易量合計 | 71,191 (100.0) | 70,711 (100.0) | 70,675 (100.0) | 70,420 (100.0) | 74,802 (100.0) |
| | 日本船輸送量 (a) | 9,856 (13.8) | 7,407 (10.5) | 5,958 (8.4) | 4,348 (6.9) | 4,883 ( 6.5) |
| | 外国用船輸送量 (b) | 24,677 (34.7) | 27,006 (38.2) | 27,140 (38.4) | 28,122 (39.9) | 29,713 (39.7) |
| | 計 (a)+(b) | 34,533 (48.5) | 34,413 (48.7) | 33,098 (46.8) | 32,970 (46.6) | 34,596 (46.3) |
| | 外国船輸送量 | 36,658 (51.5) | 36,298 (51.3) | 37,577 (53.2) | 37,450 (53.2) | 40,206 (53.7) |
| 輸入 | 海上貿易量合計 | 603,943 (100.0) | 660,656 (100.0) | 683,167 (100.0) | 699,307 (100.0) | 714,466 (100.0) |
| | 日本船輸送量 (a) | 232,347 (38.5) | 234,130 (35.4) | 223,451 (32.7) | 199,944 (28.6) | 198,337 (27.8) |
| | 外国用船輸送量 (b) | 162,113 (26.8) | 207,128 (31.4) | 236,368 (34.6) | 269,668 (38.6) | 308,090 (43.1) |
| | 計 (a)+(b) | 394,459 (65.3) | 441,258 (66.8) | 459,869 (67.3) | 469,612 (67.2) | 506,427 (70.9) |
| | 外国船輸送量 | 209,484 (34.7) | 219,398 (33.2) | 223,295 (32.7) | 229,695 (32.8) | 208,039 (29.1) |
| 三国間 | 日本船輸送量 | 42,163 | 30,308 | 24,437 | 21,483 | 22,578 |
| | 外国用船輸送量 | 67,883 | 77,873 | 75,171 | 73,757 | 82,359 |
| | 計 | 110,046 | 108,180 | 99,609 | 95,239 | 105,137 |

注 (1) 運輸省海上交通局資料による。
(2) ( )内は，海上貿易量合計に対する積取比率（%）である。

・我が国商船隊の船腹量の推移

## 我が国商船隊の船腹量の推移

（単位：千トン）

| 区分 / 年央 | 日本船 隻 | 日本船 総トン | 日本船 重量トン | 外国用船 隻 | 外国用船 総トン | 外国用船 重量トン | 合計 隻 | 合計 総トン | 合計 重量トン |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 62 | 816 | 28,200 (52) | 45,528 (51) | 1,266 | 26,314 (48) | 43,208 (49) | 2,082 | 54,514 (100) | 88,736 (100) |
| 63 | 640 | 24,582 (44) | 39,768 (45) | 1,487 | 30,787 (56) | 49,286 (55) | 2,127 | 55,369 (100) | 89,054 (100) |
| 元 | 532 | 21,691 (39) | 35,260 (40) | 1,470 | 33,477 (61) | 52,677 (60) | 2,002 | 55,168 (100) | 87,937 (100) |
| 2 | 449 | 20,406 (36) | 33,163 (35) | 1,543 | 36,910 (64) | 58,036 (64) | 1,992 | 57,316 (100) | 91,200 (100) |
| 3 | 419 | 19,815 (33) | 32,188 (34) | 1,641 | 40,100 (67) | 63,282 (66) | 2,060 | 59,914 (100) | 95,470 (100) |

注 (1) 運輸省海上交通局資料による。
(2) 対象船舶は，2,000総トン以上の外航船舶である。
(3) （ ）内は構成比(%)を示す。

・国内旅客輸送実績

## 国内旅客輸送実績

（単位：百万人，百万人キロ）

| 事業種別 | 年度 | 輸送人員 | 対前年度伸び率（%） | 輸送人キロ | 対前年度伸び率（%） |
|---|---|---|---|---|---|
| 一般旅客定期航路 | 62 | 141.3 | 6.6 | 6,009 | 9.9 |
| | 63 | 133.2 | △ 5.7 | 5,487 | △ 8.7 |
| | 元 | 135.0 | 1.4 | 5,702 | 3.9 |
| | 2 | 137.5 | 1.9 | 5,963 | 4.6 |
| | 3 | 136.7 | △ 0.6 | 5,877 | △ 1.4 |
| 特定旅客定期航路 | 62 | 1.6 | 0.0 | 10 | △ 9.1 |
| | 63 | 1.2 | △ 25.0 | 5 | △ 50.0 |
| | 元 | 1.1 | △ 8.3 | 5 | 0.0 |
| | 2 | 1.0 | △ 9.1 | 6 | 20.0 |
| | 3 | 1.2 | 19.0 | 10 | 67.6 |
| 旅客不定期航路 | 62 | 22.1 | 10.0 | 223 | 9.9 |
| | 63 | 23.0 | 4.1 | 219 | △ 1.8 |
| | 元 | 24.1 | 4.8 | 255 | 16.4 |
| | 2 | 24.1 | 0.0 | 306 | 20.0 |
| | 3 | 24.1 | △ 0.3 | 308 | 0.6 |
| 計 | 62 | 165.0 | 7.0 | 6,242 | 9.8 |
| | 63 | 157.4 | △ 4.6 | 5,711 | △ 8.5 |
| | 元 | 160.2 | 1.8 | 5,962 | 4.4 |
| | 2 | 162.6 | 1.5 | 6,275 | 5.2 |
| | 3 | 162.0 | △ 0.4 | 6,194 | △ 1.3 |

注 (1) 運輸省海上交通局資料による。
(2) ＪＲの輸送実績を含む。

・一般旅客定期航路事業の自動車航送台数及び台キロ

## 一般旅客定期航路事業の自動車航送台数及び台キロ

（単位：千台，百万台キロ）

| 年度 | | トラック | 対前年度伸び率（%） | 乗用車その他 | 対前年度伸び率（%） | 計 | 対前年度伸び率（%） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 62 | 台数 | 7,954 | 4.8 | 14,320 | 5.6 | 22,274 | 5.3 |
| | 台キロ | 996 | 6.0 | 780 | 3.6 | 1,776 | 4.9 |
| 63 | 台数 | 7,909 | △ 0.6 | 14,108 | △ 1.5 | 22,017 | △ 1.2 |
| | 台キロ | 1,054 | 5.8 | 805 | 3.2 | 1,859 | 4.7 |
| 元 | 台数 | 7,958 | 0.6 | 14,734 | 4.4 | 22,692 | 3.1 |
| | 台キロ | 1,084 | 2.8 | 882 | 9.6 | 1,966 | 5.8 |
| 2 | 台数 | 8,193 | 3.0 | 15,154 | 2.9 | 23,347 | 2.9 |
| | 台キロ | 1,150 | 6.1 | 960 | 8.8 | 2,110 | 7.3 |
| 3 | 台数 | 8,213 | 2.4 | 15,489 | 2.2 | 23,703 | 1.5 |
| | 台キロ | 1,151 | 0.0 | 976 | 1.7 | 2,127 | 1.6 |

注 (1) 運輸省海上交通局資料による。
(2) ＪＲの輸送実績を含む。

・長距離フェリー輸送実積

## 長距離フェリー輸送実績

| 区分 | | 2年度 | | | 3年度 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 就航航路数 | | 3年4月1日現在 21航路 | | | 4年4月1日現在 21航路 | | |
| 就航航路距離 | | 16,118km | | | 15,964km | | |
| 就航隻数 | | 49隻 | | | 50隻 | | |
| 区分 | | 輸送実績（うち無人） | 構成比 | 対前年度伸び率 | 輸送実績（うち無人） | 構成比 | 対前年度伸び率 |
| 自動車航送台数 | | 千台 | % | % | 千台 | % | % |
| | 普通トラック | 1,236 (754) | 55.7 | 6.2 | 1,292 (774) | 55.6 | 4.5 |
| | 乗用車・その他 | 982 (284) | 44.3 | 5.4 | 1,030 (264) | 44.4 | 4.8 |
| | 計 | 2,218 (1,038) | 100.0 | 5.8 | 2,322 (1,038) | 100.0 | 4.7 |
| | 8トントラック換算計 | 1,653 (877) | | 5.7 | 1,729 (883) | | 4.6 |
| 自動車航送台キロ | | 千台キロ | | | 千台キロ | | |
| | 普通トラック | 807,944 (563,619) | 58.1 | 7.6 | 831,562 (572,615) | 58.6 | 2.9 |
| | 乗用車・その他 | 582,245 (198,578) | 41.9 | 10.4 | 585,226 (179,939) | 41.4 | 1.0 |
| | 計 | 1,390,189 (762,197) | 100.0 | 8.7 | 1,419,788 (752,754) | 100.0 | 2.1 |
| | 8トントラック換算計 | 1,057,899 (651,215) | | 7.9 | 1,083,856 (652,252) | | 2.5 |
| | 利用率 普通トラック | 78% | | | 77% | | |
| | 利用率 乗用車 | 58% | | | 57% | | |
| | 利用率 換算計 | 64% | | | 63% | | |
| 旅客 | 輸送人員 (千人) | 4,626 | | 3.6 | 4,715 | | 1.9 |
| | 輸送人キロ (千人キロ) | 2,324,632 | | 7.0 | 2,328,835 | | 0.2 |
| | 利用率 | 28% | | | 27% | | |

注 (1) 運輸省海上交通局資料による。
(2) 航路数，航路距離，就航隻数は運航中の数である。
(3) 8トントラック換算は，乗用車2.5台を1台としたものである。
(4) 自動車航送貨物定期航路事業を除く。

・内航貨物輸送量の推移

## 内航貨物輸送量の推移

| 年度 | 輸送トン数（千トン） | 対前年度比（%） | 輸送トンキロ（億トンキロ） | 対前年度比（%） |
|---|---|---|---|---|
| 60 | 452,385 | 100.5 | 2,058 | 98.0 |
| 61 | 440,677 | 97.4 | 1,980 | 96.2 |
| 62 | 462,546 | 105.0 | 2,014 | 101.7 |
| 63 | 493,000 | 106.6 | 2,126 | 105.6 |
| 元 | 538,029 | 109.1 | 2,247 | 105.7 |
| 2 | 575,199 | 106.9 | 2,445 | 108.8 |
| 3 | 571,891 | 99.4 | 2,482 | 101.5 |

注　運輸省情報管理部「内航船舶輸送統計」による。

・内航船舶の船種・船質別船腹量

## 内航船舶の船種・船質別船腹量

（平成4年3月末現在）

| 船質＼船種 | | 貨物船 | 土・砂利石材専用船 | セメント専用船 | 自動車専用船 | 油送船 | 特殊タンク船 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 営業船 | 木船 | 隻 | 1,021 | 13 | 0 | 0 | 10 | 19 | 1,063 |
| | | 総トン | 42,154 | 2,048 | 0 | 0 | 387 | 1,635 | 46,224 |
| | 鋼船 | 隻 | 4,518 | 1,036 | 200 | 73 | 1,732 | 573 | 8,132 |
| | | 総トン | 1,587,212 | 428,930 | 416,493 | 204,576 | 876,381 | 283,918 | 3,797,510 |
| | 合計 | 隻 | 5,539 | 1,049 | 200 | 73 | 1,742 | 592 | 9,195 |
| | | 総トン | 1,629,366 | 430,978 | 416,493 | 204,576 | 876,768 | 285,553 | 3,843,734 |
| 自家用船 | | 隻 | 469 | 241 | 3 | 0 | 20 | 3 | 736 |
| | | 総トン | 181,603 | 327,491 | 37,195 | 0 | 3,962 | 485 | 550,726 |

注　(1)　運輸省海上交通局資料による。
(2)　塩の二次輸送船，原油の二次輸送船，沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。
(3)　内外航併用船及び港運併用船を含む。

・港湾運送量の推移

## 港湾運送量の推移

（単位：千万トン）

| 項目＼年度 | | 61 | 62 | 63 | 元 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 全国 | 船舶積卸し量 | 89.2 | 93.5 | 98.3 | 101.7 | 104.7 | 109.0 |
| | 沿岸荷役量 | 59.7 | 64.8 | 71.1 | 73.3 | 75.5 | 78.7 |
| | コンテナ荷役量 | 18.0 | 20.3 | 22.1 | 23.5 | 25.5 | 26.5 |
| 五大港 | 船舶積卸し量 | 38.9 | 41.7 | 43.5 | 44.4 | 45.8 | 47.8 |
| | 沿岸荷役量 | 28.4 | 30.0 | 33.0 | 33.9 | 35.7 | 37.2 |
| | コンテナ荷役量 | 16.1 | 18.0 | 19.5 | 20.9 | 22.5 | 23.5 |

## 4　航空

・世界の定期航空輸送量（国際線・国内線の計）の推移

## 世界の定期航空輸送量（国際線・国内線の計）の推移

| 年 | 旅客数 | | 旅客人キロ | | 貨物トン | | 貨物トンキロ | | 郵便物トンキロ | | 有償トンキロ合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 百万人 | 前年比伸び率(%) | 百万人キロ | 前年比伸び率(%) | 百万トン | 前年比伸び率(%) | 百万トンキロ | 前年比伸び率(%) | 百万トンキロ | 前年比伸び率(%) | 百万トンキロ | 前年比伸び率(%) |
| 1982 | 766 | 1.8 | 1,142,000 | 2.1 | 11.6 | 6.0 | 31,540 | 2.1 | 3,870 | 2.1 | 138,460 | 2.2 |
| 1983 | 798 | 4.2 | 1,190,000 | 4.2 | 12.3 | 6.0 | 35,110 | 11.3 | 4,000 | 3.3 | 146,390 | 5.7 |
| 1984 | 848 | 6.3 | 1,278,000 | 7.4 | 13.4 | 9.4 | 39,670 | 13.0 | 4,310 | 7.7 | 159,200 | 8.7 |
| 1985 | 899 | 6.0 | 1,367,000 | 7.0 | 13.7 | 2.4 | 39,840 | 0.4 | 4,400 | 2.1 | 167,690 | 5.3 |
| 1986 | 960 | 6.8 | 1,452,000 | 6.2 | 14.7 | 6.9 | 43,190 | 8.4 | 4,550 | 3.3 | 178,800 | 6.6 |
| 1987 | 1,027 | 7.0 | 1,589,000 | 9.4 | 16.1 | 9.5 | 48,370 | 12.0 | 4,680 | 3.0 | 196,430 | 9.9 |
| 1988 | 1,082 | 5.4 | 1,706,000 | 7.4 | 17.3 | 7.5 | 53,360 | 10.3 | 4,830 | 3.1 | 212,190 | 8.0 |
| 1989 | 1,118 | 3.2 | 1,782,000 | 4.5 | 18.1 | 4.6 | 57,260 | 7.3 | 5,050 | 4.6 | 223,860 | 5.5 |
| 1990 | 1,164 | 4.1 | 1,893,000 | 6.3 | 18.3 | 0.6 | 58,870 | 2.8 | 5,310 | 4.6 | 235,180 | 5.4 |
| 1991 | 1,113 | △4.4 | 1,826,000 | △3.5 | 17.3 | △5.5 | 57,160 | △2.9 | 5,080 | △4.3 | 226,930 | △3.5 |

注　ＩＣＡＯ「理事会年次報告(1991年版)」による。ただし，1991年は推定値である。

・我が国航空企業の国際線輸送実績

## 我が国航空企業の国際線輸送実績

| 項目 ＼ 年度 | | 2 | 3 | 3/2(%) |
|---|---|---|---|---|
| 飛行時間(時間) | | 332,258 | 363,139 | 109.3 |
| 飛行距離(千キロ) | | 253,894 | 277,465 | 109.3 |
| 有償トンキロ(百万トンキロ) | | 8,964 | 9,291 | 103.6 |
| 有効トンキロ(百万トンキロ) | | 13,542 | 14,846 | 107.6 |
| 重量利用率(%) | | 66.2 | 62.6 | — |
| 旅客 | 人員(千人) | 10,318 | 11,039 | 106.7 |
| | 人キロ(百万人キロ) | 47,310 | 51,348 | 108.5 |
| | 座席キロ(百万座席キロ) | 65,250 | 70,874 | 109.6 |
| | 座席利用率(%) | 72.5 | 72.4 | — |
| 貨物 | 重量(トン) | 622,319 | 629,622 | 101.2 |
| | トンキロ(百万トンキロ) | 4,386 | 4,332 | 98.8 |
| 郵便物 | 重量(トン) | 21,059 | 22,715 | 107.9 |
| | トンキロ(百万トンキロ) | 151 | 161 | 106.6 |

注 (1) 運輸省『航空輸送統計年報』による。
(2) 有償トンキロとは,〔有償旅客トンキロ(有償旅客数×旅客1人当たりの重量×大圏距離)+有償貨物トンキロ+有償荷物トンキロ+有償郵便物トンキロ〕。
(3) 有効トンキロとは,〔ACL(各区間の許容搭載量)×大圏距離〕をいう。
(4) 重量利用率とは,〔有償トンキロ/有効トンキロ×100〕をいう。
(5) 座席利用率とは,〔旅客人キロ/座席キロ×100〕をいう。
(6) 定期便による実績である。

・我が国出入国航空貨物量及び我が国航空企業の積取比率

## 我が国出入国航空貨物量及び我が国航空企業の積取比率

| 区分 ＼ 年度 | 出国 入国別 | 総量 重量(トン) | 総量 対前年度比(%) | 我が国航空企業 積取量(トン) | 我が国航空企業 積取比率(%) | 太平洋線の我が国航空企業積取比率(%) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2 | 出国 | 730,368 | 111.3 | 279,831 | 38.3 | 47.7 |
| | 入国 | 850,644 | 98.7 | 321,335 | 37.8 | 43.3 |
| | 計 | 1,581,021 | 104.1 | 601,166 | 38.0 | 45.5 |
| 3 | 出国 | 693,724 | 95.0 | 262,018 | 37.8 | 49.2 |
| | 入国 | 848,211 | 99.7 | 328,032 | 38.7 | 43.6 |
| | 計 | 1,541,935 | 97.5 | 590,050 | 38.3 | 46.4 |

・世界の国際航空に占める我が国航空企業のシェア

## 世界の国際航空に占める我が国航空企業のシェア

| 項目 ＼ 年 | | 2 | 3 | 3/2(%) |
|---|---|---|---|---|
| 有償トンキロ（百万トンキロ） | 日本 | 9,523 | 8,910 | 93.6 |
| | 世界 | 130,808 | 125,780 | 96.2 |
| | シェア(%) | 7.3 | 7.1 | |
| 旅客人キロ（百万人キロ） | 日本 | 52,491 | 47,800 | 91.1 |
| | 世界 | 893,506 | 857,570 | 96.0 |
| | シェア(%) | 5.9 | 5.6 | |
| 貨物トンキロ（百万トンキロ） | 日本 | 4,470 | 4,290 | 96.0 |
| | 世界 | 46,393 | 45,150 | 97.3 |
| | シェア(%) | 9.6 | 9.5 | |

注 (1) ＩＣＡＯ「理事会年次報告（1991年版）」による。
(2) 定期便による実績である。
(3) 世界はＩＣＡＯ加盟164か国の輸送量である。
(4) 3年については，ＩＣＡＯの推定である。

・国内線航空旅客輸送実績

## 国内線航空旅客輸送実績

| 区分 / 年度 / 路線 | 人数(千人) | | | 人キロ(百万人キロ) | | | 座席キロ(百万座席キロ) | | | 座席利用率(%) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2 | 3 | 3/2(%) | 2 | 3 | 3/2(%) | 2 | 3 | 3/2(%) | 2 | 3 |
| 幹線 | 25,606 | 26,085 | 101.8 | 24,627 | 25,466 | 103.9 | 32,975 | 35,114 | 106.5 | 74.7 | 72.5 |
| ローカル線 | 39,646 | 42,603 | 107.5 | 26,996 | 29,903 | 110.8 | 37,857 | 42,687 | 112.8 | 71.3 | 70.0 |
| 合計 | 65,252 | 68,688 | 105.3 | 51,623 | 55,369 | 107.3 | 70,832 | 77,803 | 109.8 | 72.9 | 71.8 |

注　東京～札幌は，新東京～札幌を，東京～福岡は，新東京～福岡を，東京～大阪は，新東京～大阪をそれぞれ除く。

・国内航空貨物輸送実績

## 国内航空貨物輸送実績

| 区分 / 年度 / 路線 | 重量(トン) | | | トンキロ(千トンキロ) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2 | 3 | 3/2(%) | 2 | 3 | 3/2(%) |
| 幹線 | 466,361 | 458,798 | 98.6 | 456,484 | 453,313 | 99.3 |
| ローカル線 | 224,570 | 224,426 | 99.0 | 178,550 | 184,444 | 103.3 |
| 計 | 690,931 | 684,224 | 99.0 | 635,034 | 637,757 | 100.4 |

注　(1)　超過手荷物及び郵便物に係るものを除く。
(2)　幹線とは，札幌，東京（新東京を含む），大阪，福岡，那覇を相互に結ぶ路線をいう。

・小型航空機による定期的な旅客輸送の推移

## 小型航空機による定期的な旅客輸送の推移

| 項目＼年度 | 元 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|
| 運航路線数 | 22 | 21 | 25 |
| 輸送人員(人) | 284,443 | 275,732 | 311,551 |
| 提供座席数(席) | 517,790 | 486,349 | 533,469 |
| 座席利用率(%) | 54.9 | 56.7 | 58.4 |

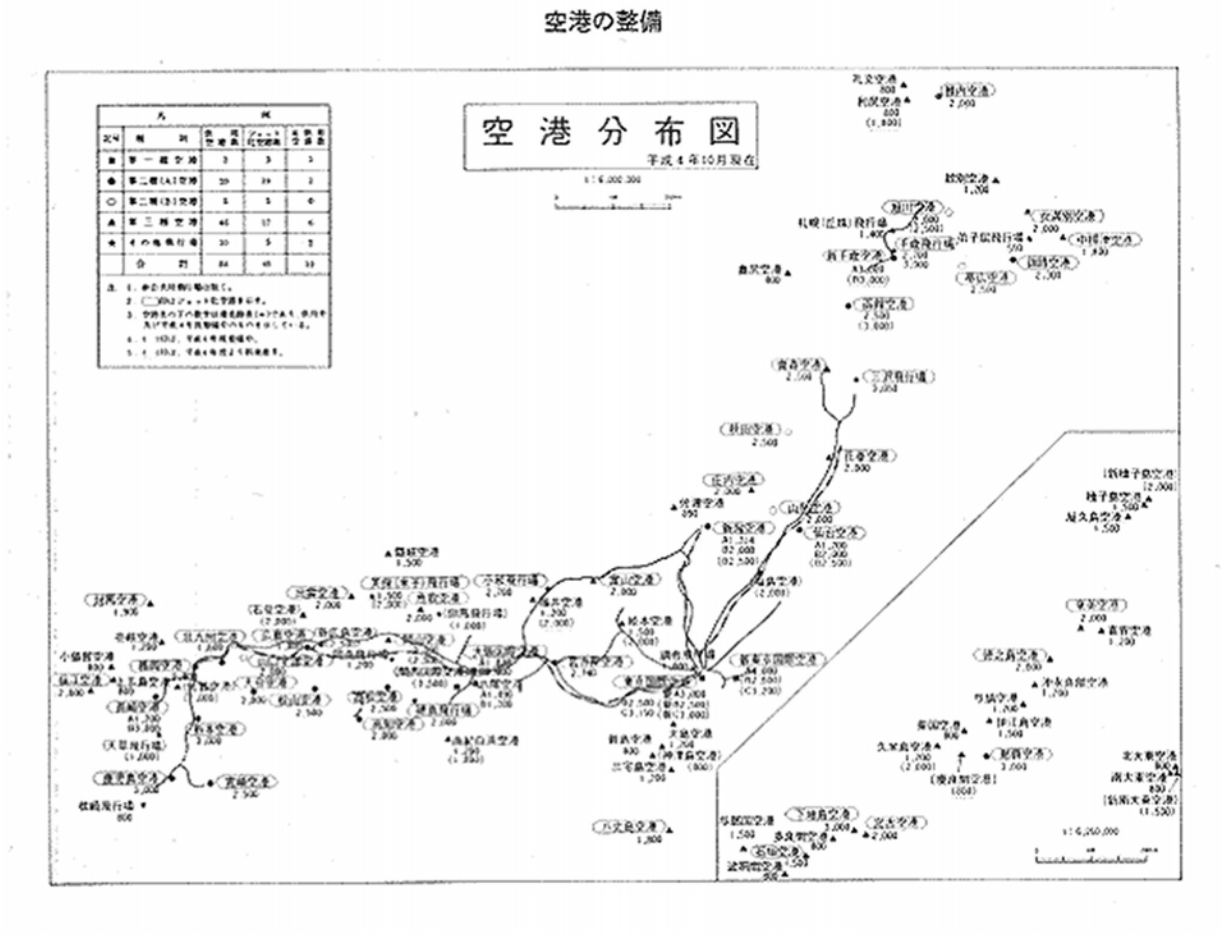
・空港の利用状況

## 空港の利用状況

| 空港＼年度 | 着陸回数(回) | | 乗降客数(千人) | | 貨物取扱量(千トン) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 |
| 新東京国際空港 | 62,331 | 62,204 | 20,642 | 20,714 | 1,383 | 1,352 |
| 東京〃 | 93,099 | 96,659 | 40,626 | 42,015 | 488 | 489 |
| 大阪〃 | 65,482 | 65,343 | 23,268 | 23,004 | 452 | 451 |
| 第一種空港計 | 220,912 | 224,206 | 84,536 | 85,733 | 2,323 | 2,292 |
| 〃二〃 | 381,579 | 392,508 | 70,260 | 73,882 | 744 | 764 |
| 〃三〃 | 109,472 | 111,156 | 8,371 | 9,078 | 33 | 34 |
| その他〃 | 35,322 | 35,177 | 3,935 | 4,138 | 10 | 9 |
| 合計 | 747,285 | 763,047 | 167,102 | 172,831 | 3,110 | 3,099 |

・空港の整備

空港の整備




## 5　海上技術安全（造船・船員）

・世界の新造船工事状況(a)

## 世界の新造船工事状況

| 区分 / 国名 | | 受注量 | | | 手持工事量 | | | 竣工量 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1989年 | 1990年 | 1991年 | 1989年 | 1990年 | 1991年 | 1989年 | 1990年 | 1991年 |
| 日本 | | 9,695 (50.2) | 11,142 (46.3) | 8,073 (40.5) | 10,278 (33.1) | 14,651 (36.8) | 15,719 (36.4) | 5,365 (40.5) | 6,824 (43.0) | 7,283 (45.3) |
| 西欧諸国 | ベルギー | 81 | 70 | 45 | 115 | 128 | 164 | 39 | 58 | 8 |
| | デンマーク | 206 | 1,335 | 539 | 704 | 1,680 | 1,807 | 343 | 395 | 442 |
| | フランス | 108 | 84 | 528 | 229 | 261 | 681 | 160 | 60 | 109 |
| | 西独 | 976 | 850 | 491 | 1,399 | 1,983 | 1,624 | 431 | 856 | 775 |
| | ギリシャ | 2 | — | 5 | 53 | 32 | 34 | 5 | 22 | 3 |
| | アイルランド | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | イタリア | 506 | 564 | 536 | 1,074 | 1,294 | 1,299 | 327 | 372 | 500 |
| | オランダ | 131 | 161 | 199 | 265 | 265 | 256 | 89 | 163 | 211 |
| | ポルトガル | 36 | 163 | 3 | 122 | 214 | 197 | 21 | 74 | 21 |
| | スペイン | 382 | 401 | 38 | 1,073 | 1,176 | 879 | 231 | 363 | 317 |
| | 米国 | 308 | 257 | 504 | 499 | 623 | 923 | 102 | 131 | 185 |
| | (EC小計) | 2,738 (14.2) | 3,885 (16.1) | 2,868 (14.5) | 5,532 (17.8) | 7,660 (19.3) | 7,863 (18.2) | 1,749 (13.2) | 2,493 (15.7) | 2,571 (16.0) |
| | フィンランド | 32 | 243 | 99 | 513 | 503 | 423 | 194 | 247 | 156 |
| | ノルウェー | 311 | 104 | 61 | 329 | 319 | 288 | 33 | 80 | 124 |
| | スウェーデン | 121 | 1 | 1 | 123 | 78 | 41 | 13 | 29 | 38 |
| | (AWES計) | 3,202 (16.6) | 4,234 (17.6) | 3,050 (15.3) | 6,498 (20.9) | 8,559 (21.5) | 8,615 (20.0) | 1,988 (15.0) | 2,849 (17.9) | 2,890 (18.0) |
| | 西欧諸国計 | 3,202 (16.6) | 4,234 (17.6) | 3,050 (15.3) | 6,498 (20.9) | 8,559 (21.5) | 8,615 (20.0) | 1,988 (15.0) | 2,849 (17.9) | 2,890 (18.0) |

・世界の新造船工事状況(b)

| 区分 / 国名 | | 受注量 | | | 手持工事量 | | | 竣工量 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1989年 | 1990年 | 1991年 | 1989年 | 1990年 | 1991年 | 1989年 | 1990年 | 1991年 |
| 韓国 | | 3,223 (16.7) | 5,737 (23.8) | 5,107 (25.6) | 6,027 (19.4) | 8,521 (21.4) | 9,433 (21.9) | 3,102 (23.4) | 3,460 (21.8) | 3,497 (21.7) |
| その他諸国 | ブラジル | 315 | 271 | 201 | 1,201 | 1,166 | 1,077 | 165 | 256 | 231 |
| | 東独 | 310 | 14 | — | 585 | — | — | 287 | — | — |
| | ポーランド | 188 | 208 | 279 | 1,007 | 1,106 | 1,044 | 199 | 104 | 194 |
| | シンガポール | 78 | 128 | 72 | 86 | 198 | 157 | 24 | 39 | 114 |
| | 中国 | 368 | 602 | 608 | 884 | 1,079 | 1,410 | 326 | 367 | 310 |
| | 台湾 | 463 | 601 | 1,130 | 865 | 798 | 1,475 | 405 | 667 | 514 |
| | アメリカ | 1 | 50 | 25 | 39 | 78 | 89 | 4 | 15 | 9 |
| | ユーゴスラビア | 767 | 412 | 196 | 1,566 | 1,538 | 1,306 | 499 | 457 | 355 |
| | その他 | 694 | 669 | 1,169 | 2,019 | 2,095 | 2,839 | 873 | 848 | 699 |
| | その他計 | 3,185 (16.5) | 2,954 (12.3) | 3,680 (18.5) | 8,252 (26.6) | 8,057 (20.3) | 9,396 (21.8) | 2,782 (21.1) | 2,752 (17.3) | 2,426 (15.1) |
| 世界合計 | | 19,306 ( 100) | 24,067 ( 100) | 19,910 ( 100) | 31,055 ( 100) | 39,789 ( 100) | 43,164 ( 100) | 13,236 ( 100) | 15,885 ( 100) | 16,095 ( 100) |

(注) 1. ロイド統計から作成。
2. 100総トン以上の船舶を対象。
3. 単位：千総トン。
4. ( ) 内はシェア (%)。
5. AWESとは，アイルランドを除いたものである。
6. 四捨五入の関係により，末尾の数字が合わない場合がある。

・造船業の受注量,建造量,手持工事量の状況

## 造船業の受注量，建造量，手持工事量の状況

（単位：隻，万総トン）

| 区分 | 年度 | 隻数 2 | 隻数 3 | 隻数 3/2(%) | 総トン数 2 | 総トン数 3 | 総トン数 3/2(%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 受注量 | 国内船 | 32 | 36 | 112.5 | 99 | 116 | 117.3 |
| | 輸出船 | 247 | 164 | 66.4 | 972 | 700 | 72.1 |
| | 計 | 279 | 200 | 71.7 | 1,070 | 816 | 76.2 |
| 起工量 | 国内船 | 32 | 37 | 115.6 | 73 | 115 | 156.8 |
| | 輸出船 | 186 | 191 | 102.7 | 642 | 694 | 108.0 |
| | 計 | 218 | 228 | 104.6 | 716 | 809 | 113.0 |
| 進水量 | 国内船 | 30 | 35 | 116.7 | 83 | 70 | 84.0 |
| | 輸出船 | 180 | 184 | 102.2 | 537 | 675 | 125.8 |
| | 計 | 210 | 219 | 104.3 | 620 | 744 | 120.2 |
| 竣工量 | 国内船 | 31 | 35 | 112.9 | 103 | 62 | 59.9 |
| | 輸出船 | 172 | 180 | 104.7 | 533 | 653 | 122.5 |
| | 計 | 203 | 215 | 105.9 | 637 | 715 | 112.3 |
| 手持工事量 | 国内船 | 22 | 23 | 104.5 | 64 | 117 | 184.1 |
| | 輸出船 | 272 | 256 | 94.1 | 1,161 | 1,207 | 104.0 |
| | 計 | 294 | 279 | 94.9 | 1,224 | 1,325 | 108.2 |

注 (1) 総トン数2,500トン以上の船舶を対象とする。
(2) 総トン数は四捨五入の関係で計と一致しない場合がある。

・造船設備の現状

## 造船設備の現状

（単位：基）

| 区分 | 建造設備(船台，ドック) | | | 修繕設備(ドック) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2年4月 | 3年4月 | 4年4月 | 2年4月 | 3年4月 | 4年4月 |
| 500～4,999総トン | 192 | 191 | 191 | 102 | 102 | 100 |
| 5,000～99,999総トン | 37 | 37 | 37 | 79 | 77 | 76 |
| 100,000総トン以上 | 9 | 9 | 9 | 12 | 12 | 12 |
| 合計 | 238 | 237 | 237 | 193 | 191 | 188 |

注 (1) 修繕設備にはドック以外に修繕引揚船台があり，平成4年4月現在の基数は89基である。
(2) 総トン数500トン以上の設備を対象とする。

・部門別船員数及び船舶数

## 部門別船員数及び船舶数

（各年10月1日現在）

| 部門 | | 年 | 船員数 | 乗組員数 | 予備員数 | (予備員率) | 船舶数 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 人 | 人 | 人 | % | 隻 |
| 海運業 | 外航 | 2 | 10,084 | 5,133 | 4,951 | (96.5) | 298 |
| | | 3 | 10,185 | 4,995 | 5,190 | (103.9) | 282 |
| | 内航 | 2 | 56,100 | 47,038 | 9,062 | (19.3) | 8,800 |
| | | 3 | 56,202 | 46,448 | 9,754 | (21.0) | 8,632 |
| | 計 | 2 | 66,184 | 52,171 | 14,013 | (26.9) | 9,098 |
| | | 3 | 66,387 | 51,443 | 14,944 | (29.0) | 8,914 |
| 漁業 | | 2 | 69,486 | 67,994 | 1,492 | | 8,763 |
| | | 3 | 63,954 | 62,821 | 1,133 | | 8,153 |
| その他 | | 2 | 16,973 | 15,946 | 1,027 | | 3,187 |
| | | 3 | 17,601 | 16,474 | 1,127 | | 3,363 |
| 合計 | | 2 | 152,643 | 136,111 | 16,532 | | 21,048 |
| | | 3 | 147,942 | 130,738 | 17,204 | | 20,430 |

注 運輸省運輸政策局情報管理部「船員統計」及び運輸省海上技術安全局船員部「船員需給総合調査」による。

## 6 港湾

・港湾数一覧表

## 港湾数一覧表

（平成４年10月１日現在）

| 区分 | 総数 | 港湾管理者 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 都道府県 | 市町村 | 港務局 | 一部事務組合 | 計 |
| 特定重要港湾 | 21 | 10 | 8 | 0 | 3 | 21 |
| 重要港湾 | 112 | 90 | 19 | 1 | 2 | 112 |
| 地方港湾 | 896 | 520(29) | 376( 6) | 0 | 0 | 896(35) |
| その他56条港湾 | 70 | | | | | |
| 合計 | 1,099(35) | 620(29) | 403( 6) | 1 | 5 | 1,029(35) |

注 (1) （ ）内は内数で避難港を示す。
(2) その他56条とは，港湾法56条に基づく港湾区域の定のない港湾を示す。

・重要港湾位置図

## 重要港湾位置図

（平成３年10月１日現在）




・全国の入港船舶の状況

## 全国の入港船舶の状況

| 区分 / 年 | 合計 隻数 | 合計 総トン数 | 合計 平均船型 | 外航船 隻数 | 外航船 総トン数 | 内航船 隻数 | 内航船 総トン数 | 入港船舶の内1万総トン以上の船舶 隻数 | 入港船舶の内1万総トン以上の船舶 総トン数 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 千隻 | 百万総トン | 総トン | 千隻 | 百万総トン | 千隻 | 百万総トン | 千隻 | 百万総トン |
| 63 | 7,935 | 3,539 | 446 | 91 | 1,380 | 7,844 | 2,159 | 52 | 1,383 |
| 元 | 7,889 | 3,642 | 462 | 94 | 1,434 | 7,795 | 2,208 | 54 | 1,446 |
| 2 | 7,713 | 3,780 | 493 | 95 | 1,496 | 7,618 | 2,304 | 57 | 1,536 |
| 2/元(%) | 97.8 | 104.3 | 106.7 | 101.7 | 104.3 | 97.7 | 104.3 | 104.9 | 106.2 |

注 (1) 対象は5総トン以上の船舶である。
(2) 「入港船舶の内1万総トン以上の船舶」は，港湾調査規則にいう甲種港湾の入港船舶のみである。
(3) 鉄道連絡船を除く。
(4) 運輸省運輸政策局情報管理部「港湾統計(年報)」による。

### 7　その他一般

#### (1)　国際協力

・有償資金協力及び無償資金協力（交換公文ベース）

## 有償資金協力及び無償資金協力（交換公文ベース）

| 分野 | | 年度 | 実績 | 分野別内訳 |
|---|---|---|---|---|
| 資金協力 | 有償（円借款） | 元 | 18件 1,713.50億円 | 港湾(46.7%)，鉄道(38.4%)，航空( 5.3%) |
| | | 2 | 17件 1,675.76億円 | 鉄道(63.4%)，港湾(18.5%)，航空(12.1%) |
| | | 3 | 26件 2,116.97億円 | 港湾(35.6%)，鉄道(27.3%)，航空(10.9%) |
| | 無償 | 元 | 13件 82.76億円 | 空港ターミナルビルの建設等 |
| | | 2 | 12件 70.11億円 | 海運大学校新訓練船の建造等 |
| | | 3 | 6件 49.43億円 | 多目的貨客船建造計画等 |

・国際協力事業団（ＪＩＣＡ）を通じた技術協力

国際協力事業団（ＪＩＣＡ）を通じた技術協力

| 分野 | | 年度 | 実績 | 分野別内訳 |
|---|---|---|---|---|
| 技術協力 | 開発調査 | 元 | 41件 | 港湾(34.1%)，航空(19.5%)，都市交通(17.1%) |
| | | 2 | 37件 | 港湾(43.3%)，鉄道(13.5%)，都市交通(13.5%) |
| | | 3 | 34件 | 港湾(41.2%)，航空(14.7%)，都市交通(11.9%) |
| | 専門家派遣 | 元 | 294人 | 鉄道(27.2%)，港湾(19.0%)，自動車(10.5%) |
| | | 2 | 270人 | 鉄道(42.2%)，港湾(18.5%)，海上保安(8.5%) |
| | | 3 | 272人 | 鉄道(28.8%)，港湾(17.7%)，海上保安(8.1%) |
| | 研修員受入 | 元 | 362人 | 港湾(19.7%)，鉄道(18.6%)，海上保安(12.1%) |
| | | 2 | 334人 | 鉄道(20.4%)，港湾(17.4%)，海上保安(14.4%) |
| | | 3 | 313人 | 鉄道(18.2%)，港湾(18.2%)，海上保安(12.1%) |
| | プロジェクト方式技術協力（注） | 元 | 5件 | 鉄道2件，港湾1件，船員1件，都市交通1件 |
| | | 2 | 6件 | 鉄道2件，船員2件，港湾1件，都市交通1件 |
| | | 3 | 8件 | 鉄道3件，船員3件，港湾1件，都市交通1件 |

注　件数にはフフターケアを含まない。

(2)　観光

国際観光

・世界の国際観光量

世界の国際観光量

| 区分＼年 | 1989 | 1990 | ※1991 |
|---|---|---|---|
| 旅行者数（千人） | 415,382 (109) | 443,477 (107) | 450,000 (102) |
| 旅行収入（百万ドル） | 211,368 (108) | 254,767 (121) | 278,000 (109) |

注　(1)　WTO資料による。　(2)　（　）内は対前年比（%）を示す。
(3)　※は推計である。

・主要国の受入れ旅行者数及び旅行収支（1990年）

## 主要国の受入れ旅行者数及び旅行収支（1990年）

| 国名＼区分 | 受入れ旅行者数（千人） | 旅行収支（百万ドル） 収入 | 支出 | 収支 |
|---|---|---|---|---|
| オーストリア | * 19,011(104.4) | 11,753.8 | 6,212.0 | 5,541.8 |
| ベルギー・ルクセンブルグ | | 3,698.5 | 5,445.0 | △ 1,746.5 |
| デンマーク | | 3,321.5 | 3,673.8 | △ 352.3 |
| フィンランド | | 1,161.8 | 2,754.7 | △ 1,592.9 |
| フランス | | 20,166.8 | 12,415.4 | 7,751.4 |
| ドイツ | * 15,627(106.6) | 10,683.1 | 29,836.2 | △ 19,153.1 |
| ギリシャ | 8,873(109.8) | 2,573.4 | 1,090.0 | 1,483.4 |
| アイスランド | 134(104.7) | 122.0 | 217.4 | △ 95.4 |
| アイルランド | 3,068(112.3) | 1,447.2 | 1,159.4 | 287.8 |
| イタリア | 60,296(109.4) | 19,741.7 | 13,826.2 | 5,915.5 |
| オランダ | * 5,426(105.4) | 3,611.6 | 7,330.9 | △ 3,719.3 |
| ノールウェー | | 1,516.7 | 3,414.2 | △ 1,897.5 |
| ポルトガル | 18,422(111.8) | 3,530.8 | 863.2 | 2,667.6 |
| スペイン | 52,044( 96.3) | 18,426.1 | 4,211.2 | 14,214.9 |
| スウェーデン | | 2,896.1 | 6,067.3 | △ 3,171.2 |
| スイス | * 10,524(104.2) | 6,858.4 | 6,008.7 | 849.7 |
| トルコ | 5,439(122.0) | 3,348.8 | 522.2 | 2,826.6 |
| イギリス | 17,950(104.3) | 13,721.7 | 17,451.9 | △ 3,730.2 |
| カナダ | 37,990(100.0) | 5,259.6 | 8,434.3 | △ 3,174.7 |
| アメリカ | 33,330( 94.6) | 39,253.0 | 38,376.0 | 877.0 |
| オーストラリア | 2,215(106.5) | 3,606.6 | 4,269.8 | △ 663.2 |
| ニュージーランド | 976(108.3) | 1,520.4 | 996.5 | 523.9 |
| 日本 | 3,237(114.2) | 3,582.7 | 24,877.6 | △ 21,294.9 |

注 (1) 経済協力開発機構（ＯＥＣＤ）資料による。 (2) （ ）内は対前年比（%）を示す。 (3) *印は宿泊施設への到着者数である。 (4) △印は赤字を示す。

・登録ホテル・旅館の軒数及び客室数

## 登録ホテル・旅館の軒数及び客室数

（単位：軒，室）

| 年＼区分 | 登録ホテル 軒数 | 総客室数 | 登録旅館 軒数 | 総客室数 |
|---|---|---|---|---|
| 元 | 597 | 112,500 | 1,629 | 94,302 |
| 2 | 619 | 116,615 | 1,639 | 95,567 |
| 3 | 636 | 119,894 | 1,649 | 97,117 |

注 (1) 運輸省運輸政策局観光部資料による。
(2) 国際観光ホテル整備法に基づく登録ホテル・旅館の軒数及び客室数である。
(3) 各年とも12月末現在の数字である。

・国際観光ペンション・民宿の軒数

## 国際観光ペンション・民宿の軒数

（平成4年3月現在）

| 地域 | 軒数 | | 地域 | 軒数 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ペンション | 民宿 | | ペンション | 民宿 |
| 北海道 | 12 | 10 | 東海 | 25 | 56 |
| 東北 | 26 | 26 | 近畿 | 15 | 32 |
| 北信越 | 170 | 60 | 中国・四国 | 14 | 46 |
| （うち長野） | (155) | (26) | 九州・沖縄 | 12 | 40 |
| 関東 | 49 | 28 | 計 | 323 | 298 |

注　運輸省運輸政策局観光部資料による。

・国際観光レストランの軒数

## 国際観光レストランの軒数

（平成4年10月1日現在）

| 地域 | 軒数 | 地域 | 軒数 |
|---|---|---|---|
| 北海道 | 1 | 京阪神 | 60 |
| 東北 | 5 | 中国 | 6 |
| 関東 | 48 | 四国 | 0 |
| 北陸 | 5 | 九州 | 3 |
| 東海 | 18 | 計 | 146 |

注　(1)　運輸省運輸政策局観光部資料による。
　　(2)　国際観光レストラン登録規程に基づく登録国際観光レストランの軒数である。

・訪日外国人数の推移

## 訪日外国人数の推移

（単位：人）

| 人数／年 | 総数 | 滞在客 | | | 一時上陸客 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 計 | 観光客 | 業務その他の客 | |
| 62 | 2,154,864<br>〔100.0〕<br>(104.5) | 1,939,378<br>〔 90.0〕<br>(105.3) | 1,069,441<br>〔 49.6〕<br>(101.4) | 869,937<br>〔 40.4〕<br>(110.5) | 215,486<br>〔 10.0〕<br>( 98.2) |
| 63 | 2,355,412<br>〔100.0〕<br>(109.3) | 2,146,403<br>〔 91.1〕<br>(110.7) | 1,116,445<br>〔 47.4〕<br>(104.4) | 1,029,958<br>〔 43.7〕<br>(118.4) | 209,009<br>〔 8.9〕<br>( 97.0) |
| 元 | 2,835,064<br>〔100.0〕<br>(120.4) | 2,676,265<br>〔 94.4〕<br>(124.7) | 1,498,691<br>〔 52.9〕<br>(134.2) | 1,177,574<br>〔 41.5〕<br>(114.3) | 158,799<br>〔 5.6〕<br>( 76.0) |
| 2 | 3,235,860<br>〔100.0〕<br>(114.1) | 3,117,592<br>〔 96.3〕<br>(116.5) | 1,879,497<br>〔 58.1〕<br>(125.4) | 1,238,095<br>〔 38.2〕<br>(105.1) | 118,268<br>〔 3.7〕<br>( 74.5) |
| 3 | 3,532,651<br>〔100.0〕<br>(109.2) | 3,448,015<br>〔 97.6〕<br>(110.6) | 2,103,991<br>〔 59.6〕<br>(111.9) | 1,344,024<br>〔 38.0〕<br>(108.6) | 84,636<br>〔 2.4〕<br>( 71.6) |

注 (1) 法務省資料に基づく運輸省の集計による。
(2) 〔 〕内は構成比(%)を，( )内は対前年比(%)を示す。
(3) 「一時上陸客」とは，出入国管理及び難民認定法第14条により，寄港地上陸許可を受けて上陸する乗客及び同法第15条第２項により周辺通過上陸許可を受けて上陸する乗客をいう。

国内観光

・国民１人当たり平均宿泊旅行回数及び宿泊数

国民１人当たり平均宿泊旅行回数及び宿泊数

| | | 62年 | 63年 | 元年 | 2年 | 3年 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 回数 | 観光旅行 | 1.08(108) | 1.07( 99) | 1.23(115) | 1.34(109) | 1.49(111) |
| | 観光兼業務旅行 | 0.20(111) | 0.19( 95) | 0.18( 95) | 0.20(111) | 0.24(120) |
| | 帰省・出張・仕事その他 | 0.33(106) | 0.33(100) | 0.27( 82) | 0.34(126) | 0.37(109) |
| | | 0.48(112) | 0.46( 96) | 0.53(115) | 0.47( 89) | 0.60(128) |
| | | 0.11( 92) | 0.10( 91) | 0.18(180) | 0.10( 56) | 0.13(130) |
| | 計 | 2.20(108) | 2.15( 98) | 2.39(111) | 2.45(103) | 2.83( 115) |
| 宿泊数 | 観光旅行 | 1.80(107) | 1.80(100) | 2.16(120) | 2.43(113) | 2.52(104) |
| | 観光兼業務旅行 | 0.56(122) | 0.47( 84) | 0.41( 87) | 0.50(122) | 0.57(114) |
| | 帰省・出張・仕事その他 | 0.95(103) | 0.81( 85) | 0.70( 86) | 0.87(126) | 0.93(107) |
| | | 1.37(133) | 1.21( 89) | 1.46(121) | 1.25( 86) | 1.36(109) |
| | | 0.16(107) | 0.11( 69) | 0.24(218) | 0.15( 63) | 0.17(113) |
| | 計 | 4.84(114) | 4.40( 91) | 4.97(113) | 5.22(105) | 5.55(106) |

注 (1) 総理府内政審議室において推計したものである。
(2) ( )内は，対前年比(%)である。

旅行業

・旅行業者数

旅行業者数

（単位：業者）

| 区分 / 年 | 一般旅行業者 | 国内旅行業者 | 旅行業代理店業者 | | | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 一般 | 国内 | 小計 | |
| 2 | 733 | 6,287 | 3,510 | 62 | 3,572 | 10,592 |
| 3 | 796 | 6,578 | 3,960 | 64 | 4,024 | 11,398 |
| 4 | 848 | 6,792 | 4,293 | 70 | 4,363 | 12,003 |

注 (1) 運輸省運輸政策局観光部資料による。
(2) 各年とも４月１日現在の数字である。

(3) 倉庫

・倉庫業者数及び倉庫面（容）積

## 倉庫業者数及び倉庫面（容）積

| 区分 | | | 年度末 2 | 3 | 3/2(%) |
|---|---|---|---|---|---|
| 普通倉庫 | 業者数 | | 3,037 | 3,168 | 104.3 |
| | 面(容)積 | 1～3類倉庫(千m²) | 26,782 | 27,877 | 104.0 |
| | | 野積倉庫(千m²) | 4,031 | 4,230 | 104.9 |
| | | 貯蔵槽倉庫(千m³) | 9,398 | 9,541 | 101.5 |
| | | 危険品倉庫 建屋(千m²) | 252 | 263 | 104.3 |
| | | 危険品倉庫 タンク(千m³) | 28,069 | 29,070 | 103.6 |
| 冷倉庫 | 業者数 | | 1,299 | 1,292 | 99.5 |
| | 容積 | (千m³) | 21,226 | 22,463 | 105.8 |
| 水面倉庫 | 業者数 | | 21 | 21 | 100.0 |
| | 面積 | (千m²) | 5,394 | 5,395 | 100.0 |

・営業倉庫の品目別入庫量及び平均月末在庫量

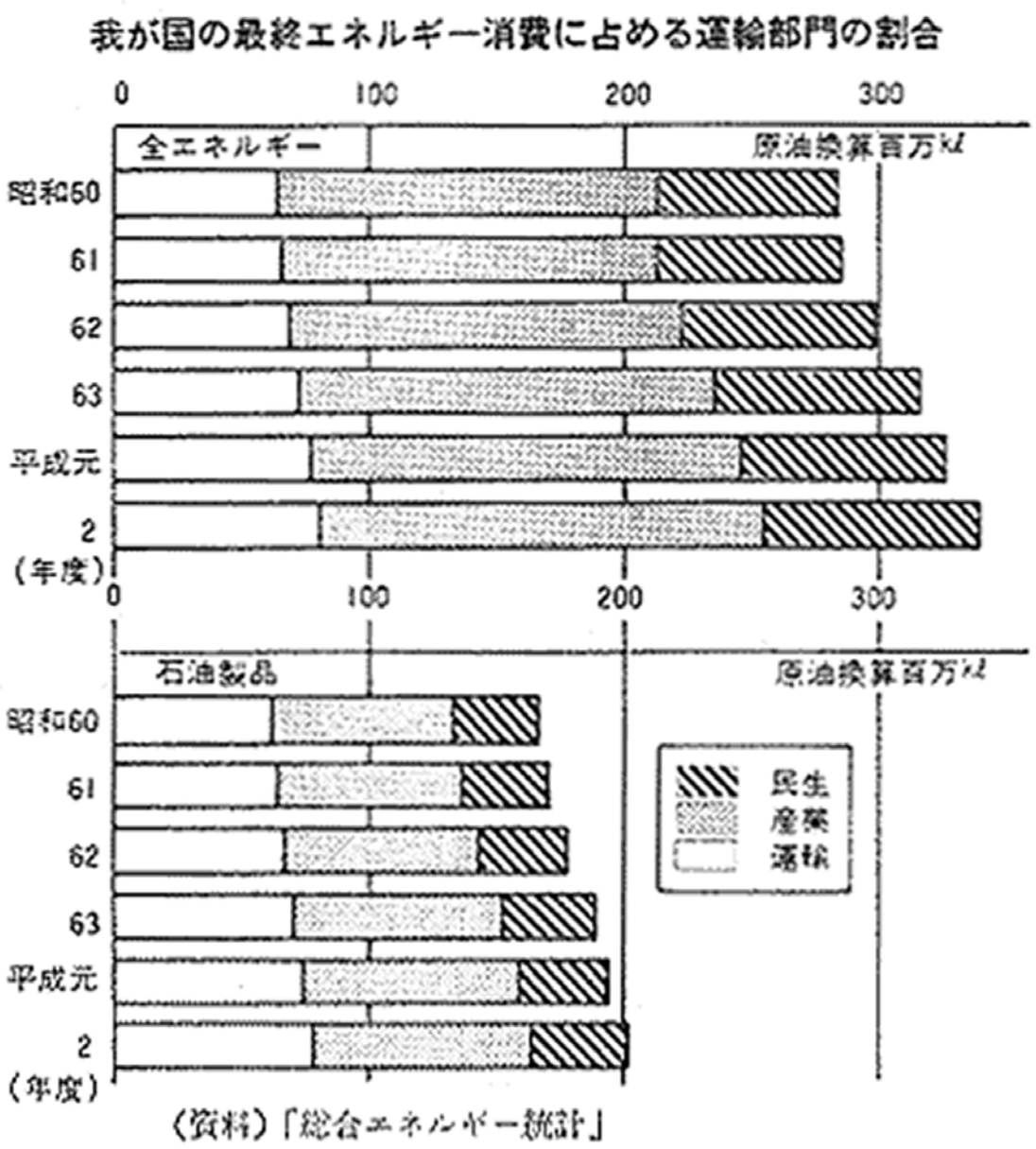
営業倉庫の品目別入庫量及び平均月末在庫量

| 種別 | 区分 | 入庫量 | | | 平均月末在庫量 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 年度 | 2 | 3 | 3/2 (%) | 2 | 3 | 3/2 (%) |
| 普通倉庫（千トン） | 1～3類倉庫 農水産品 | 7,190 | 7,405 | 103.0 | 2,039 | 2,028 | 99.5 |
| | 金属 | 25,698 | 25,292 | 98.4 | 2,522 | 2,728 | 108.2 |
| | 金属製品・機械 | 32,071 | 35,167 | 109.0 | 3,335 | 3,641 | 109.1 |
| | 窯業品 | 2,992 | 2,898 | 96.9 | 440 | 457 | 103.9 |
| | 化学工業品 | 24,129 | 25,225 | 104.3 | 3,119 | 3,412 | 109.3 |
| | 紙・パルプ | 17,756 | 18,798 | 105.9 | 2,102 | 2,240 | 106.6 |
| | 繊維工業品 | 5,919 | 6,213 | 105.0 | 1,179 | 1,209 | 102.5 |
| | 食料工業品 | 24,455 | 25,357 | 103.7 | 2,294 | 2,397 | 104.5 |
| | 雑工業品 | 14,053 | 13,991 | 99.6 | 2,109 | 2,181 | 103.4 |
| | 雑品 | 17,897 | 18,946 | 105.9 | 2,783 | 2,854 | 102.6 |
| | 小計 | 172,160 | 179,292 | 104.1 | 21,922 | 23,147 | 105.6 |
| | 野積倉庫 | 23,456 | 24,326 | 103.7 | 3,734 | 3,600 | 96.4 |
| | 貯蔵槽倉庫 | 27,840 | 25,667 | 103.0 | 4,218 | 4,362 | 103.4 |
| | 危険品倉庫 | 11,349 | 12,013 | 105.9 | 18,579 | 19,435 | 104.6 |
| | 合計 | 235,805 | 244,298 | 104.0 | 48,453 | 50,544 | 104.3 |
| 冷蔵倉庫（千トン） | 生鮮水産物 | 196 | 184 | 93.9 | 9 | 8 | 88.9 |
| | 冷凍水産物 | 5,298 | 5,605 | 105.8 | 1,264 | 1,286 | 101.7 |
| | 塩干水産物 | 796 | 833 | 104.6 | 170 | 172 | 101.2 |
| | 水産加工品 | 421 | 449 | 106.7 | 70 | 72 | 102.9 |
| | 畜産物 | 2,690 | 2,877 | 107.0 | 459 | 430 | 93.7 |
| | 畜産加工品 | 1,355 | 1,456 | 107.5 | 132 | 146 | 110.6 |
| | 農産物 | 1,017 | 1,190 | 117.0 | 240 | 249 | 103.8 |
| | 農産加工品 | 774 | 771 | 99.6 | 156 | 169 | 108.3 |
| | 冷凍食品 | 2,247 | 2,279 | 101.4 | 184 | 189 | 102.7 |
| | その他 | 291 | 353 | 121.3 | 39 | 50 | 128.2 |
| | 合計 | 15,815 | 15,997 | 106.0 | 2,723 | 2,771 | 101.8 |
| 水面倉庫（千m³） | | 4,599 | 4,457 | 96.9 | 1,271 | 1,036 | 81.5 |

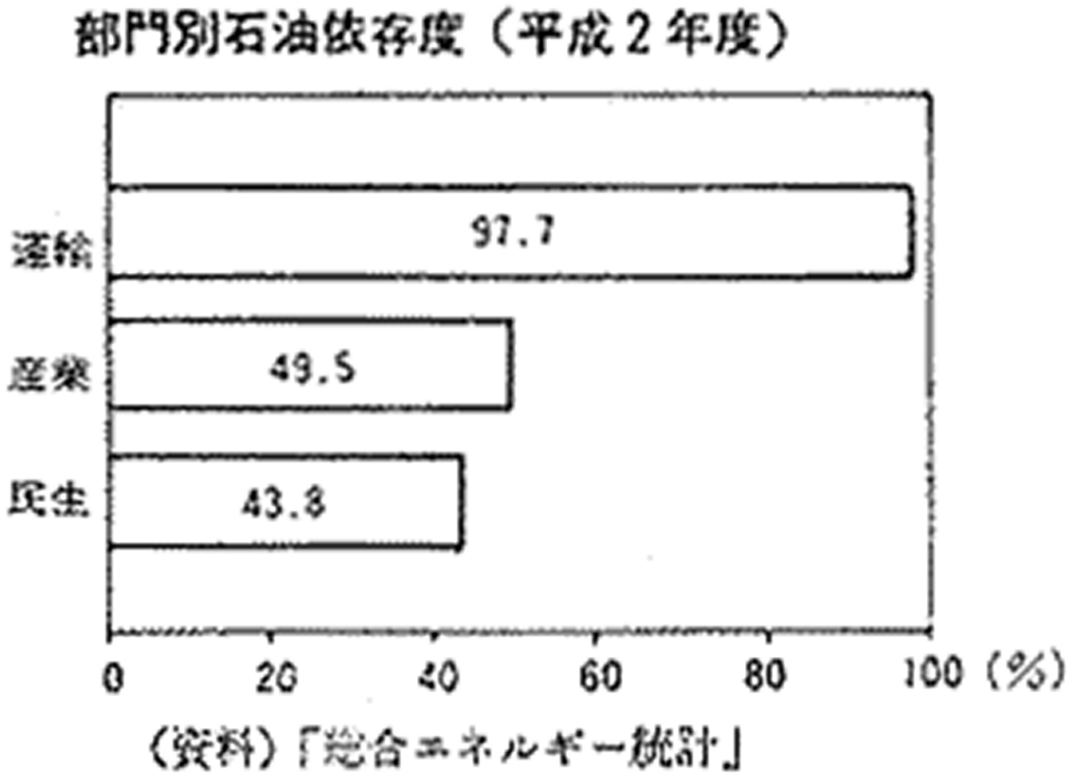
注 (1) 1～3類倉庫とは，倉庫業法施行規則第3条第1項第1～3号に規定する倉庫をいう。
(2) 運輸省運輸政策局調べ。

(4) 運輸とエネルギー

・我が国の最終エネルギー消費に占める運輸部門の割合

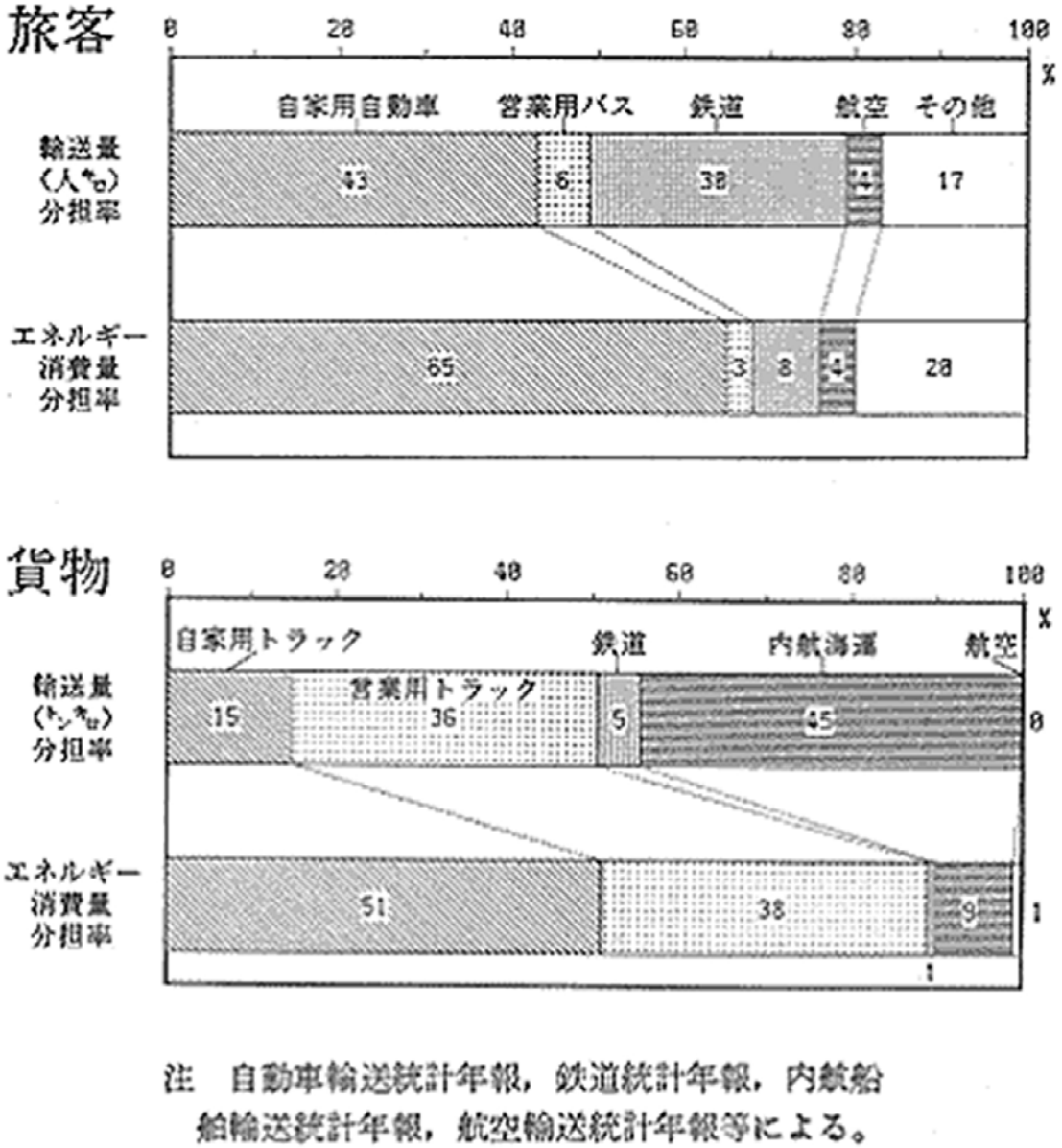



・部門別石油依存度（平成２年度）




・国内主要輸送機関のエネルギー消費量の構成（２年度）

国内主要輸送機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（２年度）




注　自動車輸送統計年報，鉄道統計年報，内航船舶輸送統計年報，航空輸送統計年報等による。

(5)　その他

・業種別事業者数の推移

## 業種別事業者数の推移

| 事業者＼年度 | | | 元 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|
| 鉄道 | ＪＲ | | 6 | 6 | 6 |
| | 民鉄(ＪＲ以外) | | 127 | 127 | 130 |
| 自動車 | バス | 乗合 | 372 | 377 | 390 |
| | | 貸切 | 1,137 | 1,206 | 1,271 |
| | タクシー・ハイヤー | | 54,425 | 54,344 | 54,270 |
| | トラック | | 39,555 | 40,072 | 41,053 |
| 海運 | 外航海運 | | 451 | 430 | 407 |
| | 内航海運 | | 6,804 | 6,696 | 6,380 |
| | 港運 | | 1,428 | 1,424 | 1,418 |
| | フェリー | | 184 | 185 | 181 |
| 航空 | 定期 | | 8 | 8 | 8 |
| | 不定期 | | 48 | 53 | 55 |
| 造船 | | | 1,360 | 1,267 | 1,262 |

注 (1) 運輸省資料による。
(2) 民鉄（ＪＲ以外）は，公営・鋼索鉄道・無軌条電車・貨物鉄道を除く。
(3) 海上運送法上の船舶運航事業の届出をしているもの及び日本船舶所有会社。

・業種別損益状況(a)（１社平均）

## 業種別損益状況（1社平均）

（単位：百万円，但しＪＲは億円）

| 区分＼年度 | | 2 (A) | 3 (B) | B/A (%) |
|---|---|---|---|---|
| ＪＲ（7社） | 営業収入 | 6,221 | 6,473 | 104.1 |
| | 営業費用 | 5,545 | 5,485 | 98.9 |
| | 営業損益 | 675 | 987 | 146.2 |
| | 営業外損益 | △ 121 | △ 550 | — |
| | 経常損益 | 554 | 438 | 79.0 |
| 大手民鉄（15社） | 営業収入 | 70,403 | 74,295 | 105.5 |
| | 営業費用 | 61,214 | 64,172 | 104.8 |
| | 営業損益 | 9,189 | 10,123 | 110.1 |
| | 営業外損益 | △ 7,183 | △ 7,990 | — |
| | 経常損益 | 2,006 | 2,133 | 106.3 |
| 公営鉄道（12社） | 営業収入 | 30,750 | 31,925 | 103.8 |
| | 営業費用 | 30,552 | 31,708 | 103.8 |
| | 営業損益 | 196 | 218 | 109.7 |
| | 営業外損益 | △ 6,979 | △ 15,018 | — |
| | 経常損益 | △ 6,780 | △ 14,801 | — |
| 営団地下鉄 | 営業収入 | 244,149 | 263,685 | 108.0 |
| | 営業費用 | 191,329 | 206,816 | 108.1 |
| | 営業損益 | 52,840 | 56,869 | 107.6 |
| | 営業外損益 | △ 46,532 | △ 52,842 | — |
| | 経常損益 | 6,288 | 4,762 | 75.7 |
| 民営乗合バス（42社） | 営業収入 | 9,183 | 9,405 | 102.4 |
| | 営業費用 | 9,505 | 9,658 | 101.6 |
| | 営業損益 | △ 322 | △ 253 | — |
| | 営業外損益 | △ 89 | △ 101 | — |
| | 経常損益 | △ 412 | △ 353 | — |
| 公営乗合バス（33社） | 営業収入 | 7,311 | 7,503 | 102.6 |
| | 営業費用 | 8,442 | 8,820 | 104.5 |
| | 営業損益 | △ 1,131 | △ 1,317 | — |
| | 営業外損益 | △ 9 | △ 10 | — |
| | 経常損益 | △ 1,140 | △ 1,327 | — |

・業種別損益状況(b)（１社平均）

（単位：百万円）

| 区分 ＼ 年度 | | 2 (A) | 3 (B) | B/A (%) |
|---|---|---|---|---|
| ハイヤー・タクシー（55社） | 営業収入 | 823 | 849 | 103.2 |
| | 営業費用 | 814 | 845 | 103.8 |
| | 営業損益 | 9 | 4 | 40.4 |
| | 営業外損益 | 6 | 3 | 54.2 |
| | 経常損益 | 15 | 7 | 46.1 |
| 一般トラック（90社） | 営業収入 | — | 9,464 | — |
| | 営業費用 | — | 9,104 | — |
| | 営業損益 | — | 360 | — |
| | 営業外損益 | — | △ 112 | — |
| | 経常損益 | — | 248 | — |
| 自動車道（28社） | 営業収入 | 245 | 249 | 101.8 |
| | 営業費用 | 190 | 199 | 104.7 |
| | 営業損益 | 54 | 50 | 91.6 |
| | 営業外損益 | △ 27 | △ 29 | — |
| | 経常損益 | 27 | 21 | 76.2 |
| 外航海運（助成対象36社（2），32社（3）） | 営業収入 | 54,977 | 64,241 | 116.9 |
| | 営業費用 | 53,535 | 62,329 | 116.4 |
| | 営業損益 | 1,442 | 1,912 | 132.6 |
| | 営業外損益 | △ 693 | △ 1,037 | — |
| | 経常損益 | 749 | 876 | 117.0 |
| 国内旅客船（12社） | 営業収入 | 13,987 | 16,168 | 115.6 |
| | 営業費用 | 13,000 | 15,175 | 116.7 |
| | 営業損益 | 987 | 994 | 100.7 |
| | 営業外損益 | △ 606 | △ 687 | — |
| | 経常損益 | 381 | 306 | 80.5 |
| 航空運送（主要3社） | 営業収入 | 698,579 | 726,843 | 104.0 |
| | 営業費用 | 677,300 | 714,540 | 105.5 |
| | 営業損益 | 21,279 | 12,303 | 57.8 |
| | 営業外損益 | △ 2,405 | △ 5,720 | — |
| | 経常損益 | 18,872 | 6,583 | 34.9 |

・業種別損益状況(c)（１社平均）

（単位：百万円）

| 区分 ＼ 年度 | | 2 (A) | 3 (B) | B/A (%) |
|---|---|---|---|---|
| 造船業（主要9社） | 営業収入 | 546,830 | 584,505 | 106.9 |
| | 営業費用 | 521,148 | 554,891 | 106.5 |
| | 営業損益 | 25,681 | 29,614 | 115.3 |
| | 営業外損益 | △ 1,073 | △ 4,018 | — |
| | 経常損益 | 24,608 | 25,595 | 104.0 |
| 鉄道車両工業（主要3社） | 営業収入 | 78,337 | 75,787 | 96.9 |
| | 営業費用 | 75,518 | 72,319 | 95.8 |
| | 営業損益 | 2,714 | 3,467 | 127.4 |
| | 営業外損益 | 60 | △ 69 | — |
| | 経常損益 | 2,773 | 3,398 | 122.6 |
| 一般旅行業（大手8社） | 営業収入 | 65,021 | 71,471 | 109.9 |
| | 営業費用 | 63,464 | 69,612 | 109.7 |
| | 営業損益 | 1,556 | 1,858 | 119.4 |
| | 営業外損益 | 427 | 818 | 191.4 |
| | 経常損益 | 1,984 | 2,676 | 134.9 |
| ホテル（40社） | 営業収入 | 4,791 | 4,975 | 103.8 |
| | 営業費用 | 4,260 | 4,421 | 103.8 |
| | 営業損益 | 531 | 554 | 104.3 |
| | 営業外損益 | △ 70 | △ 132 | — |
| | 経常損益 | 462 | 422 | 91.5 |
| 倉庫（15社） | 営業収入 | 9,453 | 10,528 | 111.4 |
| | 営業費用 | 8,747 | 9,952 | 113.8 |
| | 営業損益 | 706 | 576 | 81.6 |
| | 営業外損益 | △ 330 | △ 397 | — |
| | 経常損益 | 376 | 179 | 47.6 |
| 内航海運（201社） | 営業収入 | 1,430 | 1,638 | 114.5 |
| | 営業費用 | 1,351 | 1,552 | 114.9 |
| | 営業損益 | 79 | 86 | 108.8 |
| | 営業外損益 | △ 24 | △ 32 | — |
| | 経常損益 | 54 | 54 | 99.0 |

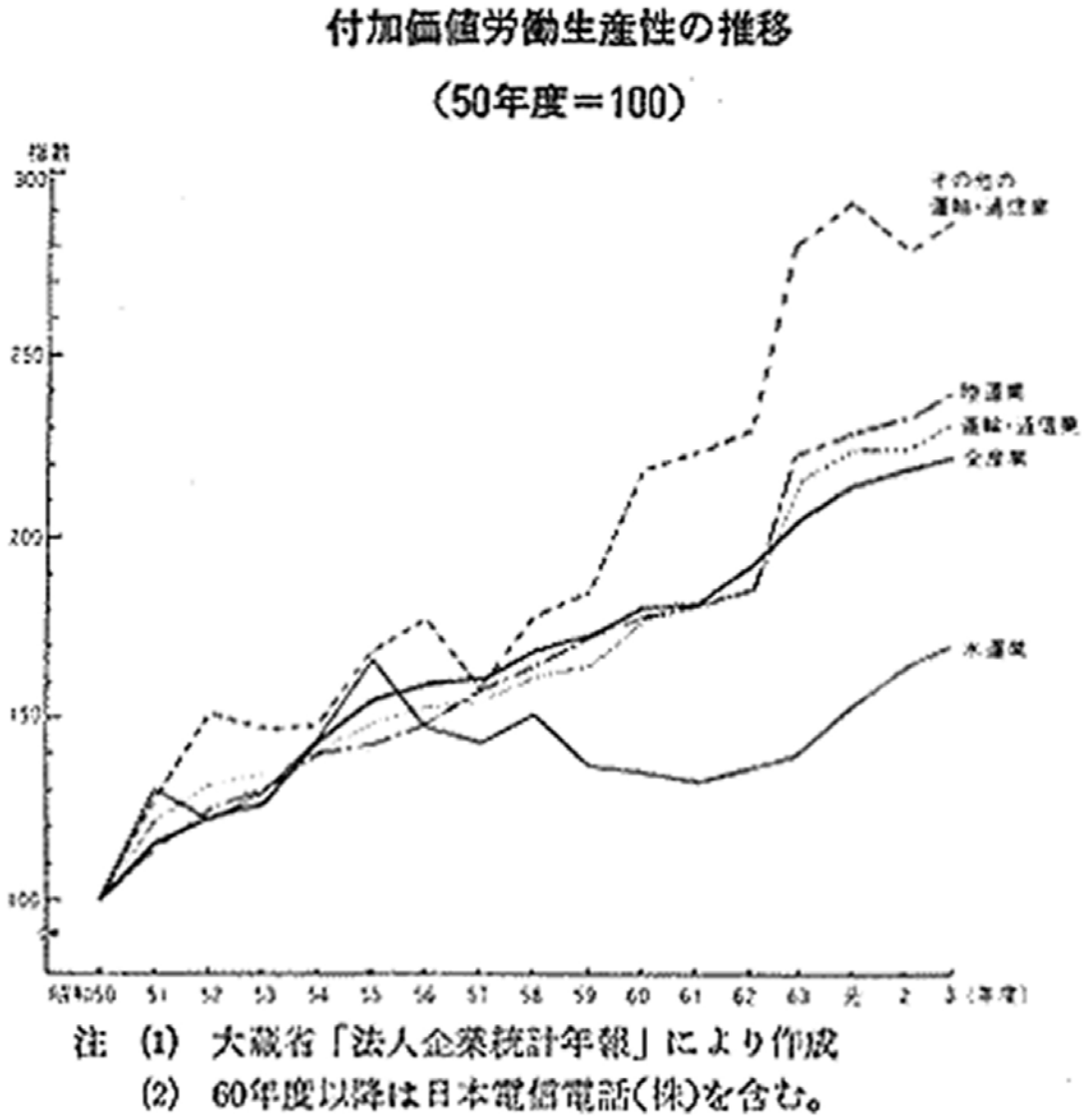
注 (1) 運輸省資料による。

(2) B/A欄の数字は，各社の合計の数字で計算したものであり，四捨五入の関係により必ずしも表中の数字による計算結果とは一致しない。（ただし，外航海運については，１社平均値より算出）

(3) ┈┈ は，営業ベースで改善した業種を示す。

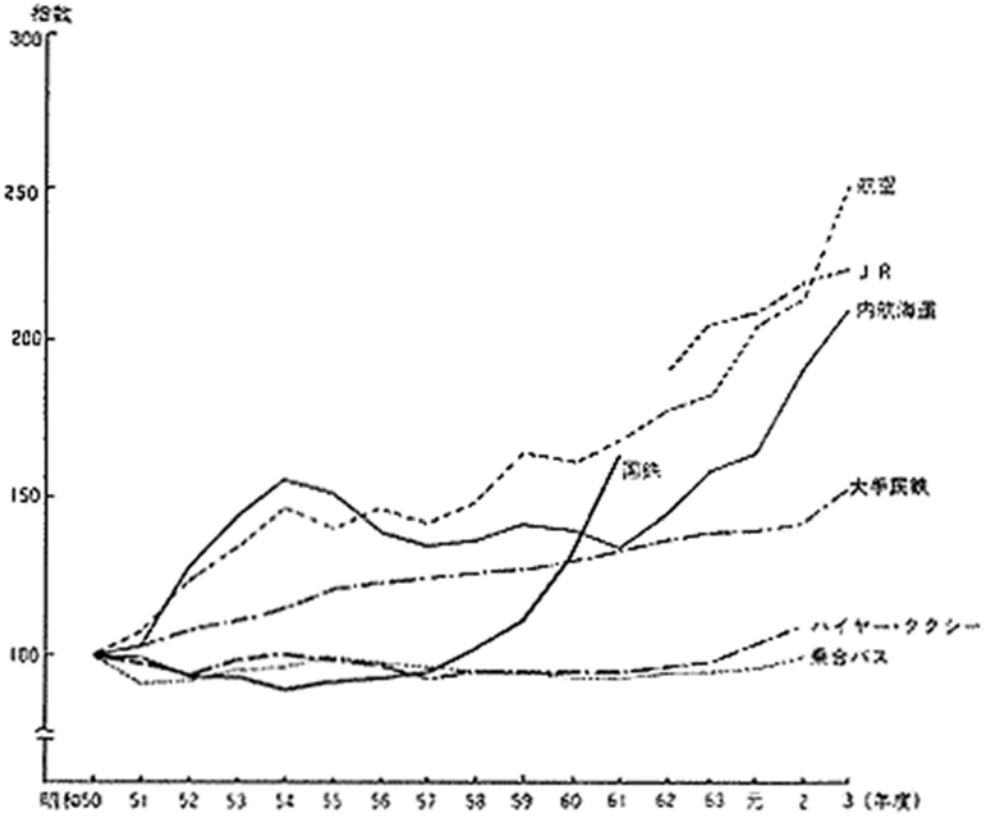
(4) 平成２年12月の貨物自動車運送事業法の施行により，路線トラック事業と区域

・付加価値労働生産性の推移（50年度＝100）




・物的労働生産性の推移（50年度＝100）

物的労働生産性の推移（50年度＝100）



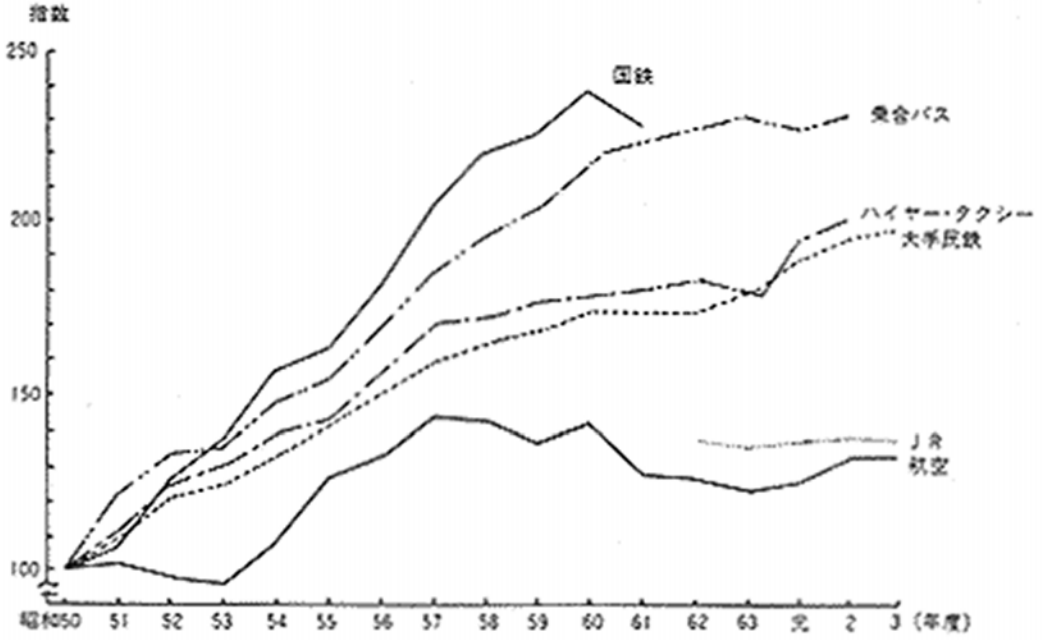

注 (1) 運輸省資料により作成

(2) 物的労働生産性＝$\frac{\text{輸送量（トンキロ，人キロ）}}{\text{従業員数}}$

(3) 国鉄及びＪＲの輸送量は，55年度（54年度までの輸送量50年度）の旅客，貨物の生産額をウエイトにして客貨統合した。

・輸送原価の推移（50年度＝100）

## 輸送原価の推移（50年度＝100）




注 (1) 運輸省資料により作成

(2) 輸送原価＝$\frac{\text{営業費用}}{\text{輸送量（トンキロ，人キロ）}}$

(3) 国鉄及びＪＲの輸送量は，55年度（54年度までの輸送量は50年度）の旅客，貨物の生産額をウエイトにして客貨統合した。