

平成8年度 運輸白書

目 次

・トピックでみる運輸の1年

日米航空問題（7. 9～）

関西国際空港の2期事業の着工へ（7. 12. 18～）

幅運賃制度導入による国内航空の競争の実施（8. 2～）

天気予報の高度化と気象資料総合処理システムの更新（8. 3. 1）

海上災害防止センターに流出油防除訓練施設が完成（8. 3. 15）

自動車安全情報の提供（公表）（8. 3. 22）

東海道新幹線品川新駅設置へ（8. 3. 25～）

旅の総合見本市「旅フェア'96」の開催（8. 4. 10～4. 14）

我が国初の水深15mコンテナターミナルが神戸港において供用開始（8. 4. 15）

テクノスーパーライナー「飛翔」がシップ・オブ・ザ・イヤー'95を受賞（8. 5. 15）

高度道路交通システム（ITS）推進に関する全体構想の策定（8. 7. 8）

元小川派代表の兄弟が成田空港内の土地売買契約を締結（8. 7. 18、11. 12）

海の日祝日化（8. 7. 20）

「海洋法」元年（8. 7. 20）

JR西日本株式の売却・上場（8. 10. 8）

・第1部 国鉄改革10年目に当たって

○はじめに

○第1節 国鉄の発足から国鉄改革まで

○第2節 国鉄改革とは

○第3節 鉄道事業は再生されたか

○第4節 改革後の長期債務等の処理状況

○第5節 国鉄改革の評価と残された政策課題

○むすび

・第2部 運輸の動き

○第1章 平成7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

■第2節 規制緩和等への取り組み

■第3節 人にやさしい運輸をめざした運輸政策の展開

■第4節 阪神・淡路地域の復興

○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

■第2節 国際的課題に対応した運輸行政の展開

■第3節 国際社会への貢献

[■第4節 国連海洋法条約の批准に伴う国内法の整備](#)

[○第3章 物流構造変革への対応](#)

[■第1節 経済・社会状況の変化に伴う物流構造変革](#)

[■第2節 効率的な物流体系整備の推進](#)

[■第3節 輸入拡大等に対応する国際物流の円滑化](#)

[○第4章 観光レクリエーションの振興](#)

[■第1節 旅行の振興](#)

[■第2節 国際観光交流の促進](#)

[■第3節 観光による地域の活性化](#)

[■第4節 レクリエーションの振興](#)

[○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](#)

[■第2節 鉄道サービスの充実](#)

[■第3節 安全で信頼される鉄道であるために](#)

[○第6章 人と地球にやさしい車社会の形成へ向けて](#)

[■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](#)

[■第2節 利用者ニーズに対応した車社会の形成へ向けて](#)

[■第3節 高度道路交通システムの形成へ向けて](#)

[○第7章 海運、船員対策及び造船の新たな展開](#)

[■第1節 海上交通の充実](#)

[■第2節 船員対策の新たな展開](#)

[■第3節 魅力ある造船・船用工業をめざして](#)

[○第8章 大交流時代を支える港湾](#)

[■第1節 港湾を取り巻く現状と今後の港湾政策](#)

[■第2節 第9次港湾整備五箇年計画等の策定と推進](#)

[■第3節 新しい潮流に対応した港湾振興](#)

[■第4節 港湾の技術開発への取り組み](#)

[■第5節 21世紀に向けた豊かな海辺の創造](#)

[○第9章 航空輸送サービスの充実に向けた取り組み](#)

[■第1節 空港整備の推進](#)

[■第2節 我が国の航空輸送の現状](#)

[■第3節 利用者ニーズに対応した航空サービスの充実に向けての取り組み](#)

[○第10章 運輸における地球環境問題等への取り組み](#)

[■第1節 地球環境問題への対応](#)

[■第2節 地域的環境問題への対応](#)

[○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](#)

[■第2節 災害対策の推進](#)

[■第3節 技術開発の推進](#)

[■第4節 情報化の推進](#)

[・平成7年11月～8年12月の運輸の動き](#)

[平成7年11月 施策・一般 施設整備等 技術開発・研究](#)

[平成7年12月 施策・一般](#)

[平成8年 1月 施策・一般 施設整備等 技術開発・研究](#)

[平成8年 2月 施策・一般 施設整備等 事件・事故](#)

[平成8年 3月 施策・一般 施設整備等 技術開発・研究](#)

[平成8年 4月 施策・一般 施設整備等 事件・事故](#)

[平成8年 5月 施策・一般 施設整備等](#)

[平成8年 6月 施策・一般 施設整備等 技術開発・研究 事件・事故](#)

[平成8年 7月 施策・一般 施設整備等 技術開発・研究](#)

[平成8年 8月 施策・一般 施設整備等](#)

[平成8年 9月 施策・一般](#)

[平成8年10月 施策・一般 施設整備等 技術開発・研究](#)

[平成8年11月 施策・一般 施設整備等](#)

[平成8年12月 施策・一般 施設整備等](#)

[・統計等参考資料編](#)

[I. 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](#)

[II. 自動車交通](#)

[旅客輸送量の実績](#)

[貨物自動車輸送量の実績](#)

[自動車保有車両数](#)

[III. 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績](#)

[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](#)

IV. 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](#)

[国内航空旅客輸送実績](#)

[国内航空貨物輸送実績](#)

[空港の利用状況](#)

[空港の整備](#)

V. 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](#)

VI. 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](#)

VII. 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

[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（1993年）](#)

[登録ホテル・旅館の軒数及び客室数](#)

[国際観光レストランの軒数](#)
[訪日外国人数の推移](#)
[国民1人当たり平均宿泊旅行回数及び宿泊数](#)
[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（6年度）](#)
[国内輸送機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（6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（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）](#)

・平成8年度運輸経済年次報告（運輸白書）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](#)

トピックスでみる運輸の1年

日米航空問題（7. 9～）

（貨物分野）

平成7年9月から行われていた貨物協議は、合意目標期限の8年3月末までに大筋の了解に達し、4月には亀井運輸大臣及び米国ペーニャ運輸長官が合意文書に署名をして決着した。

今回の貨物協議の合意においては、日本航空がノースウエスト航空、ユナイテッド航空、フェデラル・エクスプレスの米国先発企業と同等な権利を以遠権を含め獲得し、日本貨物航空は就航地点及び便数の大幅な拡大並びに以遠権を獲得するなど、日本側は大幅な権益を獲得したのに対し、米国側には後発企業への一定の増便、新規企業の参入などが認められた。今回の合意は画期的なもので、貨物専用便分野においては、これまで日本側が強く求めていた日米貨物航空分野における不平等の是正が、日米航空協定締結以来43年にしてほぼ達成されることとなった。

（旅客分野）

8年6月に開催された第1回旅客協議においては、日本側から日米航空企業の運航機会の平等化と拡大を目指した具体的な提案を行ったが、米側からは十分な回答が得られず物別れに終わった。我が国としては、引き続き毅然とした態度で日米航空関係の不平等の是正を図っていくこととしている。



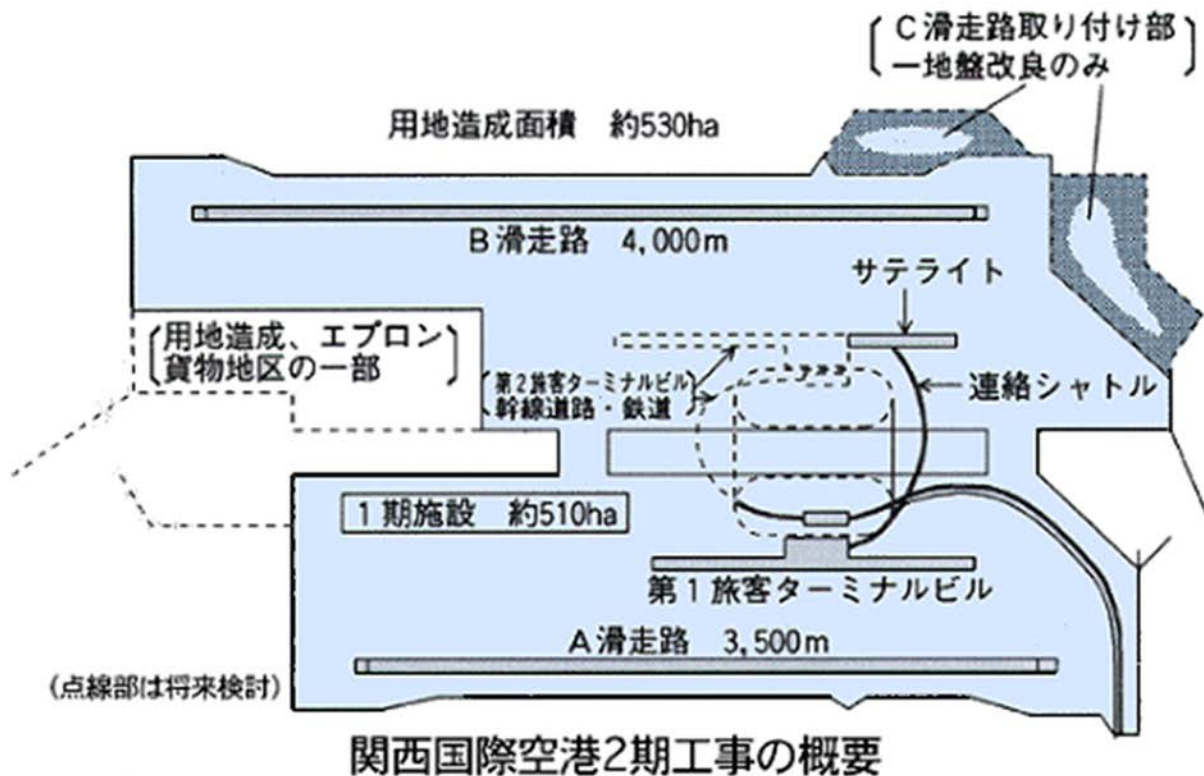
代表者による署名（8.3.28、東京）

関西国際空港の2期事業の着工へ（7．12．18～）

平成7年12月18日、運輸大臣と大蔵大臣の間の事前閣僚折衝を踏まえ、8年度予算において関西国際空港の2期事業の着工が決定された。

2期事業は、総事業費が1兆5,600億円とされ、空港施設（上物）は従来通り関西国際空港株式会社が整備し、空港の用地造成（下物）は関西国際空港株式会社と関係地方公共団体が共同出資する会社が行う「上下主体分離方式」が導入されることとなった。事業内容は、現在の空港島の沖合に新たに約530haの空港島を埋め立て、2007年に2本目の平行滑走路（4,000m）を供用開始するとともに離着陸回数18万回対応の施設を整備し、2011年には23万回対応の施設を整備することとなっている。

関西国際空港は、2期事業の着工により将来にわたり本格的な国際ハブ空港として機能し、我が国の経済的、社会的発展に多大な貢献をするものと期待されている。



関西国際空港2期工事の概要

幅運賃制度導入による国内航空の競争の実施（8．2～）

平成7年12月22日、国内航空の普通運賃については、標準的な原価を上限として、他社との競争や季節、時間帯、路線の特性等を踏まえて、航空会社が一定幅の中で自主的に運賃を設定できるという幅運賃制度を導入した。

この結果、8年2月以降ANA、JAL及びJASの3社間で運賃設定を巡る競争が行われ、8年6月の幅運賃制度移行後にも、航空3社間で一部路線の値下げ競争が行われるなど、運賃を巡る航空会社間の競争が促進された。また、5割までの営業政策的な割引運賃を、6年12月より届出制としているが、割引運賃についても幅運賃制度導入に合わせて、割引率を拡大した事前購入割引や特定便割引など多様な割引運賃が設定された。

これらの運賃の弾力化に加えて、従来より推進しているダブル・トリプルトラック化（国内航空路線就航会社の2社化及び3社化）基準を8年4月に緩和するなど競争環境の整備により、航空各社の一層の経営合理化及び多様な利用者ニーズへの対応が期待されている。



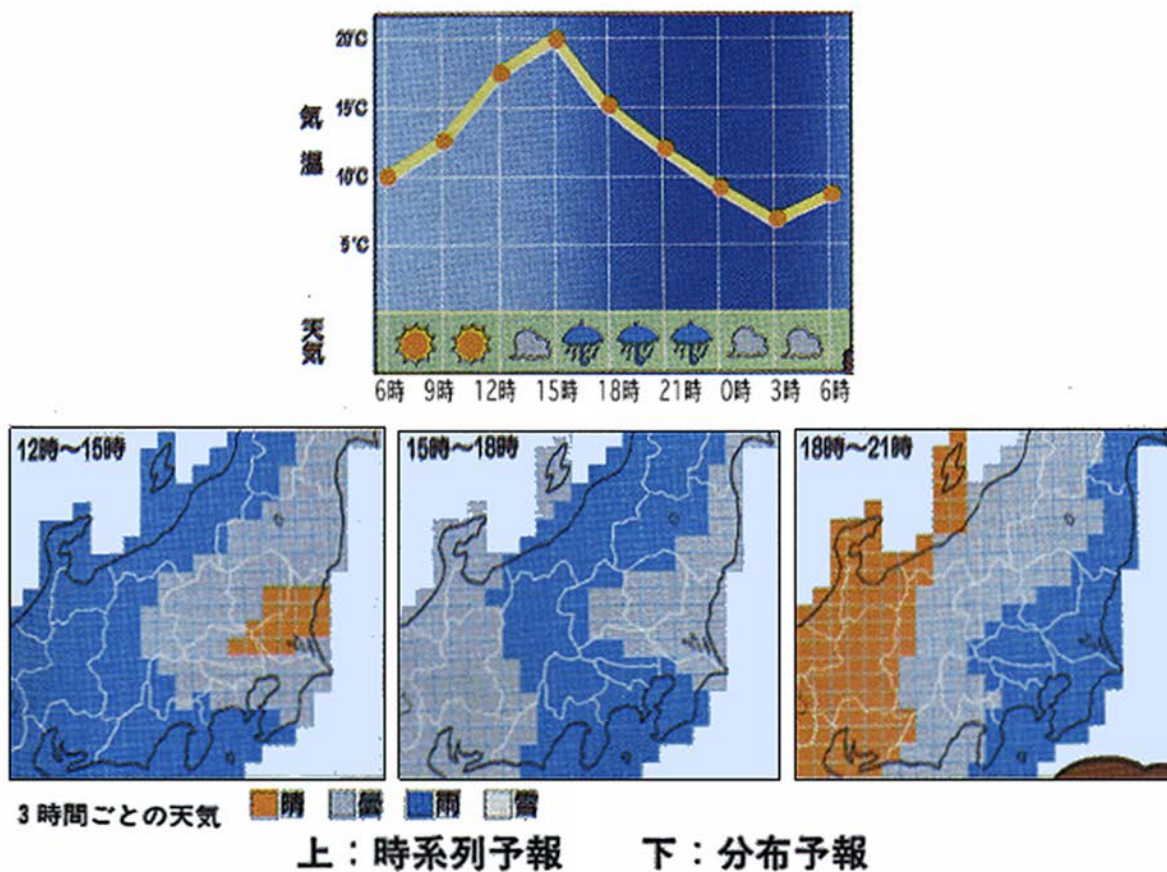
運賃の一層の多様化が期待される国内航空

運賃の一層の多様化が期待される国内航空

天気予報の高度化と気象資料総合処理システムの更新（8．3．1）

天気予報は様々な分野で利用されているが、社会の多様化や高度情報化に伴ってよりきめ細かな情報が求められている。これに応えるために気象庁は、平成8年3月に気象資料総合処理システムを更新した。このシステムは、国内外の気象情報の収集・配信をさらに高速に処理するとともに、従来の10数倍の計算速度を持つスーパーコンピュータで、詳細で精度の高い数値予報モデルを実行するものである。これにより、新しい天気予報で

は、20km四方の3時間毎の天気などを予報する「分布予報」と代表的地域又は地点の天気などの時間経過を予報する「時系列予報」が新たに発表されることとなった。さらに1か月予報にも確率表現が導入されることとなった。



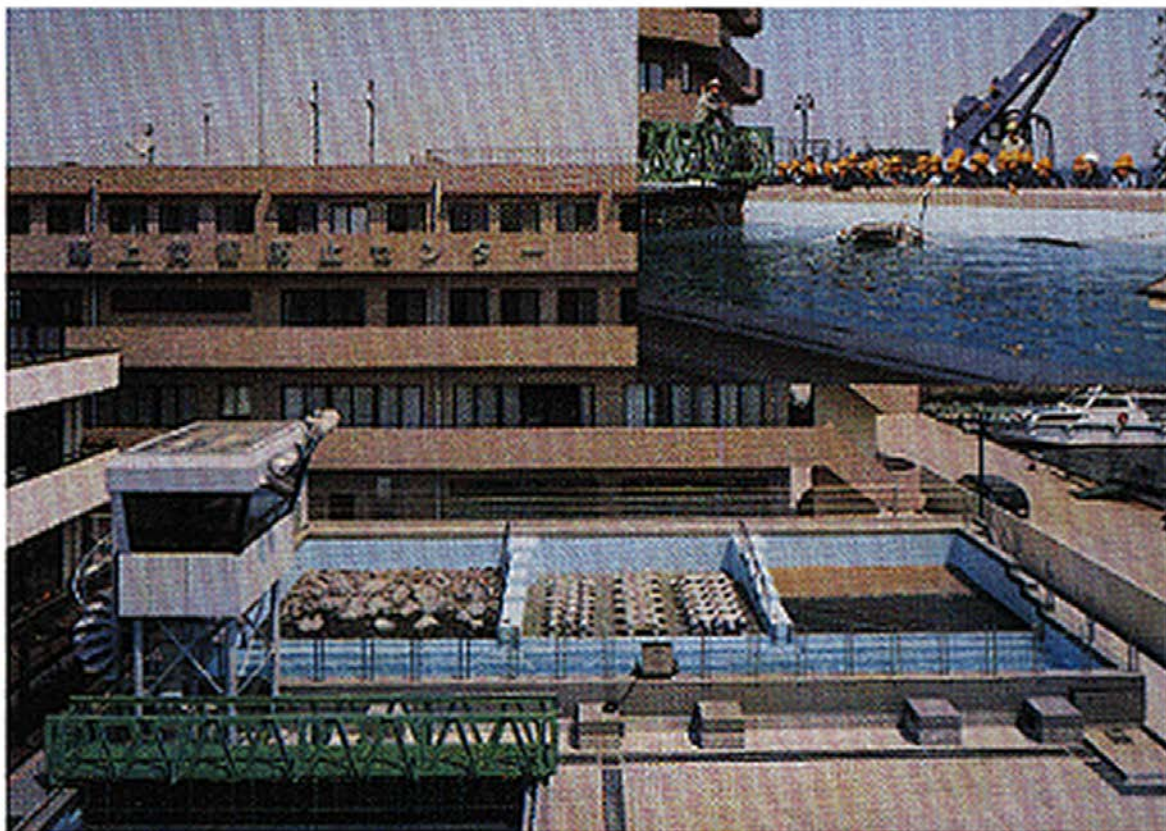
上：時系列予報 下：分布予報

海上災害防止センターに流出油防除訓練施設が完成（8. 3. 15）

海上災害防止センターに、実際に油を使用して回収装置の操作等が可能な訓練水槽、漂着油の回収・清掃実習のための模擬海岸プール、漂着油拡散予測等のシミュレーション実習のための研修棟等、世界でも画期的な流出油防除訓練施設が完成した。

同センターでは、この施設を活用して、実際に油を使用する等により流出油防除訓練の充実を図るとともに、平成8年7月から、実践的な3つの訓練コース（海洋汚染対応、海上汚染実習、沿岸汚染実習）を開設し、油防除に有為な人材の育成に有効な訓練を実施している。

また、同施設を活用し、8年度から5ヵ年計画で、我が国へのタンカールート周辺国（15カ国）の海上防災担当要員の育成を目的とした人材育成事業を開始する等、国際協力の推進に向けた業務内容の充実を図っている。



流出油防除訓練施設（海上災害防止センター）

流出油防除訓練施設（海上災害防止センター）

自動車安全情報の提供（公表）（8. 3. 22）

平成3年に策定された第5次交通安全基本計画において、「ユーザーが車種別の安全性の差異を把握し、より安全性の高い車を選択することを可能とする自動車安全情報提供について実験事業を進める」とこととされたことを踏まえ、自動車事故対策センターは3年度から運輸省の協力のもとに、自動車の安全情報の提供について調査・研究を行ってきた。

その成果として、①シートベルトの効果と正しい着用法、②エアバッグ（運転者席、助手席）等の装備状況一覧、③1.5リットルクラスの国産乗用車8車種の高速ブレーキ性能と前面衝突安全性能の比較試験結果について「自動車安全情報」として8年3月22日に試行的に公表した。

本事業は、車種毎の安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを公表することによって、より安全な自動車の開発促進と普及拡大に役立てようとするものである。



正面衝突試験の実施状況



衝突時の衝撃を測定するダミー
(人体模型)

正面衝突試験の実施状況
衝突時の衝撃を測定するダミー（人体模型）

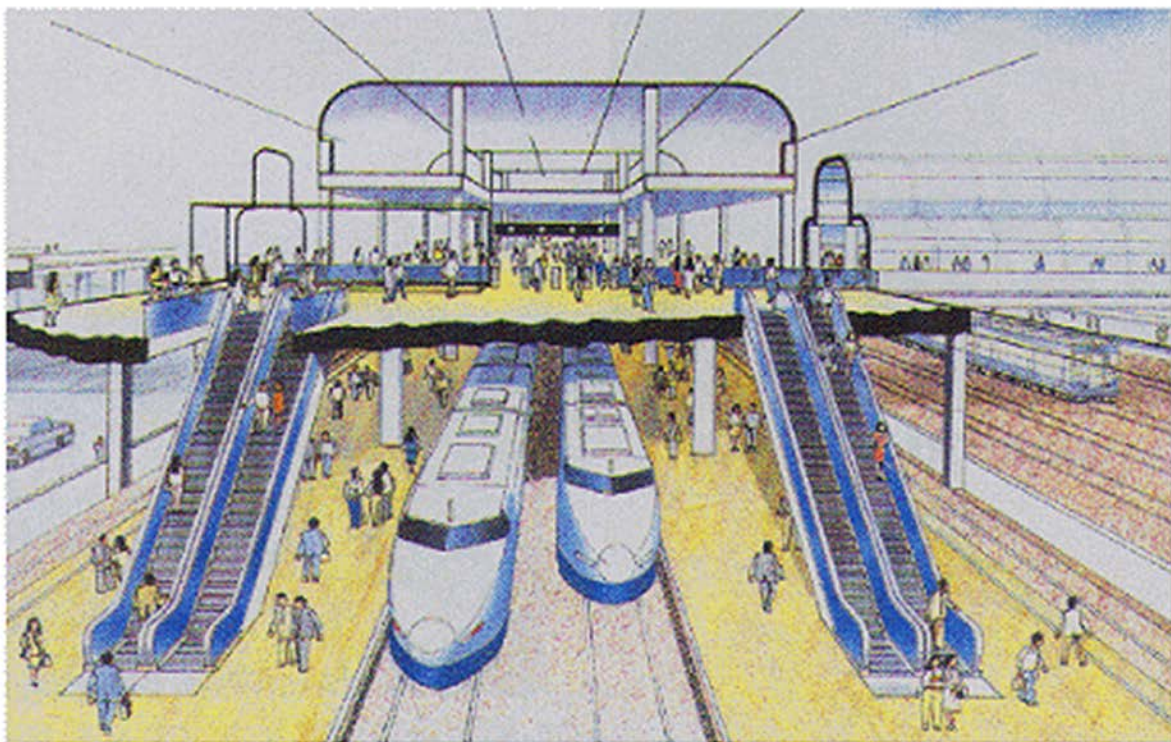
東海道新幹線品川新駅設置へ（８．３．２５～）

東海道新幹線は、昭和39年の開業以来、我が国の大動脈として重要な役割を果たしてきているが、既に逼迫した輸送状況にある。

こうした状況を打開するため、東海旅客鉄道株式会社から、折り返し運転が可能となる設備を有する品川新駅の設置計画について、鉄道事業法に基づく事業基本計画の変更認可申請があり、平成8年3月25日、運輸大臣はこれを認可した。

この品川新駅が設置されることにより、東海道新幹線の1時間当たりの営業運転が可能な本数（片道）が現行11本であるのを15本まで拡大できるなど、東海道新幹線の輸送力増強が図られる。今後は、用地の確保、駅部の設計等を推進し、平成15年度の開業に向け、工事を進めることとしている。

なお、品川新駅の設置については、運輸省としても、東海道新幹線輸送力増強工事の一環として、日本開発銀行低利融資制度により支援していくこととしている。



東海道新幹線品川新駅イメージ図

東海道新幹線品川新駅イメージ図

旅の総合見本市「旅フェア'96」の開催（8. 4. 10～4. 14）

平成8年4月10日から14日まで千葉県の幕張メッセにおいて、旅に関する総合的な情報の提供を行う旅の総合見本市として、「旅フェア'96」が開催された。本フェアは、割高な国内旅行費用や円高等で国内旅行が低迷し、国内観光の空洞化が進行する中で、地域と旅行関連産業が連携し、国内旅行の需要の喚起を図ったものである。

会場では155の団体・企業が出展し、新たに開発された旅行商品の紹介、販売を行ったほか、海外の旅行業者を招へいしての商談会も開かれた。また、各ブースにおいては、一般の来場者に対しパンフレットの配布などによる観光案内のほか、各地域の物産の提供・販売、郷土芸能や伝統芸能の実演などが繰り広げられ、好評を博した。来場者数も当初の予想の20万人を上回る22万人に達し、大盛況であった。



大勢の来場者で賑わう会場

大勢の来場者で賑わう会場

我が国初の水深15mコンテナターミナルが神戸港において供用開始（8. 4. 15）

平成8年3月に世界最大のコンテナ船「REGINA MAERSK」が神戸港、横浜港に入港した。これは、全長318m（日本一高いビル、横浜ランドマークタワーよりも22m長い）、型幅42m、喫水14m、総トン数8万トン、積載能力6000TEU^注という超大型コンテナ船であり、大型化の進むコンテナ船はついに6000TEU型の時代に入入したと言える。

このような背景の下、(財)神戸港埠頭公社が神戸港ポートアイランド地区において5年から建設を進めていた我が国初の水深15mの大水深コンテナターミナル2バースが、8年4月15日に供用を開始した。

近年、輸送効率の向上を目指したコンテナ船の大型化は著しく、水深15mの大水深高規格のコンテナターミナルの整備が我が国港湾の国際競争力強化のため急がれていたところであり、神戸港の復興にも大きく貢献するものと期待されている。

注 TEU：20フィート・コンテナに換算したコンテナ個数



テクノスーパーライナー「飛翔」がシップ・オブ・ザ・イヤー'95を受賞（8. 5. 15）

平成8年5月、新形式超高速船テクノスーパーライナー（TSL）の実海域実験船「飛翔（ひしょう）」が、Ship of the Year'95を受賞した。

本賞は、(社)日本造船学会が技術的・芸術的に優れた船舶及び海洋構造物の建造を促進し、広く一般に海事思想の普及を図るために制定している賞であり、毎年1隻が選定される。今回の「飛翔」の受賞は、7年度の実験航海で、実際にコンテナを積んで高速貨物輸送に成功、将来の高速海上輸送システムの構築の可能性を示したこと、さらに各地に寄港して一般公開を行い、テレビや新聞で大きく取り上げられる等、社会的に大きな関心と呼んだことが、造船、海運及び港湾の将来に夢を拡げ、造船・海事思想の普及に貢献したと評価されたことによる。

なお、TSLの研究開発は元年度から実施されてきたが、「飛翔」を用いた総合実験により、TSLに係る運航技術、高速海上輸送システムの確立を技術的に実証して、7年間にわたる研究開発を成功裏に終了した。この結

果、今後のT S Lの事業化に向けて、輸送ニーズに適した様々な仕様・性能を有するT S L実用船の建造が可能となった。



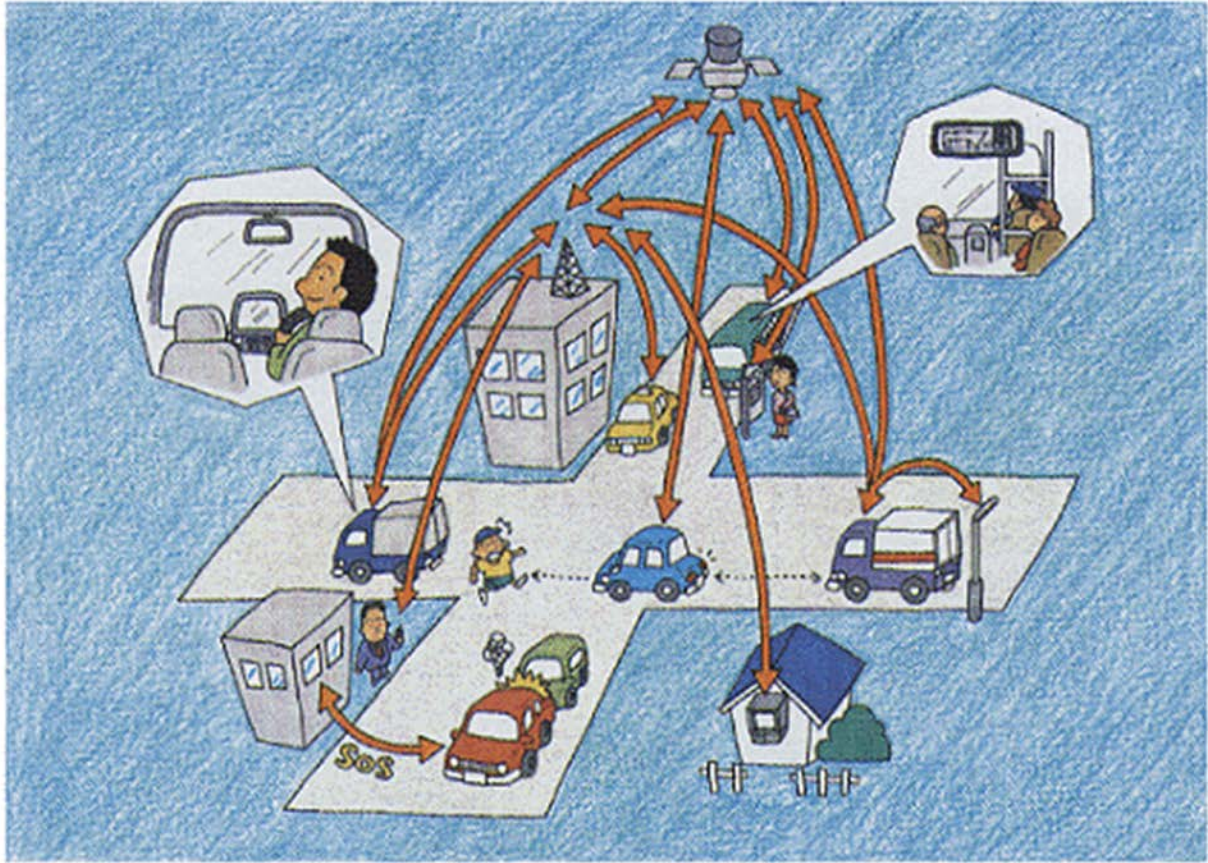
実海域実験船「飛翔」

実海域実験船「飛翔」

高度道路交通システム（I T S）推進に関する全体構想の策定（8．7．8）

運輸省を始めとする関係5省庁は、今後20年間の高度道路交通システム（I T S：Intelligent Transport Systems）が目標とする機能、開発・展開に関わる基本的な考え方等の長期ビジョンとして「高度道路交通システム（I T S）推進に関する全体構想」を取りまとめ、20のI T S利用者サービスを定義し、9つの開発分野別に研究開発、展開に関する産学官の努力目標を設定した。

運輸省としても、①先進安全自動車（A S V）の開発推進、②道路運送事業におけるI T Sの活用方策に関する調査研究、③高度化したナビゲーションに関する研究調査等の施策について積極的な推進を図っているところであり、今後とも本全体構想を踏まえて、体系的かつ効率的なI T Sの開発・展開を推進していくこととしている。



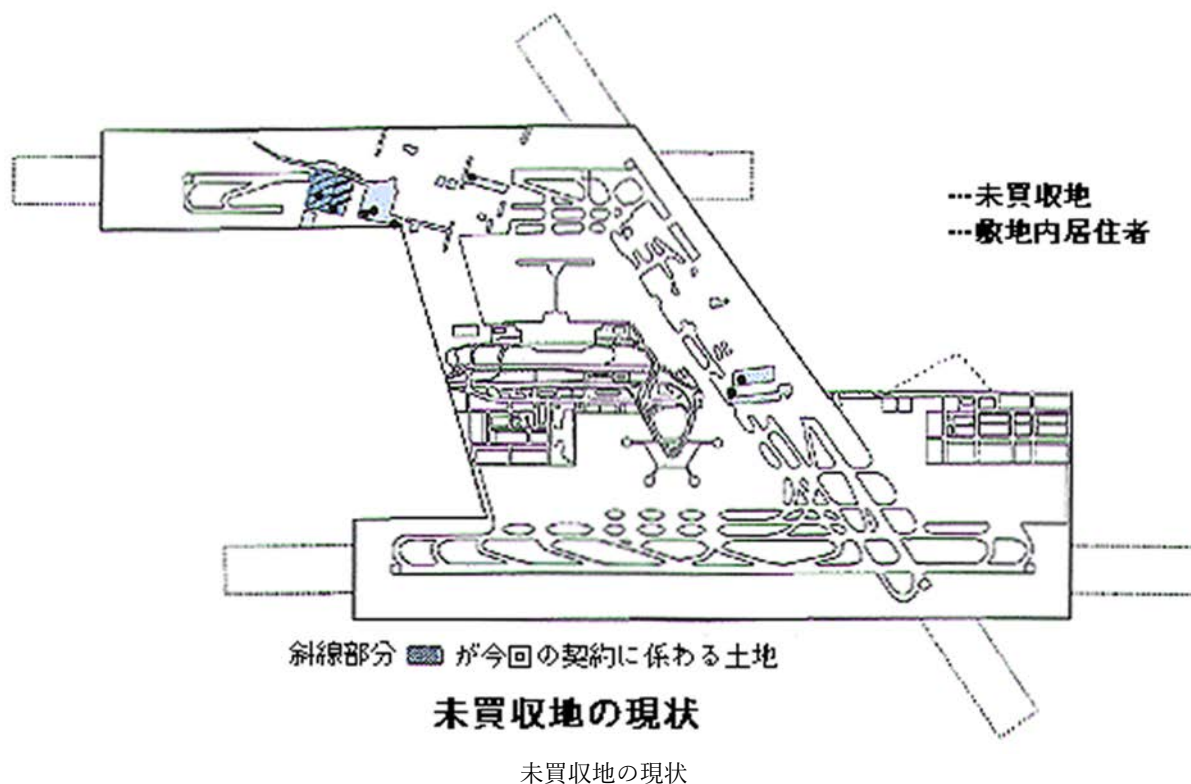
高速道路交通システム（ITS）のイメージ

高速道路交通システム（ITS）のイメージ

元小川派代表の兄弟が成田空港内の土地売買契約を締結（８．７．１８、１１．１２）

平成８年４月、成田空港敷地内の地権者である元小川派代表が敷地内の土地約３．２haを空港公団に売却して、敷地外に移転することに合意し、この７月に空港公団と土地売買契約を締結した。また、元小川派代表の実弟との間においても、この１１月に空港敷地内の土地約１．９haに係る土地売買契約を締結した。７年１月に元小川派代表の実弟が総理大臣及び運輸大臣に対し、これまでの空港づくりについて反省を求める旨の書簡を発出し、両氏は、当該書簡に対して遺憾の意を表する運輸大臣の返書を受けて反対運動の終結を表明していた。さらに、元小川派代表と国とは、７年７月に、裁判問題の決着や今後、これからの空港建設の進め方について話し合うこと等を内容とした合意書に調印した。その後、両氏とは空港の必要性や今後の生活再建について話し合いを重ね、その結果、空港建設について理解が得られ、移転の決断を頂いたものである。

この両氏の決断は、円卓会議の結論を踏まえてこれまで進めてきた地権者との話し合いの一つの成果のあらわれである。運輸省としては今後とも、地権者との誠心誠意の話し合いを進めるとともに地域との共生策の速やかな具体化を図り、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。



海の日祝日化（8．7．20）

昭和16年以来、7月20日は「海の記念日」として国民各層に長年親しまれてきたが、昨年、国民の祝日に関する法律が改正され、7月20日は「海の恩恵に感謝するとともに、海洋国日本の繁栄を願う日」として国民の祝日「海の日」となり、本年はその第一回を迎えた。

当日は、東京において皇太子、同妃両殿下のご臨席の下記念式典が行われ、橋本内閣総理大臣による「海の日」宣言等、盛大に祝賀行事が行われた。また、全国各地でも「海の日」を中心に数多くの慶祝行事が行われた。

この「海の日」が、海と私たちの生活との関わりについて理解と関心を深める日として広く国民各層に親しまれるよう、運輸省としても積極的に取り組んでいくこととしている。



国民の祝日「海の日」制定記念式典

国民の祝日「海の日」制定記念式典

「海洋法」元年（8．7．20）

国連海洋法条約は国連海洋法会議の結果作成され、平成6年11月に発効した。同条約は領海、排他的経済水域、深海底、海洋環境の保護及び保全等の分野の規定を設け、海洋に関する権利義務関係一般を包括的に規律している。

我が国としては、速やかにこの国際的な法的秩序に参画するべく、同条約締結及び関連国内法整備に取り組み、我が国についての同条約の効力発生にあわせて、関連国内法が8年7月20日から施行された。今後は、新たに設定された広大な排他的経済水域等における海上保安庁の監視・取締り体制の充実強化、200海里を超える大陸棚の限界の設定のための海洋調査等を推進することとしている。

この施行日の8年7月20日は、「海の日」が初めて国民の祝日とされた日であり、「海の憲法」とも言われる国連海洋法条約は、まさに「海の日」から始まることとなった。



我が国の東端「南鳥島」 島の低潮線が領海、排他的経済水域及び大陸棚の基線となる

我が国の東端「南鳥島」
島の低潮線が領海、排他的経済水域及び大陸棚の基線となる

J R西日本株式の売却・上場（8. 10. 8）

平成8年10月8日、J R西日本株式が東京証券取引所・大阪証券取引所に上場された。J R株式の売却・上場は、J R各社の早期完全民営化及び日本国有鉄道清算事業団の長期債務等の償還の観点から行われるものであるが、J R西日本株式の売却・上場については、5年度のJ R東日本株式の売却・上場後、株式市況の低迷、阪神・淡路大震災の影響等により、6、7年度の2年間にわたり見送られていた。

今回のJ R西日本株式の売却は、7年12月の資産処分審議会答申に基づき、適正な売出価格の決定を可能とし売却期間の短縮により期間リスクの軽減を図るという観点から、従来の入札と売出しの組合せ方式に、①入札比率を大幅に引き上げる、②入札と売出しを並行して進める等の改善を加えた新たな手法により、J R東日本株式売却時より20日短い78日間で上場までの手続きが終了し、136.6万株の売却を実施することができた。



上場申請（大阪証券取引所）

株 券



上場申請（大阪証券取引所）

株券

第1部 国鉄改革10年目に当たって

はじめに

昭和62年4月に分割・民営化を柱とする国鉄改革が行われ、J R各社が発足したが、改革後今年度で10年目の節目を迎えた。

国鉄改革は、破綻に瀕していた国鉄を交通市場の中での激しい競争に耐え得る事業体に変革し、国民生活充実のための重要な手段としての鉄道の役割と責任を十分に果たすことができるように国鉄事業を再生することを目的としたものであった。

このような視点にたち、国鉄改革から10年を迎える現時点で、分割民営化後のJ R各社による鉄道の事業経営の状況を振り返るとともに、残された課題が何であるのかを明らかにすることは、国鉄改革の意義を再認識する上で重要なことと考える。

そこで今年度の運輸経済年次報告では、第1部において「国鉄改革10年目に当たって」をテーマとして取り上げた。まず、第1節では、国鉄の発足から国鉄改革に至るまでの国鉄が果たしてきた役割と、国鉄事業が悪化していった状況を概観した。次に第2節では、国鉄再建監理委員会の分割・民営化を柱とする「国鉄改革に関する意見」と昭和62年4月に実施された国鉄改革についてその概要を述べた。第3節では、分割・民営化により新しく発足したJ Rについて、輸送動向、経営状況、輸送サービスの状況等について国鉄時代からどのように変わったかを比較し、分析した。第4節では、国鉄改革時に残された大きな課題である長期債務等の処理について、土地、株式等の資産処分のこれまでの取り組み状況を述べた。さらに第5節では、これまで行ってきた国鉄改革の評価を行ったうえ、今後の残された政策課題である長期債務等の本格的処理とJ R北海道等とJ R貨物の完全民営化に向けた取り組みについて述べた。

第1節 国鉄の発足から国鉄改革まで

1 国鉄改革までの鉄道事業の歩み

(1) 日本国有鉄道の発足まで

我が国の鉄道事業は、明治5年10月14日の新橋～横浜間の開業でその幕を開けた。

当初は官営鉄道による整備が進められたが、国の財政状況の悪化から、民間資本の導入による民営鉄道の整備に重点が置かれることとなった。その後、政府の富国強兵施策の下で全国的な鉄道網の敷設を促進する等の観点から、25年の鉄道敷設法及び39年の鉄道国有法により幹線鉄道の国有化が進められ、大正11年の鉄道敷設法の改正によりローカル線についても整備が促進された。

さらに第2次大戦後、国による鉄道の直営制度を改め、政府の監督を最小限にとどめた自由な経営主体として事業を行わせる企業体制を実現する観点から、昭和24年6月1日に公共企業体として日本国有鉄道（国鉄）が発足した。

(2) 戦後復興・経済発展期における国鉄

終戦後から戦後復興に至るまでの過程において、国鉄は国内における旅客輸送及び貨物輸送の分野で中心的な役割を果たした。国鉄の輸送量は、旅客輸送人員については、22年度以降わずかに減少したが26年度には再び増加し、30年度には戦前の11年度と比較して3.7倍に増加している。

一方、貨物輸送量についても、朝鮮戦争の特需景気による経済復興と発展によって著しく増加し、30年度は11年度と比較すると2.6倍に増加している。

さらに、30年代から始まる我が国の高度経済成長期における国鉄の輸送状況は、30年度に912億人キロであった旅客輸送量が、45年度には1,900億人キロへと2.1倍に増加するとともに、貨物輸送量についても、同一期間に426億トンキロから624億トンキロへと1.5倍に増加するなど依然拡大傾向であった。

このように、国鉄は戦後復興期から経済成長期における基幹的交通機関として大きな役割を果たしていた。

一方、国有鉄道はこの時期大量の労働力の受け皿としての役割も果たした。終戦に伴い、20年度には約9.9万人、21年度には約6.5万人の復員者を雇用し、その結果、22年度においては職員数は61万人強に達した。

(3) 国鉄事業の行き詰まり

以上のように、戦後、国鉄は我が国の復興や経済成長に関して中心的な役割を果たしてきたものの、40年代以降、国鉄事業をとりまく環境変化に柔軟に対応出来難い経営構造等から、急速に国鉄事業は破綻の様相を呈していくこととなった。

(ア) 輸送量

～競争力の低下を背景として低迷

戦後における日本経済の高度経済成長を通じ、急速なモータリゼーション等が進展する一方、鉄道はそれまでの独占的地位を失うなど我が国の輸送構造は大きく変化していった。このため、旅客輸送の分野では乗用車の分

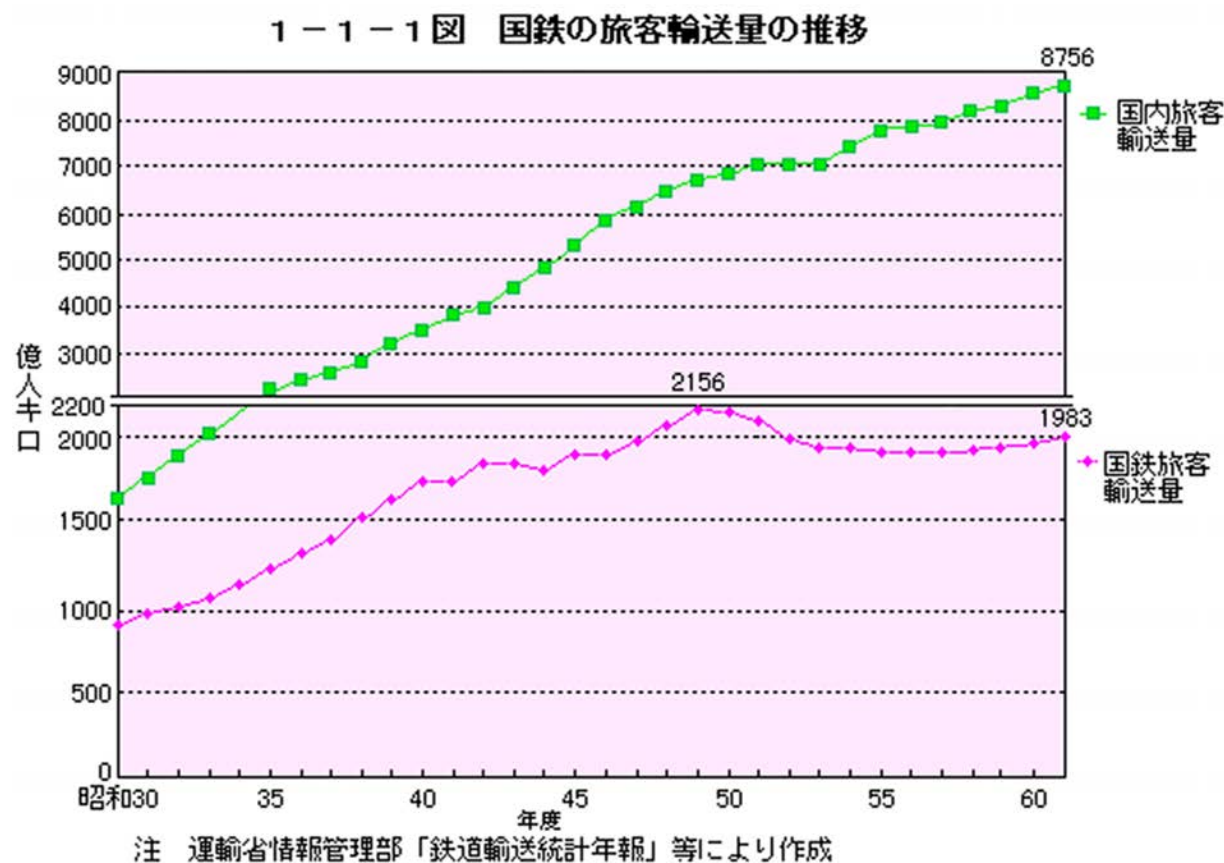
担率が大幅に伸びた反面、国鉄は49年度をピークに伸び悩みが続くこととなった。

また、貨物輸送の分野でも、40年代以降、トラックの分担率が大幅に増大する一方、国鉄の輸送分担率は著しく減少し、45年度をピークに減少傾向となった。

(a) 旅客輸送

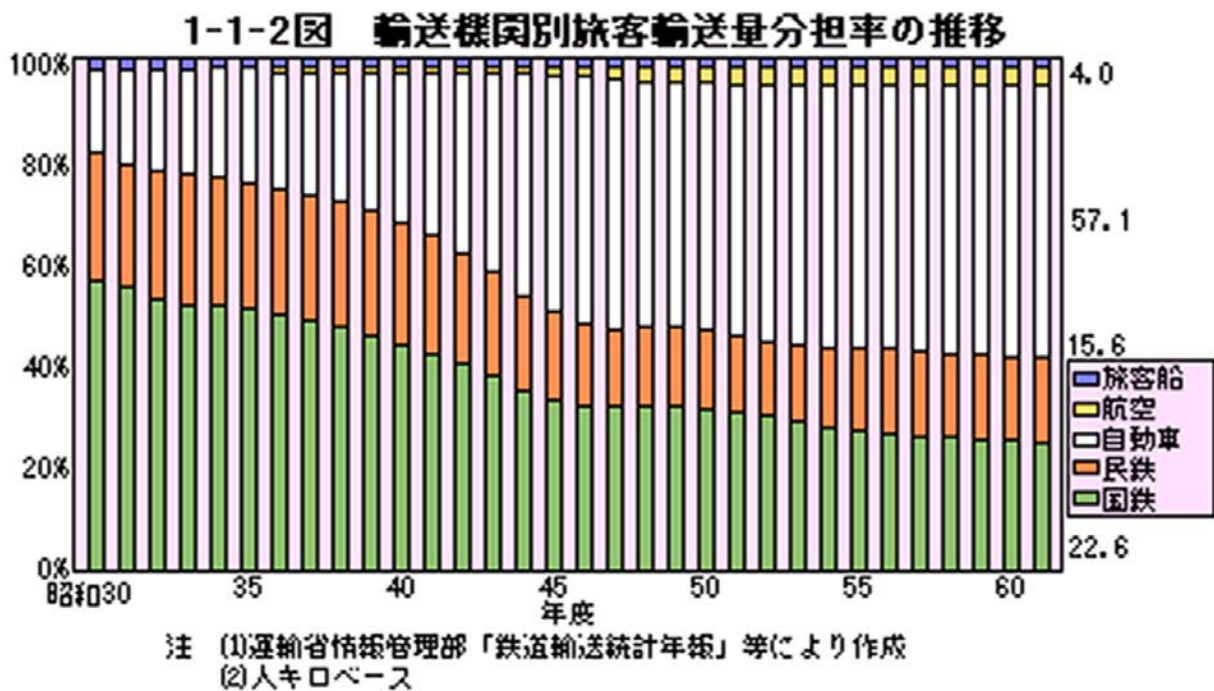
30年代から40年代にかけて国鉄の旅客輸送量（人キロベース）は、我が国の経済成長にあわせて増加し、30年代は年平均6.7%増加、40年代は年平均2.4%増加していた。しかし、49年度の2,156億人キロをピークに減少に転じ、50年代は年平均1.1%減少となる等低迷が続いた〔1-1-1図〕。

1-1-1図 国鉄の旅客輸送量の推移



国鉄旅客輸送の国内旅客輸送全体における分担率をみると、急速なモータリゼーションの進展により、43年には国鉄と自動車の分担率が逆転し、その後も自動車の分担率が上昇する一方で、国鉄の分担率は低下を続け、50年度には30.1%、国鉄改革直前の61年度には22.6%にまで低下した〔1-1-2図〕。

1-1-2図 輸送機関別旅客輸送量分担率の推移

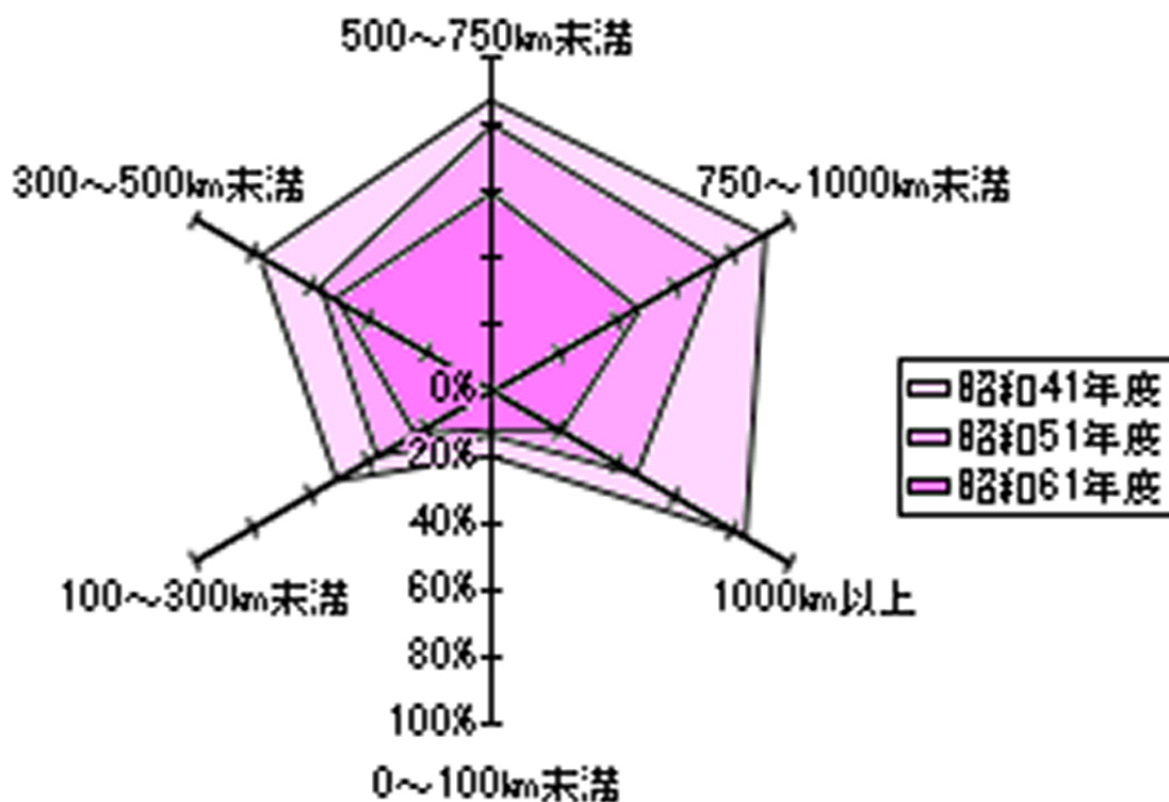


これを距離帯別分担率（人員ベース）の推移でみると、自動車及び航空の分担率の上昇により、国鉄の分担率は各距離帯においてそれぞれ低下している。

しかしながら、このような状況においても、300～750kmの中距離帯における分担率をみると、国鉄改革直前の61年度でも依然として約6割を占めており〔1-1-3図〕、国鉄は、中距離都市間旅客輸送の分野において、なお基幹的交通機関としての役割を果たしていた。

1-1-3図 国鉄の距離別分担率の推移

1-1-3図 国鉄の距離帯別分担率の推移

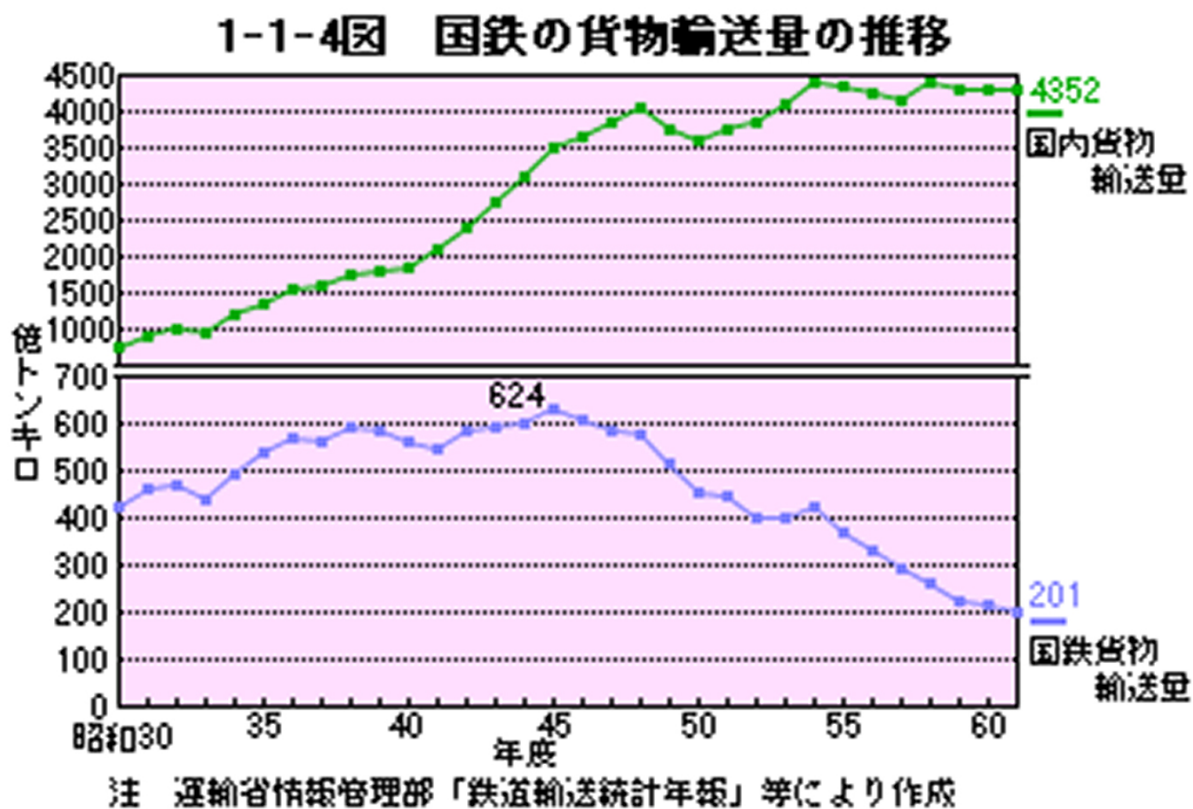


注 (1)運輸省情報管理部「旅客地域流動調査」により作成
(2)人数ベース

(b) 貨物輸送

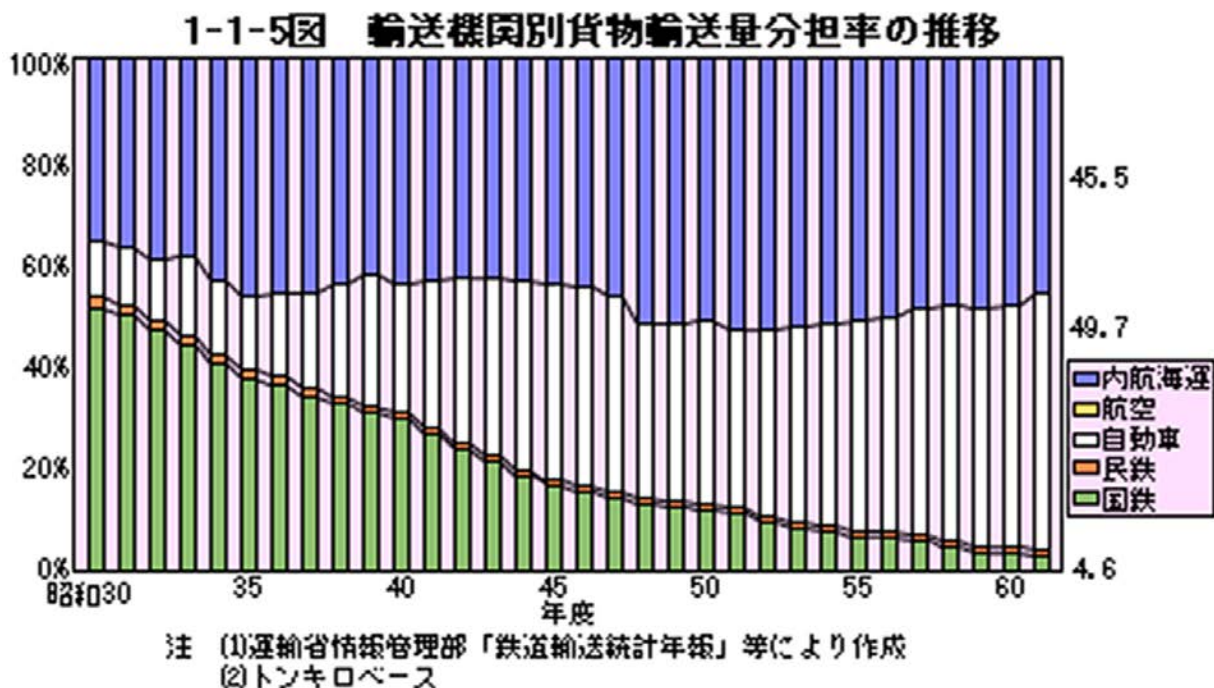
国鉄貨物輸送量（トンキロベース）は、我が国経済が急速な成長を続ける中において、30年代の前半は順調な伸びを示したが、30年代後半から40年代半ばにかけては概ね横ばいで推移し、45年度の624億トンキロをピークとして減少傾向へと転じ、その後も大きく減少を続けた〔1-1-4図〕。

1-1-4図 国鉄の貨物輸送量の推移



国鉄貨物輸送の国内貨物輸送全体における分担率は、30年度には約5割を占めていたが、その後、重化学工業の臨海部立地が進んだために原材料や製品の輸送が内航海運主体となってきたこと、道路整備の進展によるトラック輸送の利便性が向上したこと等により、分担率は低下の一途をたどり、国鉄改革直前の61年度には4.6%となった〔1-1-5図〕。

1-1-5図 輸送機関別貨物輸送量分担率の推移



しかしながら、国鉄貨物輸送は、大量輸送及び長距離輸送の分野で他の交通機関と競争しても十分にその特性を発揮し得ることから、石油、セメント及びコンテナ輸送等の分野においては、相応の役割を果たしていた。

(イ) 経営状況

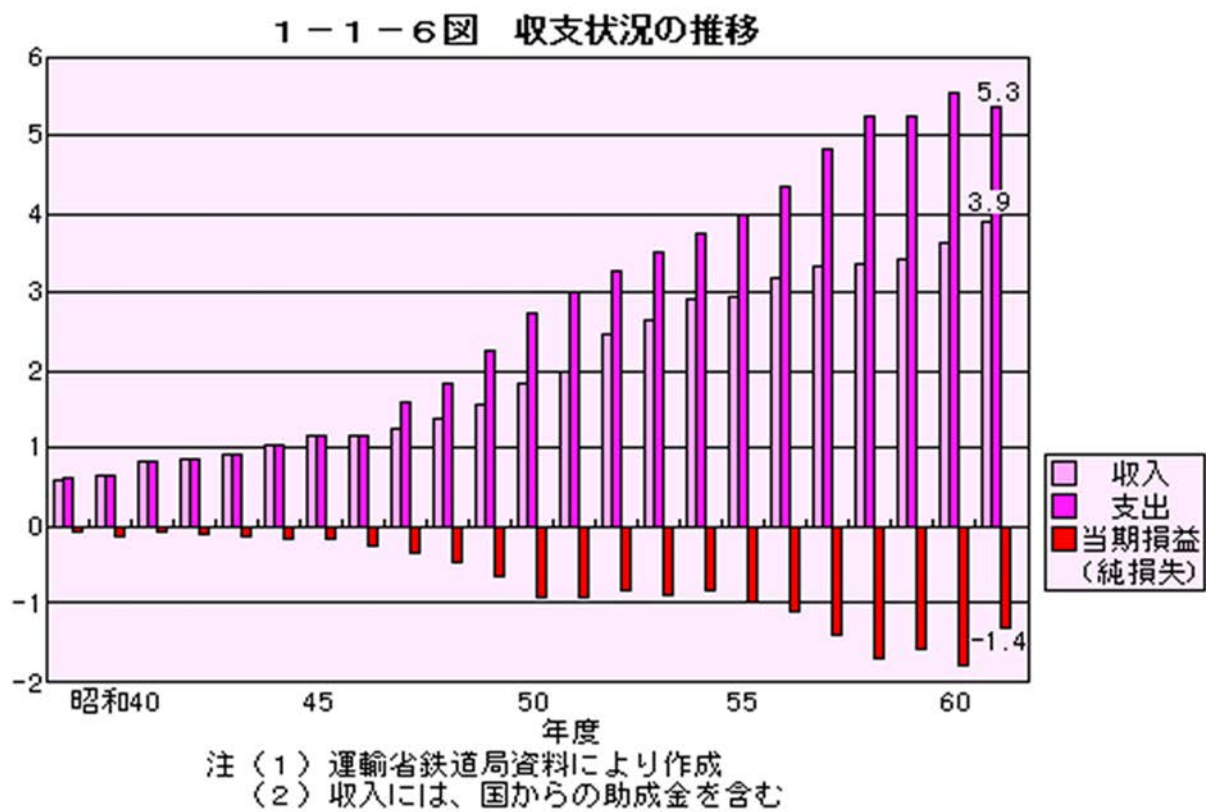
～硬直的な運賃制度、進めぬ合理化等を背景として急速に悪化

国鉄の事業経営は、輸送構造の変化に伴う輸送量の低迷若しくは減少のため運輸収入が伸び悩む一方、それに対応した事業内容の見直しや、合理化等の経営改善がなかなか進まなかった。その結果、生産性は低迷し、地方交通線問題も顕在化するに至った。さらに、運賃法定制により適時適切な運賃改定ができなかったことや、労使関係が極めて不安定だったことも重なり、経営状況は悪化の一途をたどり、国鉄改革直前には繰越欠損金や長期債務が膨大な額に達した。

(a) 収支状況

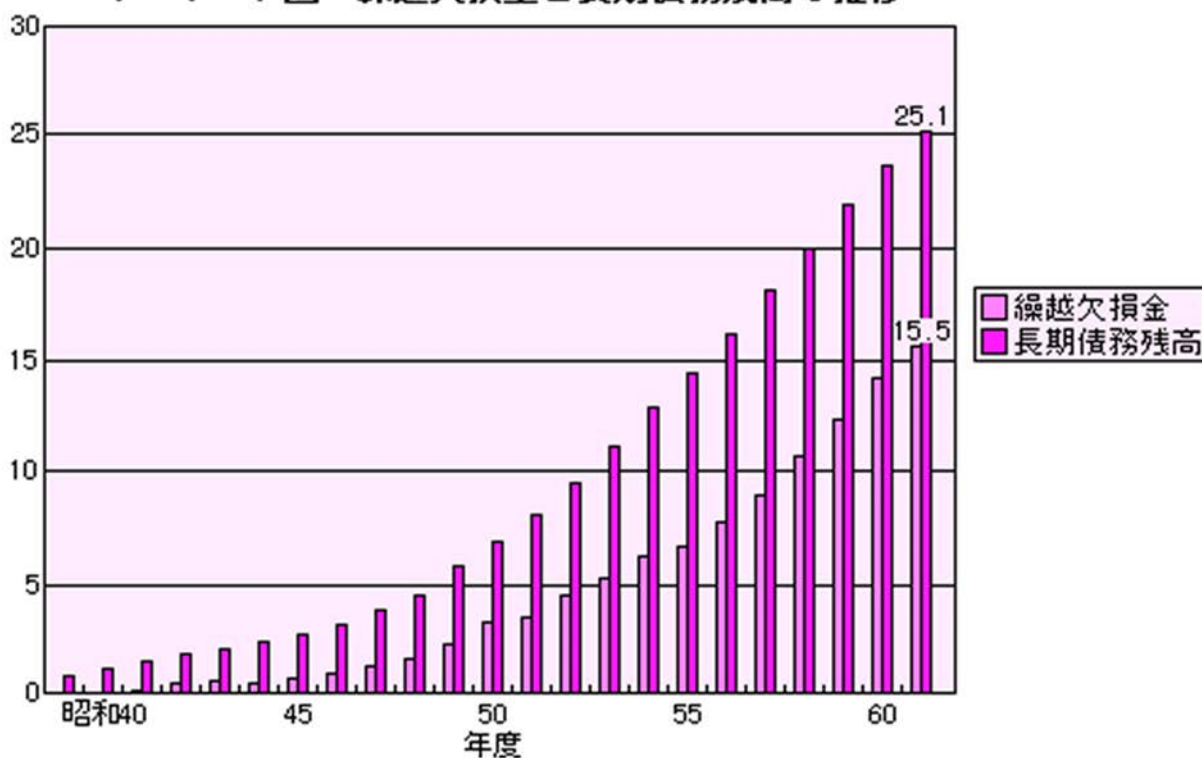
39年度に単年度赤字を生じて以来、各年度の欠損額（純損失）は次第に増加し、41年度には過去の利益積立金を取り崩した後繰越欠損を生じ、46年度には償却前赤字を計上するに至った。50年代に入り、国鉄職員の年齢構成の歪みから生じる退職金及び年金負担の増大がこれに加わり、51年度及び55年度に債務の一部棚上げ等の措置も講じられたが、毎年度の欠損額は、国鉄改革前数年間は1兆円を超え、61年度末の繰越欠損金は15.5兆円に、長期債務残高は25.1兆円に上る結果となった〔1-1-6図〕、〔1-1-7図〕。

1-1-6図 収支状況の推移



1－1－7図 繰越欠損金と長期債務残高の推移

1-1-7図 繰越欠損金と長期債務残高の推移



注 運輸省鉄道局資料により作成

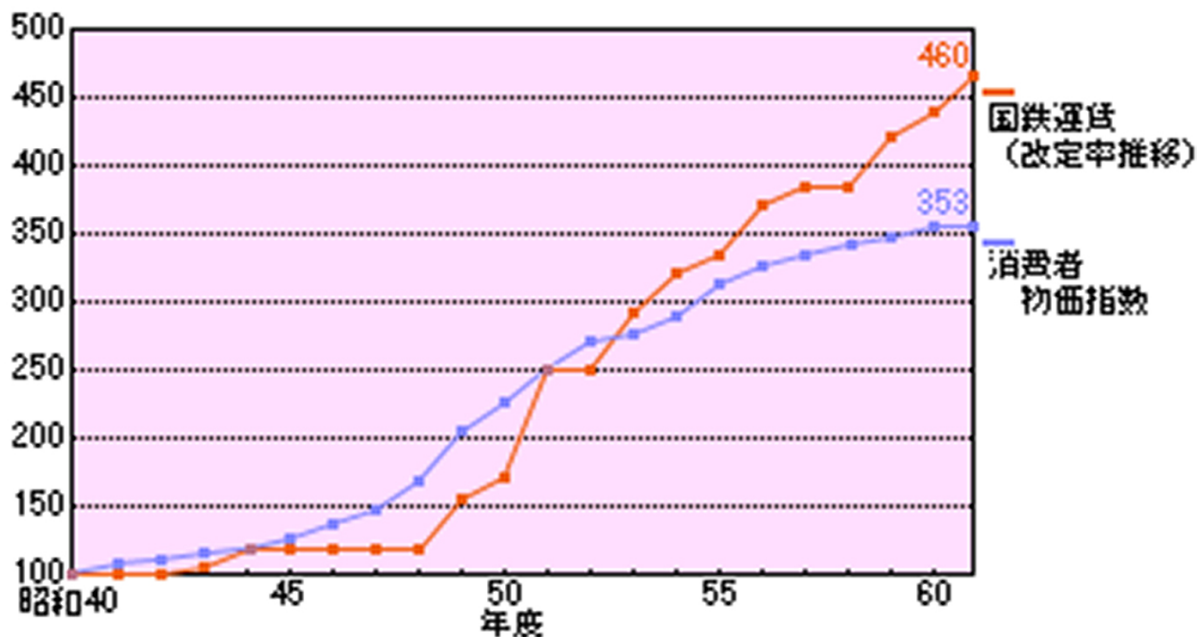
(b) 運賃の推移

国鉄の基本的な運賃の改定には、国鉄運賃法の改正が必要であったが、経営の悪化が進んでいた40年代、国鉄運賃が公共料金の目玉として常に抑制の対象となり、適時適切な運賃改定が行えなかったことが、国鉄の事業経営を悪化させる原因の一つになっていた。こうしたことから、52年12月国鉄運賃法の一部改正が行われ、一定の経費の増加分の範囲内で運輸大臣の認可を受けて国鉄の自主的経営判断の下に運賃改定を行うことができるようになった。

その後、増え続ける経費に対応して毎年のように運賃改定が行われたため、国鉄の運賃は、逆に消費者物価を越える伸びで推移するようになり〔1-1-8図〕、そのことが結果として、国民の国鉄離れを引き起こしていた。

1-1-8図 旅客鉄道運賃と消費者物価指数の推移

1-1-8図 旅客鉄道運賃と消費者物価指数の推移（40年度=100）



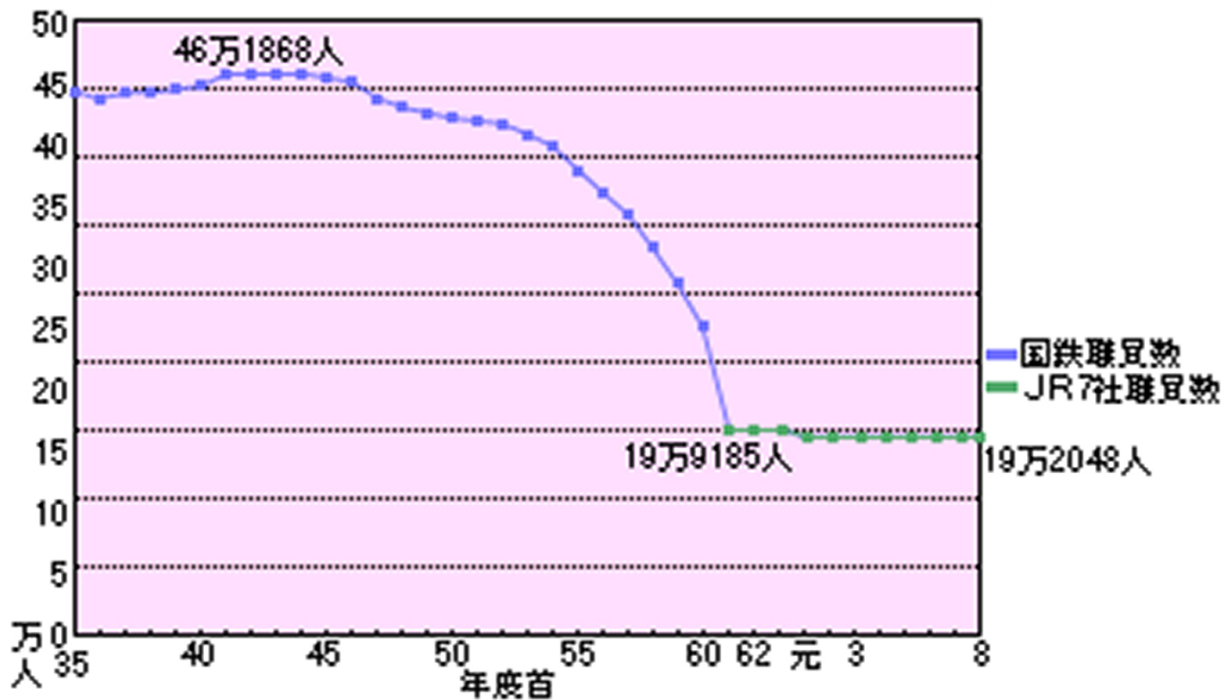
注 総務庁「消費者物価指数年報」及び運輸省鉄道局資料により作成

（c）要員合理化の遅れと生産性の低迷

国鉄の職員数は、復員者を多数受け入れた20年代前半には、一時61万人強に達したが、24年の発足時には約49万人となっていた。しかし、その後要員の合理化が進まず、55年までは40万人台で推移した〔1-1-9図〕。

1-1-9図 国鉄・JR7社の職員数の推移

1-1-9図 国鉄・JR 7社の職員数の推移



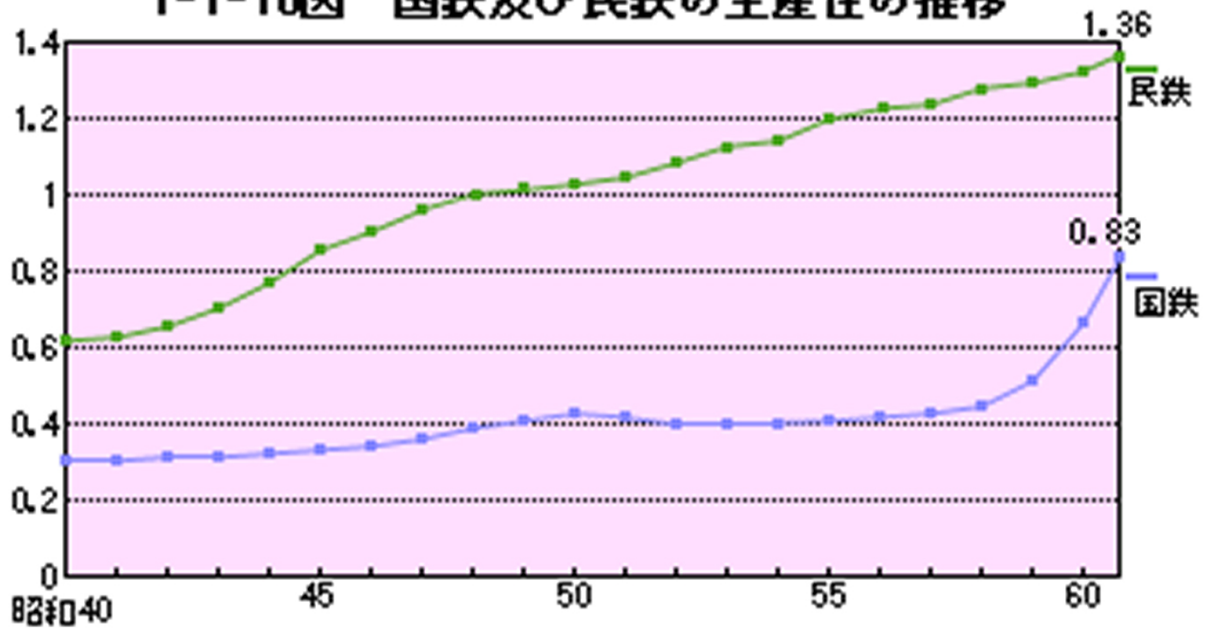
注 運輸省鉄道局資料により作成

また、前述したような輸送需要の動向に的確に対応した輸送力の見直しについても、必ずしも十分に行われなかった。

この結果、国鉄の生産性（職員1人当たりの人キロ・トンキロ）は伸び悩み、40年代から50年代にかけて、民鉄のおおむね1/2～1/3程度で推移した〔1-1-10図〕。

1-1-10図 国鉄及び民鉄の生産性の推移

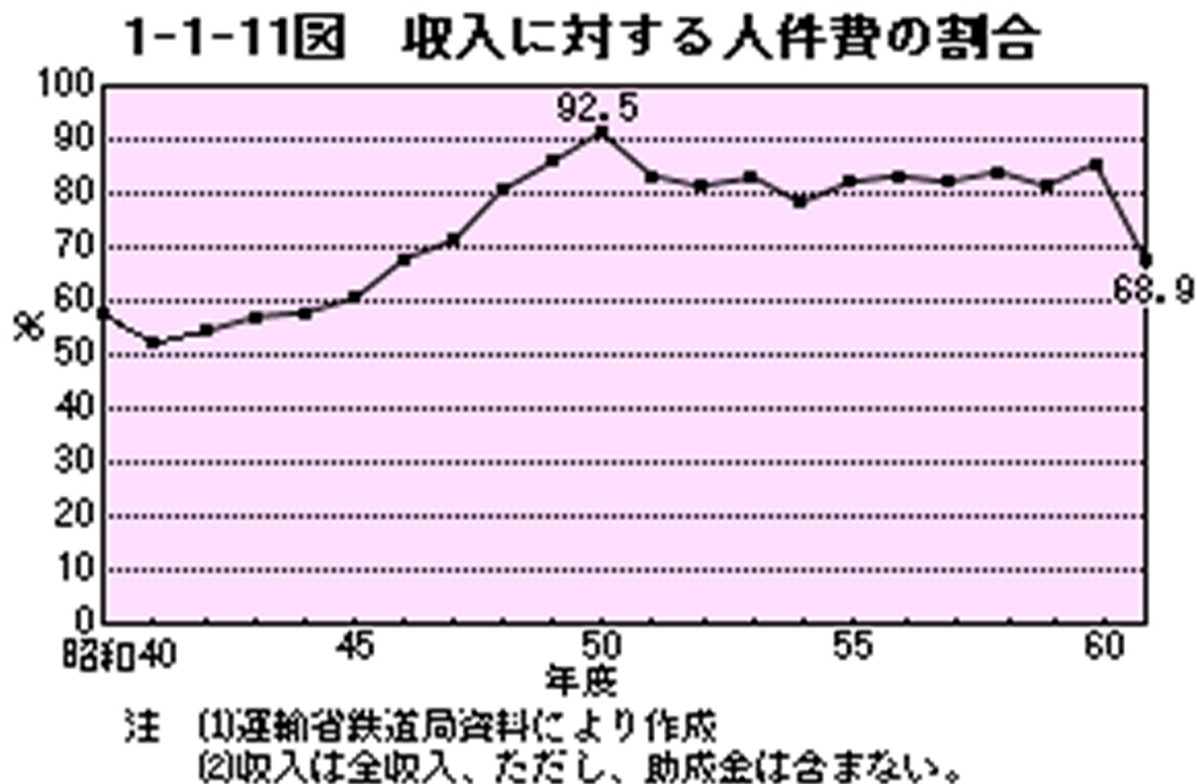
1-1-10図 国鉄及び民鉄の生産性の推移



注 (1)運輸省鉄道局資料により作成
 (2)初的労働生産性=輸送(トンキロ、人キロ)/従業員数
 (3)国鉄の輸送量は、旅客、貨物の生産性をウエイトにして客貨統合した。

一方、収入に対する人件費の割合も、41年から50年にかけての急激な上昇の後、50年代には概ね8割台と高い水準で推移した〔1-1-11図〕。

1-1-11図 収支に対する人件費の割合



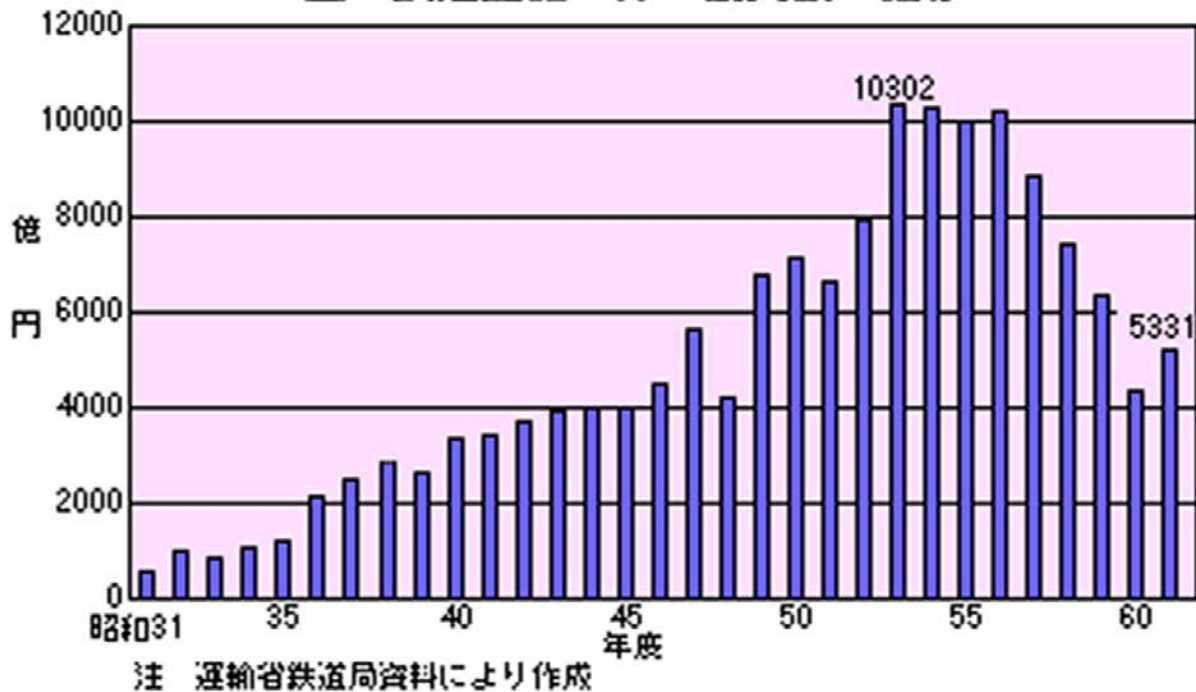
(d) 設備投資の状況

国鉄は、収支状況を年々悪化させていたにもかかわらず、公社という経営形態のあり方そのものに内在する体質から、輸送力の増強を中心とした多額の設備投資を毎年行っていた。このような設備投資の中には、通勤・通学輸送の混雑緩和のための投資等直接収益とは結びつかないもの、また、完成までに長期の期間を要するものが多かった。一方、このような投資は、国鉄の経営状況からそのほとんどを借入金に依存せざるを得ない状況にあったことから、その利子負担の増加も含め、長期債務を増加させる原因の一つとなり、国鉄の事業経営を圧迫していた。

なお、後述の国鉄の再建対策の一環として、57年9月の閣議決定に基づき、安全確保のための投資を除き設備投資を原則として停止することとなったため、57年度から投資額は減少に転じた〔1-1-12図〕。

1-1-12図 鉄道整備に係わる投資額の推移

1-1-12図 鉄道整備に係る投資額の推移



(e) 地方交通線の状況

国鉄の地方の営業線の中には、過疎化の進行及びモータリゼーションの進展により、輸送需要が大幅に減少し、収支が著しく悪化した結果、国鉄の事業経営を圧迫していたものが少なくなかった。

このため、56年には、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法に基づき、運営の改善のための適切な措置を講じたとしてもなお収支の均衡を確保することが困難な営業線を地方交通線として175線を選定したうえ、そのうちバス輸送に転換することが適当な営業線を特定地方交通線として83線を選定し、バス輸送への転換を強力に推進することとなった。なお、最終的には、国鉄の分割・民営化後の平成2年4月までに83線のうち、45線はバス輸送に、38線は第三セクター等の鉄道輸送に転換した。

(f) ストライキの状況

国鉄改革前は、頻繁にストライキが行われ、旅客及び荷主の国鉄に対する信頼感は失われていった。特に昭和50年11月の闘争、いわゆる「スト権スト」においては、旅客列車14万本、貨物列車4万本の運休、影響人員1億5千万人にも及び、ストライキ前後の影響も含めての減収は、262億円に達するほど大規模なものであった。

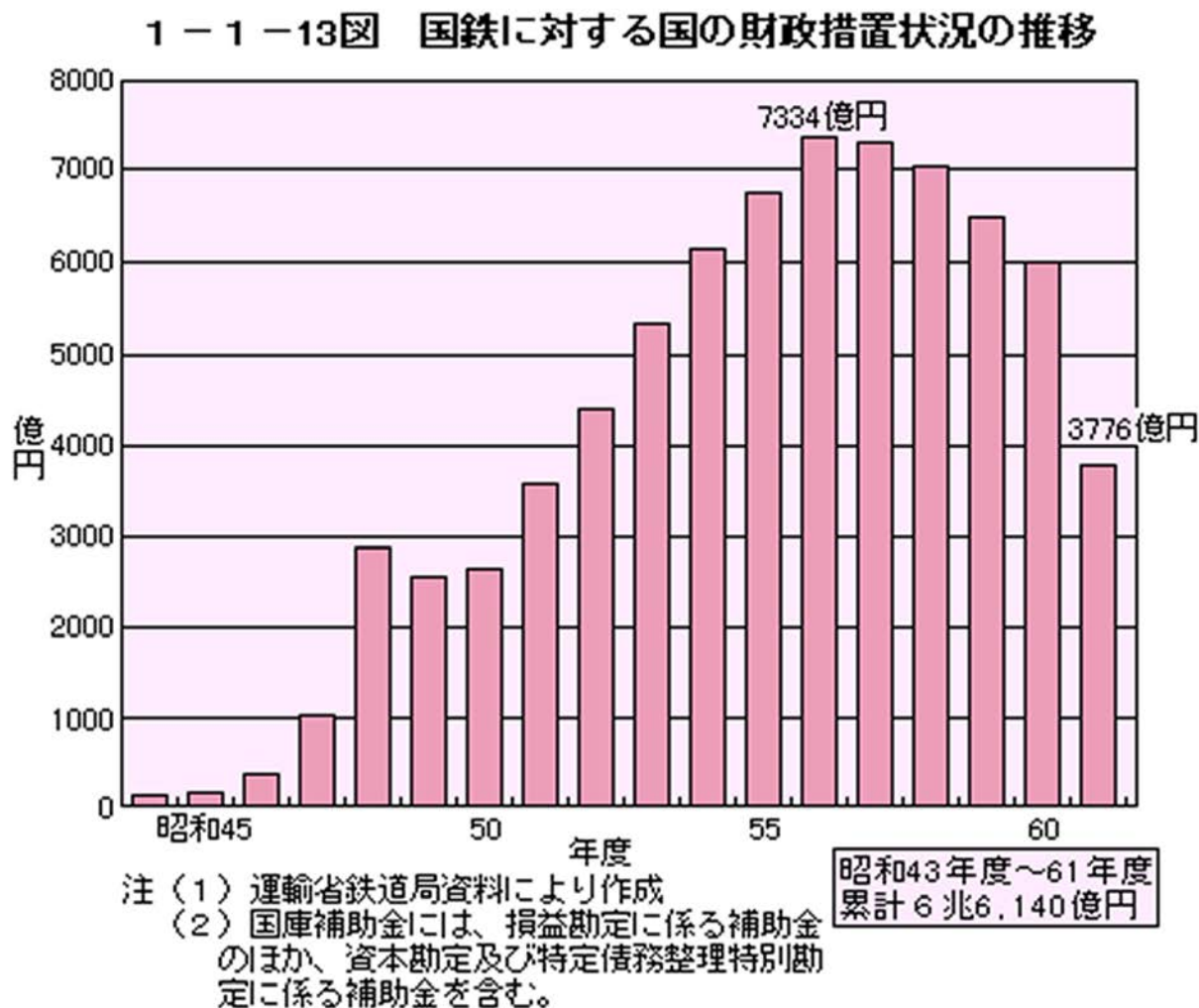
(ウ) 再建対策

～4次にわたるも実らず

国鉄の経営状況の悪化に対処するため、国及び国鉄は、44年度以降、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法に基づく第1次再建計画（44～47年度）及び第2次再建計画（48～50年度）、日本国有鉄道再建対策要

綱（５０年１２月閣議了解）に基づく第３次再建対策（５１～５２年度）及び日本国有鉄道経営再建促進特別措置法に基づく第４次再建対策（５６～６０年度）を講じた。その内容は、輸送及び業務運営の近代化、要員規模の縮減、適時適切な運賃改定、地方交通線のバス輸送への転換、利子補給、累積赤字の一部棚上げ等であった〔１－１－１３図〕。

１－１－１３図 国鉄に対する国の財政措置状況の推移



しかしながら、これら４次にわたる再建対策によっても、事業経営を抜本的に改善するには至らなかったため、経営形態を含めた抜本的な改革を迫られることとなり、後述するように、６０年７月の国鉄再建監理委員会において、分割・民営化を基本理念とする「国鉄改革に関する意見」が出されることとなった。

運輸省及び国鉄は、６２年４月の分割民営化の実施までの間、来るべき新経営形態への円滑な移行に資するとの観点から、５８年及び５９年の二度にわたる国鉄再建監理委員会の提言を受け、要員対策、職場規律の確立、事業分野の整理、地方交通線対策、設備投資の抑制等の緊急対策を実施し、また、６１年度には、「日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭和６１年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律」により、国鉄の債務負担の軽減、希望退職の促進を図るための措置等を行った。このうち、希望退職については、内閣に設けられた国鉄余剰人員雇用対策本部を中心に政府及び関係機関での受け入れへの取り組みに併せ、民間部門で

の受け入れ要請を行ったところ、官民を挙げた幅広い協力が得られた。この結果、約4万人の職員が民間企業等へ再就職し、約7千人余の職員が国、地方公共団体、特殊法人等の公的部門へ再就職した。

2 鉄道事業の変遷

～国策事業から競争力を有する民営企業へ

我が国の鉄道事業は明治5年の開始以降、その運営形態が民間資本の主導による事業の勃興から国有化施策による国有鉄道の誕生、そして国鉄の設立へと変遷し、やがて昭和62年の国鉄改革によって再び民営化されることとなった。

このような変遷の過程は、国の産業政策、政治情勢等に大きく影響された結果であった。こうした中で国鉄は、我が国における全国的な鉄道路線網を建設し、基幹的な輸送機関としての役割を果たすとともに、戦争引揚者をはじめとする大規模な労働力の受け皿として、戦後復興と我が国の経済成長に大きく寄与してきたところである。

しかし、その後のモータリゼーションの急速な進展等輸送構造の変化に適切に対応できなかったこと、また、国鉄事業は国の監督の下、運賃法定制により弾力的な運賃改定が行えなかったことなどから、国鉄の経営状況は、39年度に単年度赤字を計上して以来、悪化の一途をたどり、その経営は破綻に瀕するに至った。

このような状況の中で、国鉄を交通市場の中で激しい競争に耐え得る事業体に変革し、鉄道事業を再生させるため、62年度に分割・民営化が断行されたのである。

第2節 国鉄改革とは

1 分割・民営化を柱とする国鉄改革の考え方

第1節でみたように、国鉄の経営は悪化の一途をたどっていく一方、国及び国鉄による4次にわたる国鉄再建対策も国鉄の経営状況を抜本的に改善するものではなかった。このため、国鉄は経営形態を含めた抜本的な改革を迫られることとなった。このような状況の中で、国の行財政改革について審議していた第2次臨時行政調査会（以下「臨調」という。）は、国鉄の分割・民営化を打ち出し、さらに、これを受けて設置された国鉄再建監理委員会は、国鉄の分割・民営化を柱とする「国鉄改革に関する意見」をまとめ、政府はこれを受けて国鉄改革を実施することとなった。

（1）臨調答申

55年度末に設置された臨調は、57年7月30日に、中長期的展望に立って行政のあるべき姿、今後の行政改革の基本的な方策を提示するものとして第3次答申（以下「臨調答申」という。）を出した。この答申では、国鉄問題に対する世論の高まりを背景に、国鉄事業の再建が、緊急に着手すべき国家的課題の一つとされた。

臨調答申では、国鉄について、その経営状況が危機的状況を通り越して破産状態にあるとの認識の下に、公社制度を抜本的に改め責任ある効率的な経営を行いうる仕組みを早急に導入するため、答申後5年以内にその分割・民営化を行うとの方針が示された。また、長期債務については、これを分割する会社にすべて承継させると健全経営の目的が立たないことから、分割会社の合理化施策と採算性を検討したうえで一定の範囲で承継させることとし、それ以外の長期債務は国鉄に残置し、元利払いは国が国鉄に補填すること等により処理を行うこととされた。

（2）国鉄再建監理委員会の「国鉄改革に関する意見」

国鉄再建監理委員会（以下「再建監理委員会」という。）は、臨調答申を受けて制定された「日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法」に基づき国鉄事業の抜本的な改善策を策定することを主たる任務として58年6月に発足した委員会であり、60年7月26日に、分割・民営化を基本理念とする「国鉄改革に関する意見」を内閣総理大臣に提出した。その基本的な内容は次のとおりである。

（ア） 国鉄改革はなぜ必要か

国鉄の経営状態は悪化の一途をたどっており、借金の残高は60年度末には実に23.6兆円の巨額に達すると見込まれていた。このまま推移すれば、列車の運行等事業の運営にまで重大な支障が生じることが危惧される。

一方、鉄道は、今後とも、旅客については中距離都市間旅客輸送、大都市圏旅客輸送及び地方主要都市における旅客輸送の分野で、国民生活にとって重要な役割を果たしていくことが見込まれ、貨物についても大量輸送や長距離コンテナ輸送の分野において相応の役割を果たしていくことが見込まれる。

国鉄改革を行う意義は、破綻に瀕している国鉄を交通市場の中での激しい競争に耐え得る事業体に変革し、国民生活充実のための重要な手段としての鉄道の役割と責任を、十分に果たすことができるよう国鉄事

業を再生することにある。

このような国鉄の改革は一刻の猶予も許されない。国鉄事業を再生させる可能性がまだ残されている現在において抜本的改革措置を講じることこそ、これを放置した場合の将来における計り知れない不利益を回避し、結果として国民の負担を最小限のものとするための最善の道である。

(イ) 国鉄経営はなぜ破綻したのか

国鉄経営の破綻原因は、鉄道事業を取り巻く環境の変化にもかかわらず、これに即応した経営の変革や生産性の向上が立ち遅れる等時代の変化に的確に対応できなかったことが最も大きな原因である。

その理由は、現在の経営形態そのものに内在する構造的な問題、すなわち、公社という制度の下で巨大組織による全国一元的な運営を行ってきたことにある。

(ウ) 分割の必要性

現在のような全国一元的組織では、適切な経営管理が行われ難く、事業の運営が画一的に行われがちであること、各地域や各事業部門の間に依存関係が生じやすく、それぞれの経営の実情に即した効率化が阻害されること、同種企業間における競争意識が働かないものとなっていることといった問題がある。

このような弊害を克服し、鉄道事業として今日の要請に即した運営を行うためには、適切な経営管理が行われ、かつ、地域性や事業部門の特性を反映した事業運営が確保されるよう適切な事業単位に分割することが不可欠である。

ただし、貨物部門については、輸送距離が長く、コンテナ輸送・車扱直行輸送の6割を超える列車が複数の旅客鉄道会社にまたがって運行されている実態等にかんがみ、旅客部門から経営を分離し、全国一元的に鉄道貨物事業を運営できる独立した事業体とする。

(エ) 民営化の必要性

現在のような公社制度では、外部干渉を避けたい体質をもっていること、経営責任が不明確になっていること、労使関係が不正常なものとなりがちであること、事業範囲に制約があり、多角的、弾力的な経営が困難となっていることといった問題点があり、これは、公社という経営形態のあり方そのものに内在する構造的なものである。

これを打破するには、現行公社制度を民営化することによって、経営者の官僚的体質の改善と職員の意識改革を図るとともに、関連事業を展開し経営基盤の強化を図るしか道はない。

なお、民営化後の法人の性格は、当初、国鉄の全額出資による特殊会社とするが、経営基盤の確立等諸条件が整い次第、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社に移行する。

(オ) 長期債務処理の考え方

新事業体は、最大限の効率的経営を行うことを前提として、当面収支が均衡し、かつ将来にわたって事業を健全に経営できる限度の長期債務等を負担する。なお、新幹線保有主体は、資産価額のうち簿価に見合う長期債務を引き継ぎ、再調達価額と簿価との差額相当分について「旧国鉄」に対し債務を負うが、これらは実質的に旅客会社が負担する。

それ以外の長期債務等は旧国鉄に残置し、国鉄用地を最大限長期債務等の処理財源に充てるなど可能な限りの手段を尽くしたうえでなお残る長期債務等は何らかの形で国民に負担を求めざるを得ない。

(カ) 余剰人員対策の考え方

移行前に希望退職募集等によりできるだけその数を減らし、移行時には旅客鉄道会社に経営の過重な負担とならない限度において余剰人員の一部を移籍し、その他は「旧国鉄」の所属としたうえ、一定の期間内に集中的に対策を講じて全員が再就職できるよう万全を期することにより、この問題を解決することが適切である。

2 国鉄からＪＲへ

国鉄再建監理委員会の意見を受けて、国鉄改革実施のために必要な法案の整備等が政府を挙げて行われ、その結果、日本国有鉄道改革法、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律、新幹線鉄道保有機構法、日本国有鉄道清算事業団法、日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に関する特別措置法、鉄道事業法、日本国有鉄道改革法等施行法並びに地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律のいわゆる国鉄改革関連８法が６１年１１月に成立し、所要の準備を経て、６２年４月１日に分割・民営化が実施された。

(１) 新会社等の発足

国鉄が行っていた鉄道事業のうち、旅客部門については、地域を６つに分割し、それぞれ北海道旅客鉄道株式会社（ＪＲ北海道）、東日本旅客鉄道株式会社（ＪＲ東日本）、東海旅客鉄道株式会社（ＪＲ東海）、西日本旅客鉄道株式会社（ＪＲ西日本）、四国旅客鉄道株式会社（ＪＲ四国）及び九州旅客鉄道株式会社（ＪＲ九州）の６つの旅客鉄道株式会社が、また、貨物部門については、旅客部門と分離されたうえで日本貨物鉄道株式会社（ＪＲ貨物）が発足した。

分割・民営化に当たって、ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ九州については、営業損益で赤字が生じることが見込まれるなど厳しい経営状況が想定されたため、会社発足時に於いて長期債務を引き継がせないこととした上で、営業損失を補填し得る収益が生み出されるような経営安定基金を設けることにより経営基盤の確立を図ることとした〔１－２－１表〕。

１－２－１表 国鉄改革時のＪＲ各社の経営諸元

1-2-1 表 国鉄改革時のＪＲ各社の経営諸元

	北海道	東日本	東 海	西日本	四 国	九 州	小 計	貨 物	合 計
営業キロ（キロ）	3,176	7,657	2,003	5,323	880	2,406	21,445	10,010	—
鉄道旅客・貨物輸送量 （億人キロ・億トンキロ） （昭和62年度）	39	1,045	411	458	17	77	2,047	200	—
社員数（人）	12,719	82,469	21,410	51,538	4,455	14,589	187,180	12,005	119,185
資産額（億円） （うち経営安定基金）	9,762 (6,822)	38,845 (—)	5,530 (—)	13,163 (—)	3,239 (2,082)	7,381 (3,877)	77,920 (12,781)	1,638 (—)	79,558 (12,781)
長期債務額（億円）	—	32,987	3,191	10,158	—	—	46,338	943	47,282
資本金（億円）	90	2,000	1,120	1,000	35	160	4,405	190	4,595

注（１）運輸省鉄道局資料により作成

（２）端数処理のため会社別数値の合計値が合計欄の数値に一致しない場合がある。

（２）新幹線鉄道保有機構の設立

既設新幹線については、線区毎に大きな資本費格差があるため、これに着目して本州３社（ＪＲ東日本、ＪＲ東海、ＪＲ西日本）の収益調整を行う観点から、新幹線鉄道保有機構法に基づき、新幹線鉄道に係る鉄道施設を一括して保有し、これを本州３社に有償で貸し付ける主体として新幹線鉄道保有機構（以下「保有機構」という。）が設立された。なお、平成３年１０月には、ＪＲ株式の売却・上場を円滑かつ適切に実施する観点から、本州３社（ＪＲ東日本、ＪＲ東海、ＪＲ西日本）の資産及び債務を確定する必要等が生じたため、保有機構が一括保有している新幹線鉄道施設が本州３社に譲渡され、保有機構は解散した。解散時において保有機構が有する譲渡代金債権等の一切の権利・義務は、同月成立した鉄道整備基金に承継された。

（３）日本国有鉄道清算事業団の発足

国鉄は、日本国有鉄道清算事業団法に基づき、昭和６２年４月１日に日本国有鉄道清算事業団（以下「清算事業団」という。）に移行し、ＪＲ各社等に承継されなかった長期債務等及び土地その他の国鉄の資産は、清算事業団に引き継がれた。清算事業団は、承継された長期債務等の償還及び当該債務に係る利子の支払いや、これらの業務を遂行するために必要となる国鉄の土地等の資産の処分を行うとともに、臨時に再就職を必要とする国鉄職員の再就職の促進を図るための業務を行うこととされた。

このうち、再就職の促進については、分割・民営化時において清算事業団への２３，６６０人の移行者中再就職先未定者は７，６３０人という状況であったが、その後の清算事業団における再就職対策の実施により、７，６２８人のうち５，７３７人が再就職を果たし、また、８４４人が特別給与金を受領して辞職した。この結果、３年間の再就職対策期間終了に伴う解雇の形での退職者は１，０４７人となった。

なお、この１，０４７人に係るＪＲの不採用問題については、各地方中央労働委員会を経て中央労働委員会に再審査の申立てがなされた１９件のうち、現在（平成８年１０月１日現在）までに１８件について「命令」が発せられており、このうち１５件については、不採用者の一部または全部の者について、不当労働行為を認定する旨の命令となっており、３件については救済申立てを棄却する命令となっている。これに対し、労使はそれぞれ命令の取消を求める行政訴訟を提起しており、現在係争中である。

第3節 鉄道事業は再生されたか

昭和62年4月の国鉄の分割・民営化に伴い特殊会社として発足したＪＲ北海道、ＪＲ東日本、ＪＲ東海、ＪＲ西日本、ＪＲ四国、ＪＲ九州及びＪＲ貨物（以下「ＪＲ」という。）は、今年度で会社発足後10年目を迎えた。この間、輸送量が概ね順調に増加し、これによる運輸収入の増加と事業の合理化・効率化により、国鉄時代と比較して経営状況は好転した。さらに、国鉄時代には批判のあった輸送サービスについては、利用者のニーズに応じたサービスの提供に努めており、技術開発も進展している。第5節で述べる長期債務等の処理等といった残された課題はあるものの、鉄道事業の再生は着実に果たされつつあると考えられる。そこで、国鉄分割・民営化後のＪＲの輸送の動向、事業経営の状況、サービスの向上及び技術の進展について概観する。

1 輸送の状況

（1）旅客輸送

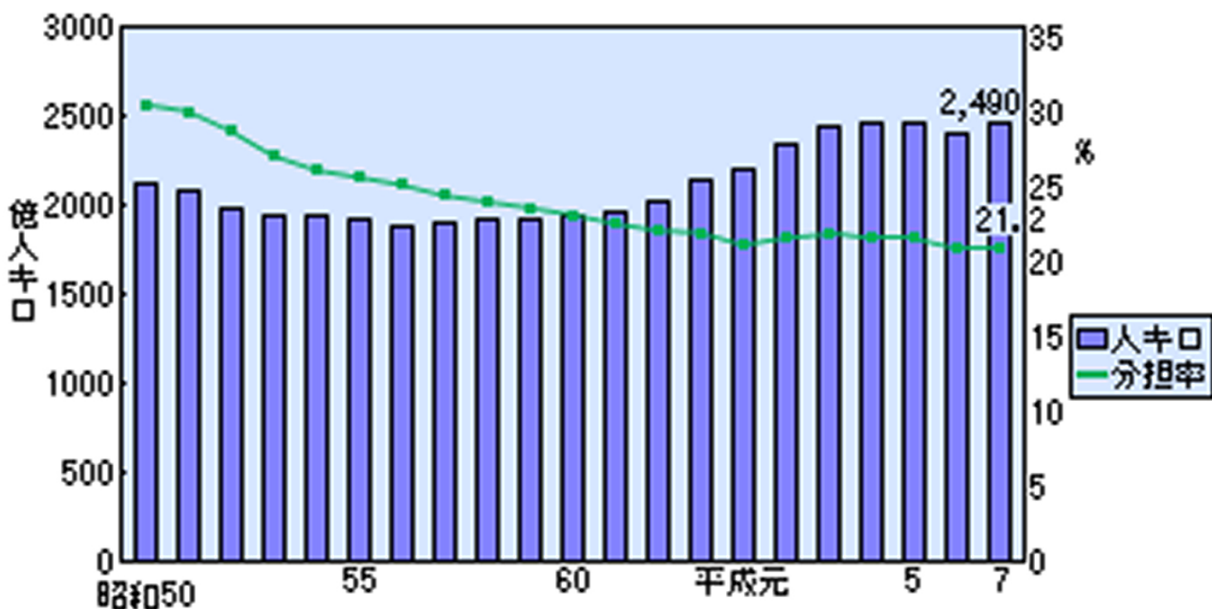
～順調に増加し、競争力も強化

49年度にピークを迎えて以降減少していた国鉄旅客輸送量（人キロベース）は、分割・民営化後は、運賃の据え置き、ＪＲのうち6つの旅客会社（以下「ＪＲ6社」という。）によるサービスの向上、青函トンネル及び瀬戸大橋の開通等により順調に増加した。62年度から平成3年度までは、好調な国内景気にも支えられ輸送量は高い伸びを示した。4年度から7年度は、阪神・淡路大震災の影響のあった6年度において減少した以外は、景気後退の時期があったことを反映して低い伸びとなった。

ＪＲ6社合計の旅客輸送量を国鉄時代と比較してみると、分割・民営化直前の10年間（昭和52年度～61年度）の旅客輸送量の伸びが、年平均0.6%減であったのに対して、分割・民営化後9年間（62年度～平成7年度）では年平均2.6%の増加となっている。また、国内旅客輸送全体におけるＪＲ6社合計の分担率（人キロベース）を国鉄時代と比較してみると、国鉄時代は低下しつづけていたが、分割・民営化後は21%前後で推移しており、国鉄時代に続いていた分担率の低下傾向に歯止めがかかったと言える〔1-3-1図〕。

1-3-1図 ＪＲ6社（国鉄）の旅客輸送量及び分担率の推移

1-3-1図 JR 6社(国鉄)の旅客輸送量及び分担率の推移

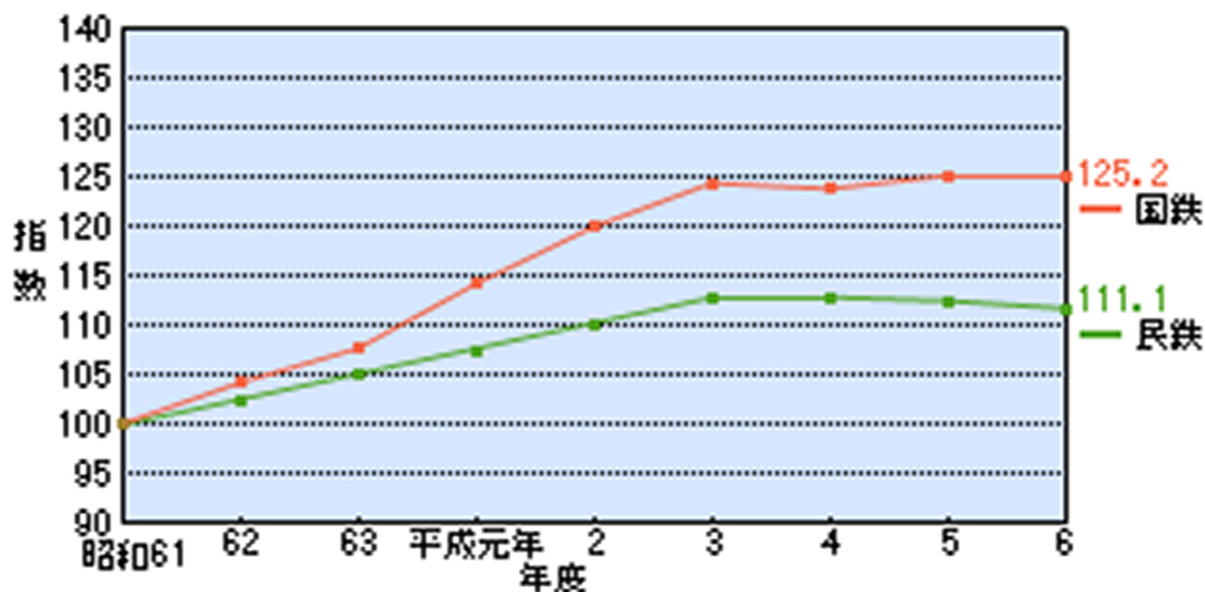


注 運輸省情報管理部「鉄道輸送統計年報」等により作成

J R 6 社合計の旅客輸送量の分割・民営化後の 9 年間（昭和 6 2 年度～平成 7 年度）の年平均伸び率 2. 6 % は、民鉄の同期間における年平均伸び率 1. 2 % を上回っている。また、これを J R 東日本、J R 東海及び J R 西日本（以下「J R 本州 3 社」という。）と民鉄が競合する大都市圏（東京圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）、中京圏（愛知県、三重県、岐阜県）、阪神圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）、以下同じ）の旅客輸送量（人員ベース）でみると、分割・民営化直前の昭和 6 1 年度対比で、民鉄は平成 6 年度 1 1. 1 % 増であったところ、J R 本州 3 社合計では同 2 5. 2 % 増と伸び率が大幅に上回っている。このように、三大都市圏内において J R 本州 3 社は民鉄に対して競争力を取り戻しているとみられる〔1-3-2 図〕。

1-3-2 図 三大都市圏内の輸送量の推移

1-3-2図 三大都市圏内の輸送量の推移

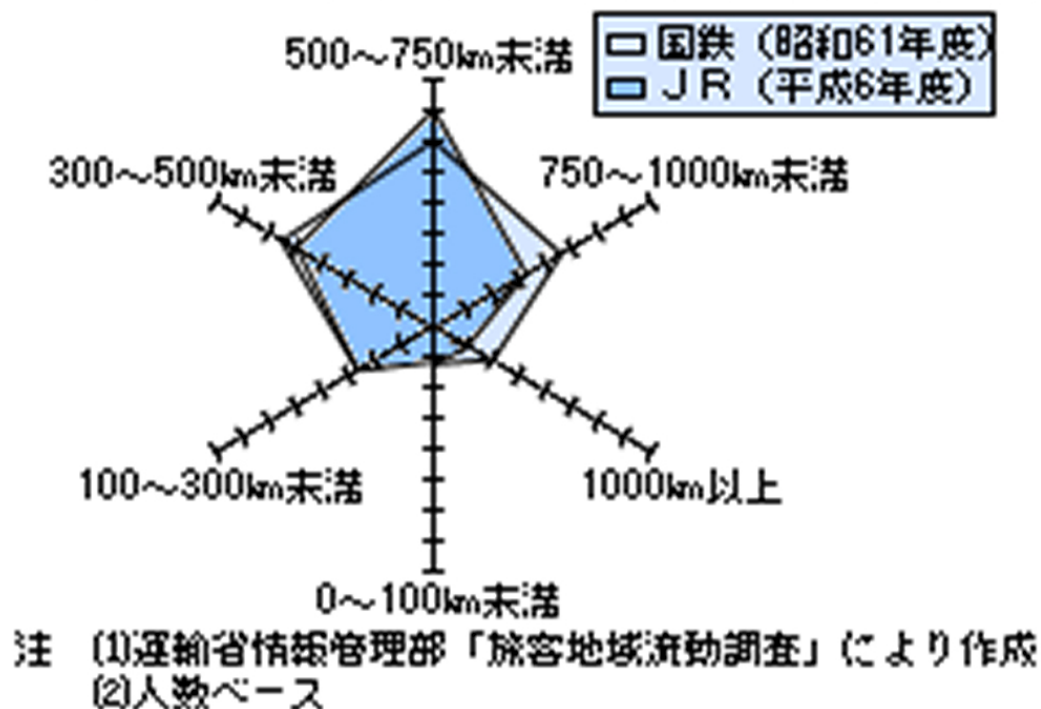


注 (1)運輸省情報管理部「旅客地域流動調査」により作成
 (2)三大都市圏の輸送量は人キロベースである。
 (3)昭和61年の数値を100とする指数である。

国鉄とJR6社の距離帯別分担率を昭和61年度と平成6年度で比較してみると、750km以上では下がっているのに対し、500～750kmでは上がっている。また、6年度の分担率をみると300km未満及び750km以上では低レベルであるが、300～750kmの距離帯では5割から7割と高い分担率となっている。このように、300km未満では自動車、750km以上では航空が優位にあるものの、従来輸送特性があるとされていた300～750kmの中距離の都市間旅客輸送においてJRは依然競争力を保っている〔1-3-3図〕。

1-3-3図 JR旅客輸送量の距離帯別分担率の推移

1-3-3図 JR旅客輸送量の距離帯別分担率の推移



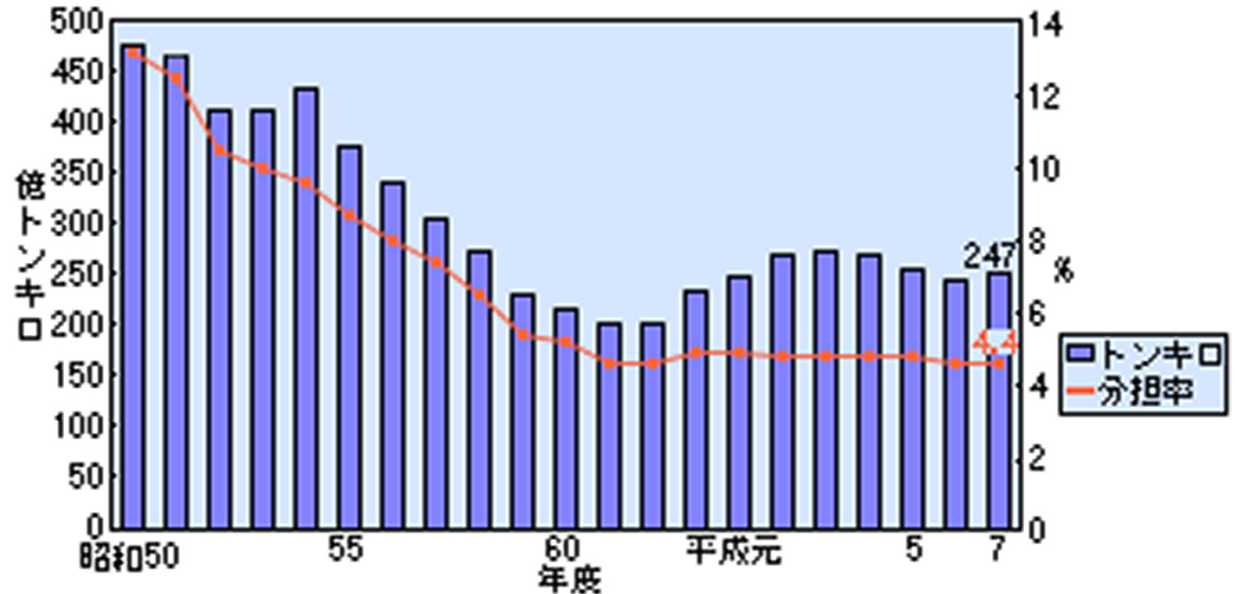
(2) 貨物輸送

～低落傾向に歯止め、長距離コンテナ輸送に活路

昭和45年度にピークを迎えて以降長期低落傾向にあった国鉄貨物輸送量（トンキロベース）は、JR貨物になった後、好調な国内景気に支えられるとともに、コンテナ化、ピギーバック輸送等の荷主ニーズに対応した輸送サービスを充実させたことにより、63年度から平成2年度は高い伸びを示した。4年度以降は、景気後退の時期もあったこと等により減少したが、7年度は前年度の阪神・淡路大震災の影響の反動もあり、増加した〔1-3-4図〕。

1-3-4図 JR貨物（国鉄）の輸送量及び分担率の推移

1-3-4図 JR貨物(国鉄)の輸送量及び分担率の推移



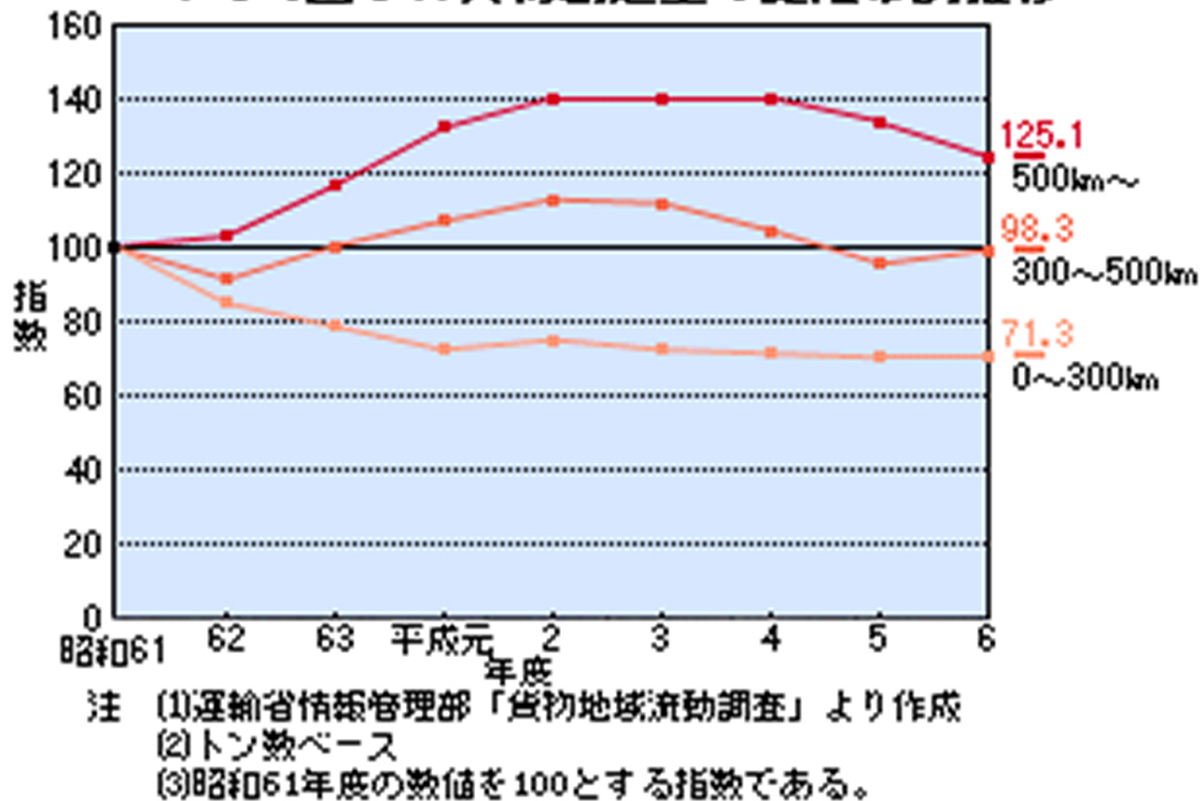
注 運輸省情報管理部「鉄道輸送統計年報」等により作成

J R貨物の輸送量を国鉄時代と比較してみると、分割・民営化直前の10年間（昭和52年度～61年度）の輸送量の平均伸び率が、年平均7.9%減であったのに対し、分割・民営化後9年間（昭和62年度～平成7年度）では年平均2.4%増となっている。

国内貨物輸送全体におけるJ R貨物の分担率（トンキロベース）は、分割・民営化後は横ばいあるいは若干低下しているものの、国鉄時代に比べると低下傾向に歯止めがかかったといえる〔1-3-4図〕。また、J R貨物輸送量（トン数ベース）の距離帯別の推移を昭和61年度から平成6年度まででみると、500km超の距離帯では、コンテナ化の推進等により、輸送量が他の距離帯に比べて大きく伸びており、長距離コンテナ輸送においては競争力を維持している〔1-3-5図〕。

1-3-5図 JR貨物輸送量の距離帯別推移

1-3-5図 J R 貨物輸送量の距離帯別推移



2 事業経営の状況

(1) 経営状況

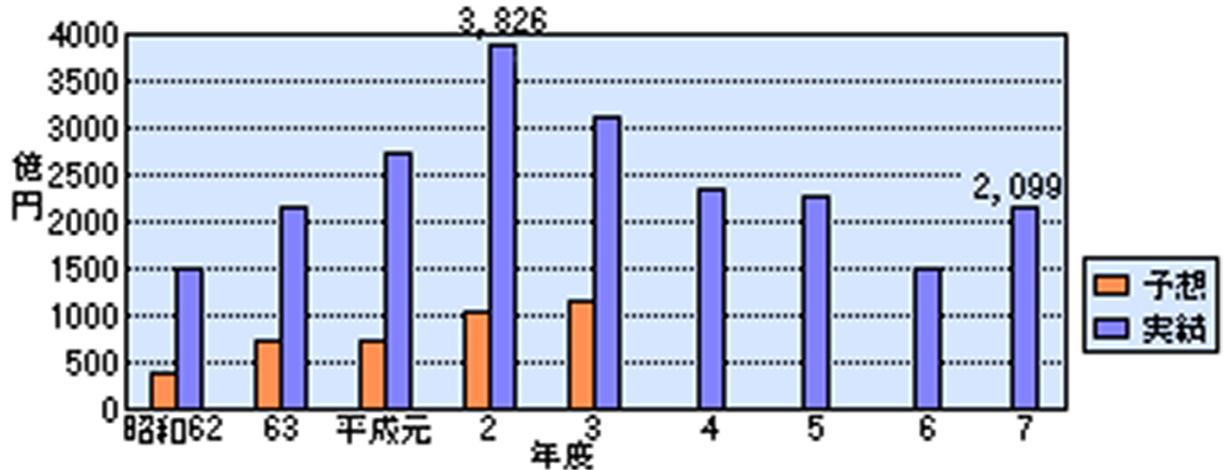
～当初予想を上回るものの会社間で格差

(ア) 概況

分割・民営化直前の昭和61年度の国鉄の経常損失（純損失）は、1兆3,160億円であったが、分割・民営化後のJR7社合計の経常損益は、黒字を維持しており、一番黒字幅が大きかった平成2年度では3,826億円、7年度では2,099億円となっている。また、発足後5年間のJR7社の経常黒字額の合計は、国鉄事業等の承継計画の策定時に政府が試算した予想（昭和62年2月作成）を上回った〔1-3-6図〕。なお、この予想においては毎年各社とも3～6%の運賃改定を行うことを前提としていたが、実際は、消費税導入によるものを除き、運賃改定は行われていないことを考慮すると、JR7社の経営は予想と実績の差以上に好調に推移したと言える。

1-3-6図 JR7社合計の経常利益の推移

1-3-6図 JR7社合計の経常利益の推移



注 (1)運輸省鉄道局資料により作成

(2)「予想」とは、国鉄事業等の継承計画の策定時に政府が試算した予想（昭和62年2月作成）である。

(イ) JR各社の収支状況

(a) JR東日本、JR東海及びJR西日本

JR東日本、JR西日本及びJR東海の3社は、三大都市圏及び新幹線を有していることから、比較的良好な経営環境にあり、会社発足後、好調な国内景気による輸送需要の増大に支えられるとともに、輸送サービスの向上や経営の合理化に努めたことにより、3社とも概ね順調な経営を続け、営業損益、経常損益は黒字を続けている。

JR東海及びJR西日本については、平成6年度は、7年1月の阪神・淡路大震災の直接の影響を受けて、営業利益が減少したものの、7年度にはほぼ回復している〔1-3-7表〕。

1-3-7表 JR旅客各社の営業利益及び経常利益の推移

1-3-7表 JR旅客各社の営業利益及び経常利益の推移

(単位: 億円)

		JR北海道	JR東日本	JR東海	JR西日本	JR四国	JR九州	JR貨物
昭和62年	営業利益	▲538	2,964	715	708	▲149	▲288	111
	経営利益	▲22(498)	766	607	80	10(151)	15(283)	59
昭和63年	営業利益	▲533	3,232	1,024	793	▲108	▲285	105
	経常利益	▲12(498)	856	949	172	57(151)	30(283)	66
平成元年	営業利益	▲527	2,811	1,137	909	▲116	▲287	98
	経営利益	2(495)	1,034	1,083	402	61(151)	38(282)	64
平成2年	営業利益	▲490	2,922	1,332	1,224	▲87	▲287	113
	経営利益	16(495)	1,496	1,292	875	84(149)	39(281)	74
平成3年	営業利益	▲483	3,548	2,876	1,278	▲90	▲281	66
	経常利益	20(490)	1,080	1,170	661	71(142)	42(279)	19
平成4年	営業利益	▲468	4,387	4,047	1,443	▲110	▲274	55
	経常利益	13(469)	1,009	676	557	38(140)	35(275)	2
平成5年	営業利益	▲453	4,165	3,910	1,365	▲113	▲267	65
	経常利益	5(444)	1,015	643	547	24(135)	14(250)	▲38
平成6年	営業利益	▲421	3,881	3,430	1,011	▲132	▲260	▲35
	経常利益	1(408)	992	387	204	▲5(121)	▲5(237)	▲82
平成7年	営業利益	▲406	3,838	3,786	1,403	▲118	▲231	▲30
	経常利益	14(378)	1,021	625	556	▲7(105)	8(216)	▲90

注(1) 運輸省鉄道局資料により作成

(2) ()内の数値は経営安定基金の運用収益である。

(3) JR北海道、JR四国及びJR九州の経常利益と営業利益の差は、主にそれぞれの経営安定基金の運用収益によるものである。

また、3社は分割・民営化に際して長期債務を4.6兆円承継しており、さらに、3年10月に保有機構から新幹線施設の買い取りを行ったことにより新たに9.2兆円の新幹線譲渡代金債務を負ったが、その推移は〔1-3-8表〕のとおりである。なお、これらの利息支払いのため、営業利益に比べ経常利益が大幅に少なくなっている。

1-3-8表 長期債務等の推移

1-3-8 表 長期債務等の推移

(単位：億円)

年 度	長期債務残高	鉄道整備基金未払金	長期債務等計	対前年度減少額
昭和62年度首	46,339	—	46,339	—
昭和62年度末	42,997	—	42,997	3,342
昭和63年度〃	38,394	—	38,394	4,603
平成元年度〃	35,979	—	35,979	2,415
平成2年度〃	34,674	—	34,674	1,305
平成3年度〃	33,566	90,651	124,217	—
平成4年度〃	32,613	89,250	121,863	2,354
平成5年度〃	32,053	87,716	119,769	2,094
平成6年度〃	32,313	86,013	118,326	1,443
平成7年度〃	32,168	83,988	116,156	2,170

注 (1) 運輸省資料により作成

(2) J R 本州3社の合計である。

(3) 鉄道整備基金未払金とは、J R 本州3社が平成3年10月に新幹線鉄道保有機構から新幹線鉄道施設を買い取ったことにより発生した買取代金の未払金であって、新幹線鉄道保有機構の承継法人である鉄道整備基金に支払うこととなっているもの。

(4) 長期債務残高には、承継債務以外の長期債務を含む。

(b) J R 北海道、J R 四国及び J R 九州

会社発足時から厳しい経営状況が見込まれていた J R 北海道、J R 四国及び J R 九州の3社については、会社発足後、好調な国内景気による輸送需要の増大に支えられたことや輸送サービスの向上、積極的な経営の合理化に努めたことにより、営業損益の改善が見られた。

経常損益では、経営安定基金の運用益もあり、昭和62年度（J R 北海道については平成元年度）以降平成5年度までは黒字を維持してきた。しかしながら、営業損益の改善を図ったものの、金利の低下に伴う経営安定基金の運用益の減少により、3社とも経営状況が悪化し、6年度において J R 四国、J R 九州が初めて5億円の経常損失を計上し、7年度においては3社とも経常損失が見込まれ、更に8年度においても、損失が一層拡大する見通しとなったので、8年1月に元年4月の消費税導入時の運賃改定を除けば9年余ぶりの運賃改定が行われた〔1-3-7表〕。

(c) J R 貨物

J R 貨物は、発足後、好調な国内景気による輸送需要の増大に支えられたことに加え、輸送サービスの向上や経営の合理化に努めたことにより、順調に営業収益を伸ばし、4年度までは経常黒字を確保してきた。

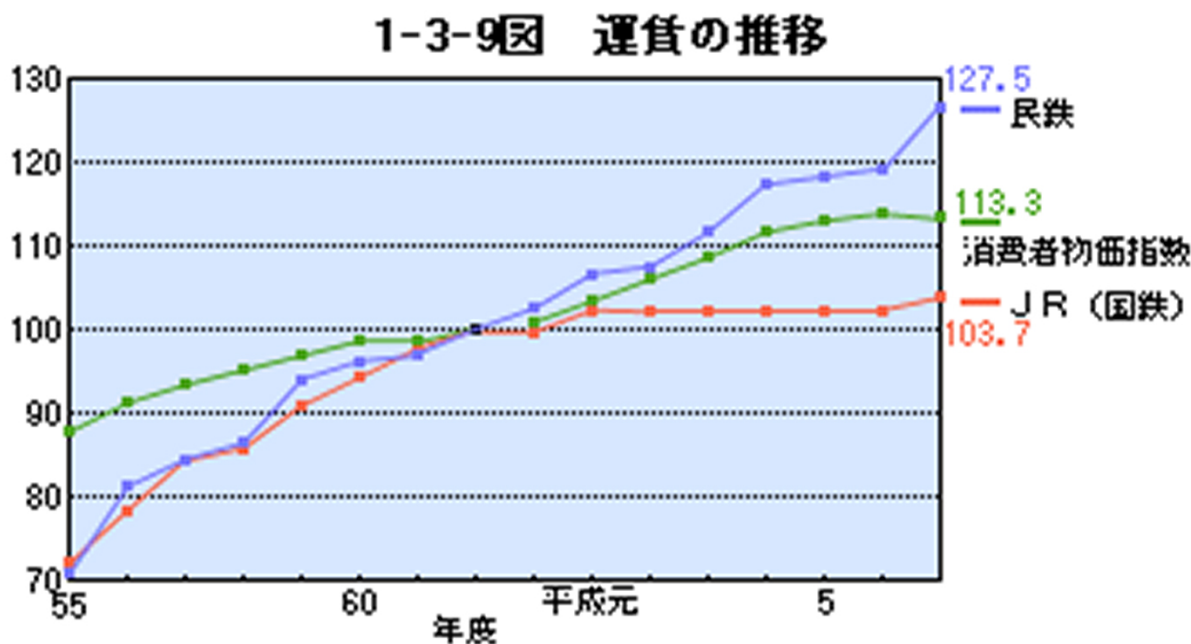
しかしながら、近年の景気後退及びその後の低成長や7年1月の阪神・淡路大震災等の自然災害の影響を受け、営業利益は2年度をピークに減少し、6年度から2年連続して営業赤字を計上した。経常損益でも、5年度から3年間連続して赤字を計上している〔1-3-7表〕。

（2）運賃

～一部を除き据置き

国鉄時代は運輸収入の確保のため毎年のように運賃改定が行われ、国鉄改革時に作られたJ R 7社の収支試算においても昭和62年度から平成3年度までの間、毎年3～6％程度の運賃改定を見込んでいたにもかかわらず、分割・民営化後は、元年4月の消費税導入に伴い行われた運賃改定（旅客2.9％、貨物3％）を除けば、8年1月にJ R北海道、J R四国及びJ R九州の3社が9年ぶりに行った運賃改定（6.7～7.8％）までJ Rの運賃は、民鉄の運賃及び消費者物価が上昇する中でも据え置かれてきた〔1-3-9図〕。

1-3-9図 運賃の推移



注 (1)総務庁「消費者物価指数年報」により作成
 (2)J R (国鉄) 及び民鉄は貨物運賃を除いた数値である。
 (3)昭和62年度を100とした指数である。

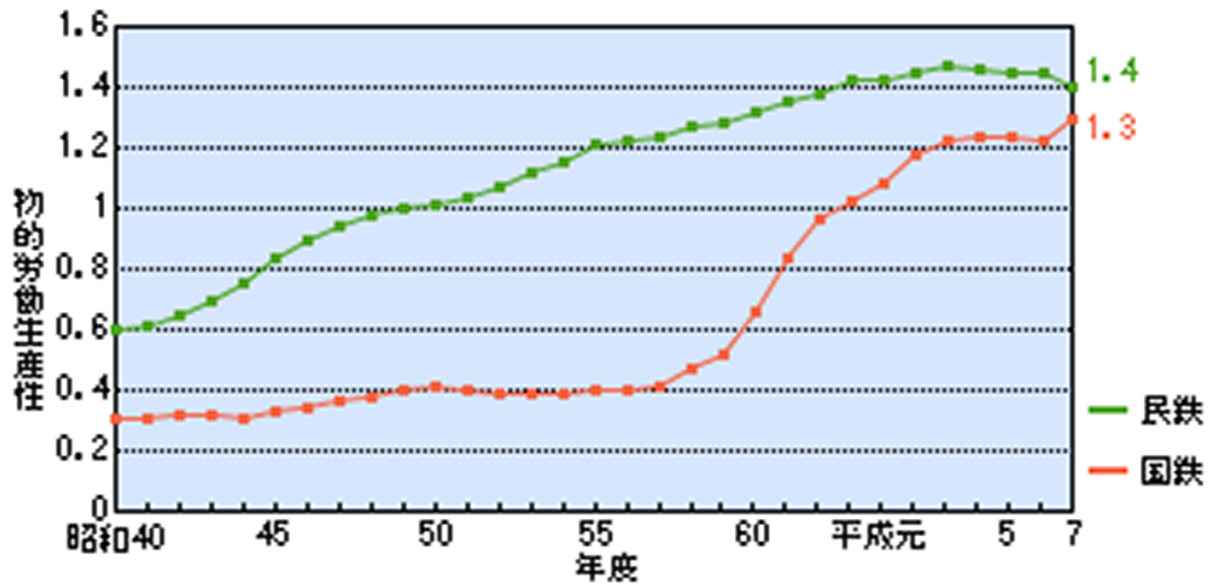
（3）生産性

～大幅に向上

J Rの生産性は全職員一人当たりのトンキロ・人キロでみると、国鉄時代に比較し飛躍的に向上している〔1-3-10図〕。

1-3-10図 J R (国鉄) 及び民鉄の生産性の推移

1-3-10図 JR（国鉄）及び民鉄の生産性の推移



注 (1)運輸省情報管理部「鉄道輸送統計年報」、運輸省鉄道局「民鉄統計年報」(昭和62年より「鉄道統計年報」)及び日本国有鉄道「鉄道要覧」により作成。

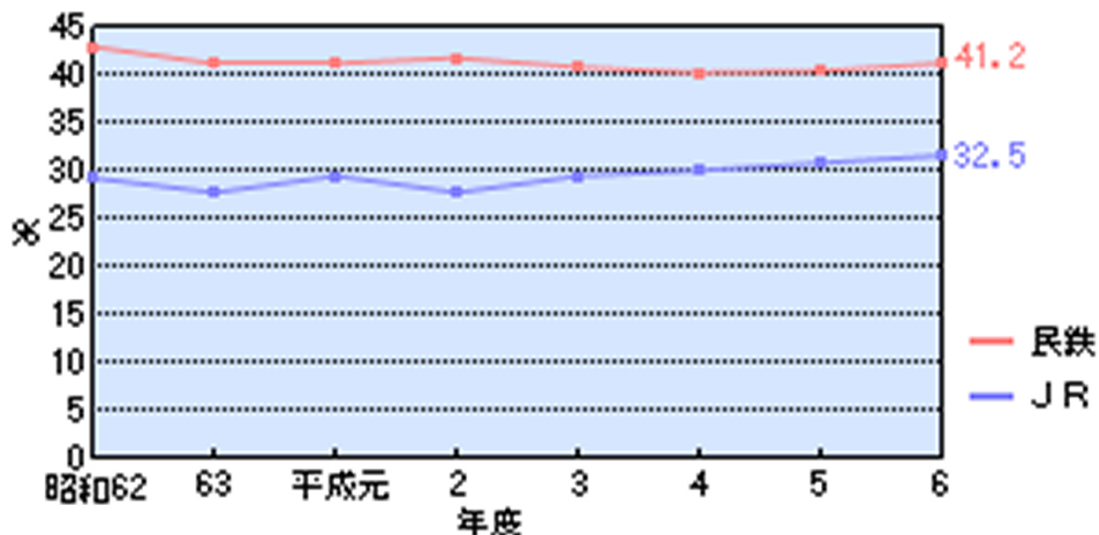
(2)初的労働生産性=輸送量(トンキロ、人キロ)/従業員数

(3)JR(国鉄)の輸送量は、旅客、貨物の生産額をウエイトにして客貨統合した。

また、鉄軌道部門における運輸収入に対する人件費比率をみると、分割・民営化後は概ね3割台の低い水準で推移している〔1-3-11図〕。

1-3-11図 JR及び民鉄の収入に対する人件費の割合の推移

1-3-11図 JR及び民鉄の収入に対する人件費の割合の推移



注 (1)運輸省鉄道局「鉄道統計年報」により作成

(2)収入とは、全収入であり、人件費は鉄軌道部門にかかるものである。

(4) 職場規律の確保

国鉄時代は、労使の対立等に起因する職場規律の乱れから、経営の健全化への取り組みが円滑に行えなかったが、分割、民営化を契機として、労使関係の改善が図られたこと等から、職場規律が確保され、サービス及び経営成績の向上に大きく貢献している。

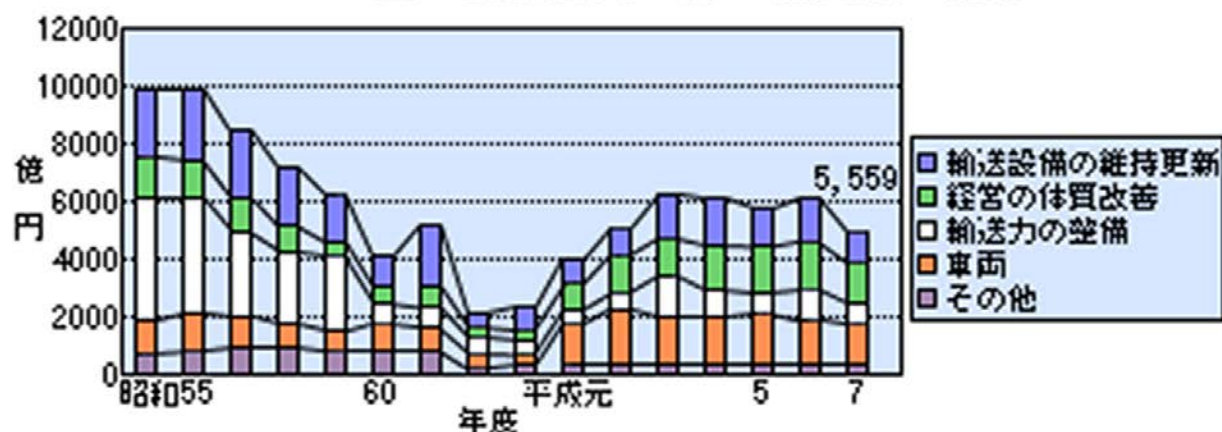
(5) 設備投資

～車両、経営の体質改善投資に重点化し、輸送力増強投資の割合は減少

国鉄時代、昭和50年代半ばには年1兆円規模まで増加した設備投資は、分割・民営化後の62年度は、分割・民営化直前からの設備投資抑制の流れを受けて減少したが、63年度以降は概ね増加している〔1-3-12図〕。

1-3-12図 設備投資に係わる投資額の推移

1-3-12図 設備投資に係る投資額の推移



注 運輸省鉄道局資料により作成

分割・民営化以降、J Rの設備投資は、採算性、投資効率、利用者の利便性の向上等を勘案した各社の主体的な判断の下で行われるようになった。このため、国鉄時代はわずかに投資総額の1割程度であった「車両」に係る投資については、分割・民営化後は3割近くまでに上昇し、新型車両の投入等による輸送サービスの改善に結びついている。また、自動改札の導入等による省力化、関連事業の展開等に関する「経営の体質改善」に係る投資についても、国鉄時代は概ね1割台で推移していたが、平成7年度には3割近くを占めるに至っている〔1-3-12図〕。

一方、昭和55年度には投資総額の半額近くを占めた新線建設、線増等の「輸送力整備」に係る投資額は、国鉄改革後は投資総額の2割程度に減少した〔1-3-12図〕。

(6) 関連事業

～営業収入に占める割合は着実に上昇

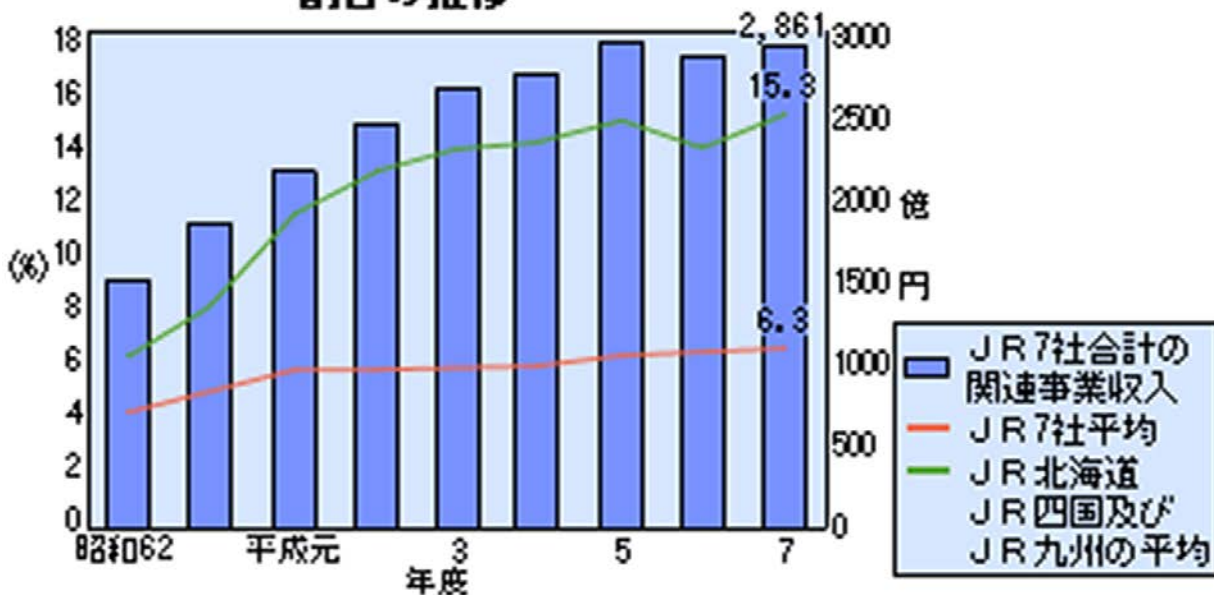
国鉄は、公共の福祉を増進することを目的とした企業体であり、事業範囲もこの目的を達成するものに限られていた。これに対して、分割・民営化により、J Rは、関連事業の拡充を積極的に図ることが可能となった。

J Rは、関連事業を収入の確保、雇用の場の確保、鉄道利用促進等の経営基盤強化の一環として鉄道事業と並ぶ重要な柱として位置づけており、その保有するノウハウ、技術力、資産、人材等を最大限に活用し、鉄道以外の分野へも積極的に進出している。具体的には、出資会社が行っているものも含め、旅行業、不動産業、ホテル業等の事業を行っている。

関連事業収入の合計の推移をみると、国鉄時代は、昭和60年度1,004億円であったが、分割・民営化後は着実に増加し、平成7年度には2,861億円と昭和60年度の3倍近くになっている。また、J Rにおける関連事業収入の営業収入に占める割合は着実に上昇しており、国鉄時代の昭和60年度2.8%と比較して高い水準で推移している。特に、J R北海道、J R四国及びJ R九州の3社平均でみた関連事業収入の営業収入に占める割合は、15.3% (平成7年度) とJ Rの7社平均 (6.3%) を大きく上回っている〔1-3-13図〕。

1-3-13図 J R 7社の関連事業収入及び営業収入に占める割合の推移

1-3-13図 JR7社の関連事業収入及び営業収入に占める割合の推移



3 サービスの向上

国鉄時代は、輸送の安全、時間の厳守が最も重要視された一方、利用者のニーズに必ずしも応じてきたとはいえず、このことが、国鉄離れの一因と指摘されていた。JRは、より良い鉄道サービスの提供を行うべく、旅客輸送サービスの基本である職員の接客態度の改善等に努めるとともに、以下に述べるような努力を行ってきた。

(1) 旅客ニーズへの対応

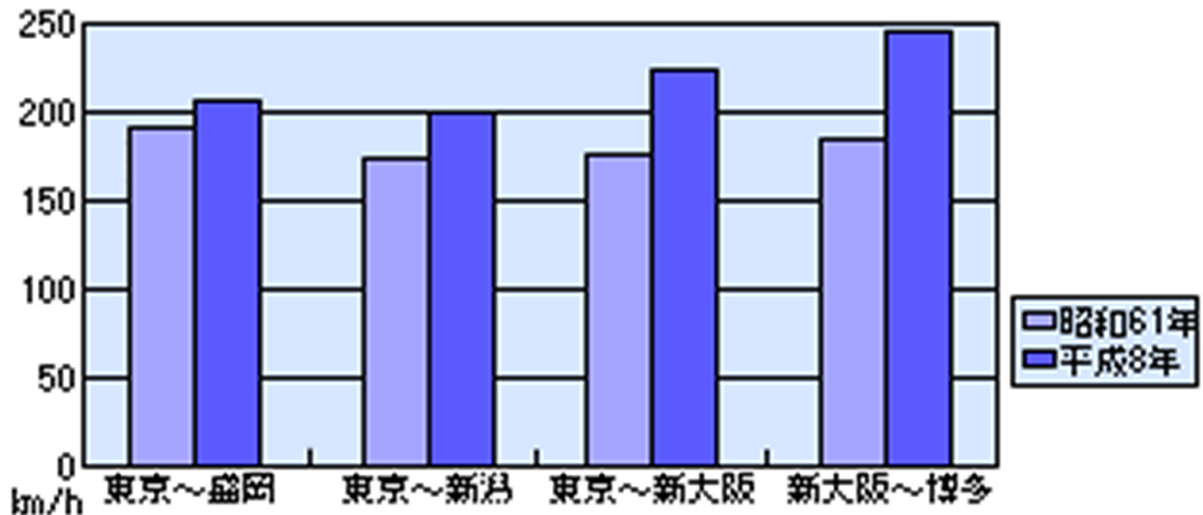
～高速化、混雑緩和、バリアフリー化等の取り組みを実施

(ア) 利便性の向上

東海道・山陽新幹線における「のぞみ」の導入、在来線高速化工事等により全国的に列車の高速化〔1-3-14図〕、〔1-3-17図〕、〔1-3-18図〕を行うとともに、新幹線と在来線の直通運転化（いわゆる山形ミニ新幹線の開業）、新幹線と在来線特急との接続の改善、新東京国際空港、関西国際空港及び新千歳空港への乗り入れによる空港アクセスの向上等により、利便性の向上を図った。

1-3-14図 新幹線の表定速度の推移

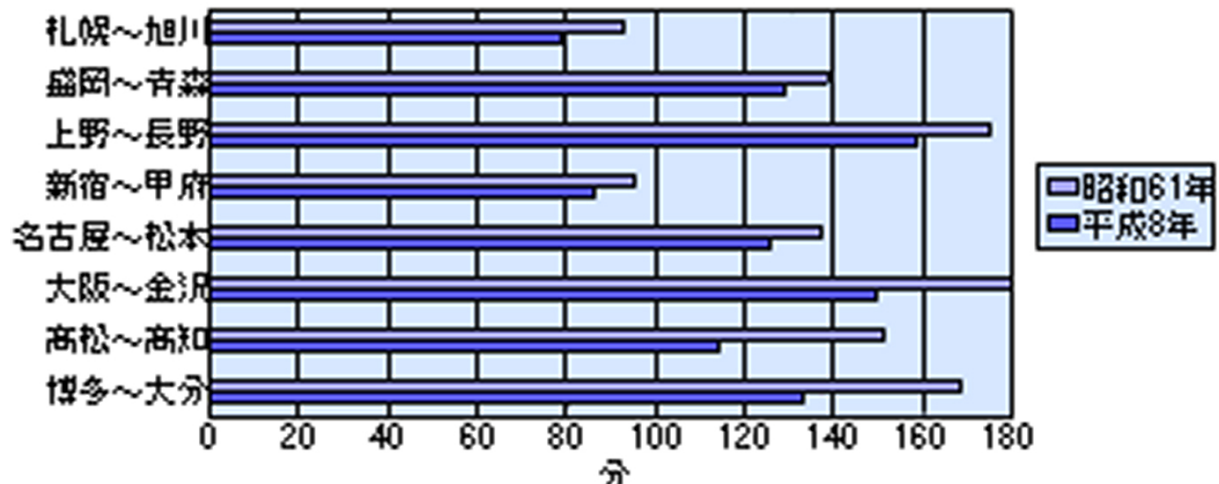
1-3-14図 新幹線の表定速度の推移



注 (1)表定速度とは、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）で除したものである。
 (2)昭和61年の数値は昭和61年4月の時刻表から、平成8年の数値は平成8年8月の時刻表から、それぞれ計算した。

1-3-17図 主要都市（駅）間における在来線特急の所要時間

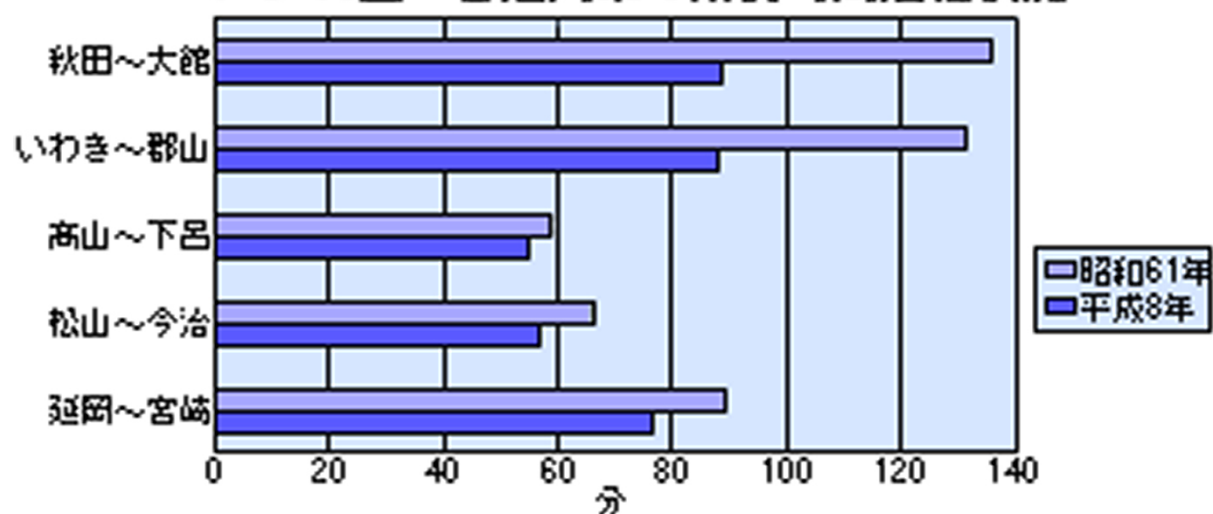
1-3-17図 主要都市（駅）間における在来線特急の所要時間



注 (1)昭和61年の数値は昭和61年4月の時刻表から、平成8年の数値は平成8年8月の時刻表から、それぞれ計算した。
 (2)当該区間を最も早く到達する列車の時間である。

1-3-18図 普通列車の所要時間短縮状況

1-3-18図 普通列車の所要時間短縮状況

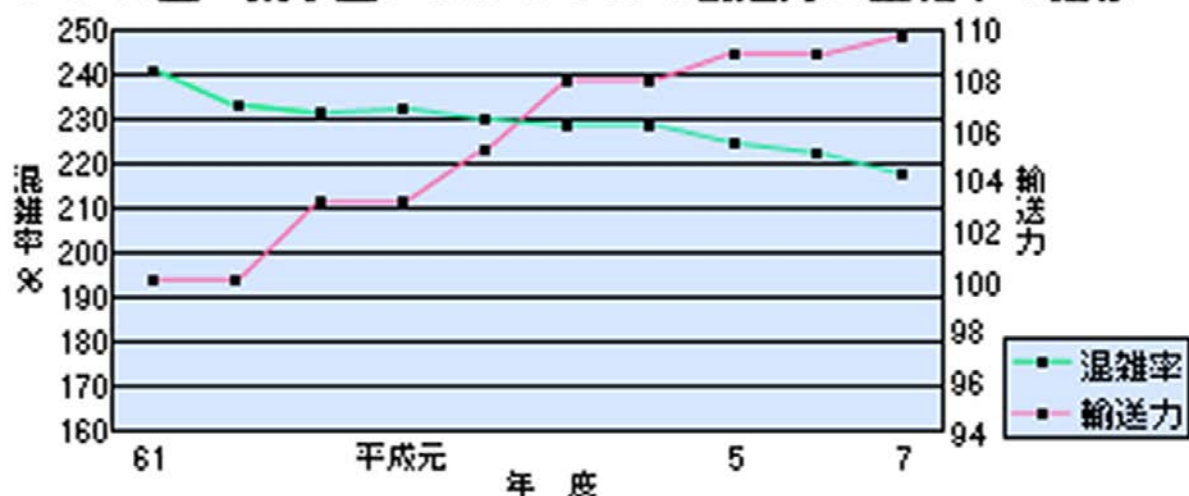


注 (1)昭和61年の数値は昭和61年4月の時刻表から、平成8年の数値は平成8年8月の時刻表から、それぞれ計算した。
 (2)当該区間を最も早く到達する列車の到達時間である。快速列車も含む。

また、大都市圏では、通勤・通学時の混雑緩和のため、京葉線の開業、埼京線の延伸のほか、湘南ライナーの運行、列車運転本数の増加等の輸送力の増強を行ったが、東京圏を中心に混雑率の抜本的改善には至らず、一層の努力が求められている〔1-3-15図〕。

1-3-15図 東京圏におけるJRの輸送力と混雑率の推移

1-3-15図 東京圏におけるJRの輸送力と混雑率の推移



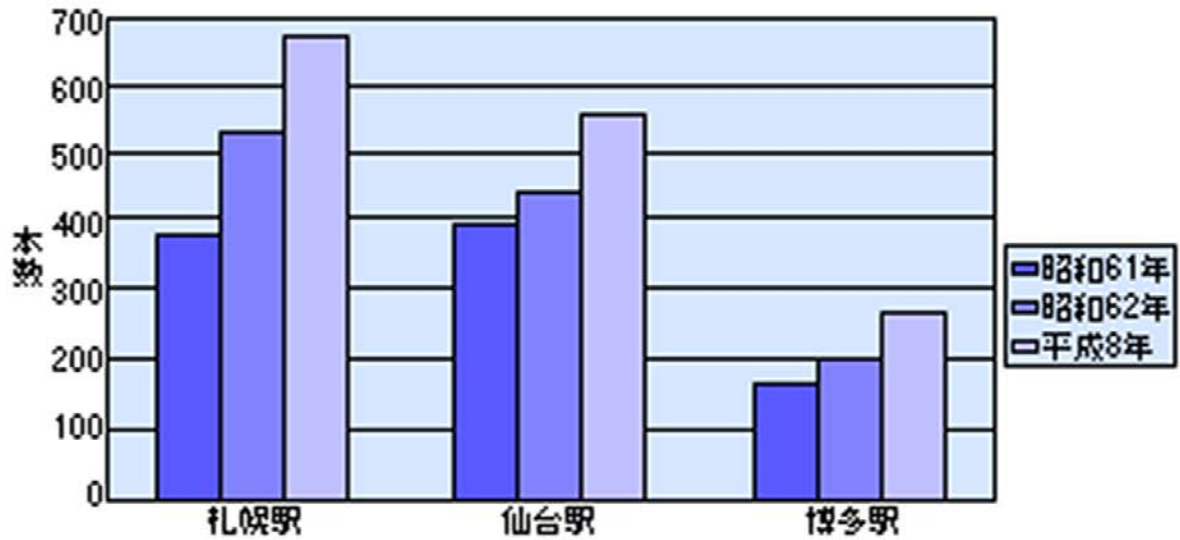
- 注 (1)運輸省鉄道局資料により作成。
 (2)輸送力=当該区間における最混雑1時間当たり列車回数×列車編成本数×1両当たり定員。
 (3)輸送力については主要混雑区間における輸送力の合計値を昭和61年度基準で指数表示した。
 (4)混雑率については主要混雑区間の平均値である。混雑率の目安は以下の通りである。
 150%：肩がふれあう程度で新聞が楽に読める。
 180%：体がふれあうが、新聞は読める。
 200%：体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度ならなんとか読める。
 (5)運輸政策審議会第13号答申（平成4年）において、東京圏については平成12年程度にラッシュ時の主要区間の平均混雑率を全体として180%程度にすることとされている。

(イ) 地域に密着した鉄道運営

国鉄時代は、全国一元的組織の下で事業が行われたため、運営が画一的となり、その結果列車ダイヤの設定において、地域の交通事情に沿った運営が行われていなかった。これに対して、分割・民営化後は、地域のニーズに応じたダイヤ設定をする努力を行っている。例えば、札幌、仙台、福岡等の都市圏では、通勤人口の増大に伴い普通列車を増発している〔1-3-16図〕。一方、長野、大分、秋田、松山等の地方都市では、都市間輸送の利便性の向上のため、特急列車の増発や高速化を行ったり〔1-3-17図〕、周辺地域との移動時間の短縮のため、普通列車の速度向上を図った〔1-3-18図〕。

1-3-16図 札幌駅、仙台駅及び博多駅の普通列車の発着本数

1-3-16図 札幌駅、仙台駅及び博多駅の普通列車の発着本数



注 (1) JR北海道、JR東日本及びJR九州の資料による。
 (2) 仙台駅については、臨時列車及び季節列車も含む。

(ウ) 設備の改善

J Rでは、車両や駅舎等の設備についても改善を図っている。

車両については、2階建て車両や、液晶テレビ、オーディオ等の装備、シャワー室を備えた豪華客室、展望室等を備えた様々な特急車両が登場し、通勤列車についても、客室側窓の拡大、客室空間の拡大等により明るく快適な車両が増加する等客車の快適性をより向上させるための努力を行っている〔1-3-19図〕。

1-3-19図 快適な車両（スーパービュー踊り子号）

1-3-19図 快適な車両(スーパービュー踊り子号)



また、公民館、図書館を併設した地元住民にとって利用しやすい駅舎及び街の顔としてふさわしい個性的な駅舎が増加している〔1-3-20図〕。

1-3-20図 個性的な駅舎（奥羽線赤湯駅）

1-3-20図 個性的な駅舎(奥羽線赤湯駅)



(エ) バリアフリー化への対応

近年の高齢化社会の進展、障害者の社会参加の機会の増大等に伴い、高齢者、障害者等への配慮、いわゆるバリアフリー化がより一層必要となっている。

このため、ＪＲ各社においても鉄道駅におけるエレベーター・エスカレーター、車椅子用通路、誘導・警告ブロックの設置、身体障害者用のトイレの設置等を積極的に行っている。また、車両については、車椅子用トイレの設置、優先席（シルバーシート）の導入の促進等が進められている。この結果、これらの施設の整備率は向上しているが、大手民鉄及び地下鉄の水準よりは低くなっているものが多い〔１－３－２１表〕。

１－３－２１表 ＪＲ（国鉄）の高齢者・障害者用施設整備状況

1-3-21表 JR（国鉄）の高齢者・障害者用施設整備状況

項 目	JR 6社		大手民鉄15社		営団・公営地下鉄10社	
	昭和57年度末 設置駅数	平成7年度末 設置駅数	昭和57年度末 設置駅数	平成7年度末 設置駅数	昭和57年度末 設置駅数	平成7年度末 設置駅数
エレベーターの設置	41(0.8%)	133(17.2%)	23(1.3%)	143(19.7%)	18(4.9%)	160(33.3%)
エスカレーターの設置	73(1.4%)	226(31.8%)	75(4.3%)	343(46.7%)	230(63.2%)	403(84.0%)
身体障害者用 トイレの設置	120(2.3%)	1,052(22.7%)	164(9.4%)	1,380(78.1%)	112(30.8%)	347(71.0%)
誘導・警告 ブロックの設置	571(11.0%)	2,519(54.3%)	598(34.3%)	1,720(97.4%)	256(70.3%)	489(100.0%)
改札口の拡張	232(4.5%)	1,689(36.3%)	813(46.7%)	1,551(87.7%)	320(87.9%)	486(99.8%)
自動販売機に 点字テープの貼付	384(7.4%)	1,837(39.6%)	1,049(60.3%)	1,363(77.2%)	151(41.5%)	460(94.1%)

注 (1)運輸省鉄道局資料により作成

(2)昭和57年度（昭和58年3月）は「国連・障害者の十年」の初年にあたる。

(3) () 内の数値は整備率である

(4)エレベーター及びエスカレーターについては設置基準対象駅における数値である。

(5)設置基準対象駅とは、段差が5m以上あり、1日あたりの乗降客が5,000人以上ある駅をいう。

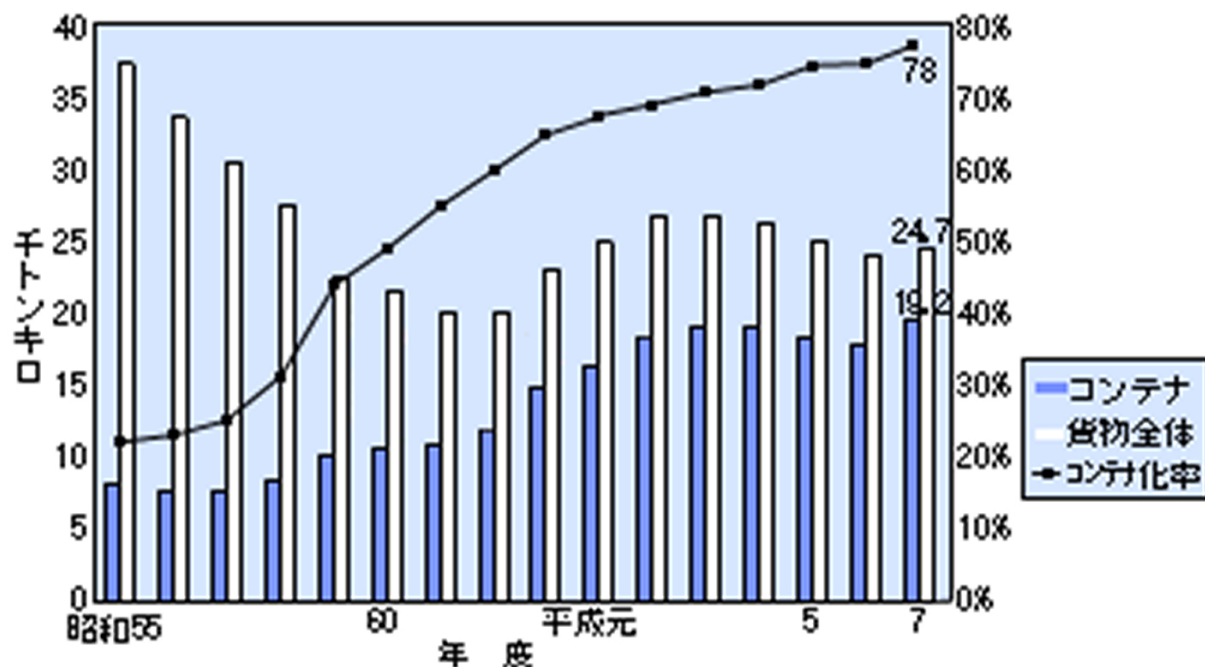
(2) 荷主ニーズへの対応

～コンテナ化の推進等

貨物輸送についても、JR貨物発足以降、コンテナ輸送に対するニーズの高まりに対応してコンテナ化を進めた〔1-3-22図〕ほか、クールコンテナ輸送、ピギーバック輸送等新しい商品の開発を行い、サービスの向上に努めている。また、列車の直行化、新型機関車の開発等による輸送時間の短縮や列車の増発による輸送力の増強に努めている。

1-3-22図 JR貨物（国鉄）の輸送量及びコンテナ化率の推移

1-3-22図 JR貨物(国鉄)の輸送量及びコンテナ化率の推移



注 (1)運輸省情報管理部「鉄道輸送統計年報」により作成
 (2)コンテナ化率とはコンテナ輸送量の貨物全体輸送量に対する割合である。

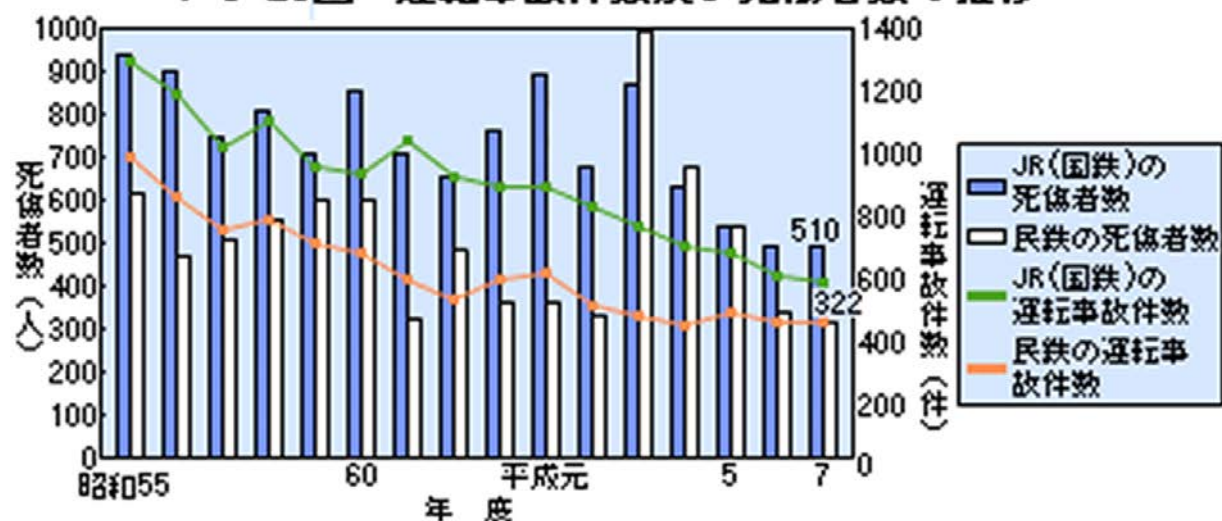
(3) 安全性の確保 ～事故件数の減少

輸送の安全の確保は輸送機関の基本的な使命である。そこで、J Rは、安全対策（推進）部（室）の設置及び社員教育の徹底により事故防止体制を整備するとともに、保安施設の整備を進めることにより、鉄道運転事故の件数を減少させることに対して最大限の努力を講じてきた。

こうした努力の結果、列車の衝突、脱線等を生じた運転事故件数及び列車百万キロ当たりの運転事故件数は減少しており〔1-3-23図〕、死傷者数も3年度以降減少している〔1-3-24図〕。また、J Rは7年1月の阪神・淡路大震災の際の教訓を踏まえ、施設の耐震性の向上及び地震発生時の列車の安全確保に努めている。

1-3-23図 運転事故件数及び死傷者数の推移

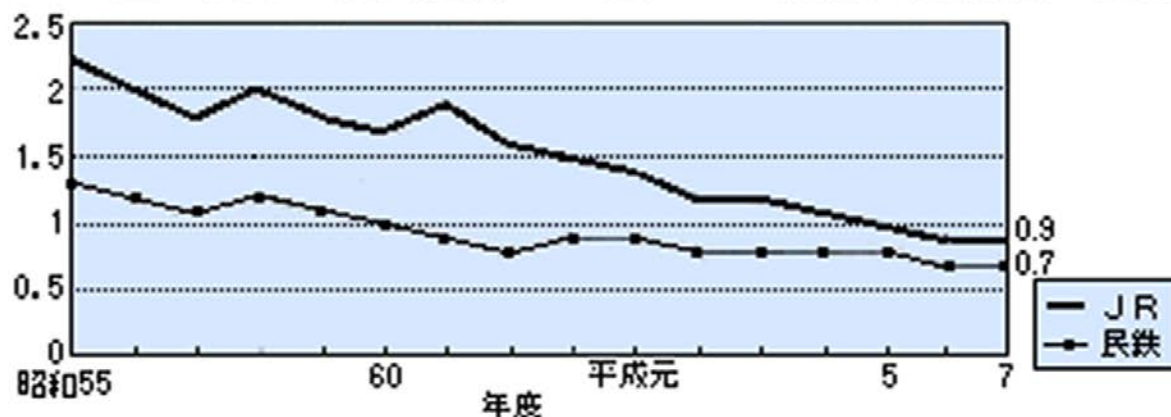
1-3-23図 運転事故件数及び死傷者数の推移



注 (1)運輸省鉄道局資料により作成
 (2)運転事故とは、列車衝突、列車脱線、列車火災、踏切傷害、道路傷害及び人身傷害並びに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年以前は50）万円以上の初損を生じたものをいう。

1-3-24図 列車の走行百万キロ当たりの運転事故件数の推移

1-3-24図 列車の走行百万キロ当たりの運転事故件数の推移



注 (1)運輸省鉄道局資料により作成
 (2)運転事故とは、列車衝突、列車脱線、列車火災、踏切障害、道路障害及び人身障害並びに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年以前は50）万円以上の初損を生じたものをいう。

4 高速化等の技術開発への取り組み

国鉄時代は、国鉄の経営悪化に伴い技術開発への取り組みは後退したが、分割・民営化に伴い、鉄道の発展に必要で共通的な研究開発、社会的要請の高い研究開発等を行うという目的から、国鉄の鉄道技術研究所、鉄道労働科学研究所等を統合して財団法人鉄道総合技術研究所（以下、鉄道総研）が設立された。

鉄道総研及びＪＲ各社では、新幹線及び在来線の高速化技術開発、超電導磁気浮上式鉄道の技術開発、災害等の被害予測・復旧支援システムをはじめとする安全（防災）対策等の技術開発に積極的に取り組んでいる。その中でも高速化への取り組みがめざましく、特に新幹線の高速化に成果が現れている〔１－３－２５表〕。

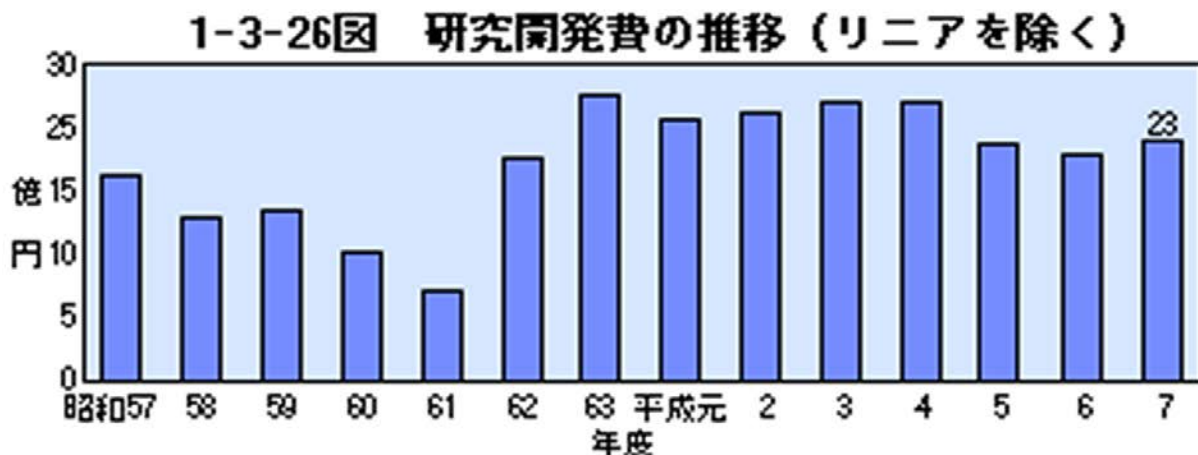
１－３－２５表 新幹線・在来線の高速化技術関係に係わる主な取り組み

１－３－２５表 新幹線・在来線の高速化技術関係に係わる主な取り組み

ＪＲ東日本	上越新幹線で平成２年３月より営業最高速度275km/hによる運転が実現し、現在新幹線試験車両（STAR21）による最高速度300km/h以上に向けての開発を行っている。 また、在来線の速度向上のための高速試験車両（TRY-Z）による最高速度130km/hに向けた開発を進めている。
ＪＲ東海	東海道新幹線で営業最高速度270km/h化のための技術開発を行い、平成４年３月より営業運転を開始した。現在、新幹線試験車両（300X）による最高速度300km/h以上に向けての技術開発を行っている。
ＪＲ西日本	山陽新幹線の営業最高速度300km/hによる運転を目指した量産先行車両（500系）を完成し、試験を実施している。
鉄道総研	在来線は曲線部分等の速度制限区間が多いことから、最高速度の向上とともに曲線通過速度の向上等表定速度の向上のための制御付振り子台車の開発等を行っている。また、大型低騒音風洞を開発し、これを用いて高速走行車両の車体形状、騒音解析等の技術開発を開始した。

また、国鉄時代に抑制されていた研究開発費も、分割・民営化後は増加している〔１－３－２６図〕。

１－３－２６図 研究開発費の推移（リニアを除く）



注 (1)運輸省鉄道局資料により作成

(2)昭和61年度以前は鉄道技術研究所、昭和62年度以降は鉄道総合技術研究所の研究開発費である。

(3)超電導磁気浮上式鉄道にかかる研究開発費を除く。

第4節 改革後の長期債務等の処理状況

1 国鉄長期債務等の処理方針

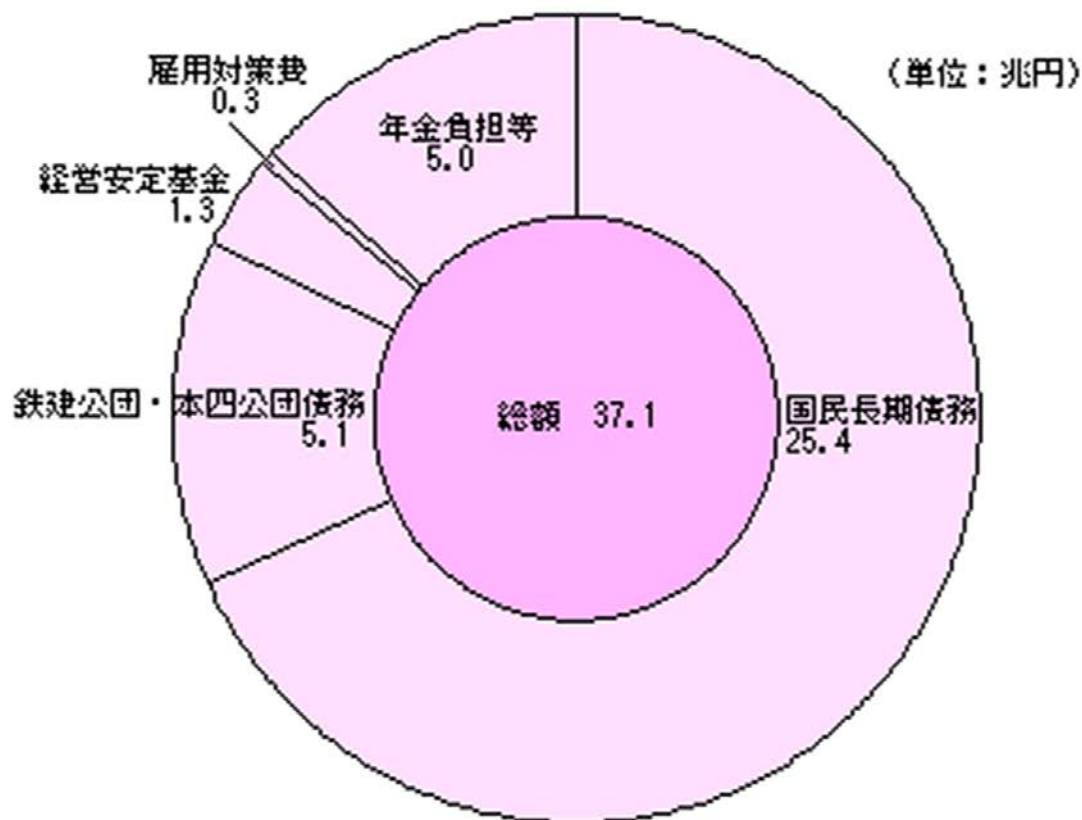
(1) 国鉄長期債務とその承継

～25.5兆円が清算事業団へ

昭和62年3月31日をもって日本国有鉄道は幕を閉じたが、その時点（昭和62年度首）において処理しなければならない国鉄長期債務等の総額は、37.1兆円という膨大な額にのぼった〔1-4-1図〕。この国鉄長期債務等については、事業の健全かつ円滑な運営に支障が生じない範囲で旅客会社等に承継させ、残るものについては清算事業団が処理することとなったが、そのうち新事業体は11.6兆円（うちJR東日本、JR東海、JR西日本、JR貨物等が計5.9兆円、保有機構が5.7兆円）を負担することとされ、残る25.5兆円については清算事業団において処理することとなった。なお、保有機構は、自らの承継債務5.7兆円に加えて、新幹線施設の再調達価額と簿価の差額2.9兆円を清算事業団に対して負担することとなっており、これを併せた8.5兆円をJR本州3社が新幹線施設リース料の支払いという形で負担していたため、実質的なJR本州3社、JR貨物等の負担総額は14.5兆円であった。

1-4-1図 国鉄長期債務等の内容

1-4-1図 国鉄長期債務等の内容



- 国鉄長期債務
 - ・国鉄清算事業団の運営費等0.4兆円を含む
- 鉄建公団・本四公団債務
 - ・上越新幹線建設分 1.8兆円
 - ・青函トンネル建設費分 1.1兆円
 - ・主要幹線・大都市交通線の建設費分 1.6兆円
 - ・本四連絡橋建設費のうち鉄道施設分 0.6兆円
- 経営安定基金
 - ・営業損益で赤字が見込まれるJR北海道、JR四国、JR九州の3社の経営を、その運用益で支援するために設けられた基金
- 雇用対策費
 - ・国鉄清算事業団に所属する余剰人員に対する退職手当の支給、再就職促進のための教育訓練の実施等に要する費用
- 年金負担等
 - ・昭和31年の年金制度の改定に伴い、事業主の責任として、国鉄が将来にわたり支払い義務を負っている年金負担

(2) 清算事業団の債務等の処理方針

～資産売却後、最終的には国において処理

62年の国鉄改革により清算事業団が処理することとなった25.5兆円の債務については、63年1月26日の閣議決定「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」において、「最終的に残る

債務等について国民に負担を求めざるを得ない」とされ、その処理については、「土地処分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、「その本格的な処理のために必要な『新たな財源・措置』については、雇用対策、土地処分等の見通しのおおよそつくと考えられる段階で、歳入・歳出の全般的見直しとあわせて検討、決定する」こととされている。

また、清算事業団の行う資産処分に関しては、「土地、株式等の資産の適切かつ効率的な処分を進め、自主財源の増大を図り、極力国民負担の軽減に努めるものとする」こととされている。

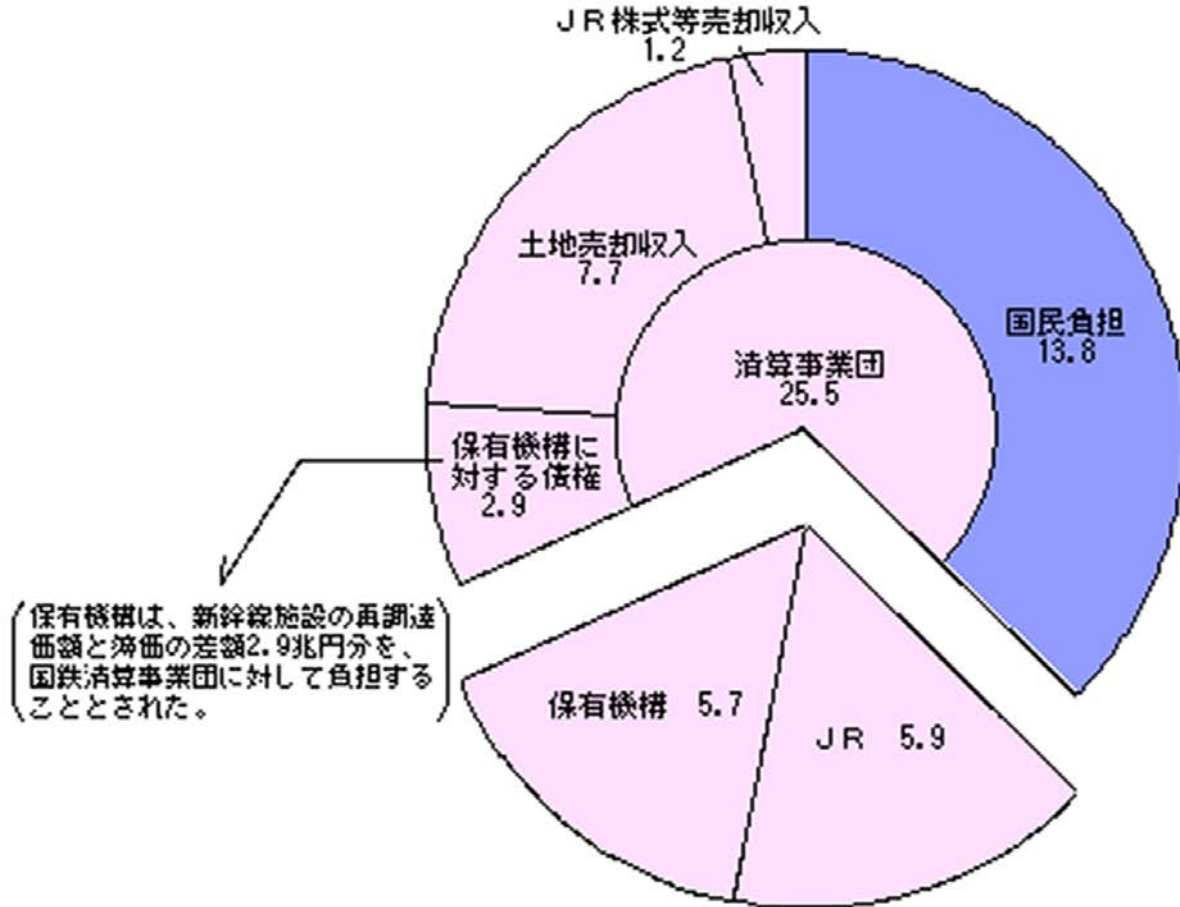
なお、資産処分業務に関する重要事項の審議を行う機関として、資産処分業務に関し学識経験を有する委員10名からなる資産処分審議会が清算事業団に設置された。

清算事業団の承継した長期債務等の処理のための自主財源は、土地（8,808ha、62年度首推計額7.7兆円）、JR7社の株式（919万株、額面総額0.5兆円）、帝都高速度交通営団に対する出資持分（3.1億口、評価額0.7兆円（[注1](#)）、以下「営団出資持分」という。）、保有機構に対する債権（2.9兆円（[注2](#)））であり、62年度首においては、総額11.8兆円と推計された。

この結果、最終的に国において処理することとされている長期債務等の額は、清算事業団の承継した長期債務等25.5兆円とその処理に充てることとされた自主財源11.8兆円の差額13.8兆円と試算されていた〔1-4-2図〕。

1-4-2図 国鉄長期債務等の処理

1-4-2図 国鉄長期債務等の処理



注 平成3年10月1日に保有機構は解散し、その債務は、同日設立された鉄道整備基金に承継された。

(注) 1. 昭和62年9月に純資産価額方式（再調達価額）により評価した額。

2. 東海道・山陽・東北・上越新幹線の再調達価額と簿価との差額

2 清算事業団の資産処分

(1) 土地

(ア) 旧国鉄等からの土地等の承継

～8,808haの非事業用資産

国鉄長期債務の処理に当たっては、国民負担をできるだけ軽減するため、旧国鉄が保有していた土地のうち、将来の鉄道事業に最少限必要となる事業用用地以外の用地は原則として売却することとし、これらを清算事業団に帰属させ、日本鉄道建設公団から引き継いだものを併せて、8,808haの土地（その後、日本鉄道建設公団

からの追加承継等により、保有土地は約480ha増加している。)を売却し、この収入を長期債務の償還に充てることとなった。

(イ) 土地売却の一時的凍結 ～地価高騰を背景

東京圏では昭和62年の公示地価(商業地)が前年比48%上昇するなど、60年頃からの地価の急激な高騰を背景として、当面の地価対策が国家的緊急課題となり、62年10月16日に「緊急土地対策要綱」が閣議決定され、事業団の土地の売却については、「地価が異常に高騰しつつある地域内の用地の売却については、異常な高騰が沈静化するまでこれを見合わせる」こととされ、事実上入札による処分は凍結された。また、同要綱では「地価を顕在化させない土地の処分方法について検討を進める」とされた。

63年5月には「地価を顕在化させない土地の処分方法について」(資産処分審議会答申)が出され、土地の処分方法として、「土地信託方式」(土地を信託し、信託受益権を分割又は一括で処分する方法)、「建物付土地売却方式」(清算事業団用地に建物を建設し、土地と建物を共有持分権又は区分所有権として分割して売却する方法)等が示された。その後、公示地価の前年比上昇率が全国平均で63年の22%から平成元年には8%になるなど、地価高騰が沈静化傾向を見せるとともに、清算事業団の債務が累増している状況を踏まえて、元年2月には土地対策関係閣僚会議申合せがなされ、「周辺地域の地価の動向等に照らし、地価に悪影響を与えないと判断されるものについて、順次、一般競争入札を行うことができるものとする」とされ、同年6月からは、順次、監視区域内における一般競争入札が再開されることとなった。

(ウ) 債務償還等に関する具体的処理方針の策定 ～平成9年度までに実質的処分を終了

上記のように土地の処分が制約された一方で債務等が累増するという状況に対して、債務等の本格的な処理の早期実現を図るため、「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」が元年12月19日に閣議決定され、不動産変換ローン(不動産の共有持分権に変換する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)をはじめとする様々な土地処分手法を導入、推進するとともに、清算事業団の土地については、「平成9年度までにその実質的な処分を終了する」こととされた。

(エ) 土地処分の推進 ～一般競争入札の拡大、随意契約の要件緩和、多様な処分方法の活用

(a) 概観

その後の清算事業団の土地処分は、景気の後退の時期があったことに加え、全国平均の公示地価が平成3年をピークとして8年まで毎年連続して下落するなど不動産市況の低迷により極めて厳しい状況となった。このため、4年1月には運輸省内に「日本国有鉄道清算事業団所有土地処分推進中央会議」(4年1月以降8回開催)を設置し、全省あげての清算事業団の土地処分の支援体制を確立するとともに、各地方ブロックにおいても関係自治体、地方運輸局及び清算事業団から構成される連絡会議を設置している。また、平成5年10月に、運輸省と清算事業団が共同して策定した「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

ンプログラム」(その後、6年12月及び8年2月にも策定)に基づき、あらゆる手段を講じて土地処分を推進している。

さらに、事業団は、事業団用地の情報を掲載した情報誌の発行、土地売却PR月間の実施、土地情報センターの設置等積極的に土地のPRに努めている。

(b) 具体的促進策 [1-4-3表]

1-4-3表 土地の処分方法の実施状況と促進策

1-4-3 表 土地の処分方法の実施状況と促進策

土 地 処 分 促 進 策		実 施 状 況
一般競争入札	・事業団における原則的な土地処分方法 ・上限価格付入札の導入（平成3年11月） ・拡大（平成4年11月） ・入札に係る規制要件の緩和（平成7年4月） ① 監視区域外における規制条件の撤廃 ② 監視区域内における所有権移転禁止等の規制条件の緩和	・札幌北6条宿舎 ・大塚駅 ・仙台局庁舎 ・京都駅西 ・宇都宮駅（グラント） ・草津駅 - ほか
随意契約	・国、地方公共団体等が、主として公共用、公用等の用に供する場合に土地を譲渡する方法 ・随意契約の要件緩和（平成3年10月、平成4年9月、平成5年4月、平成7年1月） ・地方公共団体等による事業団等の土地の先行取得に係る財政措置（平成4～6年度、7～9年度）	・大宮操車場 ・高島駅 ・汐留駅西 ・京葉線 ・中央学園 ・湊町駅 ・両国駅 - ほか
多様な土地処分方法	◎宅地造成方式 事業団が宅地造成を行い、分譲する方式	・新潟操車場 ・旭川学園 - ほか
	◎建物付土地売却方式 事業団用地に事業団がマンションを建設し、分譲する方式	・津田沼電車区・橋本駅 ・熱田駅 ・甲子園口宿舎 ・郡山桃見台宿舎 - ほか
	◎民間住宅付共同分譲方式 民間事業者が事業団用地に住宅を建設し事業団と共同で分譲する方式	・札幌宿舎 ・西浜松駅 ・北柏駅 ・鳥栖土井町宿舎 ・新潟操車場 - ほか
	◎建物提案方式 事業団が購入者の提案に基づき出資会社を通じて建物を建設し、土地・建物を同時に購入者に引き渡す方式（土地・建物の購入者に対して政府系金融機関による低利融資制度あり）	・仙台駅東 ・金沢駅 ・亀戸駅 ・梅田駅南 ・国分寺駅 ・渋谷駅（北・南） - ほか
	◎土地信託方式 事業団用地を信託銀行に信託して開発を委ね、事業団は信託受益権を分割売却する方式	・大宮駅西 ・川崎駅 ・渋谷駅 ・蒲田駅 ・池袋駅 ・神戸駅
その他	◎不動産変換ローン方式 事業団が出資会社を通じて、開発後の土地・建物の所有権を将来変換することができる権利を付した低利の長期借入を行い、その資金を持って債務償還に充てる方式（購入者に対して政府系金融機関による低利融資制度あり）	・新宿駅南 ・恵比寿駅 ・新宿駅貨物 ・初台宿舎 ・みなとみらい21-30街区
	◎「レイズ（不動産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）を活用した売却方式 入札等にかかわらず落札されない物件について、レイズのシステムを活用し、価格を明示して売却する方式 ◎公募抽選方式 価格が300万円以下の土地や主として住宅の用に供する土地を、公募により売却する方式	・西五反田3丁目宿舎 ・東三国駅 ・大宮鐘塚宿舎 ・高槻駅 ・金沢駅 - ほか

① 一般競争入札の拡大

市街地等における一般競争入札については、事実上凍結されていたところであるが、その後の地価の沈静化の中で、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一部で導入し、4年11月には大規模用地にも上限価格付競争入札の拡大を図った。

また、7年4月からは入札に係る所有権移転禁止等の規制条件を全面的に緩和するなど、一般競争入札の拡大に努めてきた。

② 随意契約による処分の推進

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可能となっているが、3年10月、4年9月に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た。

③ 多様な土地処分方法の活用

事業団では上記のような処分手法の他に、前述した様々な方式を導入して土地処分の一層の促進を図っているが、「土地信託方式」については3年度から渋谷等6ヶ所で信託受益権の販売を実施し、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21ヶ所で実施している。「不動産変換ローン方式」については2年度から新宿南等5ヶ所で実施している。

その後地価がさらに沈静化する中で、地価対策に配慮しつつ購入者のニーズに対応した売却方法として、「建物提案方式」（清算事業団が、購入希望者から建物建設計画の提案を受け、入札を実施する方式）及び「民間住宅付共同分譲方式」（民間事業者が清算事業団用地上に住宅を建設し、清算事業団と共同で住宅分譲を行う方式）を開発し、6年度からそれぞれ10ヶ所で実施している。

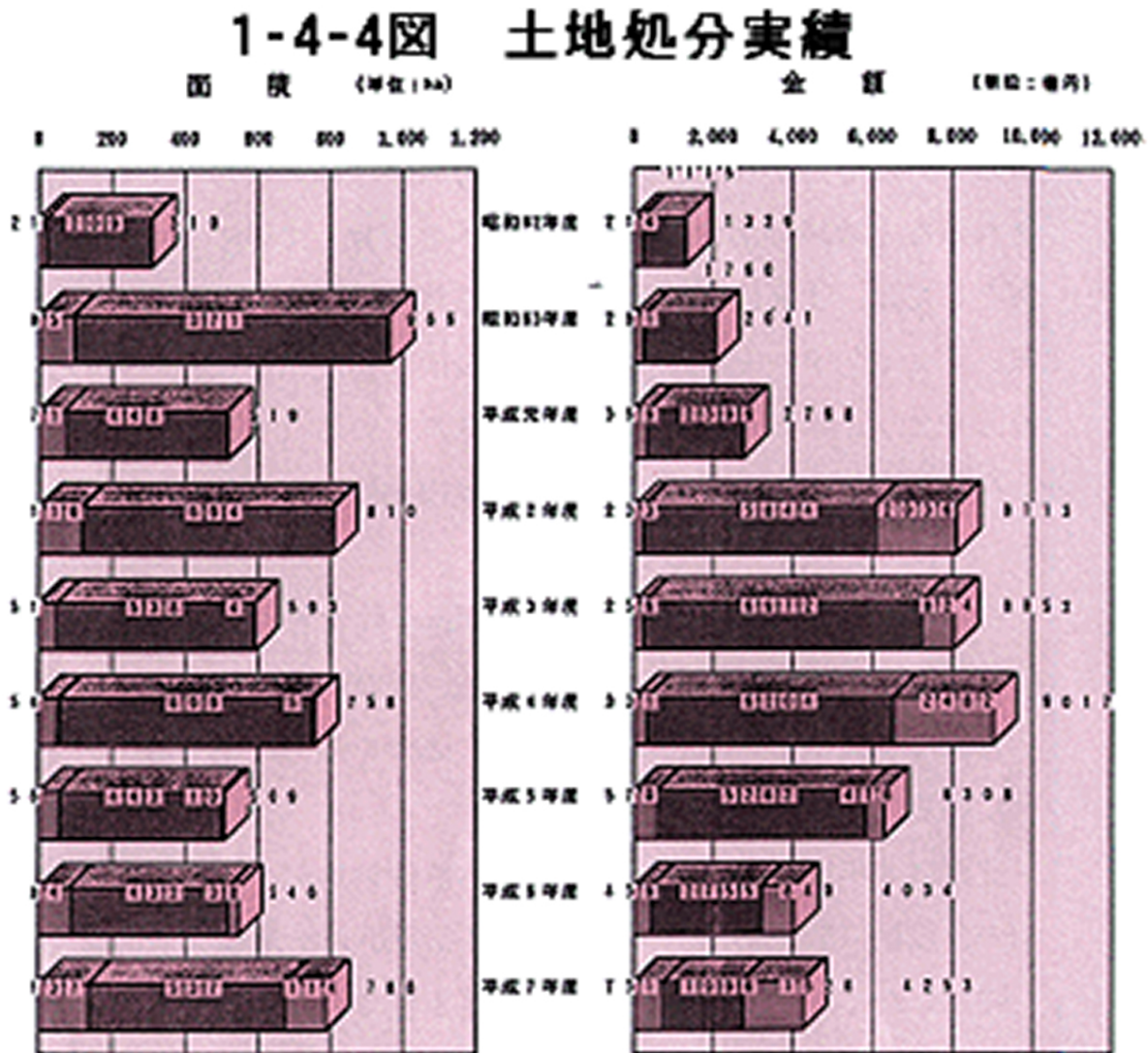
なお、入札にかけても落札されない物件については、5年11月からレイNZ（Real Estate Information Network System、指定流通機構の不動産情報コンピューター・ネットワーク）を利用した売却を実施している。その他、比較的小規模な物件の公募売却も7年10月から実施している。

（オ）土地等の処分の実績

～平成7年度までに5,800ha、4.6兆円

以上のような経緯をたどりつつ、昭和62年度から平成7年度までに売却した清算事業団の土地は約5,800haであり、約4.6兆円の収入をあげてきたところであるが、このうち国や地方公共団体に対する随意契約が約5,000ha、約3兆4,300億円と、その大半を占めている〔1-4-4図〕。

1-4-4図 土地処分の実績



凡 例

■ 公開競争入札
 ■ 随意契約
 ■ 多様な処分方法

注「多様な処分方法」とは、建物付土地売却方式、宅地造成方式、民間住宅付共同分譲方式、建物提案方式、土地信託方式、不動産変換ローン方式、レインズ及び小額物件等の公募売却をいい、それぞれ公開競争入札又は随意契約に含まれるものですが、別掲としました。

	公開競争入札	随意契約	多様な処分方法	計
処分実績	885ha	4,951ha	163ha	5,799ha
積 面 積	3,490ha			

	公開競争入札	随意契約	多様な処分方法	計
処 分 金 額	3,424億円	24,307億円	8,184億円	45,915億円

清算事業団の土地は、駅周辺など地域の中心的市街地の近傍に位置しているものが多く、売却後は地方公共団体のまちづくりに活用されるなど地域の活性化を図る空間へと変身している。主な活用事例としては、ＪＲ両国駅前の江戸東京博物館、大阪のＯＣＡＴ（大阪シティエアターミナル）のほか、公園、病院、福祉施設等の公共施設やオフィスビル、住宅にも活用されている〔１－４－５図〕。

１－４－５図 これまでに清算事業団が売却した土地の活用事例

1-4-5図 これまでに清算事業団が売却した土地の活用事例



江戸東京博物館
（自動車営業所跡地）
東京都墨田区



大阪シティエアターミナル
（貨物駅跡地）
大阪府大阪市



新宿メインズタワー
（中央病院跡地）
東京都渋谷区

（カ）今後の取り組み

～汐留、品川等大規模物件の早期処分を推進

（ア）平成８年度における取り組み

現在、清算事業団用地は約3,500haを残すところとなっているが、本年度においても一般競争入札、随意契約のほか、建物提案方式等を実施することにより、その処分を強力に進めることとしている。

特に8年度には、大規模物件である汐留地区のうち、銀座寄りの3街区（5.3ha）について、同年5月から土地購入者の募集を開始したところであり、今後、街区単位での土地利用・建物計画案の提案を受け、8年度中に入札を実施することとしている。

なお、残りの街区についても、仮換地指定がなされ次第、順次売却手続を進めることとしている。

また、品川駅東口地区については、現在、清算事業団が施行主体として土地区画整理を進めており、8年3月に仮換地指定された同地区の大部分（5.3ha）について、8年度中に汐留と同様の方法により売却する方針である。

（b）今後の取り組み

今後の清算事業団の土地の処分については、不動産を取り巻く状況が依然として厳しい中、実質的処分の終了年度である9年度を目前にして一層の推進が必要である。

このような状況を踏まえ、運輸省・清算事業団としては、組織を挙げてのセールス活動を一層強化するとともに、残る汐留、品川、東京駅周辺、梅田など大規模物件の売却促進、地方公共団体に対する土地購入の要請、建物提案方式等を活用した多様な手法に基づく処分の推進等の措置を積極的に実施していくこと等により、9年度末までに土地の実質的処分が終了するよう最大限努力していくこととしている。

（2）株式等

（ア）営団出資持分の譲渡

～約0.9兆円が国へ

清算事業団の保有する営団出資持分については、政府からの清算事業団に対する貸付金の償還に代えて、適正な価額で順次、政府に譲渡することとされ、昭和62年度より平成元年度までに393億円の譲渡が行われた。

その後、債務等の累増防止及び償還の基盤確立のため、2年度に清算事業団の営団出資持分の政府への一括譲渡と引き替えに、当該出資持分の2年度における評価額（9,372億円）相当の資金運用部からの有利子債務を清算事業団から国に承継させる措置が講じられた。

（イ）J R株式の処分

～J R東日本、西日本を皮切りに早期売却を推進

（a）清算事業団のJ R株式の保有

国鉄改革により新たに発足したJ R各社の株式については、債務処理に充てるため清算事業団で保有することとされた（株式数919万株、額面評価額約0.5兆円）〔1-4-6表〕。

1-4-6表 J R各社の株式数

1-4-6表 JR各社の株式数

(平成8年10月8日現在)

	額 面	発行済株式数	事業団保有株式数
	円	万株	万株
JR北海道	50,000	18	18
JR東日本	50,000	400 (平成5年度売却250)	150
JR東海	50,000	224	224
JR西日本	50,000	200 (平成8年度売却136.6)	63.4
JR四国	50,000	7	7
JR九州	50,000	32	32
JR貨物	50,000	38	38
合 計		919	532.4

(b) JR株式基本問題検討懇談会と株式処分の基本方針の確立

JR株式の処分については、2年3月から、JR株式の処分に関し、運輸省としての指針を得るため、「JR株式基本問題検討懇談会」が開かれ、3年5月には、できる限り早期に効果的な売却を行うこと、売却に当たっては、公正な価格決定を行うとともに、広く国民に購入機会を提供し得よう公正かつ簡明な手続き、方法によること、証券・金融市場の動向へ十分に配慮すること等を内容とする「JR株式の売却に関する意見」が運輸大臣に提出された。

(c) JR東日本株式の売却・上場

運輸省では、4年8月には、4年度の株式売却の対象会社をJR東日本に決定するなど、準備を進めたが、株式市況は、日経平均株価が元年末にピークに達した(3万8,915円)後急落し、2年末には2万5千円を割り込み、3年末から4年春まで、株価低迷のため新規公開は事実上停止しており、4年8月には日経平均株価が1万4先円台にまで下落する等低迷した。このため、経済対策閣僚会議により出された「総合経済対策」において、証券市場の活性化対策の一環として、政府保有株式の売却の凍結等が示され、JR東日本株式の4年度の売却は見送られた。

5年度に入り、日経平均株価は、2万円から2万1千円の間で推移する等回復し、株式市場の動向も落ち着きを見せたため、JR東日本株式の売却が行われ、10月26日に東京証券取引所等4証券取引所における上場が実現した。このときの売却株式数は、発行済株式数400万株中250万株、売却収入は1.1兆円であった。

(d) JR西日本株式の売却・上場への取り組み

J R東日本に続く新規株式売却対象会社については、6年6月の資産処分審議会答申を踏まえ、同月、J R西日本とすることが決定され、同社株式の売却・上場に向けての手続きが進められたが、日経平均株価が6年9月頃には2万円を割る等株式市場をめぐる状況等から、J R西日本株式の6年度内の売却上場は見送られた。

翌7年度においても、7年1月の阪神・淡路大震災により、J R西日本が6年度決算で上場基準を達成することができなかったこと等のため、前年度に続き株式の売却・上場の断念を余儀なくされた。

一方で、売却方法について検討を行い、7年12月の資産処分審議会答申において、株式の新規売却については、現行の入札と売出しの組合せ方式に改善を講じた「入札と売出しの並行実施方式」が、適切であるとされた。

(e) J R西日本株式の売却・上場の実施

8年度においては、J R西日本株式の売却について、7年12月の答申を踏まえて「入札と売出しの並行実施方式」で行うこととし、所要の準備を進め、同年10月8日、東京証券取引所等6証券取引所に上場を果たした。売却株式数は発行済株式数200万株中136,6万株の売却、売却収入は0.5兆円となった。

(f) J R株式売却のための今後の取り組み

J R株式の処分は、J R各社の完全民営化と同時に、清算事業団の債務償還を図る観点からも、売却・上場のための条件が整い次第、速やかに進めていくことが必要である。

運輸省・清算事業団としては、今後J R東海株式の売却・上場及び既に上場を果たしたJ R東日本及びJ R西日本の残株式の売却について検討・準備を進めていくこととしている。その際には、6年6月の資産処分審議会答申を踏まえ、完全民営化に至る段階が3社間でできるだけそろそろよう配慮することとしている。

一方、J R北海道、J R四国、J R九州及びJ R貨物会社の各会社は、厳しい経営状況の中で現時点において直ちに株式上場手続を進めることは困難であると考えられるが、本州3社と同様、完全民営化及び国民負担軽減の観点から、なるべく早期に売却を行う必要があり、そのため、その前提となる経営基盤の強化の方策について検討を行っているところである。

3 海外における過去債務処理の取り組み状況

以上のように、我が国における国鉄長期債務等の処理の取り組み状況についてみてきたが、海外における鉄道の制度改革としては、主にヨーロッパ諸国において、我が国と同様に経営状況の破綻した国鉄に係る改革が実施されており、なかでも、ドイツとイギリスにおいては、我が国において1987年に国鉄改革が実施された後に、1994年より国鉄の分割・民営化等を柱とする改革が行われており、過去債務の処理問題への対応もなされている。

以下、海外における我が国と共通した内容の制度改革を実施している国鉄の過去債務処理の取り組みの状況を参考として取り上げる。

(1) ドイツ

(ア) 過去債務問題の背景

ドイツは1990年に統一されたが、統一前の旧東西ドイツには、ドイツ帝国鉄道（DR：東ドイツ国鉄）、ドイツ連邦鉄道（DB：西ドイツ国鉄）が存在していた。DRに関しては、旧東独時代は自動車の入手困難さ、計画経済体制下での一定の鉄道需要の保証等の事情から鉄道依存度が高かったものの、ドイツ統一による自由経済体制への移行に伴い、自動車との競争にさらされることとなり、これにコストの急騰などの要因も加わって、急速に業績は悪化した。1991年には旅客、貨物ともに輸送量は1990年に比べほぼ半減し、43億マルク（約3,182億円：1マルク＝約74円で換算（平成8年9月末現在）。以下同じ。）の欠損を計上していた。また、DBに関しても、1970年から1990年までの20年間で旅客輸送シェアについては8.4%が6.2%に、貨物輸送シェアについては39.9%が24.7%へそれぞれ低下するなど輸送実績が低迷を続けたため、1973年以降の西ドイツ政府によるDBに対する利子補給措置にもかかわらず、累積債務額は135億マルク（約9,990億円）から440億マルク（約3,3兆円）に増加していった。

以上のように、DB及びDRの債務については、さらに1994年に約700億マルク（約5.2兆円）と見込まれた債務がその後10年間に少なくとも約3,800億マルク（約28兆円）に達する見込みであったことから、将来的に鉄道が交通機関として再生を遂げ、連邦財政の危機を回避させるという背景の下に、1994年、過去債務についての抜本的な処理を含む国鉄改革が実施されることとなった。

（イ）債務処理に向けての取り組み

ドイツでは、1994年1月国鉄改革が行われ、業績の悪化していた旧東西ドイツ国鉄は統合され、ドイツ鉄道株式会社（DBAG）が設立された。DBAGは、鉄道施設の所有者となり、その建設、維持、運営を行うとともに、これを担当する部門と区分された旅客輸送部門（遠距離と近距離に区分）と貨物輸送部門を有することとなった。鉄道施設保有・管理部門についてはDBAGの他の旅客輸送部門と貨物輸送部門及びこれらと同一の条件下で鉄道施設を借り受けるDBAG以外の鉄道事業者からの使用料をもって収入としている。DBAGの鉄道施設保有・管理部門、旅客輸送部門・貨物輸送部門等は将来的には1999年初までにそれぞれ部門毎に独立の会社として分割することが予定されている。

1993年末で約660億マルク（約4.9兆円）にのぼる旧東西ドイツ国鉄の過去債務については、新たに設立された連邦の機関である連邦鉄道財産機構（BEV）に全て承継され、DBAGには承継されなかった。BEVは、債務の承継と併せてDBAGの営業上不要な不動産等（評価額約133億マルク（約9,842億円））も承継した。

BEVが承継した約660億マルクの過去債務の償還に充てる財源としては、一般財政支出のほか、BEVの不動産の売却収入が当てられており、償還のための借入れは実施されていない。

この過去債務については、これまでのところ、その発生年度に利子の支払いが行われており、元本についても96年度から償還が開始されている。96、97年度各3億マルク（約222億円）、98年度以降は少なくとも年間28億マルク（約2,072億円）の元本償還を行うことが予定されていることから、過去債務は純減に向かう見込みとなっている。

また、94年からは旧東西ドイツ国鉄の過去債務の償還等により一般財政需要が増大することから、鉱油税の引き上げが行われ、94年度では約77億マルク（約5,698億円）の増収があった。

よって、国鉄改革に伴いBEVが承継した債務については連邦が無制限の責任を負うこととされているため、ドイツの過去債務処理の最終責任については連邦政府に帰属することとなっている。

（2）イギリス

(ア) 過去債務問題の背景

イギリス国鉄は、１９５０年代の半ばよりモータリゼーションの進展等から経営が悪化し始め、一時的に黒字の時期はあったものの、それ以外は一貫して赤字経営を続けていた。１９８０年代初頭、景気後退や競争激化のため深刻な経営難に陥り、関連事業の民営化をはじめとする経営努力の結果、一旦、単年度黒字を計上するものの、１９９０年度以降には英仏海峡トンネル関連投資等への支出増により赤字に転じていた。

イギリス国鉄は、１９７４年以降、運営上の欠損に関しては原則として政府から補償されることとされており、設備投資についても１９７５年以降は旅客輸送のうち、ローカル線等の輸送に関するものは補助されることとなっていたこと等から、イギリス国鉄の過去債務は我が国やドイツに比べ比較的少額（９４年度首で約３２億ポンド（約５，４４０億円：１ポンド＝約１７０円で換算（平成８年９月末現在）。））であった。

(イ) 債務処理に向けての取り組み

イギリスでは、１９９４年４月国鉄改革が行われ、旧イギリス国鉄は鉄道施設保有・管理主体（新たに設立されたレールトラックが担当）と列車運行主体（全国２５の旅客会社、４分野に区分された貨物会社等を子会社として保有する持株会社である英国鉄管理会社が担当）に分割され、レールトラックは列車運行主体からの線路使用料収入により運営され、政府からの助成は受けないこととなっている。約３２億ポンドの債務については、英国鉄管理会社（約６２．７億ポンド（約２，１５９億円）を承継）とレールトラック（約１９．７億ポンド（約３，３４９億円）を承継）が分割して承継した。英国鉄管理会社の承継した債務については、その子会社の株式売却収益等を返済にあてることとなっている。また、レールトラックの承継した債務については、線路使用料収入を返済にあてることとなっている。

第5節 国鉄改革の評価と残された政策課題

1 国鉄改革後10年を経た現時点における評価

(1) 国鉄改革の意義 ～国鉄事業の再生

国鉄改革の意義は、国鉄再建監理委員会の意見にあるとおり、破綻に瀕している国鉄を交通市場の中での激しい競争に耐え得る事業体に変革し、国民生活充実のための重要な手段としての鉄道の役割と責任を十分に果たすことができるよう国鉄事業を再生させることであった。

そしてその具体的方策として、国鉄経営の破綻の原因は公社制による全国一元的な経営形態にあるとし、適切な事業単位への分割及び民営化が行われた。その際、旅客部門の分割を行うに当たっては、旅客の流動実態等を重視して6会社を設立し、各会社の安定的な経営基盤の確保については収益調整措置によって担保することとした。また、貨物輸送については、列車の運行実態等にかんがみ、旅客部門からは経営を分離し、全国一元の経営体制とした。

一方、経営形態の変革に伴い生ずる問題のうち、余剰人員対策については、旅客会社に適正要員規模の2割増の人員を移籍させるとともに、旧国鉄職員の再就職対策として、移行前の希望退職及び清算事業団への移行者に対する再就職プログラムを実施した。

また長期債務等の処理に当たっては、新事業体の事業経営の健全性の確保と最終的な国民負担の軽減の2つの要請を最大限満たす観点から、本州3社（ＪＲ東日本、ＪＲ東海及びＪＲ西日本をいう。以下同じ。）及びＪＲ貨物に簿価（新幹線は再調達価額）評価資産に見合う債務を負担させるとともに、清算事業団の土地、株式等の資産の売却収入を残債務等の処理財源とし、最終的に残る長期債務等については国民に負担を求めるという現在のスキームが定められた。

(2) 評価すべき点 ～運賃水準の維持、輸送サービス内容の向上、納税者への負担軽減、職員数の削減

国鉄改革から10年を経た今、(1)に述べたような具体的方策の下で国鉄事業の再生という観点から見ると、分割・民営化後の鉄道事業の状況の中には主に以下の4つの点をはじめとして評価できるものが多い。

① 運賃水準の維持

昭和50年代以降の国鉄時代においては、毎年のように行われた運賃改定の一方で旅客輸送量は減少停滞が続いたところであるが、民営化後は、平成8年のＪＲ北海道等（ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ九州をいう。以下同じ。）の運賃改定以外は基本的には民営化前の運賃レベルが維持されている。運賃水準が安定した背景としては、民営化後の好調な経済動向による輸送量増があったことも事実であるが、運賃水準が据え置かれたことによってＪＲ各社が他の交通機関に対する競争力を増し、ＪＲ各社のサービス面の向上の努力もあってこれが輸送量の増加に結びつくという良いサイクルをもたらしただけでなく、交通市場における競争力を発揮する結果となったことは分割・民営化の最も顕著な効果として評価することができる。今後、高速道路の整備の進展等による相対的な競争条件の低下が予想されるところであり、また、かつての

ような大きな経済成長が期待できない経済情勢下でいかに輸送量の伸びを確保するかという点に留意し、創意工夫をこらして営業努力に合わせ経営の効率化等を進めることが期待される。

②鉄道輸送サービスの内容の向上

ダイヤ設定の改善や新規車両の投入など、分割により地域の実情にあったサービスの提供が可能となったことに加え、鉄道特性を最大限発揮させる観点からの高速化や旅客輸送サービスの基本である職員の接客態度の改善等のサービス面の向上が国鉄改革後積極的に進められたことは、利用者利便の向上の観点から評価に値する。ただ一方では、大都市部における混雑率の改善や、高齢者、身障者の移動の円滑化に資する諸施設の整備水準などについては立ち遅れている部分があり、これらの課題の解決のため、今後一層の努力が期待される。

③納税者への負担軽減

国鉄時代は国からの補助金の額が国鉄による納税に代わる納付金等の額を上回り、差引概ね年間6,000億円程度の国民負担がなされていたところであるが、分割・民営化後はJR各社は新たに法人税等の国税を納付することになり、本州3社を中心に経営が好調に推移したことを背景に、逆に納税額が補助金の額を概ね年間1000億円以上も上回る状況が続いている〔1-5-1表〕。この点で、国鉄改革は国の財政の改善効果をもたらし、ひいては納税者たる国民にとって負担軽減効果をもたらしているといえる。

1-5-1表 国鉄・JRの納税、補助金等の額の推移

1-5-1 表 国鉄・JRの納税、補助金等の額の推移
(単位：億円)

年 度	納税・納付金等	補 助 金	差 額
昭和57年度	352	7,294	△6,942
昭和58年度	383	7,018	△6,635
昭和59年度	463	6,474	△6,011
昭和60年度	478	6,001	△5,523
昭和61年度	501	3,776	△3,275
昭和62年度	2,338	1,937	401
昭和63年度	2,648	2,110	538
平成元年度	2,301	6,330	△4,029
平成2年度	2,994	1,571	1,423
平成3年度	4,443	1,082	3,361
平成4年度	2,455	990	1,465
平成5年度	2,524	917	1,607
平成6年度	2,019	834	1,185

注(1) 運輸省鉄道局資料により作成

(2) 補助金欄のうち、昭和62年～平成6年度は国鉄清算事業団、新幹線鉄道保有機構、及び鉄道整備基金に対するものである。

④職員数の削減

国鉄時代の経営上の問題として、何よりも事業内容に比し極端に多数の職員を抱えていたことが指摘されていた。国鉄の分割・民営化の方針が示された昭和57年度末に38.7万人であった職員数はJR各社が発足した62年度初には19.9万人、平成7年度末には18.9万人と減少しており、それに伴い、JR各社を通じて国鉄時代と比較して生産性の向上が図られた。

(3) JR各社の評価～経営基盤の確立が共通課題

国鉄事業の再生の観点からは、JR各社が健全な経営を維持し、さらに経営基盤の強化を図ることによって、最終的な完全民営化を図ることが大きな課題である。ここでは、この面から見たJR各社ごとの評価について述べる。

会社発足以降の経営状況を概観してみると、大別して、本州3社については、三大都市圏及び新幹線を有し経営環境力が比較的良好であり、JR北海道等については、発足当初より厳しい経営環境が予想され、長期債務等を承継しないこと及び経営安定基金の設置等の特別の措置が講じられたものの、昨今の金利低下による経営安定

基金の運用益の減少などにより経営が厳しい状況にあり、また、ＪＲ貨物については、トラック、海運等と激しい競争関係にあり、厳しい経営状況となっている。

このように経営状況の相違はあるものの、各社に共通した今後の課題は、国鉄改革の目標である早期の完全民営化の実現に向けて、その経営の中心である鉄道事業について更なる増収努力と経営効率化による経費節減に努めるとともに、関連事業の充実を通じて経営の多角化を図ることにより、その経営基盤のより一層の強化を図ることである。各社別の評価は、以下の通りである。

(ア) 本州３社

～混雑緩和のための施設整備等立ち遅れた分野への取り組みを期待

営業利益の増加（昭和６２年度から平成７年度で２５％増）に対し営業費用の増加を抑えている（同１２％増）ことから、平成７年度の営業ベースの損益は昭和６２年度に比し２倍となる。一方経常利益は長期債務の利子負担や既設新幹線施設の買い取りに伴う新たな利子負担のため昭和６２年度に比し１．５倍の増加にとどまっている〔１－５－２表〕。鉄道共済組合と厚生年金の統合に伴う負担金等の新たな経費増加要因を抱えることから、より一層の増収努力及び経営の効率化が必要である。加えて、大都市圏における混雑緩和やエレベーター等の施設整備等立ち遅れている分野について積極的な取り組みが期待される。

１－５－２表 ＪＲ旅客会社の営業利益及び経常利益の推移

１－５－２表 ＪＲ旅客会社の営業利益及び経常利益の推移

(単位：億円)

		ＪＲ東日本	ＪＲ東海	ＪＲ西日本	小 計	ＪＲ北海道	ＪＲ四国	ＪＲ九州	小 計
昭和62年	営業利益	2964	715	708	4387	▲538	▲149	▲288	▲975
	経常利益	766	607	80	1453	▲22(498)	10(151)	15(283)	▲3(932)
昭和63年	営業利益	3232	1024	793	5049	▲533	▲108	▲285	▲926
	経常利益	856	949	172	1977	▲12(498)	57(151)	30(283)	75(932)
平成元年	営業利益	2811	1137	909	4857	▲527	▲116	▲287	▲930
	経常利益	1034	1083	402	2519	2(495)	61(151)	38(282)	101(928)
平成2年	営業利益	2922	1332	1224	5478	▲490	▲87	▲287	▲864
	経常利益	1496	1292	875	3663	16(489)	84(149)	39(281)	139(922)
平成3年	営業利益	3548	2876	1278	7702	▲483	▲90	▲281	▲854
	経常利益	1080	1170	661	2911	20(490)	71(142)	42(279)	133(911)
平成4年	営業利益	4387	4047	1443	9877	▲468	▲110	▲274	▲852
	経常利益	1009	676	557	2242	13(469)	38(140)	35(275)	86(884)
平成5年	営業利益	4165	3910	1365	9440	▲453	▲113	▲267	▲833
	経常利益	1015	643	547	2205	5(444)	24(135)	14(250)	43(829)
平成6年	営業利益	3881	3430	1011	8322	▲421	▲132	▲260	▲813
	経常利益	992	387	204	1583	1(408)	▲5(121)	▲5(237)	▲9(766)
平成7年	営業利益	3837	3786	1403	9026	▲406	▲118	▲231	▲755
	経常利益	1021	625	556	2202	▲14(378)	▲7(105)	7(215)	▲13(698)

注(1) 運輸省鉄道局資料により作成

(2) ()内の数値は経営安定基金の運用収益である。

(3) ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ九州の経常利益と営業利益の差は、主にそれぞれの経営安定基金の運用収益によるものである。

また、5年に株式の上場を行ったJ R東日本に続き、J R西日本が今年の10月に各証券取引所に株式上場を行ったところであり、J R東海についても早期の完全民営化の実現に向け、引き続き上場のための環境整備に努める必要がある。

(イ) J R北海道等

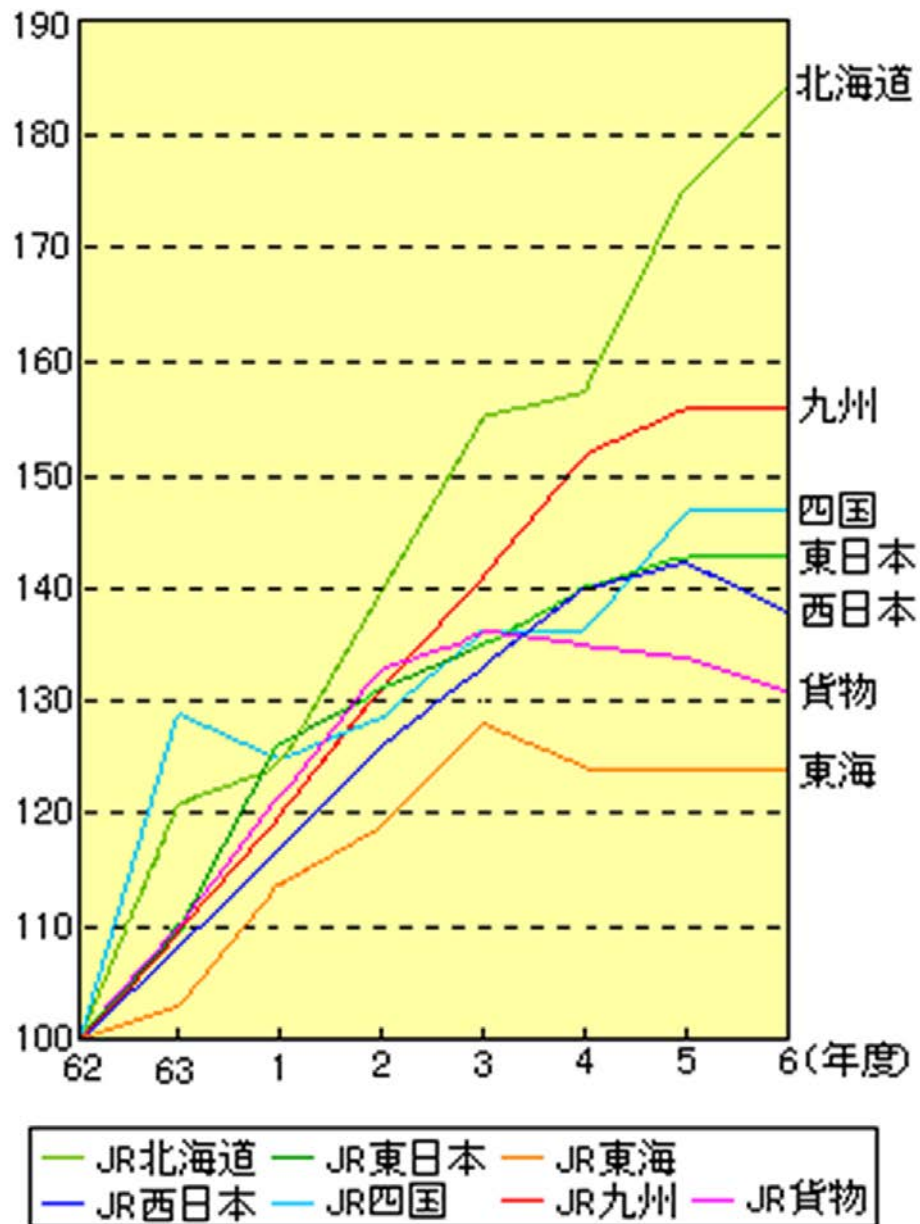
～経営安定基金の運用益減少への対処が急務

経営環境が特に厳しい3社については、会社発足当初から積極的な合理化を進めてきた結果、大幅な生産性の向上がみられる〔1-5-3図〕。また当初より厳しい経営環境が予想されている中で、営業損益における赤字幅を民営化当初に比べ3社計で220億円改善したところであるが、近年の低金利状況による経営安定基金の運用益の減少（民営化当初に比べ3社計で234億円）などによりその経営状況は厳しく、完全民営化の実現のためには、今後とも、より一層の増収努力や経営合理化など各社が最大限の経営努力を尽くすことが必要である。

1-5-3図 生産性の推移

1-5-3図 生産性の推移

(62年度を100とした鉄道事業部門職員1人あたり車両走行キロの推移)



注) 運輸省鉄道局資料により作成

また、3社の営業地域内における高速道路の整備の進展により、自家用車や高速バスとの競争の激化が見込まれるが、きめ細かなダイヤ設定や高速化、車両設備の充実などにより、鉄道ならではの魅力を引き出し、不断に競争力を高めていくことが肝要である。

(ウ) JR貨物

～経営基盤の強化が急務

国鉄時代から引き続きコンテナ化、直行化による高速化を進めたことで、着実に輸送構造の変革を図り、鉄道貨物特性を発揮できる分野に特化しつつある。6年に、同社の中長期経営計画「フレイト21」を策定し、輸送体系の再構築、営業力の強化及び要員の圧縮に取り組んでいるところであるが、5年度以降、営業収益が減少に転じ3年連続して経常赤字を出すなど厳しい経営状況が続いた。特に、7年度には回復が見られたものの、4年度からは貨物輸送量がトンキロベースで減少に転じ、さらに特化を進めてきたコンテナ貨物についても6年度まで減少傾向が続いた。今後同計画の抜本的見直しを行い、徹底的な経営合理化を行うことはもとより、物流市場においてより競争力のある輸送商品の開発などに努めるとともに、集荷の大部分を依存する通運事業者との連携を強化することにより営業力を強化する等早急にその経営基盤の強化を図ることが必要である。

2 残された政策課題

1（2）に述べたように、国鉄改革には現時点で評価すべき面が多々ある一方で、残された政策課題もまた数多い。その中でも最大の課題が長期債務等の処理に関する問題である。また、完全民営化の推進の観点から、JR北海道等及びJR貨物の経営基盤の強化についても、緊急の政策課題として取り組む必要がある。

（1）長期債務等の処理

本州の3旅客会社に引き継がれた債務の償還は順調に進んでいるが、清算事業団に残置された債務については、土地及び株式の処分が円滑に進まず、かつ土地の価格も2年のピーク時に比べて大幅に落ち込んだこと等から、債務残高が増加しつつあり、一方、売却資産は残りわずかとなっており、このまま放置すれば最終に残る債務額の増加は避けられない状況にあるため、何らかの抜本的な対策が緊急に求められる状況となってきた。

（ア）長期債務等の現状

～平成8年度首で27.6兆円

清算事業団は、昭和62年度から平成7年度までの9年間で合計11.3兆円の収入を上げた（注）。

しかし、一方で、鉄道共済年金の特別負担を含めた利払い等の支払の合計は9年間で13.3兆円にのぼり、その結果、8年度首における清算事業団の長期債務等の残高は、国鉄改革当時の25.5兆円から2.1兆円増加し、27.6兆円となっている。

また、清算事業団の債務の償還等に充てられる資産のうち、

①土地については、売却の進展及び評価額の目減りにより、8年度首における評価額は、約3兆円

②JR株式については、5年度にJR東日本株式を売却した結果、669万株（額面で、3,345億円）、

③鉄道整備基金（旧保有機構から債務を承継）に対する債権については、元本約1.9兆円

となっている（8年度首）。

（注） 昭和62年度から平成2年度までの営団出資持分の譲渡を含む。

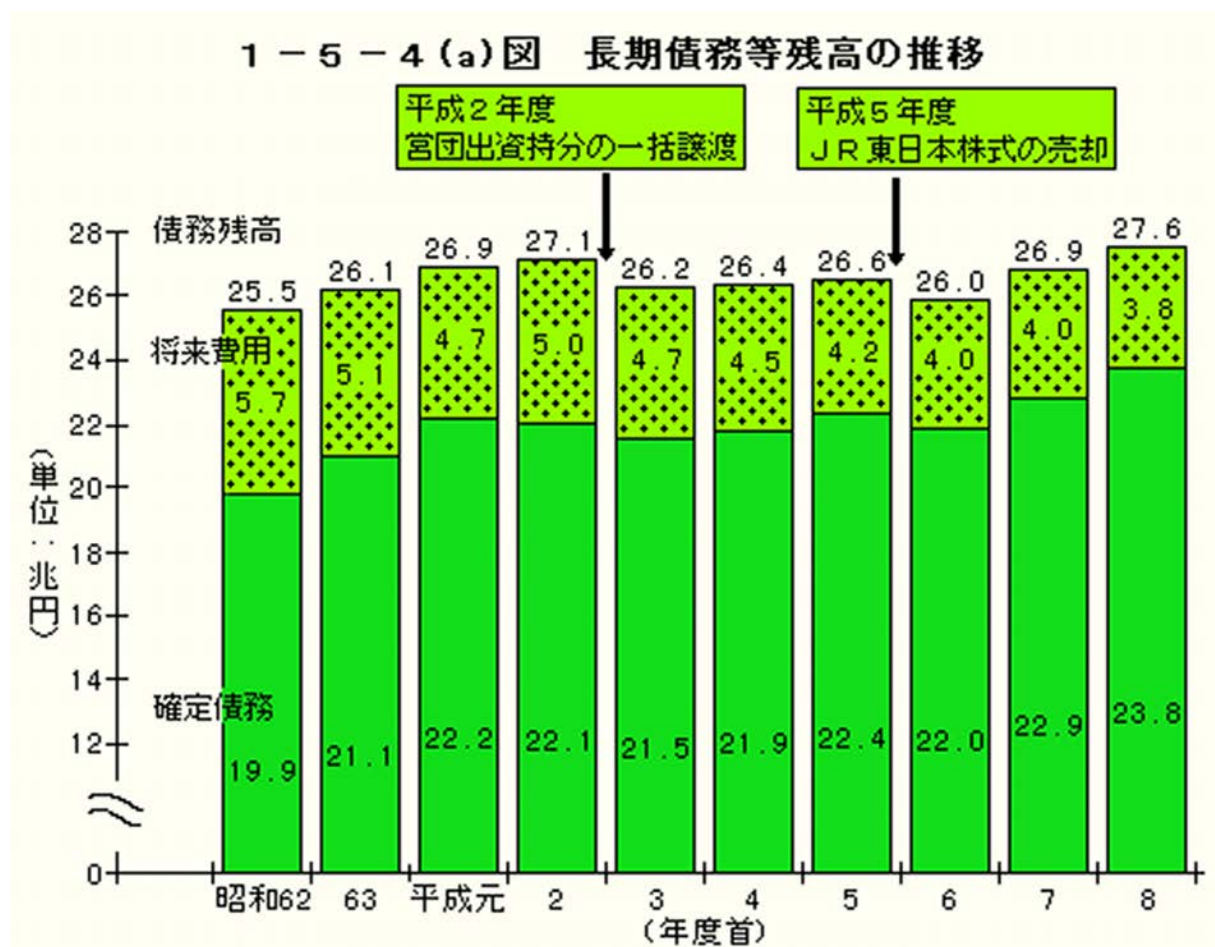
（イ）債務増加の要因
～金利及び共済年金負担

（a）金利及び年金に係る利払い負担等

清算事業団は、国鉄長期債務等から毎年発生する金利及び年金に係る利払い負担等（以下「金利等」という。）の支払額以上の収入を上げなければ、その不足分だけ債務残高が累増するという、まさに金利等との競争状態にあるという問題を抱えている。

毎年度発生する金利等は、年1.3兆円ないし1.5兆円にのぼっており、この金利等の支払額を超える収入額を上げ、債務残高が減少したのは、営団出資持分の一括譲渡と引換えに0.9兆円の債務を国が承継する措置等が講じられた2年度及びＪＲ東日本株式を200万株売却し、1.1兆円の売却収入を上げた5年度の2回のみであり、その他の年度は、いずれも債務残高が増加する結果となっている〔1-5-4図〕。

1-5-4(a)図 長期債務等残高の推移



1-5-4 (b)図 国鉄清算事業団の債務処理の状況

62年度首
債務等残高

25.5兆円

(62年度～7年度実績)

利払い等 13.3兆円				
利	子	9.0	〔財 投 分 6.4 民 間 分 2.0 経営安定基金 0.6〕	
鉄道共済年金等に係る負担 3.3				
その他 1.0				

(62年度～7年度実績)

収 入 11.3兆円				収入不足 2.1
土地売却収入 4.6	J R 株式 売却収入 1.1	基金収入 (注) 2.3	その他 3.3	
うち補助金 1.5				

8年度首
債務等残高

27.6兆円

注 基金収入とは、鉄道整備基金に対する事業団債権（新幹線の施設の再調達価額と簿価との差額（62年度首価格 2.9兆円）に係る収入である。

債務のうち確定債務の残高及び平均利率は〔1-5-5表〕のとおりである。8年度首において、清算事業団の有利子債務は18.4兆円であり、その平均利率は4.95%となっている。

1-5-5表 国鉄清算事業団の確定債務と金利の負担（平成8年度首）

1-5-5 表 国鉄清算事業団の確定債務と金利の負担 (平成8年度首)

借入金内訳

(単位：兆円、%)

		債務残高	利 率	構 成 比
有利子債務	財 投 資 金	15.5	5.35	65.4
	民間借入金等	2.7	2.44	11.3
	経営安定基金	0.2	7.30	0.8
小 計		18.4	4.95	77.5
一般会計(無利子)		5.3	0.00	22.5
確定債務合計		23.8	3.84	100.0

注(1) 国鉄清算事業団の長期債務等(27.6兆円)は、以上の確定債務に将来費用(3.8兆円)を加えたものである。

(2) 将来費用は、年金の支払い等将来にわたり支払いが必要と見込まれる費用である。

(b) 共済年金による負担

①共済年金に係る特別負担

昭和62年度以降の新たな負担として、日本鉄道共済年金特別負担がある。これは、極めて厳しい財政状況にある鉄道共済年金は、平成2年度より厚生年金をはじめとする他の年金制度からの支援を仰ぐこととなったが、その際、鉄道共済側の自助努力の一つとして、鉄道共済年金の過去の保険料率が十分でなかったことに伴う旧国鉄時代の事業主の負担不足分について、旧国鉄の事業主としての地位を引き継いだ清算事業団が、2年度から8年度まで年1,000億円(総計7,000億円)負担しているものである(JRも年220億円、総計1,540億円を負担)。

②統合に伴う移換金負担

8年6月7日に「厚生年金保険法等の一部を改正する法律」が成立し、被用者年金制度の再編成の第1段階として、鉄道共済年金を含む旧3公社共済年金が9年4月に厚生年金に統合されることとなった。

統合に当たっては、妥当な水準の積立金の移換が必要とされ、鉄道共済組合の現有積立金では、足りない部分については、事業主が負担することが必要とされ、鉄道共済の現有積立金で充当できない約1兆円のう

ち、旧国鉄の事業主としての地位を引き継いだ清算事業団が、9年度首において、新たに約0.8兆円の移換金債務を負うことが予定されている。

(ウ) 債務減少への取り組み
～資産売却及び財政支援

(a) 資産売却収入

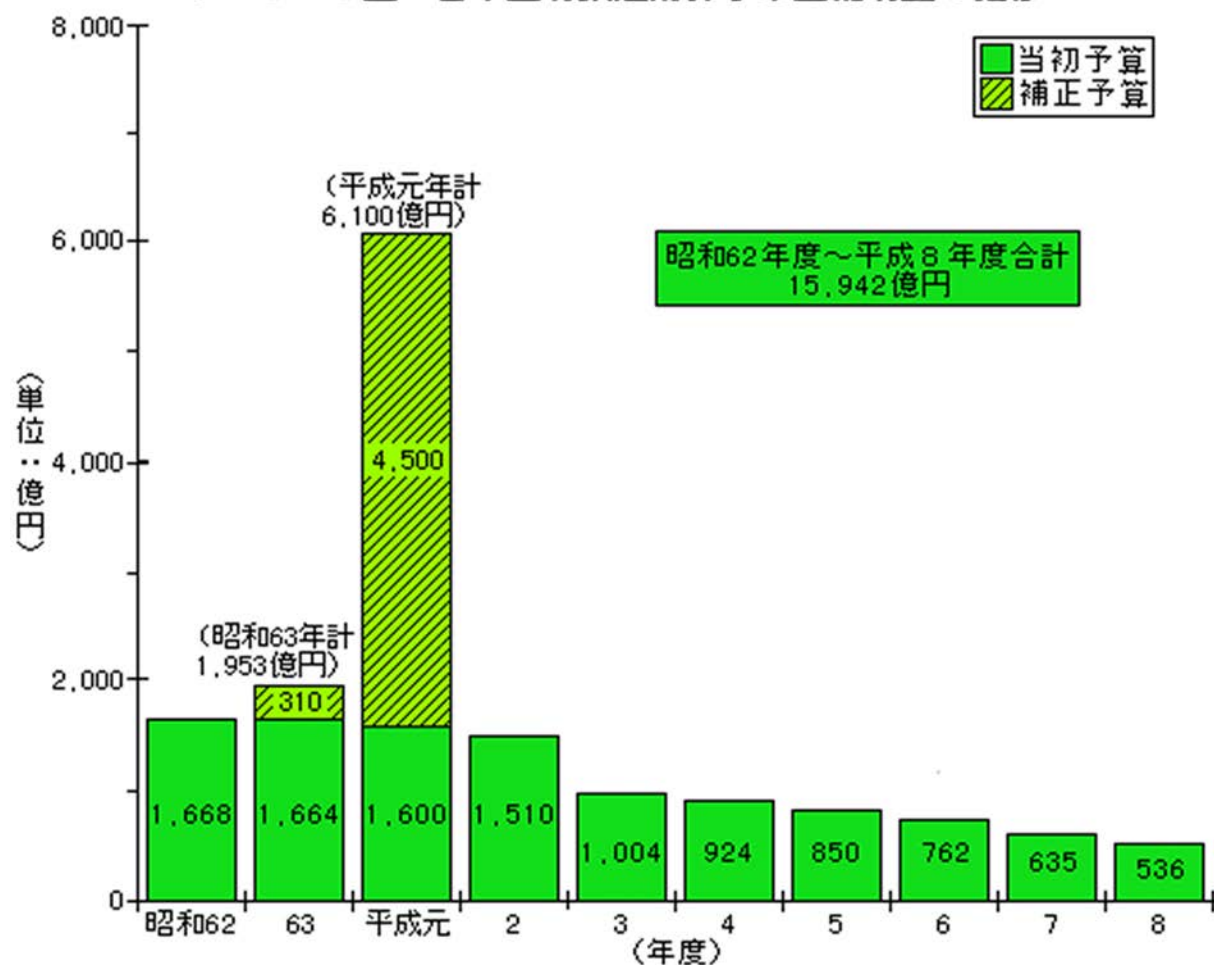
土地、株式等の資産売却は、不動産市況、株式市況の影響を受け、土地の売却について入札による処分が凍結される等、思い通り進んでいない現状にある。

(b) 補助金

債務残高の増加を防止するため、清算事業団に対しては補助金が交付されてきたところである。その総額は8年度までの10年間で約1.6兆円となっている〔1-5-6図〕。

1-5-6図 日本国有鉄道清算事業団補助金の推移

1-5-6図 日本国有鉄道清算事業団補助金の推移



(c) 国からの無利子貸付金

清算事業団の債務には、5兆3,388億円（8年度首）の無利子貸付金が含まれている。

その内訳は、

- ①特定無利子貸付金（昭和61年度に一般会計に承継された国鉄の有利子債務相当額を一般会計から国鉄に無利子で貸し付けたもの）

平成8年度首残高 5兆599億円

- ②財政再建貸付金（昭和51年度に棚上げを行った長期債務（昭和51年度2兆5,404億円）の償還のために、51年度から54年度までの間一般会計が国鉄に無利子で貸し付けた資金）

平成8年度首残高 2,161億円

③地方交通線特別貸付金（地方交通線の運営費に充てるため、５２年度から５４年度までの間一般会計が無利子で貸し付けた資金）

平成８年度首残高 ６０８億円

④その他（昭和２６年に無利子、無期限で貸し付けた２０億円の貸付金）

となっている。

これらの無利子貸付金は、清算事業団の厳しい状況に鑑み、①については、当初の貸付条件（昭和６１年から５年据置、２０年均等償還）が、平成２年度特別措置法により変更（同１０年据置、１５年均等償還）され、②③についても同法により据置期限が２年度から７年度まで延長された。

（エ）現行スキームの限界

～残り資産が減少し、債務の累増が不可避

これまでの債務処理の状況は、前述したとおり、まさに金利等との競争と認識しており、年間１．３兆円ないし１．５兆円の金利等以上の自主財源収入をあげなければ、債務が累増し、最終的に残る債務額も増加することとなる問題を抱えている。

一方、自主財源収入が、金利等と同額あるいはそれ以上になった場合であっても、一時的には債務は増加しないが、売却により資産額が減少することから、最終的に残る債務額は増加することとなる。また、地価の下落等により資産評価額が目減りすれば、更にその分だけ最終的に残る債務額が増加することとなるといった問題も生じている。

資産が少なくなってきた現状において、債務の大幅な減少は期待できるものではないばかりか、自主財源を充ててもなお残る債務の累増は避けられない状況となっている。

（オ）本格的処理策の確立の必要性

清算事業団の債務等については、昭和６３年の閣議決定において、「土地処分収入等の自主財源を充ててもなお残る事業団の債務等については最終的には国において処理する」こととなっており、その「本格的な処理のために必要な「新たな財源・措置」については、雇用対策、土地の処分等の見通しのおおよそつくと考えられる段階で、歳入・歳出の全般的見直しとあわせて検討、決定する」こととされている。雇用対策については、前述のとおり既に終了しており、また、土地の処分については、平成元年の閣議決定において、「事業団の土地の処分については、平成９年度までにその実質的な処分を終了する」こととされている。

また、現在の長期債務残高に比べて、土地・ＪＲ株式等の清算事業団の資産は、残りわずかであり、今後大幅な債務の減少は期待できない上に、このまま推移すれば金利等により最終的に残る債務額はますます増加していくと見込まれる。

こうした中で、国鉄長期債務の本格的処理策については、連立与党の財政構造改革ワーキングチームが９月１８日に検討を開始し、この場で国が責任をもって債務処理に当たることについて是認するものとされた。また、１０月の衆議院議員選挙後の１１月１５日には、新たに自民党に国鉄長期債務問題特別委員会が発足し、この問題についての本格的検討が開始された。

債務の本格的な処理の遅れは、益々国民負担額を増加させることになることから、これを防止するためにも、債務の本格的な処理策の確立が急務である。このため、国民の納得が得られるような、具体的処理方策について鋭意検討を進めることとしている。

（２）ＪＲ北海道等及びＪＲ貨物の完全民営化に向けた経営基盤の強化

１に述べたように、旅客部門の分割を行うに当たっては、各会社の安定的な経営基盤の確保については収益調整措置によって担保することとされ、これを受けてＪＲ北海道等については経営安定基金が設けられ、その運用益によって営業損益における赤字を補填し、経営の維持を図ることとされた。しかし、昨今の低金利情勢の影響により、この運用益の額が年々低下し、収益調整措置として充分機能しない状況となってきた。また、ＪＲ貨物については、旅客会社からの線路使用料を追加費用分だけにする（いわゆるアボイダブルコスト原則）等の調整が図られているが、貨物輸送は旅客輸送以上に景気動向に左右されやすく、ＪＲ北海道等にも増して経営基盤が不安定な現状にある。

上記事情に加え、国鉄改革時に創設されたＪＲ７社を対象とする①承継特例（国鉄からの承継資産について固定資産税等の課税標準の１／２）、ＪＲ北海道等３社を対象とする②ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ九州の特例（３社の所有又は借受資産について固定資産税等の課税標準の１／２）の他、ＪＲ貨物を対象とする③買換特例（土地等を譲渡してコンテナ貨車を取得した場合の圧縮記帳）等の税制特例措置が８年度末で期限切れを迎えることとなる。

国鉄改革の最終的な目標である完全民営化を本州３社に引き続いて果たすためには、各社の徹底した営業努力、以下の課題への取り組み等を通じて上記の状況に対処が必要である。

（ア）ＪＲ北海道等についての課題

～設備投資の確保、経営安定基金の運用益の確保

（ａ）設備投資資金の確保

３社の営業範囲内においては、高速道路の整備の急速な進展等により、他の交通モードとの競争が激化しており、収入の過半数以上を占める都市間輸送の競争力を将来にわたって維持するためには更なる高速化等の輸送サービスの向上が求められている。また、都市圏輸送においては、地元自治体による道路混雑の緩和等の要請から、輸送力増強のネックとなっている単線区間の改良が必要とされている。

しかしながら、３社の経営状況では、自己資金のみでは円滑にこれらの投資を実施することができないと見込まれるため、これについて如何に対処するかが課題である。

（ｂ）経営安定基金の運用益の確保

ＪＲ北海道等の３社については、会社発足時にその運用益で営業損失を補填し得る収益が生み出されるよう設けられた経営安定基金の運用益が、近年の低金利により急激に減少していることなどから、３社の徹底した経営努力にもかかわらず経営状況が悪化してきており、当面この状況が続くと見込まれることから、早期に完全民営化の実現が可能となる経営基盤の強化が図られるよう、３社の経営状況の悪化の要因である経営安定基金の運用益をいかにして確保するかが課題である。

(イ) J R貨物についての課題への取組み

～完全民営化に向けた道筋の明確化

J R貨物の完全民営化を達成するためには、徹底した合理化の推進や物流事業者等との連携の強化による営業力の強化など同社の経営全般にわたりその活性化・強化を図ることはもとより、我が国における鉄道貨物輸送の意義を再確認するとともに、同社の経営を取り巻く基本的な諸条件について将来にわたってその安定化・明確化を図るなど、同社の完全民営化に向けた道筋を早急に明らかにすることが必要である。

この認識に基づき、8年10月11日に運輸大臣の懇談会として、「J R貨物の完全民営化のための基本問題懇談会」を開催し、我が国における鉄道貨物輸送の意義をはじめ、J R貨物の経営改善策、線路使用料及びダイヤ調整のあり方、インフラ整備のあり方、同社の経営の活性化・強化を図り、完全民営化を実現する観点から、物流事業者等の関係者に株式の一部を処分する場合における望ましい株主構成のあり方など、J R貨物の経営に関する基本的な事項全般にわたり、各界の有識者及び関係者による検討を始めたところである。

むすび

昭和62年4月に行われた国鉄の分割・民営化を柱とする国鉄改革は、国の財政負担を軽減するだけでなく、経営理念を変革し、利用者ニーズに即応できる民営体制を確立することにより、鉄道事業を活性化し、後の世代に鉄道という財産を引き継ぐために行われた国家的な一大事業であった。

今年度、国鉄改革10周年目に当たって、改めて振り返ると、JR各社の経営の合理化、効率化等により運賃は安定的に推移し、鉄道輸送サービスの内容も充実、向上するなど利用者の利便は大きく向上し、また、輸送量も増加し、経営状況は概ね順調に推移した。

一方で、国鉄長期債務問題は資産処分等の取り組みがなされたものの、債務残高が増加し、抜本的な対策が求められる状況になっており、また、厳しい経営環境におかれているJR北海道、JR四国及びJR九州の3社並びにJR貨物については完全民営化のための経営基盤強化への取り組みが求められている。

運輸省としては、国鉄改革の完遂に向けて、国鉄長期債務等の本格的処理等の課題に全力で取り組んでいくこととしている。

第2部 運輸の動き

第1章 平成7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

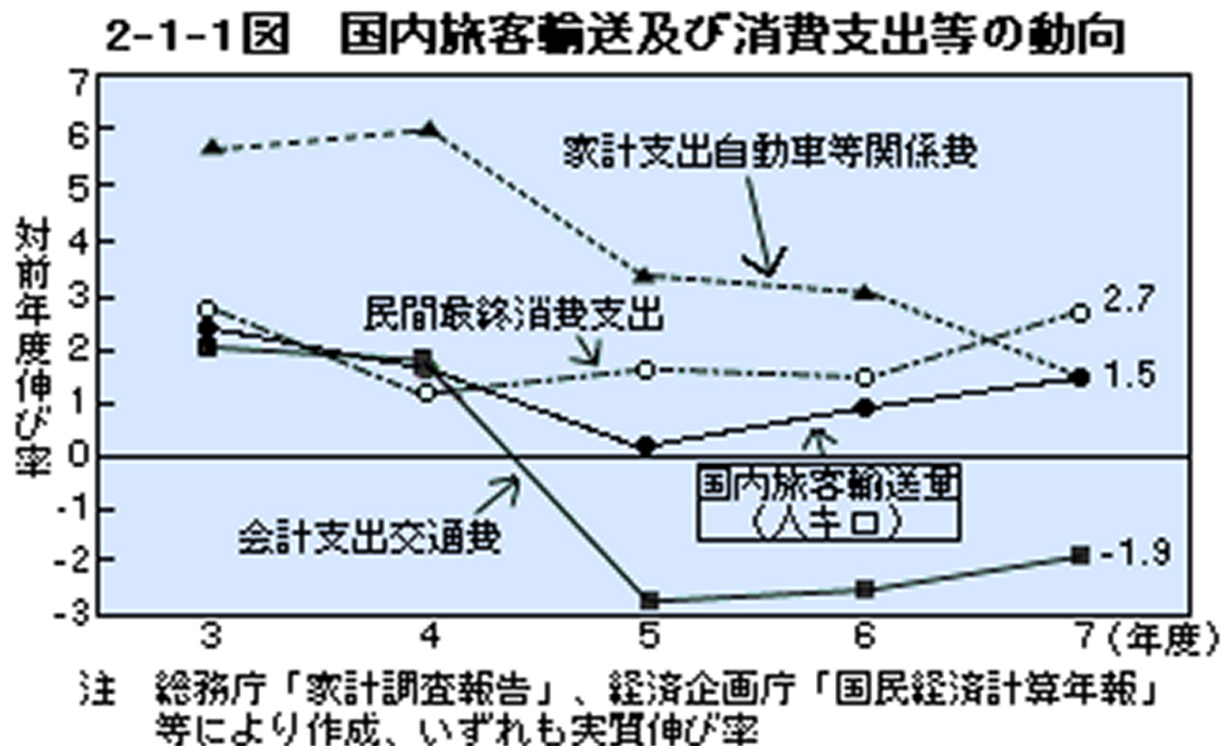
(ア) 概況

(景気が緩やかな回復局面にある中で、国内旅客輸送量も増加)

平成7年度の我が国経済は、阪神・淡路大震災、円高の進展などの影響により、上半期には一時、景気回復の動きに足踏みもみられたが、円高の修正、9月策定の大型経済対策の進捗などにより、下半期になってから緩やかながら回復の動きがみられるようになり、実質経済成長率はGDP（国内総生産）で2.2%（6年度は0.5%）となった。

旅客輸送の動向に影響が大きいとされる民間最終消費支出は2.7%増（6年度は1.5%増）と緩やかな回復を示している。また、家計支出をみると、交通費（公共輸送機関関係）は1.9%減（6年度は2.5%減）と減少が続き、自動車等関係費（自家用車関係）は1.5%増（6年度は3.1%増）と依然増加を続けている〔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



このように消費が緩やかな回復傾向となる中で、7年度の国内旅客輸送も増加を続け、総輸送人員が841億人、対前年度比（以下同じ。）1.1%増、総輸送人キロが1兆3,880億人キロ、1.5%増となった（注）〔2-1-2表〕。

2-1-2表 輸送機関別国内旅客輸送量

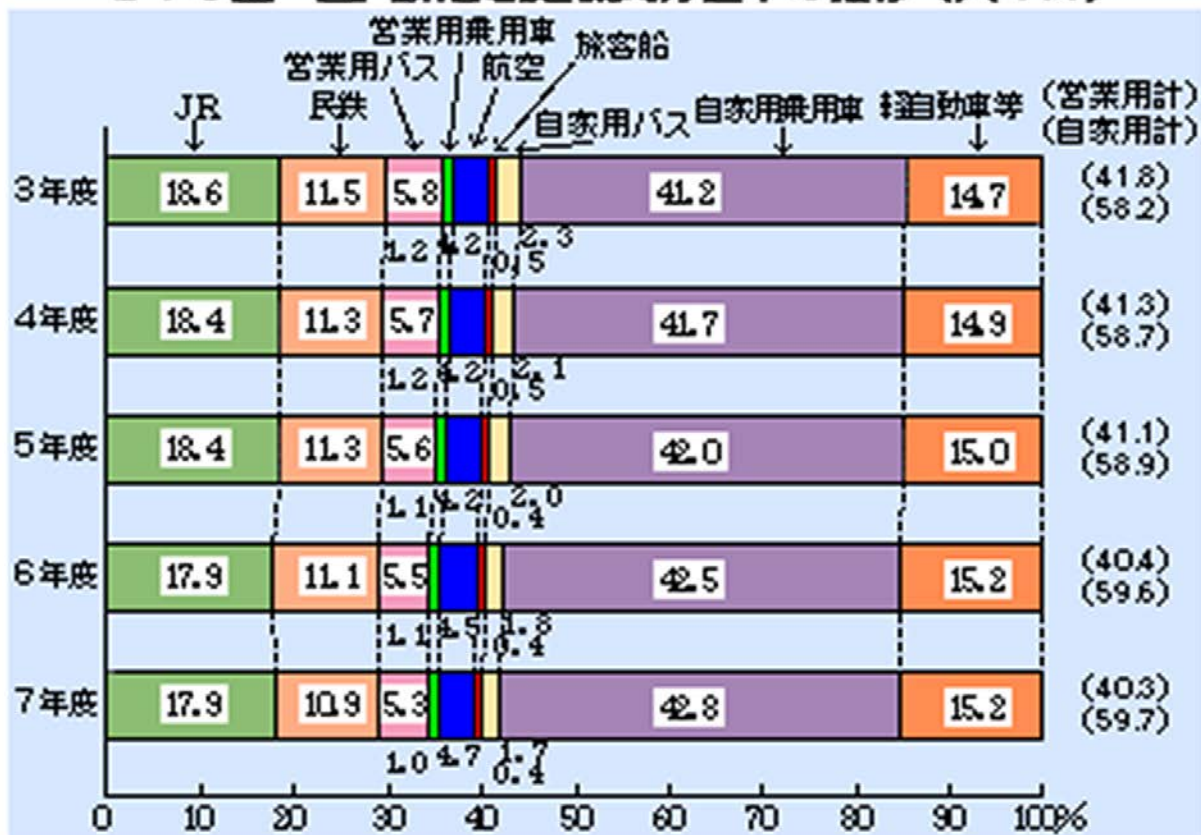
2-1-2表 輸送機関別国内旅客輸送量

	輸送人員（億人）				輸送人キロ（億人キロ）				平均輸送距離（キロ）	
	6年度	7年度	6/5	7/6	6年度	7年度	6/5	7/6	7年度	7/6
総輸送量	832.1	841.3	101.1	101.1	13,673.6	13,880.1	100.9	101.5	16.5	100.4
鉄道	225.0	225.3	99.3	100.1	3,963.3	4,000.6	98.4	100.9	17.7	100.8
JR	88.8	88.8	99.7	101.1	2,443.8	2,490.0	97.7	101.9	27.7	100.8
定期	56.6	57.0	100.3	100.7	1,065.0	1,100.5	100.8	101.4	19.3	100.7
定期外	32.3	32.8	98.9	101.8	1,358.7	1,389.5	95.4	102.3	42.3	100.4
民鉄	137.1	136.5	99.0	99.5	1,519.5	1,510.6	99.5	99.4	11.1	99.9
定期	83.5	82.8	98.3	99.2	985.6	989.3	98.9	99.4	11.9	100.1
定期外	53.7	53.7	100.1	100.0	523.9	521.3	100.6	99.5	9.7	99.5
自動車	603.8	612.7	101.9	101.5	9,038.0	9,174.2	101.6	101.5	15.0	100.0
バス	78.5	76.2	95.4	97.1	999.5	972.9	97.1	97.3	12.8	100.3
営業用	61.9	60.1	95.0	97.1	747.5	739.1	98.1	98.9	12.3	101.9
うち乗合	59.4	57.6	95.8	96.9	318.8	306.3	95.3	96.1	5.3	99.1
うち貸切	2.5	2.5	100.2	100.3	428.7	432.8	99.5	101.0	173.8	100.6
自家用	16.6	16.1	96.2	97.2	252.0	233.8	94.3	92.7	14.5	95.5
乗用車	371.4	377.8	103.0	101.7	5,961.9	6,065.1	102.2	102.1	16.1	100.3
営業用	28.4	27.6	97.1	97.2	144.1	138.0	95.0	95.7	5.0	98.5
自家用	343.0	350.2	103.5	102.1	5,817.8	5,947.1	102.4	102.2	17.0	100.1
軽自動車	122.1	127.4	104.0	104.3	1,332.9	1,377.4	103.2	103.3	10.8	99.0
貨物自動車	31.8	31.3	97.6	98.4	743.6	738.9	99.6	99.4	23.6	100.9
航空	0.75	0.78	107.1	104.8	612.9	650.1	107.3	106.1	832.4	101.2
旅客船	1.51	1.49	96.9	98.6	59.5	55.3	98.1	93.0	37.1	94.2

- 注 (1) 運輸省資料により作成
 (2) 航空及び旅客船の輸送量は、定期及び不定期である。
 (3) 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。
 (4) 乗用車及び貨物自動車による輸送量には、軽自動車によるものは含まない。
 (5) 端数処理を行っているため、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。

輸送料分担率は、自家用乗用車及び航空が拡大し、この他は縮小または横ばいとなった。営業用輸送機関のシェアは40.3%、0.1ポイント減となり、低下傾向が続いた〔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）



注 (1) 運輸省資料により作成
 (2) 図中の数字は分担率を表す。

(注) 阪神・淡路大震災の影響により、平成7年1月～3月の自動車輸送統計の調査結果は営業用バス等以外について兵庫県分を除いた数値を公表しているが、本節においては除かれた部分を含めて推計した全国値を使用している。

(イ) 輸送機関別の輸送動向

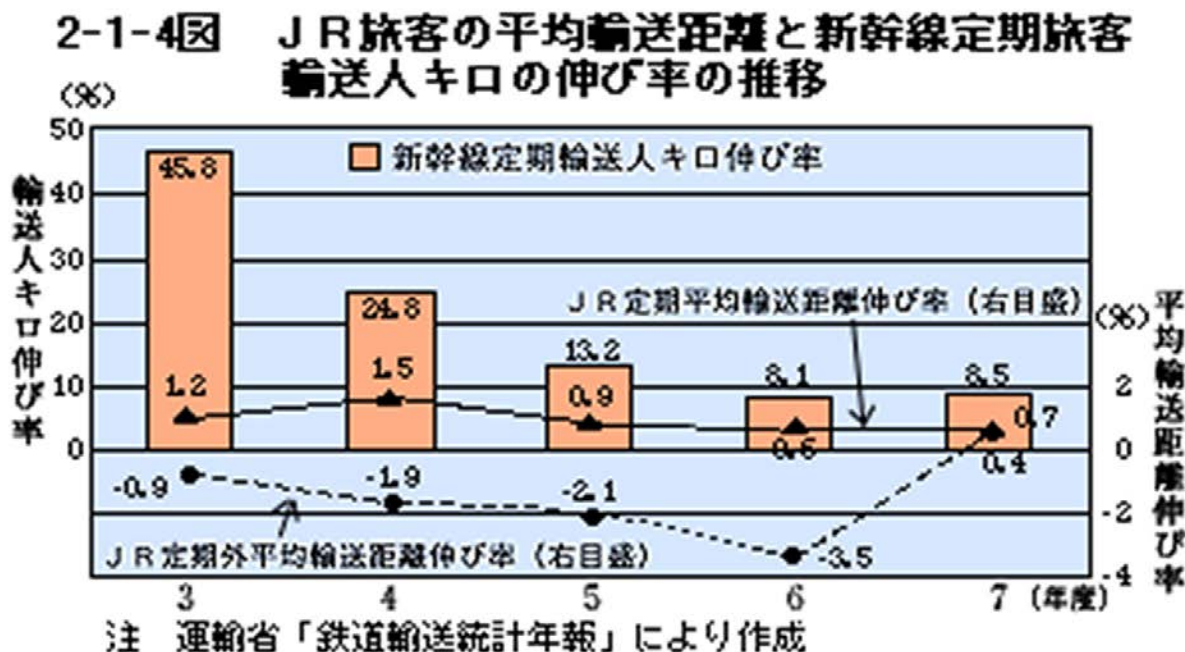
(JR (旅客会社) は震災の反動により人員、人キロとも増加)

JR (旅客会社) は、7年4月上旬に震災による不通区間が全線開通し、震災の影響が緩和されたことなどから、輸送人員が1.1%増、輸送人キロ1.9%増となった。

定期旅客についてみると、新幹線定期旅客の輸送人員が9.1%増、輸送人キロも8.5%増と堅調に伸びており、また、JR全体でも輸送人員0.7%増、輸送人キロ1.4%増となっている。平均輸送距離も0.7%長くなり、通勤通学の長距離化傾向は依然として続いている。

定期外旅客は、震災の影響の緩和などにより、輸送人員1.8%増、輸送人キロ2.3%増となった。特に輸送人キロの回復の度合いが大きく、平均輸送距離の伸びが4年振りにプラスに転じた〔2-1-4図〕。

2-1-4図 J R旅客の平均輸送距離と新幹線定期旅客輸送人キロの伸び率の推移



(民鉄は依然低調な推移が続く)

民鉄(JR(旅客会社)を除く。)は、震災後の不通が長引いた事業者もあり、輸送人員0.5%減、輸送人キロ0.6%減と低調に推移した。このうち、定期旅客は、輸送人員0.8%減、輸送人キロ0.6%減、定期外旅客は、輸送人員横ばい、輸送人キロ0.5%減となり、定期の減少傾向が依然続くとともに、定期外も低調となっている。業態別でみると、大手民鉄(15社)は輸送人員0.8%減、輸送人キロ0.9%減と減少を続け、地方中小民鉄は輸送人員0.6%減、輸送人キロ0.5%減、地下鉄は輸送人員0.1%増、輸送人キロ0.6%増となった。

(自動車輸送は引き続き営業用が減少、自家用が増加)

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1.6%減と減少が続き、自家用自動車は、輸送人員2.2%増、輸送人キロ1.9%増と増加を続けた。

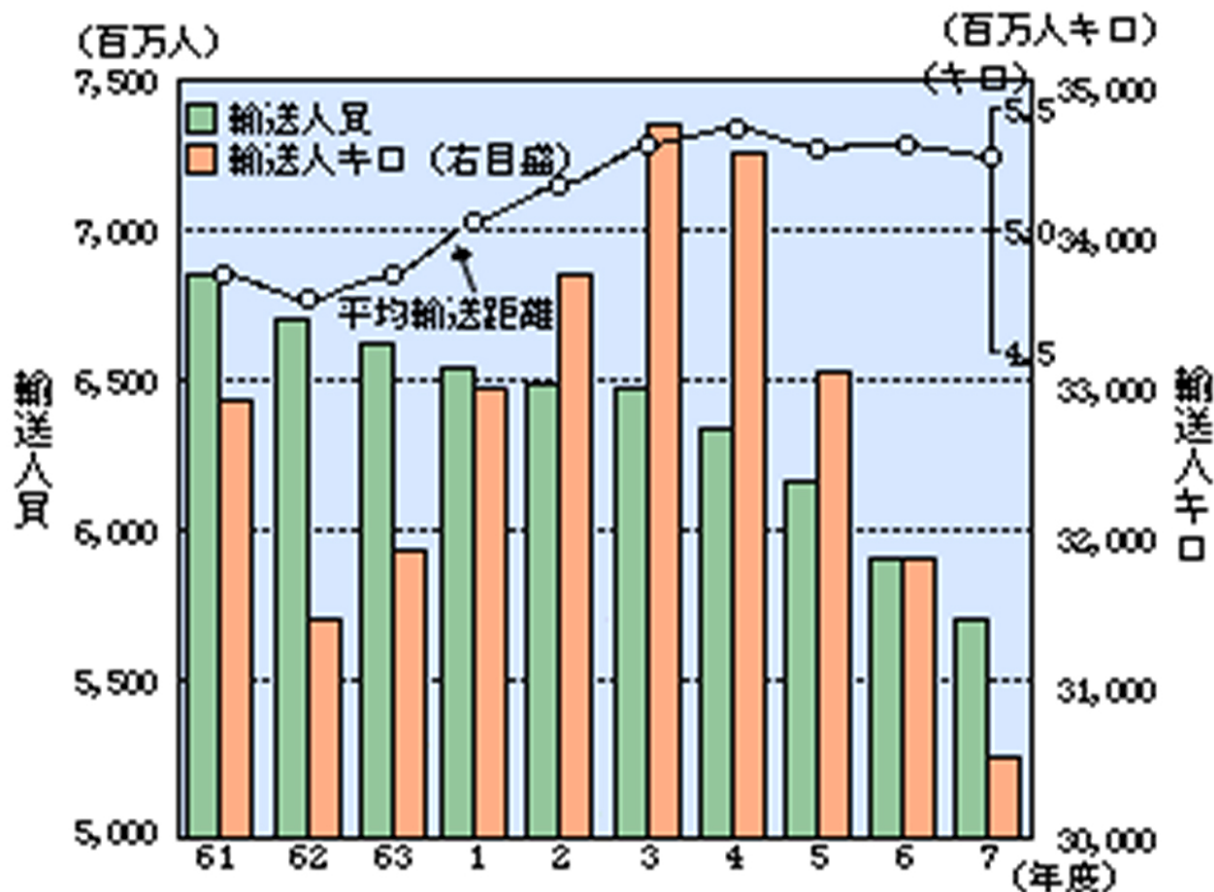
(減少を続けるバス輸送)

営業用バスは輸送人員2.9%減、輸送人キロ1.1%減、自家用バスは輸送人員2.8%減、輸送人キロ7.3%減となり、ともに減少が続いた。

営業用バスのうち、乗合バスは、輸送人員3.1%減、輸送人キロ3.9%減と減少が続いた〔2-1-5図〕。貸切バスは、震災の影響が緩和され、輸送人員0.3%増、輸送人キロ1.0%増と回復へ向かった。

2-1-5図 乗合バスの輸送量と平均輸送距離

2-1-5図 乗合バスの輸送量と平均輸送距離



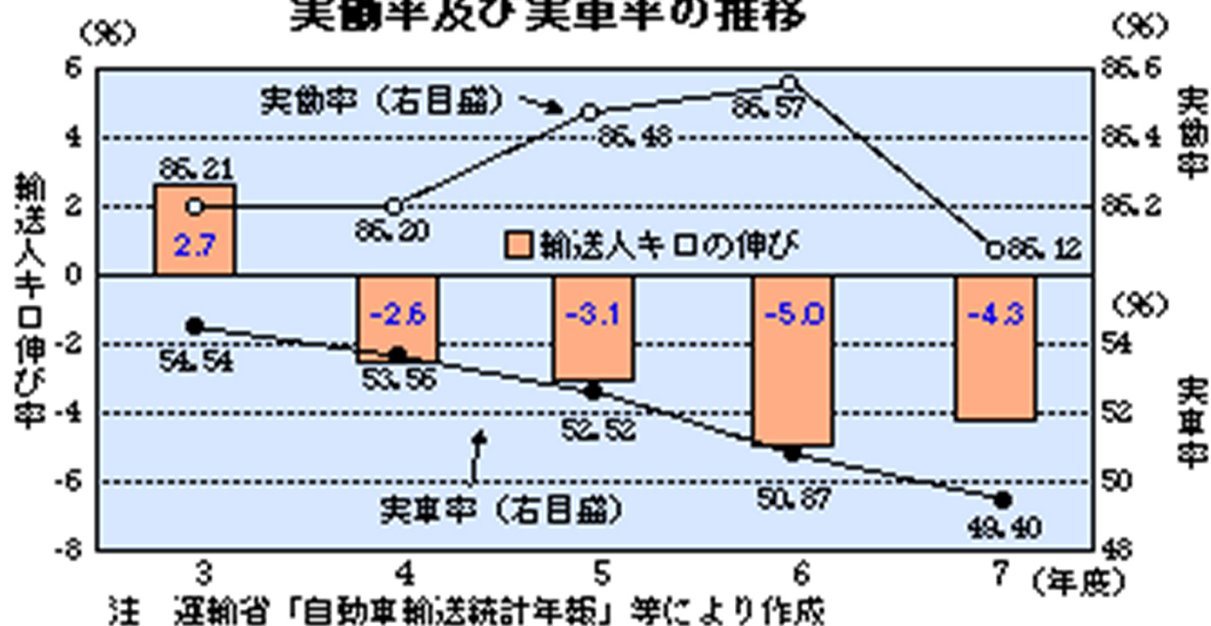
注 運輸省「自動車輸送統計年報」等により作成

(ハイヤー・タクシーも減少続く)

営業用乗用車 (ハイヤー・タクシー) も減少を続け、輸送人員2.8%減、輸送人キロ4.3%減となった。旅客需要の減少が止まらないため、実車率 (実車キロ/走行キロ×100) の低下傾向が続くとともに、5～6年度において上昇傾向を示していた実働率 (実働延日車/実在延日車×100) も減少に転じた〔2-1-6図〕。

2-1-6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

2-1-6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

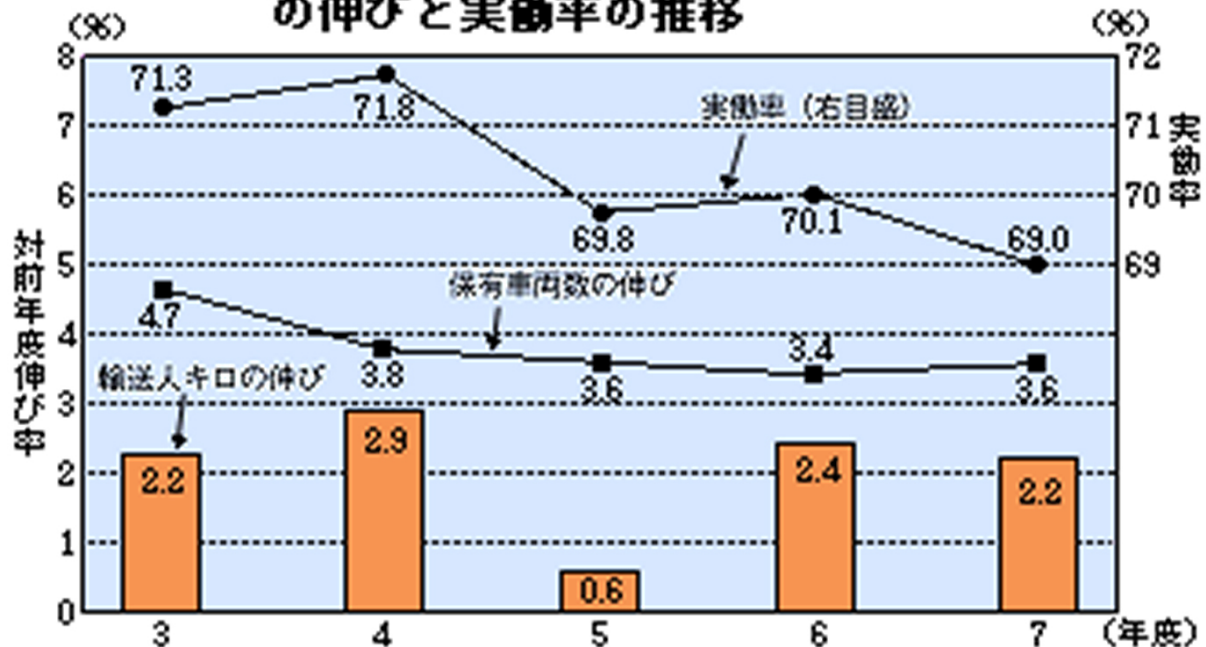


(自家用乗用車は堅調に増加)

自家用乗用車は、輸送人員 2.1%増、輸送人キロ 2.2%増と堅調に増加した。稼働状況を表す実働率は 69.0%と 6 年度に比べて若干減少したものの、保有車両数は 3.6%増と安定した伸びを続けている〔2-1-7 図〕。

2-1-7 図 自家用自動車の輸送人キロ及び保有車両数の伸びと実働率の推移

2-1-7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



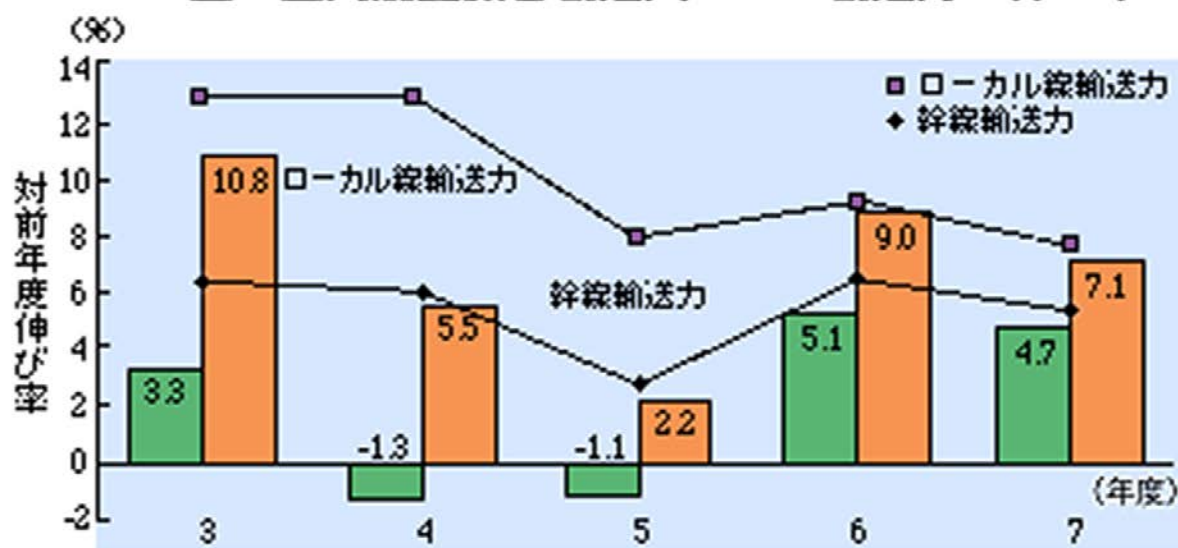
注 運輸省「自動車輸送統計年報」等により作成

(航空は好調な伸びが続く)

航空は、震災後の臨時便運航による輸送量増加の反動はあるものの、輸送人員4.8%増(幹線3.1%増、ローカル線5.7%増)、輸送人キロ6.1%増(幹線4.7%増、ローカル線7.1%増)となり、関西国際空港の開港などで輸送量が大幅に増加した6年度に引き続き、好調な伸びを示している。また、輸送力についても幹線・ローカル線ともに増加しており、座席利用率は6年度の61.2%に対し7年度は60.7%とほぼ横ばいとなった〔2-1-8図〕。

2-1-8図 国内航空旅客輸送人キロと輸送力の伸び率

2-1-8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(伊丹、関西)、札幌、福岡、沖縄を結ぶ路線

ローカル線：幹線以外の路線

(旅客船は輸送人キロが大幅減少)

旅客船（一般旅客定期航路、特定旅客定期航路及び旅客不定期航路の合計）は、2年連続で航路数が減少したことに加え、震災による長距離旅客の減少なども影響し、輸送人員1.4%減、輸送人キロ7.0%減と輸送人キロが大幅に減少した。

(2) 国際輸送

(出国日本人数は昨年に引き続き、大幅増加)

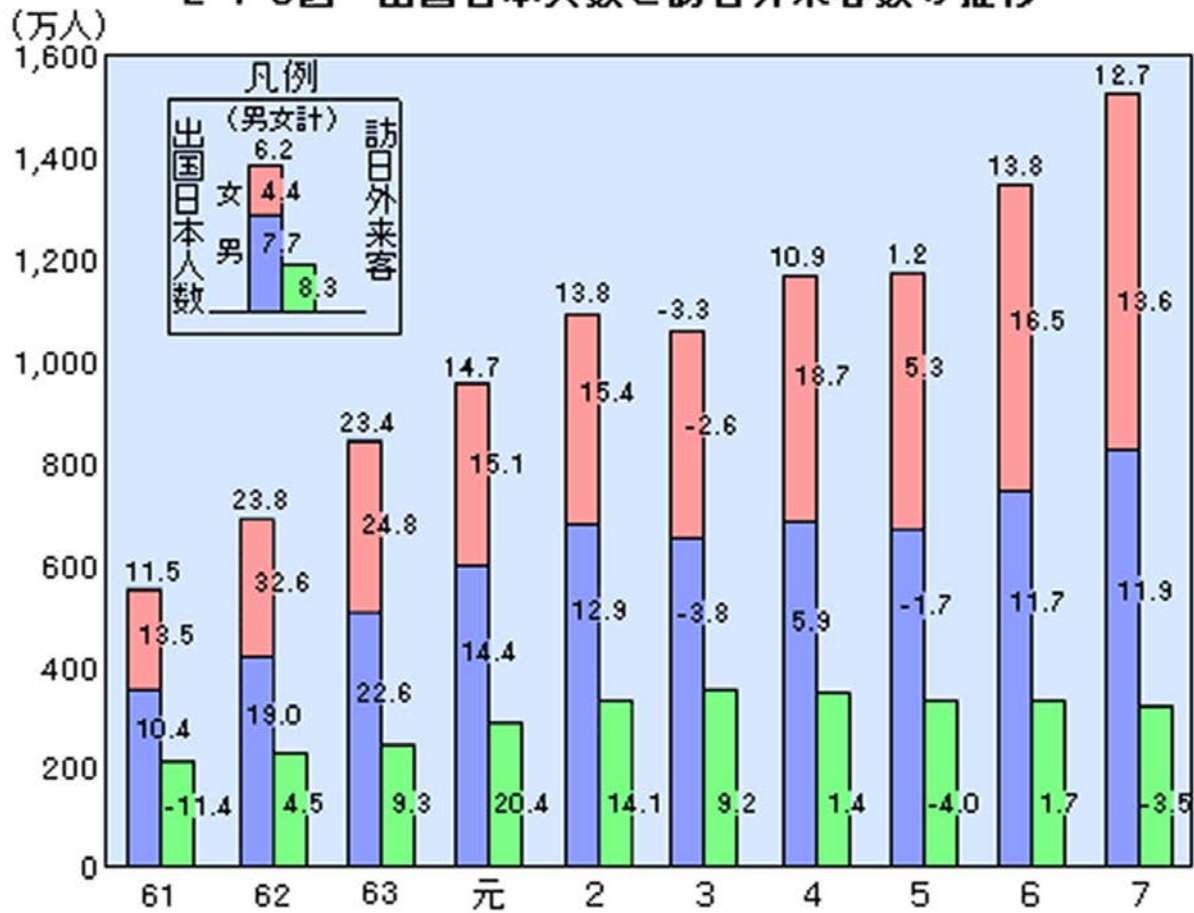
7年(暦年)における出国日本人数は、対前年比(以下同じ。)12.7%増の1,530万人と6年に引き続き大幅に伸び、4年連続で史上最高を更新した。震災の影響により、2～4月にかけては出国日本人数の伸びが緩やかとなったが、その後は円高の進行などを受け、夏期を中心として、同月比ベースで6年を大きく上回る増加を続けた。

出国日本人の旅行目的別シェアをみると、観光が全体の82.9%を占め、6年(83.2%)とほぼ同じであった。

男女別では、男性は11.9%増、女性は13.6%増となっており、男女別シェアは、男性が55.2%、女性が44.8%(6年は、それぞれ55.6%、44.4%)と女性のシェアの拡大傾向が続いている〔2-1-9図〕。

2-1-9図 出国日本人数と訪日外客数の推移

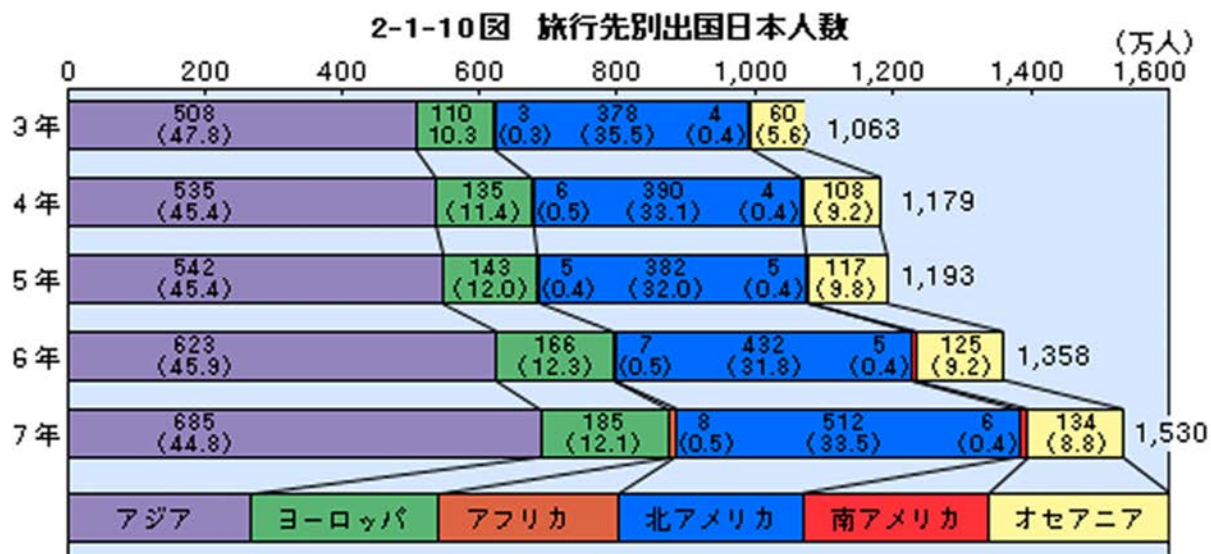
2-1-9図 出国日本人数と訪日外来客数の推移



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

主要旅行先別では、アジア州が685万人で全体の44.8%（1.1ポイント減）を占め、次いで北アメリカ州が512万人で33.5%（1.7ポイント増）、ヨーロッパ州が185万人で12.1%（0.2ポイント減）の順となった〔2-1-10図〕。個々の国・地域のシェアは、アメリカ合衆国の31.1%を筆頭に、韓国10.2%、香港7.6%、以下、中国、台湾、オーストラリア、シンガポールの順となった。

2-1-10図 旅行先別出国日本人数

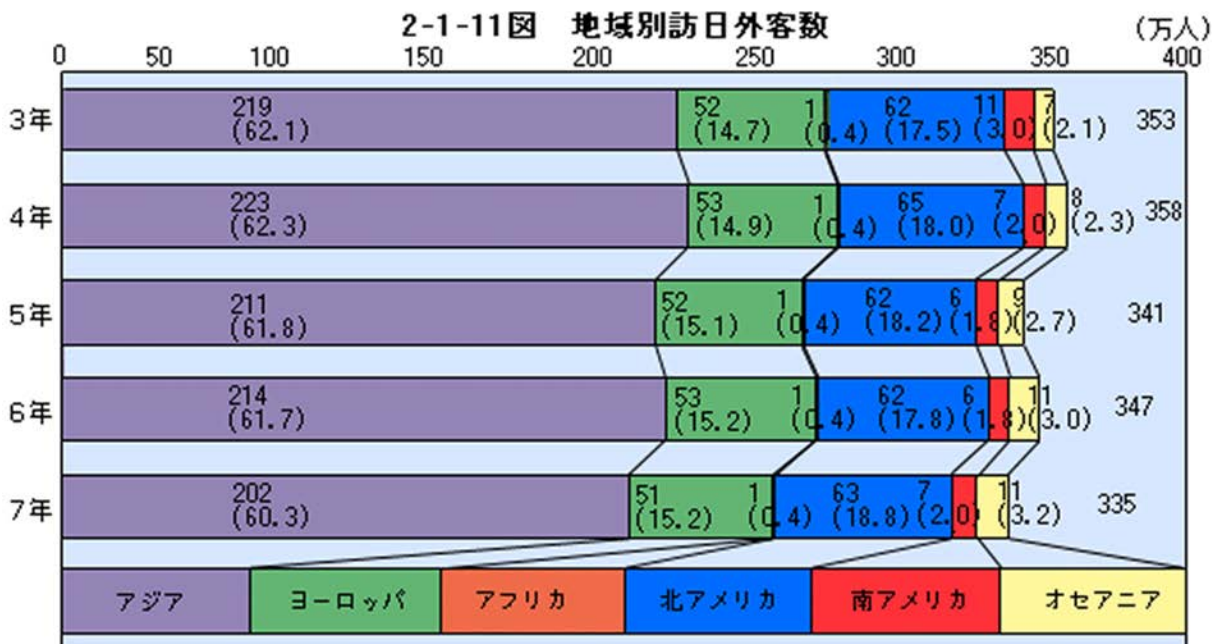


(震災、円高等が影響し、外国人観光客は大幅減少)

7年の訪日外客数は、前半の急速な円高の進展、震災などの影響により、年間で335万人、3.5%減(6年は1.7%増)となった。このうち、観光客は全体の51.8%の173万人で、9.6%減(6年は0.5%減)と大幅に減少した。

州別にみると、アジア州が202万人で全体の60.3%を占め、次いで北アメリカ州が63万人で18.8%、ヨーロッパ州が51万人で15.2%の順となった〔2-1-11図〕。国・地域別では、訪日外客総数が最も多いのは韓国で87万人、観光客数が最も多いのは台湾で49万人となっている。

2-1-11図 地域別訪日外客数



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

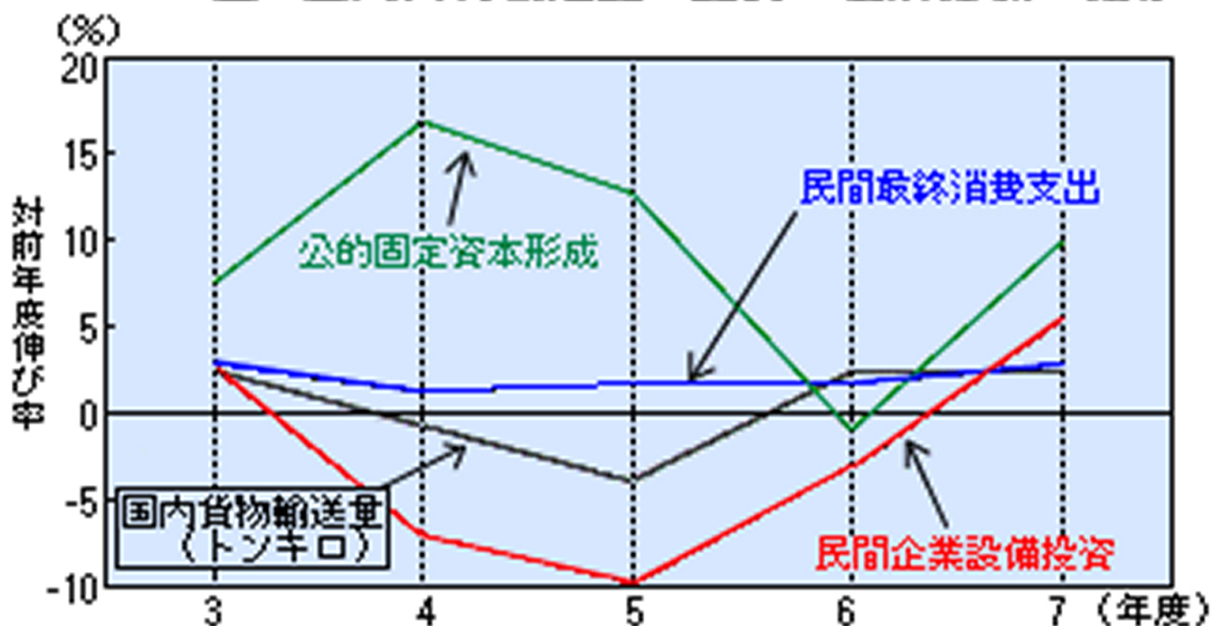
(ア) 概況

(トン数、トンキロとも増加を続けた国内貨物輸送)

7年度の実質GDP(2.2%増、6年度は0.5%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5.0%増(6年度は3.5%減)、公的固定資本形成は10.0%増(6年度は1.0%減)と増加に転じた。民間最終消費支出も2.7%増(6年度は1.5%増)と緩やかな回復傾向を示している〔2-1-12図〕。

2-1-12図 国内貨物輸送量と主要な経済指標の推移

2-1-12図 国内貨物輸送量と主要な経済指標の推移



注 (1)経済企画庁「国民経済計算年報」、運輸省資料により作成
(2)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

このような状況のなかで、7年度の国内貨物輸送は、総輸送トン数で66億4,300万トン、対前年度比（以下同じ。）2.2%増、総輸送トンキロで5,590億トンキロ、2.1%増と、トン数、トンキロとも2年連続の増加となった〔2-1-13表〕。

2-1-13表 輸送機関別国内貨物輸送量

2-1-13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)	
	6年度	7年度	6/5	7/6	6年度	7年度	6/5	7/6	7年度	7/6
総輸送量	6,500.7	6,643.0	101.1	102.2	5,475.0	5,590.0	102.2	102.1	84.1	99.9
鉄道	78.9	76.9	99.6	97.4	244.9	251.0	96.3	102.5	326.3	105.2
JR	52.8	51.5	99.2	97.5	240.8	247.0	96.2	102.6	480.1	105.2
民鉄	26.2	25.5	100.4	97.3	4.2	4.0	102.4	95.9	15.6	98.6
自動車	5,865.1	6,016.6	100.7	102.6	2,836.0	2,946.5	102.8	103.9	49.0	101.3
営業用	2,541.3	2,647.1	102.0	104.2	2,120.7	2,230.9	103.5	105.2	84.3	101.0
自家用	3,323.8	3,369.5	99.8	101.4	715.3	715.6	100.7	100.0	21.2	98.7
内航海運	555.8	548.5	105.1	98.7	2,385.4	2,383.3	102.1	99.9	434.5	101.2
航空	0.9	1.0	106.0	105.4	8.7	9.2	106.6	106.0	962.3	100.6

注 (1)運輸省資料により作成
(2)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。
(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。

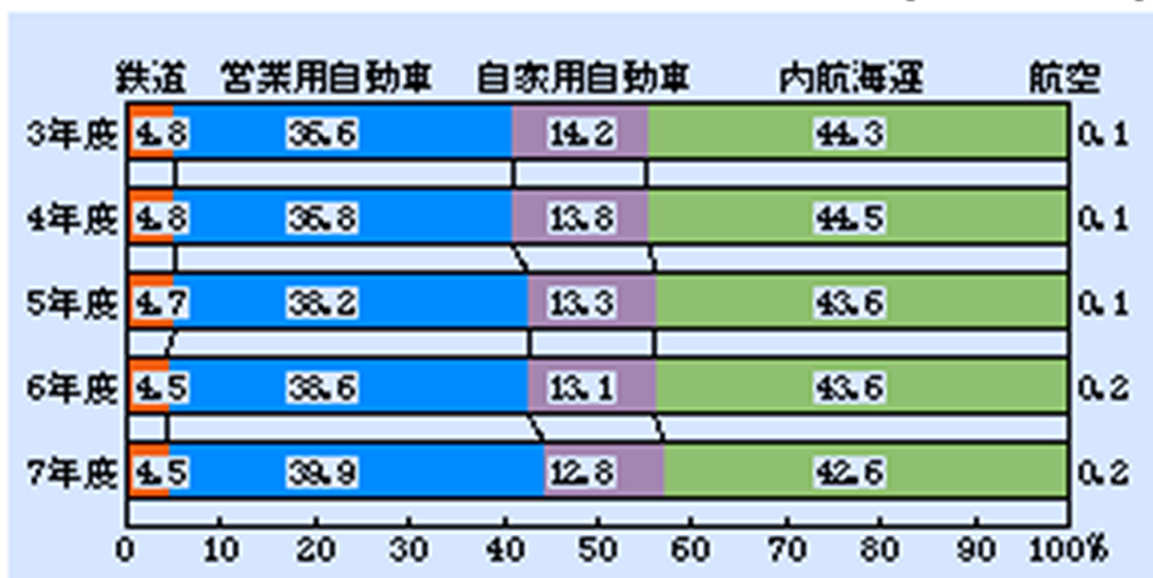
輸送機関別でみると、航空（輸送トン数で5.4%増、輸送トンキロで6.0%増、以下同じ。）が3年連続して増加した。自動車は、営業用自動車（4.2%増、5.2%増）は6年度を上回る伸びとなったが、自家用

自動車（1.4%増、0.0%増）は低迷を続けている。内航海運（1.3%減、0.1%減）は、6年度は堅調であったが、7年度はわずかながら減少となった。鉄道（2.6%減、2.5%増）は、近年はトン数、トンキロとも減少の傾向が続いていたが、7年度はトン数は減少したものの、震災による不通区間の復旧により輸送距離の長いコンテナ貨物の輸送量が大きく回復したことから、トンキロは増加した。

この結果、7年度の輸送トンキロでみた各輸送機関の分担率は、鉄道4.5%、営業用自動車39.9%、自家用自動車12.8%、内航海運42.6%、航空0.2%となり、営業用トラックのみが拡大した〔2-1-14図〕。

2-1-14図 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移(トンキロ)

2-1-14図 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移 (トンキロ)



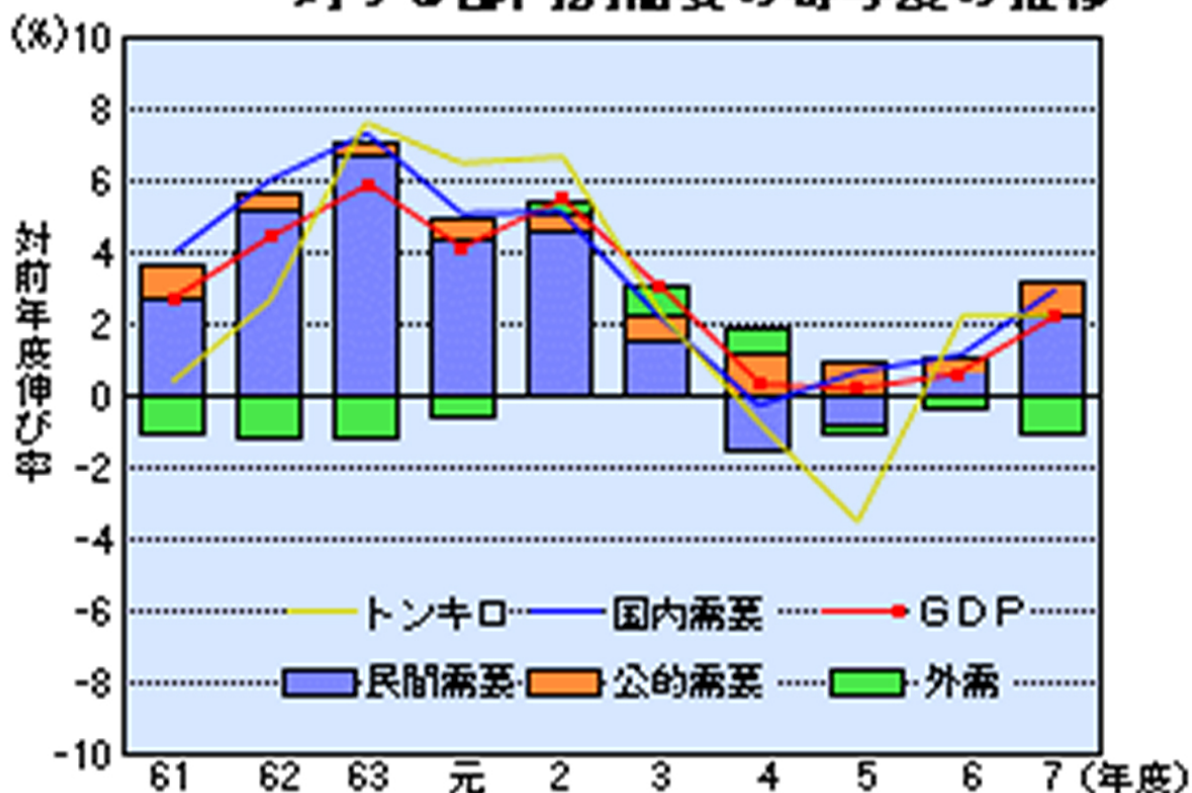
注 運輸省「自動車輸送統計年報」等により作成

（実質GDPの成長率とほぼ呼応した貨物輸送量）

貨物輸送量の動きとGDPに対する部門別寄与度の推移を見ると、4年度までの5年間、国内需要の動きに概ね呼応してきたトンキロベースでの輸送量は、5年度は、上昇に転じた国内需要に反して減少を続け、GDPの成長率を大きく下回ったが、6年度は、緩やかな回復を続ける国内需要を上回る率で増加に転じ、GDPの成長率を上回った。7年度は国内需要を下回ったが、GDPの成長率にほぼ呼応した〔2-1-15図〕。

2-1-15図 国内貨物輸送の伸びと実質GDPに対する部門別需要の寄与度の推移

2-1-15図 国内貨物輸送の伸びと実質GDPに対する部門別需要の寄与度の推移



注 (1)経済企画庁「国民経済計算年報」、運輸省資料により作成

(2)GDP = 国民需要 + 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

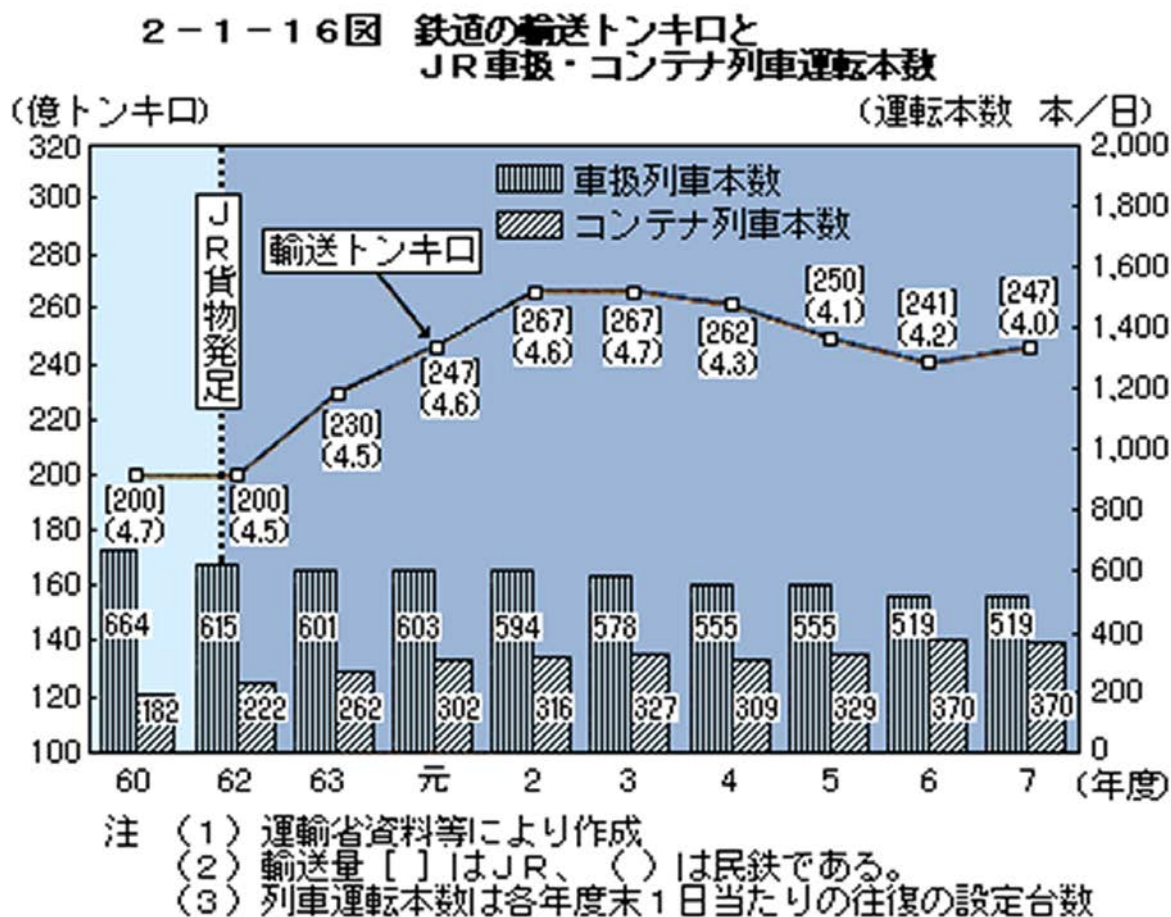
これは、5年度が冷夏、長雨で、夏場の季節商品や発電用重油の需要低下に伴い、輸送需要が減少したが、6年度は一転して猛暑、渇水となり、これに伴う輸送需要が増加したことに加え、阪神・淡路大震災に係る救援物資輸送、代替輸送、輸出入貨物の転送、がれき等廃棄物輸送等が、輸送経路遮断等のマイナス以上にプラス要因として働いたものと見られる。このように、近年においては、輸送量の伸び率を通常の経済的要因による伸び率以上に増幅させる特殊要因が作用してきたものと考えられる。7年度は、震災時の緊急輸送需要の終息、震災復旧需要の発生などの増減要素が重なり合い、特殊要因間で打ち消し合ったが、景気が緩やかな回復局面にある中で、輸送量の伸び率はGDPの成長率にほぼ呼応することとなった。

(イ) 輸送機関別の輸送動向

(減少傾向を続けた鉄道貨物)

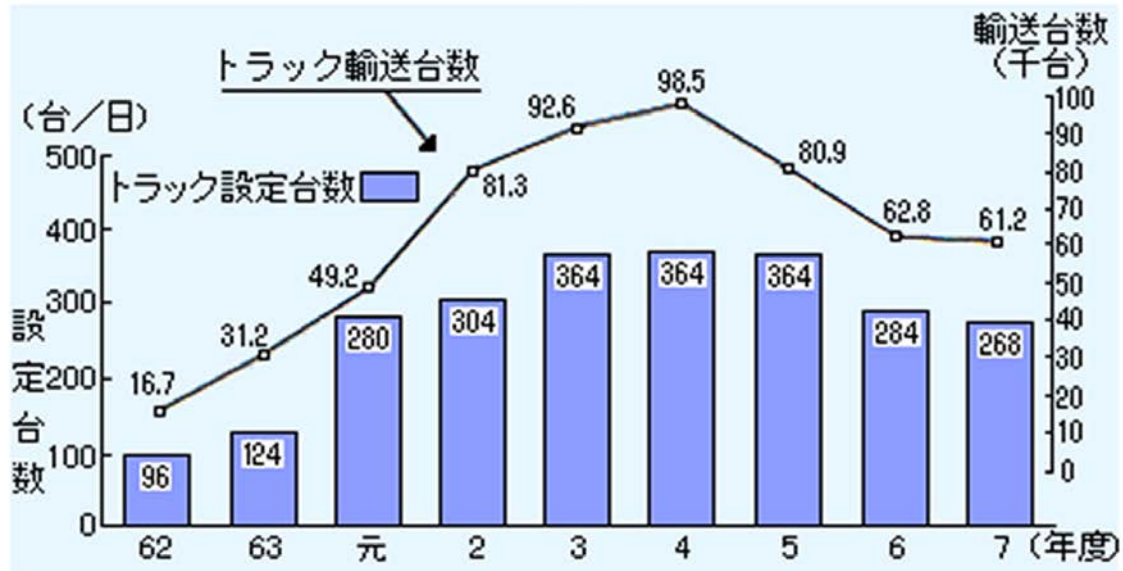
J Rのコンテナ貨物は、7年度は6年度と異なり渇水を伴わない猛暑であったため飲料水の出荷は少なかったが、6年度の震災の影響の反動や、車扱であった繊維、化学工業品のコンテナ化の進行により、トン数で5.4%増、トンキロで6.9%増となった。車扱貨物は、コンテナ化の進行に加え、セメント、石灰石などの一部荷主の減産体制移行に伴う輸送規模の縮小、石油ピギーバックの撤退などにより、トン数で7.1%減、トンキロで10.1%減となった。このためトン数、トンキロともに4年連続の減少を続けていた鉄道全体による輸送量は、7年度は各々2.6%減、2.5%増と、トンキロ増加の動きを示したが、震災による影響を除く対前々年度との比較では各々2.9%減、1.3%減となり、減少傾向は依然として続いている〔2-1-16図〕、〔2-1-17図〕。

2-1-16図 鉄道の輸送トンキロとJ R車扱・コンテナ列車運転本数



2-1-17図 ピギーバック輸送量の推移

2-1-17図 ビギーバック輸送量の推移

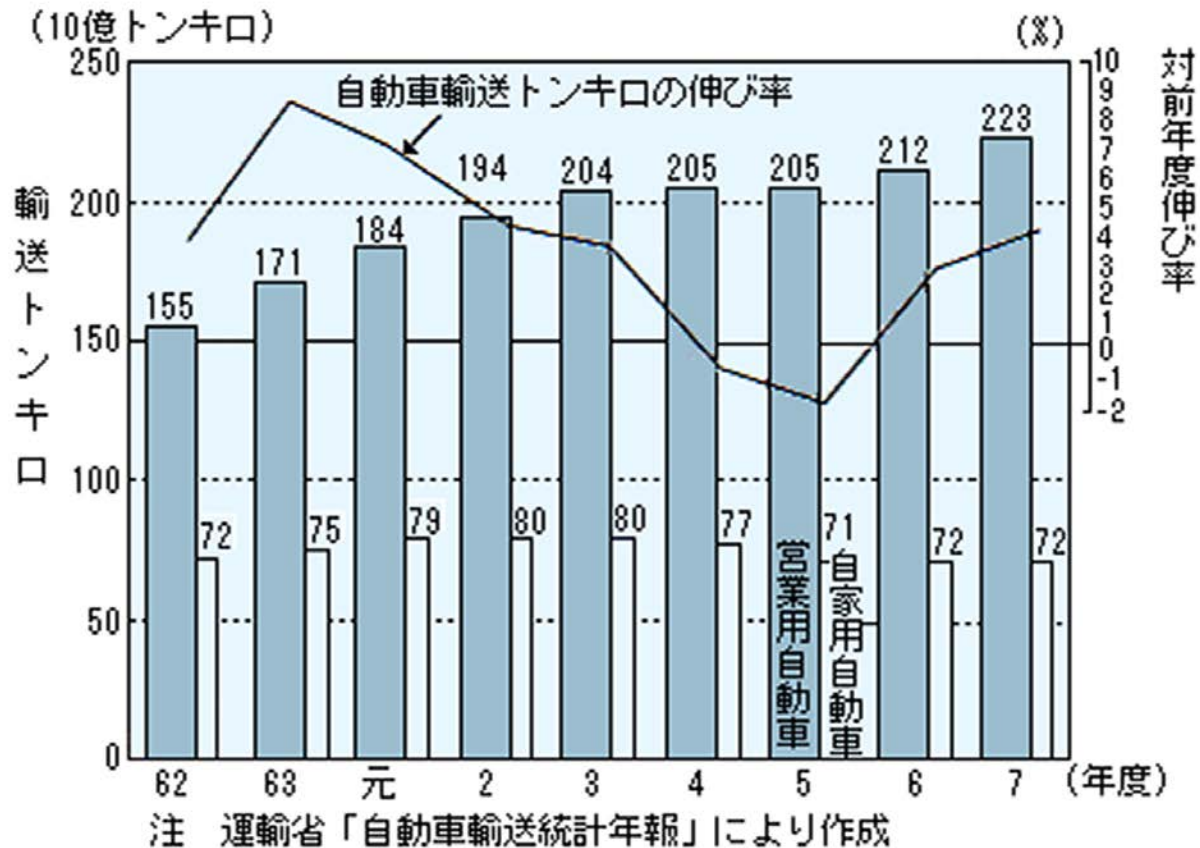


注 (1) JR 貨物会社資料により作成
 (2) トラック輸送台数は年間の台数
 (3) トラックの設定台数は各年度末1日当たりの往復台数

(営業用は増加傾向を強め、自家用は横ばいを続けた自動車貨物)
 自動車による貨物輸送は、国内需要の回復を反映して、トン数で2.6%増、トンキロで3.9%増となった〔2-1-18図〕。

2-1-18図 自動車貨物輸送量の推移

2-1-18図 自動車貨物輸送量の推移



営業用・自家用別にみると、営業用自動車の輸送量は、パソコンなどの電気製品や通信販売品を含む宅配便貨物が堅調であった。また、7年度の猛暑は渇水を伴わなかったため、飲料水の出荷は減ったものの、夏場の水もの（酒・ビール、清涼飲料水等）、白もの（冷蔵庫、エアコン等）は好調であった。加えて公共投資関連、震災復旧関連等の建設資材の輸送量の増加などもあり、トン数では4.2%増、トンキロでは5.2%増といずれも堅調であった。これに対し、自家用自動車の輸送量は、一部の建設関連貨物が伸び悩んでいることなどにより、トン数で1.4%増、トンキロで0.0%増となり、概ね横ばいとなった。

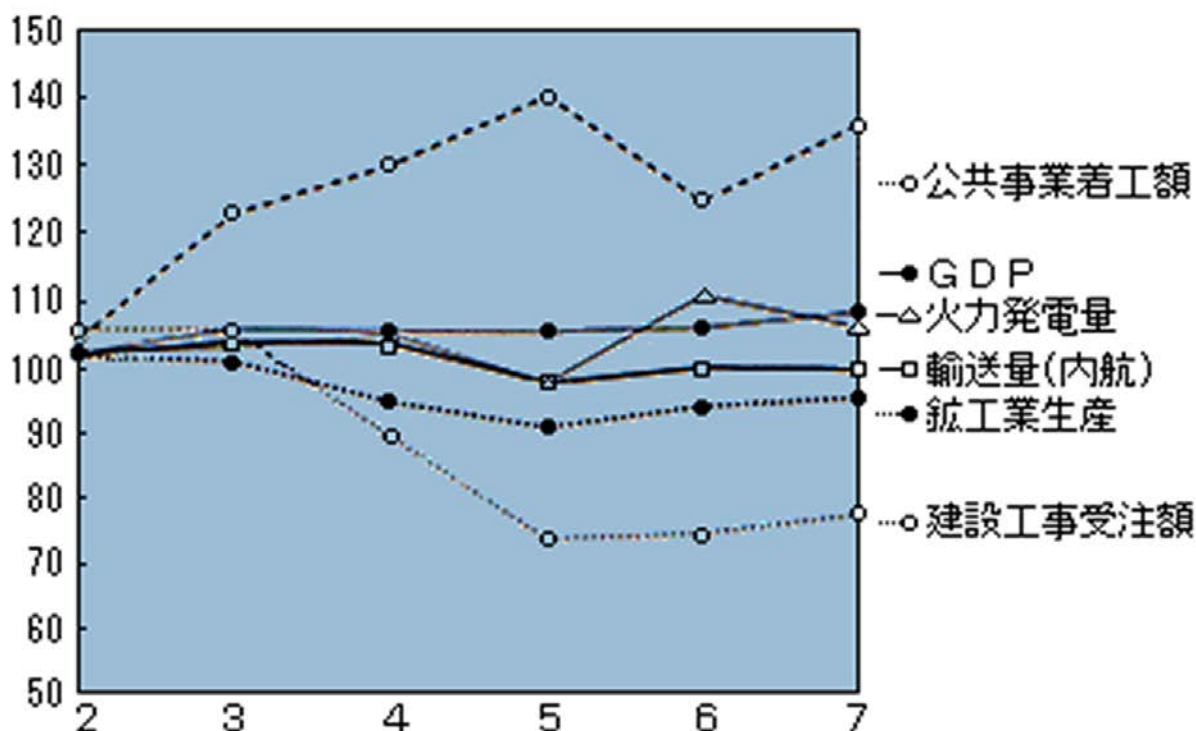
（わずかながら減少となった内航海運貨物）

内航海運の貨物輸送量は、トン数では1.3%減、トンキロでは0.1%減とわずかながら減少となった。

これを貨物船、油送船別にみると、貨物船は、セメント、鉄鋼等が年度後半に持ち直し、輸送量は増加した。油送船は、6年度は、夏場の猛暑による冷房用の電力需要の増大に加え、渇水による水力発電の不振もあり、火力発電用の重油輸送が急激に増大したが、7年度は、猛暑ながら渇水もなく、水力発電が好調であったことから、重油輸送は減少した。また、物流コスト削減を図るため、荷主が提携して製品供給体制の見直しを行う動きも見られ、これが輸送量減少の一因ともなっている〔2-1-19図〕。

2-1-19図 内航海運の輸送量及び関連指標の推移

2-1-19図 内航海運の輸送量及び関連指標の推移



注 それぞれの指標は平成2年(暦年)を100とした指数である。

内航海運による輸送量は自家用を含まない。

通産省「生産・出荷・在庫統計」、

資源エネルギー庁「電力調査統計」、

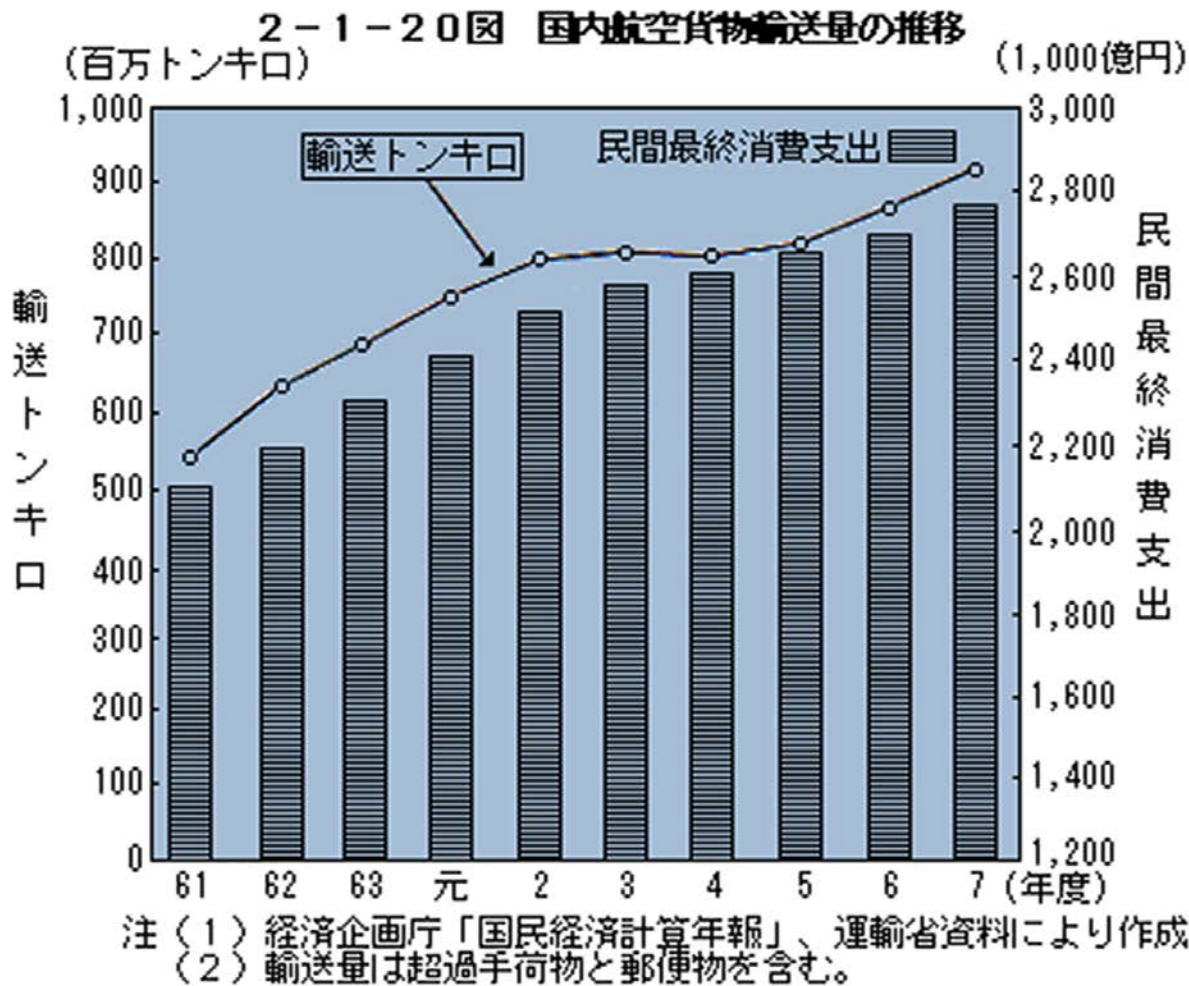
建設省「建設工事受注A調査統計」「公共工事着工統計調査報告」、

経済企画庁「国民経済計算年報」、運輸省資料により作成

(3年連続増加で好調な国内航空貨物)

7年度の国内航空貨物輸送量は、民間消費が緩やかな回復傾向を続けるなかで、生鮮貨物、航空宅配貨物や通信機器関連、一部の貴重品貨物等が好調に推移したことに加え、海外進出日系企業などからの製品・半製品の輸入貨物の国内転送が依然として好調であることなどから、トン数で5.4%増、トンキロで6.0%増と、ともに3年連続で増加し、堅調な伸びを示した(2-1-20図)。

2-1-20図 国内航空貨物輸送量



(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)

欧州経済、米国経済の景気拡大のテンポに減速がみられるが、アジア諸国の経済が総じて好調を維持しているなかで、7年の世界の海上荷動き量の合計は、トンベースで46億7,800万トン、対前年比(以下同じ。)3.8%増、トン・マイルベースで20兆1,900億トン・マイル、3.0%増となり、いずれも過去最高となっている。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18.3%、トン・マイルベースで21.2%(6年は各々18.5%、21.4%)となり、ほぼ横ばいであった〔2-1-21表〕。

2-1-21表 世界及び我が国の海上荷動き量

2-1-21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			
	6 年	7 年	7/6	6 年	7 年	7/6	シェア
ト ン ベ ー ス	石 油						
	原油	1,403	1,428	1.8	232	229	-1.2
	石油製品	368	380	3.3	37	40	9.2
	小 計	1,771	1,808	2.1	269	270	0.2
	乾 貨						
ト ン ・ マ イ ル ベ ー ス	鉄 鉱 石	383	400	4.4	116	120	3.7
	石 炭	383	407	6.3	117	126	7.8
	穀 物	193	198	7.6	35	32	-7.5
	そ の 他	1,785	1,865	4.5	292	306	4.9
	小 計	2,735	2,870	4.9	560	585	4.5
合 計		4,506	4,678	3.8	828	854	3.1
ト ン ベ ー ス	石 油						
	原油	7,469	7,380	-1.2	1,290	1,287	-0.2
	石油製品	1,860	1,940	4.3	155	151	-2.6
	小 計	9,329	9,320	-0.1	1,445	1,438	-0.5
	乾 貨						
ト ン ・ マ イ ル ベ ー ス	鉄 鉱 石	2,165	2,280	5.3	712	717	0.7
	石 炭	2,014	2,090	3.8	532	572	7.5
	穀 物	992	1,120	12.9	258	268	3.9
	そ の 他	5,100	5,380	5.5	1,241	1,292	4.1
	小 計	10,271	10,870	5.8	2,743	2,849	3.9
合 計		19,600	20,190	3.0	4,188	4,287	2.4

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7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)

7年の我が国の海上貿易量(トンベース)は輸出入合計で、3.1%増(6年は4.1%増)の8億5,422万トンとなり、増加を続けた。

輸出は、2.1%増(6年は4.8%増)の9,738万トンと5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、乗用車が、それぞれ4.1%減、6.4%減、11.0%減となったが、電気製品、機械類は、それぞれ13.8%増、2.0%増となった。

輸入については、7年は3.2%増（6年は、4.0%増）の7億5,684万トンと3年連続で増加を続けた。輸入貨物を品目別でみると、石炭（7.7%増）、鉄鉱石（3.7%増）に加え、製造業の海外拠点への移動に伴う日系海外進出企業からの逆輸入の製品や半製品を含む機械機器（32.4%増）が急増したことが注目される。これらが増加したことにより、乾貨物計では5.7%増（6年は2.7%増）と増加を続けた。また、液体貨物計は、シェアの大きな原油が減少（1.2%減）に転じたことなどにより、0.1%増（6年は5.7%増）と伸び率は低下した〔2-1-22表〕。

2-1-22表 我が国の品目別海上貿易量

2-1-22表 我が国の品目別海上貿易量
(単位：千トン)

品目		年	6年 (A)	7年 (B)	対前年度伸び率 B/A (%)
輸 出 入 合 計			828,435	854,218	3.1
輸 出	合 計		95,347	97,383	2.1
	鉄 鋼		23,695	22,715	-4.1
	セメント		14,752	13,815	-6.4
	乗用車		4,108	3,656	-11.0
	機械類		11,605	11,841	2.0
	電気製品		1,932	2,199	13.8
	その他		39,255	43,157	10.0
輸 入	合 計		733,088	756,835	3.2
	乾貨物計		414,170	437,747	5.7
	鉄 鉱 石		116,090	120,435	3.7
	石 炭		117,133	126,179	7.7
	塩		7,458	8,063	10.6
	銅 鉱 材		3,457	3,825	31.7
	木 材		22,851	23,051	0.9
	パ ル プ		3,713	3,582	-3.5
	チ ッ プ		11,968	13,679	14.3
	小 麦		6,352	5,965	-6.1
	とうもろこし		15,930	16,584	4.1
	大 豆		4,731	4,813	1.7
	機 械 機 器		1,905	2,522	32.4
	そ の 他		102,582	109,049	6.3
	液体貨物計		318,918	319,089	0.1
	原 油		231,950	229,240	-1.2
	重 油		5,342	4,804	-10.1
	そ の 他		81,626	85,045	4.2

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

(輸出は減少、輸入、三国間は増加)

7年の我が国商船隊による海上輸送量は、全体で7億290万トンで5.0%の増加となった。このうち輸出は、3,840万トンで5.5%減、輸入は、5億2,960万トンで3.1%増となった。一方、三国間輸送は、17.0%増の1億3,460万トンとなった〔2-1-23表〕。

2-1-23表 我が国をめぐる国際海上貨物輸送量

2-1-23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	6年 (A)	7年 (B)	対前年伸び率 B/A(%)
我が国の国際海上貨物輸送量		828.4	854.2	3.1
輸出		95.3	97.3	2.1
輸入		733.1	756.8	3.2
我が国商船隊による輸送量		669.5	702.9	5.0
		(192.0)	(169.7)	(-11.6)
輸出		40.7	38.4	-5.5
		(3.6)	(2.9)	(-19.5)
輸入		513.5	529.6	3.1
		(170.4)	(152.7)	(-10.4)
三国間		115.3	134.6	-17.0
		(18.0)	(14.0)	(-22.1)
我が国商船隊による積取比率(%)				(B-A)
輸出		42.5	39.5	-0.3
		(3.8)	(3.0)	(-0.8)
輸入		70.0	70.0	-0.0
		(23.2)	(20.2)	(-3.0)

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7年の値は暫定値である。

また、我が国商船隊による積取比率は輸出入とも減少が続けている。

(エ) 国際航空による貨物輸送

(増加を続ける国際航空貨物)

7年度の国際航空貨物輸送量（継越貨物を除く。）は、輸出、輸入ともに6年度の大幅な伸びに比べ、伸び率は鈍化してはいるものの、依然として順調な伸びとなっており、輸出は、アジア地域との取扱いが増え続けたことなどにより、トンベースで対前年度比（以下同じ。）11.5%増の68万トン、輸入は日本の製造業の海外生産の拡大もあって製品、半製品の輸入が急増したことなどから、14.5%増の113万トンとなった。

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1.8%増、輸入は7.6%増であり、積取比率は6年度に比べ、輸出は0.7ポイント減の38.6%、輸入は0.3ポイント減の38.5%となった〔2-1-24表〕。

2-1-24表 我が国をめぐる国際航空貨物輸送量

2-1-24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	6年度（A）	7年度（B）	対前年度伸/率 B/A（%）
我が国の国際航空貨物輸送量	1,600.9	1,815.0	13.4
輸 出	613.6	684.4	11.5
輸 入	987.3	1,130.6	14.5
我が国航空企業による輸送量	808.9	857.9	6.1
輸 出	317.6	323.2	1.8
輸 入	461.1	496.2	7.6
三 国 間	30.2	38.5	27.5
我が国航空企業による積取比率（%）			（B - A）
輸 出	39.3	38.6	-0.7
輸 入	38.8	38.5	-0.3

注 (1)運輸省資料により作成

(2)新東京国際、東京国際、大阪国際及び関西国際、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16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

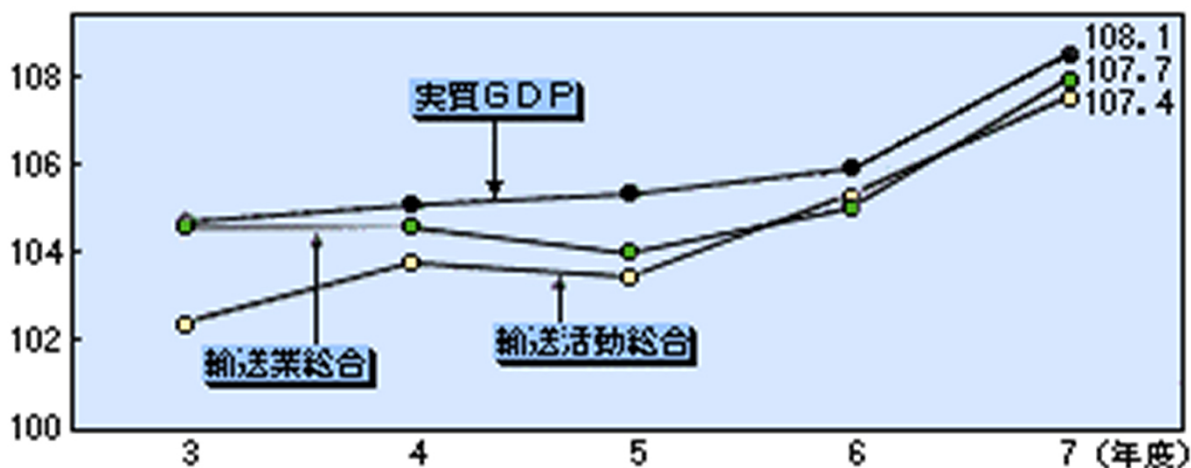
（輸送指数は輸送業総合、輸送活動総合とも順調に増加）

我が国経済が緩やかな回復局面にある中で、7年度の輸送業総合の輸送指数は、対前年度比（以下同じ。）
2.7%増（6年度は1.1%増）と、GDPを上回る伸び率を示した。

自家輸送を含む輸送活動総合の輸送指数は、好調なマイカー輸送に支えられ、2.2%増（6年度は1.7%増）と順調な伸びを維持している〔2-1-25図〕。

2-1-25図 輸送指数の動向

2-1-25図 輸送指数の動向



注 (1)経済企画庁「国民経済計算年報」、運輸省資料により作成
(2)それぞれの指標は、平成2年（暦年）を100とした指数である。

（自家用の寄与が大きい旅客、変動の激しい貨物）

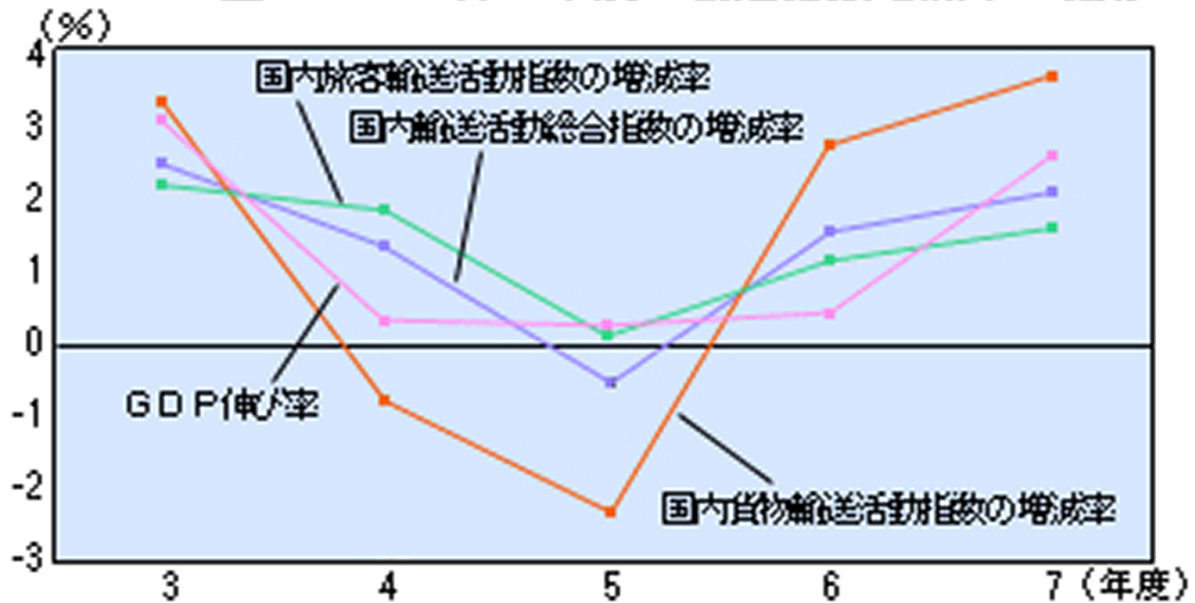
最近の5年間をみると、国内輸送活動総合の輸送指数の伸び率は、景気の谷にあった5年度に減少に転じたのを除けば、GDPの伸び率に概ね呼応した動きを見せている。

このうち、旅客輸送活動の輸送指数は、民間最終消費支出の安定した動きに沿って、ウェイトの大きい自家用輸送機関（マイカー、自家用バス等）がプラスに寄与を続けており、GDPの伸び率に概ね呼応した動きとなっている。なお、営業用輸送機関は、4年度以降、バス、タクシーなどの輸送量の減少により、マイナスの寄与が続いている。6年度は、震災による鉄道等の運休などが寄与をさらに押し下げたが、7年度はその反動でマイナス幅を小さくした。しかしながら、営業用輸送機関のウェイトが小さいことから、営業用輸送機関のこのような輸送量変動は、旅客輸送活動全体の輸送指数には大きく影響しなかった。

また、貨物輸送活動については、4～5年度には、建設関連貨物の輸送量が大幅に減少したことなどにより、自家用輸送機関（自家用トラック）がマイナスに大きく寄与したが、6年度以降には、猛暑、震災等による特別需要の増加などにより、営業用輸送機関がプラスに大きな寄与を続けている。このような輸送量の変動を受け、貨物輸送活動全体の輸送指数はGDPの増減幅を超えた激しい動きとなっている〔2-1-26図〕、〔2-1-27図〕。

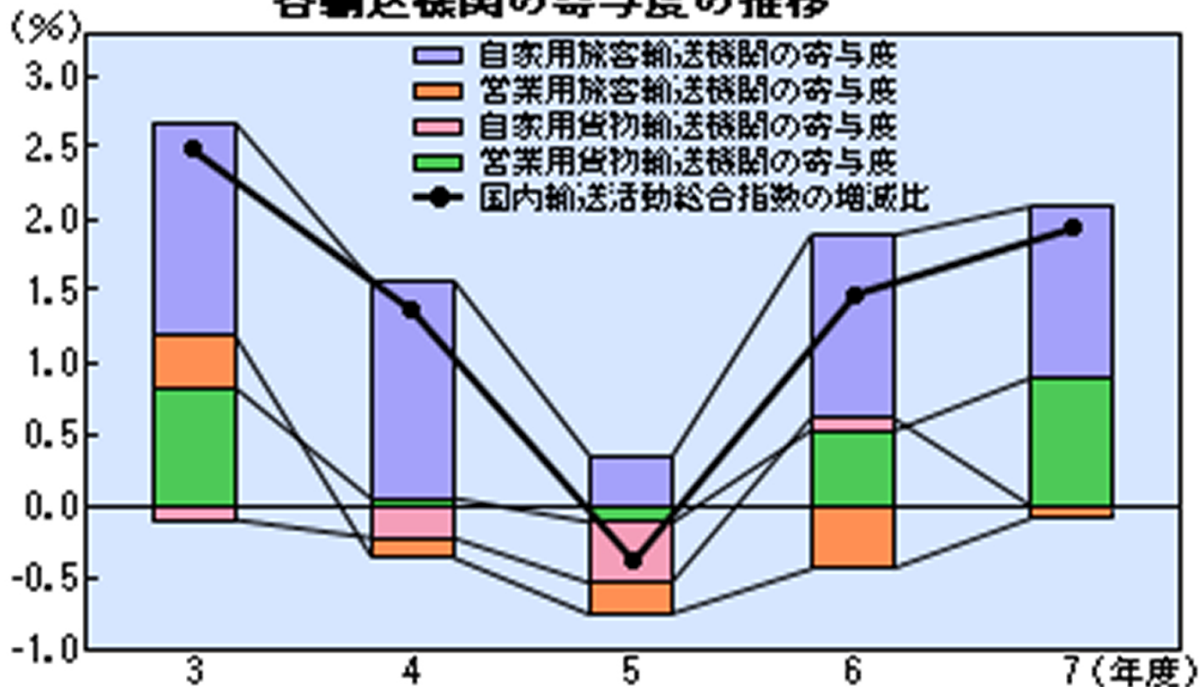
2-1-26図 GDP伸び率及び輸送指数増減率の推移

2-1-26図 GDP伸び率及び輸送指数増減率の推移



2-1-27図 国内輸送活動の輸送指数の増減率に対する各輸送機関の寄与度の推移

2-1-27図 国内輸送活動の輸送指数の増減率に対する各輸送機関の寄与度の推移



<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（ラスパイレズ法）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、国内総生産（GDP）や鉱工業生産指数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。

4 最近の輸送動向（8年4月～8月の実績）

（1）国内旅客輸送の動向

（JR、民鉄はともに減少）

JR（旅客会社）6社合計の8年4月～8月の輸送人員は、対前年度同期比（以下同じ。）0.2%減となった。このうち、定期旅客は1.0%減、定期外旅客は1.3%増となっている。

民鉄は、震災の影響が緩和されたものの、輸送人員は1.2%減となった。そのうち定期旅客は2.2%減、定期外旅客は0.4%増となっている。

（東京のバスは減少を続け、タクシーは微増）

東京のバスは4.5%減と減少が続き、タクシーは0.1%増と旅客需要は足踏みが続いている。

（航空は増加傾向が続く）

航空は、幹線4.4%増、ローカル線5.2%増となり、全体では4.9%増と好調な推移が続いている〔2-1-28表〕。

2-1-28表 輸送機関別国内旅客輸送量

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）		
	7 / 4～8（A）	8 / 4～8（B）	B / A × 100
鉄道	9,681	9,603	99.2
JR	3,832	3,824	99.8
定期	2,448	2,423	99.0
定期外	1,384	1,401	101.3
民鉄	5,849	5,779	98.8
定期	3,560	3,482	97.8
定期外	2,289	2,297	100.4
自動車	464	451	97.2
バス（営業用）	289	276	95.5
タクシー	175	175	100.1
航空	30	31	104.9
幹線	11	12	104.4
ローカル線	18	19	105.2

注 (1)運輸省「運輸経済月例報告」により作成

(2)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）はコンテナ化が進んだものの、減少を続ける）

鉄道による貨物輸送のうち、コンテナは、車扱の繊維・化学工業品のコンテナ化などにより、7.3%の増加、車扱は、セメント、石灰石の減送、石油ピギーバックの撤退の影響が続いており、9.5%の減少となったため、鉄道全体で2.8%減となった。

（特別積合せトラックは増加）

特別積合せトラックは、宅配便、家電製品、パソコン等の増加が継続しており、全体で3.5%増となっている。

（内航海運はほぼ横ばい）

貨物船は、セメントなどの増加により0.8%増、油送船は0.3%減となり、内航海運全体では0.3%増となっている。

（航空は増加）

航空は、生鮮貨物、航空宅配貨物などが依然として好調なこともあり、全体では4.3%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

	輸送トン数（単位：千トン）		
	7/4～8（A）	8/4～8（A）	B/A*100
JR コンテナ 車扱	20,261	19,693	97.2
	8,080	8,669	107.3
	12,181	11,024	90.5
特別積合せトラック	30,031	31,072	103.5
内航海運 貨物船 油送船	61,604	61,784	100.3
	32,757	33,014	100.8
	28,847	28,770	99.7
航空	302	315	104.3

注 (1)「運輸省経済月例報告」により作成

(2)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、9.7%増と大幅な伸びを示した。これは、近年、円高などによって喚起された海外旅行需要の増加の勢いが、依然として継続しているものと考えられる。

（外航海運貨物は全体的に伸び悩み）

我が国企業による外航海運貨物（8年4～6月の実績）は、輸出が26.1%減、輸入が0.2%減、三国間が18.8%減となっており、全体で6.0%減となっている。

（国際航空貨物は横ばい）

国際航空貨物は、大変好調であった7年度の反動で、輸出入計で0.1%減となっている〔2-1-30表〕。

2-1-30表 我が国企業による輸送機関別国際旅客・貨物輸送量

**2-1-30表 我が国企業による輸送機関別
国際旅客・貨物輸送量**

	輸送人員（単位：千人）		
	7 / 4～8（A）	8 / 4～8（A）	B / A*100
国際航空旅客	5,878	6,447	109.7
	輸送トン数（単位：千トン）		
	7 / 4～8（A）	8 / 4～8（A）	B / A*100
外航海運貨物	84,151	79,131	94.0
輸出	4,182	3,092	73.9
輸入	59,588	59,498	99.8
三国間	20,381	16,541	81.2
国際航空貨物	364	364	99.9

注 (1)運輸省「運輸経済月例報告」により作成
(2)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。
(3)外航海運貨物は、4月～6月の実績である。

5 施設設備の動向

(1) 7年度における公共投資の動向

(交通関係公共投資が増加)

平成7年度の交通関係公共投資は、総額17兆981億円、対前年度比（以下同じ。）5.9%増となっている〔2-1-31表〕。

2-1-31表 交通関係公共投資

2-1-31表 交通関係公共投資

	6年度(A)	7年度(B)	B/A (%)
合 計	161,434(100%)	170,981(100%)	105.9
鉄 道	6,145(3.8%)	7,356(4.3%)	119.7
日本鉄道建設公団(貸付線)	1,977	2,646	133.8
地下鉄	4,085	4,631	113.4
公営地下鉄	2,877	3,553	123.5
営団地下鉄	1,208	1,078	89.2
公営ニュータウン鉄道	83	79	95.2
港 湾	11,251(7.0%)	14,235(8.3%)	126.5
港湾整備事業	7,042	9,426	133.9
災害関連事業・地方単独事業	1,340	1,505	112.3
港湾機能施設整備事業等	2,054	2,125	103.5
海岸事業	815	1,179	144.7
空 港	4,150(2.6%)	4,915(2.9%)	118.4
空港整備	2,883	3,419	118.6
周辺環境対策	496	566	114.1
航空保安施設	771	929	120.5
道 路	139,888(8.67%)	144,475(84.5%)	103.3
うち、地方単独事業	56,400	60,300	106.9

- 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(貸付線分のみ)は、地方鉄道新線にかかわるものを含み、管理費(人件費、物件費等)を含まない。
- (5)港湾機能施設整備事業費等には、民活事業(第8次港湾整備5箇年計画ベース)を含む。
- (6)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。
- (7)空港には関西国際空港線の事業費を含まない。
- (8)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。
- (9)公営地下鉄、公営ニュータウン鉄道及び営団地下鉄の投資額は消費税を含まない。

個別部門についてみると次のとおりである。

(ア) 鉄道

鉄道全体では、7,356億円、19.7%増となった。

内訳を見ると、日本鉄道建設公団（貸付線）では、前年度に引き続き、北陸新幹線（高崎・長野間、糸魚川・魚津間、石動・金沢間）、東北新幹線（盛岡・八戸間）、九州新幹線（八代・西鹿児島間）等の整備新幹線や地方鉄道新線の工事が進捗したことにより、2,646億円、33.8%増となった。公営地下鉄では、京都市及び大阪市の工事が開業を控えピークに向かっていることから、3,553億円、23.5%増となった。営団地下鉄は、1,078億円、10.8%減となった。公団ニュータウン鉄道では、神戸市営西神延伸線の新線建設工事費の減少により、79億円、4.8%減となった。

(イ) 港湾

港湾全体では、1兆4,235億円、26.5%増となった。

内訳をみると、港湾整備事業では、名古屋港、神戸港等19港における国際海上コンテナターミナルの整備、北九州港、十勝港等19港における複合一貫輸送に対応したターミナルの整備、長崎港、那覇港等39港における港湾の再開発、東京港、広島港等39港と大阪湾における廃棄物海面処分場等の整備を重点課題として事業を推進しており、阪神・淡路大震災の復興対策事業の補正予算もあって、総額では9,426億円、33.9%増となった。海岸事業では、東京港、新潟港、津田港等252港で海岸保全施設等の整備、神戸港、博多港等113港で海岸環境の整備が進められ、1,179億円、44.7%増となった。

(ウ) 空港

空港全体では、4,915億円、対前年度比18.4%増となった。

第6次空港整備五箇年計画に従い、6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ている。内訳をみると、空港整備では、東京国際空港の沖合展開事業において平成8年度末の新C滑走路の供用に向け重点的な整備が実施されたこと等により、3,419億円、18.6%増となり、航空保安施設では、防災対策として代替施設の整備を行ったこと等から、929億円、20.5%増となった。

(2) 民間設備投資の動向

(ア) 民間設備投資の動向

7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、総額4兆4156億円、対前年度比3.9%増となった。業種別にみると、製造業では、食料品、化学、鉄鋼で減少となったものの、電気機械、輸送用機械など多くの業種で増加に転じたことから、製造業全体では7.6%増となった。また、非製造業では、不動産業、電気業で減少となったものの、運輸・通信業（6.3%増）を含む多くの業種で増加に転じたことから、非製造業全体では2.2%増となった。

(イ) 運輸関連民間設備投資の動向

（7年度の運輸関連民間設備投資実績は前年度実績よりやや減少）

「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2,771社調査）によると、7年度の運輸関連企業設備投資の実績額は、工事ベースで総額2兆6,034億円、前年度実績の（以下同じ。）6.8%減となった〔2-1-32表〕。

2-1-32表 運輸関連企業設備投資実績及び計画（工事ベース）

2-1-32表 運輸関連企業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	6年度実績	7年度実績	8年度計画	7/6	8/7
（運送業）	社				%	%
外航海運業	94	483	411	437	85.0	106.2
内航海運業	156	384	285	439	74.3	153.8
国内旅客船業	96	606	276	511	45.6	184.8
倉庫業	565	1,915	2,270	1,827	118.5	80.5
港湾運送業	202	326	414	239	126.9	57.7
鉄道業	153	13,448	13,628	15,158	101.3	111.2
バス業	185	958	381	855	86.8	102.9
ハイヤー・タクシー業	241	237	248	229	104.9	92.4
トラック運送業	303	1,920	1,784	2,108	92.9	118.2
鉄道利用運送業	76	34	41	56	122.7	135.8
航空利用運送業	45	49	102	159	207.3	156.6
航空運送業	34	2,238	2,514	2,487	112.3	98.9
小計	2,150	22,597	22,804	24,506	100.9	107.5
（製造業）						
造船業	78	366	324	325	88.5	100.2
船舶用工業	32	212	202	206	94.9	102.2
鉄道車両製造業	6	59	60	60	100.8	101.0
小計	116	638	585	591	91.7	101.0
（その他）						
港湾建設業	125	1,559	988	553	63.4	56.0
自動車道業	18	12	10	10	79.7	106.2
自動車ターミナル業	30	56	67	73	119.6	107.8
空港関連施設業	83	1,987	724	522	36.4	72.1
登録ホテル業	249	1,095	855	576	78.1	67.3
小計	505	4,710	2,644	1,734	56.1	65.6
合計	2,771	27,945	26,034	26,830	93.2	103.1

注 (1)運輸省「運輸関連企業設備投資動向調査」（平成8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、製造業については、5,000総トン以上の船舶建造または修繕・修理のできるドックを有する企業を含む。

(3)鉄道業には日本国有鉄道公団工事の譲渡線分を、空港関連施設業には関西国際空港線を含む。

部門別にみると、「運送業部門」全体では0.9%増で、航空利用運送業、港湾運送業及び鉄道利用運送業が大幅に増加する一方、国内旅客船業及び内航海運業が大幅に減少した。「製造業部門」全体では8.3%減であったが、鉄道車両製造業は前年並みであった。「その他の部門」全体では43.9%減で、自動車ターミナル業を除く全ての業種で大幅に減少した。この結果、全20業種中、11業種で投資額が減少した。

(鉄道業、航空運送業及び倉庫業は増加)

主な業種の設備投資動向をみると、鉄道業では、用地への投資の増加等から1.3%の増、航空運送業では、航空機への投資の増加等から12.3%の増、倉庫業では、冷蔵倉庫への投資の増加等から18.5%の増となった。

(公害防止設備及び環境のための投資が大幅に増加し、エネルギー対策のための投資が大幅に減少)

7年度設備投資実績(工事ベース)を投資目的別にみると〔2-1-33表〕、「公害防止設備及び環境のための投資」、が大幅に増加したものの、「エネルギー対策のための投資」及び「研究開発のための投資」は大幅に減少し、「能力増強のための投資上」「サービス改善のための投資」等は減少した。

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：投資額(億円)、前年度比(%)、構成比(%)

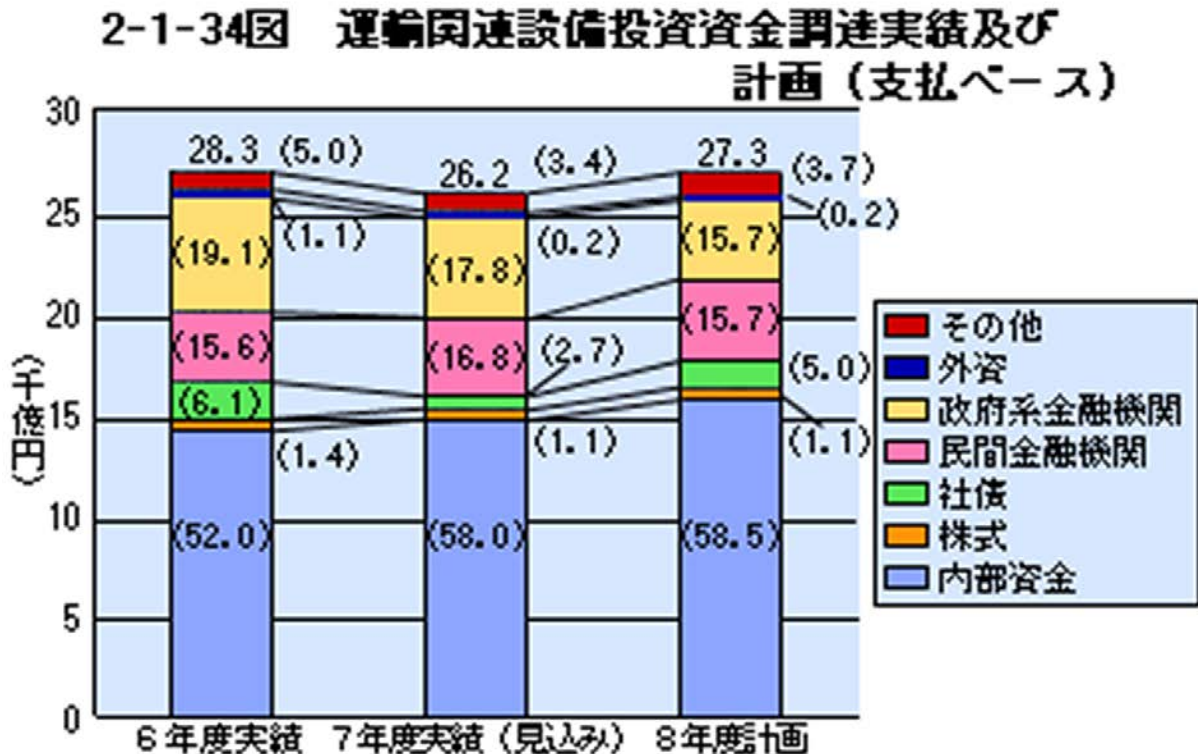
設備投資 目的別内訳 項 目		総 計	能 力 増 強	合理化 及び 省力化	現有設 備の 更新等	研 究 開 発	サービ ス改善	安 全	公害防 止設備 及び環 境防止	エネル ギー対 策	その他
運 送 業	7年度投資額	22,804	11,626	997	4,699	370	731	2,486	125	10	1,761
	前年度比	100.9	96.3	124.2	109.5	70.9	95.1	114.7	134.9	52.4	94.9
	7年度構成比	-	51.0	4.4	20.6	1.6	3.2	10.9	0.5	0.0	7.7
製 造 業	7年度投資額	585	101	174	129	37	10	5	15	7	108
	前年度比	91.7	109.2	88.8	93.3	142.6	35.2	102.6	77.4	138.7	84.7
	7年度構成比	-	17.2	29.8	22.1	6.3	1.8	0.8	2.6	1.1	18.4
そ の 他	7年度投資額	2,644	1,272	178	507	19	76	14	16	0	561
	前年度比	56.1	48.2	88.9	66.1	84.7	66.1	117.8	927.6	80.0	58.9
	7年度構成比	-	48.1	6.7	19.2	0.7	2.9	0.5	0.6	0.0	21.2
計	7年度投資額	26,034	12,999	1,349	5,335	426	817	2,505	156	17	2,430
	前年度比	93.2	87.8	112.5	102.6	74.7	89.5	114.7	137.2	69.9	82.8
	7年度構成比	-	49.9	5.2	20.5	1.6	3.1	9.6	0.6	0.1	9.3

注 運輸省「平成8年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成

(資金調達先のうち、政府系金融機関、社債のシェアが減少)

7年度設備投資に係る資金調達の実績(支払ベース)は、総額2兆6,219億円、7.3%減となり、そのうち、内部資金は1兆5,180億円、3.2%増、外部資金は1兆1,039億円、18.6%減となった〔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（支払ベース）



注 (1) () 内は構成比(%)を示す。

(2)運輸省「平成8年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成

資金調達総額における構成比をみると、社債が3.4ポイント減少、政府系金融機関が1.3ポイント減少、外資が0.9ポイント減少し、外部資金全体では5.9ポイント減少した。

（過去4年ぶりの増加）

8年度の設備投資計画（工事ベース）は〔2-1-32表〕、総額2兆6,830億円、3.1%増と、前年度の減少から増加に転じた。

主な業種の投資計画をみると、鉄道業は、用地等への投資が増加したことから11.2%増、トラック運送業は、車庫及び修理工場への投資等が増加したことから18.2%増となった。一方、航空運送業は、地上施設等への投資が減少したことから1.1%減となった〔2-1-35表〕。

2-1-35表 主要な業種別平成8年度設備投資計画（工事ベース）

2-1-35表 主要な業種別平成8年度設備投資計画
(工事ベース)

業 種	投資額(億円)／ (前年度比(%))	8 年 度 の 動 向
鉄 道 業	15,158 (111.2)	車両への投資が減少するものの、 用地への投資は大幅に増加
航 空 運 送 業	2,487 (98.9)	航空機用部品への投資が大幅に増 加するものの、地上施設への投資 は減少
トラック運送業	2,108 (118.2)	車庫及び修理工場、ターミナル施 設への投資が大幅増加
倉 庫 業	1,827 (80.5)	冷蔵倉庫への投資が増加するもの の、用地取得への投資は減少
バ ス 業	855 (102.9)	ターミナル施設への投資が減少す るものの、車庫及び修理工場への 投資は増加
登録ホテル業	576 (67.3)	新築及び増改築への投資が大幅に 減少
港 湾 建 設 業	553 (56.0)	機械装置への投資が大幅減少
空港関連施設業	522 (72.1)	空港施設への投資が大幅に増加す るものの、ターミナル施設への投 資は大幅に減少
国内旅客船業	511 (184.8)	水中翼船等への投資が大幅に減少 するものの、カーフェリーへの投 資は大幅に増加
内 航 海 運 業	439 (153.8)	土・砂利船等への投資が大幅に減 少するものの、自動車専用船への 投資は大幅に増加
外 航 海 運 業	437 (106.2)	油送船への投資が大幅に減少する ものの、液化ガス船への投資は大 幅に増加
造 船 業	325 (100.2)	運搬設備への投資が大幅に減少す るものの、造船設備への投資は大 幅に増加

注 運輸省「平成8年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成

第2節 規制緩和等への取り組み

1 運輸省における規制緩和の推進

我が国経済社会は、構造的に変化してきており、国民のニーズも時代とともに変化してきている。運輸省としては、この動きを敏感に把握して、自らの行政や規制を不断かつ積極的に見直していくことが重要であると考えている。

運輸省は、社会経済情勢の変化に応じるとともに、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した運輸行政を展開するため、運輸省の所管行政に係る規制の見直しを積極的に進めており、平成5年4月以降、事務次官を本部長とする「許認可事務等改革推進本部」体制の下で、「3年以内を目途に、許認可等件数を2割削減」するとの基本方針に従い、自主的に許認可等件数の削減を進めてきたが、これについては、8年3月に達成できた。

他方、許認可等件数の削減のみならず、内容的にも国民生活に密着した規制緩和について、規制緩和推進計画に盛り込み、積極的に推進しているところである。

2 規制緩和推進計画

規制緩和推進計画は、我が国経済社会の抜本的な構造改革を図り、国際的に開かれ、自己責任原則と市場原理に立つ自由な経済社会としていくことを基本として、規制緩和などを計画的に推進するため、7年3月31日に、7年度から11年度までの5か年を計画期間として閣議決定された。

当初5か年であった計画期間は、7年4月の緊急円高・経済対策において前倒しされ、計画期間は7年度から9年度までの3か年となっている。また、本計画は、内外からの意見・要望、行政改革委員会の意見などを踏まえ、毎年末までに見直し、毎年度末までに改定することとなっており、今回初めての改定として、8年3月29日に「規制緩和推進計画の改定について」が閣議決定された。

3 規制緩和推進計画の実施状況

運輸省においては、当初計画の策定に当たり、

- ①物流コストの削減等に資する諸規制の見直し
- ②旅客輸送サービスの向上等に資する諸規制の見直し
- ③国際輸送の競争力の確保に資する諸規制の見直し
- ④国際基準への調和等に資する諸規制の見直し

の4つの視点に立って、内外の意見・要望を踏まえ、政府全体で1,091の規制緩和事項のうち、219の規制緩和事項を盛り込んだ。

このうち、平成7年度中に、その71%に当たる155事項を措置したが、その主な内容としては、国内航空に引き続き、鉄道、路線バス、国内旅客船について、その営業政策的割引運賃・料金の認可制を届出制にする、国内航空運賃に幅運賃を導入する、自動車の検査・点検・整備制度を見直すとともに、簡素化を図るなどを実施している。

これまでに実施した主な規制緩和措置及びその効果を挙げると次のとおりである。

（１）自動車検査及び点検整備に関する規制緩和

７年７月に、道路運送車両法の一部を改正する法律を施行し、自動車ユーザーの自己管理責任の明確化を行うとともに、（ア）自家用乗用車の６か月点検の義務付廃止、（イ）１２か月点検及び２４か月点検の項目半減、（ウ）国の検査における前検査、後整備の受入れ、（エ）車齢１１年超えの自家用乗用車等の車検期間の延長等を行った。

本事項の施行状況を見ると、いわゆるユーザー車検の件数は、７年７月～８年６月で１２１万件となっており、対前年同期比６２％の増加となっている。このうち、定期点検整備を実施せずに検査を受けるいわゆる「前検査」の受検割合は８．６％となっている。

また、大衆車クラス（１，４００ｃｃ～１，８００ｃｃ）の点検整備料金について、制度改正後１か月時点の、全国の整備工場における標準的な点検整備料金のサンプル調査の結果を見ると、改正前に比較して、定期点検（１２か月点検）においては、平均で約３３％、車検整備（２４か月点検）においては平均で約１３％減少しており、ユーザーの費用負担が軽減されている。

さらに、制度改正後１年後の全国の整備工場の標準的に設定されている点検サービスの内容のサンプル調査の結果を見ると、約６０％の事業者において、自動車の車齢や走行距離に応じた点検整備メニューを設定し、このうち約４０％の事業者において、ユーザーが希望に応じ付加することができる整備のメニューを設定しているほか、約４％の事業者においてユーザーが車検時の点検整備に立ち会い、点検整備内容をきめ細かく選択できるサービスが提供されるなど、点検整備の多様化が進んでいる。

（２）国内航空に関する規制緩和

運賃の多様化と航空事業者による経営効率化の観点から、７年１２月に、航空事業者が路線ごとに標準的な原価を最高額とする一定の幅で包括的に認可を受け、その幅の中で自主的に運賃設定することを認める幅運賃制を導入した。

これにより、従来の割引運賃の規制緩和と相まって、事前購入割引の割引率の拡大、一部の路線における普通運賃の低減、回数券の多様化等による利用者利便の増進が図られている。

（３）バス事業、タクシー事業に関する規制緩和

７年４月に路線バスについて営業政策としての割引について認可制を届出制へと緩和し、割引運賃を実施する事業者数の延べ数は７年度末現在で３２８事業者（５年前の４倍強）と増加しており、運賃の多様化が図られている。

タクシーの運賃・料金については、５年１０月以降、同一地域同一運賃によらない個別審査方法を導入することにより多様化・弾力化を促進してきており、全国８３の運賃ブロックのうち、８年８月現在３２の運賃ブロックにおいて多重運賃が実現しているほか、割引運賃等についてもノーマイカーデー割引、運賃前払割引等の出現による多様化が実現している。

また、バス・タクシーの事業用自動車について、リースによる車両保有は、従来、事業開始後３年を経過した者に限りファイナンス・リースによる保有のみを認めてきたところであるが、自動車リースの発展、普及状況等に鑑み、８年３月から、これらの制限を撤廃し、新規参入事業者についてもリースによる車両保有を認めることとした。これにより、事業者の負担が軽減され、事業の一層の活性化が期待される。

（４）トラック事業に関する規制緩和

８年３月から、新規参入者の事業用自動車の保有についてメンテナンス・リースも含むリースによる保有を認めることとした。

トラック事業については、２年１２月の物流二法の施行以来、３年度から６年度にかけて合計約７，０００件に及ぶ新規参入があるなど新旧の事業者の入れ替えが頻繁に行われており、事業の活性化が進んできているところであるが、上述の措置により更なる参入者数の増加が見込まれるなど、事業のより一層の活性化が期待される。

（５）鉄道事業に関する規制緩和

営業政策としての割引は既に昭和６２年に届出制とされているが、更に、７年４月より旅客鉄道についてはグリーン料金、寝台料金、一部の特急料金、２割以内の回数乗車券等について、認可制から届出制へと緩和した。

本措置を受け、個室料金の値下げや、時差回数券やプリペイドカードの設定等が新たになされており、運賃・料金設定のより一層の多様化・弾力化が進んでいる。

（６）旅客船事業に関する規制緩和

７年７月より、不定期遊覧船について、事業の許可基準から需給要件を除外した。本措置により、６年７月～７年３月に６件であった新規参入が、措置後の７年７月～本年３月には１６件に増加してきている。

また、７年４月より、旅客船、貨物フェリーについて営業政策としての割引や特別室利用料金等一部の運賃・料金の設定及び変更について認可制から届出制へと緩和したことにより、６年４月～１２月に４９件であった申請件数が、措置後の７年４月～１２月では１４７件へと増加し、運賃・料金のより一層の多様化が進んできている。

４ 規制緩和推進計画の改定

今回の改定に当たり、運輸省においては、当初計画の策定以降把握した内外からの意見・要望、７年１２月に総理に提出された行政改革会の意見等を踏まえつつ改定作業を進めてきたが、計画の改定作業の透明性の確保のため、８年１月２５日には、「運輸省の規制緩和推進計画の見直し検討状況について」を公表した。

そして、それらの意見・要望についてはできる限り多くの事項を改定計画に盛り込むよう十分に検討を行い、８年３月２９日には、新規に６８の規制緩和事項を追加するとともに、既に計画に盛り込んだ事項についても、措置内容の具体化、実施時期の前倒し等を行った。

改定計画の主な内容は後述のとおりであるが、運輸産業における健全な競争を促進することを目的とした、事業参入の容易化、運賃・料金設定の弾力化等に資する施策等となっている。

（１）事業参入の容易化

（ア）トラック事業

（a）最低車両台数基準の引下げ

8年4月1日に、地方運輸局における最低車両台数規制について、将来的に全国一律5台となるよう引下げていく観点から、最低車両台数基準の地方運輸局間格差を是正し、全国の市町村の44%について、10台の市町村は7台あるいは5台へ、7台の市町村は5台へと、最低車両台数基準の引下げを行った。

今後は、運行管理の実態等を把握し、適正に行えることを確認した上で、更に、5台に向けて段階的にその基準を引下げることとしている。

（b）営業区域の拡大

営業区域については、従来11の拡大営業区域を設定していたが、8年4月1日に、阪神圏区域に京都府を追加し京阪神圏区域とし、山陽圏区域に山口県を追加し南中国圏区域とした。

今後は、運行管理の実態等を把握し、適正に行えることを確認した上で、将来的に営業区域をブロック単位に拡大することとしている。

（イ）タクシー事業

（a）需給調整の透明化、運用の弾力化

需給動向の算定方法、算定結果等を明らかにし、需給調整の透明化を図る。また、需給動向の算定結果の上で、供給過剰である場合であっても、それがあらかじめ示された一定の範囲内であれば、地域の実情に応じて、免許等の処分を行いうるよう運用の弾力化を一層進める。

（b）最低保有車両数基準の引き下げ

現行では、事業区域により、最高60両から最低1両まで設定されているが、8年度中に、地域の特性を踏まえた上で、東京等大都市地域を中心として、全体的に緩和の方向で抜本的な見直しを行うこととしている。

（ウ）車検における指定整備事業

指定整備事業（いわゆる民間車検場）においては、点検・整備・検査を同一工場で行わなければならないとの制約を見直し、8年度中に、自ら検査施設を持たず、他の事業者と共同して検査施設を有することとなる場合でも、指定工場の資格を得られるよう措置する。

（エ）内航海運業

モーダルシフトの担い手となるコンテナ船、ロールオン・ロールオフ船を10年度末までに船腹調整事業の対象外とし、その他の船舶については、荷主の理解と協力を得ながら、5年間を目途に所要の環境整備に努め、その達成状況を踏まえて同事業への依存の解消時期の具体化を図ることにより、同事業の計画的解消を図ることとしている。

（オ）航空運送事業

国内航空路線のダブル・トリプルトラック化基準については、4年10月に、

- ① ダブルトラック化の基準は当初年間需要 70 万人以上となっていたのを、年間需要 40 万人以上に、
- ② トリプルトラック化の基準は当初年間需要 100 万人以上となっていたのを、年間需要 70 万人以上に緩和したところであるが、8 年 4 月 1 日に、この基準を更に従来の半分に緩和し、
- ① ダブルトラック化については年間需要 20 万人以上（B 7 3 7 で 3 往復／日）、
トリプルトラック化については年間需要 35 万人以上（B 7 3 7 で 5 往復／日）とした。

これらの措置を受け、8 年 10 月 1 日現在、トリプル化されているもの 22 路線、ダブル化されているもの 29 路線となっており、総輸送人員の約 77 % をカバーしている。

(2) 運賃・料金設定の弾力化

(ア) タクシー事業

運賃・料金については、タクシー事業の特性に応じ、一層の経営効率化インセンティブ付与、サービス向上、利用者の利益保護等の観点から、設定方式の在り方等について検討を行うこととなっており、検討結果に基づき新たな運賃・料金の設定方式を実施することとしている。

(イ) トラック事業

運賃・料金について、本年度中に、運賃の届出の際に求めている原価計算書の添付を不要とする範囲を拡大する。具体的には一定範囲の値下げについても、届出に際し、原価計算書の添付を不要とする。

(ウ) 自動車ターミナル事業

8 年 5 月、自動車ターミナル法の一部を改正する法律が成立し、一般自動車ターミナルの使用料金について認可制を届出制とした。

(エ) 内航海運業

内航海運の運賃協定については、デイリーサービスの確保の観点から実施されている沖縄及び先島運賃同盟を除き、それぞれの性格等を踏まえ、8 年度から 10 年度末までに廃止する。この場合、内航タンカー運賃協定及び内航ケミカルタンカー運賃協定については、併せて荷主の優越的地位の濫用の防止のための新たな措置を講じていく。

(オ) 旅客鉄道事業

旅客鉄道運賃の設定方式のあり方については、7 年 1 月に設置された旅客運賃問題研究会での検討を経て、8 年 2 月の「旅客鉄道運賃ワーキンググループ」の報告書において改善の方向が示された。これを受けて、8 年 3 月に閣議決定された「規制緩和推進計画の改定について」においては、旅客鉄道事業に係る運賃・料金規制について、「旅客鉄道運賃ワーキンググループの結論に基づき対処」することとされた。

報告書の内容としては、現行の総括原価方式が適当であるが、その運用について、①総括原価方式の下での上限価格制の導入、②ヤードスティック方式の強化、③原価計算方式の改善（複数平年度化など）、④諸手続の簡素化等、⑤情報公開の促進といった改善措置が必要とされた。

運輸省としては、8年11月に、上記改善措置を盛り込んだ新運賃制度をとりまとめ、9年1月より実施に移すこととしている。

（３）ニューサービスの導入の促進

8年度中に、指定整備事業において点検の際に法定点検と併せて検査と同様なチェックを実施することにより、整備の前にユーザーが検査可否の情報を得られるサービスの導入・普及を促進する。これにより、ユーザーが点検及び検査可否の情報の内容に応じて、ユーザー自身の責任において自主的に整備内容を選択できることとなるため、車検時におけるユーザーの負担の軽減が図られる。

（４）個別法による独占禁止法適用除外制度の見直し

7年3月に閣議決定された規制緩和推進計画において、「個別法による独占禁止法の適用除外カルテル等制度については、平成10年度末までに原則廃止する観点から見直しを行い、平成7年度末までに具体的結論を得る。」とされたため、8年3月の規制緩和推進計画の改定において見直しの結論が盛り込まれた。

この結果、運輸省関係の個別法による独占禁止法適用除外制度（7年度末で8法律10制度）のうち、10年度末までに倉庫業法の集荷協定の独占禁止法適用除外制度等5法律5制度が廃止、道路運送法の運輸協定の独占禁止法適用除外制度等3法律3制度が縮小されることとなった。

5 今後の取り組み

運輸省は、計画改定後も、引き続き計画に盛り込んだ事項を着実に実施していくとともに、改定計画の基本方針等を踏まえ、経済的規制、社会的規制等について、その在り方を見直しを進めることとしている。

第3節 人にやさしい運輸をめざ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への要請に対応した公共交通機関の整備、通勤混雑・道路混雑の緩和、製造物責任制度の導入に伴う被害者救済制度の充実など、利用者・国民の利便性、快適性等に祝点をおいた人にやさしい運輸の実現が求められているが、運輸省はこれに対応するため以下の施策を進めている。

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講じていく必要がある。

(1) 財政的支援の実施

日本開発銀行等の融資対象工事には、鉄道駅、旅客船・空港ターミナルにおけるエレベーター、エスカレーター等の高齢者・障害者等のための施設整備が含まれているが、平成7年度には鉄道駅における高齢者・障害者等のための施設整備を特に対象とした日本開発銀行による超低利融資を行った。

平成6年9月に設立された(財)交通アメニティ推進機構は、民間等からの出捐を原資として、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等の導入について事業費の10%、バス・旅客船・空港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について事業費の5%補助を行うほか、一般利用者等への啓発広報、情報提供及び高齢者や障害者の利用に配慮した交通施設の整備のあり方や技術に関する調査研究を行っている。7年度については、視覚障害者の案内・誘導に関する調査研究等を行った。なお、特に整備の急がれている鉄道事業者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、「交通施設利用円滑化対策費補助金」として国からも、(財)交通アメニティ推進機構を通じて事業費の10%の補助を行うこととし、併せて20%の助成を行うこととしている。さらに、7年度から同財団は、鉄道駅等のターミナルについて移動円滑化対策を総合的に講じた「アメニティターミナル」整備事業を推進している。また、建設省と連携して、駅内外の歩行環境快適化のための事業推進の円滑化を図るため、「駅内外歩行者快適化作戦」の第1回推進協議会を8年8月に開催し、札幌駅、勝田台駅、豊橋駅、大曽根駅、小倉駅の5地区をモデル地区に指定し、駅内のエレベーター・エスカレーターの設置や、バスの総合案内システムの設置等に対する支援を行っている。

(2) 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、「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者のための施設整備ガイドライン」(6年3月改定)等の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、円滑な移動を図るために必要な情報提供装置の導入、リフト付バスの導入等の対策を進めるよう交通事業者に対する指導を行っている。

(3) 高齢者疑似体験の実施

運輸サービスに携わる職員の意識を高め、高齢者・障害者等の具体的ニーズを把握するために、8年3月に霞ヶ関駅において、視覚、聴覚、運動能力を制限する特殊な器具を装着し、駅の施設を実際に利用してみる「高齢

者疑似体験」を実施した〔2-1-36図〕。

2-1-36図 高齢者疑似体験

2-1-36図 高齢者疑似体験



（４）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、これらの利用者が出発地から目的地まで円滑に移動できるような交通体系を構築するため、平成５年度から７年度にかけて横浜市、金沢市をモデル地区として高齢者・障害者等のためのモデル交通計画調査を実施した。今後は、これを全国的な高齢者・障害者等のための連続性のある交通体系の具体的なモデルケースとしていくこととしている。

（５）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 大都市における交通混雑の緩和

「より速く、より快適に」という利用者のニーズに対応し、通勤・通学時の混雑緩和、慢性的な道路交通渋滞の緩和を図る必要がある。また、特に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大していることが、通勤・通学者の肉体的・精神的負担を増幅し、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。

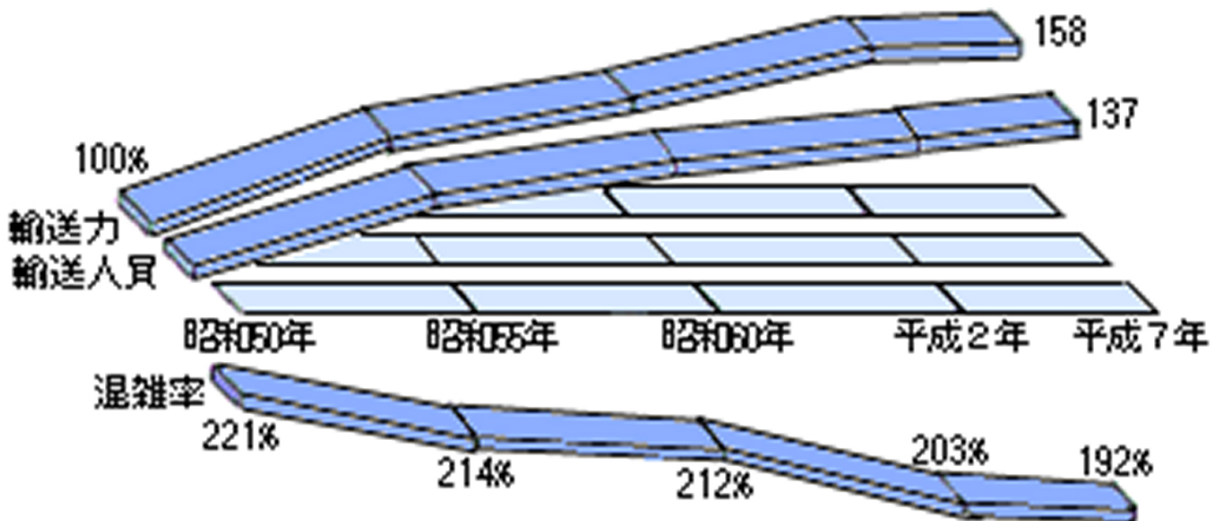
このため、都市鉄道等の整備・充実による輸送力増強といった施設整備の積極的な推進とともに、オフピーク通勤の促進や交通渋滞対策としての「交通需要マネジメント」の推進といったソフト面でのより一層の工夫が必要である。

（１）通勤・通学混雑の緩和

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た結果、混雑緩和傾向にあるものの、東京圏における主要区間のラッシュ時の混雑率の平均は、依然として２００％近くであり、２５０％を越える区間も存在している〔２－１－３７図〕。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、１８０％程度まで緩和することをめざしている。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推進とを「車の両輪」として位置付け、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)運輸省資料により作成
 (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

(ア) 都市鉄道の整備

都市鉄道においては、輸送力の増強を図る観点から、引き続き、地下鉄等の新線建設、複々線化、列車の長大編成化、運行本数の増加等の施策を推進することとしている。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。

(イ) オフピーク通勤の推進

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ものと考えられる。

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、有識者、鉄道事業者、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、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、8年11月を「快適通勤推進月間」として昨年度に引き続き重点的にキャンペーン活動を展開したところである〔2-1-38図〕。

2-1-38図 オフピーク通勤を呼びかけるポスター

2-1-30図 オフピーク通勤も 呼びかけるポスター



（２）道路混雑の緩和

道路交通の円滑化を図るため、６年９月より、警察庁、建設省、運輸省の３省庁合同で「渋滞対策協議会」を設置し、これら関係省庁との連携のもとで、従来のハード面の対策に加え、パークアンドライドや相乗り・時差出勤などを利用者サイドに働きかける「交通需要マネジメント」等のソフト面の施策を推進している。

特に、「交通需要マネジメント」施策については、その具体化への取り組みを支援する「総合渋滞対策支援モデル事業」を６年度に創設し、この事業のモデル都市として、６年度には全国１０都市（札幌市、秋田市、宇都宮市、金沢市、豊田市、高山市、奈良市、広島市、徳島市、北九州市）を指定し、７年度には２都市（長岡市、長崎市）を追加指定した。

さらに、７年度からの施策として「都市交通円滑化プロジェクト（公共交通機関利用促進調査）」に着手した。これは、多くの都市において、道路混雑等によって都市機能の維持及び都市住民の快通な日常生活が阻害されており、自家用車の交通需要を鉄道・バス・地下鉄等に誘導する必要性が生じていることから、公共交通機関を利用する上での阻害要因を把握し、改善策を講ずることにより、公共交通機関を利用者のニーズにより適合させようとするものであり、７年度は長岡市、金沢市及び長崎市の３都市を、８年度は札幌市、浜松市、大分市を対象都市としている。

第4節 阪神・淡路地域の復興

1 復興への取り組みの基本的考え方

平成7年1月17日、淡路島北部を震源とするマグニチュード7.2の直下型大地震が発生し、阪神・淡路地域は壊滅的な打撃を被った。

阪神・淡路地域は、関西圏はもとより我が国の政治、経済、文化の中心の一つとして、その発展に大きく寄与してきた地域であり、東西交通の大動脈の要衝として重要な地域である。

特に神戸は、国際貿易を支える我が国屈指の港湾都市であるとともに、有数の国際観光都市でもあることから、この地域の1日も早い復興、発展は我が国の将来にとっても極めて重要な課題である。

政府は、震災の被害を受けた阪神・淡路地域の早期の復旧・復興を図るため、7年2月に内閣総理大臣を本部長とする阪神・淡路復興対策本部を設置し、7年4月に「阪神・淡路地域の復旧・復興に向けての考え方と当面講ずべき施策」が、7年7月には「阪神・淡路地域の復興に向けての取組方針」が決定され、阪神・淡路地域の復旧・復興を着実に進めることとされた。

運輸省としても、これらの決定に沿って、鉄道・港湾及び観光の復旧・復興に全力を注ぐこととし、鉄道・港湾施設の整備、耐震性の強化等の復興特別事業を中心として、7年度、8年度予算において様々な復旧・復興の支援措置を講じた。その結果、鉄道は、7年8月に全線復旧し、港湾は8年度中に概ね復旧する見通しとなっている。

また、モーターボート競走関係者が特別競走の実施により、7年度の51億円に引き続き、8年度も20億円を目標とする「震災復興支援資金」を確保し、神戸港地区や被災地域の交通網の確保、被災住民の生活向上や地域経済の復興に役立つ事業等に活用することとなっている。

なお、神戸港を含め、我が国の港湾の国際競争力のさらなる強化を図る観点から、関係省庁と協力して、入港手続きの簡素化、情報化に取り組んでいる。

2 鉄道・港湾の復興

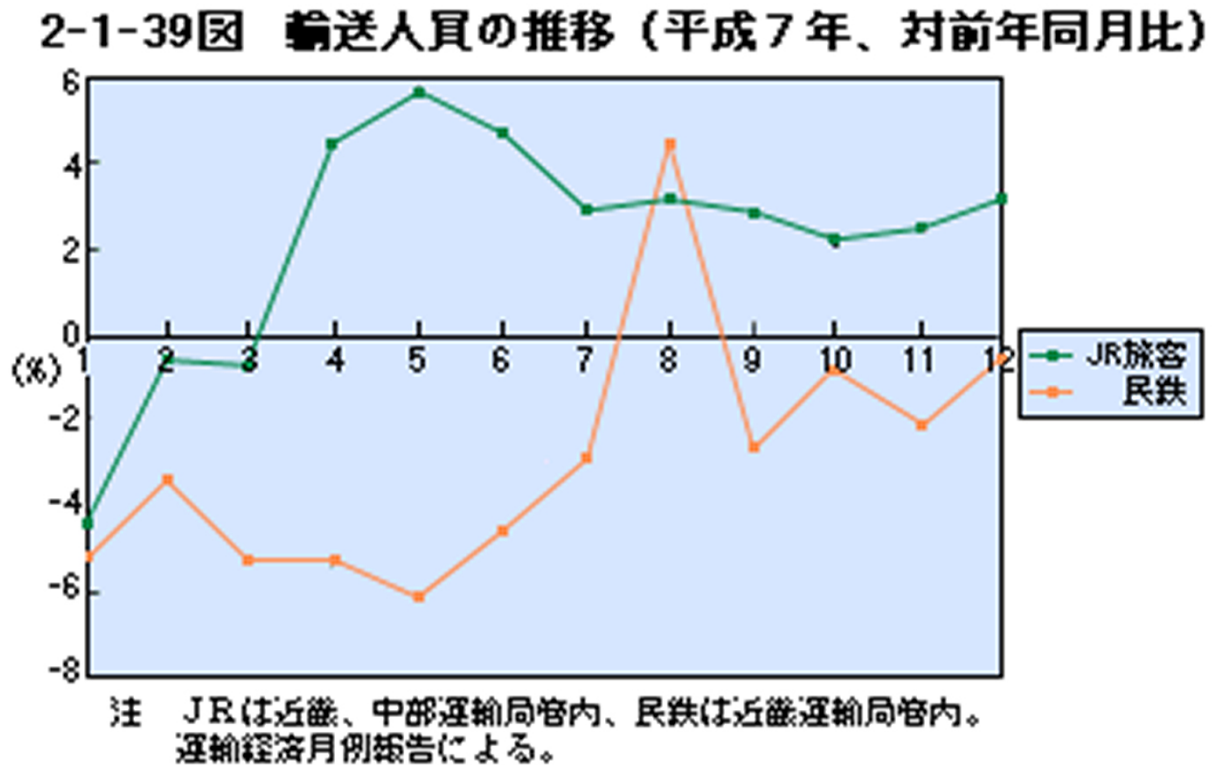
(1) 鉄道の復興

(ア) 鉄道の復旧

鉄道施設については、阪神・淡路大震災により高架橋の落下や地下駅の崩壊など甚大な被害を受けたが、運輸省が設置した「鉄道施設耐震構造検討委員会」による原因究明と復旧方策の検討結果を踏まえ、各鉄道事業者が全力を挙げて復旧工事を行った結果、震災から約7ヶ月後の7年8月23日には全線で運転が再開された。

(イ) 復旧に伴う輸送人員の回復

JRについては、東海道本線及び山陽新幹線が全区間開通した7年4月以降には対前年同月比でプラスに転じており、震災の影響も見られなくなっている。阪急電鉄、阪神電鉄等については、路線の不通による輸送人員の大幅な減少があり、両電鉄が全線開通した7年6月以降においても、沿線人口の減少に加えJR線へのシフト等のため輸送人員は十分に回復せず、震災の後遺症が長引いている〔2-1-39図〕。



(ウ) 緊急耐震補強

鉄道施設耐震構造検討委員会は、鉄道施設の耐震性の向上について、7年7月26日、新たな耐震設計手法が確立されるまでの当面の措置として、「既存の鉄道構造物に係る耐震」及び「鉄道新設構造物の耐震設計に係る当面の措置について」をとりまとめた。これを踏まえて運輸省では、同年8月24日に既存の鉄道構造物の緊急耐震補強計画をとりまとめた。

同計画は、大規模な地震に対しても構造物が崩壊しないことを基本的目標とし、新幹線及び輸送量の多い在来線の線区を対象に、既存の高架橋、開削トンネル等について、新幹線については概ね3年、その他の鉄道については概ね5年を目途に緊急耐震補強を実施しようとするものである。この計画に基づき、各鉄道事業者は耐震補強工事を実施しているところである。

なお、耐震補強工事により取得した鉄道施設については、8年度税制改正において固定資産税の特例措置が講じられた。また、地下鉄等に対して耐震補強工事に要する費用の一部に対する補助を行っているほか、JR、大手民鉄に対しては日本開発銀行による低利融資が行われている。

(2) 港湾の復旧・復興

(ア) 神戸港復興のための基本的考え方

運輸省では、港湾管理者である神戸市等と協議の上、7年2月10日、①港湾機能の早期回復、②施設の耐震性の強化、③市街地復興との連携、④国際拠点港湾としての復興を内容とする「兵庫県南部地震により被災した

神戸港の復興の基本的考え方」をとりまとめた。

これを踏まえ、神戸市では、7年4月28日、神戸市全体の復興及び活性化に資することを目的として、「短期復興計画」と「中長期復興計画」から構成される「神戸港復興計画」をとりまとめた。

また、この復興計画に対応するため、7年8月3日、「神戸港港湾計画」の一部変更が港湾審議会で承認された。

神戸市ではこの港湾計画に基づき、瓦礫の受入等にも資する土地造成、再開発による物流機能の強化のほか、耐震強化岸壁、国際海上コンテナターミナル、快適な環境を創造する緑地の整備等を行っている。

(イ) 復旧・復興に対する支援措置等

神戸港は我が国の経済活動に大きな役割を果たしており、また神戸港の復旧・復興が被災地域の復興にとって不可欠であることから、神戸港の復旧・復興に対し、これまで、国として以下のような支援措置を講じてきている。

(財) 神戸港埠頭公社が保有するコンテナ、フェリーバースの災害復旧に対する国庫補助等の支援制度及び港湾緑地の復旧に対する予算制度を創設した。また、神戸市保有の荷役機械の復旧費の一部を補助した。さらに、港湾機能の早期回復を図るため、6年度第二次、7年度第一次及び第二次補正予算において、岸壁、防波堤、荷役機械、港湾緑地等の災害復旧を行うとともに、大水深かつ高規格なコンテナターミナルの整備による国際競争力の強化、耐震強化岸壁及び防災拠点の整備による防災性の向上を図っている。また、日本開発銀行からの民間の港湾施設等の復旧に対する低利融資制度や民有海岸保全施設の復旧に対する超低利融資制度が創設された。

8年度においても、国際海上コンテナターミナルの耐震強化に対する国の負担率の拡充等、神戸港の復興に対する支援措置を講じている。

また、震災による瓦礫等の処理のため、港湾においては積み出し場所や受入場所を確保し、神戸港において8年6月末までに約980万トン、さらに、大阪湾広域臨海環境整備センターの海面処分場において約540万トン、その他津名港等において約80万トン、全体で約1,600万トンを受け入れており、8年度中に受入れを完了することとしている。

さらに、被災地域の復興に資する基盤的施設の整備を促進するため、民活法による支援措置の拡充を講じた。

(ウ) 神戸港の復旧・復興状況

阪神・淡路大震災により壊滅的な被害を受けた神戸港では、関係者の努力により精力的に復旧を行っている〔2-1-40表〕。

2-1-40表 神戸港の復旧状況

2-1-40表 神戸港の復旧状況

(平成8年10月21日現在)

	復旧後	復旧完了	暫定利用可能	利用可能
公共岸壁	170バース	90バース	6バース	96バース
コンテナ岸壁	21バース	8バース	－	8バース
フェリー岸壁	7バース	7バース	－	7バース
一般岸壁	142バース	75バース	6バース	81バース

また、第一線防波堤、新交通システム（ポートアイランド線、六甲アイランド線）については全て復旧が完了している。臨港道路（ハーバーハイウェイ）についても六甲大橋～摩耶埠頭間及び神戸大橋の復旧が完了しており、8年8月24日にハーバーハイウェイ全線の復旧が完了している。

さらに、阪神・淡路復興委員会の提言に基づき建設を進めてきた仮設栈橋埠頭（外貿コンテナ船用2バース、海上フィーダー船用2バース）は8年2月1日に全て完成している。また、8年4月15日には、大型コンテナ船に対応する我が国初の水深15mの国際海上コンテナターミナル2バースの供用を開始したところである〔2-1-41図〕。

2-1-41図 水深15m国際海上コンテナターミナル

2-1-41図 水深15m国際海上コンテナターミナル



これに伴い、神戸港発着の定期航路は10月21日現在、201航路中172航路（新規21航路含む）が再開されており、また、総入港隻数は平成8年7月で震災前の6年7月に比べて約98%、外航船入港隻数は同じく約88%となっている。

貨物量については8年7月で震災前の6年7月に比べて約81%、外貿コンテナ貨物量については同じく約76%にまで回復してきている。

また、8年8月24日にハーバーハイウェイ全線の復旧が完了、9月30日には阪神高速道路神戸線が全線開通するなど神戸港のアクセス道路の復旧が完了しており、今後、岸壁の復旧工事の進捗に伴い、さらに貨物量の回復が見込まれると考えられる。

今後の復旧・復興のスケジュールとしては、8年度末をめどに全ての港湾機能の回復を図ることとしており、また、引き続き大水深の国際海上コンテナターミナル、耐震強化岸壁、防災拠点、港島トンネルの整備を図ることとしている。

（エ）神戸港以外の港湾の復旧・復興状況

尼崎西宮芦屋港においては、8年10月21日現在被災した岸壁10バース中7バースが本格復旧、2バースが暫定利用可能となっている。また、西宮防波堤は7年8月に復旧を完了しており、西宮大橋については、8年5月22日に全面供用となっている。さらに、尼崎閘門についても7年11月30日に災害復旧工事を完了している。

また、被災を受けた東播磨港の岸壁 9 バース、明石港の岸壁 1 バース、津名港の岸壁 7 バース、大阪港の岸壁 5 バースについては、全て復旧が完了している。

今後の復旧・復興のスケジュールとしては、尼崎西宮芦屋港において、8 年度末までに残り 2 バースについても復旧を完了することとしている。

その他の施設についても 8 年度末までに復旧を完了することとしている。

3 観光の復興

(1) 基本方針と復旧・復興に対する支援

神戸市を中心とする地域は、歴史的建造物等多様な観光資源が存在する地域であり、観光は重要な産業であると同時に、地域文化の形成に大きな役割を果たしている。

この地域の観光復興については、このような特色を活かし、国際観光交流地域としての復興を念頭に置きつつ、以下のような施策を実施した。

(ア) 阪神・淡路観光復興促進デスティネーション協議会

阪神・淡路を中心とした本格的な観光復興を図るため、従来の「阪神・淡路大震災被災地域ホテル・旅館等復興対策協議会」を発展させ、8 年 9 月末の阪神高速道路の復興以降の観光誘客を中心とする課題・方策を検討するため、地元と官民連携による協議会を 8 年 4 月 23 日に設置した。協議会では、観光キャンペーンの実施と旅行商品開発等を検討したほか、各種会議の誘致等の利用促進方策を策定し、その具体化を図っている。

(イ) 総合的観光復興計画のあり方に関する調査委員会

この地域の観光資源や観光施設の被災状況、復旧見通しを把握するとともに、総合的観光復興計画のあり方を検討するための調査委員会を設置し、調査・検討を行った。

(2) 観光施設の復旧状況

神戸市内のホテルなどの宿泊施設は、7 年 3 月中旬では約 5 割が営業再開をしていたが、8 年 6 月末には約 9 割が営業を再開している。

神戸市内の遊園地、博物館、重要文化財等の観光施設については、昨年 3 月中旬では約 3 割が、8 年 6 月末には約 9 割が営業を再開している。

2-1-4 図 にぎやかさを取り戻した神戸市街

2-1-42図 にぎやかさを取り戻した神戸市街



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

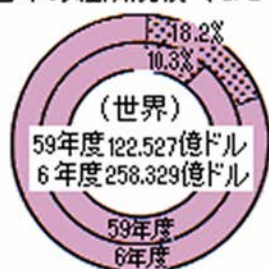
1 我が国の国際運輸の状況

現在我が国の経済規模は、世界の15%以上をしめるに至っているが、運輸分野においても、〔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

2-2-1図 世界に占める日本の経済規模と運輸

日本の経済規模（GDP）



日本の海上荷動き量の規模



注 (1) OECD 「MAIN ECONOMIC INDICATORS」
IMF 「INTERNATIONAL FINANCIAL STATISTICS」
世界銀行「ATLAS」、共同通信社「世界年鑑」などによる。

注 (1) 海上交通局資料等による。
(2) 貨物はトン・マイルベースである。

日本発着の国際航空旅客の規模



日本の国際航空貨物の規模



注 (1) ICAO (国際民間航空機関) 「CIVIL AVIATION STATISTICS OF THE WORLD」及び航空局資料による (国際定期のみ)。
(2) 旅客は人キロベース、貨物はトンキロベースである。
(3) 「日本」は日本の航空企業による運送実績。

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7年1,530万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協調政策を進めるとともに、国際輸送安全対策の実施、発展途上国への経済協力等を通じた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

国際定期航空輸送は、国際的な人的交流及び物的流通を支えその促進を図るため必要不可欠なものであり、利用者のニーズに適切に対応した運航路線と輸送力を確保していくことが重要な課題となっている。このため、新規の航空協定の締結及び既存の航空協定の改訂等による航空関係の一層の拡充を目指して航空交渉を精力的に行っている。7年度においては、16カ国との間で22回の航空交渉が行われ、ニュージーランド航空企業の福岡乗り入れ、日本・ミャンマー間の国際航空業務の開始等国際航空交通網を拡充することに合意したほか、香港の中国返還後の日本・香港間の国際航空業務を規律する日本・香港間の航空協定への仮署名が行われた。また、8年3月にはポーランドとの間の航空協定が発効しており、8年7月現在、我が国の航空協定締結国数は47カ国となっている。更に、新規に我が国との間の航空協定の締結を希望する国は40カ国に上っている。8年7月には、パプア・ニューギニアと航空協定締結に向けた予備協議を開催し、輸送力及び路線について合意しており、今後、協定締結に向けて協議が行われる予定である。

海運については我が国海外海運政策は「海運自由の原則」を基本としており、我が国海外海運に係る制度は世界的に見ても最も自由化が進んでいると言える。我が国は海上交通安全と海洋環境に配慮しつつ、自由で公正な国際海運市場を形成するため、WTO（世界貿易機関）、IMO等の国際機関における活動に積極的に貢献している。また、米国、EU等とは海運政策の調整及び意見交換を行っており、8年1月にワシントンで開催された日米海運協議においては米国海運法の見直し、アラスカ原油輸出禁止解除法、WTO海運継続交渉等について意見交換を行ったところである。

さらに中国、韓国等の近隣諸国との間では二国間協議の実施等により両国海運企業が相互主義に基づき航路開設や営業活動を確保できるように努めており、その成果の一つとして、中国において邦船社の100%出資による法人の設立が行われたところであるが、今後とも更に自由化に向けた努力を続けていくこととしている。

また、国際的な相互依存関係の深化の一方で、各国間の競争が進んでおり、我が国においても国際交通網を支える必要な社会資本を確保するよう港湾・空港の整備を進めている。

第2節 国際的課題に対応した運輸行政の展開

1 諸外国とのハイレベルな二国間政策調整の推進

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等を実施している。

E Uとの間では、8年4月東京において第5回日E U運輸ハイレベル協議を開催し、欧州委員会第7総局長（運輸担当）を迎え、航空、海運、環境等の運輸分野における重要問題を中心に協議を行った。

このほか、不定期なものとして、マレーシア及びインドネシア（8年3月）、パナマ及びペルー（8年5月）、オーストラリア（8年5～6月）等との間でハイレベルによる政策対話を行ってきており、今後ともこうした機会を通じて随時各国との間で政策調整を図ることとしている。

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月の日米首脳会談で枠組みの設置について合意された。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」（コモン・アジェンダ）がその柱となっている。このうち、特に運輸省と関連の深い事項は、セクター別・構造面での協力としての自動車・同部品分野及びコモン・アジェンダ中の日米運輸技術協力及び太平洋自然災害監視ネットワークである。

（1）自動車・同部品分野

同分野では、①米国製部品自主購入計画（ボランタリープラン）の上積み・改定、②ディーラーシップ及び、③補修部品の規制緩和を主要事項として約2年にわたる協議が行われた結果、7年6月に基本的に妥結し、同年8月に日米両国政府間で決着文書が作成され最終決着に至った。

この決着内容に基づき、運輸省は、補修部品の規制緩和について、分解整備の定義の見直し、構造等変更検査の対象範囲の見直し、特定部品専門の整備工場の認証制度の創設、整備工場の人的要件及び指定工場の施設要件の緩和等の措置を実施しているところであり、さらに、外国製補修部品情報ネットワークの整備等外国製補修部品使用促進のための環境整備を図っているところである。

今後、決着内容の実施状況を評価するため、年次協議が開催されることとなっている。

（2）日米運輸技術協力

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の合意に基づき、6年2月に運輸大臣及び米国運輸長官との間で運輸技術協力のための実施取決めが締結された。

現在までに、6年10月及び7年10月の2回にわたり専門家会合が開催され、高速鉄道技術、船舶からの油流出防止技術、鉄道の地震対策、臨海部施設の地震対策、I Cカード／スマート・カード技術の利用等10項目が優先協力項目とされている。

（3）太平洋自然災害監視ネットワーク

本協力は、本年6月に新たにコモン・アジェンダに追加された。自然災害軽減のための地震、火山、及びそれらの派生現象（津波、火山灰）等の観測・監視のための意見・情報交換体制の整備を行うとともに、自然災害情報のリアルタイム交換・提供システムネットワークを確立し、他の環太平洋諸国へ奨励拡大するものである。

3 日米航空交渉

日米航空協定は、日本の占領終了直後の昭和28年、まだ日本の航空企業による国際線の運航が行われていなかった時代に締結されたもので、このような当時の状況を反映して、以遠権等の権益及び協定の運用が極めて不平等なものとなっている。このため、その是正を目的とした日米航空協議が51年以来断続的に行われてきているが、米国が既得権の維持と追加権益の交換にはかなり厳格な相互主義を求めてきたため、永年、不平等性が残されたままとなっていた。

貨物分野については、平成7年9月から5回にわたり協議を重ねた結果、8年4月に日米航空協定締結以来43年にして日米航空関係の平等化（貨物）をほぼ実質的に達成することに成功した。

旅客分野については、8年6月、約3年ぶりに日米航空旅客協議が開催されたが、日本側が、①日米航空企業間の機会の平等化、②米国先発企業の協定に基づく一定のルールの下での以遠権の拡大、③これらを前提とした日米双方の航空企業の機会拡大を提案したのに対し、米国側は①当面の懸案事項の最優先解決、②しかる後、先発企業の以遠既得権の不可侵の確認（この問題が解決されるまでは、日本企業の権益拡大は認めないとの立場）、③更にしかる後、双方企業の権益拡大を主張したため、物別れに終わった。このため、事態は予断を許さない状況にあるが、我が国としては、引き続き毅然とした態度で日米航空関係の不平等の是正を図っていくこととしている。

4 WTO（世界貿易機関）

昭和61年より開始されたGATTウルグアイ・ラウンドにおける交渉の成果として、7年1月に「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。）が発効した。

WTO協定の附属書の1つである「サービスの貿易に関する一般協定」には、運輸を含むサービス分野の自由化促進のためのルールが定められている。運輸分野のうち、航空分野については、航空機の保守等の一部の付随的な業務を除き同協定の適用除外とされている。また、海運分野についてはウルグアイ・ラウンド後も継続交渉が行われてきたが、米国が消極的姿勢に終始したことなどにより本年6月末の期限までに交渉がまとまらなかったため、本交渉を一旦中断し、11年末までに次期ラウンドが開始されることにあわせてこれを再開することとなった。

なお、現在、サービス分野の補助金や政府調達等についてのルールを策定するための作業も行われている。

5 諸外国からの規制緩和要望への対応

規制緩和は、我が国に対する輸出の促進や円滑化に資するとの観点から、国際的にもその推進を強く求められている。

このため、我が国は7年3月31日に策定した「規制緩和推進計画」を毎年度末に見直す際、外国からの意見・要望の把握に努めてきている。運輸省では昨年度末の見直しに当たり、前述の日米包括協議の中の規制緩和・競争政策等ワーキング・グループ及び日・EU規制緩和会合への参加等を通じて外国政府の要望を聴取する

とともに、A C C J（在日米国商工会議所）、E B C（欧州ビジネス協議会）等外国事業者団体との意見交換も行っている。

6 自動車基準・認証制度の国際化

我が国は、自動車基準・認証制度に関し、従来から基準の国際調和、認証手続の簡素化等を図ってきており、市場アクセスの改善に努めてきている。

また、欧米から要望のあった個別の技術的問題については、自動車基準・認証制度に関する専門家の意見交換等を通じ適切に対応している。

特に、我が国は、国連欧州経済委員会車両構造作業部会（U N / E C E / W P 2 9）に継続的に参画することにより、自動車基準・認証制度の一層の国際化に努めてきている。

具体的には、「乗用車のブレーキ」「灯火器取付位置」「前照灯の配光特性」の各基準について、諸外国に先だって同部会での作業内容を採り入れて改正を行ったところである。また、外国と構造・装置についてそれぞれの国の認証を認め合う相互承認制度を導入するため、同作業部会で取り扱われている国連欧州経済委員会1958年改正協定（自動車の統一基準の策定及び相互承認に関する協定）への加入に向けた必要な具体的手続きについて検討を行っている。

7 商業的造船業における正常な競争条件に関する協定

O E C D（経済協力開発機構）造船部会では、元年10月より、造船業における正常な競争条件を確保するため、政府助成措置の廃止と加害的廉売行為の防止を主な内容とする新たな協定（いわゆる造船協定）に関する交渉が行われてきた。交渉は6年12月に妥結し、その後7年12月には韓国、ノールウェー及びE Cが、また、8年6月には我が国が協定を締結しており、残る米国が締結することによってこの協定は発効することになる。この協定の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、市場の秩序維持及び安定化の進展が期待されるため、米国による早期の協定締結が望まれている。

8 A P E C（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、元年に発足したA P E Cは6年11月に、インドネシアのボゴールで開催された第2回非公式首脳会議において、自由で開かれた貿易及び投資という目標を先進経済は2010年、開発途上経済は2020年までに達成することが宣言された。

また、昨年11月の大阪における閣僚会議及び非公式首脳会議では、ボゴール宣言達成のための具体的な道筋を示す「大阪行動指針」が策定された。

そして、本年は11月のフィリピンにおける閣僚会議及び非公式首脳会議に向けて、貿易・投資の自由化・円滑化に関する「行動計画」を策定することとなっている。

このような中であって、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、各メンバーと連携をとりつつ、積極的な貢献を果たしている。

（1）運輸ワーキンググループの動き

8年4月にヴァンクーヴァーにて開催された第9回運輸ワーキンググループにおいて、我が国の提案により、港湾の専門家間で共通の課題について協力していくための港湾専門家会議を設立することとなった。本年11月開催予定の運輸ワーキンググループにて小グループによる予備会合を開く予定である。

その他、域内の政府系研究機関、研究内容等のリストを作成すべく我が国が提案した「運輸技術研究データベース」、自動車及び同部品の基準・認証制度の調和の可能性、手法等の調査活動に関する「道路輸送調和プロジェクト」、電子データ交換促進を図る「EDIプロジェクト」等のプロジェクトに積極的に対応している。今後とも、効率的で安全かつ環境にやさしい運輸システムの確立に向け、従来のプロジェクトとともに、新規プロジェクトについても対応することとしている。

(2) 観光ワーキンググループの動き

8年5月に北京で第8回会合が開催されたが、本会合は「大阪行動指針」が策定された後の初めての会合であり、観光に関する障壁の除去問題をはじめ域内全体の自由化、円滑化を目指した第一歩の会合として熱心な討議が行われた。

9 アジア海運フォーラム

世界の外航海運におけるアジアの役割が高まる中、我が国の呼びかけによりアジア主要海運国7ヶ国・地域の海運局長クラスの参加を得て、第1回の「アジア海運フォーラム」を7年6月東京で開催した。本年6月には第2回会合が香港で開催され、各国・地域の海運の現状や海運政策について活発な意見交換が行われるなど、更に政策対話が進められている。

10 アジア・オセアニア地域航空フォーラム

8年1～2月、アジア・オセアニア地域における協力体制を模索するため、我が国の提唱により、同地域での初の試みとしてアジア・オセアニア地域国際航空フォーラムが京都で開催された。同フォーラムには域内の13カ国等が参加し、参加国間の意見交換、情報交換を通じて国際航空の分野における地域協力を進めていくため、今後とも毎年フォーラムを開催していくことが必要である旨合意されたほか、個別の事項については、①増大する同地域の航空需要に対応し、その需要を拡大するために域内各国の一致した努力と航空関係のインフラの拡充が求められること、②制度的枠組みについては、運輸権の交換のための世界的な多国間協定は近い将来実現する見込みはないが、地域レベルでは二国間体制と多国間体制の併存の可能性もあること、また、現存の国際航空の制度の中で、公平かつ平等原則の下、国際航空を拡大し強化するための措置が追求されるべきであること等について共通認識が得られた。

次回フォーラムは、9年中にタイにて開催されることが予定されており、今後とも同フォーラムへの参加を通じて同地域における国際航空の発展のための地域協力を促進して行くこととしている。

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

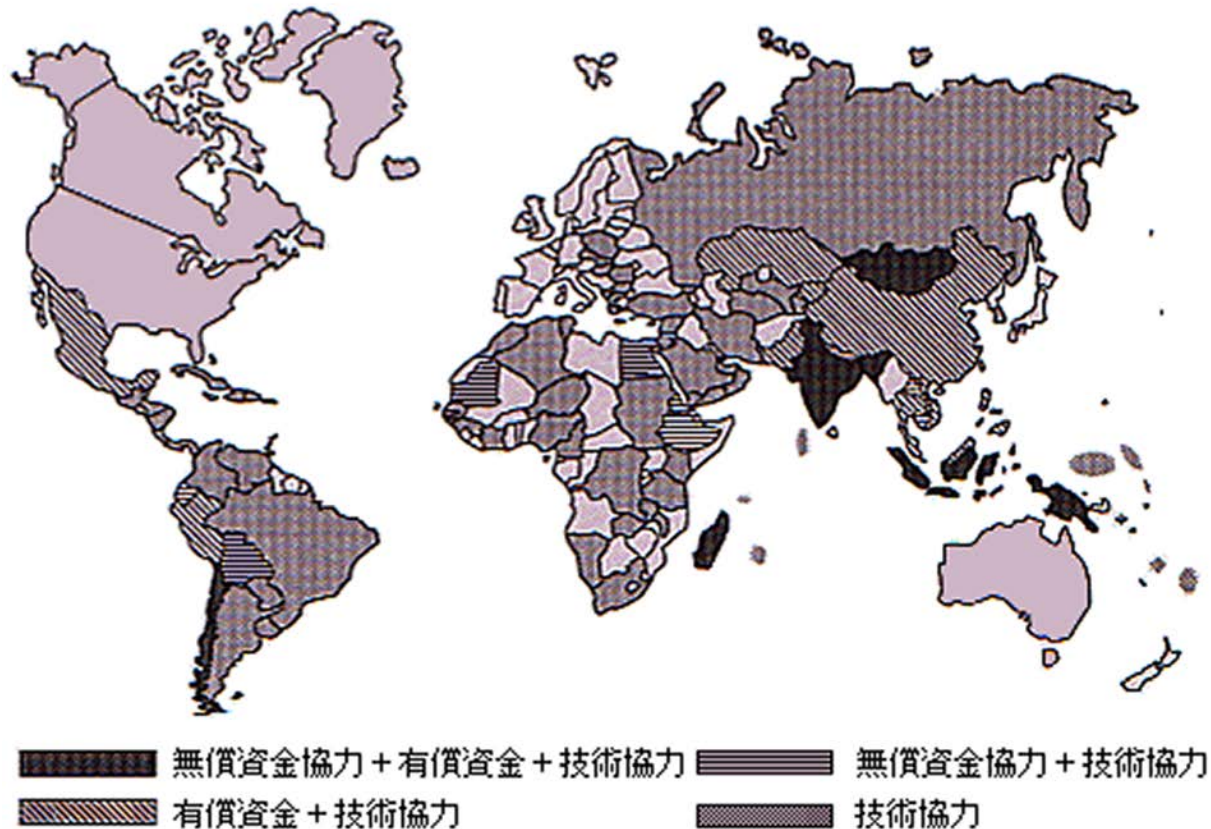
開発途上国の発展のためには、効率的な輸送体系の構築や観光の振興が不可欠である。しかし途上国においては、そのための資金、技術、人材等が不足している。このため豊富な経験と優れたノウハウを持つ我が国に対し運輸分野の国際協力の要請が数多くなされている。これに対し運輸省は、基盤施設の整備等のハード面のみならず、施設の管理・運営、事業の経営等のソフト面も含めて、国際協力に総合的に取り組んでいる。

(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、過去五年間で協力実施国が100カ国以上にのぼり、有償資金協力全体の21%を占めるなど重要な役割を果たしてきている〔2-2-2図〕、〔2-2-3図〕。平成7年度の協力形態別の実績は以下の通りである。

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

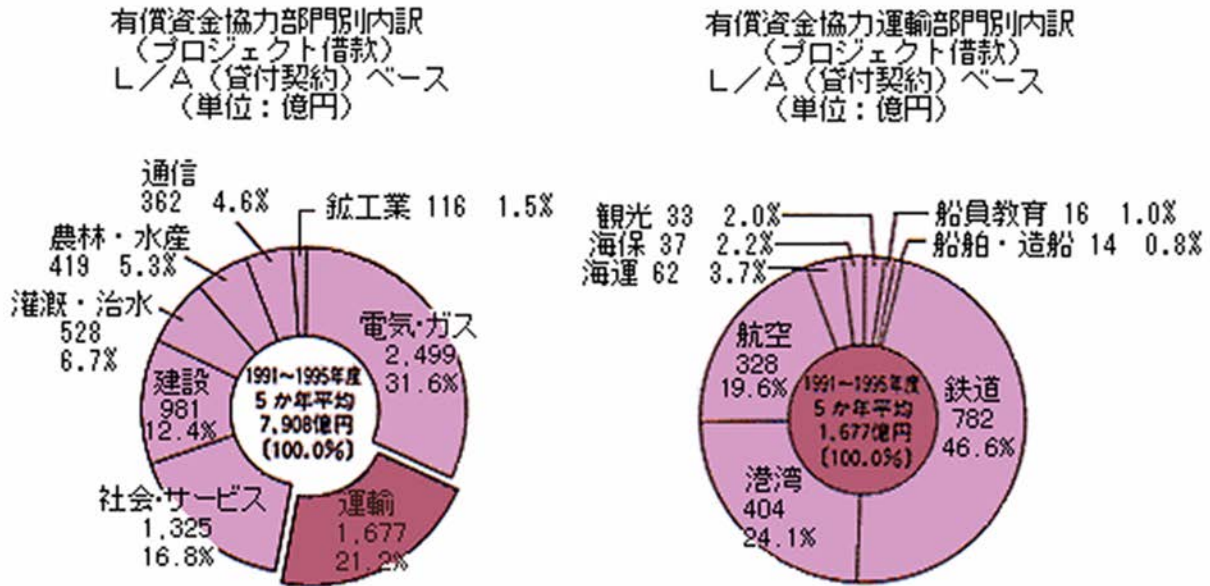
2-2-2図 最近5ヶ年の運輸分野における国際協力の対象国



注 運輸省資料により作成

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 (1) 1996年度版OECF (海外経済協力基金) 年次報告書をもとに
運輸省で作成
(2) 小数点第2以下四捨五入

(ア) 資金協力

有償資金協力では、中国の北京首都空港計画、フィリピンのメトロマニラ公共鉄道開発計画、ペルーカヤオ港整備計画等23件について総額2,285億円におよぶ円借款の交換公文が締結された。

無償資金協力では、ラオスのヴィエンチャン国際空港改修計画、フィジーの気象観測・予報設備整備計画、ジョルダンの北部アカバ湾油汚染防止計画等12件について総額90億円の交換公文が締結された。

(イ) 技術協力

開発調査 (協力対象国と共同して開発計画のマスタープラン策定や可能性調査等を行うもので、調査の過程を通じて計画策定に係る技術を移転することも目的としている) については、7年度はグアテマラ首都圏交通網整備計画、ベトナム全国沿岸海上運輸整備開発計画、パナマ・バルボア港開発計画調査等、12件がスタートした。

また、鉄道、港湾、航空等の分野の専門家合計262名をインドネシア、中国等をはじめとして、全体で39カ国及び国際機関に派遣した。

研修分野では、自動車行政制度、総合観光セミナー、造船経営管理セミナーなどの研修で、79の国・地域から409名の研修員を受け入れた。また、ロシアからも航空、港湾分野において研修生を受け入れている。

プロジェクト方式技術協力（専門家派遣、研修員受け入れ、機材等供与を一つのプロジェクトに統合し総合的に実施するもの）については運輸分野では、7年度に新たにブラジルの都市交通人材養成センターについての協力を開始し、実施中の案件の合計は9件となっている。

リハビリテーション協力（再活性化協力）とは、途上国でメンテナンス不良等から所期の目的を達成していない施設、設備等を修理・補修し再活性化するもので、運輸分野においては、6年度よりメキシコでメキシコシティー・トロリーバス再活性化協力を実施している。

（3）国際協力の動向

（ア）環境問題への対応

運輸省では、特に地球環境問題の対応には力を入れており、気候変動観測・監視体制の整備、都市交通公害対策、海洋汚染防止対策等、さまざまな角度からこの問題に積極的に対応している（第10章参照）。

（イ）開発途上国のニーズに対する的確な対応

開発途上国のニーズを的確に把握するため、ハイレベルの政策対話、実務者協議を実施するとともに、多様なニーズに対応するため、運輸関係国際協力における国別、分野別の援助指針の策定を進めている。

また、途上国の大都市において深刻化している交通渋滞や大気汚染等の都市交通問題への対応や、BOT方式（Build、Operate、Transfer、施工した会社が施設を一定期間運営した後、政府側に譲渡するもの）等のインフラ整備への民活導入に対する支援等についても、積極的に取り組んでいる。

2 海上安全対策の推進

（1）カーフェリーの安全対策

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で積極的にその対策を推進してきている。6年9月にバルト海で発生したカーフェリー「エストニア」号の事故を契機に、IMO（国際海事機関）ではカーフェリーの安全性に関する全面見直しが行われた。これに対し我が国からも復原性に関する専門家を派遣する等、積極的な貢献を行ってきたところであり、カーフェリーの復原性、水密性、救命設備等を改善する「1974年の海上における人命の安全のための国際条約」の改正が、7年11月に採択された。

（2）ばら積み貨物船の安全対策の推進

ばら積み貨物船の海難が後を絶たないことから、現在、IMOでは、ばら積み貨物船の損傷時の安全性の向上、検査の強化等の検討が行われている。我が国も、適切な安全要件を提案する等、積極的に審議に参加している。

（3）東京MOU／PSC検査官研修

海上人命安全条約（SOLAS条約）等の基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）の排除を目的として、アジア太平洋地域において外国船舶の監督（ポートステートコントロール：PSC）を協力して実施するため、「アジア太平洋地域におけるPSC実施のための覚書」（東京MOU）が5年12月に策定され、6年4月から実施している。これに基づき、関係各国においてPSCの強化を図っているところであるが、域内における技術レベルの向上、PSCの標準化を図ることが重要な課題となっていることから、7年度から5か年計画で域内の検査官約220名を日本に招へいし、PSC検査官研修を実施しており、今後も引き続き積極的に国際貢献を進めていくこととしている。

（4）マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策

我が国の重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いては、近年、通航船舶の増加、航行形態の多様化、地球環境問題への意識の高まり、国連海洋法条約において利用国の協力に関する規定が設けられたこと等状況が著しく変化している。また、平成6年8月、村山首相に対しマハティール首相が、日本の積極的なイニシアティブと協力を要請した。さらに、昨年9月にはIMOでマレーシアが同海峡における新たな航路帯の指定及び施設整備を提案する等沿岸国の我が国への一層の協力を求める動きは高まつつある。

このような状況下において、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いるところであるが、本年5月には船舶の安全航行を確保するための再水路調査についての協力を沿岸3カ国を対象に実施することとし、10月から現地において本格調査（測量）を開始する予定である。また、本年7月には（社）日本海難防止協会においてシンガポール連絡事務所を開設し、航行安全対策等の調査・研究を行っている。今後とも、前述の動きを踏まえて、積極的に対応していくこととしている。

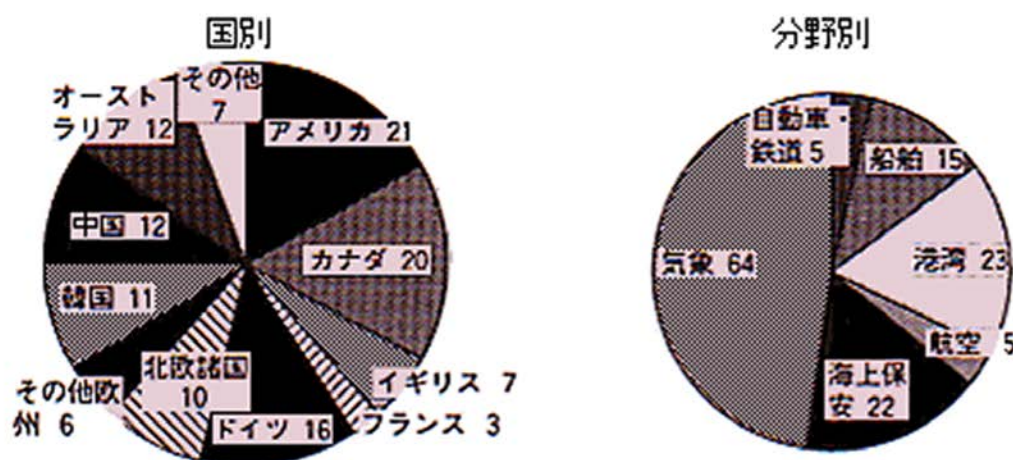
3 国際科学技術協力

国際的な科学技術活動については、「科学技術基本法」及び「科学技術基本計画」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科学技術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、8年7月現在で16カ国（EUを含む）、125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た研究者の交流を促進するほか、科学技術振興調整費を活用して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。

2-2-4 図 国際科学技術協力の案件数(平成8年9月現在)

2-2-4図 国際科学技術協力の案件数（平成8年9月現在）



- 注 (1) 運輸省資料による。
 (2) 北欧諸国は、ノルウェー、スウェーデン、フィンランドの3ヵ国
 (3) 1つの案件で複数の分野にまたがるものがあるため、国別と分野別の合計数は一致しない。

協力の枠組みとしては、二国間協力（政府間の科学技術協力協定または交換公文による取極を締結して行う協力及び貿易経済協議等に基づいて行う協力）及び多国間協力（国際機関等による協力）がある。この中で日米間の協力においては、科学技術協力協定や環境保護協力協定に基づく活動に加えて、「天然資源の開発利用に関する日米会議（U J N R）」や日米包括経済協議「地球的展望に立った協力のための共通課題（コモン・アジェンダ）」においても活動を行っている。特にU J N Rにおいては海洋構造物専門部会及び海底調査専門部会において、それぞれ船舶技術研究所長及び海上保安庁水路部沿岸調査課長が部会長を務めているほか、今年新しく設置された沿岸環境科学技術専門部会において、港湾技術研究所長が部会長を務めている。また、環境保護協力協定に基づくプロジェクトの一つ「有害底質の処理処分」において、港湾局環境整備課長が共同議長を務めている。

運輸省としては、今後とも、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。

第4節 国連海洋法条約の批准に伴う国内法の整備

1 海洋法に関する国際連合条約（「国連海洋法条約」）

国連海洋法条約は、約十年にわたる第3次国連海洋法会議の結果、昭和57年に作成され、平成6年11月に発効した。同条約は領海、公海等既存の国際条約により規律されていた分野に加え、新たに排他的経済水域、深海底、海洋環境の保護及び保全等の新たな分野の規定を設け、海洋の利用に関する問題一般を包括的に規律している。さらに、深海底に関する規定を実質的に改善するために、同条約第11部の実施に関する協定が6年7月に採択されたことから、未締結であった多くの国による同条約の締結が促進されることとなった。

2 関連国内法の整備等

国連海洋法条約の締結国は同条約に基づく包括的な法的秩序に参加し、海洋に関する諸活動をより安定的・統一的行うことができる。海洋に囲まれる我が国にとって、海運、漁業、海洋開発等の諸活動をより安定的・統一に行えることは、極めて重要であり、国益に沿うものである。我が国としては、速やかに国際的な海洋の法的秩序に参画するべく、同条約の締結及び関連国内法8本の整備を行った。運輸省においては、同条約締結に関連する国内法整備として、領海法の一部改正、海上保安庁法の一部改正、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部改正に取り組んだ。今後は、新たに設定された排他的経済水域等における監視・取締り体制の一層の充実強化を推進することとなる。

3 領海法の一部改正

領海法の一部改正では、領海の幅を測定するための基線として直線基線を加えた。また、我が国の領域における通関等に関する法令に違反する行為の防止及び処罰のために、領海の外側に接続水域を設定した。これに伴い、接続水域内で海上保安官等が必要な措置をとることが可能となった。

4 海上保安庁法の一部改正

海上保安庁法の一部改正は、我が国における接続水域及び排他的経済水域等の海洋に係る新たな法制度の導入や最近の海上における犯罪等の発生状況の変化等を踏まえ、海上保安官が犯罪の予防等の措置を機動的かつ適切に講ずることができることとするための法整備である。具体的には、海上保安官が講ずる船舶の停止、乗組員の下船、積荷の陸揚げ等の措置に対する発動要件の明確化等を図った。

5 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部改正

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部改正では、海洋汚染事犯を引き起こした外国船舶に対して、担保金等の提供を条件に速やかに釈放等の措置を講ずる制度の創設と、罰則規定の見直し等を行った。また、国連海洋法条約により排他的経済水域における海洋環境の保護・保全についての沿岸国の管轄権が認められたことから、同法律が我が国の排他的経済水域において適用されることとなった。

6 「海の日」から始まる「海の憲法」

国連海洋法条約関連の運輸省提出の改正法は、8年6月7日に第136回通常国会で成立し、6月14日に公布され、同条約が我が国について効力を生じる日である7月20日から施行されることとなった。奇しくも8年7月20日は、「海の日」が初めて国民の祝日化された日である。「海の憲法」とも言われる国連海洋法条約、海洋に関する新たな国際的な法的秩序は、まさに「海の日」から始まることになった。

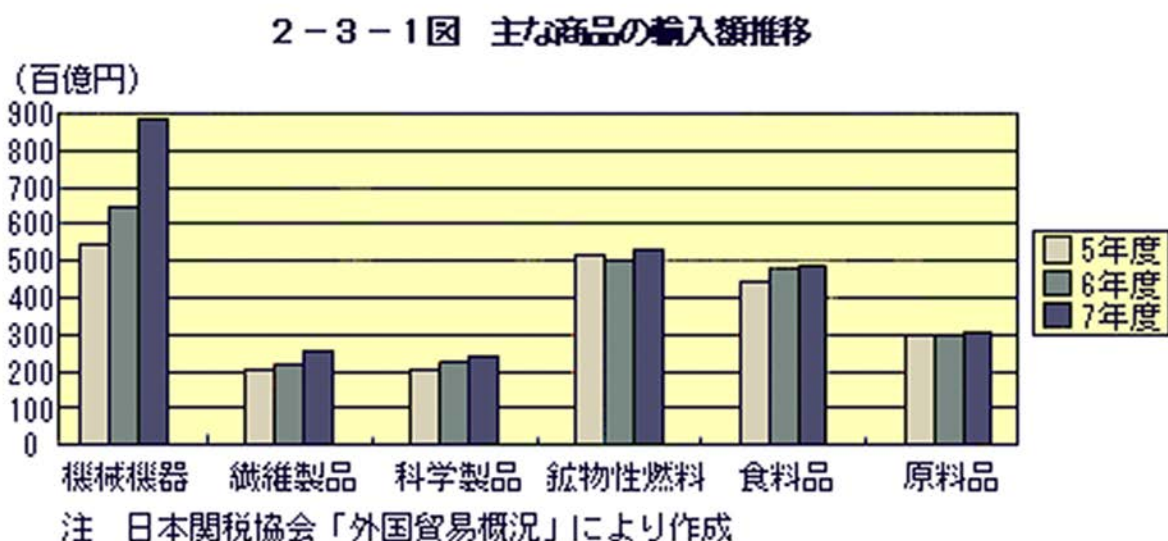
第3章 物流構造変革への対応

第1節 経済・社会状況の変化に伴う物流構造変革

近年の我が国経済は、緩やかな回復局面に入ってきたものの、さまざまな分野で大きな変化に直面している。国際的には、経済のグローバル化の進展により経済活動の国際競争が一層激化し、その中で我が国が競争力を維持していくために、企業の事業活動に適した環境の整備が求められている。また、国内的には、消費者の意識の成熟の中で、生活の豊かさを実感できるような社会の実現への要請が高まっている。

物流は、我が国の国民生活と産業の基盤として極めて重要な役割を果たしていることから、こうした経済・社会状況の変化は、物流分野に大きな影響を及ぼしている。一つは、物流システム全体の効率化、消費者のニーズに応じた物流サービスの高付加価値化、物流商慣行の見直し等を通じて、物流分野のコストを低減しようという動きである。もう一つは、輸入品の受入体制の整備とともに、製品、部品等の輸入の急増という輸入品目構成の変化に対応した、国際物流とそれに接続する国内物流の円滑化である〔2-3-1図〕。

2-3-1図 主な商品の輸入額推移



一方、環境問題についても、大都市地域を中心に窒素酸化物の排出量抑制や、地球温暖化の原因となる二酸化炭素等の温室効果ガスの排出量抑制が重要な課題となっている。また、道路交通混雑の問題は依然として深刻であり、労働時間の短縮をはじめとする労働環境の改善や、今後予想される若年労働者の減少といった問題への対応も求められている。

これらの諸点を考慮して、今後とも我が国経済や国民生活の真に豊かな発展を支える、効率的な物流体系の構築に取り組む必要がある。

特に、我が国経済の高コスト構造の是正・活性化のために、「構造改革のための経済社会計画」が、平成7年12月1日に閣議決定されており、その中の「高コスト構造是正・活性化のための行動計画」において、物流効率化のための目標が掲げられている〔2-3-2表〕。

2-3-2表 高コスト構造是正・活性化のための行動計画（抄）

高コスト構造是正・活性化のための行動計画－物流（総論）

3. 目標

(1)目標

- ・コンテナターミナル等の基盤整備により、コンテナの輸出入に係る陸上輸送コストの1割低減を目指す。
- ・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルからの上陸輸送の半日往復圏の割合について現在の約70%から約80%を目指す。
- ・荷主・貨物運送取扱事業者と連携し、鉄道貨物におけるパレタイズ貨物について2割程度を目指す。
- ・けん引き重量1,200トン以上の列車本数の倍増を促進する。
- ・RORO船、コンテナ船（モーダルシフト対象船種）の船服量が、従来の伸びを下回らない水準で増加するよを目指す。
- ・臨港地区を除く営業倉庫に占める流通型倉庫の割合について、2割程度を目指す。

このため、港湾、空港といった基本インフラの整備を着実に進めるとともに、貨物駅、倉庫、上屋、トラックターミナル等の物流拠点の整備、海運・鉄道の積極的活用を図るモーダルシフトや複合一貫輸送の推進をはじめとする幹線物流の効率化及び積合せ輸送等を通じてトラックの積載効率の向上を図る地域内物流の効率化が必要となっており、運輸省では、これらの施策を積極的に進めていく。

第2節 効率的な物流体系整備の推進

1 物流拠点の整備

貨物駅、倉庫、上屋、トラックターミナル等の物流拠点は、貨物の保管、積卸し、荷捌き等物流活動の円滑化のための様々な活動が行われる物流の結節点であり、その整備のあり方が、物流システム全体の効率化やサービス水準に大きな影響を及ぼす。特に近年では、内陸部を中心に物流ニーズの高度化、多様化に対応して、保管、荷捌き、流通加工機能、高度情報処理機能等様々な機能を併せ持った物流拠点の整備が求められている。また、物流コストのより一層の低減、輸入拡大と製品輸入の急増に対応し、流通の効率化を重視して自動化・情報化を進めながら流通加工等の機能の集約を行う流通システム効率化を促進する物流施設や、輸入拡大に対応する物流施設等の整備が求められている。

このため、港湾、空港といった基本インフラの整備を着実に進めるとともに、倉庫、トラックターミナル等民間事業者により整備される物流拠点についても、税制上の優遇措置、日本開発銀行等による融資等の種々の支援措置により整備を促進している。

このほか、「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」に基づく税制や金融の優遇措置等によって、民間事業者による特定施設の整備を促進している。また、「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づく税制や金融の優遇措置等を活用して、都市周辺における流通業務市街地の整備を促進している。

さらに、民間事業者による公共的な物流拠点の整備については、初期投資が莫大であるうえに投下資本の回収に時間がかかることから、なかなか整備が進まない面が見られる。特に都市部においては、用地取得の困難性から物流拠点の絶対数の不足、既存施設の老朽化等の問題が生じ、拠点整備の一層の促進が必要になっている。

こうした状況を受けて、8年6月に運輸政策審議会物流部会において、物流拠点の整備のあり方について、整備が必要とされる物流拠点の典型像、投資促進方策の充実、関係省庁・地方公共団体との連携、パブリック・アクセプタンスの高い物流拠点の整備の必要性、情報化・標準化の推進等についてのとりまとめがなされた。運輸省では、これらの実現に向け、上記の税制や金融の優遇措置のほか、物流拠点整備の指針の策定等の諸施策を講じていく。

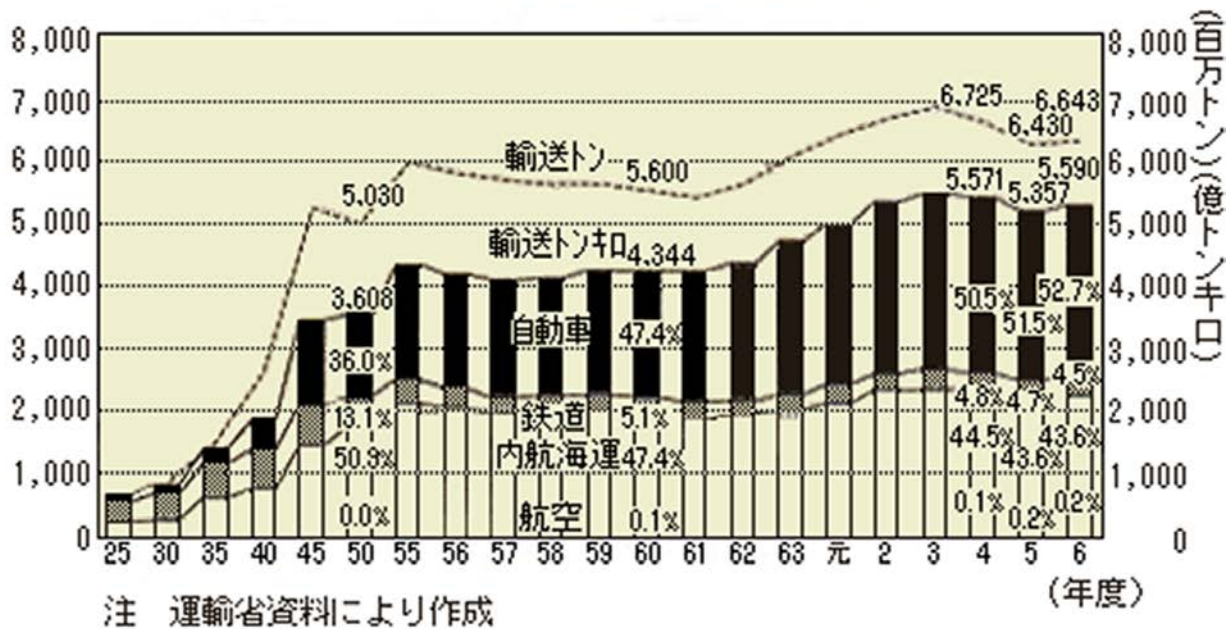
2 幹線物流の効率化

(1) 長距離幹線輸送の効率化・輸送能力向上

我が国の現状の物流体系においては、高速道路網を中心とした道路整備の進展と、ドア・ツー・ドア輸送や多頻度小口配送といった高度なサービスの浸透を背景として、機動性に優れたトラック輸送が中心となっている〔2-3-3図〕。

2-3-3図 輸送機関別貨物輸送量の推移

2-3-3図 輸送機関別貨物輸送量の推移



しかし、トラック輸送については、排ガス等による環境への影響、道路交通混雑、労働環境の改善要請といった問題が生じている。一方、海運・鉄道は、省力・低公害型の大量輸送機関という優れた特性を有しており、主に長距離幹線輸送においては、荷主・物流事業者等の理解と協力を得つつ、海運・鉄道へのモーダルシフトと、異なる輸送機関を効率よく組み合わせて利用する複合一貫輸送を促進していく必要がある。

これに対応して、海運や鉄道の輸送能力と利便性の向上、またトラックとの積替え効率の向上が不可欠であり、このためのハード・ソフト両面の環境整備について、引き続き金融や税制の優遇措置等の支援措置を講じている。

ハード面では、海運については、コンテナ船、ロールオン・ロールオフ船（モーダルシフト船）の整備、船腹調整事業の計画的解消等を通じて海運の輸送力増強、コスト低減を図っている。また、海陸一貫輸送の円滑化のため、複合一貫輸送に対応した内質ターミナルや、港湾と幹線一般道路等を直結する幹線臨港道路の整備を推進している。鉄道については、編成の長大化によりコンテナ列車の輸送力増強を図るとともに、貨物駅の積替え施設の拡充を行っている。

ソフト面では、貨物の特性に応じたモーダルシフト推進方策やモーダルシフト量に関する調査、周知活動の一環として導入事例集の作成及び配布、地方運輸局におけるモーダルシフト推進協議会の設置に係る指導、助言等の施策を行っている。

また、海運における新しい輸送手段として、新型式超高速貨物船テクノスーパーライナーの事業化支援についても検討を進めている。

(2) 一貫パレチゼーションの推進

複合一貫輸送の推進には、各輸送機関の結節点における貨物の積替えの円滑化が必要不可欠である。一貫パレチゼーションは、貨物を荷主から荷受人まで一つのパレットに積載して輸送する輸送方法であり、積替えの際にフォークリフト等の荷役機械を使用するので大幅な効率化を図ることができる。さらに、パレットの標準化によって、使用効率を向上させることができる。

このため、運輸省は、JIS規格とされたT11型パレットの普及を促進するための日本開発銀行等による融資、同パレット導入の成功事例集の配布等を通じての事業者に対する周知活動を通じて、一貫パレチゼーションを推進している。

（３）幹線共同運行の推進等

トラックの長距離幹線輸送については、積載効率を上げることによるメリットが特に大きい。現状でも、土日等の閑散期において特別積合せ運送事業者の協力による特定区間での共同運行や、複数の荷主の情報交換による帰り荷の確保が行われており、今後とも荷主企業を含む関係者の積極的な取組みが期待される。

また、幹線輸送の共同運行を推進するためには、都市内及び周辺部において、幹線トラック輸送と地域内トラック輸送に携わる複数の貨物自動車運送事業者が利用可能な公共トラックターミナルの整備が必要である。

このほか、道路一体型広域物流拠点の整備等につき、建設省、国土庁と共同で設置した「マルチモーダル推進協議会」において協議を行っている。

３ 地域内物流におけるトラック輸送の効率化

長距離の幹線輸送においては前記のように複数の輸送機関の活用が重要であるが、端末における地域内輸配送に関しては、今後もトラック輸送に依存していかなければならない状況にある。こうした中で、過度の交錯輸送を避け、トラック一台当たりの積載効率を高める等の取組みが必要である。

たとえば、複数荷主の貨物の積合せができず、片道輸送が多い自家用トラックは、積載効率が低くなる場合が多いため、営業用トラックによる積合せ輸送を積極的に活用していく必要がある〔2-3-4表〕。

2-3-4表 営業用トラックと自家用トラックの比較

2-3-4表 営業用トラックと自家用トラックの比較

(平成7年度)

項 目	営 業 用	自 家 用
輸 送 ト ン キ 口 (A)	2,231億トンキロ (75.7%)	716億トンキロ (24.3%)
能 力 ト ン キ 口 (B)	4,068億トンキロ (65.1%)	2,182億トンキロ (34.9%)
輸 送 効 率 (A/B)	54.8%	32.8%
トン当たり平均輸送キロ	84.3 km	21.2 km

注(1) 運輸省「自動車輸送統計年報」による

(2) 能力トンキロとは、各車両が常に最大積載量の貨物を輸送した場合のトンキロを表したもの。

(3) 軽自動車を含む。なお()内の数字は営業車、自家用車それぞれの割合である。

都市内・地域内の商業・業務集積地域においては、荷捌き場等の用地の確保が非常に困難であることから、路上駐車増加と相まって慢性的な交通混雑の原因の一つとなっており、共同集配の推進が特に急務となっている。これに対して福岡市の天神地区では、地元経済団体、トラック協会、関係行政機関等による協議会を開き、6年9月に共同輸送会社が設立されたほか、広島市、横浜市、熊本市でも既に共同集配の構築に向けた協議会が開催される等、各地で取組みが進んでいる。

また、「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、荷主等が共同で実施する流通業務効率化事業に対する支援を行っており、8年9月までに9つの協同組合の効率化計画の認定を行った。さらに、積合せ輸送の拠点となる共同配送センター等の建設については、日本開発銀行等による融資や税制の優遇措置を活用している。

このほか、前述の「マルチモーダル推進協議会」において、共同集配システム構築のための都市内物流拠点の整備につき協議を行っている。

4 物流業の活性化に向けた環境整備

(1) 物流に係る事業機会の拡大

物流に関わる事業者の間では、物流コストの低減を図りつつ、荷主や消費者の多様なニーズに合わせた物流サービスの充実が求められている。先進的な物流企業の中には、物流を製造・販売の補完的機能としてではなく、原料調達から返品回収、廃棄物処理に至るまでの一連の事業活動を支える、一貫したシステムとして捉えるところが現れている。また、物流の効率化を目的として、製品の共同開発や販売委託等について異業種間の企業提携も見られる。

こうした動きに対応して、輸送、保管、荷捌き等の主要な物流事業を総合的に運営し、物流についてトータルに施設、設備、運営ノウハウを有する物流事業者が、荷主の物流ニーズに多面的に対応し、企業内物流を代行する事例が増えている。

（２）物流業に係る規制の緩和等

運輸省では、「規制緩和推進計画」に基づいて、事業機会及び消費者の選択機会の増大、弾力的な運賃・料金の導入、各種届出・報告の削減等を促進するよう、物流業に係る規制については所要の緩和措置を進めているところである。自動車ターミナルについて、事業者の負担を軽減し、創意工夫による機動的、弾力的な事業運営を促進するという観点から、８年５月に「自動車ターミナル法の一部を改正する法律」が公布され、一般トラックターミナルについては免許制を許可制とすることにより、事業への参加を容易にするとともに、工事施工に関する手続や料金、使用約款等に関する規制を簡素化するほか、専用トラックターミナルについては同法上の規制を撤廃する等の処置を講じた。

さらに、荷主業界を含めた物流をめぐる取引慣行を見直し、サービス水準に対応した価格体系を構築することにより、事業者間の公正な競争を確保していく。また、欧米諸国における物流サービスと我が国における物流サービスとの国際比較を行った「物流サービスに係る内外価格差調査」によれば、日本の物流サービスは必ずしも欧米に比して高いものではないが、より一層の物流コスト低減のために、所要の方策について検討を行っている。

（３）物流事業の情報化等の推進

移動体通信やバーコードといった、近年急速に進歩している情報通信・情報処理技術が、物流事業者によって積極的に物流に応用されてきている。中でも、物流分野におけるＥＤＩ（電子データ交換）の導入は企業間における取引関連情報の円滑な交換に資するものであり、運輸省では、政府及び民間の双方が参画した「物流ＥＤＩ推進機構」において関係団体等と連携し、国際物流・国内物流両分野におけるＥＤＩの導入推進のための環境整備に取り組んでいる。

さらに、我が国港湾の国際競争力の強化の観点から、民間事業者の負担を軽減するため、港湾における入出港に係る諸手続について、書類様式の統一等の簡素化を図っていく。また、入出港に係る手続で電子情報処理化になじむものについては、平成１１年に更改予定の海上貨物通関情報処理システム（Ｓｅａ－ＮＡＣＣＳ）との連携を考慮して、より総合的な電子情報処理化について検討を進めている。

第3節 輸入拡大等に対応する国際物流の円滑化

1 国際複合一貫輸送の推進

国際物流の分野においては、近年、経済のグローバル化の動きを受けて、国際的なドア・ツー・ドア輸送について、フォワーダーが荷主との間で一貫して運送責任を負う国際複合一貫輸送が発展しており、国際宅配便等の高度な物流サービスが急速に普及している。また、アジア地域を主とする日本企業の生産拠点の海外進出に伴い、その製品等の国際複合一貫輸送を担うため、貨物運送取扱事業者の海外進出も活発化している。

こうした状況に対応して、運輸省では、我が国の国際貨物運送取扱事業者の諸外国における事業活動につき公正な機会を確保するため、諸外国との調整等を行っている。また、アジア地域における輸送機器の規格化に資するよう、韓国との間でT11型パレットを主体とする規格化推進のための協議を行っている。

2 輸入インフラの整備

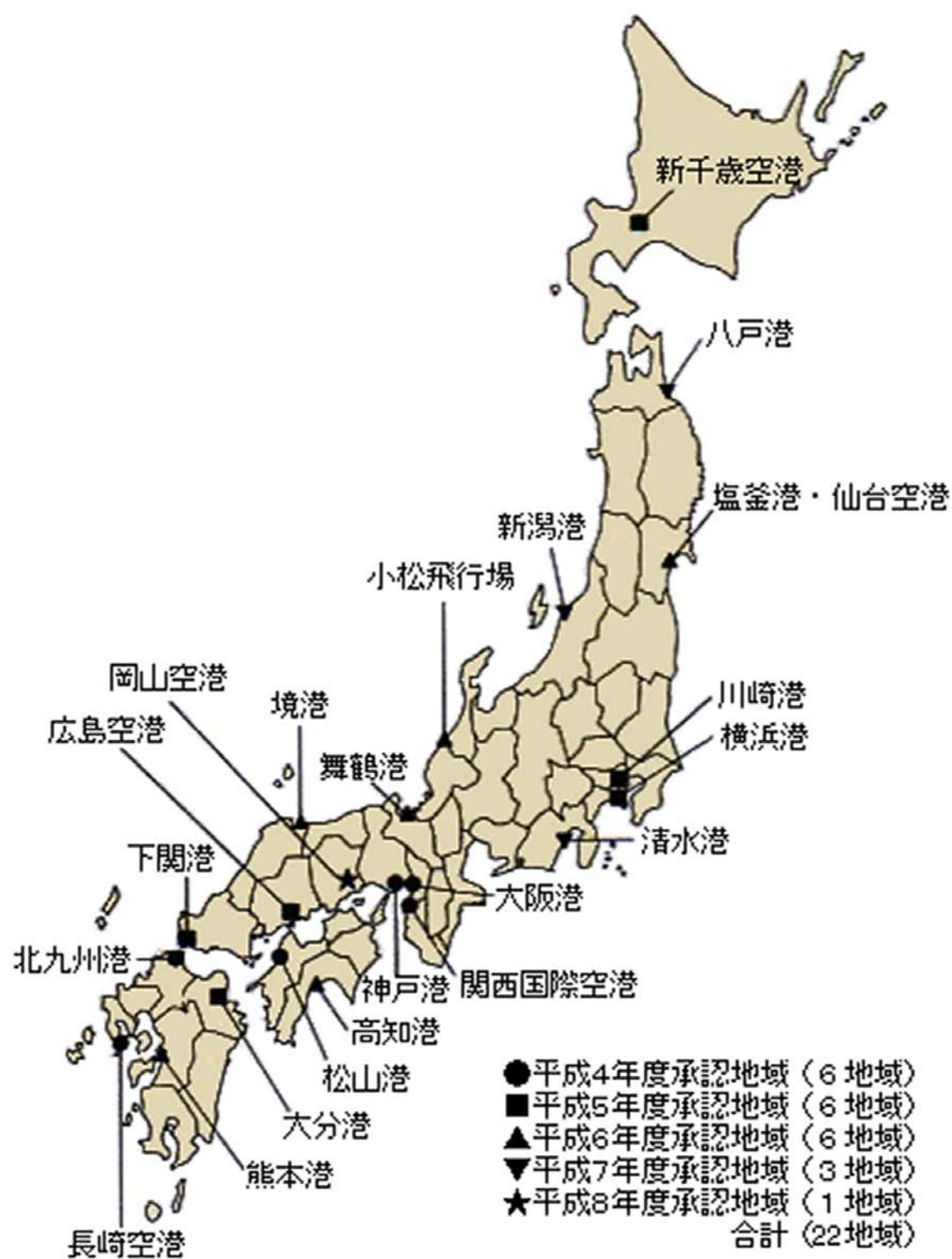
輸入拡大の要請に加えて、製品・部品輸入の急増という輸入品目構成の変化を背景として、国際物流と国内物流との接続の円滑化が一層求められてきていることから、中枢国際港湾における大水深コンテナターミナルや大都市圏における拠点空港等の港湾、空港の整備を進めるほか、輸入品の保管、配送を円滑に行うための倉庫、上屋等を整備する必要がある。

このため、運輸省では、輸入拡大に対応する倉庫、港湾上屋の整備について、税制上の優遇措置を活用して、これらの整備の促進を図っている。

また、「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（FAZ法）」に基づき、港湾又は空港及びその周辺地域に輸入促進地域（フォーリン・アクセス・ゾーン＝FAZ）を設け、当該地域において輸入促進に寄与する事業に対して支援措置を講じており、これまでに22地域の地域輸入促進計画が承認されている〔2-3-5図〕。特に、昨年のFAZ法の改正により規定されたFAZ地域内の特定集積地区においては、倉庫業、貨物自動車運送事業、港湾運送事業等の輸入貨物流通促進事業者に対して税制の優遇等の支援措置を講ずることにより、輸入関連事業者の集積を促進し、輸入貨物の円滑な流通を図っていく。

2-3-5図 FAZ指定地域

2-3-5図 FAZ指定地域



第4章 観光レクリエーションの振興

第1節 旅行の振興

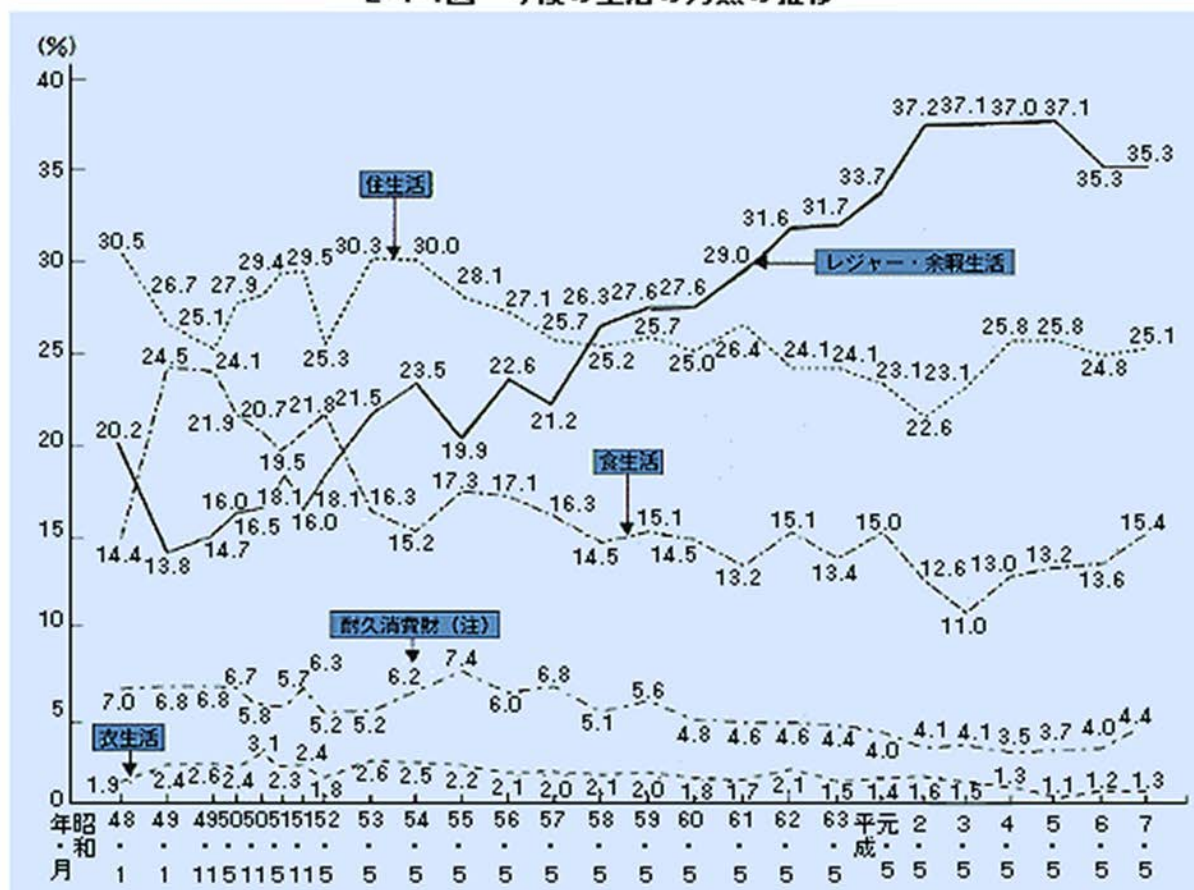
1 観光産業の現状

(1) 国民の意識

総理府の「国民生活に関する世論調査」（平成7年5月）において、国民は「今後、生活のどのような面に力を入れたと考えているか」について見ると、「レジャー・余暇生活」を挙げる者が最も多く、58年に「住生活」を抜いて以来連続して第1位を占め続けている〔2-4-1図〕。

2-4-1図 今後の生活の力点の推移

2-4-1図 今後の生活の力点の推移



注 (1)総理府広報室「国民生活に関する世論調査」（7年5月）による
 (2)耐久消費財：自動車、電気製品、家具などの耐久消費財

(2) 旅行業の現状

主催旅行業者50社の7年度の取扱高は、6年度に比べて国内旅行が1.1%増、海外旅行は11.6%増、合計で5.4%増であった〔2-4-2表〕、〔2-4-3表〕。

2-4-2表 旅行業者・旅行業者代理業者数

2-4-2表 旅行業者・旅行業者代理業者数 (8年4月1日現在)

区 分	業 者 数
第1種旅行業者	879
第2種旅行業者	2,680
第3種旅行業者	4,929
旅行業者代理業者	2,259

注 第1種旅行業者：海外を含むバック旅行の主催者
及び乗車船券などの販売

第2種旅行業者：国内を含むバック旅行の主催者
及び乗車船券などの販売

第3種旅行業者：乗車船券などの販売

旅行業者代理業者：特定の旅行業者を代理した旅行商品の販売

2-4-3表 主要50社の取扱高

2-4-3表 主要50社の取扱高 (単位：億円)

	国内旅行	海外旅行	合 計
6年度	33,356	23,197	56,553
7年度	33,718	25,881	59,599

(3) ホテル・旅館業の現状

ホテル・旅館の利用状況は依然として低迷しており、主要登録ホテルの7年の客室利用率は2年と比較して9.8ポイントの減となっている〔2-4-4表〕。こうした中、6年度には主要登録ホテルの58.9%、主要登録旅館の50.7%が赤字経営となっている〔2-4-5表〕。

2-4-4表 主要登録ホテルの客室利用状況の推移

2-4-4表 主要登録ホテルの客室利用状況の推移

(単位：％)

	全 国	京 浜	京 阪 神	地方都市	リゾート
平成2年度	77.6	84.9	81.9	76.0	64.7
3年度	75.9	82.4	76.6	75.8	64.6
4年度	70.9	72.8	72.3	72.5	60.8
5年度	67.1	69.9	68.4	68.6	56.2
6年度	67.7	70.2	71.8	67.5	58.2
7年度	67.8	69.2	72.1	68.4	57.3

(日本ホテル協会資料による)

2-4-5表 主要登録ホテル・旅館の経営状況

2-4-5表 主要登録ホテル・旅館の経営状況

(単位：％)

	赤字ホテルの割合	赤字旅館の割合
平成2年度	21.9	26.2
3年度	21.0	28.4
4年度	40.6	36.5
5年度	50.2	46.5
6年度	58.9	50.7

（ホテルについては（社）日本ホテル協会
旅館については（社）国際観光旅館連盟による）

2 「ゆとりある休暇」の実現

ゆとりある国民生活を実現していくため、国民が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重要である。

このため、「ゆとりある休暇」推進協議会を引き続き開催しつつ、連続休暇等の普及拡大、充実した休暇を過ごすための環境整備を図っていくこととしている。

また、7年6月の観光政策審議会答申において、一部の祝日の曜日指定化により連休を創出するなどの休暇制度の改善が提言されており、その実現に向け民間において検討が進められている。

3 安全・快適な旅行の確保

(1) 旅行業法等の改正

近年における海外旅行の一般化等に対応するとともに、一層の消費者保護を図るため、7年、旅行業法の一部を改正し、あわせて標準旅行業約款の改正を行い、8年4月から施行している。

旅行業法の主な改正内容は以下の通りである。

- ①登録に関する規制の合理化
- ②営業保証金について算定方法の適正化、消費者優先還付規定の設定
- ③旅行業務取扱主任者の職務の明確化、取引条件説明時の書面交付、主催旅行広告の表示方法の改善等の旅行業務の適正化

一方、標準旅行業約款については、旅程保証制度（主催旅行において重要な契約の変更があった場合にはその原因が一定の免責事由に該当する場合を除き変更補償金を支払う制度）の創設等を行った。

(2) 旅行者の安全確保

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、外務省等関係省庁と緊密な連絡をとり、旅行業者等に適切な情報提供を行うなど、旅行者の安全確保のための施策を講じている。

第2節 国際観光交流の促進

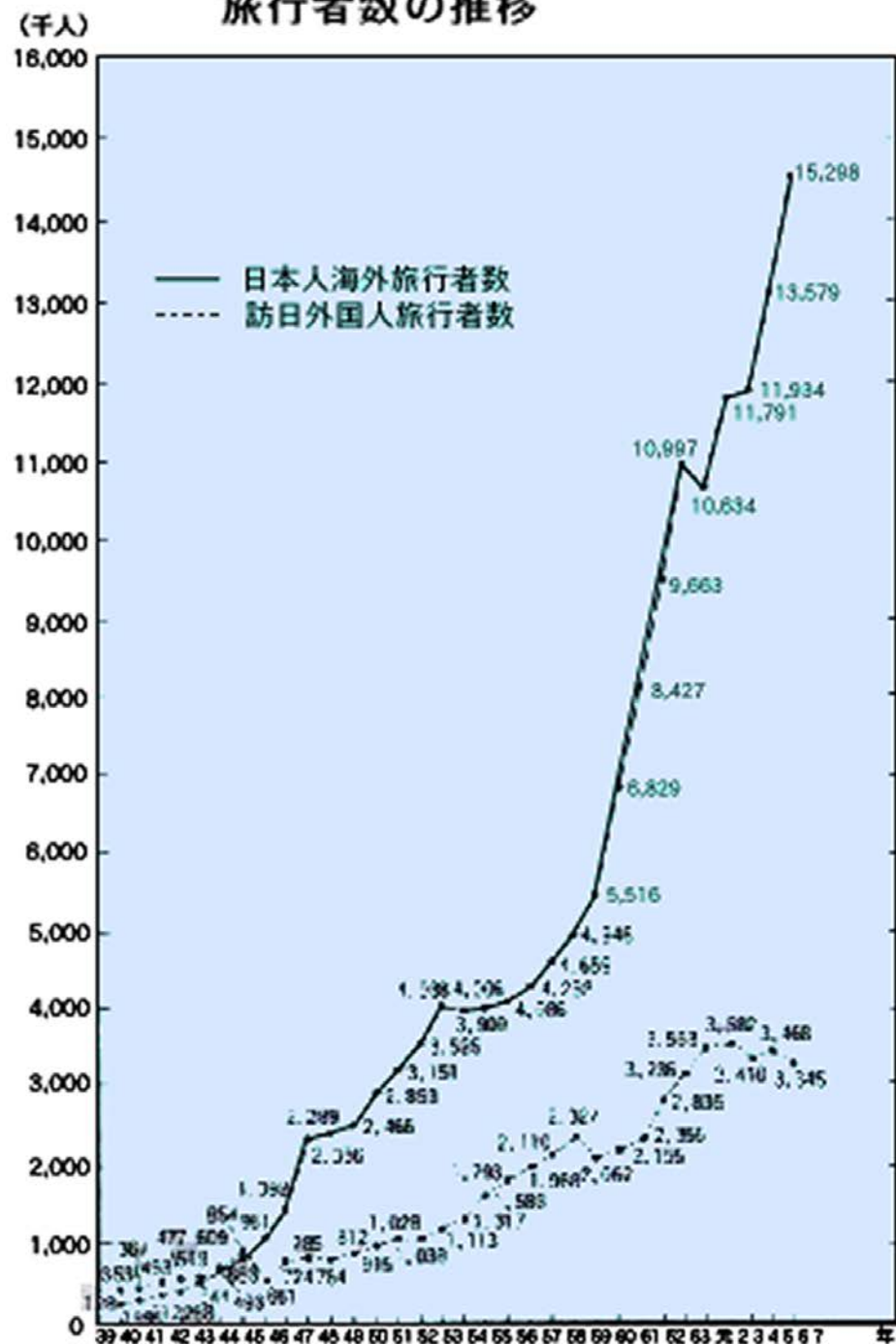
1 外国人訪日旅行の促進

(1) 外国人訪日旅行の現状

平成7年の日本人海外旅行者数は、1,530万人と、5年前(平成2年)に比べて1.39倍、10年前に比べて3.09倍に増加し、順調に伸長している。一方、訪日外国人旅行者数は、円高の進行により訪日旅行費用の高騰が進む状況において、335万人と極めて低い水準にとどまるなど、ここ数年は横這い又は微減の状態にあり、その水準は、欧米先進諸国と格段の差があるのみならず、近隣のアジア諸国への旅行者数にも劣る状態となっている〔2-4-6図〕、〔2-4-7図〕。

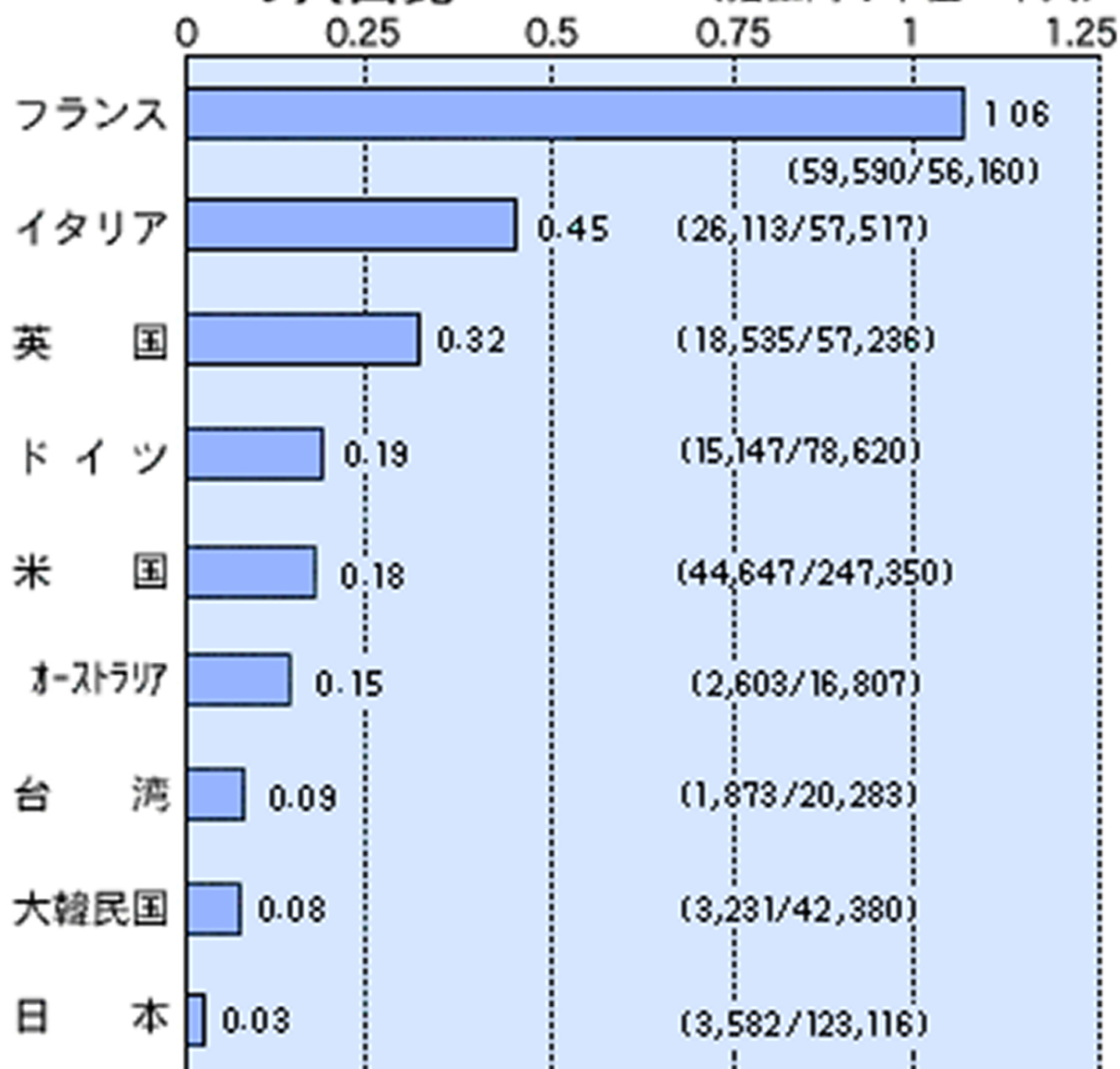
2-4-6図 日本人海外旅行者数、訪日外国人旅行者数の推移

2-4-6図 日本人海外旅行者数、訪日外国人旅行者数の推移



- 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) 「訪日外国人旅行者数」とは、法務省編集の「出入国管理統計年報」の入国外国人数から日本に居住する外国人を除き、これに外国人一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者のことである。

2-4-7図 主要国・地域の来訪外国人旅行者数の人口比
(括弧内の単位：千人)



注 (1) インバウンド人口比 = (来訪外国人人数) / (人口)
(2) 数字は1992年現在

国際観光は国際相互理解にとって大きな意義を有しており、こうした伸び悩んでいる訪日外国人旅行者を増加させ、日本を見聞してもらうことは、我が国に対する国際理解を増進するうえで極めて重要であることから、以下の施策を展開している。

(2) 外国人の来訪促進活動の充実

8年1月に、学識経験者、観光産業関係者等から成る「観光交流による地域国際化に関する研究会」を発足させ、訪日外国人旅行者を飛躍的に増大させ、日本の観光地を心から楽しんでもらうための総合的施策について幅広く検討を行い、4月に「ウェルカムプラン21（訪日観光交流倍增計画）」として提言が取りまとめられた〔2-4-8表〕。

2-4-8表 ウェルカムプラン21に関する提言の概要

2-4-8表 ウェルカムプラン21に関する提言の概要

目標：概ね2005年に訪日外国人旅行者を倍增（700万人）	
我が国全体への誘客対策	地方観光圏への誘客対策
・日本の新しい観光イメージの形成 ・滞在費用の低廉化（ウェルカムカード（外国人観光客割引バス）の導入等） ・情報提供システムの構築（国際観光振興会の観光案内所と地方の観光案内所のネットワーク化等）等	・外国人にアピールする日本の特色を反映した「国際観光テーマ地区」の形成による新たな観光ネットワークの構築 ・地区内の地域全体への波及効果を持つ施設（国際会議場、能舞台等）の整備への支援 等

運輸省としては、関係する省庁、地方公共団体、観光産業等とともに、本提言に盛り込まれた施策の実施を図っていくこととし、概ね17年（2005年）時点において訪日外国人旅行者数を現在より倍增させ、700万人に到達させることを目指している。

（3）国際コンベンションの振興

（ア） コンベンション法による国際コンベンションの振興

国際会議（国際コンベンション）を我が国で開催することは、外国人参加者にとって我が国を理解する絶好の機会になるほか、地域経済の活性化や地域の国際化にも貢献する。そのため「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」は、これまでの42都市に加え8年4月に新たに3都市を認定し、合計45都市になった〔2-4-9図〕。

2-4-9図 国際会議観光都市

2-4-9図 国際会議観光都市



また、同法に基づき、国際観光振興会は、認定を受けた都市に対して国際コンベンション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、国際コンベンション等の開催の円滑化を図るため、寄付金の募集、交付金の交付等の事業を行っている

(イ) 国際会議場の整備

民活法に基づき、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いる。7年度までに4施設の整備計画を認定しており、このうち横浜国際平和会議場、宇奈月国際会館及びびりんくうゲートタワービル国際会議場については供用を開始しており、神戸ポートピアホール国際会議場については引き続き整備推進中である。

(4) 国際観光振興会による外客誘致活動

外国人の来訪促進活動を推進するため、日本の観光宣伝、観光情報提供等を国際観光振興会を通じて行っている。

8年度は、従来からの既存の国際会議の誘致に加え、地方自治体等が独自の企画により会議を開催する「企画型国際会議」の創出支援、アジアの主要国を対象としたマーケティング戦略の研究、プロモーション・キャンペーンの実施等を加えるとともに、昨年度から開始したインターネットによる観光情報の提供を充実強化するため、観光関連団体・企業と連携したパソコン情報提供事業を開始している。

なお、海外における観光宣伝や国内観光案内所の運営業務などについても引き続き効率化を図ることとしている。

(5) 登録ホテル・旅館等の整備

国際観光ホテル整備法に基づき、ハード・ソフト両面からみて外国人旅行者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し、また、これらの登録ホテル・旅館に関する情報を外国人旅行者に提供している。また、国際観光レストラン登録規程に基づき、外国人旅行者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、国内における外国人旅行者の受入れ体制の整備を行っている。なお、8年9月末現在、990軒のホテル、1,956軒の旅館及び149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

(1) 二国間観光協議の推進

我が国は、観光分野における交流が盛んな米国、韓国、中国、カナダ、スペイン、豪州との間で、政府ベースもしくは官民合同の二国間観光議を定期的に開催している。これらの協議では、相手国との観光交流の一層の充実・活性化を図っていくことを目的に、両国間の観光振興策の検討、観光振興上の問題点及び対応策等について意見交換を行っている。

(2) 国際協力の推進

近年、豊富な観光資源を活用して経済発展を図ろうとする開発途上国の観光重視の姿勢を反映して、我が国に対する観光関連の国際協力の要請が増大している。

このため、二国間技術協力として国際協力事業団（JICA）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に積極的に対応する一方、世界観光機関（WTO）、経済協力開発機構（OECD）、アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）、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）等の国際機関や、アジア太平洋経済協力（APEC）等の協議会などの場を通じて国際間の連携強化を図っている。特に、7年6月に大阪に設置されたWTOアジア太平洋事務所が行う観光開発協力活動等を積極的に支援することにより、アジア太平洋地域における国際交流、国際協力の一層の促進、アジア太平洋諸国と我が国との信頼関係の一層の強化を図っている。

第3節 観光による地域の活性化

1 地域と観光産業の連携による国内観光の振興

(1) 国内観光促進協議会の開催

国内観光は、現在、割高な価格水準、個人・小グループ旅行を中心とした多様なニーズへの対応の立ち遅れ、観光地の魅力低下等により、空洞化が懸念される状況にある。

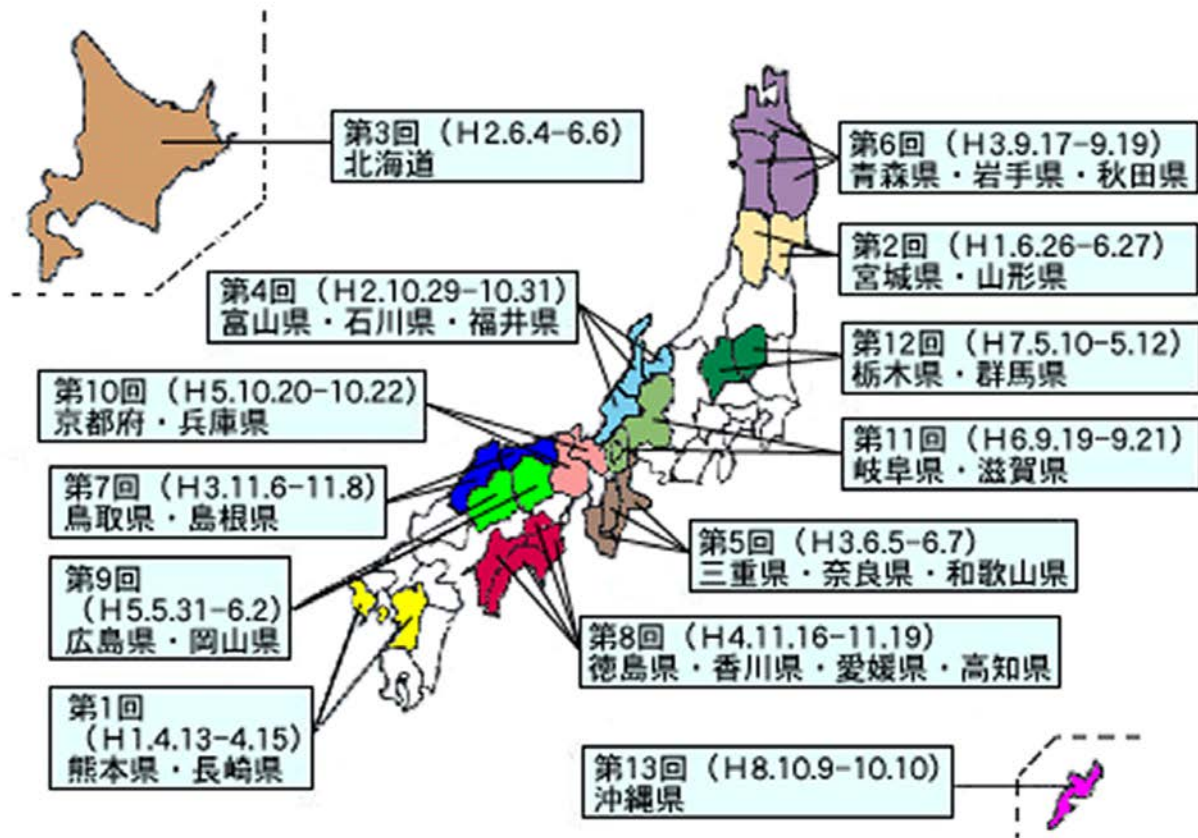
このため、平成7年6月の観光政策審議会答申を受けて、国内観光促進に向けた諸施策を国内観光産業全体の取組みにより具体化していくため、7年9月に国内観光促進協議会を設置した。協議会では、高齢者や障害者の旅行促進、滞在型旅行の促進、国内旅行の低廉化等の施策テーマ毎にワーキンググループを設置するとともに、必要に応じてモデル事業の実施のための地域検討会を置き検討を行い、推進方策を取りまとめたところである。

(2) 観光立県推進地方会議の開催

21世紀を目指した観光のより一層の振興を図るため、「90年代観光振興行動計画（TAP90's）」に基づき、官・民、中央・地方が一体となった観光立県推進地方会議を、最近の沖縄まで13地域で開催している〔2-4-10図〕。この会議では、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の具体的な提言が行われ、各地域の協議会等フォローアップ推進組織を通して、逐次実行に移されるなどの成果をあげている。

2-4-10図 観光立県推進地方会議開催状況

2-4-10図 観光立県推進地方会議開催状況



(3) 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、地域の特性を生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「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8年6月14日から17日まで開催した「第4回地域伝統芸能全国フェスティバル（岩手）」の支援を行った。

(4) 旅フェア'96の開催

地域と旅行関連産業が連携し、国内旅行の総需要の喚起を図ることを目的に、8年4月10日から14日まで、旅に関する総合的な情報の提供を行う旅の総合見本市として「旅フェア'96」が昨年に引き続き千葉県の幕張メッセで開催され、22万人の来場者を記録した。

(5) デスティネーション開発協議会の開催

受入側の地域と送客側の観光産業が連携して共同で地域観光の振興方策について協議する「デスティネーション開発協議会」が、6年9月に沖縄県で開催されたのをはじめ、岐阜県・滋賀県、山形県、阪神・淡路地域及び鹿児島県においても設置・開催され、当該地域の観光需要の喚起を図っている。

(6) 観光交通地域振興アクションプランの策定

地域と観光交通関連産業が連携して、ソフト・ハード両面からの観光の振興と交通基盤の整備・運営を一体的・計画的に推進する観点から、8年度より新規施策として「観光交通地域振興アクションプラン」の策定に着手した。8年度は北陸地域（富山県、石川県、福井県）及び四国地域（徳島県、香川県、愛媛県、高知県）の2地域を対象地域として実施することとしている。

2 観光資源の保護・活用を通じた観光の振興

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、岐阜県白川郷合掌造り民家やトラストレイン（静岡県大井川鉄道で展示・運行されているSL列車）等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。

(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、46地区において整備が終了し、1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、(注) 国際観光モデル地区における外国人旅行者誘致の拠点として、外国人旅行者に地域の自然、文化、歴史を紹介したり、伝統的生活文化を体験してもらうための施設等を一体的に整備するもので、現在、11地区において整備が終了し、1地区において整備が行われている。

(注) 国際観光モデル地区 外国人旅行者が安心して一人歩きできる環境を作り、同地域への外国人旅行者の来訪を促進し、地方の国際化、国際相互理解の増進等に寄与するもの。現在、39道県42地区が指定されている。

(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・低廉かつ快適に利用できる質の高いオートキャンプ施設（車をテントサイトまで乗り入れることのできるキャンプ場）〔2-4-11図〕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

ヨン施設等との連携を図るものであり、現在2地区において整備が終了し、14地区において整備が行われている。

2-4-11図 オートキャンプ場

2-4-11図 オートキャンプ場



(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、8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。

第4節 レクリエーションの振興

1 海洋性レクリエーションの振興

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、マリーナ等の基盤的施設や客船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ており、その主な施策は以下の通りである。

（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。

一部地域で問題となっている無許可係留艇を適切な保管場所に誘導するため、マリーナの整備のほか、安価で簡易な係留・保管施設等の整備を引き続き促進するとともに、各地方運輸局及び港湾建設局に舟艇利用対策会議や舟艇利用者相談窓口を設けて、地方自治体、関係者団体を加えた協議を進め、健全な利用秩序の確立とプレジャーボート利用者のマナー向上を図っている。

（2） 港湾や海岸において、景観や親水性に配慮した港湾緑地、広場、海浜等の整備や歴史的に価値の高い港湾関連施設、人々の文化・交流活動を促進する施設の整備及び良好な海域環境の創造や水質・底質の改善のための事業を推進している。これらの事業の実施により、魅力あるウォーターフロント空間の形成や海洋性レクリエーションの振興に寄与している。

（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。なお、「BAN」は、8年7月1日から、これまでの関東地区に加え、関西地区においてもサービスを開始した。

（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」及び海洋情報の提供窓口である「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、新たにサービスが開始された衛星船舶電話を利用した緊急通報用電話（通称「海の110番」）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） クルーズ旅行をさら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の高まるとともに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。

このような状況において運輸省としては、（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。

具体的には、安全性、利便性が高く既存の航空交通との分離がなされたエリアを認定する「優良スカイレジャーエリア認定制度」に基づき、パラグライダー・ハンググライダーに係るエリアが14か所（8年7月現在）認定

されている他、毎年度、各種スカイレジャーを紹介する「スカイ・レジャー・ジャパン」（8年は11月3日及び4日に旧南紀白浜空港跡地において開催）等のイベントについても、運輸省として積極的に支援を行ってきている。

第5章 国民のニーズに応える鉄道輸送の展開

第1節 鉄道整備の推進

1 鉄道整備の基本的方向

21世紀に向けて、国土の均衡ある発展を図り、また、本格的な高齢化社会の到来を間近に控え、国民が真に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。特に鉄道はサービスの充実について、通勤・通学時の混雑緩和や都市間移動のスピードアップ、道路の混雑解消、環境負荷の小さい交通体系の構築の要請等の観点から国民の強い要望があり、これらを踏まえて幹線鉄道的高速化や都市鉄道の輸送力増強等を進めてきている。

幹線鉄道については、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となっており、全国主要幹線鉄道の表定速度の平均時速を120km台まで引き上げるとともに、鉄道特性のある分野について、東京、大阪、名古屋、福岡又は札幌から地方中核都市（人口20万人以上の都市及び県庁所在地の都市）までを、少なくとも、概ね3時間台で結ぶことを目標として、整備新幹線の整備、在来線と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、通勤通学時の混雑緩和が重要な課題となっており、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、都市鉄道の整備が強く求められている。

しかしながら、鉄道整備は、建設費の増大、用地確保の困難化等から、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、投資リスクも大きくなってきている。従って、鉄道事業者の投資促進のインセンティブとして、財政、政策金融、税制、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ますます重要となっている。

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であり、その回収には長期間を要する。特に大都市圏における新線建設については、地下鉄のキロ当たり建設費が数百億円に上ることにも見られるとおり、より規模の大きな投資が必要となっており、用地取得の遅延等により投資の懐妊期間も長くなり利息負担も膨大となっている。また、近年増加している需要開発型の路線においては、輸送需要を正確に見込むことが困難な場合がある。

以上のように、鉄道整備は投資リスクが大きなものとなっており、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。

（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、在来線的高速化等に関して、幹線鉄道等活性化事業費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）や日本鉄道建設公団による民鉄線建設（P線利子補給金）制度（昭和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、大都市圏を中心として既存の支援措置だけでは不十分な状況となったため、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（昭和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）があり、また、将来にわたる輸送力増強工事の資金に充てるために運賃収入の一部を非課税で積立てることが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。平成6年度には地下高速鉄道整備事業費補助制度等の拡充がなされ、8年度より、沿線地域の活性化・開発の促進等に資する貨物鉄道の旅客線化事業に対する補助制度が創設され、支援措置の一層の充実が図られた。さらに、3年に鉄道整備基金が設立され、国の一般会計等の財源による鉄道整備に対する既存の助成のほか、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ることとなり、また、6年度に都市鉄道・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、駅施設に対する支援措置として、エレベーター及びエスカレーター等の整備について（財）交通アメニティ推進機構による補助や日本開発銀行による低利融資制度があるほか、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持つ旅客ターミナル施設の整備に対しても、民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法の特定施設として支援を行っている。

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

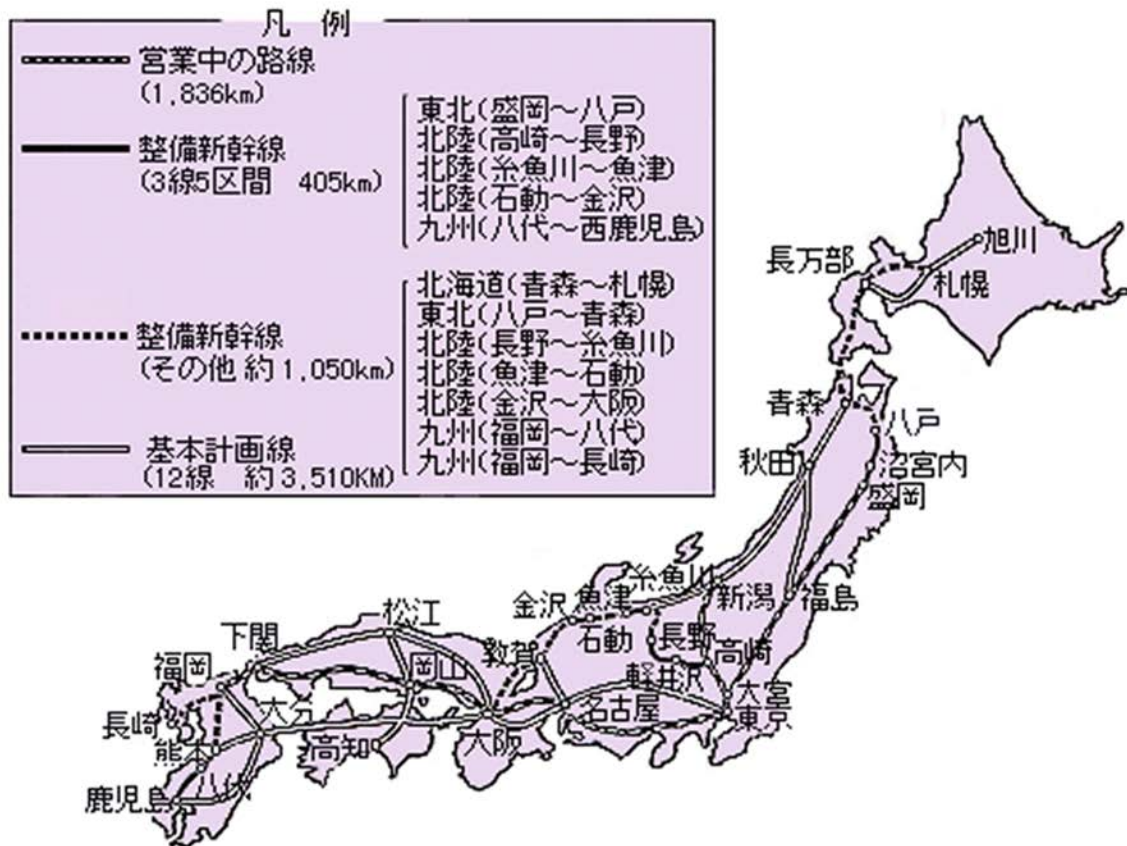
3 幹線鉄道の整備

（1） 整備新幹線の整備

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、国土の均衡ある発展と地域の活性化に資することから6年12月19日の官房長官、大蔵大臣、運輸大臣及び自治大臣申合せに従い、その整備を積極的に推進している〔2-5-1図〕。

2-5-1図 全国新幹線鉄道網

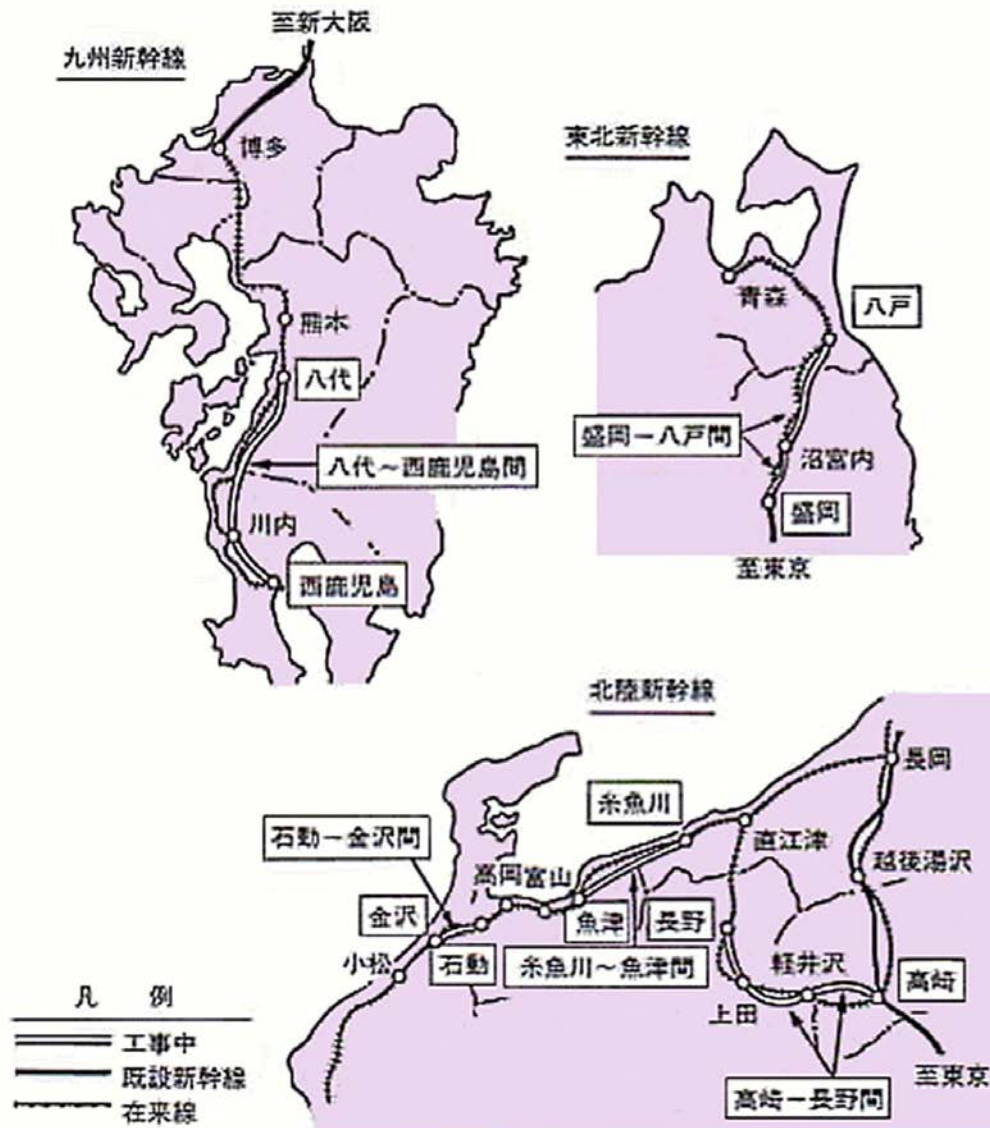
2-5-1図 全国新幹線鉄道網



具体的には、現在着工中の東北新幹線盛岡・八戸間、北陸新幹線高崎・長野間、糸魚川・魚津間及び石動・金沢間、九州新幹線八代・西鹿児島間の3線5区間については、その整備を着実に推進している〔2-5-2図〕。8年6月には、「町づくりと一体となった鉄道駅緊急整備事業」により、西鹿児島駅において進められていた新幹線駅施設の先行整備部分が開業した。

2-5-2図 整備新幹線3線5区間概要図

2-5-2図 整備新幹線3線5区間概要図



また、未着工区間については、同申合せにおいて、その整備のための「新しい基本スキーム」につき8年中に成案を得ることとされており、現在、与党において検討が進められている。

さらに、駅周辺の都市計画との関連性から整備の緊急性の高い北陸新幹線富山駅及び九州新幹線熊本駅において、用地の先行取得のために必要な設計、測量等を行うことを目的とした整備新幹線駅整備調整事業を実施して

いるほか、難工事が予想される長大トンネルにおいて試掘調査を実施する等の整備新幹線建設推進準備事業を実施している。

(2) 在来幹線の高速化等

在来幹線の高速化等については、所要時間の大幅な短縮、利用者の利便性の向上を図るため、幹線鉄道等活性化事業費補助制度や鉄道整備基金による無利子貸付制度を活用し、北越北線（六日町・犀潟間）、石勝線・根室線（南千歳・釧路間）などの高速化事業や田沢湖線・奥羽線（盛岡・秋田間）の新幹線直通運転化事業等を推進している。北越北線、石勝線・根室線及び田沢湖線・奥羽線はいずれも9年春に開業する予定である〔2-5-3図〕、〔2-5-4表〕。

2-5-3図 幹線鉄道高速化事業等一覧

2-5-3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

	線区名・区間	整備内容	効 果	工 期
幹線鉄道等活性化事業	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1日開業
	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9年春開業予定
	北陸北線 六日町～犀潟	高速化	東京～富山 約3時間20分→約3時間	平成9年春開業予定
鉄道整備基金による無利子貸付制度による事業	智頭線等 上群～鳥取	高速化	大阪～鳥取 約4時間→約2時間30分	平成6年12月3日開業
	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7年4月20日開業
	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8年3月16日開業
	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9年春開業予定
	高德線 高松～徳島	高速化	高松～徳島 1時間13分→59分	平成10年春開業予定
	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15年度開業予定
	東海道線	貨物輸送力 増強	コンテナ列車の長編成化 〔現行20両編成主体 →26両編成、32両編成〕	平成11年度開業予定

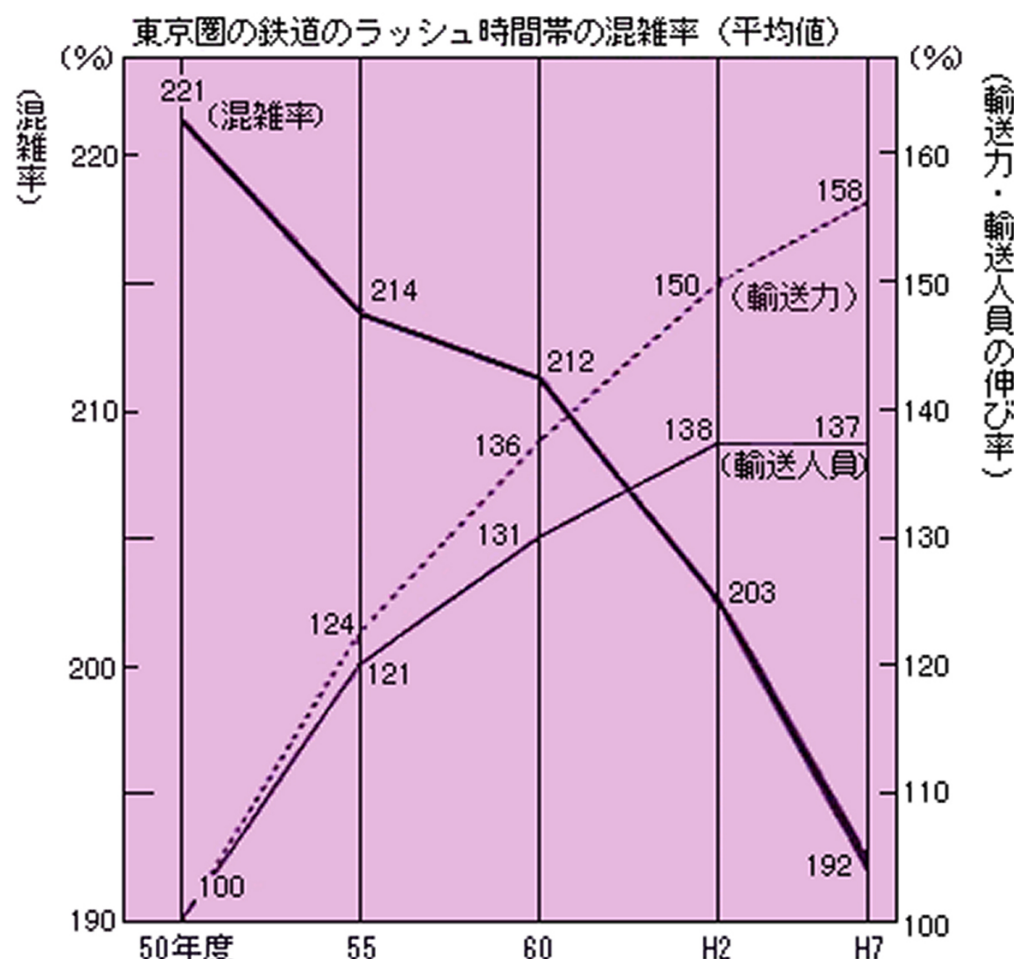
なお、8年3月には、高速化事業が進められてきた山陰線・宮福線等（園部・天橋立間）が開業した。

4 都市鉄道の整備

(1) 都市鉄道の計画的整備

東京圏を始めとする大都市圏における鉄道の通勤・通学時の混雑は、近年の輸送力増強の努力により緩和傾向にあるものの、未だ厳しい状況にあり、その緩和を図るためには、今後とも、都市鉄道の計画的な整備が必要不可欠である〔2-5-5図〕。

2-5-5図 大都市における混雑率

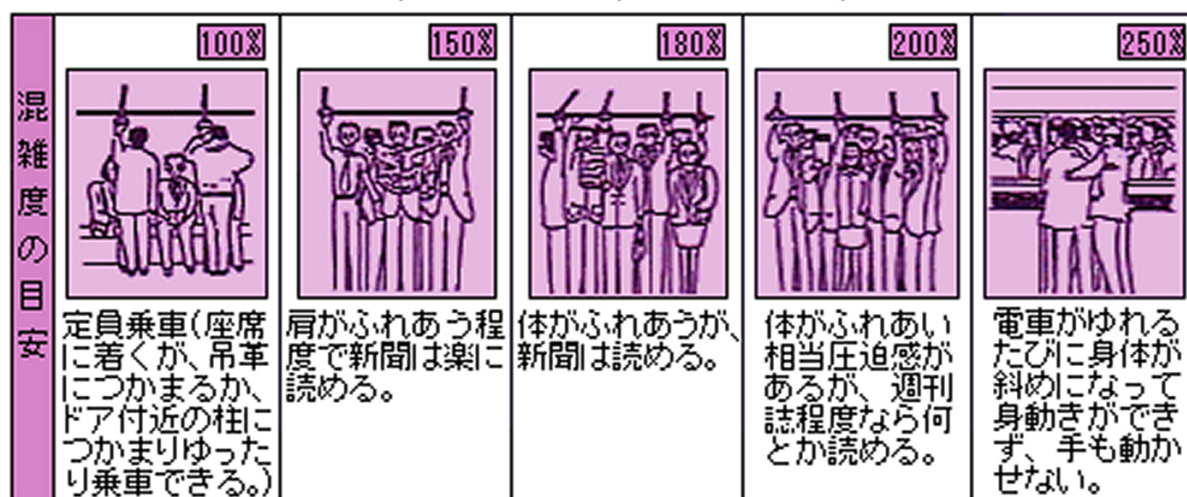


注 民鉄、地下鉄及びJRの主要混雑区間の平均値である。

目 標

当面の目標

現 状



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整備計画が答申されており、これに基づいた計画的かつ着実な整備が図られているところである〔2-5-6表〕。

2-5-6表 大都市圏における鉄道整備の進捗状況

2-5-6表 大都市圏における鉄道整備の進捗状況

東京圏（昭和60年7月 運輸政策審議会答申第7号） 平成8年8月1日 現在

整備状況	答申路線延長 (km) (%)	営業中 (km) (%)	工事中 (km) (%)	免特許済 (km) (%)
新設	431 (100)	187 (43)	128 (30)	27 (6)
改良・複々線化	89 (100)	15 (16)	34 (39)	12 (13)
旅客線化	41 (100)	10 (24)	—	—
合計	561 (100)	212 (38)	163 (29)	39 (7)

大阪圏（平成元年5月 運輸政策審議会答申第10号） 平成8年8月1日 現在

整備状況	答申路線延長 (km) (%)	営業中 (km) (%)	工事中 (km) (%)	免特許済 (km) (%)
新設	219 (100)	46 (21)	88 (40)	13 (6)
複線化	114 (100)	9 (8)	52 (45)	12 (11)
合計	333 (100)	55 (17)	140 (42)	25 (7)

名古屋圏（平成4年1月 運輸政策審議会答申第12号） 平成8年8月1日 現在

整備状況	答申路線延長 (km) (%)	営業中 (km) (%)	工事中 (km) (%)	免特許済 (km) (%)
新設	121 (100)	12 (10)	16 (13)	6 (5)
複線化	169 (100)	17 (10)	18 (10)	44 (26)
合計	290 (100)	29 (10)	33 (11)	49 (17)

なお、東京圏については、8年度より、次期計画の策定に向けて検討に着手した。

大手民鉄１５社は、昭和３６年から、第１次輸送力増強等投資計画を実施して以来、新線建設等輸送力増強工事、安全対策工事及びサービス改善工事を内容とする投資を推進してきており、現在は、第８次の同計画に基づき、輸送サービスの向上等に努めている。

2-5-7 図 特定都市鉄道工事概略図

[illegible]

平成8年度

2-5-8図 特定都市鉄道工事（複々線化）



（東急東横線新丸子駅付近）

（3） 地下鉄の整備

地下鉄は、平成8年7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）の公営事業者等によって総営業キロ546.6kmで運営されており、7年度の輸送人員は約4,817百万人、輸送人キロは約32,455百万人キロとなっている。最近では、帝都高速度交通営団南北線（駒込～四ッ谷間）が8年3月に延伸開業したところであり、さらに、8年7月1日現在、地下鉄全体では117.5kmにのぼる新線建設が進められている。

（4） 旅客鉄道会社（JR）による整備

8年3月に、山手貨物線の旅客線化工事により、JR東日本埼京線が新宿から恵比寿まで延伸された。線路増設工事については、JR北海道札幌線（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。

（5） 宅地開発と一体となった鉄道の整備

大都市圏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セクター方式による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、運輸大臣、建設大臣及び自治大臣は、東京都、埼玉県、千葉県及び茨城県に対し、基本計画の承認を行った。同会社は、4年1月にこの承認基本計画の内容に沿って鉄道事業法上の免許を受け、秋葉原～新浅草間（5年1月）、守谷～伊奈谷和原間（6年1月）、新浅草～六町間（7年2月）、六町～三郷中央間（8年2月）について工事施行認可を受けて、事業を進めている。

（6） その他の都市鉄道等の整備

この他、東京臨海高速鉄道臨海副都心線（新木場～東京テレポート間）及び神戸電鉄公園都市線（フラワータウン～ウッディタウン中央間）が8年3月に、東葉高速鉄道東葉高速線（西船橋～東葉勝田台間）が4月に開業する等、着実に都市鉄道の整備が進められている。

また、モノレールは、8年7月現在、東京モノレール等9路線で営業運転されているほか、新たに東京、千葉、大阪及び北九州において6路線の延伸工事が行われている。新交通システムは、7年11月に開業した東京臨海新交通臨海線（新橋～有明間）を含め、8年7月現在、10路線で営業運転されており、横浜、名古屋及び大阪において3路線が工事中である。

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等の理由から大部分の事業者が赤字経営となっている。このため、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）し、また、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）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、経営努力による収支好転や並行道路整備の進捗等経営環境の変化等により対象事業者が減少したため欠損補助は縮小しているが、3年に発生した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近代化補助制度の一層の充実を図るとともに、鉄道係員に対する教育補助制度が新設された。さらには、4年度から転換鉄道等を近代化補助の対象としたことに伴う5年度以降の飛躍的な対象事業者数の増加等に応じ近代化補助予算の大幅増額を図るなど、中小民鉄に対する支援体制は総合的に強化されている。

今後、国及び地方公共団体においては、中小鉄道事業者の自立的経営のための努力を近代化補助等により支援し、一方、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、地元自治体を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必要がある。

（２） 地方鉄道新線の整備

（注） 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、８年度中の完成を目指している北越北線（六日町～犀潟間）等残る 4 路線の建設が進められている。

（注） 地方鉄道新線：旧国鉄の地方交通線対策の一環として国鉄新線としての工事が凍結されていた路線のうち、地元自治体による第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り工事が再開されたもの。

第2節 鉄道サービスの充実

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、乗り換え利便の向上が図られている。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、整備を促進するとともに、（財）交通アメニティ推進機構を通じて、国として助成を行っておつ、平成7年度末のＪＲ、大手民鉄及び地下鉄におけるエレベーター設置駅数は460駅、エスカレーター設置駅数は996駅となっている。さらに、建設省と連携して、駅内外の歩行環境快適化を図るため、「駅内外歩行者快適化作戦」を実施し、現在小倉駅等5地区をモデル地区に指定し、事業の支援等を行っている。

2 より快適な車両の導入

生活環境の向上に伴い、車両に対してもより一層の快適性が求められており、車両の新造又は改造により逐次改善が進められている。快適性を向上するために冷房設備等の整備が進められており、車両の冷房化率はＪＲ6社が96.6%、大手民鉄及び営団が99.0%となり、ほぼ冷房化を達成したといえる。また、比較的経営基盤の弱い中小民鉄においても75.8%となり、着実に冷房化が促進されている。冷房設備の他には、車内でのラジオ放送、眺望の良い大型の窓等の採用があげられる。また、移動制約者等の利便性に配慮した車椅子スペース、優先席、次駅案内表示等の整備も進んでいる。

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た。

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、8年6月1日現在、その距離は861kmとなっており、1年間で29km増加した。また、全国では、ＪＲ旅客会社と第3セクター鉄道間の相互乗り入れを含め、8年6月1日現在、49事業者3,628kmにおいて乗り入れが行われており、1年間で205km増加した。

4 利用者ニーズに対応した乗車券の導入

キャッシュレス時代の利用者ニーズに対応し、また、より一層の利便性向上を図るため、次のような多様な乗車券の導入が進められている。

プリペイドカードについては、各事業者において順調に導入が進んでいるが、乗車券を購入せずにそのまま改札を通過できるストアードフェアカードについても、3年のＪＲ東日本をはじめとして一部の事業者において導入が進んでいる。さらに複数の事業者間で共通に利用できるストアードフェアカードの導入も8年4月の京阪神

圏の5社間をはじめとして進められており、8年4月の営団及び東京都営地下鉄のストアードフェアカードの導入の際にも、カードの共通化が図られた。

また、ラッシュ時に集中する旅客の分散、閑散時の鉄道利用の促進を図るため、大手民鉄14社及び営団は、7年9月1日に実施された運賃改定の際に、平日のオフピーク時（10：00～16：00）に利用可能で従来の回数乗車券よりも割引率の大きな時差回数乗車券及び土曜・日曜・休日等に終日利用可能で更に割引率の大きな土・休日割引回数乗車券を導入した。

5 旅客鉄道運賃設定方式の改善措置

旅客鉄道運賃の設定方式については、7年1月に設置された「旅客運賃問題研究会」での検討を経て、同研究会の学識経験者、報道関係者に加え、鉄道事業者、利用者代表などからなる「旅客鉄道運賃ワーキンググループ」を同年8月末に設置し、具体的かつ実務的な検討作業を進めた結果、8年2月23日に報告書がとりまとめられた。

これを受けて、8年3月に閣議決定された「規制緩和推進計画」においては、旅客鉄道事業に係る運賃・料金規制について、「旅客鉄道運賃ワーキンググループの結論に基づき対処」することとされた。

報告書に示された結論のポイントについては

（１）旅客鉄道事業の独占性、公益性にかんがみ、その運賃設定方式としては、総括原価方式が適当であり、その運用について、利用者利益の増進、経営の効率化、事業者の自主性の確保などの観点から、これを改善する必要があるとし、その具体的内容として、

- ①事業者の自主性を確保するため、総括原価方式の下での上限価格制を導入すること
- ②経営効率化インセンティブを強化するため、ヤードスティック方式を強化すること
- ③経営の安定を確保するため、原価計算方式を改善すること（複数平年度化など）
- ④規制コストを縮小するため、関係諸手続きを簡素化すること
- ⑤透明性を確保するため、算定方式、事業内容などの情報公開を促進すること

等の方向が示された。

（２） 一方、プライスカップ制を含むいわゆる上限価格制については、

- ①利用者利益の保護
- ②必要な設備投資の促進
- ③上限価格の妥当な水準の算定

等の諸課題がなお未解決であり、今後の鉄道事業環境の変化等を勘案しつつ引き続き検討が必要とされた。

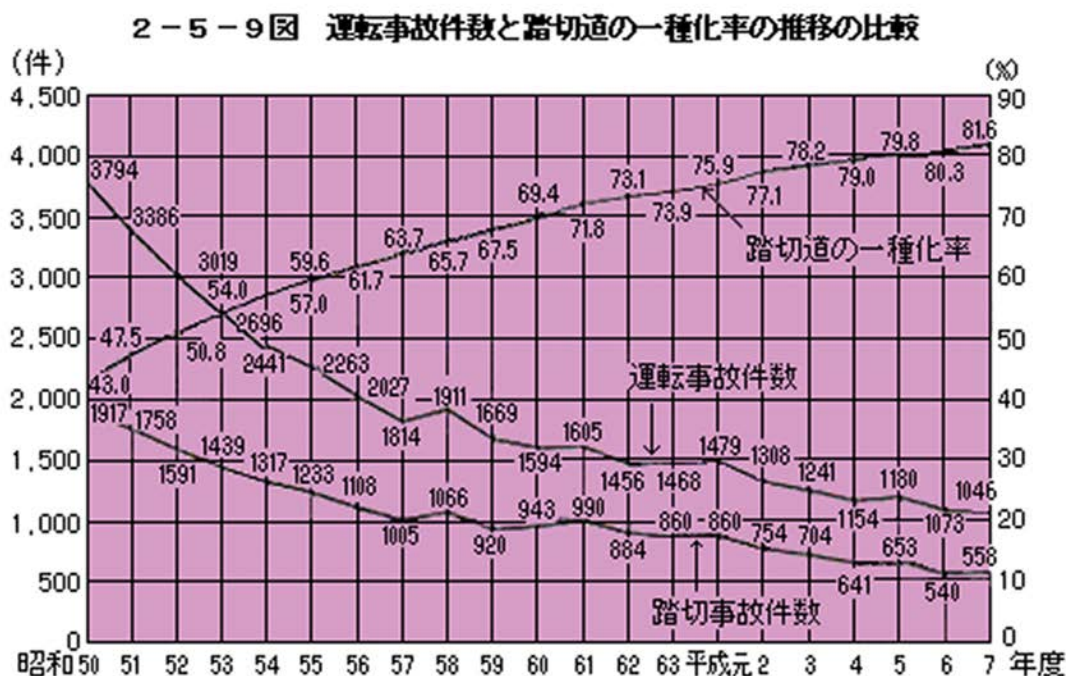
運輸省としては、8年11月に、上記改善措置を盛り込んだ新運賃制度をとりまとめ、9年1月より実施に移すこととしている。

第3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にある。〔2－5－9図〕。しかしながら、列車運転の高速化等に伴い一度事故が発生すると、多数の死傷者を生じる恐れがある。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。

2－5－9図 運転事故件数と踏切道の一種化率の推移と比較



このような状況をふまえ、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、以下の諸施策を講じている。

2 鉄道輸送の安全性・安定性を確保するための施策

(1) 踏切事故の防止

踏切事故の件数及び死傷者数は、踏切事故防止総合対策5ヶ年計画（第1次～第5次）に基づく踏切遮断機・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きたが、依然として運転事故の半数を占めており、踏切事故防止は鉄道の安全確保のために極めて重要であることから、平成8年2月

に第6次踏切事故防止総合対策（8年～12年度）を策定するとともに踏切道改良促進法を5箇年間延長し、踏切道の改良を引き続き推進していくこととした。運輸省はこれに基づき、踏切道整備に必要な資金を財政投融资により確保するとともに、一定の要件を満たす鉄道事業者に対し、地方公共団体と協力して踏切保安設備の整備費の一部を補助している。

（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、運転士がブレーキ操作を怠った場合に列車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積極的に推進してきた結果、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させるため、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、鉄道係員安全対策教育指導費補助金等により、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維持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

列車遅延の原因となる車両故障を防止するため、故障発生原因の分析を行うとともに、車両の保守の適正化について、新技術を取り入れた検査・修繕機器の導入による車両検査体制の改善、検査・修繕担当者に対する教育訓練の一層の充実を図るよう鉄道事業者を指導している。

（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、鉄道事業者に対して、適正かつ迅速に原因究明を行うよう指導している。また、必要な場合には、運輸省は自ら原因究明にあたるとともに、事故の背後要因解明のため特別保安監査を実施している。これらの調査結果については、必要な情報を事業者に提供するとともに、行政施策への反映により、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。

3 快適で安全な車両の開発を目指す鉄道車両工業

（1） 我が国の鉄道車両工業の現状

我が国の鉄道車両工業は、鉄道車両・同車両部品をはじめとして、鉄道信号保安装置、索道搬器運行装置等の製造を行い、我が国の鉄道全体を支えている産業である。

平成7年度の新造車両の生産実績は、2,312両（対前年度比6.7%減）であった。これを車種別にみると、国内向けでは、電車1,642両、ディーゼル車74両、貨物車414両、その他49両、合計2,179両となっており、また、輸出では、合計133両（対前年度比7.0%減）であった。仕向け先別の実績をみる

と、アジア向け機関車 12 両、旅客車 3 両、北アメリカ向け旅客車 28 両、アフリカ向け旅客車 90 両であった〔2-5-10 図〕。

2-5-10 図 我が国の新造車両の生産実績の推移



国内需要は、国鉄改革直後の J R 各社の新造車両の需要が一巡したため、国鉄時代の平均的なレベルにある。一方、輸出は円高の影響や欧州の車両産業の積極的な売り込み等により引き続き低迷傾向にある。このため、全体の需要は今後とも大幅な増加の見込まれない状態にある。

(2) 鉄道車両工業の課題と対策

今後、我が国の鉄道においては、利用者のニーズに応えるための高速化、安全性、快適性の向上等に加えて省エネルギーや低騒音といった社会的要求を満たす車面の開発・提供が求められており、このような多様なニーズに対応するための技術的能力の確保が必要である。

また、我が国の鉄道車両技術は、新幹線に代表されるように諸外国の鉄道の高速化や交通基盤の充実に貢献するものとして期待されているが、これらのニーズに対応するためにも、さらなる技術向上に努める必要がある。

このような状況の中であって、我が国の鉄道車両工業を発展させていくためには、鉄道車両等の製造事業者と鉄道事業者が、互いに協力して技術開発を継続的かつ積極的に推進するとともに、車両単体のみならず総合的な鉄道システムを提供し得る体質への変革が必要であり、このためには、鉄道車両の共同開発及び標準化並びにコスト低減等について業界として積極的に取り組む体制を整備していくことが強く求められている。

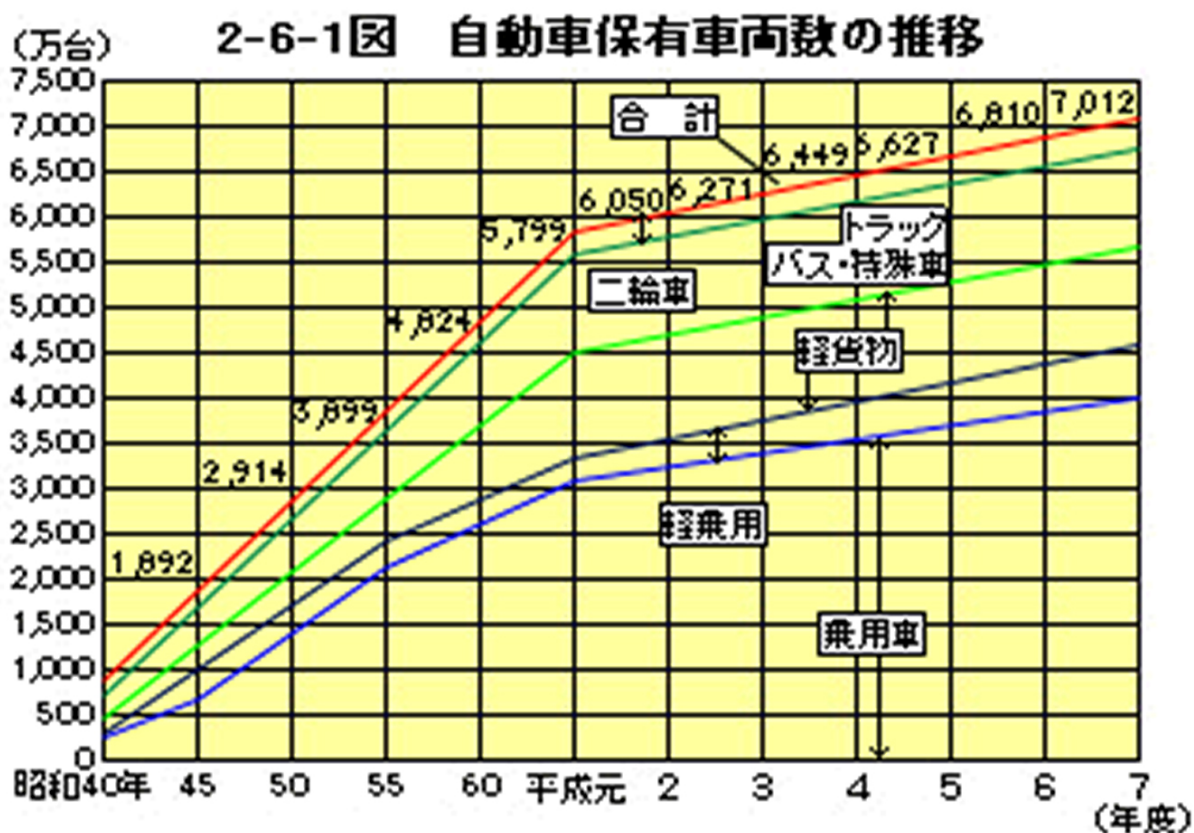
第6章 人と地球にやさしい車社会の形成へ向けて

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7,012万台に達している（平成7年度末現在）〔2-6-1図〕。

2-6-1図 自動車保有車両数の推移



それに伴い、道路交通混雑もますます激しいものとなり、交通事故等による死者数は8年連続して1万人を超え、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的問題となっており、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。

(1) 安全で環境と調和のとれた車社会の形成

(ア) 低公害車の開発・導入

環境負荷の低減のためには低公害車の開発・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。 ・NO _x が少ない。
ハイブリッド自動車	減速時の制動エネルギーを回収（充電又は蓄圧）し、加速時にエンジンを補助する。 →燃費が向上する	・CO、HC、NO _x 、黒煙いずれも少ない。 ・CO _x 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、NO _x 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 →原子力エネルギーなど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、一層の技術開発による性能の向上、価格の一層の低減、取得に対する支援措置等が必要である。このため、既に実用化されているメタノール自動車や電気式ハイブリッド自動車に加え、7年9月には蓄圧式ハイブリッド自動車、12月には圧縮天然ガス自動車それぞれについて、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ている。

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やバス活性化システム整備費等補助制度、運輸事業振興助成交付金を活用した助成措置などの施策を推進してきたところであり、8年度においても、所得税・法人税における特別償却又は税額控除の制度の延長、自動車取得税の軽減税率の拡大（2.2%→2.4%控除）を図ったところである。

また、7年6月に（財）物流技術センター内に設置した運輸低公害車普及機構が行う低公害車のリース事業、低公害車に関する広報宣伝事業等を積極的に支援し、低公害車の普及促進を図ることとしている。

（イ） 排出ガス対策への取り組み

自動車排出ガス規制については、特に、新車に対して順次規制強化を行っており、最近では、元年12月の中央公害対策審議会答申の長期目標値のうち、ガソリン中量車（車両総重量1.7トン超2.5トン以下）及び重量

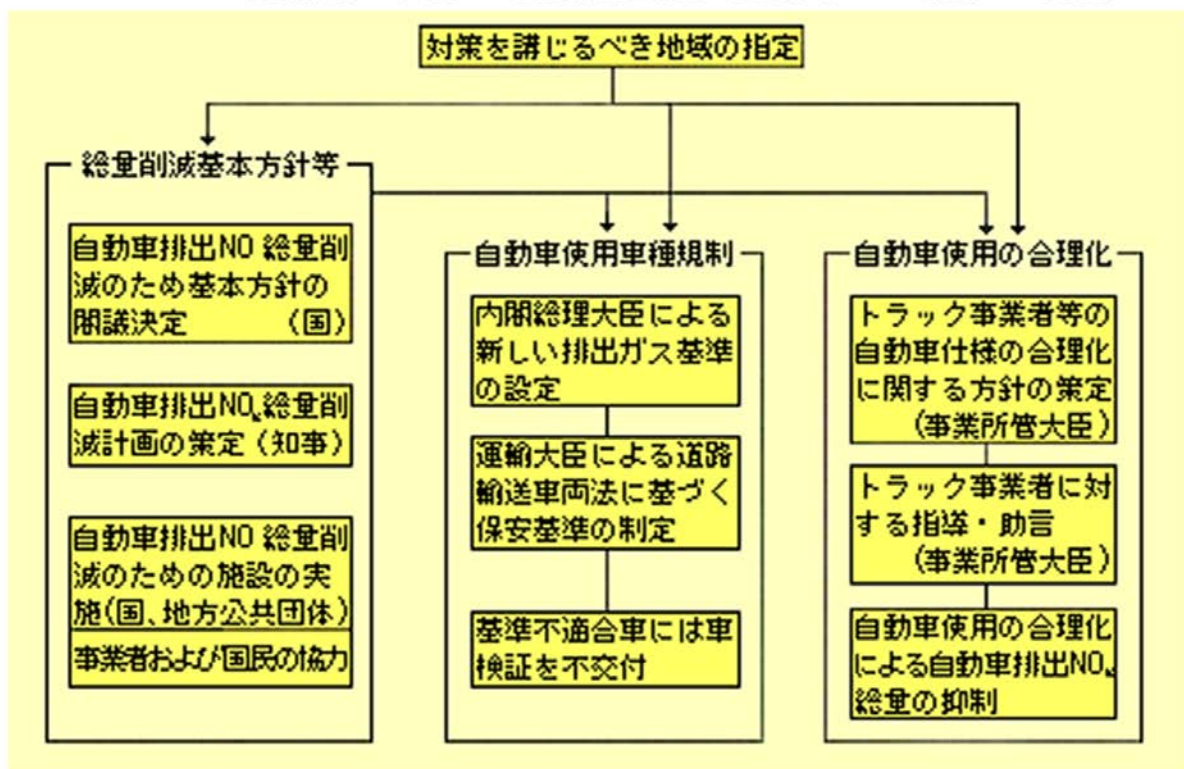
車（車両総重量2.5トン超）については、5年10月に道路運送車両の保安基準を改正し、6年及び7年にかけて規制強化を実施している。また、ディーゼル車については、8年1月に道路運送車両の保安基準を改正し、車両総重量12トンを超える大型車を除いて窒素酸化物、粒子状物質、黒煙の一層の低減を内容とした9年規制及び10年規制を実施することとしており、残りの車種についても11年中に規制強化を実施する予定である。

（ウ） 自動車NO_x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に関する特別措置法」（いわゆる自動車NO_x法）が4年6月に公布され、同法に基づき国が策定した総量削減基本方針を受けた都道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NO_x排出量のより少ない車種へ代替することへの義務付け（使用車種規制）を5年12月より実施しているところである。また、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に基づき、事業所管大臣により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NO_x法）の体系

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NO_x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し、指針に基づく自動車使用の合理化について事業者等への指導等を行うほか、共同配送輸送の推進、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) 騒音対策への取り組み

自動車騒音規制については、新車の加速走行騒音の規制強化、使用過程車に対する近接排気騒音の導入、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。

また、4年11月の中央公害対策審議会中間答申及び7年2月の中央環境審議会答申「今後の自動車騒音低減対策のあり方について（自動車単体対策関係）」を踏まえ、大型バス・乗用車（乗車定員6人以下）、軽2輪自動車及び第一種原動機付自転車については10年に騒音規制の強化を図るべく所要の措置を講じたところであり、7年3月の中央環境審議会答申に示された総合的施策についても、着実に推進していくこととしている。

(オ) 省エネルギー対策への取り組み

近年、内外のエネルギー需要の増大、二酸化炭素等の濃度上昇に伴う地球温暖化等の地球環境問題への関心の高まり等に関して、環境負荷の低減にも貢献する省エネルギーの重要性はますます増大してきている。

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月に告示するとともに、ガソリン貨物車についても8年3月に燃費目標値を告示し、自動車燃費の一層の改善を推進している。また、ディーゼル車についても燃費規制の導入について今後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、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。

(カ) 自動車の燃料品質対策

自動車燃料の品質は、自動車の安全確保、環境対策に大きな影響を及ぼすことから、運輸省としても、燃料の品質維持に関して必要な考慮をすることとしている。

このため、8年3月、道路運送車両法に基づく道路運送車両の保安基準において、自動車の構造・装置の規制の前提となる自動車の燃料の品質を示し、自動車の使用者、所有者等に対し、適正な品質の燃料の使用を促したところである。

また、今後の燃料市場の動向を踏まえながら、燃料品質が自動車の排出ガス及び装置に及ぼす影響の解析等を積み重ね、運輸省としての燃料対策の充実を図っていくとともに、関係省庁へも必要に応じ働きかけていくこととしている。

(2) より安全な車社会をめざして

(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、交通事故死傷者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、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、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及びシート組み込み式チャイルドシートの規定整備について、8年9月には側面衝突時の車両本体による衝撃吸収性能の強化、大型車のブレーキ性能の強化等について自動車の安全基準の拡充強化を実施したところである。今後も本答申を踏まえ、4年3月に設立された（財）交通事故総合分析センターの実施する交通事故の総合的な調査分析等を活用し、安全基準のより一層の拡充強化、研究開発の推進等を行うとともに、大型バスの構造等の面からの安全対策についても検討を進めることとしている。

（イ） 先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発

エレクトロニクスを応用することにより、自動車を高知能化した先進安全自動車（ＡＳＶ：Advanced Safety Vehicle）について、21世紀初頭の実現を目指し、ＡＳＶ推進検討会を中心に研究・開発を行ってきたが、3年度から5か年計画で推進してきた第1期のＡＳＶ計画が7年度に最終年度を迎え、本年3月に研究成果報告会及び各自動車メーカにより試作されたＡＳＶ車の発表会が成功裏に終了した。

運輸省においては、引き続き、本年度から5か年計画で第2期のＡＳＶ推進検討会を設置し、対象車種として従来の乗用車に加えてトラック、バス等を含めるとともに、第1期の検討会において今後の検討課題とされたヒューマン・インターフェースの最適化及びインフラとの整合・連携について検討を行うこととし、民間における自動車技術の研究開発の更なる推進を図ることとしている。

（ウ） 自動車安全情報の試行提供（公表）

自動車事故対策センターは、8年3月、運輸省の指導のもと、①シートベルトの効用と正しい着用法、②エアバッグ（運転席、助手席）等の装備状況一覧、③ユーザーが直接検証することができない市販車の安全性能のうち、高速ブレーキ性能と前面衝突安全性能についての1500ccクラス国産乗用車8車種の比較試験結果を小冊子に取りまとめ、「自動車安全情報」として試行的に公表した。

本事業の目的は、車種毎の安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これをユーザー情報として定期的に提供することによって、ユーザーの選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進することである。また、同時に、自動車メーカーのより安全な車造りへの研究開発が促進され、自動車の構造・装置面における高いレベルの安全性が確保されることも期待している。さらに、ユーザーに必要な自動車の安全装置の正しい使い方等の情報を同時に提供することにより、自動車の安全性について、正しい理解の促進を図ろうとするものである。

（エ） 今後の自動車の検査及び点検整備

7年7月に「道路運送車両法の一部を改正する法律」（6年法律第86号）が施行され、新しい自動車の検査及び点検整備制度がスタートした。これにより、ユーザー車検が増加した一方、自動車整備業においては、点検整備サービスの多様化やユーザー利便の向上を図る努力が進められてきている。

運輸省としては、引き続き、ユーザーの保守管理意識の高揚を図るための「自動車点検整備推進運動」等の各種活動を関係者の協力を得ながら行っていくこととしている。

7年12月に行政改革委員会から出された「規制緩和の推進に関する意見」を踏まえ、安全確保、環境保全を前提とし、整備事業者がより多様できめ細かな点検・整備サービスを提供できるようになり、ユーザーの自己責任の醸成にも資することをめざしつつ、8年3月に閣議決定された「規制緩和推進計画の改定について」において新たに次のような項目を盛り込み、逐次措置している。

- ① 8年度中に、ユーザー自身による整備の選択の幅を広げるため、指定整備事業において、点検の際に法定点検と併せて検査と同様なチェックを実施することにより、整備の前にユーザーが点検及び検査可否の情報を得られるニューサービスの導入・普及を促進することとしており、8年11月に指定整備制度の運用の見直しを行った。
- ② 8年度中に、指定整備事業において、自ら検査施設を持たず、他の事業者と共同して検査施設を有することとなる場合でも、指定工場の資格を得られるよう措置する。
- ③ 自動車の検査の有効期間及び点検・検査項目について、透明なプロセスによる見直しを行う仕組みを作るため、自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会を設置した。この仕組みにより、8年度以降調査検討を行うこととしている。

(オ) リコール制度

リコール制度とは、自動車が設計又は製作の過程に起因することにより、保安基準に適合しない場合又はしなくなるおそれがある場合、自動車メーカー及び輸入代理店が、その原因、改善方策等を運輸大臣に届け、対象となる自動車を回収し、無料で修理する制度である。このリコール制度は、昭和44年から運輸省令に基づき実施されてきたが、平成7年1月からは道路運送車両法に基づく措置として法制化された。

(カ) 自動車ユーザーからの苦情相談等への対応

リコール制度が7年1月に法制化され、また、製造物責任法（PL法）が同年7月に施行されたことに関連する措置として、ユーザー利益の保護及び事故の未然防止対策の一層の充実を図る観点から、以下の対策を講じた。

(a) 自動車交通局技術安全部審査課ユーザー業務室に自動車不具合情報受付専用F A 輪局に設けた自動車に係る苦情相談窓口の充実を図った。

(b) 交通安全公害研究所に自動車技術評価部を新設し、同部がユーザー業務室と連携し、リコール等に関し、行政上必要となる原因究明の実施及び原因究明に係わる技術的、専門的な試験調査依頼に対応することとした。

(キ) 事業用自動車の安全な運行の確保

事業用自動車の安全な運行を確保するため、一定規模以上の自動車運送事業者に対して営業所毎に運行管理者を選任させるとともに、運転者の労務管理、乗務員の指導監督等日常の運行の安全を管理させている。国は運行管理者に対して、研修の充実等指導・教育の徹底を図り、安全運行に対する資質の向上と併せ、事業用自動車の重大事故発生時における情報を迅速に収集し、事故原因の究明を行い、同種事故の再発防止を図るとともに、事故防止対策を定め事故警報を発出するなど、自動車運送事業者等に対するより一層の交通事故防止対策への積極的な取り組みについて推進している。

(ク) 自動車事故被害者に対する保護・救済対策

自動車事故による被害者の保護・救済を図るため、自動車損害賠償保障制度の適切な運用を行っている。7年12月には、消費生活協同組合及び事業協同組合等が自動車損害賠償責任共済事業を行えること等を内容とする

自動車損害賠償保障法の改正が行われた。

また、自動車事故対策センターの重度後遺障害者（自動車事故によりいわゆる植物状態等となったものをいう。以下この節において同じ。）に対する援護業務の充実につき、7年10月から、有識者からなる研究会（「自動車事故被害者の援護の在り方に関する研究会」）において検討を行った。同研究会では、8年5月に療護センターを治療機能に特化すること及び一般病院での重度後遺障害者の受入れを促進すること等を内容とする研究結果がとりまとめられた。

（３） ナンバープレートへの希望番号制の導入

自動車を1台ごとに識別する役割を有するナンバープレートに対し、従来から自分の希望する番号を付けたいとの声が多数のユーザーから寄せられてきたが、これまでは自動車登録検査業務電子情報処理システムの制約から、登録された順に一連の番号を付与せざるを得ない状況であった。

しかしながら、8年1月に自動車の種別及び用途による分類番号を3桁化対応できるようにシステムを全面更新したため、ナンバープレートの払出能力がこれまでの10倍に増大され、希望番号制を導入する前提条件が整った。

このため、ユーザーの多様なニーズに応えるべく、10年春を目途にナンバープレートの4桁の一連番号部分に希望番号制を導入することとしている。

第2節 利用者ニーズに対応した車社会の形成へ向けて

1 自動車旅客輸送の活性化

(1) バス

(ア) 現状と課題

乗合バス事業は、都市における走行環境悪化に伴う速度の低下、地方における人口の減少やマイカーの普及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、鉄道等の幹線交通に対してフィーダー的な役割を果たすものであり、また、地方においては、これに加えて幹線交通の役割をも担うなど日常生活に不可欠な輸送機関となっている。このため、厳しい経営状況のもと、地域住民の足を確保するため、事業の効率化の支援や所要の補助を行っていく必要がある。

また、近年、地域の住民の生活に密着したいわゆるコミュニティバスや、高齢者・障害者等の移動手段を確保するためのリフト付きバス等が普及してきており、地域の福祉行政との連携の下にこれらを積極的に推進していく必要がある。

さらに、近年、バス事業においてもプリペイドカードによる運賃の支払いが普及してきており、また、一枚のカードで複数の事業者のバス運賃の支払いができるバス共通カードが導入され、利用者利便の向上が図られている。

(イ) 都市におけるバスの活性化、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。このため自家用車からの誘導を図り、バスの利用者利便を向上させるため、運輸省は中央レベルの「バス活性化連絡会」及び各都道府県ごとの「バス活性化委員会」を通じ、警察、道路管理者、地方公共団体、バス事業者等関係者と一体となって、バス専用レーンの設置、違法駐車等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。

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、需要の喚起及び利用者利便の向上を図る都市新バスシステムの整備、カードシステムの整備等について、バス活性化システム整備費補助制度による支援を行っている。

さらに、都市における道路交通の円滑化を図るため、平成6年9月より警察庁、建設省とともに「渋滞対策協議会」を設置し、従来のハード面の対策に加え、パーク・アンド・ライドや相乗り・時差出勤など利用サイドに働きかける交通需要マネジメント（TDM）等のソフト面の対策を進めている。その具体的な取り組みを支援するため「総合渋滞対策支援モデル事業」を実施することとし、6年度には札幌市等10都市を指定し、7年度には、長岡市及び長崎市の2都市を追加指定し、支援を行っている。

また、複数の交通機関の連携による効率的な輸送体系の確立のため、建設省と連携して7年9月より「マルチモーダル推進協議会」を設置し、駅内外における歩行環境の快適化や鉄道駅と高速バスの結節強化等の課題について検討を進めている。駅内外の歩行環境の快適化については、「駅内外歩行者快適化作戦第1回推進協議会」を8年8月に開催し、札幌駅、勝田台駅、豊橋駅、大曽根駅、小倉駅の5地区をモデル地区に指定し、駅内のエレベーター・エスカレーターの設置や、バスの総合案内システムの設置等に対する支援を行っている。

(ウ) 地方バスの維持・整備

地方バスは、地域住民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、運輸省では、地域住民の足を確保するため、事業者に対し、フリー乗降制やデマンドバスの導入等地域の実情に応じてサービスの多様化を図ることにより利用者の確保等に関する自主的な経営努力を行うよう指導するとともに、それらの経営努力を前提に所要の助成措置を講じているところである。

(エ) 貸切バス事業について

貸切バス事業は、主として団体客の観光を目的とした輸送に利用されるものであるが、イベント会場と最寄り駅間の輸送、過疎地域における住民の足としての輸送等広範囲の輸送を担っている。しかしながら、近年、観光需要の低迷の影響を受け、利用者も減少し厳しい状況におかれている。このため、6年9月に雇用保険法に基づく雇用調整助成金の指定業種とされた。

一方、近年小グループでの観光旅行が増加しており、従来通りの大型観光バスでは利用者ニーズに十分対応しきれないことから、各事業者においてマイクロバスの導入が進みつつある。

貸切バス事業に関しては、規制緩和推進計画において、事業者の負担軽減及び利用者利便の増進の観点から、需給調整の透明化及び運用の弾力化を行うとともに、事業区域の段階的拡大、事業参入時の最低保有車両数規制の抜本的見直しを行うこと、また、運賃・料金規制についても、実態に合致し、利用者ニーズを踏まえた運賃・料金の設定が可能となる方策を講じることとなっており、この計画を着実に実施することとしている。

(オ) 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、6年度末現在全国で1,307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年以降急速に路線網が拡充し、平成7年度末現在で168路線が運行されている。高速バスは、鉄道・航空に比べ低廉な運賃であること、また、夜行便の場合は朝に到着するため1日が有効活用できること等から、利用者に受け入れられているものと考えられるが、今後は、需要に応じた路線の再編成、車内の快適性の向上、利用しやすいターミナルの整備等を更に推進していくことが必要となっている。

(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異なり、個人のニーズに応じた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。

しかしながら、バブル以降の景気後退及び同局面からの回復基調が緩やかであったこと等から、タクシーの利用者は減少しており厳しい経営状況に置かれている。また、タクシー事業に必要な運転者を確保していくためには、時短への対応も含めて労働条件の改善を図っていくことが不可欠となっている。

このため、利用者ニーズに即したサービスの提供等需要喚起のためにタクシー事業者の一層の努力が求められるところであり、行政としては、事業者の創意工夫が十分に生かされるよう規制のあり方を適宜見直してきたところである。

(イ) タクシー事業の規制の見直し

5年5月の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」を受けて、運賃・料金の多様化、需給調整の運用の緩和等に取り組んでいる。この結果、7年3月に実施された東京地区の運賃改定においては、遠距離割引運賃、ワゴン配車・時間指定予約料金、時間制運賃などが、また、7年12月に実施された大阪地区の運賃改定においては、定額運賃前払い割引、ノーマイカーデー割引などが設定され、需要の喚起、利用者ニーズに即したメニューの多様化が図られたところである。

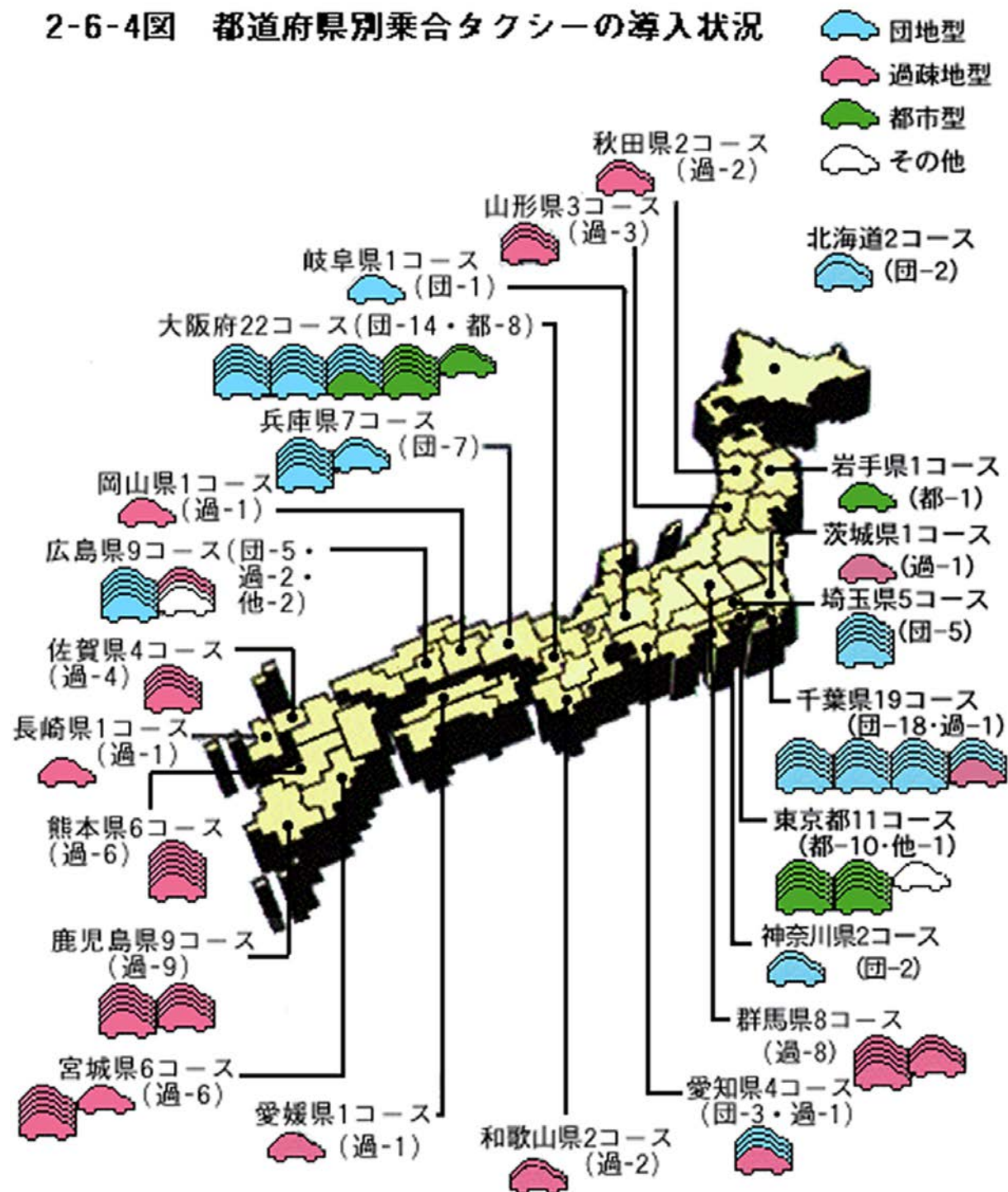
また、規制緩和推進計画においては、運賃・料金の多様化、需給調整の運用の緩和、事業区域の段階的拡大等が盛り込まれている。

このうち、運賃・料金の多様化については、タクシー事業の特性に応じ、一層の経営効率化インセンティブ付与、サービス向上、利用者の利益保護等の観点から、設定方式のあり方等について検討を行うこととなっており、検討結果に基づき新たな運賃・料金の設定方式を実施する予定である。さらに需給調整については、5年10月より東京地区において一定幅の中で増減車を弾力的に認める制度を導入しているところであるが、需給調整の透明化を図るとともに、当該事業区域の需給状況が、あらかじめ示された一定範囲を超える供給過剰である場合を除き、免許等の処分を行うよう弾力的な処分を行うこととしている。事業区域については、事業の効率化を図る観点から、地域の実情を踏まえ、段階的拡大に取り組んでいる。

このほか、過疎地域や団地、深夜の都市等において定着してきている乗合タクシーについて、申請に係る手続きの簡素化を図るとともに、従来の運行形態にとらわれることなく、弾力的に処理するよう措置し、積極的に推進を図っている〔2-6-4図〕。

2-6-4図 都道府県別乗合タクシーの状況

2-6-4図 都道府県別乗合タクシーの導入状況



このように、タクシー事業に係る規制については適宜見直しを行っているところであるが、今後さらに計画内容の着実な実施を図っていくこととしている。

(3) その他の輸送サービス

レンタカー及びリースカーは、7年3月末現在で、レンタカーが約23万台、リースカーが約188万台となるなど成長を続けており、国民生活、産業経済活動に不可欠なサービスとなっている。

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、飲酒等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行う運転代行業が発展してきている。

これらの事業については、利用者ニーズに的確に対応したサービスの提供、利用者の保護、輸送の安全の確保を図っていくため関係行政機関とも連携しつつ関係事業者団体を通じた支援を行っている。特に、運転代行業については、6年10月に警察庁と共同して運転代行問題協議会を設置し、違法行為の排除、安全対策等についての取り組みを行うこととし、効果的に業界を指導するため、8年3月に共管法人として社団法人全国運転代行協会の設立を許可した。

さらに、我が国における高齢化社会の急速な進展、高齢者・障害者等の社会参加の機会の拡大に伴い、これらの人々の移動手段の確保の必要性が高まっており、地方自治体の援助等のもと、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、7年3月末で、586事業者1,042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、また運行効率も低い等の問題もあり、タクシー事業者が独力で導入を図っていくことには限界があるので、地域の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

(1) トラック輸送の現状と課題

トラック輸送は、我が国物流の基幹的輸送モードとして国内貨物輸送の大宗を占めており、多様化・高度化する顧客ニーズに的確に対応し、産業経済の発展と国民生活の向上に貢献している。

最近の輸送実績を見ると、4、5年度と営業用トラックの輸送量が減少するという厳しい状況下にあったが、6年度には2年ぶりに若干の増加に転じた。7年度においても輸送量は増加し、回復の兆しをみせているものの、いわゆる産業の空洞化や価格破壊の影響などトラック輸送を巡る環境は、依然として厳しい状況にある。

一方、近年の経済のソフト化、産業構造の変化に伴い、利用者の輸送サービスに対するニーズは高度化、多様化する傾向にある。これに対応してトラック事業者においても小口多頻度輸送や冷凍・冷蔵輸送など高度な輸送業務を展開するとともに、納品代行、梱包、保管、流通加工等各種付帯サービスに積極的に取り組むなど、トラック輸送にとどまらず総合的な物流サービスの提供を目指した取り組みが行われている。

以上のように、回復が遅れる需要、経済のソフト化等トラック輸送を取り巻く環境は依然として厳しいが、加えて、労働力の高齢化や労働時間の短縮への取り組み、高速道路料金や軽油価格の値上げ等の高コスト要因、騒音問題、交通渋滞、NO_x規制等の環境規制の強化、CO₂排出抑制等の地球温暖化対策などの課題が山積しており、今後、トラック輸送は、これらの課題に積極的に取り組んでいく必要がある。

(2) 規制緩和への取り組み

トラック輸送については、2年に施行された貨物自動車運送事業法により、参入については免許制から許可制へ、運賃については認可制から届出制へと大幅な規制緩和が実施されたところであり、その後、毎年多数の新規事業者の参入が続いた。これにより、市場における競争が活発化する一方、宅配便時間指定サービス等事業者の創意工夫による新しい輸送サービスが提供されるなど、着々と規制緩和の成果が現れてきている。

また、同法の施行後についても、トラック事業者の負担を軽減する等の観点から、逐次規制の緩和を実施している。例えば、6年には、原価計算書の添付義務の緩和等の運賃・料金の届出規制の緩和、5の拡大営業区域の増設等を行い、また、7年には、運送約款の変更の届出及び事業用自動車の貸渡しの許可の廃止を行うなど、規制の見直しを進めているところである。

本年も、「規制緩和推進計画」に基づき、8年3月から、開業時の事業用自動車の保有についてメンテナンスリースを含むリースによる保有を認めることとしたほか、4月からは、最低車両台数基準について全国の44%にあたる市町村において基準の引き下げを行った。また、拡大営業区域についても、道路の整備状況等に対応して、阪神圏区域に京都府を追加して京阪神圏とし、山陽圏に山口県を追加して南中国圏とする区域の拡大を行っており、これにより事業者の効率的な輸送体系の構築がより一層進むものと考えられる。今後についても、「規制緩和推進計画」等に基づき、将来的に最低車両台数基準を全国一律5台とするべく段階的に基準の引き下げを実施する等社会経済情勢の変化に的確に対応した規制の見直しを進めていく予定である。

(3) トラック事業を巡る諸課題への取り組み

(ア) 輸送の安全の確保

トラック輸送は、その利便性、機動性等から、今後とも我が国の貨物輸送の中で基幹的な役割を果たしていくことと思われる。しかしながら、トラック輸送は、道路という公共的な空間を利用して提供される輸送サービスであることから、交通事故の防止を中心とした輸送の安全の徹底を期することが最重要課題である。したがって、今後とも、貨物自動車運送適正化事業実施機関等を活用した過積載防止対策、過労運転防止対策等に引き続き積極的に取り組んでいく必要がある。なお、本年4月には、「高速道路における安全運行対策会議」を開催し、大手宅配事業者等に対し、安全運行統括責任者の選任や安全運行総点検の実施などを指導したところである。

(イ) 輸送の効率化の推進

今後の車社会においてトラック輸送が社会と共生していくためには、環境問題等の社会的課題に積極的かつ的確に対応していくことが不可欠であり、そのためには、輸送の効率化を図っていくことが重要である。このため、貨物自動車運送事業法の施行により新たに認められた一般貨物自動車運送事業者による積合せ輸送の推進に加えて、6年11月から特別積合せ事業者間で幹線における共同運行を実施しており、現在までに9の運行区間において共同運行が行われている。また、福岡市天神地区や新宿副都心等において貨物の共同集配が行われており、その他の地区においても検討が進められている。

(ウ) 労働時間短縮の推進

トラック産業は、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という問題を抱えている。これらの問題は、現在の少子化傾向にかんがみると、トラック産業の将来の発展にとって大きな障害となりかねないものである。このため、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り組み等労働時間の短縮、省力化対策等を推進することを通じて、トラック産業を魅力ある職場とすることにより、安定的な労働力の確保を図っていく必要がある。

(エ) 利用者保護対策の充実

近年、宅配便を中心とした消費者物流の分野がますます成長しつつある。しかしながら、消費者物流の一分野である引越運送については、利用者ニーズの高度化・多様化により、付帯サービスの拡充などそのサービス形態が複雑化してきており、それに伴って、様々なトラブルが発生している。このような状況にかんがみ、苦情処理体制の拡充等引越運送に係る利用者保護対策の充実を図ることとしている。

(4) 情報化への取り組み

トラック業界においては、輸送の効率化、輸送サービスの向上等を推進する観点から、従来より、情報化に向けた取り組みが精力的に進められている。特に、荷物・車両情報を交換し、主に帰り荷の幹旋を行う「システム K I T」や「ローカルネットワークシステム」、トラック事業者と荷主が輸送計画などの電子データを交換する「物流 E D I」等を活用することにより、車両の効率的運用等輸送の効率化が図られてきている。

さらに、近年、GPS（グローバル・ポジショニング・システム）に代表される位置情報システムや経路誘導、配車計画等に関連する情報通信ソフトなども登場してきており、情報関連機器の低価格化や機能向上等と相まって、トラック業界における高度情報化に向けた取り組みは急速に本格化しつつある。

特に、今後のトラック事業における情報化は、トラック輸送の効率化を促進し、コスト削減を進め、経営の安定と高度化に資するという観点のみならず、輸送の安全性の向上、渋滞の緩和等交通環境の改善、エネルギー消費の節減等の社会的要請に応えるという観点からますます重要となると考えられる。

運輸省としては、このような状況を踏まえ、トラック事業者の情報化への取り組みを支援する観点から、トラック事業における情報通信技術の活用方策、新しい情報通信システムのあり方等について、ユーザーとしてのトラック事業者のニーズを踏まえつつ、技術的な検証のみならず、事業効果、事業化に向けた具体的な課題等も含めて総合的かつ多面的な検討を進めることとしている。

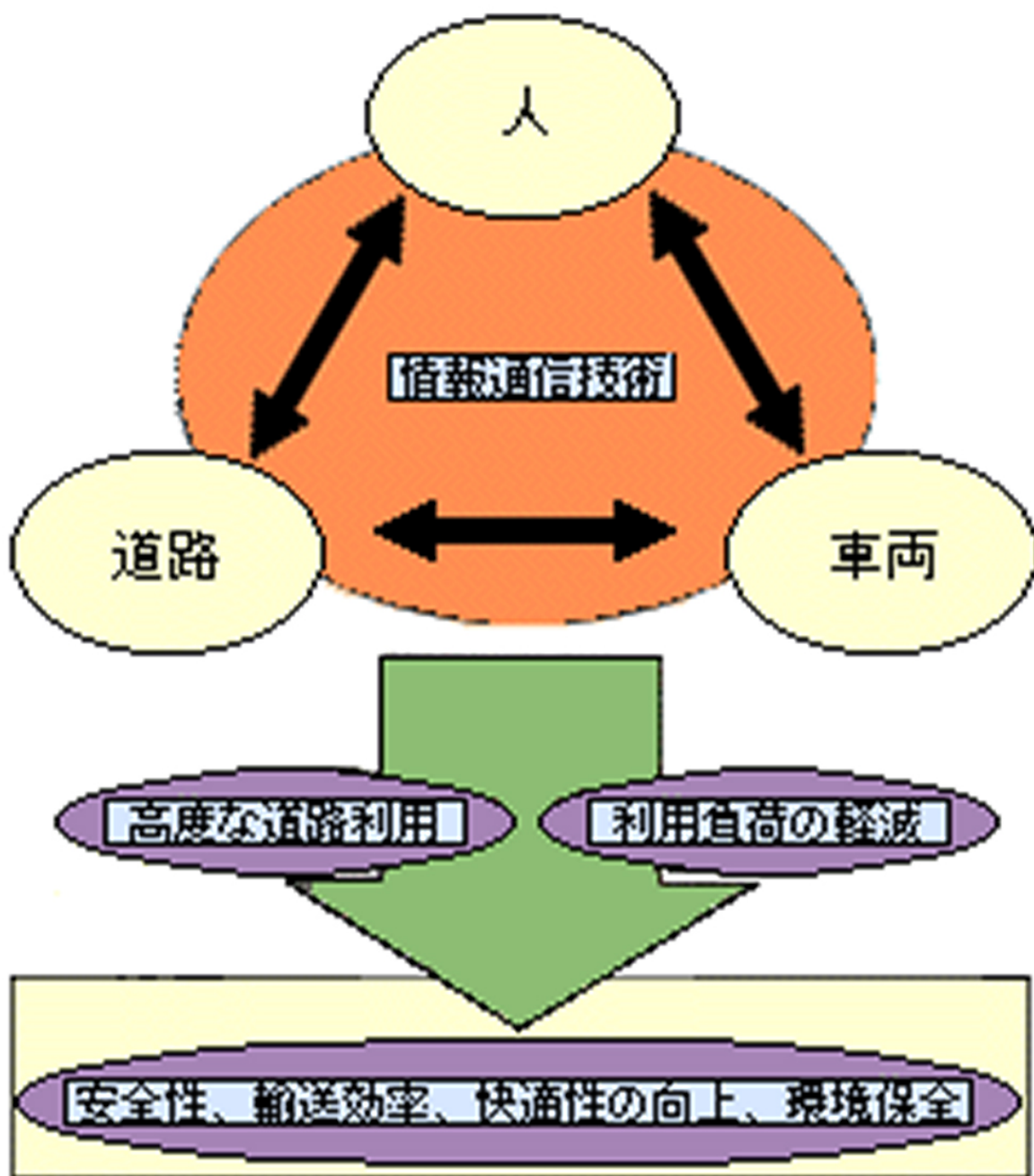
また、事業者負担の軽減と行政事務の効率化を図る等の観点から、各事業者データの保有と更新を各運輸局や陸運支局と運輸本省との間で自動的に行う全国的なシステムとして「貨物自動車運送事業者情報処理システム」が導入され、本年6月から稼働している。

第3節 高度道路交通システムの形成へ向けて

高度道路交通システム（ITS：Intelligent Transport Systems）とは、最先端の情報通信技術等を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築し、道路交通の安全性、輸送効率等の向上、渋滞の軽減等交通の円滑化を通じた環境の保全等を実現しようとするものである〔2-6-5図〕。

2-6-5図 ITSのシステム概念図

2-6-5図 ITSのシステム概念図



我が国では、ITSの推進について、7年2月に政府の高度情報通信社会推進本部（本部長：内閣総理大臣）が策定した「高度情報通信社会推進に向けた基本方針」を踏まえ、7年8月に運輸省等関係5省庁が協力して「道路・交通・車両分野における情報化実施指針」を策定し、さらに、8年7月に「高度道路交通システム（ITS）推進に関する全体構想」において20のITS利用者サービスを定義するとともに、ITSの9つの開発

分野別の研究開発、展開に関する産学官の努力目標に関する今後20年間の長期ビジョンとして策定したところである。

運輸省においても、全体構想を踏まえ、引き続き関係省庁を含めた国内、国外の関係者との連携を図りながら以下の項目を中心として体系的、効率的にITSの推進を図っていくこととしている。

①先進安全自動車（ASV）の開発推進

8年度からの5か年計画でヒューマン・インターフェースの最適化、道路インフラ等との整合・連携等を中心に第2期の研究調査を行う。

②道路運送事業におけるITSの活用方策に関する調査研究

8年度から道路運送事業における情報化のあり方とその導入効果等について調査を行う。

③高度化したナビゲーションに関する研究調査

ディスプレイの見やすさ等の安全性の評価に関する調査研究を6年度から8年度までの3か年計画で進めている。

第7章 海運、船員対策及び造船の新たな展開

第1節 海上交通の充実

1 海への理解と関心を深めるために

これまで、7月20日は「海の記念日」として、海の重要性について国民の理解と関心を深めるために、海に関する様々な行事が行われるなど、長年親しまれてきていたが、平成7年、国民の祝日に関する法律が改正され、本年7月20日は、「海の恩恵に感謝するとともに、海洋国日本の繁栄を願う日」として定められた国民の祝日「海の日」の第1回目となった。この「海の日」を中心に全国各地において、民間レベルによる記念式典や祝賀会を始めとし、様々な慶祝行事が展開された。

周囲を海に面した我が国は、人や物の輸送、産業、生活等の各分野において海に深く関わり、大きな恩恵を受けている。海は、温暖な気候をもたらすとともに、国民生活に欠かせない貿易物資等の安定輸送に大きな役割を果たしており、漁業資源の場、マリンレジャーの場としても親しまれている。また、地球環境保全の上で、海の役割も高まっている。

この世界に先駆けて国民の祝日となった「海の日」が、海の様々な役割を認識する日として広く国民各層に親しまれ意義深いものとなるよう、運輸省としても積極的に取り組んでいくこととしている。

2 日常生活を支える外航海運の発展

(1) 我が国外航海運を取り巻く環境の変遷

(アジア海運の発展)

アジア経済の発展とともにアジアを巡る貿易は拡大を続けており、アジアにおいて巨大な海運市場を形成しつつある。中でも製品や半製品の輸送に適した海上コンテナ輸送が大きな発展を遂げることとなった。世界のコンテナ取扱量に占める東アジア10カ国の割合は昭和60年の28.6%から平成6年には42.7%にまで高まっている。

また、我が国とアジアの間での国際水平分業の進展等により貿易構造が変化した結果、北米航路においては6年には中国が我が国を抜き最大の積み出し国となるなどアジアにおけるコンテナ物流の重心は我が国から他のアジア諸国へとシフトしてきている。

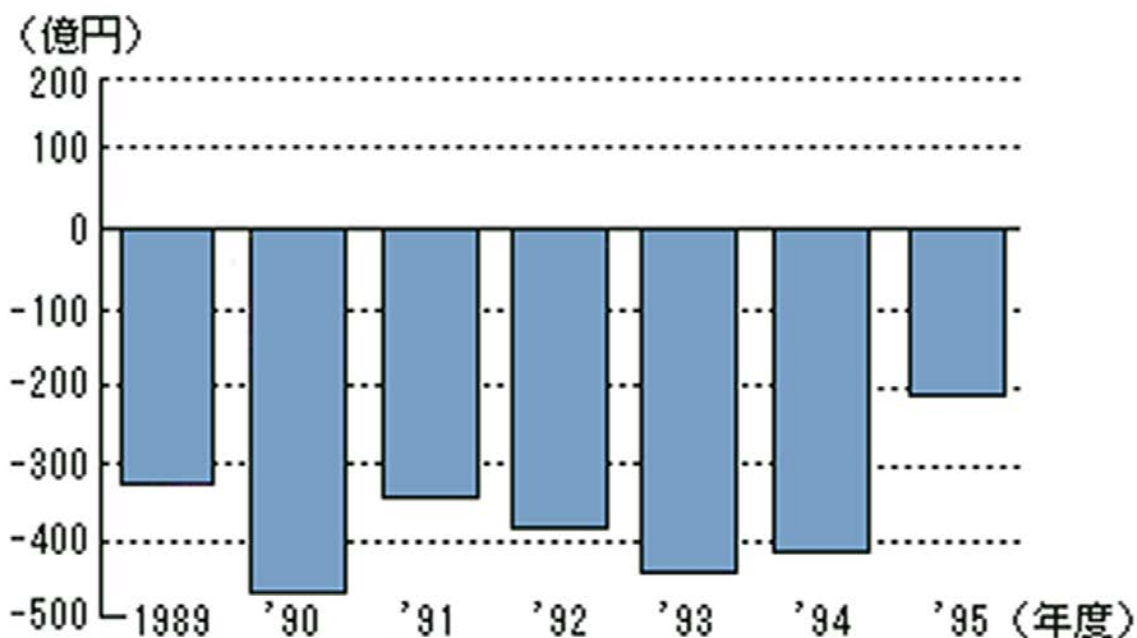
このような状況の中で、従来日本発着貨物に大きく依存してきた邦船社が苦境に立たされる一方で、アジア船社が急増する自国貨物と安い人件費を背景にコンテナ定期部門を中心に急成長を遂げてきた。

(コンソーシアムの再編)

1980年代以降、世界のコンテナ航路においてはアジア船社の台頭により激しい競争が繰り広げられてきた。中でも北米航路においては、昭和59年の米国海運法施行以降の運賃水準の低迷等で撤退・倒産する船社が相次いだ。各邦船社は、アジア船社等への対抗上、内陸までの複合一貫輸送（インターモーダル）サービスの向上を図ったが、その投資が重荷となったことに加え、急激な円高の進行による円ベースでの収入の目減りにより、巨額の赤字を計上してきた〔2-7-1図〕。

2-7-1図 大手5社の定期部門の損益の推移

2-7-1図 大手5社の定期部門の損益の推移



○運輸省海上交通局調べ。

注 (1) 貸船部門については船種ごとに各部門へ振り分けている。

(2) '91年度以前は、日本ライナーシステム(株)(日本郵船(株)と合併)の数値を含む。

(3) 損益は、営業損益から設備金利を控除した船舶収支ベースであり、受取利息や運転借入金に対する支払利息等各部門への振り分けが困難な要素は含まない。

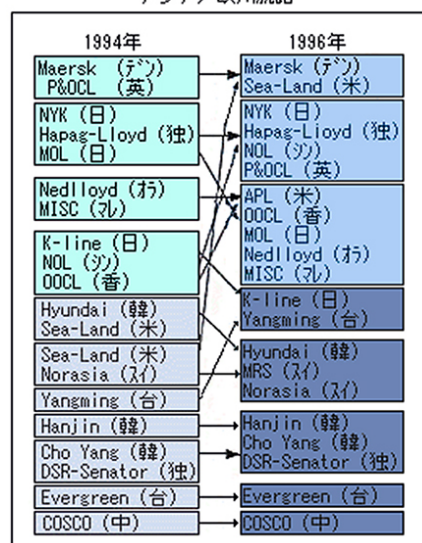
その後、運賃は平成7年はじめにはドルベースでは昭和59年のレベルまで回復するに至り、経営合理化の効果や為替相場が円安に振れたこともあり、平成7年度の邦船社の北米航路における赤字幅は大幅に減少した。しかしながら、平成7年秋以降各社がシェア拡大のため運賃競争を展開したことにより運賃は再び急落し、各船社とも厳しい航路運営を余儀なくされている。

このような中、コストを抑制しつつサービス水準を向上するための方策として、世界的な規模でのコンソーシアムの再編が進められている〔2-7-2図〕。今回のコンソーシアムは欧州・米国・アジア・日本といった異なる地域の船社が世界的な規模で提携しているのが特徴であり、コンテナ定期航路を営む日本の3船社もそれぞれ外国の船社をパートナーとしている。従来、単独サービスを行っていた船社も多くがコンソーシアムを形成する等、世界の定期航路は巨大なコンソーシアム間で競争が行われる新たな大競争(メガ・コンペティション)時代に入ったと言える。

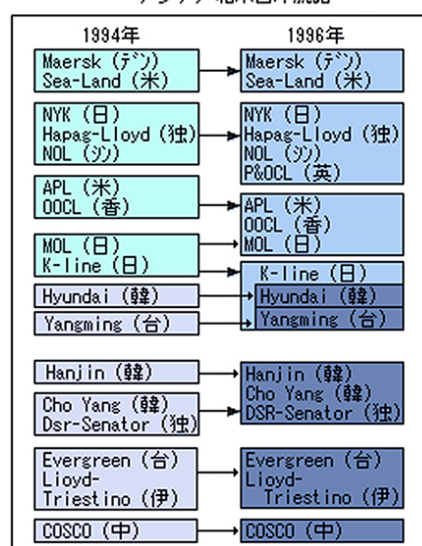
2-7-2図 欧州・北米航路グループ再編成

2-7-2図 欧州・北米航路グループ再編成

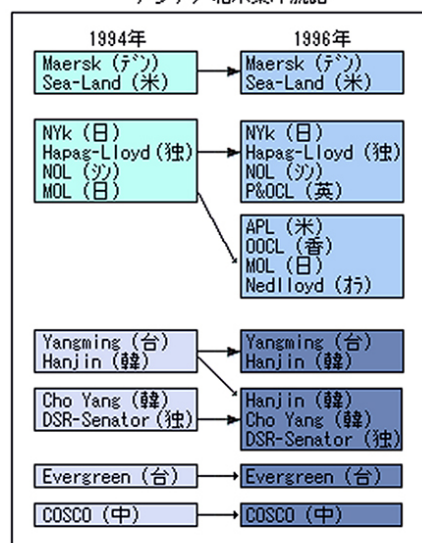
アジア／欧州航路



アジア／北米西岸航路



アジア／北米東岸航路



○運輸省海上交通局調べ

注 (1) 「NYK」は日本船舶、「MOL」は大阪商船三井船舶、「K-line」は川崎汽船を指す。

(2) □は、盟外船社を指す。

(3) 世界一周サービスは、東航を北米航路(西岸と東岸で重複)、西航を欧州航路としている。

（２） 変貌を迫られる我が国外航海運

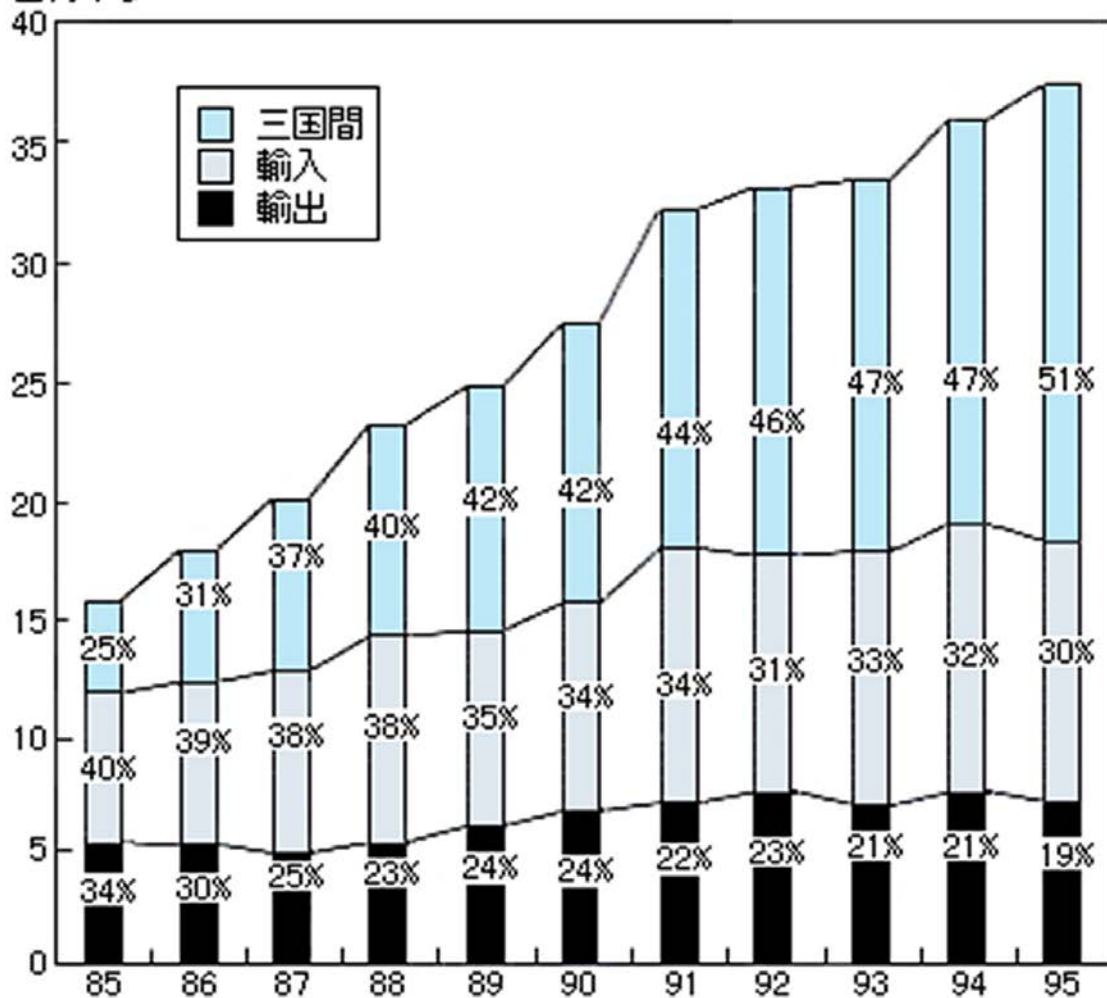
（国際競争力強化に向けた取り組み）

海運サービスにおいては、サービス水準が船社間で差がなくなっていることから、運賃水準が船社決定の最重要要因となっている。このため、邦船社はコスト削減に向けてコストのドル建て化を進めるとともに、運航費・船費・店費の実額の圧縮を図っている。

また、貨物のアジアシフトに伴って三国間輸送の比重が高まっており、7年には定期コンテナ船部門における輸送量の約51%を占めるに至っている〔2-7-3図〕。このため我が国外航海運企業においては特に定期部門を中心に、本社及び地方支店のダウンサイジングにより店費を削減するとともに、主要海外拠点の代理店を自営化し、運賃決定権等を現地に移譲することにより海外における営業力の強化する傾向にある。

2-7-3図 我が国商船隊の定期コンテナ部門の輸送量の構成

2-7-3図 我が国商船隊の定期コンテナ部門の輸送量の構成
百万トン



出典：運輸省海上交通局「海上輸送の現況」による。

(我が国海外航海運の構造変化)

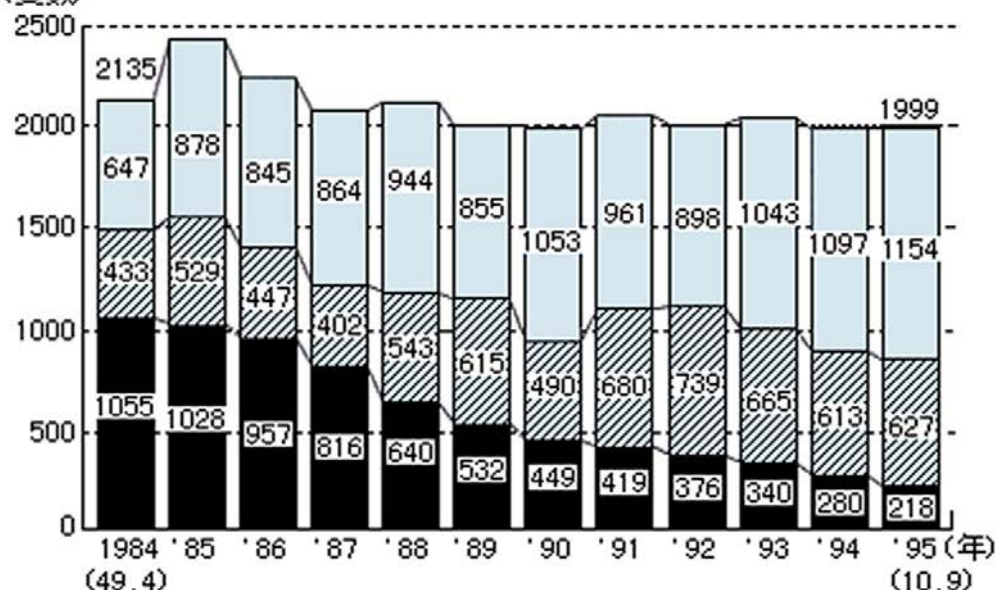
厳しい国際競争に生き残っていくために、我が国をはじめとする先進国の外航海運は大きく構造変化している。

我が国商船隊は、日本籍船、仕組船（日本船社が海外子会社に保有させ実質的支配の下に運航している外国籍船）及び単純外国用船（貨物の増減による船腹需要に対応して海外からチャーターしてくる外国籍船）の3種類から構成されているが、船舶の仕組化と外国人船員の配乗が進められた結果、日本籍船は大きく減少している〔2-7-4図〕。

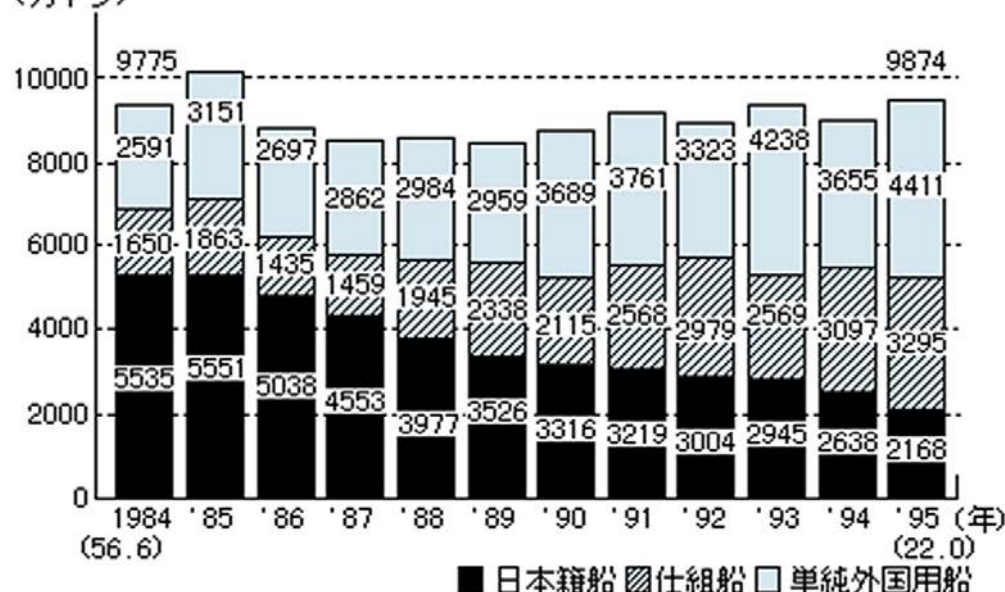
2-7-4図 日本籍船、仕組船、単純外国船用別我が国商船隊の推移

2-7-4図 日本籍船、仕組船、単純外国用船別我が国商船隊の推移

(1) 隻数
(隻数)



(2) 船腹量 (重量トン数)
(万トン)



○運輸省海上交通局作成。

注(1) 単純外国用船の中にも、我が国外海運企業が長期契約を結び影響力を持っている船舶が含まれているものと考えられる。

(2) () 内の数字は日本籍船の構成比。

(3) 端数処理のため末尾の数字が合わない場合がある。

船社機能についても、船舶保有部門はパナマ等の便宜置籍国に設立した子会社がその主体となっており、船員配乗についてもフィリピン等に設立した配乗会社（マンニング会社）を通じて外国人船員の配乗が行われている。また、船舶のメンテナンスについても分社化し独立させるのが一般的となっており、資本関係のない海外の独立系船舶管理会社に船員配乗と船舶メンテナンスを会わせて委託している船舶も多くなっている。さらに定期部門においては、営業機能の一部についても海外に移転する傾向にある。

（貿易物資の安定輸送の確保）

厳しさを増す経営環境の中で経営を維持するために、我が国外航海運の構造は大きく変貌している。しかし、貿易立国であり海運に大きく依存している我が国にとって、日本籍船及び日本人船員の急激な減少傾向に歯止めをかけることが喫緊の課題となっている。

そこで、同様の課題を抱える欧州等他の先進国におけるフラッキングアウト防止策を参考としつつ検討を行い、海上運送法の一部改正により、安定的な国際海上輸送の確保上重要な一定の日本籍船を国際船舶と位置づけ、税制上の優遇措置等を講ずることとした。さらに、本年3月より海運造船合理化審議会を開催し、国際船舶に関する制度の本格的な実施に向けた課題をはじめとして、最近における国際経済環境の変化を踏まえた外航海運のあり方について、幅広い議論を行っているところである。

（3） 外航クルーズ旅行等の振興

7年において、船内1泊以上の外航クルーズに参加した日本人客数は前年比7.6%増の8万人となった。また、クルーズの期間も考慮に入れた人・泊数（クルーズ客数と泊数の積）は前年比21.2%増の56万6千人・泊となり、平均泊数も前年比12.7%増の7.1泊となった。個人利用客の割合が増加したこと等からも、我が国においてもクルーズの長期化・本格化が進みつつあると言える。なお、日本籍外航クルーズ船により1泊以上の国内クルーズを利用した日本人客は前年比8.4%増の14万5千人、外航クルーズ客数と合わせた我が国のクルーズ人口は対前年比8.1%増の22万5千人となった。

また、我が国をめぐる外航旅客定期航路としては、現在、韓国、中国、台湾及びサハリン（コルサコフ）との間に、10社により8航路が運航されており、7年の日本人利用客は日韓間の高速船利用客の増加により、前年比8.6%増の14万5千人となった。

3 安全で快適な海上旅客輸送の充実

（1） 海上旅客運送の概況

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、8年4月1日現在、893事業者により1,464航路において、2,535隻（約138万トン）をもって運航されており、船舶1隻当たりの平均総トン数は、昭和62年の454総トンから平成8年の545総トンへと大型化が進んでいる。

(2) 海上旅客輸送のサービスの向上

(国内旅客船の高速化)

近年の国民の時間価値の高まりにより、海上旅客輸送分野においても高速化が進んでおり、高速船（航海速力時速40km以上）の就航比率は昭和62年の7.3%（173/2,358隻）から、平成8年には9.4%（239/2,535隻）に増加している。このうち超高速旅客船（航海速力時速65km以上）は8年4月現在17航路に31隻が就航している。今後とも海上旅客輸送の高速化はますます促進されるであろう。

(高齢者、身体障害者等に対する配慮)

旅客船ターミナル及び船舶においては、高齢者、身体障害者等に配慮した施設が増加しており、例えば10年3月完成予定の神戸港中突堤の旅客船ターミナルは高齢者、身体障害者等に配慮したエレベーター等を設置して整備されることとなっている。また、運賃についても、多数の航路において、高齢者・身体障害者等を対象とした割引を実施しているが、7年9月に視覚障害者に対する割引の適用範囲を拡大する制度改正を行ったところである。

(運賃の弾力化等)

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等については、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等のため、7年4月より認可制を緩和し、事前届出制を導入した結果、各事業者による新たな割引運賃の導入等が活性化された（H6.4～6.12…49件、7.4～7.12…147件）。

さらに、同年7月より遊覧旅客不定期航路事業（起終点同一で寄港地のない航路において営むもの）について、運賃を事前届出制とするとともに、許可基準を緩和した結果、運賃の設定・変更、新規参入ともに前年より増加した（運賃の設定・変更H6.7～7.3…7件、7.7～8.3…28件、新規参入6.7～7.3…6件、7.7～8.3…16件）。

(3) 地域の生活を支える海上旅客輸送の確保

(離島航路の整備・近代化)

地域の生活を支える海上旅客交通を維持・整備し、その利用促進を図るためには、旅客航路事業者による地域のニーズに対応した輸送サービスが必要であり、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としても、旅客輸送量が伸びず、地域の実情にあった輸送サービスの提供が困難となる場合には、運賃水準の適正化、運航及び事業運営の効率化等と併せて、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。

離島航路の維持・整備については、6年度の制度改正において、航路経営により生じた欠損の75%相当額を国が、25%相当額を地方公共団体がそれぞれ補助する従来の定率補助方式を改め、国は国庫補助対象航路を除く全国の離島航路の実態を考慮して定める標準的な賃率や標準単価に基づき算定する標準化した欠損額を補助し、地域の実情に応じて生ずる残余の欠損に対しては、地方公共団体が主体的な事業として補助を行うこととした。これにより、国の補助における標準的な賃率や標準単価を通じて経営効率化の目安が示されると同時に、地方公共団体の自主性が発揮されることとなった。

さらに、8年度には、事業者において経営改善5ヶ年計画を作成した上、一層の経営努力を行いながら航路経営の改善・効率化を図る仕組みとして経営改善制度を導入した。

また、離島の振興を図る上で、船舶の高速・大型化等が必要となっていることから、6年度から、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設けた。

これらにより、離島航路の利便性の向上、観光需要の増加が期待される。

4 今後の内航海運対策の推進

(1) 船腹調整事業の見直しについて

船腹調整事業はこれまで内航海運組合法により私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（独占禁止法）の適用が除外されてきたが、自己責任と市場原理に立った経済社会を実現するため公的規制を緩和するという方針の下、同事業を含む個別法による独占禁止法適用除外制度については、6年7月及び7年3月の閣議決定において、「原則廃止する観点から見直しを行い平成7年度末までに具体的結論を得る。」こととされた。

このため、運輸省は、今後の内航海運対策を含む船腹調整事業の見直しについて6年7月に海運造船合理化審議会に諮問し、7年6月に「現在の船腹調整事業について、内航海運業者による同事業への依存の計画的解消を図る」旨の答申を得た。同答申及び7年12月に内閣総理大臣に提出された行政改革委員会の「規制緩和の推進に関する意見」等を踏まえ、船腹調整事業については、「規制緩和推進計画の改定について」（8年3月閣議決定）において以下のとおり見直すこととされた。

- ・ モーダルシフトの担い手となるコンテナ船、RORO船を10年度末までに船腹調整事業の対象外とする。
- ・ その他の船舶については荷主の理解と協力を得ながら5年間を目途に所要の環境整備に努め、その達成状況を踏まえて同事業への依存の解消時期の具体化を図る。
- ・ 荷主が長期にわたり積荷を保証する船舶には、原則ノースクラップで建造を認める長期積荷保証船の範囲を拡大する。

(2) 内航海運の運賃協定の見直し

内航海運の運賃協定についても、海上運送法により独占禁止法の適用除外とされていたが、船腹調整事業と同様に原則廃止する観点から見直しを行った結果、「規制緩和推進計画の改定について」（8年3月閣議決定）において以下のとおり見直すこととされた。

- ・ 沖縄航路運賃同盟及び先島航路運賃同盟については、デイリーサービスの確保の観点から実施されている共同運航関係の協定に限って引き続き適用除外を認める。
- ・ 内航タンカー運賃協定、内航ケミカルタンカー運賃協定については10年度末までに廃止する。
- ・ その他の運賃協定については8年度末までに廃止する。

(3) 船腹調整事業等の見直しに向けた取り組み

今後運輸省としては、内航海運業界等が閣議決定に沿った所要の措置を着実に講じていくよう、自己資本の充実、集約化等による経営基盤の強化、債務保証業務の実施による船舶建造の円滑化等の環境整備施策を推進していくとともに、その進捗状況を十分に把握し、適切に指導することとしている。

なお、7年12月の行政改革委員会意見を踏まえ、船腹調整事業及び運賃協定の見直しを行うに際しては併せて荷主の優越的地位の濫用を防止し、公正な取引関係を構築していくための新しい措置を講じることが不可欠であることから、現在運輸省と公正取引委員会との間で連絡協議会を設け、検討を行っている。

(4) 荷主の物流コスト削減と内航海運の輸送効率化への取り組み

近年、近隣諸国等との国際競争関係の激化、石油業界における規制緩和（8年4月から特石法廃止）等を背景として、荷主側の経営環境は一段と厳しさを増しており、大胆なリストラに取り組んでいる。その中で物流コストの削減に資する内航輸送の効率化も大きな課題として提起されている。

内航海運においては、従来から荷役時間の短縮、配船の効率化等を進めてきたが、今後も物流コストの削減に資する内航輸送の効率化を推進することがこれまで以上に求められており、船舶の大型化・近代化、荷役機械の高度化等を推進するとともに、EDI等の情報システムの整備、配船・船員配乗等について事業者間で共同して行える体制の整備等を推進していく必要がある。また、荷主側においても、全天候型バースの整備、荷役機械の近代化、商取引慣習の見直し等による出荷波動の平準化、出荷ロットの大型化を推進していく必要がある。

なお、物流コストを削減するため、石油業界においては交錯輸送の縮小等により内航海運による輸送量を縮小させる動きが、また、鉄鋼業界においては荷役時間の短縮等により船舶の回転率を向上させること等の動きが顕著となってきており、これらの動きは内航海運の必要船腹量を減少させる方向で作用することとなる。

このため内航海運においては、今後の船腹需給の変動に的確に対応し、安定的かつ効率的な輸送サービスを提供する観点から荷主との間の定期協議機関の活用等により、今後の輸送需要動向等の把握に努めるとともに、船腹需給変動への対応力の確保等を図るため、協業化、集約・合併等の推進により内航海運業者の事業規模を拡大し経営基盤を強化していく必要がある。

5 港湾運送事業の高度化・効率化の推進

海上輸送の窓口である港湾において、海上輸送と陸上輸送の接続を行う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。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これらを円滑に進めるための事業の共同化等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、総合輸入ターミナルをはじめとする大型物流拠点の整備、全天候バースや荷捌き施設の整備、荷役の機械化、情報化の促進等に対し、各種政策融資や税制上の優遇措置等による支援措置を講じているところである。

こうした取り組みもあって、船舶積卸量に対するコンテナ貨物の割合は、6年度には約3割を占め、荷役効率についてみると、港湾荷役労働者1人1日当り荷役量が139.7トンと、10年前（87.7トン）の約1.6倍に。さらに、港湾運送事業の効率化を求める荷主や船社からの要請に対応して、主要港のコンテナターミナルにおいては、港湾労使の合意により7年6月より日曜荷役が再開され、8年6月までの1年間で347隻の外貿コンテナ船が利用している。また、従来から実施してきている夜間荷役についても、18時以降に行われたものが約5割、24時以降に行われたものが約2割に達しているなど、日曜及び夜間における荷役ニーズへの積極的な対応が進められている。さらに、港湾運送事業の効率化を求める荷主や船社からの要請に対応して、主要港のコンテナターミナルにおいては、港湾労使の合意により7年6月より日曜荷役が再開され、8年6月までの1年間で347隻の外貿コンテナ船が利用している。また、従来から実施してきている夜間荷役についても、18時

以降に行われたものが約5割、24時以降に行われたものが約2割に達しているなど、日曜及び夜間における荷役ニーズへの積極的な対応が進められている。

2-7-5表 主要港のコンテナターミナルにおける日曜荷役の実施状況

2-7-5表 主要港のコンテナターミナルにおける日曜荷役の実施状況
(平成7年6月11日～平成8年6月9日) (単位：隻)

港 名	東 京	横 浜	名古屋	大 阪	神 戸	関 門	計
日曜荷役実施隻数	47	70	35	43	141	11	347

運輸省海上交通局調べ

(注) 関門港については、従来から実施していた第2、4、5日曜の荷役実績はカウントしていない。

2-7-6表 主要港のコンテナターミナルにおける夜間荷役の実地状況

2-7-6表 主要港のコンテナターミナルにおける夜間荷役の実地状況
(平成7年11月) (単位：隻)

港 名	東 京	横 浜	名古屋	大 阪	神 戸	関 門	計
荷役実施隻数計	182	220	158	143	287	96	1,086
うち 18:00以降	98 (53.8%)	109 (49.5%)	86 (54.4%)	50 (35.0%)	128 (44.6%)	29 (30.2%)	500 (46.0%)
うち 24:00以降	52 (28.6%)	53 (24.1%)	44 (27.8%)	14 (9.8%)	52 (18.1%)	5 (5.2%)	220 (20.3%)

運輸省海上交通局調べ

(注) 主要コンテナターミナルのターミナルオペレータを通じ、平成7年11月(1ヶ月)の実績について調査した。

第2節 船員対策の新たな展開

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を示しており、平成7年10月には約12.7万人と対前年同月比約4,000人(3.1%)の減少となっている。船員の年齢構成をみると、高齢化の傾向は変わらず、海技の伝承の受け皿となるべき若年船員の不足という状況が依然として懸念されている。

また、船員の労働需給面をみると、有効求人数が8年4月には1,212人と対前年同月比140人(10.36%)の減少となり、有効求職数は4,038人と対前年同月比92人(2.23%)の減少となった。このため、有効求人倍率は0.30倍と対前年同月より0.03ポイント下がった状況である。

(2) 船員雇用対策等の推進

(ア) 日本人船員の確保及び船員雇用対策

外航海運については、昭和60年9月のプラザ合意後の円高を背景に、更に7年春の急激な円高等により日本人船員を配乗した日本籍船は急速に国際競争力を失いつつあり、日本籍船及び日本人船員は減少を続けている。こうした現状を打開し、日本籍船及び日本人船員の確保を図るための施策への取り組みが緊急の課題となっている。このような課題に対応するため、8年度より国際船舶に関する制度の第一歩が踏み出されだが、国際船舶に配乗される日本人船員のあり方等、なお関係者間で検討すべき課題が残されていることから、今後関係者間の一層の調整を図りつつ、総合的な施策を確立する必要がある。

一方、内航海運においては、従来は漁船や外航船の船員が内航船員不足を補充する供給源となっていたが、最近はその転入が従来ほどは期待できない状況となってきた。一方、内航船員の高齢化の状況は依然として厳しく、若年船員を中心とした船員の確保が今後の内航海運の重要課題の一つとなっている。このため、労働条件・労働環境の改善、リクルート対策の強化等を骨子とした5年3月の「内航船員不足問題を考える懇談会」報告に沿って、フォローアップ会議を開催し、タンカー荷役の際の「船舶荷役安全確認表」の標準化、積荷の品質管理や航海毎のタンククリーニングといった特殊要因を抱えるケミカルタンカーに係る船員の労務軽減対策等の諸問題を検討する「ケミカル問題小委員会」の設置等の施策を実施しているほか、全国の地方運輸局等に設置した内航船員確保対策協議会等を活用し各地区毎に対策を講じている。

また、内航船員の確保、経営基盤の安定・強化等にも資する観点から、新人船員の安定的採用及び教育訓練の実施体制の整備、協業化等による船員配乗の共同化、健全な(注)マンニングの育成等の諸課題について検討を進めることとしている。

また、本州・四国連絡橋(9年度以降)及び東京湾横断道路(9年中)の供用開始に伴い発生すると予想される船員の雇用問題について、現在、関係者間において協議を行っており、職業転換を円滑にするための離職前職業訓練の実施をはじめとする諸対策について関係省庁とも十分な連絡をとりながら適切に対処することとしている。

漁業については、国際的な漁業規制の強化及び漁業資源の減少等による減船の実施に伴い発生した漁業離職者に対し、職業転換給付金の支給等所要の措置を講じていくこととしている。また、漁業離職者の生活の安定、雇

用の確保のため、これらの者の内航海運への再就職を促進するための「内航転換助成事業」を実施している。

さらに、高齢化社会に対応するため、離職高齢船員の雇用の促進を図るための「離職高齢船員活用対策助成事業」を行っている。

(注) マンニング：他の内航船舶貸渡事業者の所有する船員未配乗の船舶を借り受け、これに船員を配乗し、内航運送事業者に貸し渡す内航船舶貸渡事業者。

(イ) 外国人船員受入れ対策

従来、日本籍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、陸上労働者の受入れに関する閣議了解を準用して、外国人船員を配乗しないように行政指導を行っている。これに対し、日本籍船であっても海外貸渡しにより外国の船社が配乗権を持っているものについては、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。

外航海運については、2年3月から海外貸渡方式（いわゆるマルシップ方式）により外航貨物船において混乗を実施している。また、旅客船については、2年9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が乗り組む日本客船において、3年6月からは海外貸渡方式により外国人船員を配乗し、外航輸送と次の外航輸送の間の短期間内航輸送に従事する内外航併用客船において混乗を実施している。

一方、漁船については、海外基地を利用する漁船を対象に、2年9月より混乗を実施しているが、7年9月から外国人漁船員を乗組員数の25%から40%に拡大している。

(ウ) ILO海事総会への対応

8年10月に開催されたILO海事総会においては、船員についての有料職業紹介事業を認めることとする「船員の採用及び職業紹介に関する条約」等について審議が行われ、4本の条約（議定書を含む。）等が採択された。

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等

（新規学卒者の採用確保等）

商船大学及び商船高等専門学校の新規学卒者の採用は、近年外航海運の不況により抑制され、特に7年度はその採用者数は著しく落ち込んだ。新規学卒者の安定的な採用は、将来にわたって我が国商船隊の安全な運航等に必要日本人船員を養成していくために重要であり、企業側の配慮を要望してきたところである。

また、若者の海離れをくい止めるためには将来の外航海運の展望が示されることが重要であるが、8年3月より海運造船合理化審議会が開催されており、日本籍船及び日本人船員の確保を目的とした国際船舶に関する制度の本格的な実施、拡充に関する今後の課題をはじめとして、最近における国際環境の変化を踏まえた外航海運のあり方について、幅広い議論が行われている。

（船員教育制度の改善等）

船員教育制度については、特に日本人外航船員教育に関して、混乗化の進展に伴う船員の配乗体制及び船内職務体制の変化等への対応の観点から船員教育スキームの見直し、新たな海技資格制度等に対応した教育機関と船社との役割分担の検討、外国人船員教育に関しても我が国海技資格取得援助の必要性の検討等の課題が考えられることから官公労使の委員からなる「将来の船員教育に関する検討会」において検討している。

加えて、7年度から3か年計画で航海訓練所の練習船「青雲丸」の代船建造を行い、9年度には新練習船が誕生する運びとなっており、これを活用し将来の我が国の海運を支える優秀な若年船員の確保・育成を推進していくこととしている。

(2) 船員制度の近代化

船舶の技術革新に対応した近代的な船員制度を整備するとともに、厳しい海運情勢下で日本人船員の職域確保を図る等の観点から、船員制度の近代化に関する実験及び検証を進めることにより、段階的に乗組体制の見直しを行い、5年4月には世界で最も少数精鋭化された第四種近代化船（11名体制）を実現させた。

一方、プラザ合意後の急激な円高等、厳しい国際状況下で近代化船は海外売船等により急激な減少傾向が続いたことから、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）」に基づき、近代化船の制度をマルシップ方式の混乗船の中で生かす混乗近代化船（日本人船員8～9名）を6年3月に実用化したほか、より一層の円高の進展に対応し、日本人船員6～7名体制の混乗近代化船を7年9月より実用化している。さらに、第四種近代化船についても、海外貸渡方式により外国人要員による洋上メンテナンスを7年10月より実施した。

しかしながら、近代化船を取り巻く環境はさらにその厳しさを増しており、近代化船とは別の枠組みで、7年春の急激な円高を機に、前述のように国際船舶制度への取り組みが開始されることとなった。

なお、今後の船員制度近代化のあり方については、船員制度近代化委員会の下で、現在、船員制度近代化の経過及び提言の達成状況等、船員制度近代化の経緯を取りまとめ、情勢等を分析し、課題の整理及び今後の方向について検討を進めている。

3 船員の労働時間の短縮と船員災害防止対策の推進等

(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等を活用しつつ、その推進を図っているが、特に、労働時間については、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、7年4月1日から外航船及び内航大型船については週平均40時間労働制に移行したところである。内航小型船についても9年4月1日から週平均40時間労働制に移行することとなっており、その円滑な移行に向けて啓蒙指導を進めている。

(2) 船員災害防止対策の推進

船員災害防止については、第1次船員災害防止基本計画策定当時に比べ災害発生率は半減し、引き続き減少傾向にあるものの、陸上産業と比較して依然として高い船員の死亡災害発生率に加え、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（５～９年度）及び８年度船員災害防止実施計画に基づき、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。

（３） 船舶の適正な乗組定員の確保

船舶の乗組定員については、船員の労働時間の厳守と船舶の航海の安全を確保するために、船員労務官による監査等を通じて、適正な乗組定員の確保に努めている。しかしながら、内航海運においては景況の悪化のなかで、荷主の用船料等の抑制に伴う乗組員数の少数化、ひいては船員の過重労働といった実態が見受けられるようになってきており、また、過小員数で運航する内航小型船の海難事故も発生していること等から、特に、総トン数２００トン未満の船舶について、甲板部の当直者が十分な休息を確保できるような乗組員数を配乗するよう指導を行っている。

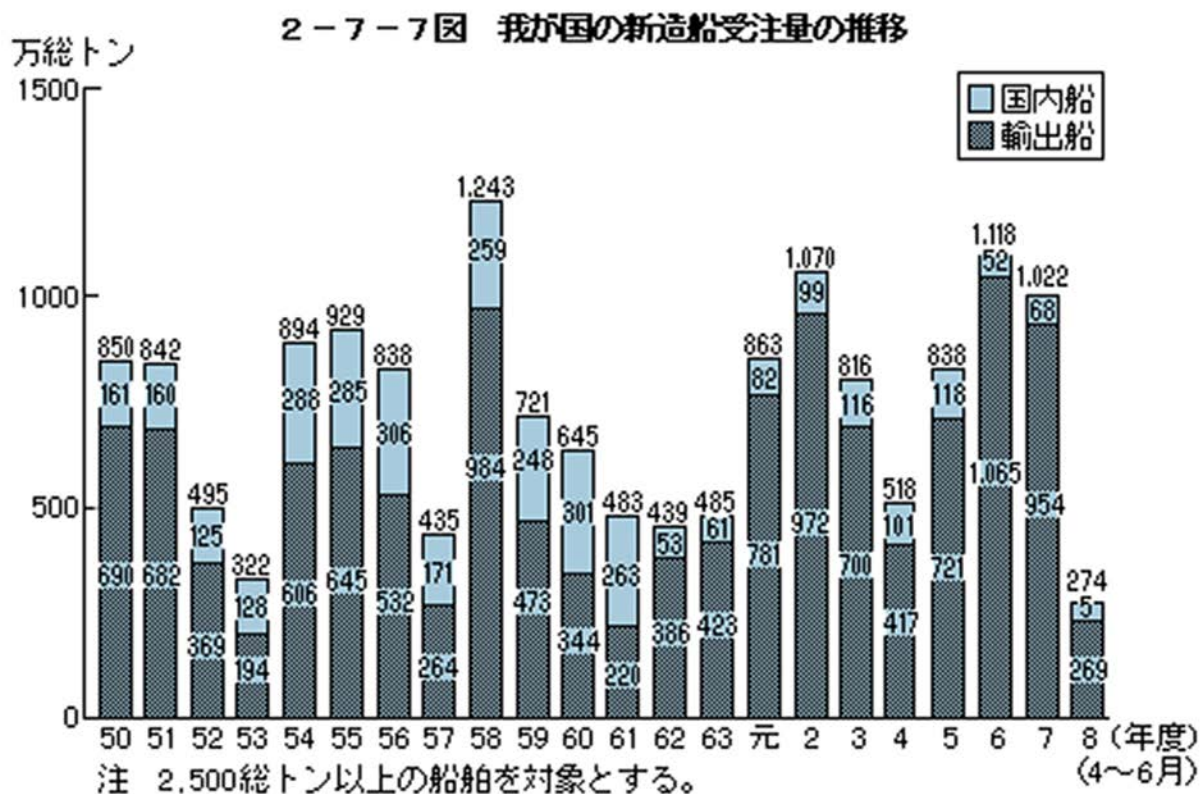
また、９年２月に発効するＳＴＣＷ条約の改正により、当直者に対し２４時間につき最低１０時間の休息時間を確保することが義務づけられることから航海当直基準の見直しを進めているほか、さらには、内航海運を取り巻くこれらの状況を踏まえ、船舶の総トン数等に応じた標準的な乗組定員を定めるべく関係者間で検討を行っている。

第3節 魅力ある造船・船用工業をめざして

1 我が国造船業の現状

我が国造船業の平成7年度の新造船受注量は、厳しい為替相場の変化の下にありながらも、アジアの海運市況の活発化等により昨年に引き続き1,000万総トンの大台を越え、393隻、1,022万総トン（総トン数ベース（以下同じ）で対前年度比8.5%減）となった〔2-7-7図〕。

2-7-7図 我が国の新造船受注量の推移

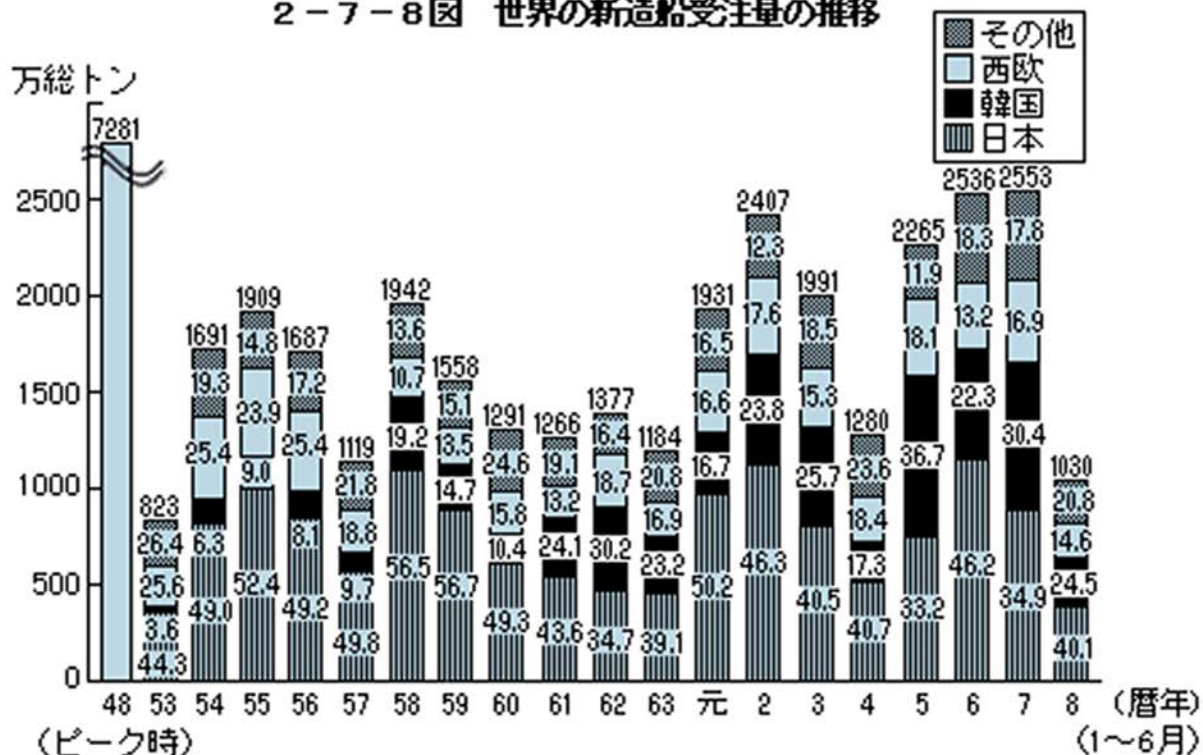


また、7年度の竣工量は301隻、906万総トン（対前年度比9.0%増）であり、その結果7年度末の手持工事は407隻、1,395万総トン（対前年同期比9.1%増）と増加し、約1年半以上の工事を確保している。

しかし、世界的な供給過剰感や韓国造船業の大幅な設備拡張に伴う受注活動等を背景として船価水準が低迷しており、今後の経営について懸念される状況にある〔2-7-8図〕。

2-7-8図 世界の新造船受注量の推移

2-7-8図 世界の新造船受注量の推移



注 (1) ロイド資料等より作成。(100総トン以上の船舶を対象)
(2) 棒グラフの中の数値は構成比を示す。

2 造船業の課題と対策

韓国造船業の設備拡張等による国際競争の激化や為替の変動等近年の我が国造船業及び舶用工業を取り巻く急激な環境変化に対応するため、8年7月に海運造船合理化審議会から意見書が提出された。これを踏まえ、我が国造船業が存在意義のある健全な「魅力ある造船業」として存在していくために、国際競争力の一層の向上、経営体制の強化、就労環境及び雇用条件の一層の改善、高度な技術力の保持等の課題に対応する必要がある。このため、運輸省では、造船事業者の自主的な努力を基本としつつ、以下の取り組みを行っている。

(1) 魅力ある造船業へ向けた産業基盤の整備

(ア) 次世代造船業の構築

我が国造船業は、最近10年間で高い生産性の向上を達成したが、在来手法と技術では、今後とも国際競争力を強化しつつ、適切な就労環境及び雇用条件を提供していくのは容易ではないと考えられる。このため、高度情報化技術等を活用した次世代造船業の構築を推進することとしている。具体的には、CIM(注1)等による生産の高度化やCALS(注2)等情報技術の一層の活用による経営の合理化、効率化の推進等を図るとともに、関係業界を含めた高度情報化の推進体制の整備を図っていくこととしている。

また、生産の集中化、船種・船型の専門化等を進めることにより、構造調整等の過程を通じて縮小した生産拠点が散在している現在の生産体制の適正化を図っていくこととしている。

さらに、事業提携等による集約化を促進することにより、経営資源の有効活用、投資の効率化等を図っていくこととしている。

(注1) C I M (C I M S) : Computer Integrated Manufacturing System (コンピュータ統合生産システム)

受注から引渡しまでに至る生産活動を高度に自動化・情報化し、コンピュータにより統合的に管理するシステム。

(注2) C A L S : Continuous Acquisition and Life-cycle Support (生産・調達・運用支援統合情報システム)

生産・調達・運用等の企業活動全般に関する情報を電子化し、関連する部門・企業間において共有するシステム。

(イ) 研究基盤の強化

将来の我が国造船業を支える重要な要素である技術力の向上、産業としての可能性の拡大、多様化する社会ニーズへの的確な対応等を図るための創造的技術ポテンシャルの向上が必要である。このため、研究資源の集約、共同研究の推進、産学官の研究組織の有機的連携の促進等によって研究基盤を強化していくこととしている。この一環として、メガフロート等の次世代船舶の研究開発を行う技術研究組合等に対して、造船業基盤整備事業協会による支援措置等を講じている。

(ウ) 需要の創出

2000年以降は新造船需要の減退と国際競争の激化が予想されるため、新造船需要の変化に対応しつつ造船事業者の適正な操業を維持する見地から、テクノスーパーライナー等在来の船舶需要とは異なる新たな需要の創出に対し積極的に取り組んでいくこととしている。

また、老朽船の代替の円滑化、安全・環境保全等の観点から、引き続き老朽船及びサブ・スタンダード船（1974年の海上人命安全条約等の国際基準に適合していない船舶）の解撤を促進していくこととしている。

(エ) 中小造船業の高度化

今後とも、中小造船業は内航船等の建造を通じて一定の役割を果たしていくものと考えられるが、その中で内航輸送の近代化、漁業規制の強化等に対応して、5年7月から中小企業近代化促進法に基づいた第4次構造改善事業を実施している。加えて、最新の造船技術の中小分野への展開等技術ポテンシャルの向上や地域の特性をいかした経営の合理化等を推進し、中小造船業の高度化を図っていくこととしている。

(2) 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の調和ある発展を図るためには、国際協調の推進が不可欠である。我が国は、造船分野のリーディング・カントリーとして、OECD造船部会等の場を活用し、造船国間での造船市場動向に関する共通認識の醸成とそれに対応した政策展開の重要性を訴え、世界の造船需給の安定化及び造船市場における公正な競争条件の確立が図られるよう努めている。なお、8年6月には、「商業的造船業におけ

る正常な競争条件に関する協定」の国内実施法として「外国船舶製造事業者による船舶の不当廉価建造契約の防止に関する法律」が公布された。

（３） 造船業と舶用工業との協力関係の強化

我が国造船業及び舶用工業の発展のためには、相互の立場を尊重しつつ、造船業と舶用工業との協力関係を強化する必要があることから、舶用機器の標準化及び研究開発、舶用工業の高度情報化及び国際化等に対する各事業者の積極的な足り組みが期待される。

３ 舶用工業の課題と対策

（１） 魅力ある舶用工業の構築

我が国舶用工業は、円高の長期的な進行及び船価水準の下落に伴う舶用機器の価格の低下により近年急速に収益性が悪化しており、また、欧州舶用工業による極東市場の開拓の推進、アジアの舶用工業の成長等により海外との競争が激化している。従って、これまで我が国造船業を支えてきた舶用工業の産業基盤は脆弱化しつつあり、その再構築を図るとともに、国際競争力を強化することが緊急の課題となっている。

このため、運輸省では、前述の海運造船合理化審議会意見書を踏まえつつ、舶用工業を我が国経済社会、地域社会に貢献するオリジナリティーのある産業とするため、以下のような取り組みを行っている。

（ア） 生産基盤の整備

８年４月に「船舶用機関その他の船体部品の製造業」を特定事業者の事業革新の円滑化に関する臨時措置法の特定業種に指定し、新製品の開発・生産、新生産方式の導入、設備の向上による生産性の向上等に取り組む事業者に対し、金融、税制面での支援措置を講じ、国内における生産活動の活性化を図っている。

さらに、造船・海運業界と連携しつつ舶用機器の標準化を進めるとともに、資機材の共同購入、機器・部品の生産協力等を促進し、産業全体の生産効率を向上させるための環境整備を図っていくこととしている。

（イ） 高度情報化の推進

高度情報化技術を活用して設計・生産・調達・保守等企業・産業活動全体の高度化・効率化を図るため、造船業をはじめとする関連産業とも協力しつつ、舶用工業の高度情報化を促進するための環境整備を進めている。

（ウ） 研究活動の活性化

企業活動のオリジナリティーを確保し、併せて新規需要を創出する基盤となる技術力を向上させるため、共同研究を促進するとともに舶用工業の中核を成す中堅・中小企業の研究活動等の活性化を図っていくこととしている。

（エ） 国際化への対応

総合的な競争力を向上させるとともに、成長しつつあるアジア諸国の船用工業との新しい協力関係を構築するため、国際的な工程間分業等の可能性について調査・検討を進めていくこととしている。

（２） 船用機関整備技術の向上

近年、乗組員数の減少、船用機関の高度化等により質・量ともに社会的ニーズが増大している船用機関整備に関し、これらのニーズに応えるため、７年に設立された（社）日本船用機関整備協会を通じて船用機関整備事業者の技術の向上等を図っている。

第8章 大交流時代を支える港湾

第1節 港湾を取り巻く現状と今後の港湾政策

1 港湾を取り巻く現状－大交流時代の到来－

近年、我が国港湾を取り巻く状況は、大きく変化している。今や、人、物、情報の交流が国、地域、個人の間で重層的に行われ、様々な社会、文化が高密度で交流する「大交流時代」と呼べる新しい時代が到来した感がある。

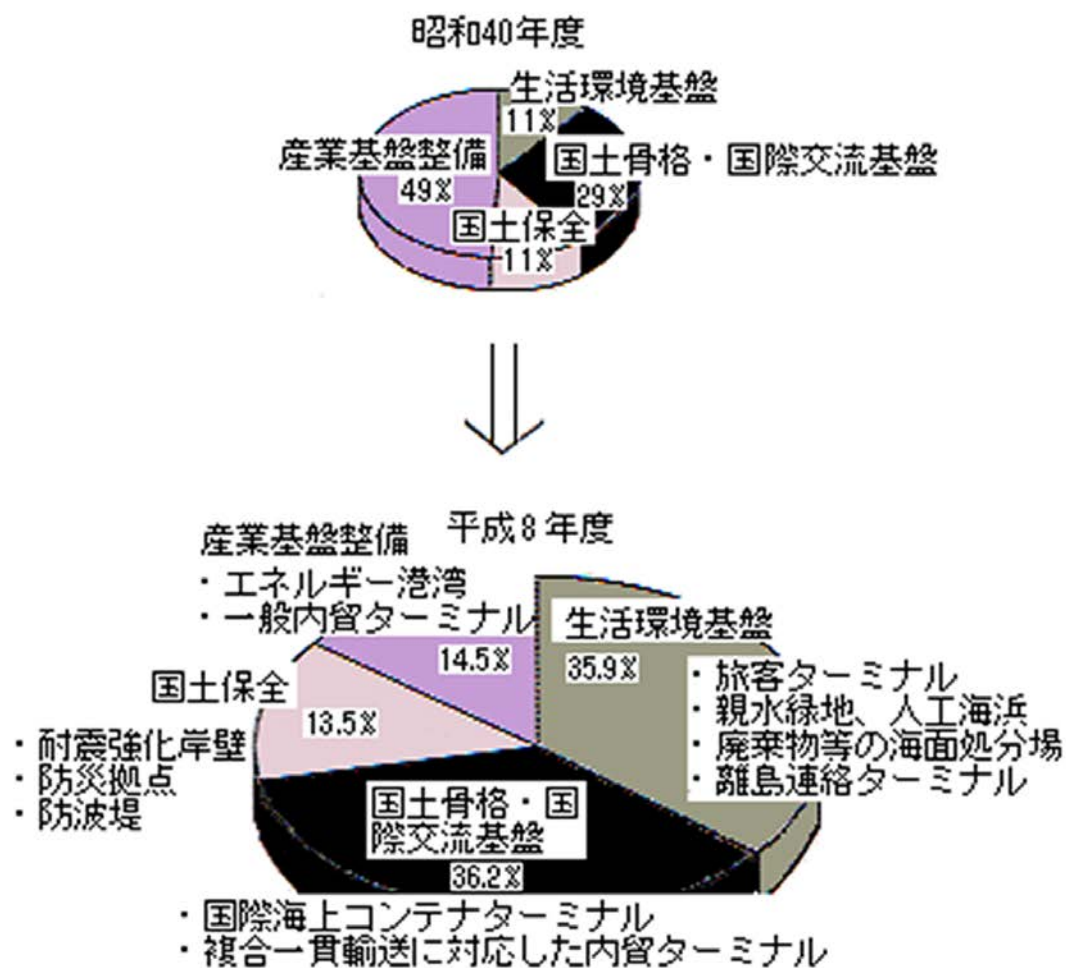
我が国の港湾は、従来から交通、生活、産業等の基盤たる社会資本としてそれぞれの時代の要請に応じつつその役割を果たしてきた。高度経済成長期においては、産業基盤として工業港づくりへの強い要請があったが、近年は日常生活に密着した貨物の輸入が急増し、また廃棄物海面処分場、親水緑地等の港湾機能への社会的要請が高まるなど、港湾に求められる役割はより多様に、かつ高度になってきている。

2 今後の港湾政策

運輸省では、このような情勢の中、港湾整備における課題に的確に対応していくため、平成7年6月に発表した長期港湾政策「大交流時代を支える港湾」や8年11月に告示された新たな「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」を踏まえ、現在策定中の第9次港湾整備五箇年計画（8～12年度）の推進等に積極的に取り組んでいく。

2－8－1 図 港湾整備事業の分野別内訳の変化

2-8-1 図 港湾整備事業の分野別内訳の変化



第2節 第9次港湾整備五箇年計画等の策定と推進

1 港湾整備緊急措置法の改正及び第9次港湾整備五箇年計画の策定

(1) 港湾整備緊急措置法の改正

港湾整備五箇年計画の根拠法たる港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律は、平成8年5月31日に公布・施行された。本法が制定された昭和36年当時は、我が国の高度経済成長期であったことから、港湾整備事業の実施を促進する目的を「経済基盤の強化を図り」「もって国民経済の健全な発展に寄与」と規定していた。しかし最近では、港湾に求められる役割が質的に大きく変化してきており、今回の改正では、目的に「良好な港湾環境の形成を通じて周辺的生活環境の保全に資すること」、「国民生活の向上に寄与すること」を追加し、さらに配慮事項として、港湾整備五箇年計画の「実施の目標と量を定めるに当たっては、効率的な国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となるべき港湾の適正な配置等我が国の港湾整備における課題に的確に対応するため、港湾整備事業における投資の重点化を図ることができるように留意しなければならないこと」を追加した。

(2) 第9次港湾整備五箇年計画の概要

8年3月5日、第9次港湾整備五箇年計画の計画期間及び投資規模が〔2-8-2表〕のとおり閣議了解された。

2-8-2表 第9次港湾整備五箇年計画の投資規模

2-8-2表 第9次港湾整備五箇年計画の投資規模（億円）

	第8次五箇年計画 (平成3～7年度)	第9次五箇年計画 (平成8～12年度)
港湾整備事業	35,900	43,100
災害関連・地方単独事業	5,400	6,800
港湾機能施設整備事業等	9,400	14,000
調整費	6,300	11,000
合 計	57,000	74,900

本五箇年計画においては、港湾整備に求められる下記のような緊急の課題に対応していくため、来るべき閣議決定において事業の目標及び量を定める予定である。

- ①国際競争力を有する物流ネットワークの形成のための大水深コンテナターミナル等の整備
- ②信頼性の高い空間の創出のため阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた港湾の防災機能の向上
- ③活力に満ちた地域づくりの推進のための廃棄物海面処分場や親水緑地等の整備

(3) 効率的・効果的港湾・海岸整備のための行動指針の策定

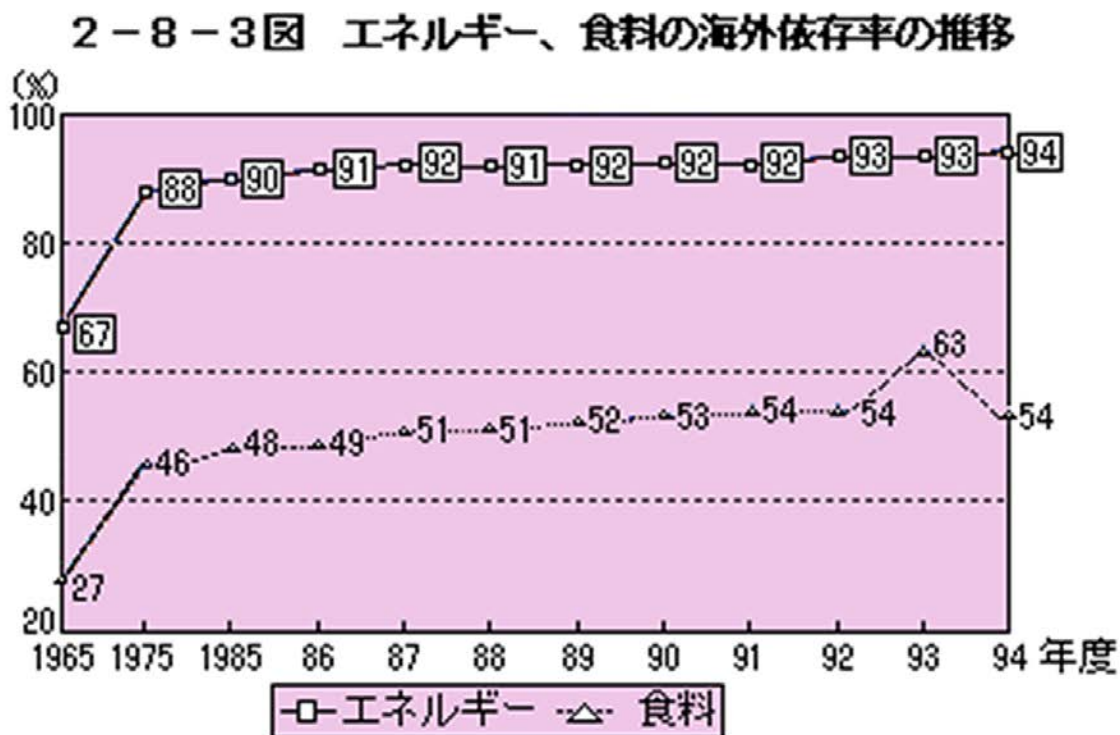
事業の実施にあたっては、第9次港湾整備五箇年計画に合わせてとりまとめる予定の「効率的・効果的港湾・海岸整備のための行動指針」に基づいて、投資の重点化や既存ストックの有効活用、他の施策・事業との連携、実用化に重点を置いた技術開発の推進、調査研究の実施など総合的な施策を講じていくこととする。

2 国際競争力を有する物流ネットワークの形成

(1) 現状と課題

四面を海に囲まれ、エネルギーの約9割、食料の5割強を海外に依存する我が国では、国際海上貨物は日本の貿易量の99.8%、貿易額では約8割のシェアを占めている。国際ゲートウェイとしての港湾は、物流の主力を担っている。

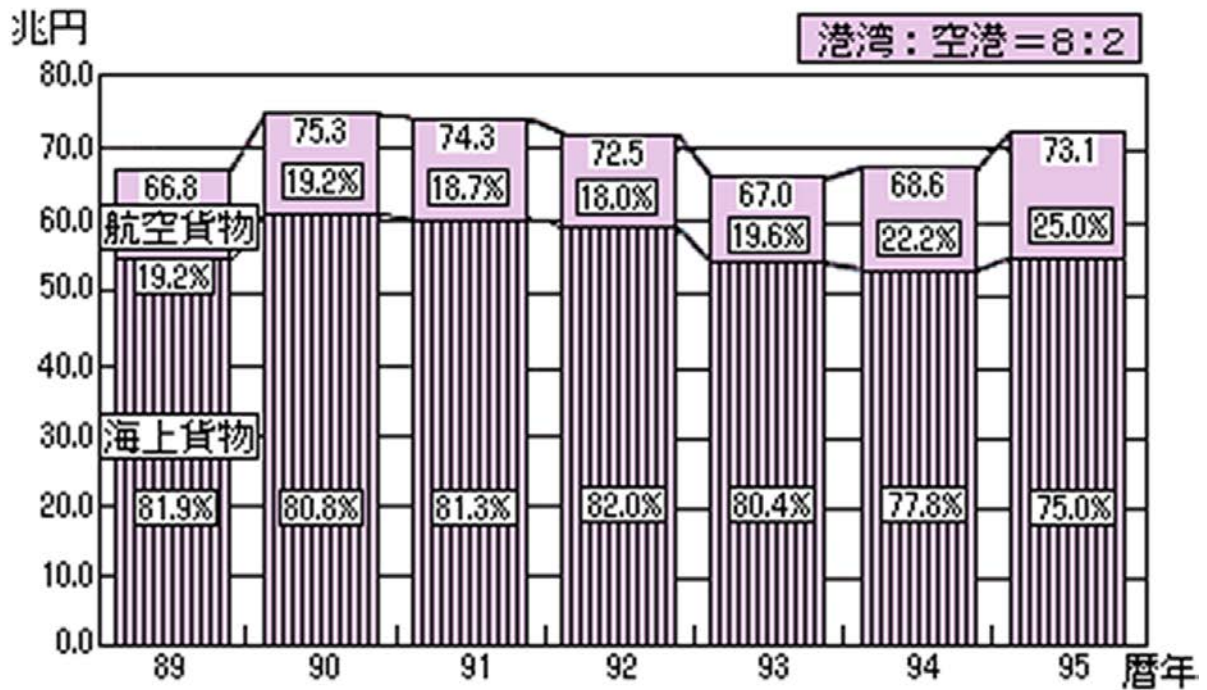
2-8-3図 エネルギー、食料の海外依存率の推移



資料 資源エネルギー庁「総合エネルギー統計」、農林水産省「食料需給表」を基に運輸省港湾局計画課作成

2-8-4図 貿易量の8割を担う海上貨物

2-8-4図 貿易額の8割を担う海上貨物

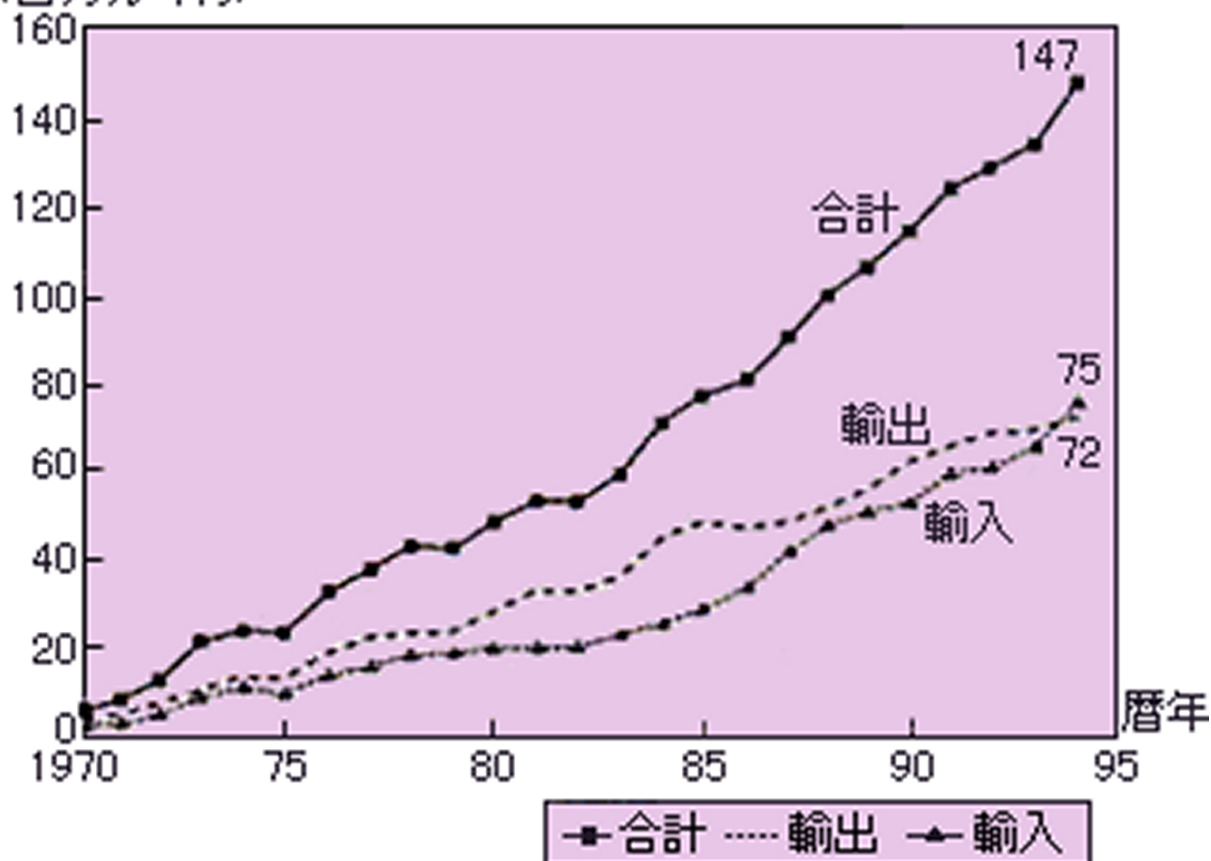


出典：日本関税協会「外国貿易概況」より港湾局作成。

1966年に初めてコンテナ船が国際航路に就航してから30年、海上コンテナ輸送は荷役の効率性等を背景に年々順調に増加し、今や我が国の外貿定期貨物量の約9割、貿易額の約5割を占めるなど、国際物流の主力となっている。近年では経済のグローバル化、円高等を背景とした輸入コンテナ貨物量の伸びが著しく、94年には、初めて輸入が輸出を上回った。

2-8-5図 外貿コンテナ取扱貨物量の推移

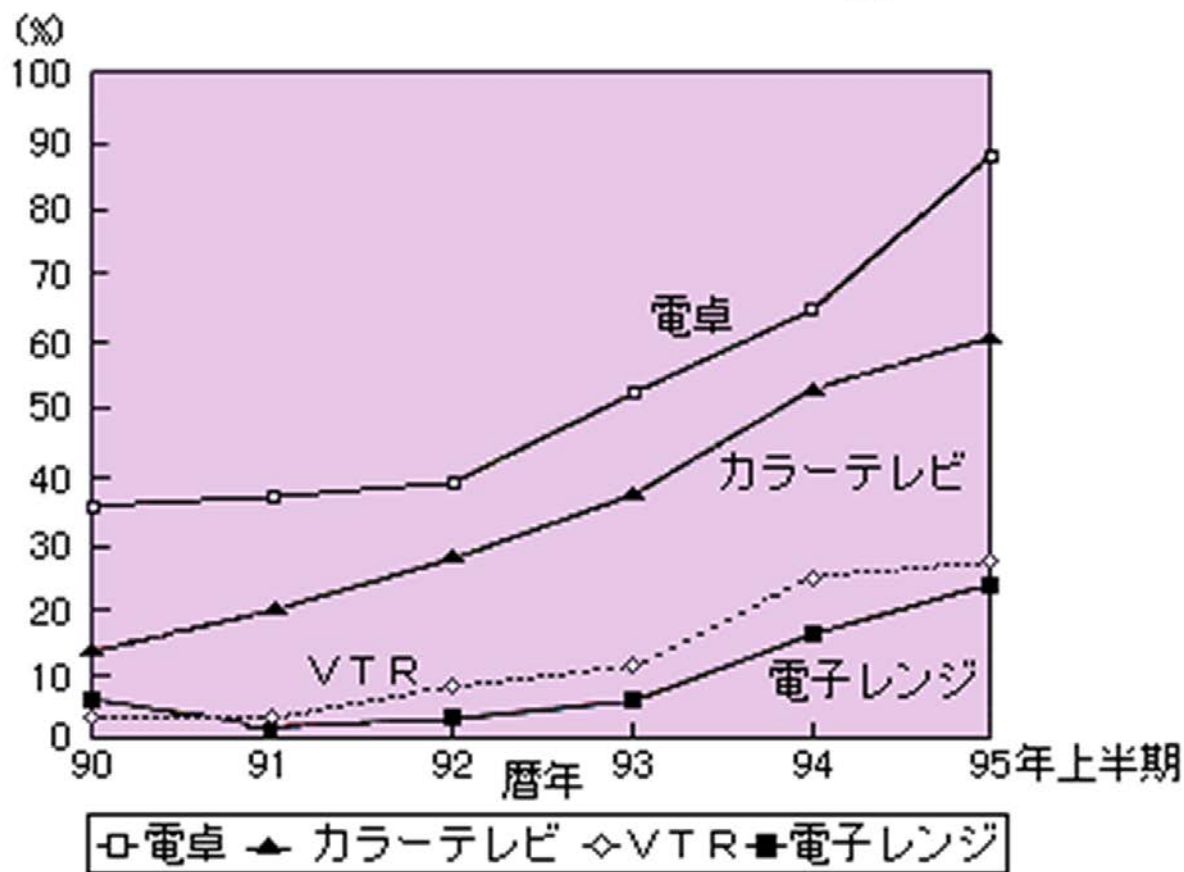
2-8-5図 外貨コンテナ取扱貨物量の推移
(百万ルト)



出典：運輸省港湾局資料「外貨定期船貨物量一覧」より作成

2-8-6図 国内市場に占める輸入製品の割合の推移

2-8-6図 国内市場に占める輸入製品の割合の推移

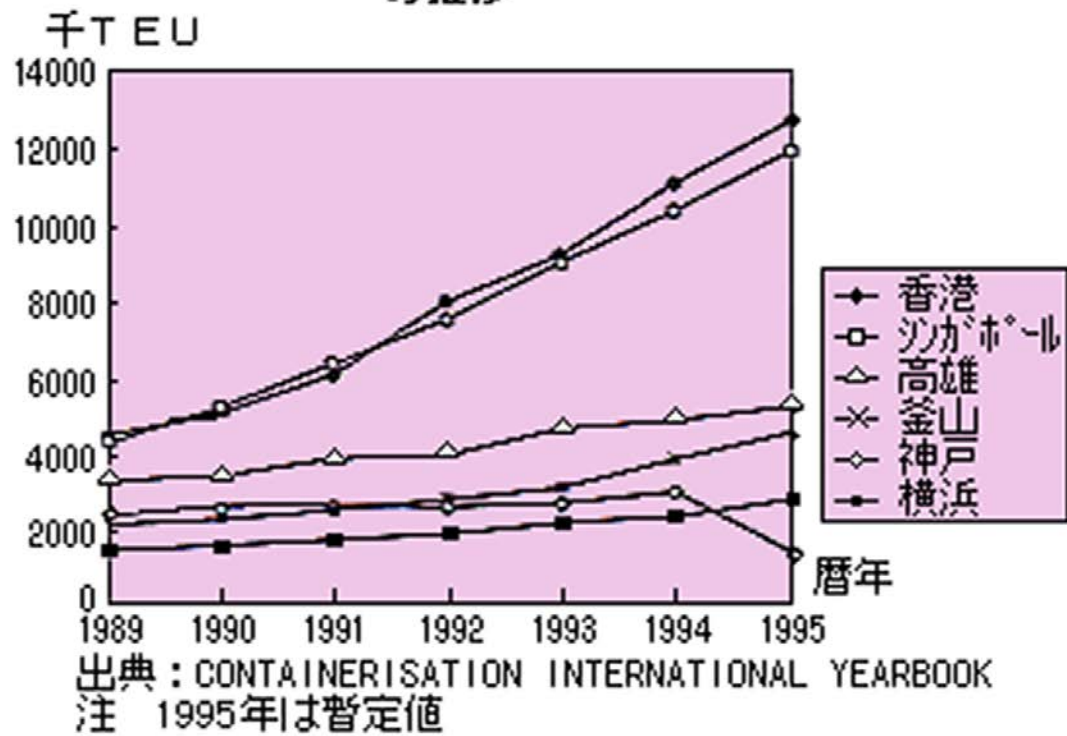


資料 日本貿易振興会「日本の製品輸入動向
(1995年1～6月)」

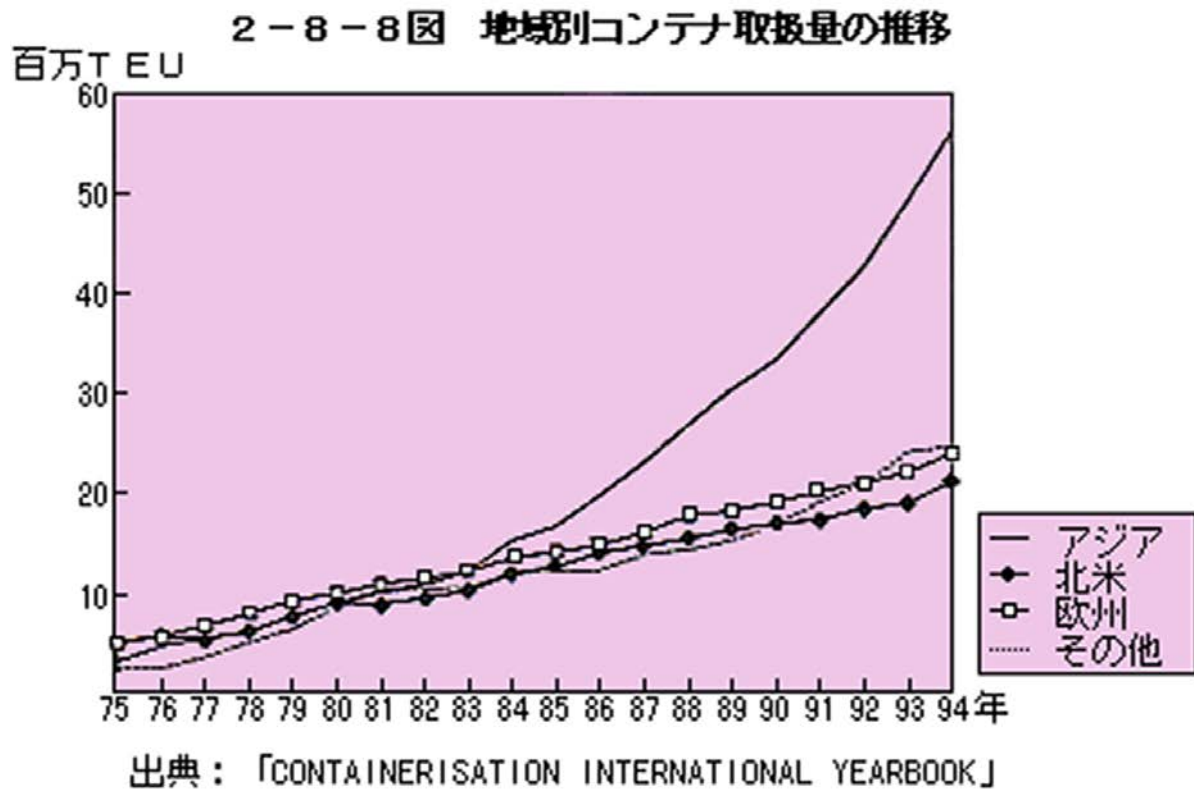
世界では、コンテナ貨物量の伸びが特に著しいのがアジアである。アジアでは活発な経済の発展を背景に、4年間で1.7倍と年平均1.4%の高い伸びを示している。しかしながら、これらの貨物が我が国港湾で取り扱われる比率は相対的に低下しつつあり、昨今ではアジアと北米、欧州等とを結ぶ基幹航路のうち我が国に寄港しない航路の割合が増加している。

2-8-7図 アジア主要港のコンテナ取扱貨物量の推移

2-8-7図 アジア主要港のコンテナ取扱貨物量の推移



2-8-8図 地域別コンテナ取扱量の推移



また、海上コンテナ輸送は、更なる合理化・効率化をめざし、船舶の大型化が進められている。特に、90年代に入ってから、4,000TEU(注)以上のコンテナを積み込むことができる大型コンテナ船の建造・就航が急激に伸びており、世界的なコンソーシアムの形成の進展により、この動きはさらに加速している。このため、欧米等との長距離基幹航路に就航する船舶の主力となりつつあるこれら大型コンテナ船に対応した、大水深コンテナターミナルが必要となってきた。

2-8-9図 コンテナ船の船型

2-8-9図 コンテナ船の船型

類	型	船 型 の 分 布		
(主力となる 就航年代)	船幅(m)	船 長(m)	積載能力 (TEU)	必要岸壁 水深(m)
アンダー パナマックス (1966～1980)	17～31 	110 ～ 210 	～ 1700 	～ 12
パナマックス (1980～1990)	32 	210 ～ 270 	1900 ～ 3400 	12 ～ 14
パナマックス マックス (1980年代後半～)	32 	289 ～ 294 	3000 ～ 4300 	14 ～ 15
オーバー 注1 パナマックス (1995～)	32～ 	262 ～ 300 注2 	4100 ～ 	15 ～ 16

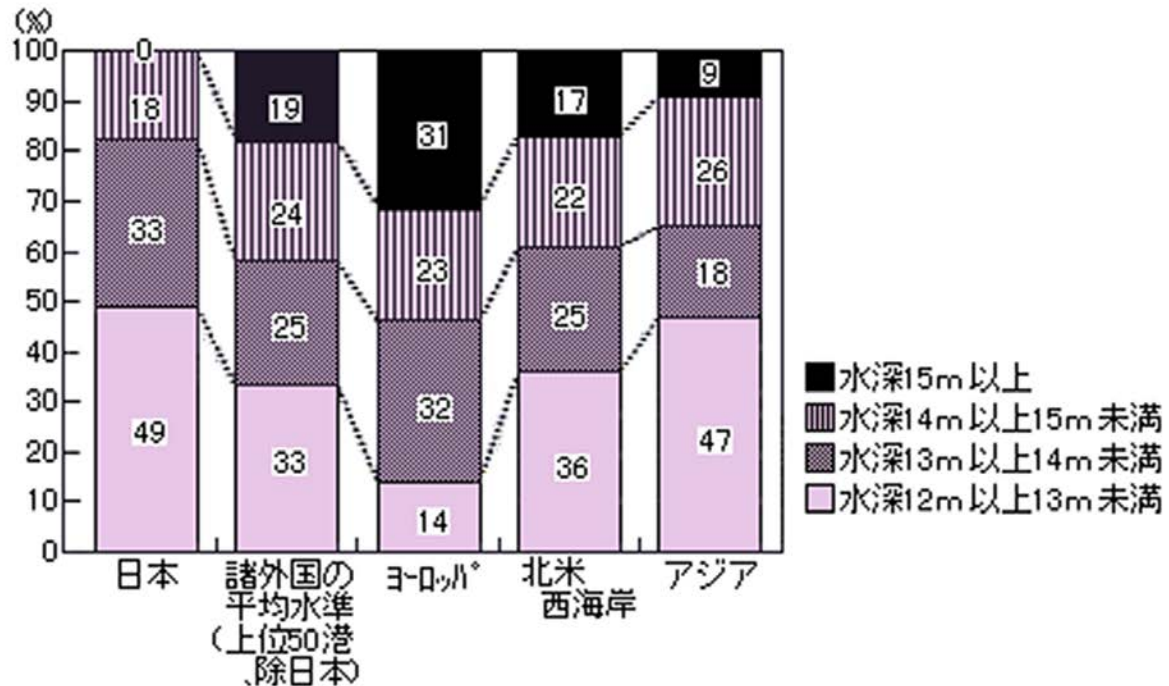
注 (1) オーバーパナマックスについては、計画中の船舶も含んでいる。

(2) 就航予定の船舶のうち、最大の船舶は、船長320m、船幅42m、積載能力6700TEUである。

我が国の大水深コンテナターミナルの整備状況は世界の主要港の水準を大きく下回っており、特に香港、シンガポールで既に供用されている5万トン級の船舶が接岸可能な水深15m級の大水深コンテナターミナルが不足している。加えて、荷役サービス、港湾に係る手続きの簡素化、港湾における情報化などソフト面の改善の必要性も指摘されている。

2-8-10図 船舶の大型化に遅れをとった我が国の港湾（1993年）

2-8-10図 船舶の大型化に遅れをとった我が国の港湾（1993年）



注 「CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK」の上位50港を対象とし、各地域毎に水深別岸壁延長を用いて算出

このような課題に適切に対応せず、我が国港湾の国際競争力が失われ、我が国港湾に基幹航路に就航する大型船が寄港しなくなりフィーダーポート化した場合には、

- ①荷主の求めるジャスト・イン・タイムサービス等への対応が困難となる
- ②積み替えによる輸送時間やコストが増大し、効率的な物流システムのメリットを享受できる圏域が狭まり、国内の製造業者等の国際競争力が低下する
- ③さらに、物流とともに世界を駆けめぐる情報、金融等の分野でも、国際的企業のアジアにおける拠点が日本から逃避し、我が国が国際経済の中核から脱落する

ことなどが懸念され、その影響は港湾のみにとどまらず、我が国経済全体の問題となると考えられる。

また、真に豊かな国民生活の実現と我が国産業の国際競争力の保持のため、物流の高コスト構造を是正することが喫緊の課題となっている中、物流の基盤として重要な役割を果たしている港湾においても適切な対応を図ることが重要である。

(注) 20フィート・コンテナに換算したコンテナ個数

(2) 方策と効果

上記の課題に対応するため、第9次港湾整備五箇年計画を策定し、以下の施策を着実に実施することにより、課題の解決を図っていく。

①国際競争力の強化

中枢国際港湾（三大湾及び北部九州の4地域の港湾）において水深15m級の大水深コンテナターミナルを2000年までに香港、シンガポール並に整備するとともに、中枢国際港湾におけるコンテナターミナルの大水深（水深14m以上）比率を現状の約2割から国際水準並の約5割まで向上させる。

②物流コストの削減

日本の物流コストを削減し、日本経済の健全な発展を促すとともに、成長著しい東アジア等との海運ネットワークの形成を図るため、地域の中核となる港湾にコンテナターミナルを拠点的に配置する。これにより、コンテナの輸出入にかかる陸上輸送コストは2000年において約1割削減される。また、長距離・大量輸送に優れ、環境にやさしい海上輸送の特性を活かしモーダルシフトを推進するため、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備を推進する。これにより、フェリー等の海運を利用した複合一貫輸送のメリットが享受できる圏域（陸上輸送半日往復圏）の割合は2000年までに現状の約7割から約8割へ向上する。

なお、8年度は、国際海上コンテナターミナルの整備を名古屋港等17港で、多目的国際ターミナルの整備を石巻港等79港で実施しているほか、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備を博多港等19港で実施している。

2-8-11表 コンテナターミナルの整備状況（水深15m級）及びコンテナ取扱量

2-8-11表 コンテナターミナルの整備状況（水深15m級）
及びコンテナ取扱量

国 名	港 名	現在の供用 施設数 (1994年 4月現在)	概ね2000年に おける供用 施設数(見込)	コンテナ取扱量 (単位:千TEU)* (1995年暫定値)	コンテナ取扱 ランキング (1995年 暫定値)
香港	香港港	4	16	12,600	1
シンガポール	シンガポール港	6	13	11,850	2
台湾	高雄港		3	5,232	3
韓国	釜山港		4	4,500	5
	光陽港		4	-	-
日本全体		2	14		
	横浜港		3	2,721	8
	東京港		3	1,900	15
	大阪港		3	-	-
	神戸港	2	5	1,350	24

注 (1) 名古屋港については航路未整備のため、2000年における供用開始施設には含めない。

(2) 神戸港については1997年4月に1バース供用開始予定。

(3) 大阪港については、コンテナ取扱量が未集計のため、ランキング不明。

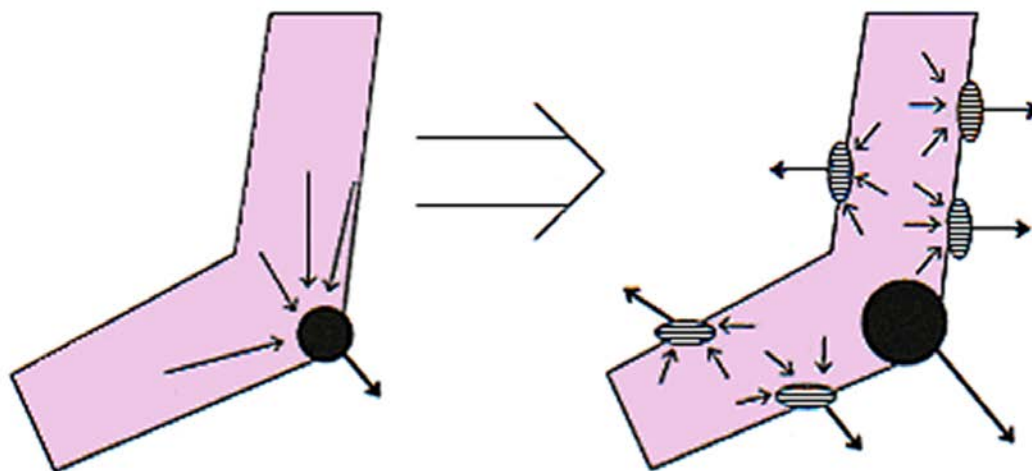
*出典：「CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK」等。

2-8-12図 コンテナターミナルの整備による陸上輸送コスト削減の概念図

2-8-12図 コンテナターミナルの整備による陸上輸送コスト削減の概念図

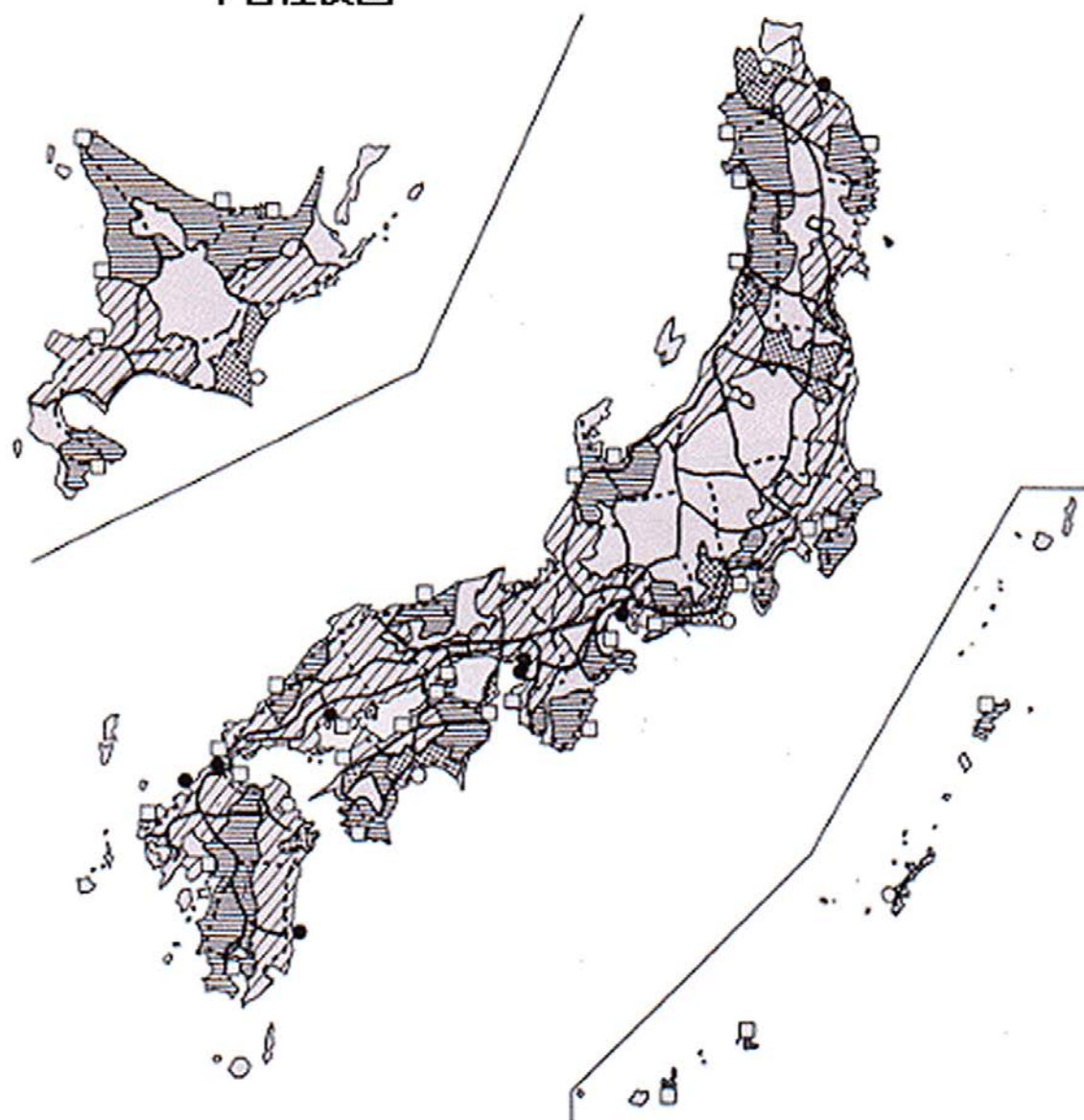
特定の港湾に集中

拠点的全国配置による特定の港湾への集中緩和



2-8-13図 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの陸上輸送半日往復圏

2-8-13図 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの陸上輸送
半日往復圏



凡例

- ターミナル整備予定港
 - 第9次港湾整備五箇年整備予定港 (●は増設等の予定港)
 - 将来的な整備予定港
- 十分な規格を有するターミナルによる
陸上輸送半日往復圏
 - 斜線 現状 (カバー率約 7 割)
 - 点線 2000年 (カバー率約 8 割)
 - 横線 将来 (カバー率約 9 割)
- 高規格幹線道路網
 - 供用中及び供用予定区間 (9年度)
 - 未供用区間

3 信頼性の高い空間の創造

(1) 災害に強い港湾システムの構築

(ア) 地震に強い港湾を目指した整備の推進

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、7年8月にとりまとめた「地震に強い港湾をめざした当面の措置」及び同年11月の「港湾の施設の耐震設計に係る当面の措置」に基づき、災害に強い港湾システムの構築を図るため、以下の施策を講じる。

①港湾施設の構造形式の多様化への配慮、②耐震設計基準の厳正な適用、③耐震強化岸壁の設計に際し直下型地震を想定地震に加える等、耐震設計の充実強化を図る。

また、被災直後の緊急物資輸送等の確保に加えて、被災地域及び域外の経済社会活動に及ぶ影響を最小限に抑えるため、これまで進めてきた一般埠頭における耐震強化岸壁の整備に加え、新たに三大湾等の国際海上コンテナターミナルや複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルにおいて、耐震強化岸壁の整備を図るとともに、多目的国際ターミナルについても耐震強化岸壁の整備を図る。

さらに、港湾空間の有する特性を活かし、被災直後はもとより、市民生活や経済社会活動の復興にも幅広く貢献していくため、耐震強化岸壁、緑地等の多目的に利用可能なオープンスペースと一体となった防災拠点の整備を進めるとともに、震災時の市民等の安全を守るための避難緑地を背後市街地における避難地と連携して港湾内において整備する。

2-8-14表 耐震強化岸壁、防災拠点、避難緑地の整備

2-8-14表 耐震強化岸壁、防災拠点、避難緑地の整備

		整 備 数 量		整 備 対 象 港
		ストック量 (7年度末 現在)	第9次港湾整備 五箇年計画期間 中に整備を進め る施設数(概数)	
耐震強化岸壁	コンテナターミナル		20バース	三大湾(東京湾、大阪湾、伊勢湾)及び北部九州の4地域の中核国際港湾並びに中核国際港湾 ¹⁾
	内貿ターミナル		10バース	複合一貫輸送対応の内貿ターミナル ²⁾ を有する港湾
	一般埠頭	80バース	90バース	
防災拠点			40港(50箇所)	
	うち大規模防災拠点		10港(10箇所)	概ね人口30万人以上の都市の港湾
避難緑地			50港(65箇所)	

注 (1) 北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州、沖縄の各地域の中核となる港湾

(2) 中長距離フリー、RORO船、内航コンテナ船用のターミナル

(イ) 液状化防止対策の推進

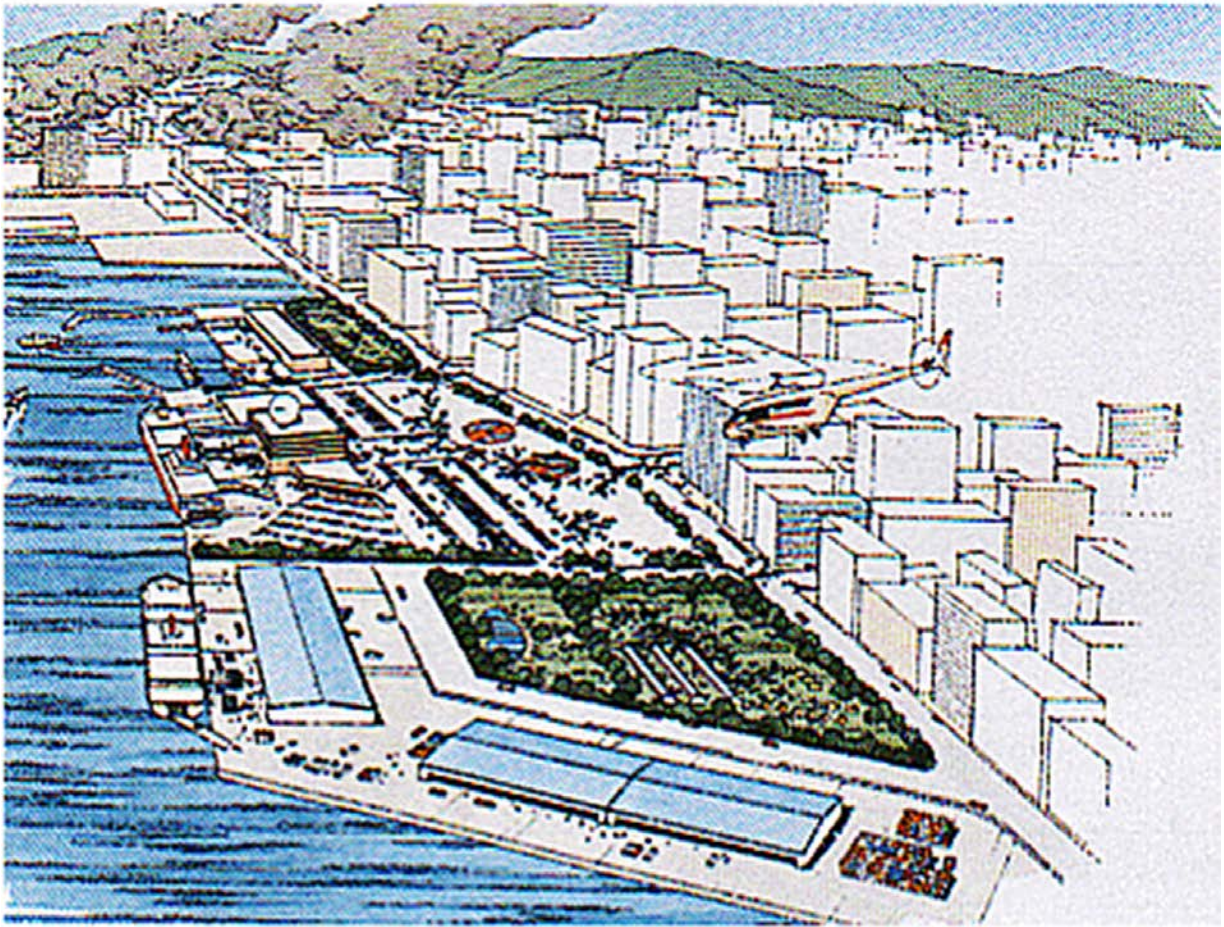
昭和58年の日本海中部地震に伴う液状化による港湾施設の被災状況にかんがみ、昭和60年度から、新たに整備される施設についてはすべて液状化防止対策を実施している。また、昭和60年度以前に整備された既存施設で液状化防止対策を実施していない施設については、液状化の可能性を点検し、液状化の可能性が高いと認められた岸壁については、施設が被災した場合の影響等を考慮し、順次液状化防止対策を実施している。

今後も、地震時の液状化による港湾施設の被害を防止するため、引き続き液状化防止対策を推進する。

(2) 海上交通の安定性の向上

第9次港湾整備五箇年計画の期間内に、港湾内の船舶航行の安全性の確保のため、防波堤、航路等を整備し、港内における所要の静穏度確保を目指す。また、沿岸域における船舶航行の安全性、安定性を確保するため、関門航路等の開発保全航路の拡幅、増深を実施する。8年度は常陸那珂港等60港で防波堤、航路の整備を、関門航路等13航路の開発保全航路の拡幅、増深を行っている。

2-8-15図 防災拠点のイメージ図



2-8-16図 港湾の静穏を守る防波堤の整備

2-8-16図 港内の静穏を守る防波堤の整備



(久慈港)

4 活力とやさしさに満ちた地域づくりの推進

(1) ウォーターフロントを活かした交流・連携と地域の活性化

(ア) 交流空間の形成による地域の活性化

運輸省では、港湾を快適な交流空間として活用していくための諸施策を推進している。

まず、人々のウォーターフロントへの多様な要請に応え、港湾空間を海辺の持つ恵まれた資質を生かした交流空間としていくために、緑地、交流施設、賑わい施設などが相互に連携し、面的な広がりをもって一体的に配置された親しみやすく利用しやすい空間の整備を、港湾整備事業や民活事業等を組み合わせて効果的に推進することとしている。

このうち緑地については、良好な港湾環境の形成と周辺的生活環境の保全や人々の交流の活発化を図るため、7年度までに全国で約2,300haの整備を実施しており、8年度には横浜港など全国165港で整備を実施している。特に整備を促進する必要がある再開発地区などの緑地については、運輸省と自治省が協調し、従来からの補助事業と地方単独事業（都市生活環境整備特別対策事業：一般単独事業債）を組み合わせた「港湾緑地一体整備促進事業」を8年度よりスタートさせ、長崎港など全国7港で約24haの整備を実施している。また、これら緑地の整備などを通じて、人々が港へ安全かつ快適に行き来でき、海や港の魅力を楽しむことのできるプロムナード（港のパブリックアクセス）の整備を推進している。

このほか、歴史的に価値の高い港湾施設を保存・活用する「歴史的港湾環境創造事業」や、港湾の特色を活かして個性的で良好な景観形成を図る「港湾景観形成モデル事業」などを推進している。

また、民活事業については、昭和61年の「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（民活法）」、昭和62年の「民間都市開発の推進に関する特別措置法（民都法）」の制定以来、釧路フィッシャーマンズワープや大阪港の海遊館など全国で約120のプロジェクトが推進されており、活力と賑わいのある豊かなウォーターフロント空間の形成に寄与している。

民活法については、平成8年5月までの時限立法であったことから、7年11月に適用期限を10年間延長するとともに、新たな対象施設として、水質環境の改善や廃熱等未利用エネルギーの有効利用により、快適な港湾環境を創造する施設（港湾環境創造支援施設）を追加するなどの支援の拡充を行った。8年には、塩釜港、平良港などにおいて地域の交流拠点となる旅客船ターミナルが供用を開始したほか、神戸港などにおいて港、船、海に関する会議、イベント等のための多目的ホール、展示・体験施設などを備えた港湾文化交流施設をはじめとする交流・賑わい施設の整備を推進している。

さらに、多くの人々が利用するこれらの施設の整備にあたっては、安全性の確保はもとより、高齢者や障害者など社会的弱者の利用にも十分配慮することとしている。

（イ） 港湾を活かした地域連携の推進

運輸省では、海上交通による物流ネットワーク、観光ネットワーク等を活用した沿岸域相互あるいは沿岸域と内陸部との連携を強化することにより、活力と魅力にあふれた地域の自立的な発展を促す「にぎわい・交流海道」の形成を推進してきた。

具体的には、7年11月に発足した日本海沿岸121の県及び市町村等から成る「日本海にぎわい・交流海道推進協議会」の活動の一環として、8年8月に復元船「咸臨丸」による日本海沿岸クルージングが実施されている。瀬戸内海においても、3年5月に発足した198の県及び市町村等から成る「瀬戸内・海の道ネットワーク推進協議会」の活動の一環として、歴史や豊かな自然環境を生かした交流の実現に向け、北九州港や小松島港等において明治・大正時代の歴史的な洋風建築物を修復・保存する事業が既に実施されている。

これらの活動状況を踏まえ、港湾を活用した地域の交流と連携の具体化について検討し、国土開発の新たなビジョンとして各地で提唱されている新たな国土軸構想や地域連携軸構想の実現を支援していくため、運輸省としては、今後とも「にぎわい・交流海道推進調査」を実施していくこととしている。

（ウ） 放置艇問題への対応と健全な海洋性レクリエーションの振興

国民の余暇志向の高まりやプレジャーボートの低価格化に伴い、プレジャーボートを活用した海洋性レクリエーション需要が増大している。しかし、需要の増加に対し利用できるマリーナ等の保管施設が不足していることから、港湾等の公共水面に放置されるプレジャーボート、いわゆる放置艇による問題が全国各地で顕在化している。これに対応するため、マリーナ整備や既存静穏水域を活用した簡易な係留施設であるプレジャーボートスポット（PBS）の整備を進めている。また、プレジャーボートの増加に対応して、水域の利用を一層適切に進めていくため、運輸省、水産庁及び建設省の3省庁共同で、8年度よりプレジャーボートの全国実態調査を行うとともに、公共及び民間によるマリーナ等のプレジャーボート保管施設の整備のあり方などプレジャーボートの適切な保管を図るための対策について検討を行っている。さらに、クルージングネットワークの形成による地域間交流方策、その他の海洋性レクリエーションを通じた地域振興方策の策定も合わせて行っていくこととしている。

（２） 物流・産業構造の変化に対応した臨海部空間の形成

近年、我が国の輸入の増大は製品を中心に著しく、7年に全国の港湾で取り扱われた輸入コンテナ貨物量は、初めて8千万トンを超え前年に引き続き2年連続で輸出量を上回った。こうした輸入貨物の増大に対応するため、輸入促進地域（FAZ）などで、製品・食品等の保管、荷捌き、流通加工を効率的に行うための総合輸入ターミナル等、物流施設の整備を進める必要があり、運輸省ではこれらの整備を民活法等により支援している。

8年には、松山港、四日市港、北九州港、横浜港及び大分港において、総合輸入ターミナルの供用が開始した。また、現在川崎港及び境港において整備が進められている。

これらの施設整備は、アジア諸国をはじめとした世界と我が国の各地域が直接交流していく新しい時代の物流拠点形成し、地域の活性化や雇用の拡大に貢献している。更には、国際展示施設や国際会議場等の整備により、一般の人々も来訪する国際的な交流空間としても期待されている。

また、港湾を中心とした臨海部は、物流、国民生活、産業等多様な活動を支えてきた空間であるが、近年、産業構造の変化や荷役形態の変化、施設の老朽化等により、利用の低下している地区も一部に見られ、質の高い空間への再構築が期待されている。

運輸省では、従来より、機能の低下したインナーハーバー（内港地区）のふ頭機能の再配置や交流拠点としての再生など、港湾の再開発を推進してきたところであるが、今後一層港湾空間の面的・総合的な再編整備を推進するため、港湾整備事業や民活事業等により支援を行うこととしている。

2-8-17図 横浜港流通センター

2-8-17図 横浜港流通センター



(3) エコポートの形成、廃棄物への対応

将来の人々に対し豊かな港湾環境を継承し、持続可能な発展を確保するために、生物、生態系に配慮し、自然環境と共生した、アメニティ豊かな、環境への負荷の少ない港湾「環境と共生する港湾（エコポート）」の形成を、今後の港湾環境整備の目標に置いている。この実現に向け、各地で港湾環境計画の策定やエコポートモデル事業への取り組みを行っている。

港湾環境計画は、港湾管理者が港湾整備にあたり、その計画、設計、建設、利用の各段階で行う環境施策や配慮を総合的、計画的にとりまとめ、広く一般に公表するもので、7年11月に、愛知県三河港、沖縄県中城湾港において策定された。

エコポートモデル事業は、エコポートの形成を促進する観点から全国の模範的な整備事例となる港湾を対象に、環境の保全や創造のための施設の総合的な整備を重点的に行うもので、これまでに横浜港（新港地区）等6港が指定されている〔2-8-18表〕。

2-8-18表 エコポートモデル港指定一覧

2-8-18表 エコポートモデル港指定一覧

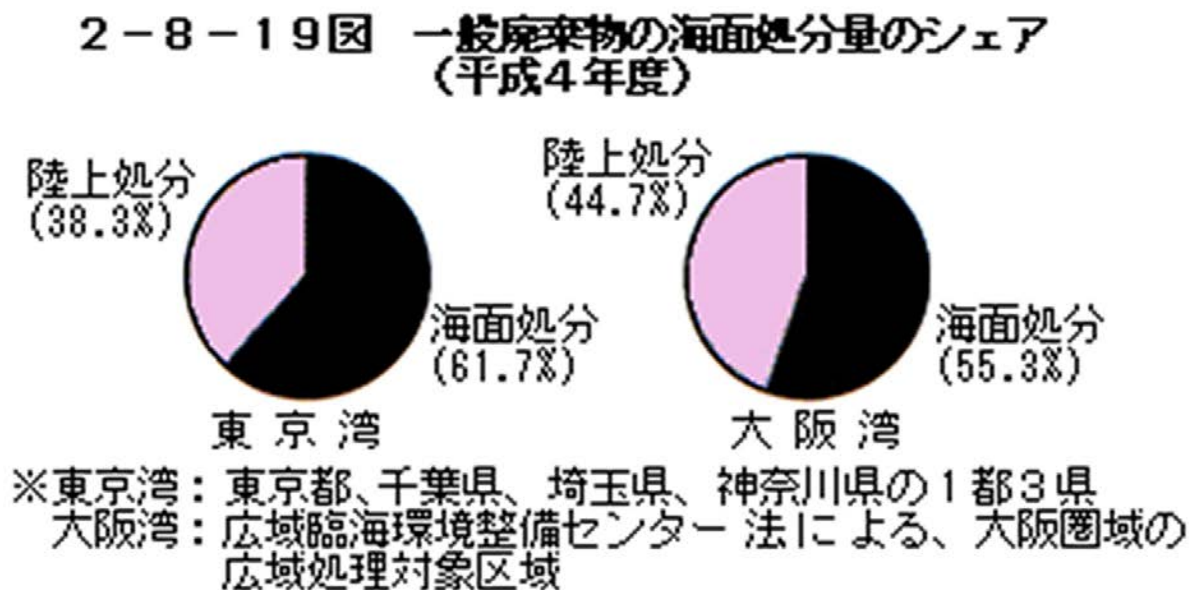
港湾名	主な整備の方向	港湾名	主な整備の方向
横浜港 新港地区	①海域環境改善のための 汚泥浚渫、覆砂 ②歴史的土木資産を核と した緑地整備	塩釜港 (仙台港区) 向洋地区	①蒲生干潟と隣接する物 流施設とのバッファ ーゾーンの緑地整備 ②多くの野鳥が飛来する 蒲生干潟や前面の海浜 の保全
堺泉北港 堺北地区	①海水の流れの活用や浚 渫等による水質の保 全・改善 ②人工海浜・干潟の造成 による質の高い水辺空 間の形成	小松島港 沖洲地区	①河口部干潟への影響の ない埋め立て護岸の整 備 ②人工干潟、海浜など自 然と親しめる水辺空間 の整備
博多港 和白地区	①和白干潟で代表される 豊かな自然環境の保全 ②遊歩道、砂浜など親水 性の高い海岸線の創出	唐津港 東港地区 水産埠頭 地区	①海水浄化機能を取り入 れた親水水路の整備 ②汚泥浚渫・覆砂による 水質・低質改善

また、8年度から岩手県大船渡港で水質浄化施設（エアレーション）の整備が実施されている。

一方、都市活動に伴い発生する廃棄物の処分については、内陸における処分地の確保が困難なことから、海面処分への要請が高い。このうち東京湾、大阪湾など背後に大都市圏が存在する地域では、一般廃棄物の海面処分

の割合は5割を越えている状況にある〔2-8-19図〕。このため処分する廃棄物や浚渫土砂、建設発生土等について、減量化、再利用の拡大、内陸処分の促進を前提に、今後とも、廃棄物海面処分場を計画的に確保する。8年度においては東京港等40港及び大阪湾において約6kmの廃棄物埋立護岸を整備し、9次五箇年計画内では総延長75kmの廃棄物埋立護岸を整備する。このうち大阪湾においては、広域臨海環境整備センター法に基づく事業（フェニックス事業）として尼崎西宮芦屋港及び堺泉北港において引き続き廃棄物海面処分場の整備を行う。さらに、今後の廃棄物の海面処分需要に適切に対応するため、同法に基づき新たな海面処分場の確保等を内容とした基本計画の変更にに向けた取組みが行われている。

2-8-19図 一般廃棄物の海面処分量のシェア（平成4年度）



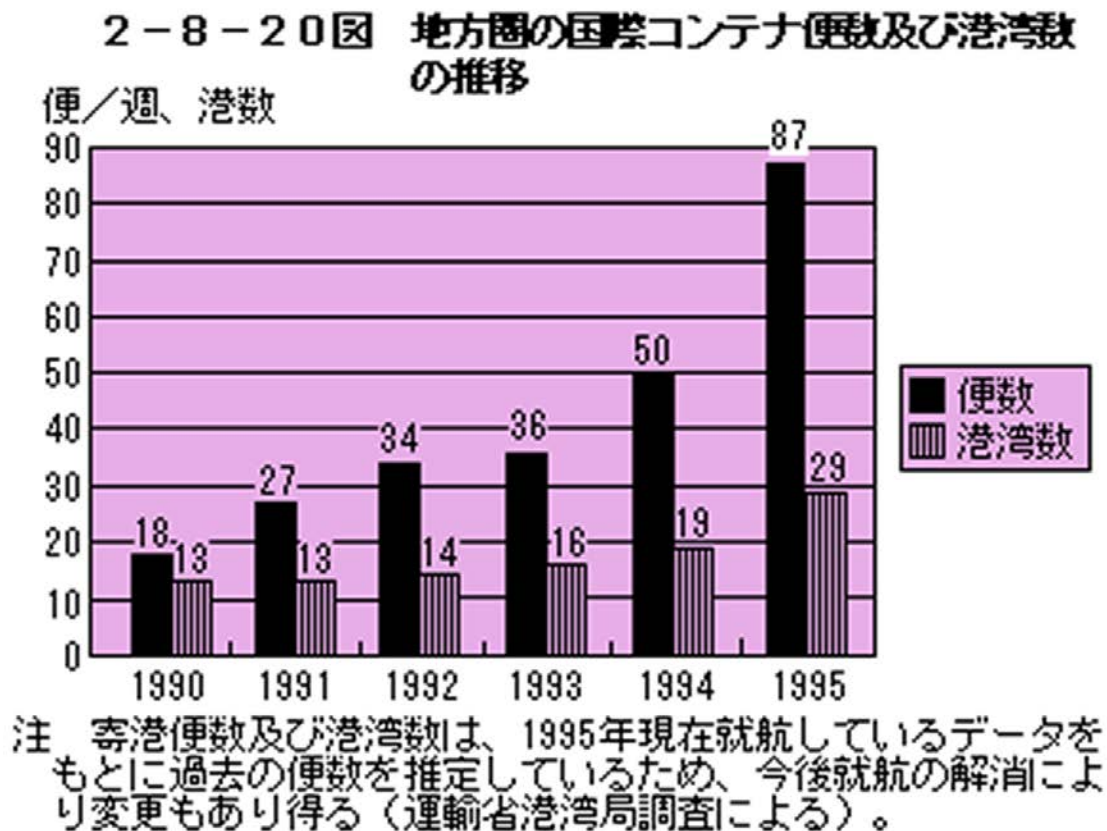
また、首都圏においては、処分に苦慮している建設発生土を、港湾整備等のための埋立で必要とする地域に供給し、首都圏における廃棄物処分量の減量化と資源の有効活用を図るスーパーフェニックスを推進する。8年度は石巻港、三河港、広島港、高知港において受入れが行われる。

第3節 新しい潮流に対応した港湾振興

1 ポーダレス時代を背景とした地方の港湾の国際化

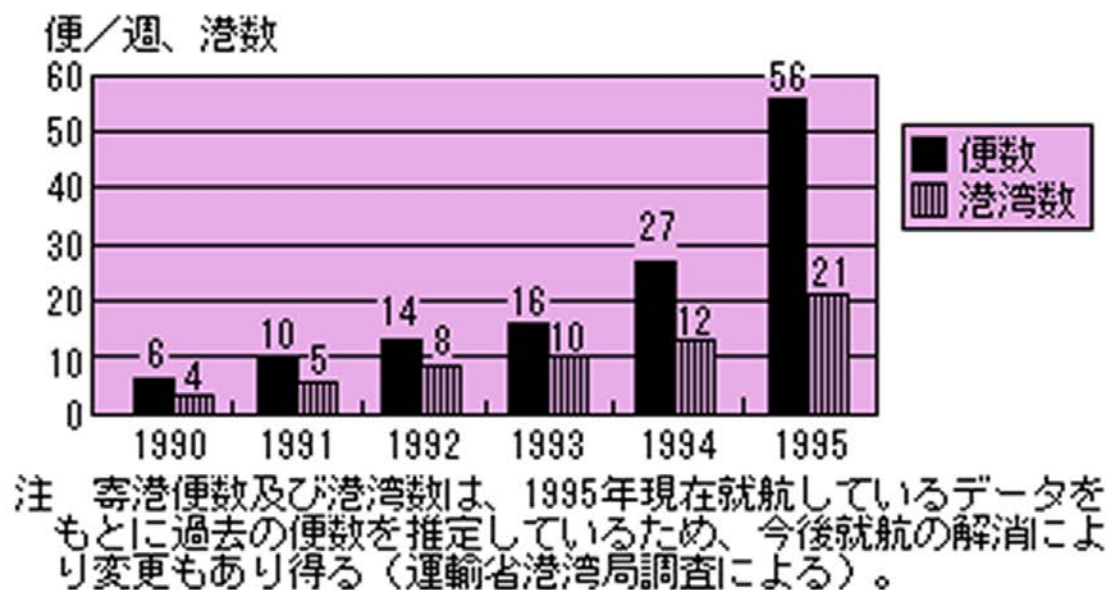
地方圏（三大湾及び北部九州の4地域以外の地域）における国際海上コンテナ貨物量及びシェアは着実に増加しており、また、地方圏の港湾に就航する国際定期航路数（特に日韓定期航路）も急激に増加している。しかしながら、地方圏の港湾で取り扱うコンテナ貨物はいまだに全体の5%弱であり、平成5年度における「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」によると、日本全体のコンテナ取扱貨物量の約4分の1は、地方圏と三大湾及び北部九州の間を陸上輸送されている状況にある。このため、地方圏の貨物需要の実態に応じコンテナターミナルを整備することにより、地方の荷主の物流コストの削減を図るとともに、地域の主体的な国際交流と個性ある発展を支援する。

2-8-20図 地方圏の国際コンテナ便数及び港湾数の推移



2-8-21図 地方圏の日韓定期航路便数及び港湾数

2-8-21図 地方圏の日韓定期航路便数及び港湾数



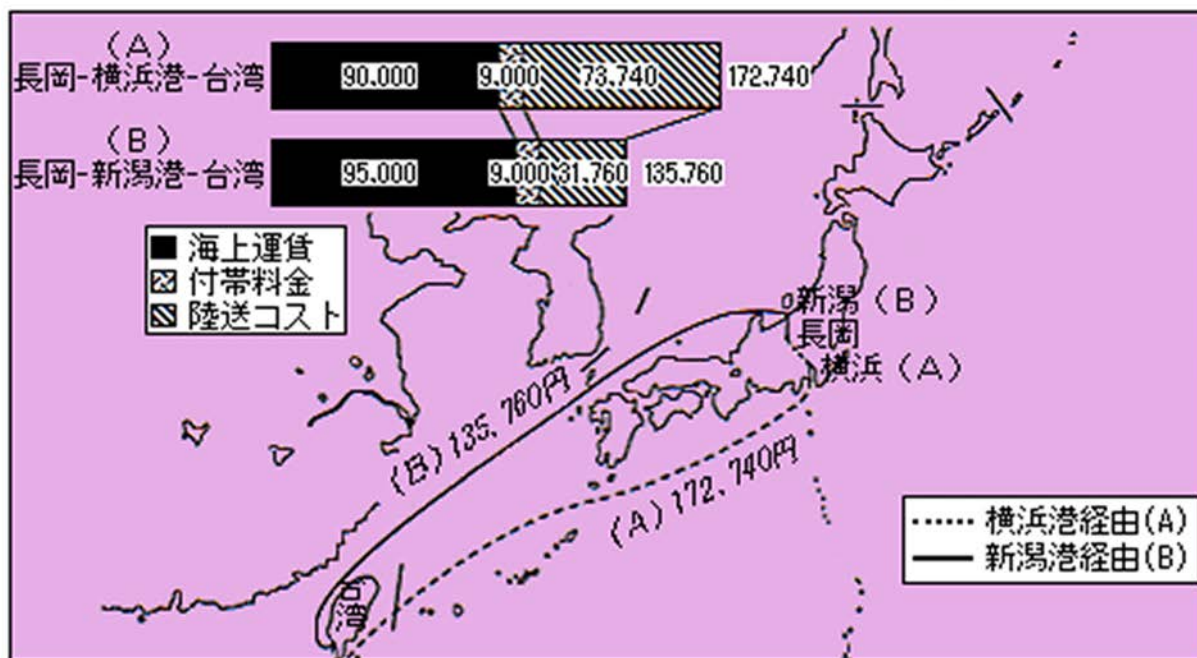
2 ポートセールス活動の活発化

ポートセールスとは、船舶や貨物の誘致のため、国外にあつては誘致の目標とする航路や船社の所在国に港湾管理者や港運事業者、商工会議所などの港湾振興関係者により構成されたミッションを派遣し、国内では背後圏域本社・支社機能の集中する都市、地元において説明会、見学会等を開催し、船社や荷主等を集めて当該港湾を利用するメリットの説明を行い、あわせて利用者のニーズを把握し、施設整備や管理運営の改善に反映させていくものである。

ポートセールスは、主要8大港をはじめとして行われてきたが、近年では、地方港における港湾施設の充実やFAZ施設の整備など港湾機能の拡大と荷主企業の地方圏への生産拠点の分散化、企業経営における物流の合理化やコスト削減の観点から、自社工場に近い港湾を利用しようという荷主の意向とも重なり、さらには、近隣東アジア諸港の急速なハブポート化も影響して、航路誘致を中心としたポートセールス活動が地方圏の港湾においても活発化している。その結果、現在30数港の地方圏の港湾にアジア域内航路を中心とした外貿コンテナ航路が開設されている。

2-8-22図 近隣港湾の利用による物流コスト削減

2-8-22図 近隣港湾の利用による物流コスト削減（個別事例）



出典：運輸省港湾局調査

注 (1) 物流コストは20フィートコンテナ1個当たり。

(2) 海上運賃は、海貨業者ヒアリングによる標準的料金でありコンテナヤード内での荷役料金を含む。

(3) 付帯料金とは、通関（タリフ）等に関わる諸費用。

(4) 陸送運賃は、路線トラック運賃表（届出料金）による。

(5) 1ドル=100円で計算。

3 新たな国際交流・連携への取り組み

(1) 「大交流時代」の到来と国際交流・連携の必要性

我が国は従来から国際航路会議協会（PIANC）や国際港湾協会（IAPH）等を通じて国際交流を活発に進めるとともに、政府開発援助による開発途上国への国際協力に積極的に努めてきた。しかしながら「大交流時代」を迎えた今日においては、従来進めてきたこれらの施策のみでは急速な国際化の進展に十分に対応できない状況となっている。したがって今後は、港湾がネットワークを形成して初めてその機能を発揮する国際交通インフラであることを再認識し、近隣アジア諸国を中心とした各国との港湾政策上の協調関係を通じて、港湾の国際化に的確に対応することが不可欠である。そのためには各国との間で新たな国際交流・連携を推進することが極めて重要な課題となってきている。

(2) 新たな国際交流・連携の展開

7年11月には港湾局長が大韓民国を訪問し、同国海運港湾庁開発局長との間で第1回日韓港湾局長会議を開催し、また、第2回は8年9月に日本で開催した。さらに、8年4月にカナダで開催された第9回アジア太平洋経済協力（APEC）運輸ワーキンググループにおいては、我が国の提案により、同ワーキンググループに港湾専門家会議を設置することが了解された。

日韓港湾局長会議は、両国が港湾行政に係る様々な課題について政府レベルで正式に意見交換を行った初めての試みであり、またAPEC港湾専門家会議の設置は、多国間の枠組みで港湾政策に関する政府レベルでの対話を可能とするものである。これらの会議は港湾行政の国際化に対応した新たな国際交流・連携のための具体的な施策のひとつである。今後も引き続き港湾行政の一層の国際化の進展に的確に対応するため、国内各港湾の国際化への支援を含めて、政府レベルでの国際交流・連携への取り組みを更に強力に推進する予定である。

4 港湾における入出国手続の簡素化及び情報化への取り組み

（1） 港湾管理者に係る入出港手続の簡素化

我が国港湾における入出港手続は、異なる書類を異なる官署に提出し、また、港湾管理者に提出する書類は港湾毎に異なることから煩雑であり、関係者より改善の要望が多く寄せられている。このため効率的な港湾物流の実現の一助とし、我が国港湾の国際競争力強化を図る観点から入出港手続の簡素化について、早急に対応する必要がある。具体的には、各種申請書類の係留施設使用許可申請書への一本化、申請書の記載項目の簡素化・統一化、ファクシミリによる申請書類の受付、電話連絡による申請後の変更受付等を推進する。

（2） 港湾における情報化

世界の主要港においては、EDIによる港湾物流の情報ネットワーク化やコンテナターミナルの自動化が進展しており、荷役作業の効率化や港湾を経由する貨物輸送に係る諸手続の簡素化・迅速化が図られている。一方、我が国においてはこうした動きに大きく遅れをとっており、早急に港湾における情報化等を推進する必要がある。

運輸省では、効率的な港湾物流を実現するための一助として、船社等が港湾管理者に提出している入出港に係る諸手続の簡素化・情報化を図るため、8年度より六大港湾の港湾管理者と共同で調査を実施し、各種書類の簡素化・標準化等を行うとともに、UN/EDIFACT（行政、商業、運輸のための電子データ交換規則）による情報交換を可能とするシステムの構築について検討を行う。この際、11年更改予定の海上貨物通関情報処理システムとの連携についても考慮していく。

2-8-23表 主要港の港湾情報システム

2-8-23表 主要港の港湾情報システム

港湾名	システム名称
ロッテルダム	INTIS
アントワープ	SEAGHA
ハンブルグ	DAKOSY
シアトル	LINX
シンガポール	PORTNET
香港	TRADE-LINK
釜山	KL-NET/KT-NET

出典：運輸省港湾局資料

2-8-24図 自動化が進むロッテルダム港

2-8-24図 自動化の進むロッテルダム港



(3) 港湾整備事業におけるCALSの導入

港湾整備事業（建設事業）は、事業に係わる主体が多い、情報量が多い、ライフサイクルが長期間に及ぶ、といった理由からCALS的な手法による事業執行は、建設費の縮減、生産性の向上等の改善効果が高いと言われており、運輸省においては、CALSの導入を強力に推進することとしている。具体的には、8年度から段階的に港湾CALSモデル工事を実施し、実際工事での実証・評価により、その効果と問題点を把握していく予定である。

5 新しい入札・契約制度

5年に日米建設協議が合意に達したことを受け、政府は、6年1月に公共工事における一般競争入札方式や公募型方式の採用などの、より競争性・透明性の高い入札方式の導入を内容とする「公共事業の入札・契約手続の改善に関する行動計画（閣議了解）」を策定した。

また、ウルグアイ・ラウンドと並行して交渉が行われた結果、6年4月にWTO（世界貿易機関）の枠組みの下で運用される「政府調達に関する協定」が作成され、8年1月に発効したことにより、今後、本格的な建設分野の国際化の進展が予想される。このため、同年初頭に運輸省は「工事請負契約書」や「港湾工事共通仕様書」などの一連の契約図書について、外国企業にもなじみやすいものへと全面改定を行った。

更に、8年6月に政府は「公共事業の入札・契約手続の改善に関する行動計画」の具体的な運用の改善措置として「運用指針」を策定した。

第4節 港湾の技術開発への取り組み

港湾行政上、特に重要であると考えられる技術課題に重点的に取り組むため、平成8年度から「港湾の技術開発五箇年計画」を策定した。

本計画では、4年6月に策定した「人と地球にやさしい港湾の技術を目指して～港湾の技術開発の長期政策～」で掲げている10の重点技術開発課題を中心に、ある程度の研究蓄積があり五箇年内において実用化等の明確な成果が期待できるものを重点技術開発テーマに選定した。重点技術開発テーマについては、実施にあたり、課題の集約化、体系化を図り、優先的に取り組むこと、また、目標、具体的な技術課題、期待する成果を掲げ、研究開発成果を評価する指標にすることとしている。

重点技術開発テーマとその目標は以下のとおりである。

①大型港湾構造物の建設費の縮減

大型「防波堤」、「岸壁」、「護岸」等の建設コストを10%以上削減する。

②リサイクル材料の実用化

港湾工事に伴う副産物（浚渫土、コンクリート塊）は全量有効利用を行う。陸上建設副産物、産業副産物の港湾工事への活用により、天然資材の利用を10%～30%削減する。

③地震に強い港の形成

阪神・淡路大震災の解析を踏まえた総合的な耐震設計法を確立し、防災拠点、耐震強化岸壁等へ適用する。

④自然環境と共生した港湾（エコポート）の形成

自然環境や生態系と融合した干潟、港湾・海岸構造物創出技術を確立する。（しっかりした技術に基づく環境インフラづくり）

⑤港湾機能の高度化

6000～8000TEUクラスのコンテナ船対応ターミナルの輸送コストダウンとサービスレベル向上のための自動化・省力化を図る。

第5節 21世紀に向けた豊かな海辺の創造

1 第6次海岸事業五箇年計画の策定

我が国は、四方を海に囲まれ、入り組んだ地形を持つことから非常に長い海岸線を有し、その総延長は約35,000kmにも及ぶ。また、国民生活、生産、流通等の諸活動は臨海部を中心に営まれており、臨海部を高潮、津波、侵食などから防護することは重要な課題である。平成7年度末現在、堤防や護岸等の海岸保全施設により防護する必要のある海岸約16,000kmのうち、整備された海岸延長はわずか6,500km（整備率41％）にすぎず、今後とも計画的な海岸の整備が必要である。一方、国民生活のゆとり指向を受けた「余暇空間」としての観光、レクリエーション等の場としての利用や、地球環境の保全に対する関心の高まりから、海岸は「環境空間」としての役割を期待されている。このため、第6次海岸事業五箇年計画（8～12年度）は、安全という単一の目的にとどまらず、利用の促進や自然との共生に資するよう、事業目的の複合化を図ることとしており、その閣議決定がなされる予定である。本五箇年計画の基本目標は、①国民の生命と財産を守り、国土保全に資する質の高い安全な海岸の創造、②自然との共生を図り、豊かでうるおいのある海岸の創造、③利用しやすく親しみの持てる、美しく快適な海岸の創造の3つとし、12年度末には整備率を5割（48％）に引き上げることとしている。

2-8-25表 第6次海岸事業五箇年計画の投資規模

2-8-25表 第6次海岸事業五箇年計画の投資規模（億円）

	第5次五箇年計画 (平成3～7年度)	第6次五箇年計画 (平成8～12年度)
海岸事業 (うち運輸省分)	10,400 (3,900)	13,400 (5,025)
災害関連・地方単独事業	900	1,300
調整費	1,700	3,000
合 計	13,000	17,700

2 海岸事業の推進

運輸省の所管する港湾海岸には、延長4,400kmにのぼる防護の必要な海岸があり、その背後は人口・資産が集積した地域である。第6次海岸事業五箇年計画の初年度である8年度は、全国363の港湾海岸において事業費844億円により海岸事業を行っている。

(1) 国民の生命と財産を守り、国土保全に資する質の高い安全な海岸の創造

港湾海岸では高潮対策、侵食対策を推進するとともに、近年頻発している地震災害の状況にかんがみ、海岸保全施設の耐震対策や津波対策など震災時の沿岸域の安全性の向上を図っている。東京湾、伊勢湾、大阪湾等で高

潮対策を、三陸沿岸等で津波対策を継続的に実施している。また、施設整備に際して、災害に対してねばり強く、施設の耐久性に優れ、かつ海辺へのアクセスや景観、環境にも優れた面的防護方式(注)を積極的に採用しており、8年度は面的防護方式を用いて、より高質な海岸の創出を図る「ふるさと海岸整備事業」を金沢港、那覇港等31海岸で実施している。

(注) 面的防護方式：護岸（緩傾斜）海浜、離岸堤（潜堤）等の海岸保全施設を面的な広がりを持って適切に配置し、波浪等の外力を沖合から徐々に弱めることにより、背後地域を高潮、侵食等の災害から防護する方式。

(2) 自然との共生を図り、豊かでうまいの海岸の創造

海岸は、極めて優れた自然価値を有しており、地球環境を保全する重要な空間でもある。このような観点から、生態系や周辺の自然景観に配慮した海岸整備を行う「自然環境保全型海岸整備モデル事業」を6年度から実施しており、8年度は「エコ・コースト事業」に衣替えして博多港、千葉県興津港等10海岸で実施している。また、白砂青松の復元を図るため海岸事業と保安林の整備を行う治山事業とを一体的に実施する「海と緑の環境整備対策事業」を新潟港で実施している。

(3) 利用しやすく親しみの持てる、美しく快適な海岸の創造

海岸は、海洋性レクリエーションやイベントなど多様な活動が行われているとともに、地域の生活環境面でも重要な役割を果たしている。このような観点から海浜や遊歩道等を整備し、快適な海岸空間を創出し海岸の利用増進を図っている。特に、マリーナ、オートキャンプ場等と連携した大規模で人々が多様に親しめる海浜レクリエーション空間を形成する「ビーチ利用促進モデル地区制度」による海岸整備を8年度は宮崎港等7海岸で実施するとともに、海水浴等の海岸の持つ健康増進効果を生かし、厚生省事業と連携しつつ海岸整備を行い、健康で快適な地域づくりを目指す「健康海岸事業」を8年度新規事業として広島県鯉崎港等で実施していく。

第9章 航空輸送サービスの充実に向けた取り組み

我が国の航空輸送は、時間価値の上昇に伴う高速ニーズの高まりや内外の人的・物的交流の拡大等を背景として、旅客・貨物ともに急速な発展を遂げている。これらの増大する航空需要に対応するためには、空港の整備と航空輸送サービスの充実に図り、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8年度を初年度とする第7次空港整備五箇年計画を策定し、大都市圏における拠点空港の整備を最優先課題として推進する。具体的には、引き続き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を図るとともに、関西国際空港の2期事業、中部新国際空港及び首都圏空港を新たなプロジェクトと位置づけて推進する。また、我が国航空企業の競争力強化を図るとともに、利用者ニーズに対応した航空輸送サービスの充実に向けて、幅運賃制度の導入や国内線のダブル・トリプルトラック化基準の引き下げ等の施策を推進しているところである。

第1節 空港整備の推進

1 第7次空港整備五箇年計画の策定

(1) 第7次空港整備五箇年計画の策定

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。

8年度を初年度とする第7次空港整備五箇年計画については、7年3月に航空審議会に「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策」について諮問を行い、8月に航空審議会空港・航空保安施設整備部会において「第7次空港整備五箇年計画の基本的考え方」（中間とりまとめ）がとりまとめられた。中間とりまとめの内容は、以下のとおりである。

①我が国が経済的・社会的に今後とも安定した発展を持続し、国際社会に一定の地位を確保していくためには、航空需要に対応した空港の整備とりわけネットワークの拠点となる国際ハブ空港や国内拠点空港の整備を時機を失うことなく進め、空港がそのボトルネックとならないよう努めることが喫緊の課題となっており、大都市圏における拠点空港の整備を最優先課題として推進する。具体的には、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を引き続き推進するほか、関西国際空港の全体構想のうち2期事業について上下主体分離方式により着手し、また、中部新国際空港については、総合的な調査検討を進めその事業の推進を図るとともに、首都圏空港については、総合的な調査検討を進めその事業着手をめざす。

②地域拠点空港については、近中距離の国際路線を中心とした国際ネットワーク及び国内ネットワークの形成及び強化を図るための所要の整備を進め、地方空港の新設及び滑走路の延長については、継続事業を中心として整備を進めることとし、これに加えて、需要への対応を基本としつつ、既存空港の高質化等を進める。

③このほか、空港周辺環境対策事業の推進、航空保安施設の整備、震災対策の推進を図る。

この中間とりまとめを受けて、五箇年計画の策定作業を進めているが、8年2月27日には、その投資の規模を対前計画比12.9%増の総額3兆6,000億円（空港整備事業2兆8,260億円、民間出資関連事業5,740億円、調整費2,000億円）とすることが閣議了解されたところである〔2-9-1表〕。今後

は、中間とりまとめに沿って具体的内容の詰めを行い、航空審議会の答申及び五箇年計画の閣議決定を得ることとしている。

2-9-1表 第7次空港整備五箇年計画の事業規模

2-9-1表 第7次空港整備五箇年計画の事業規模
(単位：億円)

項 目	第6次空港整備五箇年計画		第7次空港整備五箇年計画	
	計 画 額	実 績 額	計 画 額	対前計画比
空港整備事業	21,750	23,379	28,260	1.30
民間出資関係事業	8,450	9,816	5,740	0.68
小 計	30,200	33,194	34,000	1.13
整備費	1,700	—	2,000	1.18
合 計	31,900	33,194	36,000	1.13

(2) 空港使用料の在り方

航空審議会の中間とりまとめの別紙において、特別着陸料の取扱いとともに「空港整備財源の確保に留意しつつ、空港使用料の在り方について早急に検討を行うべきである」と指摘されたことを受け、7年10月から「空港使用料に関する有識者懇談会」（座長：谷川久成蹊大学教授）が開催され、特別着陸料と普通着陸料の一元化の問題も含め、幅広く空港使用料の在り方について検討を行い、8年6月に報告書がとりまとめられた。同報告書の内容は以下のとおりである。

- ①空港使用料水準については、今後10年間は相当規模の空港整備費が必要であること等から、必要な空港整備を進めるためには一般財源の拡充を含めた所要の財源の確保に取り組むことが喫緊の課題であり、このような状況の下で空港使用料水準を引き下げることが、そのための補填措置を講ずることなしには困難。
- ②現在ではほとんどの機材がジェット機となっており、また、羽田の沖合展開事業に見られるように環境対策と一体となった空港整備が行われていることから、特別着陸料を普通着陸料と別立てとする必要性は希薄となっており、両者を一元化すべき。

同報告書の趣旨を踏まえて、特別着陸料と普通着陸料の一元化等について9年度予算に反映させるべく、関係者間における調整等必要な作業を進めているところである。

2 関西国際空港の整備

(1) 関西国際空港の現況

6年9月4日に開港した関西国際空港は、大阪湾南東部の泉州沖5kmの海上を埋め立てて建設された、我が国初の本格的な24時間運用可能な国際空港である。現在は、510haの空港島に3,500mの滑走路1本と旅客ターミナルビル等の施設で運営されている。

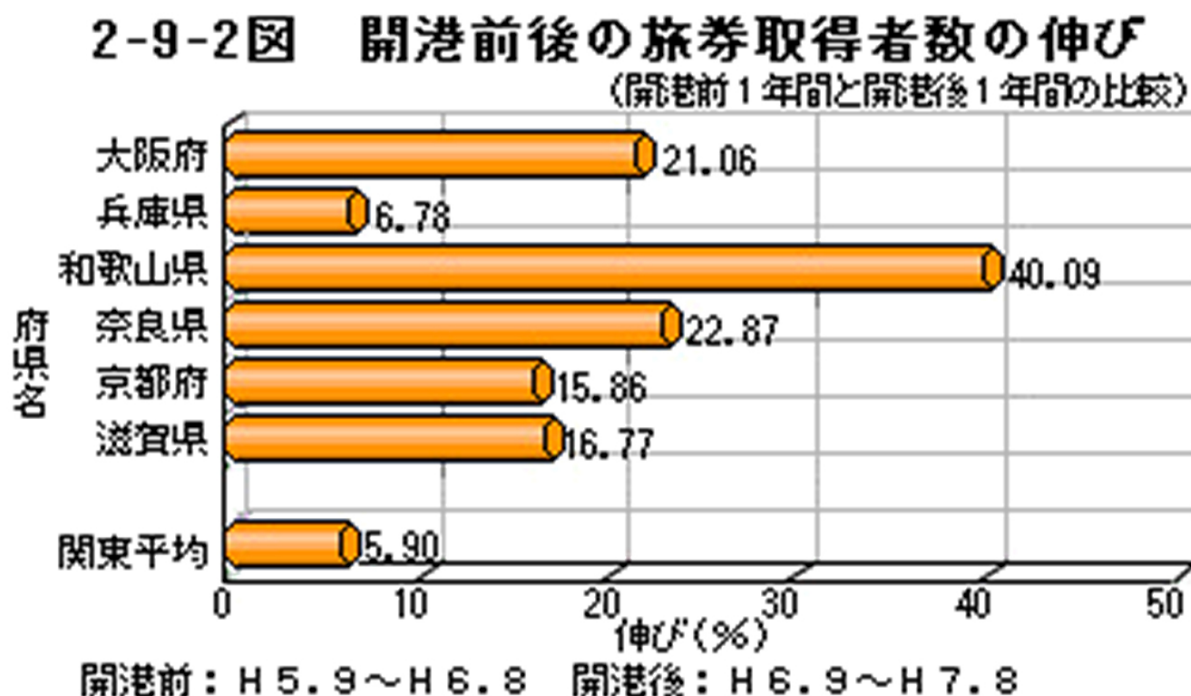
本空港には、開港当初から鉄道と幹線道路がそれぞれ2本ずつ直結しているほか、海上アクセスを通じて神戸、淡路、徳島等とも結ばれており、関西圏各都市からのアクセスが容易である。また、国内線・国際線の両方が乗り入れ、相互の乗り継ぎが容易であることも特色となっている。

(2) 国際ハブ空港としての関西国際空港の運用とその効果

関西国際空港への乗り入れ便数は、開港前の大阪国際空港で国際線28便/日、国内線148便/日であったものが、開港時には国際線48便/日、国内線67便/日（大阪国際空港とあわせて188便/日）となり、その後急速に増加して、8年9月認可便数で国際線80便/日、国内線84便/日（大阪国際空港とあわせて198便/日）となっている。特に国際線はめざましい伸びを示しており、開港2年目の7年9月～8年8月の国際線旅客数は1,014万人に達している。

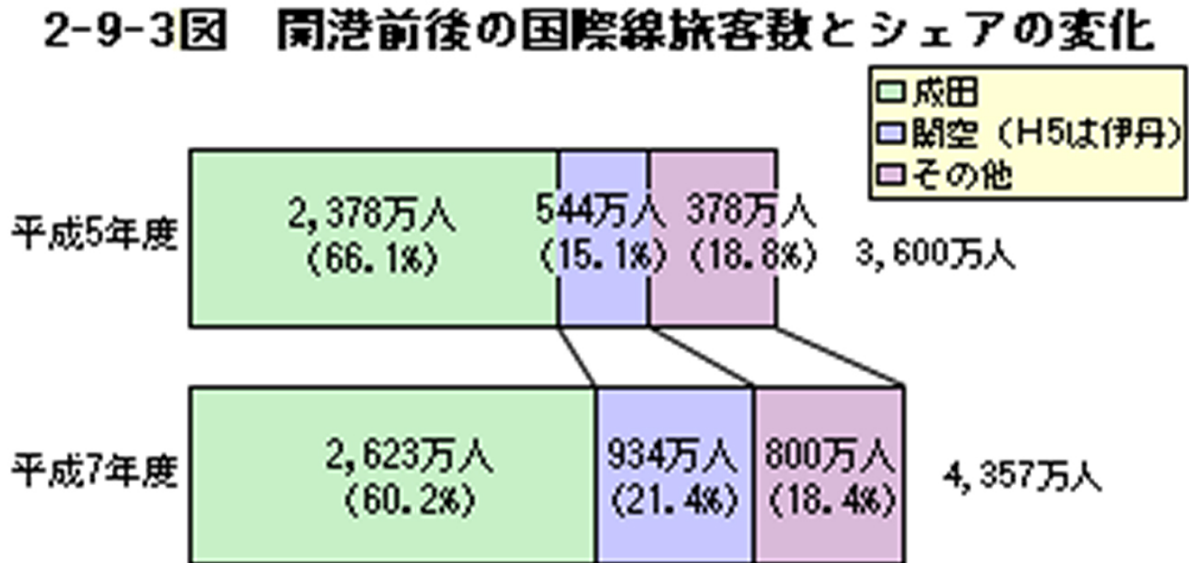
2-9-2図は関西国際空港開港前後1年間（5年9月～6年8月と6年9月～7年8月）の旅券取得者数の伸びを関西と関東で比較したものである。震災の影響のあった兵庫県を除き、関西各県はいずれも高い伸びを示しており、関西国際空港の開港によって、それまで抑えられていた関西圏の国際交流のポテンシャルが顕在化してきたことがうかがわれる。

2-9-2図 開港前後の旅券取得者数の伸び（％）

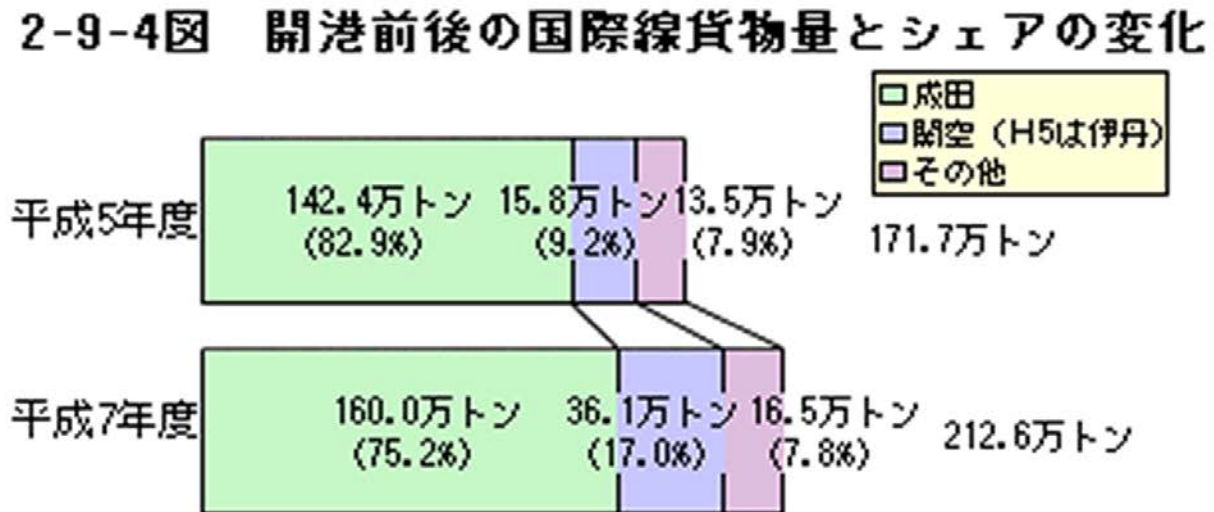


また、2-9-3図、2-9-4図は、開港前後の5年度と7年度の国際航空旅客数と貨物量の変化を示したものである。全体として大幅な増加が見られる中で、特に大阪国際空港時代に比べて関西のシェアの増加が目立っており、成田一極集中の是正が進みつつある。

2-9-3図 開港前後の国際線貨物量とシェアの変化



2-9-4図 開港前後の国際線貨物量とシェアの変化



(3) 関西国際空港の2期事業

関西国際空港への乗り入れ便数は、増大する航空需要に合わせて今後ともますます増加し、現在の滑走路1本のままでは、21世紀初頭にはその処理能力の限界である16万回に達することが予測されている。

一方、現在近隣アジア諸国においては、増大する国際航空需要に応えるべく国際ハブ空港の建設が進められており、関西国際空港についてもこの需要増に適切に対応するため空港能力の拡充を図る必要がある。

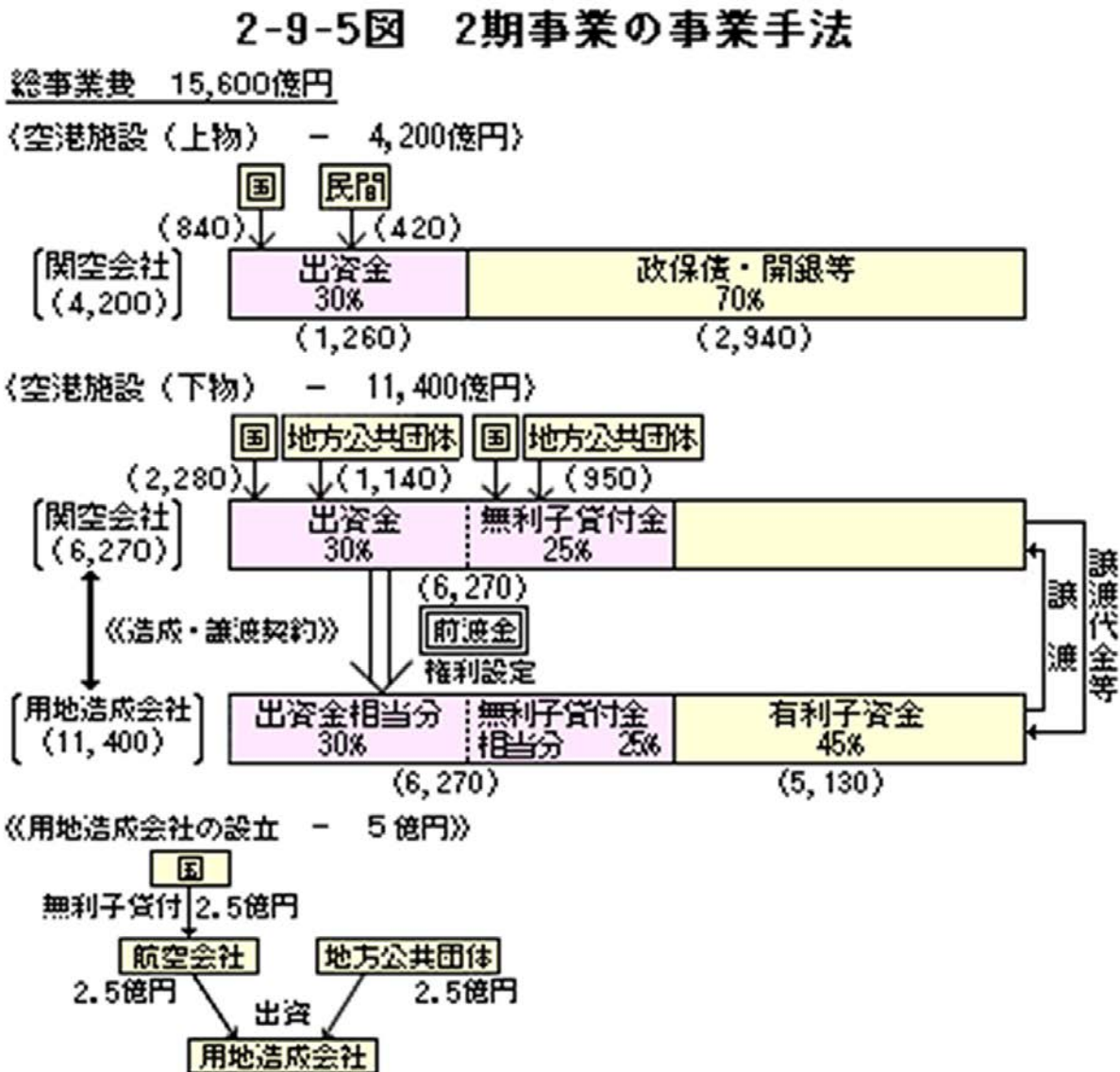
このような状況の中、地元において全体構想の地元案が決定されるとともに、航空審議会の中間とりまとめにおいて、「残る2本の滑走路を整備する全体構想のうち、当面、2期事業として平行滑走路の建設及びそれに関

連する施設整備に早急に着手する。」との位置付けがなされた。これらを踏まえて、8年度予算において2期事業の着工が決定された。

2期事業の内容は、現在の空港島の沖合に新たに約530haの空港島を埋め立て、2本目の平行滑走路（4,000m）、エプロン、誘導路、サテライト、1期地区との連絡シャトル等を整備するとともに、全体構想との関係を踏まえ、横風用C滑走路の取り付け部分の地盤改良を行うものである。

また、2期事業の事業手法の概要は以下のとおりである〔2-9-5図〕。

2-9-5図 2期事業の事業手法



注 (1) 〔 〕 は、無利子資金。

(2) 国、地方公共団体からの無利子貸付金については、関空会社が長期分割返済。

①滑走路やエプロン等の空港諸施設（上物）については、1期と同様、関空会社がこれを整備し、無利子資金の割合は30%（出資金）とし、その負担割合は、国と地元（上物については民間経済界が負担）が2：

1とする。

②用地造成（下物）については、関西国際空港株式会社（関空会社）と地元地方公共団体の共同出資による用地造成会社とその整備を行うこととし、無利子資金の割合は55%（出資金30%、無利子貸付金25%）とし、その負担割合は、国と地元地方公共団体が2：1とする。関空会社は用地造成終了後、用地を賃借するとともに、長期的には取得することとなる。

この後、8年5月には「上下主体分離方式」を法的に位置付ける「関西国際空港株式会社法の一部を改正する法律」が公布、施行されるとともに、同年6月11日には、用地造成主体である関西国際空港用地造成株式会社が設立され、同13日、運輸大臣が2期事業の指定造成事業者として指定した。これにより、関西国際空港は2期事業を推進する体制が整い、本格的な国際ハブ空港を目指すこととなった。

8年度は、10年度末の現地着工、19年（2007年）平行滑走路供用開始に向けて、空港計画調査、環境アセスメント、埋立、空港施設設計調査等の実施設計調査を行っている。

3 新東京国際空港の整備

（1） 空港の現況

7年度において成田空港には、38カ国51社の航空会社が乗り入れており、その利用状況は、年間発着回数12万4,000回、年間旅客数2,472万人、年間取扱航空貨物量159万トンに上っているが、現在供用中の滑走路1本による運用では、既に乗り入れている航空会社からの強い増便要請や、39カ国からの新規乗り入れ希望に対応できない状況にある。

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するとともに、現在、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ところである。しかしながら、空港能力の拡大を図るためには、新たな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

未買収地問題を含む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はらってきたが、千葉県等の地元自治体や住民代表も参加して、空港と地域の共生の道を話し合うための「成田空港問題円卓会議」で真摯な議論が積み重ねられた結果、平行滑走路等の整備の必要性について理解が得られたところである。

このような動きの中で、7年1月、円卓会議には参加していなかった空港建設反対派である小川派の農民から総理大臣及び運輸大臣宛にこれまでの空港づくりについて反省を求める書簡が発出され、国側としても空港建設にかかるこれまでの事態について改めて遺憾の意を表した書簡を閣議に報告の上発出した。これに対し、小川派は派としての反対運動の終了を表明し、7年7月には、元小川派の農民と国等との間で裁判を通じて争ってきた問題を解消するとともに、今後対等の立場に立ってこれからの空港建設の進め方について話し合うことに合意した。さらに8年4月には、空港用地内の地権者である元小川派の代表が空港内用地約3.2haを空港公団へ譲渡し、空港用地外に移転することに合意し、7月には売買契約を締結した。さらに11月には、同じく空港用地内の地権者である同氏の実弟も空港公団との間で空港内用地約1.9haの売買契約を締結した。

また、7年6月には、成田空港第2旅客ターミナルビル南側エプロン部分に存する一坪共有地（いわゆる「梅の木共有地」）について、共有持分権が元地主に返還され、その元地主から当該土地の所有権を空港公団が取得し、7年12月よりエプロンとして供用されている。

この他にも、8年1月には、元熱田派代表と国との間で畑の作物等の被害にかかる損害賠償請求事件について裁判上の和解がなされるなど、話し合い解決に向けて具体的な動きがでてきている。

空港と地域との共生については、円卓会議の結論を受けて、7年1月に学者、地域代表等からなる「成田空港地域共生委員会」が設置されたが、同委員会は、騒音対策の充実をはじめとする円卓会議の合意事項の実施状況について点検等を行うことにより空港と地域との共生の実現に資することを目的としている。円卓会議の合意事項等共生策については、民家防音工事の再助成や失われた緑・林の回復等その多くの部分は既に実現に着手しているところであり、また、新東京国際空港公団法の改正により、8年7月には、地域との共生策の一層の充実をめざして空港公団の本社を成田空港内に移転した。

共生委員会はその点検業務が一巡したことから、8年8月には、共生策の実施のほか、空港整備、地域整備の全体像とその手順を具体的に明示するよう国・公団に対し要請してきた。運輸省では、この要請を受けて、10月末に「今後の成田空港と地域の共生に関する基本的考え方」を提示したところであり、さらに年内を目途に空港整備、地域整備を含めた基本的考え方の全容を提示することとしている。また、9年度できるだけ早くその全体像をとりまとめることとしている。

このように運輸省としては、成田空港問題の一日も早い解決をめざして、地域と共生できる空港の整備に取り組んでいるところである。

4 東京国際空港の沖合展開事業の推進

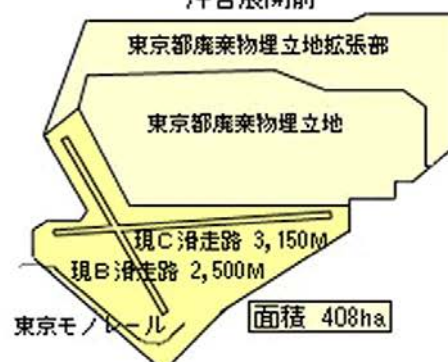
（新C滑走路の8年度末供用開始に向けて整備を推進中）

東京国際空港では、全国43空港との間に1日約280便（560発着）のネットワークが形成され、年間4,300万人が利用している。同空港の沖合展開事業は、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、航空機騒音問題の抜本的解消を図るため、東京都の造成した羽田沖廃棄物埋立地を活用し、事業を3期に分けて段階的供用を行うことにより羽田空港を沖合に展開するものである〔2-9-6図〕。現在は、第3期に係る事業の推進中であり、2年度より着手した地盤改良工事を6年度で終了し、現在は8年度末の新C滑走路供用開始に向けて、滑走路、誘導路等の舗装工事や航空保安施設等の整備を実施している。なお、新C滑走路の供用開始後は、11年度末供用開始予定の新B滑走路について整備を推進することとする。

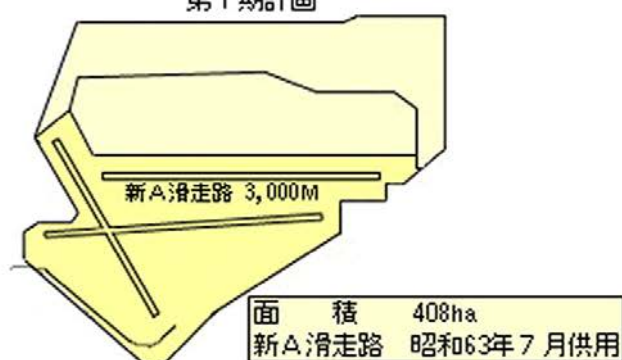
2-9-6図 東京国際空港（羽田）沖合展開事業段階計画

2-9-6図 東京国際空港（羽田）
沖合展開事業段階計画

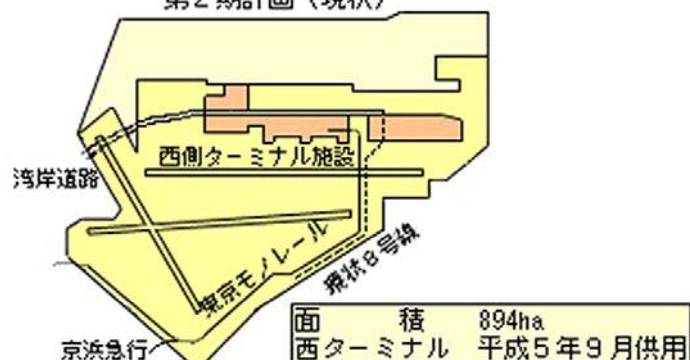
沖合展開前



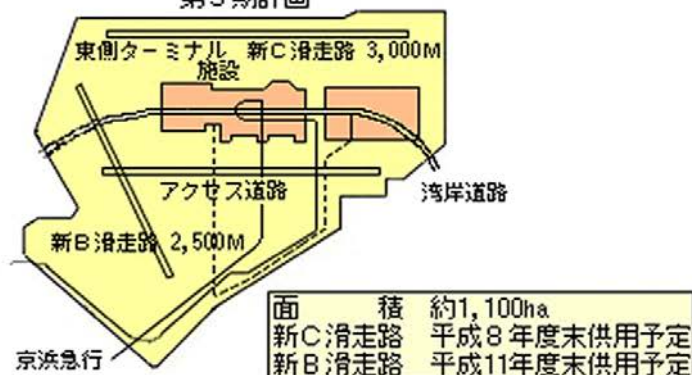
第1期計画



第2期計画（現状）



第3期計画



5 中部新国際空港及び首都圏空港の調査

中部新国際空港構想については、中部圏の経済力を背景とした航空需要に対応するものとして、3年度より、愛知県、岐阜県、三重県および名古屋市等地域の諸団体と連携して成立可能性調査を行い、伊勢湾東部の海上である愛知県常滑沖において、空港の概略の整備内容、採算性等について検討してきたところであるが、これを踏まえ、8年度より新しい空港について計画案等の作成に関する総合的な調査を行うこととしており、地域の諸団体と連携して、空港の位置、規模及び環境影響等について検討を行っている。

一方、首都圏においては、東京国際空港の沖合展開事業が完成しても、国内線で21世紀初頭には再びその能力が限界に達することが予測されることから、将来の国内航空需要の増大に対応するための空港能力の一層の拡充を図っていく必要がある。そこで、3年度から調査を進めてきた結果、既存の飛行場の活用及び内陸における新規の空港設置については、ともに航空機騒音問題等から拠点空港としての利用が期待できないと判断されることから、8年度は、海上を中心とした新たな拠点空港の立地に関する調査を行っている。なお、8年3月に運輸省と航空利用の観点から関係の深い地方公共団体で「首都圏の空港に関する意見交換会」を設け、首都圏の空港及び航空問題全般について情報交換、意見交換等を行っているところである。

6 その他の空港の整備

その他の空港の整備についても、昭和42年度を初年度とする第1次から第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た。8年度からは新たに第7次空港整備五箇年計画（8～12年度）に基づき、新規着手事業として隠岐空港の滑走路延長のための実施設計調査に着手するなど、空港の新設、滑走路新設・延長事業に取り組んでいるところである。

8年11月1日現在で、我が国全体の空港の数は90、うちジェット機の就航が可能な空港（滑走路2,000m級以上）は60%にあたる54空港、大型ジェット機（DC-10、B-747等）の就航が可能な空港（滑走路2,500m級以上）は31%にあたる28空港となっている。その結果、7年度においては、国内航空240路線（大阪国際空港から関西国際空港への移行路線及び震災対応の臨時便による路線を含む）のうち83%にあたる198路線でジェット機が就航し、ジェット機を利用した旅客数は国内航空総旅客数7,810万人の97%にあたる7,580万人を占めるまでに至っている。

今後21世紀の初頭には、滑走路の新設・延長などにより、これらの空港においてさらに国際及び国内の航空ネットワークの充実が図られることになる。

第2節 我が国の航空輸送の現状

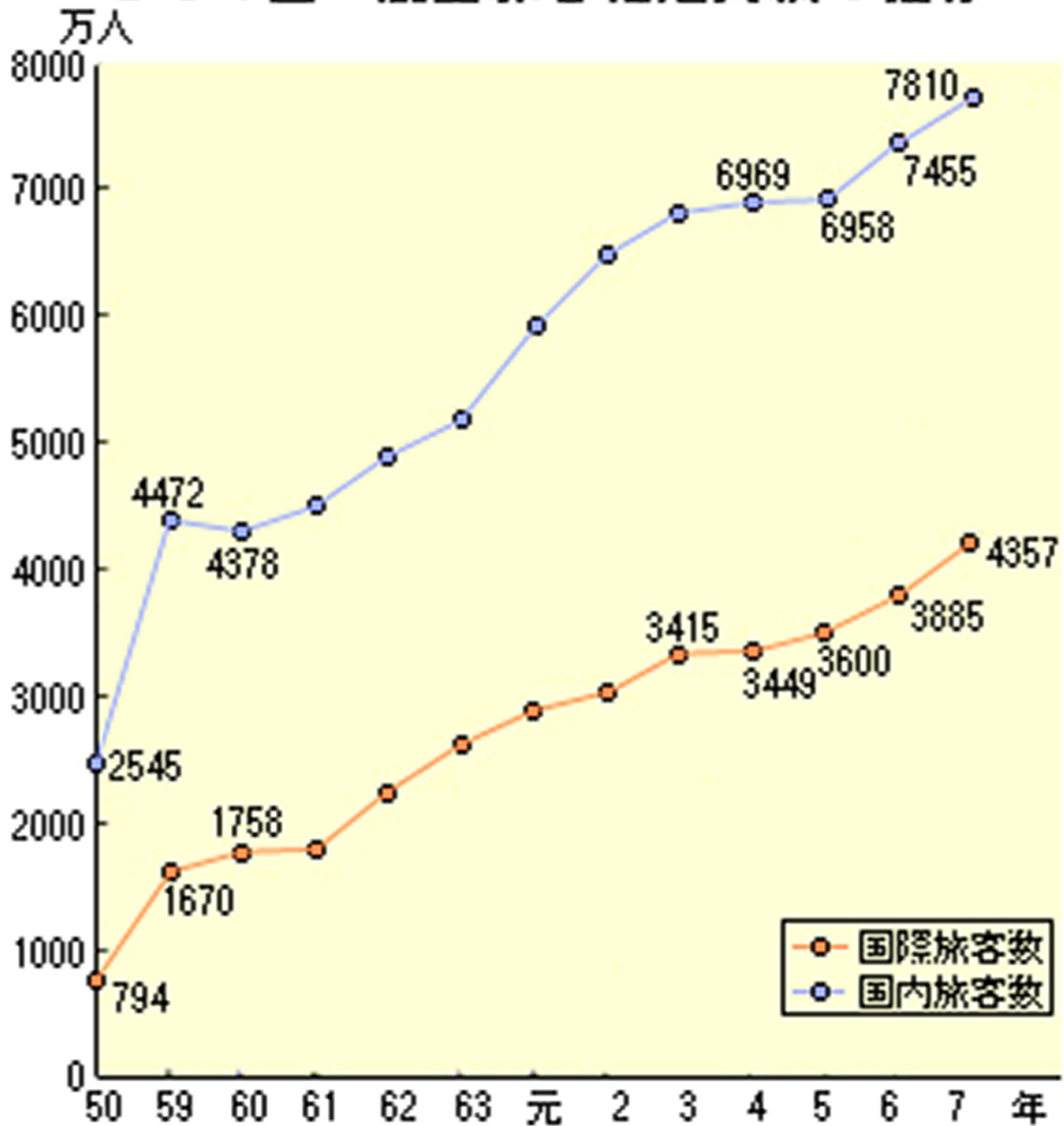
1 我が国の航空輸送の実績

平成7年度の国内旅客輸送実績は約7,810万人（対前年度比約4.8%増）、国際旅客輸送実績は約4,357万人（対前年度比約12.2%増）となった。国内旅客輸送実績は、3年度以降景気後退の影響を強く受けて低迷を続け、5年度には8年ぶりに前年度をわずかながら下回った。6年度においても、上期の輸送実績は前年度並みか若しくは前年を下回ったが、6年9月の関西国際空港の開港、さらには7年1月の阪神淡路大震災の発生に伴う臨時便等の代替旅客輸送により、特に7年1月～3月に前年同月比10%～20%超の伸びを示した結果、年度計では増加に転じた。7年4月以降は前年同月比5%～9%増で推移していたが、8年1月～3月は前年度の阪神淡路大震災による代替輸送がなくなったため、前年同月比1%～7.5%減となっている。その結果、7年度計では対前年度比4.8%増となっている。

また、国際旅客輸送実績の伸びについては、4年度以降低迷していたが、6年度は急激な円高に伴って海外旅行に割安感が出てきたことに加え、6年9月の関西国際空港の開港により大阪方面の国際航空旅客需要が喚起され、大阪発着の国際旅客数は前年度に比べ年度計127万人（23.3%）伸びたため、やや回復した。その後阪神淡路大震災の影響により7年2月～3月は需要が落ち込んだものの、5月以降は、引き続き活発な旅行需要を背景として着実に輸送人数が伸びたため、7年度は年度計で前年度に比べて大きく輸送実績が伸びることとなった〔2-9-7図〕。

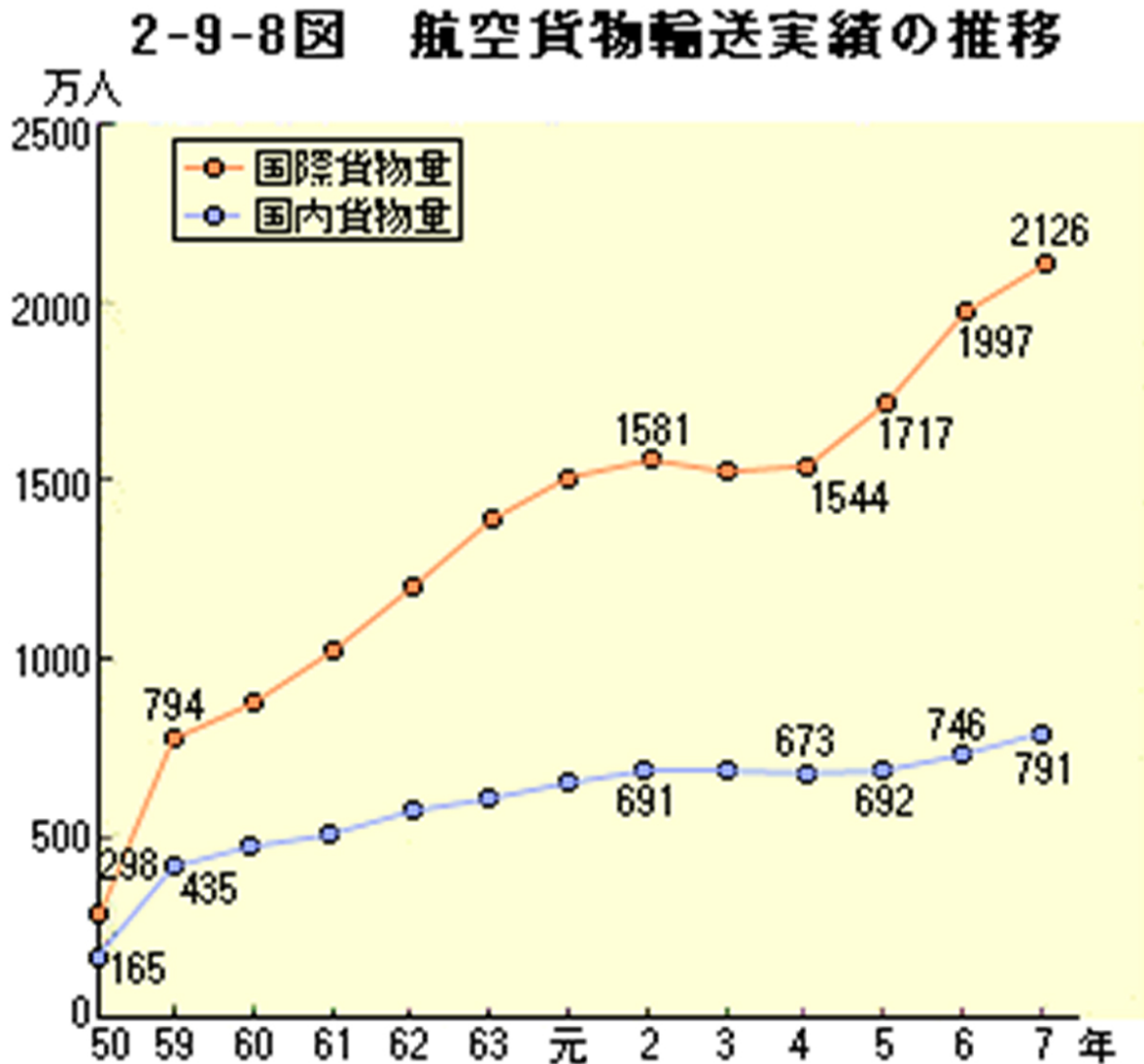
2-9-7図 航空旅客輸送実績の推移

2-9-7図 航空旅客輸送実績の推移



貨物輸送については、7年度国内貨物輸送実績が79.1万トン（対前年比6.0%増）、国際貨物輸送実績が212.6万トン（対前年比6.5%増）となった。6年度の国内貨物輸送は、長引く景気の低迷にもかかわらず、低需要期に阪神淡路大震災が発生したため、7年1月～3月は代替輸送により前年同月比で2桁台の伸びを示した。7年度にはいってからは前年同月比3.3%～10.1%で推移しており、8年2月に、国内旅客輸送と同様、前年同月比4.3%減となっている以外は、堅調な伸びを示している。

国際貨物輸送は、8年1月以降前年同月比1.6%～0.7%減の時期も出ているものの、年度計では着実な伸びを示している〔2-9-8図〕。

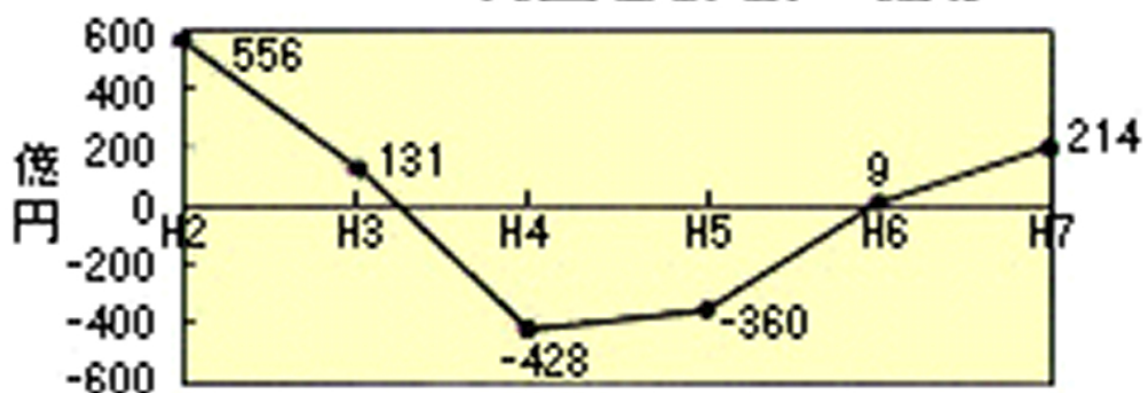


2 我が国航空企業の経営状況

我が国の航空企業の収支は、3年度以降、国際線・国内線とも景気後退の影響を強く受け、4年度、5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）計でそれぞれ428億円、360億円の経常損失を生じるに至った。その後各社の人件費削減などによる経営合理化に加え、景気の回復傾向や阪神・淡路大震災に伴う臨時便等の代替輸送需要増により、6年度には9億円の経常利益を計上し、概ね収支の均衡を見た。7年度には、国内線においては地方路線が堅調に推移し、国際線においては円高の影響により海外旅行需要が伸びたほか、経営合理化によるコスト削減等によって3社とも増収となり、214億円の経常利益を計上した〔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

2-9-9図 航空企業3社の経常利益合計額の推移



しかしながら、累積債務の残存する会社もあり、経営状況はまだ厳しい状況にある。

3 我が国航空企業の競争力向上に向けての取り組み

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越えた企業間の連携、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近年低下している。

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、国内線・国際線の双方における一層の競争激化等により、その収支は未だ厳しい状況にある。

国民の足として必要不可欠な国内航空はもちろん、国際航空においても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、利用者の立場から見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。

そこで、運輸省では、我が国航空企業の競争力強化にかかる6年6月の航空審議会答申を受けて、定例整備の海外展開に道を開き、ウェットリース及び共同運送の要件を緩和するなど、競争力強化の環境の整備に努めているところである。

また、各航空会社においても懸命なリストラに取り組んでおり、コスト面では雇用形態や賃金体系の見直しをはじめとする構造的問題にも取り組んでいるほか、ベア・賞与等の抑制等による人件費の圧縮、宣伝費その他の管理費の節減に加え、ウェットリースや航空貨物における運航委託の活用、コードシェアリングの活用による路線運営の改善、定期整備の海外への委託等に取り組んでいる。また収益面では、FFP（常顧客優遇制度）の特典の拡大等各種の営業努力、PEX運賃の設定等により増収に取り組んでいるところである。

また、国内航空の面でも後述する幅運賃制度の導入に伴い、各社間で実質的な競争が行われることとなり、各々コスト削減等に努めつつ企業間競争を行っている。

第3節 利用者ニーズに対応した航空サービスの充実に向けての取り組み

1 航空運賃の弾力化

(1) 幅運賃制度の導入

平成6年11月の閣議了解において、「公共料金のうち市場原理を導入できる分野については、競争環境の整備を図る中で規制緩和を一層推進することとし、（中略）、経営の効率化を促す方策について検討する」とともに、「多様化した利用者ニーズに対応した料金体系の確立を図る」こととされ、さらにこれを受けて、7年3月に閣議決定された規制緩和推進計画においては、運輸産業の運賃・料金の設定方式のあり方等について検討を行うこととされた。

これらの経緯を踏まえて、運輸省においては、航空会社が創意工夫を活かして多様化・高度化する利用者ニーズに弾力的に应运え、季節、時間帯、路線の特性等を加味した多様な運賃設定を行うことができるような運賃設定方式を検討した結果、幅運賃制度という新しい制度を導入することとした。

この幅運賃制度とは、標準的な原価を最高額とする一定の幅の中で、航空会社が自主的に運賃を設定できるというものである。この新制度においては、①航空会社の経営判断に基づく自主的な運賃設定が可能となり、②競争的条件の下で標準原価を導入しているためヤードスティック効果（標準原価が一定の目安（ヤードスティック）となり、航空各社による経営合理化が促進されるという効果）が働き、また、③航空運賃に対する公平感の確保という国民の要請にも応えることができる。

また、運賃の上限となる標準原価については、その算出方式を公表するなど、運賃制度の透明性確保にも配慮している。

新運賃制度の導入については、8年2月に日本エアシステムに対し、その他の会社に対しては8年3月に認め、5月以降各社とも新運賃に移行した。8年2月～3月に各航空会社による運賃値下げ競争があった後、8年6月にも再度の運賃値下げが行われるなど、幅運賃制度導入による効果が現れ始めている。

(2) 規制緩和に伴う割引運賃の多様化

近年の国内航空に対する利用者ニーズの多様化・高度化や個人型の割引運賃の充実に求める声の高まりなどに対応するため、運輸省では6年6月に航空法を改正し、割引率5割までの営業政策的な割引運賃及び料金について6年12月から届出制とした。この規制緩和により、事業者は利用者ニーズに対応した運賃・料金を自主的な判断に基づいて設定することが一層容易となり、7年2月には事業者より事前購入割引（搭乗予定日の28日以前に航空券を予約した場合に運賃が最大36%割引される制度）の届出がなされ、7年5月8日以降導入された。事前購入割引は、国内航空運賃において従来見られなかった、利用主体に制限のない新しい種類の割引運賃であり、米国等で見られるように使用条件に制約はあるものの割安なサービスを提供できることとなった。この割引運賃制度は、国内需要の喚起にも資するものとして期待されている。

8年8月以降も、特定便割引、21日前予約割引など新しい割引運賃が登場し、割引率も50%に至るものが現れており、多様な利用者ニーズに対応して、より一層選択の幅が広がり、需要の喚起が期待される。

2 ネットワークの充実

(1) 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（国内航空路線就航会社の2社化及び3社化）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、さらなる利用者利便の向上を図るため、4年にダブル・トリプルトラック化基準となる年間旅客数を引き下げたが、さらに8年の一層のダブル・トリプルトラック化基準引き下げにより、現在ダブルトラック化基準については年間旅客数20万人以上、トリプルトラック化基準については35万人以上に引き下げたところである。この基準に基づき、8年4月以降、札幌－仙台線、札幌－福岡線がトリプルトラック化され、福岡－宮崎線、大阪－函館線、札幌－新潟線及び札幌－広島線がダブルトラック化され、8年11月現在、トリプル化路線が22路線、ダブル化路線が29路線となっている〔2－9－10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

トリプルトラック		
路線名	会社名	備考
東京－札幌	JAL・ANA・JAS	JAS・S40・3～
東京－大阪	JAL・ANA・JAS	JAS・S43・3～
東京－福岡	JAL・ANA・JAS	ANA・S45・3～
★東京－鹿児島	JAL・ANA・JAS	JAL・S61・7～
★東京－那覇	JAL・ANA・JAS	JAS・S63・7～
★東京－広島	JAL・ANA・JAS	JAL・H2・7～
★東京－小松	JAL・ANA・JAS	JAS・H3・7～
★東京－熊本	JAL・ANA・JAS	JAL・H3・7～
★東京－長崎	JAL・ANA・JAS	JAL・H3・7～
★東京－大分	JAL・ANA・JAS	JAL・H5・3～
★東京－宮崎	JAL・ANA・JAS	JAL・H6・9～
★大阪－札幌	JAL・ANA・JAS	JAS・H3・5～
★大阪－鹿児島	JAL・ANA・JAS	JAL・H3・9～
★大阪－長崎	JAL・ANA・JAS	JAL・H6・9～
★大阪－宮崎	JAL・ANA・JAS	JAL・H6・9～
★大阪－福岡	JAL・ANA・JAS	JAS・H7・4～
★大阪－那覇	JAL・ANA・JAS	JAS・H7・4～
★大阪－仙台	JAL・ANA・JAS	JAS・H8・4～
★名古屋－札幌	JAL・ANA・JAS	JAS・H5・3～
★名古屋－福岡	JAL・ANA・JAS	JAS・H7・4～
★札幌－仙台	JAL・ANA・JAS	JAS・H8・7～
★札幌－福岡	JAL・ANA・JAS	JAS・H8・9～
計 22路線 (★計 19路線)		
ダブルトラック		
路線名	会社名	備考
東京－高松	ANA・JAS	JAS・S48・4～
東京－釧路	ANA・JAS	ANA・S50・7～
★東京－松山	JAL・ANA	JAL・S63・7～
★東京－函館	JAL・ANA	JAL・H元・7～
★東京－秋田	JAL・ANA	JAL・H3・7～
★東京－旭川	ANA・JAS	ANA・H4・12～
★東京－青森	ANA・JAS	ANA・H6・9～
★東京－徳島	ANA・JAS	ANA・H6・11～
大阪－高知	JAS・ANK・(ANA)	ANK・H2・12～
★大阪－松山	JAL・ANA	JAL・H3・4～
★大阪－大分	JAL・ANA	JAL・H6・9～
★大阪－熊本	JAL・ANA	JAL・H6・9～
★大阪－函館	JAL・ANA	JAL・H8・7～
★成田－大阪	JAL・ANA	ANA・S61・7～
★成田－札幌	JAL・ANA	ANA・H4・11～
名古屋－長崎	ANA・JAS	ANA・JAS・S52・4～
名古屋－仙台	ANA・JAS	ANA・S52・6～
★名古屋－那覇	ANA・JTA	JTA・H4・4～
★名古屋－鹿児島	JAL・ANA	JAL・H4・7～
福岡－那覇	JAL・ANA	ANA・S48・5～
★福岡－宮崎	JAL・ANK	ANK・H8・7～
鹿児島－奄美大島	JAS・ANK	ANK・S60・11～
★鹿児島－福岡	JAS・ANK	ANK・S62・7～
★那覇－石垣	ANK・JTA	JTA・H元・7～
★那覇－宮古	ANK・JTA	ANK・H5・4～
★鹿児島－那覇	ANK・JTA	JTA・H5・4～
★札幌－新潟	JAL・ANA	JAL・H8・7～
★札幌－広島	ANA・JAS	JAS・H8・8～
★大阪－新潟	ANA・JAS	ANA・H8・10～
計 29路線 (★計 22路線)		

- 注 1 備考欄は2社目、3社目の参入会社及びその運行開始年月
 2 「——」は4年10月のダブル・トリプルトラック化基準の緩和後のダブル・トリプルトラック化路線
 3 「——」は4年10月のダブル・トリプルトラック化基準の緩和後のダブル・トリプルトラック化路線
 4 「白抜き」は8年4月はダブル・トリプルトラック化基準の緩和後のダブル・トリプルトラック化路線
 5 ★は昭和61年運輸政策審議会答申以降にダブル・トリプルトラック化されたもの
 6 名古屋－那覇は、JAL (H2.11) → JTA (H7.5) と移管しており、平成2年11月よりダブルトラック化されている。

また、同審議会答申に沿って、6年10月に大阪－ブリスベン線、大阪－シドニー線及び大阪－香港線、6年11月には東京－ブリスベン線、6年12月には大阪－グアム線、7年7月には大阪－上海線、大阪－バンコク線、大阪－クアラルンプール線、7年10月以降は、大阪－ロンドン線等が複数社化されている〔2-9-11表〕。

2-9-11表 国際線の複数社化の実施状況

2-9-11表 国際線の複数社化の実施状況（旅客便）

路 線 名	会 社 名	備 考
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－ソウル	JAL、JAS	JAS・S63・7～
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－モスクワ	JAL、ANA	ANA・H元・7～
東 京－パリ	JAL、ANA	ANA・H 2・10～
東 京－ニューヨーク	JAL、ANA	ANA・H 3・3～
東 京－シンガポール	JAL、ANA	ANA・H 3・12～
東 京－フランクフルト	JAL、ANA	ANA・H 5・2～
東 京－上海	JAL、ANA	ANA・H 5・3～
大 阪－北京	JAL、ANA	ANA・H 6・9～
大 阪－ソウル	JAL、ANA	ANA・H 6・9～
大 阪－シンガポール	JAL、ANA	ANA・H 6・9～
大 阪－ブリスベン	JAL、ANA	ANA・H 6・10～
大 阪－シドニー	JAL、ANA	ANA・H 6・10～
大 阪－香港	JAL、ANA	ANA・H 6・10～
東 京－ブリスベン	JAL、ANA	ANA・H 6・11～
大 阪－グアム	JAL、ANA	ANA・H 6・12～
大 阪－上海	JAL、ANA	ANA・H 7・7～
大 阪－バンコク	JAL、ANA	ANA・H 7・7～
大 阪－クアラルンプール	JAL、ANA	ANA・H 7・7～
大 阪－ロンドン	JAL、ANA	ANA・H 7・10～
大 阪－フランクフルト	JAL、ANA	ANA・H 8・9～

- 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社目の参入会社及びその運行年月
(4) 平成8年9月現在

国内航空においては、幅運賃制度の導入とあいまって、これら競争促進策の推進により、他社との競争による航空各社の効率的な経営促進が図られるものと期待され、また、国際航空においては、従来より各国他社との厳しい競争がなされてきたところだが、日本の航空会社間においてもさらに競争が促進されるものと期待される。

なお、9年春の羽田空港の新C滑走路供用に関連して、同空港発着便数の増便を予定しているが、これに関して、同空港の発着枠の配分の考え方について、学識経験者等から成る会議において検討を行い、意見を承ることをしている。

(2) 地域航空輸送の展開

(ア) 離島航空

離島航空路線は現在37路線におよんでおり、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、採算性の確保等種々の問題が存在するところである。その開設及び維持のためには、離島航空事業者の自主的な経営努力を基本としつつ、離島路線の必要性を踏まえ、国においては、国が管理する空港の空港使用料の軽減措置を講じるとともに、離島航空に使用する小型航空機の購入費補助を行っており、地方公共団体においても、地方管理空港の空港使用料の軽減措置、固定資産税の軽減措置、欠損補助等の助成を行って支援してきている。

8年度においては、離島路線に係る空港使用料を従来の2分の1に軽減し、離島航空に使用する小型航空機の購入費補助の対象を拡大、さらには離島路線に就航する小型航空機に対する固定資産税の軽減措置の拡大も行うなど、離島の航空輸送の確保のために国等による支援措置の大幅な拡大を実施した。

特に国及び地方公共団体による空港使用料の軽減措置拡大により、離島路線における割引運賃制度などが導入されている。

(イ) 離島航空以外のコミューター航空

コミューター航空は、地域住民の生活の向上、地域経済の活性化等の観点から、現在20路線において運航されている。近年、地方空港の整備の進展と相まって地域の足としてのコミューター航空が各地で注目を浴びており、8年度に入ってから、広島－出雲、高松－福岡等の路線が新たに開設され運航されている。しかしながら、コミューター航空各社においては、合理化等の経営努力を行っているものの、各社の経営はいずれも厳しい状況にあるのが現状である。

そのため、こうした状況に鑑みて、地方自治体を中心とする地域による支援が行われているが、国においてもコミューター航空事業者が航空機の購入及び格納庫等の整備に要する資金について開銀等の政府系金融機関から低利融資を行っているところである。

(3) 国際航空ネットワークの形成

8年11月現在、我が国の20都市と世界の42カ国1地域105都市との間で我が国航空企業6社と外国航空企業56社により国際航空ネットワークが形成されている。

(ア) 二大都市圏（東京・大阪）

旺盛な日本人海外旅行需要等を背景として、我が国への新規乗り入れや増便を希望する国は依然として多い。また、このような国の多くは、旅客・貨物需要の重要なポイントたる東京・大阪の二大都市圏への乗り入れ等を希望しているのが現状である。

このような状況の中で、成田空港については、空港制約等の問題から、3年以降いかなる国に対しても新規乗り入れや増便を認められない状況にある。

関西国際空港においては、開港以来、着実に世界各国からの乗り入れが行われ、8年11月現在、我が国航空企業5社と32カ国の40社の外国企業が同空港に乗り入れている。特に、同空港では、アジア、オセアニア諸国といった新しく需要が伸びている地域からの乗り入れが多く行われている。最近では、関空＝ウランバートル（8年4月）、関空＝ヤンゴン（8年7月）といった路線が開設されている。しかしながら、関西国際空港についても、時間帯によってはスケジュールが過密化しており、航空企業の要望する時間帯への乗り入れが事実上不可能となっている。

したがって、増大する航空輸送需要に対応できるよう滑走路の増設等空港容量の拡充を図ることが重要な課題である。

（イ） 地域拠点空港・地方空港

福岡、名古屋等の地域拠点空港については、成田・関空に次ぐ国際航空マーケットとして、アジア、ハワイ、オセアニア等の近・中距離路線が運航されており、今後とも各地域内の需要に対応する形でネットワークを形成していくこととしている。

その他の地方空港においては、ソウル線を中心に近距離路線が運航されている。地方空港の国際化は、地域経済の活性化に与える好影響もあり、特に国際定期便の開設に対する地元の期待が高いことから、相手国との間で十分な需要が見込める場合には、国際定期路線の開設に適切に対応していくことが必要である。

（ウ） 国際チャーター便の運航

国際チャーター便の運航は、広島、新潟、秋田等の地方空港と韓国、中国、グアム／サイパン等比較的近隣諸国との間を中心に行われており、7年度における国際航空チャーター実績は、片道ベースで約2,500便となっている。

国際チャーター便の運航は、新規需要、新規路線の開拓のための有効な方策となりうることから、国際定期路線を維持していくだけの十分な需要が見込めない地域については、国際チャーター便を活用することにより地方空港の国際化を目指すことも重要である。

なお、チャーター便の利用促進のためには、「フライ・アンド・クルーズ」等の多彩なバック旅行に対応した片道のための包括旅行チャーターの導入等を検討する必要がある。

3 航空機の安全性の確保

航空機の安全確保に関する制度は、昭和27年の航空法制定以来、一機毎に国が検査を行う等基本的な枠組みは変更されなかった。この間民間事業者の能力の著しい向上や国際的な相互承認の進展など、航空機の検査制度を取り巻く内外の情勢が変化してきている。

航空審議会は平成7年12月「航空機検査制度のあり方について」答申を行い、国と民間の役割分担を見直し、国際化等時代の要請に対応した航空機検査制度のあり方を提言した。これを受け、「航空法の一部を改正す

る法律」が8年5月9日公布され、1年6カ月以内に施行されることとなった。新制度では、国は更なる航空機の安全性の向上を図るため設計検査や安全情報の提供等の業務の一層の充実を図ることとする一方、耐空証明検査等において、民間事業者の能力や外国の証明の活用による国の検査を省略する範囲の拡大、航空機使用者の負担軽減を図ることとし、また認定事業場制度の一元化等、制度の簡素・合理化を行うこととした。なお、国際的な環境保全に貢献するため、騒音規制に加え発動機の排出物について規制が導入されることとなった。

4 「空の日」・「空の旬間」事業の展開

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・イベント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。

8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、中学生海外主要空港派遣事業、北海道（新千歳空港）地区における「SKY FESTA NEW CHITOSE '96」をはじめ、全国各地の空港など（約90カ所）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行われた。

第10章 運輸における地球環境問題等への取り組み

運輸における環境問題は、地球温暖化、オゾン層の破壊、海洋の汚染等の地球全体に影響を及ぼす問題（地球環境問題）と、自動車排出ガス等による大気汚染等の地域的な環境問題に大別されるが、いずれも運輸行政における極めて重要な課題である。このため、これまで運輸省においては、環境にやさしい交通体系の形成をめざし、地球環境に関する観測・監視体制の充実強化、自動車の排出ガス規制や燃費の改善、船舶からの油等の排出規制等の個別の交通施設ごとの対策、物流における自動車から鉄道や海運へのモーダルシフトの推進、公共交通機関の整備と利用の促進、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。

今日の環境政策の対象領域の広がりに対応して、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平成5年11月に成立し、環境基本計画が6年12月に策定された。さらに、7年6月には環境基本計画を受けた「国の事業者・消費者としての環境保全に向けた取組の率先実行計画」が策定され、経済主体として大きな位置を占める国が自ら行う活動に際し環境保全に率先して取り組むことを明らかにした。

運輸省では、環境基本法の制定等を踏まえ、「環境の保全に関する運輸行政指針」を6年6月に策定し、運輸省の行政における環境保全施策の一層の充実を図ることとしている。

第1節 地球環境問題への対応

1 地球温暖化

（1）地球温暖化問題への対応

近年、石油等の化石燃料の消費増大に伴い、二酸化炭素等の温室効果ガスの大気中濃度が増加する地球温暖化問題がクローズアップされている。世界中の科学者で構成される「気候変動に関する政府間パネル（IPCC）」によると、21世紀の末には、地球全体の平均気温が2℃上昇し、海面が約50cm上昇するおそれがあるなどの指摘がなされている。

6年3月に発効した「気候変動に関する国際連合枠組条約」（8年7月1日現在、締約国は159カ国。）は、当面の目標として、先進締約国が温室効果ガスの排出量を1990年代の終わりまでに従前のレベルに戻すことを掲げている。

我が国においては、地球温暖化防止行動計画（1990年10月の地球環境保全に関する関係閣僚会議で決定）に基づき、①一人当たりの二酸化炭素排出量について2000年以降概ね1990年レベルでの安定化を図ること、②革新的な技術開発等により二酸化炭素排出総量の1990年レベルでの安定化に努めること、を目標として設定している。同計画では、運輸部門の対策として、自動車等のエネルギー効率の向上、低公害車の導入・普及、モーダルシフトの推進、トラック輸送効率の向上、公共輸送機関の利用促進、観測・監視、研究の推進を定めており、これに沿って施策を推進しているところである。

しかし、我が国の二酸化炭素排出量は増加傾向にあり、このままでは1990年代の終わりまでに従前のレベルに戻すとする現在の目標の達成は困難な状況である。運輸部門における二酸化炭素排出量は我が国全体の約20%を占め、そのうち約70%が自家用自動車からの排出である。運輸部門においても、1994年度は二酸化炭素排出量が大幅に増加しており、二酸化炭素排出量の大部分を占める最終エネルギー消費においても、1994年度の消費量が大幅に増加している。このまま放置すれば、2000年には1994年6月に総合エネルギー

対策推進閣僚会議で了承された「長期エネルギー需給見通し」で推計された2000年度の消費見込量を大幅に超過する状況にある。

このような状況の中で、9年12月に気候変動枠組条約の第3回締約国会議が京都で開催されることとなり、同会議において2000年以降の新たな二酸化炭素等の排出削減の目標及び政策・措置が採択される予定である。

地球温暖化問題をめぐるこのような状況に鑑み、運輸省では、運輸政策審議会総合部会に地球環境問題小委員会を新たに設置し、地球温暖化問題に対応した環境にやさしくエネルギー効率のよい交通のあり方について、審議を行っているところである。

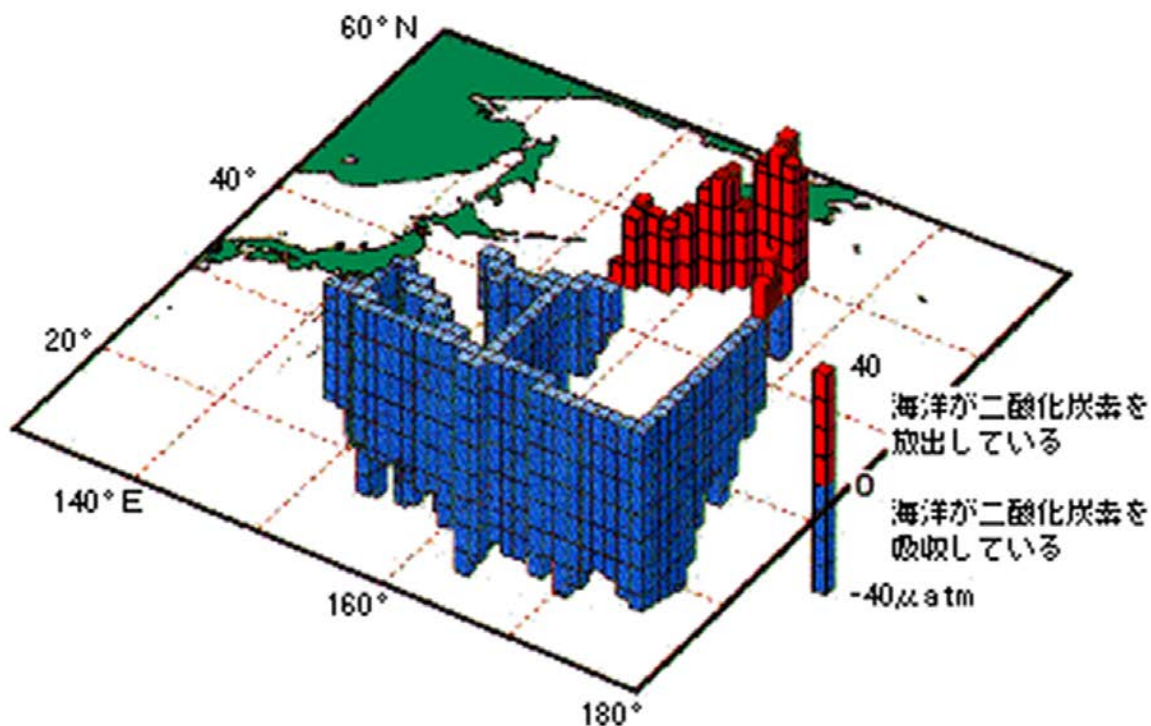
このような国内的取り組みと合わせ、第1回締約国会議において推進していくことが決定された各国が協力して二酸化炭素等温室効果ガスの排出抑制削減対策を行う「共同実施活動」についても、積極的に取り組んでいくこととしている。

(2) 観測・監視体制の充実強化

気象庁は、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を担うべく、観測・監視体制の強化を図っている。具体的には、大気環境観測所(岩手県三陸町綾里)及び南鳥島気象観測所における、二酸化炭素、メタンなど温室効果ガスの濃度等の観測に加え、9年1月からは沖縄県与那国島で二酸化炭素濃度等の観測を開始する予定である。また、5年4月から民間団体との協力により行っている日本-オーストラリア・シドニー間における定期航空機による上層大気中の温室効果ガスの定常観測や元年からおこなっている海洋気象観測船「凌風丸」による北西太平洋での大気及び海水中の温室効果ガス〔2-10-1図〕、海水中のフロン、有機炭素等の観測を引き続き実施する。

2-10-1図 北西太平洋亜寒地域の洋上大気と表面海水中の二酸化炭素の分圧差の分布

2-10-1図 北西太平洋亜寒地域の洋上大気と表面海水中の二酸化炭素の分圧差の分布 (平成8年4～5月、気象庁海洋気象観測船「凌風丸」の観測による)



赤の棒グラフで示した海域では、海洋が二酸化炭素を放出している
青の棒グラフで示した海域では、海洋が二酸化炭素を吸収している

このほか、WMO等の世界気候研究計画(WC R P)等の一環として、東経137度線に沿った赤道域までの海水温・海流等の海洋観測をほぼ30年間にわたり続けている。また、二酸化炭素等の温室効果ガスの世界各国の観測・監視データの収集・管理・提供を行う「WMO温室効果ガス世界資料センター」の役割を担っており、これらの観測・監視の成果をもとに温室効果ガスと気候変動の動向についての評価を、毎年「地球温暖化監視レポート」として公表している。

さらに、アジア・南西太平洋地域各国におけるGAW観測・監視データの品質向上を図る「WMO品質保証科学センター」に関する業務を、7年10月から実施している。

気象研究所では、WC R Pに沿って大気中の二酸化炭素濃度の増加に伴う地球温暖化の予測実験を気候モデルにより行い、その成果は7年末に公表されたI P C Cの第二次評価報告書にも取り入れられた。また、雲の地球温暖化への影響、成層圏変動が気候に及ぼす影響、二酸化炭素等の大気－海洋間の循環等の研究を進めている他、人工衛星を用いて地球温暖化に伴う全球の海面水位変動を検出する手法の研究を開始した。

また、気象庁は、大気中の二酸化炭素濃度の増加に伴う向こう100年間の気候変化の気候モデルを用いた予測計算結果を基に「地球温暖化予測情報」を作成し、その内容をCD-ROMに収録して8年7月に公表した。

海上保安庁では、海洋が地球温暖化に与える影響の解明に役立てるため、国連教育科学文化機関・政府間海洋学委員会(UNESCO/I OC)が推進している西太平洋海域共同調査に参加し、本州南方から赤道域において測量船による海流、水温、塩分、波浪等の定常モニタリング観測等を実地している。

また、海上保安庁及び気象庁は、地球温暖化に伴う海面上昇の実態把握等のため、日本の主な港湾及び南極昭和基地において潮位観測を行っている。

このほか、南極における国際科学活動の調整・推進等を図るために国際学術連合会議の中に設置された、南極研究科学委員会の調整のもとに実施されている日本南極地域観測の海洋定常観測部門を担当し、南極海の海洋構造把握のため海洋観測及び漂流ブイの追跡調査を実施している。

一方、海上保安庁の「日本海洋データセンター」では、地球温暖化問題に係る各種共同調査のデータ管理機関として得られた海洋データの収集・管理・提供を行っている。

2 オゾン層保護

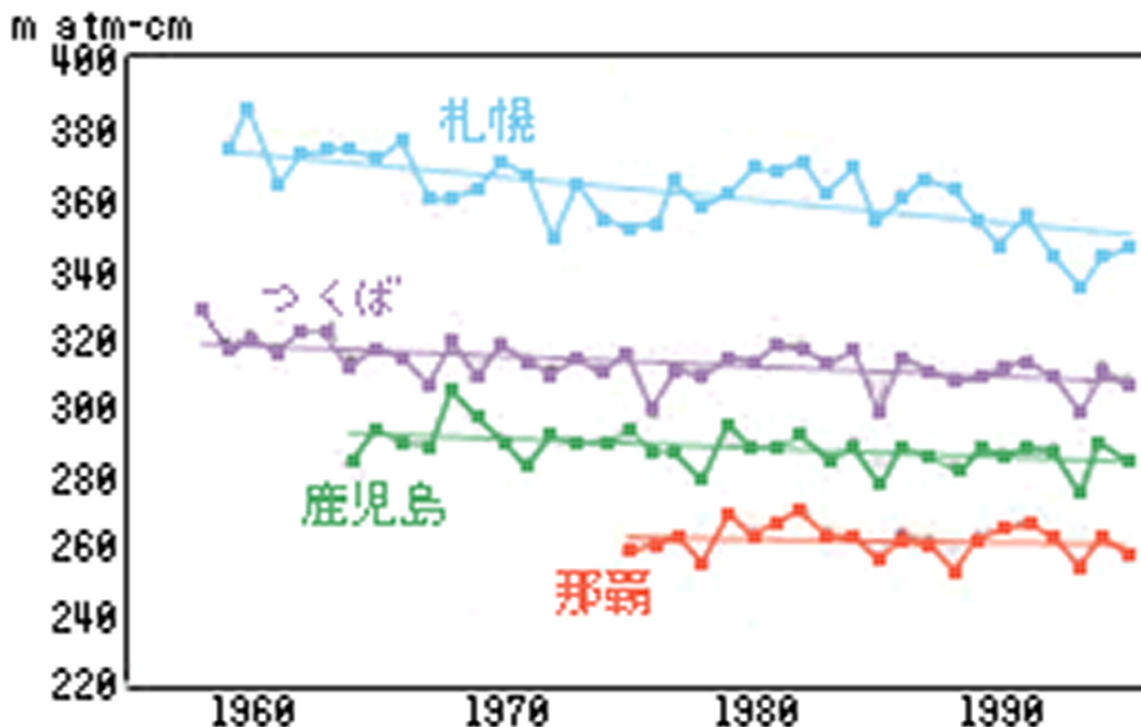
オゾン層の破壊を防止するために、1985年に「オゾン層の保護のためのウィーン条約」、1987年に「オゾン層を破壊する物質に関するモントリオール議定書」が作成された。その後、モントリオール議定書は1990、1992、1995年に改正等による規制強化が図られた。1995年の議定書改正では、先進国については、HCFC（ハイドロクロロフルオロカーボン）、臭化メチルの規制強化等が行われるとともに、途上国についても、新たにすべてのオゾン層破壊物質について規制スケジュールが設定された。

我が国ではこれらを的確かつ円滑に実施するため、昭和63年、「特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律」を制定している。また、平成6年4月には関係18省庁による「オゾン層保護対策推進会議」を設置し、7年6月には、「CFC等の回収・再利用・破壊の促進方策」を取りまとめた。これらに沿って、自動車整備時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及び回収再利用の促進、船舶での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・設備について脱特定フロン型設備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。

また、気象庁の観測・解析によれば、7年も6年に引き続き南極で過去最大規模のオゾンホールが観測されるなど、オゾン層の破壊が進行している。このため気象庁は、オゾン層、オゾン層破壊物質及び紫外域日射の観測・監視・解析及び関連の研究〔2-10-2図〕を引き続き推進する。

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1995」による。

3 海洋汚染及び海洋変動

(1) 海洋汚染をめぐるIMO等の動き

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（MARPOL 73/78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、7年9月に、船舶内で発生する廃物の不法投棄を防止するためのブラカードの船内掲示、廃物管理計画の備置等を内容とするMARPOL 73/78条約附属書Vの改正を採択し、また現在、船舶からの大気汚染防止に関する新たな条約について規則の内容をとりまとめるなどの海洋汚染に関する取り組みを継続している。

また、7年5月に発効した（我が国については8年1月に発効）、大規模な油流出事故における防除体制の強化及び国際協力体制の確立を主たる目的とする「1990年の油による汚染に係る準備、対応及び協力に関する国際条約（OPRC条約）」については、油以外の有害物質の流出事故への条約の適用範囲の拡大についての検討が進められている。

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「危険及び有害物質の船舶による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）」が8年5月に採択された。さらに、タンカーの油濁事故による被害者への国際的な損害賠償補償制度を定めた「油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（CLC条約）」及び「油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約（FC条約）」について、船舶所有者及び国際油濁補償基金による

被害者への損害賠償等の限度額を引き上げること等を内容とする議定書が4年11月に採択され、8年5月に発効した。

また、6年9月に採択された北西太平洋地域海行動計画の枠組みにおいては、日本海及び黄海における海洋環境保全を目的として、海洋環境モニタリング、海洋汚染防止措置等についての具体化のための検討が進められている。

(2) 海洋変動の監視・予測

気象庁は、日本周辺及び西太平洋を中心に海洋変動の常時把握を行うとともに、我が国をはじめ世界の気候にも多大な影響を及ぼすエルニーニョ現象の監視・予測にもあたっている。8年度からは数値モデルによるエルニーニョ予測に向けた開発を開始した。

また、IOCとWMOが推進している全世界海洋情報サービスシステムの特別海洋中枢として、海水温等の海洋環境の即時情報提供につとめるとともに、全球海洋観測システムの地域プロジェクトである、北東アジア地域海洋観測システムの、取得後30日以内の海洋観測データの収集・提供を行う「リアルタイムデータベース」を担当することとしており、その運用に向けて準備を進めている。

さらに、海上保安庁の「日本海洋データセンター」においても、北東アジア地域海洋観測システムにより取得したデータを30日以降に管理する機関として機能するよう準備を進めている。また、西太平洋海域共同調査においては、責任国立海洋データセンターとして、加えて、世界海洋循環実験においては、超音波ドップラー流速計により取得したデータの集積センターとして国際的な役割を担っている。

4 国際協力

運輸分野における環境関係の途上国に対する国際協力については、我が国における技術、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気候変動及び地球環境に関する観測・監視体制の整備及び調査研究の推進、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。

特に、大気汚染をはじめとする深刻な交通問題に苦しむ開発途上国を対象にして、総合的・計画的な交通公害対策の実施を支援する「エコ・トランスポート協力計画」を5年度より実施している。

このほか、大規模油流出事故対策に資する油防除要員の訓練体制向上のため、調査検討及び要員訓練を行う「海上防災対策協力事業」を8年度より実施する。

第2節 地域的環境問題への対応

1 自動車対策

(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、平成元年12月の中央公害対策審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」を踏まえ、短期目標値については、既に窒素酸化物及び黒煙排出量の削減、粒子状物質の規制の導入等の規制を実施しているところである。

また、同答申の長期目標値のうち、ガソリン中量車及び重量車については、5年10月に道路運送車両の保安基準を改正し、6年及び7年にかけて規制強化を実施している。ディーゼル車については、8年1月に道路運送車両の保安基準を改正し、車両総重量12トンを超える大型車を除いて9年規制及び10年規制として実施することとしており、残りの車種についても11年中に規制強化を実施する予定である。

加えて、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くまま推移していることから、4年6月に公布された「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、あわせて税制上の措置等により規制適合者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、ハイブリット自動車、圧縮天然ガス自動車、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、必要な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等による助成措置を講じている。

(2) 自動車騒音対策

自動車騒音対策については、新車の加速走行騒音規制の規制強化、使用過程車に対する近接排気騒音の導入、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。

また、4年11月の中央公害対策審議会中間答申及び7年2月の中央環境審議会最終答申「今後の自動車騒音低減対策のあり方について（自動車単体対策関係）」を踏まえ、自動車単体の騒音規制強化を図るべく所要の措置を講じたところであり、7年3月の中央環境審議会答申に示された総合的施策についても、着実に推進していくこととしている。

さらに、7年7月の「国道43号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件」に関する最高裁判決を受けて、同年12月「道路交通公害対策関係省庁連絡会議」においてとりまとめた「道路交通騒音の深刻な地域における対策の実施方針」に基づき、道路構造対策、交通流対策、沿道対策、自動車単体対策等からなる総合的な施策について、関係省庁と協力して推進に努めているところである。

2 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、改良型防音壁の設置、バンタカバーの取り付け等の対策の実施、騒音低減に係る技術開発の推進について指導を行っている。

在来線については、7年12月に環境庁が在来鉄道の新設又は大規模改良を行う際の騒音対策について、生活環境の保全、騒音問題の未然防止のための目標となる当面の指針を定めたのを受け、この指針に基づく騒音対策が適切かつ円滑に実施されるよう指導している。また、既設線については、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。

3 空港周辺環境対策

空港周辺地域において、「航空機騒音に係る環境基準」の達成を目標として低騒音機材の導入等の発生源対策を促進する一方、周辺対策として、学校・病院等の防音工事、建物等の移転補償、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、地方公共団体と協力した移転跡地等の活用による公園・緑道等の整備を進めている。

また、移転跡地の管理や空港周辺の地域整備に係る調整等を通じて、空港と周辺地域との調和ある発展を図ることが近年益々重要となってきたことから、8年度より改組された地方航空局「周辺環境センター」、空港事務所「周辺環境課」を中心として、地方公共団体その他の関係機関との連絡調整を緊密に行いつつ、地域の実情に即した対策を講じていくこととしている。

4 海洋汚染対策

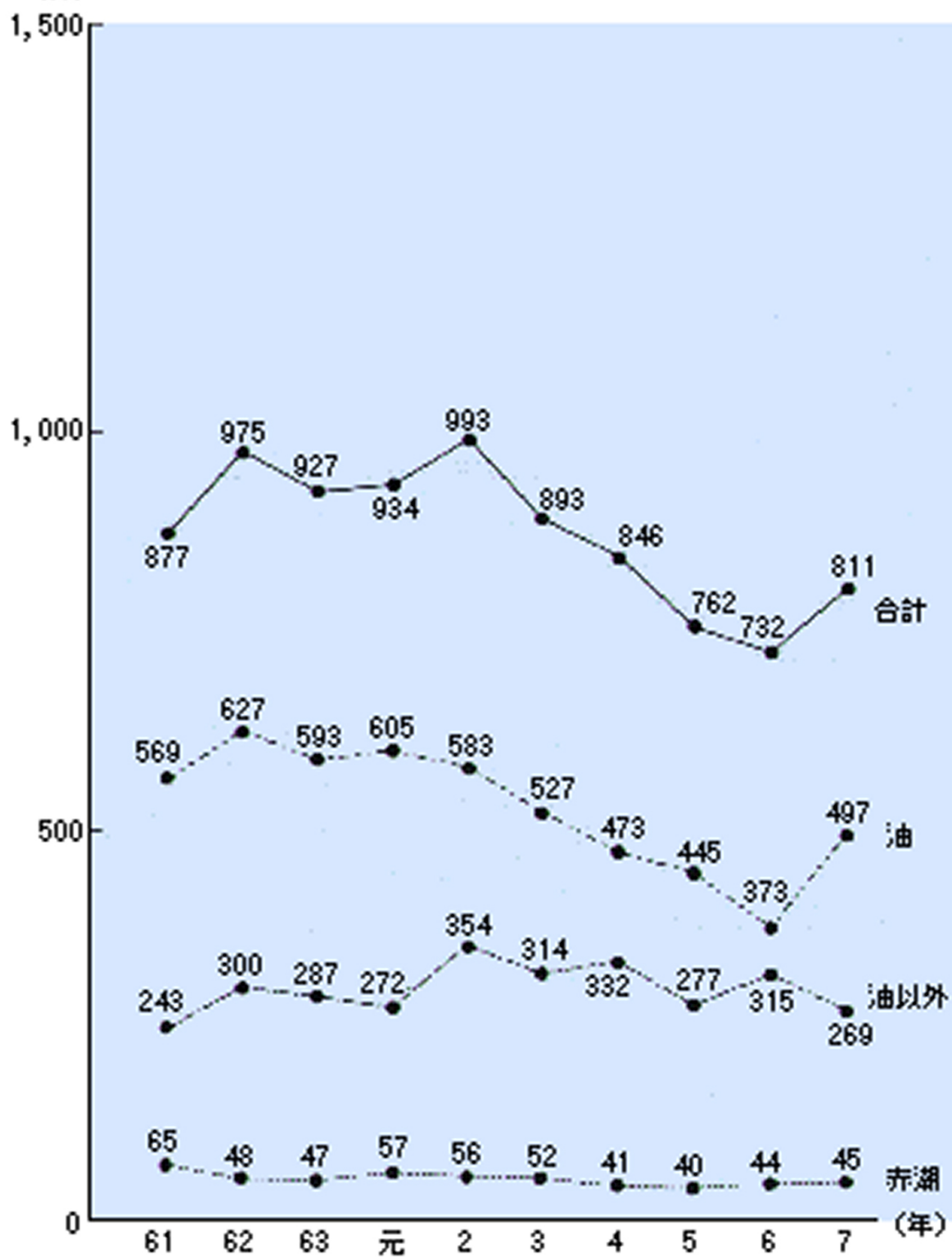
（1） 海洋汚染の状況

海上保安庁及び気象庁は、我が国周辺海域、閉鎖性の高い海域等において、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。

7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811件であり、6年より79件（約11%）増加した〔2-10-3図〕。

2-10-3図 海洋汚染の発生確認件数の推移

(件) 2-10-3図 海洋汚染の発生確認件数の推移



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、P C B、重金属等による汚染状況は全体的に低いレベルである。また、我が国周辺海域等における海水及び海底土中の放射能調査についても継続的に実施しているが、特に汚染の状況は認められていない。

（２） 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、監視取締用資機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、７年には、海上環境関係法令違反を８５９件送致した。また、M A R P O L 7 3 / 7 8 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、１８件の旗国通報を行った。

（３） 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には、原因者、海上災害防止センター等防除措置の実施者への指導・助言を行うとともに、原因者側の対応が不十分なときは、自ら排出油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ることとしている。また、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律及び７年１２月に閣議決定された「油汚染事件への準備及び対応のための国家的な緊急時計画」に基づき官民合同の調整・防除機関である排出油の防除に関する協議会の組織化等の諸施策を推進している。

（４） 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おり、７年度より二重構造タンカーへの早期代替に資する外航船舶等（タンカー）の解撤を促進するため、外航船舶等解撤促進費補助金制度を実施している。

また、８年１月のO P R C条約の我が国についての発効にあわせ、油流出事故を発見した船舶等の通報に関する規定の整備、油保管施設等に対する油濁防止緊急措置手引書の備置き義務付け等を主な内容とする「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（海防法）」の一部改正法が施行された。

さらに、M A R P O L 7 3 / 7 8 条約附属書Vの改正の９年７月の発効に向けて、船内発生廃物の排出に関するプラカードの船内掲示並びに廃物管理計画及び廃物記録簿の備付けの義務付け等のための海防法の改正を検討している。

（５） 廃船対策

７年度から、最近、社会問題となっているF R P船舶等の不法投棄について、不要となった船舶の早期適正処分を指導する内容等を記載した「廃船指導票」（オレンジシール）を当該船舶に貼付することにより、原因者による自主的かつ円滑な処理の促進を図っている。

また、地方公共団体等に対し、協議の場を通じ、それぞれの地域に適した廃船の適正処理体制の確立を求めていくとともに、広く一般市民の間にも廃船問題に対する関心を高めていくこととしている。

５ 省エネルギー対策

我が国が極めて脆弱なエネルギー供給構造におかれているなかで、アジアを中心とした途上国のエネルギー需給が急増する可能性、さらに化石燃料の消費に伴う二酸化炭素の排出が地球温暖化の原因の一つであることから、省エネルギーの推進が大きな課題となっている。

そこで、地球温暖化対策のため、省エネルギー対策を推進することとしている。さらに、「エネルギー使用の合理化に関する法律」に基づき、製造工場（造船、鉄道車両等）のうち、特定事業者に対するエネルギー使用状況の定期報告義務などの措置を講じている。

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。運輸省では、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8年度は、第6次交通安全基本計画（8～12年度）に基づき、人命尊重の理念を基本に交通事故防止対策を中心として具体的施策をとりまとめるとともに、気象資料等の収集の強化並びに適時・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

7年における道路交通事故による死者数は10,679人であり、昭和63年以降8年連続で年間の死者数が1万人を越え、依然として極めて厳しい状況にある。

鉄軌道交通事故は長期にわたって減少傾向にある（7年の死者数337人）。

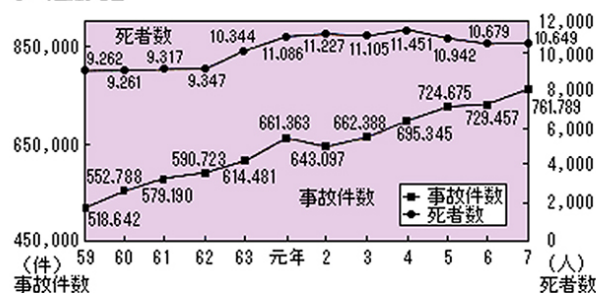
海上交通においても事故は長期的には減少傾向にある（7年の死亡・行方不明者数196人）。

航空交通における事故数は、多少の変動はあるものの、ほぼ横ばい傾向にある（7年の死者数9人）。

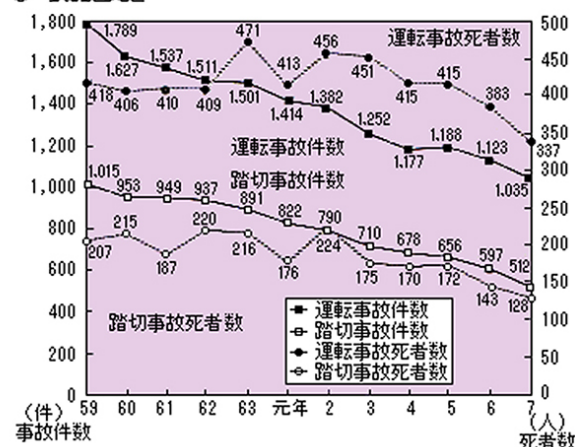
2-11-1図 最近の交通事故状況

2-11-1図 最近の交通事故状況

① 道路交通

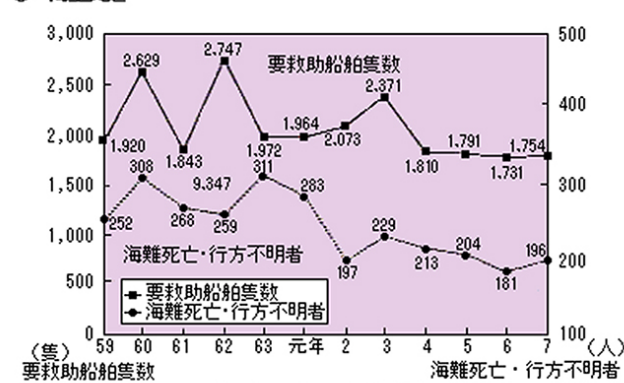


② 鉄軌道交通



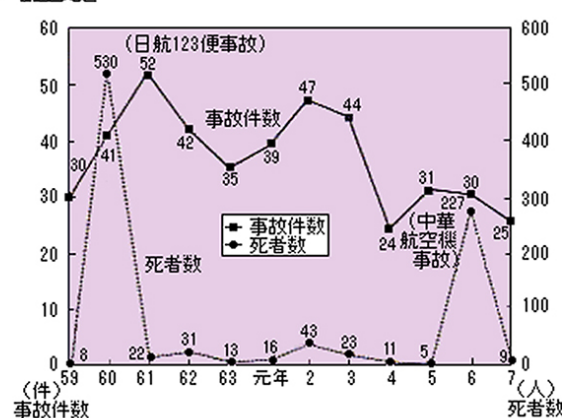
注 運転事故とは、列車衝突、列車脱線、列車火災、踏切障害、道路障害、人身障害及びこれらに属さない事故であって、列車又は車両の運転により500（昭和62年4月1日以前50）万円以上の物損を生じた。

③ 海上交通



注 平成5年については、上記の他に「北海道南西沖地震」に伴う海難がある。

④ 航空交通



注 航空事故は、わが国の領域内で発生した事故（外国機に係る事故を含む。）及び公海で発生したわが国登録機に係る事故であり、機内における病死を除いたものである。

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、これまで種々の対策を行い、8年9月には側面衝突時の安全性の向上等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総合的な調査分析等を活用し、安全基準のより一層の拡充強化、研究開発の推進等を行うとともに、大型バスの構造等の面からの安全対策についても検討を進めることとしている。

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、自動車ユーザーの保守管理責任の明確化等を含む道路運送車両法の改正が行われ、7年7月より施行されている。現在、その円滑な実施のため、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。

また、事業用自動車の安全運行の確保のため、運送事業者に対して営業所毎に運行管理者を選任させるとともに、運転者の労務管理、乗務員の指導監督等日常の運行の安全を管理させ、更に、運行管理者に対しては研修を義務づけ、安全運行に対する資質の向上を図っている。

事業用自動車の重大事故発生時における情報を迅速に収集し、事故原因の究明を行うとともに再発防止対策等の事故警報を発出するなど、自動車運送事業者等に対するより一層の交通事故防止対策への積極的な取り組みに努めている。

自動車損害賠償保障制度の適切な運用、自動車事故対策センターの各種事業、自動車事故対策費補助金等を通じて、自動車事故被害者やその家族に対する救済の充実、強化、自動車事故の防止に努めている。

(2) 鉄軌道交通の安全対策

(ア) 鉄軌道交通環境の整備

線路施設については、列車が安全に運行することができるよう常に高い信頼性を保持する必要があると、保安監査等を通じて、適切な施設の保守を行うとともにレールの重軌条化等の施設の強化を必要に応じて行っていくよう鉄軌道事業者を指導している。

地下鉄道における火災は、多数の死傷者を伴う大災害となる危険性があるので、火災対策設備の整備を実施するよう鉄軌道事業者を指導している。

また、障害者、高齢者等の安全確保を図るため、駅舎等における誘導・警告ブロック、階段の安全手すり等の整備を進めるよう鉄軌道事業者を指導している。

(イ) 鉄軌道の安全な運行の確保

列車の運行管理体制については運転指令と列車乗務員間の無線設備、列車集中制御装置の導入等を促進して迅速かつ的確な運転指令体制づくりに務めるよう鉄軌道事業者を指導している。

乗務員等の適正な管理については、動力車操縦者運転免許試験により運転士の資質の維持を図るとともに、乗務員等の適性検査の実施者のための適性検査講習会を実施している。

また、運転の安全確保については鉄軌道事業者に対する保安監査を定期的実施し、それに基づき指導を行っている。さらに必要に応じて運転事故等についての現地調査を実施し、それに基づき指導を行うとともに、事故防止対策の検討、安全対策に関する情報交換等のため、運輸省とＪＲ各社等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開催し、安全対策の推進に努めている。

(ウ) 鉄軌道車両等の安全性の確保

車両については、車両確認等の機会を捉え、技術上の基準への適合性を確認するとともに、各種の事故事例に応じた対策を鉄軌道事業者に対し指導することにより安全性の確保を図っている。最近では踏切事故時等における運転士の被害軽減対策として車両の前面強化対策の指導を行っている。また、車両の保守については、新技術を導入した車両に対応した車両検査体制を確立するよう鉄軌道事業者に対し指導している。

(エ) 踏切道における交通の安全に関する施策

運転事故に占める踏切事故の割合は７年度においても約５割を占めており、踏切事故防止のため、踏切道改良促進法及び第６次踏切事故防止総合対策（８～１２年度）に基づき、引き続き、踏切道の立体交差化、構造の改良、踏切保安設備の整備等を計画的に推進していくこととしている。７年度においては、立体交差化１１９箇所、構造改良２４２箇所、保安設備の整備５２箇所の改良が行われた。

運輸省はこれら踏切道整備のために必要な資金を財政投融资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、航路の整備

７年度には、港湾内の船舶航行の安全性を確保するため、宮崎港等６５港で、防波堤、航路、泊地等の整備を行った。また、沿岸域を航行する船舶の安全性を確保するために、下田港等１２港の避難港を整備するとともに、関門航路等１６航路の開発保全航路の拡幅、増深を行った。

(b) 港湾の耐震性の強化

７年８月に公表した「地震に強い港湾をめざした当面の措置」等に基づき、耐震設計の充実強化を図り、耐震強化岸壁や防災拠点等の整備を推進するとともに、地震時の液状化による被害を防止するため液状化防止対策を

推進し、港湾の耐震性の一層の強化を図る。

(c) 海上交通の安全対策

海上保安庁では、船舶の安全かつ能率的な運航を確保するため、航路標識及び海図等の整備を実施している。

8年度は、ディファレンシャルGPSの一部の正式運用を開始するとともに、来島海域における海上交通情報機構の整備、船舶気象通報の拡充整備等を推進するほか、紙海図等の水路図誌の整備、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整備及び航海用電子海図の最新維持情報の提供方法の検討を進める。

(イ) 船舶の安全な運航の確保

(a) 船員の資質の向上

5年毎の海技免状の更新の際、一定の乗船履歴又は講習の受講等を要求することにより、船舶職員の知識・技能の維持及び最新化を図るとともに、9年2月に発効するSTCW改正条約に対応した法令の整備を推進する。

また、今後においても、時代のニーズに即した船員を確保する必要があることから、教育内容のレベルアップを図る等その教育体制の一層の整備充実を推進する。

(b) 船舶の運航管理の適正化等

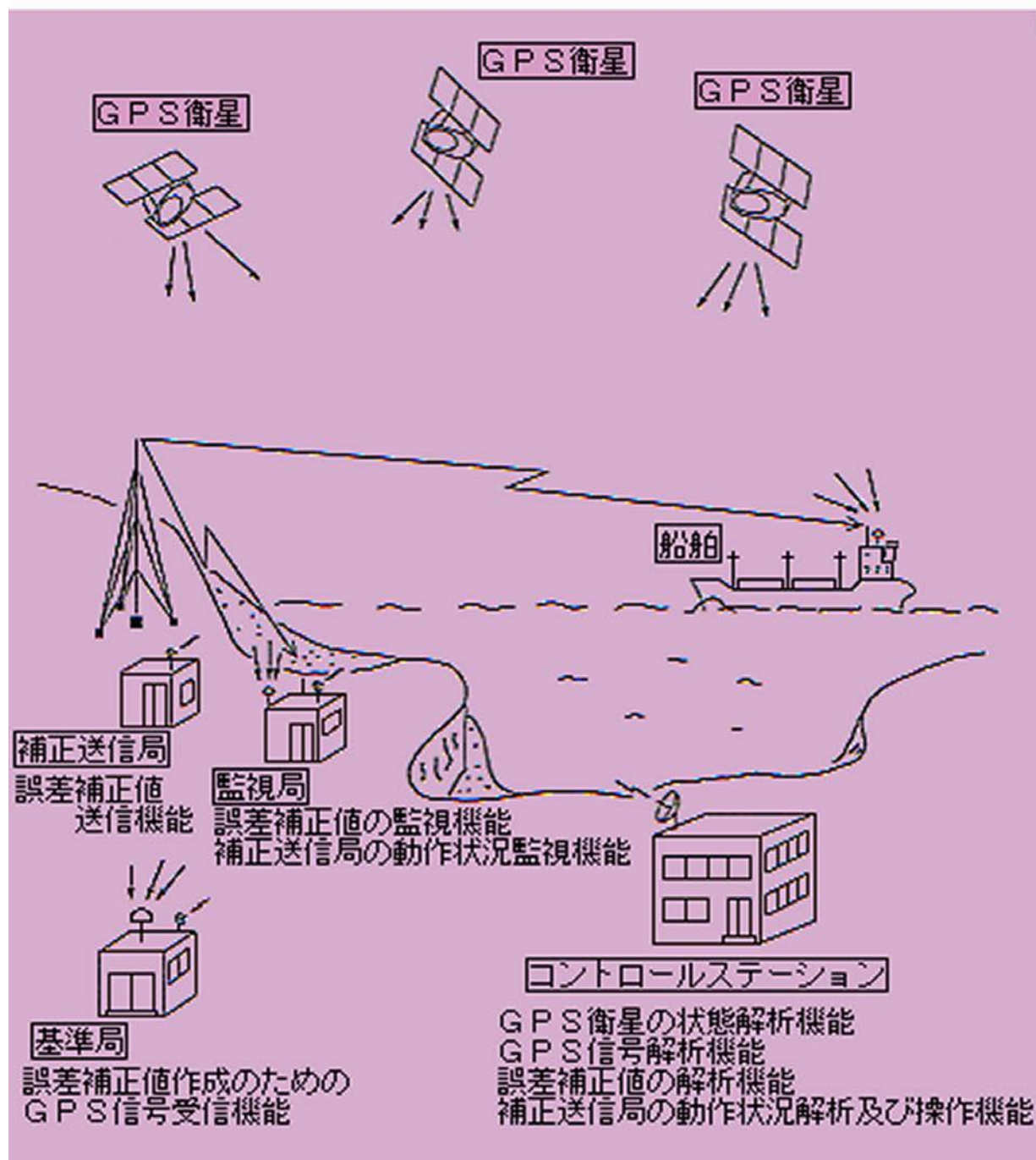
船舶の運航管理体制に関する国際規範である「国際安全管理（ISM）コード」は、各船社の運航管理体制を確立することにより人為的ミスに起因する船舶事故を防止しようとするものであり、10年7月から国際航海に従事する船舶に順次強化されることとなっている。現在、同コードの実施に向け、審査手続きの国内法制化等国内における実施体制の整備を進めているところである。

また、船舶の安全な運航を確保するため、船員法に基づき、船員労務官による監査等を通じ、発航前検査、操練、航海当直等の実施の徹底について指導監督を行う。さらに、旅客船の安全を確保するため、一般旅客定期航路事業者等に対して義務づけている運航管理規程の作成等の運航管理制度の徹底を図っている。

2-11-2図 DGPS（ディファレンシャルGPS）の概念図

2-11-2図 DGPS(ディファレンシャルGPS)の概念図

DGPSの概念図



(c) 外国船舶の監督の推進

近年、サブスタンダード船の排除が国際的な課題となり、我が国においても、P S Cの充実強化に努めている。特に、最近の人的要因による海難の増加により、関係条約が改正されたため、8年6月に船員法及び海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の改正を行い、操作要件（船員が設備の操作に習熟しているか等）等に関するP S Cを新たに実施することとし、今後は実施体制の整備を進めることとしている。

また、6年4月から実施されている東京MOUに基づき、我が国においてもP S Cの強化を図っているが、今後もIMO等における国際動向を踏まえ、P S Cの充実強化を図ることとしている。

（d） 航行安全対策

運輸省では、S O L A S条約の改正に対応し、高速船の新基準を定める「高速船（H S C）コード」を取り入れる等、国際的な統一基準に基づく国内基準の整備を図るとともに、内航船に対しても、近海航路の貨物船の新基準を策定する等、基準の全面的な見直しを行い、その合理化を推進している。また、危険物の海上輸送については、IMO及びIAEA（国際原子力機関）の定めた国際規則を国内法令へ取り入れ、安全確保に万全を期している。

プレジャーボート等の船型及び操縦方法の多様化、海難の増加傾向に伴い、小型船舶操縦士免許取得者、指定養成施設等の関係者に対し、安全な航行に関する啓蒙及び指導の徹底を図っている。

海上保安庁は、海上交通関係法令に基づく規制に加え、船舶の種類毎に所要の安全指導を行っている。また、例年9月に実施していた全国海難防止強調運動を海洋レジャー活動の盛んな夏期（7月16日～7月31日）に展開し、海難防止講習会等を通じ、海難防止思想の普及・高揚を図った。

さらに、船舶交通に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は、その関係者に対し、安全確保のための指導を行うほか、航行を制限する海域の設定等の措置を講じている。

（ウ） 海上捜索救助体制等の整備

海上保安庁は、S A R条約等に基づく我が国の捜索救助区域内での海難に迅速かつ的確に対応するため、巡視船艇・航空機によるしょう戒体制の確保、特殊救難体制・救急救命体制の整備、船位通報制度（J A S R E P）、海上における遭難及び安全に関する世界的な制度（G M D S S）の運用のほか、洋上救急制度への協力を行っている。さらに、沿岸での海難に対応するため、民間海難救助組織の育成・強化にも努めている。

（エ） 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いる。なかでも、社会的影響が特に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おり、7年には重大海難事件3件を含む831件の裁決を言渡した。さらに、審理中であった、漁船第二十五五郎竹丸が転覆し、乗組員18人が死亡又は行方不明となった重大海難事件（6年12月静岡県御前崎沖で発生）については、8年4月までにその裁決を言渡している。

（4） 航空交通の安全対策

（ア） 航空交通環境の整備

(a) 航空保安システムの整備

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し、かつ、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、人工衛星を中心とした新たな次世代の航空保安システムの整備を進める必要がある。このため、これまで航空管制機能を具備する運輸多目的衛星の製造、同衛星打ち上げロケットの制作に着手しており、8年度からは静止軌道位置に静止させる追跡管制のプログラム作成に着手することとしている（衛星の打ち上げは11年度）。

また、現在の航空保安システムの中核をなす方位・距離情報提供施設（VOR/DME等）及び航空路監視レーダー（ARSR、ORSR）等についても引き続き整備を行っている。

7年度においては、釧路及び熊本のCAT III ILS等の整備を完了し、運用を開始した。

(b) 航空交通管制に関わる空域の整備等

我が国の上空は航空交通の増加による空の過密化が進み、特に特定空域における航空機の過度な集中を避けるための方策として、広域航法等の導入により分散化を図っているところである。

今後、自衛隊等の訓練／試験空域等を含む空域及び航空路等の再編及び効率的な運航を可能とする空域の管理体制の整備を行い、空域の有効活用を図る必要がある。

(イ) 航空気象施設の整備

気象庁は航空機の安全性、定時性、経済性の確保のため、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装置等を整備し、空港の気象観測や航空機用の予報等を行っている。また、低層風の急激な変化（低層ウインドシヤー）を探知できる空港気象ドップラーレーダーの設置を進めており、関西国際空港、新東京国際空港に続き、東京国際空港への設置作業を進めている。

更に、国際民間航空機関（ICAO）の要請に基づき、航空路火山灰監視装置を整備し、航空機の安全運航に重大な影響を及ぼす火山灰の監視と拡散予測に基づいた情報を作成・通報する体制作りを進めている。

(ウ) 航空機の安全運航の確保

(a) 事故防止等指導強化

航空運送事業者に対しては、運航規程・整備規程の認可、安全性確認検査等を通じ、運航・整備体制の充実、事故防止対策の徹底を図るよう指導している。

特に6年4月に名古屋空港において発生した中華航空機の事故に関し、航空事故調査委員会による事故報告書における、外国航空当局に対する乗員の訓練等に係る安全勧告を参考に、我が国運航者に対し乗員の教育訓練内容を必要に応じ見直す等の指導を行った。また、自動操縦システムの仕様の標準化等に係る運輸大臣への建議に対し、調査研究をはじめ、早急に対応することとしている。

8年6月に福岡空港で発生したガルーダ航空機の事故については、航空事故調査委員会による事故調査の進捗状況を踏まえ、我が国の運航者に対しても、安全対策を適切に指導していくこととする。

また、小型航空機の空中接触等の事故防止を図るため、見張り要員の同乗、無線電話等の活用等を行うよう安全指導を行った。

この他、スカイレジャーについては、関係団体を通じて事故防止等の指導を行っている。

(b) 乗員の養成

航空大学校の教育内容の一層の充実に努めるとともに、航空運送事業者が行う乗員の養成についても所要の指導を行っている。

(c) 航空保安大学校の充実

航空保安大学校本校においては、航空路管制実習装置の更新整備を、また、同岩沼分校においては、訓練用国内航空交通情報処理中継システムの更新整備等を8年度に進めることとしている。

(d) 航空保安対策

ハイジャック等の航空機に対する不法行為を防止するため、航空保安対策に関する指針等を定め、旅客やその機内持込手荷物等の検査を行う航空運送事業者に対する指導等を行っており、今後もICAO等の動向を踏まえ、積極的に航空保安対策を推進する。

(f) 危険物輸送の安全

危険物の輸送増加及び輸送物資の多様化に対応すべく、ICAO及びIAEAにおける危険物輸送に関する安全基準の整備強化を踏まえて国内基準の整備を図っている。また、米国バリュージェット機の事故を契機として、「化学酸素発生装置」の旅客機での輸送禁止措置を講じた。さらに、航空運送事業者に対し、危険物輸送に関する社内教育訓練の充実等を指導している。

(エ) 航空機の安全性の確保

航空法改正の趣旨に沿い、航空機技術の進展に対応した航空機及び装備品の安全性に関する技術基準の策定や技術情報の収集・分析・提供を行うとともに、航空機検査体制・整備審査体制の充実を図っていく。また、航空運送事業者に対し、航空機の故障に関する情報処理体制の強化、機体の経年化対策の観点も踏まえた航空機の点検、整備の強化等今後も更に対策の強化を進めていく。

(オ) 緊急時における搜索救難体制の整備

民間航空機の搜索救難は、関係省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実施しており、航空機の搜索救難に関する業務を有効に実施するよう必要な連絡及び調整について関係機関で随時必要な協議を行うとともに、関係機関との合同訓練を定期的に行い、搜索救難体制の一層の充実強化を図っている。

(カ) 消防体制及び救急業務実施体制の整備

空港消防力の一層の強化を図るため、大型化学消防車等の整備を図り、また、夜間の事故等への的確な対応を図るため、各空港に電源照明車を配備することとしている。今後とも特に中華航空機事故調査委員会の事故報告書における運輸大臣への建議をも真摯に受けとめ、一層の消防救難体制の充実強化に取り組んでいく。

第2節 災害対策の推進

運輸省、海上保安庁及び気象庁は、災害対策基本法に定める指定行政機関として、防災業務計画を策定し、災害防止のための予報体制の強化、輸送施設及び交通機関の災害予防対策、国土保全対策、災害復旧事業を総合的かつ計画的に推進している。

1 災害予防の強化

(1) 予報・監視体制の強化

(ア) 気象情報等の提供

気象庁は、気象業務の強化・充実を図るため、気象資料総合処理システムCOSMETSの更新を行い、平成8年3月に量的予報を含む新しい天気予報を開始した。また、8年度には東京L-ADESS（地方中枢気象資料自動編集集中継装置）を更新整備し、地方気象台等が発表する注意報・警報等の精度向上を図る。

観測施設については、集中豪雨等大気現象の迅速かつ正確な把握を行うため、地上気象観測装置の改良更新、気象レーダーの更新等施設の近代化を図っている。

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・警報を始め、日本近海及び北西太平洋域の海水温・海流・波浪・海水の実況及び予報等を発表している。また、エルニーニョ監視予報センターは、世界的な異常気象の原因の一つであるエルニーニョ現象等の監視を行い、それに関する解析及び情報の提供を行っている。

さらに、地方気象台等に設置されたL-ADESSの端末と、都道府県の防災情報システムとのオンライン化を推進している。

(イ) 地震対策

気象庁は、全国的に地震観測を行い、防災上必要な津波予報、地震情報等を提供しているほか、東海地域に大規模な地震が発生するおそれがあると判断した場合には、気象庁長官は内閣総理大臣に「地震予知情報」を報告することとしている。

地震対策の強化として7年度には、震度観測施設を約600箇所に倍増したほか、震度7の計測・速報化、震度データ伝送の二重化を行った。また、全国66か所の検潮所に加え、新たに10か所に津波観測施設を整備するとともに、これら76か所に巨大津波観測施設を併せて整備し、南鳥島には遠地津波観測装置を設置するなど、津波観測の体制を強化した。さらに、震度階級を8階級から10階級に改定し、8年10月から発表している。

今後も防災対策の一層の強化を図ることが必要なことから、津波の高さを量的に予測し、津波予報区を府県程度まで細分化したきめ細かい津波予報を行うための準備を進めている。

海上保安庁は、地震予知に必要な基礎資料を得るため、海底地形・地質構造調査、潮汐観測、地磁気観測、GPS等を利用した地殻変動監視観測等のほか、比較的人口密集度の高い沿岸海域において、活断層の分布等の調査を実施している。

(ウ) 火山対策

気象庁は、全国８６の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、計画的に基礎調査観測を実施している。火山活動に異常が認められた場合には、火山機動観測班を派遣し、観測・監視体制の強化を図り得られた観測成果に基づき適時適切な情報発表に努めている。また、都道府県、大学等とも連携し観測体制の強化を図っている。

８年度中には、航空機の安全運航のための火山灰に関する情報提供を開始する計画である。

また、海上保安庁では、航空機により南方諸島及び南西諸島海域の火山活動観測並びに海底火山の地下構造の解明のための航空磁気測量等を行っている。

（２） 防災対策

（ア） 鉄道の防災対策

軌道、橋りょう、架線等の施設については、鉄道事業者において鉄道運転規則等に基づく定期検査を実施しており、日常の巡視により危険箇所の的確な早期把握に務めている。特に８年２月に発生した北海道古平町豊浜トンネルで起こった崩落事故の教訓を踏まえ、鉄道における同種事故の発生を防止するため、トンネル坑口部等の法面・斜面等の状況について緊急に点検を行い、必要に応じ監視を強化する等適切な措置を講じるよう鉄道事業者を指導している。

また鉄道事業者は鉄道施設を自然災害から守るため防災施設の計画的整備を行っており、その中で治山、治水等の公共防災事業に準ずるものについては、その整備について国が助成措置を講じている。

（イ） 港湾の防災対策

地震対策として、全国の主要港湾等において耐震強化岸壁や防災拠点等の整備を推進するとともに、既存施設の耐震性の向上を図る。また、地震対策強化地域である東海地域においては、これまで耐震強化岸壁及び津波対策のための堤防、水門等を整備してきており、引き続きこれらの整備を推進する。さらに火山対策として、長崎県島原港等において避難岸壁等の整備を実施している。その他、津波、高潮等への対策として海岸保全施設の整備を推進している。

また、北海道古平町豊浜トンネル崩落事故に鑑み、臨港道路のトンネル等の状況について緊急点検を行い、その結果を踏まえ必要に応じ監視を強化する等適切な措置を講じるよう港湾管理者を指導している。

２－１１－３図 東京湾辰巳水門の状況

2-11-3図 東京湾辰巳水門の状況



(ウ) 海上の防災対策

海上保安庁では、油排出事故、船舶火災等の海上災害に備え、排出油防除資機材、消防能力を有した巡視船艇等を整備しており、海上災害が発生した場合には、巡視船艇・航空機を出動させ、災害応急活動を迅速かつ確に実施することとしている。また、地震等の自然災害に備え、ヘリコプター撮影画像伝送装置、災害対応能力を強化した巡視船艇の整備等を行うとともに、関係機関との連携体制の強化、緊急参集体制及び官邸等への情報伝達体制を整備しており、発災時には、被害状況調査や救助活動、対策本部の設置等の災害応急体制を確保することとしている。

(エ) 航空の防災対策

主な防災対策として、空港では地震、雪害、水害対策などを講じている。地震に対しては、既存施設の補強、管制施設の多重化等により、空港・航空保安施設の耐震性の向上を進めている。雪害に対しては、除雪車両等を配備して航空機の安全な離着陸を確保するために、空港除雪を実施している。水害に対しては、空港内に降る雨の円滑な排水を確保するために、雨水排水施設の整備を行っている。

また、大規模な自然災害その他の災害に際して、被災地周辺空域を飛行するヘリコプター等について、「災害時における救難航空機等の安全対策マニュアル」を防衛庁、消防庁等の関係機関や新聞協会等の関係者と協力の下で策定し、円滑な救援活動と航空安全の確保を図っている。

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

海岸では、津波・高潮対策や侵食対策として海岸保全施設の整備を推進するとともに、津波防波堤等の津波防災対策や海岸保全施設の耐震性の強化など地震時における沿岸域の安全性の向上を図っている。8年度は、水門の遠隔操作システムの整備等の防災機能を高める海岸保全施設緊急防災機能高度化事業を新設し、東京港等3海岸にて事業を実施している。

(2) 災害復旧事業の推進

地震、津波、高潮、波浪等の災害により被災した施設については、その早期復旧を図るため、公共土木施設災害復旧事業国庫負担法に基づく災害復旧事業を実施している。また、災害復旧事業として採択した箇所、又はこれを含めた一連の施設の再度の災害を防止するため、災害関連事業を実施している。

3 近年発生した災害の復興状況

(1) 雲仙岳噴火災害の復興状況

島原鉄道は、5年4月以降の数回にわたる集中豪雨により発生した水無川流域の土石流のため、線路の埋没及び流出、橋桁の損傷等の被害を受けた。現在地域全体で実施されている防災事業との整合性を取りつつ復旧工事を実施しており、9年4月の運転再開を目指している。なお運輸省は、この復旧に対し、6～8年度予算において助成措置を講じている。

また、雲仙岳に係る避難施設緊急整備計画に基づく事業については、7年度末までに、岸壁、泊地、防波堤等が完成しており、残る航路等について整備を推進している。また、早期復興に支障となる土石流に対応するため、土砂の処分場所として、多比良港等において廃棄物海面処分場を整備中である。

(2) 北海道南西沖地震災害の復興状況

5年7月12日に発生した当該地震により函館線等において多数の被害を受けたJR北海道は、5年7月17日までに全線で復旧作業を完了し、運転を再開している。

また、津波等により大きな被害を受けた港湾施設及び海岸保全施設の復旧については、7年度末までに全て完了している。

4 国際防災10年の推進

国連において、1990年代は「国際防災の10年」と位置づけられ、7年12月にはアジア防災政策会議が開催された。今後とも運輸省、海上保安庁及び気象庁は「国際防災10年」に関する施策の推進に取り組んでいく。

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答申（「21世紀を展望した運輸技術施策について」）が出され、また、その後、各分野においても今後の技術開発の方向性を示す各種答申が出されている。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。

また、所管行政に関する重要事項のうち技術に関するものの企画立案及び総合調整に関する事務を統括管理する職として、8年7月大臣官房に技術総括審議官が設置された。併せて、各局・各研究所等が密接に連携し、多岐にわたる運輸分野の技術研究・開発について、総合的かつ一体的な取り組みを一層強力に推進していくため、技術総括審議官を本部長とする「運輸省技術研究開発推進本部」を設置し、運輸技術開発に係る推進体制を強化したところである。本体制の下で、8年7月に閣議決定された科学技術基本計画の趣旨も踏まえて、運輸分野における研究開発を積極的に推進していくこととしている。

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） 鉄道技術開発の促進体制の整備

6年6月の運輸技術審議会答申「21世紀に向けての鉄道技術開発のあり方について」を踏まえ、鉄道技術関係者の協調連携活動を効率的に行い、総合的な鉄道技術の振興基盤の強化・充実と鉄道技術水準の向上を図ることを目的として、「鉄道技術推進センター」が8年7月に（財）鉄道総合技術研究所の中に設立された。

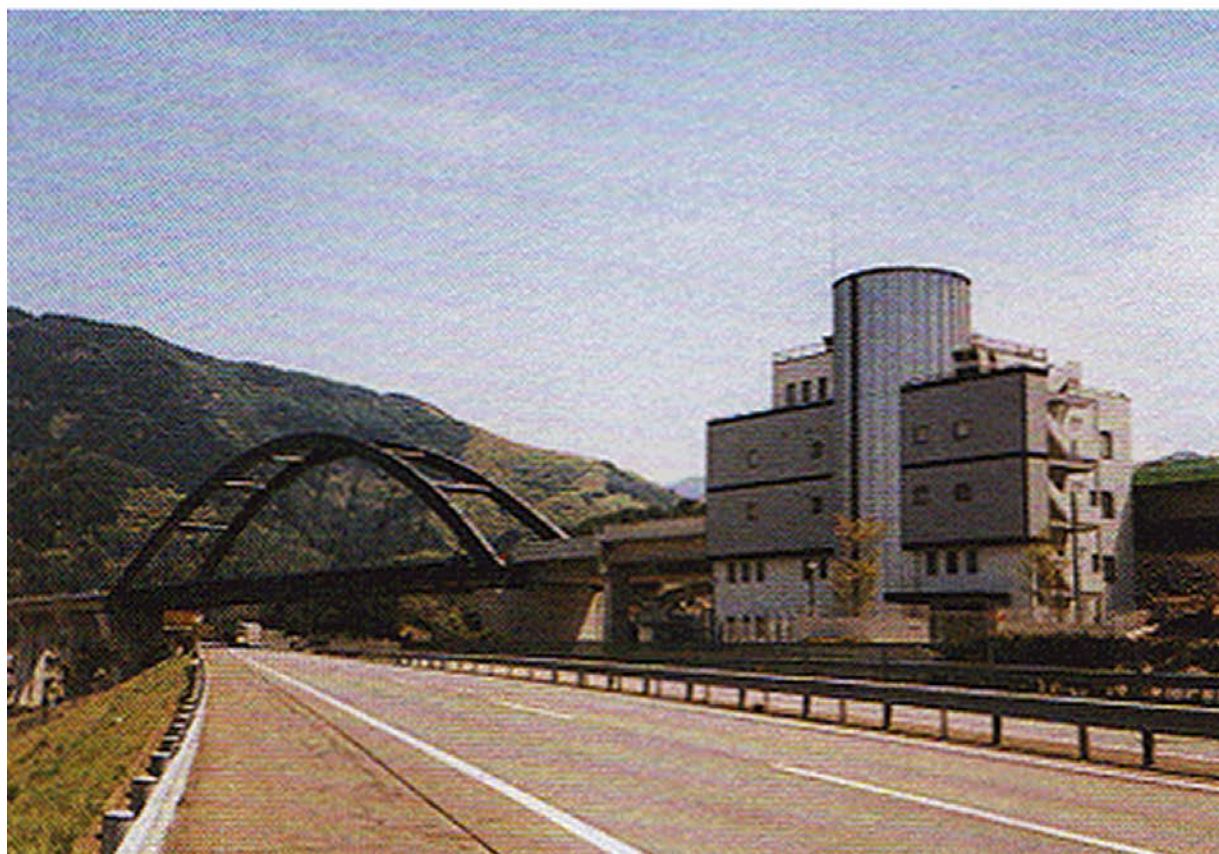
（2） 超電導磁気浮上式鉄道

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、時速500kmを目指した超高速輸送システムであり、快適性の面でも優れた特性を有することから、新しい時代にふさわしい交通システムとして将来の交通体系の中で重要な役割を果たすことが期待されており、現在は（財）鉄道総合技術研究所を中心として開発が進められている。

宮崎実験線（単線、延長7km）の走行実験を踏まえ、2年度からは実用化に向けた技術開発を推進するため、山梨実験線（複線、延長42.8km）の建設を進めており、9年春から走行実験を開始し、11年度末までに実用化のめどを立てることとしている。

2-11-4図 中央自動車道を跨ぐ山梨リニア実験線小形山橋梁

2-11-4図 中央自動車道を跨ぐ山梨リニア実験線小形山橋梁 (右手は実験センター)



(3) 常電導磁気浮上式鉄道

常電導磁気浮上式鉄道であるHSSTについては、昭和49年から最高速度100～300km/hを目標として研究開発が開始され、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。現在は、本格的な営業運転の実施に向け、より大きな需要に対応できるよう大型化等を図った試作車両の開発を行っている。

(4) 鉄道の高速化

鉄道の高速化は、利用者の利便性向上につながることから、運輸技術審議会答申において「SUCCESS 21計画」の重要課題の1つとして提言されており、鉄道事業者が主体となって開発が進められている。新幹線については、8年7月に試験車両により443.0km/hが達成されている。

運輸省では、(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礎的、先導的技術開発に対し、補助金による助成措置を講じている。

2-11-5図 443.0Km/hを達成した試験車両

2-11-5図 443.0km/hを達成した試験車両



(5) ライトレール・システム

欧米では、路面電車が都市内の交通渋滞とこれに伴う環境問題を解消する有効な方策として近年見直されつつあり、車両についてもライトレールと呼ばれる従来より高速、低騒音で移動制約者が乗降しやすい低床式のものが開発されてきている。また、我が国の都市部においても新たな公共交通機関としてライトレール・システム等の鉄軌道整備への期待が高まっており、運輸省では、8年度からライトレール・システムの安全性、環境に与える影響等に関する技術評価を行う等、我が国に適したライトレール・システムについて検討を行っている。

2 港湾技術の開発

港湾建設に従事する熟練工の減少や労働者の高齢化に対応するため、港湾工事の省力化や安全性の向上を目指して、ケーソンを現場で簡単に組立てることができるプレハブ化の技術や、大水深での工事が可能になる水中施工ロボットの開発等を行っている。

港湾技術研究所においては、より良い沿岸域環境の創造を目指して、環境条件を制御することのできる干潟実験水槽を用いて、干潟や海浜の自然浄化能力の測定や物質循環機構の解明を進め、沿岸環境の保全と創造等に関する技術の開発を行っている。また、阪神・淡路大震災で多くの港湾施設が被災した状況を踏まえ、このような大規模な直下型地震に伴う3次元の強い地震動に対する耐震技術の開発のため、大型水中振動台を3次元振動が可能のように改良しており、研究の充実化を図っている。

また、我が国の中核的国際コンテナ港湾の国際競争力を強化し維持するため、大量のコンテナを短時間のうちに低コストで処理する次世代コンテナターミナルの開発を行っている。

なお、昭和62年度から山形県酒田港において現地実験を実施してきた防波堤を利用した波力発電システムは、7年3月に商用電力系統への接続実験に我が国で初めて成功した。今後は事業化に向けて、さらなる発電システムの効率化と、効率的な電力利用方策の検討を推進していく。

3 造船技術の開発

造船技術の高度化、海洋空間における社会資本整備等のため、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、超大型浮体式海洋構造物（メガフロート）及び新形式船用電気推進システムの研究開発を推進している。

メガフロートは、利用需要の増大が見込まれる沖合域に新たな人工地盤を提供する超大型（数キロメートル規模、耐用年数100年）の浮体式海洋構造物であり、環境に優しい、地震の影響が少ない、工期が短いなどの特徴を有することから、今後の運輸関連施設等の大規模な社会資本の整備に当たり従来の工法を補完するものとして期待されている。現在、実用化に向けて、神奈川県横須賀沖で実証実験が行われており、8年7月には世界最大規模の洋上接合実験が実施され、300m×60mの浮体モデルが完成したところである。

さらに、造船業基盤整備事業協会において、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、「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、船用炉の改良研究を推進していくこととしている。

なお、テクノスーパーライナー（T S L）については、平成元年度から研究開発が進められ7年度の総合実験により研究開発を成功裏に終了しており、8年度はその事業化を支援するための総合的な調査を行っているところである。

2-11-6図 メガフロート洋上接合実験風景

2-11-6図 メガフロート洋上接合実験風景



4 人工衛星の開発利用

(1) 運輸多目的衛星 (MTSAT : Multi-functional Transport Satellite)

カーナビゲーションなどのGPSを利用した測位システムが急速に普及し、災害時に衛星を利用した通信が活躍するなど、衛星利用の重要性が増大する中で、運輸行政の各分野においても衛星利用に関する期待が高まっている。

運輸省ではこのような状況を踏まえ、衛星を利用した気象観測、海洋測地、海上測量等を引き続き行うとともに、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、気象観測及び航空管制をおこなう「運輸多目的衛星」を11年度に打ち上げる計画であり、6年度から製造を進めている。

(2) 気象観測

静止気象衛星「ひまわり5号」を、7年6月21日から赤道東経140度の上空において運用しており、国内のみならず、アジア・オセアニア地域の台風の監視や気象災害の防止・軽減に貢献している。

また、「ひまわり5号」に続く次世代静止気象衛星としては、「運輸多目的衛星」の気象ミッションを用いる予定である。

(3) 航空管制

今後予想される、航空交通量の増大に対応するため、運輸多目的衛星を中核とした次世代の航空交通システムを構築し、管制機関と航空機間の通信の大幅改善、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を図ることとしている。

(4) 海洋測地

我が国の管轄海域を正確に決定するため、海上保安庁では、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きた。加えて8年度からは、我が国周辺でのプレート運動を把握し地震予知に貢献し、さらに、基準点と至近験潮所とを人工衛星測地技術により結合して、地球温暖化に伴って生じるとされる海面上昇を把握することとしている。

5 交通安全のための技術開発

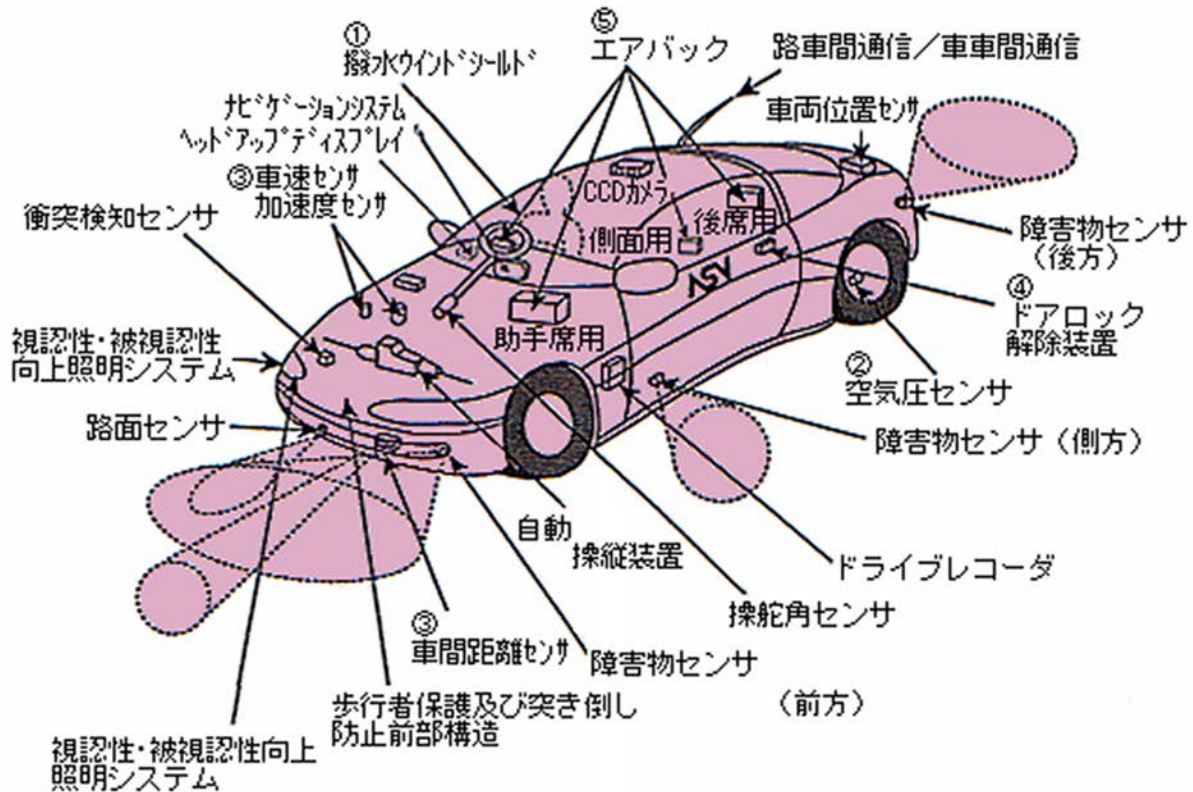
(1) 自動車

近年の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、画像表示装置の安全性評価法に関する研究、自動車のフロント構造に関する研究等を推進している。

また、自動車を高知能化した先進安全自動車（ＡＳＶ）について、第1期5か年計画（3年～7年）成功裏に終了したことに引き続き、8年度から第2期5か年計画としてヒューマン・インターフェースの最適化及びインフラとの整合・連携等を中心に研究調査を行うこととしている。

2-11-7図 先進安全自動車（ＡＳＶ）のイメージ

2-11-7図 先進国安全自動車（ASV）のイメージ



(2) 鉄軌道

鉄軌道については、移動制約者等の乗降の容易さや安全性に配慮した新たな輸送システムに関する研究を行っている。また、鉄道防災情報オンラインシステムR a M I O S（ラミオス）、早期地震検知情報システムU r E D A S（ユレダス）、災害予測・復旧支援システムH E R A S（へラス）等の技術開発の成果を踏まえ、災害に対処できる総合防災システムの開発を進めるとともに、事故時の乗客等の被害を最小限に抑えるために、衝撃を吸収する車体構造等の開発を進めている。

(3) 船舶

船舶技術研究所では、近年の船舶の高速化、大型貨物船の海難事故等に対応し、海上交通の安全確保のため、船舶の軽量化に伴う構造安全評価に関する研究、船体の寿命評価技術に関する研究、操船時のヒューマンエラー防止に関する研究等を行っている。

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港湾施設に関する研究も行っている。

（４）航空

航空機の衝突事故を防止するため、空中衝突の危険性を警告する航空機衝突防止装置（ＡＣＡＳ）については、８年１月に航空法施行規則を改正し、１３年１月より航空運送事業の用に供する大型航空機等に装備を義務化することとしているが、装置の更なる高性能化を図るため、引き続き開発・評価を推進していく。

また、航空安全技術分野の重要課題であるヒューマンファクター対策の確立や衛星航法などの新たな運航方式の開発を積極的に推進するため、航空安全技術の企画・調査研究体制を整備し、所要の調査研究を進めていく。

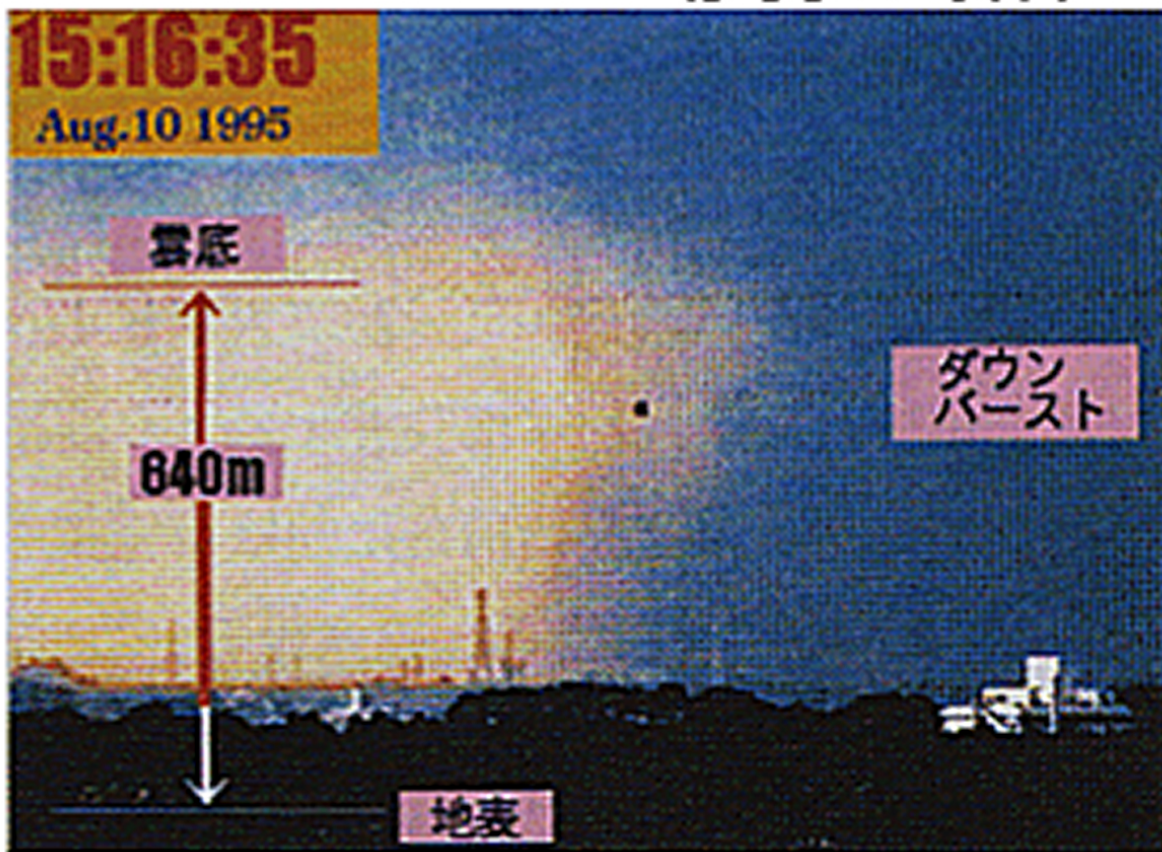
６ 地震、気象予測のための技術開発

気象庁では、数値予報技術の高度化を図り、集中豪雨等の局地現象の予報モデルや季節予報等のための気候予報モデルの開発を進めている。エルニーニョ監視予報センターは、エルニーニョ現象等の的確な把握を目的とした、海洋データ同化システムを運用するとともに、エルニーニョ現象の予報に向けて大気海洋結合モデルの開発を推進している。

気象研究所は、８年度から「内陸部の地震空白域における地震・地殻変動に関する研究」を開始する等、地震予知のための研究を進めている。また、気候変動予測の精度向上を図るための研究の成果は７年に公表された「気候変動に関する政府間パネル（ＩＰＣＣ）第二次評価報告書」にも反映された。更に、ダウンバースト（強い下降気流）等の激しい気象擾乱の実態把握、発生機構の解明の研究も進めている。

２－１１－８図 気象研究所（茨城県つくば市）で捉えたダウンバーストの映像

2-11-8 図 気象研究所(茨城県つくば市)
で捉えたダウンバーストの映像
(右側の黒い部分が640mの雲底
からの激しい下降気流)
(ダウンバースト)



7 海洋に関する研究の推進

海上保安庁では、海底地殻変動観測にも利用可能な音波を用いた海底測地技術の研究開発、正確な海況監視等のための衛星データ伝送・処理・解析の研究など、海洋に関する研究、技術開発を推進している。

気象研究所では、気象じょう乱・黒潮の変動による沿岸水位の変動予測の研究、人工衛星を用いた全球の海面水位変動を検出する手法の研究等を8年度から行っている。

第4節 情報化の推進

運輸分野では、消費者利便の向上、安全性の向上、経営の効率化等の観点から、従来より、各種の情報システムが導入されてきた。

平成7年2月に、内閣総理大臣を本部長とする「高度情報通信社会推進本部」において高度情報通信社会の構築に向けた施策を推進する基本的な方針（「高度情報通信社会推進に向けた基本方針」）が決定され、運輸部門については高度情報化を進めるべき重要な部門として、運輸多目的衛星等の衛星システム等の開発・整備、旅客・貨物の移動に際し必要かつ有益な情報を提供する運輸関連の情報ネットワークの整備等の情報化を推進していくこととされた。この基本方針を受け、運輸省では、7年8月に運輸部門における情報化実施指針を策定した。同実施指針は、運輸分野が、不特定多数の国民を対象とすること、移動体を対象とすること、生活密着型であること等に鑑み、高度情報通信社会に向けてより多様化する国民のニーズに的確に対応するため、情報化を一層推進するとしており、これに基づき以下に述べるテーマに積極的に取り組んでいる。

1 運輸分野におけるEDIの導入の推進

（1）EDIの概要

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EDI（Electronic Data Interchange：電子データ交換）は、取引先情報を瞬時に送付でき（迅速性）、また、帳票間のデータ転記が不要になる（効率性）とともに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）に基づくことで、取引先ごとに異なる端末機への重複入力（いわゆる多端末現象等）の問題も解消し、業務効率化に資するなどの利点を有している。

（2）国際的な状況

EDI規約の標準化作業として、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）」という国際標準規約の策定が進められている。この作業を効率的に進めるために、世界6地域（汎米、西欧、東欧、豪州／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の積極的役割を果たしている。）。8年3月現在、既に運輸分野等において合計42のEDIFACT準拠国際標準メッセージが利用可能になるなど、鋭意その開発が進められている。

一方、7年11月に開催されたAPEC大阪会合で、11年を目途とした域内諸国の税関手続へのEDIFACT導入が合意されたほか、運輸関連分野についても各国の協力合意がなされ、アジア太平洋諸国においてもEDIFACT導入に向けた実用化作業が具体的に進展しつつある。

（3）我が国の取り組み

我が国においては、政府及び民間の双方が参画した「物流EDI研究会」において物流分野におけるEDIの導入推進の方策を精力的に検討してきたが、7年5月、組織を「物流EDI推進機構」に発展的に改組し、ED

I 導入の具体的な動きを促進することとした。

国際物流分野については、運輸大臣の諮問機関である運輸政策審議会情報部会物流EDI小委員会における検討を踏まえ、国際標準準拠のEDI（EDIFACT）導入推進のためのガイドラインとして、「国際海上貨物輸送の分野において海上運送事業者等が行う電子計算機の連携利用に関する指針」（情報処理の促進に関する法律に基づく告示）を策定した。加えて、我が国における税関等に係る申告・申請手続へのEDIFACT導入の検討が開始されていることに併せ、運輸省においても、出入港手続の簡素化・電子化に係る検討を開始したところである。

また、国内物流分野については、関係省庁、業界団体、事業者と連携のもと、「物流業際EDI調整委員会」が7年5月に発足し、荷主・トラック運送事業者間のEDIに必要な「物流業際EDI国内統一標準メッセージ」の開発が行われ、データ交換実験を経て有効性が検証されたところであり、関係事業者等による今後のEDI導入が大いに期待されている。

運輸省としても、引き続き、物流EDI推進機構の活動を支援していくとともに、関係事業者等のEDI実用化に向けて必要な環境整備に積極的に取り組むこととしている。

2 運輸分野におけるICカードシステムの導入の推進

ICカード（Integrated Circuit：集積回路）は、カード自体でデータ処理が可能であること、既存の磁気カードと比較して、セキュリティが高く、記憶容量も大きいことなどから今後の有望な情報記憶媒体と考えられており、様々な分野でその活用が試みられている。

運輸省では、5年12月より、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た。初年度は、具体的利用分野の絞り込み等を行い、6年度にはバス・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、ICカードを活用したシステムの概略と、導入にあたっての課題の取りまとめを行った。これを受けて7年度には、実証試験の実施等実用性の検討を行った（貨物追跡管理については、8年度実用化に必要とされる技術的要件等を取りまとめる予定。）。

この結果、バス・鉄道等の乗車券については、非接触（電波で情報をやり取りする）タイプのICカードを活用したシステム（汎用電子乗車券）の開発に強い期待が寄せられていることから、運輸省では、8年10月に「汎用電子乗車券技術研究組合」の設立を認可する等、8年度から3年を目途に、次世代の乗車券として、次のシステムの早期の実用化を目指す研究開発を推進することとしている。

（1）非接触自動改札システム

現在の自動改札システムは、乗車券を改札機に挿入しなければならないため、改札口の渋滞や高齢者・障害者が利用しにくいなどの問題が生じている。

本システムは、非接触タイプのICカードを利用することにより、乗車券をパスケースに入れたまま改札機のセンサー部にかざすだけで改札口を簡単に通過できるようにするものである。

（2）共通乗車カードシステム

現在の乗車券は、一部の地域・区間を除いて、異なる鉄道やバスの間で共通利用できないため、複数の乗車券を所持しなければならない、輸送機関ごとに運賃を精算しなければならないなどの問題が生じている。

本システムは、一枚のカードで、鉄道・バス等複数の公共交通機関を共通利用できるようにするものであり、将来的には乗車券をクレジットカード等としても使用可能となるようにするものである。

今後は、これらシステムの研究開発において、情報の読み取り／書込みの信頼性、機器の応答速度等の技術的課題や、共通乗車カード導入に伴う事業者間の精算方法、機能の高度化に伴う運賃制度のあり方等の制度的課題に取り組み、実用化に向けた標準システム作りを積極的に推進していくことにしている。

3 マルチメディアに対応した今後の運輸関連情報システムのあり方に関する検討

大容量のデータを双方向に通信することが可能になるマルチメディア時代の到来は、運輸分野にも大きな影響を及ぼすものと考えられる。例えば、テレビ会議・在宅学習等の実現による通勤・通学体系の変化、運輸関連情報提供に関するニーズの変化等が生ずるものと考えられる。

こうしたマルチメディア化の進展の中で、運輸部門においても、今後、行政機関や交通機関等の有する気象・海象情報、交通機関の運行に関する情報、観光情報等の運輸関連情報を、即時にかつ自由に、映像、音声等を組み合わせて双方向に伝達することのできる全国的なネットワークが求められてくるものと考えられる。

このような観点から、7年度より、映像、音声等の大容量の情報交換が可能になった場合の運輸関連情報に対するニーズ及び制度的問題点を把握するための調査を実施し、マルチメディアに対応した今後の運輸関連情報システムのあり方について調査を行っているところである。

7年度は、ニーズ調査等により、「複合ナビゲーションサービス」（道路交通情報だけでなく公共交通機関の利用による最短到達経路情報等も併せて活用できるサービス）、「チケットレスサービス」（各種チケット類を電子化し、インターネット等を用いて自宅のパソコン等で電子的に発券するサービス）等、今後の運輸分野に望まれると考えられる新たなネットワークサービスについて整理した。

今後は、これらのサービスについて、実験システムの試行等を行い、実現可能性等について検討を進めることとしている。

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、民間部門も活用し、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。一方、気象情報は多くの場合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、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等情報提供業務、及び気象予報士試験の事務を担う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。

気象予報士試験は計5回実施され、8年7月現在、総計1,630名の合格者が出ている。

また、7年5月には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も新たな展開が開始された。8年7月現在32の団体等が予報業務の許可を受け事業

を実施している。

5 運輸行政の情報化の推進

行政の情報化は、行政内部のコミュニケーションの円滑化、情報の効率的共有化による政策決定の迅速化等の行政運営の質的向上と、国民への情報提供の高度化、行政手続きの効率化等の行政サービスの向上を図り、国民の立場に立った効率的・効果的な行政の実現につなげるものである。このため、運輸省においては、政府の「行政情報化推進基本計画」（6年12月25日閣議決定）等を踏まえ、7年度を初年度とする5ヵ年計画として「運輸省行政情報化推進計画」を策定し、運輸行政の情報化をより総合的な観点から効率的かつ計画的に推進している。

具体的には、まず第一に、情報化推進のための基盤整備として、本省の職員1人に1台のパソコンを配備する運輸省本省LAN（Local Area Network）を8年2月に構築したところであり、引き続き、外局等との接続を順次行うとともに、地方支分部局についても順次ネットワーク化を図り、運輸省行政情報ネットワークシステム（略称MO Twinks）の整備を行うこととしている。

第二に、8年5月に運輸省ホームページを開設し、インターネットにより運輸省に関する情報を広く提供したほか、運輸行政に係る申請、届出、報告等の手続きについて、高度情報通信社会推進本部決定（8年8月）等を踏まえ、申請者の負担軽減、業務の効率化、ペーパーレス化の推進の観点から、申請等が定期的なもの、更新頻度が高いもの、データベースの役割を果たしているもの等から順次電子化・オンライン化を推進するなど、行政サービスの高度化を図っている。

第三に、電子メール、電子掲示板等を活用した共通システムを整備し、事務の効率化、ペーパーレス化を図るなど、行政事務の効率化を推進している。

さらに、9年1月から稼働を予定している全省庁間における電子情報連絡網である霞が関WANにも関係省庁として参画しており、省庁間における電子メール等による円滑な情報交換を行うことに取り組んでいる。

平成7年11月～8年12月の運輸の動き

平成7年11月 施策・一般 施設整備等 技術開発・研究

平成7年11月の運輸の動き

年・月	施策・一般	施設整備等	技術開発・研究	事件・事故
平成11年7月	・快速通勤推進月間（1～30日） ・「海上衝突予防法の一部を改正する法律」施行（4日） ・スカイ・レジャー・ジャパン'95イン山梨の開催（重崎市及び双葉町）（4～5日） ・E S C A P 運輸通信委員会第2回会合（バンコク）（6～10日） ・第2回ITS(Intelligent Transport System)世界会議（横浜）（9～11日） ・「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法」、「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」の一部改正施行（16日） ・A P E C 閣僚会議・非公式首脳会議（大阪）（16、17日、19日） ・米国ベニーヤ運輸長官と平沼運輸大臣との会談（17日） ・「第4回台風特別実験（SPECTRUM）技術会議」（つくば）（27～12月1日）	・東京臨海新交通臨海線「ゆりかもめ」（新橋～有明間）開業（1日） ・沖合人工島「ひびくくろんど」着工（1日）	・テクノスーパーライナー実海域実験船「飛翔」による総合実験の実験運航の終了（10日）	

平成7年12月 施策・一般

平成7年12月の運輸の動き

年・月	施策・一般	施設整備等	技術開発・研究	事件・事故
平成12年7月	・国際観光地復興フォーラム（神戸）（2日） ・「旅客自動車運送事業に関する行政監察結果に基づく勧告」（総務庁行政監察局）（4日） ・第28回台風委員会（クアラルンプール）（5～11日） ・気候変動に関する政府間パネル（I P C C）第11回会合（イタリア）（11～15日） ・航空審議会航空機検査制度のあり方について答申（14日） ・「気候変動に関する政府間パネル（I P C C）第2次評価報告書」発表（15日） ・「油汚染事件への準備及び対応のための国家的な緊急時計画」閣議決定（15日） ・関西国際空港2期事業着工決定（18日） ・「自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律」公布（20日） ・国内航空普通運賃設定方式を改め幅運賃制度を導入（22日） ・国連欧州経済委員会（E C E）1958年改正協定加入に関するスケジュールの公表（27日） ・「西日本旅客鉄道株式会社及び東海旅客株式会社の株式の新規売却の方法について」（日本国有鉄道清算事業団資産処分審議会答申）（27日）			

平成8年 1月 施策・一般 施設整備等 技術開発・研究

平成8年1月の運輸の動き

年・月	施策・一般	施設整備等	技術開発・研究	事件・事故
平成18年	・気象庁南鳥島気象観測所で降水・降下塵の観測を開始（1日） ・第2回日西観光交流促進協議会開催（マドリッド）（11日） ・気象庁海洋気象観測船「凌風丸」が東経165度で温室効果気体等の海洋観測を開始（17日） ・「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律」施行（油保管施設等に対する油濁防止緊急措置手引き書の備え置き等）（17日） ・元熱田派代表と国との間で畑の作物等の被害に係る損害賠償請求事件についての裁判上の和解（19日） ・気候講演会開催（東京）（24日） ・「災害時における救援航空機等の安全対策マニュアル」の策定（26日） ・日米海運協議（27～2月3日） ・第1回アジア・オセアニア地域国際航空フォーラムを開催（京都）（31～2月1日）	・自動車登録検査業務電子情報処理システムの改良更新（4日）	・JR西日本が300km/h営業運転を目指して開発した新型新幹線車両「500」系を車両確認（26日）	

平成8年 2月 施策・一般 施設整備等

事件・事故

平成8年2月の運輸の動き

年・月	施策・一般	施設整備等	技術開発・研究	事件・事故
平成28年	・運輸省行政情報ネットワークシステムの構築（1日） ・「海上安全情報」の放送手段をモールス無線電信（中波及び中短波帯）からナプテックス放送に移行（1日） ・第3回日米航空貨物協議を開催（東京）（5～7日） ・震度階級の改正（15日） ・第6次海岸事業五箇年計画閣議了解（20日） ・日米包括経済協議第8回規制緩和・競争政策等ワーキンググループ（東京）（26～27日） ・「気候変動に関する国際連合枠組条約」補助機関会合（ジュネーバ）（26～3月8日） ・第7次空港整備五箇年計画の投資規模（総額3兆6,000億円）について閣議了解（27日） ・第1回アジア・太平洋地域オゾンワークショップ（東京、つくば）（27～3月26日） ・第4回日米航空貨物協議を開催（ワシントン）（28～3月1日）	・物流高度化基盤施設「アイロット」開業（松山港外港地区）（1日） ・港湾業務用施設「テレコムセンター」開業（東京港晴海地区）（1日） ・神戸港において仮設橋樑埠頭（総延長1,000m）4バースがすべて完成（1日）		・北海道古平町トンネル崩落事故（10日）

平成8年 3月 施策・一般 施設整備等 技術開発・研究

平成8年3月の運輸の動き

年・月	施策・一般	施設整備等	技術開発・研究	事件・事故
平成30年	・新しい天気予報「分布予報」及び「時系列予報」の発表開始（1日） ・運輸代行業者の業界団体である「(社)全国運輸代行協会」の設立を認可（1日） ・日本・ハンガリー航空協定締結（4日） ・平成7年度アジア・太平洋地域における気候変動に関わる国際会議（東京）（4～8日） ・第9次港湾整備5箇年計画閣議了解（5日） ・1か月予報に確率表現を導入し、毎週金曜日に発表（8日） ・第17回有害底質の処理処分に関する日米専門家会議開催（米・オークランド）（12～14日） ・オゾン層保護条約第3回オゾン層調査担当者会議（ジュネーブ）（19～21日） ・自動車安全情報の試行提供（公表）（22日） ・第5回日米航空貨物協議を開催し、合意に向けて日米双方が大筋について了解（25～27日） ・地域輸入促進計画の承認（FAZ法）（青森県、新潟県、静岡県）（27日） ・首都圏の空港に関する意見交換会発足（27日） ・港湾環境政策に関する有識者懇談会開催（豊橋）（27日）	・COSMETS（気象資料総合処理システム更新）（1日） ・葛西総合物流センター（物流高度化基盤施設）開業（1日） ・南紀白浜空港ジェット化（9日） ・JR埼京線延伸（新宿～恵比寿間）開業（16日） ・山陰線・宮福線等高速化工事開業（16日） ・海上災害防止センター流出油防除訓練施設完成（18日） ・アイテム愛媛（輸入促進高度化施設）開業（22日） ・東海道新幹線品川新駅設置認可（25日） ・宮団南北線延伸（駒込～四ッ谷間）開業（26日） ・ヘリコプター撮影画像伝送システムの整備完了（28日） ・新潟空港滑走路2,500mに延長（28日） ・神戸電鉄公園都市線延伸（フラワータウン～ウッディタウン間）開業（28日） ・東京臨海高速鉄道臨海副都心線（新木場～東京テレポート間）開業（30日）	・先進安全自動車（ASV）の研究成果報告及び試作車発表会の開催（13～15日）	

平成8年 4月 施策・一般 施設整備等

事件・事故

平成8年4月の運輸の動き

年・月	施策・一般	施設整備等	技術開発・研究	事件・事故
平成48年	・「旅行業法の一部を改正する法律」施行（1日） ・高速デジタルによるバックアップ回線運用開始（1日） ・国内航空路線のダブル・トリプル化基準の緩和（1日） ・タクシ－運賃制度研究会報告書まとまる（8日） ・旅の総見本市「旅フェア'96」開催（千葉県、幕張メッセ）（10～14日） ・第6回日米貨物協議を開催し、最終合意文書を作成し（ワシントン）（10～12日）、日米両運輸大臣が署名（16日） ・第2回国内観光促進協議会の開催（東京）（12日） ・APEC第9回運輸ワーキンググループ会合（バンクーバー）（15～19日） ・第5回日・EU運輸ハイレベル協議（東京）（18日） ・第24回静止気象衛星調整会議（スイス・ローネン）（22～26日） ・「オゾン層観測報告1995」発表（23日） ・「ウェルカムプラン21（訪日観光交流倍増計画）」の策定（25日） ・関空＝ウランバートル（モンゴル）線開設（ミヤット・モンゴル航空）（27日） ・元小川派代表が空港内用地約3.2haを空港公園へ譲渡し、空港用地外に移転することに合意（30日）	・震度観測網の強化（震度観測点の増設と震度データ収集の2ルート化）（1日） ・新東京航空地方気象台、関西航空地方気象台において、空港気象ドップラーレーダー（速度度系）運用開始（1日） ・物流高度化基盤施設「四日市港国際物流センター」（四日市港霞ヶ浦地区）及び「北九州国際物流センター」（北九州港太刀浦地区）開業（1日） ・港湾業務用施設「堺泉北ポートサービスセンタービル」開業（堺泉北港泉大津旧港地区）（1日） ・博多～直江津間長距離フェリー航路の開業（9日） ・我が国初の水深15mコンテナバース2バースが供用開始（神戸港）（15日） ・港湾文化交流施設「シーガルてんぼーざん大阪」開業（大阪港天保山地区）（15日） ・新千歳空港B滑走路供用開始（26日） ・東葉高速鉄道東葉高速線（西船橋～東葉勝田台間）開業（27日）		・漁船第25五郎竹丸転覆事件海難審判（第一審）裁決（26日）

平成8年 5月 施策・一般 施設設備等

平成8年5月の運輸の動き

年・月	施策・一般	施設整備等	技術開発・研究	事件・事故
平成58年	・危険及び有害物質並びに責任制限に関する国際会議でHNS条約が採択（3日） ・APEC第8回観光ワーキンググループ会合（北京）（7～10日） ・関西国際空港株式会社の一部を改正する法律公布・施行、航空法の一部を改正する法律公布（9日） ・SHIP OF THE YEAR'95受賞「飛翔」（15日） ・欧州運輸大臣会合（ECMT）閣僚理事会（ハンガリー）（28～31日） ・新たな油濁二条約が発効（30日）	・旅客ターミナル・港湾業務用施設「宮古島マリントーミナル」（平良港瀬水地区）開業（8日）		

平成8年 6月 施策・一般 施設整備等 技術開発・研究 事件・事故

平成8年6月の運輸の動き

年・月	施策・一般	施設整備等	技術開発・研究	事件・事故
平成8年	・離島空港に係る空港使用料の軽減措置の拡充（1日） ・第1回日豪観光交流促進協議会開催（オーストラリア・ケアンズ）（2日） ・世界気象機関（WMO）第15回財政諮問委員会（ジュネーブ）（10日） ・運輸政策審議会物流部会において「物流拠点の整備のあり方について」とりまとめ（11日） ・世界気象機関（WMO）第48回執行理事会（ジュネーブ）（11～21日） ・関西国際空港用地造成株式会社の設立（11日）、指定（13日） ・「外国船舶製造事業者による船舶の不当廉価建造契約の防止に関する法律」公布（12日） ・「商業的造船業における正常な競争条件に関する協定（造船協定）」締結（14日） ・第4回地域伝統芸能全国フェスティバルの開催（岩手県盛岡市、滝沢村）（14～17日） ・「海岸保全施設の耐震性に関する技術検討委員会報告書」発表（19日） ・第2回日米建設レビュー会合（東京）（19～20日） ・平成8年度運輸省行政情報化実施計画策定（24日） ・第1回日米航空旅客協議を開催（ワシントン）（27～28日） ・WTO海上運送サービスに関する交渉部会第16回公式会合において交渉の次期ラウンドまでの中止が決定（ジュネーブ）（28日） ・「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の変更について港湾審議会に諮問（28日）	・大型低騒音風洞試験設備の竣工（(財)鉄道総合技術研究所）（5日）	・「貨物自動車運送事業者情報処理システム」の稼働（10日）	・ガルーダ・インドネシア航空機（865便）事故（13日）

平成8年 7月 施策・一般 施設整備等 技術開発・研究

平成8年7月の運輸の動き

年・月	施策・一般	施設整備等	技術開発・研究	事件・事故
平成8年	・気象庁の大幅な組織改正実施（「気候・海洋気象部」の設置等）（1日） ・(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」（通称BAN）が関西地区においてサービスを開始（1日） ・「新東京国際公団法の一部を改正する法律」の一部施行により、空港公団の本社が成田空港内に移転（1日） ・生態系や自然景観等に配慮した海岸「エコ・コースト」6海岸7地区を指定（1日） ・「高速道路交通システム（ITS）推進に関する全体構想について」の策定（8日） ・「海の日」記念シンポジウムを開催（9日） ・「日本の渚・百選」発表（10日） ・海運造船合理化審議会意見書「今後の造船業及び船用工業のあり方について」がまとまる（12日） ・関空＝ヤンゴン（ミャンマー）線開設（全日空）（16日） ・中華航空機事故調査報告書の建議への対応（19日） ・国連海洋法条約関連法の施行（20日） ・「海の日」の祝日化（20日） ・「地球温暖化予測情報」発表（22日） ・自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会発足（25日） ・日本・パプアニューギニア航空協定締結予備協議合意（25日） ・「地域輸入促進指針」の改正（25日）	・「鉄道技術推進センター」の設立（(財)鉄道総合技術研究所）（1日） ・旅客ターミナル施設「マリングート塩釜」開業（塩釜港塩釜地区）（6日） ・JR九州宮崎空港線開業（18日） ・「むつ科学技術館」開館（原子力船むつの原子炉等展示）（20日）	・超大型浮体式海洋構造物（メガフロート）の公開放合実験、300m浮体模型完成（18日） ・高速鉄道試験車両300Xが443km/hを達成（26日）	

平成8年 8月 施策・一般 施設整備等

平成8年8月の運輸の動き

年・月	施策・一般	施設整備等	技術開発・研究	事件・事故
平成8年	・第2回アジア・太平洋地域オゾンワークショップ(東京、つくば)(20～9月18日) ・平成8年度アジア・太平洋地域における気候変動に関わる国際会議(東京)(27～30日) ・「地球温暖化監視レポート1995」発表(29日)	・物流高度化基盤施設「横浜港流通センター」開業(横浜港大黒埠頭地区)(1日) ・阪神・淡路大震災により被災したハーバーハイウェイが全線復旧完了(神戸港)(24日)		

平成8年 9月 施策・一般

平成8年9月の運輸の動き

年・月	施策・一般	施設整備等	技術開発・研究	事件・事故
平成8年	・自動車点検整備推進運動実施(1～10月31日) ・マ・シ海峡航行安全及び海洋汚染防止に係る国際会議(シンガポール)(2～3日) ・気候変動に関する政府間パネル(IPCC)第12回会合(メキシコシティ)(11～13日) ・日米地震シンポジウム(ワシントンD.C.)(16～18日) ・第1回日米自動車レビュー協議(サンフランシスコ)(18～19日) ・人・まち・環境にやさしいバス～これからの交通を考える～シンポジウム(東京)(20日) ・APEC第9回観光ワーキンググループ会合(サンティアゴ)(23～26日) ・世界気象機関(WMO)第II地区(アジア)協会第11回会議(ウランバートル)(24～10月3日)			

平成8年10月 施策・一般 施設整備等 技術開発・研究

平成8年10月の運輸の動き

年・月	施策・一般	施設整備等	技術開発・研究	事件・事故
平成10年8月	・地域輸入促進計画の承認（FAZ法）（岡山県）（1日） ・「海上運送法の一部を改正する法律」施行（国際船舶関係）（1日） ・海上災害防止センター設立20周年（1日） ・新しい地震情報の発表開始（1日） ・第2回アジア太平洋地域PSC検査官研修（横浜）開催（7～25日） ・JR西日本株式上場（8日） ・第84回ILO総会（海事）（ジュネーブ）開催（8～22日） ・第13回観光立県推進地方会議（沖縄）（9～10日） ・第3回ITS世界会議（米：オランダ）（14～18日） ・数値実験作業部会（WGNE）国際ワークショップ（“数値予報と気候変動監視のためのデータ同化”）（東京）（23～25日） ・第4回日加官民観光定期協議会開催（神戸）（28～29日） ・ESCAPインフラ大臣会合（ニューデリー）（28～29日） ・数値実験作業部会（WGNE）第12回会合（東京）（28～11月1日） ・世界気象機関（WMO）基礎組織委員会（CBS）第11回会合（カイロ）（28～11月7日） ・第3回アジア太平洋地域PSC研修官研修（横浜）開催（28～11月15日）	・りんくう国際物流センター（物流高度化基盤施設）（1日）	・汎用電子乗車券技術研究組合設立認可（1日）	

平成8年11月 施策・一般 施設整備等

平成8年11月の運輸の動き

年・月	施策・一般	施設整備等	技術開発・研究	事件・事故
平成11年8月	・第16回日豪静止気象衛星合同委員会（メルボルン）（7～8日、11～12日） ・日豪閣僚委員会（東京）（12日） ・第4回日中観光振興協議会開催（北京）（12日） ・地球観測衛星委員会第10回会合（キャンベラ）（13～15日） ・東アジア海洋汚染地域プログラム（マニラ）（14～16日） ・気象庁全球波浪モデル格子点データの提供業務開始（16日） ・APEC運輸ワーキンググループ都市交通フォーラム（ソウル）（20～23日） ・APEC閣僚会議（マニラ）（20～23日） ・APEC非公式首脳会議（フィリピン・スービック）（25日） ・APEC第10回運輸ワーキンググループ（タイ・ブーケット）（25～29日） ・「自動車ターミナル法の一部を改正する法律」施行（28日）	・物流高度化基盤施設「大分国際貿易センター」開業（1日）		

平成8年12月 施策・一般 施設整備等

平成8年12月の運輸の動き

年・月	施策・一般	施設整備等	技術開発・研究	事件・事故
平成12年8月	・WTOシンガポール閣僚会議（シンガポール）（9～13日） ・第7次空港整備五箇年計画閣議決定（13日） ・第9次港湾整備五箇年計画閣議決定（13日） ・第6次海岸事業五箇年計画閣議決定（13日）	・大阪市営地下鉄鶴見緑地線延伸（心斎橋～京橋間）開業（11日）		

統計等参考資料編

I. 鉄道

旅客輸送 鉄道旅客輸送の推移

**旅客輸送
鉄道旅客輸送の推移**

年度			3	4	5	6	7
項目							
J R	輸送人員 (百万人)	定期	5,492	5,588	5,643	5,657	5,698
		定期外	3,183	3,229	3,263	3,226	3,284
		合計	8,676	8,818	8,906	8,883	8,982
	輸送人キロ (億人キロ)	定期	1,022	1,056	1,076	1,085	1,101
		定期外	1,448	1,440	1,424	1,359	1,390
		合計	2,470	2,496	2,500	2,444	2,490
民 鉄	輸送人員 (百万人)	定期	8,599	8,586	8,489	8,347	8,282
		定期外	5,285	5,290	5,364	5,367	5,366
		合計	13,884	13,876	13,853	13,714	13,648
J R 以外	輸送人キロ (億人キロ)	定期	1,016	1,013	1,006	996	989
		定期外	514	513	521	524	521
		合計	1,531	1,527	1,527	1,520	1,511

貨物輸送 鉄道貨物輸送の推移

貨物輸送
鉄道貨物輸送の推移

年 度			3	4	5	6	7
項 目							
J R	輸 送 ト ン 数 (百万トン)	車 扱	37	35	34	33	31
		コンテナ	21	20	20	20	21
		合 計	57	56	53	53	51
	輸 送 ト ン キ 口 (億トンキロ)	車 扱	78	74	66	61	55
		コンテナ	189	189	184	180	192
		合 計	267	262	250	241	247
民 鉄	輸 送 ト ン 数 (百万トン)	車 扱	27	25	25	25	24
		コンテナ	1	1	1	1	2
		合 計	28	27	26	26	25
J R 以外	輸 送 ト ン キ 口 (億トンキロ)	車 扱	4	4	4	4	4
		コンテナ	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2
		合 計	5	4	4	4	4

新幹線輸送の推移

新幹線輸送の推移

項目 \ 年度		3	4	5	6	7
輸 送 人 員 (百万人)	東 海 道	134	132	132	128	133
	山 陽	68	69	68	58	63
	東 北	66	68	69	70	72
	上 越	26	27	27	27	27
	合 計	73	76	76	78	80
輸 送 人 キ ロ (百万人キロ)	東 海 道	41,841	40,655	40,504	38,907	39,817
	山 陽	16,277	16,161	16,026	13,310	14,759
	東 北	11,689	11,837	11,695	11,763	11,956
	上 越	4,413	4,408	4,339	4,267	4,295
	合 計	16,102	16,244	16,034	16,030	16,251

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。

II. 自動車交通

旅客輸送量の実績

旅客輸送量の実績

年 度			3	4	5	6	7	7/6(%)
項 目								
輸 送 人 員 (百 万 人)	営 業 用	乗 合 バ ス	6,496	6,358	6,196	5,939	5,756	96.9
		貸 切 バ ス	253	249	248	248	249	100.4
		ハイヤー・タク シー	3,177	3,041	2,922	2,822	2,758	97.7
		計	9,926	9,649	9,365	9,009	8,763	97.3
	自 家 用	バ ス	1,833	1,837	1,781	1,649	1,614	97.9
		乗 用 車	31,704	32,686	33,127	34,004	35,018	103.0
		計	33,537	34,523	34,908	35,653	36,632	102.7
	合 計		43,463	44,172	44,273	44,662	45,395	101.6
輸 送 人 キ ロ (億 人 キ ロ)	営 業 用	乗 合 バ ス	347	345	331	319	306	95.9
		貸 切 バ ス	422	430	431	429	433	100.9
		ハイヤー・タク シー	161	156	152	143	138	96.5
		計	929	932	913	891	877	98.4
	自 家 用	バ ス	314	291	267	250	234	93.6
		乗 用 車	5,488	5,647	5,680	5,767	5,947	103.1
		計	5,802	5,937	5,947	6,017	6,181	102.7
	合 計		6,731	6,869	6,861	6,908	7,058	102.2
一 人 当 た り 平 均	営 業 用	乗 合 バ ス	5.3	5.4	5.3	5.4	5.3	98.1
		貸 切 バ ス	166.8	172.8	173.9	172.8	173.8	100.6
		ハイヤー・タク シー	5.1	5.1	5.2	5.1	5.0	98.0
	自 家 用	バ ス	17.1	15.8	15.0	15.2	14.5	95.4
		乗 用 車	17.3	17.3	17.2	17.0	17.0	100.0

- 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。
 (4) 平成6年度の数値には、平成7年1月～3月の兵庫県の数値を含まない。

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		6	7	7 / 6 (%)
輸送トン数(百万トン)	営業用	普通型車	車	2,112	2,216	104.9
		小種(殊)	車	35	34	97.1
				358	384	107.3
	計			(2,518)2,505	(2,647)2,634	(105.1)105.1
	自家用	普通型車	車	2,221	2,307	103.9
		小種(殊)	車	457	444	97.2
				475	479	100.8
	計			(3,292)3,153	(3,370)3,230	(102.4)102.4
	合 計			(5,810)5,657	(6,017)5,854	(103.6)103.5
輸送トンキロ (億キロトン)	営業用	普通型車	車	1,814	1,922	106.0
		小種(殊)	車	11	11	100.0
				268	294	109.7
	計			(2,097)2,093	(2,231)2,227	(106.4)106.4
	自家用	普通型車	車	516	522	101.2
		小種(殊)	車	99	96	97.0
				77	81	105.2
	計			(709)692	(716)699	(101.0)101.0
	合 計			(2,806)2,785	(2,947)2,926	(105.0)105.1

- 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。
(3) 平成6年度の数値には、平成7年1月～3月の兵庫県の数値を含まない。

自動車保有車両数

自動車保有車両数

(単位：両)

年度末			6	7	7 - 6	7/6(%)
区分						
総計			68,103,696	70,106,536	2,002,840	102.9
ト	普通車	自家用	1,697,138	1,734,729	37,591	102.2
		事業用	821,914	849,427	27,513	103.3
		計	2,519,052	2,584,156	65,104	102.6
ラ	小型車	四輪車	6,160,551	6,065,316	△ 95,235	98.5
		三輪車	87,240	85,861	△ 1,379	98.4
		計	6,247,791	6,151,177	△ 96,614	98.5
ッ	軽四・軽三輪車	自家用	1,393	1,336	△ 57	95.9
		事業用	114	112	△ 2	98.2
		計	1,507	1,448	△ 59	96.1
ク	被けん引車		110,602	120,049	9,447	108.5
	計		11,593,135	11,377,221	△ 215,914	98.1
	合		20,472,087	20,235,051	△ 237,036	98.8
バ	普通車	自家用	29,304	29,160	△ 144	99.5
		事業用	86,269	85,236	△ 1,033	98.8
		計	115,573	114,396	△ 1,177	99.0
ス	小型車	自家用	119,545	118,529	△ 1,016	99.2
		事業用	9,493	9,982	489	105.2
		計	129,038	128,511	△ 527	99.6
合			244,611	242,907	△ 1,704	99.3
乗	普通車	自家用	6,697,684	8,283,402	1,585,718	123.7
		事業用	17,332	20,008	2,676	115.4
		計	6,715,016	8,303,410	1,588,394	123.7
用	小型車	自家用	30,799,962	3,563,322	△ 236,640	99.2
		事業用	239,543	235,976	△ 3,567	98.5
		計	31,039,505	30,799,298	△ 240,207	99.2
車	軽四輪車		5,201,818	5,965,822	764,004	114.7
	合		42,956,339	45,068,530	2,112,191	104.9
	特	普通車	自家用	615,206	680,712	65,506
事業用			168,003	177,770	9,767	105.8
計			783,209	858,482	75,273	109.6
種	小型車	自家用	160,083	164,583	4,500	102.8
		事業用	9,090	9,847	757	108.3
		計	169,173	174,430	5,257	103.1
合			952,382	1,032,912	80,530	108.5
大型特殊車			477,602	491,493	13,891	102.9
二	小型二輪車		1,177,229	1,209,013	31,784	102.7
	軽二輪車		1,823,446	1,826,630	3,184	100.2
	計		3,000,675	3,035,643	34,968	101.2

注 運輸省自動車交通局資料による

Ⅲ. 海上交通

世界の主要品目別海上荷動き量

世界の主要品目海上荷動き量									
(トン数)				(単位：百万トン)					
年	石 油			乾 貨 物					合計
	原 油	石 製 油 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	1,313	335	1,648	334	371	208	1,660	2,573	4,221
1993	1,356	358	1,714	354	367	194	1,710	2,625	4,339
1994	1,403	368	1,771	383	383	185	1,785	2,753	4,506
1995	1,428	380	1,808	400	407			2,870	4,678
対 前 年 伸び率(%)	1.8	3.3	2.1	4.4	6.3	△7.6	4.5	4.9	3.8

(トン・マイル)									
(単位：十億トン・マイル)				(単位：十億トン・マイル)					
年	石 油			乾 貨 物					合計
	原 油	石 製 油 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	6,977	1,620	8,597	1,896	2,001	1,091	4,650	9,638	18,235
1993	7,387	1,775	9,162	2,001	1,949	1,038	4,840	9,828	18,990
1994	7,469	1,860	9,329	2,165	2,014	992	5,100	10,271	19,600
1995	7,380	1,940	9,320	2,280	2,090	1,120	5,380	10,870	20,190
対 前 年 伸び率(%)	△1.2	4.3	△0.1	5.3	3.8	12.9	5.5	5.8	3.0

注 (1) Fearnleys「REVIEW 1995」による。

(2) 1995年の値は推計値である。

354

354

○ 数量は大蔵省貿易統計をもとに運輸省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。

注 (1) 航空貨物及び輸出船舶を除いたものである。
(2) 端数処理のため末尾が合わない場合がある。

我が国商船隊の輸送量の推移

(単位：千トン)

年		3	4	5	6	7
区分						
輸 出	海上貿易量合計	74,802 (100.0)	85,616 (100.0)	91,019 (100.0)	95,347 (100.0)	97,383 (100.0)
	我が国商船隊輸送量	34,596 (46.3)	39,691 (46.4)	38,878 (42.7)	40,691 (42.7)	38,435 (39.5)
	日本籍船輸送量	4,883 (6.5)	5,289 (6.2)	4,246 (4.7)	3,646 (3.8)	2,937 (3.0)
	外国用船輸送量	29,713 (39.7)	34,402 (40.2)	34,632 (38.0)	37,045 (38.9)	35,498 (36.5)
	外国船社輸送量	40,206 (53.7)	45,925 (53.6)	52,141 (57.3)	54,829 (57.3)	58,948 (60.5)
輸 入	海上貿易量合計	714,466 (100.0)	699,877 (100.0)	704,867 (100.0)	733,088 (100.0)	756,835 (100.0)
	我が国商船隊輸送量	504,673 (70.6)	500,177 (71.5)	506,185 (71.8)	513,539 (70.0)	529,629 (70.0)
	日本籍船輸送量	196,582 (27.5)	188,379 (26.9)	183,557 (26.0)	170,401 (23.2)	152,735 (20.2)
	外国用船輸送量	308,090 (43.1)	311,798 (44.6)	322,628 (45.8)	343,138 (46.8)	376,894 (49.8)
	外国船社輸送量	209,793 (29.4)	199,700 (28.5)	198,682 (28.2)	220,112 (30.0)	227,206 (30.0)
三 国 間	我が国商船隊輸送量	105,137	109,128	121,690	115,283	134,851
	日本籍船輸送量	22,578	22,401	24,155	17,980	14,000
	外国用船輸送量	82,559	86,727	97,536	97,303	120,851

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7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
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)
6	280	16,669 (27)	26,375 (28)	1,710	44,381 (73)	67,522 (72)	1,990	61,050 (100)	93,897 (100)
7	218	13,849 (22)	21,683 (22)	1,781	50,514 (78)	77,056 (78)	1,999	64,363 (100)	98,739 (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

(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	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
	6	127.5	△ 2.1	5,687	△ 1.4
	7	126.3	△ 0.9	5,305	△ 6.7
特定旅客定期航路	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
	6	1.0	△ 77.8	8	△ 85.2
	7	1.0	0.0	9	12.5
旅客不定期航路	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
	6	22.4	△ 0.4	251	5.9
	7	21.5	△ 4.0	213	△ 15.1
計	2	162.6	1.5	6,275	5.2
	3	162.0	△ 0.4	6,195	△ 1.3
	4	157.9	△ 2.5	6,097	△ 1.6
	5	157.3	△ 0.4	6,061	△ 0.6
	6	150.9	△ 4.1	5,946	△ 1.9
	7	148.8	△ 1.4	5,527	△ 7.0

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

(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 (%)
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
6	台 数	7,971	3.5	15,187	△ 1.5	23,158	0.2
	台キロ	1,233	9.3	952	△ 0.1	2,185	5.0
7	台 数	7,850	△ 1.5	15,427	1.6	23,277	0.5
	台キロ	1,239	0.5	955	0.3	2,194	0.4

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績

区 分		6 年 度			7 年 度		
航路就航	航路距離 航 路 距 離 航 路 距 離 航 路 距 離	7 年 4 月 1 日 現在 21 航路 15,964km 57 隻			8 年 4 月 1 日 現在 21 航路 16,989km 55 隻		
		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	普 通 ト ラ ッ ク	千台 1,404 (877)	% 57.9	% 11.6	千台 1,386 (877)	% 58.4	% △1.3
	乗 用 車 ・ そ の 他	1,021 (236)	42.1	△0.5	988 (256)	41.6	△3.2
	計	2,425 (1,113)	100.0	6.2	2,374 (1,133)	100.0	△2.1
	8 トントラック換算計	1,838 (981)		8.6	1,805 (988)		△1.8
自動車航送 台数	普 通 ト ラ ッ ク	千台キ口 923,169 (649,991)	61.1	13.7	千台キ口 918,202 (654,868)	61.5	△0.5
	乗 用 車 ・ そ の 他	586,277 (158,486)	38.9	1.4	575,044 (172,570)	38.5	△1.9
	計	1,509,446 (808,477)	100.0	8.6	1,493,246 (827,438)	100.0	△1.1
	8 トントラック換算計	1,175,760 (721,844)		11.0	1,165,489 (732,041)		△0.9
利用 率	普 通 ト ラ ッ ク	70%			68%		
	乗 用 車	50%			52%		
	換 算 計	57%			57%		
旅客 利 用 率	輸 送 人 員 (千人)	4,503		△3.2	3,937		△12.6
	輸 送 人 員 (千人キ口)	2,261,105		△1.3	2,046,121		△9.5
	利 用 率	26%			24%		

- 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を1台としたものである。
 (4) 自動車航送貨物定期航路を除く。

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 (%)
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
6	555,764	105.1	2,385	102.1
7	548,542	98.7	2,383	99.9

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

(平成8年3月末現在)

船 種 船 質		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
宮 業 船	木船 隻	820	9	0	0	6	9	844
	総トン	27,316	474	0	0	77	618	28,485
	鋼船 隻	4,353	1,002	203	65	1,746	519	7,888
	総トン	1,639,556	451,666	440,573	232,029	1,016,904	264,895	4,045,623
船	合計 隻	5,173	1,011	203	65	1,752	528	8,732
	総トン	1,666,872	452,140	440,573	232,029	1,016,981	265,513	4,074,108
自家用船 隻		496	204	0	0	20	2	722
総トン		214,538	273,204	0	0	4,778	308	492,828

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湾併用船を含む。

港湾運送量の推移

港湾運送量の推移

(単位：千万トン)

項 目 年 度		元	2	3	4	5	6
全 国	船舶積卸し量	101.7	104.7	107.7	105.5	105.5	110.6
	沿岸荷役量	73.3	75.5	78.7	76.8	75.9	78.3
	コンテナ荷役量	23.5	25.5	27.9	28.6	30.2	33.0
五 大 港	船舶積卸し量	44.4	45.8	47.1	47.1	47.4	49.5
	沿岸荷役量	33.9	35.7	36.9	36.4	36.0	36.8
	コンテナ荷役量	20.9	22.5	24.2	24.9	26.4	28.5

注 運輸省海上交通局資料による。

IV. 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
1994	6,231	7.9	2,098,000	7.6	19.9	11.2	77,230	14.3	5,410	3.4	273,300	9.4
1995	6,288	4.6	2,230,000	6.3	21.1	6.0	83,940	8.7	5,600	3.5	292,340	7.0

注 ICAO「理事会年次報告（1995年版）」による。ただし、1995年は推定値である。

我が国航空企業の国際線輸送実績

年 度		6	7	7 / 6 (%)
項 目				
運 航 時 間 (時 間)		417,178	469,715	112.6
運 航 距 離 (千 キ ロ)		318,272	357,729	112.4
輸 送 ト ン キ ロ (百万トンキロ)		11,392	12,549	110.2
利用可能トンキロ (百万トンキロ)		17,358	19,238	110.8
重 量 利 用 率 (%)		65.6	65.2	-
旅 客	輸 送 人 数 (千 人)	12,688	14,474	114.1
	人 キ ロ (百万人キロ)	63,031	72,296	114.7
	座 席 キ ロ (百万座席キロ)	90,245	101,199	112.1
	座席利用率 (%)	69.8	71.4	-
貨 物	重 量 (ト ン)	808,916	857,593	106.0
	ト ン キ ロ (百万トンキロ)	5,338	5,629	105.5
郵便物	重 量 (ト ン)	28,837	29,405	102.0
	ト ン キ ロ (百万トンキロ)	185	181	97.8

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

区分 年度	出 国 入 国 別	総 量		我が国の航空企業		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 (%)	
6	出 国	808,189	114.6	317,570	39.3	49.6
	入 国	1,188,527	117.5	461,050	38.8	39.3
	計	1,996,716	116.3	778,620	39.0	43.7
7	出 国	837,295	103.6	323,206	38.6	47.9
	入 国	1,288,679	108.4	496,188	38.5	39.5
	計	2,125,974	106.5	819,394	38.5	42.8

注 運輸省航空局資料による。

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

		年	6	7	7 / 6 (%)
項目					
有 償 ト ン キ 口 (百万トンキロ)	日 本		11,363	12,606	110.9
	世 界		173,098	188,610	109.0
	シェア (%)		6.6	6.7	
旅 客 人 キ 口 (百万人キロ)	日 本		62,822	70,637	112.4
	世 界		1,143,132	1,241,570	108.6
	シェア (%)		5.5	5.7	
貨 物 ト ン キ 口 (百万トンキロ)	日 本		5,340	5,855	109.6
	世 界		64,694	70,750	109.4
	シェア (%)		8.3	8.3	

注 (1) ICAO「理事会年次報告(1995年版)」による。

(2) 定期便による実績である。

(3) 世界はICAO加盟184か国の輸送量である。

(4) 7年については、ICAOの推定である。

国内航空旅客輸送実績

国内航空旅客輸送実績

区分 年度 路線	人数（千人）			人 千 口 （百万人キロ）			座 席 千 口 （百万座席キロ）			座席利用率(%)	
	6	7	7/6 (%)	6	7	7/6 (%)	6	7	7/6 (%)	6	7
幹 線	26,298	27,129	103.2	26,127	27,348	104.7	41,334	43,804	106.0	63.2	62.4
ローカル線	48,250	50,971	105.6	35,162	37,664	107.1	58,854	63,274	107.5	59.8	59.5
合 計	74,547	78,101	104.8	61,290	65,012	106.1	100,187	107,078	107.0	61.2	60.7

注 (1) 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。

(2) 運輸省「航空輸送統計年報」による。

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）		
	6	7	7/6 (%)	6	7	7/6 (%)
幹 線	474,174	494,573	104.3	483,210	508,577	105.2
ローカル線	271,747	296,217	109.0	231,893	253,350	109.3
計	745,922	790,790	106.0	715,104	761,927	106.5

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。

(3) 運輸省「航空輸送統計年報」による。

空港の利用状況

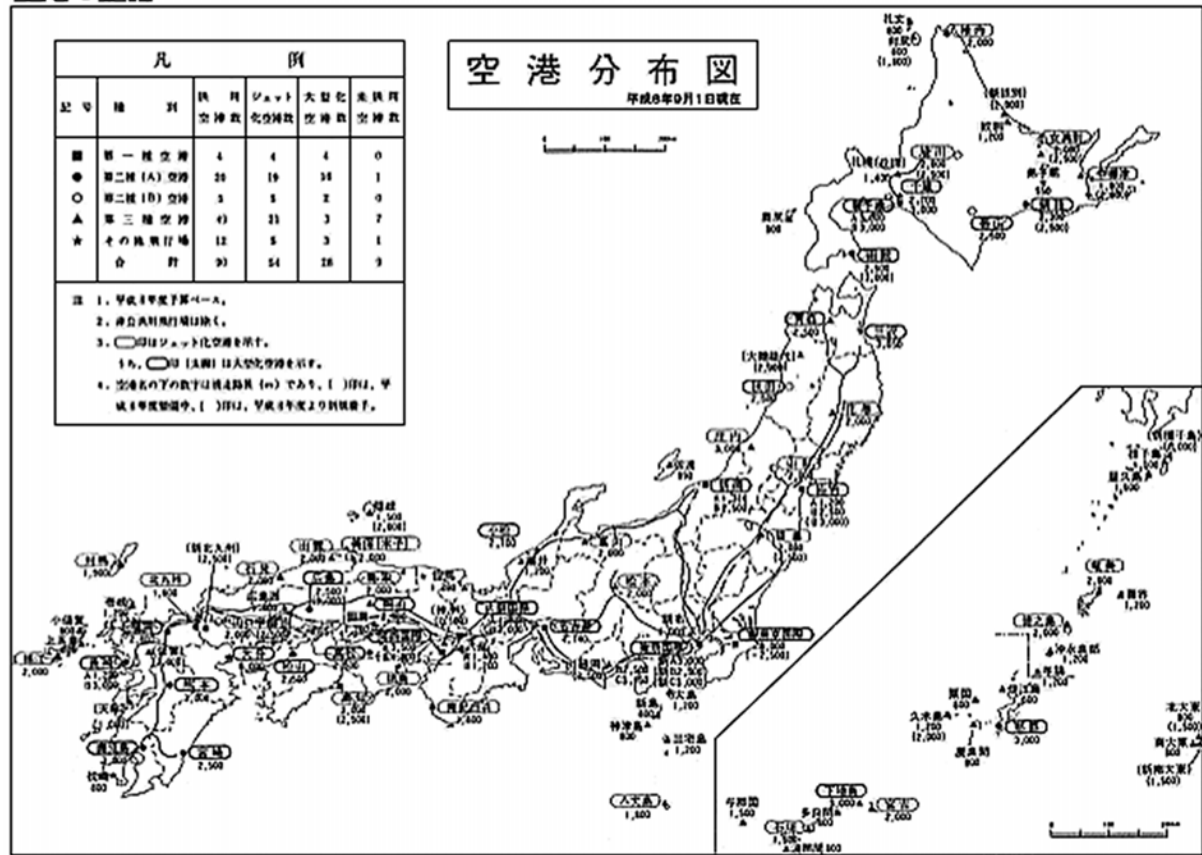
空港の利用状況

空 港 年度	着陸回数（回）		乗降客数（千人）		貨物取扱量（千トン）	
	6	7	6	7	6	7
新東京国際空港	61,805	62,607	23,671	24,721	1,598	1,606
東 京 〃	103,490	105,267	43,749	45,283	509	537
大 阪 〃	56,944	46,023	17,942	12,798	280	128
関 西 〃	26,286	53,851	8,793	17,309	263	508
第一種空港計	248,525	267,748	94,157	100,110	2,649	2,779
〃二 〃	426,886	443,554	82,300	86,695	922	970
〃三 〃	128,561	132,150	11,544	12,121	47	50
その他 〃	35,517	36,718	4,529	4,760	20	24
合 計	839,489	880,170	192,530	203,686	3,637	3,823

注 運輸省航空局資料による。

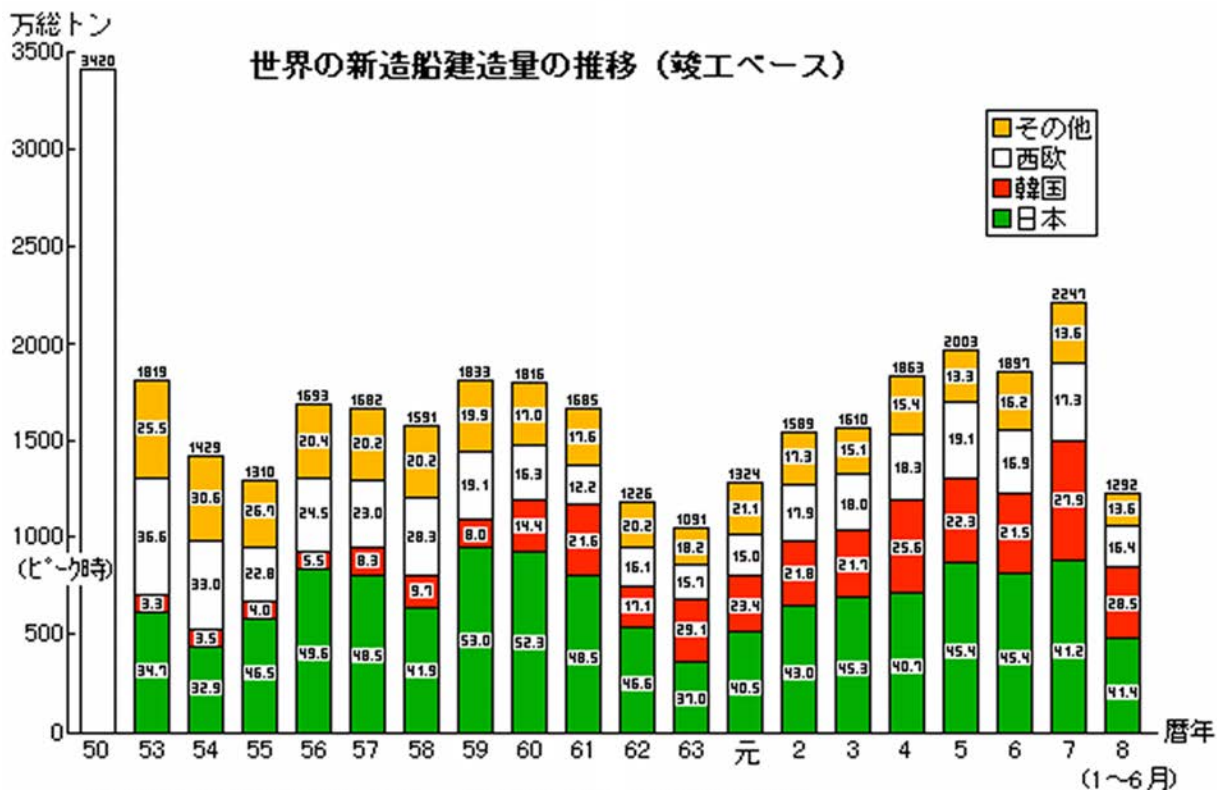
空港の整備

空港の整備

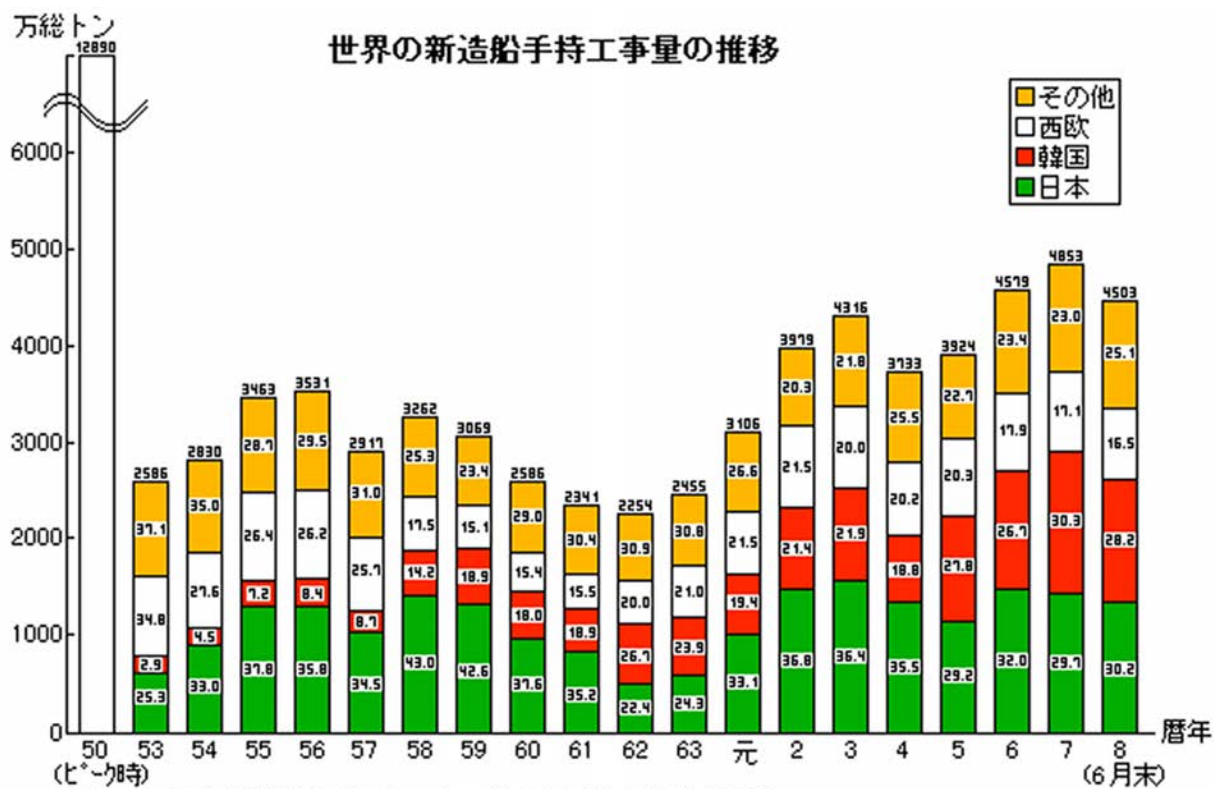


V. 海上技術安全（造船・船員）

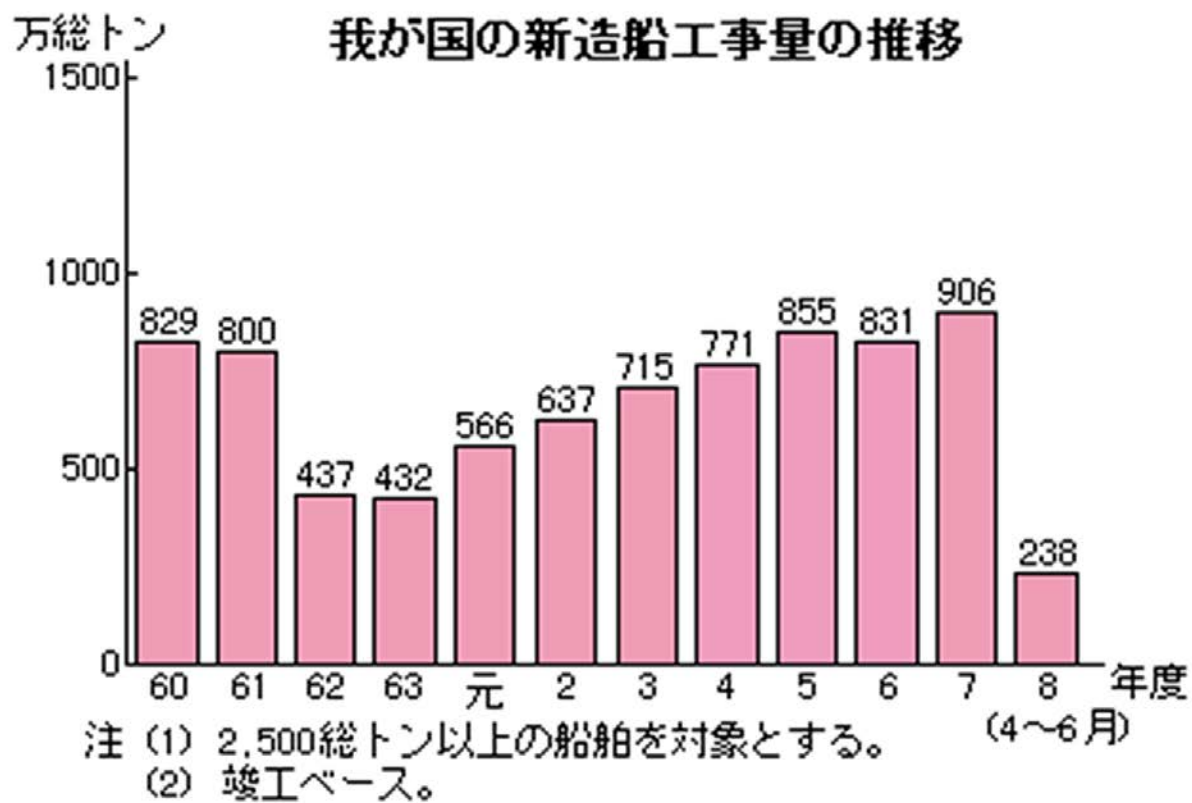
世界の新造船建造量の推移（竣工ベース）



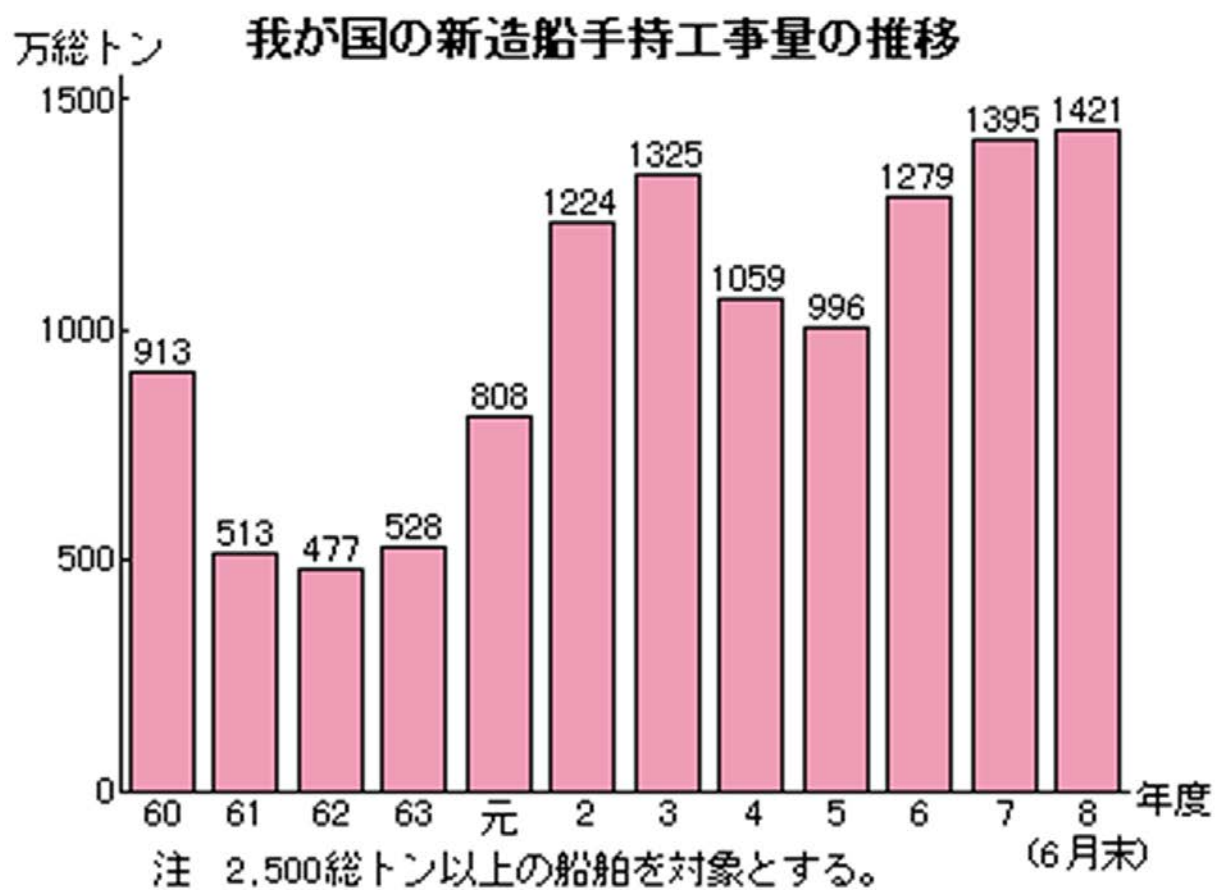
世界の造船手持工事量の推移



我が国の新造船工事量の推移

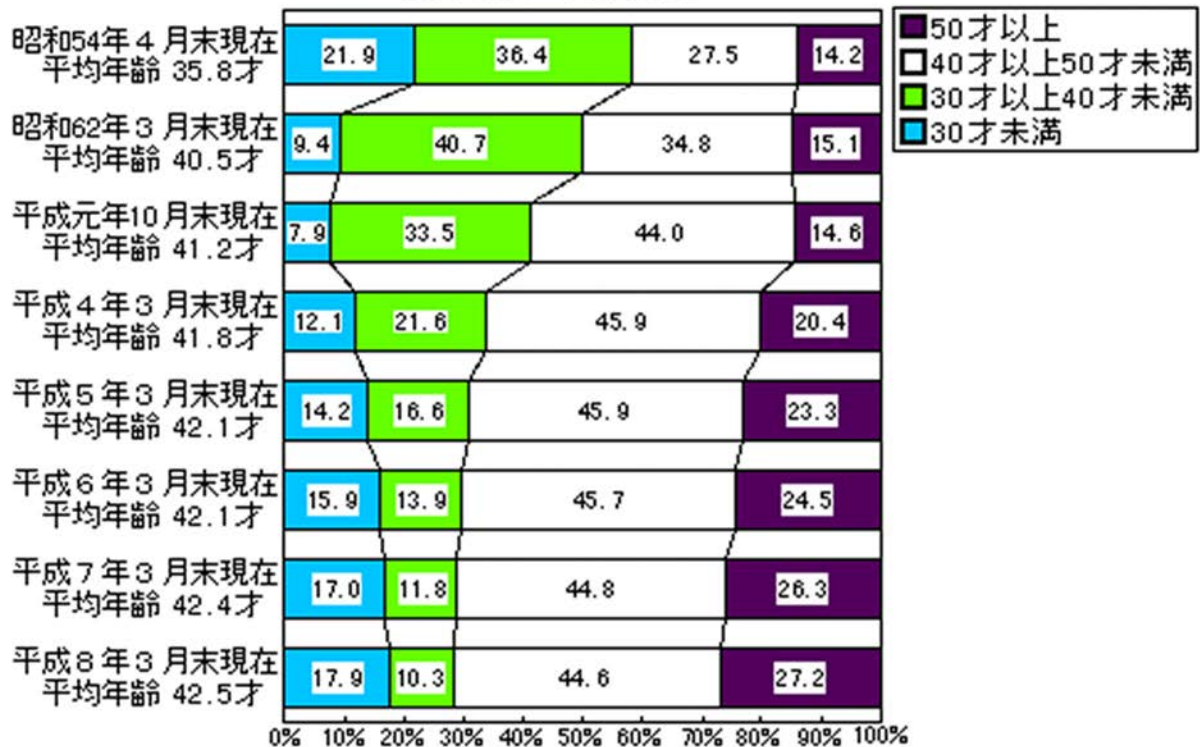


我が国の造船手持工事量の推移



従業員の年齢構成

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。

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）		
	6年4月	7年4月	8年4月	6年4月	7年4月	8年4月
500～4,999総トン	158	152	147	98	103	101
5,000～99,999総トン	47	48	51	77	79	79
100,000総トン以上	9	9	9	12	12	12
合 計	214	209	207	187	194	192

注 (1) 修繕設備にはドック以外に修繕引場船台があり、平成8年4月現在の基数は85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	予備船員数	船 舶 数
海 運 業	外航	人	人	隻
		6 8,781	4,938	275
		7 9,090	5,256	269
	内航	(749)	(227)	(9)
		6 52,906	10,424	8,152
		7 48,337	9,297	7,078
	計	6 61,687	15,362	8,427
		7 57,427	14,553	7,347
漁 業	6	51,073	649	6,998
	7	48,318	703	6,492
その他	6	18,657	1,603	3,567
	7	20,942	1,740	4,509
合 計	6	131,417	17,614	18,992
	7	126,687	16,996	18,348

- 注 (1) 運輸省運輸政策局情報管理部「船員統計」による。
 (平成7年から調査内容を変更した。)
- (2) 船員数には、予備船員数が内数として含まれている。
- (3) () 内の数字は、7年の外航船員数における外航旅客船に係る数(内数)である。

VI. 港湾

港湾数一覧表

港湾数一覧表

(平成8年7月1日現在)

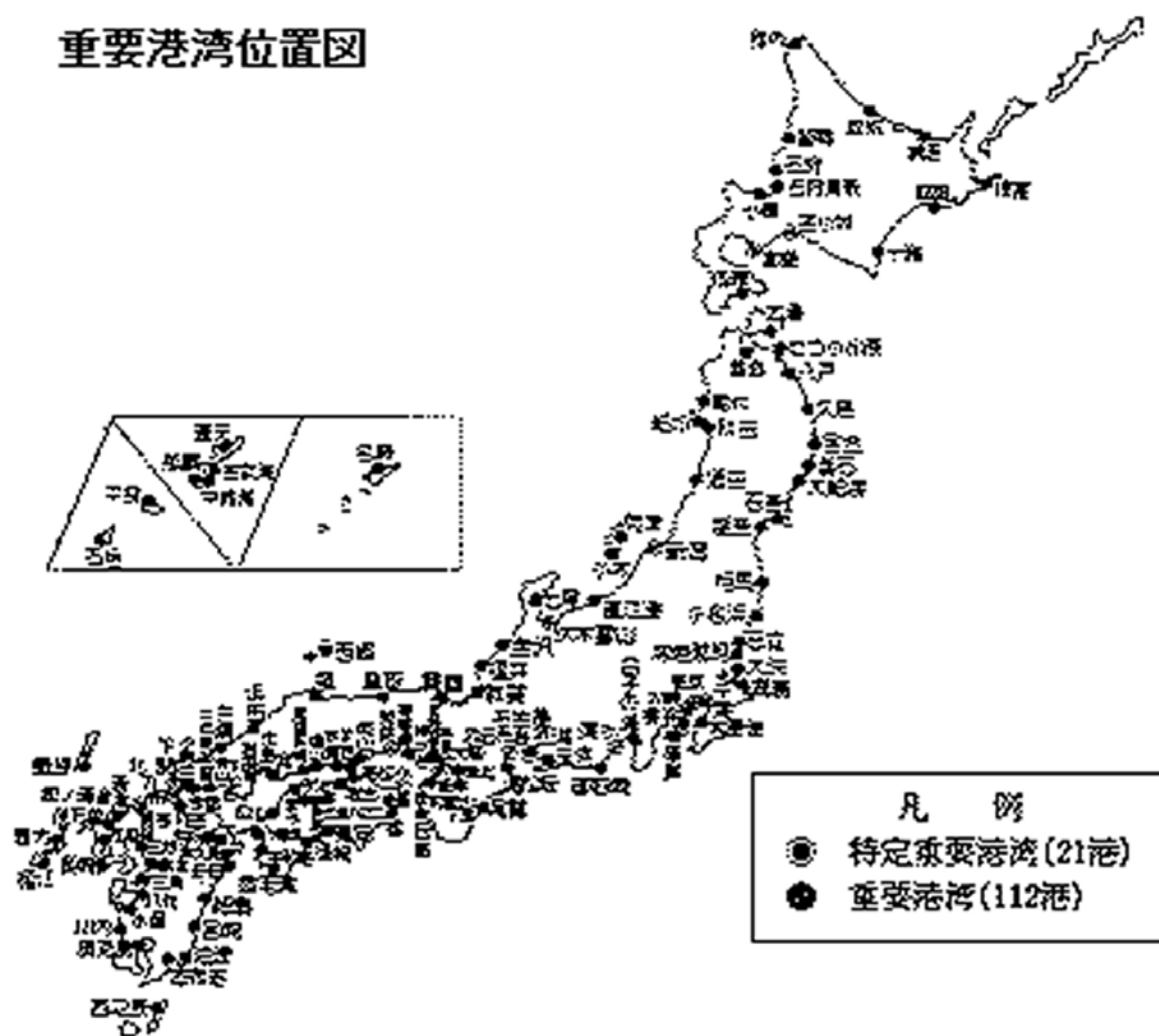
区 分	総 数	港 湾 管 理 者				
		都道府県	市町村	港務局	一部事務組合	計
特定重要港湾	21	10	8	0	3	21
重要港湾	112	90	19	1	2	112
地方港湾	901	525(29)	376(6)	0	0	901(35)
その他56条港湾	68					
合 計	1,102(35)	625(29)	403(6)	1	5	1,102(35)

注 (1) () 内は内数で避難港を示す。

(2) その他56条港湾とは、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	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	千隻	百万総トン	千隻	百万総トン	千隻	百万総トン
4	7,436	3,971	103	1,583	7,334	2,388	60	1,635
5	7,243	4,037	103	1,597	7,140	2,440	62	1,681
6	7,311	4,148	105	1,608	7,206	2,540	64	1,743
6/5(%)	100.9	102.7	102.0	100.7	100.9	104.1	102.6	103.7

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。

VII. 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	5 24件 1,661.07億円	鉄道(56.9%)、航空(20.1%)、港湾(13.1%)
		6 18件 1,724.30億円	鉄道(29.5%)、航空(42.5%)、港湾(17.2%)
		7 23件 2,285.74億円	航空(16.0%)、鉄道(47.3%)、港湾(24.2%)
無償		5 8件 57.00億円	ザミンウッド駅貨物積替施設整備計画 (モンゴル) など
		6 8件 138.64億円	プノンペン港改修計画(カンボディア) など
		7 12件 90.33億円	ヴィエンチャン国際空港改修計画(ラ オス) 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	開発調査	5	37件	港湾(47.2%)	航空(11.1%)	鉄道(11.1%)
		6	35件	港湾(34.3%)	総合交通(17.1%)	都市交通(14.3%)
		7	38件	港湾(38.2%)	航空(18.4%)	都市交通(18.4%)
術	専門家派遣	5	285人	鉄道(31.6%)	海上保安(13.3%)	港湾(11.6%)
		6	257人	鉄道(27.2%)	海上保安(16.0%)	船舶(12.1%)
		7	262人	鉄道(24.8%)	港湾(15.3%)	航空(16.4%)
協	研修員受入	5	355人	鉄道(18.3%)	港湾(16.1%)	航空(10.7%)
		6	314人	鉄道(18.4%)	海上保安(14.3%)	港湾(13.2%)
		7	345人	港湾(15.9%)	航空(14.2%)	鉄道(13.9%)
力	プロジェクト方式技術協力(注)	5	8件	船員4件	鉄道3件	都市交通1件
		6	6件	鉄道3件	船員2件	港湾1件
		7	10件	鉄道3件	船員3件	港湾1件 気象1件 船舶1件 自交1件

注 件数にはアフターケアを含まない。

(2) 観光

世界の国際観光量

世界の国際観光量

区分	年	1993	1994	※1995
旅行者数(千人)		518,258 (102.9)	546,260 (105.4)	567,402 (103.9)
旅行収入(百万ドル)		313,963 (101.7)	346,674 (110.4)	372,585 (107.5)

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。また、それ以外の数値も、WTO側の統計の修正により変更が生じ得る。

主要国の受入れ旅行者数及び旅行収支(1993年)

主要国の受入れ旅行者数及び旅行収支（1993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
オーストリア		※17,893.8(△2.0)	13,160.8		9,399.4	3,761.4
ベルギー・ルクセンブルグ		5,308.8(3.7)	4,666.5		7,130.1	△2,463.6
デンマーク			3,175.0		3,582.4	△407.4
フィンランド		1,867.8(11.3)	1,275.0		1,664.8	△389.8
フランス		61,312.0(1.2)	24,844.5		13,736.9	11,107.6
ドイツ		※14,493.8(1.0)	10,816.9		42,348.2	△31,531.3
ギリシャ		11,301.7(14.0)	3,857.7		1,128.2	2,729.5
アイスランド		179.2(13.9)	137.7		250.1	△112.4
アイルランド		3,681.0(10.6)	1,784.3		1,599.2	185.1
イタリア		51,814.4(3.8)	23,754.3		12,084.8	11,669.5
オランダ		※6,177.7(7.3)	4,743.0		9,239.4	△4,496.4
ノールウェー			2,168.9		3,942.6	△1,773.7
ポルトガル		9,169.1(8.7)	3,757.6		1,696.3	2,061.3
スペイン		43,249.3(26.2)	21,490.7		4,118.4	17,372.3
スウェーデン			2,838.0		4,890.9	△2,052.9
スイス			7,629.5		6,375.0	1,254.5
トルコ		6,670.6(2.6)	4,359.0		866.0	3,493.0
イギリス		21,032.0(7.9)	15,070.8		22,196.7	△7,125.9
カナダ		15,971.8(5.7)	6,308.6		9,433.7	△3,125.1
アメリカ		45,504.3(△0.6)	60,406.0		43,562.0	16,844.0
オーストラリア		3,361.7(12.2)	5,479.7		3,969.2	1,510.0
ニュー・ジーランド		1,322.6(14.3)	1,459.9		1,144.0	315.9
日本		1,875.0(△2.6)	3,464.4	30,299.3		△26,834.9

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) △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
5		755	140,302	1,717	101,628
6		877	159,250	1,841	106,692
7		952	173,221	1,916	110,566

- 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。

国際観光レストランの軒数

国際観光レストランの軒数

(平成8年3月末現在)

地域	軒数	地域	軒数
北海道	1	京阪神	62
東北	6	中国	6
関東	48	四国	0
北陸	6	九州	3
東海	17	計	149

- 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)

年	人数 総 数	滞 在 客			一時上陸客
		小 計	観 光 客	業 務 その他の客	
3	3,532,651	3,448,015	2,103,991	1,344,024	84,636
	[100.0]	[97.6]	[59.6]	[38.0]	[2.4]
	(109.2)	(110.6)	(111.9)	(108.6)	(71.6)
4	3,581,540	3,491,500	2,103,046	1,388,454	90,040
	[100.0]	[97.5]	[58.7]	[38.8]	[2.5]
	(101.4)	(101.3)	(99.9)	(103.3)	(106.4)
5	3,410,447	3,311,775	1,924,835	1,386,940	98,672
	[100.0]	[97.1]	[56.4]	[40.7]	[2.9]
	(95.2)	(94.9)	(91.5)	(99.9)	(109.6)
6	3,468,055	3,380,975	1,915,468	1,465,507	87,080
	[100.0]	[97.5]	[55.2]	[42.3]	[2.5]
	(101.7)	(102.1)	(99.5)	(105.7)	(88.3)
7	3,345,274	3,241,650	1,731,439	1,510,211	103,624
	[100.0]	[96.9]	[51.8]	[45.1]	[3.1]
	(96.5)	(95.9)	(90.4)	(103.1)	(119.0)

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。なお、同法第15条第1項の観光通過上陸を受けている乗客は、「滞在客」中の「観光客」として計上する。

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

		3年	4年	5年	6年	7年
		回	回	回	回	回
回 数	観 光	1.49(111)	1.35(91)	1.40(104)	1.41(100)	1.29(91)
	兼 観 光	0.24(120)	0.22(92)	0.23(105)	0.21(91)	0.20(95)
	業 務	0.37(109)	0.31(84)	0.38(123)	0.33(85)	0.32(97)
	家事・帰省	0.60(128)	0.56(95)	0.57(100)	0.56(98)	0.55(98)
	そ の 他	0.12(120)	0.16(133)	0.14(88)	0.16(114)	0.16(100)
	計	2.82(115)	2.60(92)	2.73(105)	2.67(97)	2.51(94)
宿 泊 数	観 光	2.50(104)	2.31(92)	2.32(100)	2.32(100)	2.08(90)
	兼 観 光	0.56(112)	0.61(109)	0.64(105)	0.51(80)	0.54(106)
	業 務	0.90(103)	0.76(84)	0.97(128)	0.91(94)	0.77(85)
	家事・帰省	1.35(108)	1.46(108)	1.35(92)	1.31(97)	1.24(95)
	そ の 他	0.17(113)	0.16(94)	0.16(100)	0.21(131)	0.19(90)
	計	5.47(105)	5.30(97)	5.44(103)	5.26(97)	4.83(92)

注 (1) 総理府内政審議室において推計したものである。

(2) ()内は、対前年比(%)である。

旅行業者数

旅行業者数

区分 年	一 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	
6	952	6,944	4,654	72	4,726	12,622
7	985	7,025	4,854	74	4,928	12,938
8	第1種旅行者	第2種旅行者	第3種旅行者	旅行者代理業者		10,747
	879	2,680	4,929	2,259		

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) 旅行業法の改正により平成8年度から旅行業者の区分が変更されている。

(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	5	6	6/5(%)
普通倉庫	業 者 数		3,384	3,469	102.5
	面（容）積	1～3類倉庫（千㎡）	31,251	32,568	104.2
		野積倉庫（千㎡）	4,464	4,499	100.8
		貯蔵槽倉庫（千㎡）	10,058	10,066	100.1
		危険品建屋（千㎡）	277	291	105.1
		倉庫タンク（千㎡）	38,288	42,897	112.0
冷倉	業 者 数		1,291	1,290	99.9
蔵庫	容 積（千㎡）		23,444	24,232	103.4
水倉	業 者 数		21	21	100.0
面庫	面 積（千㎡）		5,023	4,915	97.8

営業倉庫の品目別入庫量及び平均月末在庫量

営業倉庫の品目別入庫量及び平均月末在庫量

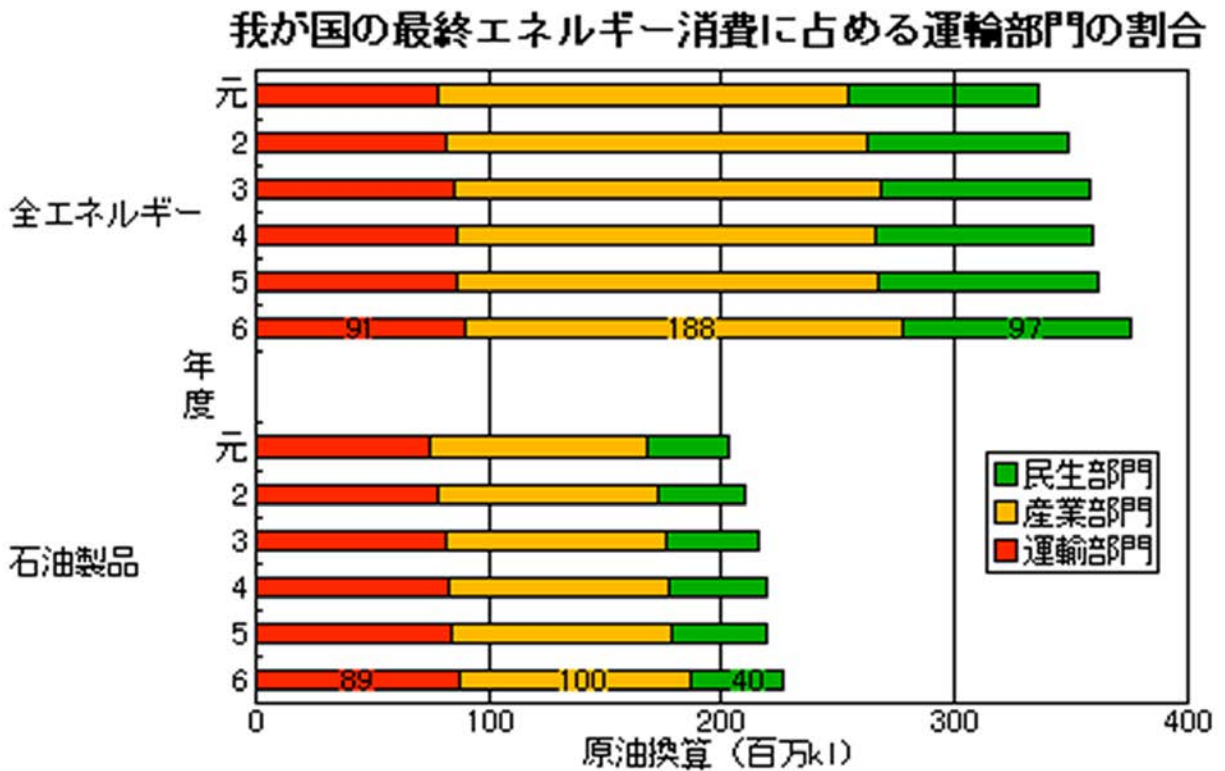
種別	区分	入 庫 量			平 均 月 末 在 庫 量		
		5	6	6/5 (%)	5	6	6/5 (%)
普通倉庫 (千トン)	農 水 産 品	8,144	9,206	111.3	1,806	2,327	128.8
	金 属 属	21,997	23,945	108.9	2,543	2,377	93.5
	1 金属製品・機械	28,913	30,650	106.0	3,413	3,218	94.3
	2 窯 業 品	2,477	2,833	114.4	400	451	112.8
	3 化学工業品	24,368	24,803	101.8	3,406	3,142	92.2
	紙・パルプ	18,798	19,021	101.2	2,243	2,192	97.7
	繊維工業品	5,756	5,609	97.4	1,245	1,159	93.1
	食料工業品	24,601	27,537	111.9	2,384	2,530	106.1
	雑工業品	14,215	17,031	119.8	2,243	2,514	112.1
	雑 品	18,635	19,896	106.8	3,117	3,137	100.6
	小 計	167,904	180,531	107.5	22,800	23,047	101.1
	野 積 倉 庫	22,692	23,545	103.8	3,745	3,532	94.3
	貯 蔵 槽 倉 庫	29,845	29,228	97.9	4,454	4,344	97.5
危険品倉庫 合 計	危険品倉庫	16,083	14,946	92.9	24,542	27,692	112.8
	合 計	236,524	248,250	104.9	55,541	58,615	105.5
冷蔵倉庫 (千トン)	生 鮮 水 産 物	157	168	107.0	6	5	83.3
	冷 凍 水 産 物	5,548	5,473	98.6	1,317	1,283	97.4
	塩 干 水 産 物	757	753	99.5	169	168	99.4
	水 産 加 工 品	429	433	100.9	76	76	100.0
	畜 産 物	3,024	3,294	108.9	490	465	94.9
	畜 産 加 工 品	1,479	1,602	108.3	188	182	96.8
	農 産 物	1,238	1,333	107.7	265	274	103.4
	農 産 加 工 品	795	968	121.8	188	192	102.1
	冷 凍 食 品	2,810	3,105	110.5	223	250	112.1
	そ の 他	363	432	119.0	50	55	110.0
合 計	合 計	16,600	17,561	105.8	2,972	2,950	99.3
	水面倉庫 (千㎡)	3,289	3,259	99.1	971	877	90.3

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。

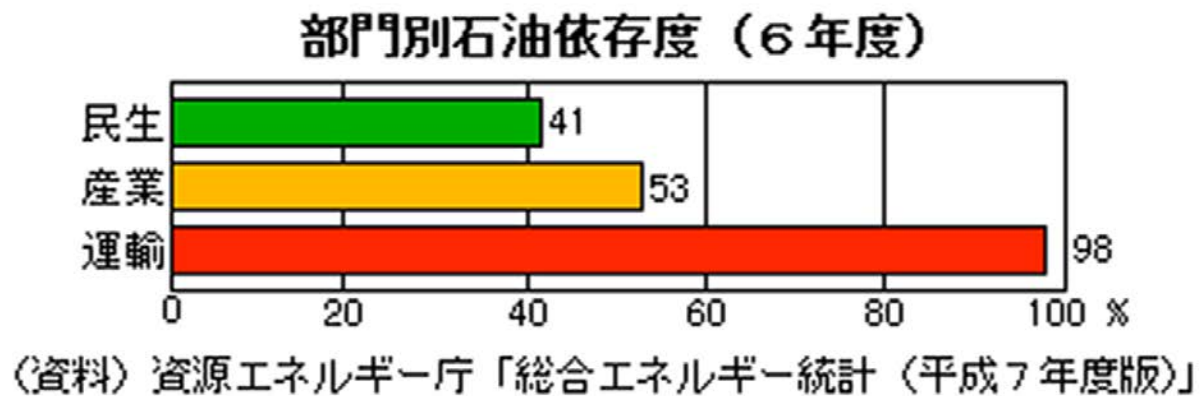
(4) 運輸とエネルギー

我が国の最終エネルギー消費に占める運輸部門の割合



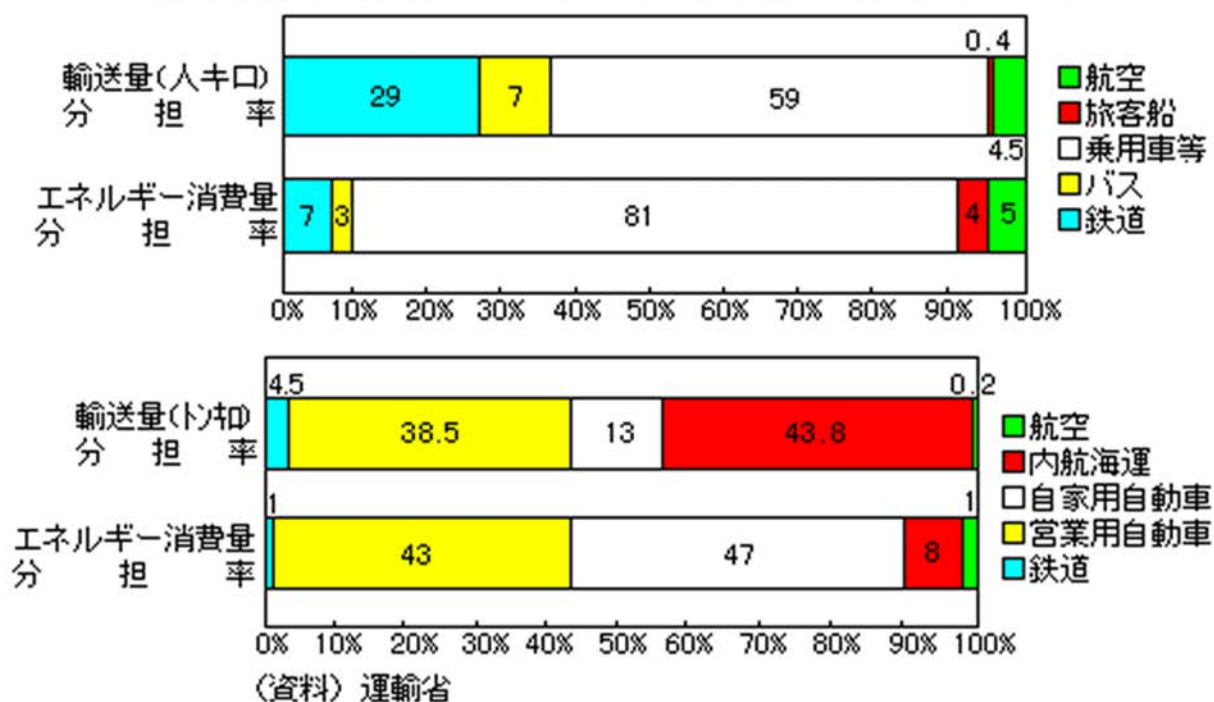
(資料) 資源エネルギー庁「総合エネルギー統計 (平成7年度版)」

部門別石油依存度 (6年度)



国内輸送機関の輸送量とエネルギー消費量の構成 (6年度)

国内輸送機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（6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	7年度末	整備率	対57年度比
(1) JR(国鉄)			総駅数(4641)	
・エレベーターの設置	41 駅	133	2.9 %	3.2
・エスカレーターの設置	73	226	4.9	3.1
・身体障害者用トイレの設置	120	1,052	22.7	8.8
・誘導・警告ブロックの設置	571	2,519	54.3	4.4
・改札口の拡幅	232	1,905	41.0	8.2
・自動券売機に点字テープ貼付	384	1,837	39.6	4.8
(2) 私鉄(大手15社)			(1766)	
・エレベーターの設置	23	162	79.2	7.0
・エスカレーターの設置	75	359	20.3	4.8
・身体障害者用トイレの設置	164	1,380	78.1	8.4
・誘導・警告ブロックの設置	598	1,720	97.4	2.9
・改札口の拡幅	813	1,564	88.6	1.9
・自動券売機に点字テープ貼付	1,049	1,363	77.2	1.3
(3) 宮団・公営地下鉄			(489)	
・エレベーターの設置	18	165	33.7	9.2
・エスカレーターの設置	230	411	84.0	1.8
・身体障害者用トイレの設置	112	347	71.0	3.1
・誘導・警告ブロックの設置	256	489	100.0	1.9
・改札口の拡幅	320	420	85.9	1.3
・自動券売機に点字テープ貼付	151	460	94.1	3.0
2 自動車関係	57年度末		整備率	対57年度比
・低床・広ドアバスの導入	25,671 両	43,639		1.7
・リフト付バスの導入	-	843		-
(うち、路線バス)	-	(171)		-
・スロープ付超低床式バスの導入	-	200		-
・リフト付タクシーの導入	-	747		-
・寝台タクシーの導入	-	372		-
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	-	46ターミナル	24.0	-
・エスカレーターの設置	-	24	12.5	-
・身体障害者用トイレの設置	-	164	44.8	-
・誘導・警告ブロックの設置	-	72	17.7	-
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(80)	
・エレベーターの設置	21ターミナル (40機)	46 (251)	93.9	2.2 (6.3)
・エスカレーターの設置	-	40 (343)	81.6	- (-)
・身体障害者用トイレの設置	30 (86ヵ所)	67 (384)	83.8	2.2 (4.5)
・空港に車椅子の配置	71 (300台)	79 (774)	98.8	1.1 (2.6)

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、6年度末の数値は大手15社の集計。

3) 自動車関係の6年度末の数値は平成6年度末現在。但し、リフト付路線バスは平成7年5月1日現在、スロープ付超低床バスは平成7年3月1日現在。

4) 旅客船ターミナル関係の6年度末の数値は平成7年7月1日現在。

5) 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、181、48(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	5	6	7
鉄 道	J R			6	6	6
	民鉄（J R 以外）			131	133	135
自 動 車	バ ス	乗 合		398	405	404
		貸 切		1,401	1,460	1,538
	タクシー・ハイヤー			54,051	53,657	53,392
	ト ラ ッ ク			43,450	45,015	46,638
海 運	外 航 海 運			334	313	278
	内 航 海 運			6,240	6,135	6,135
	港 運			1,402	1,387	1,384
	フ ェ リ ー			179	177	177
航 空	定 期			8	8	8
	不 定 期			57	61	59
造 船				1,253	1,225	1,212

注（１）運輸省資料による

（２）民鉄は、J R・公営・営団・鋼索鉄道・無軌条電車・貨物鉄道を除く。

業種別損益状況（１社平均）

業種別損益状況（1社平均）

		（単位：百万円、ただしJ Rは億円）			
区 分		年 度	6（A）	7（B）	B/A（％）
J R	（7社）	営業収入	6,326	6,470	102.3
		営業費用	5,258	5,293	100.7
		営業損益	1,068	1,177	110.2
		営業外損益	△ 855	△ 878	-
		経常損益	213	299	140.4
大 手 民 鉄	（15社）	営業収入	158,744	162,908	102.6
		営業費用	137,609	141,367	102.7
		営業損益	21,133	21,540	101.9
		営業外損益	△ 13,587	△ 13,657	-
		経常損益	7,545	7,884	104.5
公 営 鉄 道	（12社）	営業収入	35,432	36,753	103.7
		営業費用	35,846	36,239	101.1
		営業損益	△ 414	△ 514	-
		営業外損益	△ 15,876	△ 15,545	-
		経常損益	△ 16,290	△ 15,031	-
宮 団 地 下 鉄		営業収入	265,276	279,552	105.4
		営業費用	227,827	230,908	104.4
		営業損益	37,449	48,643	129.9
		営業外損益	△ 49,766	△ 47,728	-
		経常損益	△ 12,319	915	-
民 営 乗 合 バ ス	（42社）	営業収入	9,234	9,037	97.9
		営業費用	9,465	9,368	99.0
		営業損益	△ 231	△ 331	-
		営業外損益	△ 72	△ 65	-
		経常損益	△ 303	△ 396	-
公 営 乗 合 バ ス	（33社）	営業収入	7,941	8,041	101.3
		営業費用	9,708	9,665	99.6
		営業損益	△ 1,767	△ 1,624	-
		営業外損益	△ 61	△ 137	-
		経常損益	△ 1,828	△ 1,761	-
ハ イ ヤ ー ・ タ ク シ ー	（55社）	営業収入	829	835	100.7
		営業費用	836	837	100.1
		営業損益	△ 7	△ 2	-
		営業外損益	10	14	140.0
		経常損益	3	12	400.0
一 般 ト ラ ッ ク	（90社）	営業収入	10,207	11,011	107.9
		営業費用	9,971	10,780	108.1
		営業損益	236	231	97.9
		営業外損益	△ 46	△ 40	-
		経常損益	190	191	100.5
自 動 車 道	（28社）	営業収入	219	202	92.5
		営業費用	183	187	101.9
		営業損益	35	16	44.2
		営業外損益	△ 9	△ 13	-
		経常損益	26	3	12.3
外 航 海 運	（助成対象31社）	営業収入	58,817	59,555	101.3
		営業費用	57,986	59,070	101.9
		営業損益	831	485	58.4
		営業外損益	△ 481	△ 375	-
		経常損益	350	110	31.4
国 内 旅 客 船	（12社）	営業収入	17,282	16,906	97.8
		営業費用	16,541	16,455	99.5
		営業損益	741	450	60.7
		営業外損益	△ 930	△ 825	-
		経常損益	△ 189	△ 374	-
航 空 運 送	（主要3社）	営業収入	706,272	753,280	106.7
		営業費用	704,359	739,155	105.0
		営業損益	1,913	14,125	738.4
		営業外損益	△ 1,608	△ 6,991	-
		経常損益	305	7,134	2339.0
造 船 業	（主要9社）	営業収入	601,840	623,439	103.6
		営業費用	570,380	592,605	103.9
		営業損益	31,458	30,834	98.0
		営業外損益	△ 7,066	△ 2,681	-
		経常損益	24,392	28,153	115.4
鉄 道 車 両 工 業	（主要3社）	営業収入	74,227	69,853	94.1
		営業費用	71,250	67,447	94.7
		営業損益	2,976	2,405	80.8
		営業外損益	△ 173	△ 291	-
		経常損益	2,803	2,695	96.1
一 般 旅 行 業	（大手4社）	営業収入	394,521	395,542	100.3
		営業費用	397,105	400,623	100.9
		営業損益	△ 2,583	△ 5,081	-
		営業外損益	6,283	7,168	114.1
		経常損益	3,699	2,086	56.4
ホ テ ル	（40社）	営業収入	6,265	6,172	98.5
		営業費用	6,156	6,107	99.2
		営業損益	119	65	54.6
		営業外損益	△ 160	△ 185	-
		経常損益	9	△ 120	-
倉 庫	（15社）	営業収入	10,507	11,248	107.1
		営業費用	10,082	10,847	107.6
		営業損益	425	401	94.4
		営業外損益	△ 336	△ 257	-
		経常損益	89	144	161.8
内 航 海 運	（277社）	営業収入	1,457	1,481	101.6
		営業費用	1,429	1,430	100.1
		営業損益	28	51	182.1
		営業外損益	△ 24	△ 26	-
		経常損益	4	25	625.0

注(1) 運輸省資料による

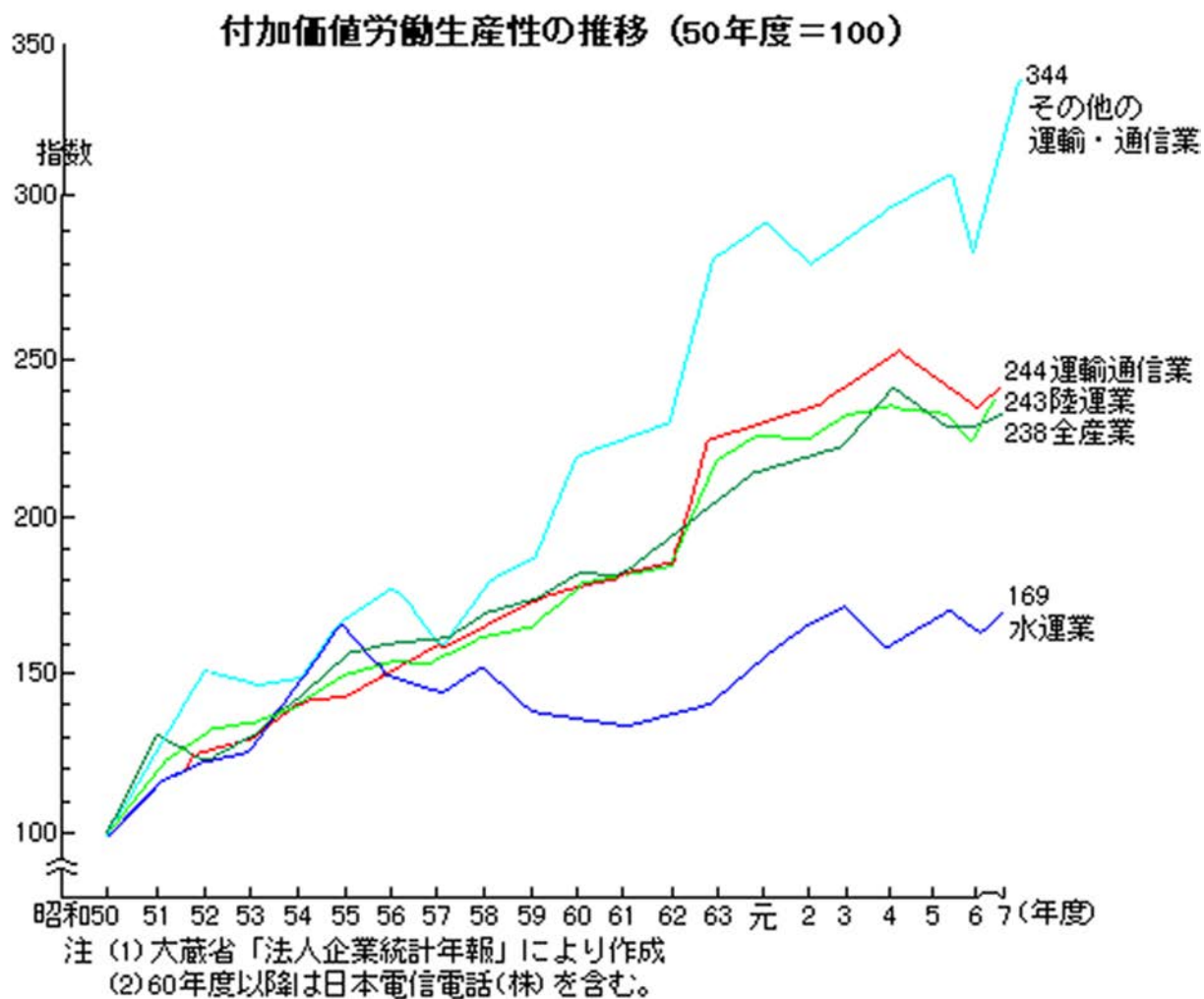
(2) 内航海運の6年度、7年度の数値は、それぞれ5年度、6年度の数値である。

386

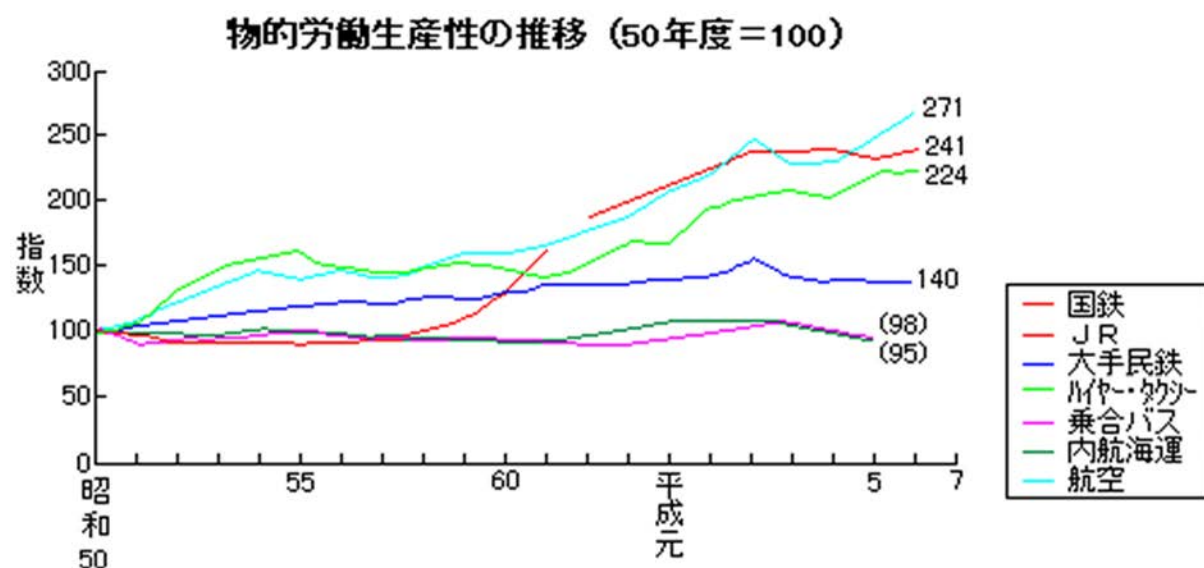
(3) 外航海運の5年度の数値は、助成対象31社の平均である。

(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)

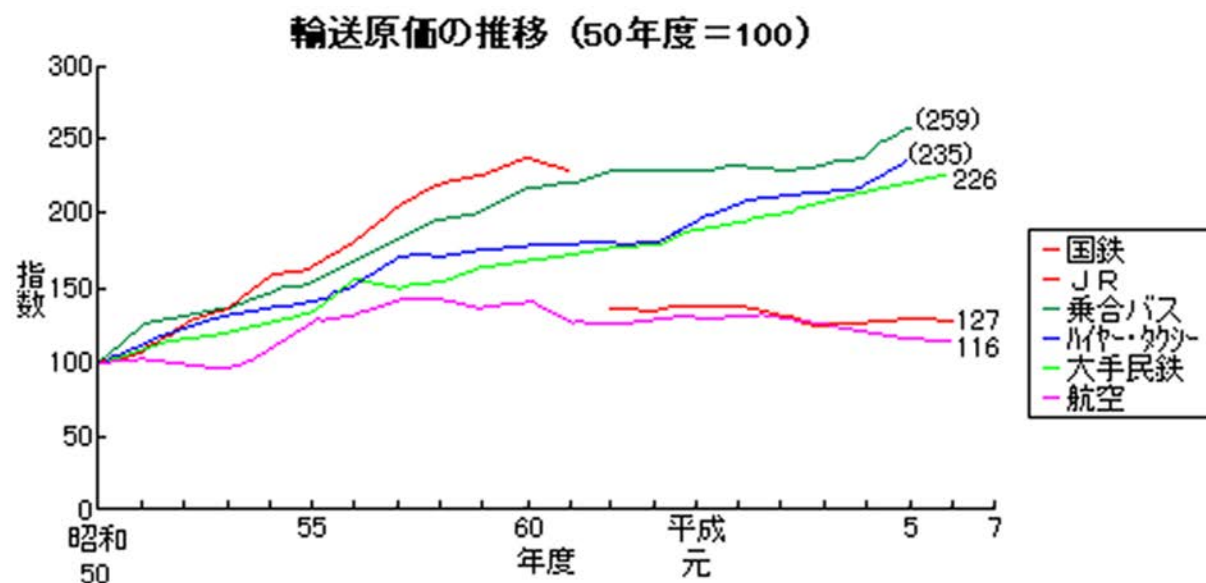


物的労働生産性の推移（50年度＝100）



- 注 (1) 運輸省資料により作成
 (2) 物的労働生産性＝輸送量（トンキロ、人キロ）／従業員数
 (3) 国鉄及びJRの輸送量は、旅客、貨物の生産額をウェイトにして客貨統合した。
 (4) () 内の数字は平成6年度値

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＝営業費用／輸送量（トンキロ、人キロ）
 (3) 国鉄及びJRの輸送量は、旅客、貨物の生産額をウェイトにして客貨統合した。
 (4) () 内の数字は平成6年値

平成8年度運輸経済年次報告（運輸白書）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	J R		民鉄 (J R以外)	バ ス	乗用車等	航 空	旅客船
		うち 新幹線						
50	46,195	7,048	157	10,540	10,731	17,681	25	170
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)
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)
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)
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)
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)
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)
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)
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)
5	82,271 (0.6)	8,906 (1.0)	276 (-0.4)	13,853 (-0.2)	8,225 (-2.6)	51,060 (1.3)	70 (-0.2)	157 (-0.6)
6	82,758 (0.6)	8,884 (-0.3)	263 (-4.7)	13,714 (-1.0)	7,836 (-4.7)	52,099 (2.0)	75 (7.1)	151 (-4.1)
7	84,129 (1.7)	8,982 (1.1)	276 (4.9)	13,648 (-0.5)	7,619 (-2.8)	53,653 (3.0)	78 (4.8)	149 (-1.4)

区分 輸送 機関 年度	輸 送 ト ン キ ロ (百 万 人 キ ロ)							
	総輸送量	J R		民鉄 (J R以外)	バ ス	乗用車等	航 空	旅客船
		うち 新幹線						
50	710,711	215,289	53,318	108,511	110,063	250,804	19,148	6,895
55	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)
60	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)
62	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	1,190,642 (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	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	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	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	1,353,316 (1.7)	249,606 (1.0)	73,060 (-1.6)	152,653 (-0.3)	106,637 (-1.5)	781,642 (2.7)	56,681 (2.4)	6,097 (-1.6)
5	1,355,780 (0.2)	250,016 (0.2)	72,564 (-0.7)	152,712 (0.0)	102,909 (-3.5)	786,964 (0.7)	57,119 (0.8)	6,061 (-0.6)
6	1,360,319 (0.3)	244,378 (-2.3)	68,249 (-5.9)	151,955 (-0.5)	99,781 (-3.0)	796,970 (1.3)	61,290 (7.3)	5,946 (-1.9)
7	1,388,016 (2.0)	248,998 (1.9)	70,826 (3.8)	151,059 (-0.6)	97,287 (-2.5)	820,132 (2.9)	65,012 (6.1)	5,527 (-7.0)

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) J R の61年度までは国鉄の数値である。

(4) 62年度の下段の数値及び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。

(5) 自動車は、平成7年1月～3月の兵庫県の数値(営業用バス等を除く)がふくまれている。

第2表 輸送機関別国内貨物輸送量

第2表 輸送機関別国内貨物輸送量

年度	区分 輸送機関	輸 送 ト ン 数 (千 ト ン)						
		総 輸 送 量	J	R	民鉄 (J R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
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)
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)
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)
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)
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)
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)
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)
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)
5		6,430,496 (-4.4)		53,178 (-4.4)	26,082 (-2.6)	5,821,537 (-4.6)	528,841 (-2.1)	859 (0.6)
6		6,445,996 (0.2)		52,753 (-0.8)	26,195 (0.4)	5,810,374 (-0.2)	555,764 (5.1)	910 (5.9)
7		6,643,005 (3.1)		51,456 (-2.5)	25,477 (-2.7)	6,016,571 (3.5)	548,542 (-1.3)	960 (5.5)

年度	区分 輸送機関	輸 送 ト ン キ ロ (百 万 ト ン キ ロ)						
		総 輸 送 量	J	R	民鉄 (J R以外)	自 動 車	内 航 海 運 航 空	
50		360,490		46,288	770	129,701	183,579	152
55		438,792 (-0.7)		36,688 (-12.6)	740 (-7.8)	178,901 (3.5)	222,173 (-1.6)	290 (6.0)
60		434,160 (-0.0)		21,410 (-4.8)	509 (-0.8)	205,941 (2.6)	205,818 (-2.0)	482 (8.2)
62		448,918 (3.2)		20,026 (0.3)	448 (-4.8)	226,425 (4.8)	201,386 (1.7)	634 (16.3)
63		482,884 (7.6)		23,031 (15.0)	447 (-0.3)	246,088 (8.7)	212,628 (5.6)	690 (8.9)
元		513,439 (6.3)		24,675 (7.1)	461 (3.2)	262,857 (6.8)	224,693 (5.7)	753 (9.1)
2		546,785 (6.5)		26,728 (8.3)	468 (1.5)	274,244 (4.3)	244,546 (8.8)	799 (6.1)
3		559,947 (2.4)		26,698 (-0.1)	460 (-1.9)	283,776 (3.5)	248,203 (1.5)	812 (1.6)
4		557,073 (-0.5)		26,241 (-1.7)	427 (-7.1)	281,599 (-0.8)	248,002 (-0.1)	804 (-1.0)
5		535,662 (-3.8)		25,027 (-4.6)	406 (-4.9)	275,885 (-2.0)	233,526 (-5.8)	818 (1.7)
6		544,491 (1.6)		24,077 (-3.8)	416 (2.4)	280,587 (1.7)	238,540 (2.1)	871 (6.5)
7		559,003 (2.7)		24,702 (2.6)	399 (-4.1)	294,648 (5.0)	238,330 (-0.1)	924 (6.1)

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) J R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。

(5) 自動車は、6年度について平成7年1月～3月の兵庫県の数値が含まれていない。

第3表 我が国の国際輸送量

第3表 我が国の国際輸送量

年		50	60	3	4	5	6	7
項目	年	50	60	3	4	5	6	7
	年	50	60	3	4	5	6	7
旅 客 （ 千 人 ）	出 国 者 総 数	3,313	7,248 (7.7)	14,312 (-0.7)	15,659 (9.4)	15,712 (0.3)	17,450 (11.1)	19,083 (9.4)
	出 国 日 本 人 数	2,466	4,948 (6.2)	10,634 (-3.3)	11,791 (10.9)	11,934 (1.2)	13,579 (13.8)	15,298 (12.7)
	入 国 者 総 数	3,311	7,267 (8.0)	14,541 (0.1)	15,818 (8.8)	15,746 (-0.5)	17,471 (11.0)	19,079 (9.2)
	入 国 外 客 数	812	2,327 (10.3)	3,533 (9.2)	3,582 (1.4)	3,410 (-4.8)	3,468 (1.7)	3,345 (-3.5)
	航空機利用出入 旅 客 総 数	*7,940	*17,584 (5.3)	*34,154 (10.0)	*34,493 (1.0)	*36,000 (4.4)	*38,855 (8.9)	*43,570 (12.1)
	我が国航空企業 利用出入旅客数	*2,570	*6,462 (5.1)	*11,328 (7.6)	*11,297 (-0.3)	*11,577 (2.5)	*12,811 (10.7)	*14,649 (14.3)
貨 物 （ 千 ト ン ）	貿 易 量	615,635	674,802 (-1.2)	789,268 (2.5)	785,493 (-0.5)	795,886 (1.3)	828,435 (4.1)	854,218 (3.1)
	輸 出	61,074	81,803 (-2.6)	74,802 (6.2)	85,616 (14.5)	91,019 (6.3)	95,347 (4.8)	97,383 (2.1)
	輸 入	554,561	592,999 (-1.0)	714,466 (2.2)	699,877 (-2.0)	704,867 (0.7)	733,088 (4.0)	756,835 (3.2)
	我が国商船隊に よる輸送量	442,173	444,840 (0.0)	539,269 (7.3)	539,869 (0.1)	545,064 (1.0)	553,892 (1.6)	568,064 (3.1)

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。