平成６年度　運輸白書

目次（サマリー）

・トピックで見る運輸の一年

関西国際空港の開港（６.９.４）

成田空港問題円卓会議の終結（６.10.11）

鉄道整備助成の拡充（５.４～）

オフピーク通勤キャンペーンの展開（５.12～）

本格的なクルーズ時代の到来（５.12～）

自動車型式指定取得促進ミッションを米国に派遣（６.３.８～６.３.13）

貨物運送取扱事業及び地域内物流の効率化についての運輸政策審議会答申（６.３.16）

「新たな港湾環境政策－環壕と共生する港湾＜エコポート＞をめざして－」の策定（６.３.17）

我が国航空企業の競争力向上方策及び次世代の航空保安システムのあり方についての航空審議会答申（６.６.13）

テクノスーパーライナーの実海域模型船実験を実施（６.７～）

名古屋港海上交通センターの運用開始（６.７.15）

第１回気象予報士試験の実施（６.８.28）及び気象データ配信の開始（６.７～）

第１回「鉄道の日」（６.10.14）

国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律（コンベンション法）に基づく「国際会議観光都市」の認定（６.10.20）

湘南ナンバーの誕生（６.10.31）

ＯＳＡＫＡワールド・ツーリズム・フォーラム'94の開催（６.11.２～６）

・第１部　国際社会の中で生きる日本～運輸の果たす役割～

○はじめに

○第１章　変化する国際社会と運輸

■第１節　国際的な動向

１　近年の国際経済社会の変化が運輸に及ぼす影響

２　世界の主要運輸企業の動向

３　世界の運輸政策

４　世界の航空・海運の輸送動向

■第２節　我が国と国際社会の交流の活発化

１　我が国をめぐる国際人流の活発化

２　国際人流の活発化に運輸が果たしてきた役割

３　我が国をめぐる国際物流の活発化

４　国際物流の活発化に運輸が果たしてきた役割

○第２章　国際社会の変化が進む中での運輸の分野における諸問題

■第１節　国際人流に係る諸問題

１　国際空港に係る諸問題

２　我が国航空企業に係る諸問題
３　観光に係る諸問題
■第２節　国際物流に係る諸問題
１　国際港湾に係る諸問題
２　国際物流拠点としての国際空港に係る諸問題
３　国内輸送を含めたトータルとしての物流システムの効率化
４　我が国外航海運企業に係る諸問題

○第３章　国際社会と共生しつつ豊かな国民生活の実現に向けた運輸の目指すべき方向
■第１節　国際人流の円滑化をめざして
１　我が国をめぐる需要に対応した国際空港の整備等
２　我が国航空企業における競争力の強化とサービスの充実
■第２節　魅力ある観光の振興を目指して
１　外国人の訪日促進
２　安心で快適な海外旅行を促進するための環境整備
３　低廉な国内観光旅行の実現
４　休暇制度の改善
■第３節　国際物流の円滑化をめざして
１　利用者の利便性に配慮した国際港湾の整備
２　国際物流拠点としての国際空港の整備
３　我が国外航海運企業における競争力の強化とサービスの充実
■第４節　国際協力の推進
１　国際協力における我が国の役割の増大
２　国際協力における運輸分野の重要性
３　国際協力に係るニーズの多様化
４　アジアに重点を置いた国際協力の実施

○むすび

・第２部　運輸の動き

○第１章　平成５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（６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３節　規制緩和への取組み

1　運輸省の許認可事務改革
2　国民生活に密着した規制緩和等措置を決定
3　より良き運輸サービスのために規制緩和を今後とも推進
■第４節　人にやさしい運輸を目指した運輸政策の展開
1　高齢者・障害者等にやさしい運輸サービスの実現
2　大都市における通勤・通学混雑の緩和
3　製造物責任制度の導入に伴う被害者救済制度等の充実

○第２章　変貌する国際社会と運輸
■第１節　国際交通サービスの充実
1　我が国の国際運輸の状況
2　国際交通網の充実
■第２節　国際経済問題に対応した運輸行政の展開
■第３節　国際社会への貢献
1　国際協力の推進
2　海上安全対策の推進
3　国際科学技術協力

○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への対応
1　物流をめぐる制約要因の顕在化に対応した物流効率化の必要性
2　内外の経済情勢の変化に対応した物流の充実、高度化
■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　モーダルシフト推進のための基盤の整備
3　モーダルシフト円滑化策
■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の必要性
2　地域共同集配システムの構築
■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
■第５節　貨物運送取扱事業法の見直し

○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　国際観光の振興
2　90年代観光振興行動計画（ＴＡＰ90's）の推進等
3　観光資源の保存・活用を通じた観光の振興
4　魅力ある観光地づくり
5　旅行の振興

■第２節　レクリエーションの振興
１　Marine '99計画の推進
２　スカイレジャーの振興

○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　鉄道整備に対する助成
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　利便性及び快適さの向上
２　余暇活動を支援する鉄道サービス
■第３節　国鉄改革の総仕上げに向けて
１　ＪＲ西日本株式の売却・上場に向けての取組
２　残された課題への取組
■第４節　安全で信頼される鉄道であるために
１　鉄道輸送の安全の現状
２　鉄道輸送の安全性・安定性を確保するための施策

○第６章　安全で環境と調和を図りつつ、利用者のニーズに対応した車社会の形成
■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　利用者ニーズに対応した車社会の形成
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　日常生活を支える外航海運の発展をめざして
２　安全で快適な海上旅客交通の充実をめざして
３　内航、港湾運送の効率化をめざして
４　海への理解と親しみを深めるために
■第２節　高度化をめざす造船業
１　我が国造船業の現状
２　造船業の課題と対策
３　中小造船業対策
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の基本的方向
１　豊かなウォーターフロントをめざして
２　港湾に関する広域的な施策の展開
３　環境共生港湾（エコポート）をめざして
４　人と地球にやさしい港湾の技術をめざして
■第２節　国際物流と港湾の整備
１　我が国の港湾を取り巻く国際物流の現状
２　輸入対応型港湾の整備
３　外貨コンテナターミナル整備の新展開
■第３節　国民生活の質の向上をめざした港湾・海岸の整備
１　国内物流と港湾の整備
２　地域の経済活動を支える港湾の整備
３　ゆとりある快適な港湾空間の創造

○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　関西国際空港の整備
３　新東京国際空港の整備
４　東京国際空港の沖合展開事業の推進
５　一般空港の整備
■第２節　航空サービスの充実
１　我が国航空輸送の現状
２　我が国航空企業の競争力の強化
３　航空運賃の弾力化
４　国際航空ネットワークの充実
５　「空の日」・「空の旬間」事業の展開

○第10章　地球環境の保全
■第１節　地球環境問題等への対応
１　地球環境問題等をめぐる内外の動き
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・エネルギー対策の推進
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

4　省エネルギー問題への取組み

○第11章　運輸における安全対策・技術開発の推進
■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　我が国における地震・津波災害への対応
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　港湾技術の開発
3　造船技術の開発
4　人工衛星の開発利用
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
7　海洋に関する研究体制の強化
■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　ＩＣカード等運輸分野におけるカードシステム導入の推進
3　総合観光情報システム等の推進
4　気象情報サービスの高度化の推進

・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５年度～７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
・我が国商船隊の輸送量の推移
・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
・コミューター旅客輸送の推移
・空港の利用状況
・空港の整備
5　海上技術安全（造船・船員）
・世界の新造船建造量の推移（竣工ベース）
・世界の新造船手持工事量の推移
・我が国の新造船受注量の推移
・我が国の新造船工事量の推移
・我が国の造船手持工事量の推移
・従業員の年齢構成
・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（1992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（４年度）
・国内主要機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（４年度）
(5)　その他
・高齢者・障害者等のための公共交通機関施設整備等の状況
・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）

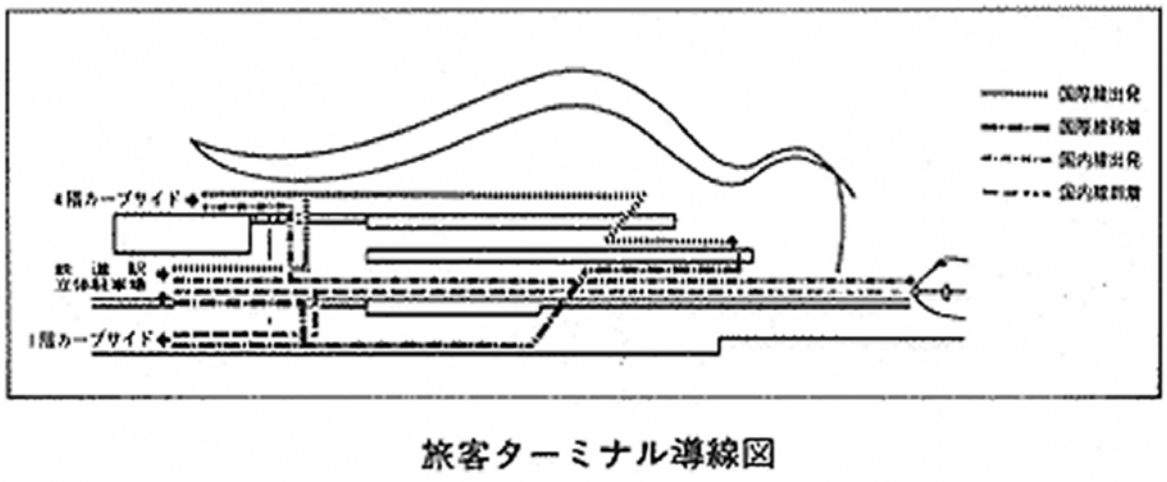
●関西国際空港の開港（６.９.４）

構想から四半世紀、工事に着手してから７年余りの歳月をかけ、平成６年９月４日に待望の関西国際空港が開港を迎えた。わが国の国際空港としては、昭和53年新東京国際空港の開港以来16年ぶりであり、８月29日には皇太子・皇太子妃両殿下の御臨席のもと開港記念式典が盛大に催された。

関西国際空港は、近畿圏の航空需要の増大に対処するとともに、大阪国際空港の環境問題の解決に寄与することを目的として、大阪湾南東部の泉州沖約５kmの海上を埋め立てて建設された、わが国初の本格的24時間運用可能な国際空港である。特色としては、①24時間運用可能であることから、旅客のニーズに応じた多様なダイヤを設定することが可能であり、さらに、夜間の輸送が多い貨物便の増加が見込まれ物流の効率化が図られる等様々な効果が期待されること、②開港時から多様なアクセスが整備され、関西圏の主要都市から空港へのアクセスが非常に容易であること、③国際線のみならず国内線も多数乗り入れることから、日本各地から関西国際空港を経由することにより容易に海外に行くことができ、さらに、その乗り継ぎについても同一旅客ターミナルビル内の上下移動のみでできること等が挙げられ、関西国際空港は、利便性に優れた、我が国の新しい空の玄関として期待されている。

関西国際空港は、平成６年冬期ダイヤ（11月）の段階で、海外21カ国１地域47都市（368便／週）と国際線により結ばれており、今後、日本未乗り入れ国の乗り入れを含め、国際航空路線網の充実が見込まれている。また、関西国際空港には、国際線だけでなく、国内線も平成６年11月現在で国内25空港（65便／日）と結ばれており、日本の内外に大きくネットワークを広げている。

関西国際空港の開港により、日本全国・世界各国の人・物・情報がダイレクトかつリアルタイムに集まることとなり、関西地域の経済的・文化的復権に貢献することになることはもちろん、国際化、情報化の進む我が国全体の発展にとって、極めて大きな効果をもたらすものと期待されている。



旅客ターミナル導線図

旅客ターミナル導線図



開港を迎えた関西国際空港

開港を迎えた関西国際空港

●成田空港問題円卓会議の終結（６.10.11）

「成田空港問題シンポジウム」の結論を受け、平成５年９月から空港と地域との共生の道を話し合う「成田空港問題円卓会議」が開催されてきた。平成６年10月の第12回円卓会議において、隅谷調査団からこれまでの議論を踏まえた最終的な所見が示され、これを会議の構成員のすべてが受け入れることにより円卓会議が終結した。

円卓会議では、今後の成田空港の整備を民主的手続きで進めていくことが合意され、これにより成田空港をめぐる対立構造が解消し、新しい局面を迎えることとなった。

これからは、円卓会議の結論を最大限尊重してその実現に努めるとともに、円卓会議で合意された民主的な手続で誠意をもって話し合いを行うことにより用地取得や騒音移転の問題の解決に全力を尽くし、地域と共生できる成田空港の整備に積極的に取り組んでいくこととしている。



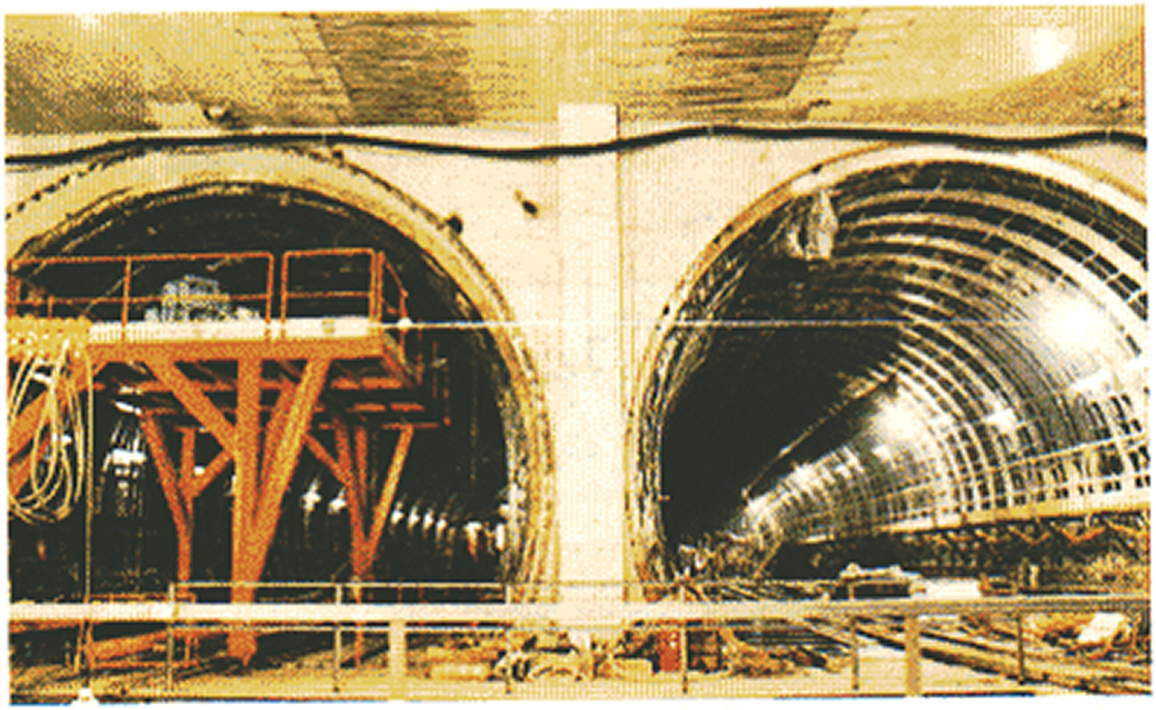
第12回成田空港問題円卓会議

●鉄道整備助成の拡充（５.４～）

国土の均衡ある発展や生活者重視の観点から、鉄道整備に対する助成の拡充がなされてきている。

平成６年度予算においては、新幹線、地下鉄等の整備に対する補助金の充実、第３セクターの整備する地下鉄の補助対象化、地方単独事業を活用する地下鉄緊急整備事業の創設、中小鉄道に対する近代化補助金の充実等が行われるとともに、都市鉄道・幹線鉄道整備事業費が公共事業関係費に分類され、助成財源の安定的かつ継続的確保が期待されることとなった。なお、これに先立ち、５年度の３次にわたる経済対策として、北陸新幹線高崎～長野間等の整備、地下鉄の新線建設等のための予算が盛り込まれている。

また、特定都市鉄道整備積立金制度についても、制度の一層の充実を図るための「特定都市鉄道整備促進特別措置法」の一部改正が成立し、６年８月１日から施行された。



永田町駅駅シールド

●オフピーク通勤キャンペーンの展開（５.12～）

大都市圏における通勤混雑は、依然として厳しい状況にあり、鉄道輸送力の増強とともに、ソフト面の対策として企業等において時差通勤やフレックスタイム制によるオフピーク通勤の普及促進を図ることが必要である。

このため、労働省と連携し、経済界、労働界の代表者などからなる「快適通勤推進協議会」、「同協議会丸の内・大手町地域部会」、「同協議会新宿地域部会」を開催し、官民一体となってオフピーク通勤の推進に取り組んでいるところである。

オフピーク通勤推進に向けたキャンペーン活動として、冬季の着膨れラッシュに合わせ、首都圏の鉄道駅及び車内にポスター等を掲示したほか、６年３月には、企業の人事担当者に直接オフピーク通勤の必要性を訴えるため「快適通勤推進セミナー」を開催した。また、11月を新たに「快適通勤推進月間」として、駅頭キャンペーン、セミナーを行うほか、11月24日を「オフピーク通勤推進デー」としてオフピーク通勤の試行を行うなど重点的に取り組むこととしている。



オフピーク通勤を呼びかけるポスター

オフピーク通勤を呼びかけるポスター

●本格的なクルーズ時代の到来（５.12～）

運輸省はゆとりある国民生活を実現する一つの方策として外航客船旅行の振興を図っており、平成５年12月から６年４月まで、(社)日本外航客船協会の協力を得て、クルーズ船の一般公開、割安なクルーズツアーの実施等のクルーズキャンペーンを展開した。このような努力もあって、外航クルーズは国民に定着しつつあり、「飛鳥」が８年に96日間世界一周クルーズを、「にっぽん丸」が７年に62日間ハワイ・カリブ・アラスカクルーズを行うことが発表され、予約状況も好調であるなど、本格的なクルーズ時代の到来を感じさせる動きが見られる。



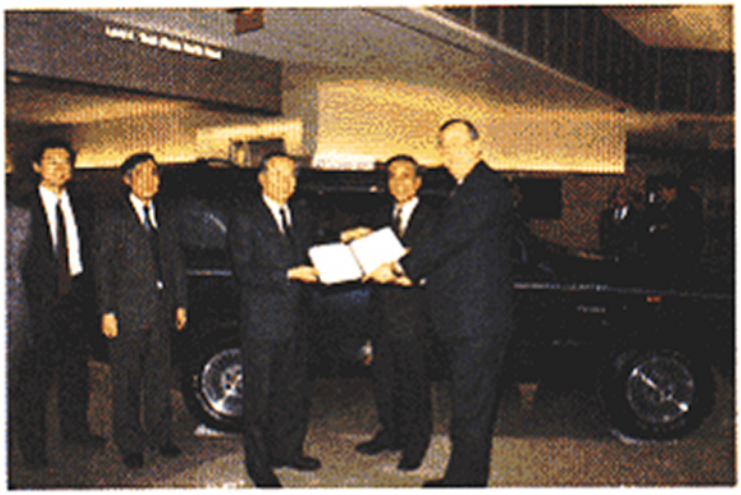
客船「飛鳥」



客船「にっぽん丸」

●自動車型式指定取得促進ミッションを米国に派遣（６.３.８～６.３.13）

平成６年３月８日から13日までの６日間、運輸審議官を団長とする自動車型式指定促進ミッションを米国に派遣し、デトロイトにあるビック３各社（GM、フォード及びクライスラー）幹部に対して型式指定の概要及び利点並びに４月からデトロイト総領事館に常駐する自動車審査担当領事の業務内容を説明し、型式指定取得を奨励した。これに対し各社より今回の運輸省の措置を歓迎するとともに、今後、型式指定を積極的に取得したい旨発言があった。特に、４月からの審査担当領事の常駐については、各社とも高く評価し、これに対する大きな期待が表明された。



クライスラー本社にて、チェロキーの前で型式指定通知書をクライスラー側に手渡す向山前運輸審議官

クライスラー本社にて、チェロキーの前で型式指定通知書をクライスラー側に手渡す向山前運輸審議官



デトロイト総領事館にて常駐する自動審査担当領事

デトロイト総領事館に常駐する自動車審査担当領事

●貨物運送取扱事業及び地域内物流の効率化についての運輸政策審議会答申（６.３.16）

平成５年11月、運輸政策審議会に対し、「貨物運送取扱事業法附則第52条に規定する措置について」及び「地域内物流の効率化のための方策について」諮問が行われた。審議の結果、貨物運送取扱事業法に関しては順調に施行されており法の基本的枠組みは維持することが適当であるが、新サービスの開発やさらなる許認可等の整理等を図る必要があること、また、地域内物流の効率化方策に関しては、共同集配システムの構築を推進するとともに、駐停車、荷捌きスペース等の地域環境の整備方策を講ずべきこと等を内容とする答申が６年３月16日にとりまとめられた。

運輸省では、答申に基づき所要の施策を推進しているが、例えば後者については、各地城において関係者による協議会を設置するなど物流効率化に向けた推進体制の整備を促進している。特に、福岡市天神地区においては、「天神地区物流対策推進協議会」の提言を受け、地元運送事業者や荷主等の出資による新しい事業主体が発足し、６年９月から共同集配事業を開始したところである。

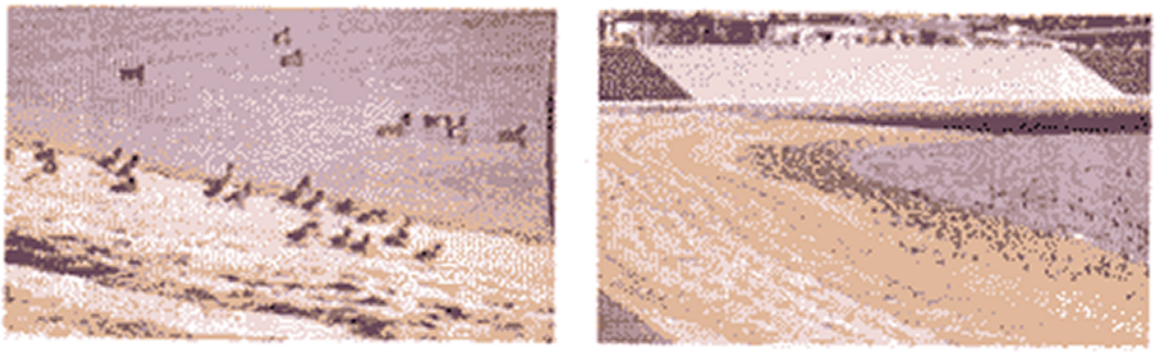


福岡市天神地区における共同集配事業
（左）共同集配車両　（右）トラック専用パーキング

●「新たな港湾環境政策－環境と共生する港湾＜エコポート＞をめざして－」の策定（６.３.17）

地球規模での良好な環境の保全や持続可能な発展、恵み豊かな環境の次世代への継承が求められる中、港湾においても、より幅の広い環境施策の導入を図るとともに、長期的な視点に立った総合的、計画的な取組みが不可欠であり、その基本となる新たな環境政策策定の必要性が高まってきた。このため、平成４年12月に「港湾・海洋環境有識者懇談会」を設置し、今後の港湾環境政策のあり方について幅広い議論を進めてきた。

運輸省では、この懇談会の提言及び５年11月に制定された環境基本法の理念を踏まえて、６年３月17日に、生態系など自然環境と調和し、潤いとアメニティ豊かな環境共生港湾（エコポート）の形成を目指した「新たな港湾環境政策」を策定した。今後は、この政策に基づき、各港での港湾環境計画の策定、エコポートモデル事業の推進、港湾環境インフラの整備、環境管理の充実など、港湾環境の保全及び創造への取組みを強化する。



人工干潟にやってきた野鳥の群れ

人工干潟にやってきた野鳥の群れ

●我が国航空企業の競争力向上方策及び次世代の航空保安システムのあり方についての航空審議会答申（６.６.13）

我が国航空企業の競争力向上のための方策及び次世代の航空保安システムのあり方について、６年６月13日に航空審議会からそれぞれ答申が出された。競争力向上のための方策に関する答申では、内外の事業運営環境の変化の結果深刻な経営状態に陥っている我が国の航空企業について、その競争力向上の必要性を指摘した上で低コスト体質への転換や収益力の強化を図るための様々な方策を示すとともに、行政に対しては、規制の見直し等を通じてその環境整備を行うことを求めている。また、航空保安システムのあり方に関する答申では、人工衛星とデータ通信などの新技術を活用した次世代航空保安システムの構築が不可欠であるとしている。

運輸省では、本答申を最大限尊重し、その実現に向けて諸施策を講じていくこととしている。



航空審議会

航空審議会

●テクノスーパーライナーの実海域模型船実験を実施（６.７～）

新形式超高速船テクノスーパーライナーの設計・建造のための基礎的技術の確立を目指した実海域模型船実験が平成６年７月から開始された。

テクノスーパーライナーの研究開発は、造船における創造的技術ポテンシャルの維持・強化と海上輸送の高度化を目指して、速力50ノット（時速約93km）、貨物積載重量1000トン、航続距離500海里（約930km）以上、荒れた海でも航行できる性能を開発目標に、平成元年度から実施されている。

今回の試験は、空気圧力式複合支持船型「飛翔（ひしょう）」（全長約70ｍ）と揚力式複合支持船型「疾風（はやて）」（全長約17ｍ）の2隻の実海域模型船を用いて、船型性能、構造強度、新材料、推進装置及び姿勢制御システム等、これまでに終了した要素技術に関する研究の成果を実際の海象条件下で検証評価しようとするものである。

これまでの試験では、既に計画を上回る速力を記録するなどの成果をあげており、1990年代後半の実用化を目指して基礎的技術の確立を図るための研究開発を進めている。また、あわせてテクノスーパーライナーに対応した港湾のあり方や、事業運営等についての検討を行っている。



空気圧力式複合支持船型実海域模型船「飛翔」

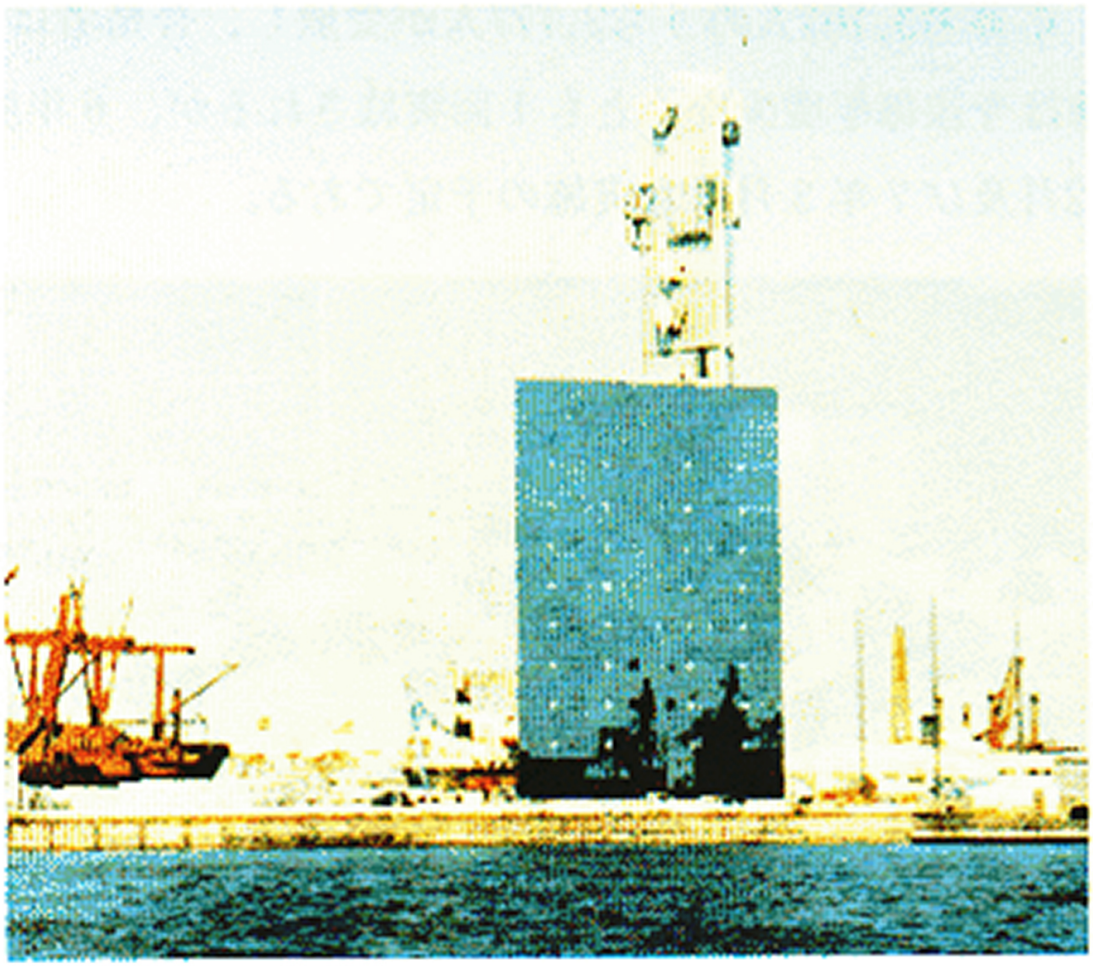


揚力式複合支持船型実海域模型船「疾風」

●名古屋港海上交通センターの運用開始（６.７.15）

６年７月15日、海上保安庁は、港内を業務対象海域とする海上交通センターとして、名古屋港海上交通センターの運用を開始した。

名古屋港は、港口から港内に至る二つの航路が港の中央部で合流し、さらに港奥の航路に接続していることから、見通しが悪い港の中央部に航行船舶が集中するなどの問題があり、港内を航行する船舶の安全を確保するための新たなシステムの構築が求められていたもので、同センターの設置により、今後、名古屋港においては、港内を航行する船舶への情報提供と航行管制が一元的に行われるようになり、港内交通の安全がより一層向上することが期待される。



名古屋港海上交通センター

●第１回気象予報士試験の実施（６.８.28）及び気象データ配信の開始（６.７～）

平成５年５月に気象業務法が改正され、７年５月からは、気象庁からの各種予側デ－タの提供と気象予報士制度の導入を前提に、民間気象事業者も独自の局地予報を一般に提供できるようになるなど、民間の気象業務の大幅な拡大が認められ、高度情報化社会に向け利用者の多様なニーズに応える気象情報サービスの展開がスタートする。

このため、６年３月には、新しい気象情報サービスを支えるセンターとして(財)気象業務支援センターが設立された。同センターは５月、気象庁から民間気象事業者等への各種データのオンライン分岐配信を担う機関として指定され、６年７月から配信事業を開始した。

気象予報士は、民間の予報業務において、現象の予想を的確に行う知識と技能を認定する国家資格である。第１回の気象予報士試験は、６年８月28日に全国の主要都市（札幌、仙台、東京、大阪、福岡、那覇）で実施さ

れ、応募者3,103人のうち2,777人が受験し、合格者は500人であった。試験は今後毎年度少なくとも１回実施されるが、６年度については、６年12月及び７年３月にも実施の予定である。



気象予報士試験実施風景

気象予報士試験実施風景

●第１回「鉄道の日」（６.10.14）

我が国の鉄道は、明治５年（1872年）10月14日、新橋・横浜間に開通し、その歴史の第一歩を踏み出し、我が国経済、社会、文化の発展をさまざまな形で支えながら、平成６年で満122年を迎えた。

鉄道は、今日も我が国交通機関の中核的存在であるが、最近では、環境問題、エネルギー問題等の観点から、欧米においても「鉄道復権」の動きがある。こうした鉄道とこれを取り巻く経済社会環境が変貌している今日、今後の鉄道の一層の発展と鉄道の役割に対する国民の理解と関心の高揚とを目的として、10月14日の「鉄道の日」の行事が行われた。

第１回の平成６年は、秋篠宮同妃両殿下をお迎えして記念式典を開催したほか、鉄道フェスティバル、記念シンポジウム、イメージマークの公募、全国鉄道スタンプラリーなどの行事が行われ、また「鉄道の日」にちなんだ行事が全国各地で展開された。



イメージマーク



第１回「鉄道の日」記念式典

●国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律（コンベンション法）に基づく「国際会議観光都市」の認定（６.10.20）

運輸省は、平成６年９月のコンベンション法の施行を受けて、同年10月、札幌市をはじめとする40都市を同法に基づく「国際会議観光都市」として認定した。

我が国においては、大規模なコンベンション施設の建設は進んでいるものの、一部を除き、その施設は十分に活用されておらず、国際会議の開催件数も世界の３％と欧米諸国に比べて低い水準に止まっている。

今回の「国際会議観光都市」の認定により、同都市に対しては、国際観光振興会が国際会議等の誘致情報の提供、諸外国への宣伝等を行うとともに、同都市において一定の要件を満たす国際会議等を開催する者に対する寄付金の募集等を行うこととしている。

今後の我が国における国際会議等の開催件数を増加させることにより、地方の活性化と国際化の推進、ひいては、年間9,000億円にのぼる経済波及効果が期待される。



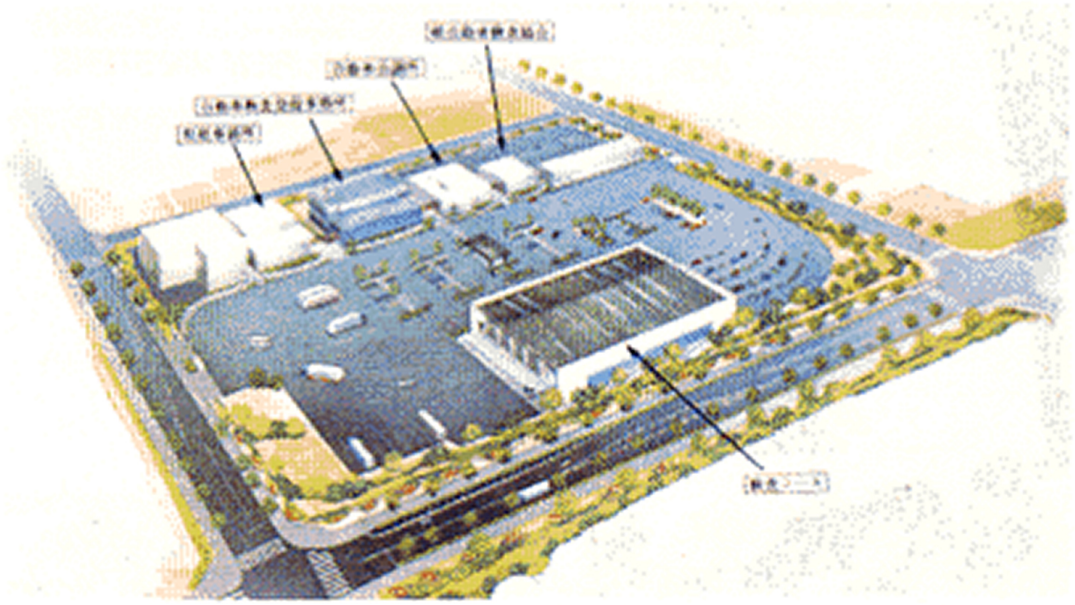
コンベンション施設（釧路市観光国際交流センター）

●湘南ナンバーの誕生

平成６年10月31日、神奈川県平塚市で全国で89番目の陸運支局・事務所として湘南自動車検査登録事務所が業務を開始した。

近年、神奈川県の中西部地域を管轄している関東運輸局神奈川陸運支局相模自動車検査登録事務所管内の自動車の保有台数が著しく増加し（平成５年度末検査対象車両数：約118万台）、既存の検査施設では増加する検査業務への円滑な対応ができない事態となっていたが、湘南事務所の開所により、相模事務所の管轄区域がニ分割され（湘南事務所：約59万台、相模事務所：約59万台）、円滑な業務処理及び利用者の利便の向上が図られた。

湘南事務所の管轄区域に使用の本拠の位置を有する自動車のナンバープレートに表示される文字は「湘南」としたが、湘南事務所の開所前から地元やマスコミの間で「湘南ナンバー」が話題になっていた。



神奈川陸運支局・湘南自動車検査登録事務所鳥かん図（予想図）

神奈川県陸運支局・湘南自動車検査登録事務所鳥かん図

●ＯＳＡＫＡワールド・ツーリズム・フォーラム'94の開催（６.11.２～６）

平成６年11月2日から6日まで大阪市において、世界初の観光サミットである「世界観光大臣会議」を中心とした「ＯＳＡＫＡワールドツーリズム・フォーラム'94」が開催された。

本フォーラムは、平成６年９月に開港した関西国際空港の開港を記念して、国際社会における相互理解と友好の促進を図るための観光の重要性を世界に向けて訴えることを目的として開催したものである。

中心行事である「世界観光大臣会議」には、世界から78の国及び地域、18の州及び５の国際機関からのあわせて101にものぼる政府、機関の代表（52人の観光大臣）の参加を得て、21世紀を見据えた地球の未来のメッセージである「ＯＳＡＫＡ観光宣言」を採択した。

同時開催した「世界観光セミナー」には、世界観光機関（ＷＴＯ）事務局長エンリケス・サビニャック氏、世界最高の権威を有する観光大学であるコーネル大学のディットマンホテル経営学部長等、内外の観光分野のオーソリティが出席し、21世紀の地球と観光のあり方を探った。

また、市民一般向けに国際観光の魅力を体験して頂く「世界観光フィエスタ」も開催され、10万人を超える入場者を得る等好評を博した。



「OSAKA観光宣言」を採択した世界観光大臣会議

「ＯＳＡＫＡ観光宣言」を採択した世界観光大臣会議

第１部　国際社会の中で生きる日本～運輸の果たす役割～

はじめに

21世紀を迎えようとする中で、我が国は、国民生活、産業の両面において、国際社会との交流がますます緊密化しつつある。

国民生活の面では、海外旅行者数が急激に増加しているほか、外国の製品、習慣が日常生活の中に浸透するようになっている。

これに対し、産業の面では、貿易量が拡大する一方、円高等に伴う輸出品の高付加価値化や製品輸入の増加など貿易構造に変化がみられる。

我が国運輸は、こうした国際人流や物流の活発化に大きく貢献してきたところであるが、今後も増加が見込まれる国際交流の円滑化を図っていく上で取り組むべき様々な問題が依然として残されている。

国際交流基盤についてみると、我が国の空港については、現在及び将来の国際航空需要に十分対応し得るものとなっておらず、また、そのハブ空港機能の充実が課題となっている。また、港湾については、近隣諸国で大規模な港湾の整備が進む中で、相対的なサービス水準の低下が問題となっている。

他方、円高の進行する中で、我が国航空企業や外航海運企業は、競争力が低下しており、我が国発着の旅客、貨物の積取比率も長期的な減少が続くなど、その経営をめぐる環境は、大変厳しい状況にある。

このほか、観光については、海外観光旅行が活発化する一方、訪日外国人数は、円高の進行に伴う旅行費用の高騰等によりこのところ減少に転じている。また、日本人の国内観光旅行もやや伸び悩みの傾向にあり、国内観光は全般的に厳しい状況に直面している。

国際社会との共生を図りつつ、こうした問題を抜本的に解決していくためには、空港、港湾におけるハード・ソフト面でのサービス水準や我が国企業の提供する輸送サービス水準を国際的にも十分通用するようなものに改善していく必要がある。また、海外旅行者数と訪日外国人数のアンバランスが拡大していく中で、双方向の観光交流を拡大していくとともに、アジア全体の経済力を高める観点から、運輸分野での国際協力をより一層充実させていくことも重要である。

本白書は、このような問題意識を踏まえ、第１部のテーマとして「国際社会の中で生きる日本－運輸の果たす役割－」を取り上げたものである。

第１章　変化する国際社会と運輸

第１部では、国際社会が変化しつつある中で、我が国が諸外国との円滑な交流を確保していく上での運輸の分野における問題と、これに対して講ずべき施策を検討することとしている。

このため、本章では、世界の運輸の動向を把握するとともに、我が国をめぐる国際交流の活発化及び我が国運輸が果たしてきた役割を述べることとしている。

第１節　国際的な動向

１　近年の国際経済社会の変化が運輸に及ぼす影響

第二次世界大戦後の世界を形づくってきた枠組みは、1980年代後半以降、冷戦構造をはじめとして、あるいは崩壊し、あるいは変質し、世界は現在、新たな枠組みを模索する時期にあるといえる。

こうしたなかで、最近の世界経済についても、経済のグローバル化の進展、新たな地域主義や経済ナショナリズムの台頭、アジア諸国の経済成長といった変化が生じており、運輸の分野にも様々な形で影響を及ぼしている。

グローバリゼーションの進展による人、物の国境を越えた動きの活発化は、国際運輸ニーズの増大をもたらし、運輸サービスについても他の貿易分野と同様、新たなルールづくりが求められるようになっている。

特に、昨年末決着したガット・ウルグアイラウンドによって新たなサービス貿易の枠組みが形成されたことにより、今後、人、物の移動について、国際的かつ多角的な自由化の動きがさらに加速されることが考えられる。

また、ＥＵや北米で域内経済統合の動きが進展する一方、アジアにおいてもアジア太平洋経済協力（ＡＰＥＣ）閣僚会議の開催等新たな経済的枠組みを模索する動きが始まっており、これらが国際運輸分野にも今後大きな影響を与えることも予想される。

実際のところ、例えば国際航空においては、米国においてオープンスカイ政策が提唱され、また、ＥＵでも域内の航空自由化への動きが見られるほか、ＩＣＡＯでも将来的な枠組みのあり方が検討されることとなっている。

アジア諸国に目を向けると、急速な経済成長に伴い、国際運輸市場のあり様が大きく変化しつつあり、域内外での人及び物の動きが活発化する中で、台頭著しい開発途上国の運輸企業を含めた各国企業間の競争が激化している。また、急激に増大しつつある人流、物流に対応し、さらに将来を見据えた大規模なインフラ整備が進められつつある。

他方、我が国の運輸企業も国際市場規模の競争に深く組み込まれ、各国企業との激しい競争に直面しているが、こうした中で、我が国の利用者に対する安定的かつ持続的な運輸サービスの供給を確保していくためには、各企業は一層の経営努力によって、国際競争力を高め、厳しい市場環境を克服していくことが必要である。

また、政府としても、各企業の自主的な競争力強化への努力が効果的なものとなるよう、新たな国際的枠組み作りへの積極的な参加あるいは現在進めている各種規制の見直しの着実な推進等の環境整備に努めていくことが必要である。

さらに、アジアの各地でインフラ整備が進む中で、今後も引き続き我が国の利用者が良質で安定した運輸サービスを享受するためには、我が国を中心とした航空路や航路の維持が必要であり、このため、特に、基幹空港や基幹港湾について、ハード・ソフト両面での整備・充実を図っていくことも重要である。

（注）　本白書でいう「国」には、台湾、香港等の「地域」が含まれる。

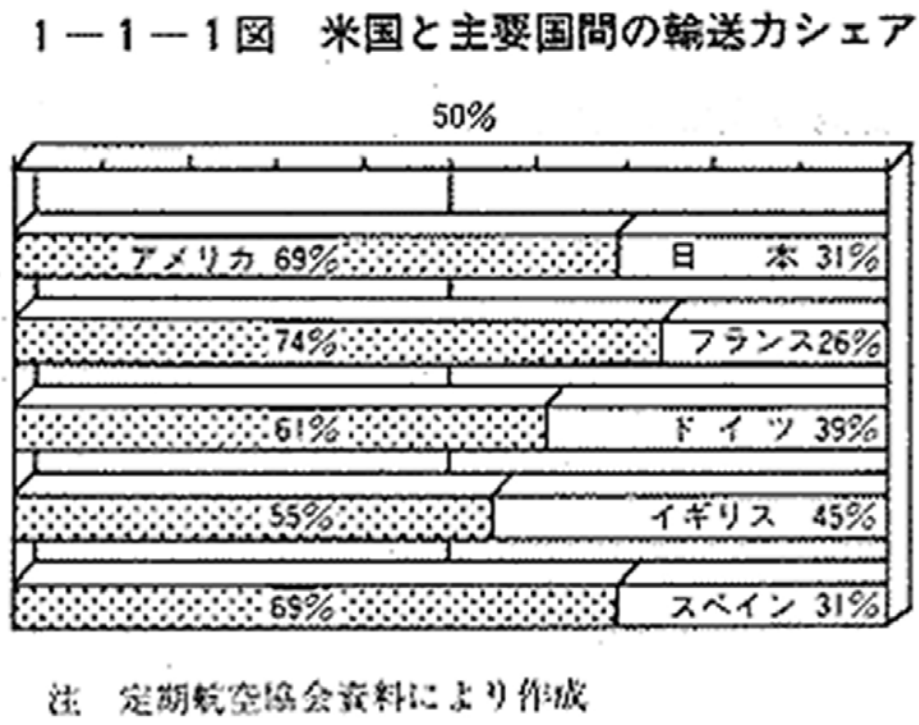
2　世界の主要運輸企業の動向

(1) 航空企業

米国では、1970年代の後半から路線参入や運賃に関する規制の緩和が段階的に進み、国内・国際航空市場ともに新規参入が活発化した。これにより、国内航空市場を中心に低運賃競争が激化したが、その結果、航空会社の淘汰が進み、現在では上位３社（アメリカン航空、ユナイテッド航空、デルタ航空）が市場の過半を占有するようになっている。

さらに、これら３社は、広大な国内市場を背景に国際線にも進出し、パンナムやＴＷＡといった従来からの主要企業が相次いで経営不振、破産に陥る中で、ハブ・アンド・スポークに基づく強大な国際、国内路線網、代理店を通じた世界的なＣＲＳ（コンピューター予約システム）網、国内市場と国際市場で共通に使用可能なＦＦＰ（常顧客優遇制度）の設定等により積極的な市場攻勢を展開しており、このため、他国の航空企業は厳しい競争に立たされている〔１－１－１図〕。

１－１－１図　米国と主要国間の輸送力シェア



注　定期航空協会資料により作成

また、ヨーロッパでは、厳しい経営環境の中で、航空自由化と米国企業の攻勢に対応するため、国内における航空企業の合併・統合や国境を越えた資本・業務提携が図られている。

他方、アジアでは、高水準の経済成長が続く中で、低コストを背景にＮＩＥＳ、ＡＳＥＡＮを中心とした各国企業の台頭が著しい。特に世界的に、航空企業が厳しい経営状況に陥っている中で、これらの航空企業は比較的

良好な経営状況にある。

また、従来、アジア諸国では、各国が１社のナショナルフラッグキャリアを持つという体制であったが、近年、韓国、台湾、香港等では国際線の複数社化が進められており、アジアの航空ネットワークの多様化に大きく寄与している〔１－１－２表〕。

１－１－２表　アジア諸国の国際線（定期旅客）の複数社化状況

１－１－２表　アジア諸国の国際線（定期旅客）の複数社化状況

国名		国際線に就航している企業名
日本		日本航空、全日本空輸、日本エアシステム、日本アジア航空
NIES	韓国	大韓航空、アシアナ航空
	台湾	中華航空公司、長榮航空公司（エバー航空）
	香港	キャセイ・パシフィック航空、港龍航空有限公司（香港ドラゴン航空）
	シンガポール	シンガポール航空、シルク・エアー
ASEAN	インドネシア	ガルーダインドネシア航空、センパチ航空
中国		中国国際航空公司、中国東方航空公司、中国南方航空公司、中国北方航空公司、中国雲南航空公司

注　運輸省資料により作成

(2) 海運企業

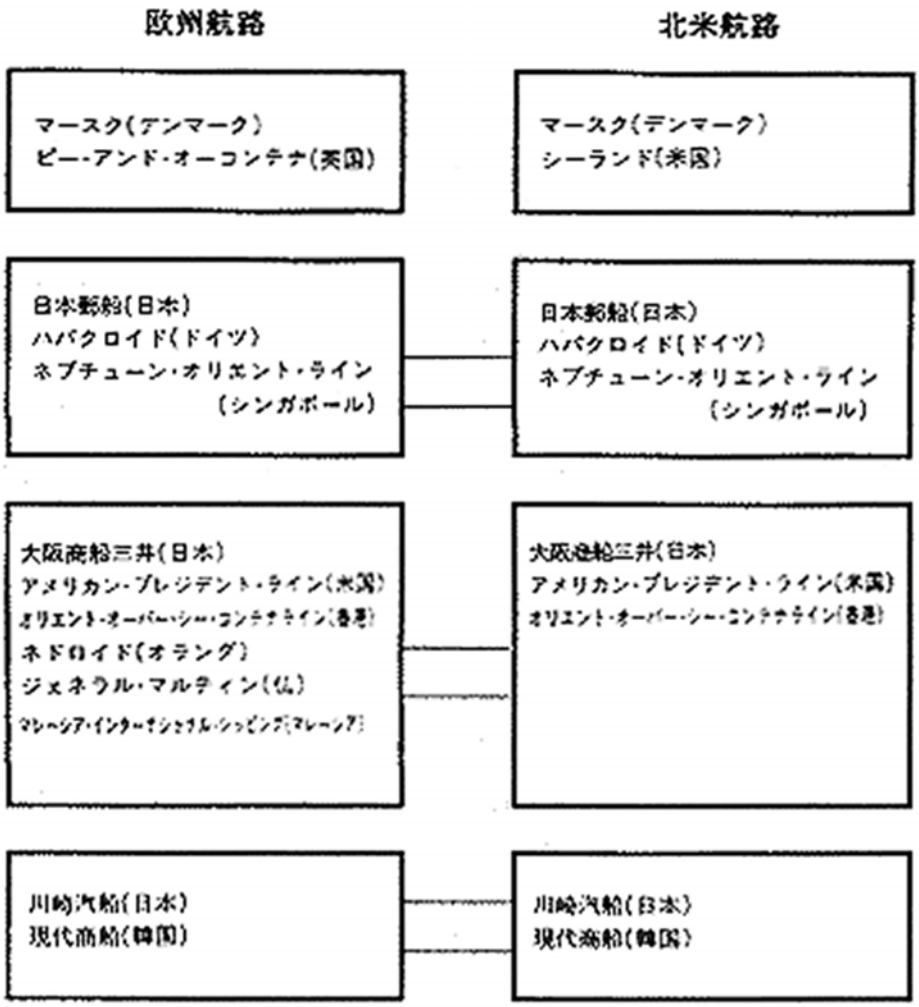
(ｱ) 定期航路における主要企業間のグループの集約、再編成

世界の主要航路では、盟外船社の台頭による競争の激化や船腹過剰による運賃低迷等に対処するため、1989年以降、盟外船社を含めて、輸送力の凍結を主な内容とする航路安定協定が締結されるようになっている。さらに、サービスの向上やコストの合理化をめざして、主要船社相互間の連携が進み、現在北米航路では、同盟、盟外あわせて６コンソーシアム（13社）、欧州航路では、８コンソーシアム（18社）が結成されている。

また、欧州航路のコンソーシアムの多くは1995年に協定期限を控えており、現在、北米航路も巻き込んだ形で、グローバルなネットワーク構築の観点から、その再編成が進みつつある。特に、我が国３船社（日本郵船、大阪商船三井、川崎汽船）が、今回の再編成の中核をなしていることが注目される〔１－１－３図〕。

１－１－３図　欧州航路及び北米航路における再編後の主要コンソーシアム

1－1－3図　欧州航路及び北米航路における再編後の主要コンソーシアム



注　(1)　民間調査機関資料により作成
　　(2)　1994年5月の時点で、各社から公表されている計画に基づき作成
　　(3)　コンソーシアムとは、共同配船を行う海運企業グループ

(イ) アジア船社の台頭

アジア諸国では、近年、経済成長が著しく、貨物需要も急増しているが、こうした中で、アジア船社は、低コストのメリットを活用し、世界の主要航路に進出している。

北米航路をみると、往航、復航ともアジア船社が日本の船社や欧米の船社を上回る高い伸びを示しており、全体に占めるシェアを拡大させている。また、アジア船社による大型コンテナ船の発注がこのところ目立った伸びを示している。

3　世界の運輸政策

(1) 航空政策

（国際航空の枠組みをめぐる動き）

現在の国際航空の枠組みは、1944年の国際民間航空条約（シカゴ条約）に基礎を置いており、その下で加盟国がそれぞれ二国間の航空協定を締結し、当該協定に基づき国際航空業務が営まれている。このいわゆるシカゴ体制は、半世紀もの間有効に機能しており、多国間体制の構築等を目的とした先のＧＡＴＴウルグアイ・ラウンド交渉においても、航空分野については原則として「サービスの貿易に関する一般協定」の適用除外とされている。

現在の二国間協定の枠組みは、多国間体制と比較した場合、地理的条件や輸送サービスに対するニーズといった各国の個別の実状に応じた国際航空のあり方を実現することが容易であるというメリットを有していることから、当分の間引き続き世界の大勢を占めるルールとして存在すると思われる。

しかし、近年、今後の国際航空のあり方について検討する国際的な動きがみられ、例えば、シカゴ体制を支えている国際民間航空機関（ＩＣＡＯ）においても、1994年11月下旬に開催される航空運送会議において、シカゴ体制の今日的意義について議論し、将来的な国際航空のあり方について検討されることとなっている。

こうした国際航空の枠組みを再検討する動きの中で、我が国としても、各種国際機関等において行われる議論に積極的に参加し、国際航空の将来的な共通ルールのあり方がいかなるものであるべきか各国とともに議論していくこととしている。

（米国、ＥＵにおける自由化への動き）

米国は、1992年８月に二国間協定を自由化する「オープン・スカイ政策」を発表し、各国に同政策に基づく航空協定の締結を呼びかけてきた。しかし、我が国を始めとする他の主要国は、同政策を一大国際航空市場にも匹敵する米国国内市場で力を蓄えた巨大航空企業の国際市場への進出の後押しであると捉えて、反発を強めており、現在までのところ、協定の自由化に成功したのは、1992年９月の米蘭協定のみである。

ＥＵについては、域内統合の進捗状況に歩調をあわせつつ、３次にわたる政策パッケージが合意され、段階的に域内における航空の自由化が進められてきた。特に、1992年に合意された共通航空政策（パッケージⅢ）は航空自由化の最終版ともいうべきものであり、これにより、1993年から域内共通免許の創設、運賃の自由化、加盟国の国内線（カボタージュ輸送）の段階的な開放、域内輸送の参入自由化等が実施に移された。

(2) 海運政策

ＧＡＴＴウルグアイ・ラウンド交渉において、海運もその一分野として議論されてきたが、交渉成否の鍵を握る米国が最後まで自由化に消極的な立場を崩さなかったこと等から期限内の合意はならず、海運分野については、1996年６月まで継続交渉を行うこととなった。

我が国は、従来より「海運自由の原則」を政策の基本として同交渉における自由化推進の中心的な役割を果たしてきたところであり、継続交渉においても引き続き海運自由化の推進に努めることとしている。

米国は、自国の海運産業を保護するため、従来から政府物資等について米国船籍を義務付ける貨物留保策をとっているほか、米国事業者が外国で事業を行うに当たって、不公正な取扱を受けていると判断したときには、国内法に基づき一方的な制裁措置を講じるなど保護主義的な政策をとっている。さらに、米国諸港に入港する外航船に対するトン税の増税により、自国の海運産業の国際競争力を回復するための助成を行うことを内容とする法案（スタッズ法案）が議会に提出されるなど、米国の動向には、引き続き注意を要する。

他方、ＥＵ委員会では、1986年に海運同盟に対する独占禁止法の適用除外等を内容とする第１次の共通海運政策パッケージを採択したが、加盟国の海運企業の競争力強化には、実効はあがらなかった。このため、1989年に第２船籍としてのＥＵＲＯＳ制度の導入等を内容とする第２次パッケージが提案されたが、現在まで合意には至っておらず、域内のカボタージュ輸送の開放についてのみ、1992年に合意が得られたところである。このほか、近年、同委員会では、コンソーシアム等の海運事業者の協定行為に対して独占禁止法の適用を強化する動きがみられる。

また、近年のアジア諸国の経済成長を反映して、これらの国々との海運政策対話の必要性が高まっている。このため、我が国としては、1994年４月、ＯＥＣＤとＤＡＥｓ（活力あるアジア諸国・地域、具体的には、香港、韓国、マレーシア、シンガポール、台湾及びタイ）との海運政策対話非公式会合を招致したところであり、今後ともアジア諸国との対話を推進していくこととしている。

４　世界の航空・海運の輸送動向

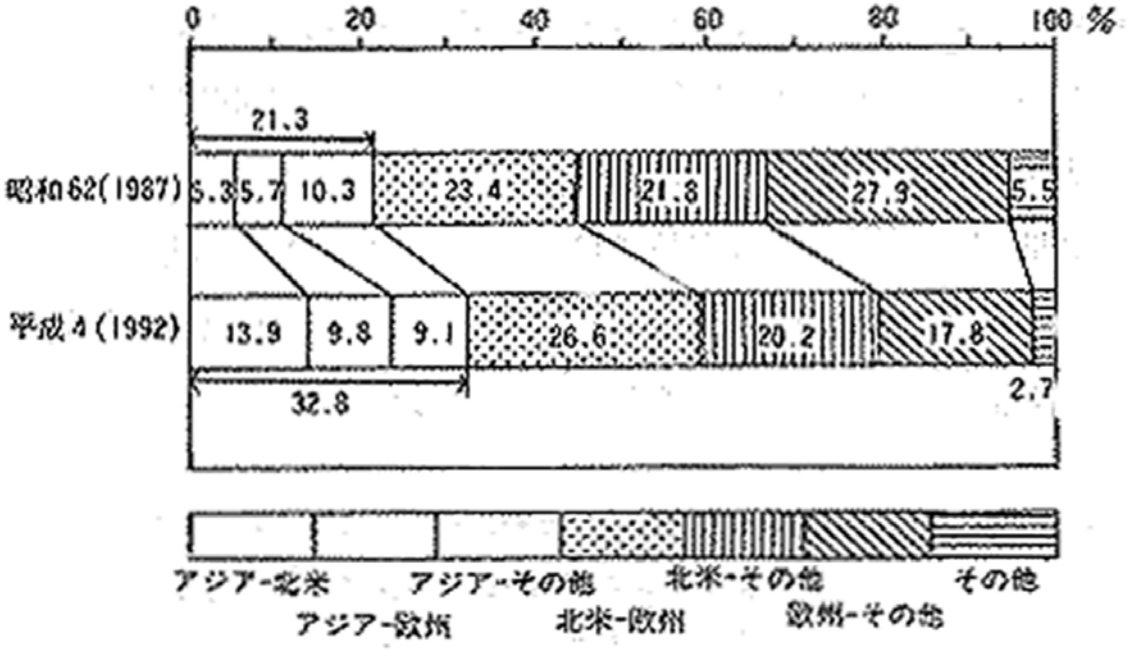
(1) 国際航空旅客の動向

世界の国際空港旅客数をみると、湾岸戦争の影響により、一時的な減少がみられたほかは、増加傾向が続いており、1992年には、ＩＣＡＯ加盟国全体で約３億人に達している。

地域間別の国際航空旅客数では、北米・ヨーロッパ間の旅客数が最も多く、全体の約４分の１を占めているが、アジア発着の旅客数も、同地域の高い経済成長を反映して、大きな伸びを示しており、アジアとその他地域との間の旅客数は全体の約３割を占めている〔１－１－４表〕。

１－１－４図　地域間別国際航空旅客数の推移

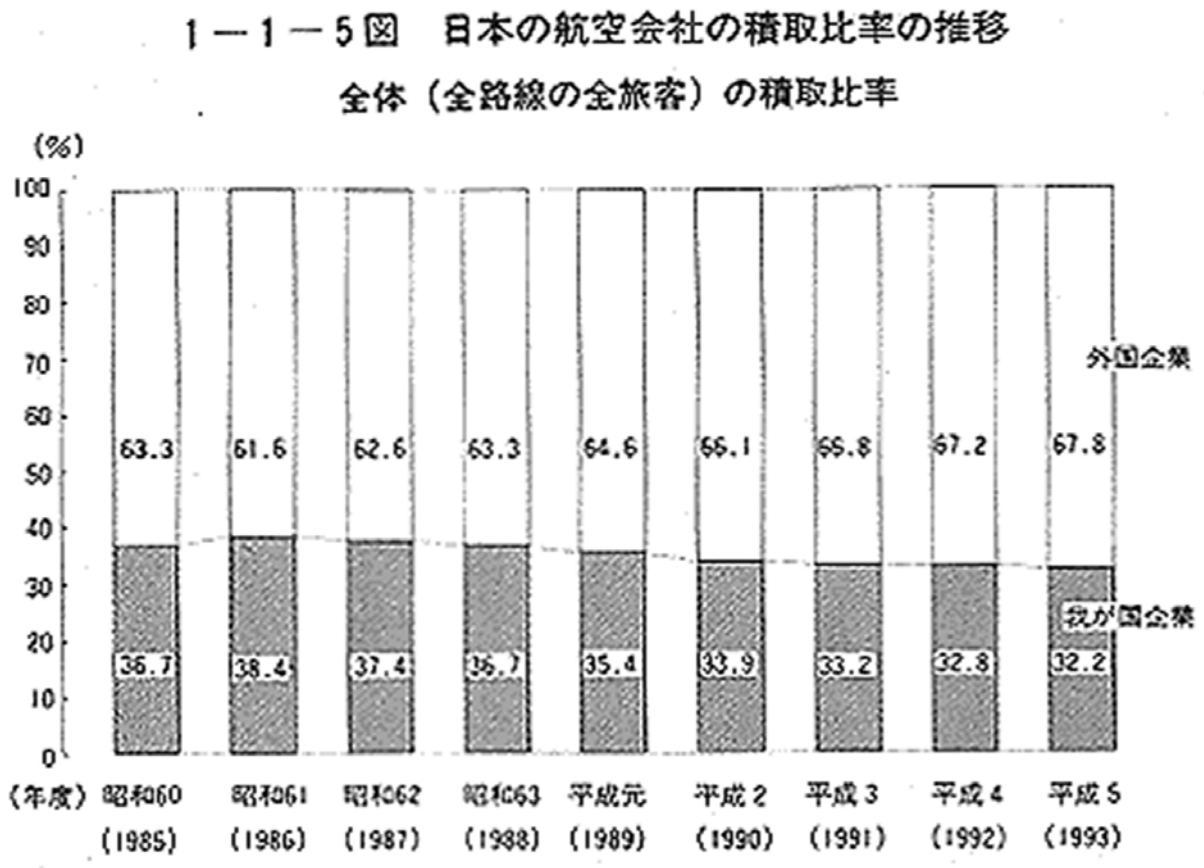
1－1－4図　地域間別国際航空旅客数の推移



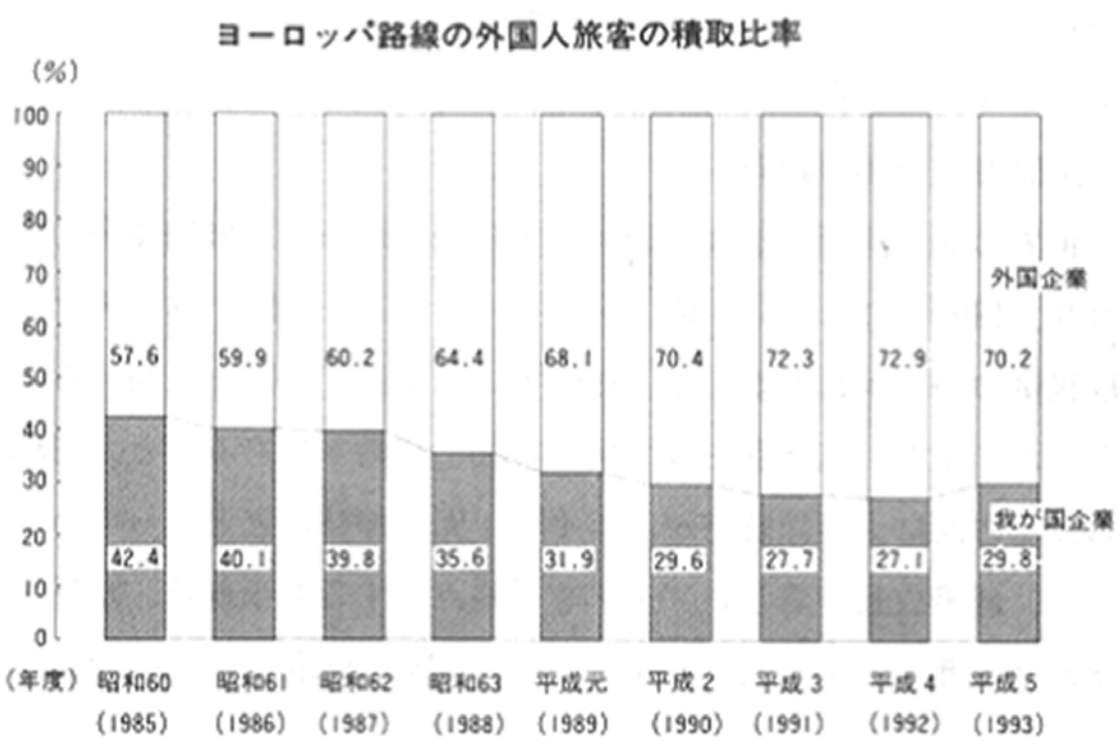
注　(1)　ＩＡＴＡ資料により作成
　　(2)　アジアには中近東を含まない。

我が国発着の国際航空旅客数も、このところ、伸びが鈍化しているものの、1992年度には、34,493千人に達しており、世界の国際航空旅客数の１割強を占めている（1993年度は、36,000千人）。しかし、日本の航空企業の積取比率の推移をみると、1987年度以降減少が続き、1993年度には32.2%まで低下している。路線別にみると、特に、太平洋路線における日本人旅客、ヨーロッパ路線における外国人旅客について、日本企業の積取比率の低下が大きい〔１－１－５図(a)〕〔同図(b)〕〔同図(c)〕。

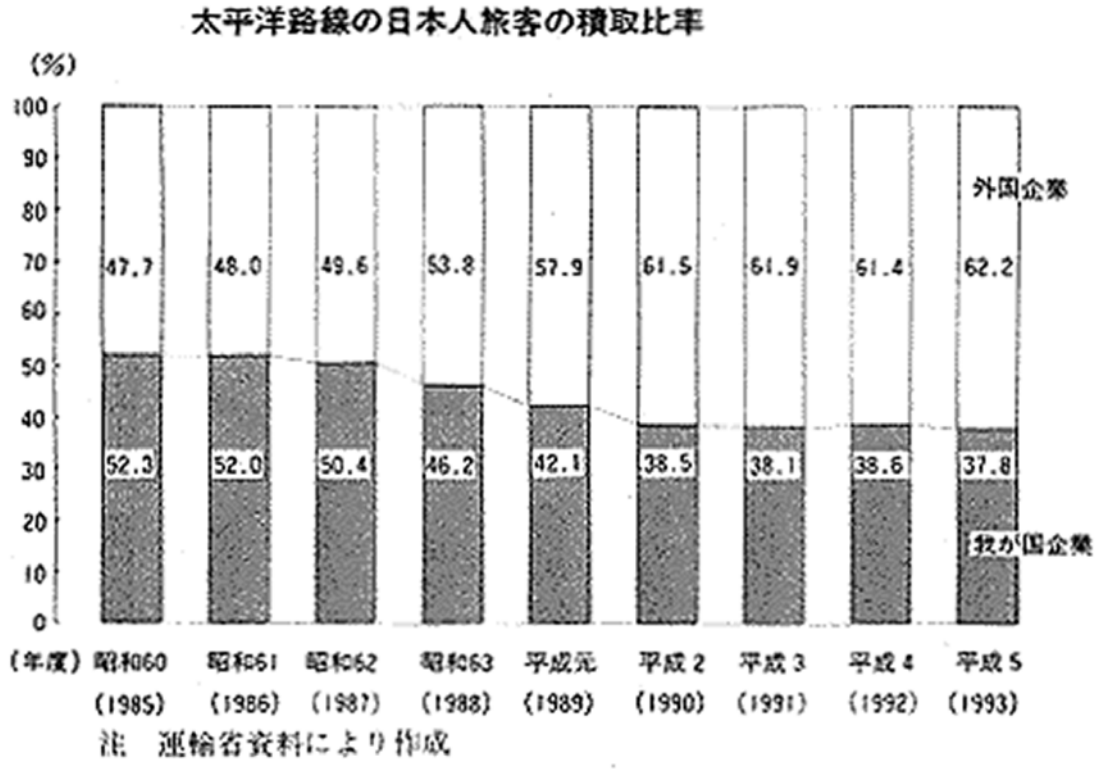
１－１－５図　日本の航空会社の積取比率の推移　全体（全路線の全旅客）の積取比率



1－1－5図　日本の航空会社の積取比率の推移　ヨーロッパ路線の外国人旅客の積取比率



1－1－5図　日本の航空会社の積取比率の推移　太平洋路線の日本人旅客の積取比率



(注) 第２船籍　自国船の国際流出を防止する観点から、自国の船主に対して、その船の国籍を変えることなく、船員配乗規制の緩和等により国際競争力回復を図ろうとする制度。欧州では、既に、英、独、仏、北欧諸国等で実施されており、ノルウェー等ではかなりの成果を挙げている。なお、ＥＵＲＯＳ制度とは、各国の第２船籍を代替するＥＣ共通の特別船舶登録制度のことである。

(2) 国際航空貨物の動向

世界の国際航空貨物量をみると、このところ、伸びがやや低くなってはいるものの、1992年には、9,110千トンに達している。

こうした中で、我が国発着の国際航空貨物量は、1992年度には1,544千トンに達しており、世界の国際航空貨物量の約17%を占めている。また、日本の航空企業の積取比率の推移をみると、ほぼ40%程度で推移している。

(3) 国際海上貨物の動向

世界の海上荷動き量は、1980年代の後半以降は、増加傾向に転じており、1993年には約43.2億トンとなっている。特に、コンテナ貨物の取扱量の伸びが目覚ましく、1992年には１億ＴＥＵを上回るようになった。また、航路別のコンテナ貨物の荷動き量をみると、1985年から93年の間に大西洋航路が、年平均１%の伸びにとどまっているのに対し、経済成長が著しいアジアを起終点とする北米航路、欧州航路はそれぞれ年平均5.2%、11.5%、ア

ジア域内航路も年平均10.6％と高い伸びを示しており、世界の荷動きがアジアを軸に成長していることがわかる〔１－１－６表〕。

１－１－６表　主要航路別コンテナ荷動き量

１－１－６表　主要航路別コンテナ荷動き量

	1985	1993	93／85
北米航路	393万TEU	589万TEU	5.2%
欧州航路	164万TEU	393万TEU	11.5%
大西洋航路	210万TEU	227万TEU	1.0%
アジア域内航路	155万TEU	348万TEU	10.6%

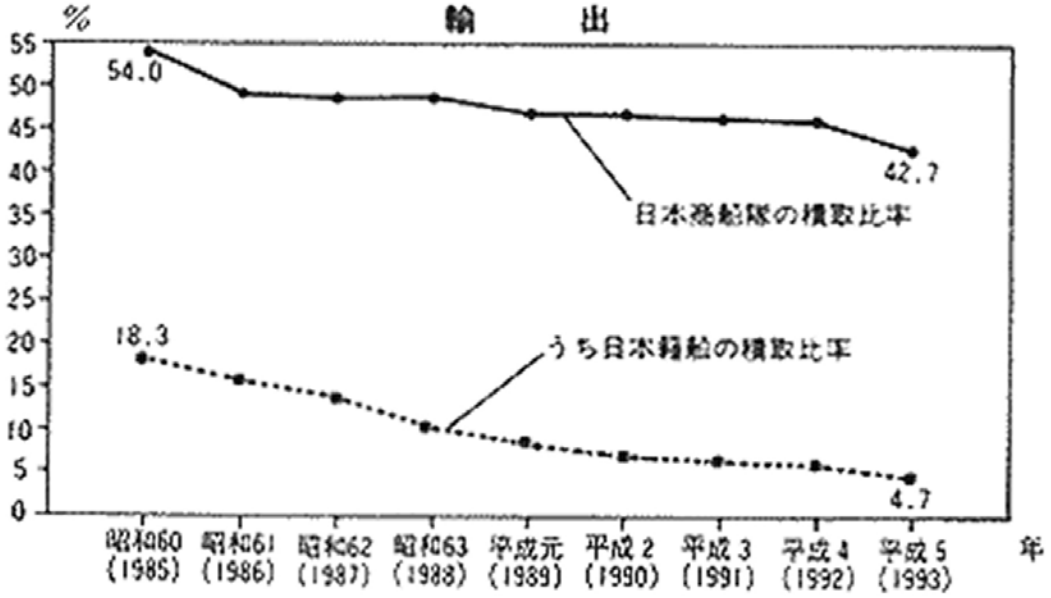
注　(1)　民間調査機関資料により作成
　　(2)　93／85は1985～93年８年間の年平均増加率

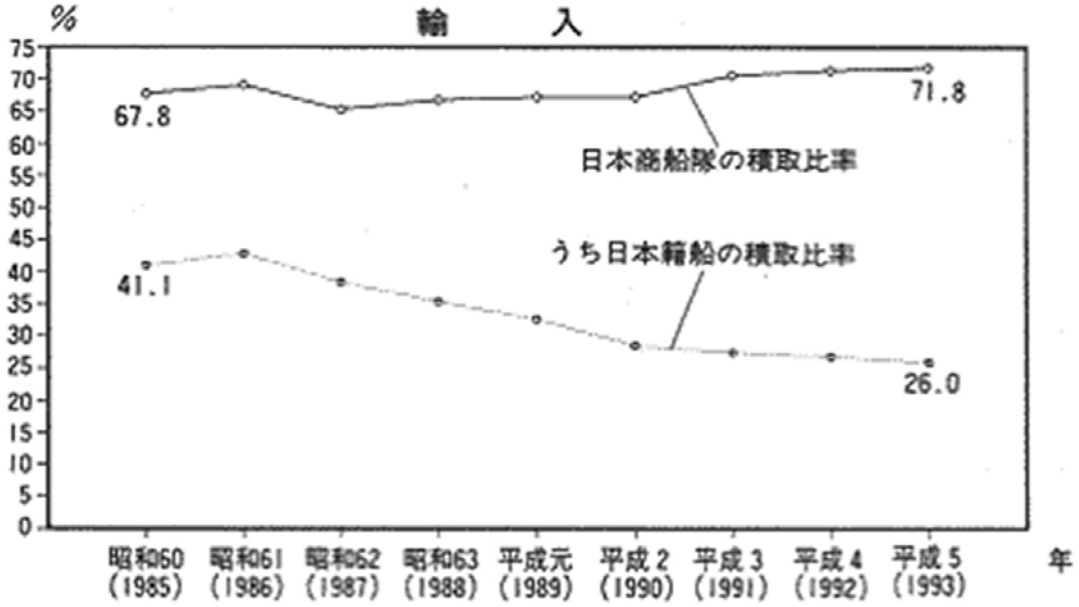
我が国発着の国際海上貨物量は、伸び率は低いものの、増加基調にあり、1993年には、796百万トンに達している。他方、世界全体に占めるシェアは、このところ、わずかながら、減少に転じており、1993年には18.4％となっている。

我が国商船隊の積取比率の推移をみると、輸入については、７割程度を維持しているが、輸出については、1985年以降減少が続いており、1993年には42.7％まで低下している。また、日本籍船の積取比率は、輸出入とも著しく減少しており、特に輸出では５％を割っている〔１－１－７図〕。

１－１－７図　日本商船隊及び日本籍船の積取比率の推移

1－1－7図　日本商船隊及び日本籍船の積取比率の推移





注　(1)　運輸省資料により作成

(2)　日本商船隊には、日本籍船のほか、日本の外航海運企業が運航している外国用船を含む。

（注）　ＴＥＵ（Twenty-Footer Equivalent Unit）：20フィートコンテナを基準とする（ＩＴＥＵ）として換算したコンテナの取扱個数

第２節　我が国と国際社会の交流の活発化

我が国の経済規模は、世界全体の約15％を占め、米国に次ぐ世界第２の経済大国として、ゆるぎない地位を築いており、世界貿易、国際金融に極めて大きな影響を及ぼすようになっている。

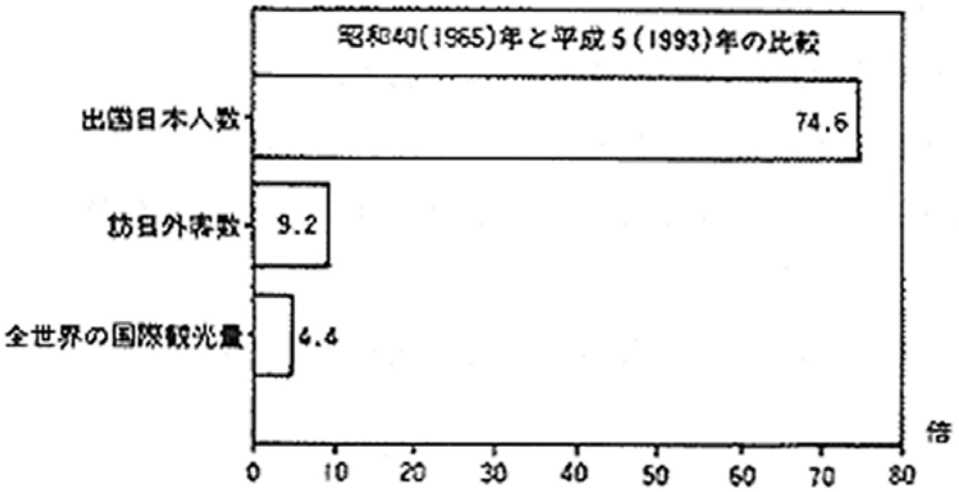
国土面積が狭く、資源に乏しい我が国がこのように経済成長を遂げ、国民の生活水準を向上させることができたのは、諸外国との円滑な人、物の交流が確保されたことによるところが大きい。

我が国と国際社会の交流は、我が国の経済成長と相俟って、ここ30年間で飛躍的な拡大を遂げており〔１－１－８図〕、こうした活発な国際交流が現在の我が国の産業経済を支え、国民生活をより豊かなものにしているということができる。

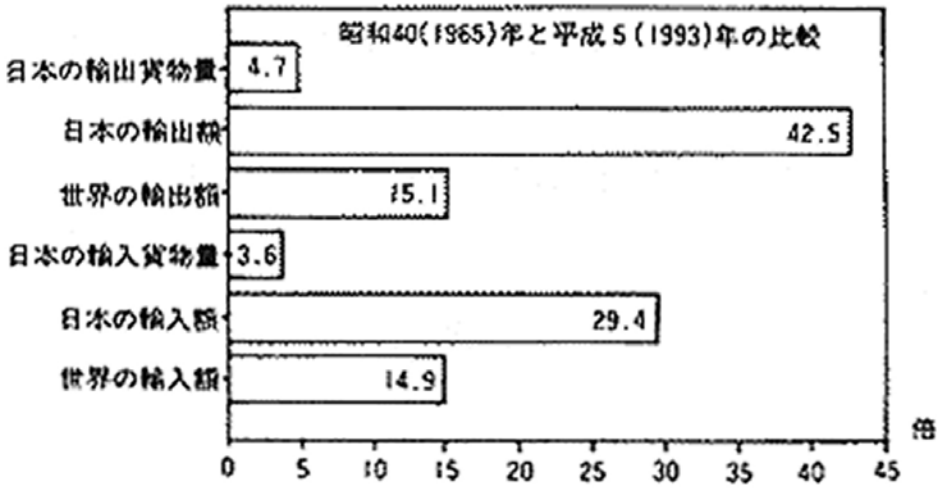
１－１－８図　国際交流の拡大の状況

1－1－8図　国際交流の拡大の状況

（a）国際人流の拡大



（b）国際物流の拡大



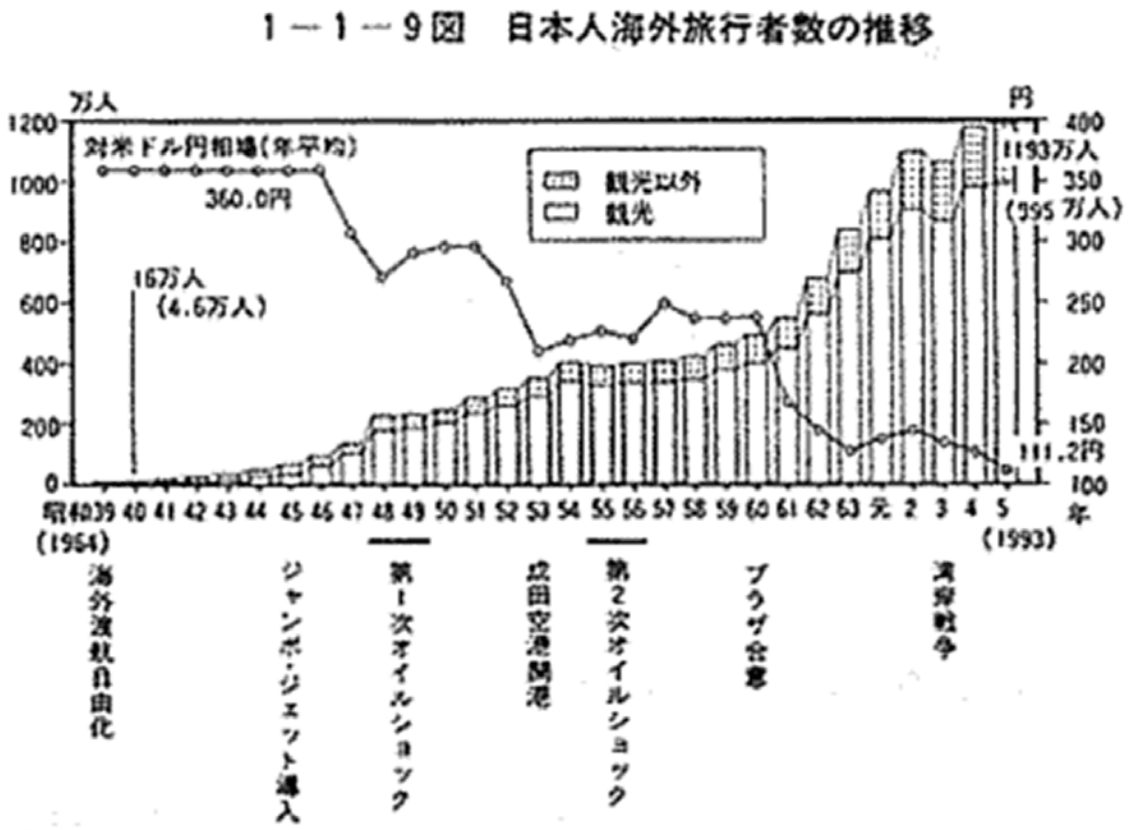
注　(1)　法務省「出入国管理統計」、国際観光振興会資料、経済企画庁資料により作成
(2)　上記グラフ中の輸出貨物量、輸入貨物量はメトリックトン・ベース、輸出・輸入額はドル・ベースでの比較

1　我が国をめぐる国際人流の活発化

(1) 海外旅行者数の増大

日本人の海外旅行者数は、海外渡航の自由化直後の昭和40年には、約16万人であったが、平成５年には1,193万人と、ここ30年間でほぼ75倍に達している〔１－１－９図〕。

１－１－９図　日本人海外旅行者数の推移



注　法務省「出入国管理統計」等により作成

昭和40年代は、高度経済成長を背景に、海外旅行者数は毎年25％～45％の高い伸びが続いた。なかでも観光旅客が著しい増加を遂げており、昭和40年代初めには、全体の３割弱であったが、40年代の末には全体の８割を超えるようになった。また、このような動向に呼応して昭和45年には、ジャンボ・ジェット機が就航し、供給力の拡大も図られた。

昭和50年代は、40年代に比べて、海外旅行者数の伸びが鈍化したものの、旅行者数の増加は着実に続き、こうした中で、53年には成田空港も開港した。

昭和60年代以降は、プラザ合意後の円高の進行により、海外観光旅行の割安感が高まったことに加え、政府においても、テン・ミリオン計画等によって海外旅行を支援したことから海外旅行者数が再び大きな増加を示し、61年には500万人、４年後の平成２年には1,000万人を突破した。その後、湾岸戦争や国内景気の低迷により、一時、伸び悩みもみられたが、平成５年来の急激な円高の進行により、同年下半期から増勢に転じ、このところ、月別の最高記録を塗り替える高い伸びが続いている。

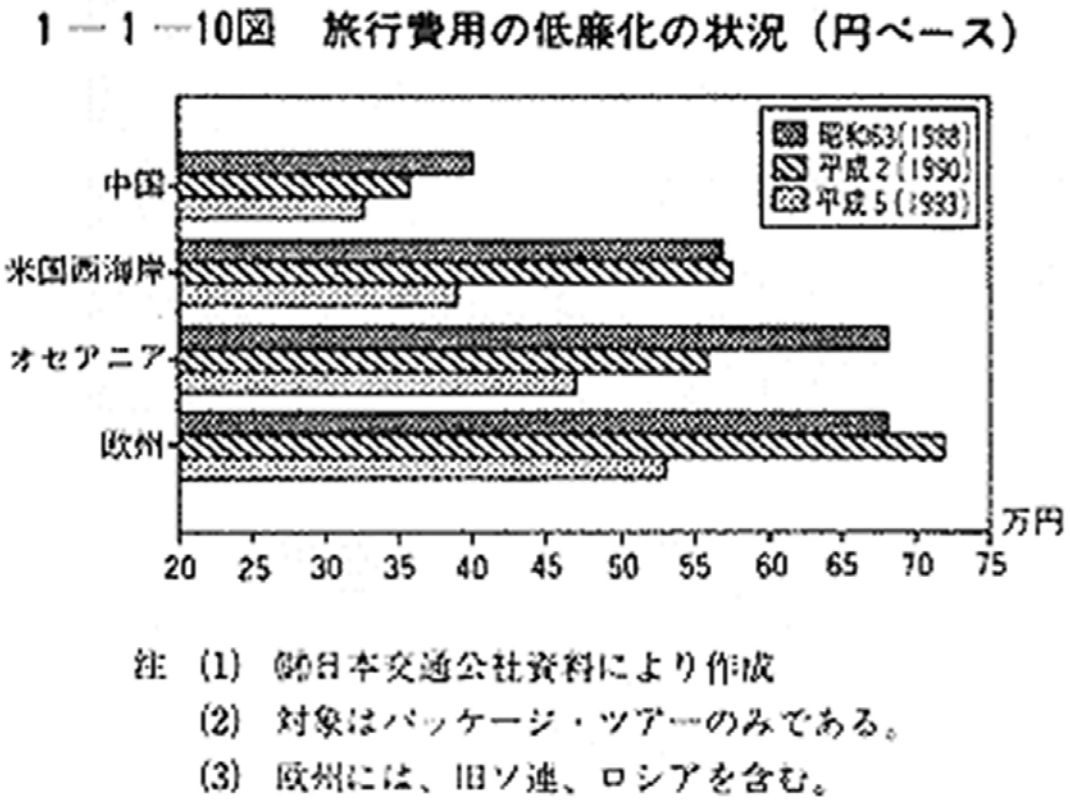
(2) 海外旅行の構造的変化

海外旅行が活発化する中で、海外旅行の形態や旅行先等について様々な構造的変化がみられるようになっている。

(ア) 海外旅行の形態の変化

海外旅行の形態については、家族旅行の増加がみられ、また、リピーターの増加等に伴い、自由行動の多い旅行商品の人気が高まる等多様化が進んでいる。また、旅行費用については、近年、従来よりも低価格の旅行商品が出現するとともに、円高の進行等により、円ベースの旅行費用が減少するなど、低廉化の傾向がみられる〔1－1－10図〕。

1－1－10図　旅行費用の低廉化の状況（円ベース）

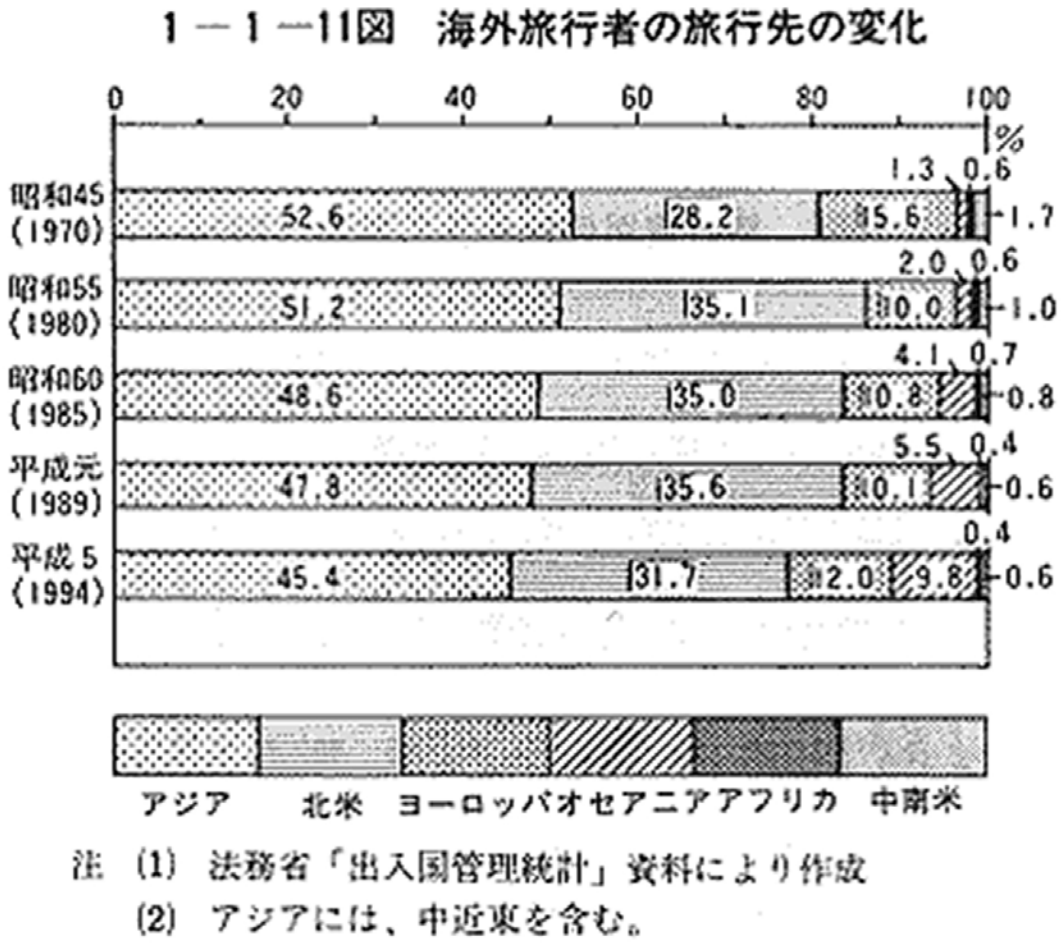


(イ) 旅行先の多様化

海外旅行者の旅行先については、一貫して、アジアが最も大きな割合を占めており、北米がこれに次いで多くなっている。また、どちらの地域についても旅行者数は、増加が続いている。

しかし、旅行先は漸次多様化しており、アジアでは、昭和40年代からシェアの低下が続き、また、北米でも、昭和50年代まではシェアの増加がみられたが、60年以降は、横ばいから漸減傾向に転じている。これに対し、オセアニアについては、シェアの増加がみられ、ヨーロッパのシェアも横ばいから微増となっている〔1－1－11図〕。

1－1－11図　海外旅行者の旅行先の変化



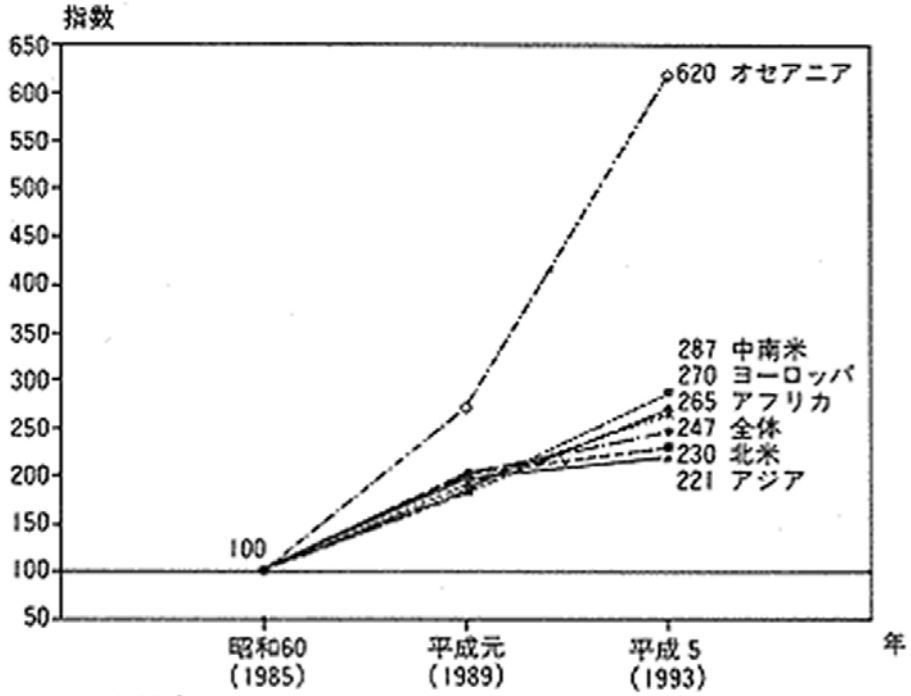
注　(1)　法務省「出入国管理統計」資料により作成
　　(2)　アジアには、中近東を含む。

ここで、旅行先別に昭和60年以降の海外旅行者数の伸びをみると、旅行者の８割以上を占める観光旅客について、北米、アジアが相対的に低い伸びにとどまっているのに対し、オセアニアはハネムーン人気にも支えられて、極めて大きな伸びを示している。〔１－１－12図〕。

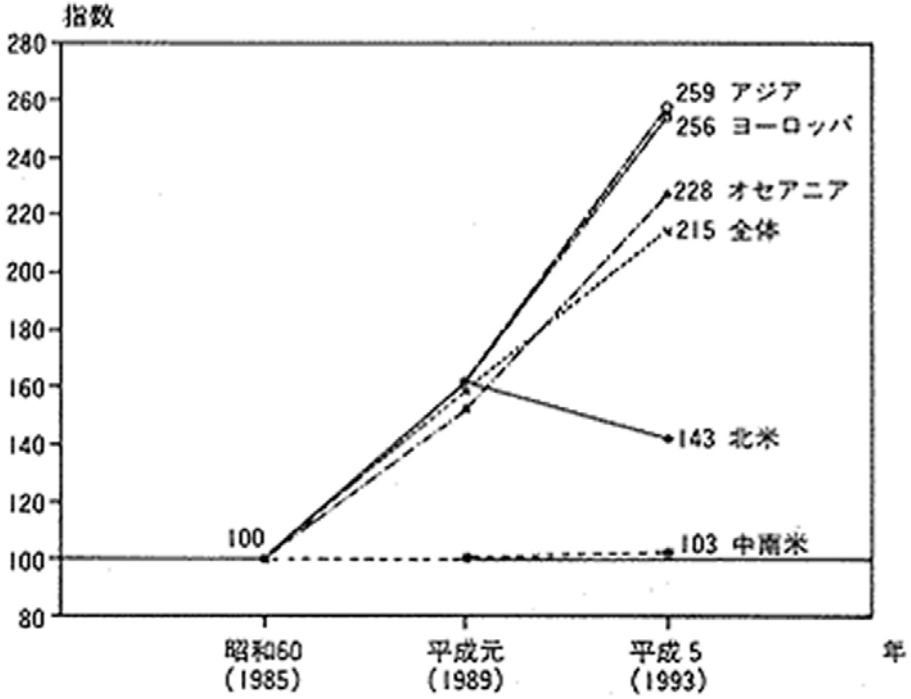
1－1－12図　旅行先別にみた海外旅行者数の伸びの比較

1－1－12図　旅行先にみた海外旅行者数の伸びの比較

(a) 観光旅客



(b) 業務旅客



注 (1) 法務省「出入国管理統計」により作成

(2) 昭和60年を100とした指数

(3) 上記のグラフ中、アジアには、中近東を含む。

他方、業務旅客については、アジアの伸びが最も高くなっているが、ＥＵ統合をにらんで日本企業の進出が活発化したことを反映して、ヨーロッパも、アジアと並んで高い伸びを示している。このほか、オセアニアの伸びも高くなっている。これに対し、他の地域ではこのところ、北米が減少に転じていることが注目される〔１－１－12図〕。

(ウ) 地方圏からの海外旅行者が増加

我が国の海外旅行者は、依然として、大都市圏、特に、東京・大阪の二大都市圏が大きなシェアを占めており、対人口比も高くなっている。

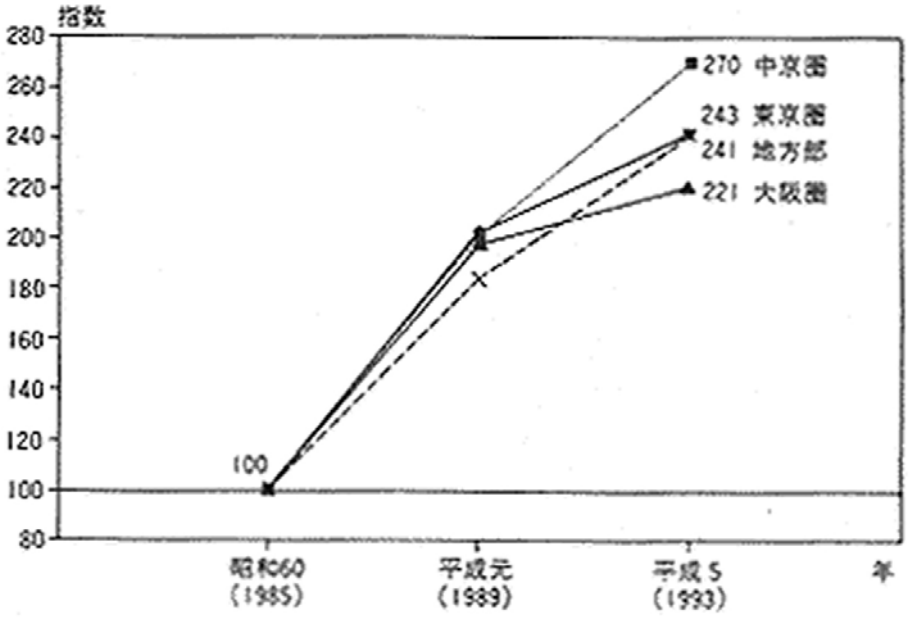
しかし、近年の状況を見ると、大都市圏の中で、中京圏は高い伸びを示しているのに対し、東京・大阪の二大都市圏では伸びがやや鈍化している。他方、これら大都市圏以外のいわゆる地方圏では、地方圏からの出国ニーズの高まりに呼応した地方空港の国際化等に伴い、海外旅行者数が大都市圏全体を上回る伸びを示しており、海外旅行が全国的に活発化しつつあることがわかる。

特に、韓国等の近隣諸国への旅行者については、こうした傾向が強くみられる〔１－１－13図〕。

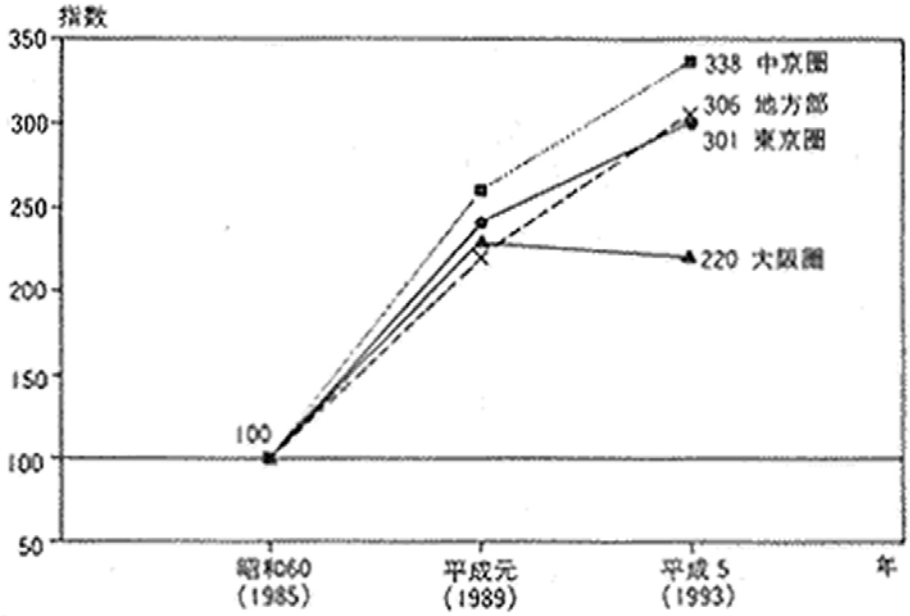
１－１－13図　住所地別出国日本人数の推移

1－1－13図　住所地別出国日本人数の推移

（a）全世界



（b）韓国



注　(1)　法務省「出入国管理統計」により作成

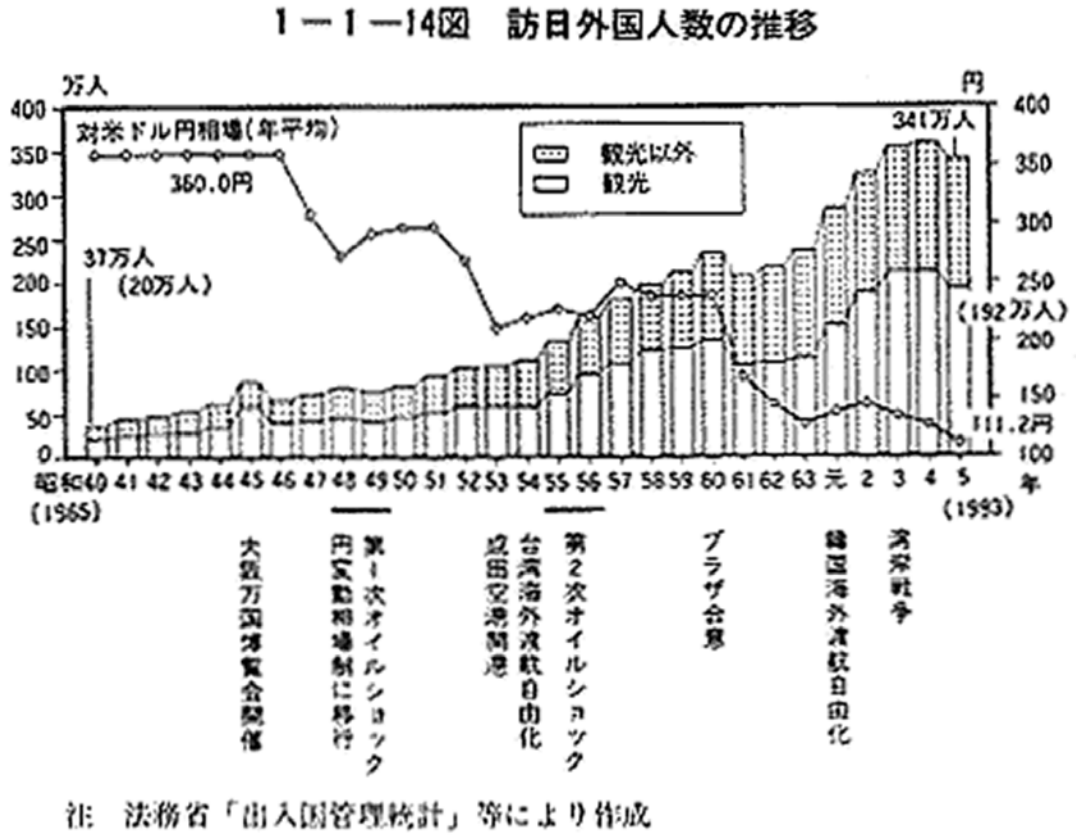
(2)　東京圏は、東京都、神奈川県、埼玉県、茨城県を、中京圏は、愛知県、岐阜県、三重県を、大阪圏は、大阪府、兵庫県、奈良県をそれぞれいう。

(3)　昭和60年を100とした指数

(3) 訪日外国人数の伸び悩み

日本人の海外旅行者数の伸びは、昭和40年から平成５年までの約30年間で、約75倍になっているのに対し、訪日外国人数は、我が国の国際的地位の高まりに対応して漸増してはいるものの、その伸びは、10倍程度にとどまっている〔１－１－14図〕。

１－１－14図　訪日外国人数の推移



注　法務省「出入国管理統計」等により作成

この間の推移をみると、昭和40年代から50年代には、大阪万国博覧会の開催に伴う急激な増加の反動や第１次石油危機の影響による減少を除けば、増加傾向が続いた。

昭和60年以降も、プラザ合意後の円高によって一時減少が記録されたほかは、増加基調が続いた。なかでも、急激な経済成長や海外渡航自由化等を反映して、近隣アジア諸国からの来訪者が大幅に増加し、その結果、訪日外国人数は、平成４年には約358万人に達した。しかし、平成５年には急激な円高の進行等により、341万人と減少に転じている。

(4) 外国人の訪日旅行の構造的変化

外国人の訪日旅行については、来訪者の州別構成、我が国における訪問先等について様々な構造的変化がみられる。

(ア) 来訪目的の変化

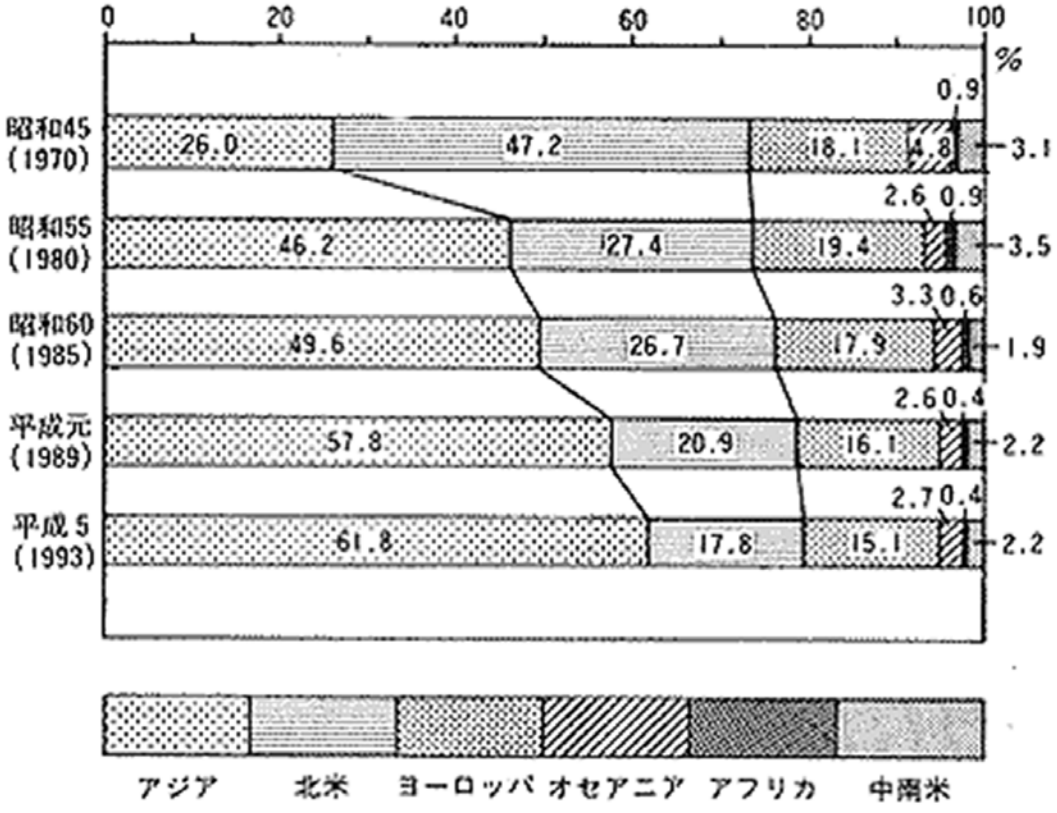
訪日外国人について来訪目的別にシェアの推移をみると、観光旅客のシェアは、60%程度でほぼ横ばいの状況が続いている。これに対し、業務旅客のシェアは、昭和50年代半ばまで10%程度であったが、その後、次第に拡大し、最近では30%に迫る状況となっている。

(イ) 訪日外国人の州別構成の変化

訪日外国人は、従来は、欧米諸国、特に、米国からの観光旅客が主体であった。しかし、欧米諸国のシェアは、減少傾向が続いており、これに代わってアジアのシェアが著しく伸長している〔1－1－15図〕。訪日外国人数の国籍別順位をみても、昭和63年まで、米国が1位の座を占めていたが、その後、韓国、台湾に抜かれ、現在では3位に後退している。これに対し、アジア諸国は、上位10ヶ国の中に5ヶ国が含まれている。

1－1－15図　訪日外国人の州別構成の変化

1－1－15図　訪日外国人の州別構成の変化



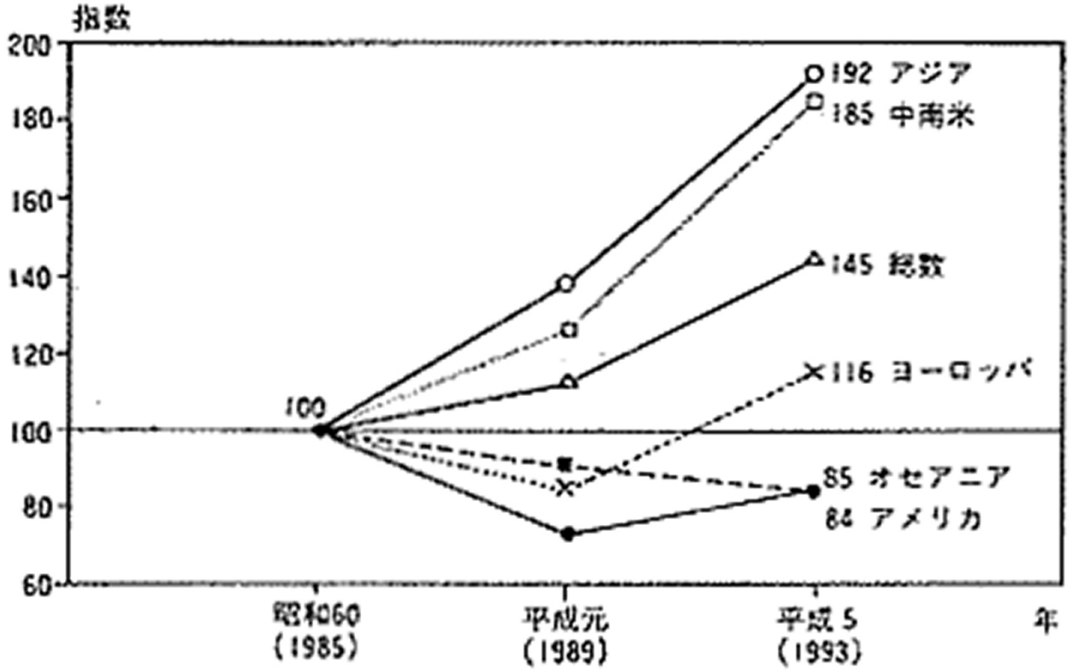
注　(1)　法務省「出入国管理統計」により作成
　　(2)　アジアには、中近東を含む。

また、地域別に昭和60年以降の訪日外国人数の伸びをみると、観光旅客、業務旅客ともアジアの伸びが他の地域に比べて大きくなっている〔１－１－16図〕。

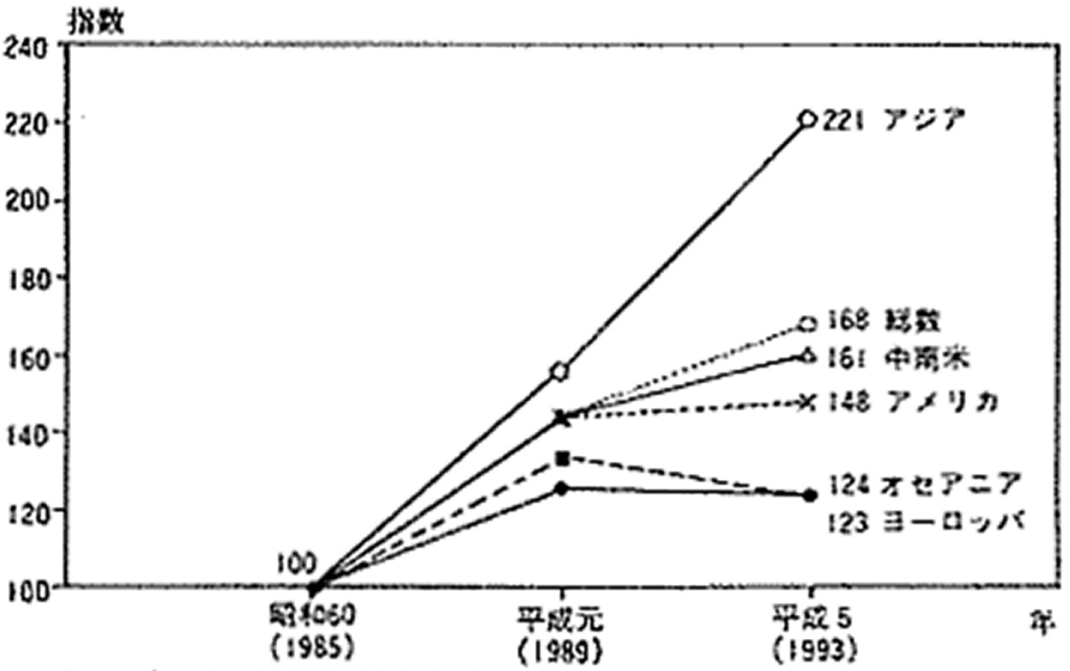
１－１－16図　州別にみた入国外客数の伸びの比較

1－1－16図　州別にみた入国外客数の伸びの比較

(a) 観光旅客



(b) 業務旅客



注 (1) 国際観光振興会資料により作成
(2) 昭和60年を100とした指数
(3) アジアには、中近東を含む。

他方、訪日外国人数の上位３ヶ国（韓国、台湾、米国）について、海外旅行先における日本の順位をみると、韓国では１位、台湾では２位となっており、日本が旅行先として重要な位置を占めていることがわかる。しかし、米国では、海外旅行先としては、欧州各国が上位を占めており、日本は６位と順位がやや低くなっている〔１－１－17表〕。

１－１－17表　訪日外国人数上位３ヶ国における海外旅行先順位とシェア

１－１－17表　訪日外国人数上位３ヶ国における海外旅行先順位とシェア

	１　位	２　位	３　位	備　考
韓　国	日　本 (34.9%)	米　国 (7.4%)	タ　イ (7.3%)	
台　湾	香　港 (41.6%)	日　本 (14.4%)	タ　イ (9.9%)	
米　国	イギリス (14.2%)	フランス (10.1%)	ドイツ (9.8%)	日本６位 (6.4%)

注　(1)　韓国観光公社交通部「韓国観光統計」、台湾『交通部観光局』「観光資料」、米国商務省観光局「機内調査」、法務省「出入国管理統計」により作成
(2)　韓国、台湾については、平成５年のデータ、米国については、平成４年のデータを使用

(ウ) 我が国における訪問地は分散化の傾向

訪日外国人の訪問地については、東京、大阪のような大都市や京都のような有名観光地が依然として大きな割合を占めているが、このところ、次第にこれ以外の地域にも分散化する傾向がみられるようになっている。

２　国際人流の活発化に運輸が果たしてきた役割

我が国をめぐる国際人流は、海外旅行者、訪日外国人数とも、様々な紆余曲折はあったものの、基調としては拡大を続けている。こうした状況の中で、我が国運輸は、低廉、迅速、確実で頻度の高い大量輸送サービスを提供することにより、国際人流の活発化に大きく寄与してきたところである。

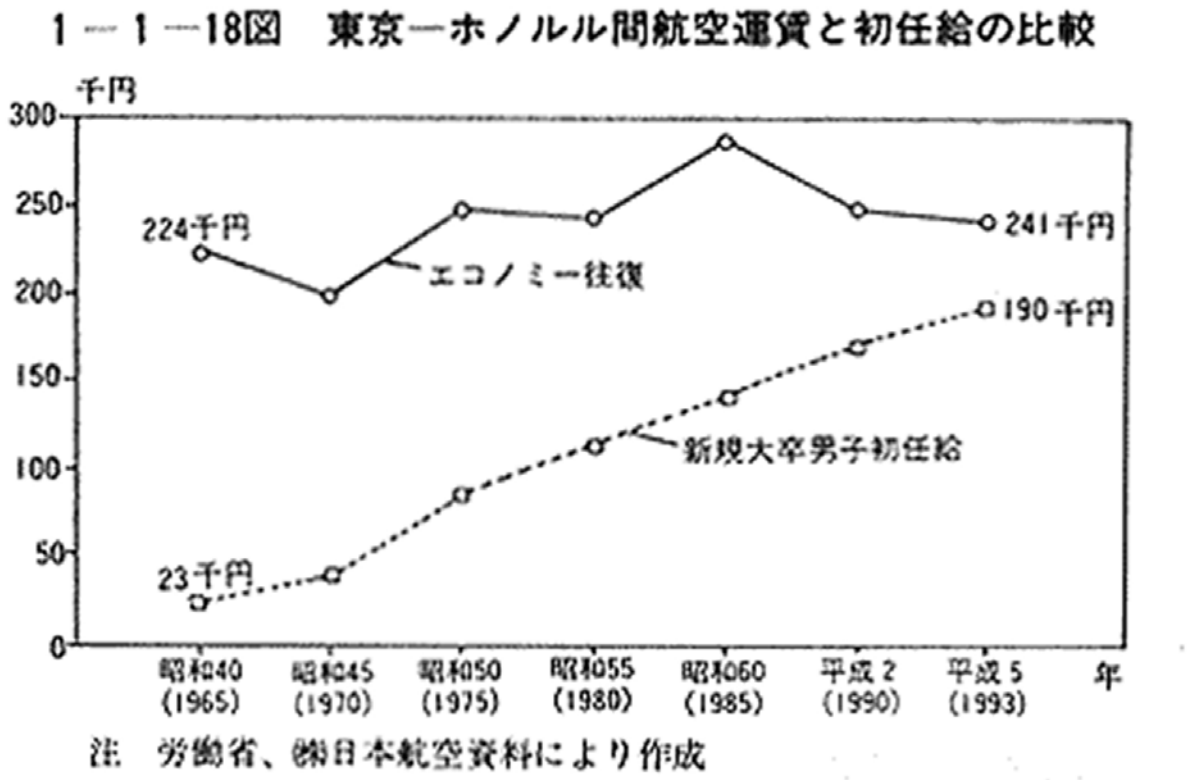
(1) 旅行費用の相対的な低廉化

国民の所得水準との比較で、旅行費用が相対的に低廉化したことは我が国国民が、海外旅行に出かけることを容易にし、国際人流の活発化に極めて大きな役割を果たしている。

航空運賃をみると、所得水準が大幅に上昇する中で、その伸びはかなり低くなっており、低廉化が著しく進んでいる。

東京・ホノルル間を例にあげれば、昭和40年に、往復普通運賃（エコノミー）は約22万円と、当時のサラリーマンの初任給（約２万３千円）のほぼ10倍であった、その後、平成５年には、約24万円と初任給（約19万円）の1.3倍程度まで下がっている〔１－１－18図〕。

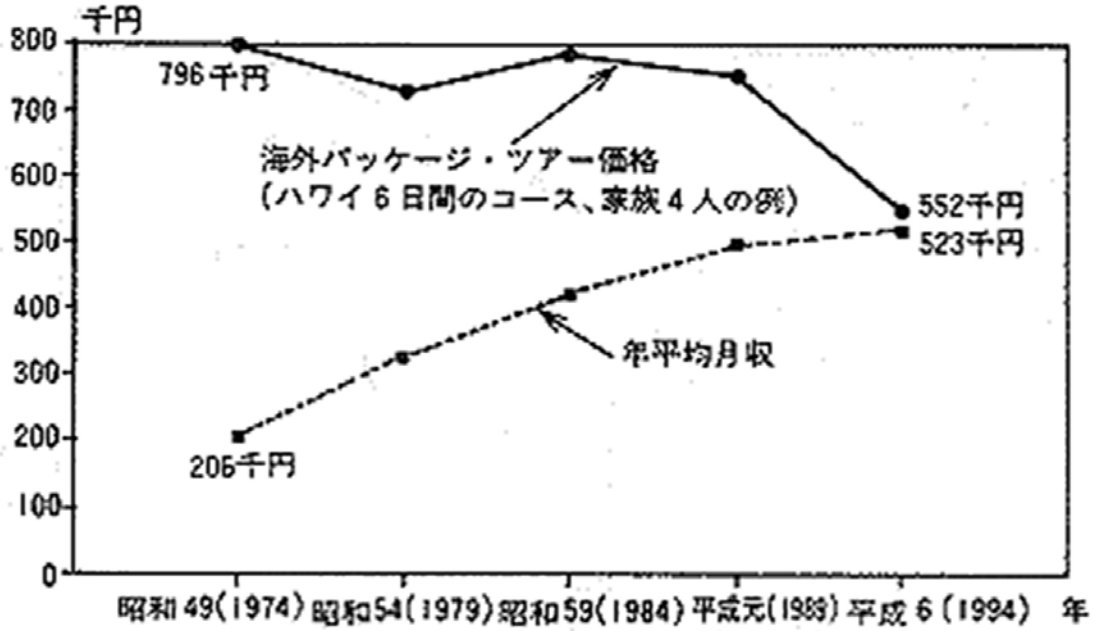
１－１－18図　東京－ホノルル間航空運賃と初任給の比較



また、旅行業者が提供するパッケージ・ツアーの価格についても、昭和40年の導入当初は極めて高価なものであり、まさに高嶺の花であった。しかし、経済成長に伴い、家計収入が大きく伸びる一方、パッケージ・ツアー価格の伸びは相対的に低くなっており、さらに近年では、円高の進行等に伴い、従来よりも低価格のパッケージが出現するなど著しく低廉化が進んでいる〔１－１－19図〕。

１－１－19図　海外パッケージ・ツアー価格と家計収入の比較

1－1－19図　海外パッケージ・ツアー価格と家計収入の比較



注　(1)　総務庁「家計調査」、㈱日本交通公社資料により作成
(2)　年平均月収は、勤労者世帯の年平均実収入
(3)　平成６年の月収は同年上半期の数値

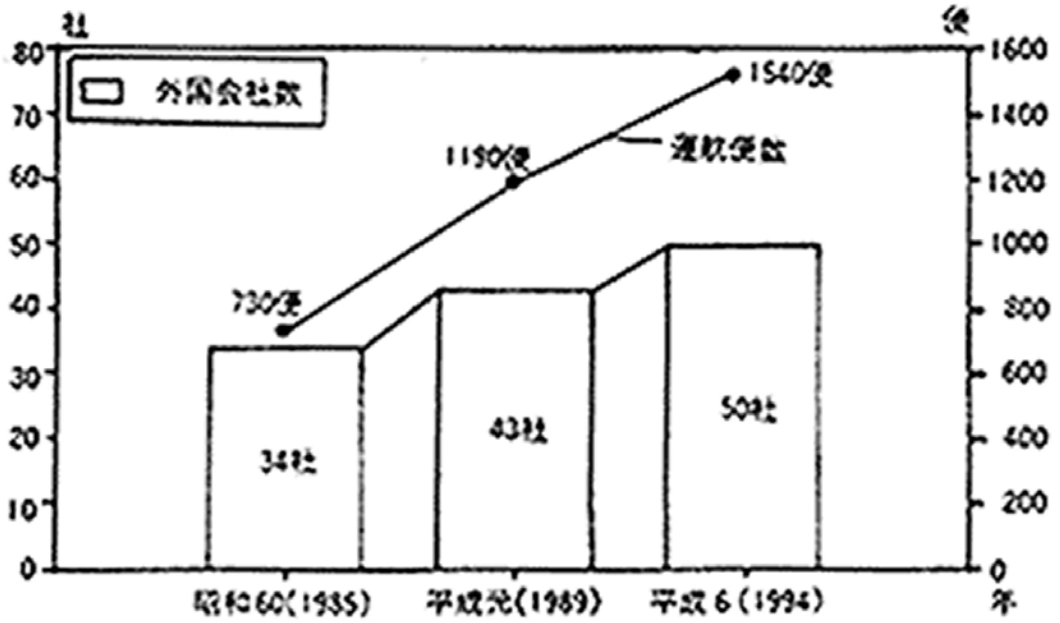
(2) 国際航空ネットワークの充実

我が国と世界各地との間でフリクエンシーの高い国際航空ネットワークの充実が進んだことも、国際人流の活発化に大きな役割を果たしている。

国際航空ネットワークについては、二国間の航空交渉を通じて、国際航空需要に対応した新規航路の開設や増便が逐次行われている〔１－１－20図〕。また、ジャンボ・ジェット機のような大型機材の導入による供給力の拡大も進められている。

１－１－20図　国際航空ネットワークの充実の推移

1－1－20図　国際航空ネットワークの充実の推移



注　運輸省資料により作成

さらに、国際線における我が国航空企業の複数社化の推進や共同運航、コードシェアリング等外国企業との提携強化によるネットワークの充実も図られている。

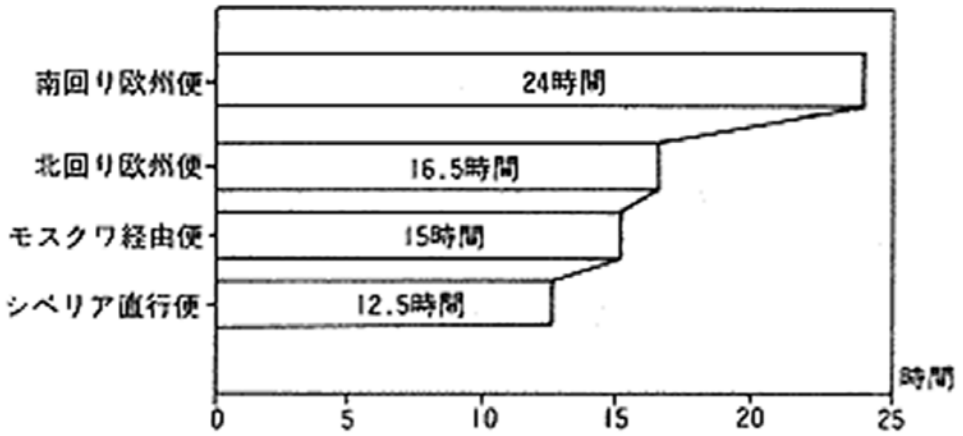
(3) 所要時間の短縮

航空関連技術が発達し、巡航速度、航続距離等、航空機の性能が向上したことにより、このところ、所要時間の短縮が進み、利用者の利便性が向上している。

特に、ヨーロッパ路線については、航空関連技術の発達に加え、日ソ間の合意により、昭和61年からシベリア上空経由の東京・ヨーロッパ直行便の開設が認められるようになったこともあり、所要時間が、かなり大幅に短縮されている〔１－１－21図〕。

１－１－21図　航空所要時間の短縮（東京発－ロンドン行）

1－1－21図　航空所要時間の短縮（東京発－ロンドン行）



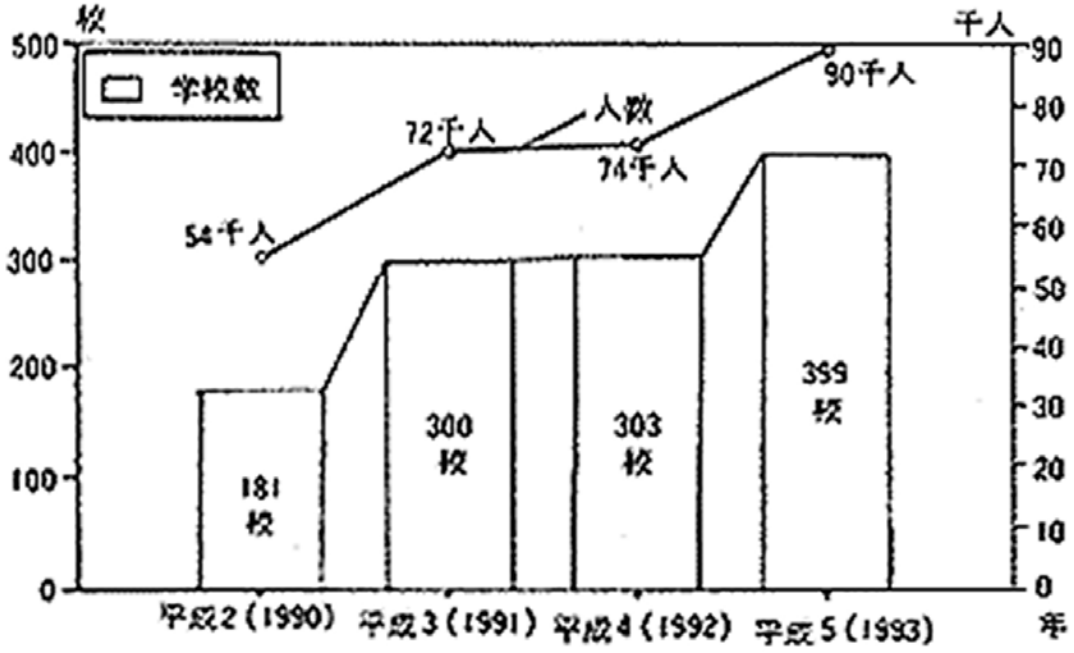
注　(1)　運輸省資料により作成
　　(2)　シベリア直行便所要時間は、平成６年４～６月の夏ダイヤの数値。モスクワ経由便、北回り欧州便及び南回り欧州便の所要時間は、昭和60年４～６月の夏ダイヤの数値。

(4) 旅行ニーズの多様化への対応

海外観光旅行の活発化に伴い、子供連れの夫婦、高齢者等海外旅行の参加者が国民の各階層に広く及ぶようになっており、また、社員旅行、研修旅行、修学旅行を海外で行うケースも増加している〔１－１－22図〕。

１－１－22図　海外修学旅行の増大

1－1－22図　海外修学旅行の増大

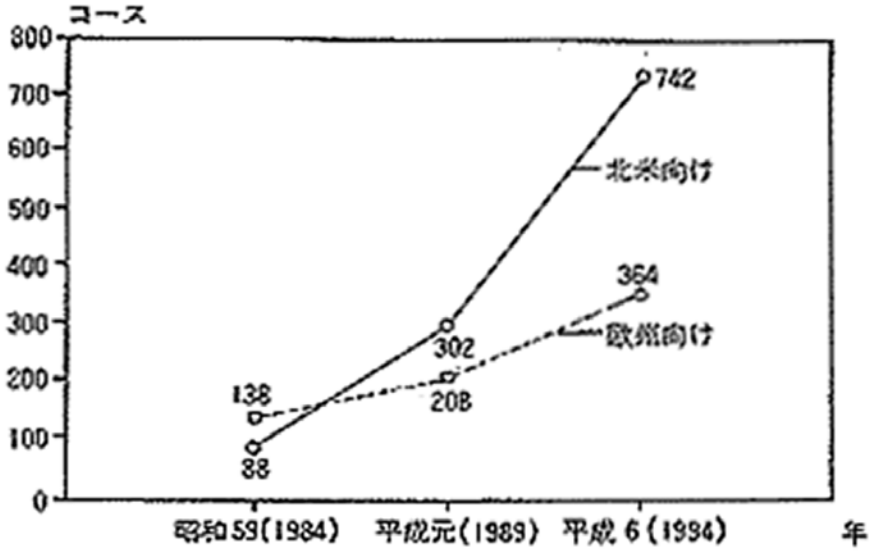


注　㈱日本修学旅行協会資料により作成

旅行業者においては、こうした旅行ニーズの多様化を踏まえ、様々な旅行商品の企画、開発に努めており、その結果、同一の地域を対象とした旅行商品についても、多数のコースが設定されるようになっている〔１－１－23図〕。さらに、国民の豊かでゆとりある生活に対する志向が高まる中で、外航客船を利用したクルーズ旅行の人気も高まりつつある。

１－１－23図　ある旅行業者における海外パッケージ・ツアー・コース設定数の推移（北米、欧州を例示）

1－1－23図　ある旅行業者における海外パッケージ・ツアー・コース設定数の推移（北米、欧州を例示）



注　旅行業者からのヒアリングにより運輸省作成

(注)　コードシェアリング　A社の便に接続して運航されるB社の便に、B社の便名のほかA社の便名を付して座席予約や航空券販売を行う方式。

3　我が国をめぐる国際物流の活発化

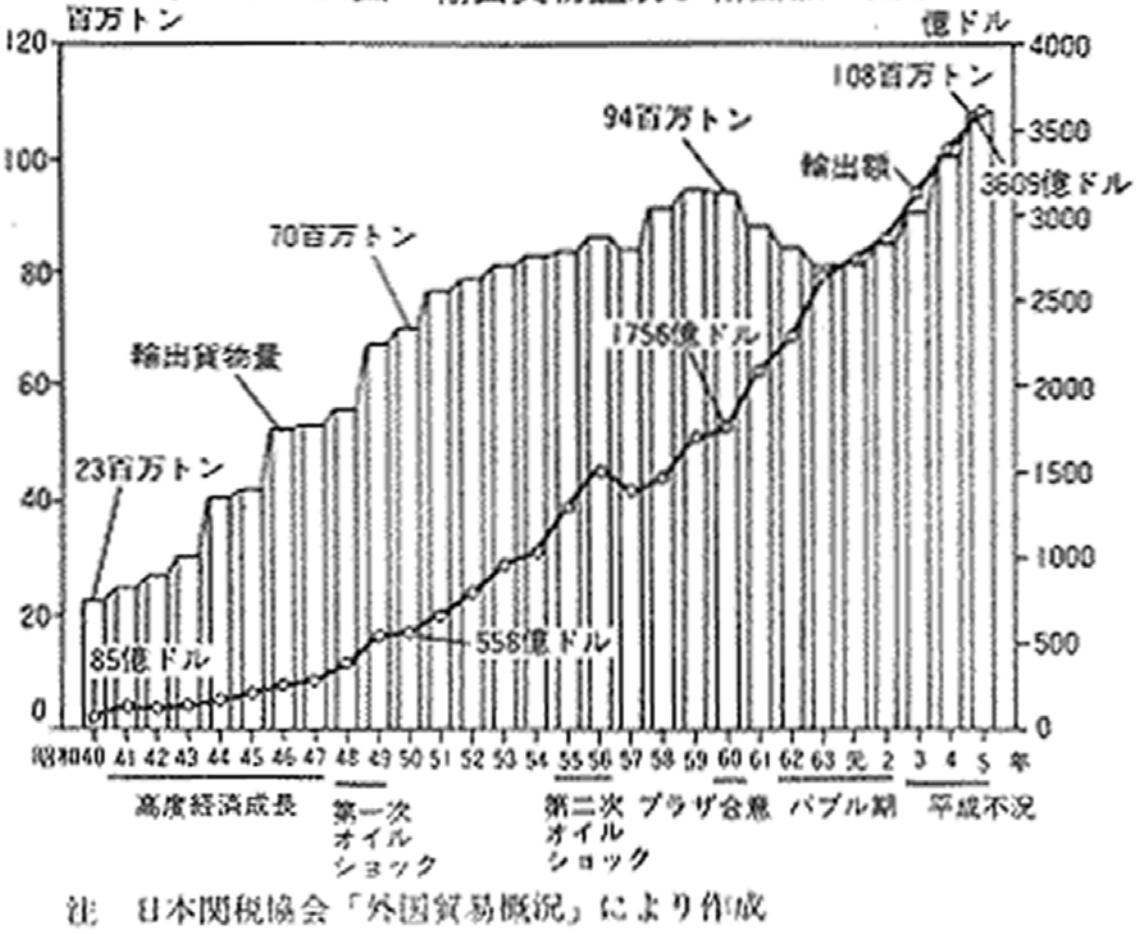
(1) 輸出入量の増大

(ア) 輸出の拡大

我が国の輸出は、昭和40年から平成5年までの約30年間に、貨物量（メトリック・トンベース）では約4.7倍、金額（ドルベース）では約43倍の伸びを示している〔1－1－24図〕。

1－1－24図　輸出貨物量及び輸出額の推移

1－1－24図　輸出貨物量及び輸出額の推移



注　日本関税協会「外国貿易概況」により作成

この間の推移をみると、輸出貨物量は、昭和40年代には、鉄鋼等の重工業製品を中心に約３倍に拡大した。

昭和50年代には、輸出品の中心が重工業製品から加工・組立型製品にシフトしたため、その伸びは約1.3倍と鈍化した。

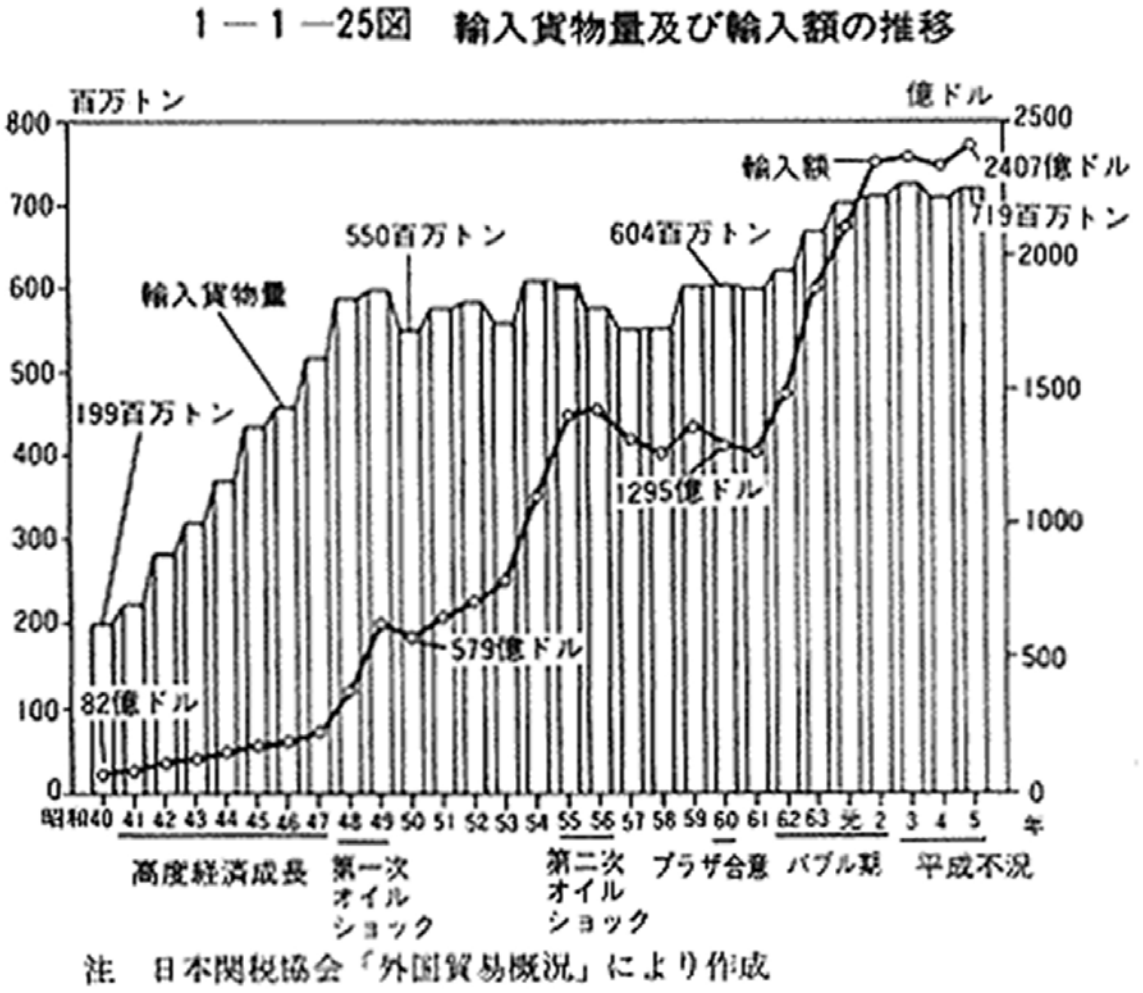
昭和60年代に入ってからは、貿易摩擦やプラザ合意後の円高による輸出環境の悪化によって４年連続での減少がみられた。しかし、平成元年以降は次第に回復基調に転じ、特にバブル崩壊後は、国内景気の低迷等により、鉄鋼等が輸出にシフトしたことから、かなり大幅な増加が続き、５年には過去最高の約108百万トンを記録した。

輸出額は、輸出品の高付加価値化が進んだことにより、昭和40年代は約6.6倍、50年代は約3.1倍と輸出貨物量を上回る増加を示した。特に、昭和60年以降は、円高が進行する中で、輸出品の高付加価値化が一段と進んだこともあり、輸出貨物量の伸び悩みの中でも顕著な増加が続き、平成５年までに約2.1倍の増加を示している。

(イ) 輸入の拡大

我が国の輸入は、昭和40年から平成５年までの約30年間に、貨物量（メトリック・トンベース）では約3.6倍、金額（ドルベース）では、約29倍の伸びを示している〔１－１－25図〕。

1－1－25図　輸入貨物量及び輸入額の推移



注　日本関税協会「外国貿易概況」により作成

この間の推移をみると、輸入貨物量は、昭和40年代には、経済の高度成長や重化学工業の発達を背景に、石油、鉄鉱石等の原燃料を中心に増加し、約2.8倍に拡大した。

これに対し、昭和50年代は、経済の安定成長への移行や、産業構造の変化により、原燃料の輸入が伸び悩み、輸入貨物量は、６億トン前後での横ばいの状態が続いた。

しかし、昭和60年代に入ってからは、プラザ合意後の円高の進行に伴う輸入価格の低下や国内景気の拡大の影響によって、昭和62年以降増加に転じており、平成３年には、過去最高の約7.3億トンを記録した。品目別では、製品類及び食料品の増加が大きくなっている。その後は、バブル崩壊に伴う国内景気の低迷により、平成４年は対前年比で減少となったが、急激な円高により、５年は回復基調に転じている。

輸入額は、昭和40年代には、輸入貨物量の伸び、50年代には、石油危機に伴う原油価格の上昇等によって増加が続いた。

その後は、原油の価格等の低下に伴い、一時減少傾向がみられたが、62年以降は、輸入貨物量の伸びに支えられて、増加に転じ、平成２年には2,300億ドルを突破した。平成３年以降は、バブル崩壊の影響もあり、伸び悩みがみられるが、５年には、過去最高の約2,400億ドルを記録している。

(2) 我が国をめぐる国際物流の構造的変化

我が国をめぐる物流は、量的に拡大を続ける一方、我が国を取り巻く国際経済情勢や国内産業構造の変遷を反映して、構造的にも変化してきている。また、東アジア全体における国際的な物流構造にも、このところ、大きな変化がみられる。

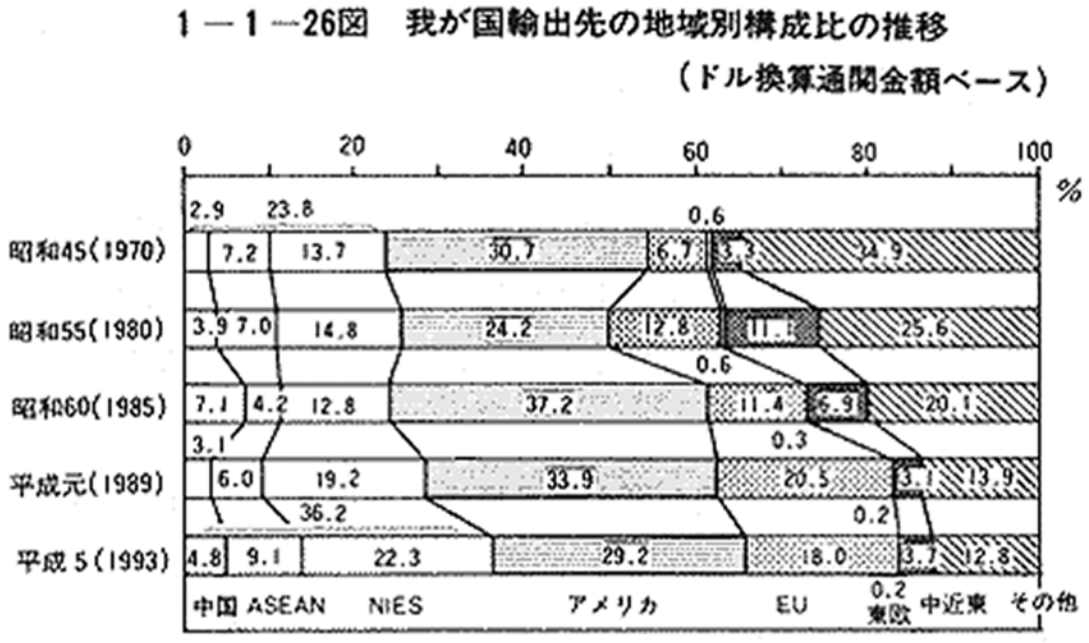
(ア) 輸出入先別にみた我が国の貿易構造の転換とこれに伴う物流構造の変化

(a) 我が国の貿易構造は東アジア中心の構造に転換

我が国の輸出先については、昭和60年代以降、円高の進行や現地生産の拡大により、米国のシェアが低下を続ける一方、工業化の進展に伴う機械部品、工作機械、金属製品等の輸出の伸びに支えられて、中国、ＡＳＥＡＮ、ＮＩＥＳといった東アジアのシェアは拡大が続いている。その結果、平成３年以降は、東アジアが米国を抜き、我が国最大の輸出先となっている。

このほかの地域では、域内統合に向けた投資の活発化を反映して、ＥＵのシェアは拡大がみられたのに対し、中近東のシェアは減少傾向にある〔１－１－26図〕。

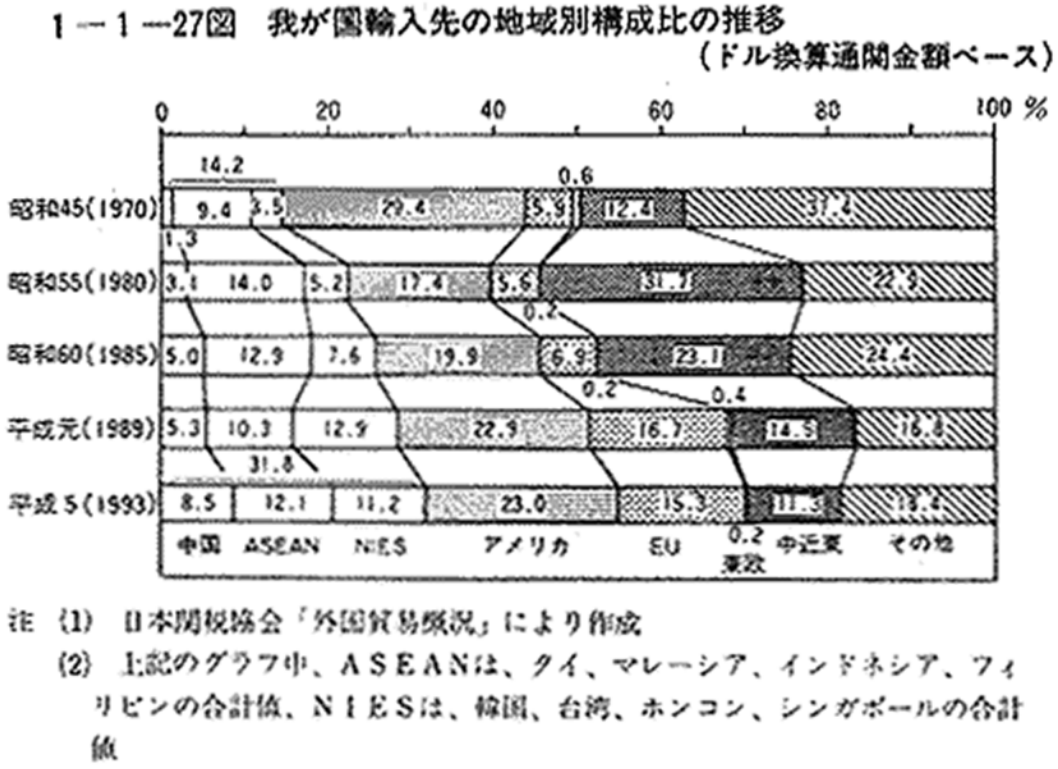
１－１－26図　我が国輸出先の地域別構成比の推移（ドル換算通関金額ベース）



注　(1)　日本関税協会「外国貿易概況」により作成
(2)　上記のグラフ中、ＡＳＥＡＮは、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンの合計値、ＮＩＥＳは、韓国、台湾、ホンコン、シンガポールの合計値

我が国の輸入先については、昭和60年代以降、輸入に占める石油の比重の低下に伴い、中近東のシェアが減少しているのに対し、製品類の伸びに支えられて、米国、ＥＵ、東アジアのシェアが拡大している。特に、東アジアは、ＮＩＥＳのほかＡＳＥＡＮ、中国からの製品輸入も増加傾向にあり、現在では、我が国の最大の輸入先となっている〔１－１－27図〕。

１－１－27図　我が国輸入先の地域別構成比の推移（ドル換算通関金額ベース）



注 (1) 日本関税協会「外国貿易概況」により作成
(2) 上記のグラフ中、ＡＳＥＡＮは、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンの合計値、ＮＩＥＳは、韓国、台湾、ホンコン、シンガポールの合計値

(b) 我が国をめぐる国際的な貨物流動においても東アジアのウェイトが増大

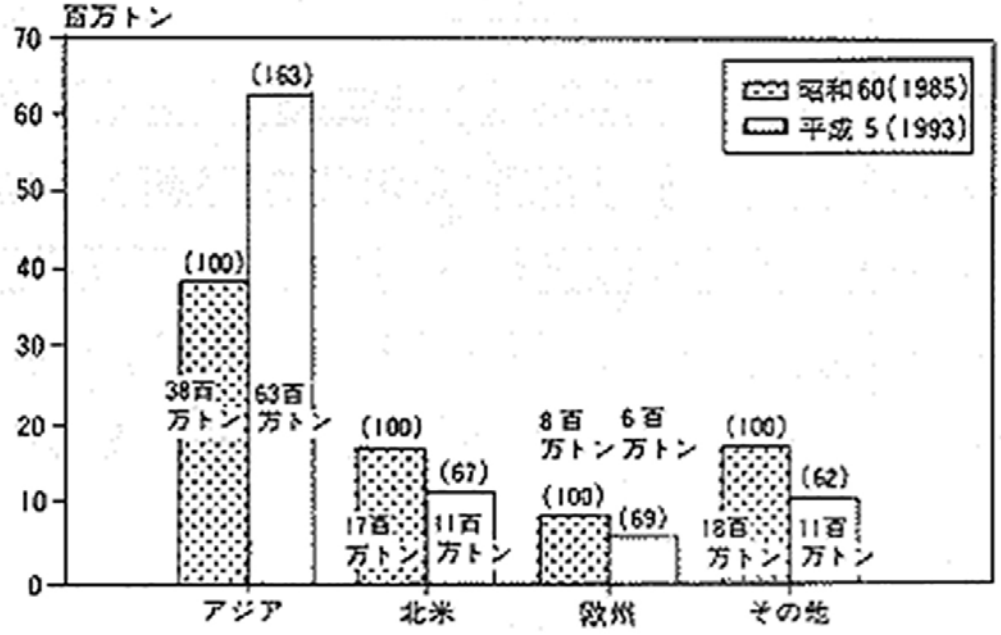
我が国の貿易が、東アジア中心の構造に転換しつつある中で、我が国をめぐる国際的な貨物流動についても、アジアの占めるウェイトが高まっている。

我が国発着の海上貨物量をみると、仕向地については、アジアの伸びが北米、欧州といった他の地域の伸びを上回っている〔１－１－28図〕。他方、仕出地については、エネルギー輸入量の増大により、中東の伸びが最も大きくなっているが、アジア・太平洋地域もこれに次ぐ高い伸びを示している。さらに、海上コンテナ貨物の荷動き量を航路別にみると、アジア域内航路は、欧州航路を大きく上回り、北米航路に迫る勢いを示している。他方、航空貨物の輸出入量については、絶対量、伸び率ともに、アジア線が太平洋線、欧州線の伸びを上回っている。

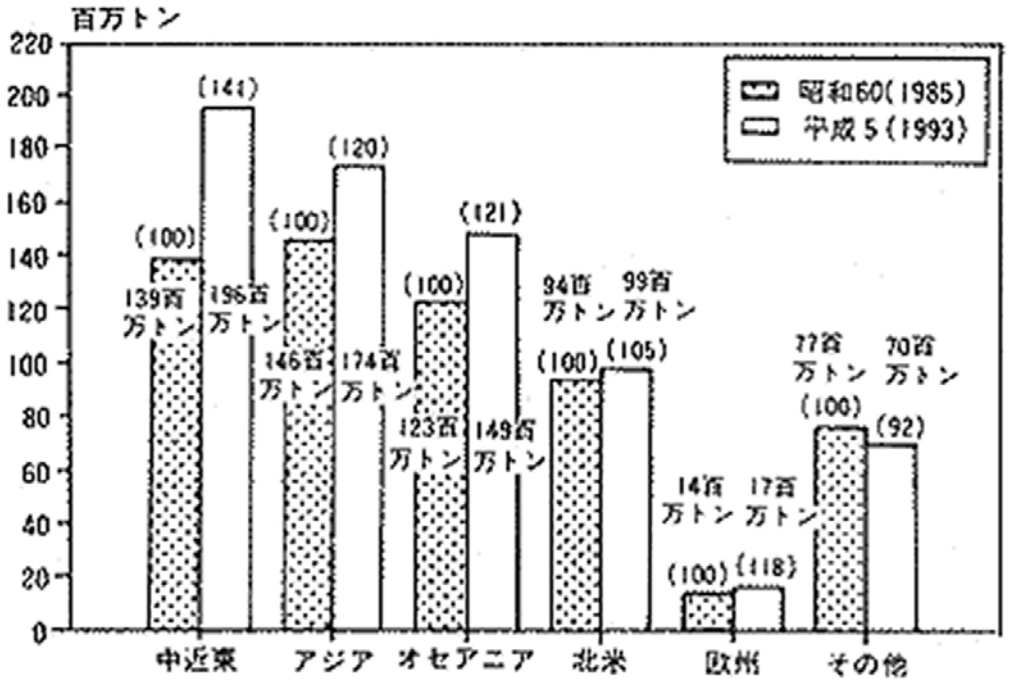
１－１－28図　我が国をめぐる海上貨物量の推移

1－1－28図　我が国をめぐる海上貨物量の推移

（a）仕向地別にみた我が国発の海上貿易量の推移



（b）仕出地別にみた我が国発の海上貿易量の推移



注　(1)　運輸省資料により作成

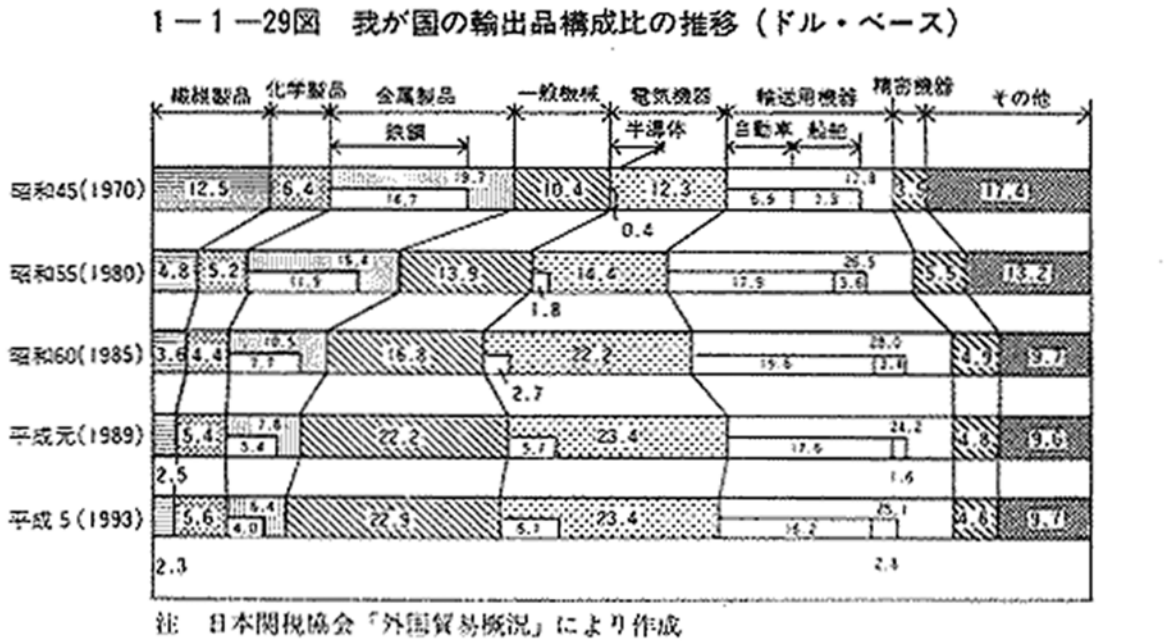
　　(2)　（　　）は、昭和60年を100とした指数

(イ) 品目別にみた我が国の貿易構造の転換とこれに伴う物流構造の変化

(a) 円高の進行等に伴い、輸出品については高付加価値化が進展。他方、輸入品については製品、食料品の輸入が増大。

我が国の輸出品については、その主体となる品目が、昭和40年代には繊維製品から鉄鋼等の重化学工業製品に、昭和50年代には重化学工業製品から自動車、電気機械等の加工・組立型製品にシフトし、一貫して高付加価値化が進んできた〔１－１－29図〕。

１－１－29図　我が国の輸出品構成比の推移（ドル・ベース）



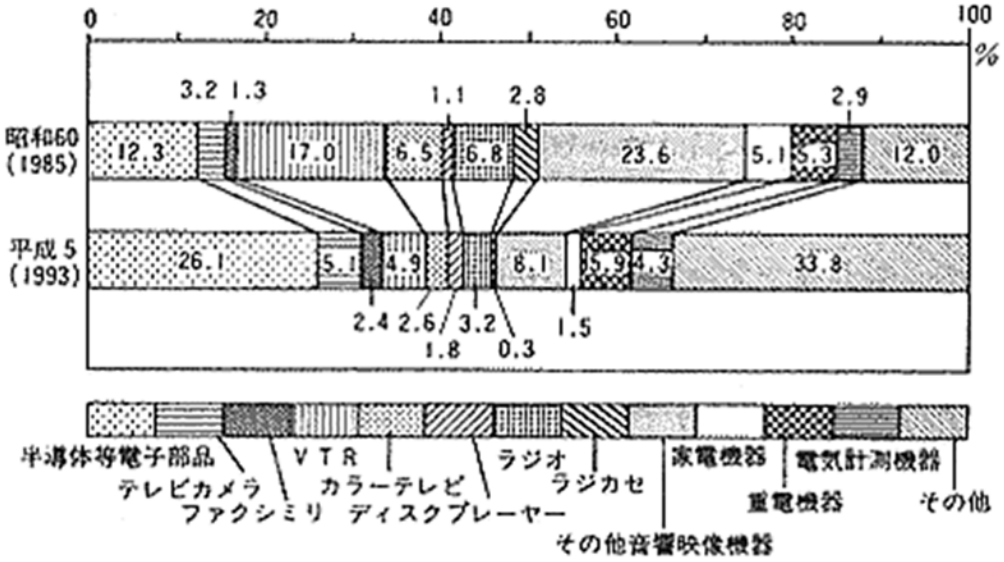
注　日本関税協会「外国貿易概況」により作成

さらに、昭和60年以降は、貿易摩擦や円高によるコスト競争力の低下に伴い、付加価値の低い標準化された製品や普及品が、欧米や東アジアでの現地生産に切り換えられる一方、輸出品については、一段と高付加価値化が進展した。

このため、輸出品に占める加工・組立型製品のウェイトがさらに高まるとともに、その中でも、半導体、コンピュータ、テレビカメラ等のいわゆるハイテク製品の比重が増大した〔１－１－29図〕〔１－１－30図〕。また、同一の製品の中でも高価格帯に属するものが低価格帯に属するものの伸びを上回るようになった。

１－１－30図　我が国の電気機械輸出における品目別構成の変化（ドル・ベース）

1－1－30図　我が国の電気機械輸出における品目別構成の変化（ドル・ベース）

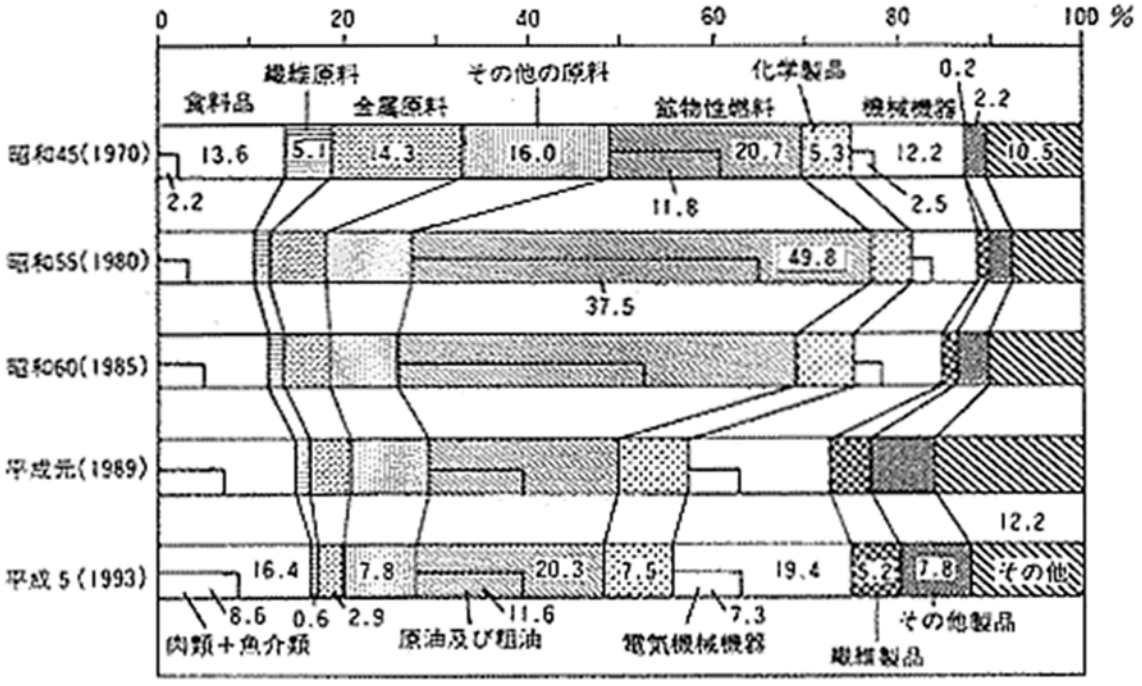


注　日本関税協会「外国貿易概況」により作成

我が国の輸入品については、昭和50年代までは、原油、鉄鉱石等の原燃料が主体であったが、60年代以降は、円高の進行等に伴い、製品類や食料品のウェイトが増大している〔１－１－31図〕。

１－１－31図　我が国の輸入品構成比の推移（ドル・ベース）

1－1－31図　我が国の輸入品構成比の推移（ドル・ベース）



注　日本関税協会「外国貿易概況」により作成

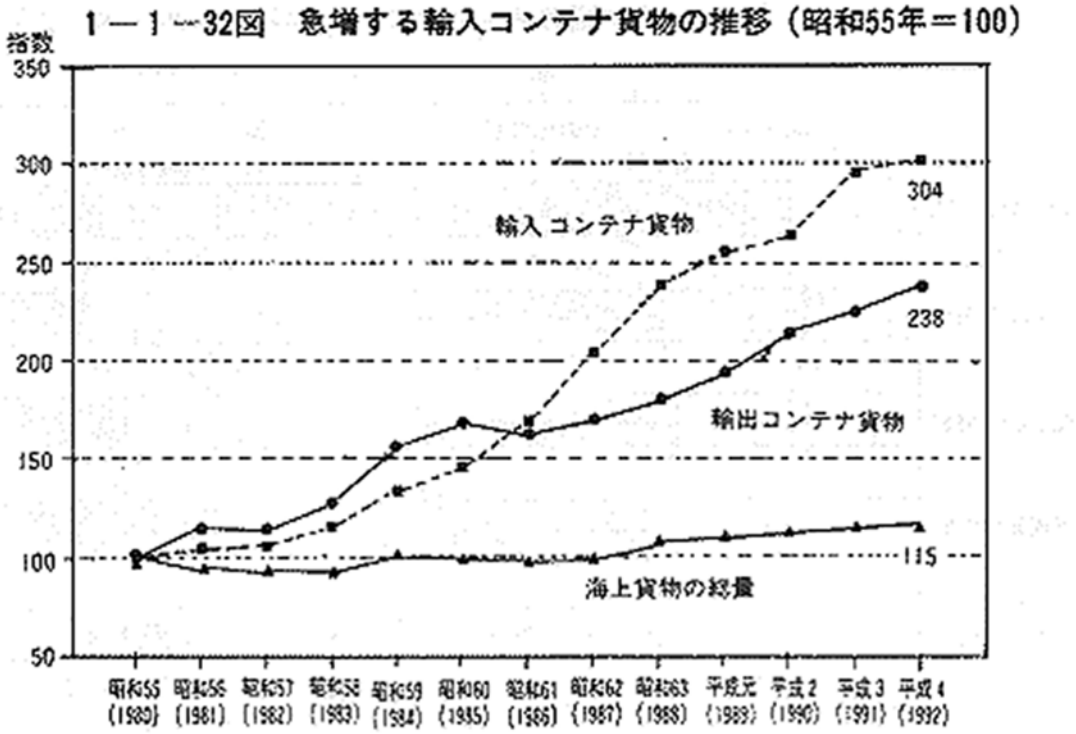
製品類では、繊維製品や化学製品のほか、機械機器のシェア拡大が著しい。特に、家電機器や音響・映像機器については、輸入台数が輸出台数を上回る製品もみられるようになっている。

他方、食料品では、魚介類、肉類、野菜、果実等が大きな伸びを示しており、このうち魚介類と肉類だけで、食料品全体の輸入額のほぼ半分を占めるようになっている。

(b) 海上貨物輸送については、コンテナ貨物の取扱量が増大。航空貨物輸送も著しく発達。

我が国の輸出品については、加工・組立型製品のシェアが拡大を続ける一方、輸入品については、プラザ合意後の円高を契機に、機械機器を始めとする製品類、食料品の比重が高まっている。これらの輸出入品は、ばら積みよりはコンテナ輸送に適したものが多く、このため海上貨物輸送については、コンテナ貨物の取扱量が増加している。特に、近年では、輸入コンテナ貨物の取扱量が大きな増加を示している〔1－1－32図〕。

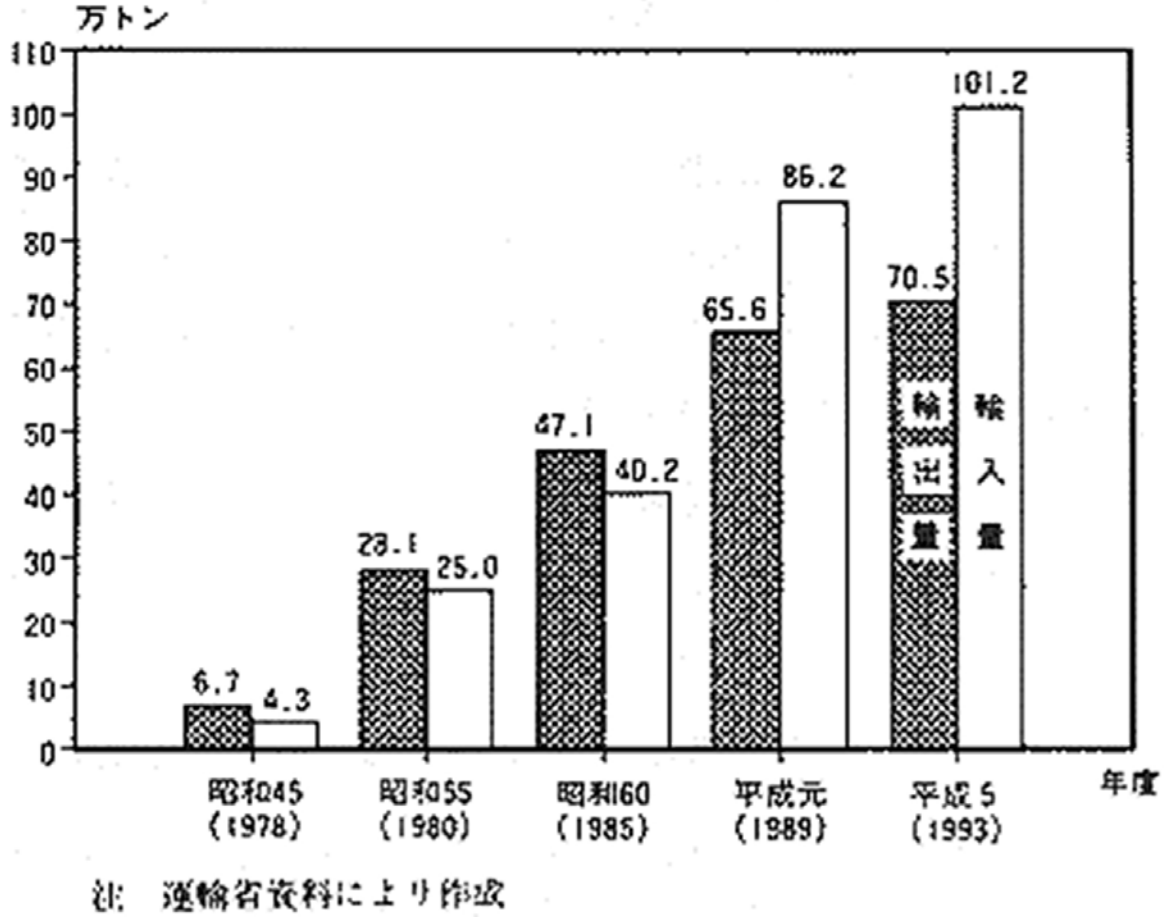
1－1－32図　急増する輸入コンテナ貨物の推移（昭和55年＝100）



また、輸出入全体に占める半導体等電子部品、医薬品、事務用機器等軽量・高付加価値製品の比重の拡大、さらには、生鮮食料品の輸入の増加等を反映して航空貨物輸送が著しく発達している。昭和60年度から平成５年度までの間に、重量ベースで輸出は約1.5倍、輸入は約2.5倍の伸びを示している。また、航空貨物の輸出入額が全体の輸出入額に占める割合は、平成５年度には、それぞれ約19％、約23％に達している。なお、輸出と輸入（重量ベース）を比較すると、昭和61年度以降は、輸入量が輸出量を上回る状態が続いている〔１－１－33図〕。

１－１－33図　国際航空貨物輸出入量の推移

1－1－33図　国際航空貨物輸出入量の推移

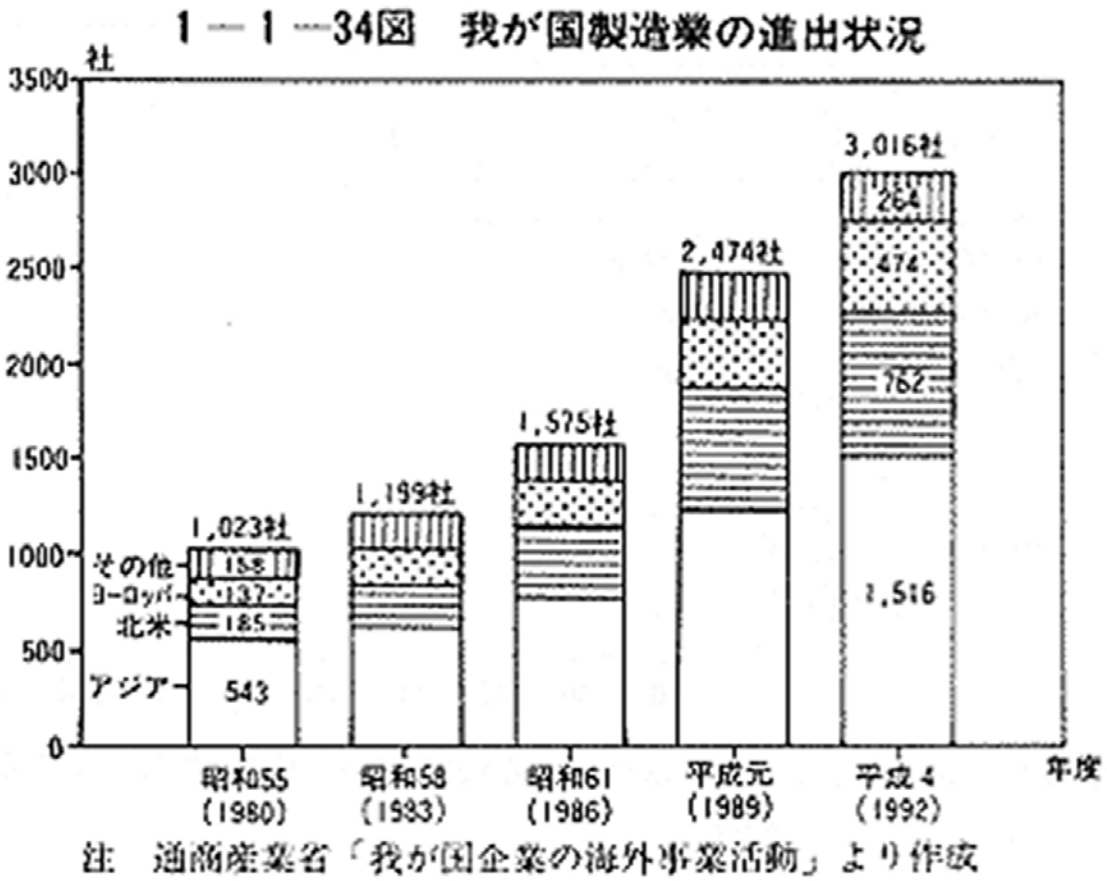


注　運輸省資料により作成

(ウ) 東アジアにおける我が国の地位の相対的な低下～東アジアをめぐる物流構造の変化

我が国は、極東における唯一の経済大国として、長い間、東アジアの生産・物流拠点としての地位を占めてきた。しかしながら、円高進行や貿易摩擦への対応から、低付加価値品や普及品の生産拠点の海外移転が進んでおり、欧米諸国や他の東アジア諸国との間では、国際的な水平分業体制が定着しつつある。さらに、このところの急激な円高により、国内産業の空洞化も懸念されるようになっている〔1－1－34図〕。

1－1－34図　我が国製造業の進出状況

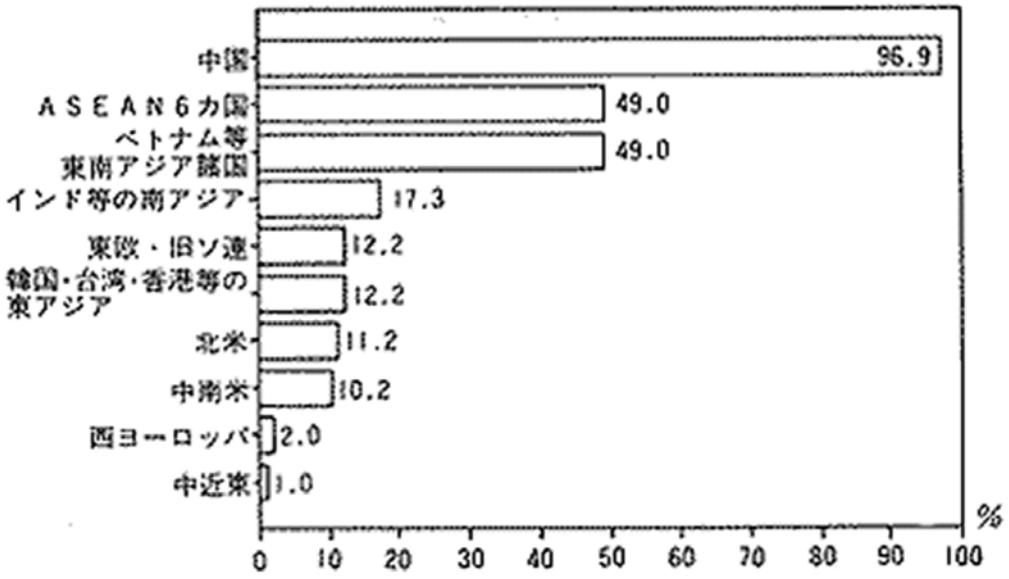


これに対し、他の東アジア諸国は、我が国を始めとする先進国からの直接投資の受入、技術移転等によって急速な工業化が進んでおり、今後しばらくは、欧米等の先進国を上回る経済成長が続き、世界経済に占めるウェイトを増大させていくものと考えられる〔１－１－35図〕。

１－１－35図　成長市場として最も有望な地域（複数回答）

1－1－35図　成長市場として最も有望な地域（複数回答）

(財)運輸経済研究センターのアンケート調査結果をみると、成長市場として最も有望と考える地域については、中国、ＡＳＥＡＮ、ベトナムに回答が集中している。



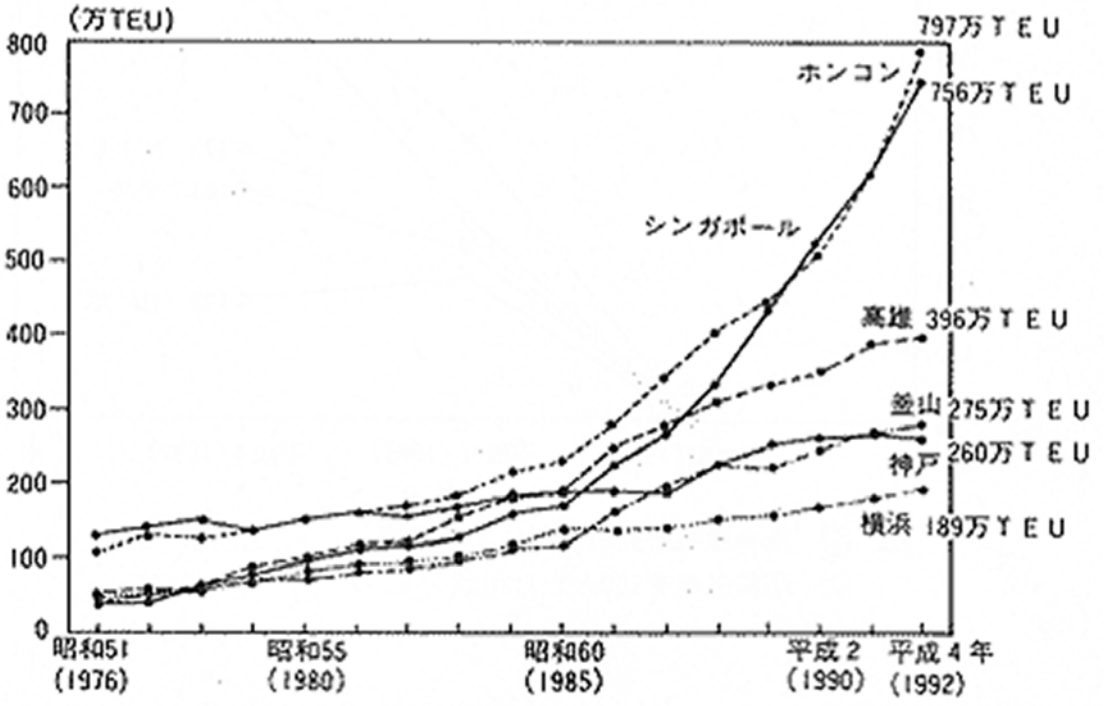
注　(財)運輸経済研究センター「物流に対する利用者ニーズの把握等に関する調査」（平成６年７月）により作成

こうした状況の変化に伴い、東アジアにおける我が国の地位が相対的に低下し、これに代わってＮＩＥＳ、さらに近年では、ＡＳＥＡＮや中国が次第に台頭してくるなど東アジアをめぐる物流には、構造的な変化がみられるようになっている。

まず、コンテナ貨物の取扱量をみると、平成４年の実績では、上位５港中４港がＮＩＥＳの港湾であり、特に、１位のホンコン港や２位のシンガポール港の取扱量は、それぞれ約800万ＴＥＵ、約760万ＴＥＵと我が国全体の取扱量（約830万ＴＥＵ）に匹敵する港勢を示している。伸び率についても、我が国の主要港湾を上回る20％以上の極めて大きな伸びを示している〔１－１－36図〕。

１－１－36図　アジア主要港のコンテナ取扱量の推移

1－1－36図　アジア主要港のコンテナ取扱量の推移



注　(1)　日本郵船調査部資料により作成
　　(2)　TEU（Twenty-Footer Equivalent Unit）は、20フィートコンテナを基準（1TEU）にして換算したコンテナの取扱個数

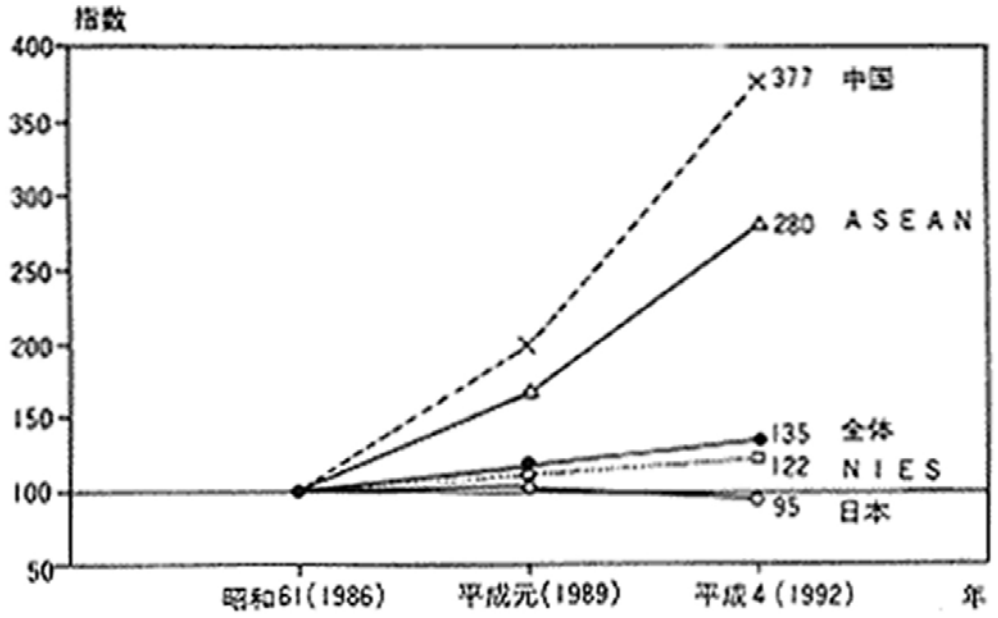
また、トランシップ貨物（国際航路相互間の積替貨物）の比率をみても、シンガポール港等では我が国の主要港湾よりも高くなっている。

次に、北米航路の荷動きをみると、往航では、日本発貨物は横ばい傾向にあるのに対し、ＡＳＥＡＮ、中国、また、中国の玄関口である香港発の貨物は大きな伸びを示している。復航でも、日本着貨物の伸びは低くなっており、他のアジア諸国、特に、ＡＳＥＡＮ、中国着の貨物が大きな伸びを示している〔１－１－37図〕。

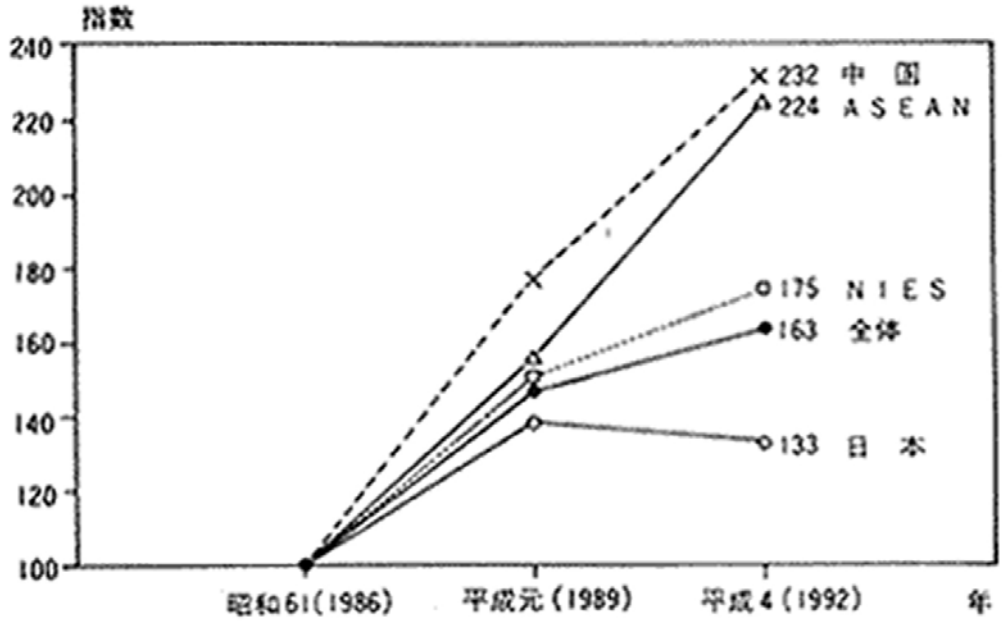
１－１－37図　北米航路における発地別、着地別の荷動き量の推移

1－1－37図　北米航路における発地別、着地別の荷動き量の推移

（a）往航



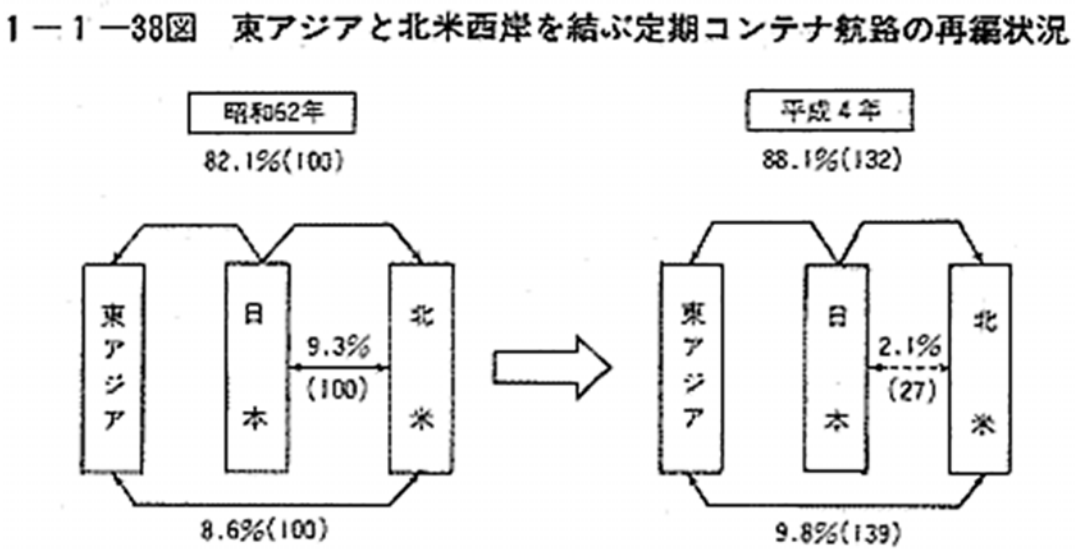
（b）復航



注　(1)　海事産業研究所資料により作成
　　(2)　昭和61年を100とした指数

こうした動きの中で、東アジア／米本土のサービスが日本に寄港しない直行サービスを含めて増加する一方、日本／米本土の直行サービスが減少するなど東アジアと米国を結ぶコンテナ航路の再編成が進んでいる〔１－１－38図〕。他方、我が国船社では国際物流の変化に対応するため、東アジア諸国を中心に三国間輸送サービスを拡充している。その結果、三国間輸送貨物量は10年前と比べて約4.6倍となっており、定期船による輸送量全体の約４割を占めるようになっている。

１－１－38図　東アジアと北米西岸を結ぶ定期コンテナ航路の再編状況



注　(1)　運輸省資料により作成
(2)　図中の数字は当該年における各航路毎の１週間投入船腹量（ＴＥＵ：20フィートコンテナを基準として換算したコンテナ積載個数）の構成比
(3)　（　）内の数字は昭和62年を100とした指数

４　国際物流の活発化に運輸が果たしてきた役割

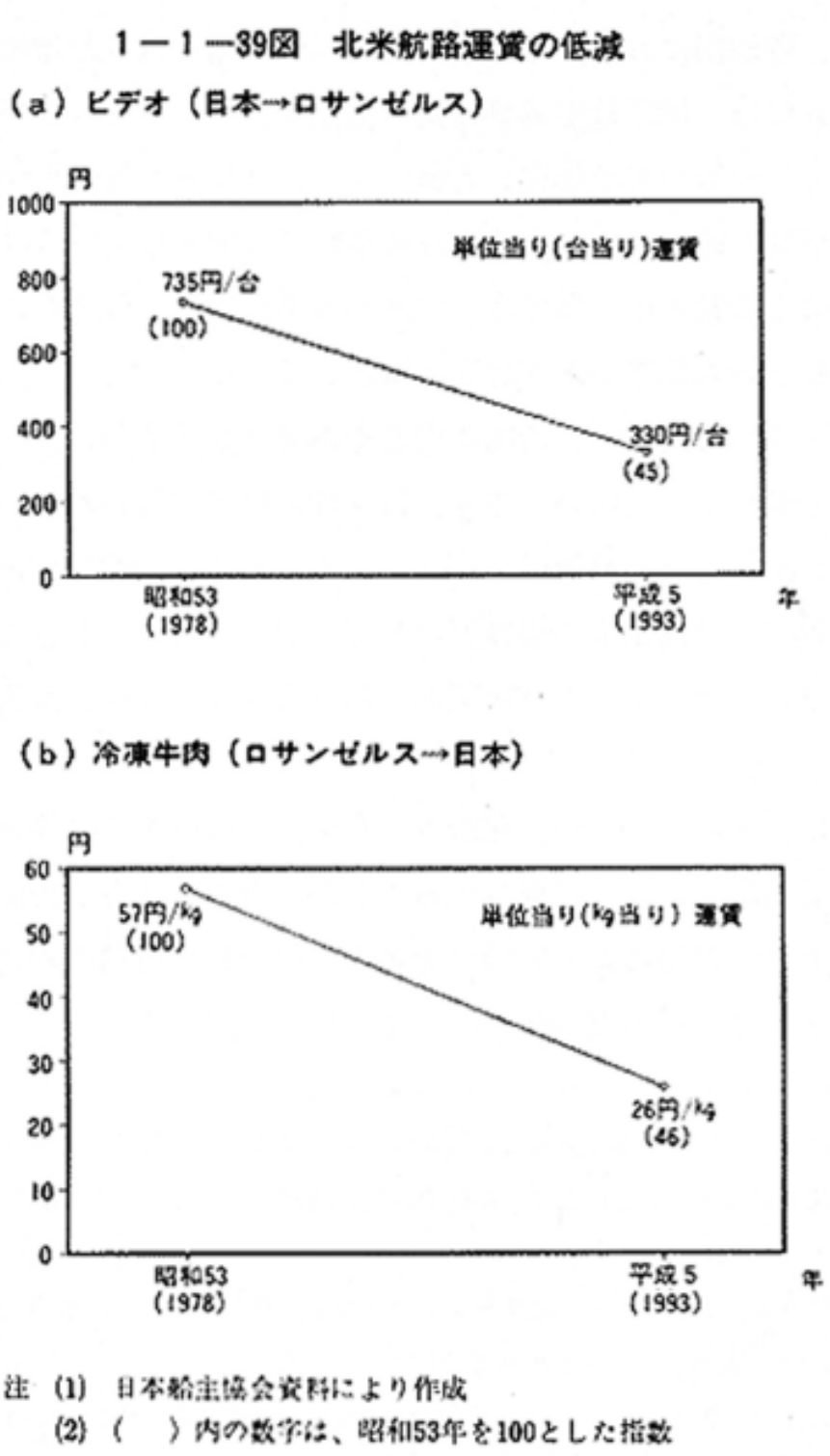
四面を海で囲まれた我が国は固有の資源に乏しく、原材料、エネルギー資源等のほとんどを海外からの輸入に依存しており、かつ、その大半は外航船舶によって輸送されている。また、我が国において生産される鉄鋼、自動車、電気機械等の製品類の輸出についても、コンテナ船や自動車専用船等による海上輸送が極めて大きな役割を果たしている。さらに、近年では、輸出入品の軽量、高付加価値化の進展に伴い、航空による貨物輸送も著しく伸張している。

これら外航海運や国際航空は、高度化する荷主のニーズに対応しつつ、低廉、迅速、確実な輸送サービスを提供することにより、国際物流の活発化に大きく寄与してきたところである。

(1) 運賃の低減

外航海運の運賃は、基本的に市場原理に従って決定されることから、内外の企業間では激しい競争が行われている。このため、外航海運企業では、船型の大型化、専用船化による輸送コストの低減化やターミナルの共同使用、共同配船による業務の合理化を進めてきたところである。その結果、北米航路におけるコンテナ運賃の推移を例にあげてみると、円高の影響もあり、輸出入ともに低廉化が進んでいる〔１－１－39図〕。

１－１－39図　北米航路運賃の低減



また、国際航空運賃については、事業者の企業努力等によってその伸びは相対的に低く抑えられてきており、特に、ここ10年間では運賃は値下がりしている。

こうした運賃の低減は、製品のコスト競争力を強化し、我が国経済の発展に大きく貢献するとともに、輸入品を安価に入手することを可能とすることで、国民生活をより豊かなものにしている。

(2) ネットワークの充実

外航海運では、内外船社により我が国をめぐるコンテナ定期航路の充実等が進められてきている。我が国船社の就航する航路をみると、航路数には、このところ、大きな変化はないが、主要航路における航海数、就航船腹量は増加基調にある。また、海外現地生産の進展に伴い企業活動のグローバル化が進展する中で、外国船社との連携によるコンテナ航路のグローバル化も図られている。

また、国際航空では、貨物専用便のネットワークの充実が進められている。特に、輸出入先の東アジアへのシフトを反映して、アジア線が便数及びその伸び率とも他の路線に比べて大きくなっている。

(3) 生鮮食料品の輸送方法等の発達、改善

近年、我が国においては、生鮮食料品の輸入が大きく増加しているが、これには、国際航空貨物輸送の発達が大きく寄与している。特に、米国チェリー等の高級果実、えび、うに、貝類等の生鮮魚介類、マツタケ、切花・球根等の輸入は専ら航空輸送に依存しているほか、冷凍運搬船による輸送が主体であったまぐろや肉類も、鮮度をより一層保持する観点から航空による輸送が増加している。

他方、外航海運では、冷凍運搬船や冷凍コンテナ船により冷凍あるいは冷蔵状態にした肉類、果実、野菜類の輸送が行われている。特に、冷凍コンテナでは、品質低下を防止するための技術開発が進められた結果、近年では高精度の温度管理や湿度調整も可能となっており、食料品のほか写真フィルム、医薬品、精密機械等の輸送にも大いに活用されている。

さらに、氷温コンテナ、深冷コンテナ、ＣＡシステム等の食料品の鮮度を長時間にわたって保持することができる輸送方法の開発が進められており、船舶による安価で大量の高級生鮮食料品の輸送に道を開くものとして、その実用化が大いに期待されている。

(注１)　氷温コンテナ：温度を氷温域（０度から生鮮食料品が冷凍するまでの温度帯）温度を最適状態に保つことにより、生鮮食品等を冬眠状態におき、長期間にわたり鮮度を保持できるようにしたコンテナ。
(注２)　深冷コンテナ：従来の冷凍コンテナよりも、さらに低温での温度管理を可能にしたコンテナ。（従来型：－18度→深冷型：－30度）
(注３)　ＣＡシステム：コンテナ内の温度、湿度、空気成分を一定にコントロールすることにより青果物の鮮度の低下を阻止又は遅らせるシステム。

(4) 高度化、多様化する荷主のニーズに対応した輸送サービスの提供

(ア) 国際的なジャスト・イン・タイムサービスへの対応

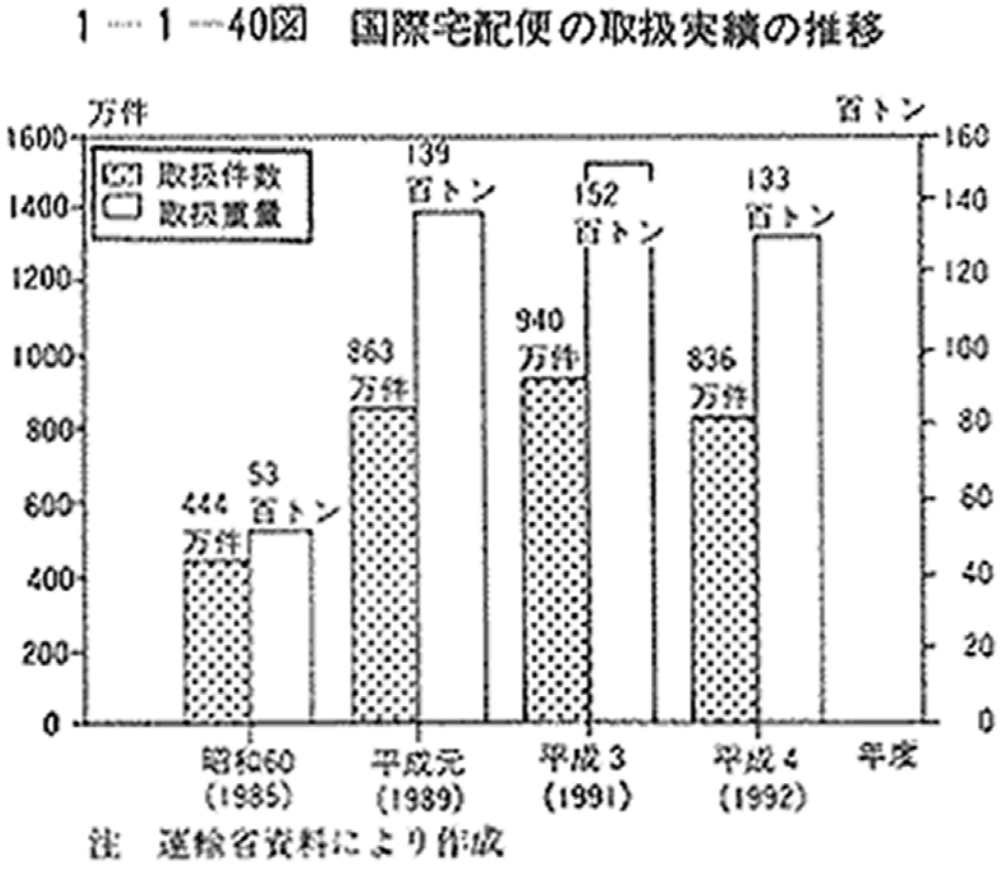
海外現地生産の進展に伴い、海外生産拠点の生産工程に合わせて必要な部品、資材等を必要なだけ輸送するといったいわゆる国際的なジャスト・イン・タイム輸送の要請が高まっている。このため、我が国船社では、主要航路における定時サービス、定曜日サービスの導入、内陸輸送網の整備、さらには、貨物の所在位置や通関、運賃支払状況等を把握できる貨物追跡情報システム等の構築を進めている。

このほか、我が国の主要港湾では、貨物の品名、重量、積地及び揚地等船積に関する各種情報を荷主、船社、港湾運送事業者等の間で交換するオンライン型の共同利用システムとして、シップネッツやＳ．Ｃ．ネットの整備が進められており、また、既にオンライン化されているその他の貨物関連業務用システムとの連携を目指した検討も行われている。

(イ) 国際航空宅配サービスの発達

企業活動のグローバル化に伴い、企業の書類や商品サンプル、部品等に係る国際輸送需要が増加してきている。こうした中で、航空機を利用して書類や小口貨物をドア・ツー・ドアで輸送する国際航空宅配サービスが著しく発達しており、事業者数が増加するとともに取扱件数や重量が大きな伸びを示している〔１－１－40図〕。

１－１－40図　国際宅配便の取扱実績の推移



（ウ）国際複合一貫輸送の発達

国際物流の分野では、船舶、航空機、トラック等の複数の輸送機関にまたがるサービスを一人の運送人が提供する国際複合一貫輸送が発達しているが、その担い手としては船社のほか、貨物運送取扱事業者（フレイト・フォワーダー）の活躍が目立つようになっている。特に、これら貨物運送取扱事業者は、海外に現地法人を設立するなどネットワークの整備を進めてきており、利用者ニーズに対応したきめ細かいサービス提供の実現に寄与しているところである。

第２章　国際社会の変化が進む中での運輸の分野における諸問題

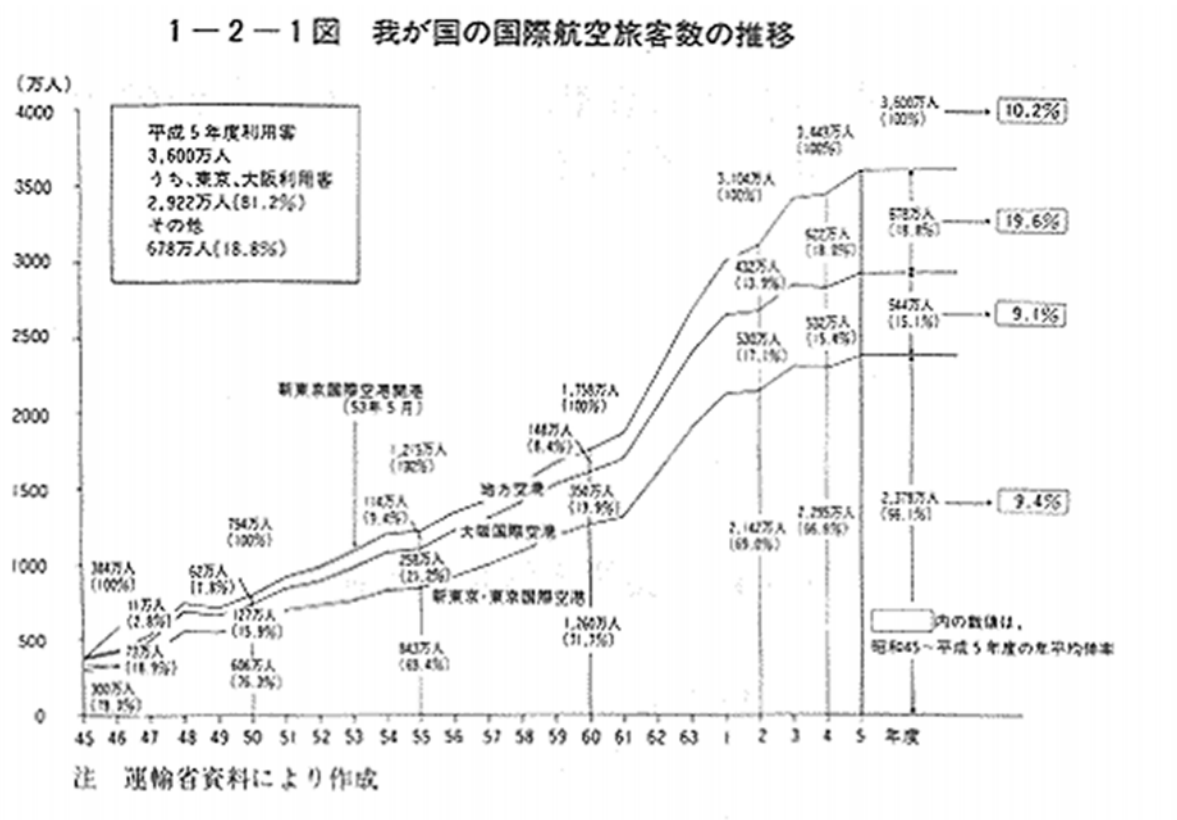
第１章でみてきたとおり、運輸は、これまで我が国の国際交流の活発化に大きく寄与してきたが、本章では、今後も、引き続き円滑な国際交流を確保していくためには、さらにどのような問題を克服していかなければならないかを分析する。

第１節　国際人流に係わる諸問題

１　国際空港に係る諸問題

我が国は、アジア大陸の東端に位置する島国であることから、諸外国との人流は専ら航空に依存している。第１章でもみたとおり、我が国をめぐる国際人流は著しく増大してきているが、これについては、航空の発達と切り離して考えることはできない〔１－２－１図〕。

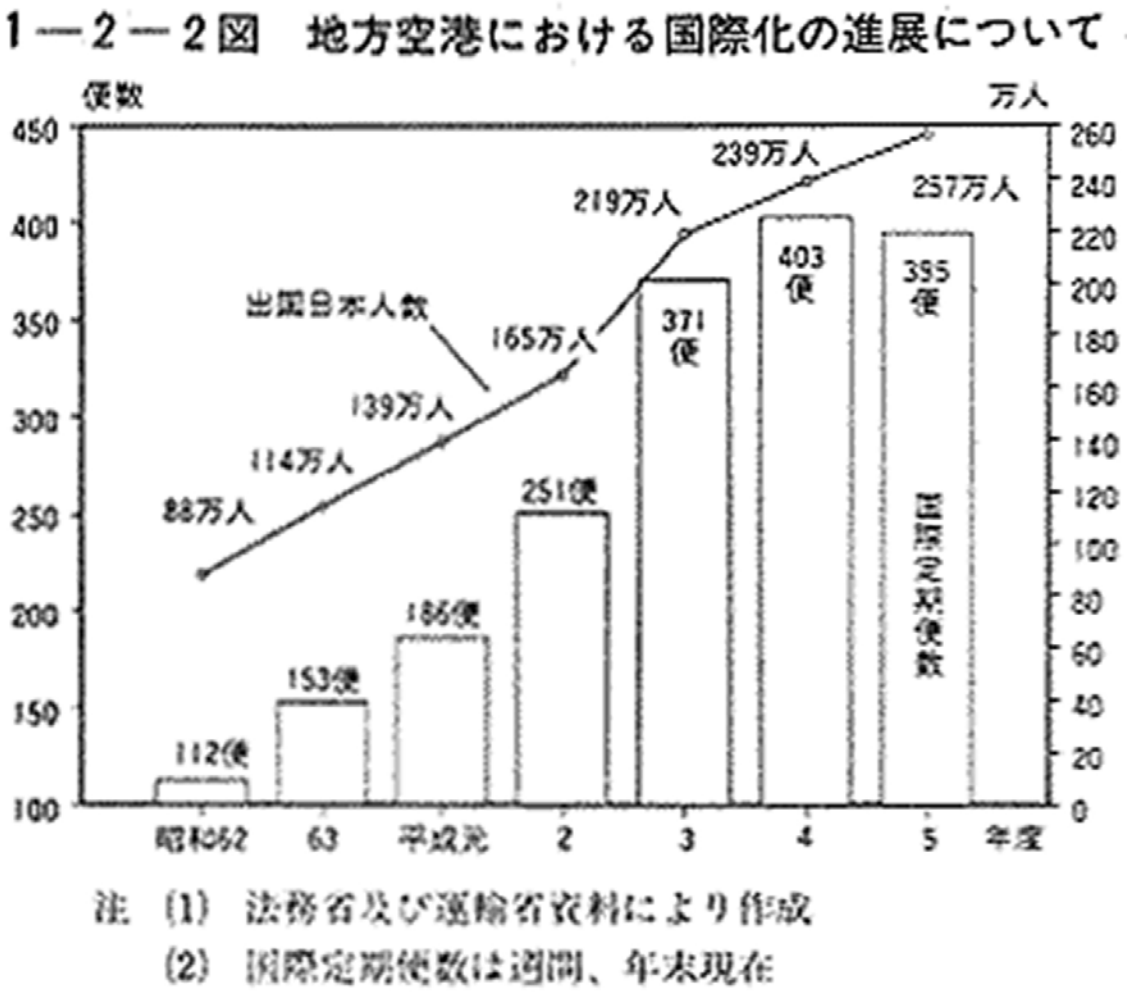
１－２－１図　我が国の国際航空旅客数の推移



我が国をめぐる国際人流は、国際社会の相互依存関係の深化や国民のレジャー志向の高まり等を反映して、今後、ますます活発化していくことが予想される。こうした中で、航空による国際物流も含め国際航空ネットワークを充実させるとともに、ネットワークの起点となる国際空港の整備を促進し、利用者の利便性の向上を図ることが極めて重要となっている。

我が国の国際航空ネットワークは、大量の旅客需要の発生が集中する東京・大阪の二大都市圏の国際空港を中心に形成されてきた。こうした中で、旅客需要の増大に伴い、新東京国際（成田）空港では、空港容量の制約が次第に顕在化するようになった。また、大阪国際（伊丹）空港では、環境対策上の配慮から航空機の発着回数が制限され、国際線に係る供給力も大きな制約を受けるようになった。このような状況に対処するため、運輸省では、第６次空港整備五箇年計画（平成３年度～７年度）において、成田空港の滑走路の整備及び関西国際空港の早期開港を最重要課題としてその実現に取り組んできたところである。さらに、地方における国際航空需要の増加に適切に対応するため、地方拠点空港の整備やその他の地方空港の国際化にも努めてきた〔１－２－２図〕。これらにより、地方拠点空港や地方空港に発着する国際定期路線も大幅に増大するとともに、平成６年９月には、関西国際空港が開港し、関西圏を中心に国際航空ネットワークの充実が図られたところである。しかし、拡大を続ける国際人流を円滑に処理していくためには、依然として、以下のような問題が残されている。

１－２－２図　地方空港における国際化の進展について



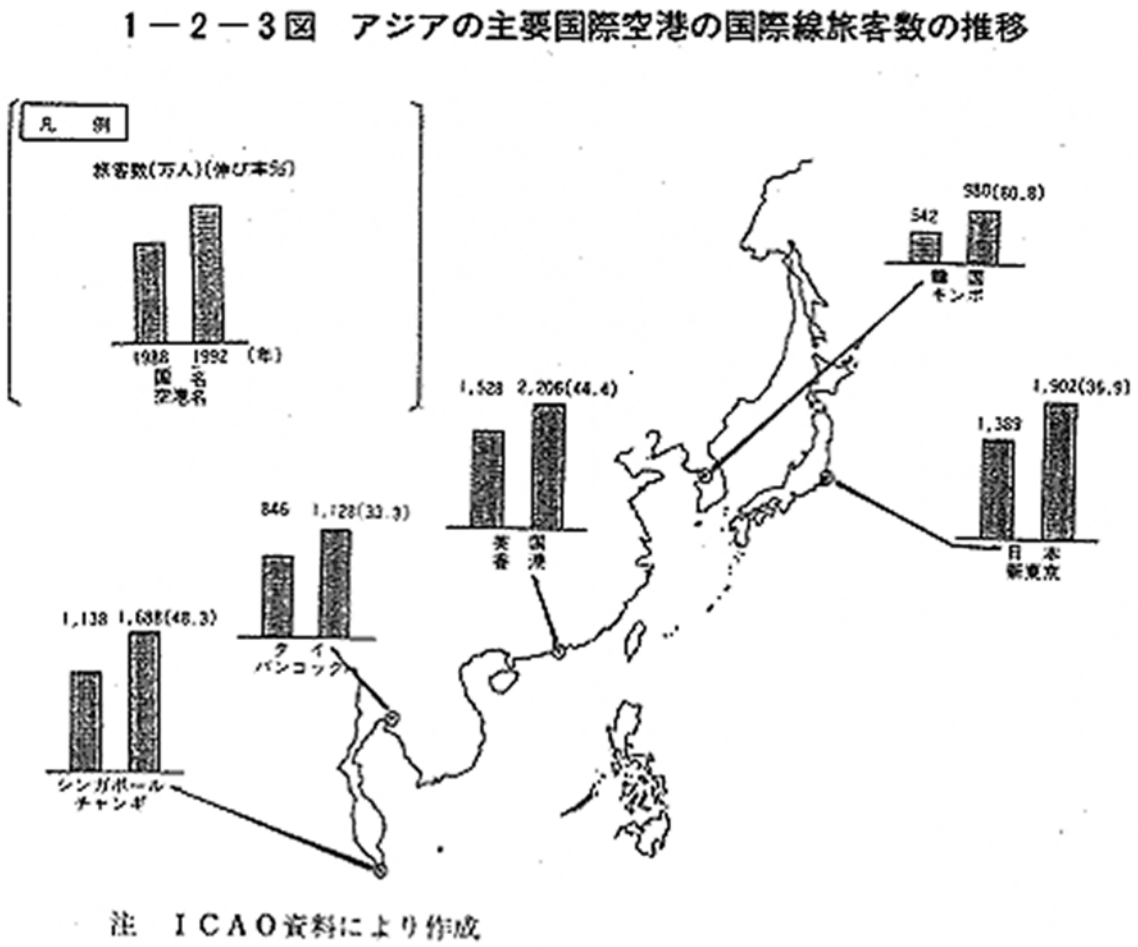
注　(1)　法務省及び運輸省資料により作成
　　(2)　国際定期便数は週間、年末現在

(1) 国際航空需要に適切に対応し得る空港容量の確保

成田空港は、我が国発着の国際航空旅客の約2/3が集中しており、首都圏のための空港としてだけではなく、我が国全体の表玄関として機能しているが、同空港の航空機発着回数は、すでに年間12万回を越えており、現在の施設規模での処理能力は、ほぼ限界に達する状態が続いている。このため、外国企業の新規参入や増便に対する要望に十分対応することができず、また、今後、さらなる国際航空需要の増大が見込まれる中で、旅行者ニーズを踏まえた国際航空ネットワークの充実を図ることも極めて困難となっており、早急な対応が求められている。

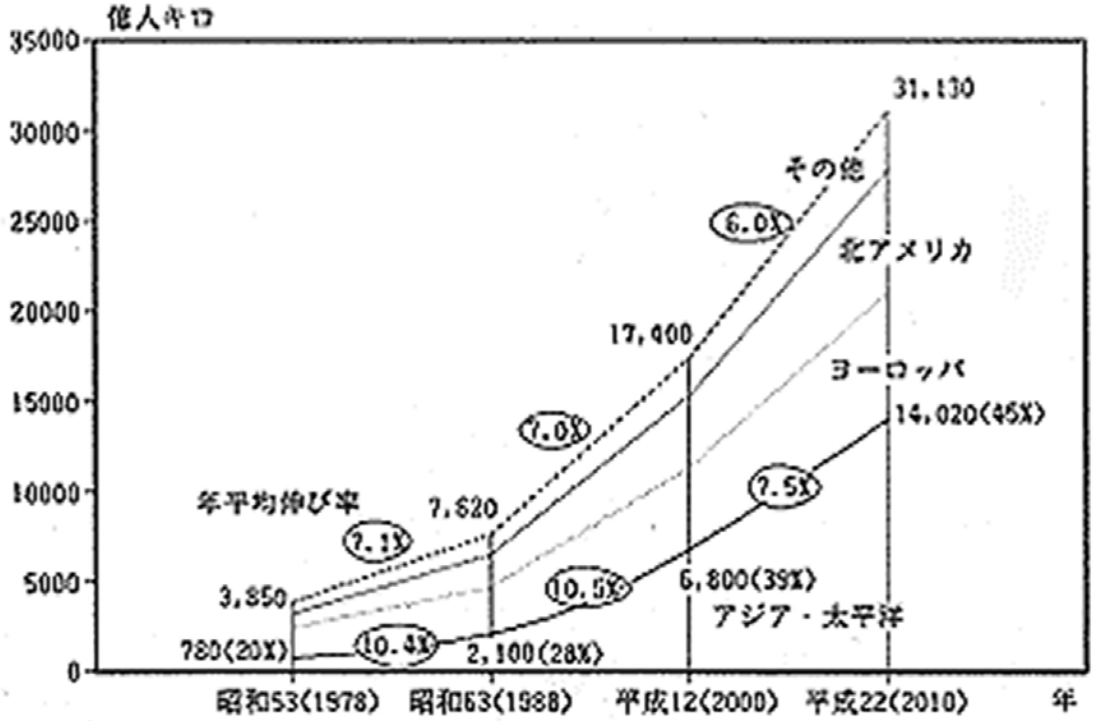
６年９月の関西国際空港の開港により、関西圏を中心に国際線の空港容量制約が当面緩和されることとなった。しかしながら、アジアでは、高い経済成長を反映して、我が国を含むアジアとその他地域との間、あるいは、アジア域内の国際航空需要が大きな伸びを示しており、今後とも世界の中でも特に高い伸びを示すものと見込まれている〔１－２－３図〕〔１－２－４図〕。

１－２－３図　アジアの主要国際空港の国際線旅客数の推移



１－２－４図　国際旅客需要予測（人キロ・ベース）

1－2－4図　国際旅客需要予測（人キロ・ベース）



注　ＩＣＡＯ資料（平成４年）により作成

このため、アジア地域の一員である我が国をめぐる国際航空需要も中長期的に引き続き増大することが予想され、このままでは、我が国の空港容量は、全体としてこのような需要に十分に対応し得なくなることも懸念される。

今後、急速に国際化が進展し、国際的な交流の重要性がますます大きくなっていく中で、我が国をめぐる国際航空需要に適切に対応し、旅客、貨物の円滑な国際輸送を確保することは、我が国の経済発展、国民生活の向上にとって必要不可欠の条件である。こうした中で、我が国の国際空港が必要な空港容量を確保できないといった事態を招くことになれば、我が国の発展にとって重大なボトルネックとなる。したがって、我が国をめぐる中長期的な国際航空需要動向を踏まえつつ、国際空港という基盤施設の整備を着実に進め、今後の需要規模に適切に対応できる空港容量の確保に努める必要がある。

なお、こうした今後の需要の増大に対応した大規模な国際空港の整備の動きは、近隣のアジア諸国において、自国の経済発展にとっての阻害要因とならないことを目的として、あるいは、自国の経済発展のための起爆剤的効果を期待して、すでに具体化が進んでいる〔１－２－５表〕。我が国としては、アジア諸国におけるこうした国際空港整備の動向を見守りつつ、我が国をめぐる需要の増大に適切に対応した国際空港の整備が求められるところである。

１－２－５表　近隣アジア諸国における国際空港の整備・拡張計画

1－2－5表　近隣アジア諸国における国際空港の整備・拡張計画

国名	韓　　国	香　　港	シンガポール	日　　本
空港名	首都圏新国際空港(新設)	チェク・ラップ・コック空港(新設)	チャンギー空港(滑走路増設)	関西国際空港
事業主体(出資割合)	韓国空港公団	空港管理局	用地造成（埋立）は国 滑走路整備は シンガポール航空庁	関西国際空港株式会社
施設規模	第1期（1999年） 面　積　1,098ha 滑走路　3,750m×1 全体計画（2020年） 面　積　4,743ha 滑走路　3,750m－ 4,200m×4	第1期（1997年） 面　積　1,248ha 滑走路　3,800m×1 全体計画（2040年） 面　積　1,248ha 滑走路　3,800m×2	現在の施設規模 面　積　1,667ha 滑走路　4,000m×2 今後の拡張計画 面　積　未定 滑走路　4,000m×1 現在、第3滑走路用地の埋立を実施中 （完成時期等は、未定）	第1期（1994年開港） 面　積　約510ha 滑走路　3,500m×1 全体構想 面　積　約1,200ha 滑走路　4,000m×2 3,400m×1 （昭和59年2月第2回関西国際空港関係閣僚会議資料による）
施設事業費	第1期工事の事業費 28,755億ウォン （約3,738億円）	全体計画の事業費 463億香港ドル （約6,500億円）	国が第3滑走路用地の埋立を実施。 シンガポール航空庁は、用地を買い取り、滑走路の整備を実施。 なお、これらに要する費用は、現在のところ未定。	1兆4,580億円（第1期）

注　運輸省資料により作成

(2) 国際ハブ空港機能の発揮

空港整備面での課題に加え、既存空港の活用面での問題も指摘されている。それは、近年、日本人旅客が近隣諸国の国際ハブ空港を経由して欧米に旅行する現象が見られることである。この現象は、東京や大阪から出発する日本人旅行客だけでなく、地方空港の国際化が進む中で、地方の日本人旅行客にもみられる現象であり、これによって、地方の活発化に寄与してきた面があることは事実である。しかし、こうした傾向が、今後、さらに拡大していくことになれば、我が国の空港と近隣の国際ハブ空港を結ぶ路線が近隣の国際ハブ空港のスポーク路線となることとなり、我が国の国際ハブ空港周辺への諸機能の集積が低下する等の指摘もなされている。このような現象が見られるようになった主な原因としては各国の航空企業間の運賃格差が挙げられるが、これに加えて国際空港における乗り継ぎの利便性も影響していると考えられる。６年９月に関西国際空港が開港し、国際線の輸送力の拡大、空港の24時間運用化、国際線と国内線の乗継利便性の大幅な向上が図られたことは、上記のような現象から生じる空港機能面からみた問題を大きく改善することとなった〔１－２－６表〕〔１－２－７表〕。これにより、関西国際空港が広く利用されることは、社会資本の有効活用という観点からも望まれるところである。現在のところ同空港の国際航空路線は、開港前の見込みをかなり下回っているが、利用者利便の一層の向上、国際航空ネットワークの充実等を図るため、今後需要に応じた国際路線の拡充が期待される。

１－２－６表　関西国際空港の開港に伴う国際線の輸送力拡大（大阪圏）

1－2－6表　関西国際空港の開港に伴う国際線の輸送力拡大（大阪圏）

	関西国際空港の開港前（伊丹空港と結ばれている都市数）	関西国際空港の開港後（関西国際空港と結ばれている都市数）	備　　考
アジア	13都市	19都市	大連、青島、ジャカルタ等と新規路線開設。特に、青島との路線開設は我が国では、関西国際空港が始めて。
ヨーロッパ	3都市	6都市	アムステルダム、コペンハーゲン、チューリヒとの新規路線開設
北　　米	6都市	8都市	トロント、バンクーバーと新規路線開設
オセアニア	2都市	6都市	オークランド、ブリスベン等と新規路線開設
合　計	24都市	39都市	

注　(1)　運輸省資料により作成
(2)　関西国際空港の開港により、伊丹空港からは、国際線が撤退している。
(3)　関西国際空港の開港前は、平成６年８月、開港後は平成６年夏ダイヤの数値
(4)　上記の表中、北米にはホノルル、グアム、サイパンを含む。

１－２－７表　関西国際空港の開港に伴う国際線と国内線の乗継利便性の向上（大阪圏）

1－2－7表　関西国際空港の開港に伴う国際線と国内線の乗継利便性の向上（大阪圏）

関西国際空港の開港前 （国際線の発着は、伊丹空港）	関西国際空港の開港後 （国際線の発着は関西国際空港）
――	関西国際空港への国内線乗入 （ターミナル内の上下移動で国際線・国内線の乗継が可能） 24空港　67便／日
伊丹空港への国内線乗入 38空港　148便／日	伊丹空港への国内線乗入 （関空とのアクセス時間は85分（リムジンバス利用）） 31空港　121便／日
合　計 38空港　148便／日	合　計 40空港　188便／日

注　(1)　運輸省資料により作成
　　(2)　関西国際空港の開港前は、平成6年8月、開港後は同年9月の数値。
　　(3)　関西国際空港・伊丹空港双方と結ばれている空港は15空港。

2　我が国航空企業に係る諸問題

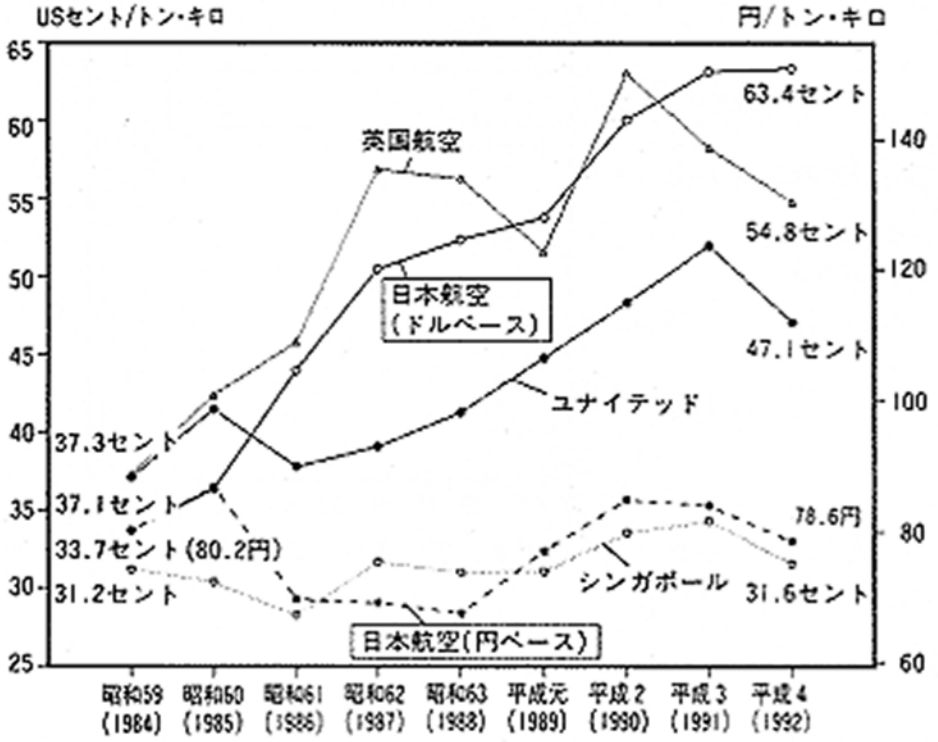
(1) 厳しさを増す経営状況

我が国の国際航空市場をめぐる内外の航空企業の競争が激化する中で、我が国航空企業の経営は、大変厳しい状況に置かれている。

機材の大型化等を通じた生産性の向上はほとんど限界に達しており、昨年来の急激な円高の中で、外国企業とのコスト競争力の格差は一段と拡大している〔1－2－8図〕。また、合理化が必ずしも十分に行われてこなかったことから、費用構成上人件費等固定費の占める割合が高くなっており、需要の変動次第で赤字に転じやすい不安定な経営体質となっている。

1－2－8図　世界の主要航空企業の有効トン・キロ当たりのコストの推移

1－2－8図　世界の主要航空企業の有効トン・キロ当たりのコストの推移



注　運輸省資料により作成

このほか、３大空港プロジェクト関連の設備投資や貸借料負担が経営にとって負担となっているほか、関西国際空港の開港による空港容量の制約緩和により、内外航空企業間の競争が一段と激しくなることが見込まれる。

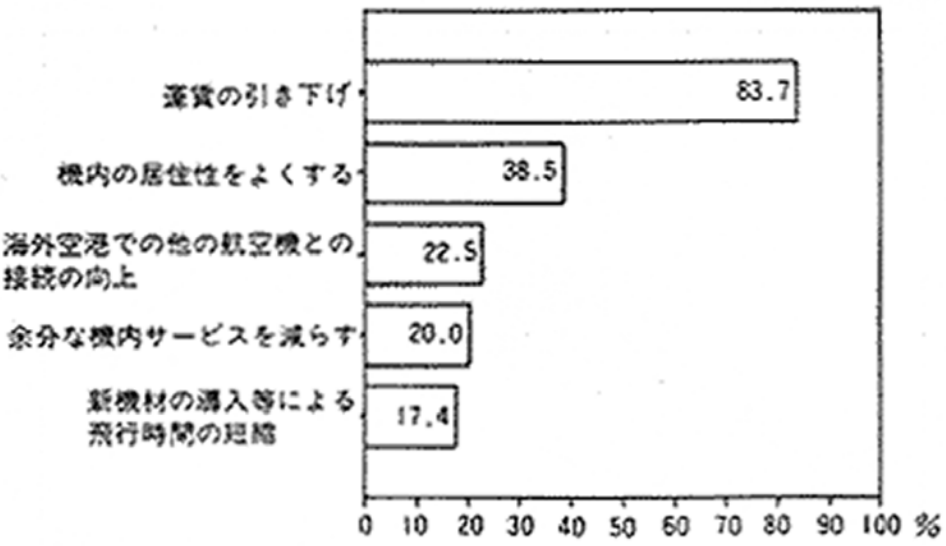
しかし、国民に対する安定的な航空サービスの提供、緊急時の輸送手段の確保、航空輸送技術の保持、あるいは日本人乗務員の職域の確保といった観点からは、今後とも我が国航空企業によるサービスを確保していくことが必要である。

(2) 利用者の低価格志向等への対応

近年、利用者の価格意識は、急速に高まってきており、より安価で質の良いサービスが求められるようになっている。バブル崩壊後景気の後退が続く中で、こうした低価格志向はより一層鮮明になっている〔１－２－９図〕。

１－２－９図　我が国航空会社に望むサービス改善事項（複数回答）

1－2－9図　我が国航空会社に望むサービス改善事項（複数回答）



注　㈱運輸経済研究センター「海外旅行者の意識に関する調査」（平成６年７月）により作成

国際航空運賃については、利用者の価格意識の高まりや個人旅行需要の増加を反映して、団体包括運賃のばら売り等による「格安航空券」の流通等認可運賃と実勢価格の間には大幅な乖離が発生し、こうした運賃の実態に対しては、利用者が強い不明瞭感や不信感を抱くようになった。また、「格安航空券」の利用をめぐり、変更料、取消手数料が不明朗である、発着が深夜や早朝であるため利用しにくいといった様々なトラブルもみられるようになった。

このため、旅行者の低価格志向に対応するとともに、運賃制度の透明性を高めるため、旅行者が安心して使用できるような低価格運賃制度（新国際航空運賃制度）が６年４月に導入されたが、今後は、その浸透を図ることが大きな課題となっている。

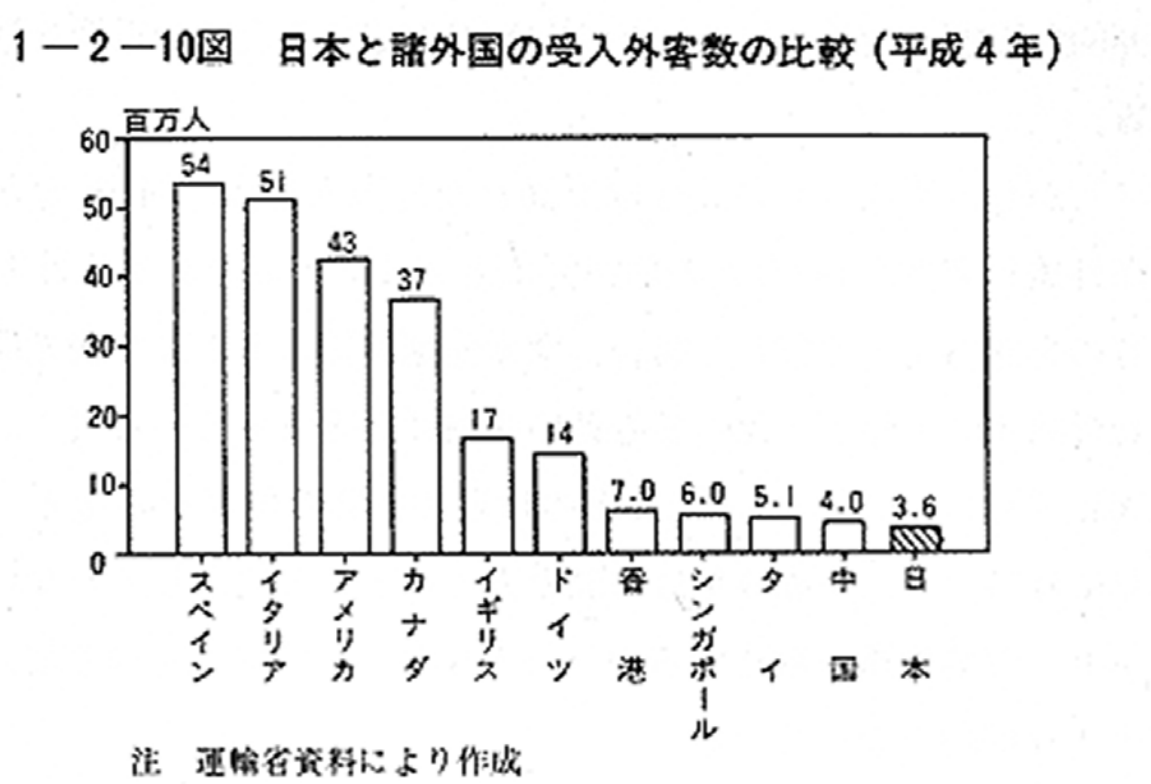
3　観光に係る諸問題

(1) 訪日外国人の伸び悩み

外国人の訪日旅行の促進は、諸外国の我が国の経済社会に対する国際的な理解の増進や諸外国との友情を確立する上での重要な課題である。

しかし、平成５年に我が国を訪れた外国人数は、341万人と日本人海外旅行者数1,193万人の約29％にとどまっており、受入外客数そのものを諸外国と比較した場合、欧米先進諸国はもとより観光開発が進む近隣アジア諸国と比べても低い水準にとどまっている〔１－２－10図〕。特に、米国からの来訪者の最近10年間の伸びをみると、昭和59年には51万人、平成５年には53万人とほとんど増加していない状況であり、貿易摩擦が激化する中、日米相互の理解促進を図る観点から、大きな問題となっている。

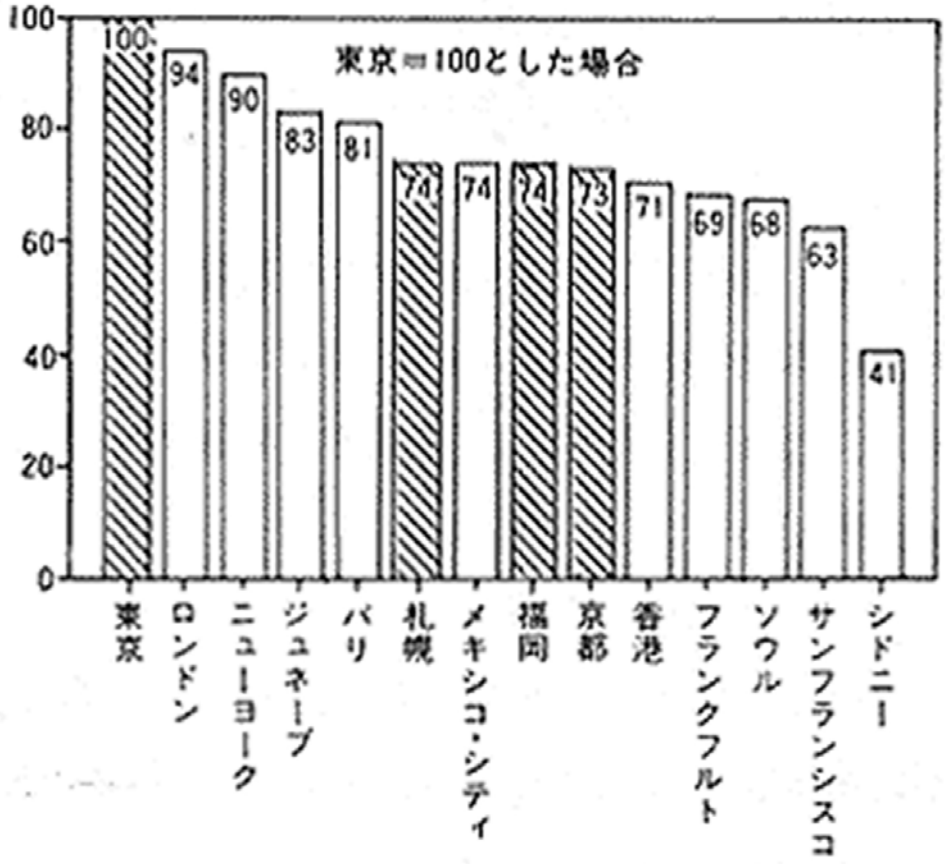
１－２－10図　日本と諸外国の受入外客数の比較（平成４年）



訪日外国人の減少要因として、我が国が、従来から物価水準が高い上に、近年の円高の影響により、宿泊費、交通費、飲食費等を合わせた滞在費は国際的にも高い水準にあること〔１－２－11図〕、また、日本の観光イメージの不足、言葉の制約による外国人が一人歩きのできにくい環境等が考えられる。

１－２－11図　主要都市別滞在費用の比較（平成５年）

1－2－11図　主要都市別滞在費用の比較（平成５年）



注　(特)国際観光振興会資料により作成

しかしながら、近年のアジア発旅行者の急増、国際コンベンション市場の拡大、日本語学習熱の世界的拡大等のプラス要因も考えられるので、今後は、これらを活用し、効果的な外国人の訪日促進を図っていくことが必要である。

(2) 安心で快適な海外旅行の実現

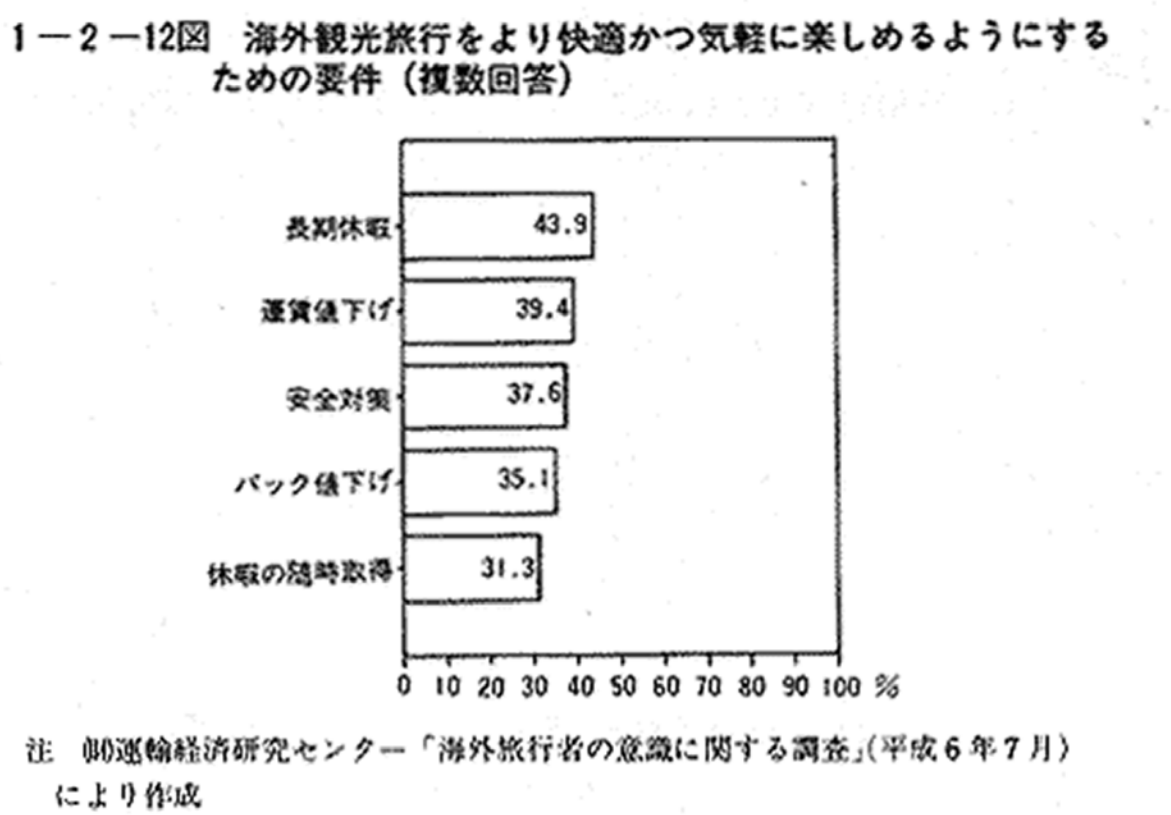
海外観光旅行は、国際相互理解の増進、国民の国際感覚の涵養、国際収支の不均衡改善等に大きく寄与するほか、豊かな国民生活の実現にも資するものである。

円高の進行等に伴い、観光を中心に我が国の海外旅行者数は著しく増加しているが、引き続き、海外旅行の活発化が期待されるところである。

(財)運輸経済研究センターのアンケート調査では、海外観光旅行を快適かつ気軽に楽しむための要件として、「旅行費用の低廉化」、「長期休暇の取得」、「安全対策の充実」を挙げる人が多くなっており、今後は、これら

に対応した施策を講じていくことが必要である〔１－２－12図〕。

１－２－12図　海外観光旅行をより快適かつ気軽に楽しめるようにするための要件（複数回答）



注　(財)運輸経済研究センター「海外旅行者の意識に関する調査」(平成６年７月)により作成

このため、安価でかつ旅行者が十分に楽しむことができるような旅行商品の企画、開発を進めるとともに、企業や学校等における休暇制度の改善について検討していく必要がある。

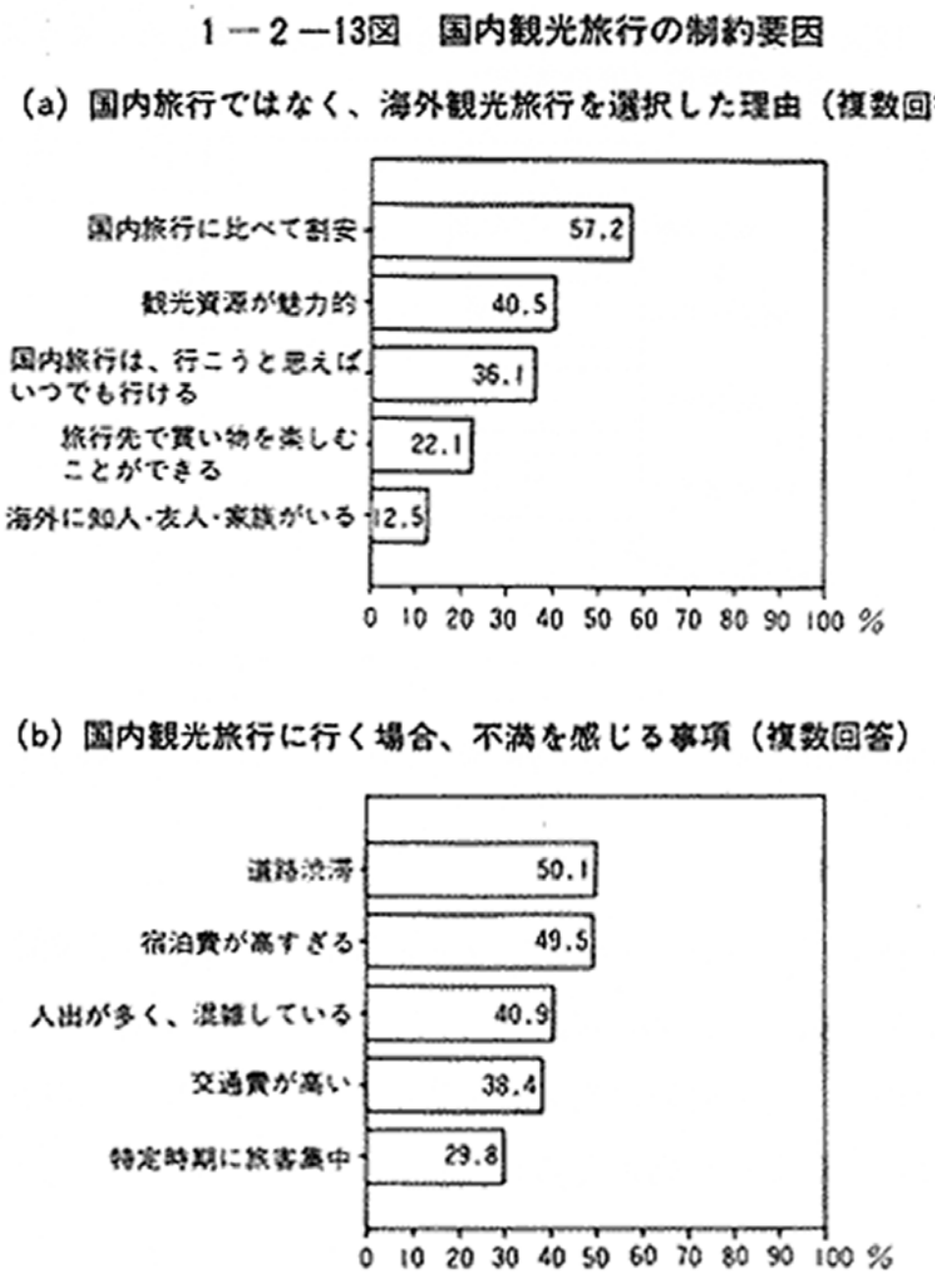
また、旅行者の安全確保についても、近年では現地情勢に係る情報不足や言葉の上での障害等から、思いがけないトラブルに巻き込まれる事例もみられる。このため、情報提供体制を始めとする各種の支援体制を整備し、旅行者が安心して快適に旅行できるように努めることが必要である。

(3) 国内観光客の伸び悩み

円高の進行に伴い、日本人の海外観光旅行が活発化する一方、国内観光旅行は、このところ、やや伸び悩みがみられる。特に、比較的長期間の休暇を取得した場合の休暇旅行の目的地については、国内ではなく海外を選択する人が、次第に増加しており、国内観光の空洞化のおそれも懸念されるようになっている。

(財)運輸経済研究センターでは、国内旅行から海外旅行へのシフトがみられるようになる中で、その要因を分析するために、６年７月に成田空港で海外旅行者を対象にアンケート調査を実施した。その結果をみると、国内旅行ではなく、海外旅行を選択した理由としては、「海外旅行は国内旅行に比べて割安」、「海外の方が観光資源が魅力的」、「国内旅行は、行こうと思えばいつでも行ける」といった回答が多くなっている〔１－２－13図(a)〕。また、国内旅行に行く場合に不満を感じる事項としては、「道路が渋滞する」、「人出が多く混雑している」、「宿泊費や交通費が高い」といった回答が多くなっている〔１－２－13図(b)〕。

1－2－13図　国内観光旅行の制約要因



注　㈱運輸経済研究センター「海外旅行者の意識に関する調査」（平成６年７月）により作成

これらを勘案すると、「旅行費用の高さ」、「観光資源の魅力の低下」、「需要の集中に伴う観光地等の混雑」が、国内観光旅行の主たる制約要因になっているものと考えられる。

第２節　国際物流に係る諸問題

１　国際港湾に係る諸問題

(1) 物流構造の変化に対応した外貿コンテナターミナルの整備

国際海上貨物については、コンテナ化が著しく進展しており、特に、最近では、輸入コンテナが目立った伸びを示している。また、各船社では、コンテナ船の大型化を進めている。このため、港湾においては、こうした物流構造の変化に対応した施設整備が大きな課題となっている。

(ｱ) 輸入コンテナ貨物の増大への対応

我が国の外貿コンテナターミナルは、主として、輸出コンテナ貨物を対象として整備されてきたため、面積が狭くなっている。

輸入コンテナ貨物は、ターミナル地区における滞留期間が長く、また、ターミナル内で流通加工や在庫管理等が行われることから、その急増に伴い、従来型の外貿ターミナルでは、コンテナヤードの不足、流通関連施設の逼迫、さらには、コンテナの多段積保管に伴う荷役効率の著しい低下等の問題が顕在化している。

(ｲ) コンテナ船の大型化への対応

近年、コンテナ船については、急速な大型化が進んでおり、北米航路、欧州航路等の基幹航路には、コンテナ最大積載個数が4,000ＴＥＵを超える６万トン級のコンテナ船も就航するようになっている。

このため、世界の主要港湾では、岸壁水深の主流が－10ｍ～－12ｍから－14ｍ～－15ｍへとシフトしつつあるが、我が国としても、大型コンテナ船の寄港に支障が生じないよう、大水深のコンテナターミナルの整備を進めることが必要である。

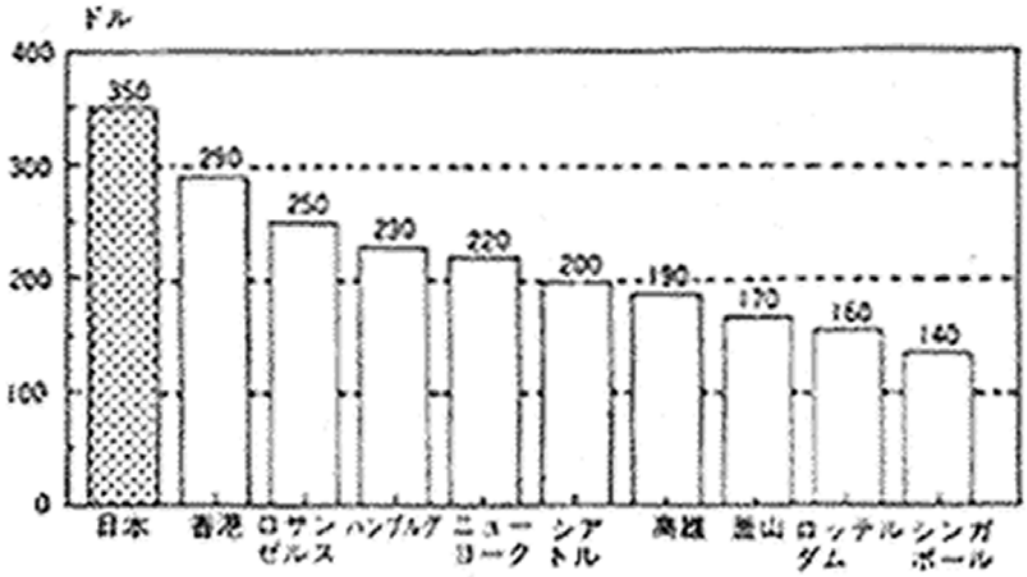
また、船型の大型化に伴い、１船当たりの荷役量も増大するため、高能率の大型ガントリー・クレーンの整備やコンテナ・ヤードの拡張も必要である。

(2) ソフト面でのサービス水準

我が国主要港の港湾料金は、人件費、土地代を始めとする諸経費が割高である上に、さらに、近年の円高の影響もあって、諸外国の主要港に比べて高水準となっている〔１－２－14図〕。

１－２－14図　港湾料金の国際比較（40フィートコンテナ１個当たりの港湾関係費用）

1－2－14図　港湾料金の国際比較
（40フィートコンテナ1個当たりの港湾関係費用）



注　船社からのヒアリングに基づき、運輸省作成

また、コンテナターミナルの荷役時間について、世界の主要港湾では、24時間365日荷役が一般化しているのに対し、我が国の主要港湾では、日曜日の荷役が全面的に、または、一部休止されたり、あるいは、平日の荷役時間が制限されているところが多くなっている。さらに、ゲートの開門時間の制約や荷主側のスケジュール上の都合等によって、コンテナターミナルへの搬出入時間が集中することから、ターミナル周辺での臨港道路混雑が生じ、全体としての物流効率の低下を招いている〔1－2－15表〕。

1－2－15表　世界の主要港湾のコンテナターミナルの稼働状況（本船荷役）

1－2－15表　世界の主要港湾のコンテナターミナルの稼働状況（本船荷役）

地域	港湾名	平日（荷役時間制限有無）	日曜日
日本	東京	有	完休
	横浜	有	完休
	清水	無	24時間荷役
	名古屋	有	完休
	大阪	有	完休
	神戸	有	完休
	北九州	有	月2回完休
東アジア	釜山	無	24時間荷役
	高雄	無	24時間荷役
	香港	無	24時間荷役
	シンガポール	無	24時間荷役
米国	ロサンゼルス	無	24時間荷役
	シアトル	無	24時間荷役
欧州	ロッテルダム	無	24時間荷役
	ハンブルグ	無	24時間荷役

注　運輸省資料により作成

(3) 我が国港湾の国際競争力の低下

近年、近隣アジア諸国においては、急速な経済発展に伴い貨物需要が増加する中で国際港湾の整備が進んでいる。

特に、シンガポール港、ホンコン港、高雄港等は、国際コンテナターミナル等の港湾施設が充実している上、サービス水準も高くなっていることから（通年フルタイムの稼働、低廉な港湾料金）、地理的な優位性を活かしてＡＳＥＡＮや中国のハブ港湾として機能しているが、近年では我が国発着の貨物の中でも、我が国の主要港湾を経由せず、これらの港湾を経由して欧米に輸出され、また欧米から輸入される貨物がみられるようになっている。

さらに、近隣アジア諸国の港湾では、ハブ機能の一層の拡充をめざして、より大規模なコンテナターミナルの整備が進められている。〔1－2－16表〕。

1－2－16表　アジアの主要港におけるコンテナターミナルの整備計画

1－2－16表　アジアの主要港におけるコンテナターミナルの整備計画

国名	港名	目標時期	水深及びバース数
韓国	釜山港	1997年	－15m×4B
	光陽港	1997年	－15m×4B
台湾	高雄港	1998年	－14m×5B －15m×3B
ホンコン	ホンコン港	1996年 1998年	－15m×7B －15m×8B
シンガポール	シンガポール港	1998年 1999年	－15m×5B －15m×3B
日本	神戸港	1998年	－15m×5B
	横浜港	1994年 1999年	－14m×2B －15m×2B
	東京港	1996年	－14m×3B

注　運輸省資料により作成

このため、我が国港湾のハード・ソフト面でのサービス水準の改善が進まない場合には、我が国港湾への本船の寄港が減少し、結果として、我が国をめぐる円滑な国際物流の確保にとって阻害要因となることも懸念されている。

2　国際物流拠点としての国際空港に係る諸問題

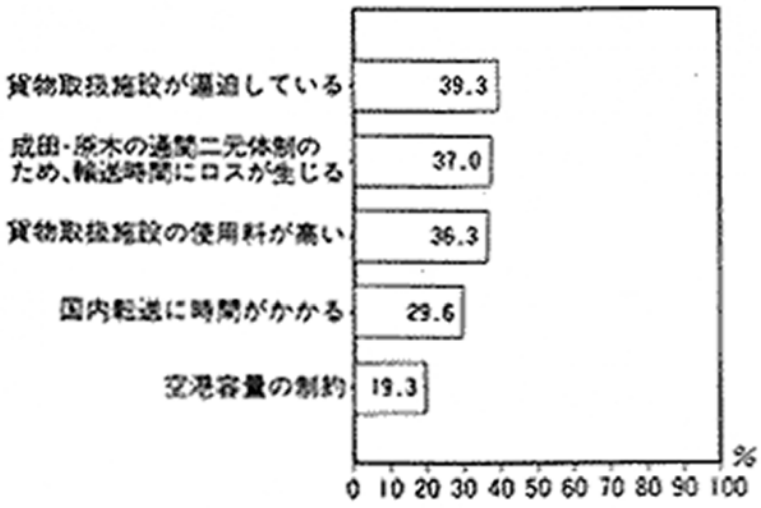
(1) 国際航空貨物増加に対応した空港における貨物取扱施設の整備

第1章でみたとおり、国際航空貨物の取扱量は大きく増加しており、特に、輸入貨物が輸出貨物を大きく上回る伸びを示している。

我が国発着の国際航空貨物は、その8割以上が成田空港に集中しているが、特に、最近では、急激な円高のため、輸入貨物の取扱量が増加していることもあり、激しい混雑状況が続いている。また、荷主や物流事業者の間では、貨物取扱施設の逼迫に対する不満が高まっている〔1－2－17図〕。

1－2－17図　成田空港を使用する際の不満（複数回答）

1－2－17図　成田空港を使用する際の不満（複数回答）



注　(1) 都運輸経済研究センター「物流に対する利用者ニーズの把握等に関する調査」(平成６年７月) により作成
(2) 選択項目のうち、上位５項目までを挙げた。

国際航空貨物については、今後も、輸入貨物を中心に増加が見込まれるが、こうした中で、利用者の利便性に配慮しつつ、その円滑な処理を図っていくためには、輸入貨物上屋を中心に成田空港の貨物取扱施設をより一層拡充させていくことが重要である。また、同空港への一極集中の状態を改善するため、関西国際空港等の活用を図っていくことも重要である。

このほか、成田空港については、成田・原木の通関ニ元体制に伴う時間のロスや貨物取扱施設の使用料の高さ等ソフト面での不満も多くなっており、これらの問題への対応も重要となっている〔１－２－17図〕。

(2) ソフト面でのサービス水準

我が国の主要空港の国際線に係る空港使用料は、空港建設費が高いこと等により、諸外国に比べて高い水準にあり、最近の円高傾向が、このことに拍車をかけている。

また、世界の主要国際空港では、24時間運用化が次第に進みつつある中で、我が国の主要空港の運用時間は、環境対策上の配慮から制約が加えられてきた。

こうした中で、我が国においても、６年９月に開港した関西国際空港については、24時間運用が可能であり、今後は、その活用が大いに期待されるところである。

3　国内輸送を含めたトータルとしての物流システムの効率化

国際物流の円滑化のためには、国際輸送に係る部分だけではなく、国内輸送に係る部分を含めたトータルとしての物流システムの効率化、コストの低廉化を図ることが大きな課題である。

(1) 港湾、空港へのアクセスの改善

国際物流の円滑化のためには、港湾、空港といった国際物流基盤におけるハード・ソフト面でのサービス水準の改善に加えて、これらと国内の生産地や消費地とを結ぶアクセス施設の整備が不可欠である。このため、十分なアクセスを確保することができるよう空港、港湾の整備計画とアクセス施設の整備計画を一体的に整合させて推進していくことが必要である。

(2) 国内物流コストの低廉化

我が国の国内物流コストは、物価水準の格差や輸送取引実態の違い等から、必ずしも単純に比較することはできないが、米国等と比べると相対的に割高となっているとの指摘がある。

こうした物流コストの内外価格差は、高水準の物流関連施設の使用料、超大型トレーラーの導入の制約、コスト負担や荷物の積込み、積卸しに係る商慣習の違いが主たる要因と考えられるが、物流に係る規制が物流の効率化を妨げ、コスト・アップに影響しているとの指摘も一部ではなされている。

このため、物流のより一層の効率化を図る観点から、物流関連社会資本の整備や取引慣行の改善を行うとともに運輸行政の基本である安全性の確保や運輸企業のほとんどを占めている中小企業の経営基盤の安定化にも十分配慮しつつ、適宜、規制の見直しを進めていくことが必要である。

(3) 情報化の推進

情報化の推進により、貨物関連業務の効率化、省力化、所要時間の短縮化を図ることも極めて重要である。

我が国の主要港湾では、シップネッツやＳ．Ｃ．ネット（参照）等が、すでに稼働しているが、その利用は一部に限られている。また、その他の貨物関連業務用のオンラインシステムとの連携も検討中の段階であり、米国やシンガポールと比較した場合には、必ずしも情報化が十分に進んでいるとはいいがたい状態にある。

4　我が国外航海運企業に係る諸問題

外航海運は、諸外国との国際物流の活発化に大きく寄与してきたところである。特に、我が国外航海運企業が、その運航を担う日本商船隊は、良質で安定したサービスの提供を通じて、国際物流について極めて重要な役割を果たしてきている。しかし、円高の進行やアジア船社の台頭によって、近年我が国外航海運企業の経営は、大変厳しい状況に置かれており、こうした中で日本商船隊についても、その中核と位置付けられている日本籍船が減少するなど、構造変化がみられる。

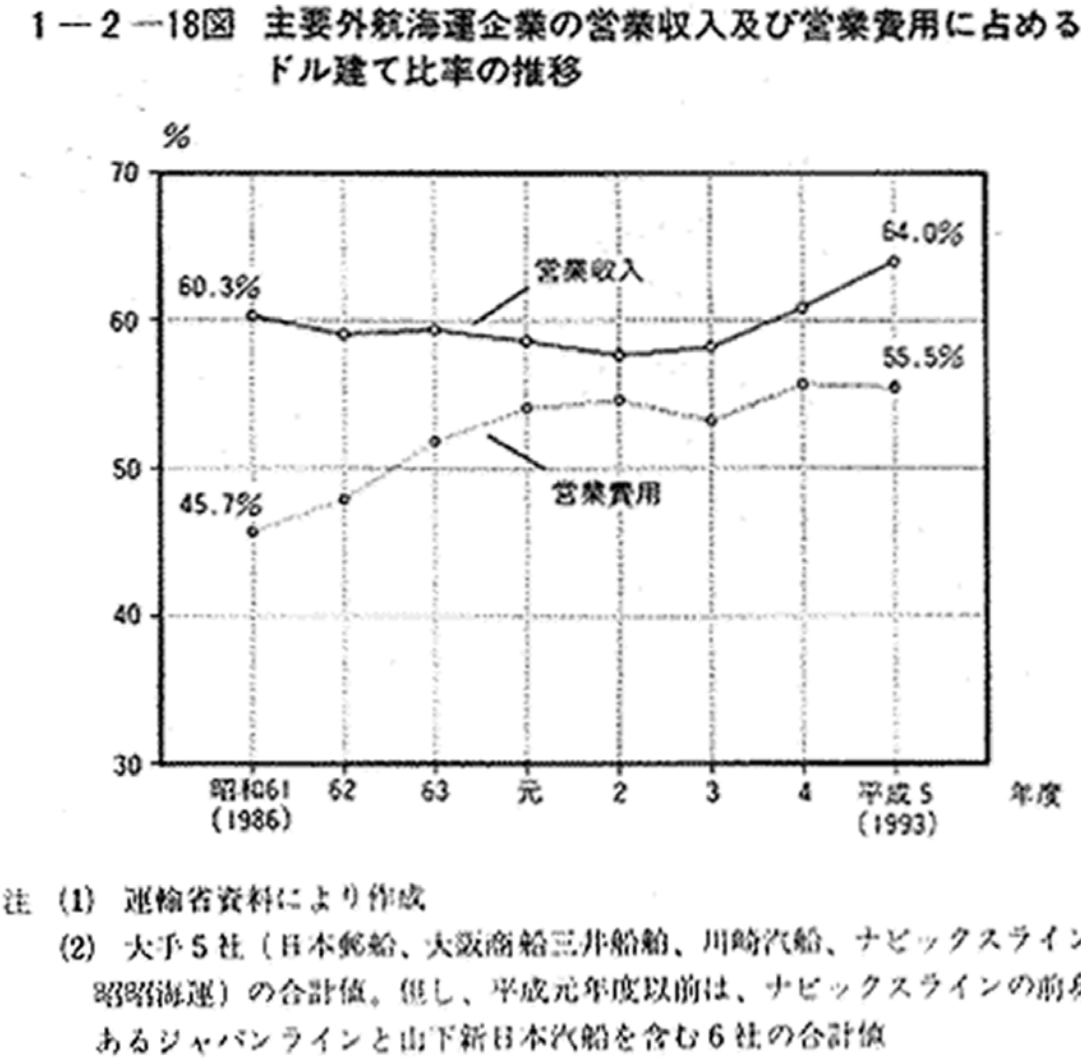
(1) 厳しさを増す経営状況

(ｱ) 円高による収益の悪化

我が国外航海運企業は、営業収入のドル建比率が大きく、かつ、営業費用のドル建比率を上回っていることから、円高となった場合には、為替変動による利益の目減りが発生する収支構造となっている〔１－２－18図〕。このため、平成５年来の急激な円高によって、我が国外航海運企業は、大きな影響を受け、再び厳しい経営環境に直面している。特に、今回の円高は、昭和60年のプラザ合意後の円高に対応すべく様々な対策を講じた後であ

るため、各企業とも追加的対策の余地が狭められていること、背景となる我が国経済もこのところ回復基調にあるものの、直ちに急速な景気拡大が期待される状況にはないこと、また、生産拠点の海外移転に伴い、我が国発輸出貨物の減少も懸念されること等から、前回の円高時以上に、厳しい状況にあるといえる。

1－2－18図　主要外航海運企業の営業収入及び営業費用に占めるドル建て比率の推移



注　(1)　運輸省資料により作成
(2)　大手5社（日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船、ナビックスライン、昭和海運）の合計値。但し、平成元年度以前は、ナビックスラインの前身であるジャパンラインと山下新日本汽船を含む6社の合計値

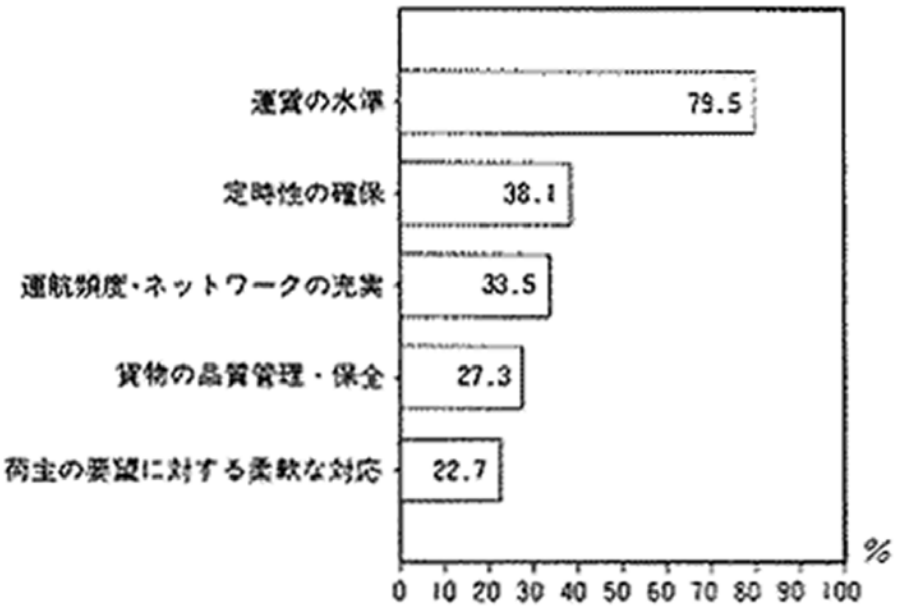
(ｲ) アジア船社の台頭等による国際競争の激化

近年の経済成長に伴い、アジア発着の貨物量が著しく増加する中で、低コストを背景にアジア船社が著しく台頭している。我が国船社とアジア船社を比較した場合、主として円高の進行により船員費等の運航コストの格差が一段と拡大する一方〔1－2－19図〕、サービス面については、相対的に格差が縮小しつつある。このため、景気の長期低迷を反映して、利用者の低運賃志向が、強まる中で〔1－2－20図〕、我が国船社は、アジア船社との競争上非常に不利な状況に置かれている。

１－２－19図　１船当たりの年間船員費の比較

掲載不可図表
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/heisei06/IMAGE1/1-2-19.GIF

１－２－20図　使用する船社の選択基準（複数回答）



注　(1)　(財)運輸経済研究センター「物流に対する利用者ニーズの把握等に関する調査」(平成６年７月)により作成
(2)　選択項目のうち、上位５項目までを挙げた。

(ｳ) 運賃水準の低迷

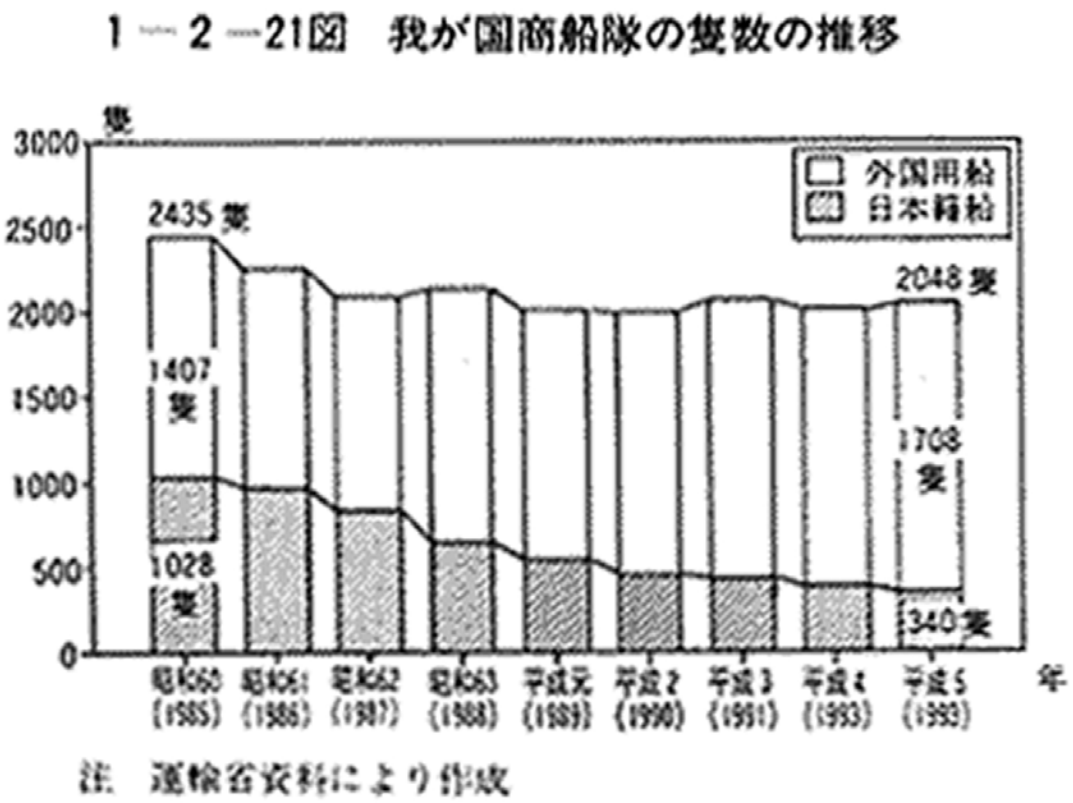
北米航路や欧州航路のような主要定期航路では、アジア船社の台頭等による国際競争の激化によって、運賃水準が低迷しており、円高の進行による減益とも相俟って、企業経営を圧迫している。このため、主要船社間の話し合いの場として、ＴＳＡ（太平洋航路安定協定）、ＥＡＴＡ（欧州航路安定協定）等が締結され、航路サービスの安定的供給の維持のための努力が行われているが、各企業が投入船舶のリプレースに併せて、大型船舶の建造を進めていることから、船腹過剰が顕在化し、今後、さらに運賃水準が低迷することも懸念される。

また、タンカーやばら積船等の不定期船の分野でも、世界的に船腹過剰感が続いていること等により、総じて海運市況が低迷しており、我が国企業の経営に大きな影響を与えている。

(2) 日本商船隊の構造変化

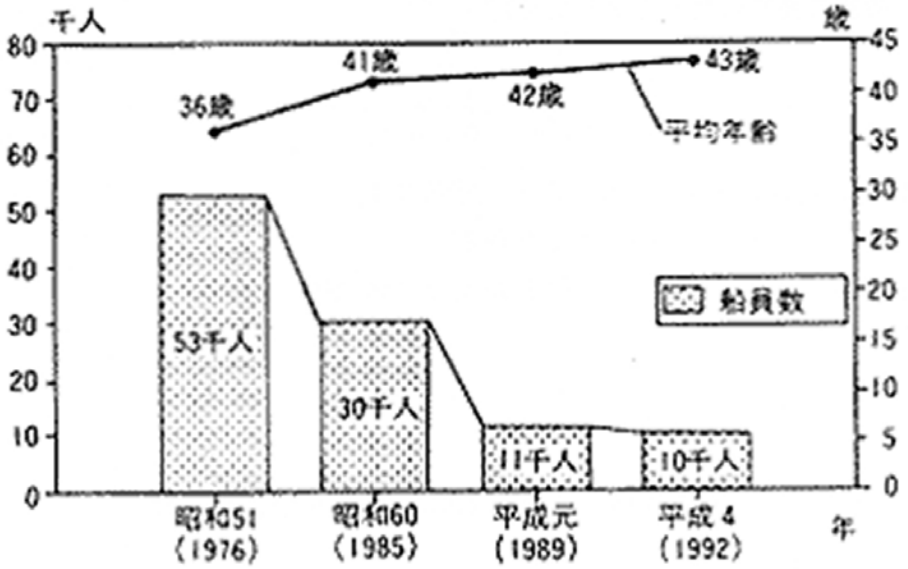
日本籍船は、国際物流の円滑化に寄与するとともに、安定輸送力、運航技術の保持、日本人船員の安定した職域確保といった観点から、日本商船隊の中核として位置付けられている。しかし、内外船員コスト格差の拡大や円高の進行等によって日本籍船の国際競争力が低下しており、フラッギング・アウト（海外への移籍等による日本籍船の減少）が進展している。また、日本人船員の減少や平均年齢の高齢化も進んでいる〔１－２－21図〕〔１－２－22図〕。

１－２－21図　我が国商船隊の隻数の推移



１－２－22図　外航海運における日本人船員数及び平均年齢の推移

1－2－22図　外航海運における日本人船員数及び平均年齢の推移



注　運輸省資料により作成

第３章 国際社会と共生しつつ豊かな国民生活の実現に向けた運輸の目指すべき方向

第１節　国際人流の円滑化をめざして

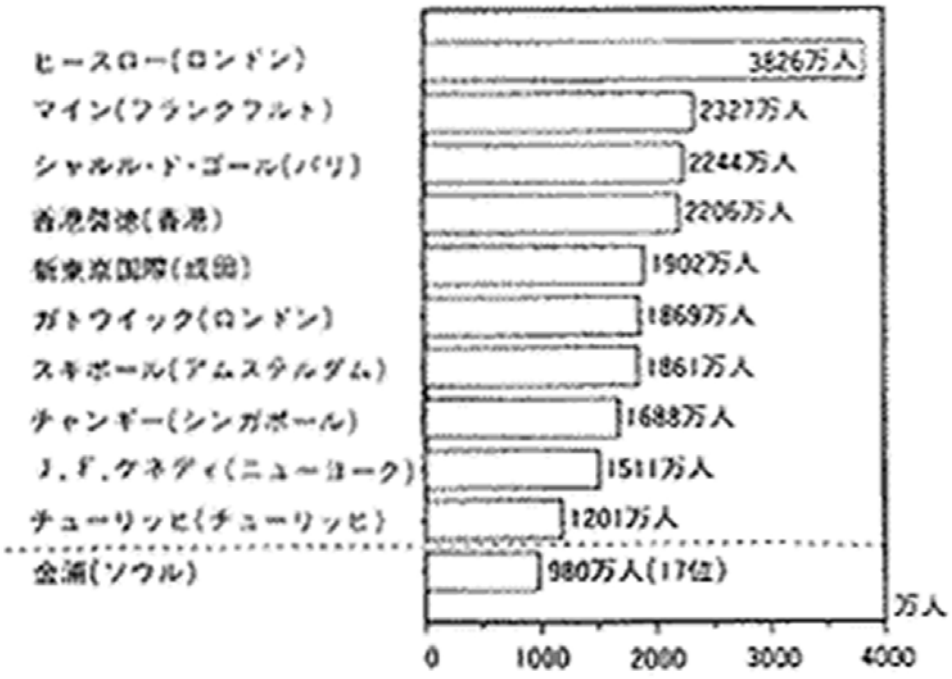
１　我が国をめぐる需要に対応した国際空港の整備等

成田空港は、首都圏を背後に控え、関西国際空港とともに、今後も我が国をめぐる国際航空需要の相当部分を担うものと予想される。また、世界全体で見ても〔１－３－１図〕、世界有数の大規模な国際空港となっている。しかし、現在の成田空港の施設規模は、同空港の占める地位に照らして必ずしも十分なものではなく、滑走路の整備等による施設容量の拡大が是非とも必要な状況となっている〔１－３－２表〕。このため、いわゆる成田空港問題の解決に向けて、平成３年11月以降「成田空港シンポジウム」、「成田空港問題円卓会議」が開催されてきたところであるが、先般、隅谷調査団の所見を構成員の全てが受け入れることにより、これが終結し、対立構造が解消して、成田空港問題は新しい局面を迎えた。今後は、新たな気持ちで、地域と共生するという視点に立って、成田空港の整備に向けて全力を傾けていく。

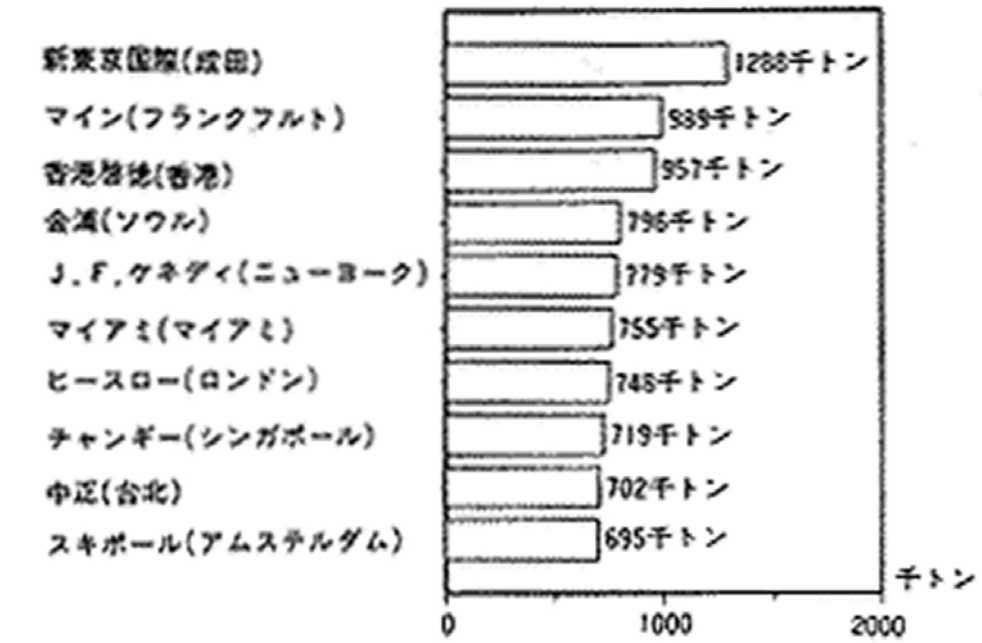
１－３－１図　世界の主要空港のランキング

1－3－1図　世界の主要空港のランキング

(a) 国際線旅客数（1992年）



(b) 国際線貨物量（1992年）



注　ＩＣＡＯ資料により作成

1－3－2表　世界の主要国際空港の現状

1－3－2表　世界の主要国際空港の現状

空港名 (母都市)	ヒースロー (ロンドン)	J·F·ケネディ (ニューヨーク)	チャンギー (シンガポール)	香港啓徳 (香港)	金　浦 (ソウル)	新東京国際 (東京)	関西国際 (大阪)
面積(ha)	1,197	2,052	1,667	289	732	700	510
滑走路(m)	3,902×1 3,658×1 2,357×1	4,441×1 3,460×1 3,048×1 2,560×1	4,000×2	3,390×1	3,600×1 3,200×1	4,000×1	3,500×1

注　運輸省資料により作成

さらに、平成６年９月の関西国際空港の開港により、関西圏を中心に国際線の空港容量制約が当面緩和されることとなったが、我が国を含むアジア発着の国際航空需要は今後大幅な増加が見込まれており、成田空港の滑走路が完成しても、空港容量の制約がさらに顕在化するおそれがある。こうした状況に的確に対応するため、第６次空港整備五箇年計画に基づき、関西国際空港の全体構想について、事業の健全な経営と円滑な実施に配慮しつつ、その推進を図るための調査を進めるとともに、中部新国際空港構想についても、将来における航空需要を考慮しつつ、現空港との関係、採算性と費用負担額の諸問題について、関係者が連携して総合的な調査を行っているところである。

今後、需要の増大に対応した国際空港の整備を行おうとした場合、従来にも増して膨大な事業費が必要となる。したがって、我が国航空企業の競争力の強化や我が国の国際ハブ空港機能の維持の観点から、事業費の圧縮と所要の空港整備財源の確保が重要となっており、これらの点についても検討を進める必要がある。

また、日本人旅客が近隣諸国の国際ハブ空港を経由して欧米に旅行する現象に関しては、そのような現象が生じる原因が、主に各国航空企業間の運賃格差と乗継利便性にあることから、我が国航空企業の努力により、新国際運賃制度等を活用したその国際競争力の向上と我が国の国際ハブ空港における乗継利便性の一層の向上が図られることが必要である。このような努力により、関西国際空港において国際線・国内線のネットワークが十分に形成されていけば、地方における国際航空需要についても、これを十分に吸収し、これに対応することが可能となると考えられる。したがって、国としても、地方空港への外国航空企業の乗り入れに関しては、このような関西国際空港の活用という視点も十分考慮に入れて対処すべきである。ただし、地方空港の国際化は、地域経済の活発化に好影響等もあり、地元の期待も依然として高いことから、地方空港への外国企業の乗り入れの希望に対して、相手国との間で十分な需要が見込める場合には、今後もこれに適切に応じていくことも必要と考えられる。

２　我が国航空企業における競争力の強化とサービスの充実

我が国の利用者の利益や国家的な利益を確保する観点からは、今後とも我が国航空企業による輸送サービスの提供が不可欠である。このため、我が国航空企業においては、経営基盤を強化するとともに、利用者に選択されるような航空サービスの提供に努めていくことが必要となっている。また、国においても、各企業でのこうした取り組みが円滑に行われるよう、所要の環境整備を図ることが必要である。

(1) 航空企業における対策

各企業においては、安全性の確保に十分配慮しつつ、以下のような対策に取り組むことが必要である。

（低コスト体質への転換）

費用の中で高い割合を占める人件費等の固定費を中心に、コスト全般の見直しを進める必要がある。また、定例整備の海外委託や外国人乗務員の導入等により、コストの外貨化を進める必要がある。

このほか、ウェットリース等の低コスト運航形態の一層の活用を図るとともに、我が国航空企業による業務の共同化の範囲についても、一層の拡大を図る必要がある。

（収益力の強化）

既存路線において、外国企業に比べて十分な便数を提供していない場合には、増便等の実施による利用者利便性の向上を図るほか、需要が小規模な場合のウェットリース導入、共同運送やコードシェアリングの活用等需要規模に応じた弾力的な方法による路線運営が必要である。また、路線のない区間については、チャーター運航の実施等により、新規需要の開拓に努めることも有効である。

また、ＣＲＳ（コンピューター予約システム）やＦＦＰ（常顧客優遇制度）等の新しい販売戦略の適切な活用を図ることも必要である。

（利用者ニーズに適合したサービスの提供）

航空企業によるサービスについては、利用者ニーズの高度化、多様化等に対応して、より低廉で快適なサービスの提供を図っていくことが大きな課題となっている。

このため、６年４月に導入された新国際航空運賃制度について、その内容やメリットの利用者への浸透を図るとともに、これを活用した低廉で魅力のある商品を開発することが重要である。

また、機内サービスについても、路線や利用者の特性に対応して、場合によっては、これまでのサービスを簡素化するなど、その多様化を図っていくことが必要である。

(2) 国における環境整備

国においては、安全性の確保に十分配慮しつつ、以下のような規制の見直しを行う必要がある。

（技術関係規制の見直し）

定例整備の海外委託の促進に資する規制の見直しを行うとともに、運航乗務員の技能証明等の実地試験におけるシミュレーター化を推進する。

このほか、有償運航に係る操縦士の制限年令の延長、運航乗務員の乗務や航空機装備品の修理・改造に関する規制や基準の見直しについて検討を進める。

（運航形態に係る規制の見直し）

ウェットリース、共同運送、コードシェアリングに関し、実施要件の緩和についての検討を進める。また、航空機と旅客船を組み合わせたフライ・アンド・クルーズを容易にすること等を目的とした片道チャーターの解除等チャーター運航の効率的実施に資する規制の緩和についても検討を進める。

第２節　魅力ある観光の振興をめざして

１　外国人の訪日促進

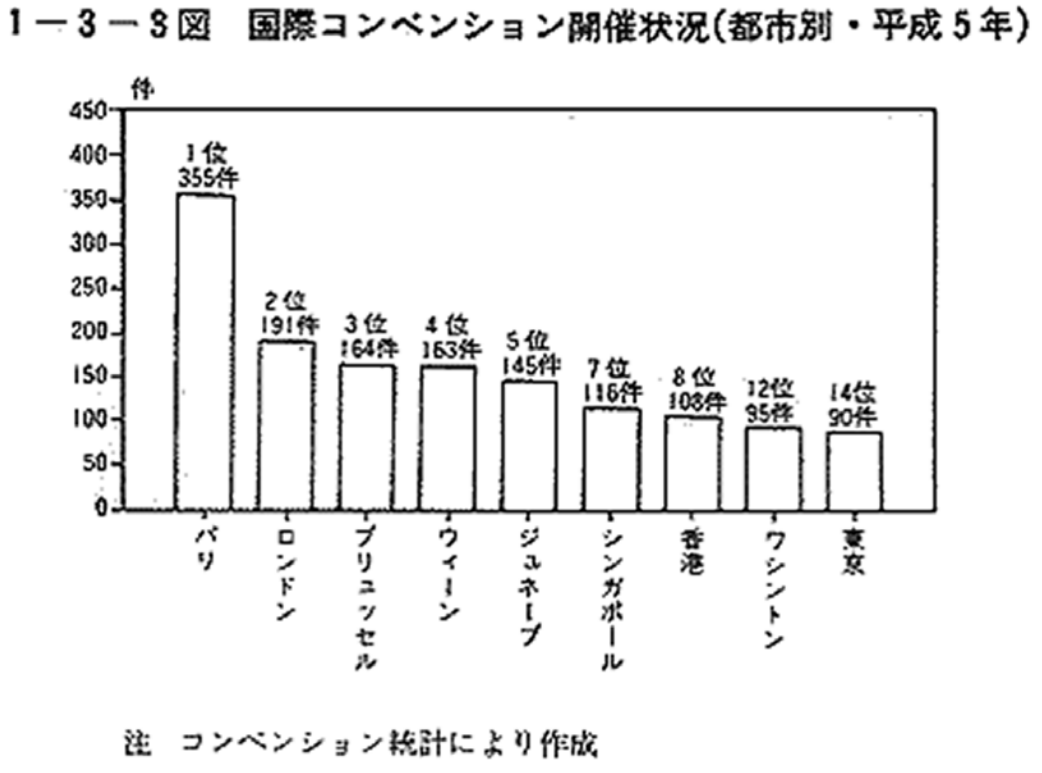
外国人観光旅客の来訪の促進は、我が国の経済社会に対する国際的な理解の増進や諸外国との友情の確立を図るための重要な課題である。

しかし、円高による旅行費用が高騰する中、日本の観光イメージの不足、言葉の制約から来る一人歩きのできにくい環境等の理由により、外国人観光旅客の来訪は伸び悩んでおり、観光開発が進む他のアジア諸国に比べても低い水準にとどまっている。

このような状況を打開するため、国際観光交流支援事業の実施、海外における旅行関係情報の戦略的提供による個人の日本旅行の拡大や的確なマーケッティングに基づく旅行開発による日本への団体旅行の拡大、日本における外国人旅行者受入れ体制の充実等の施策を国際観光振興会の積極的活用を図るとともに、地方自治体等とも連携しつつ、効果的に推進する必要がある。

また、国際コンベンションの振興は、国際的な相互理解・友好関係を確立する上で重要な役割を果たしている。我が国における国際コンベンションの開催件数は、このところ大きな伸びを示しているが、都市別にみた場合、欧米の主要都市はもとより、アジアのシンガポールや香港にも水をあけられている〔１－３－３図〕。このため、平成６年６月に可決・成立した「国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律」（コンベンション法）に基づき、国、国際観光振興会及び地方自治体が一体となって総合的な国際コンベンション振興策を講じていくことが必要である。

１－３－３図　国際コンベンション開催状況（都市別・平成５年）



注　コンベンション統計により作成

2　安心で快適な海外旅行を促進するための環境整備

安心で、快適な海外旅行を促進するためには、休暇制度の改善の検討、魅力ある旅行商品の提供と並んで安全対策の充実が必要である。

特に、海外旅行中の事故やトラブルについては、現地情勢に係る情報不足や言葉の障害に原因があるものが多くなっていることから、旅行者に対する情報提供体制の充実が極めて大きな課題となっている。一方、旅行者についても、こうした事故やトラブル等に巻き込まれないよう、十分、旅行先の社会情勢に配慮して行動することが求められている。

このため、旅行先についての情報提供を目的としたビデオ、パンフレット、あるいは緊急危険時に使用する英語表現を集めたリーフレットの作成を行うとともに、(特)国際観光振興会が中心となって旅行業者、航空事業者等との間で、日本人旅行者に対する情報提供体制の整備を進めている〔１－３－４図〕。

１－３－４図　緊急危険時における英語表現を集めたリーフレット

１－３－４図　緊急危険時における英語表現を集めたリーフレット


緊急！！

危険を知らせる
英語表現の例

★ここに引用した英語は、あなたの方から使うことはまずありません。

●しかし、実際にどんな音に聞こえるのか、自分で発声してみて、耳を馴らしておくことが必要です。

●音声記号の使用のため、カタカナで発音を表記してあります。大文字のカナ音に力を入れて発音すると実際の音に近くなります。

●英語→(耳に聞こえる音と調子)→日本語での意味

•Back off! (バックオフ)	さがれ！ どけ！
•Break it up! (ブレイキィタップ)	やめろ！ よせ！
•Can it! (キャンイット) •Shut up! (シャラップ)	静かにしろ！ 黙れ！
•Cut it out! (カリラウッ) •Cut that out! (カッザラウッ)	やめろ！ よせ！
•Drop it! (ドラピッ)	落とせ！ (手を)離せ！ やめろ！ よせ！
•Duck! (ダック)	伏せろ！ かがめ！
•Freeze! (フリーズ) •You freeze! (ユウフリーズ)	動くな！ じっとしていろ！
•Get away! (ゲラウェイ)	さがれ！ 消えうせろ！
•Get back! (ゲッバクッ)	さがれ！ どけ！
•Get down! (ゲッダウン) •Get down on your knees!	降りる！ 伏せる！ かがめ！ 跪け！
•Get lost! (ゲッラースト)	あっちへ行け！ 消えうせろ！
•Get out of here! (ゲッラウラヒイア)	出て行け！ いらぬ干渉にしろ！
•Get out of the way! (ゲッラウラウェイ)	どけ！ ジャマだ！
•Get your hands off! (ゲッチョハンズ) •Hands off! (ハンズ)	手を離せ！ さわるな！
•Hands in the air! (ハンディンズィエア) •Get your hands in the air! •Put your hands in the Air! •Your hands in the Air!	手を挙げろ！
•Hands up! (ハンザップ) •Put your hands up! (プッチョハンザップ) •Get your hands up! (ゲッチョハンザップ)	
•Hold it! (ホウルディト、ホウリト) •Halt! (ハールト) •Pull over! (プロウヴァ)	止まれ！ 待て！ 止まれ！(車など)
•Let go of me! (レッゴーアヴミィ)	放せ！
•Look out! (ルッカーット)	あぶない！ 気をつけろ！
•Move it! (ムーディト)	どけ！ 切け！ それを動かせ！
•Snap out of it! (スナッパウロヴィト)	しっかりしろ！
•Stand back! (スタンドバケッチ/スタンバケッ)	そこのけ！ さがれ！
•Stay down! (スタイダウン/ステイダウン)	伏せている！ じっとしていろ！
•Watch out! (ワッチャウト)	危ない！ 気をつけろ！
•You are under arrest. (ユヤアンダレスト)	逮捕する！
•You listen to me! (ユウリスントゥミィ)	俺の言うことを聞け！ 俺の言うとおりしろ！

3　低廉な国内観光旅行の実現

円高による割安感に伴い、海外観光旅行へのシフトが進む中で、国内観光旅行を活発化していくには、旅行費用の低廉化を図ることが大きな課題である。このため、公共輸送機関に係る割引運賃・料金の拡充等を進めるとともに、民宿、ペンションや公共宿泊施設といった低廉な宿泊施設の充実や利用促進を図っていく必要がある。

4　休暇制度の改善

現在、我が国においては、国民一人当たりの休暇取得日数は、欧米に比べてかなり短くなっており〔１－３－５表〕、また、休暇の取得時期も特定の時期に集中している。国民が十分に満足のゆく、ゆったりとした休暇旅行を楽しむことができるようにするためには、「長期休暇の取得」や「休暇の取得時期の分散化（休暇の随時取得）」といった休暇制度の改善を検討していくことが大きな課題となっている。

１－３－５表　諸外国の休暇日数

１－３－５表　諸外国の休暇日数

	フランス	ドイツ	アメリカ	日本
有給休暇	30日程度	30日程度	20日程度	9.1日
学校休暇	17～18週間	13週間程度	大学　21週間程度 小中高校　14週間程度	9週間程度
祝祭日	11日＋2日(ポン休)	10日	10日程度	14日

注　(1)　㈱国際観光開発研究センターの調査等により作成
　　(2)　「ポン休」とは、祝日と休日の間にはさまれた労働日に、「休みの橋（ポン）」を架けて連休とする制度

このため、運輸省では、関係省庁と協力しつつ、学識経験者、経済界等から成る「ゆとりある休暇」推進協議会を開催し、諸外国の制度をも勘案しつつ、休暇の拡大や取得時期の分散化についての検討を進めている。

第３節　国際物流の円滑化をめざして

１　利用者の利便性に配慮した国際港湾の整備

(1) 我が国主要港湾の基本的方向

我が国の港湾のサービス水準は、コンテナターミナルの水深、輸入対応のヤード、荷役体制、港湾料金等ハード・ソフト両面にわたり、諸外国の主要港湾と比較して必ずしも十分ではない。このため、東アジアにおける我が国の比重が相対的に低下する中で、基幹航路に就航する本船の我が国港湾への寄港が減少することも懸念されるようになっている。

仮に、本船の寄港が減少するような事態が生じれば、外国の港湾での積替に伴う輸送コストの増大、輸送時間の長大化、品質の劣化等により、我が国産業の国際競争力に大きな影響を与えるおそれがある。また、今後も増加が見込まれる食料品や製品類等の輸入貨物の円滑な確保にも支障が生じるおそれがある。

このため、我が国発着の貨物については、我が国の港湾から直接諸外国に輸出でき、また、諸外国から輸入できるよう、ハード・ソフト両面でのサービス水準の向上を図り、本船の寄港を維持していくことが必要である。

さらに、国際物流ネットワークにおいて、我が国の港湾が適切な機能分担を図り、国際貢献を果たしていくため、近隣諸国のトランシップ貨物の動向にも適切に対応していく必要がある。

(2) 物流構造の変化等に対応した施設整備

我が国の港湾については、本船の寄港を維持し、もって、国民生活の質的向上、我が国企業の国際競争力の確保を図る観点から、物流構造の変化等を踏まえつつ、以下のような施設整備を行っていくことが必要である。

(ｱ) 輸入対応型の施設の整備

輸入コンテナ貨物の増加に対応して、従来のターミナルに比べ２～４倍の幅広いヤード面積を有する輸入対応型のターミナルの整備が必要となっている。また、輸入貨物を円滑に処理するため、保管、荷捌き、流通加工機能に加えて、展示、情報提供機能を備えた総合輸入ターミナルを外貿コンテナターミナルに隣接して整備することも重要である。こうした状況を踏まえ、平成４年３月可決・成立した、「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、神戸港等において輸入対応型港湾の整備と一体的に輸入促進地域（ＦＡＺ）の整備を進めているところであり、今後も、これを鋭意推進していく必要がある。

(ｲ) コンテナ船の大型化に対応した施設の整備

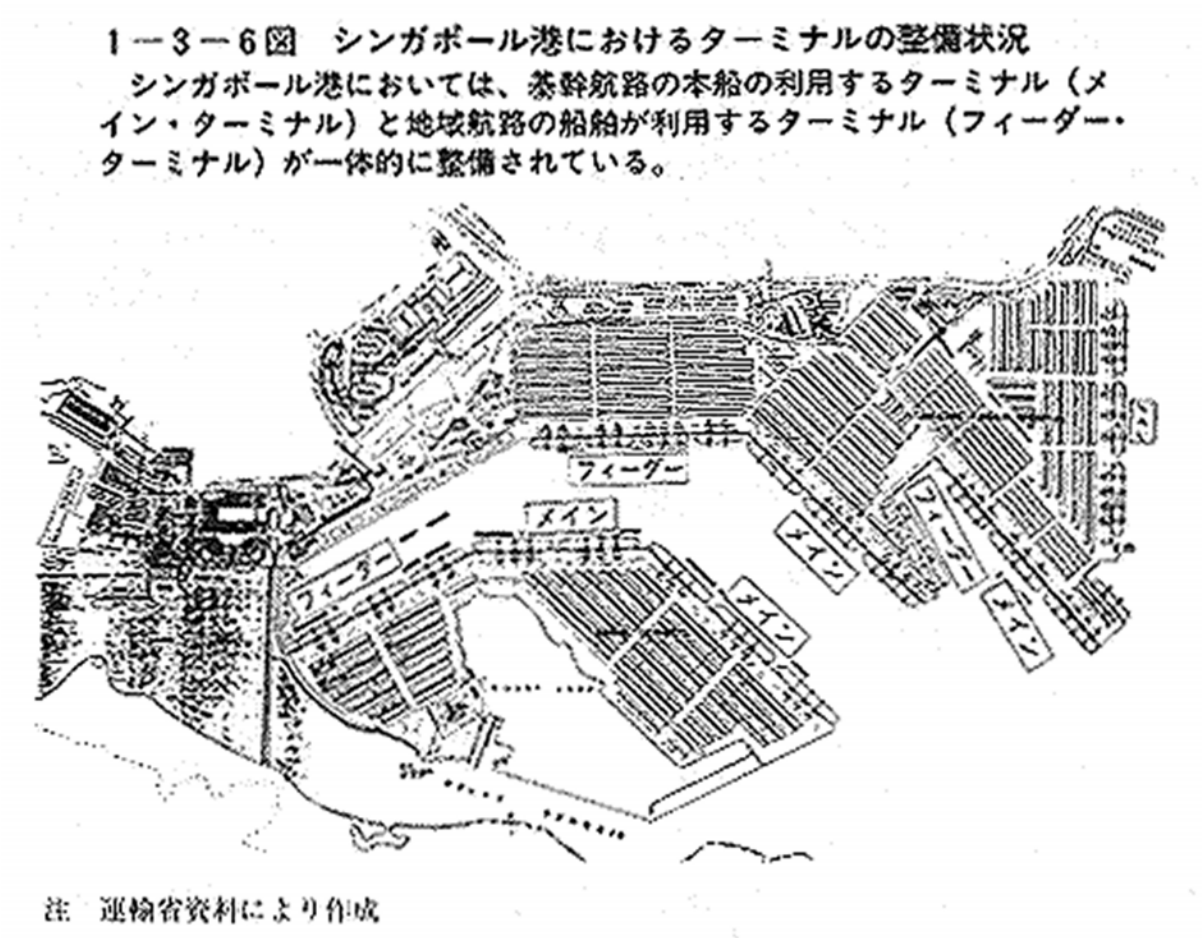
基幹航路におけるコンテナ船の大型化に対応して、近隣アジア諸国の港湾に比べても相対的に遅れているコンテナターミナルの高規格化を進めることが必要となっている。このため、神戸港、横浜港、東京港等の本船が寄港する主要港湾において、水深－14ｍ以上、岸壁延長300～350ｍで広いヤードを有する高規格の施設整備を進めているところであり、今後も、これを鋭意推進していく必要がある。

また、生産地や消費地の分散化が進む中で、地方圏の港湾で取り扱われるコンテナ貨物量が着実に増加している。しかし、地方圏の港湾では、本格的なコンテナターミナルの整備は十分でないことから、これに対応した施設整備を進めていくことが必要である。

(ｳ) 積替の効率化に資する施設の整備

我が国港湾では、コンテナ積み替えの際に、横持ちによる臨港道路の混雑や荷役効率の低下等の問題が生じている。このため、臨港道路の整備を進めるほか、シンガポール港等の諸外国の事例を踏まえ、基幹航路の本船の利用するターミナルと地域航路の船舶の利用するターミナルの一体的な整備を行うことにより、積み替えの効率化を図ることが必要である〔１－３－６図〕。

１－３－６図　シンガポール港におけるターミナルの整備状況



(3) ソフト面でのサービス水準の向上

(ｱ) 荷役体制の改善

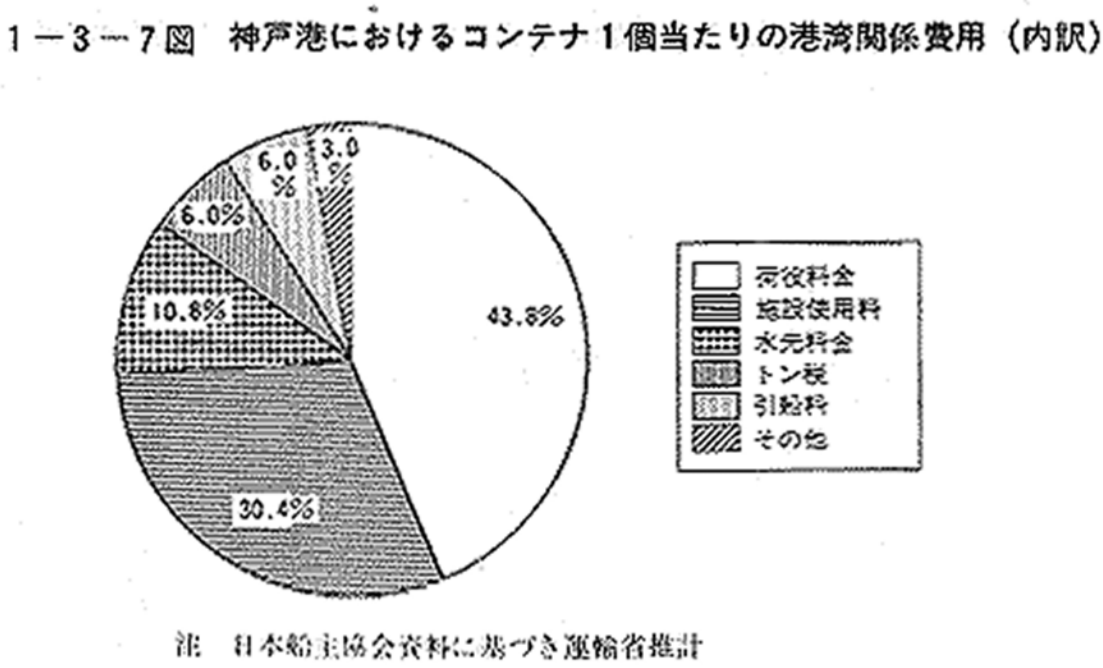
我が国の主要港湾は、現在、日曜日の不荷役が一般的となっているが、荷主や内外の船社等の不満を解消し、本船の寄港を維持していく観点から、諸外国の主要港湾の動向を踏まえつつ、日曜荷役についての検討を進めていくことが必要である。このため、日本港運協会、港湾労組を始めとする港湾関係者の間で日曜荷役についての

話し合いが鋭意進められている。また、新型荷役機械の導入等により、荷役のより一層の効率化、省力化を図っていくことも重要である。

(ｲ) 港湾料金の適正化

我が国の港湾料金は、諸外国と比較して極めて高い水準にあるので、その適正化に取り組むことが必要である。現在、港湾料金の中では荷役料金、岸壁使用料金、水先料金等が大きな割合を占めていることから〔１－３－７図〕、今後は、荷役の効率化、省力化、さらには、港湾業務全般の情報化を進めるとともに、専用岸壁の整備財源の見直し等を図ることが必要である。また、水先制度については、料金体系の見直しや水先業務の効率化等に積極的に対応していくことが必要である。

１－３－７図　神戸港におけるコンテナ１個当たりの港湾関係費用（内訳）

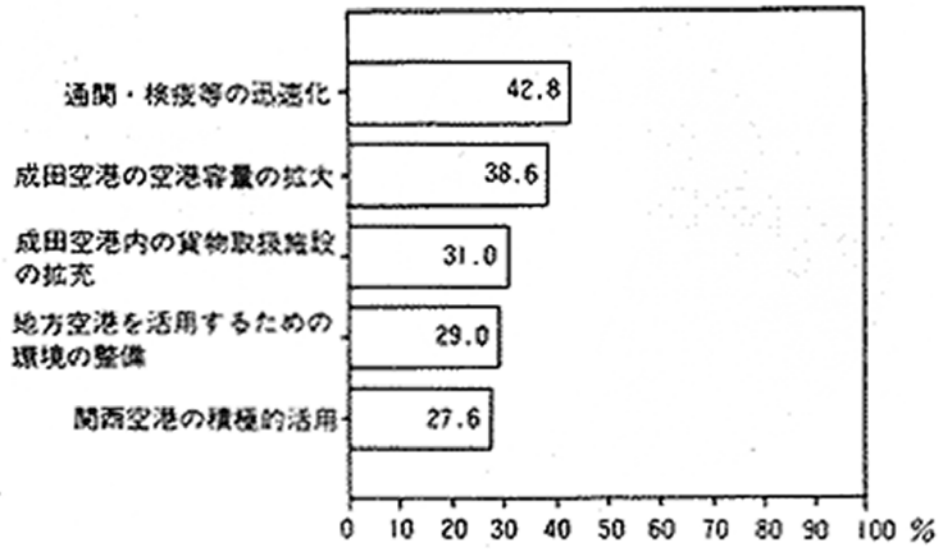


２　国際物流拠点としての国際空港の整備

国際航空貨物の取扱量が著しく増加する中で、荷主や物流事業者の間では、その円滑な処理を図るため、通関・検疫の迅速化、成田空港関連の施設整備、同空港への一極集中状態を改善するための関西国際空港の活用等の施策に対する要望が高まっている〔１－３－８図〕。

１－３－８図　国際航空貨物の処理を円滑に行うために必要な施策（複数回答）

１－３－８図　国際航空貨物の処理を円滑に行うために必要な施策（複数回答）



注　(1)　㈱運輸経済研究センター「物流に対する利用者ニーズの把握等に関する調査」(平成６年７月）により作成
(2)　選択項目のうち、上位５項目までを挙げた。

成田空港は、背後に首都圏を控えていること等から、現在でも国際航空貨物の大部分が集中しているものと考えられる。このため、国際貨物便の拡大にも資するよう、滑走路の整備に鋭意努めるとともに、貨物取扱施設の整備拡充を進めることが必要である。

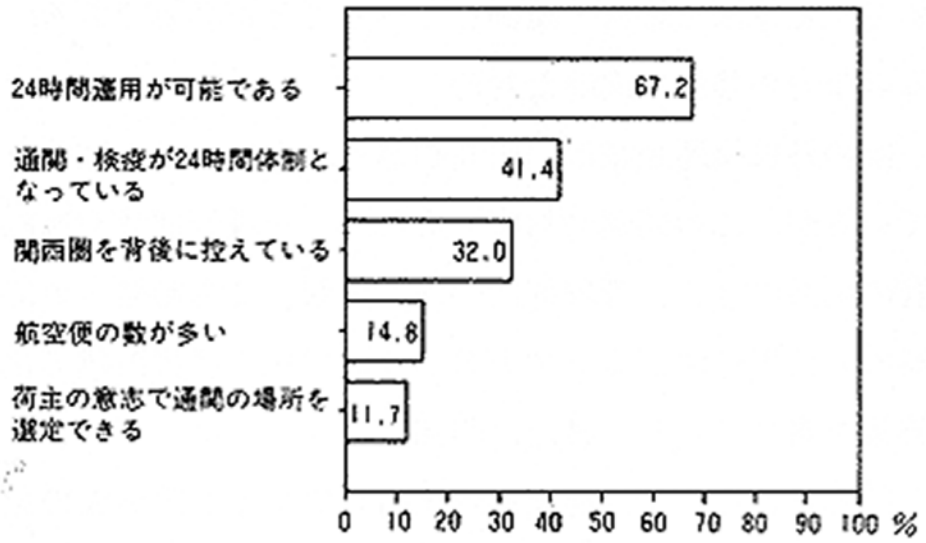
他方、６年９月に開港した関西国際空港については、空港や通関・検疫の24時間運用体制に利用者が高い評価を示しており〔１－３－９図〕、近畿圏や西日本を中心に国際航空貨物がシフトしているものと見込まれる。同空港については、大規模な貨物取扱施設も整備されており、国際線と国内線が接続していることから、今後は、東北、北海道等の東日本を含めた我が国における国際物流拠点として機能していくことが期待される。

このほか、地方空港についても、チャーター便の運航による貨物需要の開拓や国内転送の改善等の措置を講じることにより、その積極的な活用を図っていくことが必要である。

また、輸入航空貨物の円滑な流通の確保等の観点から、「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、りんくうタウン（関西国際空港対岸部）等において、国際空港と一体となった輸入促進地域（ＦＡＺ）の整備を図っていくことも必要である。

１－３－９図　関西国際空港について評価する点（複数回答）

1－3－9図　関西国際空港について評価する点（複数回答）



注 (1) 関運輸経済研究センター「物流に対する利用者ニーズの把握等に関する調査」(平成6年7月) により作成
(2) 選択項目のうち、上位5項目までを挙げた。

3　我が国外航海運企業における競争力の強化とサービスの充実

日本商船隊の担い手である我が国外航海運企業は、昨年来の急速な円高の進行やアジア船社との激しい競争により、大変厳しい状況にある。

しかし、我が国の経済発展及び国民生活の安定・向上を図っていくためには、安定的で低廉な物資の輸送を確保することが不可欠であり、このためには、以下のような方策を講じることにより、日本籍船をはじめとする日本商船隊の国際競争力を向上させ、良質で安定した輸送サービスの提供できる体制を維持・整備していくことが必要である。

(1) 国際競争力の強化に向けた対応

我が国の外航海運企業は、円高の進行により大幅な減益を余儀なくされているが、この問題に対応するため、一般管理費や運航経費等の諸経費の削減に加え、管理部門の海外移転、日本籍船への混乗化、海外造船所の活用等によるコストのドル建て化や運賃円建て化への努力等の施策を講じている。また、円高により、フラッギング・アウトの加速が懸念される中で、混乗近代化船の更なる配乗構成の見直しについて、関係者間で協議を進めるとともに、日本籍船の建造に対する財政・金融上の支援措置等を講じることによって我が国商船隊の中核をなす日本船籍の維持・整備を図っていくことも重要である。

(2) 需要構造の変化や利用者ニーズに対応した輸送サービスの提供

我が国の外航海運企業は、荷主のニーズの高度化に対応するため、海外における鉄道、トラック事業への進出、コンテナターミナルの整備等により複合一貫輸送サービスの充実を図ってきたところであるが、これらに伴う投資が経営に負担を与えている面もあることから、今後は業務のより一層の効率化、合理化を進めていくことが必要である。

また、運輸省においても、我が国の外航海運企業や貨物運送取扱事業者（フレイト・フォワーダー）に対して規制的な措置をとっている国との交渉を行うことにより、これらの企業の海外における事業展開に支障が生じないよう努めることが必要である。

さらに、我が国からＮＩＥＳを始めとするアジア諸国への貨物需要のシフト等の需要構造のシフト等に対応して、定期船事業におけるアジア発着貨物に対応した運航体制の整備、不採算航路の見直し、外国船社との提携によるグローバルなネットワークの構築、不定期船事業における輸送体制の見直し等を進めていくことが必要である。

また、アジア諸国の物流が一層活発化するなかで、高速輸送ニーズが従来にも増して高まることも予想される。こうした中で、新形式の超高速船として研究開発が進められているテクノスーパーライナーについては、経済性や関連施設の整備等多くの課題が残されているが、これらを克服し実用化された場合には、新しい高速輸送サービスとしての活用が期待される。

第４節　国際協力の推進

１　国際協力における我が国の役割の増大

我が国は、世界全体のＧＮＰの15％を占める世界第２の経済大国として、積極的に世界の平和と安定のための貢献を行う責務があり、このため、経済面での国際協力について一層の量的拡充、質的改善を鋭意図っているところである。平成４年６月には「政府開発援助大綱」を定め、ＯＤＡ実施の基本原則、姿勢等を明確化するとともに、平成５年５月には、平成５年から９年の５年間のＯＤＡ実績総額を700～750億ドルとする第５次ＯＤＡ中期目標を策定し（第４次は500億ドル）、ＯＤＡの充実に努めている。

２　国際協力における運輸分野の重要性

鉄道、空港、港湾等の運輸基盤施設の整備による効率的な輸送体系の構築や観光の振興は、電力、通信等他の経済インフラの整備と同様に、開発途上国の生活向上、地域振興、経済発展等のために不可欠なものである。

しかし、開発途上国においては、資金や技術の不足等から運輸基盤施設の整備は十分ではなく、このため、豊富な資金力と高度の技術を有する我が国に対しては、多数の協力、援助の要請がなされており、運輸省では、これに対応して運輸分野での国際協力を鋭意推進している。

３　国際協力に係るニーズの多様化

近年、運輸の分野における国際協力については、協力ニーズの多様化が進んでいる。

運輸基盤施設の整備といったハード面での協力のほか、施設の管理・運営、公的セクターの民営化方策、人材養成といったソフト面での協力が重要となっているほか、環境や輸送安全等の分野における国際協力のニーズも高まっている。環境分野における国際協力については、その重要性が増加しており、地球環境問題に対する意識が高まっていることから、交通公害対策や海洋汚染防止対策等に関する協力を進めている。

また、安全面での協力については、運輸事故を防ぎ、人命を守るとの観点から力を入れているが、これにより、協力対象地域の人々だけではなく、これらの地域に旅行し、あるいは、居住している我が国国民の保護にも寄与することとなる。

４　アジアに重点を置いた国際協力の実施

我が国の開発途上国に対する援助は、アジアを中心に実施されてきており、ＮＩＥＳやＡＳＥＡＮの急速な経済発展にも大きく寄与してきたところである。

我が国とアジアの経済的な結び付きは、同地域の経済発展に伴い、近年、ますます緊密化している一方、急激な人流、物流の増大に運輸基盤施設の整備が追いつかず、これが経済発展のボトルネックとなっている面もあることから、運輸インフラの整備を始めとする経済協力は、今後とも同地域に重点を置いて実施するのが適切である。

また、アジアの経済発展を受けて、アジア・太平洋地域全体の経済活動の活発化、域内の均衡ある発展を図ろうとする気運が高まっており、運輸の分野においても、アジア・太平洋経済協力（ＡＰＥＣ）閣僚会議等を通じた地域の輸送体系の構築、観光の振興への協力を行っている。

さらに、平成５年10月に開催された第10回世界観光機関（ＷＴＯ）総会において、我が国にＷＴＯアジア太平洋事務所（仮称）を設置することが決定したのを受け、現在大阪府に同事務所を開設する方向で準備を進めている。

これに対し、アジア諸国に対する援助の充実は、むしろ我が国の国内産業の空洞化を引き起こし、空港や港湾の国際競争力をさらに低下させるのではないかとの指摘が一部にある。しかし、アジア諸国の経済発展は、国内の安定と地域の平和に不可欠であるばかりでなく、我が国の援助による運輸インフラの整備の進展は、我が国を含めたアジア全体の経済力を高め、ひいては、我が国経済の発展にも資するものと考えられる。

また、アフリカ、中南米、東欧といった地域についても、適宜、国際協力の充実を図っていくことが必要である。さらに、新たにＯＤＡ供与対象地域となった東欧諸国等に対して、市場経済への移行に当たって必要な物流の近代化・合理化及び外貨獲得に有効な観光分野等に対する協力を推進していくことも重要である。

むすび

我が国は、貿易立国として著しい経済発展を遂げており、今やＧＮＰが世界全体の15％を占める世界第２の経済大国となっている。また、国民の所得水準も世界で有数のレベルに達している。

しかし、円高に伴う価格競争力の低下や生産拠点の海外への移転等我が国経済をめぐる環境は、このところ大きく変化しつつあり、また、国際的な相互依存関係がますます深化する中で、アジアを始めとして国際社会との関係は、より緊密化、ボーダーレス化が進んでいる。他方、国民の間には経済力に見合った豊かさを実感できる生活を求める動きが強まっている。

このためには、我が国産業の高付加価値化をより一層高めることなどにより、国際競争力の維持を図るほか、運輸の分野においても、国際社会との円滑な人流、物流を確保するとともに、観光や余暇活動の充実を図っていくことが重要である。

国際社会、特に、アジアについて概観すると、地域全体としては、運輸関係社会資本の整備・管理や安全対策、環境保全の促進等のため、我が国への国際協力に対する要請が高まっており、これに的確に応える必要がある。一方、近隣のアジア諸国の一部では大規模な空港、港湾の整備が進展し、また、低廉なコストを背景に航空、海運企業の著しい台頭がみられる。こうした中で、我が国とアジア諸国の間で相互に運輸に関するサービスの水準を高め、良質な運輸サービスの提供を可能とすることが、アジアの発展、ひいては国際社会全般の発展に貢献する方策であると考える。

このような状況を念頭において、我が国の運輸に課せられている主な課題についてとりまとめると、まず、国際交流基盤については、我が国経済発展の維持や利用者利便性の向上といった観点から、その整備・拡充を図っていく必要がある。このため、国際空港については、国際航空需要にも十分対応し得るよう容量の拡大を図り、21世紀に向けて、国際ハブ空港機能を充実させていくとともに、国際港湾については、アジア諸国と比較しても相対的に低くなっているハード・ソフト両面でのサービス水準を改善していくことが大きな課題である。

我が国運輸企業については、厳しい市場競争下でその存立を図り、利用者ニーズに適合した低廉で安定したサービスを提供できるよう努める必要がある。このためには、厳しい経営努力が要請されるほか、自由度をもった企業経営ができるよう技術革新等に応じた規制の見直し等環境整備を図っていく必要がある。

さらに、生活の充足感と余暇活動は密接な関係があるので、安心で快適な海外旅行の実現や国内観光の振興を図るべく、きめ細かい施策を展開していく必要がある。国際社会との関係では、先に述べたように、運輸サービスの水準をネットワークとして高めていく必要があるので、アジアをはじめとする国際協力を地域の実情を勘案しつつ、より一層充実していく必要がある。

運輸省としては、これらの課題に積極的に対処することによって、豊かさを実感できる生活の実現に努めているところである。

第２部　運輸の動き

第１章　平成５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

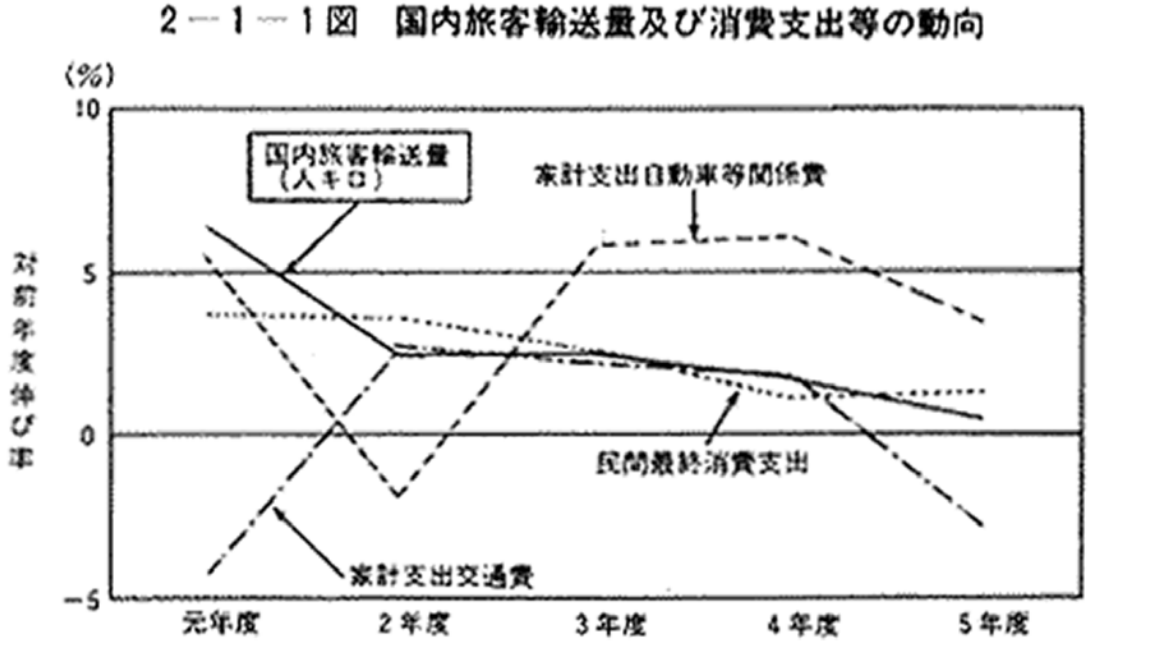
(ｱ) 概況

（景気後退の長期化により国内旅客輸送は低調）

平成５年度の我が国経済は、公共投資は堅調であったものの、民間設備投資、個人消費等民間部門は総じて低調に推移し、実質経済成長率はＧＤＰ（国内総生産）で0.0％増（４年度は0.4％増）とゼロに近い成長に停まった。

旅客輸送の動向に影響が大きいとされる実質民間最終消費支出は1.3％増と４年度の伸び率（1.1％増）を僅かに上回ったものの総じて低迷を続けた。家計消費をみると交通費（公共輸送機関関係）は2.8％減（４年度は1.8％増）と減少に転じ、自動車等関係費（自家用車関係）は、3.4％増（４年度は6.0％増）と伸びが鈍化した〔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　総務庁「家計調査報告」、経済企画庁「国民経済計算年報」により作成、いずれも実質伸び率

このように我が国経済が総じて低迷し、消費活動も低迷する中で、５年度の国内旅客輸送は、低い伸びに停まり、総輸送人員が823億人、対前年度比（以下同じ。)0.6%増、総輸送人キロが１兆3,558億人キロ、0.2%増となった〔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）	
	4年度	5年度	4／3	5／4	4年度	5年度	4／3	5／4	5年度	5／4
総輸送量	817.6	822.7	101.8	100.6	13,533.2	13,557.8	101.7	100.2	16.5	99.6
鉄道	226.9	227.6	100.6	100.3	4,022.6	4,027.3	100.5	100.1	17.7	99.8
ＪＲ	88.2	89.1	101.6	101.0	2,496.1	2,500.2	101.0	100.2	28.1	99.2
定期	55.9	56.4	101.7	101.0	1,056.0	1,076.0	103.3	101.9	19.1	100.9
定期外	32.3	32.6	101.4	101.1	1,440.1	1,424.2	99.5	98.9	43.6	97.9
民鉄	138.8	138.5	99.9	99.8	1,526.5	1,527.1	99.7	100.0	11.0	100.2
定期	85.9	84.9	99.9	98.9	1,013.5	1,006.3	99.7	99.3	11.9	100.4
定期外	52.9	53.6	100.1	101.4	513.0	520.8	99.8	101.5	9.7	100.1
自動車	588.4	592.8	102.2	100.8	8,882.8	8,898.7	102.2	100.2	15.0	99.4
バス	84.4	82.2	98.4	97.4	1,066.4	1,029.1	98.5	96.5	12.5	99.1
営業用	66.1	64.4	97.9	97.5	775.6	761.7	100.9	98.2	11.8	100.7
うち乗合	63.6	62.0	97.9	97.4	345.3	330.9	99.5	95.8	5.3	98.3
うち貸切	2.5	2.5	98.5	99.4	430.3	430.8	102.1	100.1	173.9	100.7
自家用	18.4	17.8	100.3	97.0	290.7	267.4	92.7	92.0	15.0	94.9
乗用車	357.3	360.5	102.4	100.9	5,803.0	5,831.6	102.7	100.5	16.2	99.6
営業用	30.4	29.2	95.7	96.1	156.5	151.7	97.4	96.9	5.2	100.9
自家用	326.9	331.3	103.1	101.3	5,646.5	5,680.0	102.9	100.6	17.1	99.3
軽自動車	112.9	117.5	105.6	104.0	1,256.0	1,291.5	103.9	102.8	11.0	98.8
貨物自動車	33.8	32.6	99.2	96.6	757.5	746.5	100.4	98.5	22.9	102.0
航空	0.70	0.70	101.5	99.9	566.8	571.2	102.4	100.8	820.8	100.9
旅客船	1.6	1.6	97.5	99.6	61.0	60.6	98.4	99.4	38.5	99.8

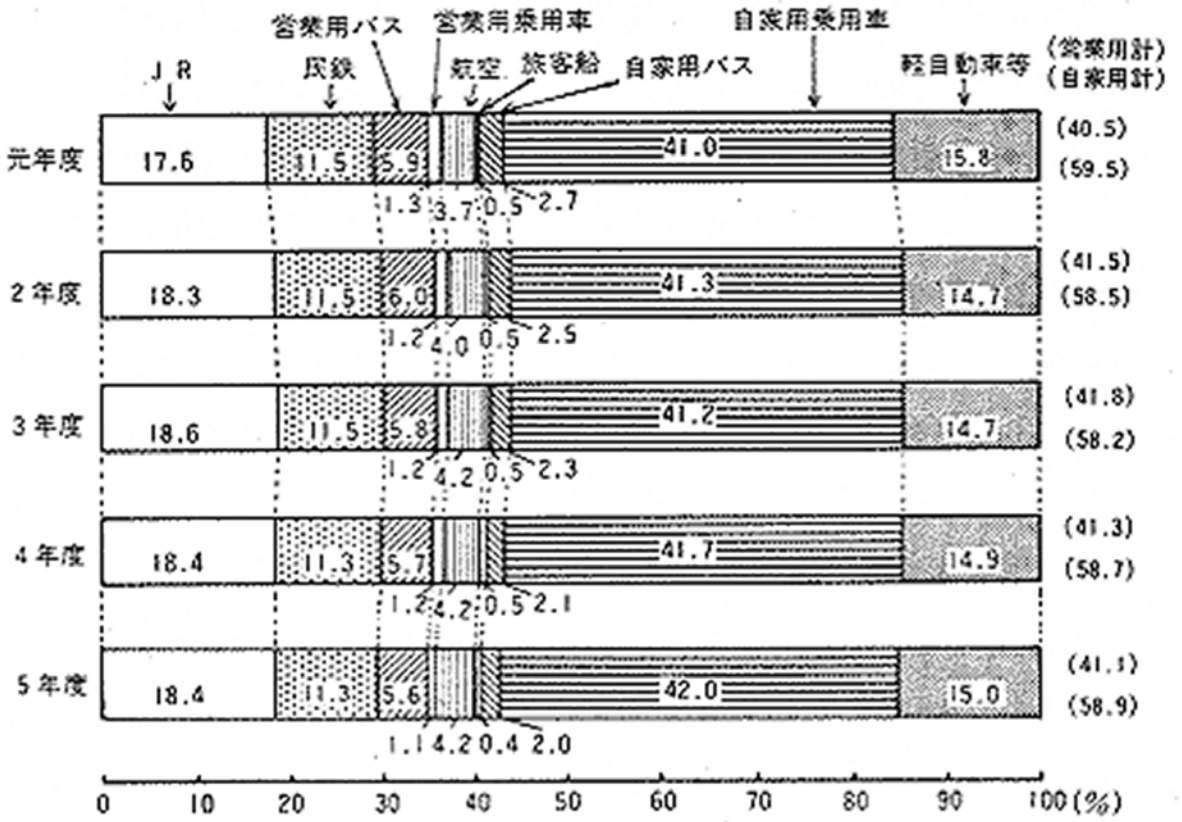
注　(1)　航空及び旅客船の輸送量は、定期及び不定期である。
(2)　軽自動車、貨物自動車による輸送量は、自家用のそれらの自動車による人員輸送を表している。
(3)　乗用車及び貨物自動車の輸送量には、軽自動車によるものは含まない。

（営業用輸送機関の分担率の縮小続く）

５年度は、４年度と同様に各営業用輸送機関のシェアが縮小または横這いで推移し、自家用乗用車等が拡大した〔２－１－３図〕。

２－１－３図　国内旅客輸送機関分担率の推移（人キロ）

2－1－3図　国内旅客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。

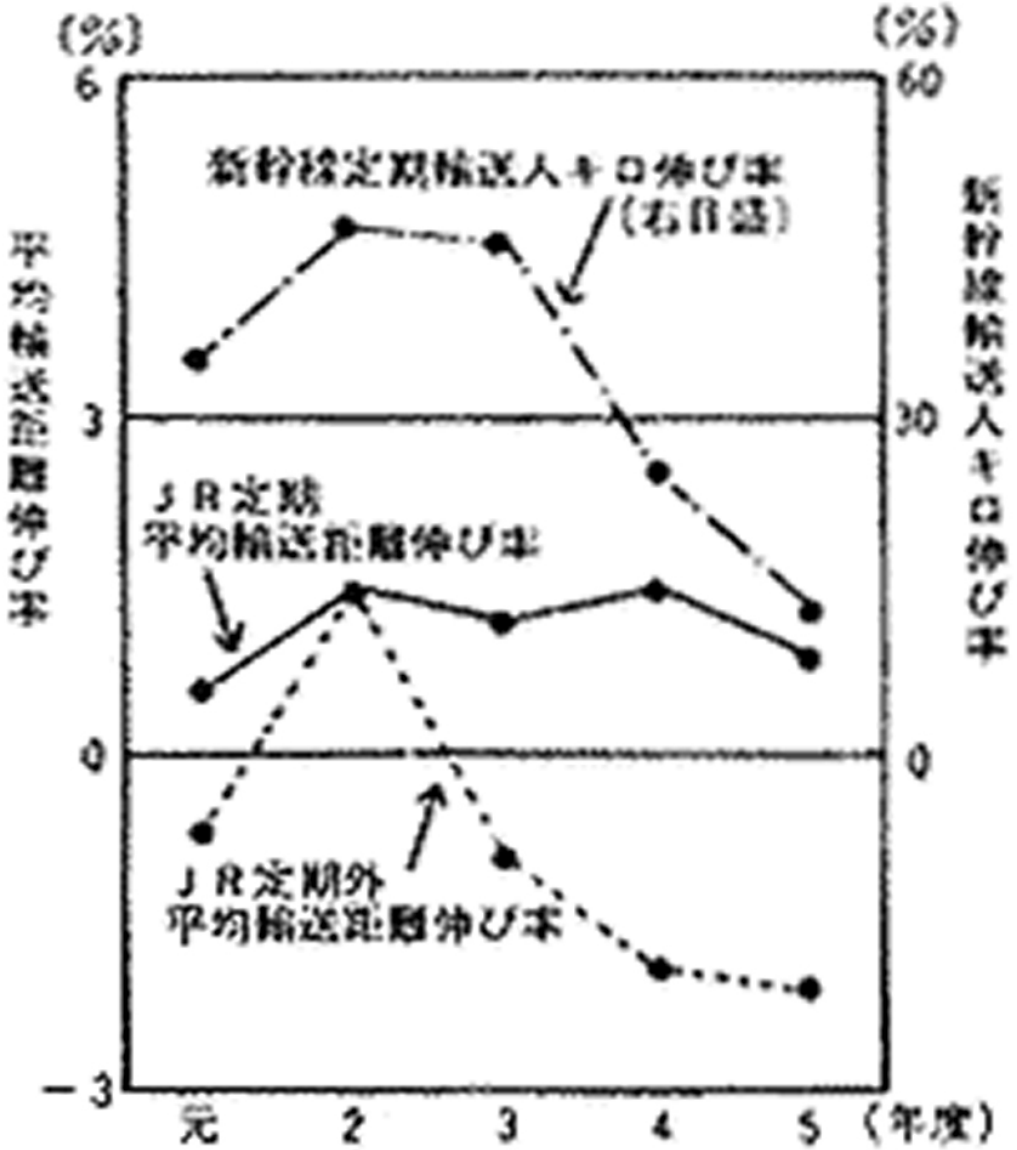
(ｲ) 輸送機関別の輸送動向

（鉄道は依然として低調に推移）

ＪＲ（旅客会社）は、輸送人員1.0％増、輸送人キロ0.2％増（４年度はそれぞれ1.6％増、1.0％増）と低調であった。このうち、定期旅客は、輸送人員が1.0％増、輸送人キロが1.9％増となり、新幹線定期旅客の輸送量の13.2％増に見られるように、依然として長距離通勤化傾向が続いているため、平均輸送距離は0.9％長くなった。また、定期外旅客は景気後退の影響により、輸送人員が1.1％増（４年度は1.4％増）、輸送人キロが1.1％減（４年度は0.5％減）で平均輸送距離は2.1％短くなった〔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

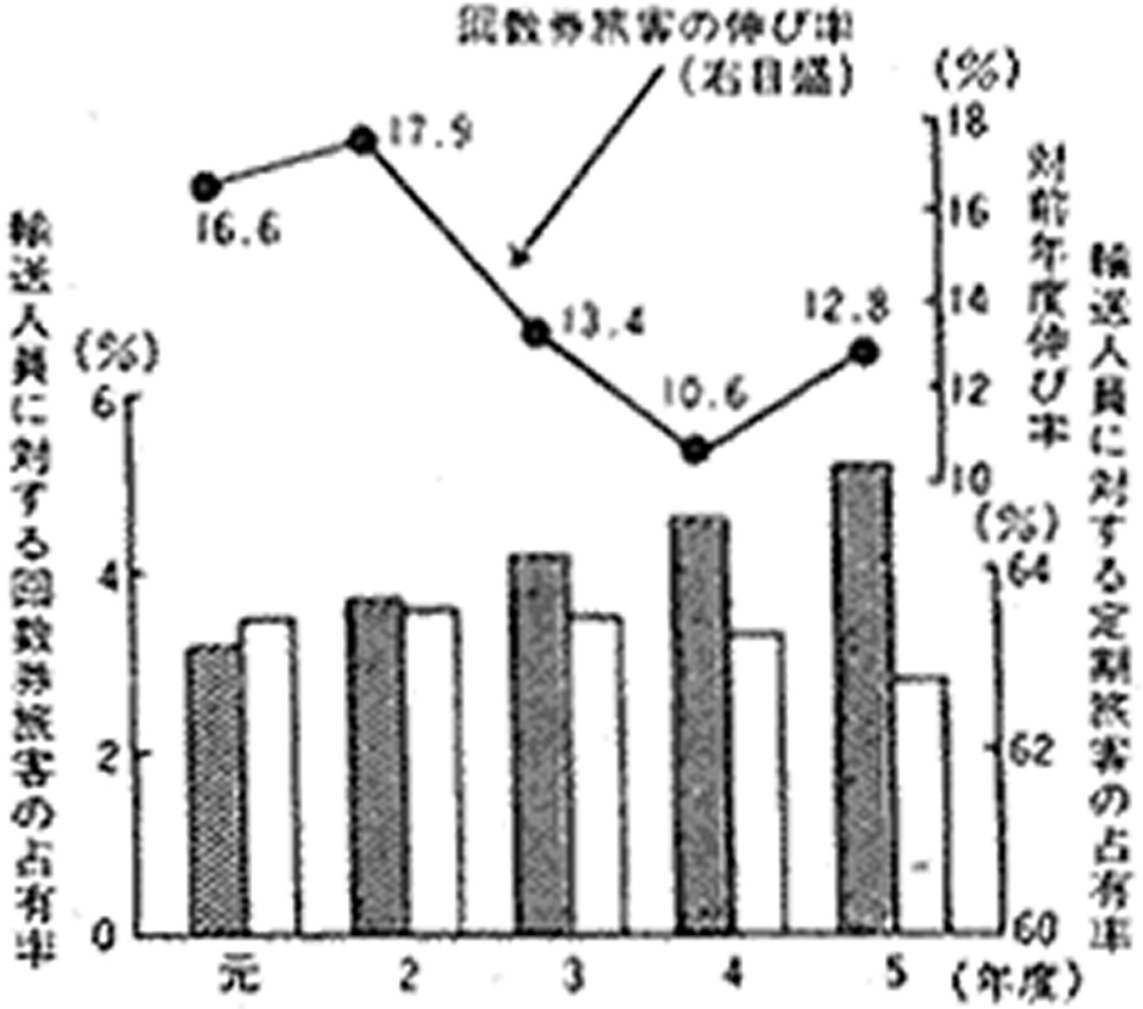


注　運輸省「鉄道輸送統計年報」により作成

民鉄(ＪＲ（旅客会社）を除く。)は、輸送人員0.2%減、輸送人キロ0.0%増と低調であった。このうち、定期旅客は、輸送人員1.1%減、輸送人キロ0.7%減と減少を示したが、定期外旅客は、輸送人員1.4%増、輸送人キロ1.5%増と増加している。これは、週休２日制の浸透などにより、通勤旅客の定期券利用が回数券利用へシフトしていることにもよるものと考えられる〔２－１－５図〕。業態別でみると、大手民鉄（15社）は、輸送人員0.5%減、輸送人キロ0.4%減と減少を続け、地下鉄は、輸送人員0.1%増、輸送人キロ1.1%増、地方中小民鉄は、輸送人員1.1%増、輸送人キロ1.5%増となった。

２－１－５図　回数券使用旅客数（帝都高速度交通営団）の伸び率とシェアの推移

2－1－5図　回数券使用旅客数（帝都高速度交通営団）の伸び率とシェアの推移



注　▨　回数券旅客の占有率（左目盛）
□　定期旅客の占有率（右目盛）
帝都高速度交通営団資料により作成

（自動車輸送は営業用は減少、自家用は引き続き増加）

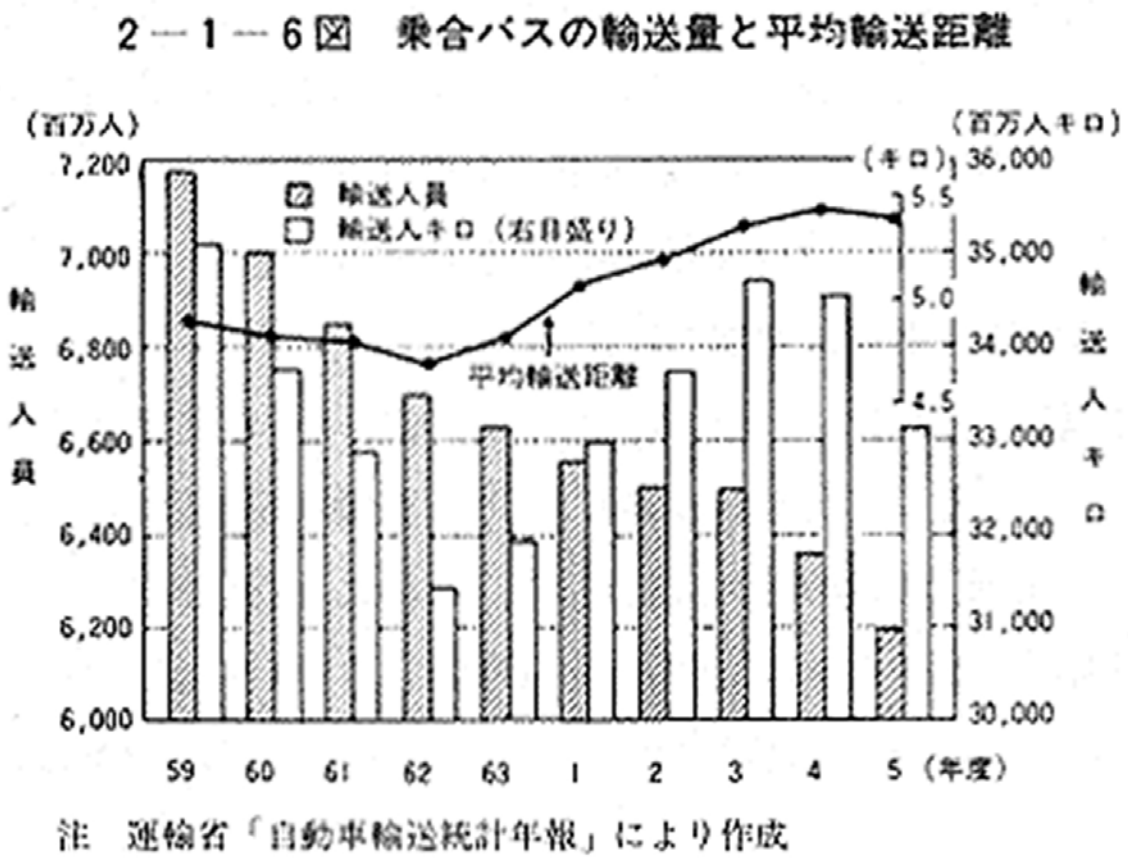
自動車のうち営業用自動車（バス、ハイヤー・タクシー）は、輸送人員2.9%減、輸送人キロ2.0%減と減少を示した。また、自家用自動車は、輸送人員1.5%増、輸送人キロ0.4%増と増加を続けた。

（減少を続けるバス輸送）

営業用バスは、輸送人員2.5％減、輸送人キロ1.8％減となり、自家用バスは、輸送人員3.0％減、輸送人キロ8.0％減であった。

営業用バスのうち、乗合バスについては、輸送人員は2.6％減と低落傾向が続き、高速バスの好調により63年度以降伸びてきた輸送人キロも、4.2％減と４年度に引き続き減少した〔２－１－６図〕。また、貸切バスは、輸送人員0.6％減、輸送人キロ0.1％増となった。

２－１－６図　乗合バスの輸送量と平均輸送距離

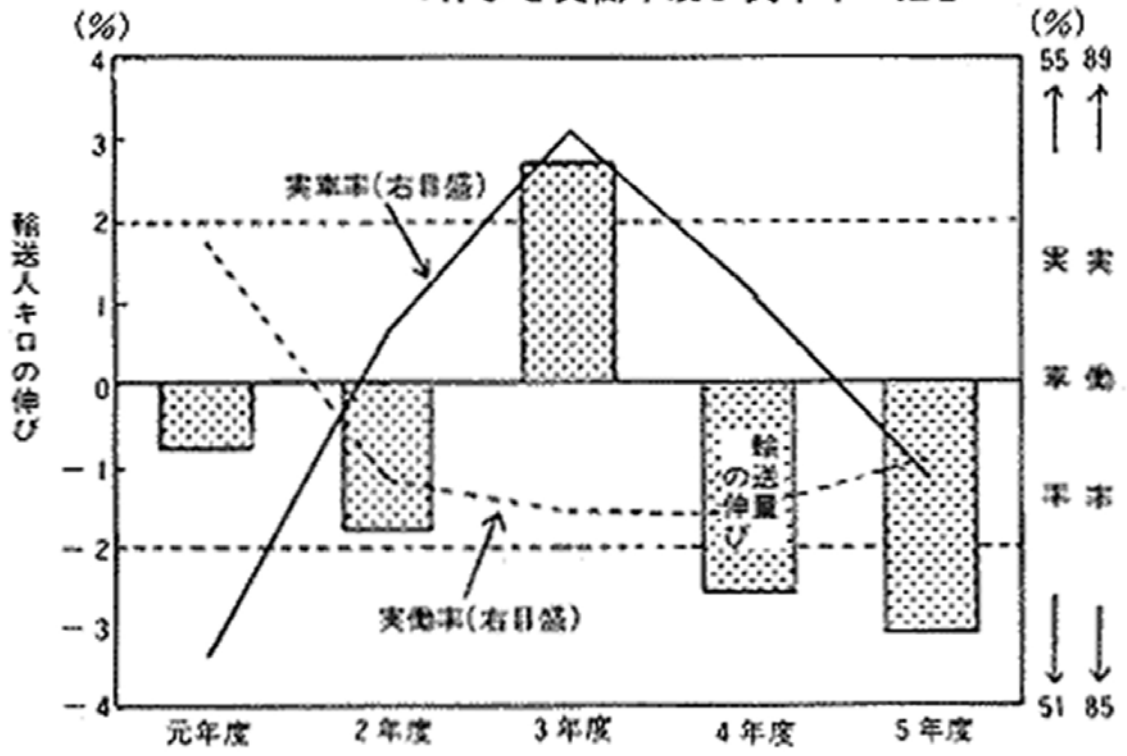


（減少が続くハイヤー・タクシー）

営業用乗用車（ハイヤー・タクシー）は、５年度は、景気後退の影響を受けて減少を続け、輸送人員3.9％減、輸送人キロ3.1％減となった。低下傾向を示していた実働率（実働延日車／実在延日車×100）は上昇に転じたが、実車率（実車キロ／走行キロ×100）は旅客需要の減少が続いたため前年に引き続き低下した〔２－１－７図〕。

２－１－７図　ハイヤー・タクシーの輸送人キロの伸びと実働率及び実車率の推移

2－1－7図　ハイヤー・タクシーの輸送人キロの伸びと実働率及び実車率の推移



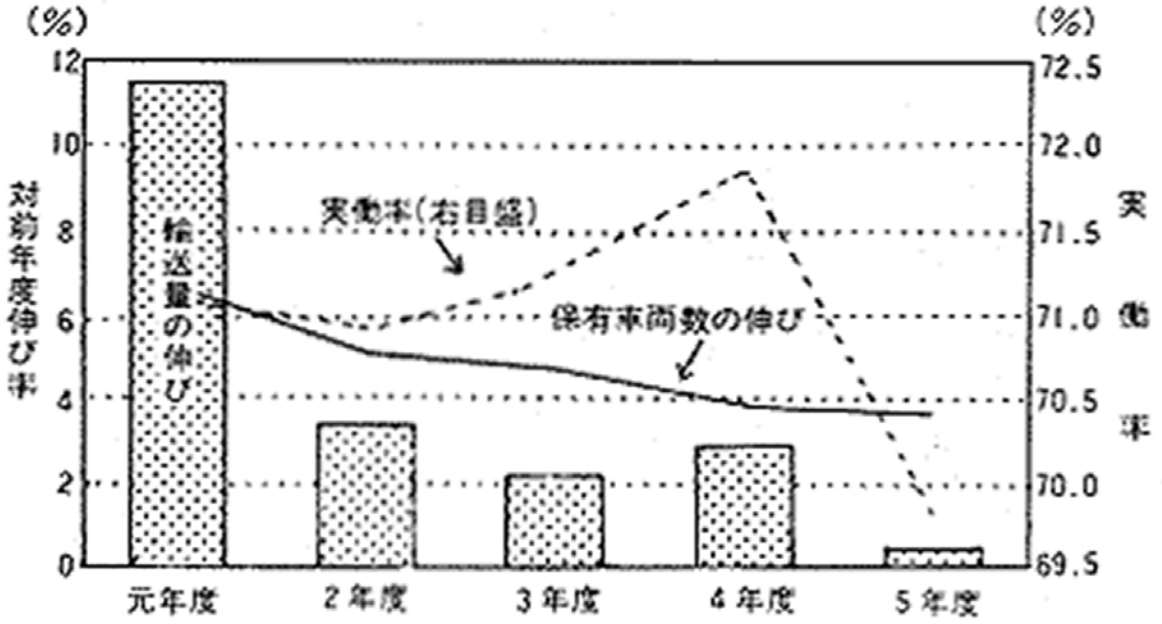
注　運輸省「自動車輸送統計年報」等により作成

（自家用乗用車は増加を維持）

自家用乗用車は、保有車両数が3.6%増（４年度は3.8%増）となったものの、景気後退の影響により、稼働状況を表す実働率は69.8%（４年度は71.8%）と低下した。このような状況の下、輸送人員1.3%増、輸送人キロ0.6%増と前年度より低い伸びに停まったが、低調な営業用輸送機関に比べると、依然として増加を続けている〔２－１－８図〕。

２－１－８図　自家用乗用車の輸送人キロ及び保有車両数の伸びと実働率の推移

2－1－8図　自家用乗用車の輸送人キロ及び保有車両数の伸びと実働率の推移



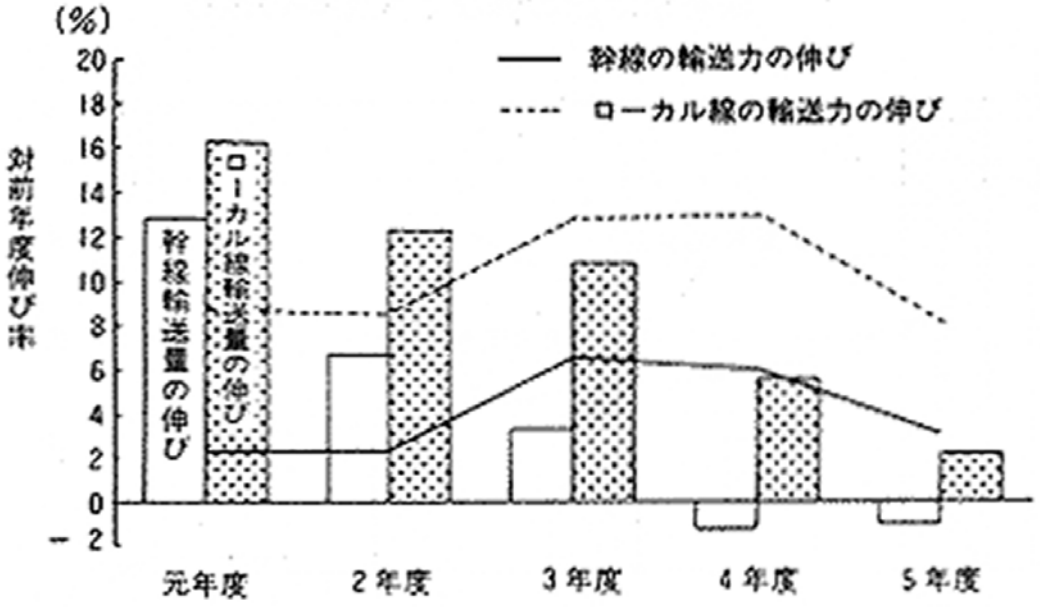
注　運輸省「自動車輸送統計年報」等により作成

（幹線輸送の減少が続く航空）

航空は、輸送人員が0.1%減（幹線2.0%減、ローカル線0.9%増）、輸送人キロ0.8%増（幹線1.1%減、ローカル線2.2%増）となり、輸送人員は８年ぶりに減少に転じた。幹線は、輸送人員、輸送人キロとも２年連続の減少となった。ローカル線は、増加を維持しているが、伸び率の低下傾向が続いている。また、幹線、ローカル線とも、輸送量の伸びが輸送力の伸びを下回る傾向が続いているため、座席利用率は低下が続き、前年度の66.3%から61.7%へ4.6ポイント低下した〔２－１－９図〕。

２－１－９図　国内航空旅客輸送人キロと輸送力の伸び率

2－1－9図　国内航空旅客輸送人キロと輸送力の伸び率



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

（減少傾向が続く旅客船）

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、国民の余暇活動の受皿の一つとしてのニーズの高まりから事業者数、航路数とも増加傾向が続いているものの、景気後退の影響を受け、人員、人キロとも３年度から減少傾向を続け、５年度は輸送人員0.4%減、輸送人キロ0.6%減となった。

(2) 国際輸送

（海外旅行者数は下半期に伸び、２年連続で史上最高を更新）

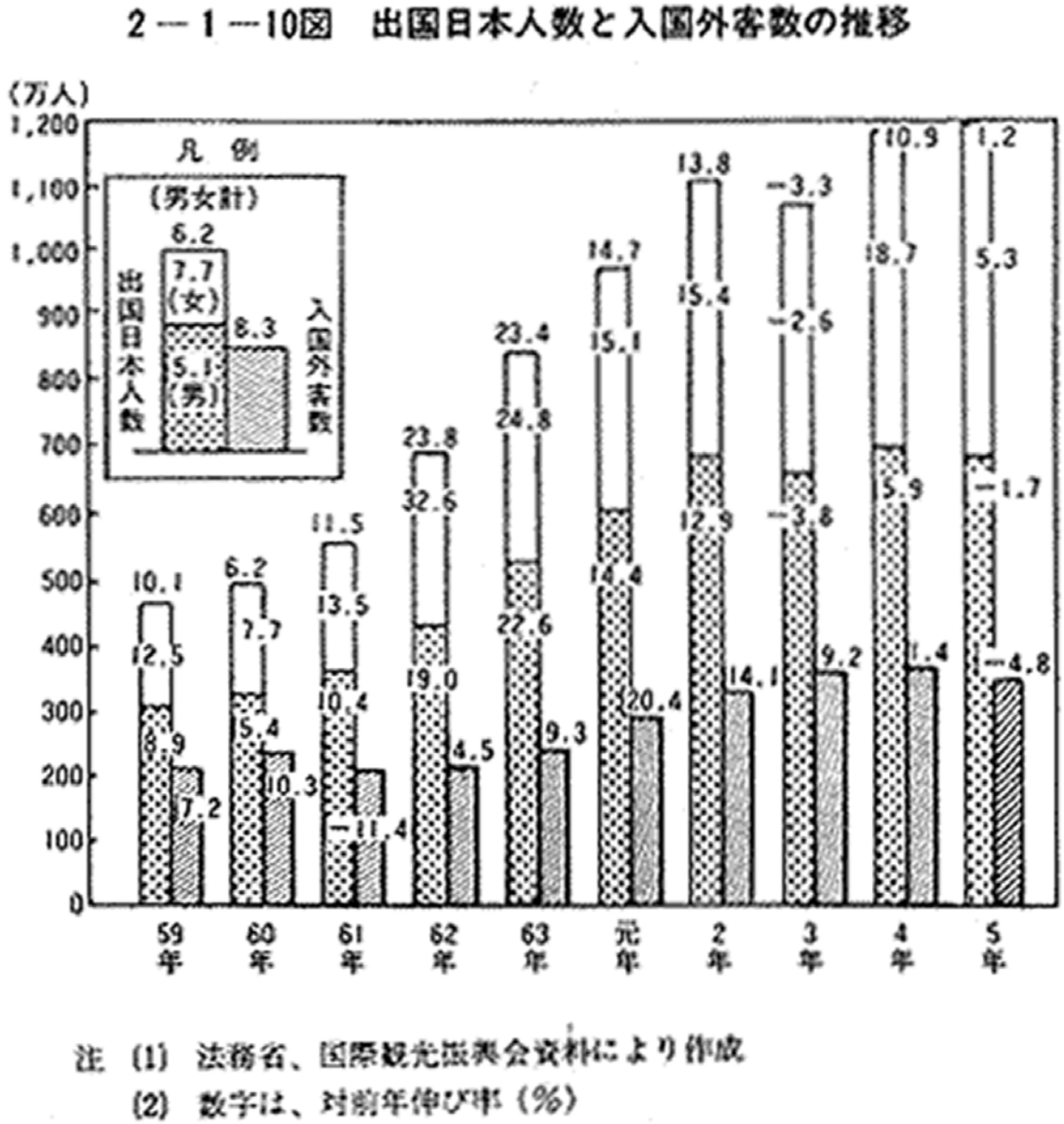
平成５年（暦年）における出国日本人数は、1.2%増（４年は10.9%増）の1,193万人となり２年連続で史上最高を更新した。

しかし、この間でも景気後退の影響で４年９月から５年６月までは対前年同月比が10カ月連続で減少となった。５年７月からは回復し、下半期はその月における過去最高の出国日本人数を記録し続けた。この要因は、円高による海外滞在費等の目減りや海外パック旅行の価格低下により、国内旅行と比較して割安感が働いたことが考えられる。

出国日本人の旅行目的別シェアをみると、観光が全体の83.4%を占め、前年（83.5%）とほぼ同じであった。

男女別でみると、対前年で男性は1.7%減、女性は5.3%増となっており、全出国者に対するシェアは、男性が56.6%、女性が43.4%（４年は、それぞれ58.3%、41.7%）と女性のシェアの拡大傾向が続いている〔２－１－10図〕。

２－１－10図　出国日本人数と入国外客数の推移

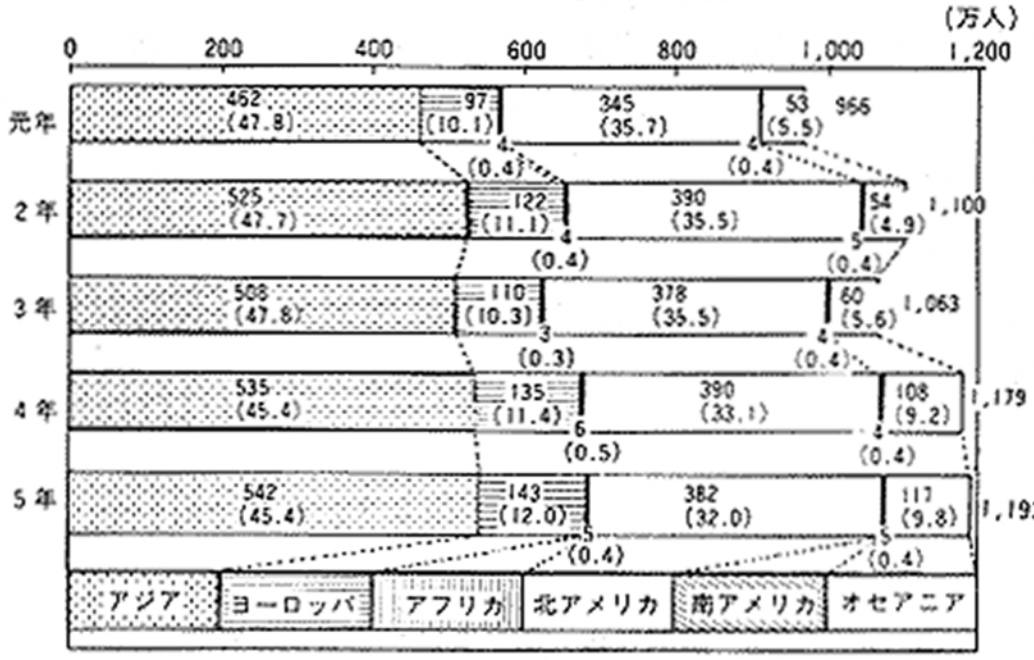


注　(1)　法務省、国際観光振興会資料により作成
　　(2)　数字は、対前年伸び率（%）

主要旅行先のシェアをみると、アジア州が542万人で全体の45.4％を占め、次いで北アメリカ州32.0％、ヨーロッパ州12.0％の順となった〔２－１－11図〕。さらに国別でみると、アメリカ合衆国の29.6％を筆頭に韓国11.8％、香港7.3％、以下、中国、台湾、オーストラリア、シンガポールの順となっている。このうち、旅行者数が前年に比べて増加を示したのは、中国、オーストラリア、韓国であった。

２－１－11図　旅行先別出国日本人数

2－1－11図　旅行先別出国日本人数



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（%）
　　(3)　端数処理を行っているため、各州の合計値と総計値が一致しない場合がある。

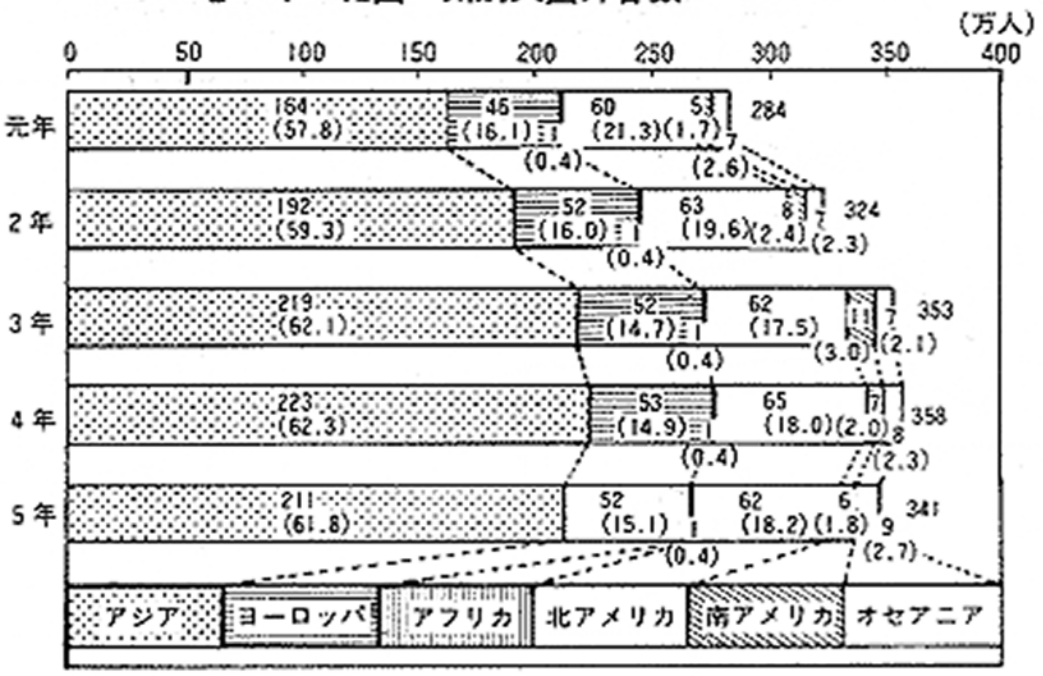
（外国人観光客は減少）

5年の入国外客数は対前年4.8%減の341万人となり、昭和61年以来7年ぶりに減少に転じた。このうち、観光客は全体の56.4%の192万人で、円高の影響もあり8.5%の減少となった。

州別にみると、アジア州が211万人で全体の61.8%を占め、次いで北アメリカ州18.2%、ヨーロッパ州15.1%の順となった〔2－1－12図〕。国別では、韓国が85万人で前年に引き続き最も多く、次いで台湾67万人、アメリカ合衆国53万人の順になっている。

2－1－12図　州別入国外客数

2－1－12図　州別入国外客数



注　(1)　国際観光振興会資料により作成
　　(2)　括弧内の数字は全体に占めるシェア（%）
　　(3)　端数処理を行っているため、各州の合計値と統計値が一致しない場合がある。

2　貨物輸送の動向

(1) 国内輸送

(ｱ) 概況

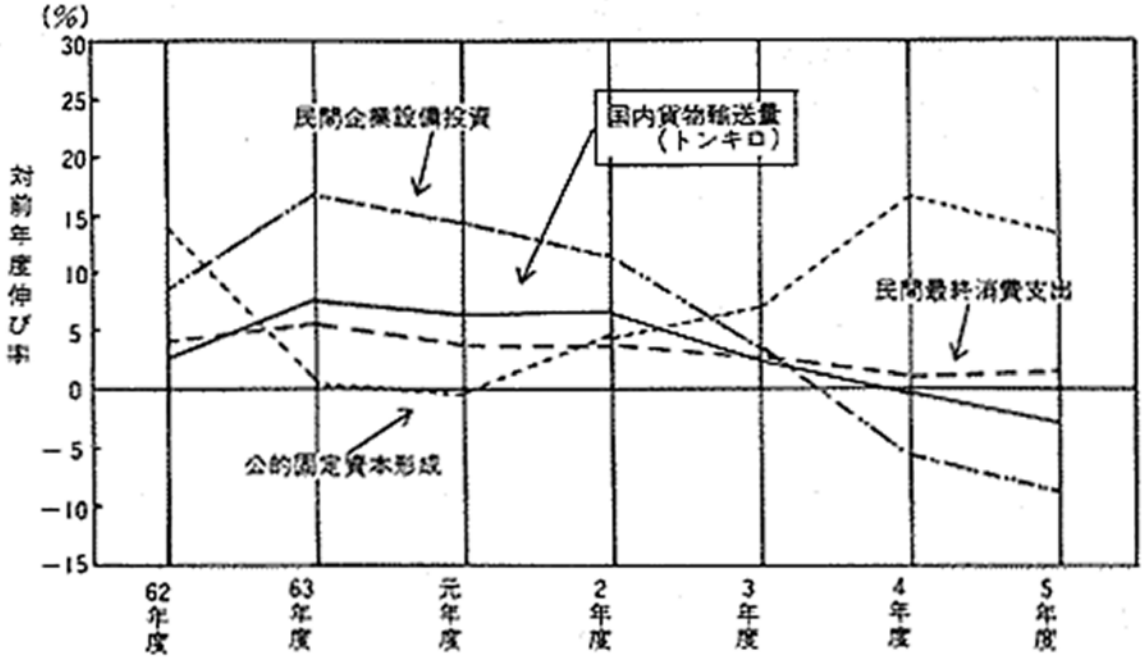
（トン数、トンキロとも２年連続して減少した国内貨物輸送）

５年度の実質ＧＤＰ（0.0%増）を構成する経済指標のうち貨物輸送の動向に影響の大きな指標についてみると、民間企業設備投資は9.1%減（４年度は5.7%減）とさらに大きく落ち込み、民間最終消費支出も1.3%増（４年度は1.1%増）と総じて低迷を続けた。これに対し、公的固定資本形成は４年度の16.7%増に続き、５年度も13.3%増と高水準を維持した。

このような状況のなかで、５年度の国内貨物輸送は、総輸送トン数で64億3,050万トン、対前年度比（以下同じ。)4.4%減（４年度は2.8%減）、総輸送トンキロで5,356億6,000万トンキロ、3.8%減（４年度は0.5%減）とトン数、トンキロとも４年度に引き続き前年度実績を大きく下回った〔２－１－13図〕。

２－１－13図　国内貨物輸送量と主要な経済指標の推移

2－1－13図　国内貨物輸送量と主要な経済指標の推移



注　(1)　公的固定資本形成：公共投資額から用地費、補償費などを除いたもの。
　　(2)　経済企画庁「国民経済計算年報」、運輸省資料により作成

輸送機関別でみると、航空（輸送トン数で0.6%増、トンキロで1.7%増、以下同じ。）は増加に転じた。しかしながら、自動車は、営業用自動車（1.0%減、0.0%増）がほぼ横這いであったが、自家用自動車（7.1%減、7.5%減）が大幅な減少となり、内航海運（2.1%減、5.8%減）、鉄道（3.8%減、4.6%減）も前年度実績を下回った〔２－１－14表〕。この結果、５年度の輸送トンキロでみた各輸送機関の分担率は、鉄道4.7%、営業用自動車38.2%、自家用自動車13.3%、内航海運43.6%、航空0.2%となった〔２－１－15図〕。

２－１－14表　輸送機関別国内貨物輸送量

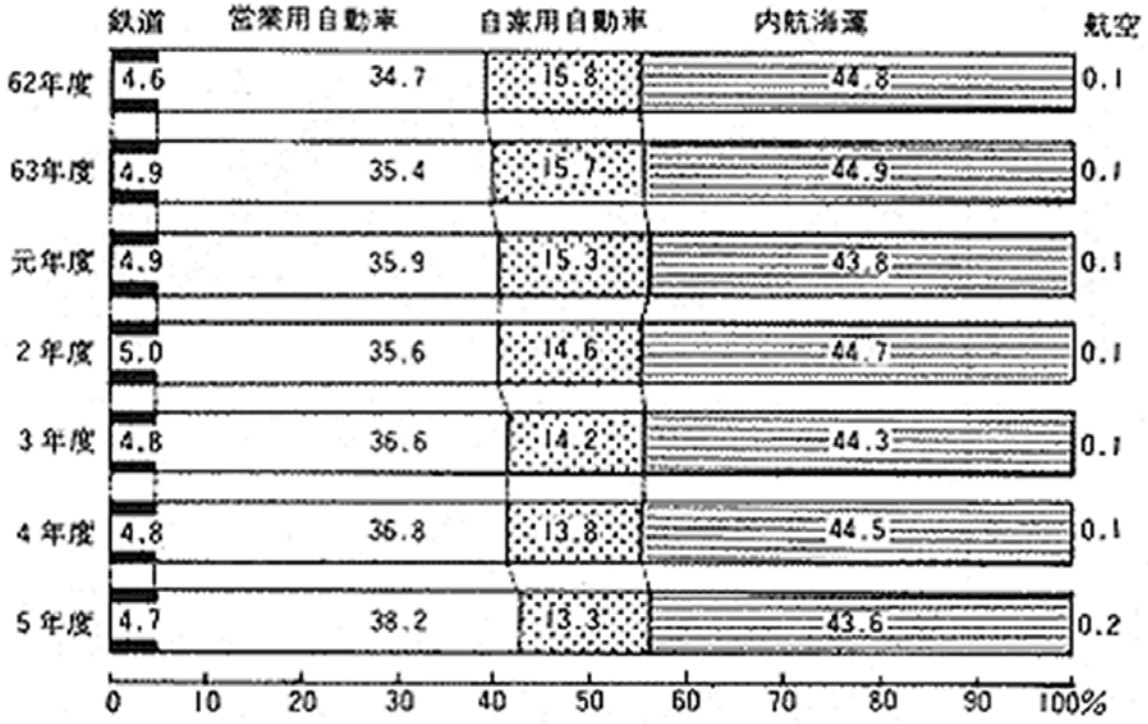
2－1－14表　輸送機関別国内貨物輸送量

	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）	
	4年度	5年度	4／3	5／4	4年度	5年度	4／3	5／4	5年度	5／4
総輸送量	6,725.4	6,430.5	97.2	95.6	5,570.7	5,356.6	99.5	96.2	83.3	100.6
鉄道	82.4	79.3	96.2	96.2	266.7	254.3	98.2	95.4	320.9	99.2
ＪＲ	55.6	53.2	96.9	95.6	262.4	250.3	98.3	95.4	470.6	99.8
民鉄	26.8	26.1	94.6	97.4	4.3	4.1	92.9	95.1	15.6	97.6
自動車	6,101.7	5,821.5	97.5	95.4	2,816.0	2,758.8	99.2	98.0	47.4	102.7
営業用	2,516.8	2,490.8	97.9	99.0	2,048.4	2,048.6	100.3	100.0	82.2	101.1
自家用	3,584.9	3,330.8	97.2	92.9	767.5	710.2	96.5	92.5	21.3	99.6
内航海運	540.4	528.8	94.5	97.9	2,480.0	2,335.3	99.9	94.2	441.6	96.2
航空	0.85	0.86	97.7	100.6	8.0	8.2	99.0	101.7	951.6	101.1

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
　　(3)　端数処理の関係で輸送機関別の合計と輸送機関計が一致しない場合がある。

2－1－15図　国内貨物輸送機関分担率の推移（トンキロ）

2－1－15図　国内貨物輸送機関分担率の推移（トンキロ）



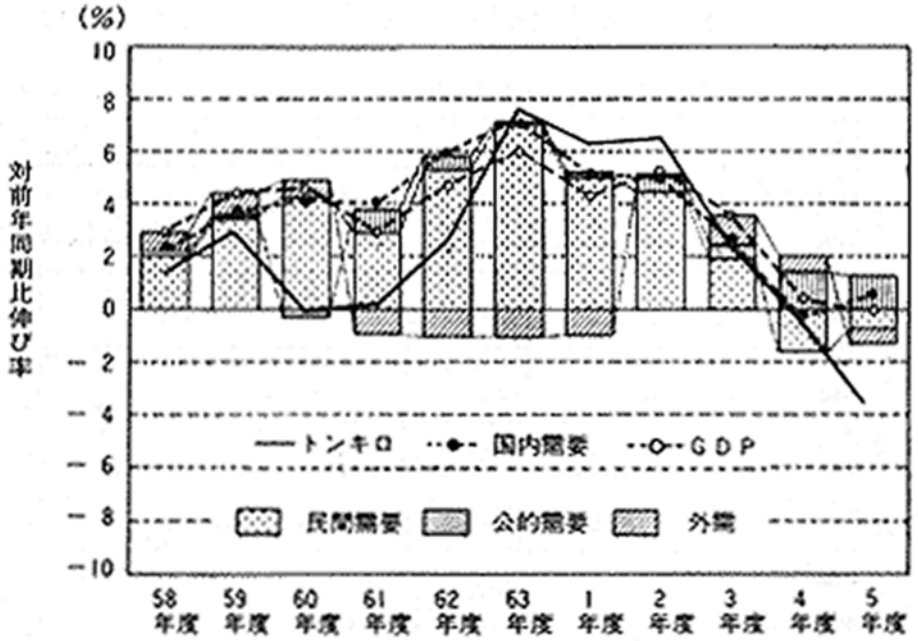
注　運輸省「自動車輸送統計年報」等により作成

（実質ＧＤＰの成長率を大きく下回った貨物輸送量）

貨物輸送量の動きと実質ＧＤＰに対する部門別寄与度の推移を見比べると、〔２－１－16図〕のように、過去５年間トンキロでの輸送量の動きは、国内需要の動きに概ね呼応してきたが、５年度は国内需要が上昇に転じたものの、輸送量は依然として減少の度合いを高め、ＧＤＰの成長率を大きく下回った。

２－１－16図　国内貨物輸送の伸びと実質ＧＤＰに対する部門別寄与度の推移

2－1－16図　国内貨物輸送の伸びと実質GDPに対する部門別寄与度の推移



注　(1)　GDP＝国内需要＋外需（財貨サービスの輸出入の差引額）
＝（民間需要＋公的需要）＋外需
民間需要：民間最終消費支出、民間設備投資等
公的需要：公的固定資本形成（公共投資）等
(2)　経済企画庁「国民経済計算年報」、運輸省資料により作成

これは、公共投資が堅調であるにもかかわらず、民間企業設備投資の落ち込みにより建設関連貨物が減少したこと、景気後退などの影響により鉄鋼、石油関連貨物が大幅に減少したことなどによるものと考えられる。

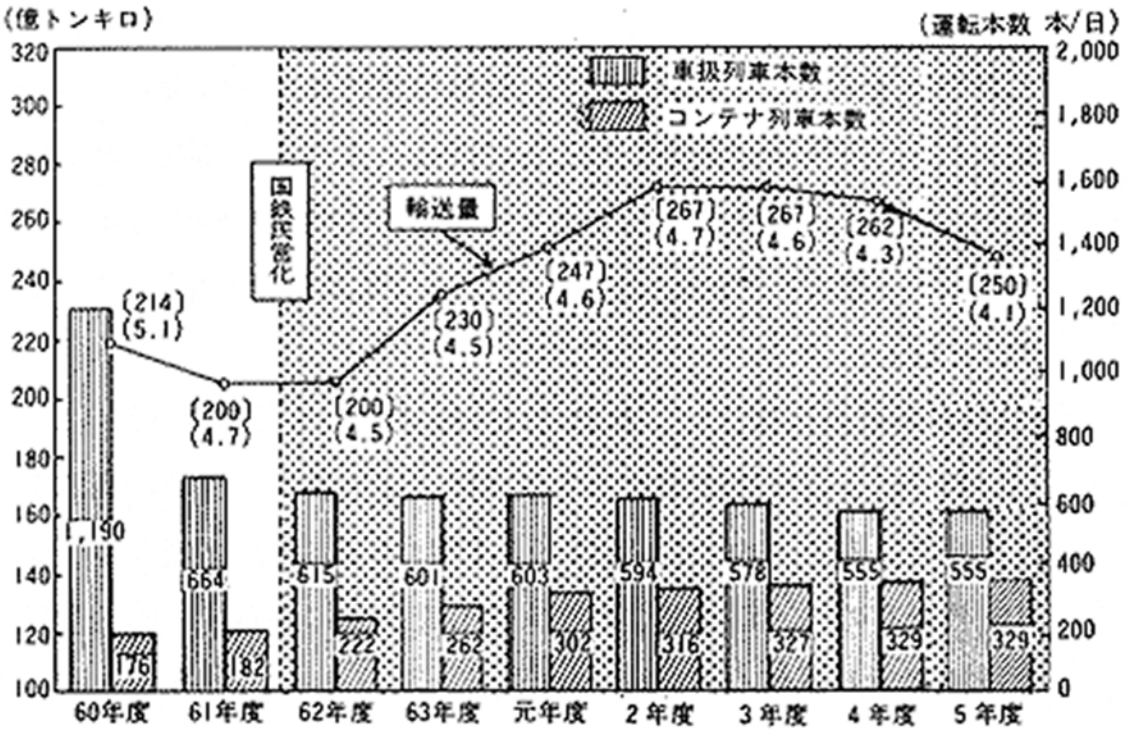
(ｲ) 輸送機関別輸送動向

（３年連続の減少となった鉄道貨物）

鉄道による貨物輸送は、景気後退の影響で、輸送量の大半を占める生産関連貨物、建設関連貨物の殆どの品目で伸び悩みを続けた上に、台風、集中豪雨、地震等による運休が影響し、５年度の輸送量はトン数で3.8%減、トンキロで4.6%減と、ともに３年連続の減少となった。このうちコンテナ貨物は、冷夏、長雨の影響により米等の農産物、清涼飲料水等の食料工業品が低調であったことなどにより、トン数で3.4%減、トンキロで2.4%減となった。車扱貨物は、堅調な公共工事にもかかわらず、民間企業関連工事の冷え込みからセメント、石灰石が減少したことに加え、これまで好調であったピギーバックも土日曜の運休や返り荷確保の困難から減少したこともあり、トン数で4.0%減、トンキロで10.2%減となった〔２－１－17図〕〔２－１－18図〕。

２－１－17図　ＪＲ・民鉄の輸送トンキロと車扱・コンテナ列車運転本数

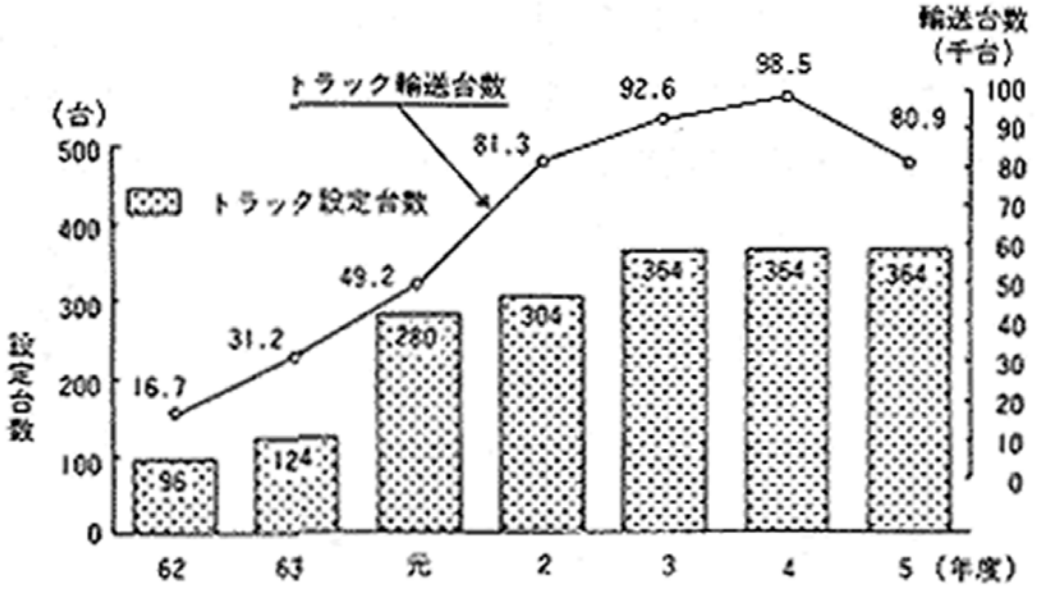
2－1－17図　ＪＲ・民鉄の輸送トンキロと車扱・コンテナ列車運転本数



注　(1)　輸送量の〔　〕はＪＲ、(　) は民鉄である。
　　(2)　列車運転本数は各年度末１日当たりの往復の設定台数
　　(3)　運輸省資料等により作成

２－１－18図　ピギーバック輸送量の推移

2－1－18図　ピギーバック輸送量の推移



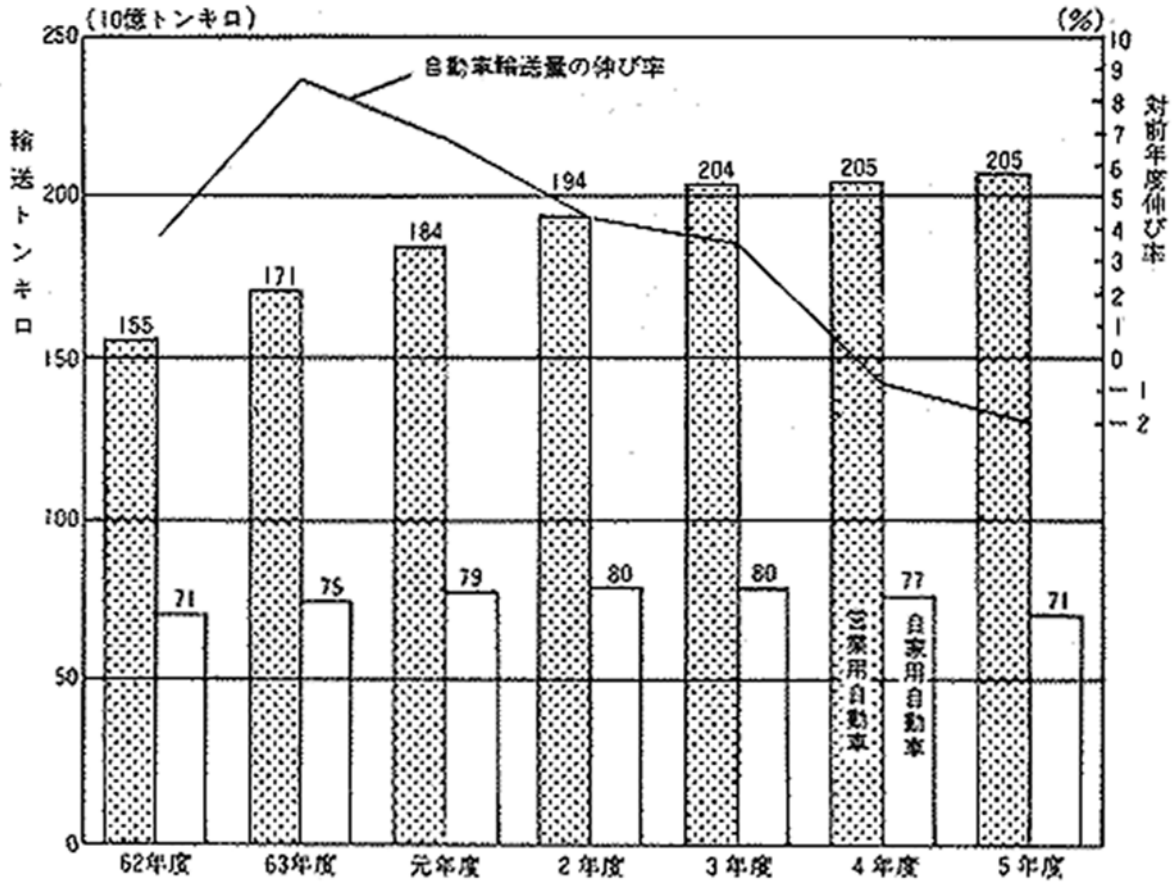
注　(1)　トラックの設定台数は各年度末１日当たりの往復台数
　　(2)　トラック輸送台数は年間の台数
　　(3)　ＪＲ貨物会社資料により作成

（営業用はほぼ横這い、自家用は大幅減少の自動車貨物）

自動車による貨物輸送は、５年度は、国内需要の伸びが高水準の公共投資に支えられて0.6%増（４年度は0.3%減）と僅かにプラスに転じたものの、輸送需要の増大をもたらすに到らず、輸送量は２年連続減少となり、トン数で4.6%減、トンキロで2.0%減となった〔２－１－19図〕。

２－１－19図　自動車貨物輸送量の推移

2－1－19図　自動車貨物輸送量の推移



注　運輸省「自動車輸送統計年報」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、宅配便貨物は堅調であったが、景気後退の影響を受けて、トン数では1.0%減、トンキロでは増減なしとなった。これに対し、自家用自動車の輸送量は、民間企業設備投資の大幅な落ち込み等のため、大きな割合を占める建設関連貨物が減少を続けたことなどにより、トン数で7.1%減、トンキロで7.5%減となり、ともに４年度実績を大幅に下回った。

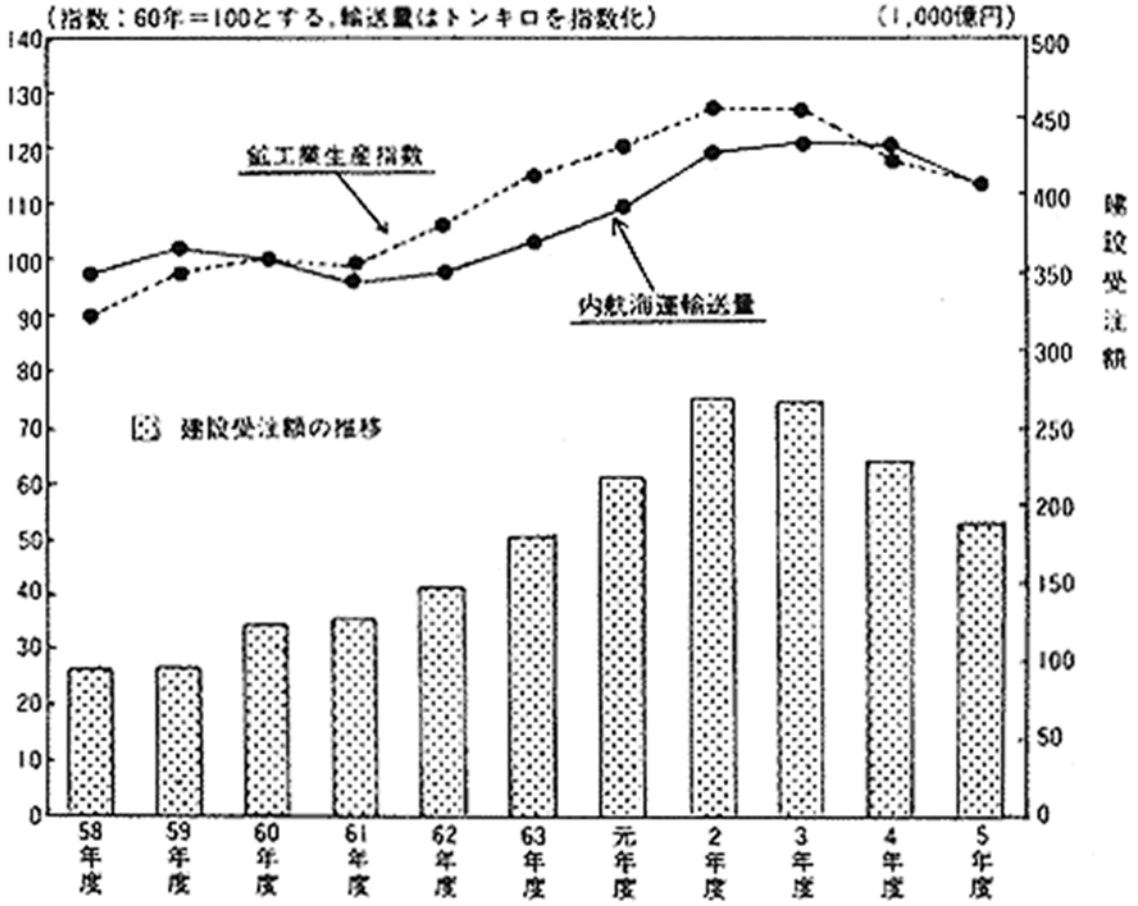
（大幅に減少した内航海運貨物）

内航海運の貨物輸送量は、トン数では2.1%減、トンキロでは5.8%減と大幅な減少となった。これを貨物船、油送船別にみると、貨物船は、民間設備投資の大幅な落ち込みにより、建設関連貨物、鉄鋼など、殆どの品目で減少がみられ、輸送量は大幅に減少した。油送船は、景気後退による工業用電力需要の減少に加えて、冷夏、長雨による冷房用の電力需要の減退もあり、火力発電用の重油輸送が大幅に減少したことなどにより、輸送量は低調であった。

内航海運の輸送量は、61年度以降の景気拡大により、公共事業等の建設工事に伴う建設関連貨物の増加等もあり大幅に増加してきたが、平成３年度以降は、景気減速が顕著になり、伸びは鈍化し、４年度には減少に転じ、５年度はさらに大幅な減少を続けた〔２－１－20図〕。

２－１－20図　内航海運の輸送量の推移

2－1－20図　内航海運の輸送量の推移



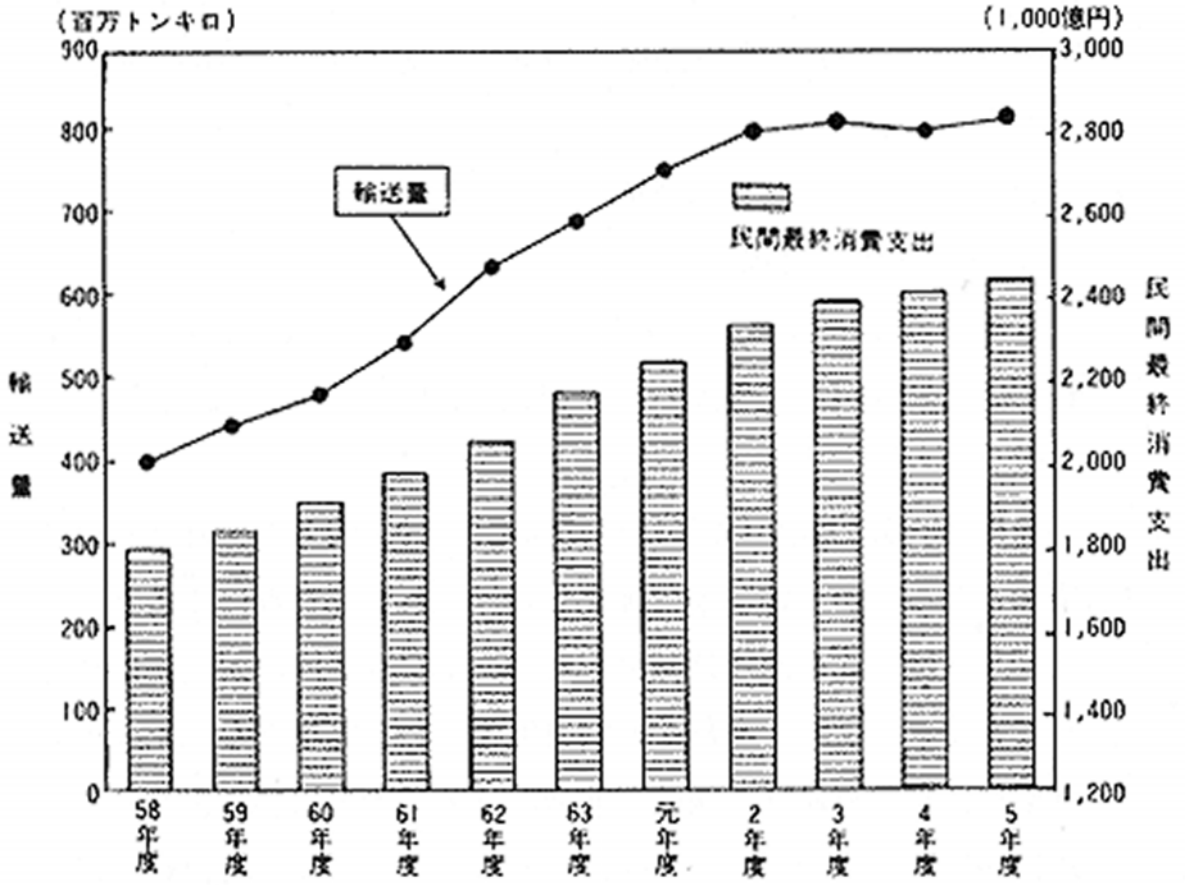
注　通産省「生産・出荷・在庫統計速報」、建設省「建設工事受注A調査結果」、運輸省資料等により作成

（増加に転じた国内航空貨物）

５年度の国内航空貨物輸送量は、景気後退により企業関連貨物は低調な推移を続けているものの、航空宅配貨物等が好調に推移したこと、冷夏、長雨の影響により夏場の生鮮食品の遠距離輸送が増加したこと等にも支えられ、トン数で0.6%増（４年度は2.2%減）、トンキロで1.7%増（４年度は1.0%減）となり、ともに増加に転じた〔２－１－21図〕。

２－１－21図　国内航空貨物輸送量の推移

2－1－21図　国内航空貨物輸送量の推移



注　(1)　輸送量は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) 世界の海上輸送活動

（堅調な世界の海上荷動き量）

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、平成５年の世界の海上荷動き量の合計は、トンベースで43億1800万トン、対前年比（以下同じ。）2.4%増、トン・マイルベースで18兆8000億トン・マイル、3.1%増となり、いずれも過去最高となっている。これを品目別の動向でみると、石油はトンベースで3.7%増、鉄鉱石5.4%増、石炭は3.0%減、また穀物は7.2%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18.4%、トン・マイルベースで21.6%（４年は各々18.7%、22.6%）となり、前年を下回った〔２－１－22表〕。

２－１－22表　世界及び我が国の海上荷動き量

2－1－22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			
			4年	5年	5／4	4年	5年	5／4	シェア
トンベース	石油	原油	1,307	1,345	2.9	215	219	1.9	16.3
		石油製品	335	358	6.9	39	34	−11.9	9.5
		小計	1,642	1,703	3.7	254	253	−0.2	14.9
	乾貨物	鉄鉱石	334	352	5.4	114	115	0.8	32.5
		石炭	371	360	−3.0	111	114	2.4	31.6
		穀物	208	193	−7.2	32	33	2.2	17.2
		その他	1,660	1,710	3.0	275	281	2.4	16.5
		小計	2,573	2,615	1.6	532	543	2.0	20.8
	合計		4,215	4,318	2.4	786	796	1.3	18.4
トン・マイルベース	石油	原油	6,970	7,250	4.0	1,180	1,220	3.4	16.8
		石油製品	1,620	1,775	9.6	160	139	−13.1	7.8
		小計	8,590	9,025	5.1	1,340	1,359	1.4	15.1
	乾貨物	鉄鉱石	1,896	1,940	2.3	704	705	0.1	36.3
		石炭	2,001	1,955	−2.3	527	534	1.3	27.3
		穀物	1,091	1,040	−4.7	252	261	3.6	25.1
		その他	4,650	4,840	4.1	1,223	1,208	−1.2	25.0
		小計	9,638	9,775	1.4	2,706	2,709	0.1	27.7
	合計		18,228	18,800	3.1	4,046	4,068	0.5	21.6

注　(1)「シェア」は、世界全体に占める我が国のシェア
(2)　運輸省資料により作成
(3)　平成5年の値は推計値である。

(ｲ) 我が国の海上貿易量の動向

（輸出入ともに増加）

5年の我が国の海上貿易量（トンベース）は、輸出入合計で、1.3%増（4年は0.5%減）の7億9,589万トンとなり、増加に転じた。

輸出は、6.3%増（４年は14.5%増）の9,102万トンと３年連続の増加となったが、伸び率は鈍化した。これを品目別にみると、鉄鋼、セメントは、北米向けは減少したが、東アジア向けが大幅に増加したことなどにより、それぞれ24.1%増、15.2%増となった。一方、乗用車、電気製品は、西欧、北米向けの減少の影響により、それぞれ12.0%減、4.7%減となった。輸入については、昭和62年以来、５年間増加を続けた後、昨年は減少（2.0%減）したものの、平成５年には対前年比0.7%増の７億487万トンと再び増加に転じた。輸入貨物を品目別でみると、石炭（2.5%増）、鉄鉱石（0.7%増）等が増加したことにより乾貨物計では1.5%増（４年は5.8%減）と増加に転じた。また、液体貨物は、シェアの大きな原油が増加（1.9%増）したものの、重油が大幅に減少（26.0%減）したことなどにより、液体貨物計では0.3%減（４年は3.4%増）と減少に転じた。〔２－１－23表〕。

２－１－23表　我が国の品目別海上貿易量

2－1－23表　我が国の品目別海上貿易量

（単位：千トン）

品目＼年		4年（A）	5年（B）	対前年伸び率 B／A(%)
輸出入合計		785,493	795,886	1.3
輸出	合計	85,616	91,019	6.3
	鉄鋼	18,751	23,268	24.1
	セメント	11,433	13,168	15.2
	乗用車	5,353	4,709	−12.0
	機械類	11,761	11,272	−4.2
	電気製品	2,119	2,020	−4.7
	その他	36,199	36,582	1.1
輸入	合計	699,877	704,867	0.7
	乾貨物計	397,312	403,154	1.5
	鉄鋼石	113,635	114,484	0.7
	石炭	111,162	113,896	2.5
	塩	7,719	7,344	−4.9
	銅鉱	3,456	3,741	8.2
	木材	24,363	23,665	−2.9
	パルプ	3,111	3,288	5.7
	チップ	11,353	11,262	−0.8
	小麦	5,979	5,814	−2.8
	とうもろこし	16,382	16,863	2.9
	大豆	4,725	5,031	6.5
	その他	95,427	97,766	2.5
	液体貨物計	302,565	301,713	−0.3
	原油	214,928	219,042	1.9
	重油	7,651	5,659	−26.0
	その他	79,986	77,012	−3.7

注　(1)　運輸省資料により作成
　　(2)　液体貨物その他には、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

（輸入、三国間は増加、輸出は減少）

５年の我が国商船隊による海上輸送量は、全体で６億6,680万トンで2.7％の増加となった。このうち輸出は、定期船、不定期船とも輸送量が減少し、3,890万トン（2.1％減）となった。

一方輸入、三国間輸送は、定期船、不定期船、油送船の全てで輸送量が増加しており、それぞれ1.2％増の５億620万トン、11.5％増の１億2,170万トンとなった〔２－１－24表〕。

２－１－24表　我が国をめぐる国際海上貨物輸送量

２－１－24表　我が国をめぐる国際海上貨物輸送量

（単位：百万トン）

項目＼年	４年（A）	５年（B）	対前年伸び率 B／A（％）
我が国の国際海上貨物輸送量	785.5	795.9	1.3
輸出	85.6	91.0	6.3
輸入	699.9	704.9	0.7
我が国商船隊による輸送量	649.0	666.8	2.7
	(216.1)	(212.0)	(−1.9)
輸出	39.7	38.9	−2.1
	(5.3)	(4.2)	(−19.7)
輸入	500.2	506.2	1.2
	(188.4)	(183.6)	(−2.6)
三国間	109.1	121.7	11.5
	(22.4)	(24.2)	(7.8)
我が国商船隊による積取比率（％）			（B－A）
輸出	46.1	42.7	−3.4
	(6.1)	(4.7)	(−1.4)
輸入	71.5	71.8	0.3
	(26.9)	(26.0)	(−0.9)

注 (1) 運輸省資料により作成
(2) （ ）は日本籍船のみの数字である。
(3) 平成５年の値は暫定値である。

(ｴ) 国際航空による貨物輸送

（回復に向かいつつある国際航空貨物）

５年度の国際航空貨物輸送量（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。）4.3％増の50万トン、輸入は、円高の影響などによる生鮮食料品等の増加により21.0％増の80万トンとなった。

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2.1％増、輸入は14.9％増となったが、積取比率は４年度に比べ、輸出は0.9ポイント減の39.1％、輸入は0.5ポイント減の39.7％となった

〔２－１－25表〕。

２－１－25表　我が国をめぐる国際航空貨物輸送量

２－１－25表　我が国をめぐる国際航空貨物輸送量

（単位：千トン）

項目＼年度	4年度(A)	5年度(B)	対前年度伸び率 B／A(%)
我が国の国際航空貨物輸送量	1,137.9	1,297.2	14.0
輸出	476.5	497.1	4.3
輸入	661.4	800.1	21.0
我が国航空企業による輸送量	663.2	708.0	6.8
輸出	270.3	275.9	2.1
輸入	349.5	401.7	14.9
三国間	43.4	30.4	−30.0
我が国航空企業による積取比率(%)			(B−A)
輸出	40.0	39.1	− 0.9
輸入	40.2	39.7	− 0.5

注　(1)　運輸省資料により作成

(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、高松、長崎、熊本、福岡、鹿児島及び那覇の15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)　「我が国の国際航空貨物輸送量」については継越貨物（税関に仮陸揚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

（輸送指数は輸送業総合、輸送活動総合ともに伸びはマイナス）

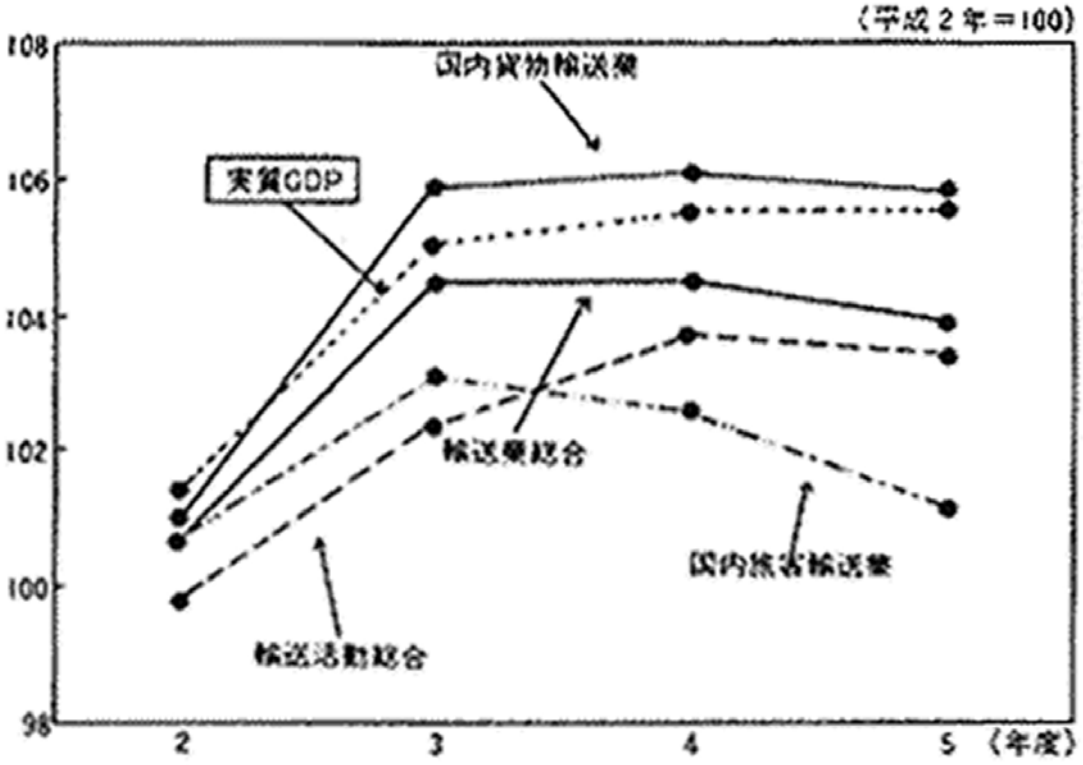
輸送業総合の輸送指数は実質ＧＤＰの成長に伴って順調に伸びてきたが、４年度以降実質ＧＤＰの成長率が鈍化（４年度は0.4%増、５年度は0.0%増）する中で、５年度の輸送業総合の輸送指数は103.8、対前年度比（以下同じ。）0.6%減（４年度は0.0%）と、伸びはマイナスとなった。

自家輸送を含む輸送活動総合の輸送指数は103.4で0.3%減（４年度は1.3%増）となり、輸送指数の作成を始めた昭和40年以来、初めて伸びがマイナスとなった。

国内輸送業のうち、国内貨物輸送業の輸送指数は、実質ＧＤＰを僅かに上回って伸びていたが、５年度は減少となった。国内旅客輸送業の輸送指数は、実質ＧＤＰを下回って２年連続減少となった〔２－１－26図〕。

２－１－26図　輸送指数の動向

2－1－26図　輸送指数の動向



注　(1)　実質ＧＤＰは、平成２年＝100とした指数
　　(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）をウェイトとして、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内総生産（ＧＤＰ）等と対比してとらえられ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。

（旅客は鉄道、貨物は貨物自動車の伸びが止まる）

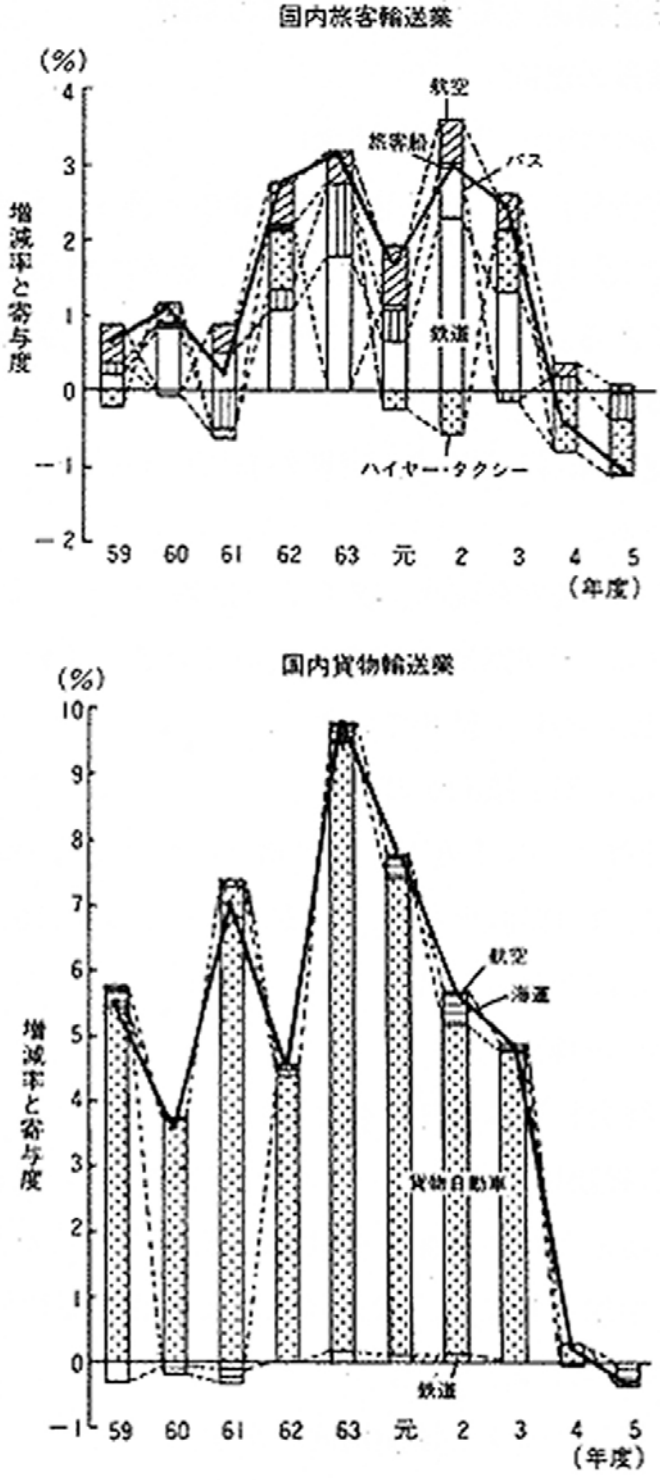
国内旅客輸送業の輸送指数の増減率に対する輸送機関別寄与度の推移をみると、３年度までは鉄道が一貫して相当程度プラスに寄与してきたが、４年度以降は鉄道の寄与がほぼゼロとなり、ハイヤー・タクシーがマイナス

に大きく寄与した。

国内貨物輸送業については、3年度まで一貫してプラスに大きく寄与していた貨物自動車は、4年度に寄与が大幅に減少した。5年度には貨物自動車の寄与がゼロとなり、海運がマイナスに寄与した〔2－1－27図〕。

2－1－27図　国内輸送業の輸送指数の増減率に対する輸送機関別寄与度の推移

2－1－27図　国内輸送業の輸送指数の増減率に対する輸送機関別寄与度の推移



注　運輸省資料により作成

4　最近の輸送動向（６年４月～７月の実績）

(1) 国内旅客輸送の動向

（ＪＲは僅かに増加、民鉄は減少）

ＪＲ（旅客会社）は、６社合計で、６年４月～７月の輸送人員は、対前年度同期比（以下同じ。）0.3%増と僅かに増加したものの依然として低調である。このうち、定期旅客0.6%増、定期外旅客0.1%減となっている。

民鉄は、定期旅客1.5%減、定期外旅客0.5%増で、全体では0.7%減となっている。

（東京のバスは減少を続け、タクシーは増加）

東京のバスは、3.6%減と減少が続いている。また、タクシーは、1.7%増と回復の兆しを見せている。

（航空は幹線の減少傾向が続く）

航空は、幹線が、５年度下半期に増加に転じたものの、６年５月以降減少に転じ、1.1%減となっている。ローカル線は0.6%増となり、全体では0.1%減となった〔２－１－28表〕。

２－１－28表　輸送機関別国内旅客輸送量

	輸送人員（単位：百万人）		
	5/4～7(A)	6/4～7(B)	B/A＊100
鉄道	7,886	7,862	99.7
ＪＲ	3,079	3,089	100.3
定期	1,975	1,987	100.6
定期外	1,104	1,103	99.9
民鉄	4,807	4,772	99.3
定期	2,985	2,941	98.5
定期外	1,823	1,832	100.5
自動車	389	383	98.3
バス（営業用）	248	239	96.4
タクシー	141	144	101.7
航空	20	20	99.9
幹線	8	8	98.9
ローカル線	12	12	100.6

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。

(2) 国内貨物輸送の動向

（ＪＲ（貨物会社）は増加に転じる）

鉄道による貨物輸送のうち、コンテナは輸入米の輸送等の増加要因もあり6.9%増と大幅に増加、車扱は0.6%増となったため、鉄道全体で3.0%増と増加に転じた。景気停滞による貨物量の減少に歯止めがかかったと考えられる。

（特別積合せトラックは増加傾向を示す）

特別積合せトラックは、宅配便貨物、食料工業品等が好調で、全体で4.2%増となっている。

（内航海運は油送船が大幅増加）

貨物船は1.3%減となり、油送船は、猛暑による電力需要増から７月に重油が急増したこともあり、5.6%増と大幅に伸び、内航海運全体では1.9%増となっている。

（航空は増加）

航空は、航空宅配貨物などが好調なこともあり、全体では4.8%増となっている〔２－１－29表〕。

２－１－29表　輸送機関別国内貨物輸送量

2－1－29表　輸送機関別国内貨物輸送量

	輸送トン数（単位：千トン）		
	5/4~7(A)	6/4~7(B)	B/A＊100
ＪＲ	17,254	17,767	103.0
コンテナ	6,449	6,895	106.9
車扱	10,805	10,872	100.6
特別積合せトラック	22,902	23,862	104.2
内航海運	49,992	50,954	101.9
貨物船	26,565	26,212	98.7
油送船	23,427	24,742	105.6
航空	212	223	104.8

注　特別積合せトラック、内航海運（貨物船）、内航海運（油送船）、航空はそれぞれ27社、14社、９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）

我が国企業による国際航空旅客は、12.7％増と大幅な伸びを示した。これは、円高による海外旅行の割安感や海外パック旅行における各種割引き制度の導入による旅行需要増があらわれたものと考えられる。

（外航海運貨物は低調）

我が国企業による外航海運貨物（６年４、５月の実績）は、輸出が4.1％減、輸入が0.4％増、三国間0.6％減となっており、全体で0.1％減となっている。

（国際航空貨物は輸出、輸入ともに増加）

我が国企業による国際航空貨物は、輸出、輸入ともに増加し、輸出入計で12.9％増となっている〔２－１－30表〕。

２－１－30表　輸送機関別国際旅客・貨物輸送量

2－1－30表　輸送機関別国際旅客・貨物輸送量

	輸送人員（単位：千人）		
	5/4~7(A)	6/4~7(B)	B/A＊100
国際航空旅客	3,547	3,999	112.7
	輸送トン数（単位：千トン）		
	5/4~7(A)	6/4~7(B)	B/A＊100
外航海運貨物	49,660	49,606	99.9
輸出	2,583	2,477	95.9
輸入	35,041	35,168	100.4
三国間	12,036	11,961	99.4
国際航空貨物	232	261	112.9

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月～5月の実績である。

第２節　施設整備の動向

１　公共投資

（交通関係社会資本整備に当たっての基本的考え方）

運輸省としては、①国土の特色ある発展のために行われる高速鉄道、航空、海上輸送ネットワークの整備・高度化等による全国的な基幹的ネットワークの整備、②国際化のために行われる国際的な交流拠点となる空港、港湾の整備、③快適でうるおいのある生活環境の創出に向けて行われる地下鉄、港湾における緑地等の整備を中心に、交通関連社会資本整備について相互の関係を考慮しつつ従前以上に充実、効率化を図っていくこととしている。

（平成５年度の交通関係公共投資）

平成５年度の交通関係公共投資は、〔２－１－31表〕のとおりであり、総額17兆5,600億円、対前年度比（以下同じ。）12.7％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。

２－１－31表　交通関係公共投資

2－1－31表　交通関係公共投資

（単位：億円）

	4年（A）	5年（B）	B／A（%）
合　計	155,752(100.0)	175,600	112.7
鉄　道	6,304(4.0)	6,636	105.3
日本鉄道建設公団（貸付線）	1,399	1,970	140.8
地下鉄	4,581	4,569	99.7
公営地下鉄	3,216	3,254	101.2
営団地下鉄	1,365	1,315	96.3
公営ニュータウン鉄道	324	97	29.9
港　湾	10,994(7.1)	12,795	116.4
港湾整備事業	7,297	8,900	122.0
災害関連事業・地方単独事業	1,024	1,093	106.7
港湾機能施設整備事業等	1,897	2,004	105.6
湾岸事業	776	798	102.8
空　港	4,533(2.9)	5,584	123.2
空港整備	3,196	4,233	132.5
周辺環境対策	450	490	109.0
航空保安施設	887	861	97.1
道　路	133,921(86.0)	150,585	112.4
うち、地方単独事業	46,937	50,100	106.7

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、地方鉄道新線にかかるものを含む。
(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）
(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。

(1) 鉄道

鉄道全体では、6,636億円、5.3%増となっている。

５年度の内訳をみると、日本鉄道建設公団（貸付線）は、北陸新幹線（高崎・軽井沢間）、東北新幹線（盛岡・青森間）、北陸新幹線（軽井沢・長野間）、九州新幹線（八代・西鹿児島間）、北陸新幹線（石動・金沢間）に加え、新たに、北陸新幹線（糸魚川・魚津間）の工事が着工するなど整備新幹線の工事が進捗したことにより、40.8%増の1,970億円となった。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1.2%増の3,254億円となった。営団地下鉄は、3.7%減の1,315億円となった。公営ニュータウン鉄道は、横浜市営３号線あざみ野・新羽間が４年度に開業したことから、70.1%減の97億円となった。

(2) 港湾

港湾全体では、１兆2,795億円、16.4%増となっている。

５年度の内訳をみると、港湾整備事業は、神戸港、博多港等17港における外貿コンテナターミナルの整備、北九州港、塩釜港等23港における内貿ユニットロードターミナルの整備、長崎港、那覇港等39港における港湾の再開発、尼崎西宮芦屋港、宮崎港等61港における公共マリーナ等の整備、四日市港、広島港等33港と１湾における廃棄物海面処分場の整備等を重点課題として事業を推進した。

海岸事業は、東京港、新潟港、津田港等295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、2.8%増の798億円となった。

(3) 空港

空港全体では、5,584億円、23.2%増となっている。５年度については、第６次空港整備五箇年計画に従い、４年度に引き続き三大空港プロジェクトを最優先課題として空港整備を推進した。

その内訳をみると、空港整備全体としては、前年度比32.5%増となっており、その主な要因としては、東京都からの東京国際空港の沖合展開用地買収による事業費の増加や、仙台、新潟、名古屋等一般空港における滑走路の延長・改良等のための事業費の増加が挙げられる。

また、航空保安施設については、４年度にピークをむかえていた航空交通流センター等の整備が、５年度においては一応の完了をみたことから、前年度比2.9%減となったが、今後も引き続きその整備を進めていくこととしている。

(4) 道路

道路全体では、15兆585億円、12.4%増となった。

なお、国土幹線交通網の構築、地域連携の強化及び地域開発の促進を目的とした交通関係社会資本の効果的整備に資するため、平成７年度も引き続き調査を行う予定である。

２　民間設備投資

(1) 民間設備投資の動向

５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、46兆4,156億円で、運輸・通信業をはじめほとんどの業種で減少したことから、全体では対前年度比（以下同じ）19.3%減と大幅に減少した。業種別の増加率をみると、製造業は21.9%減、非製造業は18.1%減となっている。製造業では、全ての業種で２ケタの大幅な減少を記録しており、非製造業では、電気業が伸びを示し、運輸・通信業の減少幅も縮小したが、他の業種は20%以上の大幅な減少を示している。

(2) 運輸関連民間設備投資の動向

（５年度の運輸関連民間設備投資実績は５年ぶりに前年割れ）

「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3,209社調査）によると、５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３兆2,049億円、12.3%減と〔２－１－32表〕、平成４年度までの増加傾向が一転して大幅な減少となった。このうち、「運送業部門」は12.5%減で、国内旅客船業を除くすべての業種が減少となった。「製造業部門」は28.2%減で、造船業、鉄道車両製造業、舶用工業の３業種すべてが減少となった。「その他部門」は9.0%減で、自動車道業、航空関連施設業が増加し、登録ホテル業、自動車ターミナル業、港湾建設業は減少となった。

２－１－32表　運輸関連設備投資実績及び計画（工事ベース）

2－1－32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	4年度実績	5年度実績	6年度計画	5／4	6／5
（運送業）	社				%	%
外航海運業	91	1,239	1,123	541	90.7	48.1
内航海運業	191	537	445	330	82.7	74.2
国内旅客船業	99	483	521	290	108.0	55.6
倉庫業	549	2,826	1,953	1,923	69.1	98.5
港湾運送業	215	704	447	339	63.5	75.7
鉄道業	154	13,600	13,326	14,309	98.0	107.4
バス業	171	1,229	1,073	1,009	87.3	94.1
ハイヤー・タクシー業	251	356	246	223	69.2	90.4
トラック運送業	714	2,839	2,543	2,331	89.6	91.7
鉄道利用運送業	88	45	32	28	69.9	87.2
利用航空運送業	50	106	86	60	80.8	70.1
航空運送業	36	4,624	3,229	3,635	69.8	112.6
小計	2,609	28,588	25,023	25,015	87.5	100.0
（製造業）						
造船業	82	653	441	465	67.6	105.3
舶用工業	34	255	213	125	83.3	58.7
鉄道車両製造業	8	98	68	61	69.6	89.5
小計	124	1,006	722	651	71.8	90.1
（その他）						
港湾建設業	104	1,159	944	491	81.5	52.0
自動車道業	19	11	14	15	124.8	106.6
自動車ターミナル業	29	116	78	42	66.9	54.5
航空関連施設業	77	3,147	3,701	2,260	117.6	61.1
登録ホテル業	247	2,498	1,567	1,177	62.7	75.1
小計	476	6,930	6,304	3,985	91.0	63.2
合計	3,209	36,525	32,049	29,651	87.7	92.5

注　(1)　運輸省「運輸関連企業設備投資動向調査」（平成6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とする。ただし、資本金が1億円未満であっても、ハイヤー・タクシー業については、営業用車両100台以上を有する企業を、造船業については、5,000総トン以上の船舶建造又は修繕・修理のできるドックを有する企業を含む。また、トラック運送業、鉄道利用運送業及び舶用工業については、資本金5,000万円以上の企業である。

(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。

（航空運送業、登録ホテル業等が大幅減少）

主な事業ごとにその設備投資動向をみると、航空運送業は、航空機用部品が増加になったものの、航空機、地上施設を中心に30.2%減、登録ホテル業は、構築物が増加したものの、新築、用地を中心に37.3%減となっており、20業種中17業種で投資額が減少した。

一方、航空関連施設業は、構築物、空港施設を中心に17.6%増となった。

（研究開発のための投資を除く全ての投資が減少）

５年度設備投資実績（工事ベース）を投資目的別〔２－１－33表〕にみると、運輸業全体では、「研究開発のための投資」（48.1%増）を除く全ての項目にわたって減少している。また、シェアでは能力増強投資が約６割を占めている。

２－１－33表　運輸関連設備投資目的別内訳（工事ベース）

２－１－33表　運輸関連設備投資目的別内訳（工事ベース）

（単位：５年度投資額－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
運輸業	５年度投資額	25,023	13,349	1,083	4,824	448	732	2,150	114	71	2,253
	対前年度比	87.5	87.5	87.6	87.1	135.3	66.0	98.9	108.9	35.8	85.7
	５年度構成比	100.0	53.3	4.3	19.3	1.8	2.9	8.6	0.5	0.3	9.0
製造業	５年度投資額	722	108	211	189	44	21	5	15	0	129
	対前年度比	71.8	65.5	62.5	75.7	178.5	132.9	62.4	63.1	16.0	71.6
	５年度構成比	100.0	15.0	29.2	26.2	6.1	2.9	0.7	2.1	0.0	17.9
その他	５年度投資額	6,304	4,917	85	540	169	88	9	7	2	487
	対前年度比	91.0	99.6	131.6	73.4	186.5	141.0	68.4	67.5	247.8	48.0
	５年度構成比	100.0	78.0	1.3	8.6	2.7	1.4	0.1	0.1	0.0	7.7
計	５年度投資額	32,049	18,373	1,379	5,553	661	841	2,164	136	73	2,869
	対前年度比	87.7	90.2	84.2	85.1	148.1	70.8	98.6	97.8	36.4	75.0
	５年度構成比	100.0	57.3	4.3	17.3	2.1	2.6	6.8	0.4	0.2	9.0

注　運輸省「平成５年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成

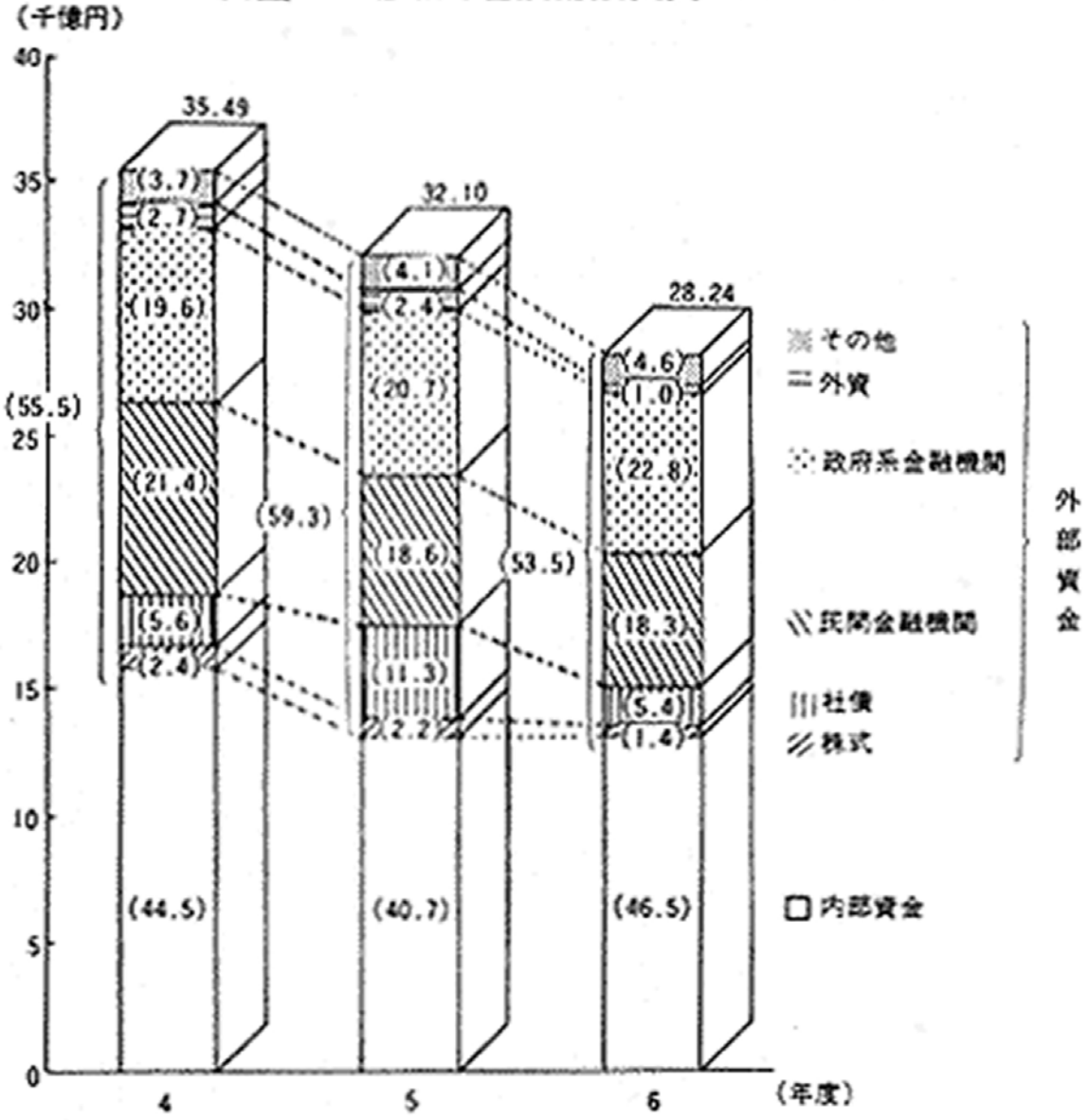
（内部資金及び外部資金共に減少）

５年度設備投資の資金調達の実績をみると、３兆2,104億円、9.6%減となった。資金調達別には、内部資金が１兆3,055億円、17.4%減、外部資金が１兆9,048億円、3.2%減となっている。

この結果、投資総額に占める外部資金の割合は59.3%、3.9ポイント増となり、その調達内訳では、社債（5.7ポイント増）、政府系金融機関（1.1ポイント増）等がシェアを伸ばしたのに対し、民間金融機関（2.8ポイント減）、外資（0.3ポイント減）、株式（0.2ポイント減）のシェアが減少した〔２－１－34図〕。

２－１－34図　運輸関連設備投資資金調達実績及び計画

2－1－34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６年度運輸関連企業設備投資動向調査」による。
　　(2)　（　　）内の数字は、シェア（％）を表す。

（６年度投資計画も５年度に引き続いて前年割れ）

６年度の設備投資計画（工事ベース）〔２－１－32表〕は、総額２兆9,651億円、7.5％減と、前年度割れとなった。主な事業ごとの投資計画をみると、鉄道業は、ＪＲ、その他民鉄とともに輸送力増強等に伴う構築物等への投資が増加したことにより、１兆4,309億円、7.4％増、航空運送業は、航空機等に対する投資の増加により、3,635億円、12.6％増となっている。このほか、造船業、自動車道業の投資計画額が増加している。その他は全ての業種で投資計画額が減少している〔２－１－35表〕。

２－１－35表　主要な業種別平成６年度設備投資計画（工事ベース）

増加を示したもの	航空運送業	地上施設への投資が減少するものの航空機等への投資は増加（12.6%増）
	鉄道業	ＪＲについては構築物等への投資が増加、その他の民鉄については輸送力増強に伴い、構築物等への投資が増加（7.4%増）
	自動車道業	道路の補修に伴い、構築物等への投資が増加（6.6%増）
	造船業	自動化のための加工組立設備等への投資が増加（5.3%増）
減少を示したもの	外航海運業	大型投資一巡の反動等により油送船への投資が大幅減少となったこと等から、全般的に投資が減少（51.9%減）
	港湾建設業	研究所等施設への投資が減少（48.0%減）
	自動車ターミナル業	建物等への投資が減少（45.5%減）
	国内旅客船業	自動車航送船等への投資が減少（44.4%減）
	舶用工業	工作機械、工場建物等への投資が減少（41.3%減）
	航空関連施設業	ターミナル施設等への投資が減少（38.9%減）
	利用航空運送業	貨物ターミナル等への投資が減少（29.9%減）
	内航海運業	全体としては、一般貨物船等への投資が減少。しかし、油送船及び一般貨物船を扱っている事業者については、コンテナ船のリプレース等への投資が増加（25.8%減）
	登録ホテル業	新築、増改築等への投資が減少（24.9%減）
	港湾運送業	野積場、大型荷役機械等への投資が減少（24.3%減）
	鉄道利用運送業	自動車等への投資が減少（12.8%減）
	鉄道車両製造業	工作機械等への投資が減少（10.5%減）
	ハイヤー・タクシー業	自動車、車庫及び修理工場等への投資が減少（9.6%減）
	トラック運送業	全体としてはターミナル、自動車への投資が増加するものの、車庫及び修理工場等への投資の減少により総額が減少。しかし、路線及び区域を扱っている事業者については、ターミナルへの投資の増加により総額が増加（8.3%減）
	バス業	車庫及び修理工場、ターミナル施設等への投資が減少（5.9%減）
	倉庫業	普通倉庫は倉庫への投資が減少するものの用地への投資が増加。冷蔵倉庫は倉庫への投資が減少（1.5%減）

注　運輸省「平成６年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成

また、投資目的別内訳にみると、「サービス改善のための投資」（9.7%増）、「公害防止設備投資及び環境整備のための投資」（21.4%増）については、増加しているものの、その他の目的については全て前年度比マイナスを示した。

第３節　規制緩和への取組み

１　運輸省の許認可事務改革

(1) 許認可等件数を２割削減との基本方針〔２－１－36図〕

２－１－36図　運輸省許認可事務改革推進キャラクター「ミルル君、キック君、ユーちゃん」



運輸省では、平成５年４月28日、運輸省の許認可等件数を３年以内を目途に２割削減するなどの基本方針を決めた。

当時、総務庁が取りまとめて発表していた許認可等件数（４年３月31日現在）は、政府全体で、10,942件であり、このうち運輸省が最も多く1,966件であった。運輸行政に対しては、許認可等の件数がこのように第１位であるということ自体を理由として批判がなされたことも多かった。このような中で、５年４月13日に経済対策閣僚会議が決定した「総合的な経済対策の推進について」において、公的規制を緊急に見直し、許認可等の大幅な整理を図ることとされたのである。

２割削減などの基本方針の決定は、こうした状況を受けたものであり、いち早く許認可等の大幅削減を打出し、規制緩和に対する運輸省の自主的かつ積極的な取り組み姿勢を明らかにしたものである。

(2) 548件の許認可等の整理・合理化を決定

運輸省では規制緩和を強力に推進するため、本省においては事務次官を、また、地方運輸局においては地方運輸局長をそれぞれ本部長とする許認可事務改革推進本部を設け、本省に止まらず、許認可事務に第一線で従事している地方運輸局等をも含めて、全省を挙げて規制緩和に取り組んできた。

その間、1,966件のすべての許認可等について検討を行い、６年２月15日に閣議決定された「今後における行政改革の推進方策について」（行革大綱）までに規制緩和等措置として、許認可等の削減346件、その他の規制緩和（件数の削減とはならないが、実質的に国民負担の軽減等となるもの）202件、合計548件の許認可等の整理・合理化を取りまとめることができた。

また、これらの規制緩和等措置のうち法律改正を要する事項については、第129回国会において成立した道路運送車両法の一部改正法及び航空法の一部改正法並びに第131回国会において成立した規制緩和一括法（許可、認可等の整理及び合理化に関する法律案）により措置を図った。なお、この規制緩和一括法案には政府全体で40法律177事項が盛り込まれているが、運輸省関係は専管・主管のものに限っても13法律95事項を占めている。

さらに、その後の検討を受け７月５日に閣議決定された「今後における規制緩和の推進等について」においても、運輸省関係では更に37項目の規制緩和措置が盛り込まれたところである。

(3) 運輸省の許認可等の件数は着実に減少

なお、５年３月31日現在の運輸省の許認可等件数は1,893件（前年度比73件減）であり、全省庁中第２位となった。

総務庁が各省庁の許認可等件数を統一的な基準でカウントを始めた昭和60年末と平成４年度末とを比べると、政府全体で10,054件から11,402件と1,348件増加している中で、運輸省だけが2,017件から1,893件へと124件減少している。

２　国民生活に密着した規制緩和等措置を決定

(1)「安全で、より安く、より快適に」を目指す規制緩和

運輸事業に係る公的規制については、安全性を確保し、より上質な運輸サービスを安定的に提供するという視点から行われているものである。しかしながら、一方、最近では運輸サービスに対する利用者のニーズは複雑多様化してきており、このようなニーズに応えて事業者が自らの判断により良質な運輸サービスを提供することが求められているとして、公的規制についてはできる限り緩和する必要があるという考え方が広く主張されている。

運輸省の公的規制についても、複雑多様化する利用者ニーズに的確に対応して見直しを進めていく必要があり、特に「安全で、より安く、より快適に」という利用者の声を十分に反映できるように、着実に規制緩和を進めていかなければならない。

(2) 利用者のニーズに応じた多様な運賃・料金

このような観点からの規制緩和の事例として、運賃・料金に係る規制緩和を紹介する。

利用者の特に関心の高い旅客輸送サービスについては、良質かつ安定的なサービス提供等のため、いわゆる参入規制が行われていること、市場において事実上優位な立場にある企業があること等から、これを利用して運賃・料金の不当な引き上げ、差別的な設定が行われ、結果的に消費者の利益や公平性の確保が損なわれることがないよう、これまで原則として運賃・料金の認可制が採用されてきた。

しかし、まず鉄道事業の分野では、昭和62年の国鉄の分割民営化に伴う制度の見直しにより、営業政策的な運賃・料金割引や入場料金等運輸に附帯する役務の料金については従来の認可制を改め、届出制としたところである。

需要喚起を目的としたオフシーズンやイベント時等の営業政策的な運賃・料金割引については、事業者が経営的な判断により機動的に設定しうることとすれば、利用者の高度化・多様化したニーズに適切に応じた多様な運賃・料金を設定することができ、また、利用者も多様な運輸サービスの中から自己のニーズに応じたものを選択することができるものと期待される。

このような考え方から、平成６年２月の行革大綱で決定された規制緩和等措置においては、営業政策的な割引運賃・料金について、従来からの鉄道に加え、路線バス、国内旅客船、国内航空においても認可制を緩和し、事前届出制を導入することとした。さらに、鉄道事業については、従来の措置に加えて更にグリーン料金や寝台料金も届出制に改めることとしたほか、タクシー事業については、平成５年５月の運輸政策審議会の答申を踏まえて、運賃・料金の多様化を段階的に進めることとし、その具体的実施方法を定めた通達を発出した。また、国際航空旅客運賃については、特別回遊運賃（新ＰＥＸ運賃）についてゾーン運賃制度を、旅行商品造成用運賃（ＩＩＴ運賃）について幅運賃制を導入し、従来以上に機動的な運賃設定を可能とした。以上のように事業者の自主的な経営判断により多様な運賃・料金が設定できるような規制緩和等措置の導入について積極的な取り組みを行ったところである。

３　より良き運輸サービスのために規制緩和を今後とも推進

最近、公的規制を経済的規制と社会的規制に二分し、経済的規制については「原則自由・例外規制」とし、市場原理に委ねるべきであるということが指摘されている。

経済的規制としての参入規制や価格規制が実施されている運輸サービスの分野について、これらの規制を撤廃し、直ちに市場原理を適用する場合には、例えば、鉄道事業等については自然独占性が強いことから利用者の利便の確保を図ることが困難となること、タクシー事業等については労働集約的な性格から、競争が激化すると労働条件の引き下げや安全性の低下のおそれが生ずること、過疎バスや離島航路など採算の悪い事業については住民の利便の確保がさらに難しくなるおそれがあること等の問題点があり、これらの様々な問題点については十分に配慮しながら、個々の規制の内容に応じてそれぞれの規制緩和に取り組んでいく必要があるものと考えている。

運輸省としては、利用者がいつでもそのニーズに応じて良質の運輸サービスを享受できるように運輸事業の活性化を図る観点から、規制緩和については今後も積極的に推進する必要があるものと考えており、以上のような問題点にも配慮しながら、６年度内に予定されている規制緩和推進計画の策定等に積極的に取り組んでいくことにしている。

第４節　人にやさしい運輸を目指した運輸政策の展開

社会の急速な高齢化や障害者の社会参加、また、通勤混雑の緩和や製造物責任制度の導入に伴う被害者救済制度等の充実など、利用者に視点をおいた「人にやさしい運輸」の実現が要請されているが、運輸省はこれに対応するため以下の施策をすすめている。

１　高齢者・障害者等にやさしい運輸サービスの実現

社会の急速な高齢化や障害者の自立と社会参加の要請に適切に対応するため、高齢者・障害者等が安全なかつ身体的負担の少ない方法で公共交通機関を利用できるよう、施設整備をはじめとする様々な施策を普遍的に講じていく必要がある。

(1) 各種ガイドライン等に基づく事業者等の指導

運輸省では、従来から、各種ガイドライン等に基づき、駅のエレベーター・エスカレーターの設置、ホーム上の視覚障害者用誘導・警告ブロックの設置、リフト付バスの導入等の対策を進めるよう、交通事業者等を指導してきたところである（参考資料参照）。

また、平成５年度においては、昭和58年に策定された「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」を４年度・５年度の２か年をかけて、抜本的に見直し、６年３月に新たに「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン」を策定した。新ガイドラインは、鉄道駅だけでなく、バス・空港・旅客船ターミナルも対象に加え、また、最新の技術開発の成果を反映したものとしたほか、障害者の方々への対応とともに、高齢化社会への対応も重要なポイントとしている。さらに、高齢者・障害者等が円滑な移動を図るために必要な情報提供装置の導入などについても盛り込んでいる。

さらに、障害者等の利用に通した構造を有するバスについて、「人にやさしいバス技術調査検討会」を６年２月に設置し、技術調査を実施しているところである。

(2) モデル交通計画策定調査の実施

高齢者・障害者等の視点に立脚して、これらの方々が出発地から目的地にいたるまでスムーズに移動できるような最適な交通体系を目指して、平成５年度から３か年をかけて、横浜市、金沢市の両モデル地区において具体的かつ総合的な検討を行うことにより、モデル交通計画を策定しているところである。これにより、以後の全国的な高齢者・障害者等のための連続性のある交通体系構築のための具体的なモデルケースにしていくこととしている。

(3) これらの施策を実効あらしめるための支援体制の整備

(1)及び(2)の施策を実効あらしめるため、次のような支援措置を講じている。

従来から、日本開発銀行等のＪＲ、民鉄等に対する融資対象工事には、高齢者・障害者等のためのエレベーター、エスカレーター等の施設が含まれているが、特に、鉄道駅及び空港旅客ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備については、平成５年度、６年度の２年間日本開発銀行等の低利融資制度を導入している。

また、平成６年度に設立された財団法人交通アメニティ推進機構は、民間等からの出捐を原資にして、鉄道駅におけるエレベーター・エスカレーターの設置事業及びリフト付バスの導入について事業費の10%、バス・空港・旅客船ターミナル及び旅客船におけるエレベーター・エスカレーターの設置事業について５％の助成を行うほか、一般利用者等への啓発広報、情報提供及び調査研究事業を行う。なお、特に整備が急がれているＪＲ及び民間鉄道事業者等が行う障害者対応型エレベーター・エスカレーター設置事業については、平成６年度予算において、新たに「交通施設利用円滑化対策費補助金」が創設され、財団法人交通アメニティ推進機構を通じて国からも補助を行うこととし、あわせ20%の助成を行うこととしている。

(4) 運賃割引制度

鉄道、バス、タクシー、国内旅客船、航空において、身体障害者や精神薄弱者のための運賃割引制度を導入している。

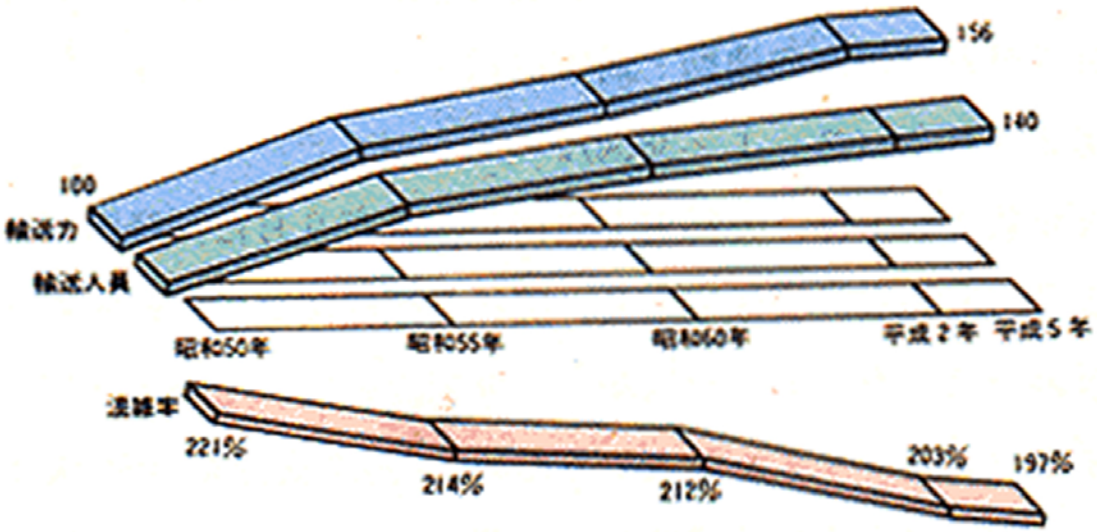
２　大都市における通勤・通学混雑の緩和

大都市においては、いまだに通勤・通学時には、厳しい混雑が生じているうえ、近年における住宅地の一層の遠隔地化により、通勤・通学に要する時間が増加していることが、通勤・通学者の肉体的・精神的負担を増幅し、これが、国民が経済力に見合った豊かさを実感できない大きな要因の一つになっている。

大都市の鉄道については、事業者によりラッシュ時の輸送力の増強が進められているが、いまだに東京圏においては、主要区間のラッシュ時の混雑率の平均が約200%〔２－１－37図〕であり、250%を超える区間も存在している。こうした状況を踏まえ、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%程度まで緩和し、特に、混雑率の高い東京圏では、当面、おおむね10年程度で180%程度にまで緩和することを目指している。このため、都市鉄道の整備と時差通勤やフレックスタイム制等によるオフピーク通勤の促進を「車の両輪」として取り組んでいるところである。

２－１－37図　首都圏の鉄道のラッシュ時間帯の輸送力、輸送人員及び混雑率の推移

2－1－37図　首都圏の鉄道のラッシュ時間帯の輸送力、輸送人員及び混雑率の推移



注　(1)　運輸省資料より作成
　　(2)　主要31区間における実績
　　(3)　輸送人員及び輸送力は昭和50年度を100として算出。

(1) 都市鉄道の整備

従来から進めてきた列車の長大編成化、運行本数の増加等の施策を推進するほか、より抜本的な対策として、引き続き、新線建設、複々線化等を進める必要がある。

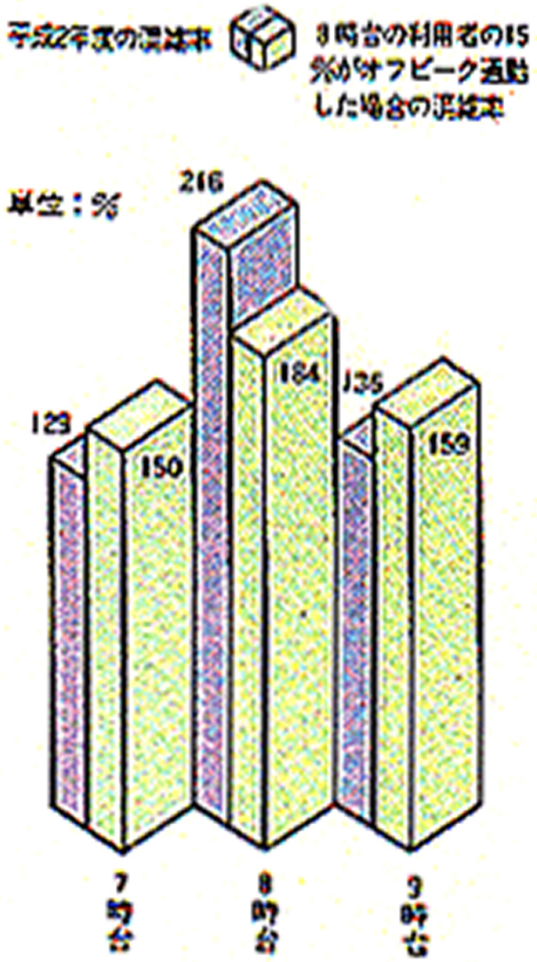
しかしながら、新線建設、複々線化工事等の輸送力増強対策は、長期間にわたり膨大な資金を要するため、適切な支援措置を講じつつ、計画的かつ着実に推進していく必要がある。

(2) オフピーク通勤の促進

ラッシュ時の混雑は、通勤者の出社時刻が短い時間帯に集中していることから発生する。したがって、企業等において時差通勤やフレックスタイム制によるオフピーク通勤を推進し、輸送需要をその前後に分散させれば現在の通勤・通学混雑を相当程度緩和することができると考えられる〔２－１－38図〕。

２－１－38図　オフピーク通勤による効果

2－1－38図　オフピーク通勤による効果



注　(1)　運輸省の試算より作成
　　(2)　オフピーク通勤実施時の輸送力は平成２年度実績で試算

運輸省としては、労働省と連携し、５年９月に、経済界や労働界の代表者、有識者、交通事業者、関係行政機関等で構成する「快適通勤推進協議会」を設置したほか、主要駅周辺地域でのオフピーク通勤に対するコンセンサスを形成するため、「同協議会丸の内・大手町地域部会」、「同協議会新宿地域部会」を開催し、オフピーク通勤の普及促進に積極的に取り組んでいる。

オフピーク通勤のキャンペーン活動としては、ポスター等の掲示、政府広報等を通じた呼び掛けを行ってきたが、平成６年には、これらに加えて、関係者の協力を得て、11月を「快適通勤推進月間」として重点的にキャンペーン等に取り組むこととしている。

3　製造物責任制度の導入に伴う被害者救済制度等の充実

運輸省では従来から、運輸の分野における消費者被害の防止及び救済に努めてきたところであり、製造物責任法の成立に伴い、事故原因究明体制等の強化を図るとともに、紛争処理の充実にも積極的に取り組んでいくこととしている。

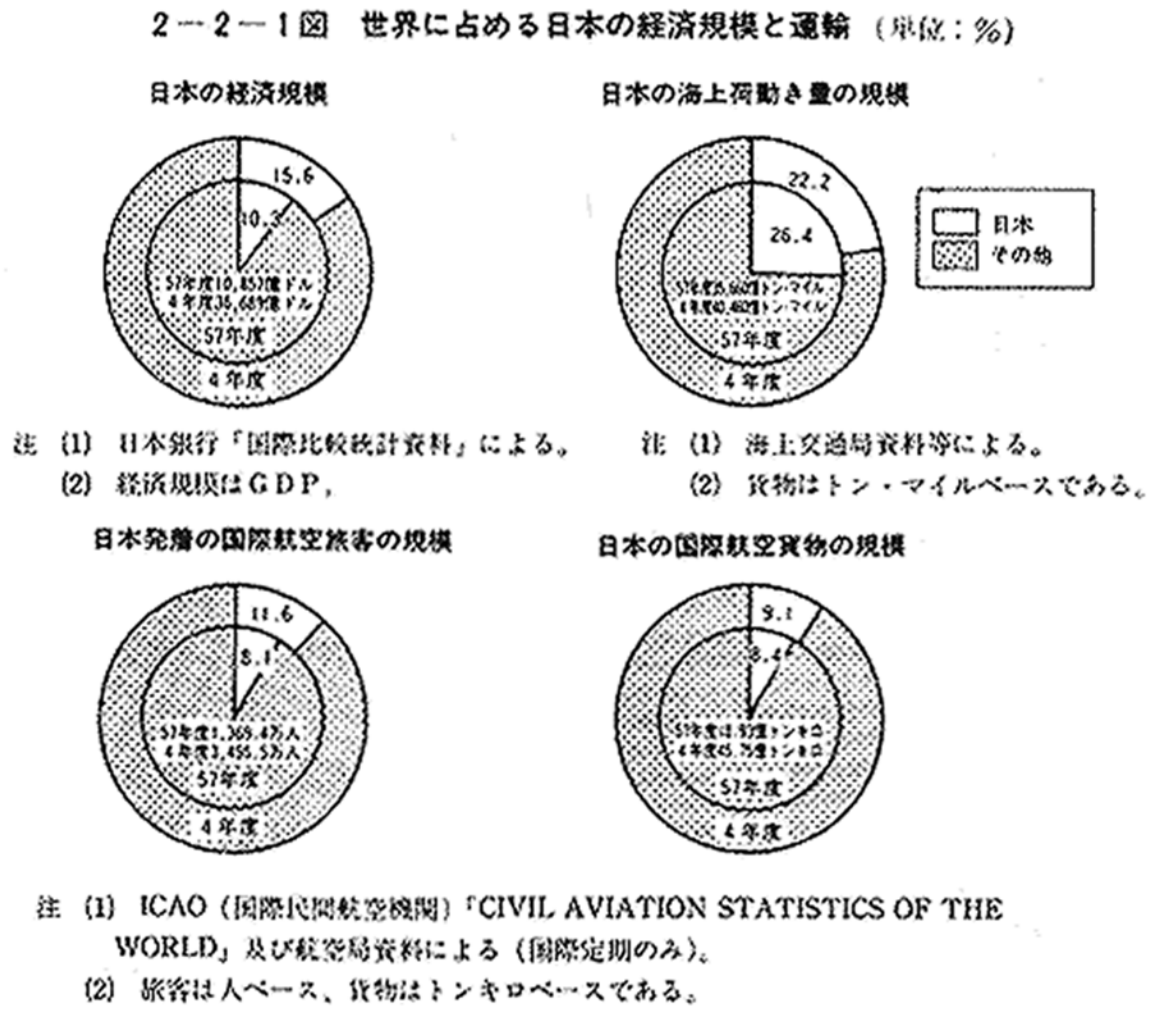
第２章　変貌する国際社会と運輸

第１節　国際交通サービスの充実

１　我が国の国際運輸の状況

現在我が国の経済規模は、世界の15％以上を占めるに至っているが、運輸の分野においても、〔２－２－１図〕のとおり、我が国を中心とする国際運輸活動が世界に占めるウエイトは大きいものとなっている。

２－２－１図　世界に占める日本の経済規模と運輸



我が国の経済は、諸外国の人・物との円滑な交流による相互依存関係の深化に伴って発展してきたが、特に近年、円高の進行や経済摩擦の激化、これらに対応した日本企業の海外進出や国際分業の進展、内需主導型経済への移行等、我が国を取り巻く経済環境は大きく変化している。また、平成５年に1,193万人にのぼった海外旅行者は、今後さらに着実な増加が予想される。

こうした状況の中で我が国は国際交通網の整備や国際政策協調を進めるとともに、交通安全対策の実施、開発途上国への経済協力等を通じて日本の進んだ運輸技術・ノウハウの提供等の積極的な貢献を引き続き進めるなど、国際運輸の充実に努力していくことが求められている。

2　国際交通網の充実

国際定期航空については、航空協定に基づいて事業が運営されており利用者の利便に適切に対応した運航路線と輸送力を確保し、国際的な人的交流及び物的流通の促進を図ることを目的として航空交渉を精力的に行っている。５年９月から６年９月までの間には22ヵ国と計26回の協議を行ったが、特に６年９月４日に開港した関西国際空港における国際路線の充実を図るため、計16ヵ国との新たな航空協定の締結に向けた交渉を行い、現在までにネパール、ヴィエトナム等との航空協定が発効している。この結果、同空港と諸外国を結ぶ路線においては、開港時から週330便を超える定期便が運航されている。

国際不定期航空については、地方空港の国際化を促進する観点から国際旅客チャーター便の運航を支援しており、５年度においては、全国34の地方空港から約2,500便（片道ベース）が運航されている。

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、近年のアジア海運の発展を重視し、６年４月に、「ＯＥＣＤとＤＡＥｓ（活力あるアジア諸国・地域)との海運政策対話非公式会合」を横浜で開催した。

二国間の海運関係については、中国、韓国等の近隣諸国との間で、二国間協議の実施等により両国海運企業が互恵平等の原則で航路開設や営業活動の確保ができるよう努めており、韓国においては、自国船への積付けを優先させることを内容とするウェーバー制を７年１月から廃止することとなった。また、日中間では６年６月から長崎／上海間に新たに定期フェリー航路が開設され、さらに７年５月から北海道（小樽、稚内）とサハリン（コルサコフ）の間に定期フェリー航路が開設されることとなった。

第２節　国際経済問題の対応した運輸行政の展開

(1) 運輸ハイレベル協議

運輸省では、主要運輸当局と密接な意思疎通を図ることにより、運輸分野における諸課題について円滑な調整を行うため、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。平成６年には、４月に欧州委員会第７総局長（運輸担当）を迎え、航空、海運、ＧＡＴＴウルグァイ・ラウンドの今後等日ＥＵ間の運輸分野における重要問題を中心に協議が行われた。

(2) 日米包括経済協議

日米包括経済協議は、経済面における日米関係の新たな枠組みを構築するため、５年７月の日米首脳会談において枠組みの設置について両首脳間で合意されたもので、マクロ経済面、セクター別・構造面での協議及び「地球的展望に立った協力のための共通課題」がその柱となっている。

セクター別・構造面問題には、特に運輸省管轄の行政と関連の深い自動車・自動車部品問題等が、また、「地球的展望に立った協力のための共通課題」には日米運輸技術協力が含まれており、運輸省としても積極的な対応を行ってきたところである。

このうち、自動車・自動車部品分野の一つである補修用自動車部品分野については、６年９月末近くになって米国が自動車分解整備制度の最終的な廃止等を強く主張してきた。これに対し、我が国は、安全確保及び公害防止を支える根幹である制度そのものの廃止は不可能であるが、これらに支障を生じない範囲での規制緩和は行うとの姿勢で合意に向け精力的に米国との協議を行ったが、10月初頭の時点では合意に至らなかった。

なお、米国政府は６年10月同国の通商法301条に基づき、一方的に我が国の自動車補修部品分野に関する調査を開始することを発表した。

(3) 日米運輸技術協力

日米運輸技術協力は、日米両国に有益な運輸技術に関する協力により運輸分野全般における包括的な協力関係を構築するとともに、両国における効率的かつ安全な交通体系の整備に資することを目的とするものであり、５年７月の日米首脳会談で日米包括経済協議の中の「地球的展望に立った協力のための共通課題」の一つとして位置付けられ、６年２月に運輸大臣及び米国運輸長官との間で実施取決めを締結したものである。

上記実施取決めに基づき６年10月、第１回専門家会合を開催し、協力の枠組み及び高速鉄道技術、船舶からの油流出防止技術等７項目を優先協力項目として取り上げることに合意した。今後、専門家会合を定期的に開催するとともに、各項目ごとにワーキンググループを設け協力の具体的細目及び方法を確定して協力を進めていくこととしている。

(4) 日米建設協議

我が国の大型公共事業への外国企業の参入等に関しては米側より問題提起されたことを受け、日米協議を経て導入された「大型公共事業への参入機会等に関する我が国政府の措置」（昭和63年）及びその追加的措置（平成３年）を着実に実施してきたところであるが、米国側はなおも５年４月、日本の公共事業市場は閉鎖的であるとして、制裁措置の実施も辞さないという態度を表明した。

我が国は、６年１月、ＧＡＴＴ政府調達協定の内容等を踏まえ、国際的な視点も加味した透明で客観的な入札・契約手続として「公共事業の入札・契約手続の改善に関する行動計画」を策定し、基準額以上の国及び政府関係機関の工事について、一般競争入札方式、基準額以上の設計・コンサルティング業務について、公募型方式を採用することとした。

米国側はその内容を評価すると発表し、協議は一応の終結を見た。

(5) ＧＡＴＴウルグァイ・ラウンド

昭和61年より開始されたＧＡＴＴウルグァイ・ラウンドにおける交渉は、平成５年12月15日に実質妥結し、６年４月15日にはモロッコのマラケシュにおいて交渉参加国が「世界貿易機関を設立するマラケシュ協定」（以下「ＷＴＯ協定」という。）等を添付した最終文書への署名を行ったところであり、早ければ７年１月に発効することとなっている。

ＧＡＴＴウルグァイ・ラウンドにおいては、新たに運輸、金融等のサービス分野が取り上げられ、その自由化促進のためのルールを定めた「サービスの貿易に関する一般協定」がＷＴＯ協定の附属書として作成されたが、サービス分野における主要交渉分野であった海運については８年６月まで継続交渉を行うこととなっており、我が方としては、海運継続交渉においても引き続き海運自由化の推進を図るべく対応していく必要がある。

(6) ＡＰＥＣ（アジア太平洋経済協力）

アジア・太平洋地域における経済関係の緊密な協力を図り、地域の一層の発展に資するため、元年に設立されたＡＰＥＣは、昨年、初の首脳会議が開催されるなど、米国の同地域重視の政策とも相俟って急速な盛り上がりを示している。

このような中にあって、運輸省では、運輸ワーキンググループ及び観光ワーキンググループを中心に、成長著しい同地域において、米国、アジア諸国等と密接な連携をとりつつ、積極的な貢献を果たしている。

(ｱ) 運輸ワーキンググループの動き

昨年、米国より規制緩和、民営化、環境問題、インフラ整備、人材育成等を内容とする政策提言がなされたが、アジア諸国の米国提案に対する反対が強く、米国は提案をとり下げた。今後は、我が国より提案した域内の研究機関、研究分野等のリストを作成する「ＡＰＥＣ運輸技術研究データベース」等を中心として積極的に対応していくこととしている。

(ｲ) 観光ワーキンググループの動き

①データの整備、交換②観光開発と自然環境の保全③重要イベント等に関する情報の提供④観光振興の経済的阻害要因と促進方策⑤人材育成、について検討されているが、我が国は、②に関連し、５年度を初年として、観光と環境に関する問題点、解決方策の把握等を目的として全般的な調査を実施している。

(7) 自動車基準・認証制度の国際化

我が国は、自動車基準・認証に関し、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。特に、米国については、６年３月、デトロイトに運輸審議官を団長とする型式指定取得促進ミッションを派遣し、型式指定の利点を米国メーカーに説明するとともに、４月から米国メーカーによる型式指定取得を支援するためにデトロイト総領事館に自動車審査担当官を常駐させている。

また、米国及び欧州より要望のあった個別の技術的問題については、自動車基準・認証に関する専門家の意見交換等を通じ適切に対応していくこととしている。

今後とも、欧米の政府機関及び業界との意志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、自動車基準・認証の一層の国際化を図っていくこととしており、乗用車のブレーキの国際調和基準については、すでにその成果を国内基準に取り入れたところである。

(8) ＯＥＣＤ造船協議

ＯＥＣＤ造船部会では、元年10月より、政府助成の削減と加害的廉売の防止を図り造船業における公正な競争条件を確保するための新たな協定に関する協議が行われてきたが、６年７月には本協定の基本的内容について我が国を含む関係国間で合意に達した。今後、８年１月の協定発効を目指して関係国間で所要の手続きを進めることとしている。協定発効により、国際造船市場における健全な競争条件の確立が図られ、ひいては、市場の秩序維持、安定化が進展することが期待される。

第３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重要性

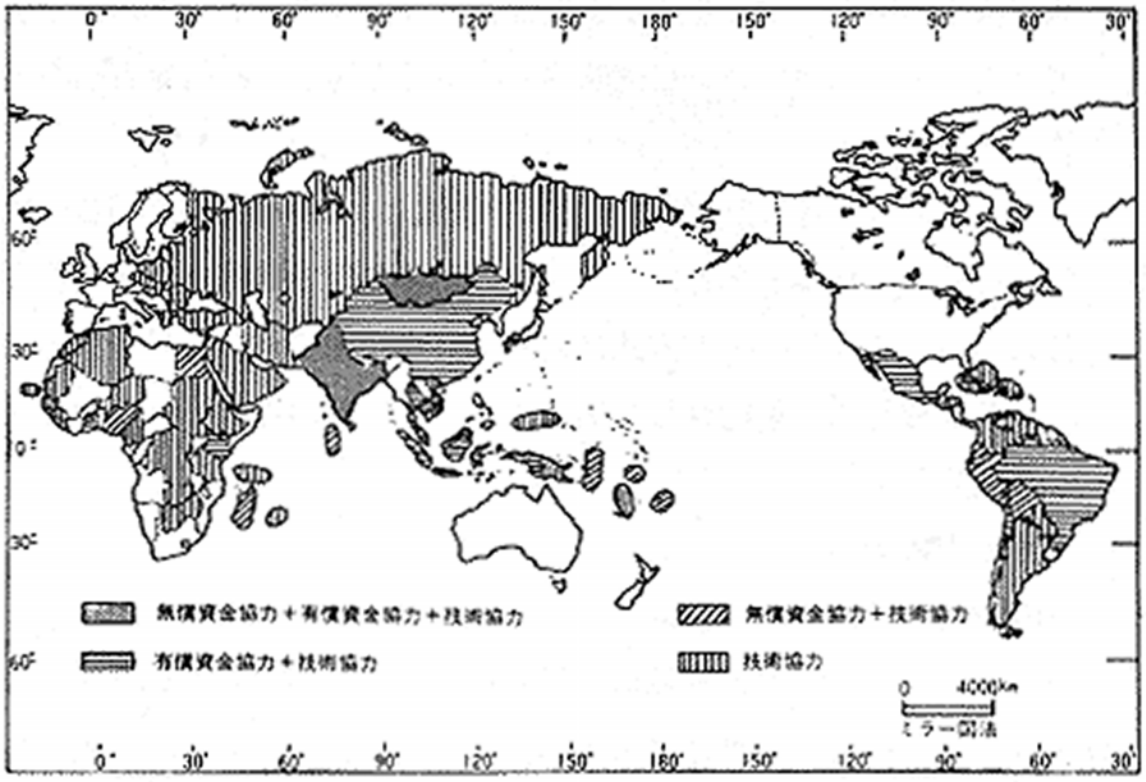
開発途上国の経済成長や生活向上のためには効率的な輸送体系の構築や観光の振興が不可欠であるが、開発途上国においては、資金及び技術の不足等からこれに十分対応できる状況になく、我が国に対して運輸分野の国際協力の要請が多くなされている。これに対し運輸省は、長い間の蓄積による優れたノウハウや技術力を活用し、基盤施設整備等のハード面のみならず、その管理運営等のソフト面も含めて、運輸分野の国際協力に積極的に取り組んでいるところである。

(2) 運輸分野における国際協力の実績

我が国の国際協力の中で運輸分野は重要な地位を占めている。過去５年間の協力実施国は約100ヶ国にのぼる〔２－２－２図〕。平成５年度の協力形態別の実績は以下のとおりである。

２－２－２図　最近５ヶ年の運輸分野における国際協力の対象国

2－2－2図　最近５ヶ年の運輸分野における国際協力の対象国



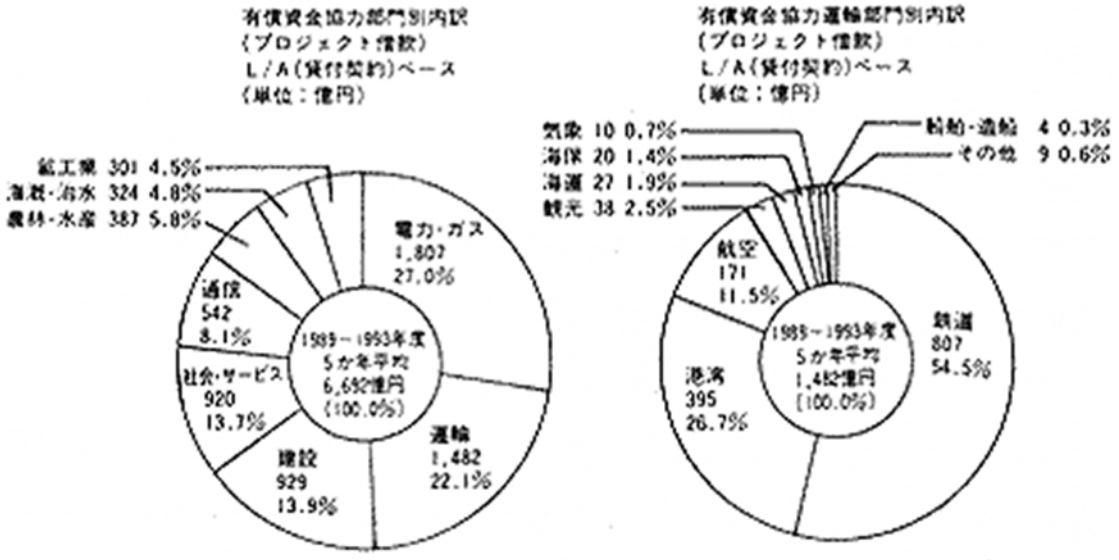
注　運輸省資料により作成

(ア) 資金協力

我が国の有償資金協力のプロジェクト借款（円借款のうち、鉄道、港湾の整備等特定のプロジェクトの実施に関するもの）において、運輸分野は全体の約２割を占めている〔２－２－３図〕。５年度はヴィエトナムの南北統一鉄道橋梁復旧計画等23件、総額1、538億円に及ぶ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、モンゴルのザミンウード駅貨物積替施設整備計画等８件、総額57億円を供与する交換公文が締結された。

２－２－３図　最近５ヶ年における有償資金協力の内訳

2－2－3図　最近５ヶ年における有償資金協力の内訳



注　四捨五入の関係上、合計が一致しないことがある。
年次報告書1994OECF（海外経済協力基金）により作成

(イ) 技術協力

開発調査（途上国のプロジェクトについて基本計画やプロジェクトの実現可能性を検討するための調査）については、運輸分野が全体の約１割を占めている。５年度は、ネパールのカトマンズ国際空港整備計画等36件について国際協力事業団を通じて、開発調査を実施した。

また、35ヶ国等に285名の専門家を派遣し、89ヶ国から355名の研修員を受け入れるとともに、イランのヤズド信号訓練センター等８件についてプロジェクト方式技術協力（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もの）を国際協力事業団を通じて実施した。

(3) 国際協力の動向

（国際社会の変化への対応）

近年、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、東欧の市場経済への移行、旧ソ連邦中央アジア諸国のＯＤＡ供与対象地域化、ヴィエトナム、カンボジア等インドシナ諸国へのＯＤＡの再開・本格化、ロシアに対する技術支援の開始等、国際協力を取り巻く環境が大きく変化しており、これらの変化に的確に対応し、協力を進めている。

（環境問題への対応）

特に、地球環境問題への対応には力を入れており、交通公害対策、気候変動、観測体制の整備、海洋環境保全等の環境分野への協力を積極的に推進している（第10章参照）。

（開発途上国のニーズへの的確な対応）

また、援助規模の量的拡大、多様化に伴い、我が国としての国際協力方針の明確化が求められ、４年６月、政府開発援助大綱が策定された。運輸省としてもこの大綱に則り、政策対話などにより開発途上国のニーズを把握するとともに、ニーズに的確に対応するため、国別、分野別の援助指針の策定を進めている。また、開発途上国の経済及び技術の実情に適合した技術の開発、過去に実施した協力のフォローアップ、輸送機関の大きな事故が相次いで起きている開発途上国の輸送安全対策に関する協力、「国際観光開発総合支援構想（ホリディ・ビレッジ構想）」に基づく開発途上国の観光開発への協力（第４章参照）並びに船員等の開発途上国における人材養成等を実施している。

２　海上安全対策の推進

（タンカー安全対策の推進）

我が国は従来から、海上安全確保及び海洋環境保護については、関係諸国や国際機関との国際協調のもと積極的にその対策を推進してきているが、昨今のタンカーの重大事故の続発に対応して、５年２月、国際海事機関（ＩＭＯ）に対し、油タンカーの二重構造化の推進、ＰＳＣ（寄港国による監督）の強化並びに包括的な船舶の安全運航管理体制の確立を目的とした国際安全管理コード（ＩＳＭコード）の早期採択及び実施を主な内容とする「油タンカーの安全確保及び海洋環境保護に関する総会決議案」を提案した。同提案は５月の海上安全委員会（ＭＳＣ）、７月の海洋環境保護委員会（ＭＥＰＣ）で概ね了承され、11月のＩＭＯ総会で採択された。

（マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策）

我が国における安定的な石油供給を確保するためには、主要なオイルルートであるマラッカ・シンガポール海峡における石油海上輸送の安全確保が重要である。

現在、同海峡の航行安全についてはＩＭＯにおいても水路再測量の実施、通航分離帯の延長や航路標識の新設などについて、調査団の報告に基づき検討されているところである。我が国は、従来から(財)マラッカ海峡協議会を通じた航行援助施設の整備とその維持管理やＩＭＯにおける検討への参加等を行っており、今後とも同海峡の航行安全対策について、積極的に対応していくこととしている。

３　国際科学技術協力

(1) 運輸省における国際科学技術協力

国際的な科学技術活動については、政府の「科学技術政策大綱」においてもその強化が謳われるなど、重要性が増しているところであるが、運輸省においても、所掌する各分野に関する国際協力活動を積極的に推進している。

運輸省関係の国際科学技術協力案件は年々増加し、平成６年９月現在で16ヶ国（ＥＣを含む）、112テーマに及んでいる。また、科学技術庁の在外研究員派遣制度、外国人研究者招へい制度等を活用して研究者の交流を促進するほか、平成６年度には、科学技術振興調整費を活用して８件の国際共同研究を実施する等、協力案件の質的な充実を図っている。運輸省としては、今後とも、二国間協力、多国間協力といった枠組みのもと、情報交換、専門家交流、共同研究といった種々の形態の協力を実施していくこととしている。

(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は、自動車の公害対策についてアメリカ及びドイツと、鉄道局及び交通安全公害研究所は、常電導磁気浮上式鉄道についてドイツとそれぞれ協力を行っている。

(イ) 船舶関係

船舶技術研究所は、「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を通じてアメリカと協力を行っているほか、海洋構造物・船舶の安全性、氷海域輸送等に関する協力を、韓国、力ナダ等12ヶ国と行っている。

(ウ) 港湾関係

港湾局及び港湾技術研究所は、沿岸開発、港湾海洋構造物、港湾及び海洋の汚染防止・浄化、水中調査ロボット等に関する協力をオーストラリア、アメリカ等９ヶ国と行っている。

(エ) 航空関係

航空局は、航空安全に関する協力をアメリカと行っているほか、電子航法研究所は、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

海上保安庁は、ＵＪＮＲの海底調査専門部会を通じてアメリカと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等に関し、フランス、ドイツ等10ヶ国と協力を行っている。

(カ) 気象関係

気象庁は、オーストラリア、アメリカ等13ヶ国及びＥＣとの間で、気候変動、衛星気象学、天気予報、海洋環境、地震・火山等の分野にわたり52件の協力を実施しているほか、WM０（世界気象機関）、ＩＯＣ（ユネスコ政府間海洋学委員会）等が推進している多数国間技術協力にも参加している。

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への対応

１　物流をめぐる制約要因の顕在化に対応した物流効率化の必要性

我が国経済の安定成長期への移行後、生産・流通過程における多品種少量化や在庫の圧縮化、国民生活の向上による消費者ニーズの多様化など、産業構造の変化や消費生活の高度化が進行した。これに伴い、物流に求められるニーズも、それまでの量的拡大から、多頻度小口輸送やジャスト・イン・タイムサービスにみられる定時性の確保といった質の高い輸送サービスの提供へと変化がみられる。

このような物流ニーズの高度化とともに、これらへの弾力的な対応が可能なトラック輸送への依存度が年々高まってきた。

しかしながら、近年における自動車交通量の増加に伴い、環境問題や道路交通混雑、労働力の確保といった諸問題が物流をめぐる制約要因として顕在化してきている。環境問題については、地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出量抑制や、大都市地域を中心とした窒素酸化物の排出量抑制が重要な課題となっている。また、物流業における労働力の確保については、一時期ほどの逼迫感はないものの、労働時間の短縮、若年労働力の減少傾向等を考えれば、構造的な問題としての対応が必要である。

これらの制約要因を克服しつつ、今後とも、我が国経済や国民生活の発展を支える円滑な物流を確保していくためには、我が国全体として、中長期的な観点から効率的な物流体系の構築に取り組んでいくことが重要である。このため、幹線貨物輸送において、効率的な大量輸送機関である海運・鉄道の積極的活用を図るモーダルシフトを一層推進するとともに、トラック輸送に依存せざるを得ない都市内・地域内輸送におけるトラックの積合せ輸送の促進、幹線物流と地域内物流との結節点であるトラックターミナル等の物流拠点の整備を積極的に進めていく必要がある。

２　内外の経済情勢の変化に対応した物流の充実、高度化

(1) 国内経済情勢の変化に対応した物流効率化の必要性

我が国経済は、このところ明るさが広がってきており、緩やかながら回復に向かっている。しかし、昨年来の円高等に対応し、製造業を中心に事業のリストラが重要な課題となってきた。また、いわゆる生活者重視の観点から、近年、市場アクセスの改善や内外価格差の是正といった問題に対する関心が高まってきている。

こうした我が国を取り巻く経済情勢の大きな変化の中で、我が国の物流がより積極的な役割を果たしていくためにも、効率的な事業運営による物流コストの削減や物流の円滑化を図ることが強く求められている。

このため、物流業に係る規制について、事業者の活力ある展開を通じて輸送サービスがより効率的なものとなるよう所要の規制緩和措置を進めるとともに、関係事業者等においても、サービスレベルや内容に応じた弾力的な価格体系の構築に向けた努力を継続する必要がある。また、荷主業界を含めた物流をめぐる取引慣行を見直すことにより、過度のジャスト・イン・タイムの改善を始め物流コストの上昇要因を抑制していく努力も必要である。

(2) 国際物流の円滑化の必要性

近年における冷戦構造の崩壊、ＥＣ域内統合、アジアＮＩＥＳやＡＳＥＡＮ諸国の経済の急速な成長等により、経済のグローバル化が進展し、日本企業においても、製造業を中心に円高によるコスト競争力低下への対応、貿易摩擦の回避等の要因から本格的に海外進出を進めている。このような経済のグローバル化に伴い、国際物流が活発化している。

こうした国際物流の変化に対応するためには、港湾、空港等輸入インフラを整備する必要があるほか、国際複合一貫輸送を担う貨物運送取扱事業者も、海外のネットワークを整備する等積極的に海外進出を図る必要がある。

一方、我が国の貿易相手国として重要性を高めているアジア諸国において、我が国貨物運送取扱事業者の事業活動に関し、出資比率をはじめ各種の制限が課されている場合がある。このため、運輸省では、相互主義に基づき、中国、インドネシア等の国との協議を進めており、今後とも、国際物流市場の開放に向けた努力を継続する必要がある。

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、荷主にとって利便性の高い輸送機関であり、高速道路網を中心とした道路整備の進展を背景として、近距離輸送だけでなく、中長距離幹線輸送においても著しい伸びを示してきており、我が国ではトラック輸送を中心とした物流体系が形成されている。

しかし、大量の貨物を輸送する場合、トラック輸送は海運・鉄道と比べて、労働者一人当りの貨物輸送量が少なく、輸送トンキロ当りの二酸化炭素排出量が大きいなど、労働力問題や環境問題の制約が大きい。さらに近年、幹線道路における道路交通混雑の悪化により、トラック輸送における定時性の確保が以前と比べて困難となるなど、幹線輸送におけるトラック輸送への集中は、物流をめぐる制約要因を深刻化する一因となっている。

このため、これらの制約要因に対応した効率的な物流体系の形成のためには、端末輸送におけるトラック輸送との連携を図りつつ、幹線輸送の分野において、荷主・物流事業者等の理解と協力を得つつ、省力型・低公害型の効率的な大量輸送機関である海運・鉄道の積極的活用を図っていく必要がある。

２　モーダルシフト推進のための基盤の整備

モーダルシフトを推進していくためには、その前提として、輸送需要の受け皿となる海運・鉄道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は膨大な費用を要することから、引き続き行財政上の支援措置を講じていく必要がある。

(1) 海運の輸送力増強

モーダルシフトの受け皿となる海運については、コンテナ貨物や雑貨といった小口貨物の輸送に通したコンテナ船、ロールオン・ロールオフ船、自動車専用船といったいわゆるモーダルシフト適合船の整備が必要である。このため、これらモーダルシフト適合船について、４年度よりノースクラップでの建造が可能となるなど、船腹調整制度の弾力的運用が図られている。また、船舶整備公団と事業者との共有建造方式について、４年度に長距離フェリー、５年度に自動車専用船、中距離フェリーに係る公団共有比率の引上げを実施したほか、事業費枠の拡大を図ることにより、これら船舶の建造を積極的に進めている。

さらに、第８次港湾整備五箇年計画に基づき、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している。

このほか、テクノスーパーライナーを活用した輸送システム、港湾システム、事業運営システム等の検討も行われている。

(2) 鉄道の貨物輸送力増強

鉄道貨物輸送力増大の方策としては、貨物列車ダイヤの増強が挙げられる。しかし、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、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、東海道本線の輸送力増強に向け、コンテナ列車について、現在の20両主体の編成を当面26両主体とするため、所要の整備工事に着手しており、引き続き、これらの施設整備に対する鉄道整備基金からの無利子貸付や、高効率電気機関車に対する税制上の特例措置等を活用することにより、鉄道の貨物輸送力増強を図っていくこととしている。

3　モーダルシフト円滑化策

モーダルシフトは、その輸送形態としては、トラックの持つ戸口までの輸送機能と、海運・鉄道の大量輸送機能とを組み合わせたドア・ツー・ドアの複合一貫輸送が基本となっており、貨物運送取扱事業者がその主な担い手として機能を果たしている。モーダルシフトを円滑に推進していくためには、物流事業者や荷主企業等の関係事業者が海運・鉄道を利用しやすい環境の整備を図るなど、複合一貫輸送体系の構築に向けた誘導策を講じる必要がある。

このため、日本開発銀行等による融資や税制優遇措置を活用し、コンテナデポ等の複合一貫輸送拠点施設やコンテナ、パレット等の複合一貫輸送用機器、情報システムの整備を推進しているほか、一貫パレチゼーションシステムの推進のため、６年度から、Ｔ11型規格パレットに対応したパレタイザー、自動仕分機等の整備を促進している。

さらに、これらハードウェアの整備に加え、運賃・料金やダイヤ設定等のソフト面の対策も併せて総合的に講じ、より着実にモーダルシフトを推進するため、「モーダルシフトを推進するための鉄道・海運の活用方策に関する懇談会」において、学識経験者、事業者、行政を含めた関係者による実務的な検討が行われた結果、６年４月、業務の効率化等によるＪＲ貨物の経営体制の強化、フェリー利用の増大のためのサービス改善など、鉄道・海運の一層の活用のため当面実施すべき施策について包括的な提言が取りまとめられた。

今後は、同提言を踏まえ、モーダルシフトを地域の実情に応じて具体的に推進していくための組織体制の充実を図る等モーダルシフト施策に対する総合的な取組みを強化することとしている。

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の必要性

トラック輸送に依存せざるを得ない都市内・地域内においては、近年の自動車交通量の増加に伴う環境問題や道路交通混雑等の深刻化に対処するため、トラックによる輸送効率の向上を図ることが不可欠となっている。しかし、自家用トラックは、複数荷主の貨物の積合せができないことや、片道輸送が多いことから、積載効率が低くなる場合が多く、近年でも、自家用トラックの積載効率は、営業用トラックに比べて大きく低下している状況にある。

このため、荷主企業を含めた関係者が、営業用トラックによる積合せ輸送を推進するなど、地域内物流の効率化のための積極的な取り組みが必要である。

このため、運輸省では、４年10月より施行された中小企業流通業務効率化促進法に基づき、中小企業者たる運送事業者や荷主等が共同で実施する荷受け、保管、流通加工や輸送等の流通業務効率化事業に対する支援を行っており、これまでに土浦総合流通センター等３協同組合の効率化計画について認定を行っている。

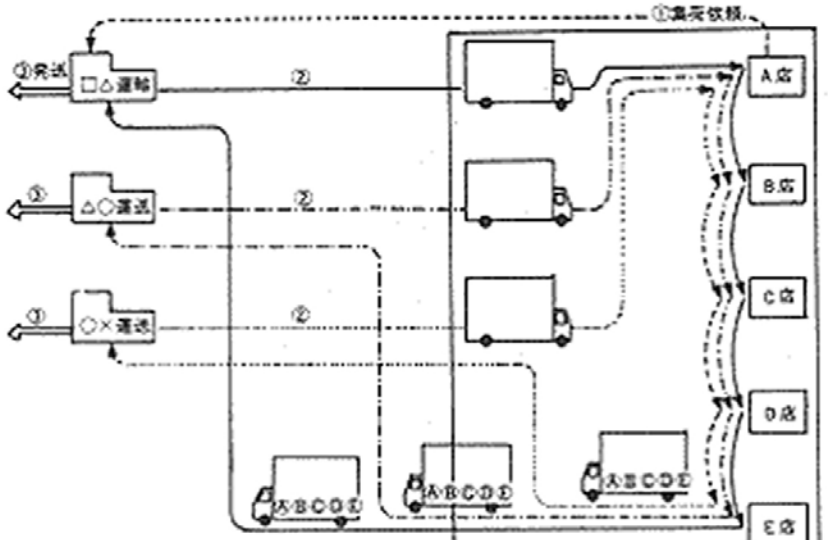
また、積合せ輸送の拠点となる共同配送センター等について、日本開発銀行等による融資や税制優遇措置を活用し整備を推進している。

２　地域共同集配システムの構築〔２－３－１図〕

２－３－１図　共同集配による輸送の形態

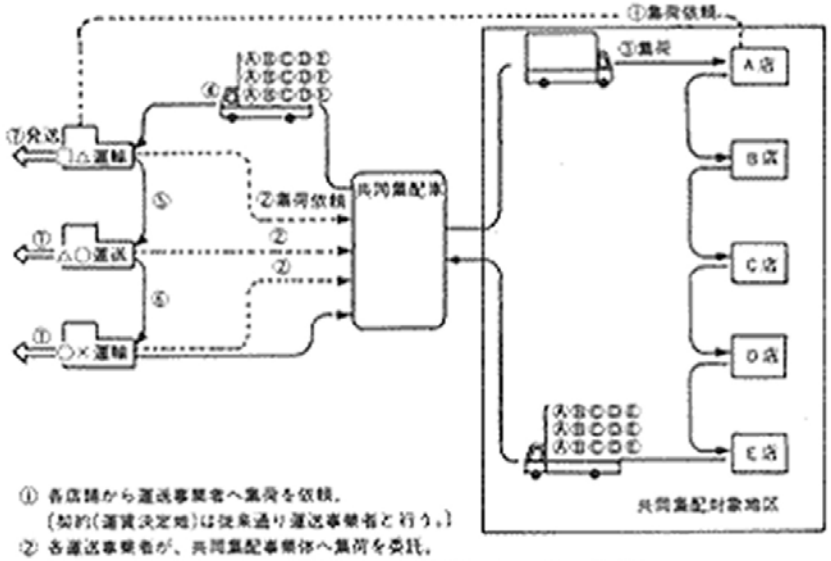
2－3－1図　共同集配による輸送の形態

従来通りの輸送形態（発送）



① 各店舗から運送事業者へ集荷を依頼。
② 運送事業者各社が、対象地区内各店舗からバラバラに集荷。
③ 各運送事業者から送り先へ発送
もしくは、各店舗から自家輸送。

共同集配による輸送形態（発送）



① 各店舗から運送事業者へ集荷を依頼。
（契約（運賃決定地）は従来通り運送事業者と行う。）
② 各運送事業者が、共同集配事業体へ集荷を委託。
（運賃は、運送事業者から共同集配事業体へ1個○○円といった形で支払う）
③ 対象地区の各店舗より共同集配車がまとめて集荷。
④－⑥ 委託元である各運送事業者へ荷物引き渡し。
⑦ 各運送事業者から送り先へ発送。

都市内の商業・業務機能が高度に集積した地域においては、貨物積卸しのための駐停車の増加により、道路交通混雑が深刻化し、集配効率が著しく低下するなど、物流に係る制約要因が特に顕在化している。このため、一部の地域においては、関係者が共同で集配作業を行う共同集配システムの導入に向けた試みが行われてきている。しかし、都市内における地価高騰のため共同集配拠点の用地確保が困難であること、関係運送事業者間の営業上の利害調整が困難であること等の問題もあって、十分な広がりをみせていないのが現状である。

このような背景のもと、地域内物流効率化の推進に向けた総合的な行政施策の検討を行うことを目的として、５年11月、運輸大臣は、「地域内物流の効率化のための方策について」を運輸政策審議会に諮問し、審議の結果、６年３月に答申が取りまとめられた。

答申では、都市内・地域内物流問題の解決に資するためには、地域の荷主や運送事業者等の関係者の協力を得て共同集配システムを構築することが有効な手段であるとしたうえで、国、地方公共団体等がシステムの構築に積極的に参画するとともに、事業採算性の確保、集配拠点用地の確保のための支援策や、駐停車、荷捌きスペースの確保等の地域環境の整備方策を総合的に講じていく必要があるとされている。

運輸省では、この答申を受け、物流をめぐる制約要因が顕在化している地域において、共同集配システムの構築を始めとした地域内物流の効率化に向けた推進体制を整備するなど、地域内物流効率化施策の具体化に向けた支援を行うこととしている。

第４節　物流拠点の整備

１　物流拠点の整備

近年の物流ニーズの高度化・多様化へ対応しつつ物流効率化を図るため、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、荷捌き等の機能の充実・強化を図るとともに、ラベル貼り、組立・さい断といった流通加工機能、高度情報処理機能、商品展示機能等の複数の機能を併せもった複合的物流拠点の整備を進めていく必要がある。このため、運輸省では、「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」等を活用して、ＮＴＴ株の売却益による無利子貸付、日本開発銀行等による融資や税制優遇措置等によりこれらの物流拠点の整備を推進している。

さらに、近年の環境問題、労働力不足等に対応するため、特定フロンを使用しない冷蔵倉庫や、省力化に資する自動化立体倉庫の整備を日本開発銀行等による融資や税制優遇措置により積極的に推進している。

また、経済社会情勢の変化に対応した流通業務市街地の整備を推進するため、整備対象都市の拡大や都市ごとの基本方針策定権限の都道府県知事への委譲等を内容とする「流通業務市街地の整備に関する法律の一部を改正する法律」が５年11月に施行され、これを受けて６年３月、高知市及びその周辺地域についての基本方針が承認された。今後は、改正法において新設・拡充された日本開発銀行等による融資制度や税制優遇措置を活用して、地方都市周辺における流通業務市街地の整備を促進していく必要がある。

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。

このため、運輸省では、港湾について、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、日本開発銀行による融資や税制優遇措置等により、総合輸入ターミナルの整備を支援している。

また、空港について、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関西国際空港の整備を推進している。特に、24時間空港としての関西国際空港の開港は、航空貨物の円滑な流動を図る上で大きな意義を有しており、新東京国際空港の制約を補うとととともに、西日本を中心とした航空貨物需要に対応した発展が期待されている。このため、神戸航空貨物ターミナル、南港航空貨物ターミナルなど航空貨物取扱量の増大に対応した施設整備を推進しているところである。

さらに、４年７月に施行された「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。同法に基づき、４年度に大阪府等６地域、５年度に川崎市、横浜市等６地域について、それぞれ地域輸入促進計画を承認したところであり、今後、これらの地域における物流施設整備等を推進するとともに、各地において輸入促進地域の整備を促進していく必要がある。

第５節　貨物運送取扱事業法の見直し

平成２年12月に施行された貨物運送取扱事業法は、貨物運送取扱事業が荷主と実運送事業者との間のコーディネーターとして積極的な役割を果たすことを視野に入れ、また、物流事業規制の見直しの一環として制定されたものであるが、同法の制定時には混乱も懸念されたため、附則に法律施行後３年を経過した時点で施行状況をフォローアップすべき旨の規定が国会審議の過程で追加された。

同規定を受け、５年11月、運輸大臣は、「貨物運送取扱事業法附則第52条に規定する措置について」を運輸政策審議会に諮問し、審議の結果、６年３月に答申が取りまとめられた。

答申では、貨物運送取扱事業法の基本的枠組みは維持することが適当であるとした上で、貨物運送取扱事業者と実運送事業者等のより良い関係の構築、新サービス開発等に向けた政府及び事業者の取組み、より一層の許認可の整理等に関して提言が行われており、運輸省では、同答申に基づき、所要の施策を推進していく所存である。

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　国際観光の振興

(1) 外国人訪日旅行の促進

(ｱ) 外客誘致活動の充実

国際経済社会における相互依存関係が高まる中で、国際的な友好・信頼関係の増大は国家存立の絶対条件であり、外国人観光旅客（以下この章において「外客」という。）の誘致は、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上で、重要な意義を有している。

しかしながら、５年の訪日外客数は341万人と日本人海外旅行者数1,193万人の約29％にとどまっており、近隣アジア諸国に比べても低い水準となっている。また、円高の進行により対日旅行費用の高騰が進む状況の下、外客数は伸び悩んでいる現状にある。

このため、運輸省としては外客誘致活動の充実を図るため以下の施策を重点的に推進している。

(ｲ) コンベンション法の制定等

(a) コンベンション法の制定及び国際コンベンションの振興

国際コンベンションの振興は、国際的な相互理解・友好関係の確立に寄与するとともに、地域観光需要の増大を通じた地域経済の活性化及び地方の国際化を図るうえで重要な課題である。

しかし、我が国の国際会議の開催件数は情報や都市の知名度の不足、滞在費用の高さ等の理由から欧米諸国に比較してまだまだ少なく、都市別に見ても欧米の主要都市はもとより、アジアのシンガポール、香港にも水をあけられている。

一方、我が国の国際会議の開催件数の伸びは極めて大きく、昭和63年から平成４年の５年間に、世界の伸びが４％であるのに対し、我が国の伸びは31％となっている。

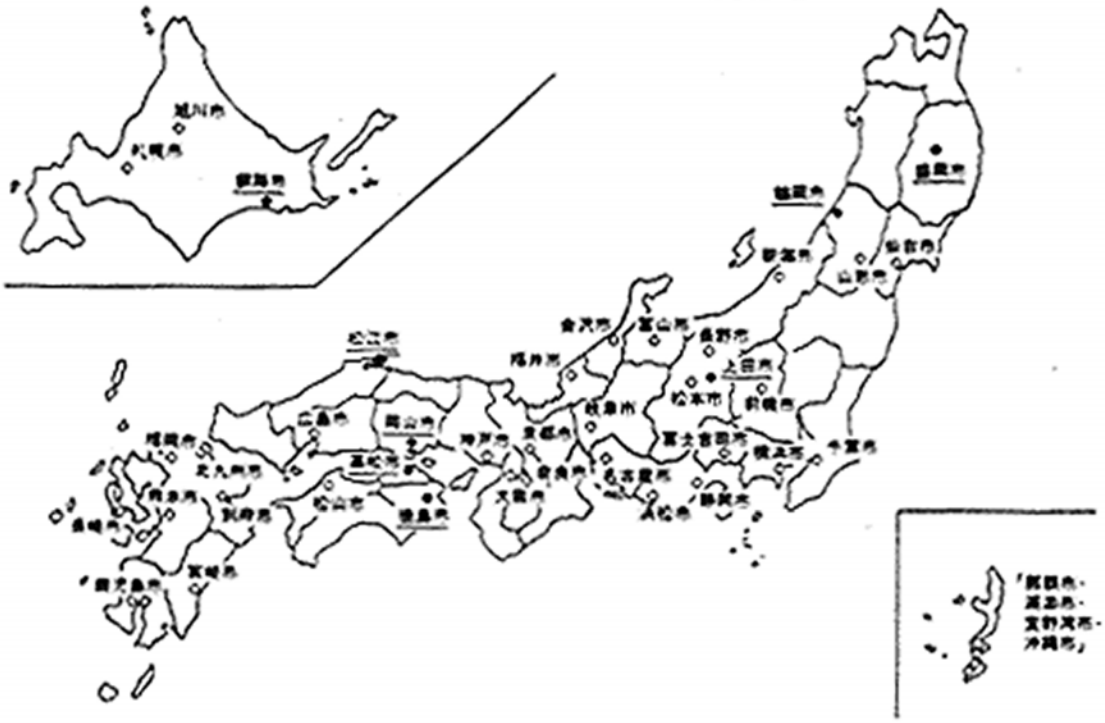
また、各地方都市において大規模なコンベンション施設の整備、コンベンション推進機関の設立・活動が進むにつれ、国際コンベンションの地方分散が大幅に進む等地方都市における国際コンベンションの振興に対する取組みが着実に進展しつつある。

このように現状では、実績面で立ち遅れ状態にある我が国の国際コンベンションも、その振興を図るうえでの環境の整備は進展しつつあり、６年６月に成立した「国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律」（コンベンション法）に基づき、国、国際観光振興会及び地方自治体が一体となって総合的な振興策を講じていくことが必要である。

このための第一歩として、同年10月、コンベンション法に基づき、運輸大臣は札幌市をはじめとする40都市を「国際会議観光都市」として認定した〔２－４－１図〕。

２－４－１図　国際会議観光都市

2－4－1図　国際会議観光都市



注　(1)　那覇市、浦添市、宜野湾市及び沖縄市については、当該4市がそれぞれ一体となって国際会議観光都市として認定。
(2)　○…従来より、国際会議等の誘致を積極的に行っている都市
（Ⅲ：国際コンベンション・シティ）
●…今般、新たに認定を受けた都市
（都市名にアンダーラインのある都市）

国際観光振興会は、認定を受けた都市に対して国際会議等の誘致を促進するため、国際会議等の誘致に関する情報の定期的提供、海外における国際会議観光都市の宣伝等を行うとともに、国際会議観光都市において開催される一定の要件を満たす国際会議等の開催の円滑化を図るため、寄付金の募集、交付金の交付等を行う。

運輸省では、コンベンション法の施行により、21世紀初頭には我が国で開催される国際会議等の開催件数を２倍にすることを目標としている。

(b) 国際会議場の整備

民活法に基づき、整備計画の認定を受け国際会議場の整備を行う民間事業者に対し支援を行っており、５年度までに３施設に係る整備計画の認定を行った。

そのうち、横浜国際平和会議場については、３年７月より、宇奈月国際会館については、５年８月より、それぞれ供用を開始している。また、４年７月に認定したりんくうゲートタワービル国際会議場（大阪府泉佐野市）については、引き続き整備を推進しているところである。

(ｳ) 国際観光振興会の改革

運輸省においては、外客の来訪を促進するため、海外における日本の観光宣伝、外客に対する観光情報提供等を国際観光振興会を通じて実施している。

振興会はより効果的な外客誘致を行うため、事業実施体制等の改革を実施しており、６年度から国際コンベンションの振興、海外プロモーションの振興関係業務等を中心として具体的な外客誘致効果の得られる事業を拡大する一方、既存の案内関係業務の合理化を進めている。

今後は21世紀に向けた諸状況の変化に適応した事業運営体制を確立するとともに、地方公共団体や関係業界との協同体制を確立し、日本旅行に関する各種の旅行情報の戦略的提供、地域に対応した的確なマーケッティングに基づく旅行の開発、外客に対する受入れ体制の充実等の施策の積極的展開を通じて訪日旅行の拡大を図っていく必要がある。

(ｴ) 登録ホテル・旅館等の整備

運輸省では、訪日外国人の利便の増進、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、ハード・ソフト両面で外国人客の宿泊に適したホテル・旅館の登録を行い、税制上の優遇措置等により、その整備を推進するほか、これらの登録ホテル・旅館に関する情報を外国人に提供している。また、国際観光レストラン登録規程に基づき、外客が容易かつ快適に食事ができる優秀なレストランについても登録を行い、その整備を推進しており、観光に欠くことのできない宿泊及び食事の両面から外客接遇の充実を図っている。登録基準の緩和等の措置を講じて、ハード・ソフト両面からの充実を図っている。

なお６年９月末現在、846軒のホテル、1,808軒の旅館及び147軒のレストランが登録されている。

(2) 国際交流及び国際協力の推進

(ｱ) 世界観光大臣会議等の開催

６年11月２日から６日まで、大阪市において、世界初の観光サミットである「世界観光大臣会議」を中心とした「ＯＳＡＫＡワールド・ツーリズム・フォーラム'94」が開催された。

本フォーラムは、６年９月に開港した関西国際空港の開港を記念して、国際社会における相互理解と友好の促進を図るための観光の重要性を世界に向けて訴えることを目的として開催したものである。

「世界観光大臣会議」においては世界の78の国及び地域、18の州及び５の国際機関からのあわせて101にものぼる政府、機関の代表（52人の観光大臣）の参加を得て、21世紀を見据えた地球の未来のメッセージである「ＯＳＡＫＡ観光宣言」を採択するとともに、関西府県との交流を深める「親善交流ツアー」も行われた。

また、期間中には、世界の観光分野のオーソリティの参加による「世界観光セミナー」を開催するとともに世界各国の政府機関・民間企業をはじめ、国内の自治体・企業の出展による「世界観光フィエスタ」が同時開催され、日本と世界各国との国際交流に寄与した。

(ｲ) 日米観光交流拡大プログラムの推進

日米間の相互理解を増進させるとともに、日米間の国際収支の改善を図ることは、今後の日米関係、ひいては国際関係を考える上で重要であり、そのためには日米間の観光交流の拡大を図ることが非常に重要となってく

る。

このため、よりよい日米関係を構築するため、６年６月に日米両国の観光担当の次官級協議を行い、12年を目途に日米観光交流を倍増させ、800万人とすることを内容とする「日米観光交流拡大プログラム」の策定に合意するとともに、６年８月には第１回日米観光交流促進協議会を開催し、日米共同のキャンペーンの実施、各種姉妹交流の促進等の施策を推進することとした。

(ｳ) 国際協力の推進

国際機関への協力として世界観光機関（ＷＴＯ）、経済協力開発機構（ＯＥＣＤ）、国連アジア太平洋経済社会委員会（ＥＳＣＡＰ）及びアジア太平洋経済協力（ＡＰＥＣ）の行う観光関係の活動に協力するとともに、資金・技術協力の面で東南アジア諸国連合貿易投資観光促進センター（ＡＳＥＡＮセンター）の事業に協力している。

また、二国間協力としては、開発途上国に対する技術協力の一環として、国際協力事業団を通じた観光分野の研修員の受入れ、専門家の派遣及び開発調査等を行っている。

さらに、開発途上国への技術協力の効率化を図るため、民間活力を利用して開発途上国への観光開発等の調査研究を行うとともに、専門家の派遣、研修員の受入れ等の技術協力を推進している。

なお、５年10月に開催された第10回ＷＴＯ総会におけるＷＴＯアジア太平洋事務所（仮称）誘致の成功を受け、できるだけ早期に大阪府に同事務所を設置する方向で、現在準備を進めている。

２　90年代観光振興行動計画（ＴＡＰ90's）の推進等

(1) 観光立県推進地方会議の開催

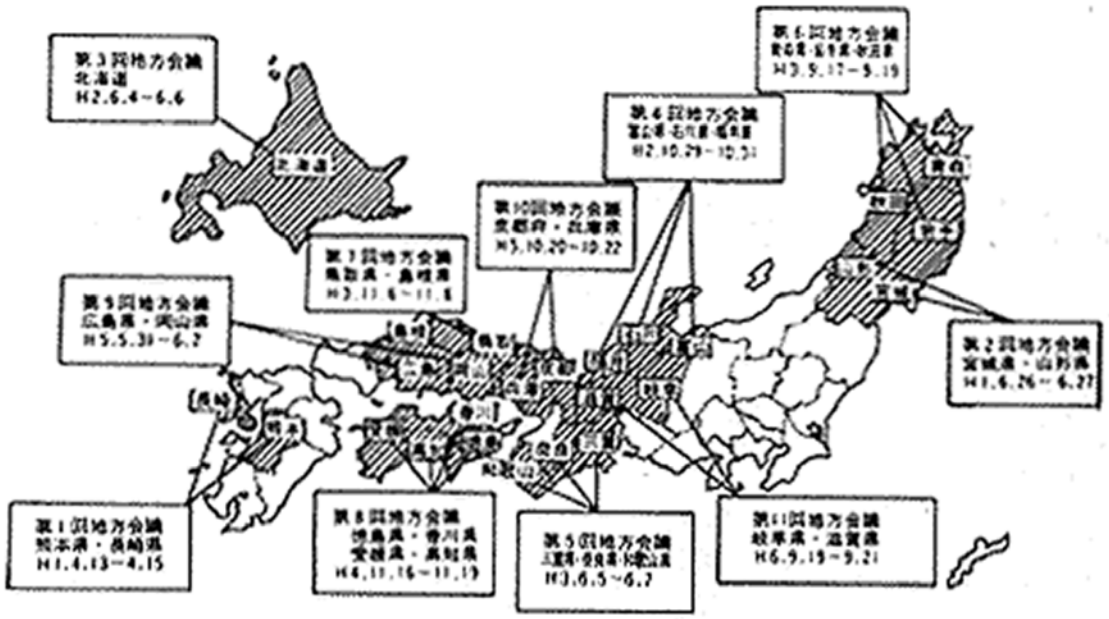
観光の推進が地域の活性化、国民のゆとりある生活の実現、国際相互理解の増進等に大いに貢献することから、21世紀を目指して観光のより一層の振興を図るため昭和63年４月「90年代観光振興行動計画（ＴＡＰ90's）」を策定した。

この行動計画は、中央及び選定された地域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、５年度までに10回開催され、６年度は、９月19日から21日まで岐阜県・滋賀県において第11回地方会議が開催された〔２－４－２図〕。これらの地方会議では、それぞれの地域の特性を生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。

２－４－２図　観光立県推進地方会議開催状況

2－4－2図　観光立県推進地方会議開催状況



(2) 地域伝統芸能等を活用した観光の振興

地域伝統芸能等（地域の伝統的な芸能及び風俗習慣）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、地域の特性をいかした観光の振興を図るためには極めて効果的である。

そのため４年６月に成立した「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、地域伝統芸能等を活用したイベントに対して支援を行っている。

また、(財)地域伝統芸能活用センターが６年10月７日から９日まで開催した「第２回地域伝統芸能全国フェスティバル（熊本）」の支援を行った。

3　観光資源の保存・活用を通じた観光の振興〔２－４－３図〕

２－４－３図　岐阜県白川郷合掌造り民家の屋根の葺き替え作業

2－4－3図　岐阜県白川郷合掌造り民家の屋根の葺き替え作業



地域固有の貴重な文化遺産や自然景観などの観光資源を保存・活用していくことは、魅力ある観光地づくりのために欠くことができない要素である。

こうした観光資源の保護、継承のために(財)日本ナショナルトラストでは、岐阜県白川郷合掌造り民家やトラストトレイン（ＳＬ列車）といった貴重な観光資源について保護・活用等の事業を行っており、これらの活動を通じて地域の特性をいかした観光の振興を図っている。

4　魅力ある観光地づくり

(1) 観光基盤施設の整備

(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、42地区において整備が終了し、５地区において整備が行われている。

(ｲ) 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、９地区において整備が終了し、３地区において整備が行われている。

(ｳ) 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（車をテントサイド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り、現在10地区において整備が行われている。

(2) 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、６年３月までに総合保養地域の整備に関する41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。

５　旅行の振興

(1) 旅行業の現状

近次、景気低迷の影響を受けて業況が悪化した旅行業は、旅行者の低価格志向等の影響を受けて、主要旅行業者35社の５年度の取扱高は４兆9,800億円と前年度に比べて微減となった。なお、６年度になってからは、海外旅行の取扱額が前年を上回るなど一部に明るさが見えてきている。

また、旅行業者の数は年々増加し、６年４月１日現在、一般旅行業者952社、国内旅行業者6,944社、旅行業代理店業者4,726社の計12,622社となっている。

(2)「ゆとりある休暇」の実現

国民は、物質的な豊かさよりも、ゆとり、文化、生きがいといった精神的な充足感をもたらすものを強く希求するようになってきている。

このような国民意識の変化に対応して、国民が各自の希望に応じた多様かつ充実した余暇活動を実現できる環境を整えていくことが肝要である。

このため、６年４月に学識経験者、民間団体、関係行政機関等をメンバーとする「ゆとりある休暇」推進協議会を開催し、連続休暇等の普及拡大に努めるとともに、充実した休暇を過ごすための環境の整備を図っていくこととしている。

(3) 安全な旅行の確保

近年、海外旅行者が増加する一方、日本人が海外において事故・事件等に遭遇するケースが増大していることから、緊急・危険時における英語表現を集めたリーフレットを作成し、旅行者に配布するとともに、海外旅行の

安全に関する情報ビデオを作成し、空港等において放映するなど旅行者の安全意識の向上を図っている。

(4) 消費者保護の充実

旅行業に関しては、旅行取引に関する債権の保護を図るため、旅行業者について予め一定額を国に供託することを内容とする営業保証金制度を設けており、５年度には、旅行業者が供託すべき営業保証金の額の引上げを行うなど、消費者の保護を図っているところである。

また、旅行業を取り巻く情勢の変化に対応し、消費者の保護の充実と消費者利便の向上をはかるため「旅行業問題研究会」を開催し、旅行業制度全般にわたって検討を行っている。

第２節　レクリエーションの振興

１　Marine '99計画の推進

平成11年（1999年）を目標とする海洋性レクリエーション振興のための「Marine '99計画」（昭和63年度策定）に基づき、マリーナ等の基盤施設や客船の整備を進めるとともに安全性の向上のための方策の充実を進めてきたが、その主な施策は以下のとおりである。

(1) 公共マリーナや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ほか、民間事業者等が行うマリーナの整備に対する貸付制度等の支援を行っている。また、優良マリーナ認定制度を活用して、安全性、利便性の高いマリーナの普及を図っている。さらに、小型船舶講習会等において、プレジャーボート利用者自身による適切な舟艇の維持、保管等に関するマナーの向上を図っている。
(2) ウォーターフロント空間の魅力の増進のため、人工海浜等の親水性に富む港湾・海岸の整備を進めるとともに、海とのふれあい、食事、イベント等を楽しむことのできる施設、歴史的に価値の高い港湾関連施設、人々の文化活動を促進する施設、沖合人工島、海上浮体施設等の整備を推進している。また、良好な海域環境の創造や水質・底質の改善の事業を推進している。
(3) 海難防止講習会等を通じて海難防止思想の普及・高揚を図るとともに、種々の安全指導を行っている。また、海上安全指導員制度及び(財)日本海洋レジャー安全・振興協会による「プレジャーボート救助事業（ＢＡＮ）」等の民間の自主的な安全活動を積極的に支援している。
(4) 詳細な波浪予想図や台風情報の作成をはじめとした気象・海象情報の充実や局地的な気象・海象情報を提供する「船舶気象通報」、「海の相談室」の充実等により、情報提供体制の強化を図るとともに、海洋性レクリエーション用の無線機の普及や緊急通報用電話の整備等による遭難情報の速やかな連絡体制の充実強化を図っている。
(5) クルーズ旅行を更に普及させるためクルーズ情報の提供、クルーズキャンペーンの開催等の振興方策を推進している。

２　スカイレジャーの振興

スカイレジャーの人気が高まり、愛好者は年々増加しており、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。

このような状況下、運輸省としては、(財)日本航空協会、全国スカイレジャー振興協議会等の関係団体を指導しつつ、スカイレジャーの安全確保及びその振興を図っているところである。特に、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スカイレジャーエリアを認定する「優良スカイレジャーエリア認定制度」によるパラグライダー等に係る認定エリアは11件（６年７月現在）となっており、また、毎年度、各種スカイレジャーを一同の場において展開する「スカイ・レジャー・ジャパン」等のイベントについても、積極的な支援を行っているところである。

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　鉄道整備の基本的方針

21世紀に向けて、国土の均衡ある発展を図り、豊かさを実感できる社会を実現するためには、交通関係社会資本の充実・強化が重要となっている。特に、鉄道は、国民生活の基盤となる社会資本であり、通勤・通学時の混雑緩和や都市間移動のスピードアップ等鉄道サービスの充実について国民の強い要望がある。また、道路の混雑及び交通事故といった問題への対応、環境負荷の小さい交通体系の構築等の観点からも鉄道に対する期待が高まっている。

これらの社会的要請に応えて、都市鉄道の輸送力増強や幹線鉄道の高速化等を進めてきているが、鉄道整備は、建設費の増大、用地確保の困難性等から、ますます膨大な資金と長期の懐妊期間を要するものとなっており、鉄道事業者にとって投資リスクも大きくなっていることから、中長期的な視点に立って、必要に応じ助成策を講じつつ、着実にその推進を図っていく必要がある。

鉄道のうち都市間を結ぶ幹線鉄道については、現在その多くの表定速度(＊)が時速60kmから90kmの間にあり、新幹線を含む全国主要幹線の表定速度の平均が時速100km弱である。

国土の均衡ある発展や地方の活性化のためには、整備新幹線をはじめとした高速鉄道ネットワークの整備・高度化が重要な課題であり、全国主要幹線鉄道の表定速度の平均を時速120km台に引き上げるとともに、鉄道特性のある分野において中枢都市（東京、名古屋、大阪、福岡又は札幌）から中核都市（人口20万人以上都市及び県庁所在地）までの間を３時間台で結ぶことを目標として、整備新幹線の整備のほか、在来幹線の分野においても、新幹線との直通運転化、スピードアップのための線形の改良、新型車両の開発等を推進していく必要がある。

一方、都市鉄道については、東京圏における主要線区の平均混雑率が概ね200％に上り、混雑率が250％を超える区間も存在するなど通勤通学時の混雑が深刻な問題となっている。

このため、大都市圏におけるラッシュ時の混雑率を150％（東京圏については当面180％）にすることを目標として、新線建設、複々線化、列車の長編成化、列車本数の増加等による輸送力増強を進め、混雑の緩和を図る必要がある。また、新しい住宅地の供給、通勤・通学時間の短縮等の観点からも、新線建設及び複々線化が有効な手段であり、この点からも都市鉄道の整備が強く求められている。なお、これらの輸送力増強の方策とともに、ピーク時間帯に集中する輸送需要の平準化のため、時差通勤やフレックスタイム制によるオフピーク通勤の推進についても、企業や社会の理解と協力を求めていくこととしている。

このような幹線鉄道及び都市鉄道の整備を進めていくためには、鉄道事業者の投資を促進していくためのインセンティブとして、財政、政策金融、運賃政策、地域社会の支援等について、あらゆる観点から検討を行い、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、鉄道整備の推進のため一層努力していくことが重要となっている。

＊表定速度：列車の運転区間の距離を、運転時間（駅間の走行時間に途中駅の停車時間を加えた時間）で除したもの。

２　鉄道整備に対する助成

(1) 鉄道整備に対する助成の必要性

鉄道の整備には膨大な資金が必要となること、その回収には長期間を要すること等から、鉄道整備を着実に推進していくためには、資本費の負担の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。

特に大都市圏における新線建設については、その整備に要する費用が上昇し、より規模の大きな投資が必要となっているほか、用地取得の遅延等により投資の懐妊期間も長くなってきている。さらに、近年においては、需要開発型の路線が増加しているが、輸送需要が不確実であることから、投資リスクが大きなものとなっている。

(2) 鉄道整備に対する支援措置

幹線鉄道の整備に対する支援措置として、全国新幹線鉄道整備法に基づく整備新幹線の整備に対する助成のほか、在来線の高速化等に関して、幹線鉄道活性化補助制度等が導入されている。

一方、都市鉄道の整備に対する支援措置としては、通勤・通学混雑の緩和等に資する新線建設や複々線化等を進めるため、従来から地下高速鉄道整備事業費補助制度（昭和37年度開始）や特殊法人日本鉄道建設公団による民鉄線建設（Ｐ線補給金）制度（47年度開始）などの支援措置が導入されてきた。しかし、近年、大都市圏を中心とする都市鉄道の整備が既存の支援措置だけでは困難な状況にあることから、支援措置の多様化が進んでいる。例えば、宅地開発と鉄道整備を複合的に行うものを対象に開発者負担や地域社会の支援措置を制度化したものとして、ニュータウン鉄道整備事業費補助制度（48年度開始）や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く制度（平成元年度開始）があるほか、鉄道事業者が運賃収入の一部を非課税で積立て、これを将来にわたる輸送力増強工事のための資金に充てることのできる特定都市鉄道整備積立金制度（昭和61年度開始）が導入されている。

さらに平成３年に特殊法人鉄道整備基金が設立され、既存の鉄道整備に関する国の一般会計等財源による助成のほか、新たに既設新幹線の譲渡代金の一部（特定財源）を活用した整備新幹線の建設に対する交付金の交付や主要幹線鉄道又は都市鉄道の整備事業に対する無利子の資金の貸付け等の助成が総合的かつ効率的に行われている。

このような鉄道の整備自体に着目した支援措置のほか、地域の活性化及び振興に大きな役割を果たす複合的な機能をもった旅客ターミナル施設の整備に対しても、日本開発銀行による無利子貸付制度（ＮＴＴ－Ｃ）等の支援措置が講じられている。

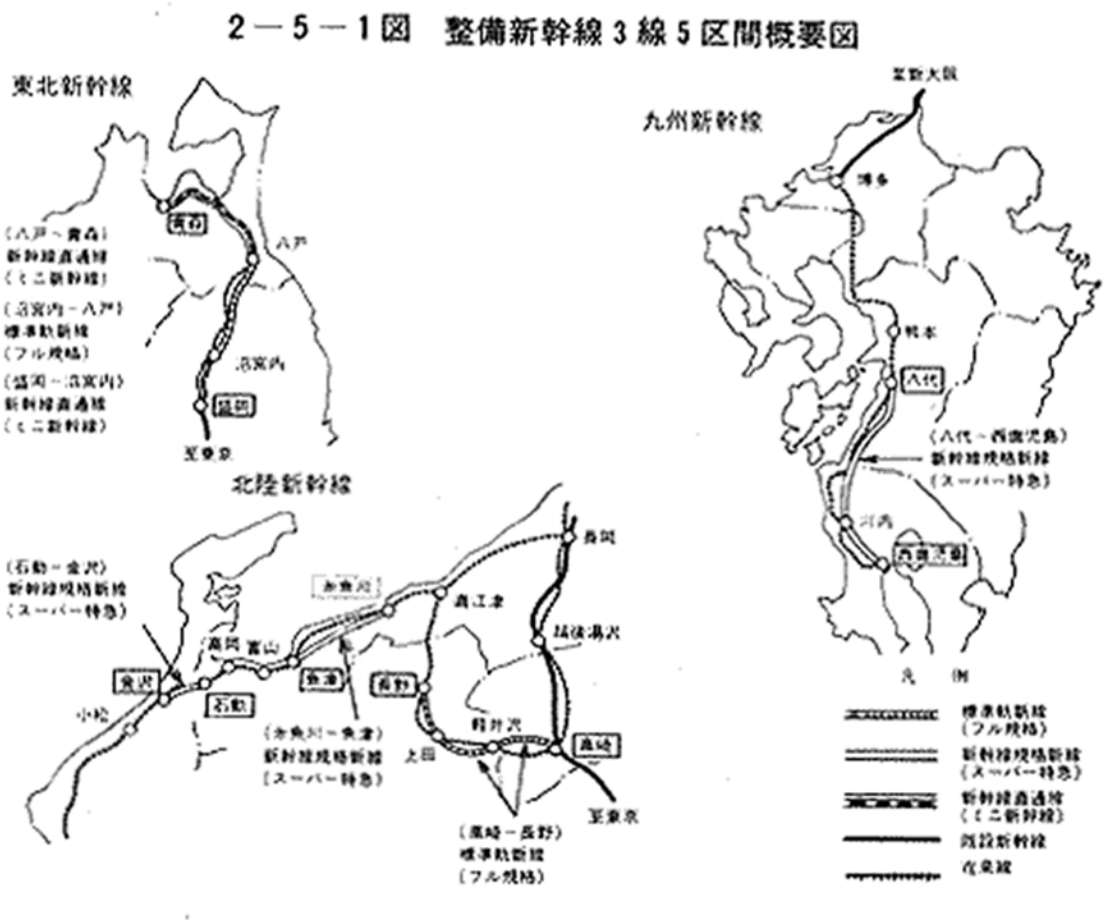
６年度においては、第三セクターの整備する地下鉄を地下高速鉄道整備事業費補助制度の対象とするとともに、地方単独事業を活用する地下鉄緊急整備事業を創設するなど支援措置の一層の充実が図られた。また、都市鉄道・幹線鉄道整備事業費が新たに公共事業関係費とされ、助成財源の安定的、継続的確保が期待されることとなった。また、特定都市鉄道整備積立金制度については、①積立金の累積限度額の工事費の１／２までの拡充、②積立割合の弾力化と上限の引き上げ、③都心延伸線等一定の新線の建設の対象工事への追加等の拡充が図られ、これを受けた特定都市鉄道整備促進特別措置法の一部を改正する法律が６年８月１日から施行された。

今後とも、これらの制度を有効に活用し、鉄道整備を積極的に進めていく必要がある。

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　整備新幹線３線５区間概要図

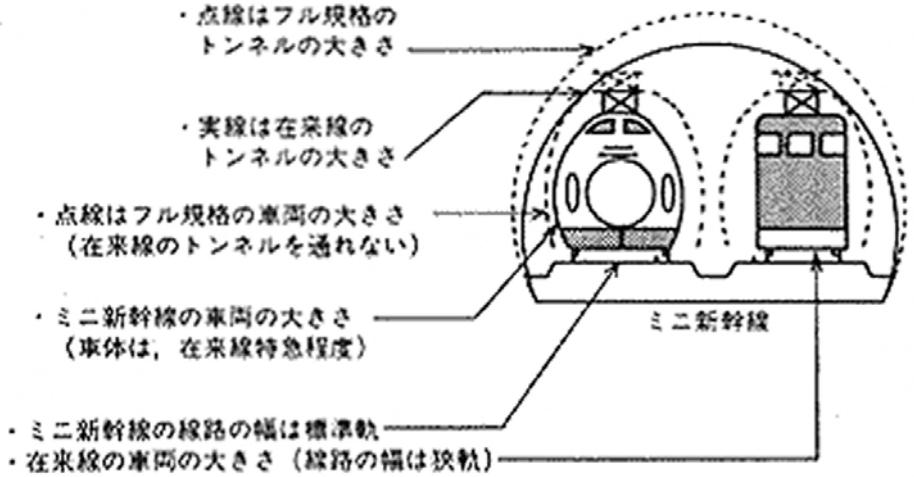


２－５－２図　フル、ミニ及びスーパーについて

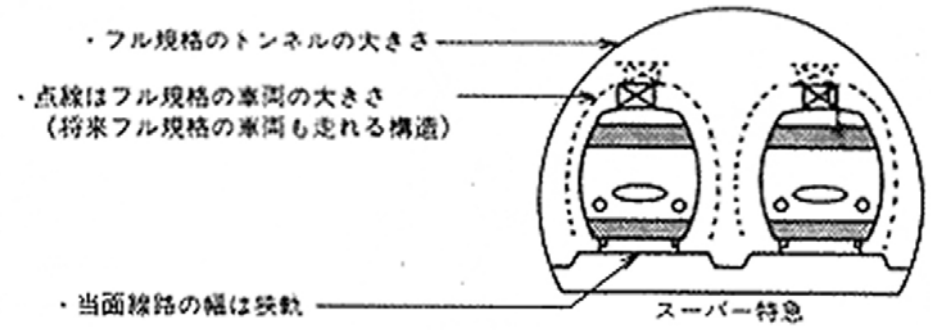
2－5－2図　フル、ミニ及びスーパーについて

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 新幹線直通線（ミニ新幹線）
在来線（狭軌）の線路を標準軌に改軌、又はもう一本レールを敷くことにより、新幹線との直通運転を可能とするものであり、乗換えの解消等乗客の利便を図るものである。
この方式では、直通車両の線路の幅は標準軌だが、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、車体は在来線の特急程度の大きさとなっている（在来線部分を走行する場合の最高速度は130km／h程度）。



③ 新幹線規格新線（スーパー特急）
将来はフル規格の車両の走行が可能な路盤を有する新線を建設する。当面線路の幅は狭軌とし、在来線直通の車両を走らせる（当該路線部分の最高速度は160～200km／h）。



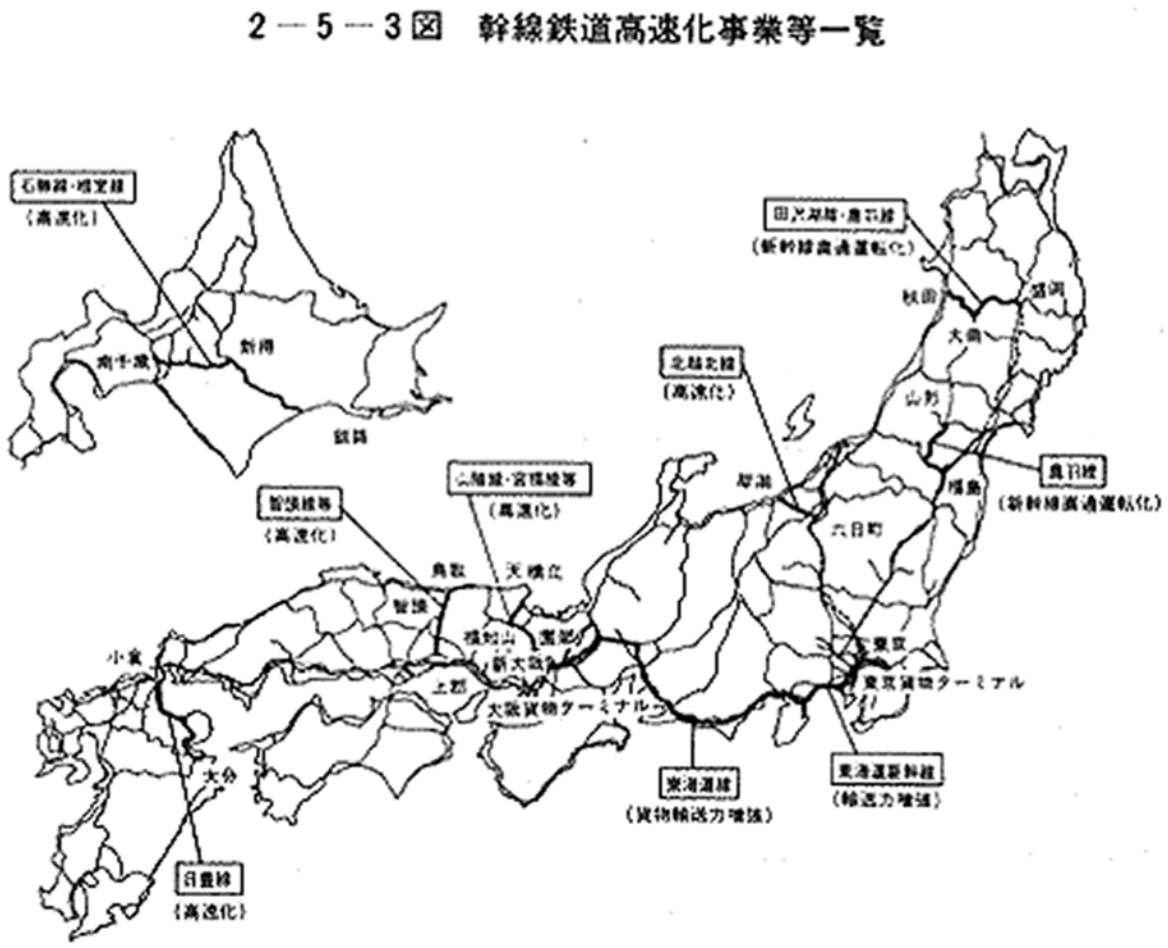
全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画が定められている整備新幹線については、積極的に推進することとしており、現在、平成10年２月の長野オリンピックをひかえ工事のピークを迎えつつある北陸新幹線高崎・長野間をはじめとして、東北新幹線盛岡・青森間、北陸新幹線糸魚川・魚津間及び石動・金沢間並びに九州新幹線八代・西鹿児島間の３線５区間の建設を推進している。また、３線５区間以外の未着工区間についても整備新幹線建設推進準備事業を進めている。

整備新幹線の今後の取扱いについては、現在、連立与党三党において整備新幹線検討委員会が設置され、検討が行われている。

また、北陸新幹線金沢駅及び九州新幹線西鹿児島駅において、「町づくりと一体となった鉄道駅緊急整備事業」により、新幹線駅施設の先行的整備を推進している。

(2) 在来幹線等の高速化等〔２－５－３図〕〔２－５－４表〕

２－５－３図　幹線鉄道高速化事業等一覧



２－５－４表　幹線鉄道高速化事業等一覧

２－５－４表　幹線鉄道高速化事業等一覧

線区名・区間	整備内容	効果	工期
石勝線・根室線　南千歳～釧路	高速化	札幌～釧路， 約４時間30分→約３時間45分	平成８年度完成予定
奥羽線　福島～山形	新幹線直通運転化	東京～山形 約３時間10分→２時間27分	平成４年７月開業
北越北線　六日町～犀潟	高速化	東京～富山 約３時間20分→約３時間	平成８年度完成予定
田沢湖線・奥羽線　盛岡～秋田	新幹線直通運転化	東京～秋田 約４時間30分→約４時間	平成８年度完成予定
山陰線・宮福線等　園部～天橋立	高速化	京都～天橋立 約２時間→約１時間40分	平成７年度完成予定
智頭線等　上郡～鳥取	高速化	大阪～鳥取 約４時間→約２時間30分	平成６年度完成予定
日豊線　小倉～大分	高速化	小倉～大分 約１時間30分→約１時間20分	平成６年度完成予定
東海道新幹線	輸送力増強	現行ピーク11本／時を15本／時まで可能とする。	平成11年度完成予定
東海道線	貨物輸送力増強	一部26両編成化	平成10年度完成予定

幹線鉄道活性化補助制度を活用し、北越北線の高速化工事を進めているところであるが、平成６年１月に新たに石勝線・根室線の高速化工事に着手した。また、鉄道整備基金による無利子貸付制度を活用し、田沢湖線・奥羽線盛岡～秋田間の新幹線直通運転化工事、智頭線等、山陰線・宮福線等及び日豊線の高速化工事、東海道線貨物輸送力増強工事等を推進している。

４　都市鉄道の整備

(1) 都市鉄道の計画的整備

東京圏をはじめとする大都市圏における鉄道の通勤・通学時の混雑は、未だ相当厳しい水準にあり、その緩和を図るためには都市鉄道の計画的かつ着実な整備が必要である。このため、東京圏、大阪圏及び名古屋圏については、運輸政策審議会から鉄道網整備計画がそれぞれ答申されており、これに基づき着実な鉄道整備が図られているところである。

(2) 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、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、現在は、平成４年度に策定された第８次輸送力増強等投資計画に基づいて、引き続き輸送サービスの向上等に努めている。

(3) 地下鉄の整備

地下鉄は、６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551.7kmの運営が行われており、５年度の輸送人員は4,831百万人、輸送人キロは32,217百万人キロとなっている。このうち最近では、名古屋市６号線（今池～野並間8.6km）が６年３月に開業したほか、札幌市東豊線（豊水すすきの～福住間5.5km）の開業が同年10月に予定されている。なお、地下鉄全体で111.0kmにのぼる新線建設が進められている。

(4) 旅客会社（ＪＲ）の鉄道の整備

線路増設工事については、ＪＲ北海道札沼線（八軒～あいの里教育大間）及びＪＲ西日本福知山線（新三田～篠山口間）で複線化工事が進められている。また、ＪＲ東日本埼京線を新宿から恵比寿まで延伸するため、山手貨物線の旅客線化工事が進められているほか、ＪＲ八高線（八王子～高麗川間）で電化工事等が進められている。

(5) モノレール及び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、千葉及び大阪において６路線の延伸工事が行われている。このうち、大阪モノレール線（千里中央～柴原間3.6km）が６年９月に開業した。新交通システムは、同年８月に開業した広島新交通１号線（本通～広域公園前間18.4km）を含め９路線が営業中であるほか、東京及び大阪において２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

大都市地域における宅地供給は重要な課題となっており、宅地開発と一体となった鉄道の整備が進められている。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、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た。同会社は、４年１月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を受け、５年１月には東京都内の秋葉原～新浅草間について、６年１月には茨城県内の守谷～伊奈谷和原間について工事施行認可を受けて、事業を進めている。

(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、空港利用者の増加に対応し、また、都心と空港間の所要時間の短縮を図るため、輸送力が大きく、速達性・定時性に優れたアクセス鉄道の整備が求められている。このため、これまでも新東京国際空港、新千歳空港及び福岡空港等に鉄道の整備を行ってきたところであり、関西国際空港においても、ＪＲ西日本及び南海電鉄が６年９月の開港に先立って６月から乗り入れを開始した。東京国際空港については、

既に京浜急行電鉄が５年４月から空港口（現羽田）まで、東京モノレールが同年９月から西側ターミナル（現羽田空港）まで乗り入れており、さらに東側ターミナルの供用に伴う乗り入れに向けて、それぞれ延伸工事を行っている。また、大阪国際空港及び宮崎空港においても工事が進行している。

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、地域における重要な生活基盤の一つとなっているが、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により大部分の事業者が赤字経営となっている。これらのうち、他の交通機関への代替が困難であるものについては、当該鉄道の欠損額の一部を補助（欠損補助）し、また、自立的経営を目指して鉄軌道設備の近代化等を推進しようとするものについては、設備整備費の一部を補助（近代化補助）するなど、従来から地方公共団体とともに各種の助成措置を講じている。

近年は、欠損補助において、経営努力による収支好転や道路整備の進展等経営環境の変化で、対象となる事業者が減少（10社から６社）したことにより補助金額が縮小した反面、近代化補助において、３年５月の信楽高原鐵道の事故等に鑑み、４年度に安全対策に係る設備整備について制度の一層の充実を図り、さらに５・６年度には対象事業者の増加等に呼応し補助金額の大幅拡充を図った。また、鉄道係員への教育に対する補助制度を４年度に設けるなど、中小民鉄に対する支援体制の強化がなされるに至っている。

今後、欠損補助を受けている事業者については速やかに欠損補助への依存から脱却するよう指導し、鉄道事業者の自立的経営のための努力は近代化補助等により支援していくことが必要である。

(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三セクター等により運営されている。転換後、列車の運行回数を増加し利便性を向上させるなど様々な努力を行っているが、依然としてほとんどの事業者が厳しい経営を余儀なくされている。

今後は、事業者にあっては、前述の近代化補助（４年度より対象化）を積極的に活用しつつ、自立的な経営ができるよう一層の努力をし、地元地方公共団体等にあっては、経営安定のための基金の運用等を行うほか、旅客誘致のための積極的な働きかけを行うなど、鉄道経営を維持するための条件整備を行っていくことが必要である。

(2) 地方鉄道新線の整備

地方鉄道新線(＊)は、現在までに、秋田内陸縦貫鉄道（比立内～松葉間）、三陸鉄道（田老～普代、吉浜～釜石間）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おり、そのうち智頭線（上郡～智頭間）については６年12月に開業する予定である。

＊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、地方自治体による第三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。

第２節　鉄道輸送サービスの充実

１　利便性及び快適さの向上

(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、運輸省では、高齢者・障害者等の利便性の確保を考慮しつつ、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鉄道事業者を指導しており、各鉄道事業者においても、計画的に、エレベーター、エスカレーター、車椅子通路、誘導・警告ブロック、身障者用トイレ等の整備が進められている。特にエレベーター及びエスカレーターの整備については、整備指針等に基づき、整備を促進することとしている。

(2) より快適な車両の導入〔２－５－５図〕

２－５－５図　２階建て車両



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が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93.2%、大手民鉄15社合計の冷房化率が98.7%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の整備、車内でＡＭ・ＦＭラジオ受信が可能な設備の整備、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となってきている。

このうち、首都圏については、12事業者によって相互乗り入れが行われており、平成６年８月１日現在、その距離は823.0kmとなっている。また、全国では、旅客会社と第３セクター鉄道間の相互乗り入れを含め、６年８月１日現在、54事業者3,083.7kmにおいて乗り入れが行われている。

２　余暇活動を支援する鉄道サービス〔２－５－６図〕

２－５－６図　空港アクセス特急

2－5－6図　「空港アクセス特急」



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、種々の車両の導入が進められている。

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、サロン、バーカウンター、展望室等の自由空間の充実を図った車両や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を図った車両等が導入されている。

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。

運賃・料金についても、利用者のニーズの多様化に対応して旅行需要喚起のため、周遊券、フルムーンパス等の豊富な企画商品が設定されている。

第３節　国鉄改革の総仕上げに向けて

１　ＪＲ西日本株式の売却・上場に向けての取組

ＪＲ株式の処分は、ＪＲ各社の完全民営化という国鉄改革の趣旨を達成するため、また、日本国有鉄道清算事業団（以下「事業団」という。）の巨額の長期債務の早期償還を図るために必要であり、平成５年度には、ＪＲ株式の中で初めてＪＲ東日本株式の売却・上場を実施した。これに続く新規株式売却対象会社については、事業団に設置された資産処分審議会の６年６月の答申「ＪＲ旅客本州３社株式売却の今後の進め方について」を踏まえ、ＪＲ西日本とすることと決定したところであり、これを受けて、６年８月にＪＲ西日本において証券取引所への上場申請が行われるなど、その売却・上場に向けての取組が進められている。

２　残された課題への取組

(1) 国鉄長期債務等の処理

(ｱ) 概要

昭和62年４月１日、国鉄改革により、国鉄長期債務等の償還のために国鉄の土地その他の資産の処分を行うこと等を業務とする事業団が発足した。

事業団に帰属した国鉄長期債務等の処理については、「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」（63年１月閣議決定）及び「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」（平成元年12月閣議決定）に従って進められており、６年度首までの事業団に帰属した国鉄長期債務等の額の推移は〔２－５－７表〕のとおりである。

２－５－７表　債務等の額の推移（年度首：兆円）

２－５－７表　債務等の額の推移（年度首：兆円）

62年度	63年度	元年度	２年度	３年度	４年度	５年度	６年度
25.5	26.1	26.9	27.1	26.2	26.4	26.6	26.0

６年度首の債務等の額は、５年度においてＪＲ東日本株式を250万株売却したことにより１兆759億円の売却収入を確保したことから、前年度首より0.6兆円減少している。

土地等売却収入、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、最終的には国において処理することとしているが、運輸省及び事業団は、土地及びＪＲ株式の効果的な処分の推進による債務等の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べく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、昨今の経済情勢及び不動産を取り巻く環境の激変により極めて厳しい状況にあり、従前の土地処分方法だけでは、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、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。これを踏まえ、運輸省及び事業団は関係行政機関及び地方公共団体の協力も得つつ、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。

また、５年10月からは、運輸省と事業団が協力して策定した「日本国有鉄道清算事業団の土地の処分及び有効活用の促進のためのアクションプログラム」を積極的に推進するとともに、各地方ブロックにおける関係自治体、地方運輸局及び事業団から構成される連絡会議等の場を活用しつつ、今後ともあらゆる手段を講じて土地処分を推進し、９年度までに事業団用地の実質的な処分を終了することとしている。

(a) 一般競争入札の拡大等

事業団の土地の処分に当たっては、公正さの確保及び国民負担軽減の観点から、一般競争入札によることが原則とされているが、昭和62年頃から平成３年頃までの地価の異常な高騰を受けて、地価対策への配慮から、「緊急土地対策要綱」（昭和62年10月閣議決定）等により、市街地等において一般競争入札を見合わせざるを得ない状況となった。その後の地価の沈静化の中で債務の早期かつ適切な償還を図るため、平成３年11月に地価に悪影響を与えない手法として、上限価格付競争入札を導入するとともに、４年11月には大規模用地にも上限価格付競争入札を拡大した。

また、６年度から、一般競争入札により事業団用地を取得する場合の新規取得土地等に係る負債の利子についての損金算入が認められた。さらに、入札が不調等に終わった物件については、５年12月からレインズ（指定流通機構の不動産情報コンピューター・ネットワーク）を利用した売却（価格公示方式）を開始した。

(b) 随意契約による処分の推進

一般競争入札以外の方法として、地方公共団体等が公的用途に供する場合は随意契約によることができるとされていたが、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など随意契約の要件緩和を行った。また、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を図るため、事業団用地等の先行取得に対する利子負担軽減措置が講じられ、これを受けて４年９月に事業団では将来公共用途に利用することが確実であれば、当面、具体的利用計画を問わない等地方公共団体等に対する随意契約要件の緩和を再度行った。さらに、５年４月公有地の拡大の推進に関する法律施行令の改正により、地方公共団体による用地先行取得の中核機関である土地開発公社が商業・業務用地として事業団用地を購入することが可能となったことから、土地開発公社を通じて、地方公共団体と民間事業者が一体となって事業団用地を活用できることとなった。

(c) 多様な土地処分方法の活用

地価高騰問題が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、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年度から渋谷等５箇所で信託受益権の販売を実施した。また、建物付土地売却方式については、３年度から津田沼電車区等13箇所で実施した。

次に、出資会社活用方式については、不動産の共有持分権に変換することについての予約権が付いたローン契約により債務の早期償還を行う方式（不動産変換ローン方式）を２年度から新宿南等５箇所で実施した。この方式については、投資家のニーズに的確に対応するためその運用の弾力化を図るとともに、５年１月から日本開発銀行による不動産変換ローン投資家に対する低利融資制度が創設された。

また、汐留等の大規模用地において、不動産の金融資産化を行い、これにより土地の売却処分と同様の効果がある資金調達を早期に行う方式（株式変換予約権付事業団債方式）については、汐留地区の不動産開発事業の主体となる事業団の100％出資会社を４年10月に設立したところであるが、その早期実施に向け、汐留地区における都市計画事業の推進について関係機関との調整等に全力を尽くしているところである。

さらに５年度からは、民間事業者が事業団用地上に上物を建設し、事業団と共同で住宅分譲を行う方式（民間住宅付共同分譲方式）を北柏等８箇所に導入したほか、６年度からは、建物付土地売却の方法をベースとして、広く一般にアイデア等を募りつつ新規需要の開拓を図るとともに「地域の振興にも資することを主眼とした処分方法（建物提案方式）を岡山駅（２街区）等数カ所で実施することとしている。

(ｳ) ＪＲ株式の処分について

ＪＲ株式については、前述のとおり、５年度におけるＪＲ東日本株式の売却・上場に続いて、現在、ＪＲ西日本株式の売却・上場に向けての取組が進められているところであるが、ＪＲ各社の完全民営化及び事業団の長期債務の償還の観点から、今後も引き続き、上場基準に達しているＪＲ東海の株式を含めたＪＲ各社の株式の処分を進めていくこととしている。

(2) 国鉄改革の一層の推進・定着化に向けて

(ｱ) 国鉄長期債務等の変動からみる国鉄改革の推進状況

国鉄長期債務等の推移は〔２－５－８表〕のとおりであり、厳しい状況が続いている。

２－５－８表　国鉄長期債務等の推移

2－5－8表　国鉄長期債務等の推移

（単位：兆円）

	62年度首	63年度首	元年度首	2年度首	3年度首	4年度首	5年度首	6年度首
J　R　※1	4.7	4.4	3.9	3.7	3.5	3.4	3.4	3.3
新幹線保有機構（鉄道整備基金）※2	5.7	5.6	5.5	6.2	6.2	6.1	6.0	5.9
国鉄清算事業団 ※3	25.5	26.1	26.9	27.1	26.2	26.4	26.6	26.0

※1　ＪＲには，他に４年度首以降において鉄道整備基金に対し新幹線譲渡に係る債務がある。（６年度首8.8兆円）

※2　新幹線保有機構は３年10月１日に鉄道整備基金となっている。

※3　年金負担分を含む。

(ｲ) 国鉄改革の総仕上げに向けて

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。

第４節　安全で信頼される鉄道であるために

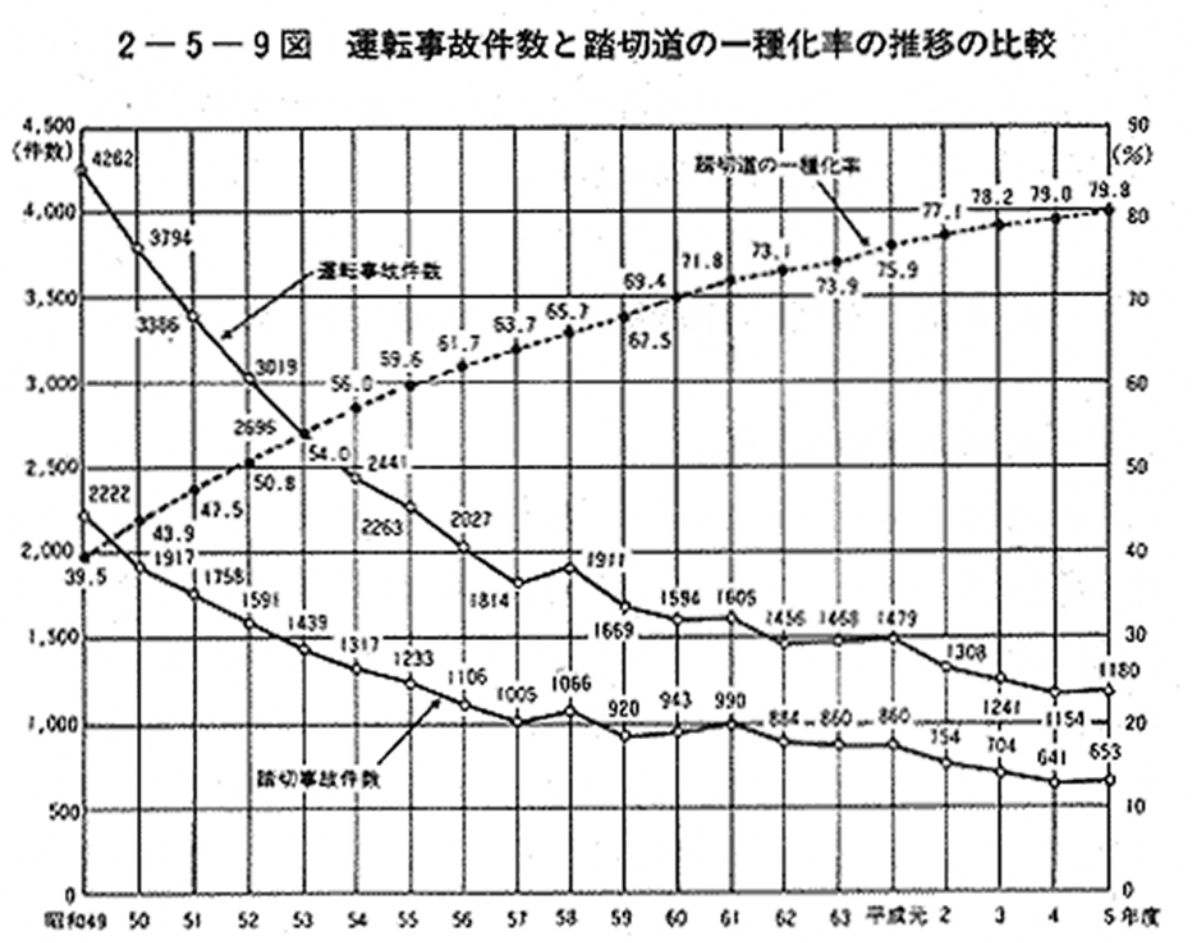
１　鉄道輸送の安全の現状

我が国における鉄道運転事故の件数及び死傷者数は、列車運転の高速化・高密度化が進むなかでも、安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に減少する傾向がある。しかしながら、列車運転の高速化等に伴い事故は大型化する傾向にあり、多数の死傷者を生ずる事故が依然として発生している。また、人的な被害は伴わないものの、空港アクセス鉄道を始め鉄道輸送の一層の定時性が求められるなかで、車両故障等による列車の遅延が多数発生している。

このような厳しい状況を踏まえ、運輸省は、鉄道輸送を安全で安定した信頼されるものとするため以下のとおりの諸施策を講じている。

２　鉄道輸送の安全性・安全性を確保するための施策〔２－５－９図〕

２－５－９図　運転事故件数と踏切道の一種化率の推移の比較



(1) 踏切事故の防止

踏切事故の件数及び死傷者数は、踏切遮断機・踏切警報機の整備等の安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に見ると大幅に減少しているが、一度発生した場合には多数の死傷者を生じるおそれがあり、また、依然として鉄道運転事故の過半数を占めていることから、踏切事故防止は鉄道の安全確保に極めて重要である。このため、踏切保安設備整備費補助金等により、踏切道の改良を引き続き推進するとともに、５年度には踏切道の視認性向上のための調査・研究を実施するなど、踏切道における安全確保に向けて諸対策を積極的に推進している。

(2) 列車衝突事故等の防止

列車衝突事故等を防止するために、運転士がブレーキ操作を怠った場合に列車事故を非常停止させる自動列車停止装置（ＡＴＳ）等の整備・改良、列車無線の整備等を長期的に実施してきた結果、鉄道運転事故の大幅な減少を達成したが、さらに安全性を向上するため、引き続き運転保安設備等の整備を推進する。

(3) 鉄道係員の取扱いに起因する事故の防止

鉄道係員の取扱いに起因する事故を防止するために、鉄道係員安全対策教育指導費補助金により、異常時対応等に関する教育・指導の充実を図っている。また、動力車操縦者の資質向上により鉄道の安全確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を実施するとともに、指定動力車操縦者養成所の適切な運営を指導している。

(4) 車両故障の防止

列車遅延の最大の原因である車両故障を防止するため、車両故障をテーマとした鉄道保安連絡会議を開催し、故障の分析を行うとともに、故障に関する情報の普遍化を図った。また、車両の保守について、新技術を取り入れた検査・修繕機器の導入等による車両検査体制の改善、検修担当者に対する教育訓練の一層の充実を図るように指導している。

(5) 事故の原因究明と再発防止

鉄道事故が発生した際には、適正かつ迅速な原因究明について事業者を指導している。これらの調査結果については、必要な情報の事業者等への普遍化と行政施策への反映とにより、同種事故の再発防止に活用している。さらに、情報公開の観点から、調査途中においても可能な限り中間報告を行っている。５年10月に発生した大阪市の新交通システムの事故についても、運輸省は、自ら原因究明にあたり、同年11月に中間報告するとともに、運行再会に際し特別保安監査を実施した。

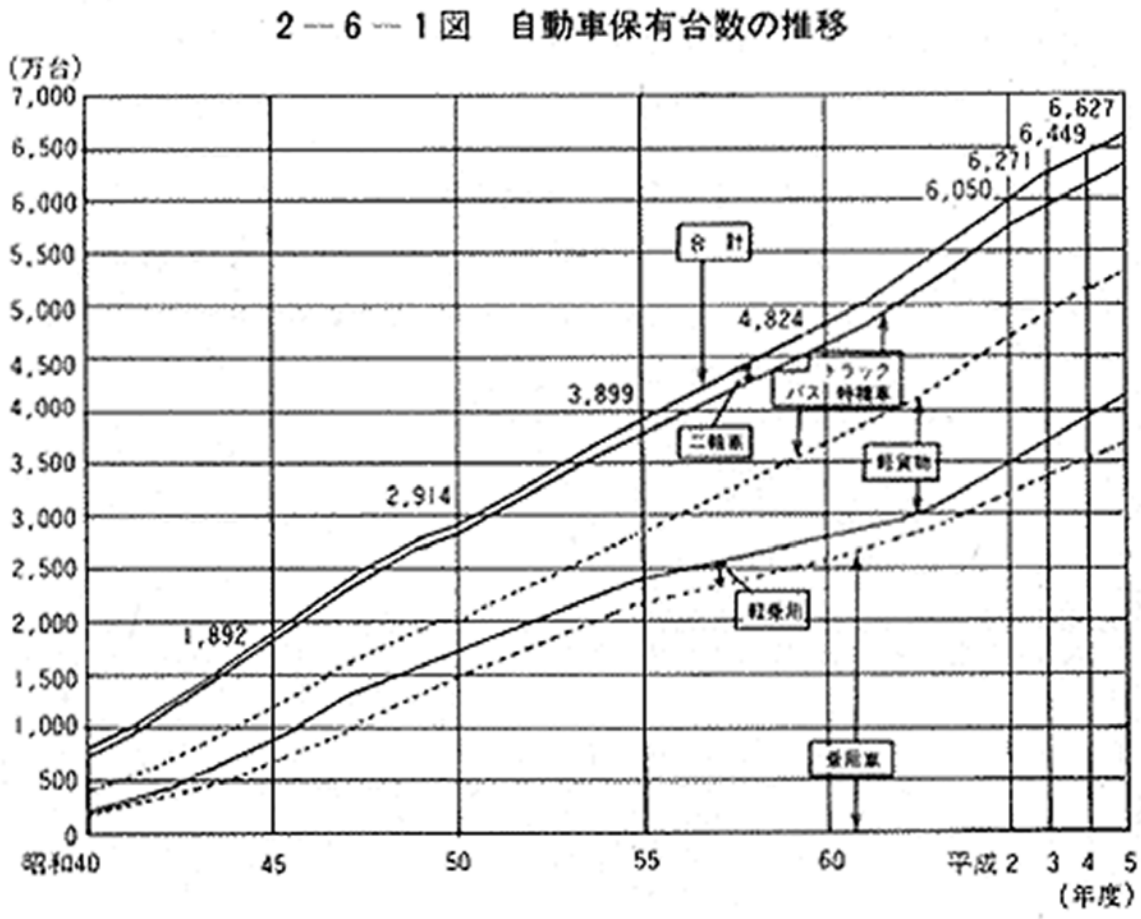
第６章　安全で環境と調和を図りつつ、利用者のニーズに対応した車社会の形成

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、国民の身近な足として、また我が国経済を支える物流の動脈として、現代社会に不可欠のものであり、その保有台数は今や6,630万台に達している（平成５年度末現在）〔２－６－１図〕。

２－６－１図　自動車保有台数の推移



それに伴い、道路交通混雑も激しいものとなり、交通事故による死者数は、昭和63年以来、６年連続して１万人を越え、自動車公害についても、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環境問題への対応が大きな課題となっている。

今後、「人」と「車」がより上手につきあっていける「安全で環境と調和のとれた車社会」の実現を目指し、一層の努力が求められている。

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) 低公害車の開発・普及

環境負荷の低減のためには低公害の開発・普及が大変有効である。現在実用段階にある低公害車の種類としては、メタノール自動車他３種類があげられる〔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。 →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。 ・NOx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回収(充電又は蓄圧)し、加速時にエンジンを補助。 →燃費が向上する。	・CO、HC、NOx、黒煙いずれも少ない。 ・CO_2が少ない。
圧縮天然ガス(CNG)自動車	圧縮天然ガスが燃料。 →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、NOxも少ない。 ・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。 →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。 ・CO_2が少ない。

これら低公害車の開発・普及を促進するためには技術上の基準の整備、取得に対する支援措置等が必要である。運輸省としては、メタノール自動車及び電気式ハイブリッドバス・トラックについて一般車両と同様に道路運送車両の保安基準を適用し、一般ユーザーの取得を容易とした。また、国税・地方税の優遇措置をはじめ日本開発銀行等による低利融資、運輸事業振興助成交付金を活用した助成措置など所要の施策を推進している。さらに、５年度よりバス活性化システム整備費等補助制度により自動車ＮOx法の特定地域内の民営バス事業者が低公害バスを導入する際の助成措置を講じるとともに、６年度においては、路線バスとしての圧縮天然ガス自動車の試験連行を支援している。

(イ) 排出ガス対策への取組み

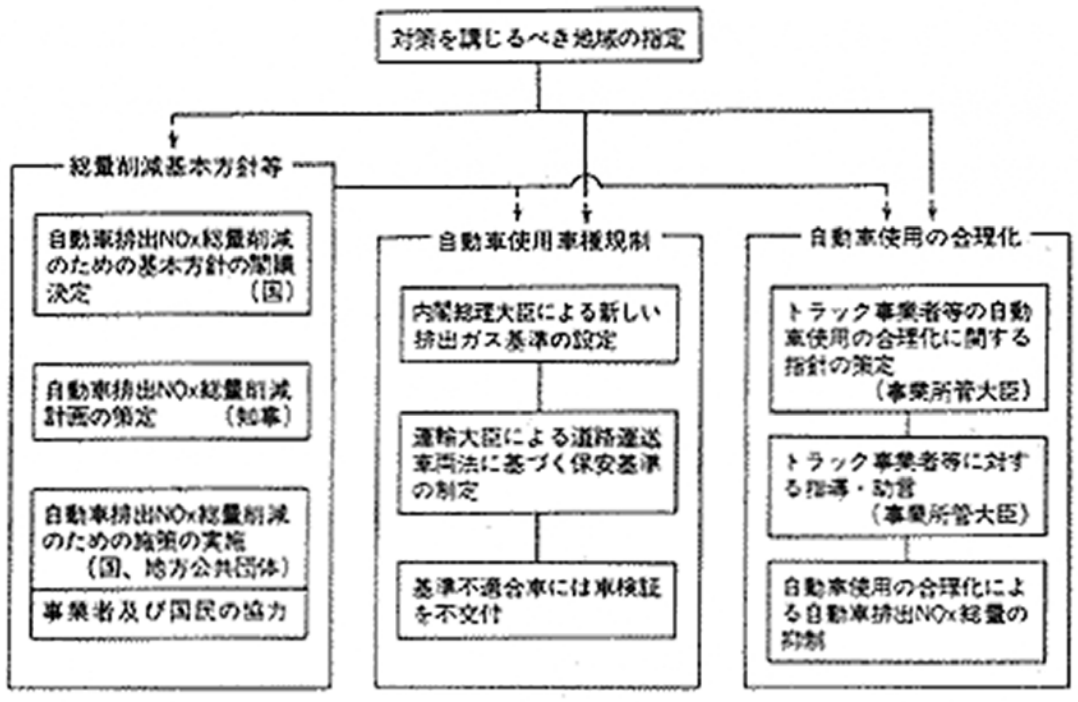
自動車排出ガス規制については、順次規制強化を行っており、元年12月の中央公害対策審議会の最終答申の短期目標値を踏まえて、①窒素酸化物の一層の低減、②粒子状物質に対する新たな規制の導入、③黒煙の低減、④走行実態に合わせた排出ガス測定モードへの変更等を内容とする保安基準等の改正を行い、平成３年～６年規制として、３年11月以降順次施行されている。

また、長期目標値のうち、ガソリン中量車（車両総重量1.7トン超2.5トン以下）及びガソリン重量車（車両総重量2.5トン超）について６、７年からそれぞれ規制強化を実施することとしており、ディーゼル車についても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。

(ウ) 自動車ＮＯx法への対応

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、「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」（いわゆる自動車ＮＯx法）が４年５月に成立し、同法に基づき国が策定した総量削減基本方針を受けた６都府県知事による総量削減計画が５年11月に策定されるとともに、特定地域のトラック・バス等についてＮＯx排出量のより少ない車種の使用の義務付け（使用車種規制）を５年12月より実施したところである。また、事業所管大臣たる運輸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を５年２月に告示し、事業者等に対する指導・助言を行っている〔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（自動車Ｎ０ｘ法）の体系



運輸省としては、本法に基づき、車検制度を活用しての使用車種規制を着実に実施するほか、積合せ輸送の推進、低公害車の普及等総合的な施策を推進することとしている。

(エ) 騒音対策への取組み

騒音規制については、加速走行騒音規制（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、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測定値による規制であり、暴走族の取締り等にも有効）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11月の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。

(オ) 地球環境にやさしい車を目指して

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５年１月に告示した。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、適切な指導及び助言を行うこととしている。

(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

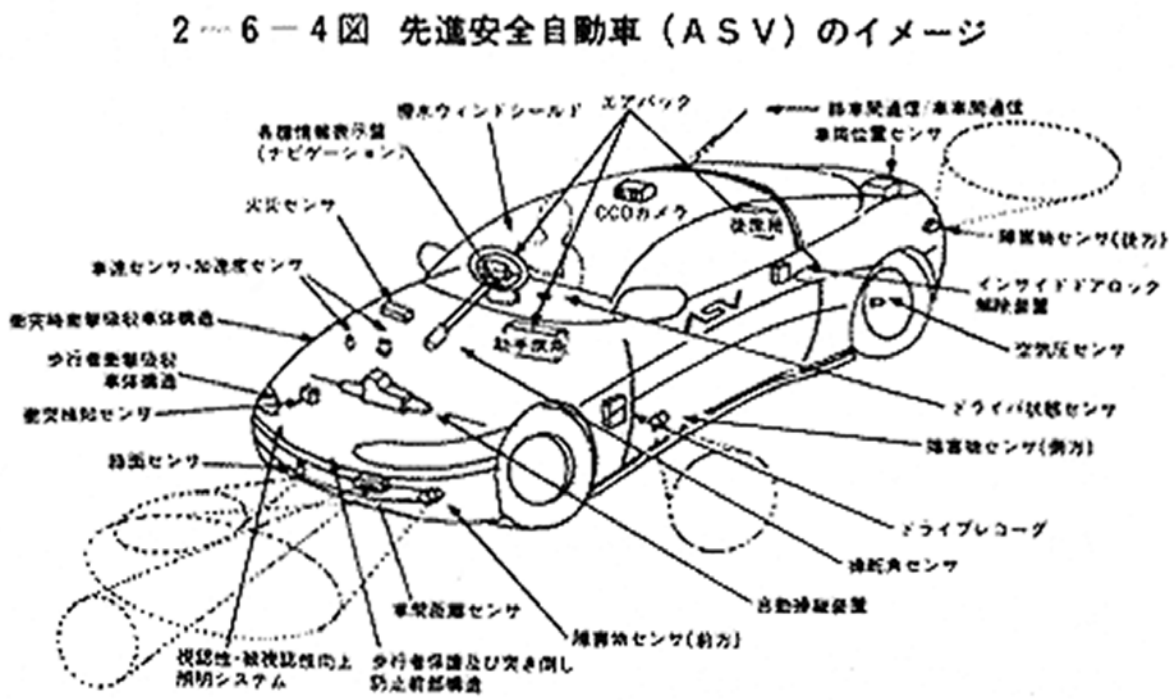
自動車の保安基準については、国際的調和にも留意しつつ、交通環境の変化に対応した見直しを適宜行っている。特に、近年、交通事故死者数が高い水準で推移しているという厳しい事態に対処するため、平成４年３月に運輸技術審議会から出された答申を逐次計画的に実施することとしている。このため、５年４月には、乗用車の前面衝突時の車両本体による衝撃吸収性能の強化、高速走行時のブレーキ性能の強化等について、６年３月には、大型後部反射器の装備義務付け対象車種の拡大、シート組込み式チャイルドシートの規定整備について自動車の安全性に係る規制の拡充強化を実施したところであり、今後も引き続き同答申により中期的に規制を充実強化すべきとされた事項についてその着実な推進を図ることとしている。また、(財)交通事故総合分析センターにおいては、昨年度から、効果的な安全基準の策定等を図るために交通事故の詳細な事例調査を開始したところである。

(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世紀初頭に実現化するための調査・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、衝突後の災害の拡大防止等を図るため、車両の周囲の交通環境を検知するセンサー、自動制御、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



(ウ) 今後の自動車の検査及び点検整備

自動車の検査及び点検整備については、近年の自動車技術の進歩及び自動車の使用形態の多様化に適切に対応する必要があるとともに、モータリゼーションの成熟化に伴い、自動車の使用者による自主的な保守管理を促す必要がある。

このような状況にかんがみ、自動車の安全の確保及び公害の防止を前提としつつ、あわせて、国民負担の軽減にもつながるよう配慮し、平成５年の運輸技術審議会答申に基づき、自動車の検査及び点検整備の見直しを行うため、道路運送車両法を改正した。（平成６年７月公布）

同答申に基づいた見直しの内容は、①自動車の使用者は、点検及び整備を行うことにより、自動車を保安基準に適合するように維持しなければならないものとすること。②自家用乗用自動車等に係る６か月点検の義務付けを廃止するとともに、定期点検項目を簡素化すること。③車齢が11年を超える自家用乗用車等の自動車検査証の有効期間を現行の１年から２年に延長すること。④定期点検整備の実施時期は検査の前後を問わないこととすること等である。

今後、「自動車点検整備推進運動」等を通じて自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し点検整備の確実な履行を図るとともに、整備料金の透明化等整備料金、整備内容の適正化を推進する等所要の措置を講じていくことにより、これらの見直しが円滑に実施できるよう努めていく。

(エ) 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連行の確保については、運行管理者の選任、運転者の過労防止、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、近年、道路交通事故の死者数が増加傾向にあることから、自動車運送事業者等に対し、あらゆる機会を通じ、より一層の交通事故防止対策に取り組むよう指導しているところである。

(オ) 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した自動車損害賠償保障制度の適切な運用を行っている。６年６月には、これらの支払基準の引上げを行い、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育成資金の貸付け、重度後遺障害者に対する介護料の支給、重度意識障害者に対する治療・養護を行う療護センターの運営等の業務を実施している。６年度においては、交通遺児等に対する貸付け金額の引上げを行ったほか、６年２月には千葉、東北療護センターに次ぐ三番目の療護センターとして岡山療護センターを開設した。

このほか、自動車損害賠償責任再保険特別会計から、救急医療設備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　利用者ニーズに対応した車社会の形成

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、都市部における走行環境悪化に伴う利便性の低下、地方における人口の減少やモータリゼーションの浸透等による利用者の減少等により、厳しい経営状況が続いている。

しかしながら、バス交通は、最も身近な交通手段であり、また、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面で豊かな国民生活の実現に重要な役割を果たすものであるため、国民のこうした期待に応えられるよう条件整備を進めていく必要がある。

また、バスを身体障害者や高齢者にとって利用しやすい交通機関としていくため、地域の福祉行政との連携の下に、リフト付きバス等の普及等に努めていく必要がある。

(ｲ) 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、公共交通機関たるバス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、バスの利用者利便を向上させるとともに、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。運輸省は、バスの活性化の一環として、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、バス事業者団体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、５年度事業として、名古屋市等においてバス連行管理システム等を総合的に整備した都市新バスシステムの導入、広島市等におけるカードシステムの導入等に対して約5.6億円を交付した。

(ｳ) 地方バスの維持・整備

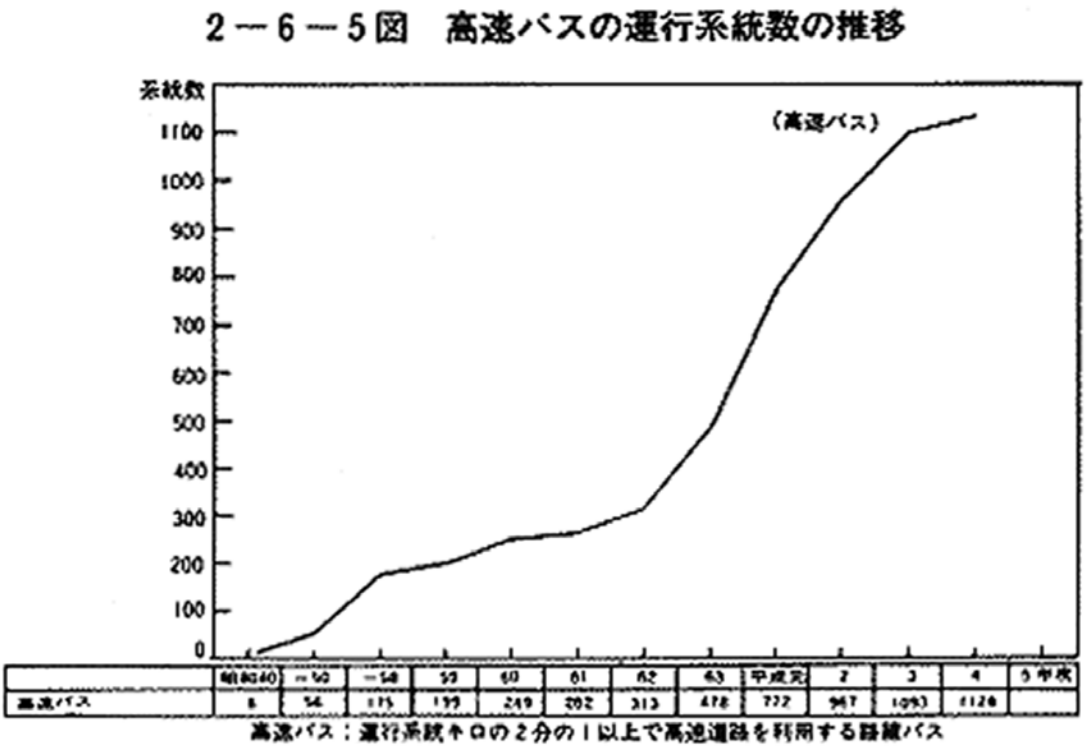
地方バスは、地域住民にとって不可欠な公共交通機関であるが、過疎化の進行、マイカーの普及などの原因により利用者の減少傾向が続いており、路線の維持自体が困難なところがあるなど厳しい経営状況に置かれている。このため、事業者においては、フリー乗降制やデマンドバスの導入、分社化あるいは管理の受委託等地域の事情に応じてサービスの多様化を図ること等により利用者の確保等に関する経営努力を行っている。また、運輸省では、地域住民の足を確保するため、事業者による経営努力を前提に、所要の助成措置を講じることとしており、平成５年度においては乗合バス事業者163事業者、廃止代替バスを運行する441市町村等に対し、約106億円の国庫補助金を交付している。

なお、現行の補助制度は平成２年度から平成６年度までの５年間の措置であるため、平成７年度以降の地方バス路線運行維持対策を検討するため、６年２月より、自動車交通局長の懇談会として「地方バス路線運行維持対策基本問題検討懇談会」（座長：岡野行秀東京大学名誉教授）を開催し、学識経験者、地方公共団体、バス事業者、労働団体等の方々18名の有識者で闊達な議論を行ってきたが、６月21日その報告がとりまとめられた。報告のポイントは①第２種生活路線補助について、現行補助制度の基本的な枠組みは存続させるが、厳しい財政状況の下で、国民の理解を得て国からの助成を継続していくためには、事業者に一層の経営努力を求める方向で適切な制度改正を行う必要がある、②市町村廃止代替バスという形態での公共輸送の実施が全国的に定着してきたことから、その運行に係る地方負担のあり方について抜本的見直しをする必要があるという点である。今後、これを受けて平成７年度以降の地方バス運行維持対策を推進していくことにしている。

(ｴ) 高速バスネットワークの充実

高速道路の伸長に伴い、高速バス網の拡充が進み、平成４年度末現在で全国で1,128系統が運行されるなど、国民の足として定着してきている。特に、夜行便を中心とした300キロ以上の長距離高速バスについては、昭和63年度以降急速に路線網が拡大し、平成５年度末現在で168路線が運行されている〔２－６－５図〕。今後は、競合する交通機関との関係でバスの利点をさらに発揮させるため、路線の再編成、車内のアメニィーの向上、利用しやすいターミナルの整備等をこれまでにも増して推進していくことが必要となっている。

２－６－５図　高速バスの運行系統数の推移



(2) タクシー

(ｱ) 現状と課題

タクシーは、鉄道、バスといった大量輸送機関とあいまって面的、個別的な輸送を担うとともに、時間帯や地域によっては鉄道、バスの代替的な、また、駐車スペースの乏しい都市では日常の生活、業務活動のための効率的な輸送機関となっている。

近年、価値観の多様化等を受け、利用者のタクシーに対するニーズも多様化している。タクシーサービスの多様化については、深夜輸送需要に対応したブルーラインタクシー、車いすのまま乗降できるリフトつきタクシーやキャッシュレス時代に対応したプリペイドカードの導入等が進められているが、利用者ニーズに応えるためには、これまでにも増して、事業者の創意工夫により、多様なサービスを供給していくことが求められている。

(ｲ) タクシー事業の規制の見直し

前述のように、タクシーについては、近年、国民生活の向上を背景に利用者ニーズの多様化が進んでおり、これに対応したサービスの提供が求められている。

こうした状況を踏まえ、平成５年５月に運輸政策審議会答申「今後のタクシー事業のあり方について」が出された。

答申では、公正な競争を通じてサービスの多様化を図っていくため、規制の緩和に段階的に取り組むべきであり、このため、当面は、タクシー近代化センターの設置されている東京、大阪地区において、運賃料金の多様化、需給調整の運用の緩和を図り、その実施状況を踏まえ、その内容、地域について逐次拡大を図ることを指摘している。

運輸省では、この答申を受けて、５年10月に、運賃料金の多様化、需給調整の運用の緩和の具体的実施方法等の今後の行政方針について、地方運輸局に対し通達した。これを受けて、運賃料金の多様化については東京及び大阪地区に係る審査基準を一般に公示するとともに、需要調整の弾力化についても、両地区の新たなルールを公示した。

このほか、運賃改定の手続・内容の透明性を確保するため、民間公聴会の定期的開催の指導、平均原価方式による原価計算対象事業者の平均原価の公表、運賃改定の審査基準等の公表等の措置を各地方運輸局において実施している。

(3) その他の輸送サービス

レンタカー及びリースカーは、平成５年３月末現在で、レンタカーが約22万台、リースカーが約162万台となるなど急速な成長を遂げており、国民生活、産業経済活動に不可欠な輸送手段となっている。

また、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、飲酒のため自己の車両を運転できなくなった者に代って運転を代行する運転代行業が発展してきている。自家用自動車管理業は６年１月現在で74事業者が営業しており、運転代行業は５年10月末現在で1,185事業者となっている。

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、実態を把握していくとともに、利用者ニーズに対応したサービスの提供、輸送の安全の確保を図っていくため関係事業者団体を通じた指導を行っている。

なお、近年の日本における、高齢化社会の急速な進展、身体障害者等移動制約者の社会参加の機会の拡大等に伴い、これらの者に対する個別の移動手段の確保の必要性が高まっており、これらの需要に対する民間患者等輸送事業（いわゆる福祉タクシー）が発展してきている。

福祉タクシーは、平成５年３月末で、524事業者920両となっているが、通常のタクシーと比べ車両価格が高く、また連行効率も低い等の問題もあり、タクシー事業者が自らの力のみで導入を図っていくことには限界があるので、福祉行政との連携の下に取り組んでいく必要がある。

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

営業用トラックによる貨物輸送は、平成５年度においてトンキロベースで国内貨物輸送の38.２％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。しかしながら、景気が総じて低迷したことに伴う輸送需要の減少といった厳しい状況に直面するとともに、労働力不足、環境問題、都市内の交通渋滞等の制約要因への対応が必要となっている。また、６年５月には、道路交通法の一部改正により、過積載に対する罰則の強化等規定の整備がなされたところであり、今後とも過積載による違法運行を防止し、交通安全の確保を図ることが必要である。さらに、高速道路料金についても、近く値上げが予定されており、こうしたコストアップ要因に対処しながら、高度な利用者ニーズに応えうる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。

このため、車両総重量の制限について、昨年11月25日に「道路運送車両の保安基準」の一部改正により、軸距等に応じて最大25トン（セミトレーラーにあっては最大28トン）まで緩和するなどの措置を講じるとともに、トラック事業に対する規制に関して、昨年来、有がい車庫に係る規制の廃止、運賃・料金の届出規制の緩和を行うなど規制緩和を進めているところであり、今後とも社会経済情勢の変化に対応した規制緩和を進め、事業者の負担軽減を図ることとしている。この他、輸送効率の向上と輸送コストの低減を図るため、関係省庁と連携しつつ、共同集配システムの構築、駐停車スペースの確保等地域環境の整備を推進しているところである。

また、高齢化の進展と若年層を中心とした構造的な労働力不足に対応するため、平成９年４月から実施される週40時間制に向けた段階的な取組み等労働時間の短縮を推進することにより、安定的な労働力の確保を図っていく必要がある。

さらに、中小企業がその約99%をし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、共同化等を通して経営基盤の強化、経営の近代化を進めていく必要がある。そのため、昨年度から、勤労者のゆとりと豊かさの実現や環境問題への適切な対応等を目指した「社会ニーズ対応型」構造改善事業として、共同化や業務提携等による事業の集約化、ターミナル等の集団化、帰り荷の斡旋を行うシステムＫＩＴの普及等を推進しているところである。

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　日常生活を支える外航海運の発展をめざして

(1) 外航海運をめぐる状況と活動概況

（活動概況）

四面を海に囲まれている我が国は、天然資源に乏しく、原材料、エネルギー資源等のほとんどを海外からの輸入に依存しており、これら資源の輸送を担っている我が国外航海運は、日本経済や国民生活の屋台骨を支えており、重要な役割を果たしている。

平成５年の我が国海上貿易量（重量ベース）は、輸出、輸入ともに増加し、全体では７億9,600万トン（対前年比1.3%増）となった。また、我が国商船隊（外国用船を含む。）の輸送量は、輸出は減少したが輸入、三国間輸送が増加し、全体では６億6,700万トン（対前年比2.7%増）となった。一方、運賃収入（円ベース）は市況の低迷や円高から、１兆7,500億円と対前年比11.7%の大幅な減収となった。我が国の国際コンテナ輸送量は堅調に増加し、４年には１億2,900万フレートトンと対前年比3.9%の増加となった。

（我が国商船隊の現状と課題）

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る。このため、日本籍船を中心に、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、輸送の安定性や荷主ニーズへの対応等の諸条件を満たしつつ、全体として国際競争力を有する日本商船隊の維持・整備を図っていくことが必要である。なかでも日本籍船は、安定輸送力、船舶運航ノウハウの維持、日本人船員の職域確保、緊急時の対処における信頼性等の観点から、我が国商船隊の中核を担うものとして位置づけられる。

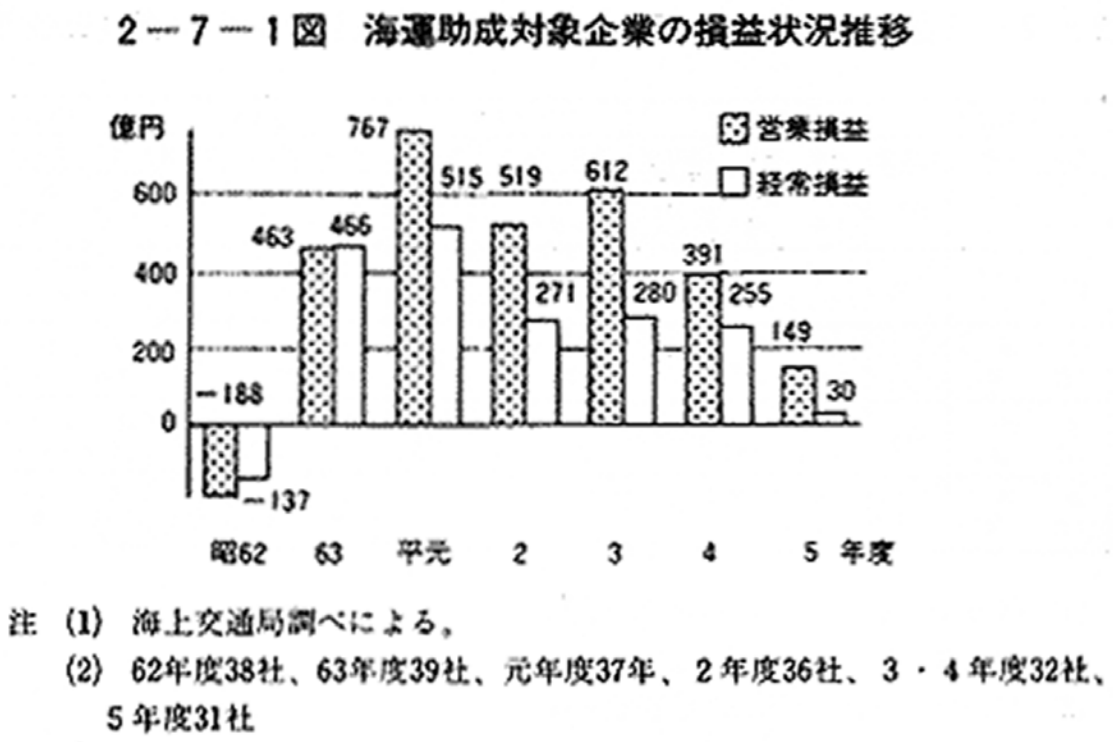
しかしながら、近年、内外船員コスト格差の拡大や円高の進行等により日本籍船の国際競争力が著しく低下した結果、日本籍船のフラッギング・アウト（海外への移籍等による減少）が進行し、日本籍船は最近10年間で約１／３に減少した。さらに、最近の急速な円高の進行により、フラッギング・アウトに拍車がかかることが懸念されている。

（海運企業の経営状況）

我が国外航海運業の場合、業態によって異なるものの、営業収益の６割以上がドル等外貨建てである一方、営業費用に占める外貨建て費用は５割程度に留まっている。このため、円高の進行は円ベースで見て大きな減益要因となり、我が国海運企業大手５社の場合、５年度決算で対ドル１円の円高は営業損益段階で約12.5億円（５社合計）の減益要因となったと試算される。円高の進行は、円ベース収入の目減りを通じて直接的に外航海運企業の経営に影響を与えるとともに、日本発の輸出貨物の減少や製造業等の荷主の海外進出に伴う三国間輸送の拡大といった輸送構造の変化を進める要因ともなっている。

このような状況の下、海運業収益ベースで外航海運企業全体の過半を占める海運助成対象企業（31社）について５年度の経営状況を見ると、定期船運賃水準の低下、不定期船市況の低迷、自動車輸出の減少に加え、急激な円高による円貨ベース収入の目減り等の要因から、営業収益は全体で前年度比8.0%の減収となった。一方、損益面では、各社の経費節減努力や円高の効果等により費用も前年度を下回ったが、収入減の影響が大きく、全体では減収減益となった〔２－７－１図〕。この結果、配当実施企業数も、前年度の７社から５社へと減少した。

２－７－１図　海運助成対象企業の損益状況推移



注　(1)　海上交通局調べによる。
　　(2)　62年度38社、63年度39社、元年度37年、２年度36社、３・４年度32社、５年度31社

（国際コンテナ輸送体制の再編成）

近年、アジア経済の成長により、荷動きの中心は日本からそれ以外のアジア地域にシフトしており〔２－７－２図〕、邦船社にとって従来のような日本を中心とした航路運営は困難になっている。また、コンテナ船の大型化によるメリットを発揮するために、航路の再編成が必要となっている。さらに、国際競争の激化や円高等に対応するため、より一層の業務の合理化が求められている。

２－７－２図　世界のコンテナ取扱港湾の取扱量ランキング（上位５港）

2－7－2図　世界のコンテナ取扱港湾の取扱量ランキング（上位5港）

順位	昭和59年		昭和62年		平成2年		平成4年		平成5年	
	港名（国名）	取扱量	港名（国名）	取扱量	港名（国名）	取扱量	港名（国名）	取扱量	港名（国名）	取扱量
1	ロッテルダム（オランダ）	255	香港（香港）	346	シンガポール（シンガポール）	522	香港（香港）	737	香港（香港）	930
2	ニューヨーク（アメリカ）	226	ロッテルダム（オランダ）	284	香港（香港）	510	シンガポール（シンガポール）	756	シンガポール（シンガポール）	900
3	香港（香港）	211	高雄（台湾）	278	ロッテルダム（オランダ）	367	ロッテルダム（オランダ）	412	高雄（台湾）	425
4	神戸（日本）	183	シンガポール（シンガポール）	268	高雄（台湾）	349	高雄（台湾）	396	ロッテルダム（オランダ）	400
5	高雄（台湾）	178	ニューヨーク（アメリカ）	208	神戸（日本）	260	釜山（韓国）	275	釜山（韓国）	294

注　(1)「Containerisation International」による。
　　(2) 取扱量には空コンも含む。
　　(3) 網かけ部分は、NIEsの港湾である。

このような輸送環境の変化に対し、日本・アジア／北米／欧州の三極を結ぶ幹線（トランクライン）については、大型コンテナ船による輸送を行い、アジア域内、地中海等については、フィーダー・ネットワークを設けて対応する動きが強まっている。また、日本出し貨物を中心に邦船社間で協調して集荷・配船を行う従来の事業運営を見直し、アジア、欧州、米国各々の地域において優位性を有する外国船社との間で相互補完的な業務提携を行う動きが見られる。

(2) 安定した海上輸送確保のための取組み

（我が国商船隊の整備方策）

我が国貿易物資の安定輸送の確保等の観点から、日本籍船の整備を促進するための施策を講じていくことが必要である。このため、日本籍船の国際競争力の向上に向けて、日本人フル配乗を前提に乗組員の少数精鋭化を図る近代化船への取組み、日本人船員と外国人船員の混乗といった施策が講じられてきた。さらに、一層の国際競争力強化の観点から、６年３月より混乗近代化船が実用化された他、第４種近代化船（11名乗組み）へメンテナンス要員の外国人船員を定員に上乗せして配乗することも６年３月より実現している。ただ、現状の混乗日本籍船では、東南アジア船員フル配乗のケースと比較すると、船員コストに相当な格差があると言われており、このため、現在、混乗近代化船の配乗構成の見直しについて、関係者間にて協議が進められているところである。

また、我が国外航海運企業の経営基盤強化や日本籍船の整備を進めるために、日本開発銀行の長期・低利融資、二重構造タンカー等の船舶に対する特別償却制度等の税制上の優遇措置等が講じられている。特に、５年度には、カタールプロジェクト向けのＬＮＧ船に対し、はじめてドル建ての開銀融資が実施された。

一方、我が国外航海運企業は円高の進行による厳しい経営環境に対処するため、一層の経費節減や日本籍船への混乗化・配乗構成の見直しを進めるとともに、海外造船所の活用、管理部門の海外移転等によるコストのドル建て化の促進、収入の円建て化への努力等の施策を実施している。また、合わせて輸送構造の変化に対応し、定期航路事業の再編や自動車専用船輸送体制の見直し等を進めている。

（発展するアジア海運への対応）

経済のインフラとしての外航海運の健全な発展と、アジア地域の経済発展、世界経済の持続的な成長を図るため、民間レベルにおいてはアジア船主フォーラムが開催されているが、政府レベルにおいても、従来のＯＥＣＤ等を通じた欧米諸国との政策調整に加えて、アジア諸国との対話の必要性が高まっている。このため、６年４月、アジア唯一のＯＥＣＤ加盟国として、我が国にＯＥＣＤとＤＡＥｓ（活力あるアジア諸国・地域）との海運政策対話非公式会合を招致し、ＯＥＣＤ諸国とアジア諸国の対話の推進に貢献した。今後とも、アジア諸国との対話を推進していくこととしている。

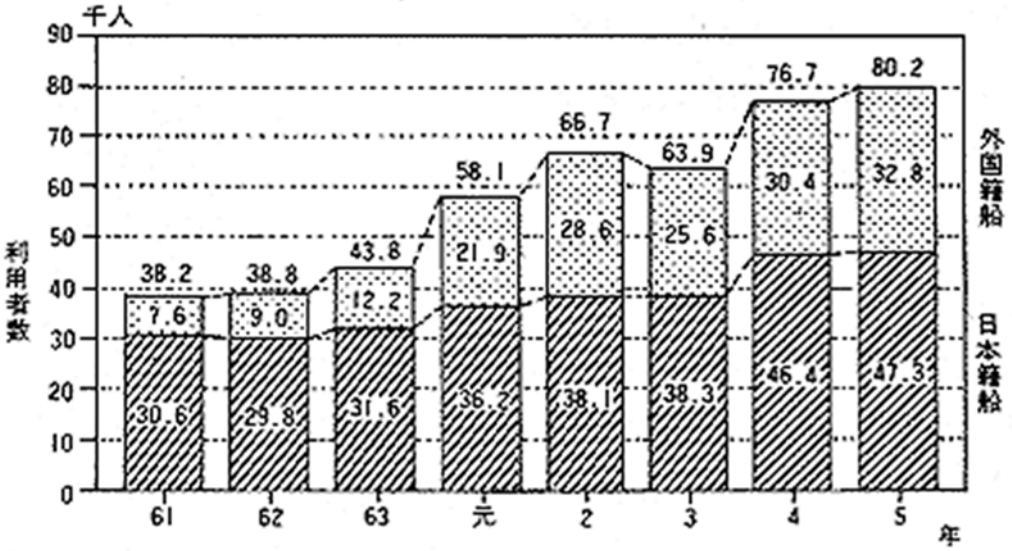
(3) 外航客船旅行の振興

５年の日本人外航クルーズ客船利用者数は8.0万人（対前年比6.5%増）であり〔２－７－３図〕、国内クルーズ人口13.4万人を加えると、我が国のクルーズ人口は21.4万人（対前年比8.6%増）となり、景気が総じて低迷する中で堅調な増加を示した。しかし、クルーズのイメージとしては、豪華さが先行しており、ゆとり、自然や人との触れ合いといったクルーズ本来の特色が国民に十分には理解されているとは言えない状況にあるため、６年には、(社)日本外航客船協会を中心として、クルーズキャンペーンを展開している。

我が国と近隣諸国との間を結ぶ外航定期旅客航路は、韓国、中国及び台湾との間に運航船社10社により８航路が運航されているが、航空路利用による影響等により利用者は減少傾向にあり、５年の日本人利用者数は10.6万人（対前年比7.3%減）であった。しかし、６年６月に長崎／上海間に新たなフェリー航路が開設され、さらに７年５月から北海道（小樽、稚内）とサハリン（コルサコフ）の間にも定期フェリー航路が開設されることになっているなど、新規航路開設の努力が続けられている。

２－７－３図　日本人外航クルーズ客船利用者数の推移

2－7－3図　日本人外航クルーズ客船利用者数の推移



注 (1) 海上交通局調べによる。
(2) 日本籍船は邦船社に対するアンケート結果に基づく。
(3) 外国籍船は、邦船社、在日外国船社支店・代理店及び一般旅行業者に対するアンケート結果から重複を除いたもの。
ただし、この内、一般旅行業者については、昭和63年からアンケートを開始した。
(4) 端数処理のため、合計は各要素の和に必ずしも一致しない。

2　安全で快適な海上旅客交通の充実をめざして

(1) 国内旅客船のサービスの向上

（旅客船事業の概況）

公共交通機関として重要な役割を果たしている国内旅客船事業は、６年４月１日現在、904事業者により1,483航路において2,469隻（約136万トン）をもって運航されている。

（国内旅客船の高速化）

近年の国民の時間価値の高まりに伴い、海上旅客交通分野においても高速化が進んでおり、６年４月現在、15航路に31隻の超高速旅客船（航海速力時速65km以上）が就航している。こうした状況において、運輸省では、４年度及び５年度の２年間にわたり、超高速旅客船の実態等について調査・検討を行い、６年３月に報告書をまとめたところである。同報告書は、超高速旅客船の導入に当たっての問題点を明らかにした上、ジェットフォイルの夜間翼走運航が認められる等これらの諸問題への対応をより広い角度で検討しうる条件も徐々にではあるが整備されてきていることを指摘しており、今後、同報告書が活用され、超高速旅客船の導入が促進されることが期待される。

（高齢者、身体障害者等に対する配慮）

高齢者、身体障害者等に配慮して、エレベーター等を設置している船舶、旅客船ターミナルが増加している。また、運賃についても、従来からの身体障害者等に対する割引に加え、阪神～北九州航路等において、高齢者を対象とした割引を実施している。

（救急医療の充実）

乗船中の旅客の急病等に対応するため、６年１月に関係省庁、学識経験者等からなる検討委員会での検討結果を踏まえ、長距離の外洋を航行して、緊急入港等により陸上での医療を受けるまでかなりの時間を要する旅客船については、救急用医療品を備え付けることにより船内における救急医療の充実を図るよう関係事業者を指導している。

（運賃の弾力化）

事業者の創意工夫が発揮され、利用者利便の向上が図られる営業政策的な割引運賃については、事業者の自主的な判断に委ね、適時適切な商品設定を可能とするため、認可制を緩和し、事前届出制を導入することにし、現在、法律改正案を国会に提出している。

(2) 地域の生活を支える海上旅客交通の充実

（海上旅客交通の整備）

地域の生活を支える海上旅客交通を維持・整備し、その利用促進を図っていくためには、事業者による需要に適合した輸送力の提供、利用者利便の向上等が必要であることに加え、地方公共団体等による地域振興施策等の展開を図ることが重要である。

しかしながら、こうした施策の展開を図った場合においても、輸送需要が小さく事業者が地域住民の足の確保のために輸送サービスを提供することが困難となっている地域においては、経営努力、運賃水準の適正化、需要の喚起、運航及び事業運営の方法等の工夫と併せて、必要な場合は公的助成を行うことにより維持・整備を図ることが適当である。

（離島航路の整備・近代化のための施策）

離島航路の維持・整備については、従来、国補助対象欠損額を認定し、その75％を補助するとともに、地方公共団体が残余の25％を協調補助することにより整備を図ってきたが、より地方公共団体の意向を反映するとの目的で、今後の離島航路の維持・整備に万全を期すため６年度において、①国は標準化（標準的な賃率や経費単価に基づき算定）した欠損額を補助すること、②地域の実情に応じた離島航路の維持・整備を図るため、地方公共団体が主体的に行う助成等に対し、所要の地方財政措置を講じること、③関係都道府県ごとに国と地方公共団体との連絡協議会を設け、協力して離島航路の維持・整備を図ることを内容とする改正を行った。

また、離島の振興を図る上で、船舶の高速化、大型化等の近代化が強く求められている状況にあり、こうしたニーズに対応した適切な海上輸送サービスの提供が必要となっている。このため、６年度において、離島航路に就航する船舶の近代化に係る建造費用の一部を補助する制度を新たに設けたところである。

これらにより、離島地域の生活環境の向上や産業振興・観光開発等の進展が期待される。

３　内航、港湾運送の効率化をめざして

(1) 内航海運事業の構造改善と効率化の推進

（内航海運の現況）

内航海運は、長距離大量輸送に適した輸送機関であり、特に鉄鋼、セメント等の産業基盤物資の輸送については、その大半を担い、重要な役割を果たしている。しかし、内航海運業界は中小零細事業者が大部分を占め、企業体質が脆弱であるとともに、老朽不経済船が多数を占めており、船舶整備公団の共有建造方式の活用等により、大型化、近代化を図るなど運輸省をはじめとして関係者が一体となって内航海運の構造改善を推進しているが、今後とも引き続き構造改善を推進していく必要がある。

（新たな「内航海運業の構造改善等のための指針」の策定）

内航海運業の構造改善については、元年12月に策定した「内航海運業の構造改善等のための指針」に基づき、関係者が一体となって推進してきたところであるが、モーダルシフトの社会的要請、船員不足問題の顕在化、規制緩和の流れといった経済・社会情勢の変化に対応しつつ、更に内航海運の構造改善等を進める必要があるため、６年６月、新たな「内航海運業の構造改善等のための指針」を策定し、日本内航海運組合総連合会、船舶整備公団、地方運輸局等の関係者に通達した。

今回の指針では、①内航海運業の体質強化、特に若者の内航離れを招いている背景には内航事業者の企業体質の脆弱性という構造的問題があることに鑑み、零細性の克服を図ること、②内航輸送の効率化及びモーダルシフトへの取組み等の強化に努めること、③内航船員確保対策の充実に努めること、④内航海運業界は自ら、計画的な構造改善を実施するための体制を整備し、取り組むこと等構造改善のための諸施策の実施を盛り込んでいる。

（海運造船合理化審議会への諮問）

４年３月の海運造船合理化審議会の答申「今後の内航海運対策のあり方について」において、それまでの過剰船腹、中小零細事業者対策を中心とした内航海運対策から、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の各観点から新たな内航海運対策に重点を移行すべきであるとの基本的認識が示されるとともに、構造改善対策の推進、船腹調整制度の運用の弾力化等の提言がなされるなど、今後の内航海運対策の基本的方向性が示された。運輸省としては、同答申を踏まえ、新たな「内航海運業の構造改善等のための指針」を策定する等内航海運業界の体質強化、船員確保に向けた施策を積極的に推進するとともに、モーダルシフト適合船についてスクラップなしでの建造が可能となる等船腹調整制度の機動的、弾力的運用を図るなどの内航海運行政を進めてきているところである。

その間、若年船員を中心とした船員確保問題が内航海運の構造的課題として認識される一方で、内外価格差の是正等の観点から内航海運に係る物流の効率化・高度化に対する荷主ニーズは近年になく高まってきており、内航海運業界も必要な船員確保のための労働条件、労働環境の改善や船舶の近代化、大型化の推進等により、これに適確に対応していくことが強く求められている。また、自己責任原則と市場原理に立った経済社会を実現する立場から公的規制の緩和等を推進することとし、特に船腹調整制度もその一つである独占禁止法適用除外カルテル等制度については、５年以内に原則廃止する観点から見直しを行い、７年度末までに具体的結論を得ることが政府全体の方針となっている。

内航海運対策においても、このような動向を踏まえ、船腹調整制度の見直しをはじめとして、新たな施策を具体化していく必要がある。

以上の観点から、運輸省における今後の内航海運対策の企画及び実施に資するため、７月29日「今後の内航海運対策について」を海運造船合理化審議会に諮問したところである。

(2) 港湾運送の高度化・効率化の推進

港湾運送を取り巻く環境は、物流ニーズの高度化・多様化等により大きく変化しているが、このような環境の変化に対応するためには、港湾運送事業の高度化対策として、①新型荷役機械の導入や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これらを円滑に進めるための事業の協業化、共同化、集約化による事業基盤の強化等を進めていくことが重要な課題となっている。

このため、日本開発銀行等からの低利融資や(財)港湾運送近代化基金からの支援等により、総合輸入ターミナルをはじめとした大型物流拠点の整備、各種荷捌き施設の整備、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。

こうした取組みもあり、船舶積卸量に対するコンテナ貨物の割合が４年度には27.1％を占め、荷役効率についてみると港湾荷役労働者一人一日当り荷役量は128.9トン、10年前（76.1トン）の約1.7倍に達している。また、情報化への取組みとしては、５年度に(社)港湾物流情報システム協会の設立や、従来、東京港等において稼働していたＳＨＩＰＮＥＴＳ（Ｓhipping Ｃargo Ｉnformation Ｎetwork Ｓystem）への四日市港の参画等、港湾情報ネットワークの構築が図られている。このように、荷役作業について全体的にはユニットロード化等への対応が進んできているものの、５年度の「緊急輸入米」のように、在来船（バラ積み）輸送されてきた場合には、揚げ地においても人力に頼らざるを得ない労働集約的な荷役が求められることもある。従って、今後は在来船においても積込時におけるパレット化等を進めることをはじめとして、一層の荷役省力化をめざした取組みが必要である。

４　海への理解と親しみを深めるために

四面を海に囲まれ、天然資源も少ない我が国は、海上交通等を通じ様々な生活の分野で海と深く関わり、その恵みを受けてきている。

このような海の重要性について、広く理解と認識を深めてもらうため、７月20日が「海の記念日」とされており、この日から７月31日までを「海の旬間」として、毎年、全国各地で講演会、体験乗船等様々な行事を行うとともに、主要港湾都市において持ち回りで「海の祭典」が開催されている。今年は、大阪において「海の祭典」が開催され、多彩な行事が繰り広げられた。

第２節　高度化をめざす造船業

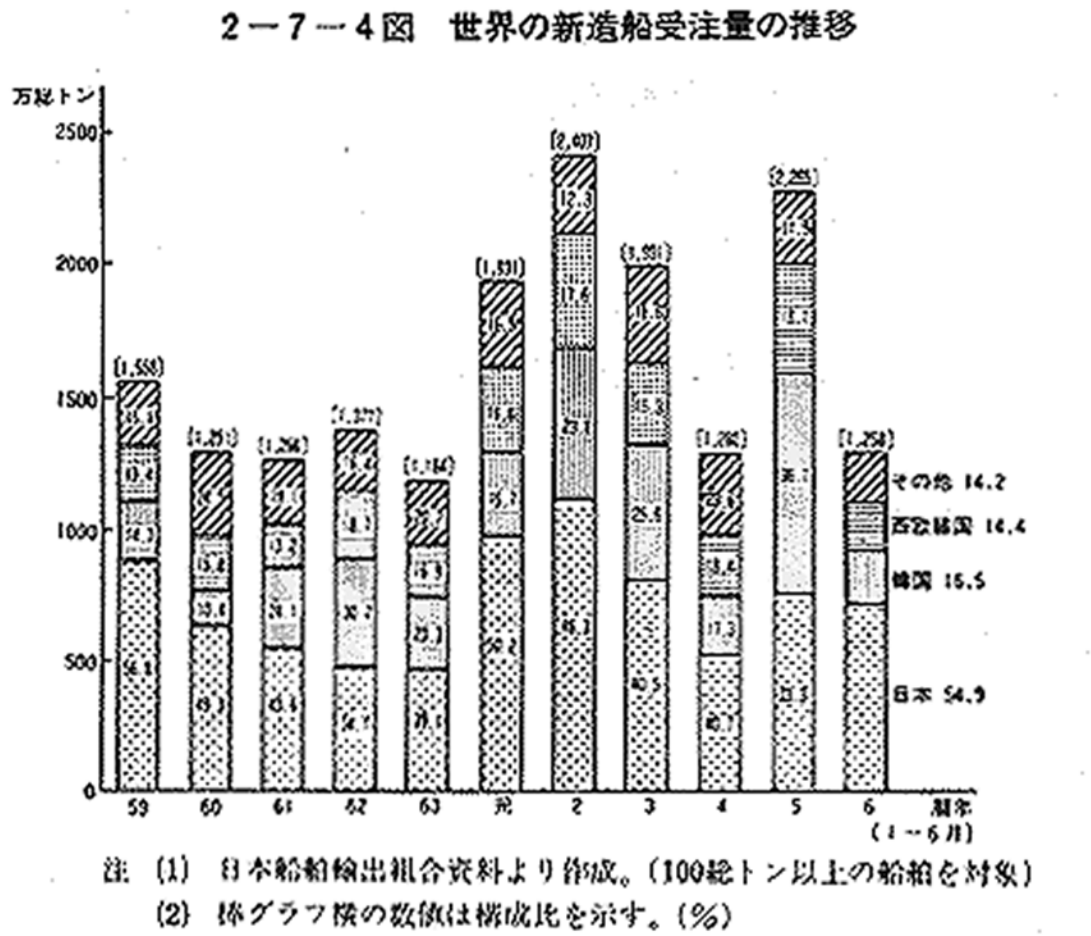
１　我が国造船業の現状

我が国造船業は、世界的な景気停滞による海運・造船市況の低迷、円高の影響等もあって受注活動において苦戦しているものの、平成５年度の新造船受注量については、前年度受注量が低迷したことに対する反動等もあって、242隻、838万総トン、対前年度比61.8％（総トン数ベース、以下同じ）の増加となった。

一方、５年度の竣工量は204隻、855万総トン（対前年度比10.9％増）と受注量を上回ったため、５年度末の手持工事量は248隻、996万総トン（対前年同期比６％減）とやや減少している。

また、昨年来の円高の影響等により、我が国造船業は、概ね40％以上維持してきた世界の新造船受注量に占めるシェアを５年については33.3％に減少させ、国際競争力に懸念がもたれているところである。各事業者による生産性の向上等各種努力の結果、６年（１～６月）はシェアを54.9％に回復させてはいるものの、６年６月末以降、我が国産業界は１ドル100円前後の厳しい円高環境にさらされており、造船業についても一層の国際競争力の強化が望まれる〔２－７－４図〕。

２－７－４図　世界の新造船受注量の推移



注　(1)　日本船舶輸出組合資料より作成。（100総トン以上の船舶を対象）
　　(2)　棒グラフ横の数値は構成比を示す。（％）

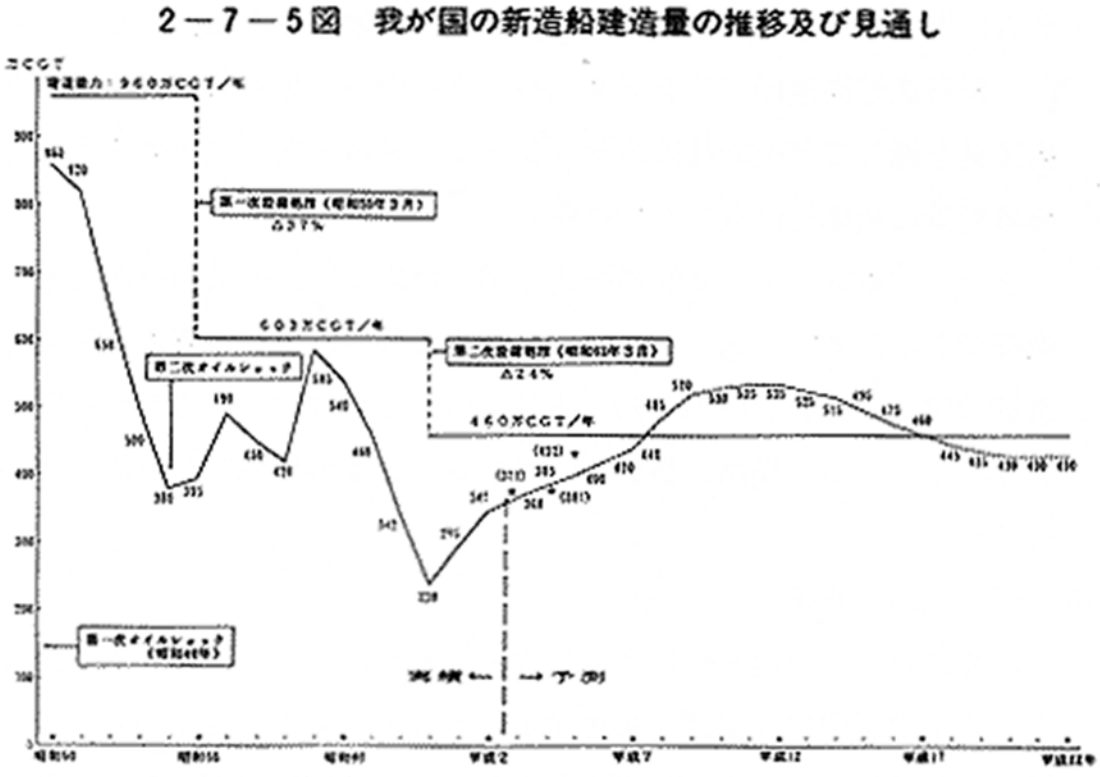
２　造船業の課題と対策

３年12月の海運造船合理化審議会答申「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」を踏まえ、運輸省では以下のような取組を行っている。

(1) 長期的な需給の安定化

今後の世界の新造船建造需要は、50年前後に大量建造された大型タンカーを中心とする代替建造需要に支えられ、21世紀に向けて増加するものと見込まれている。しかしながら、一時的な需要の増加を対象とした造船能力の拡大は、その後に予想される代替需要一巡後の需要下降期において、石油危機以降長期にわたり経験した構造的需給不均衡を再び招来するおそれがある。したがって、我が国としては、現状の設備能力を堅持するとともに、この需要下降期に備え、新たな船舶の開発や造船技術を活用した周辺分野への事業展開の推進等により新規需要の創出に努めている〔２－７－５図〕。

２－７－５図　我が国の新造船建造量の推移及び見通し



注　(1)　実績は2,500総トン以上の船舶を対象
(2)　＊は、その後の実績値
(3)　CGT(Compensated Gross Tonnage：標準貨物船換算トン数）とは、総トン数１万トンの貨物船を基準とした造船工事量を仕事量として把握するための指標

(2) 産業基盤の整備

我が国造船業の健全な発展を図るためには、国際競争力強化によって世界の造船業において需給安定等の面で指導的役割を果たすとともに、我が国社会経済の成熟化の中で事業内容や就労条件面で魅力ある産業に転換していくことが重要である。

このため、舶用機器の標準化、ＣＩＭ（コンピュータ統合生産システム）導入による生産性向上等を通じて価格競争力を強化するとともに、新形式超高速船（テクノスーパーライナー）等の次世代船舶の技術開発を通じて創造的技術ポテンシャルの維持・向上に努める等、各種の対策に積極的に取組んでいる。

また、抜本的に産業基盤の強化を図るためには、過去の不況対策の過程で各事業者に散逸・縮小化されたまま残されている資本、労働力、造船設備等の経営資源の有効活用策についても検討することが重要であり、今後、事業提携、集約等に対する各企業の積極的な取組みが期待される。

(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を推進することは不可欠な要件である。我が国は造船分野のリーディングカントリーとして国際協調のための各般の取り組みに積極的に参画している。

(ア) 先進造船国との政策協調

６年７月にＯＥＣＤ造船部会において政府助成措置の削減と加害的廉売行為の禁止を内容とする協定が基本合意されたところであるが、この協定は世界の造船市場における公正かつ自由な競争を促進し、造船業の健全な発展に資するものであることから、我が国としても世界最大の造船国として、本協定の早期発効、さらにはその後の適正な運用に向けて、他の造船国との政策協調に努めている。

また、ＯＥＣＤ造船部会、我が国と合わせて世界の約３分の２の新造船シェアを占める韓国との政策対話等の場を活用しつつ、造船国間での共通の市場動向認識の醸成とそれに対応した設備政策の展開の重要性を国際的に訴え、世界の需給安定化に貢献していくこととしている。

(イ) 地球環境問題等への対応

船舶の高齢化の進行、サブスタンダード船（1974年の海上人命安全条約等の基準に適合していない船舶）の増加が航行安全のみならず環境保全に脅威を与えている状況にかんがみ、環境保全対策等に積極的に取り組むことが重要である。したがって、船舶に関する環境保全技術の開発を促進するとともにその成果の普及を図るため、運輸省では、３年度から造船業基盤整備事業協会が実施しているタンカーからの油流出防止技術及び船舶用機関の排気ガス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も重要な課題となっており、ＯＥＣＤ造船部会やアジア太平洋造船専門家会議の場において、国際的な船舶解撤の促進について検討が行われている。

３　中小造船業対策

我が国中小造船業は、内航船、漁船等の製造・修繕を通じ、安定的な海上輸送の確保、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たが、今後ともモーダルシフト等社

会ニーズの多様化・高度化に伴いその重要性は増していくものと考えられる。

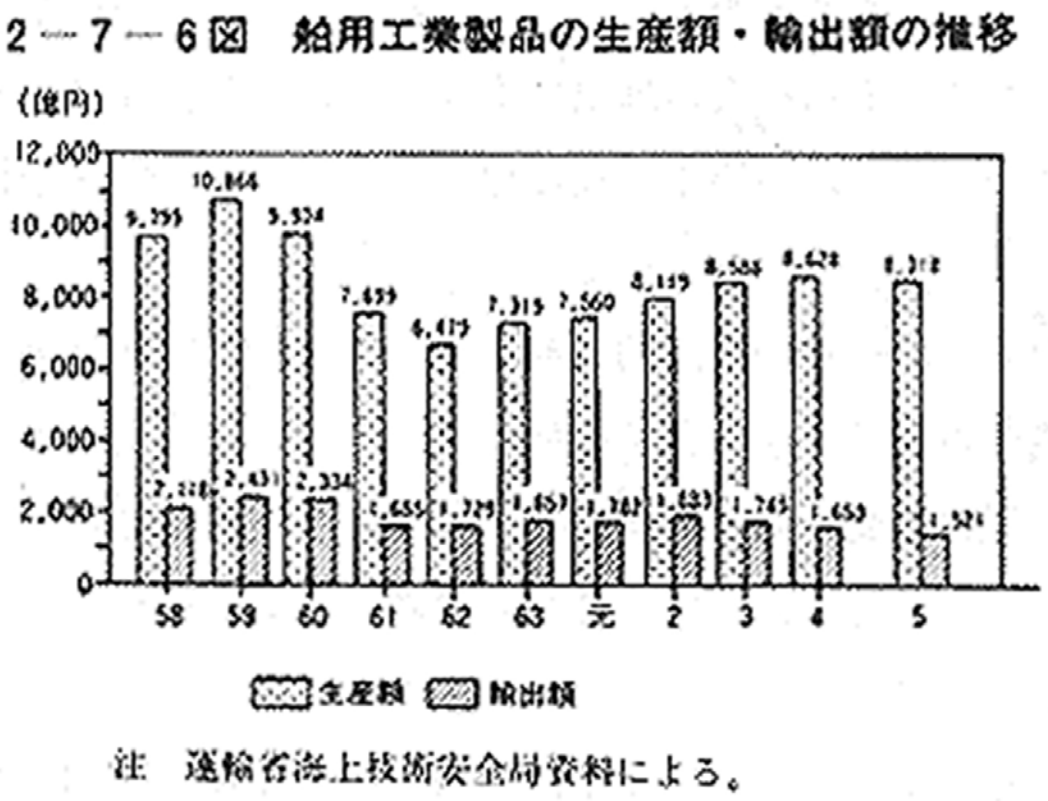
しかしながら、近年の国際的な漁業規制の強化と国内景気の低迷等により中小造船事業者を巡る経営環境は厳しいものになってきている。また、脆弱な経営基盤、過当競争体質、労働力の高齢化等の構造的問題は依然として解消されておらず、これらの課題に対し積極的に取り組んでいくことが必要である。

このような現状を踏まえ、中小造船業の健全な発展を図るため、５年７月から「中小企業近代化促進法」に基づいた第４次構造改善事業（社会ニーズ対応型）を実施している。

４　舶用工業対策の推進

我が国舶用工業は、長期不況を脱し緩やかな回復基調にあったが、５年からの急激な円高、国内の新造船建造量の伸び悩み等から生産額が６年ぶりに減少に転じるなど、先行き不透明な状況となっている〔２－７－６図〕。

２－７－６図　舶用工業製品の生産額・輸出額の推移



注　運輸省海上技術安全局資料による。

我が国舶用工業は、その製品の約８割が国内向けで、国内市場に依存しているが、急激な円高の進行に伴い、船主・造船所の間では、舶用工業製品の海外調達に向けた動きも活発化しており、一層のコスト低減、技術力の強化による国際競争力の確保が緊急の課題となっていることに加え、若年技術者の不足、生産設備の近代化の遅れ等により産業基盤が脆弱化している。

このため、船主・造船所・舶用メーカーの３者が協力して「船用機器の標準化」を推進し、コストの低減、操作性・信頼性の向上を図るとともに、省力化設備投資、生産・開発体制の集約化の促進等の施策により舶用工業

の基盤強化、競争力の確保を図っ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海運業及び漁業の雇用船員数は引き続き減少傾向にあるが、作業船等のその他については、僅かであるが増加傾向が伺える。しかし、海運業及び漁業の減少により雇用船員の総数は、平成５年10月には約13.7万人と対前年同月比約6,500人（５％）の減少となっている。船員の年齢構成をみると、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が依然として懸念されている。特に、内航海運においては船員の確保が喫緊の課題となっている。

また、船員の労働需給面をみてみると、有効求人数が６年４月には1,369人と対前年同月比880人（64％）の減少となり、有効求職数は4,522人と対前年同月比251人（６％）の減少となった。このため、有効求人倍率は0.3と対前年同月より0.02ポイント下がった状況である。

(2) 船員雇用対策の推進

(ｱ) 船員雇用対策

国際的漁業規制の強化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」等のいわゆる離職者四法に基づき職業転換等給付金の支給等の措置を講じている。

また、外航海運については、経営の合理化等による雇用環境の変化に対応して、外国籍船への配乗を実施する等により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。

一方、内航海運においては、依然として船員全体の高齢化が進み、若年船員を始め、船員の確保が急務となっている。このため、全国の運輸局等に設置した内航船員確保対策協議会の活動を充実強化し、地方の事業者団体、教育機関等との連携の下、ＰＲ活動の推進、体験乗船等各種のイベントの実施を図りつつ、内航に関する求人情報誌を定期的に発行するとともに、漁業離職者の内航海運業への転換を推進するため、内航転換奨励金の支給や内航転換訓練の実施等の対策を講じている。また、荷主、内航海運事業者、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、５年３月に、労働条件の改善、労働環境の改善、リクルート対策の強化等を骨子とした報告が取りまとめられ、６年３月には、そのフォローアップ会議を開催した。今後とも同報告に沿って内航船員不足問題の解決を図っていくこととしている。

(ｲ) 外国人船員受入れ対策

外国人労働者の陸上職域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貨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、従来から前記閣議了解の範ちゅう外として扱われ、外国人船員が一部配乗されている。近年、国際競争力の確保等の観点から日本籍船への外国人船員の混乗が進んでいる。

すなわち、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上記の海外貸渡方式（いわゆるマルシップ方式）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月より混乗が開始されている。

外航客船に関しても、労使の合意により、元年３月より海外貸渡方式による混乗が始められている（３年６月より一定の条件を満たす内航併用客船を含む）。また、２年８月からは、内・外航を問わずエンター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への混乗が実施されている。

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が合意され、２年９月より混乗が実施されている。

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、近年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年度から63年度にかけてその採用者数は著しく落ち込んでいたが、平成元年度以降は、船員の高齢化及び若手船員が不足しつつあることを反映して、新規学卒船員の採用意欲が回復し、採用数はほぼ同様の水準を維持している。

一方、海員学校等の新規学卒者の内航海運への採用数は、前述のとおり内航船員確保対策の推進等に伴い、５年度には前年度に比して６割以上の増と顕著に採用意欲の高まりを示した。

（船員教育制度の改善等）

近年の海運界における船員の需要構造の変化等社会的ニーズに的確に対応できるよう学制改革を行い、海員学校については、教育内容を外航部員養成から主として内航職員養成に移行する等、４年度から新しい制度による教育を実施しており、この結果応募者も増加傾向にあり、引き続きその定着を図っている。

一方、海技の伝承問題検討委員会（「日本人船員の確保・育成のために」（３年５月））の提言に基づいて、官公労使によって構成される「日本人船員の確保・育成推進会議」を設置し、若年者の船員教育機関への誘致、卒業者の海上産業への就職等の促進を図ることとし、関係機関の緊密な連携の下、イベント開催等の広報活動を積極的に推進している。

(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体制の確立を段階的に図ってきたものであり、５年４月には、世界で最も少数精鋭化されたＰ船（乗組員11名体制）が第四種近代化船として実用化された。

また、４年６月の船員制度近代化委員会「今後の船員制度近代化のあり方（第四次提言）」を受け、日本人船員８～９名及び外国人船員13～15名を配乗したマルシップ混乗船方式の近代化船（混乗近代化船）による混乗近代化実験の実験結果が取りまとめられ、良好な評価が得られたことから、６年３月より実用化されているほか、Ｐ船への外国人メンテナンス要員の上乗せ配乗についても、同月から開始され、８月現在、16隻のＰ船において行われている。

現在、船舶航行の安全等を考慮しつつ、国際競争力の一層の強化に向けて、混乗近代化船の更なる配乗体制の見直しについて関係者間で検討が進められている。

3　船員の労働時間の短縮と船員災害防止対策の推進

(1) 船員の労働時間の短縮等

船員の豊かでゆとりのある生活の実現を図るとともに、魅力ある職場づくりを進め、若年船員を中心とした労働力を確保するため、船員の労働条件等の一層の改善が求められている。このため、船員労務官による監査を活用しつつ、その推進を図っているところであるが、特に、労働時間については、元年４月より、段階的にその短縮を進めてきており、外航船及び内航大型船に乗り組む海員については４年４月より、また、内航小型船に乗り組む海員については５年４月より週平均44時間以内の労働時間が法定されて、更に、近年の労働時間短縮に向けての国民的な問題意識の高まりや陸上労働者の労働時間の短縮の動向等を踏まえ、船員の分野においても６年６月に船員法の一部を改正する法律が公布され、原則として７年４月から週平均40時間労働制に移行することとしている。

(2) 船員災害防止対策の推進

船員災害防止については、近年の災害発生率の減少傾向の鈍化に加え、船員の高齢化、外国人船員の混乗化といった労働環境の変化に伴う安全衛生面への悪影響が懸念されている現状等を踏まえた、第６次船員災害防止基本計画（平成５年度～９年度の５か年計画）及び平成６年度船員災害防止実施計画に基づき、中小船舶所有者の安全衛生管理体制の整備等を含めた漁船及び汽船の死傷災害防止対策、高年齢船員の死傷災害防止対策、中高年齢船員の疾病予防対策及び健康増進対策、外国人船員の混乗に係る安全衛生対策等の諸対策の推進を図っている。

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の基本的方向

１　豊かなウォーターフロントをめざして

(1)　21世紀を展望した港湾整備

四方を海に囲まれた我が国にあっては、毎日の食事の材料、石油やガスなど国民経済を支えるエネルギー等、日常生活に不可欠な物資の多くは港湾を利用して輸送・輸入されている。

地域社会における港湾は生活や経済、輸送活動、地域間交流の拠点となっており、地域の経済・産業振興を図り雇用の促進や所得水準の向上等多方面に開発効果をもたらすものである。特に、離島・辺地では、港湾が生活物資を安定供給したり、暮らしの足を確保するうえで、前提となっており、港湾の整備なしには住民の生活・経済は成り立たない。

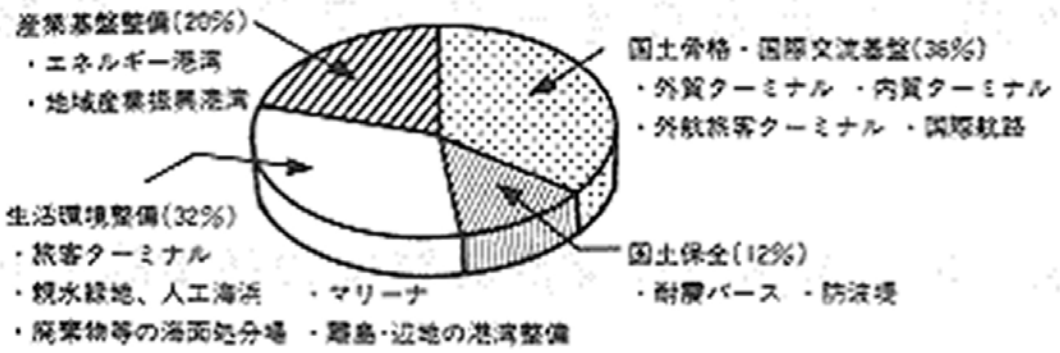
また、港湾は、台風、高潮、津波等の自然の脅威から国民の生命や財産を守る等、暮らしの安全の確保という観点から重要な役割を果たしているほか、生活や都市活動に伴い発生する廃棄物等を港湾の廃棄物埋立処分場に受け入れるなど、都市問題の解決にも役立っている。

さらに、海洋性レクリエーションのニーズが高まっている今日、港湾における人工海浜、マリーナ等は、国民にやすらぎと開放感が実感できる貴重な場所を提供している。このように、様々な点で港湾は国民の暮らしの支えになっており、今後21世紀に向けて豊かでゆとりのある生活の実現がより重要になっていく中で、港湾整備の必要性は一層高まっていくものと考えられる。

平成５年度の財政制度審議会において、港湾はいわゆる「産業基盤」として分類されたところであるが、港湾整備は、経済成長を支える基軸インフラ整備であるとともに上記にあげたような種々の生活関連の社会資本整備であるともいえる。６年度の港湾整備事業の予算においては、〔２－８－１図〕の通り、産業基盤関係事業費の割合は約20％であり、親水緑地や人工海浜、廃棄物埋立処分場の整備など生活環境関係事業費が約32％、外貿ターミナル等の国土骨格・国際交流基盤関係事業費が約36％を占めるに至っている。今後も多様な国民のニーズに合致した港湾整備が求められているところであり、また、港湾整備の国民生活における重要性への国民の幅広い理解を得ることが必要である。

２－８－１図　平成６年度港湾整備事業費の内訳

2－8－1図　平成６年度港湾整備事業費の内訳



(2) 第８次港湾整備五箇年計画〔２－８－２表〕

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

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年度以来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た。第８次港湾整備五箇年計画は、近年の港湾をめぐる諸情勢に的確に対応し、引き続き強力かつ計画的に港湾整備を行うために、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（うち港湾整備事業費は３兆5,900億円）とすることが３年３月に閣議了解され、同年11月に港湾整備事業の実施の目標と事業の量について閣議決定が行われた。

これまでの五箇年計画が主として産業・物流の基盤としての港湾の整備をめざしてきたのに対し、３年度からの現五箇年計画は、２年に策定した「豊かなウォーターフロントをめざして」に基づき、日本経済の成熟化の一層の進展等を背景として、港湾空間への生活機能の導入による総合的な港湾空間創造に取り組み、さらには地球規

模の環境問題への対応、あるいは廃棄物を処分するための海面処分場の整備にも重点を置くなど、国民生活に直結した分野への投資を積極的に行うものとなっている。

(3) 第５次海岸事業五箇年計画

国民生活、生産、物流等の諸活動が集中している臨海部を、高潮、津波、侵食等の災害から防護することは緊要な課題であることから、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海岸の整備を進めてきた。

こうした中、引き続き計画的に海岸の整備を推進するため、計画期間を平成３～７年度とし、総投資規模を１兆3,000億円とする第５次海岸事業五箇年計画が３年11月に閣議決定された。この計画は、国土保全のための海岸保全施設の整備及び魅力のある海岸環境の保全と創出を図り、計画期間中に海岸の整備率を10％向上させることとしている。

なお、我が国の海岸線延長約34,500kmのうち、保全が必要な延長線約16,000kmに対する海岸の整備率は、５年度末現在約50％である。

２　港湾に関する広域的な施策の展開

三大湾（東京湾、大阪湾、伊勢湾）については、複数の港湾が近接し、経済社会活動が高密度に展開されていることに鑑み、運輸省では、三大湾における湾全体を広域的かつ総合的視点から開発、利用及び保全するための指針となる「港湾計画の基本構想」を策定している。このうち、伊勢湾について４年３月に新たな基本構想を策定したところであり、東京湾、大阪湾については、６年度末を目途として基本構想の見直しを進めている。

また、瀬戸内海については、海を活かした地域づくりのため、６年には瀬戸内海の持つ個々の自然及び文化遺産を有機的に結び付け、歴史とロマンの海の交流圏（海の路）を形成する「瀬戸内・海の路事業」を創設し、瀬戸内海地域の一体化を図りつつ地域振興を推進している。

このように、港湾整備構想等において各地域の特性に応じた広域的な施策の展開を図っている。

３　環境共生港湾（エコポート）をめざして〔２－８－３表〕

２－８－３表　環境共生港湾＜エコポート＞のコンセプト

2－8－3表　環境共生港湾〈エコポート〉のコンセプト

自然にとけ込み，生物にやさしい港	●浅場や干潟など良好な自然環境の保全 ●潮流や水質への影響を少なくする施設や埋立地の形状や構造 ●生物，生態系への配慮や影響の緩和措置など
積極的に良好な自然環境を創造する港	●汚泥除去，覆砂，礫間接触酸化などによる水質・底質の浄化 ●自然植生の活用，公共施設の緑化，緑地整備による緑の創出 ●海浜，干潟，浅場などの造成や生物生息地の創出など
アメニティが高く，人々に潤いとやすらぎを与える港	●親しみやすい水辺の整備とネットワーク化 ●良好な景観の形成と歴史的港湾施設の活用 ●身体障害者や高齢者の利用への配慮など
環境に与える負荷が少なく，環境管理のゆきとどいた港	●港湾の建設，利用による環境負荷の抑制 ●省エネ，省資源，リサイクルの推進 ●環境の把握と適切な管理など

運輸省では、今後の港湾環境政策のあり方について幅広い議論を進めるため、４年12月に「港湾・海洋環境有識者懇談会」を設置し、この懇談会の提言及び５年11月に制定された環境基本法の理念を踏まえて、６年３月に「新たな港湾環境政策－環境と共生する港湾＜エコポート＞をめざして」を策定した。

この政策では、①将来世代への豊かな港湾環境の継承、②自然環境との共生、③アメニティの創出の三つを基本理念とし、環境と共生する港湾(エコポート)の形成を目標としている。

この政策に基づき、これまでの環境政策の一層の推進とあわせて、①将来世代への豊かな港湾環境の継承、②エコポートモデル事業の実施③港と親しむプロムナード（港のパブリックアクセス）づくり④首都圏からの建設発生土の有効活用の推進⑤生物の浄化作用を活用した海域浄化のための新形式護岸の現地実験や干潟の浄化実験などの環境創造技術の開発等の諸施策を進めていくこととしている。

４　人と地球にやさしい港湾の技術をめざして

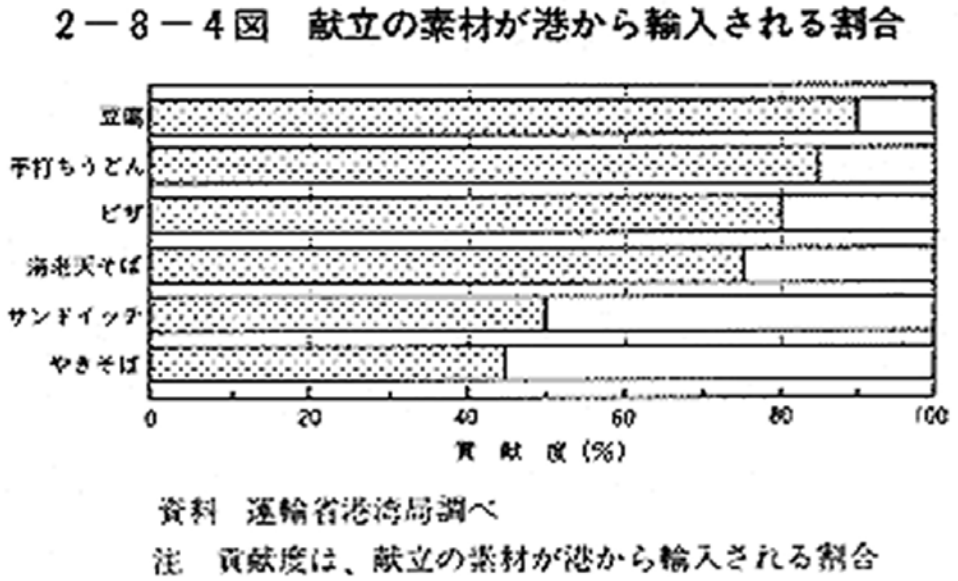
国の内外を巡る社会情勢の変化、国民のニーズの高度化・多様化に対応した港湾・海岸を実現するため、運輸省は、４年６月に「人と地球にやさしい港湾の技術をめざして－港湾の技術開発の長期政策－」を発表し、①人と地球にやさしいウォーターフロントの形成、②人と情報の国際交流と世界への貢献という２つの理念のもと

に、港湾空間の質の向上や港湾工事の省力化等10の重点課題と運輸省・民間企業・大学等のそれぞれの独自性と相互の連携・協力を踏まえた技術開発の推進方策を示し、様々な技術開発を進めている。

第２節　国際物流と港湾の整備

１　我が国の港湾を取り巻く国際物流の現状〔２－８－４図〕

２－８－４図　献立の素材が港から輸入される割合



資料　運輸省港湾局調べ

注　貢献度は、献立の素材が港から輸入される割合

日常の食卓に並ぶ料理の材料や、我が国の経済を支える工業製品に必要な原材料等、国民の暮らしや産業活動に不可欠な物資の多くを海外に依存する我が国にとって、適切な港湾の整備・運営は極めて重要なものである。

５年には、港湾において10億920万トン（輸出：１億8,954万トン、対前年比0.99、輸入：８億1,966万トン、対前年比1.01）の輸出入貨物が取り扱われた。これらのうち、原油、木材、鉱産品等の原材料の輸入や自動車の輸出については、主として在来型の貨物船によって運搬される一方、衣服や家具等の軽・雑工業品、肉類や冷凍魚介類といった農水産品等の輸入や、近年国際分業により増加している自動車部品等の輸出については、コンテナ船によって輸送されている。

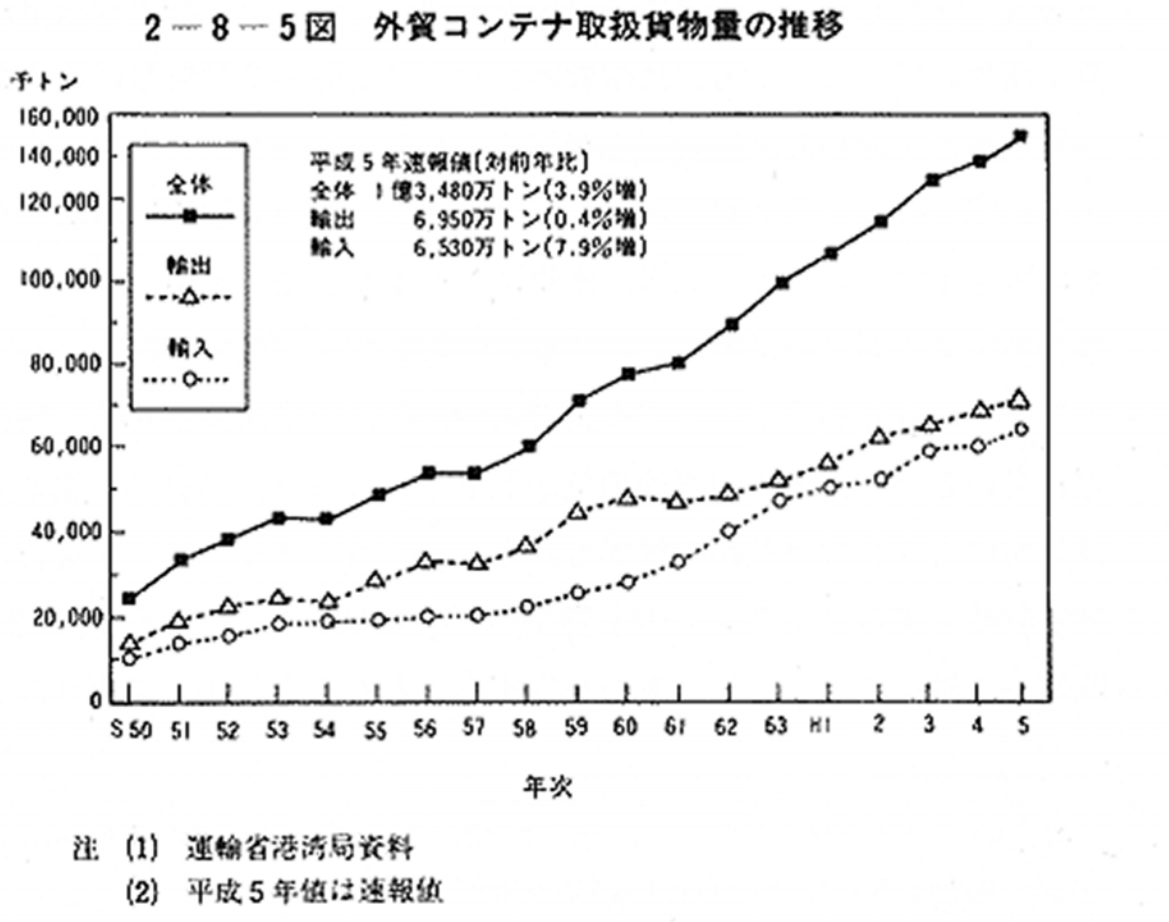
昭和40年代に本格化した国際海上コンテナ輸送は、各国の経済活動を支える大動脈として進展を遂げている。特にアジア地域においては、ＮＩＥＳ、ＡＳＥＡＮ諸国の経済発展を受け、コンテナ貨物の取扱量が急激に増加している。一方、欧州航路、北米航路等の基幹航路に投入される新造船は、近年急速に大型化が進んでおり、オーバーパナマックスサイズ(注)のコンテナ船も出現している。こうした大型船に対応した大水深の岸壁については、北米、欧州はもとより香港、釜山、シンガポール等のアジア諸国の港湾においても、整備が急速に進められている。

アジアを取り巻くこのような情勢の中、我が国港湾は相対的に整備が遅れているため、その国際的地位が低下しつつあり、アジア－北米間では日本に寄港しない航路の増加もみられる。このままでは、今後我が国発着貨物ですら、東アジアの主要なハブ港湾を経由したうえで、北米、欧州へと輸送されるなどの事態が生ずることも想定され、輸送コストや輸送時間の増大等経済・社会的損失が懸念される。

(注)オーバーパナマックスサイズ……パナマ運河を通行しうる最大の船型（概ね長さ270ｍ、幅32ｍ きっ水12ｍ）を越えるものを指す。

２　輸入対応型港湾の整備〔２－８－５図〕

２－８－５図　外貿コンテナ取扱貨物量の推移



近年、我が国においては、急激な円高の進行と日本企業の海外進出の影響等により、製品輸入の拡大が進展しており、港湾における輸入コンテナ貨物の取扱量が急増している。平成５年に港湾で取り扱われた輸出入コンテナ貨物量は前年比3.9％の伸びで１億3,480万トンとなっているが、輸出が、6,950万トンと前年比0.4％の伸びにとどまる一方、輸入が6,530万トンと7.9％の伸びを示し、東京港、大阪港等輸入コンテナ貨物量が輸出コンテナ貨物量を上回る港湾もみられる状況にある。

輸入コンテナ貨物は、荷主の在庫管理の影響等を受け、ターミナル内に滞留する期間が、一般的には輸出コンテナの２倍以上も長い。また、随時引き取りに来る荷主に対応する必要があるため、コンテナを高く積み上げて保管するのは非効率的である。したがって、従来の、主として輸出対応型として整備されてきたコンテナターミナルよりも２～４倍広いヤードが必要である。さらに、輸入貨物を国内で流通させるための加工、販売促進のための展示や情報提供を行うことも必要となっているが、在来のコンテナターミナルが主として輸出を念頭において整備されてきたために、こうした要請に対応した十分なターミナル用地が確保できていない。このため、作業効率

の低下、流通関連施設のひっ迫、関連車輌の増加による港頭地区の混雑等の問題が生じており、円滑な物流の支障となっている。我が国の貿易黒字による貿易摩擦の解消のためにも、このような輸入インフラの整備が必要であり、６年度には神戸港、名古屋港等18港で外貿コンテナターミナルの整備を進めるとともに、荷さばき、保管、流通加工機能等を備えて輸入貨物を円滑に処理できる総合輸入ターミナルの整備を、横浜港、北九州港等で支援している。

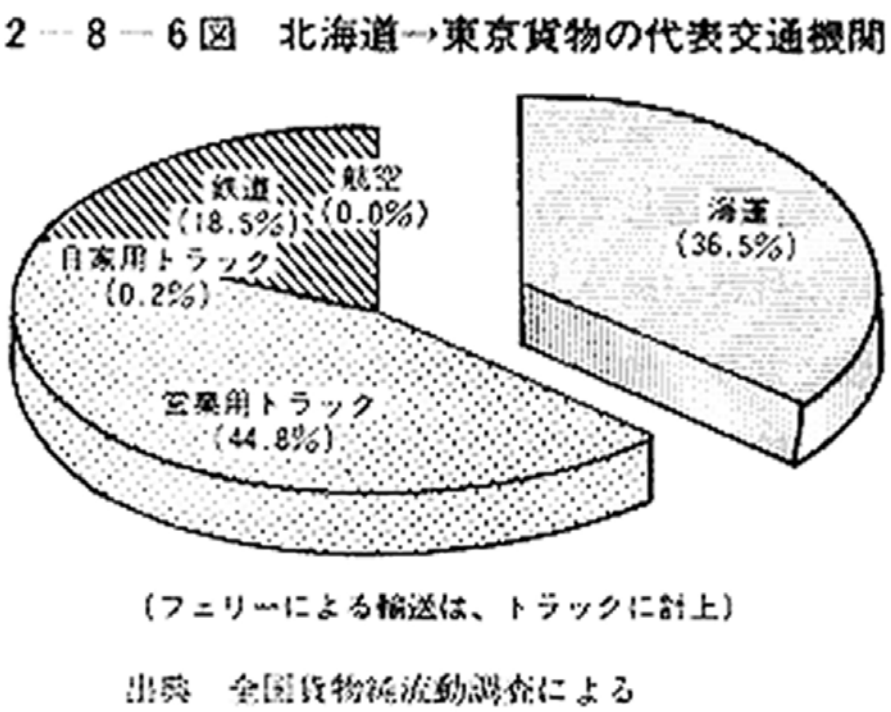
３　外貿コンテナターミナル整備の新展開

大都市圏の地価や人件費の高騰等による企業の地方への立地等のため、近年、地方でのコンテナ貨物の取扱量が増加している。また、アジア域内の航路網が急速に発達しており、三大湾以外の地方の港湾でも、アジア諸国と直接結ぶ航路が続々と開設されている。地方での外貿コンテナ定期航路の開設により、地方に展開する我が国の産業にとっては、国内輸送費の低減や、輸送品質の向上等の効果があり、ひいては、我が国産業の空洞化防止や、分業体制進展による国際協調等の様々な効果を発揮することが期待される。５年には全国27港で外貿コンテナ貨物が取り扱われているが、三大湾以外の港湾では、本格的な外貿コンテナターミナルの整備が不十分なため、やむなく、通常のターミナルにおいて仮設式クレーン等を用いてコンテナが取り扱われているところもある。このため、港湾の背後圏の広さ等を考慮した上で、地方への外貿コンテナターミナルの整備展開を進めており、６年度には、三大湾以外にも、伏木富山港等12港で外貿コンテナターミナルの整備を進めている。

第３節　国民生活の質の向上をめざした港湾・海岸の整備

１　国内物流と港湾の整備〔２－８－６図〕

２－８－６図　北海道→東京貨物の代表交通機関



国内物流において、海運は44.5%の輸送量（トンキロベースであり、フェリー貨物は自動車貨物として計上）を担う手段として活躍している。都市において大量に必要とされる新聞・雑誌用の紙や牛乳等北海道～東京の生産地と消費地を結ぶ輸送のほか、沖縄等の離島における食料等の生活必需品の輸送など、生活に密着したこれらの輸送の多くは海運に依存しており、適切な港湾の整備は必要不可欠である。

また、近年、ＣO2排出に伴う地球温暖化等の環境問題、労働力問題、道路交通渋滞の激化等の諸問題に対応した物流の効率化のため、幹線物流において、省力型・低公害型の大量輸送機関である海運及び鉄道の活用を図るモーダルシフトを推進する政策を進めている。

しかし、石油や鉄鋼といった重厚な品目と比較して生活物資の海運分担率は低く、今後さらに生活物資のモーダルシフトを推進するためには、トラックとの複合一貫輸送が可能なフェリー、ＲＯＲＯ船、内航コンテナ船の利便性の向上が必要不可欠である。このため、貨物の積み卸しから保管までの作業を一体的かつ連続的に行うことができる荷さばき施設や、十分な駐車スペースを備えた内貿ユニットロードターミナルの整備を進めるとともに、市街地からターミナルへの良好なアクセスを確保するための幹線道路が必要であり、６年度には19港でターミナルの整備を、17港で幹線臨港道路の整備を行っている。

さらに、開発の進められているテクノスーパーライナーもモーダルシフトの推進に貢献することが期待されており、テクノスーパーライナーに対応した高速荷役システムや港湾の配置等について検討を行っている。

2　地域の経済活動を支える港湾の整備

生活や輸送活動、地域間交流の拠点である港湾の整備は、地域の経済社会の多方面に開発効果をもたらし、さらには、国土の均衡ある発展にも資するため、今後ともその役割は重要であり、積極的に行う必要がある。

具体的には、既存の地場産業のさらなる振興や、新たな産業おこし等の基盤となる地域産業振興港湾の整備を、秋田港など110港で行っており、雇用の確保及びそれによる所得水準の向上等を通じて、地域の人々の生活の安定を図っている。

また、地域の産業振興を支えるとともに、港湾背後都市の住宅地や工業用地等が混在している状況を改善し、さらには良好な環境を創造するために、物流・産業施設を再配置し、生活のための基盤施設を整備する等の新たな用地需要に応えていく必要があり、６年度には広島港等81港で用地造成を行っている。

さらに、港の持つ情緒、歴史性、文化性などは観光資源ともなるため、これら港の魅力の発掘や整備などに努め、地域経済において大きな比重を占める観光産業の育成・振興を図っている。

3　ゆとりある快適な港湾空間の創造

(1) 人々に親しまれ、生活に密着した港湾づくり

(ア) 美しく快適な港湾空間の形成〔２－８－７図〕〔２－８－８図〕

２－８－７図　ノフォーク広場（門司港）



２－８－８図　牛窓ヨットハーバー（牛窓港）

２－８－８図　牛窓ヨットハーバー（牛窓港）



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。このため運輸省では、港湾空間を豊かな生活空間として形成するための施策を推進している。６年度は、親水性豊かな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、大阪港等144港で推進している。

さらに、運河、れんが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北九州港等10港で、海・船等の港湾特有の景観資源を活用した美しい港づくりを進めるための計画策定と、それに基づく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している。また、近年の親水ニーズの高まりを踏まえ、一般市民が港へ自由に安全かつ快適に行き来ができ、海や港の魅力を十分楽しむことができる港と親しむプロムナード（港のパブリックアクセス）の確保を推進し、人々の利用に供される港湾区域内の水際線延長を21世紀初頭には現状の５倍の750kmとすることとしている。

一方、マリーナ等は、魅力あるウォーターフロントを形成し、地域振興にも資する中核施設であることから、運輸省ではその積極的な整備を推進しているが、特に近年の海洋性レクリエーションの進展に対応し、また、港湾等に放置されたいわゆる放置艇を解消するために、昭和63年に策定された「全国マリーナ等整備方針」に基づきさらなる整備を図っている。平成６年度には公共マリーナの整備を小名浜港等35港で、プレジャーボートの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大分港等15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も各種の財政的な支援制度を活用し、その整備を支援している。また、施設及び管理・運営面で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、社団法人日本マリーナ・ビーチ協会は６年６月までに50マリーナを優良マリーナに認定している。

海域環境に対しても、従来から実施している公害防止のための施策に加え、より快適な海域環境の創造を総合的に実施する「シーブループロジェクト」の一環として、ヘドロの堆積した海域において覆砂等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６年度は瀬戸内海、松島港等２海域８港で実施している。また、水域の環境改善と併せ緑地等の陸域の環境整備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を創出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３港で実施している。

(イ) 生活に密着した港湾づくり

地方港湾における乗降旅客数が、４年には全国の港湾の乗降旅客数約１億８千万人のうちの55%を占めたことに表されるように、本土と離島の間や半島地域における日々の交通手段として、海上交通が中心的な役割を担っている。そこで、地域の旅客ターミナルを整備し、同時に海上交通の安全を図ることは極めて重要であり、係留施設や防波堤等の整備を進めている。また、様々なクルージング需要の増大、旅客交通の高速化への要請等に対応した旅客ターミナルの整備を、６年度には高松港、宮崎港等51港で行っており、最近では、旅客船の乗降客とともに気軽に立ち寄った人々も楽しめるよう配慮した展示施設や緑地等の施設の整備もなされている。

また、都市における廃棄物等については、中間処理による減量化や再資源化が進められているものの、内陸部での処分場確保の困難さから最終処分場を海面に求める要請が高いため、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６年度は北九州港等36港及び大阪湾で実施している。特に大阪湾圏域では、広域臨海環境整備センター法に基づき、複数の府県において生じた廃棄物を広域的に処理するための最終処分場を整備するフェニックス事業を行っており、２年１月から廃棄物を受け入れている。また、資源のリサイクルを促進するため、首都圏の建設発生土を地方の港湾等において広域的に利用するプロジェクトに基づく事業を６年度から開始した。

(2) 新しい港湾空間づくり

(ア) 民活プロジェクトの推進

近年、豊かで潤いのあるウォーターフロントに対する国民の関心が高まっており、21世紀に向けて、物流・産業・生活に係る機能が調和した高度な機能を発揮できる総合的な港湾空間の創造が求められている。このような要請に対応するためには、関連公共事業との連携を図りつつ、民間事業者のノウハウと資金力を積極的に活用して、国際会議場施設、旅客ターミナル施設、港湾文化交流施設など、多様な機能を有する施設の整備等を推進していく必要がある。このため、昭和61年度より、開発整備の拠点となる民間施設の整備に対して、税制面、資金調達面の支援等の措置を講じているほか、港湾再開発等のマスタープランづくりとしてのポートルネッサンス21調査、マリンタウンプロジェクト調査等を実施している。

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臨海部再開発促進事業、⑥多極分散型国土形成促進法関連事業、⑦総合保養地域整備法特定民間施設整備事業の７つの事業制度により、港湾に対する多様な要請に対処するとともに、年々事業制度の拡充を図ってきている。

港湾関係民活プロジェクトは、全国各地で着実に推進されており、平成５年度までに、民活法の特定施設として45プロジェクト62施設を認定するとともに、特定民間都市開発事業として48プロジェクトを支援してきている。６年度には、横浜港、北九州港等において輸入促進地域の整備を推進するための物流高度化基盤施設等の整

備を支援するほか、長崎港の港湾文化交流施設や伊良湖港の旅客ターミナル施設等の地方圏における民活プロジェクトの展開についても、積極的に支援することとしている。

なお、６年度には、アジア太平洋トレードセンター、秋田ポートタワー、室蘭港・小樽港のフェリーターミナル等が相次いで開業し、輸入促進及び交流・賑わいの拠点、利用客への高質なサービスを提供する拠点として、地域の活性化に大きく貢献している。

(イ) 沖合人工島の整備の推進〔２－８－９図〕

２－８－９図　博多アイランドシティ（全景イメージ）

２－８－９図　博多アイランドシティ（全景イメージ）



沿岸域における多様な経済社会の活動空間を確保するにあたり、自然の海岸を保全しつつ、背後に利用可能性の高い静穏海域を創出するために、従来の港湾整備事業の組み合わせを図りながら民間活力を積極的に活用することとしており、６年度に、この民間活力を活用した我が国初の沖合人工島として和歌山マリーナシティの基盤整備が完成し、６年７月16日から９月25日まで「世界リゾート博」の会場となった。また、博多アイランドシティは、６年７月11日に起工式が行われ、建設段階に入っているほか、下関港、北九州港等における沖合人工島計画についてもその事業の推進を図っている。

(3) ふるさとの海岸づくり

人口・資産の集中している“みなとまち”の海岸の整備では、高潮、津波、海岸侵食等に対する安全性の確保は当然のこととして、人々と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、国民の生活環境の質の向上を図っている。

６年度には全国260の港湾海岸で高潮・侵食対策事業を推進しており、特に津田港海岸等25海岸においては、元年度に創出した「ふるさと海岸整備モデル事業」によって、離岸堤、海浜、緩傾斜護岸等を組み合わせた面的防護方式により海岸の保全を図るとともに、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重点的に実施している。また、安全で快適な海辺づくりを進め、海洋性レクリエーションの振興を図るため、６年度は博多港海岸等113海岸でビーチの整備を実施している。特に、リゾート地においては、マリーナ等とあわせた複合的な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」を伏木富山港海岸等４海岸で実施している。さらに近年では、海岸整備においても自然環境や景観と調和した施設整備が求められており、豊かな海岸環境の創出を図るため、６年度より「自然環境保全型海岸整備モデル事業」によって、自然生態系や景観と調和した海岸整備を徳山下松港海岸等２海岸で実施する。

第９章　航空ネットワークの充実に向けた取組み

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、新東京国際空港の整備並びに東京国際空港の沖合展開の完成を最優先課題として空港整備を進めており、６年９月４日には関西国際空港の開港を迎えたところである。また、航空サービスの面では６年６月の航空審議会の答申に基づき、競争促進施策の推進、新国際航空運賃制度の活用、関西国際空港の活用による航空路線の充実等の施策を進めている。

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

（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。

同計画においては、国際・国内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、新東京国際空港の整備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し、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表〕。

２－９－１表　第６次空港整備五箇年計画における一般空港整備進捗状況（運輸省資料）（2,000ｍ級以上）

2－9－1表　第6次空港整備五箇年計画における一般空港整備進捗状況（運輸省資料）（2,000m級以上）

	継続事業	新規事業	予定事業
3,000m級	函館（2,500m→3,000）	④ 新千歳(B) ⑥ 仙台 名古屋 広島	
2,500m級	③ 旭川（2,000m→2,500） 仙台（2,000m→2,500） 新潟（2,000m→2,500） 岡山（2,000m→2,500） 広島（1,800m→2,500） 松山（2,000m→2,500）	⑤ 女満別 ⑥ 釧路 ⑥ 福島 山口宇部 ⑥ 高知 ⑤ 新北九州	⑥ 静岡 神戸
2,000m級	福島（2,000m） 松本（1,500m→2,000） 南紀白浜（1,200m→1,800） 美保（1,500m→2,000） 石見（2,000m） 佐賀（2,000m） 新種子島（1,500m→2,000） 久米島（1,200m→2,000）	④ 利尻 ⑤ 新紋別 ⑤ 中標津 大島 佐渡 ④ 福井	⑤ 大館能代 小笠原 びわこ 新石垣

注 (1) この表の事業の分類は、第6次空港整備五箇年計画策定時におけるものであり、各欄の○数字は、事業着手年度である。但し、3年度に事業着手された新規事業は、本表では継続事業として整理した。

(2) 「予定事業」とは、地域振興等の観点から一定の必要性が認められるものの空港計画の熟度、航空需要の見通し等に関して課題があり、なお調査検討が求められる事業であり、その後事業主体における課題の解決の見通しが立った段階で「新規事業」に組み入れる。また、新規事業のうち、毎年度予算で認められたものから事業を着手することとしている。

(3) 継続事業欄の＿＿印は、平成6年8月1日現在、供用開始済の空港である。

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。

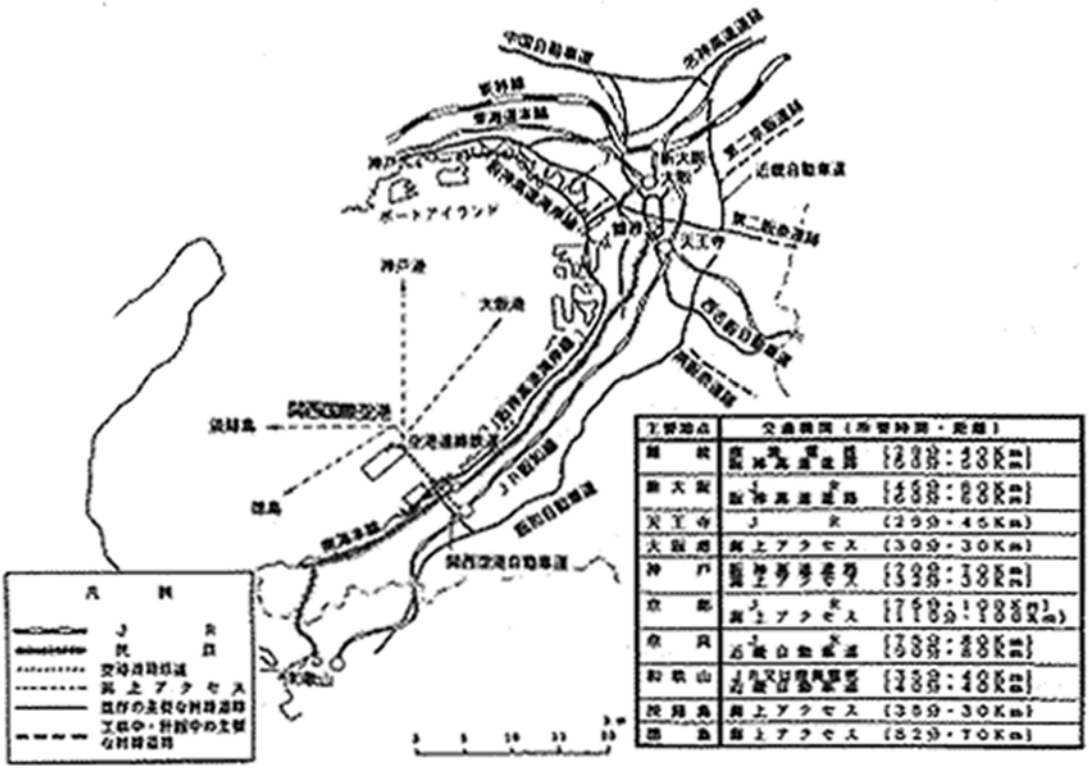
2　関西国際空港の整備

（平成6年9月4日、待望の開港を迎えた）

(1) 一期事業の概要〔2－9－2図〕〔2－9－3図〕

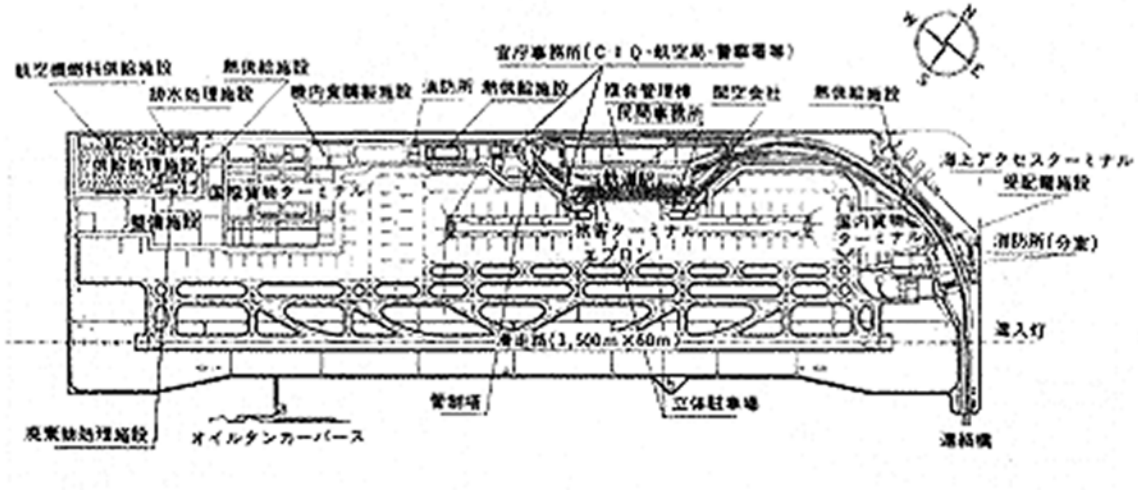
2－9－2図　関西国際空港の位置及びアクセス交通機関

2－9－2図　関西国際空港の位置及びアクセス交通機関



2－9－3図　関西国際空港　一般平面図

2－9－3図　関西国際空港　一般平面図



関西国際空港は、大阪湾南東部の泉州沖約５kmの海上に建設された、騒音問題のない我が国初の本格的な24時間運用可能な国際空港であり、大阪、神戸、京都を始めとする近畿圏主要都市との間に、鉄道、道路、海上交通

といった多様なアクセス交通機関が整備されており、さらに、国内25都市（平成６年11月）と航空路で結ばれた、非常に利便性の高い空港である。

関西国際空港の建設は、その設置・管理者である関西国際空港(株)によって進められ、漁業補償や地盤沈下等の多くの問題を解決し、昭和62年１月に工事着手して以来７年余りで完成した。

(2) 全体構想〔２－９－４表〕

２－９－４表　関西国際空港の建設計画



２－９－４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 ：3,400m×１本
	面積：約510ha	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。

関西国際空港の全体構想については、平成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検討を進めている。

なお、平成６年度においては、全体構想に関する調査費として９億9,800万円（国１億円、関西国際空港(株)８億9,800万円）を計上し、空港計画調査、土質調査（ボーリング）等の調査を実施している。

３　新東京国際空港の整備

（新東京国際空港の整備に向けて努力）

(1) 空港の現況

平成５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2,265万人、同航空貨物量142万トンに上っている。この結果、Ａ滑走路１本の現供用施設では、現在乗り入れている38カ国51の航空会社からの強い増便要請や、42カ国からの新規乗り入れ希望に応えられない状況にある。

このため、昭和61年度から二期工事に着手し、４年12月には、第２旅客ターミナルビルの供用を開始し、さらに、現在は、第１旅客ターミナルビル等の既存施設の能力増強に取り組んでいる。しかしながら、空港能力の拡大を図るためには、新東京国際空港の滑走路等の整備が是非とも必要であり、成田空港問題の解決が喫緊の課題となっている。

(2) 新東京国際空港の整備に向けて

成田空港問題については、平和的に話し合いで解決するべく最大限の努力を行っており、現在、５年９月から、千葉県等の地元自治体や住民代表も参加して、空港と地域との共生の道を話し合うための「成田空港問題円卓会議」が開催されてきた。

この円卓会議の場では、まず、現空港が地域にもたらした影響の調査を行い、その調査結果について議論するとともに、６年２月には運輸省がとりまとめて提出した「空港と地域との共生に関する基本的な考え方」について議論した。そして、４月及び５月に、平行滑走路と横風用滑走路の整備を含めた今後の空港整備及び地域づくりについて、民主的手続きにより、地域と共生する空港づくりを進めていくという新しい考え方の下に、新たな提案を行った。一方、７月に反対同盟から、旧Ｂ・Ｃ滑走路予定地に地球的課題の実験村を建設するという地域再建に関する対策が提起された。

このような議論を踏まえ、６年10月に隅谷調査団の見解（「成田空港問題円卓会議の終結にあたって」）を会議の構成員全員が受け入れ、円卓会議が終結した。

これによって、長きにわたった空港を巡る対立構造が解消され、今後は地域と共生するという視点に立って、新東京国際空港の整備についての地域のコンセンサスを得る努力を十分尽くし、計画実現に向けて引き続き全力を傾けていくこととしている。

(3) 過激派対策

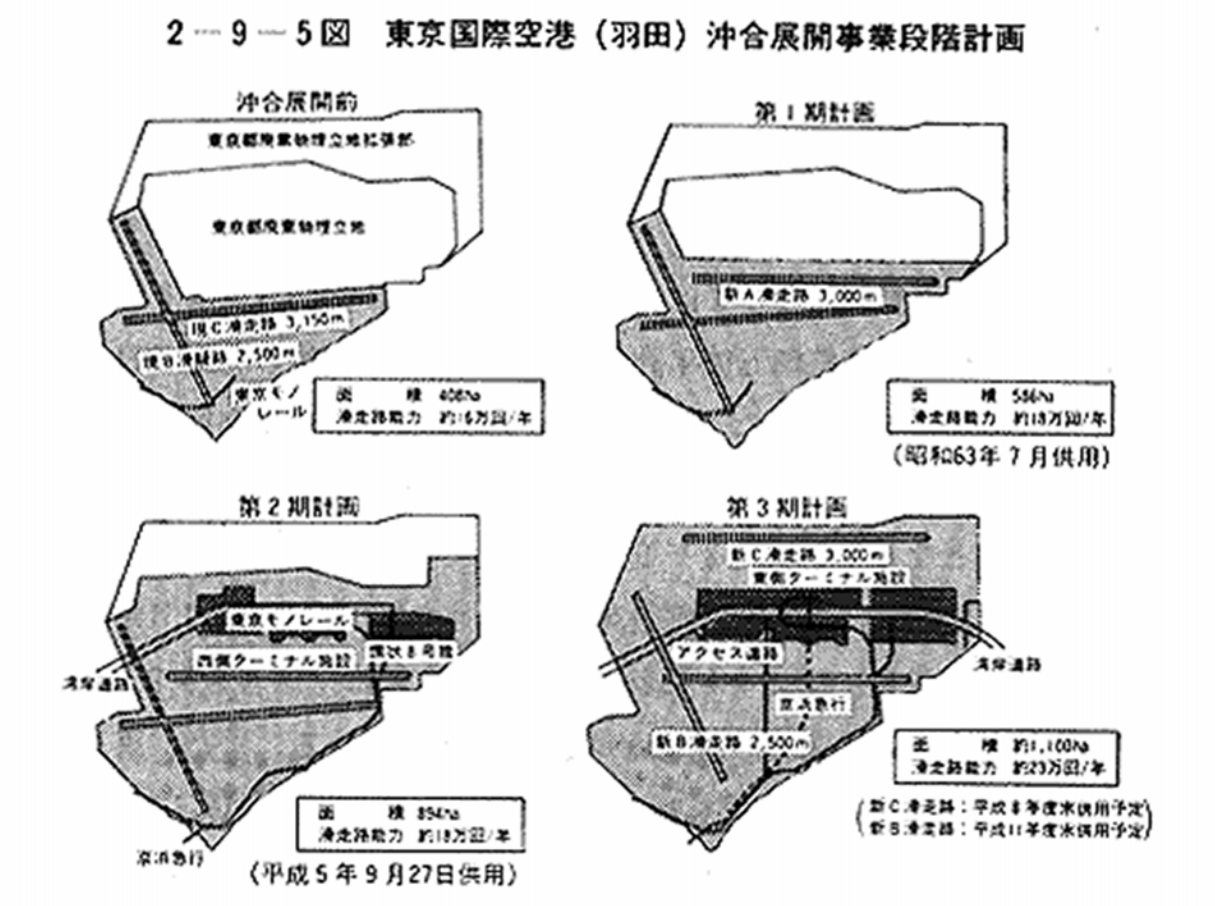
一方、空港周辺に常駐する一部過激派は、空港に向けて飛翔弾を発射したり、住宅に放火するなどのテロ・ゲリラを繰り返している。

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。今後も空港を取り巻く情勢等を踏まえながら、同法を適切に運用していく必要がある。

４　東京国際空港の沖合展開事業の推進〔２－９－５図〕

２－９－５図　東京国際空港（羽田）沖合展開事業段階計画

2－9－5図　東京国際空港（羽田）沖合展開事業段階計画



（新Ｃ滑走路の平成８年度末供用開始に向けて３期工事が本格化）

東京国際空港は、全国43空港との間に１日約270便（540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消を図るため、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期に分けて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た。これによって、滑走路年間処理能力は以前より増大し、その後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に着手し、平成５年９月27日に供用を開始した。これにより、東西の長さが840ｍにも及び日本有数の規模を誇る西側旅客ターミナルビルや、約4,700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、空港への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行われた。この結果、旅客の利便性が向上し、首都圏の空の玄関にふさわしい空港へと生まれ変わった。

現在は、第３期にかかる事業のうち、平成８年度末の新Ｃ滑走路供用に向けて、用地造成等の工事を引き続き実施しているほか、エプロン、航空保安施設、気象施設等の整備についても本格的に着手し、推進を図っている。

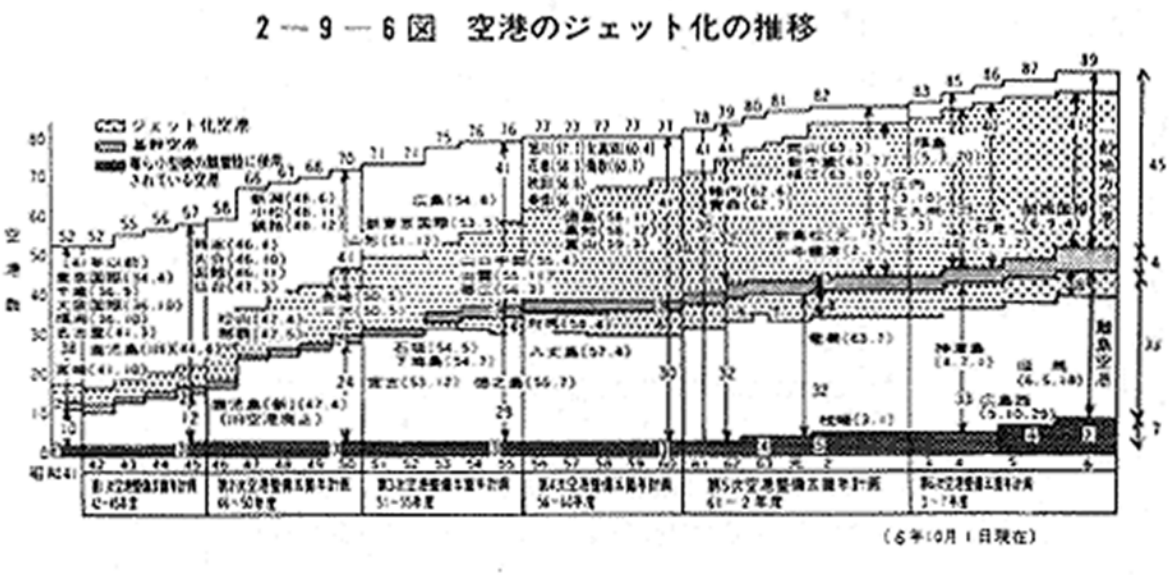
5　一般空港の整備

（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、平成６年10月１日現在で、空港数89、うちジェット化空港は全空港の60％に当たる53空港、大型ジェット機の就航可能な空港は30％に当たる27空港となっている〔２－９－６図〕。その結果、輸送構造をみると、５年度においては国内航空200路線のうち76％に当たる151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6,958万人の96％に当たる6,685万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81％に当たる5,642万人を占めており、両基幹空港への二極集中構造となっている。

２－９－６図　空港のジェット化の推移



(2) 将来の展望

６年度には新規事業として釧路空港、仙台空港、福島空港、高知空港の滑走路延長事業や静岡空港の新設に着手するなど、コミューター空港の天草空港も含めて25空港において滑走路の新設・延長事業を進めている。これらが完成すると空港の数は現在の89から94に、ジェット化空港の数は53から62に、大型ジェット機の就航可能な空港は27から34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、投資効果等を勘案しつつ、計画的に進めていくこととしている。

第２節　航空サービスの充実

１　我が国航空輸送の現状

(1) 我が国の航空輸送の実績

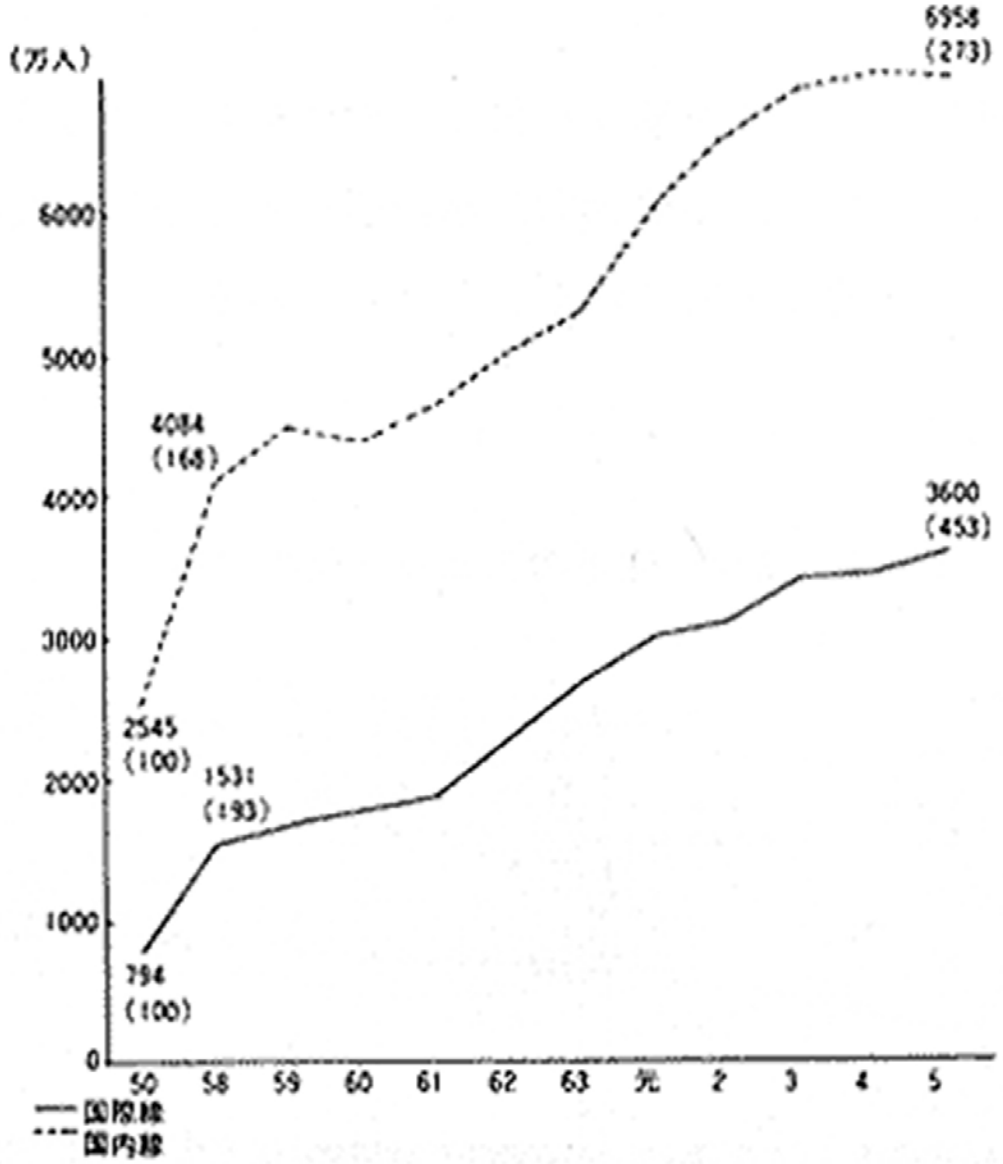
（景気後退の影響により国内旅客は減少・国際旅客は微増）

平成５年度の国内旅客輸送実績は約6,958万人（対前年度比約0.1％減）、国際旅客輸送実績は約3,600万人（対前年度比約4.4％増）となった。３年度以降の景気の後退の影響を強く受け、国内旅客輸送は８年ぶりに前年をわずかながら下回り、国際旅客輸送も旅客数の伸びは低いものとなっている。

また、貨物輸送については、５年度国内貨物輸送実績が69.2万トン（対前年度比2.8％増）、国際貨物輸送実績が171.7万トン（対前年度比11.2％増）となった。景気後退の影響を受け伸び悩んだ前年に比べ、５年度は国内貨物輸送実績が増加に転じ、国際貨物輸送実績も前年度以上の伸びを示している〔２－９－７図〕〔２－９－８図〕。

２－９－７図　航空旅客輸送実績の推移

2－9－7図　航空旅客輸送実績の推移

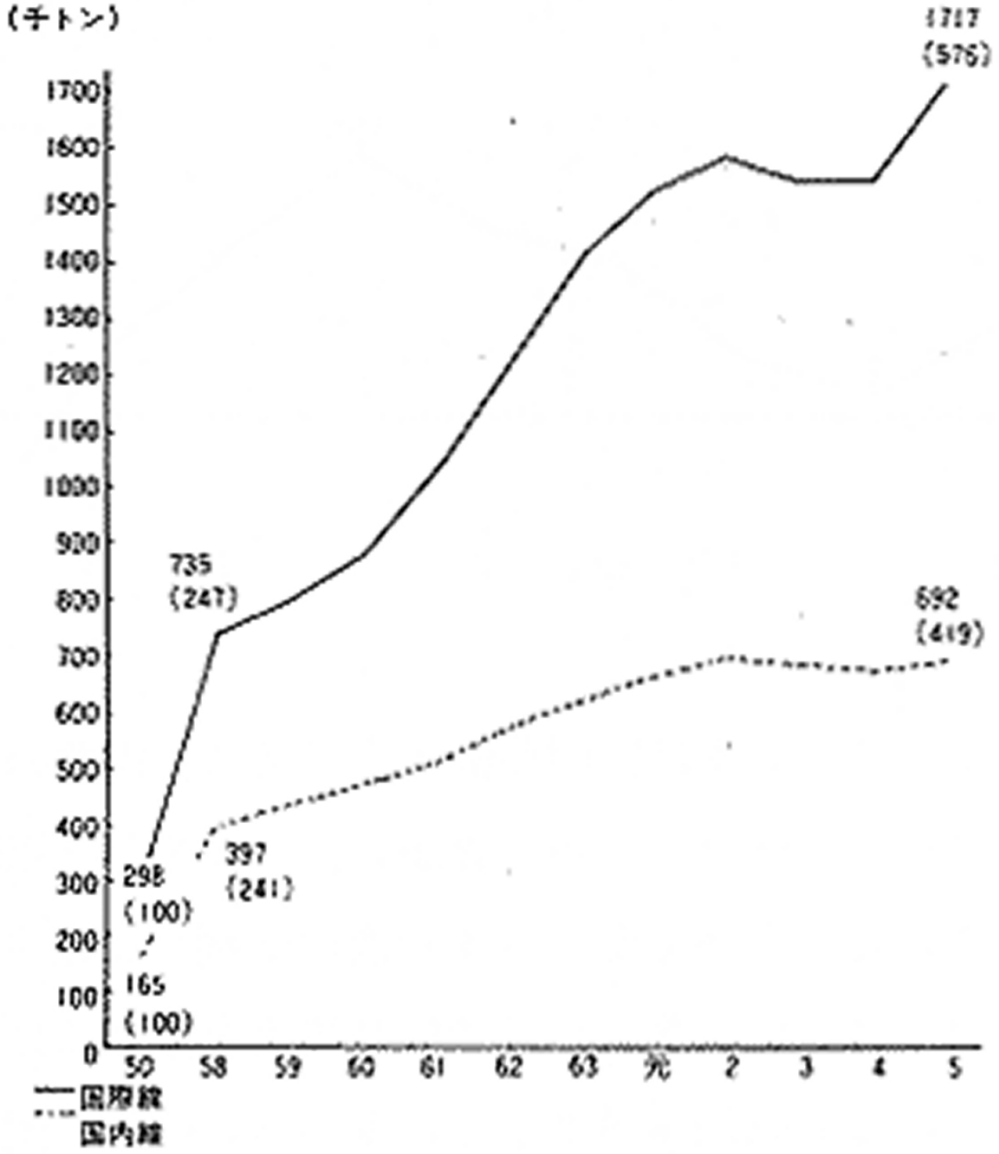


注　(1)　運輸省航空局資料による。

(2)　(　)内は50年度を100としたときの指数である。

2－9－8図　航空貨物輸送実績の推移

2－9－8図　航空貨物輸送実績の推移



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。

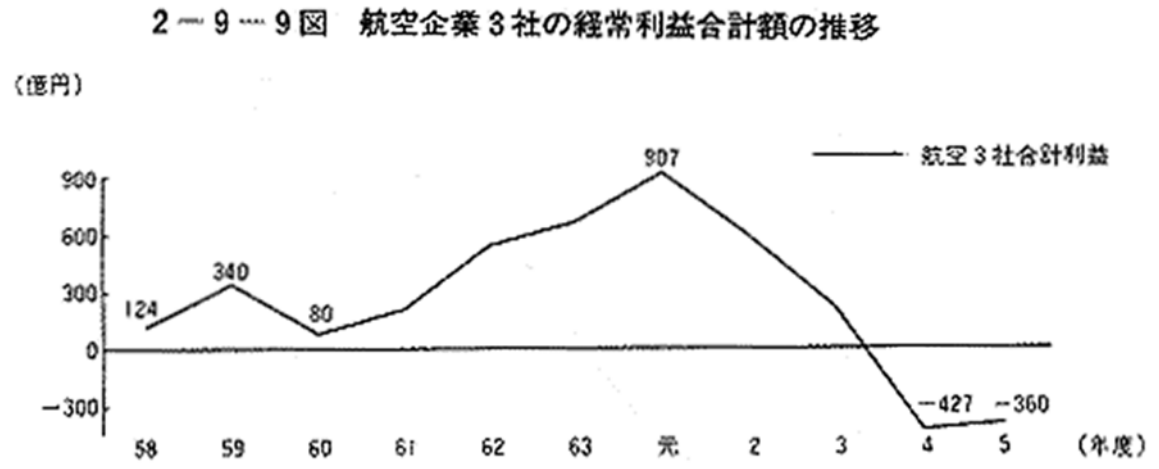
(2) 我が国航空企業の経営状況

（平成５年度の我が国航空企業の収支は景気後退等の影響により悪化）

我が国航空企業の収支は、昭和62年度以降は、需要の伸びに支えられて順調に推移してきた。しかしながら、平成３年度以降は国際・国内の景気後退の影響を強く受け、４年度には航空３社（日本航空、全日本空輸、日本

エアシステム）計で経常損失を生じるに至った。さらに、最近における景気低迷等による需要の落ち込みと国際的な競争激化による収入の落ち込みは予想以上に激しく、５年度においても３社計で360億円の経常損失を計上するに至っている〔２－９－９図〕。

２－９－９図　航空企業３社の経常利益合計額の推移



今後とも、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、新規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、一層の合理化・効率化等によりコスト競争力の強化に努めるとともに、サービスと営業力の向上等により増収を図る努力が必要である。

(3) 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いる。ダブル・トリプルトラック化については、更なる利用者利便の向上を図るため、４年10月にダブル・トリプルトラック化の基準となる年間旅客数を引き下げ、現在ダブルトラック化については原則70万人以上から原則40万人以上（空港整備状況等を勘案し、羽田空港関係路線については当分の間原則50万人以上）、トリプルトラック化については100万人以上から原則70万人以上（羽田空港関係路線については当分の間原則80万以上）に引き下げたところである。この基準に基づき、６年９月に東京－青森線、大阪－大分線及び大阪－熊本線のダブルトラック化、東京－宮崎線、大阪－長崎線及び大阪－宮崎線のトリプルトラック化が実施された。また、同審議会の答申に沿って、旅客・貨物便合わせて現在23路線（休止中のものは除く。）の国際線の複数社化が進められている〔２－９－10表〕〔２－９－11表〕。

２－９－10表　国内線のダブル・トリプルトラック化の実施状況

2－9－10表　国内線のダブル・トリプルトラック化の実施状況

路線名	会社名	備考
東京－札幌	JAL、ANA、JAS	JAS ・昭和40年3月～
東京－大阪	JAL、ANA、JAS	JAS ・昭和43年3月～
東京－福岡	JAL、ANA、JAS	ANA ・昭和45年3月～
東京－鹿児島	JAL、ANA、JAS	JAL ・昭和61年7月～
東京－那覇	JAL、ANA、JAS	JAS ・昭和63年7月～
東京－広島	JAL、ANA、JAS	JAL ・平成2年7月～
大阪－札幌	JAL、ANA、JAS	JAS ・平成3年5月～
東京－長崎	JAL、ANA、JAS	JAL ・平成3年7月～
東京－熊本	JAL、ANA、JAS	JAL ・平成3年7月～
東京－小松	JAL、ANA、JAS	JAS ・平成3年7月～
大阪－鹿児島	JAL、ANA、JAS	JAL ・平成3年9月～
名古屋－札幌	JAL、ANA、JAS	JAS ・平成5年3月～
東京－大分	JAL、ANA、JAS	JAL ・平成5年3月～
大阪－長崎	JAL、ANA、JAS	JAL ・平成6年9月～
大阪－宮崎	JAL、ANA、JAS	JAL ・平成6年9月～
東京－宮崎	JAL、ANA、JAS	JAL ・平成6年9月～
大阪－福岡	JAL、ANA	ANA ・昭和40年3月～
大阪－高知	JAS、ANK	ANK ・平成2年12月～
大阪－那覇	JAL、ANA	ANA ・昭和47年7月～
東京－高松	ANA、JAS	JAS ・昭和48年4月～
福岡－那覇	JAL、ANA	ANA ・昭和48年5月～
東京－釧路	ANA、JAS	ANA ・昭和50年7月～
名古屋－長崎	ANA、JAS	ANA、JAS ・昭和52年4月～
名古屋－仙台	ANA、JAS	ANA ・昭和53年6月～
鹿児島－奄美大島	JAS、ANK	ANK ・昭和60年11月～
成田－大阪	JAL、ANA	ANA ・昭和61年7月～
名古屋－福岡	JAL、ANA	JAL ・昭和61年10月～
福岡－鹿児島	JAS、ANK	ANK ・昭和62年7月～
東京－松山	JAL、ANA	JAL ・昭和63年7月～
東京－函館	JAL、ANA	JAL ・平成元年7月～
那覇－石垣	ANK、JTA	JTA ・平成元年7月～
名古屋－那覇	ANA、JTA	JTA ・平成4年4月～
札幌－福岡	JAL、ANA	ANA ・平成3年3月～
大阪－松山	JAL、ANA	JAL ・平成3年4月～
東京－秋田	JAL、ANA	JAL ・平成3年7月～
大阪－仙台	JAL、ANA	JAL ・平成4年7月～
名古屋－鹿児島	JAL、ANA	JAL ・平成4年7月～
成田－札幌	JAL、ANA	ANA ・平成4年11月～
仙台－札幌	JAL、ANA	JAL ・平成4年12月～
東京－旭川	ANA、JAS	ANA ・平成4年12月～
那覇－宮古	ANK、JTA	ANK ・平成5年4月～
鹿児島－那覇	ANK、JTA	JTA ・平成5年4月～
大阪－大分	JAL、ANA	JAL ・平成6年9月～
大阪－熊本	JAL、ANA	JAL ・平成6年9月～
東京－青森	ANA、JAS	ANA ・平成6年9月～

注 (1) JAL：日本航空　ANA：全日本空輸　JAS：日本エアシステム
ANK：エアーニッポン　JTA：日本トランスオーシャン航空

(2) 備考欄はダブルトラック化については2社目、トリプルトラック化については3社目の参入会社及びその運航年月

(3) 大阪－高知線については、昭和33年5月より平成2年12月までの間全日空も運航。

(4) 名古屋－那覇線については、平成2年11月より5年1月までの間日本航空も運航。

(5) 平成6年9月現在

２－９－11表　国際線の複数社化の実施状況（旅客便）

（平成６年８月現在）

路線名	会社名	備考
東京－ソウル	ＪＡＬ、ＡＮＡ、ＪＡＳ	ＡＮＡ・S63・7～ ＪＡＳ・S63・7～
東京－シンガポール	ＪＡＬ、ＡＮＡ、ＪＡＳ	ＡＮＡ・H３・12～ ＪＡＳ・H２・２～
東京－グアム	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・S61・３～
東京－ロサンゼルス	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・S61・７～
東京－ワシントン	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・S61・７～
東京－北京	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・S62・４～
東京－香港	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・S62・７～
東京－シドニー	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・S62・10～
東京－バンコク	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H元・７～
東京－ロンドン	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H元・７～
東京－パリ	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H２・10～
東京－ニューヨーク	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H３・３～
東京－フランクフルト	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H５・２～
東京－上海	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H５・３～

注　(1)　ＪＡＬ：日本航空、ＡＮＡ：全日本空輸、ＪＡＳ：日本エアシステム
(2)　休止中のものは除く。
(3)　備考欄は２社目、３社目の参入会社及びその運航年月
(4)　平成６年８月現在

(4) 地域航空輸送の展開

（地域の創意工夫による地域的ネットワークの充実）

地域航空輸送、特に離島については、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や、離島航空に使用する小型航空機を購入する際の航空機購入費の一部補助を行っている。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他、６年５月に運航を開始した大阪－但馬路線で航空運送事業者が使用する航空機について、当該航空機の購入主体に対して一部補助等が行われている。さらに５年12月には、長崎県の離島航空路線の安定的維持運営を目的として、離島航空振興基金が発足している。このように、離島を中心とする地域航空輸送については、国、地方公共団体、航空企業のそれぞれが維持できるよう努めていく必要がある。

２　我が国航空企業の競争力の強化

(1) 我が国航空企業の競争力の低下

近年、世界的な航空不況が続く中で、米国における巨大航空企業による寡占化、欧州における国境を超えた企業間の連携、アジアにおける低コスト企業の台頭など、世界の航空業界は大きな変貌を遂げようとしており、日本発着の国際航空需要の積取りにおける我が国航空企業のシェアはこの10年で４割から３割に低下している。このような状況下で、我が国航空企業は懸命な合理化等の経営改善努力により体質強化を図ろうとしているが、従来から安定した経営基盤を有しているとはいえないことに加えて、景気後退による国内、国際需要の伸び悩み、国内線・国際線の双方における一層の競争激化等により、その収支は近年急速に悪化し、生き残りまで危惧されるような深刻な経営状態にある。しかし、今や国民の足として必要不可欠となっている国内航空はもちろん、国際航空においても、我が国の国際社会における地位の高まりに対応して、我が国航空の果たすべき役割はますます重要なものとなっており、利用者の立場からみても我が国航空企業の競争力強化は喫緊の課題となっている。

このような状況を踏まえ、各航空企業においては、ウェットリース、コードシェアリング等の手法を用いた外部の生産資源の活用による自社の生産体制の強化・効率化を行ってきており、最近では、日本航空がジャパン・エア・チャーターからのウェットリースにより、６年６月より東京－ホノルル線の運航を開始した。また、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による効率化の徹底を図る観点から、６年７月より、エアーニッポンの運航する北海道の離島路線が新たに設立されたエアー北海道（エアーニッポン80％、北海道20％出資）に移管された。

(2) 航空審議会答申

運輸省では、我が国航空企業の競争力を向上するための諸方策について、運輸大臣の諮問機関である航空審議会に５年９月30日に諮問し、６年６月13日に同審議会より「我が国航空企業の競争力向上のための方策について」と題する答申を得たところである。

答申においては、まず我が国航空企業を取り巻く環境の変化、我が国航空企業の競争力の向上の必要性及び我が国航空企業の国際競争力の向上を図るための課題について述べた上で、我が国航空企業の競争力向上のためには、以下の方策が重要であるとしている。

(ｱ) 航空企業における対策

（収支の改善を図るための方策）

(a) 低コスト体質への転換

低コスト体質への転換のためには、固定費を中心とするコストの削減、整備作業の海外への展開や乗務員への外国人導入等によるコストの外貨化、ウエットリース等の低コスト運航形態の活用、幅広い分野での業務の共同化等が必要である。

(b) 収益力の強化

収益力の強化のためには、増便をはじめとして、需要規模に応じた共同運送、ウエットリース等の活用、維持困難な路線の休廃止、チャーター運航の実施による新規需要の開拓等の路線運営の改善を行うとともに、新国際航空運賃制度の活用、新たな販売戦略の活用及びサービスの多様化等に努めることが必要である。

(ｲ) 行政による環境の整備

一方、このような航空企業における対策が円滑に進むよう、行政による環境整備もまた大変重要であるとしているが、その具体的内容は以下の通りである。

(a) 適時適切な規制の見直し

定例整備の海外委託の促進に関する規制の見直しや、運航乗務員の技能証明等の実地試験におけるシミュレーター化の推進等の技術関係の規制の見直し、さらにウエットリース、共同運送、コードシェアリング等の実施要件の緩和、チャーター運航の効率的実施に資する規制の緩和等が必要である。

(b) 市場の実態に即した現実的な解決を目指した航空交渉

シカゴ体制の下での二国間航空交渉を進めるに当っては、路線・便数の面でできる限り我が国の利用者の利益の確保に努めるとともに、我が国航空企業の存立にも配慮することを基本とするべきである。日米航空交渉においては、米国航空企業の関西国際空港への乗り入れ問題について、双方が需要に見合う供給力について合意するべく現実的解決を目指すとともに、日米の航空権益の不平等・不均衡問題についても今後とも十分協議を続けていくことが必要である。なお、今後の国際航空の枠組みのあり方に関する検討にも積極的に参加し、我が国の考え方を主張していくことが適切である。

なお、答申においては、国際線と国内線を接続する我が国初の国際ハブ空港となる関西国際空港においては、国際路線網の拡充に加えて、国際線と国内線の接続の本格的な充実が可能となることから、我が国航空企業にとっては、関空を中心としたネットワークを形成し、その効果を十分活用することが課題である。

また、我が国航空企業の競争力の向上を図る観点から、空港使用料について、行政として対応すべきことがあるか否かについて、空港整備財源の考え方との関連を踏まえつつ検討が行われたが、現行の空港使用料の水準に対する評価についても触れられている。

運輸省としては、今般の航空審議会答申に沿って、さらに適時適切な対策を講じていきたいと考えている。

3　航空運賃の弾力化

(1) 国際航空運賃の弾力化

国際航空運賃については、認可運賃と実勢価格の乖離を是正し透明性の高い運賃制度を構築するとともに、利用者にとって使いやすく、かつ、低廉な運賃を提供することを目的として、６年４月から新運賃制度が実施されている。この制度の下では、認可運賃のレベルの大幅な引き下げ、一人より適用可能な旅行商品に対する運賃の導入、利用者が直接購入できる個人型割引運賃の適用条件の緩和等を行うとともに、航空事業者による弾力的な運賃設定を可能とするよう、一定の幅の中で自由に運賃を設定し、また変動させることができる制度を導入している。

国際線については、円高の下で国際競争はますます厳しくなっており、各航空会社の経営環境にも大きな影響を与えている。こうした中で、国際線における競争力を高めるために、各航空会社はリストラを通じた生産性向上、コスト引き下げ努力を行っている。新国際航空運賃制度の導入により、各航空企業が自らの競争力に応じ一定の幅の中で自由に運賃の設定ができることとなったが、今後は、更に新国際航空運賃制度を活用し利便性の高い商品の開発を行うこと等により運賃面における収益力の向上を図ることが、国際競争力の強化のために不可欠である。

(2) 国内航空運賃の弾力化

国内航空運賃については、いわゆる「南北格差」（北海道や東北を結ぶ路線の賃率が相対的に割高となっていること）に見られるような賃率格差に対する利用者の不公平感を是正するため２年６月に27路線で値下げが実施されるとともに、割引運賃制度の導入・拡充が進められている。

(ｱ) 運賃体系の整備

国内運賃については、普通運賃について、いわゆる「南北格差」に見られるような賃率格差に対する利用者の負担を是正すべく、標準原価方式の考え方が導入されている。標準原価方式とは、国内の各路線の原価をもとにして、単位距離当たりの原価と距離の関係を求め（標準原価曲線：固定費の高い航空業の特性を反映して、距離が長くなれば単位距離当たりの原価が低下するという距離逓減的な曲線）、路線別の特性を反映させるために当該曲線の上下に一定幅を設定し、運賃をできる限りその幅の中に収めることにより、①同一距離同一運賃帯への志向、②遠距離逓減の徹底、を図ることを目的とした運賃設定方式である。これを受けて、２年６月に当時の標準原価曲線の上限を上回っていた27路線について値下げが行われた。今後、利用者の負担や競合する他の輸送機関の運賃水準とのバランスに留意しつつ、標準原価方式を用いた運賃体系の整備を進めていく必要がある。

(ｲ) 多様な割引運賃の導入

近年、国内航空に対する利用者のニーズが高度化・多様化し、個人型の割引運賃の充実を求める声が高まってきていることなどに対応して、事業者が自主的な判断により利用者ニーズに対応した運賃・料金設定を行うことを一層容易なものとするため、割引率50％までの営業政策的な割引運賃及び料金について届出で足りることとし、それを内容とする航空法の一部を改正する法律が６年６月に成立した。これにより多様化するニーズに対応

した割引運賃制度が一層充実するとともに、サービスが向上し、需要の喚起や増収につながるといった効果が期待されている。ちなみに、現行の各種割引については、往復割引や回数割引等を除いて、単身赴任割引や家族割引のように利用主体について制限の付されているものが多い。今後の割引運賃の導入に当たっては、国際線や欧米の国内線で広く導入されているような事前購入型割引や利用率の低い深夜・早朝便に係る割引等、利用主体に制限のない新しい種類の割引運賃の導入を検討していくことが望まれる。

4　国際ネットワークの充実

(1) 関西国際空港の開港による新しい展開

(ｱ) 関西国際空港開港前の我が国の国際航空市場

我が国は、関西国際空港開港直前の平成６年８月時点で38か国１地域50社の外国航空企業が乗り入れる世界有数の国際航空市場であった。平成５年度における我が国発着の国際航空需要は、旅客については約3600万人であり５年前の昭和63年度と比較すると35％も増加しており、貨物についても171万トンであり同22％の増加であった。このような需要の伸びを反映して、外国又は外国航空企業からの我が国への増便や新規乗り入れの申し入れが多数に及び、平成６年８月時点で新規の航空協定締結申し入れ国は43か国となっている。これら外国航空企業の多くは、東京を第一としつつこれが不可能な場合は大阪への就航を強く要望しているが、成田・伊丹の両空港とも、空港の処理能力上の問題、周辺の環境問題等により新たな便の就航が不可能な状況であったため、この状況の緩和のためにも一刻も早い関西国際空港の開港が待たれるところであった。

(ｲ) 関西国際空港の開港

このような状況の中で、平成６年９月４日に我が国初の本格的な24時間離発着可能な国際空港として関西国際空港が開港した。同空港へは、従来伊丹空港に乗り入れていた国際線に加え、これまで要望を認めることができなかった外国航空企業が増便や新規乗り入れを行い、開港時において乗り入れ国が21か国、乗り入れ航空企業が29社、就航便数が週337便といずれの点においても従来の伊丹空港（10か国、15社、193便）を大幅に上回る規模となった。また、我が国の他の国際空港に見られない同空港の特徴としては、今後とも改善を図っていく必要はあるが、国際線と国内線の乗継ぎの便利さ、24時間空港の利点を生かした深夜便の就航等が挙げられ、今後関西国際空港がアジアの主要な国際ハブ空港として活用され、多様な利用者ニーズに適切に応じた国際航空ネットワークが構築されることが期待されている。

(ｳ) 未だに残る空港制約の問題

関西国際空港の開港により、外国航空企業の我が国への増便及び新規乗り入れが行われ、我が国の国際航空ネットワークは大幅に拡大した。しかし、我が国最大の国際航空ネットワークを有する成田空港については、引き続き外国又は外国航空企業からの増便や新規乗り入れ要望に応えることができない状況にあることから、同空港の整備問題の解決が、今後国際航空ネットワークの一層の充実を図っていく観点からも喫緊の課題となっている。

(2) 更なるネットワークの拡充

(ｱ) ネットワーク形成の方向

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・長距離の日本人観光旅客に多い数か所を回遊する旅行パターンに対応した回遊型ネットワークの形成を企業間提携の促進等を通じて進めることが必要である。このため、航空交渉等を通じ、５年10月から６年８月にかけて、アデレード－シドニー－成田－ダーウィン－シドニー（カンタス航空）（６年３月）、成田－バンコク－チェンマイ（タイ国際航空）（６年３月）等相手国内数地点を回遊する合計８路線の新規路線を開設している。

(ｲ) 直行型の手軽な旅行の実現

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、最近では、５年11月に広島－シンガポール線（シンガポール航空）、同年12月に仙台－香港線（香港ドラゴン航空）、６年４月に函館一ユジノサハリンスク線（アエロフロート）並びに同年７月に小松－ルクセンブルグ線（カーゴルックス）及び富山－ウラジオストック線（アエロフロート）の開設など地方空港発着の直行路線の開設を推進しているほか、我が国の国際チャーター便の利用状況が全体の輸送量の１％未満と低い水準にとどまっていることから、「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導入検討や国際チャーター専門会社を活用したチャーター便の適切な活用を推進している。

５　「空の日」、「空の旬間」事業の展開

平成４年に、民間航空再開40周年を記念して、従来の「航空日」に代えて「空の日」（９月20日）・「空の旬間」（９月20日～30日）が定められた。これは各種の行事を通じて広く航空に親しんでもらうことにより、国民の航空に対する理解と関心をより一層深めようとするものである。

平成６年度においてもその趣旨を引き継ぎ、「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、空の日芸術賞、名古屋地区における「'94スカイフェスタなごや」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、航空教室、物産展など多彩な催しが開催された。また、６年度の新規事業として、次世代を担う中学生に航空や空港について考えてもらうべく、中学生海外主要空港派遣事業を実施した。

第10章　地球環境の保全

地球温暖化、オゾン層の破壊、海洋汚染等の地球環境問題や、大都市地域における自動車排出ガス等による大気汚染、閉鎖水域における生活排水等による水質汚濁などの都市生活型公害、環境の良好な創造などへの対応は運輸行政における極めて重要な課題である。このため、これまで運輸省は、地球環境の状況に関する観測・監視体制の充実強化、自動車に対する排出ガス規制・燃費改善、船舶に対する油等の排出規制などの個別の交通機関ごとの対策、沿岸域における良好な環境の創造、鉄道や海運へのモーダルシフト、公共交通機関の整備、低公害車の普及等の対策を総合的に展開してきたところである。

運輸省は環境基本法の制定等を踏まえ、理念、指針、具体的施策、運営体制を定めた「環境の保全に関する運輸行政指針」を平成６年６月に策定し、これらの環境保全に関する行政の一層の充実を図ることとしている。

第１節　地球環境問題等への対応

１　地球環境問題等をめぐる内外の動き

（気候変動枠組条約の発効）

４年６月の地球サミットにおいて我が国を含む155か国が署名した「気候変動に関する国際連合枠組条約」は、６年３月に発効した。本条約は、究極的な目的を気候系に対して危険な人為的干渉を及ぼすこととならない水準において、大気中の温室効果ガス濃度を安定することとし、各国共通の責務や資金メカニズム等を定めている。このほか、先進国に対しては発効後６か月以内に温室効果ガスの排出抑制のための政策・措置とその効果の予測等の報告を求めており、我が国は６年９月条約暫定事務局に対してこの報告を行ったところである。

（環境基本法の成立）

今日の環境政策の対象領域の広がりに対し、特に、地球環境問題、都市生活型公害問題等に適切な対応を講じて行くため、環境の保全の基本理念と、これに基づく基本的施策の総合的な枠組みを示す環境基本法が５年11月に成立した。６年においては、同法に基づき、中央環境審議会において環境基本計画の審議が開始された。

（オゾン層保護をめぐる動き）

４年のモントリオール議定書の締結国会合の決定により、船舶や鉄道の消火剤に使用されている特定ハロンは６年１月より、またカーエアコンや冷蔵倉庫等の冷媒に使用されている特定フロン等は８年１月より生産等が全廃されることとなった。また、同決定と同時に採択された代替フロン等の新たな規制の追加を内容とする議定書の改正を受け、「特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律」の一部改正法案が６年６月成立した。

（海洋汚染をめぐるＩＭＯの動き）

国際海事機関（ＩＭＯ）では、船舶に起因する海洋汚染防止に関する条約である「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）等を基礎に、常に新たな課題への対応を進めてきているが、平成４年３月には、油の排出基準の強化、油タンカーに対する二重船殻構造の義務付け等を内容とするＭＡＲＰＯＬ73／78条約附属書Ｉの改正を採択し、取り組みを継続している。

また、大規模な油流出事故が発生した場合の緊急防除に関する国際協力体制の整備を主たる目的とする「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）は２年11月に採択されており、本条約は、６年５月に締結国数が発効要件の15ヶ国に達したことから、12ヶ月後の７年５月に発効することとなった。

船舶からの排出ガス抑制対策についても検討を進めている。

さらに「廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約」（ロンドン条約）の附属書について、産業廃棄物の海洋投棄禁止、洋上焼却禁止等を内容とする改正が、５年11月に採択された。

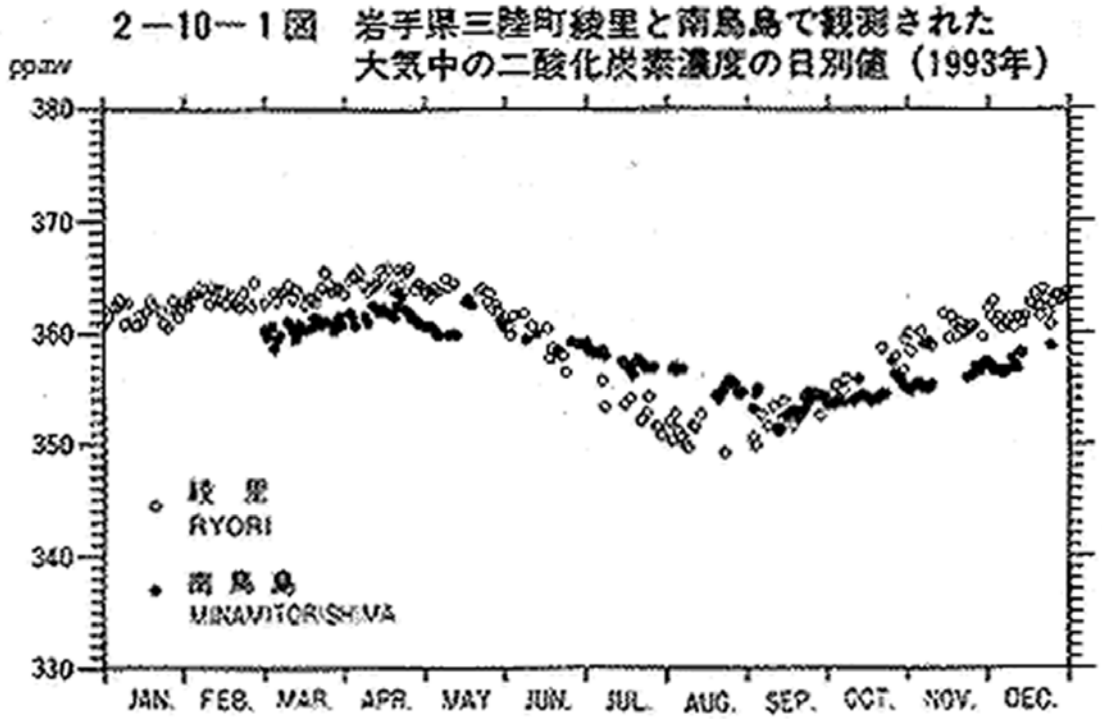
このほか、輸送中の有害危険物質により生じた海洋汚染損害等について補償の確保等を図るための「危険物質及び有害物質の海上輸送に伴う損害についての責任並びに賠償及び補償に関する国際条約（仮称）」（ＨＮＳ条約）案の検討を進めている。

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

（地球温暖化問題）〔２－10－１図〕

２－10－１図　岩手県三陸町綾里と南鳥島で観測された大気中の二酸化炭素濃度の日別値（1993年）



注　気象庁資料による。

気象、水象、地象等の総合的な観測・監視・予測等を行っている気象庁では、地球温暖化の実態解明を進めるため、世界気象機関（WMO）が推進している世界気象監視（WWW）計画や全球大気監視（ＧＡＷ）計画等に基づく全球的な監視網の一翼として観測・監視体制の強化を図っている。

WMOの大気バックグランド汚染観測網（ＢＡＰMON）の南鳥島基準観測所では、二酸化炭素に加え、６年１月からは地上オゾン、メタン、一酸化炭素の濃度観測を開始し、７年１月からは大気混濁度の観測を開始する予定である。また、５年４月から（財）日航財団との協力により実施している日本－オーストラリア・ケアンズ間

の上層大気中の温室効果気体の定常観測は、６年７月から観測航路をシドニーまで延長して行われている。海洋気象観測船「凌風丸」は、北西太平洋域の洋上及び海水中の温室効果気体、海水中の有機炭素、有機窒素の観測を行っている。なお、「凌風丸」の新船建造が５年度から３か年計画で進められている。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、「WMO温室効果気体世界資料センター」の役割を兼ねる気象庁の「温暖化情報センター」において収集・管理・提供を行っており、温室効果気体と気候変動の動向についての評価を行い、毎年「地球温暖化監視レポート」として公表しているが、５年度は温室効果気体と気候変動の動向、異常気象及びオゾン層の状況等についての総合的評価を取りまとめた「近年における世界の異常気象と気候変動～その実態と見通し～(V)」（通称：異常気象レポート'94）に含めて公表した。

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行っている。

また、海上保安庁の「日本海洋データセンター」では、各種共同調査に参画し、これらにより得られた水温、海流、海水中の二酸化炭素含有量等海洋データを一元的に収集・管理・提供を行っている。

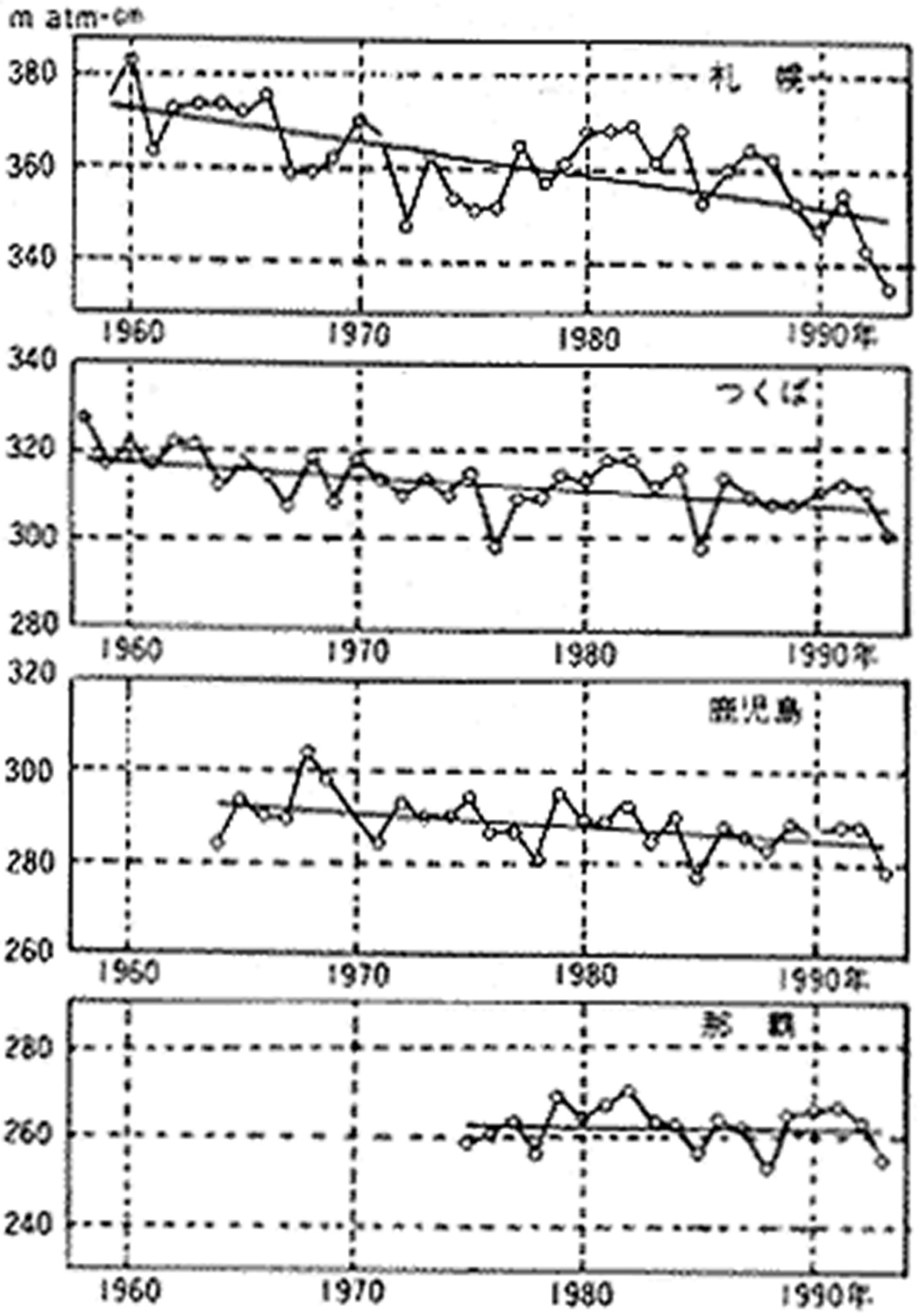
このほか、気象庁では、WMOが推進している世界気候研究計画（ＷＣＲＰ）に沿って、大気中の二酸化炭素増加に伴う気候変動予測を気候モデルにより行っており、その成果は７年秋に公表予定の「気候変動に関する政府間パネル（ＩＰＣＣ）」第二次報告書にも反映されることとなっている。また、雲の地球温暖化への影響、二酸化炭素等の大気－海洋間の循環等の研究も進めている。

さらに、地球規模の気候変動における海洋の役割等を把握するため、地球温暖化に関する国際プロジェクトである世界海洋循環実験（ＷＯＣＥ）に参画しており、５年度には海上保安庁が「昭洋」により北緯30度線上で、６年度には気象庁が「凌風丸」により東経137度線上で、ＷＯＣＥ海洋各層観測基準に基づく詳細な観測を実施した。

（オゾン層の破壊）〔２－10－２図〕

２－10－２図　日本のオゾン全量年平均値の推移

2－10－2図　日本のオゾン全量年平均値の推移



注　気象庁「オゾン層観測報告1993」による。

気象庁の観測・解析結果によれば、極域を除く全球平均オゾン全量は10年間に約３％の割合で減少しており、５年には南極で過去最大規模のオゾンホールが観測された。国内においても札幌で４年11月以降12月を除き５年６月まで、その月における過去最低のオゾン全量を記録し続けるなど、オゾン層の破壊が進行していることから、さらに観測体制を強化するため、６年１月から南鳥島においてオゾン層の観測を開始したほか、オゾン層及びオゾン層破壊物質の観測・解析及び関連の研究を推進している。

（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画し、廃油ボールの漂流・漂着状況の調査を行っている。さらに、旧ソ連・ロシアによる放射性廃棄物投棄海域における影響を把握するため、６年３月から４月にかけて、日本海の投棄海域において職員を派遣して日韓露の共同放射能調査を実施し現在分析中であるが、簡易測定の結果では異常は見られなかった。

また、気象庁は日本周辺及び西太平洋海域の海洋変動の監視及びエルニーニョ現象の予測モデルの開発を行っており、エルニーニョ監視センターではエルニーニョ現象等の大規模海洋変動等の監視・予測を行い、その成果をエルニーニョ監視速報等により公表している。

(2) 環境と調和した運輸の構築

地球温暖化問題については、２年10月に「地球温暖化防止行動計画」が定められ、我が国として二酸化炭素（ＣＯ2）等の温室効果ガスの排出を抑制するための各種対策が講じられている。国内のＣＯ2排出量の約２割をしめる運輸部門についても、自動車燃費の改善や天然ガス自動車等の普及促進等の省エネルギー・ＣＯ2排出抑制対策を交通機関ごとに進めるとともに、貨物輸送における内航海運、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Ｃ０2排出量の少ない交通体系の形成を進めている。

また、地球温暖化により海面が上昇した場合、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ことが予想されるため、臨海部への影響の予測と被害を防止するための具体的な対策について国内的な検討を進めている。

オゾン層保護に関しては、自動車整備等におけるカーエアコンからの特定フロンの大気中への放出の抑制指導、回収再利用の検討、船舶における特定ハロンの使用抑制の指導等を行うとともに、各種運輸関連施設、設備についても、これらを使用しないものへの転換を促進するための税制上の優遇措置等を講じている。

海洋汚染に関しては、２年11月に採択されたＯＰＲＣ条約の早期締結に向けた検討を進めている。

(3) 国際的な協力

運輸分野における環境関係の発展途上国に対する国際協力については、わが国における技術、経験の蓄積を生かし、①鉄道等公共交通機関の整備によるエネルギー効率が良く環境負荷の少ない交通体系の形成、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環境負荷の低減・抑制、③気候変動に関する観測・監視体制の整備、④海洋汚染防止能力の向上等の分野において積極的な協力を実施している。

また、運輸基盤施設の整備等の国際協力に関し、開発途上国の環境保全に十分配慮するための指針の作成を３年度から順次進めてきており、すでに、港湾、鉄道、航空の３分野について実施し、引き続き６年度には都市交通について作成することとしている。

このほか、アセアン諸国における地域油防除体制整備を支援するため、我が国が油防除資機材や情報システムの供与を行う「ＯＳＰＡＲ計画」については、当初５年度からの３年計画で実施を予定していたが、前倒しして５年度中に概ね完了した。

第２節　環境・エネルギー対策の推進

１　大気保全・騒音対策

(1) 自動車からの排出ガス対策

自動車排出ガス対策については、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、窒素酸化物(ＮＯｘ)及び黒煙の規制強化及び粒子状物質の規制を実施しているところである。

さらに、同答申の長期目標値のうち、ガソリン中・重量車については、６年、７年に規制強化を実施することとしており、ディーゼル車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、首都圏、阪神圏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、４年５月に成立した「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、５年２月に策定した「運輸業に係る特定地域における自動車排出窒素酸化物の排出の抑制を図るための指針」を着実に実施するとともに、車検制度を用いた使用車種規制を５年12月から実施している。また、税制上の措置等により規制適合車への代替を進めている。

さらに、低公害車（メタノール自動車、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車、電気自動車）の普及も重要な課題であり、これらについて技術開発の状況等を踏まえ、技術上の基準等の整備を行うとともに、普及のための税制上の優遇措置、日本開発銀行等による低利融資、運輸事業振興助成交付金等による助成措置を講じているほか、５年度においては、大宮市、東大阪市に地下式の大型メタノール燃料スタンドが開設されるなど、普及のための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過度に自動車交通に依存しない交通体系の整備を推進している。

(2) 船舶からの排出ガス対策

船舶からの排出ガス問題については、現在ＩＭＯにおいて進められているＭＡＲＰＯＬ73／78条約の新附属書策定のための審議に引き続き積極的に参加するとともに、排出ガス低減技術の研究開発等を推進している。

また、この新附属書に基づく国際的規制が実施されるまでの間においても可能な限り排出ガスの抑制に努めるよう、海運業界等に対して指導を行ったところである。

(3) 自動車騒音対策

自動車騒音対策については、加速走行騒音規制の一層の強化を提言した４年11月の中央公害対策審議会中間答申「今後の自動車騒音低減対策のあり方について」を踏まえ、早期規制強化を目指している。

(4) 鉄道騒音対策

新幹線の騒音対策については、「新幹線鉄道騒音対策要綱」等に基づき関係旅客鉄道会社に対し防音壁のかさ上げ、パンタカバーの取付け等の対策の実施等について指導を行っている。

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。

さらに、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て４年３月に設置した「鉄道騒音等対策会議」の場を活用し、騒音対策に関する検討を行っている。

(5) 航空機騒音対策

航空機騒音対策については、新騒音基準に適合しない航空機の運航を７年４月１日以降段階的に制限する旨の航空法改正をはじめとする発生源対策と、学校・住宅等の防音工事や空気調和機器の更新、移転補償、緩衝緑地帯やエアフロントオアシス（親空港親水公園）の整備等の空港周辺対策を施策の両輪として、種々の対策を講じてきており、今後とも積極的にこれらの施策を推進し、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。

また、福岡空港騒音訴訟については、６年１月、最高裁判所判決により、夜間飛行差止請求は却下、過去の損害に関する賠償請求は一部認容する旨の判決が確定した。なお、将来の損害に関する賠償請求については、福岡高等裁判所で却下された後、原告が上告しなかったため、高等裁判所判決で確定した。

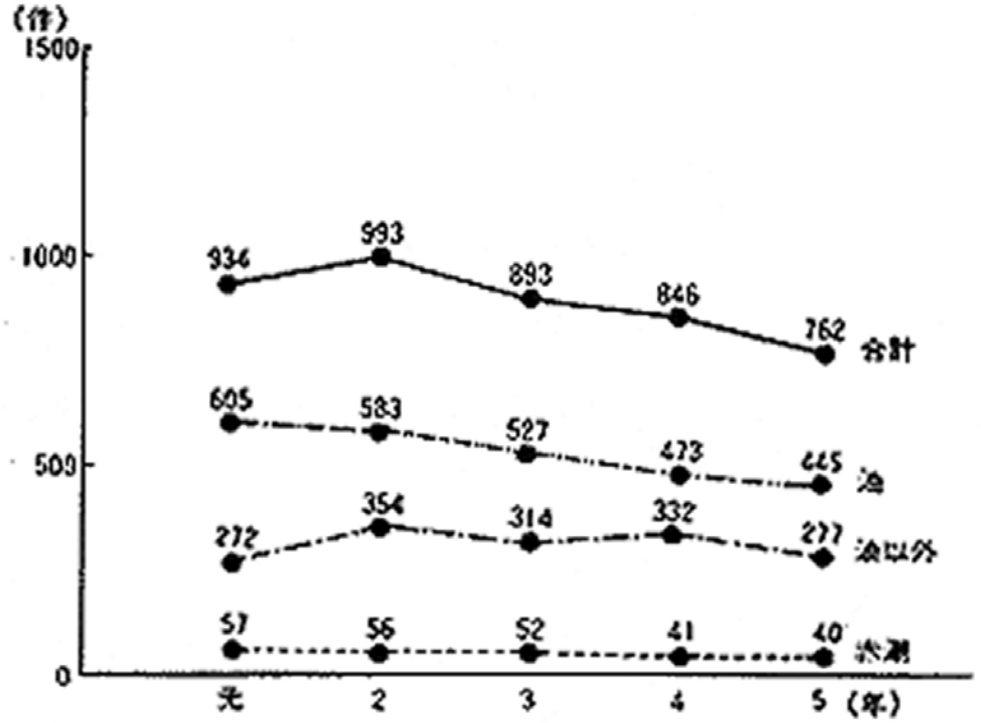
２　海洋汚染対策

(1) 海洋汚染の状況、取締り、防除対策

（海洋汚染の状況）〔２－10－３図〕

２－10－３図　海洋汚染発生確認件数の推移（汚染種別）

2－10－3図　海洋汚染発生確認件数の推移（汚染種別）



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。

５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、762件であり、４年より84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、重金属等による汚染状況は全体的に低いレベルである。旧ソ連・ロシアによる放射性廃棄物投棄に関する日本海の放射能調査では、５年度は異常値は認められていないが、今後も放射能調査を継続する。

（監視取締り）

海上保安庁は、海洋汚染が発生する可能性の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環境保全のために監視取締りを実施しており、５年には、海上公害関係法令違反を1,351件送致したほか、国際条約（ＭＡＲＰＯＬ73／78条約）に基づき公海上での外国船舶による油の不法排出に対し、14件の旗国通報を行った。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、全国主要部署に配置している排出油防除資機材を使用して排出等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) タンカー等に対する対策

５年７月より、船舶からの油の排出基準の強化やタンカーに対する二重構造の義務付けを行ったほか、二重構造タンカーの導入を促進するために特別償却等の税制上の優遇措置や開銀融資比率の引き上げ措置を講じている。

一方、５年１月に発生したシェットラシド諸島沖の大規模な油流出事故、スマトラ北方沖合タンカー衝突事故等を始め、大型タンカーによる事故が相次いだことから、国際的な取組みを進めるべき事項についてはＩＭＯにその検討を積極的に進めるよう働きかけ、５年11月の総会決議等に反映させるとともに、アセアン海域における地域油防除体制整備を支援するＯＳＰＡＲ計画を前倒しして実施し、５年度中に概ね完了した。また、「タンカー輸送の安全対策に関する懇談会」を開催し、運航管理体制の充実・強化、船員の教育訓練及び資質の向上、タンカーの二重構造化の推進、事故発生時の緊急対応体制の整備等について対策を取りまとめたほか、通商産業省とともに「タンカーによる輸送問題に関する合同懇談会」を開催してアセアン海域における石油の安定輸送確保のための体制整備等について提言をとりまとめ、これを受けて５年12月、船主団体、荷主団体等を会員とする「アセアン海域石油安定輸送協議会」が設立された。

また、タンカー事故の油濁損害賠償保障制度の充実を図るため、６年６月に船舶所有者の責任限度額の引上げや国際基金からの補償限度額の引上げ等を主な内容とする油濁損害賠償保障法の改正を行い、４年11月に採択された油濁２条約の改正議定書（92議定書）を６年８月に締結した。

３　港湾等における環境対策

(1) 海域環境の改善

港湾における浮遊ゴミの回収のための清掃船の整備を行うとともに、東京湾等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６年度は福山港等13港で実施するとともに、より快適な海域環境の創造を総合的に実施する「シーブループロジェクト」の一環として、水質・底質の浄化や生物相の回復を図る覆砂海浜整備等を６年度は瀬戸内海、松島港等２海域８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６年度は北九州港等36港及び大阪湾で実施している。特に大阪湾圏域では、２府４県内において生じた廃棄物を広域的に処理するための最終処分場を整備するフェニックス事業を行っており、２年１月から廃棄物を受け入れている。

４　省エネルギー問題への取組み

21世紀に向けて世界的にエネルギー需要が増大する中で、地球温暖化問題、将来の石油等化石燃料の需給の逼迫化問題等に対応するため、省エネルギーの推進が大きな課題となっている。

運輸部門は、我が国のエネルギー消費の24％を占めているが、このうち自動車のエネルギー消費量の占める割合は87％に達しており、そのほとんどは乗用車及びトラックが占めている。このため、運輸部門、特に自動車の省エネルギーを推進することが不可欠である。

運輸省としても、大量輸送機関の利用の促進により省エネルギー型の交通体系を構築するとともに、各交通機関の省エネルギー対策を推進しているところである。

第11章　運輸における安全対策・技術開発の推進

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６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（航）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並びに適時に的確な予報・警報等の提供、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。

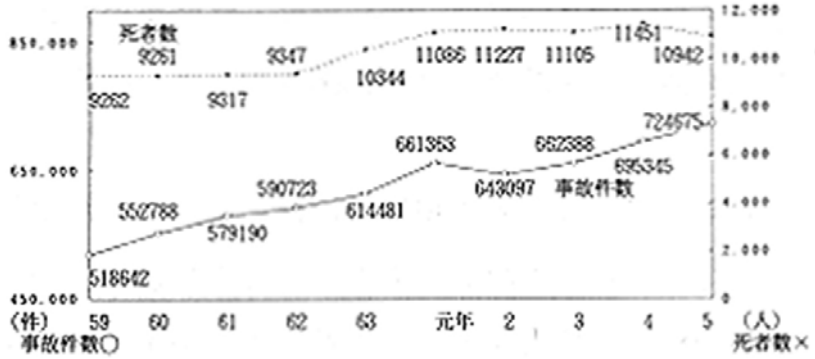
１　交通事故の概況〔２－11－１図①,②〕〔同図③,④〕

２－11－１図　最近の交通事故状況　①道路交通 ②鉄軌道交通

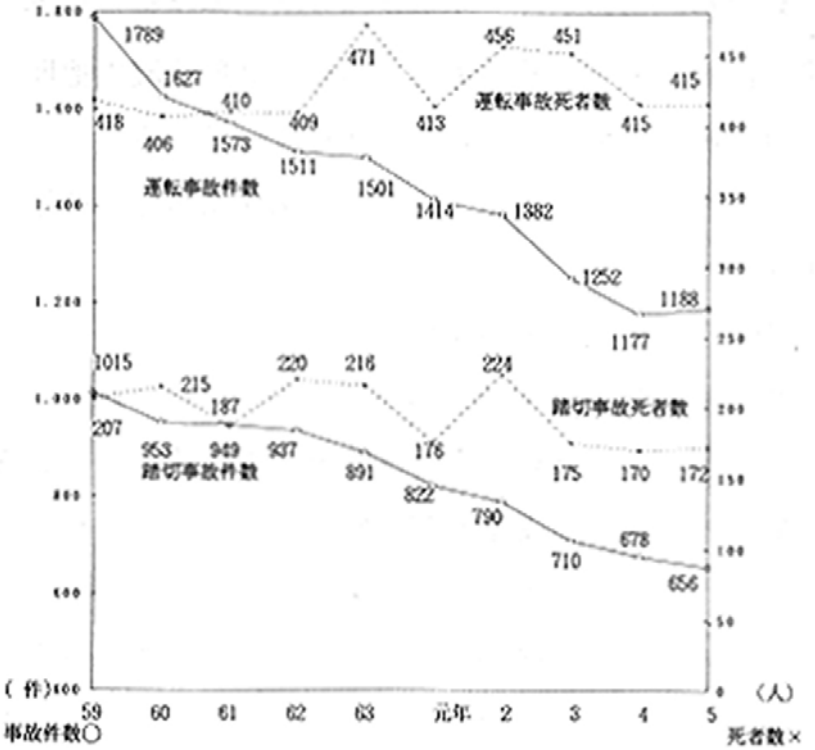
2－11－1図　最近の交通事故状況

(1)　交通事故件数と死者数の推移

①　道路交通



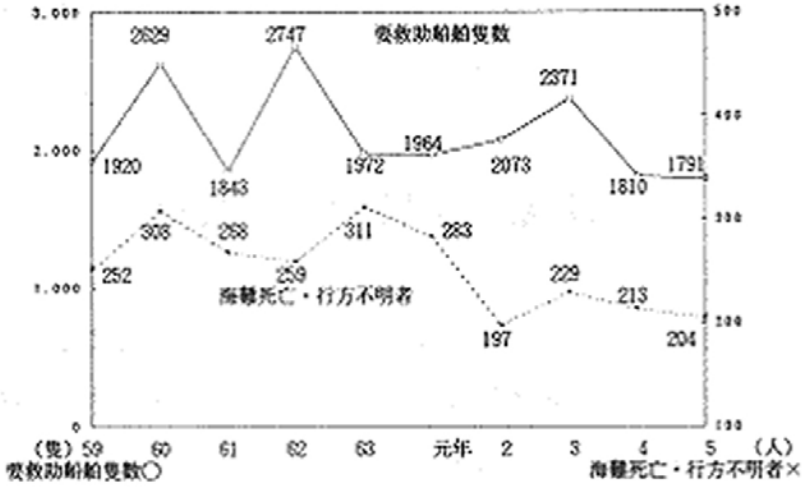
②　鉄軌道交通



注　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(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。

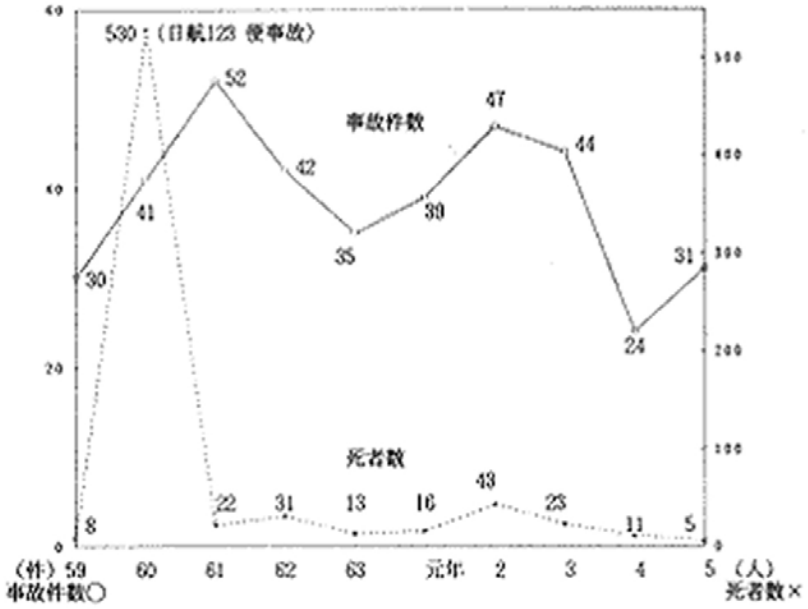
2－11－1図　最近の交通事故状況　③海上交通 ④航空交通

③　海上交通



注　平成5年については上記のほかに「北海道南西沖地震」に伴う海難がある。

④　航空交通



注　航空機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の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。

道路交通事故による年間の死者数が６年連続で１万人を記録し、依然としてきわめて厳しい状況にある（５年の交通事故死者数10,942人）。

鉄軌道交通の事故は長期的には減少傾向が続いているが、大阪市交通局南港ポートタウン線において重大事故が発生した（５年10月、負傷者数217人）。

海上交通においてはプレジャーボート等の海難の割合が高くなっている（５年全要救助船舶隻数のうち33%）。

航空交通においては６年４月名古屋空港において中華航空機の墜落事故が発生（死者264人、負傷者７人）した。

２　交通安全の確保

(1) 道路交通の安全対策

自動車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を踏まえて、５年４月及び６年３月に安全基準の拡充強化を行ったところである。

今後も、本答申を踏まえ、(財)交通事故総合分析センターの実施する交通事故の調査分析の活用を図りつつ、事故回避、被害軽減等のための自動車の安全基準のより一層の拡充強化、研究開発の推進等を行い、自動車の安全性の一層の向上を図ることとしている。

自動車の検査及び点検整備については、自動車の安全確保及び公害防止の一層の充実を図るため、５年６月の運輸技術審議会答申に基づき道路運送車両法を改正した。現在、その円滑な施行に向けて、自動車ユーザーの保守管理意識の高揚対策等所要の措置を講じているところである。

さらに、引き続き、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行く必要がある。

具体的には、自動列車停止装置（ＡＴＳ）等の運転保安設備の整備、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、厳正な服務と適性な運航管理の徹底等による安全運航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

踏切事故の防止のため、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、５年度においては、立体交差化83箇所、構造改良349箇所、保安設備の整備219箇所の改良が行われた。

運輸省は、これら踏切整備のために、必要な資金を財政投融資により確保するとともに、地方公共団体と協力して、一定の要件を満たす鉄道事業者に対し、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

５年度には、港内の船舶の安全性を確保するため、酒田港等70港で防波堤、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性を確保するために、室津港等12港の避難港を整備するとともに、関門航路等16航路の拡幅、増深を行った。

(b) 航路標識の整備

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、灯標等の航路標識の整備を推進しており、６年10月から広域電波航法システム（ロランＣ）を新島局を主局とする新しいチェーン構成で運用するとともに、隣接国のロランＣとリンクした国際協力チェーンの試験的な運用（試験電波の発射）を７年１月から開始すべく検討を進めている。また、船舶交通のふくそうする東京湾、瀬戸内海において海上交通情報機構の整備・運用を行っており、６年度から、９年度の運用開始を目途に瀬戸内海の来島海域において整備をおこなっているほか、６年７月から海上交通に関する情報提供と港則法に基づく港内航行管制を一元的に行う名古屋港海上交通センターの運用を開始した。さらに、米国が運用している人工衛星を用いた電波航法システムであるＧＰＳで得られた位置の精度を一層向上させる海上用ディファレンシャルＧＰＳの整備に向け検討を進めている。

(c) 海図等の整備

海上保安庁は、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利便性を有する電子海図表示システムに必要な航海用電子海図の開発に着手し、６年度に最初の航海用電子海図を刊行する。

(ｲ) 航行安全対策

海上保安庁は、海上交通安全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ず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。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。

(ｳ) 旅客船の安全対策

旅客船に対して、運航管理者の選任、運航管理規程の作成を柱とした安全運航管理体制の整備・充実を図っている。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安全運航に万全を期すよう指導監督している。また、６年５月に「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）が改正され、強制化されることとなった国際安全管理コード（ＩＳＭコード）の実施に向けて準備を進めている。

(ｴ) 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

海上保安庁は、海難防止強調運動を展開するほか、海難防止講習会、海上安全教室等を実施し、海難防止思想の普及及び高揚等を図るとともに、種々の安全指導を行っている。また、海洋レジャー愛好者自らの責任の下に安全を確保することが肝要であるとの考え方から、(財)日本海洋レジャー安全振興協会、小型船安全協会等民間団体が行う安全活動を積極的に支援している。

海上技術安全局は、プレジャーボート等の船型及び操縦方法の多様化、海難の増加傾向等に伴い、小型船舶操縦士指定養成施設等関係機関に対して、プレジャーボート等の安全な航行に関する啓蒙及び指導の徹底を図るよう引き続き指導している。

なお、小型船舶操縦士の免状は、５年11月からＡ４サイズを定期券程度のサイズに小型化され、携行の便宜が図られている。

(ｵ) 船舶の安全性の確保

船舶の安全性を国際的な統一基準により確保するため、我が国は、国際海事機関におけるＳＯＬＡＳ条約の改正の審議に積極的に参加するとともに、「1977年の漁船の安全のためのトレモリノス国際条約に関する1993年のトレモリノス議定書（仮称）」に基づくアジア地域ガイドラインの策定準備を我が国が中心となって進めている。また、６年５月の第２回ＳＯＬＡＳ条約締約政府会議で行われた同条約の改正（船舶の安全運航管理体制の充実・強化を目的としたＩＳＭコード、水中翼船等の基準を定める高速船コード、タンカー及びばら積み運搬船の検査強化ガイドライン並びに船舶の操作要件に係る外国船舶の監督等）の発効にあわせ、今後、国内法制化及び実施体制の整備に順次着手することとしている。

さらに、一般危険物については、同条約の改正に伴い関係省令の改正（５年12月）を行い危険物輸送の安全を強化した。また、今後、高レベル放射性廃棄物の返還輸送が予定されており、国内輸送も含め放射性物質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。

小型船舶については、造船技術の進歩等により必要性の薄れてきた基準を緩和するとともに、救命設備等人命の安全に直結する基準について合理化する等、小型船舶に係る検査体制及び安全基準について関係省令を全面的に改正（６年５月施行）したところである。

なお、船舶の関係法令等の適用の基準として用いられている総トン数、国際総トン数等の測度について適正な実施に努めている。

一方、近年、世界的にタンカー等の海難事故が頻発している中で、事故防止における人的要因の重要性が認識され、国際海事機関（ＩＭＯ）において、「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直基準に関する国際条約（ＳＴＣＷ条約）」の包括的見直し及び新たに漁船のＳＴＣＷ条約の草案の策定作業が行われており、我が国もこの動向に適時適切に対応することとしている。

(ｶ) 外国船舶の監督（ポートステートコントロール）体制の強化

ＳＯＬＡＳ条約、ＳＴＣＷ条約等の国際基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）の排除が国際的に問題となっており、我が国においても、ポートステートコントロール（ＰＳＣ）の充実強化に努めてきている。

特に、ＰＳＣは、国際的な協力体制の下での実施がより効果的であることから、欧州地域における協力体制（パリＭＯＵ）を参考に、５年12月、アジア太平洋地域においても、６年４月から海事当局によってＰＳＣが協力して実施されている。このため、今後もＰＳＣの一層の強化を図るとともに、海運・造船先進国の国際的な責務として、地域内各国への積極的な協力等を推進する。

(ｷ) 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、「救急救命士」の国家資格を有する職員による高度な応急処置を行う救急救命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、沿岸で多発する海難に対応するため、民間海難救助組織の育成強化に努めている。このほか迅速・的確な捜索救助等を目的とし、衛星通信技術等を利用した新しい遭難・安全通信システムである「海上における遭難及び安全に関する世界的な制度」（ＧＭＤＳＳ）に対応するため、関連主要施設の整備を行い、捜索救助のための通信系であるＣＯＳＰＡＳ／ＳＡＲＳＡＴシステム等及び海上安全情報の通信系であるＮＡＶＴＥＸシステム等を運用している。なお、平成７年２月には、日本船舶の利便に資するため、日本語によるＮＡＶＴＥＸ航行警報の提供を開始することとしている。

(ｸ) 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、迅速かつ的確な海難原因の究明に努めており、５年には、837件の裁決の言渡をしている。また、特に社会的影響が大きい海難については、重大海難事件として指定し、集中的な調査・審判により、早期の原因究明を図っている。５年に指定した重大海難事件は５件であり、そのうち、２月21日に長崎県五島沖で漁船第七蛭子丸が転覆沈没し、乗組員19名が行方不明となった事件、２月23日に神戸港沖で貨物船菱南丸と中国籍貨物船が衝突し、菱南丸が沈没し、同船乗組員５名が死亡した事件の２件については、いずれも６年３月にその裁決の言渡をしており、他の３件は第一審に係属中である。

(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、方位・距離情報提供施設（ＶＯＲ／ＤＭＥ等）、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）等の航空保安システム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。

５年度においては、本郷、紋別及び石見のＶＯＲ／ＤＭＥ等及び広島ＩＬＳの整備を完了し、運用を開始した。

一方、今後予想される航空交通の増大等のニーズに適切に対応するためには、現行の地上支援型航空保安システムでは、電波覆域等による限界があることから、新たな航空保安システムを構築することが緊急の課題となってきている。このため、５年９月に「次世代の航空保安システムのあり方について」航空審議会に諮問し、６年６月に答申を得た。

答申においては、次世代の航空保安システムの中核をなすものは、衛星航法、航空衛星通信、自動従属監視からなる航空衛星システムであると位置付けており、特に、北太平洋上における航空交通の増大等に的確に対応するためには、航空衛星システムが必要不可欠で、21世紀早々には実運用が可能となるように航空衛星システムの整備を図る必要があると指摘されている。

運輸省においては、この答申を踏まえ、運輸多目的衛星を用いて、より安全で効率的な航空交通の確保を行うことができる次世代の航空保安システムを６年度から段階的に整備を進めているところである。

(ｲ) 航空気象施設の整備

気象庁は、航空機の運航の安全性、定時性、経済性を確保するため、風・滑走路視距離・気圧等の観測装置、予報・通報のための情報処理・通信機器等を整備し空港における気象観測や航空機のための予報等を行っている。また、関西国際空港及び新東京国際空港に、低層の風の急激な変化（ウインドシヤー）を探知することができる空港気象ドップラーレーダーの整備を進めている。

(ｳ) 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程に定めるよう義務づけられており、運輸省ではこれらの規程の認可、安全性確認検査等による運航管理体制の確認等を行い、必要に応じ改善を求めるなど所要の指導、監督を行っている。

(b) 乗員の養成

航空会社では業績低迷により操縦士の稼働には余裕があるものの、今後の定年退職者数の増加等もあり、操縦要員の採用は規模を縮小しつつ継続している。その供給源は航空大学校、自社養成、防衛庁からの割愛及び外国人等多様化してきているが、運輸省ではその技能の水準の維持について各社への指導を行っている。

(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、６年度には、レーダー管制実習装置、気象情報表示装置及び進入管制実習装置等の更新整備を、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ＲＤＰシミュレーター及びＲＤＰシステム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線検査や金属探知機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、国際線においてすべての受託手荷物のＸ線検査等を実施するなど爆破防止対策の強化に努めている。

(ｴ) 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疲労、腐食等による機体の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。

(ｵ) 事故防止等指導強化

航空運送事業者については、運航規程・整備規程の認可、安全性確認検査等を通じ、運航及び整備体制等の充実を図るよう指導している。

特に、６年４月26日に名古屋空港において発生した中華航空機の事故については、航空事故調査委員会による経過報告等を踏まえ、事故機と同型機等を使用する我が国航空運送事業者に対する自動操縦装置の使用に係る規程の徹底等所用の安全対策を指導し、事故防止に万全を期することとしたところである。

小型航空機については、法令及び安全関係諸規定の遵守、無理のない飛行計画による運航の実施、的確な気象状況の把握、操縦士の社内教育訓練の充実等について指導を行っている。

また、スカイレジャーについては、関係団体等を通じて事故防止の指導を行っている。

(ｶ) 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資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業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。

(ｷ) 緊急時に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の間で取り決めを行い、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、関係機関との合同訓練を定期的に行い、捜索救助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) 気象情報の提供等

気象庁は、昭和63年度からＬ－ＡＤＥＳＳ（地方中枢気象資料自動編集中継装置）の更新整備を進め、平成５年度の沖縄をもってコンピュータネットワークの全国展開を完了した。

また、量的予報の拡充及びより的確な防災情報の提供を柱とする気象業務の強化・充実を図るため、６、７年度の２ケ年でＣＯＳＭＥＴＳ（気象資料総合処理システム）を更新整備する。観測装置については、気象レーダーの更新（札幌レーダーを小樽市の毛無山に移設・更新：２年計画の初年度目）、積雪深計の更新（20ケ所）、高層気象観測自動処理装置の整備（輪島、名瀬）等を実施して近代化、効率化を図ることとしている。また、関西国際空港及び新東京国際空港に航空機の離着陸に重大な影響を与えるウインドシヤーを探知することができるドップラーレーダーを整備し、航空気象観測体制を強化することとしている。

海洋に関する情報については、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・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・予報精度の一層の向上を図っている。また、エルニーニョ監視センターでは、世界的な異常気象の原因の一つであり気候変動にも大きな影響を与えるエルニーニョ現象の解析及び情報の提供を行っている。

(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。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（ＥＰＯＳ）」を運用しているが５・６年度には、同システムの改良更新を行う。また、５年度に整備した津波地震早期検知網及び緊急情報衛星同報システムによる迅速な津波予報発表体制の確立を図るとともに、これらにより地震・津波情報の高度化が可能になる基盤が整備されたこと等の状況に鑑み、気象審議会に「今後の地震・津波情報の高度化のあり方について」諮問を行い、10月６日答申を受けた。さらに、顕著な地震活動等に対して的確な地震情報の提供を図るため、通常の地震観測網を補完する地震機動観測業務を強化することとしている。なお、６年６月24日札幌管区気象台に地震火山課を設置し、体制を強化している。

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火山の常時監視を行い、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。噴火等の異常時には、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。また、６年度には、東京管内の普通観測火山の観測強化を図るため、震動観測データの気象庁本庁へのテレメータ化及び観測機器の改良更新を図る。これらの観測成果に基づき、緊急火山情報及び臨時火山情報等を関係都道府県知事等防災機関に適時適切に通報・伝達する。

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

鉄道事業は、鉄道施設について鉄道運転規則及び軌道運転規則に基づく定期点検等を行い、危険箇所を早期に把握するとともに、必要に応じ橋梁等の構造物の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恐れのある箇所の点検を強化し、災害防止に努めている。運輸省においては、旅客会社等が行う防災施設の設置のうち、治山、治水等の公共防災事業に準じるものについて、所要の助成措置を講じている。また、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を中心に、耐震強化岸壁等の整備を実施しているほか、既存の岸壁等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

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、立川広域防災基地については６年７月から運用を開始している。

(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、救急医療資器材の整備等消防体制と救急医療体制の整備を進めている。特に、６年４月の名古屋空港における中華航空機事故を契機に、改めて消火救難体制の総点検を行いその強化充実を図るよう努めるとともに、地方公共団体が管理する空港に対しても同様の指導を行った。

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、除雪期の航空機運航の安全性及び定時制確保に努めている。

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・資産が集積する“みなとまち”を高潮、侵食、津波等の自然災害から守り、良好な海岸環境を創出する「ふるさとの海岸づくり」を進めており、東京湾、伊勢湾、大阪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・土佐沿岸での津波対策、熱海港海岸等での海岸環境整備事業等を推進している。

特に、全国の海岸の中で他の模範となるような海岸を選定し、「ふるさと海岸整備モデル事業」及び「ビーチ利用促進モデル地区制度」を活用して「白砂青松」の再生や、大規模で複合的なビーチの整備を推進している。

(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等について、５年においては、１月の釧路沖、２月の能登半島沖、７月の北海道南西沖と３件の地震のほか１月の冬期風浪、７月の豪雨、８月の台風７号、９月の台風13号等の被害により、合計約380億円の被害が発生した。このうち釧路沖地震と北海道南西沖地震の被害総額は約260億円にのぼり、全体の68.5％を占める。これらの被害及び３年、４年に発生した被害を早期に復旧させるため、５年度に実施した災害復旧事業費は約331億円である。

3　我が国における地震・津波災害への対応

(1) 北海道南西沖地震への対応

５年７月12日22時17分頃、北海道南西沖の深さ34kmを震源とするマグニチュード7.8の地震が発生し、気象庁は、22時22分に北海道の日本海沿岸と太平洋沿岸等に津波警報・注意報を発表した。

港湾関係では、奥尻港、函館港等の道南７港において岸壁、物揚場等に沈下、亀裂といった被害が発生しており、港湾機能の早期回復をめざし、被災した施設の復旧工事に力を入れている。

海上保安庁は、北海道南西沖地震後の緊急研究として、深海用サイドスキャンソナーを使用して震源付近海底の微細地形を測量し、震源の西側で海底が圧縮されてできたとみられる構造を発見し、地震発生のメカニズムを知るための基礎資料とした他、地震による奥尻島周辺の地殻上下変動の実態を明らかにするため、同島の周辺の水上岩の高さを測定し、同島の沈降現象を解明した。

(2) 雲仙岳噴火災害への対応

気象庁では、雲仙岳の活発な火山活動に対処するため、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。また、土石流の発生し易い状況は続いており、長崎海洋気象台では、体制を強化し、注意報・警報の適切な発表、防災機関への適切な対応に努めている。

港湾局においては、港湾管理者との連絡調整を図りつつ、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。

海上保安庁は、発災後から、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おり、現在も引き続き情報の収集に努めるとともに避難民の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。

(3) 8月豪雨、台風13号等による土砂災害への対応

鉄道関係においては、ＪＲ九州本社に災害復旧本部を設置する等、被害状況の調査及び、復旧工事を行い5年11月29日までに全線復旧した。

港湾関係においては、港湾施設等の被害で緊急に復旧を要する箇所については、既に応急工事を完了させ、本格復旧工事についても鋭意施工中である。

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」とすることが決定され、これを受けて政府は、元年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。また、中間年にあたる平成6年5月に横浜市において「国際防災の10年」世界会議が開催されたところである。運輸省、海上保安庁及び気象庁としても国際防災10年の活動に積極的に対応している。

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月には運輸技術審議会より諮問「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。同答申は運輸技術施策全般にわたるそれぞれの技術につい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、今後も引き続き、同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) 21世紀に向けての技術開発のあり方

６年６月に、運輸技術審議会の諮問第19号「21世紀に向けての鉄道技術開発のあり方について」に対する答申が行われ、来るべき世紀を展望して鉄道が魅力ある交通機関として更に発展していくために取り組むべき技術開発課題を明確にするとともに、これを効率的に推進するための方策や推進体制等、21世紀に向けての鉄道技術開発のあり方について基本的な考え方が提言された。今後は本答申をもとに、国はもとより鉄道技術開発にあたる関係者が重点技術開発課題である「ＳＵＣＣＥＳＳ21計画」を始めとして技術開発を積極的に進めるとともに、技術開発の活性化、効率化のための施策を講じていくこととしている。

(2) 超電導磁気浮上式鉄道

昭和37年に国鉄が開発を始めた超電導磁気浮上式鉄道は、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より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上げており、平成５年１月からは新しい車両ＭＬＵ002Ｎを使用して走行実験を行っている。

また、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、11年度末までに実用化のめどを立てる予定である。

(3) 常電導磁気浮上式鉄道

昭和49年より日本航空が開発を開始したＨＳＳＴについては、エイチ・エス・エス・ティ開発(株)に技術等が継承されて現在に至っており、平成３年５月からは中部エイチ・エス・エス・ティ開発(株)が、愛知県内の実験線（全長1.5km）で実用化のための各種試験を行っている。また、運輸省でも安全性、信頼性等に係る検討を行い、最高速度100km/h程度のシステムについて実用化に対し技術的な問題点はないとの結論を得ている。

(4) 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ており、新幹線では最高速度300km/h台の営業運転を目指した次世代の高速試験車両による走行試験、在来線では最高速度160km/h程度の営業運転を

目指した車両の開発がＪＲ各社等において進められている。運輸省としても、(財)鉄道総合技術研究所における高速化に伴う騒音対策等の基盤的技術開発に対し、補助金による支援措置を講じている。

(5) オンレールトレーラー等の開発

環境問題、省エネルギー化等に対応する観点から陸上貨物輸送の鉄道へのモーダルシフトを促進するため、鉄軌道上は貨車、道路上はトレーラーとなるオンレールトレーラーに係る技術開発を進めているほか、鉄道施設の保守・検査に係る労働環境の改善や将来の労働力不足に対応する観点から省力化・効率化が急務となっているため、保守・検査の近代化のための技術開発を促進している。

２　港湾技術の開発〔２－11－２図〕

２－11－２図　二重円筒ケーソン式防波堤



４年６月に発表した港湾の技術開発に関する長期政策を踏まえ、港湾技術研究所や各港湾建設局等が技術開発のアクションプログラムを策定し、技術開発を推進している。

港湾工事の省力化や安全性の向上をめざした大型ケーソン製作の自動化技術、パネルシステムケーソン、異形ブロックの撤去・据付装置、水中施工ロボットの開発、沿岸域環境の高質化をめざした干潟造成技術や礫間接触酸

化工法による海水浄化技術の開発、大都市直下型大地震に対する臨海部施設の耐震設計手法の高度化に関する研究等を行っている。また、テクノスーパーライナー（ＴＳＬ）の導入に向けて、ＴＳＬ対応の高速荷役機械及びターミナルの荷役システムの開発も行っている。なお、大水深域における経済的な防波堤整備を目標として運輸省が中心となり開発した二重円筒ケーソン式防波堤に、世界的に権威のある「1994年プレストレストコンクリート構造物最優秀賞（ＦＩＰ賞）」が我が国で初めて授与された。

一方、民間に対し技術開発を支援するため、「港湾に係る民間技術の評価制度」、「新技術活用パイロット事業」や各種税制措置等の充実に努めている。また、６年４月に「港湾の施設の技術上の基準」の見直しを行い、臨港交通施設・マリーナ等に関する基準を一部改正した。

３　造船技術の開発〔２－11－３図〕

２－11－３図　テクノスーパーライナー実海域模型船



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次世代船舶の研究開発として、現在、テクノスーパーライナー、高信頼度舶用推進プラント及び新形式舶用電気推進システムの研究開発を推進している。テクノスーパーライナーは、航空機やトラックよりも大量の貨物（積載重量1,000トン）を従来の船舶の２倍以上の高速（速力50ノット）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の

推進に貢献することが期待される新形式超高速船である。さらに、地球環境問題に対処するため、環境保全技術の研究開発として、新形式タンカー構造等の油流出防止技術及び排気ガス浄化技術の研究開発を推進している。

原子力船研究開発については、日本原子力研究所において、原子力船「むつ」の解役工事を進めるとともに、「むつ」によって得られた成果等を内外の新たな知見と合わせて蓄積・整備しつつ、舶用炉の改良研究を推進していくこととしている。また、船舶技術研究所において、基礎研究を引き続き実施することとしている。

また、運輸技術審議会からの運輸大臣諮問第18号「新時代を担う船舶技術開発のあり方について」に対する答申（５年12月）を受け、船舶技術開発について、安全性の追求、環境・エネルギー問題への対応、先端的技術の活用の３つの観点から、今後、「チャレンジシップ21計画」として研究開発を推進していくこととしている。

４　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、台風等の気象観測を実施し災害の防止・軽減等に寄与しているとともに、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、７年１～２月に静止気象衛星５号を打ち上げる。この衛星では、赤外チャンネルの増加により、水蒸気分布の観測と海面水温測定の精度向上等利用の拡大等を図っている。さらに５号に続く次世代静止気象衛星として、航空交通の安全性と効率性の向上を目的とした航空管制業務のための交通ミッション（航空航法を含む）機能を併せ持つ衛星を11年度に打ち上げ、衛星による気象観測の継続及び機能向上を図る予定である。

(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

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) 衛星システムの開発

運輸政策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関する期待が高まっており、運輸省ではこのような状況を踏まえ、様々な衛星利用ニーズを効率的かつ経済的に満たすため、運輸に関する多目的な衛星システムのうち、当面はＳＡＲ（Search and Rescue）機能の検討を行っている。

5　交通安全のための技術開発

(1) 自動車

近年の厳しい交通事故の状況に対処するため、4年の運輸技術審議会答申を踏まえ、灯火器の被視認性向上に関する研究、側面衝突時の乗員保護性能に関する研究等事故の回避及び事故時の乗員の保護の両面からの車両構造に関する調査・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5カ年計画で調査研究を行っている。

(2) 鉄軌道

鉄軌道については、高度化した走行システム等の安全性評価技術に関する研究を行っている。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進め、技術の深度化を図っていく。

(3) 船舶

近年の船舶の高速化、乗組員の少人数化、混乗化等に対応し、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、海面効果翼船の性能と安全評価に関する研究、人工知能を応用した舶用機関の保全性向上の研究、内航船の衝突予防支援装置の開発と安全性評価に関する研究等を行っている。

また、港湾技術研究所では、高速船の安全かつ効率的な航行を可能にする高速船対応水域施設の計画手法及び港内の航行支援システムに関する研究を操船シミュレータを用いて行っている。さらに、天候に影響されずに荷役や乗降を安全に行うことのできる全天候型施設に関する研究も行っている。

(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には、地震・噴火予知、気候変動予測及び気象予報の精度向上のための技術開発が不可欠である。特に、気象研究所では６年度から「南関東地域における応力場と地震活動予測に関する研究」等を開始して地震予知のための技術開発を進めるとともに、火山噴火予知のための基礎的な研究を行っている。また、気候変動予測の精度向上を図るために３年度から実施中の「地球温暖化予測技術の高度化に関する研究」は着実に成果をあげており、更に６年度からは「エルニーニョ予測モデルの開発」の研究を開始した。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。

７　海洋における研究体制の強化

近年、地球温暖化における海洋の役割の解明、地震予知・火山噴火予知における海底地殻変動の把握等、海洋科学の推進が重要かつ緊急の課題となっていることから、海上保安庁は、６年度に研究職14名からなる海洋研究室を本庁水路部に設置して研究体制を強化し、業務の効率化・高度化を図っている。

第４節　情報化の推進

運輸分野は、利用者利便の向上、安全性の向上、企業経営の効率化等の観点から、他分野に先んじて、各種の高度情報システムが構築されてきた。例えば、鉄道部門、航空部門等では、昭和30年代より、予約システムが稼働し、昭和40年代からは、交通機関を安全に、かつ、計画的に運行させるための運行管理システムが整備されてきた。

しかしながら、最近の「マルチメディア」の議論に見るように、あらゆる分野における情報化が、今後、国民生活向上のファクターとして重要度を加速させていくことは疑いのないところである。また、近年、運輸分野への国民のニーズはますます多様化、高度化してきており、その一方で、労働力不足、環境問題等の各種制約要因も顕在化してきていることを勘案すると、情報処理技術、通信技術の進展の動向を十分把握しつつ、より高度な情報システムを運輸分野に活用していくことが、今後一層重要になると考えられる。

１　運輸における電子データ交換化の推進

(1)ＥＤＩの概要

ＥＤＩ（Electronic Data Interchange）とは、「異なる企業間で、商取引のためのデータを広く合意された規約に基づき、コンピュータ間で交換すること」であり、現在、「納品書」「送り状」「請求書」等の帳票（ペーパー）の郵送もしくは電話、ファクシミリ等によって伝達されている情報をコンピュータを介して、電子的に交換しようとするものである。

このような「コンピュータ」を介したデータ交換を行うことにより、取引先情報を瞬時に送付でき（迅速性）、帳票から帳票へのデータの転記が不要となり（効率性）、またその際の誤記が解消される（正確性）ほか、「広く合意された規約（ＥＤＩ標準規約）」に基づくことで、取引先ごとで異なる複数の端末機への二重入力（いわゆる多端末現象）等の問題が解消されるものである。

(2) 国際的な状況

ＥＤＩ規約の標準化は、昭和61年より国連欧州経済委員会の貿易手続簡易化作業部会（ＵＮ／ＥＣＥ／ＷＰ．４）において「ＥＤＩＦＡＣＴ（行政、商業、運輸のための電子データ交換規則）」と呼ばれる国際標準規約の策定により進められている。標準規約の策定を効率的に進めるため、世界の６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、アフリカ）を代表する地域専門家（ラポーター）が派遣されており、ラポーターの活動を支援するための組織として各地域にＥＤＩＦＡＣＴボードが設けられている。

我が国は、２年度にアジアＥＤＩＦＡＣＴボードを設立し、アジア地域を代表してラポーターを派遣するなど、アジア地域における主導的役割を果たしている。

６年８月現在、既に運輸分野等における合計42のＥＤＩＦＡＣＴに基づく標準メッセージが勧告されるなど多くの標準メッセージの開発が進められている。特に、６年４月より、シンガポール港湾庁へのコンテナ積付け情報（ベイプラン）の提出がＥＤＩＦＡＣＴに準拠したものとすることが義務付けられるなど、ＥＤＩＦＡＣＴの導入が国際的に進展してきている。

(3) 我が国における取り組み

我が国においては、学識経験者、物流関係企業、関係官庁からなる「物流ＥＤＩ研究会」において、我が国物流分野におけるＥＤＩの導入を推進するための活動を精力的に行っている。今年度は、国内物流の分野では、荷主と物流事業者間において、標準メッセージを用いたデータ交換実験を実施し、その結果を踏まえＥＤＩ導入のためのガイドラインをとりまとめるなど、啓蒙普及活動に努めるとともに、国際物流の分野では情報処理の促進に関する法律に基づき、外航海運分野における「電子計算機の連携利用に関する指針」を策定するなど、ＥＤＩＦＡＣＴの本格的導入を推進することとしている。

さらに、旅行予約等の人流部門についても、近年、国際的なＥＤＩ標準化の動きが活発化してきていることから、６年８月に学識経験者、旅行関連企業、関係官庁からなる「旅行ＥＤＩ研究会」が設置され、国際交通、宿泊の予約についての標準メッセージの検討等を精力的に行うこととなった。

２　ＩＣカード等運輸分野におけるカードシステム導入の推進

(1) 共通乗車カードの導入

従来より、乗車カードの共通化が鉄道、バス等の公共交通機関において進められてきたところであるが、６年10月より東京都特別区における乗車カードの導入に伴い、神奈川県（横浜市、川崎市エリア）におけるストアードフェア方式によるバスの乗車カードの共通化が東京都特別区まで拡大され、１枚のカードによって都県を越えたサービスが受けられるようになった。

運輸省としても、利用者利便の一層の向上を図る観点から、共通利用地域の一層の拡大を呼びかけるとともに、他の輸送モードも含め複数以上の公共交通機関が共通利用できるカードの積極的な導入を推進していくこととしている。

(2) ＩＣカードの導入

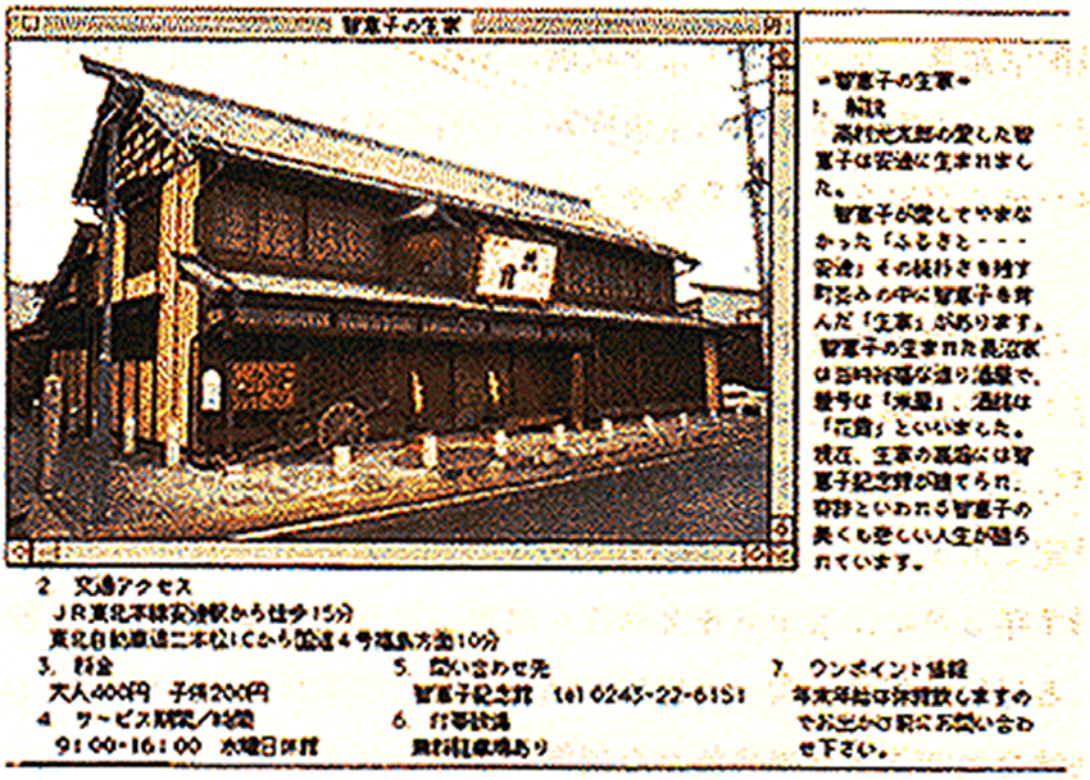
現在の磁気カード方式に比較し、記憶容量が格段に大きく、高度な機密保持機能を有するＩＣカードについては、移動体の自動識別や利用者の様々な情報の蓄積に優れた機能を有するため、運輸部門における今後の有効な情報媒体として利用可能性が高いとされている。

運輸省としても、５年度より３年間の計画で、学識経験者を交え、運輸分野におけるＩＣカードの活用方策について検討を進めてきているところである。初年度においては、具体的利用分野の絞り込み等を行ったところであり、それを踏まえ、６年度はバス・鉄道等乗車券、貨物追跡管理等の利用分野ごとに諸外国の事例調査、ニーズ調査等を実施し、活用する場合の概略システムをとりまとめ、導入に当たっての諸課題のとりまとめを行っているところである。今後は、それら各々についてのフィージビリティを確認した上で標準的なシステムづくりを目指すこととしている。

３　総合観光情報システム等の推進〔２－11－４図〕

２－11－４図　標準フォーマットに準拠した観光情報

2－11－4図　「標準フォーマットに準拠した観光情報」



近年の秘境・秘湯ブーム、グルメブームに代表されるように、近年、旅行・レジャー分野における国民のニーズが個性化、多様化しており、これらのニーズに対応するための詳細かつ迅速な情報提供が求められているところである。

こうした状況を踏まえ、運輸省では、パソコン通信やマルチメディア技術を活用し、安価で使いやすい観光情報提供サービスについて検討を行ってきている。４年度には地方公共団体がパソコン通信により地元観光情報を提供するための標準フォーマットを作成し、５年度においては、このフォーマットに基づき、観光写真、地図、音声付き動画によるマルチメディア情報を一般利用者に提供する公開実験サービスを行うとともに、併せて、パソコン通信の双方向性を活かして、利用者の質問に地方公共団体が回答するサービス（Ｑ＆Ａサービス）の実効性についても検証を行った。

今年度は、この検討結果を踏まえ、地方公共団体が主体となった具体的な観光情報システムのあり方、運営主体等について検討を進めていくこととしており、観光に付随する各種サービスを盛り込んだ魅力ある総合観光情報システムの構築を目指すこととしている。

さらに、近年のマルチメディア環境の急速な進展にも鑑み、本情報システムとも関連づけながら、公共交通機関の運行情報等を画像・音声を組み合わせて双方向で交換できる運輸関連情報ネットワークの構築を図るなど運輸部門においてもマルチメディア化への対応を検討することとしている。

4　気象情報サービスの高度化の推進

国民生活の多様化に伴い、気象情報に対する国民の要望は一層高度化、多様化するものと考えられる。このような要望に対処するためには、利用者の個別的目的に適合する局地的な天気情報や、気象情報を基にした付加価値情報等を、様々な情報メディアを活用し個々の利用者の必要に応じて選択的に提供する、情報化社会に相応しい気象情報サービスの実現を図っていく必要がある。但し、気象情報は防災情報と一体となったものであり、一般の利用に供していくためには、その品質の保証が欠かせない。以上のような観点から、気象審議会は４年３月に「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」を答申し、気象庁からの高度な各種支援データの提供と、予報技術者の資格制度の導入等を前提とする民間気象業務の推進方策を提言した。

これを受け、５年５月気象業務法が改正され、指定機関を用いた気象庁からの各種支援データの提供と、気象予報士制度の導入が定められた。これに伴い、６年５月には、(財)気象業務支援センターが各種データの分岐配信業務、及び気象予報士試験の事務を担う各々の指定機関として指定され、上記業務を始め気象庁からの技術移転等、気象庁と民間気象業務を結んだ総合的な気象業務の推進のセンターとしての業務を開始した。

また、民間の気象予報業務を的確に行うため、新たに創設された気象予報士制度に関しては、第１回の試験が同年８月に実施され、500人が合格した。試験は今年度更に２回実施され、来年度以降は年１回行われる予定である。

明７年５月には改正気象業務法が適用になり、予報業務の許可事業者による局地予報の一般への提供が始まり、この業務を中心に情報化社会に向けた民間気象業務の新たな展開が開始される。

平成６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	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	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
55	51,720 (0.6)	6,825 (-1.5)	126 (1.6)	11,180 (2.5)	9,903 (-0.6)	23,612 (0.9)	40 (-2.3)	160 (-3.4)	782,031 (0.6)	193,143 (-0.8)	41,790 (2.0)	121,399 (3.1)	110,396 (1.9)	321,272 (0.4)	29,688 (-1.8)	6,132 (-4.8)
57	51,977 (0.4)	6,742 (-0.8)	143 (13.5)	11,527 (0.9)	9,378 (-3.0)	24,132 (1.9)	40 (-3.8)	156 (-2.6)	804,363 (1.8)	190,767 (-0.7)	46,105 (10.5)	125,580 (1.2)	104,836 (-3.7)	347,219 (5.8)	30,106 (-3.0)	5,859 (-3.1)
58	52,541 (1.1)	6,797 (0.8)	161 (12.9)	11,741 (1.9)	9,154 (-2.4)	24,655 (2.2)	41 (0.9)	153 (-1.9)	821,964 (2.2)	192,906 (1.1)	50,410 (9.4)	128,546 (2.4)	103,418 (-1.4)	360,747 (3.9)	30,627 (1.7)	5,722 (1.0)
59	52,982 (0.8)	6,884 (1.3)	164 (1.5)	11,869 (1.1)	8,902 (-2.8)	25,128 (1.9)	45 (9.5)	155 (1.0)	832,308 (1.3)	194,180 (0.7)	50,826 (0.8)	130,154 (1.3)	103,064 (-0.3)	365,631 (1.4)	33,499 (9.4)	5,780 (1.0)
60	53,866 (1.7)	6,941 (0.8)	180 (9.8)	12,048 (1.5)	8,780 (-1.4)	25,899 (3.1)	44 (-2.1)	154 (-0.8)	858,214 (3.1)	197,463 (1.7)	55,423 (9.0)	132,620 (2.1)	104,898 (1.8)	384,362 (5.1)	33,118 (-1.1)	5,752 (-0.5)
61	54,558 (1.3)	7,104 (2.3)	183 (1.8)	12,310 (2.2)	8,571 (-2.4)	26,372 (1.8)	46 (5.9)	154 (0.5)	875,599 (2.0)	198,299 (0.4)	55,943 (0.9)	136,449 (2.9)	101,628 (-3.1)	398,216 (3.6)	35,323 (6.7)	5,684 (-1.2)
62	57,267 (5.0) 69,348	7,362 (3.6)	207 (13.1)	12,616 (2.5)	8,470 (-1.2)	28,614 (8.5) 40,695	50 (7.9)	155 (0.7)	929,845 (6.2) 1,107,591	204,677 (3.2)	57,414 (2.6)	140,052 (2.6)	102,895 (1.2)	437,837 (9.9) 615,583	38,534 (9.1)	5,850 (2.9)
63	73,170 (5.5)	7,761 (5.4)	228 (9.7)	12,981 (2.9)	8,538 (0.8)	43,680 (7.3)	53 (5.8)	157 (1.3)	1,190,612 (7.5)	217,589 (6.3)	64,350 (12.1)	144,206 (3.0)	107,221 (4.2)	674,812 (9.6)	41,102 (6.7)	5,711 (-2.4)
元	77,260 (5.6)	7,980 (2.8)	237 (3.9)	13,231 (1.9)	8,572 (0.4)	47,257 (8.2)	60 (13.6)	160 (1.8)	1,267,045 (6.4)	222,671 (2.3)	65,965 (2.5)	146,147 (1.3)	109,130 (1.8)	735,993 (9.1)	47,142 (14.7)	5,962 (4.4)
2	77,934 (0.9)	8,358 (4.7)	260 (9.9)	13,581 (2.6)	8,558 (-0.2)	47,209 (-0.1)	65 (8.5)	163 (1.5)	1,298,438 (2.5)	237,657 (6.7)	72,173 (9.4)	149,821 (2.5)	110,372 (1.1)	742,689 (0.9)	51,624 (9.5)	6,275 (5.2)
3	80,346 (3.1)	8,676 (3.8)	275 (5.8)	13,884 (2.2)	8,582 (0.3)	48,974 (3.7)	69 (5.3)	162 (-0.4)	1,330,964 (2.5)	247,031 (3.9)	74,220 (2.8)	153,053 (2.2)	108,212 (-2.0)	761,126 (2.5)	55,348 (7.2)	6,195 (-1.3)
4	81,763 (1.8)	8,818 (1.6)	277 (0.7)	13,876 (-0.1)	8,445 (-1.6)	50,397 (2.9)	70 (1.4)	158 (-2.5)	1,353,315 (1.7)	249,606 (1.0)	73,060 (-1.6)	152,653 (-0.3)	106,637 (-1.5)	781,642 (2.7)	56,680 (2.4)	6,097 (-1.6)
5	82,271 (0.6)	8,906 (1.0)	276	13,853 (-0.2)	8,225 (-2.6)	51,060 (1.3)	70 (0.0)	157 (-0.6)	1,355,779 (0.2)	250,016 (0.2)	72,564	152,712 (0.0)	102,909 (-3.5)	786,964 (0.7)	57,118 (0.8)	6,061 (-0.6)

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 / 輸送機関 / 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
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)
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)
4	6,725,372 (-2.8)	55,633 (-3.1)	26,769 (-5.4)	6,101,706 (-2.5)	540,410 (-5.5)	854 (-2.3)	557,073 (-0.5)	26,241 (-1.7)	427 (-7.1)	281,599 (-0.8)	248,002 (-0.1)	804 (-1.0)
5	6,430,496 (-4.4)	53,178 (-4.4)	26,082 (-2.6)	5,821,537 (-4.6)	528,841 (-2.2)	859 (0.6)	535,662 (-3.9)	25,027 (-4.6)	406 (-4.9)	275,885 (-2.0)	233,526 (-5.8)	818 (1.7)

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	55	57	58	59	60	61	62	63	元	2	3	4	5
旅客（千人）	出国者総数	3,313	5,228 (1.2)	5,826 (4.3)	6,171 (5.9)	6,729 (9.0)	7,248 (7.7)	7,560 (4.3)	9,005 (19.1)	10,813 (20.1)	12,626 (16.8)	14,411 (14.1)	14,312 (-0.7)	15,659 (9.4)	15,712 (0.3)
	出国日本人数	2,466	3,909 (-3.2)	4,086 (2.0)	4,232 (3.6)	4,659 (10.1)	4,948 (6.2)	5,516 (11.5)	6,829 (23.8)	8,427 (23.4)	9,663 (14.7)	10,997 (13.8)	10,634 (-3.3)	11,791 (10.9)	11,934 (1.2)
	入国者総数	3,311	5,233 (1.5)	5,845 (4.4)	6,172 (5.6)	6,727 (9.0)	7,267 (8.0)	7,575 (4.2)	9,027 (19.2)	10,867 (20.4)	12,683 (16.7)	14,531 (14.6)	14,541 (0.1)	15,818 (8.8)	15,746 (-0.5)
	入国外客数	812	1,317 (18.3)	1,793 (13.3)	1,968 (9.8)	2,110 (7.2)	2,327 (10.3)	2,062 (-11.4)	2,155 (4.5)	2,355 (9.3)	2,835 (20.4)	3,236 (14.1)	3,533 (9.2)	3,582 (1.4)	3,410 (-4.8)
	航空機利用出入旅客総数	*7,940	*12,146 (1.5)	*14,157 (6.1)	*15,312 (8.2)	*16,695 (9.0)	*17,584 (5.3)	*18,650 (6.1)	*22,507 (20.7)	*26,637 (18.4)	*29,953 (12.4)	*31,045 (3.6)	*34,154 (10.0)	*34,493 (1.0)	*36,000 (4.4)
	我が国航空企業利用出入旅客数	*2,570	4,669 (3.3)	*5,375 (2.1)	*5,491 (2.2)	*6,150 (12.0)	*6,462 (5.1)	*7,170 (11.0)	*8,415 (17.4)	*9,781 (16.2)	*10,616 (8.5)	*10,531 (-0.8)	*11,328 (7.6)	*11,297 (-0.3)	*11,577 (2.5)
貨物（千トン）	貿易量	615,635	682,129 (-1.8)	634,968 (-1.5)	630,531 (-0.7)	683,078 (8.3)	674,802 (-1.2)	666,352 (-1.3)	675,134 (1.3)	731,367 (8.3)	753,842 (3.1)	769,727 (2.1)	789,268 (2.5)	785,493 (-0.5)	795,886 (1.3)
	輸出	61,074	76,494 (0.6)	75,905 (-1.9)	83,173 (9.6)	83,965 (1.0)	81,803 (-2.6)	75,746 (-7.4)	71,191 (-6.0)	70,711 (-0.7)	70,675 (-0.1)	70,420 (-0.4)	74,802 (6.2)	85,616 (14.5)	91,019 (6.3)
	輸入	554,561	605,635 (-2.1)	559,063 (-1.5)	547,358 (-2.1)	599,113 (9.5)	592,999 (-1.0)	590,606 (-0.4)	603,943 (2.3)	660,656 (9.4)	683,167 (3.4)	699,307 (2.4)	714,466 (2.2)	699,877 (-2.0)	704,867 (0.7)
	我が国商船隊による輸送量	442,173	475,200 (-3.2)	428,213 (-2.1)	424,497 (-0.9)	444,647 (4.7)	444,840 (0.0)	440,394 (-1.0)	428,992 (-0.6)	475,670 (10.9)	492,967 (3.6)	502,582 (2.0)	539,269 (7.3)	539,869 (0.1)	545,063 (1.0)

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５年度～７年度　運輸の動き

施設整備等

年・月	施設整備等
平成５年７月	・大阪湾海上交通センター運用開始［１日］
	・ロランＣチェーンの米国からの引継ぎ運用開始［１日］
	・石見空港（2000ｍ）供用開始［２日］
	・山隠線・宮福線高速化工事着工［21日］
	・日豊線高速化工事着工［24日］
８月	・民活法により国際会議施設「宇奈月国際会議」開業（富山県）［１日］
	・名古屋市地下鉄３号線延伸（上小田井～庄内緑地公園間）開業［12日］
９月	・東京国際空港沖合展開第Ⅱ期（西側ターミナル地域）供用開始［27日］
	・東京モノレール羽田線延伸（羽田整備場～羽田空港間）開業［27日］
10月	・新広島空港（2500ｍ）、広島西飛行場（1800ｍ）供用開始［29日］
11月	
12月	
平成６年１月	・ハイブリットバス（蓄圧式）が東京他７都市（８バス事業者）で路線バスとして運行開始
	・南鳥島気象観測所においてメタン、一酸化炭素、地上オゾン濃度、オゾン層の観測を開始［１日～］
	・石勝線・室蘭線高速加工時着工［24日］
２月	・新東京国際空港の５貨物ビル供用開始［１日］
	・ハイブリッドバス（電気式）について大臣認定の取扱を終了した［２日］
	・自動車事故対策センターの重度後遺障害者療護施設「岡山療護センター」開設［16日］
３月	・地震津波監視システム（ＥＴＯＳ）の運用開始（沖縄）［１日～］
	・凌風丸建造起工［15日］
	・石垣島気象レーダー運用開始［15日～］
	・名古屋市地下鉄６号線延伸（今池～野並間）開業［30日］
４月	・津波地震早期探知網の整備及び緊急情報衛星同報システムの整備［１日］
	・火山解析処理装置（Ｖｏｌ　ＰＡＳ）の運用開始（札幌、仙台）［１日～］
	・秋田ポートタワー（港湾文化交流施設）開業［８日］
	・アジア太平洋トレードセンター（物流高度化基盤施設、

港湾文化区流施設）開業［14日］
・新室蘭港フェリーターミナルビル開業［19日］
・稚内シーボートプラザ（港湾文化交流施設）開業［22日］
・小樽新ターミナルビル開業［25日］

5月　・湯村温泉ヘリポート(35ｍｘ30ｍ）供用開始［12日］
・但馬飛行場（1,200ｍ）供用開始［18日］

6月　・北海道～サハリン間のフェリー定期航路開設に向け合意［４日］
・南海電鉄空港線（泉佐野～関西空港間）開業［15日］
・ＪＲ西日本関西空港線（日根野～関西空港間）開業［15日］
・神戸港航空貨物ターミナル（物流高速化基盤施設）開業［21日］
・長崎～上海間のフェリー定期航路開設［23日］
・札幌管区気象台技術部地震火山課発足［24日］
・関西航空地方気象台発足［24日］

7月　・大阪南港トラックターミナル（物流高速化基盤設備）開業［１日］
・博多アイランドシティの整備着工（民間活力を活用した沖合人工島プロジェクト）［11日］
・伊良湖旅客ターミナル開業［14日］
・東北・上越新幹線「ＭＡＸ」運行開始［15日］
・名古屋港海上交通センターの運用開始［15日］
・洲本ポートターミナル（旅客ターミナル施設）開業［20日］
・関西広域ターミナルシステム運用開始［21日］
・松本空港（2,000ｍ）ジェット化供用開始［26日］

8月　・広島高速交通広島新交通１号線（広域公園前～本通前）開業［20日］
・神戸航空旅客ターミナル（旅客ターミナル施設）開業［20日］

9月　・関西交際航空開港・供用開始［４日］
・大阪高速鉄道大阪モノレール線延伸（柴原～千里中央間）開業［30日］

10月　・北太平洋ロランＣの新チェーン構成による運用開始［１日］
・札幌市地下鉄３号線延伸（豊水すすきの～福住間）開業［14日］
・航空交通流管理センター業務開始［25日］
・神奈川陸運支局湘南自動車検査登録事務所開所［31日］

11月

12月　・智頭急行智頭線開業［３日予定］
・ＣＮＧバス（圧縮天然ガス）が東京他８都市（８事業者）で路線バスとして運行開始［予定］

平成７年春　・南鳥島気象観測所において大気混濁度野観測を開始
［１月予定］
・静止気象衛星５号の打ち上げ［２月予定］

年・月	施策・一般
平成５年７月	・環境事業団に「地球環境基金」を設置［１日］ ・「Marine'99計画の推進方策」発表［２日］ ・中小企業近代化法に基づき、トラック運送事業等及び自動車分解整備業に係る近代化計画を策定（トラック運送事業等［１日］、自動車分解整備業・中小造船業［７日］）するとともに、「社会ニーズ対応型」構造改善計画を承認（トラック運送事業等［21日］、自動車分解整備業［16日］、中小造船業［27日］） ・船舶からの油の排出基準の強化（海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令施行）／タンカーの二重船体構造等の義務付け開始［６日］ ・国際的なコスパス・サーサット計画との地上部分提供国としての提携が発行［10日］ ・第53回海の記念日［20日］ ・ＡＰＥＣ第４回運輸ワーキング・グループ（シアトル）［20日～30日］ ・海の旬間［20日～31日］ ・第８回海の祭典（小樽）［20日～８月１日］ ・「タンカーによる輸送問題に関する合同懇談会」報告とりまとめ［23日］
８月	・海面上昇問題に関する東半球国際会議の開催［３日～６日］ ・太平洋津波警報組織（ＩＴＳＵ）第14回国際調整グループ会議（東京）［30日～９月３日］
９月	・ＧＡＴＴウルグアイ・ラウンド・サービス貿易交渉［３日～６日］ ・快適通勤推進協議会設置［９日］ ・空の日［20日］ ・空の旬間［20日～30日］ ・第１回成田空港問題円卓会議開催［20日］ ・ＡＰＥＣ第４回観光ワーキング・グループ（タイ）［28、29日］
10月	・日本船社５社が共同でカタールＬＮＧプロジェクトに係るＫＮＧ船（７隻）を受注［２日］ ・道路運送車両の保安基準の一部改正（ガソリン・ＬＰＧ中量・重量トラック、バスの排出ガスの規制強化）［４日］ ・「日本国有鉄道清算事業団の土地の処分及び有効活用の促進のためのアクションプログラム」の策定［５日］ ・第１回地域伝統芸能全国フェスティバルの開催（石川県）

［９日～11日］
・第10回「観光立県推進地方会議」（京都、兵庫）［20日～22日］
・「国際協力記念の日」記念事業、太平洋地域における
観光投資・経済協力に関する国際シンポジウム（東京）［21日］
・国内旅客船の運賃・料金に係る営業割引の割引率を大幅に
弾力化し拡大を図る［22日］
・ＪＲ東日本株式会社上場［26日］
・快適通勤推進協議会丸の内・大手町地域部会設置［28日］

11月　・「船舶職員法施行規則の一部を改正する省令」施行
（小型船舶操縦士に係る海技術免状小型化）［１日］
・タンカーの安全対策に関するＩＭＯ総会決議・採択
（ロンドン）［４日］
・ＯＳＰＡＲ計画がマルタ政府により「安全で清浄な海洋の
維持を奨励する国際賞」を受賞［９日］
・「流通業務市街地の整備に関する法律の一部を改正する法律」の
施行［10日］
・「緊急輸入米」第一船入港（輸入港）［17日］
・エムケイ(株)のタクシー運賃値下げ申請に対し４か月間
実験的に認可［18日］
・道路運送車両の保安基準の一部改正（車両総重量の最高限度の
緩和等）［25日］
・「貨物運送取扱事業法附則第52条に規定する措置について」
及び「地域内物流の効率化のための方策について」諮問
（運輸政策審議会）［25日］

12月　・「新時代を担う船舶技術開発のあり方について」答申
（運輸技術審議会）［１日］
・「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」に基づく使用車種規制の実施［１日］
・アセアン海域石油安定輸送協議会設立［７日］
・ＧＡＴＴウルグアイ・ラウンド交渉の妥結（ジュネーブ）
［15日］

平成６年１月　・「気象・水文サービスの商業化に関する世界気象機関（WMO）
執行理事会の作業部会第２回会合」（ジュネーブ）［17日～21日］
・「熱帯低気圧の進路予報に関する国際会議」（東京）
［17日～21日］
・「公共事業の入札・契約手続の改善に関する行動計画」の作成
［18日］
・「気候フォーラム」開催（東京）［29日］
・中小企業流通業務効率化促進法に基づく効率化計画の第１号認定
（協定組合土浦総合流通センター）［31日］

２月　・「第37回軍縮会議地震専門家会合」（ジュネーブ）［７日～18日］

・「気候変動に関する枠組み条約交渉会議第９回会合」
（ジュネーブ）［７日～18日］
・日米運輸技術協力実施取決めの締結［10日］
・「アジア・太平洋地域における気候変動に関わる国際会議」
（東京）［14日～18日］
・第５回成田問題円卓会議において、「空港と地域の強制に
関する基本的な考え方について」を発表［22日］
・「21世紀に向けての鉄道技術開発のあり方について」諮問
（運輸技術審議会）［28日］

３月　・一般外航海運業が雇用調整助成金制度に係る対象業種に指定
［１日］
・邦船２社が欧州定期航路における強調配船を解消する旨発表
［３日］以降、邦船各社は主要定期航路において各々外船社と
提携する意向を示し、航路再編の動きが進む。運輸審議官を
団長とする自動車型式指定促進ミッションを米国に派遣し、
デトロイトにあるビッグ３各社（ＧＭ、フォード及び
クライスラー）を訪問［８日～13日］
・「民間都市開発の推進に関する特別措置法施行令を一部改正する
政令」施行（東京都特別区、大阪市、名古屋市旧市街地を
特定民間都市開発事業の支援対象化［９日］
・輸入促進法に基づく地域輸入促進計画の承認（新千歳空港
［14日］、川崎港等５地域［28日］）
・(財)「気象業務支援センター」の設立［15日］
・ＡＰＥＣ第５回運輸ワーキング・グループ（ニュージーランド）
［15日～17日］「貨物運送取扱事業法附則第52条に規定する
措置について」及び「地域内物流の効率化のための方策について」
答申（運輸政策審議会）］［16日］
・「新たな港湾環境政策－環境と共生する港湾＜エコポート＞を
めざして－」を策定［17日］
・「流通業務市街地の整備に関する法律の一部を改正する法律」に
基づく、都道府県知事策定の基本方針の第１号承認（高知県）
［18日］
・日韓露共同海洋調査［22日～４月６日］
・福岡市天神地区において、交通混雑緩和等を目的とした全国初の
地域共同集配システムの事業化のため、地元運送事業者・荷主の
出資会社「天神地区共同輸送(株)」発足［24日］
・「今後の地震・津波情報の高度化のあり方について」諮問
（気象審議会）［25日］
・平成２年産業連関表完成・公表［30日］

４月　・世界気象機関（WMO）第11回大気科学委員会（ジュネーブ）
［５日～13日］

・米国メーカーの型式指定取得を促進するため、運輸省の自動車審査担当者を在デトロイト日本国総領事館に常駐［７日］
・ＯＥＣＤ加盟国とアジア諸国の海運政策対話会合及びＯＥＣＤ海運委員会を横浜及び東京において開催［12日～15日］
・第３回日ＥＣ運輸ハイレベル協議［21日］
・「モーダルシフト」を推進するための鉄道、海運の活用方策に関する懇談会」提言とりまとめ［22日］
・第１回「ゆとりある休暇」推進協議会開催［25日］
・第７回成田空港円卓会議において、「共生を目指した今後の成田空港づくりの考え方」を発表［26日］
・「異常気象レポート'94」発表［27日］

５月　・スカイ・レジャージャパン'94イン大阪の開催（大阪府大阪市）［３日～５日］
・第２回日米運輸協力コンファレンス（ワシントン）［16日］
・「気象業務方の一部を改正する法律」施行［18日］
・「公共料金の取扱いに関する当面の措置について」（閣議了解）［20日］
・「今後の観光政策の基本的方向について」諮問（観光政策審議会）［24日］
・第３回日米フォーラム［27日］

６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、看護料、休業損害等の引き上げ）［１日］
・「環境の保全に関する運輸行政指針」の策定［１日」
・「内航海運業の構造改善のための指針」の策定［１日］
・ＪＲ東日本に続く次の新規株式売却対象会社をＪＲ西日本に決定［10日］
・「我が国航空企業の競争力向上のための方策について」
・「次世代の航空保安システムのあり方について」答申（航空審議会）［13日］
・快適通勤促進協議会新宿地域部会設置［15日］
・第２回日欧運輸フォーラム［21日］
・鉄道関係予算の公共事業関係費化、第３セクター地下鉄の補助対象化等鉄道整備助成の拡充［23日］
・「21世紀に向けての鉄道技術開発のあり方について」答申:（運輸技術審議会）［28日］
・エムケイ(株)のタクシー運賃継続値下げ申請に対し認可［28日］
・「湯濁損害賠償保障法の一部を改正する法律」公布［29日］

７月　・「道路運送車両法の一部を改正する法律」公布［４日］
・ＡＰＥＣ第５回観光ワーキンググループ（インドネシタ）［４～６日］

・世界リゾート博開催（和歌山マリーナシティ）
［16日～９月25日］
・ＯＥＣＤ造船部会において「商業的船舶製造・修理業における正常な競争条件に関する協定」について基本合意［17日］
・第９回海の祭典（大阪）［17日～８月14日］
・第54回海の記念日［20日］
・海の旬間［20日～31日］
・日ロ海難救助期間実務者会合開催［22日～27日］
・「今後の内航海運対策について」諮問（海運造船合理化審議会）［29日］

８月　・「特定都市鉄道整備促進特別措置法の一部を改正する法律」施行［１日］
・「気候変動に関する枠組み条約交渉会議第10回会合」（ジュネーブ）［22日～９月２日］
・第１回気象予報士試験実施［28日］
・関西国際空港開港記念式典［29日］
・第１回日米観光交流促進協議会開催［30日］

９月　・スーパーフェニックス（港湾建設資源の広域利用推進計画）による首都圏の建設発生土の受入を広島にて開始［９日］
・日ロ海難捜索救助訓練の実施［12日～16日］（ロシア連邦ウラジオストク）
・第11回「観光立県推進地方会議」（岐阜、滋賀）［19～21日］
・「国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律（コンベンション法）」施行［20日～30日］
・空の日［20日］
・空の旬間［20～30日］
・ＡＰＥＣ第６回運輸ワーキンググループ（インドネシア）［22～24日］

10月　・「今後の地震・津波情報の高度化のあり方について」答申（気象審議会）［６日］
・第２回地域伝統芸能全国フェスティバルの開催（熊本県）［７～９日］
・第12回「成田空港問題円卓会議」において、隅谷調査団の見解を構成員のすべてが受け入れ、同議会は集結［11日］
・「鉄道の旬間」［11日～20日］
・「鉄道の日」［14日］
・第１回日米運輸技術協力専門家会合［26、27日］

11月　・ＯＳＡＫＡワールド・ツーリズム・フォーラム（世界観光大臣会議、世界観光セミナー及び世界観光フェスタ）の開催［２～６日］

・「快適通勤推進月間」［１～30日］

12月

平成７年春　・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批准［予定］

・ＡＰＥＣ第６回観光ワーキンググループ（ニュージーランド）［３月予定］

・「オゾン層観測報告1994」、「地球温暖化監視レポート1994」発表［３月予定］

・「船員法の一部を改正する法律」等思考（原則週平均40時間労働性への以降）［４月１日］

・「新長期港湾政策」発表［４月予定］

技術開発・研究

年・月	技術開発・研究
平成５年７月	
８月	
９月	
10月	
11月	
12月	
平成６年１月	
２月	
３月	・週間天気予報に日別の最高・最低気温を発表［10日～］ ・気象庁「ドップラーレーダーを用いたダウンバースト自動探知システム」の開発を発表［10日］ ・テクノスーパーライナー実海域模型船（揚力式複合支持船型）造船工事完了［15日］
４月	
５月	・気象研究所の全球大気海洋結合モデルによる気候変化予測の速報結果を公表［25日］
６月	・レーダー・アメダス解析雨量を大雨情報等で発表開始［１日～］ ・テクノスーパーライナー実海域模型船（空気圧力式複合支持船型）建造工事完了［30日］
７月	
８月	
９月	
10月	
11月	
12月	
平成７年春	

事件・事故

年・月	事件・事故
平成５年７月	・北海道南西沖地震により小樽等で震度Ⅴを記録、奥尻島等に大津波来襲、港湾施設に被害［12日］ ・雲仙普賢岳周辺、断続的に土石流発生　建物被害147棟［16～17日］ ・海船第七蛭子丸転覆事件海難審判（第一審）開始［22日］ ・平成５年(1993年)　８月豪雨により死者行方不明者79名、建物被害24,860棟［31日～８月７日］
８月	
９月	・貨物船菱南中国船衝突事件海難審判（第一審）開始［７日］
10月	・大阪市交通局南港ポートタウン線人身傷害事故（217名負傷）［５日］
11月	
12月	
平成６年１月	・水中翼船こんどる三号衝突事件海難審判（第二審）裁決［７日］ ・米国ロサンゼルスで直下型地震（ノースリッジ地震：３月に政府調査団派遣）［17日］ ・福岡空港騒音公害訴訟最高裁判所判決［20日］
２月	
３月	・貨物船菱南丸中国船衝突事件海難審判（第一審）裁決［24日］ ・油送船英晴丸爆発事件海難審判（第一審）開始［24日］ ・漁船第七蛭子丸転覆事件海難審判（第一審）裁決［29日］ ・ヨットマリンマリン、たか転覆事件海難審判（第一審）裁決［29日］
４月	・名古屋空港において中華航空機墜落事故［26日］
５月	
６月	・油送船菱成丸爆発事件海難審判（第一審）開始［20日］
７月	
８月	
９月	
10月	
11月	
12月	
平成７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	元	2	3	4	5
JR	輸送人員（百万人）	定期	5,098	5,305	5,492	5,588	5,643
		定期外	2,882	3,053	3,183	3,229	3,263
		合計	7,980	8,358	8,676	8,818	8,906
	輸送人キロ（億人キロ）	定期	924	976	1,022	1,056	1,076
		定期外	1,303	1,401	1,448	1,440	1,424
		合計	2,227	2,377	2,470	2,496	2,500
民鉄（JR以外）	輸送人員（百万人）	定期	8,264	8,431	8,599	8,586	8,489
		定期外	4,967	5,150	5,285	5,290	5,364
		合計	13,231	13,581	13,884	13,876	13,853
	輸送人キロ（億人キロ）	定期	974	995	1,016	1,013	1,006
		定期外	487	503	514	513	521
		合計	1,462	1,498	1,531	1,527	1,527

・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	元	2	3	4	5
JR	輸送トン数（百万トン）	車扱	38	38	37	35	34
		コンテナ	18	20	21	20	20
		合計	56	58	57	56	53
	輸送トンキロ（億トンキロ）	車扱	82	82	78	74	66
		コンテナ	165	185	189	189	184
		合計	247	267	267	262	250
民鉄（JR以外）	輸送トン数（百万トン）	車扱	26	27	27	25	25
		コンテナ	1	1	1	1	1
		合計	27	28	28	27	26
	輸送トンキロ（億トンキロ）	車扱	5	5	4	4	4
		コンテナ	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
		合計	5	5	5	4	4

・新幹線輸送の推移

新幹線輸送の推移

項目		年度 元	2	3	4	5
輸送人員（百万人）	東海道	117	130	134	132	132
	山陽	62	66	68	69	68
	東北	51	58	66	68	69
	上越	20	23	26	27	27
	合計	57	64	73	76	76
輸送人キロ（百万人キロ）	東海道	37,404	41,341	41,841	40,655	40,504
	山陽	15,002	16,064	16,277	16,161	16,026
	東北	9,892	10,678	11,689	11,837	11,695
	上越	3,666	4,089	4,413	4,408	4,339
	合計	13,558	14,767	16,102	16,244	16,034

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) 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	元	2	3	4	5	5/4(%)
輸送人員(百万人)	営業用	乗合バス	6,552	6,500	6,496	6,358	6,196	97.4
		貸切バス	246	256	253	249	248	99.4
		ハイヤー・タクシー	3,301	3,223	3,177	3,041	2,922	96.1
		計	10,099	9,979	9,926	9,649	9,365	97.1
	自家用	バス	1,773	1,802	1,833	1,837	1,781	97.0
		乗用車	30,299	30,847	31,704	32,686	33,127	101.3
		計	32,073	32,649	33,537	34,523	34,908	101.1
	合計		42,172	42,628	43,463	44,172	44,273	100.2
輸送人キロ(億人キロ)	営業用	乗合バス	330	337	347	345	331	95.8
		貸切バス	420	436	422	430	431	100.1
		ハイヤー・タクシー	159	156	161	156	152	96.9
		計	909	930	929	932	913	98.0
	自家用	バス	342	330	314	291	267	92.0
		乗用車	5,194	5,368	5,488	5,647	5,680	100.6
		計	5,535	5,698	5,802	5,937	5,947	100.2
	合計		6,444	6,628	6,731	6,869	6,861	99.9
輸送キロ(km)一人当たり平均	営業用	乗合バス	5.0	5.2	5.3	5.4	5.3	98.3
		貸切バス	170.3	170.5	166.8	172.8	173.9	100.7
		ハイヤ・ークシー	4.8	4.9	5.1	5.1	5.2	101.0
	自家用	バス	19.3	18.3	17.1	15.8	15.0	94.9
		乗用車	17.1	17.4	17.3	17.3	17.2	99.2

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	4	5	5/4(%)
輸送トン数（百万トン）	営業用	普通車	2,106	2,084	99.0
		小型車	39	37	92.5
		特種（殊）車	359	357	99.6
		計	(2,517)2,504	(2,491)2,478	(99.0)99.0
	自家用	普通車	2,426	2,254	92.9
		小型車	502	467	93.0
		特種（殊）車	517	472	91.3
		計	(3,585)3,444	(3,331)3,193	(92.9)92.7
	合計		(6,102)5,948	(5,822)5,671	(95.4)95.3
輸送トンキロ（キロ億トン）	営業用	普通車	1,783	1,772	99.4
		小型車	13	12	91.0
		特種（殊）車	248	260	104.8
		計	(2,048)2,044	(2,049)2,044	(100.0)100.0
	自家用	普通車	559	516	92.3
		小型車	110	101	92.1
		特種（殊）車	82	77	94.2
		計	(768)750	(710)694	(92.5)92.5
	合計		(2,816)2,794	(2,759)2,738	(98.0)98.0

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				4	5	5－4	5/4(%)
総計				64,498,279	66,278,836	1,780,543	102.8
トラック	普通車		自家用	1,612,774	1,640,224	27,450	101.7
			営業用	782,221	792,052	9,831	101.3
			計	2,394,995	2,432,276	37,281	101.6
	小型車	四輪車	自家用	6,333,504	6,255,808	△ 77,696	98.8
			営業用	91,441	89,236	△ 2,205	97.6
			計	6,424,945	6,345,044	△ 79,901	98.8
		三輪車	自家用	1,603	1,465	△ 138	91.4
			営業用	125	118	△ 7	94.4
			計	1,728	1,583	△ 145	91.6
	被けん引車			98,799	100,016	1,217	101.2
	軽四・軽三輪車			11,960,792	11,773,412	△ 187,380	98.4
	合計			20,881,259	20,652,331	△ 228,928	98.9

・自動動車保有車両数(b)

区分			年度末 4	5	5－4	5/4(%)
バス	普通車	自家用	29,432	29,425	△ 7	100.0
		営業用	87,390	87,064	△ 326	99.6
		計	116,822	116,489	△ 333	99.7
	小型車	自家用	122,789	121,494	△ 1,295	98.9
		営業用	8,801	9,136	335	103.8
		計	131,590	130,630	△ 960	99.3
	合計		248,412	247,119	△ 1,293	99.5
乗用車	普通車	自家用	3,935,381	5,237,128	1,301,747	133.1
		営業用	13,261	15,278	2,017	115.2
		計	3,948,642	5,252,406	1,303,764	133.0
	小型車	自家用	31,038,940	31,012,928	△ 26,012	99.9
		営業用	246,885	243,508	△ 3,377	98.6
		計	31,285,825	31,256,436	△ 29,389	99.9
	軽四輪車		3,930,083	4,551,769	621,686	115.8
	合計		39,164,550	41,060,611	1,896,061	104.8
特種用途車	普通車	自家用	549,783	579,068	29,285	105.3
		営業用	150,715	157,465	6,750	104.5
		計	700,498	736,533	36,035	105.1
	小型車	自家用	157,921	158,482	561	100.4
		営業用	8,150	8,609	459	105.6
		計	166,071	167,091	1,020	100.6
	合計		866,569	903,624	37,055	104.3
大型特殊車			452,708	464,118	11,410	102.5
二輪車	小型二輪車		1,070,002	1,127,817	57,815	105.4
	軽二輪車		1,814,779	1,823,202	8,423	100.5
	計		2,884,781	2,951,019	66,238	102.3

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	
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	1,247	326	1,573	358	369	200	1,610	2,537	4,110
1992	1,307	335	1,642	334	371	208	1,660	2,573	4,215
1993	1,345	358	1,703	352	360	193	1,710	2,615	4,318
対前年伸び率(%)	2.9	6.9	3.7	5.4	△3.0	△7.2	3.0	1.6	2.4

（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	
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	6,757	1,530	8,287	2,008	1,999	1,069	4,510	9,586	17,873
1992	6,970	1,620	8,590	1,896	2,001	1,091	4,650	9,638	18,228
1993	7,250	1,775	9,025	1,940	1,955	1,040	4,840	9,775	18,800
対前年伸び率(%)	4.0	9.6	5.1	2.3	△2.3	△4.7	4.1	1.4	3.1

注　(1)　Fearnleys「REVIEW 1993」による。
　　(2)　1993年の値は推計値である。

・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4年		平成5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		785,493	583,411	795,886	526,584	1.3
輸出	総計	85,616	351,512	91,019	318,752	6.3
	鉄鋼	18,751	16,846	23,268	16,101	24.1
	セメント	11,433	547	13,168	526	15.2
	肥料	1,049	147	926	124	△ 11.7
	乗用自動車	5,353	61,505	4,709	52,490	△ 12.0
	機械類	11,761	132,477	11,272	124,049	△ 4.2
	電気製品	2,119	66,682	2,020	59,587	△ 4.7
	その他	35,150	73,308	35,656	65,875	1.4
輸入	総計	699,877	231,899	704,867	207,832	0.7
	乾貨物計	397,312	173,258	403,154	160,105	1.5
	鉄鉱石	113,635	4,032	114,484	3,382	0.7
	石炭	111,162	7,691	113,896	6,606	2.5
	燐鉱石	1,453	147	1,395	125	△ 4.0
	塩	7,719	274	7,344	228	△ 4.9
	銅鉱	3,456	2,630	3,741	2,043	8.2
	ニッケル鉱	3,448	188	3,044	131	△ 11.7
	ボーキサイト	1,820	67	1,852	62	1.8
	木材	24,363	9,673	23,665	11,303	△ 2.9
	パルプ	3,111	2,084	3,288	1,663	5.7
	チップ	11,353	2,073	11,262	1,814	△ 0.8
	小麦	5,979	1,489	5,814	1,267	△ 2.8
	大麦・裸麦	1,584	286	1,619	247	2.2
	とうもろこし	16,382	2,848	16,863	2,377	2.9
	大豆	4,725	1,566	5,031	1,533	6.5
	その他	87,122	138,210	89,856	127,324	3.1
	液体貨物計	302,565	58,640	301,713	47,728	△ 0.3
	原油	214,928	38,120	219,042	31,392	1.9
	重油	7,651	1,117	5,659	829	△ 26.0
	その他	79,986	19,403	77,012	15,507	△ 3.7

注 (1) 数量は大蔵省通関統計をもとに海上交通局で重量に換算したもの。金額は大蔵省通関統計による。

(2) 航空貨物及び船舶を除いたものである。

(3) 液体貨物その他には、ＬＰＧ、ＬＮＧ、糖蜜を含む。

・我が国商船隊の輸送量の推移

我が国商船隊の輸送量の推移

（単位：千トン）

区分	年	元	2	3	4	5
輸出	海上貿易量合計	70,675 (100.0)	70,420 (100.0)	74,802 (100.0)	85,616 (100.0)	91,019 (100.0)
	我が国商船隊輸送量	33,098 (46.8)	32,970 (46.8)	34,596 (46.3)	39,691 (46.4)	38,878 (42.7)
	日本籍船輸送量	5,958 (8.4)	4,848 (6.9)	4,883 (6.5)	5,289 (6.2)	4,246 (4.7)
	外国用船輸送量	27,140 (38.4)	28,122 (39.9)	29,713 (39.7)	34,402 (40.2)	34,632 (38.0)
	外国船社輸送量	37,577 (53.2)	37,450 (53.2)	40,206 (53.7)	45,925 (53.6)	52,141 (57.3)
輸入	海上貿易量合計	683,167 (100.0)	699,307 (100.0)	714,466 (100.0)	699,877 (100.0)	704,867 (100.0)
	我が国商船隊輸送量	459,869 (67.3)	469,612 (67.2)	504,673 (70.6)	500,177 (71.5)	506,185 (71.8)
	日本籍船輸送量	223,481 (32.7)	199,944 (28.6)	196,582 (27.5)	188,379 (26.9)	183,557 (26.0)
	外国用船輸送量	236,388 (34.6)	269,668 (38.6)	308,090 (43.1)	311,798 (44.6)	322,628 (45.8)
	外国船社輸送量	223,298 (32.7)	229,695 (32.8)	209,793 (29.4)	199,700 (28.5)	198,682 (28.2)
三国間	我が国商船隊輸送量	99,609	95,239	105,137	109,128	121,690
	日本籍船輸送量	24,437	21,483	22,578	22,401	24,155
	外国用船輸送量	75,171	73,757	82,559	86,727	97,536

注 (1) 運輸省海上交通局資料による。
(2) （ ）内は、海上貿易合計に対する積取比率（%）である。
(3) 平成5年の値は暫定値である。

・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	日本籍船			外国用船			合計		
	隻	総トン	重量トン	隻	総トン	重量トン	隻	総トン	重量トン
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 (36)	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)
4	376	18,669 (30)	30,039 (32)	1,637	42,997 (70)	63,017 (68)	2,013	61,666 (100)	93,056 (100)
5	340	18,420 (29)	29,445 (30)	1,708	44,488 (71)	68,066 (70)	2,048	62,907 (100)	97,511 (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	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
	4	132.2	△ 3.3	5,827	△ 0.9
	5	130.3	△ 1.4	5,770	△ 1.0
特定旅客定期航路	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	20.0	10	66.7
	4	2.9	141.7	32	220.0
	5	4.5	55.2	54	68.8
旅客不定期航路	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	0.0	308	0.7
	4	22.8	△ 5.4	238	△ 22.7
	5	22.5	△ 1.3	237	△ 0.4
計	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
	4	157.9	△ 2.5	6,097	△ 1.6
	5	157.3	△ 0.4	6,061	△ 0.6

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。

・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（%）
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	0.2	15,489	2.2	23,703	1.5
	台キロ	1,151	0.1	976	1.7	2,127	1.6
4	台数	7,759	△ 5.5	15,280	△ 1.3	23,039	△ 2.8
	台キロ	1,137	△ 1.2	974	△ 0.2	2,111	△ 0.8
5	台数	7,699	△ 0.8	15,422	0.9	23,121	0.4
	台キロ	1,128	△ 0.8	953	△ 2.2	2,081	△ 1.4

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		4年度			5年度		
航路数		5年4月1日現在 21航路			6年4月1日現在 21航路		
航路距離		15,964km			15,953km		
就航隻数		54隻			56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	1,264 (743)	54.8	△2.2	1,258 (752)	55.1	△0.5
	乗用車・その他	1,042 (245)	45.2	1.2	1,026 (237)	44.9	△1.5
	計	2,306 (988)	100.0	△0.7	2,284 (989)	100.0	△1.0
	8トントラック換算計	1,705 (849)		△1.4	1,692 (855)		△0.8
自動車航送台キロ		千台キロ			千台キロ		
	普通トラック	811,140 (547,811)	57.8	△2.5	812,121 (554,972)	58.4	0.1
	乗用車・その他	591,567 (163,924)	42.2	0.7	577,879 (157,961)	41.6	△2.4
	計	1,402,707 (711,735)	100.0	△1.2	1,390,000 (712,933)	100.0	△0.9
	8トントラック換算計	1,064,166 (620,333)		△1.8	1,059,279 (625,062)		△0.5
	利用率 普通トラック	69%			65%		
	利用率 乗用車	54%			55%		
	利用率 換算計	56%			54%		
旅客	輸送人員（千人）	4,767		1.1	4,652		△2.4
	輸送人キロ（千人キロ）	2,335,880		0.3	2,290,182		△2.0
	利用率	27%			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（%）
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
4	540,410	94.5	2,480	99.9
5	528,841	97.9	2,335	94.2

注　運輸省情報管理部「内航船舶輸送統計年報」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６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	904	9	0	0	7	13	933
		総トン	31,793	505	0	0	100	992	33,390
	鋼船	隻	4,398	997	208	68	1,785	546	8,002
		総トン	1,604,492	431,769	444,298	220,517	983,554	280,553	3,965,183
	合計	隻	5,302	1,006	208	68	1,792	559	8,935
		総トン	1,636,285	432,274	444,298	220,517	983,654	281,545	3,998,573
自家用船		隻	495	246	2	0	21	3	767
		総トン	199,376	345,282	23,243	0	4,690	485	573,076

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）

年度＼項目		62	63	元	2	3	4
全国	船舶積卸し量	93.5	98.3	101.7	104.7	107.7	105.5
	沿岸荷役量	64.8	71.1	73.3	75.5	78.7	76.8
	コンテナ荷役量	20.3	22.1	23.5	25.5	27.9	28.6
五大港	船舶積卸し量	41.7	43.5	44.4	45.8	47.1	47.1
	沿岸荷役量	30.0	33.0	33.9	35.7	36.9	36.4
	コンテナ荷役量	18.0	19.5	20.9	22.5	24.2	24.9

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(%)
1984	848	6.3	1,278,000	7.4	13.4	8.9	39,670	13.0	4,310	7.8	159,200	8.7
1985	899	6.0	1,367,000	7.0	13.7	2.2	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	4,540	3.2	178,800	6.6
1987	1,028	7.1	1,589,000	9.4	16.1	9.5	48,320	11.9	4,700	3.5	196,460	9.9
1988	1,082	5.3	1,705,000	7.3	17.2	6.8	53,270	10.2	4,830	2.8	212,110	8.0
1989	1,119	3.4	1,780,000	4.4	18.1	5.2	57,210	7.4	5,060	4.8	223,630	5.4
1990	1,165	4.1	1,894,000	6.2	18.2	0.6	58,830	2.8	5,320	5.1	235,220	5.2
1991	1,133	-2.7	1,843,000	-2.7	17.6	-3.3	58,580	-0.4	5,090	-4.3	230,570	-2.0
1992	1,161	2.4	1,927,000	4.5	17.3	-9.8	62,810	7.1	5,120	0.4	242,210	5.0
1993	1,171	0.9	1,971,000	2.3	17.5	11.5	67,650	7.7	5,260	2.7	251,220	3.7

注　ICAO「理事会年次報告（1993年版）」による。ただし、1993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		4	5	5／4 (%)
運航時間（時間）		377,046	379,568	100.7
運航距離（千キロ）		288,635	290,059	100.5
輸送トンキロ（百万トンキロ）		9,553	9,971	104.4
利用可能トンキロ（百万トンキロ）		15,476	15,757	101.8
重量利用率（％）		61.7	63.3	—
旅客	輸送人数（千人）	11,030	11,425	103.6
	人キロ（百万人キロ）	52,018	54,425	104.6
	座席キロ（百万座席キロ）	76,743	80,735	105.2
	座席利用率（％）	67.8	67.4	—
貨物	重量（トン）	663,186	707,972	106.8
	トンキロ（百万トンキロ）	4,518	4,715	104.4
郵便物	重量（トン）	25,153	27,766	110.4
	トンキロ（百万トンキロ）	176	182	103.4

注 (1) 運輸省「航空輸送統計年報」による。
(2) 輸送トンキロとは、〔旅客トンキロ（旅客数×旅客1人当たりの重量×大圏距離）＋貨物トンキロ＋超過手荷物トンキロ＋郵便物トンキロ〕。
(3) 利用可能トンキロとは、〔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、〔輸送トンキロ／利用可能トンキロ×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		我が国航空企業		太平洋線の我が国航空企業積取比率(%)
		重量(トン)	対前年度比(%)	積取量(トン)	積取比率(%)	
4	出国	675,406	97.4	270,328	40.0	51.7
	入国	868,369	102.4	349,318	40.2	43.9
	計	1,543,775	100.1	619,646	40.1	47.7
5	出国	705,214	104.4	275,883	39.1	50.7
	入国	1,011,646	116.5	401,684	39.7	40.5
	計	1,716,800	111.2	677,567	39.5	45.2

・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		4	5	5／4(%)
有償トンキロ(百万トンキロ)	日本	9,882	10,103	102.2
	世界	143,613	154,790	107.8
	シェア(%)	6.9	6.5	
旅客人キロ(百万人キロ)	日本	55,324	54,340	98.8
	世界	989,502	1,045,630	105.7
	シェア(%)	5.6	5.2	
貨物トンキロ(百万トンキロ)	日本	4,575	4,877	106.6
	世界	50,717	55,660	109.6
	シェア(%)	9.0	8.8	

注 (1) ＩＣＡＯ「理事会年次報告(1993年版)」による。
(2) 定期便による実績である。
(3) 世界はＩＣＡＯ加盟182か国の輸送量である。
(4) 5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（%）	
	4	5	5/4 (%)	4	5	5/4 (%)	4	5	5/4 (%)	4	5
幹線	25,606	25,096	98.0	25,126	24,850	98.9	37,222	38,678	103.9	67.5	64.2
ローカル線	44,081	44,487	100.9	31,559	32,268	102.2	48,230	53,955	111.9	65.4	59.8
合計	69,687	69,584	99.9	56,686	57,117	100.8	85,452	92,633	108.4	66.3	61.7

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）		
	4	5	5/4 (%)	4	5	5/4 (%)
幹線	446,235	454,792	101.9	444,955	458,977	103.2
ローカル線	226,894	237,065	104.5	189,707	201,305	106.1
計	673,129	691,857	102.8	634,662	660,282	104.0

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。

・コミューター旅客輸送の推移

コミューター旅客輸送の推移

項目＼年度	3	4	5
運航航路数	22	29	39
輸送人員（人）	301,537	377,728	585,667
提供座席数（席）	504,831	636,175	1,027,071
座席利用率（%）	59.7	59.4	57.0

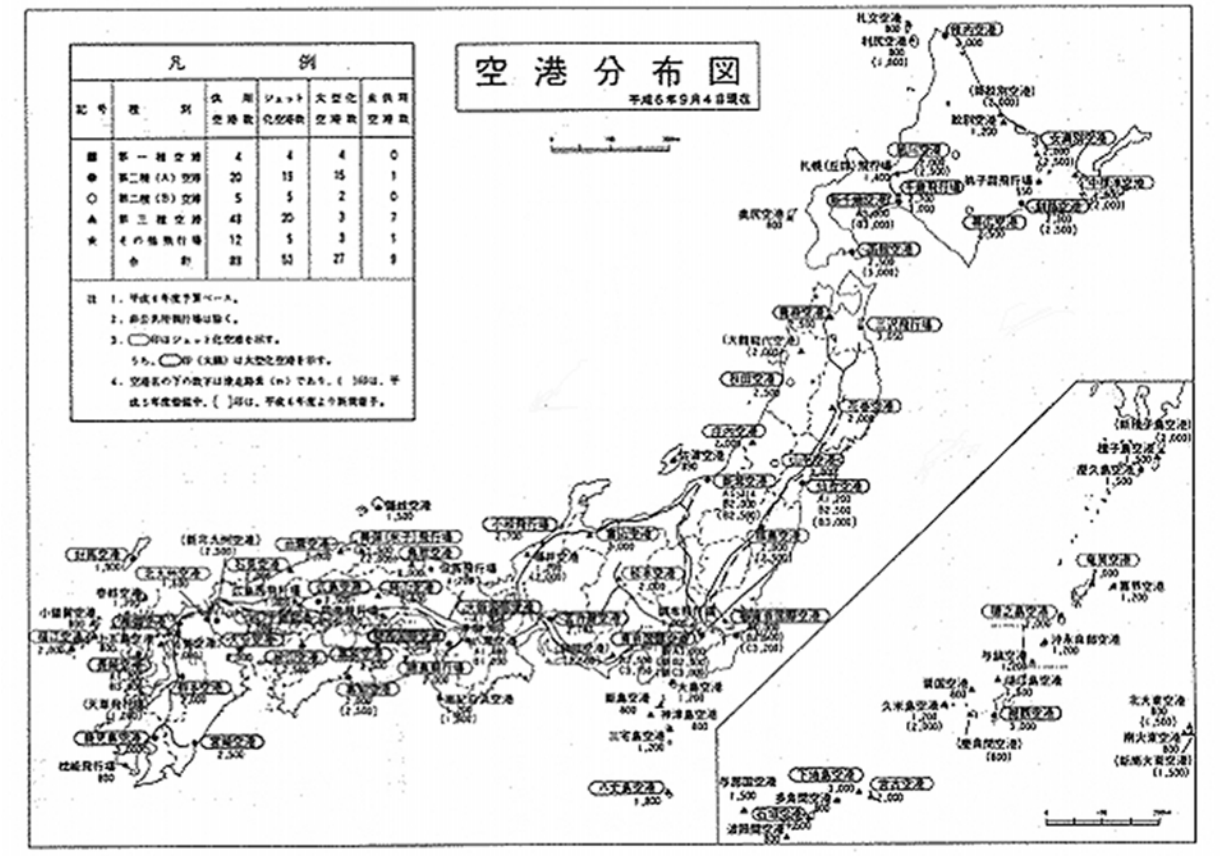
・空港の利用状況

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）	
	4	5	4	5	4	5
新東京国際空港	60,976	61,605	21,795	22,646	1,321	1,435
東京〃	98,027	99,185	42,435	41,647	467	473
大阪〃	65,806	65,522	23,314	23,633	435	457
第一種空港計	224,809	226,312	87,544	87,926	2,223	2,364
〃二〃	411,829	414,661	77,285	77,961	764	839
〃三〃	117,562	119,143	9,780	10,320	38	41
その他〃	36,075	34,775	4,324	4,375	9	9
合計	790,275	794,891	178,933	180,582	3,034	3,253

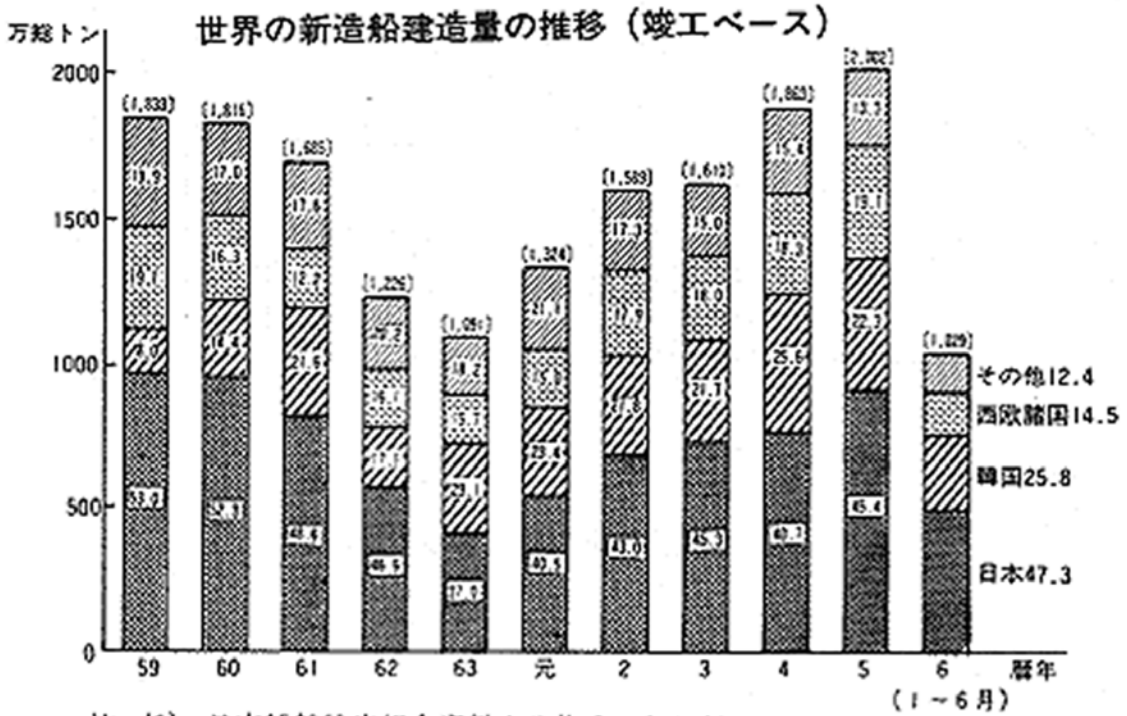
・空港の整備

空港の整備



5　海上技術安全（造船・船員）

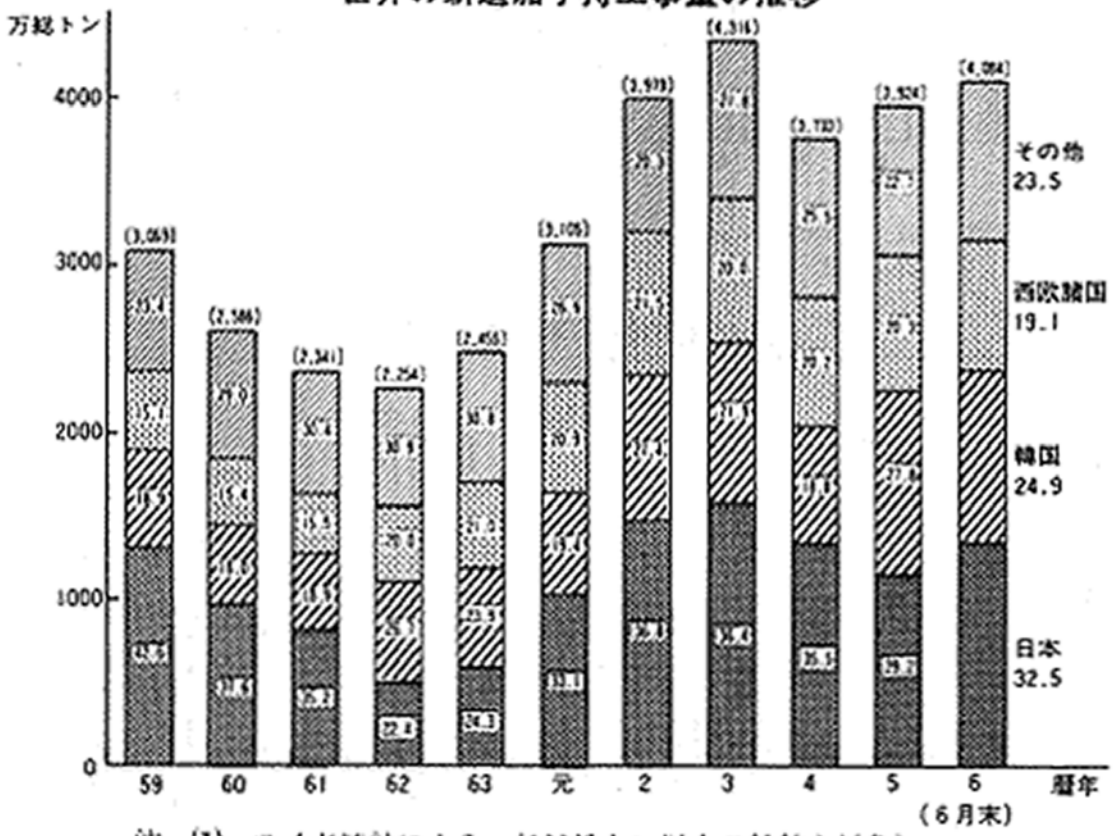
・世界の新造船建造量の推移（竣工ベース）



注 (1) 日本船舶輸出組合資料より作成。(100総トン以上の船舶を対象)
(2) 棒グラフ横の数値は構成比を示す。(%)

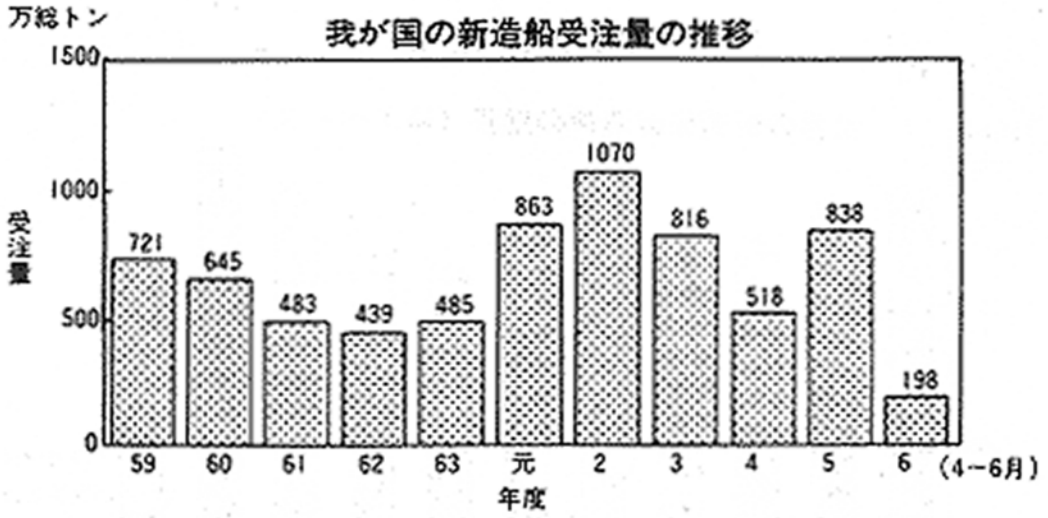
・世界の新造船手持工事量の推移

世界の新造船手持工事量の推移



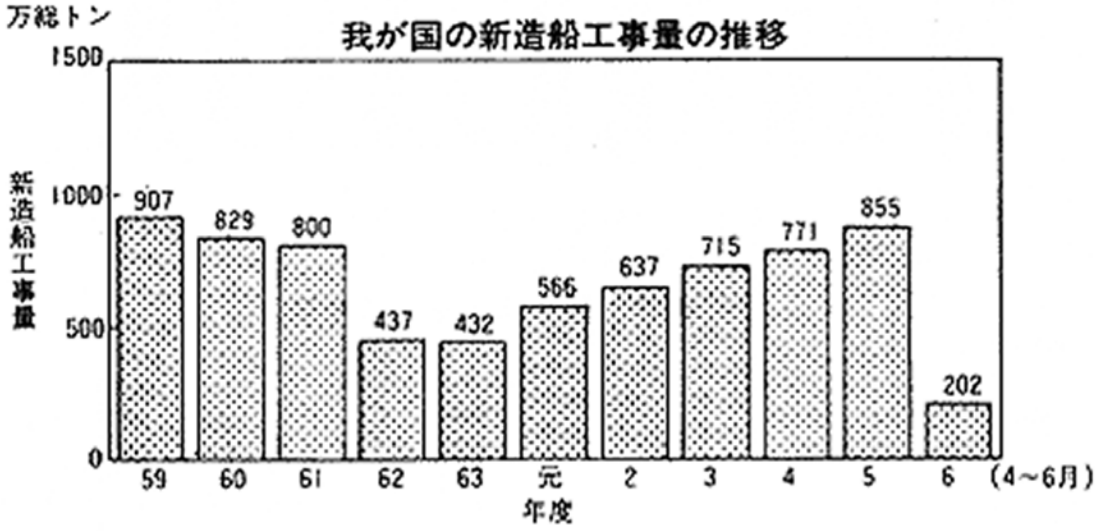
注 (1) ロイド統計による。(100総トン以上の船舶を対象)
(2) 各年12月末現在。
(3) 棒グラフ横の数値は構成比を示す。(%)

・我が国の新造船受注量の推移



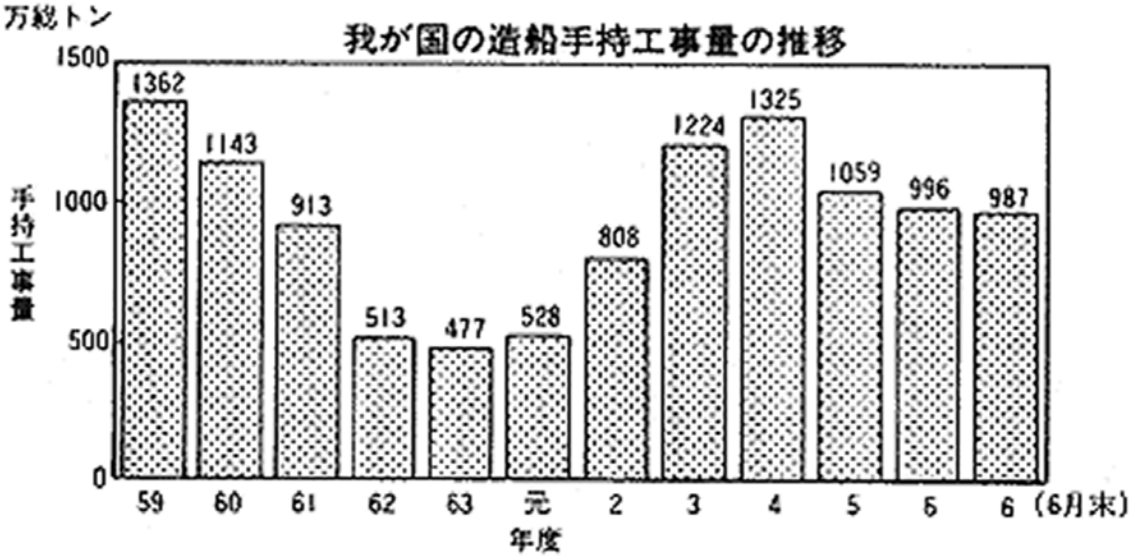
注 2,500総トン以上の船舶を対象とする。

・我が国の新造船工事量の推移



注 (1) 2,500総トン以上の船舶を対象とする。
(2) 竣工ベース。

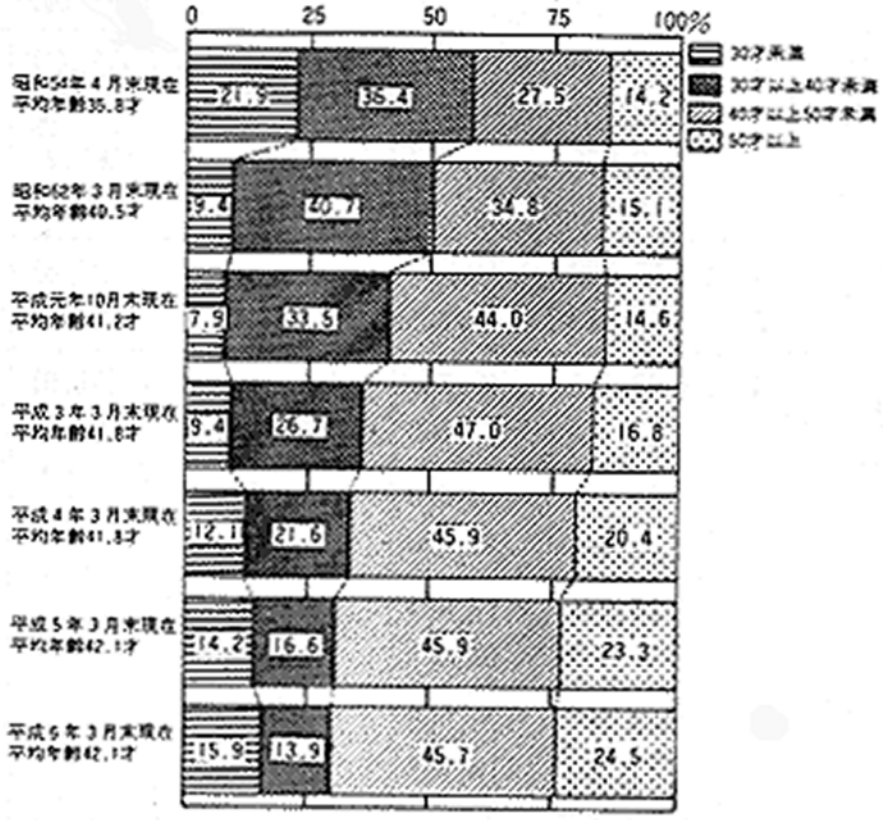
・我が国の造船手持工事量の推移



注 (1) 2,500総トン以上の船舶を対象とする。
(2) 各年3月末現在。

・従業員の年齢構成

従業員の年齢構成



注 (1) 海上技術安全局調べ。

(2) 特定船舶製造事業者の船舶部門（職員及び本工）の年齢構成等に関する加重平均である。

・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）		
	4年4月	5年4月	6年4月	4年4月	5年4月	6年4月
500～4,999総トン	191	176	158	100	98	98
5,000～99,999総トン	37	41	47	76	78	77
100,000総トン以上	9	9	9	12	12	12
合　　計	237	226	214	188	188	187

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6年4月現在の基数は82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	4	9,933	4,793	5,140	(107.2)	279
		5	9,744	4,591	5,153	(112.2)	287
	内航	4	55,202	44,937	10,265	(22.8)	8,458
		5	53,626	43,175	10,451	(24.2)	8,074
	計	4	65,135	49,730	15,405	(31.0)	8,737
		5	63,370	47,766	15,604	(32.7)	8,361
漁業		4	59,688	58,690	998		7,662
		5	54,596	53,706	890		7,313
その他		4	18,964	17,675	1,289		3,672
		5	19,420	17,870	1,550		3,705
合計		4	143,787	126,095	17,692		20,071
		5	137,386	119,342	18,044		19,379

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

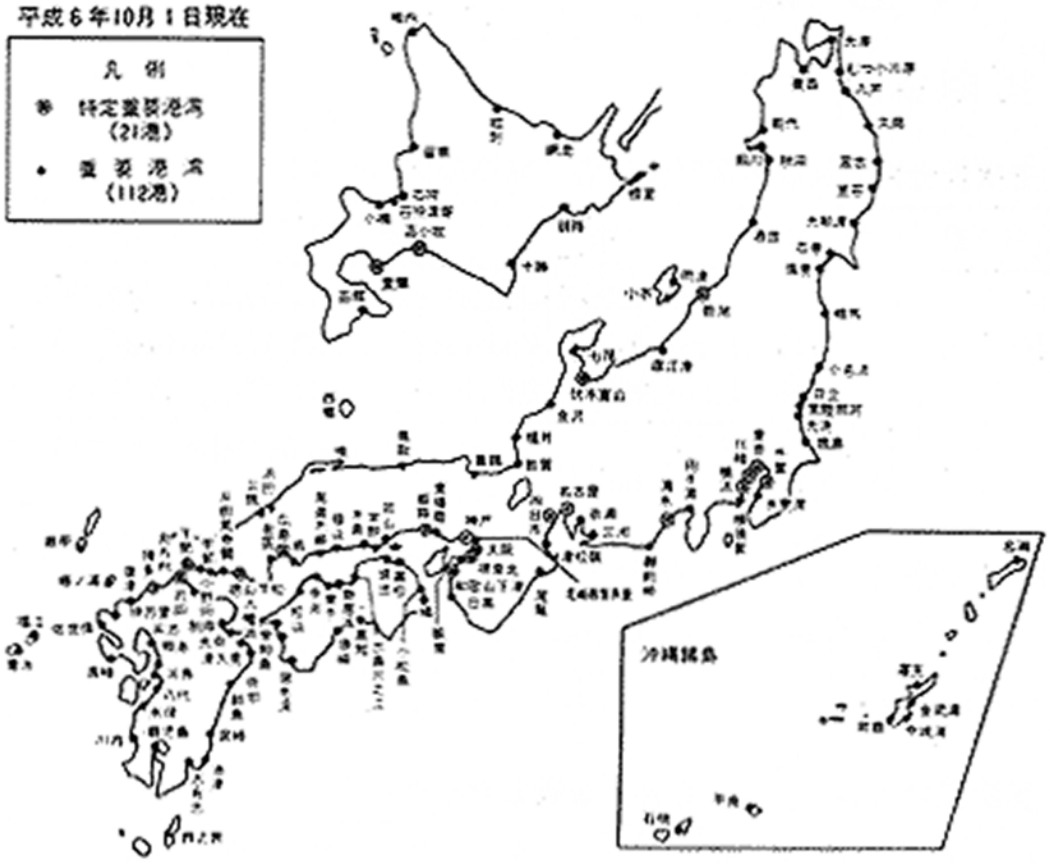
（平成６年９月１日現在）

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	900	524(29)	376(6)	0	0	900(35)
その他56条港湾	68					
合　　計	1,101(35)	624(29)	403(6)	1	5	1,033(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めのない港湾を示す。

・重要港湾位置図

重要港湾位置図



・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			外航船		内航船		入港船舶の内1万総トン以上の船舶	
	隻数	総トン数	平均船型	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	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
2	7,713	3,800	493	96	1,501	7,617	2,299	57	1,536
3	7,685	3,919	510	99	1,549	7,585	2,370	59	1,599
4	7,416	3,966	535	103	1,583	7,313	2,383	60	1,635
4/3(%)	96.5	101.2	104.9	103.6	102.2	96.4	100.5	101.2	102.3

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。
(5) 端数整理のため、合計と合わない場合がある。

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	3	20件	1,337.41億円	鉄道(41.8%)、港湾(30.5%)、観光(9.2%)
		4	18件	1,151.56億円	鉄道(69.2%)、港湾(17.3%)、航空(9.0%)
		5	23件	1,537.99億円	鉄道(61.4%)、航空(21.6%)、港湾(14.1%)
	無償	3	6件	49.43億円	アラブ海運大学新訓練船計画（エジプト・アラブ共和国）など
		4	7件	55.60億円	船員訓練養成学校整備計画（バングラデシュ）など
		5	8件	57.00億円	ザミンウード駅貨物積替整備計画など

注　有償はプロジェクトローンのみである。

・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	3	34件	港湾(41.2%) 航空(14.7%) 都市交通(11.9%)
		4	34件	港湾(50.0%) 航空(11.8%) (8.8%)
		5	36件	港湾(47.2%) 総合交通(13.9%) 鉄道(11.1%) 航空(11.1%)
	専門家派遣	3	272人	鉄道(29.0%) 港湾(17.6%) 海上保安(8.1%) 船員(8.1%)
		4	250人	鉄道(30.0%) 港湾(22.0%) 海上保安(13.0%)
		5	285人	鉄道(31.6%) 海上保安(13.3%) 港湾(11.6%)
	研修員受入	3	314人	鉄道(18.2%) 港湾(18.2%) 海上保安(12.4%)
		4	353人	港湾(17.3%) 鉄道(15.3%) 海上保安(12.2%)
		5	355人	鉄道(18.3%) 港湾(16.1%) 航空(10.7%)
	プロジェクト方式技術協力（注）	3	5件	船員2件 鉄道1件 港湾1件 都市交通1件
		4	6件	鉄道2件 船員2件 港湾1件 都市交通1件
		5	8件	船員4件 鉄道3件 自動車交通1件

注　件数にはア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	1991	1992	※1993
旅行者数(千人)	456,502 (99.7)	481,672 (105.5)	500,000 (103.8)
旅行収入(百万ドル)	260,535 (101.0)	296,375 (113.8)	324,080 (109.3)

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（1992年）

主要国の受入れ旅行者数及び旅行収支（1992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	*19,098(100.0)	14,830.6	8,370.7	6,459.9
ベルギー・ルクセンブルグ		4,053.4	6,604.2	△ 2,550.8
デンマーク		3,782.4	3,777.7	4.7
フィンランド		1,270.5	2,346.5	△ 1,076.0
フランス		25,052.8	13,866.4	11,186.4
ドイツ	*15,147(96.8)	10,891.0	36,782.2	△25,891.2
ギリシャ	9,331(116.1)	3,211.9	1,156.7	2,055.2
アイスランド	143(99.4)	128.5	287.6	△ 159.1
アイルランド	3,124(104.2)	1,615.3	1,356.6	258.7
イタリア	50,089(97.6)	21,461.8	16,532.3	4,929.5
オランダ	* 6,083(104.1)	5,193.8	9,527.5	△ 4,333.7
ノールウェー		1,973.5	3,867.3	△ 1,893.8
ポルトガル	20,742(105.6)	3,680.1	1,155.1	2,525.0
スペイン	55,331(103.4)	20,734.5	4,709.0	16,025.5
スウェーデン		3,041.4	6,692.6	△ 3,651.2
スイス	*10,265(101.5)	7,722.0	6,125.0	1,597.0
トルコ	7,076(128.2)	3,639.0	776.0	2,863.0
イギリス	18,179(106.2)	13,493.7	19,467.2	△ 5,973.5
カナダ	36,186(98.3)	5,663.7	11,219.7	△ 5,556.0
アメリカ	44,627(103.9)	53,861.0	39,872.0	13,989.0
オーストラリア	2,598(109.6)	4,089.6	3,988.3	101.3
ニュー・ジーランド	1,056(109.6)	1,469.9	979.0	490.9
日本	3,583(101.4)	3,589.2	26,809.7	△23,220.5

注 (1) 経済協力開発機構（ＯＥＣＤ）資料による。
(2) （ ）内は前年比（%）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		登録旅館	
	軒数	総客室数	軒数	総客室数
3	636	119,894	1,649	97,117
4	657	124,168	1,679	99,039
5	755	140,302	1,717	101,628

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６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	8	東海	22	47
東北	24	25	近畿	15	30
北信濃	151	54	中国・四国	14	40
（うち長野）	(137)	(24)	九州・沖縄	12	27
関東	48	26	計	298	257

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６年３月末現在）

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	19	計	147

注 (1) 運輸省運輸局政策観光部資料による。
(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
		小計	観光客	業務その他の客	
	2,835,064	2,676,265	1,498,691	1,177,574	158,799
元	〔100.0〕	〔 94.4〕	〔 52.9〕	〔 41.5〕	〔 5.6〕
	(120.4)	(124.7)	(134.2)	(114.3)	(76.0)
	3,235,860	3,117,592	1,879,497	1,238,095	118,268
2	〔100.0〕	〔 96.3〕	〔 58.1〕	〔 38.2〕	〔 3.7〕
	(114.1)	(116.5)	(125.4)	(105.1)	(74.5)
	3,532,651	3,448,015	2,103,991	1,344,024	84,636
3	〔100.0〕	〔 97.6〕	〔 59.6〕	〔 38.0〕	〔 2.4〕
	(109.2)	(110.6)	(111.9)	(108.6)	(71.6)
	3,581,540	3,491,500	2,103,046	1,388,454	90,040
4	〔100.0〕	〔 97.5〕	〔 58.7〕	〔 38.8〕	〔 2.5〕
	(101.4)	(101.3)	(99.9)	(103.3)	(106.4)
	3,410,447	3,311,775	1,924,835	1,386,940	98,672
5	〔100.0〕	〔 97.1〕	〔 56.4〕	〔 40.7〕	〔 2.9〕
	(95.2)	(94.9)	(91.5)	(99.9)	(109.6)

注 (1) 法務省資料に基づく運輸省運輸政策局観光部集計による。
(2) 〔 〕内は構成比（%）を、( ) 内は前年比（%）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

		元年	2年	3年	4年	5年
回数	観光	1.23(115)	1.34(109)	1.49(111)	1.35(91)	1.40(104)
	兼観光	0.18(95)	0.20(111)	0.24(120)	0.22(92)	0.23(105)
	業務	0.27(82)	0.34(126)	0.37(109)	0.31(84)	0.38(123)
	家事・帰省	0.53(115)	0.47(89)	0.60(128)	0.56(95)	0.57(100)
	その他	0.18(180)	0.10(56)	0.12(120)	0.16(133)	0.14(88)
	計	2.39(111)	2.45(103)	2.82(115)	2.60(92)	2.73(105)
宿泊数	観光	2.16(120)	2.43(113)	2.50(104)	2.31(92)	2.32(100)
	兼観光	0.41(87)	0.50(122)	0.56(112)	0.61(109)	0.64(105)
	業務	0.70(86)	0.87(126)	0.90(103)	0.76(84)	0.97(128)
	家事・帰省	1.46(121)	1.25(86)	1.35(108)	1.46(108)	1.35(92)
	その他	0.24(218)	0.15(63)	0.17(113)	0.16(94)	0.16(100)
	計	4.97(113)	5.22(105)	5.47(105)	5.30(97)	5.44(103)

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。
(3) 4年については、再推計したものである。

旅行業

・旅行業者数

旅行業者数

（単位：業者）

年＼区分	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	
4	848	6,786	4,293	70	4,363	11,997
5	900	6,922	4,564	71	4,635	12,457
6	952	6,944	4,654	72	4,726	12,622

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 3	4	4／3(%)
普通倉庫	業者数		3,168	3,282	103.6
	面（容）積	1～3類倉庫(千㎡)	27,877	29,741	106.7
		野積倉庫(千㎡)	4,233	4,338	102.5
		貯蔵槽倉庫(千㎡)	9,542	9,731	102.0
		危険品倉庫 建屋(千㎡)	263	268	101.9
		危険品倉庫 タンク(千㎡)	29,070	34,152	117.5
冷蔵倉庫	業者数		1,292	1,282	99.2
	容積	(千㎥)	22,463	22,966	102.2
水面倉庫	業者数		21	21	100.0
	面積	(千㎡)	5,395	5,244	97.2

・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

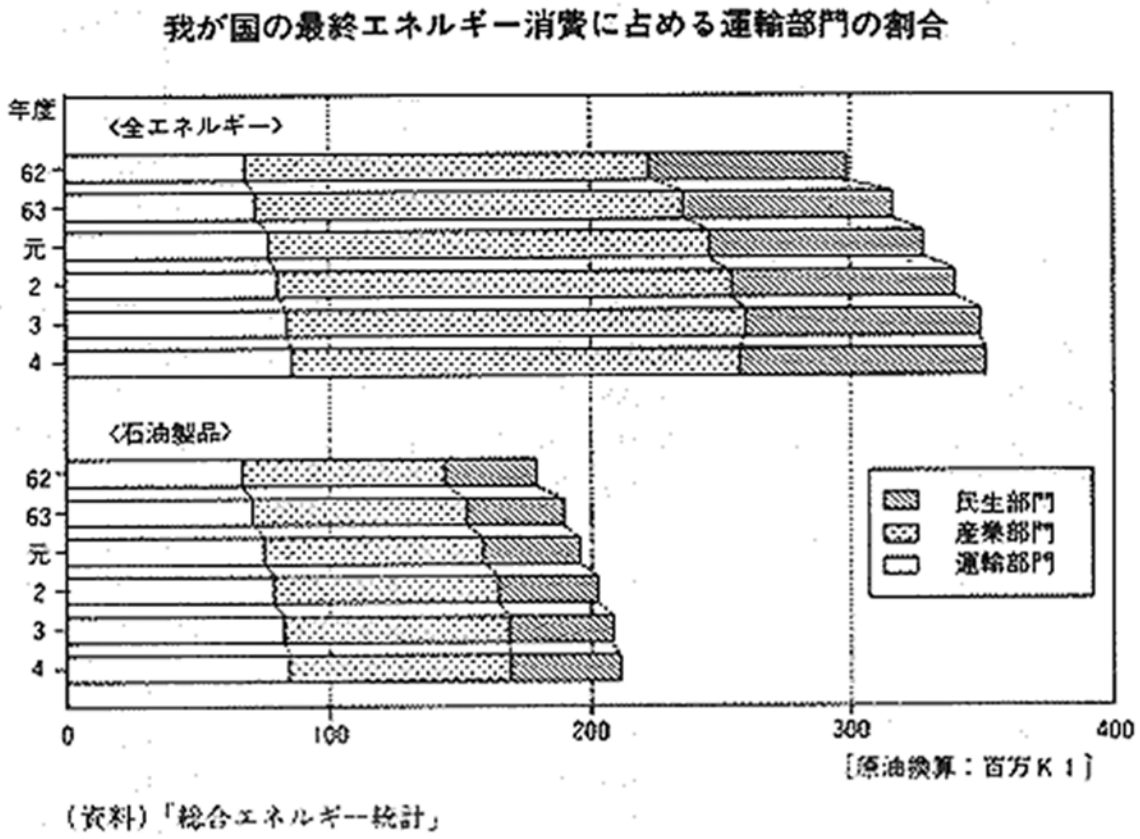
種別		区分 / 年度	入庫量 3	入庫量 4	入庫量 4/3 (%)	平均月末在庫量 3	平均月末在庫量 4	平均月末在庫量 4/3 (%)
普通倉庫（千トン）	1～3類倉庫	農水産品	7,405	6,983	94.3	2,028	1,751	86.3
		金属	25,292	23,740	93.9	2,728	2,632	96.5
		金属製品・機械	35,167	30,718	87.3	3,641	3,616	99.3
		窯業品	2,898	2,636	91.0	457	430	94.1
		化学工業品	25,225	25,485	101.0	3,412	3,490	102.3
		紙・パルプ	18,798	18,638	99.1	2,240	2,257	100.8
		繊維工業品	6,213	6,010	96.7	1,209	1,277	105.6
		食料工業品	25,357	24,872	98.1	2,397	2,460	102.6
		雑工業品	13,991	14,096	100.8	2,181	2,193	100.6
		雑品	18,946	17,869	94.3	2,854	2,765	96.9
		小計	179,292	171,047	95.4	23,147	22,871	98.8
	野積倉庫		21,817	22,876	104.9	3,269	3,672	112.3
	貯蔵槽倉庫		28,667	29,159	101.7	4,362	4,378	100.4
	危険品倉庫		12,013	13,587	113.1	19,435	20,941	107.7
	合計		241,789	236,669	97.9	50,213	51,862	103.3
冷蔵倉庫（千トン）	生鮮水産物		184	186	101.1	8	11	137.5
	冷凍水産物		5,605	5,531	98.7	1,286	1,284	99.8
	塩干水産物		832	783	94.1	172	171	99.4
	水産加工品		449	456	101.6	71	80	112.7
	畜産物		2,877	2,995	104.1	430	487	113.3
	畜産加工品		1,456	1,461	100.3	145	164	113.1
	農産物		1,190	1,176	98.8	249	267	107.2
	農産加工品		771	795	103.1	169	193	114.2
	冷凍食品		2,279	2,618	114.9	189	216	114.3
	その他		353	400	113.3	50	51	102.0
	合計		15,996	16,401	102.5	2,769	3,024	109.2
水面倉庫（千㎡）			4,458	4,194	94.1	1,052	1,089	103.5

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。

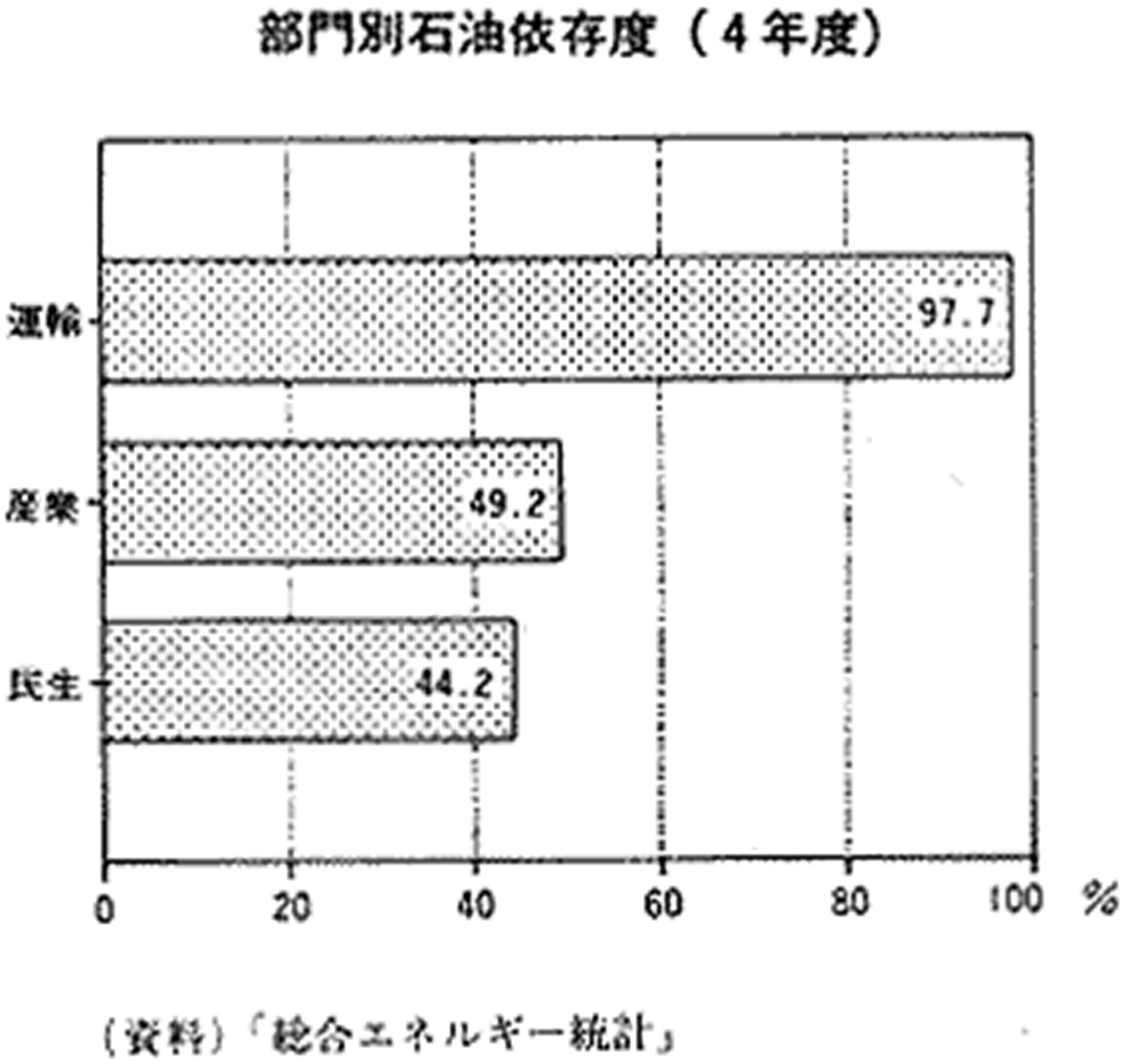
(4) 運輸とエネルギー

・我が国の最終エネルギー消費に占める運輸部門の割合



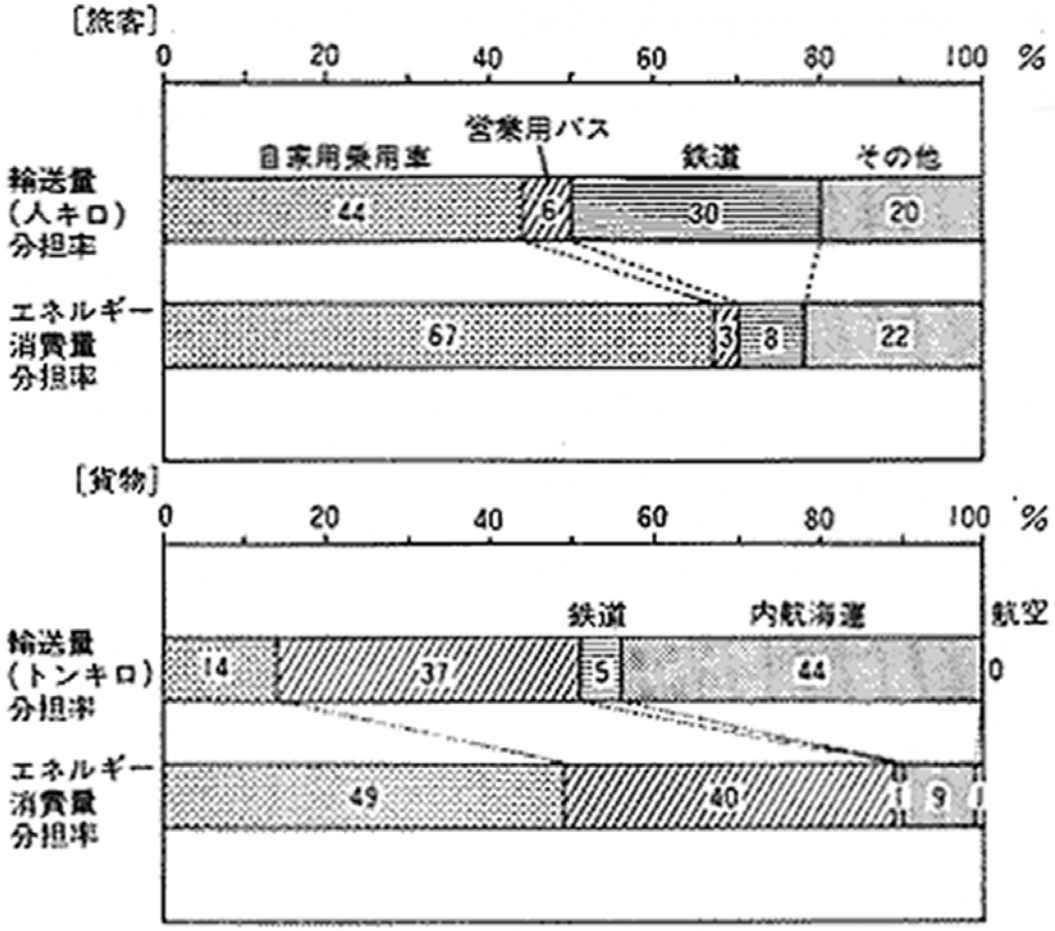
（資料）「総合エネルギー統計」

・部門別石油依存度（４年度）



・国内主要機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（４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（４年度）



(5)　その他

・高齢者・障害者等のための公共交通機関施設整備等の状況

高齢者・障害者等のための公共交通機関施設整備等の状況

1　鉄道関係	57年度末	5年度末	整備率	対57年度比
(1)ＪＲ（国鉄）			総駅数(4670)	
・エレベーターの設置	41駅	116	2.5%	2.8
・エスカレーターの設置	73	190	4.1	2.6
・身体障害者用トイレの設置	120	975	20.9	8.1
・誘導・警告ブロックの設置	571	2,237	47.9	3.9
・改札口の拡幅	232	1,657	35.5	7.1
・自動券売機に点字テープ貼付	384	1,543	33.0	4.0
(2)私鉄（大手15社）			(1763)	
・エレベーターの設置	23	95	5.4	4.1
・エスカレーターの設置	75	295	16.7	3.9
・身体障害者用トイレの設置	164	1,366	77.5	8.3
・誘導・警告ブロックの設置	598	1,708	96.9	2.9
・改札口の拡幅	813	1,540	87.4	1.9
・自動券売機に点字テープ貼付	1,049	1,330	75.4	1.3
(3)営団・公営地下鉄			(482)	
・エレベーターの設置	18	125	25.9	6.9
・エスカレーターの設置	230	386	80.1	1.7
・身体障害者用トイレの設置	112	332	68.9	3.0
・誘導・警告ブロックの設置	256	482	100.0	1.9
・改札口の拡幅	320	477	99.0	1.5
・自動券売機に点字テープ貼付	151	453	94.0	3.0
2　自動車関係	57年度末			対57年度比
・低床・広ドアバスの導入	25,671両	43,292		1.7
・リフト付バスの導入	－	682		－
（うち、路線バス）	－	(91)		－
・スロープ付超低床式バスの導入	－	78		－
・リフト付タクシーの導入	－	547		－
・寝台タクシーの導入	－	349		－
3　旅客船ターミナル関係	57年度末		整備率	対57年度比
			総ターミナル数(381)	
・エレベーターの設置	－	34ターミナル	20.2	－
・エスカレーターの設置	－	17	10.1	－
・身体障害者用トイレの設置	－	129	33.9	－
・誘導・警告ブロックの設置	－	44	11.5	－
4　空港旅客ターミナル関係	57年度末		整備率	対57年度比
			総ターミナル数(78)	
・エレベーターの設置	21ターミナル (40機)	43 (148)	93.5	2.0 (3.7)
・エスカレーターの設置	－	37 (243)	80.4	－ (－)
・身体障害者用トイレの設置	30 (86ヵ所)	64 (293)	81.0	2.1 (3.4)
・空港に車椅子の配置	71 (300台)	78 (702)	98.7	1.1 (2.3)

注１）昭和57年度末（昭和58年３月）は、「国連・障害者の十年」初年にあたる。
２）私鉄の57年度末の数値は大手14社、５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５年度末の数値は平成４年度末現在。リフト付バス及びスロープ付超低床バスの５年度末の数値は平成５年７月末現在。但し、リフト付路線バスについては、平成６年４月１日現在。
４）旅客船ターミナル関係の５年度末の数値は平成６年７月１日現在。
５）空港旅客ターミナル関係の５年度末の数値は平成６年６月末現在。
６）旅客船ターミナル及び空港旅客ターミナルにおけるエレベーター、エスカレーターの整備率は総ターミナル数を各々、168、44（２階建以上のターミナル数）として算出。

・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			3	4	5
鉄道	ＪＲ		6	6	6
	民鉄（ＪＲ以外）		130	131	131
自動車	バス	乗合	390	393	398
		貸切	1,259	1,325	1,401
	タクシー・ハイヤー		54,215	54,250	54,051
	トラック		41,053	42,308	43,450
海運	外航海運		407	390	334
	内航海運		6,380	6,295	6,240
	港運		1,418	1,409	1,402
	フェリー		185	181	179
航空	定期		8	8	8
	不定期		55	59	64
造船			1,262	1,251	1,253

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。

・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	4 (A)	5 (B)	B／A (%)
ＪＲ（7社）	営業収入	6,505	6,514	100.1
	営業費用	5,208	5,282	101.4
	営業損益	1,297	1,232	95.0
	営業外損益	△ 964	△ 916	—
	経常損益	333	316	94.9
大手民鉄（15社）	営業収入	79,727	79,126	99.2
	営業費用	66,838	67,944	101.7
	営業損益	12,889	11,785	91.4
	営業外損益	△ 14,663	△ 14,486	—
	経常損益	7,939	7,474	94.1
公営鉄道（12社）	営業収入	33,702	35,004	103.9
	営業費用	32,443	33,883	104.4
	営業損益	1,259	1,121	89.0
	営業外損益	△ 15,094	△ 15,895	—
	経常損益	△ 13,835	△ 14,776	—
営団地下鉄	営業収入	268,440	267,035	99.5
	営業費用	215,993	221,221	102.4
	営業損益	52,447	45,813	87.4
	営業外損益	△ 52,554	△ 51,386	—
	経常損益	△ 106	△ 5,573	—
民営乗合バス（42社）	営業収入	9,435	9,354	99.1
	営業費用	9,754	9,640	98.8
	営業損益	△ 319	△ 286	—
	営業外損益	△ 81	△ 85	—
	経常損益	△ 400	△ 370	—
公営乗合バス（33社）	営業収入	7,946	8,136	102.4
	営業費用	8,989	9,492	105.6
	営業損益	△ 1,043	△ 1,357	—
	営業外損益	△ 52	△ 120	—
	経常損益	△ 1,095	△ 1,477	—

・業種別損益状況(b)（１社平均）

（単位：百万円）

区分 ＼ 年度		4 (A)	5 (B)	B／A (%)
ハイヤー・タクシー (55社)	営業収入	833	834	100.1
	営業費用	845	846	100.1
	営業損益	△ 11	△ 12	—
	営業外損益	7	5	71.4
	経常損益	△ 4	△ 7	—
一般トラック (90社)	営業収入	9,630	9,931	103.1
	営業費用	9,342	9,690	103.7
	営業損益	288	240	83.3
	営業外損益	△ 68	△ 57	—
	経常損益	220	184	83.6
自動車道 (28社)	営業収入	247	234	94.7
	営業費用	199	187	94.0
	営業損益	48	47	97.9
	営業外損益	△ 31	△ 16	—
	経常損益	17	31	182.4
外航海運 (助成対象32社)	営業収入	62,811	59,555	94.8
	営業費用	61,590	59,070	95.9
	営業損益	1,221	485	39.7
	営業外損益	△ 423	△ 375	—
	経常損益	798	110	13.8
国内旅客船 (12社)	営業収入	16,062	15,921	99.1
	営業費用	15,651	15,555	99.4
	営業損益	411	366	89.1
	営業外損益	△ 793	△ 843	—
	経常損益	△ 382	△ 477	—
航空運送 (主要3社)	営業収入	703,809	676,189	96.1
	営業費用	715,363	685,472	95.8
	営業損益	△ 10,553	△ 9,283	—
	営業外損益	△ 3,701	△ 2,719	—
	経常損益	△ 14,254	△ 12,002	—

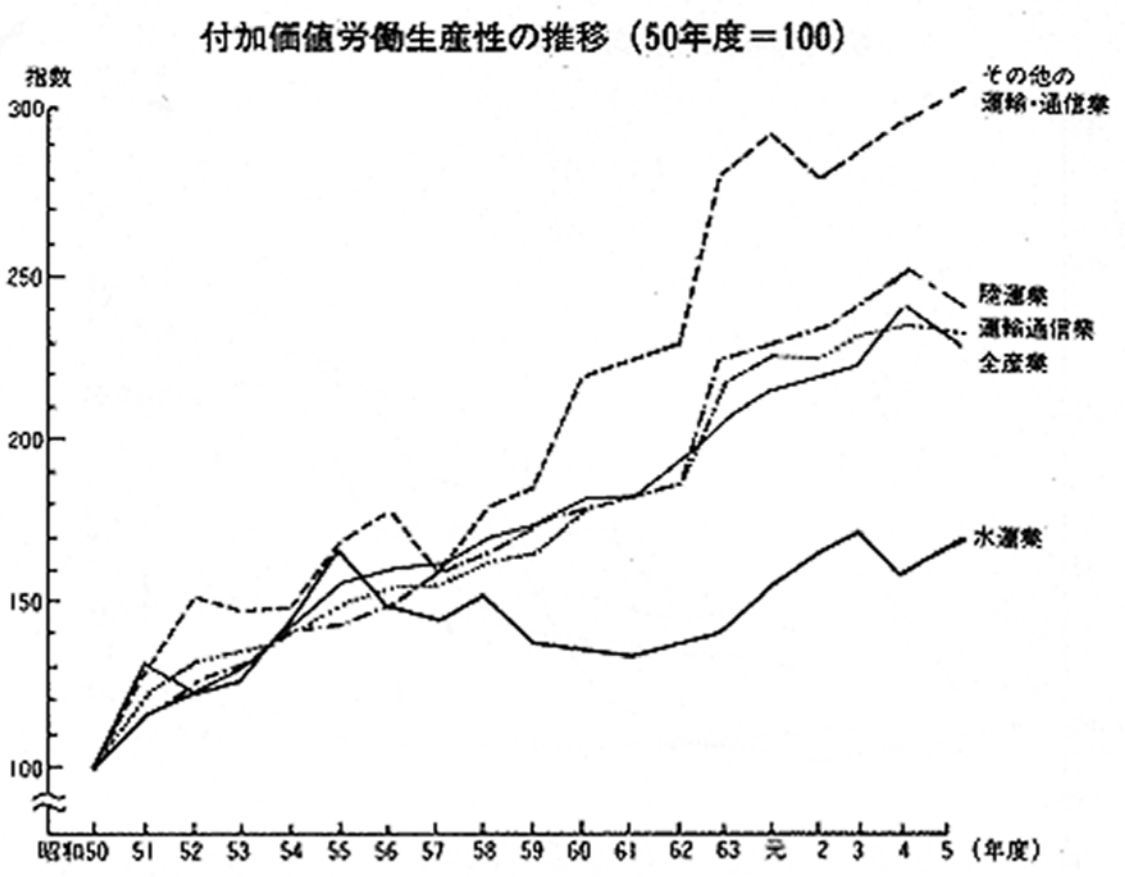
・業種別損益状況(c)（１社平均）

（単位：百万円）

区分	年度	4 (A)	5 (B)	B／A (%)
造船業（主要9社）	営業収入	592,972	600,030	101.2
	営業費用	563,924	571,384	101.3
	営業損益	29,049	28,645	98.6
	営業外損益	△ 3,436	△ 5,562	－
	経常損益	25,613	23,083	90.1
鉄道車両工業（主要3社）	営業収入	74,197	67,986	91.6
	営業費用	70,643	65,793	93.1
	営業損益	3,553	2,103	59.2
	営業外損益	△ 232	78	－
	経常損益	3,321	2,180	65.6
一般旅行業（大手8社）	営業収入	72,752	70,938	97.5
	営業費用	71,912	60,705	84.4
	営業損益	840	△ 455	－
	営業外損益	797	1,618	203.0
	経常損益	1,790	771	43.1
ホテル（40社）	営業収入	5,567	6,293	113.0
	営業費用	5,198	6,161	118.5
	営業損益	369	132	35.8
	営業外損益	△ 181	△ 123	－
	経常損益	188	9	4.8
倉庫（15社）	営業収入	10,964	10,621	96.9
	営業費用	10,255	10,095	98.4
	営業損益	709	526	74.2
	営業外損益	△ 483	△ 346	－
	経常損益	226	180	80.0
内航海運（227社）	営業収入	1,596	1,731	108.5
	営業費用	1,518	1,672	110.1
	営業損益	78	59	75.6
	営業外損益	△ 32	△ 30	－
	経常損益	46	28	60.9

注 (1) 運輸省資料による。
(2) 内航海運の4年度、5年度の数値は、それぞれ3年度、4年度の数値である。
(3) 外航海運の5年度の数値は、助成対象31社の平均である。
(4) 公営乗合バスの5年度の数値は、32社の平均である。

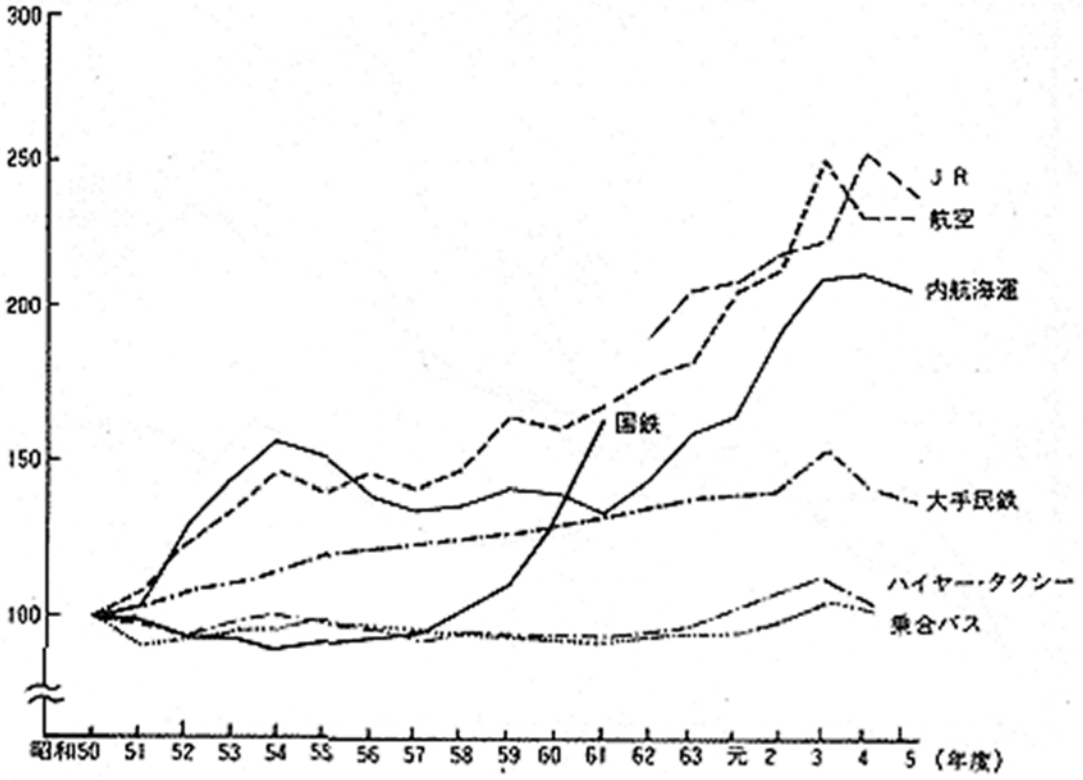
・付加価値労働生産性の推移（50年度＝100）



注 (1) 大蔵省「法人企業統計年報」により作成
(2) 60年度以降は日本電信電話㈱を含む。

・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）



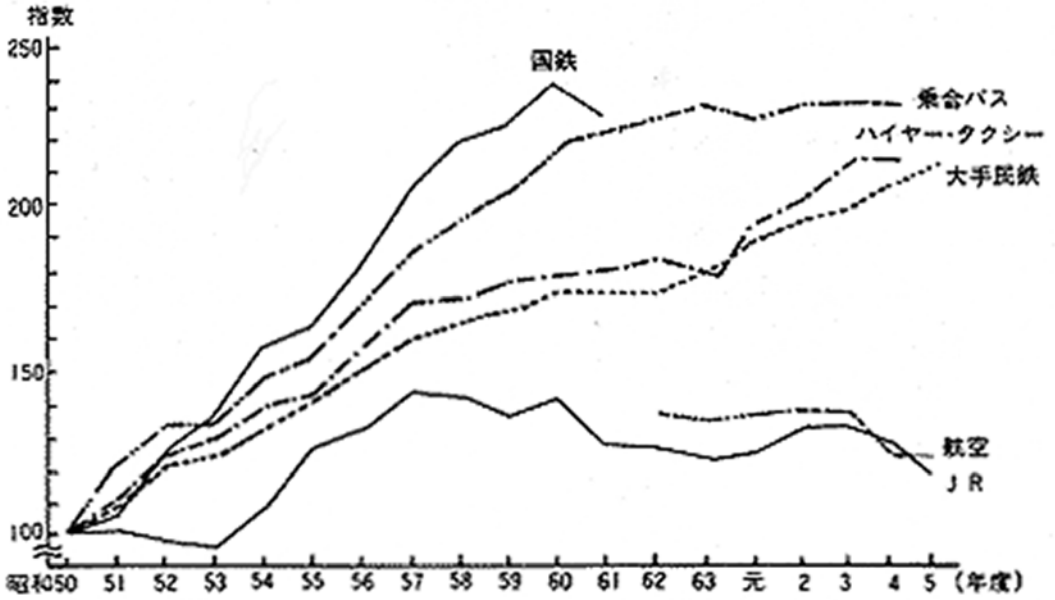
注 (1) 運輸省資料により作成

(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。

・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 $\approx \frac{\text{営業費用}}{\text{輸送量（トンキロ、人キロ）}}$

(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。