

平成9年度 運輸白書

目次（サマリー）

・トピックで見る運輸の1年

[運輸行政の大転換～需給調整規制の原則廃止～（8.12.5）](#)

[「今後の成田空港と地域との共生、空港整備、地域整備に関する基本的考え方」を公表（8.12.11）（財）成田空港周辺地域共生財団設立、きめ細かな環境対策事業の実施（9.10.1）](#)

[相次ぐ大規模油流出事故（9.1.2、9.7.2）](#)

[東京国際空港新C滑走路併用開始（9.3.27）及び24時間運用開始に伴う増便の実施（9.7.1～）](#)

[神戸港の港湾機能回復（9.3.28）](#)

[オムニバスタウン構想の推進（9.4～）](#)

[外国船舶監督官の創設（9.4.1）](#)

[運輸関係公共工事コスト縮減対策に関する行動計画を策定（9.4.4）](#)

[総合物流施策大綱の閣議決定（9.4.4）](#)

[海運造船合理化審議会海運対策部会、報告書を取りまとめ大臣へ要望（9.5.30）](#)

[「外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律」（外客誘致法）の公布・施行（9.6.18）](#)

[第2回APEC運輸大臣会合（9.6.24）](#)

[台風72時間進路予報の開始（9.7.1）](#)

[運輸施設整備事業団設立（9.10.1）](#)

[北陸新幹線高崎・長野間開業（9.10.1）](#)

[航海訓練所練習船「青雲丸」の竣工（9.10.1）](#)

[J R東海株式の売却・上場（9.10.8）](#)

・第1部 新しい時代に対応する運輸

○はじめに

○第1章 経済社会環境の変化に対応する運輸の課題とこれまでの取組み

■第1節 我が国の経済社会をめぐる環境の変化と運輸の課題

[1 我が国の経済社会をめぐる環境の変化](#)

[2 多様なニーズに応え、国民生活の質的な向上をめざす運輸の課題](#)

[3 国際的な大競争時代に対応し、円滑で国際的調和のとれた運輸の実現に向けた課題](#)

[4 環境にやさしい運輸の実現に向けた課題](#)

[5 効率的な物流体系の構築をめざす運輸の課題](#)

■第2節 運輸における規制緩和及び社会資本整備の取組み

[1 規制緩和の実施状況と効果](#)

[2 社会資本整備の効果](#)

[コラム ー地域の話題ー「北海道遊RUNバスプラン」](#)

[コラム ー地域の話題ー「仙台空港へのアクセスの改善」](#)

○第2章 21世紀に向けた運輸の取組み

■第1節 グローバル化の進展に対応しつつ、国民生活の質的な向上をめざす運輸

- 1 競争の促進等による運輸サービスの向上、事業の活性化
- 2 豊かな国民生活を支え、発展させる社会資本整備
- 3 ゆとりと豊かさの実感できる社会をめざして
- 4 円滑で国際的調和のとれた運輸の実現をめざして
- 5 運輸技術研究開発の推進

コラム ー地域の話題ー「都市交通円滑化への取組み」

■第2節 環境にやさしい運輸をめざして

- 1 地球温暖化問題への対応
- 2 その他の環境問題への対応

■第3節 効率的な物流体系の構築

- 1 物流の効率化に向けて～総合物流施策大綱の策定～
- 2 大競争時代に対応する社会資本等の整備
- 3 物流サービスの向上のために～規制緩和の推進～
- 4 新しい時代に向かって～物流システム高度化への取組み～

○第3章 国鉄改革の総仕上げに向けて～国鉄長期債務の本格的処理～

■第1節 国鉄の破綻と国鉄改革の実施

- 1 国鉄の破綻
- 2 国鉄改革の目的
- 3 国鉄改革の基本的な考え方（国鉄再建監理委員会「国鉄改革に関する意見」）
- 4 国鉄改革の実施

■第2節 国鉄改革時の国鉄長期債務の内容及びその処理の考え方

- 1 国鉄改革時の国鉄長期債務の内容
- 2 国鉄改革時の国鉄長期債務の処理の考え方

■第3節 国鉄改革後の経緯

- 1 鉄道事業の推移と課題
- 2 清算事業団による債務処理の状況

■第4節 国鉄長期債務の本格的処理に向けて

- 1 国鉄長期債務の現状及び将来見通し
- 2 国鉄長期債務の本格的処理に向けて
- 3 清算事業団職員の再就職対策等について
- 4 平成9年度に講ずる緊急特別措置

・第2部 運輸の動き

○第1章 平成8年度の運輸の概況と最近の動向

旅客輸送・貨物輸送・輸送指数・最近の輸送及び、施設整備の動向

- 1 旅客輸送の動向
- 2 貨物輸送の動向
- 3 輸送指数の動向

- [4 最近の輸送動向（9年4月～7月の実績）](#)
- [5 施設整備の動向](#)

○第2章 運輸における地球環境問題等への取組み

■第1節 油流出事故等における海洋汚染への対応

- [1 大規模油流出事故の概要と今後の対策](#)
- [2 海洋汚染の現状](#)
- [3 海洋汚染対策](#)

■第2節 地球環境問題への対応

- [1 地球温暖化問題への対応](#)
- [2 オゾン層保護](#)
- [3 海洋変動の監視・予測](#)
- [4 国際的な協力](#)

■第3節 地域的環境問題への対応

- [1 自動車対策](#)
- [2 鉄道騒音対策](#)
- [3 空港周辺対策](#)

○第3章 変貌する国際社会と運輸

■第1節 国際運輸サービスの充実

- [1 我が国の国際運輸の状況](#)
- [2 国際交通ネットワークの充実](#)

■第2節 国際的課題に対応した運輸政策の展開

- [1 運輸ハイレベル協議](#)
- [2 日米包括経済協議](#)
- [3 日米航空協議](#)
- [4 港湾運送問題](#)
- [5 M S A S 調達問題](#)
- [6 W T O（世界貿易機関）](#)
- [7 諸外国からの規制緩和要望への対応](#)
- [8 自動車基準・認証制度の国際化](#)
- [9 商業的造船業における正常な競争条件に関する協定](#)
- [10 A P E C（アジア太平洋経済協力）](#)
- [11 東アジア運輸フォーラム](#)
- [12 アジア海運フォーラム](#)
- [13 アジア・オセアニア地域航空フォーラム](#)
- [14 アジア太平洋海上保安主管庁フォーラム](#)

■第3節 国際社会への貢献

- [1 国際協力の推進](#)
- [2 海上安全対策の支援](#)
- [3 国際科学技術協力](#)

○第4章 観光レクリエーションの振興

■第1節 国際観光交流の促進

- 1 外国人訪日旅行の促進
- 2 国際交流及び国際協力の推進

■第2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
- 2 観光資源の保護・活用を通じた観光の振興
- 3 魅力ある観光地づくり

■第3節 観光・レクリエーションの振興

- 1 観光産業の現状
- 2 「ゆとりある休暇」の実現
- 3 安全・快適な旅行の確保
- 4 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

- 1 鉄道整備の基本的方向
- 2 新幹線鉄道の整備
- 3 在来幹線鉄道の整備
- 4 都市鉄道の整備
- 5 地方鉄道の整備

コラム ー地域の話題ー「ストアードフェアシステムの共通化（スルッとKANSAI）」

■第2節 鉄道輸送サービスの充実

- 1 旅客鉄道運賃設定方式の改善措置
- 2 より快適な駅施設及び車両の整備
- 3 鉄道輸送の安全性・安定性の確保
- 4 快適で安全な車両の開発をめざす鉄道車両工業

コラム ー地域の話題ーこれからの駅を考える「駅100選（関東）」

○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 環境と調和のとれた安全な車社会の形成に向けて

- 1 自動車交通を取り巻く環境
- 2 環境と調和のとれた安全な車社会の形成をめざして

■第2節 利用者ニーズに対応した車社会の形成

- 1 自動車旅客輸送の活性化
- 2 トラック輸送の現状と課題

コラム ー地域の話題ー「コミュニティバス『ムーバス』の運行」

■第3節 高度道路交通システムの推進に向けて

○第7章 海上交通、造船、船員対策の新たな展開

■第1節 活力と魅力ある海上交通に向けての取組み

- 1 外航海運
- 2 国内海上旅客輸送
- 3 国内海上貨物輸送（内航海運）
- 4 港湾運送事業

■第2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
- 2 造船業の課題と対策
- 3 船用工業の課題と対策

■第3節 船員対策の新たな展開

- 1 船員の雇用
- 2 船員教育体制の充実と船員制度の近代化
- 3 船員の労働時間の短縮と船員災害防止対策の推進

○第8章 島国日本の礎となる港湾

■第1節 物流コストの削減に資する港湾整備の推進

- 1 港湾を取り巻く最近の情勢
- 2 物流コストの削減に資する港湾整備
- 3 効率的・効果的な港湾整備の推進
- 4 効率的な港湾整備を支える港湾技術の開発
- 5 物流効率化のための国際連携の推進

■第2節 港湾の効率的な利用の促進

- 1 港湾における入出港関連手続の簡素化
- 2 港湾物流に関する情報化・高度化の推進
- 3 施設使用料の抑制、引き下げ

■第3節 活力を支え安心できる空間の創造

- 1 国民生活の質の向上を支える港湾整備
- 2 臨海部空間の有効活用の推進
- 3 地震に強い港づくりの推進

■第4節 安全で親しみやすい海辺の生活空間づくり

- 1 安全で豊かな海辺の創造
- 2 着実な海岸事業の実施
- 3 効率的・効果的な海岸事業の実施

○第9章 航空輸送サービスの充実に向けた取組み

■第1節 空港整備等の推進

- 1 第7次空港整備五箇年計画の策定
- 2 新東京国際空港の整備
- 3 東京国際空港の沖合展開事業の推進
- 4 首都圏空港調査の推進
- 5 関西国際空港の整備

[6 中部新空港の整備](#)

[7 地方空港の整備](#)

[8 航空保安施設の整備](#)

[コラム ー地域の話題ー「通勤ター航空路線の展開」](#)

■第2節 [航空輸送サービスの充実](#)

[1 大競争時代の到来と利用者利便の確保](#)

[2 国際航空ネットワークの充実](#)

[3 航空機の安全性の確保](#)

[4 損害賠償限度額撤廃に向けた動き](#)

○第10章 [運輸における安全対策、技術開発の推進](#)

■第1節 [交通安全対策の推進](#)

[1 交通事故の概況](#)

[2 交通安全の確保](#)

■第2節 [災害対策の推進](#)

[1 災害予防の強化](#)

[2 国土保全の推進](#)

[3 阪神・淡路大震災の復興状況](#)

[4 雲仙岳噴火災害の復興状況](#)

■第3節 [技術開発の推進](#)

[1 鉄道技術の開発](#)

[2 自動車技術の開発](#)

[3 造船技術の開発](#)

[4 港湾技術の開発](#)

[5 航空技術の開発](#)

[6 地震・火山噴火、気象予測のための技術開発](#)

[7 海洋に関する研究の推進](#)

■第4節 [情報化の推進](#)

[1 E D Iの導入の推進](#)

[2 I Cカードを活用した乗車券システムの開発の推進](#)

[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](#)

[4 気象情報サービスの高度化の推進](#)

[5 運輸行政の情報化の推進](#)

・[平成8年11月～9年12月の運輸の動き](#)

[8年11月](#)

[8年12月](#)

[9年1月](#)

[9年2月](#)

[9年3月](#)

[9年4月](#)

[9年5月](#)

[9年6月](#)

[9年7月](#)

[9年8月](#)

[9年9月](#)

[9年10月](#)

[9年11月](#)

[9年12月](#)

[・統計等参考資料編](#)

I. 鉄道

[・鉄道旅客輸送の推移](#)

[・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](#)

[・我が国航空企業の内国際線輸送実績](#)

[・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](#)

[・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](#)
- [・船員の有効求人倍率等の推移](#)
- [・部門別船員数及び船舶数](#)

VI. 港湾

- [・港湾数一覧表](#)
- [・全国の入港船舶の状況](#)
- [・重要港湾位置図](#)

VII. その他

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

(1)国際観光

- [・世界の国際観光量](#)
- [・主要国の受入れ旅行者数及び旅行収支（1994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](#)

(2)国内観光

- [・国民1人当たり平均宿泊旅行回数及び宿泊数](#)

(3)旅行業

- [・旅行業者数](#)

3 倉庫

- [・倉庫業者数及び倉庫面（容）積](#)
- [・営業倉庫の品目別入庫量及び平均月末在庫量](#)

4 運輸とエネルギー

- [・我が国の最終エネルギー消費に占める運輸部門の割合](#)
- [・部門別石油依存度（7年度）](#)
- [・国内主要機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（7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](#)
- [・物的労働生産性の推移](#)
- [・輸送原価の推移](#)

平成9年度 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](#)

トピックで見る運輸の1年

●運輸行政の大転換～需給調整規制の原則廃止～（8.12.5）

今後の交通運輸政策においては、我が国における交通運輸市場が成熟段階にあること、経済構造改革が焦眉の急であること等に鑑み、市場原理のより一層の活用により、経済活動の一層の効率化・活性化を図り、多様なサービスの提供、運賃面での利用者負担の軽減等を促進することが必要である。

このため、運輸省は、平成8年12月5日に「今後の運輸行政における需給調整の取扱について」を決定し、従来の運輸行政の転換を行い、その根幹を成してきた需給調整規制を原則として目標期限を定めて廃止することとした。また、9年3月28日に閣議決定された「規制緩和推進計画の再改定について」において、各分野に係る需給調整規制の廃止を盛り込むとともに、そのための手順、スケジュール等を明記した。

一方で、需給調整規制の廃止に伴い予想される生活路線の維持、安全の確保、消費者の保護等の諸問題への対応を図るため、必要となる環境整備方策等について、9年4月9日に運輸政策審議会に諮問を行った。答申は概ね1年後を目途に予定されている。



運輸政策審議会での豊田会長挨拶

運輸政策審議会での豊田会長挨拶

●「今後の成田空港と地域との共生、空港整備、地域整備に関する基本的考え方」を公表（8.12.11）

(財)成田空港周辺地域共生財団設立、きめ細かな環境対策事業の実施（9.10.1）

平成8年8月、運輸省は成田空港地域共生委員会（運輸省及び新東京国際空港公団が実施する共生策を点検する第三者機関）から、今後の共生施策と空港整備、地域整備について、その全体像と具体的手順を明示するよう要請を受けた。これを受けて、運輸省は、8年12月、千葉県及び空港周辺市町村と相談した上で、その「基本的考え方」すなわち、共生策を組み込んだ新しい空港づくりを2000年度を目標に話し合いを進めることを地域に提案した。

この「基本的考え方」においては、「成田の実情にあった施策を実施するための新しい仕組み（例えば財団法人のようなもの）」を創設することを提案した。これを受け、千葉県及び関係市町の理解と協力を得て、公団と自治体の共同事業を行うものとして（財）成田空港周辺地域共生財団が9年7月東京航空局長及び千葉県知事より設立の許可を受け発足、同年10月から、これまで空港公団が実施している環境対策の枠を超えたきめ細かな環境対策事業を開始したところである。



(財)成田空港周辺地域共生財団設立発起人会

(財)成田空港周辺地域共生財団設立発起人会

●相次ぐ大規模油流出事故（9.1.2、9.7.2）

平成9年1月2日、ロシア船籍タンカー「ナホトカ号」が、島根県隠岐諸島沖で2つに折損する事故が発生し、船尾部は約2,500mの海底に沈没し、船首部は漂流後、福井県三国町沖に着底した。この事故により、推定約6,240klの重油が流出、日本海沿岸に広範囲にわたって漂着し、我が国としては過去最大規模の油流出災害となり、タンカーによる油流出事故の重大性を改めて認識させられる結果となった。

事故後の災害応急対策については、運輸大臣を本部長として設置された「ナホトカ号海難・流出油災害対策本部」を中心として関係省庁相互の密接な連携と協力の下進められ、運輸省においても、海上保安庁の巡視船や港湾建設局の大型浚渫兼油回収船「清龍丸」等による油防除作業に全力で取組んだところである。これらの政府の取組みと関係機関や地方自治体、地域住民、ボランティア等による取組みの結果、現在では漂着油及び浮流油はほとんど認められない状況となっている。

また、9年7月2日には、パナマ船籍の大型タンカー「ダイヤモンドグレース号」が東京湾中ノ瀬付近において浅瀬に接触、推定約1,550klの原油が流出する事故が発生した。

この事故については、運輸大臣を本部長とした「ダイヤモンドグレース号油流出事故非常災害対策本部」を設置し、関係機関等が協力して迅速かつ懸命に流出油の防除作業に取り組んだ結果、約1週間後には浮流油が認められなくなった。

運輸省においては、これらの油流出事故の重大性に鑑み、二重構造タンカーへの代替促進等の事故再発防止策や、巡視船等に搭載可能な大型油回収装置等の油防除資機材の整備、大型浚渫兼油回収船の建造等の油防除対策等について、総合的な検討を行っている。



漂着した船首部と重油による汚染

漂着した船首部と重油による汚染

油回収作業中の「清龍丸」



油防除作業の様子

上：油回収作業中の「清龍丸」 下：油防除作業の様子

●東京国際空港新C滑走路供用開始（9.3.27）及び24時間運用開始に伴う増便の実施（9.7.1～）

平成9年3月27日午前6時35分、新C滑走路から一番機が福岡へ向け無事に飛び立って行った。国内航空交通の最大拠点である東京国際空港の沖合展開事業の中核となる新C滑走路の供用開始である。

新C滑走路の本格的な供用に伴い増加する発着枠については、その配分の考え方について8年11月より「羽田空港の新規発着枠の配分基準懇談会」において有識者の方々に公開の場でご議論いただき、その結果も踏まえ、9年3月に航空各社の運航便数を決定した。便数の決定にあたっては、国内航空運送事業における競争促進の観点から、路線の選択を航空会社にまかせること、あるいは、新規航空会社用の枠を設定することなど、これまで

にない新たな施策を導入した。これを受けて9年7月には、航空各社により、第1段階（20便分）の増便が実施され、引き続き、第2段階（20便分）の増便が10年4月に実施される予定である。

また、新C滑走路供用開始により、騒音問題の軽減が図られ、同空港の24時間運用が可能となった。そこで、航空各社は同空港の早朝・深夜便を9年7月より就航させることとなり、利用者の利便向上が図られることとなった。



東京国際空港

東京国際空港

●神戸港の港湾機能回復（9.3.28）

平成7年1月17日の阪神・淡路大震災で被災した神戸港の復旧・復興については、7年4月の復興対策本部の決定において8年度末を目途に港湾機能の回復を図ることとされた。運輸省港湾局においても、第三港湾建設局に震災復興建設部を設置する等、災害復旧事業の実施体制を整備し、港湾管理者である神戸市や神戸港埠頭公社等と連携しながら鋭意復旧事業等を推進してきた結果、当初の予定どおりに港湾機能の回復が達成された。8年度の港湾取扱貨物も、震災前の6年度と比較して、貨物量で約8割、入港船舶数、貿易額では9割を超えるまでに回復してきており、3月28日の閣議後、運輸大臣より回復の報告がなされた。

これを受けて9年4月23日に、神戸市で神戸港の復旧工事の竣工式典が、各界からの700人を超える出席者をえて開催され、日本を代表する港湾・神戸港の復活が宣言された。

現在、神戸港では、大水深コンテナターミナル、港島トンネルの整備等、被災前の港勢をしのぐような全面復興をめざして積極的な取り組みがなされており、今後のさらなる発展が期待されている。

震災直後のコンテナ岸壁
(六甲アイランドRC6.7)



同岸壁の復旧後の状況

左：震災直後のコンテナ岸壁（六甲アイランドRC6.7） 右：同岸壁の復旧後の状況

●オムニバスタウン構想の推進（9.4～）

バスは、マイカーに比べ一度に多くの人を輸送することができる効率的な輸送機関であり、自動車事故の増加、道路交通渋滞、自動車排出ガスによる環境悪化といった現代のまちが抱える問題を解決するためには、「バスを交通の中心とするまちづくり」という新しい発想で取り組むことが求められている。

すなわち、バス専用レーンを設置しバスの定時性を確保する、まちの郊外部でマイカーからバスに乗り換えてまちの中心部にアクセスする（パークアンドバスライド）、歩行者天国とバスを組み合わせる（トランジットモール）等の対策を総合的に推進する必要がある。

運輸省では、警察庁及び建設省と連携して、市町村が主体となってバスを交通の中心とするまちづくりに取り組む市町村を支援するオムニバスタウン構想を平成9年度から推進している。



トランジットモール

ノンステップバス



左：トランジットモール 右：ノンステップバス

●外国船舶監督官の創設（9.4.1）

平成9年4月1日より、我が国に入港する外国船舶への立入検査（ポートステートコントロール：P S C）を行う外国船舶監督官46名が全国の地方運輸局等14官署に配置された。

従来は、このP S C業務を、船舶の構造・設備に係る部門については船舶検査官が、船舶職員の証明書の所有の有無、船舶の航海当直体制に係る部門については船員労務官等がそれぞれ別個に実施してきた。しかしながら、近年の人的な要因による海難等の増加により、国際的にもP S Cの充実強化が求められ、根拠規定となる国際条約が改正、強化されたことから、より効果的かつ効率的なP S C業務の実施のため、同業務を一元化した専従組織である外国船舶監督官を創設するに至った。

9年1月、ロシア船籍のタンカー「ナホトカ号」の沈没事故が発生し、重大な海洋汚染と海洋資源の被害を招いたこともあり、外国船舶監督官はこのような重大な事故の再発防止に大きな役割を担うものとして期待されている。

書類審査



救命艇の検査

左：書類審査 右：救命艇の検査

●運輸関係公共工事コスト縮減対策に関する行動計画を策定（9.4.4）

公共工事の実施については、現在の厳しい財政状況や高齢化社会の到来などを背景に、一層の効率化が求められており、政府は平成9年4月に全閣僚を構成員とする公共工事コスト縮減対策関係閣僚会議において「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」を決定した。これを受けて、運輸省においても、鉄道、港湾、空港、航路標識の各工事分野におけるコスト縮減の具体的方策をとりまとめ「運輸関係公共工事コスト縮減対策に関するコスト行動計画」を策定した。

この行動計画においては、運輸関係公共工事の計画から施工に至る各段階における広範な取組みが盛り込まれたほか、国民にわかりやすい指標を示す意味から、運輸関係公共工事のコストを少なくとも10%以上縮減することが目標として掲げられている。

今後、運輸省ではこの行動計画に示された施策の実施状況などについて、定期的にフォローアップを行う予定である。



地下鉄トンネルを掘削する
新型機械の導入

水中施工の機械化・省人化の推進
(水中バックホー)



左：地下鉄トンネルを掘削する新型機械の導入 右：水中施工の機械化・省人化の推進（水中バックホー）

●総合物流施策大綱の閣議決定（9.4.4）

平成9年4月4日、国際的に遜色ない水準の物流サービスを実現するための具体的方策をとりまとめた「総合物流施策大綱」が閣議決定された。

総合物流施策大綱は、1.アジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的なサービス、2.産業立地競争力の阻害要因とならない物流コスト、3.環境負荷の軽減の3つを基本的目標として掲げており、その実現に向けて、社会資本整備、規制緩和及び物流システムの高度化に関する施策を重点的に講じていくこととしている。今後、関係省庁の連携のもと、総合的な施策を推進していくため、運輸省など物流関係14省庁の局長クラスを構成員とする総合物流施策推進会議が発足し、その下に具体的な施策を検討するためのワーキンググループが設置された。また、各地方においても施策の総合的な推進を図るため、関係者間の連携体制の整備が進められている。



大量輸送のニーズにこたえる1300トン索引コンテナ列車

大量輸送のニーズにこたえる1300トン索引コンテナ列車

●海運造船合理化審議会海運対策部会、報告書を取りまとめ大臣へ要望（9.5.30）

プラザ合意前と現在を比較すると、我が国外航海運を支える日本籍船・日本人船員はともに約5分の1に減少している。

こうした状況を踏まえ、海運造船合理化審議会海運対策部会は、平成8年3月より新たな経済環境に対応した外航海運のあり方について審議を行ってきたが、9年5月報告書を取りまとめるとともに、報告書に盛り込まれた施策の実施について運輸大臣への要望を行った。

報告書では、外航海運においては経済合理性に立脚した運営を基本としつつ、諸外国の情勢に鑑み我が国においても所要の施策を講じていく必要があるとして、日本人船長・機関長2名配乗体制の導入、若年船員を対象とした実践的教育訓練スキームの確立等の施策について、関係者が協力して取組むべきであると提言している。

運輸省としては、これらの施策の実現に向け、積極的に取組んでいくこととしている。



貿易物資の安定輸送を担う外航海運

貿易物資の安定輸送を担う外航海運

●「外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律」（外客誘致法）の公布・施行（9.6.18）

観光産業は、旅行業、交通産業、宿泊業等幅広い分野を包含し、消費額や雇用規模からみて、我が国経済に大きく貢献するとともに、国内製造業の生産拠点の海外移転が進む我が国において、新しい雇用を創出する産業として期待されている。また、国際観光を通じた人的交流は、国際相互理解の増進に資することから、その拡大を図るべきである。

こうした状況を踏まえ、「ウェルカムプラン21」を推進し、訪日外国人旅行者数の倍増に取り組んでいるが、特に外国人観光旅客が集中している東京、大阪以外の多様な地域への来訪を促進することを目的とし、外客誘致法が公布・施行された。同法に基づき、観光ルートの設定を中心とした外客来訪促進地域（国際観光テーマ地区）の形成と海外宣伝、共通乗車船券の発行促進等による外国人観光旅客の国内における旅行費用の低廉化、地域を限定した通訳案内業制度の導入等の施策を講じるとともに、観光関係者が一体となって、外国人観光旅客の受入れを促進することとしている。この結果、我が国に対する理解を深め、地域経済を活性化することとなるものと期待される。



日本を訪れる外国人旅行者

日本を訪れる外国人旅行者

●第2回APEC運輸大臣会合（9.6.24）

平成9年6月24日、カナダ・ヴィクトリアにおいて、第2回APEC（アジア太平洋経済協力）運輸大臣会合が開催された。

大臣会合では、1.安全で環境にやさしい運輸システム、2.貿易促進、3.運輸におけるより競争的な環境、4.インフラ整備、5.人材養成、6.新たな運輸技術の6つのテーマに沿って議論が進められた。「6.新たな運輸技術」の議題では、我が国はリード役として新たな運輸技術を具体的に紹介し、参加した各メンバーの運輸大臣からも高い評価を得た。また、「3.運輸におけるより競争的な環境」の議題では、国際航空の分野につき、公平かつ平等な市場参加による適正な競争を促進すべきであるとする我が国の考え方を表明するとともに、海運問題につき、APECの海運プロジェクトの推進、再開後のWTO海運継続交渉成功への貢献等、積極的に取組むべきである旨を表明した。

会合の結果、APEC・運輸分野での様々な活動の総括と将来の活動に対する方向付け及び優先事項が決定され、その成果が共同声明として発表された。



会合に参加した各国・地域の運輸大臣

会合に参加した各国・地域の運輸大臣

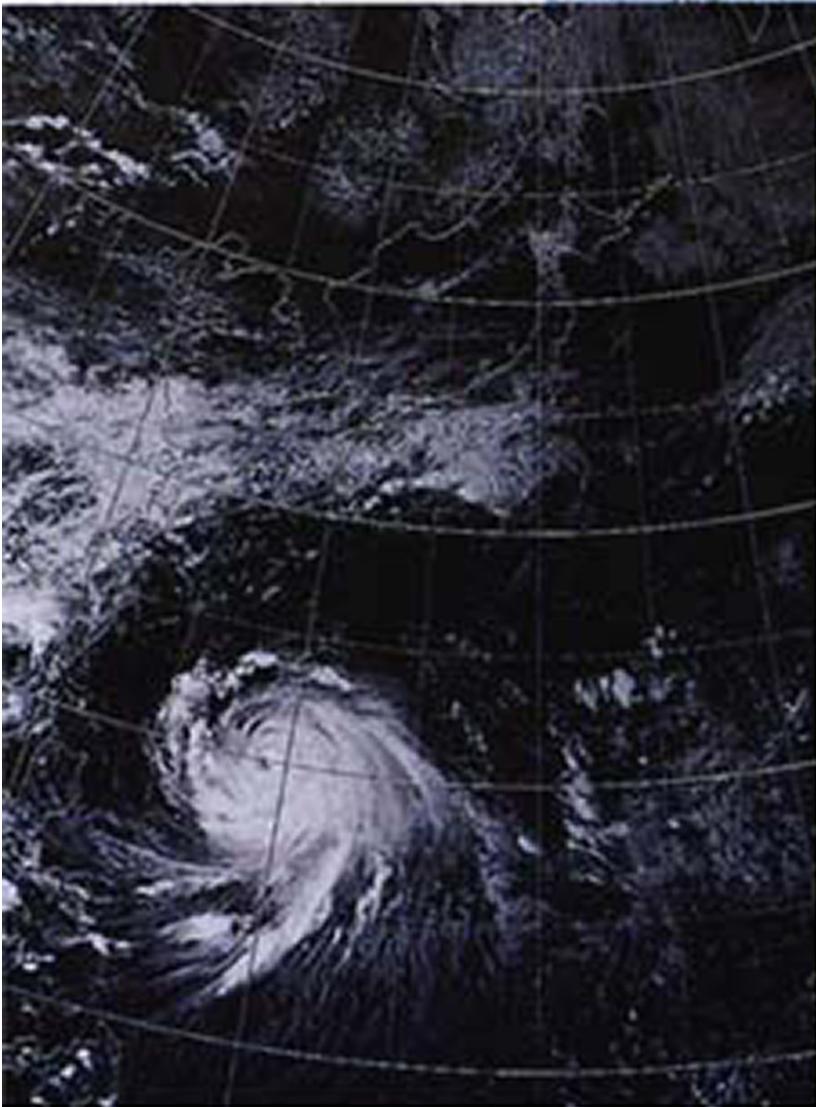
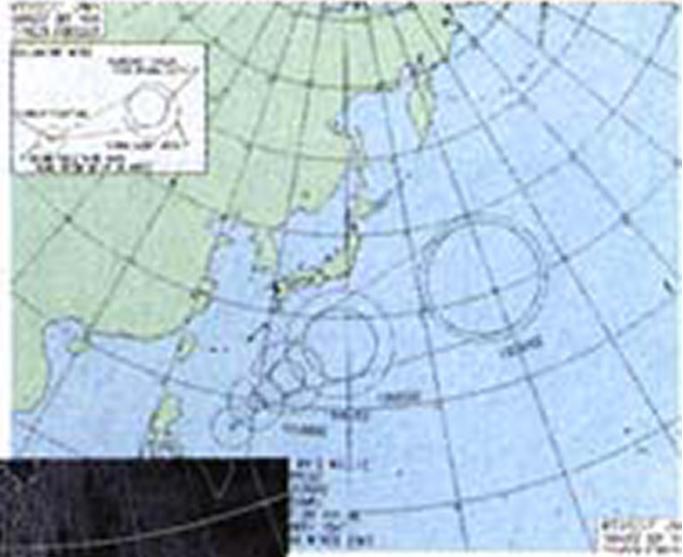
●台風72時間進路予報の開始（9.7.1）

平成9年7月1日から台風進路予報を72時間まで延長した。

気象庁では、これまで48時間進路予報を実施していたが、防災関係者や船舶関係者等から防災対策や船舶の安全運航に資するため、予報時間延長の要望がかねてから寄せられていた。8年3月のスーパーコンピューターの更新に伴い、数値予報モデルを高度化し、台風進路予報の精度向上を図った。これにより予報時間を48時間から72時間に延長することが可能になった。

また、予報精度の向上に伴い、台風の中心が予報円に入る確率を従来の60%から70%とした。

船舶等向けの台風予報図の例



静止気象衛星「ひまわり」の可視画像で見た台風

上：船舶等向けの台風予報図の例 下：静止気象衛星「ひまわり」の可視画像で見た台風

●運輸施設整備事業団設立（9.10.1）

平成7年2月24日の閣議決定「特殊法人の整理合理化」に基づき、行政改革を進めるとともに、鉄道施設・船舶をはじめとする運輸関係施設がより効率的に整備されるよう、9年10月1日、鉄道整備基金と船舶整備公団を統合して「運輸施設整備事業団」が設立された。

新事業団においては、従来、鉄道整備基金が行ってきた新幹線をはじめとする鉄道施設の整備に対する支援業務や、船舶整備公団が行ってきた国内旅客船や貨物船の共有建造業務等を引き続いて行うほか、21世紀に向けた交通サービスの高質化、多様化を実現するための運輸技術に関する基礎的研究を新たな業務として追加した。

今後も、さらに事業団を通じた運輸関係施設の整備が進むことが期待されているところである。



運輸施設整備事業団設立式

運輸施設整備事業団設立式

●北陸新幹線高崎・長野間開業（9.10.1）

整備新幹線として平成元年から日本鉄道建設公団により建設が進められてきた北陸新幹線高崎・長野間が9年10月1日に開業した。これにより、東京・長野間の所要時間は、世界で初の連続急勾配を高速で走行可能な車両の開発など総合的な技術開発の成果もあり、従来の在来特急による2時間39分（上野・長野間）から1時間19分（最速列車）へと約半分に短縮されることとなった。本新幹線は、経済活動の活発化、観光客数の増加等地域の活性化に大きな貢献をすることが期待されている。また、10年2月の長野オリンピックの輸送機関としての役割も担うこととなる。

なお、整備新幹線の取扱いについては、8年12月に新しい財源スキーム等を含む政府与党合意が決定された。その中で、今後の整備に当たっては、与党三党の申し入れに基づき、政府及び与党からなる検討委員会において、収支採算性の見通し等の基本条件を確認した上で所要の要件を総合的に勘案して優先順位を決定することとされ、9年7月より政府・与党整備新幹線検討委員会において検討が行われている。



北陸新幹線（高崎・長野間）「あさま」

北陸新幹線（高崎・長野間）「あさま」

●航海訓練所練習船 新「青雲丸」の竣工（9.10.1）

航海訓練所は、商船大学、商船高等専門学校海員学校等の学生及び生徒に対して練習船による実習教育を行うことにより、実習生に将来船舶職員として必要な応用実践力のある船舶運航に関する高度な知識・技能を習得させるとともに、心身を錬磨して船舶職員としての指導性と行動習慣を兼ね備えた広く社会に貢献する人材の育成にあたっている。

今般、練習船「青雲丸」が老朽化したことから代替建造を行い、平成9年10月に新しい「青雲丸」が誕生した。これにより21世紀の我が国の内外航海運を支える優秀な若年船員の確保・育成のために力強い活躍が期待されるとともに、開発途上国船員に対する乗船訓練など国際協力への貢献、先端を行く船舶運航技術の研究・開発の役割を担うこととなる。



練習船 新「青雲丸」

練習船 新「青雲丸」

● J R東海株式の売却・上場（9.10.8）

平成9年10月8日、J R東海株式が東京証券取引所等に上場された。

国鉄改革の実施に伴い日本国有鉄道清算事業団で保有することとなったJ R株式は、土地等とともに国鉄長期債務の償還のための原資とされ、元年12月の閣議決定においても、「事業団の債務等の償還及びJ R民営化という国鉄改革の趣旨に沿ってできる限り早期かつ効果的な処分を行う」こととされている。これに基づき、これまで、5年度にJ R東日本株式（発行済株式数400万株のうち250万株を売却、売却収入 1.1兆円）、8年度にJ R西日本株式（発行済株式数200万株のうち137万株を売却、売却収入0.5兆円）の売却・上場を実施している。

今回のJ R東海株式の売却数は事業団の保有する発行済株式数224万株のうち135.4万株で、売却収入は4,859億円であり、全額国鉄長期債務の償還に充てられることとなる。

なお、9年度首残高が28.1兆円となっている国鉄長期債務については、8年12月の閣議において、10年度より本格的処理を実施することとし、その具体的処理方策について9年中に成案を得ることが決定されている。



東海道新幹線の車両（300系）

株券



左：東海道新幹線の車両（300系） 右：株券

第1部 新しい時代に対応する運輸

はじめに

我が国の経済社会は、内外のめまぐるしい環境変化の中で、様々な課題に直面しており、政府全体として、いわゆる6大改革を通じ、21世紀に向け、経済社会システムを変革し、創造することにより、国民一人一人が将来に夢や目標を抱き、創造性とチャレンジ精神を存分に発揮できる社会の実現をめざしている。

運輸省においても、このための施策に全力で取り組んでいる。

平成8年12月には、運輸事業に関する需給調整規制を原則廃止することとした。そのために必要となる環境整備方策等については、現在運輸政策審議会において審議が行われている。物流分野については、大競争時代に対応し、国際的に遜色のないサービス水準をめざす具体的な方策を取りまとめたものとして、9年4月に「総合物流施策大綱」が閣議決定された。また、国内外において関心が高まっている地球温暖化問題については、9年4月、運輸政策審議会において「運輸部門における地球温暖化問題への対応方策について」が取りまとめられた。

今年度の運輸経済年次報告（運輸白書）においては、このような状況を踏まえ、第1部において、我が国経済社会を取り巻く環境の変化に伴う運輸の取組みをテーマとして取り上げることにした。

第1章においては、国際、国内両面における環境の変化と運輸の課題を整理するとともに、規制緩和の実施状況と効果及び運輸関係社会資本の整備状況と効果について分析した。第2章においては、グローバリゼーションの進展に対応しつつ、国民生活の質的な向上をめざす運輸の取組み、地球温暖化問題への対応等環境にやさしい運輸をめざす取組み及び大競争時代に対応した効率的な物流体系の構築に向けた取組みについて述べた。第3章においては、国鉄長期債務の本格的処理に向けた取組みについて取りまとめた。

第1章 経済社会環境の変化に対応する運輸の課題とこれまでの取組み

第1節 我が国の経済社会をめぐる環境の変化と運輸の課題

21世紀を目前に控え、我が国は国際的にも国内的にも大きな環境の変化に直面しており、日本経済はいわゆる重層的転換点にきている。

国際的には、経済活動のボーダーレス化等グローバリゼーションが進展し、また、地球環境問題等の地球規模の諸課題への対応が必要になっている。国内的には、高次な成熟経済社会への転換、国民の意識・価値観の多様化の進行、高齢社会の到来、情報通信の高度化等の変化が生じている。

運輸は、人の移動・交流及び物の輸送・流通を支え、我が国の経済活動、国民生活にとって必要不可欠な基盤である。本節では、このような役割を果たしつつ、上記のような環境の変化に対応するための運輸の課題について取りまとめる。

1 我が国の経済社会をめぐる環境の変化

(1) 国際環境の変化

(ア) グローバリゼーションの進展

情報通信の高度化、輸送技術の飛躍的発達や自由貿易体制の拡大に伴い、人、モノ、カネ、情報が地球規模で動くようになってきている。また、アジア諸国経済の台頭や東欧等の市場経済への参入等を背景として、市場経済の拡大と深化が進行している。この結果、経済活動はボーダーレス化し、国際的な大競争時代が到来している。

これは、企業の活動の舞台を拡大する一方で、国際競争を一層激化させており、企業は、地球規模の競争を勝ち抜くため、最適な事業環境を求めて国を選び、また、各国は、事業活動の場として優位な環境の整備をめぐって競争を展開するという時代となっている。このような中で、我が国の高コスト構造等により、本来であれば日本国内で国際競争力を持ち得る企業までもが海外へその生産拠点を移転する一方、次代を担う新しい産業への事業展開が進まず、いわゆる我が国産業の空洞化が進むことが懸念されている。

このため、我が国としては、既存産業の高付加価値化を含め、新規産業を創出し、新たな経済フロンティアを切り拓いていけるよう、経済の活力を高めていくことが重要な課題となっている。

また、ボーダーレス化の下、各国の相互依存関係が深まっていることから、我が国としても、その国際的役割を認識し、内外に開かれた経済社会を築くとともに、国際的なルール作りに積極的に参加することにより、世界経済の発展に貢献していくことが重要な課題となっている。

(イ) 地球規模での取組みを要する諸課題への対応

経済活動が地球規模に拡大し、ボーダーレス化するとともに、人口、環境、食糧等の問題が深刻化しており、これらの問題は、世界各国が一体となって、全地球規模で取組む必要がある重要な課題であるとの認識が広がっている。

このうち、地球温暖化問題をはじめとする地球規模の環境問題は、20世紀の人間が将来世代に対し、より良き地球環境を承継していくためにも、現在の我々が真剣にその解決に取組まなければならない人類共通の課題であり、早急な対応が求められている。

(2) 国内環境の変化

(ア) 高次な成熟経済社会への転換

我が国は、戦後、主として海外からの技術導入とその応用により新しい製品、良質な製品を大量に生産し内外の市場に販売するというパターンにより急速な発展を遂げ、世界有数の経済力を有するようになり、我が国経済はキャッチアップの段階を終了した。東アジアを中心とした海外諸国の競争力の向上を踏まえると、今後は、新製品開発をもたらすような独創的な技術を自ら創出するなど我が国に新たな発展をもたらすような、高次な成熟経済社会への転換が迫られている。

(イ) 国民の意識・価値観の多様化の進行

経済の成熟化に伴い、国民の意識・価値観の多様化が進行し、より個性的で自由な生き方を求めるようになっており、生活面においても、レジャー・余暇生活に力点を置き、心の豊かさを実感することが重視されてきている。一方、経済的な豊かさと国民の豊かさの実感との間に乖離があることも指摘されている。

(ウ) 高齢社会の到来

平均寿命の伸びに伴い、高齢者人口が大幅に増加する一方、晩婚化・非婚化等により、少子化傾向が続いており、我が国は急速に高齢社会になりつつある。

このため、今後、年金等の給付負担増や高齢者介護負担の高まりへの懸念とともに、高齢社会に適した社会のシステムを構築し、豊かで安心できる高齢社会への円滑な移行を可能とする条件整備を進めることが重要な課題となっている。

(エ) 情報通信の高度化

高度の情報通信技術の活用は、時間的・空間的制約を大幅に取り払い、個人と地域、組織、社会との関係や、企業における組織や就業の形態に変化をもたらすことになる予想されている。また、情報通信の高度化は、情報やモノの流れを一変させ、産業の生産性の向上をもたらすとともに、新たな関連産業や新規雇用を創出することが期待されている。

2 多様なニーズに応え、国民生活の質的な向上をめざす運輸の課題

(1) 利用者ニーズの多様化・高度化への対応

我が国経済の成熟化に伴い、国民の所得水準の向上やライフスタイルの多様化、労働時間の短縮等が進むとともに、国民の意識・価値観の多様化・高度化が進行している。これに伴い、運輸サービスに対しても、多様かつより低廉で高度なサービスの提供が期待されている。

(2) 大都市圏における通勤・通学混雑問題

大都市圏においては、通勤・通学に長時間を要すること、また、輸送力増強の努力により緩和傾向にあるものの混雑率が200%を上回る路線があるなど通勤・通学時の鉄道の混雑率が依然として高いことが、通勤・通学者の肉体的・精神的負担を増幅し、経済力に見合った豊かさを実感できない要因の一つになっており、引き続き混雑緩和対策等を進める必要がある。

(3) 高齢者、障害者等にやさしい運輸サービスの要請への対応

急速に高齢化が進展し、また、障害者の自立と社会参加の要請が高まっている中で、高齢者、障害者等の移動制約者にとって、鉄道駅等の公共交通ターミナル内の段差やバス乗降時における段差等が円滑な移動の支障となっており、これらの利用者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にすることがますます重要になってきている。

(4) 地域における生活交通の維持の困難さ

地域における鉄道、バス、旅客船等は、地域住民の足、生活の基盤として重要な役割を果たしているが、過疎化の進行やモータリゼーションの進展により、公共交通機関のサービスの維持が困難になっているところも生じている。

こうした中で、高齢者、年少者等を中心に、公共交通機関に頼らざるを得ない住民の足を確保するための方策の確立が重要な課題となっている。

(5) 地域間の連携の強化、交流の活性化、地域の振興

地域経済の活性化を促進し、豊かな地域社会を形成するためには、高速鉄道、幹線道路、国内空港等の重点的・効率的な整備、既存の社会資本の有効活用や機能的な相互連携の確保等による国内幹線ネットワークの充実・強化を進めていくとともに、総合的な観光振興策を推進することにより、地域間の連携の強化、交流の活性化、地域の振興を図っていくことが必要である。

(6) 安全、災害対策の充実

交通安全の確保は運輸行政の基本であり、今後とも安全対策を推進していく必要がある。

また、阪神・淡路大震災、ナホトカ号油流出事故等の教訓を踏まえ、鉄道、港湾等の耐震性の強化、緊急・代替輸送の確保、大規模油流出事故の予防・防除対策の推進等により災害に強い運輸を整備する必要がある。

(7) 独創的、革新的な運輸技術開発の必要性

21世紀に向けて、運輸分野においても、独創的、革新的な技術開発を行い、安全性の向上、人や物の高速、円滑な移動の確保、環境への負荷の軽減等を図ることが必要である。

3 国際的な大競争時代に対応し、円滑で国際的調和のとれた運輸の実現に向けた課題

(1) 国際的な大競争時代への対応

国際的な大競争時代が到来している中で、東アジア諸国をはじめ世界各国において国際交流ネットワークの拠点となる国際ハブ空港・港湾の整備が強力に進められている。我が国経済社会が、今後とも安定的な発展を維持していくためには、国際ハブ空港・港湾等の整備と国際交通ネットワークの整備に取り組む必要がある。

(2) 国際経済問題への対応・国際的な基準調和への努力

ボーダーレス化、国際的な相互依存がますます進んでいる状況の中で、運輸を含むサービス分野における国際的なルールの整備が進展する一方、日米航空問題、港運問題等の個別経済問題が増加してきており、これらの問題に適切かつ迅速に対応する必要がある。

また、自動車等の各種基準について、できる限り国際的調和を図る必要がある。

4 環境にやさしい運輸の実現に向けた課題

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とともに、地球温暖化、オゾン層破壊、海洋の汚染等の地球全体に影響を及ぼす環境問題に対する関心も高まっており、運輸の分野においても、一層の環境対策の充実が必要となっている。

特に、化石燃料の消費拡大に伴うCO₂（二酸化炭素）等の大気中濃度の増加による地球温暖化の問題については、我が国では、地球温暖化防止行動計画（1990年の地球環境保全に関する関係閣僚会議で決定）においてその排出抑制目標が定められているが、現在、CO₂排出量は増加傾向にあり、目標達成が困難な状況にある。運輸部門におけるCO₂排出量は、我が国全体の約20%を占めており、そのうち約90%が自動車からの排出である。運輸部門においては、自動車の保有台数の増加、旅客・貨物輸送量の増大と自動車分担率の上昇等により、CO₂排出量が増加を続けており、その抑制が喫緊の課題となっている。

5 効率的な物流体系の構築をめざす運輸の課題

(1) 国際的な大競争時代への対応

物流に必要な社会資本については、モノの移動に要する時間の短縮とコストの縮減に資するよう、重点的・効率的な整備が求められている。

また、国際的な大競争時代が到来し、周辺諸国等において国際ハブ空港・港湾の整備が進んでいる中で、我が国の空港、港湾の国際競争力の低下が懸念されている。

このため、国際ハブ空港・港湾の整備、社会資本相互の連携の強化、物流のボトルネックの解消等を図ることが必要である。

(2) 物流コストの低減、ニーズの多様化・高度化への対応

我が国経済の高コスト構造の是正が求められており、また、より効率的な事業者の新規参入や事業拡大等を通じ市場が活性化され、多様化・高度化している物流ニーズに対応した新たな業態・サービスが生み出されるよう

な、国際的にも魅力的な活力ある事業環境を創り出していくことが必要になっている。

このため、規制緩和を推進し、物流に関するビジネスチャンスの拡大と事業者間の競争を促進し、物流コストの低減、サービス内容の多様化・高度化を図ることが必要である。

(3) 物流システムの高度化

近年の情報通信技術の革新によって、情報の瞬時の伝達、広範な共有及び大量の情報の保管・処理が可能となり、経済活動全般にわたり情報化が進展している。物流効率化を進めるためには、在庫管理、受発注、ピッキング、仕分、集荷、配送、検品、店頭管理等の業務全般においてこうした技術を有効に活用して、情報化を図っていくことが求められている。さらに、パレット等の標準化、衛星利用による位置確認システムの活用等の技術開発等を進め、物流システムの高度化を図ることが必要となっている。

第2節 運輸における規制緩和及び社会資本整備の取組み

第1節で述べたような課題に対して、運輸省では、「安全かつ低廉で利便性の高い交通運輸サービスの提供」を図ることを目標として、種々の施策を講じてきている。

特に、規制緩和については、政府全体としての規制緩和推進計画に基づいて計画的に推進しているもので、行政改革、経済構造改革の主要な柱でもあるので、本節1で、その実施状況と効果についてみてみることにする。また、鉄道、空港、港湾等の運輸関係社会資本は、国際、国内にわたる運輸活動の基盤となり、国民生活と経済活動を支えるうえで極めて大きな役割を果たしているものであるため、本節2で、その整備状況と効果についてみてみる。

1 規制緩和の実施状況と効果

(1) トラック事業に関する規制緩和

(ア) 規制緩和の概要

貨物自動車運送事業（以下「トラック事業」という。）については、小口化、多頻度化、ジャストインタイム化等の輸送ニーズの変化に弾力的に対応し得るようにするため、参入規制、運賃及び料金規制等について自由度を高め、事業者がその創意工夫を活かした事業活動を迅速かつ確に実施できるようにすることが強く求められていた。その一方で、過積載、過労運転等の輸送の安全を阻害する行為が慢性的に行われていたという実態や高度化・多様化するニーズを背景としたサービス競争の中でそのような行為が助長されかねないという危惧があったことから、これらの違法・不当行為の是正等を図るための社会的規制を充実・強化することにより、輸送の安全や輸送秩序の確保を有効なものとするのが重要な課題となっていた。

このような状況を受けて、トラック事業に関し、それまでの道路運送法による免許制を基本とする法的規制を抜本的に見直し、新たにトラック事業に関する法制を独立させ、貨物自動車運送事業法が制定され、2年12月1日から施行された。同法により、参入については、いわゆる需給調整規制が廃止され免許制が許可制に改められ、運賃・料金については認可制が届出制に改められるなど、大幅に経済的規制が緩和される一方、輸送の安全確保を目的に社会的規制が強化された。

(イ) 規制緩和の効果

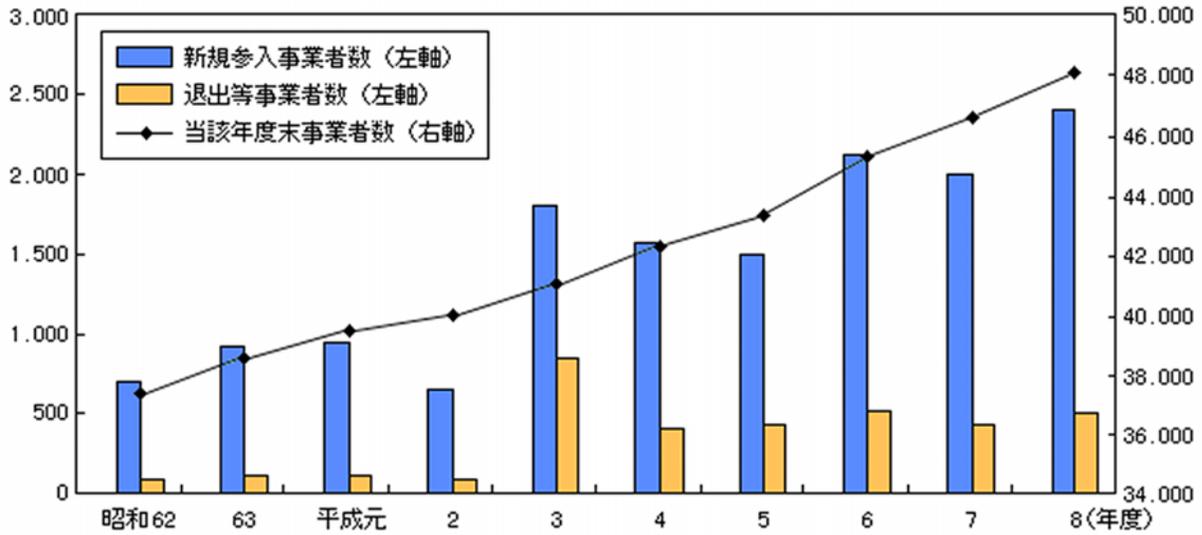
同法が施行された時期は、長期にわたった好景気がピークを迎えようとする時期であったが、その後のバブルの崩壊、景気の低迷により、トラック事業にとっては、貨物輸送量が伸び悩む中で競争が激化するという厳しい局面に直面することとなった。

(a) 市場の活性化

同法の施行後、新規参入する事業者が増加した〔1-1-1図〕。9年3月末の一般貨物自動車運送事業者数（霊柩を除く）は、2年3月末に比べて、8,365事業者、23%増加している。

1-1-1図 トラック事業者数の推移

1-1-1図 トラック事業者数の推移

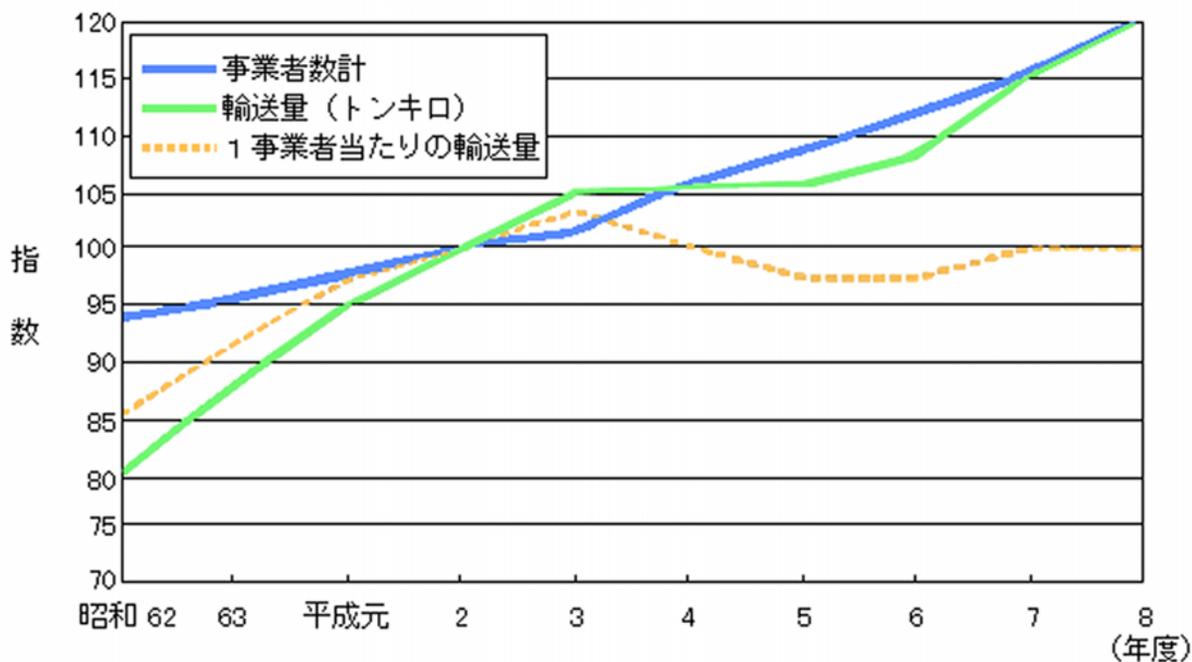


- 注 (1) 自動車交通局資料により作成
 (2) 退出事業者には、合併、譲渡により消滅したものを含む。
 (3) 事業者数は、特定、霊柩トラックを含む。

この間の輸送量についてみると、3年度から6年度にかけて、景気の低迷を反映して横ばい又は微増で推移したが、この間も事業者数は増加したため、1事業者当たりの輸送量は減少した。しかし、7年度からは景気の回復を受け、輸送量の増加率が事業者数の増加率を上回ったため、1事業者当たりの輸送量も増加に転じ、8年度には2年度の水準に回復した〔1-1-2図〕。

1-1-2図 トラック輸送量と事業者数、1事業者当たりの輸送量の推移(指数)

1-1-2図 トラック輸送量と事業者数、1事業者当たりの輸送量の推移（指数）

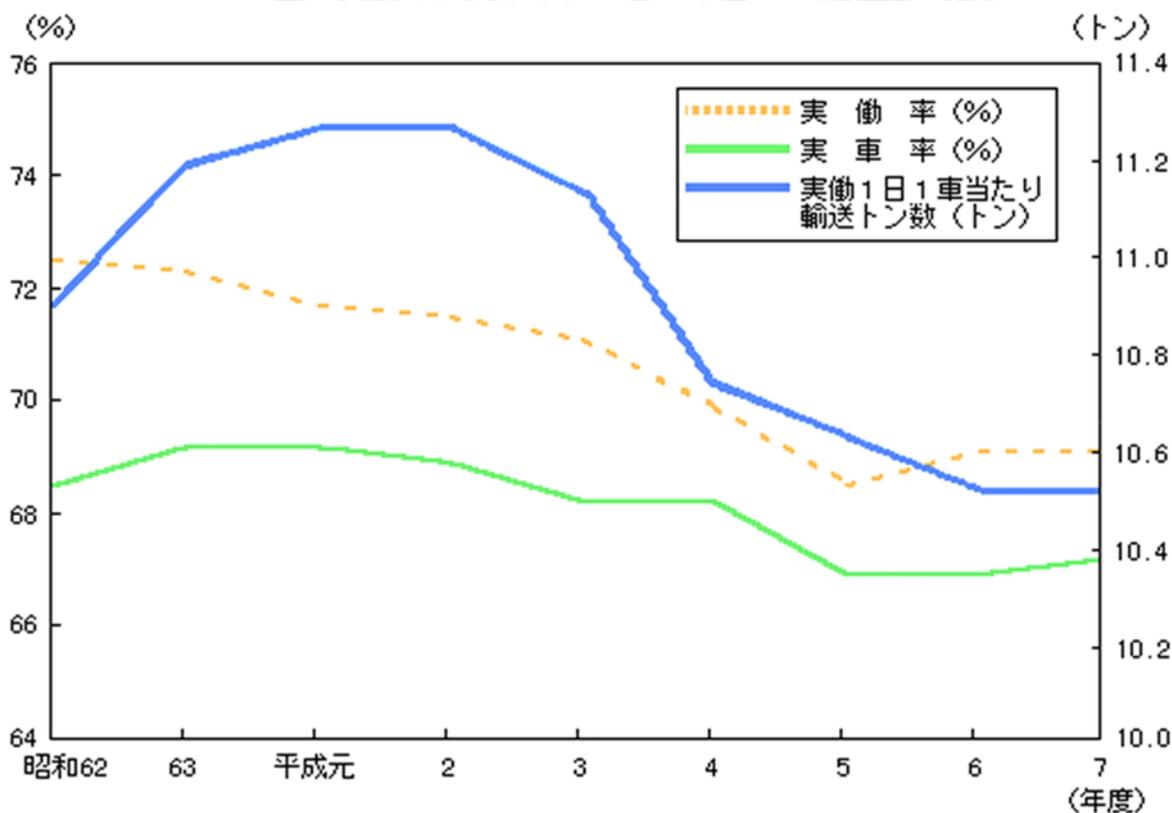


注 (1) 運輸政策局情報管理部「陸運統計要覧」により作成
 (2) 2年度を100とする指数

輸送効率についてみると、在籍車両の稼働状況を表す実働率、稼働車両の実車率は、いずれも低下傾向にあり、また、稼働車両当たりの輸送トン数も2年度以降減少しており、競争の激化により、輸送効率は低下している〔1-1-3図〕。

1-1-3図 実働率、実車率、1日1車当たり輸送量の推移

1-1-3 図 実働率、実車率、1日1車当たり輸送量の推移



注 運輸政策局情報管理部「陸運統計要覧」により作成

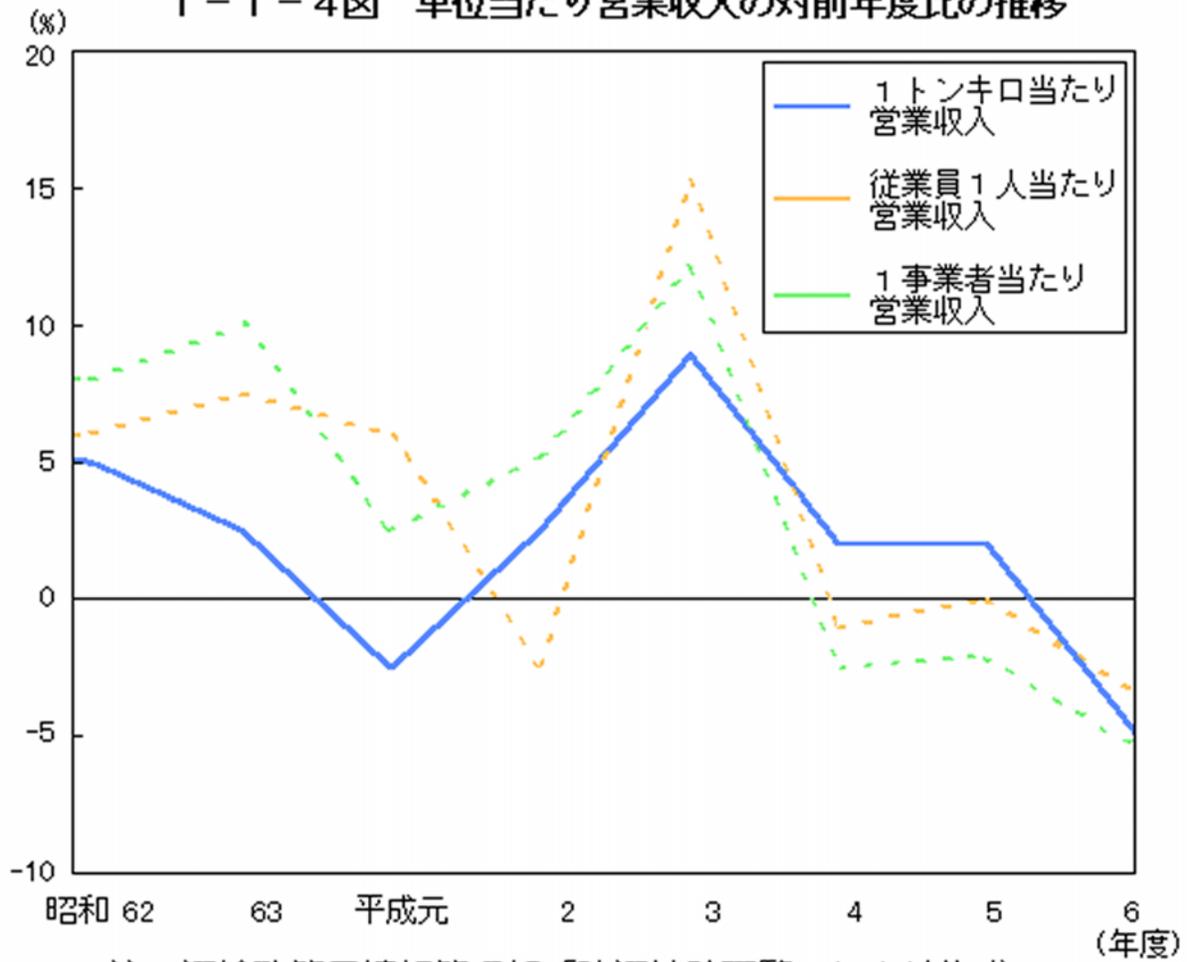
しかし、このような厳しい競争の中から、規制緩和によって積合せが自由になったことを利用して積合せ事業の全国展開を図る動きなどがみられ、市場が活性化してきている。

(b) 実質的な運賃水準の低下

トラック事業の単位当たり営業収入は、いわゆるバブル経済期には上昇したものの、バブル崩壊後は低下傾向にある〔1-1-4 図〕。これは不況による貨物輸送量の低迷の影響が大きいと思われるが、7年度に輸送量が増加に転じた後も特に一般トラック（特別積合せ及び霊柩を除く。）の実質的な運賃の低下が続いており〔1-1-5 図〕、事業者数の増加による競争激化がその背景にあるものと考えられる。

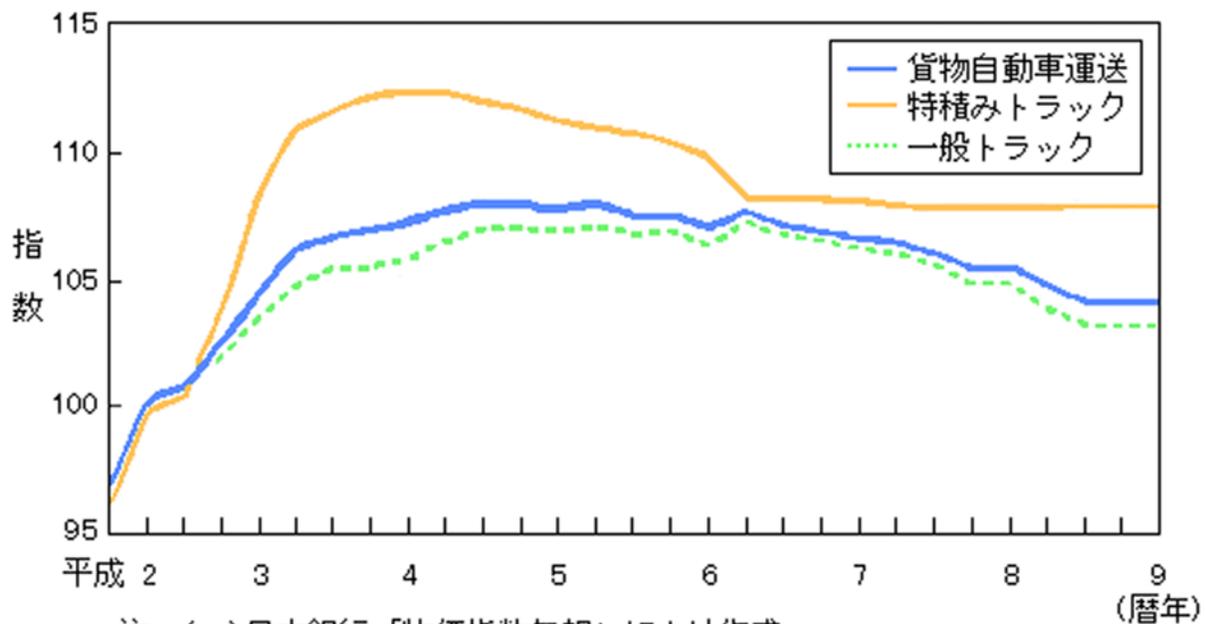
1-1-4 図 単位当たり営業収入の対前年度比の推移

1-1-4図 単位当たり営業収入の対前年度比の推移



1-1-5図 企業向けサービス価格指数の推移

1-1-5 図 企業向けサービス価格指数の推移



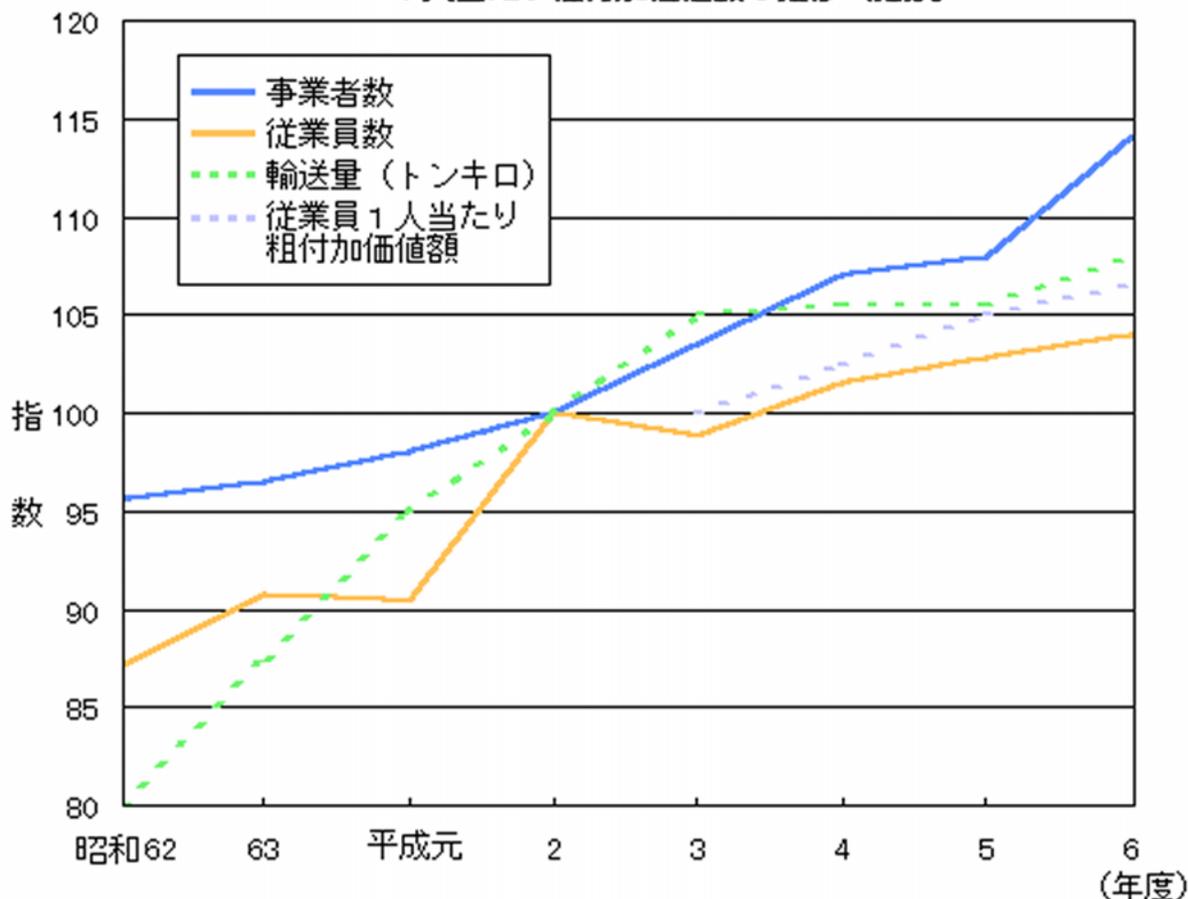
注 (1)日本銀行「物価指数年報」により作成
 (2)平成2年(暦年)平均を100とする指数である。

(c) 生産性の向上

従業員数は増加しているが、従業員数の増加率は、輸送量の増加率に比べて低い。また、従業員1人当たりの付加価値額は上昇している〔1-1-6図〕。

1-1-6 図 トラック事業者数、従業員数、輸送量、従業員1人当たり粗付加価値額の推移(指数)

1-1-6図 トラック事業者数、従業員数、輸送量、従業員1人当たり粗付加価値額の推移（指数）



注 (1) 運輸政策局情報管理部「陸運統計要覧」により作成
 (2) 平成2年度（従業員1人当たり粗付加価値額は平成3年度）を100とする指数である。

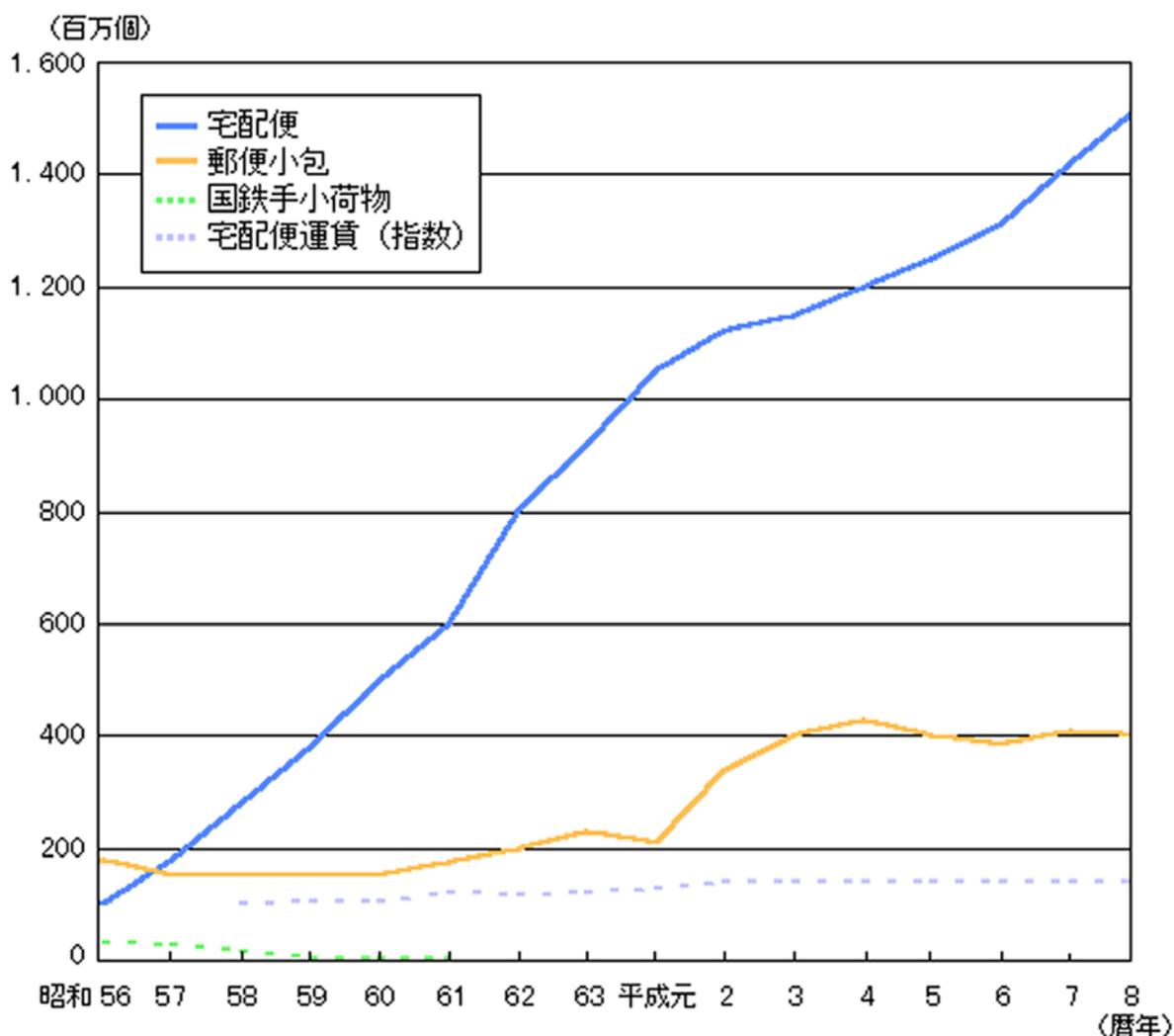
厳しい競争環境にあり、実質的な運賃水準が低下する中で、大手トラック事業者では、経費を抑えるため、比較的に入件費の安い中小事業者のトラックを備車することによって対応する動きもみられる。

(d) 多様なサービスの展開

従来、トラック事業は、主としてメーカーや商店等企業の物流を対象としていたが、戸口から戸口への配達が行えるという自動車輸送の特性を活かした宅配便の急成長〔1-1-7図〕等により、一般家庭、消費者へとその対象を広げてきた。

1-1-7図 小量荷物の取扱個数及び宅配便運賃の推移

1-1-7図 小量荷物の取扱個数及び宅配便運賃の推移

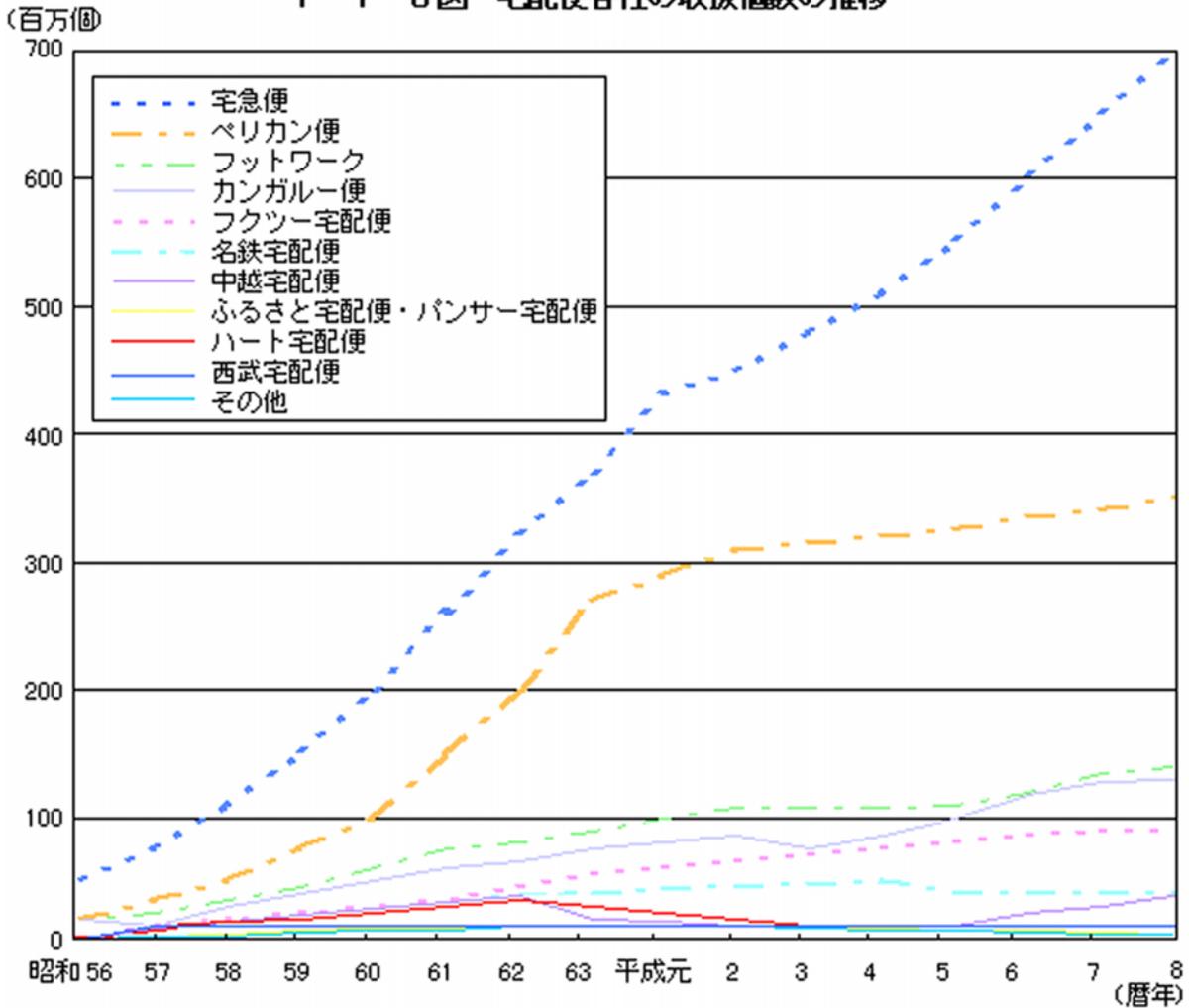


注 (1) 郵便小包は郵政省「郵便統計年報」、国鉄手小荷物は運輸政策局
情報管理部「鉄道統計年報」、宅配便は自動車交通局資料により作成
(2) 宅配便運賃は昭和58年を100とする指数である。

宅配便は、当初、新たに参入する事業者も多くシェアのばらつきもみられたが、最近では上位5社のシェアが拡大し、寡占化が進んできている〔1-1-8図〕。しかし、運賃は、この間の消費者物価指数の上昇率とほぼ同じ水準にとどまっている〔1-1-7図〕。配達時間も短縮されており、ある事業者では、翌日配達エリアが約10年前に比べ、30%から60%に拡大している。また、クール宅配便、時間指定サービス等事業者の競争を通じた創意工夫による新しい輸送サービスが提供されるようになっている。

1-1-8図 宅配便各社の取扱個数の推移

1-1-8 図 宅配便各社の取扱個数の推移



注 自動車交通局資料により作成

このほか、引越輸送についても、単身赴任者用の引越パック等の新しいサービスが出現してきている。

(2) 航空事業に関する規制緩和

(ア) 規制緩和の概要

定期航空運送事業（以下「航空事業」という。）については、従来は、幹線中心、ローカル線中心等各社の概ねの事業分野が決められていたが、航空会社間の競争を促進することにより、より一層の輸送サービスの向上を図ることが強く望まれるようになった。

このため、昭和61年6月の運輸政策審議会答申に基づいて、国内線におけるダブル・トリプルトラック化（同一路線を2社又は3社が運航するようにすること）や国際線の複数社化等を進めることとなった。

同答申に基づき、ダブル・トリプルトラック化の対象となる路線の基準を定め、順次これを拡大してきたが、平成9年4月には、この基準を廃止し、どの路線でもダブル・トリプルトラック化が可能となった。

また、国内航空運賃に対する利用者ニーズの多様化や個人型の割引運賃の充実を求める声の高まり等に対応するため、6年12月から最大割引率50%までの営業政策的な割引運賃・料金については届出で行えるようにした。この規制緩和により、7年5月から事前購入割引運賃が各社で導入された。

さらに、航空各社が創意工夫を活かし、多様化・高度化するニーズに弾力的に対応して、季節、時間帯、路線の特性等を加味した多様な運賃設定を可能にし、ひいては航空各社間の運賃競争を通じて利用者利便を向上させるため、標準的な原価を最高額とする一定の幅の中で、航空各社が自主的に運賃を設定できる幅運賃制度を7年12月から導入し、8年5月から6月にかけて各社により実施された。

この幅運賃制度は、1.航空各社の経営判断に基づく自主的な運賃設定が可能となる、2.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、各社による経営合理化が促進される効果）が働く、3.標準原価は距離に応じて決まるので、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られる、というものである。

(イ) 規制緩和の効果

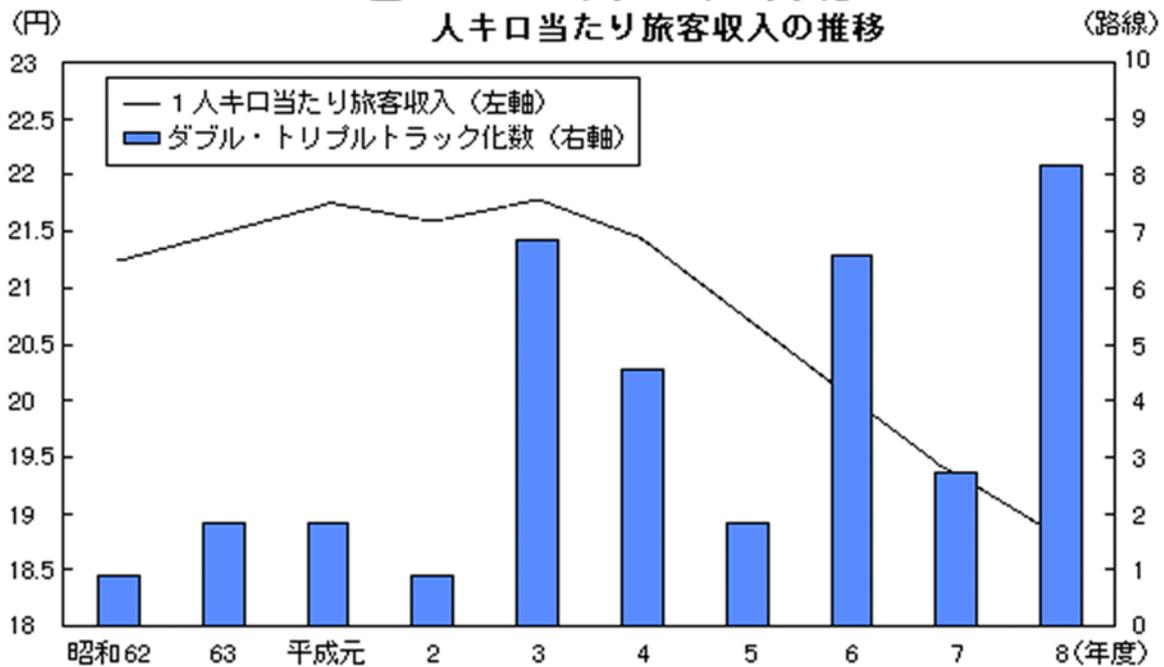
(a) 利用者数の増加

昭和61年度から平成8年度までにダブル・トリプルトラック化された路線は42路線で、このうち、33路線は3年度以降に実施された〔1-1-9図〕。

3年4月から8年4月までにダブル・トリプルトラック化された24路線について、ダブル・トリプルトラック化後1年間の輸送量の伸び率をその前3年間の平均伸び率と比較してみると、16路線で伸び率が上昇している。この24路線について、ダブル・トリプルトラック化後1年間の実際の輸送人員と事前3年間の平均伸び率から推定した輸送人員との差をダブル・トリプルトラック化による増加分とみると合計で約62万人となり〔1-1-10表〕、これは3年度から8年度までの間の全航空輸送量の増加分の約5%に相当する。

1-1-9図 ダブル・トリプルトラック化と人キロ当たり旅客収入の推移

1-1-9図 ダブル・トリプルトラック化と
人キロ当たり旅客収入の推移



注 日本航空、全日本空輸、日本エアシステムの有価証券報告書により作成

1-1-10表 ダブル・トリプルトラック化前後の輸送量の変化

1-1-10表 ダブル・トリプルトラック化前後の輸送量の変化

	ダブル・トリプル化時期	事前3年平均増加率(%)	事後1年増加率(%)	増加数実績(人)A	増加数推計(人)B	A-B(人)
大阪-松山	3年4月 D	7.1	2.1	16,889	56,762	-39,873
大阪-札幌	3年5月 T	8.9	4.7	80,181	153,175	-72,994
東京-小松	3年7月 T	6.5	11.8	161,173	88,235	72,938
東京-熊本	3年7月 T	14.8	5.6	61,237	163,009	-101,772
東京-長崎	3年7月 T	11.3	5.5	58,481	121,228	-62,747
東京-秋田	3年7月 D	12.9	13.5	97,077	92,385	4,692
大阪-鹿児島	3年9月 T	7.7	2.8	35,284	96,394	61,110
名古屋-鹿児島	4年7月 D	8.8	18.2	64,356	31,210	33,146
成田-札幌	4年11月 D	-0.3	8.1	15,122	-605	15,727
東京-旭川	4年12月 D	8.4	7.2	43,510	50,788	-7,278
東京-大分	5年3月 T	2.7	7.0	60,229	23,461	36,768
名古屋-札幌	5年3月 T	6.4	-0.3	-3,080	69,147	-72,227
那覇-宮古	5年4月 D	2.8	8.1	41,419	14,292	27,127
鹿児島-那覇	5年4月 D	2.1	12.2	20,917	3,601	17,316
東京-宮崎	6年9月 T	2.8	11.4	111,462	27,729	83,733
大阪-長崎	6年9月 T	8.4	17.7	130,628	61,677	68,951
大阪-宮崎	6年9月 T	3.2	13.7	114,973	27,131	87,842
東京-青森	6年9月 D	8.4	14.0	84,806	51,252	33,554
大阪-大分	6年9月 D	-2.0	40.0	187,406	-9,586	196,992
大阪-熊本	6年9月 D	-3.1	19.9	143,266	-22,395	165,661
東京-徳島	6年11月 D	0.9	13.0	76,813	5,352	71,461
大阪-那覇	7年4月 T	-0.2	12.1	149,160	-2,473	151,633
名古屋-福岡	7年4月 T	0.8	6.3	61,370	7,863	53,507
大阪-仙台	8年4月 T	20.4	9.3	75,827	161,797	-85,970
計				1,888,506	1,271,429	617,077

注 (1)運輸政策同情報管理部「航空輸送統計年報」により作成

(2)Dはダブルトラック化、Tはトリプルトラック化

(3)大阪-福岡(7年4月トリプルトラック化)は、阪神・淡路大震災の影響が大きいため、除外した。

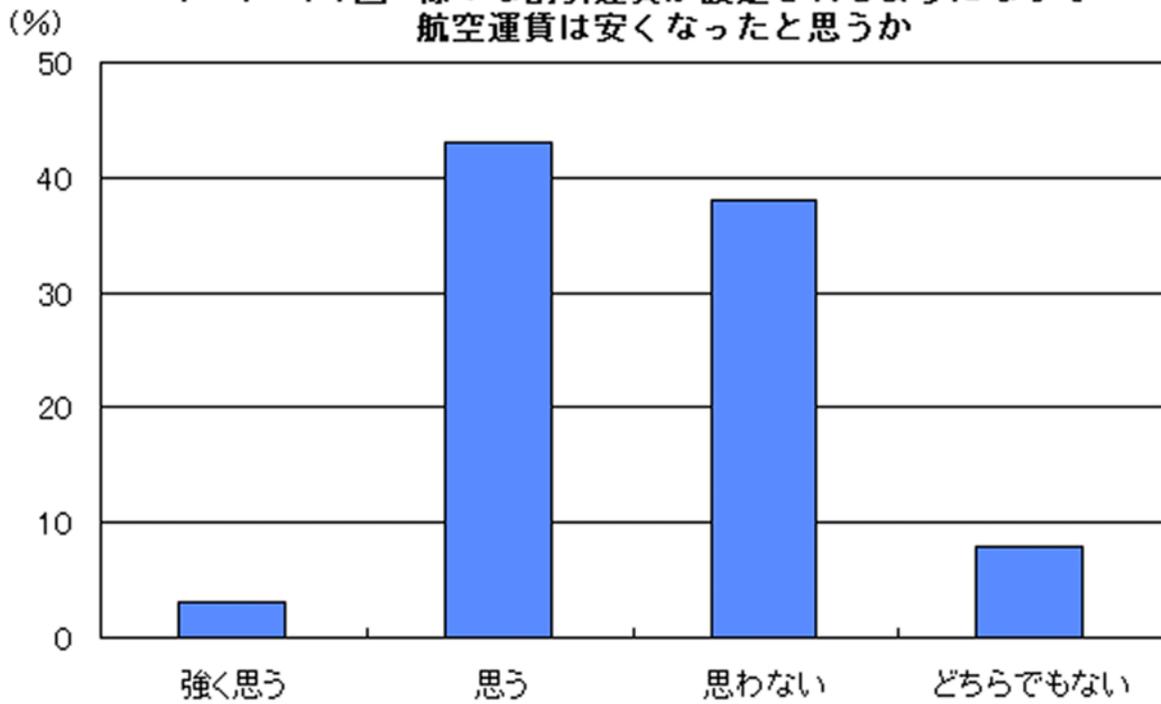
(b) 運賃の多様化及び実質的な運賃水準の低下

事前購入割引、幅運賃制度の導入により、季節、時刻、購入時期等によって運賃が変わることとなり、運賃の多様化が進んだ。

旅客人キロ当たりの旅客運賃収入の推移をみると、昭和61年度から平成3年度までは上昇傾向にあるが、4年度以降低下が続いている〔1-1-9図〕。旅客人キロ当たりの旅客運賃収入の低下は、景気の低迷の影響もあると思われるが、3年度以降ダブル・トリプルトラック化路線が増加し、競争が激化したこと及び事前購入割引、幅運賃制度の導入によるものと思われる。利用者も、約40%の者が、事前購入割引によって運賃が安くなった、飛行機が利用しやすくなったと考えている〔1-1-11図、1-1-12図〕。

1-1-11図 様々な割引運賃が設定されるようになって航空運賃は安くなったと思うか

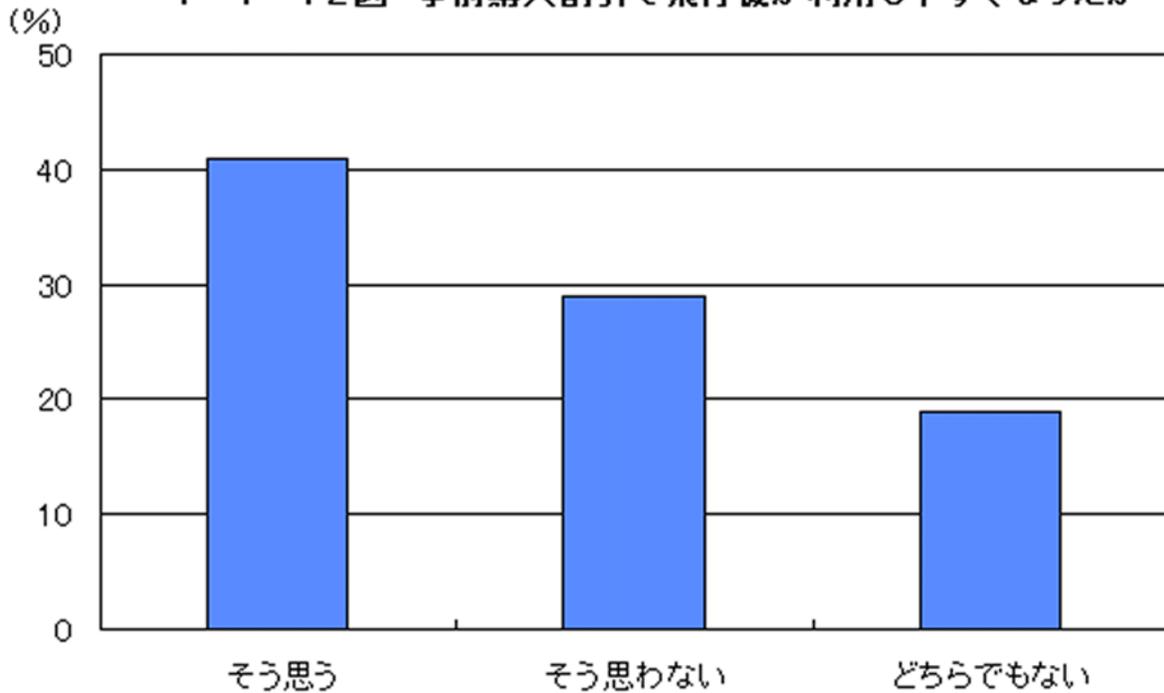
1-1-11図 様々な割引運賃が設定されるようになって
航空運賃は安くなったと思うか



注 (1) (財)運輸経済研究センター調査資料により作成
(2) 東京～札幌、秋田、福岡の航空利用者に対するアンケート調査による。

1-1-12図 事前購入割引で飛行機が利用しやすくなったか

1-1-12図 事前購入割引で飛行機が利用しやすくなったか



注 (1) (財)運輸経済研究センター調査資料により作成

(2) 東京～札幌、秋田、福岡の航空利用者に対するアンケート調査による。

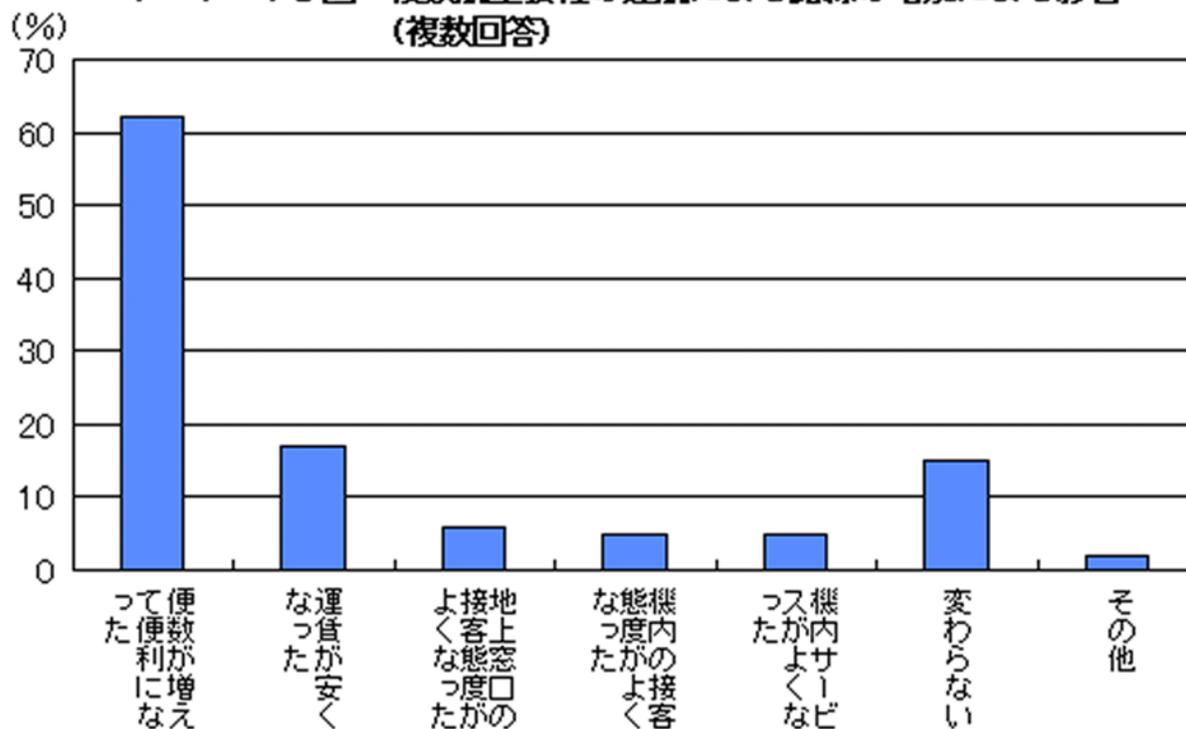
各社が自主的に運賃を設定して届け出ることとなったことから、8年2月から3月にかけて他社の運賃設定をみながら運賃を値下げする動きがみられた。しかし、当初は18路線について他社と異なる運賃を設定する動きがみられたが、割高になった事業者が同額に値下げする等の対応をしたため、結果的には事業者によって運賃が異なったのは8路線にとどまった。

(c) 便数の増加による利便性の向上

ダブル・トリプルトラック化により乗り入れ航空会社が増えるとともに便数が増加し、利用者の利便性が向上している。このことは、利用者からも高く評価されている〔1-1-13図〕。

1-1-13図 複数航空会社の運航による路線の増加による影響 (複数回答)

1-1-13 図 複数航空会社の運航による路線の増加による影響
(複数回答)



注 (1) (財)運輸経済研究センター調査資料により作成
(2) 東京～秋田の航空利用者に対するアンケート調査による。

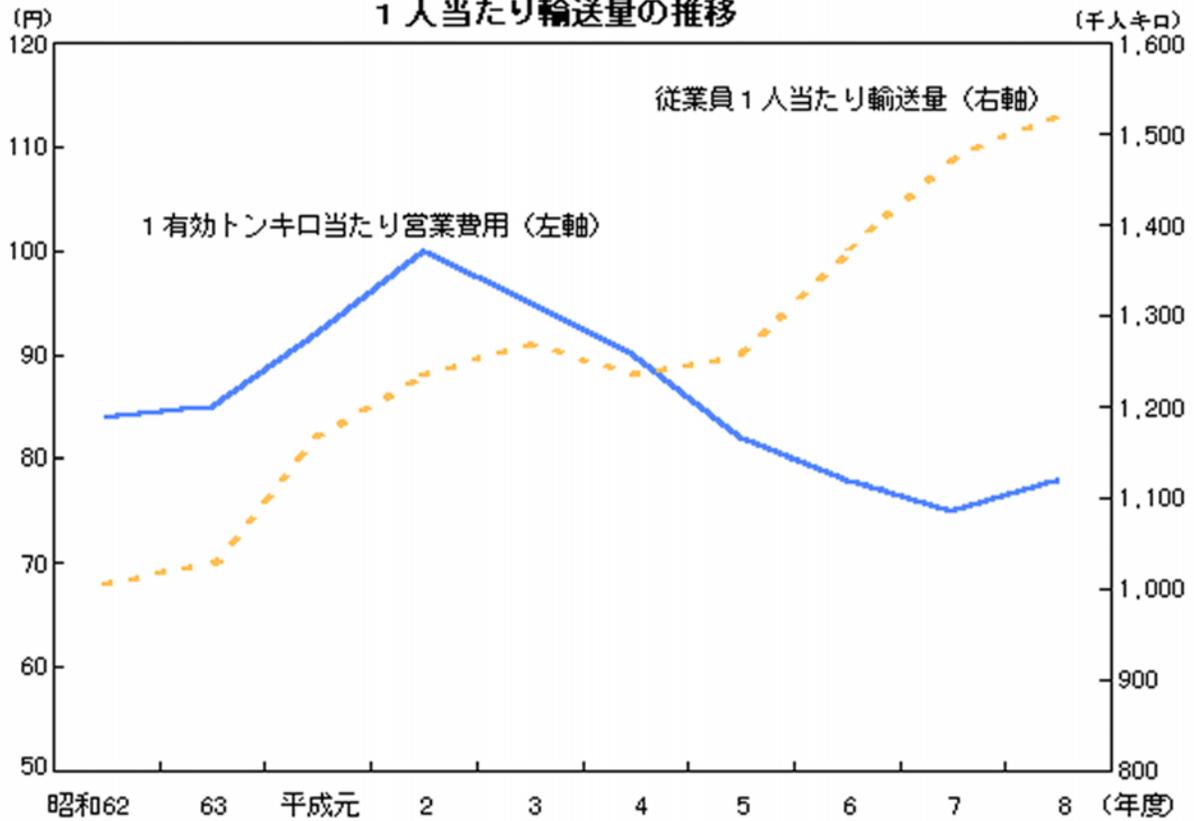
(d) 生産性の向上

航空事業における競争環境は厳しさを増しており、航空事業者は、コストの削減と生産性の向上に努めている。

航空事業における有効トンキロ（すべてのスペースが利用されたとした場合の輸送量）当たりの営業費用は、2年度までは上昇していたが、その後は低下傾向にある〔1-1-14図〕。

1-1-14 図 有効トンキロ当たり営業費用と従業員1人当たり輸送量の推移

1-1-14図 有効トンキロ当たり営業費用と従業員
1人当たり輸送量の推移

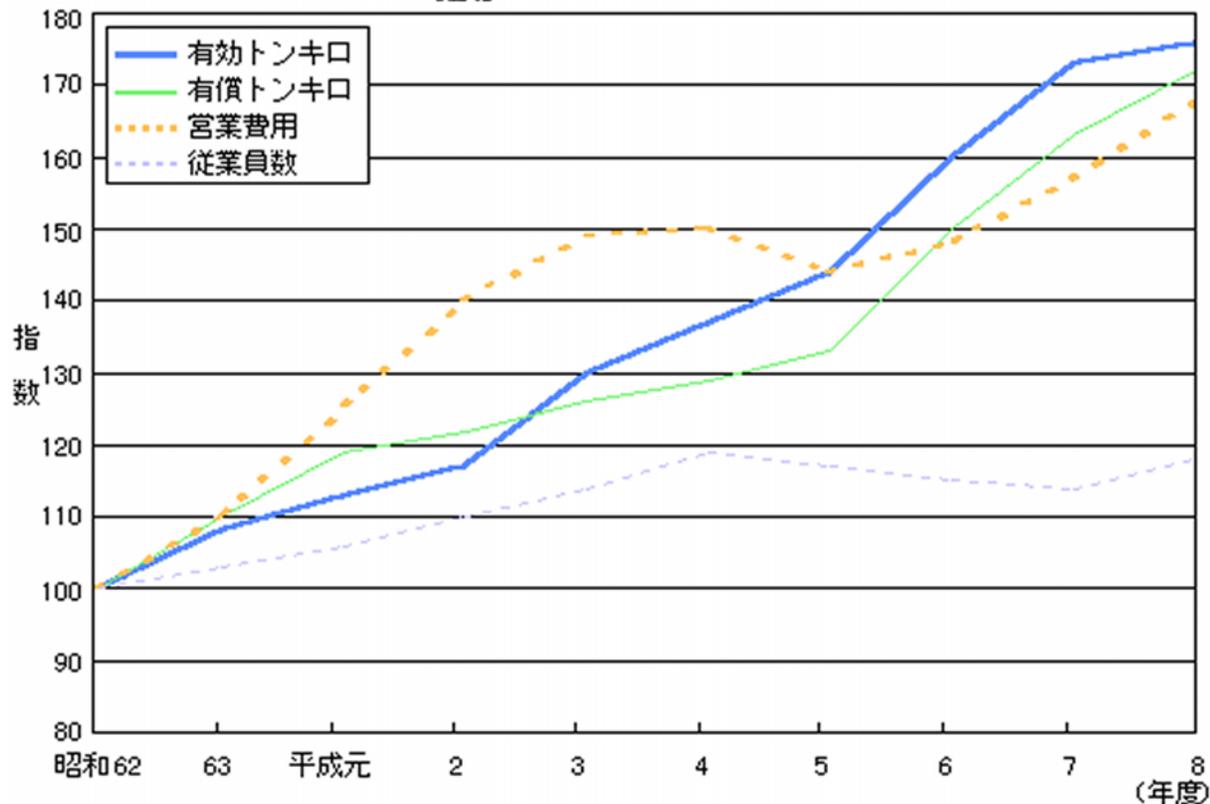


注 運輸政策局管理部「航空輸送統計年報」、(財)航空振興財団
「数字でみる航空」により作成

従業員数は4年度までは増加し、その後減少していたが、8年度には増加している〔1-1-15図〕。従業員1人当たり輸送量は上昇傾向にあり、8年度は2年度に比べ、24%増加している〔1-1-14図〕。

1-1-15図 有効トンキロ、有償トンキロ、営業費用、従業員数の推移

1-1-15図 有効トンキロ、有償トンキロ、営業費用、従業員数の推移



注 (1) 運輸政策局情報管理部「航空輸送統計年報」により作成
 (2) 昭和62年度を100とする指数である。

また、競争の激化に対応して、採算性の悪い路線については、運休又は減便等の動きがみられる一方で、競争力のある路線を強化する動きもみられるなど、今後の規制緩和の推進に伴い、航空事業者において、路線の整理・再編に向けての動きが生じる可能性もある。

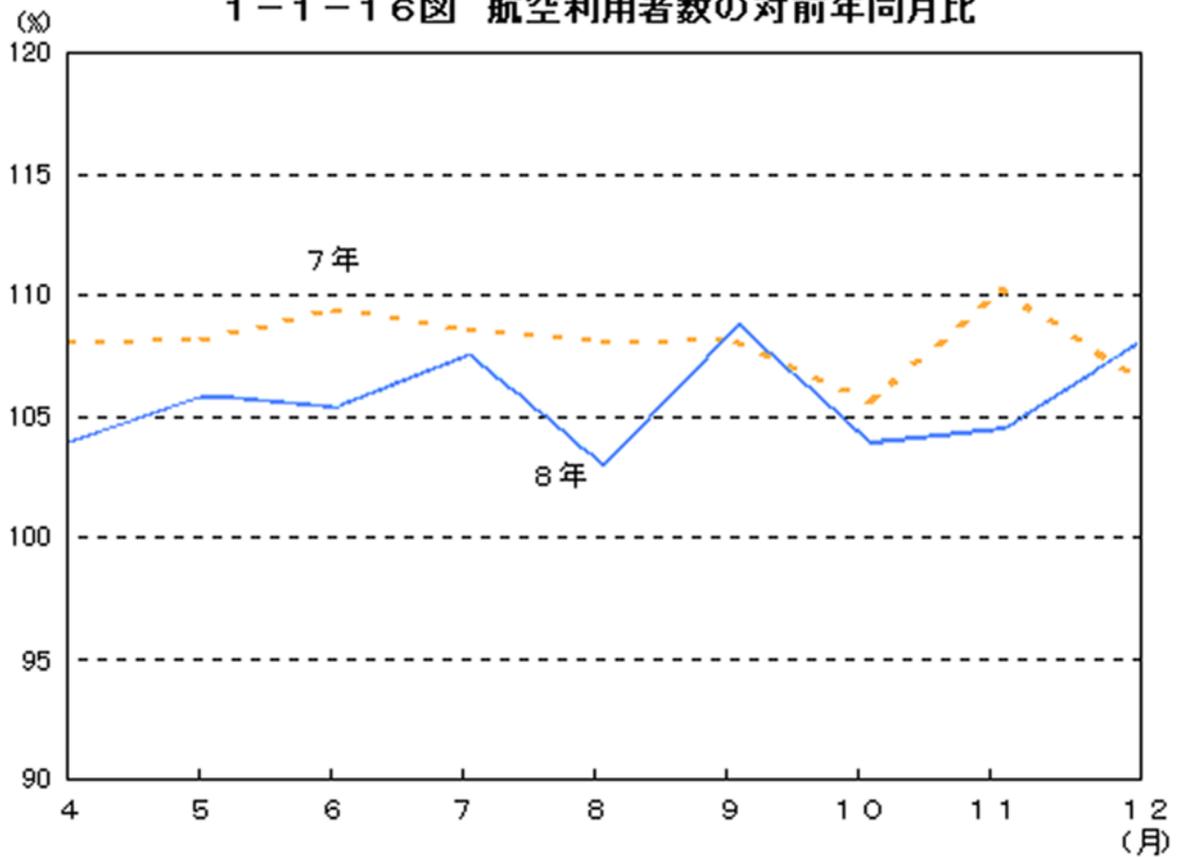
(e) 需要の平準化

幅運賃制度の導入に際し、航空各社は需要の時期的な波動を平準化する観点から、多客期、通常期、閑散期ごとにきめ細かく運賃を変え、また、1日のうちでも早朝等利用者の少ない時間帯の便の運賃を割り引くなどの工夫をして、全体として輸送効率を上げようとしている。

4月から12月までの9ヶ月間の1ヶ月ごとの利用人員の対前年同月比を7年と8年とで比べてみると、8年は7月、9月に比べて8月の伸び率の低さが目立っており〔1-1-16図〕、季節的な運賃の設定により、多客期で運賃が割高な8月からその前後の7月及び9月に需要がシフトしたことがうかがわれる。

1-1-16図 航空利用者数の対前年同月比

1-1-16図 航空利用者数の対前年同月比

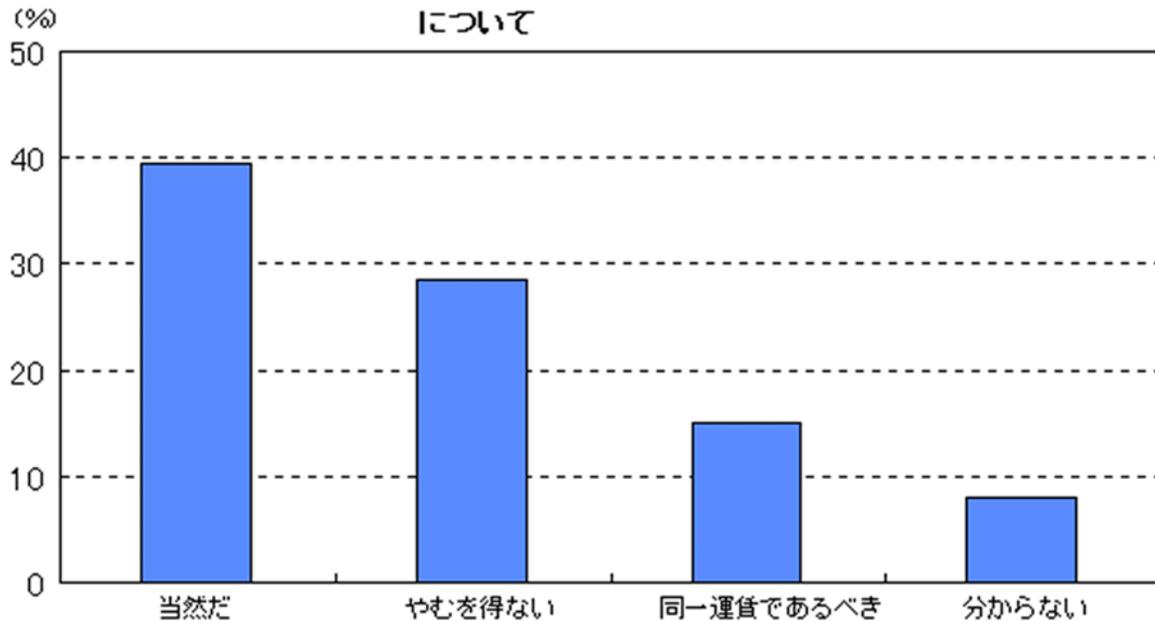


注 運輸政策局情報管理部「航空輸送統計年報」により作成

このように時期によって運賃が変わることについて、利用者も肯定的に受けとめている〔1-1-17図〕。

1-1-17図 時期によって運賃が異なるようになったことについて

1-1-17図 時期によって運賃が異なるようになったこと
について



注 (1) (財)運輸経済研究センター調査資料により作成
(2) 東京～札幌、秋田、福岡の航空利用者に対するアンケート調査による。

(3) タクシー事業に関する規制緩和

(ア) 規制緩和の概要

タクシー事業については、国民生活の向上を背景として、利用者ニーズの多様化への対応を図ることが求められていた。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、5年10月以降東京地区の増減車について、事業者ごとに一定の幅（許可車両数の上下5%の幅）の中で認めることとした。また、運賃・料金についても、従来の平均原価に基づき設定する方式（平均原価方式）に加え、同一地域同一運賃の原則によらずに個別に安い運賃を設定する事業者についても収支相償う申請であればこれを認めるとともに、割引運賃・料金についても事業者の創意工夫を尊重し、弾力的に設定できるようにした。

その後も事業区域の統合・拡大及び乗合タクシーの参入規制の弾力化、タクシーの観光ルート別運賃の認可について、5割以内の割引運賃を認めること等順次規制緩和を推進してきた。

さらに、9年3月に再改定された規制緩和推進計画に基づき、当面の規制緩和措置を進めている。参入を容易化し、競争の促進による事業の活性化を図るため、需給調整基準について、過去5年間の実績に基づき算出された基準車両数に一定割合（9年度は1割、実施状況を見ながら、次年度以降さらに拡大）を上乗せする措置を講ずるとともに、最低保有車両数について、東京の60両、大阪・名古屋等の30両を10両に縮減する等の措置を講じた。より効率的・自主的な事業運営を促進するため、営業活動の基盤となる事業区域について、統合・拡大を行い、3年以内に事業区域数(1,911)をほぼ半減させる計画を進めている。運賃・料金規制についても、従来の平均原価方式に基づき算定した運賃額を上限とし、その上限から10%下までの範囲内であれば自由に運賃の設定を認めるゾーン運賃制を導入するとともに、初乗距離を短縮する運賃を認めることとした。

(イ) 規制緩和の効果

(a) タクシー運賃の多様化

9年3月末までに全国77の運賃ブロックのうち35ブロックで多重運賃が発生し、大阪、名古屋、京都においてはかなりの車両数が多重運賃となった（これら3都市合計で約2,800両の車両の運賃が多重化した。なお、9年4月以降は消費税率引き上げに伴い課税事業者と免税事業者で運賃が二重化（課税事業者は税率引き上げ分を運賃に転嫁、免税事業者は運賃据え置き）したため、ほとんどの地域で運賃は多重化している。）。同時に割引運賃等の設定の弾力化を図ったことから、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てきた〔1-1-18表〕。また、8年6月の観光ルート別運賃認可の弾力化により、9年7月現在727ルートで通常運賃とは別立ての割引運賃が設定されている。

1-1-18表 多様化する割引運賃制度の例

1-1-18表 多様化する割引運賃制度の例

導入時期	導入地区	新設された割引制度等
7年2月	東京地区	遠距離割引、ワゴン配車・時間指定予約料金、時間制運賃
7年12月	大阪地区	遠距離割引、ノーマイカーデー割引、定額運賃前払割引 初乗クーポン割引、高齢者初乗クーポン割引
8年5月	名古屋地区	遠距離割引、高齢者割引、日曜・休日割引、長時間割引

さらに、9年度からのゾーン運賃制導入により、上限運賃額を下回る運賃を設定した事業者は、9年9月30日現在全国で29地区329事業者2,707両となっている。また、近距離旅客の運賃負担軽減とタクシー需要の開拓をめざして初乗距離を短縮した運賃を設定した事業者は、9年9月30日現在全国で、18地区129事業者5,378両となっており、運賃・料金の一層の多様化が進んできている。

(b) 需給調整の弾力化による事業の活性化等

増減車の弾力化を認めたことにより、5年10月以降約1,500両の期間限定の増車が東京地区においてなされた（このほか、東京地区では夜間の輸送力強化のため、約1,400両のブルーラインタクシーを導入している。）。

また、9年度以降の需給調整基準の弾力化により、例えば、東京地区では9年7月3,000両（うち300両を新規免許申請者に配分）の増車可能枠が公示され、かつ、最低保有車両数についても縮減が行われていることから、9年8月、13社657両から新規免許の申請があり、33年ぶりに新規参入が見込まれる。さらに、事業区域の統合・拡大により、より弾力的・効率的な事業運営が可能となることから、事業の活性化が期待される（9年7月現在1,437事業区域まで統合）。

また、乗合タクシーの参入規制の弾力化により、コース数が6年7月の102から9年4月の161へと約60%増加し、深夜輸送等における利便向上が図られている。

(4) その他の規制緩和

(ア) 物流コストの削減等に資する諸規制の見直し

(a) 一般トラックターミナルについては、近年、複数のトラック事業者の連携による連絡運輸や共同運行を実施していくための拠点施設として、その整備の必要性が高まってきている。このような状況に対応して、8年5月自動車ターミナル法が改正され、自動車ターミナル事業について、免許制を許可制に改めることにより事業参入を促進するほか、料金等に関する規制を大幅に緩和することにより、弾力的な事業運営を可能とすることにした。

(b) 9年2月より貨物鉄道運賃について総括原価方式の下での上限価格制が導入され、JR貨物をはじめとするすべての貨物鉄道会社に適用した。これにより、ニーズに応じた柔軟な運賃・料金の設定ができるようになった。

(c) 内航海運の船腹調整事業については、その計画的解消を図る方向が閣議決定されているが、内航海運業においては、経営基盤が脆弱な中小事業者が大半を占め、船腹調整事業の実施に伴い副次的に発生した引当資格を担保等に船舶建造資金等の融資を受けているなどの実態にあることから、将来にわたって船舶建造に係る資金調達の円滑化を図られるよう、9年6月、内航海運組合法が改正され、船舶建造資金の借入れについて内航海運組合が債務保証を行うことができることとなった。

内航海運の運賃協定については、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以外の運賃協定は8年11月末までに廃止された。

(イ) 旅客輸送サービスの向上等に資する諸規制の見直し

(a) 事業参入の容易化

貸切バス事業の需給調整基準について、9年度から一定の実働率（年間平均60%等）以上の事業区域においては増車を認め、弾力化及び透明化を図っている。また、3年以内に現行の市郡単位等の事業区域を都道府県単位へ統合する措置とともに、事業区域及び車種ごとに定められている最低保有車両数について、最大で10両であったものを最大で5両に縮減する措置を講じたところである。

この需給調整基準の弾力化により全国で9年6月から8月にかけて、大型車1,426両、中型車735両の増車可能枠が公示され、また、最低保有車両数の縮減が行われたことから、新規参入の増加が見込まれる。

(b) 運賃・料金設定の弾力化

7年4月から、路線バス等において、営業政策としての運賃・料金の割引について、認可制を届出制へと緩和した。また、旅客鉄道においては、従来から届出制となっている営業政策としての運賃・料金の割引に加えて、標準的な特急料金を下回る特急料金やグリーン料金等について、認可制を届出制に緩和した。その結果、例えば、乗合バスでは、バス・バスやバス・地下鉄の乗り継ぎ割引、夏休み専用定期の導入等、旅客船では閑散期割引等の割引制度が出てきており、旅客鉄道では、一部の特急料金や、グリーン料金の引き下げが行われるなど需要に応じた運賃・料金の柔軟な変更が行われるようになっている。

旅客鉄道について、9年1月から総括原価方式の下での上限価格制が導入された。これによって、並行路線での競争力強化や乗り継ぎ利便の向上等のために、一部区間の運賃を引き下げる等の例が見られる。

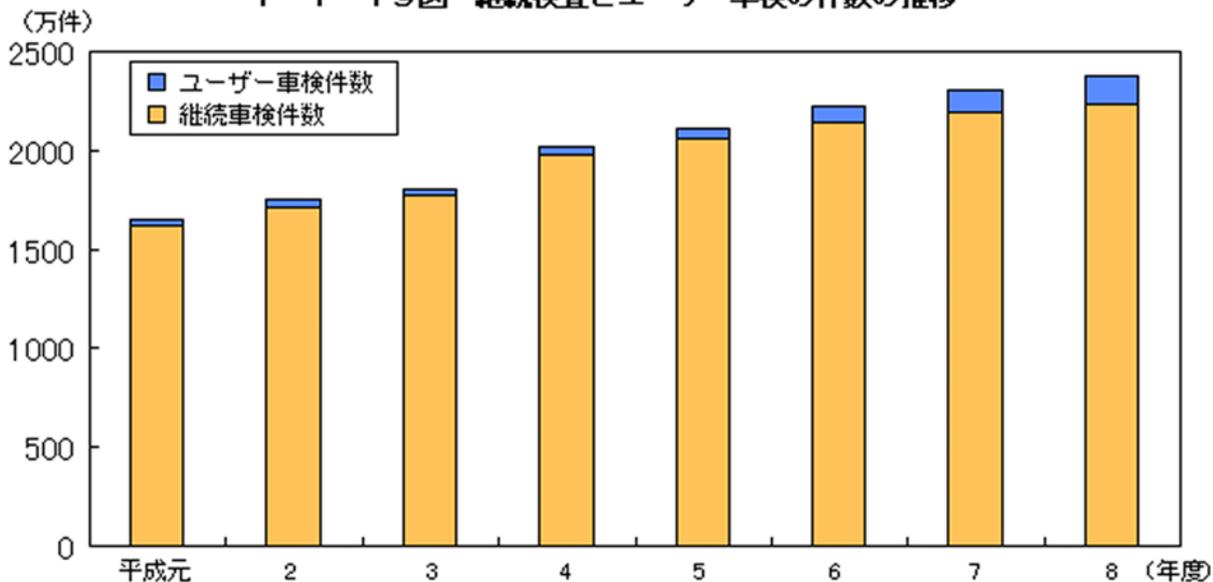
(ウ) 国民生活の利便性の向上に資する諸規制の見直し

(a) 7年7月から1.自家用自動車の6ヶ月点検の義務づけ廃止、2.12ヶ月点検及び24ヶ月点検の項目半減、3.国の検査における前検査、後整備(注)の受け入れ等を行った。

その結果、いわゆるユーザー車検の件数は大きく増加し、継続検査に占める割合も増えている〔1-1-19図〕。

1-1-19図 継続検査とユーザー車検の件数の推移

1-1-19図 継続検査とユーザー車検の件数の推移



注 自動車交通局技術安全部資料により作成

9年6月に、全国の約1,700の整備工場を対象にして実施したサンプル調査によると、走行距離や車齢に応じた点検整備等整備サービスの多様化が一層進むとともに、車検整備の基本料金の低下が進んでいる〔1-1-20表〕。

1-1-20表 点検整備サービスの多様化及び車検整備の基本料金の変化

1-1-20表 点検整備サービスの多様化 及び車検整備の基本料金の変化

		8年6月	9年6月
点検整備サービスの 多様化	短時間型	30%	60%
	ユーザー立会型	4%	30%
	メニュー設定型	60%	70%
車検整備の 基本料金の変化	1万円台	2%	10%
	2万円台	10%	25%
	3万円台	40%	50%
	その他	48%	15%

注 (1) 自動車交通同技術安全部資料により作成

(2) 短時間型：1日車検等、短時間の車検整備

ユーザー立会型：ユーザー立会による車検整備

メニュー設定型：使用状況等に応じた点検整備メニューの設定

さらに、9年2月には、ブレーキ等の個々の特定の装置のみを専門に整備する工場を対象とする認証制度を創設した。これにより、自動車用品販売店やガソリンスタンドにおいて、個々の装置ごとの分解整備が実施できることとなった。9年7月末現在60の事業場がこの認証を取得している。

(b) 9年6月からコンビニエンスストア等に設置したオンラインシステムを通じて主催旅行商品等の販売ができるようにした。これにより、より手軽に旅行の購入ができるようになると期待される。

(注) 前検査、後整備：従来、定期点検整備については、車検（継続検査）を受ける前に行うこととなっていたが、車検の後に行ってもよいこととし、整備の実施時期について自動車ユーザーによる選択を可能とした。

2 社会資本整備の効果

(1) 幹線交通

(ア) 幹線鉄道

幹線鉄道については、高速鉄道ネットワークの整備が重要な課題となっており、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等を推進している。その整備効果の一例として、新幹線直通運転化の効果を山形新幹線についてみる。

山形新幹線は、奥羽本線の福島～山形間の軌間（レール間の幅）を新幹線と同じ幅に広げて東北新幹線と直通運転ができるようにしたもので、4年7月に開通した。これにより、東京～山形間の所要時間は42分短縮され（最も所要時間の短い列車同士での比較）、福島駅での乗換えの不便も解消された。また、車椅子席が設けられたほか、電話コーナー、荷物室、多目的室等が設置されるなど従前に比べて車両の快適性も大きく向上した。

これらにより、8年度には開業前に比べ、輸送人員が約40%増加している。輸送量の増加に対応して、運行本数は当初の14往復から15往復に増加し、1編成の車両数も6両から7両へと増えている〔1-1-21表〕。

1-1-21表 山形新幹線開業前後の所要時間等の変化

1-1-21表 山形新幹線開業前後の所要時間等の変化

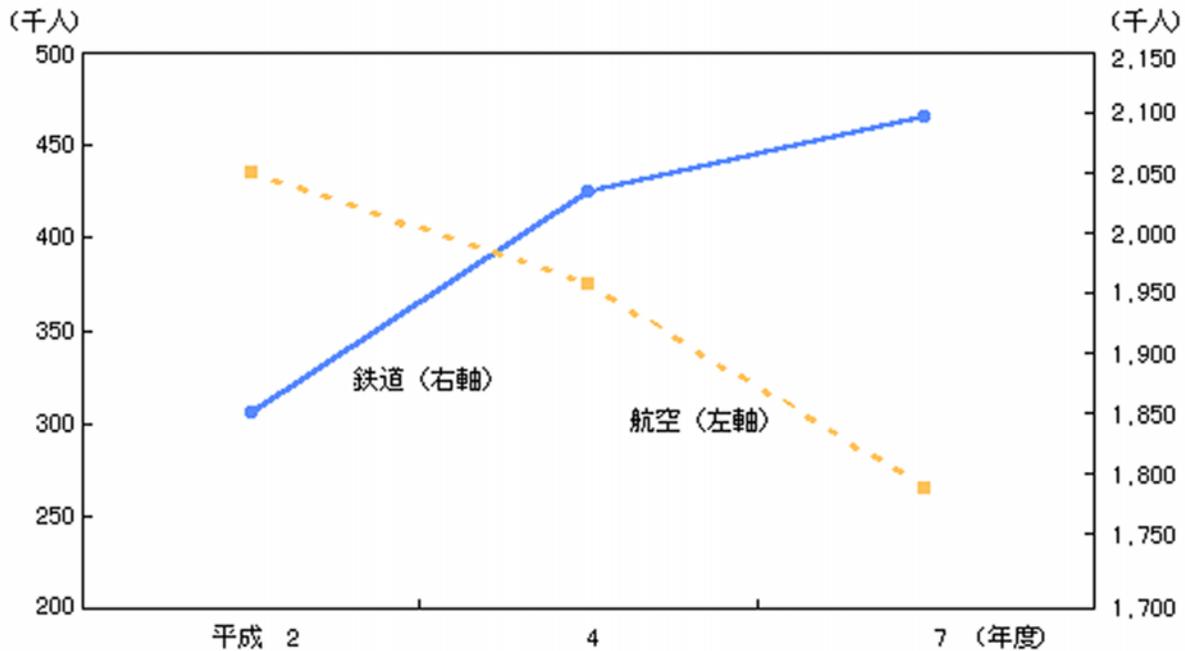
	所要時間	輸送量(人/日)	輸送力(人/日)	乗車効率(%)
元年度	3:15	3,200	4,500	71.1
4年度	2:27	4,500	4,700	95.7
8年度	2:27	4,500	6,000	75

注 (1) JR東日本資料により作成
 (2) 輸送量は、福島～米沢間の片道断面輸送量

一方、東京～山形間の航空と鉄道の輸送人員の変化をみると、山形新幹線の開業による航空から鉄道への利用者の転移等により、東京～山形間の航空輸送人員は減少しており〔1-1-22図〕、便数も開業前の1日5便から9年には3便になっている。しかしながら、東京～山形間の総流動人員は増加しており〔1-1-23表〕、また、山形空港発着の路線として名古屋線が開設されたほか、他地域への旅客数も増加している〔1-1-24図〕など、航空と鉄道のそれぞれの特性が活かされた形での交通ネットワークの整備が実現している。

1-1-22図 東京～山形間の鉄道と航空の輸送人員の変化

1-1-22図 東京～山形間の鉄道と航空の輸送人員の変化



注 (1)運輸政策局情報管理部「旅客地域流動調査」、「航空輸送統計年報」により作成

(2)鉄道は、東京都と山形県の間、航空は、東京(羽田空港)～山形空港間の輸送人員

1-1-23表 山形新幹線開通前後における旅客数の変化(東京～山形間)

1-1-23表 山形新幹線開通前後における旅客数の変化
(東京～山形間) (千人)

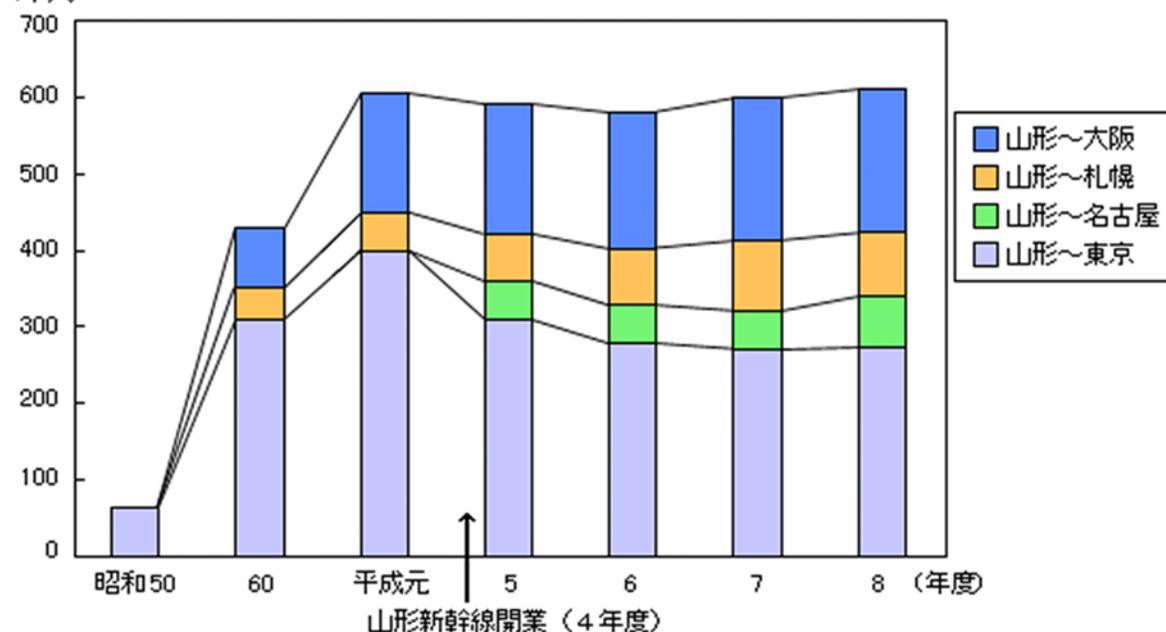
	2年度	7年度	増減
鉄道	1,860	2,101	241
航空	438	270	-168
計	2,298	2,371	73

注 (1)運輸政策局情報管理部「旅客地域流動調査」により作成

(2)鉄道は、東京都と山形県の間、航空は東京(羽田空港)～山形空港間の輸送人員

1-1-24図 山形空港発着航空路線旅客数の推移

1-1-24図 山形空港発着航空路線旅客数の推移



注 (1) 運輸政策局情報管理部「航空輸送統計年報」により作成
 (2) 平成7年度以降の大阪は、関西国際空港を含む。

なお、J R東日本では、地元からの支援を得て、山形から新庄への延伸を行うこととし、9年5月、工事に着手した。

(イ) 国内航空

国内航空ネットワークが集中する東京圏及び大阪圏については、空港の発着容量に制約があり、需要の増加に応えられない状況にあったことから、関西国際空港の開港及び東京国際空港（羽田）の沖合展開事業を最優先課題として整備を推進してきた。その整備効果の一例として、東京国際空港の沖合展開事業についてみる。

さらに、あわせて、空港の利便性を向上させるアクセス鉄道の整備についてみる。

(東京国際空港の沖合展開)

東京国際空港の新C滑走路は、9年3月に供用を開始した。これにより、我が国の航空ネットワークの要である東京国際空港において、1日40便の増便が可能になったことから、これを機に新たに定期航空運送事業を営もうという動きも生じている。

新C滑走路の供用開始とともに新しく増える40便については、航空局長の私的懇談会として「羽田空港の新規発着枠配分基準懇談会」を設け、8年11月より、公開の場で有識者の方々にその配分基準について検討していただいた。その結果、同懇談会の報告書〔1-1-25表〕も踏まえて、9年3月に新規会社用の枠を6便分設定するとともに、既存事業者に、自由枠として28便分、政策枠として6便分を設定した。9年7月には、40便のうち20便分が航空各社により新規路線の設定及び増便に活用され、女満別、高知への路線がトリプルトラック化された。10年4月には残りの20便が増便等に活用される予定となっている。

1-1-25表 羽田空港の新規発着枠配分基準懇談会報告書の概要

- | |
|---|
| <p>① 従来のように発着枠と路線を一体として扱う配分（政策枠）の他に、航空事業者が自由に路線を選択することを前提とした配分（自由枠）も行う。</p> <p>② 各路線における著しい便数格差の是正や各事業者間の経営基盤の格差の是正にも配慮する。</p> <p>③ 新規に航空事業を営む事業者に対して一定の発着枠を確保する。</p> <p>④ 発着枠の既得権化を避けるために、今回配分される発着枠に有効期限を付して回収と再配分による流動化を可能にする。</p> |
|---|

加えて、新C滑走路は、従来のC滑走路よりも沖合に建設されているため、騒音問題が生じるおそれが少ないことから、従来午前6時から午後11時までに飛行時間が事実上限定されていたのに対し、24時間の運航が可能になった。これに対応して、9年7月より深夜・早朝便も運航されるようになった。

(空港への鉄道の乗り入れ)

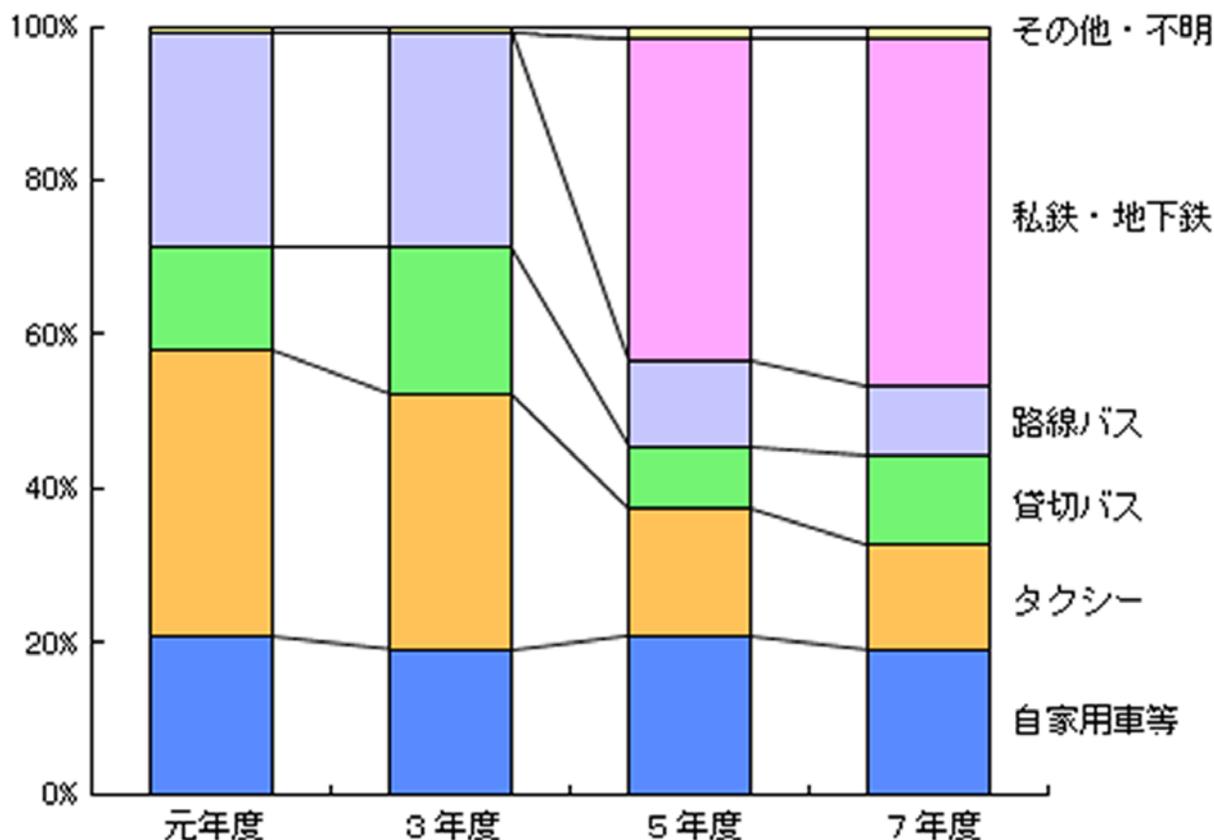
空港へのアクセスとして鉄道を利用することは、定時性・速達性に優れ、航空利用者にとって利便性が高い。このため、最近、空港への鉄道の乗り入れを行うことによって、アクセスを確保する事例が増えている〔1-1-26表〕。

1-1-26表 最近の空港への鉄道の乗り入れ事例

- | |
|---|
| <p>3年3月：新東京国際空港（成田）へのJR東日本と京成電鉄の乗り入れ</p> <p>4年7月：新千歳空港へのJR北海道の乗り入れ</p> <p>5年3月：福岡空港への福岡市営地下鉄の乗り入れ</p> <p>6年9月：関西国際空港へのJR西日本と南海電気鉄道の乗り入れ（開港時）</p> <p>8年7月：宮崎空港へのJR九州の乗り入れ</p> <p>9年4月：大阪国際空港（伊丹）への大阪高速鉄道（モノレール）の乗り入れ</p> |
|---|

このような空港への鉄道の乗り入れによって、空港利用者のアクセス交通手段がどのように変わったかについて、福岡空港についてみると、地下鉄の空港への乗り入れによって、福岡市中心部から空港までは約10分で結ばれることになり、その結果、バスやタクシーから地下鉄利用への転移により、半数近くの空港利用者が鉄道を利用するようになっている〔1-1-27図〕。

1-1-27 図 福岡空港へのアクセス手段の推移



注 航空局「航空旅客動態調査」により作成

(ウ) 高速バス

高速道路整備の進展にあわせて、高速バスネットワークが充実強化され、所要時間の短縮等利用者の利便の向上が図られてきた。近年、高速道路整備の顕著な進捗がみられた九州地方における高速バスの状況についてみる。

九州自動車道の全線開通や大分自動車道のほぼ全線にわたる開通により、福岡～鹿児島、宮崎、大分等との間の高速バスの所要時間が短縮されるとともに、輸送人員も増加している〔1-1-28表〕。これは、所要時間の短縮のほか、快適性が向上したこと、運行回数が増加して利便性が高くなったことなどによるものと考えられる。

1-1-28表 九州、大分自動車道開通に伴う高速バスの利用状況

1-1-28表 九州、大分自動車道開通に伴う高速バスの利用状況

路 線	開通前 (6.8.1~7.131)		開通後 (7.8.1~8.1.31)		対前年 同期比	備 考
	便数	輸送人員	便数	輸送人員		
福岡～鹿児島	16	119,078	16	138,728	116.5	所要時間20分短縮
福岡～宮崎	9	130,816	15	153,593	117.4	所要時間30分短縮

路 線	開通前 (7.4.1~7.6.30)		開通後 (8.4.1~8.6.30)		対前年 同期比	備 考
	便数	輸送人員	便数	輸送人員		
福岡～大分	26	79,380	42	130,552	164.4	所要時間20分短縮

注 (1) 九州運輸局資料により作成

(2) 人吉～えびの間(九州自動車道)開通 H7.7.27

玖珠～湯布院間(大分自動車道)開通 H8.3.28

これらの区間について、高速バスと鉄道・航空を比較してみると、〔1-1-29表〕のとおりである。これらの区間では、交通機関相互で競争が激化しており、鉄道のスピードアップ（例えば、福岡～鹿児島間では10年前に比べて42分短縮）が図られているほか、高速バス及び鉄道の往復割引切符、航空の事前購入割引等それぞれ割安な運賃・料金が提供されている。

1-1-29表 高速バス、鉄道、航空の比較

1-1-29表 高速バス、鉄道、航空の比較

		高速バス	鉄 道	航 空
福岡～鹿児島	所要時間	3時間40分	3時間50分	1時間41分
	運行(航)回数	23往復/日	14往復/日	12往復/日
	運賃・料金	5,300円 往復9,000円	8,270円 往復10,500円	13,000 (早期購入 6,900円)
福岡～宮崎	所要時間	4時間9分	5時間49分	55分
	運行(航)回数	24往復/日	11往復/日	9往復/日
	運賃・料金	6,000円 往復10,000円	9,960円 往復11,900円	13,000 (早期購入 6,900円)
福岡～大分	所要時間	2時間11分	2時間9分	
	運行(航)回数	52往復/日	28往復/日	
	運賃・料金	3,100円 往復5,500円	5,750円 往復7,400円	

注 (1) 平成9年6月時刻表より作成

(2) 鉄道、航空は各都市の鉄道駅間の所要時間。航空については乗り換え、待ち時間は含まない。

高速バスは、福岡の天神バスセンターと鹿児島、宮崎、大分の各鉄道駅間の所要時間。

航空はジェット料金を含む。早期購入は、最も安い割引の運賃。

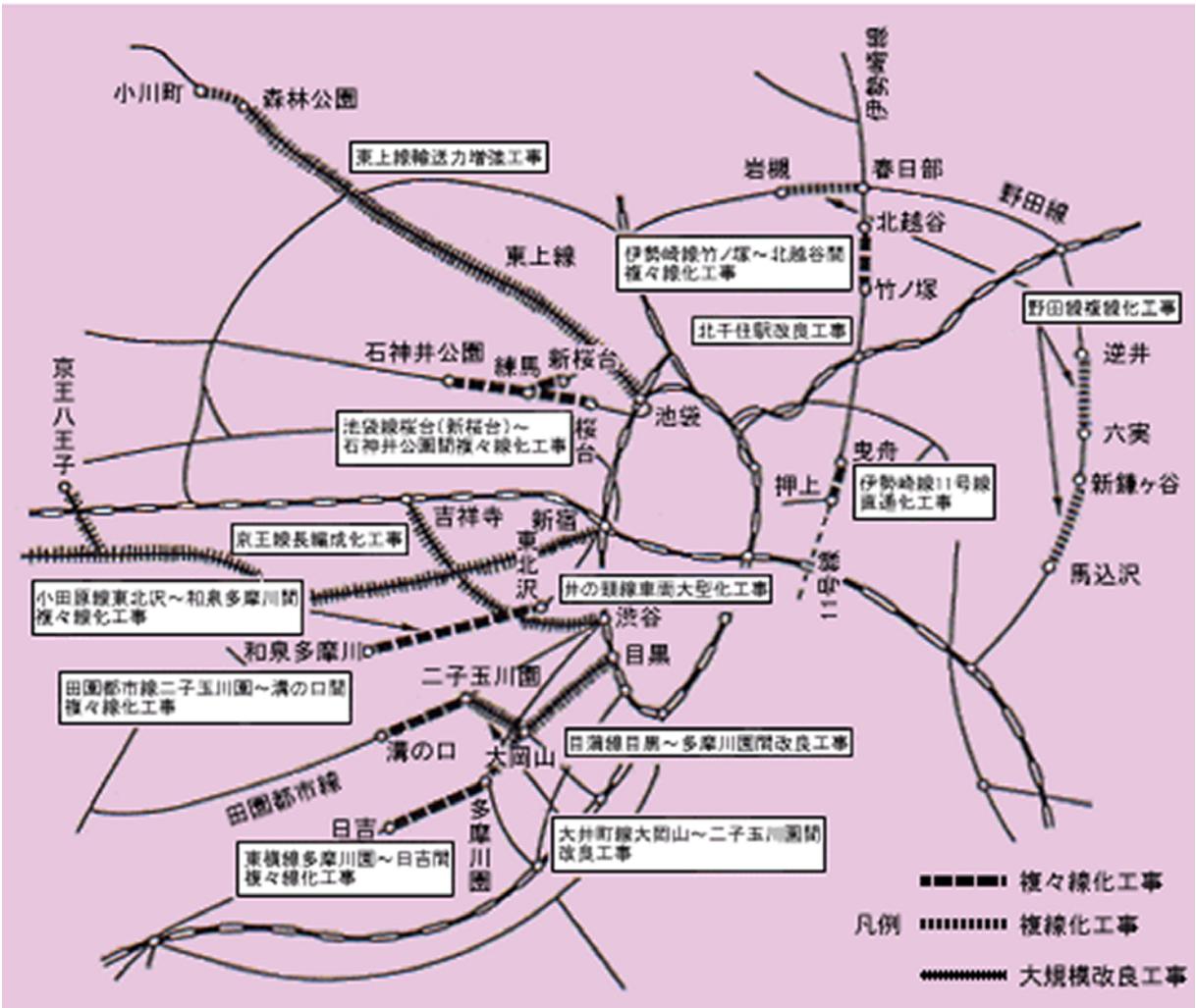
高速バス、鉄道は夜行便を除く。

(2) 大都市圏交通

東京圏をはじめとする大都市圏の鉄道の通勤・通学時の混雑は、近年の輸送力増強の努力等により緩和傾向にはあるものの、未だ厳しい状況にある。東京圏の大手民鉄5社は、複々線化等の抜本的な輸送力増強を図るため、特定都市鉄道整備積立金制度を活用して大規模な輸送力増強工事を進めている〔1-1-30図〕。その整備効果の一例として、複々線化が進捗している東武鉄道についてみる。

1-1-30図 特定都市鉄道工事概略図

1-1-30図 特定都市鉄道工事概略図



東武鉄道伊勢崎線は、竹ノ塚～越谷間の複々線化及び北千住駅の大規模改良工事が完成したことから、9年3月にダイヤ改正が行われた。この工事完成により、83本（平日、上り下り計）の列車の増発が行われ、最混雑時間における混雑率が183%から168%に改善された。また、朝ラッシュ時間帯の越谷～北千住間の準急の所要時間が23分から19分に短縮されたほか、北千住駅でのホームの混雑が大幅に緩和されるなどサービスの改善が図られた。

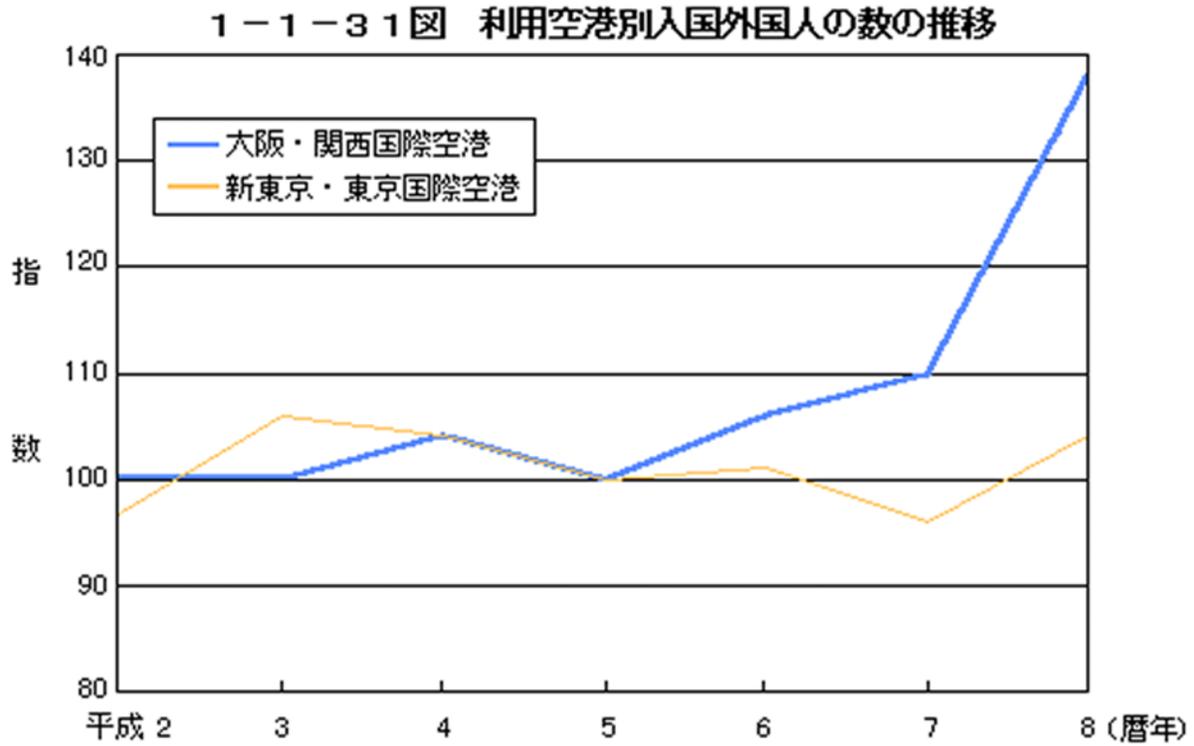
(3) 国際交通

(ア) 空港整備

関西国際空港は6年9月の開港以来約3年を経過した。その間順調に利用者数は増加し、新規路線の開設、便数の増加が続いている。

開港前後の利用者数の変化をみると、入国外国人が利用する空港として、新東京・東京国際空港に比べ関西国際空港の利用者数の伸びが大きい〔1-1-31図〕。また、出国日本人数をみても、近畿地方居住者の伸びが大きく〔1-1-32図〕、これまで空港の容量によって制約されていた近畿地方の海外旅行需要が顕在化してきたことがうかがえる。

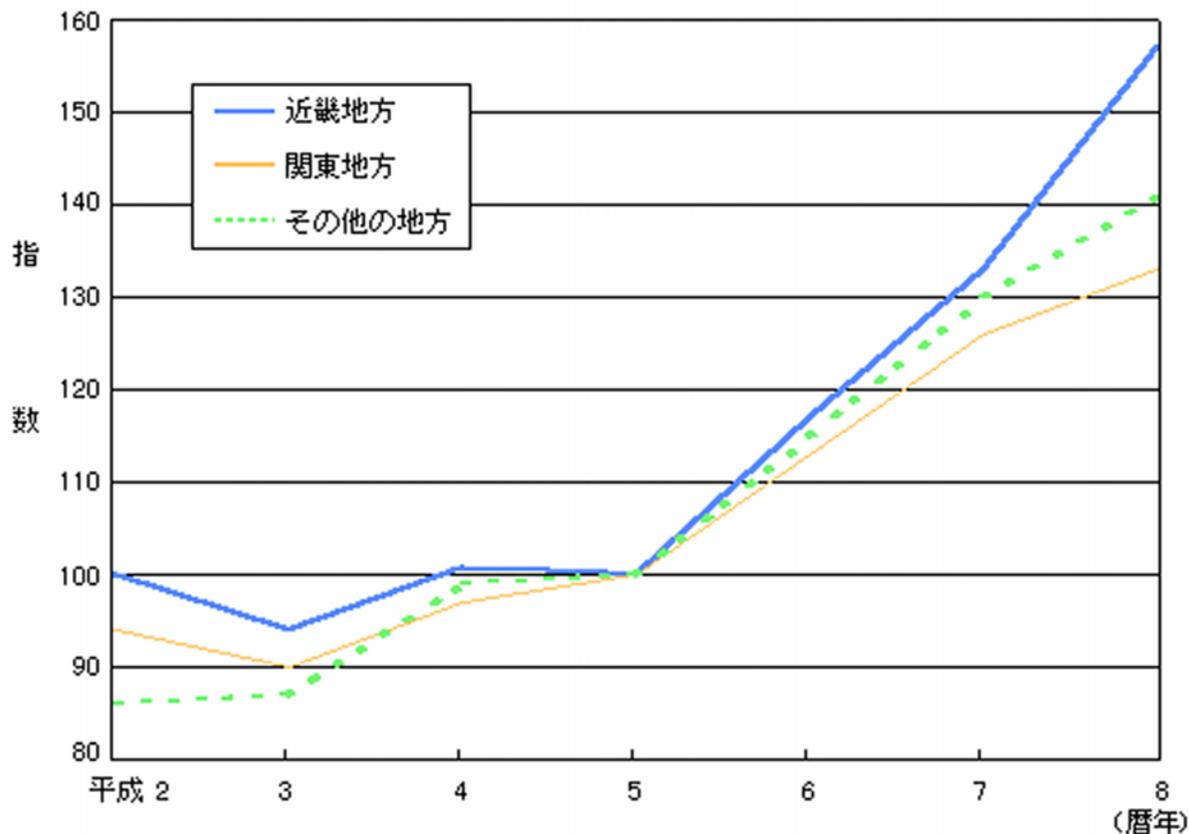
1-1-31図 利用空港別入国外国人の数の推移



注 (1) 法務省「出入国管理統計年報」により作成
 (2) 平成5年(暦年)を100とする指数である。

1-1-32図 居住地方別出国日本人数の推移

1-1-32図 居住地方別出国日本人数の推移

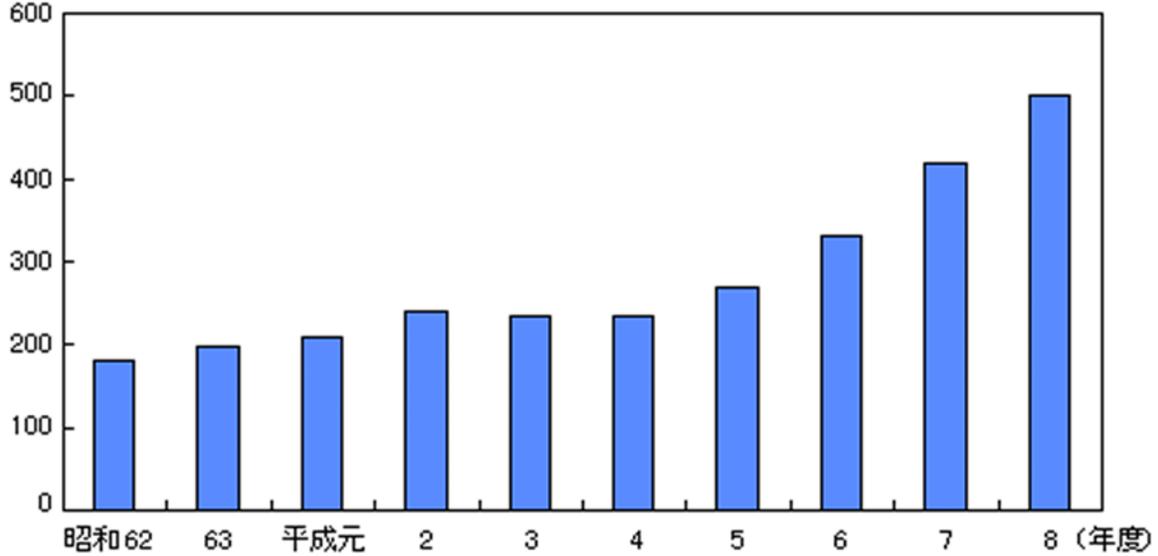


注 (1) 法務省「出入国管理統計年報」により作成
 (2) 平成5年(暦年)を100とする指数である。

貨物輸送についても、国際航空貨物を中心に取扱量が大きく増加しており、開港前の5年度(大阪国際空港(伊丹))と比べると、8年度はおよそ2倍に増加している〔1-1-33図〕。また、国際航空貨物取扱量は、世界第17位に位置すると同時に、我が国の国際航空貨物量に占める関西のシェアは着実に増加してきている〔1-1-34図〕。また、近畿、中四国地方に発生・集中する貨物が関西国際空港を利用する割合が増加しており〔1-1-35図〕、成田一極集中の是正が進みつつある。

1-1-33図 国際航空貨物の大阪・関西国際空港の取扱量の推移

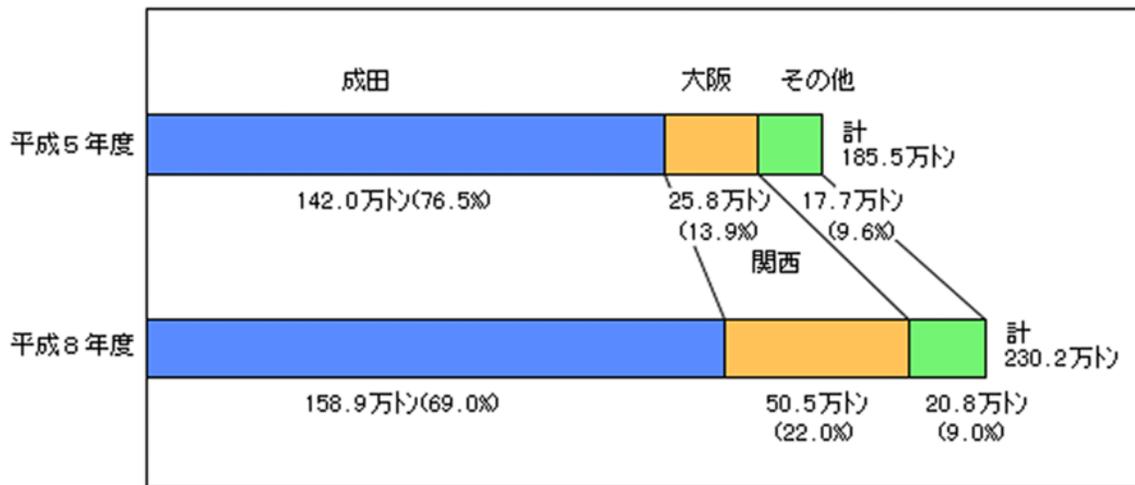
1-1-33 図 国際航空貨物の大阪・関西国際空港の取扱量の推移
(千トン)



注 航空局「空港管理状況調書」により作成

1-1-34 図 国際航空貨物量の空港別シェアの変化

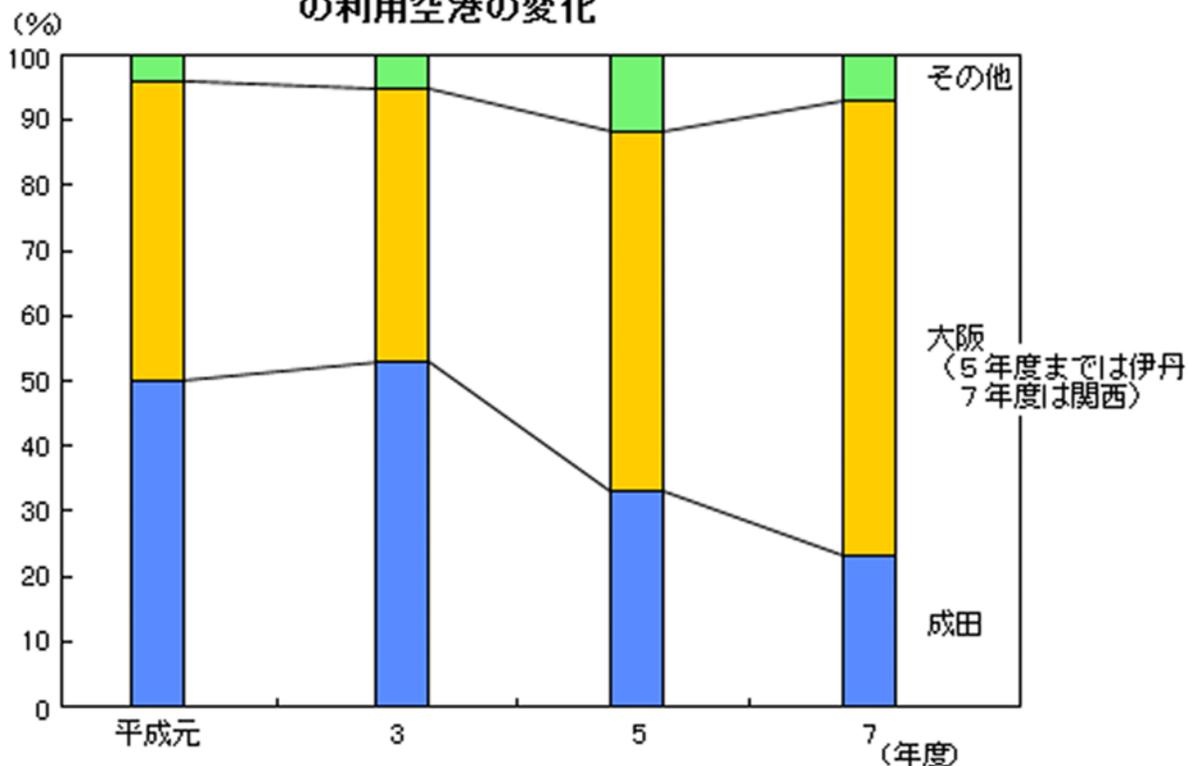
1-1-34 図 国際航空貨物量の空港別シェアの変化



注 航空局「空港管理状況調書」により作成

1-1-35 図 近畿、中四国地方に発生・集中する国際航空貨物の利用空港の変化

1-1-35 図 近畿、中四国地方に発生・集中する国際航空貨物の利用空港の変化



注 航空局「国際航空貨物動態調査報告書」により作成

また、関西国際空港は、国際、国内をつなぐハブ空港として、国内線と国際線の乗り継ぎが容易にできるように設計されており、こうした乗り継ぎ客は8.1%（7年度）で、大阪国際空港のときの5.5%（5年度）、新東京国際空港の6%（7年度）を上回っている。

さらに、関西国際空港は、我が国初の24時間空港であり、9年5月からは深夜・早朝時間帯にタイ国際航空の旅客便が就航を開始するなど、深夜・早朝への乗入れについて促進を図っている。

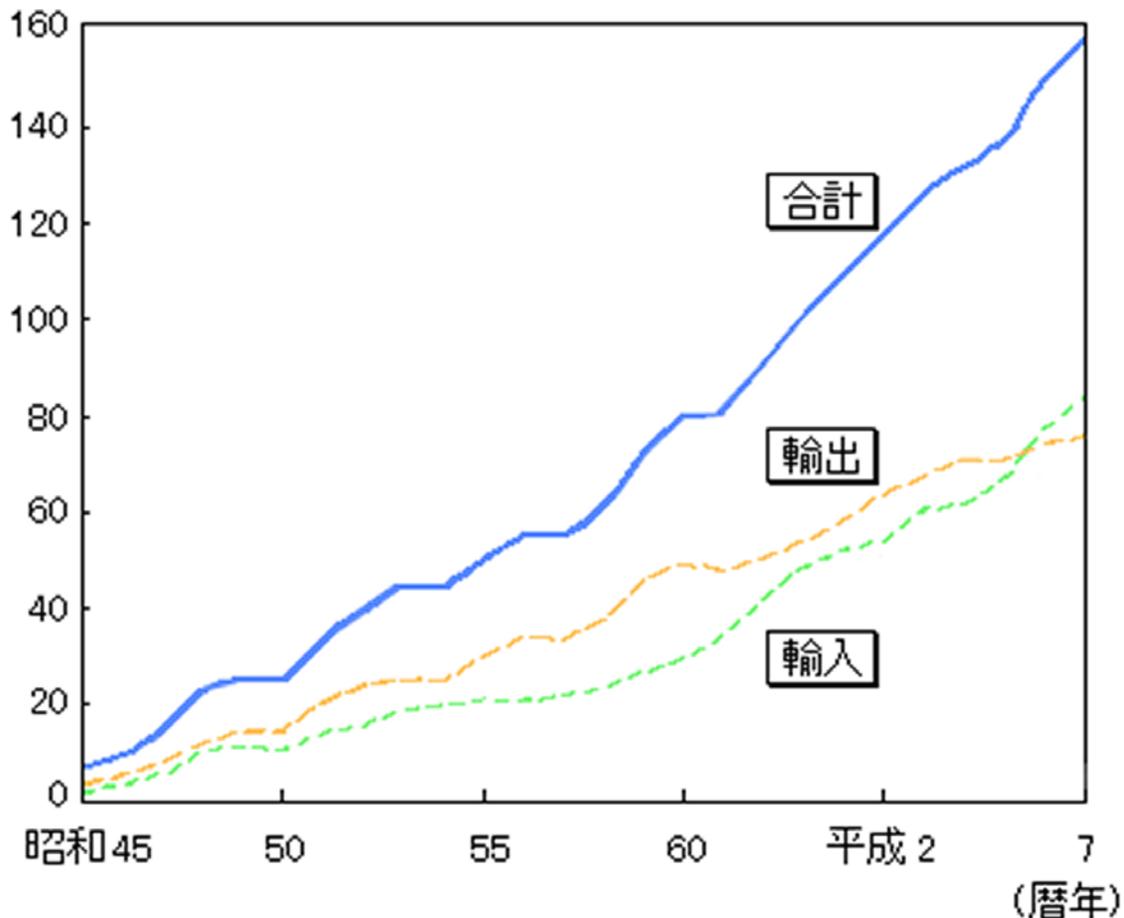
(イ) 港湾整備

世界のコンテナ貨物量は、アジア地域を中心として増加を続け、我が国の外貿コンテナ貨物量も一貫して増加している〔1-1-36図〕。また、近年、輸送の効率化をめざして大型コンテナ船の就航がアジアと欧州・北米を結ぶ基幹航路に相次いでいる。このような状況のもと、8年4月、神戸港において、大型コンテナ船に対応した水深15mのコンテナターミナル2バースが供用され、現在、東京港、横浜港等の中枢国際港湾でも緊急的に整備が進められている。

1-1-36図 外貿コンテナ貨物量の推移

1-1-36 図 外貿コンテナ貨物量の推移

(百万フレートトン)



注 港湾局資料により作成

また、地方圏で生産・消費されるコンテナ貨物の三大港等への長距離の国内輸送距離を短縮し、物流コストを削減するため、全国8地域の中核国際港湾において、国際海上コンテナターミナルを拠点的に整備している。これらの利用により、物流コストの削減を達成した企業が数多く見られる。

コラム - 地域の話題 -

「北海道遊RUNバスプラン」

北海道では、営業政策としての運賃割引が届出制となったことなどを契機として、都市間バスを乗り継いで割安な旅行が楽しめる新しい企画「北海道遊RUN (ゆうらん) バスプラン」が9年7月1日からスタートした。

これは、道内のバス事業者12社が協力し、従来の各社のネットワークを有機的に連結させ、道外からの観光客をターゲットとして、新しい需要開拓をめざした企画である。

このプランは、北海道一周コース、道東コース、道央コースの三種類があり、それぞれコース別に定められた路線のバスを利用して、主要観光地を回ることができるもので、運賃は通常より3割程度安くセットされている。例えば北海道一周コースでは新千歳空港から出発した場合、札幌、帯広、釧路、北見、旭川など主要都市を乗り降り自由に回りながら気ままに道内の観光スポットを満喫して、新千歳空港へ戻ることができる広大な北海道ならではのダイナミックなバス旅行の企画となっている。

コラム 「地域の話題」

「仙台空港へのアクセスの改善」

仙台空港へのアクセスは、従来、マイカーへの依存度が高く、空港連絡バスをはじめとする公共交通機関が十分に活用されていなかったため、道路混雑等による定時性の欠如等の弊害が生じていた。このため、4年4月、同空港の最寄り駅であるJR東北本線館腰駅～仙台空港間に愛称「エアポート・リレーバス」の運行が開始された。「エアポート・リレーバス」は、JR東北本線のダイヤに接続して約30分に1本運行され、定時性、迅速性に優れ、また、安価な運賃等のメリットを有することから、利用者が年々増え（8年度輸送実績は前年度比約18%増の約19万人）、仙台空港へのメイン・アクセスルートの1つとなっている。

第2章 21世紀に向けた運輸の取組み

第1章で述べたような我が国経済社会をめぐる環境の変化に対応するため、政府全体として、いわゆる6大改革を通じ、21世紀に向け、経済社会システムを変革し、創造することにより国民一人一人が将来に夢や目標を抱き、創造性とチャレンジ精神を存分に発揮できる社会の実現をめざしている。

運輸省としても、経済活動の一層の効率化、活性化、多様なサービスの提供をめざして、需給調整規制廃止をはじめとした規制緩和の推進、高コスト構造の是正等のための効率的な物流体系の構築、厳しい財政的制約の中で既存社会資本の有効活用及び有機的連携を図るとともに、建設コストの削減、投資の重点化・効率化等を図った運輸関係社会資本の整備等これらの諸改革に全力で取組みつつ、変革と創造による新たな交通運輸システムの構築を推進することとしている。

第1節 グローバリゼーションの進展に対応しつつ、国民生活の質的な向上をめざす運輸

1 競争の促進等による運輸サービスの向上、事業の活性化

運輸省では、これまでも様々な規制緩和策等を講じ、競争促進等による運輸サービスの向上、事業の活性化を図ってきた。しかし、第1章でみたように運輸をめぐる国際的、国内的な環境は大きく変化してきている。このような大きな時代の変化に対応して、「安全かつ低廉で利便性の高い交通運輸サービスを提供」するためには、一層の競争促進等により、意欲的に創意工夫し、新しい可能性に積極的に挑戦していく民間企業の活力を最大限に活用することによって、運輸市場を活性化させ、利用者ニーズに適合した運輸サービスの提供を促すことが必要になっている。

そこで、運輸省では、平成8年12月、必要な環境・条件を整備するとともに、利用者保護、安全確保等の観点から必要な措置を講じつつ、おおむね3～5年後を目標期限として、運輸事業における需給調整規制を原則的に廃止し、市場原理を最大限に活用した交通運輸システムを構築していくこととした。

このため、9年3月に再改定された規制緩和推進計画に、各交通機関について、需給調整規制の廃止の目標やそれまでの間に実施するその他の規制緩和策を盛り込み、今後これらの事項を着実に実施していくこととしている。

また、需給調整規制の廃止は、従来 of 事業秩序等に大きな影響を与えることとなり、その結果として、生活路線の維持、安全の確保、消費者保護等の諸問題が生じることが予想される。このため、9年4月に需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について運輸政策審議会へ諮問し、現在、同審議会において審議が進められている。今後、その答申を得て、必要な措置を講じることとしている。

(主な規制緩和項目(旅客輸送等関係))

(1) 需給調整規制、運賃規制等関係

(旅客鉄道)

需給調整規制について、11年度に廃止する。その際、退出規制については、事業者の主体性を尊重した運用を行う。

(乗合バス)

需給調整規制について、生活路線の維持方策の確立を前提に、遅くとも13年度までに廃止する。

運賃・料金規制については、需給調整規制の廃止の際には、上限価格制を検討の上措置する。当面、9年度から割引運賃の導入等一層の運賃・料金の弾力化を図る。

(貸切バス)

需給調整規制について、安全の確保、消費者保護等の措置を確立した上で、11年度に廃止する。

運賃・料金規制については、需給調整規制の廃止に併せて届出制へ移行する。当面、9年度から割引運賃の導入等一層の運賃・料金の弾力化を図る。

(タクシー)

需給調整規制については、安全の確保、消費者保護等の措置を講じた上で、遅くとも13年度までに廃止することとし、その前倒しに努める。

運賃・料金規制については、需給調整規制の廃止の検討と並行して、速やかに上限価格制を検討の上、遅くとも13年度までに措置することとし、その前倒しに努める。

(旅客船)

需給調整規制について、生活航路の維持方策等を確立した上で、遅くとも13年度までに廃止する。

(航空)

需給調整規制について、生活路線の維持方策、空港制約のある空港における発着枠配分ルール等を確立した上で、11年度に廃止する。

運賃制度の一層の弾力化、上限価格制への移行については、需給調整規制の廃止と並行して検討し、措置する。

(2) その他

(自動車検査、基準・認証関係)

9年6月18日に出された運輸技術審議会答申を踏まえ、各国独自の基準ができるだけ少なくなるよう、国際基準調和及び認証の相互承認の実現に向けて、主体的かつ積極的に取り組む。

分解整備検査については、同答申において、国際化に対応するため廃止することが望ましいとの指摘があり、これに基づいて所要の措置を講じる。

また、自動車の検査証の有効期間については、継続的に見直しをする仕組みを設け、9年度はトラックを中心に調査を実施し、その結果、安全、公害防止の面で支障がない場合には延長する。

(旅行業の登録の有効期間の延長)

旅行業の登録及び更新の登録の有効期間について、所要の消費者保護措置を検討の上、3年から5年に延長する。

2 豊かな国民生活を支え、発展させる社会資本整備

競争的な市場環境を整備するためには、その前提として交通インフラの整備が必要である。交通インフラの整備が進まないと、例えば東京国際空港（羽田）や大阪国際空港（伊丹）の発着回数に制約があったため、東京、大阪関連路線のダブル・トリプルトラック化が進まなかったように、容量の制約から競争を促進できないという問題が生じる。

また、ゆとりと豊かさの実感できる社会の実現のためには、都市部における通勤・通学混雑の緩和、国土の均衡ある発展、地域の活性化等が必要であるが、そのための交通インフラ等市場原理の活用のみでは整備が進まない社会資本の整備も求められている。

(1) 高速化、快適性の向上をめざす鉄道整備

鉄道サービスの充実については、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の高速化や都市鉄道の輸送力増強等を進めてきている。

幹線鉄道では、北陸新幹線高崎・長野間が、9年10月1日に開業し、これにより、在来線の特急で約2時間40分かかっていた東京～長野間が1時間20分程度と約半分に短縮された。また、新幹線と在来線の直通運転化を図った秋田新幹線は、9年3月に開業し、これにより、東京～秋田間の所要時間は48分短縮され（最も所要時間の短い列車同士での比較）、盛岡駅での乗換えの必要がなくなった。

秋田新幹線「こまち」

秋田新幹線「こまち」



都市鉄道では、東京圏の大手民鉄5社が、特定都市鉄道整備積立金制度を活用して複々線化等の大規模な輸送力増強工事を進めているほか、地下鉄やニュータウン鉄道の整備、JRによる鉄道整備、貨物線の旅客線化も進んでいる。

今後、幹線鉄道については、国土の均衡ある発展と地域の活性化に資するため、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が重要な課題となっており、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。

また、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%（東京圏においては当面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。したがって、鉄道整備を進めるためには、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、鉄道事業者はもとより、国、地域社会、利用者等の関係者もそれぞれ応分な負担を行い、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。

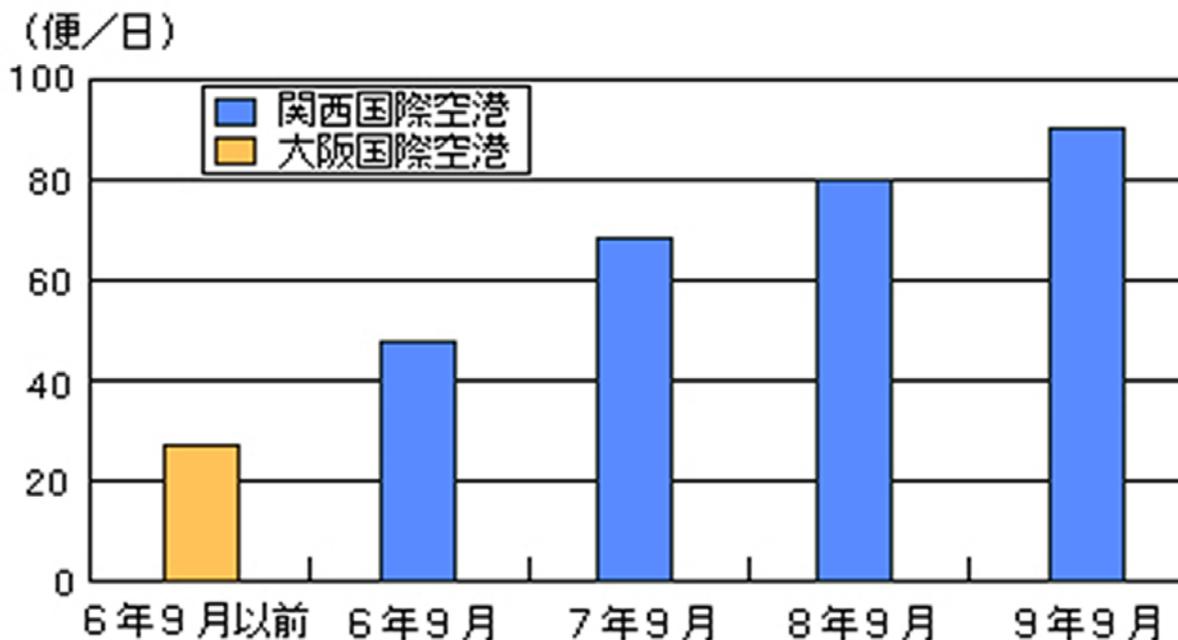
(2) 航空需要の増大に対応する空港整備

我が国の航空輸送は、時間価値の上昇等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。

6年9月に開港した関西国際空港は、開港以来、順調に利用者数が増加し、新規路線の開設、増便が続いている。特に、国際線については、同空港の開港前、大阪国際空港（伊丹）では1日当たり28便であったものが、関西国際空港では、9年9月認可便数で91便に増加している〔1-2-1図〕。特に、新東京国際空港（成田）の空港容量に制約があるためこれまで我が国に乗り入れていなかった国、都市との間を結ぶ路線の開設が多くみられる。

1-2-1図 大阪の空港における国際線発着便数の推移

1-2-1 図 大阪の空港における国際線発着便数の推移



注 航空局資料による

また、名古屋空港の利用者はここ十年来、全国の伸びを上回る増加を示しており、特に国際線の利用者はこの10年間で年平均20%の伸びとなっている。さらに将来の国内、国際航空需要の伸びを勘案すると、滑走路等の処理能力は、21世紀初頭には限界に達するものと予測されている。

今後、我が国が経済的・社会的に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である。このため、新東京国際空港の整備及び東京国際空港の沖合展開事業を引き続き推進するほか、関西国際空港の2期事業について上下主体分離方式により8年度から着工し、さらに、中部新空港については、定期航空路線の一元化を前提に、関係者が連携して、総合的な調査検討を進め早期に結論を得た上、その事業の推進を図る。また、首都圏における新たな拠点空港については、事業着手をめざし総合的な調査検討を進める。

地域拠点空港及び地方空港については、継続事業を中心として整備を進めるとともに、需要への対応を基本としつつ、既存空港の高質化等所要の整備を図る。

3 ゆとりと豊かさの実感できる社会をめざして

(1) 大都市圏における快適な交通をめざす取組み

(ア) オフピーク通勤の推進

大都市圏における通勤・通学混雑の解消を図るため、第1章で述べたように都市鉄道の整備を図っているが、そのほかに、ピーク時に集中する輸送需要をその前後に分散することによって、混雑を相当程度緩和することができると考えられる。

このため、労働省と連携して設置している「快適通勤推進協議会」を通じて、企業等における時差通勤やフレックスタイム制の導入等を促進し、オフピーク通勤を推進する。

(イ) 道路混雑の緩和

都市部における道路交通の円滑化を図るため、警察庁、建設省、運輸省の3省庁合同で設置している「渋滞対策協議会」を通じて、また、モデル都市を選定・支援することにより、従来のハード面の対策に加え、パークアンドライド、相乗り、時差出勤等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する。

(2) 高齢者、障害者等にやさしい運輸サービスの実現

我が国社会の急速な高齢化の進展、障害者の自立と社会参加の要請の高まりに適切に対応するため、今後一層、こうした利用者に配慮した公共交通機関の整備が求められている。

このため、「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン」（6年3月改定）等に基づき、鉄道駅等におけるエレベーター・エスカレーターの設置、誘導・警告ブロックなど情報提供機器の導入、ノンステップバスの導入等の対策を進めるよう交通事業者に対して指導を行う。

ノンステップバス
ノンステップバス



特に整備が急がれている鉄道駅における障害者対応型エレベーター等については、(財)交通アメニティ推進機構を通じ補助を行っているが、同財団は超低床式バス等の導入、鉄道駅等におけるエレベーター等の設置事業についても民間等からの出資を原資とした補助を行い、さらに一般利用者等への啓発広報、情報提供及び調査研究を行っている。

また、ノンステップバス等の導入については、バス活性化総合対策補助制度による支援を行う。また、日本開発銀行による融資を通じて鉄道駅、旅客船・空港ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備を促進する。

さらに、建設省と連携して、「駅内外歩行者快適化作戦」を実施し、鉄道駅のエレベーター・エスカレーター等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う。

(3) 利用者が安心して利用できる交通運輸の確保

市場原理の活用によるサービスの向上が期待される一方で、例えば、過度な競争によるサービスの質の低下や、運賃の多様化による利用者の混乱を指摘する声もあり、市場原理の活用のみでは利用者利益の確保が必ずしも十分に図られないおそれがある。

このため、例えば、鉄道及び航空運賃について、運賃の上限額の算定式及びその算定に必要なデータの公開等を行ってきている。また、主催旅行について、旅程保証制度を創設し、旅行者の保護を図っている。

今後も、運賃の高騰防止、運転者の資質の低下の防止等利用者が安心して利用できる運輸サービスを確保するための措置を講ずるとともに、市場原理を有効に機能させるため、利用者が交通機関を自由に選択できるよう、その判断の基礎となる情報を容易に入手できるような情報公開を進めていく。

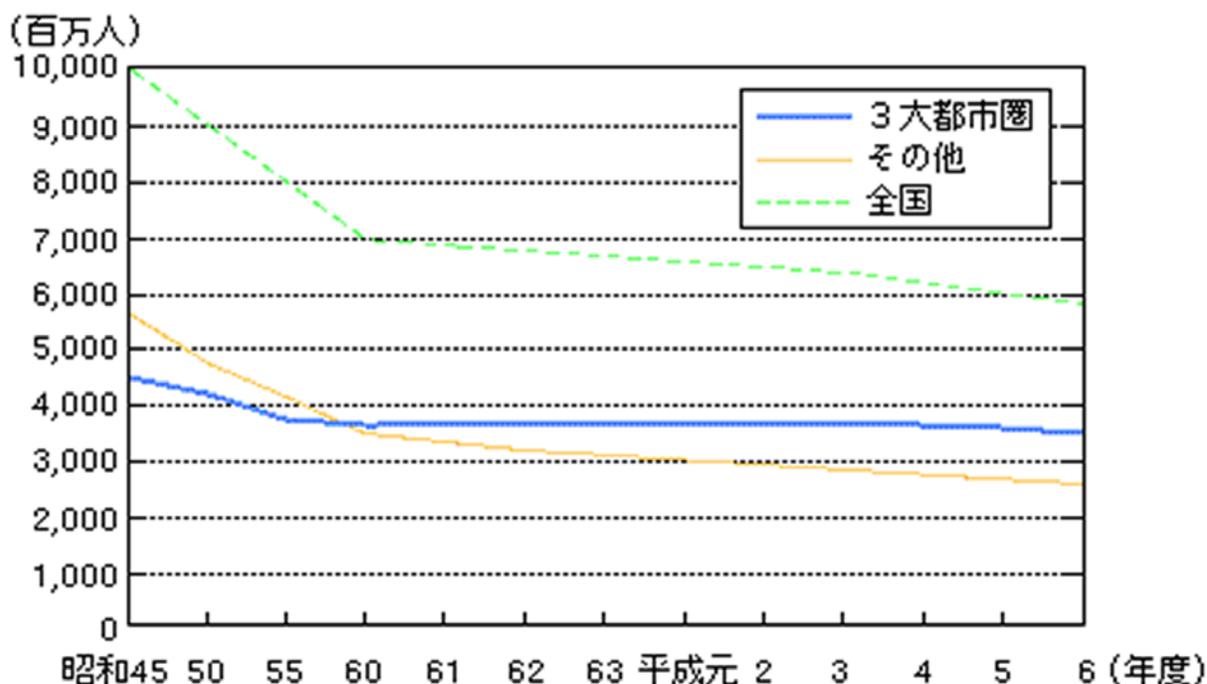
(4) 地域における生活の足の確保

過疎地域等において運行しているバスや鉄道、あるいは離島航路や離島航空路は、過疎化の進行、マイカーの普及等により利用者の減少傾向が続いており、その経営は大変厳しいものとなっている。

バスについてみると、効率の良い路線からの内部補助によって支えられているのが実態であるが、自家用車の普及等によってこれらの路線においても利用者のバス離れが進行してきており〔1-2-2図〕、大半の事業者が赤字経営を余儀なくされている〔1-2-3表〕。このため、内部補助や事業者の努力では経営を維持していくことが困難な路線で、生活の足として維持することが必要な路線については、運輸省においてもこれらバス事業者の経営努力を前提に所要の助成措置を講じている。また、離島航路等についても生活の足のみならず、生活の基盤ともなっている場合もあることを考慮し、同様に助成措置を講じて路線の確保を図っている。

1-2-2図 乗合バスの輸送人員の推移

1-2-2図 乗合バスの輸送人員の推移



注 運輸政策局情報管理部「陸運統計要覧」により作成

1-2-3表 乗合バスの収支状況 (7年度)

1-2-3表 乗合バスの収支状況 (7年度)

(単位: 億円)

	収入	支出	損益	経常収支率	事業者数		
					黒字	赤字	計
民営	7,879	8,353	▲474	94.3%	32	147	179
公営	2,627	3,190	▲563	82.3%	0	32	32
計	10,506	11,543	▲1,037	91.0%	32	179	211

注 (1)自動車交通同資料により作成
 (2)高速バス、定期観光バス及び限定バスを除く。
 (3)保有車両30両以上の事業者

今後、需給調整規制が廃止された場合、競争の促進によりサービスの向上が期待される反面、内部補助によってサービスの維持を図ってきた比較的需要の少ない路線については、その存続が危ぶまれサービスの質の低下が懸念される。しかし、地域のバス、離島航路等公共交通機関は地域住民の生活の足として重要な役割を果たしている。

このため、運輸政策審議会において検討が行われている今後の具体的な方策を踏まえ、今後とも生活に不可欠な足となっている地域におけるバス交通、離島航路等の生活交通の維持を図っていく。

(5) 観光を通じた地域振興

国民が豊かさを実感し、ゆとりある生活を実現するためには、国と国、地域と地域の間といった国内外の人的交流の活性化による相互理解の増進を図るとともに、観光振興を通じて地域経済の活性化、雇用の創出等の地域

振興を効果的に実施していくことが重要である。このためには、陸海空の交通システムの整備・充実に加え、地域の自然、伝統・文化等の観光魅力を活かした街づくり、受入施設等の社会的インフラの整備が必要である。

以上の観点から、8年4月に提言された「ウェルカムプラン21（訪日観光交流倍増計画）」や、これを受けた「外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律」（9年6月施行）に基づき、地域の特性を活かした観光ルートの形成等地方の観光地への誘客を通じた地域振興のための各種施策を講じる。

また、国内観光を通じた地域の活性化を図るため、国内観光促進協議会、旅フェア、観光立県推進地方会議等の開催による観光需要の喚起や国際交流村、家族キャンプ村の整備等による魅力ある観光地づくりに取り組む。さらに、国民生活のゆとりと活力の増進に資する充実した余暇活動の実現のため、「ゆとりある休暇」推進協議会を開催しつつ、連続休暇の普及拡大、充実した休暇を過ごすための環境整備を図る。

（6）安全で災害に強い交通運輸の確保

交通運輸の分野では、事故の発生が人命損傷につながる可能性が高いことから、従来より安全の確保は、最も基本的な課題である。したがって、交通施設・機器が安全度の高いものとして整備され、かつ良好に保守されるようにすること、交通従事者の運転技術とモラルを高い水準に維持すること、運行（航）管理等交通関係機関の業務管理が適切に行われることが不可欠である。

このため、第6次交通安全基本計画（8年度～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、具体的施策を推進するとともに、気象資料の収集の強化、適時・適切な予報・警報等の提供、救難体制の整備や被害者の救済対策などに取り組む。

また、阪神・淡路大震災等の大規模災害の経験等から、鉄道・港湾・空港等の耐震性の強化等による災害に強い交通システムの構築、情報伝達体制の整備、緊急・代替輸送の確保等の対策に取り組む。

4 円滑で国際的調和のとれた運輸の実現をめざして

グローバル化の進展、経済のボーダーレス化といった国際環境の大きな変化の中、国際的相互依存が高まるとともに、国際的な調整課題も増大している。人及び物の流れを担い、ボーダーレス化の最前線にある運輸分野においては、より一層円滑な国際交流の実現に向けた環境整備が求められており、また一方、日米航空問題、港運問題、自動車・同部品問題等をめぐる個別経済問題も生じている。こうした状況に適切に対応するために、国際交通ネットワークの整備を進めるとともに、多国間・二国間の政策調整・協議等を通じて公正な国際競争や、諸外国との協調による円滑な国際運輸サービスの実現に努める。また、途上国の経済発展と生活向上を図るため、運輸分野における国際協力に対する期待は極めて大きく、その効果的・効率的な推進を図る。

さらに、貿易物資の安定的な国際輸送体制の確保に取り組むことが必要である。

（1）国際的な政策調整の推進

アジア太平洋地域の18カ国の地域で構成され、貿易・投資の自由化、円滑化、経済技術協力を目標にして活発な活動を続けるAPEC（アジア太平洋経済協力）や東アジア10カ国の運輸当局の次官レベルで運輸に関する共通政策課題について率直な意見交換を行う東アジア運輸フォーラム等に積極的に取り組むとともに、主要国及びEUとの間で運輸ハイレベル協議等を開催して継続的に対話を行うことにより、多国間・二国間の政策調整・協議等を実施する。

東アジア運輸フォーラム・シンポジウム
東アジア運輸フォーラム・シンポジウム



また、輸送機器の国際基準調和等への対応について、国連欧州経済委員会1958年協定加入に向けての体制整備等自動車に係る基準の国際調和、相互承認制度の確立に努めるとともに、国際基準に適合しない船舶の排除を国際的な協力の下で実施するためのポートステートコントロール（P S C）の充実強化を図る。

さらに、日米航空問題、港運問題等については、我が国の基本的立場を堅持しつつ、毅然とした態度で対応していく。

国際交通ネットワークの整備については、国際定期航空輸送について、航空交渉を通じて利用者ニーズに適切に対応した運航路線と輸送力を確保するとともに、国際海上輸送について、W T O（世界貿易機関）、A P E C、I M O（国際海事機関）等における活動に積極的に貢献し、自由で公正な国際海運市場の形成に努める。

この他、貿易物資の安定的な国際輸送体制を確保するため、日本籍船及び日本人船員の確保のために設けられた国際船舶制度の拡充（国際船舶の日本人船長・機関長2名配乗体制の導入、若年船員を対象とした実践的教育訓練スキームの確立等）を推進して、我が国海外航海運の活性化を図る。

（2）国際協力の推進

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等が不可欠である。しかしながら、多くの開発途上国においては、これに必要な技術やノウハウ、資金が不足しているため、運輸分野に対し、大きな期待がある。

このため、運輸審議官による開発途上国運輸担当大臣等との会談をはじめとする政策対話等を通して、各国の協力ニーズを把握し、これを踏まえ、鉄道、港湾、空港等の運輸インフラの整備等のハード面の協力を推進するとともに、開発途上国の交通政策策定に対する支援や安全かつ効率的な運輸システムの運営手法の技術移転等のソフト面の協力を進めている。

特に環境問題については、地球規模の取組みが必要となっていることから、開発途上国における環境にやさしい物流システムの整備や都市交通公害対策、海洋環境の保全等の環境問題の運輸国際協力については重点的に取り組んできている。

5 運輸技術研究開発の推進

新たな運輸技術の誕生が、交通、更には社会に革命的变化をもたらしてきた歴史的経緯を考えると、間近に迫った21世紀において、真に豊かな社会を創造していくために、運輸技術の果たす役割は、非常に重要であると言える。

現在、21世紀に向けて、例えば以下のような技術開発が進められている。

(運輸多目的衛星)

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、航空管制及び「ひまわり5号」の後継としての気象観測を行うための運輸多目的衛星(MTSAT)を、11年度に打ち上げる計画であり、6年度から衛星の調達等を進めている。

運輸多目的衛星を中核とした次世代航空保安システムの導入により、航空交通容量の拡大、航空交通の安全性の向上、効率的な航空保安システムの形成等が可能となる。

(超電導磁気浮上式鉄道)

超電導磁気浮上式鉄道(リニア)は、超高速、低公害等の特性を有することから、新しい都市間大量輸送機関として期待されている。営業最高速度500km/hの超高速性、ピーク時間当たり1万人程度(片道)の輸送能力等の確保をめざし、9年4月から山梨県に建設された実験線において走行試験が開始されており、11年度までに実用化に向けた技術上の目途を立てることにしている。

(超大型浮体式海洋構造物)

海洋空間の一層の有効利用により運輸関連施設等の社会資本の円滑な整備に資するとの観点から、数キロメートル規模、耐用年数100年を目標とした超大型浮体式海洋構造物(メガフロート)の研究開発を推進している。実用化に向け、引き続き、大型浮体モデルを用いた実証実験を行うとともに、空港への利用可能性に関する技術的な検討を実施している。

メガフロートは、海上空港、物流基地、エネルギー基地、レジャー施設としての利用が考えられており、実用化されれば海洋空間における社会資本整備に新たな道を開くことになる。

(高度道路交通システム)

情報通信技術等を用いて、人と車両、道路を情報でネットワーク化すること等により一体のシステムとして構築する高度道路交通システム(ITS)は、安全性、輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化により環境保全に大きく寄与することが期待される。エレクトロニクス技術を応用し、安

全性を格段に高めた先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発推進や、公共交通の支援、商用車の効率化等の観点から道路運送事業におけるＩＴＳの活用方策についての調査等を関係省庁と連携しつつ実施している。

コラム ー地域の話題ー

「都市交通円滑化への取組み」

金沢市は、城下町特有の屈曲した細街路と、都心部を流れる２つの河川に挟まれ、交通渋滞が都市交通上の問題となっている。このため、次のような各種の施策を講じて都市交通の円滑化を図っている。

○パーク＆バスライド（Ｐ＆Ｒ）システムの導入

Ｐ＆Ｒシステムは都心部へのマイカー通勤を減らし、バス輸送への転換を促すことによって交通混雑を緩和することをめざして、８年１１月からスタートした。このシステムは、郊外部で駐車場を提供する民間商業施設の商品券とバス乗車券をセット購入することで通勤時の駐車料金が実質的に無料となるものである。都心部で駐車場を有料で借りる必要がなく、また、バスの場合は専用レーンを走行するので早く到着できるというメリットがあり、利用者が増加している。

○快速バスの走行環境の整備

金沢市郊外からバスレーンを走行し、都心部へ向かう路線には、午前７時から８時３０分の間に、普通バス２４本が運行されているが、７年１０月から観光バスタイプの快速バス（７停留所を通過）７本が新たに運行された結果、主要５バス停の利用客数は１日当たり平均で８％増加している。



第2節 環境にやさしい運輸をめざして

1 地球温暖化問題への対応

近年、地球規模の環境問題については、人類の生存と発展のために極めて重要な問題であるとの認識が高まってきており、世界的な取組みが進められてきているが、中でも地球温暖化問題は、緊急な対応をせまられている。我が国においては、地球温暖化防止行動計画において、1.一人当たりの二酸化炭素排出量について2000年以降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CO₂（二酸化炭素）排出総量について2000年以降1990年レベルでの安定化に努めること、を目標としている。

しかし、我が国のCO₂排出量は増加傾向にあり、このままでは目標の達成は困難な状況である。我が国全体のCO₂排出量の約20%を占める運輸部門においては、自動車の保有台数の増加、旅客・貨物輸送量の増大と自動車分担率の上昇等によりCO₂排出量が増えており、その抑制が喫緊の課題となっている。

このため、平成9年4月に運輸政策審議会総合部会において「運輸部門における地球温暖化問題への対応方策について」が取りまとめられた。

この中で、次の4項目の短中期的な重点施策を指摘している。

- 1.低燃費車の技術開発の推進と自動車関係税制を環境負荷の低減に資するものとなるように見直す「自動車関係税制のグリーン化」による経済的誘導施策
- 2.駐停車時のアイドリングをストップしたり高速道路での適正速度運転など、省エネルギーを意識したエコドライブの推進
- 3.交通需要マネジメント等による公共交通機関の利用及びその整備の促進
- 4.高度道路交通システム（ITS）を活用したトラック輸送効率の向上等物流の効率化の推進

また、CO₂排出量削減のための経済的施策のあり方として、炭素税の導入を十分に検討に値するとし、さらには、運輸部門のみで税・賦課金等の経済的施策を導入するという考え方についても、選択肢の一つとして十分に念頭に置くことが必要であるとしている。その上で、この新たな経済的施策によって得られる収入を、収入の発生源である各部門におけるCO₂排出量削減方策に投入することは、CO₂の効果的な削減を実現するうえで有効かつ現実的な方策であるとしており、具体的にはモーダルシフトを推進するための施策等を例として挙げている。

長期的な視点から講じていくべき施策については、自動車の超低燃費化、ZEV（無排出ガス車）化、ITSの活用による道路交通の円滑化のほか、鉄軌道システムやバス等の公共交通機関の利便性の飛躍的な向上、トラック輸送に過度に依存しない環境負荷の小さい物流体系の形成など自動車に過度に依存しないモビリティ社会をめざす施策を講じていくことが不可欠であると指摘している。

運輸省としては、今後この提言に基づいて所要の施策を講じていくこととしている。

2 その他の環境問題への対応

運輸においては、地球温暖化問題以外にも、オゾン層破壊、流出油等による海洋汚染等の地球環境問題、自動車から排出される窒素酸化物による大気汚染問題や自動車、鉄道、航空機による騒音問題、廃棄物最終処分場の確保、港湾等における放置艇問題など地域的な環境問題への対応も迫られている。

このため、運輸省では、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、船舶の排出ガス規制や排出抑制のための技術開発、航空機の騒音、排出ガス規制、自動車の排出ガス、騒音規制や燃費の改善、低燃費車・低公害車の技術開発・導入促進等、個別の交通施設ごとの対策に取り組むほか、大規模な油流出事故に対応した防除体制の強化、廃棄物海面処分場の整備、港湾整備における生物・生態系への配慮、プレジャーボート係留・保管施設の整備等の対策を、今後とも積極的に展開していく。

第3節 効率的な物流体系の構築

1 物流の効率化に向けて～総合物流施策大綱の策定～

我が国の経済構造改革を積極的に推し進めるため、平成8年12月17日、「経済構造の変革と創造のためのプログラム」が閣議決定されたが、同プログラムの中で物流分野については、13年までにコストを含めて国際的に遜色ない水準のサービスをめざす分野とされ、その具体的方策をとりまとめたものとして「総合物流施策大綱」が9年4月4日に閣議決定された。

総合物流施策大綱においては、以下の3つの目標を達成するため、社会資本等の整備、規制緩和の推進及び物流システムの高度化に関する施策を重点的に講じることとしている〔1-2-4表〕。このため、関係省庁間の連携体制を整備して施策の総合的な推進を図ることとしており、9年5月21日に物流関係14省庁の局長クラスを構成員とする総合物流施策推進会議が運輸省において開催された。また、各地方においても、関係者間の連携体制を整備し、施策の総合的な推進を図ることとなっている。

1-2-4表 総合物流施策大綱の目標（平成13年度目途）

1-2-4表 総合物流施策大綱の目標（平成13年度目途）

- | |
|--|
| <p>① アジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的な物流サービスが提供されるようにすること。</p> <p>② このような物流サービスが、産業立地競争力の阻害要因とならない水準のコストで提供されるようにすること。</p> <p>③ 物流に係わるエネルギー問題、環境問題及び交通の安全等に対応していくこと。</p> |
|--|

2 大競争時代に対応する社会資本等の整備

近年の大競争時代において、我が国経済の活力維持のためには、物流のサービス向上やコスト削減等により産業の誘致を積極的に図ることが不可欠であり、また、多様化するユーザーニーズに適切に対応するためには、各輸送モードの選択肢の多様化と相互連携を図ることが必要である。

このため、社会資本の整備については、国際的にみて整備の遅れがみられるようになった国際ハブ港湾・空港の整備を着実に進めるとともに、道路、鉄道、港湾、空港、物流拠点の相互連携、物流のボトルネックとなっている区間・地点の解消を併せて推進していくこととしている。

(1) 新しい時代に対応する港湾整備

我が国においては、貿易量（約9億トン）の99.8%が港湾を経由しており、港湾は我が国産業を支える重要な役割を果たしている。しかしながら、近年、アジア経済の発展や国際分業制の進展の中で、相対的に我が国港湾の地位は低下しつつあり、特に、大型コンテナ船に対応した大水深のコンテナターミナル整備は、諸外国に比べて著しく立ち後れているのが現状である。

このため、東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の中核国際港湾において、大水深（水深15m級）・高規格の国際海上コンテナターミナルを早急に整備するほか、中核国際港湾を補完する全国8地域の中核国際港湾（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）において、国際海上コンテナターミナルの拠点整備を推進するとともに、港湾諸手続の簡素化・情報化等ソフト面の施策を講じ、効率的な国際物流システムの形成、物流コストの削減を図ることとしている。

一方、内航海運は、鉄鋼、セメント、石油製品等の基礎素材物資の国内における輸送の大部分を担っており、我が国産業にとって必要不可欠な輸送手段である。今後、このような大量性、低廉性、エネルギー効率に優れた内航海運の輸送特性を活かし、長距離幹線輸送について、内航海運への積極的な誘導を図るため、十分な荷役ヤードと駐車スペースを有する複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備を推進し、物流コスト、CO₂（二酸化炭素）排出量の削減に資することとしている。

（2）急増する航空貨物への対応

航空貨物の近年の伸びは目覚ましいものがあり、特に国際航空貨物取扱額は、我が国の輸出入総額の26%を占めるまでになっている。

空港の整備については、第7次空港整備五箇年計画に基づき、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こととしているが、急増する航空貨物需要に適切に対応するため、貨物取扱施設についても着実な整備を行うこととしている〔1-2-5表〕。

1-2-5表 新東京国際空港と関西国際空港の貨物取扱現況

	新東京国際空港	関西国際空港	(大阪国際空港)
貨物取扱量(8年度)	1,588,875 t	505,301 t	137,778 t
貨物便数(8年度)	8,600 便	3,160 便	0 便
貨物地区敷地面積	311,300 ㎡	309,000 ㎡	47,499 ㎡
貨物施設延べ面積	215,600 ㎡	191,000 ㎡	31,855 ㎡

注 航空局資料により作成

1.新東京国際空港（成田）

新東京国際空港の航空貨物取扱量は8年度には159万トンであり、昭和61年以来連続して世界第1位である。これらの需要に対応すべく順次貨物上屋の整備を進め、平成8年4月には延べ面積6万m²の第4貨物ターミナルビルを供用するなど、貨物取扱能力の拡充を重ねてきている。

2.関西国際空港

我が国初の本格的な24時間空港である関西国際空港は、6年9月の開港以来貨物取扱量が急増しており、8年度の対前年度伸び率は19.2%で我が国第1位となっている（全国平均3.2%）。また、関西国際空港は、従来の大阪国際空港（伊丹）にあった発着枠の制約がないことから、貨物専用機の乗り入れも増加し、特に23時から早朝

6時までに発着する貨物専用便が9年9月現在で週17便を数えるなど、24時間空港としての利点を発揮している。

(3) 環境にやさしい鉄道貨物輸送の見直し

昭和30年代以降、我が国の貨物輸送の担い手は、鉄道輸送からトラック輸送へと大きくシフトしたが、近年の地球温暖化問題等を背景に、環境負荷の軽減・輸送効率の向上に資する鉄道輸送の見直しがなされている。このため、荷主にとって利用しやすい列車の運行を可能にし、鉄道貨物の利用を促進するため、鉄道インフラの整備を推進することとしており、現在、東海道線の貨物輸送力増強について、以下の支援策を行っている〔1-2-6表〕。

1-2-6表 東海道線の貨物輸送力増強に対する支援策

1-2-6表 東海道線の貨物輸送力増強に対する支援策

以下の①～③に係わる工事につき、その費用の30%を運輸施設整備事業団（旧鉄道整備基金）から無利子貸付を行っている。 ①貨物ターミナル駅における列車着発線等の延伸等（列車着発線延伸工事の実施駅数：1） ②中間駅における対比線等の延伸等（待避線延伸工事の実施駅数：7） ③変電所の新設（3ヶ所）等

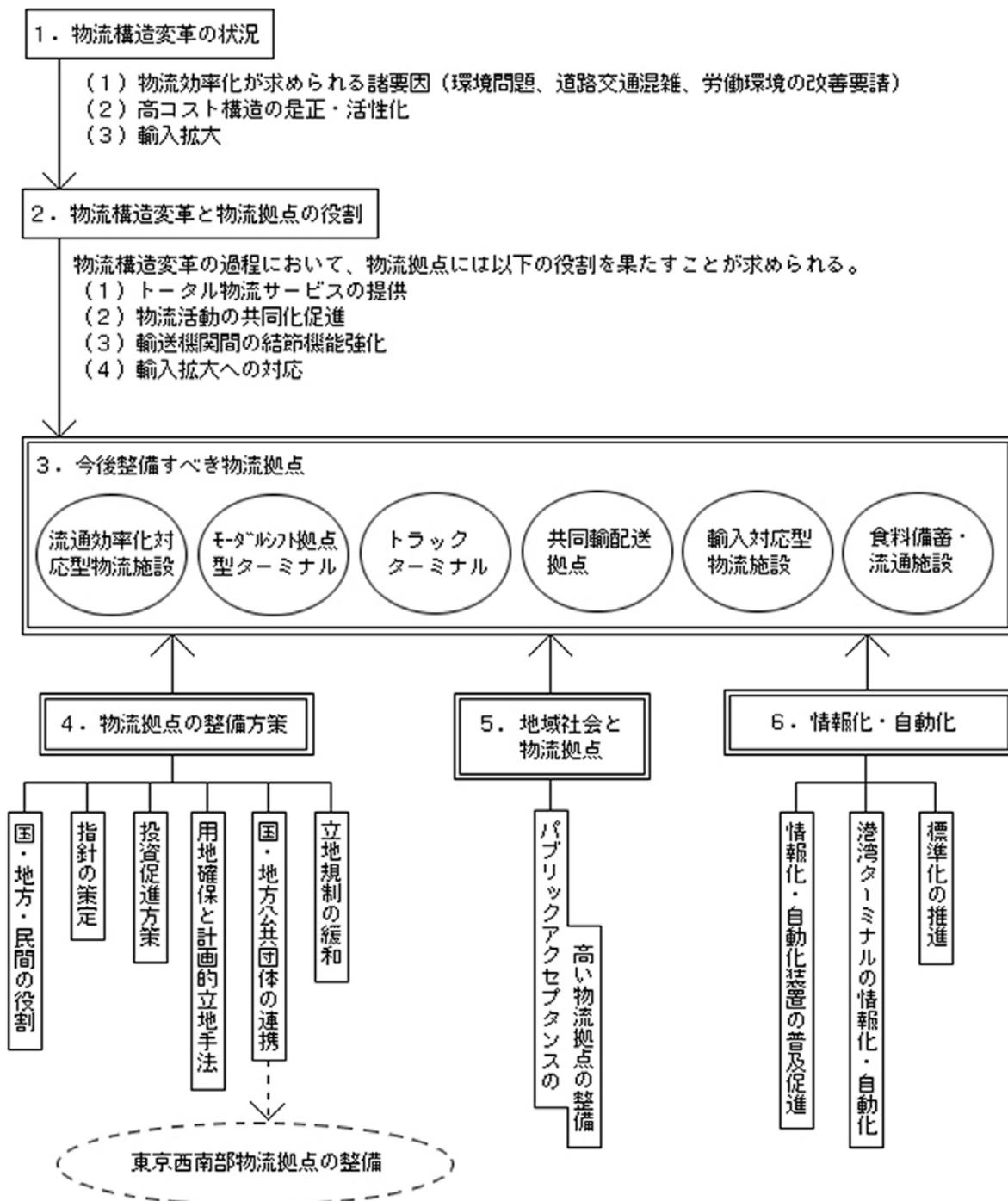
(4) 物流拠点の整備

貨物の保管、積卸し、荷捌き等様々な物流活動の結節点である物流拠点の整備は、物流システム全体の効率化、高度化にとって重要な位置を占める一方、民間事業者による整備は、初期投資が莫大で投下資本の回収に時間がかかるため、必ずしも容易には進みにくい。したがって、金融上、税制上の優遇措置等により、民間事業者が整備する倉庫、トラックターミナル、物流高度化基盤施設等の整備や、物流施設を集積する流通業務市街地の整備を促進している。

しかし、用地取得の困難性による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、その整備促進がより一層必要になっている。また、物流事業者が物流拠点を活用して、環境負荷の低減等を含めて荷主に係る物流の効率化を図ることが、昨今特に期待されている。こうした状況を受け、8年6月、運輸政策審議会において、物流拠点の整備のあり方について取りまとめがなされた〔1-2-7図〕。

1-2-7図 「物流拠点の整備のあり方について」の構成

1-2-7 図 「物流拠点の整備のあり方について」の構成



総物流施策大綱を踏まえ、社会経済的にみて今後重点的に整備すべき物流拠点について、民間事業者による整備を円滑に進める上での拠り所とするために、9年度中に物流拠点の整備指針を策定することとしている。

(5) 大交流時代を支える輸入促進への対応

輸入拡大の要請、製品・部品輸入の急増等により、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いる。このため、中枢国際港湾の大水深コンテナターミナルや大都市圏の拠点空港等の整備を進めているが、これにあわせて、「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」に基づき、港湾又は空港及びその周辺地域を輸入促進地域（フォーリン・アクセス・ゾーン＝FAZ）として、輸入促進に寄与する事業に対する支援措置が講じられている〔1-2-8図〕。さらに、国際空港周辺、中枢・中核国際港湾、輸入促進地域等において、総合輸入ターミナル等の物流拠点の整備を進めるほか、固定資産税の特例措置等により輸入拡大に対応する臨港倉庫、港湾上屋等の整備の促進を図っている。

1-2-8図 FAZ指定地域

1-2-8 図 FAZ指定地域



3 物流サービスの向上のために～規制緩和の推進～

物流分野の規制緩和については、ビジネスチャンスの拡大と事業者間の健全な競争を促進して物流サービスの向上を図るため、物流市場への参入の容易化や、運賃・料金の弾力化等を図っていくことが必要であり、これらについて規制緩和推進計画に基づき推進していくこととしている。

このうち、トラック事業については、12年度までにいわゆる経済ブロック単位で拡大営業区域を設定するとともに、最低車両台数を全国一律5台となるよう段階的に引き下げる。

貨物鉄道事業に係る需給調整規制については、国鉄改革の枠組みの中でJR貨物の完全民営化等経営の改善が図られた段階で需給調整規制を廃止することとし、概ね5年後を目標としている。運賃については、需給調整規制廃止に併せて届出制に移行する。また、9年度中に集配車両に係る備車制限の廃止等、貨物運送取扱事業法の運用の弾力化を行う。

内航海運の船腹調整事業については、まず、モーダルシフトの担い手となるコンテナ船及びRORO船について、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て、4年間を目途に所要の環境整備に努め、中小・零細事業者にも配慮しながら、同事業への依存の解消を検討していく。また、内航RORO船を船腹調整事業の対象外とする時期に併せて、貨物フェリーの調整措置を廃止する。

さらに、港湾運送事業について、需給調整規制の廃止を含む見直しにつき、9年度における行政改革委員会の監視活動及びその結論を踏まえて適切に措置することとしている。

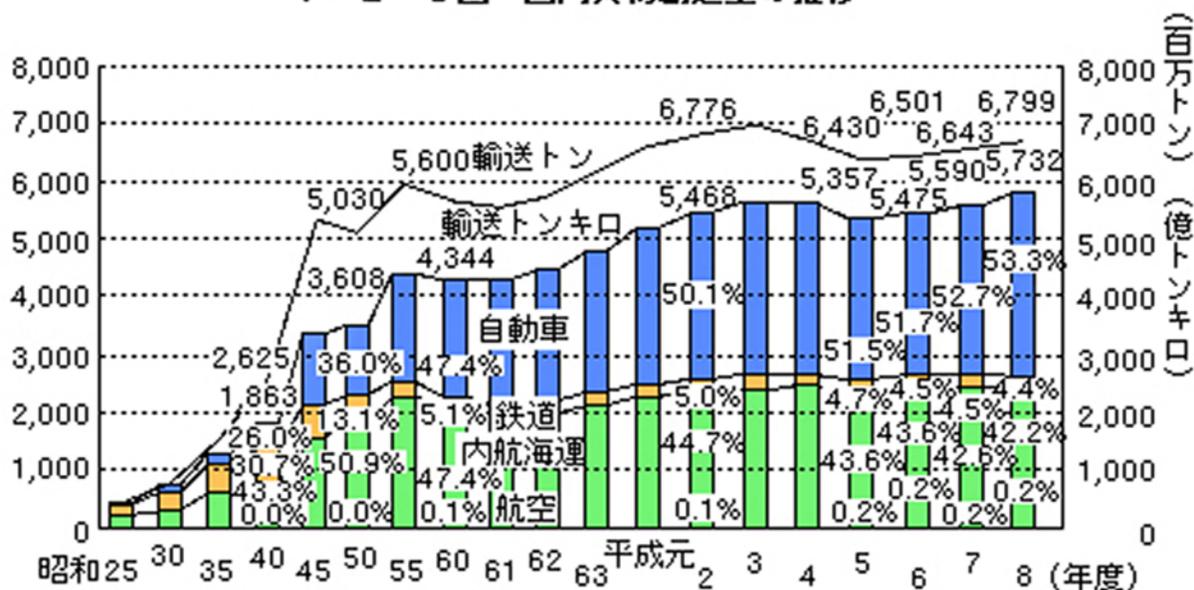
4 新しい時代に向かって～物流システム高度化への取組み～

(1) 物流における輸送分担の適正化～モーダルシフトの推進～

我が国の国内貨物輸送は、機動性に優れたトラック輸送を中心とする体系となっているが、CO₂による地球温暖化問題、道路交通混雑といった点から、輸送効率の点で優れた鉄道・海運の輸送分担率を高める必要があり、このため、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を推進するため、各種施策を講じている〔1-2-9図、1-2-10表〕。

1-2-9図 国内貨物輸送量の推移

1-2-9図 国内貨物輸送量の推移



注 運輸省資料より作成

1-2-10表 モーダルシフト施策一覧

1-2-10表 モーダルシフト施策一覧

- ・ 東海道線における輸送力増強に必要なインフラ整備に対する運輸施設整備事業団（旧鉄道整備基金）からの無利子貸付
- ・ 運輸施設整備事業団（旧船舶整備公団）による内航コンテナ船、内航ROR船等の整備
- ・ 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備
- ・ コンテナデポ、フォークリフト等の複合一貫輸送施設、機器の整備に対する財政投融资による支援 等

(2) 複合一貫輸送の推進

定時性・迅速性の確保等多様化するユーザーのニーズに応えるためには、トラック・鉄道・海運等多様な輸送モード間の円滑な連携を図り、輸送モードの特性に応じて適切な役割分担がなされる交通体系を構築する必要がある。

このため、港湾、貨物駅へのアクセス道路整備といったハード面の施策のほか、ソフト面の施策として、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一貫パレチゼーションを推進していく必要がある。

一貫パレチゼーションについてはこれまで、T11型パレットの普及促進を中心とした施策が講じられてきたが、今後は一貫パレチゼーションのさらなる進展を図るため、関係省庁との連携のもと、物流事業者、荷主企

業、卸業者等が一体となったパレットの効率的な利用方策を確立するなど、より強力に施策を推進していくこととしている。

また、円滑な国際物流がアジア・太平洋地域の経済発展に不可欠であるとの認識から、APEC（アジア太平洋経済協力）等において国際複合一貫輸送の円滑化のための検討が行われているが、我が国としても物流機器の国際標準化の推進等の問題に対し、積極的に貢献していくこととしている。さらに、二国間では、韓国との間で、パレット標準化を含む国際物流に関する協議や意見交換などにも取り組んでいくこととしている。

(3) 地域間物流の効率化～幹線共同運行の推進～

地域間における物流の効率化への取組みの一例として、6年11月から開始された幹線共同運行がある。

幹線共同運行とは、土曜・日曜等の閑散期において、特別積合せ事業者同士が幹線区間の輸送を共同で行うもので、9年7月末現在で、21区間において、のべ49事業者が参加して行われている。

幹線共同運行による効果については、運行便数が削減され、積載率も飛躍的に向上するなど輸送の効率化に極めて有効であることが実証されている〔1-2-11表〕。そのほか、NOx（窒素酸化物）等の削減等環境問題の改善に寄与するとともに、ドライバーが土曜・日曜に休日をとる機会が増大するといった効果も期待されている。

1-2-11表 幹線共同運行の効果の例（東京～大阪）

1-2-11表 幹線共同運行の効果の例（東京～大阪）

	共同運行実施前	共同運行実施後	効果
運行便数	267便	252便	15便削除
積載率	65.3%	81.0%	15.7%向上

注 (1) 自動車交通局調べ

(2) 6年11月より9社で実施している東京～大阪間の幹線共同運行を対象に、実施前の6年9月と実施後の8年9月の実績を比較したもの。

運輸省としては、これらの成果を踏まえ、今後とも、共同運行実施区間の拡大と事業者の参加を促すことにより、幹線共同運行を推進し、地域間物流の効率化を進めることとしている。

(4) 効率的な都市内物流の構築

都市内物流においては、荷主ニーズの際限なき多様化・高度化を受け、機動性に優れたトラック輸送への依存度がますます高まっている一方で、トラックから排出されるNOxによる大気汚染やCO₂による地球温暖化、騒音等の環境問題、荷捌き時の路上駐停車等による交通混雑等が大きな問題となっている。

自家用トラックは、複数荷主による積合せができず片荷輸送が多いことから、営業用トラックと比べ輸送効率が低くなる場合が多く〔1-2-12表〕、このため、自家用トラックから営業用トラックへの利用転換を推進する必要がある。

1-2-12表 営業用トラックと自家用トラックの比較
(平成8年度)

項目	営業用	自家用
輸送トンキロ (A)	2,333億トンキロ (76.3%)	723億トンキロ (23.7%)
能力トンキロ (B)	4,289億トンキロ (66.2%)	2,191億トンキロ (33.8%)
輸送効率 (A/B)	54.4%	33.0%
トン当たり平均輸送キロ	83.9km	21.3km

- 注 (1) 運輸政策同情報管理部「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()内の数字は営業者、自家用車のそれぞれの割合である。

また、トラック一台当たりの積載効率を高めるためには、共同集配の推進が効果的であり、福岡天神地区や新宿副都心等各地で取組みが進められている〔1-2-13表〕。

福岡天神地区で荷さばきをする共同輸送トラック

福岡天神地区で荷さばきをする共同輸送トラック



1-2-13表 共同集配システム構築へ向けた各地の取組み状況

1-2-13表 共同集配システム構築へ向けた各地の取組み状況

地域	協議会などの取組み状況
○ 1. 福岡市天神地区	昭和53年2月 円滑な交通を確保するため2社による「共同配送」発足 平成4年9月 「天神地区物流対策推進協議会」発足。新しいシステム構築について検討。 平成6年3月 運送業者36社（全員参加）と地元金融機関4社の協同出資による「天神地区共同運送(株)」設立 平成6年9月 「天神地区共同運送(株)」営業開始
○ 2. 東京西新宿地区 (協同組合新宿摩天楼)	平成4年4月 新宿陸運事業協同組合により「摩天楼スタッフ」として事業開始(超高層ビルへの納品代行)。 平成5年度 「超高層ビル街における共同配送システム推進委員会」を設置し、同事業の推進方策を検討。 平成8年3月 物流拠点施設「摩天楼センター」完成
3. 東京都中央区日本橋堀留地区	昭和47年7月 「東京繊維10社会」発足、同年7月一括集荷システム共同集配事業開始。 昭和57年7月 「東京繊維集配機構」に改称 平成5年4月 「日本共同集配」に改称、物流事業者を2グループに分け競争原理を導入。
4. 名古屋市長者町繊維問屋街地区	平成5年度 「商業業務集積地における物流円滑化のためのガイドライン策定調査」実施。 平成6年6月 卸売業の情報化の推進母体となる「ジー・ネット協同組合」設立。 平成6年11月 出荷・集荷のオンラインシステム稼働

注 ○は運輸省が協議会、委員会等に参画しているもの

(5) 高度情報通信社会の到来と物流分野での取組み

(ア) 円滑な情報交換システムの構築～物流EDIの推進～

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、物流分野における取引関係情報の円滑な交換に資するものであり、運輸省では通商産業省と連携し、政府及び民間の双方が参画した「物流EDI推進機構」等において、物流分野におけるEDIの導入促進のための環境整備に取り組んでいる〔1-2-14表〕。

1-2-14表 EDIの具体的推進状況一覧

1-2-14表 EDIの具体的推進状況一覧

○ 国際物流分野	
7年6月	物流EDI推進機構発足
7年6月	「国際海上貨物輸送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」策定
8年度	荷主・港運・船社相互間における輸送物流情報の国連標準(EDIFACT)に準拠したメッセージ作成
9年度	上記メッセージを使用したデータ交換実証実験の実施
○ 国内物流分野	
7年6月	物流EDI推進機構発足
8年7月	荷主・トラック事業者間の標準メッセージ(JTRN)の開発 倉庫業務の標準メッセージの開発
8年11月	物流EDI標準を策定するため、荷主・物流事業者等で構成する物流EDI推進委員会の発足
9年6月	「国内陸上貨物取引及び輸送・保管の分野において荷主及び陸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」策定 (運輸省、通産省の共同告示)

(イ) 新時代のトラック輸送システム

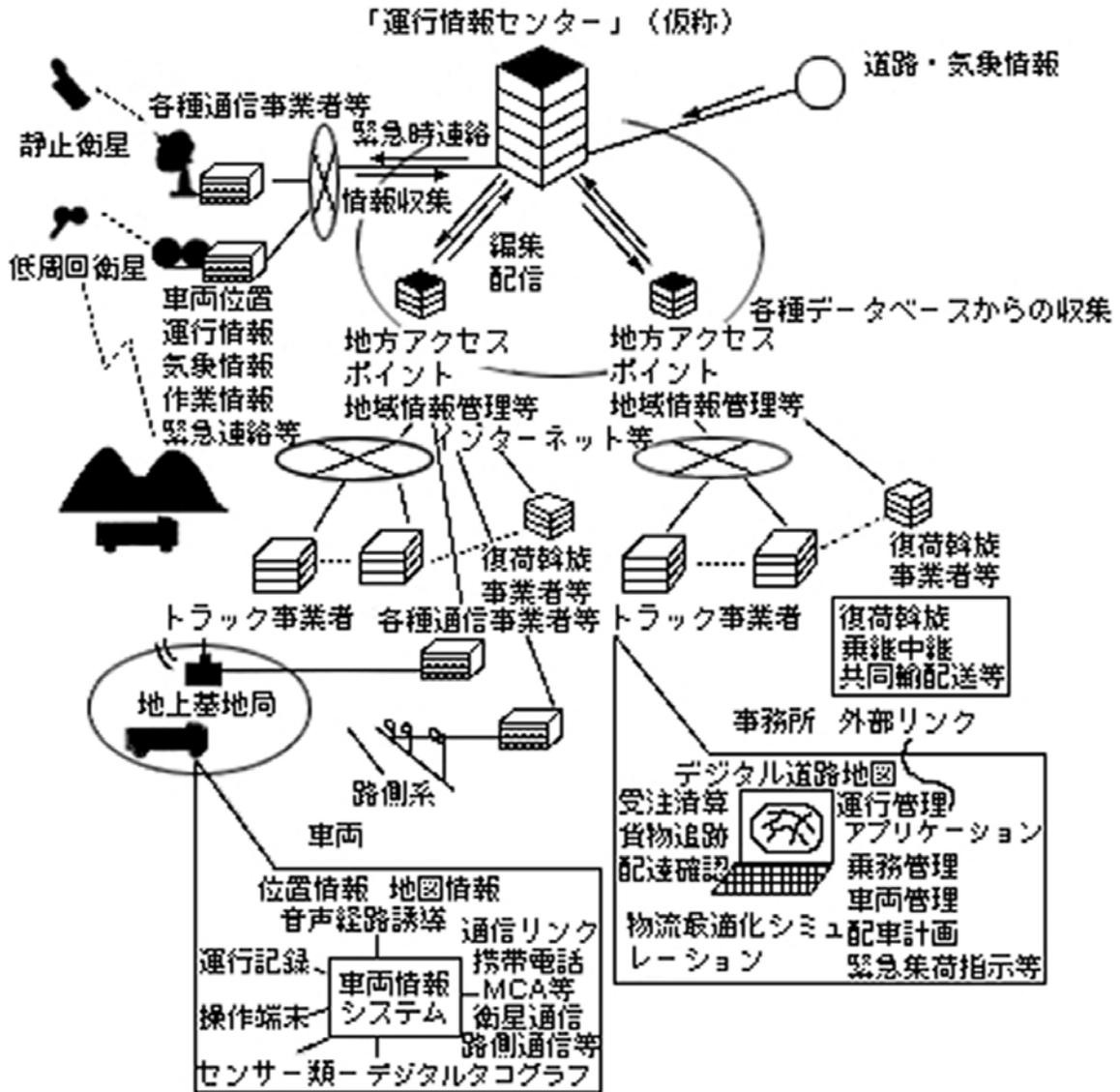
トラック輸送の情報化は、輸送の安全性の向上、渋滞の緩和等交通問題の改善、環境問題の改善にも資するものと期待されるほか、トラック輸送の効率化のためのソフト面での施策として、輸送の共同化とともに大きな柱となっている。

このため、運輸省では、トラック輸送の情報化に向けた各種施策に精力的に取り組んでおり、これまでも、トラック事業者が相互に荷物や車両の情報を交換し、パソコンネットワークによって帰り荷の斡旋等を行うことにより、輸送の効率性を高めることができる求車・求貨情報システムの開発を行ってきた。

また、高度道路交通システム(I T S)の活用によるトラック輸送の情報化について関係省庁と連携して調査研究を進めており、1.道路・気象情報等の提供、2.最適配車計画や到着時刻予測等のアプリケーションの提供、3.トラック事業者相互の帰り荷斡旋等といったサービスを、広範なユーザーに安価で活用できるシステムの構築をめざしている〔1-2-15図〕。

1-2-15図 I T Sを活用したトラック輸送の情報化イメージ図

1-2-15 図 ITSを活用したトラック輸送の情報化イメージ図



(ウ) 港湾物流における情報化の取組み

我が国港湾の出入港手続については、申請書類が多数にのぼるうえ、複数の官公庁に書類を直接持参しなければならないこと等から、手続の情報化・簡素化が強く求められており、「総合物流施策大綱」においても、港湾諸手続のペーパーレス化及びワンストップサービスの実現をめざすことが明記されている。今後、政府としては、11年度までを目途に、外国為替及び外国貿易管理法に基づく輸出入許可及び承認の手続と、主要港湾及び国際空港における出入港・検疫等の行政手続をEDI化して、関税法に基づく輸出入許可の手続等を処理する既存の通関情報処理システム等との連携を図ることとしている。

運輸省関連の港湾諸手続では港湾管理者及び港長に関するものがあり、申請手続のファクシミリ受付を一部港で開始するなど、手続の簡素化に取り組んでいるところであるが〔1-2-16表〕、その他以下のような施策を講じていくこととしている。

1-2-16表 港湾手続きのFAX受付開始状況

1-2-16表 港湾手続きのFAX受付開始状況

	港名	受付開始時期	受付書類
港湾管理者に係る手続	神戸港	H8.11.1	係留施設等使用許可申請書等
	川崎港、名古屋港	H8.12.1	係留施設等使用許可申請書等
	横浜港	H8.12.16	係留施設等使用許可申請書等
	東京港	H9.2.1	係留施設等使用許可申請書等
	下関港、北九州港、新潟港 四日市港、博多港	H9.4.1	係留施設等使用許可申請書等
港長に係る手続	神戸港	H8.6.19	入出港届
	神戸港	H8.12.10	係留施設使用届、船舶の移動届
	京浜港、名古屋港、大阪港	H9.5.12	入出港届、係留施設使用届
	関門港		船舶の移動届

(港湾管理者に関する取組み)

現在、運輸省では国内主要8大港の港湾管理者と共同で港湾管理者の業務に係る各種書類のEDI化に向けた検討を進めている。8年度はEDI化の第一歩として係留施設等の使用に係る申請書の様式の統一を行い、9年4月より簡素化された共通様式がこれらの港において順次導入されている。9年度は国際標準との整合を確保した表現規約、EDIによる申請・許可等に必要な運用規約等の作成を行う予定である。

(港長に関する取組み)

海上保安庁は、港長に対する各種申請手続の簡素化を進めるため、停泊場所指定願、船舶の移動届・許可申請書、夜間入港許可申請書については、統一様式による申請を行うことを、また、係留施設使用届については、複数の船舶に係る届出を一括して行うことを8年12月から可能とした。

なお、海上保安庁においても、入出港手続のEDI化に向け、国際標準との整合を確保した表現規約等について、調査、検討を行っている。

(その他の取組み)

運輸事業に係る報告・届出について、オンライン申請(申請者が自分のパソコンから通信回線により運輸省に申請できるもの)が可能となるよう、検討を進めることとしている。

第3章 国鉄改革の総仕上げに向けて～国鉄長期債務の本格的処理～

国鉄長期債務の本格的処理は、昭和62年4月1日に実施された国鉄改革の総仕上げのためには避けては通れない課題である。また、財政構造改革を実施していくために不可欠な課題である。

さらに、第1章、第2章においては、我が国の経済社会を取り巻く環境の変化に対応する運輸の課題と21世紀に向けた取組みについて述べたが、国鉄長期債務の本格的処理は新しい運輸をめざして積極的に各種施策を講じていくために重要な課題でもある。

この章では、国鉄長期債務に焦点を当て、その発生の経緯、国鉄改革の基本的な考え方、現状、そして、その本格的処理に向けた取組みについて述べることにする。

第1節 国鉄の破綻と国鉄改革の実施

1 国鉄の破綻

日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）は、鉄道国有主義に基づき、国が我が国の鉄道を一元的に敷設・運営するための組織体であったが、その経営は破綻した。

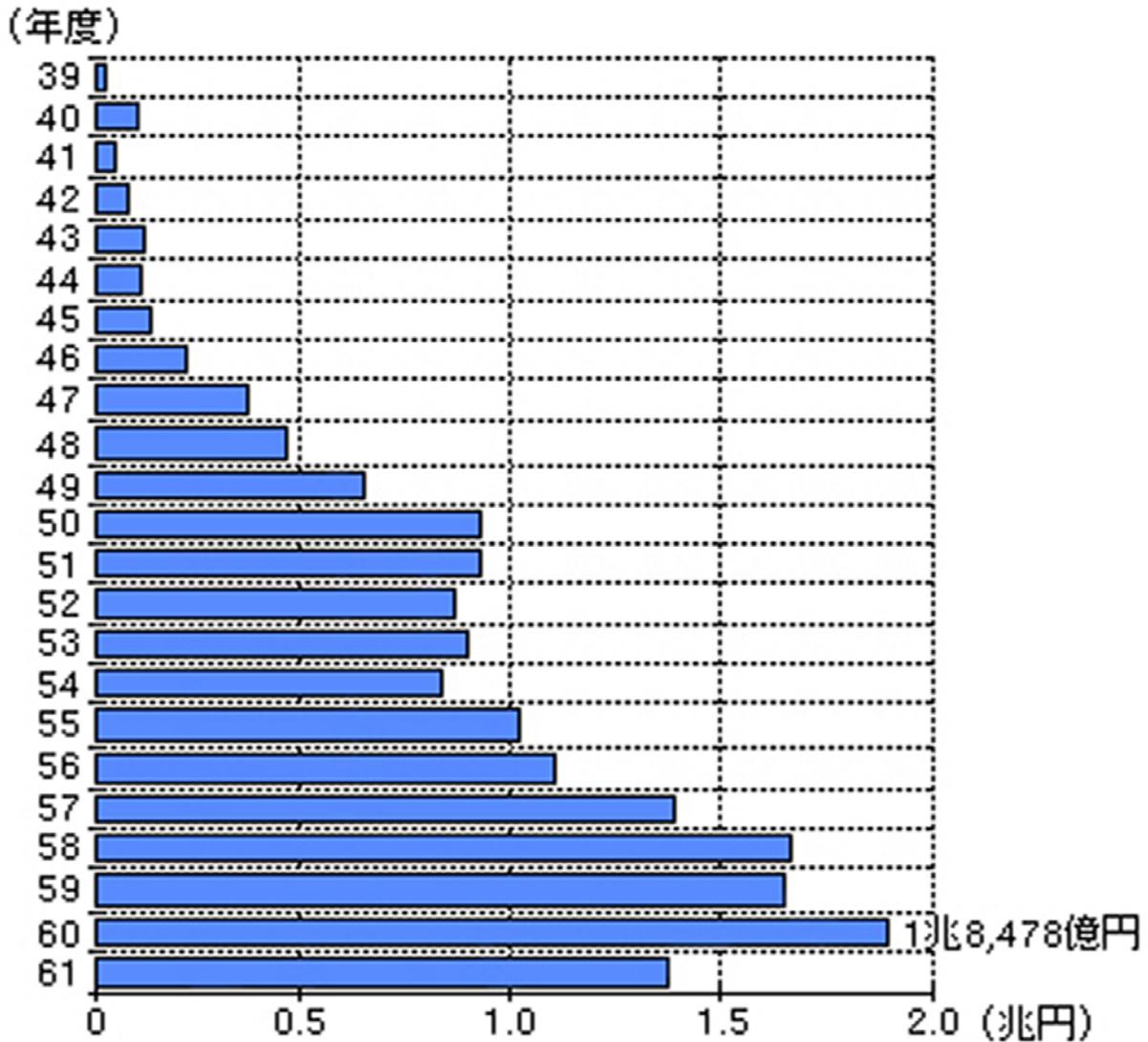
この国鉄の経営悪化が顕在化したのは、折しも東海道新幹線が開通した39年度まで遡ることができる。

すなわち、第2次世界大戦後の一時期に赤字を計上したことはあっても、その独占的地位を背景として概ね黒字基調で推移してきた国鉄であったが、39年度に単年度赤字を計上して以来、人件費及び利子等により損失がかさみ、各年度の欠損額は次第に増加し、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った〔1-3-1図〕。

1-3-1図 国鉄の収支の推移

1-3-1 図 国鉄の収支の推移

(純損失=営業損失+営業外損益)

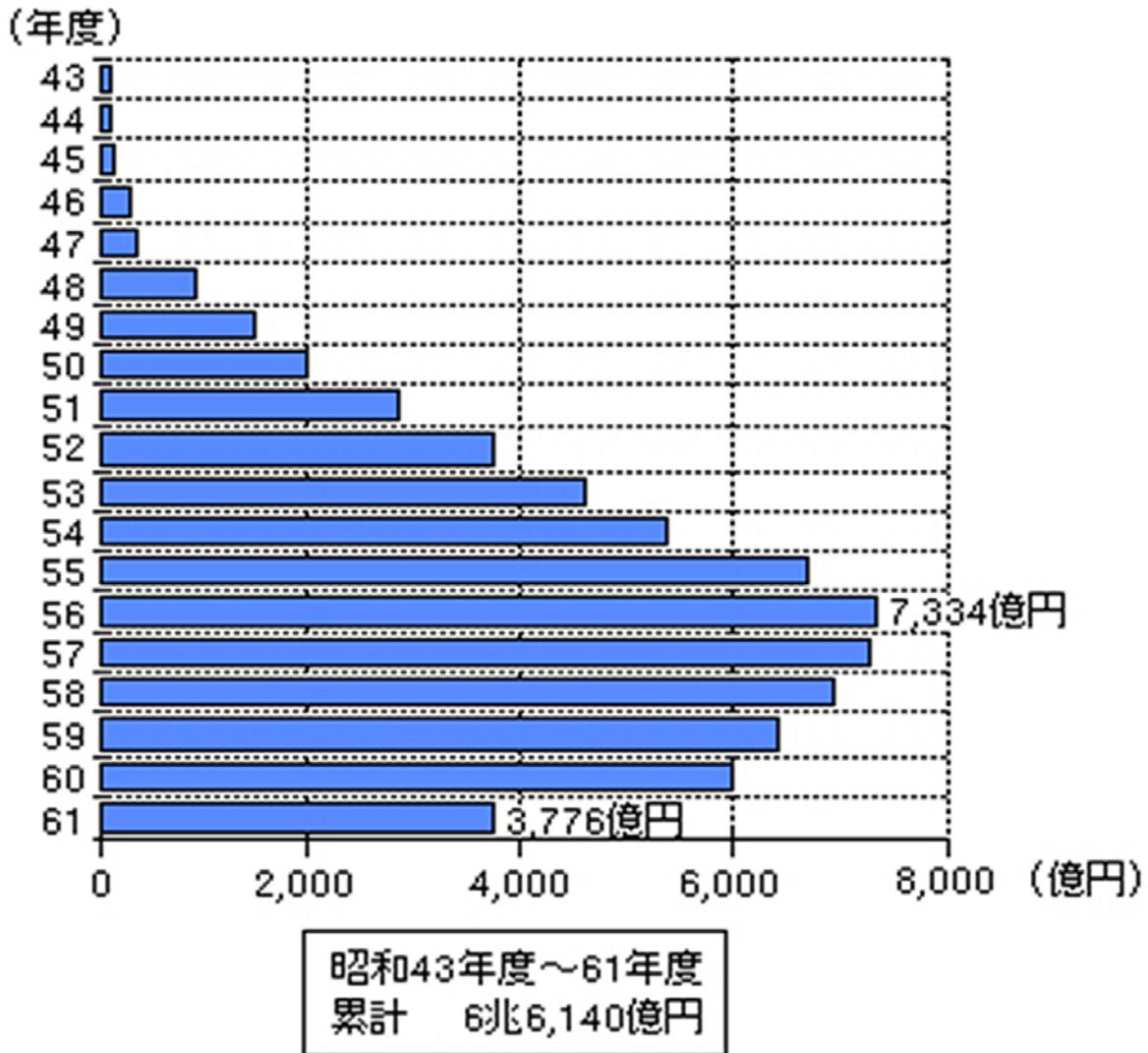


昭和39年～61年度
累計 16兆8千億円

このような状況の中で、国鉄の経営の改善等を図る見地から、49年度以降ほぼ毎年のように運賃改定を実施するとともに、51年度及び55年度には債務の一部棚上げ等の措置を講じ、さらに、国としても補助金の交付等の措置を講じてきた。ちなみに、43年度から61年度までの間に国鉄に対して交付された国庫補助金は累計で6.6兆円にのぼった〔1-3-2図〕。

1-3-2 図 国鉄に対する国庫補助金の推移

1-3-2 図 国鉄に対する国庫補助金の推移



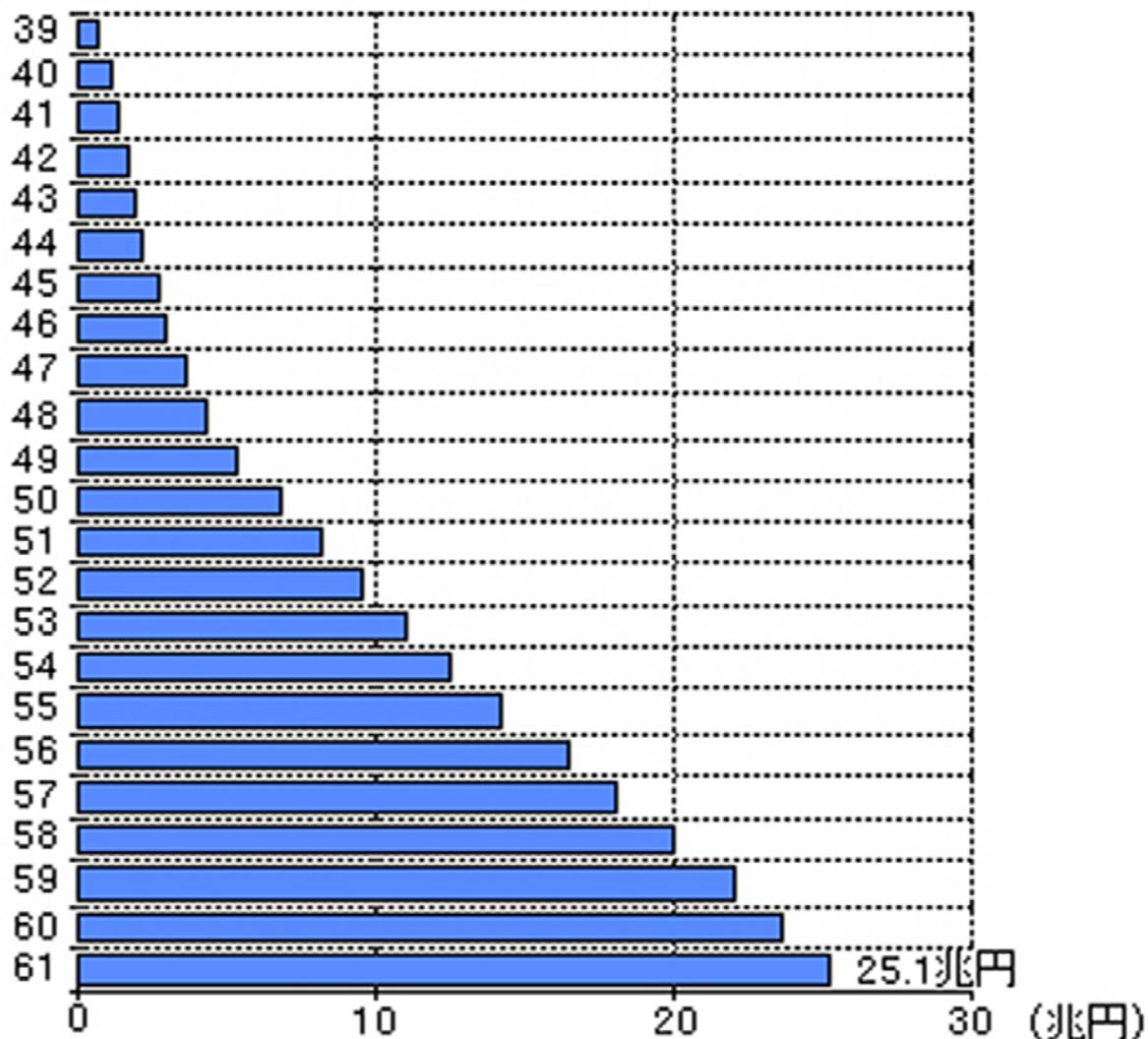
注 国庫補助金には、損益勘定に係る補助金のほか、資本勘定及び特定債務整理特別勘定に係る補助金を含む。

しかしながら、国鉄の経営は悪化の一途をたどり、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25.1兆円にのぼる結果となった〔1-3-3図〕。

1-3-3 図 国鉄の長期債務の推移

1-3-3 図 国鉄の長期債務の推移

(年度)



2 国鉄改革の目的

国鉄の鉄道事業は、我が国の経済の発展、国民生活の向上、地域社会の維持発展等を支え、広範な国民がその恩恵を享受してきた。

しかしながら、その事業は、先に述べたとおり、39年度に赤字を計上して以来、年々赤字を増大・累増させ、60年度には約6,000億円の国庫補助金を受けながらも約1兆8,500億円の新たな赤字を生み出すという状況に陥り、このような事態を放置すれば、鉄道の運営に支障を生じるとともに、鉄道事業による毎年の巨額の赤字によって将来計りしれない国民負担の累増を招く状況にあった。

62年4月1日に実施された国鉄改革は、このような事態に対処するため、国鉄事業を分割・民営化し、我が国の鉄道を再生することにより、今後の赤字によって国民負担の累増を招くことのない鉄道への改革を実施することとしたものである。

3 国鉄改革の基本的な考え方

(国鉄再建監理委員会「国鉄改革に関する意見」)

国鉄改革は、第2次臨時行政調査会第3次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発足した国鉄再建監理委員会が、60年7月に内閣総理大臣に提出した「国鉄改革に関する意見」を受けて実施したものである。

国鉄再建監理委員会の「国鉄改革に関する意見」の主な内容は、次のとおりである。

(1) 国鉄事業を再生する必要性

国鉄の経営状態は悪化の一途をたどり、その長期債務残高は巨額に達していたが、一方で、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において、貨物については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。

このため、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必要がある。

(2) 分割・民営化の必要性

では、国鉄は、なぜ、先に述べたような輸送構造の変化に的確に対応できず、経営破綻に至ったのであろうか。一言で言えば、国鉄の経営形態そのものに内在する構造的な問題、すなわち、公社という制度のもと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。

(ア) 公社制度の問題＝民営化の必要性

現在のような公社制度では、

- 1.外部干渉を避け難い体質をもっていること、
- 2.経営の自主性が失われ、経営責任が不明確になっていること、
- 3.労使関係が不正常なものとなりがちであること、
- 4.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。

(イ) 全国一元的組織の問題＝分割の必要性

現在のような全国一元的組織では、

- 1.適切な経営管理が行われ難いこと、
- 2.事業の運営が画一的に行われがちであること、
- 3.各地域や各部門の間で不合理な依存関係が生じやすく、経営の効率化が阻害されていること、
- 4.同種企業間の競争意識が働かないこと、

等の問題がある。

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、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。

(3) 長期債務の処理の考え方

新事業体は、最大限の効率的経営を前提として、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程度の長期債務を負担する。

それ以外の長期債務は「旧国鉄」に残置し、国鉄用地を長期債務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は何らかの形で国民に負担を求めざるを得ない。

最終的に残る国民負担を求めざるを得ない長期債務について、仮に25年又は30年で借換え等を行いながら処理するとした場合、各年どの程度の財源補填額が必要かを試算してみると、それぞれ1.4兆円程度、1.3兆円程度という結果が得られる。

財源所要額がこのように極めて大きいことから、国鉄事業再建のためには、長期債務の処理のための新たな財源・措置を講ずることが必要であり、国は、長期的観点に立って総合的かつ全国的な処理方策を検討・確立すべきである。

4 国鉄改革の実施

国鉄再建監理委員会の意見を受けて、いわゆる国鉄改革関連8法が61年11月に成立し、62年4月1日に分割・民営化が実施された。

国鉄が行っていた鉄道事業のうち、旅客部門については6つの旅客鉄道株式会社が、また、貨物部門については日本貨物鉄道株式会社が発足した。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、厳しい経営状況が想定されたため、会社発足時において長期債務を引き継がせないこととしたうえで、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。

一方、国鉄は、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、J R各社等に承継されなかった長期債務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の償還及び利子の支払いや、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。

第2節 国鉄改革時の国鉄長期債務の内容及びその処理の考え方

1 国鉄改革時の国鉄長期債務の内容

昭和62年4月1日に国鉄改革が実施された時点において、処理しなければならない国鉄長期債務は、鉄道公団・本四公団債務、年金負担等も含めてその総額は37.1兆円という膨大な額にのぼった。

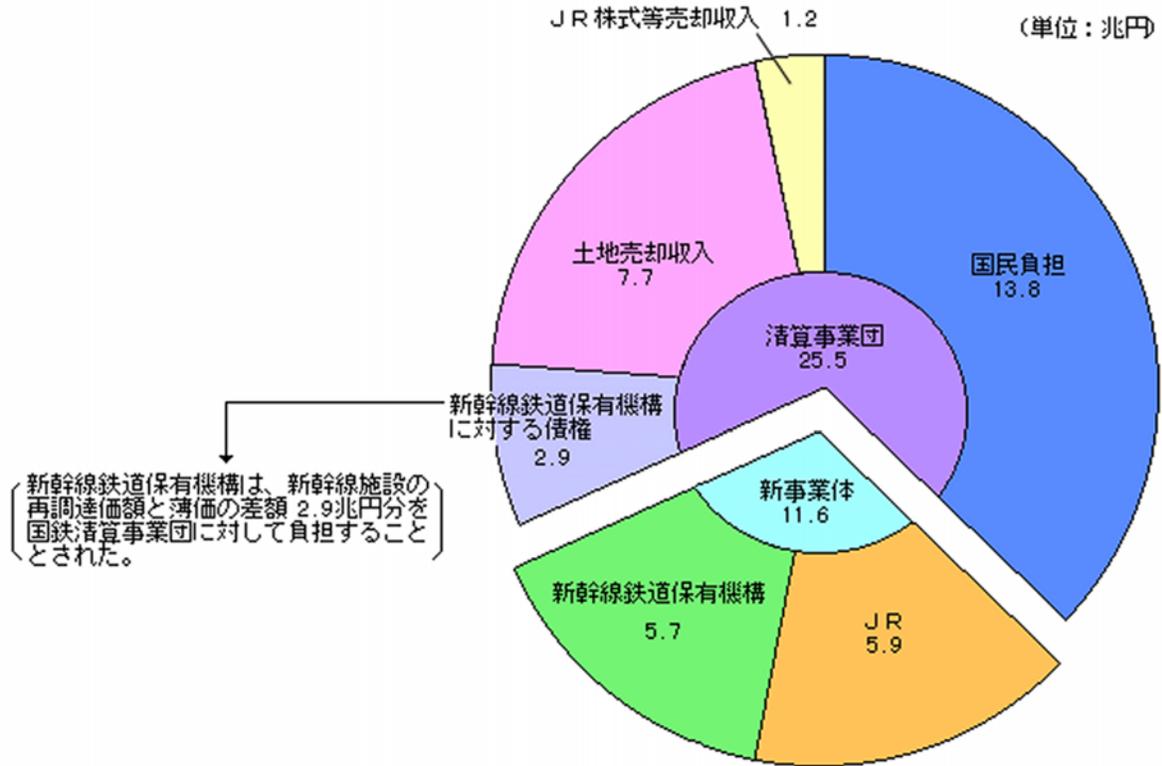
その内訳は、国鉄自体に帰属する長期債務が25.4兆円（清算事業団の管理費0.4兆円を含む。）、鉄道公団・本四公団債務が5.1兆円、経営安定基金が1.3兆円、雇用対策費が0.3兆円、年金負担等が5.0兆円である。

2 国鉄改革時の国鉄長期債務の処理の考え方

このうち、JR、新幹線鉄道保有機構等の新事業体は、最大限の効率的経営を行うことを前提に、当面収支が均衡し、かつ、将来にわたって事業等を健全かつ円滑に運営できる限度として、11.6兆円の長期債務を承継し、残る25.5兆円は、国鉄の移行体である清算事業団が処理することとなった（注）〔1-3-4図〕。

1-3-4図 国鉄長期債務等の処理

1-3-4図 国鉄長期債務等の処理



注 平成3年10月1日に新幹線鉄道保有機構は解散し、その債務は、同日設立された鉄道整備基金に承継された。
 また、9年10月1日に鉄道整備基金は解散し、その債務は、同日設立された運輸施設整備事業団に承継された。

清算事業団に帰属した国鉄長期債務の処理については、61年1月及び63年1月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され、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、土地の処分等の見直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た。

(注) なお、新幹線鉄道保有機構が平成3年に清算事業団に対して2.9兆円の債務をさらに負ったことから、JRの実質的負担は14.5兆円となった。

第3節 国鉄改革後の経緯

1 鉄道事業の推移と課題

(1) 鉄道事業の再生

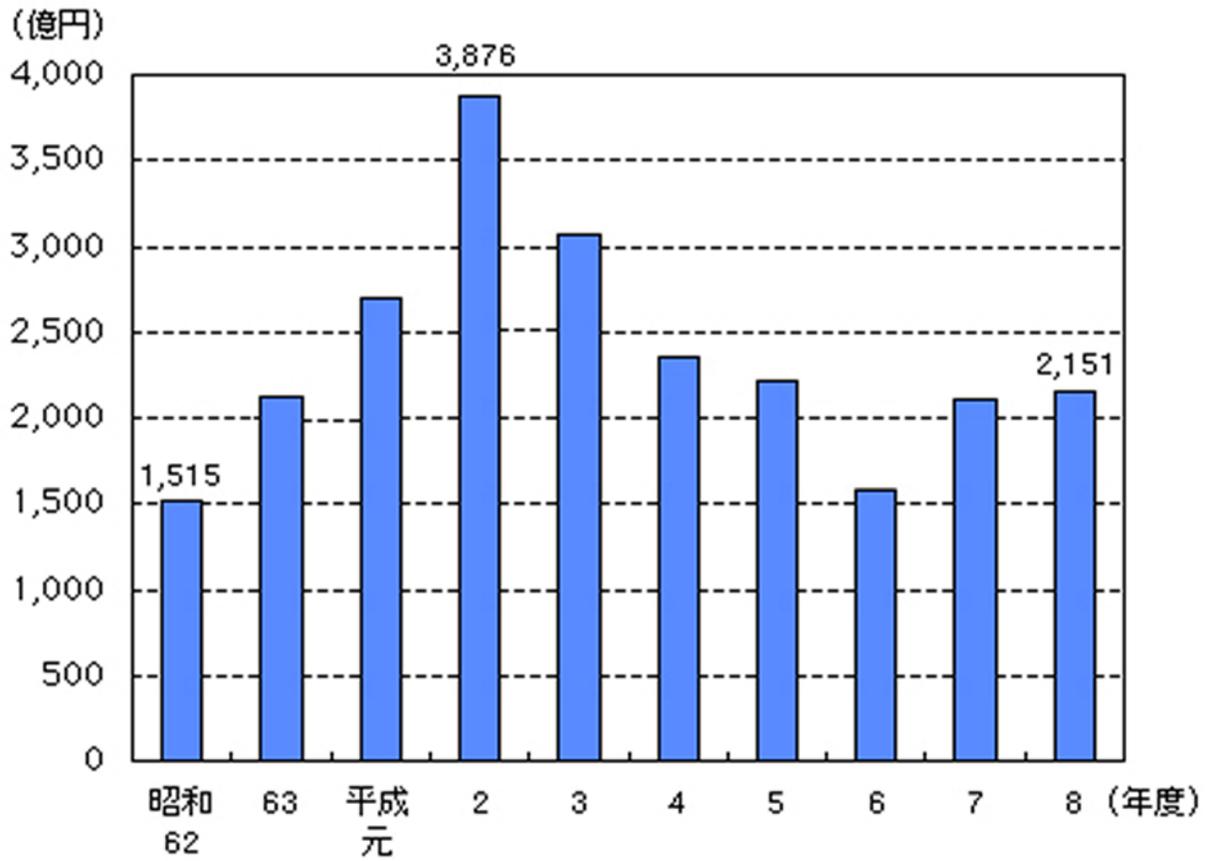
以上のような考え方のもとに、国鉄の分割・民営化を柱とする国鉄改革は昭和62年4月1日に滞りなく実施に移され、これによってJR北海道、JR東日本、JR東海、JR西日本、JR四国、JR九州及びJR貨物の各社が特殊会社として新たに発足し、会社発足後10年を経たところである。

各社は、分割・民営化により、基本的に一般の鉄道事業者の立場に置かれ、民間企業として交通市場の中で激しい競争にさらされることとなった。すなわち、大都市圏内輸送等近距離輸送の分野では主として大手民鉄との間で、長距離輸送の分野では主として航空との間で、地方都市圏及び中距離圏の輸送の分野では主として自家用車及びバスとの間で、それぞれ厳しい競争にさらされた。

このため、各社は大手民鉄、航空、自家用車、バス等他の交通機関との競争に対応することを大きな経営課題として位置付け、各種経営施策を講じることとなった。具体的には、各社は、これら他の交通機関との競争上優位に立つため、生産性向上を図りつつ、利用者のニーズに応じた鉄道輸送サービスの向上を進め、利用者の増加を通じて運輸収入の増加をめざすこととするとともに、事業の合理化、効率化によりコスト削減を図り、営業力と経営基盤の強化を強力に進めた。この結果、各社においては、輸送量が概ね順調に増加し、運輸収入の増加が図られ、また、国鉄時代と比較して経営状況は好転している〔1-3-5図、1-3-6図〕。

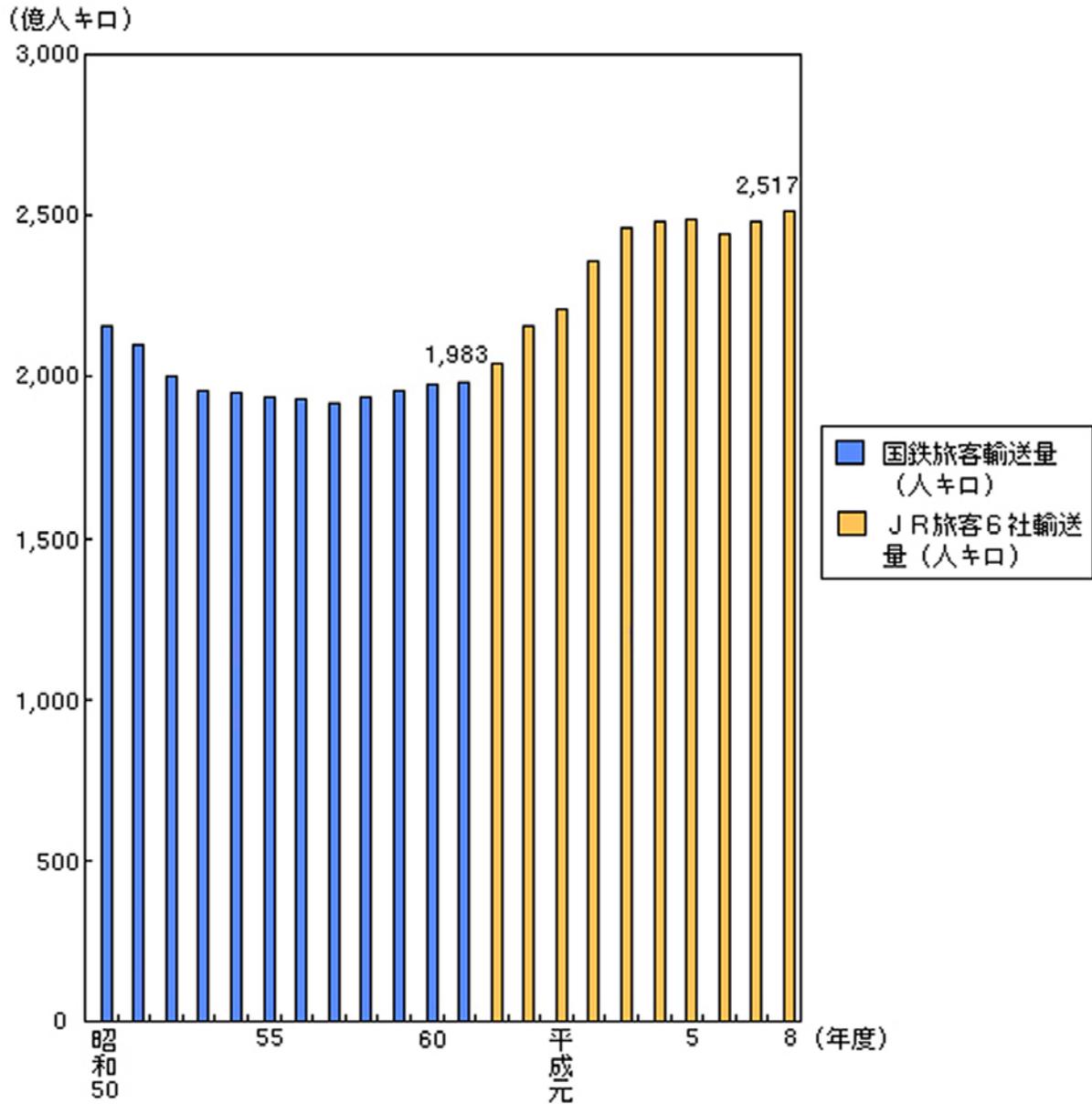
1-3-5図 JR7社の経常利益の推移

1-3-5図 JR7社の経常利益の推移



1-3-6図 国鉄・JR6社の旅客輸送量の推移

1-3-6 図 国鉄・JR6社の旅客輸送量の推移



注 人キロとは、輸送した各々の旅客にそれぞれの旅客が乗車した距離を乗じたものの累積

(2) JR各社の完全民営化に向けて

JR各社は、先に述べたとおり、全体的に見れば収支状況も改善され、鉄道再生という観点からはおおむね順調に推移してきているところであるが、完全民営化の実現という観点から眺めると、JR7社は主要次のように分けることができる。

まず、J R東日本、J R東海及びJ R西日本については、平成5年にJ R東日本が株式の上場を果たし、また、J R西日本も8年に、J R東海も9年にそれぞれ株式を上場したところであり、これら3社とも完全民営化の実現に向けて着実に歩を進めている。

一方、J R北海道、J R四国及びJ R九州については、近年の低金利による経営安定基金の運用益の大幅な減少により、各社とも厳しい経営状況に直面しているが、9年度から、国において、経営安定基金の運用益を確保するための措置（5年間）及び国鉄改革関連税制の延長措置が講じられたこともあり、今後各社において徹底した合理化努力を尽くすことにより、5年後の13年度までには、これら3社とも株式の上場が可能となる経営状況に達することが期待される。

これに対し、J R貨物については、厳しい競争下にある物流市場の中で、景気の低迷等による輸送量の減少等により、5年度から4年連続して経常損失を計上するに至っており、全国一元的な事業運営のもとでの完全民営化という国鉄改革の最終目標の実現について、目途が立たない状況にある。

このため、J R貨物の完全民営化の実現に向けた道筋を早急に明らかにすべく、同社の経営に関する基本的な事項全般にわたり検討を行うため、8年10月より「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、9年6月に、同懇談会の意見として「J R貨物の完全民営化に向けて」が運輸大臣に提出された。今後関係者からの可能な限りの協力を得つつ、J R貨物において、この意見を踏まえ、徹底した合理化、効率化等の努力により最大限の経営改善効果を達成して、できるだけ早期に完全民営化を実現することが強く期待されるとともに、運輸省としても、J R貨物の経営改善措置の進捗状況等、同社の完全民営化に向けた動きを見守りつつ、必要に応じ、適切な措置を講じていくこととしている。

2 清算事業団による債務処理の状況

(1) 清算事業団において講じた措置

国鉄改革時においては、国鉄長期債務の処理については、「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ことにかんがみ、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」こととされた。

このため、清算事業団においては、次のような措置を講じた。

1.土地関係

旧国鉄が保有していた土地のうち将来の鉄道事業に最小限必要となる事業用地以外として国鉄から8,808ha（その後、鉄道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。）の土地を承継したが、このうち昭和62年度から平成8年度までに6,863haを売却し、5兆6,440億円の収入をあげてきたところである。特に、8年度においては、清算事業団の保有する土地については、汐留、品川等の大型物件の売却が可能となり、過去最高額の1兆525億円の収入をあげることができたところであり、今後ともあらゆる手法を駆使して、全力をあげて早期処分を図ることとしている〔1-3-7表〕。

1-3-7表 清算事業団の土地処分実績

1-3-7表 清算事業団の土地処分実績

1. 平成9年度首の状況

全承継面積	約9,300ha
平成8年度の処分面積	約1,064ha
平成8年度までの処分累計	約6,863ha (全承継面積の74%)
平成9年度首の保有土地	約2,438ha (全承継面積の26%)

2. これまでの処分実績

年 度	面 積	金 額
62	310 ha	1,329 億円
63	966	2,041
元	519	2,768
2	810	8,113
3	593	8,052
4	758	9,017
5	509	6,308
6	546	4,034
7	788	4,253
8	1,064	10,525
合 計	6,863 ha	56,440 億円

注 面積には、昭和62年4月以降に鉄道公団から追加承継したもの等を含む。

2. 株式等関係

清算事業団は、国鉄改革により発足したJR株式（7社合計919万株）を保有することとなったが、5年度にJR東日本の発行済株式数400万株のうち250万株、8年度にJR西日本の発行済株式数200万株のうち136.6万株を売却し、計1.6兆円の収入をあげてきたところである。9年度にはJR東海株式の売却（発行済株式224万株中135.4万株、売却収入4,859億円）・上場を果たした〔1-3-8表〕。さらに、JR東日本株式第2次売却に係る主幹事証券会社を決定するなど、既上場株式の第2次売却についても所要の準備を進めているところである。

1-3-8表 JR各社の株式数及び売却実績

1-3-8表 JR各社の株式数及び売却実績

	発行済株式数 万株	清算事業団保有株式数 万株	清算事業団保有割合 %
JR東日本	400 (平成5年度250万株売却)	150	38
JR西日本	200 (平成8年度137万株売却)	63	32
JR東海	224 (平成9年度135万株売却)	89	40
JR北海道	18	同左	100
JR四国	7	同左	100
JR九州	32	同左	100
JR貨物	38	同左	100
合計	919万株	397万株	43%

注 端数処理のため、計の合わないことがある。

帝都高速度交通営団に対する出資持分のうち旧国鉄が保有していた分（額面価額で310億円）は清算事業団に帰属し、適正な価額で政府に譲渡することとされ、昭和62年度から平成元年度までの間に1,700万口を393億円の無利子債務の償還に充て、残る2億9,300万口については2年度に9,372億円の資金運用部からの有利子債務の国への承継と引き換えに清算事業団から国に移す措置を講じたところである。

(2) 国鉄長期債務の増加とその原因

しかしながら、昭和62年度から平成8年度までの10年間に清算事業団が負担した利子及び年金負担等の支出は14.6兆円に及んだのに対して、資産処分等の収入は12.9兆円にとどまった。

その理由としては、まず第一に、地価高騰問題への対応による土地売却の凍結が挙げられる。これは、清算事業団の発足後、大都市を中心として地価が急激に高騰する状況において、当面の地価対策が国家的緊急課題となり、昭和62年10月に「緊急土地対策要綱」が閣議決定され、清算事業団が処分すべき用地について「現に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、…地価の異常な高騰が沈静化するまでこれを見合わせる」こととされたことに伴うものである。

なお、この措置は、当面の地価対策が国家的緊急課題であるという認識のもと、一般競争入札による清算事業団用地の売却が更なる地価高騰の引き金になるので、これを凍結すべきであるという考え方が大勢を占めていた状況の中で、国鉄長期債務に係る国民負担の軽減の観点から清算事業団用地を早期に売却すべきとの主張にも留意しつつ講じられたものであり、その当時の社会経済情勢から見ればやむを得ない措置であったと考えられるものである。

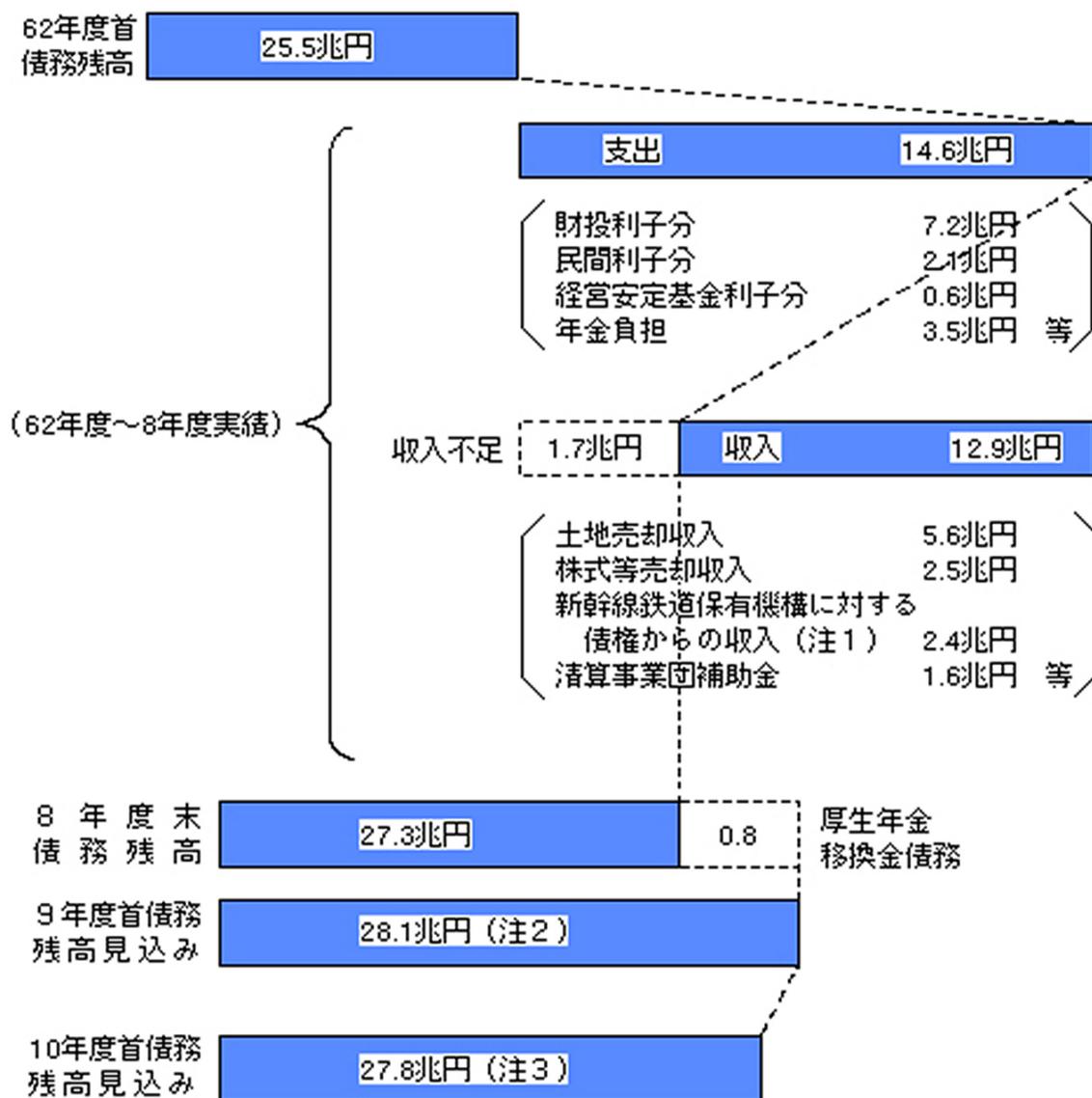
さらに、清算事業団の資産売却収入の伸び悩んだその他の理由としては、その後のバブル崩壊に伴う不動産・株式市況の低迷等による土地及びJR株式売却の伸び悩んだことがあげられる。

また、支出面においては、平成2年度から8年度までの7年間、鉄道共済年金の財政破綻に対応してなされた0.7兆円の特別負担、9年度首においては鉄道共済年金の厚生年金への統合に伴い、0.8兆円（見込み）の移換金債務が追加された。これらの年金の負担は、国鉄改革後に新たに生じた債務である。

以上のような事情から、9年度首における国鉄長期債務の残高は28.1兆円に増加した〔1-3-9図〕。

1-3-9図 清算事業団の債務処理の状況

1-3-9 図 清算事業団の債務処理の状況



注(1) 新幹線鉄道保有機構に対する債務とは、国鉄改革に際し、新幹線鉄道保有機構が清算事業団に対し負ったもの(新幹線施設の再調達価額と簿価との差額分(昭和62年度首価格2.9兆円))である。

新幹線鉄道保有機構は、平成3年10月に鉄道整備基金になった。さらに鉄道整備基金は、9年10月に運輸施設整備事業団になった。

(2) 鉄道共済年金の厚生年金への統合に伴い、9年度首に新たに追加された厚生年金移換金債務(現時点での見込み額8,000億円)を含む。

最終的な金額は、鉄道共済組合の決算後確定する。

(3) 土地、株式の売却収入が9年度予算どおり(14,073億円)確保できた場合の残額見込みである。

第4節 国鉄長期債務の本格的処理に向けて

1 国鉄長期債務の現状及び将来見通し

国鉄長期債務は、平成9年度に予算どおりの収入が確保できた場合、10年度首には、有利子債務、無利子債務、将来費用の合計で27.8兆円になる見込みである〔1-3-10表〕。

1-3-10表 平成10年度首の国鉄長期債務の状況（見込み）

1-3-10表 平成10年度首の国鉄長期債務の状況（見込み）

種別	内容	10年度首見込額
有利子債務	国鉄改革により清算事業団が処理することとなった国鉄時代に生じた債務、鉄道公団・本四公団から承継した債務、さらには清算事業団発足後収入不足を補うために借入を行った債務	元本 16.0兆円
無利子債務	国鉄時代より一般会計から無利子で貸付を受けている債務等	元本 8.3兆円
年金等将来費用	共済年金、業務災害補償費等将来、長期にわたって負担義務を負っている費用	3.5兆円
合計		27.8兆円

試算の前提

- (1) 平成9年度首に発生する厚生年金移換金債務については、8,000億円と見込んでいる。
- (2) 9年度首の残高（見込み）をベースに、9年度中の増減は、清算事業団の収入支出予算により算定している。
- (3) 9年度末において、3兆35億円の有利子債務を一般会計に承継することとしている。
- (4) 年金等将来費用については、72年度までの年金の追加費用等の総支払額（6.7兆円）を従前からの割戻率7.3%で割戻した額である。

総支払額	9年度以降	71,437億円
	10年度以降	67,300億円

それぞれの債務の内容は次のとおりである。

1.有利子債務

清算事業団の有利子債務の10年度首の残高は16.0兆円と見込まれている。

有利子債務については、利子の累積が債務の増加につながることで、元本償還額が当面巨額であることから、その借換が必要となることに留意する必要がある〔1-3-11表〕。

1-3-11表 現行の約定に基づく有利子債務の元利支払いの予定

**1-3-11表 現行の約定に基づく有利子債務の
元利支払いの予定** (単位：兆円)

年 度	元 本	利 払	元利償還額
10	3.4(21%)	0.7(22%)	4.0(21%)
11	2.2(14%)	0.6(19%)	2.7(14%)
12	2.6(16%)	0.5(15%)	3.0(16%)
13	1.1(7%)	0.4(12%)	1.4(7%)
14	2.2(14%)	0.3(9%)	2.5(13%)
15～29	4.7(29%)	0.7(24%)	5.4(28%)
計	16.0(100%)	3.0(100%)	19.0(100%)

注 端数整理のため、計が合わない場合がある。

2.無利子債務

清算事業団が、政府の一般会計から貸付を受けている無利子債務の10年度首残高は8.3兆円である。

無利子債務については、その償還を有利子債務で行えば、新たな利子負担を生じさせることに留意する必要がある。

3.年金等将来費用

年金等将来費用は、鉄道共済年金、恩給負担、業務災害補償費用等将来にわたり支払わなければならない費用であり、現在の試算では、72年度までの間に総額6.7兆円に及ぶものと見込まれており、これを利率7.3%で現在価格に換算した10年度首時点における現在価格は3.5兆円である。

年金等将来費用の大宗（総支払額の96%）は、昭和31年6月以前の国鉄在職期間分に係る年金の費用である鉄道共済年金追加費用が占めているが、この額は、今後の年金財政再計算によって変動することに留意する必要がある。

また、年金等将来費用については、既存の債務である有利子債務や無利子債務の償還とは支払いの性格が異なるものであることに留意する必要がある。

これに対し、清算事業団の資産処分については、現在の地価、株価の動向等一定の前提を置いて試算すると、総収入額は約4.5～5.5兆円にとどまるものと見込まれており〔1-3-12図〕、「清算事業団が自主財源によって国鉄長期債務の償還を行う」という現行のスキームは破綻しているといわざるを得ない状況にあり、国鉄長期債務の本格的処理は、早急に実施することが必要であり、もはや先送りの許されない課題である。

1-3-12図 10年度以降の清算事業団の資産処分等による収入の見込み（平成9年3月時点における仮定計算例）

1-3-12 図 10年度以降の清算事業団の資産処分等による収入の見込み
(平成9年3月時点における仮定計算例)

	資産の種類	収入(仮定計算例)
土地	約1,000ha	計0.4~0.6兆円
株式	332万株(注)	計0.8~1.6兆円
債権	運輸施設整備事業団に対する債権	3.5兆円
小計		4.7~5.7兆円

土地・株式売却費用	0.2兆円
-----------	-------

収入(仮定計算例)	計4.5~5.5兆円
-----------	------------

(注) JR株式については、平成9年度に200万株売却と仮定。

2 国鉄長期債務の本格的処理に向けて

(1) 検討の経緯

このような状況に対して、政府では、平成8年12月25日の閣議において、10年度より国鉄長期債務の本格的処理を実施することとし、その具体的処理方策について9年中に成案を得ることを決定した。

さらに、財政構造改革の観点からも、9年6月3日の閣議決定(「財政構造改革の推進について」)においても、財政構造改革を実現していくためには残高が28兆円にもものぼる本問題を本格的に処理することが不可欠であるとされたところである。

また、国鉄長期債務の本格的処理のための具体的処理方策については、各党においても検討の場が設けられ、精力的な検討が進められている。

例えば、自由民主党においては、8年11月に国鉄長期債務問題特別委員会が設置され、運輸省等から説明を聴取するとともに、有識者から意見を聴取し、その上でこの問題を解決する方策として考えられるあらゆる選択肢についての検討が進められ、6月18日に「国鉄長期債務の本格的な処理に関する検討状況についての中間的な整理」がとりまとめられた。

また、社会民主党でも国鉄長期債務問題等対策プロジェクトが設置されて、同様に検討が進められ、7月29日に中間整理がとりまとめられた。

(2) 運輸省の処理案

このような検討を踏まえ、運輸省は、国鉄長期債務を国の債務として明確に位置付け、国においてその本格的処理を実施するとの基本的な考え方に基づき、10年度より国鉄長期債務の本格的処理を実施するための10年度予算要求を行った。

(3) 具体的処理方策の策定に向けて

国鉄長期債務の本格的処理のために検討すべき具体的処理方策として、これまでの各方面での検討において掲げられたものは、次のとおりである。

- 自主財源による債務償還
- 財投資金の繰上償還あるいは金利減免
- 相続税軽減等の特典を付けた無利子国債の発行
- 歳出全般の大胆な見直し
- 交通機関利用者全体の負担
- J Rによる負担
- 鉄道利用税等の形によるJ R利用者の負担
- 揮発油税等道路財源の活用
- 事業団債務の一般会計への付け替え
- 増税による国民負担

国鉄長期債務の本格的処理は、もはや先送りの許されない問題であり、10年度より確実に実施することが必要である。9年6月3日の閣議決定においても、将来世代へ負担を先送りするという形での安易な処理を回避するため、国民の理解と納得が得られるよう、これらを含むあらゆる方策につき個別具体的に検討を行い、9年中に成案を得るとされたところである。

このような見地から、9年10月現在において、政府・与党で構成される財政構造改革会議に設置されている企画委員会を中心に検討が進められているところであり、9年末までに国民の理解が得られる最終的な処理方策を策定することとしている。

3 清算事業団職員の再就職対策等について

清算事業団については、7年2月24日の閣議決定において、長期債務等の処理、資産処分等の主たる業務が終了した時点で、職員の雇用の安定・確保を図った上で、整理することとされている。これを踏まえ、8年12月25日の閣議決定においては、10年度より国鉄長期債務等の本格的処理を実施した上で速やかに清算事業団を整理する方向で、清算事業団の組織・定員の合理化を進めるとともに、再就職対策を9年度より開始することとされている。

これを受け、定員については、10年度末までに半減を図るとともに、組織についても、支社の統廃合等の推進を図ることとしており、9年度においては、定員を大幅に削減するとともに、四国支社の廃止等を行ったところである。

職員の再就職対策については、清算事業団の労使合意により、職員の早期退職や転職等を促進する措置を講じるとともに、再就職先の開拓についても、清算事業団自身の取組みを前提として、運輸省による採用のほか、JR等の特殊法人、各省庁、地方公共団体、民間企業等に対する採用要請を行っており、関係各方面の協力も得ながら、全力を挙げて取組んでいるところである。

4 平成9年度に講ずる緊急特別措置

国鉄長期債務の本格的処理は10年度より実施し、9年中にその具体的処理方策の成案を得ることとしているが、その検討の期間である9年度において国鉄長期債務問題を放置することは、その間の新たな借入れに伴う今後の利子負担等により最終的な国民負担額の累増を招くことになり、これを極力防止する必要がある。

ことに、清算事業団の収支は、9年度においては、債務償還等の支出が4.6兆円に達し、資産売却収入を予算どおり確保し、かつ無利子貸付金の償還を猶予したとしても、約3兆円の資金を借入れによって調達せざるを得ない状況にある。さらに、政府からの無利子貸付金5.3兆円について、本格的な償還（3,560億円）が始まることから、これを返済するためには、さらなる借入れによる調達が不可避となる。

このため、9年度における措置として、

1.9年度において見込まれる借入れ額（約3兆円）に相当する額の清算事業団の有利子債務を無利子化し、今後の利子負担を軽減する。

具体的な方法としては、清算事業団の有利子債務を一般会計において承継するとともに、同額の無利子貸付金を一般会計が清算事業団に貸し付けたこととする。

2.現行の一般会計から清算事業団への無利子貸付金（約5.3兆円）の据置期間を1年間延長することにより、9年度の償還（3,560億円）を猶予することができることとする。

等を内容とする「日本国有鉄道清算事業団の債務の負担の軽減を図るために9年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律」を定め、所要の対策を講じることとした。

第2部 運輸の動き

第1章 平成8年度の運輸の概況と最近の動向



旅客輸送・貨物輸送・輸送指数・最近の輸送及び、施設整備の動向

1 旅客輸送の動向

(1) 国内輸送

(ア) 概況

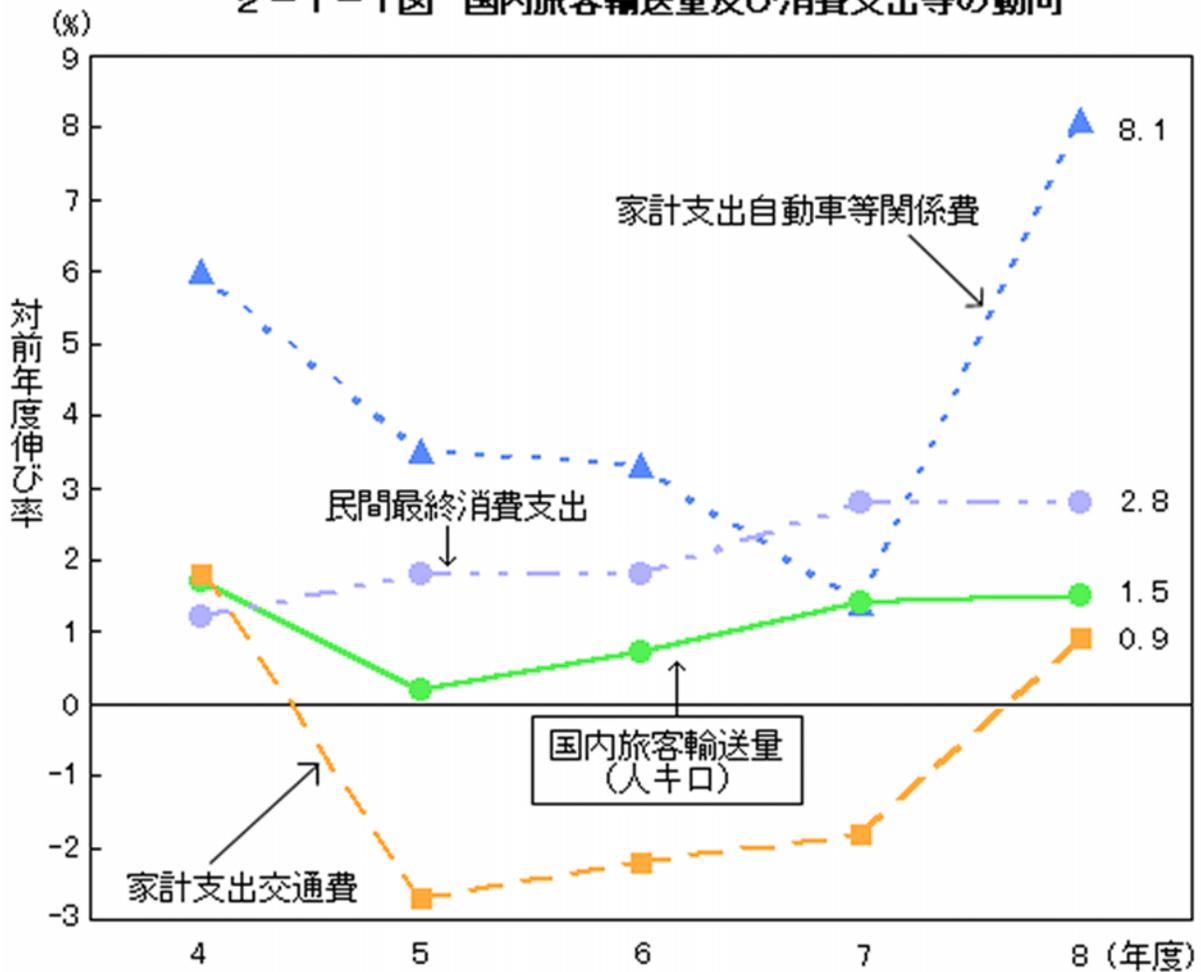
(景気が回復の動きを続ける中で、国内旅客輸送量も増加)

平成8年度の我が国経済は、各種経済政策に下支えされた回復過程から民間需要主導の自立的回復過程へと移行していく中で、年度後半から景気回復の足取りが確かさを増し、その結果、実質経済成長率はGDP（国内総生産）で2.9%（7年度は2.4%）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、2.8%増（7年度は2.8%増）と緩やかな回復を続けている。また、家計支出をみると、交通費（公共輸送機関関係）は0.9%増（7年度は1.9%減）と増加に転じ、自動車等関係費（自家用車関係）は自動車購入費の大幅増加により8.1%増（7年度は1.5%増）となった〔2-1-1図〕。

2-1-1図 国内旅客輸送量及び消費支出等の動向

2-1-1 図 国内旅客輸送量及び消費支出等の動向



注 総務庁「家計調査報告」、経済企画庁「国民経済計算年報」等により作成、いずれも実質伸び率

このように消費の回復傾向が続く中で、8年度の国内旅客輸送も増加を続け、総輸送人員が844億人、対前年度比（以下同じ。）0.3%増（7年度は1.1%増）、総輸送人キロが1兆4,086億人キロ、1.5%増（7年度は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)	
	7年度	8年度	7/6	8/7	7年度	8年度	7/6	8/7	8年度	8/7
総輸送量	841.3	843.7	101.1	100.3	13,880.1	14,085.5	101.5	101.5	16.7	101.2
鉄道	226.3	225.9	100.1	99.8	4,000.6	4,021.5	100.9	100.5	17.8	100.7
JR	89.8	90.0	101.1	100.2	2,490.0	2,517.2	101.9	101.1	28.0	100.9
定期	57.0	56.8	100.7	99.7	1,100.5	1,106.6	101.4	100.6	19.5	100.9
定期外	32.8	33.2	101.8	101.0	1,389.5	1,410.6	102.3	101.5	42.5	100.6
民鉄	136.5	136.0	99.5	99.6	1,510.6	1,504.3	99.4	99.6	11.1	100.0
定期	82.8	81.5	99.2	98.4	989.3	974.2	99.4	98.5	12.0	100.1
定期外	53.7	54.5	100.0	101.5	521.3	530.0	99.5	101.7	9.7	100.2
自動車	612.7	615.4	101.5	100.4	9,174.2	9,317.2	101.5	101.6	15.1	101.1
バス	76.2	74.9	97.1	98.3	972.9	948.9	97.3	97.5	12.7	99.2
営業用	60.1	58.5	97.1	97.4	739.1	723.8	98.9	97.9	12.4	100.6
うち乗合	57.6	56.0	96.9	97.3	306.3	293.4	96.1	95.8	5.2	98.5
うち貸切	2.5	2.5	100.3	99.6	432.8	430.3	101.0	99.4	173.6	99.9
自家用	16.1	16.4	97.2	101.9	233.8	225.1	92.7	96.3	13.7	94.5
乗用車	377.8	377.6	101.7	99.9	6,085.1	6,200.2	102.1	101.9	16.4	101.9
営業用	27.6	26.8	97.2	97.3	138.0	132.8	95.7	96.2	4.9	98.9
自家用	350.2	350.7	102.1	100.2	5,947.1	6,067.4	102.2	102.0	17.3	101.9
軽自動車	127.4	132.3	104.3	103.8	1,377.4	1,437.0	103.3	104.3	10.9	100.5
貨物自動車	31.3	30.7	98.4	97.9	738.9	731.1	99.4	98.9	23.8	101.0
航空	0.78	0.82	104.8	105.2	650.1	690.5	106.1	106.2	840.7	101.0
旅客船	1.49	1.48	98.6	99.5	56.4	56.4	94.8	99.9	38.0	100.4

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。

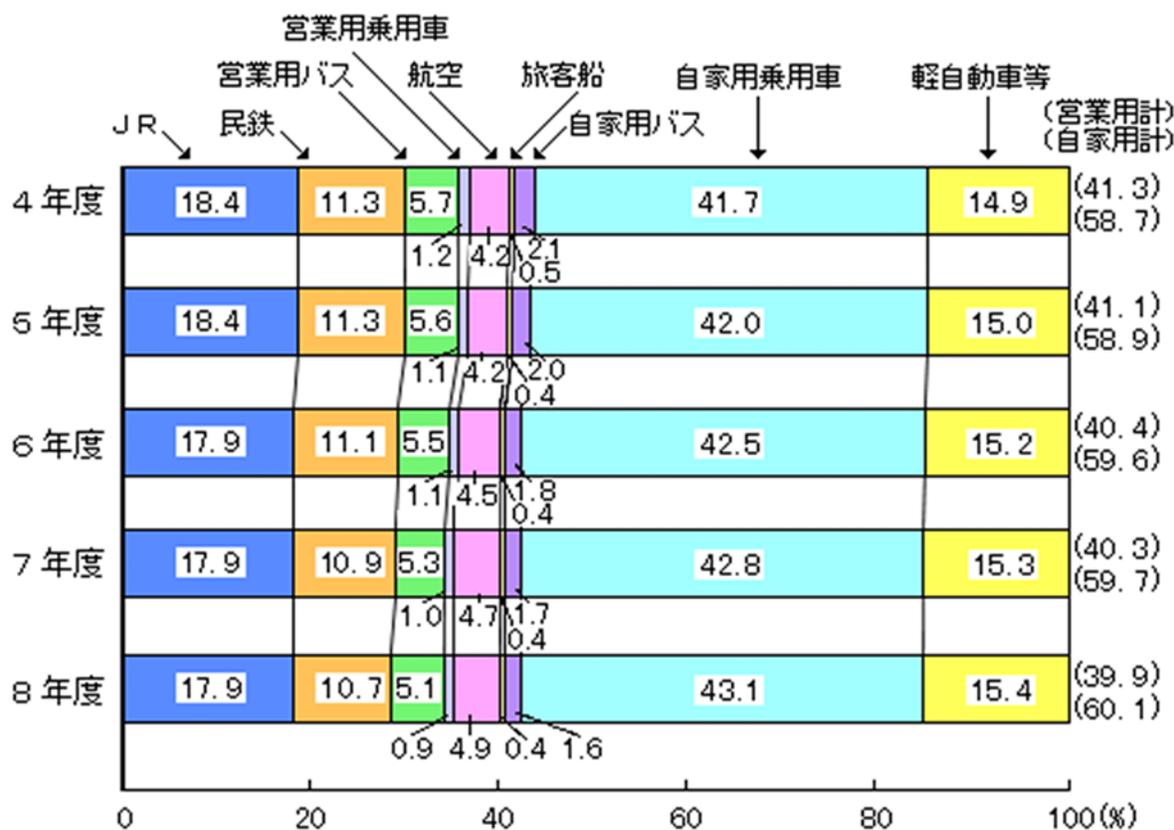
(4) 乗用車及び貨物自動車の輸送量には、軽自動車によるものは含まれない。

(5) 端数処理を行っているため、内訳の合計と輸送機関計が一致しない場合がある。

輸送機関の分担率は、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39.9%で、0.4ポイント減となり、低下傾向が続いた〔2-1-3図〕。

2-1-3図 国内旅客輸送の輸送機関分担率の推移(人キロ)

2-1-3図 国内旅客輸送の輸送機関分担率の推移(人キロ)



注 (1) 運輸省資料により作成
 (2) 図中の数字は分担率を表す。

(イ) 輸送機関別の動向

(JRは人員、人キロとも増加)

JR全体の輸送量は、輸送人員0.2%増、輸送人キロ1.1%増と人員、人キロともに増加した。このうち、定期旅客は、ほとんどの月において輸送実績が前年を下回り、低調に推移した。その一方で、定期外旅客は、暖冬少雪によるスキー客の減少などもあって冬季は低調であったものの、阪神・淡路大震災による輸送量減少の反動が年度始めまでみられたことなどもあり、輸送量は増加となっている。

(民鉄は低調な推移が続く)

民鉄(JRを除く。)は、定期外旅客の輸送実績は増勢で推移したものの、定期旅客はこれと対照的に、年度末を除き、各月の輸送実績が軒並み前年度を下回り、全体では、輸送人員0.4%減、輸送人キロ0.4%減と低調に推移した。

(自動車輸送は引き続き営業用が減少、自家用が増加)

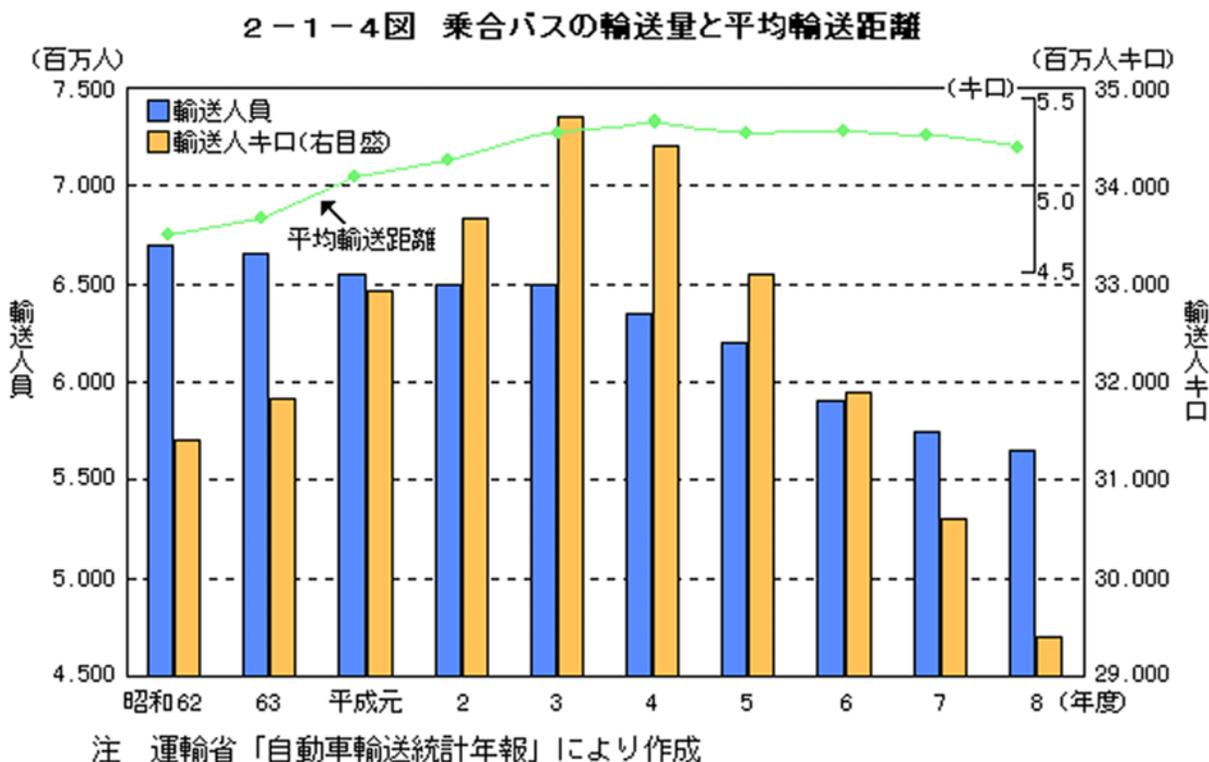
自動車のうち営業用自動車(バス、ハイヤー・タクシー)は、輸送人員2.6%減、輸送人キロ2.3%減と減少が続く、自家用自動車は、輸送人員1.0%増、輸送人キロ2.0%増と増加を続けた。

(旅客の減少傾向が続くバス輸送)

営業用バスは輸送人員2.6%減、輸送人キロ2.1%減、自家用バスは輸送人員1.9%増、輸送人キロ3.7%減となった。

営業用バスのうち、乗合バスは、輸送需要の減少傾向が続いており、輸送人員2.7%減、輸送人キロ4.2%減となった。平均輸送距離も、近年は減少傾向で推移している〔2-1-4図〕。乗合バスの中には、高速バスのように輸送需要が増加基調で推移している部門はあるものの、乗合バス全体に占めるシェアが小さく、全体の輸送量を支えるには至っていない。

2-1-4図 乗合バスの輸送量と平均輸送距離



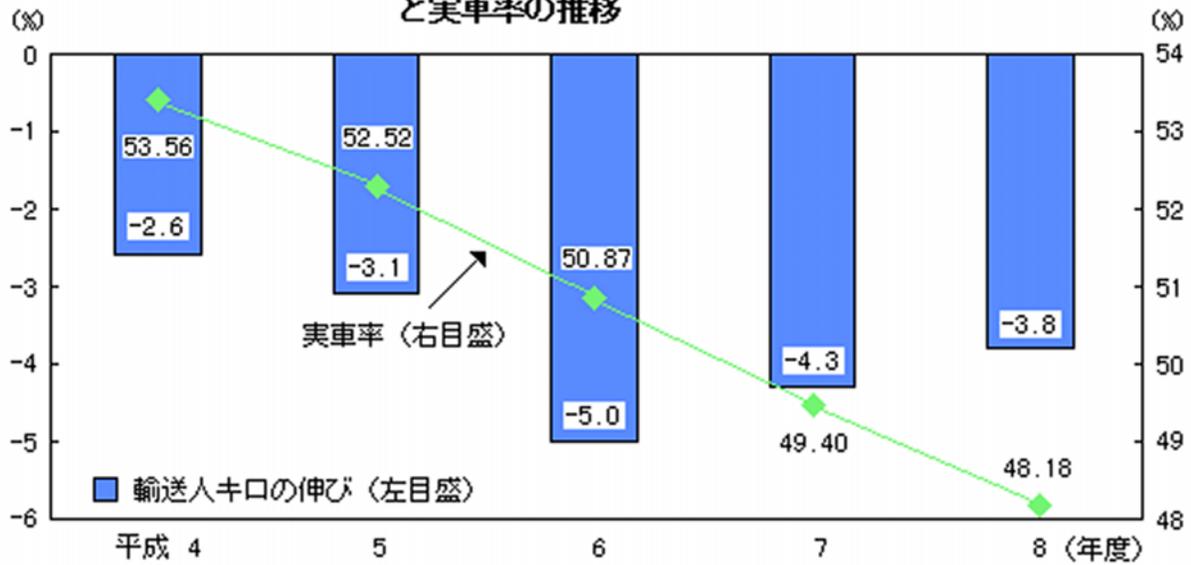
また、貸切バスは、輸送人員0.4%減、輸送人キロ0.6%減となった。

(ハイヤー・タクシーも減少が続く)

営業用乗用車 (ハイヤー・タクシー) の輸送量も減少が続き、輸送人員2.7%減、輸送人キロ3.8%減となった。実車率 (実車キロ/走行キロ×100) の低下傾向も依然として続いている〔2-1-5図〕。また、平均輸送距離の減少傾向が6年度以降続いていることから、長距離旅客の減少が大きいとみられる。

2-1-5図 ハイヤー・タクシーの輸送人キロの伸び率と実車率の推移

2-1-5 図 ハイヤー・タクシーの輸送人キロの伸び率と実車率の推移



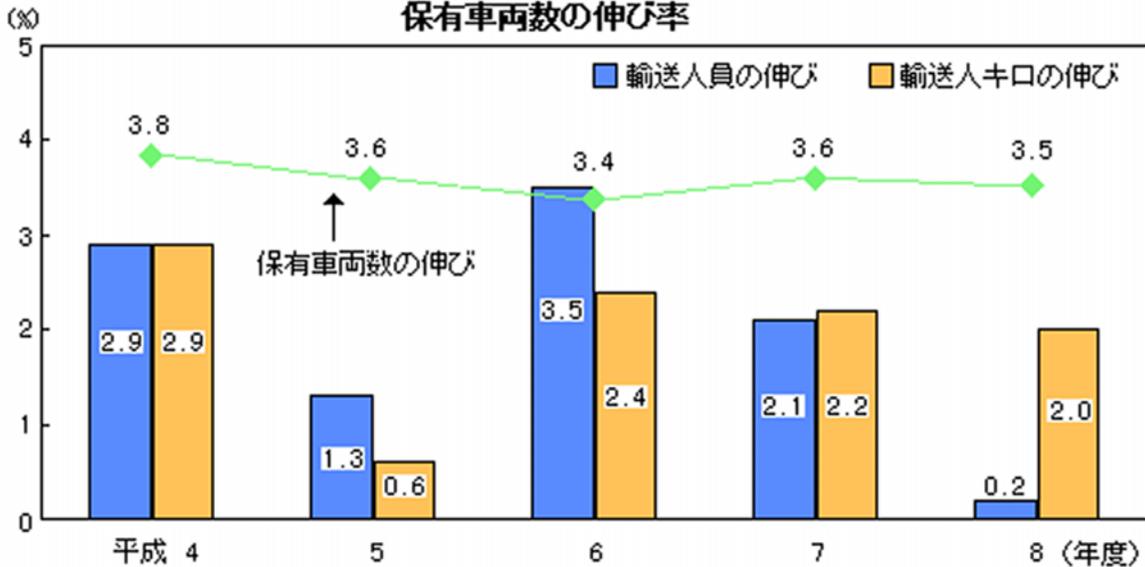
注 運輸省「自動車輸送統計年報」により作成

(輸送人員が微増にとどまった自家用乗用車)

自家用乗用車は、夏場の輸送人員が低調に推移したことなどから、輸送人員0.2%増、輸送人キロ2.0%増と輸送人員はわずかな伸びにとどまった。また、保有車両数は増加傾向で推移している〔2-1-6 図〕。

2-1-6 図 自家用乗用車の輸送人員及び輸送人キロ及び保有車両数の伸び率

2-1-6 図 自家用乗用車の輸送人員及び輸送人キロ及び保有車両数の伸び率

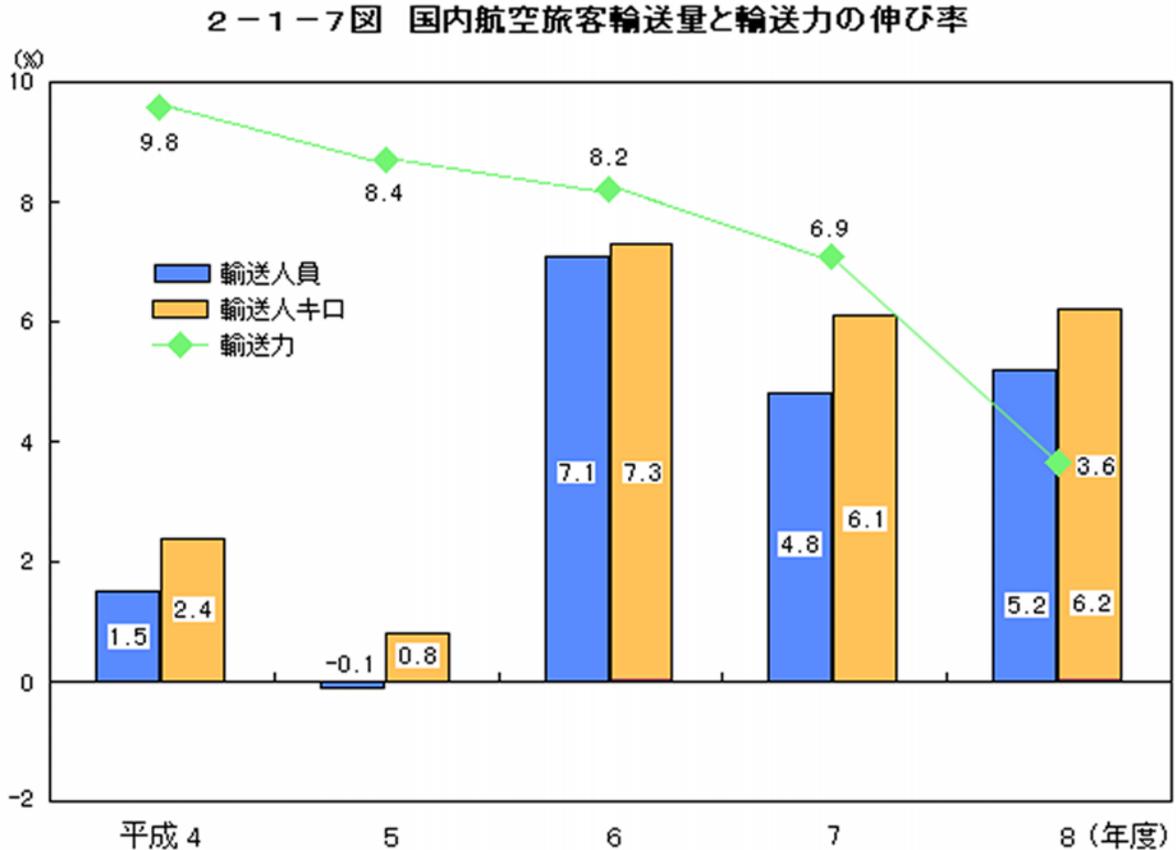


注 運輸省「自動車輸送統計年報」等により作成

(航空は好調な伸びが続く)

航空は、輸送人員、輸送人キロのいずれについても、すべての月において輸送実績が前年度を上回り、輸送人員5.2%増、輸送人キロ6.2%増と、好調に推移している。また、座席利用率は7年度の60.7%に対し8年度は62.3%と1.6ポイント上昇した〔2-1-7図〕。

2-1-7図 国内航空旅客輸送量と輸送力の伸び率



注 運輸省「航空輸送統計年報」により作成

(旅客船は旅客の減少が続く)

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、3年連続して航路数が減少したことも影響し、輸送人員0.5%減、輸送人キロ0.1%減と輸送人員、輸送人キロともにわずかながら減少した。

(2) 国際輸送

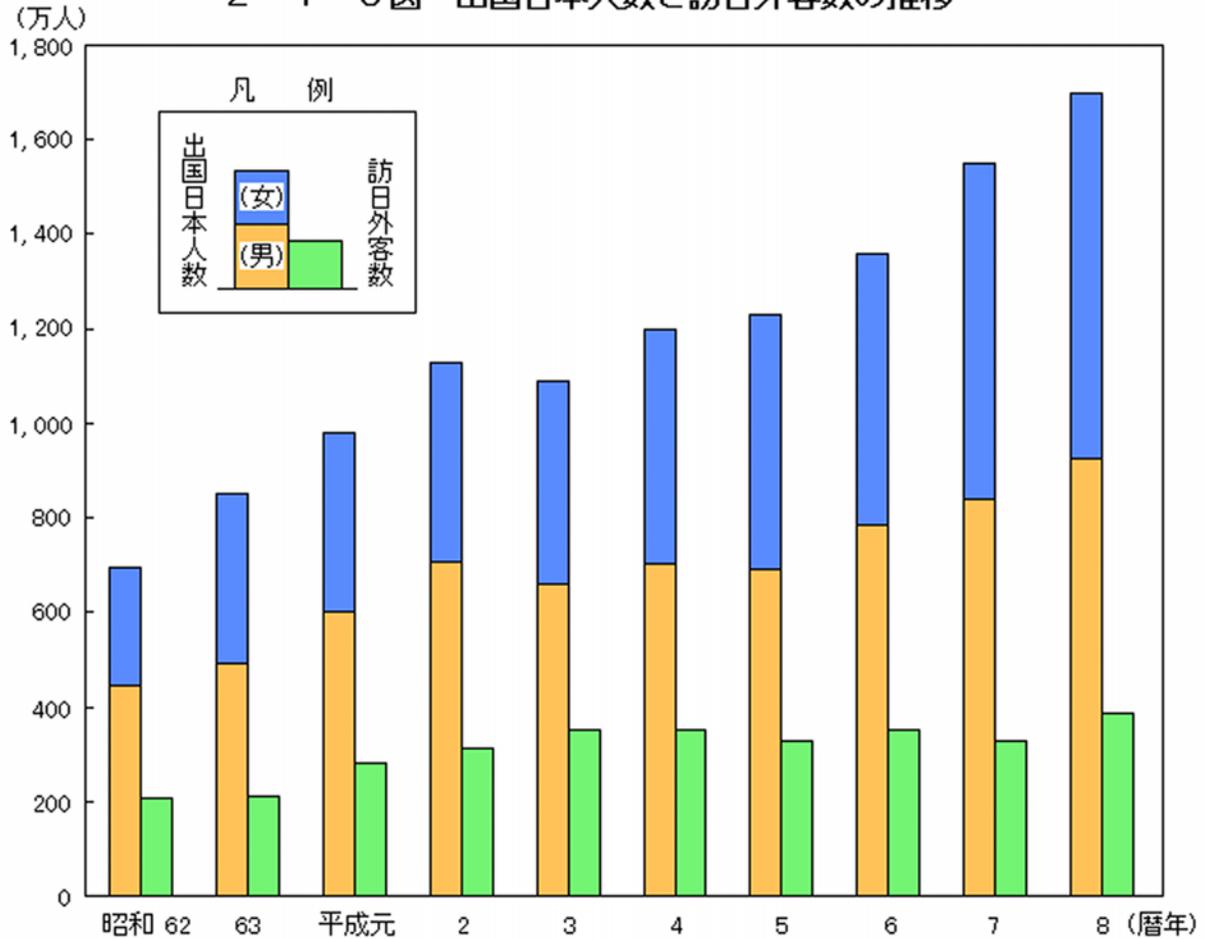
(出国日本人数は5年連続で過去最高を更新)

8年（暦年）における出国日本人数は、対前年比（以下同じ。）9.1%増（7年は12.7%増）の1,669万人と大幅に増加し、5年連続で過去最高を更新した。

男女別では、男性が7.6%増、女性は11.0%増となっており、男女別シェアは、男性が54.5%、女性が45.5%（7年は、それぞれ55.2%、44.8%）と女性のシェアの拡大傾向が続いている〔2-1-8図〕。

2-1-8図 出国日本人数と訪日外客数の推移

2-1-8図 出国日本人数と訪日外客数の推移

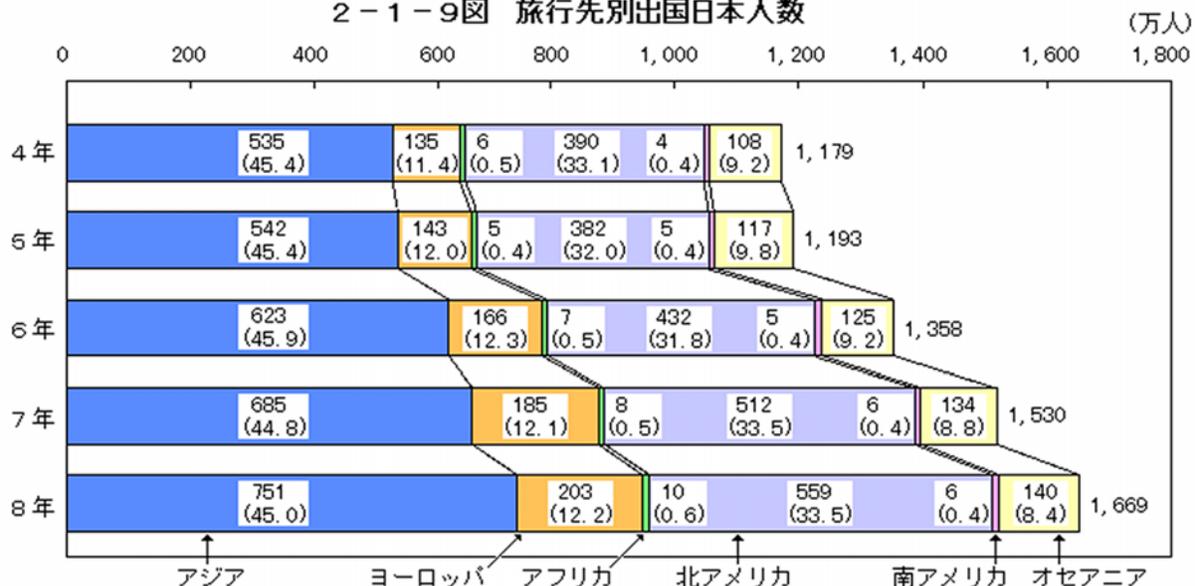


注 法務省、国際観光振興会資料により作成

主要旅行先別では、アジア州が751万人で全体の45.0%（0.2ポイント増）を占め、次いで北アメリカ州が559万人で33.5%（0.0ポイント増）、ヨーロッパ州が203万人で12.2%（0.1ポイント増）の順となった〔2-1-9図〕。個々の国・地域のシェアは、アメリカ合衆国の31.0%を筆頭に、香港9.0%、韓国8.6%、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。

2-1-9図 旅行先別出国日本人数

2-1-9図 旅行先別出国日本人数



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

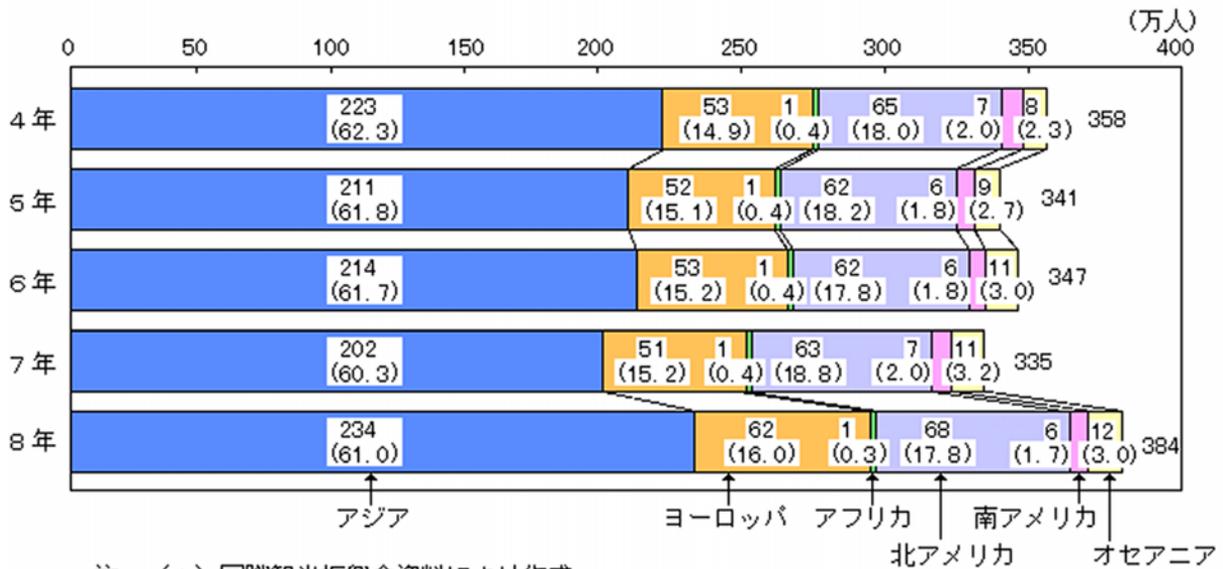
(訪日外客数も過去最高に)

8年の訪日外客数は、7年の震災による減少の反動に加え、外国為替相場が円安傾向で推移したことなどにより、年間で384万人、14.7%増（7年は3.5%減）と4年振りに過去最高を記録した。このうち、観光客は全体の55.1%の211万人で、22.1%増（7年は9.6%減）と大幅に増加した。

州別にみると、アジア州が234万人で全体の61.0%を占め、次いで北アメリカ州が68万人で17.8%、ヨーロッパ州が62万人で16.0%の順となった〔2-1-10図〕。国・地域別では、訪日外客総数が最も多いのは韓国で99万人、観光客数が最も多いのは台湾で63万人となっている。

2-1-10図 地域別訪日外客数

2-1-10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、各州の合計値と総計値が一致しない場合がある。

(注) 阪神・淡路大震災の影響により、平成7年1月から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、本章においては、除かれた部分を含めて推計した全国値によっている。

2 貨物輸送の動向

(1) 国内輸送

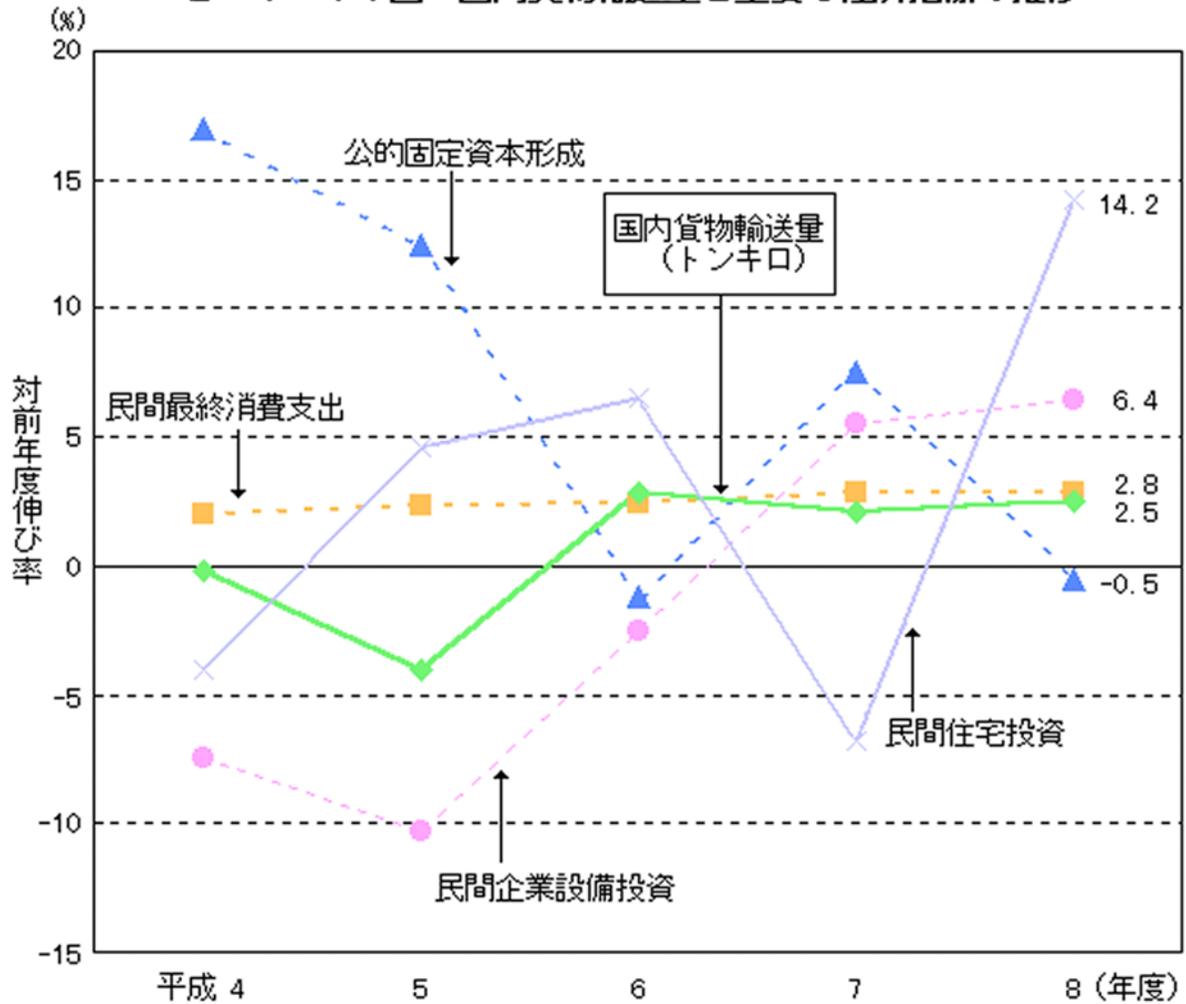
(ア) 概況

(トン数、トンキロとも増加を続けた国内貨物輸送)

8年度の実質GDP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6.4%増（7年度は5.7%増）であったが、公的固定資本形成は前年度の大規模経済対策の反動から0.5%減（7年度は7.7%増）となった。また、民間住宅投資は、消費税率引き上げを前にした駆け込み需要により14.2%増（7年度は6.8%減）、民間最終消費支出は2.8%増（7年度は2.8%増）となり、回復傾向が続いている〔2-1-11図〕。

2-1-11図 国内貨物輸送量と主要な経済指標の推移

2-1-11 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、8年度の国内貨物輸送は、総輸送トン数で67億9,900万トン、対前年度比（以下同じ。）2.3%増（7年度は2.2%増）、総輸送トンキロで5,731億9,600万トンキロ、2.5%増（7年度は2.1%増）とトン数、トンキロとも、3年連続の増加となった。

輸送トン数では、鉄道と内航海運は7年度に引き続き前年度実績を下回っているが、その他の輸送機関についてはいずれも前年度実績を上回っている。輸送トンキロでは、鉄道を除くすべての輸送機関において前年度実績を上回った〔2-1-12表〕。

2-1-12表 輸送機関別国内貨物輸送量

2-1-12表 輸送機関別国内貨物輸送量

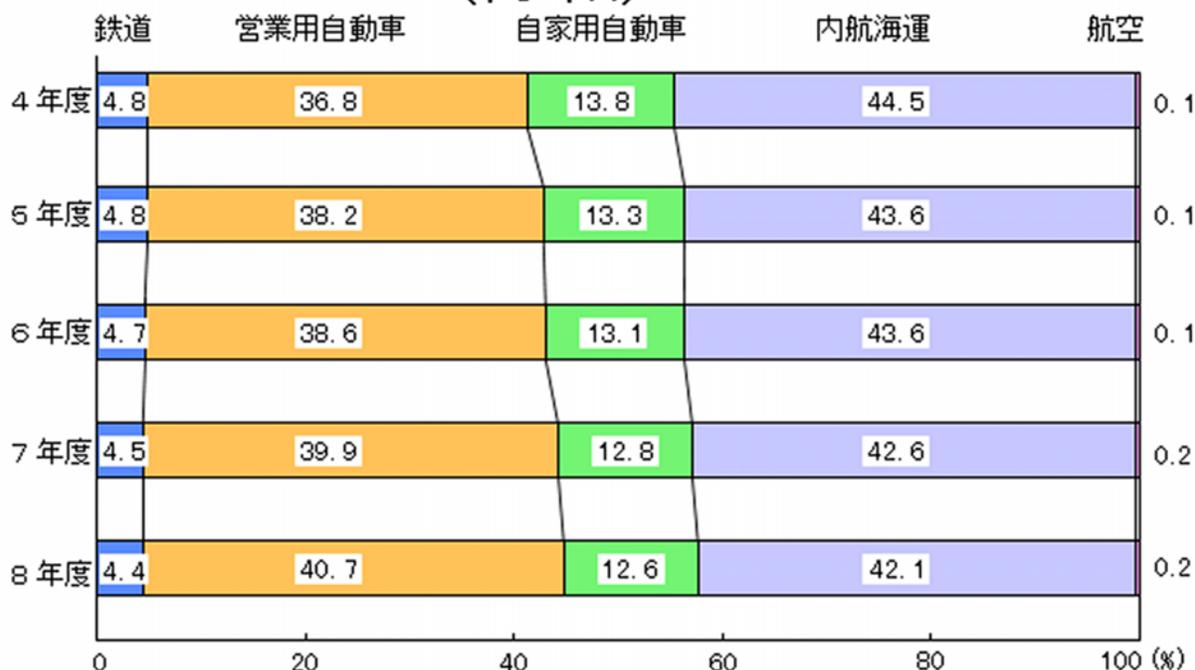
	輸送トン数 (百万トン)				輸送トンキロ (億トンキロ)				平均輸送距離(キロ)	
	7年度	8年度	7/6	8/7	7年度	8年度	7/6	8/7	8年度	8/7
総輸送量	6,643.0	6,798.7	102.2	102.5	5,590.0	5,732.0	102.1	102.5	84.3	100.2
鉄道	76.9	73.6	97.4	95.6	251.0	249.7	102.5	99.5	339.5	104.1
JR	51.5	49.2	97.5	95.6	247.0	246.0	102.6	99.6	500.2	104.2
民鉄	25.5	24.4	97.3	95.7	4.0	3.7	95.9	91.9	15.0	96.5
自動車	6,016.6	6,177.3	102.6	102.7	2,946.5	3,055.1	103.9	103.7	49.5	100.9
営業用	2,647.1	2,778.9	104.2	105.0	2,230.9	2,332.5	105.2	104.6	83.9	99.6
自家用	3,369.5	3,398.4	101.4	100.9	715.6	722.6	100.0	101.0	21.3	100.3
内航海運	548.5	546.9	98.7	99.7	2,383.3	2,417.6	99.9	101.4	442.0	101.7
航空	1.0	1.0	105.4	104.4	9.2	9.6	106.0	104.2	960.7	99.8

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) 自動車による貨物輸送量には自動車航送船(フェリー)によるものも含む。
 (4) 端数処理の関係で内訳の合計と輸送機関計が一致しない場合がある。

この結果、8年度の輸送トンキロでみた各輸送機関の分担率は、鉄道4.4%、営業用自動車40.7%、自家用自動車12.6%、内航海運42.1%、航空0.2%となり、前年度に比べて営業用自動車のみが拡大した〔2-1-13図〕。

2-1-13図 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移 (トンキロ)

2-1-13図 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移 (トンキロ)



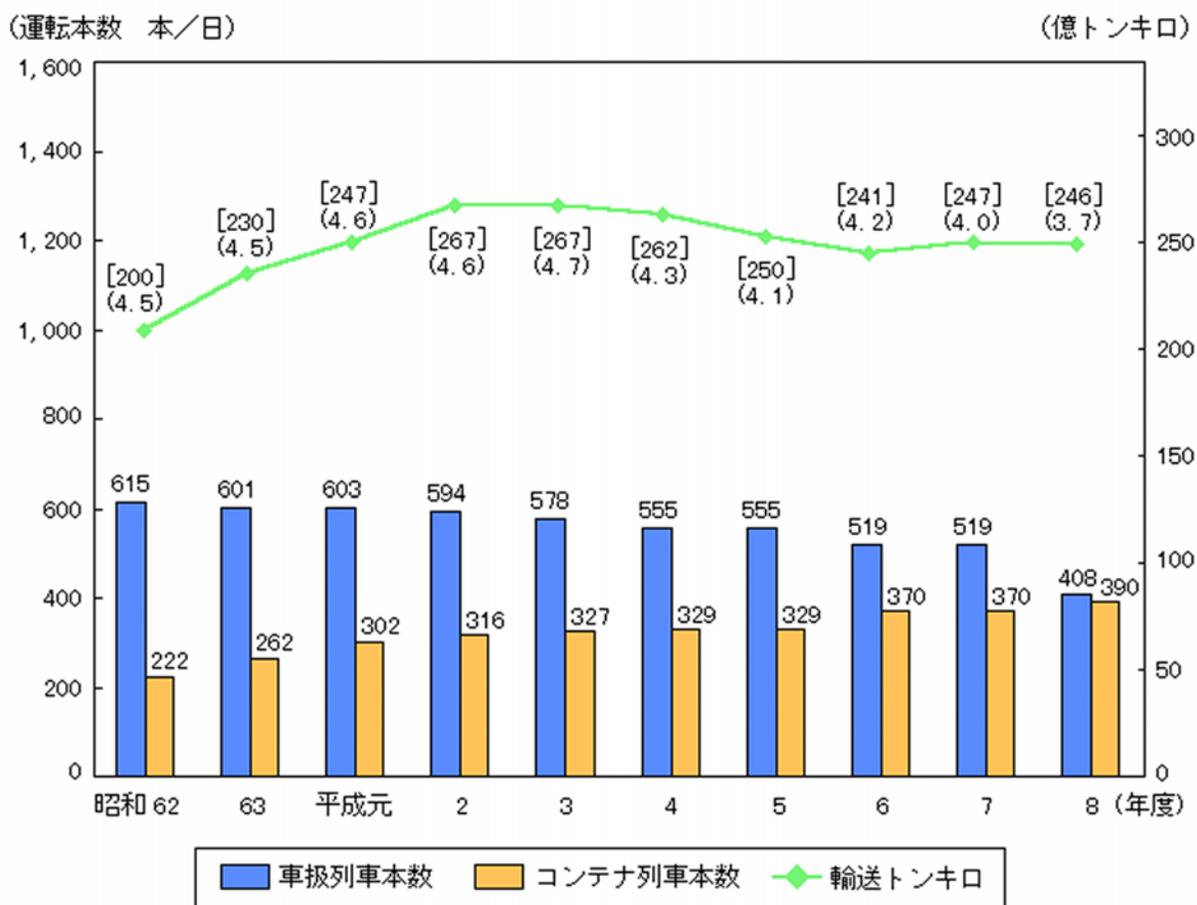
注 (1) 運輸省「自動車輸送統計年報」等により作成
 (2) 自動車による貨物輸送分担率には自動車航送船(フェリー)によるものも含む。

(イ) 輸送機関別の動向

(減少基調で推移する鉄道貨物)

JRのコンテナ貨物は、8年度は建設残土などの廃棄物輸送需要の増大や、鉄鋼、紙・パルプなどのコンテナ化が進行したことに加えて、繊維、化学工業品のコンテナ化も引き続き進んでおり、輸送量は増加となった。車扱貨物は、これらのコンテナ化の影響に加え、石灰石の輸入増加や一部荷主の減産体制移行に伴う鉄道輸送需要の減少などにより、輸送量は大幅な減少となった。このため、鉄道全体による輸送量は、車扱貨物の減少をコンテナ貨物の増加によってカバーすることができず、8年度はトン数で4.4%減、トンキロで0.5%減と、7年度に震災の反動もあって増加となったトンキロが再び減少となっている〔2-1-14図〕。

2-1-14図 鉄道の輸送トンキロとJR車扱・コンテナ列車運転本数
**2-1-14図 鉄道の輸送トンキロと
 JR車扱・コンテナ列車運転本数**



注 (1) 運輸省資料等により作成
 (2) 輸送トンキロのうち、[]はJR、()は民鉄である。
 (3) 列車運転本数は各年度末1日当たりの往復の設定台数

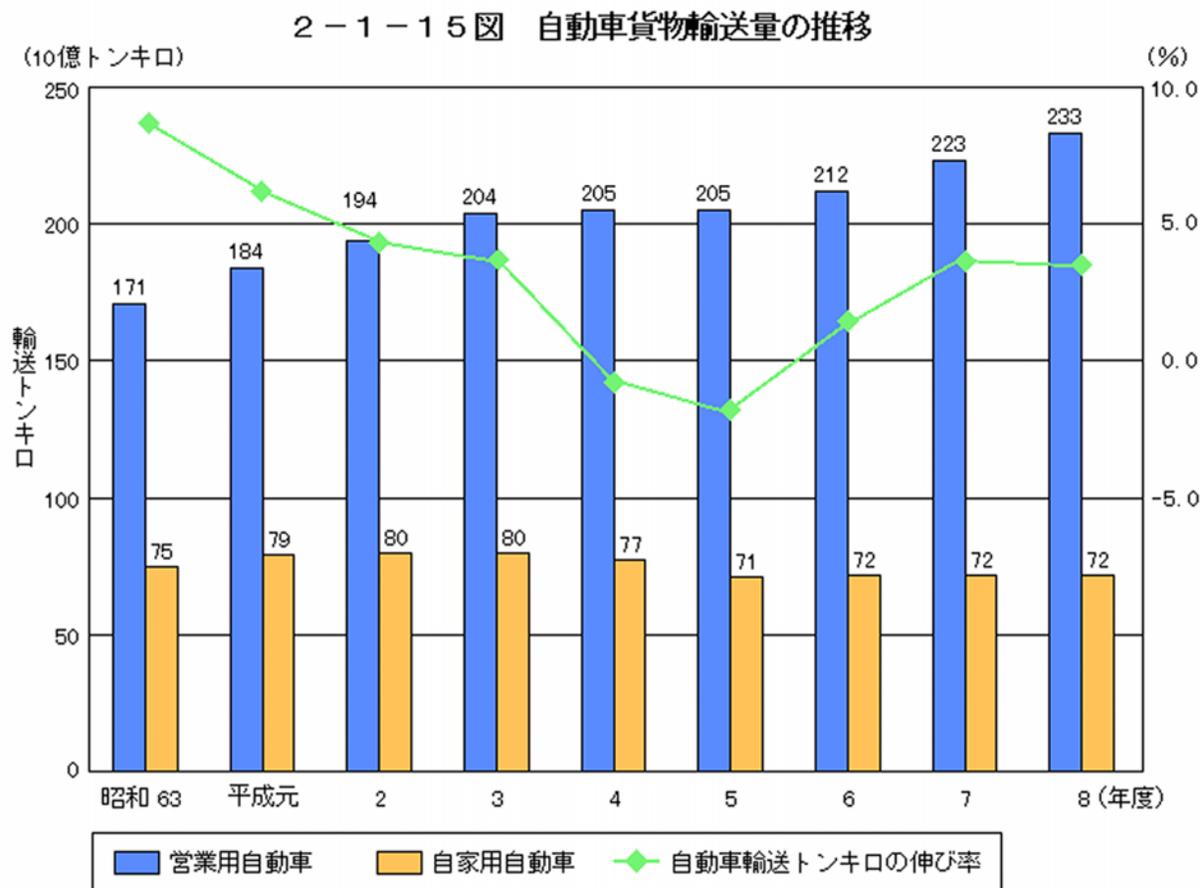
(営業用・自家用ともに好調であった自動車貨物)

営業用自動車は、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引き続き堅調であった。また、夏場の酒・ビール、清涼飲料水、エアコンなどが好調であったことに加えて、消費税率引き上げに伴う需要増なども

あり、家電、家具を中心に年度末にかけて好調に推移した。これらから、営業用全体としては、トン数では5.0%増、トンキロでは4.6%増と堅調であった。自家用自動車の輸送量は、消費税率引き上げを前にした駆け込み需要により住宅着工が大幅に増加したことから砂利・砂・石材などが堅調に推移し、トン数で0.9%増、トンキロで1.0%増となった。

このため、自動車による貨物輸送量は、7年度に引き続き、トン数で2.7%増、トンキロで3.7%増と好調に推移した〔2-1-15図〕。

2-1-15図 自動車貨物輸送量の推移



注 運輸省「自動車輸送統計年報」により作成

(トンキロが増加した内航海運貨物)

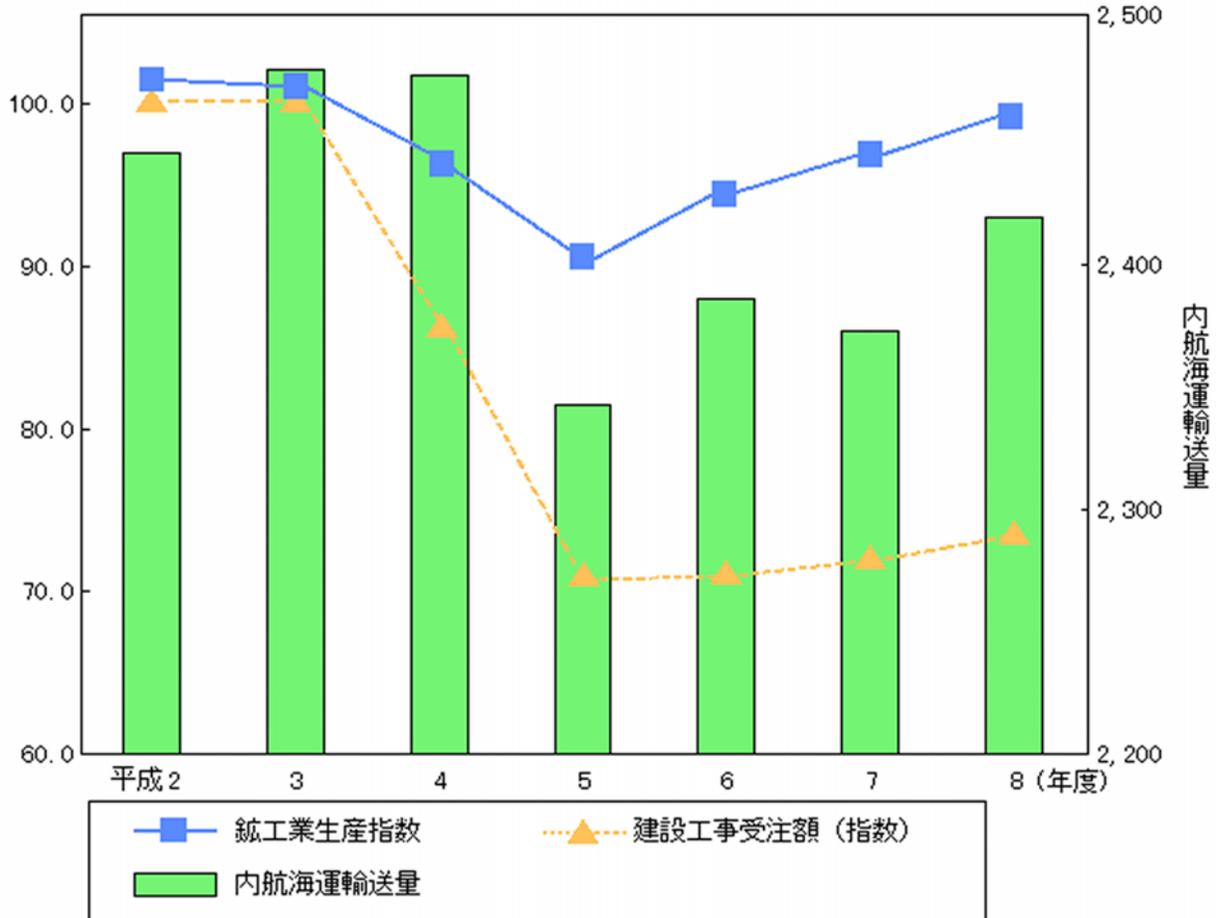
内航海運の貨物輸送量は、トン数では0.3%減、トンキロでは1.4%増となった〔2-1-16図〕。

2-1-16図 内航海運の輸送量等の推移

2-1-16 図 内航海運の輸送量等の推移

(指数：2年=100とする。)

(億トンキロ)



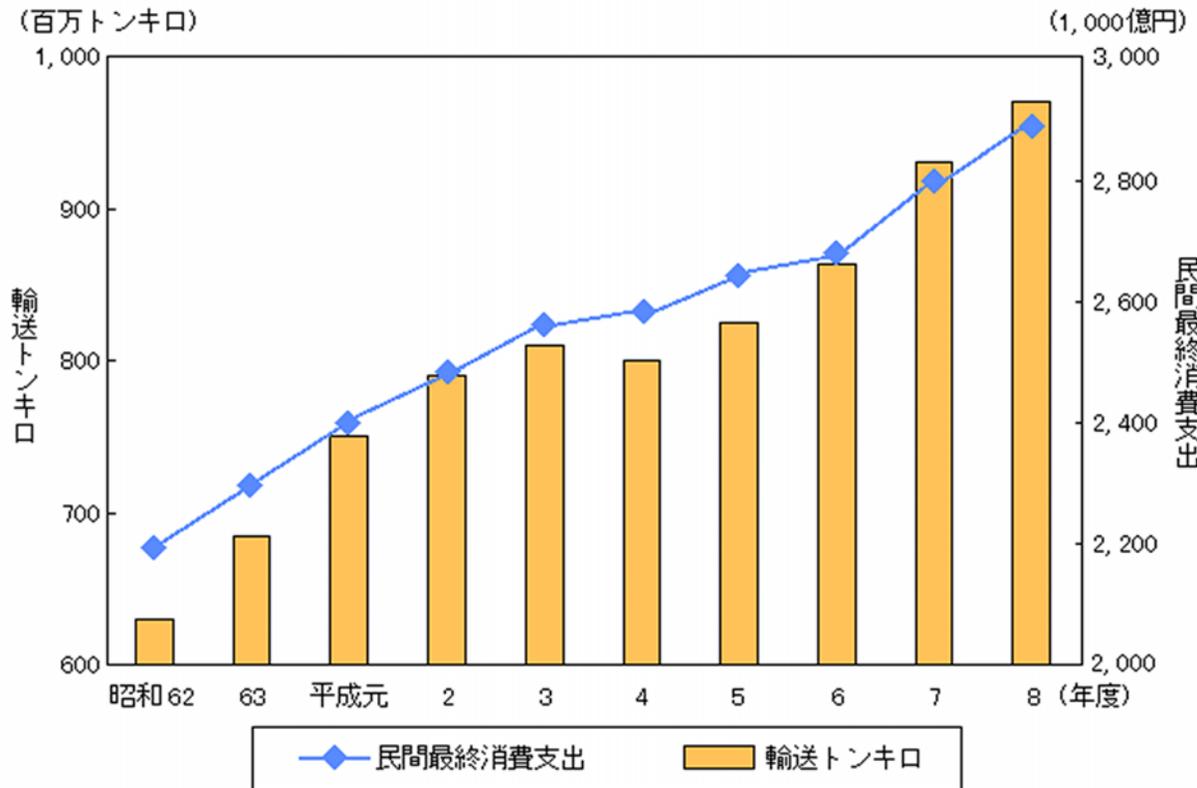
注 通商産業省「生産・出荷・在庫統計速報」、建設省「建設工事受注A調査結果」、運輸省資料等により作成

これを貨物船、油送船別にみると、貨物船は、主要貨物であるセメント、石灰石、砂利・砂・石材、化学薬品などの荷動きが低調であったものの、鉄鋼、石炭などが年度を通じて堅調に推移したため、輸送量は増加となった。油送船は、揮発油の輸送が好調に推移したものの、発電燃料に占める石油のシェアが、近年、低下傾向で推移していることなどを受け、重油の輸送量が7年度に引き続いて減少したことなどにより、輸送量は減少となった。また、石油会社相互間の製品融通による石油関連貨物の輸送距離の短縮や自動車輸送へのシフトなどの動きもみられた。

(4年連続増加で好調な国内航空貨物)

8年度の国内航空貨物輸送量は、病原性大腸菌O-157による食中毒発生の影響を受け、夏場の生鮮貨物が低調であったものの、個人消費の回復傾向が続かなかで、航空宅配貨物や、携帯電話などの通信機器、パソコン周辺機器、電子部品などが7年度に引き続き好調に推移したことから、トン数で4.4%増、トンキロで4.2%増となり、ともに4年連続で増加となった〔2-1-17図〕。

2-1-17図 国内航空貨物輸送量の推移



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) 輸送量は超過手荷物と郵便を含む

(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)

8年(暦年)の世界の海上荷動き量の合計は、アジア諸国の経済成長に伴う石油需要、コンテナ貨物の輸送需要の増加などにより、トンベースで47億9,000万トン、対前年比(以下同じ。)2.2%増、トン・マイルベースで20兆5,450億トン・マイル、1.0%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17.8%、トン・マイルベースで20.7%(7年は各々18.2%、21.1%)となり、小幅ながら減少基調で推移している〔2-1-18表〕。

2-1-18表 世界及び我が国の海上荷動き量

2-1-18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				
	7年	8年	8/7	7年	8年	8/7	シェア	
トンベース ス 物 小 計 乾 貨 物 小 計 合 計	石油	1,415	1,450	2.5	229	223	-2.8	15.4
	石油製品	381	395	3.7	40	45	12.2	11.4
	小計	1,796	1,845	2.7	270	268	-0.6	14.5
	鉄鉱石	402	390	-3.0	120	119	-1.0	30.6
	石炭	423	437	3.3	126	129	2.5	29.6
	穀物	196	188	-4.1	32	32	-0.9	16.9
	その他	1,870	1,930	3.2	306	304	-0.5	15.8
	小計	2,891	2,945	1.9	585	585	0.0	19.9
	合計	4,687	4,790	2.2	854	853	-0.2	17.8
	トン・マイル ス 物 小 計 乾 貨 物 小 計 合 計	石油	7,375	7,400	0.3	1,287	1,266	-1.6
石油製品		1,945	2,005	3.1	151	166	9.9	8.3
小計		9,320	9,405	0.9	1,438	1,432	-0.4	15.2
鉄鉱石		2,287	2,220	-2.9	717	710	-1.0	32.0
石炭		2,176	2,215	1.8	572	567	-0.9	25.6
穀物		1,160	1,115	-3.9	268	264	-1.5	23.7
その他		5,395	5,590	3.6	1,292	1,275	-1.3	22.8
小計		11,018	11,140	1.1	2,849	2,816	-1.2	25.3
合計		20,338	20,545	1.0	4,287	4,248	-0.9	20.7

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8年の値は推計値である

(イ) 我が国の海上貿易量の動向

(輸出は減少、輸入は横ばい)

8年の我が国の海上貿易量(トンベース)は輸出入合計で、0.2%減(7年は3.0%増)の8億5,271万トンとなり、わずかながら減少に転じた。

輸出は、為替相場が円安基調で推移したことなどから後半は増加したものの、年間通しては2.7%減(7年は2.1%増)の9,478万トンと6年振りの減少となった。これを品目別にみると、電気製品、鉄鋼、セメント、機械類が減少、乗用自動車が増加となった。

輸入は、8年は0.1%増(7年は、3.2%増)の7億5,793万トンと4年連続で増加を続けた。これを品目別で見ると、主要貨物である石炭の増加に加え、機械機器も7年に引き続き好調に推移している。しかし、石炭と並ぶ主要貨物である鉄鉱石の減少に加え、金属製品、生鮮食料品、繊維原料などの減少が大きく、乾貨物全体では0.2%減と減少に転じた。また、液体貨物は、シェアの大きな原油が昨年引き続き減少したものの、重油、LPG、LNGなどが好調であったため、液体貨物全体では0.6%増(7年は0.1%増)となった〔2-1-19表〕。

2-1-19表 我が国の品目別海上貿易量

2-1-19表 我が国の品目別海上貿易量

品目		年	7年 (A)	8年 (B)	対前年伸び率 B/A (%)
輸出入合計			854,218	852,710	-0.2
輸出	合計		97,383	94,780	-2.7
	鉄鋼		22,715	20,347	-10.4
	セメント		13,815	12,687	-8.2
	乗用自動車		3,656	3,716	1.6
	機械類		11,841	11,624	-1.8
	電気製品		2,199	1,493	-32.1
	その他		43,157	44,913	4.1
輸入	合計		756,835	757,930	0.1
	乾貨物計		437,747	436,818	-0.2
	鉄鉱石		120,435	119,205	-1.0
	石炭		126,179	129,416	2.6
	塩		8,063	7,726	-4.2
	銅鉱材		3,825	3,841	0.4
	木材		23,051	22,528	-2.3
	パルプ		3,582	3,420	-4.5
	チップ		13,679	13,687	0.1
	小麦		5,965	5,928	-0.6
	とうもろこし		16,584	16,004	-3.5
	大豆		4,813	4,870	1.2
	機械機器		2,522	3,563	41.3
	その他		109,049	106,630	-2.2
	液体貨物計		319,089	321,112	0.6
原油		229,240	222,653	-2.9	
重油		4,804	5,923	23.3	
その他		85,045	92,536	8.8	

注 (1) 運輸省資料により作成

(2) 乾化物その他には、金属製品、生鮮食料品、繊維原料が含まれる。

(3) 液体貨物のその他には、LPG、LNG、糖蜜が含まれる。

(ウ) 国際航空による貨物輸送

(増加を続ける国際航空貨物)

8年度の国際航空貨物輸送量(継越貨物を除く。)は、円安傾向の影響で輸入の増勢は鈍化しているものの、輸出は年度の後半から好調に推移し、全体としては依然として順調な伸びを示している。輸出は、アジア地域への輸出が増加したことに加え、太平洋方面の自動車部品、欧州方面のパソコン、家庭用ゲーム機が好調であったことから、トンベースで対前年度比(以下同じ。)13.0%増の95万トンとなり、輸入は、円安の影響で運賃競争力の低い生鮮食品の減少もあり、0.3%減の128万トンにとどまった。

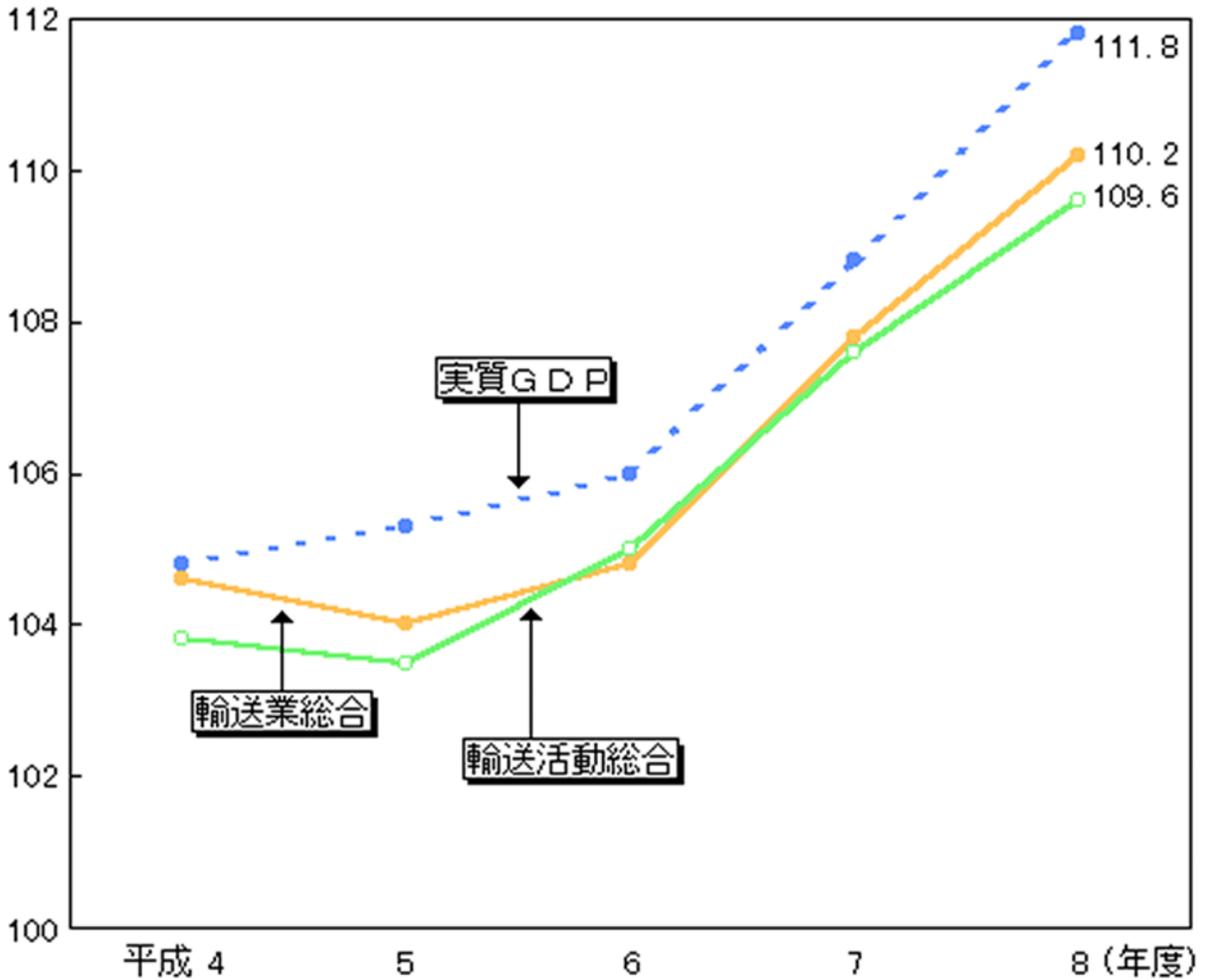
3 輸送指数の動向

(輸送指数は輸送業総合、輸送活動総合とも順調に増加)

輸送活動によって生み出される雇用者所得、営業余剰などの付加価値の推移を指数化したものが、輸送指数である。8年度についてみると、輸送業総合の輸送指数は、対前年度比(以下同じ。)2.2%増(7年度は2.6%増)、自家輸送を含む輸送活動総合の輸送指数は、2.1%増(7年度は2.1%増)と順調に増加し、いずれもGDPに呼応した動きを示している〔2-1-20図〕。

2-1-20図 輸送指数の動向

2-1-20図 輸送指数の動向



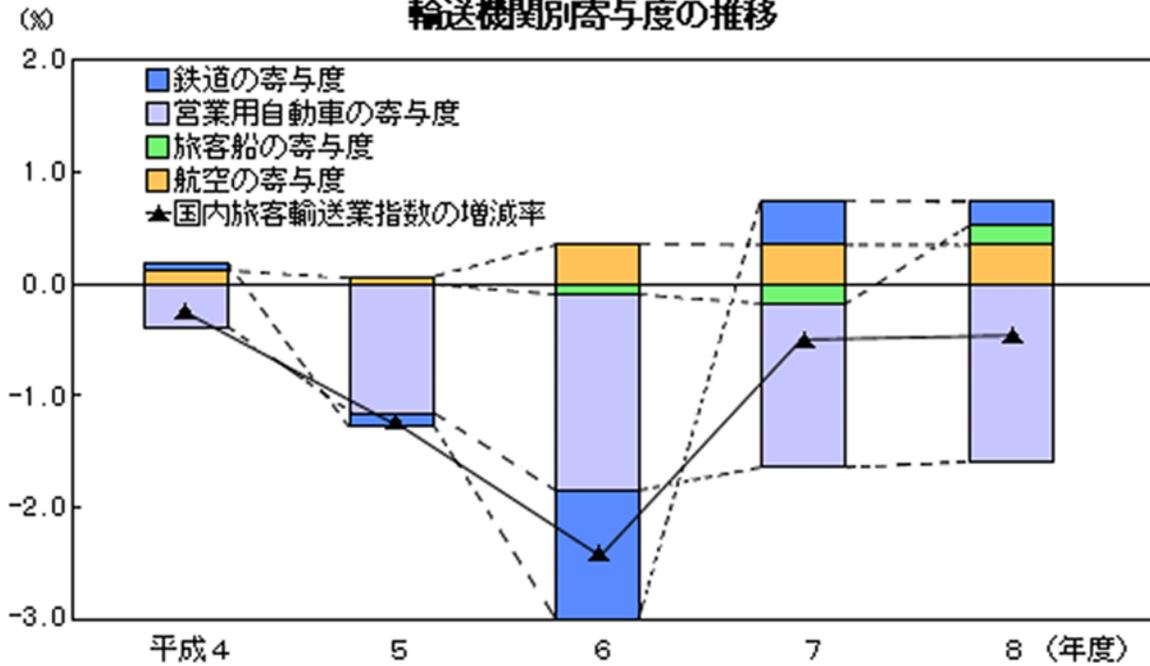
注 (1) 経済企画庁「国民経済計算年報」、運輸省資料により作成
 (2) それぞれの指標は、平成2年(暦年)を100とした指数である。

(輸送指数の寄与度分解)

国内旅客について、8年度における各輸送機関の寄与度の動向をみると、鉄道、旅客船及び航空がプラスの寄与となっているものの、旅客需要の減少傾向の続く営業用自動車(バス、ハイヤー・タクシー)が大きくマイナスに寄与し、その結果、国内旅客輸送業の輸送指数は0.5%減(7年度は0.6%減)となっている〔2-1-21図〕。

2-1-21図 国内旅客輸送業の輸送指数の増減率に対する輸送機関別寄与度の推移

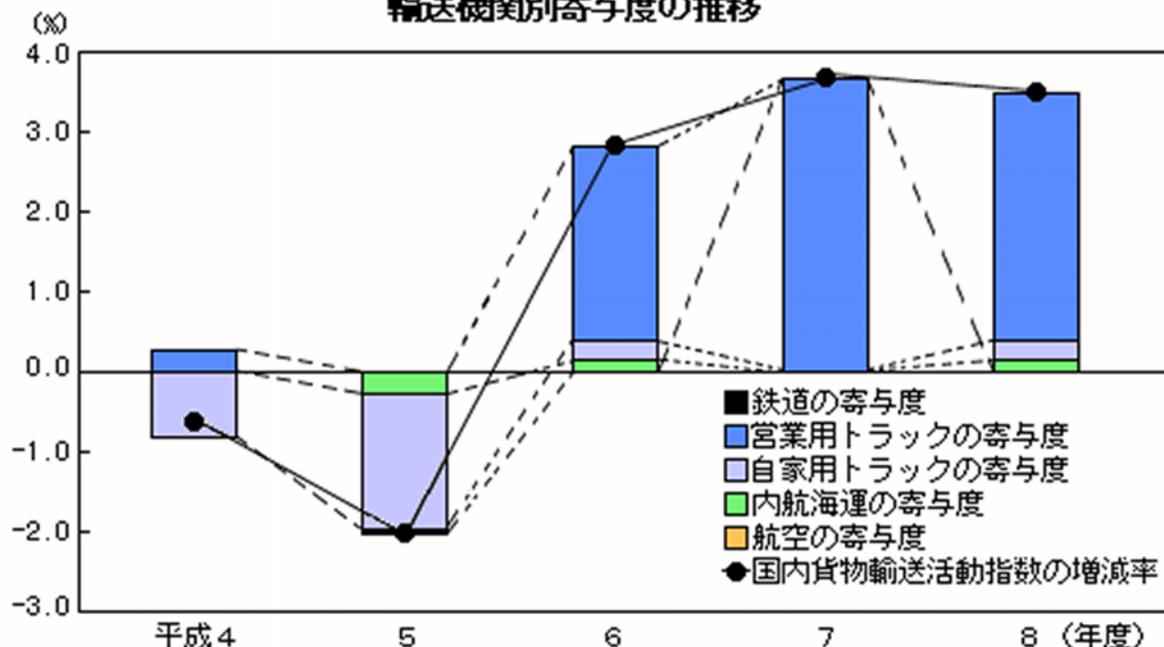
2-1-21 国内旅客輸送業の輸送指数の増減率に対する輸送機関別寄与度の推移



また、国内貨物について各輸送機関の寄与度の動向をみると、鉄道を除く輸送機関の寄与度がプラスとなり、国内貨物輸送活動の輸送指数は3.5%増（7年度は3.7%増）となった。特に、消費税率引き上げに伴う需要増などによって輸送量が増加した営業用トラックが大きなプラスの寄与を続け、これが輸送指数の好調な伸びを支えている。また、住宅着工の大幅増加などによって建設財の輸送量が増加した自家用トラックもプラスの寄与を強めている〔2-1-22図〕。

2-1-22 国内貨物輸送活動の輸送指数の増減率に対する輸送機関別寄与度の推移

2-1-22 図 国内貨物輸送活動の輸送指数の増減率に対する輸送機関別寄与度の推移



〈輸送指数の寄与度分解について〉

輸送活動における各輸送機関の経済的貢献度を把握するためには、輸送指数を寄与度分解し、その動向をみるのが効果的である。ここでは、国内における輸送活動を旅客と貨物に大別し、寄与度の動向を輸送機関毎に検証している。なお、この寄与度分解は、貨物については、すべての輸送機関を対象とした国内貨物輸送活動ベースで行っているが、旅客については、主として家計消費活動に利用されるマイカー等を除外した国内旅客輸送業ベースで行っている。

4 最近の輸送動向（9年4月～7月の実績）

(1) 国内旅客輸送の動向

(JR、民鉄はともに減少)

JR 6社合計の9年4月～7月の輸送人員は、対前年度同期比（以下同じ。）1.3%減となった。このうち、定期旅客は0.8%減、定期外旅客は2.2%減となっている。

民鉄の輸送人員は1.3%減となった。そのうち定期旅客は0.7%減、定期外旅客は2.3%減となっている。

(東京のバス、タクシーも減少)

東京のバスは0.5%減、タクシーは0.6%減と減少が続いている。

(航空は増加傾向が続く)

航空は、5.2%増と好調に推移している〔2-1-23表〕。

2-1-23表 輸送機関別国内旅客輸送量

2-1-23表 輸送機関別国内旅客輸送量

	輸送人員 (単位：百万人)		
	8/4～7 (A)	9/4～7 (B)	B/A×100
鉄道	7,781	7,681	98.7
JR	3,094	3,055	98.7
定期	1,979	1,964	99.2
定期外	1,116	1,091	97.8
民鉄	4,686	4,626	98.7
定期	2,847	2,828	99.3
定期外	1,839	1,798	97.7
自動車	366	364	99.5
バス (営業用)	225	224	99.5
タクシー	142	141	99.4
航空	23	25	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、東京特別区及び近都市街の輸送人員 (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は車扱の減少響く)

鉄道による貨物輸送トン数は、1.3%減となった。このうち、コンテナは、紙・パルプなどのコンテナ化や、建設残土、産業廃棄物などの輸送が好調なことから6.8%の増加となったものの、車扱は、全ての品目において減少基調で推移しており、7.8%の減少となった。

(特別積合せトラックは小幅な伸び)

特別積合せトラックは、消費税率引き上げ前の「駆け込み需要」の反動により、0.9%と小幅な伸びにとどまっている。

(内航海運は油送船が大幅減少)

貨物船は、石炭などの増加により、1.0%増、油送船は5.2%減となり、内航海運全体では1.8%減となっている。

(航空は増加)

航空は、電子部品、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5.1%増となっている〔2-1-24表〕。

2-1-24表 輸送機関別国内貨物輸送量

2-1-24表 輸送機関別国内貨物輸送量

	輸送トン数 (単位:千トン)		
	8/4~7 (A)	9/4~7 (B)	B/A×100
JR	15,796	15,587	98.7
コンテナ	7,043	7,521	106.8
車扱	8,753	8,066	92.2
特別積合せトラック	25,240	25,466	100.9
内航海運	48,909	47,806	98.2
貨物船	26,590	26,862	101.0
油送船	22,319	21,169	95.8
航空	250	263	105.1

注 (1) 運輸省「運輸経済月例報告」により作成

(2) 特別積み合わせトラック、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

(出国日本人数、訪日外客数ともに増加)

出国日本人数は2.8%増、訪日外客数は9.0%増となり、ともに増勢が続いている。

(外航海運貨物は全体では増加)

我が国企業による外航海運貨物輸送トン数(9年4~6月の実績)は、輸出が9.8%減、輸入が3.5%減、三国間が増23.5%増となっており、全体では7.1%増となっている。

(国際航空貨物は好調に推移)

国際航空貨物は、大変好調であった8年度後半の勢いが続いており、輸出入計で14.2%増と大幅な増加となっている〔2-1-25表〕。

2-1-25表 出国日本人数・訪日外客数と輸送機関別国際貨物輸送量

2-1-25表 出国日本人数・訪日外客数と輸送機関別国際貨物輸送量

	輸送人員 (単位: 千人)		
	8/4~7 (A)	9/4~7 (B)	B/A × 100
出国日本人数	5,202	5,348	102.8
訪日外客数	1,349	1,471	109.0
	輸送トン数 (単位: 千トン)		
	8/4~7 (A)	9/4~7 (B)	B/A × 100
外航海運貨物	79,131	84,779	107.1
輸出	3,092	2,790	90.2
輸入	59,498	61,565	103.5
三国間	16,541	20,424	123.5
国際航空貨物	291	332	114.2

注 (1) 運輸省「運輸経済月例報告」により作成

(2) 外航海運貨物、国際航空貨物は、それぞれ5社、5社の合計である。

5 施設整備の動向

(1) 平成8年度における公共投資の動向

(交通関係公共投資は、ほぼ横這い)

平成8年度の交通関係公共投資は、総額16兆7,833億円、対前年度比(以下同じ。)0.8%増となっている〔2-1-26表〕。

2-1-26表 交通関係公共投資

2-1-26表 交通関係公共投資

(単位：億円)

	7年度(A)	8年度(B)	B/A(%)
合 計	166,458 (100.0%)	167,833 (100.0%)	100.8
鉄 道	7,356 (4.4%)	6,592 (3.9%)	89.6
日本鉄道建設公団(貸付線)	2,646	1,748	66.1
地下鉄	4,631	4,832	104.3
公営地下鉄	3,553	3,905	109.9
営団地下鉄	1,078	927	86.0
公営ニュータウン鉄道	79	12	15.2
港 湾	14,212 (8.5%)	11,872 (7.1%)	83.5
港湾整備事業	9,426	7,388	78.4
災害関連事業・地方単独事業	1,505	1,292	85.8
港湾機能施設整備事業等	2,102	2,283	108.6
海岸事業	1,179	909	77.1
空 港	4,915 (3.0%)	5,037 (3.0%)	102.5
空港整備	3,419	3,495	102.2
周辺環境対策	566	591	104.4
航空保安施設	929	952	102.5
道 路	139,975 (84.1%)	144,332 (86.0%)	103.1
うち、地方単独事業	55,800	60,300	108.1

- 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等には、民活事業（7年度分は第8次港湾整備5箇年計画ベース、8年度分は第9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、6,592億円、10.4%減となった。

内訳を見ると、日本鉄道建設公団（貸付線）では、1,748億円（33.9%減）で整備新幹線3線5区間、地方鉄道新線の工事を行っている。公営地下鉄では、名古屋市4号線及び福岡市3号線の工事が本格化に向かっていること等から、3,905億円（9.9%増）となり、営団地下鉄は、927億円（14.0%減）となった。ニュータウン鉄道では、横浜市3号線の新線建設工事（残工事）の減少により、12億円（84.8%減）となった。

(イ) 港湾

港湾全体では、1兆1,872億円、16.5%減となった。

内訳をみると、港湾整備事業では、7,388億円（21.6%減）で横浜港、大阪港等17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、金沢港等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、東京港、川崎港等40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いる。海岸事業では、909億円（22.9%減）で東京港、新潟港、津田港等238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ている。

(ウ) 空港

空港全体では、5,037億円、2.5%増となった。

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、3,495億円（2.2%増）となり、航空保安施設では、952億円（2.5%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

8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45兆5,934億円、3.6%増となった。業種別にみると、製造業では、電気機械、食料品等の業種の投資が減少したものの、輸送用機械、化学等の業種の投資が増大したことから、製造業全体では、3.6%増となった。また、非製造業では、不動産業、電気業等の業種の投資が減少したものの、サービス業、運輸・通信業等の業種の投資が増加したことにより、非製造業全体では3.6%増となった。

(イ) 運輸関連民間設備投資の動向

(前年度とほぼ同額)

「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2,701社調査）によると、8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2兆9,217億円、0.2%増となった〔2-1-27表〕。

2-1-27表 運輸関連企業設備投資実績及び計画（工事ベース）

2-1-27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	7年度実績	8年度実績 見込み	9年度計画	8/7	9/8
(運送業)	社					
外航海運業	88	413	653	1,209	158.0	185.2
内航海運業	157	280	517	182	184.5	35.2
国内旅客船業	102	405	441	410	108.8	93.0
倉庫業	542	1,884	1,961	1,504	104.0	76.7
港湾運送業	203	291	299	273	102.8	91.3
鉄道業	158	16,733	16,354	15,242	97.7	93.2
バス業	180	849	926	917	109.1	99.1
ハイヤー・タクシー業	210	252	262	255	104.0	97.4
トラック運送業	306	1,796	2,076	2,620	115.6	126.2
鉄道利用運送業	79	68	89	80	130.2	90.3
航空利用運送業	40	100	157	140	157.5	88.6
航空運送業	28	2,923	2,588	4,312	88.5	166.6
運送業計	2,093	25,994	26,322	27,143	101.3	103.1
(製造業)						
造船業	74	328	386	380	117.9	98.3
船用工業	29	169	237	220	140.1	92.7
鉄道車両製造業	8	109	67	102	61.4	153.1
製造業計	111	605	690	701	114.0	101.7
(その他)						
港湾建設業	116	860	909	382	105.7	42.0
自動車道業	17	9	9	15	92.8	170.7
自動車ターミナル業	31	65	71	38	109.4	54.2
空港関連施設業	81	695	379	680	54.6	179.2
登録ホテル業	252	931	838	627	89.9	74.8
その他計	497	2,560	2,206	1,742	86.1	79.0
合計	2,701	29,160	29,217	29,586	100.2	101.3

- 注 (1) 運輸省「平成9年度運輸関連企業設備投資動向調査」（平成9年3月31日現在調査）より作成
(2) 資本金1億円以上の民間企業を対象とする。ただし、資本金が1億円未満であっても、ハイヤー・タクシー業については、営業用車両100台以上を有する企業を、造船業については、5,000総トン以上の船舶建造または修繕・修理のできるドックを有する企業を含む。
(3) 鉄道業には日本鉄道建設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。

また、主な業種の設備投資動向を各項目別にみると、鉄道業では、車両、用地への投資の増加があった一方、構造物等への投資の減少により2.3%減となった。航空運送業では、航空機用部品への投資の増加があったものの航空機、地上施設への投資の減少により11.5%減となった。トラック運送業では、自動車、ターミナル施設、車庫及び修理工場への投資の増加を受けて15.6%増となった。倉庫業では、冷蔵倉庫、その他の倉庫への投資は増加となったものの、普通倉庫、用地等への投資の減少により全体では4.0%増にとどまった。

（サービス改善、安全対策のための投資等が若干増加）

8年度設備投資実績（工事ベース）を投資目的別にみると〔2-1-28表〕、「サービス改善のための投資」、「安全対策のための投資」が増加となった。

2-1-28表 運輸関連設備投資目的別内訳（工事ベース）

2-1-28表 運輸関連設備投資目的別内訳（工事ベース）

単位：投資額（百万円）、前年度比（%）、構成比（%）

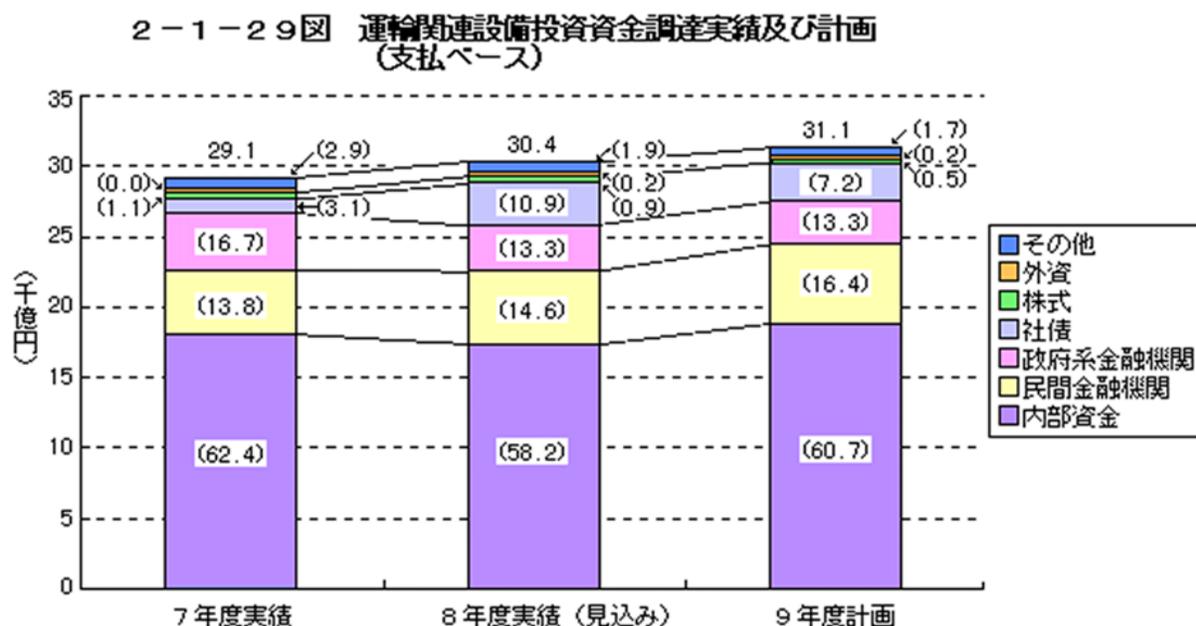
項目	投資目的別内訳										
	総計	能力増強	合理化及び省力化	現有設備の更新等	研究開発	サービス改善	安全対策	公害防止設備及び環境設備	エネルギー対策	その他	
運送業	8年度設備投資額	2,632,168	1,497,989	96,878	492,005	17,019	92,602	239,809	12,090	1,005	182,771
	前年度比	101.3	101.3	102.1	95.2	47.1	104.9	101.3	103.8	117.8	135.4
	8年度構成比	100.0	56.9	3.7	18.7	0.6	3.5	9.1	0.5	0.0	6.9
製造業	8年度設備投資額	68,988	13,782	23,097	15,367	3,283	1,212	716	1,422	49	10,060
	前年度比	114.0	108.2	131.4	125.3	62.6	143.6	175.1	139.5	19.4	98.8
	8年度構成比	100.0	20.0	33.5	22.3	4.8	1.8	1.0	2.1	0.1	14.6
その他	8年度設備投資額	220,554	86,008	5,113	61,680	4,974	9,872	1,109	1,828	85	49,885
	前年度比	86.1	62.6	29.2	148.1	65.2	125.5	70.0	60.4	101.2	127.0
	8年度構成比	100.0	39.0	2.3	28.0	2.3	4.5	0.5	0.8	0.0	22.6
計	8年度設備投資額	2,921,710	1,597,779	125,088	569,052	25,276	103,686	241,634	15,340	1,139	242,716
	前年度比	100.2	98.1	96.2	99.7	51.6	106.9	101.2	97.8	95.8	131.6
	8年度構成比	100.0	54.7	4.3	19.5	0.9	3.5	8.3	0.5	0.0	8.3

注 運輸省「平成9年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成

（内部資金からの調達が増え、社債からの調達が大幅に増加）

8年度設備投資に係る資金調達の実績（支払ベース）は、総額3兆370億円、4.2%増となり、そのうち、内部資金は1兆7,690億円、2.7%減、外部資金は1兆2,680億円、15.8%増となった〔2-1-29図〕。構成比においては、社債が7.8ポイント増となった。

2-1-29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9年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成

（9年度設備投資計画額は、引き続き増加）

9年度の設備投資計画（工事ベース）は〔2-1-27表〕、総額2兆9,586億円、1.3%増となった。

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するものの、構造物等への投資が減少することにより6.8%減少する。航空運送業は、航空機を始めとする全ての投資項目が増加するため66.6%増となり、トラック運送業においても、同様に全ての投資項目が増加するため26.2%増となる〔2-1-30表〕。

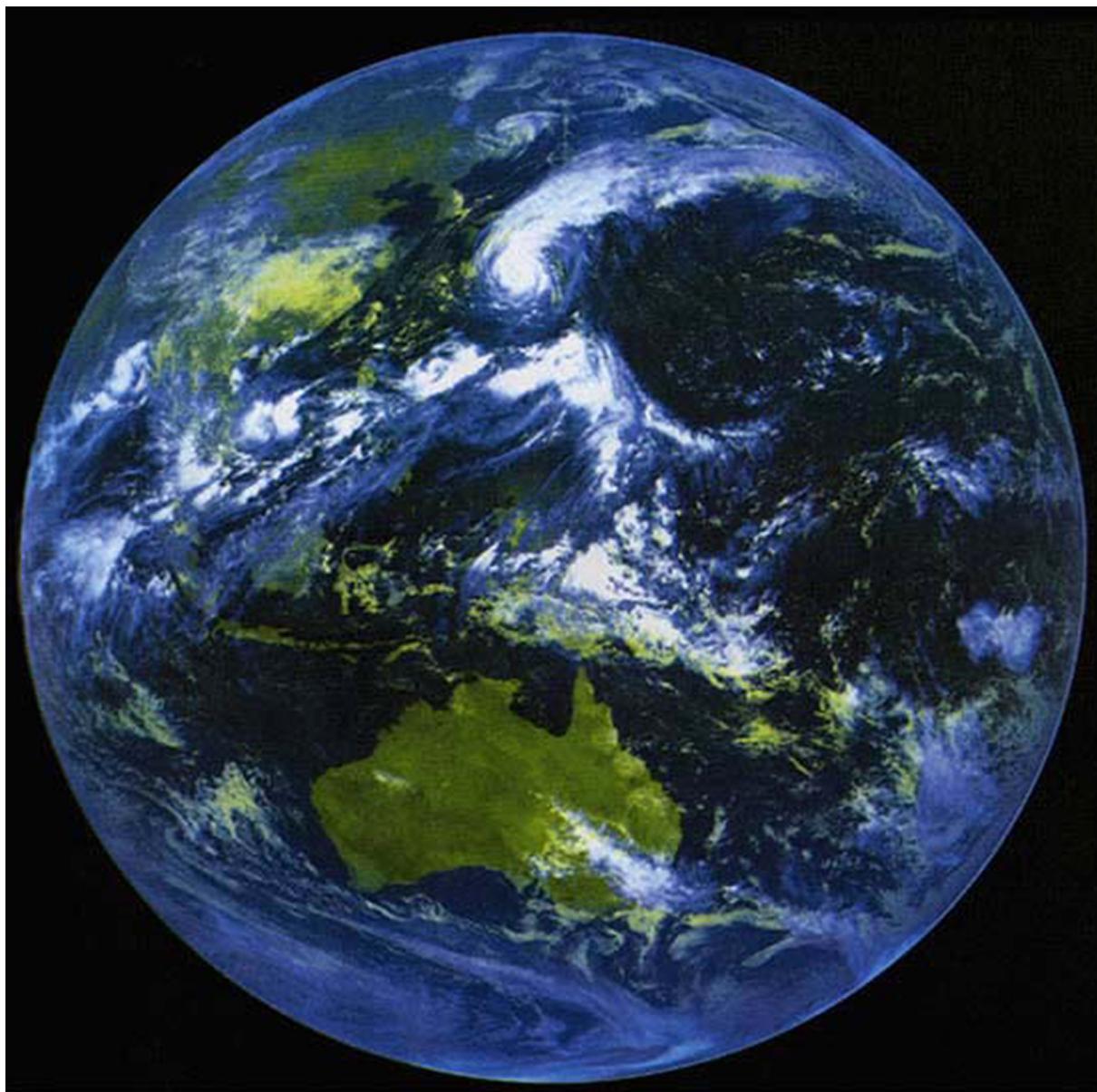
2-1-30表 主要な業種別平成9年度設備投資計画（工事ベース）

業 種	投資額(億円)／ (前年度比(%))	9年度の動向
鉄 道 業	15,242(93.2)	用地への投資が大幅に増加するものの、JR西日本東西線の開業等により構造物等への投資は大幅に減少する。
航空運送業	4,312(166.6)	航空機、地上施設及び航空機用部品は大幅に増加する。
トラック運送業	2,620(126.2)	ターミナル施設及び倉庫・修理工場は大幅に増加する。
倉 庫 業	1,504(76.7)	用地及び普通（1～3類）倉庫への投資が大幅に減少する。
外航海運業	1,209(185.2)	油送船及び液化ガス船への投資は大幅に増加する。
バ ス 業	917(99.1)	倉庫・修理工場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増加する
空港関連施設業	680(179.2)	給油施設への投資が大幅に減少するものの、ターミナル施設への投資は大幅に減少する。
登録ホテル業	627(74.8)	建物の新築への投資が大幅に増加するものの、用地及び増改築への投資は大幅に減少する。
国内旅客船業	410(93.0)	一般旅客船への投資が大幅に増加するものの、自動車航送船への投資は大幅に減少する。
港湾建設業	382(42.0)	浚渫船への投資が大幅に減少する。
造 船 業	380(98.3)	運搬設備への投資が大幅に増加するものの、船渠設備への投資は大幅に減少する。
港湾運送業	273(91.3)	上屋への投資が大幅に増加するものの、大型荷役機械への投資は大幅に減少する。

注 運輸省「平成9年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成

第2章 運輸における地球環境問題等への取組み

静止気象衛星「ひまわり」から見た地球



静止気象衛星「ひまわり」から見た地球

第1節 油流出事故等による海洋汚染への対応

平成9年1月2日のナホトカ号による重油流出事故及び7月2日のダイヤモンドグレース号による原油流出事故により、大規模油流出事故の重大性と今後の再発防止対策等の重要性が改めて認識された。本節では、日本海沿岸に大きな被害を与えたナホトカ号重油流出事故の概要と今後の対策及び日本の輻輳海域の一つである東京湾内で発生したダイヤモンドグレース号原油流出事故の概要と今後の対策について解説するとともに、その他の海洋汚染の現状と対策について述べる。

1 大規模油流出事故の概要と今後の対策

(1) ナホトカ号重油流出事故

(ア) 事故の概要

9年1月2日、重油約19,000klを積載したロシア船籍タンカー「ナホトカ号」は、隠岐島の北北東約106kmの海上において、荒天の中、船体が2つに破断した。船尾部は事故後まもなく約2,500mの海底に沈没し、船首部は1月7日に福井県三国港近くの海岸から約200mのところで座礁した。この事故により、約6,240klの貨物油（積載した重油）が流出し、最大約2,800klの貨物油が船首部に残され、残りが船尾部とともに沈没したものと推定される。

油防除活動は、海上保安庁、運輸省、自衛隊等の政府機関、地方公共団体、海上災害防止センター等の関係機関、地域住民、漁業者、ボランティア等が協力して実施されたが、これまで想定されていなかった外洋における大規模な事故であったこと、荒天下における高粘度油に対する防除活動であったこと等から作業は難航した。

なお、現在も船尾部からの油の湧出は続いており、海上保安庁では引き続き監視を行っていくこととしている。

(イ) 今後の流出油防除対策

運輸省では、今回の事故の重大性に鑑み、3月5日に運輸技術審議会総合部会に「流出油防除体制総合検討委員会」を設置し、今回の事故についての問題点を抽出し、今後の対策について総合的に検討を行った。その結果6月20日に提出された同委員会の中間報告の提案を受けて、以下の施策を進めている。

(a) 事故再発防止策として、旗国（船舶がその国籍を有している国）の船舶検査や寄港国の外国船舶の監督（P S C）の国際的な強化については、既に国際海事機関（I M O）の海上安全委員会（M S C）に対し提案を行い、検討が進められている。また、タンカー構造規制適用に係る油の分類の見直しについて、I M Oの海洋環境保護委員会（M E P C）に対し提案を行い、その実現に努めることとしている。

(b) 流出油防除のための国家緊急時計画等の見直し等の即応体制の強化、船舶搭載型大型油回収装置の整備、油回収機能を有する大型兼用船の整備等の防除体制の強化、外洋・荒天下・高粘度油対応の防除資機材等の技術開発等を基本とする流出油防除対策の整備については、中間報告の内容を踏まえて検討を行っているところである。

(c) 国際協力体制の推進の一環として、北西太平洋地域海行動計画（N O W P A P）の具体化については、7月23日から25日の3日間、富山市において「海洋汚染に係る準備及び対応に関するN O W P A P第1回フォーラム会議」を主催し、今後の関係諸国との協力体制の構築に向けて積極的に取り組んでいるところである。

(2) ダイヤモンドグレース号原油流出事故

(ア) 事故の概要

7月2日、パナマ船籍原油タンカー「ダイヤモンドグレース号」は、原油257,000トンを積載し、川崎に向けて航行中、東京湾内の浅瀬（中ノ瀬）に底触して船底を損傷し、約1,550klの原油を流出した。

海上保安庁、運輸省等の政府機関、地方公共団体、海上災害防止センター、在日米軍等の関係機関の油回収船やその他の船舶が油回収に当たり、また、のべ約2万メートルのオイルフェンスが展張され、二昼夜に及ぶ油回収作業の結果、海岸への漂着を最小限に抑えて、流出油を概ね回収した。

（イ）今後の対策

運輸省では、7月8日に関係局長等からなる「東京湾等輻輳海域における大型タンカー輸送の安全対策に関する検討委員会」を設置し、1.船舶の構造要件、2.航行安全対策、3.航行環境の整備、4.水先の安全対策、5.防災資機材の配置、活用体制等の見直しについて検討することとした。

8月6日にまとめられた第一次報告書では、二重構造タンカーへの代替促進策の検討等の当面の施策と中長期的施策として検討すべき項目が整理されており、本年末の最終報告に向けて更に検討を進めることとした。

2 海洋汚染の現状

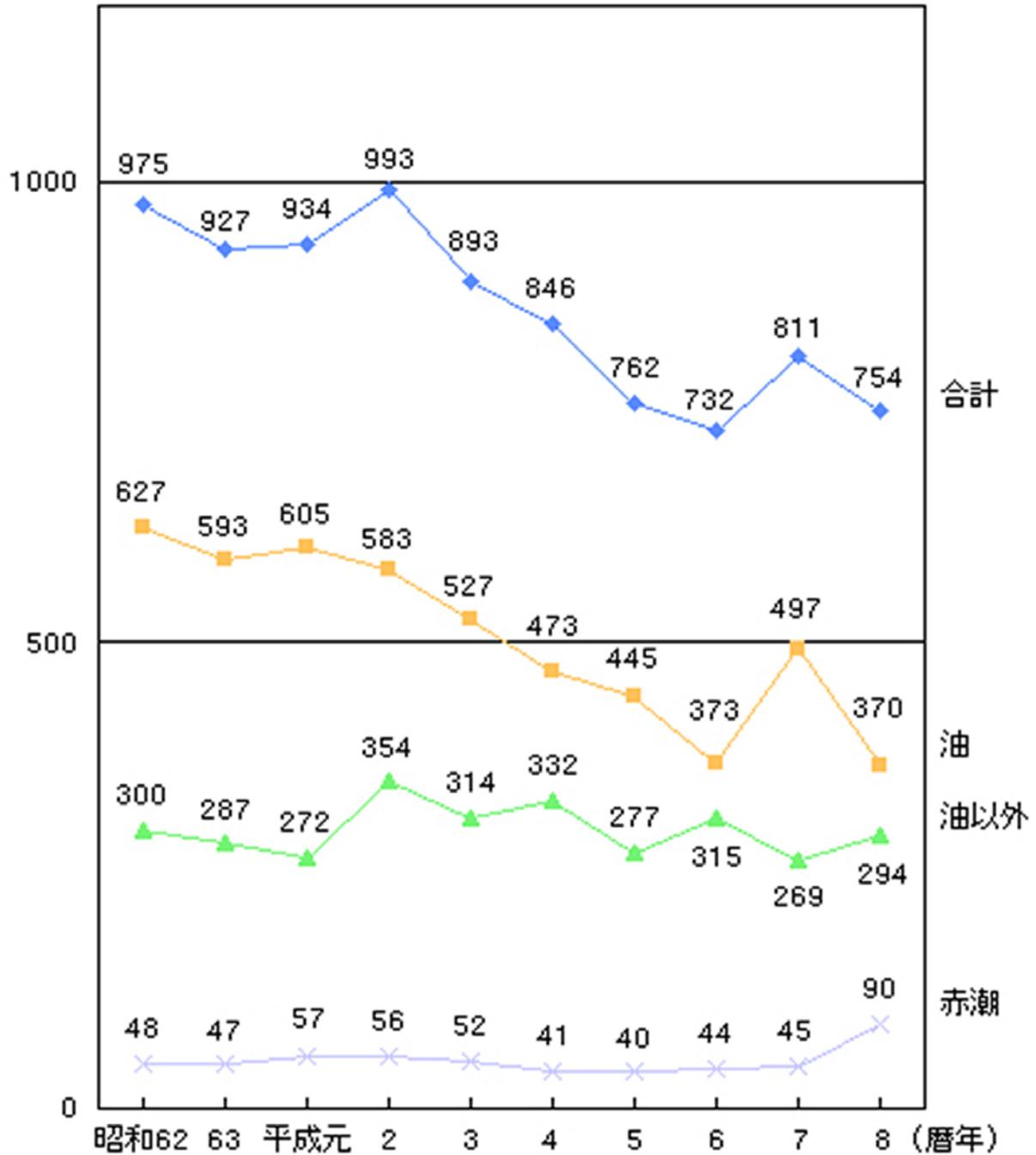
海上保安庁及び気象庁は、我が国周辺海域、閉鎖性の高い海域等において、海水及び海底堆積物中の油分、PCB、重金属等の汚染調査、海洋における海上漂流物の定期的な実態調査を行っているほか、政府間海洋学委員会（IOCC）の海洋汚染モニタリング計画に参画し、廃油ボールの漂流・漂着状況の調査を行っている。

8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754件であり、7年より57件（約7%）減少した〔2-2-1図〕。

2-2-1図 海洋汚染の発生確認件数の推移

2-2-1 図 海洋汚染の発生確認件数の推移

(件)



我が国周辺海域等における海水及び海底堆積物中の油分、PCB、重金属等による汚染状況は全体的に低いレベルである。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。

3 海洋汚染対策

(1) 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、監視取締り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、8年には、海上環境関係法令違反を787件送致した。また、1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書（MARPOL73/78条約）に基づき領海外での外国船舶による油の不法排出について適切な措置を求めるため、当該船舶の旗国に対して違反事実を通報する旗国通報を実施しており、8年には19件を通報した。

(2) 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食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（海防法）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。

(3) 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による低利融資を講じている。

また、海防法に関し、7年5月に、「1990年の油による汚染に係る準備、対応及び協力のための国際条約（OPRC条約）」に基づく、油流出事故についての通報に関する規定の整備、8年6月に、「海洋法に関する国際連合条約（国連海洋法条約）」に基づく、海洋汚染事犯を引き起こした外国船舶に対する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、9年6月に、MARPOL73/78条約附属書Vの改正に伴う、船舶内で発生する廃棄物の不法投棄を防止するためのプラカードの船内掲示の義務付け等所要の改正を行った。

(4) 海洋環境の保全指導

海上保安庁では、訪船等の機会を利用し、有害液体物質等の排出事故防止、ビルジ等の適正処理等の指導を実施するとともに、全国各地での海洋環境保全講習会を通じて、海事関係者のみならず広く一般市民に対し海洋環境保全の重要性等を呼びかけている。

また、FRP（ガラス繊維強化プラスチック）船舶等の不法投棄について、7年度から、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。

さらに、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るところである。

第2節 地球環境問題への対応

1 地球温暖化問題への対応

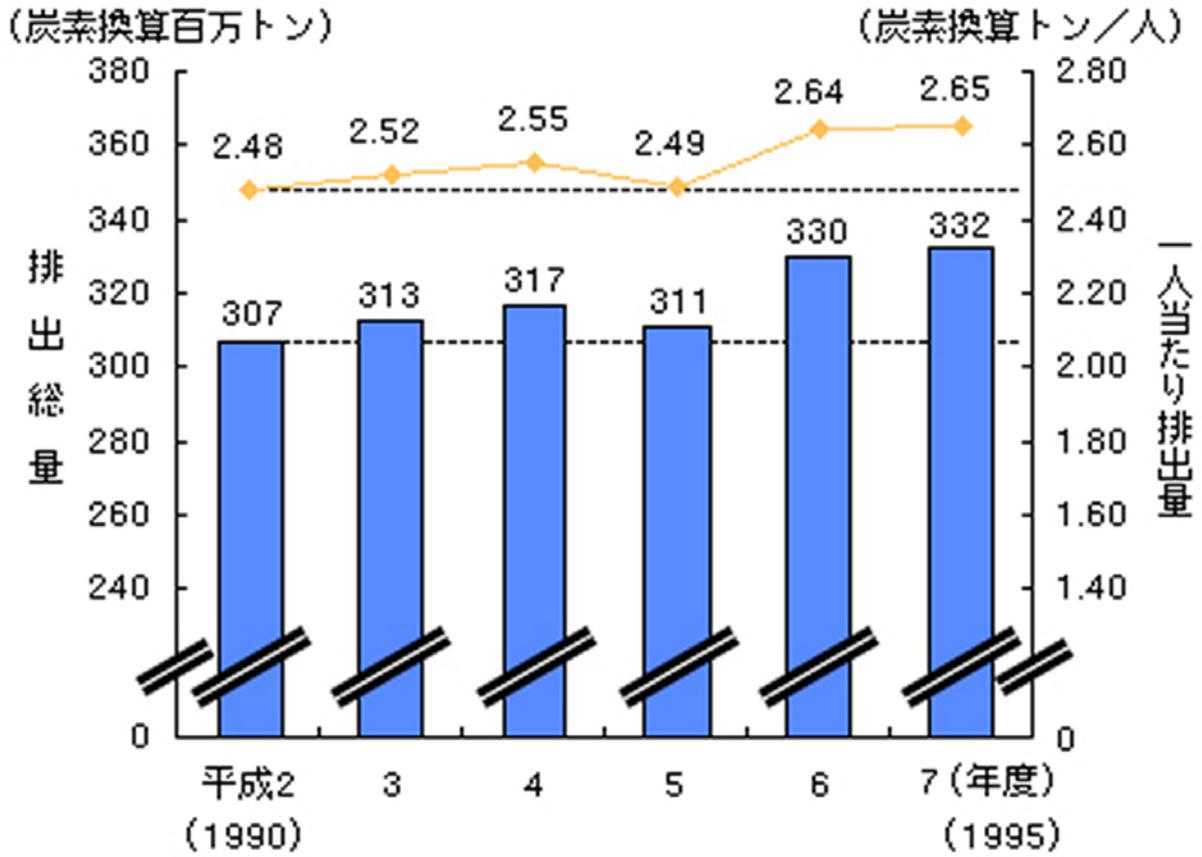
(1) 地球温暖化問題をめぐる状況

近年、人間の諸活動に伴う二酸化炭素に代表される温室効果ガスの排出量の増加に起因した、大気中の温室効果ガス濃度の増加による地球温暖化問題が世界的に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報告がなされている。この地球温暖化（気候変動）を防止するために1992年に採択され、1994年に発効した気候変動枠組条約では、先進締約国が二酸化炭素等温室効果ガスの排出量を1990年代末までに1990年レベルに戻すことを目的として政策・措置をとることが掲げられている。

しかしながら、我が国の二酸化炭素排出総量は、平成2年度（1990年度）以降も増加傾向にあり、7年度の排出量は過去最高となり〔2-2-2図〕、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、2.革新的技術開発等が、現在予測される以上に早期に大幅に進展することにより、二酸化炭素排出総量が2000年以降概ね1990年レベルで安定するよう努めるといふ我が国の目標の2000年時点の達成が、このままでは困難となるほどに増加した。

2-2-2図 二酸化炭素排出量の推移（平成2年度から平成7年度）

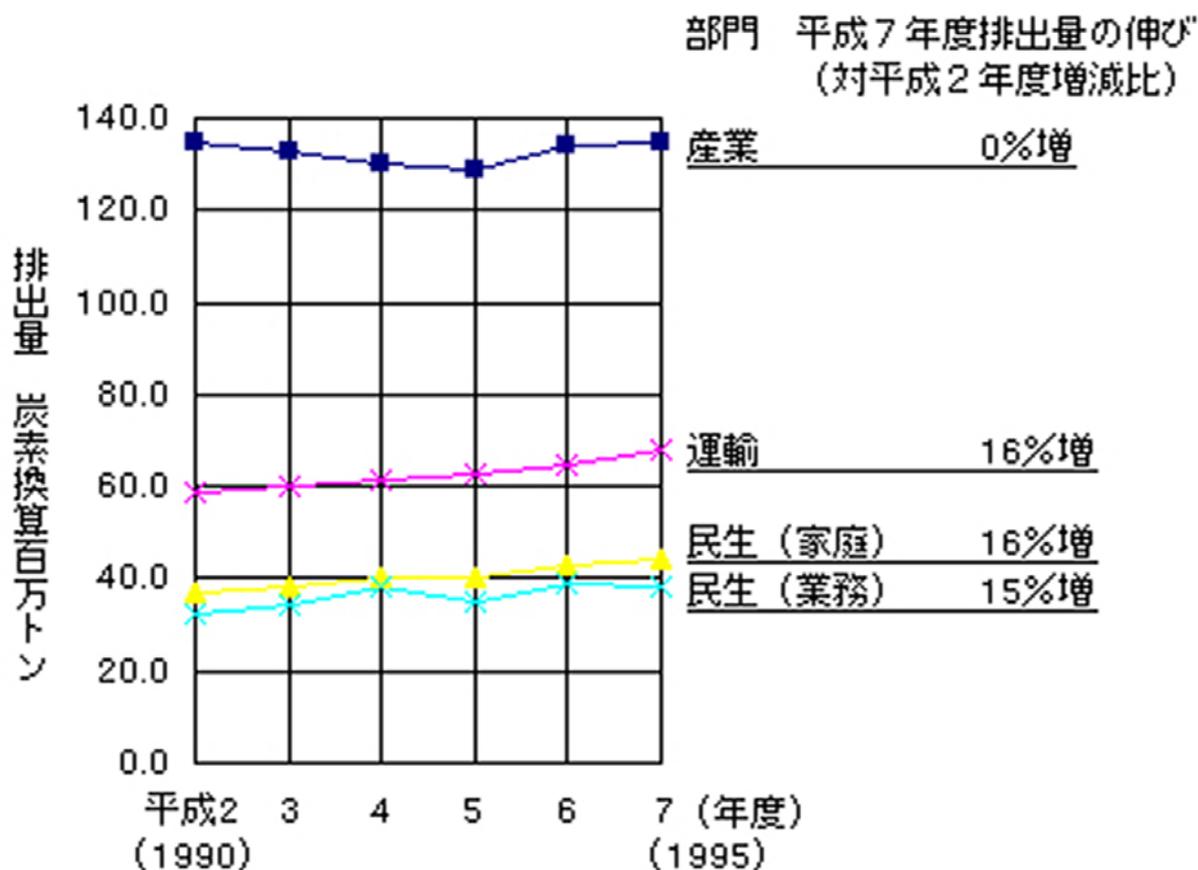
2-2-2図 二酸化炭素排出量の推移
(平成2年度から平成7年度)



また、運輸部門における二酸化炭素排出量も増加傾向にあり、7年度は2年度に比較して16%増加している〔2-2-3図〕。

2-2-3図 二酸化炭素排出量の主要部門別推移 (平成2年度から平成7年度)

2-2-3 図 二酸化炭素排出量の主要部門別推移 (平成2年度から平成7年度)



このような状況のなか、9年12月に京都で気候変動枠組条約の第3回締約国会議（地球温暖化防止京都会議）が開催されることになり、同会議において2000年以降の二酸化炭素等の温室効果ガス排出削減の数量目標及び政策・措置を含めた新たな議定書その他法的文書が採択される予定であり、今後、各国は温室効果ガスの排出削減のための一層の努力を行う必要がある。

(2) 運輸部門における地球温暖化問題への取組み

運輸省においては、地球環境にやさしい交通体系の形成をめざして、自動車等のエネルギー効率の向上、電気自動車等の低公害車の導入促進、幹線輸送のモーダルシフトの推進、共同輸送の推進等トラックの輸送効率の向上、公共輸送機関整備・サービスの向上等の推進による公共輸送機関の利用促進、地球環境に関する観測・監視、研究の推進を総合的に展開している。

特に、運輸部門における総合的な地球温暖化問題への対応を検討するため、運輸省では8年9月に運輸政策審議会総合部会に地球環境問題小委員会を設置し、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た。その結果、9年4月に「運輸部門における地球温暖化問題への対応方策について」がとりまとめられた。そのなかでは、短中期的な重点施策として1.低燃費車の開発と自動車関係税制グ

リーン化による経済的誘導施策、2.エコドライブの推進、3.交通需要マネジメント（TDM）等による公共交通機関の利用及びその整備の促進、4.高度道路交通システム（ITS）を活用したトラック輸送効率の向上等物流の効率化の推進、の4項目を指摘している（[第1部第2章第2節1](#)参照）。また、長期的視点から講じていくべき施策の方向として、自動車の超低燃費化、自動車に過度に依存しないモビリティ社会を目指す、トラック輸送に過度に依存しない環境負荷の小さいマルチモーダルな物流体系の形成等が盛り込まれている。

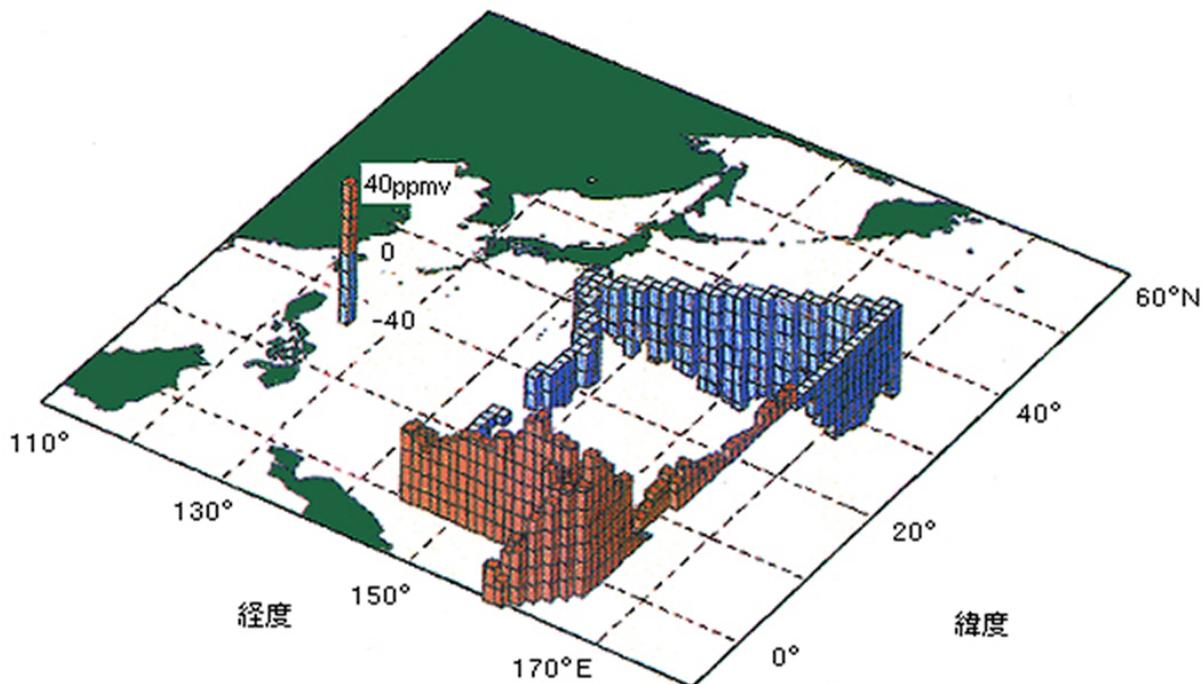
運輸省においては、本とりまとめを受けて、短中期的な重点施策を中心に、地球温暖化対応施策をより一層積極的に実施・推進していく。

（3）観測・監視等の充実強化

気象庁は、地球温暖化の実体解明を進めるため、世界気象機関（WMO）が推進している世界気象監視（WWW）計画や全球大気監視（GAW）計画等に基づく全球的な監視網の一翼を担うべく、各種の観測・監視体制の強化を図っている。具体的には、通常の気象観測とともに、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いて、二酸化炭素、メタンなどの温室効果ガスの、さらに、沖縄県与那国島において9年1月から二酸化炭素の濃度等の観測を実施している。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、元年から行っている海洋気象観測船「凌風丸」による西太平洋での大気及び海水中の温室効果ガス〔2-2-4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。さらに、地球温暖化に伴う海面上昇の実態把握等のための日本の主な港湾や南鳥島における検潮観測を継続している。

2-2-4図 北西太平洋の表面海水中と洋上大気中の二酸化炭素の濃度差

2-2-4 図 北西太平洋の表面海水中と洋上大気中の二酸化炭素の濃度差
(平成8年10月~12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

また、二酸化炭素等の温室効果ガスの世界各国の観測データの収集・管理・提供を行う「WMO温室効果ガス世界資料センター」の役割を担うとともに、アジア・南西太平洋地域各国におけるGAW観測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。

さらに、これらの観測・監視の成果をもとに温室効果ガスや気候変動の動向についての評価を、毎年「気候変動監視レポート」として公表している。

気象研究所では、世界気候研究計画(WCRP)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を行う気候モデルの高度化に関する研究を行い、その成果を13年に公表される予定の気候変動に関する政府間パネル(IPCC)の第三次評価報告書に反映させることとしている。また、雲が地球温暖化に及ぼす影響、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続けている他、9年度から北太平洋亜寒帯循環と気候変動についての研究を開始した。

また、地球温暖化の影響評価や防止策の策定に資するために、気象庁は、気象研究所が開発した気候モデルによる、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に収録して公表している。

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/IIOC)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施している。

また、南極海においては、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、海洋が地球温暖化に与える影響の解明に資するように、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。

このほか、海上保安庁は、地球温暖化に伴う海面上昇の実態把握のため、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うとともに、人工衛星技術を用いて地球重心からの海面の高さを求めるための観測を行っている。

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観測データ管理機関として、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

オゾン層は有害紫外線から地球上の生物を保護する重要な役割をもっているが、そのオゾン層がフロンに代表されるオゾン層破壊物質により破壊され、生物に悪影響を与える可能性が指摘され世界的な問題となっている。そのため、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、1990年、1992年にモントリオール議定書の改正が行われ、オゾン層破壊物質の規制が強化されている。その結果特定フロンと呼ばれるCFC（クロロフルオロカーボン）、特定ハロン等の生産が全廃されており、代替フロンのHCFC（ハイドロクロロフルオロカーボン）についても2030年までに全廃されること等が決定されている。

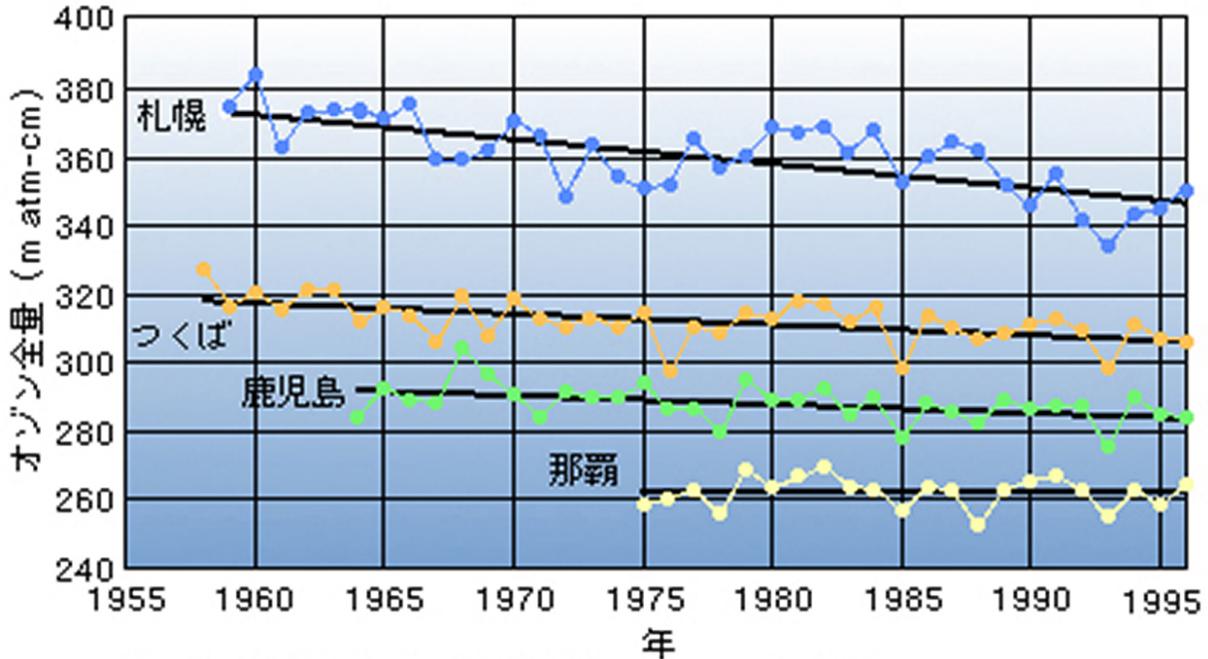
我が国においても、条約を遵守しオゾン層を保護するため、昭和63年に「特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律」が制定されている。運輸省においても、自動車整備時におけるカーエアコンからの特定フロンの大気中への放出の抑制指導及び回収の促進、船舶での特定ハロンの使用抑制の指導等を行うとともに、各種運輸関連施設・設備について脱特定フロン型設備への転換を促進するための税制上の優遇措置等を講じている。

また、気象庁の観測・解析によれば、平成8年には北半球高緯度域で春先にオゾン量の減少がみられ、また、南極では前年に続いて過去最大規模のオゾンホールが発生するなど、オゾン層の破壊が低緯度を除いて全球的に続いている。

このため気象庁では、札幌、つくば、鹿児島、那覇、南鳥島及び南極昭和基地においてオゾン層の観測を定常的に行うとともに〔2-2-5図〕、オゾン層破壊物質及び紫外域日射の観測・解析及び関連の研究を引き続き推進する。

2-2-5図 日本上空のオゾン全量の年平均値の推移

2-2-5図 日本上空のオゾン全量の年平均値の推移



注 気象庁「オゾン層観測報告：1996」による。

3 海洋変動の監視・予測

気象庁は、海洋気象観測船「凌風丸」により、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30年間続けており、8年からは、これに加えて東経165度に沿った観測を開始するなど、日本周辺海域及び西大洋を中心として海洋変動の常時監視を行っている。

また、我が国をはじめ世界の気候にも多大な影響を及ぼすといわれている東部太平洋赤道域のエルニーニョ現象の監視を行っており、現在、10年度からの数値モデルによるエルニーニョ予報の開始に向けた技術開発を進めている。

さらに、I O C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太平洋を対象とする機関として、海水温等の海洋環境の観測データの収集及びこれらをもとに水温実況図等の情報提供につとめている。加えて、I O CがWMO等と連携して推進している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では、観測終了後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」の運用を10年1月より開始する。

海上保安庁の「日本海洋データセンター」においては、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の機能を果たしている。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 国際的な協力

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.気候変動に関する観測・監視体制の整備、4.海洋汚染防止能力の向上等の分野において積極的な協力を実施している。

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年度より実施している。

第3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

自動車排出ガス規制については、平成元年12月の中央公害対策審議会答申に基づくディーゼル車の規制強化について、8年1月及び9年3月に道路運送車両の保安基準を改正し、窒素酸化物、粒子状物質及び黒煙の一層の低減を内容とする9年規制、10年規制及び11年規制として実施することとしている。

また、8年10月の中央環境審議会中間答申に基づく二輪車（原動機付自転車を含む。）への規制導入、ガソリン軽貨物自動車、中量車及び重量車の規制強化について、9年3月に道路運送車両の保安基準を改正し、一酸化炭素、炭化水素等の一層の低減を内容とする10年規制及び11年規制として実施することとしている。

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い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車への代替を進めている。

さらに、低公害車（メタノール自動車、ハイブリッド自動車、圧縮天然ガス自動車、電気自動車等）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（[第6章第1節](#)参照）。

(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（[注](#)）規制の規制強化、使用過程車に対する近接排気騒音（[注](#)）規制の導入、消音器装着の義務付け等について実施してきている。

最近では、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に基づく大型バス、乗用車（乗車定員6人以下）、軽二輪自動車、第一種原動機付自動車の規制強化について、8年12月に道路運送車両の保安基準を改正し、定常走行騒音、加速走行騒音、近接排気騒音の一層の低減を内容とする10年規制として実施することとしている。

また、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。

（注）加速走行騒音、近接排気騒音：

加速走行騒音とは、自動車の加速時に自動車から7.5m離れたところで測定した騒音。近接排気騒音とは、一定のエンジン回転数で、排気管からの排気流の方向に対して45度、排気管の開口部分から0.5m離れた位置で排気管の高さで測定した騒音。

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。

在来線の騒音対策については、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。

東京国際空港（羽田）においては、9年3月末、最も沖合にある新C滑走路の供用開始により周辺地域に与える騒音の影響が大幅に緩和されることから、同滑走路については発着時間の制限を設けないこととした。また、6年9月の関西国際空港の開港により、同空港に国際線全線及び国内線の一部を移転し離着陸回数が減少した大阪国際空港（伊丹）については、騒音実態調査の結果等を踏まえ、騒音対策区域を見直すこととしている。

第3章 変貌する国際社会と運輸

日米航空協議（東京、9. 8. 7）



日米航空協議（東京、9.8.7）

第1節 国際運輸サービスの充実

1 我が国の国際運輸の状況

国際的な相互依存関係が急速に強まる中であって、活発化する各国間の人・物の交流は運輸分野においても環境の変化をもたらし、より一層のハード・ソフト両面にわたる国際運輸システムの改善や国際的なルール作りが求められるようになってきている。

こうした状況の中で我が国は国際交通ネットワークの整備や多国間・二国間での国際協調政策を進めるとともに、個別経済問題への対応、国際輸送安全対策の実施、我が国の高い経済力と技術力に対応した国際協力の拡充など、国際運輸サービスの充実のため積極的に努力していく必要がある。

2 国際交通ネットワークの充実

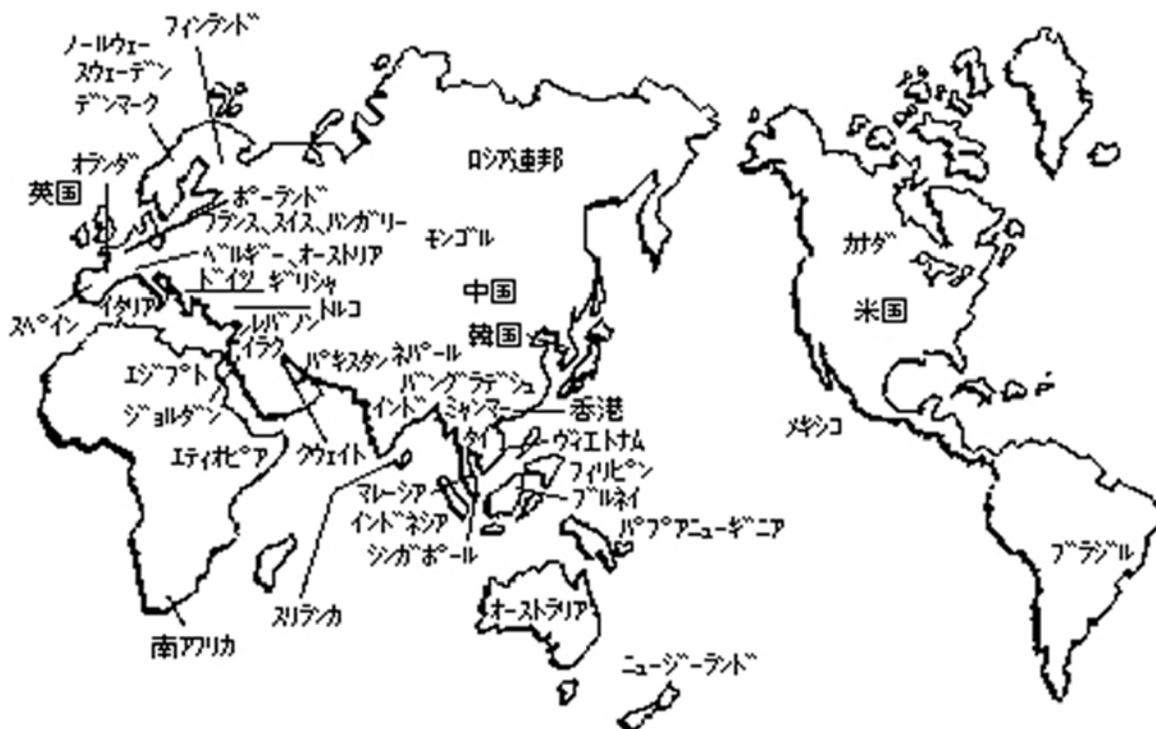
国際定期航空輸送は、国際的な人的交流及び物的流通を支えその促進を図るために必要不可欠なものであり、我が国においても、利用者のニーズに適切に対応した国際運航路線及び輸送力を確保していくことが重要な課題である。このため、新規の航空協定の締結及び既存の航空協定の改定等により、国際航空関係の一層の拡充とと

もに国際航空市場における機会の公平な拡大による競争促進を図るべく関係国との間で航空交渉を精力的に行っている。

平成8年度においては、英国、タイ、オーストラリア等の航空協定締結国8ヶ国との間で輸送力等の機会の拡大を図ったほか、新規の航空協定締結作業も積極的に進め、9年5月にエチオピア、6月に香港（同年7月の中国返還後の日本・香港間の国際航空業務を規律）及びパプア・ニューギニアとの間で新たに航空協定が発効した。この結果、9年7月現在、我が国の航空協定締結国数は49ヶ国1地域となっている〔2-3-1図〕。

2-3-1図 我が国との間で航空協定を締結している国々

2-3-1図 我が国との間で航空協定を締結している国々



また、我が国は経済活動を維持していく上で、エネルギー資源や食料を主に海外に依存しており、それらの貿易物資のほとんどを海運により輸送している。このように我が国外航海運は我が国の経済活動や国民生活を支える上で極めて重要な役割を担っているが、世界の海運の大きな変化の流れの中で厳しい国際競争を強いられている。

国際的には、外航海運において公正な競争条件が維持されることが重要である。我が国外航海運政策は、「海運自由の原則」を基本としており、我が国の外航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。他方、一部の国においては、まだ十分に海運市場の自由化が進んでいない国もあることから、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、経済協力開発機構（OECD）、世界貿易機関（WTO）、アジア太平洋経済協力（APEC）、国際海事機関（IMO）等の国際機関における活動に積極的に貢献するとともに、必要に応じて米国、EUや、中国、韓国等の近隣諸国との間で二国間協議を実施している。

第2節 国際的課題に対応した運輸政策の展開

1 運輸ハイレベル協議

運輸省では、常日頃より主要国の運輸当局と密接な意志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。

平成8年10月にワシントンで開催された第1回日米運輸ハイレベル協議において、運輸審議官と米国運輸省副長官との間で航空、海運、運輸技術開発等について協議を行ったのをはじめ、オーストラリア（9年3月）、カナダ（9年5月）等新たに協議相手国を拡大してきている。また、EUとの間では、9年4月ブラッセルで開催された協議で6回目を数えるに至っている。ここでは欧州委員会第7総局長（運輸担当）との間で航空、海運等の運輸分野における双方の重要課題を中心に協議を行った。

この他、パナマ及びペルー（8年5月）、ドイツ及びフランス（8年10月）、エジプト及びモロッコ（9年2月）等との間でもハイレベルによる政策対話を実施してきており、今後ともこのような機会を通じて各国との間での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月の日米首脳会談において設置されたものである。このうち特に運輸省と関連の深い事項はセクター別・構造面での協議としての自動車・同部品分野及び「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）中の運輸技術協力、太平洋自然災害監視ネットワーク及び油流出対策である。

(1) 自動車・同部品分野

約2年にわたる協議の結果7年8月に取り交わされた決着文書に基づき、分解整備の定義の見直し、特定部品専門の整備工場の認証制度の創設等の補修部品の規制緩和措置を実施してきており、また、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の使用促進のための環境整備に努めている。

これらの実施状況を評価するため、8年9月、第1回年次レビュー会合が開催され、米側より規制緩和の進捗状況について全般的には評価を得たが、更なる規制緩和も求められた。また、9年1月米国の自動車部品団体より、安全上重要な部位に係わる整備である分解整備の対象からブレーキを除外するよう要望があったが、運輸省としては安全性を確保する観点から受け入れられない旨回答した。一方で、9年6月、運輸技術審議会が分解整備後に必要となる国の検査については廃止することが望ましいとする答申を行ったことを踏まえ、運輸省としても必要な措置を講じていくこととしている。

(2) 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、日米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して、6年2月、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なされた。

現在までに3回にわたる専門家会合が開催されており、9年度は、運輸分野における高齢者・障害者対策、鉄道の地震対策、臨海部施設の地震対策等7項目について重点的に協力を行うこととしている。

(3) 太平洋自然災害監視ネットワーク

コモン・アジェンダの中の「自然災害の軽減」の一協力として、8年6月に追加された協力項目である。自然災害軽減のための地震、火山及び津波、火山灰等の派生現象の観測・監視のため意見・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・拡大しようとするものである。

(4) 油流出対応

9年3月の内閣総理大臣と米副大統領の会談の結果、コモン・アジェンダの中の「自然・人的災害の軽減」の一協力として新たに追加された。ナホトカ号油流出事故等の経験を踏まえ、日米両国で油流出災害の予防並びにそのための知識及び技術の共有を図っていくとともに、国際的取組みへの貢献についても検討することとしている。

3 日米航空協議

日米航空協定は、日本の独立回復直後の昭和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という状況の中で結ばれた極めて不平等なものとなっており、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を強硬に求めてきたため、永年、不平等なままとなっている。

貨物分野については、平成8年4月に決着し、日米航空関係の平等化を前進させることができた。

その後、旅客分野の協議が行われたが、物別れに終わり、日米間で調整が図られた結果、9年8月からは旅客・貨物の両分野について協議が行われている。この協議において、日本側は「日米航空企業間の平等化を前提とした機会の拡大」を提案し、米国側は「オープンスカイ」政策を主張しているが、我が国としては、オープンスカイは独占・寡占化を助長する等、公正な競争を阻害するものであり、受け入れられないとの立場をとっている。

我が国としては、引き続き精力的に話し合いを進め、永年にわたり続いてきた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 港湾運送問題

9年2月、米国連邦海事委員会（FMC）は、日本の海運慣行である事前協議制度及び港運事業免許に関し、日本船社に対し、米国の港に寄港する度に課徴金を課す制裁措置を4月14日より発効させる旨の決定を行った。これを受けての日米協議において、日本側は日米通商航海条約に違反し、一方的制裁は受け入れられず米側はこれを撤回すべきであると主張するとともに、3月末の関係者による事前協議制度の改善についての中間合意の内容について説明を行った。この結果、事前協議制度の改善及び外国船社への港運事業免許の付与等に係る覚書が日米間で取り交わされたため、FMCは制裁措置を一旦9月4日まで停止したが、9月末現在、制裁処置が発効されている。

我が国としては、引き続き、FMCによる一方的な制裁措置の撤回を強く求めているところである。

一方、8年10月、EUより、事前協議制度についてWTO協定に基づく協議要請が行われた。これに対し、我が国としては本件が政府の措置に基づくものではなく、EUの協議要請の主旨は適切ではないことから、WTO協定の枠外で実質的な協議を行うことを提案した。EU側との協議については、これまで3回（2月、4月及び7月）開催したところである。

5 MSAS 調達問題

我が国は現在、11月に1号機が打ち上げられる運輸多目的衛星を中核とした次世代の航空保安システムの整備に取り組んでいるところであり、その一環として、全地球的測位システム（GPS）を補強して航空機の正確かつ高密度の運航に寄与する運輸多目的衛星用衛星航法補強システム（MSAS）を整備しているが、この調達に関し、欧州委員会は、9年3月、我が国に対し、技術仕様書の記載のあり方が欧州の供給者にとり排他的であり、WTO政府調達協定に違反する疑いがある旨を主張して協議要請を行った。その後、同協定に基づく協議を続ける一方、MSASと同種の欧州におけるシステムとの相互運用性についての協議も進め、相互理解を進めてきた結果、同年7月に欧州側は相互に合意された解決を見出したとしてWTOへの申し立てを取り下げ、本紛争は解決した。本紛争に示されるとおり、航空機の航行援助システムの分野においても、国際的な協調がより一層重要となっており、我が国としては今後とも適切に対応していくこととしている。

6 WTO（世界貿易機関）

ガット・ウルグアイラウンド交渉の結果、世界貿易機関（WTO）が7年1月に設立された。

WTOでは、新たに運輸分野を含むサービス貿易の自由化のためのルールが「サービスの貿易に関する一般協定」において定められている。このうち、航空分野は、航空機の保守等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、海運分野は、ウルグアイラウンド後も8年6月末を期限として継続交渉を行ったが、米国の消極的姿勢により交渉がまとまらず、11年末までに開始される次期ラウンドまで交渉が一旦中断されている。海運交渉については、8年12月のシンガポール閣僚会議の閣僚宣言にその成功裡の終結を期待する旨盛り込まれており、我が国としては、同閣僚会議の際に関心国会合を主催するなど、引き続き海運自由化に向けて積極的に取り組むこととしている。

7 諸外国からの規制緩和要望への対応

我が国の規制緩和を推進するにあたり、内外から広く意見を聴取するために、外国政府、事業者団体等からの意見・要望の把握に努めている。具体的には、前述の日米包括経済協議の中の規制緩和・競争政策等作業部会、日EU規制緩和協議等の外国政府との規制緩和協議を通じて外国政府からの規制緩和要望を聴取するとともに、ACCJ（在日米国商工会議所）、EBC（欧州ビジネス協議会）等外国事業者団体との意見交換の場として運輸フォーラムを開催するなど、相互理解に積極的に努めており、こうした取組みについては高く評価されている。

8 自動車基準・認証制度の国際化

自動車の基準・認証制度については、市場開放対策の一環として従来から基準の国際調和、認証手続きの簡素化を図ってきたところであり、その結果、我が国の基準・認証制度は、欧米諸国に比べても同程度に簡素化されたものになっている。

しかしながら近年、自動車・同部品の流通が世界的な広がりを見せるとともに、アジア太平洋経済協力（A P E C）等で自動車の基準・認証制度の国際調和に向けた議論が開始されるなど、自動車を取り巻く国際情勢が一層変化の度を加えていることから、8年11月、運輸技術審議会に「自動車の基準及び認証等の制度に係る国際化対応方策について」の諮問を行い、9年6月に答申を得た。

今後、この答申を踏まえ、自動車及び装置・部品の統一基準の作成とそれに基づく認定の相互承認を進める協定である国連欧州経済委員会（U N / E C E）改正1958年協定への加入を図ることを始めとして、自動車先進国として、自動車の世界的な基準調和及び認定の相互承認制度の確立に積極的に貢献することとしている。

9 商業的造船業における正常な競争条件に関する協定

6年12月に、O E C D造船部会において、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）に関する交渉が妥結し、その後7年12月には韓国、ノルウェー及びE Cが、また、8年6月には我が国が協定を締結した。しかし、米国のみが未だ締結していないために、この協定の発効が遅れている。このため、E C加盟国の中には新たな助成措置を講ずる動きも見られる。造船協定の発効により、国際造船市場における健全な競争条件が確立され、市場の秩序維持及び安定化も期待されることから、我が国は、一日も早い協定の発効のために、米国に対し早期に協定を締結するよう繰り返し要請している。

10 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月の非公式首脳会議で採択されたボゴール宣言で、2010/2020年迄のアジア太平洋における自由で開かれた貿易と投資が目標とされた。7年11月の大阪会合では、ボゴール宣言のための具体的道筋を示す「大阪行動指針」が策定された。そして、8年11月のフィリピン会合では、具体的行動を記した「マニラ行動計画」を策定した。

（1）運輸大臣会合

9年6月24日、カナダ・ヴィクトリアにおいて第2回A P E C運輸大臣会合が開催され、各メンバーの運輸担当大臣が一堂に会し、対等かつ平等な立場からの自由な意見交換が行われた。大臣会合では、1.安全で環境にやさしい運輸システム、2.貿易促進、3.運輸におけるより競争的な環境、4.インフラ整備、5.人材養成、6.新たな運輸技術の6つのテーマに沿って議論が進められ、A P E C・運輸分野での様々な活動の総括と将来の活動に対する方向付け及び優先事項が決定され、その成果が共同声明として採択された。

（2）運輸ワーキンググループの動き

8年11月タイ・プーケットで開催された第10回会合において、我が国の提案により港湾専門家会議が設立され、港湾開発や効率的な管理・運営等6つのテーマが確定した。9年4月にアメリカ・シアトルで開催された第11回会合において具体的作業内容及び実施計画が決定され、今後本格的に作業を開始する予定である。

また、第10回会合において、我が国から海運分野の活動を検討する旨の提案を行ったところ、いかなる活動が可能かについて議論を進めることが合意され、第11回会合において、活動テーマ及び進め方について議論が行わ

れた。今後は、A P E Cにおける海事全般の活動について、参加メンバー共通の目標、枠組みを明文化したミッション・ステートメントを作成することとなっている。

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」においては、データベースをインターネットに掲載することが第11回会合において合意され、9年6月にA P E Cホームページにてアクセス可能となった。また、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」等のプロジェクトにも積極的に対応している。

(3) 観光ワーキンググループの動き

8年9月にチリのサンティアゴにおいて第9回会合が、さらに9年5月に台北において第10回会合がそれぞれ行われた。

両会合においては、観光に関する障壁の特定、及びそれに伴う旅行者及び観光産業に対する影響と問題点に関する検討を中心として議論が行われた。

11 東アジア運輸フォーラム

我が国は、これまで主に二国間の政策対話を通じて、成長著しいアジア諸国の運輸基盤の整備等に協力し、関係強化及び信頼醸成に努めてきた。しかし、ハイレベルにより、運輸政策全般について多国間で意見交換を行う場は存在しなかった。

このため、8年11月7日に東京において東アジア各国（インドネシア、ヴィエトナム、シンガポール、タイ、フィリピン、ブルネイ、マレーシア、韓国、中国、日本）運輸当局の次官レベル（日本は運輸審議官）の参加する「東アジア運輸フォーラム」を開催し、東アジア各国の政策課題の紹介、A S E A Nにおける協力の現状の紹介のほか、特にインフラ整備について焦点をあてて、活発な議論が展開された。

このようなハイレベルの多国間の対話により、域内の交通運輸課題についてより効果的に話し合うことができ、東アジア各国の理解を深めることができる。今後も可能な限り年1回同フォーラムを継続していくことが合意され、次回はフィリピンで開催されることとなった。

12 アジア海運フォーラム

今後の秩序ある国際海運の発展のため、我が国の提唱によりアジア7ヵ国・地域の参加を得て、7年6月に第1回「アジア海運フォーラム」を東京で開催した。8年6月には第2回会合が香港において、9年6月には新たに2ヵ国の参加を得て第3回会合が韓国において開催され、我が国は自由で開かれた海運市場の実現を目的とした国際的活動の場でのアジア各国の協調の重要性を表明し、特にA P E Cで積極的に海運問題に取り組む必要性和アジアのイニシアティブを確立することの重要性を強調し、多くの参加国の理解を得た。

13 アジア・オセアニア地域航空フォーラム

アジア・オセアニア地域における国際航空分野の協力体制を構築、促進するため、我が国の提唱により8年1～2月京都で開催された第1回アジア・オセアニア地域国際航空フォーラムに引き続き、第2回同フォーラムが9年3月タイのバンコクで開催された。同フォーラムには域内の13ヶ国等が参加し、参加各国の航空政策についての現状報告や意見交換が行われたほか、我が国の提唱により「各国の国際航空市場への平等な参加の確保とともに

に、単なるオープンな仕組みでは対処できない公正かつ有効なコンペティティブ・スカイの実現が有効である」との認識で一致した。第3回のフォーラムは、9年度中に我が国において開催することが予定されている。

14 アジア太平洋海上保安主管庁フォーラム

アジア太平洋地域の海上保安主管庁間の協力関係を強化するため、第1回アジア太平洋海上保安主管庁フォーラムが、8年4月30日から5月1日にかけてオーストラリア・ゴールドコーストで開催された。そして第2回会合は、9年9月10日から11日にかけて東京において開催され、アジア太平洋地域13ヶ国・1地域・1機関の主管庁等の首脳が参加し、日本からは、海上保安庁長官を長とする代表団が出席した。同フォーラムでは、捜索救助・油汚染対応・航行安全等の議題について話し合わせ、各主管庁間の結束強化を唱えた共同声明が採択された。

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5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約1/5を占めるなど重要な役割を果たしてきている。協力形態別の実績は以下の通りである。

(ア) 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プロジェクトの実施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、8年度はインドのボンベイ港開発計画、エジプトの観光開発総合計画調査、マレーシアのクアラルンプール都市交通環境改善計画等、13件が採択された。また、鉄道、航空、港湾等の運輸分野の専門家合計236名をインドネシア、タイ等をはじめとして、全体で41か国及び国際機関に派遣した（平成8年度）。

研修分野では、定期船実務、造船経営管理セミナー、海洋保全などの研修で、96の国・地域から440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、9年度新たにフィリピン航空保安大学校についての協力を開始し、8年度末において実施中の運輸分野案件は、パナマ海運学校など合計7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。

(イ) 資金協力

有償資金協力では、タイのバンコク地下鉄建設事業、中国の北京首都空港整備計画、フィリピンの社会改革支援地方港湾開発計画等24件について総額2,449億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、ボスニア・ヘルツェゴビナのサライエボ市公共輸送力復旧計画等6件について総額89億円の交換公文が締結された。

(3) 国際協力の動向

(ア) 環境問題への対応

地球環境問題の対応には特に力を入れており、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。

(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、さらには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、積極的に取組んでいる。

2 海上安全対策の支援

(1) マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策

マラッカ・シンガポール海峡では、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といった状況の変化の中で、国際的な航行安全対策の必要性が指摘されている。また、国連海洋法条約によれば、国際航行に使用されている海峡について沿岸国と利用国が航空や安全等のために協力することとされており、国際的な海峡管理のスキームを確立することが必要である。そこで、IMO（国際海事機関）の中の航行安全小委員会（NAV）等で分離通航方式（TSS）及び船舶通報制度の導入に関する検討が行われることになったほか、同海峡を通航する船舶が多い我が国としても、積極的に対応することとしている。

我が国は従来から（財）マラッカ海峡協議会を通じた航行援助施設整備・維持を行っているほか、5年3月、省内に「マラッカ海峡問題検討委員会」及び「ワーキンググループ」を設置し、同海峡の船舶通航をめぐる諸問題を総合的に検討し、8年3月に中間報告をとりまとめた。そして、8年度から、ODAによる船舶の安全航行を確保するための水路再測量を沿岸3国からの協力要請に基づき実施する等、海峡の安全確保に積極的に対応することとしている。

(2) ばら積み貨物船の安全対策の推進

近年、鉱石等を運搬するばら積み貨物船が航行中消息を絶ち、海中に没するといった重大な海難事故が多発し、多数の乗組員の人命が失われた。このため、IMOでは、検査強化を内容とする対策を講じるとともに、その事故の重大性に鑑み、さらなる安全性の向上について検討が進められてきた。我が国も、ばら積み貨物船の損傷時の構造要件の強化を提案する等、積極的に審議に参加し、9年11月、「1974年海上人命安全条約（SOLAS条約）」の改正が行われた。

(3) 東京MOU／PSC検査官研修

S O L A S 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：P S C）を協力して実施するため、「アジア太平洋地域における P S C 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、参加国（9年10月現在16か国）は P S C 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、P S C 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、我が国では、東京MOU事務局と協力し、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、P S C 検査官研修を実施しており、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。

3 国際科学技術協力

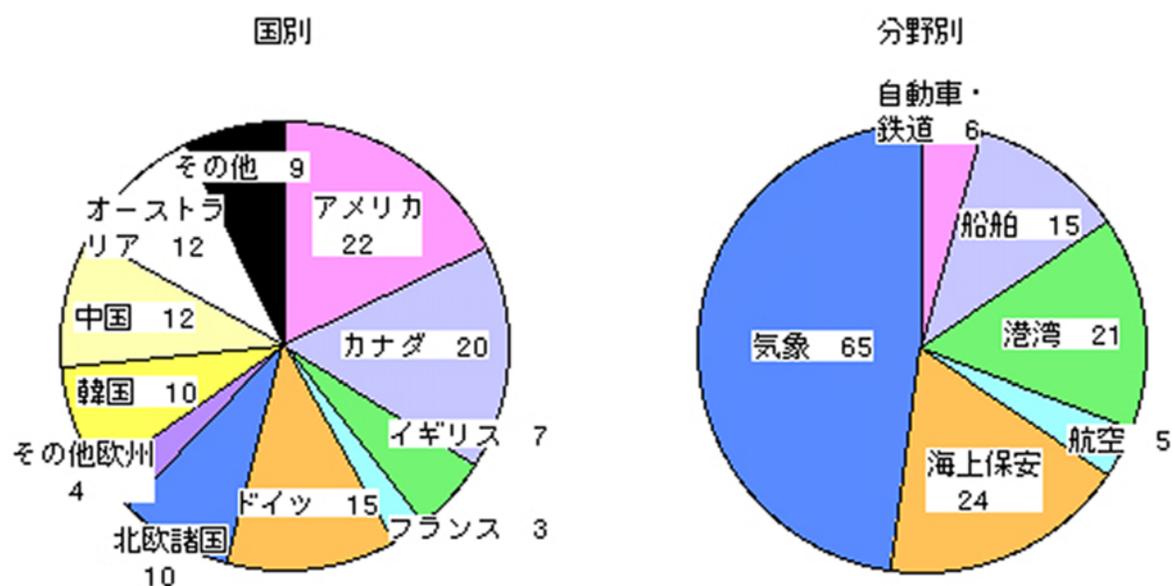
国際的な科学技術活動については、「科学技術基本法」及び「科学技術基本計画」においてもその強化が謳われるなど、重要性が増しているところであるが、所掌する各分野に関する国際科学技術協力活動を積極的に推進している。

運輸省関係の国際科学技術協力案件は年々増加し、9年7月現在で16ヶ国（E U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。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、環境保護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。

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〔2-3-2図〕。

2-3-2図 国際科学技術協力の案件数（平成9年7月現在）

2-3-2 図 国際科学技術協力の案件数（平成9年7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カ国。

（3）1つの案件で複数の分野にまたがるものもあるため、国別と分野別の合計数は一致しない。

第4章 観光レクリエーションの振興

貴重な文化遺産を保存・活用した観光地の賑わい（静岡県大井川鉄道）



貴重な文化遺産を保存・活用した観光地の賑わい（静岡県大井川鉄道）

旅行業、交通産業、宿泊業等幅広い分野を包含する観光産業は、その消費額や雇用規模からみて、我が国経済に大きな貢献をしており、また、新しい雇用を創出しようとする産業として期待されている。運輸省では、この観点から以下の施策を展開している。

第1節 国際観光交流の促進

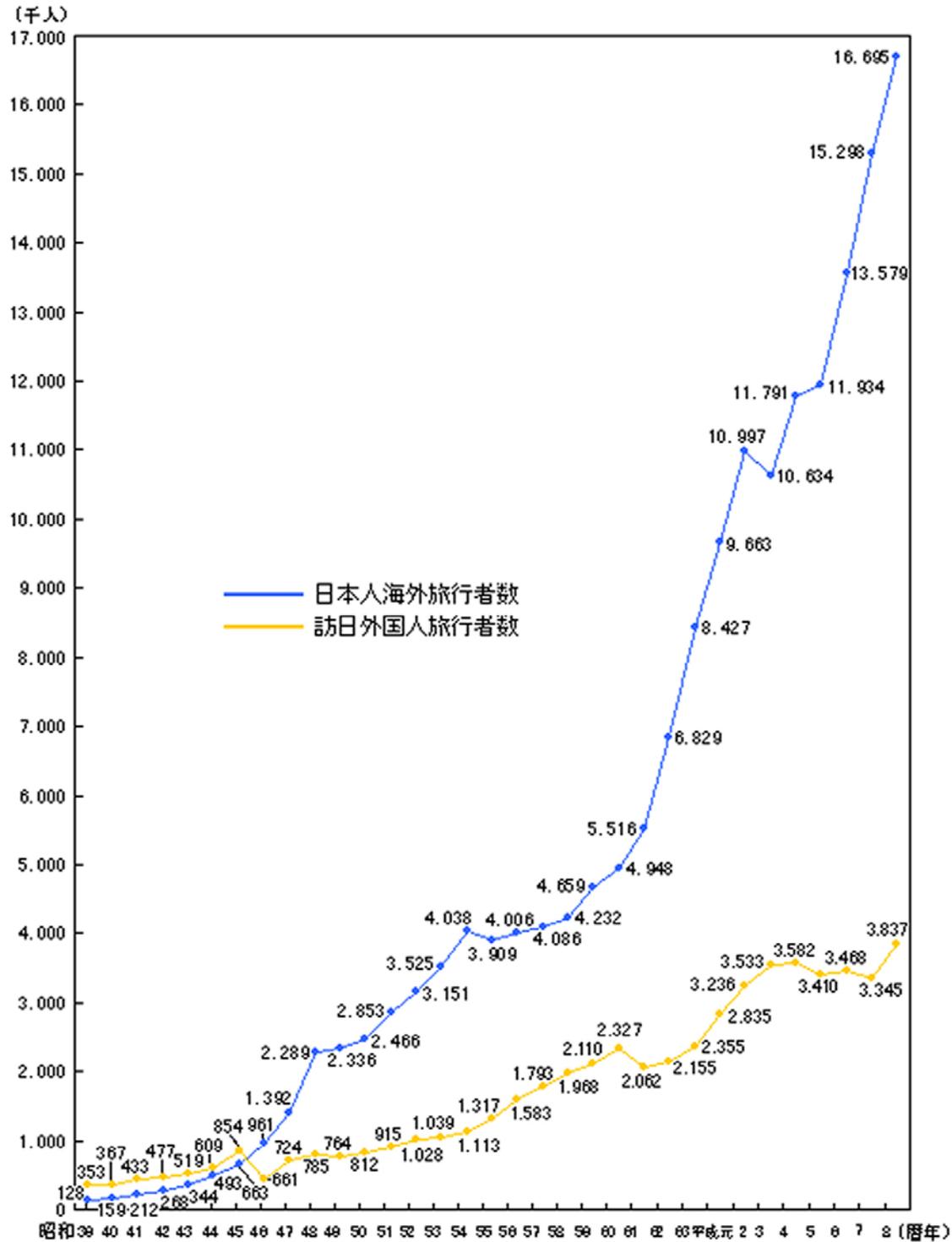
1 外国人訪日旅行の促進

(1) 外国人訪日旅行の現状

平成8年の日本人海外旅行者数は、前年比140万人、9.1%増の1,669万人となり、史上最高を記録した。一方、訪日外国人旅行者数については、前年比49万人、14.7%増の384万人となったものの、その水準は、欧米先進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〔2-4-1図、2-4-2図〕。

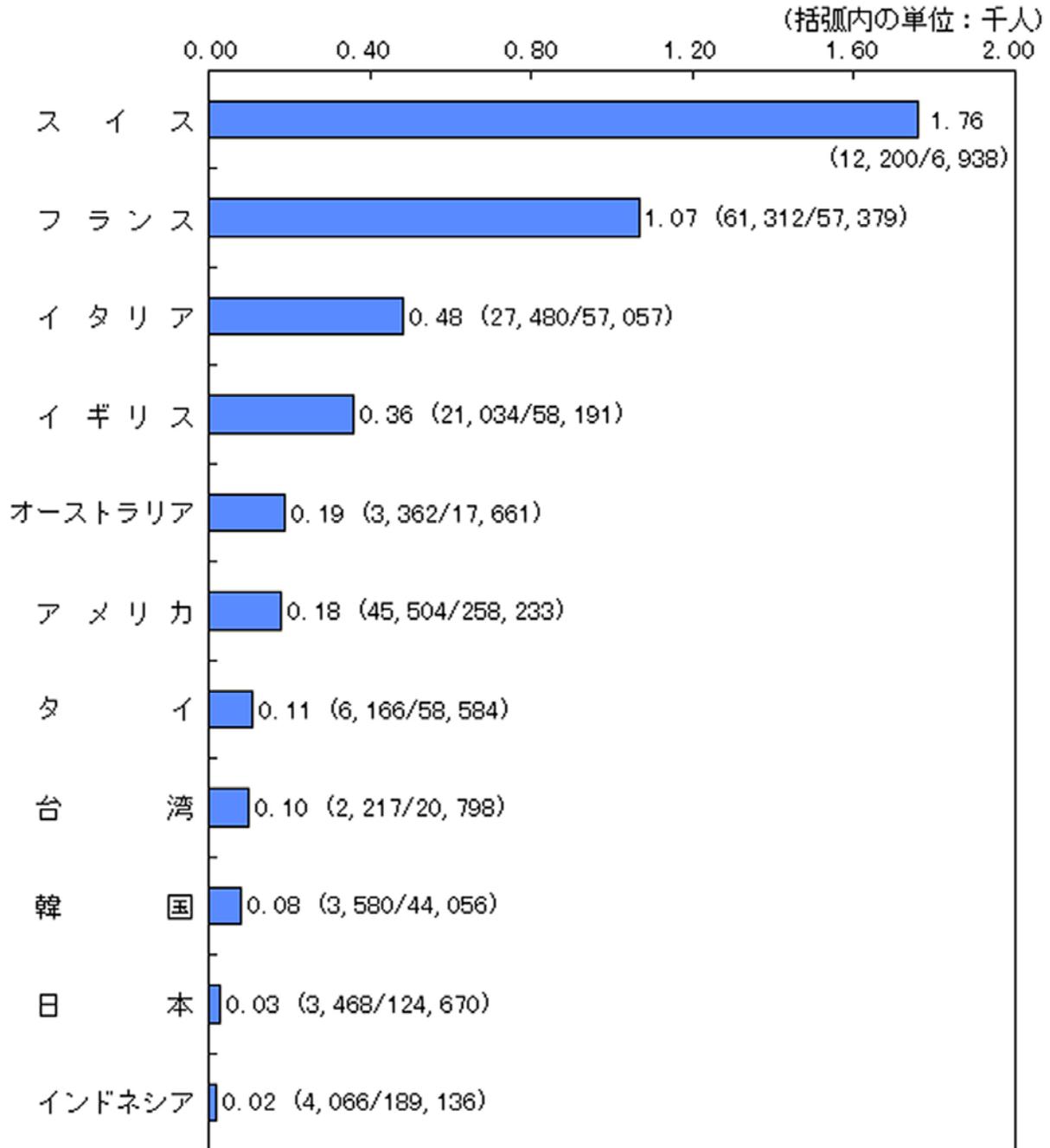
2-4-1図 日本人海外旅行者数、訪日外国人旅行者数の推移

2-4-1 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数のことである。

2-4-2 図 主要国の来訪外国人数の人口比



注 (1) インバウンド人口比 = (来訪外国人数) / (人口)
 (2) 数字は1994年現在

国際観光は国際相互理解に大きな意義を有しており、訪日外国人旅行者を増加させることは、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。

(2) 外国人の来訪促進活動の充実

8年4月に提言された「ウェルカムプラン21（訪日観光交流倍増計画）」に盛り込まれている訪日外国人旅行者を増大させ、日本各地の観光地を振興していくための施策の実施を関係省庁、地方公共団体、観光産業等とともに図っており、概ね10年間で訪日外国人旅行者数を倍増させることを目指している。特に地方観光圏への誘客については、「外国人観光旅客の来訪地域の多様化による国際観光の振興に関する法律」（9年6月施行）に基づき、海外における宣伝、外国人観光旅客の国内における旅行に要する費用の低廉化、接遇の向上等、来訪地域の多様化を促進するための各般の施策を講じることとしている。

法律の主な内容は以下のとおりである。

1. 運輸大臣は、外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する基本方針を定める。
2. 都道府県は、地域の特性を生かした観光ルートの作成により外国人観光旅客の来訪を促進する地域について、外客来訪促進計画を定めることができる。計画達成のため、国及び地方公共団体は支援に努め、国際観光振興会は海外宣伝等の措置を講ずるよう努める。
3. 運送事業者は、外国人観光旅客を対象とする共通乗車船券に係る運賃又は料金の割引の届出を共同で行うことができる。当該届出は、関係事業法規に基づく割引の届出とみなす。
4. 都道府県知事は、通訳案内業試験のうち一定の科目に合格し、特定の研修を修了し、かつ、一定の実務経験を有する者について、地域限定通訳案内業免許を与えることができる。

今後、都道府県が外客来訪促進計画を策定する場合、この中で外客来訪促進地域（通称「国際観光テーマ地区」）が設定される。当該地域において、日本文化や地域文化を紹介し、また体験できる施設、外国人向け案内施設の整備や外国人の誘致活動等の諸施策を関係者が協力して実施するよう努めることとしている。また、地域限定通訳案内業免許付与については、その早期実施に向けて準備を進めている。

（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、外国人参加者が我が国を理解する機会になるほか、地域経済の活性化や地域の国際化にも貢献する。

「国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律」（コンベンション法）に基づき運輸大臣が認定する「国際会議観光都市」は、現在45都市である〔2-4-3図〕。

2-4-3図 国際会議観光都市（45都市）

2-4-3 図 国際会議観光都市 (45都市)



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提供、国際会議観光都市の宣伝等を行うとともに、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)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。8年度までに4施設の整備計画を認定しており、横浜国際平和会議場、宇奈月国際会館、りんくうゲートタワービル国際会議場、神戸ポートピアホール国際会議場の各施設が供用を開始している。

(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。

9年度は、従来からの外客誘致活動に加え、新時代に対応した日本の観光イメージの策定、国際観光テーマルート外客誘致キャンペーンの実施、i案内所（地方公共団体、地方の観光協会などが設置している観光案内所のうち、外国人に対応可能なものとして国際観光振興会が認めたもの）機能向上対策の推進等を行うとともに、昨年度開始したパソコン情報提供事業の充実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、財政投融資によりその整備を推進し、これら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、9年8月末現在、1,023軒のホテル、2,003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、オーストラリアとの間で、政府ベースもしくは官民合同の二国間観光協議を開催しており、9年4月からはドイツとの間でも二国間観光協議を開始している。

また、9年4月にはコスタリカへ観光交流促進ミッションを派遣した。

これらの協議・ミッションにおいては、相手国との観光交流の一層の充実・活性化を図っていくため、両国間の観光振興策、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、観光資源を活用して経済発展をめざす開発途上国の姿勢を反映して、観光関連国際協力の要請が増大している。このため、国際協力事業団（JICA）を通じた観光分野の研修員の受け入れ、専門家の派遣及び開発調査等の二国間技術協力を積極的に対応している。

また、世界観光機関（WTO）、経済協力開発機構（OECD）、国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）、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）、アジア太平洋経済協力（APEC）等の場を通じて国際間の連携強化を図っている。

第2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

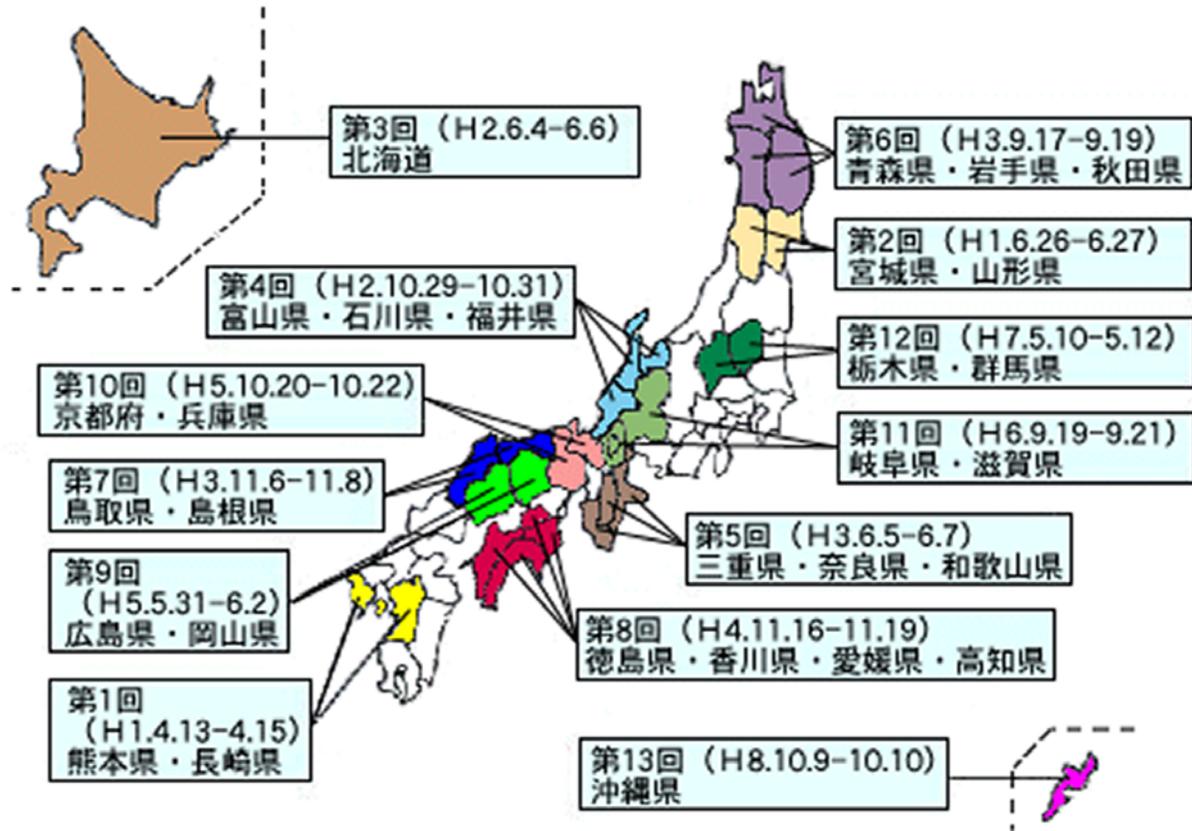
国内観光は、割高な価格水準、個人・小グループ旅行を中心とした多様なニーズへの対応の立ち遅れ等により、空洞化が懸念されている。このため、平成7年6月の観光政策審議会答申を受けて、国内旅行のシステムの変更など国内観光促進に向けた諸施策を具体化していくため、7年9月に国内観光促進協議会を設置し、8つの施策テーマ毎に検討を行っている。

(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、13地域で開催している〔2-4-4図〕。この会議では、地域の特性を生かした観光振興方策についての提言が行われ、各地域のフォローアップ推進組織を通して、逐次実行に移されている。

2-4-4図 観光立県推進地方会議開催状況

2-4-4 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、文化等を反映したものであり、この活用は、地域の観光振興に効果的である。このため「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開催した「第5回地域伝統芸能全国フェスティバル（島根）」（9年5月23日～25日）の支援を行った。

(4) 旅フェア'97の開催

地域と旅行関連産業が連携し、国内旅行総需要の喚起を図るため、9年5月9日から13日まで、旅に関する情報の提供を行う旅の総合見本市として「旅フェア'97」が関西圏で初めてインテックス大阪で開催され、約18万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関連産業が連携して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、沖縄県、岐阜県・滋賀県、山形県、阪神・淡路地域、鹿児島県及び宮崎県において設置・開催され、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・運営を一体的に推進し、具体的な新旅行システムを提起する観点から、8年度に「観光交通地域振興アクションプラン」の策定に着手し、北陸三県、四国全域で実施した。9年度は北海道道央・道南地域及び九州全域の2地域で実施する。

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することは、魅力ある観光地づくりのための重要な要素である。こうした観光資源を後世に継承するために、岐阜県白川郷合掌造り民家、トラストトレイン（静岡県大井川鉄道のS L列車）、近代和風住宅旧安田邸（東京都文京区千駄木）等といった貴重な観光資源の保護・活用等を行い、地域の特性を生かした観光の振興を図っている。

3 魅力ある観光地づくり

(1) 観光基盤施設の整備

(ア) 家族旅行村の整備

家族が自然の中で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した（全国47地区で整備終了）。

(イ) 国際交流村の整備

外国人旅行者誘致の拠点として、外国人旅行者のために地域の自然、文化、歴史の紹介や伝統的生活文化が体験できる施設等を一体的に整備するもので、現在、12地区の整備が終了し、1地区の整備が行われている。

(ウ) 家族キャンプ村の整備

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ため、自然の中に低廉かつ快適に利用できるオートキャンプ施設（テントサイトまで車で乗り入れられるキャンプ場）を周辺の観光レクリエーション施設等との連携を図りつつ、滞在基地として整備している。現在4地区の整備が終了し、12地区の整備が行われている。

オートキャンプ場

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、9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3節 観光・レクリエーションの振興

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8年7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いと考えているか」についてみると、「レジャー・余暇生活」を挙げる者が最も多く、昭和58年に「住生活」を抜いて以来第1位を占めている。

(2) 旅行業の現状

主催旅行業者50社の平成8年度の取扱高は、7年度に比べて国内旅行が3.1%増、海外旅行は7.2%増、合計で4.9%増であった〔2-4-5表、2-4-6表〕。

2-4-5表 旅行業者・旅行業者代理業者数

2-4-5表 旅行業者・旅行業者代理業者数 (9年4月1日現在)

区 分	業 者 数
第1種旅行業者	949
第2種旅行業者	2,710
第3種旅行業者	5,580
旅行業者代理業者	1,592

注 第1種旅行業者 : 海外を含むバック旅行及び乗車船券等の販売等
第2種旅行業者 : 国内のみのバック旅行及び乗車船券等の販売等
第3種旅行業者 : 乗車船券等の販売等
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

2-4-6表 主要50社の取扱高

2-4-6表 主要50社の取扱高 (単位: 億円)

	国内旅行	海外旅行	合 計
7年度	33,718	25,881	59,599
8年度	34,774	27,748	62,522

(3) ホテル・旅館業の現状

8年の主要登録ホテルの客室利用状況及び主要登録ホテル・旅館の経営状況は、別表の通りである〔2-4-7表、2-4-8表〕。

2-4-7表 主要登録ホテルの客室利用状況の推移

2-4-7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	77.6	84.9	81.9	76.0	64.7
3年	75.9	82.4	76.6	75.8	64.6
4年	70.9	72.8	72.3	72.5	60.8
5年	67.1	69.9	68.4	68.6	56.2
6年	67.7	70.2	71.8	67.5	58.2
7年	67.8	69.2	72.1	68.4	57.3
8年	70.4	75.3	73.5	70.6	57.8

(日本ホテル協会資料による)

2-4-8表 主要登録ホテル・旅館の経営状況

2-4-8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
7年度	57.3	52.7

(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、8年11月、民間団体により祝日三連休化推進会議が設立され、署名運動等の国民運動が展開されている。

3 安全・快適な旅行の確保

(1) 旅行業法の円滑な施行

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年に旅行業法の一部を改正するとともに、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.登録制度の合理化

2.営業保証金について算定方法の適正化、旅行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。

4 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

海洋性レクリエーション振興のため、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を以下のとおり進めてきている。

1. 公共マリーナや簡易な係留施設であるボートパークの整備を進めているほか、民間事業者等が行うマリーナの整備に対する貸付制度等の支援を行っている。

また、全国各地で顕在化している放置艇問題等に対応するため、地方運輸局に舟艇利用者に対する情報提供・舟艇利用に係るトラブルの解決等を目的とした「舟艇相談窓口」の開設や、地方自治体等関係者との情報の共有・施策の調整等の場として「舟艇利用振興連絡会議」を開催し、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. ウォーターフロント空間の魅力の増進のため、人工海浜等の親水性に富む港湾・海岸の整備を進めるとともに、海とのふれあい、イベント等を楽しめる施設、歴史的価値の高い港湾関連施設や親水機能等を備えたアメニティ空間を創出する沖合人工島等の整備を推進している。また、良好な海域環境の創造や水質・底質の改善の事業を推進している。
3. 海難防止講習会等を通じて海難防止思想の普及・高揚を図るとともに、種々の安全指導を行っている。また、海上安全指導員制度及び、(財)日本海洋レジャー安全・振興協会による「プレジャーボート救助事業(BAN)」等の民間の自主的な安全活動を積極的に支援している。なお「BAN」は、関東地区及び関西地区においてサービスを行っている。
4. 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、衛星船舶電話等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増加しており、地方自治体においてもそれ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・ハングライダーに係るエリアが13か所(9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一堂の場において展開する「スカイ・レジャー・ジャパン」(9年は8月30日及び31日に兵庫県但馬空港において開催)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

フレッシュひたち



フレッシュひたち

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、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。特に鉄道整備については、都市間移動のスピードアップや通勤・通学時の混雑緩和、道路の混雑解消、地球温暖化防止の推進に資する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、これらに応えるべく鉄道整備を推進しているところである。

しかしながら、鉄道整備には膨大な資金と長期の懐妊期間を要する一方で近年は利用者が伸び悩んでおり、投資リスクは大きくなってきている。従って、鉄道事業者の投資を促進するため、財政、政策金融、税制、運賃政策、地域社会の支援等について検討し、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。

また、公共事業については、「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」、「財政構造改革の推進について」等を踏まえ、投資の重点化、効率化を進め、建設コストの縮減、費用対効果分析の活用、各種公共工事の連携・整合性の確保等に取り組むことが必要となっている。

2 新幹線鉄道の整備

(ア) 整備新幹線の建設費は、国、地方公共団体及びJRが負担することとし、このうち国及び地方公共団体の負担については、概設新幹線鉄道の譲渡収入全額を国の分とみなし、これに公共事業関係費を加えた額を国の負担分とした上で、その2分の1を地方公共団体の負担分として位置付けるとともに、地方公共団体の負担については所要の地方交付税措置を講ずることとされ、こうした方針に基づき全国新幹線鉄道整備法の所要の改正を行った。

また、JRについては、受益の範囲を限度とする貸付料等によることとされている。

(イ) 今後の整備に当たっては、9年6月の閣議決定「財政構造改革の推進について」も踏まえながら、政府与党合意における与党3党の申し入れに基づき、政府・与党整備新幹線検討委員会において、整備区間ごとに、収支採算性の見通し、JRの貸付料等の負担、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意、JRの同意等の基本条件が整えられていることを確認した上で、優先順位を決定し、その順位に従い着工することとされ、9年7月より同検討委員会において検討が行われており、財政構造改革を矛盾しないよう適切に対処していくこととしている。

(ウ) 並行在来線（整備新幹線と並行している在来線）の取扱いについては、整備新幹線の開業時にJRの経営から分離することとし、具体的な経営分離区間については、沿線地方公共団体及びJRの同意を得て確定することとされている。北陸新幹線高崎・長野間の場合は、高崎・横川間、篠ノ井・長野間は引き続きJRにより運行され、横川・篠ノ井間が分離された。このうち軽井沢・篠ノ井間は、第三セクターしなの鉄道（株）が鉄道の運行を引き継ぎ、また横川・軽井沢間は鉄路が廃止され、代替交通機関としてバスが運行されている。

(エ) 鉄道貨物輸送については、適切な輸送経路及び線路使用料を確保することとし、新幹線鉄道上を走行することを含め、関係者間で調整を図ることとされている。

(オ) また、整備新幹線建設推進高度化等事業として、新幹線鉄道の高速化効果を他の地域に均てんするための軌間自由可変電車の技術開発及び未着工区間における所要の調査等を行っている。

3 在来幹線鉄道の整備

在来幹線鉄道については、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3年度の鉄道整備基金（9年10月1日より運輸施設整備事業団に改組）の設立に伴い創設された幹線鉄道の整備に対する無利子貸付制度を活用し、高德線（高松～徳島）、宗谷線（旭川～名寄）、豊肥線（熊本～肥後大津）の高速化事業等を推進している。

なお、9年3月には、これらの制度により、高速化事業を行ったほくほく線（六日町～犀潟）及び石勝線・根室線（南千歳～釧路）並びに新幹線直通運転化事業を行った田沢湖線・奥羽線（盛岡～秋田、いわゆる秋田ミニ新幹線）が開業した〔2-5-2表〕。

2-5-2表 幹線鉄道高速化事業等一覧

2-5-2表 幹線鉄道高速化事業等一覧

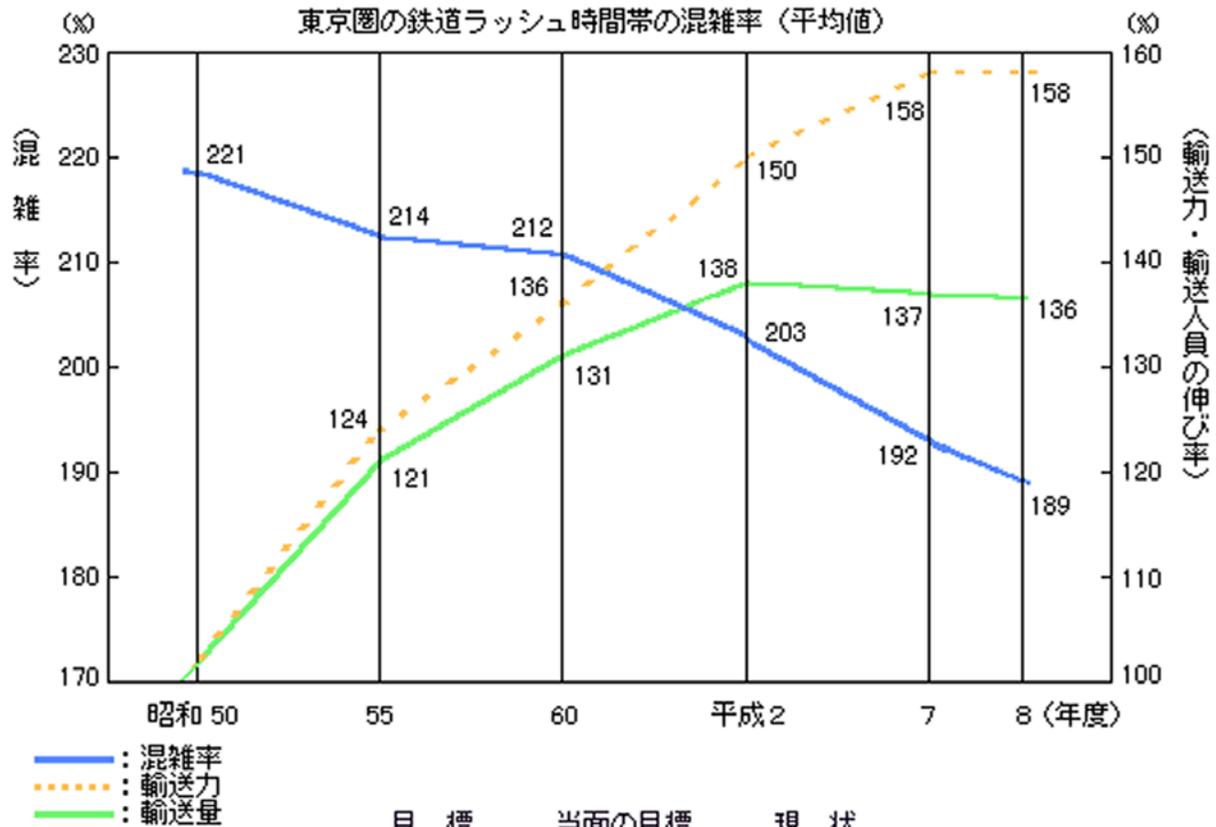
	線区名・区間	整備内容	効果	工期
幹線	奥羽線 福島～山形	新幹線直通運転化	東京～山形 3時間9分→2時間27分	平成4年7月1日開業
	石勝線・根室線 南千歳～釧路	高速化	札幌～釧路 4時間25分→3時間40分	平成9年3月22日開業
鉄道	ほくほく線 六日町～犀潟	高速化	東京～金沢 3時間58分→3時間43分	平成9年3月22日開業
等活	宗谷線 旭川～名寄	高速化	札幌～稚内 5時間55分→約5時間20分	平成11年度開業予定
性化	豊肥線 熊本～肥後大津	高速化	博多～肥後大津 2時間7分→約1時間50分	平成11年度開業予定
事業	智頭線等 上郡～鳥取	高速化	大阪～鳥取 約4時間→2時間34分	平成6年12月3日開業
無利子	日豊線 小倉～大分	高速化	小倉～大分 1時間33分→1時間26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 2時間2分→1時間44分	平成8年3月16日開業
貸付	田沢湖線・奥羽線 盛岡～秋田	新幹線直通運転化	東京～秋田 4時間37分→3時間49分	平成9年3月22日開業
制度	高徳線 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
による事業	東海道新幹線	輸送力増強	ピーク時間帯 11本/時→15本/時	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 20両編成主体→26両編成	平成10年度開業予定

4 都市鉄道の整備

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〔2-5-3図〕。

2-5-3図 大都市における混雑率

2-5-3図 大都市における混雑率



	目 標	当面の目標	現 状	
	↓	↓	↓	
混雑度の目安	100%	150%	180%	200%
	定員乗車(座席に着くか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまりゆったり乗車できる。)	肩がふれあう程度で新聞は楽に読める。	体がふれあうが、新聞は読める。	体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。
				電車がゆれるたびに身体が斜めになって身動きができず、手も動かせない。

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〔2-5-4表〕。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を行っている。

2-5-4表 主な都市鉄道の整備（平成8年11月～平成9年10月）

2-5-4表 主な都市鉄道の整備（平成8年11月～平成9年10月）

事業者	線区名	整備内容	開業日
大阪市	長堀鶴見緑地線 京橋～心斎橋間	新線建設 (延伸)	平成8年12月11日
JR西日本・ 関西高速鉄道	東西線 京橋～尼崎間	新線建設	平成9年3月8日
東武鉄道	伊勢崎線 草加～越谷間	複々線化	平成9年3月25日
大阪高速鉄道	大阪モノレール線 大阪空港～柴原間	新線建設 (延伸)	平成9年4月1日
京都市	烏丸線 北山～国際会館間	新線建設 (延伸)	平成9年6月3日
小田急電鉄	小田原線 喜多見～和泉多摩川間	複々線化	平成9年6月23日
大阪高速鉄道	大阪モノレール線 南茨木～門真市間	新線建設 (延伸)	平成9年8月22日
大阪市	長堀鶴見緑地線 大正～心斎橋、鶴見緑地～門真南間	新線建設 (延伸)	平成9年8月29日
帝都高速度交 通営団	南北線 四ッ谷～溜池山王間	新線建設 (延伸)	平成9年9月30日
京都市・ 京都高速鉄道	東西線 醍醐～二条間	新線建設 (延伸)	平成9年10月12日

この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、地下高速鉄道整備事業費補助制度や日本鉄道建設公団による民鉄線建設（P線利子補給金）制度による支援措置が創設されている。この他、大都市圏を中心として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ニュータウン鉄道整備事業費補助制度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による支援措置が創設されており、現在、同法に基づき、宅地開発と一体となった常磐新線（秋葉原～つくば）の整備が行われている。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が導入されている。さらに、3年度には、鉄道整備基金（9年10月1日より運輸施設整備事業団に改組）の設立に伴い、都市鉄道の整備に対する無利子貸付制度が創設され、6年度には第三セクターによる地下鉄新線建設に対しても支援を行うことができることとするなど地下高速鉄道整備事業費補助制度の拡充がなされたほか、8年度には、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るなど、都市鉄道の整備に対する支援措置の充実が図られてきている。

5 地方鉄道の整備

地方鉄道（中小民鉄、転換鉄道（注1）、地方鉄道新線（注2））は、地域における重要な生活基盤の一つとなっているが、近年の少子化・地方の過疎化による運賃収入の伸び悩みもあり、その経営は概して厳しいものとなっている。

このため、従来より国は地方公共団体とともに、自立的経営を目指して鉄軌道施設の近代化を推進しようとする地方鉄道事業者に対し設備整備費の一部を補助するなど、各種の助成措置を講じてきている。

今後も、引き続き国及び地方公共団体においては、経営の自立を目指す地方鉄道事業者に対しては近代化補助制度を活用するなどしてその自立的な経営のための努力を促すことが必要である。また、事業者自身については、地域の実状・ニーズを反映した利用しやすい鉄道とすることに努め、利用者の増加を図ることが必要である。

(注1) 転換鉄道：国鉄改革の際、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鉄道で第三セクター等により運営されている。

(注2) 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。

コラム - 地域の話題 -

「ストアードフェアシステムの共通化（スルッとKANSAI）」

近畿の鉄道・バス事業者5社（大阪市交通局、阪急電鉄、阪神電気鉄道、能勢電鉄、北大阪急行電鉄）は、ストアードフェアシステムの共通化（愛称「スルッとKANSAI」）を平成8年3月20日から実施している。

「スルッとKANSAI」は、プリペイドカードでそのまま自動改札機を通して上記5事業者の鉄道・バスを自由に乗り降りできるというもので、1事業者間だけのカードに比べ、ネットワークが大幅に広がり（鉄道323.5km、バス454.0km）、利便性が大きく向上した。このカードは切符を購入せずに直接自動改札機を通れ、乗り越しの際にも精算の手間がいらぬこと、回数券の購入や同行者の切符購入にも利用できること、小銭を用意する煩わしさから解放されること等から利用者から好評を博している。

カード販売実績は、着実に増加しており、8年度には、1,377万枚・総額252億円となっており、普通券利用人員に占めるカード利用の割合は14.9%となっている。

現在、他の鉄道・バス事業者においても「スルッとKANSAI」への参加が検討されており、11年度までに22事業者（鉄道789.2km、バス2706.2km）にまでネットワークが広がる見通しである。

第2節 鉄道輸送サービスの充実

1 旅客鉄道運賃設定方式の改善措置

旅客鉄道運賃制度については、平成8年3月に閣議決定された「規制緩和推進計画」において、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。運輸省としては、この方針に基づき、関係省庁等との調整や「鉄道運賃問題等検討会」（鉄道局長の私的懇談会）における検討等を経て9年1月より、以下の5つの改善を図り、新しい旅客鉄道運賃制度を実施した。

- 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（基準比較方式）の強化
- 3.原価計算方式の改善
- 4.手続の簡素化等
- 5.情報公開の促進

これにより、利用者利益の増進、経営効率化の促進、事業者の自主性の確保、透明性の向上と規制コストの軽減を期待することができる。

10月現在までに140社が上限価格制に移行し、このうち24社の4,455区間で認可された上限額を下回る廉価な運賃を新たに設定するなど、その効果も着実に現れ始めている〔2-5-5表〕。

2-5-5表 総括原価の下での上限価格制を活用した運賃設定の概況

2-5-5表 総括原価の下での上限価格制を活用した運賃設定の概況

平成9年10月1日現在(単位:円)

会社名	内容	認可上限額	設定額	減額	
函館市	バスに乗り継ぐ場合の運賃額	150~200	120~170	30	
弘南鉄道	前線の運賃額	180~490	170~480	10	
上毛電気鉄道	赤城-西桐生等特定区間(3区間)の運賃額	290	270	20	
東日本旅客鉄道	しなの鉄道との乗継運賃 (篠ノ井-長野、篠ノ井-稲荷山、小諸-岩村田)	140~200	100~160	40・80	
京浜急行電鉄	特定区間(12区間)の運賃額	230・300	220・290	10	
	代表区間	品川-京急川崎	230	220	10
		京急川崎-横浜	230	220	10
		品川-横浜	300	290	10
蒲原鉄道	全線の運賃額	160~290	150~280	10~20	
加越能鉄道	全線の運賃額	220~470	200~450	20	
しなの鉄道	全線の運賃額	160~1,240	140~1,120	20~120	
	東日本旅客鉄道との乗継運賃	200~220	100~160	60~100	
長野電鉄	35キロ以上の区間の運賃額	1,190~1,600	1,130	60~470	
上田交通	5キロまでの区間の運賃額	200~280	170~260	20~30	
伊豆急行	14キロ超の区間の運賃額	650~1,610	640~1,570	10~40	
桃花台新交通	全線の運賃額	210~390	200~350	10~40	
三岐鉄道	全線の運賃額	180~520	160~500	20	
近江鉄道	全線の運賃額	150~1,000	140~970	10~40	
信濃高原鉄道	全線の運賃額	220~520	190~450	30~70	
京福電気鉄道	四条大宮~嵐山(嵐山本線) 帷子ノ辻~北野白梅町(北野線)	190~240	180~230	10	
嵯峨野観光鉄道	全線均一運賃	610	600	10	
山陽電気鉄道	10キロ超の区間の運賃額	300~810	290~790	10~20	
	代表区間	三宮-山陽明石 注:神戸高速線150円を含む	590	580	10
		三宮-山陽姫路 注:神戸高速線150円を含む	960	940	20
三木鉄道	全線の運賃額	170~300	150~250	20~50	
若桜鉄道	1キロまでの区間の運賃額	100	60	40	
土佐くろしお鉄道	特定区間(2区間)の運賃額 (稲荷-国見、佐賀公園-平田)	950	920	30	
西日本鉄道	全線の運賃額	160~1,020	150~1,000	10~80	

2 より快適な駅施設及び車両の整備

運輸省では、高齢者・障害者等のために安全かつ身体的負担の少ないモビリティの確保、利用者の快適性・利便性の向上等の観点から、より快適で利便性の高い駅施設や車両が整備されるよう鉄道事業者を指導している。

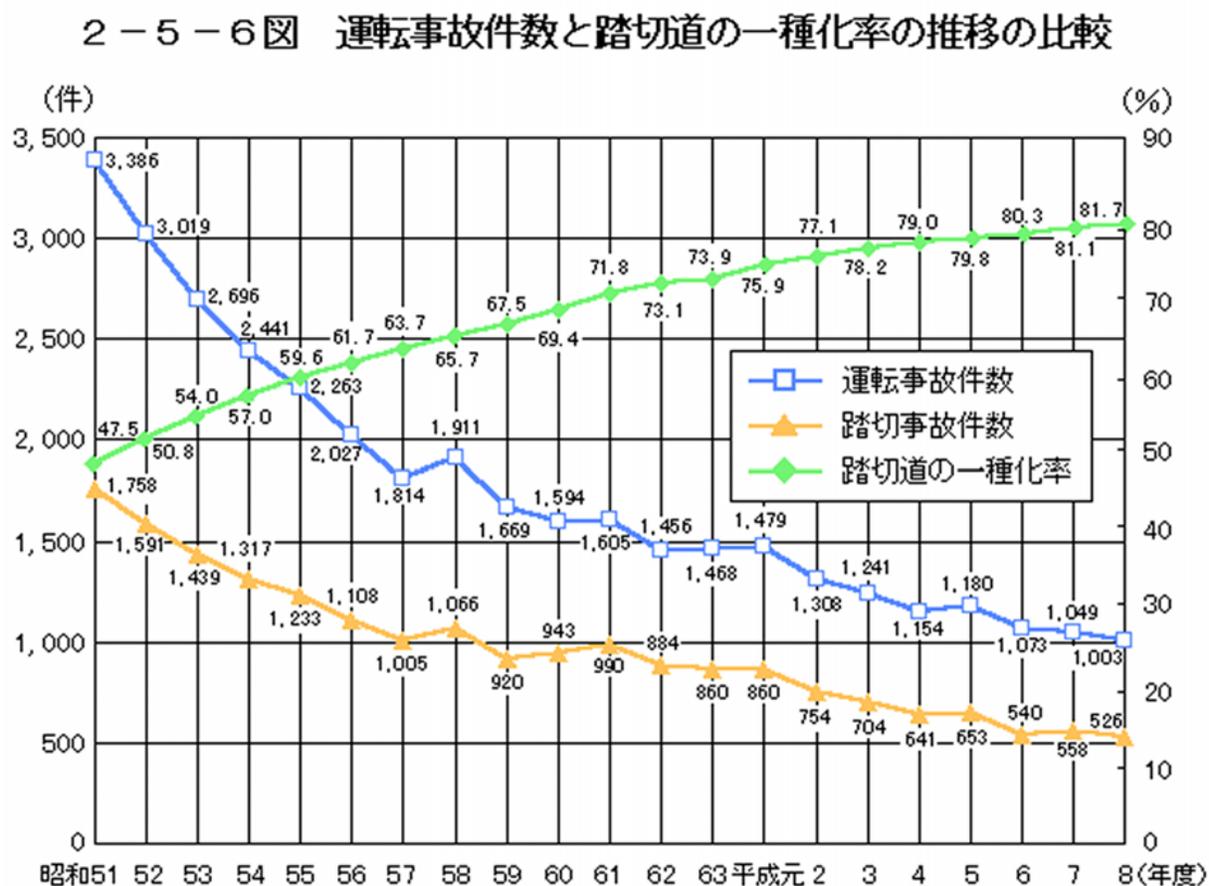
駅のエレベーター及びエスカレーターの設置については、整備指針の策定、(財)交通アメニティ推進機構を通じての助成等の措置により整備促進を図っており、8年度末のエレベーター設置駅数が536駅、エスカレーター設置駅数が1,052駅と、着実に整備が進められている。また、建設省と連携して、駅前、駅内におけるバリアフリー化等歩行空間を改善するための「駅内外歩行者快適化作戦」を推移しており、9年10月現在小倉駅等5地区をモデル地区に指定している。

車両の冷房化については、JR 6社が97.0%、大手民鉄及び営団が99.3%となり、ほぼ冷房化が達成された。中小民鉄においても78.6%となり、着実に冷房化が進んでいる。また、車椅子スペース、優先席、次駅案内表示、身障者用トイレ等の整備や車内ラジオ受信設備の設置、眺望の良い大型の窓の採用等も進められている。

3 鉄道輸送の安全性・安定性の確保

我が国における鉄軌道運転事故は、安全対策を着実に実施してきた結果、列車の高速化・高密度化が進むなかでも、長期的に減少する傾向にある〔2-5-6図〕。しかしながら、8年度においても、なお、360人の死亡を生じており、また、列車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こと等から、運輸省は以下の諸施策を講じている。

2-5-6図 運転事故件数と踏切道の一種化率の推移の比較



(1) 運転事故等の防止

運転事故等を防止するため、1.鉄道係員の教育、訓練等の充実、2.動力車操縦者運転免許制度による運転士の資質の向上、3.障害者、高齢者等の移動制約者の安全に配慮した施設及び車両の整備、4.災害防止のための線路防護施設の整備、5.高速化・高密度化に対応したATS、列車無線等の整備、6.車両故障防止のため、老朽車両の更新、新しい検査方法の導入等の対策を引き続き講じている。

(2) 踏切事故の防止

踏切事故を防止するため、踏切道改良促進法及び踏切事故防止総合対策（交通対策本部決定）に基づき、引き続き1.立体交差化、2.踏切道の構造改良、3.踏切保安設備の整備、4.踏切道の統廃合を推し進めるとともに、その円滑な推進を図るため、踏切保安設備整備費補助、税制上の優遇措置等を実施している。

(3) 事故の原因究明と再発防止

運転事故等が発生した際には、鉄軌道事業者に対して、適切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りるとともに、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、行政施策へ反映するとともに、情報を鉄軌道事業者等に提供し同種事故の再発防止に活用している。

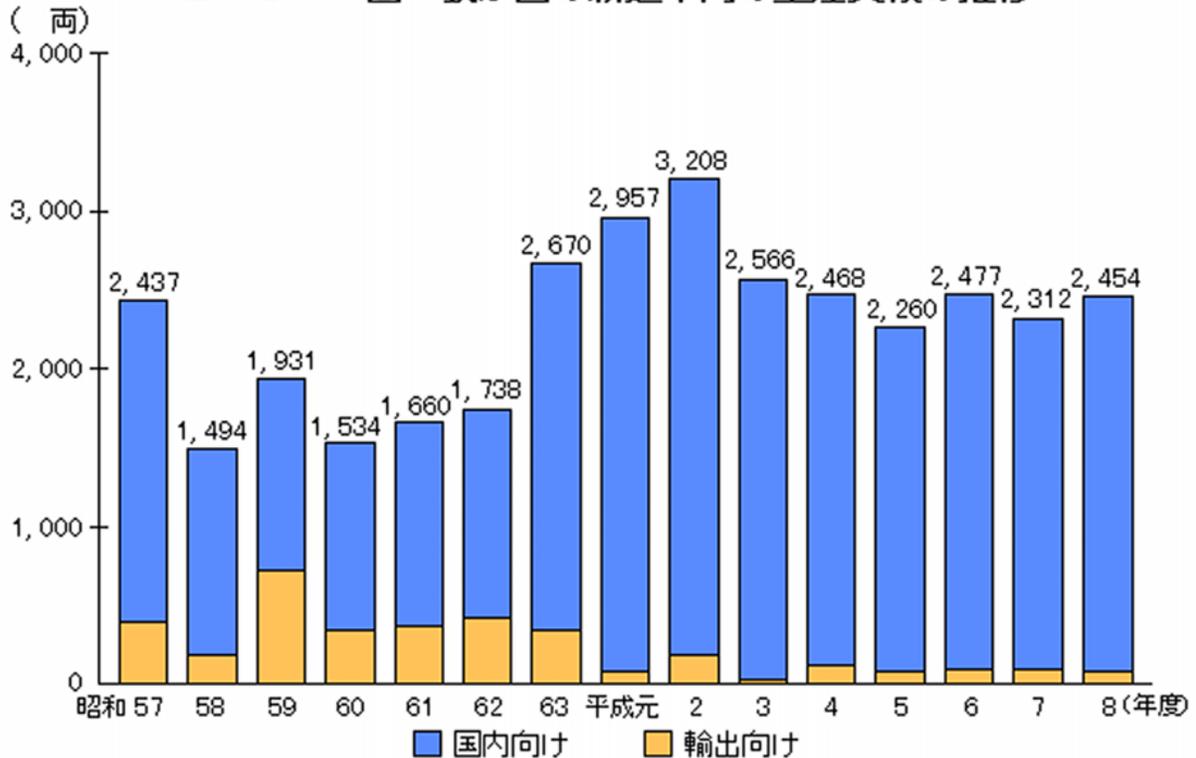
4 快適で安全な車両の開発をめざす鉄道車両工業

(1) 我が国の鉄道車両工業の現状

新造車両の生産実績の推移は、2-5-7図のとおりである。

2-5-7図 我が国の新造車両の生産実績の推移

2-5-7 図 我が国の新造車両の生産実績の推移



注 運輸政策局情報管理部「鉄道車両等生産動態統計年報」による。

国内需要は、昭和62年度以降増備及び老朽車両の取換等の車両の新造により増加したが、平成3年度以降これらの需要が一段落したことにより低迷傾向にある。一方、輸出は、円高の影響や欧州の車両産業界の積極的な売り込み等により厳しい状況が続いている。このため、今後とも大幅な需要増加は見込まれない状況にある。

(2) 鉄道車両工業の課題

今後、我が国の鉄道においては、利用者のニーズに答えるための高速化、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両の開発・提供が求められている。

また、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推進するとともに、業界として海外の市場や車両産業界の動向も視野に入れ、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積極的に取組む体制を整備していくことが強く求められている。

コラム - 地域の話題 -

これからの駅を考える「駅100選（関東）」

鉄道125年の発展の歴史の中で、街も駅を起点として発展してきた。その意味で「鉄道駅」は街の顔であり市民のシンボルとなっている。列車の旅をして、その地に第一歩を印すのは駅である。そこで出会う駅は、歴史を物語る印象的な駅であったり、ユニークなデザインの駅であったり、図書館、温泉等コミュニティ施設を備えた駅であったりもする。

高齢化社会を迎えるにあたり、乗換えに便利な駅や移動制約者にとって優しい駅がますます必要になってくる。

これからの駅はどうあるべきなのか、愛され、親しまれる駅はどんな駅だろうか、国民の一人一人に考えてもらい、鉄道についての理解と関心を高めてもらうことを願って、「あなたの自慢の駅を教えてください」をキャッチフレーズに利用者の参加による「関東の駅100選」事業を実施している。

第6章 人と地球にやさしい車社会の形成へ向けて

人にやさしい社会をめざして活躍するノンステップバス



人にやさしい社会をめざして活躍するノンステップバス

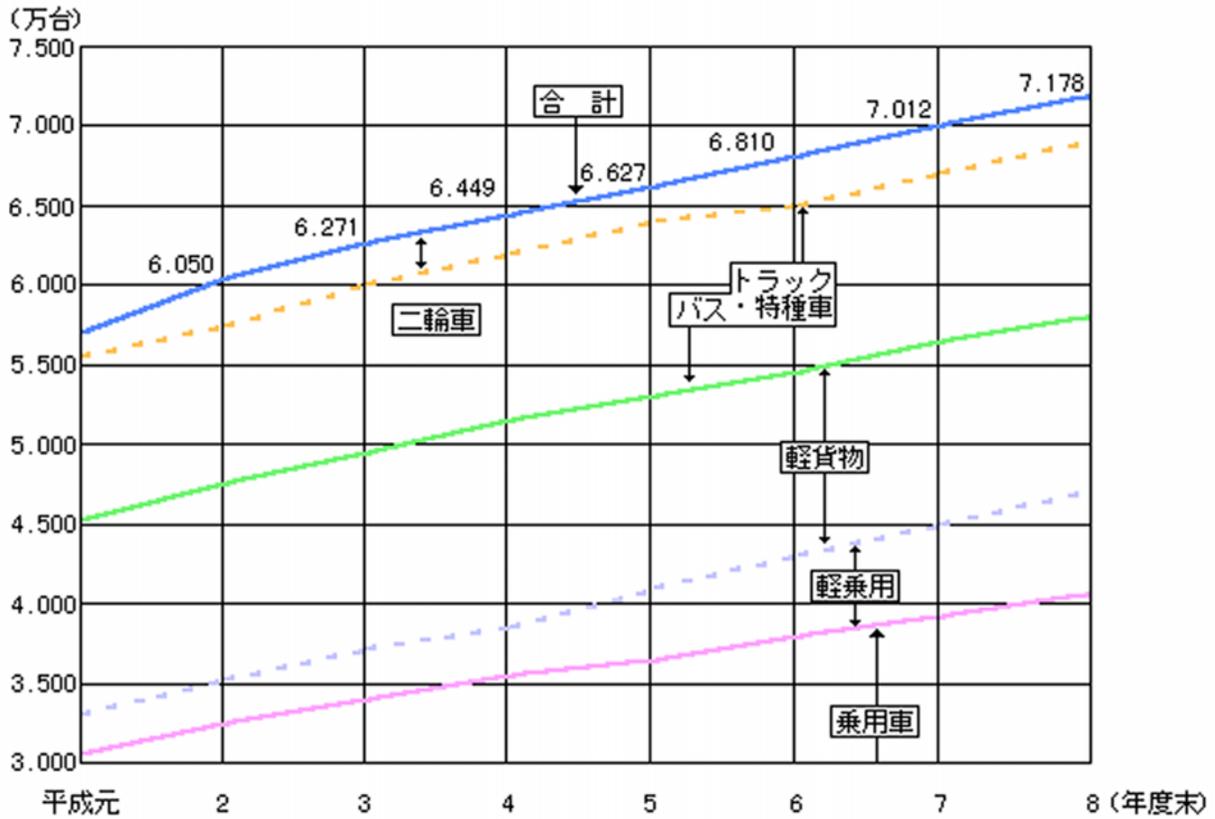
第1節 環境と調和のとれた安全な車社会の形成に向けて

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7,178万台に達している。（平成8年度末現在）〔2-6-1図〕。

2-6-1図 自動車保有両数の推移

2-6-1 図 自動車保有両数の推移



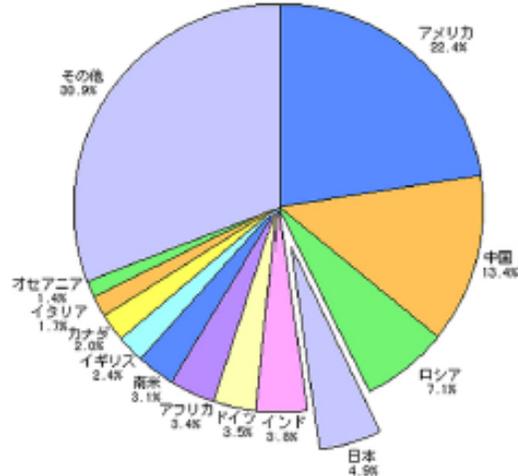
注 自動車交通局資料により作成

それに伴い、道路交通混雑が激化するとともに、交通事故が増加している。また、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依然として社会的問題となっており、加えて、CO₂を主原因とする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〔2-6-2 図〕。

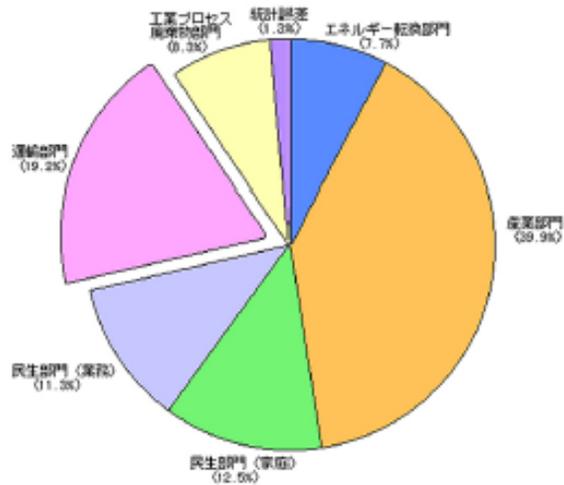
2-6-2 図 二酸化炭素排出の現状

2-6-2 図 二酸化炭素排出の現状

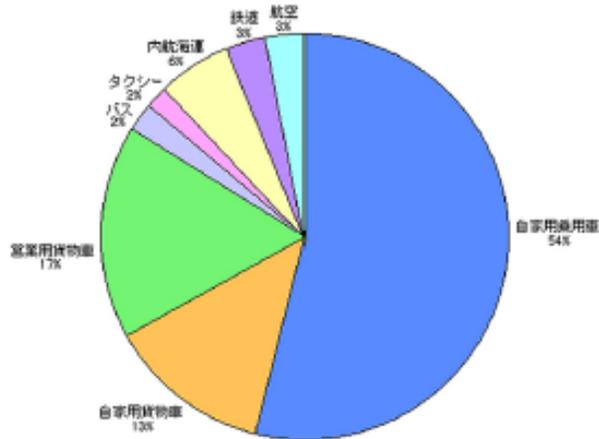
世界の二酸化炭素排出量 (国別、平成6年度)



部門別二酸化炭素排出量 (平成6年度)



運輸部門の二酸化炭素排出量 (輸送機関別、平成6年度)



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

2 環境と調和のとれた安全な車社会の形成をめざして

(1) 環境と調和のとれた安全な車社会の形成

(ア) 環境と安全に配慮した自動車交通の円滑化・効率化の推進

車社会の抱えるこれらの問題は個々の人の生命や健康にとどまらず、「人と環境にやさしい住みやすいまちの確保」といった観点からも対応が求められている。

このため、運輸省では以下のような施策を推進している。

1.都市中心部における交通の円滑化

「人・まち・環境」にやさしいバスの特性を活かし、その利用を促進することは、道路交通の円滑化を図る上で重要である。そこで、関係者と一体となって、バス輸送サービスの向上とともに、バスの走行環境の改善に向けた諸施策を推進している。

また、交通の円滑化のためには、ハード面の対策のみならず、自動車利用者に働きかけるソフト面の施策を推進することが重要である。このため、都市中心部の入口で自動車からバスに乗り換え、中心部でスムーズに移動できるパークアンドバスライドや時差出勤を関係者と一体となって推進している。

さらに、米国を中心に導入されている通勤時のマイカーの相乗り（カープール）の我が国での導入・普及に向けた検討を行っている。

2.トラック輸送の効率化

トラックの輸送効率（積載効率）を向上し、総走行距離の削減を図り、環境と調和のとれた安全なトラック輸送を実現するため、情報通信技術等を用いた効率的な運行管理等トラック輸送の情報化を推進しているとともに、都市内においては、共同輸配送の推進、都市間輸送においては、幹線共同運行や、トレーラ化等による車両の大型化を推進している。

(イ) 環境にやさしい自動車の開発・普及の促進

自動車交通に起因する環境負荷の低減のためには、低公害車の開発及び普及促進が有効である。現在実用段階にある低公害車としては、メタノール自動車他3種類がある〔2-6-3表〕。

2-6-3表 低公害車の特性

2-6-3表 低公害車の特性

	燃料	排出ガス特性
メタノール自動車	主に天然ガスから精製されるメタノールが燃料。 →石油代替エネルギー性に優れる。	・黒煙が全く排出されず、触媒によりCO、HCも少ない。 ・NOxが少ない。
ハイブリッド自動車	減速時の制動エネルギーを回収（充電又は蓄圧）し、加速時にエンジンを補助。 →燃費が向上する。	・CO、HC、NOx、黒煙いずれも少ない。 ・CO ₂ が少ない。
圧縮天然ガス（CNG）自動車	圧縮天然ガスが燃料 →石油代替エネルギー性に優れる。	・黒煙が全く排出されず、触媒によりCO、NOxも少ない。 ・CO ₂ が少ない。
電気自動車	バッテリーに充電した電力により走行。 →原子力エネルギー等の利用により代替エネルギー性に優れる。	・走行中に排出ガスが出ない。

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、以下のような支援措置を講じている〔2-6-4表〕。

2-6-4表 低公害車に対する支援措置一覧

2-6-4表 低公害車に対する支援措置一覧

税制	<ul style="list-style-type: none"> ・メタノール、電気、ハイブリッド、CNG自動車 →自動車取得税（税率：2.4%の軽減） →所得税、法人税（初年度30%の特別償却または7%の税額控除の選択適用） ・燃料供給施設（メタノール、電気、CNG） →固定資産税（課税標準：3年間2/3） 特別土地保有税（非課税） →所得税、法人税（初年度30%の特別償却または7%の税額控除の選択適用）
財政投融资	<ul style="list-style-type: none"> ・メタノール、電気、ハイブリッド、CNG自動車 ・燃料供給施設（メタノール、電気、CNG） →日本開発銀行（特利3、融資比率40%） →北海道東北開発公庫（特利3、融資比率70%）

※この他、運輸事業振興助成交付金を活用した事業者団体による取組みとしてバス・トラック事業者等の行う低公害車導入又は低公害車用燃料供給施設の設置に対する助成処置がある。

(ウ) 排出ガス対策への取組み

自動車排出ガス規制については、特に、新車に対し順次規制強化を実施してきている（[第2部第2章第3節1](#)参照）。

(エ) 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）に基づき、自動車使用車種規制、自動車使用の合理化を柱とした施策を推進している（[第2部第2章第3節1](#)参照）。

(オ) 騒音対策への取組み

自動車騒音規制については、新車の加速走行騒音規制の強化、使用過程車に対する近接排気騒音規制の導入、消音器装着の義務付け等について実施してきている（[第2部第2章第3節1](#)参照）。

(カ) 省エネルギー対策への取組み

近年、内外のエネルギー需要の増大、二酸化炭素等による地球温暖化への関心の高まり等により、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、5年1月、ガソリン乗用車の燃費の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告示するとともに、8年3月にはガソリン貨物車についても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、9年4月から、ディーゼル車の燃費目標値の設定について検討を開始している。

(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、前面衝突時及び側面衝突時の車両本体による衝撃吸収性能の強化、大型後部反射器の装備義務付け対象車種の拡大、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。今後も事故の実態、自動車の技術進歩等社会的要請に対応するよう、引き続き拡充強化等を図ることとしている。また、4年3月に設立された（財）交通事故総合分析センターの事故データを活用しつつバス、トラックの車両構造などに関する安全性について検討を進めている。

(イ) 先進安全自動車（A S V）の開発推進

エレクトロニクス技術等の新技術の活用により自動車を高知能化し、安全性を格段に高めた先進安全自動車（A S V：Advanced Safety Vehicle）について、学識経験者、関係省庁、自動車メーカー各社代表等により構成するA S V推進検討会を中心に研究開発を行っている。

3年度からの第1期5か年計画に引き続き、8年度からの第2期A S V開発推進計画においては、対象車種について、第1期の乗用車にトラック、バス、二輪車を加え、ヒューマン・インターフェイスの最適化及びインフラとの整合・連携について重点課題として取組むこととしている。

8年度においては、主要安全技術として、予防安全技術、事故回避技術等6分野を設定し、その中をさらにドライバ危険状態警報システム等32システム技術、その細目として107の要素技術に分類し、研究開発項目を決定するとともに、ヒューマン・インターフェイスに関する新技術、A S Vに関する高度道路システム等について、内外の研究開発や実用化の状況調査を行ったところである。

今後とも、107の各要素技術について順次実用化を目指し、今世紀中に市販車両への搭載を図るとともに、各要素技術を統合制御できるシステムを開発し、21世紀初頭において統合システムを搭載したA S V車の実用化を目指して、研究開発を推進する。

(ウ) 自動車ユーザーへの情報提供

(a) 自動車安全情報

より安全な自動車の普及や研究開発の促進と自動車ユーザー等の安全意識の向上を図るため、7年度に引き続き、1.現在販売されている乗用車の安全装置の装備状況とこれらの安全装置の正しい使い方、2.7年度に実施した1500ccクラスの乗用車8車種に加え、販売実績の多いものから選定した乗用車10車種の計18車種のブレーキ性能と全面衝突安全性能の試験結果を掲載した8年度版「自動車安全情報」を9年2月27日に公表した。

(b) 自家用乗用車の点検結果

自動車のユーザーによる保守管理等が的確に行われるための情報として、全国の指定自動車整備事業者の工場（民間車検場）に継続検査（車検）のために入庫した自家用乗用車約16万台について、定期点検で整備が必要であると判断された装置と部位を調査し、その結果を年式別にグラフや一覧表にとりまとめた。「自家用乗用車の通称名別点検結果」と「自家用乗用車の型式別点検結果」の2種類を作成し、これらを9年5月29日に初めて公表した。

(c) 自動車事故の状況を踏まえた情報提供

米国や国内における自動車事故の状況を踏まえ、「エアバッグ付き自動車と幼児・子供用乗車装置の使用上の注意」、「水中に転落した自動車からの緊急脱出方法」及び「チャイルドシートの適切な使用による乗車中の子供の交通事故被害の軽減」について、関係省庁と連携しつつ情報提供を行った。

(エ) 今後の自動車の検査及び点検整備

7年7月1日に「道路運送車両法の一部を改正する法律」が施行され、新しい自動車の検査及び点検整備制度が導入されてから2年が経過した。施行後の状況を見ると、ユーザー車検が増加する一方、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の利便向上及び負担軽減を図る努力が進められてきている。

また、7年12月24日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、8年3月29日に閣議決定された「規制緩和推進計画の改定について」に基づき、1.指定整備事業において、点検の際にユーザーが点検結果と併せて検査合否の情報を得、これに基づき、ユーザーが整備内容を選択できるサービスが導入され、普及しつつあり、2.指定整備事業において、自ら検査施設を有しなくても、別の工場の検査施設を共有することにより、検査が可能となり、3.自動車の点検・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と

して、基礎調査検討会を創設し、8年度の試行調査等の措置を踏まえ、9年度以降継続的な調査を行うこととしている。特に9年度は、トラック等について集中的に各種データの収集、分析等を実施することとしている。

さらに、分解整備検査について、9年6月18日に運輸技術審議会より、分解整備事業の認証制度の維持を前提に、安全確保を図るための措置を講じつつ、分解整備検査を廃止することが望ましいとの答申が出されたことを踏まえ、必要な措置を講じていくこととしている。

また、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積極的に行っていくこととしている。

(オ) リコール制度

リコール制度とは、自動車が発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、法律に基づき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。

8年度のリコール届出件数は58件で改善措置対象台数は210万台である。

(カ) 自動車ユーザからの苦情相談等への対応

リコール制度が7年1月に法律事項として施行され、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) 自動車交通局審査課ユーザー業務室に自動車不具合情報受付専用FAXを設置する等により、ユーザー業務室及び各地方運輸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の自動車技術評価部がユーザー業務室と連携し、車両欠陥等に関し、行政上必要となる原因究明及び試験調査を行っている。

(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ごとに運行管理者を選任させ、運転車の労務管理、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。また、運行管理者に対しては、その資質の向上を目的とした研修の充実を図り、安全運行に係る指導・教育の徹底を図っている。

さらに、事業用自動車に係る重大事故発生時における緊急連絡マニュアルを定め、情報を迅速に収集し、事故原因の究明及び再発防止を図るとともに、自動車事故情報分析システムを用いて事故の発生状況を統計的に分析することにより事故防止対策の検討を行っており、これらをもとに事故警報を発出するなど、自動車運送事業者等におけるより一層の交通事故防止対策に係る積極的な取組みを推進している。

(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・救済を図るために実施している自動車損害賠償保障制度については、7年12月に自動車損害賠償保障法が改正され、9年4月から全国労働者共済生活協同組合連合会が自動車損害賠償責任

共済事業に参入している。さらに最近における事故率の低下や医療費支出の適正化の進展を踏まえ、保険加入者に対する累積黒字の還元を図るため、自動車損害賠償責任保険（共済）の保険料（共済掛金）を9年5月から平均7.7%引き下げている。

また、自動車事故によりいわゆる植物状態等となった重度後遺障害者に対し、自動車事故対策センターにおいて援護業務を行っているが、運輸省としては、8年6月に有識者からなる研究会において「今後の重度後遺障害者の発生動向、社会保障制度における介護支援サービスの整備動向等を勘案しつつ、その充実及び事業実施の効率化を図る」旨の提言が出されたことを踏まえ、援護事業の適切な実施を図っていくこととしている。

（3）ナンバープレートへの希望ナンバー制の導入

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、希望ナンバー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5月に全国26ヶ所の陸運支局等でナンバープレートの4桁以下のアラビア数字の部分に希望ナンバー制を導入することとしており、その後概ね1年後を目途に全国的に実施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

1 自動車旅客輸送の活性化

(1) バス事業をめぐる諸課題への取組み

(ア) バスの活性化、道路交通の円滑化

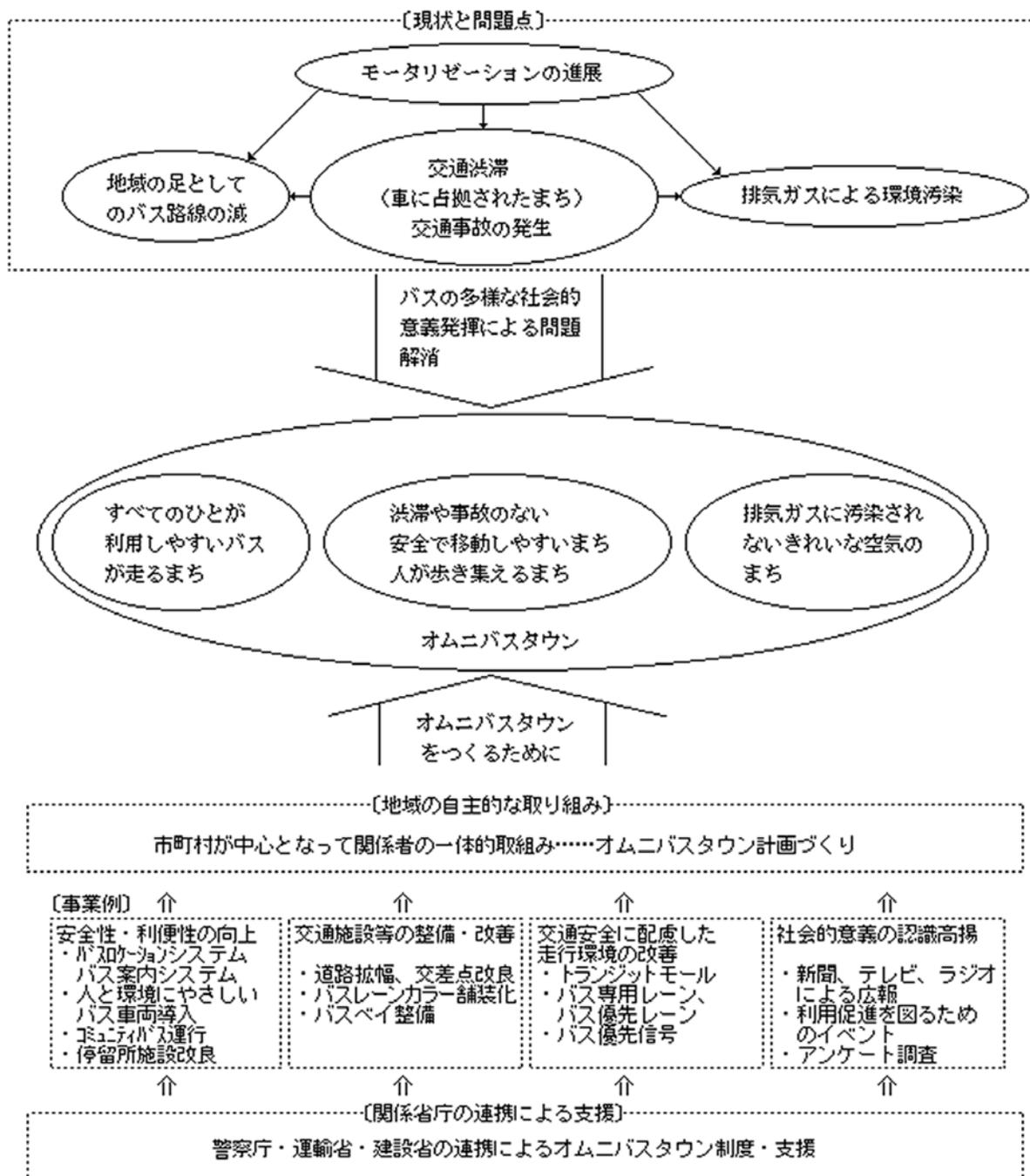
マイカー普及、道路交通渋滞による走行環境の悪化等によりバス利用者は減少を続けており、バス事業を取り巻く経営環境は厳しさを増している。しかしながら、バスは、マイカーに比べ一度に多くの人を輸送することができる効率的な輸送機関であり、自動車事故の増加、道路交通渋滞、自動車排出ガスによる環境悪化といった現代のまちが抱える問題を解決するためには、バス交通の活性化によるバス利用の促進が必要である。

このため、地域におけるバス交通の活性化について、各県ごとに「バス活性化委員会」、関係省庁で「バス活性化連絡会」を設置し、バス専用レーンの設置、違法駐車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。

一方、事業者においては、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を導入すること等により利用者利便の向上が図られている。また、バスロケーションシステム等の整備、低公害バスやノンステップバス等の人と環境にやさしいバス等の導入、さらにこれらを一体的に整備する都市新バスシステムの整備に対して、バス活性化総合対策補助制度による支援を行っているほか、平成9年度から総合的な施策として、安全で利用しやすく渋滞の緩和や排ガスの低減等に効果の大きいバス交通システムを活用を中心としたまちづくりを支援する「オムニバスタウン構想」([トピック参照](#))を警察庁及び建設省と連携して推進している〔2-6-5図〕。

2-6-5図 オムニバスタウンのあらまし

2-6-5 図 オムニバスタウンのあらまし



(イ) 地域における足の確保

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、都市部の道路交通渋滞、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、過疎地、都市部を問わず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、事業者に対し、フリー乗降制やデマンドバスの導入等サービスの多様化を図る等自主的な経営努力を行うよう指導するとともに、これらの経営努力を前

提に所要の助成措置を講じている。8年度は生活路線維持費等補助により、乗合バス事業者164者に対して補助を行った。

また、近年、いわゆるコミュニティバスが東京都武蔵野市、神奈川県小田原市、茨城県神栖町等で、地域住民の足を確保するため、事業者と市町村等との連携のもと導入されてきている。

このような地方公共団体の取組みが円滑に進められるよう、9年3月に廃止路線代替バスや交通空白地帯における路線を地方公共団体が自ら運行する場合等には、許可の基準を緩和し、地方公共団体の意向を尊重して迅速に処理することとした。

(ウ) 高速バスネットワークの充実

高速道路の整備に伴い、高速バス網の拡充が進み、7年度末現在全国で1,388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8年度末現在で167路線が運行されている。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必要がある。

(エ) 貸切バス事業の活性化

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、学校関係輸送、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。

また、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、マイクロバスに係る需給調整については弾力的な取扱いを行っており、各事業者においてマイクロバスの導入が進められている。

さらに、一層の事業の活性化等を図るため、乗合バスとともに、現在、運輸政策審議会自動車交通部会において需給調整規制廃止に向けての審議を行っている。また、需給調整規制廃止までの当面の規制緩和措置として、需給調整基準の弾力化、割引運賃の導入等を順次講じている（[第1部第1章第2節1（4）（イ）](#)及び[第2章第1節](#)参照）。

(2) タクシー事業の活性化

タクシーは、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生活、業務活動のための効率的な輸送機関となっているが、近年の景気の低迷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。

このような現状を踏まえ、利用者ニーズに即したサービスの提供等タクシー事業者の一層の努力が求められており、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が見直されている。このため、現在、運輸政策審議会自動車部会において需給調整規制廃止に向けての審議を行うとともに、需給調整廃止までの当面の規制緩和措置を実施している（[第1部第1章第2節（3）](#)及び[第2章第1節](#)参照）。

また、事業の活性化を図るため、事業者においては女性タクシー運転者の積極的な採用、情報機器の活用等に取組んでいる。女性タクシー運転者数は、9年3月現在約7,900人、全タクシー運転者の約2%になっている。また、情報機器の高度化に伴い、無線やGPS（Global positioning system：衛星航法測位システム）等を活用したAVMシステム（Automatic vehicle monitoring system：車両位置等自動表示システム）の導入等が進められてい

る。無線車両については、8年3月現在約22万両、全タクシー車両の約85%に達し、また、AVMシステム導入車両は約9万両、約36%まで普及しており、効率的な配車が行われている。

さらに、過疎地域や団地、深夜の都市等において運行されている乗合タクシーの普及を図っており、コース数では都市型は横這いであるが、過疎地型、団地型は増加傾向にある。

(3) 高齢者・障害者等の輸送サービス

乗合バスにおいては、高齢者・障害者等の移動手段を確保するため、リフト付バス（8年12月現在27事業者182両）、スロープ板付超低床バス（8年12月現在11事業者322両）、ノンステップバス（9年3月現在5事業者19両）等が導入されてきているが、今後の高齢化の進行、ノーマライゼーションの実現に向けて、そのさらなる普及を図っていく必要がある。国や地方公共団体、（財）交通アメニティ推進機構からの購入費補助及び日本開発銀行等の融資により導入を促進している。

また、移動制約者のドア・ツー・ドアの移動手段として、リフトを備えた専用タクシーについては、事業免許の弾力的な取扱いを行っている。この福祉タクシーは、通常のタクシーと比べ車両価格が高く、また運行効率が低い等の問題もあるが、福祉タクシーに対する期待も高まってきているため、事業者の経営努力を促すとともに、地域福祉の観点から地域の福祉行政との連携の下に、その普及に取り組んでいる。

9年度からは、移動制約者の交通手段の確保のため、運輸省としてもSTS（スペシャル・トランスポート・サービス（高齢者・障害者等を対象とした福祉輸送サービス））の調査・研究に取り組んでいる。

(4) その他の輸送サービス

レンタカー及び自動車リースは、8年3月末現在で、レンタカーが約25万台、自動車リースが約204万台となるなど成長を続けている。

レンタカーについては、規制緩和の一環として、7年6月に乗り捨て車等を15日以内に所属事務所へ回収することの義務を廃止する等事業者の負担が軽減され、乗り捨て料金等が引き下げられた。

自動車リースについては、8年2月に4年間の許可期限を廃止する等事業者の負担軽減を図るとともに、運送事業者等の使用する事業用車両について、全面的にリースによる保有を認めたことにより、自動車リース事業の活性化の促進と運送事業者の車両調達手段の多様化が図られた。

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、利用者保護、輸送の安全確保を図っていくため、関係行政機関とも連携しつつ所要の指導、助言、支援を行っている。

2 トラック輸送の現状と課題

(1) トラック輸送を取り巻く環境

トラック輸送は、その利便性・機動性から、我が国物流の基幹的役割を担っている（[第2部第1章2-1-13](#)参照）。しかし、高速道路料金や軽油価格の値上げ等のコストアップ要因を抱え、さらに、利用者ニーズの高度化・多様化や物流コスト削減要請の高まり、交通渋滞、騒音、NOx等の都市環境問題やCO2を中心とした

地球環境問題、労働力の高齢化や労働時間短縮等の課題への対応が求められており、トラック事業を取り巻く最近の環境は厳しい状態にある。

このような中、トラック事業においては、今後とも、共同化や情報化による輸送の効率化を進めるとともに、トラック輸送にとどまらない総合的な物流サービスの提供を目指すことなどにより、これらの課題に積極的に取り組んでいく必要がある。

(2) 規制緩和への取組み

トラック事業に関する規制は、2年に貨物自動車運送事業法が施行されたことにより、大幅に緩和されたが、その後も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きている。8年度は、運賃・料金属出の際の原価計算書添付不要範囲の拡大や、中国地区・九州地区における拡大営業区域の区域拡大を行った。

運輸省としては、今後とも輸送の安全を確保しつつ「規制緩和推進計画」に盛り込まれた措置（[第1部第2章第3節3](#)）を着実に実施していくこととしている。

(3) トラック事業を巡る諸課題への取組み

(ア) 輸送の効率化の推進

物流コストの削減や環境問題の改善を図るため、共同集配や幹線共同運行など輸送の共同化を推進するとともに、求車・求貨情報システムの普及支援やITS（高度道路交通システム）のトラック事業への活用方策の調査・研究など輸送の情報化にも取組み、輸送の効率化を図っている。

(イ) 輸送の安全の確保

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サービスであり、輸送の安全の確保は至上命題である。

9年6月には、8年に引き続き「高速道路における安全運行対策会議」を開催し、大手宅配便事業者等から、安全運行統括責任者制度を活用した事故防止に向けての活動報告などを受けるとともに、さらなる事故防止・安全の確保に努めるよう指導したところである。

運輸省では、今後とも貨物自動車運送適正化実施機関の活用等により、過積載や過労運転の防止等に取り組んでいくこととしている。

(ウ) 労働時間短縮等の推進

トラック産業は、労働力の高齢化により若年層を中心とした構造的な労働力不足が深刻化しつつある。このため、9年4月から実施されている週40時間制の円滑かつ着実な定着に向けた各種取組みや省力化の推進等を通じて、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

利用者ニーズの高度化・多様化によるサービス形態の複雑化に伴い様々なトラブルが発生している引越運送に関し、苦情処理体制の拡充等利用者保護対策の充実を図ることとしている。

コラム ー地域の話題ー

「コミュニティバス『ムーバス』の運行」

武蔵野市は、東京23区に隣接する市であるが、住宅地の道路は必ずしも十分な幅員がなく、市内には、バス路線空白地帯、交通不便地域が存在した。平成7年11月より運行開始した、「ムーバス」は小回りのきく小型のバスが、駅と住宅街を結ぶ約4キロのコースを一方向に25分で循環しており、これまでバス路線のなかった地域の住民に好評を博している。

約200メートル置きにバス停が設置され、表示もわかりやすいように番号がつけられている。運行費用の一部を武蔵野市が補助しており、料金は大人も子供も100円均一、約15分間隔で運行され、気軽に利用できる市民の足となっている。

武蔵野市内を走るムーバス



第3節 高度道路交通システムの推進に向けて

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、輸送効率等の向上等交通の円滑化による環境の保全等を実現しようとするものであり、欧米では既に様々なプロジェクトが検討されている。

我が国では、運輸省等関係5省庁で平成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」を策定し、20のITS利用者サービス及び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を提示した〔2-6-6図参照〕。

2-6-6図 ITS全体構想で示された9つの開発分野と20の利用者サービス

2-6-6図 ITS全体構想で示された9つの開発分野と20の利用者サービス



運輸省は、この全体構想を踏まえ、以下の項目を中心としてITSの推進を図っている。

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期の研究調査を行っている。

2.道路運送事業におけるITSの活用

道路運送事業（バス、タクシー、トラック）におけるITSの活用は、利用者、事業者、都市交通それぞれに大きなメリットをもたらすものと考えられ、その実用化が求められている。

9年度においては、モデル地区における実証実験運行を実施し、実運行による利用者の反応、導入時の問題点等について調査し、情報化対応方策のとりまとめを行うこととしている。

3.新技術等に対応した運行管理による事故防止対策の推進

事業用自動車の事故防止対策の一層の強化に資するため、高度道路交通システムに関する各種プロジェクトのなかで技術開発が進められている各種センサー類やデジタル式運行記録計などの様々な要素技術を活用することにより、運行管理業務をより効率的かつ効果的なものとする次世代の運行管理システムのあり方について、9年度から2ヶ年計画により調査・検討を行う。

第7章 海上交通、造船、船員対策の新たな展開

ゆにこん：平成9年6月函館～青森航路に就航、航海速力35ノット



ゆにこん：平成9年6月函館～青森航路に就航、航海速力35ノット

第1節 活力と魅力ある海上交通に向けての取組み

1 外航海運

(1) 外航海運における競争環境の変化

(ア) 近隣アジア諸国の海運市場拡大とこれら諸国の海運企業の躍進

プラザ合意以降の円高の進行や、安価な労働力といった好条件の下で、製造業をはじめとする日系企業等の直接投資の増加を背景として近隣アジア諸国は高い経済成長を続けている。これに伴いこれら諸国における貿易も拡大し続けており、巨大な海運市場を形成している。この動きを受け、日本発着貨物に比しこれら諸国発着貨物がより増大している。また、安価な労働力に基づく低運賃と増大するそれぞれの自国発着貨物へのアクセス等の優位性を背景として、中国、台湾、シンガポール等に拠点を置くコンテナ船社が躍進を続けている。

(イ) 国際定期輸送（コンテナ輸送）をめぐる変化

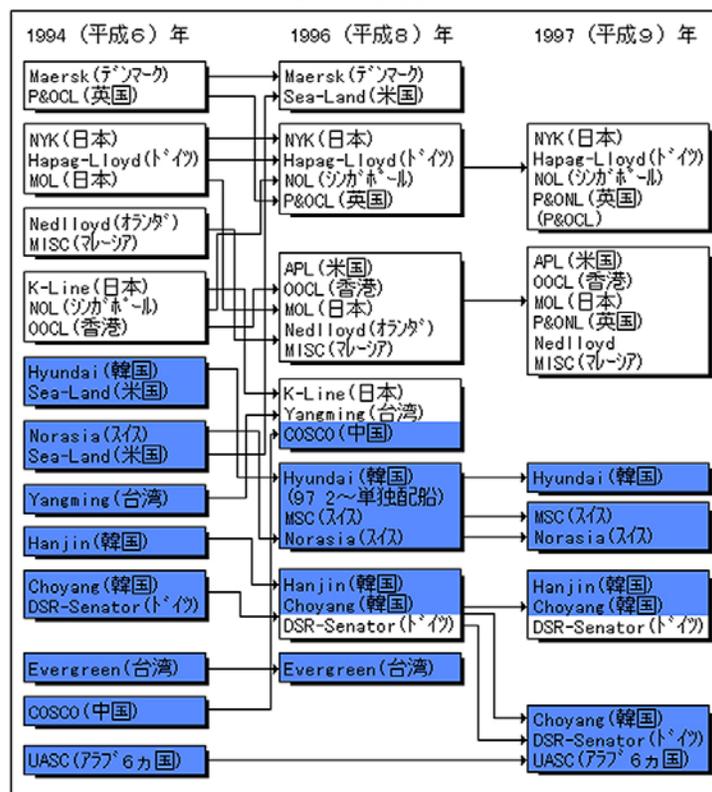
アジアと北米を結ぶ航路における運賃水準をみると平成7年後半に、新たな海運企業間提携への動き、1984年米国海運法の改正の動き等を受けて運賃は急激に下落し、以降低迷が続いている。8年に入ってから円安の動きにより我が国海運企業の円建て運賃の下落は緩和されているものの、依然として厳しい水準にあることに変わりはなく、各社とも厳しい経営を強いられている。

さらに、大型コンテナ船の投入による更なる運賃下落の見通しも生じている。このような中で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（注）の再編が進んでいる〔2-7-1図〕。

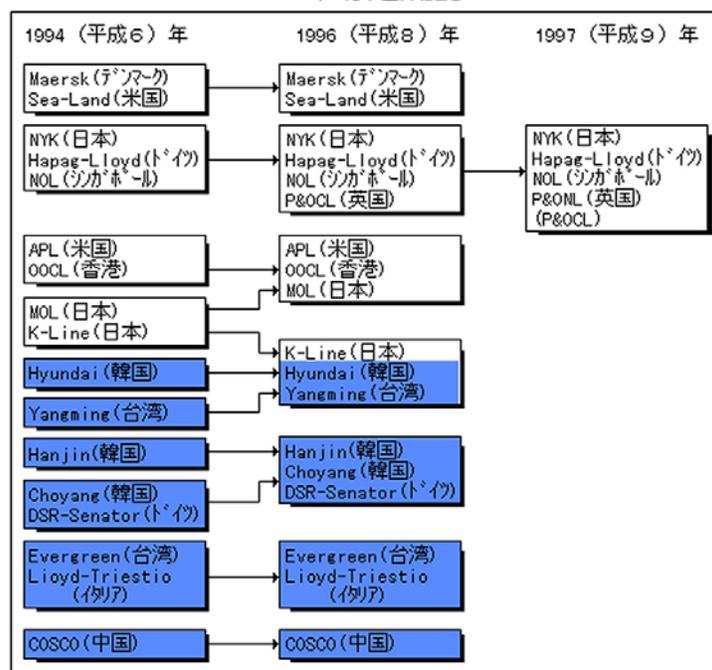
2-7-1図 欧州、北米航路グループ再編成

2-7-1 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



- 注 (1) 海上交通局調べ。
 (2) 「NYK」は日本郵船、「MOL」は大阪商船三井船舶、「K-Line」は川崎汽船を示す。
 (3) ■は、盟外船社を表す。
 (4) 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。

コンソーシアム再編のほか、更なる合理化に向けた新たな動きとして大手企業の合併・買収がある。運航船腹量世界第6位（7年末の順位、以下同様）のP&OCL（英）と第7位のNedlloyd（蘭）が9年1月に合併したほか、同年2月には韓進海運（韓）がDSRセネター（独）の株式の過半数を取得、さらに4月には第16位のNOL（シンガポール）が第10位のAPL（米）を買収する計画を発表しており、今後の動向が注目される。

（ウ）国際不定期輸送をめぐる変化

8年3月の特定石油製品輸入暫定措置法廃止といった規制緩和により荷主側の競争環境が変化し、物流コストについて一層の削減が求められるようになった。こうした動きを受け、従来10年にも及ぶ長期契約により安定収入が確保されてきた不定期輸送においても、用船契約の短縮化等が生じており、長期的な安定収入が確保しにくい状況となっている。

（2）競争環境の変化への対応

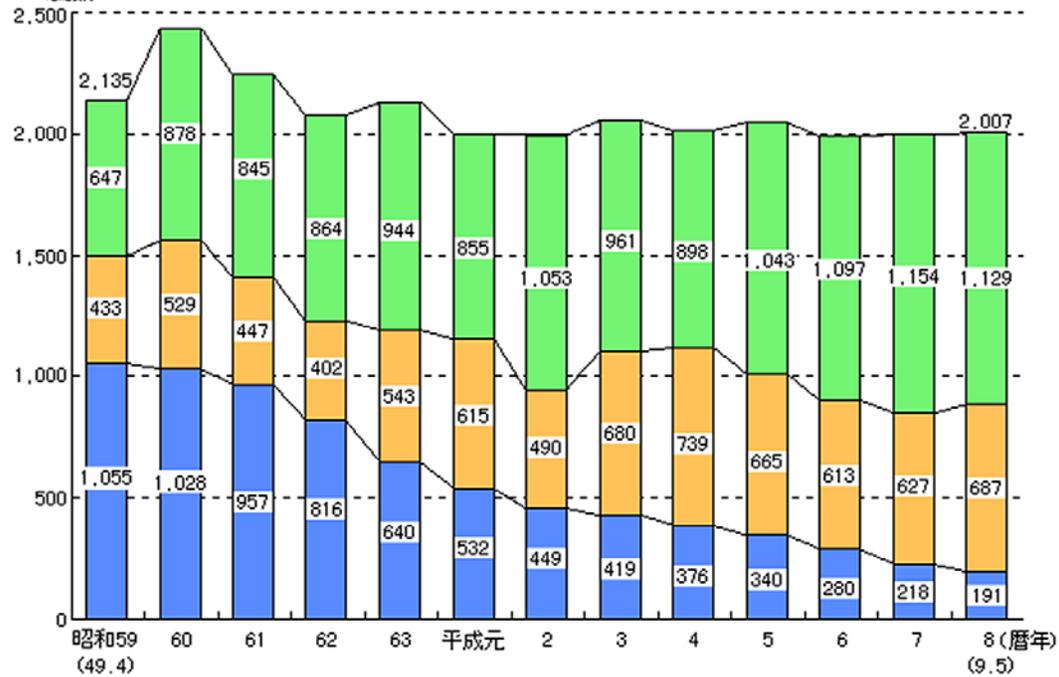
我が国海運企業は、従来よりコスト削減策として運航費、船舶経費及び一般管理費削減のための努力や海外への業務移管・外注を行うとともに新たな成長市場を目指して三国間輸送を強化している。

我が国商船隊は、日本籍船、仕組船（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（貨物の増減に応じて海外から用船してくる外国籍船）の3種類から構成されているが、船舶経費削減のため、日本籍船は減少傾向にある〔2-7-2図〕。

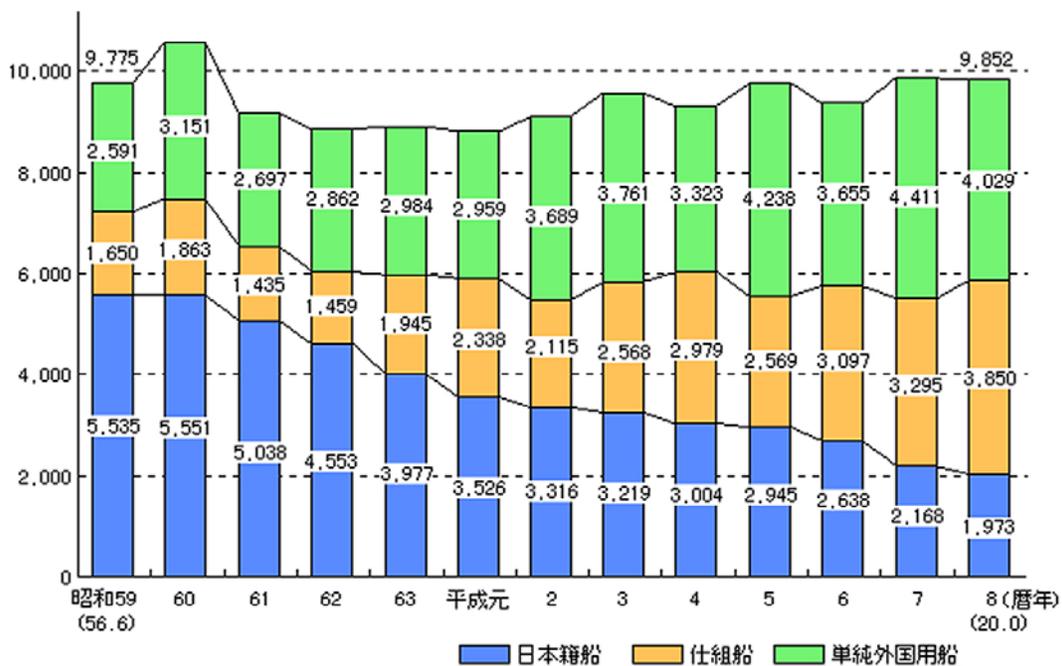
2-7-2図 日本籍船、仕組船、単純外国用船別我が国商船隊の推移

2-7-2 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)



- 注 (1) 運輸省海上交通局作成。
 (2) 単純外国用船の中にも、我が国外航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。
 (3) () 内の数字は日本籍船の構成比。
 (4) 端数処理のため末尾の数字が合わない場合がある。

また、不定期輸送の分野では、技術面等で国際競争力を有し、長期契約が可能なLNG輸入プロジェクトであるカタールプロジェクトに当初から積極的に関与するなどして安定収入の確保に努めている。

こうした状況を踏まえ、我が国海外航海運の国際競争力を確保し、日本籍船、日本人船員の減少に歯止めをかけるため8年に海上運送法の一部を改正し、我が国の貿易物資の安定輸送上特に重要な役割を果たす日本籍船を国際船舶と位置付け、税制上の優遇措置等を講ずることとした。さらに、8年3月より海運造船合理化審議会海運対策部会において新たな経済環境に対応した外航海運のあり方について審議し、企業の自主的努力を第一義とした上で、関係者が協力して講ずべき施策として、国際船舶における日本人船長・機関長2名配乗体制の導入、若年船員を対象とした実践的教育訓練スキームの確立等を盛り込んだ報告書が9年5月にとりまとめられたことから、これら諸施策の実現に向け所要の措置を講じる必要がある。

(注) コンソーシアム：多頻度の定期的輸送サービスを提供するため、複数の海運企業船社がそれぞれの配船スペースを交換するために結成された企業連合

2 国内海上旅客輸送

(1) 国内海上旅客輸送の規制の見直し

国内旅客船事業に係る需給調整規制については、「生活航路の維持方策等を確立した上で、遅くとも13年度までに廃止する」（「規制緩和推進計画の再改定について」（9年3月閣議決定））こととしている。このため、運輸政策審議会の下に設置された海上交通部会旅客船小委員会において、生活航路の維持方策、安全の確保対策等のあり方につき鋭意審議が行われており、10年春頃を目途に答申がとりまとめられる予定である。

(2) 離島航路の維持等の旅客船対策

離島航路は、離島住民の生活の基盤として必要不可欠のものであるが、過疎化の進行により、その経営は大変厳しい状況にある。このため欠損について補助金を交付することにより航路の維持・整備を図ってきたところである。

離島航路の維持・整備については、国は全国一律的な観点から標準的な賃律や経費単価に基づき算定する標準化した欠損額を補助している。また、地方公共団体は地域の実情に応じて発生する欠損について自主的・主体的な判断により補助を行っている。

さらに、8年度からは、航路経営の一層の改善・効率化を促すため、離島航路の経営改善制度を導入した。

また、離島の振興を図る上で、船舶の高速化・大型化等が強く求められていることから、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が実施されている。

なお、本州四国連絡橋や東京湾横断道路の供用により航路の再編、事業規模の縮小等を余儀なくされる旅客船事業者については、できる限り航路の維持を図ることを基本としつつ、離職者の受け皿となる再就職先の確保等事業者の転業や船員の転職のための対策を講じている。

3 国内海上貨物輸送（内航海運）

（1）船腹調整事業等の見直しに向けた取組み

船腹量の適正化、内航海運業者の経営安定、船舶の近代化等の推進という役割を果たしてきた船腹調整事業は、小規模な事業者を中心に同事業への過度の依存体質を生んでおり、意欲的な事業者の事業規模拡大や新規参入が抑制されること等から内航海運業の活性化の支障になっている面もある等の弊害も指摘されている。

このため、内航海運業界は、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、船腹調整事業の計画的解消に向けた環境整備施策を推進している。運輸省としても、荷主団体、内航海運組合等から成る内航環境整備推進委員会等において、その進捗状況を十分に把握し、適切に支援・指導することとしており、所要の法整備として、9年に内航海運組合法の一部を改正し、内航運送の用に供される船舶の建造のために必要な資金の借入れに係る債務保証事業を内航海運組合等が行えることとした。

さらに、中小・零細事業者に配慮しつつ船腹調整事業の解消問題の今後の進め方について検討する必要があることから、9年8月から海運造船合理化審議会内航部会での審議が開催されている。

内航海運の運賃協定についても、競争促進の観点から、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以外の内航海運運賃協定が8年11月末までに廃止された。

（2）輸送効率化への取組み

内航海運においては、従来から配船の効率化等を進めてきたが、今後も物流コストの低廉化に資する内航輸送の効率化を推進する必要がある。このため、荷主の理解と協力また支援を得て、船舶の大型化・近代化・標準化、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、配船等についての事業者間の共同体制の整備等を推進していく必要がある。

4 港湾運送事業

（1）需給調整規制の見直し

現在の我が国港湾に関しては、近隣アジア諸国の経済発展による、それら諸国の港湾の取扱貨物量の拡大に伴い、その相対的地位の低下が指摘されている。こうした中で、さらに一層「効率の良い」「使いやすい」港湾にすることが求められており、港湾運送事業についても効率化・活性化、サービスの向上を図ることが必要となっている。

同事業については、港湾において、船舶への貨物の積卸しや上屋における荷捌き等を行うことにより、物資の海陸輸送を結びつける重要な機能を担っていることから、円滑で安定的な荷役の確保を図るため免許制等の事業規制を行っている。しかしながら一方で、免許制等は、新規参入を抑制したり既存事業者の積極的な事業展開を妨げる面もあることから、事業の効率化・活性化を阻害しているとの指摘もあり、運輸省としても、同事業について規制緩和を進める方針を明らかにしたところである。

しかしながら、港湾運送事業に係る現行規制は、港湾における秩序の混乱の防止という課題に対応して導入されたものであり、規制緩和を進めるに当たっても、港湾における円滑で安定的な荷役の確保に十分配慮することが必要である。

なお、「規制緩和推進計画の再改定について」（9年3月閣議決定）においては、港湾運送事業について「需給調整規制の廃止を含む見直しにつき、9年度における行政改革委員会の監視活動及びその結論を踏まえて適切に措置する」こととされ、行政改革委員会規制緩和小委員会において、6月末に論点公開が実施され、また7月には公開ディスカッションが開催されるなど議論が行われているところである。

(2) 事前協議について

コンテナ船の配船変更等については、海運業界、港運業界、港湾労組の合意に基づいて、港湾における雇用の調整システムとして、事前協議制が実施されている。

事前協議制については、米国・EUといった海外の政府や内外の海運業界の関係者等から、手続きの簡素化や透明性の確保等その改善に対する強い要望があり、これらの要望を検討することは「使いやすい」港湾とする上で重要な意義を有していることから、運輸省は、9年1月以降、(社)日本港運協会、(社)日本船主協会港湾協議会、外国船舶協会及び運輸省により「事前協議制の改善協議会」を開催し、議事進行に努めてきている。その結果、3月には中間合意がとりまとめられ、運用の大幅な改善が図られている。

さらに、この事前協議制のさらなる改善に関し、関係者間で協議が行われているところである。

(3) 日曜荷役・夜間荷役について

日曜荷役の実施は、荷主や内外の海運業界から物流の効率化の観点から強く求められており、運輸省としても、利用者ニーズに対応した荷役サービスの向上の観点から、きわめて重要な意義を有していると考えている。それに対応し、港湾運送事業者においては、労使間の調整を踏まえ、4年3月から中断していた日曜荷役は、主要港のコンテナターミナルにおいて、7年6月より再開された。その後、春闘の影響を受け、9年3月中旬から5月まで一時中断したものの、6月から再び再開されている〔2-7-3表〕。

2-7-3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

2-7-3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9年3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	113	158	74	88	321	33	787

注 運輸省海上交通同調べ

このように、主要港において、日曜荷役の安定的確保等国际水準の稼働の実現に向け、関係者の取り組みが行われている。

また、夜間荷役の実施状況は、主要港のコンテナターミナルにおいて、18時以降に行われたものが全荷役実施隻数の約4割、24時以降では約2割となっている〔2-7-4表〕。

2-7-4表 主要港のコンテナターミナルにおける夜間荷役の実施状況

2-7-4表 主要港のコンテナターミナルにおける夜間荷役の実施状況

(平成8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		193	245	335	120	263	121	1,277
18:00 以降	隻数	104	104	154	41	117	32	552
	%	53.9	42.4	46.0	34.2	44.5	26.4	43.2
24:00 以降	隻数	70	64	60	13	44	3	254
	%	36.3	26.1	17.9	10.8	16.7	2.5	19.9

注 (1) 運輸省海上交通同調べ

(2) 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8年11月(1ヶ月間)について調査を行った。

第2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8年度の新造船受注量は、引き続き堅調に推移し、367隻、1,012万総トン（総トン数ベース（以下同じ。））で対前年度比約1%減）と3年連続1,000万総トンを超えた〔2-7-5図〕。また、8年度の新造船竣工量は、354隻、1,041万総トン（対前年度比9.8%増）、その結果8年度末の手持工事量は416隻1,356万総トン（対前年同期比2.8%減）と前年並みの工事量を確保したものの、世界的な供給過剰感を背景とする国際競争の激化により船価水準が低迷しており、今後の経営が懸念される〔2-7-6図〕。

2 造船業の課題と対策

韓国造船業の大幅な設備増強等による国際競争の激化等近年の我が国造船業及び船用工業を取り巻く急激な環境変化に対応していくため、8年7月に海運造船合理化審議会から意見書「今後の造船業のあり方について」が提出された。これを踏まえ、我が国造船業が今後とも「魅力ある造船業」として存続していくため、国際競争力の維持向上、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していく必要がある。このため、運輸省では、事業者の自主的努力を基本としつつ、下記の取組みを行っている。

(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

CIM（注1）等による生産の高度化やCALIS（注2）等の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により、経営の合理化、効率化の推進等を図る。このため、「造船・船用工業における高度情報化促進委員会」を設置し、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。

また、生産体制については、過去に行った構造調整の過程を通じて生産規模が縮小された生産拠点が各地に散在している状況にあるが、最近では、生産の集中化、船種・船型の専門化等が進められ、生産体制の適正化が進んでいる。

(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の向上、産業の可能性の拡大、多様化するニーズへの的確な対応等を図るため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、超大型浮体式海洋構造物（メガフロート）、環境低負荷型船用推進プラント（スーパーマリンガスタービン）、船舶からの油流出防止、船舶からの排気ガス浄化の研究開発に対して、造船業基盤整備事業協会を通じた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が予想されるため需要動向に対応しつつ事業者の適正な操業を維持する見地から、メガフロート等従来の船舶需要とは異なる新規需要の創出等に対し、積極的に取組んでいく。

また、老朽船の代替の円滑化、安全・環境保全等の観点から、引き続き老朽船等の解撤を促進していく。

(エ) 中小造船業の高度化

内航輸送の近代化、漁業規制強化等に対応すべく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。さらに今年度から、地域に根ざした造船業・船用工業の構築のため地域ビジョンを民間、国、自治体で連携し順次策定する。

(2) 国際協調の推進

国際的な単一市場を分け合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、世界の造船需要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。特に、OECDで作成された「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）の早期発効に向けて積極的に取組んでいく。

(3) 造船業と船用工業との協力関係の強化

我が国造船業及び船用工業の発展のためには、相互の立場を尊重しつつ両者の協力関係を強化する必要がある。造船・船用工業の情報の共有、標準化及び地域ビジョンでの各事業者の積極的な取組みが期待される。

(注1) CIM(CIMS)：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) CALS：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。

3 船用工業の課題と対策

我が国船用工業は、国際競争の激化、船用機器価格の低迷により収益性が悪化し、その産業基盤が脆弱化している。この様な状況に対応するため、前述の海運造船合理化審議会意見書を踏まえ、以下のような取組みを行っている。

(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組む事業者

に対し、金融、税制面での支援措置を講じるとともに、船用工業が集積する地域の活性化を図るために克服すべき課題、今後の在り方を整理した地域ビジョンの策定を進めている。

(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、船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船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

国際的な工程間分業等の可能性について調査・検討を進めることにより、総合的な競争力の向上を図っていくこととしている。

また、8年末より、近年の物流合理化等規制緩和の動きの影響等により内航船の受注量が大きく減少し、これらの船舶向けの機器を製造している事業者に大きな影響を与えつつあることから、これらの事業者の経営の安定を図るための方策について、調査・検討を進めている。

第3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

外航海運における国際競争の激化や国際的な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、8年10月には約12.4万人と対前年同月比約3,000人(2.3%)の減少となった。船員の年齢構成をみると、45歳以上の中高年齢者が47.1%と対前年比0.7ポイントの増加となる等高齢化の傾向は変わらず、海枝の伝承の受け皿となるべき若年船員の不足が懸念されている。

一方、8年の船員の労働需給をみると、有効求人数は13,866人と対前年比611人(4.2%)の減少、有効求職数は45,200人と対前年比2,512人(5.3%)の減少となった。このため、有効求人倍率は0.31倍と対前年比0.01ポイント上昇したものの船員を取り巻く雇用情勢は依然として厳しい状況にある。

(2) 船員雇用対策等の推進

(ア) 日本人船員の確保対策

外航海運については、円高等により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が減少を続けている。このため、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組みが緊急の課題となっており、8年度より国際船舶制度の第一歩が踏み出されたところである。さらに、同制度の拡充に向けて海運造船合理化審議会海運対策部会において、9年5月に取りまとめられた報告を踏まえ、国際競争力確保のための日本人船長・機関長2名体制の実現や若年船員のための実践的な教育訓練スキームの確立等所要の施策を講じる必要がある。

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重要な課題の一つとなっている。このため、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、労働条件・環境の改善、リクルート対策の強化等の対策を講じている。具体的には小委員会を設置して、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作業の改善等船員の労務軽減対策等を検討しているほか、事業所訪問により荷主の協力を求めている。また、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て、各地区毎にリクルート対策を講じている。

また、良質な内航船員の確保、新人船員の教育訓練体制の整備、適切な労務管理を通じた安全運航の確保に資するため、9年3月の「健全なマンニング(注)の在り方に関する調査研究会」報告の所要の措置についても検討することとしている。

(イ) 船員雇用対策

本州・四国連絡橋(明石海峡大橋(10年4月)、尾道・今治ルート(11年春予定))及び東京湾横断道路(9年12月)等の供用開始に伴い発生すると予想される離職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、船員に対する離職前職業訓練、離職者の受け皿となる再就職先の確保、就職促進給付金の支給等の諸対策について関係機関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、国際協定の締結等による漁船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。さらに、漁業離職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」を行っている。

(ウ) 外国人船員の受入れ対策

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、陸上職場における外国人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い、外国人船員の一部配乗を認めている。

外航貨物船については、2年3月から、海外貸渡方式（いわゆるマルシップ方式）により日本人船員と外国人船員との混乗を実施している。旅客船については、2年9月から、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が船員として乗り組んでいる。また、3年6月からは、海外貸渡方式により外国人船員を配乗する日本籍の外航客船が、外航輸送と次の外航輸送の間の短期間に限り、国内輸送に従事することを認めている。

一方、漁船については、2年3月から、海外基地で操業する漁船を対象に、外国人漁船員の混乗を認めているが、7年9月からは、外国人漁船員の割合の上限を乗組員数の25%から40%に拡大している。

(エ) 改正ILO条約への対応

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「船員の募集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。このため、関係者と調整を図り適切に対処することとしている。

(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。

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

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、国際船舶等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体系の見直し等を、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」において検討を行い、9年8月には報告書がとりまとめられた。一方、内航部門においても内航海運を取り巻く諸般の状況に応じた海員学校教育の今後の方向性について官公労使の委員からなる「将来の海員学校の教育に関する検討会」において検討している。

加えて、7年度から航海訓練所の練習船「青雲丸」の代船建造に着手し、9年10月に新練習船が誕生したところであり、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、外航海運をめぐる厳しい国際競争の下で、船員制度近代化に関する実験及び検証を進め、5年4月には日本人船員のみ11名という世界で最も少数精鋭化された近代化船（第四種近代化船）を実現させた。

また、厳しい経営環境の下で海外売船等により日本籍の近代化船が急激に減少し始めたことから、船員制度近代化委員会第四次提言（4年6月）に基づき、近代化船制度をマルシップ方式の混乗船の中で活かす混乗近代化船（第二種及び第三種近代化船、日本人船員6～9名）を実用化したほか、第四種近代化船についても、海外貸渡方式により洋上メンテナンスのための外国人船員を上乗せ配乗する制度を実用化した。

今後は、近代化システムを継続していく中で、部員の減少等に起因する一部近代化要員の不足等への対応を検討していく必要がある。

一方、内航船についても、近年の近代化船開発研究等の技術革新の成果を踏まえ、船員制度近代化のあり方について調査研究を進めていくこととしている。

3 船員の労働時間の短縮と船員災害防止対策の推進

(1) 船員の労働時間の短縮等

船員の豊かでゆとりのある生活の実現を図るとともに、魅力ある職場づくりを進め、若年船員を中心とした労働力を確保するため、船員の労働条件等の一層の改善が求められている。特に、労働時間の短縮については、近年の国民的な問題意識の高まりや陸上労働者の動向等を踏まえ、猶予措置の対象であった内航小型船についても9年4月1日から週平均40時間労働制に移行し、現在、行政窓口及び船員労務官による指導・啓蒙を通じてその定着に努めている。

(2) 船員災害防止対策の推進

船員の災害発生率は、42年の第1次船員災害防止基本計画策定当時に比べて半減し、引き続き減少傾向にあるが、陸上産業と比較して船員の死亡災害発生率は依然として高く、また船員の高齢化、外国人船員との混乗化といった労働環境の変化により安全衛生面への悪影響が懸念されている。このため、第6次船員災害防止基本計画（5年度～9年度）及び9年度船員災害防止実施計画においては、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、内航海運においては景況の悪化の中で、荷主の用船料等の抑制に伴う乗組員数の少数化等により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、過小員数で運行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、航海当直を担当する者に対し24時間につき最低10時間の休息を確保する等のため、航海当直基準の見直しを行ったほか、内航船の総トン数等に応じた標準的な乗組定員（モデル定員）が関係者間で定められたところである。

第8章 島国日本の礎となる港湾

東京港大井コンテナふ頭



東京港大井コンテナふ頭

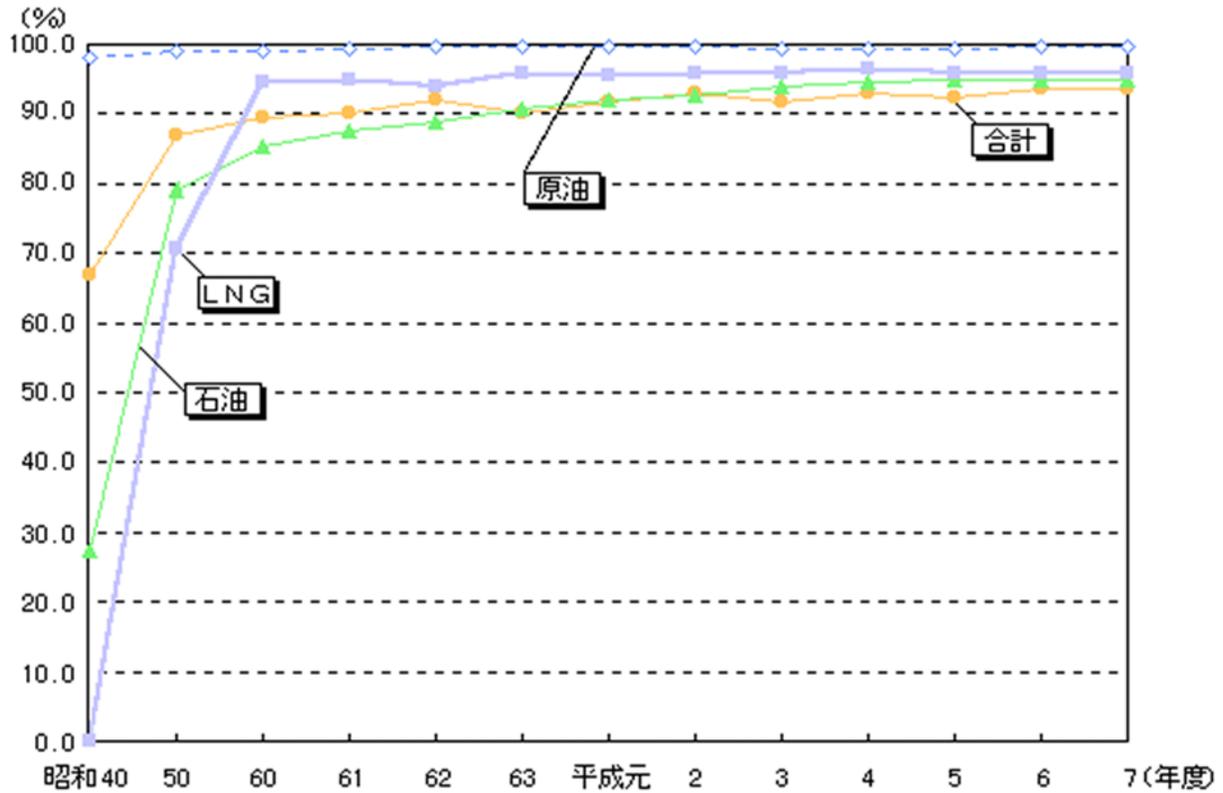
第1節 物流コストの削減に資する港湾整備の推進

1 港湾を取り巻く最近の情勢

四方を海に囲まれた島国日本では、食料の6割、エネルギーの9割を始め、我が国の経済社会活動に不可欠な物資の大半を海外に依存しており〔2-8-1図、2-8-2図〕、こうした物資は重量ベースで99.8%、金額ベースで約8割が港湾を経由している。昨今では、食料品のみならず、電卓、カラーテレビ等、日常生活に密着する物資のコンテナでの輸入も急増している。また、国内の貨物輸送分野においても、砂・砂利、鉄鋼、石油類等の基礎素材型物資を中心に、トンキロベースで42%が内航海運に依存している。

2-8-1図 エネルギーの海外依存率の推移

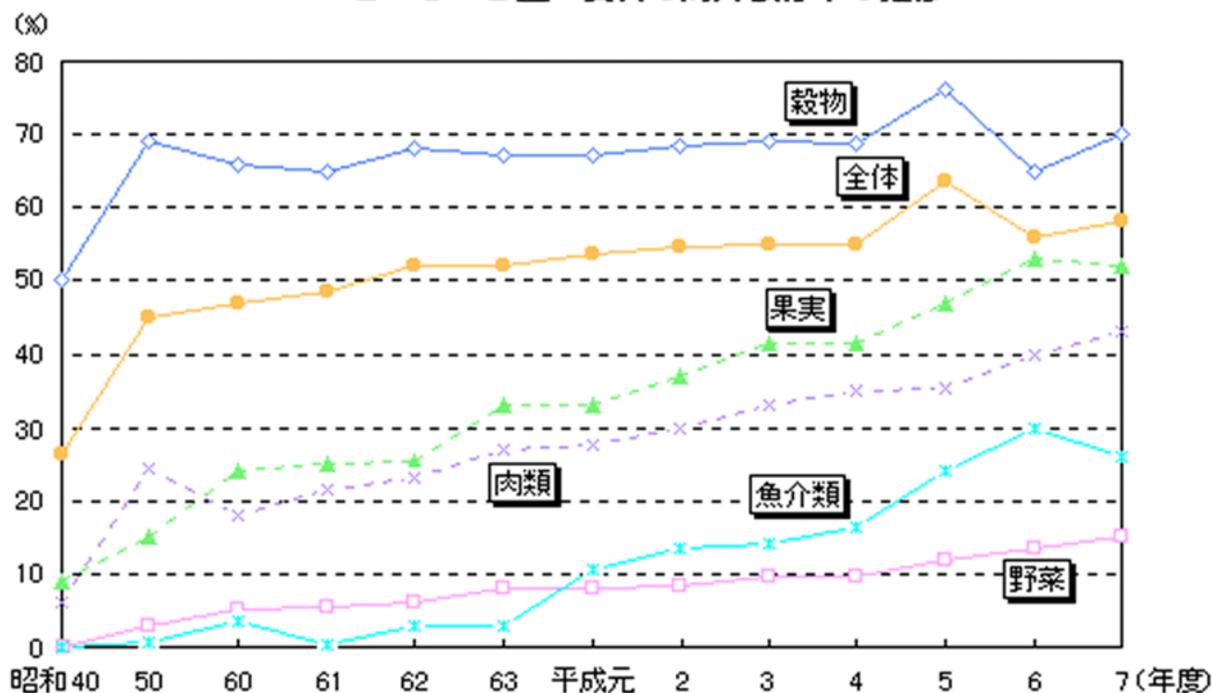
2-8-1 図 エネルギーの海外依存率の推移



注 資源エネルギー庁「総合エネルギー統計」を基に運輸省
港湾局計画課作成

2-8-2 図 食料の海外依存率の推移

2-8-2図 食料の海外依存率の推移



注 (1) 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) 食料全体は供給熱量ベース、他は重量ベース。

一方、世界に目を向けると、経済のグローバル化が進展し、企業が立地する国を自由に選ぶという国際的な大競争時代が到来している。こうした中、我が国経済の新たな発展の可能性を拓いていくためには、大きな転換期を迎えた物流分野において改革を進め、高コスト構造の是正、利用者の利益の確保、産業立地競争力の強化を図ることが重要との認識が強まっており、関係省庁が連携して物流施策の総合的な推進を図るため「総合物流施策大綱」が平成9年4月に閣議決定されたところである。本大綱では、13年までにコストを含め、国際的に遜色ない水準のサービスの実現を目指し、国際ハブ港湾等における国際海上コンテナターミナルの整備、多目的国際ターミナルや複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備等の社会資本整備を重点的に推進するほか、その利用に関し、規制の緩和や情報化の促進、管理運営の効率化などの必要性が指摘されている。

さらに、我が国財政の危機的状況等を踏まえ、9年6月には、「財政構造改革の推進について」が閣議決定され、公共投資基本計画の計画期間を3年間延長するとともに、港湾整備五箇年計画など五箇年計画の計画期間を2年間延長することとされた。また、経済構造改革の集中改革期間である10年から12年までに公共投資を適正な水準にまで引き下げる一方、経済構造改革関連の社会資本として中核・中核港湾等が位置づけられ、これら物流の効率化対策に資するものを中心として、優先的、重点的に整備することが盛り込まれた。

2 物流コストの削減に資する港湾整備

(1) 国際海上コンテナターミナルの拠点整備

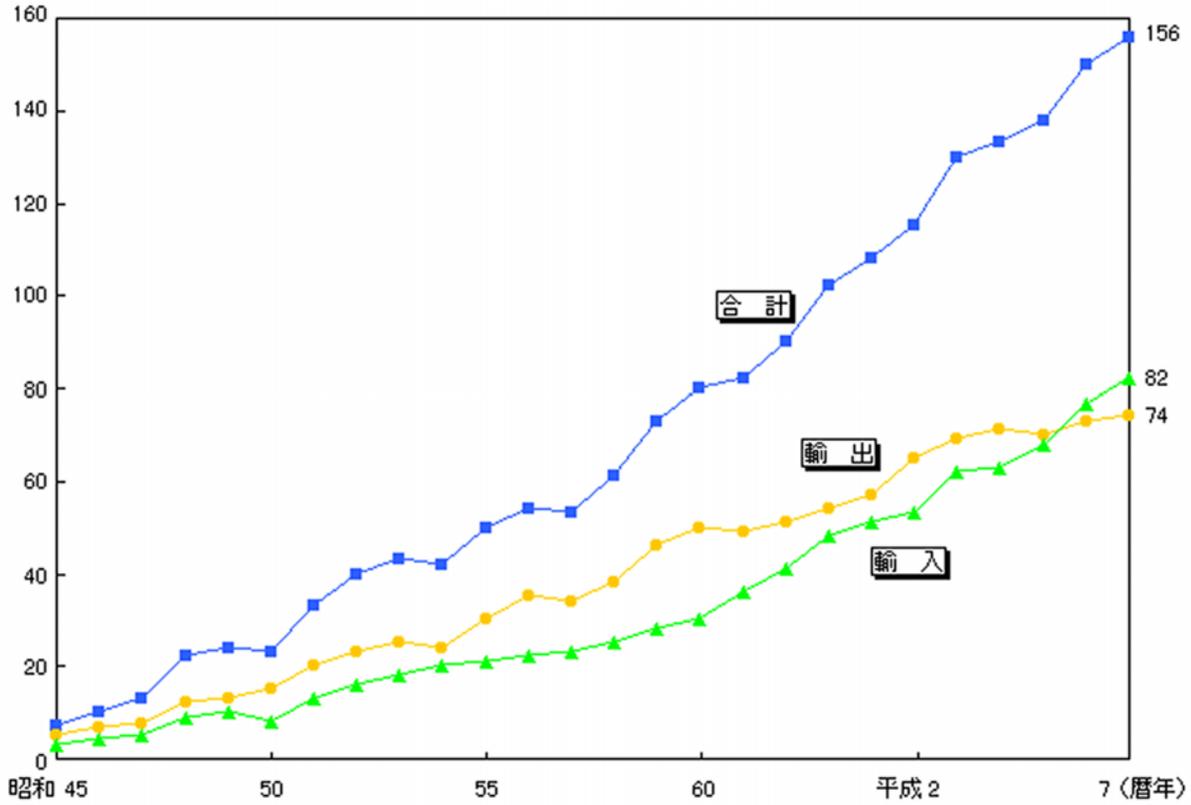
1960年代初頭に本格化した国際海上コンテナ輸送は、輸送効率の高さを背景に急激に増加し、現在では我が国の外貿定期貨物量の約9割、海上貿易額の約5割を占めるなど、国際物流の主力を担っている。近年では、産業構

造の変化、国際水平分業の進展、円高等を背景に、輸入コンテナ貨物量の増加が著しく、6年には初めて輸出コンテナ貨物量を上回るに至っている〔2-8-3図〕。

2-8-3図 外貿コンテナ貨物量の推移

2-8-3図 外貿コンテナ貨物量の推移

(単位：百万トン)

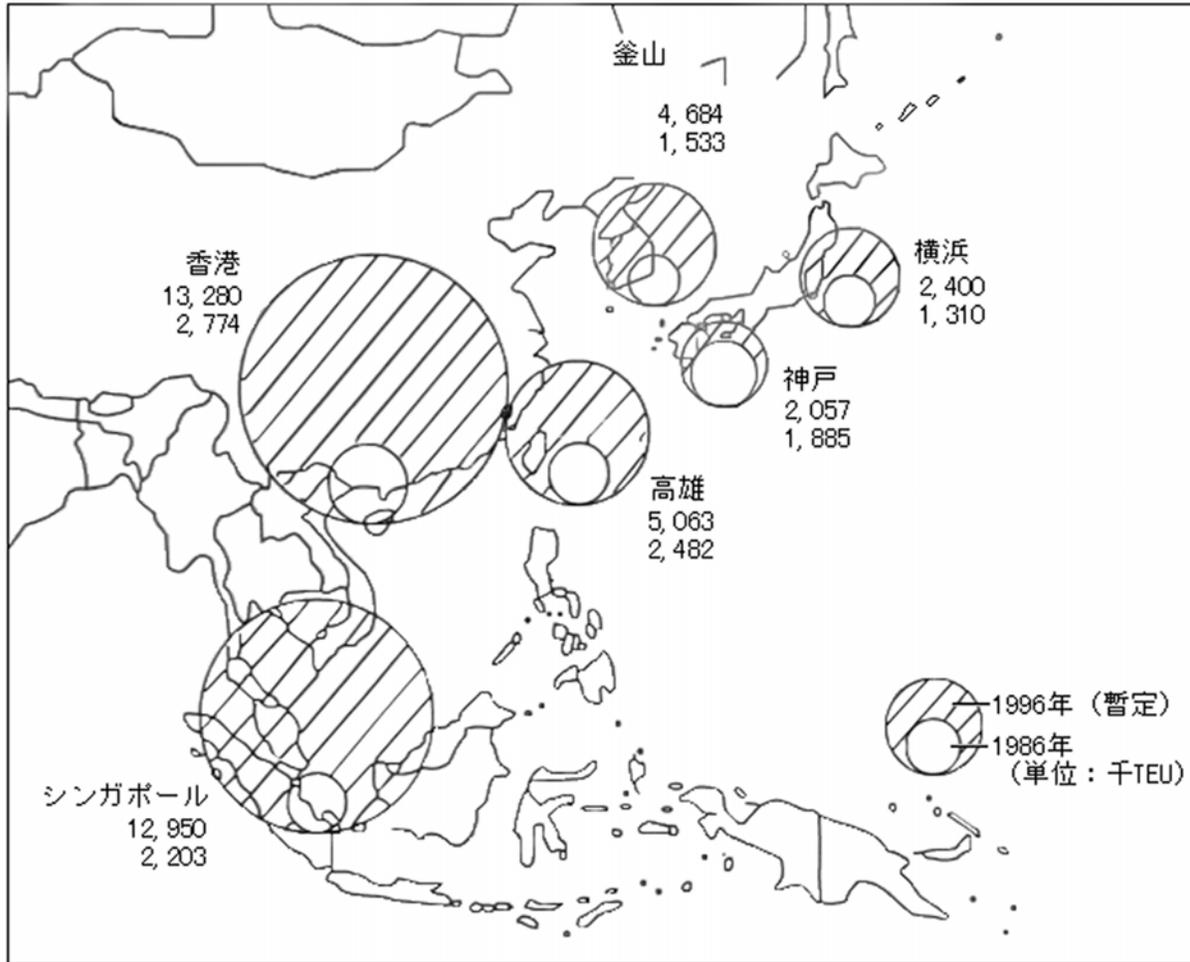


注 港湾統計及び運輸省港湾局資料により作成

一方、1980年代以降、近隣アジア諸国の急速な経済発展に伴い、国際海上コンテナ物流における近隣アジア地域の占める割合が大幅に増加するとともに、コンテナ物流の中心は日本から近隣アジア諸国へとシフトし、相対的に我が国港湾の地位が低下しつつある〔2-8-4図〕。

2-8-4図 勢力を拡大する近隣アジア諸港

2-8-4図 勢力を拡大する近隣アジア諸港



注 CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK(各年)による。

こうした中、輸送効率のさらなる向上を目指し、欧州・北米の基幹航路を中心に、コンテナ船の急速な大型化が進展していることを背景に、近隣アジア諸国の主要港においても、大水深コンテナターミナルの整備が積極的に進められている〔2-8-5図〕。

2-8-5図 大型化著しいコンテナ船

2-8-5図 大型化著しいコンテナ船

類 (主力となる就航年代)	型 船幅(m)	船 型 の 分 布		
		船 長(m)	積載能力(TEU)	必要岸壁水深(m)
アンタームマックス (1966～1980)	17～31 	110～210 	～1700 	～12
パナマックス (1980～1990)	32 	210～270 	1900～3400 	12～14
ムマックスマックス (1980年代後半～)	32 	289～294 	3000～4300 	14～15
オーバームマックス 注1 (1995～)	32～ 	262～300 注2 	4100～ 	15～

注(1) オーバーパナマックスについては、計画中の船舶も含めている。
 (2) 今後、船長320m、船幅42m、積載能力6700TEUの船舶の就航が予定されている。

これに対し、我が国では、香港、シンガポールで既に供用されている水深15m級のコンテナターミナル整備が大きく立ち遅れている〔2-8-6表〕。

2-8-6表 遅れるコンテナターミナル(水深15m級)の整備状況

2-8-6表 遅れるコンテナターミナル(水深15m級)の整備状況

国名	港名	現在の供用施設数 (1997年9月現在)	概ね2000年における供用施設数 (見込)
韓国	釜山港		4
	光陽港		4
台湾	高雄港		3
中国	香港港	4	16
シンガポール	シンガポール港	6	13
日本全体		2	14
日本	東京港		3
	横浜港		3
	大阪港		3
	神戸港	2	5

注 名古屋港については航路未整備のため、概ね2000年における供用施設数には含めていない。

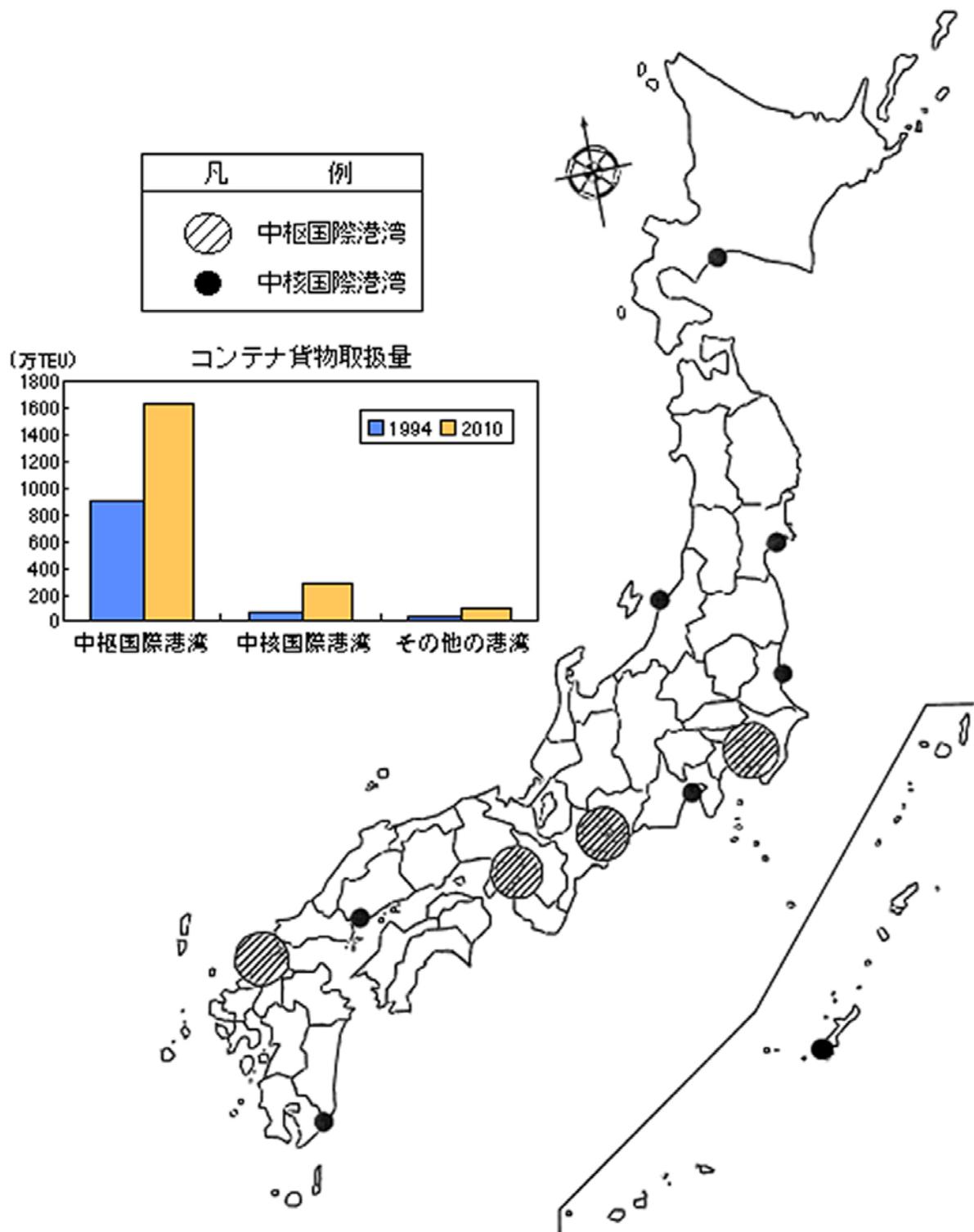
このため、水深15m級で広いヤード、高能率な荷役システム等を有するコンテナターミナルを中枢国際港湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州のいわゆる国際ハブ港湾）において早急に整備することにより、我が国港湾の国際競争力を高めるとともに、スケールメリットによる物流コストの削減を図ることとしている。

また、三大湾と北部九州以外の地域で生産・消費される貨物は日本全体の3割を超えているが、ハード面、ソフト面の整備の遅れ等から、これら地方圏の港湾で積み卸すコンテナ貨物は全体のわずか5%程度にすぎず、三大湾等への長距離陸上輸送を強いられており、我が国物流の高コスト構造の一因となっている。

このため、一定のベースカーゴの集積が期待できる全国8地域（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）の中核国際港湾において、国際海上コンテナターミナルの拠点的整備を推進することにより、三大湾への貨物の過度の集中を緩和し、陸上輸送距離の短縮による物流コストの低減を図ることとしている〔2-8-7図〕。

2-8-7図 中枢・中核国際港湾の配置

2-8-7図 中枢・中核国際港湾の配置



(2) 多目的国際ターミナルの拠点整備

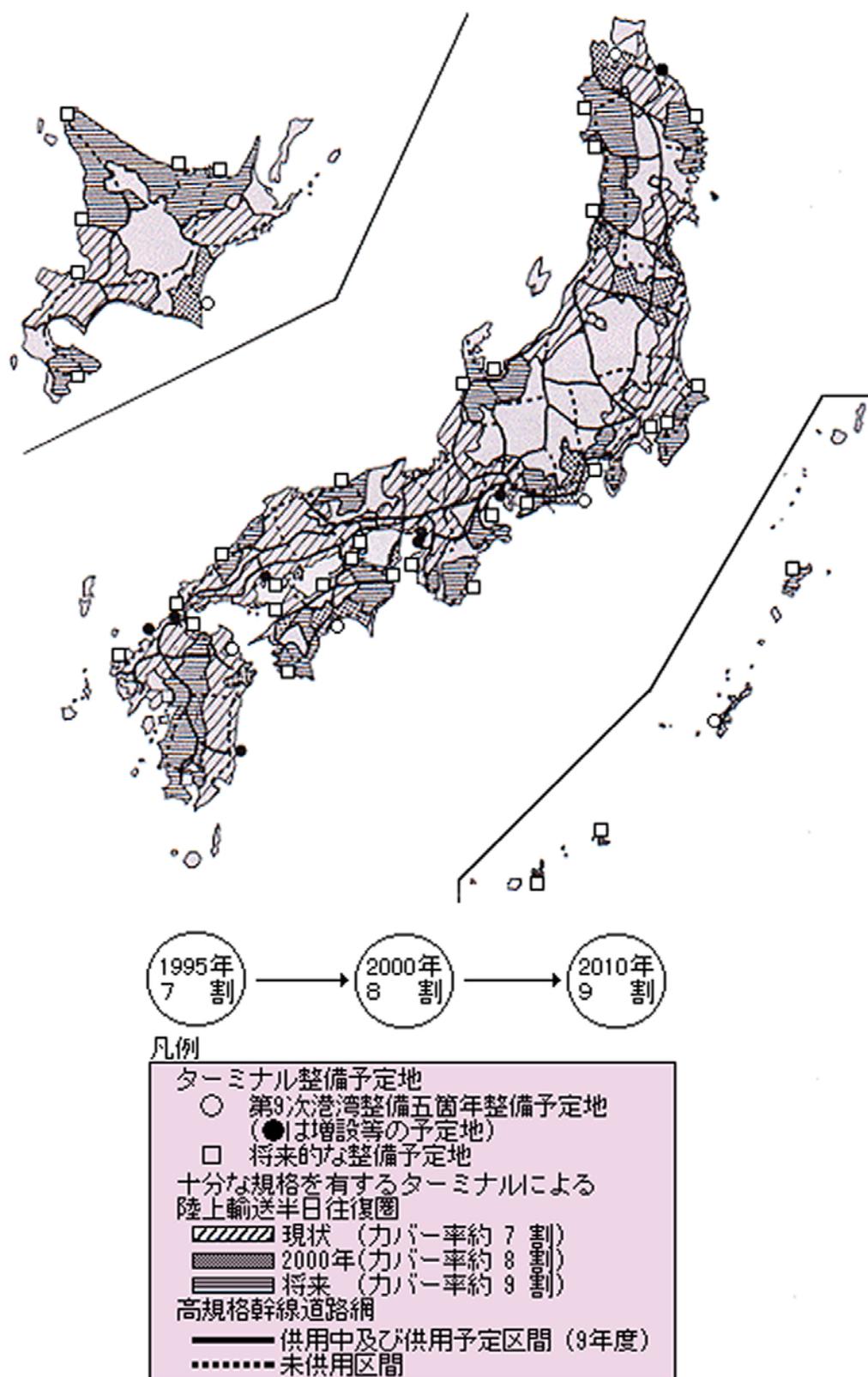
我が国の外貨貨物のうち、木材、石炭、飼料等のバルク貨物は重量ベースで8割以上を占めている。こうしたバルク貨物は価格が安く運賃負担力が小さいため、一定量の貨物が集積する地域ごとに、多様な荷姿の貨物を取り扱うための、多目的国際ターミナルを配置する必要がある。このため、近年の船舶の大型化に対応した大水深の多目的国際ターミナルを拠点的に整備し、物流コストの削減を図ることとしている。

(3) 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備

大量性、低廉性かつ環境負荷の少ない内航海運の優れた特性を活かし、効率的な国内物流体系を構築するためには、貨物の発生・集中地から複合一貫輸送に対応した港湾の内貿ターミナル（フェリー、RORO船等に対応できる十分な荷役ヤードと駐車スペースを有する施設）へ、トラックで短時間に往復できることが重要である。このため、海・陸の複合一貫輸送のメリットを享受できる「陸上輸送半日往復圏」（トラック輸送で1日2往復が可能となる圏域）の人口カバー率を現状の7割から21世紀初頭には9割に向上するよう内貿ターミナルの拠点的配置を進め、物流コストの削減に寄与する〔2-8-8図〕。

2-8-8図 拠点的配置による「陸上輸送半日往復圏」の人口カバー率の向上（「総合物流施策大綱」の努力目標）

2-8-8 図 拠点的配置による「陸上輸送半日往復圏」の人口カバー率の向上（「総合物流施策大綱」の努力目標）



(4) 輸入対応型物流拠点の整備

経済のグローバル化や製品・半製品を中心とした輸入貨物の増大に対応した港湾空間の整備を図るためには、輸入促進地域（FAZ）等において、コンテナ輸送による輸入貨物の荷捌き、保管に加えて、流通加工、情報処理等を効率的に行うための総合輸入ターミナル等の物流施設の整備を進める必要があり、民活法等によりこれらの整備を支援している。

9年には、民活法に基づき、神戸港等5港での総合輸入ターミナルの整備計画を認定した。この結果、現在、全国15港で同ターミナルが供用中又は整備中となっている。これらの施設は、地域の活性化や雇用の拡大に貢献するだけでなく、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を形成するものである。

3 効率的・効果的な港湾整備の推進

(1) 投資の重点化

国際化への対応、高コスト構造の是正を図るため、以下の3つの側面から重点化を推進し投資効果を高める。

(ア) 施策面での重点化

中枢・中核国際港湾における国際海上コンテナターミナルの整備、切迫する廃棄物問題に対応するための廃棄物海面処分場の整備等に重点投資する〔2-8-9表〕。

2-8-9表 施策別シェアの変遷

2-8-9表 施策別シェアの変遷 (単位：%)

施 策	昭和62年度 シ ャ ア	平成9年度 シ ャ ア
1. 国際競争力を有する物流ネットワークの形成	35	47
1) 国際海上コンテナターミナル等の整備	(22)	(37)
2) 国内ターミナルの整備	(12)	(10)
2. 安全対策(耐震強化、防波堤等)	19	18
3. 廃棄物処分	6	7
4. その他	41	27
1) 地方港湾(内地)	(10)	(6)

(イ) 施設の拠点的な配置面での重点化

国際海上コンテナターミナルについては、物流コストの最小化を図る観点から全国の最適配置を検討し、中核・中核国際港湾に拠点的・重点的投資を実施する〔2-8-10表〕。

2-8-10表 港湾別事業費

2-8-10表 港湾別事業費 (単位：億円)

港湾別(実施港数)	平成9年度当初	シェア(%)
中核国際港湾 (11)	1,799	26.8
中核国際港湾 (8)	804	12.0
その他 (493)	3,726	61.2

(ウ) 事業面での重点化

緊急性、投資効果の高いものに予算を重点配分し、プロジェクトの早期供用、投資効果の早期発現を図る。この一環として、概ね2000年までの5年間に重要港湾の事業実施箇所数を25%削減、地方港湾の工事实施港数を30%削減する。

(2) 費用対効果分析の実施

効率的・効果的な事業実施に加え、整備の客観性・透明性の確保のため、投資の意義の再確認を行う観点から、新規の大規模プロジェクトについては定量的な費用対効果分析を行い、その結果等により事業実施の是非を判断するとともに、分析結果を公表する。

(3) 港湾関係事業における建設コスト削減施策の推進

9年4月に策定された「公共工事コスト縮減対策に関する政府の行動指針」及び「運輸行動計画」を受け、港湾関係事業においても、1)計画・設計等の見直し、2)工事発注の効率化等、3)工事構成要素のコスト縮減、4)工事実施段階での合理化・規制緩和等4分野19施策について、より具体的な取組みを明確にすべく「港湾関係公共工事コスト縮減対策に関する実行計画」をとりまとめた。9年度から11年度までの3年間の取組みによって数値目標（実行計画全体の取組みにより少なくとも10%以上の縮減）の達成を図ることとしている。

(4) 港湾、空港、道路の一体的整備の推進

運輸省と建設省が連携し、国際交流の促進や地域活性化のための地域の取組みを支援するため、国際化への対応や高コスト構造是正に資する港湾、空港、道路ネットワーク等の総合的な整備を計画的・重点的に推進する。

なお、9年度は、北部九州、新潟等13地域で実施する。

(5) 既存ストックの有効活用

厳しい財政事情の中で、効果的な投資と投資効果の早期実現を図るため、利用効率の一層の向上や空間の再活用を図る。

(ア) 遊休化した民間・公社所有施設の有効活用

神戸港など港湾内に存在する公社等の施設を港湾管理者が買い取り、適切な改良を加えて公共利用に転換するために要する費用に対し、事業費を補助する制度を9年度より創設した。

(イ) 既存コンテナターミナルの改良による大水深化・高規格化・耐震化

横浜本牧コンテナターミナルなどで、既存岸壁の増深やヤードの拡大、耐震化を図り、大水深化・高規格化・耐震化されたコンテナターミナルを早期に確保する。

(ウ) 港湾の再開発

清水港等において、港湾の再開発により機能の再配置と高度化を図り、効率的な整備を推進する。

4 効率的な港湾整備を支える港湾技術の開発

8年4月に策定した港湾の技術開発五箇年計画の重点テーマの一つ、「大型港湾構造物の建設費の縮減」では、大型防波堤等の大型港湾構造物の建設コストを10%以上縮減することを目標としており、部材のプレキャスト化、ユニット化によるコスト縮減、コスト縮減を目的とする新構造形式の開発、施工基準等の緩和による経費の縮減等に積極的に取り組んでいる他、より精緻な安全検討により過大な設計の可能性を低減させることができる限界状態設計法の港湾構造物への適用技術、リサイクル材料を活用した土質新材料の実用化技術の開発等にも取り組んでいる。

5 物流効率化のための国際連携の推進

国際貿易を支える物流体系の効率化を図るため、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・国際連携を積極的に進めている。

7年度からは日韓港湾局長会議を毎年交互に開催し、港湾行政の様々な課題について政府レベルで意見交換を行っている。9年度は大韓民国で開催し同時にシンポジウムを行った。また、8年度からは我が国が議長となってAPEC運輸ワーキンググループ港湾専門家会議を発足させた。この会議ではAPEC地域の港湾の専門家間での情報・経験の交換を通じて技術・知識の向上を図り、港湾の能力と効率性改善のための共通課題の抽出や行動計画の作成を行うこととしている。今後港湾開発や管理・運営等の6つのテーマについて具体的作業を進める予定である。

第2節 港湾の効率的な利用の促進

1 港湾における入出港関連手続の簡素化

効率的な港湾物流を実現し、我が国港湾の国際競争力の強化を図るため、入出港関連手続について、早急に簡素化等の改善案を実施することとしている。

具体的には、港湾管理者ごとに異なっていた係留施設等使用許可申請書の項目数を削減するとともに、平成9年度より様式の統一化（主要8大港）を図る等所要の措置を講じた。

さらに、係留施設等使用許可申請をはじめとした港湾管理者に係る入出港関連手続きについては、従来、持参による受付のみ可能であったが、8年11月1日の神戸港でのファクシミリ受付を皮切りに受付方式を追加し、9年8月末現在で10港がファクシミリ対応の受付体制を採っている〔2-8-11表、2-8-12表〕。今後、更に複数の港において同様の取扱いの開始が予定されている。

2-8-11表 ファクシミリによる申請書類の受付実施港湾

2-8-11表 ファクシミリによる申請書類の受付実施港湾

実施年月日	H8.11.1	H8.12.1	H8.12.16	H9.2.1	H9.4.1	H9.10.1
港湾名	神戸港	川崎港 名古屋港	横浜港	東京港	下関港、北九州港 新潟港、四日市港 博多港	千葉港

出典：運輸省港湾同資料

2-8-12表 ファクシミリによる受付実績（平成9年7月分）

2-8-12表 ファクシミリによる受付実績（平成9年7月分）

	東京港	川崎港	横浜港	新潟港	名古屋港
FAX受付分	1,141	311	1,400	479	4,125
持参受付分	1,066	231	966	541	2,639
計	2,207	542	2,366	1,020	6,764
FAX化率	48%	57%	59%	47%	61%

	四日市港	神戸港	下関港	北九州港	博多港
FAX受付分	727	1,462	133	48	335
持参受付分	1,320	482	284	247	3,284
計	2,047	1,944	417	295	3,619
FAX化率	36%	75%	32%	16%	9%

注 港湾同資料により作成

2 港湾物流に関する情報化・高度化の推進

(1) 港湾物流に関する情報化

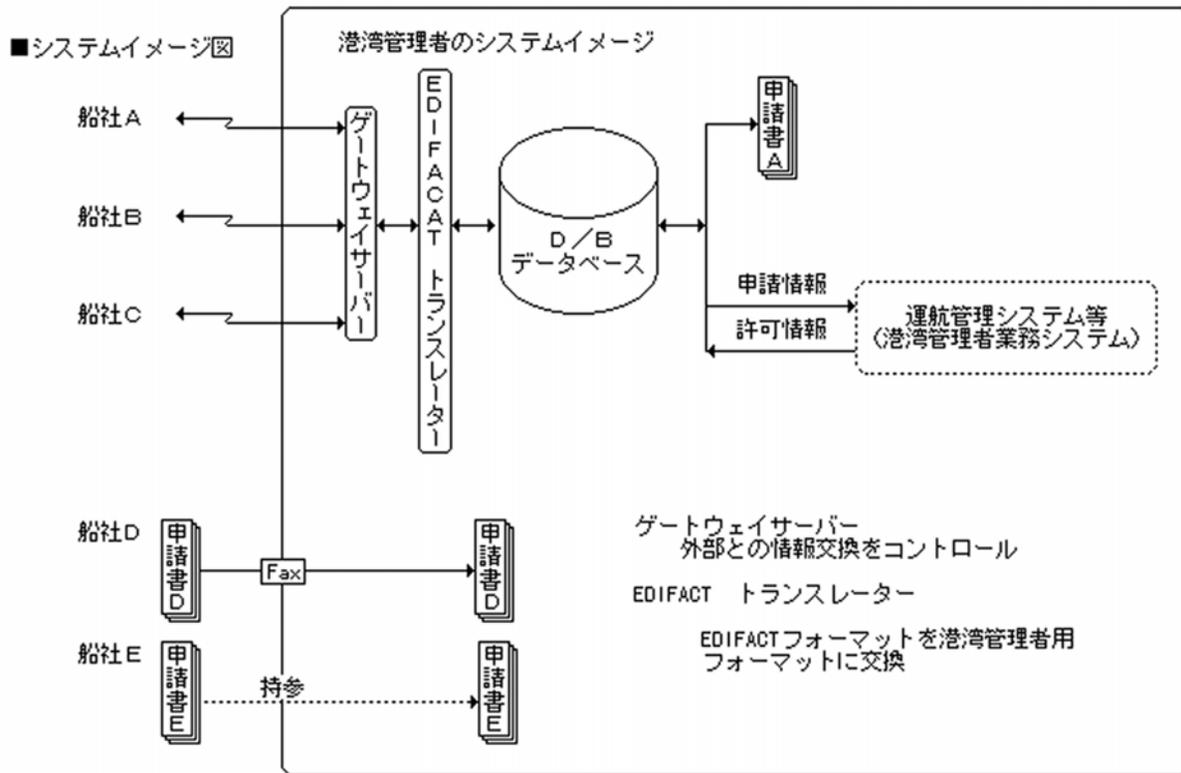
世界の主要港においては、港湾物流のEDI（Electronic Data Interchange）化が進展しており、諸手続き等の簡素化、迅速化が図られている。

しかしながら、我が国港湾はこの点について大きく出遅れており、「申請負担軽減対策」（9年2月閣議決定）、「総物流施策大綱」（9年4月閣議決定）等の趣旨を踏まえ、早急に港湾物流における情報化を推進する必要がある。

運輸省では、効率的な港湾物流を形成する一助として、船社等が港湾管理者に対して提出している入出港関連の諸手続のEDI化を図るため、8年度より主要8大港の港湾管理者と共同で調査を進めており、11年度を目途にUN/EDIFACT（注）による情報交換を可能とするシステムの構築を目指している〔2-8-13図参照〕。

2-8-13図 港湾管理者のEDI化の対応イメージ

2-8-13図 港湾管理者のEDI化の対応のイメージ



注 EDI (Electronic Data Interchange : 電子データ交換) とは、異なる企業間で商取引のためのデータを広く合意された規約に基づきコンピュータ間で交換すること。

さらに、11年度に更改予定の海上貨物通関情報処理システム（Sea-NACC S）等との連携を図ることにより、申請者の行政手続きに係る二重入力をなくすシステムの構築を推進していく。

(2) 港湾におけるコンテナターミナルの高度化

国際コンテナ輸送の進展に伴い、我が国のコンテナターミナルにおいても急増する輸入コンテナ貨物などの環境の変化に対応しつつ、より高性能・高能率なターミナルを整備することで、サービス水準の向上や高コスト構造の是正、国際競争力の強化を図る必要がある。前述の「総合物流施策大綱」においても、港湾におけるハンドリングコストの低減やサービスレベル向上のため、我が国の荷役に最もふさわしい高能率な次世代型のコンテナターミナルの技術開発を推進することとされているところである。

このため、世界の主要港の取組みに比べ遅れている、自動化された荷役機器や高度な情報システムなどを取り入れた超大型コンテナ船対応のコンテナターミナルの導入に向けて検討を進めている。

(注) 国連欧州経済委員会において作られ、国際標準化機構により承認されたEDI実施に必要なビジネス・プロトコルの国際標準。

3 施設使用料の抑制、引き下げ

公共岸壁の係留施設使用料については、9年5月1日から主要8大港等において、その計算単位を従来の24時間制から12時間制に変更したところである。

この料金体系の変更により、効率的なバース使用に資することが期待されるほか、12時間以内で出港する等料金体系の変更を踏まえた効率的な船舶の運用を行うことにより、当該使用料は、従来に比べて大幅に軽減(25%)されることとなる。

港湾諸料金の改善は、我が国の港湾の国際競争力を確保し、港湾の効率的な利用を促進していくための重要な課題と認識しており、今後とも、引き続きその改善に取り組んでいく必要がある。

第3節 活力を支え安心できる空間の創造

1 国民生活の質の向上を支える港湾整備

(1) 親しみやすいウォーターフロントの創造

ウォーターフロントへの多様で高度なニーズに対応し、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安全で親しみやすい空間の整備を公共事業、民活事業、他省との連携事業などを効果的に組み合わせて総合的に推進している。

また、平成8年12月に閣議決定された「経済構造の変革と創造のためのプログラム」において、今後成長が期待される新規成長産業のひとつに海洋関連分野が位置づけられるなど、海洋レクリエーション関連事業や海洋資源利用に係る事業、環境保全に係る事業等の海洋関連産業への期待が高まっており、運輸省としてもマリナー等の整備、緑地等の親水空間の整備等の施策を推進していく。

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年度までに約2,300haの整備を実施しており、9年度には横浜港など166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、自治省と協調し、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）を組み合わせた「港湾緑地一体整備促進事業」を長崎港など23港で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。

マリナーについては、プレジャーボートを活用した海洋性レクリエーションの活動拠点となる施設であり、全国で約500ヶ所のマリナーが運用されている。9年度は公共マリナー（第三セクターが管理・運営するマリナーを含む）は、横浜港等21港で、また、簡易な係留施設であるポートパークは東播磨港（兵庫県）等7港で整備を実施している。

また、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並びに港湾を中心とした町づくりや地域の活性化を図るため、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）」、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、民活事業によりパシフィコ横浜国際会議場や大阪港の海遊館、博多港のベイサイドプレイスなど全国で約140のプロジェクトが推進されてきた。平成9年には、小名浜港等において地域の交流拠点となる旅客ターミナルが供用を開始したほか、神戸港等において港湾文化交流施設をはじめとする交流・賑わい施設の整備が周辺の事業と連携して進められている。

小名浜港旅客ターミナル



小名浜港旅客ターミナル

(2) エコポートの形成、廃棄物への対応

港湾環境整備については、今後の目標を「環境と共生する港湾（エコポート）」の形成におき、水質・底質を改善する浚渫や覆砂、干潟の創造、緑地の整備など港湾環境インフラの整備等を推進している。特に環境の特性や立地条件から環境の保全や創造が強く望まれる地区については、エコポートモデル事業を行っており、横浜港等4港で実施されている。また、エコポートの形成のため、干潟・藻場の造成技術や生態系モデルの開発、海水交換等の海水浄化技術の実証等に取組んでいる。

一方、廃棄物の処分については、内陸における処分場の確保が困難なことから、海面に最終処分場を求める要請が高い。背後に大都市圏が存在する東京湾、大阪湾などでは、一般廃棄物の海面処分の割合は5割を超えている状況にある〔2-8-14図〕。

2-8-14図 一般廃棄物（ごみ）の海面処分量シェア（平成5年度）

2-8-14図 一般廃棄物（ごみ）の海面処分量シェア（平成5年度）



※東京湾：東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県の一都三県

大阪湾：広域臨海環境整備センター法による、大阪湾圏域の広域処理対象区域

大阪湾においては、広域的に廃棄物の処理を行う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、尼崎沖処分場等において廃棄物の海面処分が行われてきた。今般10年度に一般廃棄物等を処分する管理型区画が満杯となる見込みとなったため、9年3月基本計画が変更され、新たに神戸沖処分場が整備されることになった。

また、資源循環型産業社会の形成に向け、臨海部に立地する産業がその廃棄物を相互活用する産業群を形成し、廃棄物ゼロを目指す臨海部ゼロ・エミッション型インダストリアルパーク構想の実現方策を検討する。

（3）プレジャーボート係留・保管対策の推進

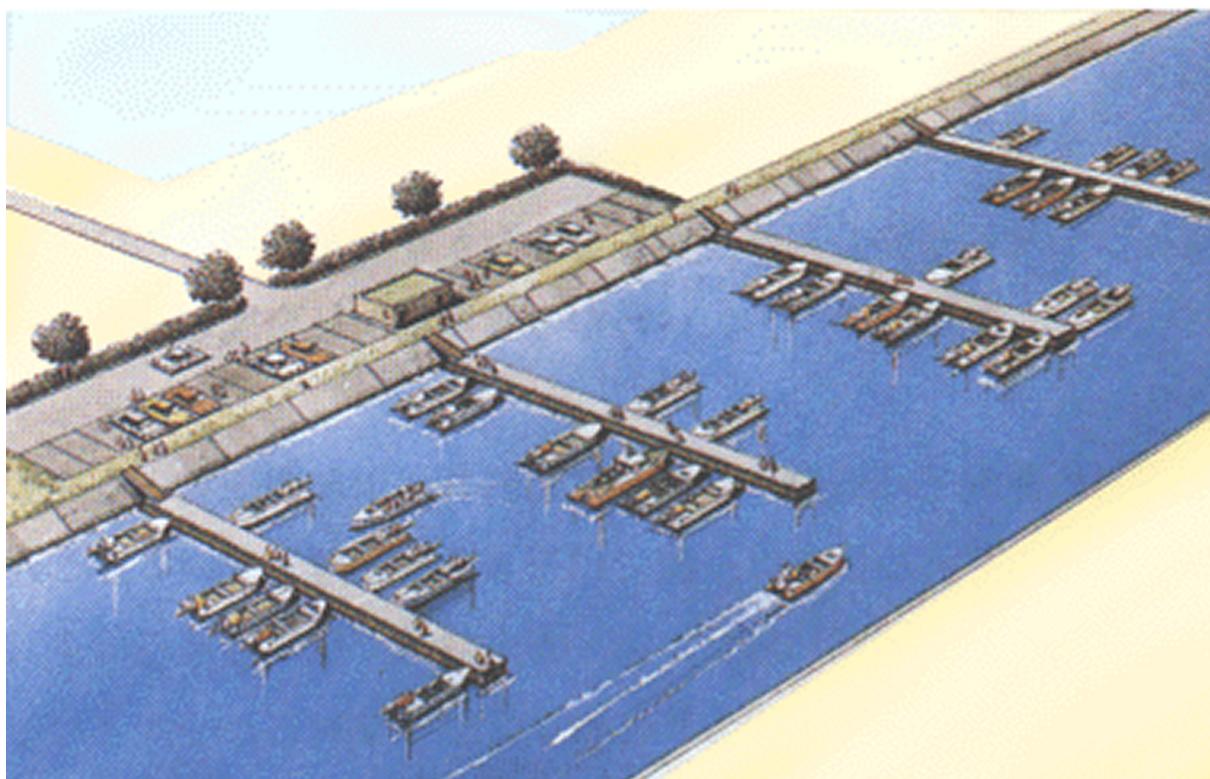
国民の生活水準の向上、モーターボートの低価格化などを背景にして、プレジャーボートによる海洋性レクリエーションの需要が増大し、7年度末のプレジャーボート保有隻数は約34万隻に達している。

しかし、増大するプレジャーボート需要に対し、マリーナなどの係留・保管施設の整備が立ち遅れていることなどから、港湾等の公共水域に放置されるプレジャーボート、いわゆる放置艇が社会問題として顕在化してきている。8年10月の運輸省港湾局・水産庁・建設省河川局の三省庁合同の全国実態調査によると、放置艇は全国で13万8千隻に達している。これら放置艇は、公共水域の適正利用、災害・安全対策、地域の環境保全対策に関して、深刻な問題を引き起こしており、早急な対応が必要となっている。そのため、いくつかの自治体が独自にプレジャーボートの放置の規制を含む条例や要綱を定めて対策を進めている。こうした課題に対応するため、長期的かつ広範な視点から検討を行う有識者懇談会を設置し、プレジャーボートの係留・保管対策について検討を行ってきた。9年3月には「放置艇解消のためのプレジャーボート保管のあり方」（最終報告）が取りまとめられ、今後、提案された施策の具体化を進めていくことにしている。

また、多量に存在する放置艇を早急に解消するために、既存の静穏水域等を活用した簡易な係留施設であるボートパーク〔2-8-15図参照〕の整備を推進することとしている。

2-8-15図 ボートパークのイメージ

2-8-15 図 ポートパークのイメージ



2 臨海部空間の有効活用の推進

(1) 低・未利用地の再編による豊かな空間の創出

近年、臨海部においては、産業構造や物流形態等の変化により、産業空間の遊休化や物流空間の利用低下が一部に見られ、地域の活力の低下が懸念されている。一方、臨海部空間は水際線を有した貴重な空間であり、潤いある生活・交流空間や、リサイクル産業等の新たな産業のための空間等としての役割を引き続き果たすことが期待されている。

このため、神戸港東部臨海部、大阪港此花地区等の現在進行中である再編プロジェクトをはじめとした各地のプロジェクトに対し、引き続き港湾整備事業や民活事業等を活用し総合的な支援を行い、臨海部空間の新陳代謝を促し、地域の活力を維持していく。

(2) 臨港地区の指定・変更の円滑化への取組み

港湾を取り巻く状況は高度化、多様化しており、従来の物量、人流という観点のみならず、地域づくり、まちづくりの視点を踏まえて総合的な港湾空間を形成する必要がある。このため、港湾活動を円滑に行うために設定されている臨港地区とその周辺の土地利用について港湾の管理運営の必要性を踏まえながら、多様な立地ニーズに的確に対応し、関係行政機関の十分な調整を踏まえ、適切な土地利用を実現するため、運輸省・建設省共同で臨港地区及び分区条例の運用についての考え方を9年3月にとりまとめた。これにより、関係地方公共団体間の十

分な連絡調整が図られ、臨港地区の指定・変更等が円滑に推進されることにより、新しい時代に対応した港湾空間の形成が図られることとなる。

3 地震に強い港づくりの推進

(1) 阪神・淡路大震災から2年を経て

7年1月に発生した阪神・淡路大震災では兵庫県、徳島県、大阪府の24の港湾で甚大な被害が発生し、特に神戸港はコンテナターミナルが使用不可能になるなど壊滅的な被害を被った。

神戸港の復旧・復興については、7年2月に港湾局がとりまとめた「神戸港の復興の基本的考え方」及び7年4月に阪神・淡路大震災復興対策本部で決定された「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」において、概ね2年後の8年度末を目途に港湾機能の回復を図ることとされ、第三港湾建設局に震災復興建設部を設置するなど災害復旧事業の実施体制を整備し、港湾管理者である神戸市や神戸港埠頭公社などと連携しながら鋭意復旧事業などを推進してきた。

その結果、当初の予定どおり、8年度内で神戸港の港湾施設の復旧工事はほぼ完了し、港湾機能を回復したところである（トピック参照）。

また、被災後、急激に落ち込んだ港湾取扱貨物量などについては、8年度の実績では、震災前の6年の実績と比較し、貨物量は約8割、入港隻数及び貿易額では9割まで回復している〔2-8-16表〕。

2-8-16表 神戸港入港船舶隻数・貨物取扱量の回復状況

2-8-16表 神戸港入港船舶隻数・貨物取扱量の回復状況

	平成6年	平成8年	H8/H6
総入港隻数 (隻)	87,708	81,663	93%
総貨物量 (千トン)	171,002	135,520	79%
外貿コンテナ貨物量 (千トン)	42,184	31,957	76%
外国貿易額 (億円)	71,029	65,060	92%

神戸港以外の港湾についても鋭意復旧事業を推進しており、9年12月をもって復旧工事を完了する予定である。

阪神・淡路大震災から2年を経て、港湾機能が回復した神戸港では、震災前の港勢をしのぐような全面復興が一日も早く実現できるよう、大水深の国際海上コンテナターミナル、臨海部防災拠点、港島トンネルの整備などが推進されている。

(2) 耐震強化岸壁、防災拠点

阪神・淡路大震災では、災害によって港湾施設が大規模な損害を受けた際に社会・経済が受ける影響の大きさ、また、災害発生後の復旧・救援活動の際に港湾が果たす役割の大きさが改めて認識された。

これらの教訓を踏まえ、7年8月に耐震設計の充実強化、耐震強化岸壁、防災拠点の整備の推進などを骨子とする「地震に強い港湾をめざした当面の措置」をとりまとめ、さらに、8年12月には耐震強化岸壁、防災拠点の

整備の基本的な考え方をとりまとめた「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針」を策定し、公表した。

その概要は以下のとおりである。

- 1.被災直後の緊急物資輸送などを確保するため、港湾背後の人口規模、地形的要因などを勘案して、必要な港湾において耐震強化岸壁を整備する。
- 2.震災直後から復旧完了に到るまで、一定の幹線貨物輸送機能を確保するため、国際海上コンテナ輸送、多目的外貿輸送、複合一貫輸送を担う港湾において、耐震強化岸壁を整備する。
- 3.復旧・復興の支援拠点として、耐震強化岸壁、多目的に利用できるオープンスペースと一体となった防災拠点を整備するとともに、震災時の市民などの安全確保のための避難緑地を整備する。

また、港湾の施設の技術上の基準については、現行基準への改正以後、阪神・淡路大震災等の液状化被害や調査成果を受け、9年8月に液状化の予測・判定、耐震強化岸壁の設計法等についてとりまとめ、通達した。

第4節 安全で親しみやすい海辺の生活空間づくり

1 安全で豊かな海辺の創造

わが国は、四方を海で囲まれており、その総延長は約35,000kmに及ぶ。海岸線を有する市町村は、国土面積の32%を占め、国民の46%が居住し、工業出荷額は全国の47%、商業販売額は全国の77%にのぼるなど、臨海部は国土の中でも重要な空間である。しかしながら、堤防や護岸等の海岸保全施設の整備により防護する必要のある海岸線延長約16,000kmのうち、整備された海岸延長はわずか約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、近年は国民生活のゆとり指向等を受けて、海岸は観光・レクリエーションや各種のマリンスポーツの場としての利用が盛んに行われている。さらに、地球環境の保全に対する関心も高まっており、その多様な生物が生息する豊かな空間としての役割が注目されている。

このため、平成8年12月に閣議決定された第6次海岸事業五箇年計画において、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つの基本目標を定めている。

2 着実な海岸事業の実施

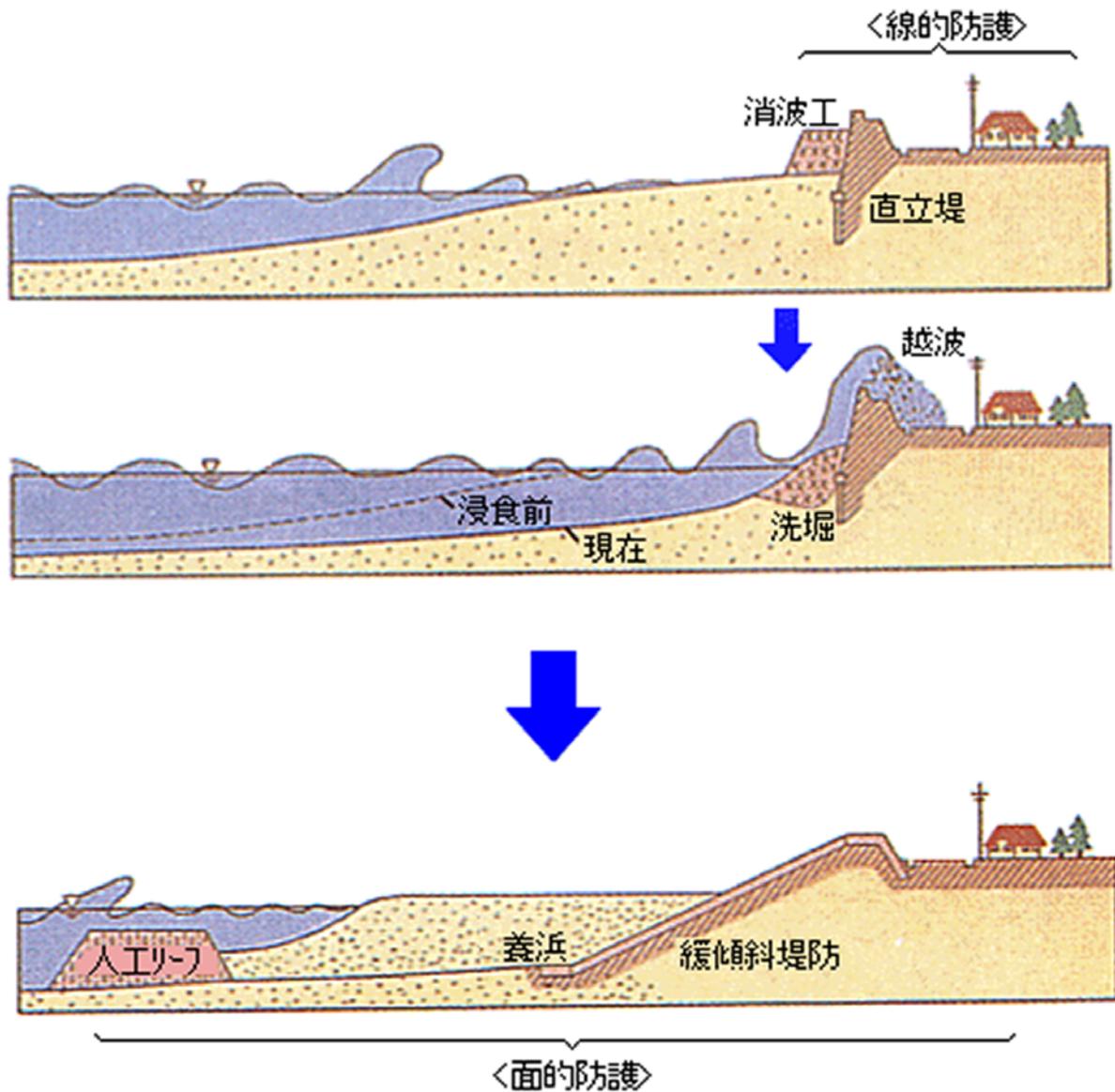
国民生活の豊かさを実感できる経済社会の実現を目指し、相対的に立ち後れている生活関連社会資本への重点化や安全な地域づくりに対応した海岸の整備を実施している。

(1) 国民の生活・財産を守り、国土保全に資する質の高い安全な海岸づくり

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を鑑み、海岸保全施設の耐震対策や津波対策等地震時の安全性も向上させていく。施設の整備に際しては、災害に対して粘り強く、耐久性にも優れ、かつ海辺へのアクセスや景観・環境も向上する面的防護方式〔2-8-17図参照〕により海岸を整備する「ふるさと海岸整備事業」を香川県津田港等28海岸において実施している。

2-8-17図 面的防護方式の概念図

2-8-17図 面的防護方式の概念図



また、海・陸交通が輻輳する臨海部を高潮等の被害から効果的に防護するため、水門等の遠隔操作化の整備を行う「海岸保全施設緊急防災機能高度化事業」を東京港等2海岸で実施している。

新規事業としては、津波の危険性が高い沿岸において、水門等の遠隔操作化や水門等の開閉の制御等を一連の沿岸で一元的に実施するための「津波防災ステーション」〔2-8-18図参照〕を北海道霧多布港等3海岸で整備している。

2-8-18図 津波防災ステーション通信網図

2-8-19図 都市海岸高度化事業イメージ図



さらに、コスト削減の観点から、港湾等の浚渫土砂を活用し、侵食海岸へ輸送して美しい渚の復元を図る「渚の創生事業」を、新規に高知県奈半利港等4海岸で実施している。

(2) 自然と共生を図り、豊かでうまいおいのある海岸づくり

海岸は、極めて優れた自然的な価値を有しており、地球環境を保全する重要な空間でもある。海岸の整備に際しては、生物の生息環境や周辺の自然景観に配慮した「エコ・コースト事業」を9年度広島県竹原港等合計19海岸で実施している。また、白砂青松の復元を図るため、治山事業と連携した「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もてる、美しく快適な海岸づくり

海岸は、海洋性レクリエーションやイベント等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。このため、マリーナ等と連携した海浜レクリエーション空間の形成を図る「ビーチ利用促進モデル事業」を富山県伏木富山港等合計9海岸で実施している。

さらに、海岸の整備をより効果的なものにするため、厚生省と連携し福祉施設や健康増進施設等の整備と一体的に進める「健康海岸事業」を広島県鯉崎港等5海岸で、また、新規事業として文部省と連携し自然・社会教育活動やマリンスポーツの場として利用しやすい海岸づくりを行う「いきいき・海の子・浜づくり」を東京都神津島港等11海岸で実施している。

3 効率的・効果的な海岸事業の実施

「運輸関係コスト削減に関する行動計画」及び「財政構造改革の推進について」等に基づき、海岸事業を効率的・効果的に進めるため、1.投資効果の早期発現を図るための事業実施箇所の絞り込み（今五箇年計画内に2割削減）、2.他省庁、他事業・施策との連携による事業の総合化・複合化、3.海岸事業の客観的評価による投資の効率性の確保のため、新規着工海岸等の採択にあたっての費用対効果分析の導入、4.建設コスト縮減への積極的な取り組み等を推進していくことにしている。

第9章 航空輸送サービスの充実に向けた取組み

4年目を迎えた関西国際空港



4年目を迎えた関西国際空港

我が国の航空輸送は、時間価値の上昇に伴う高速交通ニーズの高まりや国内外の人的・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を図り、国内・国際ネットワークを充実させる必要がある。

そのため、平成8年度を初年度とする第7次空港整備五箇年計画に基づき、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こととしている。

具体的には、引き続き新東京国際空港の平行滑走路等の完成をめざすとともに、東京国際空港の沖合展開を着実に進める。また、関西国際空港の2期事業、中部新空港の構想については、その事業の推進を図るとともに、首都圏空港の構想については、総合的な調査検討を進めることとする。

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、需給調整規制廃止に向けた諸条件の整備等の施策を推進する必要がある。

第1節 空港整備等の推進

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。平成8年12月には、8年度から12年度までの5年間を計画期間とする第7次空港整備五箇年計画（投資規模3兆6,000億円、対前計画比13%増）が閣議において決定され、同計画に従って着実に空港整備を進めている

同計画においては、空港の整備を我が国における経済的・社会的発展を持続するための一つの条件として捉え、航空ネットワークの拠点となる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こととしている。

なお、9年6月に閣議決定された「財政構造改革の推進について」においては、計画期間を2年延長すること、拠点空港については物流の効率化対策に資するものを中心として優先的・重点的に整備することが盛り込まれたことを踏まえ、投資の重点化、効率化を進め、建設コストの縮減、費用対効果分析の活用、各種公共工事の連携・整合性の確保等に取り組むことが必要となっている。

2 新東京国際空港の整備

(1) 空港の現況

8年度において新東京国際空港（成田空港）には38ヶ国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2,557万人、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40ヶ国からの新規乗り入れ希望に対応できない状況にある。

新東京国際空港（成田空港）



新東京国際空港（成田空港）

このため、昭和61年度から二期工事に着手し、平成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。しかしながら、増便や新規乗り入れ要請に応じて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、未買収地の取得を含む成田空港問題の解決が喫緊の課題となっている。

(2) 成田空港問題をめぐるこれまでの動き

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成田空港問題シンポジウムへの参加等最大限の努力をはらってきたが、更に、千葉県等の地元自治体、空港反対同盟の熱田派のほか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、6年10月、平行滑走路等の整備の必要性については理解する等の結論が得られた。

このような動きを受けて、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メンバーの1人から、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た。国としても空港建設に係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。これにより、小川派は派としての反対運動の終了を表明し、同年7月には、元小川派代表と国等との間で裁判を通じて争ってきた諸問題を解消するとともに、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。この結

果、8年7月には、空港敷地内農家としては11年ぶりに同氏が空港内用地約3.2haについて、さらに11月には同氏の実弟も空港内用地約1.9haについて売買契約を締結した。それ以降も話し合いが着実に実を結んでおり、9年8月には熱田派の敷地内農家2軒が空港内用地4.7haの移転についての基本的合意を行い、また、同年10月には元小川派の敷地内農家が空港内用地3.4haについて、さらに11月には、北原派の敷地内農家が空港内用地約1.4haについて売買契約を締結する等、話し合いによる用地問題解決の成果が具体化している。

(3) 地域と共生できる成田空港の整備に向けて

8年12月末、運輸省は、共生策、空港整備、地域整備を一体のものとして進めていくとの認識の下、成田空港地域共生委員会からの要請に応じて、千葉県及び空港周辺市町村と相談した上で、その「基本的考え方」すなわち、共生策を組み込んだ新しい空港づくりを2000年度を目標に話し合いですすめることを地域に提案した。

このような中、9年7月には従来の環境対策の枠を超えたきめ細かな環境対策事業を実施する財団（成田空港周辺地域共生財団）を空港公団、千葉県等関係地方自治体の協力のもと設立し、10月から事業を開始した。

今後とも共生委員会とよく協議しながら地域との共生策のより一層の充実を図ることとする。また、運輸省・空港公団としては、地権者と引き続き誠意をもって話し合いを進めその理解を得るよう努力する等、用地問題の速やかな解決に最大限の努力を傾注し、また熱田派により提案され円卓会議の結論においてその具体化を図ることとされた「地球的課題の実験村」構想の実現等成田空港問題の最終解決に努力を重ねることにより、地域と共生できる空港の一日も早い完成をめざしていくこととしている。

3 東京国際空港の沖合展開事業の推進

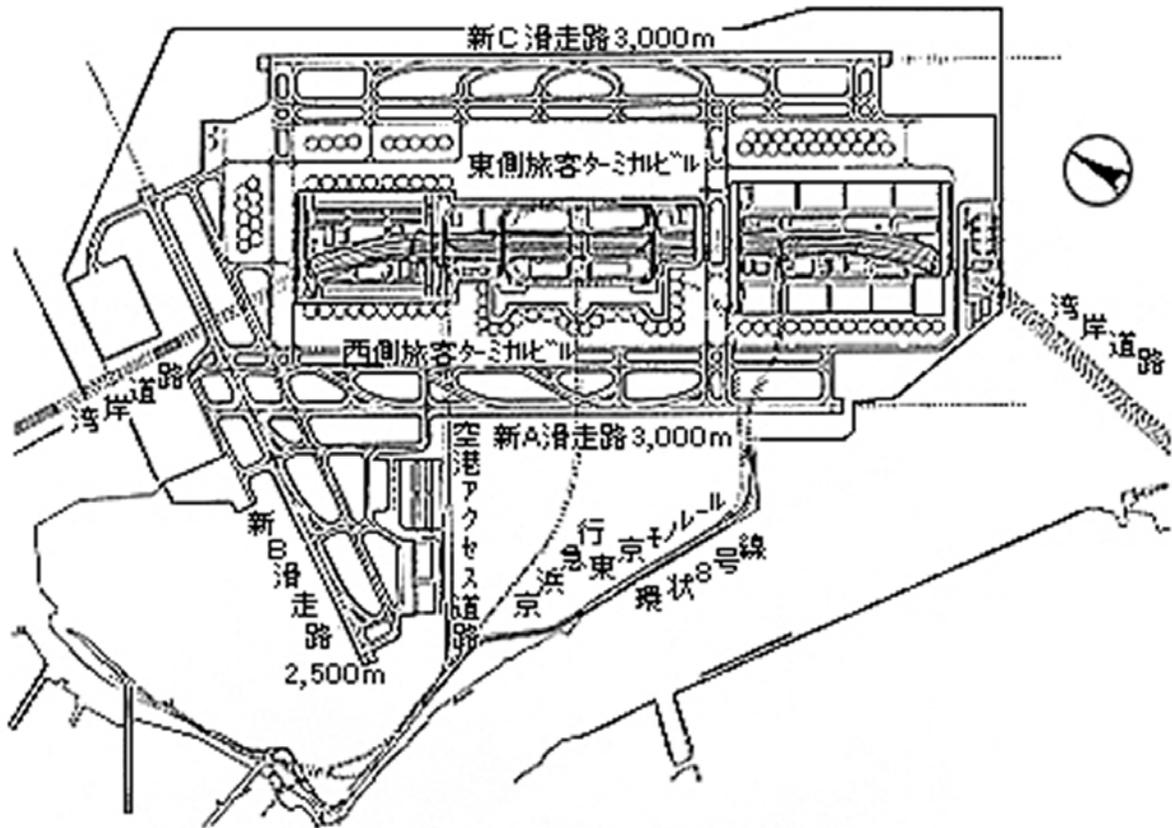
東京国際空港（羽田）では、全国44空港との間に1日約300便（600発着）のネットワークが形成され、国内線で年間4,500万人が利用している。

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同空港を沖合に展開するものである。

現在は、第3期計画に係る事業を実施中であり、新C滑走路については9年3月に供用開始し、引き続き、新B滑走路の11年度末供用をめざし、用地造成、滑走路・誘導路工事及び航空保安施設等の整備を実施している〔2-9-1図参照〕。

2-9-1図 東京国際空港整備計画図（全体計画）

2-9-1 図 東京国際空港整備計画図（全体計画）



また、沖合展開事業により生ずる跡地については、運輸省並びに東京都及び大田区が共同で調査し、利用計画を策定することとしている。その利用計画に関しては、学識経験者及び関係行政機関からなる「東京国際空港跡地利用計画調査委員会」を設けて、幅広い見地から指導、助言等を得ながら検討を行うこととしている。

4 首都圏空港調査の推進

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、東京国際空港の再拡張は航空機騒音問題等から極めて困難であり、また、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年度より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月より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。

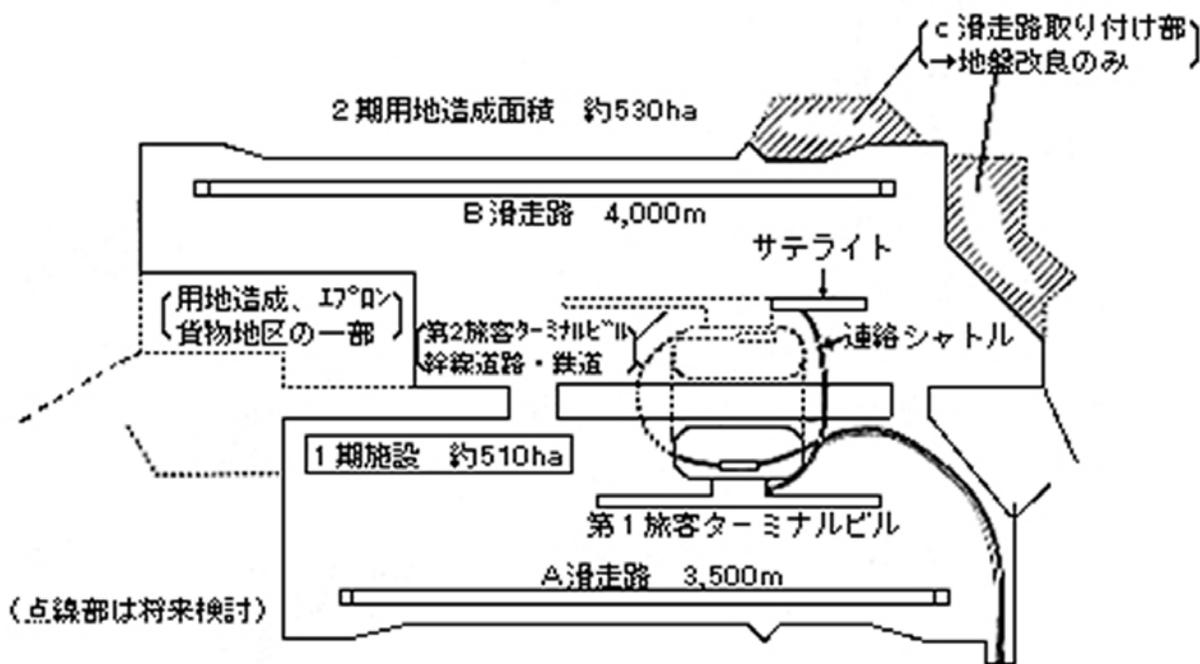
5 関西国際空港の整備

6年9月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、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。

現在、関西国際空港は、国際線を中心に乗り入れ便数が順調に増加しており、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に達することが予測されている。このため、8年度から平行滑走路等を整備する2期事業に着工した。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、4,000m平行滑走路及び関連する諸施設等を整備するもので、総事業費は1兆5,600億円であり、1期施設とあわせて年間離発着回数23万回に対応可能な施設が整備される〔2-9-2図参照〕。

2-9-2図 関西国際空港2期事業の概要

2-9-2図 関西国際空港2期事業の概要



2期事業の整備手法は、空港施設（上物）は1期と同様、関西国際空港株式会社が整備し、用地造成（下物）は関西国際空港株式会社と地方公共団体の共同出資による用地造成会社が整備する「上下主体分離方式」が導入されている。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、運輸大臣がこれを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めざすこととなった。

8年度及び9年度は、空港計画調査、環境アセスメント等の実施設計調査が行われているが、10年度末に埋立工事等を開始する現地着工、2007年に平行滑走路の供用開始をめざしている。

6 中部新空港の整備

中部新空港については、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、三重県及び名古屋市等地域の諸団体と連携し、愛知県常滑沖への立地を想定して、概略の整備内容、採算性等について検討を進めてきた。

一方、第7次空港整備五箇年計画においては、「中部圏における新たな拠点空港の構想について、定期航空路線の一元化を前提に、関係者が連携して、総合的な調査検討を進め早期に結論を得た上、その事業の推進を図る」こととされた。

8年度より、地域の諸団体と連携して、計画案の作成等に関する総合的な調査を行っており、この結果を踏まえ、9年3月には、上記3県1市、地元経済界及び国の出先機関等からなる中部新国際空港推進調整会議が、「中部圏における新たな拠点空港に関する計画案（中間まとめ）」等を公表した。

9年度は、地域の諸団体を中心に、新空港に対する地元の合意形成や定期航空路線の新空港への一元化等の諸課題の解決に取り組む一方、運輸省においては、空港の計画案の熟度を高める調査、事業の推進方策に関する調査等を行うとともに、航空審議会に空港整備部会を設け、地域からの状況聴取、空港計画の検討等を行っている。

7 地方空港の整備

地方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7次に至る空港整備五箇年計画に基づき着実に実施している。平成9年度については、滑走路新設・延長事業を21空港で実施し、このうち新規事業として徳島飛行場、大島空港の滑走路延長のための実施設計調査に着手する。また、新空港事業化準備調査（新空港着手の前段として、建設コストの削減等の調査）として能登空港の調査を行う。さらに、地方空港の整備に関する国と地方公共団体の役割分担を見直し、地域振興の観点から地域が主体的に行う地方空港整備特別事業を創設し、これによる岡山空港の滑走路延長のための実施設計調査に着手するとともに、自衛隊の設置する共用飛行場における民間航空用に供する施設の整備について、新たに地方公共団体の負担を導入し整備を行っている。

8 航空保安施設の整備

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（MTSAT）の調達、同衛星打ち上げロケットの製作及び静止軌道位置に静止させる追跡管制のプログラム作成等を行っている。（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。

コラム ー地域の話題ー

「コンピューター航空路線の展開」

コンピューター航空事業は、座席数60席以下の小型航空機又はヘリコプターで旅客輸送を行うもので、従来離島路線等で多くみられたが、少量輸送ではあるが高速性に優れた質の高い交通手段として、鉄道やバスでは移動に時間を要し、かつ比較的需要の少ない都市間を結ぶ地域の交通機関として、活躍の場が広がってきている。

中国地方においては、旧広島空港（広島西飛行場）が通勤専用飛行場となった。広島西飛行場及び岡山空港を中心として、平成9年7月現在で、2社11路線により運航が行われている。輸送人員は年々増加し、8年度の輸送人員は約14万5千人になっている。路線網の充実も着実に進んでおり、8年度には新たに、岡山～小松線、広島西～鳥取線、出雲～小松線、広島西～南紀白浜線の4線が開設された。

ジェットストリーム・スーパー31



ジェットストリーム・スーパー31

第2節 航空輸送サービスの充実

1 大競争時代の到来と利用者利便の確保

平成8年12月、運輸省は運輸事業全般について、いわゆる需給調整の廃止を今後3～5年後に実施する方針を決定した。これを受けて国内航空の分野では、3年後の11年度の廃止をめざし、現在多くの検討課題に取り組んでいる。これは、航空行政の指針がこれまで以上に市場原理を通じた競争と自己責任を原則としていくことを意味する。

航空分野では、昭和61年以降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、高需要路線の複数社化（ダブル・トリプルトラック化）を推進してきた。その後、平成4年と8年の二度にわたって複数社化に係る基準（ダブル・トリプルトラック化基準）の緩和を図り、複数の会社が運航する路線が着実に増加していった結果、8年度末時点では3社路線が22路線、2社路線が30路線となり、利用する航空会社の選択が多くの旅客にとって可能となり、利用者利便の向上が図られた。さらに、このダブル・トリプルトラック化基準については、9年4月に廃止している。

国内路線の複数社化を推進してきた昭和61年度～平成8年度の約10年の間に、国内の旅客輸送実績が約2倍近くの8,213万人にまで増加し、航空運送事業が市場として大きな成長を遂げた。このように国民の足となった航空の利用者利便をさらに向上させるために、国内航空における一層の抜本的な競争促進策の実施が近年強く要請されるようになった。そのため、需給調整を廃止することで、既存各社間の競争を促進するとともに、新規会社の市場参入を容易化し、航空各社がより快適かつより安価なサービスを提供するような競争環境を作ることとした。

しかしながら、実際に需給調整を廃止するためには、同時に主に二つの課題について検討する必要がある。その一つが、混雑空港における発着枠調整ルールの策定である。

羽田空港のような混雑空港における発着枠調整方策としては、既に羽田空港新C滑走路供用開始に伴う新規発着枠の取扱において、競争促進の観点から新規会社枠を設定するなど、これまでにない制度が導入されたところであるが、未だ混雑空港一般に適用されるルールはない状態にある。空港整備は着実に進められているものの、空港制約が直ちには解消しえない状況において、いかに航空会社間の競争を促進し、利用者利便の向上を図るべきかという観点から、今後一般的な発着枠調整ルールを検討し、策定する必要がある。

さらに、規制緩和による競争促進の結果として、不採算路線を航空会社の内部補助で維持することが困難となることから、今後は経営上の判断により不採算路線から航空会社が撤退していくことが当然予想される。しかしながら、このような路線の中には、地域住民の生活に不可欠な生活路線が含まれると考えられることから、いかなる路線を維持する必要があるのか、またその維持方策をいかに確立するかという課題についても現在検討が行われている。

いずれにしても、利用者の利便向上を第一義的な目標として、航空会社間の一層の競争促進を図るための、より透明な航空行政の実現を強力に推進していくことが必要である。

2 国際航空ネットワークの充実

(1) 我が国を巡る国際航空輸送の現状

9年7月現在、我が国18都市（19空港）と世界43ヶ国1地域110都市との間で我が国航空企業6社と外国航空企業59社により国際航空ネットワークが形成されており、国際定期運航便数は週間約2100便に及んでいる。

(2) 国際航空ネットワークの枠組み（[第2部第3章第1節2](#)参照）

現在の国際航空ネットワークは、昭和19年に採択された国際民間航空条約（シカゴ条約）を基礎に、原則として関係二国間の航空協定に基づいて形成されている。我が国は、利用者利便の向上という観点に加え、自国企業の状況、観光政策との兼ね合い等の要素を勘案しつつ、国際化の潮流に充分対応していくため、平成8年度においては世界17ヶ国と計24回の二国間協議を行い、新規乗り入れ国及び地点の追加、増便取り決め等航空ネットワークの充実を図っている。

(3) 国際航空ネットワーク形成の方向

旺盛な日本人海外旅行需要等を背景として、我が国への新規乗入れや増便を希望する国は依然として多い。こうした国の多くは、我が国の旅客・貨物需要の重要な拠点である東京、大阪の二大都市圏への乗入れを希望している。ところが、新東京国際空港はもとより、関西国際空港においても空港の処理能力が限界に達しつつあり、各国の希望に応えられない状況にある。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となっている。

一方、地方空港においては、地域経済活性化等の観点から、相手国との間で十分な需要が見込める場合には、国際定期便の開設に適切に対応していくことが重要であるが、国際定期便を維持していただくだけの十分な需要が見込めない地域については、国際チャーター便等を活用することにより新規需要を開拓していく必要がある。

3 航空機の安全性の確保

航空機の安全性を確保するため、国は航空法に基づき型式証明、耐空証明、修理改造検査等を実施し、その航空機が安全性に関する基準に適合するかどうかについて、確認を行っている。

また、国際化等の時代の要請に対応するため、航空機検査制度の改正を主旨とした航空法の一部を改正する法律が9年10月に施行されている。これにより、民間事業者の能力や外国の証明を活用することが可能となり、検査制度の合理化が達成された。また、国際的な環境保全の取組みに貢献するため、ターボジェット飛行機だけでなくプロペラ飛行機やヘリコプターにも騒音規制を拡大するとともに、エンジンからの排出物に対する規制も導入した。

これらの基準は、国際民間航空条約の標準に準拠して作られており、この国際標準の制定や改定に基づく改正が適宜行われている。

4 損害賠償限度額撤廃に向けた動き

国際線の航空機事故が生じた場合の航空会社の、旅客や遺族に対する損害賠償については、ワルソー条約等により世界的に規律されているが、同条約では、損害賠償の上限額が実質的に定まっているため、旅客保護に欠けるものとの批判が従来よりなされてきた。

我が国航空会社は、旅客保護の観点から、4年に損害賠償限度額の撤廃を世界に先駆けて確立し、また、運輸省は、7年に我が国に乗り入れている外国航空会社の損害賠償額を一覧にした「空の旅の知恵」と称するパンフレットを作成し、空港又は旅券発行窓口等に置き、国民への周知に努めている。我が国のこうした動きを受け、近年、世界的にも賠償限度額撤廃の動きが見られるようになってきている。

まず、国際航空運送協会では、7年10月賠償限度額を撤廃する協定を採択し、9年5月1日現在85の航空会社が署名を行っている。また、国際民間航空機関では、賠償限度額の撤廃をめざし、現在、ワルソー条約等の改正作業に取り組んでいる。

我が国としては、こうした世界的な動きに積極的に参加し、賠償限度額の撤廃を訴え続けている。

第10章 運輸における安全対策、技術開発の推進

巡視艇による航路しょう戒



巡視艇による航路しょう戒

第1節 交通安全対策の推進

運輸省では、交通安全基本計画（平成8年度から12年度は、第6次交通安全基本計画実施期間）を受け、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いる。

9年度は、上記業務計画に基づき、耐震性の強化を含む交通基盤施設等の整備、交通従事者の資質の向上及び適切な運行の確保、車両・船舶・航空機等輸送機器の安全性の確保について施策を推進するとともに、事故発生時の救難体制の整備や事故後の対策、気象資料等の収集の強化並びに適時・的確な予報・警報等の提供にも積極的に取り組んでいる。

1 交通事故の概況

8年における道路交通事故による死者は9,942人であり、9年振りに年間の死者数が1万人を下回ったものの、交通事故発生件数・負傷者数は、ともに増加しており、依然として厳しい状況にある。

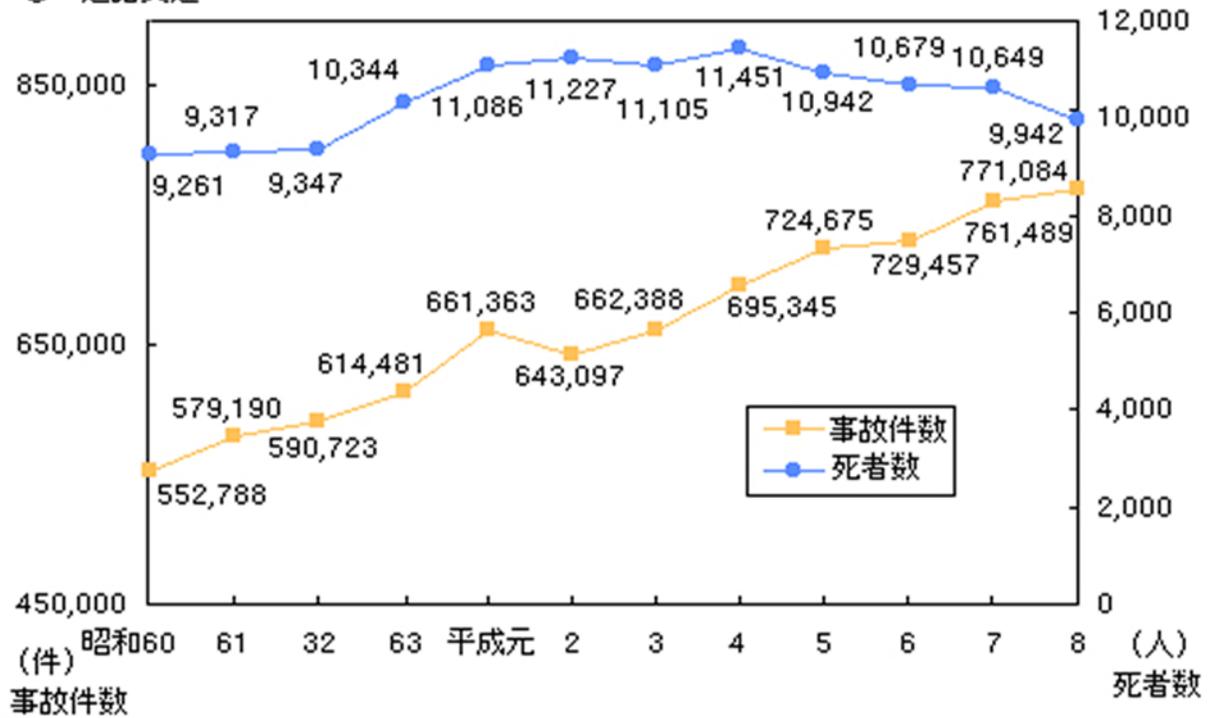
鉄軌道交通事故は長期にわたって減少傾向にある（8年の死者数346人）。海上交通における事故は近年横ばい傾向にある（8年の死亡・行方不明者数213人）。航空交通における事故数は、多少の変動はあるものの、ほぼ横

ばい傾向にある（8年の死者数23人）。〔2-10-1図〕

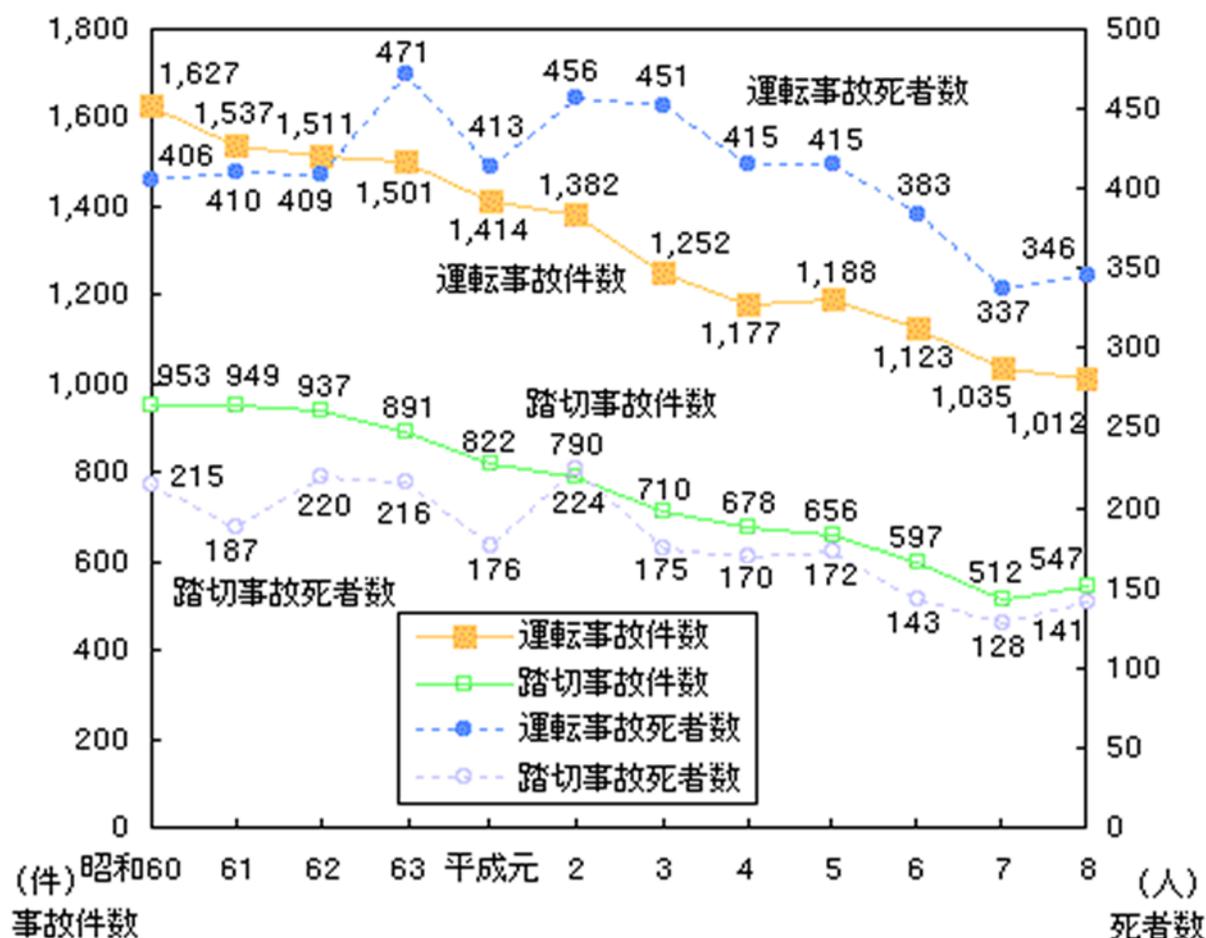
2-10-1図 最近の交通事故状況

2-10-1図 最近の交通事故状況

① 道路交通

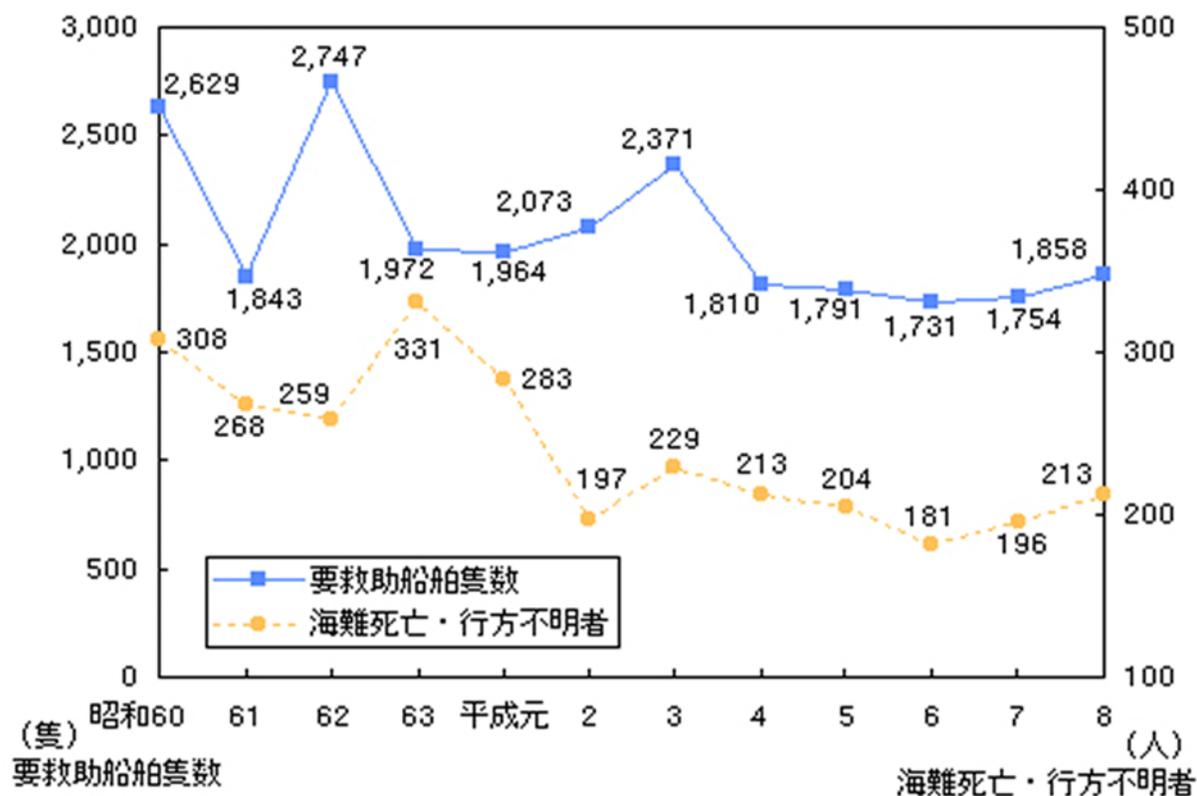


② 鉄軌道交通



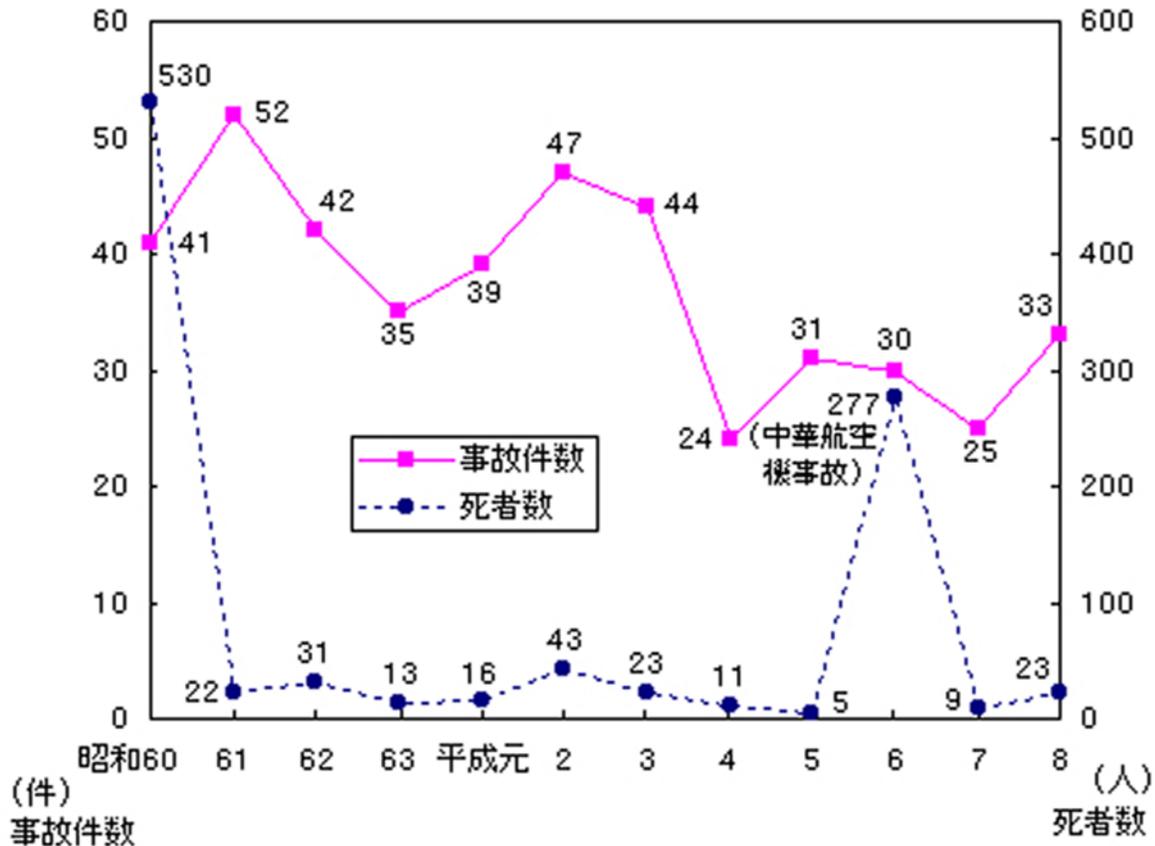
注 運転事故とは、列車衝突、列車脱線、列車火災、踏切障害、道路障害、人身障害及びこれらに属さない事故であって、列車又は車両の運転により500万円（昭和62年4月1日以前は50万円）以上の物損を生じたものをいう。

◎ 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（外国機に関わる事故を含む。）及び公海で発生したわが国の登録機に係る事故であり、機内における病死を除いたものである。

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

今後も、（財）交通事故総合分析センターの事故調査データの分析結果を活用することにより安全基準の拡充強化を行うとともに、先進安全自動車の開発等事故防止及び被害軽減のための研究開発を推進する。

また、自動車の安全情報の提供等により自動車ユーザーに対し、自動車の安全性について啓発を図ることとしている。

自動車の検査及び点検整備については、自動車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定が行われ、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。

事業用自動車の安全運行を確保するため、自動車運送事業者に対して営業所ごとに運行管理者を選任させ、日常の運行の安全を管理させるとともに、運行管理者に対して実施する研修の充実を図っている。また、事業用自動車による重大事故の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のための事故警報を発出している。

(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、保安監査等を通じて、適切な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、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、無線設備、列車集中制御装置の導入等を促進し、迅速かつ的確な運転指令体制づくりに努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制度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正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を実施し指導を行っている。さらに、必要な場合は事故調査を実施し、それに基づき指導を行うとともに、事故防止に関する情報交換、検討等のため、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に開催し、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、車両確認等により、技術上の基準への適合性を確認するとともに、事故事例に応じた対策を鉄軌道事業者に指導している。最近では、視覚障害者の車両間への転落防止のための外幌の設置の指導等を行っている。

(エ) 踏切道における交通の安全に関する施策

運転事故の約半分を占める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る。8年度には、立体交差化144箇所、構造改良284箇所、保安設備整備169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、一定の要件を満たす鉄道事業者に対し、地方公共団体と協力して踏切保安設備の整備費の一部を補助している。

(3) 海上交通の安全対策

(ア) 海上交通環境の整備

(a) 港湾、航路の整備

8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63港で、防波堤等の整備を行った。また、沿岸域を航行する船舶の安全性を確保するため、下田港等10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整備を行った。

また、8年12月に策定した「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針」等に基づき耐震強化岸壁や防災拠点の整備を推進するとともに、液状化防止対策にも取り組む。

(b) 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、海図等の整備及び船舶交通安全通報等を実施している。

9年度は、瀬戸内海の来島海域における海上交通情報機構の運用を開始するとともに、引き続き、ディファレンシャルGPS（注）の整備、船舶気象通報の拡充整備等を実施するほか、紙海図等の水路図誌の整備、航海用電子海図の整備及び電子海図の最新維持情報の提供方法の検討を進める。

(イ) 船舶の安全な運行の確保

(a) 船員の資質の向上

海技免状の更新（5年ごと）の際に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月に発効した改正STCW条約に対応して、航海士に対する無線資格の義務化等の法令の整備を推進している。

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ため、教育内容の見直し等、教育体制の一層の整備充実を促進することとしている。

(b) 船舶の運行管理の適正化

大型船舶の海難の増加等を背景として、SOLAS条約（1974年の海上における人命の安全のための国際条約）が改正され、船舶及びそれを管理する会社の総合的な安全管理体制を確立するための国際安全管理コード（ISMコード）が10年7月から強制化されることから、同コードの実施体制の整備等を図る。

また、船員法に基づき、船員労務官による監査等を通じ、発効前検査、操練、航海当直等の実施の徹底について指導監督を行っている。さらに、旅客船の安全性を確保するため、一般旅客定期航路事業者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。

(c) 外国船舶の監督の推進

近年、条約の基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）の排除が国際的な課題となっており、我が国においても、P S C（ポートステートコントロール）業務の強化及び効率化を図るため、9年4月からP S C専従の組織として「外国船舶監督官」を創設し、各地方運輸局等14官署に合計46名を配置した。

（d）航行安全対策

船舶の構造・設備に関して、S O L A S条約の改正に対応し、R O - R O旅客船の新基準を関係法令に取り入れる等、国際的な統一基準に基づく国内基準の整備を進めている。また、電子機器の普及、造船技術の進展等を踏まえ、鋼船構造規定、航海用具等の試験規程等の見直しを行い、新基準の策定や基準の合理化に随時取り組んでいる。

また、危険物の海上輸送については、I M O及びI A E A（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海難の増加、その船型及び操縦方法の多様化に対応して、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て、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、7月16日から31日には全国海難防止強調運動を展開し、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（海上における捜索及び救助に関する国際条約）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・航空機によるしゅう戒体制の確保、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。8年には重大海難事件2件を含む855件の裁決を言渡した。また、漁船第十八長運丸とパナマ船籍貨物船が衝突して、第十八長運丸が沈没した事件（9年1月13日韓国済州島沖）及びパナマ船籍大型タンカー「ダイヤモンドグレース号」が乗揚げ、原油が流出した事件（9年7月2月東京湾）については、重大海難事件に指定し、審理中である。

（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。これまで航空管制機能を具備する運輸多目的衛星（MTSAT）の調達、同衛星打ち上げロケットの製作及び静止軌道位置に静止させる追跡管制のプログラム作成等を行っている。

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。

（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行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及び情報提供体制の充実

気象庁は、航空機の安全運航の確保等に寄与するために、空港での気象観測を行うとともに、航空のための予報情報等を発表している。

9年3月には、新東京国際空港（成田）、関西国際空港に続き東京国際空港（羽田）に地上付近の風の急な変化を感知する空港気象ドップラーレーダーを整備した。

9年4月には、国際民間航空機関（ICAO）の要請に沿って航空路火山灰情報センターを設立し、国際航空路における火山灰の監視及び情報発表体制を確立し、北西太平洋域の航空の安全に貢献している。

（ウ）航空機の安全な運行の確保

（a）安全運行の確保

航空運送事業者に対しては、その事業内容に応じ、運行业務の実施方法、航空機の運用方法等について運航規程に定めるよう義務づけし、これを審査した上で認可している。その遵守状況については、安全性確認検査等により確認し、必要に応じて改善措置を講じるよう指導している。

さらに、定期航空運送事業者に対しては、上記安全性の審査・指導に加え、運航開始前に航空機その他の施設について検査を行い、定期航空運送事業の機長に対しては、その就航する路線及び使用航空機に関する知識及び能力について、路線ごとの資格の認定及び審査を行っている。

（b）乗員の養成

航空大学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、I L S グライドパス・ストラクチュア解析装置の更新整備等を9年度に進めることとしている。

(d) 航空保安対策

ハイジャックや航空機爆破等の不法行為を防止するため、防止対策の適時適切な見直しに資するための検討、及び保安検査を実施する航空運送事業者に対する指導等を行っており、今後も、I C A O等の動向を踏まえ、積極的に航空保安対策を推進する。

(e) 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、I C A O及びI A E A（国際原子力機関）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。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

航空機技術の進展に対応して、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ることとしている。また、航空運送事業者に対し、機体の経年化対策の観点も踏まえた航空機の点検及び整備、品質監査制度の導入による高度な品質管理、外部委託管理の充実等、今後も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（R C C）を東京航空事務所に設置し、航空機の搜索救難に関する業務を有効に促進するための必要な連絡及び調整について関係機関が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) 消防体制及び救急医療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、救難用照明車、大規模航空機火災消火訓練施設を整備する。また、空港保安防災企画官（航空局）及び空港保安防災課（名古屋空港）を新設し、一層の消化救難・救急医療体制の充実強化に取り組んでいく。

(注) ディファレンシャルGPS：米国が運用するGPSで得られた自船の位置の測定精度と信頼性をさらに向上させるため、GPSの誤差補正值とGPS衛星の異常情報をユーザーに伝送するシステムであり、昼夜を問わず、誤差10m以内での位置測定が可能となるもの。

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、観測施設の近代化を図っているほか、運輸多目的衛星の製作を航空局と共同で進めている。また、平成9年度には仙台L-ADESS（地方中枢気象資料自動編集中継装置）を更新整備し、地方気象台等が発表する注意報・警報等の充実を図る。

さらに、船舶及び防災関係機関への台風情報の充実を図るため、9年7月から台風進路予報の対象時間をこれまでの48時間先までから72時間先までに延長した。

海洋に関する情報については、波浪、高潮及び津波に対する注意報・警報をはじめ、日本近海及び北西太平洋域の海水温・海流・波浪・海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。

(イ) 地震対策

気象庁は、全国各地に地震計や震度計を展開して、地震活動を常時監視するとともに、津波予報や地震情報等を提供している。9年度は、都道府県が整備した震度計のデータをオンラインで入手し、地域における防災対策により有効な震度情報の提供を図ることとしている。

また、気象庁長官は、東海地域に発生が懸念される大規模な地震に係る地震予知情報を内閣総理大臣に報告する責務を負っており、気象庁の観測データのほか、関係機関の観測データをリアルタイムで気象庁本庁に収集し、これらを常時総合的に監視している。9年度には同地域に地殻岩石歪計を増設し前兆現象等の監視能力の向上を図る。

さらに、津波の高さや到達時刻の定量的予測、津波予報区の細分化等、防災活動により有効なきめ細かな津波予報を行うための準備を進めている。また、全国76か所の津波観測施設により常時津波を監視するとともに、南鳥島に設置した遠地津波観測装置により南米沖等の遠方で発生した津波の早期検知に努めている。

海上保安庁は、地震予知等に必要の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、ディファレンシャル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等において、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の活火山のうち、活動が活発な20の火山を対象に常時監視を行い、その他の火山についても計画的に基礎調査観測を実施している。さらに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火山観測・監視体制を強化するとともに、大学等の関係機関とも連携を取り、火山災害の防止軽減に資するための緊急火山情報等の的確な発表に努めている。

海上保安庁では、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努めている。

また、鉄道事業者が行う防災施設の整備の中で、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、既存施設の耐震性の向上を図る。また、津波、高潮等への対策として海岸保全施設の整備を推進する。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する。

(ウ) 海上の防災対策

海上保安庁では、油排出事故等の海上災害や地震等の自然災害等に備え、排出油防除資機材、災害対応能力を強化した巡視船等を整備しており、発災時には、巡視船艇・航空機を出動させ、被害状況調査や救助活動等を迅速かつ的確に実施するとともに、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

空港・航空保安施設の耐震性の向上、空港の除雪体制の整備、雨水排水施設の整備等自然災害及び大規模な航空事故災害に対し、所要の対策及び災害復旧を講じることとしている。

また、「災害時における救援航空機等の安全対策マニュアル」を策定し、大規模災害時の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

津波・高潮・侵食対策としての海岸保全施設整備、施設の耐震性の強化等沿岸域の安全性の向上を図っている。この一環として、9年度は、水門等の一元的な遠隔操作を行う津波防災ステーション事業と安全性の確保・利便

性の向上を図る都市型海岸高度化事業を創設した。

(2) 災害復旧事業の推進

被災した施設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 阪神・淡路大震災の復興状況

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。

政府は、被災地域の早期の復旧・復興を図るため、7年2月に阪神・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」、7年7月には「阪神・淡路地域の復興に向けての取組方針」を決定した。

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、港湾についても8年度末にその機能を回復したところであり、引き続き、人流・物流の活性化、観光復興等阪神・淡路地域の復興、発展に向け支援していくこととしている。

観光集客イベントの開催（神戸ルミナリエ）



観光集客イベントの開催（神戸ルミナリエ） ©Valerio Festi / I & F Inc.

4 雲仙岳噴火災害の復興状況

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島原鉄道の復旧に対し、運輸省は、6～8年度予算において助成措置を講じ、9年4月1日には運転再開している。また、避難施設緊急整備計画に基づく事業については、8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。

第3節 技術開発の推進

安全・環境に配慮した人や物の円滑なモビリティを確保するために、運輸技術の果たす役割は大きなものがあり、運輸省技術研究開発推進本部の設置等により強化された研究開発体制の下、科学技術基本計画の趣旨も踏まえた技術施策を積極的に展開している。これに関連して、平成9年10月に発足した運輸施設整備事業団においては、国の出資を受けて、運輸分野における基礎的研究推進制度を新たに開始した。

一方、今日、新しい社会経済システムの構築の必要性が認識され、規制緩和や行財政改革等の各種取組みがなされており、こうした情勢の変化に対応するため、9年6月には、運輸技術審議会に対し、「社会経済状況の変化を踏まえた運輸技術施策の基本的なあり方」について諮問した。

1 鉄道技術の開発

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」の内容に沿って技術開発を行うとともに、8年7月に（財）鉄道総合技術研究所の中に設置された「鉄道技術推進センター」等を活用して、技術開発の推進及び技術の普及を図っている。

(1) 超電導磁気浮上式鉄道

超電導磁気浮上式鉄道は、超高速、低公害等の特性を有することから、新しい都市間大量輸送機関として期待されている。9年4月から山梨県に建設された実験線において走行試験が開始されており、11年度までに実用化に向けた技術上の目途を立てることとしている。

(2) 鉄道的高速化

安全面、環境面に留意しつつ、利用者の利便性向上に資する鉄道的高速化のための技術開発が進められている。これらの成果を踏まえ、9年3月から山陽新幹線において300km/hの営業運転が開始された。

営業運転を開始した500系のぞみ

営業運転を開始した500系のぞみ



運輸省では（財）鉄道総合技術研究所の行う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。

（3）軌間自由可変電車

新幹線と在来線を相互に乗り入れることが可能な電動台車を有する軌間自由可変電車は、新幹線の高速化効果を在来線沿線の地域に均てんすることが可能である。9年度から試験用電車の製作等の試験を行うこととしている。

（4）LRT（ライトレールトランジット）

都市内の公共交通機関として路面電車が見直されており、欧米では高度化（高速、低騒音、低床式の車両の導入等）した路面電車（LRT）の整備が進んでいる。我が国においても、熊本市において、我が国初の低床式車両（2車体1編成）が導入され、9年8月より営業運転が行われている。

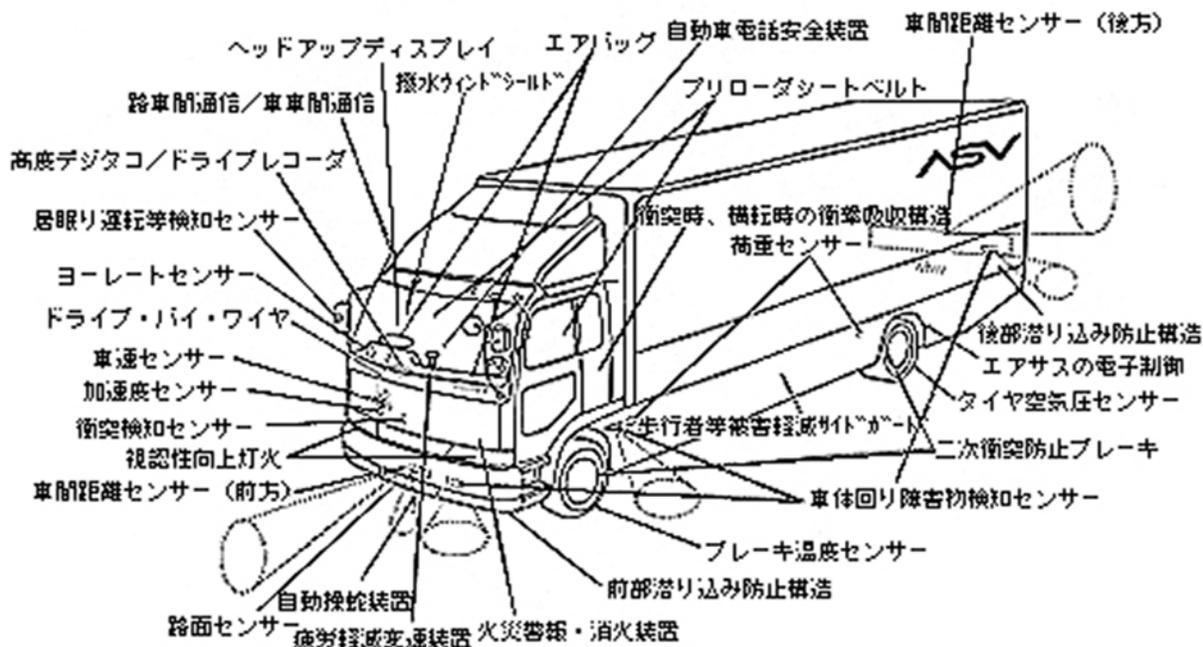
運輸省では、低床式車両に関する技術評価を行う等、我が国に適したLRTのあり方について検討を行っている。

2 自動車技術の開発

エレクトロニクス技術等の新技術の活用により自動車を高知能化し、安全性を格段に高めた先進安全自動車（ASV）について研究開発を推進しており、3年度からの第1期5か年計画に引き続き、8年度からの第2期ASV開発推進計画においては、対象車種について、第1期の乗用車にトラック、バス、二輪車を加え、ヒューマン・インターフェイスの最適化及びインフラとの整合・連携について重点課題として取組むこととしている。
〔2-10-2図〕

2-10-2図 先進安全自動車（ASV）のイメージ（トラック）

2-10-2図 先進安全自動車（ASV）のイメージ（トラック）



3 造船技術の開発

5年12月の運輸技術審議会答申「新時代を担う船舶技術開発のあり方について」を踏まえ、現在、次のような研究開発を推進している。

(1) メガフロート（超大型浮体式海洋構造物）の研究開発

メガフロート・ヘリコプター離発着実証実験

メガフロート・ヘリコプター離発着実証実験



海洋空間の一層の有効利用により運輸関連施設等の社会資本の円滑な整備に資するとの観点から、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の研究開発を推進してきており、現在、実用化に向けて実証実験が行われているほか、9年度は、メガフロートの空港への利用可能性に関する技術的な検討も行っている。

(2) スーパーマリンガスタービン（環境低負荷型船用推進プラント）の研究開発

船舶から排出されるNO_x（窒素酸化物）等の大気汚染物質の排出低減を図るため、ガスタービンをベースとした環境にやさしい次世代船用エンジンの研究開発を推進している。

(3) 環境保全技術の研究開発

タンカーの衝突あるいは座礁事故等による油流出の問題を抜本的に解決するため、これまで以上に衝突や座礁事故に強い新形式タンカー構造等の研究開発及び船舶からの排気ガスを還元剤や触媒によって浄化するための研究開発を造船業基盤整備事業協会において実施している。

(4) 船舶技術研究所における研究開発

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、船体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、船舶の操縦性評価技術に関する研究等を行っている。

4 港湾技術の開発

4年6月に「人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～」を策定した。その長期政策を踏まえ、8年4月には「港湾の技術開発五箇年計画」を策定し、強力かつ緊急的に取り組むべき技術開発として5テーマを選定した。

現在、港湾建設に従事する技能労働者、若年層の減少に対応するため、ケーソンを現場で簡単に製作できるプレハブ化の技術や、大型タンカーによる重油流出事故等の教訓を踏まえ、厳しい作業条件下でも対応可能な油回収技術の開発を進めている。

また、我が国港湾の国際競争力を強化するため、コンテナターミナルの輸送コスト低減とサービスレベルの向上を図る必要がある、そのための自動化・省力化技術の開発を進めている。

海上工事における測量等をより効率的、経済的に行うため港湾局が開発してきたGPS海上測位システムは、全国5か所において本格運用に入った。また、高精度の波浪実況、予測をリアルタイムで提供する沿岸気象海象情報配信システム（COMINS）を開発し、9年度に運用が開始された。

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めざして、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、新たに3次元振動を発生可能な大型水中振動台を整備し、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を進めている。

5 航空技術の開発

(1) 運輸多目的衛星（MTSAT）を中核とした次世代技術

現行航空保安システムは、地上からの電波等により航空機の安全運航を支援する方式であるが、この方式には電波覆域による限界があり、洋上等覆域外においては一定水準の航空保安サービスを常時提供できるようにすることは困難である。一方、将来にわたる航空交通の増大や多様化に対応し、航空交通の安全性、効率性及び経済性の一層の向上を図るため、人工衛星やデータリンク等の新しい技術を活用した次世代の航空保安システムを導入し、現行のシステムの限界を克服する必要がある。

そのため、次世代の航空保安システムの中核となる、航空管制のための機能を搭載した運輸多目的衛星（MTSAT）を11年度に打ち上げる計画であり、6年度から衛星の調達等を進めている。

この次世代航空保安システムの導入により、洋上における容量を3倍以上に拡大する等航空交通容量の拡大、航空交通の安全性の向上、効率的な航空交通の形成、効率的な航空保安システムの形成等が可能となる。

(2) 衝突防止技術

空中衝突の危険性を警告する航空機衝突防止装置について、我が国においても独自に運用評価を行い、7年の国際的な技術基準の制定に一定の役割を果たした。現在、電子航法研究所において、回避性能をより向上させた

装置を開発中である。

6 地震・火山噴火、気象予測のための技術開発

気象庁では、各種数値予報技術の高度化の一環として、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モデルの開発を重点的に進めるとともに、気象研究所を中心に、台風・集中豪雨、地震・津波、火山、気候変動及び地球環境等気象業務のさらなる推進に必要な研究開発を実施している。

気象研究所では、特定研究として「南関東地域における応力場と地震活動予測に関する研究」、「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」等、社会的に要請が大きい地震・津波・火山活動に関する研究を実施している。

気候変動に関しては、科学的知見の蓄積及び信頼性の高い気候変動予測をめざすとともに、気候変動の実態把握、変動機構の解明、気候モデルの開発・改良の研究等を行い、気候変動に関する政府間パネル（IPCC）等の活動への貢献に努めている。さらに9年度には、大気中におけるオゾン及び温室効果ガスの分布及び変化等に関する研究を強化するため、「応用気象研究部」を「環境・応用気象研究部」に改組した。

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・解析の研究等、海洋に関する研究、技術開発を推進している。

気象庁では、船舶の安全や経済的な運航に必要な波浪、高潮、海氷、海流等の実況の的確な把握及び予報の精度向上に向けて、ブイ等を用いた新たな観測技術や地球観測衛星等からの多種の観測データの高度な利用技術等の開発を進めている。とりわけ、海流について海洋大循環モデルを用いて観測データの合理的な解析を行う同化技術及び予測技術の開発を重点的に進めるとともに、海洋での油流出事故等に対応するため、海上風等の予測結果を用いた漂流予測手法の開発に着手している。

また、海洋データの即時的な国際相互利用の推進に向け、NEAR-GOOSリアルタイムデータベースの高度化のための開発を進めている。

世界各地の異常気象と関連があると考えられている赤道太平洋域のエルニーニョ現象等について、その機構や気候変動との関係の解明に向けた研究を推進するとともに、全球気候モデルの開発を行っている。

一方、地球環境問題に関しては、二酸化炭素等の地球温暖化原因物質について、観測技術の改良や海洋炭素循環モデルの開発を進めている。

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位置付けられた。この基本方針を受け、7年8月に公共輸送部門における情報化実施指針を策定した。同実施指針は、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、国民へのタイムリーな情報提供、安全性の確保、物流の効率化といった観点から、近年の情報通信技術の成果を活用し、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 EDIの導入の推進

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、取引先に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、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。

政府及び民間の双方が参画した「物流EDI推進機構」の活動を支援するとともに、関係事業者等のEDI実用化に向けて必要な環境整備に取り組んでいる。9年6月には、荷主と物流事業者間の取引におけるEDIの導入促進を図るため、運輸省・通商産業省と共同により連携指針を策定・告示したところであり、今後とも物流EDIの推進を図っていくこととしている。

2 ICカードを活用した乗車券システムの開発の推進

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（Integrated Circuit：集積回路は、データ処理能力、セキュリティ記憶容量等の面から今後の有望な情報媒体と考えられている。）の活用方策について検討を進めてきた結果、特に、鉄道・バス等の乗車券について、非接触（電波で情報をやりとりする）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、通商産業省、郵政省等の協力を得て、次世代の乗車券として、汎用電子乗車券の実用化をめざす研究開発を推進している。

なお、開発体制としては、有識者、事業者代表、利用者代表等からなる「汎用電子乗車券開発検討委員会」において基本コンセプトを策定するとともに、これを受けて、電機・機械メーカー等からなる「汎用電子乗車券技術研究組合」（鉱工業技術研究組合法に基づき認可）において具体的な技術開発を実施している。

(ア) 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。

(イ) 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、1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できるようにするものである。

現在、実験室ベースでの開発は完成しつつあり、今後、実証実験を行う予定である。

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：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、運輸関連情報の提供に関するニーズの変化）。

こうしたマルチメディア化の進展の中で、今後、気象・海象情報、交通機関の運行に関する情報、観光情報等の様々な運輸関連情報を、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。

このような動向を踏まえ、7年度より、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。

8年度は、ニーズ調査等を通して、「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も含めた最適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）、「人に優しい支援」（駅などでPHS（簡易型携帯電話）等を活用して移動制約者に対し自動案内を行うサービス）等、今後の運輸分野に望まれるマルチメディアを活用した新たなサービス案について、その実現形態、導入課題等について検討した。

今後は、これらのサービス案を統合した総合的なネットワーク構築の可能性等を検討するとともに、これらの共通課題である運輸関連情報（ダイヤ・運行情報等）の流通・公開形態の標準化について、インターネットを用いて試行実験を行う予定である。

4 気象情報サービスの高度化の推進

国民生活の多様化、情報化社会の進展に伴い、近年天気予報をはじめとする気象情報に対する国民や各種産業分野からのニーズは複雑化かつ高度化してきている。気象庁は、こうした要望に的確に応えて行くため自らが提供する防災気象情報の充実や広く全国にナショナルミニマムとしての天気予報等の精度向上を図る一方、広範なニーズに対応するため民間気象事業者による個別サービスの展開を支援してきている。

気象注意報・警報、天気予報等は、新聞、ラジオ、テレビのほか様々な情報メディアを通して広く一般国民に伝えられ、国民の生命・財産の確保と生活の利便性向上に寄与している。こうした中で、民間気象事業者は天気番組等の製作過程で気象情報の編集・加工や解説を行うなど、国民生活にとって理解しやすく使いやすい情報の提供の役割を担ってきている。また、流通業や製造業等における商品の需要予測、船舶の最適航路情報の提供等の産業分野等における個別利用者の目的に合致した気象情報サービスを行ってきている。

こうした民間の気象情報サービス活動を推進するためには、民間気象事業者へ提供される観測データをはじめとした予報の基礎となる資料の充実に加えて、民間気象事業者から社会に提供される気象情報の信頼性を確保することも重要である。このため、気象庁は6年に(財)気象業務支援センターを通じた気象情報の提供業務を開始す

るとともに、同年から気象予報士試験制度を導入して、7年5月から民間気象事業者による一般向けの地域的・時間的にきめ細かい局地的な天気予報活動を認め、民間による気象情報サービス基盤の強化に努めている。6年8月から9年1月までに行われた7回の気象予報士試験に合格した1,999人のうち1,911人が、9年6月末までに気象予報士の登録を行い、その多くが様々な分野で活躍している。なお、8年7月には気象予報士の親睦団体として気象予報士会が設立され、気象予報士相互の交流が図られている。

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ぐものである。このため、政府の基本計画等を踏まえ、7年度を初年度とする五カ年計画として「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総合的な観点から効率的かつ計画的に推進している。

(1) 情報ネットワークシステムの整備

情報化推進のための基盤整備として、8年2月に、運輸省本省LAN（Local Area Network）を構築して以来、地方運輸局、支局と着実にネットワーク化を進めてきた。9年10月には、海上保安庁LANとの接続を開始するとともに、10年2月からは港湾建設局、地方航空局との接続を開始する予定であり、本省と外局、地方局とを結ぶ運輸省WAN（Wide Area Network）の整備を行うこととしている。

さらに、9年1月から運用開始した全省庁間における電子情報連絡網である霞が関WANを活用して、円滑な情報交換を行うとともに、各省庁において整備が進められている国会関係事務支援システム等の利用を図ることに取組んでいる。

また、8年5月に開設した運輸省ホームページの提供内容の充実、検索サービスの導入により、広く国民一般に対し、運輸省に関する情報のより一層の迅速かつ広範な提供が可能となった。

省内においては、業務支援ソフトウェアや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。

(2) 運輸省関係行政手続の電子化・ペーパーレス化

国民の負担軽減等の観点から、行政改革プログラム（8年12月）、申請負担軽減対策（9年2月）等累次の閣議決定等において、申請等の簡素化、電子化・ペーパーレス化を強力に推進することとされている。

これに伴い、運輸行政に係る申請、届出、報告等の手続についても、対面審査を要さないものを中心に電子媒体による提出を認めるとともに、オンライン化について検討を進めるなど、より一層の行政サービスの高度化を図っている。

平成8年11月～9年12月の運輸の動き

8年11月

年 月 日	国内における運輸の動き
8.11.1	震災復興に係る神戸港の入出港手続の簡素化の一貫として申請書類のFAXによる受付を開始
1	大分国際貿易センター（物流高度化基盤施設）開業
1	快適通勤推進月間〔～30日〕
6	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
8	ユーザー選択型の自動車整備サービス（ニューサービス）の導入・普及についての措置
11	「羽田空港の新規発着枠の配分基準懇談会」開催
12	元小川派の用地内居住者が空港内用地約1.9haを空港公団と売買契約締結
16	気象庁全球波浪モデル格子点データの提供業務開始
20	第2次港湾景観形成モデル事業港承認
27	元熱田派の用地外地権者が空港内用地約0.2haを空港公団と売買契約締結
28	「自動車ターミナル法の一部を改正する法律」施行

年 月 日	国際における運輸の動き
8.11.7	第1回東アジア運輸フォーラム・シンポジウム（東京）
7	第16回日豪静止気象衛星合同委員会（メルボルン）〔～8日、11～12日〕
12	第4回日中観光振興協議（北京）
13	OECD海運委員会（パリ）〔～14日〕
13	地球観測衛星委員会第10回会合（キャンベラ）〔～15日〕
20	第8回APEC閣僚会議及び第4回非公式首脳会議（マニラ）〔～25日〕
25	APEC第10回運輸ワーキンググループ（タイ・プーケット）〔～29日〕
26	日中海運政府間協議（東京）〔～29日〕
28	第5回市場開放問題苦情処理対策本部幹事会（東京）

8年12月

年 月 日	国内における運輸の動き
8.12.1	「自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律」施行
5	許認可事務等改革推進本部において「今後の運輸行政における需給調整の取扱いについて」を決定し、需給調整規制原則廃止を打ち出す
10	新しい全国総合開発計画についての中間案（計画部会調査検討報告）取りまとめ
10	「平成8年度年末年始の輸送等に関する安全総点検」実施 [～9年1月10日]
11	「今後の成田空港と地域との共生、空港整備、地域整備に関する基本的考え方」を発表
11	大阪市営地下鉄長堀鶴見緑地線延伸開業（京橋～心斎橋間）
13	「運輸関係公共事業の行動指針について」公表
13	「第7次空港整備五箇年計画」閣議決定
13	「第9次港湾整備五箇年計画」閣議決定
13	「国際海上コンテナターミナルの全国的な配置について」公表
13	「効率的・効果的港湾・海岸整備のための行動指針」公表
16	「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針」公表
17	「経済構造の変革と創造のためのプログラム」閣議決定
20	地方分権推進委員会第1次勧告－分権型社会の創造－
25	「国鉄長期債務等の本格的処理及び平成9年度において講ずる措置について」閣議決定
25	「整備新幹線の取扱いについて」政府与党合意
25	「エアバック付自動車と幼児子供用乗車装置の使用上の注意について」公表

年 月 日	国際における運輸の動き
8.12.1	IMO第67回海上安全委員会（ロンドン）[～6日]
1	カタールLNG開発プロジェクトの定期用船開始
4	日米運輸技術協力第3回専門家会合（東京）[～5日]
9	第1回WTO閣僚会議（シンガポール）[～13日]

9年1月

年 月 日	国内における運輸の動き
9.1.1	新しい旅客鉄道運賃制度の実施（総括原価方式の下での上限価格制の導入等による）
1	気象庁与那国島測候所で二酸化炭素及び地上オゾン濃度の観測開始
2	ロシア船籍タンカー「ナホトカ号」海難・流出油災害
6	各省庁、関係機関をネットワークで結んだ霞が関WANへ接続
10	ナホトカ号海難・流出油災害対策本部設置（本部長：運輸大臣）
10	我が国商船隊船腹量発表
16	「鉄道運転規則の一部を改正する省令」を公布・施行し、鉄道車両の定期検査周期を延伸
20	全日空機（217便）ハイジャック事件
24	ナホトカ号事故原因調査委員会の第1回会合開催
30	北九州港港湾計画改訂

年 月 日	国際における運輸の動き
9.1.6	日米海運協議（ワシントン）【～7日】
23	中国WTO加盟交渉日中バイ協議（北京）
27	地球温暖化予測情報国際セミナー（東京）【～31日】
28	WTO（世界観光機関）／UNESCO／APTEC奈良・シルクロード・トラベル・フォーラム（奈良）【～29日】
28	第11回日韓観光振興協議会（松山）【～2月1日】

9年2月

年 月 日	国内における運輸の動き
9.2.1	貨物鉄道運賃における総括原価方式の下での上限価格制の導入
1	旭川空港滑走路2,500mに延長
1	気候講演会開催（東京）
3	国鉄清算事業団の汐留A・B・C街区の売却（3,723億円）
7	「羽田空港新規発着枠の配分基準懇談会」報告書発表
14	ナホトカ号船尾部残存油対策検討委員会の第1回会合開催
19	特定部品専門の自動車整備工場に係る認証制度の創設等について措置
27	自動車安全情報の提供（公表）
28	国鉄清算事業団の品川駅B1街区の売却（1,838億円）

年 月 日	国際における運輸の動き
9.2.1	1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW条約）の1995年改正条約が発効
5	第1回日露海洋汚染防止当局間会合を開催し、ナホトカ号の事故原因に関して共同調査を開始【～7日】
5	日EU港運協議（東京）
10	ICAO航空運送パネル（モントリオール）【～14日】
11	モロッコ・エジプトとの政策対話【～21日】
18	WTO（世界観光機関）南アジア地域委員会・東アジア太平洋地域委員会合同委員会第13回会合（モルディブ）
20	ESCAP/WMO熱帯低気圧パネル・台風委員会第2回合同会合（タイ・ブーケット）【～28日】
25	「気候変動に関する国際連合枠組条約」補助機関会合（ジュネーブ）【～28日】

9年3月

年 月 日	国内における運輸の動き
9.3.1	地域気象業務体制再編の初年度実施
2	中標津空港滑走路2,000mに延長
3	国鉄清算事業団の大阪鉄道管理局跡地の売却（1,010億円）
3	東京航空地方気象台において航空路火山灰情報の提供を開始
3	東京L-ADESS（地方中樞気象資料自動編集集中継装置）更新
4	メガフロート実用化検討委員会設置
6	羽田空港の新規発着枠の取扱い基準・結果発表
8	JR東西線開業（京橋～尼崎間）
8	福知山線新三田～篠山口間複線化完成
17	97フォーラム「車検について考える」開催
18	気象審議会諮問第20号「今後の気候情報のあり方について」
19	「流出油事故関係地域観光需要連絡会」の設置
22	秋田新幹線開業（盛岡～秋田間）
22	北越急行ほくほく線開業（六日町～犀潟間）
22	石勝・根室線南千歳～訓路間高速化完成
22	500系新幹線「のぞみ」が山陽新幹線で最高速度を記録
25	「新幹線鉄道構造規則等の一部を改正する省令」を公布・施行し、鉄道に係る技術基準及び許認可手続の大幅な見直しを実施
25	東武鉄道伊勢崎線草加～越谷間複々線化完成
26	ナホトカ号船尾部残存油対策検討委員会報告書作成
27	東京国際空港新C滑走路供用開始
27	デファレンシャルGPSの運用開始
27	全国5都市の乗合バスで、国産のノンステップバスが運行開始
28	「規制緩和推進計画の再改定について」閣議決定
31	美祿線南大嶺～大嶺間営業廃止
31	中部新国際空港推進調整会議が「中部圏における新たな拠点空港に関する計画案（中間まとめ）」等を公表
31	港運事前協議の改善に関する中間合意が調印
31	大阪湾フェニックス計画変更認可
31	苫小牧港港湾計画改訂
31	大阪港港湾計画改訂

年 月 日	国際における運輸の動き
9.3.3	日米海運協議（ワシントン）【～6日】
5	第2回アジア・オセアニア国際航空フォーラム（バンコク）【～6日】
10	WMO第12回海洋気象委員会（ハバナ）【～20日】
11	航空安全のための火山情報伝達体制に係る国際セミナー（東京）【～12日】
19	第1回日豪運輸ハイレベル協議（キャンベラ）
25	第5回市場開放問題苦情処理対策本部会合（東京）
26	MSAS（運輸多目的衛星用衛星航法補強システム）調達に関し、欧州委員会よりWTO（世界貿易機関）紛争解決手続上の協議要請
31	中国との政策対話（重慶、武漢）【～4月6日】

年 月 日	国内における運輸の動き
9.4.1	「外国船舶監督官」の新設
1	TSL防災船「希望」デビュー
1	自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会の平成8年度調査検討結果の公表
1	「全国労働者共済生活協同組合連合会」が自動車損害賠償責任共済事業に参入
1	東京航空地方気象台に航空路火山灰情報センターを設置
1	島原鉄道全線復旧（諫早～加津佐間）
1	大阪高速鉄道大阪モノレール線延伸開業（大阪空港～柴原間）
1	「船舶による気象観測通報用ソフトウェア」の利用開始
1	タクシーのゾーン運賃制の実施及び初乗り距離の短縮運賃登場
1	入出港手続の簡素化の一貫として主要8大港において、係留施設等使用許可申請書を統一
3	韓国籍タンカー「オーソン号」油流出事故
3	超電導磁気浮上式鉄道山梨実験線において走行実験開始
4	「総合物流施策大綱」閣議決定
4	「運輸関係公共工事コスト縮減対策に関する行動計画」を策定
5	プレジャーボート保管対策懇親会最終報告のプレス発表
7	「水中に転落した自動車からの緊急脱出方法」公表
9	「交通運輸における需要調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」運輸政策審議会に諮問
10	東京湾港湾計画改訂
11	スーパーマリンガスタービン技術研究組合設立
15	東京航空地方気象台において航空気象ドップラーレーダー運用開始
15	横浜湾港湾計画改訂
15	ASV（先進安全自動車）開発推進計画における研究開発項目の決定
23	神戸湾震災復旧工事竣工式挙行
25	3省庁合同のプレジャーボート全国実態調査の実施結果発表
25	自動車エネルギー消費効率改善検討会開催（ディーゼル自動車の燃費目標値設定の検討）

年 月 日	国際における運輸の動き
9.4.2	日米海運協議（ワシントン）【～11日】
2	日EU港運協議（ブリュッセル）
4	関空＝ヨハネスブルグ（南アフリカ）線開設（南アフリカ航空）
14	第11回APEC運輸ワーキンググループ（シアトル）【～17日】
17	OECD海運委員会（パリ）【～18日】
18	第6回EU運輸ハイレベル協議（ブリュッセル）【～19日】
21	第1回日独観光交流促進協議会（ベルリン）
21	IMO第75回法律委員会（ロンドン）【～25日】
24	マ・シ海峡通航量調査沿岸3国現地実態調査（インドネシア、マレーシア、シンガポール）【～5月2日】
25	MSAS調達に関する欧州委員会とのWTO紛争解決手続上の第1回協議（ジュネーブ）
28	コスタリカ観光交流促進ミッション【～30日】
28	ICAO法律委員会（モントリオール）【～5月9日】

9年5月

年 月 日	国内における運輸の動き
9.5.9	「オゾン層観測報告：1996」発表
9	旅の総合見本市「旅フェア' 97」開催（大阪）〔～13日〕
16	「経済構造の変革と創造のための行動計画」閣議決定
23	「空港整備法の一部を改正する法律」公布・施行
23	元熱田派の用地外地権者等が空港内用地約0.3haを空港公団と売買契約締結
23	第5回地域伝統芸能全国フェスティバルの開催（島根県）〔～25日〕
26	東海道新幹線品川駅本体工事着工
26	「96年の我が国のクルーズ等の動向について」発表
29	「鉄道事業法施行規則等の一部を改正する省令」を公布・施行し、ロープウェイ、スキーリフト等索道の技術基準の大幅な見直しを実施
30	海運造船合理化審議会海運対策部会報告書「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」取りまとめ
30	「全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律」公布・施行

年 月 日	国際における運輸の動き
9.5.7	APEC観光ワーキンググループ第10回会合（台北）〔～8日〕
15	日本・エチオピア航空協定締結
15	WTO（世界観光機関）東アジア太平洋地域委員会第30回会合（マカオ）
16	第1回日加運輸ハイレベル協議（オタワ）
19	国際港湾都市「神戸サミット」開催〔～20日〕
20	第4回日米運輸協力コンファレンス（ワシントン）
24	中国WTO加盟交渉日中バイ協議（ジュネーブ）

9年6月

年 月 日	国内における運輸の動き
9.6.1	「コンビニエンスストア等を使用した主催旅行商品等の販売に係る検討委員会」検討結果とりまとめを受けて販売可能に
1	「平成9年度今日の気象業務」発表
3	京都市営地下鉄烏丸線延伸開業（国際会館～北山間）
6	「日本国有鉄道清算事業団の債務の負担の軽減を図るために平成9年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律」公布・施行
10	エルニーニョ現象発生に関する情報発表
11	「内航海運組合法の一部を改正する法律」公布・施行
13	「運輸施設整備事業団法」公布
13	JR貨物の完全民営化のための基本問題懇談会意見「JR貨物の完全民営化に向けて」の運輸大臣への提出
16	「国内陸上貨物取引及び輸送・保管の分野において荷主及び陸上運送事業者等が行う電子計算機の携帯利用に関する指針」の通産省との共同告示（EDI促進関係）
18	「外国人観光客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律」施行
18	運輸技術審議会より答申「自動車の基準及び認証等の制度に係る国際化対応方策」
19	「公共投資基本計画」の改定（閣議了解）
20	「経済社会状況の変化を踏まえた運輸技術施策の基本的なあり方について」運輸技術審議会に諮問
23	小田急鉄道小田原線喜多見～和泉多摩川間複々線化完成
26	「東京国際空港跡地利用計画調査委員会」（第1回）開催
27	第3次エコポートモデル港（地区）指定及びエコポートモデル事業認定
30	需給調整基準の弾力化による貸切バス・タクシーの新規免許、増車枠を各運輸局等で公示【～8月26日】

年 月 日	国際における運輸の動き
9.6.2	第25回気象衛星調整会議（サンクトペテルブルク）〔～6日〕
4	第3回アジア海運フォーラム（ソウル）
5	第2回日豪観光交流促進協議（宮崎）
9	MSAS調達に関する欧州委員会とのWTO紛争解決手続上の第2回協議〔～10日〕
9	WMO第16回財政諮問委員会（ジュネーブ）
10	WMO第49回執行理事会（ジュネーブ）〔～20日〕
17	IATA発着調整会議（シンガポール）〔～24日〕
18	日本・香港航空協定締結
23	国連環境開発特別総会（ニューヨーク）〔～28日〕
24	第2回APEC運輸大臣会合（ビクトリア）
27	日本・バブアニューギニア航空協定締結

9年7月

年 月 日	国内における運輸の動き
9.7.1	羽田空港新C滑走路供用開始に伴う増便実施
1	台風72時間進路予報の開始
1	「船舶安全法及び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（証書の有効期間を5年とする等の船舶検査の緩和を実施）
1	「船員の雇用の促進に関する特別措置法施行令の一部を改正する政令」施行
1	沖縄振興を推進するため、本土と那覇路線に係る普通着陸料及び特別着陸料を軽減
1	「日中鉄道友好推進協議会」の設立
2	パナマ船籍「ダイヤモンドグレース号」油流出事故
2	ダイヤモンドグレース号油流出事故非常災害対策本部設置（本部長：運輸大臣）
8	地方分権推進委員会第2次勧告－分権型社会の創造－
10	規制緩和と小委員会公開ディスカッション（港湾運送事業に係る規制の見直しについて：第1回）
15	第1回政府・与党整備新幹線検討委員会
15	安全性向上自動車（ESV）研究調和プロジェクト「歩行者保護」第1回専門家会議の開催〔～16日〕
18	羽田空港の24時間運用開始に伴う深夜・早朝便の運航開始
18	久米島空港滑走路2,000mに延長
20	新南大東空港供用開始
25	小名浜港旅客ターミナル（旅客ターミナル施設）開業
25	第23回マリンウィークの開催〔～8月31日〕
28	（財）成田空港周辺地域共生財団設立
29	「平成9年度今日の気象業務（CD-ROM版）」発表
29	平成9年度特定港湾施設整備事業基本計画閣議決定
31	ナホトカ号事故原因調査に係る最終報告書作成

年 月 日	国際における運輸の動き
9.7.4	第3回日西観光交流促進協議（仙台）
14	MSAS調達に関する欧州委員会との非公式協議〔～15日〕で、WTO紛争解決手続上の紛争が事実上解決
14	日EU港運協議（東京）
14	IMO第43回航行安全小委員会（ロンドン）〔～18日〕
18	第6回市場開放問題苦情処理対策本部会合（東京）
19	関空＝ポートモレスビー（パプアニューギニア）線開設（エア・ニューギニ）
28	「気候変動に関する国際連合枠組条約」補助機関会合（ジュネーブ）〔～8月7日〕

9年8月

年 月 日	国内における運輸の動き
9.8.7	ナホトカ号海難・流出油災害対策本部長表彰
14	大分県央飛行場供用開始
29	熱田派の用地内居住者2軒が空港内用地4.7haの移転について基本的合意
22	大阪高速鉄道大阪モノレール線延伸開業（南茨木～門真市間）
25	第2回政府・与党整備新幹線検討委員会
27	篠栗・筑豊線吉塚～折尾間電化工事着工
28	「港湾の施設の耐震設計にかかる当面の措置（その2）」により港湾における耐震基準を強化
29	大阪市営地下鉄長堀鶴見緑地線延伸開業（大正～心斎橋間、鶴見緑地～門真南間）

年 月 日	国際における運輸の動き
9.8.1	第14回日豪閣僚委員会（東京）
4	日米航空次官級公式協議（東京）【～6日】
4	WMO第12回気候委員会（ジュネーブ）【～14日】
26	WCRP（世界気候研究計画）会議（ジュネーブ）【～29日】
27	日米航空次官級公式協議（ワシントン）【～29日】
28	運輸大臣中国訪問（北京）【～30日】

9年9月

年 月 日	国内における運輸の動き
9.9.1	第20回無保険（無共済）車をなくそうキャンペーン
1	「自動車点検整備推進運動」の実施〔～10月31日〕
2	地方分権推進委員会第3次勧告－分権型社会の創造－
24	「大規模油流出事故への即応体制検討報告書」発表
30	宮団地下鉄南北線延伸開業（溜池山王～四ッ谷間）
30	信越本線横川～篠ノ井間営業廃止

年 月 日	国際における運輸の動き
9.9.4	FMCによる一方的制裁措置の発動
7	パナマ運河世界会議（パナマシティ）〔～10日〕
10	第2回アジア太平洋海上保安主管庁フォーラム（東京）
15	船舶からの大気汚染防止に関するMARPOL 73/78締結国会議〔～26日〕
17	日米地震シンポジウム（神戸）〔～19日〕
22	日米航空次官級公式協議（東京）〔～26日〕
22	第3回日韓港湾局長会議（ソウル）〔～24日〕
25	気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第13回会合（モルディブ）〔～28日〕
29	第12回APEC運輸ワーキンググループ（台北）〔～10月2日〕

9年10月

年 月 日	国内における運輸の動き
9.10.1	北陸新幹線開業（高崎～長野間）
1	しなの鉄道開業（軽井沢～篠ノ井間）
1	土佐くろしお鉄道宿毛線開業（中村～宿毛間）
1	大型トレーラーの新方式による基準緩和認定に係る審査を開始
1	運輸施設整備事業団設立
1	航海訓練所練習船新「青雲丸」竣工
7	第3回政府・与党整備新幹線検討委員会
8	JR東海株式上場
9	北大東空港滑走路1,500mに延長
9	地方分権推進委員会第4次勧告－分権型社会の創造－
11	京阪電気鉄道京津線京津三條～御陵間営業廃止
12	京都市営地下鉄東西線開業（醍醐～二條間）
13	舞鶴線綾部～東舞鶴間電化工事着工
13	「東京国際空港跡地利用計画調査委員会」（第2回）開催
16	元小川派の用地内居住者が空港内用地3.4haを空港公団と売買契約締結
20	野田自動車検査登録事務所業務開始
21	第4回政府・与党整備新幹線検討委員会
27	気象審議会答申第20号「今後の気候情報のあり方について」
28	港運事前協議の改善に関する4者合意が調印
28	港湾に係る民間技術評価制度の平成8年度課題「GPSを利用した港湾工事システム」評価結果告示、評価証公布
30	港運事前協議の改善に関する3者合意が調印

年 月 日	国際における運輸の動き
9.10.8	国際協力の日記念シンポジウム（東京）
8	第2回日米自動車・同部品年次協議（サンフランシスコ）【～9日】
9	第5回日加官民観光定期協議（カナダ・ケローナ）【～11日】
9	日米海運協議（ワシントン）【～20日】
14	APEC航空サービスグループ（シンガポール）【～16日】
16	オランダで新形式タンカー構造の性能評価のための衝突実験実施（第1回）
18	WTO（世界観光機関）東アジア太平洋地域委員会第31回会合（イスタンブール）
20	日米航空次官級公式協議（ワシントン）【～24日】
20	WTO（世界観光機関）第12回総会（イスタンブール）【～24日】
21	第4回ITS世界会議（ベルリン）【～24日】
22	日米運輸技術協力第4回専門家会合（ワシントン）【～23日】
23	OECD貿易委員会（パリ）
27	アジア太平洋航空局長会議（ニューデリー）【～31日】
27	APEC観光ワーキンググループ第11回会合（カナダ・ケベック）【～29日】

9年11月

年 月 日	国内における運輸の動き
9.11.1	快適通勤推進月間〔～30日〕
5	規制緩和小委員会公開ディスカッション（港湾運送事業に係る規制の見直しについて：第2回）
7	第5回政府・与党整備新幹線検討委員会
7	北原派の用地内居住者が空港内用地約1.4haを空港公団と売買契約締結
10	気象庁の震度情報に地方公共団体の震度データを含めて発表開始
12	第6回政府・与党整備新幹線検討委員会
13	「大阪国際空港地域活性化委員会報告書」発表
17	船舶排気ガス脱硝プラントの実船実験開始
21	第7回政府・与党整備新幹線検討委員会
28	「気候変動監視レポート1996」発表
29	大糸線南小谷～小滝間復旧

年 月 日	国際における運輸の動き
9.11.3	ESCAP気象衛星利用と自然災害監視に関する地域作業部会セミナー（北京）〔～13日〕
4	WMO第II地区（アジア）第2回国家気象水文機関の管理に関する技術会議（マカオ）〔～8日〕
4	OECD海運委員会（パリ）〔～6日〕
5	第18回有害底質の処理処分に関する日米専門家会議〔～7日〕
10	第1回日独運輸ハイレベル協議（東京）
13	オランダで新形式タンカー構造の性能評価のための衝突実験実施（第2回）
14	日米航空次官級公式協議（サンフランシスコ）〔～15日〕
17	第20回IMO総会（ロンドン）〔～28日〕
19	地球観測衛星委員会第11回会合（フランス・ツールーズ）〔～21日〕
21	APEC第9回閣僚会議〔～22日〕及び第5回非公式首脳会議〔24日、25日〕（バンクーバー）
24	日米首脳会議（バンクーバー）
25	ESCAP/WMO第30回台風委員会（香港）〔～12月1日〕
25	第5回日中観光振興協議（東京）

9年12月

年 月 日	国内における運輸の動き
9.12.1	第8回政府・与党整備新幹線検討委員会
10	新しい全国総合開発計画についての中間案（計画部会調査検討報告）国土審議会へ報告
18	大阪港トランスポートシステム南港・港区連絡線開業 （大阪港～コスモスクエア、中ふ頭～コスモスクエア間）
18	東京湾アクアライン供用開始
19	東京都営地下鉄12号線延伸開業（新宿～練馬間）
21	旅行業の登録及び更新の登録の有効期間を現在の3年から5年に延長

年 月 日	国際における運輸の動き
9.12.1	気候変動に関する国際連合枠組条約第3回締結国会議（京都）〔～10日〕
1	ESCAP運輸通信委員会第3回会合〔～4日〕
7	気候変動の監視・予測及び情報の利用に関する国際ワークショップ（神戸）〔～8日〕
8	第17回日豪静止気象衛星合同委員会（東京）〔～12日〕
15	日米航空次官級公式協議（東京）〔～17日〕

統計等参考資料編

I. 鉄道

・鉄道旅客輸送の推移

鉄道旅客輸送の推移

項目		年度		4	5	6	7	8
		定期	定期外					
J R	輸送人員 (百万人)	定期		5,588	5,643	5,657	5,698	5,681
		定期外		3,229	3,263	3,226	3,284	3,316
		合計		8,818	8,906	8,883	8,982	8,997
	輸送人キロ (億人キロ)	定期		1,056	1,076	1,085	1,101	1,107
		定期外		1,440	1,424	1,359	1,390	1,411
		合計		2,496	2,500	2,444	2,490	2,517
民 鉄 (JR 以外)	輸送人員 (百万人)	定期		8,586	8,489	8,347	8,282	8,151
		定期外		5,290	5,364	5,367	5,366	5,445
		合計		13,876	13,853	13,714	13,648	13,596
	輸送人キロ (億人キロ)	定期		1,013	1,006	996	989	974
		定期外		513	521	524	521	530
		合計		1,527	1,527	1,520	1,511	1,504

・鉄道貨物輸送の推移

鉄道貨物輸送の推移

項目		年度		4	5	6	7	8
		車扱	コンテナ					
J R	輸送トン数 (百万トン)	車扱		35	34	33	31	31
		コンテナ		20	20	20	21	22
		合計		56	53	53	51	51
	輸送トンキロ (億トンキロ)	車扱		74	66	61	55	46
		コンテナ		189	184	180	192	200
		合計		262	250	241	247	246
民 鉄 (JR 以外)	輸送トン数 (百万トン)	車扱		25	25	25	24	22
		コンテナ		1	1	1	2	2
		合計		27	26	26	25	24
	輸送トンキロ (億トンキロ)	車扱		4	4	4	4	4
		コンテナ		0.1	0.1	0.1	0.2	0.2
		合計		4	4	4	4	4

・新幹線輸送の推移

新幹線輸送の推移

項目			年度				
			4	5	6	7	8
輸 送 人 員 (百 万 人)	東 海 道		132	132	128	133	134
	山 陽		69	68	58	63	64
	東 北		68	69	70	72	74
	上 越		27	27	27	27	28
	合 計		277	276	263	276	281
輸 送 人 キ ロ 口 (百 万 キ ロ)	東 海 道		40,655	40,504	38,907	39,817	40,973
	山 陽		16,161	16,026	13,310	14,759	15,456
	東 北		11,837	11,695	11,763	11,956	12,165
	上 越		4,408	4,339	4,267	4,295	4,354
	合 計		73,060	72,564	68,249	70,826	72,948

注 (1) 運輸省政策同情報管理部「鉄道輸送統計年報」により作成。

(2) 端数整理のため、合計と合わない場合がある。

(3) 輸送人員の合計は、東北・上越新幹線の東京～大宮間の重複分を除く。

II. 自動車交通

・旅客輸送量の実績

旅客輸送量の実績

項目		年度		4	5	6	7	8	8/7(%)
		4	5						
輸送人員 (百万人)	営業用	乗合バス		6,358	6,196	5,939	5,756	5,591	97.1
		貸切バス		249	248	248	249	248	99.6
		ハイヤー・タクシー		3,041	2,922	2,822	2,758	2,684	97.3
		計		9,649	9,365	9,009	8,763	8,532	97.3
	自家用	バス		1,837	1,781	1,649	1,614	1,645	101.9
		乗用車		32,686	33,127	34,004	35,018	35,072	100.2
		貨物車		3,378	3,263	3,160	3,134	3,069	97.9
		軽自動車		11,291	11,748	12,113	12,742	13,225	103.8
	計		49,192	49,920	50,926	52,508	53,011	101.0	
	合計		58,841	59,285	59,935	61,272	61,543	100.4	
輸送人キロ (億人キロ)	営業用	乗合バス		345	331	319	306	293	95.8
		貸切バス		430	431	429	433	430	99.3
		ハイヤー・タクシー		156	152	143	138	133	96.4
		計		932	913	891	877	856	97.6
	自家用	バス		291	267	250	234	225	96.2
		乗用車		5,647	5,680	5,767	5,947	6,067	102.0
		貨物車		757	746	738	739	731	98.9
		軽自動車		1,256	1,292	1,321	1,377	1,437	104.4
	計		7,951	7,985	8,077	8,297	8,461	102.0	
	合計		8,883	8,899	8,968	9,174	9,317	101.6	
一人当たり平均	営業用	乗合バス		5.4	5.3	5.4	5.3	5.2	98.1
		貸切バス		172.8	173.9	172.8	173.8	173.6	99.9
		ハイヤー・タクシー		5.1	5.2	5.1	5.0	5.0	100.0
	自家用	バス		15.8	15.0	15.2	14.5	13.7	94.5
乗用車		17.3	17.2	17.0	17.0	17.3	101.8		

- 注 (1) 運輸政策同情報管理部「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

項目		年度	4	5	6	7	8	8/7(%)
輸送トン数 (百万トン)	営業用	普通車	2,106	2,084	2,112	2,216	2,320	104.7
		小型車	39	37	35	34	33	97.1
		特種(殊)車	359	357	358	384	412	107.3
		軽自動車	13	13	13	14	15	105.9
		計	2,517	2,491	2,518	2,647	2,780	105.0
	自家用	普通車	2,426	2,254	2,221	2,307	2,374	102.9
		小型車	502	467	457	444	418	94.1
		特種(殊)車	517	472	475	479	471	98.3
		軽自動車	141	138	140	139	135	97.0
		計	3,585	3,331	3,292	3,370	3,398	100.8
合計		6,102	5,822	5,810	6,017	6,178	102.7	
輸送トンキロ (億キロ)	営業用	普通車	1,783	1,772	1,814	1,922	2,001	104.1
		小型車	13	12	11	11	10	90.9
		特種(殊)車	249	260	268	294	317	107.8
		軽自動車	4	4	4	4	5	105.3
		計	2,048	2,049	2,097	2,231	2,333	104.8
	自家用	普通車	559	516	516	523	535	105.7
		小型車	110	101	99	96	91	94.8
		特種(殊)車	82	77	77	81	80	98.8
		軽自動車	17	16	17	16	16	98.0
		計	768	710	709	716	726	101.4
合計		2,816	2,759	2,806	2,946	3,059	103.8	

注 (1) 運輸政策同情報管理部「自動車輸送統計年報」による。

(2) 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)

区分		年度末	7	8	8-7	8/7(%)
総計			70,106,536	71,775,647	1,669,111	102.4
ト ラ ッ ク	普通車	自家用	1,734,729	1,764,876	30,147	101.7
		営業用	849,427	877,390	27,963	103.3
		計	2,584,156	2,642,266	58,110	102.2
	小型車	自家用	6,065,316	5,965,353	△ 99,963	98.4
		営業用	85,861	84,648	△ 1,213	98.6
		計	6,151,177	6,050,001	△ 101,176	98.4
	三輪車	自家用	1,336	1,275	△ 61	95.4
		営業用	112	112	-	100.0
	計		1,448	1,387	△ 61	95.8
	被けん引車			121,049	125,252	4,203
軽四・軽三輪車			11,377,221	11,038,440	△ 338,781	97.0
合計			20,235,051	19,857,346	△ 377,705	98.1
バス	普通車	自家用	29,160	29,042	△ 118	99.6
		営業用	85,236	84,387	△ 849	99.0
		計	114,396	113,429	△ 967	99.2
	小型車	自家用	118,529	117,827	△ 702	99.4
		営業用	9,982	10,588	606	106.1
計		128,511	128,415	△ 96	99.9	
合計			242,907	241,844	△ 1,063	99.6
乗用車	普通車	自家用	8,283,402	9,949,956	1,666,554	120.1
		営業用	20,008	23,029	3,021	115.1
		計	8,303,410	9,972,985	1,669,575	120.1
	小型車	自家用	30,563,322	30,270,209	△ 293,113	99.0
		営業用	235,976	233,374	△ 2,602	98.9
計		30,799,298	30,503,583	△ 295,715	99.0	
軽四輪車			5,965,822	6,738,258	772,436	112.9
合計			45,068,530	47,214,826	2,146,296	104.8
特種用途車	普通車	自家用	680,712	748,349	67,637	109.9
		営業用	177,770	188,293	10,523	105.9
		計	858,482	936,642	78,160	109.1
	小型車	自家用	164,583	172,512	7,929	104.8
		営業用	9,847	10,473	626	106.4
計		174,430	182,985	8,555	104.9	
合計			1,032,912	1,119,627	86,715	108.4
大型特殊車			491,493	309,972	△ 181,521	63.1
二輪車	小型二輪車		1,209,013	1,224,775	15,762	101.3
	軽二輪車		1,826,630	1,807,257	△ 19,373	98.9
	計		3,035,643	3,032,032	△ 3,611	99.9

注 自動車交通同資料による。

III. 海上交通

・世界の主要品目別海上荷動き量

世界の主要品目別海上荷動き量
(トン数)

(単位：百万トン)

年	石 油			乾 貨 物					合計
	原油	石油製品	計	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	計	
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	2,735	4,506
1995	1,415	381	1,796	402	423	196	1,870	2,891	4,687
1996	1,450	395	1,845	390	437	188	1,930	2,945	4,790
対前年 伸び率(%)	2.5	3.7	2.7	△ 3.0	3.3	△ 4.1	3.2	1.9	2.2

(トン・マイル)

(単位：十億トン・マイル)

年	石 油			乾 貨 物					合計
	原油	石油製品	計	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	計	
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	7,375	1,945	9,320	2,287	2,176	1,160	5,395	11,018	20,338
1996	7,400	2,005	9,405	2,220	2,215	1,115	5,590	11,140	20,545
対前年 伸び率(%)	△ 0.3	3.1	0.9	△ 2.9	1.8	△ 3.9	3.6	1.1	1.0

注 (1) Fearnleys「REVIEW 1996」による。
(2) 1996年の値は推計値である。

・我が国商船隊の輸送量の推移

我が国商船隊の輸送量の推移

(単位：千トン)

年		4	5	6	7	8
輸 出	海上貿易量合計	85,616 (100.0)	91,019 (100.0)	95,347 (100.0)	97,383 (100.0)	94,780 (100.0)
	我が国商船隊輸送量	39,691 (46.4)	38,878 (42.7)	40,691 (42.7)	38,761 (39.8)	38,165 (40.3)
	日本籍船輸送量	5,289 (6.2)	4,246 (4.7)	3,646 (3.8)	2,980 (3.1)	1,931 (2.0)
	外国用船輸送量	34,402 (40.2)	34,632 (38.0)	37,045 (38.9)	35,781 (36.7)	36,234 (38.2)
	外国船社輸送量	45,925 (53.6)	52,141 (57.3)	54,829 (57.3)	58,622 (60.2)	56,615 (59.7)
	輸 入	海上貿易量合計	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	500,177 (71.5)	506,185 (71.8)	513,539 (70.0)	529,929 (70.0)	533,613 (70.4)	
日本籍船輸送量	188,379 (26.9)	183,557 (26.0)	170,401 (23.2)	152,735 (20.2)	143,695 (19.0)	
外国用船輸送量	311,798 (44.6)	322,628 (45.8)	343,138 (46.8)	377,194 (49.8)	389,917 (51.4)	
外国船社輸送量	199,700 (28.5)	198,682 (28.2)	220,112 (30.0)	226,906 (30.0)	224,317 (29.6)	
三 国 間	我が国商船隊輸送量	109,128	121,690	115,283	134,917	121,095
	日本籍船輸送量	22,401	24,155	17,980	14,000	9,667
	外国用船輸送量	86,727	97,536	97,303	120,915	111,428

注 (1) 海上交通同資料による。

(2) () 内は、海上貿易合計に対する積取比率(%)である。

(3) 平成8年の値は暫定値である。

(4) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

・我が国商船隊の船腹量の推移

我が国商船隊の船隻量の推移

(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
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)
8	191	12,676 (19)	19,731 (20)	1,816	52,439 (81)	78,793 (80)	2,007	65,115 (100)	98,523 (100)

注 (1) 海上交通同資料による。

(2) 対象船舶は、2,000総トン以上の外航船舶である。

(3) () 内は構成比(%)を示す。

・国内旅客輸送実績

国内旅客輸送実績

(単位：百万人、百万人キロ)

事業種別	年度	輸送人員		輸送人キロ	
			対前年度 伸び率(%)		対前年度 伸び率(%)
一般旅客定期航路	4	132.2	Δ 3.3	5,827	Δ 0.9
	5	130.3	Δ 1.4	5,770	Δ 1.0
	6	127.5	Δ 2.1	5,687	Δ 1.4
	7	126.3	Δ 0.9	5,415	Δ 4.8
	8	125.1	Δ 1.0	5,395	Δ 0.4
特定旅客定期航路	4	2.9	141.7	32	220.0
	5	4.5	55.2	54	68.8
	6	1.0	Δ 77.8	8	Δ 85.2
	7	1.0	0.0	9	12.5
	8	0.8	Δ 20.0	5	Δ 44.4
旅客不定期航路	4	22.8	Δ 5.4	238	Δ 22.7
	5	22.5	Δ 1.3	237	Δ 0.4
	6	22.4	Δ 0.4	251	5.9
	7	21.5	Δ 4.0	213	Δ 15.1
	8	22.2	3.3	235	10.3
計	4	157.9	Δ 2.5	6,097	Δ 1.6
	5	157.3	Δ 0.4	6,061	Δ 0.6
	6	150.9	Δ 4.1	5,946	Δ 1.9
	7	148.8	Δ 1.4	5,637	Δ 5.2
	8	148.1	Δ 0.5	5,635	Δ 0.1

注 海上交通同資料により作成

・一般旅客定期航路事業の自動車航送台数及び台キロ

一般旅客定期航路事業の自動車航送台数及び台キロ

(単位：千台、百万台キロ)

年 度	トラック	対前年度 伸び率(%)		乗用車 その他	対前年度 伸び率(%)		計	対前年度 伸び率(%)	
		Δ			Δ			Δ	
4	台数	7,759	Δ 5.5	15,280	Δ 1.3	23,039	Δ 2.8		
	台キロ	1,137	Δ 1.2	974	Δ 0.2	2,111	Δ 0.8		
5	台数	7,699	Δ 0.8	15,422	0.9	23,121		0.4	
	台キロ	1,128	Δ 0.8	953	Δ 2.2	2,081	Δ 1.4		
6	台数	7,971	3.5	15,187	Δ 1.5	23,158		0.2	
	台キロ	1,233	9.3	952	Δ 0.1	2,185		5.0	
7	台数	7,850	Δ 1.5	15,427	1.6	23,277		0.5	
	台キロ	1,239	0.5	955	0.3	2,194		0.4	
8	台数	7,947	1.2	15,859	2.8	23,806		2.3	
	台キロ	1,304	5.2	975	2.1	2,279		3.9	

注 海上交通局資料による。

・長距離フェリー輸送実績

長距離フェリー輸送実績

区 分		7 年 度			8 年 度		
航 路 数		8年4月1日現在		21航路	9年4月1日現在		22航路
航 路 距 離				16,989km			17,780km
就 航 隻 数				55隻			55隻
区 分		輸送実績 (うち無人)	構成比	対前年度 伸び率	輸送実績 (うち無人)	構成比	対前年度 伸び率
		千台	%	%	千台	%	%
自動車 航送 台数	普通トラック	1,386 (877)	58.4	Δ 1.3	1,475 (954)	59.2	6.4
	乗用車・その他	988 (256)	41.6	Δ 3.2	1,015 (270)	40.8	2.7
	計	2,374 (1,133)	100.0	Δ 2.1	2,490 (1,224)	100.0	4.9
	8トントラック換算計	1,805 (988)		Δ 1.8	1,905 (1,073)		5.5
自動車 航送 台キ ロ	普通トラック	千台キロ 918,202 (654,868)	61.5	Δ 0.5	千台キロ 986,397 (716,493)	62.4	7.4
	乗用車・その他	575,044 (172,570)	38.5	Δ 1.9	592,961 (181,751)	37.6	3.1
	計	1,493,246 (827,438)	100.0	Δ 1.1	1,579,358 (898,244)	100.0	5.8
	8トントラック換算計	1,165,489 (732,041)		Δ 0.9	1,241,224 (797,905)		6.5
	利 用 率	普通トラック 乗 用 車 換 算 計	68% 52% 57%		71% 49% 58%		
旅 客	輸送人員(千人)	3,937		Δ 12.6	3,989		1.3
	輸送人キロ(千人キロ)	2,046,121		Δ 9.5	2,086,158		2.0
	利 用 率	24%			24%		

注 (1) 海上交通局資料による。

(2) 航路数、航路距離、就航隻数は運航中の数である。

(3) 8トントラック換算は、乗用車2.5台を1台としたものである。

(4) 自動車航送貨物定期航路を除く。

・内航貨物輸送量の推移

内航貨物輸送量の推移

年度	輸送トン数 (千トン)	輸送トンキロ		
		対前年度比(%)	(億トンキロ)	対前年度比(%)
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
8	546,909	99.7	2,418	101.4

注 運輸省情報管理部「内航船舶輸送統計年報」による。

・内航船舶の船種・船質別船腹量

内航船舶の船種・船質別船腹量

(平成9年3月末現在)

船質	船種	船腹量						合計
		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	
営業船	木船	777	10	0	0	7	8	802
	総トン	22,572	565	0	0	275	502	23,914
	網船	4,223	993	201	65	1,665	497	7,644
	総トン	1,626,423	459,933	431,532	232,845	995,488	257,215	4,003,436
合計	隻	5,000	1,003	201	65	1,672	505	8,446
	総トン	1,648,995	460,498	431,532	232,845	995,763	257,717	4,027,350
自家用船	隻	488	199	0	0	19	2	708
	総トン	214,393	271,317	0	0	4,579	308	490,597

注 (1) 海上交通同資料による。

(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	運送量				
		3	4	5	6	7
全	船舶積卸し量	107.7	105.5	105.5	110.6	112.2
	沿岸荷役量	78.7	76.8	75.9	78.3	78.5
国	コンテナ荷役量	27.9	28.6	30.2	33.0	33.7
五	船舶積卸し量	47.1	47.1	47.4	49.5	49.3
	沿岸荷役量	36.9	36.4	36.0	36.8	35.4
大	コンテナ荷役量	24.2	24.9	26.4	28.5	28.7

注 海上交通同資料による。

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(%)
1992	1,146	1.0	1,930,140	4.7	17.6	1.1	62,650	6.9	5,130	0.8	242,250	5.1
1993	1,142	-0.3	1,948,680	1.0	18.0	2.3	68,440	7.9	5,230	1.9	250,590	3.4
1994	1,234	8.1	2,100,520	7.8	20.2	12.2	77,210	12.8	5,410	3.4	273,480	9.1
1995	1,302	5.5	2,251,170	7.2	21.8	7.9	83,120	7.7	5,640	4.3	292,920	7.5
1996	1,380	6.0	2,411,010	7.1	23.0	5.5	88,810	6.8	5,890	4.4	314,680	7.1

注：ICAO「理事会年次報告（1996年版）」による。ただし、1996年は推計値である。

・我が国航空企業の国際線輸送実績

我が国航空企業の国際線輸送実績

項目	年度	4	5	6	7	8	8/7(%)
		運航時間 (時間)	377,046	379,568	417,178	469,715	499,127
運航距離 (千キロ)	288,635	290,059	318,272	357,729	379,552	106.1	
輸送トンキロ (百万トンキロ)	9,553	9,971	11,180	12,549	13,450	107.2	
利用可能トンキロ (百万トンキロ)	15,476	15,757	17,358	19,238	19,422	101.0	
重量利用率 (%)	61.7	63.3	65.6	65.2	69.3	-	
旅客	輸送人数 (千人)	11,030	11,425	12,876	14,474	15,554	107.5
	人キロ (百万人キロ)	52,018	54,425	63,376	72,296	78,478	108.6
	座席キロ (百万座席キロ)	76,743	80,735	91,599	101,199	108,750	107.5
	座席利用率 (%)	67.8	67.4	70.3	71.4	72.2	-
貨物	重量 (トン)	663,186	707,972	808,916	857,593	901,527	105.1
	トンキロ (百万トンキロ)	4,518	4,715	5,338	5,629	5,943	105.6
郵便物	重量 (トン)	25,153	27,766	28,837	29,405	31,148	105.9
	トンキロ (百万トンキロ)	176	182	185	181	194	107.2

注 (1) 運輸省「航空輸送統計年報」による。

(2) 輸送トンキロとは、〔旅客トンキロ（旅客数×旅客1人当たりの重量×大圏距離）+貨物トンキロ+超過手荷物トンキロ+郵便物トンキロ〕

(3) 利用可能トンキロとは、〔ACL（各区間の許容搭載量）×大圏距離〕をいう。

(4) 重量利用率とは、〔輸送トンキロ/利用可能トンキロ×100〕をいう。

(5) 座席利用率とは、〔旅客人キロ/座席キロ×100〕をいう。

(6) 定期便による実績である。

・我が国出入国航空貨物量及び我が国航空企業の積取比率

我が国出入国航空貨物量及び我が国航空企業の積取比率

区分 年度	出 国 入 国 計	総 量		我が国航空企業		太平洋線の我が 国航空企業 積取比率(%)
		重 量 (トン)	対前年度比 (%)	積取量 (トン)	積取比率 (%)	
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
8	出 国	946,221	113.0	360,629	38.1	46.1
	入 国	1,284,776	99.7	505,423	39.3	41.0
	計	2,230,996	104.9	866,052	38.8	43.3

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

項目		年	7	8	8/7(%)
有償トンキロ (百万トンキロ)	日 本		12,622	13,699	108.5
	世 界		189,475	204,870	108.1
	シェア(%)		6.7	6.7	
	順 位		3	3	
旅客人キロ (百万人キロ)	日 本		70,157	79,081	112.7
	世 界		1,252,871	1,363,350	108.8
	シェア(%)		5.6	5.8	
	順 位		3	3	
貨物トンキロ (百万トンキロ)	日 本		5,813	6,040	103.9
	世 界		70,324	75,200	106.9
	シェア(%)		8.3	8.0	
	順 位		4	4	

注 (1) ICAO「理事会年次報告(1996年版)」による。

(2) 定期便による実績である

(3) 世界はICAO加盟185か国の輸送量である。

(4) 8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

路線	区分 年度	人数 (千人)						人キロ (百万人キロ)					
		4	5	6	7	8	8/7 (%)	4	5	6	7	8	8/7 (%)
幹線	線	25,606	25,096	26,298	27,129	28,492	105.0	25,126	24,850	26,127	27,348	28,797	105.3
ローカル線		44,081	44,487	48,250	50,971	53,639	105.2	31,559	32,268	35,162	37,664	40,253	106.9
合計		69,687	69,584	74,547	78,101	82,131	105.2	56,686	57,117	61,290	65,012	69,049	106.2

路線	区分 年度	座席キロ (百万座席キロ)						座席利用率 (%)					
		4	5	6	7	8	8/7 (%)	4	5	6	7	8	
幹線	線	37,222	38,678	41,334	43,804	44,344	101.2	67.5	64.2	63.2	62.4	64.9	
ローカル線		48,230	53,955	58,854	63,274	66,576	105.2	65.4	59.8	57.8	57.5	60.5	
合計		85,452	92,633	100,187	107,078	110,920	103.6	66.3	61.7	61.2	60.7	62.3	

注 (1) 幹線とは、札幌、東京（新東京を含む）、大阪（関西を含む）、福岡、那覇を相互に結ぶ路線をいう。

(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

路線	区分 年度	重量 (トン)						トンキロ (千トンキロ)					
		4	5	6	7	8	8/7 (%)	4	5	6	7	8	8/7 (%)
幹線	線	446,235	454,792	474,174	494,573	509,247	103.0	444,955	458,977	483,210	508,577	522,966	102.8
ローカル線		226,894	237,065	271,747	296,217	324,225	109.5	189,707	201,305	231,893	253,350	277,951	109.7
計		673,129	691,857	745,922	790,790	833,471	105.4	634,662	660,282	715,104	761,927	800,917	105.1

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（関西を含む）、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

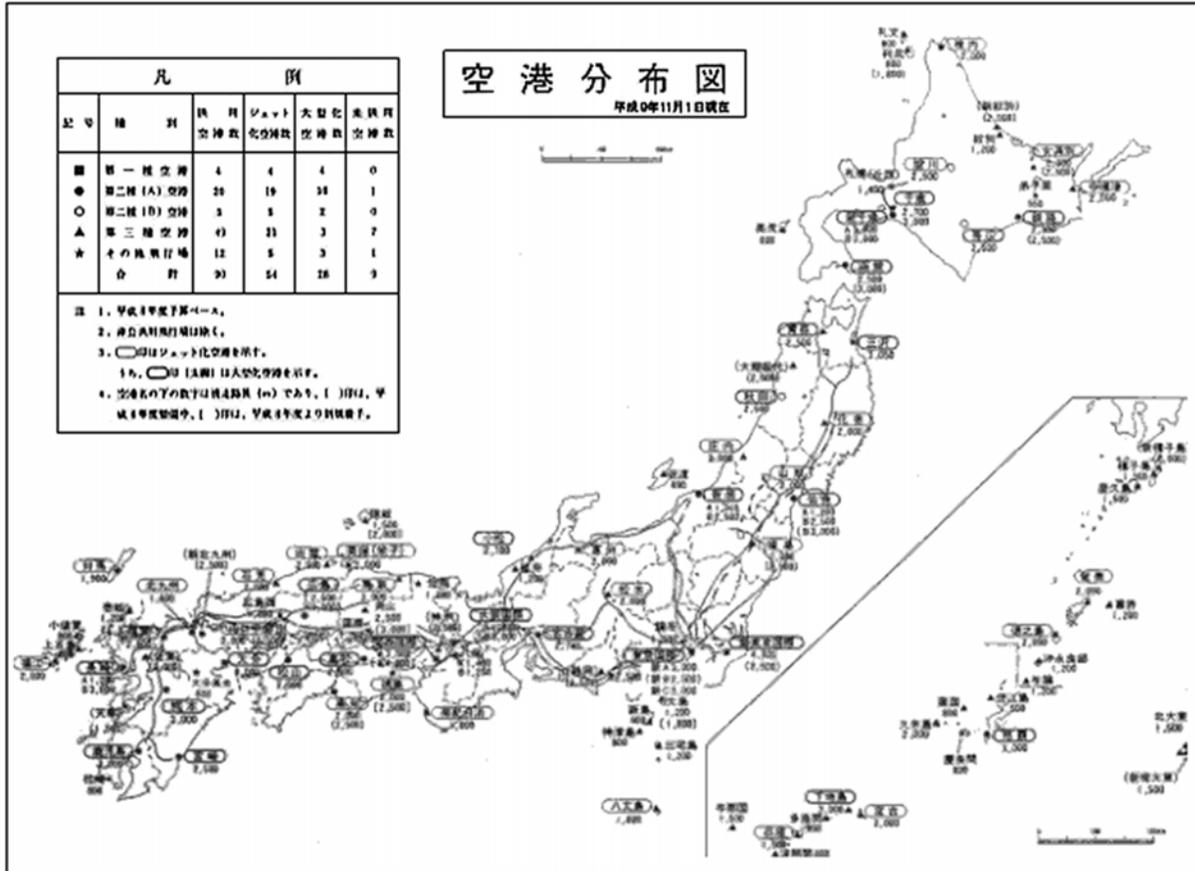
空港の利用状況

空港	年度	着陸回数(回)		乗降客数(千人)		貨物取扱量(千トン)	
		7	8	7	8	7	8
新東京国際空港		62,607	62,730	24,721	25,575	1,606	1,601
東京	〃	105,267	105,531	45,283	47,179	537	563
大阪	〃	46,023	44,996	12,798	13,189	128	138
関西	〃	53,851	59,345	17,309	19,235	508	593
第一種空港計		267,748	272,602	100,110	105,177	2,779	2,894
〃二	〃	443,554	459,326	86,695	90,560	970	1,013
〃三	〃	132,149	135,951	12,121	12,750	50	53
その他	〃	36,718	38,528	4,760	4,959	24	28
合計		880,169	906,407	203,686	213,446	3,823	3,988

注 運輸省航空局資料による。

・空港の整備

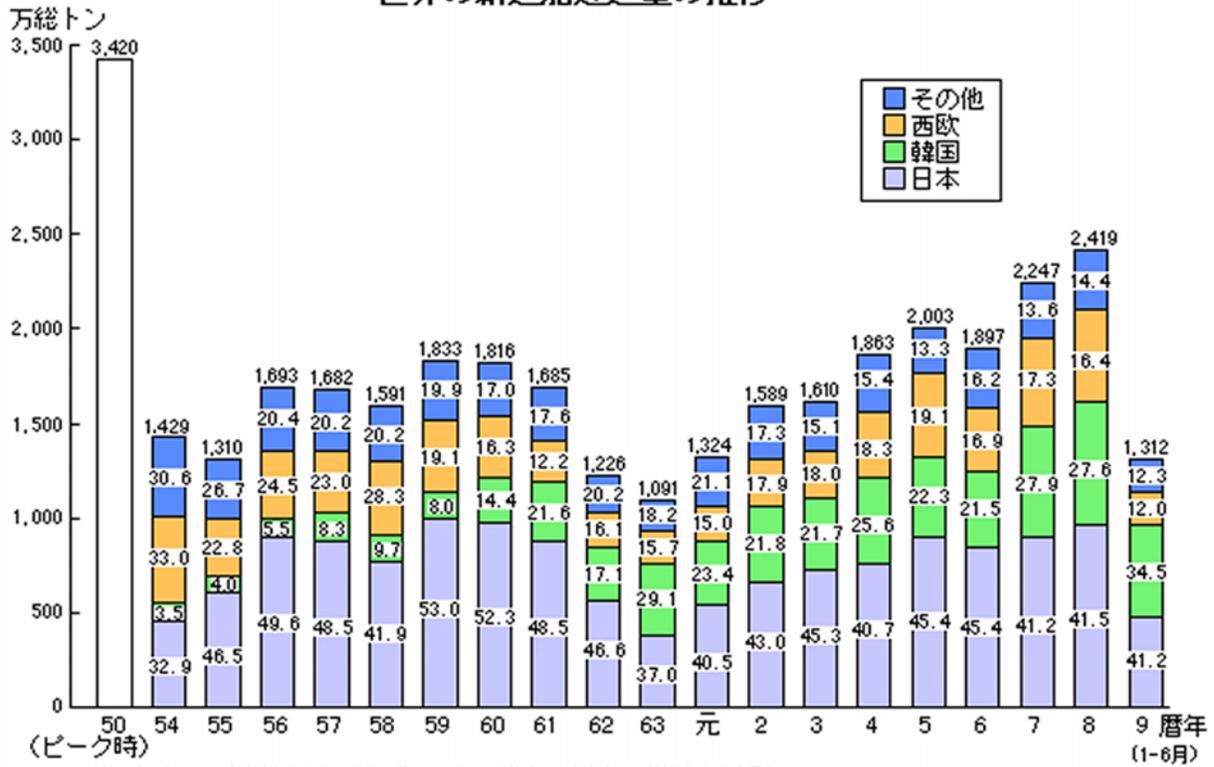
空港の整備



V. 海上技術安全 (造船・船員)

- ・世界の造船建造量の推移

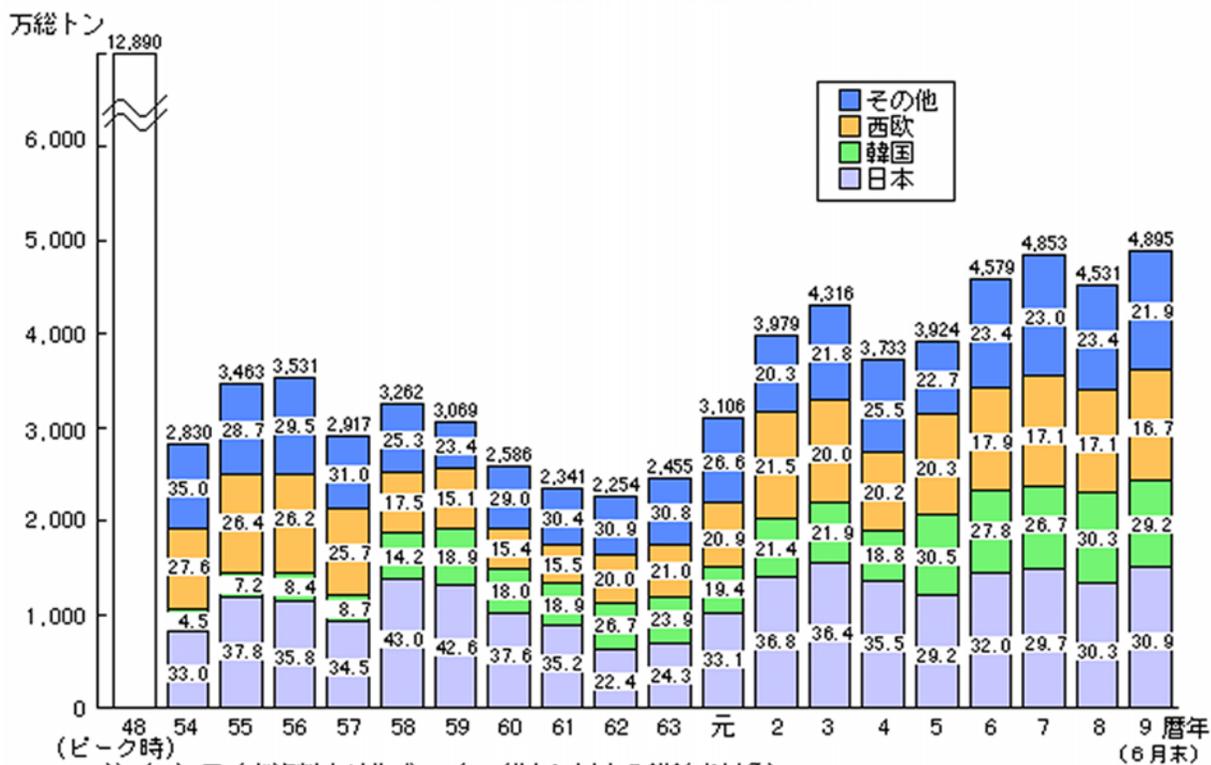
世界の造船建造量の推移



注 (1) ロイド資料より作成。(100総トン以上の船舶を対象)
 (2) 竣工ベース
 (3) 棒グラフの中の数値は構成比を示す。

・世界の造船手持工事量の推移

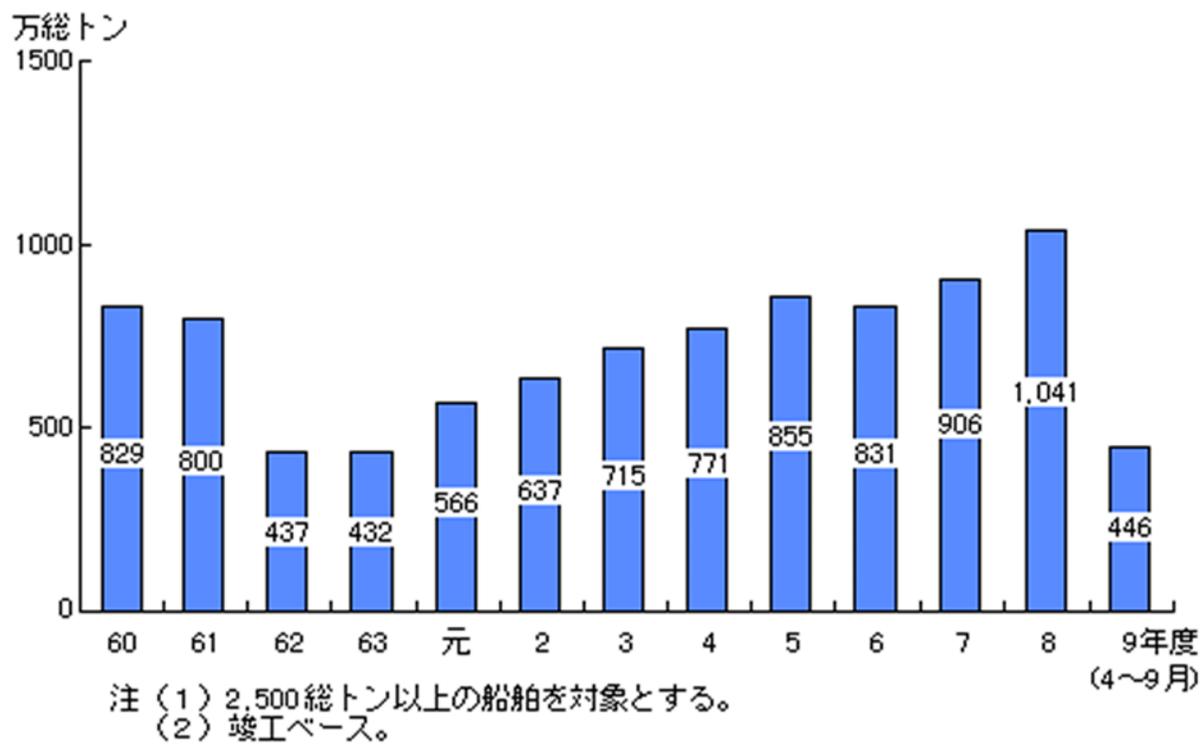
世界の新造船手持工事量の推移



注 (1) ロイド資料より作成。(100総トン以上の船舶を対象)
 (2) 各年12月末時点
 (3) 棒グラフの中の数値は構成比を示す。

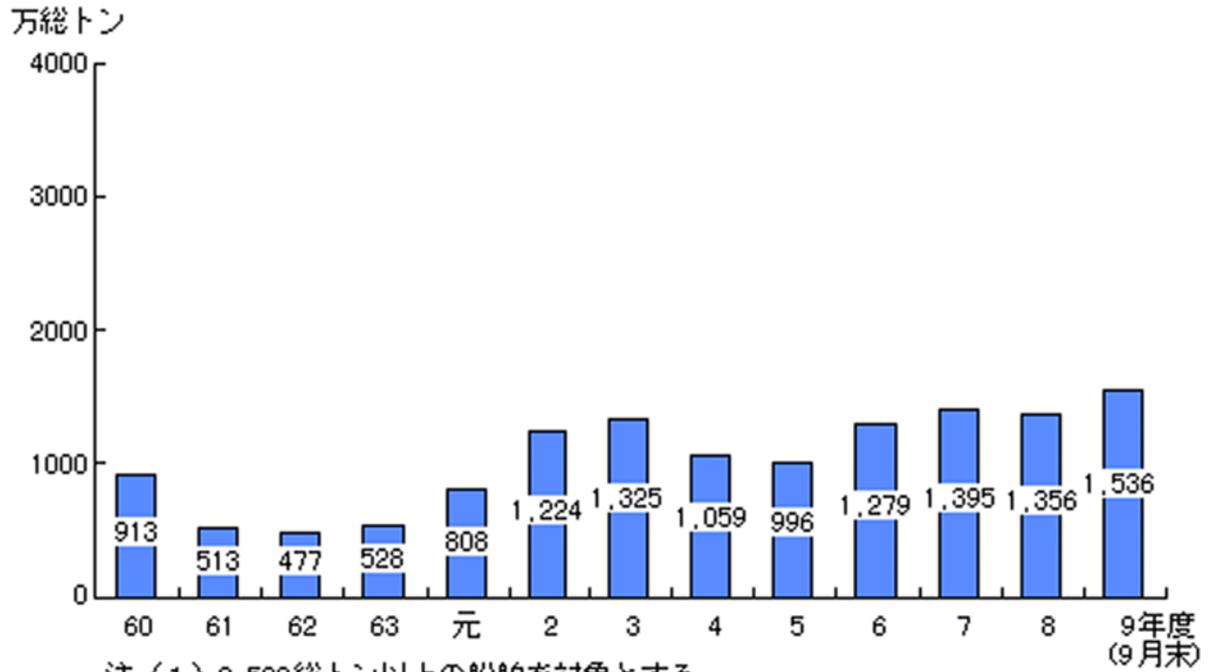
・我が国の新造船工事量の推移

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

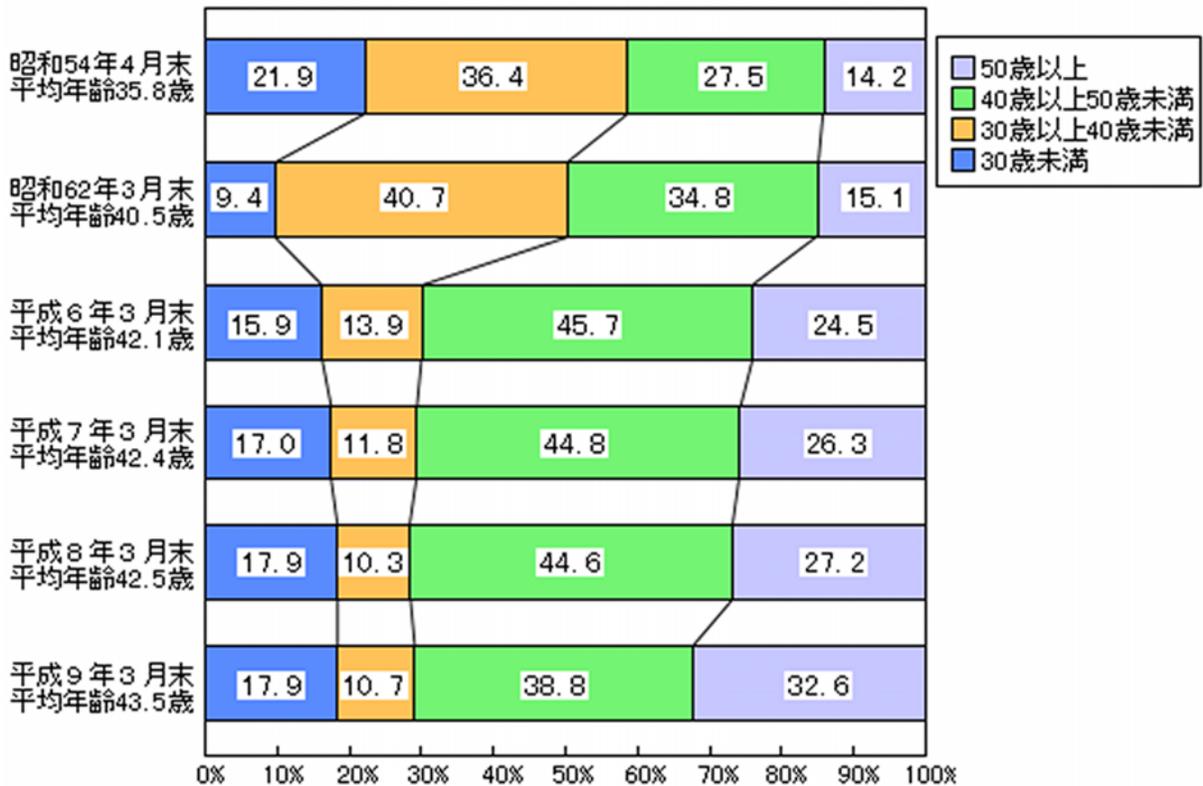
我が国の新造船手持工事量の推移



注 (1) 2,500総トン以上の船舶を対象とする。
 (2) 各年度末時点の値。

・ 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)		
	7年4月	8年4月	9年4月	7年4月	8年4月	9年4月
500～4,999総トン	152	147	140	103	101	103
5,000～99,999総トン	48	51	55	79	79	79
100,000総トン以上	9	9	12	12	12	12
合 計	209	207	204	194	192	194

注 (1) 修繕設備にはドック以外に修繕引き揚げ船台があり、平成9年4月現在の基数は86基である。
 (2) 総トン数500トン以上の設備を対象とする。

・船員の有効求人倍率等の推移

船員の有効求人倍率等の推移

区 分	4 年			5 年			6 年			7 年			8 年		
	全 体	商 船	漁 船	全 体	商 船	漁 船	全 体	商 船	漁 船	全 体	商 船	漁 船	全 体	商 船	漁 船
有効求人数	30,369	25,397	4,972	23,895	18,675	5,220	14,871	10,786	4,085	14,477	10,952	3,525	13,866	10,944	2,922
有効求職数	46,251	32,064	14,187	53,330	36,237	17,093	52,099	40,002	12,097	47,712	36,917	10,795	45,200	34,866	10,334
有効求人倍率	0.66	0.79	0.35	0.45	0.52	0.31	0.29	0.27	0.34	0.30	0.30	0.33	0.31	0.31	0.28

- 注 (1) 船員職業安定年報による。
 (2) 有効求人数とは、未済求人数と新規求人数の合計をいう。
 (3) 有効求職数とは、未済求職数と新規求職数の合計をいう。
 (4) 有効求人倍率とは、求職者に対する求人数の割合をいい、有効求人数を有効求職数で除したものをいう。

・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
			人	人	隻
海運業	外航	7	9,090	5,256	269
		8	8,018 (695)	4,828 (200)	251 (12)
	内航	7	48,337	9,297	7,078
		8	46,288	9,293	6,699
	計	7	57,427	14,553	7,347
8		54,306	14,121	6,950	
漁業	7	48,318	703	6,492	
	8	47,401	682	6,184	
その他	7	20,942	1,740	4,509	
	8	22,130	1,602	4,635	
合計	7	126,687	16,996	18,348	
	8	23,837	16,405	17,769	

- 注 (1) 運輸政策同情報管理部「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、8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9年4月1日現在)

区 分	総 数	港 湾 管 理 者					56条港湾
		都道府県	市町村	港務局	一部事務組合	計	
重 要 港 湾 (うち特定重要港湾)	133 (21)	100 (10)	27 (8)	1 (-)	5 (3)	133 (21)	- (-)
地 方 港 湾	961	525	368	-	-	893	68
計 (うち避難港)	1,094 (35)	625 (29)	395 (6)	1 (-)	5 (-)	1,026 (-)	68 (-)

注 (1) 港湾同管理課資料による。

(2) 東京都の洞輪沢港には避難港指定を受けているが、管理者未設定であり、かつ56条港湾ではないので本表より除く。

(3) 地方港湾の総数欄961港には56条港湾68港が含まれる。

・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
3	7,685	3,919	99	1,549	7,585	2,370	59	1,599
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
7	7,102	4,063	109	1,616	6,993	2,447	62	1,695
7/6(%)	97.1	98.0	103.8	100.5	97.0	96.3	96.9	97.2

注 (1) 対象は5総トン以上の船舶である。

(2) 「入港船舶のうち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。

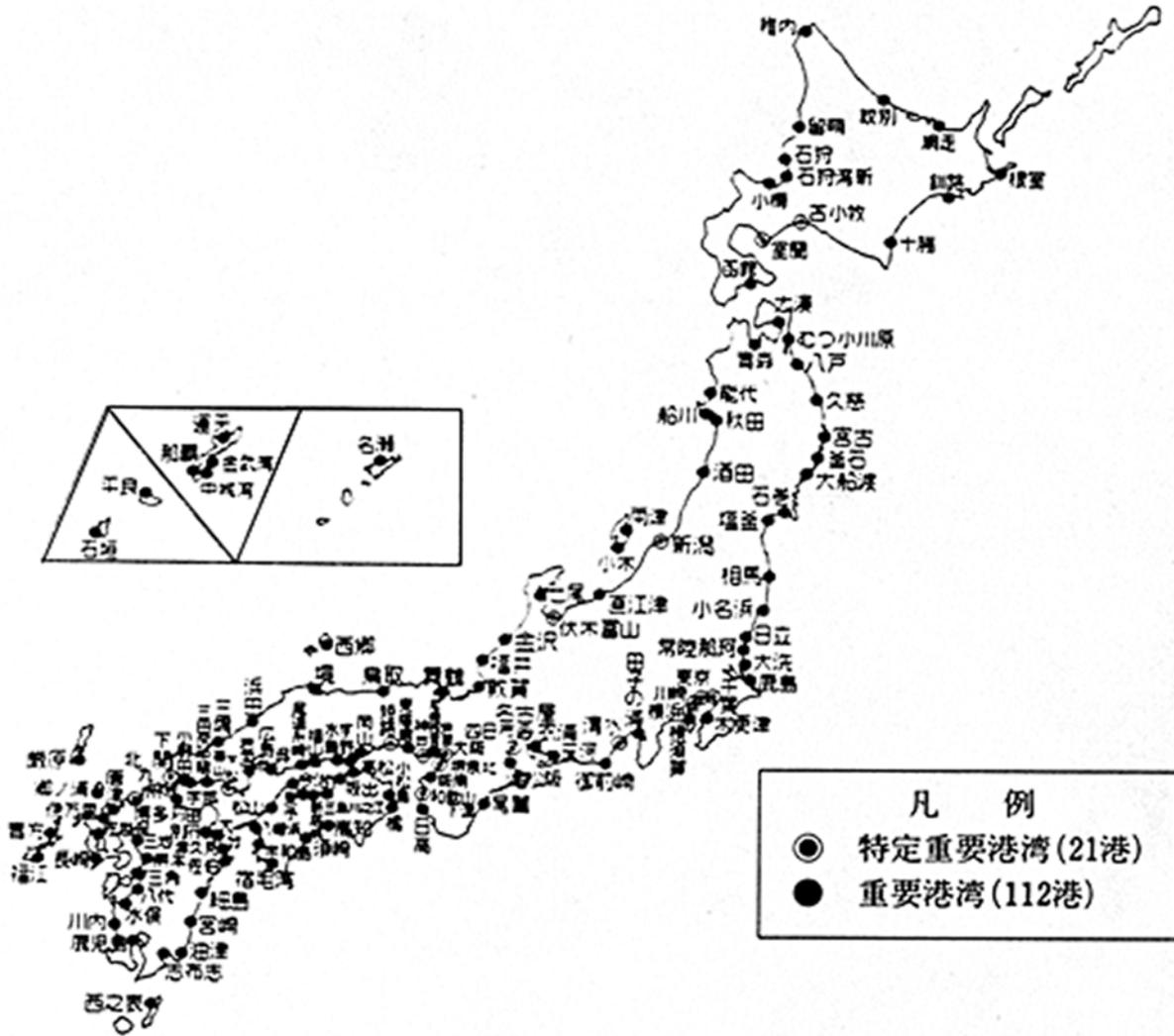
(3) 鉄道連絡船を除く。

(4) 運輸政策同僚情報管理部「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。

・重要港湾位置図

重要港湾位置図



VII. その他

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	7	23件 2,285.74億円	航空(16.0%)、鉄道(47.3%)、港湾(24.2%)
	8	24件 2,639.23億円	鉄道(55.5%)、航空(38.2%)、港湾(5.5%)
無償	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
	8	6件 88.61億円	サライエボ市公共交通力復旧計画など

注 有償はプロジェクトローンのみである。

・国際協力事業団（JICA）を通じた技術協力

国際協力事業団（JICA）を通じた技術協力

分野		年度	実績	分野別内訳
技	開発調査	7	38件	港湾(38.2%)、航空(18.4%)、都市交通(18.4%)
		8	36件	港湾(25.0%)、都市交通(19.4%)、鉄道・航空(各13.9%)
術	専門家派遣	7	262人	鉄道(24.8%)、港湾(15.3%)、航空(16.4%)
		8	236人	鉄道(30.1%)、航空(17.4%)、港湾(13.1%)
協	研修員受入	7	345人	港湾(15.9%)、航空(14.2%)、鉄道(13.9%)
		8	440人	鉄道(15.0%)、観光(14.8%)、港湾(14.3%)
力	プロジェクト方式 技術協力(注)	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
		8	8件	鉄道3件、船員3件、港湾1件、気象1件

注 件数にはアフターケアを含まない。

2 観光

(1)国際観光

・世界の国際観光量

世界の国際観光量

区分	年	1992	1993	1994	1995	※1996
	旅行者数(千人)		503,148 (108.5)	517,973 (102.9)	544,524 (105.1)	564,025 (103.6)
旅行収入(百万ドル)		310,785 (114.0)	317,790 (102.3)	351,179 (110.5)	398,898 (113.6)	425,047 (106.6)

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(1994年)

主要国の受入れ旅行者数及び旅行収支（1994年）

国名	区分	受入れ旅行者数 (千人)	旅行収支(百万ドル)		
			収 入	支 出	収 支
オーストリア		※17,893.8(Δ2.0)	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	Δ 2,463.6
デンマーク			3,175.0	3,582.4	Δ 407.4
フィンランド		1,867.8(11.3)	1,275.0	1,664.8	Δ 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	Δ 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	Δ 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	Δ 4,496.4
ノールウェー			2,168.9	3,942.6	Δ 1,773.7
ポルトガル		21,728.1(5.6)	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	Δ 2,052.9
スイス		7,374.0(2.1)	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	Δ 7,125.9
カナダ		15,971.8(5.7)	6,308.6	9,433.7	Δ 3,125.1
アメリカ		45,504.3(Δ0.6)	60,406.0	43,562.0	16,844.5
オーストラリア		3,361.7(12.2)	5,479.7	3,969.2	1,510.0
ニュー・ジージーランド		1,322.6(14.3)	1,459.9	1,144.0	315.9
日本		1,875.0(Δ2.6)	3,464.4	30,299.3	Δ 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) Δ印は赤字を示す。

・登録ホテル・旅館の軒数及び客室数

登録ホテル・旅館の軒数及び客室数

(単位：軒、室)

年	区分	登録ホテル		登録旅館	
		軒 数	総客室数	軒 数	総客室数
7		952	173,221	1,916	110,566
8		1,002	181,532	1,968	113,992

注 (1) 運輸政策同視光部資料による。

(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9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) 運輸政策局観光部資料による。
- (2) 国際観光レストラン登録規程に基づく登録国際観光レストランの軒数である。

・訪日外国人数の推移

訪日外国人数の推移

(単位：人)

年	人数 合計	滞 在 客			一時上陸客
		小 計	観 光 客	業 務 その他の客	
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)
5	(101.4)	(101.3)	(99.9)	(103.3)	(106.4)
	3,410,447	3,311,775	1,924,835	1,386,940	98,672
5	(100.0)	(97.1)	(56.4)	(40.7)	(2.9)
	(95.2)	(94.9)	(91.5)	(99.9)	(109.6)
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)
6	(101.7)	(102.1)	(99.5)	(105.7)	(88.3)
	3,345,274	3,241,650	1,731,439	1,510,211	103,624
7	(100.0)	(96.9)	(51.8)	(45.1)	(3.1)
	(96.5)	(95.9)	(90.4)	(103.1)	(119.0)
8	3,837,113	3,718,459	2,114,165	1,604,294	118,654
	(100.0)	(96.9)	(55.1)	(41.8)	(3.1)
8	(114.7)	(114.7)	(122.1)	(106.2)	(114.7)

注 (1) 法務省資料に基づく運輸省運輸政策同観光部集計による。

(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」として計上している。

(2)国内観光

・国民1人当たり平均宿泊旅行回数及び宿泊数

国民1人当たり平均宿泊旅行回数及び宿泊数

		4年	5年	6年	7年	8年
回数	観光	1.35 (91)	1.40 (104)	1.41 (100)	1.29 (91)	1.32 (102)
	観光兼業	0.22 (92)	0.23 (105)	0.21 (91)	0.20 (95)	0.18 (87)
	業務	0.31 (84)	0.38 (123)	0.33 (85)	0.32 (87)	0.30 (94)
	家事・帰省	0.56 (95)	0.57 (100)	0.56 (98)	0.55 (98)	0.51 (94)
	その他	0.16 (133)	0.14 (88)	0.16 (114)	0.16 (100)	0.10 (63)
	計	2.60 (92)	2.73 (105)	2.67 (97)	2.51 (94)	2.40 (95)
宿泊数	観光	2.31 (92)	2.32 (100)	2.32 (100)	2.08 (90)	2.15 (103)
	観光兼業	0.61 (109)	0.64 (105)	0.51 (80)	0.54 (106)	0.43 (79)
	業務	0.76 (84)	0.97 (128)	0.91 (94)	0.77 (85)	0.67 (86)
	家事・帰省	1.46 (108)	1.35 (92)	1.31 (97)	1.24 (95)	1.45 (116)
	その他	0.16 (94)	0.16 (100)	0.21 (131)	0.19 (90)	0.12 (64)
	計	5.30 (97)	5.44 (103)	5.26 (97)	4.83 (92)	4.81 (100)

注 (1) 総理府内政審議室調査による。
 (2) ()内は、対前年比(%)を示す。

(3)旅行業

・旅行業者数

旅行業者数

(単位:業者)

区分	第1種旅行業者	第2種旅行業者	第3種旅行業者	旅行業者代理業者	計
8年	879	2,680	4,929	2,259	10,747
9年	949	2,710	5,580	1,592	10,831

注 (1) 運輸政策同視光部資料による。
 (2) 各年とも4月1日現在の数字である。

3 倉庫

・倉庫業者数及び倉庫面(容)積

倉庫業者数及び倉庫面（容）積

区分		年度末		7/6(%)	
		6	7		
		業 者 数	3,469	3,509	101.2
普通 倉庫	面 (容) 積	1～3類倉庫 (千m ²)	32,277	33,048	101.5
		野積倉庫 (千m ²)	4,499	4,455	99.0
		貯蔵槽倉庫 (千m ³)	10,066	10,131	100.6
		危険品 { 建 屋 (千m ²)	291	301	103.4
		倉 庫 { タンク (千m ³)	42,897	42,250	98.5
冷倉 蔵庫	業 者 数		1,290	1,278	99.1
	容 積 (千m ³)		24,232	25,115	103.6
水倉 面庫	業 者 数		21	20	95.2
	面 積 (千m ²)		4,915	4,583	93.2

・ 営業倉庫の品目別入庫量及び平均月末在庫量

営業倉庫の品目別入庫量及び平均月末在庫量

種別	区分 年度	入 庫 量			平均月末在庫量		
		6	7	7/6(%)	6	7	7/6(%)
普通倉庫 (千トン)	農水産品	9,206	8,622	93.7	2,327	2,791	119.9
	金属製品	23,945	24,354	101.7	2,377	2,766	116.4
	1 金属製品・機械	30,650	30,047	98.0	3,218	3,179	98.8
	2 窯業製品	2,833	2,543	89.8	451	477	105.8
	3 化学工業品	24,803	24,680	99.5	3,142	3,153	100.4
	紙・パルプ	19,021	19,464	102.3	2,192	2,353	107.3
	繊維工業品	5,609	5,264	43.8	1,159	1,168	100.8
	食料工業品	27,537	32,157	116.8	2,530	3,045	120.4
	雑工業品	17,031	16,889	99.2	2,514	2,655	105.6
	雑品	19,896	21,426	107.7	3,137	3,467	110.5
	小計	180,531	185,446	102.7	23,047	25,054	108.7
	野積倉庫	23,545	21,789	92.5	3,532	3,413	96.6
	貯蔵槽倉庫	29,228	28,486	97.5	4,344	4,562	105.0
危険品倉庫	14,946	11,437	76.5	27,692	30,391	109.7	
合計	248,250	247,158	99.6	58,615	63,420	108.2	
冷蔵倉庫 (千トン)	生鮮水産物	168	181	107.7	5	4	80.0
	冷凍水産物	5,473	5,258	96.1	1,283	1,266	98.7
	塩干水産物	753	761	101.1	168	166	98.8
	水産加工品	433	488	112.7	76	86	113.2
	畜産物	3,294	3,534	107.3	465	517	111.2
	畜産加工品	1,602	1,730	108.0	182	205	112.6
	農産物	1,333	1,329	99.7	274	285	104.0
	農産加工品	968	926	95.7	192	209	108.9
	冷凍食品	3,105	3,473	111.9	250	289	115.6
	その他	432	527	122.0	55	70	127.3
合計	17,561	18,207	103.7	2,950	3,097	105.0	
水面倉庫(千m ²)	3,259	2,565	98.7	877	818	93.3	

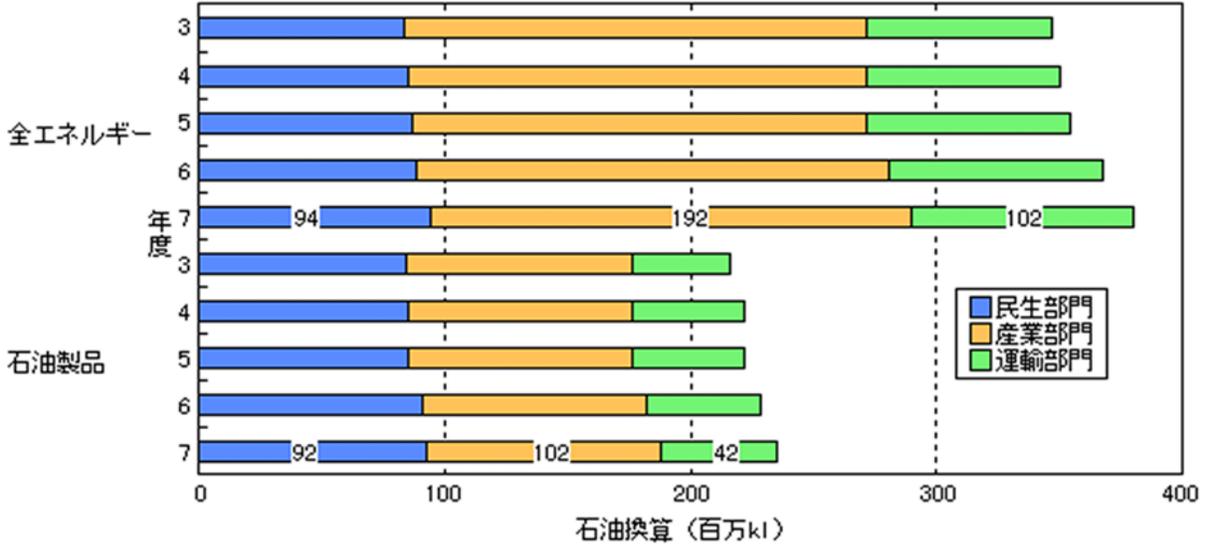
注 (1) 1～3類倉庫とは、倉庫業法施行規制第3条第1項第1～3号に規定する倉庫をいう。

(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

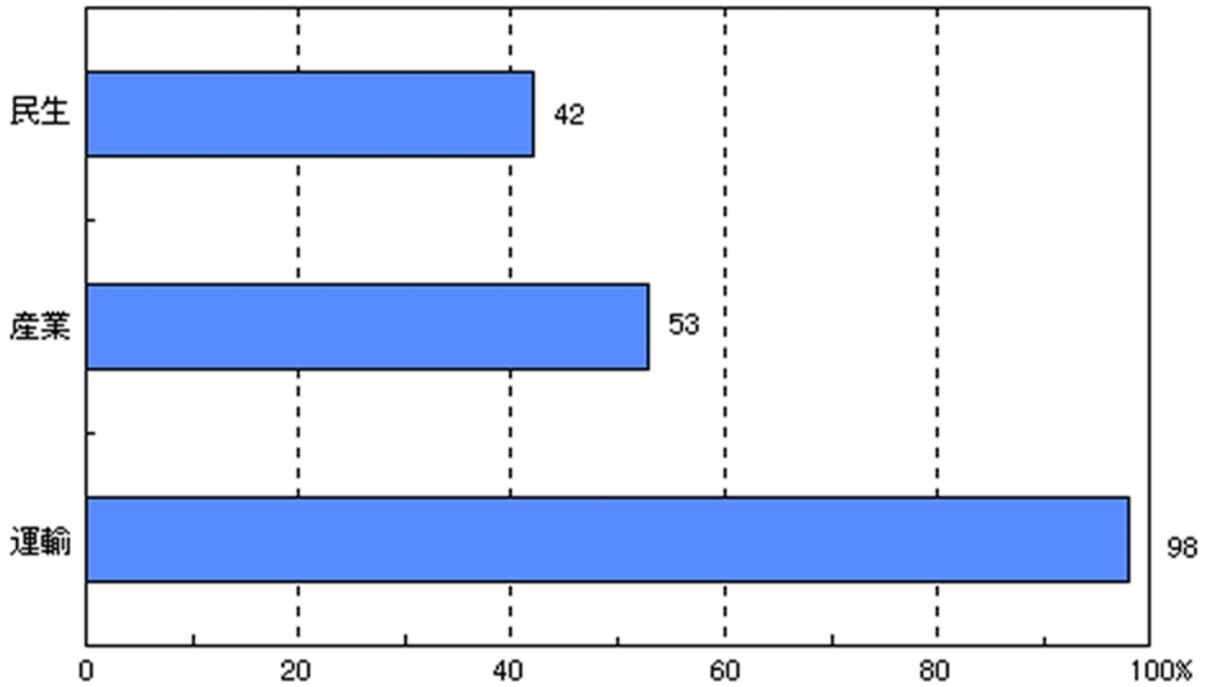
我が国の最終エネルギー消費に占める運輸部門の割合



(資料) 資源エネルギー庁「総合エネルギー統計 (平成8年版)」

・部門別石油依存度 (7年度)

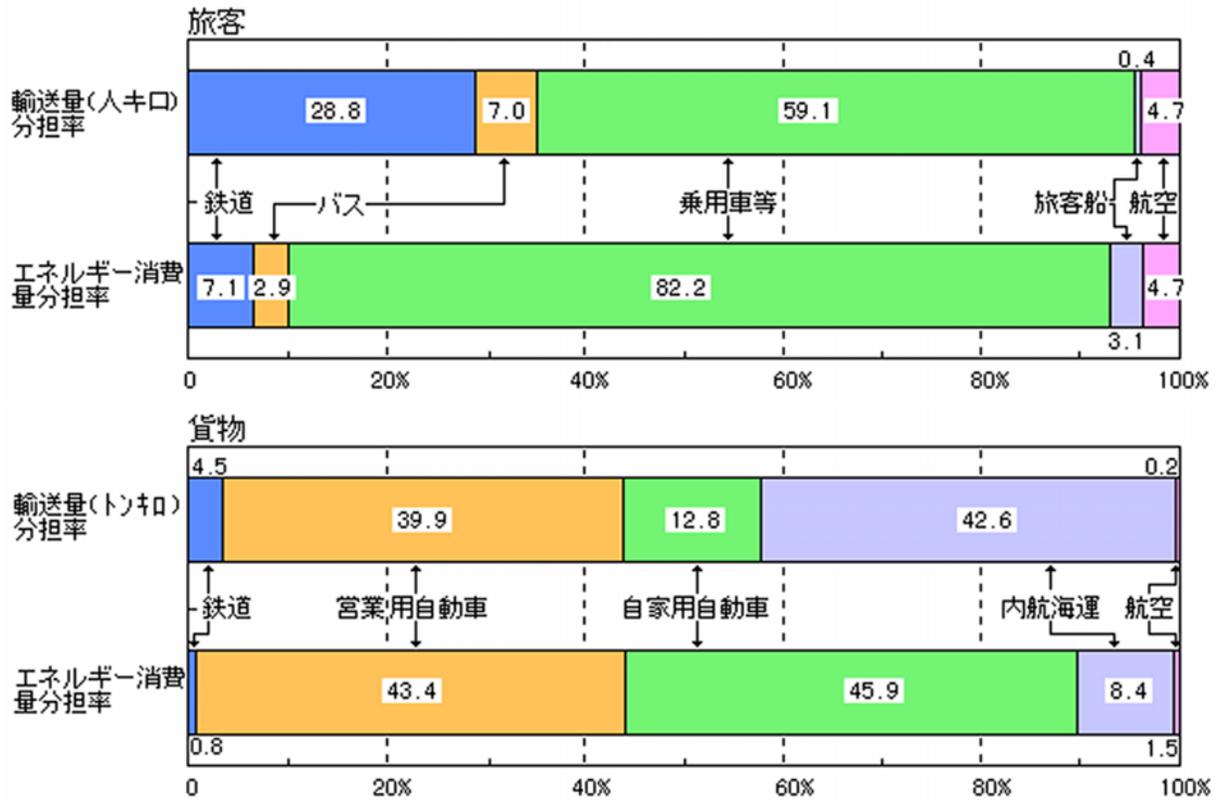
部門別石油依存度 (7年度)



(資料) 資源エネルギー庁「総合エネルギー統計 (平成8年版)」

・国内主要機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（7年度）

国内輸送機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（7年度）



（資料）運輸政策局情報管理部「運輸関係エネルギー要覧」

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	8年度末	整備率	対57年度比
(1) JR (国鉄)			総駅数 (4,667)	
・エレベーターの設置	41 駅	161	3.4 %	3.9 倍
・エスカレーターの設置	73	260	5.6	3.6
・身体障害者用トイレの設置	120	1,392	29.8	11.6
・誘導・警告ブロックの設置	571	2,658	57.0	4.7
・改札口の拡幅	232	3,202	68.6	13.8
・自動券売機に点字テープ貼付	384	2,244	48.1	5.8
(2) 私鉄(大手15社)			(1769)	
・エレベーターの設置	23	187	10.6	8.1
・エスカレーターの設置	75	377	21.3	5.0
・身体障害者用トイレの設置	164	1,423	80.4	8.7
・誘導・警告ブロックの設置	598	1,721	97.3	2.9
・改札口の拡幅	813	1,620	91.6	2.0
・自動券売機に点字テープ貼付	1,049	1,365	77.2	1.3
(3) 営団・公営地下鉄			(493)	
・エレベーターの設置	18	188	38.1	10.4
・エスカレーターの設置	230	415	84.2	1.8
・身体障害者用トイレの設置	112	418	84.8	3.7
・誘導・警告ブロックの設置	256	493	100.0	1.9
・改札口の拡幅	320	493	100.0	1.5
・自動券売機に点字テープ貼付	151	464	94.1	3.1
2 自動車関係	57年度末	8年度末	整備率	対57年度比
・低床・広ドアバスの導入	25,671 両	44,074		1.7
・ノンステップバスの導入	-	19		-
・リフト付バスの導入	-	1,184		-
(うち、路線バス)	-	(235)		-
・スロープ付バスの導入	-	442		-
・リフト付タクシーの導入	-	603		-
・寝台タクシーの導入	-	386		-
3 旅客船ターミナル関係	57年度末	8年度末	整備率	対57年度比
			総ターミナル数 (413)	
・エレベーターの設置	-	63ターミナル	32.3	-
・エスカレーターの設置	-	34	17.4	-
・身体障害者用トイレの設置	-	191	46.2	-
・誘導・警告ブロックの設置	-	79	19.1	-
4 空港旅客ターミナル関係	57年度末	8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)	47 (316)	95.9	2.2 (7.9)
・エスカレーターの設置	-	42 (366)	85.7	- (-)
・身体障害者用トイレの設置	30 (86か所)	67 (401)	83.8	2.2 (4.7)
・空港に車椅子の配置	71 (300台)	79 (816)	98.8	1.1 (2.7)

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、8年度末の数値は大手15社の集計。

(3) 旅客船ターミナル、空港旅客ターミナル関係の8年度末の数値は平成9年4月1日現在。

(4) バスターミナル、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、16、195、49(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		7	8
		J	R		
鉄 道				6	6
		民 鉄 (JR以外)		135	139
自 動 車	バ ス	乗 合		404	404
		貸 切		1,537	1,663
	タクシー・ハイヤー			53,407	53,147
	ト ラ ッ ク			46,638	48,629
海 運	外 航 海 運			294	285
	内 航 海 運			5,956	5,858
	港 運			1,050	1,049
	フ ェ リ ー			177	176
航 空	定 期			8	8
	不 定 期			59	63
造 船				1,212	1,205

注 (1) 運輸省資料による。

(2) 民鉄は、JR・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)

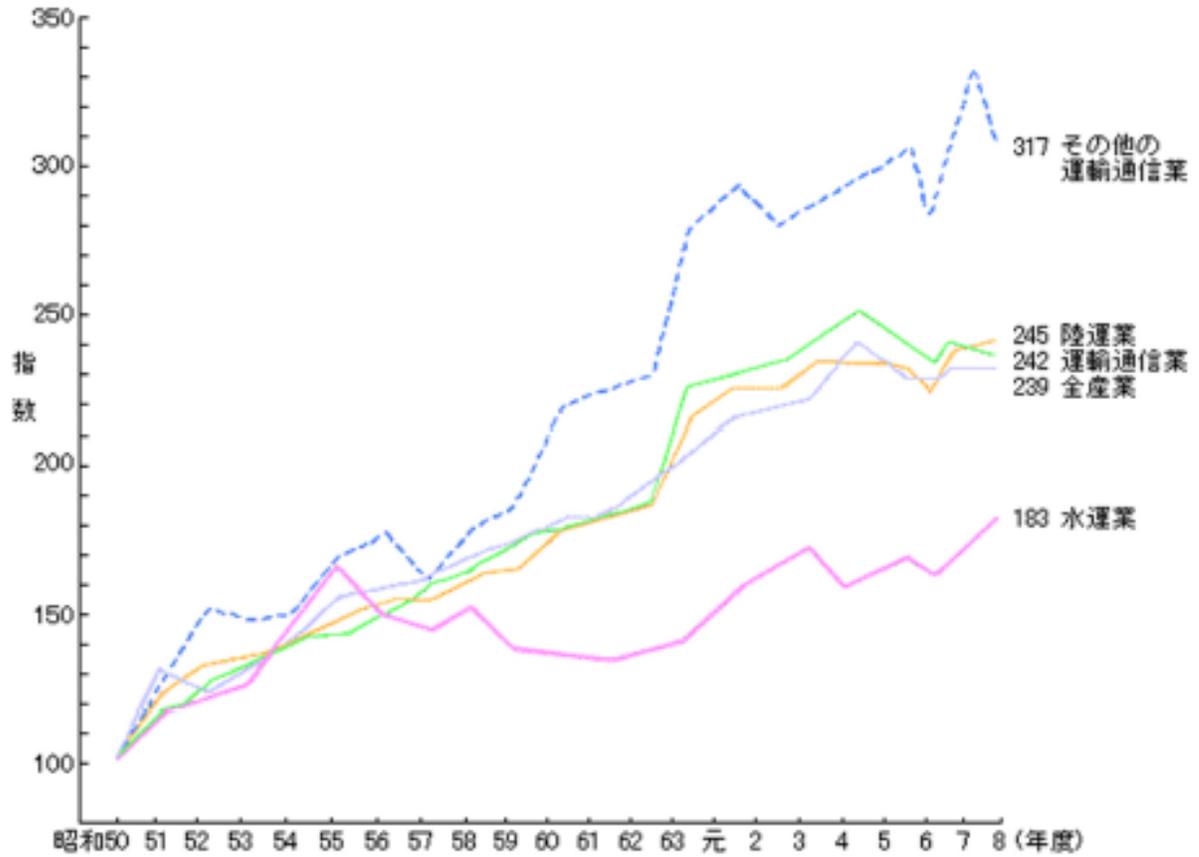
業種別損益状況(1社平均)

(単位:百万円、但しJRは億円)

年度		7(A)	8(B)	B/A(%)
区分				
JR (7社)	営業収入	6,470	6,551	101.3
	営業費用	5,293	5,333	100.8
	営業損益	1,177	1,178	100.1
	営業外損益	△ 878	△ 871	-
	経常損益	299	307	102.7
大手民鉄 (15社)	営業収入	162,908	165,681	101.7
	営業費用	141,367	141,475	100.1
	営業損益	21,540	24,206	112.4
	営業外損益	△ 13,657	△ 14,357	-
	経常損益	7,884	9,850	124.9
公営鉄道 (12社)	営業収入	36,753	37,172	101.1
	営業費用	36,239	36,365	100.3
	営業損益	△ 514	807	-
	営業外損益	△ 15,545	△ 14,863	-
	経常損益	△ 15,031	△ 14,056	-
営団地下鉄	営業収入	279,552	299,859	107.3
	営業費用	230,908	242,021	104.8
	営業損益	48,643	57,838	118.9
	営業外損益	△ 47,728	△ 43,506	-
	経常損益	915	14,332	1,566.3
民営乗合バス (42社)	営業収入	9,037	8,850	97.9
	営業費用	9,368	9,217	98.4
	営業損益	△ 331	△ 367	-
	営業外損益	△ 65	△ 70	-
	経常損益	△ 396	△ 437	-
公営乗合バス (32社)	営業収入	8,041	7,850	97.6
	営業費用	9,665	9,672	100.1
	営業損益	△ 1,624	△ 1,822	-
	営業外損益	△ 137	△ 112	-
	経常損益	△ 1,761	△ 1,934	-
ハイヤー タクシー (55社)	営業収入	835	818	98.0
	営業費用	837	822	98.2
	営業損益	△ 2	△ 4	-
	営業外損益	14	9	64.3
	経常損益	12	5	41.7
一般トラック (90社)	営業収入	11,011	11,312	102.7
	営業費用	10,780	11,044	102.4
	営業損益	231	268	116.0
	営業外損益	△ 40	△ 38	-
	経常損益	191	230	120.4
自動車道 (28社)	営業収入	202	222	109.7
	営業費用	187	213	114.0
	営業損益	16	9	57.6
	営業外損益	△ 13	△ 12	-
	経常損益	3	△ 3	-
外航海運 (主要5社)	営業収入	308,521	335,800	108.8
	営業費用	299,728	325,099	108.5
	営業損益	8,793	10,701	121.7
	営業外損益	△ 2,336	△ 3,545	-
	経常損益	6,457	7,156	110.8
国内旅客船 (12社)	営業収入	16,906	17,846	105.6
	営業費用	16,455	17,908	108.8
	営業損益	450	△ 62	-
	営業外損益	△ 825	△ 734	-
	経常損益	△ 374	△ 796	-
航空運送 (主要3社)	営業収入	753,280	800,488	106.3
	営業費用	739,155	793,071	107.3
	営業損益	14,125	7,417	52.5
	営業外損益	△ 6,991	-	-
	経常損益	7,134	7,206	3.0
造船業 (主要9社)	営業収入	623,439	663,885	106.5
	営業費用	592,605	630,565	106.4
	営業損益	30,834	33,344	108.1
	営業外損益	△ 2,681	122	-
	経常損益	28,153	33,441	118.8
鉄道車両工業 (主要3社)	営業収入	69,853	68,084	97.5
	営業費用	67,447	66,370	98.4
	営業損益	2,405	1,714	71.3
	営業外損益	291	258	88.9
	経常損益	2,695	1,972	73.2
一般旅行業 (大手4社)	営業収入	395,542	413,542	104.6
	営業費用	400,623	409,688	102.3
	営業損益	△ 5,081	3,852	-
	営業外損益	7,168	5,494	76.6
	経常損益	2,086	9,348	448.1
ホテル (40社)	営業収入	6,172	6,360	103.0
	営業費用	6,107	6,121	100.2
	営業損益	65	239	367.6
	営業外損益	△ 185	△ 96	-
	経常損益	△ 120	143	-
倉庫 (15社)	営業収入	11,248	11,436	101.7
	営業費用	10,847	11,074	102.1
	営業損益	401	362	90.3
	営業外損益	△ 257	△ 409	-
	経常損益	144	△ 47	-
内航海運 (1,208社)	営業収入	845	855	101.2
	営業費用	820	832	101.5
	営業損益	25	23	92.0
	営業外損益	△ 17	△ 15	-
	経常損益	360	8	100.0

注 運輸省資料による。

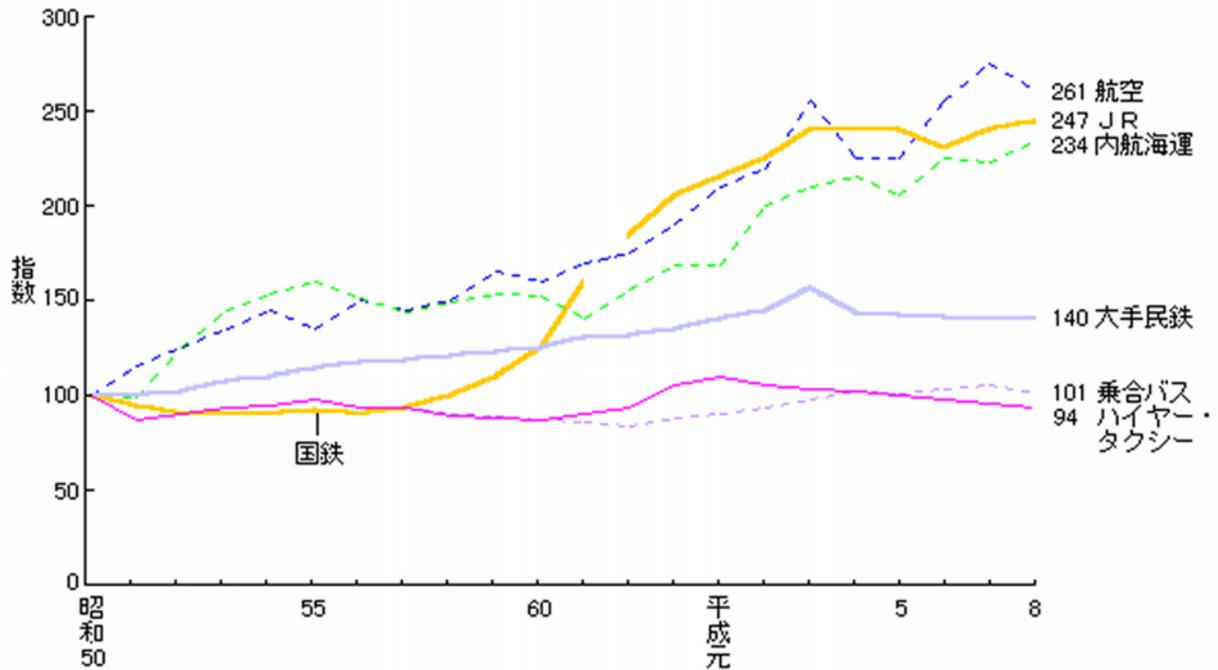
付加価値労働生産性の推移 (50年度=100)



注(1) 大蔵省「法人企業統計年報」により作成
 注(2) 60年度以降は日本電信電話(株)を含む。

・物的労働生産性の推移

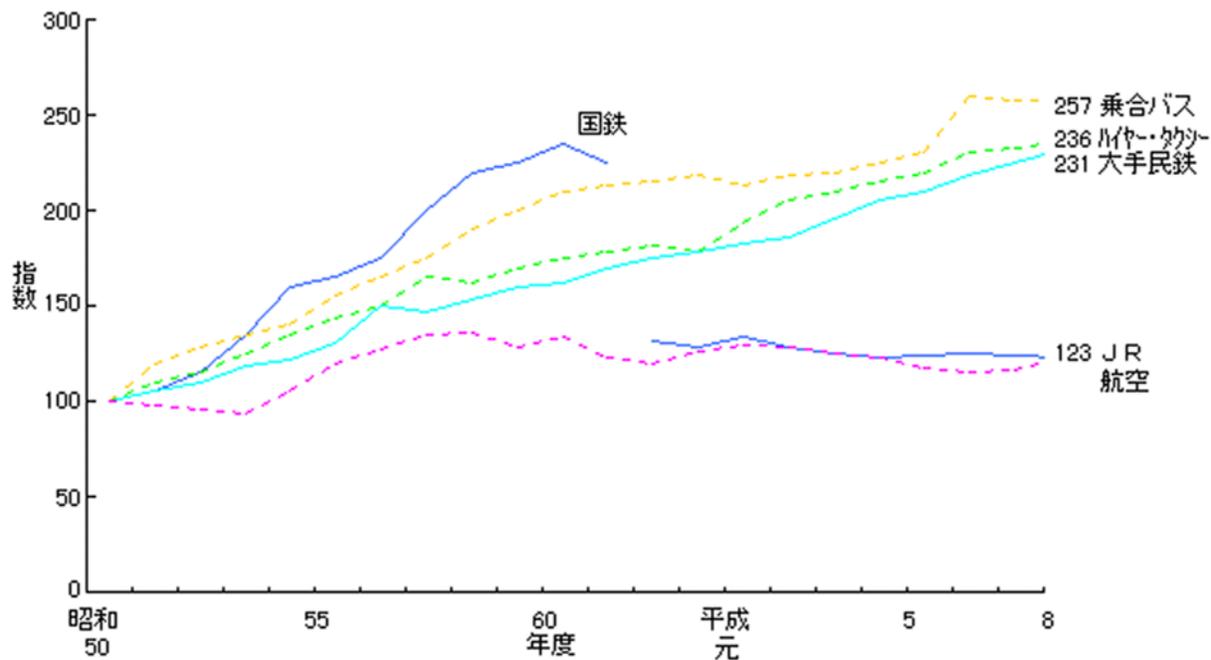
物的労働生産性の推移 (50年度=100)



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。

・ 輸送原価の推移

輸送原価の推移 (50年=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。

・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 (JR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)
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)
8	84,366 (0.3)	8,997 (0.2)	281 (1.8)	13,596 (-0.4)	7,492 (-1.7)	54,050 (0.7)	82.13 (5.3)	148.1 (-0.6)

区分 輸送機関 年度	輸送人キロ (百万人キロ)							
	総輸送量	J R		民 鉄 (JR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)	104,989 (1.8)	384,362 (5.1)	33,118 (-1.1)	5,752 (-0.5)
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)
8	1,408,565 (1.5)	251,724 (1.1)	72,948 (3.0)	150,432 (-0.4)	94,891 (-2.5)	836,829 (2.0)	69,053 (6.2)	5,635 (2.0)

- 注 (1) 航空及び旅客船の輸送量は定期・不定期計である。
 (2) ()内は対前年度伸び率(%)を示す。
 (3) JRの61年度までは国鉄の数値である。
 (4) 62年度の下段の数字及び63年度以降の総輸送量及び乗用車等は、軽自動車及び貨物自動車による輸送を含む。
 (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)がふくまれていない。

・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

区分 輸送機関 年度	輸送トン数(千トン)					
	総輸送量	JR	民鉄 (JR以外)	自動車	内航海運	航空
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)
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)
8	6,798,734 (2.3)	49,185 (-4.4)	24,373 (-4.3)	6,177,265 (2.7)	546,909 (-0.3)	1,002 (4.4)

区分 輸送機関 年度	輸送トンキロ(百万トンキロ)					
	総輸送量	JR	民鉄 (JR以外)	自動車	内航海運	航空
50	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)
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)
8	573,197 (2.5)	24,601 (-0.4)	366 (-8.3)	305,510 (3.7)	241,756 (1.4)	963 (4.2)

- 注 (1) 航空は、定期航空運送事業及び不定期航空運送事業に係る輸送の合計である。
(2) ()内は対前年度比伸び率(%)を示す。
(3) JRの61年度までは国鉄の数値である。
(4) 62年度以降の自動車は軽自動車による輸送を含む。
(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

項目		年	50	60	4	5	6	7	8
旅客 (千人)	出国者総数		3,313	7,248 (7.7)	15,659 (9.4)	15,712 (0.3)	17,450 (11.1)	19,083 (9.4)	20,955 (9.8)
	出国日本人数		2,466	4,948 (6.2)	11,791 (10.9)	11,934 (1.2)	13,579 (13.8)	15,298 (12.7)	16,695 (9.1)
	入国者総数		3,311	7,267 (8.0)	15,818 (8.8)	15,746 (-0.5)	17,471 (11.0)	19,079 (9.2)	20,954 (9.8)
	入国外客数		812	2,327 (10.3)	3,582 (1.4)	3,410 (-4.8)	3,468 (1.7)	3,345 (-3.5)	3,837 (14.7)
	航空機利用 出入旅客総数		*7,940	*17,584 (5.3)	*34,493 (1.0)	*36,000 (4.4)	*38,855 (8.9)	*43,570 (12.1)	*46,510 (6.7)
	我が国航空企業 利用出入旅客数		*2,570	*6,462 (5.1)	*11,297 (-0.3)	*11,577 (2.5)	*12,811 (10.7)	*14,649 (14.3)	*15,847 (8.2)
貨物 (千トン)	貿易量		615,635	674,802 (-1.2)	785,493 (-0.5)	795,886 (1.3)	828,435 (4.1)	854,218 (3.1)	852,710 (-0.2)
	輸出		61,074	81,803 (-2.6)	85,616 (14.5)	91,019 (6.3)	95,347 (4.8)	97,383 (2.1)	94,780 (-2.7)
	輸入		554,561	592,999 (-1.0)	699,877 (-2.0)	704,867 (0.7)	733,088 (4.0)	756,835 (3.2)	757,930 (0.1)
	我が国商船隊 による輸送量		442,173	444,840 (0.0)	539,869 (0.1)	545,064 (1.0)	553,892 (1.6)	568,064 (3.1)	571,778 (0.7)

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。