# 平成10年度　運輸白書

目次（サマリー）


・トピックで見る運輸の１年

厳しい運輸事業経営と総合的な経済対策の推進

気候変動に関する国際連合枠組条約第３回締約国会議（ＣＯＰ３）の開催（９．１２．１～１１）

中部国際空港の事業着手へ（９．１２．２４～）

ＦＭＣの制裁措置に係る日米政府間協議（１０．１．２８～）

日米航空交渉最終合意（１０．３．１４）

整備新幹線の新規着工３線３区間の工事着手（１０．３．２１、２８）

国際基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）の排除を目的とした「パリＭＯＵ・東京ＭＯＵ合同閣僚会議」の開催（１０．３．２３、２４）

訪日外国人旅行者数初の４００万人台へ（１０．４．９）

運輸政策審議会、諮問第１６号「交通運輸における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」答申（１０．４、６）

開庁５０周年を迎えた海上保安庁（１０．５．１）

全国２６地域において自動車の希望ナンバー制の実施（１０．５．６）

インドネシア危機への対応（１０．５～６）

港湾管理者・港長に係る港湾諸手続の情報システムの構築開始（１０．６．１０）

汎用電子乗車券の実証実験の開始（１０．６．３０）

成田空港整備の全体像と手順を示した「地域と共生する空港づくり大綱」を発表（１０．７．１５）

国内航空運送事業への新規会社の参入（１０．９．１９）

国鉄長期債務の処理の実施（１０．１０．２２）

・第１部　新しい視点に立った交通運輸政策

○序章　新しい視点に立った交通運輸政策の展開に向けて

○第１章　交通運輸政策の新たな展開に向けて

■第１節　交通運輸をめぐる環境の変化

１　我が国経済の成熟化と社会情勢の変化

(1)　経済の停滞と経済構造改革の推進

(2)　国民の価値観・意識の多様化の進行

(3)　我が国社会の急速な高齢化及び障害者の自立と社会参加の要請の高まり

(4)　交流拡大による地域活性化の必要性

２　グローバリゼーション及び情報化の進展

(1)　国際的な大競争時代の到来

(2)　情報通信の高度化

(3)　地球的規模での取り組みを要する諸課題への対応

３　需給調整規制をめぐる環境の変化

４　中央省庁改革の動きの中での交通運輸行政

(1)　行政改革会議最終報告及び中央省庁等改革基本法の制定

(2)　国土交通省に向けての交通運輸行政の展開
(3)　今後の予定
■第２節　交通運輸政策の新たな展開に向けて
１　需給調整規制の廃止と市場原理の活用のための環境整備
(1)　総合的な交通インフラの整備
(2)　新たなニーズに対応した創造性豊かなサービスの提供の確保
(3)　公正な競争の促進のための環境整備
２　市場原理によっては克服できない課題への対応
(1)　過密・過疎地域等における円滑な交通運輸の確保
(2)　利用者が安心して利用できる交通運輸の確保
(3)　モード間の連携調整の強化
(4)　交通運輸における中小企業対策と雇用の確保
(5)　安全で災害に強い交通運輸の確保
(6)　環境と共生し、誰にでも使いやすい交通運輸の実現
(7)　先端技術の研究開発及び導入のための環境整備
(8)　人的交流拡大のための環境整備
(9)　都市公共交通サービスの新たな構築

**○第２章　地球環境と共生する交通運輸**
■第１節　地球温暖化問題の顕在化から京都議定書の採択まで
１　地球温暖化問題の顕在化
２　地球温暖化のメカニズムとその影響
(1)　地球温暖化のメカニズム
(2)　地球温暖化による影響
３　地球温暖化問題に対する世界的な取り組みと京都議定書の採択
■第２節　交通運輸分野（運輸部門）からの二酸化炭素の排出の現況
１　我が国における交通運輸分野からの二酸化炭素の排出量の現状
２　自動車による二酸化炭素の排出の増加とその背景
(1)　自動車の輸送量の増加
(2)　自動車からの排出の増加の背景
３　自然体で推移した場合の二酸化炭素排出量
■第３節　交通運輸分野の二酸化炭素の排出の抑制
１　自動車等単体からの二酸化炭素の排出抑制
(1)　低公害車の開発・導入
(2)　低公害車普及のための施策
(3)　燃費性能の向上
(4)　低燃費自動車への代替の促進
(5)　鉄道車両・船舶・航空機からの排出抑制
２　公共交通機関への需要の誘導
(1)　輸送機関別排出量の比較
(2)　公共交通機関の利用促進

３　物流の効率化
(1)　輸送機関別排出量の比較
(2)　モーダルシフトの推進
(3)　港湾整備による国際海上コンテナ貨物の国内陸上輸送距離削減
(4)　トラックの積載効率の向上
(5)　トレーラー化及び車両の大型化の促進
４　道路交通の円滑化
(1)　渋滞時とスムーズな走行時の二酸化炭素排出量の比較
(2)　交通需要マネジメント（ＴＤＭ）
(3)　高度道路交通システム（ＩＴＳ）の導入
(4)　エコドライブの推進
５　環境対策に対する国際協力
６　観測・監視体制の整備
(1)　気象庁の取り組み
(2)　海上保安庁等の取り組み
コラム　「エコトランスポート北海道計画」の推進
コラム　羽田空港と成田空港の鉄道による直結
コラム　１００円バスの導入
コラム　エコ定期券の導入
コラム　北九州市におけるパーク・アンド・モノライドの例
コラム　エコドライブの効果試算
コラム　四国地区運輸部門地球環境対策推進会議

**○第３章　交通運輸のバリアフリー化に向けて**
■第１節　高齢者・障害者等にも利用しやすい公共交通
１　高齢者・障害者の社会参加の増大
(1)　高齢者の公共交通の利用状況
(2)　身体障害者の社会参加の状況
２　公共交通機関における移動制約者に配慮した施設整備の現状
(1)　各モード毎の施設整備状況
(2)　高齢者・障害者からみた施設整備への要望
３　交通バリアフリー化に向けた施設整備の取り組み
(1)　交通ターミナルのバリアフリー化
(2)　交通ターミナル周辺のバリアフリー化
(3)　バス車両等のバリアフリー化
４　交通バリアフリー化に向けたソフト面の取り組み
(1)　ＳＴＳ（スペシャル・トランスポート・サービス）
(2)　分かりやすい交通運輸情報の提供
(3)　国民のバリアフリーに向けた意識の向上
(4)　移動制約者に対する運賃等の割引
５　公共交通の新たな取り組みにおけるバリアフリー化への配慮

(1)　コミュニティバス
(2)　オムニバスタウン構想
(3)　ＬＲＴ（ライトレール・トランジット）
(4)　情報通信技術を活用した移動制約者支援システム
(5)　汎用電子乗車券及び共通乗車券カードシステムの活用
6　バリアフリー化に向けた今後の課題
(1)　財源の有効活用と関係者間の連携強化の必要性
(2)　シルバー市場拡大の中での新たな事業展開の必要性
コラム　バリアフリー旅客船「かもしか」就航
コラム　地下鉄駅の深化とエレベーター・エスカレーターの設置状況
コラム　アメニティターミナル
コラム　都市モノレール小倉線のJR小倉駅乗り入れ
コラム　ユニバーサルタクシー
コラム　優先席
■第２節　混雑というバリアの解消
1　大都市圏にける通勤・通学の混雑状況
2　混雑緩和をめざす取り組み
(1)　都市鉄道の整備
(2)　鉄道駅の施設改善による混雑緩和
(3)　オフピーク通勤運動
(4)　鉄道事業者による快適通勤をめざすその他の取り組み
■第３節　言語の違いによるバリアの解消（外国人に利用しやすい交通運輸）
1　訪日外国人の増加と受け入れにかかる課題
(1)　我が国を訪れる外国人の増加状況
(2)　ウェルカムプラン２１
(3)　訪日外国人の受け入れのための公共交通機関のバリアフリー化
2　外国人がひとり歩きしやすい街をめざす取り組み
(1)　現状における問題点
(2)　案内表示板等の整備
(3)　観光案内所の整備
(4)　外国人向けガイドの育成
(5)　外国人向け割引運賃の導入
(6)　ウェルカムカードの導入

**・第２部　運輸の動き**

**○第１章　平成９年度の運輸の概況と最近の動向**
■第１節　国内・国際経済の動向と運輸活動
1　旅客輸送の動向
2　貨物輸送の動向
3　輸送指数の動向

4　最近の輸送動向
■第２節　運輸における経済対策
1　運輸事業の経営状況
2　運輸事業者に対する経営支援及び雇用対策
3　総合経済対策と運輸分野の公共事業の推進
■第３節　需給調整規制の廃止とこれに伴う環境整備方策
1　我が国経済社会をめぐる環境変化及び需給調整規制の廃止
2　需給調整規制廃止に伴い必要な環境整備方策
3　その他の答申
■第４節　国鉄長期債務の処理
1　国鉄改革
2　清算事業団による債務の処理
3　国鉄長期債務の処理

**○第２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現状
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行政の展開
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　港湾荷役問題への対応
5　ＷＴＯ（世界貿易機関）
6　諸外国からの規制緩和要望
7　自動車の基準調和及び認証の相互承認の実施
8　ＯＥＣＤ（経済協力開発機構）
9　ＡＰＥＣ（アジア太平洋経済協力）
10　東アジア運輸フォーラム
11　アジア海運フォーラム
12　アジア・オセアニア国際航空フォーラム
■第３節　国際社会への貢献
1　国際協力の推進
2　海上安全対策の推進
3　国際科学技術協力

**○第３章　効率的な物流体系の構築**
■第１節　総合物流施策大綱に基づく施策の推進
■第２節　物流構造改革に対応した物流拠点の整備
1　物流拠点の整備
2　大交流時代を支える輸入促進への対応

■第３節　物流サービスの向上、物流システム高度化への取り組み
１　規制緩和の推進
２　複合一貫輸送の推進
３　情報化への取り組み
４　国際物流の効率化の取り組み

**○第４章　２１世紀に向けた観光政策の推進**
■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　魅力ある観光地づくり
■第３節　旅行・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
コラム　伸びる沖縄観光
コラム　「飛騨エコパスポート」及び「飛騨エコカード」の発行による観光地の自然・文化の維持・保全システムの形成

**○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　新交通システム「スカイレール」運行開始
■第２節　鉄道輸送サービスの充実
１　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
２　鉄道事業の経営状況について
３　旅客鉄道運賃設定方式の改善措置
４　より快適な駅施設及び車両の整備
５　運輸技術審議会答申について
６　鉄道車両工業の現状と課題

**○第６章　より安全で快適な車社会の形成へ向けて**
■第１節　安全な車社会の形成に向けた総合的な取り組みの推進
１　交通事故の状況と今後の対応の方向

２　安全な車づくりの推進
３　事業用自動車の安全な運行の確保
４　自動車事故被害者救済対策の充実
■第２節　利用者ニーズに対応した輸送サービスの確保
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
■第３節　高度道路交通システムの推進に向けて

**○第７章　海運、造船、船員対策の新たな展開**
■第１節　活力ある海上交通に向けての取り組み
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　港湾運送事業の効率化・サービスの向上
■第２節　魅力ある造船・舶用工業をめざして
１　我が国造船業の現状
２　造船業の課題と対策
３　舶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
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　２１世紀の暮らしを明るく豊かにする「みなと」**
■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～「選択される」港湾～
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きの簡素化
２　港湾物流に関する情報化の推進
３　施設使用料の抑制、引き下げ
■第３節　安全で豊かな暮らしを支える港湾空間の形成
１　国民生活の質の向上を支える港湾整備
２　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　増大する人・ものの流れを支える航空
■第１節　空港整備等の推進
１　第７次空港整備七箇年計画の策定
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　関西国際空港の整備
５　中部国際空港の整備
６　首都圏空港調査の推進
７　地方空港等の整備
８　航空保安施設の整備
■第２節　利用者利便の一層の向上に向けて
１　現在までの取り組み
２　需給調整規制の廃止
３　利用者利便の増進に向けた新たな取り組み
■第３節　航空輸送サービスの充実
１　国際航空ネットワーク等の充実
２　転換期にある国内航空ネットワーク
３　航空安全の確保
４　親しみやすい「空」をめざして

○第10章　運輸における環境問題への取り組み
■第１節　海洋汚染等への対応
１　海洋汚染の現状
２　海洋環境を保全するための取り組み
３　オゾン層保護
４　船舶における排出ガス対策
■第２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　船舶における騒音対策
４　空港周辺対策

○第11章　運輸における安全対策、技術開発等の推進
■第１節　交通安全対策の推進
１　交通事故の概況
２　交通安全の確保
■第２節　災害対策の推進
１　災害予防の強化
２　国土保全の推進
■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、気象予測等のための技術開発
７　海洋に関する研究の推進
コラム　ビデオによる「阪神・淡路大震災における運輸関係者の行動記録」
■第４節　情報化の推進
１　コンピュータ西暦２０００年問題への対応
２　ＥＤＩの導入促進
３　ＩＣカードを利用した汎用電子乗車券の開発及び普及促進
４　運輸関連情報提供のあり方の検討
５　気象サービスの高度化の推進
６　運輸行政の情報化の推進

**・平成９年10月～10年12月の運輸の動き**
９年10-12月
９年12月-10年２月
10年２-４月
10年４-５月
10年５-６月
10年６-９月
10年９-11月
10年11-12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
・我が国の新造船建造量の推移
・我が国の新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　その他一般
1　国際協力
・有償資金協力及び無償資金協力（交換公文ベース）
・国際協力事業団（ＪＩＣＡ）を通じた技術協力
2　観光
(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（１９９５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（８年度）

・国内輸送機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（８年度）

5　その他

・業種別事業者数の推移

・業種別損益状況（１社平均）

平成１０年度運輸経済年次報告（運輸白書）付属統計表

・第１表　輸送機関別国内旅客輸送量

・第２表　輸送機関別国内貨物輸送量

・第３表　我が国の国際輸送量

## トピックで見る運輸の１年

### ●厳しい運輸事業経営と総合的な経済対策の推進

最近の我が国経済は、金融機関の相次ぐ経営破綻、アジア諸国における経済・通貨危機の影響等により、家計及び企業の景況感は悪化し、個人消費及び企業の設備投資は低調が続いている。加えて、公共投資の抑制等もあり、平成９年度の実質経済成長率はマイナス０．７％と第１次石油危機後の昭和４９年度以来２３年ぶりで、かつ、戦後最大のマイナス成長となった。また、完全失業率も平成１０年度に入ってから４％台で推移するなど、これまでにない高さに上昇した。景気は低迷状態が長引き、極めて厳しい状況にある。

図１　消費支出等の推移

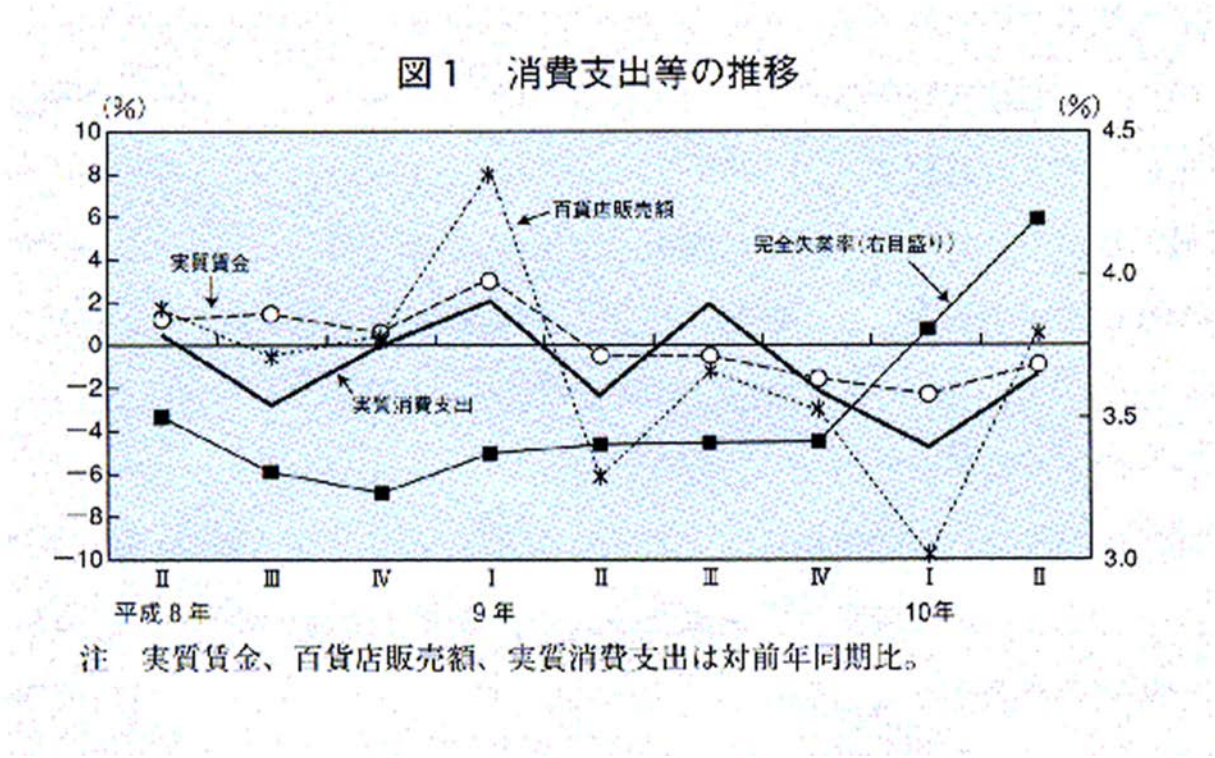
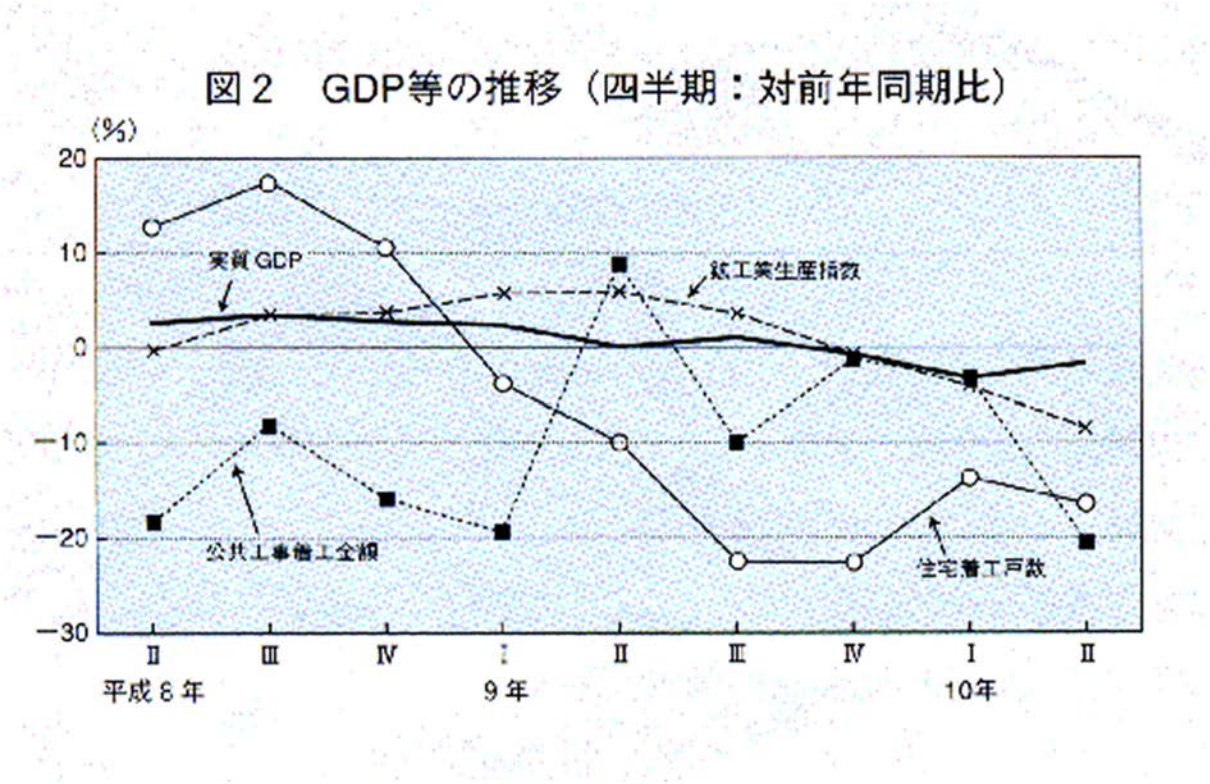



図２　GDP等の推移（四半期：対前年同期比）




こうした経済状況を反映し、輸送動向も航空の一部を除き軒並み減少傾向にあり、運輸企業も厳しい経営環境下にある。

具体的には、国内旅客輸送については、航空を除き、各輸送機関とも低迷を続けており、航空についても１０年に入ってから伸びが鈍化している〔図３〕。国内貨物輸送については、９年秋以降、減少が顕著となり、１０年に入ってから減少幅が拡大する傾向にある〔図４〕。

図３　国内旅客輸送の推移（四半期：対前年同期比）

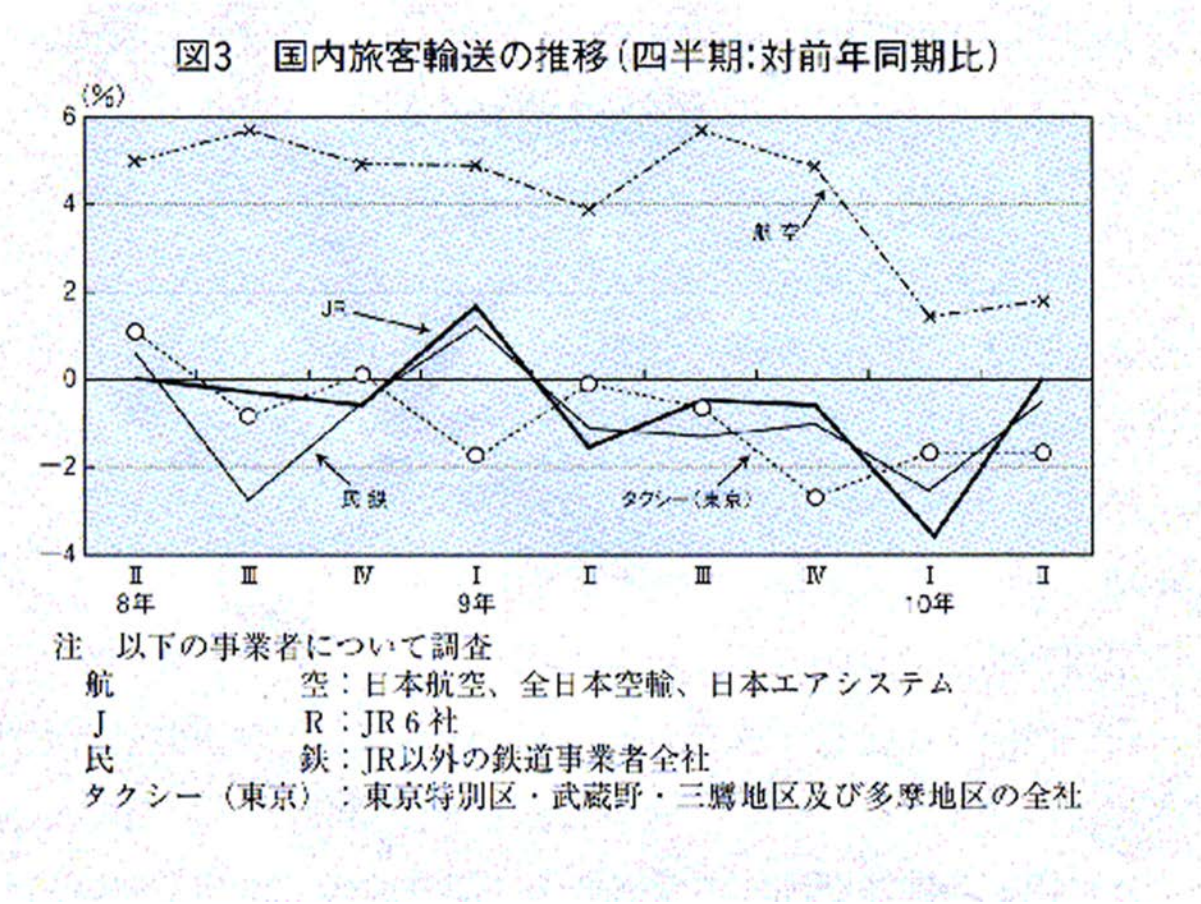
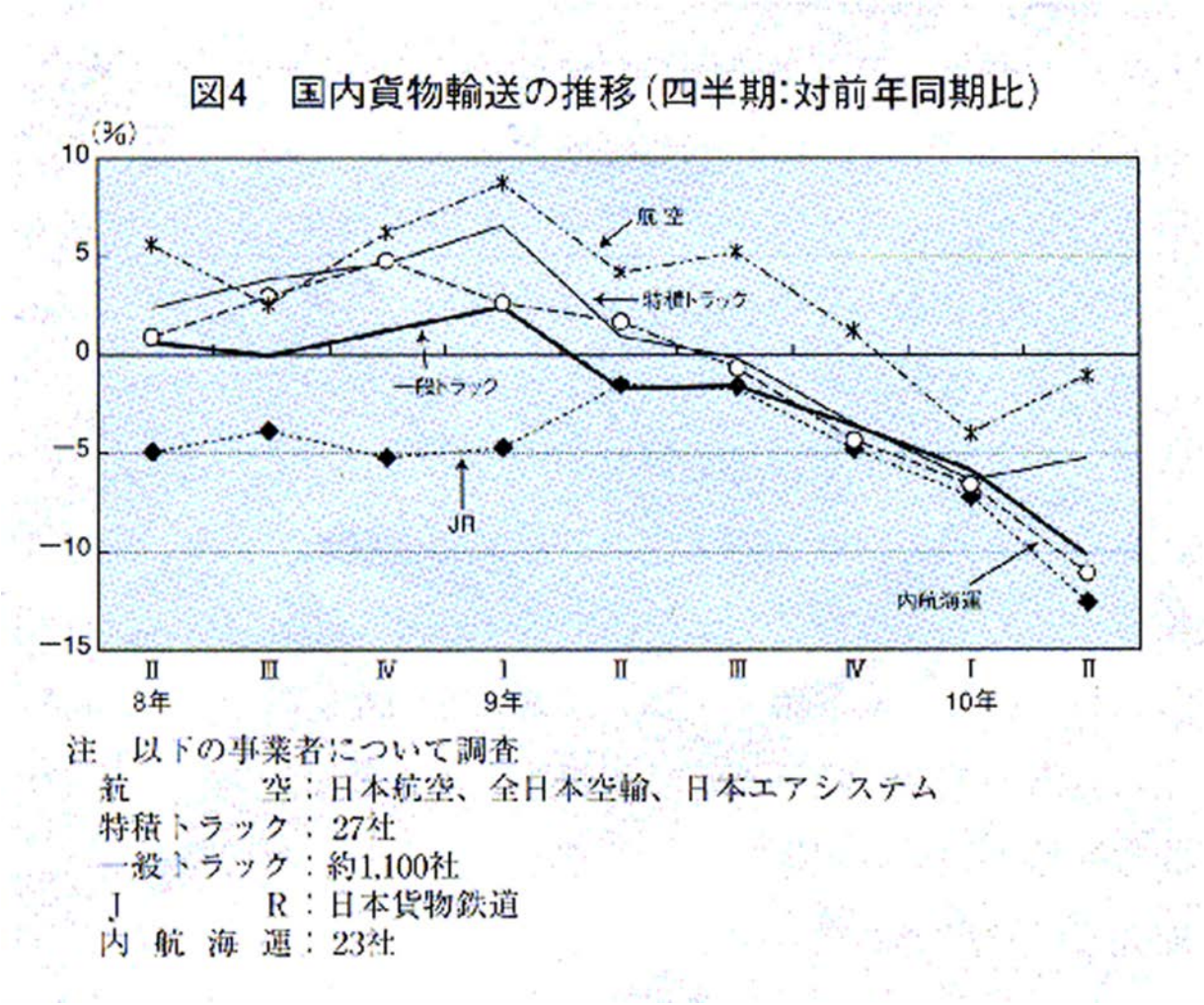



図４　国内貨物輸送の推移（四半期：対前年同期比）




国際旅客輸送については、９年秋以降出国日本人数の減少が顕著となり、円安傾向を反映し好調であった入国外客数も、韓国の経済危機の影響等により１０年に入ってから減少に転じた〔図５〕。国際貨物輸送については、円安傾向及び国内消費の低迷により輸入は低調が続いており、増加していた輸出もアジア諸国の経済危機により１０年に入り減少している〔図６〕（第２部第１章第１節参照）。

図５　国際旅客等の推移（四半期：対前年同期比）

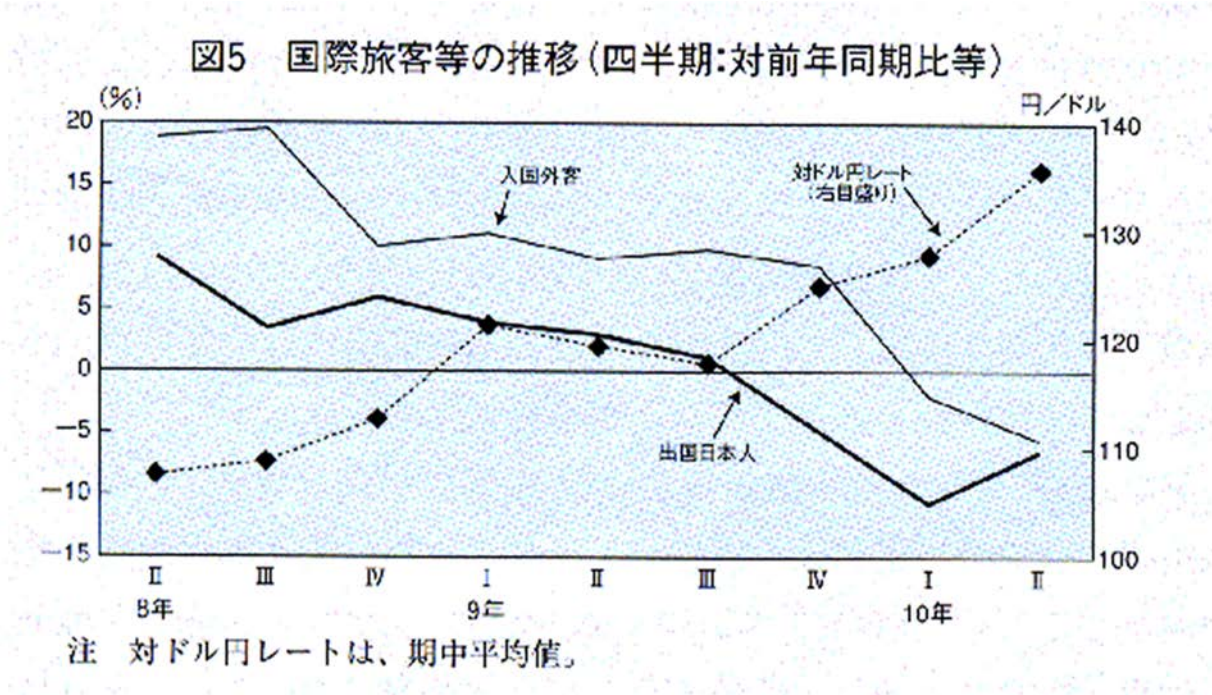
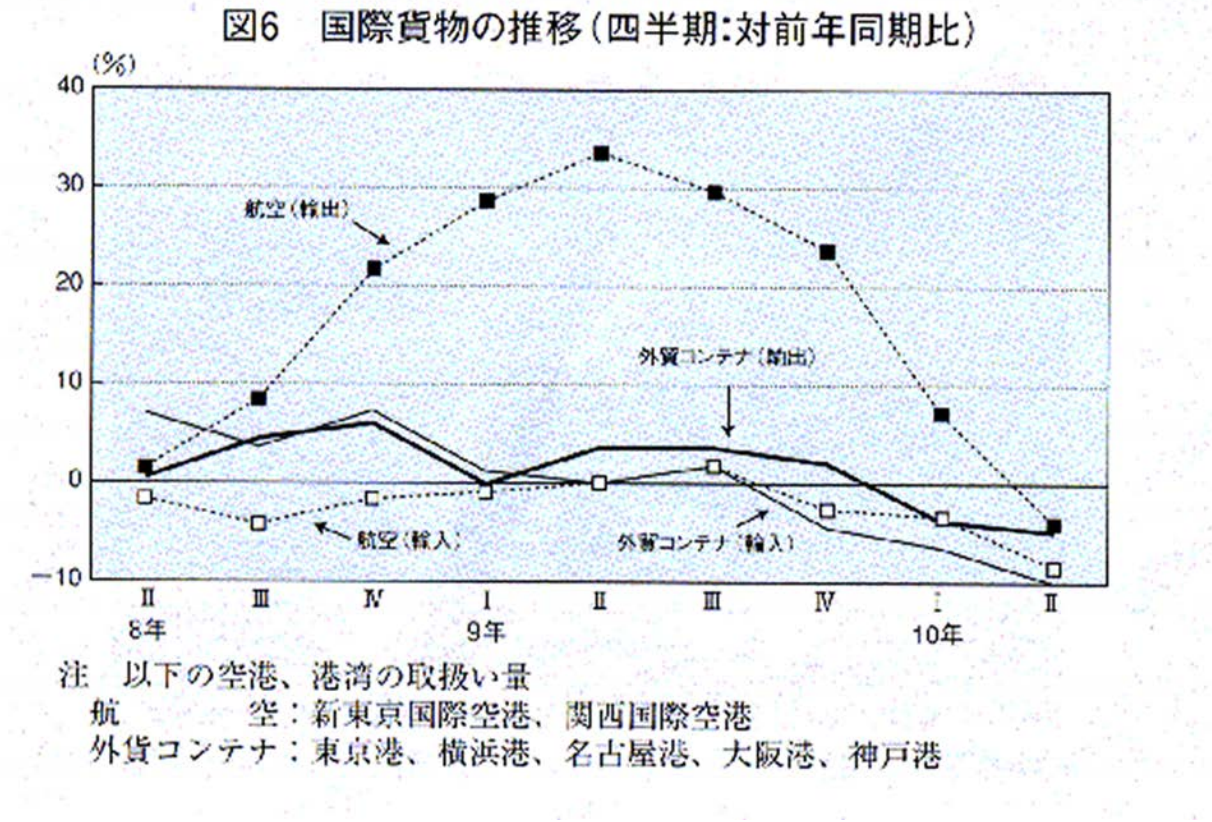



図６　国際貨物の推移（四半期：対前年同期比）



政府としては、１０年４月に総事業費１６兆円超の過去最大規模の「総合経済対策」を決定し、その着実な実施を図っているところである。さらに、一刻も早い景気回復を図るため、１１年度に向け切れ目なく施策を実行できるように、第３次補正予算を編成することとし、また、税制について、６兆円を相当程度上回る恒久的な減税を実施することとしている。

運輸省としても、「総合経済対策」の一環として、１０年度当初予算の前倒し執行を図るほか、第１次補正予算に基づき、成田、羽田等の大都市圏拠点空港の整備、横浜港等の中枢国際港湾及び塩釜港等中核港湾の整備、営団地下鉄東西線等の広域的都市ネットワークの整備等を推進し、内需拡大とこれによる景気回復に資することとしている。また、中小企業対策として、(1)中小企業信用保険の限度額の拡充、(2)中小企業の範囲拡大による公的融資の拡充、(3)中小企業投資促進税制の創設、(4)雇用調整助成金制度の活用等の施策を実施している（第２部第１章第２節参照）。さらに、景気回復に向けて全力を尽くすために、運輸関係社会資本の重点的・効率的な整備による内需拡大等を内容とする１１年度概算要求を行ったところである。

こうした総合的な経済対策が奏功し、我が国経済が早期に景気の自律的回復軌道に乗ることが期待される。

## ●気候変動に関する国際連合枠組条約第３回締約国会議（ＣＯＰ３）の開催（９．１２．１～１１）

地球温暖化は現在の人類の生活と将来の人類の生存に関わる深刻な問題である。世界各国が協調してその防止への取り組みを加速的に進めるため、平成９年１２月１日～１１日京都において気候変動に関する国際連合枠組条約第３回締約国会議（COP３）が開催され京都議定書が採択された。

同議定書においては、先進国の温室効果ガスの排出削減について法的拘束力のある数値目標が決定され、我が国については目標期間（２００８年～２０１２年）における温室効果ガス排出量を１９９０年水準から６％削減することが義務付けられた。エネルギー効率が既に世界最高水準に達している我が国にとっては非常に厳しい目標であるが、その達成のために我が国の二酸化炭素排出量の約２割を占める運輸部門においても官民を挙げて地球温暖化対策を推進することが不可欠である。

気象庁は、（財）日本気象協会と世界気象機関（WMO）の協力及び笹川平和財団の後援により、１２月７～８日に神戸で「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」を開催し、地球温暖化防止に向けて各国気象機関の果たすべき役割について検討を行った。



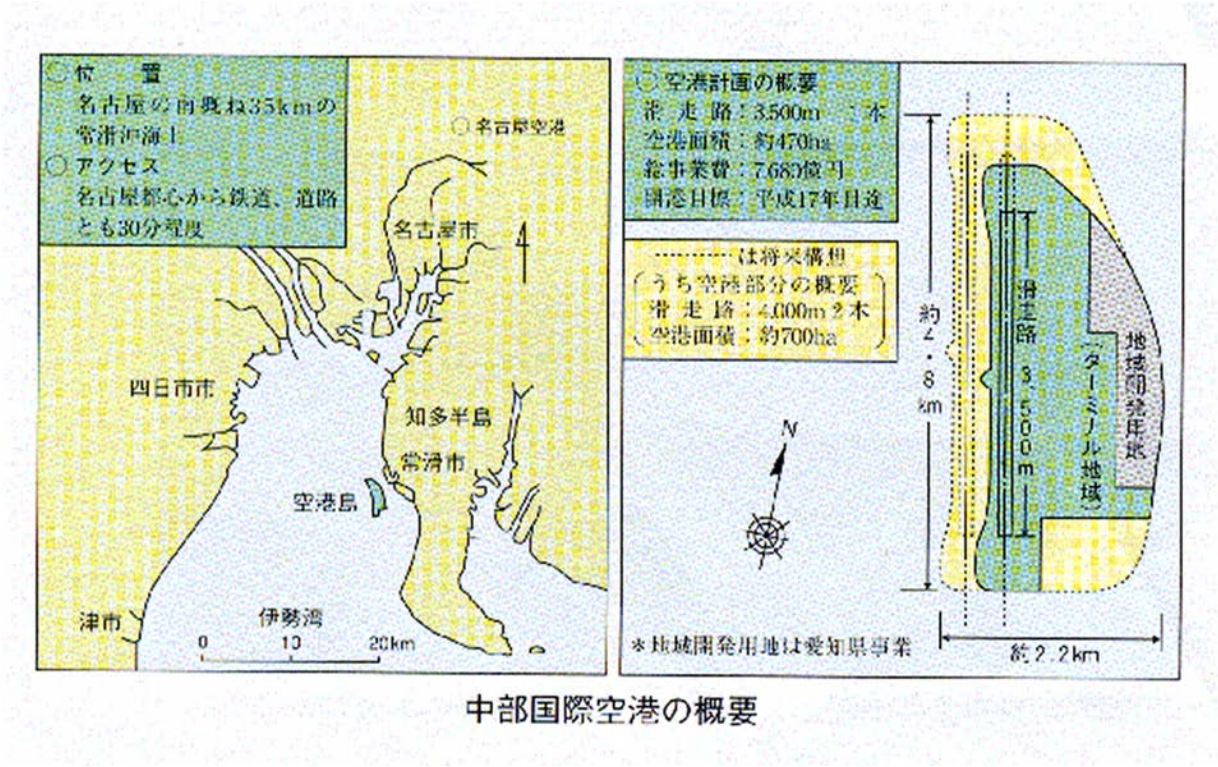

気候変動に関する国際連合枠組条約第３回締約国会議

## ●中部国際空港の事業着手へ（９．１２．２４～）

平成９年１２月２４日の運輸大臣と大蔵大臣による大臣折衝を経て、１０年度予算において第一種空港として中部国際空港の新規事業化が認められた。

中部国際空港は、増大する中部圏の航空需要が２１世紀初頭に現在の名古屋空港の処理能力を上回ると予測されるため、名古屋の南概ね３５kmの常滑沖海上に、長さ３，５００mの滑走路１本を有する面積約４７０haの空港を１７年の開港を目途に整備するもので、総事業費は７，６８０億円である。その事業方式については、民間の資金や経営能力を活用し、効率的な空港の建設・運営を行うため、一定の要件を有する株式会社を法律に基づき運輸大臣が事業主体として指定するとともに、国の出資、無利子貸付等により支援することとしており、１０年７月、中部国際空港株式会社を事業主体として指定したところである。

内外の交流の重要性が高まるなか、中部国際空港は、国際国内航空ネットワークの新たな拠点として機能し、地域の経済・社会発展の礎として多大な貢献をするものと期待されている。




中部国際空港の概要

## ●ＦＭＣの制裁措置に係る日米政府間協議（１０．１．２８～）

平成９年９月、米国連邦海事委員会（FMC）は、我が国の港湾労使慣行である事前協議制度等を問題として、我が国海運企業３社に対し、米国寄港の度に１０万ドルの課徴金を課すとの制裁措置を発動し、同年１０月に１５０万ドルを徴収した。FMCが当該制裁措置を発動する根拠とされた港運問題については、１０月末に、制度の簡素化、手続の透明化、紛争処理手続の創設等現行事前協議制度の改善等について国内関係者間で合意が得られ、これを受け日米政府間でも書簡交換を行い決着した。同書簡においては、上記の合意で定められている責務を関係者が確実に果たすこと、港湾運送事業の免許の申請が免許基準に合致するときは通常約２ヶ月以内で免許を交付すること等が確認された。

上記にもかかわらず、FMCは当該制裁措置を無期限の停止とするにとどまり、未だ完全撤回するには至っていない。FMCの措置は、入港や貨物輸送等について内国民待遇及び最恵国待遇を相手国船舶に保障した日米友好通商航海条約に違反する行為であるため、同条約に基づく政府間協議（平成１０年１月２８日予備協議、７月２９日本協議）を含むあらゆる場を通じて完全撤回を含む原状回復を要求していく。




東京大井埠頭にて荷役中の我が国海運企業のコンテナ船

## ●日米航空交渉最終合意（１０．３．１４）

昭和２７年の日米航空協定を基礎とする日米航空関係には、長年にわたり日米の航空企業間の不平等が存在していたため、その是正のための協議が数次にわたり行われてきたが、平等化の達成には至らなかった。しかしながら、平成９年１月以降両国間で１１回に及ぶ次官級協議を行った結果、１０年１月３０日に大筋で合意に達し、合意となった内容を記した文書への藤井運輸大臣とスレーター運輸長官による署名（３月１４日）及び所要の手続きを経て、４６年ぶりに平等化が達成されることとなった。

今回の合意では、相対的に自由な権益が認められるいわゆる先発企業の数が、これまでの米国３社、日本１社から、双方３社ずつとされたことをはじめ、路線設定の面においても、これまで日本側が大きく制限されていた以遠権について日米の航空企業間で平等化が達成されるなど、両国企業間では平等な競争条件が整ったことになる。また、共同運航の枠組みが日米間で初めて認められるなど、より消費者のニーズに応じた航空輸送サービスの提供も新たに可能となった。

この新しい平等な枠組みの下で、今後両国の航空企業が積極的に活動を展開することにより、日米の航空関係が飛躍的に発展し、利用者の利便が一層向上することが強く期待される。




日米航空交渉最終合意

## ●整備新幹線の新規着工３線３区間の工事着手（１０．３．２１、２８）

平成８年１２月の政府与党合意を受け開催された政府・与党整備新幹線検討委員会において、新規着工区間である東北新幹線八戸・新青森間、北陸新幹線長野・上越間、九州新幹線船小屋・新八代間の３線３区間について収支採算性の見通し等の基本条件が確認されたことから、１０年１月に取りまとめられた検討結果において、その建設に着工する旨決定された。これを受け、１０年３月２１日に九州新幹線船小屋・新八代間、同月２８日には東北新幹線八戸・新青森間及び北陸新幹線長野・上越間が相次いで着工された。




九州新幹線船小屋・新八代間建設工事起工式

**●国際基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）の排除を目的とした「パリＭＯＵ・東京ＭＯＵ合同閣僚会議」の開催（１０．３．２３、２４）**

海上安全の確保や海洋環境の保護の観点から、船舶は、国際条約により一定の基準に適合することが求められているが、この基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）が存在し、これら船舶による海難が後を絶たない状況にある。

そこで、世界の各地域において、サブスタンダード船の排除を目的として、外国船舶の監督（ポート・ステート・コントロール：PSC）を協力して実施するための覚書（MOU）を交わし、協力組織を確立しているところである。これら組織のうち、パリMOU（欧州地域における協力組織）と東京MOU（アジア太平洋地域における協力組織）の加盟当局の閣僚等が、平成１０年３月２３日から２４日に、カナダのバンクーバーに一堂に会し、サブスタンダード船の排除に向けた両MOUの連携を強化するための会議を開催し、今後の両MOUの協力の指針等を盛り込んだ閣僚宣言を作成し、署名を行った。




閣僚宣言への署名（左）、パリＭＯＵ・東京ＭＯＵ加盟当局の関係閣僚（右）

## ●訪日外国人旅行者数初の４００万人台へ（１０．４．９）

国際観光振興会は、平成１０年４月９日、９年の訪日外国人旅行者数の確定値を公表し、４２２万人（対前年９．９％増）となり初めて４００万人台に達したことを明らかにした。

外国人旅行者の訪日の促進は国際社会の対日理解の増進のため極めて重要である。そのため運輸省では、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）」に基づく施策を推進しており、９年６月に制定された「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（外客誘致法）」に基づく外客来訪促進計画（国際観光テーマ地区の整備計画）が１０年１０月までに７地域で運輸大臣の同意を受けたほか、九州地域限定通訳案内業免許の交付、ウェルカムカードの青森県、香川県等での導入及び外国人向け割引運賃（航空及び鉄道）の導入など、「ウェルカムプラン２１」の目標とする「おおむね１０年間での訪日外国人旅行者数の倍増（２００５年に７００万人）」の達成に向けた取り組みが関係者一丸となって行われている。




日本を訪れる外国人旅行者

## ●運輸政策審議会、諮問第１６号「交通運輸における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」答申（１０．４、６）

平成９年４月、運輸大臣は、需給調整規制を廃止するに当たり生じることが予想される諸問題への対応を図るため、運輸政策審議会に対し「交通運輸における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」諮問した。

その後、総合部会及び各モード別部会ごとに熱心なご審議を頂き、平成１０年６月までに一部の部会を除き答申を頂いた（下記参照）。答申は、各モードに共通する考え方として、(1)市場原理と自己責任原則のもと自由競争を促進し、行政の関与は必要最低限とすること、(2)離島、過疎地域等交通需要が少ない地域については、生活交通維持のため国が一定の役割を果たすべきであること、(3)安全の確保、利用者の保護のための方策の改善、充実を検討すべきであることを指摘している。

運輸省としては、答申を踏まえ、法制度の整備等所要の措置を講じ、引き続き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っていくこととしている。

＜答申のスケジュール＞

平成１０年４月　　航空部会
平成１０年６月　　総合部会、鉄道部会、自動車交通部会（貸切バス）及び海上交通部会（国内旅客船）
平成１０年度中　　自動車交通部会（乗合バス、タクシー）
平成１１年度早期　海上交通部会（港湾運送）




答申文の手交（藤井前総合部会長より藤井前運輸大臣へ）

## ●開庁５０周年を迎えた海上保安庁（１０．５．１）

海上保安庁は、昭和２３年５月、海上における人命及び財産の保護並びに治安の維持を目的として創設され、１０年５月１日で満５０周年を迎えた。

この間、海上の安全確保に関する業務を総合的に所掌する行政機関として、警備救難、水路、航路標識の各業務に亘って、社会経済情勢の変化や国民のニーズに的確に対応しつつ、その責務を果たしてきた。

特に、最近では、組織化・巧妙化・広域化する集団密航、悪質化する外国漁船による不法操業、薬物・銃器の密輸等に対応した監視・取締りの強化、尖閣諸島をはじめとする我が国周辺海域での領海警備、依然として海難事故が続く外国船舶の安全対策の実施、国際捜索救助体制や油防除体制の充実、船舶交通の安全に必要な情報の提供等の諸施策を積極的に推進している。

なお、１０年５月現在、全国に１１の管区海上保安本部と２６７の海上保安（監）部、水路観測所、航路標識事務所等の事務所が整備されており、職員数は１２，１７４人で、船艇５１５隻、航空機６９機を有し、航路標識５，４９７基を管理している。




海上保安庁創設50周年記念観閲式及び総合訓練（10.4.26）

## ●全国２６地域において自動車の希望ナンバー制の実施（１０．５．６）

自動車のナンバープレートに対しては、従来から希望の番号が欲しいとの声が多数寄せられてきた。運輸省としては、平成８年に実施した電子情報処理システムの全面更改でナンバーの払底対策としてファイル容量を拡大したことにより、ナンバーの払出容量が大幅に増加したので、１０年５月６日より、全国２６地域で希望ナンバー制を実施した。その他の陸運支局等についても、概ね１年後を目途に全国実施を予定している。

希望できる番号は、４桁以下のアラビア数字の部分のみで、(1)特に人気が高いと考えられる２６通りについては、コンピューターによる抽選制となっており、(2)その他の番号については番号がなくならない限り、申込に応じて払い出す。

これまでの実績では、人気の高い抽選対象希望番号は、１、８８８８、７７７７等となっている。

広報用パンフレット



**○実施地域（ナンバープレートの地名）**

札幌、宮城、岩手、新潟、品川、横浜、湘南、大宮、千葉、名古屋、尾張小牧、三河、豊橋、静岡、沼津、浜松、富山、大阪、神戸、奈良、広島、福山、岡山、愛媛、福岡、沖縄（本島のみ）の２６地域

**○希望できる番号の区分**

(1)　４桁以下のアラビア数字の部分のみが自由に選べるようになります。

(2)　特に人気が高いと考えられる次の２６通りの番号についてはコンピュータによる抽選制（月～金曜日受付分を翌週月曜日抽選）とします。

| |
|---|
| １　２　３　５　７　８　１１１　２２２　３３３　５５５　７７７ |
| ８８８　１０００　２０００　３０００　５０００　７０００　８０００ |
| １１１１　２２２２　３３３３　５５５５　７７７７　８８８８　１２３４ |
| ５６７８　※レンタカーを除く |

(3)　その他の番号については番号がなくならない限り、申込みに応じて払い出します。

## ●インドネシア危機への対応（１０．５～６）

インドネシアでは、経済危機を背景にした反政府暴動により、大きな混乱に見舞われた。以来、我が国政府は、平成１０年５月１４日「観光旅行延期勧告」、１５日「渡航延期勧告」、１７日「家族等退避勧告」を発出し、現地の日本人を救出するため、連日官邸で関係省庁連絡会議を開き対応を協議した。

この間、運輸省は、政府による対応の要として以下の措置を行った。

(1) 我が国航空会社による臨時便を確保
(2) 海上保安庁の巡視船「みずほ」及び「えちご」を万一の事態に備えインドネシア方面に向けて派遣
(3) 旅行会社に対して、インドネシアへの渡航自粛、旅行者の早期出国を徹底
(4) 我が国海運企業の貨物船による邦人輸送体制を確保
(5) 在インドネシア日本大使館等へ実務者を派遣



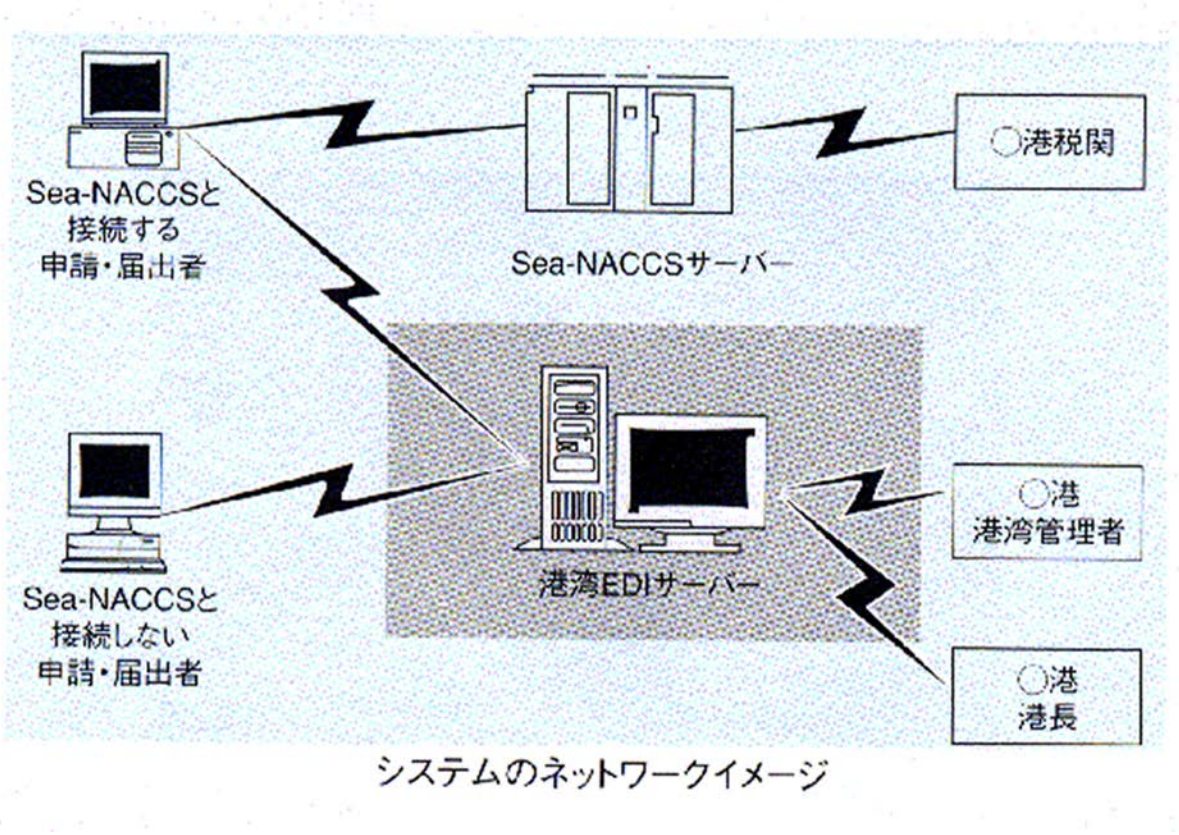

インドネシア危機に際して活躍した航空機と巡視船

## ●港湾管理者・港長に係る港湾諸手続の情報システムの構築開始（１０．６．１０）

我が国の港湾諸手続は申請書類が多岐にわたるうえ、複数の省庁に書類を持参しなければならないため、手続の簡素化・情報化が強く求められている。このため、９年度に港湾局・海上保安庁・主要８大港（東京港・川崎港・横浜港・名古屋港・大阪港・神戸港・下関港・北九州港）が共同で、港湾諸手続の情報化に関する基本方針を策定した。

平成１０年度においては、港湾諸手続を電子情報処理（EDI）化するためのシステム構築に向けて、設計・開発等を実施することとしており、６月１０日に行われた第１回港湾EDI開発会議において、具体的な調査内容及び体制が承認され、システム構築に着手した。

今後は海上通関情報処理システム（Sea-NACCS）と連携を図りつつ、１１年度の運用開始を目指して、港湾管理者と港長に係る入出港等の港湾諸手続をEDI化するためのシステムの開発をさらに進め、港湾物流に関する情報化の推進を図っていくこととしている。



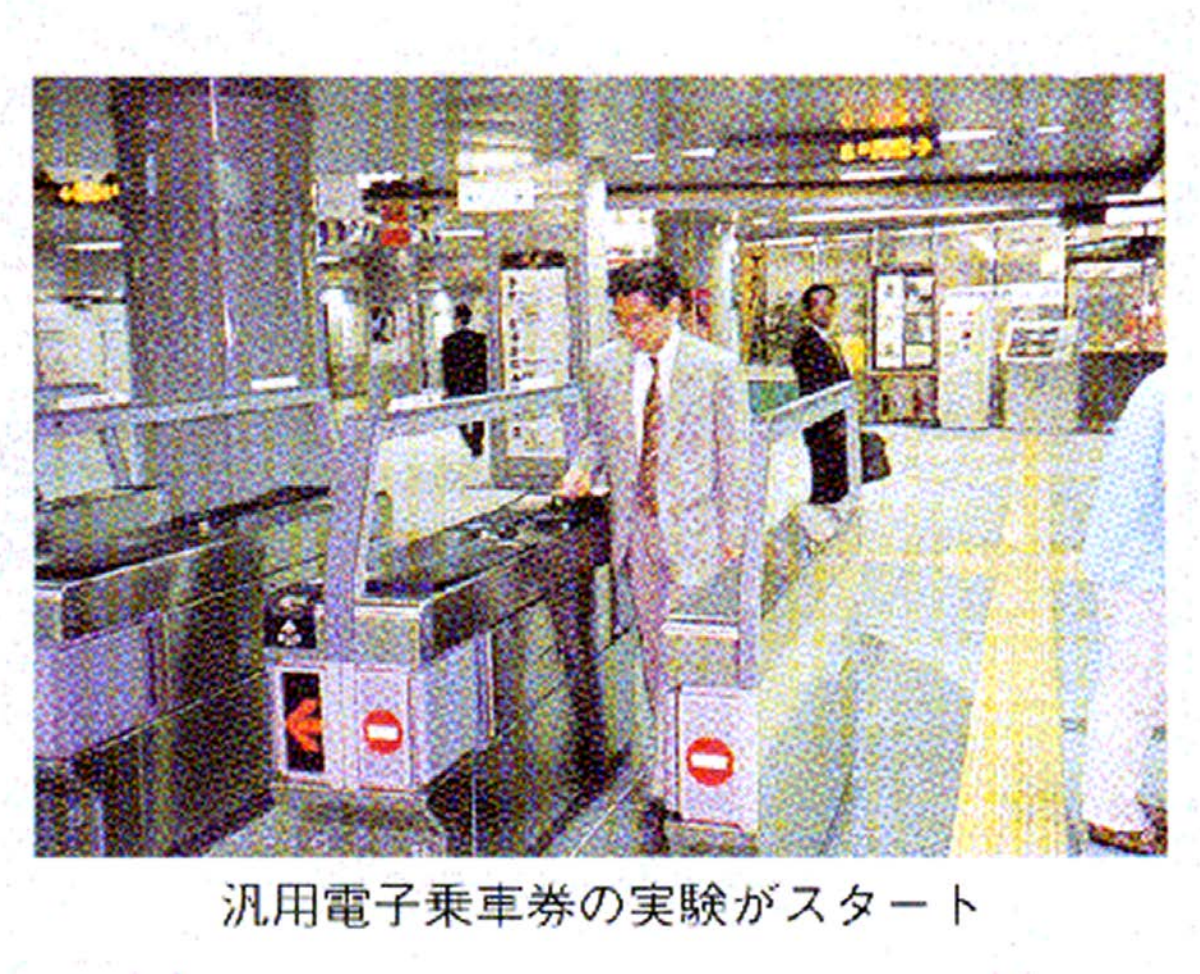

システムのネットワークイメージ

## ●汎用電子乗車券の実証実験の開始（１０．６．３０）

運輸省は平成８年度より、非接触ICカードを活用した「汎用電子乗車券」の開発研究を行っている。

汎用電子乗車券は、パスケースに入れたままで改札をスピーディーに通過することができる上、乗り越しの際、他線やバスへの乗り継ぎの際にも自動的に精算が行われ、自動販売機も小銭なしで利用できるため、利用者利便の大幅な向上が期待される。事業者の立場からも、小銭のハンドリングや改札機のメンテナンスに要する費用の削減、不正乗車の減少に加え、利用量に応じた特典の提供や物販機能の活用等を通じた新たなビジネスチャンスの創出が期待されている。

汎用電子乗車券は開発の最終段階を迎えており、これまで開発してきた機器類等の検証を行うため、東京都交通局の協力を得て１０年６月３０日から約１年間の予定で、都営１２号線（新宿～光が丘間）及び新宿営業所のバス路線において実証試験を開始した。実証試験には一般から公募したモニターが約２０００人参加している。また、１１年１月からは金融機関も参加して、銀行カードを利用した電子マネー実験を追加的に行う予定である。




汎用電子乗車券の実験がスタート

**●成田空港整備の全体像と手順を示した「地域と共生する空港づくり大綱」を発表（１０．７．１５）**

成田空港問題については、シンポジウム・円卓会議の結果、それまでの対立構造が解消され、その後、空港と地域との共生に向けたさまざまな努力が行われてきたところであるが、１０年５月には、円卓会議で残された課題であった「地球的課題の実験村」構想具体化検討委員会が終結し、隅谷調査団から「成田空港問題は社会的に解決され、今後関係者が進んでいく道筋が理念的にも示されることとなった」との所見が発表された。これらの状況を踏まえ、平成１０年７月１５日、運輸省及び空港公団は、成田空港の整備の全体像と手順を示すため、「地域と共生する空港づくり大綱」を発表した。

この共生大綱は、地域と共生する空港の実現に向けて、共生策、空港づくり、地域づくりを三位一体のものとして進めていくことを基本理念としている。

今後、この共生大綱を、国・公団だけでなく地域も含めた共通の具体的指針とし、これに沿って、平行滑走路を２０００年度に完成することを目標として今後とも最大限の努力を重ねていきたいと考えている。




千葉県知事に「共生大綱」を渡す江口政務次官

## ●国内航空運送事業への新規会社の参入（１０．９．１９）

羽田新C滑走路の供用開始を契機とする発着枠の増加に当たって、新規会社枠を設定して配分したこと等により、新規に国内航空分野への参入を希望する会社が現れてきている。具体的には、スカイマークエアラインズが平成１０年２月６日に、北海道国際航空が６月５日に免許申請を行った。

これらについては、利用者利便の向上につながる競争の一層の促進という観点から評価できるものであり、スカイマークエアラインズに対しては、同年７月２８日、東京～福岡間に係る新規の定期航空運送事業の免許が交付され、９月１９日に就航を果たした。また、北海道国際航空に対しては、１０月２６日、東京～札幌間の免許が交付され、１２月２０日に運航開始を予定している。これは、既存３社の関連会社を別にすれば、昭和３８年８月に免許を取得した長崎航空以来、約３５年ぶりのこととなる。

今後、平成１１年度の需給調整規制廃止により、更なる新規参入を希望する会社が現れると予想されるが、運輸省としては、市場原理と自己責任の原則の下での適正な競争環境の整備を通じた利用者利便の向上に努めていくこととしている。




35年ぶりに新規参入を果たしたスカイマークエアラインズ（１号機）

## ●国鉄長期債務の処理の実施（１０．１０．２２）

昭和６２年４月の国鉄改革により日本国有鉄道清算事業団に残された国鉄長期債務は、改革後に新たに負担したものも含め平成１０年首には約２７．７兆円に達し、清算事業団の土地や株式といった資産処分収入で金利や年金等の負担を賄いつつ債務の償還を行うというこれまでの処理スキームはもはや破綻するに至り、その処理の実施が緊急の課題とされた。

こうした状況に対処するため、国鉄長期債務の処理方策の検討が、８年１１月から与党内で、９年１０月からは政府・与党で構成される財政構造改革会議で進められ、９年１２月１７日の財政構造改革会議において「国鉄長期債務及び国有林野累積債務の処理のための具体的方策」が決定された。

政府は、９年１２月２５日、この決定に基づき１０年度より国鉄長期債務の処理の実施を図ることを閣議決定し、１０年２月２０日、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案」を国会に提出した。

同法案は、１０年１０月１５日に成立し、１０月２２日に施行された。同法により、(1)有利子債務（１０年度首１５．２兆円）の一般会計による承継、(2)無利子債務（同８．３兆円）の政府による免除、(3)国鉄改革時の年金等負担金（同３．５兆円）の日本鉄道建設公団による負担、(4)いわゆる厚生年金移換金（同０．８兆円）の鉄道公団及びJR等による負担等の措置が講じられ、清算事業団は１０年１０月２２日に解散した。




日本国有鉄道清算事業団解散会

# 第１部　新しい視点に立った交通運輸政策

## 序章　新しい視点に立った交通運輸政策の展開に向けて

２１世紀を目前に控え、我が国は、大きな環境変化に直面しており、経済社会構造の変革が求められている。国際的には、経済活動のグローバル化が進み、「大競争時代」を迎えるとともに、地球温暖化等の地球的規模の諸課題への対応が急務となっている。国内的には、厳しい経済状況が長期化するとともに、経済の成熟化に伴う国民の意識や価値観の多様化、少子・高齢化社会の急速な進展、情報通信の高度化等が顕著となっている。

こうした中で、行政の仕組みやその在り方についても見直しが行われ、時代の要請に応えつつ総合性をもった効率的な行政を推進するため、中央省庁の再編が実施されることとなり、中央省庁等改革基本法に基づき、その一環として国土交通省の設立が決定された。

今後の交通運輸行政においては、上記のような様々な環境変化に対応して、経済活動の活力を維持・発展させつつ、国民が真の豊かさを実感できるような社会を実現するための新しい政策を展開していくことが求められる。とりわけ、地球温暖化問題の顕在化及び少子・高齢化社会の到来は、極めて大きな変化であり、交通運輸の分野においても早急な対応が必要となっている。

戦後、我が国は、めざましい経済発展を遂げ、世界有数の経済力を有するようになり、豊かな社会を実現したが、大量生産・大量消費・大量廃棄の文明社会は、その反面として大きな負の環境負荷をもたらした。これまでは、そのような環境負荷は、地球という大きな自然が許容してくれるものとして、我々は、資源の消費とそれがもたらす利便性を享受してきたが、地球は、そのような無限の包容力を持つものとは言えないことが次第に明らかとなってきた。

その具体的な現れのひとつが地球温暖化問題である。石油等の化石燃料の大量消費等によって二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量が増大し、地球の温暖化を招いているが、交通運輸分野もその原因のひとつであり、過度のトラック、マイカー依存や我々のライフスタイルの見直しが求められている。

また、我が国の人口は、経済成長と歩調を合わせるように増加し、若年労働力の増加により消費の拡大をもたらすという好循環を生んだが、近年、少子化が進み、人口増加の伸びが鈍化してきた。一方、平均寿命は世界最高水準になっており、我が国は、世界にも例のないスピードで高齢化が進んでいる。そして、２１世紀初頭には、これまでに経験したことのない少子・高齢化社会を迎えることとなる。

しかし、少子・高齢化社会をマイナスのイメージでのみとらえるべきではない。最近は、健康状態が良好で経済的にも自立した高齢者が多くなってきており、元気で豊かな高齢者の社会参加が進んでいる。

また、障害を持たない者と同等に生活し、活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念が浸透する中で、障害者が主体性・自立性を発揮して社会活動に積極的に参加し、自己実現を図ろうとする動きが高まってきている。

成熟経済の下で少子・高齢化社会を迎えるとともに、障害者の自立と社会参加の要請が高まってきている我が国においては、交通運輸分野においても、新しい施設を作っていくだけでなく、既にかなりの程度蓄積された既存のストックを活用して、いかに使いやすく質的に高い交通運輸システムを構築するかが求められている。鉄道、バス、タクシー等の公共交通機関の施設やサービスの一層の改善を図るとともに、公共交通機関相互の有機的な連携を強化することによって、ドア・ツー・ドアの円滑な移動を容易なものとすれば、高齢者や障害者の社会参加はさらに促進される。また、こうしたバリアフリー化に向けた努力は、公共交通機関の利便性や魅力度を向上させる総合的取り組みでもあり、この結果、健常者を含めた全体需要がマイカーから公共交通機関の利用へと転換していけば、地球温暖化等の環境問題の解決にも大いに寄与する。

しかしながら、こうした環境問題やバリアフリー化への対応は、市場原理に委ね、交通事業者の自主努力に期待するだけでは、早期解決の困難な分野である。広く国民の理解と協力を得ながら、官民の関係方面の連携協力により推進していく必要があり、今後の交通運輸行政の展開において重要課題となるものである。

今年度の運輸経済年次報告（運輸白書）においては、第１部を「新しい視点に立った交通運輸政策」として、第１章では、今後展開することが求められる総合的な新しい交通運輸政策について述べ、第２章では、全世界的規模での早急な対応が求められる地球温暖化問題と交通運輸分野での今後の対策等について述べ、第３章では、少子・高齢化社会の到来等により一層求められるバリアフリー化のための安全で利便性の高い交通運輸サービスの実現に向けた取り組みについて述べることとした。

# 第１章　交通運輸政策の新たな展開に向けて

## 第１節　交通運輸をめぐる環境の変化

交通運輸は、人の移動・交流及び物の輸送・流通を担っており、国民の生活及び経済社会活動の根本的な基盤である。

２１世紀を目前に控え、その交通運輸をめぐって、近年の我が国内外の経済社会情勢の変化には著しいものがある。そうした変化に適切に対応しつつ、交通運輸の最終的な目標である「安全かつ低廉で利便性の高い交通運輸サービスの提供」を達成し、活力ある我が国経済と国民本位の社会システムの実現に資するためには、市場原理を最大限に活用した交通運輸システムの構築をはじめ、様々な課題に取り組んでいく必要がある。本節では、こうした交通運輸をめぐる経済社会情勢の変化について概括する。

## 1　我が国経済の成熟化と社会情勢の変化

### (1) 経済の停滞と経済構造改革の推進

戦後、海外からの技術導入とその応用による良質な製品を大量に内外の市場に供給することにより、急速な発展を遂げ、成熟化してきた我が国経済は、９０年代、バブルの崩壊を経て、長びく景気停滞の時期を迎えている。

我が国経済を力強い回復軌道に乗せるとともに、２１世紀における活力ある我が国経済社会を実現するため、金融の再生、国内需要の喚起などとともに、民間部門がその活力を最大限に発揮できるようにするための条件整備、弱者の保護にも配慮した自己責任の原則の徹底など経済構造改革を強力に推進し、その発展基盤を整備する必要がある。

### (2) 国民の価値観・意識の多様化の進行

経済の成熟化に伴う国民の価値観・意識の多様化の進行により、より個性的で自由な生き方が求められ、心の豊かさやゆとりが重視されるようになった。しかし、我が国の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おり、真に豊かさとゆとりを実感できる社会の実現が求められている。

### (3) 我が国社会の急速な高齢化及び障害者の自立と社会参加の要請の高まり

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、女性の社会進出の拡大、晩婚化等により少子化傾向が続いており、我が国の高齢化は急速に進んでいる。我が国が世界に例のない高齢社会へとなっていく中で、高齢社会に適した社会システムを構築し、豊かで安心できる高齢社会への円滑な移行を図っていく必要がある。

また、ノーマライゼーションの理念の普及とともに、障害者の自立と社会参加の要請が高まっている。障害者であっても健常者と同様、支障なく地域社会の中を移動し、社会参加することのできる社会システムの構築をめざす必要があり、こうした「バリアフリー」に向けた動きは、世界的な潮流ともなっている。

### (4) 交流拡大による地域活性化の必要性

地方部においては、過疎化の進行、地場産業の衰退等の問題を抱える地域が少なくないが、そうした中で、優れた自然景観や地域に固有の歴史文化、伝統芸能等を活かした魅力ある観光地づくりにより、地域活性化を図る事例が出てきている。観光は、関連産業が多岐にわたりすそ野が広いことから、交流拡大による経済波及効果や雇用吸引力には大きなものがある。今後、新しい観光魅力の創出、交通アクセスの整備、観光関連事業者の連携強化等を通じて交流拡大による地域活性化を図る必要がある。

## 2　グローバリゼーション及び情報化の進展

### (1) 国際的な大競争時代の到来

輸送技術の発達、情報通信の高度化、市場経済の拡大と深化等に伴い、人・物・カネ・情報が地球的規模で動く時代となり、企業がより有利な事業拠点を求めて国を選ぶ、いわゆる大競争時代が到来した。

また、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していく必要がある。

### (2) 情報通信の高度化

高度の情報通信技術の活用は、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と予想されている。また、情報や物の流れを一変させ、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と期待されており、その有効活用に向けての積極的な取り組みが求められている。

### (3) 地球的規模での取り組みを要する諸課題への対応

経済活動が地球的規模に拡大し、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、全地球的規模で取り組む必要がある重要な課題であるとの認識が広まっている。

このうち地球温暖化問題については、昨年、大気中への温室効果ガスの排出抑制・削減のための新たな国際的な取り組みを定める議定書が京都において採択されたところであり、今後我が国においても、関係各方面の連携協力による早急な対応が求められている。

## 3　需給調整規制をめぐる環境の変化

「需給調整規制」とは、事業参入に関して、需要と供給の関係を判断して供給が多すぎる場合には新規参入を認めないという規制の一形態であり、交通運輸の分野では、総じて「事業の開始によって当該路線又は事業に関わる供給輸送力が輸送需要に対し不均衡とならないものであること」とされ、事業参入の法律上の要件の一つとして採用されてきた。この規制は、一般的には、(1)過当競争による安全性の低下やサービスの質の低下を防止する、(2)モードにより程度に違いはあるものの、規模の経済性により資源の有効活用を通じて社会的により低い費用での生産を可能とする、等の効果があり、また、(3)採算路線と不採算路線との間の内部補助を通じて域内のネットワークの維持・確保を容易にする機能を果たしてきた。

このようにして、これまで利用者に対する良質なサービスの安定的な供給や国民経済上の資源の有効活用を図る上で有効であった需給調整規制であるが、マイカー交通の顕著な普及拡大はこの規制の導入時において想定していなかったものであり、また、交通需要の拡大はもはや規模の経済性が作用しにくい段階に達しているとも考えられる。あるいは、分野によっては近年の需要の低迷や代替交通の整備により参入競争がもはや現実的でないものもある。こうした状況変化を踏まえ、需給調整によらなくても市場のメカニズムの中で所期の目的がよりよく達成される場合があるのではないか、あるいはこの規制の存在により却って効率的な事業運営が阻害される面もあるのではないかとの指摘がなされるようになった。

こうしたことから、交通運輸の分野においても、利用者の立場に配慮しつつ、市場原理の活用と自己責任の原則に基づいて、事業者がその活力を最大限に発揮するためのシステムの構築が求められることとなった。

## 4　中央省庁改革の動きの中での交通運輸行政

平成８年１１月から本格的な議論が開始された中央省庁改革の動きの中で、交通運輸行政も大きな変革を迫られることとなった。

中央省庁改革の基本的な理念として、できる限り大括り・総合化をめざすという考え方があり、各行政分野に係る中央省庁の建て方についての様々な議論を経て、最終的に、交通運輸行政については、新たに設置される国土交通省が担うこととなった。

### (1) 行政改革会議最終報告及び中央省庁等改革基本法の制定

我が国の経済社会システムが内外の環境変化の中で限界を露呈している状況にかんがみ、これを２１世紀にふさわしいものに再構築するため、行政組織の面においても、複雑多岐にわたる行政課題に縦割行政の弊害を超えて国民本位で的確かつ効率的に対応できる組織体制を作り上げることが重要な課題となっている。

このため、新しい組織体制の理念と具体策を検討するため、各界の有識者が集まり、８年１１月に行政改革会議が設置された。４０数回に及ぶ審議等の場において、２１世紀における国家機能の在り方、これを踏まえた中央省庁の再編の在り方、官邸機能の強化のための方策等の事項について検討が行われ、９年１２月には最終報告がとりまとめられた。

最終報告では、内閣機能の強化、１府１２省体制への省庁の再編成及び行政機能の減量・効率化等の様々な改革方策が提示され、このうち、交通運輸行政については、運輸省・建設省・北海道開発庁・国土庁の４省庁を母体として新たに設置される国土交通省が担うこととされた。

その後、最終報告を具体化するため、基本的な理念及び方針等について定めるとともに、改革の推進のための組織として内閣に中央省庁等改革推進本部を設置すること等を内容とした「中央省庁等改革基本法」が国会に提

出され、同法は１０年６月に成立した。

(2) 国土交通省に向けての交通運輸行政の展開

国土交通省の具体的な担務については、行政改革会議最終報告及び中央省庁等改革基本法において、国土の総合的・体系的な開発及び利用、そのための社会資本の整合的な整備、交通政策の推進等を主要な任務とし、また、国土計画や都市整備等とともに、道路・鉄道・空港・港湾等の公共施設の整備・管理、運輸事業、運輸安全、海上保安、気象、観光等を主要な行政機能とすることが定められている。

また、その編成に当たって、交通運輸行政に関しては、主として以下のような方針が示されている。

○ハード（道路、鉄道、空港、港湾等のインフラ整備）とソフト（組織・要員・ノウハウ等の総体としての事業運営等）の両面からの総合的な交通体系の整備を行うこと

○運輸事業について、需給調整のための規制の撤廃等を通じて市場原理に委ねることを徹底し、行政の関与を大幅に縮小すること

○交通安全行政について、関係府省間における調整の中核としての機能を担うこと

このような考え方に基づき、国土交通省が設置され、交通政策の推進をその主要な任務とすることにより総合的な交通運輸行政が展開できることとなることは、社会資本整備の整合的・効率的な推進と並んで、国土交通省を編成する大きな眼目のひとつである。

今後、国土交通省の設置に向けては、上記のような中央省庁等改革基本法等に示された方針を踏まえつつ、ハード面の施策（交通インフラの整備）とソフト面の施策（利用者利便の確保、安全確保、環境対策等）とを一体的に遂行する必要がある。このためには、例えば、

(1) 物流の高コスト構造是正のための道路輸送、海上輸送、鉄道輸送等を通じた総合的な施策

(2) 陸・海・空を通じた効率的な幹線交通体系の整備

(3) 来るべき高齢化社会に対応した都市交通施策

といった各般の施策を、より的確に展開するとともに、そのための的確な体制のあり方を検討していくことが重要な課題である。

また、交通運輸行政の基本は安全の確保にあるが、国土交通省は、運輸省及び建設省が所管している各般の交通安全施策を一元的に引き継ぎ、将来にわたって、安全な交通運輸サービスの提供の確保に大きな役割を果たすことが必要である。

(3) 今後の予定

中央省庁等改革基本法においては、できれば２１世紀がはじまる１３年１月１日を目標として中央省庁の再編成に係る新しい体制への移行が開始されることとされており、今後、中央省庁等改革推進本部を中心として、具体的な検討が進められ、所要の法律案が１１年４月頃に国会へ提出される予定となっている。

## 第２節　交通運輸政策の新たな展開に向けて

以上のとおり、現在、交通運輸行政をめぐる経済社会情勢は大きく変化しており、また、組織体制も大きな改革を迫られており、交通運輸行政は重大な変革点にある。交通運輸は、国民生活上あるいは社会経済活動上の根本的な基盤であるため、交通運輸行政は、こうした変化を踏まえて、その課題に対して、総合的な交通運輸政策の展開や整合的・効率的な交通インフラの整備という視点に立って、適切に対応していかなければならない。

本節では、こうした交通運輸政策の新たな展開に向けて必要となる取り組みについて、市場原理の十分な活用のための環境整備、及び市場原理では克服できない分野における交通運輸行政の役割という観点から概括する。

## 1　需給調整規制の廃止と市場原理の活用のための環境整備

前節で述べたとおり、需給調整規制の下では、多様化した国民のニーズに即した多様なサービスの提供、効率的な事業運営の確保による国際的な大競争時代への適切な対応等が十分に行い得ないおそれが生じた。また、バブル崩壊後の経済の閉塞状況の中で、我が国全体の経済社会システムの抜本的な構造改革が求められてきた。こうした急速な環境変化の顕在化を踏まえ、平成８年１２月、交通運輸分野における需給調整規制の原則廃止の方針が表明された。（第２部第１章第３節参照）

需給調整規制を廃止し、市場原理と自己責任原則の下、交通運輸が我が国内において、あるいは国際的に、活性化・高度化・多様化していくためには、需給調整規制廃止の効果を十分に引き出すための次のような市場環境の整備により、事業者間の競争が促進される必要がある。

### (1) 総合的な交通インフラの整備

鉄道、空港、港湾等の交通運輸関係の公共施設は、利用者が交通運輸サービスを享受するための基盤であるが、その整備に当たっては、従来からの国土の均衡ある発展という観点のほか、市場原理の最大限の活用のための競争環境の整備、グローバリゼーションへの対応、物流の効率化、円滑な交通運輸の確保等の観点を加え、これらに資する高速鉄道、空港、港湾、物流拠点、交通ターミナル等の整備を総合的に推進していく必要がある。

こうした交通インフラの整備には、いうまでもなく、多額の資金を要し、その回収にも長期間を要することが多いため、民間単独による投資は望みにくい。このことは、大都市鉄道における通勤混雑緩和のための投資等の場合にも同様である。

しかしながら、こうした交通運輸関係の基盤施設の整備は、今後の競争環境として大前提となるものであり、また、上記のような観点からみても重要度を増している。このため、必要に応じて行政により、又は行政の主導や支援等の措置を通じて、整備されていかなくてはならない。

その際、交通運輸行政として、以下の点に留意する必要がある。

(1) 計画策定に際して、各交通インフラの整備を整合的に位置付けること。

(2) 空港・港湾とアクセス手段である鉄道・道路の一体的整備等、各交通モードや施設の有機的な連携を図ること。

(3) 公共事業の効率的・効果的な実施とともに、透明性の向上を図るため、投資の重点化・効率化、事業採択時の費用対効果分析を含む総合的・体系的な評価の実施、採択後の再評価の実施、建設コストの縮減等を推進すること。また、PFI（Private Finance Initiative）方式の導入による民間の資金力、技術力及び経営能力の活用についても適切に対処していくこと。

(4) 利用者ニーズに応じたインフラの整備という視点が一層重要となることを踏まえ、中長期的な視点に立って、インフラ整備というハード面と、利用に係るソフト面の施策との整合性を十分に図り、両者が一体となって最大の効果を発揮するようにすること。

(5) 総合的な交通インフラの整備とその他の社会資本の整備とが相まって、総合的・体系的な国土の開発及び利用に資すること。

### (2) 新たなニーズに対応した創造性豊かなサービスの提供の確保

国民の価値観の多様化、安全性に対する意識の高まり、又は社会の高齢化の進展等により、交通運輸に対する利用者ニーズは多様化、高度化している。こうした新たなニーズに的確に対応して、既存のサービスを一層高度

化し、また、創造性豊かなニューサービスを創出するため、事業者による創意工夫の発揮や積極的なビジネスの展開が必要となっている。

交通運輸行政は、事業者による新たなサービスの創造に資するため、社会におけるニーズの変化、規制の緩和等に係る情報を幅広く潜在的な事業者等に対しても提供するとともに、積極的なビジネス展開を促す環境整備を行う必要がある。さらに、新たなサービスを生み出す可能性のある新技術は将来性が不確実でしかも多額の投資を要する場合が多いため、これに対する支援を検討する必要がある。

(3) 公正な競争の促進のための環境整備

市場原理の活用の効果を十分に実効あらしめるためには、市場の特色等を踏まえつつ、モードにこだわらず事業者の競争を一層促進するための環境整備が必要である。航空、海運分野において公正な競争を図るための国際交渉、輸送機器等の国際標準化への対応をはじめとした多国間・二国間の国際調整、空港容量の制約がある場合の空港スロットの調整ルールの設定、各モードを総合した旅客流動の的確な把握等に適切に対応していく必要がある。

## 2　市場原理によっては克服できない課題への対応

交通運輸の分野においては、今後は、市場原理の活用を通じて事業の活性化、採算性の向上あるいはサービスの向上等を図ることが基本であるが、一方、市場原理によっては対応できない課題がある。交通運輸は、国民生活及び経済社会活動の基盤という高度の公共的性格を有するため、そうした課題をも同時に克服して、利用者のニーズに応えていく必要がある。

### (1) 過密・過疎地域等における円滑な交通運輸の確保

現在、我が国の交通運輸の分野においては、都市部において抜本的な対策が採られないまま慢性的となっている道路交通渋滞、職住分離型の都市構造のための長時間通勤、通勤時の鉄道混雑等様々な都市交通問題が顕在化、長期化している。その一方で地方部においては、自家用乗用車の普及拡大や、従来の都市部を含めた事業の内部補助構造が需給調整規制の廃止により影響を受けること等から、交通運輸サービスの質の低下やネットワークの維持自体が困難となることが懸念されている。

こうした過密地域、あるいは過疎地域等の域内において円滑な交通運輸を確保していくため、都市部では、走行環境の整備や大量交通機関の利用促進を通じた渋滞対策、鉄道輸送力の増強やオフピーク通勤の推進を通じた通勤混雑対策等について、他の都市政策との連携を図りつつ、さらにハード面・ソフト面の両施策を一体として遂行していく必要がある。一方、地方部では、国民生活に不可欠の足となっているバス路線、離島航路、離島航空路線等の生活交通を地方公共団体等と適切に分担・協同しつつ、また、経営効率化にも配慮した上で各種支援措置を講じることにより、維持していく必要がある。

### (2) 利用者が安心して利用できる交通運輸の確保

市場原理を活用した事業の活性化が期待される一方、競争の激化に伴うサービスの質の低下、運賃の高騰、運賃の多様化による利用者の混乱等を懸念する指摘もある。

このうち、運賃等価格の規制については、競争の促進による利用者負担の軽減等を図るため、ゾーン制や上限価格制への移行等一層の弾力化を図ることが必要であるが、一方、非競合路線において利用者に過度の負担を強いる価格設定等の市場原理のみでは利用者の利益に合致しない場合に対しては、十分な注意を払い、必要最小限の行政関与を行っていくことが必要となる。

また、市場原理を有効に機能させるためにも、利用者の判断の基礎となる比較可能でわかりやすい情報の開示を促進し、利用者が交通運輸サービスを自由に選択できるようにする必要がある。

### (3) モード間の連携調整の強化

交通運輸を全体として調和のとれたものとするために、各モードを総合した旅客・貨物の流動実態を的確に把握した上で結節点を整備する等各モード間の連携を図り、移動の連続性と高い利便性を確保していく必要がある。また、情報通信技術の発展等を踏まえ、需要・供給両サイドからの、かつ、モードを超えた取り組みにより、自家用交通利用も含めた総合的な視野に立った交通運輸サービスを確保していく必要がある。具体的には、次のような施策が考えられる。

・空港ターミナルへの鉄道の乗り入れ、港湾の整備とアクセス道路の連携等のアクセス手段やモード結節点の整備

・高度道路交通システム（ITS）等の新技術の自家用交通及び大量交通機関への活用
・自動車、鉄道、海運等の各モードの特性を踏まえてそれらに係る交通需要の転換・調整を図る交通需要マネジメント（TDM）施策の展開

(4) 交通運輸における中小企業対策と雇用の確保

需給調整規制の廃止等により大きな影響を受けると予想される交通運輸中小事業者の経営及び交通運輸における雇用機会の確保については、適切に対処する必要がある。

中小企業の経営基盤の確立・強化等のための近代化の促進、経営の効率化等に当たり、公的融資や信用保険制度、特例的な税制等の各種支援措置の活用が図られるよう周知・あっせんを行うとともに、必要に応じてこれらの制度を拡充することが求められる。また、雇用の確保の面においても、雇用保険等の支援措置の活用のための周知・あっせん等が必要となる。

(5) 安全で災害に強い交通運輸の確保

安全の確保は、交通運輸に課せられた最も基本的な課題であるが、近年の大震災等の大規模な災害の経験等により、安全で災害に強い交通運輸の確保への意識が従来にも増して高まってきている。

今後、需給調整規制の廃止が進む中で競争の激化により安全の確保が損なわれることがないようにするため、運転者の資質の確保等安全の確保のための措置が必要であり、また、技術の進展その他の経済社会情勢の変化に対応した安全基準の見直しや安全確保のための国際協力等を進める必要がある。

さらに、高度情報通信機器等による安全性向上のためのシステムの開発、事故防止への取り組み、交通運輸施設の耐震性の向上、リダンダンシー（代替輸送手段、経路等）の確保等を通じて、不断の安全性の確保及び災害発生時においても国民生活や経済を支え得る交通運輸ネットワークの確保に万全を期す必要がある。

(6) 環境と共生し、誰にでも使いやすい交通運輸の実現

近年、交通運輸にとって環境と共生していくことは最も重要な課題のひとつとなっている。自動車の普及を背景として、その排出ガスを主因に、都市部においては窒素酸化物等の排出による大気汚染が、地球環境面では二酸化炭素の排出による地球温暖化が、国内的にも国際的にも大きな問題である。

こうした環境問題に対して交通運輸分野として的確に取り組むため、低燃費車や低公害車の技術開発及び普及促進、バス等の大量輸送機関への需要の誘導、モーダルシフト及び共同輸配送の推進や物流拠点の整備等による物流効率化などの諸施策を、機動的に各モードを連携して、かつ、ハード面・ソフト面を一体的に推進して、「環境にやさしい」交通運輸の体系を整備していく必要がある。

また、社会の高齢化の進展、障害者の自立と社会参加の要請等により、交通運輸の分野においても、バリアフリーの推進が重要な課題となっており、移動制約者が使いやすい交通運輸をめざして各関係者の連携の下にハード面・ソフト面ともにバリアフリー化を図っていくことが必要である。しかしながら、これらの施策はコストに見合うような事業収入の増加に直ちに結びつかないことから、市場原理に委ねた事業者の自主的努力だけでは早期解決は困難であり、今後とも、官民一体となった施策の推進が必要である。

(7) 先端技術の研究開発及び導入のための環境整備

交通運輸サービスの高度化や効率化を進めていくためには、近年進歩が目覚ましい情報通信技術の積極的な活用が不可欠である。このような情報通信技術の活用については、民間事業者の自由な創意工夫に委ねることが基本であるが、規格の標準化や交通弱者を支援するための情報通信技術の活用等、市場における事業者の自由な競争に委ねるのみでは必ずしも十分な進展が期待できない分野では、行政が主導的又は調整的な役割を果たしていく必要がある。

(8) 人的交流拡大のための環境整備

最近においては、観光、経済、文化、スポーツ等の様々な分野で人的交流が盛んになっており、これにより地域の活性化と国際化、国際相互理解の増進等が図られつつある。

今後、さらなる人的交流の拡大を進めるには、(1)海外における観光宣伝等の訪日旅行促進策の推進、(2)旅行者の多様な検索ニーズに対応できる総合的な観光情報提供システムの構築、(3)ハード・ソフト両面からの魅力あるまちづくりの推進、(4)国際観光テーマ地区の整備等を通じた複数の観光地間の広域連携の推進、(5)トラブルがなく安心して旅行できるようにするための旅行取引の公正確保等、個々の民間事業者や地方公共団体だけでは対応できない諸施策の着実な推進について、行政の主導又は支援により関係者間の連携協力を深め、環境整備を図る必要がある。

特に、上記(3)については、官民の連携により交通をはじめとした基盤整備を総合的かつ計画的に進め、住民が暮らしやすく快適なまちづくりを行っていけば、そこを訪ねる人々にとっても魅力あるまちになると考えられる。また、地域固有の自然、歴史文化、伝統芸能等を住民自らが大事にし、これを守り育て、訪れる人々との交流の中でその良さを共に分かち合う地域ぐるみのサービスの提供に努めれば、ホスピタリティの醸成にもつながる。こうした地域主体で進める「住んで良し、訪ねて良し」のまちづくりを行政としても支援していく必要がある。

(9) 都市公共交通サービスの新たな構築

今日、活力ある都市の再創造が重要な課題となっているが、市街地内外の人の往来の活発化を通じた都市の活性化のためには、快適で利便性の高い公共交通サービスを都市整備と一体となって構築していく必要がある。このような事業は単一の事業者の自主的努力のみでは十分に果たし得ないものであることから、交通運輸行政と関係地方公共団体、事業者等が連携して、総合的に取り組んでいくことが必要となる。

具体的な施策としては、鉄道やバス等の個別の公共交通機関について、高速化、情報化やソフト面の改善等による利用者の利便性の増進を図っていくとともに、これらの結節点となる交通ターミナルについても、乗り継ぎ抵抗の軽減等によるモード間の連携強化のための整備を、周辺整備と一体となって行っていくことが必要である。

なお、このための取り組みの一環として、１０年７月に施行された「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化のための一体的推進に関する法律」においても、公共交通機関利用者利便増進事業を都市整備と一体的に推進していくこととしている。

以上、総合的な交通運輸政策の新たな展開の方向性をみてきたが、交通運輸が、経済社会情勢の著しい変化に適切に対応し、今後とも安全、円滑かつ効率的な交通運輸サービスを提供していくためには、経済の長引く停滞、都市交通問題の慢性化等の厳しい経営環境下にあるものの、まず、交通運輸サービスを供給する側において、市場メカニズムの活用とこれによる競争等を通じて、利用者ニーズに沿ったサービスの向上・多様化と事業経営の効率化等を図っていく必要がある。

しかしながら、他方、公正な競争を可能とするための環境づくりや市場原理にのみ委ねていては解決できない問題への対応の分野において、交通運輸行政に期待される役割は大きいものがあり、今後、関係各方面との連携協力の下に、より良い交通運輸サービスの実現をめざしていく必要がある。

## 第２章　地球環境と共生する交通運輸

地球温暖化問題は、現在に生きる我々が将来世代に対してよりよい地球環境を承継していくために、地球全体で真剣に取り組まなければならない問題である。従来よりこれに係る取り組みがなされてきたが、CO２（二酸化炭素）等の温室効果ガスの排出量の増加に伴う地球温暖化の懸念が高まってきたことを背景に、近年、世界的規模での一層の取り組みの強化が求められていた。このような状況の下、１９９７年（平成９年）１２月に京都において気候変動枠組条約第３回締約国会議（地球温暖化防止京都会議）が開催され、京都議定書が採択された。これにより、先進国における２００８年（平成２０年）～２０１２年（平成２４年）の温室効果ガスの具体的な削減目標が設定されたところであり、これを踏まえ、我が国のCO２排出量の約２割を占める交通運輸分野においても、より一層の取り組みが必要となっている。

本章では、地球温暖化問題の全体を概観した上で、交通運輸分野については、地球温暖化の最大の原因となっているCO２の排出の現状とその対策についてみていくこととする。

## 第１節　地球温暖化問題の顕在化から京都議定書の採択まで

### １　地球温暖化問題の顕在化

昨今、地球環境問題について議論されることが多くなってきたが、その中でも特に注目を集めているのが、CO２をはじめとする大気中の温室効果ガスの増加による地球温暖化問題である。人間の活動によって発生するCO２等の増加により地球が温暖化し、それが地球に危機をもたらすという議論が顕在化し始めたのは、大気中のCO２濃度の観測及びデータの蓄積が進んだ１９７０年代後半であり、１９８０年代に入って、世界的な取り組みの必要性が叫ばれ始めた。

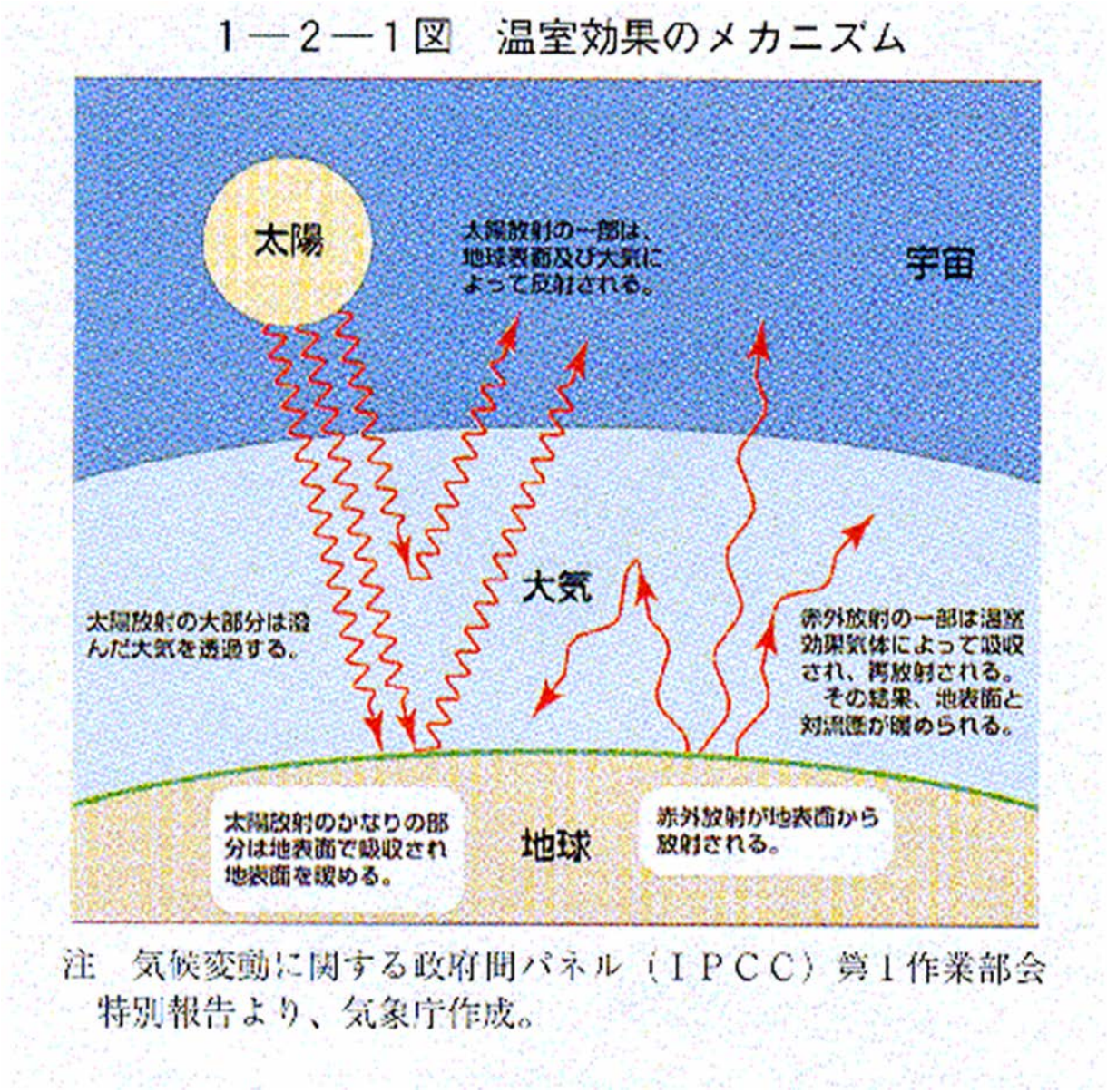
１９８８年（昭和６３年）には、地球温暖化問題に関する初めての政府レベルによる検討の場として、「気候変動に関する政府間パネル（IPCC）」が世界気象機関（WMO）と国連環境計画（UNEP）により共同で設立され、ここにおいて地球温暖化に関する最新の自然科学的及び社会科学的知見が取りまとめられ、地球温暖化の防止方策が科学的側面から検討されてきた。

### ２　地球温暖化のメカニズムとその影響

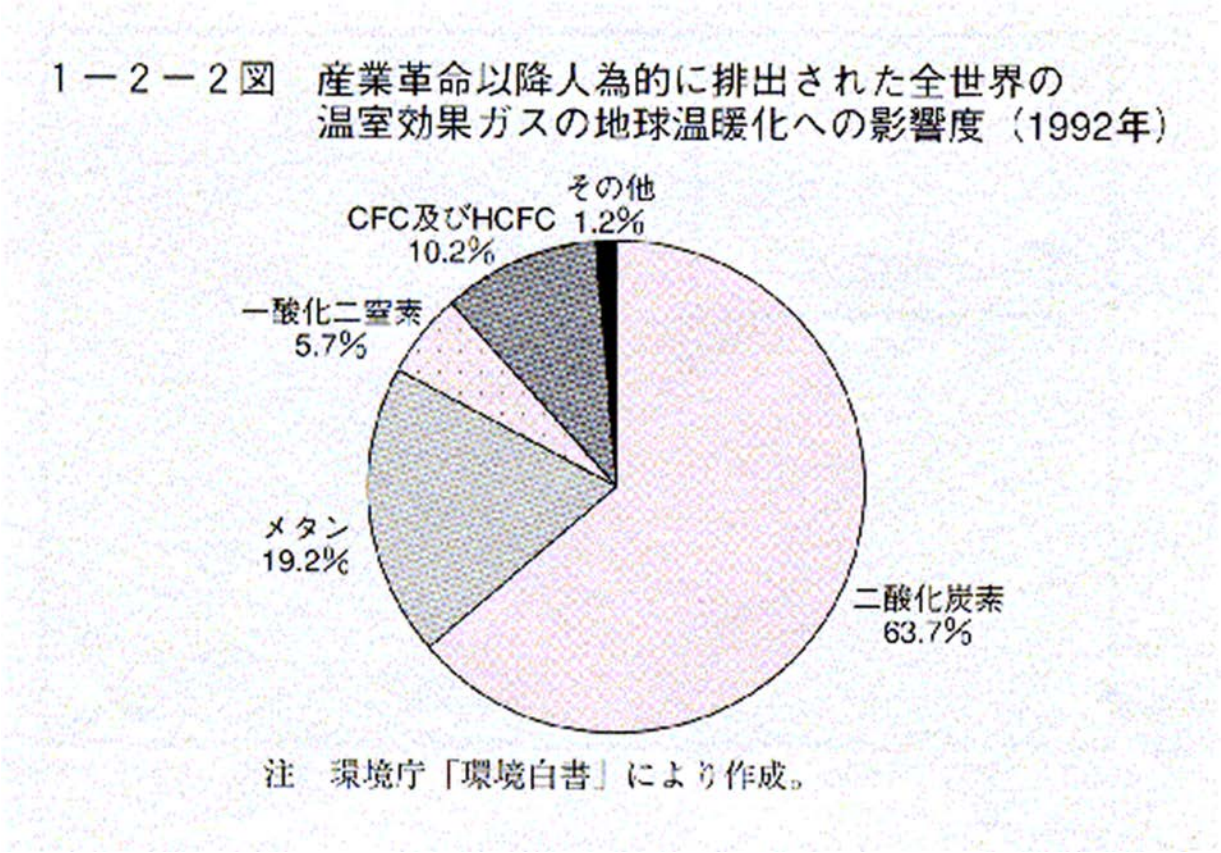
(1) 地球温暖化のメカニズム

地表付近の気温は、太陽から地上に到達する日射エネルギーと、地表から宇宙に向かって放出される赤外線（熱）エネルギーのバランスにより定まっている。大気中のCO２等の温室効果ガスは、このうち後者の赤外線エネルギーの一部を吸収する性質を持っている。近年、各国の化石燃料の消費拡大等に起因する大気中のCO２濃度の増加により、この赤外線エネルギーの吸収量が増加しつつある。これに伴う世界的規模の大気温度の上昇が「地球温暖化」と呼ばれるものである〔１－２－１図〕。人為的に排出される温室効果ガスの中には、メタンや一酸化二窒素等その温室効果がCO２よりはるかに高いものがあるが、CO２は他の温室効果ガスに比べて大気中での濃度が高く、かつ排出量も膨大であるため、地球温暖化の最大の原因となっている〔１－２－２図、１－２－３図〕。

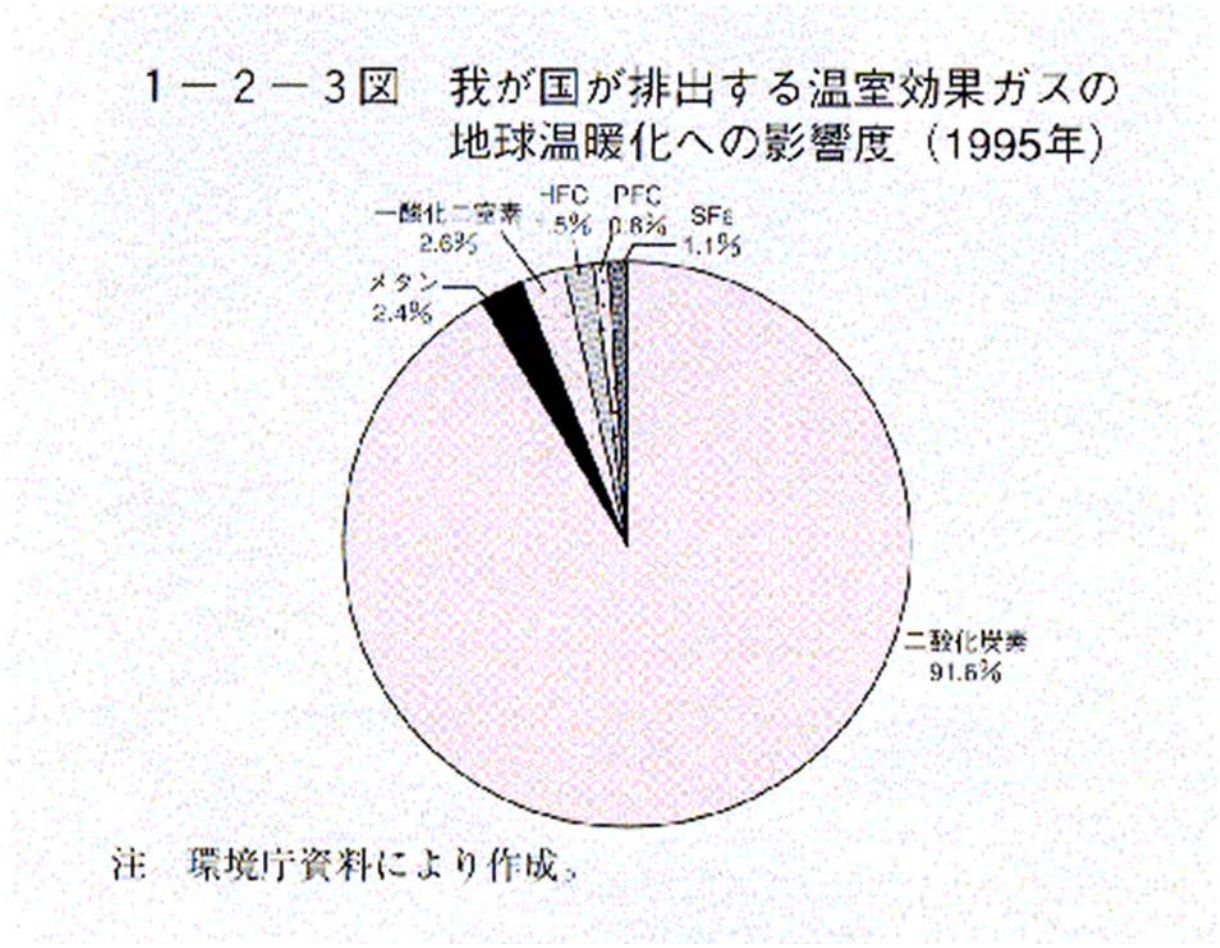
１－２－１図　温室効果のメカニズム




１－２－２図　産業革命以降人為的に排出された全世界の温室効果ガスの地球温暖化への影響度（1992年）

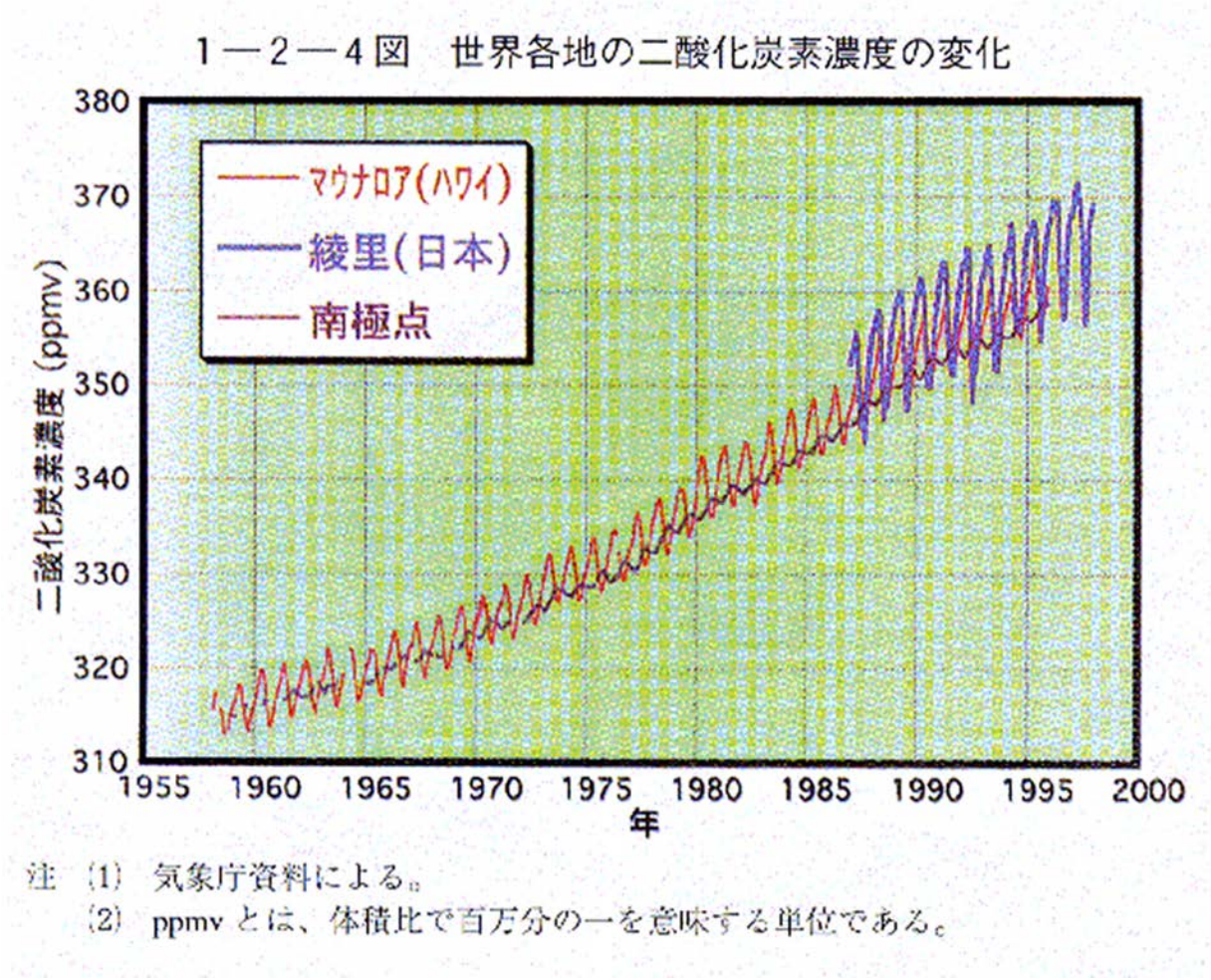



１－２－３図　我が国が排出する温室効果ガスの地球温暖化への影響度（1995年）




人間活動の拡大等により、大気中のCO２濃度は年々増加してきている。世界の代表的な観測点におけるCO２の月平均濃度の変化は図のとおりであり、いずれの地点においても季節変動を繰り返しながら、年々増加していることが分かる〔１－２－４図〕。

１－２－４図　世界各地の二酸化炭素濃度の変化




(2) 地球温暖化による影響

IPCCの報告によれば、仮に地球温暖化を防止するための施策が実施されずに、CO２等の大気中濃度の増加に起因する地球温暖化が進んだ場合、２１００年には１９９０年に比べて地球の平均気温が約2゜C、海面の水位が約５０cm上昇する。また、気温上昇によって、豪雨や渇水の発生の増加、熱帯・亜熱帯地域での食糧生産の低下、マラリアの患者数の増加等の被害が発生するとされている。

海面水位の上昇の影響については、臨海部において、河川・地下水の塩水化、排水能力の低下等が、また河口部の橋梁下の上方空間の減少等が予測される。さらに、その背後に政治、経済、文化等の機能が高度に集中する都市部がある場合、その諸機能にも大きな影響がある可能性が極めて高い。

このような地球温暖化問題を、我々の世代において放置した場合、将来世代にはより深刻なものとなり、その時において対策を行ってもすでに回復困難となる性格をもつものである。したがって、早急かつ効果的な対策の実施に向けて全世界的な取り組みが必要である。

### 3　地球温暖化問題に対する世界的な取り組みと京都議定書の採択

１９８０年代には、全世界的にCO２排出量の増加の影響や、地球温暖化への取り組みの必要性が指摘され、これに係る協議がなされるようになり、前述のIPCCも設立された。そして、１９９２年（平成４年）５月、「気候変動に関する国際連合枠組条約（気候変動枠組条約）」が採択された。この条約は、地球温暖化を防止するための全世界的な取り組みの枠組みを確立するため、「気候系に対して危険な人為的干渉を及ぼすこととならない水準において大気中の温室効果ガスの濃度を安定化させること」を目標とし、先進国は、温室効果ガスの人為的排出を１９９０年代の終わりまでに１９９０年の水準に戻すことをめざすこととされている。本条約は、１９９２年６月にリオ・デ・ジャネイロで開催された「環境と開発に関する国際連合会議（地球サミット）」において署名が行われ、１９９４年（平成６年）３月に発効したが、排出量の水準の安定化については、各国に拘束力を課すものではなく、また２０００年以降の具体的取り組みに関する規定が存在しない等の問題があった。

こうして、２０００年以降の先進国の温室効果ガスの排出量について、拘束力を持つ数値目標を設定し、その達成のためにとるべき政策・措置を規定する等地球温暖化防止のための新たな国際的取り組みについて、議定書等の法的文書を定める必要性が高まり、数度にわたる交渉ののち、１９９７年（平成９年）１２月、京都において気候変動枠組条約第３回締約国会議（地球温暖化防止京都会議）が開催され、京都議定書が採択された。

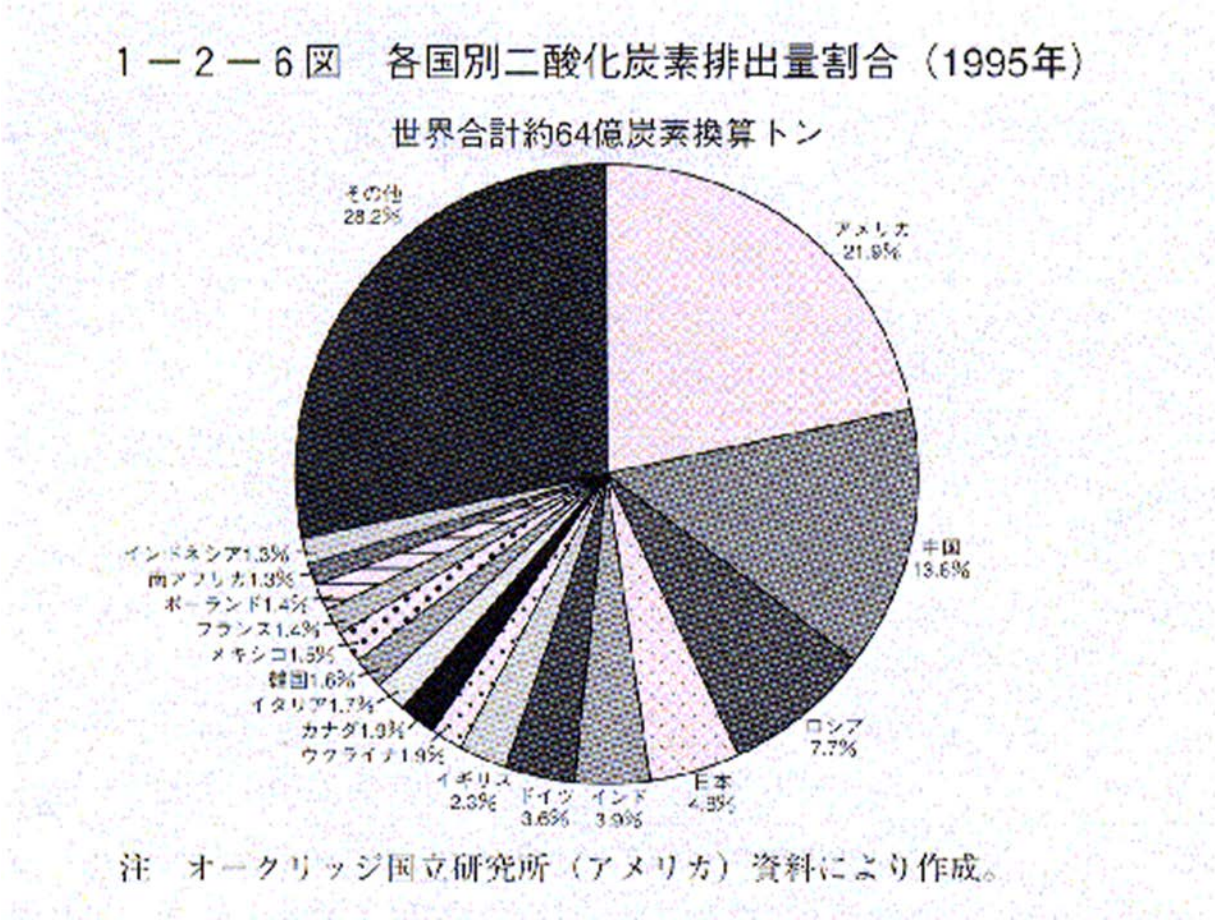
京都議定書の概要は表のとおりである〔１－２－５表〕。拘束力については、議定書の内容の不履行に関しての措置を今後の議定書締約国会合で承認する、としており、各国の具体的数値の設定とともに、気候変動枠組条約よりも踏み込んだ内容となっている。世界全体のCO２排出量に占める我が国の割合は、１９９５年度において４．８％であり、アメリカ（２１．９％）、中国（１３．６％）、ロシア（７．７％）に続いて世界第４位となっている〔１－２－６図〕。我が国の排出量の推移をみると毎年増加傾向にあり、１９９５年には１９９０年と比べて８％の伸びとなっている〔１－２－７図〕。京都議定書においては、先進国における温室効果ガスの人為的な排出量の削減目標に関して、我が国については２００８年から２０１２年の排出量の平均水準を１９９０年の水準より６％削減することとされている。今後、これに従って、我が国の産業、民生、運輸の各部門において温室効果ガスの排出削減を進めていくこととなる。

１－２－５表　京都議定書の概要

## 1－2－5表　京都議定書の概要

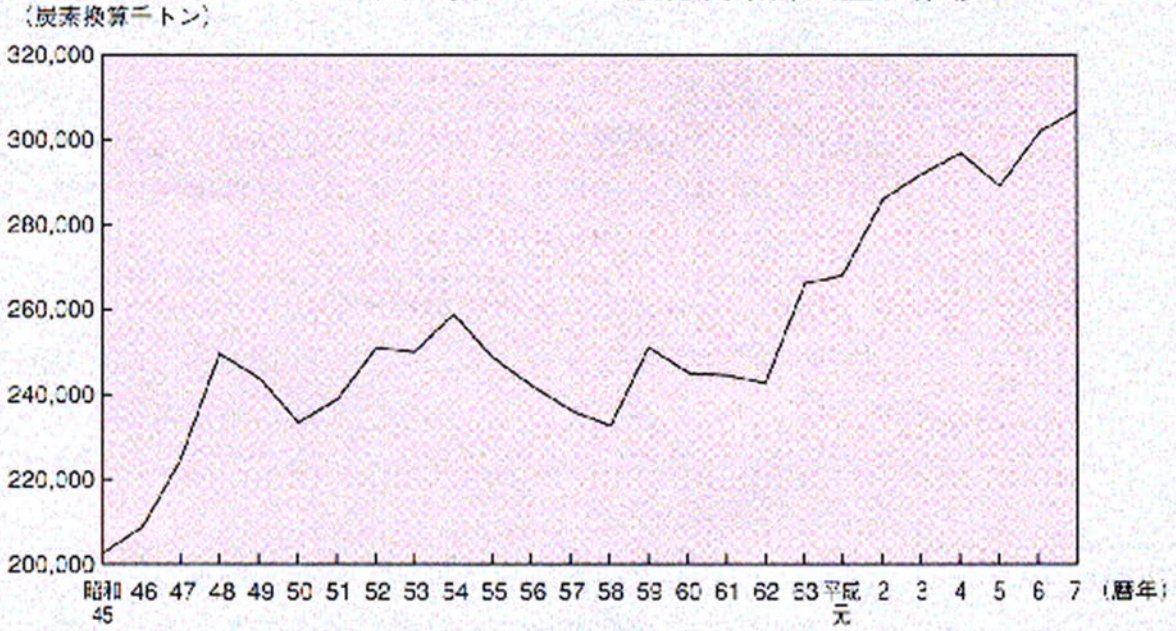
| | |
|---|---|
| 対象となる温室効果ガス | 二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、ハイドロフルオロカーボン（ＨＦＣ）、パーフルオロカーボン（ＰＦＣ）、六フッ化硫黄（$SF_6$） |
| 基準年 | 1990年（ただしＨＦＣ、ＰＦＣ、$SF_6$については1995年とすることができる） |
| 温室効果ガス排出削減目標値 | 先進国全体における温室効果ガスの人為的排出量の2008年から2012年の平均値が1990年の水準より少なくとも５％削減することを目的として以下のように、各先進国に対して国別に差別化された削減目標が課された。<br><br>日本６％減、アメリカ７％減、ＥＵ８％減、スイス８％減、カナダ６％減、オーストラリア８％増　など |
| 吸収源 | 国別の排出量には、1990年以降の植林や森林減少等による温室効果ガス吸収量の変化についても含めることとされた。ただし、これ以外の吸収源の扱いについては今後の議論で決定されることとなる。 |
| 排出量取引 | 温室効果ガスの排出量枠を各国間で売買する排出量取引については、国内対策の補足であるとしたうえで、今後詳細な指針を定めることとなっている。 |
| 共同実施 | 先進国が他の先進国で温室効果ガス削減プロジェクトを実施し、その結果温室効果ガス排出が削減された場合には、自国の削減量とできることとされた。 |
| クリーン開発メカニズム（ＣＤＭ） | 途上国が自ら計画する温室効果ガス削減プロジェクトを資金、技術面から援助するメカニズムで、これにより得られる削減量を国際的に認証して、支援国の削減量に繰り入れるもので、その制度、方法等については今後の議論で決定されることとなる。 |
| 繰り越し（バンキング） | 排出量が削減目標値を下回る実績が得られた場合は、その差を次期以降の目標期間中の割当量に加えることができることとなった。 |
| 複数国による共同達成（バブル） | 国の構成が変わらないことを条件に、複数の国が共同で目標を達成することが認められることとなった。 |

1－2－6図　各国別二酸化炭素排出量割合（1995年）




1－2－7図　我が国の二酸化炭素排出量の推移

1－2－7図　我が国の二酸化炭素排出量の推移



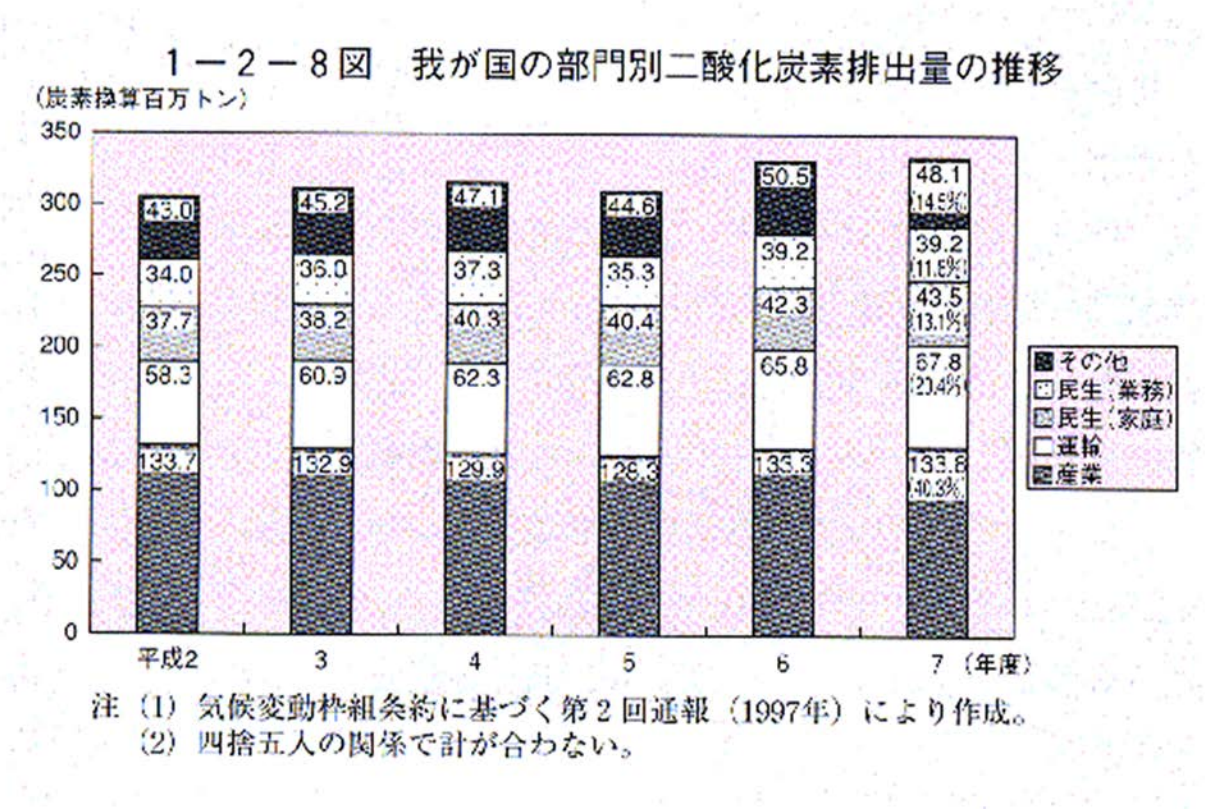

注　オークリッジ研究所（アメリカ）資料により作成。

## 第２節　交通運輸分野（運輸部門）からの二酸化炭素の排出の現状

### １　我が国における交通運輸分野からの二酸化炭素の排出量の現状

我が国の交通運輸分野におけるCO2排出量が全体に占める割合は平成７年において約２０．４％となっている。また、近年の交通運輸分野における排出量は、民生（家庭）分野と並んで増加傾向にあり、７年度の排出量は２年度に比べて１６％の増加を示している〔１－２－８図〕。

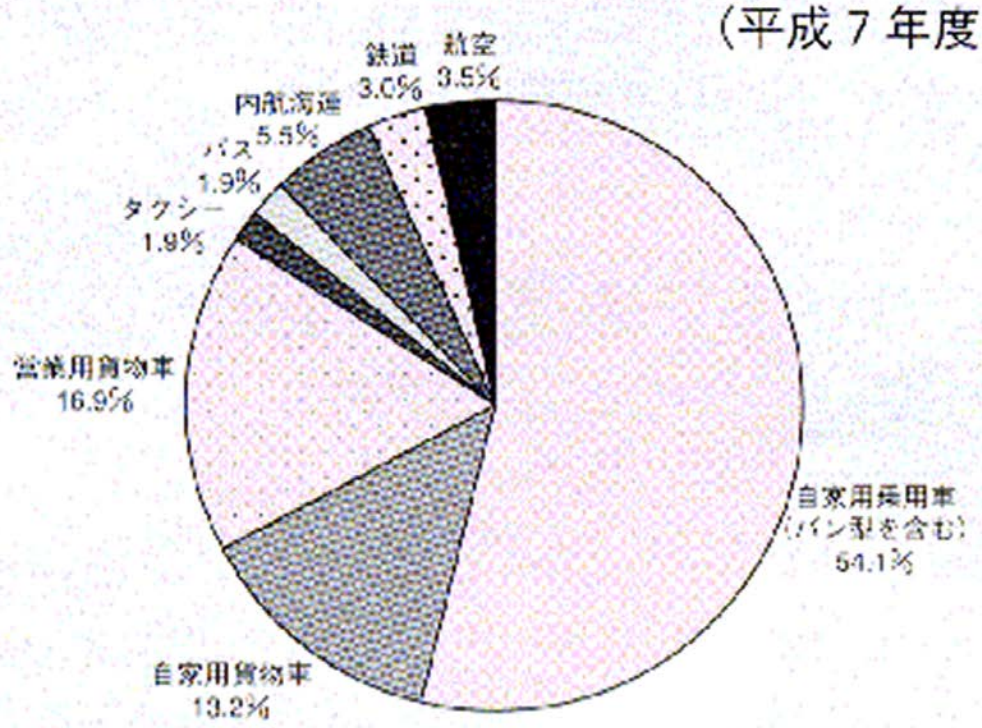
１－２－８図　我が国の部門別二酸化炭素排出量の推移




このように、交通運輸分野における排出量の増加は、我が国全体の排出量増加の主要因の１つとなっているが、その輸送機関別の内訳については、自動車からの排出がほぼ９割を占めている〔１－２－９図〕。したがって、我が国の交通運輸分野におけるCO２排出の削減にあたっては、特に自動車からのCO２の排出をハード面（自動車単体対策）及びソフト面（公共交通機関への誘導、モーダルシフトの推進等）の両面から抑制する対策を講じることが最も重要である。以下、本節では、自動車からのCO２排出の増加の原因及びその背景をみてみることとする。

１－２－９図　輸送機関別二酸化炭素排出割合（平成７年度）

## １－２－９図　輸送機関別二酸化炭素排出割合
（平成７年度）




注　運輸政策局資料より作成。

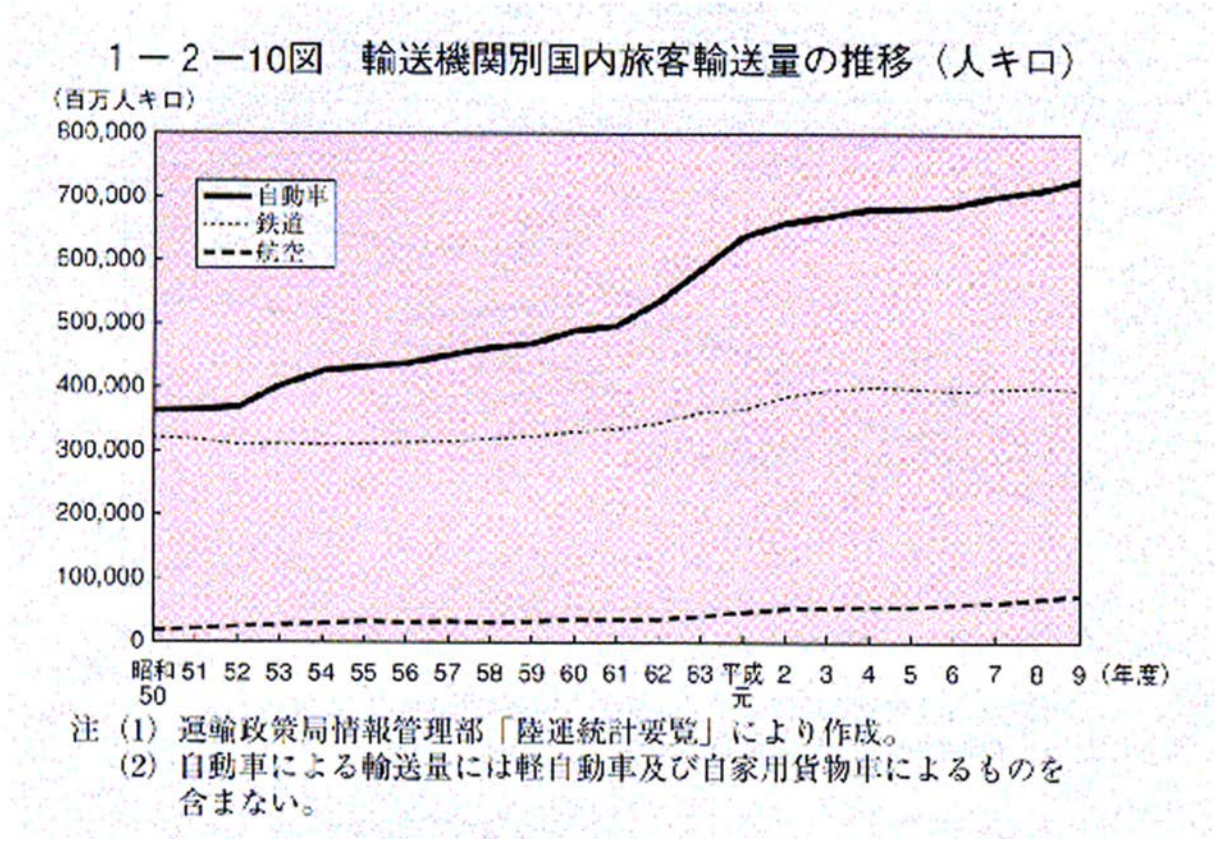
## ２　自動車による二酸化炭素の排出の増加とその背景

### (1) 自動車の輸送量の増加

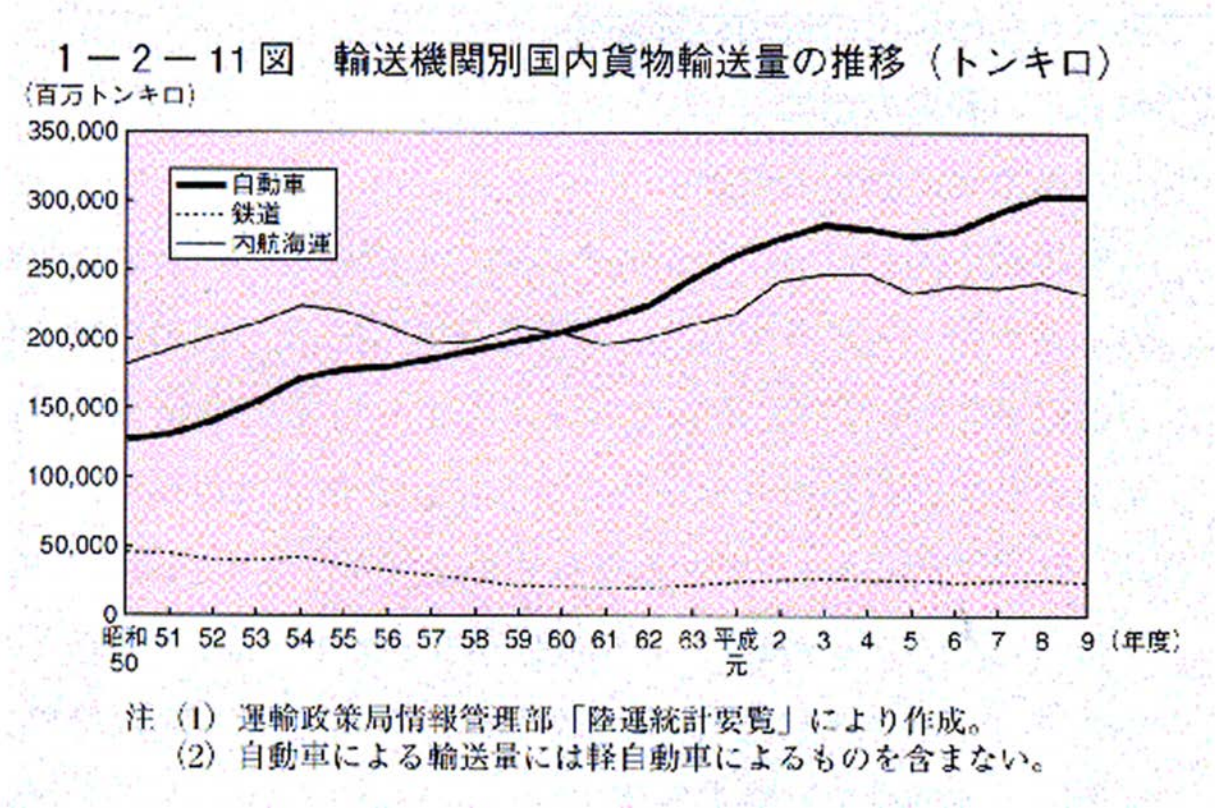
自動車によるCO２排出の増加の１つの側面は、モータリゼーションの進展に伴う自動車による旅客・貨物の輸送量の増加である。

我が国の旅客輸送量を人キロベースでみてみると、自動車の輸送量が絶対量も大きく、かつ堅調な伸びを示している〔１－２－１０図〕。また、貨物輸送量をトンキロベースでみてみると、内航海運、鉄道の伸びが横ばいで推移しているのに対し、自動車は堅調な伸びを示しており、物流における自動車の占める比重が一層高まってきている〔１－２－１１図〕。また、自動車の走行キロについても、旅客、貨物ともに増加傾向にある〔１－２－１２図〕。

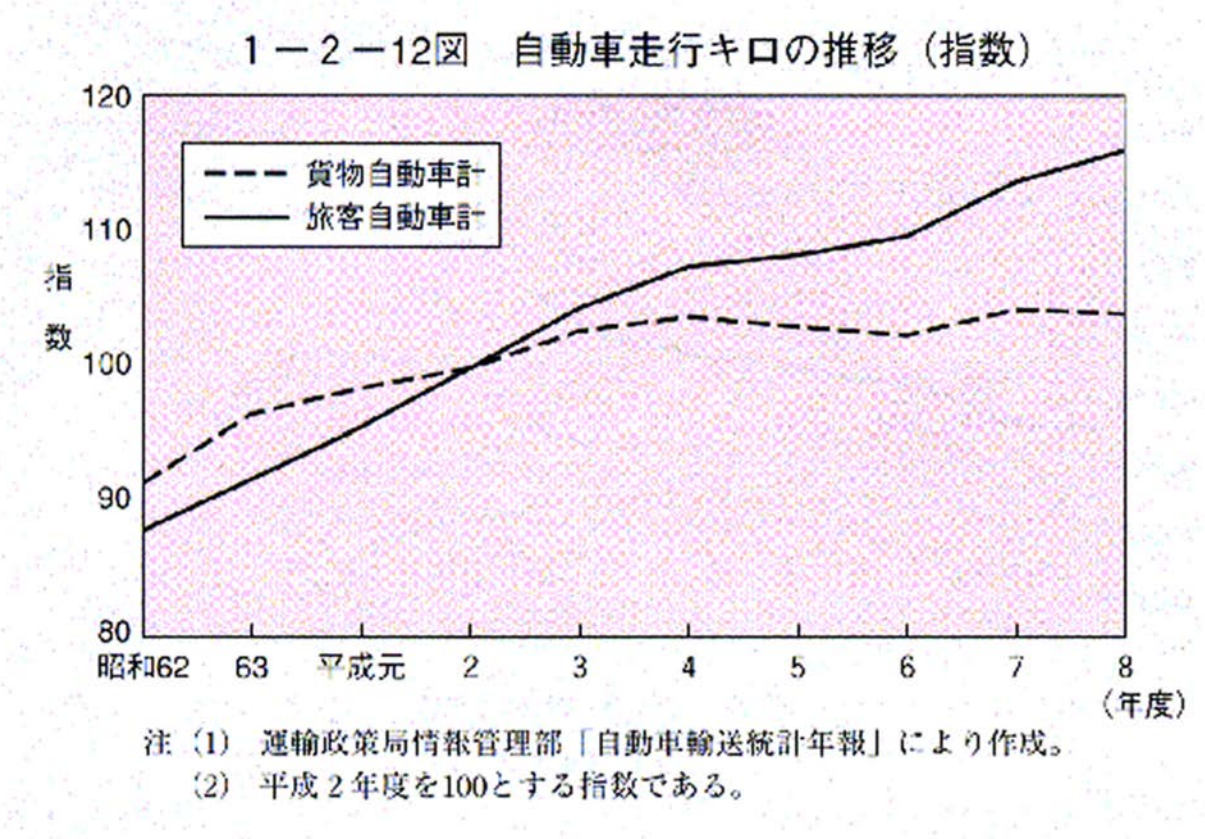
１－２－１０図　輸送機関別国内旅客輸送量の推移（人キロ）




１－２－１１図　輸送機関別国内貨物輸送量の推移（トンキロ）




１－２－１２図　自動車走行キロの推移（指数）



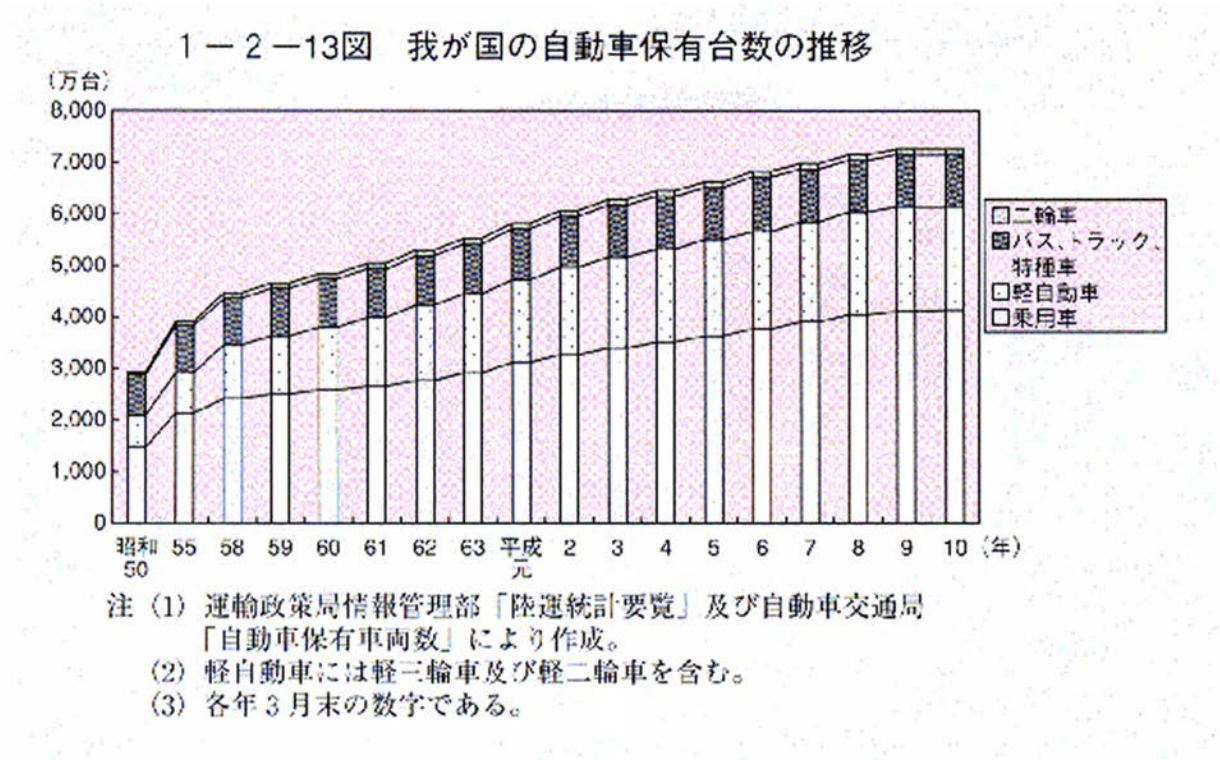

(2) 自動車からの排出の増加の背景

（ア）自動車の利用の増加

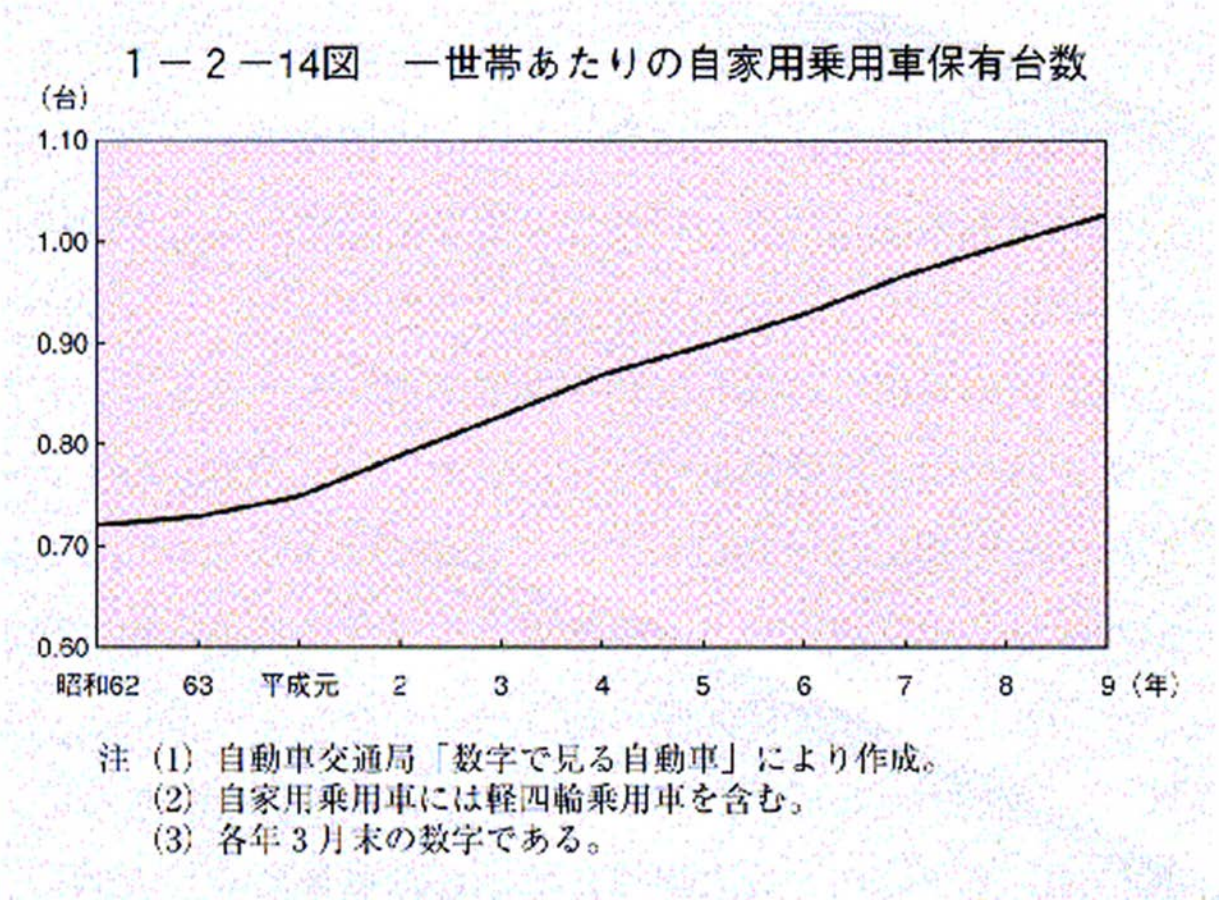
(a) 自動車保有台数の増加

戦後我が国の経済社会システムの中で自動車の保有台数は増加の一途をたどってきており、９年度末現在、我が国の自動車保有台数は約７，２８６万台に達している。中でも自家用乗用車（軽四輪車を含む）の台数の伸びがめざましく、９年度末現在では、１０年前に比べて約１．４倍の増加となっている〔１－２－１３図〕。その一世帯当たりの保有台数は、９年度末現在、全国平均で１．０３台となっている〔１－２－１４図〕。都道府県別にみると、上位に群馬県、栃木県、茨城県等、首都圏周辺県が多く含まれており、大都市圏の周辺部において自家用乗用車の普及が著しいことがうかがえる〔１－２－１５図〕。こうした自家用乗用車の普及の理由としては、利用したいときにいつでも利用できるといった随時性、出発地から目的地まで直接ドア・ツー・ドアで移動することができるという機動性、荷物を持たずにすむといった快適性等、バスや鉄道等の公共交通機関にはない利便性をそなえていることが大きいと思われる。

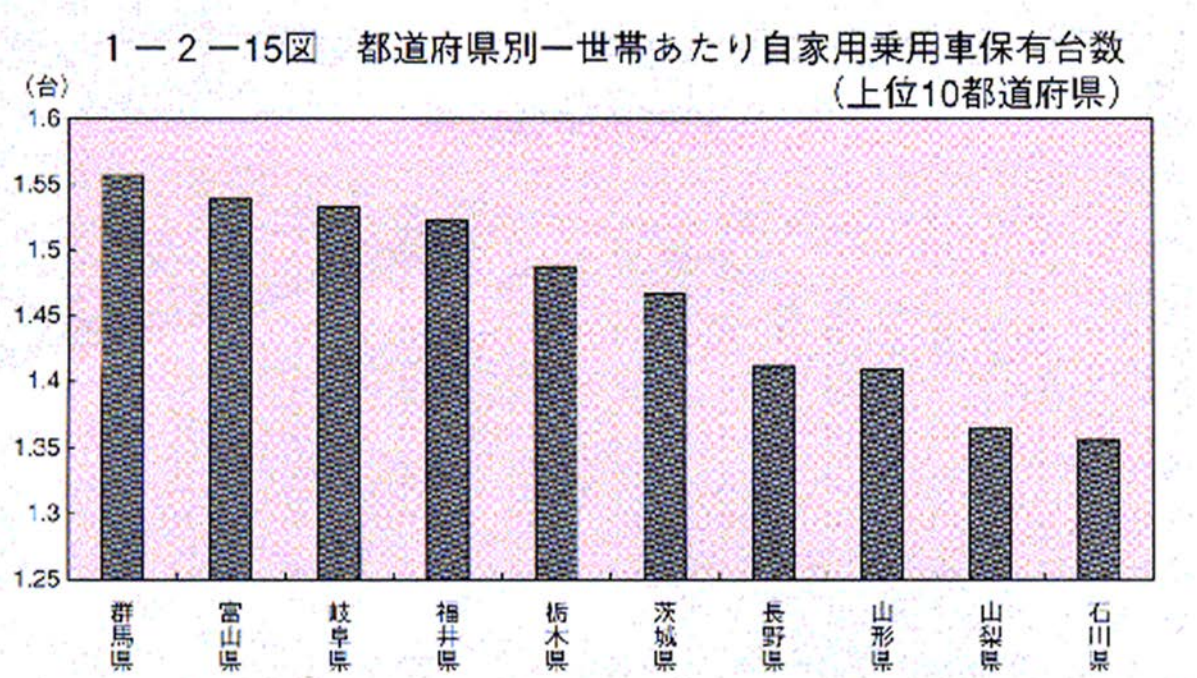
１－２－１３図　我が国の自動車保有台数の推移




１－２－１４図　一世帯あたりの自家用乗用車保有台数



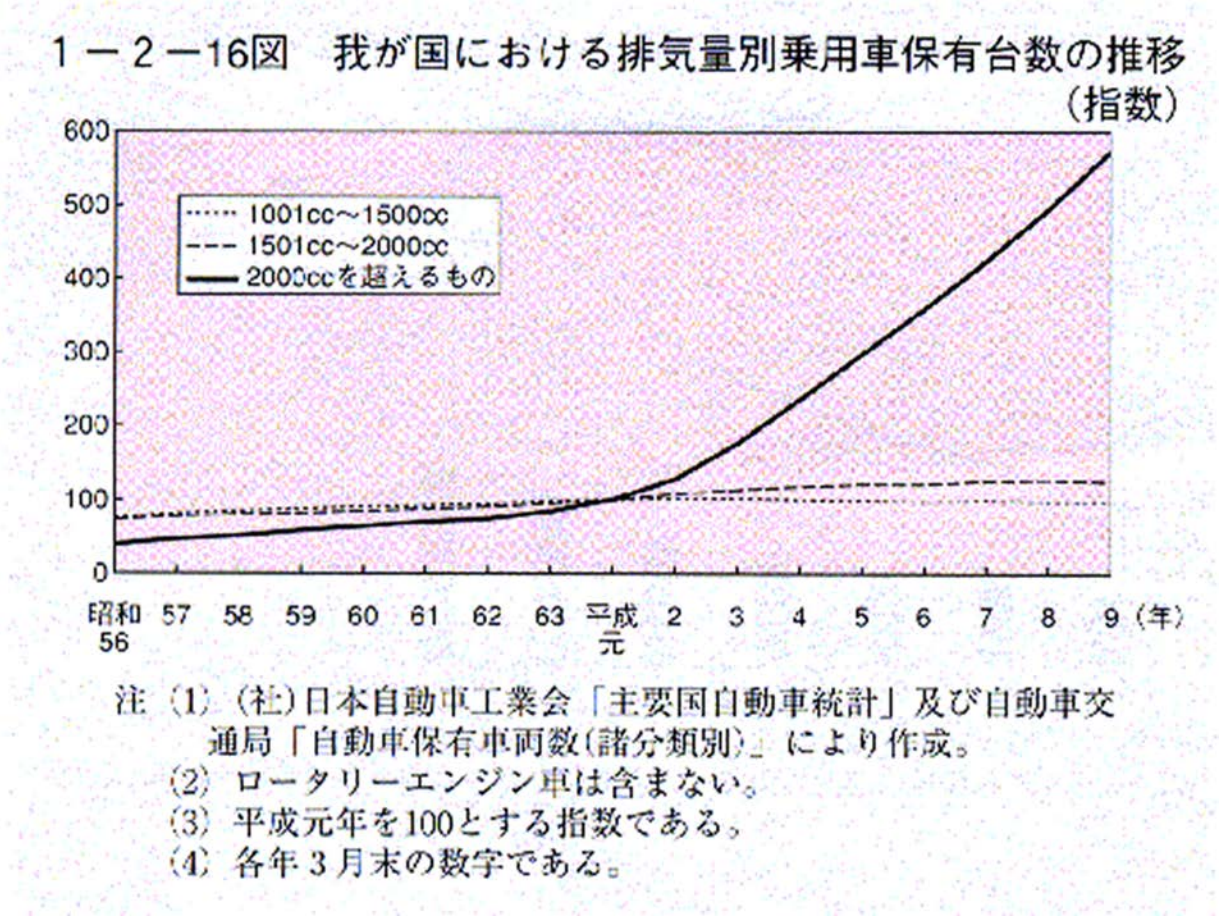

１－２－１５図　都道府県別一世帯あたり自家用乗用車保有台数（上位10都道府県）




注（1）（財）自動車検査登録協力会「我が国の自動車保有動向」により作成。
（2）自家用乗用車には軽四輪乗用車を含む。
（3）平成９年３月末の数字である。

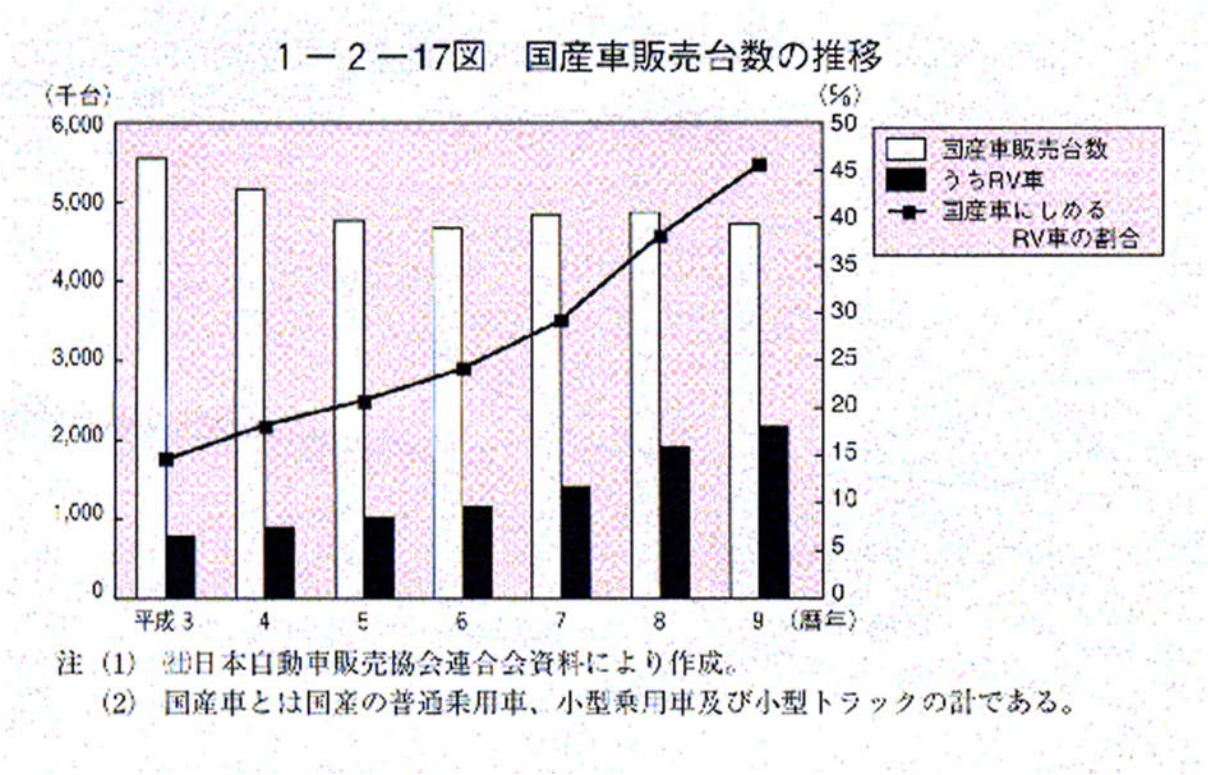
我が国の乗用車の保有台数を排気量別にみてみると、いわゆる５ナンバーの小型乗用車のうち、１，００１cc～２，０」００ccの排気量のものの保有台数はほぼ横ばいで推移しているが、２，０００ccを超えるいわゆる３ナンバーの普通乗用車については近年大幅に増加しており、８年においては元年の約５倍にもなっている〔１－２－１６図〕。このように、近年乗用車の排気量の大型化が進んでいる背景には、元年度に普通乗用車に係る自動車税の額が大幅に引き下げられたこと等の影響があると考えられる。

１－２－１６図　我が国における排気量別乗用車保有台数の推移（指数）




また、近年の野外レジャーブームに代表されるように、自動車を利用する余暇活動が多様化しており、いわゆるRV車（注）を購入する人が増えている。RV車は車重、排気量ともに大きいものが多いが、３年と９年で比べてみると、国産車全体の販売台数が伸び悩む中、RV車の販売台数は約２．５倍と大幅に増加しており、自動車の排気量の大型化に拍車をかける形となっている〔１－２－１７図〕。

１－２－１７図　国産車販売台数の推移

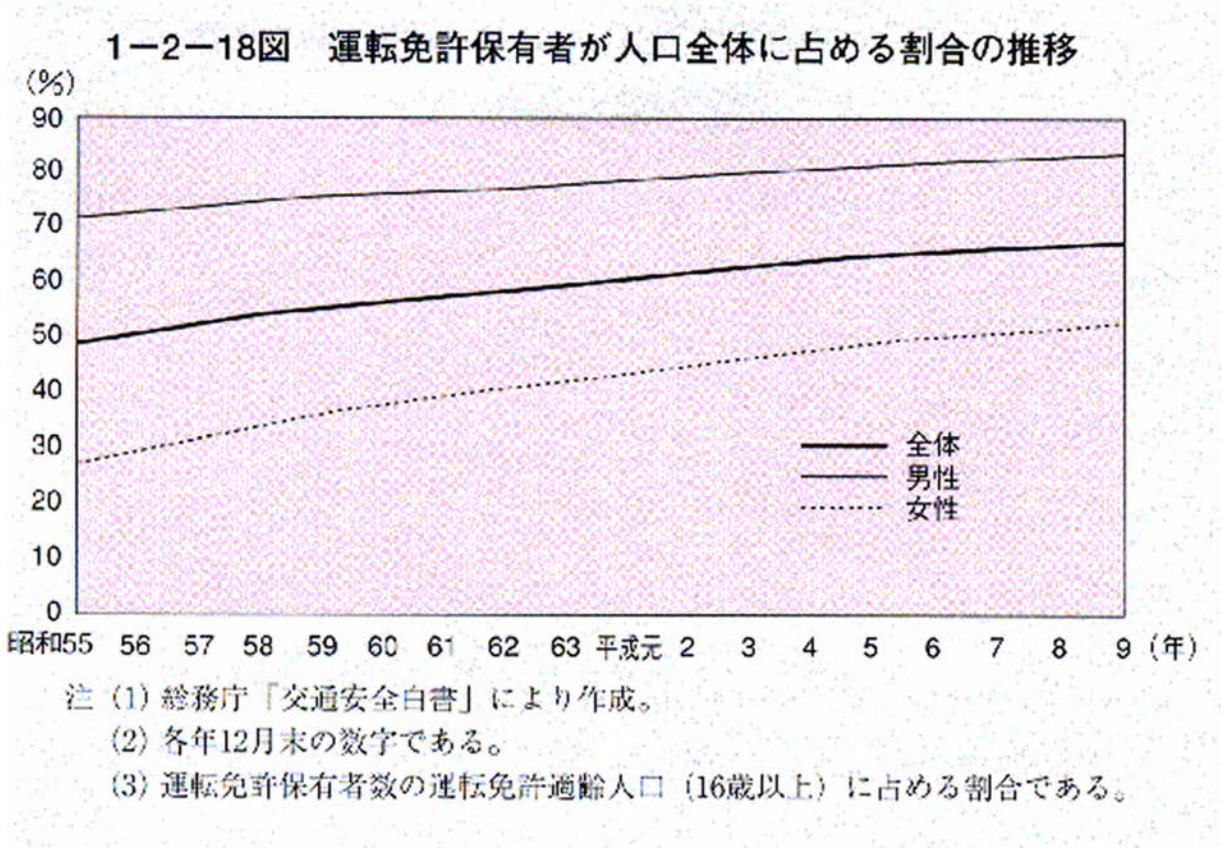



さらに、国民の所得水準の向上に伴う自動車価格の相対的低下、自動車の性能や居住性等の著しい向上により、自動車利用者の購入意欲を高めたことは、自動車の保有台数の増加の理由のひとつと考えられる。

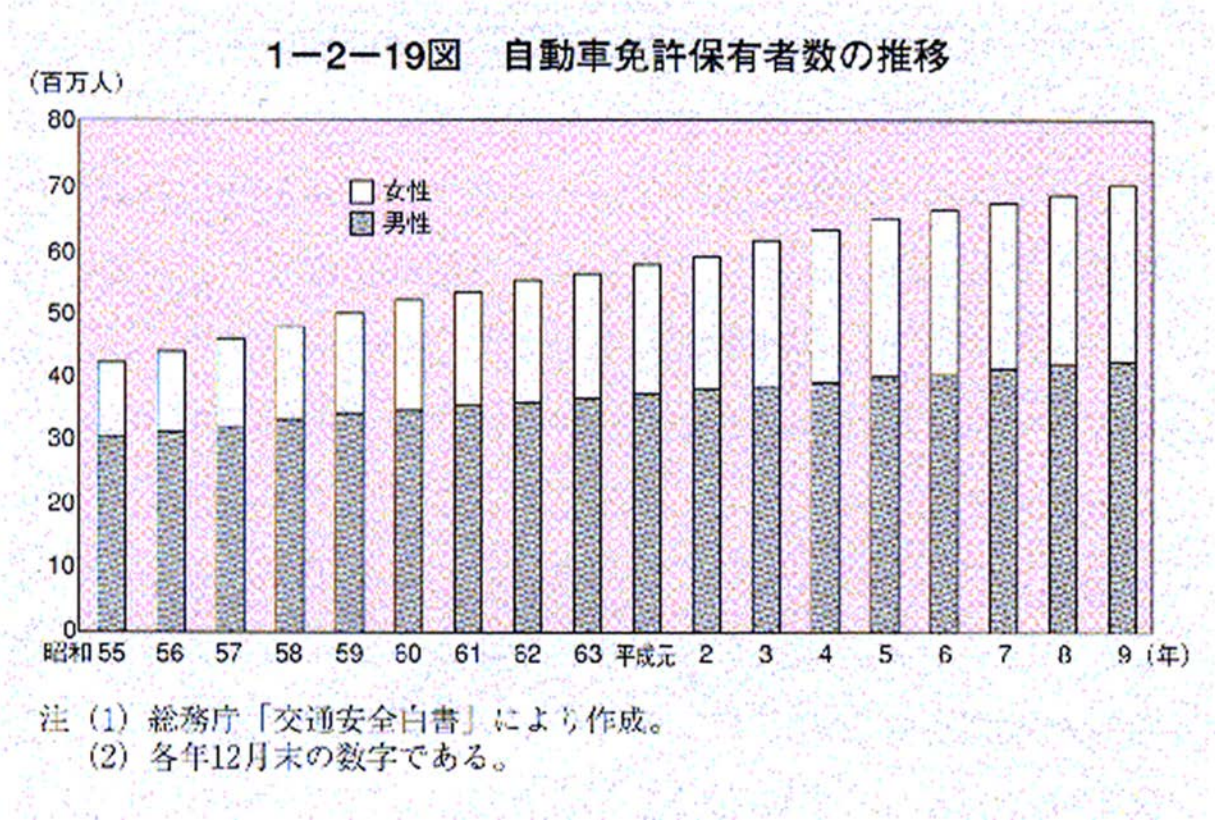
(b) 運転免許保有者の増加

自動車保有台数とともに、運転免許保有者の数も増加している。９年１２月末現在での運転免許保有者数は約７，１２７万人となっており、１６歳以上の人口に占める保有者の割合は男性８３．３％、女性５３．０％、全体では６７．７％となっている〔１－２－１８図〕。特に女性の社会進出の増加等を背景に、女性の運転免許保有率が上がっている〔１－２－１９図〕。

１－２－１８図　運転免許保有者が人口全体に占める割合の推移




１－２－１９図　自動車免許保有者数の推移

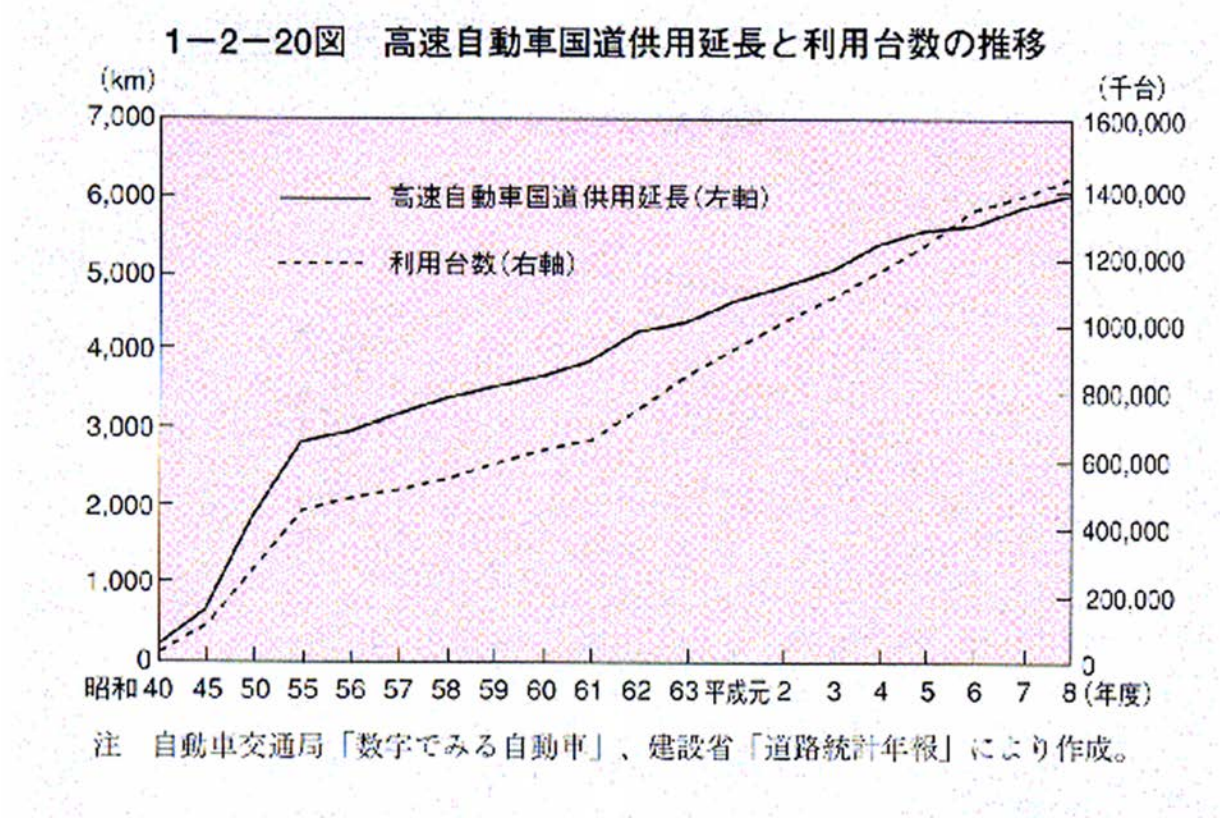



(c) 道路整備の進展

高速自動車国道をはじめとする道路整備の進展については、目的地までの到達時間の短縮等の効果を通じて、自動車の利用増加の１つの要因となっていると考えられる。

高速自動車国道は、昭和４０年代から全国的に整備がすすめられてきたところであり、平成８年度末の供用延長は６，０００kmを超えている。整備に伴って利用台数も確実に増加しており、目的地までの時間短縮等に大きな効果をもたらしている〔１－２－２０図〕。

１－２－２０図　高速自動車道供用延長と利用台数の推移

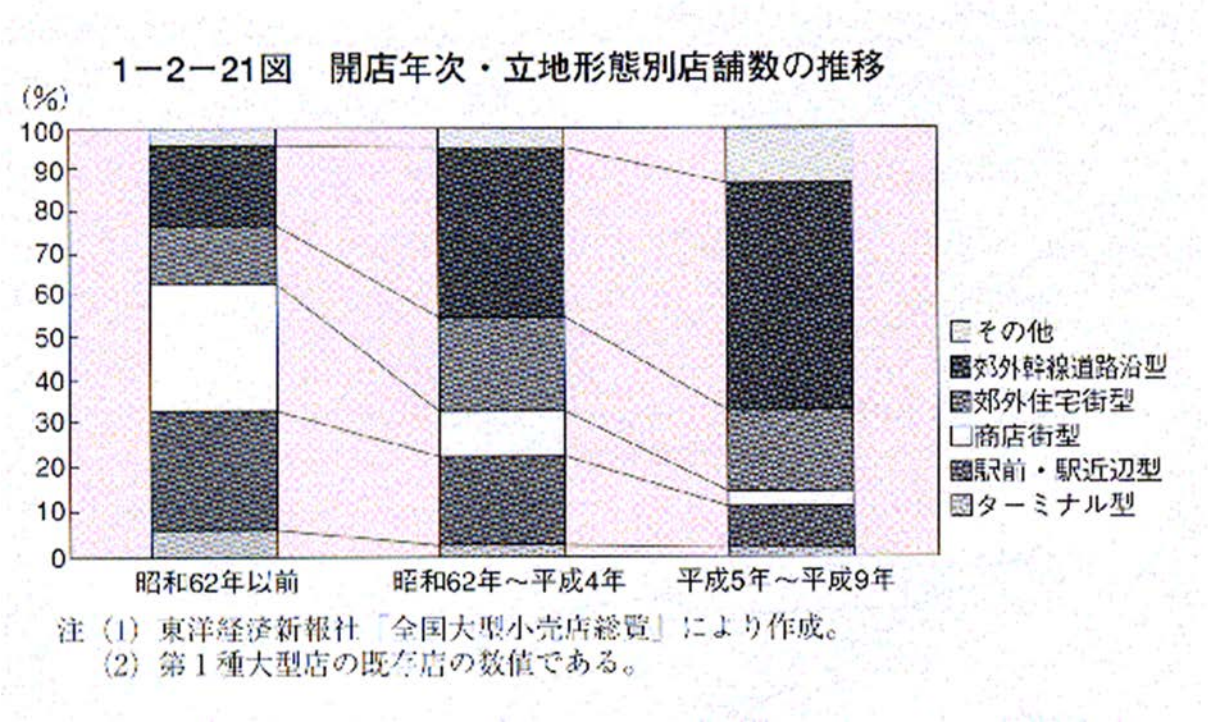



（イ）自動車の利用増加による国民生活及び経済活動の変化

(a) 自動車の利用を前提とした生活スタイル

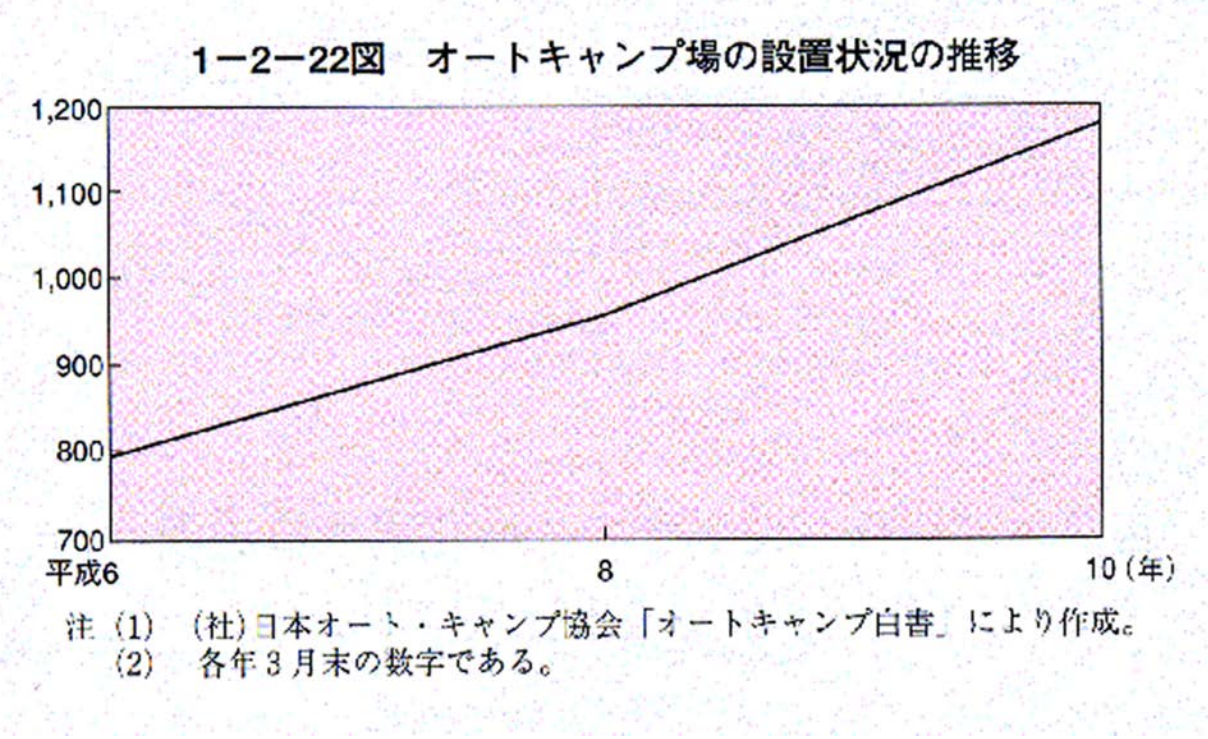
自動車保有の増加、免許保有者の増加、道路整備の進展という環境の整備に伴い、自動車の利用は飛躍的に増加した。このことは、国民生活上、自動車の利用を前提とした生活スタイルをもたらしている。例えば、近年郊外に、駐車場を併設した大型ショッピングセンター、レジャー施設、レストラン等が増加しており、買い物等の外出時に気軽に自動車が利用されている。郊外大型小売店の近年の開店状況をみると、５年から９年の最近５年間に開店した大型小売店のうち、郊外幹線道路沿いに立地しているものは半分以上となっている〔１－２－２１図〕。

１－２－２１図　開店年次・立地形態別店舗数の推移




また、オートキャンプ場を滞在拠点とした自動車による旅行、旅行先でのレンタカーの活用等も増加している。オートキャンプ場の設置状況をみてみると、着実に増加しており、自動車利用を前提としたレジャー形態が普及していることがうかがえる〔１－２－２２図〕。

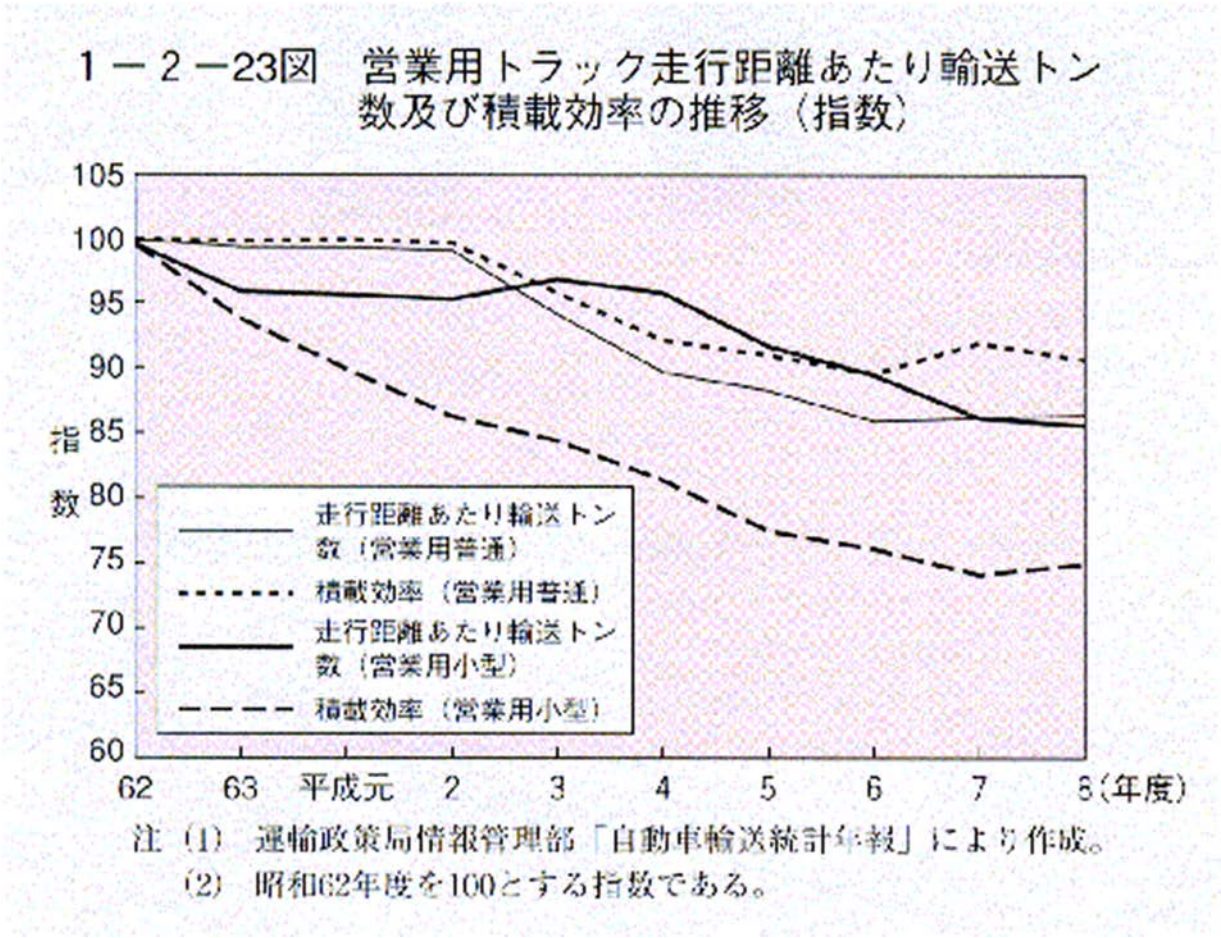
１－２－２２図　オートキャンプ場の設置状況の推移



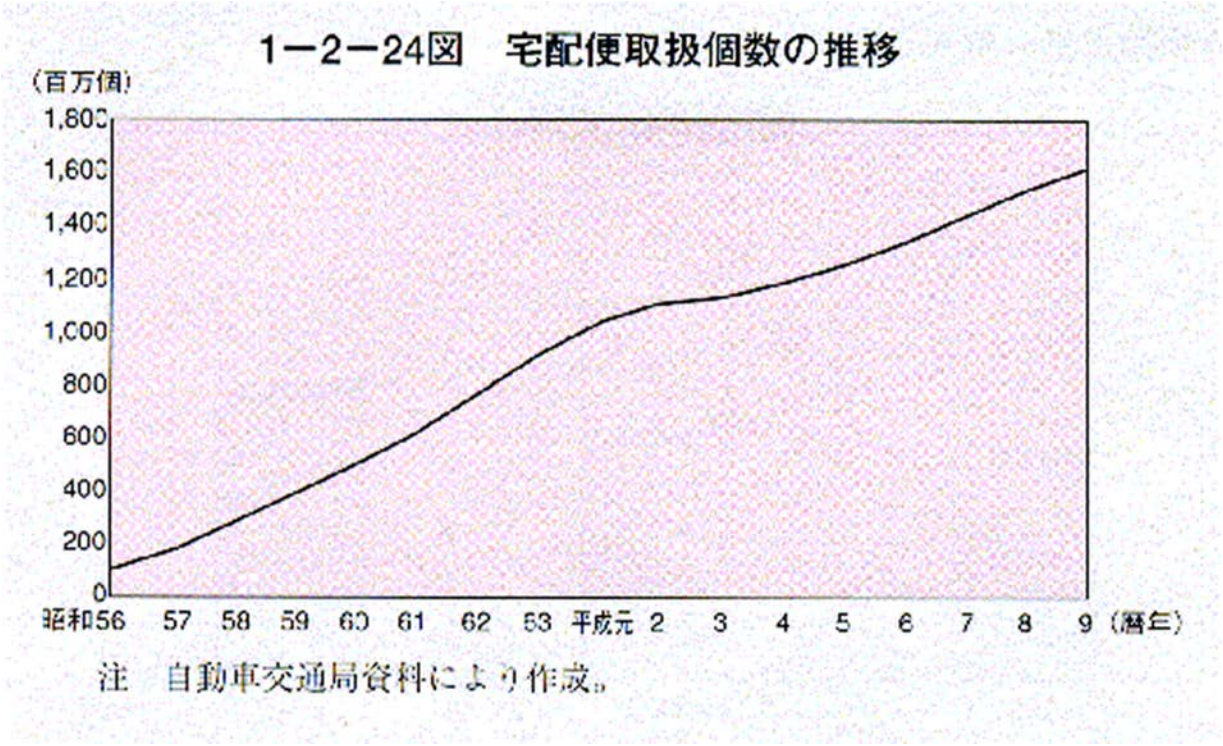
(b) 輸送の多頻度化・小口化

経済活動の面においても、近年、我が国の製造業等における部品在庫管理コストの圧縮のためのいわゆるジャスト・イン・タイムでの納品体制の普及や、店内在庫を圧縮したコンビニエンスストアの普及等により、自動車による輸送が多頻度化・小口化するようになっており、必要となるトラックの台数も増加する傾向にある〔１－２－２３図〕。また、消費者ニーズの高度化、多様化に伴い、戸口から戸口への輸送が可能である宅配便の急成長も物流の多頻度化・小口化傾向に拍車をかけている形となっている〔１－２－２４図〕。

１－２－２３図　営業用トラック走行距離あたり輸送トン数及び積載効率の推移（指数）




１－２－２４図　宅配便取扱個数の推移

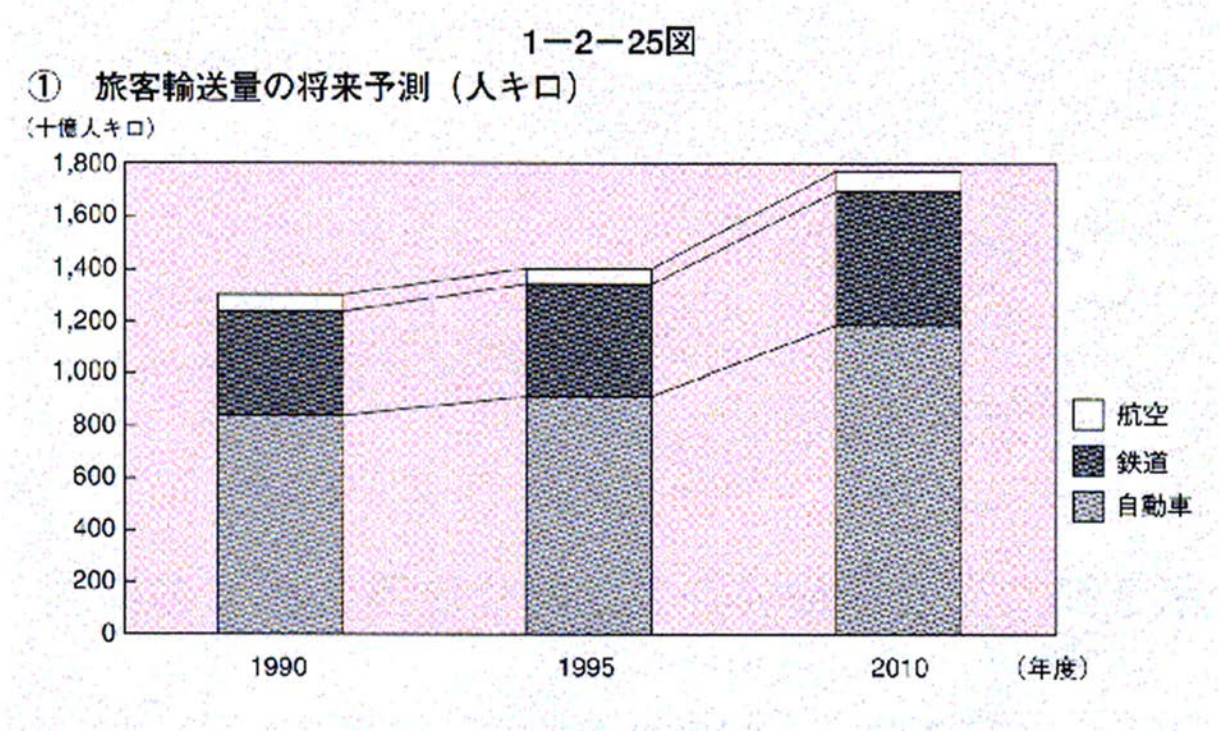



（注）レクリエーショーナル・ビークル（Recreational Vehicle）の略で、ステーションワゴン、ワンボックスワゴン、オフロード４WD及びセミキャブワゴンを総称していう。

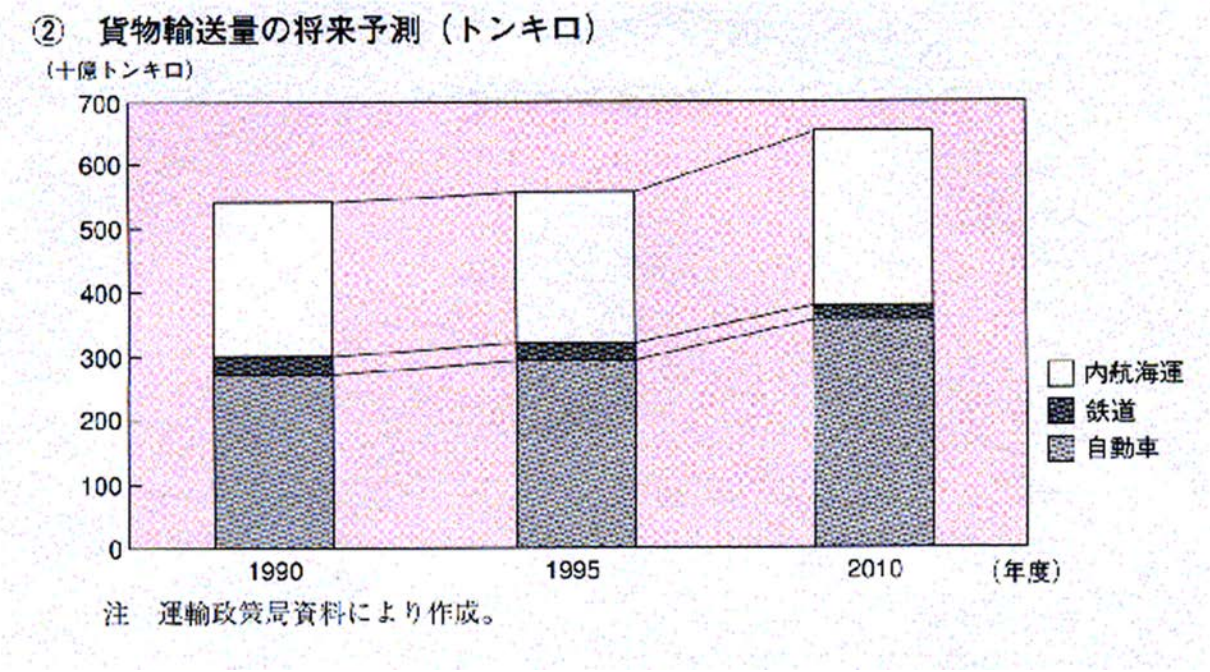
### 3　自然体で推移した場合の二酸化炭素排出量

前述のように、近年の交通運輸分野からのCO２排出量は、自動車輸送量の増大を主要因として増加してきている。今後もこのままで推移していくと、旅客輸送における自家用乗用車や貨物輸送におけるトラックの輸送分担率はさらに上昇することとなり〔１－２－２５図〕、交通運輸分野におけるCO２排出量は２０１０年において１９９０年に比べて４０％増加すると試算されている〔１－２－２６図〕。

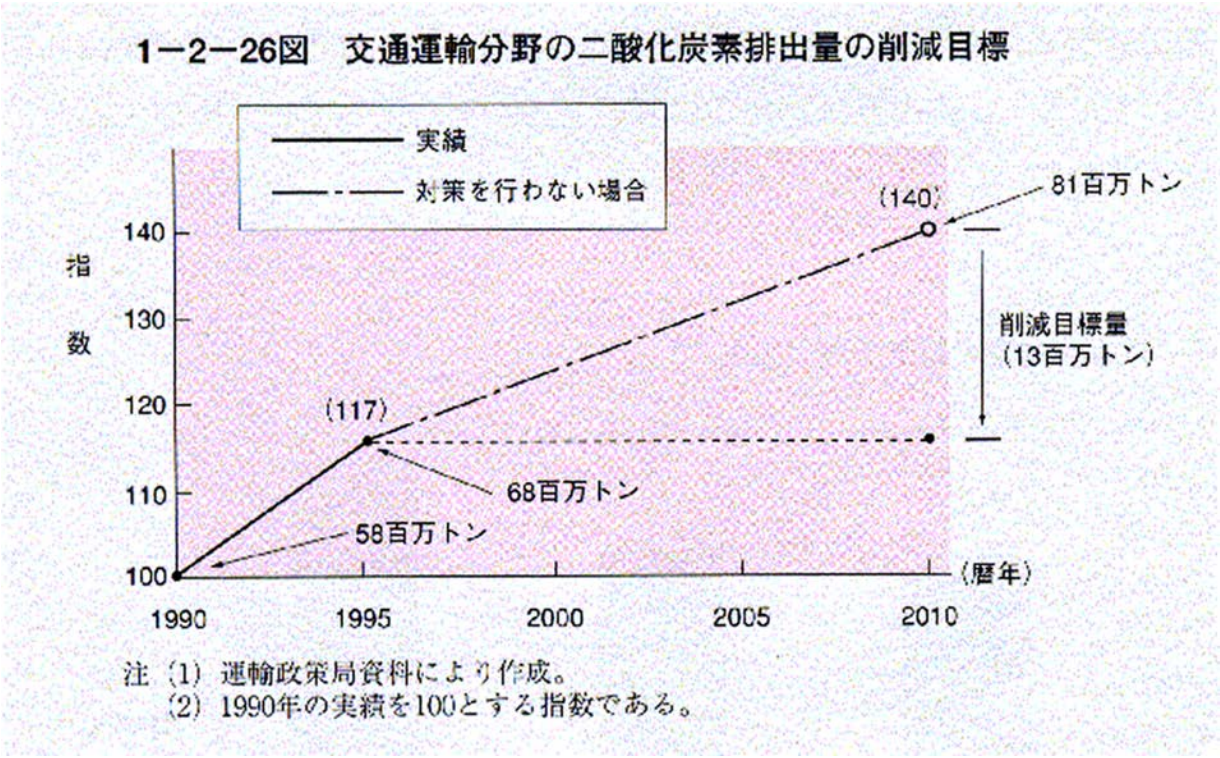
１－２－２５図　①旅客輸送量の将来予測（人キロ）




１－２－２５図　②貨物輸送量の将来予測（トンキロ）




１－２－２６図　交通運輸分野の二酸化炭素排出量の削減目標



## 第３節　交通運輸分野の二酸化炭素の排出の抑制

前節でみてきたような自動車の普及は、国民生活の向上や経済の発展に大きな役割を果たしてきた反面、排出ガスに含まれるCO２等は、地球温暖化問題の顕在化の要因のひとつとなった。交通運輸分野において、CO２排出量の抑制を図っていくためには、自動車単体からの排出抑制を図るとともに、自家用自動車から公共交通機関への需要の転換、モーダルシフト等による物流の効率化等を図り、より地球環境への負荷の少ない交通運輸システムの構築をめざしていく必要がある。

平成９年４月、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」がとりまとめられ、地球温暖化問題に関する短中期的な重点施策及び長期的視点から講じて行くべき施策の方向が示された。また、同年１２月に京都議定書が採択されたことから、政府に地球温暖化対策推進本部が設けられ、運輸省においても、１０年１月に交通運輸分野における地球温暖化防止に係る対策を総合的に推進するために運輸省地球温暖化対策推進本部を設置した。さらに、同年６月には地球温暖化対策推進本部により、交通運輸分野の対策を含む「地球温暖化対策推進大綱」が決定された。また、同年１０月には、「地球温暖化対策の推進に関する法律」が制定され、国だけではなく都道府県や市町村についても自らの事務及び事業に関し、温室効果ガスの排出の抑制等のための措置に関する計画の策定と公表が義務づけられるとともに、地球温暖化防止のための事業者や国民の責務についても定められており、我が国全体で取り組むこととしている。

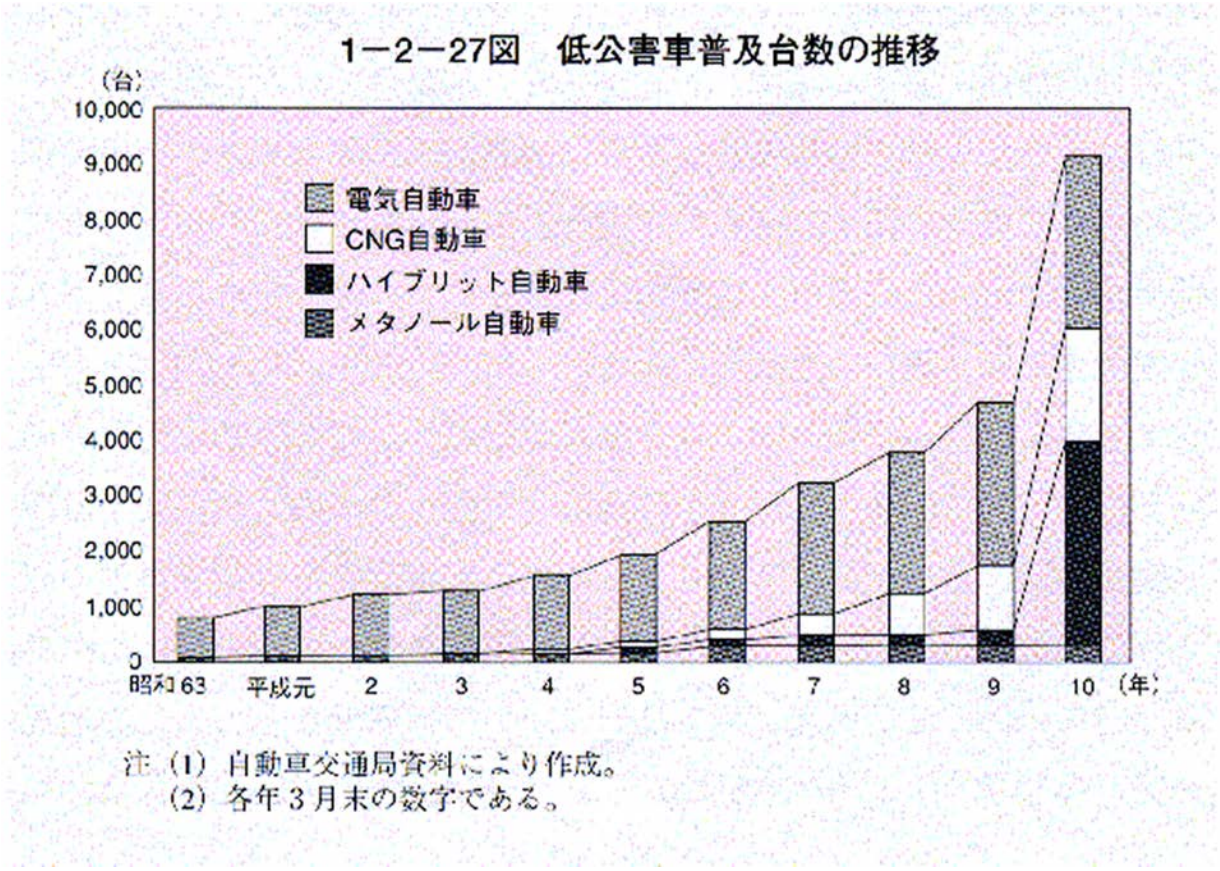
京都会議に先立ち、我が国の地球温暖化問題への対応の基本的な方向づけを行う目的で開催された「地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議」におけるとりまとめによれば、実行可能な対策の積み上げにより、CO２排出量については、２０１０年において１９９０年に比べて、産業部門については７％減、民生部門については増減なし、また交通運輸分野（運輸部門）については１７％増（自然体で推移した場合は４０％増）になると予想されている。運輸省においては、京都議定書における我が国の温室効果ガスの６％削減という目標達成に向け、上記の大綱や法律を踏まえて、以下の各種施策の実施によりCO２の排出量を交通運輸分野として１７％増に抑制すべく努力しているところである。

## 1　自動車等単体からの二酸化炭素の排出抑制

### (1) 低公害車の開発・導入

自動車の低公害化は、地球環境への負荷の低減のためにも有効である。従来のガソリン自動車、ディーゼル自動車といった自動車に比べてCO２の排出抑制等の面ですぐれている低公害車の開発及び普及促進が進められている。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、ハイブリッド自動車、圧縮天然ガス（CNG）自動車、電気自動車の４種類があり、その概要は次のように、またその導入状況は図のようになっている〔１－２－２７図〕。

１－２－２７図　低公害車普及台数の推移




(a) メタノール自動車




メタノール自動車

アルコールの一種であるメタノールを燃料とする自動車である。メタノールは主に天然ガスより生産されるので、石油代替性にすぐれている。現在は集配トラック等に使用されているが、今後の普及のためには燃料供給施設の設置等の必要がある。

(b) ハイブリッド自動車




ハイブリッド自動車

複数の動力源を組み合わせて低公害化や省エネルギー化を図る自動車であり、従来車と同様にガソリン・軽油を燃料とするため、専用スタンド等の特別な設備は必要なく、また、補助動力等を使用することによりCO２排出量を減少させることが可能である。当初は、制動時に発生するエネルギーを電気または油圧として蓄積し、発進・加速時にエンジンの補助動力としてこれを使用するタイプが主流であり、平成３年から路線バスに導入されていた。最近では、エンジンの出力を車軸への直接出力と発電機及びモーターを介して車軸に伝える間接出力とに分離し、両者を最適な比率に組み合わせて走行する等の新しいタイプも開発され、９年１２月には乗用車として量販されるものも登場し、地球温暖化防止を図る上で注目される。

(c) 圧縮天然ガス（CNG）自動車




天然ガス（ＣＮＧ）自動車（トラック）

天然ガス（CNG）自動車（トラック）

天然ガスを燃料とする自動車である。CO２排出量はディーゼル車に比べて２割程度削減される。７年２月に技術上の基準が整備され、検査の上で一般車両と同様の扱いとなり、路線バス、共同集配トラック等に使用されている。

(d) 電気自動車




電気自動車

バッテリーに充電された電気によりモーターを回転させて走行する自動車である。走行時における$CO_2$排出は全くない。現状では、動力性能や一回の充電による走行距離の制約により用途は限られているが、高性能・低コストのバッテリーの開発や充電施設の設置等により、用途の拡大が期待できる。

(2) 低公害車普及のための施策

低公害車の普及促進のためには、一層の技術開発による性能の向上、大量生産による価格の低減等が必要である。特に、低公害車は従来車に比べて生産コストが高いことから、普及促進によるコスト低減を図るため、低公害車の開発や使用に関して次のような支援措置を講じている。

(ア) 予算措置

運輸省では、１０年度に先駆的低公害車実用評価事業として、実用化のめどのついた低公害車の検査を適切かつ合理的に実施するため、先駆的低公害車を導入する者に対し、その購入に要する費用の一部を補助するとともに、導入された先駆的低公害車について、実際の使用段階における使用状況及び低公害性能や安全性能をモニタリングすることにより技術的情報を的確に把握し、新しい機構が採用されている先駆的低公害車の検査基準の整備を図ることとしている。

(イ) 税制措置等

４年度より、エネルギー需給構造改革投資促進税制として、低公害車またはその燃料供給施設について、所得税または法人税に係る一定の特別償却または税額控除が認められている。また、自動車取得税、固定資産税等についても優遇措置が講じられている。そのほか日本開発銀行や北海道東北開発公庫による公的融資措置がある。

また、５年度より、（社）全日本トラック協会等による運輸事業振興助成交付金を活用した低公害車の導入またはその燃料供給施設に対する助成措置があり、９年度末現在、これを活用したリース契約による低公害車が４５２台走行している。

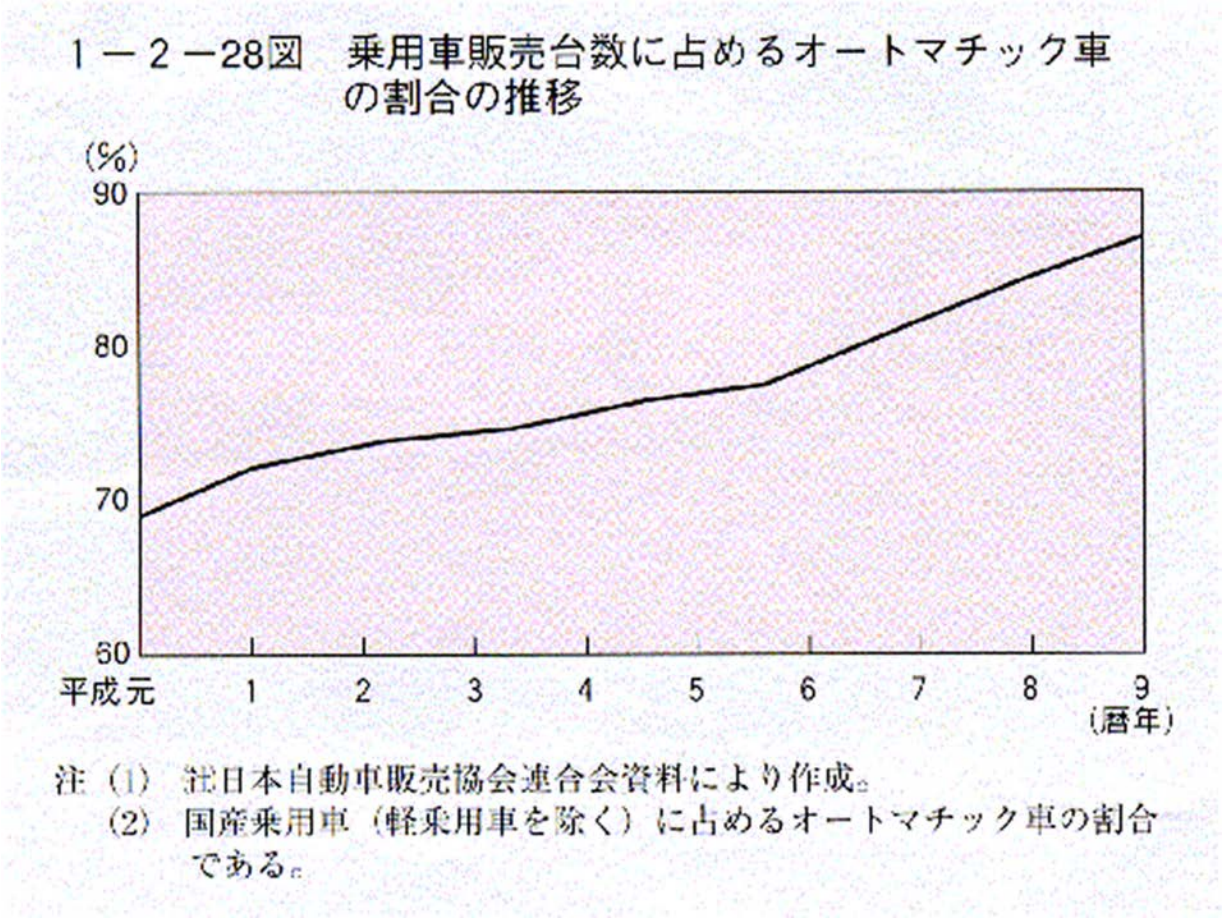
(3) 燃費性能の向上

前述したような低公害車の普及とともに、従来のガソリン自動車・ディーゼル自動車についての燃費の向上に取り組んでいる。

我が国の自動車の燃費性能の向上は、第２次石油危機以降、昭和５４年に施行された「エネルギーの使用の合理化に関する法律（省エネ法）」に基づき、運輸省と通商産業省の連携のもとで燃費改善目標値の設定による指導、また燃費の公表等により図ってきたが、６０年度には当初の目標値を達成した。

しかし、その後、自動車の大型化、オートマチック車の増加〔１－２－２８図〕、RV車の普及、安全装置の装備による車両重量の増加等により燃費が悪化する傾向にあることから、運輸省では通商産業省と連携して、新たな燃費目標値を定め燃費の向上を図ってきた。こうした状況の中で、地球温暖化防止京都会議における京都議定書の採択を受けて、より一層燃費の向上を図るため、省エネ法の改正により平成１１年４月から燃費に係る基準をトップランナー方式（従来における最高の省エネルギー性能を持つ自動車を基準としてそれ以上の水準をめざす方式）の考え方に基づき強化し、２２年度までに７年度比１５％ないし２０％超の燃費向上をめざすこととしている。１０年７月には、運輸技術審議会に「自動車の燃費基準の強化について」を諮問したところであり、総合エネルギー調査会との合同審議を経た答申に基づいて具体的な燃費基準の策定等を行っていくこととなる。

１－２－２８図　乗用車販売台数に占めるオートマチック車の割合の推移




(4) 低燃費自動車への代替の促進

以上の自動車単体自体に係る施策に加え、消費者が自動車を購入する際に低燃費車を選択するように誘導し、低燃費車への代替の促進を図る施策が有効である。１０年６月の「地球温暖化対策推進大綱」の中でも、低燃費自動車の一層の普及促進を図るため、自動車関係税制を含めあらゆる政策手段について検討することとされている。これを受けて運輸省では、同年９月に低燃費自動車の一層の普及促進策について運輸政策審議会に諮問を行い、１０年度末を目途に答申を得ることとしている。

(5) 鉄道車両・船舶・航空機からの排出抑制

鉄道車両では、VVVF（電圧可変・周波数可変）制御等のエネルギー効率のよい制御方法の採用や、アルミ合金・ステンレス鋼の軽量な車体の採用により、省エネ型車両の導入をすすめている。VVVF制御については、４年度よりエネルギー需給構造改革投資促進税制として、これを採用したモーター用回転数制御装置について、所得税または法人税に係る一定の特例措置が認められている。

船舶では、推進抵抗の軽減、船体の軽量化、エンジンの効率改善、船内エネルギーの有効活用等エネルギー消費効率の向上をめざした技術開発がすすめられ、これらの成果が実船に活用されてきている。

航空機では、搭載品の軽量化等による燃費改善とともに、エネルギー効率のよい高性能新型航空機の導入をすすめている。また、大規模空港等において地上駐機時に地上電源を使用することによって、エネルギーの消費効

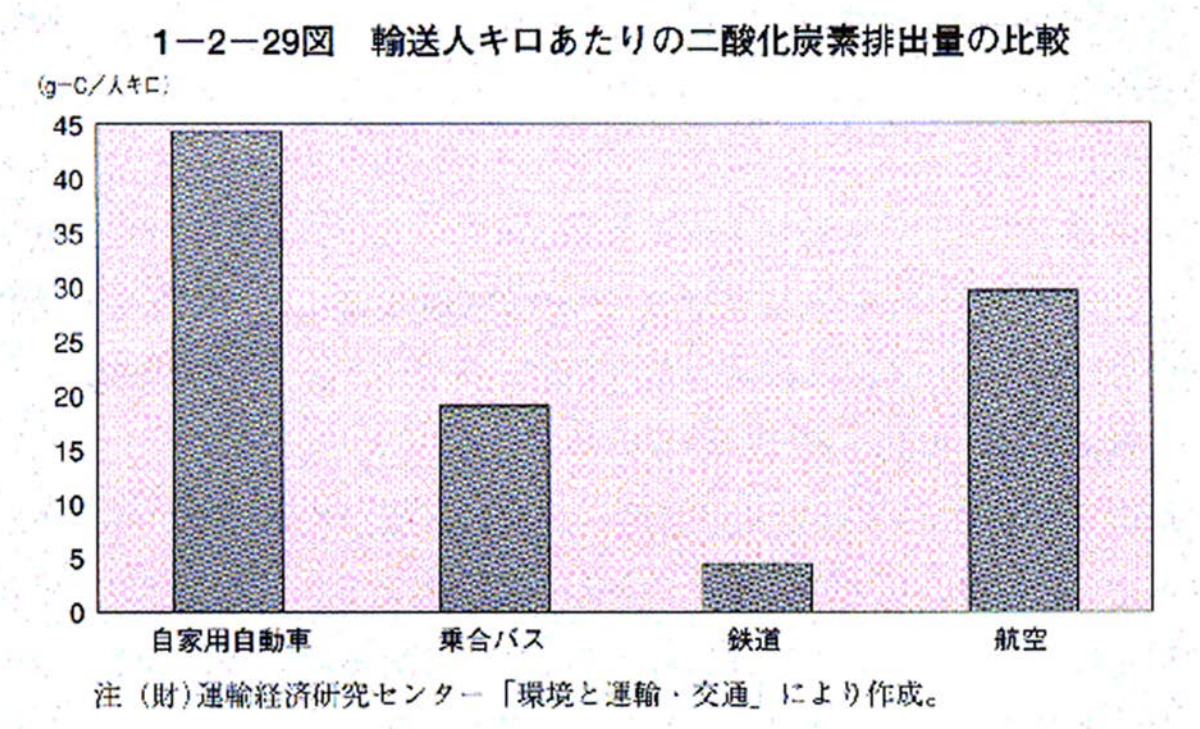
率の向上を図っている。

## ２　公共交通機関への需要の誘導

(1) 輸送機関別排出量の比較

旅客輸送について、近年の輸送機関別輸送人キロあたりのCO２排出量をみると、最も少ない鉄道を１００とした場合、乗合バス４１３、航空機６４３、自家用乗用車９４９となっている〔１－２－２９図〕。

１－２－２９図　輸送人キロあたりの二酸化炭素排出量の比較




(2) 公共交通機関の利用促進

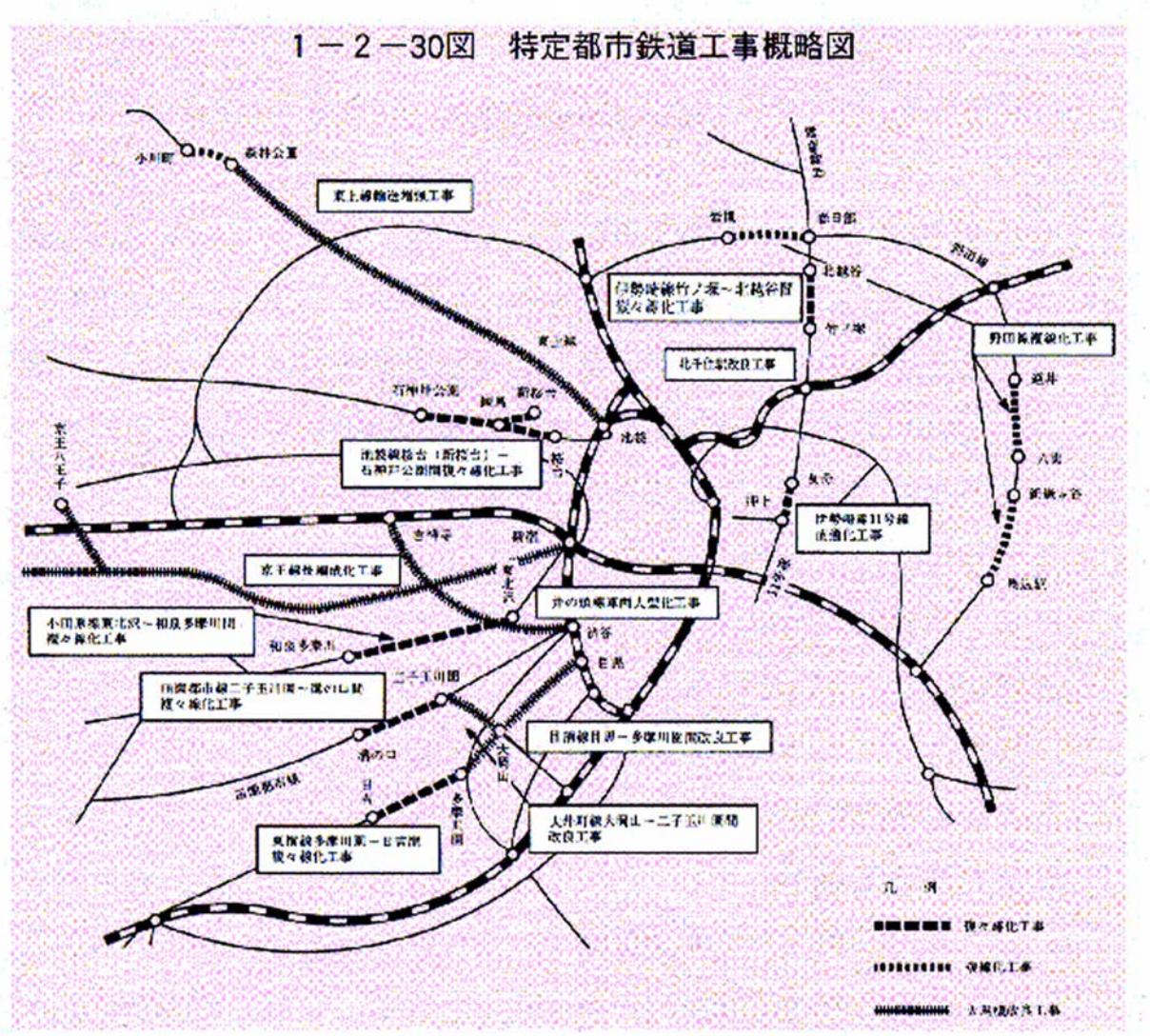
(ア) 鉄道の利用促進

鉄道の整備により、地球環境への負荷の小さい交通体系の構築を図り、利便性を高めることにより鉄道の利用を促進する必要がある。このことも踏まえて幹線鉄道の整備や高速化、都市鉄道の整備等がすすめられている。

新幹線鉄道の整備については、９年１０月に北陸新幹線（高崎・長野間）が開業したほか、１０年３月にはすでに工事がすすめられていた３線４区間に加えて、九州新幹線船小屋・新八代間、東北新幹線八戸・新青森間及び北陸新幹線長野・上越間が着工された。また、新幹線と在来線の直通を図ったいわゆる山形新幹線について、山形・新庄間の工事がすすめられている。その他の在来幹線鉄道についても列車の速度向上、到達時間の短縮等の高速化事業が推進されてきており、１０年３月には高徳線（高松・徳島間）が高速化開業したほか、宗谷線（旭川・名寄間）、豊肥線（熊本・肥後大津間）でも高速化が推進されている。

都市鉄道については、東京圏の大手民鉄線について、特定都市鉄道整備積立金制度を活用した複々線化や車両の大型化等の大規模な輸送力増強工事が行われており〔１－２－３０図〕、また、地下鉄やニュータウン鉄道の整備、貨物線の旅客線化等もすすんでいる。

１－２－３０図　特定都市鉄道工事概略図




また、鉄道の利用促進のため、鉄道と鉄道の結節点の円滑化、バス・自転車・自動車等との結節の強化による乗り継ぎ抵抗の軽減を図るとともに、共通プリペイドカード、運行情報提供システム等による駅の情報化を図っている。また、相互乗り入れの推進、駅施設改善、車両の冷房化等による利便性の向上を図っている（第１部第３章参照）。

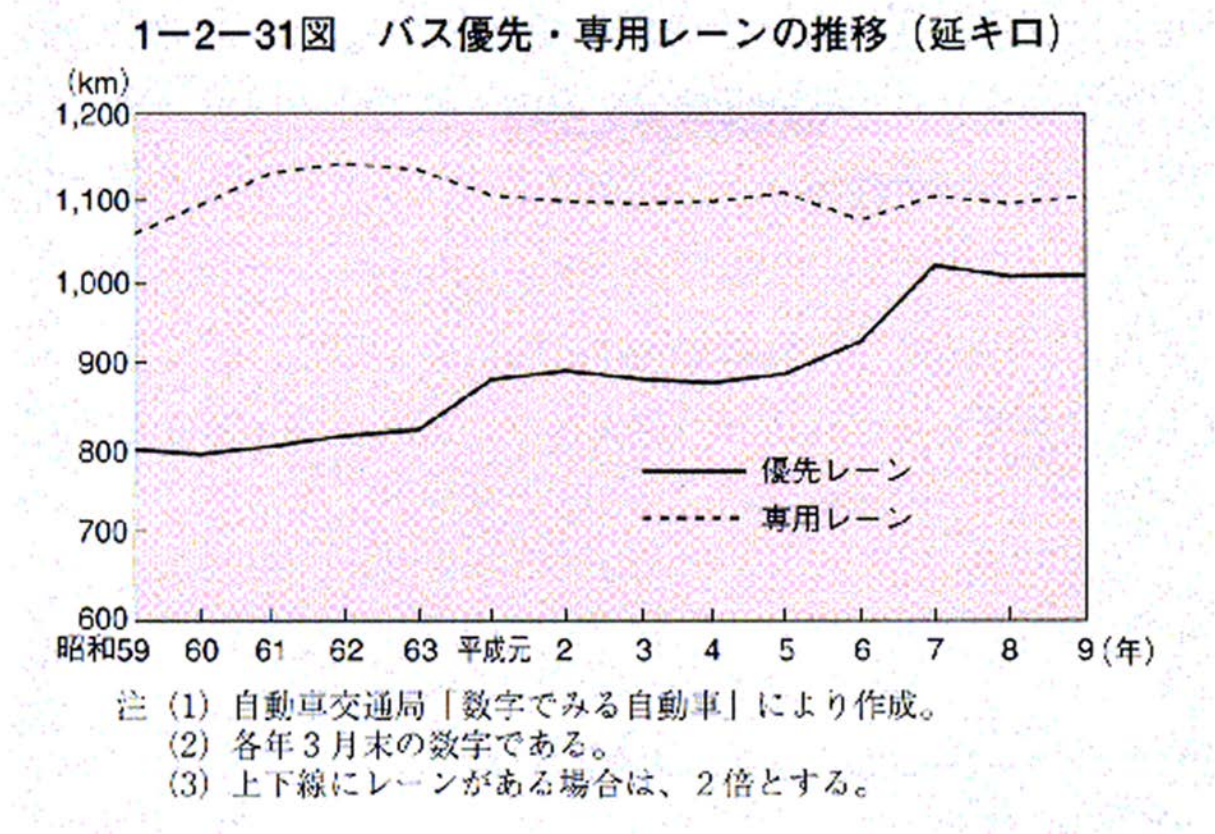
(イ) バスの利用促進

自家用自動車利用からの需要の転換の受け皿として最も現実的な公共交通機関がバスである。しかしながら、バス交通については、慢性化する道路混雑等による走行環境の悪化に伴い、定時運行が困難となり、輸

送人員は減少傾向にあり、その活性化が強くのぞまれる状況となっている。

このため、運輸省においては、警察庁及び建設省と連携して４年よりバス活性化連絡会を設置するとともに、都道府県単位でバス活性化委員会を設置し、各種の活性化施策を推進している。この連絡会等における成果も踏まえ、バス専用・優先レーンの設置等〔１－２－３１図〕による定時性の確保、バスロケーションシステムの導入、バス停留所の改良等による利便性の向上等の施策を一体的に行う都市新バスシステム等を推進している。

１－２－３１図　バス優先・専用レーンの推移（延キロ）

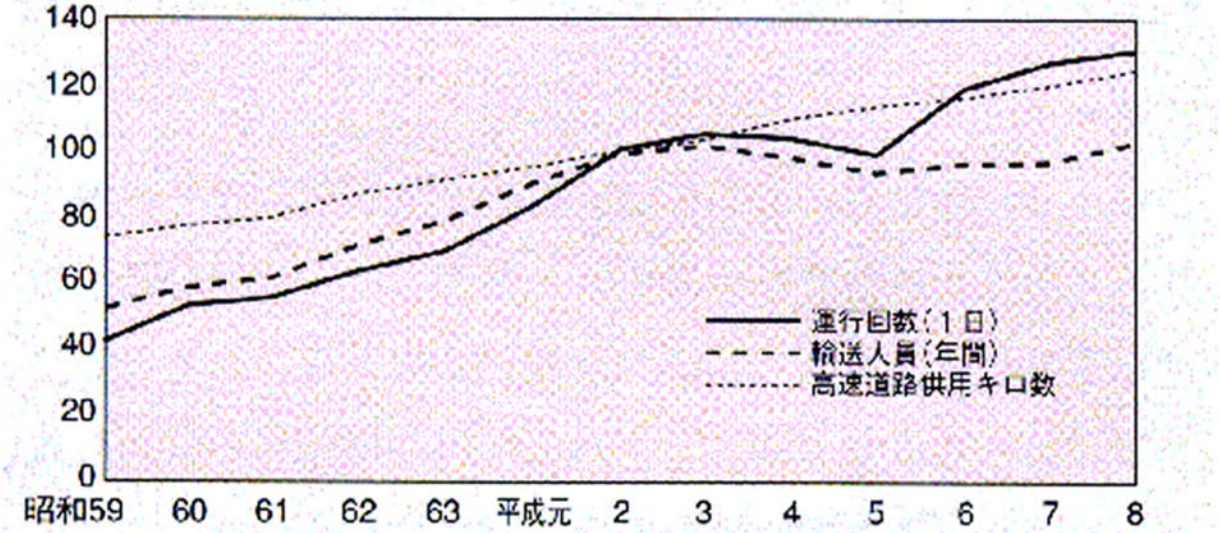



また、９年度よりバス交通システムの活用を中心としたまちづくりを支援する「オムニバスタウン構想」を警察庁及び建設省と連携して推進している（第１部第３章及び第２部第６章参照）。１０年度に創設されたバス利用促進等総合対策事業補助制度においても、オムニバスタウンの整備事業に対して補助を行うこととしている。

長距離輸送については、定時性が高く利便性も高い高速バスネットワークの整備が進められており、低料金の魅力もあり利用者の好評を得て、運行便数も年々増加している〔１－２－３２図〕。今後とも、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により、一層の利用促進をすすめることとしている。

１－２－３２図　高速バス運行状況の推移（指数）

1－2－32図　高速バス運行状況の推移（指数）




注（1）自動車交通局「数字でみる自動車」により作成。
（2）高速バスとは、当該系統距離の半分以上を高速自動車国道、都市高速道路及び本四連絡道路を利用して運行する乗合バスをいう。
（3）平成２年を100とする指数である。

さらに、バス交通に係るCO２排出抑制策として、低公害バスやアイドリングストップバス等の導入及びこれらに対する支援を行っている。

（ウ）その他地球温暖化防止に資する各種施策の推進

９年４月の「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」の中で、短中期的にとるべき施策として「エコ定期券」の導入が提言されている。

「エコ定期券」とは、休日において家族の運賃を割り引きする等の優遇措置を付加した定期券であり、自家用自動車から公共交通機関への転換の促進が期待されている。９年９月に我が国で初めての「エコ定期券」の制度が導入されたのを機に、事業者による創意工夫の動きが相次いでいる。今後のさらなる展開が期待されるとともに、利用者に対してもより一層の制度浸透に向けてのPRの充実等が望まれる。

また、自転車を折りたたまずに、鉄道車両へ持ち込むことを認めるという試みも行われている。これは、旅行、通勤、買物等に際し、自家用自動車の利用を控え、鉄道を利用するインセンティヴとするとともに、化石エネルギーを消費しない自転車利用を促進しようとするものである。

１０年度には交通エコロジー・モビリティ財団による「車両スペースの余裕を活用した鉄道車両内への自転車持ち込みモデル事業」〔１－２－３３表〕として、その普及のため、各鉄道路線ごとの周辺地域の現状等を踏まえた、実施上の問題点とその解決方策及び実施効果等の検討を行うこととしている。

１－２－３３表　車両スペースの余裕を活用した鉄道車両内への自転車持ち込みモデル事業一覧

1－2－33表　車両スペースの余裕を活用した鉄道車両内への自転車持ち込みモデル事業一覧

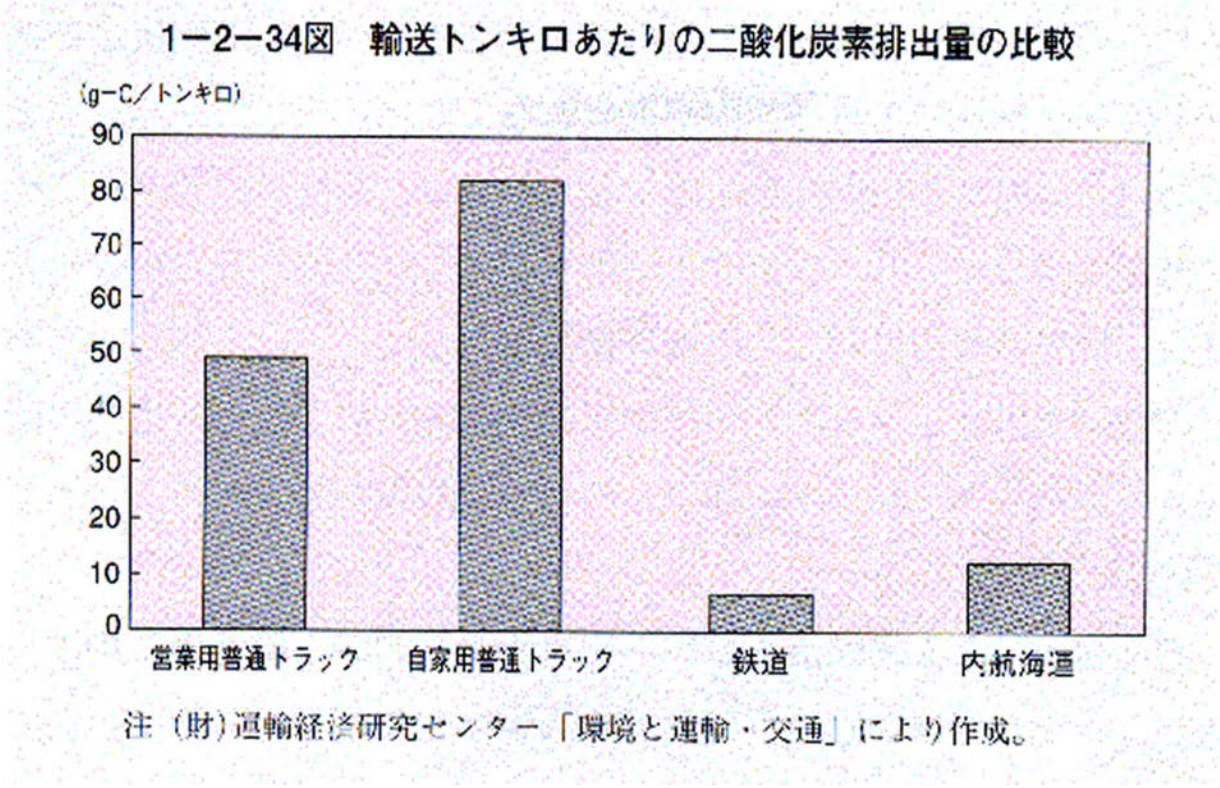
| 事業者名 | 実施期間 | 運転本数 | 内容 |
|---|---|---|---|
| JR北海道 | 夏期のみの土休日及び一部夏休み期間（6月中旬～10月初旬） | 期間通じて221本（5方面） | ・休日のサイクリング需要を捉えての観光列車<br>・自転車持ち込みは予約制で、別途積み込み料（270円）を支払う<br>・自転車は固定金具で固定<br>・自転車専用の車両は増結していない |
| JR四　国 | 平成10年7月19日～12月27日 | 窪川駅～宇和島駅間を運転する全普通列車 | ・四万十川等沿線の観光客利用に対応<br>・自転車持ち込みは無料で、自転車は利用客が手で支える<br>・自転車専用の車両は増結していない |
| 三岐鉄道 | 日祭日及び春休み・夏休み・冬休み期間中 | 9時～16時（休日は終日）の全列車 | ・日常的利用に対応<br>・自転車持ち込みは無料で、自転車は利用客が手で支える<br>・3両編成の先頭車両が持ち込み可能車両 |
| 富士急行 | 平成10年10月15日～11年1月29日 | 1日2往復 | ・大月～河口湖の区間において、2両編成のうち1両に6台分の持ち込みが可能<br>・自転車持ち込みは無料 |

## 3　物流の効率化

(1) 輸送機関別排出量の比較

貨物輸送について、近年の輸送機関別輸送トンキロあたりのCO２排出量をみると、最も少ない鉄道を１００とした場合、内航海運１６４、営業用普通トラック８１９、自家用普通トラック１，３８１となっている〔１－２－３４図〕。

１－２－３４図　輸送トンキロあたりの二酸化炭素排出量の比較




(2) モーダルシフトの推進

我が国の国内貨物輸送は、機動性にすぐれたトラック輸送を中心とする体系になっているが、CO２排出量の少ない物流体系を形成するには、トラックに比べてエネルギー効率がよく、CO２排出量の少ない輸送機関である鉄道や内航海運の輸送分担率を高めるモーダルシフトを推進する必要がある。９年４月に策定された「総合物流施策大綱」及び１０年６月に策定された「地球温暖化対策推進大綱」の中でも、鉄道及び内航海運の活用を図ることとされている。特に長距離雑貨輸送については、鉄道・内航海運が占める割合を現在の約４０％から２０１０年（平成２２年）には約５０％に向上させることが目標とされ、以下のようなモーダルシフトの推進のための施策を推進している。

鉄道貨物輸送力増強策として、東海道線を走行する貨物列車の編成長大化を図るため、運輸施設整備事業団からの無利子貸付により、貨物ターミナルの改良、待避線の有効長の延長、供給電力量を増強するための変電所の

整備等を行ったほか、平成１０年度には武蔵野線、京葉線の貨物列車走行対応化事業を実施することとしている。また、効率的な鉄道貨物集配システムの構築を行っていくこととしている（第２部第５章参照）。

内航海運では、運輸施設整備事業団の共有建造方式を利用し、内航コンテナ船、内航RORO船等の整備をすすめ、輸送力増強と輸送コストの低減に努めるとともに、１０年５月には内航海運暫定措置事業を導入することにより、船腹調整事業の解消を達成して、輸送効率化を進めやすい環境整備等を行っている（第２部第７章参照）。

また、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルへの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２１世紀初頭には約９割に向上させることを目標に、着実に内貿ターミナルの整備をすすめている。コンテナデポやフォークリフト等の複合一貫輸送施設、機器の整備に対しても融資措置を行っている。今後とも港から陸上の輸送を担うトラックとの連携を強化するためアクセス道路の整備等を含め、ハード、ソフト両面からの強力な対策を推進することとしている。

(3) 港湾整備による国際海上コンテナ貨物の国内陸上輸送距離削減

現在、我が国では国際海上コンテナ貨物の約４割が地方圏で生産・消費されているにもかかわらず、地方圏の港湾で取り扱われている国際海上コンテナ貨物は約１割であり、大部分の貨物については三大湾及び北部九州の中枢国際港湾へトラックによる陸上長距離輸送を行っているのが現状である。

そこで、トラックによる国際海上コンテナ貨物の国内陸上輸送距離を削減するため、中枢国際港湾のみならず、各地方圏の中核となる中核国際港湾（全国８港）において、コンテナターミナルの拠点的整備をすすめている。

(4) トラックの積載効率の向上

都市内物流及び地域間物流において、荷主ニーズの多様化・高度化等を背景にトラック輸送への依存度が高まっている一方で、トラックの積載効率はほぼ横ばいで推移している。このため、トラックの積載効率を向上させることにより、総走行距離を減少させ、CO２排出量の削減を図ることが求められている。トラック全体の積載効率については、２１世紀初頭までに約５０％とすることが目標とされ、以下のような諸施策を講じている。

(ア) 都市内物流における共同集配

都市内物流においては共同集配システムの整備を行っている。共同集配システムとは、商業業務集積地の近郊に共同集配センターを配置し、そこで商業業務集積地内に流出入する貨物を集約し、トラックの積載効率を向上させ、当該地域のトラック走行台数の削減を図るものである。共同集配の実施においては表のような効果が確認されており〔１－２－３５表〕、行政、荷主及びトラック事業者等の連携のもと、福岡市の天神地区をはじめとして全国的に取り組みがすすめられている〔１－２－３６表〕。

なお、都市における共同集配事業は、トラック走行台数の減少による市街地内の交通環境の改善等を通じて、中心市街地の活性化にも大きな役割を果たすことから、中心市街地整備改善活性化法により、税制上の特例措置が設けられている。

１－２－３５表　共同集配の効果

1－2－35表　共同集配の効果

| | 共同化前 | 共同化後 | 共同化の効果 |
|---|---|---|---|
| トラック台数　（台） | 75.0 | 26.0 | 65%減 |
| 総走行距離　（km/日） | 815.8 | 251.4 | 69%減 |
| エリア内走行距離（km/日） | 104.8 | 17.4 | 87%減 |
| 総駐車回数　（回/日） | 502.0 | 139.0 | 72%減 |
| 総駐車時間　（時間/日） | 100.4 | 82.9 | 17%減 |

注　(1)　運輸政策局「都市内物流効率化に向けて」により作成。
　　(2)　福岡市天神地区における昭和53年以前と昭和62年のシステム再構築時の実態比較調査による。

1－2－36表　共同集配システム構築へ向けた各地の取り組み状況

１－２－36表　共同集配システム構築へ向けた各地の取り組み状況

| | 地域 | 協議会等の取り組み状況 | |
|---|---|---|---|
| ○ | 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。 |
| | | 昭和62年６月 | 共同集配システムの再構築による事業が再スタート |
| | | 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社の共同出資による「天神地区共同輸送（株）」設立。 |
| | | 平成６年９月 | 「天神地区共同輸送（株）」営業開始 |
| ○ | 東京都西新宿地区（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。 |
| | 東京都中央区日本橋堀留地区 | 昭和47年３月 | 「東京繊維10社会」発足、同年７月に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。 |
| | 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　(1)　運輸政策局「都市内物流効率化に向けて」により作成。
　　(2)　○は運輸省が協議会、委員会等に参画しているものである。

（イ）地域間物流における幹線共同運行

６年１１月より地域間物流においてトラックの幹線共同運行が実施されている。幹線共同運行とは、土曜・日曜等の閑散期において、複数の特別積合せ事業者が幹線区間の輸送を共同で行い、幹線トラックの

積載効率を向上させようとするものである。９年度末現在、全国で２１区間、のべ４９事業者が参加して行われている。これにより、積載効率の向上が確実にみられ、地域間物流の効率化に寄与している。今後とも共同運行の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、地域間物流の一層の効率化を図ることとしている。

(ウ) 自家用トラックから営業用トラックへの転換推進

自家用トラックについては、複数荷主による積合せができず片荷輸送も多いことから、営業用トラックと比較して積載効率が低い場合が多いため、自家用トラックから営業用トラックへの利用の転換を推進している。

(5) トレーラー化及び車両の大型化の促進

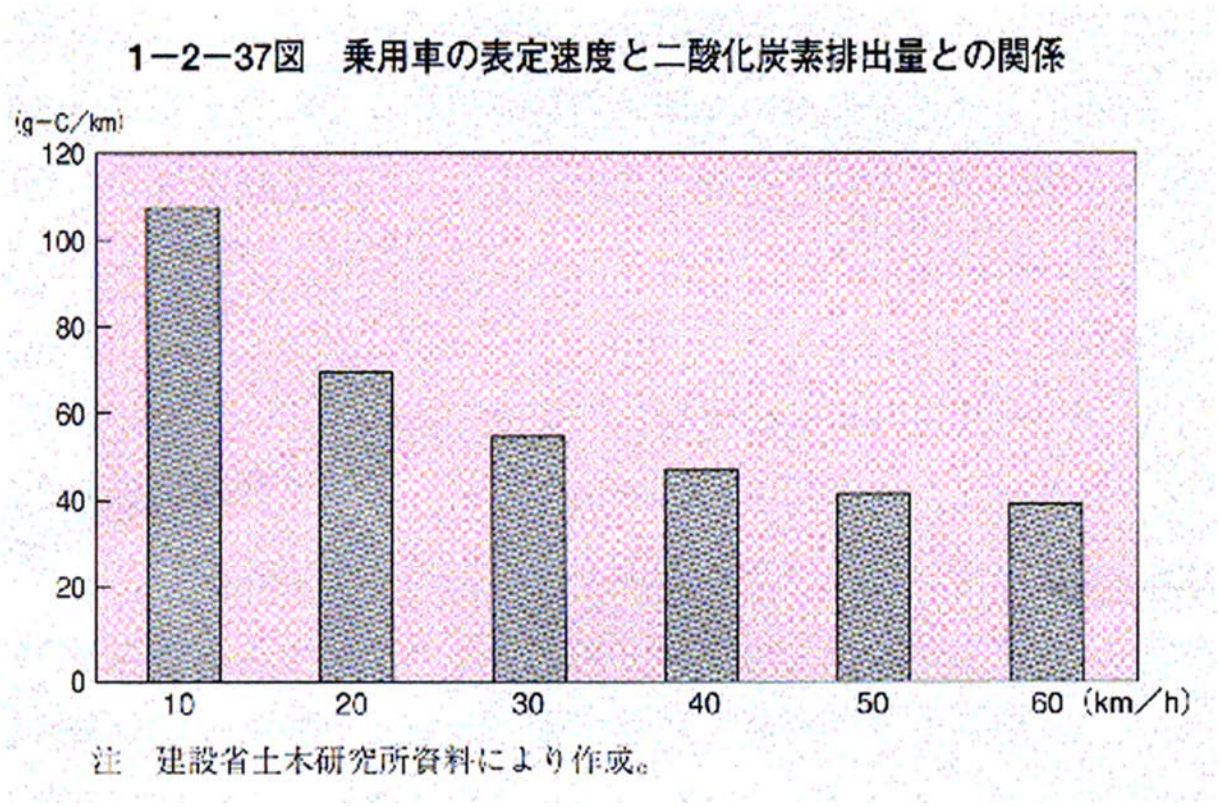
トラック１台あたりの積載量の増加によるトラック輸送の効率化を図るため、トレーラー化及び車両の大型化を推進している。５年に車両総重量について規制緩和が実施され、従来の基準である車両総重量２０トンまでから、大型トラックは最大２５トンまで、セミトレーラーは最大２８トンまでとされた。さらに１０年４月には、一定の路線について、国際規格であるISO（国際標準化機構）規格の４０フィート及び２０フィートコンテナをフル積載した状態でのセミトレーラーの通行が可能とされた。トレーラー化や車両の大型化の一層の促進を図るためには、これらに対応した物流インフラの整備が不可欠であり、シャーシプールの整備に対する公的融資等を行っている。

## 4　道路交通の円滑化

(1) 渋滞時とスムーズな走行時の二酸化炭素排出量の比較

前述のような自動車の増加に伴って、都市交通における渋滞問題が顕在化してきており、自動車の走行速度低下によるCO２排出量の増加を招いている。乗用車の表定速度とCO２排出量の関係をみてみると、時速１０kmのときに比べて、時速４０kmのときにおける１kmあたりのCO２排出量は半分以下となっており〔１－２－３７図〕、地球温暖化防止の観点からも、渋滞を解消し、適正な速度で自動車が走行できる環境づくりが求められている。

１－２－３７図　乗用車の表定速度と二酸化炭素排出量との関係




(2) 交通需要マネジメント（TDM）

５年１１月、各都道府県において「新渋滞対策プログラム」を策定し、この中で、パーク・アンド・ライドや相乗り・時差通勤などを道路交通の需要サイドに働きかける「交通需要マネジメント（TDM）」に新たに取り組むこととした。そして、６年度に運輸省、警察庁及び建設省が連携して、交通需要マネジメント施策に積極的に取り組む都市を支援する「総合渋滞対策支援モデル事業」を創設し、渋滞対策協議会において、事業実施都市の指定状況や取り組み及びこれによる効果等の報告等を行い、各地における交通需要マネジメントの取り組みの推進を図っている。

現在、札幌市、北九州市等１３都市において、総合渋滞対策支援モデル事業として、パーク・アンド・ライド、企業の通勤シャトルバスの運行、時差通勤・フレックスタイムの導入、公共交通機関利用促進、物流効率

化、関係者によるTDMシンポジウムの開催等の具体的な交通需要マネジメント推進のための施策を実施している。

(3) 高度道路交通システム（ITS）の導入

「高度道路交通システム（ITS）」は、最先端の情報通信技術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することにより、道路交通の安全性の確保、輸送効率の向上等による道路交通の円滑化等の実現を図るものであり、８年７月に、運輸省、警察庁、通商産業省、郵政省及び建設省の関係５省庁により「高度道路交通システム（ITS）推進に関する全体構想」が策定された。ここでは、ITSの開発分野を９つに分類し、各分野ごとに利用者を設定した上で、提供すべきサービスを「２０の利用者サービス」として具体的に提示している。運輸省では、本構想に基づいて先進安全自動車（ASV）の開発、バス運行、トラック輸送でのITSの活用等を進めていくこととしている（第２部第６章参照）。

(4) エコドライブの推進

CO２排出抑制のためには、ドライバーの意識向上と協力が不可欠である。駐停車時の無用なアイドリングの停止、適正な速度での走行等の「エコドライブ」に国民全体で取り組むことは、現代の自動車社会の中において極めて重要であり、CO２削減について大きな効果が期待されるものである〔１－２－３８表〕。

１－２－３８表　エコドライブ１０のおすすめ

## 1－2－38表　エコドライブ10のおすすめ

❶　無用なアイドリングをやめる（アイドリングストップ）。
人待ちや荷降ろしなどで駐停車するときは、エンジンのかけっぱなしをやめましょう。乗用車では10分間のアイドリングでガソリン130ccの燃料が、大型ディーゼル車では1時間のアイドリングで最大1800ccもの燃料が無駄になります。

❷　経済速度で走る。
一般道路なら時速40km程度、高速道路なら時速80km程度で走るのが経済的な走り方です。高速道路において、時速80kmから時速100kmに速度を上げて走行した場合、ディーゼル貨物車の場合では約30%燃費が悪化する例もあります。

❸　点検・整備をきちんとし、タイヤの空気圧を適正にする。
点検・整備を適切な間隔で実施することは、良好な燃費状態の維持、窒素酸化物等の排出ガスの抑制につながります。適正なタイヤ空気圧よりも0.5気圧少ない状態で50km走ると、乗用車でガソリン150ccが無駄になります。

❹　無駄な荷物は積まない。
車のエンジンは荷物の重さに敏感です。10kgの不用な荷物を乗せて50km走ると乗用車でガソリン15ccの燃料が無駄になります。

❺　無駄な空ぶかしをやめる。
10回の空ぶかしは乗用車でガソリン60ccの燃料が、大型ディーゼル車の場合では、100～170ccの燃料が無駄になります。

❻　急発進、急加速、急ブレーキをやめ、適切な車間距離をとる。
乗用車では、急発進を10回繰り返すとガソリン170cc、急加速を10回繰り返すとガソリン110ccが無駄になります。ディーゼル車では、急発進はなめらかな発信・加速の場合に比べて、燃料が約15%無駄になります。

❼　マニュアル車は早めにシフトアップする。
エンジンを高速回転で使うほど二酸化炭素や窒素酸化物の排出量が増大します。アクセルをいっぱい踏み込んで低速ギアで引っ張る運転は避けて、早めにシフトアップすることが大切です。

❽　渋滞などをまねくことから、違法駐車をしない。
違法駐車は交通渋滞をもたらし余分な排出ガスを出させる原因になります。平均車速が時速40kmから時速20kmに落ちると、燃費は約40～50%悪化すると言われています。

❾　エアコンの使用を控えめにする。
エアコン使用時はエンジンの回転数が高くなるため、結果として燃料の使用量が増加します。まめに適正な温度に調整することが重要です。

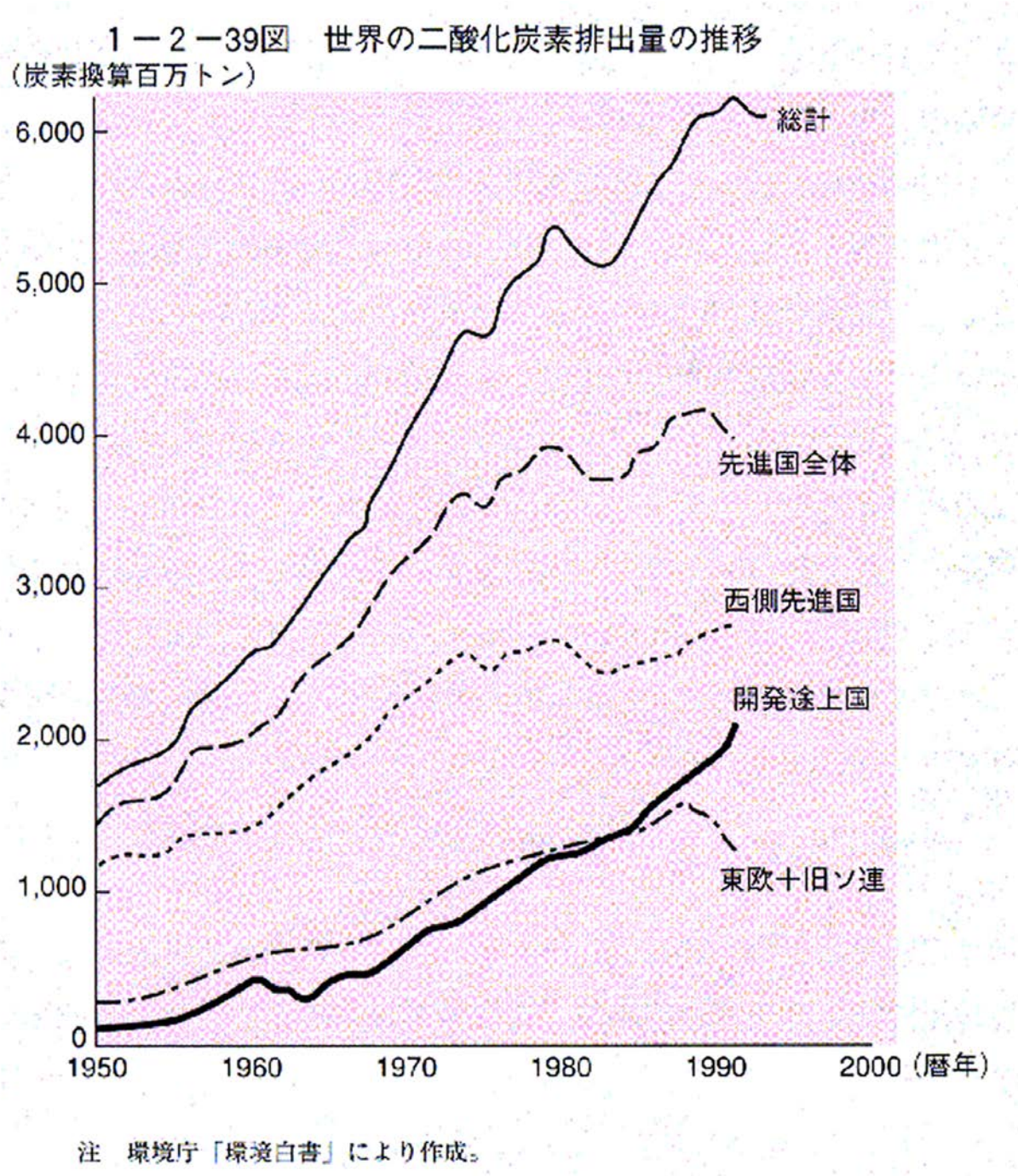
❿　マイカーの利用者は、相乗りに努める。また、公共交通機関が利用可能な場合には、できる限り公共交通機関を利用する。
交通機関が一人の人を1km運ぶ際に排出する二酸化炭素量は、鉄道を1とすると、自家用乗用車は9.5、路線バスは4であり、自動車利用者が可能な限りバスや電車の公共交通機関を利用することが地球環境に配慮した交通マナーです。

運輸省としては、個人レベル・企業レベルでのCO２排出抑制に向けて自動車ユーザーとしての意識向上を図るための啓発活動を実施するほか、エコドライブの推進を国民的活動として展開していくため、関係団体等からなるエコドライブ普及推進協議会を設立し、運送事業者等を対象としたエコドライブコンテストや、一般ドライバーへの普及啓発活動等を進めている。

## 5　環境対策に対する国際協力

開発途上国においては、急速な工業化等により、我が国がかつて経験したことのないほどの深刻な環境問題に直面している。人流・物流の道路交通への極端な依存による$CO_2$等の温室効果ガスの排出量増大もそのひとつである。$CO_2$排出量についてみてみると、途上国の伸び率は、世界全体での伸び率を大きく上回っている〔１－２－３９図〕。

１－２－３９図　世界の二酸化炭素排出量の推移




しかし、開発途上国ではこれへの対応に係る技術・資金ともに不足している場合が多く、日本を含む先進国が、地球環境問題について開発途上国との協力関係を深め、環境対策についてのノウハウを共有するよう努めることが重要である。

このような状況を踏まえ、運輸省では、地球環境への負荷の少ない効率的な運輸システム整備の観点から、鉄道、海運、港湾、気象等各分野における国際協力を進めてきた。

5年度から経済発展・モータリゼーション進展が著しい開発途上国の大都市を対象として、都市交通公害問題を解決するための方策策定を支援することを目的とした「エコ・トランスポート計画」を推進している。また、経済発展に伴い貨物輸送量の大幅な増加が見込まれる中国とヴェトナムを対象として、7年度に「総合物流体系整備協力調査」を実施しており、本調査では、港湾、鉄道等の整備のあり方といったハード面だけではなく、交通機関相互の接続や物流情報の把握等のトータルとしての物流サービスのあり方といったソフト面の検討も進めている。

また、9年度よりアジア・太平洋地域を対象に「アジア・太平洋地域における気候変動ネットワーク整備事業」を実施しており、特に$CO_2$観測データの顕著な空白地域である東アジアを中心に、最適観測ネットワークの概念設計を行い、$CO_2$等の温室効果ガスの観測網整備の促進に寄与すべく検討を進めている。

## 6　観測・監視体制の整備

地球温暖化防止のためには、CO２等の温室効果ガスの濃度観測、海洋と地球温暖化との関連の解明等に資する各種観測・監視体制を充実する必要があり、気象庁及び海上保安庁を中心に取り組んでいる。

### (1) 気象庁の取り組み

気象庁では、地球温暖化や気候変動の実態解明を進めるため、世界気象機関（WMO）の諸計画に基づく世界的な観測網の一翼を担うべく、気象業務の一環として大気・海洋の観測・監視体制の強化を図ってきている。具体的には、綾里（岩手県）・南鳥島（東京都）・与那国島（沖縄県）の国内３地点においてCO２等の温室効果ガスの濃度観測を実施するとともに、海洋気象観測船「凌風丸」によって、西太平洋の大気中及び海水中のCO２等の濃度観測を行っている。また、気象庁、運輸省及び（財）日航財団との連携のもとに、日本・オーストラリア間の民間定期航空機によって、上層大気中のCO２等の濃度観測を行っている。さらに、地球温暖化に伴う海面上昇の実態把握等のため、日本の主な港湾や南鳥島における潮位観測を行っている。

また、気象庁においては、「WMO温室効果ガス世界資料センター」の役割を担っており、世界中の観測網から得られた温室効果ガスに係る観測データを一元的に収集し、品質管理を行った後にデータベース化して、印刷物、磁気媒体、インターネット等により関係国際機関、研究者等の世界各国の利用者に提供している。また、データの品質向上のため、「WMO品質保証科学センター」の業務も行っており、アジア・南太平洋地域での観測データの品質評価を行っている。

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。

さらに、想定される大気中のCO２濃度の増加に伴う気候変動の予測計算を行っており、その結果をとりまとめた「地球温暖化予測情報」を公表するとともに、CO２濃度の増加に伴う地球温暖化予測の充実を図るため、気象庁気象研究所で「地球温暖化予測技術の高度化に関する研究」として、気候モデルの高精度化等を進めており、その研究の成果をとりまとめて、２００１年（平成１３年）に公表が予定されているIPCC第三次評価報告書に反映させることとしている。

### (2) 海上保安庁等の取り組み

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／IOC）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、世界各国の科学アカデミー等で構成される国際学術連合会議の中の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、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実施している。なお、上記のほか、運輸省港湾局でも主な港湾において潮位観測を実施している。

以上のような地球温暖化に係る各種海洋調査の観測データを含めたデータ管理機関として、海上保安庁に「日本海洋データセンター」を設置しており、海洋データの収集・管理・提供を実施している。

コラム

## 「エコトランスポート北海道計画」の推進

北海道運輸局では、環境対策の一環として、天然ガス自動車の普及促進に向けた「エコトランスポート北海道計画」を推進している。天然ガス自動車は、寒冷地でも使用することができ、実用化が進んでいる上、北海道産の天然ガスを利用できるという利点もある。

札幌市を例にしたシミュレーションによれば、車両価格の低下や充填所の整備等環境が整えば、２０１０年（平成２２年）には、市内のトラックの５５％、バスの２８％が天然ガス自動車となる可能性があり、その場合には、NOXが２０％、SOXが４５％、CO２が７％、未導入時に比べて削減されることとなる。

この実現にはさまざまな困難が伴うが、「天然ガス自動車の導入にかかるコストの削減」及び「天然ガス自動車の認知度の向上と一般市民への意識啓発」を行動計画の目標として、具体的な施策を実施していくこととしている。

このほか、北海道運輸局では、公用車への低公害車の導入をすすめており、１０年８月にハイブリッド車２台を導入したほか、今後、天然ガス自動車の導入も予定している。




天然ガス自動車（バス）

コラム

## 羽田空港と成田空港の鉄道による直結

首都圏における航空の国内便と国際便の乗り継ぎのための公共交通手段として、従来から東京国際空港（羽田空港）と新東京国際空港（成田空港）との間にリムジンバスが運行されていたが、道路渋滞等のため、定時運行できない場合があり、定時性の高い鉄道による両空港間の直通運転が望まれていた。

１０年１１月、京浜急行電鉄が空港線を延伸して羽田空港ターミナルに乗り入れるのに伴って、相互乗り入れを行っている京浜急行電鉄、東京都交通局（都営地下鉄）、京成電鉄の３社による羽田・成田間直通特急及び途中駅（青砥）乗換の接続特急の運行が開始された。直通特急については、日中の時間帯に上下４本ずつ運行され、所要時間１時間４２分、運賃１，４８０円となっていて、従来の乗り継ぎが必要であったとき（モノレール、京急、都営地下鉄、京成の乗り継ぎで所要時間２時間１２分、運賃１，５８０円）に比べて、より利用しやすくなっており、両空港へのアクセスの向上とともに、国内便と国際便の乗り継ぎの利便性の向上が図られている。

コラム

## １００円バスの導入

関東運輸局管内では、近距離利用者による運賃の割高感の解消とバス利用の促進を図るため、平成１０年１月より群馬県前橋市内の１９０円均一区間で、JR前橋駅を中心にして概ね１km以内の停留所間を対象に、６ヶ月の試行期間として１００円運賃を実施した。その結果、ワンコインの気軽さによりバス利用者が試行前より倍増するなど、大変好評のため、更に試行期間を６ヶ月延長して利用者利便を図っている。

また、１０年４月より埼玉県狭山市内においても、市内を運行しているすべての系統を対象に、概ね１km以内の１区間を１００円運賃（もとの初乗り運賃１７０円）として試行しており、市内の鉄道駅、公共施設、病院及び大型店舗等へのバス利用者の利便を図っている。このほか、山梨県甲府市及び韮崎市においても、１０年７月よりJR甲府駅及びJR韮崎駅を中心として概ね１km以内の初乗り区間（もと１５０円）を１００円運賃で実施し、需要喚起に努めている。



100円バス

１００円バス

コラム

## エコ定期券の導入

いわゆるエコ定期券は、欧米諸国においてはすでに導入されていたが、我が国では、神奈川県のバス事業者である神奈川中央交通において、平成９年９月、初めて「環境定期券」制度を導入した。これは、土曜日、日曜日、祝日、お盆休み及び年末年始において、同社全路線の通勤定期券所有者及び同伴の同居家族（両親、祖父母、子供、配偶者等）を対象に、定期券名義本人を含み一乗車について大人１００円、小学生以下５０円（ただし、名義本人については、券面表示区間外乗車時のみ適用）とするものである。首都圏においてはこの他にも江ノ島電鉄や東京都等のバス事業者において、また、岩手県においても同様の制度が導入されている。

また、鉄道においても同様の試みがなされており、新交通システムを運行している広島高速交通では、休日ダイヤ運行日において、特定駅から定期券所持人及び同伴の家族が乗車する場合、その駅で定期券を提示し、「休日ファミリーカード」を購入すると、区間に関係なく大人１００円、小児５０円で乗車できる、というものである。

以上のようなエコ定期券は、他の事業者においても導入が検討されており、今後公共交通機関への需要の誘導策として期待されている。

コラム

## 北九州市におけるパーク・アンド・モノライドの例

北九州市では、平成６年９月に、「総合渋滞対策支援モデル事業」の実施都市に指定され、交通需要マネジメントの各種施策を推進していくこととなったが、その第１弾として北九州市のシンボルでもある北九州都市モノレールについて、自動車とモノレールとの結節点強化を目的とした「パーク・アンド・モノライド」の試行実験を８年３月に行い、この結果に基づいて、８年５月からモノレール基地内に９５台、企救丘駅周辺に６２台の駐車場を整備し、パーク・アンド・モノライド駐車場として供用開始している。これは、モノレールの駅近辺に駐車場を確保し、小倉都心部に流入する、主に通勤目的の自動車交通をモノレールに転換させ、交通渋滞緩和とモノレール活性化を目的としている。

現在までの利用状況は極めて好調であり、１０年４月のモノレール小倉駅乗り入れに伴って、パーク・アンド・モノライドの利用意向がさらに高まってきており、駐車場の拡大や、PR活動の充実など、積極的に取り組んでいくこととしている。

**コラム**

## エコドライブの効果試算

平成１０年７月末現在、我が国における自家用乗用車（軽自動車を除くガソリン自動車）は３６，３４４，７０９台であるが、仮にそのうち半分が１週間に１０分アイドリングを削減したとすると、１年間あたり、

８４００×０．１３×０．７６５８÷１００００×３６３４４７０９÷１０００×５２÷２≒７９０２３ｔ－C

注：ガソリン自動車１台のアイドリング１０分間あたりの燃料消費量　０．１３　l
　　ガソリンの平均発熱量　８，４００kcal／l
　　１０，０００kcalあたりのCO２排出量　０．７６５８kg―C
　　１年を５２週とする

となり、年間約７９，０００トン（炭素換算）のCO２の排出量削減が期待できる。これは、運輸省が２０１０年時点で目標としている年間１，３００万トン削減に比べれば約０．６％であるが、技術革新や特別な対策なしに、国民の意識改革のみでできる削減方策という観点からも大きな意味があると言えよう。

コラム

## 四国地区運輸部門地球環境対策推進会議

四国運輸局では、近年、地球温暖化をはじめとした、地球規模での課題となっている環境問題対策として、自動車運送事業者等に低公害車の導入を推進する「四国地区運輸部門地球環境対策推進会議（低公害車導入推進部会）」と、共同輸配送等輸送の効率化やエコドライブ等を推進する「四国地区エコ・トラック推進協議会」を設置した。

また、エコドライブを推進するため、トラック運送事業者を対象として、「省エネ運転」宣言事業者登録制度を新たに創設した。

この制度は、「アイドリング・ストップ」をはじめ、急停止、急発進を行わず、定速運転等を行う「省エネ運転」を、会社全体で実施することを宣言した事業者が、陸運支局に登録を行うこととしている。

省エネ運転の実践が、CO２等の排出ガスの削減や燃費の向上による経費の削減に資するとともに交通安全にもつながるものと期待されている。




環境問題に取り組むトラック運送事業者

## 第３章　交通運輸のバリアフリー化に向けて

社会の急速な高齢化の進展、福祉重視型社会への移行、国際交流の拡大等の我が国の経済社会の変化に対応するためには、高齢者・障害者はもとより、乳幼児を連れた人、外国人等を含めた誰もが大きな支障を感ずることなく地域社会の中で移動したり、より積極的に社会参加できるような環境づくりを進めることが重要である。そのためには、公共交通の「バリアフリー化」、すなわち、すべての人にとって安全で利用しやすい公共交通システムの構築に向けて次のような様々な取り組みが必要であり、また、これにより公共交通の利用促進を図る必要がある。

(1) 高齢者・障害者等が移動するに当たっての物理的な障害の除去として、公共交通におけるターミナルや車両での段差の解消等の垂直移動対策をはじめとした施設整備［**施設面のバリアフリー**］、わかりやすい交通運輸情報の提供、特別な輸送サービスの提供等のソフト面の対策［**ソフト面のバリアフリー**］

(2) 高齢者・障害者等が、いつでも公共交通を利用できることにも資する通勤時間帯の混雑緩和対策［**混雑面のバリアフリー**］

(3) 我が国を訪れる外国人が公共交通を利用しやすくするための案内システム等の整備［**言語面のバリアフリー**］

## 第１節　高齢者・障害者等にも利用しやすい公共交通

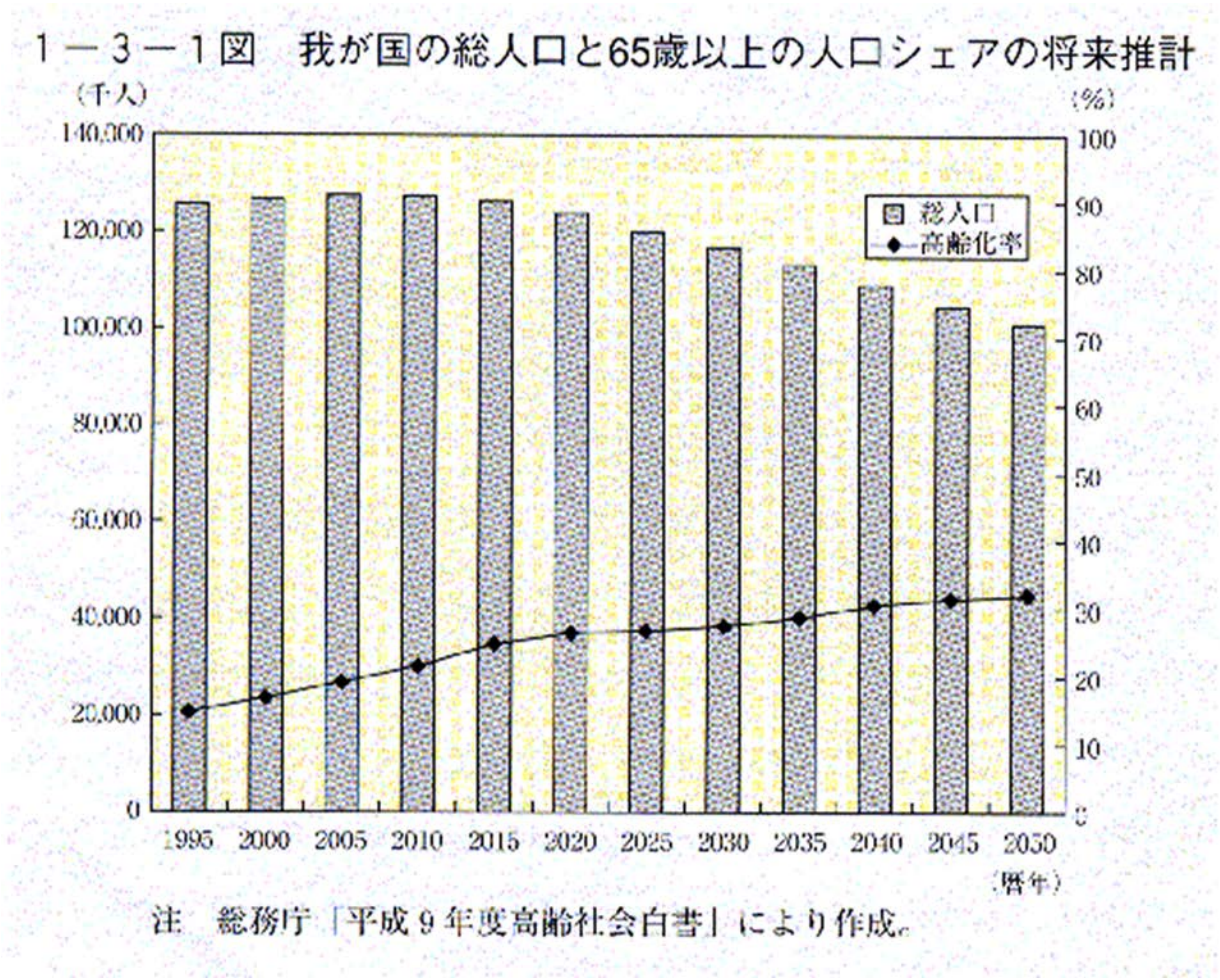
### １　高齢者・障害者の社会参加の増大

(1) 高齢者の公共交通の利用状況

(ア) 本格的高齢社会の到来

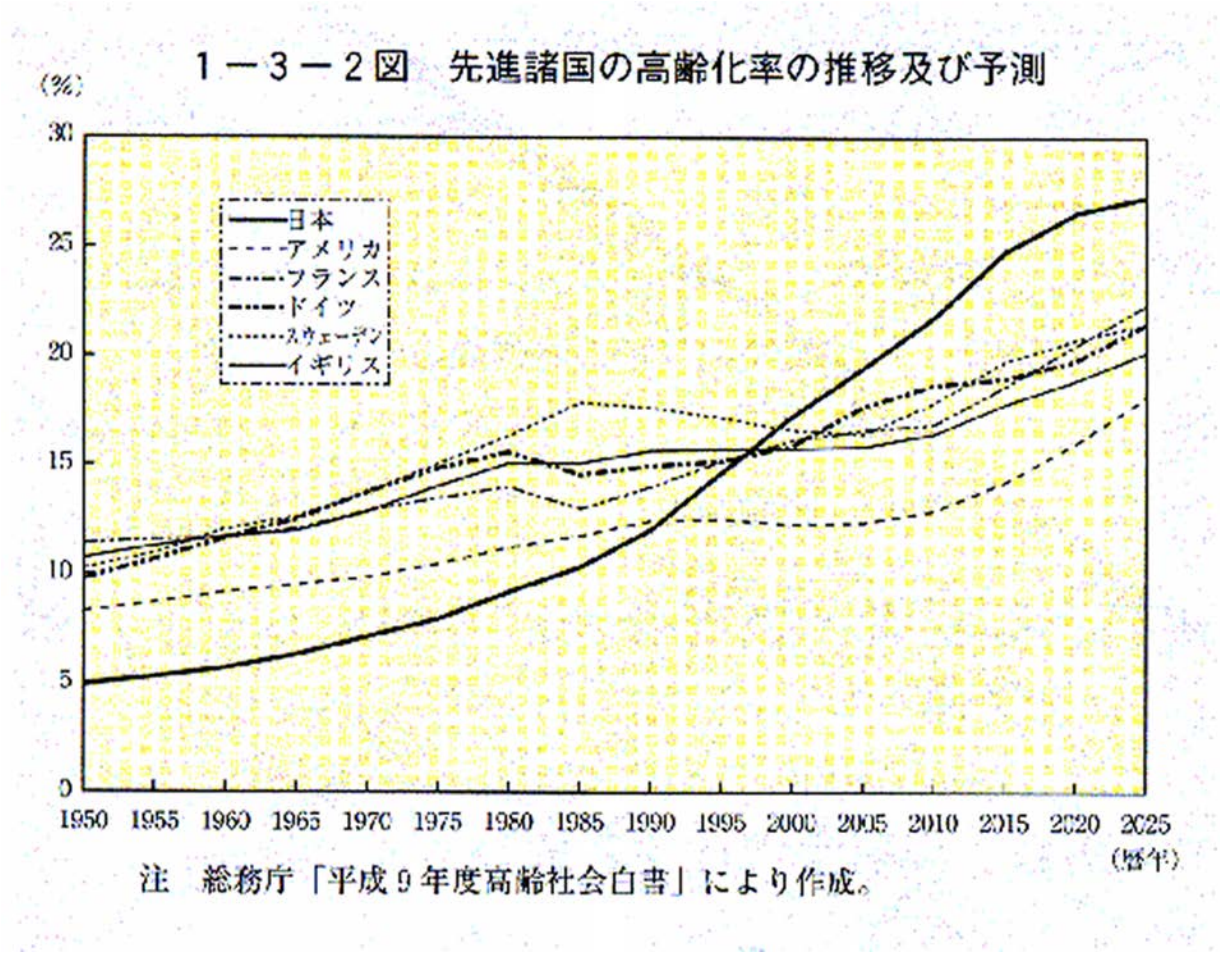
我が国においては、医療・福祉体制の充実等により平均寿命が伸びる一方、女性の社会進出の拡大、晩婚化等により少子化傾向が続いており、我が国の人口構造は急速に高齢化しつつある。現在の高齢化率（６５歳以上の高齢者が人口に占める比率）は、他の先進国とほぼ同程度であるが、引き続き少子・高齢化傾向が続くため、今後、他の先進諸国を引き離し、２０１５年には４人に１人を６５歳以上の高齢者が占めるという世界に例のない高齢社会となる〔１－３－１図〕。

１－３－１図　我が国の総人口と６５歳以上の人口シェアの将来推計



我が国の高齢化率は、１９９５年の１４．６％から２０１５年の２５．２％まで急増し、さらに２０５０年に３２．３％とピークに達する〔１－３－２図〕。

１－３－２図　先進諸国の高齢化率の推移及び予測




(イ) 高齢者の公共交通利用の増加

６０歳以上の高齢者の外出の頻度については、総務庁の平成７年の調査によると「毎日外出する」人が４３．３％、「ときどき外出する」人が３２．７％であり、合計で３／４を超えている。また、外出の手段については、バスを利用する人が２６．７％、電車を利用する人が１７．２％、タクシーを利用する人が７．５％であり、高齢者の外出においては、相当程度公共交通機関が利用されていることがわかる。今後高齢者数の一層の増加に伴い、公共交通を利用する高齢者は、急増していくと予想される〔１－３－３表〕。

１－３－３表　高齢者の外出の頻度

1－3－3表　高齢者の外出の頻度

| | 全　数（人） | 毎日外出する | ときどき外出する | 用事がなければ外出しない | ほとんど外出しない |
|---|---|---|---|---|---|
| 全　　数 | 2,292人 | 43.3% | 32.7% | 19.2% | 4.8% |
| （年齢階級） | | | | | |
| 60～64歳 | 650人 | 53.7% | 28.2% | 15.7% | 2.5% |
| 65～69歳 | 602 | 46.7 | 33.6 | 17.4 | 2.3 |
| 70～74歳 | 488 | 37.3 | 37.1 | 21.3 | 4.3 |
| 75～79歳 | 336 | 34.8 | 34.2 | 22.6 | 8.3 |
| 80歳以上 | 216 | 29.2 | 31.9 | 24.5 | 14.4 |

注　(1)　総務庁「平成９年度高齢社会白書」により作成。
　　(2)　調査対象は、全国60歳以上の男女。

年齢階級別にみた公共交通機関の利用割合は、同調査によれば、年齢階級が上がるほど電車の利用割合が低下しており、反対に、タクシーの利用割合が高くなっている。バスは、７０～７４歳の階級をピークとして、これから離れるほど利用割合が低下している。

このことから、高齢者の中でも年齢が上がるにつれ、バス、電車等の定時定路線型サービスより、タクシー等のドア・ツー・ドア型のサービスを求める傾向にあることがわかる。〔１－３－４表〕

１－３－４表　高齢者の外出の手段

## 1－3－4表　高齢者の外出の手段

（3つまで複数回答）

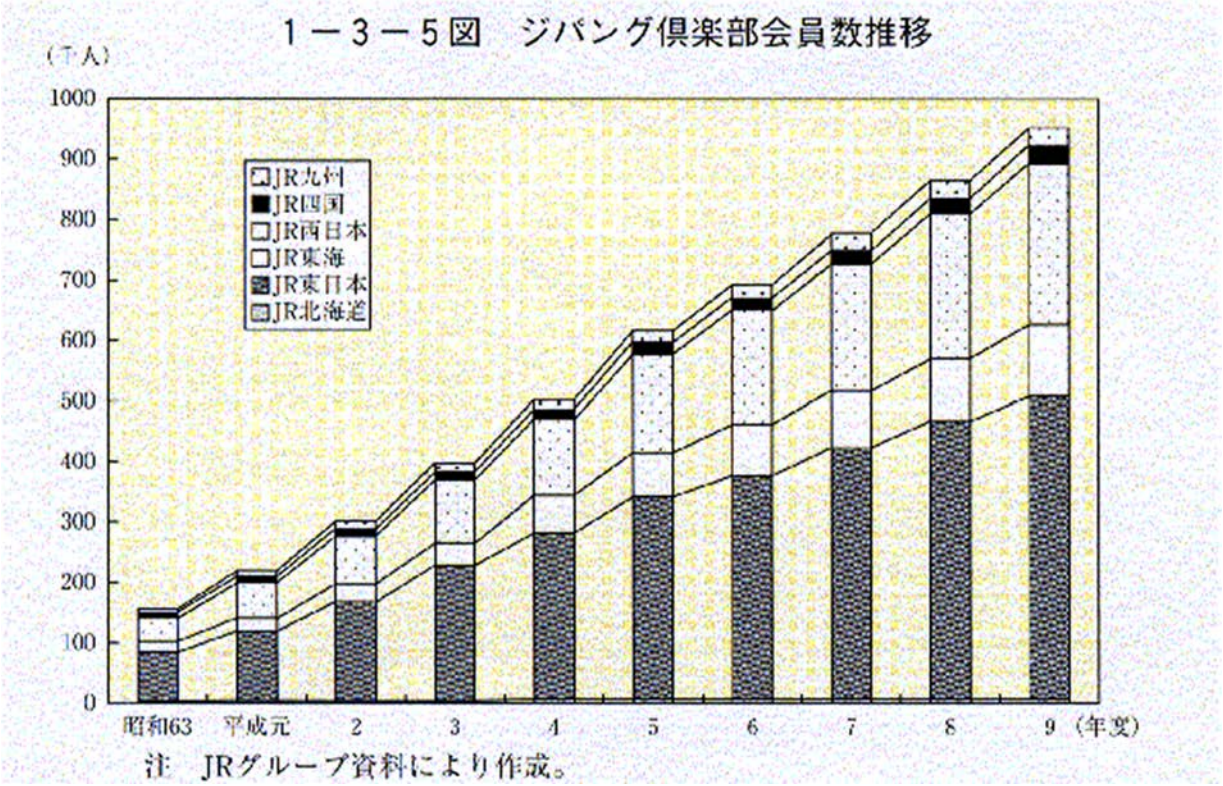
| | 全数 | 徒歩 | バス | 電車 | タクシー | 車椅子・電動車椅子 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 全体（実数）人 | 2,292 | 1,392 | 613 | 395 | 171 | 11 |
| （構成比）% | | 60.8 | 26.7 | 17.2 | 7.5 | 0.5 |
| [年齢階級] | | | | | | |
| 60～64歳 | 650人 | 52.8% | 24.2% | 19.8% | 5.4% | 0.2% |
| 65～69歳 | 602 | 61.5 | 26.1 | 18.6 | 6.1 | 0.3 |
| 70～74歳 | 488 | 64.5 | 30.7 | 16.8 | 7.0 | 0.2 |
| 75～79歳 | 336 | 66.4 | 30.1 | 14.9 | 8.9 | 0.6 |
| 80歳以上 | 216 | 66.2 | 22.2 | 10.2 | 16.2 | 2.3 |

| | 自転車 | バイク・スクーター | 自分で運転する自動車 | 家族が運転する自動車 | その他 | 回答計 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 全体（実数）人 | 719 | 139 | 525 | 563 | 22 | 4,586 |
| （構成比）% | 7.5 | 6.1 | 22.9 | 24.6 | 1.0 | 200.1 |
| [年齢階級] | | | | | | |
| 60～64歳 | 34.3% | 9.1% | 35.8% | 22.3% | 0.6% | 205.7% |
| 65～69歳 | 37.0 | 5.1 | 28.9 | 21.3 | 0.7 | 205.8 |
| 70～74歳 | 32.0 | 5.9 | 15.8 | 25.0 | 1.2 | 201.0 |
| 75～79歳 | 25.6 | 5.1 | 10.1 | 26.8 | 1.2 | 191.4 |
| 80歳以上 | 14.4 | 1.4 | 3.2 | 36.1 | 1.9 | 178.7 |

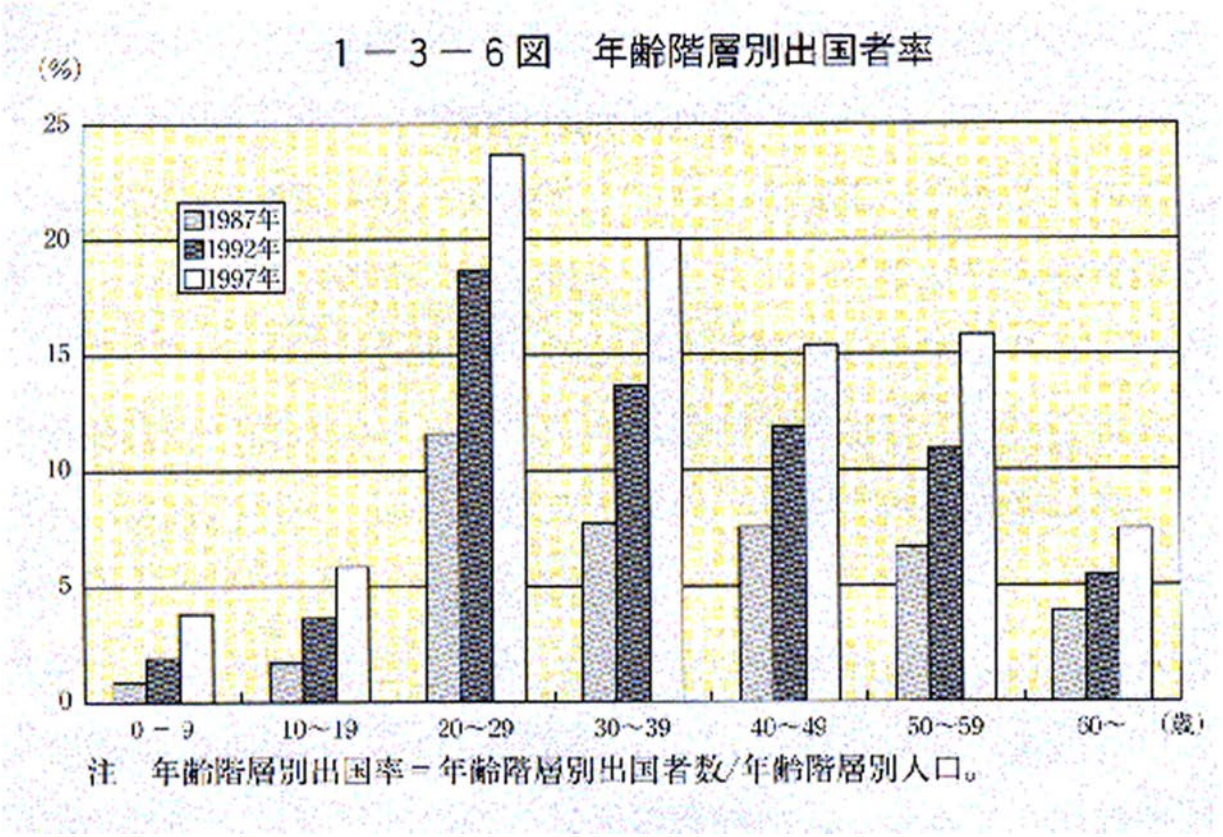
注　総務庁「平成9年度高齢社会白書」により作成。

高齢者の社会参加等の活動が活発になっている傾向の具体例として、高齢者の国内、海外への旅行者数の増加が挙げられる。国内旅行の例では、JRグループの高齢者を対象としたサービスの一つである「ジパング倶楽部」（注）の会員数についてみると年々増加している〔1－3－5図〕。また、海外旅行については、年齢層別出国者数比率をみると、高齢者の海外への出国状況は、他の年齢層同様に増加している〔1－3－6図〕。

1－3－5図　ジパング倶楽部会員数推移



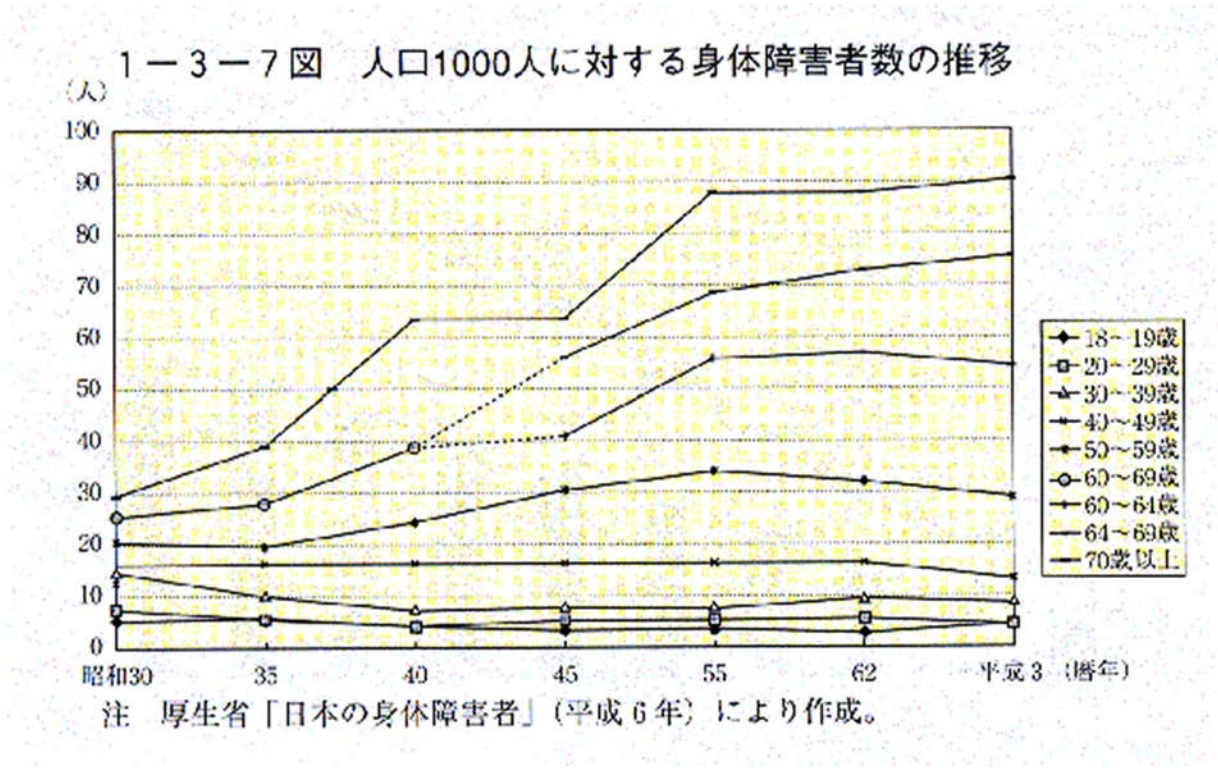

1－3－6図　年齢階層別出国者率



(2) 身体障害者の社会参加の状況

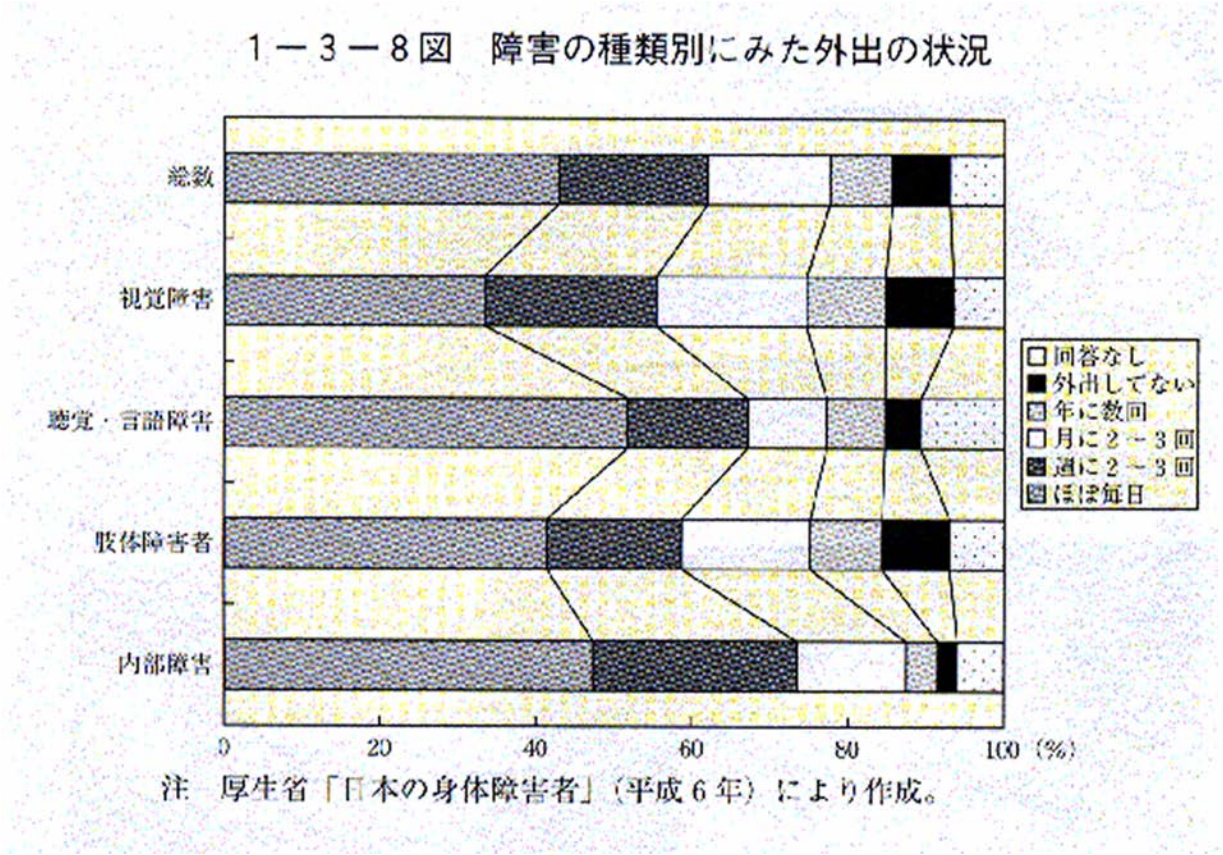
人口１０００人に対する身体障害者数の割合は、厚生省の調査によると３年には２８．３人であり、昭和６２年時点より１．６人上回っており、増加傾向にある。年齢階級別にみると、身体障害者数の割合は高年齢ほど高くなっている〔１－３－７図〕。

１－３－７図　人口１０００人に対する身体障害者数の推移




身体障害者の外出状況をみると、過去１年間で「外出したことがある」人が８５．８％、そのうち「ほぼ毎日」外出する人が４２．７％と最も多く、「週に２～３回」の人をあわせると全体の約６割を超えている。したがって、今後の高齢化社会の進展により身体障害者数の割合が高まることを踏まえれば、身体障害者の公共交通の利用は増加していくと予想される〔１－３－８図〕。

１－３－８図　障害の種類別にみた外出の状況




（注）：ジパング倶楽部とは、男性６５歳、女性６０歳以上を対象としたJRグループの会員組織であり、年会費を払った会員に対し、様々な旅行情報を提供するとともに、JRの路線を２０１キロ以上利用する際の運賃・料金を、２、３割引きするサービス。

## 2　公共交通機関における移動制約者に配慮した施設整備の現状

公共交通機関においては、交通ターミナルにおけるエレベーター・エスカレーターの設置、ノンステップバス、リフト付きバスの導入等の垂直移動対策が進められており、国、地方公共団体、各事業者等の取り組みによって、年々これらに係る改善整備は進捗しつつある。しかし、高齢者・障害者の公共交通機関の利用が増加していく中、現在の公共交通機関のバリアフリー化に向けた施設整備は十分とはいえず、一層の努力が求められている。

### (1) 各モード毎の施設整備状況

#### (ア) 鉄道

駅における段差の解消等の垂直移動対策としてエレベーター、エスカレーター及びスロープ等の設置が行われているが、JR、大手民鉄、営団・公営地下鉄の駅のエレベーター・エスカレーターの整備率をみると、それぞれ９．０％、１６．２％となっている。このうち、プラットホームから公共通路への移動の際の高低差が５m以上であり、かつ、１日当たり５，０００人以上の利用者がある全国１，９４５駅についてみると、エレベーター・エスカレーターが整備されている駅は、それぞれ約２９％、約５４％となっている。このため、運輸省が５年に策定した「鉄道駅におけるエレベーターの整備指針」等に基づいてさらに計画的な整備促進が求められている（９年度末）。




スロープ（ＪＲ東京駅）

(イ) バス・タクシー

バスにおいては、利用者の乗降をより容易化するため、従来より低床化が進められている。バスの床面地上高は通常９０cm程度であるが、技術開発に伴い徐々にこれを引き下げることが可能となり、床面地上高５５cm程度のワンステップバスや床面地上高３５cm程度のノンステップバスの導入が進められている。特に、整備された歩道面から段差なくバス床面に乗降可能なノンステップバスについては、１０年３月末現在、全国で１４５台あり、前年度の１９台から大幅に増加しているが、その利便性や大量生産による価格低減への期待からも、さらなる普及拡大が望まれる。このほか、車椅子利用者のため、スロープ付きバス（１０年３月末現在６９５両）やリフト付きバス（同２６０両）の導入も進められている。



ノンステップバス

また、タクシーは、機動性があり、需要への個別対応が可能なことから公共交通機関の中では移動制約者にとって最も利便性の高い交通機関である。従来からリフトを設置したタクシーの導入が進められており、全国で９００台程度となっている〔１－３－１０表〕。

１－３－１０表　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

## 1－3－10表　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 | 9年度末 | 整備率 | 対57年度比 |
|---|---|---|---|---|
| (1) JR（国鉄） | | | 総駅数<br>(4,569) | |
| ・エレベーターの設置 | 41駅 | 186 | 4.0% | 4.5 |
| ・エスカレーターの設置 | 73 | 288 | 6.2 | 3.9 |
| ・身体障害者用トイレの設置 | 120 | 1,505 | 32.2 | 12.5 |
| ・誘導・警告ブロックの設置 | 571 | 2,696 | 57.7 | 4.7 |
| ・改札口の拡幅 | 232 | 3,251 | 69.6 | 14.0 |
| ・自動券売機に点字テープ貼付 | 384 | 2,212 | 47.4 | 5.8 |
| (2)私鉄（大手15社） | | | (1,764) | |
| ・エレベーターの設置 | 23 | 212 | 12.0 | 9.2 |
| ・エスカレーターの設置 | 75 | 398 | 22.6 | 5.3 |
| ・身体障害者用トイレの設置 | 164 | 1,483 | 84.1 | 9.0 |
| ・誘導・警告ブロックの設置 | 598 | 1,348 | 76.4 | 2.3 |
| ・改札口の拡幅 | 813 | 1,634 | 92.6 | 2.0 |
| ・自動券売機に点字テープ貼付 | 1,049 | 1,094 | 62.0 | 1.0 |
| (3)営団・公営地下鉄 | | | (515) | |
| ・エレベーターの設置 | 18 | 227 | 44.1 | 12.6 |
| ・エスカレーターの設置 | 230 | 442 | 85.8 | 1.9 |
| ・身体障害者用トイレの設置 | 112 | 445 | 86.4 | 4.0 |
| ・誘導・警告ブロックの設置 | 256 | 515 | 100.0 | 2.0 |
| ・改札口の拡幅 | 320 | 515 | 100.0 | 1.6 |
| ・自動券売機に点字テープ貼付 | 151 | 476 | 92.4 | 3.2 |
| 2　自動車関係 | 57年度末 | | 整備率 | 対57年度比 |
| ・低床・広ドアバスの導入 | 25,671両 | | | |
| ・ノンステップバスの導入 | — | 145 | | — |
| ・リフト付バスの導入 | — | 1,320 | | — |
| （うち、路線バス） | — | (260) | | — |
| ・スロープ付バスの導入 | — | 695 | | — |
| ・リフト付タクシーの導入 | — | 933 | | — |
| ・寝台タクシーの導入 | — | 382 | | — |
| 3　旅客船ターミナル関係 | 57年度末 | | 整備率 | 対57年度比 |
| | | | 総ターミナル数<br>(412) | |
| ・エレベーターの設置 | — | 57ターミナル | 34.7 | — |
| ・エスカレーターの設置 | — | 33 | 17.1 | — |
| ・身体障害者用トイレの設置 | — | 193 | 46.8 | — |
| ・誘導・警告ブロックの設置 | — | 80 | 19.4 | — |
| 4　空港旅客ターミナル関係 | 57年度末 | | 整備率 | 対57年度比 |
| | | | 総ターミナル数<br>(50) | |
| ・エレベーターの設置 | 21ターミナル<br>(40基) | 49<br>(333) | 96.1 | 2.3<br>(8.3) |
| ・エスカレーターの設置 | — | 44<br>(389) | 86.3 | —<br>(—) |
| ・身体障害者用トイレの設置 | 30<br>(86か所) | 70<br>(425) | 87.5 | 2.3<br>(4.9) |
| ・空港に車椅子の配置 | 71<br>(300台) | 78<br>(863) | 97.5 | 1.1<br>(2.9) |

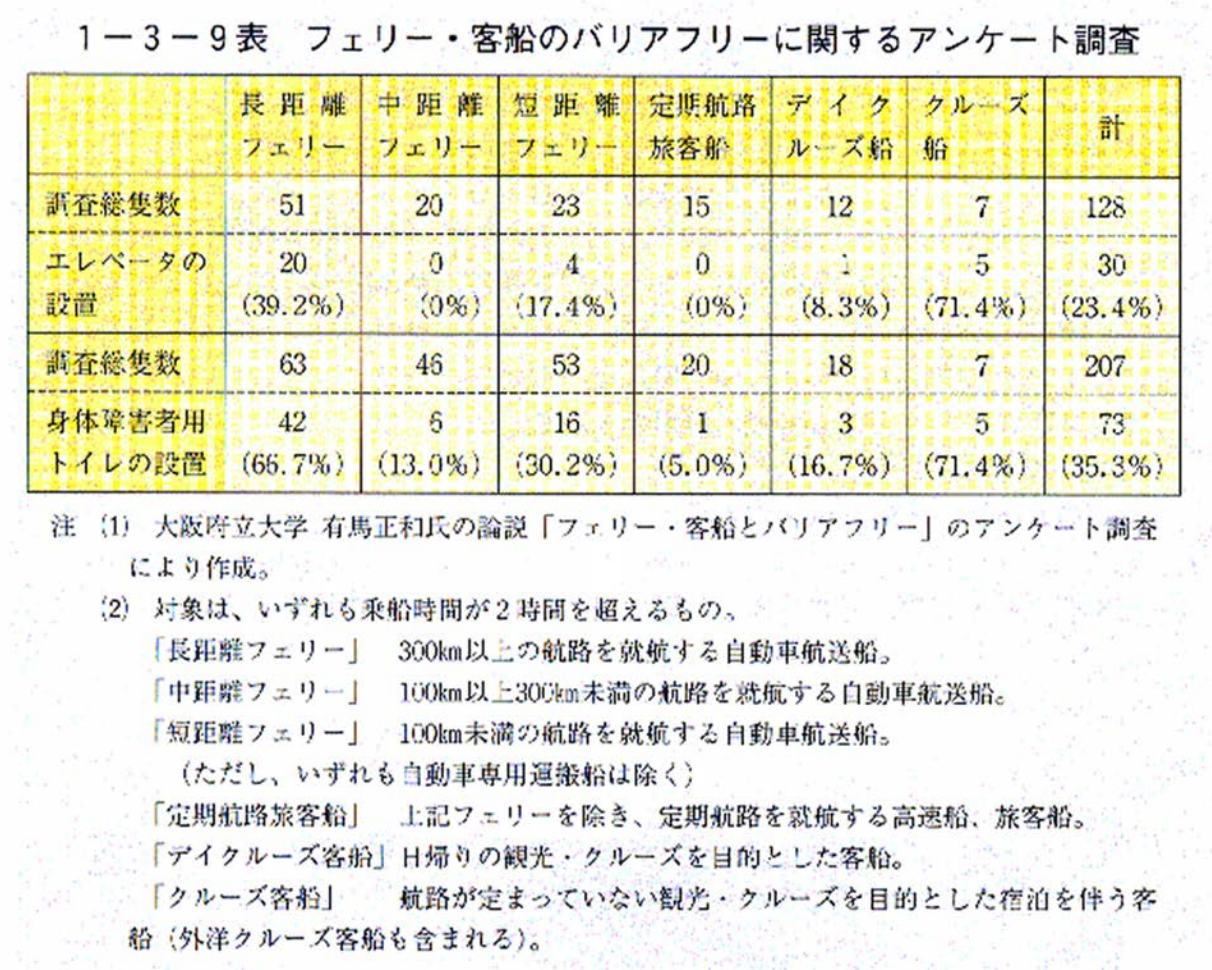
注(1)　昭和57年度末（昭和58年3月）は、「国連・障害者の十年」初年にあたる。
(2)　私鉄の57年度末の数値は大手14社、9年度末の数値は大手15社の集計。
(3)　旅客船ターミナル及び空港旅客ターミナルにおけるエレベーター、エスカレーターの整備率は総ターミナル数を各々、193、51（2階建以上のターミナル数）として算出。

（ウ）旅客船

旅客船ターミナルにおける垂直移動対策としてエレベーター・エスカレーターの設置が行われているが、全国の４１２カ所のうち２階建て以上の１９３カ所についてその整備率をみると、それぞれ３４．７％、１７．１％にとどまっている〔１－３－１０表〕。

１－３－９表をみると、旅客船の船内についても、クルーズ客船（同表のデイクルーズ船、クルーズ船をいう。）や長距離フェリーのように船旅を楽しむ目的の旅客船では、船内を自由に行動できることは非常に重要な意味を持つため、旅客船内の段差の解消や、エレベーター等の整備による垂直移動対策の充実が図られており、身体障害者用トイレについては、クルーズ船や長距離フェリーにおいて整備率が高い〔１－３－９表〕。

１－３－９表　フェリー・客船のバリアフリーに関するアンケート調査



１－３－９表　フェリー・客船のバリアフリーに関するアンケート調査

| | 長距離フェリー | 中距離フェリー | 短距離フェリー | 定期航路旅客船 | デイクルーズ船 | クルーズ船 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 調査総隻数 | 51 | 20 | 23 | 15 | 12 | 7 | 128 |
| エレベータの設置 | 20 (39.2%) | 0 (0%) | 4 (17.4%) | 0 (0%) | 1 (8.3%) | 5 (71.4%) | 30 (23.4%) |
| 調査総隻数 | 63 | 46 | 53 | 20 | 18 | 7 | 207 |
| 身体障害者用トイレの設置 | 42 (66.7%) | 6 (13.0%) | 16 (30.2%) | 1 (5.0%) | 3 (16.7%) | 5 (71.4%) | 73 (35.3%) |

注 (1) 大阪府立大学 有馬正和氏の論説「フェリー・客船とバリアフリー」のアンケート調査により作成。

(2) 対象は、いずれも乗船時間が２時間を超えるもの。

「長距離フェリー」　300km以上の航路を就航する自動車航送船。

「中距離フェリー」　100km以上300km未満の航路を就航する自動車航送船。

「短距離フェリー」　100km未満の航路を就航する自動車航送船。

（ただし、いずれも自動車専用運搬船は除く）

「定期航路旅客船」　上記フェリーを除き、定期航路を就航する高速船、旅客船。

「デイクルーズ客船」日帰りの観光・クルーズを目的とした客船。

「クルーズ客船」　航路が定まっていない観光・クルーズを目的とした宿泊を伴う客船（外洋クルーズ客船も含まれる）。

(エ) 航空

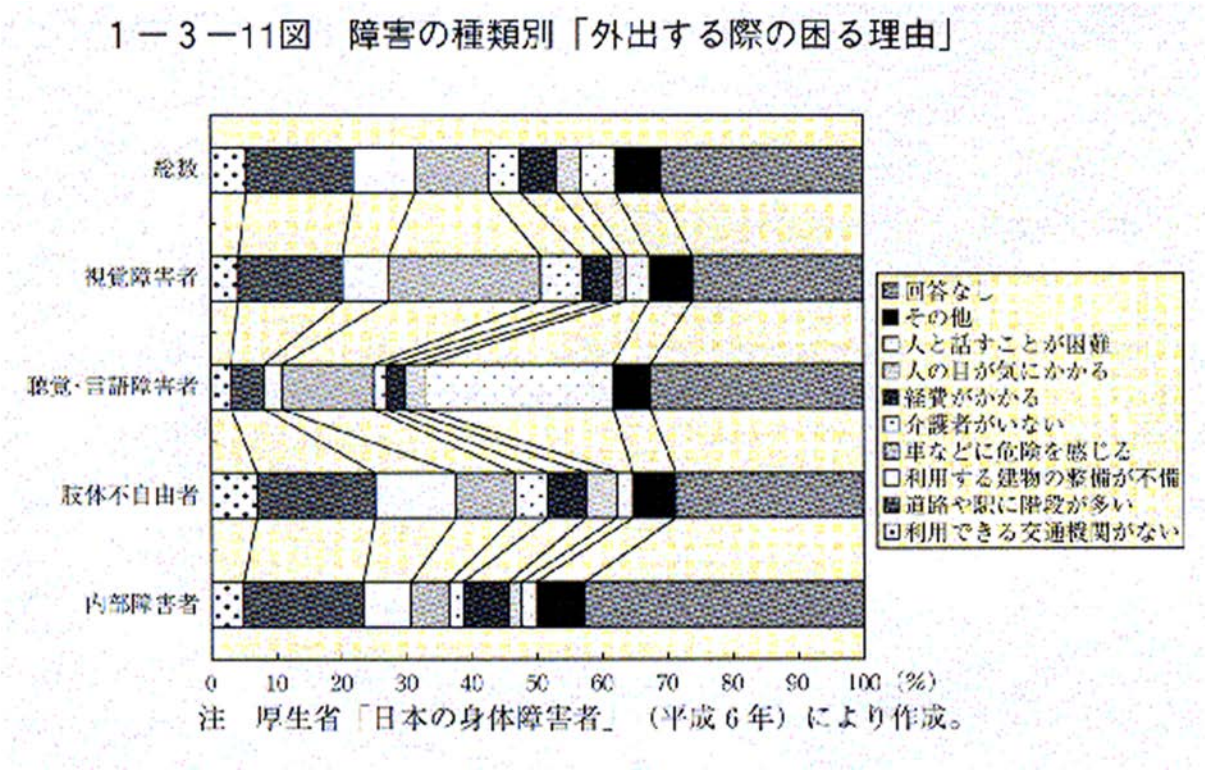
空港ターミナルにおける垂直移動対策としてエレベーター・エスカレーターの設置が行われているが、全国の８０カ所のうち２階建て以上の５１カ所についてその整備率をみると、それぞれ９６．１％、８６．３％となっている〔１－３－１０表〕。

(2) 高齢者・障害者からみた施設整備への要望

公共交通機関における高齢者・障害者等に配慮した施設整備は、依然不十分な状況にあり、高齢者・障害者の側でも不便を感じている人の割合は高い。

身体障害者が外出時に困る理由を調査した厚生省資料によると、肢体不自由者については、２５．６％が「道路や駅に階段が多い」、９．４％が「利用できる交通機関がない」をあげている〔１－３－１１図〕。

１－３－１１図　障害の種類別「外出する際の困る理由」




「利用できる交通機関がない」をあげた者の中には介添えなしでは最寄りのバス停に行くことができない等の理由も含まれるものと考えられ、今後、各モード内における施設整備の他、ドア・ツー・ドア型サービス等の新たな輸送サービスの充実を図ることも必要である。

また、以下に掲げる各交通ターミナル等における整備のほか、駅前広場、周辺道路（歩道橋、ペデストリアンデッキ等を含む。）、駅ビル等の整備と併せて、地域の街づくりと一体的に関係各方面の連携協力の下にバリアフリー化を推進することが望まれる。

## 3　交通バリアフリー化に向けた施設整備の取り組み

### (1) 交通ターミナルのバリアフリー化

運輸省としては、交通ターミナルのバリアフリー施設の整備を進めるため、６年３月「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」等に基づいて交通事業者を指導するとともに、支援措置を講ずる等以下の施策を講じている。

#### (ア) 垂直移動円滑化のための施設整備

鉄道駅におけるエレベーター・エスカレーターの整備に関しては、５年に「鉄道駅におけるエレベーターの整備指針」、「鉄道駅におけるエスカレーターの整備指針」を定め、新設又は大改良する駅の場合及び既設駅で駅の構造等が一定の条件を満たす場合について、エレベーター・エスカレーターの設置を進めており、順次計画的に整備に努めるよう事業者を指導している。

鉄道駅におけるエレベーター・エスカレーターの整備に対する補助制度（交通施設利用円滑化対策費補助金）として、交通エコロジー・モビリティ財団を通じ、財団による補助と併せて事業費の２０％の助成を行っている。この制度により９年度においては、全国１３事業者の１３駅において３３基の障害者対応エレベーターを整備している。



車椅子対応型エレベーター



プラットホームへつながるエスカレーター

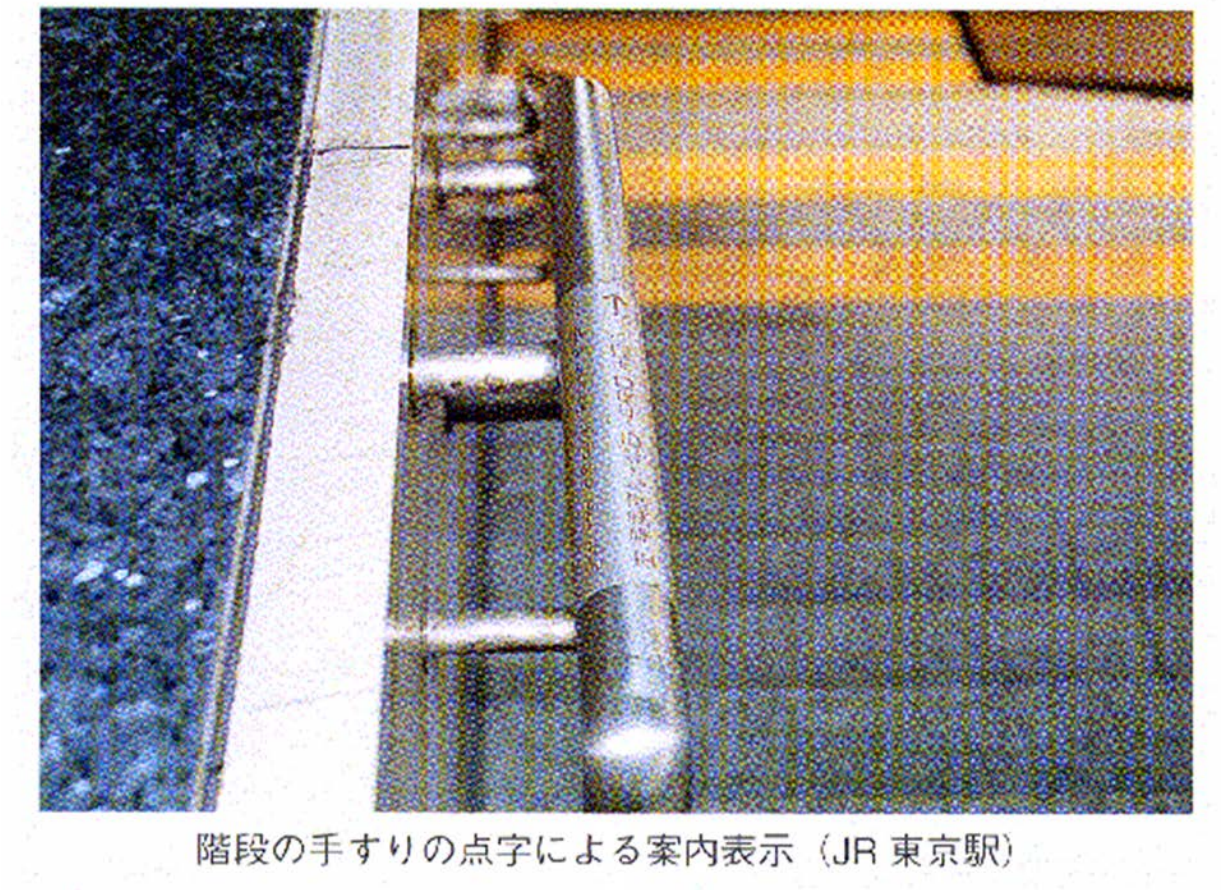
車椅子対応型エレベーター（左）、プラットホームへつながるエスカレーター（右）

また、税制上の支援措置として、１０年度より、既存の鉄道駅におけるエレベーター・エスカレーターの設置に対して１５％の特別償却制度が設けられている。

これらのほか、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港旅客ターミナルにおけるエレベーター・エスカレーターの設置についても、同財団により、事業費の１０％の補助を行っており、この制度により９年度においては、全国３事業者のエレベーター１４基、エスカレーター２０基を整備した。

(イ) 視覚、聴覚障害者等に配慮した施設整備

視覚障害者のための対策として、音声ガイドアナウンス、盲導鈴等の音声情報による案内設備や、誘導・警告ブロック、音声触知図案内板、手すりへの点字（下記写真参照）等の触手による案内施設等の整備が進められている。そのほか、プラットホームでの転落等の防止のためのホームドア、転落検知マット、券売機における点字テープ等の設置が進められている。




階段の手すりの展示による案内表示（ＪＲ東京駅）

このうち誘導・警告ブロックについては、東京圏の主要な鉄道駅でコンコース及びホームともに設置されているのは約９００駅あるが、このうち１／３は色の統一等が図られていない。より一層の利用しやすさを

確保するためには、これらブロックの色やサイズを統一し、コンコースからホームまでの連続性に配慮する等、よりきめ細やかな施設整備が望まれる〔１－３－１２表〕。

１－３－１２表　東京圏における誘導・警告ブロックの連続性



１－３－12表　東京圏における誘導・警告ブロックの連続性

（平成７年度末）

| 事業者 | 駅数 | 施設の連続性 | | | ①のうち色の統一性 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ①コンコース～ホームで連続的に敷設 | ②ホームのみ敷設 | ③コンコースのみ敷設 | コンコース、ホームとも黄色 | ホームのみ黄色 | コンコース、ホームとも黄色でない |
| JR東日本 | 349 | 348 | 0 | 1 | 171 | 177 | 0 |
| 東武 | 127 | 82 | 24 | 1 | 56 | 26 | 0 |
| 西武 | 85 | 22 | 63 | 0 | 13 | 9 | 0 |
| 京成 | 59 | 43 | 16 | 0 | 29 | 14 | 0 |
| 京王 | 69 | 69 | 0 | 0 | 49 | 19 | 1 |
| 小田急 | 57 | 57 | 0 | 0 | 52 | 5 | 0 |
| 京急 | 99 | 50 | 49 | 0 | 39 | 11 | 0 |
| 京急 | 70 | 29 | 41 | 0 | 4 | 25 | 0 |
| 相鉄 | 23 | 23 | 0 | 0 | 17 | 6 | 0 |
| 東京都 | 67 | 52 | 15 | 0 | 40 | 12 | 0 |
| 横浜市 | 27 | 27 | 0 | 0 | 27 | 0 | 0 |
| 営団 | 127 | 87 | 40 | 0 | 87 | 0 | 0 |
| 計 | 1139 | 889 | 248 | 2 | 584 | 304 | 1 |

注　(財)運輸政策研究機構「21世紀に向けての東京圏の新たな交通のあり方に関する調査報告書」により作成。

聴覚・言語障害者のための対策として、案内表示板等の視覚による案内情報の施設整備が進められており、駅などにおいては、LED（発光ダイオード）方式による判読しやすい乗換案内や列車の発車案内表示が進められている。

(2) 交通ターミナル周辺のバリアフリー化

利用しやすい交通運輸をめざすためには、鉄道、バス等の各モードにおいてバリアフリー化を図るほか、これらモードの結節点となるターミナル内外の関連施設、駅前広場、道路等を含めて一体的なバリアフリー化の整備が必要である。ターミナル周辺の自由通路等の都市公共施設との同時整備により整合性のとれたターミナル周辺整備を図る等により、全体として円滑な移動を確保することが重要である。

また、公共交通のさらなる利便性・快適性の向上のためには、各モード間の移動中における細かな配慮が欠かせない。例えば、現在首都圏においてバス交通から鉄道への乗り換え人数の多い代表的な５駅でみると、バス停留所から鉄道の改札口までの乗り換えにおいて半数以上の施設に屋根が設けられていない状況にある〔１－３－１３表〕。今後、こうした乗り継ぎ通路における上屋の設置のほか、駅前広場における段差の解消、ペデストリアンデッキの設置等、地域のまちづくりとも一体となって、公共交通システム全体を通じた利便性・快適性の向上が望まれる。

１－３－１３表　バス停から改札口までの乗り換えにおける屋根なし施設割合

１－３－13表　バス停から改札口までの乗り換えにおける屋根なし施設割合

| 全施設数 | 屋根あり施設数 | 屋根なし施設数 | 屋根なし施設数割合 |
|---|---|---|---|
| 195 | 93 | 102 | 52.3% |

注　(財)運輸政策研究機構「21世紀に向けての東京圏の新たな交通のあり方に関する調査報告書」により作成（対象駅＝戸塚駅、町田駅、本厚木駅、津田沼駅、川崎駅）。

(3) バス車両等のバリアフリー化

高齢者・障害者等の移動制約者の移動手段の確保のため、最も身近な交通機関であるバスのノンステップ化等の取り組みが進められており、今後さらなる普及のため、国、地方公共団体、交通エコロジー・モビリティ財団による助成を行っている。

運輸省では、バス利用促進等総合対策事業として、ノンステップバス、リフト付きバス等の導入について、購入費用の２０％の補助（赤字事業者が導入するノンステップバスについては、購入費の２５％）を行っており、９年度においてはノンステップバス５８台、リフト付きバス７台、スロープ付きバス９８台に対して補助金を交付した。




リフト付バス

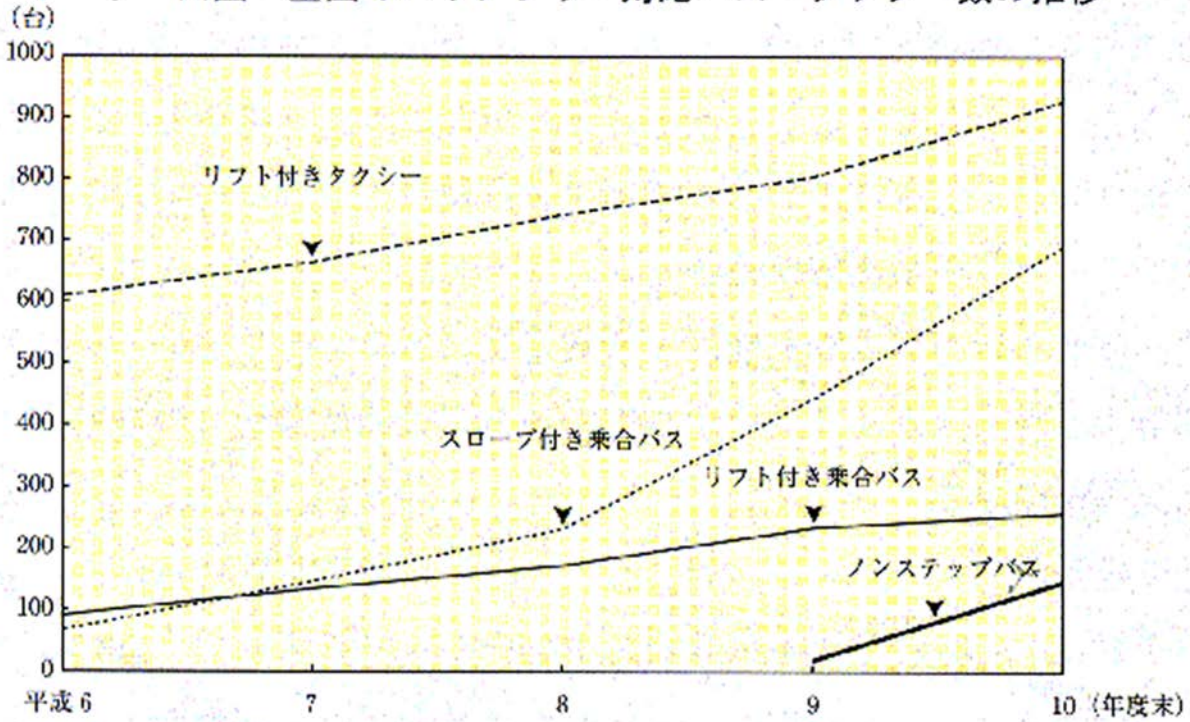
また、交通エコロジー・モビリティ財団においても、ノンステップバス、リフト付きバス等の導入に対し、購入費用の１０％の助成を行っており、９年度において、全国１０事業者のノンステップバス４台、リフト付きバス２台、スロープ付きバス４台に対し助成金を交付した。

税制上の支援措置としては、１０年度よりリフト付きバス・タクシーのリフト部分につき２５％の特別償却制度を設けるとともに、ノンステップバスについては、一定設備に係る自動車取得税の非課税措置を設けている。

そのほか、交通エコロジー・モビリティ財団により、ノンステップバス普及のためのセミナーを実施している。〔１－３－１４図〕

１－３－１４図　全国のバリアフリー対応バス・タクシー数の推移

## 1－3－14図　全国のバリアフリー対応バス・タクシー数の推移




注　自動車交通局資料により作成。

## 4　交通バリアフリー化に向けたソフト面の取り組み

高齢者・障害者等の移動制約者が公共交通機関を円滑に利用できるようにするためには、前記３のような施設整備を中心としたハード面での対応のほかに、移動制約者のための特別の交通サービスの提供、事前の十分な交通運輸情報の提供、国民の側の支援協力体制づくりといったソフト面の対応が重要であり、以下、これらソフト面の施策の動向をみてみる。〔１－３－１５表〕

１－３－１５表　ＳＴＳ実施事例

1－3－15表　STS 実施事例

| サービス形態 | 運行者 | 団体名 |
|---|---|---|
| ドア・ツー・ドア型サービス | ボランティア団体による運行 | ○全国広域目黒チェアキャブを走らせる会<br>○国分寺ハンディキャブ運営委員会<br>○みたかハンディキャブ運営委員会 |
| | 社会福祉協議会による単独運行 | ○西方町社会福祉協議会<br>○城山町社会福祉協議会 |
| | 自治体→タクシー・バス事業者への委託 | ○宮園自動車<br>○日立自動車交通㈱<br>○十全交通 |
| | 自治体→社会福祉協議会へ運行管理の委託 | ○金沢市 |
| | 交通事業者による単独運行 | ○宮園自動車<br>○日立自動車<br>○十全交通 |
| 公共施設等の巡回型 | 自治体による単独運行 | ○夕張郡栗山町<br>○三鷹市 |
| | 自治体→タクシー・バス事業者へ委託 | ○宮園自動車<br>○十全交通 |
| | 民間(施設)→タクシー・バス事業者へ委託 | ○宮園自動車 |
| 定時定路線型 | 自治体→タクシー・バス事業者へ委託 | ○山口県萩市<br>○夕張郡栗山町<br>○日立自動車 |

注　自動車交通局「スペシャルトランスポートサービスに関する調査研究報告書」により作成。

(1) STS（スペシャル・トランスポート・サービス）

STSとは、乗合バスやタクシー等の従来の公共交通機関を利用できない移動制約者に個別的な輸送を提供する交通サービスであり、これにより移動制約者の単独での公共交通機関の利用が可能となる。サービス形態としては、ドア・ツー・ドア型、定時定路線型及び公共施設等巡回型の３つに分かれている。

このうちドア・ツー・ドア型サービスは、最も移動制約者に配慮したものであり、移動制約者のうち単独ではタクシーを利用することができない人を対象としている。電話等により事前の予約を必要とし、運行する車両はリフト付き車両等のバリアフリー化した車両を使用する。運行主体は、タクシー事業者が福祉タクシーとして運行するケースや、地方公共団体からの運行委託を受け、事業者又はボランティア等の福祉団体が運行するケースがあり、いずれも、地方公共団体等からの補助金による助成等を受けることが多い。

定時定路線型サービスは、乗合バスの形態に類似しているが、バス停間隔を短くしたり、リフト付きバスや低床バス等の車両の運行により、移動制約者にとっても利用しやすいサービスを提供するものである。

公共施設等巡回型サービスは、自治体等の主導により病院、デイケア施設その他の公共施設等をバリアフリー化した車両で巡回するサービスである。

こうしたSTSのサービスは、従来の公共交通機関と比較し、よりきめの細かいサービスを提供することが可能となり、移動制約者が単独で利用可能な交通手段として有意義である。しかしながら、事業者がタクシー事業の一環として運行する場合には、採算性の問題があり、また、福祉団体等が運行する場合には、車両の運行体制や公的支援のあり方等について検討を要するため、今後こうしたサービスの普及拡大に向けて、地方公共団体を含めた関係者間で連携協力して取り組むことが必要である。

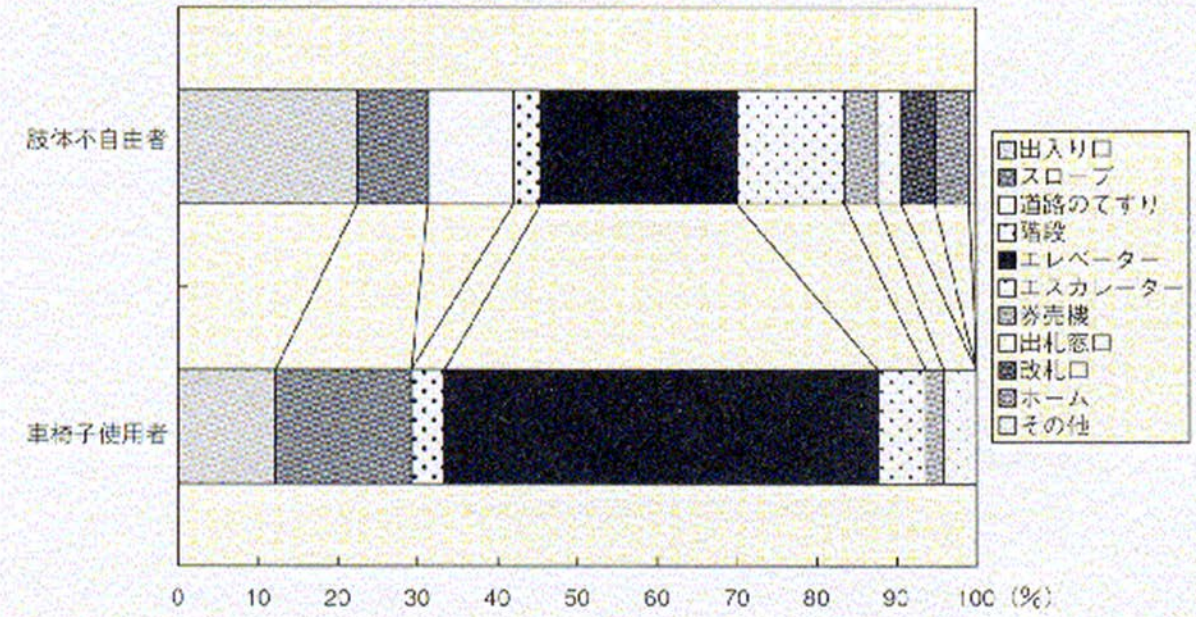
(2) 分かりやすい交通運輸情報の提供

(ア) ガイドマップの活用

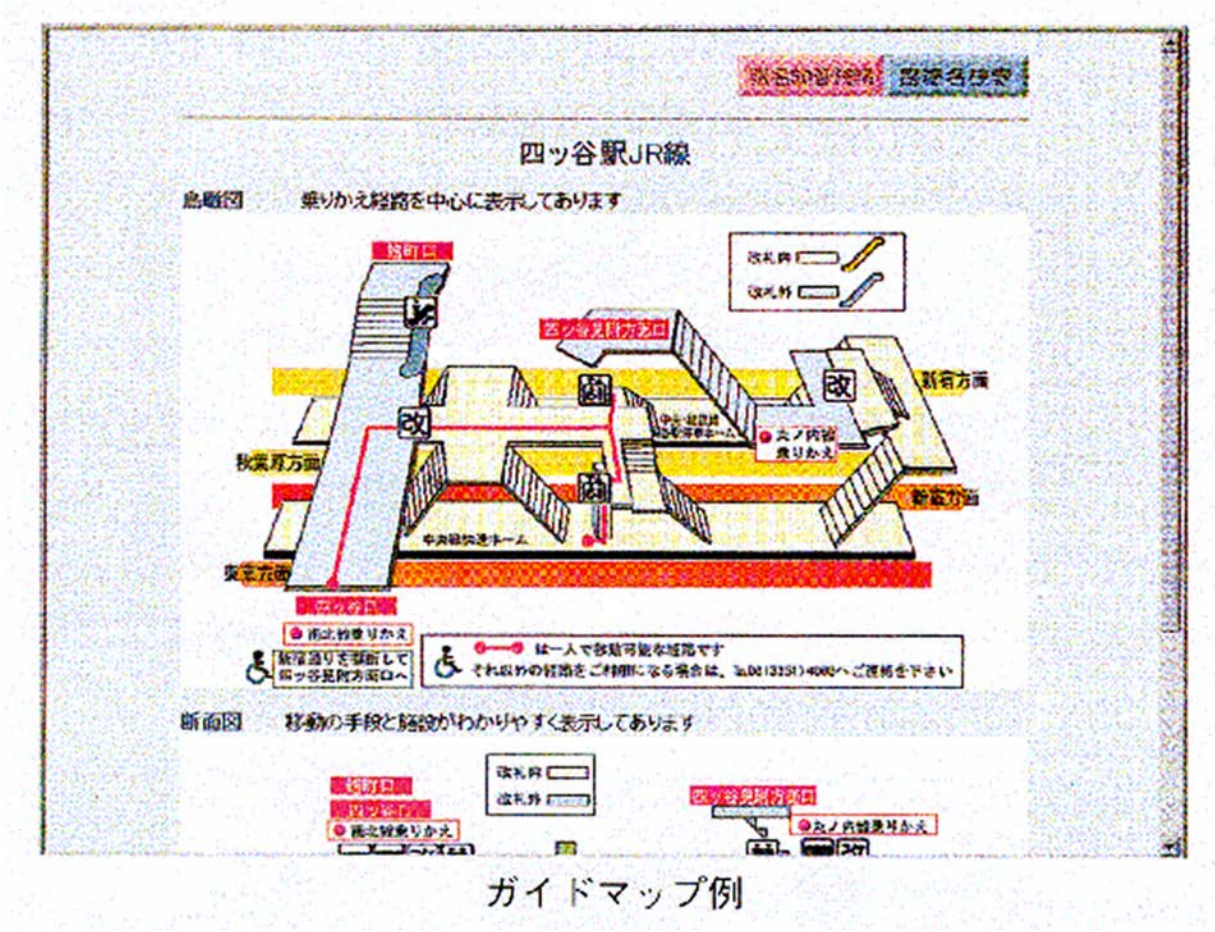
移動制約者が、公共交通機関を円滑に利用するためには、１－３－１６図のアンケート結果でもわかるように、鉄道駅等に関し、交通機関に乗車するまでの順路、エレベーター・エスカレーターの配置状況、券売機や改札口の位置等についての地理情報が必要となるほか、交通機関のダイヤ、運賃、乗り換えが必要な場合にはその方法等の交通運輸情報についても事前に入手できることが望ましい。

１－３－１６図　鉄道駅内を利用する際に、駅の案内地図にどのような施設が載っていたらいいか

1－3－16図　鉄道駅内を利用する際に、駅の案内地図にどのような施設が載っていたらいいか




注　(財)運輸政策研究機構「公共交通施設利用情報提供に関する調査」により作成。




ガイドマップ例

地方公共団体の中には、移動制約者に対し、このような情報提供のためのガイドマップを独自に作成し、成果を挙げているところがある。

運輸省では、９年度に障害者等が求める情報のニーズを把握するための調査を実施し、障害者等からの要望の多い乗り換え情報を含め、公共交通利用に係る情報提供の内容、方法等の標準化について検討した。モデル駅としてJR及び営団の乗り入れる四ッ谷駅を選定し、車椅子使用者のためのモデルガイドマップを作成し、今後これを普及拡大していくための指針を策定した。

(イ) 事業者間の連携協力による案内情報の適正化

今後、高齢者・障害者等により利用しやすい駅やバスターミナルをめざすためには、関係方面の意向を踏まえ適切な施策を、その連携協力のもとに推進していくことが望まれるが、例えば、次のような施策も考えられ、今後、幅広い観点から論議を進めていくことが必要である。

(1) ピクトグラム（注）について、例えば、「案内所」を意味するマークとして「？」と「i」の２種類が用いられる等、事業者や施設によって異なったマークを使用しているケースがある。このような不統一は

利用者の混乱を招くため、今後は、関係者が連携のうえ、ISO（国際標準化機構）による統一基準に準拠し、マークの統一を図る。

(2) 複数のバス事業者が運行する地域においては、バスの系統番号や路線名称を事業者間で統一調整し、バスターミナルやバス表示幕に分かりやすく表示する。また、その地を初めて訪れた人でも簡便にバス情報を入手できるよう、例えば、鉄道改札口周辺に当該駅を起点とするバス路線網のマップを備え付けたり、バス案内表示板を設置する。

(3) 大都市の地下鉄路線網について、その都市の地理に詳しくない人でも容易に移動できるよう各々の路線名や駅名に通し番号を併記し、分かりやすくする。例えば、路線名については、１号線、２号線等とし、駅名については、１号線の始発駅から１０１、１０２、１０３等とし、２号線の始発駅から２０１、２０２、２０３等とするなど、路線及び駅の組み合わせで体系的に整理することにより、数字の判読のみでも目的地に到着できるようにする。

(4) 複数の事業者が乗り入れている鉄道駅において、プラットホームの番線名を各事業者がそれぞれに決めている場合、同一駅において、例えば、１番線ホームが複数存在することになり、利用者の混乱を招くとも考えられる。これを駅単位で通し番号で決めることにより重複をなくし分かりやすい番線表示とする。

(3) 国民のバリアフリーに向けた意識の向上

駅などで、高齢者・障害者等の移動制約者の方を見かけた時、声をかけて手を貸してあげることは、意外と難しいものである。理由としては、そのような機会が少なく慣れていないこと、こうした方への理解が十分でないこと等があり、視覚障害者用の誘導チャイムがうるさいという苦情があることもその現れである。

欧米諸国においては、相互扶助の考え方が進んでおり、健常者が高齢者・障害者等に手を貸す光景も一般的なものとなっているが、我が国においても、誰もが高齢者・障害者等の立場に配慮してあげる心の余裕を持ち、相互扶助を実践していくことにより、精神面でのさらなるバリアフリー化を進める必要がある。

こうした動きのひとつとして、交通ボランティア活動がある。交通ボランティア活動とは、地域住民を主体とするボランティアが、主として最寄りの鉄道駅等において、高齢者・障害者等の移動制約者が公共交通機関を円滑に利用できるよう簡単な介助その他の支援活動を無償で実施する活動をいう。交通エコロジー・モビリティー財団では、「交通ボランティア育成講座」を各地で開催し、交通ボランティア活動の普及促進と国民の意識向上に努めている。

(4) 移動制約者に対する運賃等の割引

高齢者・障害者等の移動制約者の社会参加をより拡大していくためには、運賃等の割引制度により、移動に要するコスト負担を軽減することもひとつの方策であり、現在、事業者の自主的な判断に基づき、１－３－１７表に示すとおり実施されているが、交通運輸事業が厳しい経営状況下にあり、公共交通機関の一般利用者の負担からの内部補助により実施することにも限界があること、身体障害者の範囲が拡大していること等から、国又は地方公共団体の福祉政策の一環として行われるべきとの議論もある。

１－３－１７表　身体障害者に係る運賃等割引制度の概要

1－3－17表　身体障害者に係る運賃等割引制度の概要

| 交通機関 | 区　分 | 割　引　率 | 備　考 |
|---|---|---|---|
| ＪＲ民鉄 | 単独利用 | 50% | 100kmを超える場合 |
| | 重度で介護者同伴 | 本人・介護者ともに50% | |
| 航　空 | 単独利用 | 25% | |
| | 重度で介護者同伴 | 本人・介護者ともに25% | |
| 旅客船 | 単独利用 | 50% | 100kmを超える場合 |
| | 重度で介護者同伴 | 本人・介護者ともに50% | |
| バ　ス | 単独利用 | 50% | |
| | 重度で介護者同伴 | 本人・介護者ともに50% | |
| タクシー | | 10% | |
| 高速道路 | 単独利用 | 50% | 乗用自動車（乗用定員10名以下）、貨物自動車（ライトバン）又は身体障害者輸送車に限定。ただし営業用は除く |
| | 重度で介護者同伴 | 50% | |

注　(1)　運輸政策局消費者行政課、自動車交通局資料により作成。
　　(2)　運賃割引対象者は身体障害者及び精神薄弱者であり、障害の程度により運賃割引が適用される。

また、JRグループの「フルムーンパス」や「ジパング倶楽部」、新京成電鉄の「新京成プラチナパス」の例にみられるように、高齢者数が増加し、シルバー市場が拡大していく中、新たな需要喚起策として営業割引が行われている。

（注）ピクトグラム：ピクトグラムとは、文字に代わって事物や概念を伝えるために作られる図形であり、その種類も用途もさまざまであるが、駅構内等公共交通機関においても、外国人に対して乗り場、公衆電話、トイレ等の施設を周知する媒体として用いられている。

## 5　公共交通の新たな取り組みにおけるバリアフリー化への配慮

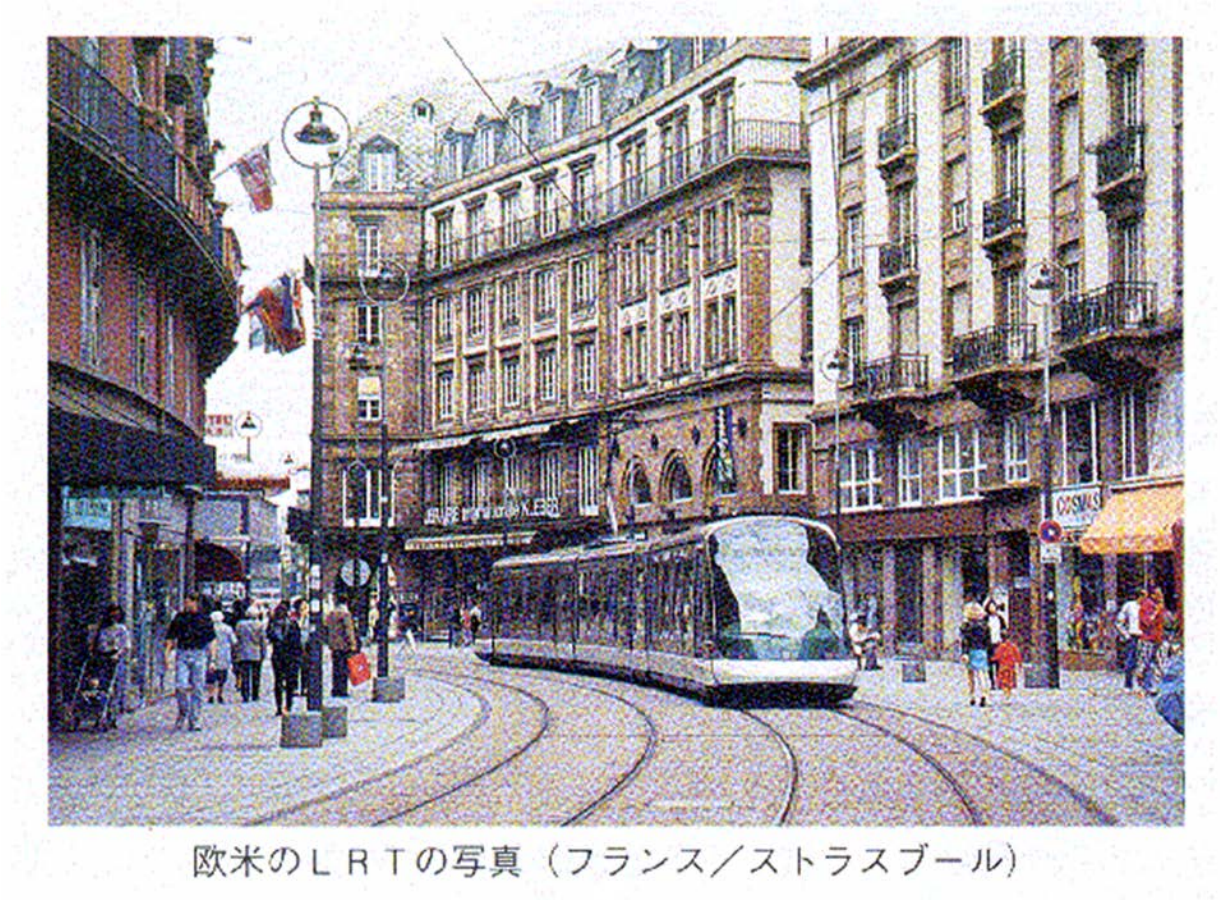
(1) コミュニティバス

主に地方公共団体が主体となり、地域住民の日常的な移動のために、小型の車両を用いて市街地を循環するような新しい運行形態で輸送サービスを提供するバスを、コミュニティバスと呼んでいる。これらの多くは、バリアフリー化した車両の運行により、高齢者・障害者を含めた地域住民のための移動手段となっている。

(2) オムニバスタウン構想

運輸省、警察庁及び建設省が推進するオムニバスタウン構想は「人・まち・環境」にやさしいバスを中心としたまちづくりを推進するものであり、高齢者・障害者等の移動制約者にも配慮し、ノンステップバスの導入等を図っている。例えば、９年１２月に初めてオムニバスタウンの指定を受けた浜松市においては、ノンステップバスを導入している。

(3) LRT（ライトレール・トランジット）

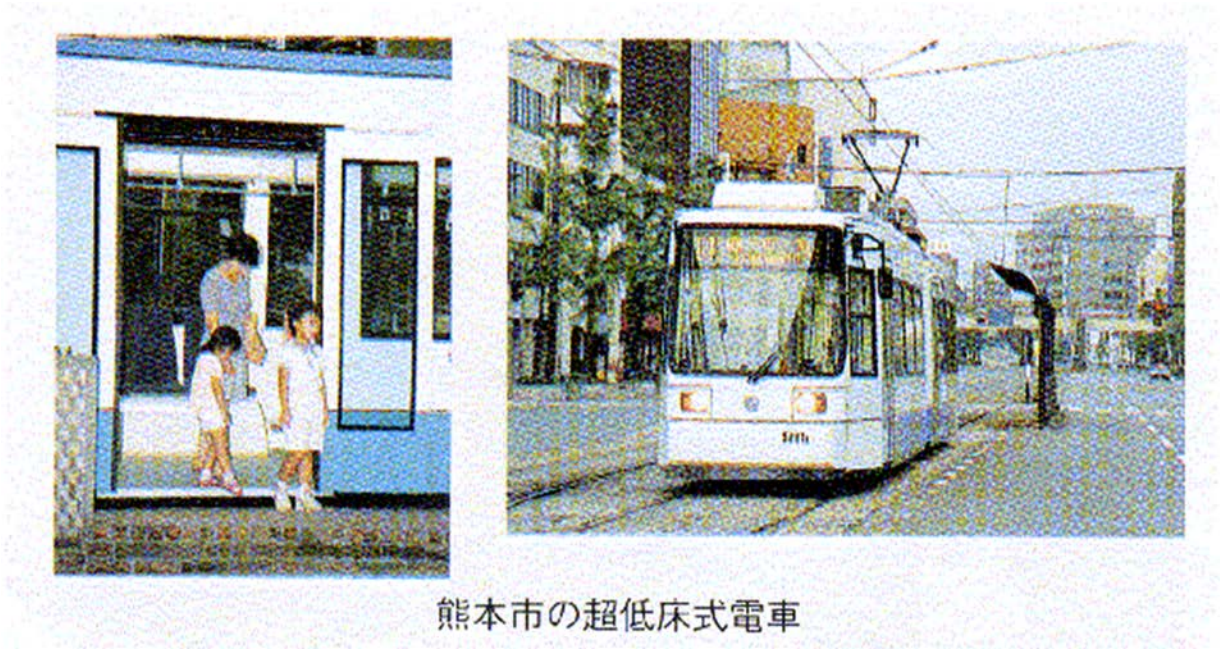



欧米のＬＲＴの写真（フランス／ストラスブール）

LRTとは、近年、欧米の各都市において、都市内の交通渋滞緩和やこれに伴う環境問題の解消を図るうえで有効な公共交通機関として導入されている新しいタイプの路面電車システムである。加速・減速時の低騒音や低振動等の優れた特性を有している。

LRTは、大規模な駅施設や垂直移動施設等も不要であるため、コスト面からも優れており、また、高齢者・障害者にとっての利便性が高く、我が国においても、新しい公共交通システムとして多くの都市への導入が期待されている。

現在、我が国においては、熊本市においてLRTの車両であるLRV（超低床電車）が導入されているが、ステップの高さは、レール面から約３０センチメートルとなっており、プラットホームからの乗車時の移動はほぼ水平移動となる。




熊本市の超低床式電車

運輸省においては、８年度より関係省庁と共同でLRT導入のための調査検討を行っており、１０年度は、鉄道軌道近代化設備整備費補助金制度を活用し、広島電鉄の低床式電車一編成の投入に対し、地元地方公共団体とともに購入費の一部を補助することとしている。

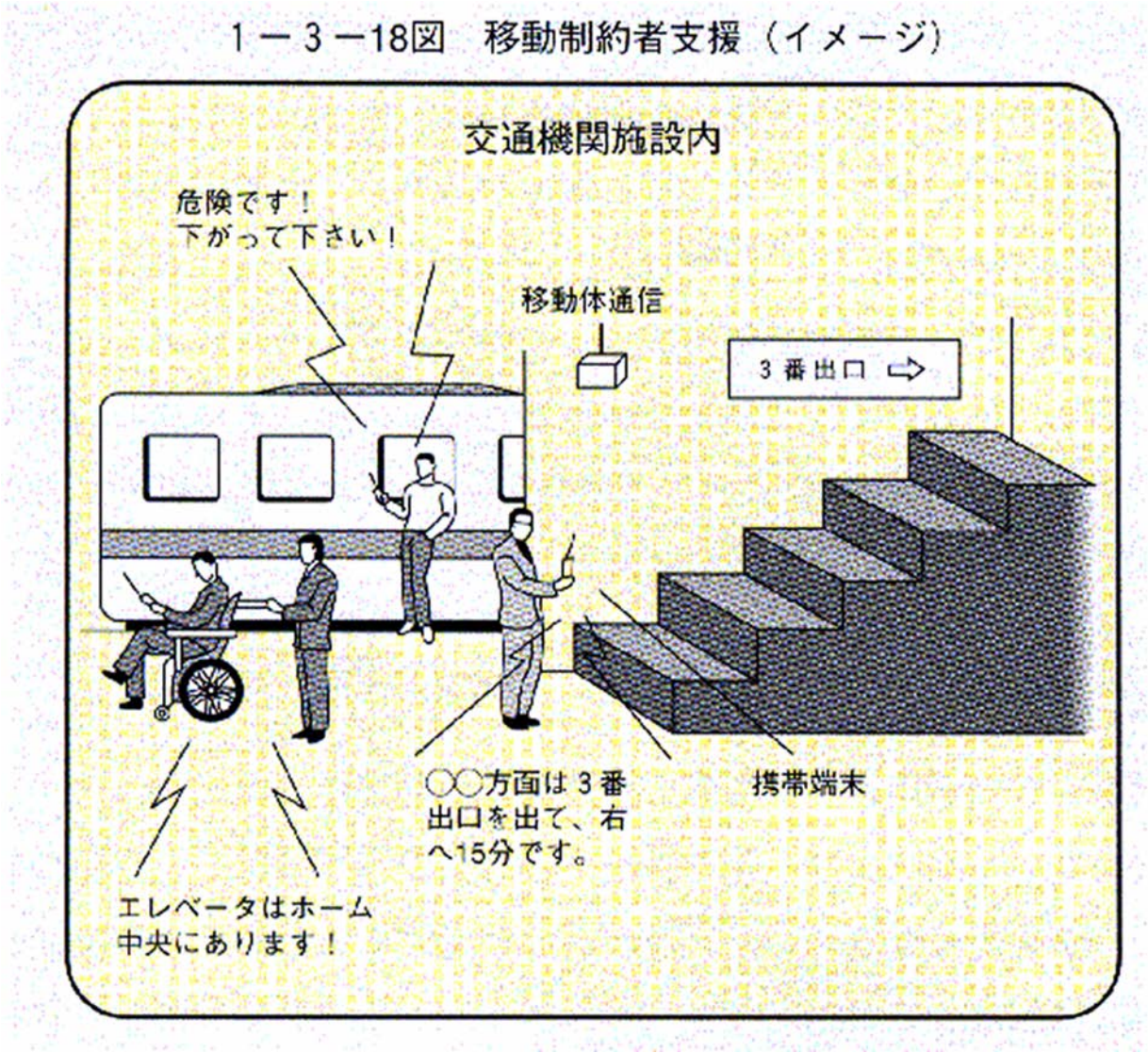
(4) 情報通信技術を活用した移動制約者支援システム

運輸省は、郵政省と共同で簡易無線端末関連技術を活用した移動制約者支援モデルシステムの研究開発を進めている。

このシステムは、現在急速に普及している携帯電話等を活用し、案内サービスや自動警報等を提供することを通じて、高齢者・障害者等移動制約者の公共交通機関の利用を支援するものである〔１－３－１８図〕。

１－３－１８図　移動制約者支援（イメージ）

1－3－18図　移動制約者支援（イメージ）




(5) 汎用電子乗車券及び共通乗車券カードシステムの活用

現在、ICカードを活用した次世代の乗車券である汎用電子乗車券の開発を推進しているが、汎用電子乗車券は自動集改札装置から発する電波により改札を行うため、現在用いられている磁気改札方式の乗車券のように自動集改札装置の挿入口へ乗車券を挿入する必要はなく、自動集改札装置のセンサー部分に汎用電子乗車券を軽くかざすだけで改札口を通過することができる。このような優れた特性を有する汎用電子乗車券は、高齢者・障害者等移動制約者の公共交通機関の利用の円滑化にも資するものであり、今後の実用化が期待される。

共通乗車券カードシステムとは、駅やバスターミナルでの乗り換えに際し、事業主体が変わる毎にその都度切符等を購入し、又は異なったカードを使用することの煩瑣を解消するための共通カードシステムであり、現在一部地域において、共通プリペイドカードの発行等が進められているが、さらに、１枚のICカードで複数の公共交通機関を利用できる共通乗車カードシステムの導入により一層の利便性の向上が図られる。

## ６　バリアフリー化に向けた今後の課題

### (1) 財源の有効活用と関係者間の連携強化の必要性

公共交通のバリアフリー化を推進するに当たっては、そのための財政的裏付けが必要となる。しかしながら、鉄道駅をはじめとする交通ターミナル等におけるエレベーター・エスカレーターの設置等の垂直移動対策は、施設費用が多額となり、また、既存駅の改修等にあっては、設置空間の確保が容易でなく、用地確保や付帯工事で追加費用を要するなど、資金的・物理的に容易でないケースも多い。また、ノンステップバス等の導入についても現時点では割高な費用負担となっているが、これらの施設整備等は、コストに見合うような利用者の需要増には直ちに結びつかない。

一方、交通事業者は、利用者数の伸び悩み、競争の進展等により厳しい経営環境下にあり、コスト削減が強く求められる状況下にある。

こうした中で、今後バリアフリー化を推進していくためには、限られた財源を有効活用して、事業者側においては、バリアフリーに係る利用者ニーズをより的確に把握し、効率的・効果的な施設整備やサービス提供に努める必要がある。国や地方公共団体においても、(1)バリアフリー促進のための補助制度等の支援措置による適切な対処、(2)今後の取り組みに当たって先駆的・模範的ケースとなるようなモデル事業の実施、(3)移動制約者のためのわかりやすい公共交通利用案内システムの構築等を地域の実情を踏まえながら、また、地域の自主性に配慮しつつ推進していく必要がある。さらに、バリアフリー化の一層の推進のためには、(1)交通事業者と公的主体との連携による鉄道駅等の交通ターミナル施設の改善整備の促進、(2)交通事業者、あるいは交通ターミナル施設におけるバリアフリー化への取り組み状況についての定期的な公表、評価・認定制度の導入等の措置も有効と考えられる。

また、公共交通機関におけるバリアフリー化を推進していくことは、公共交通機関の利便性や魅力度を向上させる総合的取り組みでもあり、その結果、健常者を含めたすべての利用者にとって使いやすいものとなれば、利用者からも評価され、公共交通機関としての信頼を高めるものと考えられる。

### (2) シルバー市場拡大の中での新たな事業展開の必要性

事業者のバリアフリー化への取り組みは、高齢者・障害者の自立や社会参加のため、公共交通を担う事業者としての公共的使命から支援協力していくというとらえ方ができるが、一方、２０１５年には４人に１人、２０５０年には３人に１人が６５歳以上の高齢者となることを考えれば、市場の中で相当規模を占める有力顧客層をいかに自社の事業対象に取り込み、ビジネスチャンスとして活用していくか、また、顧客満足度の高いサービスの創出により、ニーズに応え、企業評価を高めていくかといった企業戦略的な視点でとらえることもできる。実際にタクシー事業者の中には、(1)高齢者等のために病院の順番とりなどの用事を代行するサービスの提供、(2)ユニバーサルタクシー、(3)高齢者の外出に当たり、乗務員が介護役を引き受け、輸送及び介護のトータルサービスを提供する等の新しい試みが出始めている。また、鉄道、バス等の事業者においても高齢者を対象とした新たな営業割引制度の導入により需要喚起とサービス向上を図る動きがある。当初はこうしたニューサービスへの認知度が低く、採算性等の問題があるが、交通事業者にあっては、拡大していくシルバー市場の中で利用者ニーズに沿った新しい事業展開や利用者利便向上のためのサービス改善に創意工夫を発揮していくことが期待される。

コラム

## バリアフリー旅客船「かもしか」就航

青森県津軽半島の蟹田町と下北半島の脇野沢村の間、陸奥湾内２２．６kmを結ぶ旅客フェリー「かもしか」（６１１総トン）が平成１０年４月にリニューアルした。

これまで就航していた船齢３０年の超老朽船の旧「かもしか」に代わって就航した新「かもしか」は、船型がひとまわり大きくなっただけでなく、車両甲板から客室に昇る階段に電動昇降リフトが設置され、身体障害者用トイレや船内用の車椅子が４台常備されている。船内の出入口や通路の段差をなくすなど、バリアフリーで「人にやさしい」船となっている。船旅を敬遠していた高齢者や身体障害者の方々にも気軽に利用できることから、観光客をはじめ利用者が大幅に増加している。

この航路は、津軽・下北両半島の住民の生活、産業、観光の架け橋として地元では「海の県道」と呼ばれ、陸路を使えばJR、バスを乗り継いで５時間以上を要するところ、所要時間１時間で１日２往復（７、８月は３往復）する。




「かもしか」号

コラム

## 地下鉄駅の深化とエレベーター・エスカレーターの設置状況

地下鉄の駅は、地下にあることから、地上とプラットホームとの間の垂直移動は避けられないものであるが、近年さらに地下鉄駅の深化が進行している。例えば、帝都高速度交通営団の路線については、昭和１４年に開通した銀座線の駅の深さの平均は８．８ｍであったが、平成９年に部分開通した南北線の場合は２０．３ｍとなっている。

地下鉄駅の深さ

地下鉄駅の深さ

| 線　名 | 銀座線 | 丸の内線 | 日比谷線 | 東西線 | 有楽町線 | 千代田線 | 半蔵門線 | 南北線 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 開　通 | 昭和 14.1.15 | 昭和 37.1.23 | 昭和 39.8.29 | 昭和 44.3.29 | 昭和 45.8.19 | 昭和 53.3.31 | 平成 2.11.28 | 平成 8.3.26 |
| 平均深さ | 8.82m | 8.75m | 12.07m | 13.4m | 17.5m | 15.9m | 18.08m | 20.33m |

注　帝都高速度交通営団「営団地下鉄ハンドブック」により作成

帝都高速度交通営団においては、「鉄道駅におけるエレベーターの整備指針」及び「鉄道駅におけるエスカレーターの整備指針」により整備を進めているが、９年度末現在の整備状況は、全駅１２９駅（交差駅を１駅として計上）のうち、エレベーターは２０駅、エスカレーターは８４駅（うち車椅子対応型１３駅）において整備されている。同営団においては、引き続き上記指針に沿って整備を進めることとしている。

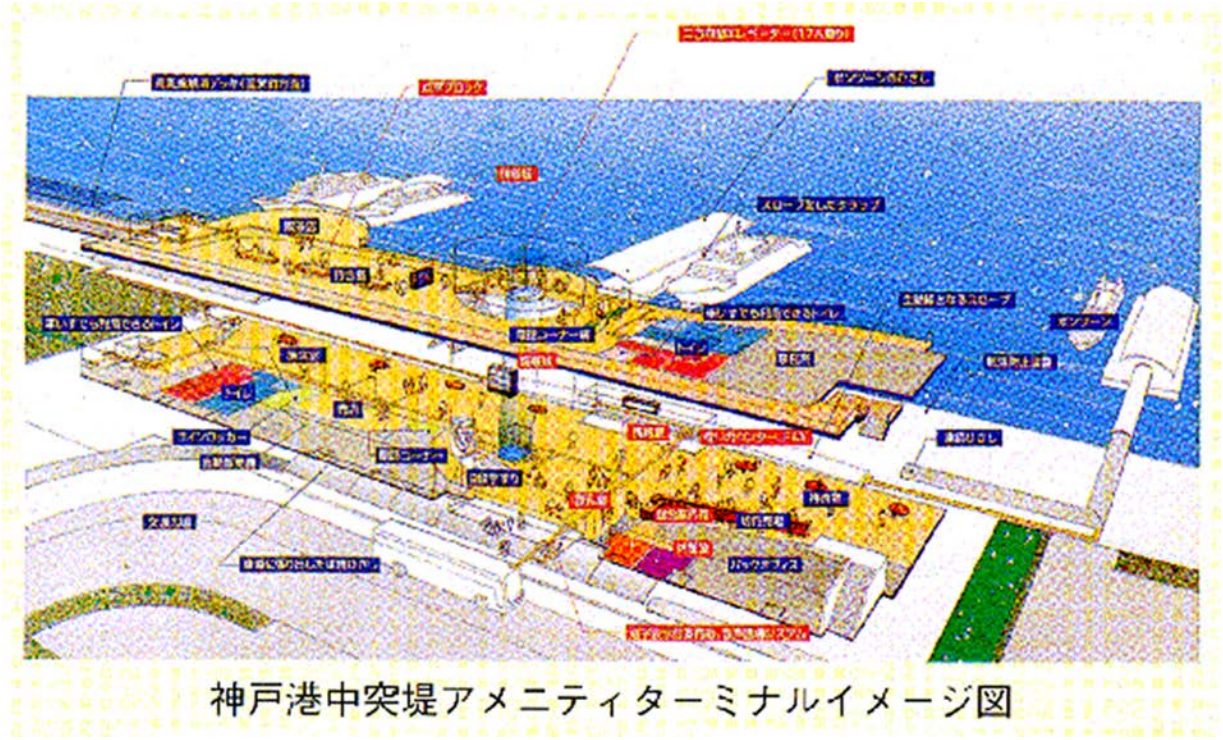
都営地下鉄では、全駅７７駅のうち、エレベーターは１５駅（すべて障害者対応型）、エスカレーターは７２駅（うち車椅子対応型１駅）が整備されており、エスカレーターについてはほぼ全駅で整備されている。

コラム

## アメニティターミナル

「神戸港中突堤アメニティターミナル」が平成１０年３月２８日に供用開始された。同ターミナルでは、建物の構成を単純にし、建物内及び周囲の段差をなくし、また、障害者と健常者の移動経路を同じにする等の配慮がなされており、高齢者・障害者をはじめとしたすべての人に利用しやすい構造となっている。

阪神・淡路大震災で倒壊した阪急伊丹駅の再建が進められ、１０年１１月２０日竣工した。同ターミナルは、誰もが利用しやすいバリアフリーの施設整備をめざすため、阪急電鉄ほか関係者による検討委員会を開催し、大型の車椅子対応エレベーターをはじめ、高齢者・障害者等に配慮した鉄道駅として整備が進められた。




神戸港中突堤アメニティターミナルイメージ図

コラム

## 都市モノレール小倉線のJR小倉駅乗り入れ

北九州市小倉駅においては、平成１０年４月１日、小倉駅の改装工事に併せ、モノレールの小倉駅延伸工事、駅前広場、ペデストリアンデッキ等の交通関連施設の総合的整備が終了し供用開始した。

当該工事の課題であったJRとモノレールの乗り換え不便、鉄道による歩行者動線の分断及び周辺歩行空間の不足等の問題は解消され、事業効果として、モノレールの利用客の増加、バス停の駅前広場への集約化による乗り換え利便の向上、ペデストリアンデッキやエレベーター・エスカレーター等の設備によるバリアフリーのまちづくり、中心市街地の活性化等が図られた。




北九州市小倉駅

コラム

## ユニバーサルタクシー

わが国におけるSTSのサービスは、主に移動制約者を対象としており、採算性の問題等があるといわれているが、規制緩和による一般タクシーへの新規参入の拡大の流れの中で新しいサービス展開の動きがある。例えば、京浜運送が平成１０年２月に運行開始したユニバーサルタクシーは、車椅子の方に対応できる設備を有したワゴン型車両であるが、従来の患者輸送に限定した「福祉タクシー」と異なり、一般の健常者を対象とした流し等のサービスも行うことが特徴である。

予約時には移動制約者対応のサービスを行うが、予約のない時には流し等の一般営業も行うことから、従来の福祉タクシーと比較して、輸送効率や採算性の問題が少ないと言われており、新たな営業形態として期待されている。




ユニバーサルタクシー（京浜運送）

コラム

## 優先席

鉄道事業者においては、お年寄りの優先席というイメージの強い「シルバーシート」から「優先席」へと名称変更を行い、高齢者がこれをより利用しやすくし、さらに対象者を高齢者・障害者から、妊婦や乳幼児連れの方まで広げるという動きがある。これは公共交通の利用に当たって譲り合いの気持ちを持ち、精神面でのバリアフリー化を進め、誰もが利用しやすい公共交通機関をめざす動きのひとつである。

今後は、優先席の設定席数についても画一的になることなく、路線毎の利用者層の特性等を踏まえつつ、弾力的に対応していく必要がある。

一部のJRの優先席マークについては、妊婦や乳児連れの方をピクトグラムで表示することにより、優先席の対象者が高齢者だけでないことを分かりやすく表示している。




優先席マーク（ＪＲ東日本の例）

## 第２節　混雑というバリアの解消

### １　大都市圏にける通勤・通学の混雑状況

大都市圏における通勤時間帯の鉄道の混雑の状況は、昭和４０年代以降、各種対策に取り組んできた結果、緩和されつつあるものの、高齢者・障害者、乳幼児を連れた方等にとっては大きな支障を感ずることなく円滑に利用できる状況にあるとは言い難い。いつでも誰でも利用できる公共交通機関をめざすためには、今後とも混雑緩和対策を進め、バリアフリーをめざしていく必要がある。

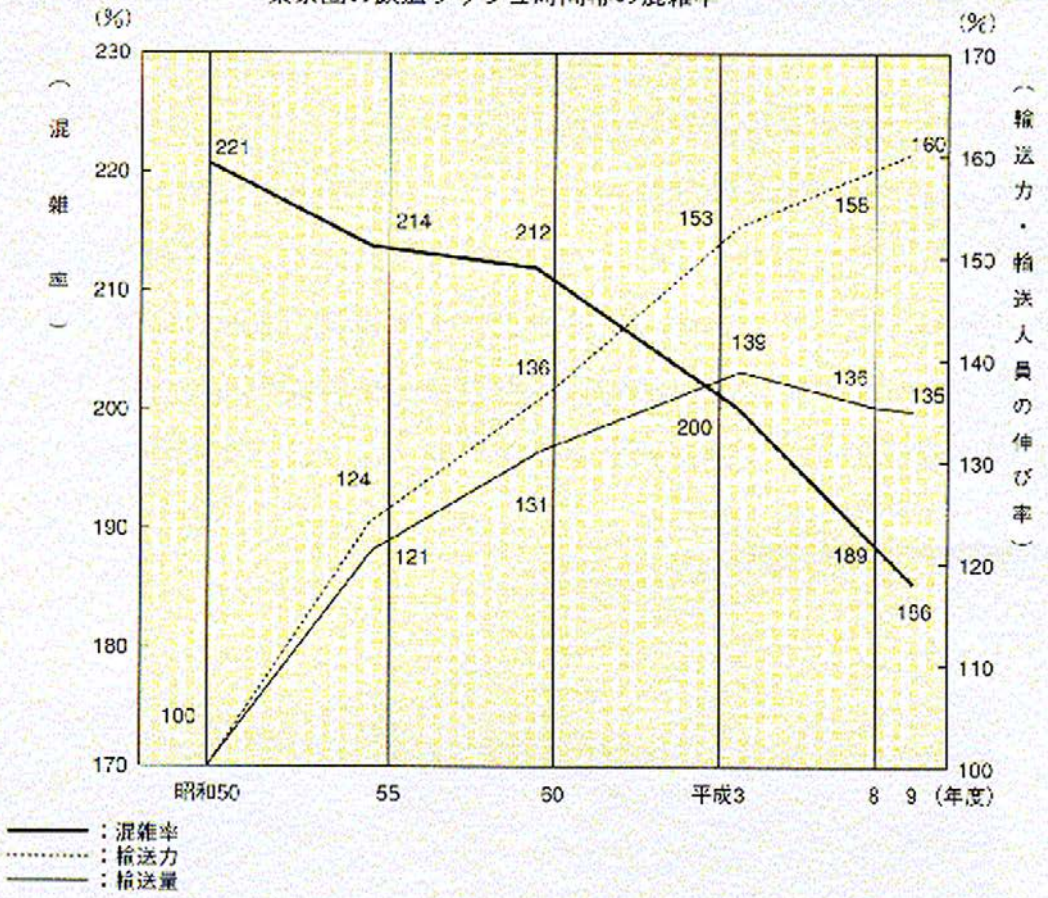
東京圏をはじめとする大都市圏の通勤・通学時間帯の混雑は、年々緩和傾向にあるものの、９年度の東京圏の平均混雑率は１８６％となっており、乗車定員の約２倍近い混雑率となっている。高齢者・障害者等にとって、こうした時間帯に鉄道を利用するうえでの大きな支障となっている。〔１－３－１９図〕

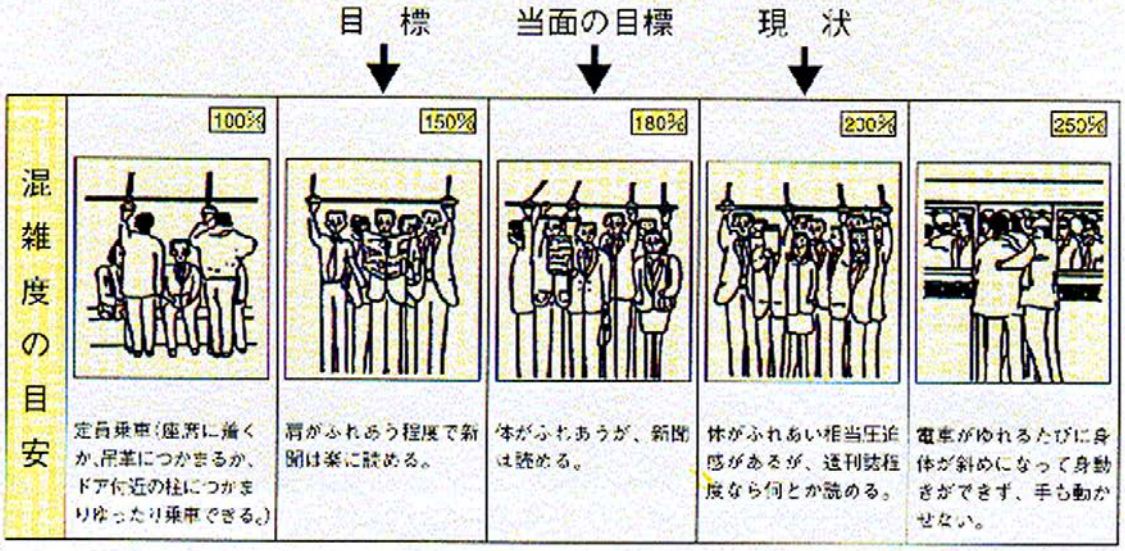
１－３－１９図　大都市における通勤混雑対策

## 1－3－19図　大都市圏における通勤混雑対策

○通勤混雑の現状－東京圏の平均186%
昭和50年度と比較し、輸送力増強の努力　……1.6倍
通勤・通学者数の増大…1.4倍

東京圏の鉄道ラッシュ時間帯の混雑率



## ２　混雑緩和をめざす取り組み

(1) 都市鉄道の整備

都市鉄道においては、通勤・通学時間帯の輸送力の増強を図る観点から、今後とも、地下鉄等の新線建設、複々線化、長編成化及び運行本数の増加等の施策を推進することとしている。

例えば、京王電鉄では、９年において、必要となる駅ホームの延伸工事等を行ったうえで、通勤・通学時間帯において、京王線では、１０両編成化を行うとともに、井の頭線では、大型車両（２０m）の導入及び増発を行った。また、東武伊勢崎線の竹の塚～越谷間の複々線工事の９年３月の完成により、大幅な列車増発が可能となり、混雑緩和をはじめ所要時間の短縮等が図られた。




複々線区間の例（東武伊勢崎線竹ノ塚～北越谷間）

(2) 鉄道駅の施設改善による混雑緩和

鉄道駅における混雑に対応するため、駅施設の改善工事が行われており、それによる混雑緩和や乗り換えの利便性の向上が期待される。

例えば、東武伊勢崎線・営団日比谷線が乗り入れる北千住駅の混雑緩和を図るための抜本的な改良工事が９年３月に完成した。同工事では、従来の１階に東武伊勢崎線ホーム、３階に日比谷線ホーム（２面４線）を設け、ホームの立体構造化及び連絡通路の増設等を行うことにより、エスカレーター２９基、エレベーター４基、身障者用トイレ等の設置を行った。これにより、鉄道駅における混雑緩和、移動制約者の垂直移動の容易化が図られた。




混雑緩和のための改良工事完成後の北千住駅

(3) オフピーク通勤運動

大都市圏における通勤・通学混雑の緩和を図る方策としては、都市鉄道の整備のほか、ピーク時に集中する輸送需要をその前後に分散させることも必要である。このため、関係省庁、労働組合、経営者団体、交通事業者、学識者等により構成する「快適通勤推進協議会」において、企業等における時差通勤やフレックスタイム制の導入など、オフピーク通勤の推進を図るためのキャンペーン活動等を実施している。

企業における時差通勤、フレックスタイム制の導入状況は、首都圏におけるアンケート結果によると、９年度において時差通勤又はフレックスタイム制のいずれかを導入しオフピーク通勤に努めている事業所は２割近くとなっている。

(4) 鉄道事業者による快適通勤をめざすその他の取り組み

快適通勤・通学の取り組みとしては、前記のほか座席指定列車等の増加や車両冷房化の推進が挙げられる。

座席指定列車については、JRや私鉄各社により、朝・夜の通勤時間帯に運行されており、割増料金にもかかわらず、その平均乗車率は９０％を超え、利用客の支持を得ている。

例えば、JR東日本では、現在東京・新宿・上野駅から東海道、中央、常磐、総武各線の住宅地を結ぶ「ホームライナー」等を運行しており、総計で午前６時～８時台の上りが１４本、午後６時～１１時台の下りが２４本設定されている。

また、大手民鉄においても１－３－２０表のとおり、座席指定列車を運行している。

１－３－２０表　大手民鉄の通勤・通学における座席指定列車の運行状況

1－3－20表　大手民鉄の通勤・通学における座席指定列車の運行状況

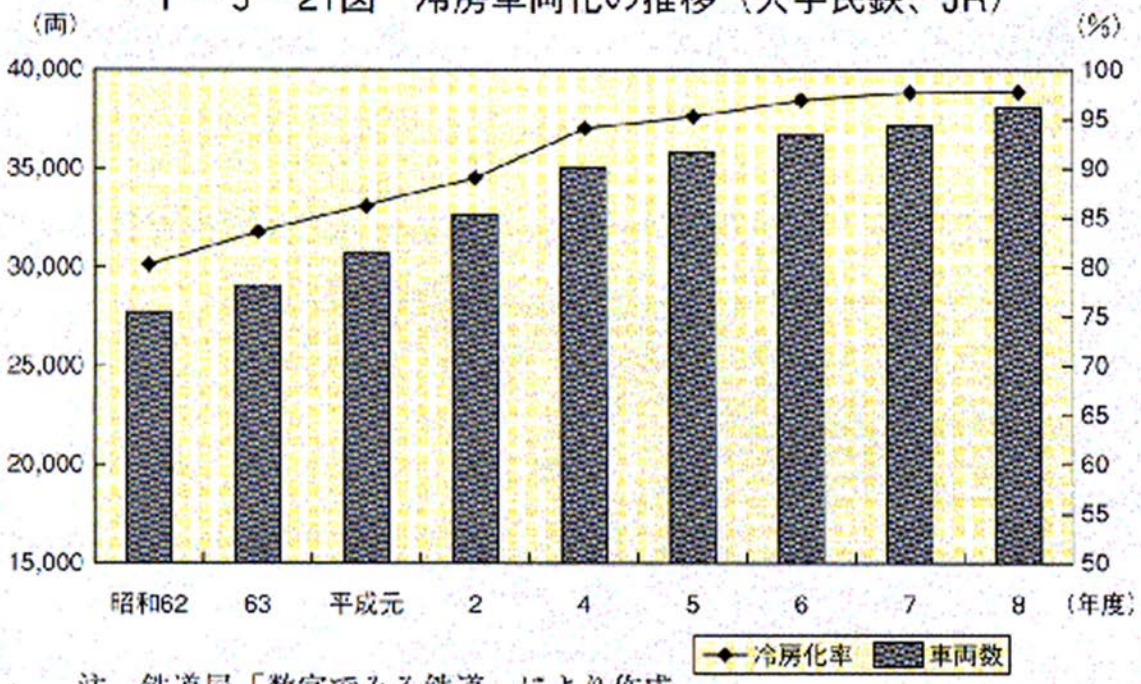
| 社名 | 列車名 | 区間（所要時間） | 便数（対象時間） | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 朝方 | 夕方 |
| 京成 | モーニングライナー<br>イブニングライナー | 京成上野～成田空港、成田<br>（71分）　（61分） | 上野着<br>3本（07:12～09:51） | 上野発<br>6本（17:56～22:00） |
| 京急 | 京急ウィング | 品川～京急久里浜、三崎口<br>（52分）　（65分） | | 品川発<br>10本（18:45～21:45） |

注　(1)　日本民営鉄道協会資料により作成。
(2)　JRのホームライナー形式の運行列車を座席指定列車とした（通常の有料優等列車を除く）。
(3)　所要時間は最短の列車ダイヤによる。

車両の冷房化については、JR、大手民鉄でみると、８年度において９７．５％という高い水準を達成している〔１－３－２１図〕。

１－３－２１図　冷房車両化の推移（大手民鉄、ＪＲ）

## 1－3－21図　冷房車両化の推移（大手民鉄、JR）




注　鉄道局「数字でみる鉄道」により作成。

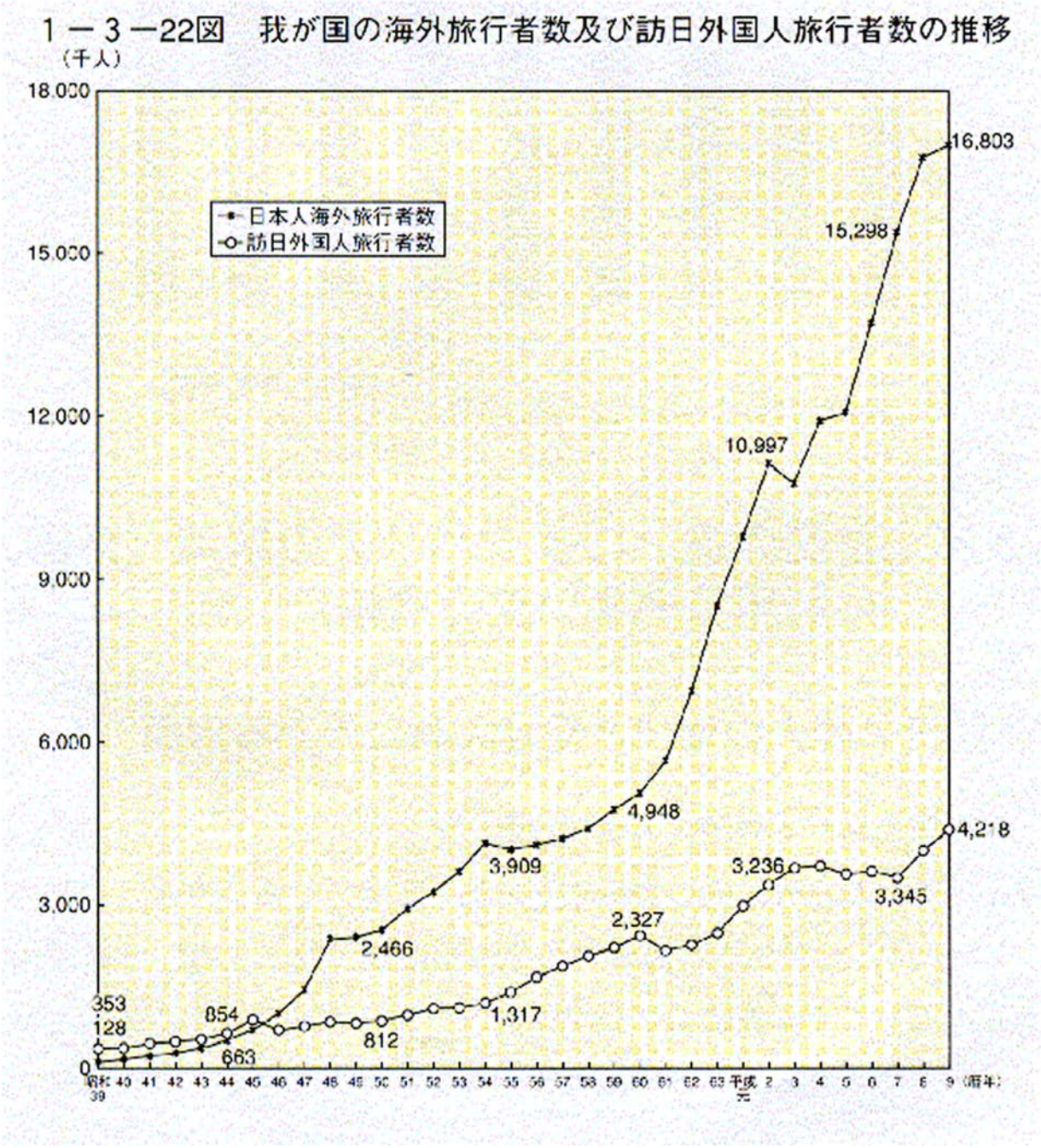
## 第３節　言語の違いによるバリアの解消（外国人に利用しやすい交通運輸）

### １　訪日外国人の増加と受け入れにかかる課題

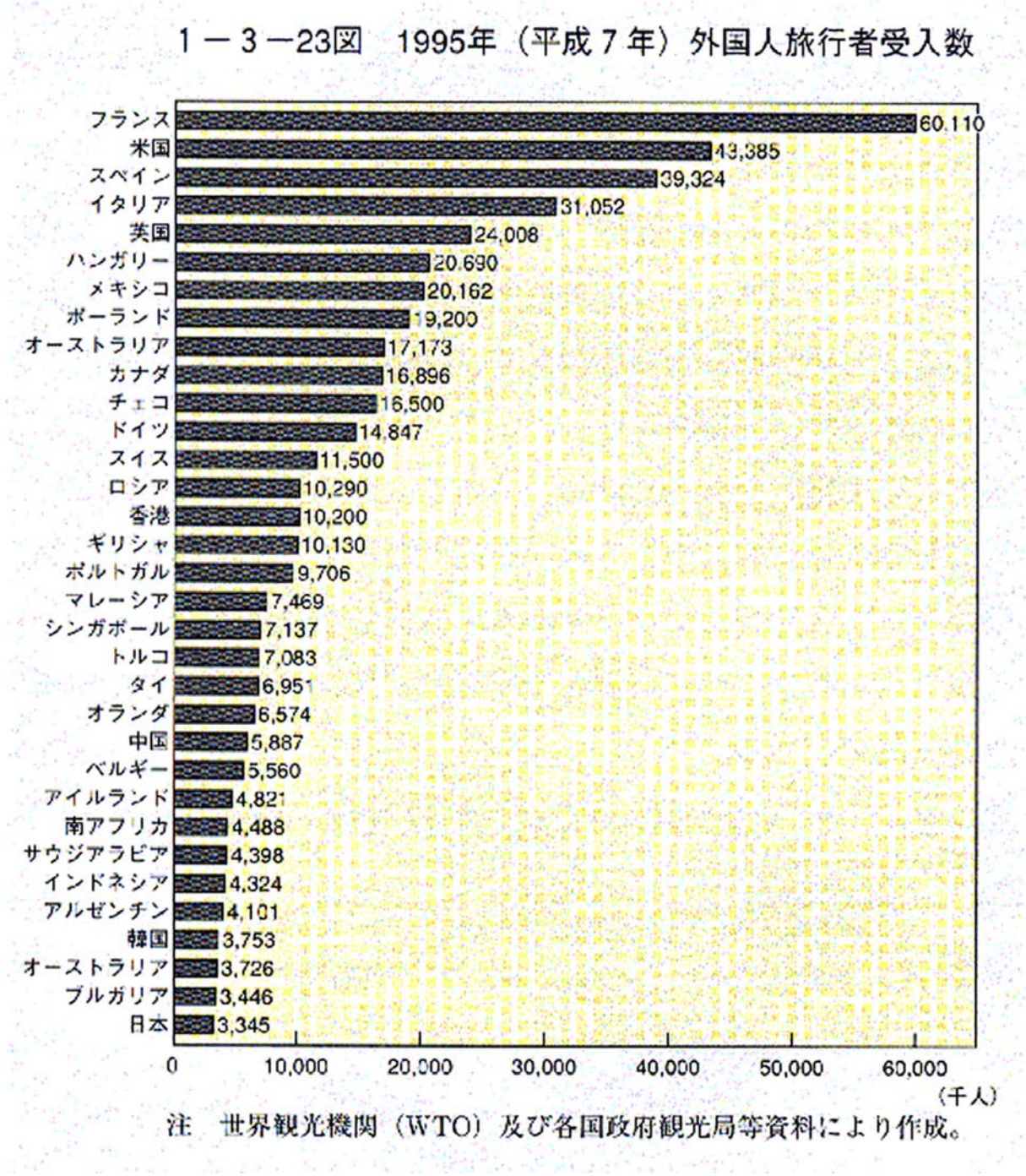
(1) 我が国を訪れる外国人の増加状況

我が国を訪れる外国人の数は年々増加してきている。９年には初めて４００万人を超えたところであるが、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おり、今後とも下記のウェルカムプランの推進等により訪日外国人の数をさらに増加させ、国際相互理解の増進等を図ることとしている。〔１－３－２２図〕〔１－３－２３図〕

１－３－２２図　我が国の海外旅行者数及び訪日外国人旅行者の推移




１－３－２３図　１９９５年（平成７年）外国人旅行者受入数




(2) ウェルカムプラン２１

８年４月に策定された「ウェルカムプラン２１」は、「国際観光テーマ地区」の形成による新たな国際観光ネットワークの構築、外国人の受け入れ体制の整備、旅行費用の低廉化等の施策により、訪日外国人旅行者を、概ね１０年間で倍増させることをめざしている。また、９年６月には、「外国人観光旅行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」（以下「外客誘致法」という）が施行され、これに基づく各種施策が講じられている。

(3) 訪日外国人の受け入れのための公共交通機関のバリアフリー化

すべての人に利用しやすい公共交通機関をめざすためには、こうした状況を踏まえ、今後我が国社会において増加することとなる外国人に対しても十分配慮し、言語の違いによる障害の除去のための案内システムの整備、外国人に対応できるガイドの育成、利用しやすい運賃制度の設定等のハード・ソフト両面における施策を進める必要がある。

## 2　外国人がひとり歩きしやすい街をめざす取り組み

(1) 現状における問題点

国際観光振興会の６年の調査によると、「訪日外国人客が日本旅行中に遭遇した困難や問題」についてのアンケート結果として、「何も問題はなかった」という回答が約半数あり、我が国国内における外国人への情報提供の状況は、一定の水準にあることがうかがえるが、一方、「言葉が通じなくて困った」が１７．４％、「英語標識が少なくて困った」が７．７％あり、特に個人旅行客の困難遭遇度が高くなっている。これは、個人旅行者がツアー客と比較してひとり歩きする機会が多いためと考えられるが、今後とも、外国人が不自由なく安心して旅行できるような環境づくりを進める必要がある。〔１－３－２４表〕

１－３－２４表　形態別訪日外客が遭遇した困難・問題（複数回答）

１－３－24表　形態別訪日外客が遭遇した困難・問題（複数回答）

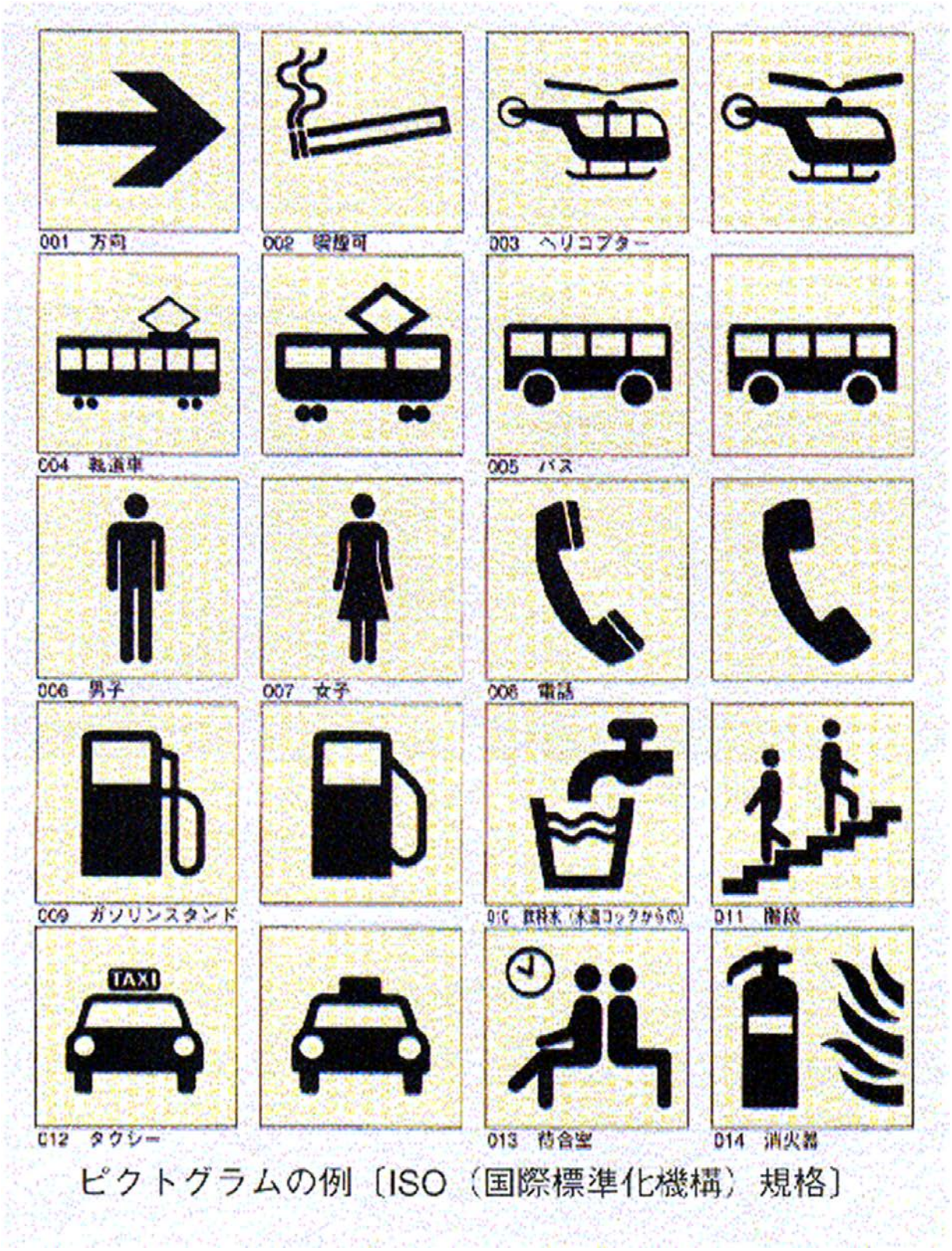
（単位：％）

| 旅行形態 | 何も問題はなかった | 言葉が通じなくて困った | 英文標識が少なくて困った | 交通混雑がひどい | 入管・税関の混雑がひどい | 物価が高くて困った | その他 | 回答なし |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 全体 | 54.2<br>(35.3) | 17.4<br>(20.2) | 7.7<br>(14.7) | 1.9<br>(9.0) | 1.8<br>(4.0) | 4.1<br>(12.6) | 11.9<br>(27.7) | 7.6<br>(－) |
| 個人 | 55.2 | 17.7 | 10.0 | 1.5 | 2.1 | 4.0 | 11.5 | 5.0 |
| 観光パッケージツアー | 48.8 | 16.3 | 1.3 | 3.8 | 2.5 | 5.0 | 13.8 | 17.5 |
| 視察・会議ツアー | 52.8 | 17.6 | 0.9 | 2.8 | － | 3.7 | 13.0 | 13.0 |
| インセンティブツアー | 50.0 | － | － | － | － | 12.5 | 12.5 | 25.0 |

注　国際観光振興会「平成６年訪日外客実態調査」により作成

(2) 案内表示板等の整備

国内の観光地、公共施設、公共交通機関の駅・ターミナル等においては、外国人へのわかりやすい情報提供の観点から、観光情報の表示板へのローマ字表記、英文併記、ピクトグラム（図形表示）の表示等が進められている。




ピクトグラムの例〔ＩＳＯ（国際標準化機構）規格〕

JR６社では、全駅の駅名票へのローマ字併記を行い、また、案内表示については、ローマ字及び英文併記を順次導入している。駅構内における列車の出発案内、乗り換え案内、一部の車両（新幹線、成田エキスプレス等）における行き先や停車駅の表示についても、LED等により、英文併記による案内を実施している。さらに、駅における行き先情報のアナウンスに当たっては英語による案内も実施している。

帝都高速度交通営団では、案内表（案内票、誘導票、路線図、周辺図等）の英文併記を実施し、また、ピクトグラムを案内板に表示している。都営地下鉄では、三田線、新宿線及び１２号線の新造車両において、車内で行き先等をアナウンスするに当たり英語による案内を実施している。

さらに、九州地区においては、アジアからの訪日客を意識しており、西日本鉄道の西鉄福岡駅のターミナルビルや、北九州市の小倉駅のターミナルビル等では、案内表示板に英文併記の他、中国語、韓国語の表示も行っている。（写真）



JR東京駅の案内表示板（ピクトグラム・英文併記）

ＪＲ東京駅の案内表示板（ピクトグラム・英文兵器）

(3) 観光案内所の整備

(ア) 外国人総合観光案内所（TIC）

国内初の外国人向け観光案内所として、昭和３７年１２月に東京TIC（ツーリスト・インフォメーション・センター）が、３９年３月に京都TICが開設された。現在は国際観光振興会がこれら２つのTICを運営し、国内の旅行案内をはじめあらゆる観光・交通情報を外国人観光客に対し無料で提供している。

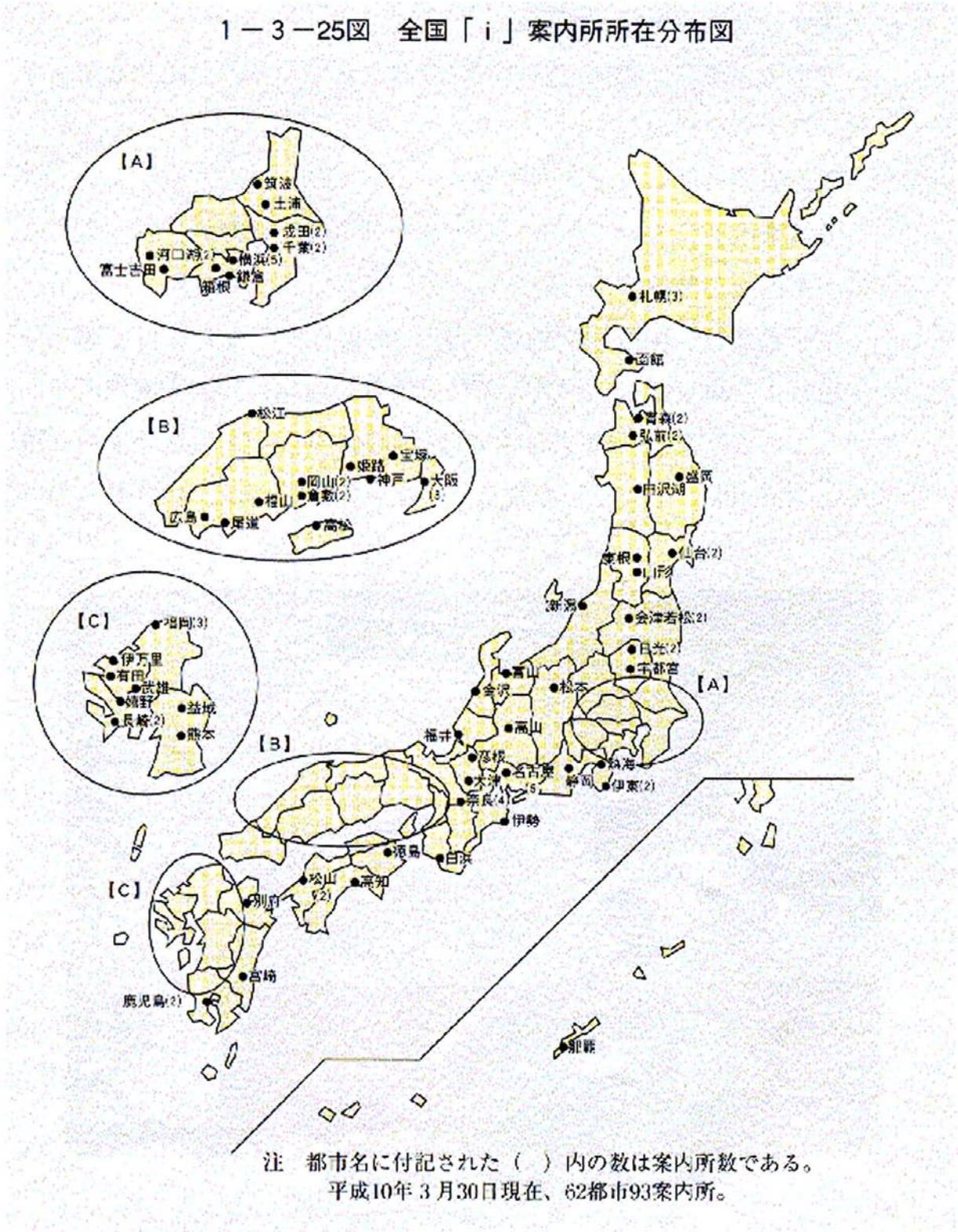
（イ）「i」案内所

i案内所とは、地方公共団体や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であり、国際観光振興会のTICと連携することにより、我が国を訪れる外国人に対し、必要な観光案内を行っている。

９年度末現在、６２都市９３カ所に設置されており、全国的な情報提供システムを形成している。〔１－３－２５図〕

１－３－２５図　全国「ｉ」案内所所在分布図

1－3－25図　全国「ｉ」案内所所在分布図




注　都市名に付記された（　）内の数は案内所数である。
平成10年３月30日現在、62都市93案内所。

（ウ）鉄道事業者等による案内所等

鉄道事業者においてもターミナルや列車内等において外国人のための案内所を整備等の対応を行っている。

東京都では、国際観光振興会及びJR東日本の協力を得て昭和６３年１１月より東京駅に、平成元年１１月より新宿駅に外国人案内所を開設している。また、JR東日本では、元年に英語による電話案内「JR East Infoline」を開設しており、９年度においては、約２万人の外国人の利用があった。




外国人案内所（ＪＲ東京駅）

帝都高速度交通営団では、外国人を対象とした案内所を、銀座、日本橋、新宿、大手町の４カ所に開設している。

また、南海電気鉄道でも、関西空港駅等の総合サービスセンターのほか、関西空港線の特急列車内においても、外国人に対応できる乗務員等を配置し、外国人対策を行っている。

(エ) 観光情報システムの整備

ウェルカムプラン２１を推進し、訪日外客の増大とこれによる国際的相互理解の増進を図るためには、高度化した情報通信技術を活用して、各種観光情報を我が国内外において提供するシステムの構築が有効である。

そのため、現在、宿泊施設、飲食店等を含めた各種観光情報を網羅的に収集整理し、先進的な情報通信手段を用いて、日本語のみならず外国語によっても、いろいろなユーザーが簡単にアクセスできる総合的データベースとしての観光情報システムを整備することが課題となっている。なお、このようなシステムの整備は、外国人旅行者の訪日促進だけでなく、日本人の国内旅行需要の喚起、地域経済の振興、情報産業、中小宿泊業を含む産業の活性化等の効果も期待できるものである。

(4) 外国人向けガイドの育成

我が国を訪れる外国人の快適かつ安心な旅行を支えるためには、外国人への観光案内を適切に行い得る人材の育成・確保が不可欠である。

通訳案内業法による通訳案内業者は、１０年４月現在７，２４４人が登録されているが、地域によっては十分に確保されているとはいえない状況にある。ウェルカムプラン２１においては、外国人に対し、日本の地方の良さをPRし、地方への外客誘致を図ることが提言されているが、このためには国内各地にこうした通訳案内業者が確保されていることが望ましい〔１－３－２６表〕。

１－３－２６表　通訳案内業免許取得者の数

１－３－26表　通訳案内業免許取得者の数

（平成10年４月１日現在、単位：人）

| | | | |
|---|---|---|---|
| 英　　語 | 5,136 | イタリア語 | 67 |
| フランス語 | 382 | ポルトガル語 | 41 |
| スペイン語 | 405 | ロシア語 | 143 |
| ドイツ語 | 336 | 朝鮮語 | 270 |
| 中国語 | 464 | 合　　計 | 7,244 |

注　運輸政策局観光部資料により作成。

運輸省としては、外客誘致法に基づき、地域事情に応じて必要となる通訳案内業者数を確保するため、地域限定通訳案内業制度を導入したところであるが、１０年４月に九州地域限定の中国語に係る通訳案内業の免許交付が行われた。

(5) 外国人向け割引運賃の導入

ウェルカムプラン２１の訪日外国人に対する旅行費用の低廉化対策の一環として、国内の主要な航空会社及び鉄道会社において１－３－２７表のような外国人向けの割引制度が導入されている。

１－３－２７表　外客向け割引運賃制度の導入の例

1－3－27表　外客向け割引運賃制度の導入の例

| | 事業者 | 割引制度 | 割引対象及び価格 |
|---|---|---|---|
| 航空 | 日本航空 | 「WELCOME TO JAPAN 運賃」 | 海外在住者の海外発国内乗り継ぎの際の国内航空運賃の割引<br>2区間25,200円～5区間63,000円 |
| | 全日空 | 「VISIT JAPAN FARE」 | 同上<br>大人普通運賃の50%割引 |
| 鉄道 | ＪＲ西日本 | 「ＪＲ-WEST RAIL PASS」 | 乗り降り自由な周遊タイプ（ゾーン内のＪＲ西日本全線）<br>関西４日6,000円，山陽８日30,000円 |
| | ＪＲ東日本 | 「ＪＲ EAST PASS」 | 同上（ＪＲ東日本全線）<br>連続５日20,000円　フレックス４日20,000円 |
| | ＪＲ九州 | 「ＪＲ-KYUSHU RAIL PASS」 | 同上（ＪＲ九州）<br>５日15,000円　７日20,000円 |
| | ＪＲ全線 | 「JAPAN RAIL PASS」 | 同上（ＪＲ全線）<br>普通車用（７日27,800～21日56,600円），グリーン車用（７日37,000円～21日78,000円） |

注　運輸政策局観光部資料により作成。

(6) ウェルカムカードの導入

ウェルカムカードとは、各地域の博物館、宿泊施設、物販店、飲食店、レジャー施設、交通機関等の加盟施設において、外国人旅行者が同カードを提示することによって料金の割引等の特典を受けられるシステムであり、青森県、香川県、長浜市周辺地域及び成田市周辺地域において導入されている（下記写真参照）。




ウェルカムカード（青森県の例）

ウェルカムカード（青森県の例）

# 第２部　運輸の動き




貿易物資の安定輸送を担う外航コンテナ船

## 第１節　国内・国際経済の動向と運輸活動

### 我が国経済の動向

平成９年度の我が国経済は、秋以降の金融機関の経営破綻による金融システムへの信頼低下等が消費者心理の悪化を招き、個人消費が低迷すると共に、長引く在庫調整で生産が低下し、設備投資も鈍化したことにより、結果として経済の自立回復はならず、景気は低迷状態となった。

また、国際経済面でも、年度前半には景気拡大の続く米欧や、経済発展の続いていたアジア向け輸出による外需が景気の下支えをしていたものの、タイ、インドネシア等アジア地域で相次いだ経済・通貨危機の影響が色濃く現れ、年度後半には外需も景気押し上げ要因ではなくなった。

実質経済成長率はGDP（国内総生産）で－０．７％（８年度は３．２％）となり、第一次石油危機後の昭和４９年度以来２３年ぶりで、かつ、戦後最大のマイナス成長となった。

## 1　旅客輸送の動向

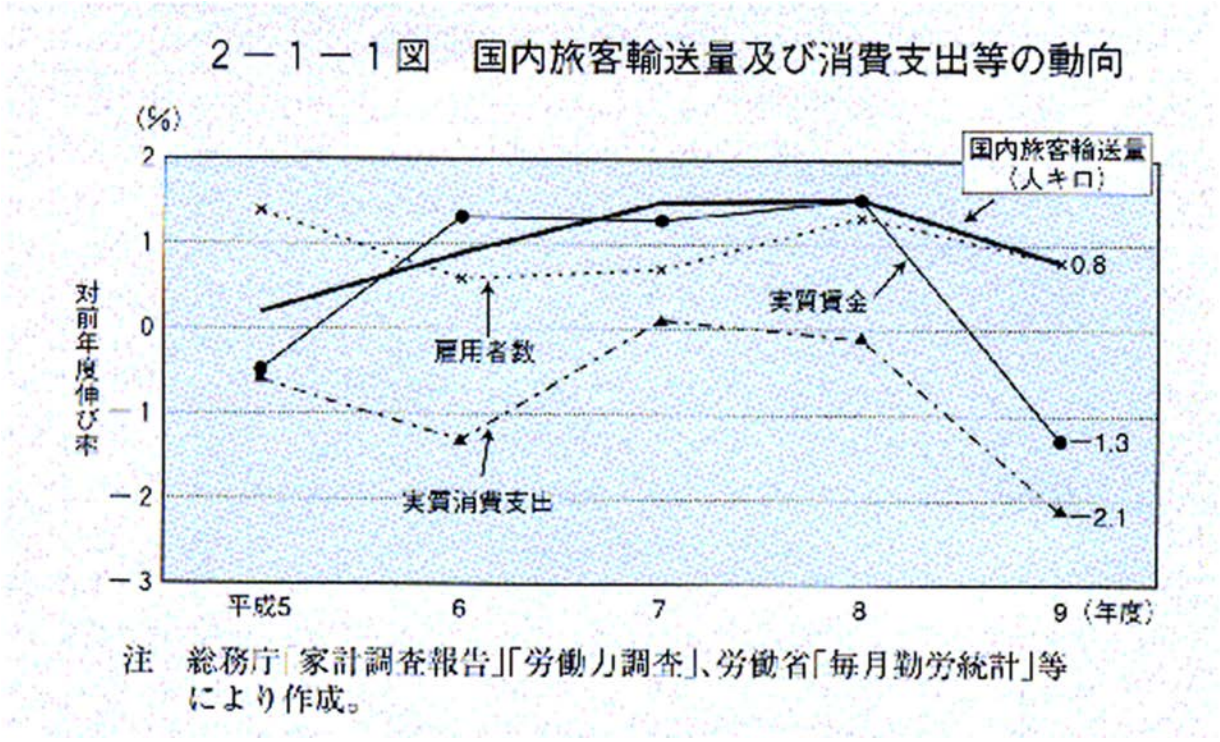
### (1) 国内輸送

#### (ア) 概況

（景気の低迷に伴い国内旅客輸送は低調）

旅客輸送の動向に影響の大きな経済指標について、その対前年度伸び率の推移をみると、実質賃金は１．３％減（８年度は１．５％増）と４年ぶりにマイナスとなり、実質消費支出は２．１％減（８年度は０．１％減）と前年度に比べマイナス幅が拡大している。また、経済活動や通勤旅客輸送の動向に影響が大きいとされる雇用者数は、対前年度比０．８％増（８年度は１．３％増）と増加を続けたものの、その伸びは鈍化している〔２－１－１図〕。

２－１－１図　国内旅客輸送量及び消費支出等の動向




このように我が国経済が総じて低迷し、消費活動も冷え込みが続く中で、９年度の国内旅客輸送量は、航空を除く営業用輸送機関が減少したものの、保有台数が堅調に増加した自家用旅客自動車が、燃料油価格の低下等もあり、引き続き増加傾向を続けたことにより、輸送人員が８４６億人、対前年度比（以下同じ。）０．３％増（８年度は０．３％増）、総輸送人キロが１兆４，１８５億人キロ、０．７％増（８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

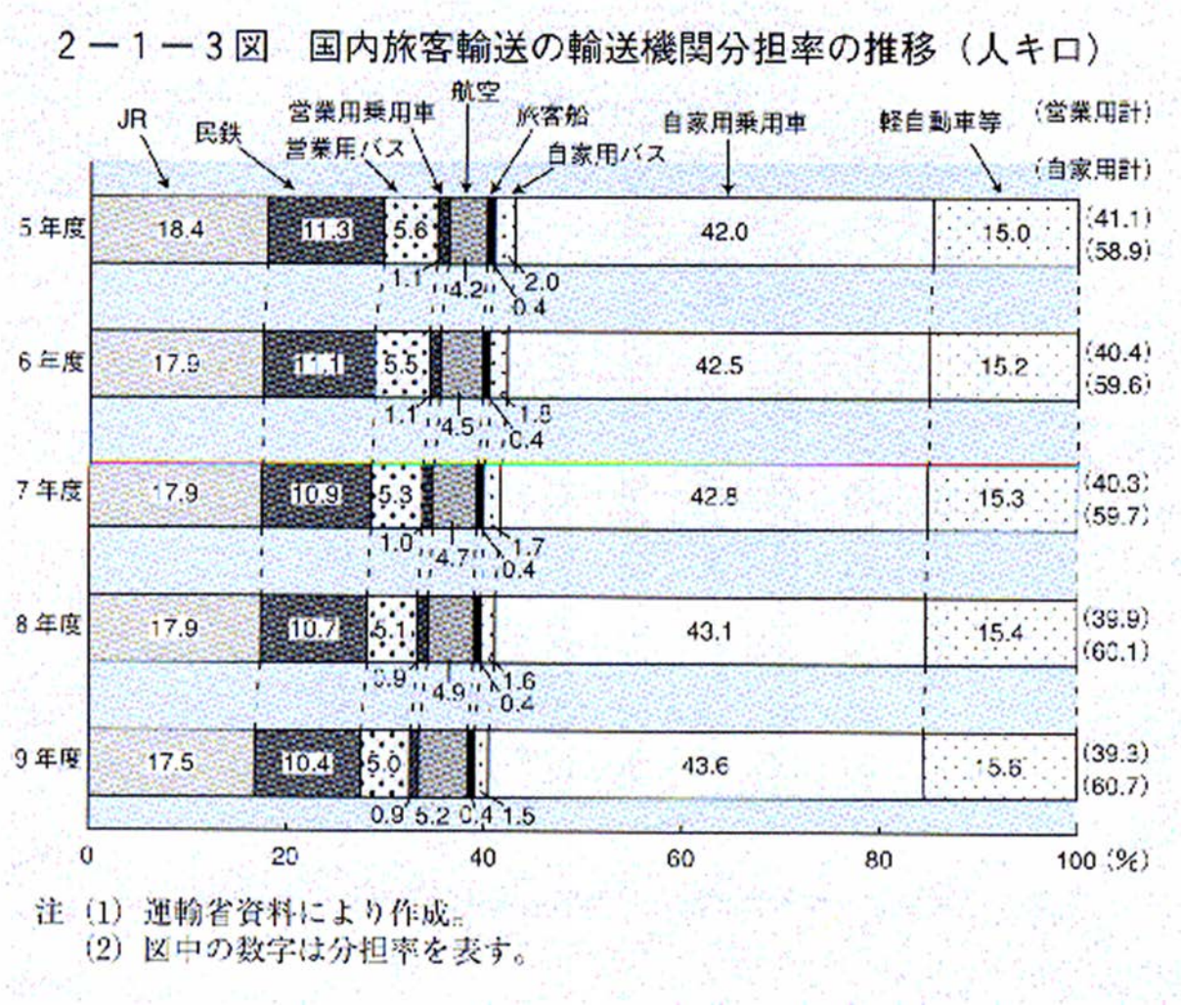
## 2－1－2表　輸送機関別国内旅客輸送量

| | 輸送人員（億人） | | | | 輸送人キロ（億人キロ） | | | | 平均輸送距離（キロ） | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 8年度 | 9年度 | 8／7 | 9／8 | 8年度 | 9年度 | 8／7 | 9／8 | 9年度 | 9／8 |
| 総輸送量 | 843.7 | 846.3 | 100.3 | 100.3 | 14,085.6 | 14,184.9 | 101.5 | 100.7 | 16.8 | 100.4 |
| 鉄道 | 225.9 | 222.4 | 99.8 | 98.5 | 4,021.6 | 3,949.3 | 100.5 | 98.2 | 17.8 | 99.7 |
| JR | 90.0 | 88.6 | 100.2 | 98.5 | 2,517.2 | 2,476.5 | 101.1 | 98.4 | 28.0 | 99.9 |
| 定期 | 56.8 | 55.9 | 99.7 | 98.4 | 1,106.6 | 1,091.1 | 100.6 | 98.6 | 19.5 | 100.2 |
| 定期外 | 33.2 | 32.7 | 101.0 | 98.6 | 1,410.6 | 1,385.4 | 101.5 | 98.2 | 42.4 | 99.5 |
| 民鉄 | 136.0 | 133.9 | 99.6 | 98.5 | 1,504.3 | 1,472.8 | 99.6 | 97.9 | 11.0 | 99.4 |
| 定期 | 81.5 | 80.2 | 98.4 | 98.4 | 974.4 | 954.7 | 98.5 | 98.0 | 11.9 | 99.6 |
| 定期外 | 54.4 | 53.6 | 101.5 | 98.5 | 529.9 | 518.1 | 101.7 | 97.8 | 9.7 | 99.2 |
| 自動車 | 615.4 | 621.5 | 100.4 | 101.0 | 9,317.2 | 9,449.7 | 101.6 | 101.4 | 15.2 | 100.4 |
| バス | 74.9 | 73.1 | 98.3 | 97.5 | 948.9 | 929.0 | 97.5 | 97.9 | 12.7 | 100.4 |
| 営業用 | 58.5 | 56.5 | 97.4 | 96.6 | 723.8 | 711.0 | 97.9 | 98.2 | 12.6 | 101.7 |
| うち乗合 | 56.0 | 54.0 | 97.3 | 96.4 | 293.4 | 282.9 | 95.8 | 96.4 | 5.2 | 100.0 |
| うち貸切 | 2.5 | 2.5 | 99.6 | 99.8 | 430.3 | 428.1 | 99.4 | 99.5 | 173.1 | 99.7 |
| 自家用 | 16.4 | 16.6 | 101.9 | 100.8 | 225.1 | 218.0 | 96.3 | 96.8 | 13.1 | 96.0 |
| 乗用車 | 377.6 | 384.8 | 99.9 | 101.9 | 6,200.2 | 6,314.3 | 101.9 | 101.8 | 16.4 | 99.9 |
| 営業用 | 26.8 | 26.1 | 97.3 | 97.4 | 132.8 | 128.2 | 96.2 | 96.5 | 4.9 | 99.1 |
| 自家用 | 350.7 | 358.7 | 100.2 | 102.3 | 6,067.4 | 6,186.1 | 102.0 | 102.0 | 17.2 | 99.7 |
| 軽自動車 | 132.3 | 134.3 | 103.8 | 101.5 | 1,437.0 | 1,485.1 | 104.3 | 103.4 | 11.1 | 101.9 |
| 貨物自動車 | 30.7 | 29.4 | 97.9 | 95.7 | 731.1 | 720.3 | 98.9 | 98.5 | 24.5 | 103.0 |
| 航空 | 0.82 | 0.86 | 105.2 | 104.2 | 690.5 | 732.4 | 106.2 | 106.1 | 856.1 | 101.8 |
| 旅客船 | 1.48 | 1.43 | 99.5 | 97.7 | 56.4 | 53.5 | 99.9 | 95.0 | 37.0 | 97.2 |

注　(1)　運輸省資料により作成。
(2)　航空及び旅客船の輸送量は、定期及び不定期である。
(3)　軽自動車、貨物自動車による輸送量は、自家用のそれらの自動車による人員輸送を表している。
(4)　乗用車及び貨物自動車の輸送量には、軽自動車によるものは含まない。
(5)　端数処理を行っているため、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、輸送機関の分担率は、航空及び自家用自動車が拡大し、この他は縮小または横ばいになった。営業用輸送機関のシェアは３９．３％で０．６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）




（イ）輸送機関別の動向

（鉄道は依然として低調）

まずJR全体の輸送量についてみると、輸送人員１．５％減、輸送人キロ１．６％減となった。定期旅客、定期外旅客ともに輸送人員、輸送人キロが減少している。また、９年１０月の北陸新幹線（高崎－長野間）の開業により、新幹線旅客は増加した。

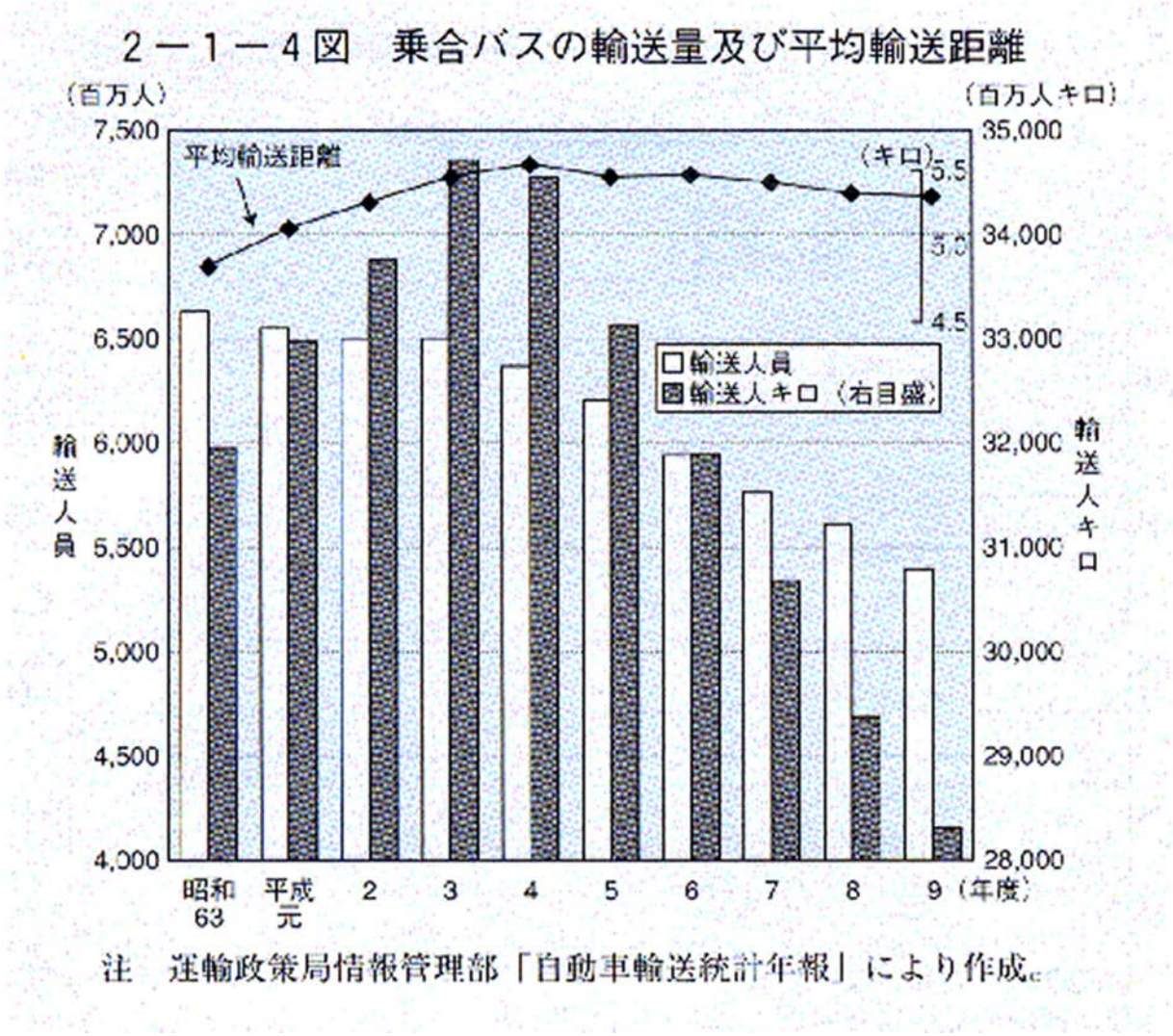
民鉄(JRを除く。）についても、定期旅客、定期外旅客ともに輸送実績が前年を下回り、全体では輸送人員１．５％減、輸送人キロ２．１％減と低調に推移した。

JRも含めた鉄道全体の輸送量が減少傾向であることの要因としては、景気低迷の影響による旅行需要の減少に加え、企業の雇用調整と週休２日制の普及による通勤定期利用者の減少、学生数の減少による通学定期利用者の減少等が挙げられる。

（旅客の減少傾向が続く営業用自動車）

営業用バスは輸送人員３．４％減、輸送人キロ１．８％減と輸送量の減少傾向が続いた。このうち、乗合バスは輸送人員、人キロとも３．６％減となっており、引き続く自家用自動車へのシフトや少子化に伴う学生数の減少による定期旅客の低迷等によって旅客需要の減少傾向が続いている〔２－１－４図〕。

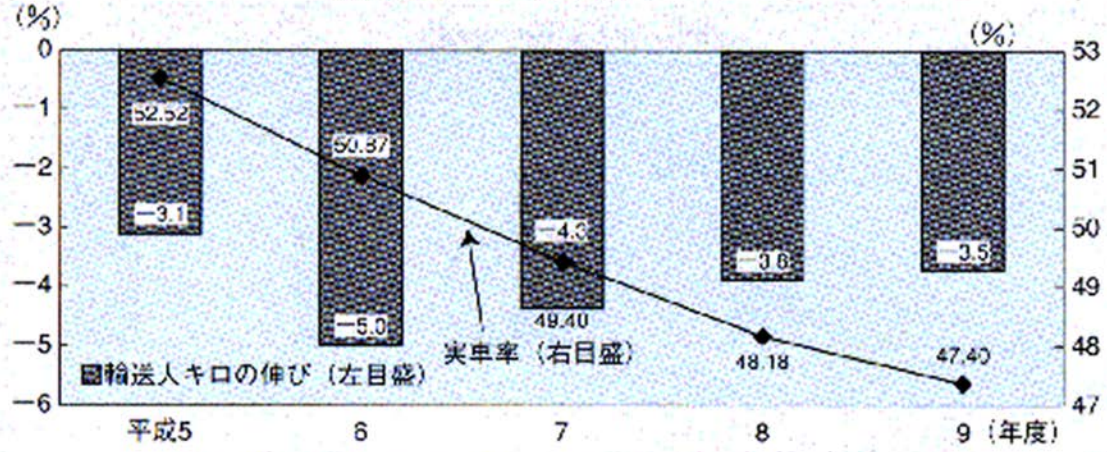
２－１－４図　乗合バスの輸送量及び平均輸送距離




また、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２．６％減、輸送人キロ３．５％減となった。実車率（実車キロ／走行キロ）の低下、１乗車当たりの平均輸送距離の減少も続いている。この要因としては、企業の経費削減の一環としての交通費の縮減、実質賃金の低下に伴う需要減などが挙げられる〔２－１－５図〕。

２－１－５図　ハイヤー・タクシーの輸送人キロの伸び率及び実車率の推移

## ２－１－５図　ハイヤー・タクシーの輸送人キロの伸び率及び実車率の推移




注　運輸政策局情報管理部「自動車輸送統計年報」により作成。

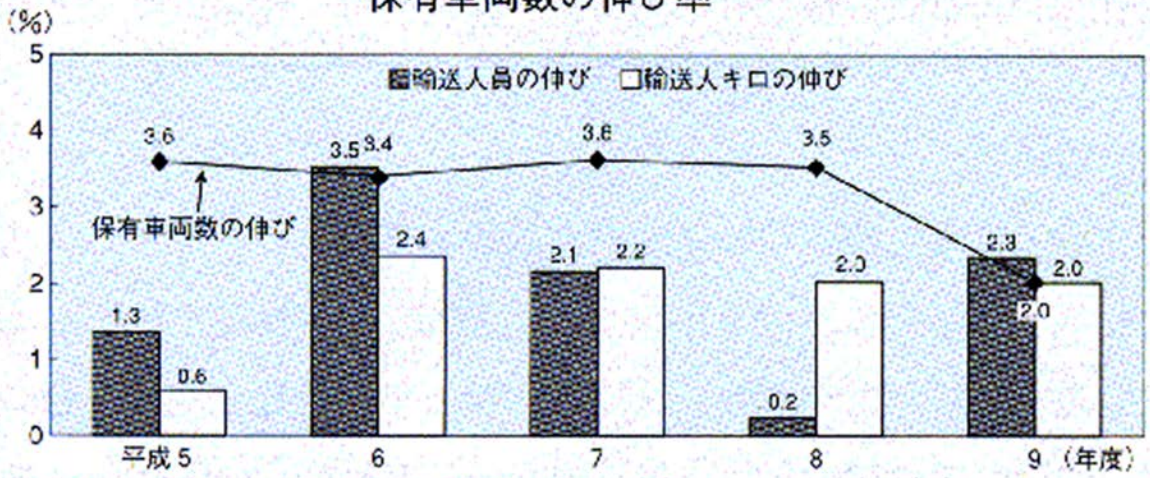
（自家用乗用車は輸送量増加）

自家用乗用車は、輸送人員２．３％増、輸送人キロ２．０％増と輸送量の増加が続いている。燃料油の価格低下に伴い、自動車維持費が軽減したことや、免許人口が増加していること等が影響しているものと思われる。

一方、保有車両数は増加傾向を維持しているものの、消費税率引き上げ前の駆け込み需要の反動や、景気の低迷による消費者心理の悪化に伴って、新車販売台数が８年度に比べて大幅に落ち込んだこと等により、本年度の伸びは例年よりも緩やかになっている〔２－１－６図〕。

２－１－６図　自家用自動車の輸送人員、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、輸送人キロ及び保有車両数の伸び率

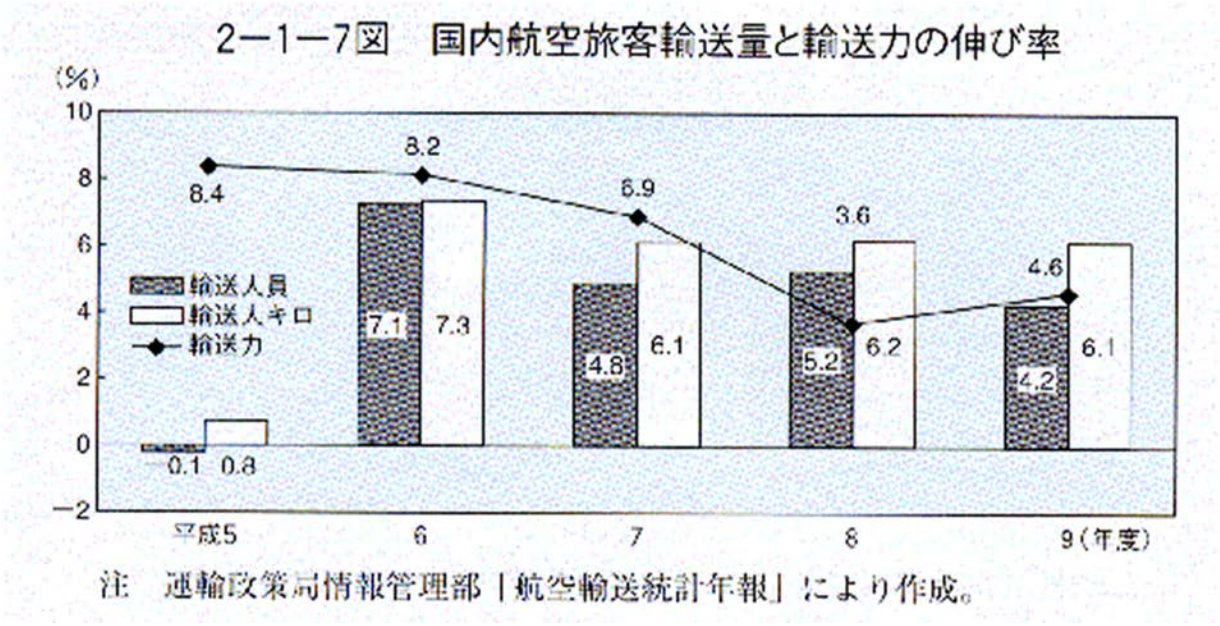



注　運輸政策局情報管理部「自動車輸送統計年報」等により作成。

（航空は好調な伸びが続く）

航空は羽田空港の拡張等に伴う輸送力の向上や、規制緩和に伴う各種運賃割引等による需要喚起によって輸送実績を伸ばした。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４．２％増、輸送人キロ６．１％増と好調に推移している〔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




（旅客船は低調に推移）

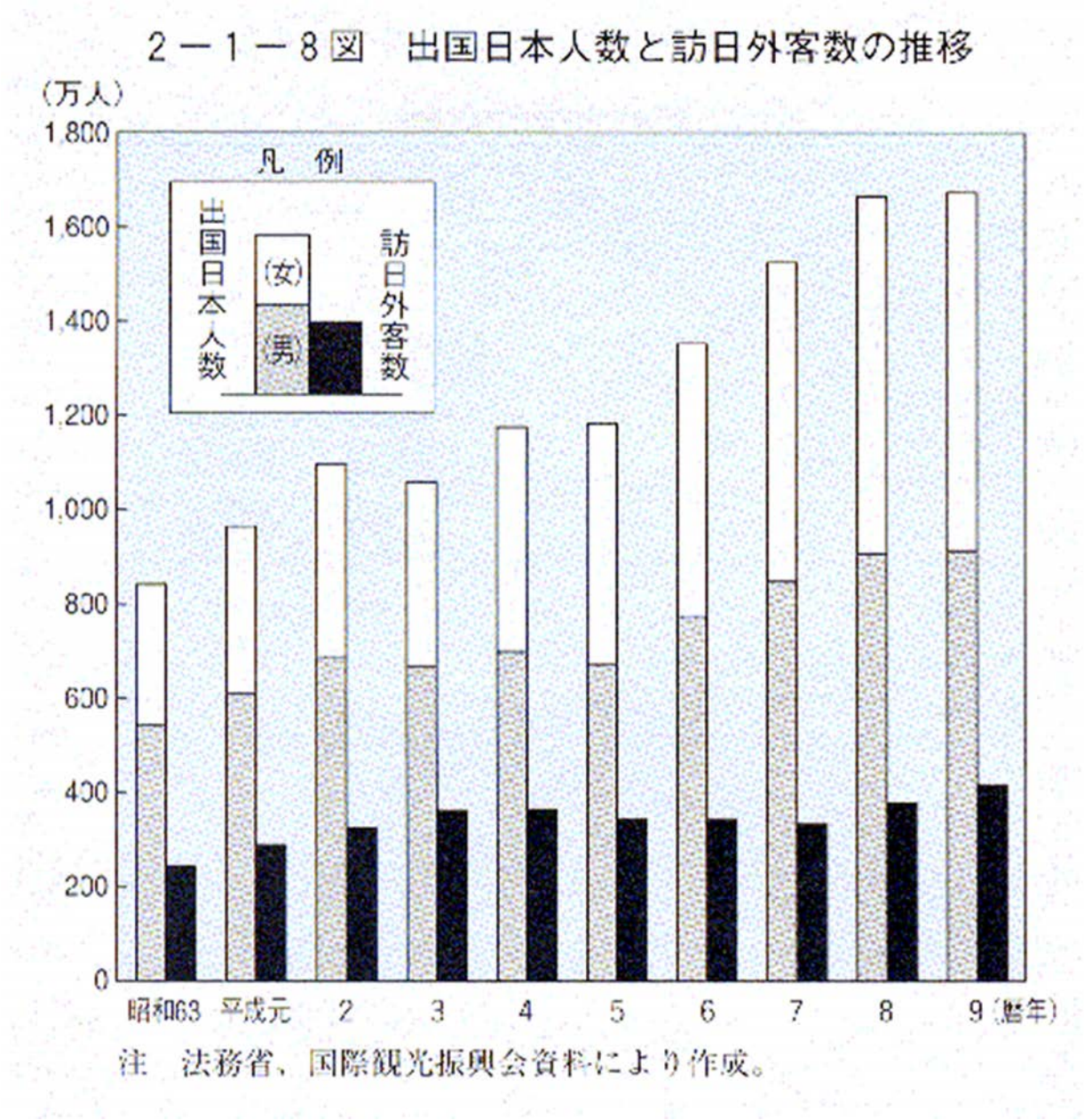
旅客船（一般旅客定期航路、特定旅客定期航路及び旅客不定期航路の合計）は、４年連続して航路数が減少したことも影響し、輸送人員２．３％減、輸送人キロ５．０％減と輸送人員、輸送人キロともに減少した。

(2) 国際輸送

（出国日本人数は６年連続過去最高を更新）

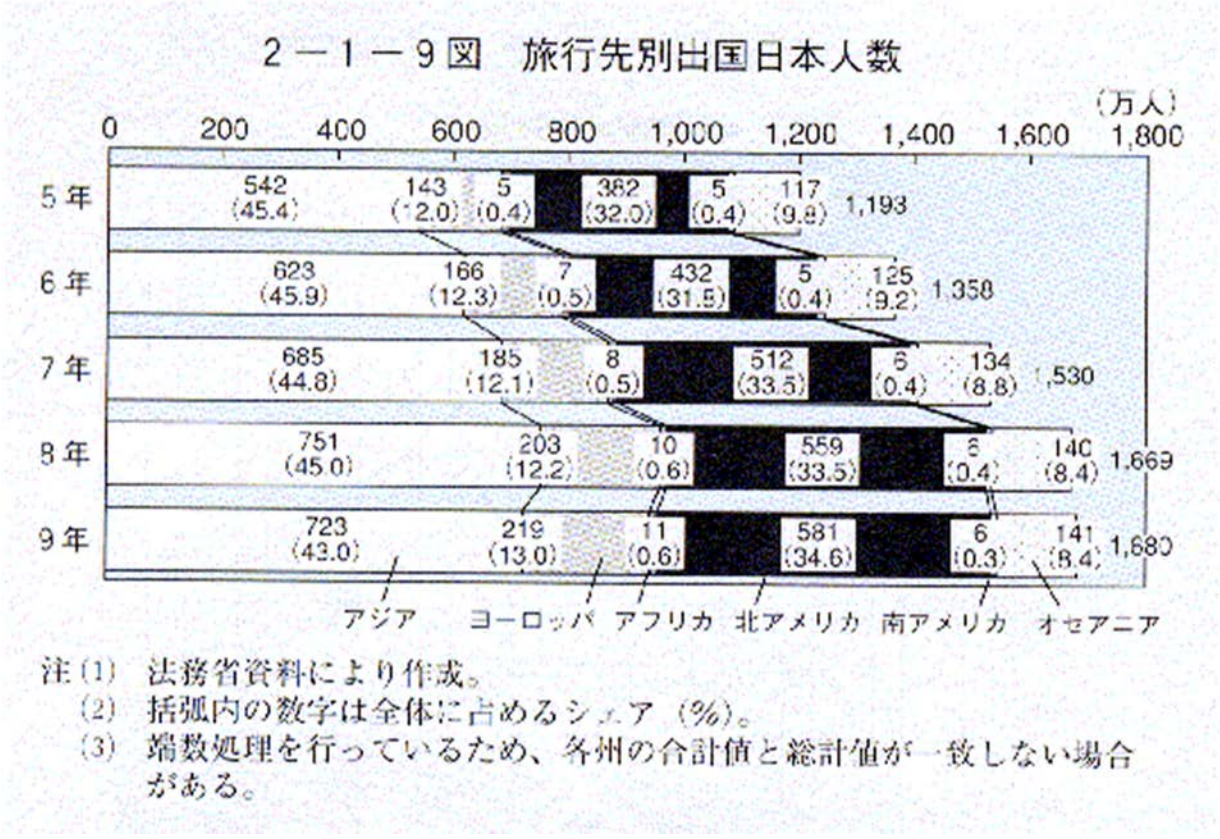
９年（暦年）における出国日本人数は１，６８０万人と６年連続で過去最高を更新したものの、秋以降、対前年同月比で減少に転じるなど、伸び率では対前年比（以下同じ。）０．６％増（８年は９．１％増）とわずかな伸びにとどまった。その要因としては、実質賃金の低下に伴う消費の冷え込み、円安基調、香港行き旅行者数が大幅に減少したこと等が挙げられる〔２－１－８図〕。

２－１－８図　出国日本人数と訪日外客数の推移




旅行先の国・地域のシェアは、アメリカ合衆国の３２．０％（１．０ポイント増）を筆頭に韓国９．５％（０．９ポイント増）、中国６．２％（０．１ポイント増）、香港５．４％（３．６ポイント減）の順となった。旅行先を州別でみたときにアジア州への旅行者数が大幅に減少しているのは、香港行きの旅行客数の減少の影響である〔２－１－９図〕。

２－１－９図　旅行先別出国日本人数



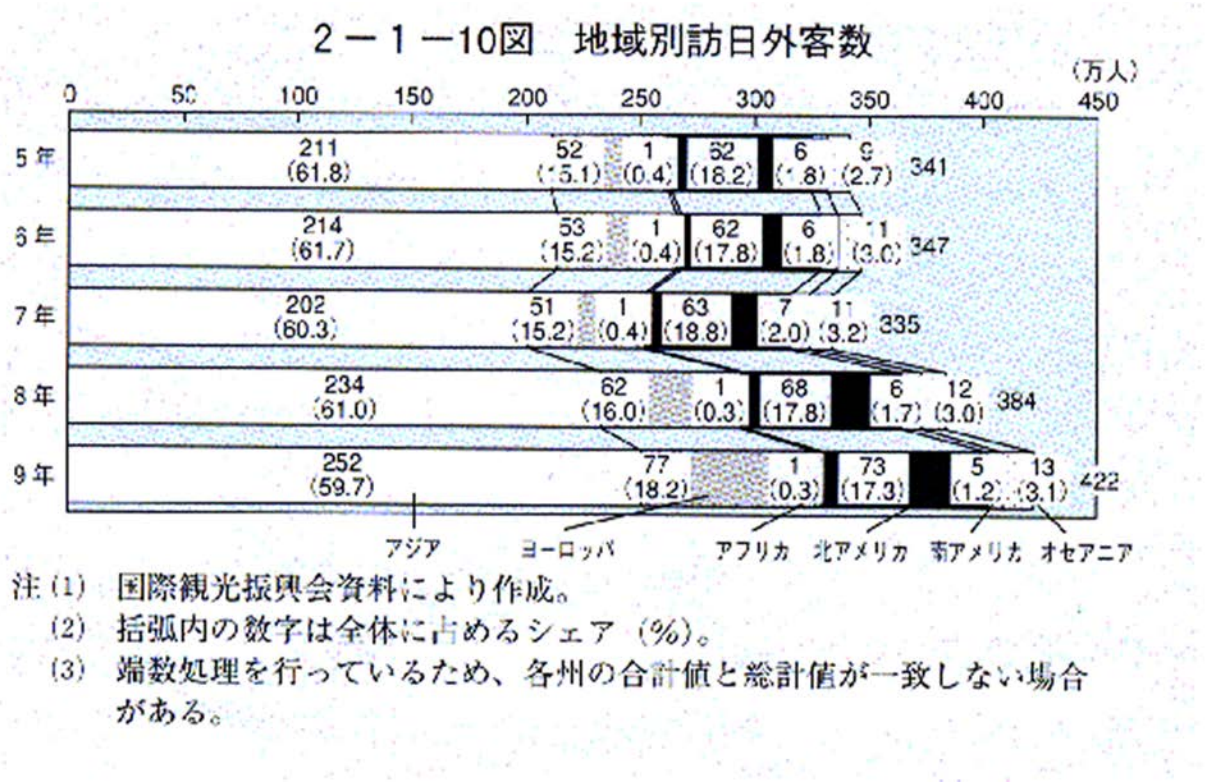

（訪日外客数も過去最高を記録）

９年の訪日外客数は、韓国の通貨危機の影響から、年末に訪日韓国人数が大幅に減少したものの、円安を背景に、年間で４２２万人、対前年比９．９％増（８年は１４．７％増）となり、初めて４００万人を突破した。このうち、観光客は全体の５６．７％（前年比１．６ポイント増）を占める２３９万人で、１３．１％増（８年は２２．１％増）と大幅な増加傾向が続いている。

州別にみるとアジア州が２５２万人で全体の５９．７％を占め、ついで観光客数が大幅に増加したヨーロッパ州が北アメリカ州を抜いて７７万人で１８．２％、北アメリカ州が７３万人で１７．３％の順となった。

９年夏には東南アジアで通貨危機を契機とした政治・経済の混乱が起こったが、台湾及び香港からの訪日外客数が前年に引き続き好調を維持したため、アジア地域からの訪日外客数は増加した。国・地域別では、訪日外客総数が最も多いのは韓国で１０１万人、観光客数が最も多いのは台湾で７３万人となっている〔２－１－１０図〕。

２－１－１０図　地域別訪日外客数




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

## 2　貨物輸送の動向

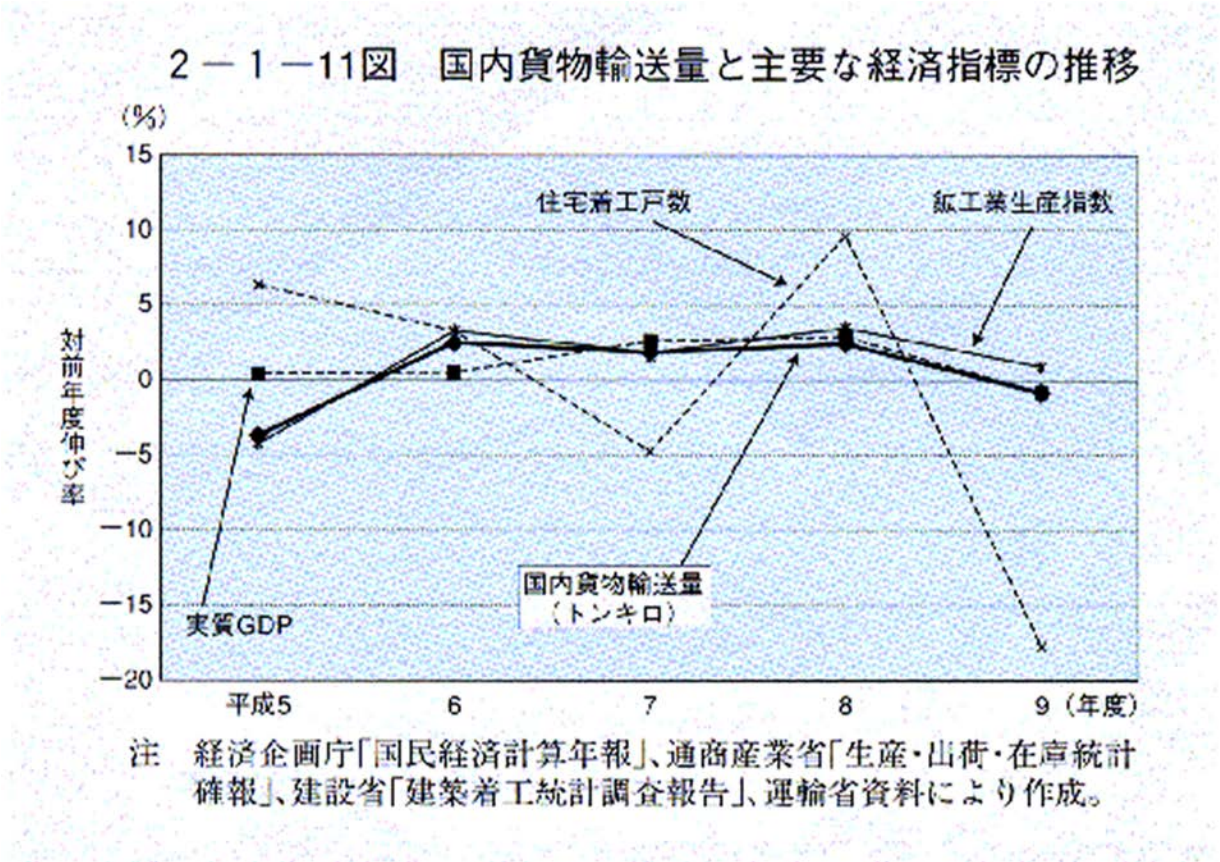
### (1) 国内輸送

#### (ア) 概況

（トン数、トンキロとも減少に転じた国内貨物輸送）

公表されている主要な経済指標のうち、貨物輸送の動向に影響の大きな指標について、その対前年度伸び率の推移をみると、鉱工業生産指数は年度前半の活発な生産活動に支えられて１．２％増（８年度は３．４％増）と増加を続けたものの、実質GDPは０．７％減（８年度は３．２％増）と戦後最大のマイナスとなり、住宅着工戸数は、長期にわたる低金利等を背景とした需要の先食いや、消費税率引き上げに伴う駆け込み需要の反動に加え、昨年秋以降の金融不安などによる家計の景況感の悪化等もあり１７．７％減（８年度は９．８％増）と大幅な減少となるなど、総じて低調に推移している〔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




このような状況のなかで、９年度の国内貨物輸送は、航空と、年度前半に好調であった営業用自動車が増加したものの、建設需要の減少など景気低迷の影響を受けて自家用自動車、鉄道、内航海運がいずれも減少したため、総輸送トン数で６６億７，７１０万トン、対前年度比（以下同じ。）１．８％減（８年度は２．

３％増）、総輸送トンキロで５，６８８億８，０００万トンキロ、０．８％減（８年度は２．５％増）とトン数、トンキロともに、４年ぶりの減少となった〔２－１－１２表〕。

２－１－１２表　輸送機関別国内貨物輸送量

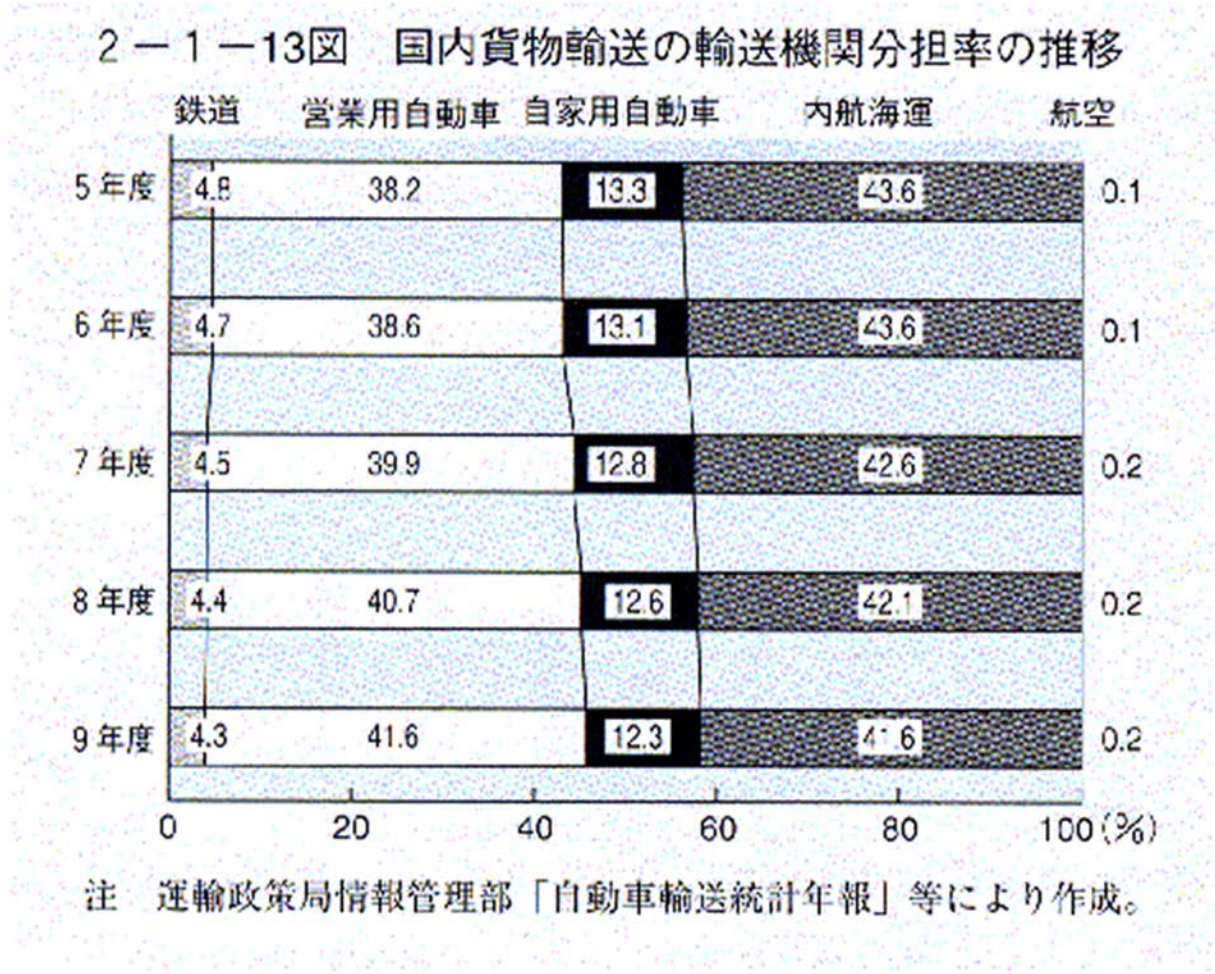
２－１－12表　輸送機関別国内貨物輸送量

| | 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） | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ８年度 | ９年度 | ８/７ | ９/８ | ８年度 | ９年度 | ８/７ | ９/８ | ９年度 | ９/８ |
| 総輸送量 | 6,798.7 | 6,677.1 | 102.3 | 98.2 | 5,732.0 | 5,688.8 | 102.5 | 99.2 | 85.2 | 101.1 |
| 鉄道 | 73.6 | 69.2 | 95.6 | 94.1 | 249.7 | 246.2 | 99.5 | 98.6 | 355.6 | 104.7 |
| ＪＲ | 49.2 | 47.3 | 95.6 | 96.1 | 246.0 | 243.0 | 99.6 | 98.8 | 513.9 | 102.7 |
| 民鉄 | 24.4 | 21.9 | 95.7 | 90.0 | 3.7 | 3.2 | 91.9 | 86.6 | 14.5 | 96.1 |
| 自動車 | 6,177.3 | 6,065.4 | 102.7 | 98.2 | 3,055.1 | 3,062.6 | 103.7 | 100.2 | 50.5 | 102.1 |
| 営業用 | 2,778.9 | 2,775.8 | 105.0 | 99.9 | 2,332.5 | 2,365.5 | 104.5 | 101.4 | 85.2 | 101.5 |
| 自家用 | 3,398.4 | 3,289.6 | 100.9 | 96.8 | 722.6 | 697.1 | 101.0 | 96.5 | 21.2 | 99.7 |
| 内航海運 | 546.9 | 541.4 | 99.7 | 99.0 | 2,417.6 | 2,370.2 | 101.4 | 98.0 | 437.8 | 99.0 |
| 航空 | 1.0 | 1.0 | 104.4 | 101.2 | 9.6 | 9.8 | 104.2 | 102.0 | 967.8 | 100.7 |

注　(1)　運輸省資料により作成。
(2)　航空は定期及び不定期の計で、超過手荷物と郵便物を含む。
(3)　端数処理の関係で輸送機関別の合計と輸送機関計が一致しない場合がある。

この結果、９年度の輸送トンキロでみた各輸送機関の分担率は、前年度に比べて営業用自動車のみが分担率を拡大した〔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

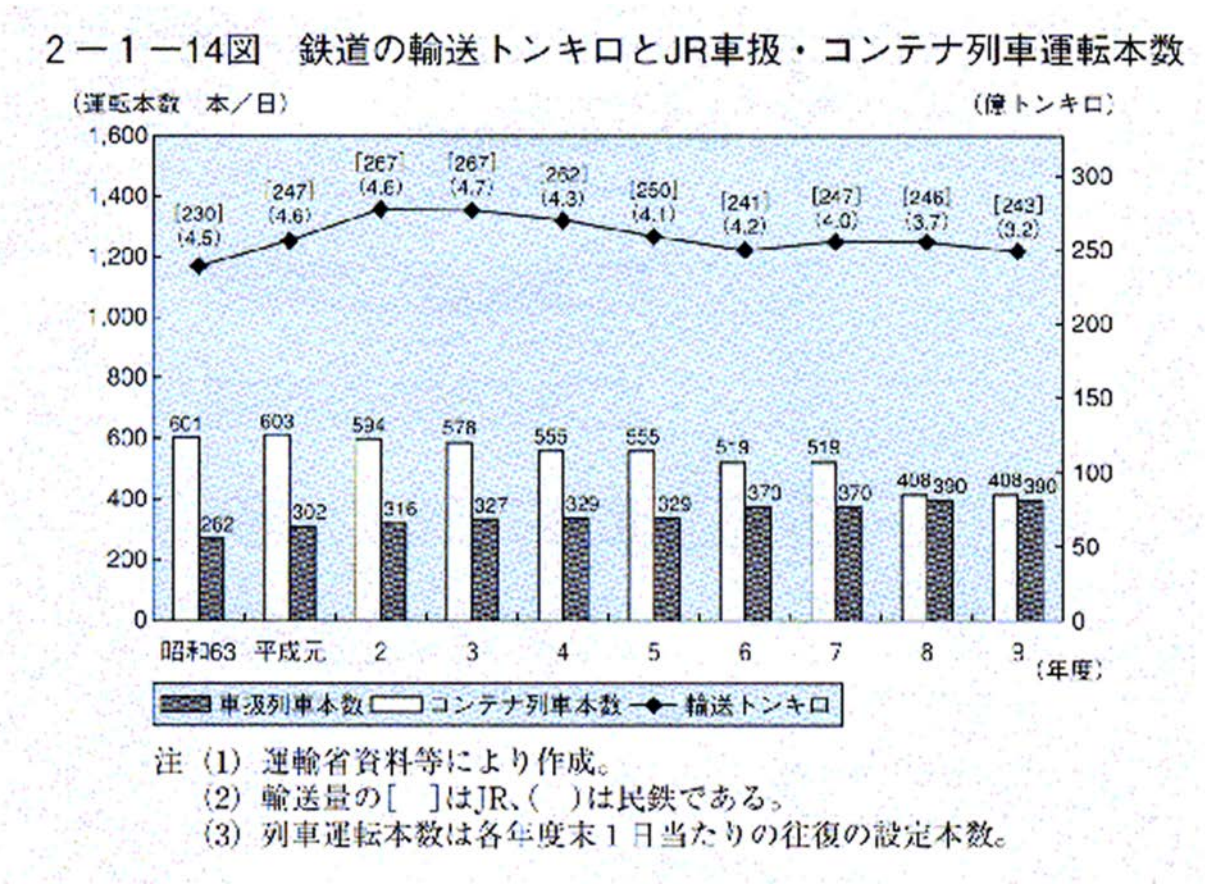



（イ）輸送機関別の輸送動向

（減少続く鉄道貨物）

JR（貨物会社）のコンテナ貨物は、９年度は建設残土などの廃棄物輸送が前年度と同様に好調に推移、さらに樹脂、紙・パルプなどのコンテナ化が引き続き進んでおり、トン数で３．６％増、トンキロで０．７％増となった。車扱貨物は、これらのコンテナ化の影響や景気低迷による需要減に加え、荷主の輸送合理化の一環としての工場施設等の統廃合や自動車輸送へのシフトなどにより、大宗貨物であるセメント、石油などの荷動きが低調であったのをはじめ、すべての品目でマイナスとなっており、トン数で９．７％減、トンキロで９．４％減と、ともに７年連続での減少となった。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、９年度はトン数で５．９％減、トンキロで１．４％減と、依然として減少基調で推移している〔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

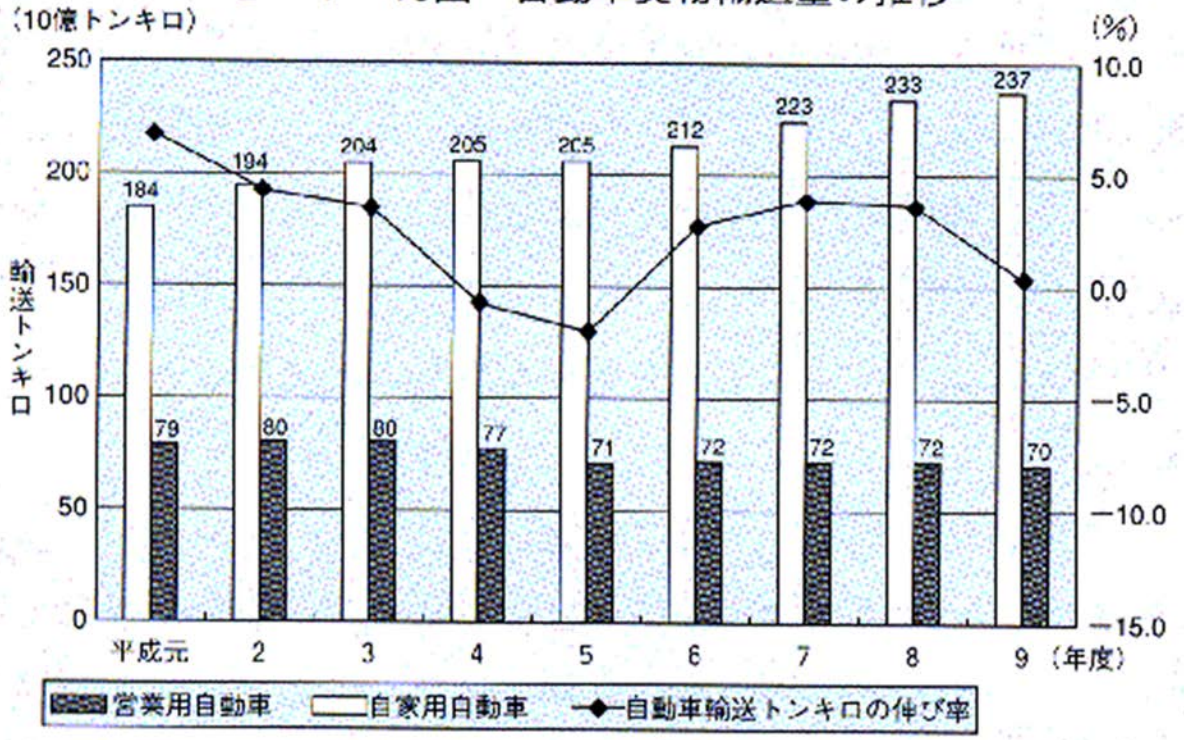



（トン数で４年ぶりの減少となった自動車貨物）

自動車による貨物輸送量は、９年度は民間需要の冷え込みに加え、消費税率の改定に伴う駆け込み需要の反動などもあり、輸送量は、トン数で１．８％減、トンキロで０．２％増と、トン数で４年ぶりの減少となった〔２－１－１５図〕。

２－１－１５図　自動車貨物輸送量の推移

## ２－１－15図　自動車貨物輸送量の推移




注　運輸政策局情報管理部「自動車輸送統計年報」により作成。

営業用・自家用別にみると、営業用自動車は、建設需要や個人消費の低迷により砂利・砂・石材、セメント、日用品などの荷動きが低調であったものの、年度前半には、買い控えの影響の少ない食料工業品や、活発な輸出に支えられて機械類の輸送が好調であったことに加え、宅配便貨物が引き続き堅調を維持したことにより、営業用全体としては、トン数では０．１％減、トンキロでは１．４％増となった。一方、自家用自動車は、公共投資や住宅建設の大幅な減少による建設資材輸送の低迷などから、トン数で３．２％減、トンキロで３．５％減といずれも減少となった。

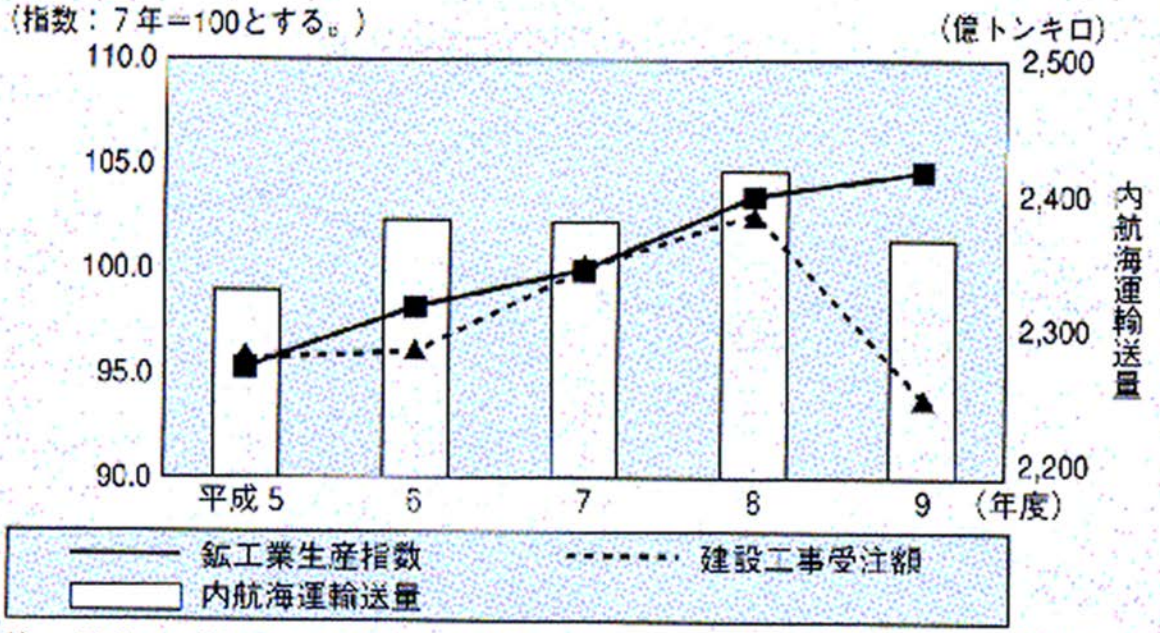
（トン数、トンキロともに減少となった内航海運貨物）

内航海運の貨物輸送量は、トン数では１．０％減、トンキロでは２．０％減となった。

これを貨物船、油送船別にみると、貨物船は、公共投資や住宅需要の停滞から主要貨物であるセメントを中心に建設材の荷動きが悪化したことなどにより、輸送量（トンキロ）は減少した。油送船は、景気低迷の影響などによる電力用重油、トラック用軽油などの需要減に加え、油槽所の統廃合や石油会社同士の製品融通による石油関連貨物の輸送距離の短縮と、それに伴うローリー輸送へのシフトなどの動きにより石油の輸送需要が縮小し、トン数、トンキロともに減少となった〔２－１－１６図〕。

２－１－１６図　内航海運の輸送量の推移

## ２－１－16図　内航海運の輸送量の推移

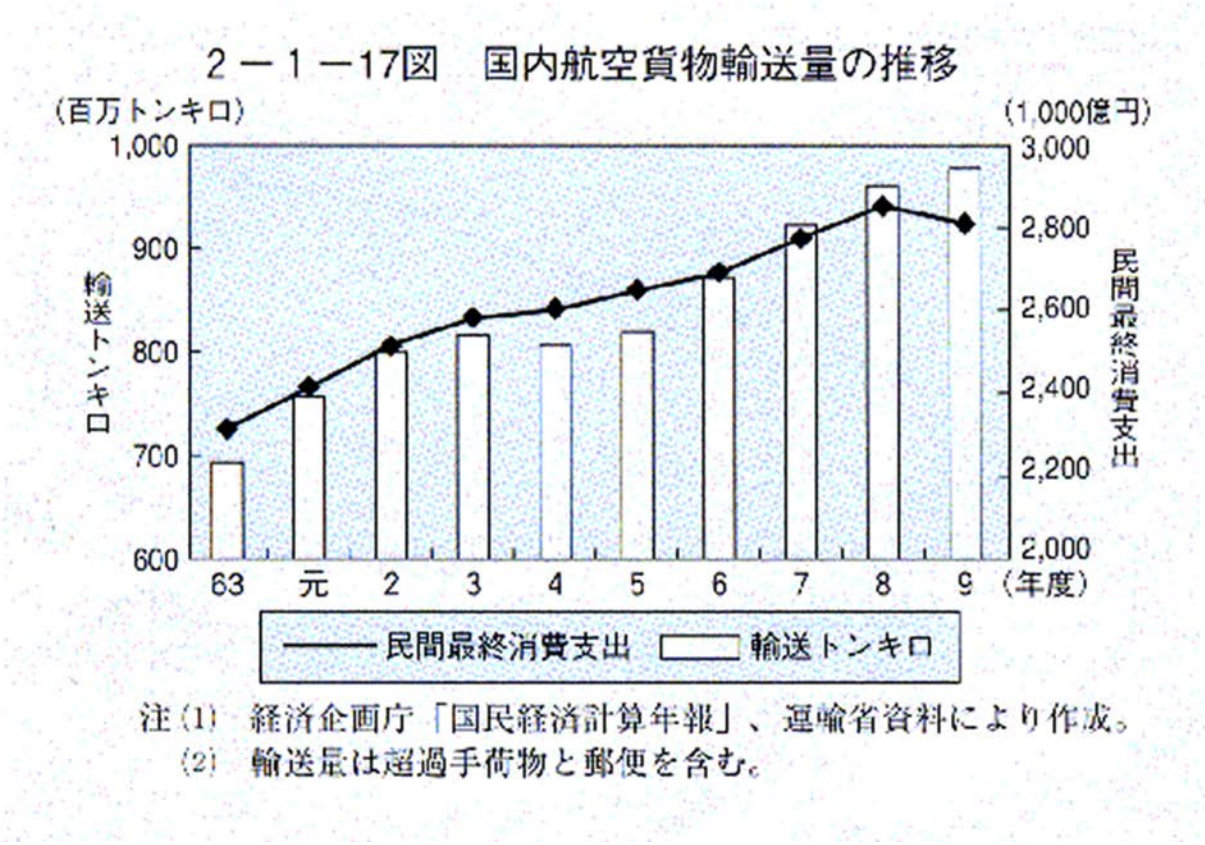



注　通産省「生産・出荷・在庫統計速報」、建設省「建設工事受注Ａ調査結果」、運輸省資料等により作成。

（５年連続増加の国内航空貨物）

９年度の国内航空貨物輸送量は、景気低迷の影響を受けて国内需要が減速するなかで、１－３月期には、対前年同期比で平成４年１０－１２月期以来のマイナスに転じるなど、年度後半には輸送需要が急速に冷え込んだものの、年度全体ではトン数で１．２％増、トンキロで２．０％増となり、ともに５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




(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）

タイ、インドネシア等の東南アジア諸国では、通貨危機を契機とした政治・経済の混乱により輸入が伸び悩んだものの、その一方で通貨価値が下落したことにより輸出は好調に伸張したため、アジアを中心とした荷動きは全体としては堅調に推移した。このため、平成９年（暦年）の世界の海上荷動き量の合計は、トンベースで５０億７，４００万トン、対前年比（以下同じ。）４．４％増、トン・マイルベースで２１兆４，１３０億トン・マイル、３．６％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１７．３％、トン・マイルベースで２０．６％（８年は各々１７．６％、２０．５％）となっている〔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、%）

| | 品目 | | 世界 | | | 日本 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 8年 | 9年 | 9／8 | 8年 | 9年 | 9／8 | シェア |
| トンベース | 石油 | 原油 | 1,466 | 1,525 | 4.0 | 223 | 229 | 2.7 | 15.0 |
| | | 石油製品 | 404 | 410 | 1.5 | 45 | 39 | −14.4 | 9.4 |
| | | 小計 | 1,870 | 1,935 | 3.5 | 268 | 267 | −0.2 | 13.8 |
| | 乾貨物 | 鉄鉱石 | 391 | 423 | 8.2 | 119 | 127 | 6.2 | 29.9 |
| | | 石炭 | 435 | 453 | 4.1 | 129 | 134 | 3.2 | 29.5 |
| | | 穀物 | 193 | 203 | 5.2 | 32 | 33 | 3.5 | 16.2 |
| | | その他 | 1,970 | 2,060 | 4.6 | 304 | 317 | 4.3 | 15.4 |
| | | 小計 | 2,989 | 3,139 | 5.0 | 585 | 611 | 4.4 | 19.4 |
| | 合計 | | 4,859 | 5,074 | 4.4 | 853 | 878 | 2.9 | 17.3 |
| トン・マイルベース | 石油 | 原油 | 7,363 | 7,550 | 2.5 | 1,266 | 1,322 | 4.4 | 17.5 |
| | | 石油製品 | 2,040 | 2,050 | 0.5 | 166 | 144 | −13.3 | 7.0 |
| | | 小計 | 9,405 | 9,600 | 2.1 | 1,432 | 1,466 | 2.4 | 15.3 |
| | 乾貨物 | 鉄鉱石 | 2,227 | 2,420 | 8.7 | 710 | 753 | 6.1 | 31.1 |
| | | 石炭 | 2,217 | 2,270 | 2.4 | 567 | 570 | 0.5 | 25.1 |
| | | 穀物 | 1,126 | 1,153 | 2.4 | 264 | 274 | 3.8 | 23.8 |
| | | その他 | 5,705 | 5,970 | 4.6 | 1,275 | 1,342 | 5.3 | 22.5 |
| | | 小計 | 11,140 | 11,813 | 6.0 | 2,816 | 2,939 | 4.4 | 24.9 |
| | 合計 | | 20,678 | 21,413 | 3.6 | 4,248 | 4,405 | 3.7 | 20.6 |

注　(1)「シェア」は、世界全体に占める我が国のシェア。
(2) 運輸省資料により作成。
(3) 平成９年の値は推計値である。

（イ）我が国の海上貿易量の動向

（輸出入ともに増加）

９年の我が国の海上貿易量（トンベース）は輸出入合計で、２．９%増（８年は０．２%減）の８億７，７８４万トンとなった。

輸出は、円安により日本製品の価格競争力が高まったことに加え、欧米の経済の回復・拡大が続いていることから欧米向けの輸出が堅調に推移、７．５％増（８年は２．７％減）の１億１９３万トンとなった。これを品目別にみると、アジア向けが主であるセメントが減少となったものの、欧米向けが主である乗用自動車などが増加した。

輸入は、円安傾向が続いたにもかかわらず、年前半の活発な生産活動に支えられ、９年は２．４％増（８年は０．１％増）の７億７，５９１万トンと５年連続で増加を続けた。これを品目別でみると、住宅建設の低迷からくる需要減により木材（１．４％減）が減少したものの、鉄鉱石が粗鋼生産量の増加を受けて６．２％と増加に転じたのをはじめ、ほとんどの品目の取扱いが増加したため、乾貨物計では４．０％増（８年は０．２％減）となった。また、液体貨物計は、シェアの大きな原油が低価格で安定していたこともあり２．７％増と増加したものの、重油（４０．２％減）、LPG、LNGなど液体貨物その他（３．７％減）が減少したため、液体貨物全体では０．１％増（８年は０．６％増）と微増にとどまった〔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

（単位：千トン）

| 品目＼年 | | 8年（A） | 9年（B） | 対前年伸び率 B／A（%） |
|---|---|---|---|---|
| 輸出入合計 | | 852,710 | 877,840 | 2.9 |
| 輸出 | 合計 | 94,780 | 101,932 | 7.5 |
| | 鉄鋼 | 20,347 | 23,260 | 14.3 |
| | セメント | 12,687 | 12,127 | −4.4 |
| | 乗用自動車 | 3,716 | 4,597 | 23.7 |
| | 機械類 | 11,623 | 12,103 | 4.1 |
| | 電気製品 | 1,493 | 1,547 | 3.6 |
| | その他 | 44,913 | 48,298 | 7.5 |
| 輸入 | 合計 | 757,930 | 775,908 | 2.4 |
| | 乾貨物計 | 436,818 | 454,488 | 4.0 |
| | 鉄鉱石 | 119,205 | 126,600 | 6.2 |
| | 石炭 | 129,416 | 133,583 | 3.2 |
| | 塩 | 7,726 | 7,918 | 2.5 |
| | 銅鉱 | 3,841 | 3,837 | 0.1 |
| | 木材 | 22,528 | 22,208 | −1.4 |
| | パルプ | 3,420 | 3,450 | 0.9 |
| | チップ | 13,687 | 13,883 | 1.4 |
| | 小麦 | 5,928 | 6,315 | 6.5 |
| | とうもろこし | 16,004 | 16,095 | 0.6 |
| | 大豆 | 4,870 | 5,057 | 3.8 |
| | 機械機器 | 3,563 | 3,800 | 6.7 |
| | その他 | 106,630 | 111,742 | 4.8 |
| | 液体貨物計 | 321,112 | 321,419 | 0.1 |
| | 原油 | 222,653 | 228,749 | 2.7 |
| | 重油 | 5,923 | 3,543 | −40.2 |
| | その他 | 92,536 | 89,126 | −3.7 |

注　(1)　運輸省資料により作成。
(2)　乾貨物その他には、金属製品、生鮮食料品、繊維原料が含まれる。
(3)　液体貨物その他には、ＬＰＧ、ＬＮＧ、糖蜜が含まれる。
(4)　端数処理のため末尾の数字が合わない場合がある。

（ウ）国際航空による貨物輸送

（輸出が好調であった国際航空貨物）

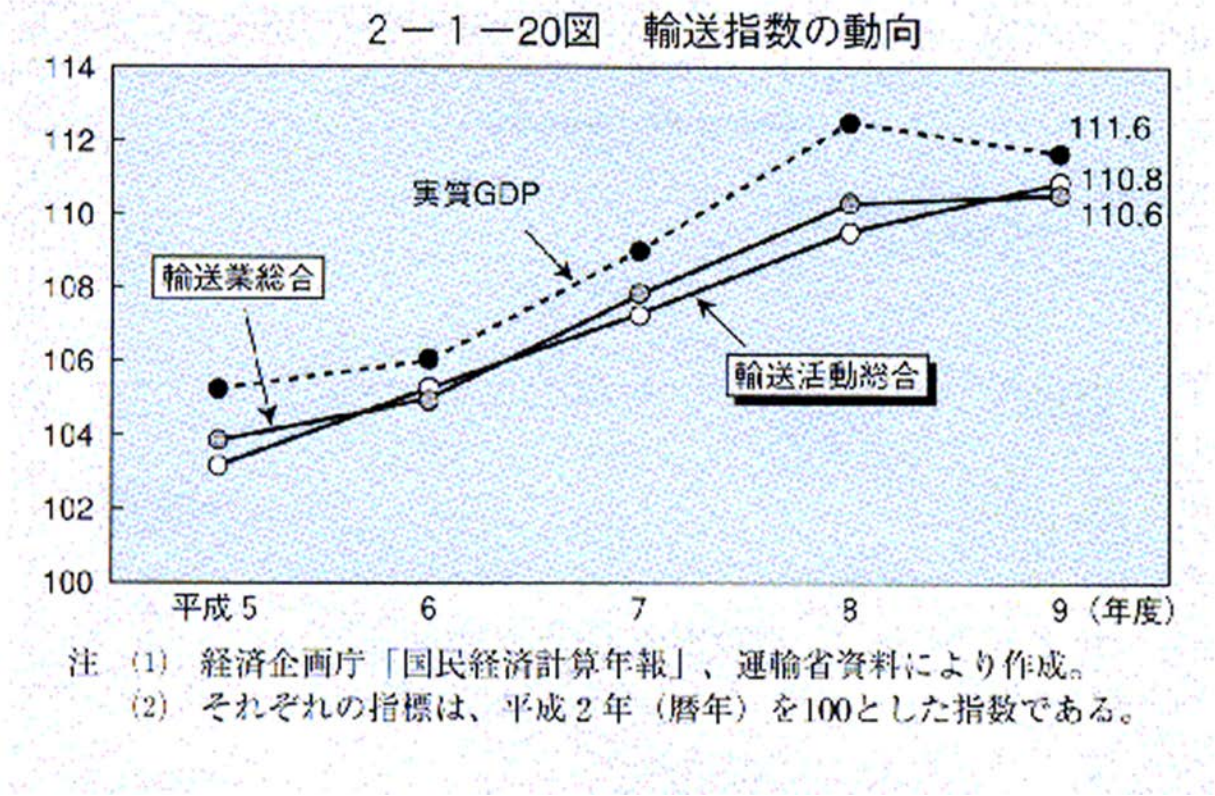
９年度の国際航空貨物輸送量（継越貨物を除く。）は、円安傾向が続くなかで輸出が年度を通して好調に推移し、輸入は若干の伸びにとどまったものの、全体としては依然として順調な伸びを示している。輸出は、通貨危機を契機としたアジア地域における経済の混乱の影響で、同地域への半導体、機械部品の供給が激減したことにより、年度後半にかけて低迷したものの、北米向けの半導体、自動車部品等、欧州向けのパソコン、家庭用ゲーム機等が好調であったことから、トンベースで対前年度比（以下同じ。）２１．３％増の１１５万トンであった。輸入は、欧州発の機械類、赤ワイン等は好調であったが、円安の影響で北米発の魚介類、果物などの生鮮食料品等が低調に推移し、１．３％増の１３０万トンにとどまった。

### 3　輸送指数の動向

（輸送指数は輸送業総合、輸送活動総合とも緩やかに増加）

輸送指数の動向について、９年度についてみてみると、輸送業総合の輸送指数は、対前年度比（以下同じ。）０．４％増（８年度は２．２％増）、自家輸送を含む輸送活動総合の輸送指数は、１．１％増（８年度は２．０％増）と８年度の伸びに比べると鈍化している〔２－１－２０図〕。

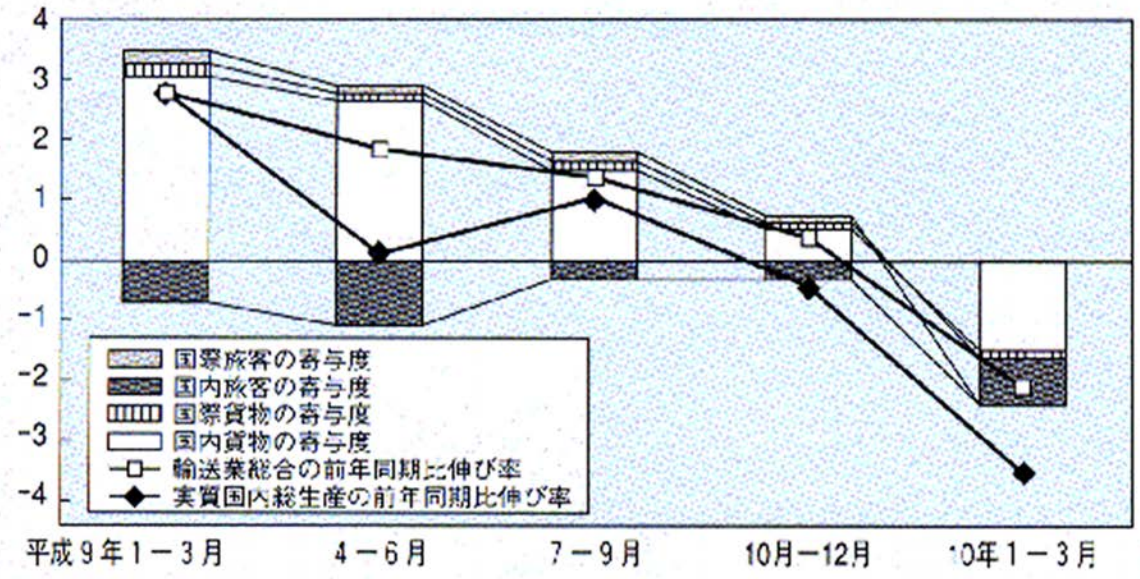
２－１－２０図　輸送指数の動向




また、９年度中の四半期毎の輸送指数の推移（対前年同期比伸び率）を営業用輸送活動の動きを示す輸送業総合についてみてみると、９年１０～１２月期まで伸び率が鈍化を続け、１０年１～３月期にはマイナスに転じるなど、実質GDPの対前年同期比に呼応した動きを見せている。その要因として、景気の低迷に伴い、それまで大きくプラスに寄与していた国内貨物の寄与度がマイナスの寄与へと変化したことが挙げられる〔２－１－２１図〕。

２－１－２１図　輸送業総合の輸送指数の四半期毎の増減率に対する輸送機関別寄与度の推移

2－1－21図　輸送業総合の輸送指数の四半期毎の増減率に対する輸送機関別寄与度の推移




国内旅客について９年度における各輸送機関の寄与度の動向をみると、プラスに寄与しているのは航空のみであり、旅客需要の減少傾向の続く営業用乗用車（バス、ハイヤー・タクシー）に加え、鉄道もマイナスに寄与したことにより、その結果、国内旅客輸送業の輸送指数は１．５％減（８年度は０．４％減）と減少幅が拡大している。

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、８年度に大きくプラスに寄与していた営業用トラックが縮小したことに加え、住宅着工数の大幅減少などによって建設財の輸送量が減少した自家用トラックがマイナスの寄与へと変化したことなどにより、９年度の国内貨物輸送活動の輸送指数は０．４％増（８年度は３．６％増）と、伸び率が減少した。

**＜輸送指数とは＞**

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

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

このうち、「輸送業総合」は、鉄道、バス、航空等の営業輸送のみの輸送指数を、「輸送活動総合」は、営業輸送及びマイカー等の自家輸送の両者を含めた輸送指数を指す。

**＜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、国内及び国際における輸送活動について寄与度の動向を検証している。なお、この寄与度分解は、国内貨物については、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、国内旅客については、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

(1) 国内旅客輸送の動向（１０年４月～７月の実績）

(JR、民鉄はともに減少)

JR６社合計の１０年４月～７月の輸送人員は、対前年度同期比（以下同じ。）０．４％減となった。そのうち定期旅客は０．９％減、定期外旅客は０．６％増となっている。

民鉄の輸送人員は０．５％減となった。そのうち定期旅客は１．９％減、定期外旅客は１．７％増となっている。

（東京のバス、タクシーも減少）

東京のバスは４．２％減、タクシーは２．４％減と減少が続いている。

（航空は増加傾向が続く）

航空は１．５％増と好調に推移している〔２－１－２２表〕。

２－１－２２表　輸送機関別国内旅客輸送量

２－１－22表　輸送機関別国内旅客輸送量

| | 輸送人員（単位：百万人） | | |
|---|---|---|---|
| | 9/4～7(A) | 10/4～7(B) | B/A＊100 |
| 鉄道 | 7,680 | 7,644 | 99.5 |
| ＪＲ | 3,055 | 3,043 | 99.6 |
| 定期 | 1,964 | 1,946 | 99.1 |
| 定期外 | 1,091 | 1,098 | 100.6 |
| 民鉄 | 4,625 | 4,601 | 99.5 |
| 定期 | 2,828 | 2,774 | 98.1 |
| 定期外 | 1,797 | 1,827 | 101.7 |
| 自動車 | 364 | 352 | 96.5 |
| バス（営業用） | 224 | 214 | 95.8 |
| タクシー | 141 | 137 | 97.6 |
| 航空 | 25 | 25 | 101.5 |

注　(1)　運輸政策局情報管理部「運輸経済月例報告」により作成。
(2)　バス（営業用）は、東京特別区及び近郊市街の輸送人員（都営バス及び乗合９社の合計）であり、タクシーは、東京特別区・武蔵野・三鷹地区及び多摩地域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（１０年４月～７月の実績）

(JR（貨物会社）はコンテナ、車扱ともに減少)

鉄道による貨物輸送のうち、コンテナは、前年の大きな増加要因であった建設残土の輸送需要が一段落したことなどを受け５．１％の減少となった。また、車扱も、セメント、石灰石の大幅減をはじめ、全ての品目において減少基調で推移しており、１９．７％の減少となったため、鉄道全体で１２．７％の大幅な減少となった。

(特別積合せトラックは低調に推移)

特別積合せトラックは、国内景気の回復の遅れとそれに伴う個人消費の冷え込みなどにより、５．２％減となっている。

(内航海運は大幅減少)

内航海運は、セメント、石油製品、原油など大宗貨物の減少に歯止めがかからず、貨物船は９．０％減、油送船は２．１％減となり、内航海運全体では５．９％減となっている。

(航空も減少)

航空は、これまで好調であった電子部品、航空宅配貨物などの荷動きが悪く、１．１％減となっている〔２－１－２３表〕。

２－１－２３表　輸送機関別国内貨物輸送量

２－１－23表　輸送機関別国内貨物輸送量

| | 輸送トン数（単位：トン） | | |
|---|---|---|---|
| | 9/4～7(A) | 10/4～7(B) | B/A＊100 |
| ＪＲ | 15,587 | 13,609 | 87.3 |
| コンテナ | 7,521 | 7,134 | 94.9 |
| 車扱 | 8,066 | 6,475 | 80.3 |
| 特別積合せトラック | 25,466 | 24,135 | 94.8 |
| 内航海運 | 48,230 | 45,371 | 94.1 |
| 貨物船 | 26,897 | 24,485 | 91.0 |
| 油送船 | 21,333 | 20,886 | 97.9 |
| 航空 | 263 | 260 | 98.9 |

注 (1) 運輸政策局情報管理部「運輸経済月例報告」により作成。
(2) 特別積合せトラック、内航海運（貨物船）、内航海運（油送船）、航空はそれぞれ27社、14社、９社、３社の合計である。

(3) 国際輸送の動向（１０年１月～７月の実績）

(出国日本人数、訪日外客数ともに減少)

出国日本人数は、円安や景気の先行きに対する不安感からマイナスに転じ７．７％減、訪日外客数も深刻な不況の影響で韓国からの訪日客が減少し続けていることなどから３．９％減となった。

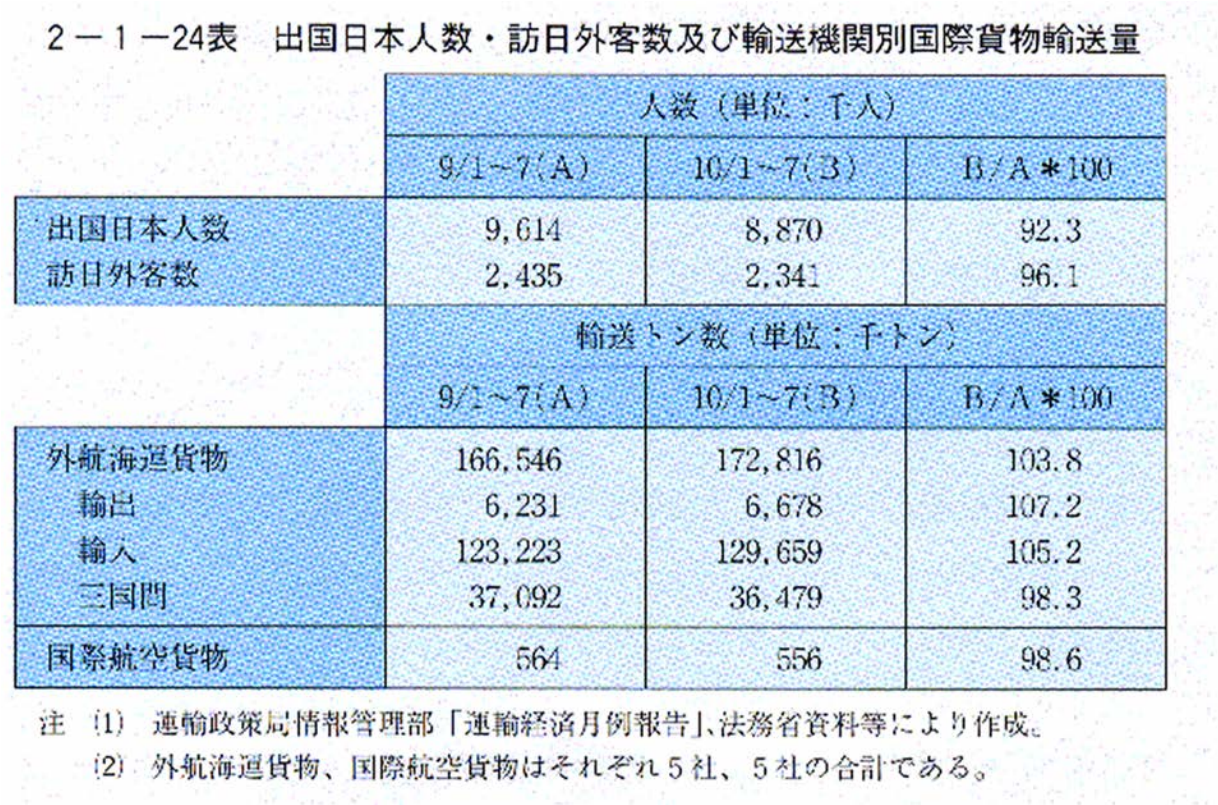
(外航海運貨物は好調に推移)

我が国企業による外航海運貨物（１０年１～６月の実績）は、輸出が７．２％増、輸入が５．２％増、三国間が１．７％減となっており、全体では３．８％増となっている。

（国際航空貨物は前年の反動で減少へ）

国際航空貨物は、好調であった９年度前半の反動もあり、輸出入計で１．４％減と減少に転じている〔２－１－２４表〕。

２－１－２４表　出国日本人数・訪日外客数及び輸送機関別国際貨物輸送量



２－１－24表　出国日本人数・訪日外客数及び輸送機関別国際貨物輸送量

| | 人数（単位：千人） | | |
|---|---|---|---|
| | 9/1~7(A) | 10/1~7(3) | B/A＊100 |
| 出国日本人数 | 9,614 | 8,870 | 92.3 |
| 訪日外客数 | 2,435 | 2,341 | 96.1 |
| | 輸送トン数（単位：千トン） | | |
| | 9/1~7(A) | 10/1~7(3) | B/A＊100 |
| 外航海運貨物 | 166,546 | 172,816 | 103.8 |
| 輸出 | 6,231 | 6,678 | 107.2 |
| 輸入 | 123,223 | 129,659 | 105.2 |
| 三国間 | 37,092 | 36,479 | 98.3 |
| 国際航空貨物 | 564 | 556 | 98.6 |

注　(1)　運輸政策局情報管理部「運輸経済月例報告」、法務省資料等により作成。
　　(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。

## 第２節　運輸における経済対策

前節でみたとおり、我が国経済は景気低迷が長引き、厳しい経済状況にあり、輸送動向も航空の一部を除き減少傾向にある。

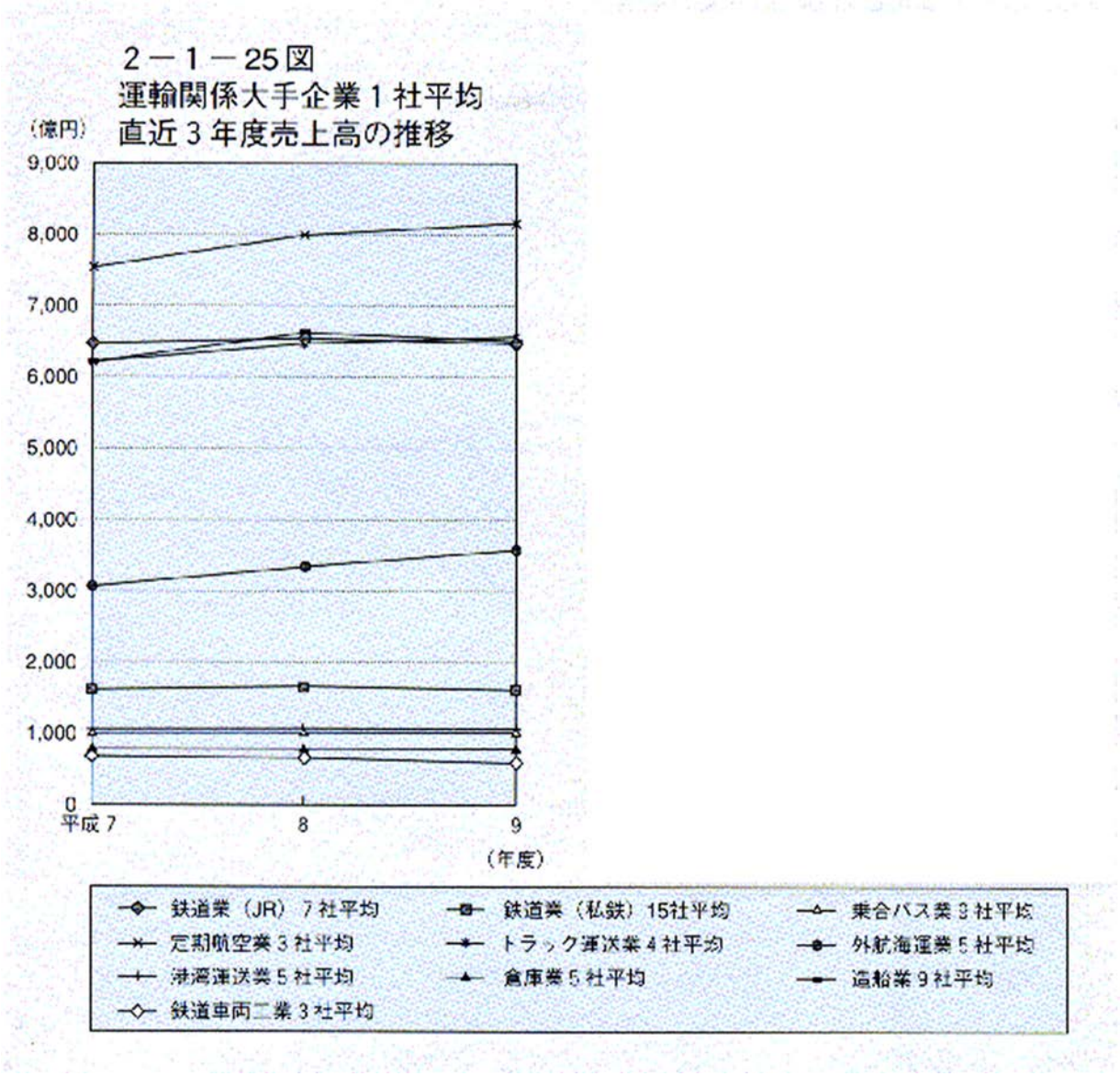
本節では、こうした厳しい経営環境下に置かれた運輸事業の最近の経営状況等について概観するとともに、運輸事業における中小企業対策としての公的融資の拡充、税制上の支援措置等について述べる。さらに、早期の景気回復に向けて実施しつつある過去最大規模の「総合経済対策」と、この一環としての運輸省の内需拡大と景気回復に資する様々な取り組みについて述べることとする。

## 1　運輸事業の経営状況

### (1) 事業者の収支状況

運輸関係大手企業６０社の平成９年度売上高についてみると、１０業種の中で、定期航空業、外航海運業等を除き、鉄道業、乗合バス業、造船業など６業種で減収となっており、特に、鉄道車両工業がその他の業種に比べ大きく減収（対前年度比１２．４％減）となっている。〔２－１－２５図〕

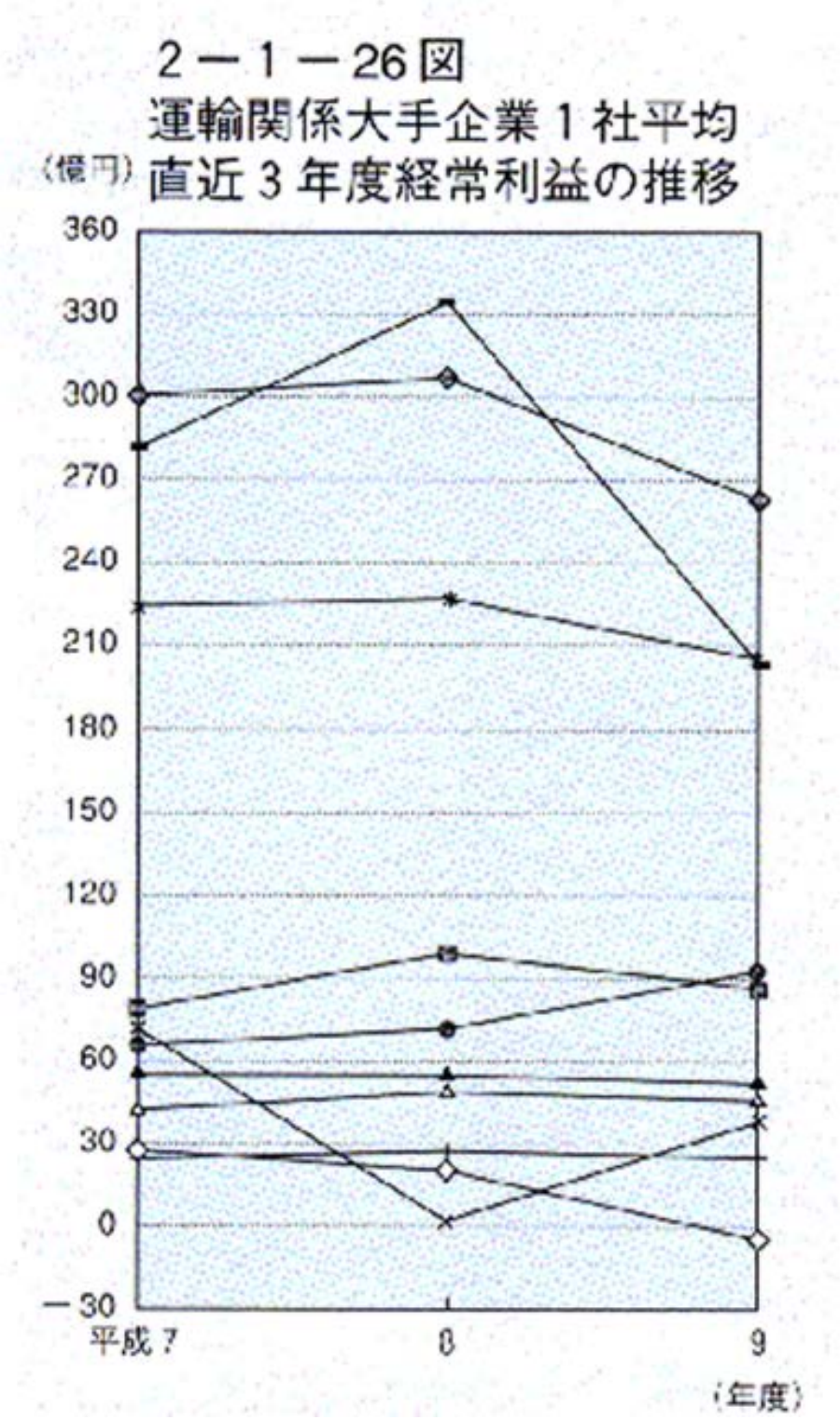
２－１－２５図　運輸関係大手企業１社平均直近３年度売上高の推移




同じく運輸関係大手企業６０社の９年度経常利益についてみると、１０業種の中で、定期航空業、外航海運業を除き、鉄道業、乗合バス業、トラック運送業など８業種で減益となっており、そのうち鉄道車両工業は経常赤

字となっている。また、鉄道業、港湾運送業など５業種で１０％以上の減益、トラック運送業、乗合バス業及び倉庫業の３業種で５％以上の減益となっている。〔２－１－２６図〕

２－１－２６図　運輸関係大手企業１社平均直近３年度経常利益の推移



(2) 設備投資動向

「運輸関連企業設備投資動向調査」（以下「設備投資動向調査」という。）によると、運送業（原則として資本金１億円以上の１，９４１社調査）における１０年度設備投資計画は、対前年度比４．９％減（総額２兆３，１８１億円）となっており、９年度設備投資実績の対前年度比６．４％増から減少に転じた。特に、航空運送業、トラック運送業、倉庫業の減少額が大きく、また、車両への投資が減少しており、車両更新時期の延伸等によるコスト削減の動きがうかがえる。〔２－１－２７表〕

２－１－２７表　運送業の設備投資額の増減及び１０年度の投資動向

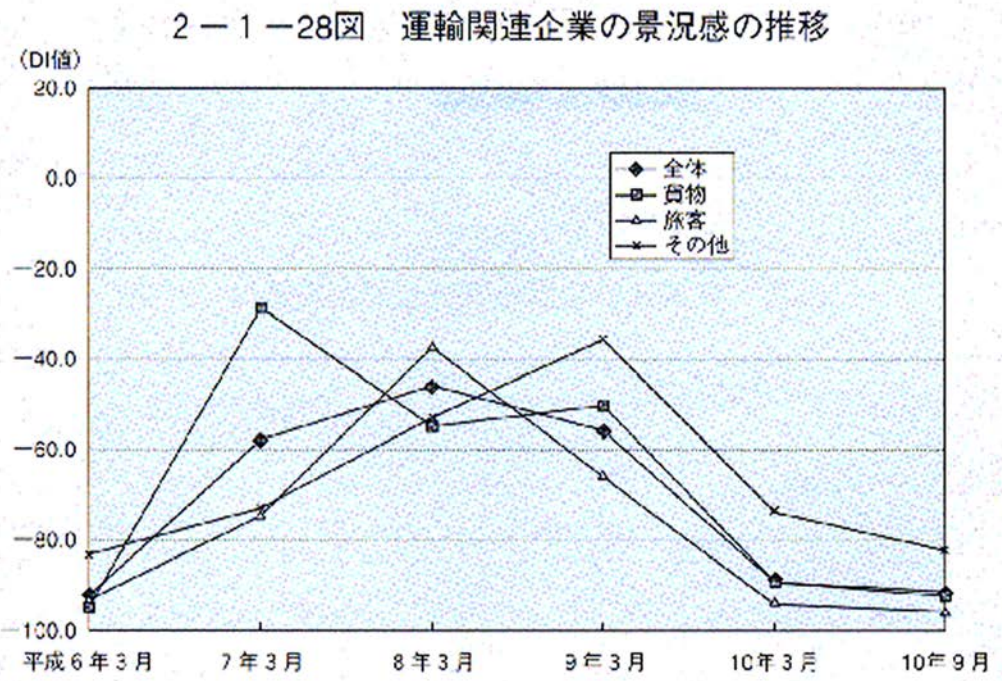
## ２－１－27表　運送業の設備投資額の増減及び10年度の投資動向

| 業種 | 増減率(%)（対前年度比） | | 10年度設備投資計画額（百万円） | 10年度の投資項目別動向 |
|---|---|---|---|---|
| | 9/8 | 10/9 | | |
| 運送部門計 | 106.4 | 95.1 | 2,318,105 | |
| 鉄道業 | 92.3 | 104.9 | 1,302,109 | 車両は減少するものの、構築物等は増加し、また、用地は大幅に増加する。 |
| 航空運送業 | 172.0 | 90.5 | 416,528 | 地上施設は増加するものの、航空機は大幅に減少する。 |
| トラック運送業 | 117.9 | 90.4 | 202,809 | ターミナル施設は増加するものの、自動車は減少する。 |
| 倉庫業 | 131.0 | 62.0 | 126,922 | 用地、普通倉庫、冷蔵倉庫は大幅に減少する。 |
| 外航海運業 | 128.3 | 96.9 | 103,706 | 油送船、液化ガス、鉱炭専用船は大幅に増加するものの、その他は大幅に減少する。 |
| バス業 | 83.9 | 98.9 | 78,667 | 車庫及び修理工場は増加するものの、自動車は減少する。 |
| 国内旅客船業 | 103.1 | 40.5 | 17,812 | 自動車航送船は大幅に減少する。 |
| 港湾運送業 | 79.7 | 92.5 | 17,158 | 野積場、上屋は大幅に減少する。 |
| 航空利用運送業 | 59.4 | 199.8 | 16,871 | 自動車は大幅に減少するものの、その他は大幅に増加する。 |
| ハイヤー・タクシー業 | 94.2 | 70.4 | 16,635 | 自動車は大幅に減少する。 |
| 内航海運業 | 49.1 | 75.4 | 16,378 | 油送船、土・砂利・石材専用船は大幅に増加するものの、一般貨物船、セメント専用船は大幅に減少する。 |
| 鉄道利用運送業 | 142.6 | 59.4 | 2,510 | 自動車は減少する。 |

(3) 景況感

運輸関連企業の景気動向に関する調査（以下「景気動向調査」という。）によると、最近の運輸事業者の景況感は極めて厳しいものとなっている（１０年９月時点での景況感DI値－９２．２）。内訳をみると、「良い」と感じている事業者は、０．７％しかなく、９２．９％の事業者が「悪い」と感じており、全部門において厳しさを増している。〔２－１－２８図〕

２－１－２８図　運輸関係企業の景況感の推移




注　運輸政策局情報管理部「運輸関連企業の景気動向に関する調査」により作成。

| | |
|---|---|
| 貨物部門 | 外航海運業、内航海運業、国内旅客船業（フェリー）、倉庫業、港湾運送業、鉄道業（貨物）、トラック運送業 |
| 旅客部門 | 国内旅客船業（旅客船）、鉄道業（ＪＲ旅客）、鉄道業（民鉄旅客）、乗合バス業、ハイヤー・タクシー業、航空運送業（定期）、登録ホテル業、旅行業 |
| その他 | 航空業（不定期・使用事業）、造船業、自動車整備業 |
| ＤＩ値＝「良い（増加、改善、上昇）、人手不足」と回答した事業者の割合－「悪い（減少、悪化、低下）、人手過剰」と回答した事業者の割合 | |

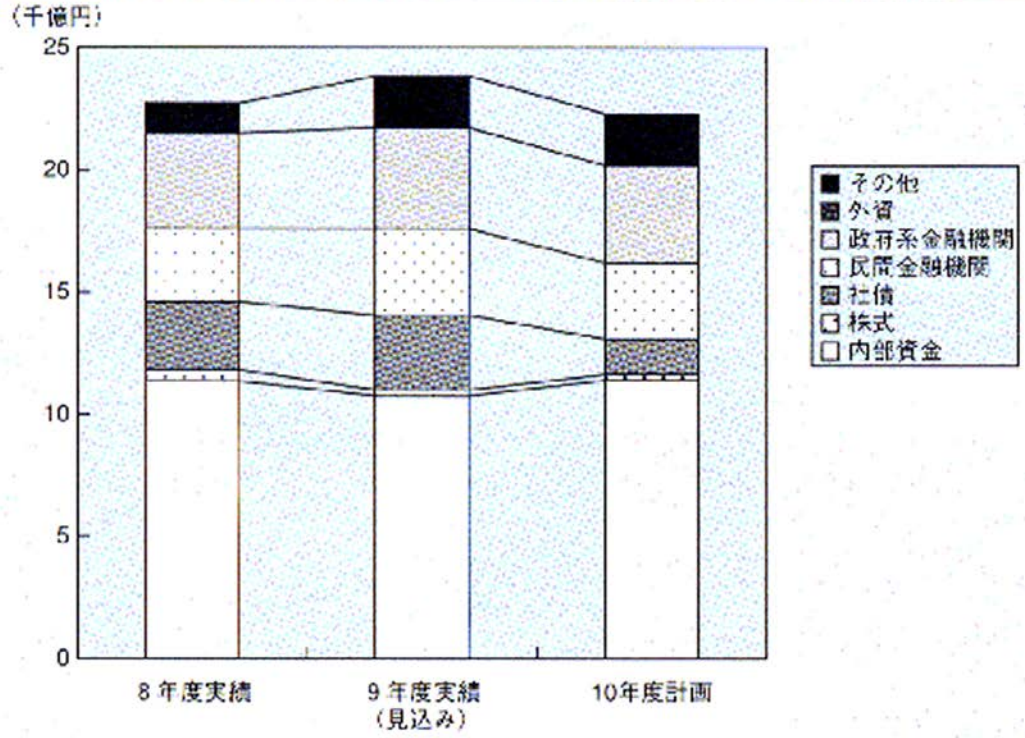
(4) 資金調達状況

設備投資動向調査によると、事業者の設備投資に要する資金調達については、その約２分の１を外部からの借入等によっている。〔２－１－２９図〕また、景気動向調査によると、金融機関の貸出態度について約半数の事業者が厳しさを感じており、資金繰りについても４割強の事業者が苦しいとしている〔２－１－３０表〕。

２－１－２９図　運送業の設備投資資金調達実績及び計画

## ２－１－29図　運送業の設備投資資金調達実績及び計画

| 投資資金 | | 増減率（%）（対前年度比） | | 10年度設備投資計画額（百万円） | 構成比（%） | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 9/8 | 10/9 | | 8年度 | 9年度 | 10年度 |
| 投資資金調達計 | | 105.0 | 94.0 | 2,235,234 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| 内部資金 | | 94.0 | 107.0 | 1,164,565 | 51.1 | 45.6 | 52.1 |
| 外部資金 | | 116.0 | 82.0 | 1,070,669 | 48.8 | 54.3 | 47.8 |
| 内訳 | 政府系金融機関 | 105.0 | 99.0 | 403,196 | 17.1 | 17.0 | 18.0 |
| | 民間金融機関 | 118.0 | 92.0 | 322,623 | 12.9 | 14.6 | 14.4 |
| | 社債 | 114.0 | 46.0 | 146,520 | 12.1 | 13.2 | 6.5 |
| | 株式 | 45.0 | 71.0 | 11,878 | 1.6 | 0.7 | 0.5 |
| | 外資 | 150.0 | 67.0 | 2,000 | 0.0 | 0.1 | 0.0 |
| | その他 | 182.0 | 90.0 | 184,452 | 4.9 | 8.5 | 8.2 |




注　(1)　運輸政策局情報管理部「平成10年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成。
(2)　10年度設備投資計画額は支払ベースによる。
(3)　構成比については，原則としてそれぞれ四捨五入によっているので，端数において合計と合致しないものがある。

２－１－３０表　運輸企業の資金状況

## ２－１－30表　運輸企業の資金状況

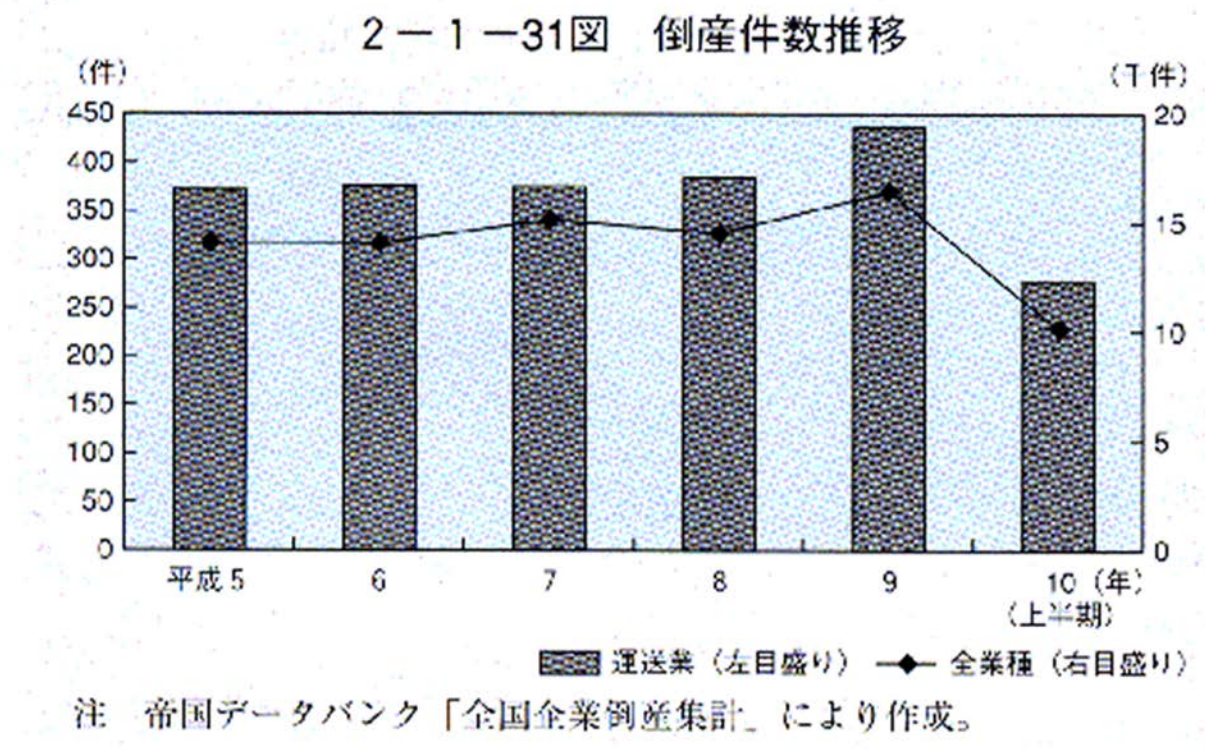
| | 最近の金融機関の貸出態度 | | | | | | 最近の資金繰り | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 10年3月 | | | 10年9月 | | | 10年3月 | | | 10年9月 | | |
| | ゆるい | 厳しい | DI | ゆるい | 厳しい | DI | 楽 | 苦しい | DI | 楽 | 苦しい | DI |
| 全体 | 0.7 | 48.0 | −47.3 | 1.7 | 45.7 | −44.0 | 6.6 | 44.0 | −37.4 | 5.7 | 43.6 | −38.0 |
| 貨物部門 | 0.7 | 45.2 | −44.5 | 2.3 | 38.9 | −36.5 | 6.7 | 42.2 | −35.4 | 7.3 | 38.4 | −31.1 |
| 旅客部門 | 0.4 | 55.2 | −54.8 | 0.5 | 54.1 | −53.5 | 6.9 | 47.3 | −40.4 | 3.7 | 47.6 | −44.0 |
| その他 | 1.4 | 38.9 | −37.5 | 3.6 | 39.3 | −35.7 | 5.0 | 43.0 | −38.0 | 7.1 | 46.4 | −39.3 |

注　運輸政策局情報管理部「運輸関連企業の景気動向に関する調査」により作成。

(5) 倒産状況

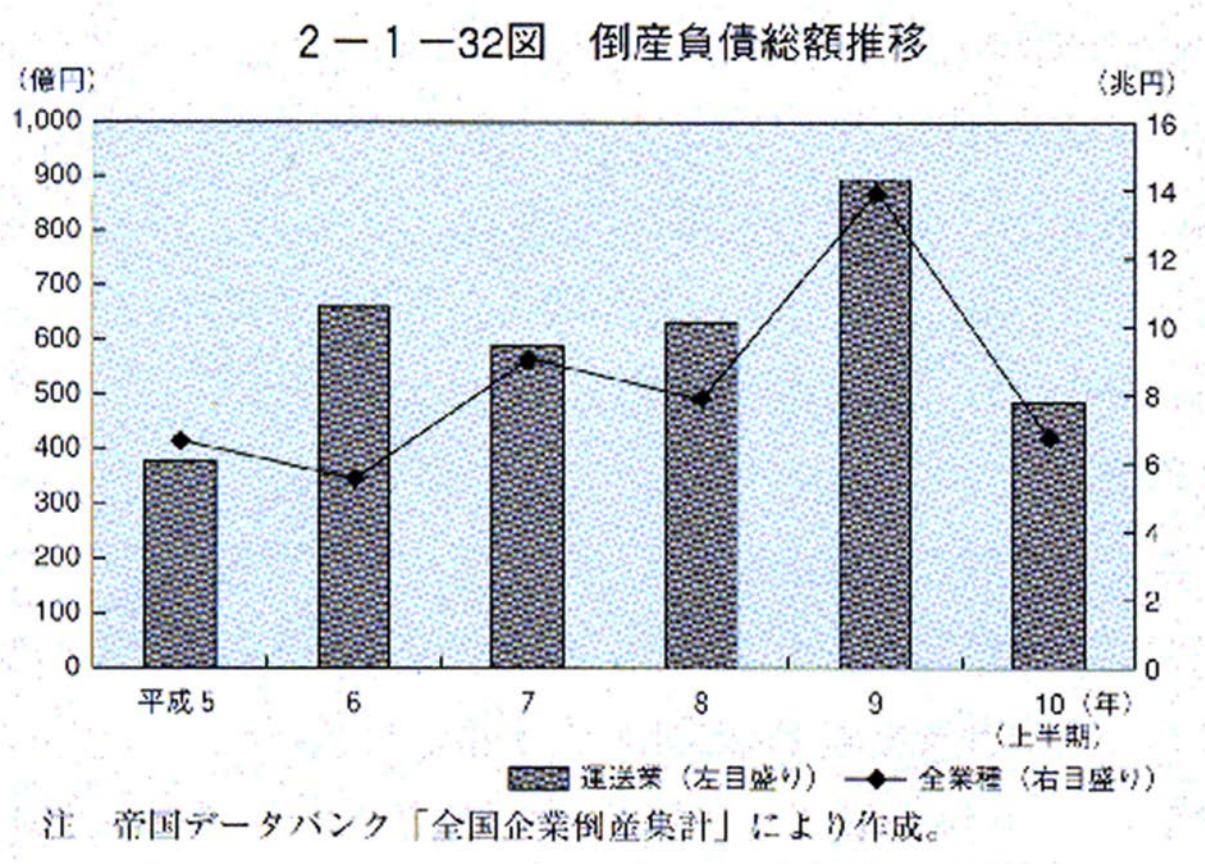
９年の全産業倒産件数は、１６，３６５件となり、近年では最多となった。運送業の倒産件数は４３６件と対前年比１５．３％の増加となっており、５年以降高い水準で推移している〔２－１－３１図〕。全産業の負債総額は、金融機関の破綻や上場企業の倒産が増加したことから、１４兆２１０億円と大幅に増加している。このうち、運輸関連企業の負債総額については、運送業が対前年比４１．７％増の８９４億円となっている〔２－１－３２図〕。

２－１－３１図　倒産件数推移




注　帝国データバンク「全国企業倒産集計」により作成。

２－１－３２図　倒産負債総額推移

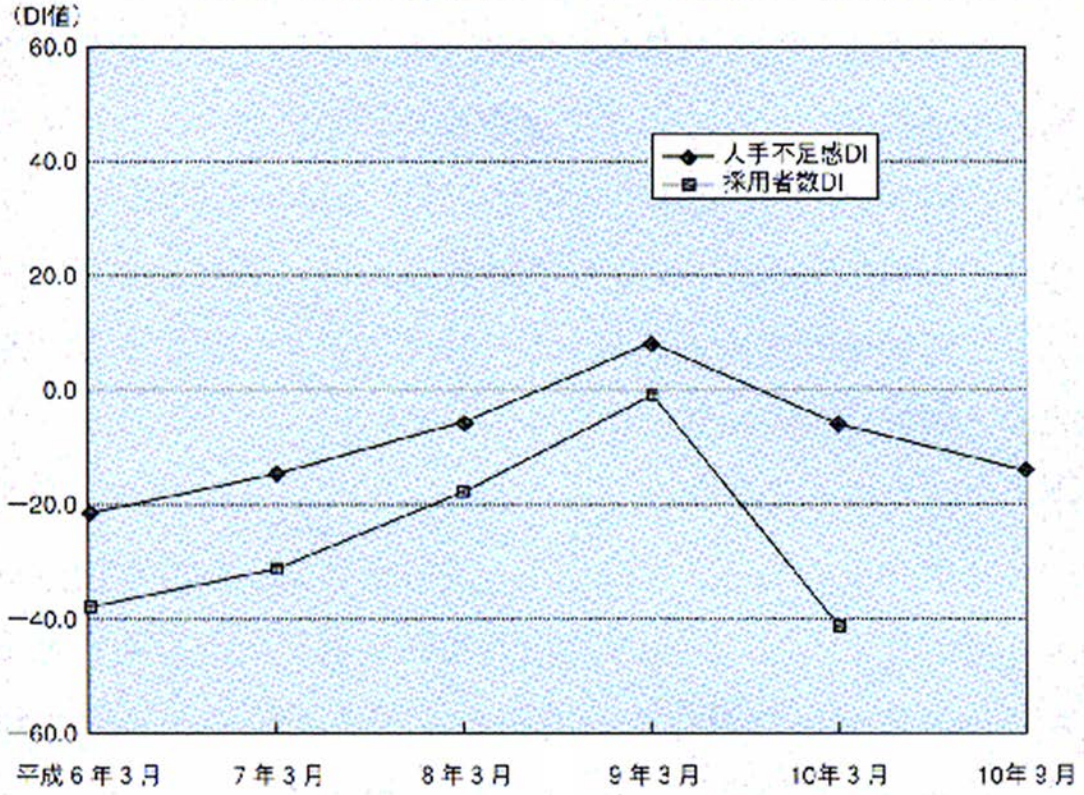



(6) 雇用状況

全産業でみた最近の雇用状況は、１０年度に入り雇用者数が減少し、完全失業率が４％台とこれまでにない高水準で推移するなど厳しさを増しているが、運輸事業をめぐる雇用状況も厳しい状況下にあり、景気動向調査によると、運輸関連企業の人手過剰感は、人手不足感を約１４ポイント上回っている。また、１０年度の新規採用者数を前年より「減少させる」とした事業者も「増加させる」とした事業者より大幅に多い〔２－１－３３図〕。

２－１－３３図　運輸関連企業の人手不足感及び採用者数の推移

## 2－1－33図　運輸関連企業の人手不足感及び採用者数の推移




注　運輸政策局情報管理部「運輸関連企業の景気動向に関する調査」により作成。

## 2　運輸事業者に対する経営支援及び雇用対策

### (1) 運輸事業における中小企業対策

#### (ア) 中小企業信用保険の限度額の拡充

「中小企業信用保険法」（昭和２５年法律第２６４号）に基づき、一般貨物自動車運送業、特定貨物自動車運送業、沿海貨物海運業、内航船舶貸渡業、船舶（総トン数が１万トン以上のものを除く。）、舶用機関又は船体部品の製造・修理業（船体ブロック製造業を除く。）が、１０年７月１日から１０年１２月３１日までの間、特定業種として指定された。これにより、指定を受けた事業者は信用保険の一般の保険限度額（担保付融資の場合２億円、無担保融資の場合３，５００万円）の倍額まで利用することが可能となり、融資が受けやすくなった。また、１０年８月の中小企業等貸し渋り対策大綱に基づく中小企業信用保険法の一部改正（１０年１０月施行）により、信用保険の一般の保険限度額について、無担保保険の場合３，５００万円から５，０００万円へ引き上げられ、融資が受けやすくなった。

#### (イ) 中小企業の範囲拡大による公的融資等の拡充

１０年４月の総合経済対策に基づく中小企業信用保険法等の一部改正（１０年６月施行）により、運輸関連４業種（旅行業、自動車販売業、登録ホテル業、登録旅館業）について、中小企業の範囲が１００人以下又は５，０００万円以下等に拡大され、融資や信用保証が受けやすくなった。

なお、運送業は、従来より中小企業の範囲が３００人以下又は１億円以下となっている。

#### (ウ) 中小企業に対する金利減免措置等

中小企業等貸し渋り対策大綱に基づき、中小企業金融公庫などの政府系金融機関に対して中小企業者が有する金利５％超の債務について、５％超の部分について金利を免除する措置の期限（１０年１０月）を延長し、中小企業者の金利負担の軽減を図ることとしている。

なお、運輸施設整備事業団でも、１０年度第１次補正予算において、１０年度上期について同様の措置を講じた。

#### (エ) 中小企業投資促進税制

総合経済対策に基づき、「中小企業投資促進税制」が創設され、１０年６月より１年間、中小事業者が機械装置、大型貨物自動車、内航船舶等を取得した場合等の所得税及び法人税の初年度特別償却（３０％）又は税額控除（７％）が認められることとなった。

#### (オ) 近代化・構造改善対策

「中小企業近代化促進法」（昭和３８年法律第６４号）に基づく貨物自動車運送事業、貨物運送取扱事業、船舶製造業及び自動車分解整備業における設備の近代化に対して、公的融資、税制特例などの措置が講じられている。

(カ) 物流効率化対策

「中小企業流通業務効率化促進法」（平成４年法律第６５号）に基づく中小トラック事業者等による共同配送施設の整備等の流通業務効率化事業に対して、公的融資、税制特例などの措置が講じられている。

(2) 運輸分野における雇用対策

運輸分野における雇用対策（船員雇用対策については第７章第３節参照）については、以下２つの助成金制度の活用を中心に措置が講じられている。

(ア) 雇用調整助成金

沿海旅客海運業、貨物鉄道業、鋼船・木船製造・修理業（総トン数１万トン以上のものを除く。）、港湾運送業に加え、１０年６月に、港湾荷役における検量業が雇用調整助成金の給付対象業種に指定されており、「雇用保険法」（昭和４９年法律第１１６号）に基づき、休業や出向等の雇用調整を行った場合の助成措置が講じられている。

(イ) 労働移動雇用安定助成金

「特定不況業種等関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法」（昭和５８年法律第３９号）に基づき、沿海旅客海運業、貨物鉄道業、鋼船・木船製造・修理業（総トン数１万トン以上のものを除く。）に加え、１０年６月に港湾荷役における検量業が特定雇用調整業種等に指定され、これらの業種に属する事業所から従業員を受け入れる事業主等に対して労働移動雇用安定助成金支給による助成措置が講じられている。

これらの雇用対策については、総合経済対策の一環として、その助成率等について引き上げが行われ、雇用の維持及び出向・再就職あっせん等による失業なき労働移動への支援対策を強化している。

## 3　総合経済対策と運輸分野の公共事業の推進

(1) 総合経済対策による公共事業の前倒し執行

長引く景気の停滞から早期に脱出し、我が国経済を力強い回復軌道に乗せるため、１０年４月に総事業費１６兆円超の過去最大規模の「総合経済対策」が策定され、その着実な実施が図られているところである。この中で、１０年度当初予算における公共事業の執行については、上半期末における契約済額の割合が政府全体として過去最高の８１％以上となることを目標として前倒し執行に努めており、早期の景気回復を目指している。

さらに、政府としては、一刻も早い景気回復を図るため、１１年度に向け切れ目なく施策を実行できるように、第３次補正予算を編成することとし、また、税制について、６兆円を相当程度上回る恒久的な減税を実施することとしている。

(2) 運輸に係る追加的景気対策

運輸省としては、所管公共事業費の約６割を３大都市圏のプロジェクトに充当するとともに、「総合経済対策」の一環として、１０年度当初予算の前倒し執行を図っている。このほか、１０年度第１次補正予算として、運輸省関係では公共事業費３，７１３億円を含む総事業費３，９１９億円を計上し、景気対策に資することとしているが、主な事業は次のとおりである。

(ア) 中枢・中核国際港湾の整備

横浜港等中枢国際港湾においては、コンテナ船の大型化に対応した水深１５メートルの国際海上コンテナターミナルを整備することによるスケールメリットを活かして物流コストの削減を図る。また、塩釜港等中核国際港湾において、国際海上コンテナターミナルを整備することにより、地方圏発生貨物を海外とダイレクトに結ぶことによる物流コストの削減を図る。

(イ) 拠点空港の整備

航空ネットワーク形成の拠点となる新東京国際空港（成田）、東京国際空港（羽田）、関西国際空港、中部国際空港の大都市圏拠点空港及びこれに準ずる機能を有する拠点空港の整備を推進するとともに、地方空港の整備を行う。

(ウ) 次世代航空保安システム等航空保安施設の整備

航空機の安全運航の確保を最優先としつつ、空域の有効利用等による航空交通容量の拡大を図るため、神戸航空衛星センターの新設、広域航法衛星ネットワーク整備の促進など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整備を推進するほか、航空路における管制施設、保安施設等の高度化を推進する。

(エ) 都市鉄道による広域的都市ネットワークの整備

営団地下鉄東西線九段下駅の折り返し線を新設することにより、列車本数を増加させ列車の混雑を緩和して快適性を高め、自動車利用者の鉄道利用を促進することによって道路渋滞を緩和する。

(オ) 震災時の防災拠点等の緊急整備

阪神・淡路大震災における神戸港の耐震強化岸壁の有用性に鑑み、緊急物質等の輸送用の耐震強化岸壁の整備とともに、避難緑地等と一体となった臨海部の防災拠点を整備し、防災機能の向上を図る。

東京湾において９年７月に発生したダイヤモンドグレース号の座礁事故等に鑑み、船舶航行の難所となっている重要航路において航行の安全性の向上を図り、災害を防止するため、開発保全航路を緊急に整備する。

さらに、運輸省としては、景気回復に向けて全力を尽くすために、運輸関係社会資本の重点的・効率的な整備による内需拡大等を内容とする１１年度概算要求を行ったところである。

こうした総合的な経済対策が奏功し、我が国経済が早期に景気の自律的回復軌道に乗ることが期待される。

## 第３節　需給調整規制の廃止とこれに伴う環境整備方策

運輸省は平成８年１２月、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、利用者の利便増進を図るため、人流・物流の全運輸事業分野において、原則として、目標期限を定めて需給調整規制を廃止し、そのための環境又は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ずることとした。

需給調整規制の廃止は、従来の事業秩序等に大きな影響を与えることから、９年４月、運輸政策審議会に対し、需給調整規制廃止に向けて必要となる生活路線の維持、安全の確保、消費者保護等の環境整備方策について諮問がなされた。これを受け、１０年６月、同審議会総合部会は「需給調整規制廃止後の交通運輸政策の基本的な方向について」答申した。以下にその概要を紹介する。

## 1　我が国経済社会をめぐる環境変化及び需給調整規制の廃止

我が国の経済社会の発展を支え、ゆとりある暮らしの実現を図るためには、人やものの円滑かつ効率的な移動・流通の確保を図ることが不可欠であり、安定的かつ良質な運輸サービスの供給は、国民の日常生活の基盤である交通における最大かつ最重要な政策目標である。

このため、従来より、鉄道、バス、タクシー、旅客船、航空の旅客交通分野においては、需要と供給のバランスを判断し、新規参入について一定の制限を行う需給調整規制を行ってきた。需給調整規制は、路線や航路などに係る供給輸送力と輸送需要との調整を行うことにより、各モードごとに一様ではないものの、一般的には、

・過当競争によるサービスの質の低下や安全性の低下の防止

・市場における独占性の付与により採算路線と不採算路線との間のいわゆる内部補助を容易にすることによるサービスの確保

・「規模の経済性」によって社会的により低い費用でのサービスの供給を可能とすること

を通じて、安全かつ良質な運輸サービスを安定的に供給し、国民の利便の確保を図ることを目的として行われてきたものである。特に、これまでの我が国の経済成長の時代においては、右肩上がりの需要の増大に対応した適正な輸送力の確保、輸送サービスの質の確保等を図る上で効果があった。

しかしながら、２１世紀を目前に控え、経済社会が成熟し、安定成長の時代に突入しつつある今日の我が国において、引き続き、豊かな経済社会を実現するためには、社会全般における規制を緩和・撤廃し、又は、事前的な行政規制から事後的な措置へと移行することを通じ、世界標準を念頭に置いた市場原理及び自己責任原則の導入を図ることにより、経済社会を活性化していくことが現下の喫緊の政策課題となっている。特に、国際的な大競争時代の到来や情報化の進展に伴い、我が国の運輸企業がそのサービスの向上及びコストの削減を図るために、従来以上に事業の効率性を高めることが求められることとなった。

このような状況の中で、交通分野における需給調整規制を行うことは、既存のサービスの質の確保を図るという面で引き続き機能する一方で、

・国民生活の変化を反映し、利用者の多様なニーズに対応して創意工夫を凝らした適時適切なサービスの供給

・既存事業者におけるより効率的な事業運営努力

等が阻害され、結果的に利用者の利便の確保・増進が困難になるおそれも出てきた。

このため、交通分野においても、安全の確保、利用者保護等を目的とする必要最小限の規制を除いて旅客輸送サービスの供給を自由化することにより、交通事業者の創意工夫及び市場における公正かつ自由な競争を通じた事業活動の活性化・効率化を図り、運輸サービスの多様化や高度化、運賃の多様化や低廉化等交通利用者の利便の増進を図るため、１１年度から遅くとも１３年度までに、鉄道、自動車交通、海上交通及び航空の各分野において、現行の需給調整規制を原則として廃止することとした。

## 2　需給調整規制廃止に伴い必要な環境整備方策

### (1) 生活交通の確保

離島や過疎地域等の交通に対する需要が少ない地域については、需給調整規制を廃止して交通市場への参入及び退出を交通事業者の自由な経営判断に委ねることとした場合には、競争を通じてサービスの向上につながる新たな参入は期待できず、逆に、地域における通勤、通学、通院、買物などの住民の日常生活に真に必要不可欠な交通（以下「生活交通」という。）について、不採算を理由としてサービスそのものが休止又は廃止されたり、或いはそのサービスが低下するなど安定的なサービスの供給が期待できなくなる事態が生ずると懸念される。

これらの問題に対処するためには、政策的に維持する必要がある生活交通の分野において、サービスの供給の休止や廃止の防止又はその円滑な代替の確保のための何らかの適切な仕組みを例外的かつ限定的に用意する必要があり、そのための具体的な方策としては、各交通モードの事情を考慮して、()から()に述べるような各種の方策を適切に組み合わせて対応することが必要となる。

#### (ア) 国と地方の役割分担

生活交通の維持については、国、地方公共団体がそれぞれの立場に基づいて適切に分担・協同して対処することが適当である。

国は、国民が各種の基本的なサービスの提供を平等に受けることができる機会を保障するという責任の一環として、交通についてのナショナルミニマムの確保（国民にとって最低限の輸送サービスの保障）の観点から、一定の責任を有するが、その範囲・内容は制度設計段階で検討する必要がある。

地方公共団体は、住民にとって最低限の輸送サービスの保障のほか、地域振興、域内交通ネットワークの確保等への対応といった様々な観点から一定の責任を有しているが、国は地方公共団体の主体性が十分に発揮されるよう配慮することが適当である。

#### (イ) 参入及び退出についての仕組み

##### (a) 参入についての仕組み

需給調整規制を廃止すれば市場原理の導入の結果として、需要が増大する夏休み等の季節、朝・夕のラッシュ時間帯又は区間等に一時的、部分的な新規参入が予想される。このような参入は、一般的には、競争を通じて利用者利益の増大がもたらされるものと考えられるが、需要が少ない生活交通の分野においては、地域の生活交通について年間を通じて一体的にサービスの安定供給を担う者の収入を減少させ、その採算に悪影響を及ぼし、結果として、当該地域の生活交通サービスの維持に支障をきたすことが懸念される。このような場合においては、生活交通サービスの確保の観点から、例外的かつ限定的にこのような参入を制限するための一定の規制、調整等の措置を制度化する必要があると考えられる。

その際には、その基準・要件の明確化や、手続の透明性の確保について十分配慮するとともに、これらの措置により経営効率化のインセンティヴが阻害されることのないように、適切な措置を講ずることについて検討する必要がある。

##### (b) 退出についての仕組み

需給調整規制の廃止により参入の自由化が図られる場合には、退出についても事業者の自由な判断に委ねられることとなるのが基本であるが、生活交通からの退出については、経営状況等に応じた事業者の経営判断を尊重しつつ、必要な生活交通サービスの維持を図る観点から、参入についての仕組みや公的支援措置等との整合性を考慮して、一定の調整等の適切な仕組みを設けることを検討する必要がある。

なお、この場合においても、その基準・要件の明確化や手続の透明性の確保について十分配慮する必要がある。

(ウ) 地域における多様な手法による対応

生活交通の維持のための方策としては、以上のような参入及び退出についての仕組みのほかに、例えば、地方公共団体等関係者による当該地域における生活交通サービスの維持のための計画の策定や協議の仕組み、地方公共団体と交通事業者との契約による生活交通サービスの確保、民営事業者によるサービスが期待できない場合における公的主体による生活交通サービスの供給等多様な手法が考えられる。したがって、各交通モードの事情を考慮しつつ、これらの手法の導入及びその円滑な実施に必要な措置について検討することが適当である。

(エ) 公的支援措置

生活交通を確保するために、以上のような措置、及び次に述べる経営効率化の促進のための措置を講じても、なおそのサービスを維持することが困難な場合には、国及び地方公共団体は、生活交通サービスを維持するための財政上・税制上の適切な支援措置を講ずることが適当である。

この場合、地方公共団体が単独で支援を行う場合は別として、国、地方公共団体それぞれの責任の範囲・程度に応じた交通モード毎の適切な分担・協同関係に基づいて、これを反映した仕組みを今後制度設計の段階で整備する必要がある。

(オ) 経営効率化の促進

生活交通維持のための方策においては、その制度的枠組みに不断に事業経営の効率化を促進するための措置が組み込まれていることが必要であり、このことが前述のような一定の規制、調整等の措置や公的支援措置が講じられることの大前提であると考えられる。具体的には、事業の経営情報の開示、補助金入札方式による契約制、分社化、独立採算化、外部委託化等があげられ、それぞれの措置を適切に制度に組み込むことにより、事業の効率化、サービスの改善等を追求することが必要である。

(カ) 離島交通等

離島交通や過疎地域等における生活交通サービスの維持については、以下のような理由等から国が一定の責任を有すると考えられる。

イ．海上交通については、離島住民の生活必需物質の輸送の大部分を担っていること、空港が整備され航空が利用できる離島は限られること等の事情から、これが離島における基本的かつ普遍的な交通手段であると考えられる。
ロ．航空については、離島に係る代替交通機関の状況等を踏まえ、離島における住民の生活の利便性の確保、産業の自立等の観点から、必要とされる離島航空路線について、国はそのサービスの確保につき適切な措置を講ずる必要があると考えられる。
ハ．バスについては、主として自家用自動車を利用できない住民の貴重な足として陸上生活交通における一般的かつ最低限の公共交通手段であると考えられる。
ニ．鉄道については、利用者が少なく収支採算性が悪化しているローカル線について、鉄道事業者が当該路線の維持に最大限の努力を払うことが期待されている。それにもかかわらず採算の確保が困難な路線は、より適切なモードへの転換を図ることが適当である。

(2) 消費者の視点に立った方策

(ア) 需給調整規制廃止後の「安全の確保」「消費者の保護」に関する基本的な考え方

需給調整規制の廃止は、市場原理と自己責任の原則の下に競争を促進し、事業活動の効率化、活性化を通じてサービスの向上・多様化、運賃の低廉化等を実現していくことを目的とするものであるが、これに伴い、経費の節約等による安全性の低下やサービスの質の低下などにより、利用者が不利益を被ることが懸念される。
このため、需給調整規制廃止後の「安全の確保」「消費者の保護」のあり方について十分な環境整備が必要である。

(イ)「安全の確保」に関する行政の関与のあり方

(a) 事業参入及び事業運営に係る制度のあり方

交通運輸の分野において一旦事故が生じた場合の被害の甚大さ、社会的影響の大きさや他人の生命・財産の輸送を担うという事業の特性等を鑑みれば事故の未然防止と安全水準の低下の防止が重要な課題である。
このため、交通運輸分野への事業参入に際しては、引き続き事業者の事業内容が、安全基準に適合していることなどの資格要件についての審査を行うことが必要である。また、立入検査等により定期的に事業者の安全性の保持に関する確認を行い、安全上不適切な輸送を行っている場合等には改善の勧告又は改善命令等の厳正な行政処分を行う等事後的に適切な措置を講ずるという手法が有効である。なお、安全に関する立入検査等については、効果的・効率的な検査体制づくりを目指すことが必要となる。

(b) 利用者への情報提供のあり方

情報公開の推進に当たっては、利用者の適切な選択に役立てるという観点から、事業者による正確・公正な情報の積極的な提供を促すとともに、安全に関する情報を収集し国民に公正、中立な情報を提供し、「安全性」という内容的に極めて専門的で利用者が十分理解することが困難な情報を適切に評価

し、利用者にわかりやすく提供するなど、行政が事業者による情報公開の補足的な役割を果たす必要がある。

(c) 専門家の育成

安全の確保の分野は、技術進歩が急速に行われている分野であり、十分な技術的審査能力を保持していくには、安全に関する監査など安全規制に携わる職員について、高度かつ専門的な知識を有するスペシャリストとしての育成に努める必要がある。

(d) 事業者の責務

事業者は安全な運行の確保のために、運行管理体制（運行の責任体制、組織体制）の整備等に努めることが必要であり、また、常に交通従事者を指導、監督するとともに、その者の適性診断や健康診断の実施を通じその資質の保持に努めることが重要である。

(e) 交通従事者の資質の確保

安全で良質な交通運輸サービスを提供するためには、運転又は操縦等の資格を与える資格制度は引き続き重要であるが、他方で技術の進展等を踏まえて不断に見直していく必要がある。

（ウ）「消費者の保護」に関する行政の関与のあり方

(a) 損害賠償能力

万一事故が発生した場合には、事業者には被害者への損害賠償責任が発生することになることから、事業参入する事業者の損害賠償能力について審査をする等の行政の一定の関与が必要である。

(b) 運送約款

交通機関の利用者は不特定多数であることから、事業者があらかじめ定めた内容によって契約が締結されるのが一般的であるが、実際には事業者が当該契約をあまり周知していなかったり、利用者が内容に十分満足していない場合であっても、当該交通機関を利用せざるをえない状況下に置かれていることが多い。

このため、行政が運送約款の内容の合理性についてあらかじめ「消費者の保護」という観点から審査等の関与を行う現行の仕組みを引き続き存続させることが適当である。

(c) 不当な差別的取扱の禁止

今後、需給調整規制が廃止され、免許制から許可制に移行した後も、公共交通機関である以上、事業者が利用者を不当に差別的に取り扱うことがあってはならず、何らかの形でこれを禁止するための方策が必要である。

(d) 運賃面での配慮

運賃についても、原則として、事業者がその経営上の判断により、自由に設定できるような仕組みとすることが適当である。

しかしながら、事業者が非競合路線において一般利用者に過度な負担を強いる運賃を設定したり、他者を市場から排除するような略奪的な運賃を設定する等により、大きな社会的問題が生じるおそれがあることから、参入についての仕組みや公的支援措置等との整合性を考慮しつつ、利用者の利益が損なわれないための必要最小限の措置をとることが必要である。

(e) 意見・苦情への対応

旅客に対する取扱いその他の交通運輸サービスに関する意見・苦情への対応は第一義的には事業者が行うことが適当であり、事業者は利用者が気軽に情報を得られるような環境づくりを行うことが重要である。また、行政が利用者から収集した意見・苦情については、その内容を当該事業者に送付し、措置状況を一般公表する等、事業の改善等に反映される定型的なシステムの整備について検討することが望ましい。

利用者からの苦情が特に多い等の状況が見られる事項については、当該事業者から事情等についてヒアリングを行い、利用者の利益・利便を害しているという事実があると認められる場合には、理由を付した上で改善の勧告又は命令を行うなど事後的な是正措置が必要である。

(f) 利用者への情報提供のあり方

基本的には各事業者がその事業展開の中で自主的に行っていくべきだが、事業者による情報だけでは利用者が事前に十分に情報を得ることができない場合等には、社会的に必要な情報等を行政自らが収集、整理、公開するようなシステムも考慮する必要がある。

(エ) 中小企業への対応等

(a) 中小企業への対応

需給調整規制の廃止に伴い一時的・部分的に中小企業の経営に影響を及ぼすことも懸念されるが、これに対しては、近代化の促進等による経営基盤の確立・強化や事業の多角化・転換等が円滑に行われ、経営の効率化・活性化が図られるよう、融資制度や税制特例等、中小企業に対する様々な支援措置について、行政が周知・あっせんを図る等その活用が図られるよう努めることが必要である。

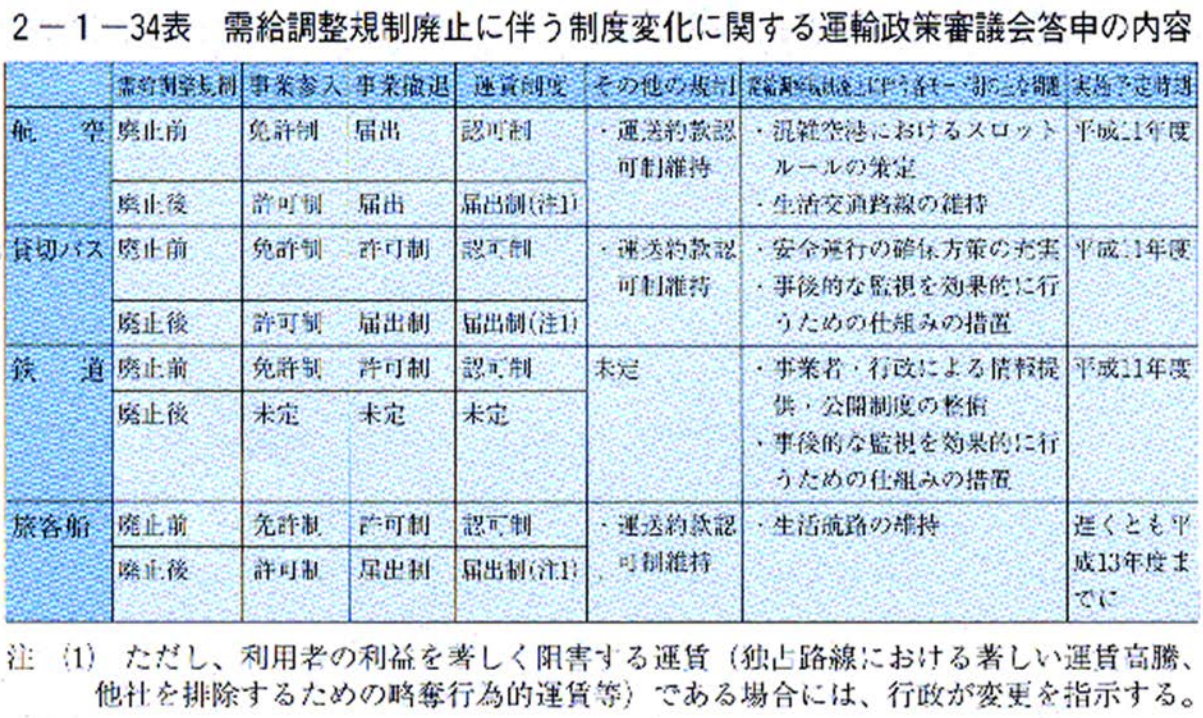
(b) 雇用の確保

需給調整規制の廃止に伴い一時的・部分的に雇用状況に影響を及ぼすことも懸念されるが、これに対しては、雇用保険、職業紹介、職業訓練等雇用の安定を図るための様々な支援措置について、行政が周知・あっせんを図る等その活用が図られるよう努めることが必要である。

### 3　その他の答申

総合部会の答申の概要は、以上のとおりであり、その他、鉄道部会、自動車交通部会（貸切バス）、海上交通部会（旅客船）及び航空部会において、各モードの実態を踏まえ、需給調整規制廃止に伴う環境整備方策等について審議が進められた。その結果、１０年４月及び６月にそれぞれの部会で答申が出されたが（第２部第５章、第６章、第７章、第９章参照）、需給調整規制廃止に伴う制度変化に関する運輸政策審議会答申の内容について整理すると、２－１－３４表のとおりとなる。

２－１－３４表　需給調整規制廃止に伴う制度変化に関する運輸政策審議会答申の内容



2－1－34表　需給調整規制廃止に伴う制度変化に関する運輸政策審議会答申の内容

| | 需給調整規制 | 事業参入 | 事業撤退 | 運賃制度 | その他の規制 | 需給調整規制廃止に伴う各モード別の主な課題 | 実施予定時期 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 航空 | 廃止前 | 免許制 | 届出 | 認可制 | ・運送約款認可制維持 | ・混雑空港におけるスロットルールの策定<br>・生活交通路線の維持 | 平成11年度 |
| | 廃止後 | 許可制 | 届出 | 届出制(注1) | | | |
| 貸切バス | 廃止前 | 免許制 | 許可制 | 認可制 | ・運送約款認可制維持 | ・安全運行の確保方策の充実<br>・事後的な監視を効果的に行うための仕組みの措置 | 平成11年度 |
| | 廃止後 | 許可制 | 届出制 | 届出制(注1) | | | |
| 鉄道 | 廃止前 | 免許制 | 許可制 | 認可制 | 未定 | ・事業者・行政による情報提供・公開制度の整備<br>・事後的な監視を効果的に行うための仕組みの措置 | 平成11年度 |
| | 廃止後 | 未定 | 未定 | 未定 | | | |
| 旅客船 | 廃止前 | 免許制 | 許可制 | 認可制 | ・運送約款認可制維持 | ・生活航路の維持 | 遅くとも平成13年度までに |
| | 廃止後 | 許可制 | 届出制 | 届出制(注1) | | | |

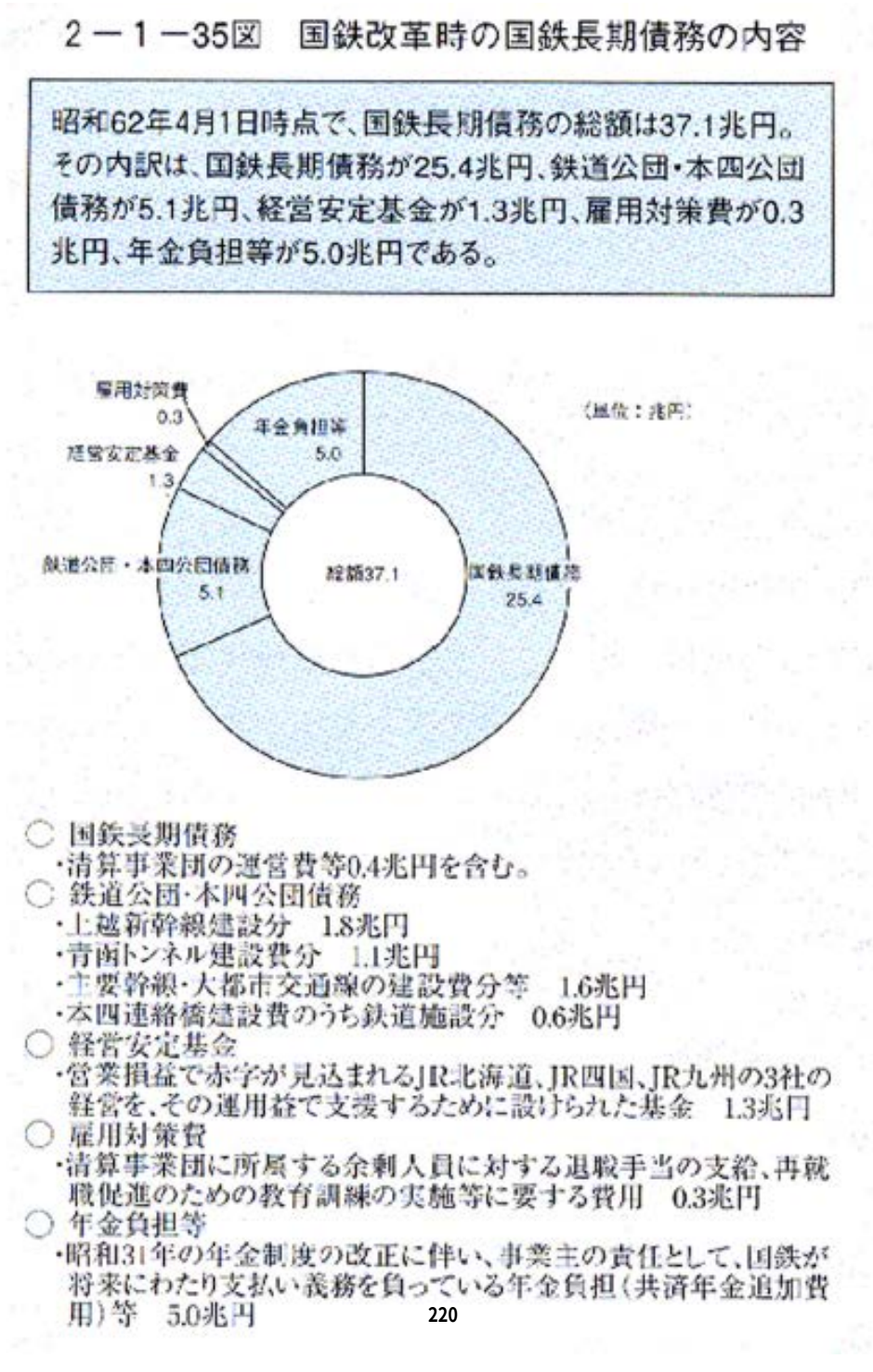
注　(1)　ただし、利用者の利益を著しく阻害する運賃（独占路線における著しい運賃高騰、他社を排除するための略奪行為的運賃等）である場合には、行政が変更を指示する。

## 第４節　国鉄長期債務の処理

### １　国鉄改革

日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）の経営は、昭和３９年度に赤字に転じて以降、悪化の一途をたどり、破綻するに至った。その国鉄を市場競争に耐え得る事業体に変革し、鉄道事業の再生を図るべく、６２年４月１日に分割・民営化を柱とする国鉄改革が実施された。この時点で処理を要する国鉄長期債務は、国鉄の累積債務その他の負担金等、総額３７．１兆円であった〔２－１－３５図〕。

２－１－３５図　国鉄改革時の国鉄長期債務の内容



(1) 新事業体

(ア) 新会社等

国鉄の鉄道事業の分割・民営化を実施するため、旅客鉄道会社６社（JR北海道、JR東日本、JR東海、JR西日本、JR四国及びJR九州）と貨物鉄道会社１社（JR貨物）が設立された。これらの新会社等は、最大限の効率的経営を行うことを前提として、当面収支が均衡し、かつ将来にわたって事業を健全に経営できる限度の債務（計５．９兆円（注１））を負担することとされた。ただしJR北海道、JR四国及びJR九州については、営業損失が見込まれたため、長期債務は承継しないこととし、営業損失を補填し得る収益を生む経営安定基金（計１．３兆円）を設けることとした。

(イ) 新幹線鉄道保有機構

既設新幹線については、線区ごとに資本費格差があるため、本州３社(JR東日本、JR東海及びJR西日本）間の収益調整を行う観点から、新幹線施設を一括して保有し、本州３社に有償で貸し付ける主体として新幹線鉄道保有機構が設立された（注２）。新幹線鉄道保有機構は新幹線施設の簿価に相当する債務（５．７兆円）を承継するとともに、再調達価格と簿価との差額に相当する債務（２．９兆円）を後述する日本国有鉄道清算事業団に対して負うこととされた。これらの負担はリース料という形で本州３社が負担することとなり、新会社等が負担する債務の総額は、実質的には１４．５兆円となった。

(2) 日本国有鉄道清算事業団

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、JR、新幹線鉄道保有機構等の新事業体に承継されなかった長期債務（２５．５兆円）及び土地その他の国鉄の資産は清算事業団に残された。清算事業団は国鉄長期債務の償還及びその債務に係る利子の支払い、そのために必要な土地やJR株式等の資産の処分を行うとともに、新事業体に採用されなかった国鉄職員の再就職の促進を図るための業務を臨時に行うこととされた。

（注１）　日本テレコム、鉄道情報システムが承継する分を含む。
（注２）　なお、株式の上場のために本州３社の資産及び債務を確定させる必要が生じたため、平成３年１０月に新幹線施設は本州３社に売却され、債務は同月に設立された鉄道整備基金に承継された。また鉄道整備基金は９年１０月に解散し、債務は同月に設立された運輸施設整備事業団に承継された。

## ２　清算事業団による債務の処理

(1) 国鉄改革時の見通し

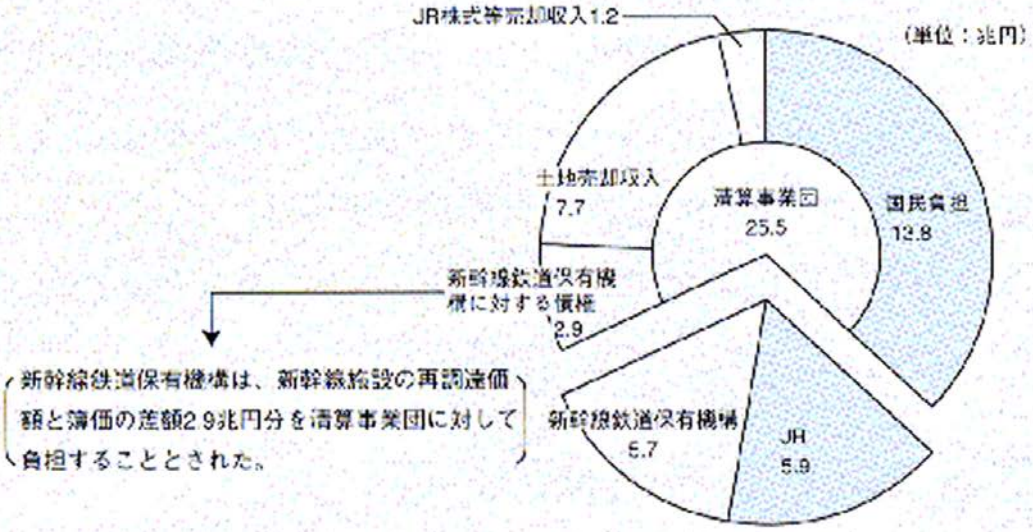
国鉄改革によって清算事業団に残された国鉄長期債務の額は、２５．５兆円であった。

この債務の処理については、昭和６１年１月２８日及び６３年１月２６日の閣議決定において「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る」こと、「自主財源を充ててもなお残る事業団の債務等については最終的には国において処理する」こと、「その本格的な処理のために必要な『新たな財源・措置』については、雇用対策、土地の処分等の見通しのおおよそつくと考えられる段階で、歳入・歳出の全般的見直しとあわせて検討、決定する」こととされた〔２－１－３６図〕。

２－１－３６図　国鉄改革時の国鉄長期債務の処理の考え方

## 2－1－36図　国鉄改革時の国鉄長期債務の処理の考え方

清算事業団が処理することとなった25.5兆円の債務の処理については、土地・株式等の自主財源を充ててもなお残る債務等については、最終的に国において処理するものとされた。昭和62年度首における試算では土地売却収入7.7兆円、JR株式等売却収入1.2兆円及び新幹線鉄道保有機構に対する債権2.9兆円の合計11.8兆円であり、残る債務は13.8兆円と見込まれていた。




注（1）JRは自らの承継債務5.9兆円に加えて、新幹線施設リース料の支払という形で、新幹線鉄道保有機構の債務8.5兆円（5.7兆円+2.9兆円）についても負担しており、実質的な負担総額は、14.5兆円となる。

（2）なお、平成3年10月に新幹線鉄道保有機構は解散し、その債務は、同月設立された鉄道整備基金に承継された。
さらに、9年10月に鉄道整備基金は解散し、その債務は、同月設立された運輸施設整備事業団に承継された。

(2) 清算事業団による資産処分

（ア）土地

土地については、公正かつ適正な価格で売却するため、原則として一般競争入札によることとされた。

しかし、国鉄改革当時、地価が急激に高騰しつつあり、地価対策が国家的緊急課題となった。このため、６２年１０月１６日に「緊急土地対策要綱」が閣議決定され、清算事業団用地については「国民負担を軽減すること及び一般競争入札を原則とすることに留意しつつ、当面の地価対策が国家的緊急課題であることに配慮し、現に地価が異常に高騰しつつある地域内の用地の売却」は原則として「その地域の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。こうして清算事業団の発足当初より、土地処分が事実上凍結されることとなった。

このような状況の中で土地処分を進めるため、地方公共団体等を対象とした随意契約による処分を促進するとともに、地価を顕在化させない売却方法の導入が図られた。

平成元年６月以降は、地価の高騰が沈静化してきたことを受けて、一般競争入札に付されていた条件が順次撤廃される一方、建物提案方式等の購入者のニーズに合わせた多様な処分方法が取り入れられた。

しかし、バブル経済が崩壊して景気が後退に向かったこと、地価も３年を頂点に下落に転じたこと等から土地市況は低迷し、清算事業団用地の売却は思い通りには進まなかった。

しかしながら、８年度の汐留、品川等に続いて９年度には旧国鉄本社等の大型物件が売却され、主な清算事業団用地についてはほぼ実質的な処分を終えた。

こうして清算事業団は、昭和６２年度から平成９年度までの１１年間に、土地の総面積約９，２００haのうち約８４％に当たる約７，８００haを売却し、６．５兆円の収入を上げたところである〔２－１－３７表〕。

２－１－３７表　清算事業団の土地処分実績

## ２－１－37表　清算事業団の土地処分実績

1.平成１０年度首の状況

| | |
|---|---|
| 全承継面積 | 9,242ｈａ |
| 平成９年度の処分面積 | 909ｈａ |
| 平成９年度までの処分累計 | 7,773ｈａ（全承継面積の８４％） |
| 平成１０年度首の保有土地 | 1,469ｈａ（全承継面積の１６％） |

2.これまでの処分実績

| 年度 | 面積 | 金額 |
|---|---|---|
| 62 | 310ｈａ | 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 |
| 9 | 909 | 8,080 |
| 合計 | 7,773ｈａ | 64,520億円 |

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。

（イ）JR株式等

清算事業団が保有するJR株式については、元年１２月１９日の閣議決定において、清算事業団の債務の償還及び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たが、元年末を境に株価が急落し株式市況が低迷したため、当初目標とされた３年度には売却が開始できなかった。４年度にも、準備を進めていたJR東日本株式の売却が、経済対策閣僚会議より出された「総合経済対策」において、見送られることとされた。

しかし５年度に入って株式市況も落ち着いてきたことから、同年１０月にJR東日本株式の売却（発行済株式数４００万株中２５０万株）・上場が実現した。続いて準備が進められたJR西日本株式の売却は、株式市況が再び低迷したことに加え、阪神・淡路大震災のため同社の決算が上場基準を達成できなかったこともあり、８年１０月に売却（同２００万株中１３７万株）・上場を達成した。翌９年１０月にはJR東海株式の売却（同２２４万株中１３５万株）・上場が実施された。

こうして清算事業団は、これまでに保有していたJR７社株式９１９万株のうち本州３社株式５２２万株を売却し、２．０兆円の収入を上げた〔２－１－３８表〕。

２－１－３８表　ＪＲ株式の売却実績

## 2－1－38表　ＪＲ株式の売却実績

1.これまでの売却実績（昭和６２年度～平成９年度）

・ＪＲ東日本株式（平成５年１０月上場）
　売却株式数　２５０万株
　売却総額　１０,７５９億円

・ＪＲ西日本株式（平成８年１０月上場）
　売却株式数　１３７万株
　売却総額　４,８７８億円

・ＪＲ東海株式　（平成９年１０月上場）
　売却株式数　１３５万株
　売却総額　４,８５９億円

・売却株式総計　（平成１０年１０月現在）
　売却株式数　５２２万株
　売却総額　２０,４９６億円

2.清算事業団の保有株式の状況（平成１０年１０月現在）

| | 発行済株式数 | 清算事業団保有株式数 |
|---|---|---|
| ＪＲ東日本 | ４００万株<br>（平成５年度売却２５０） | １５０万株 |
| ＪＲ西日本 | ２００<br>（平成８年度売却１３７） | ６３ |
| ＪＲ東　海 | ２２４<br>（平成９年度売却１３５） | ８９ |
| ＪＲ北海道 | １８ | 同　左 |
| ＪＲ四　国 | ７ | 同　左 |
| ＪＲ九　州 | ３２ | 同　左 |
| ＪＲ貨　物 | ３８ | 同　左 |
| 合　　計 | ９１９ | ３９７ |

また、帝都高速度交通営団への出資持分は、昭和６２年度から平成２年度にかけて政府に譲渡され、計１．０兆円の債務の処理に充てられた。

(3) 鉄道共済年金に係る新たな負担

国鉄改革においては、鉄道の経営形態についてはJRは国鉄との連続性を有さずに新たに発足したが、その職員の年金については共済制度を維持・継続することとされた。

しかし鉄道共済は、国鉄時代の昭和５０年代以降、国鉄合理化の影響等もあって組合員が減少する一方で受給者は増加し、収支が著しく悪化し、財政的に破綻をきたすことが明白となった。このため鉄道共済では、掛金の引上げ、給付水準の抑制を行う一方で、平成２年度から８年度にわたり、関係事業主である清算事業団は国鉄時代の積立不足分として総額７，０００億円の法定特別負担を行うとともに、JR各社は任意に同１，５４０億円の特別負担を行うこととなった。しかし、これでは年金支払を賄うことができないことから、厚生年金や他の共済組合といった他の被用者年金制度から支援（昭和６０年度から平成８年度まで総額９，２００億円（９年度決算見込み））を受けてきた。

９年４月、公的年金一元化の一環で、鉄道共済を含む旧３公社の共済組合の年金制度が厚生年金に統合されることとなり、この際、鉄道共済については、その組合員であった者の将来の年金給付の原資として１兆２，１００億円を厚生年金に納付することとなった（いわゆる厚生年金移換金）。しかし、鉄道共済において納付可能な積立金が２，７００億円にとどまったため、不足額９，４００億円を鉄道共済の関係事業主間で負担することとなり、このうち昭和６１年度以前の組合員期間を基に按分計算される７，７００億円については国鉄の移行体である清算事業団が、６２年度以降の組合員期間を基に按分計算される１，７００億円についてはJR等が負担することとされた。

(4) 国による財政支援

国は、清算事業団に対して、債務の累増を防止するための様々な財政支援措置を講じた。

６２年度から平成９年度まで、清算事業団に対して総額１．６兆円にのぼる国庫補助金を交付した。

また２年度には、清算事業団の保有する帝都高速度交通営団への出資持分の政府に対する一括譲渡と引き替えに当該出資持分の評価額０．９兆円相当の有利子債務を政府が承継することとした。

さらに９年度には、清算事業団の同年度における借入予定額３．０兆円と同額の有利子債務を無利子化した。

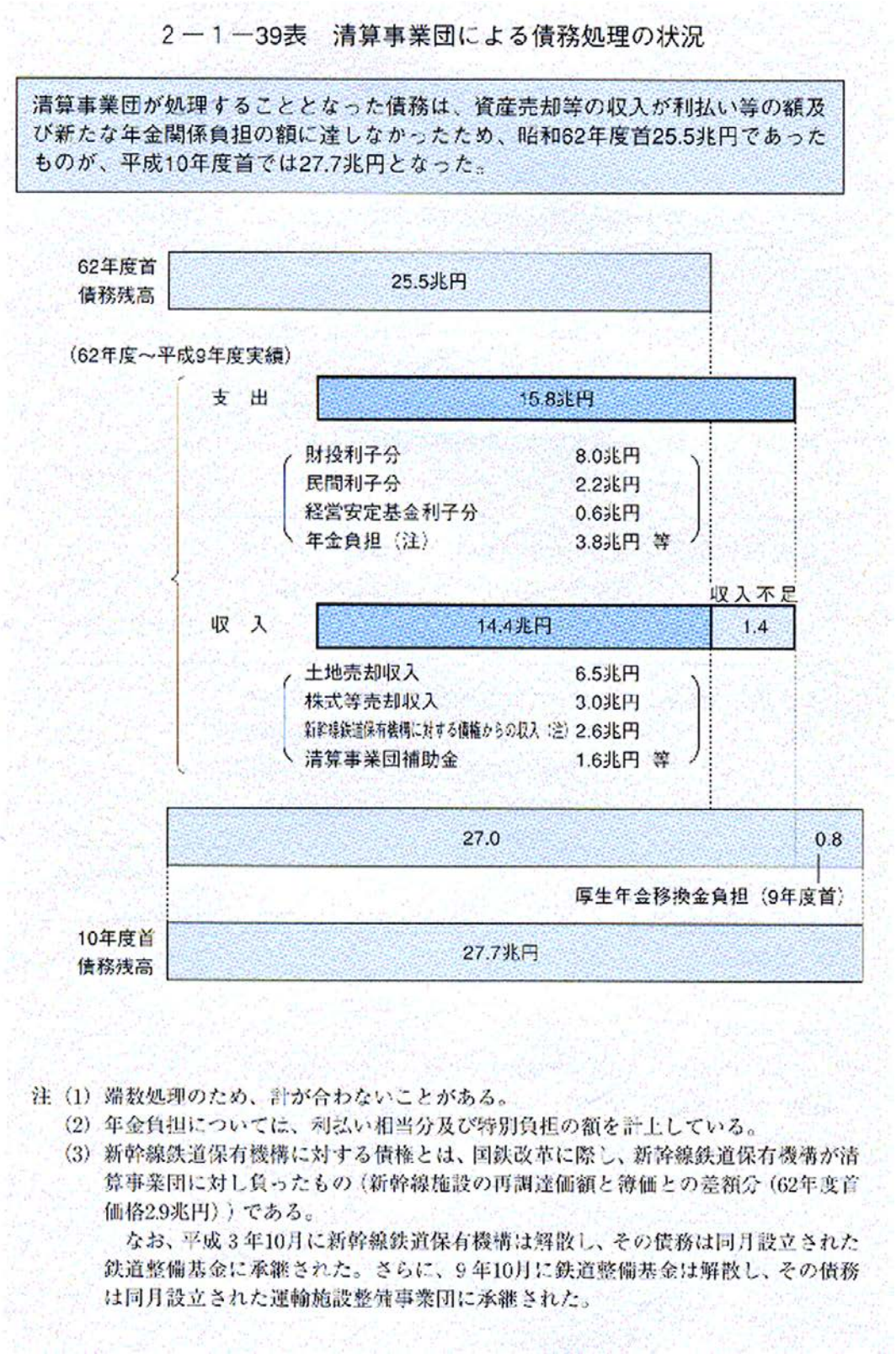
なお、国鉄改革直前の昭和６１年度末に、５．１兆円の有利子債務が無利子化されている。

(5) 従来のスキームの破綻

以上のように、清算事業団は、６２年度から平成９年度までの１１年間に、自主財源等によって総額１４．４兆円の収入をあげた。しかし、この間の清算事業団の利払い等の支出は総額１５．８兆円（注３）にのぼり、収

入を１．４兆円上回った。これに９年度首に負った厚生年金移換金負担０．８兆円を加え、６２年度首には２５．５兆円であった清算事業団の債務は、平成１０年度首には２７．７兆円に増大した〔２－１－３９表、２－１－４０表〕。

２－１－３９表　清算事業団による債務処理の状況




注（1）端数処理のため、計が合わないことがある。
（2）年金負担については、利払い相当分及び特別負担の額を計上している。
（3）新幹線鉄道保有機構に対する債権とは、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（62年度首価格2.9兆円））である。
なお、平成３年10月に新幹線鉄道保有機構は解散し、その債務は同月設立された鉄道整備基金に承継された。さらに、９年10月に鉄道整備基金は解散し、その債務は同月設立された運輸施設整備事業団に承継された。

２－１－４０表　平成１０年度首の国鉄長期債務の状況

## ２－１－40表　平成10年度首の国鉄長期債務の状況

| 種　別 | 内　容 | 10年度首残高 |
|---|---|---|
| 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借入れを行った債務 | 元本<br>15.2兆円 |
| 無利子債務 | 一般会計より無利子で貸付けを受けている債務 | 元本<br>8.3兆円 |
| 年金等負担金 | 共済年金追加費用、恩給負担、業務災害補償費等長期にわたり負担義務を負っていく費用 | 3.5兆円<br>(10年度首現価) |
| 厚生年金移換金負担 | 9年度首の鉄道共済の厚生年金への統合に当たり必要とされた厚生年金移換金1.2兆円のうち清算事業団が関係事業主として負担することとされたもの | 0.8兆円 |
| 合　計 | | 27.7兆円 |

注　端数処理のため、計が合わない。

前提

年金等負担金については、平成72年度までの共済年金追加費用等の総支払額（予測額）を従前からの割戻率7.3%で割り戻した額である。

（参考）

総支払額（予測額）　平成10年度以降　6兆7,300億円

しかしながら、一方で清算事業団に残る資産は縮小し、清算事業団が資産処分収入等によって毎年の金利及び年金等の負担を賄いつつ債務の償還等を行うという従来のスキームはもはや破綻していると言わざるを得ない状況になった。このため清算事業団の債務の処理方策の策定・早期実施は、国鉄改革の総仕上げのためにも、もはや先送りが許されず避けては通れない緊急課題とされた。

## 3　国鉄長期債務の処理

(1) 与党各党等での検討

このような情勢を受けて、８年１２月２５日の閣議決定で「平成１０年度より、国鉄長期債務等の本格的処理を実施する」こと、「このため、その具体的処理方策の検討を進め、平成９年中にその成案を得る」こととされた。併せて、処理方策を検討する間の債務の増加を防止するため、清算事業団の有利子債務の無利子化等により金利負担の軽減を図ることとされた。

これと前後して、国鉄長期債務の処理のための具体的方策の検討が与党内で始まった。自由民主党では８年１１月に国鉄長期債務問題特別委員会が設置され、処理方策として考えられる様々な選択肢について検討がなされ９年６月に「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」が取りまとめられた。また社会民主党でも９年２月に「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を進め、７月に「国鉄長期債務問題等の処理についての社会民主党の考え方（中間整理）」が取りまとめられた。

また政府においては、９年６月３日に閣議決定を行い、国鉄長期債務の処理については「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、」以下のような「あらゆる方策につき個別具体的に検討を行」うこととされた。

○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
○JRによる負担
○鉄道利用税等の形によるJR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

(2) 財政構造改革会議での検討

９年９月には、政府・与党で構成される財政構造改革会議において、国鉄長期債務の処理の問題を同会議の企画委員会の場で検討することが決定され、１０月から処理方策の検討が始められた。

企画委員会では、関係省庁の説明、有識者の意見、JR各社の意見等を聴取しつつ、具体的な処理方策の検討が精力的に進められた。検討の対象に上がった選択肢のうち主要なものについては、少人数のワーキンググループが設置されて特に精力的な検討が行われた。そしてこれらのワーキンググループの検討結果の報告を受けてさらに議論が重ねられ、１２月１７日に財政構造改革会議において「国鉄長期債務及び国有林野累積債務の処理のための具体的方策」が決定された。

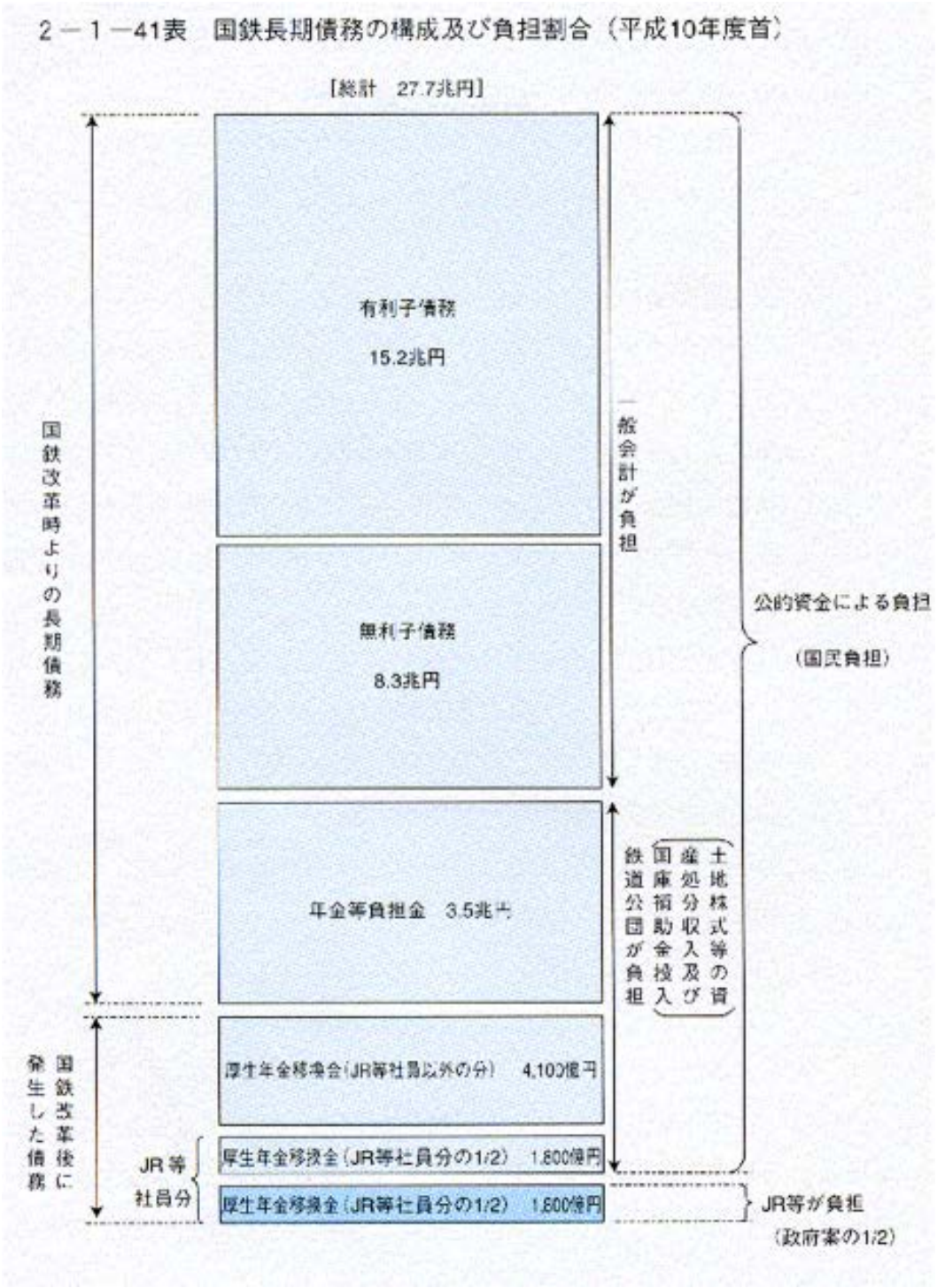
この決定を受けて、政府では、１２月２５日に「政府としては、これ（財政構造改革会議決定）に基づき、平成１０年度より国鉄長期債務等の処理の実現を図るものとし、このための所要の法律案を次期通常国会に提出する等必要な措置をとることとする」旨の閣議決定を行った。

(3) 関連法令の整備と処理方策の実施

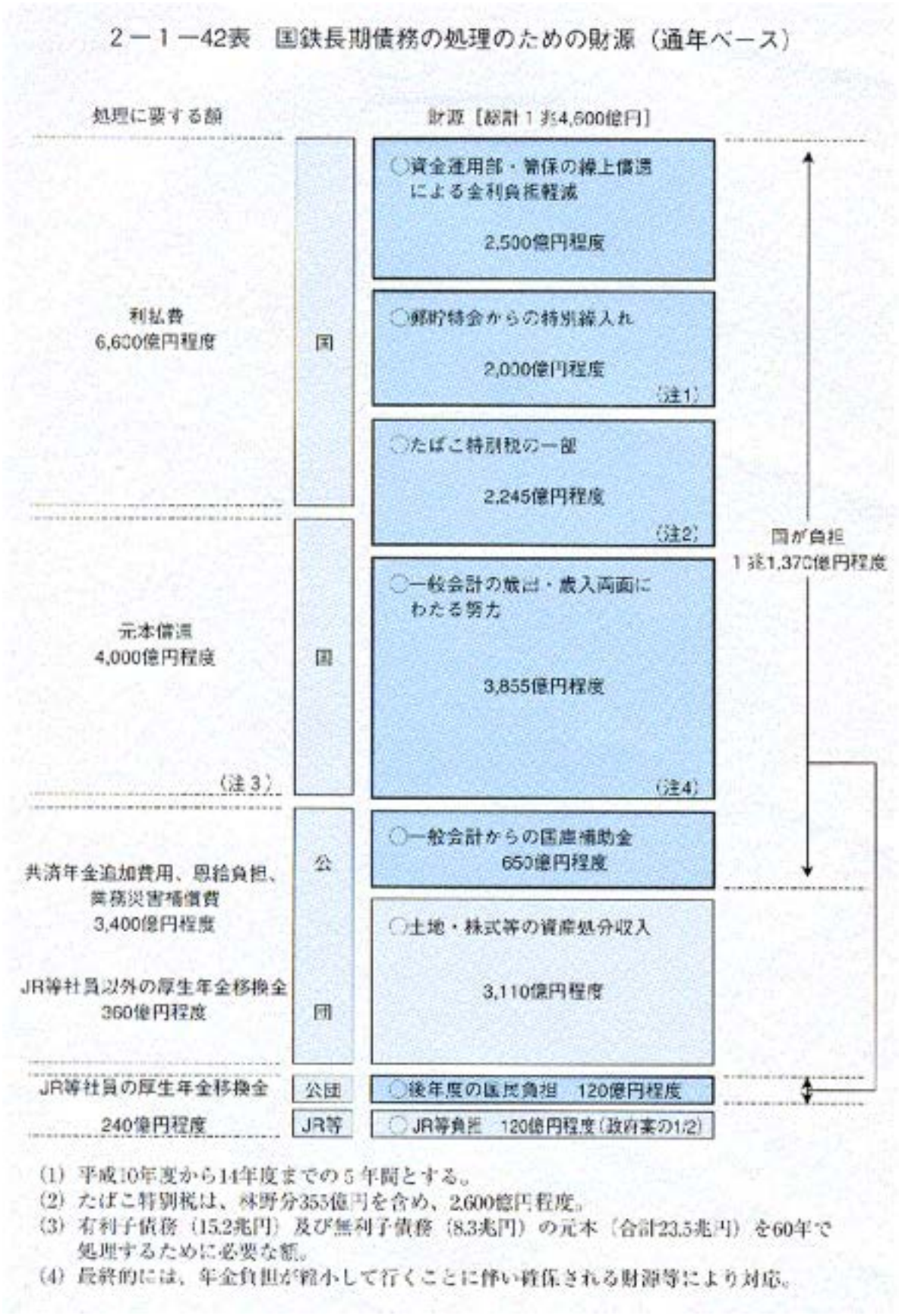
政府はこの処理方策を実施するために、１０年２月２０日、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案」（以下「債務等処理法案」という。）及び「一般会計における債務の承継等に伴い必要な財源の確保に係る特別措置に関する法律案」を国会に提出した。

債務等処理法案については衆議院においてJR等の負担額を２分の１とする等の修正が加えられ、両法案は１０年１０月１５日に参議院本会議において可決され、成立した〔２－１－４１表、２－１－４２表〕。

２－１－４１表　国鉄長期債務の構成及び負担割合（平成１０年度首）



２－１－４２表　国鉄長期債務の処理のための財源（通年ベース）




(1) 平成10年度から14年度までの５年間とする。
(2) たばこ特別税は、林野分355億円を含め、2,600億円程度。
(3) 有利子債務（15.2兆円）及び無利子債務（8.3兆円）の元本（合計23.5兆円）を60年で処理するために必要な額。
(4) 最終的には、年金負担が軽小して行くことに伴い軽減される財源等により対応。

（ア）「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」の概要

(a) 清算事業団の有利子債務の処理

政府は、法律の施行の日（１０年１０月２２日）に、清算事業団の有利子債務（１０年度首１５．２兆円）を一般会計において承継する。このうち財政投融資資金による貸付金及び引受債（１０年度首計８．１兆円）については、１０年度末までに全額償還を行う。

(b) 清算事業団の無利子債務の処理

政府は、法律の公布の日（１０年１０月１９日）に、清算事業団の政府に対する無利子債務（１０年度首８．３兆円）を免除する。

(c) 清算事業団の年金等の負担の処理

○国鉄改革により清算事業団の負担とされた年金等負担金（３．５兆円）は、日本鉄道建設公団（以下「鉄道公団」という。）が負担する。
○鉄道共済の厚生年金への統合のため清算事業団の負担とされた厚生年金移換金負担（７，７００億円）については、国鉄改革によりJR等の社員となった者の分の２分の１（１，８００億円：政府案の２分の１）はJR等が、それ以外は鉄道公団が負担する。

(d) 鉄道公団は、特例業務として、(c)により負担する年金等の支払、その支払のため清算事業団から承継する残った土地・株式等の資産の処分等の業務を行う。

(e) 清算事業団は、法律の施行の日（１０年１０月２２日）に解散する。

（イ）「一般会計における債務の承継等に伴い必要な財源の確保に係る特別措置に関する法律」の概要

(a) 郵便貯金特別会計からの特別繰入れ

１０年度から１４年度まで、郵便貯金特別会計から年間２，０００億円を限り、一般会計へ特別繰入れを行う。

(b) たばこ特別税の創設

たばこ特別税を創設し、その収入を国債整理基金特別会計の歳入とする。

こうして、１０年１０月２２日より、国鉄長期債務の処理が実施されることとなり、清算事業団は残った資産、資産処分業務及び年金の支払業務を鉄道公団に引き継ぎ、同日をもって１１年６月あまりの歴史に幕を閉じることとなった。




日米航空交渉大筋合意（平成１０年１月３０日）

## 第１節　国際運輸サービスの充実

### １　我が国の国際運輸の現状

グローバリゼーションの進展、経済のボーダレス化といった国際環境の大きな変化の中、人及び物の流れを担う交通運輸分野においては、公正な国際競争や諸外国との協調による、より一層円滑な国際運輸サービスの実現に向けた環境整備が必要となってきている。

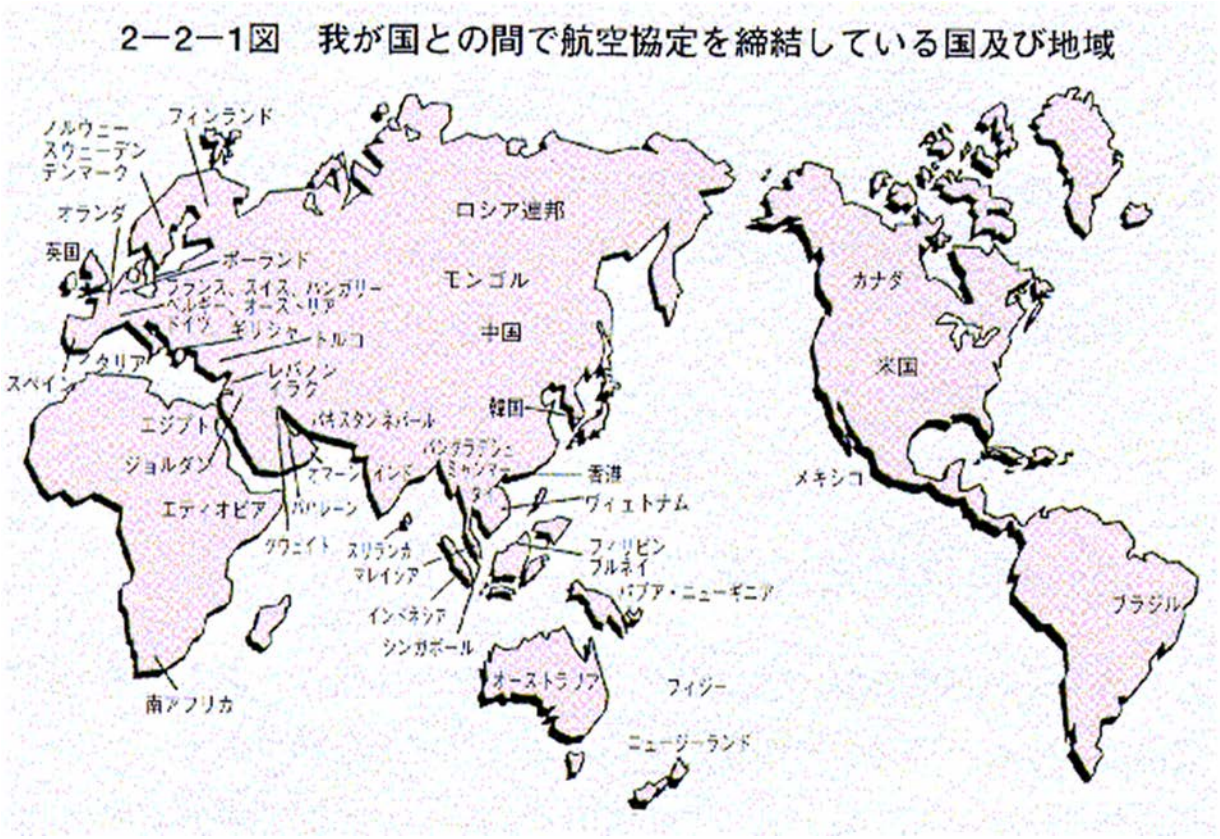
こうした状況の中で、我が国は、国際交通ネットワークの整備や多国間・二国間での国際協調政策を進めるとともに、個別経済問題への対応、国際輸送安全対策の実施、我が国の高い経済力と技術力に対応した国際協力の拡充等国際運輸サービスの充実のため積極的に取り組んでいく。

## 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正等により、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輸送力等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９年度においては、米国、中国、ロシア等の航空協定締結国５ヶ国との間で輸送力等の拡大を図ったほか、台湾との間では民間の関係者の間で輸送力の拡大についての合意がなされた。また、新規の航空協定締結作業も積極的に進め、１０年５月にオマーン及びバハレーンとの間で新たに航空協定が発効した。この結果、１０年７月現在、我が国の航空協定締結国数は５１ヶ国１地域となっている。〔２－２－１図〕

２－２－１図　我が国との間で航空協定を締結している国及び地域




我が国は経済活動を維持していく上で必要なエネルギー資源や食糧の多くを海外に依存しており、これらの物資輸送の９９．８％が外航海運によって輸送されている。このように国民生活・経済活動を支える上で極めて重要な役割を担っている我が国の外航海運は、「海運自由の原則」（注）を基本として世界的に見ても最も自由化が進んだ我が国の外航海運政策のもと、世界の海運市場において厳しい国際競争にさらされている。公正な競争条件を国際的に維持することにより国際交易を支える自由で公正な国際海運市場を形成するため、我が国は、世界貿易機関(WTO)・経済協力開発機構(OECD)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、米国、EUや中国、韓国等との間で二国間協議を行っている。

（注）海運自由の原則　自国発着の貨物について政府の介入により自国の商船隊や自国籍船による輸送を優先させたりすることなく、海運企業や船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争に委ねるとの原則。現実には国家安全保障等を口実に政府の介入が行われることも多いことから、これらについても政府の介入を最小限にすることが求められる。

## 第２節　国際的課題に対応した運輸行政の展開

### １　運輸ハイレベル協議

運輸省では、平素からの主要国運輸当局との密接な意思疎通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。

米国との間では平成１０年３月に第２回運輸ハイレベル協議を開催し、航空、海運、運輸政策一般等について協議を行った。また、EUとの間ではこれまでに６回の運輸ハイレベル協議を開催し、航空、海運等双方の重要課題を中心に協議を行った。

このほか、豪州、カナダ、ドイツとの間でも運輸ハイレベル協議を開催してきている。

## ２　日米包括経済協議

５年７月の日米首脳会談において設置された枠組みである日米包括経済協議のうち、運輸省と関連の深い事項は以下の分野である。

自動車・同部品分野では、７年８月に取り交わされた決着文書に基づき、運輸省は、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規制緩和措置等を全て実施している。

これらの実施状況については、決着文書に基づき、年次会合でレビューが行われているが、米側は、決着文書に具体的に記載された規制緩和事項だけでなく、さらなる規制緩和を要望してきている。

これに対し、運輸省として検討した結果、検査整備制度の国際的整合性を図るため、１０年５月に分解整備検査を廃止することとした。

運輸技術協力に関しては、運輸分野における包括的な協力関係の構築及び効率的かつ安全な交通体系の整備への貢献を目的とし、過去４回の専門家会合が開催されている。１０年度は、冬季オリンピック用の大量輸送技術、鉄道の地震対策等９項目について重点的に協力を行うこととなっている。

以上の項目に加え、地震、火山、熱帯低気圧、津波及び火山灰等の自然現象の観測・監視のため意見・情報交換体制の整備等を図る「太平洋自然災害監視ネットワーク」やナホトカ号油流出事故などの経験を踏まえた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等についても取り組んでいる。

### 3　日米航空協議

昭和２７年の日米航空協定を基礎とする日米航空関係には、長年にわたり「参入企業数」及び「路線設定の自由度」について日米の航空企業間に不平等が存在していた。これを是正するため、５１年以来断続的に協議が行われてきたが、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、平等化を達成することができなかった。

こうした状況の中、平成８年４月の合意により貨物分野における平等化が前進したことを受け、旅客分野についても協議が開始されたが、物別れに終わり双方が制裁案を発表する事態となった。日本側は事態の打開を図るため、内閣総理大臣から米国大統領に対して交渉者のレベルを上げて話し合うことを提案し、これを受け、９年１月以降１１回に及ぶ次官級協議が行われた。この結果、１０年１月３０日に大筋で合意に達し、合意となった内容を記した文書への藤井運輸大臣とスレーター米国運輸長官による署名（３月１４日）及び所要の手続きを経て４６年ぶりに平等化が達成されるところとなった。

今回の合意では、相対的に自由な権益が認められるいわゆる先発企業の数が、これまでの米国３社、日本１社から双方３社ずつとなり、路線設定の面においても、これまで日本側が厳しく制約されていた以遠権について日米の航空企業間で平等化が図られる等両国企業間で平等な競争条件が整ったことになる。

今回の協議の過程において、日本側からの「日米の航空企業間の平等を前提とした機会の拡大」の提案に対し、米国側は路線、便数等を航空企業が自由に設定できるいわゆる「オープンスカイ協定」の締結を主張した。これに対し、我が国は、「オープンスカイ協定」は、言葉の響きとは裏腹に、独占・寡占を助長する等公正な競争条件を阻害する内容を有しており、受け入れられないとの立場をとった。特に、同協定案は世界の航空市場の約３７％（旅客人数ベース）を占める米国内市場を米国企業に留保したまま約１％（同）を占めるに過ぎない日米間の国際航空市場のみを開放しようとするものであり、米国企業が両市場間で行う内部補助等を抑制しない限り公正な競争が全く期待できないこと、米国が主張する反トラスト法による救済も長年の係争を経て事後的にしか得られないこと等の日本側主張に対しては、米側も有効な反論をなしえず、また、これらの日本側主張はその後米国自身が国内の航空分野について同様の観点から政策の再検討を開始したことにより裏付けられるところとなった。結局米国側は「オープンスカイ協定」の締結を断念せざるを得なくなったが、その過程でこれらの問題点が明確化したことにより、米国から同協定締結の受入れを求められている関係諸国にも大きな影響をもたらすことになるものと考えられる。

さらに、今回の合意では日米の航空企業間の双方について輸送力等の拡大が図られたほか、共同運航（コードシェア）の枠組みが日米間で初めて認められたため、現在世界の航空企業の間で進められている企業提携（アライアンス）の流れの中で、我が国航空企業も一層積極的な展開を行うことが可能となった。

今後においては、この新たな合意の下で、日米の航空企業が公正で平等な競争を展開し、利用者の利便が一層向上することが期待される。

## ４　港湾荷役問題への対応

８年１１月、米国連邦海事委員会(FMC)は、我が国の民間における港湾慣行である事前協議制度等が改善されない場合には、我が国海運企業３社が米国の港に寄港するたびに１０万ドルの課徴金を課すとの制裁措置を発表した。我が国は、このような一方的制裁措置は日米友好通商航海条約及びWTOの精神に違反するものとして即時撤回を求めた。

同制裁措置は、９年４月に日米間で事前協議制度等の改善に関する協議覚書が作成されたことを受けて一旦９月４日まで停止されていたが、FMCは、事前協議制度の改善がみられないとして、同日我が国海運企業３社に対する制裁措置を発動した。

その後、９月分の課徴金（４００万ドル）の支払期日とされた翌１０月１５日を目前に控え、事前協議制度の改善について運輸省はギリギリまで関係者間における合意を得るべく努力を続けた。具体的には、米国海運企業等を除く運輸省を含めた関係者間で事前協議制度の改善についての事実上の合意を得、１０月１０日から米国ワシントンD.C. において日米海運協議を開催し、事前協議制の改善についての進捗状況を説明するとともに、制裁措置の撤回を求めたものの、米側が港湾労使問題に対する日本政府の介入をあくまで求めたことから協議は難航、最終的に１７日に次官級協議が開催され、事前協議制度の改善等について大筋決着した。

しかし、FMCは我が国海運企業３社の運航船舶の入港禁止という強行措置の実施は留保したものの、依然として課徴金の徴収に固執したため、１０月２７日、３社はFMCに１５０万ドルを支払うことを余儀なくされた。

その後、１１月１０日に駐米大使と米国務長官との間で事前協議制度の改善について関係者間で合意がなされたこと、今後日本における港湾慣行について問題が発生した場合には、原則として、まず日米政府間協議による解決を試みるとともに、米国国務省等からFMCに対し協議中は制裁措置を控えるよう勧告すること等を確認した書簡が交換される形で決着し、FMCは１３日に制裁措置を停止したが、未だ完全に撤回するには至っていない。

米側の制裁措置は、入港や貨物輸送等について内国民待遇及び最恵国待遇を相手国船舶に保証した日米友好通商航海条約に違反する行為であるため、その撤回を求めて同条約に基づく政府間協議を我が国より米側に申し入れた。１０年１月に米国で予備協議を、７月に東京で第１回目の本協議を行ったが、米側は依然としてその違法性を認めていないため、我が国としては今後ともその撤回を申し入れていく。

さらに、今回の米国の制裁措置のように、外国政府が我が国海運企業に対し不当に差別的な負担金・課徴金の納付を義務付ける等一方的な制裁措置を行う場合に、我が国として対等な立場を確保し、こうした不当な措置に対抗できるようにするため、当該国の外航海運企業に対し、その国が徴収する負担金・課徴金に相当する金額の納付を通告することができるようにすること等を内容とする「外国等による本邦船舶運航事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関する法律（いわゆる対抗立法）の一部を改正する法律」が議員立法により９年１２月１２日に成立し、１９日公布、施行された。

## ５　ＷＴＯ（世界貿易機関）

７年１月に「世界貿易機関を設立するマラケシュ協定」が発効し、「モノ」の分野だけでなく、サービス分野を含む貿易自由化についての枠組みとしてのWTO（世界貿易機関）が発足した。

WTOでは運輸を含むサービス分野の自由化促進のためのルールが「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、航空分野については航空機の保守等の一部の付随的な業務を除き同協定の適用除外とされている。また、海運分野についてはウルグアイラウンド終結後も継続交渉が行われたが、米国の消極的姿勢などにより交渉がまとまらず、８年６月に交渉を中断し、次期サービス交渉の開始とあわせて交渉を再開することとなった。

１０年５月の第２回WTO閣僚会議において、１１年中にアメリカで開催される第３回閣僚会議の場で次期サービス交渉を含めた自由化交渉の枠組みを決めることを決定しており、そのための準備会合が１０年９月から開始されている。

次期サービス交渉においては、上述の通り、海運分野については交渉が行われることが決定されているが、あわせて、航空分野の「サービスの貿易に関する一般協定」の適用除外に関する検討が行われることとなっている。また、その他の運輸サービス分野についても検討が行われる見込みである。

## 6　諸外国からの規制緩和要望

我が国の規制緩和の推進にあたり、内外から広く意見を聴取するため、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、日米包括経済協議の枠組みで位置づけられた日米規制緩和会合や日EU規制緩和協議等における外国政府からの規制緩和要望の聴取及び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の運輸フォーラムの開催などを積極的に行っており、各方面より高く評価されている。

## 7　自動車の基準調和及び認証の相互承認の実施

世界各国は、自動車の安全確保、公害防止のため、それぞれの国の道路交通環境に応じ自動車基準・認証制度を設けており、船舶や民間航空機のような世界共通の基準は現在のところ存在しない。しかしながら、自動車の国際流通の進展に伴い国際的な基準の調和が強く求められており、運輸省は、その一層の推進を図るため、基準の調和、統一化活動が行われている国連欧州経済委員会車両構造作業部会(UN/ECE/WP２９）に継続的に出席し、技術的なデータを提供するなど国際調和活動に貢献してきたところである。

さらに、自動車の装置について認定の相互承認制度を導入するため、国連の相互承認協定である「車両等の型式認定相互承認協定（略称）」に加入する作業を行ってきたが、１０年５月に協定加入について国会の承認を得るとともに、所要の国内法改正案が成立した。その後、諸規定の整備等の事務手続きを進め、１０年１１月に同協定へ加入するとともに相互承認を開始したところである。同協定に加入し相互承認を実施することにより、認証手続きの簡素化・効率化及び自動車ユーザーの負担軽減を図ることが可能となる。

日本の同協定への加入はECEメンバー国以外で初めての加入であり、運輸省としては、同協定をヨーロッパの国々の協定から世界的な協定へと実質的に発展させるとともに、世界的な基準調和と認証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。

なお、自動車基準の世界的な調和を図るための枠組みとして車両構造作業部会(WP２９）で検討されていた「車両等の世界的技術規則協定（仮称）」案については、１０年６月に同部会において作成され、日本として今後の対応を検討しているところである。

## ８　ＯＥＣＤ（経済協力開発機構）

OECDは先進国を中心とする加盟国（２９ヶ国）間で、経済問題を討議する国際機関である。運輸関連分野では、観光委員会、海運委員会、造船部会があり、それぞれの分野において重要な活動を行っている。

### (1) 海運委員会

海運委員会においては、海運における競争政策に関し、国によって異なる法制を持っていることから生じる諸問題についての解決策の検討や貿易歪曲効果を持つ各国の海運助成措置を削減するための方策、さらには安全・環境問題等を中心として議論が行われているほか、旧ソ連・東欧諸国、アジア、中南米諸国など非加盟国との政策対話も積極的に行われており、その一環として９年１１月には中国とのワークショップが開催された。

### (2) 造船部会

単一市場を分け合う世界の造船業の健全な発展に向けて、造船部会では、主に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）の締結関係事務や、適正な造船需給バランスに関する共通認識の醸成のための活動を行っている。また、近年造船業が活発化している造船部会非加盟国に対しても、需給バランスに関する問題意識を喚起するための様々な活動を行っている。

特に、造船協定については、６年１２月に造船部会において交渉が妥結した後、７年１２月に韓国、ノルウェー及びECが、８年６月に我が国が協定を締結したが、残る米国の締結が遅れているため、未だ協定は発効していない。この協定が発効すれば国際造船市場における健全な競争条件が確立され、市場の秩序維持が期待されることから、我が国は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。今後も、造船協定の実施に伴う締約国間の意見調整を巡り、造船部会において活発な議論が展開されることとなる。

### (3) 観光委員会

観光委員会では、国際観光の自由化、観光部門における中小企業対策、各国の政府観光局のあり方等、加盟国に共通する政策課題についての討議及び観光産業の経済効果の測定とその国際比較を可能とする観光統計の手法の検討を行っている。

## ９　ＡＰＥＣ（アジア太平洋経済協力）

アジア太平洋地域における経済関係の緊密な協力を図り、地域の一層の発展に資するため元年に発足したAPECは、６年１１月のボゴール宣言により２０１０／２０２０年までの域内の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、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」が策定された。さらに、９年１１月のヴァンクーヴァー会合では、各メンバーの行動計画を改訂し、ロシア、ヴィエトナム、ペルーの３ヶ国が新たに参加することが決定した。

(1) 運輸ワーキンググループの動き

８年１１月の第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月の第１１回会合において決定された各テーマ毎の作業内容及び実施計画に従って作業が進められており、１０年４月の第１３回会合においては、「港湾データベース」が完成した旨報告され、現在、同データベースの充実に向けて作業が進められている。

また、第１０回会合において我が国の提案により設立された「海運イニシアティヴ」においては、APEC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・ステートメントが第１３回会合において採択された。現在、海運政策等に関する情報交換を目的として我が国が提案した「透明性確保のプロジェクト」について作業が進められている。

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主導で「運輸技術研究データベース」を推進している。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」、効率的で統合された複合一貫輸送システムの調査報告に関する「インターモーダルタスクフォース」等のプロジェクトにも積極的に対応している。

(2) 観光ワーキンググループの動き

９年１０月にカナダのケベックにおいて第１１回会合が行われ、さらに１０年５月に韓国の済州において第１２回会合がそれぞれ行われた。

両会合においては、APEC域内における将来観光需要、観光の経済効果、観光促進についての障壁等に関する検討を中心として議論が行われた。

## 10　東アジア運輸フォーラム

従来、成長著しいアジア諸国との間では、ハイレベルによる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の運輸担当省の次官レベルが一堂に会して、「第１回東アジア運輸フォーラム」を開催した。同フォーラムでは、東アジア各国の政策課題の紹介、ASEAN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、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決定され、次回はフィリピンで開催されることとなった。

次官級会合においては、専門家レベル会合開催を奨励することについても合意されており、これを受けて、１０年２月には「運輸と環境」をテーマとして各国の課長レベルによる会合を、また、１０年５月には「物流」をテーマとして局長レベルによる会合をそれぞれ開催した。

運輸省としては、今後とも、東アジア運輸フォーラムの育成・発展に努力していくこととしている。

**11　アジア海運フォーラム（注）**

７年より年１回、アジア諸国・地域の海運局長クラスの参加を得て開催されており、９年に行われた第３回会合では、我が国より、APECにおいて積極的に海運問題に取組むことの必要性を訴えるとともに、APECにおける活動がアジア諸国にとって有意義なものとなるよう、アジアのイニシアティヴを確立することの重要性を強調し、参加者の理解を得た。我が国としては、今後ともこのような枠組みを活用して海運自由の考え方をアジア各国に浸透させていくこととしている。

（注）

(1)　参加メンバー：日本、韓国、中国、香港、インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、ブルネイ、ヴィエトナム

(2)　次回会合は９８年８月シンガポールで開催

## 12　アジア・オセアニア国際航空フォーラム

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月に第１回会合が京都において開催されたアジア・オセアニア国際航空フォーラムは、その後９年３月に第２回会合がタイのバンコクにおいて、１０年３月に第３回会合が横浜でそれぞれ開催された。第３回会合には、１４の国・地域の航空当局及び航空企業やICAO及びIATA太平洋事務所が参加し、国際航空分野における地域協力を進めていく旨を合意したほか、(1)増大する航空輸送需要に対応し、また、その需要を拡大するため地域内各国の一致した努力が図られるべきこと、(2)各国に国際民間航空条約の領空主権、平等及び相互主義の原則に基づき、公正な競争のための条件が確保され、国際航空市場に効果的かつ継続的に参加する機会が保証されるべきであること、(3)ICAO、WTO等の国際機関の活動の中で、地域内各国が足並みをそろえた行動をとるべきであること等について共通理解が形成された。

第４回会合は１２年にヴィエトナムにおいて開催される予定である。

## 第３節　国際社会への貢献

### １　国際協力の推進

(1) 運輸分野における国際協力の重要性

開発途上国の発展のためには、効率的な輸送体系の構築や観光の振興が不可欠である。しかし途上国においては、そのための資金、技術、人材等が不足している。このため豊富な経験と優れたノウハウを持つ我が国に対し運輸分野の国際協力の要請が数多くなされている。これに対し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。（写真）




ルーマニア観光省次官との政策対話

(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。平成９年度におけ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、タイの空港整備計画、インドネシアの港湾整備長期戦略調査、シリアのダマスカス市内交通総合開発計画等、１２件が採択された。また、鉄道、港湾、航空等の運輸分野の専門家合計２１１名をインドネシア、フィリピン、タイ等をはじめとして、全体で３１の国及び国際機関に派遣した。

研修分野では、総合観光セミナー、鉄道経営計画、港湾管理運営セミナー、航空管制セミナー、海洋保全などの研修を行い、９７の国・地域から４４９名の研修員を受け入れた。また、ロシアからも航空、港湾分野の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、９年度末において実施中の運輸分野案件は、フィリピン航空保安大学校など合計５件となっている。

運輸分野におけるリハビリテーション協力（メンテナンス不良等から有効に利用されていない施設、設備等を修理・補修し再活性化するもの）については、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第２期事業、ブルガリアのブルガス港拡張計画、中国の上海浦東国際空港建設事業計画等１７件について総額２，１７８億円に及ぶ円借款の交換公文が締結された。

無償資金協力では、サモアの島嶼間輸送貨客船建造計画、パキスタンの第二次気象観測網整備計画、エジプトのスエズ運河架橋建設計画等１１件について総額２０４億円の交換公文が締結された。

(3) 国際協力の動向

(ア) より効果的な国際協力のための対応

開発途上国のニーズに的確に対応した効果的な国際協力を行うために、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るとともに、相手国との相互理解をより一層深度化する観点から、ハイレベルでの政策対話、実務者協議を行っている。

また、地域全体を視野に入れた効果的な国際協力を行うために、多数国、多分野にわたる総合的な物流調査を行うとともに、多数国にまたがる案件について各国の相互理解を図るために、セミナー等を開催している。９年度においては、メコン圏物流整備調査やシルクロード鉄道国際フォーラム等を行った。




シルクロード鉄道国際フォーラム（Ｈ１０．１）

(イ) 環境問題への対応

環境問題は、開発途上国において深刻化するとともに、地球的規模の重要な課題となっている。このため、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、海洋汚染防止等様々な角度から積極的に対応している。

## ２　海上安全対策の推進

### (1) 船舶の安全性の向上

船舶の安全基準は、海上人命安全条約(SOLAS条約）等に定められているが、現在、IMO（国際海事機関）において、最新の技術を取り入れて船舶の安全性を向上させるとともに、今後の技術進歩に対応できるよう安全上要求される機能を規定する基準体系とすることを目的として、復原性、消防・防火設備、航行設備、満載喫水線等の要件について総合的な見直し作業が行われている。我が国も消防・防火設備について取りまとめ国を務める等これらの審議に積極的に参加してきており、引き続き船舶の安全性の向上に積極的に貢献していく。

### (2) PSCにおける連携

国際条約等の基準に適合していない船舶の排除を目的に、アジア太平洋地域の外国船舶の監督（ポート・ステート・コントロール：PSC)を協力して実施するための覚書（東京MOU)が策定され、６年４月から実施している。これに基づき、参加国（１０年６月現在１６か国）はPSCの強化を図っているが、域内の検査官の資質の向上、PSCの標準化を図る必要から、我が国では、東京MOU事務局と協力し、７年度から５ヶ年計画で域内の検査官約２２０名を日本に招へいし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。

### (3) マラッカ・シンガポール海峡における安全対策

我が国の石油等の安定確保を図るためには、マラッカ・シンガポール海峡における海上輸送の安全確保が重要である。近年、同海峡の通航隻数が著しく増加しており、これらの状況の変化に応じた海峡通航の安全を維持するため、追加的な航行援助施設の整備、VTS（注）の充実等が必要となっている。

我が国は従来から、沿岸国の要請に応じ水路測量等の協力を行うとともに、（財）マラッカ海峡協議会を通じて航行援助施設整備・維持を行っているほか、５年３月、省内に「マラッカ・シンガポール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ており、今後も同海峡の航行安全対策について、引き続き積極的に支援していくこととしている。

（注）VTS(Vessel Traffic Service)
船舶交通の安全・効率の改善及び環境の保護を目的とした情報提供等のサービス

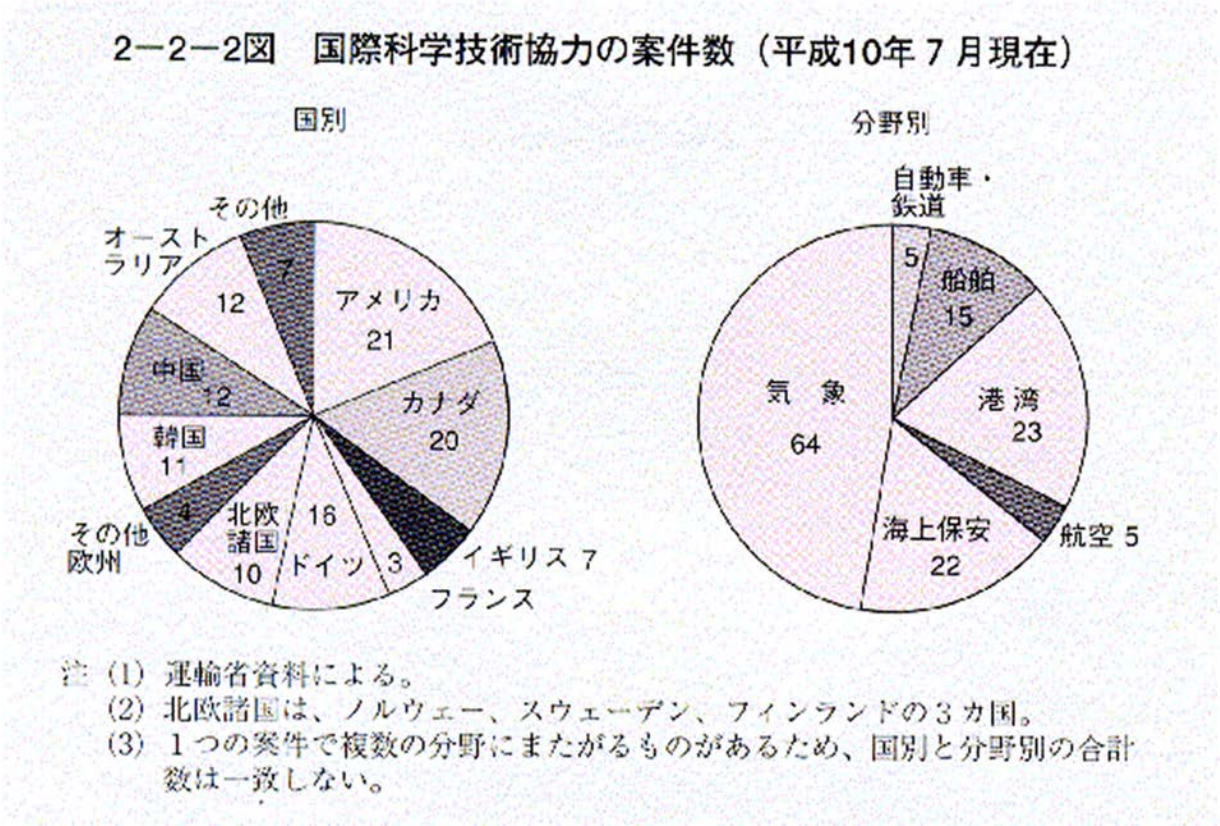
## 3　国際科学技術協力

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」でその強化が謳われる等、重要性を増しており、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案件は年々増加し、１０年７月現在で１６ヶ国(EUを含む)、１２４テーマに及んでいる。また、科学技術庁の在外研究派遣制度、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め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。〔２－２－２図〕

２－２－２図　国際科学技術協力の案件数（平成１０年７月現在）






１，３００ｔ索引貨物列車（ＪＲ貨物）

## 第１節　総合物流施策大綱に基づく施策の推進

平成８年１２月に我が国の経済構造改革を積極的に推し進めるために閣議決定された「経済構造の変革と創造のためのプログラム」の中で、物流分野は１３年（２００１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「総合物流施策大綱」が９年４月に閣議決定された。

同大綱においては、以下の３つの目標を掲げている。

(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
(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
(3) 物流に係るエネルギー問題、環境問題及び交通の安全等に対応していくこと

これら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。このため、関係省庁間の連携体制を整備して総合的な推進を図ることとしており、９年５月に物流関係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設けられるとともに、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した。

その後、９年１１月に策定した「２１世紀を切りひらく緊急経済対策」、１０年４月に策定した「総合経済対策」等において、物流施策の推進の必要性が謳われ、さらに、９年１２月の地球温暖化防止京都会議(COP３）において、運輸部門では物流効率化によるCO２等の削減のための対策を推進していくことが最重要施策のひとつとされた。

こうした総合物流施策大綱策定後の状況を踏まえつつ、運輸省はじめ関係省庁の連携の下に物流施策が総合的に推進されてきたが、同大綱を受けて１０年６月には第１回のフォローアップが行われ、１０年度予算における物流効率化特別枠（１５００億円）の創設、「規制緩和推進３か年計画」による一層の規制緩和推進、物流システムの高度化に資する各般の施策の展開、「物流拠点の整備を進める上での指針」策定等、同大綱の全ての施策項目について進展や具体化が確認された。しかし、物流効率化に向けた取り組みは緒についたばかりであり、同大綱に掲げられた目標の実現を図っていくためには、経済構造改革関連の社会資本の重点的整備、物流分野における規制の不断の見直し、物流システムの高度化といった課題に対応して、引き続き物流施策の充実強化を図り、関係省庁の連携の下に強力に推進していくことが必要であることが共通の認識とされた。運輸省としても、今後ともハード・ソフトの施策を一体的に展開し、効率的で環境にやさしい物流システム構築をめざした施策を重点的かつ効果的に推進していくこととしている。

## 第２節　物流構造改革に対応した物流拠点の整備

### １　物流拠点の整備

(1) 概況

貨物の保管、積卸し、荷捌き等様々な物流サービスの重要な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、高度化を図る観点からすると、非常に重要な位置を占めていることはいうまでもない。

しかしながら、物流拠点の民間事業者による整備については、初期投資が莫大であり、しかも、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状況にある。また、用地取得の困難さ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も生じているところである。

このため、金融上・税制上の支援措置等により、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ところである。

(2) 施策の展開

総合物流施策大綱において「物流拠点整備を進める上での指針を関係省庁が連携して策定する」とされたことを受けて、総合物流施策推進会議において、物流拠点整備に関する国の基本的な考え方として「物流拠点の整備を進める上での指針」を策定（平成１０年６月）した。この指針においては、今後特に重点的に整備をすべき物流拠点の役割、機能、整備方策や、国、地方公共団体等の関係行政機関、民間事業者等施設整備主体のそれぞれの役割等について具体的な方向性が示されている。

一方、地域における物流効率化については、経済活動における高コストの低廉化、地域経済の振興、環境問題に対する住民意識の高まりへの適切な対処等の観点から、地域が中心となって取り組んでいく必要がある。このため、運輸省においても、平成１０年１月に、省内に「地域における物流マネジメントのあり方に関する研究会」を設置し、地方公共団体における取組みの事例も参考にしながら、地域における物流効率化についての総合的かつ計画的な取組み（「地域物流マネジメント」）の推進方策のあり方について検討を行っているところである。

## 2　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・部品輸入の増加等といった社会経済状況の変化に適切に対応した物流拠点の整備が一層求められていることに伴い、中枢・中核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〔２－３－１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、金融上の支援措置、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。

２－３－１図　ＦＡＺ承認海域



## 第３節　物流サービスの向上、物流システム高度化への取り組み

### １　規制緩和の推進

運輸省では、事業機会及び消費者の選択機会の増大、弾力的な運賃・料金の導入、各種届出・報告の削減等を促進するため、「規制緩和推進３か年計画」に基づき、物流業に係る規制の緩和措置を推進している。

このうち、トラック事業については、経済実態、道路状況等に対応して、平成１０年度に営業区域を経済ブロック単位に拡大するとともに、最低車両台数規制について、１２年度までに全国一律５台となるよう段階的に引き下げていく。また、運賃・料金の届出について、原価計算書の添付を不要とする範囲を１０年度中に拡大する。

貨物鉄道事業については、需給調整規制について、概ね４年後を目標として、国鉄改革の枠組の中でJR貨物の完全民営化等経営の改善が図られた段階で廃止する。また、貨物鉄道運賃に係る規制について、その段階で届出制へ移行する。

内航海運業については、スクラップアンドビルド方式による船腹調整事業について、転廃業者の引当資格に対して日本内航海運組合総連合会が交付金を交付する等の内航海運暫定措置事業を導入することにより、１０年５月に解消した。

さらに、港湾運送事業については、現行の事業免許制（需給調整規制）を廃止し許可制に、料金認可制を廃止し届出制にすべきであること、同時に港湾運送の安定化等を図るための各施策の実施及び検討が必要であること等を内容とする９年１２月の行政改革委員会最終意見が出されたことを踏まえ、１０年５月より運輸政策審議会海上交通部会において、規制のあり方の見直し及び港湾運送の安定化・効率化の方策の検討を行っている。

## 2　複合一貫輸送の推進

### (1) 一貫パレチゼーションの推進

複合一貫輸送は、トラック、鉄道等の様々な輸送モードの特性を生かしつつ効率的な貨物輸送サービスを実現するものであり、輸送モード間の結節点における円滑な貨物の積み替えを必要とする。このため、貨物を荷送人から荷受人まで一つのパレットに積載したまま輸送し、積み替えの際にフォークリフト等の荷役機械を活用する一貫パレチゼーションを推進していく必要がある。

現在、関係省庁により一貫パレチゼーション推進ワーキング・グループを設け、一貫パレチゼーション推進のための調査、検討等を行っている。

### (2) 国際複合一貫輸送への取り組み

近年、我が国の貨物運送取扱事業者が海外に多数進出し、世界的な規模で国際複合一貫輸送サービスを提供している。しかしながら、諸外国においては、外資系企業に対する制限的な規制により、我が国の貨物運送取扱事業者の自由な事業展開が阻害される場合があり、これに対して二国間の協議等により、このような制限の撤廃を要望している。

また、現在、国際航空貨物輸送に係る航空運送状のEDI化等が積極的に進められており、我が国としても同分野における情報化を推進していく必要がある。このため、省内に「２１世紀の航空貨物研究会（エア・フレイト２１研究会）」を設置し、国際航空貨物輸送分野における情報化の推進方策等について検討を行い、１０年５月に中間報告をとりまとめた。

## 3　情報化への取り組み

### (1) 物流EDIの推進

企業間のコンピューターをオンラインで結び、取引に関する情報を企業間で交換するEDI(Electronic Data Interchange：電子データ交換）は、事務処理の効率化、正確性の向上等のメリットがあり、また、顧客満足の向上、EDIを導入している荷主への対応等から、ニーズも高まっている。しかし、物流業界においては、EDI標準化が遅れたことや、物流EDI導入に要する費用等の問題があり、物流EDIは必ずしも望ましい水準にまで普及していない。

このため運輸省では、政府及び民間の双方が参画した「物流EDIセンター」を中心とする国内標準メッセージ(JTRN)の改良・維持管理及び普及啓蒙活動、JTRNと国際標準(UN/EDIFACT)との整合性の確保についての検討や、インターネットEDI等新技術の検討等を通じ、物流EDIの普及を推進している。

なお、これらの検討にあたっては、荷主・物流事業者等で構成され、国内物流EDIにおける標準規約の決定・普及を行う「物流EDI推進委員会」の場において、荷主業界との間の意見の調整が図られている。〔２－３－２表〕

２－３－２表　物流ＥＤＩの推進状況

**２－３－２表　物流 EDI の推進状況**

| | |
|---|---|
| ４年６月 | 「物流ＥＤＩ研究会」設立 |
| ７年５月 | 「物流ＥＤＩ推進機構」に改組 |
| 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（運輸省告示） |
| ８年７月 | トラック運送業務の標準メッセージ（ＪＴＲＮ１Ａ版）完成 |
| 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」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） |
| ９年７月 | 倉庫業務に関する標準メッセージ（ＪＴＲＮ２Ａ暫定版）開発 |
| 10年４月 | 運送業務標準メッセージ・倉庫業務標準メッセージ（ＪＴＲＮ２Ａ版）完成 |
| 10年６月 | 「物流ＥＤＩセンター」を（財）物流技術センター内に設立。「物流ＥＤＩ推進機構」の業務を継承し、ＪＴＲＮの普及・啓蒙活動等を推進。 |

### (2) 港湾管理者・港長に係る港湾諸手続の情報化

我が国の港湾諸手続は申請書類が煩雑なうえ、複数省庁に書類を持参しなければならないため、手続きの簡素化・EDI化が強く求められている。

このため運輸省では、港湾管理者・港長に係る港湾諸手続について、運輸省港湾局、海上保安庁、港湾管理者が共同で、平成１１年度に更改が予定されているSea -NACCSとの連携を図りつつ、EDI化するためのシステムを開発中である。

(3) トラック輸送の情報化

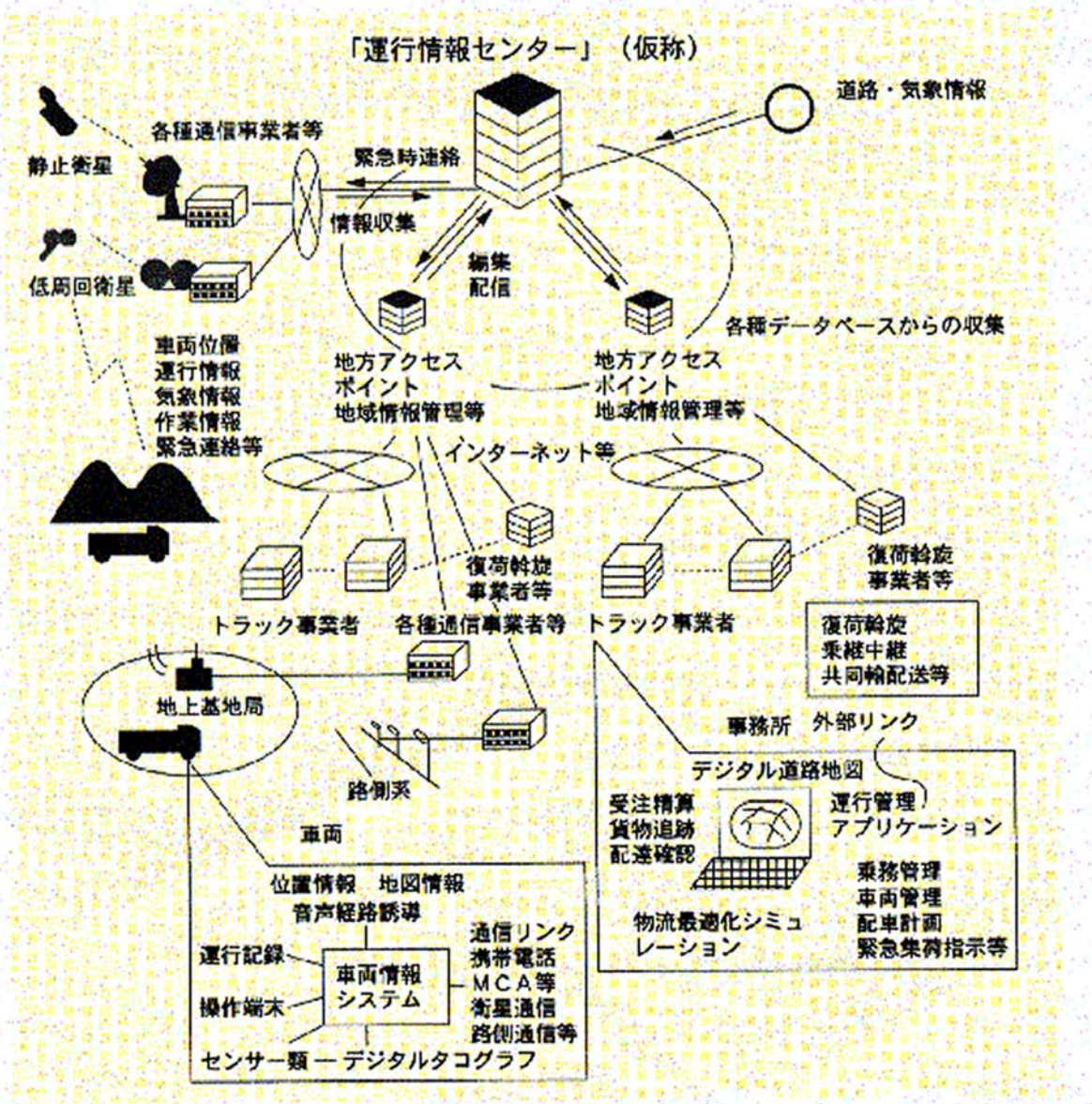
近年の情報通信技術の革新に伴い、トラック事業の分野においても情報通信技術の導入が促進されている。トラック輸送の情報化は、輸送効率の向上の他、輸送の安全性向上、交通渋滞の緩和等交通問題の改善及び環境問題の改善にも効果があると期待されており、物流システムの高度化への取り組みの大きな柱の一つとなっている。

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積極的に取り組んでおり、これまでにもトラック事業者が、「ネットワークKIT(Kyodo Information of Transport)」や「ローカルネットワークシステム」等のネットワークを利用し、相互に帰り荷斡旋等を行う求車求貨システムの普及、拡大を推進している。今後、これらの情報ネットワークの活用を図ることにより、積載率の向上、配車の合理化等、輸送の効率化についての効果が期待されている。

また、高度道路交通システム(ITS)の活用によるトラック輸送の情報化についても、関係省庁と連携して調査研究を進めており、道路・気象情報、到着時刻予測情報、求車・求貨情報ネットワーク支援等の提供といったサービスを行うことにより物流効率化・高度化に資するシステム構築を図ることとし、トラック運行の効率化、安全性向上、道路利用の効率化等を目指している。〔２－３－３図〕

２－３－３図　ＩＴＳを活用したトラック輸送の情報化イメージ図

2－3－3図　ITSを活用したトラック輸送の情報化イメージ図



## 4　国際物流の効率化の取り組み

近年の東アジア経済の発展に伴う各国間の物流の拡大、経済のグローバル化に伴う我が国企業の東アジア地域への立地など、我が国経済と東アジア各国の経済の相互依存はますます深まっており、東アジア地域における物流の質・量の向上・拡大に対応した効率的な物流システムを構築することが、我が国を含む東アジア各国にとって極めて重要な課題となっている。

そこで、我が国の呼びかけにより、東アジア各国の局長級の物流当局者による政策対話の場として、「東アジア物流当局者会合」及び「東アジア物流フォーラム」が、１０年５月１２日、東京において開催され、各国の物流の現状報告がなされるとともに、物流システムの効率化の必要性、物流インフラ整備の重要性、各国間の政策対話の継続等について共通認識が得られた。




東アジア運輸フォーラム

東アジア運輸フォーラム




第１回広域連携観光振興会議

## 第１節　国際観光交流の促進

### １　外国人訪日旅行の促進

(1) 外国人の来訪促進活動の充実

外国人旅行者の訪日の促進と地方圏への誘致は、国際社会の対日理解の増進とともに地方の国際化・活性化に資するものであるが、我が国を訪れる外国人旅行者の数は平成９年に史上初めて４００万人台に達したものの依然として国際的にみて低水準にある。そのため、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）」及び外客誘致法に基づき、国際観光テーマ地区の整備、外国人旅行者の国内旅行費用の低廉化、接遇の向上等のための施策を推進している。

(1) 国際観光テーマ地区の整備

外客誘致法に基づき、優れた観光資源を有する地域と宿泊拠点とからなる地域をネットワーク化して、外国人旅行者が３～５泊程度で周遊できる観光ルートを整備する広域的な地域である外客来訪促進地域（通称「国際観光テーマ地区」）の形成が現在進められているが、同地区が盛り込まれた「外客来訪促進計画」について、１０年４月に初の運輸大臣の同意がなされた（３地域）のを皮切りに、１０年１０月までに計７地域について同意がなされた。

同テーマ地区については、国際観光振興会による重点的海外宣伝の実施など関係者一体となった取り組みが行われることとなっている。また、同地区の拠点に地域の歴史文化の紹介機能や体験機能を備えた国際交流村を整備することとしており、北海道七飯（ななえ）町において整備が行われている。

(2) 外国人旅行者の国内旅行費用の低廉化

博物館、宿泊施設、飲食店等を利用する際に提示することにより割引等の優遇措置を受けられる「ウェルカムカード」については、国のモデルプロジェクトとして、９年１０月に青森県で、１０年８月に香川県で導入されたほか、成田市等でも導入されている。この他にも、主要な航空会社、鉄道会社において外国人向けの割引運賃が設定されるなど、ウェルカムプラン２１に基づく外国人旅行者の国内旅行費用の低廉化のための取り組みが各方面でなされている。

(3) 地域限定通訳案内業

訪日外国人旅行者の接遇の向上のため外客誘致法により新たに創設された地域限定通訳案内業制度については、１０年１月に九州地域限定の中国語及び朝鮮語の通訳案内業の研修が実施され、同研修を修了した、一定の実務経験を有する等の要件を備えた者について、４月に申請により免許（中国語）が交付された。

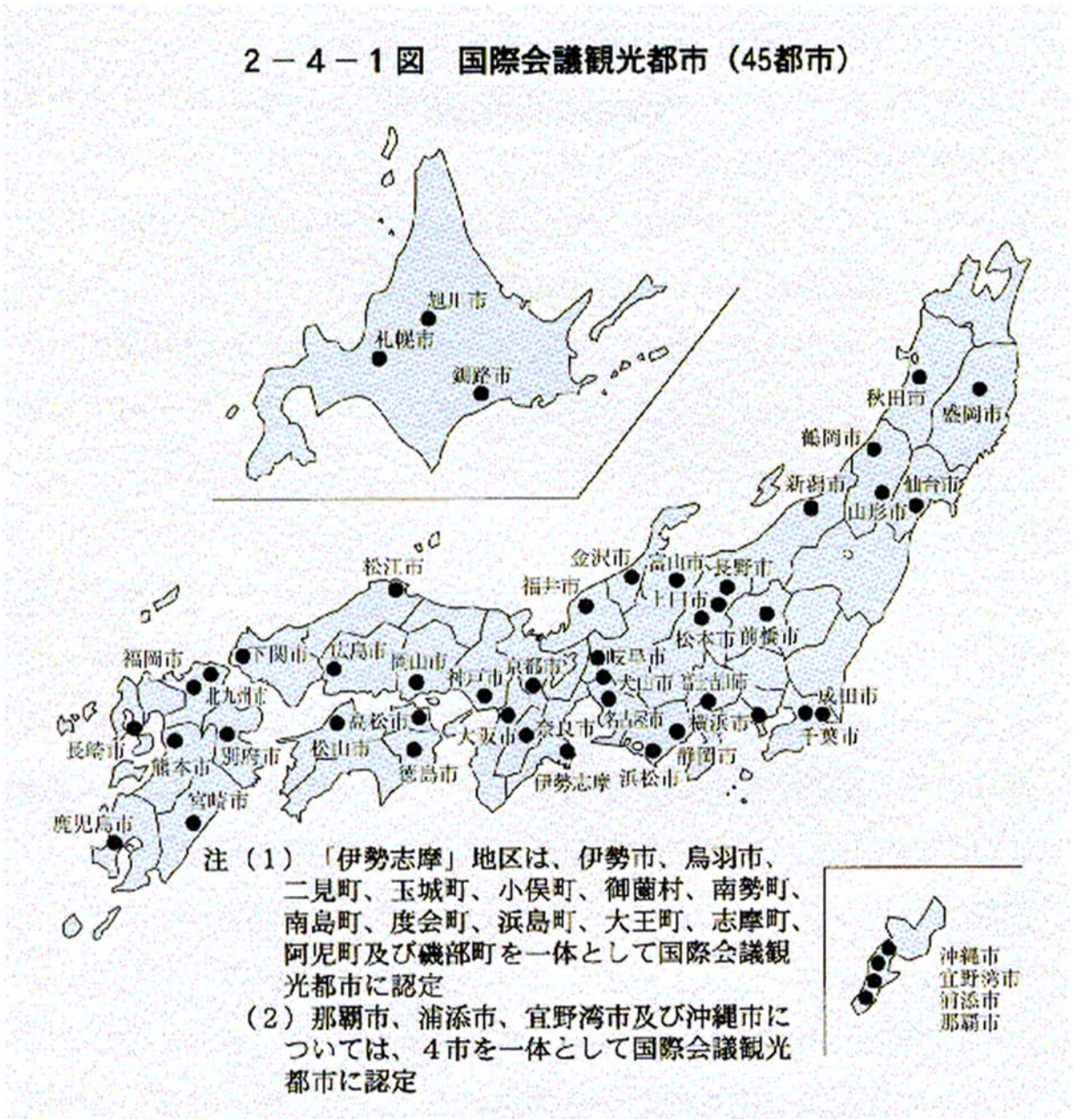
(2) 国際コンベンションの振興

(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〔２－４－１図〕。

２－４－１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、寄附金の募集、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。

(3) 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。

１０年度は、従来からの外客誘致活動に加え、「ウェルカムプラン２１」に対応するべく、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案内所機能向上対策の推進等を行うとともに、従来から行っているパソコン情報提供事業についても内容の一層の充実を図ることとしている。

また、海外における観光宣伝や国内観光案内所の運営業務などについても引き続き効率化を推進することとしており、１０年１２月には北京事務所を設置することとなっている。

(4) 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、１０年６月末現在、１，０４３軒のホテル、２，０３７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、ドイツとの間で、政府ベースもしくは官民合同の二国間観光協議を定期的に開催している。

また、１０年５月にはドイツへ観光交流促進ミッションを派遣した。これらの協議・ミッションでは、相手国との観光交流の一層の充実・活性化を図っていくことを目的に、両国間の観光振興策の検討、観光振興上の問題点及び対応策等について意見交換を行っている。

### (2) 国際協力の推進

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

このため、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に積極的に対応する一方、世界観光機関(WTO)、経済協力開発機構(OECD)、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）等の国際機関や、アジア太平洋経済協力(APEC)等の協議体など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) 観光地づくり推進モデル事業

政府の緊急経済対策（平成９年１１月１８日決定）を受けて、都道府県や市町村の観光を核とした地域活性化へのニーズに応えるべく、官民の総力を結集し、かつ一体となって日本人観光客のみならず外国人観光客にとっても魅力ある観光地づくりを行っていく「観光地づくり推進モデル事業」を９年度より実施している。

本事業は、(1)モデル地域における観光地評価、(2)(1)を踏まえた「観光地づくりプログラム」の策定、(3)(2)に基づく事業の実施からなり、(3)については、特にプログラム策定後１年間については、観光関係業界等のイベント・PR等の事業を集中的に実施することとしている。

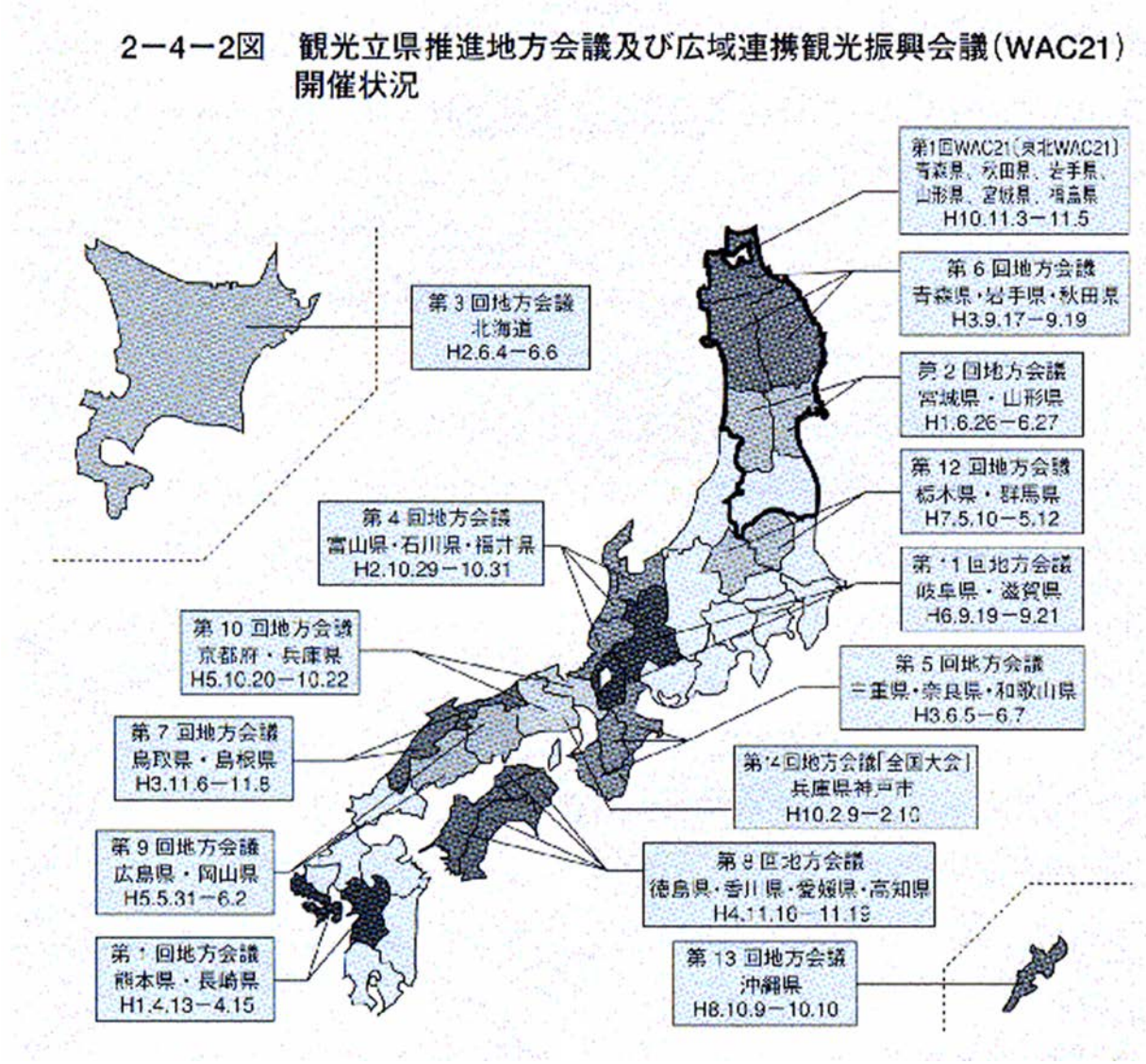
９年度事業の対象地域（５ヶ所）について引き続き事業を実施するとともに、１０年度事業としてさらに５ヶ所以内の観光地において新たに事業を実施する。

(2) 広域連携観光振興会議の開催

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、これまで約１０年間にわたり「観光立県推進会議」を開催し、地域の観光振興方策を討議するとともに、重点的・集中的なキャンペーン等の各種施策の実施など官民一体となった取り組みを展開してきた。今後は、この成果をさらに発展させ、原則として地方ブロック単位で「広域連携観光振興会議」（WAC２１）を開催し、広域連携による観光振興を図るとともに地域の活性化・国際化を目指すこととしており、１０年１１月に第１回WAC２１が東北ブロックにおいて開催された〔２－４－２図〕。

２－４－２図　観光立県推進地方会議及び広域連携観光振興会議（ＷＡＣ２１）開催状況

## 2−4−2図　観光立県推進地方会議及び広域連携観光振興会議（WAC21）開催状況




(3) 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。

(4) 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６回地域伝統芸能全国フェスティバル（岐阜）」（１０年５月２２日～２４日）の支援を行った。

(5) 旅フェア'９８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、１０年４月２２日から２６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の「旅フェア'９８」が千葉県の幕張メッセで開催され、約２５万人の来場者を記録した。

(6) 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の官民が連携して地域観光の具体的振興方策について協議する「デスティネーション開発協議会」が、６年９月の沖縄県での開催をはじめ、岐阜・滋賀県、山形県、阪神・淡路地域、鹿児島県、宮崎県、北陸三県（富山県・石川県・福井県）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。

(7) 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、地域の特性に応じた具体的な新旅行システムを提起するため、８年度から各地域で「観光交通地域振興アクションプラン」を策定してきており、１０年度は関東地域及び中国地域で実施している。

## ２　魅力ある観光地づくり

### (1) 観光基盤施設の整備

#### (ア) 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。

#### (イ) 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７地区の整備が終了し、９地区の整備が行われている。

### (2) 総合保養地域の整備

ゆとりある国民生活の実現と地域の振興を図ること等を目的とした総合保養地整備法に基づき、１０年３月までに総合保養地域の整備に関する４２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。

### (3) 観光資源の保護・活用を通じた観光の振興

我が国には、歴史的・文化的に価値の高い文化財や優れた自然景観といった観光資源が各地に多数存在しており、これらを一般市民や企業の支援協力により保護・保存し、その活用を図りつつ後世に継承することは、魅力ある観光地づくりのために重要である。（財）日本ナショナルトラストでは岐阜県白川郷合掌造り民家、トラストトレイン（静岡県大井川鉄道のSL列車）、近代和風住宅旧安田邸（東京都文京区）等といった貴重な観光資源の保護・活用等の事業を行っており、これらの活動を通じて地域の特性を生かした観光の振興を図っている。

## 第３節　旅行・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」（９年５月）において、国民は「今後、生活の、特に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」を抜いて以来連続して第１位を占め続けている。

(2) 旅行業の現状

主要旅行業者５０社の平成９年度の取扱高は、８年度に比べて国内旅行が０．６％増、海外旅行は１．６％減、合計で０．４％減であった〔２－４－３表〕。

２－４－３表　主要旅行業者５０社の取扱高

２－４－３表　主要旅行業者50社の取扱高

（単位：億円）

| | 国内旅行 | 海外旅行 | 合計 |
|---|---|---|---|
| ８年度 | 34,879 | 27,780 | 62,659 |
| ９年度 | 35,089 | 27,324 | 62,413 |

(3) ホテル・旅館業の現状

主要登録ホテルの客室利用状況は全国平均で８年７０．４％に対し、９年は７０．３％である。８年度の主要登録ホテル・旅館の赤字施設の割合はホテルで７年度５７．３％から５２．２％、旅館で７年度５２．７％から４６．３％とそれぞれ５％程度減少している。

## 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。

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。これを受けて、１０年の通常国会において祝日法改正案が与党及び野党からそれぞれ提出されたが、継続審議となった。その後、「成人の日」及び「体育の日」をそれぞれ１月及び１０月の第二月曜日とする改正案が臨時国会において１０月に可決、成立し、１２年１月１日から施行されることとなった。

## 3　安全・快適な旅行の確保

(1) 旅行業法の円滑な施行

８年３月に閣議決定された「規制緩和推進計画の改定について」を受け、８年６月にコンビニエンスストア等における主催旅行商品等の販売に係る検討委員会が設置された。同委員会での検討を踏まえ、９年６月に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を解禁した。

また、９年３月に閣議決定された「規制緩和推進計画の再改定について」を受け、旅行業の登録及び更新の登録の有効期間を３年から５年に延長し（９年１２月２１日施行）、これに併せ、消費者保護措置として財産的基礎等についての立入検査及び報告徴収義務の強化等の措置を行った。

さらに、８年４月に旅程保証制度の創設等を盛り込んだ改正標準旅行業約款が施行されており、施行後１年半を経たことを踏まえ、旅行者保護の観点から必要となる見直しその他の問題点について検討するべく、旅行業約款等見直し検討委員会を１０年１月に設置し、関係団体からのヒアリング等を行っている。

(2) 旅行者の安全確保

近年、海外旅行者の増加に伴い、日本人が海外において事故・事件等に遭遇するケースが増大していることから、外務省等関係省庁と緊密な連絡をとり、旅行業者等を通じ、海外危険情報の旅行者への周知徹底を図るなど、旅行者の安全確保のための施策を講じている。１０年５月のインドネシア危機の際にも、海外危険情報の発出に伴い、旅行業者を通じ旅行者への周知徹底等を図った。

## 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

健全な海洋性レクリエーション振興のために、マリーナ等の基盤的施設や客船整備を進めるとともに安全性の向上のための方策の充実を進めてきており、その主な施策は以下のとおりである。

(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。

一部地域で問題となっている無許可係留艇を適切な係留・保管場所に誘導するため、マリーナの整備のほか、安価で簡易な係留・保管施設等の整備を引き続き促進するとともに、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。さらに、プレジャーボートの新たな利用形態であるトレーラーボーティングを含む簡易陸上保管システムの促進を図るための調査・検討を行っている。

(2) ウォーターフロント空間の魅力の増進のため、人工海浜等の親水性に富む港湾・海岸の整備を進めるとともに、海とのふれあい、食事、イベント等を楽しむことのできる施設、歴史的に価値の高い港湾関連施設、人々の文化活動を促進する施設、海を活かした住宅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) 詳細な波浪予想図や台風情報の作成及び高潮数値予測モデルの運用開始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が高まるとともに愛好者は年々増加しており、地方自治体においてもその振興を通じて地域振興を図ろうとする動きが増えている。

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、毎年度、各種スカイレジャーを一堂に会して展開する「スカイ・レジャー・ジャパン」（平成１０年は５月３日から５日佐賀空港において開催、１５万人を集める）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。

コラム

## 伸びる沖縄観光

景気低迷等の影響を受け、全国的に国内観光が伸び悩む中、沖縄観光は好調に推移しており、平成９年の入域観光客数は前年比１１．８％増の３８６万人で過去最高を記録した。１０年も前年を上回る勢いで好調さを持続している。

入域観光客数が伸びている要因としては、沖縄振興策の一環として９年７月に航空運賃が低減されたことや、航空路線の増・開設、修学旅行の増加、最近の円安傾向で海外の競合観光地に比べ割安感が生じたこと、８年１０月の「TAP沖縄」を契機とする官民一体となった観光キャンペーンや各種イベントが集客効果を挙げてきたこと等が挙げられる。

沖縄県は我が国で唯一の亜熱帯・海洋性気候の下、美しい自然環境と近隣諸国との長い交流の歴史によって培われた数多くの歴史的文化遺産や伝統芸能等多様な優れた観光資源を保有している。

この貴重な財産を守り育てつつ、これらを最大限活用し、エコツーリズム等の新しい分野も視野に入れながら官民一体となって沖縄観光振興策に取り組んでいる。



石垣島川平湾

**コラム**

**「飛騨エコパスポート」及び「飛騨エコカード」の発行による観光地の自然・文化の維持・保全システムの形成**

運輸省が提唱するエコツーリズムの推進事業として、岐阜県では全国に先駆け、平成９年７月より「飛騨エコパスポート」が発行され、エコパスポートの売上金の一部が飛騨・アルプス地域の自然環境の保護や文化環境・街並み等の保全に活用されている。この「飛騨エコパスポート」は、飛騨・アルプス地域の宿泊、飲食、買物、施設入場料等の割引や特別イベントへの参加などの特典が受けられるパスポートである。また、９年８月からは、クレジットカード会社より「飛騨エコカード」が発行され、クレジットカードによる売上手数料の一部が、飛騨・アルプス地域の自然環境・歴史資源の保全に役立てられている。

エコパスポート、エコカードによるエコツーリズムの推進については、システムの拡充や全国的な普及が期待されており、現在、実態調査委員会を設けて同事業の分析、評価等を行っているところである。




飛騨エコパスポート

（注）飛騨エコパスポートについて

・有効期限１年

・１冊１，０００円

・特典や利用エリア、販売店などの詳細については、エコツーリズム推進協議会事務局（社）岐阜県観光連盟




サンライズエクスプレス（東京～高松・出雲）

## 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、高齢化社会の到来への対応、地球温暖化防止等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、鉄道整備に要する資金は膨大であり、投資の回収に長期間を要する一方で、近年は需要等の大幅な伸びは期待できず、投資のインセンティヴは低くなってきている。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、投資の重点化、効率化を進め、建設コストの縮減、費用対効果分析を含めた総合的・体系的な評価の活用、各種公共事業との連携・整合性の確保等に留意した上で、効果的・効率的に実施していく必要がある。

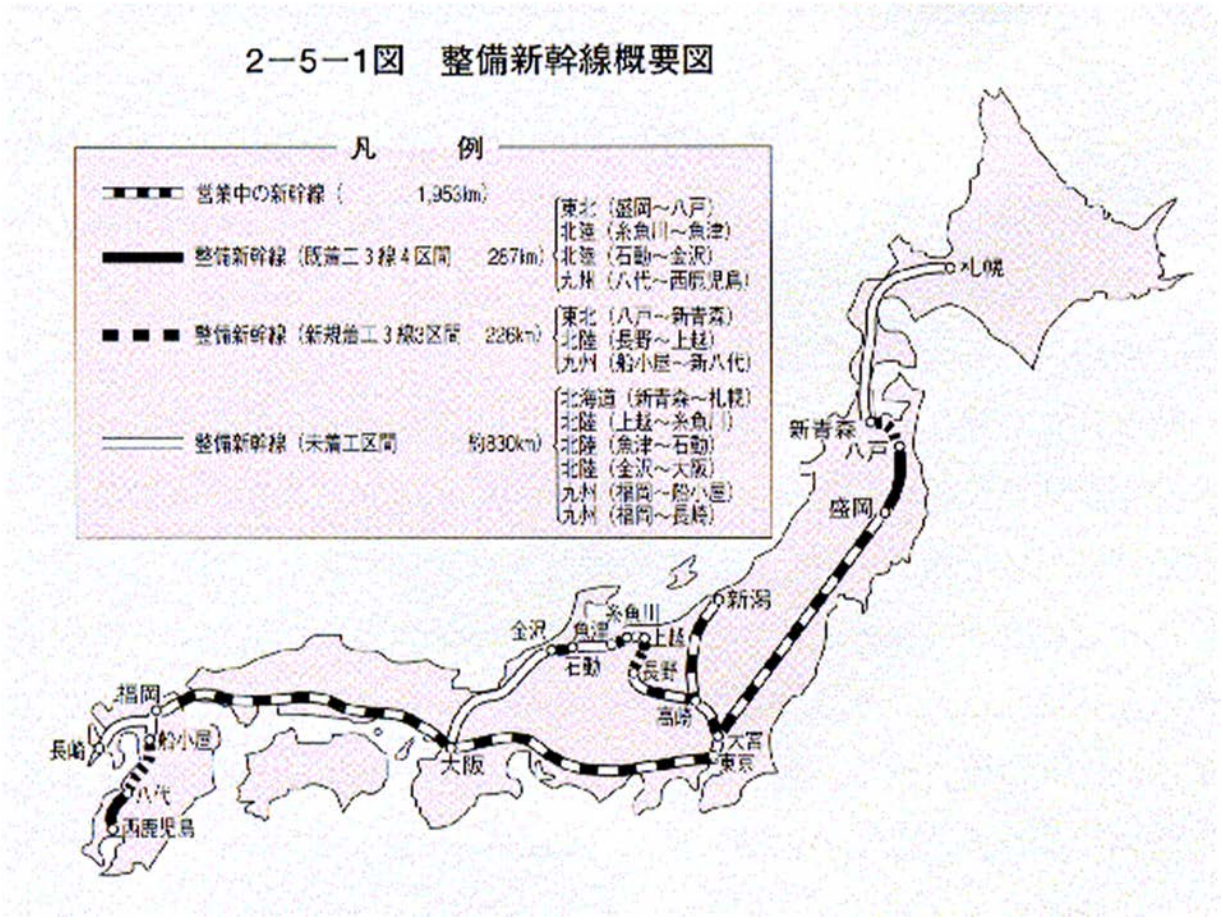
## 2　新幹線鉄道の整備

(1) これまでの整備新幹線の整備状況

全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画が定められている整備新幹線については、国土の均衡ある発展と地域の活性化に資することから、その整備を着実に推進している。具体的には、東北新幹線盛岡・八戸間、北陸新幹線高崎・長野間、糸魚川・魚津間及び石動・金沢間、九州新幹線八代・西鹿児島間の３線５区間の整備を推進してきており、このうち平成９年１０月には北陸新幹線高崎・長野間が開業した。

また、１０年３月には東北新幹線八戸・新青森間、北陸新幹線長野・上越間、九州新幹線船小屋・新八代間の工事に着手した〔２－５－１図〕。

２－５－１図　整備新幹線概要図




(2) 今後の整備新幹線の取扱い

今後の整備新幹線の整備については、８年１２月の政府与党合意に基づき、(3)の他、以下のような方針により取り組んでいる。

(ア) 整備新幹線は、日本鉄道建設公団により建設されており、開業後も同公団が保有し、営業主体に有償で貸し付けるものであるが、整備新幹線の建設費は、９年に改正された全国新幹線鉄道整備法に基づき、国の公共事業関係費、既設新幹線鉄道の譲渡収入、地方公共団体の負担及びJRからの貸付料等を財源とする。
(イ) 並行在来線（整備新幹線と並行している在来線）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する。
(ウ) 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、関係者間で調整を図る。
(エ) また、整備新幹線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う。

(3) 新規着工区間等の取扱い

政府与党合意における与党３党の申入れに基づき、９年７月より政府・与党整備新幹線検討委員会において新規着工区間（３線３区間）等の取扱いについて検討を行った。この検討委員会は座長を内閣官房長官と自民党政務調査会長の交代制とし、政府・与党の代表１２名により構成され、合計１１回にわたり様々な角度からの検討が行われた。その結果、１０年１月にその検討結果が取りまとめられ、今後の整備については、本検討結果に基づき、以下のとおり進めている。

(ア) 新規着工区間

政府・与党整備新幹線検討委員会の検討過程において、財政構造改革の集中改革期間中は新規着工区間の事業費は抑制することとされたが、新規着工区間である東北新幹線八戸・新青森間、北陸新幹線長野・上越間、九州新幹線船小屋・新八代間の３線３区間は収支採算性の見通し等の基本条件が確認されたことから、その着工が決定された。これを受け、この３線３区間は１０年３月に着工した。

(イ) その他の区間

北海道新幹線新青森・札幌間、九州新幹線長崎ルート武雄温泉・新大村間については、１０年２月に駅・ルート公表を行い、環境影響評価に関する所要の作業を行っている。また、新函館駅及び長崎駅の駅部調査を行っている。さらに、北陸新幹線富山駅、小松駅及び福井駅の駅整備事業を行っている。

### 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や利用者の利便性の向上、また、モーダルシフトの推進を図るため、幹線鉄道等活性化事業費補助制度や運輸施設整備事業団による幹線鉄道の整備に対する無利子貸付制度を活用し、整備を推進している〔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 | 備考 |
|---|---|---|---|---|
| 幹線鉄道等活性化事業 | 奥羽線<br>福島～山形 | 新幹線直通運転化 | 東京～山形<br>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<br>南千歳～釧路 | 高速化 | 札幌～釧路<br>４時間25分→３時間40分 | 平成９年３月22日開業 |
| | 北越北線<br>六日町～犀潟 | 高速化 | 東京～金沢<br>３時間58分→３時間43分 | 平成９年３月22日開業 |
| | 宗谷線<br>旭川～名寄 | 高速化 | 札幌～稚内<br>約５時間55分→約５時間20分 | 平成11年度開業予定 |
| | 豊肥線<br>熊本～肥後大津 | 高速化 | 博多～肥後大津<br>２時間７分→約１時間50分 | 平成11年度開業予定 |
| | 武蔵野線・京葉線<br>南流山～蘇我 | 貨物走行対応化 | 南流山～蘇我間　約２時間短縮<br>列車増発　33本／日→41本／日 | 平成11年度開業予定 |
| 無利子貸付制度による事業 | 智頭線等<br>上郡～鳥取 | 高速化 | 大阪～鳥取<br>約４時間→２時間34分 | 平成６年12月３日開業 |
| | 日豊線<br>小倉～大分 | 高速化 | 小倉～大分<br>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<br>園部～天橋立 | 高速化 | 京都～天橋立<br>２時間２分→１時間44分 | 平成８年３月16日開業 |
| | 田沢湖線・奥羽線<br>盛岡～秋田 | 新幹線直通運転化 | 東京～秋田<br>４時間37分→３時間49分 | 平成９年３月22日開業 |
| | 高徳線<br>高松～徳島 | 高速化 | 岡山～徳島<br>２時間16分→１時間55分 | 平成10年３月14日開業 |
| | 東海道新幹線 | 輸送力増強 | ピーク時間帯<br>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<br>20両編成主体→26両編成 | 平成10年10月３日ダイヤ改正 |

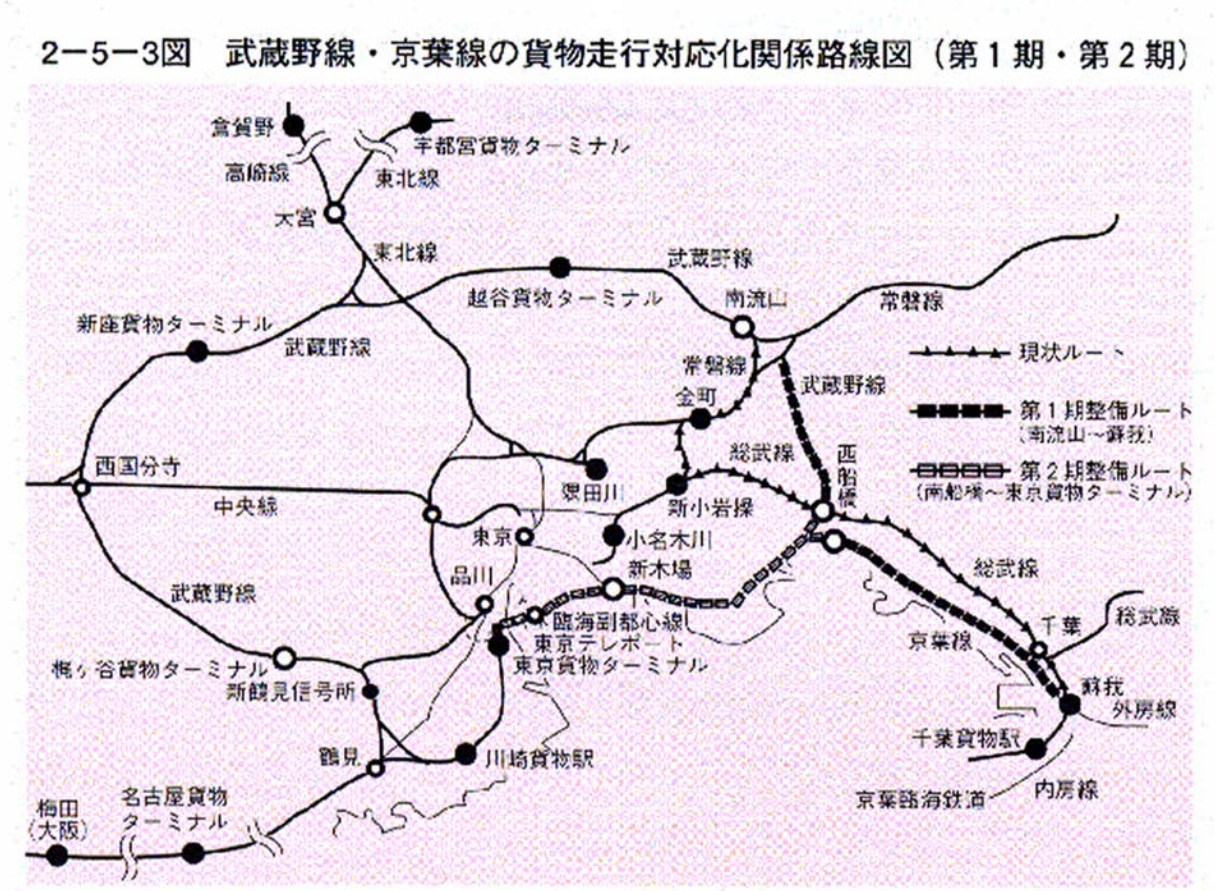
(1) 高速化事業の推進

１０年３月に高徳線（高松・徳島間）が高速化開業したほか、宗谷線（旭川・名寄間）及び豊肥線（熊本・肥後大津間）の高速化事業を推進している。

(2) 貨物輸送におけるモーダルシフトの推進

武蔵野線・京葉線における貨物列車走行対応化事業及び東海道線における貨物輸送力増強事業を推進している〔２－５－３図〕。

２－５－３図　武蔵野線・京葉線の貨物走行対応化関係路線図（第１期・第２期）



## 4　都市鉄道の整備

東京圏をはじめとする大都市圏における鉄道の通勤・通学の混雑は、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。

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９年１１月～平成１０年１１月）

２－５－４表　主な都市鉄道の整備（平成９年11月～平成10年11月）

| 事業者 | 線区名 | 整備内容 | 開業日 |
|---|---|---|---|
| 大阪港トランスポートシステム | 南港・港区連絡線<br>大阪港～コスモスクエア<br>コスモスクエア～中ふ頭 | 新線建設 | 平成９年12月18日 |
| 東京都 | 12号線<br>新宿～練馬 | 新線建設<br>（延伸） | 平成９年12月19日 |
| 北九州高速鉄道 | 北九州モノレール小倉線<br>平和通～小倉 | 新線建設<br>（延伸） | 平成10年４月１日 |
| スカイレールサービス | 広島短距離交通瀬野線<br>みどり口～みどり中央 | 新線建設 | 平成10年８月28日 |
| 大阪高速鉄道 | 国際文化公園都市モノレール線<br>万博記念公園～阪大病院前 | 新線建設<br>（延伸） | 平成10年10月１日 |
| 京浜急行電鉄 | 空港線<br>羽田～羽田空港 | 新線建設<br>（延伸） | 平成10年11月18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の一部を非課税で積み立てることができる特定都市鉄道整備積立金制度が導入されている。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３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

## 新交通システム「スカイレール」運行開始

広島市安芸区のJR瀬野駅と同駅北部に開発中のニュータウンを結ぶ新交通システム「スカイレール」が、平成１０年８月２８日より運行を開始している。スカイレールは、山間丘陵部に開発されたニュータウンの地理的条件に配慮し、急なカーブ、急勾配に対応できるよう選択された交通機関であり、鋼桁のレールにぶら下がったゴンドラをワイヤーロープで引っ張って動かす仕組みを持つ、全国でも初めてのユニークな近距離輸送交通アクセスである。

スカイレールの軌道延長は、瀬野駅から中間駅を経てニュータウン北部の駅までの約１．３キロであり、２５名定員のゴンドラが、平均時速約１５キロ、片道所有時間約５分で結ぶ。総工費は約６２億円、宅地開発業者らが出資したスカイレールサービス（株）が運営主体であり、運賃は大人が１５０円、子供が８０円となっている。

スカイレールは、急傾斜地でも設置可能であるという利点のほか、従来のモノレールや新交通システムに比べて建設費が約３分の１と安く、運営も低コスト、工期も短いという長所を有しており、低コストで環境にもやさしい交通機関として、今後の活躍が期待される。



スカイレール

## 第２節　鉄道輸送サービスの充実

### １　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

運輸省は平成８年１２月、交通運輸の分野における需給調整規制を目標期限を定めて廃止することとした。そこで、９年４月に「交通運輸における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」の諮問が運輸政策審議会に対して行われた。旅客鉄道分野については、需給調整規制廃止後の事業制度のあり方及び事業の活性化に向けて、鉄道部会において審議を行い、１０年６月１５日、運輸大臣に答申された。概要は以下の通りである。

旅客鉄道事業の効率化、活性化の観点から事業者の自主性・主体的経営判断を尊重することが重要となっている。

一方で、旅客鉄道事業は

(1)　地域住民の足として定着し、また、代替性に乏しい場合がある。
(2)　投資コストが莫大であり、事業の修正が効きにくい。
(3)　利用者にとって鉄道輸送サービスの選択性に乏しい。
(4)　万一事故が起こった場合の被害が甚大である。

という特性を有しており、利用者の保護の観点から利用者利便・安全を確保する必要がある。

そこで、旅客鉄道事業の参入、退出等に関して、利用者利便・安全を確保するため行政が必要最小限の関与を行うべく事業制度のあり方を組み立てることが適当である。その際、ルールの明確化やルール適用にあたっての透明性確保への配慮も必要である。

さらに、鉄道整備の円滑化に向けてその方策を検討し、鉄道整備に対するニーズに対して事業者が適切に応えることが可能な環境整備を行う必要がある。

## ２　鉄道事業の経営状況について

(1) JR

JR東日本、JR西日本及びJR東海については、最近の景気動向等を反映し旅客需要の低迷による営業収入の減少、固定資産税等に係る承継特例廃止等によるコスト増があったが、支払利息の減少、修繕費等に係る経費削減等により、９年度経常損益は対前年度に比べて減少しているものの、JR東日本が８７２億円、JR東海が６１４億円、西日本が４８３億円の経常利益を計上し、概ね順調な経営を続けている。

JR北海道、JR四国及びJR九州については、同様に旅客需要の低迷により、営業収入が減少したものの、要員合理化等による厳しい合理化施策を推進し、９年度営業損益は横ばい又は若干の改善となっている。しかしながら運用金利の低下による経営安定基金の運用益の減少等により、同年度経常損益では、JR北海道が３６億円の赤字となり、JR四国、JR九州は黒字幅が減少しそれぞれ１億円、１０億円という黒字となっている。

JR貨物については、物流市場の低迷に伴う輸送需要の減少により９年度営業収入が引き続き減少傾向にあるの、要員合理化等厳しい合理化施策の推進により営業損益はやや改善、経常損益も８７億円の赤字であるが対前年度と比べるとやや改善傾向がみられる。

(2) 民間鉄道事業者

大手民鉄（注１）に関しては、近年の景気動向等を反映しており９年度経常損益が対前年度１２．７％減の１，２９０億円となっているものの、１５社全体の経営状況としては黒字を続けている。一方、中小民鉄については、過疎化による運賃収入の伸び悩み等の理由から大部分の事業者が赤字経営になっており、９年度経常損益については１１６社全体（注２）で３２３億円の赤字となっている。なお、自立的な経営をめざして鉄軌道整備の近代化等を推進しようとするものについては、国においても設備整備費の一部を補助（鉄道軌道近代化設備整備費補助金）してきており、今後とも、自立的な鉄道経営をめざす鉄道事業者については地方公共団体とともに適切に支援していくこととしている。

(3) 地下鉄事業者

地下鉄は、その建設費が巨額であり採算性の確保が困難な事業であるため、国においても従来より地方公共団体とともに地下鉄補助制度による補助を行っているが、帝都高速度交通営団の９年度経常損益は１２２億円と良好な経営状態であるものの、公営９事業者全体の９年度経常損益は１，６６７億円の赤字と厳しい経営状況にある。このため、今後とも地下鉄事業者においても経営の効率化等を推進する必要がある。

（注１）大手民鉄１５社：東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道

（注２）中小一般６４社＋転換鉄道３７社＋貨物鉄道１５社＝１１６社

### 3　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、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平成９年１月より、(1)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)手続きの簡素化等 (5)情報公開の促進の５つの改善を図り、新しい旅客鉄道運賃制度を実施した。

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１５０社が上限価格制に移行し、このうち３８社の５，９７８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ている〔２－５－５表〕。

２－５－５表　上限価格制を活用した運賃設定の概況

## 2－5－5表　上限価格制を活用した運賃設定の概況

平成10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 |
| 東日本旅客鉄道 | しなの鉄道との乗り継ぎ運賃（篠ノ井－長野、篠ノ井－稲荷山、小諸－岩村田） | 140～200 | 100～160 | 40・80 |
| 東京都 | バスに乗り継ぐ場合の運賃額 | 170～410 | 120～360 | 50 |
| 東京急行電鉄 | 定期運賃の一部<br>こどもの国線の運賃額 | 4,050～17,660<br>150 | 3,460～16,920<br>130 | 70～830<br>20 |
| 京浜急行電鉄 | 特定区間（12区間）の運賃額 | 230・300 | 220・290 | 10 |
| 伊豆急行 | 14キロ超の区間の運賃額 | 650～1,610 | 640～1,570 | 10～40 |
| 長野電鉄 | 35キロ以上の区間の運賃額 | 1,190～1,600 | 1,130 | 60～470 |
| 嵯峨野観光鉄道 | 全線均一運賃 | 610 | 600 | 10 |
| 三木鉄道 | 全線の運賃額 | 170～300 | 150～250 | 20～50 |
| 名鉄鉄道 | 1キロまでの区間の運賃額 | 100 | 60 | 40 |
| 西日本鉄道 | 全線の運賃額 | 160～1,020 | 150～1,000 | 10～80 |
| 京都市 | 特定区間の定期運賃<br>乗継運賃<br>（御陵－蹴上、岩倉－京山、初坐－三条京阪） | 8,400～9,660<br>200～230 | 7,560～8,240<br>140～180 | 420～840<br>50・60 |
| 京阪電気鉄道 | 乗継運賃<br>（御陵－京阪山科、他） | 160～310 | 130～290 | 20・30 |
| 有田鉄道 | 特定区間（1区間）の運賃額<br>（藤並－下津野） | 210 | 200 | 10 |
| 山陽電気鉄道 | 10キロ超の区間の運賃額 | 300～810 | 290～790 | 10・20 |
| 岳南鉄道 | 4キロまでの区間の運賃額 | 170～210 | 150～200 | 10・20 |

## 4　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、交通エコロジー・モビリティ財団を通じての助成等の措置により整備促進を図っており、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」を推進しており、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。

車両については、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が進められている（第１部第３章参照）。

## 5　運輸技術審議会答申について

近年、技術革新により、我が国の鉄道は大きく変化してきている。また、技術の進展にもかかわらず、重大な事故が今もなお発生している。一方、地球環境問題への対応等鉄道に対する国民の要請も高度化・多様化している。鉄道の技術行政は、一層の規制緩和を推進しつつ、これらの鉄道の技術を取り巻く課題に対処することが求められている。

こうした状況を踏まえ、９年１２月、運輸大臣は運輸技術審議会に対し、「今後の鉄道技術行政のあり方について」諮問し、１０年１１月、答申がまとめられた。

この答申においては、安全等社会的に一定以上の水準の確保が求められる事項はその水準を確保しつつ、鉄道事業の活性化のため、市場原理が有効に機能する分野については鉄道事業者の自己責任に委ね、それ以外の分野についても、鉄道事業者の自主性、主体的判断を尊重するという考えを基本とし、主として以下のような方針が示されている。

(1) 新技術の導入や個別事情の反映が容易に行えるよう、国が定める技術基準を性能規定化する。
(2) 鉄道事業者により技術力に格差が生じている現状を踏まえつつ、安全等が確実に確保できる範囲で鉄道事業者の自己責任の範囲を拡大するため、鉄道事業者がその事業内容に対応した十分な技術力を備えているか否かに応じ最小限の事前規制とする。
(3) 事後チェック型の行政手法の充実を図る。
(4) 事故等の原因究明及び再発防止のため、国による事故等の調査・分析を強化する。
(5) 情報公開を推進する。

運輸省では、この答申を踏まえ必要な制度改正等を進める予定である。

## ６　鉄道車両工業の現状と課題

(1) 我が国の鉄道車両工業の現状

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、利用者のニーズに応えるための高速化、安全性、快適性の向上等に加えて省エネルギーや低騒音といった社会的要求を満たす車両の開発・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り組む体制を整備していくことが強く求められている。




前面衝突性能試験の風景

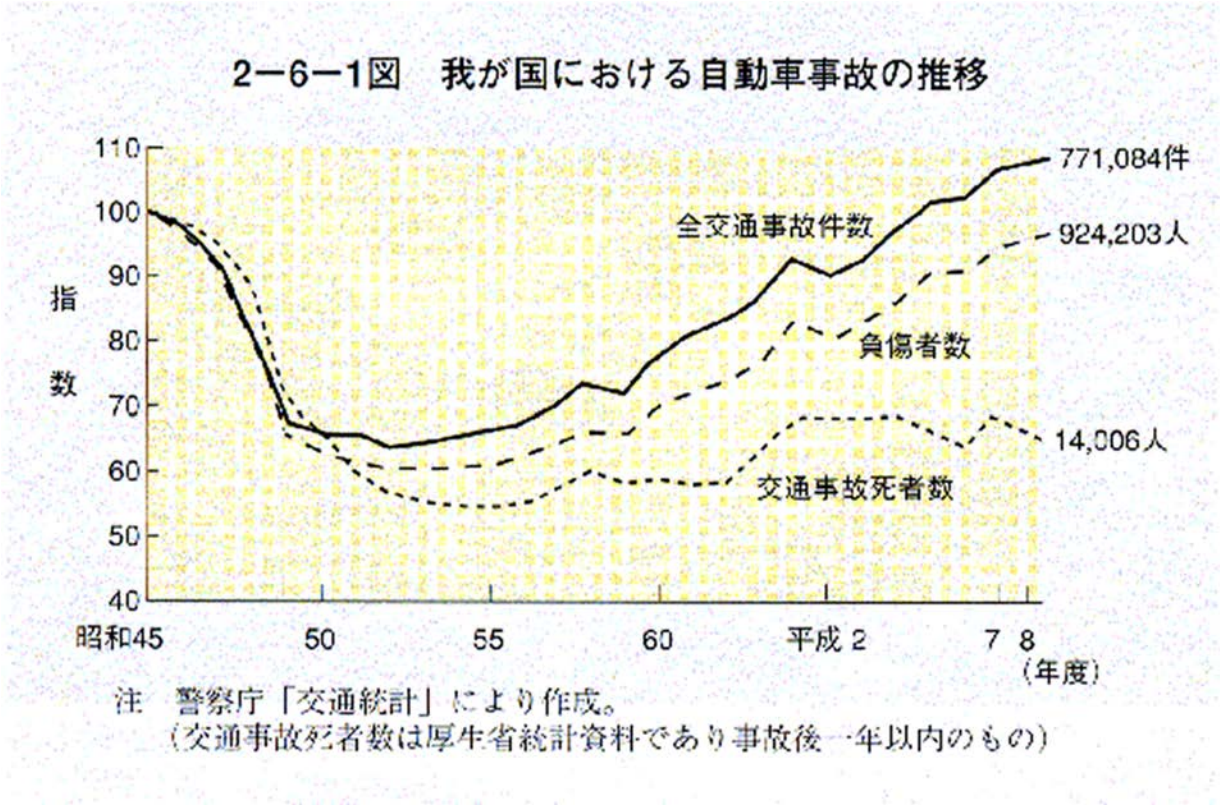
## 第１節　安全な車社会の形成に向けた総合的な取り組みの推進

### １　交通事故の状況と今後の対応の方向

交通事故件数及び死傷者数は一貫して増加しており、ここ１０年間でそれぞれ約１．３倍に増加していること及び自動車乗車中の死傷者数の増加が顕著であることなどから、自動車の構造面の対策や運行面の対策など、総合的な事故防止対策を緊急に講じていくことが必要である。

このため、平成１０年６月から運輸技術審議会自動車部会において、(1)事故等の安全情報の収集、分析及び活用のあり方、(2)安全性の高い「クルマ」づくりの推進方策及び普及促進方策、(3)事業用自動車の事故防止対策などの自動車交通に係る安全対策のあり方についてご審議いただいており、１１年春頃に答申をいただく予定である。〔２－６－１図〕

２－６－１図　我が国における自動車事故の推移



## 2　安全な車づくりの推進

### (1) 自動車の安全に関する技術基準の拡充強化

自動車の安全に関する技術基準については、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している。最近では、１０年１０月より乗用車に対する側面からの衝突時に乗員の損害を軽減するための車体による衝撃吸収性能やトラック、バス等の大型車のブレーキの基本性能及び耐フェード性能等について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。

### (2) 先進安全自動車(ASV)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(ASV: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ASV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り組むこととしている。

１０年度においては、８年度に新たに整理した予防安全技術及び事故回避技術等の６分野３２システム１０７の要素技術について研究開発を推進するとともに、条件整備（法規、規格、技術基準の制定・改正、インフラ整備等）の必要性についての検討及び各システム技術ごとの事故低減効果の推定を行うこととしている。

今後とも、１０７の各要素技術について順次実用化をめざし、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ASV車の実用化をめざして、研究開発を推進する。

### (3) 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年度から、乗用車の車種毎の前面衝突安全性能、ブレーキ性能の比較試験結果及び各種安全装置の装備状況と正しい使い方等をとりまとめ、「自動車安全情報」としてユーザーへの情報提供を行っており、１０年３月には９年度版「自動車安全情報」を公表した。

#### (b) 自家用乗用車の点検結果

自動車ユーザーによる保守管理が適切に行われるように、自動車の点検時に特に注意を払うことが望ましい箇所の情報として、継続検査（車検）の前に、整備が必要であると判断された箇所の調査結果を昨年度に引き続き、１０年４月に公表した。

(c) 自動車のリコール情報のインターネットによる提供

最近１０年間のリコール等の届出内容をデーターベース化し、車名又は型式から検索できる「自動車リコール等検索システム」を運輸省ホームページに開設し、１０年４月１日からインターネットを通じて提供している。

(4) 自動車の検査及び点検整備

７年７月の改正道路運送車両法の施行による、新しい自動車の検査及び点検整備制度が導入されて３年が経過し、ユーザー車検が増加するとともに、自動車整備業においても検査合否情報等の提供によるユーザー選択型整備の導入等ユーザーの利便向上、負担軽減を図る努力が進められている。また、自動車の保守管理責任が明確化されたことにともない、ユーザーの保守管理意識の高揚を図っていく必要があり、運輸省においては、引き続き、関係者の協力を得ながら「自動車点検整備推進運動」等の各種活動を積極的に行っていくこととしている。

自動車の検査・点検整備に係る規制緩和については、１０年３月３１日に閣議決定された「規制緩和推進３カ年計画」に基づき、５月には自動車の重要保安装置の分解整備を行った場合の分解整備検査を廃止する「道路運送車両法の一部を改正する法律」が公布されたところであり、トラック等の自動車検査証の有効期間の延長については、９年度に実施した自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討結果を踏まえて、安全の確保、公害の防止の面も含め、延長の車種、期間等の総合的な検討を行い、６月に運輸技術審議会に諮問したところである。１０年度中に具体的な結論を得て、所要の措置を講ずることとしている。

(5) リコール制度、自動車ユーザーからの苦情相談等への対応

リコール制度は、自動車製作者等が、自動車等の構造、装置又は性能が道路運送車両の保安基準の規定に適合しない又は適合しなくなるおそれがあり、かつ、その原因が設計又は製作の過程にあると認めた場合に、運輸大臣に届け、当該自動車を無料で回収・修理する制度であり、道路運送車両法に基づき実施している。

また、ユーザー利益の保護及び車両不具合事故の未然防止対策の観点から、自動車交通局及び地方運輸局に自動車不具合情報受付専用FAXを設置する等自動車に係る苦情相談窓口の充実を図っている。

## 3　事業用自動車の安全な運行の確保

事業用自動車による重大事故件数（転覆、転落、火災及び踏切事故を生じた事故、死者及び重傷者が生じた事故など）は、ここ数年横ばい傾向を示している。しかし、９年の重大事故に起因した死者数は、１，５３５人にものぼり、依然として事業用自動車を取り巻く交通環境は厳しい状況にある。

事業用自動車の運行の安全を確保し、事故を未然に防ぐため、一定規模以上の自動車運送事業の営業所には運行管理者を選任しなければならないこととされており、運行管理者により運転者の労務管理、乗務員の指導監督など日常の運行が安全に保たれるよう管理させている。運行管理者に対しては、資質の向上を目的に研修を行い、安全運行に係る指導・教育の徹底を図っている。

また、自動車運送事業者に対しては定期的に監査を行い、法令の遵守、安全の確保に係る社内体制の改善を指導している。特に、悪質な違反や重大な事故を起こした自動車運送事業者には特別保安監査を実施して、必要に応じ事業用自動車の使用停止を命ずるなど厳正な行政処分を行っている。

さらに、自動車運送事業者が重大事故を引き起こした場合の自動車事故報告制度及び緊急連絡マニュアルを定め、重大事故発生時において情報を迅速に収集し、事故原因の究明及び再発防止に努めている。さらには、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多角的に集計・分析して事故防止対策の検討を行っており、その結果を踏まえて事故警報を発出するなどにより、安全な運行が確保されるよう積極的な取り組みを行っている。

また、自動車運送事業者から報告のあった重大事故報告書を解析した結果、全体のおよそ３割が重大事故の発生に際し法定速度を大幅に超えて運行されていたことが判明し、また、道路交通法の改正により最高速度違反における事業者の責任が強化されたことに伴い、警察庁とも連携を図り最高速度違反行為による事故を防止するため、自動車運送事業者に対する処分基準を強化するとともに、その基準を公表したところである。

現在、更なる運行管理手法を改善すべく、新技術の活用による新しい運行管理システムの構築をめざし、調査・検討を進めているところである。このシステムは、事故発生状況、運行管理の実態、社会状況等を総合的に勘案し、運行中の安全確保、運行計画の策定支援、運転者・運行管理者の教育、高度道路交通システムの活用などの方策に反映させることにより、事業用自動車に係る運行管理業務の高度化、効率化を図り、安全対策の一層の強化を期待したものである。

## 4　自動車事故被害者救済対策の充実

自動車事故被害者の救済のためには、強制保険である自動車損害賠償責任保険（自賠責）について、公正、かつ、公平な損害調査及び保険金（共済金）の支払いが求められるが、昨今、被害者死亡事案に係る事故状況の調査、被害者の過失の認定のあり方等につき問題点が指摘されてきた。

このため、運輸省では、自動車保険料率算定会（自算会）及び自賠責を取り扱う損害保険会社、共済組合を指導し、１０年４月から、次のような被害者救済対策を実施させている。

対策の内容は、(1)被害者死亡事案で加害者を無責とする場合等は、弁護士の参加する「自賠責保険有無責等審査会」で審査を行う、(2)後遺障害に係る等級認定困難事案で自算会の認定に対し異議申立てがあった場合等は、専門医の参加する「自賠責保険後遺障害審査会」で審査を行う、(3)異議申立てに対する最終的な審査機関として自算会以外の第三者のみで構成される「自賠責保険有無責等再審査会」及び「自賠責保険後遺障害再審査会」を設置する、(4)被害者等に対する情報開示及び情報提供を充実する、であり、運輸省では、これらを通じて自」動車事故被害者の保護が十分に図られることを期待している。一方、自動車事故によりいわゆる植物状態となった重度後遺障害者の治療・介護を行う「療護センター」（自動車事故対策センター）については、１０年度に「中部療護センター」の整備に着手している。

なお、１０年４月から、全国自動車共済協同組合連合会（全自共）が新たに自賠責共済事業に参入している。

## 第２節　利用者ニーズに対応した輸送サービスの確保

### １　自動車旅客輸送の活性化

(1) 需給調整規制の廃止等

バス・タクシーの事業参入に際して行っている需給調整規制は、供給輸送力の安定的確保等に一定の効果が認められてきたが、一方で、意欲のある事業者の事業拡大や事業への新規参入を制限してきた面もある。また、バブル崩壊以降、輸送需要が低迷し、事業の活性化が求められている。このため、運輸省は、競争の促進により事業の効率化・活性化を図るため、目標期限を定めて需給調整規制を廃止することとした。

乗合バス：生活路線の維持方策の確立を前提に１３年度までに廃止。
貸切バス：安全の確保、消費者保護等の措置を講じた上で、１１年度に廃止。
タクシー：安全の確保、消費者保護等の措置を講じた上で、１３年度までに廃止。

需給調整規制の廃止により生活交通の維持、安全の確保、利用者保護等に支障の生ずるおそれがあるため、需給調整規制の廃止に向けて必要となる環境整備方策等について、９年４月に運輸政策審議会に諮問し、現在、同審議会自動車交通部会において審議が進められている。

１０年６月には、「貸切バスの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」答申され、事業参入について免許制から許可制に、運賃規制について認可制から届出制に、それぞれ移行するとともに、安全確保策を充実することとされた。今後、同答申を踏まえ、具体的措置を実施することとしている。

また、乗合バスについて、中間報告がなされ、参入と退出の枠組みづくりでは、競争促進と生活交通維持との調和が必要であること、退出についても事前予告等の一定のルールが必要であること等について様々な論点の指摘がなされている。

乗合バス、タクシーについては、１０年度中に答申の予定である。

(2) バス

(ア) 都市におけるバスの活性化、道路交通の円滑化

大都市、地方中核都市の過密な道路交通において、公共交通機関であるバスの利用促進は、自動車事故の防止や交通渋滞の緩和等に資するものであることから、運輸省としても積極的にその支援を行っており、バス利用促進等総合対策事業について、地方公共団体と協調しつつ補助を行っている。

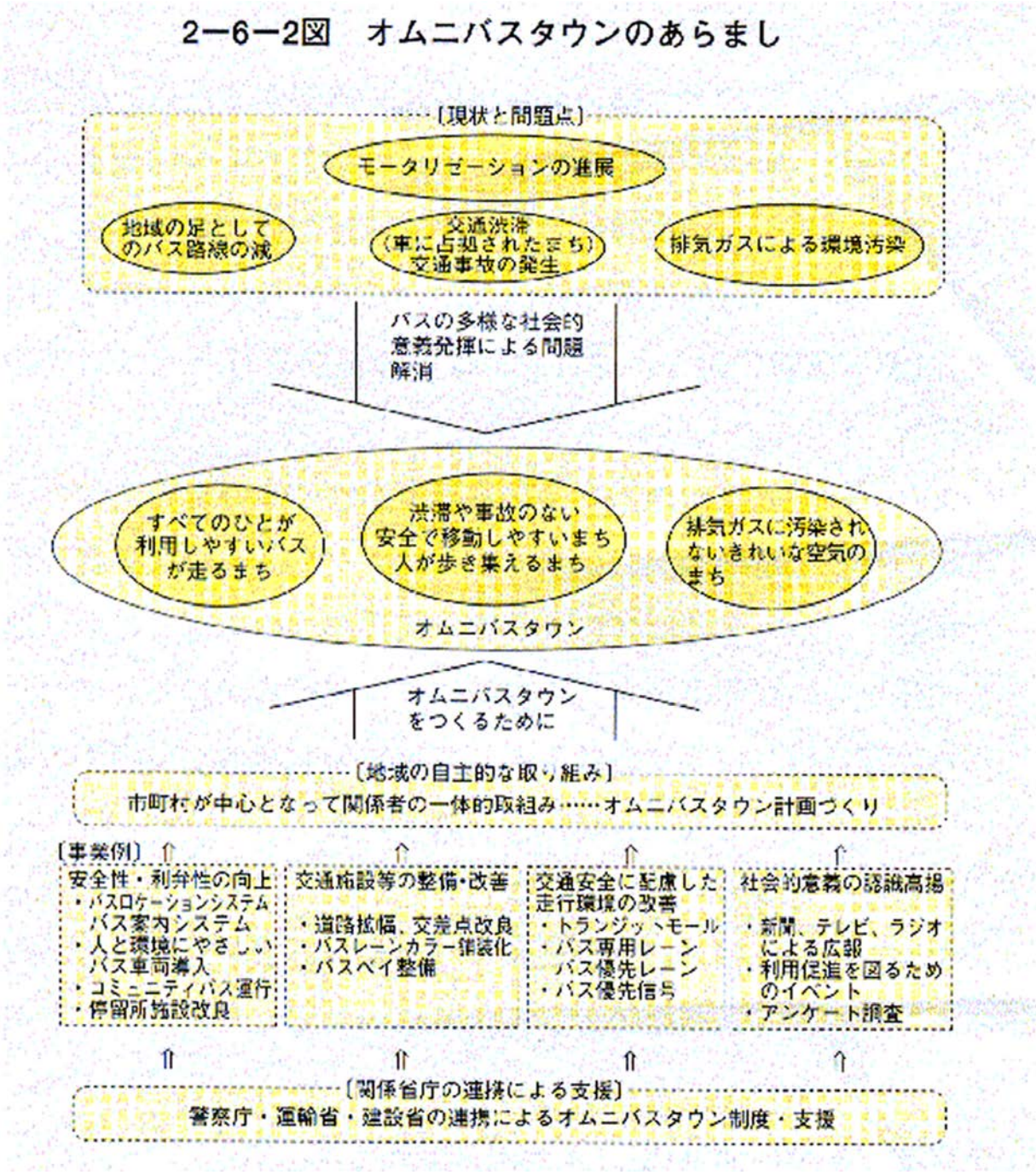
具体的には、(1)バス運行を効率化するための情報通信システムを活用したバスロケーションシステム（停留所表示端末、バス車載器、中央処理装置等）の導入、利便性を高めるバスカードシステムの導入、バス停におけるシェルター、待合所の整備、ノンステップバスの導入、(2)マイカー等からバスへの転移を図るためのパークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド等を推進するための施設整備、(3)中小型バスを用いて中心市街地と周辺住宅地を巡回するといった通勤・通学以外の輸送需要を担うコミュニティバスの導入などを支援している。

さらに、これらの施策を総合的に推進し、バスを中心とした安全で環境にやさしいまちづくりをめざす「オムニバスタウン構想」を９年度より警察庁及び建設省と連携して推進しており、９年１２月に浜松市を

オムニバスタウン第一号として指定し、諸施策を実施した。

また、関係省庁による「バス活性化連絡会」、各県毎の「バス活性化委員会」を通じ、警察、道路管理者、地方公共団体、バス事業者等の関係者と一体となって、オムニバスタウン構想の推進をはじめとしたバス利用促進等総合対策事業の推進、バス専用レーンの設置、違法駐車の排除等の走行環境改善の実現に向けた諸施策を推進している。〔２－６－２図〕

２－６－２図　オムニバスタウンのあらまし



バス事業者においても、低廉な運賃を設定する等の取り組みにより、利用者のバス離れをくい止め、利用者増に転換しようとする経営努力が行われている。１０年７月には静岡県浜松市のバス事業者が最低運賃を１００円に値下げしたほか、埼玉県狭山市、群馬県前橋市等の事業者も試行的に最低運賃の割引を実施している。休日の同伴家族の運賃を割り引く環境定期券（エコ定期）も、９年９月に神奈川県の事業者が導入したのをはじめ、東京都、岩手県等の事業者で導入されている（第１部第２章参照）。

また、バス事業における女性運転者も年々増加し、１０年７月には東京都渋谷区で初めて女性運転者だけのバス会社が事業を開始する等６年の１２５名から９年には３１７名と２．５倍となった。しかしながら、全運転者数に占める割合は９年度で０．３％に過ぎず、今後のさらなる進出が期待される。

(イ) 地域における足の確保

地方バスは、地域住民、特に学生、お年寄り等のいわゆる移動制約者にとって必要不可欠な生活交通であるが、過疎化の進行、マイカーの普及等の原因により利用者の減少傾向が続いており、路線の維持自体が困難であるところがあるなど厳しい経営状況におかれている。

このため、運輸省では地域住民の足を確保するため、事業者に対し、分社化、管理の受委託等をはじめとする経営効率化を指導するとともに、それらの経営努力を前提に所要の助成措置を講じている。９年度は生活路線維持費等補助制度により、地方公共団体と協調して、１６３事業者に対し、運行欠損等への補助を行った（国費総額８８億円）。

また、輸送人員が極めて少なく、事業性のないものについては、路線の廃止を認めた上で、地方公共団体がなお存続が必要と判断した場合は、地方公共団体による廃止代替バスの運行あるいは地方公共団体からの民間事業者への委託による運行等が行われており、これらの運行維持に要する費用として地方公共団体が負担する額については、所要の地方交付税措置が講じられている。

さらに、地域の特性に応じて、スクールバスとの一体的運行、乗合タクシーの運行といった試みも行われているが、これらの取り組みを一層推奨し、効率のよい生活路線の維持を図っていく必要がある。

(3) タクシー事業の活性化

需給調整規制廃止までの当面の措置として、９年度より需給調整基準の弾力化、ゾーン運賃制の導入等を行っている。

事業者においては、サービスの向上や事業の活性化を図るため、ゾーンの上限以外の運賃の設定、初乗距離・初乗運賃をほぼ２分の１とする運賃の設定、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り組んでいる。１０年７月には、秋田県大館市で初めて女性運転者だけのタクシー会社が事業を開始する等女性タクシー運転者数は、１０年３月現在約８，２５９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(Grobal 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。

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り、観光型や空港型も登場してきている。

(4) 高齢者・障害者等の輸送サービス

今後の高齢化の進展、ノーマライゼーションの実現に向けて、高齢者・障害者等の移動を容易にするため、乗合バスへのノンステップバス・スロープ付バス・リフト付バスの普及、リフト付タクシーの普及、STSの調査・研究等に取り組んでいる（第１部第３章参照）。

(5) その他の輸送サービス

レンタカーは、企業の利用や旅先等での個人利用のほか、自身で保有するよりも必要なときに借りる方が合理的と考えるユーザーの利用も増えてきている。自動車リースも、そのユーザーのほとんどが企業や自営業者であるが、近年、個人ユーザーも増加している。９年３月末現在で、レンタカーが約２６万台、自動車リースが約１９８万台となるなど成長を続けている。

また、近年、主に企業等との長期的な契約に基づき自家用自動車の運転、整備、燃料等の管理等を請け負う自家用自動車管理業や、飲酒等のため自己の車両を運転できなくなった者に代って運転を行う運転代行業が発展してきている。これらの事業については、利用者ニーズに的確に対応したサービスの提供、利用者保護、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) トラック輸送の現状と課題

トラック輸送は、その利便性・機動性の良さから我が国の物流全体の５割強（平成８年度・トンキロベース）を占める等物流の中核を担っており、貨物運送事業用自動車の占める割合は年々増加傾向にある。

しかしながら、貨物運送事業を取り巻く環境は、近年、燃料価格・高速道路料金の値上げ、利用者ニーズの高度化・多様化による輸送コストの上昇、交通渋滞、騒音・NOxに代表される都市環境問題、CO２を中心とした地球温暖化問題及び運転手の高齢化、労働時間の短縮等多くの課題を抱えており、迅速かつ積極的な対応が求められている。

### (2) トラック輸送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、共同輸配送及び幹線共同運行等の輸送の共同化の推進、トレーラ化・車両の大型化の推進を図るとともに、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・研究等の輸送の情報化に取組んでいる（第１部第２章及び第２部第３章参照）。

#### (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。このため、運輸省では、従来から貨物自動車運送適正化事業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組んでいる。１０年７月には重大事故の発生を防止する観点から事業用自動車の最高速度違反行為に対する行政処分等の基準を強化したところであり、今後とも輸送の安全の確保を図っていくことにしている。

#### (ウ) 労働環境の改善

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行く必要がある。

#### (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。

## 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。

運輸省では、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。〔２－６－３図〕

２－６－３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




(1) 先進安全自動車(ASV)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(ASV)について、研究開発を行っている。

(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、モデル地区において、路線運行状況等のバス運行情報サービスをインターネットを活用して提供するといった実証実験運行を実施し、情報化対応方策のとりまとめを行った。１０年度は引き続き、学識経験者、事業者、メーカー等からなる委員会において、道路運送事業におけるITSを活用したサービス内容等の検討を行い、実用化に向けての計画策定を行っている。

(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年度から調査・検討を行っている。




リスボン博覧会に参加した練習船「青雲丸」と実習生

## 第１節　活力ある海上交通に向けての取り組み

### １　外航海運

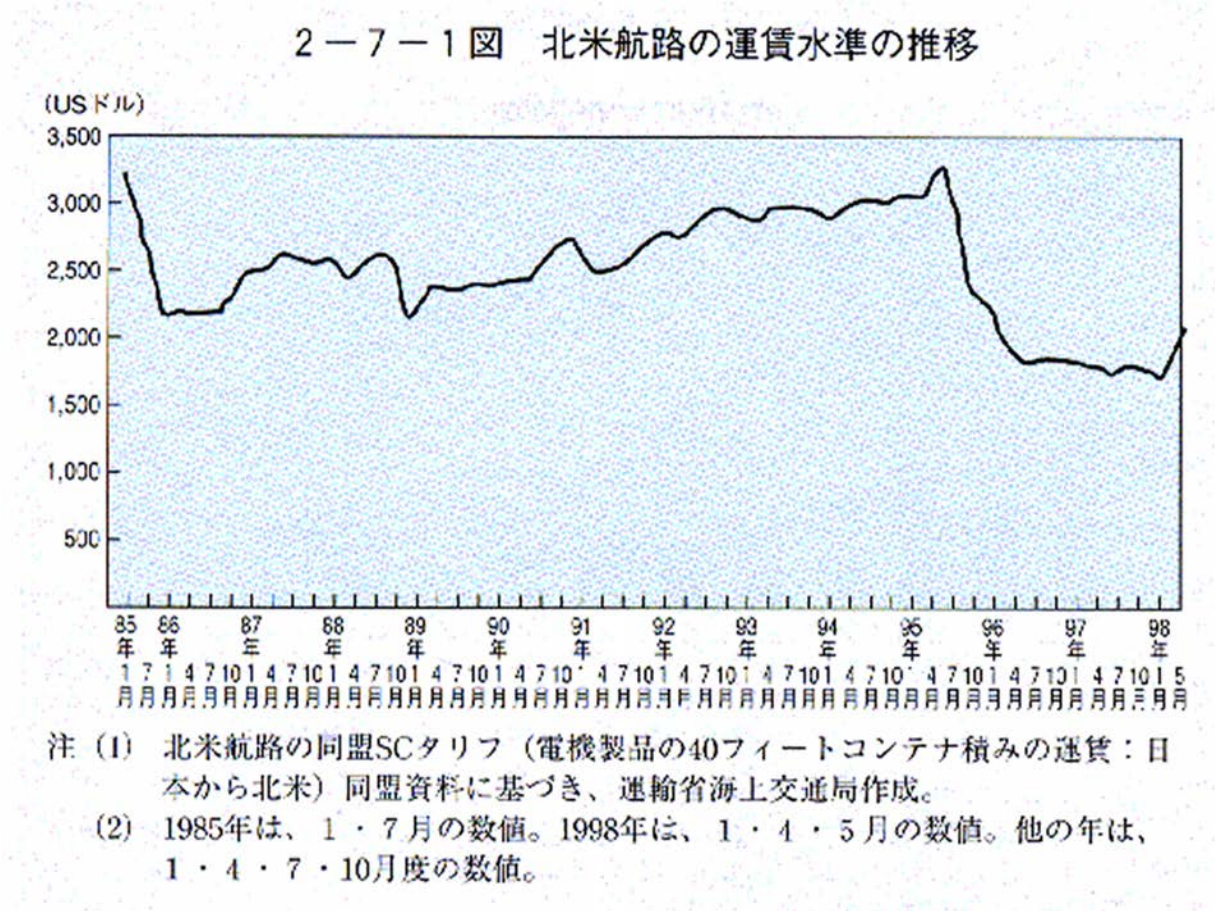
(1) 世界における外航海運の動向

近年、アジアの経済発展を背景に、アジア域内やアジア－欧米諸国間の貿易が拡大した結果、アジアにおける巨大な海運市場が形成されてきた。しかしながら、平成９年夏以来のアジア諸国の経済の混迷等の影響で、荷動きに変化が見られ、韓国、タイ、インドネシアといった国からの輸出が伸びる一方、輸入は減少もしくは伸び悩んでいる。

アジアと北米を結び最大の基幹航路である北米航路においては、７年以降大量の大型コンテナ船が建造・投入され、需要の増加を上回る船腹供給がなされる中、海運企業間の競争の激化により、定期コンテナ船の運賃水準は、平成７年後半から大きく下落（４０％～５０％）したまま低水準で停滞し、海運企業は厳しい経営を強いられてきた。このような中、９年来のアジア発貨物の増加に伴う輸送需要増を受けて、北米航路の往航運賃（アジア発）が上昇し、低落傾向に一応の歯止めがかかった。

また、欧州航路についても、アジア発貨物の増加を背景に実勢運賃上昇の動きがある。〔２－７－１図〕

２－７－１図　北米航路の運賃水準の推移

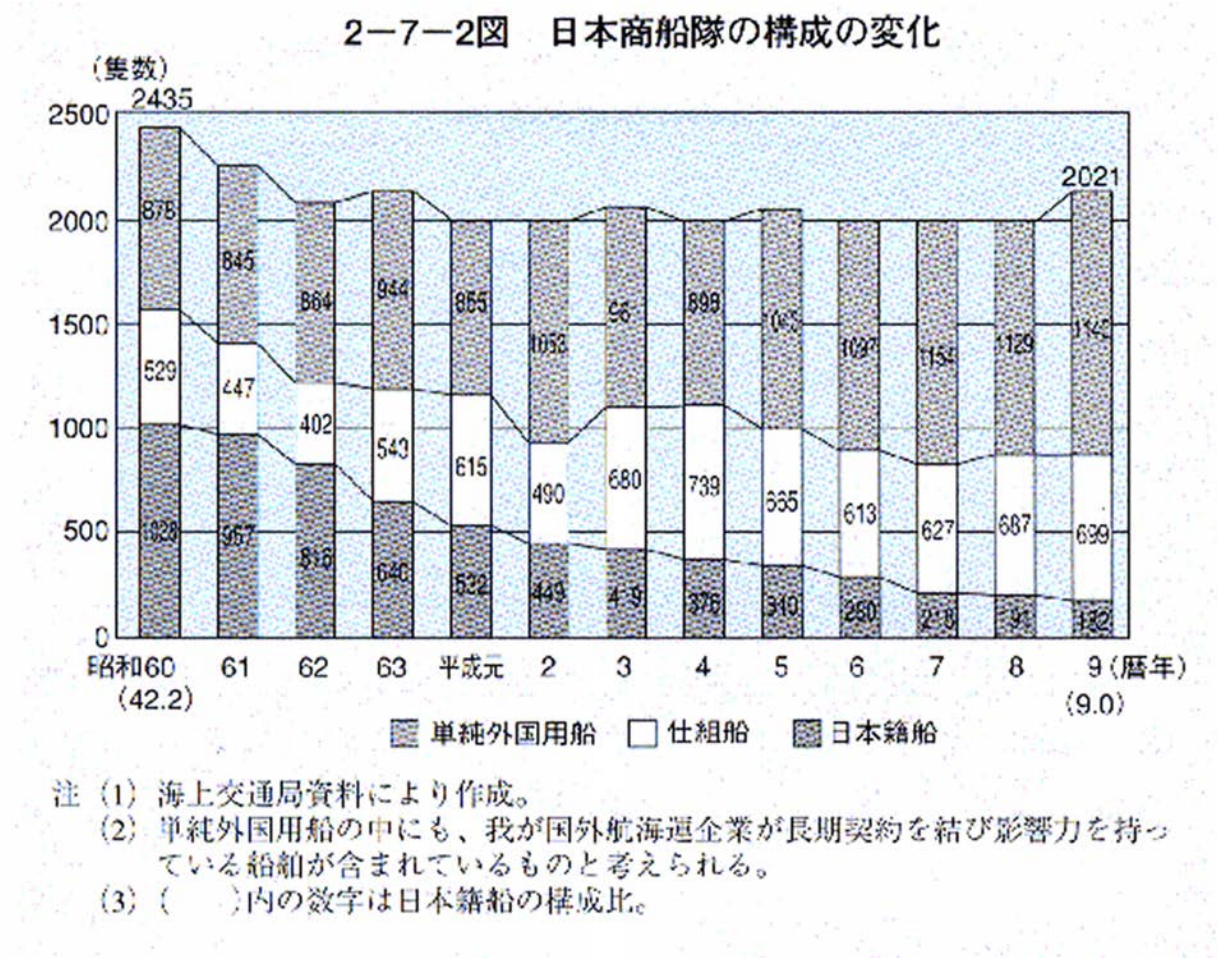


世界の主要コンテナ航路においては、膨大な投資を要する船舶を各々の海運企業が多数保有することが困難であるため、複数の企業がコンソーシアム（企業連合）を形成し、コンテナ船のスペースを分け合って共同で定期運航を確保するスペースチャーター（同一の定期コンテナ航路に配船する複数の海運企業が相互に一定のスペースを融通し合いコンテナを海上輸送する制度）を行うのが通例となっている。近年では、P&OCL（英）とネドロイド（蘭）の合併（９年１月）、NOL（シンガポール）のAPL（米）の買収（９年１１月）等、お互いに異なるコンソーシアムに所属する大手海運企業の合併等を契機として、海運企業間でコンソーシアムの更なる再編が行われている。

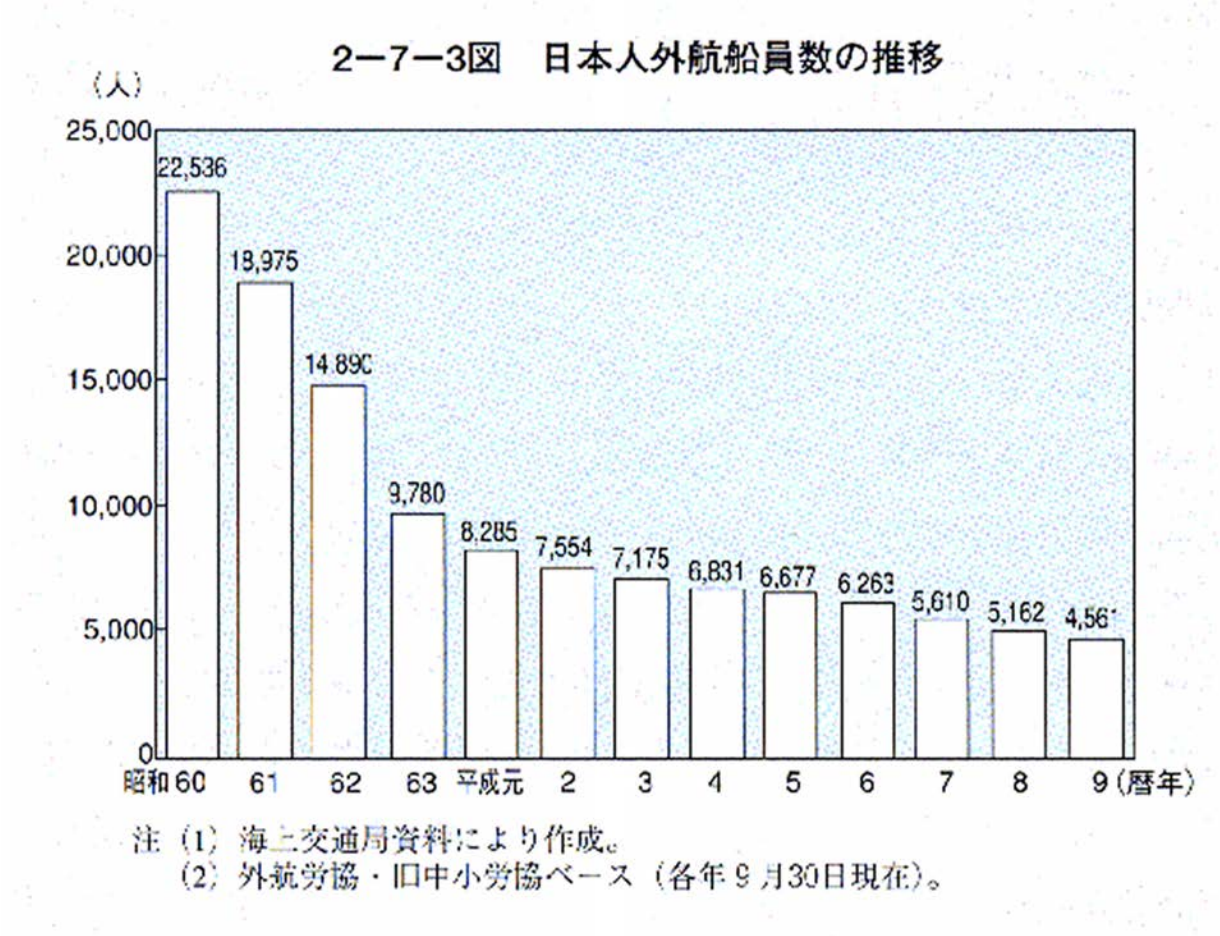
(2) 国際競争力強化への取り組み

外航海運業界は厳しい国際競争にさらされており、先進国をはじめとする各国外航海運企業はコスト削減を図るため、船舶の海外置籍を進め、途上国の低廉な労働力を活用している。我が国においても、日本籍船及び日本人船員が減少しており、９年には日本籍船は１８２隻（前年比４．７％減）、日本人船員は４，５６１人（前年比１１．６％減）となっている。〔２－７－２図、２－７－３図〕

２－７－２図　日本商船隊の構成の変化




２－７－３図　日本人外航船員数の推移




しかしながら、日本籍船及び日本人船員は、海運造船合理化審議会（海造審）や運輸政策審議会の答申等においても述べられているように、貿易物資の安定輸送の確保、船舶運航等に係るノウハウの維持・向上、世界のトップレベルを行く造船業と連携した海上運送の安全の確保・向上並びに海洋汚染防止を含む環境対策の充実の面で、海運及び関連産業とともに、大きな意義を有している。このため、自国籍船・自国人船員の確保策を講じている欧米各国の例も参考に、我が国においても、８年度以降、安定的な国際海上輸送の確保上重要な一定の日本籍船を「国際船舶」と位置づけ、その海外譲渡等について届出・中止勧告制度を設けている。また、このような国際船舶について登録免許税及び固定資産税の軽減措置が講じられている。

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、新たな国際経済環境に対応した外航海運対策について審議が行われ、９年５月に報告書が取りまとめられた（第７章第３節１(2)参照）。

## 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

９年４月、運輸政策審議会に対し、交通運輸における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諮問を行い、旅客船事業については、同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審議が行われた。

１０年６月、同部会は、参入につき免許制を許可制に、退出につき許可制を届出制に、運賃については認可制を事前届出制にするなど市場原理の導入による利用者利益の増進を図る観点から規制を最小限にするとともに、安全確保、利用者保護のための規制は今後とも必要であること、情報提供の充実等を図るべきこと、またいわゆる生活航路については、その維持のための所要の規制及び公的支援等の措置を講じることが必要であるとの答申をとりまとめた。

運輸省としては、この答申をもとに、国内旅客船行政の制度改革を進めていくこととしている。

### (2) 離島航路の対策

離島航路は、離島住民の生活の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしているが、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、離島航路整備法に基づき、離島航路事業者に対して、航路経営によって生じる欠損について補助金を交付することにより航路の維持・整備を図っている（離島航路補助制度）。

さらに、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（離島航路船舶近代化建造費補助制度）が実施されている。

### (3) 本四対策

１０年４月、明石海峡大橋（神戸・鳴門ルート）の供用開始により、関連航路の廃止や事業規模の縮小を余儀なくされ、既存の旅客船事業者は大きな影響を受け、これに伴う航路の再編成が行われたが、来年春には新尾道大橋、多々羅大橋及び来島海峡大橋（尾道・今治ルート）の完成により、本州と四国が３ルート全てで結ばれることから、関連航路事業者については、相当な影響を受けるものと考えられている。

このため、明石海峡大橋について航路の再編成を引き続き推進するとともに、関係省庁及び関係地方公共団体等と協力して事業者の転業、離職者の再就職のための方策を講じていくこととしている。また、尾道・今治ルートについては、航路再編成計画に基づいた関連航路の再編成を具体的に進めていくとともに、関係機関等と協力して、船員に対する離職前職業訓練等円滑な転業・再就職のための対策を講じることとしている。

## 3　国内海上貨物輸送（内航海運）

### (1) 船腹調整事業の見直し

#### (ア) 船腹調整事業の解消に向けたこれまでの取り組み

内航海運においては、昭和４１年よりスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業が実施されてきており、これまで船腹需給の適正化、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ていた。しかし、平成７年の海運造船合理化審議会答申において、「内航海運業の活性化及び構造改善の推進を図るため、船腹調整事業の計画的解消を図り、市場原理をより強く働かせるべきである」との指摘がなされ、８年及び９年には、同事業を計画的に解消していくこと、解消時期の前倒しを検討することなどについて閣議決定がなされた。

#### (イ) 船腹調整事業を解消する場合の問題点

船腹調整事業が長期にわたり継続実施される中で、新造船のためのスクラップとして引き当てられる既存船の引当資格（一種の営業権）が取り引きされることとなり、この結果、引当資格が財産的価値を有するものとして認知されることとなった。また、引当資格は、企業会計上資産として評価されるとともに、税務上も相続等の際課税対象とされ、金融機関からも融資の際に担保又は含み資産として評価されることとなった。

したがって、船腹調整事業を解消する場合には、引当資格の財産的価値が消滅することとなるため、内航海運業者の事業経営に多大な影響を与え、社会問題化するおそれがあるとともに、内航海運業や中小造船業等が基幹的産業となっている地域における経済の急激な地盤沈下が起こることも予想された。

#### (ウ) 内航海運暫定措置事業の導入

このような状況の下、海運造船合理化審議会内航部会は、１０年３月に船腹調整事業の解消問題について、船舶を解撤する転廃業者等に対し解撤する船腹量に応じ交付金を交付するとともに、船舶を建造する者から建造する船腹量に応じ納付金を納付させるという方式（以下「内航海運暫定措置事業」という。）を導入することによって、引当資格の財産的価値について所要の手当てを行いつつ、現在のスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を解消すべきであるとの報告書を運輸大臣に提出した。

これを踏まえ、「規制緩和推進３か年計画」（１０年３月閣議決定）において、「平成１０年度早期に、できるだけ短い一定期間を限って転廃業者の引当資格に対して日本内航海運組合総連合会が交付金を交付する等の内航海運暫定措置事業を導入することにより、現在の船腹調整事業を解消する」こととされ、同連合会は、１０年５月に内航海運暫定措置事業を導入し、船腹調整事業を解消した。

内航海運暫定措置事業の導入により、引当資格の保有の有無にかかわらず一定の納付金を支払うことによって船舶を建造することが可能となるなど、船舶建造の自由度が高まり、意欲的な事業者の事業規模の拡大や新規参入が促進されることとなるため、今後、内航海運の構造改善や活性化が推進されることが期待される。

また、内航船の建造需要の拡大、内航海運へのモーダルシフトの推進を図るためには内航海運暫定措置事業の円滑な実施を進める必要がある。そこで、政府の総合経済対策の一環として、１０年度第１次補正予算

において、物流効率化のための基盤整備としての内航海運活性化緊急対策を盛り込むこととし、運輸施設整備事業団が内航海運暫定措置事業に係る必要な資金について日本内航海運組合総連合会に融資すること、運輸施設整備事業団の船舶共有業務を弾力化すること等の支援措置を講じた。

(2) 内航海運の運賃協定の見直し

内航海運の運賃協定については、価格競争を通じた内航海運の効率化を図るため、現在残っている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を１０年度末に廃止することが閣議決定されている。

## ４　港湾運送事業の効率化・サービスの向上

### (1) 港湾運送事業の規制の見直しと協業化・集約化による構造改善

陸上輸送と海上輸送の結節点である港湾において荷役業務を行う港湾運送事業は、一旦混乱が生じれば我が国産業の生産活動や食料需給にも重大な影響を及ぼす公益性の高い事業であり、港においてこれらの業務が秩序を持って安定的に提供されることが、貿易立国である我が国にとって必要不可欠である。現行の港湾運送事業法における、事業免許制及び料金認可制による規制は、このような港湾運送の秩序を維持し、安定的な荷役作業の提供、さらには我が国経済の発展に貢献してきた。

しかしながら、その一方で、現行の港湾運送事業法による規制は、

・新規参入が自由でないことから、事業者間の競争が生まれにくく、船社、荷主のニーズにあったサービスが提供されにくくなっていること
・非効率な多数の中小事業者が維持され、日別の波動性などに対応する効率的な就労体制が組めないこと

等の弊害をもたらし、我が国の港湾の効率化、活性化を阻害する要因となっていることも事実である。

このような状況を踏まえ、運輸省としては、経済活動の基盤である物流の効率化の必要性が強まっているところであり、港湾においても同様に、効率性の向上、船社のニーズに沿ったサービスの確保への要請が高まっているところから、港湾運送事業の規制緩和に取り組むことにした。具体的には、まず行政改革委員会における審議が行われ、９年１２月に最終意見が出された。最終意見においては、現行の事業免許制（需給調整規制）を廃止し許可制に、料金認可制を廃止し届出制にすべきであることと同時に、港湾運送の安定化や悪質な労働供給者の参入防止等の方策が必要であると指摘している。

これらの指摘を踏まえ、１０年５月２０日、運輸政策審議会海上交通部会を開催し、規制緩和の具体的実施策の在り方、港湾運送の安定化方策等について、関係者間での議論を開始した。今後は、１０年中を目途に中間とりまとめを行い、１１年度早期にも答申を得る予定としている。

また、港湾特有の業務の日別の波動性に対応する効率的な就労体制の形成を推進するため、港湾運送事業の集約化、協業化による構造改善を進める必要があり、この点についても、同部会において審議が行われているところである。

### (2) 事前協議制度の改善

現在、海運業界、港運業界、港湾労組の合意に基づき、コンテナ船の配船変更等における港湾における雇用の調整システムとして、海運企業と（社）日本港運協会（以下「日港協」という。）との間及び日港協と港湾労働組合との間で協議が行われる事前協議制が実施されている。

事前協議制度については、内外船社等の関係者や米国、EU等海外の政府から手続きの簡素化や透明性の確保などその改善に関する強い要望があったことを踏まえ、日本の港をより使いやすいものにするため、国内において関係者間で議論を行った。その結果、９年１０月末に、日港協、邦船社の団体、外船社の団体及び運輸省の４者間で、改善についての合意がなされ、現行事前協議制度について大幅な改善が図られたところである。

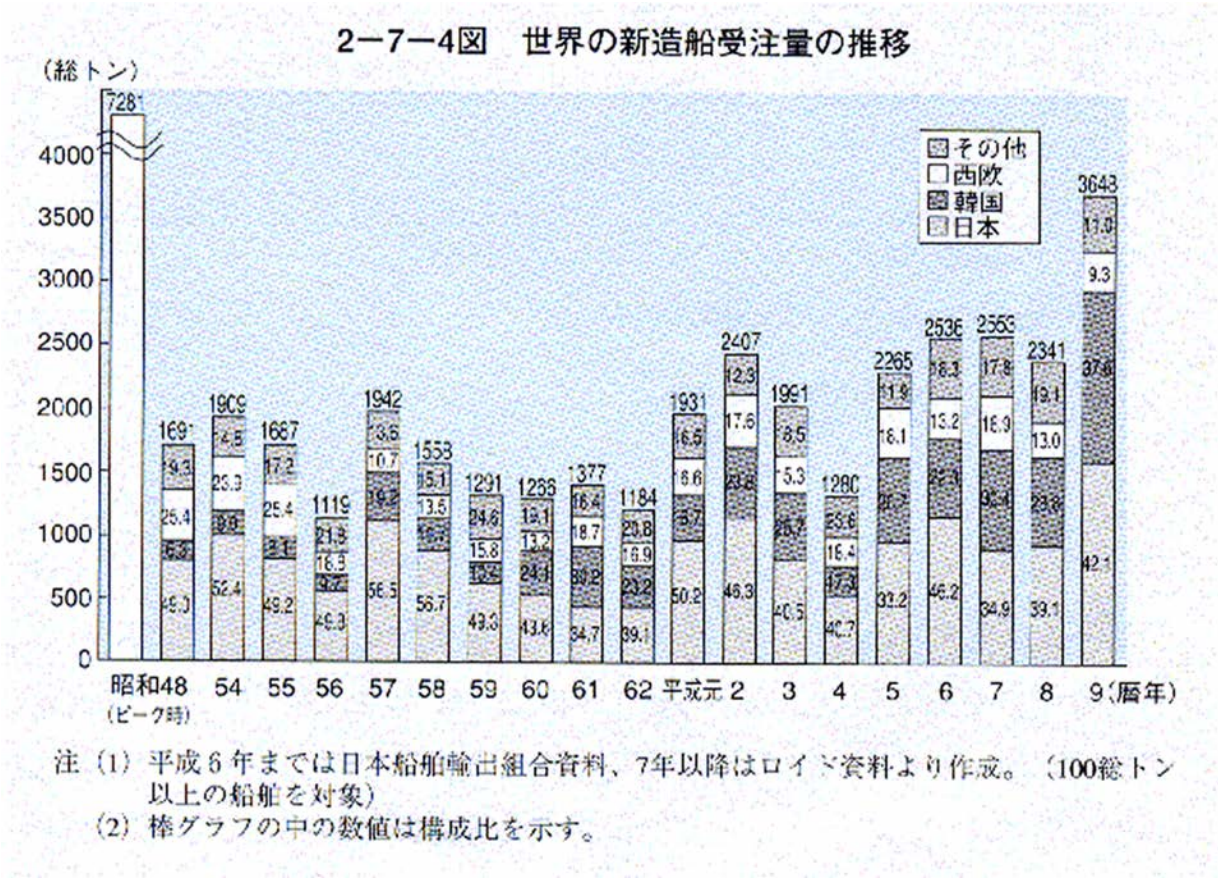
また、あわせて事前協議制度の別方式の設定等について、運輸省はその権限を逸脱しない範囲内で関係者に助力を行うこと等を内容とする合意が、邦船社の団体、外船社の団体及び運輸省の３者間で９年１０月末に行われている。

## 第２節　魅力ある造船・舶用工業をめざして

### １　我が国造船業の現状

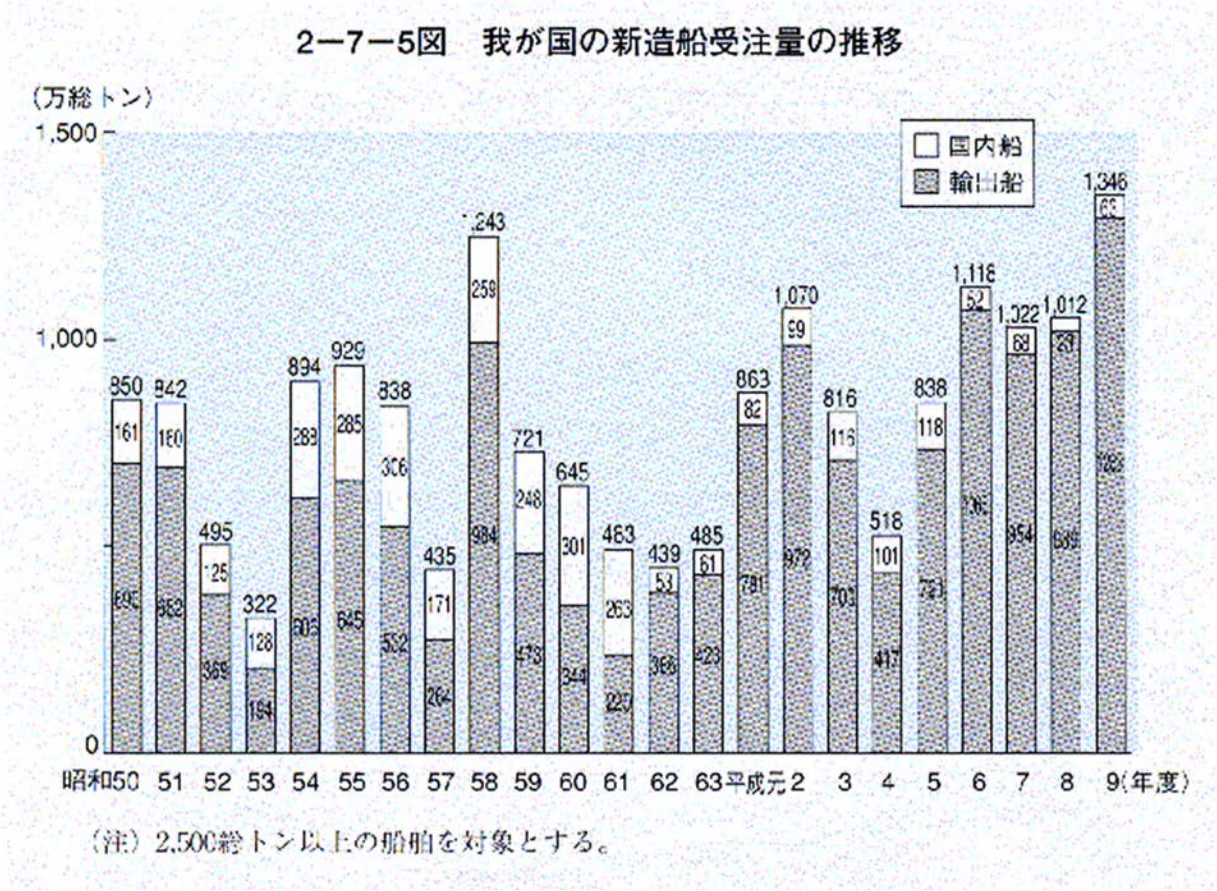
我が国造船業の平成９年度の新造船受注量は、４３８隻、１，３４６万トン（総トン数ベース。以下同じ。）で、対前年度比約３３％増であった〔２－７－４図〕。９年において世界の新造船受注量は３，６４８万トンであり、我が国のシェアは４２％と、韓国の３８％を抑えて世界第１位の座を保っている〔２－７－５図〕。なお、この受注量は、過去２５年間で最大の受注量である。

２－７－４図　世界の新造船受注量の推移




２－７－５図　我が国の新造船受注量の推移

## 2－7－5図　我が国の新造船受注量の推移




（注）2,500総トン以上の船舶を対象とする。

また、９年度の我が国における新造船竣工量は、３７２隻、９８７万トン（対前年度比５％減）であり、９年度末における手持ち工事量は、４８１隻、１，７１４万トン（対前年度比２６％増）であった。

## 2　造船業の課題と対策

現在、大型船市場は、船価の低迷が依然として続いていることから、収益性の面では高水準とはいえないものの、堅調な受注に支えられ比較的活況を呈している。しかし、韓国等の造船設備拡張により世界の新造船供給能力が拡大傾向にあること、VLCC（超大型タンカー）の代替需要が１７年頃より減少していくと見込まれること、最近の東南アジア経済の先行き不透明感が新造船需要に影響を及ぼし始めていることなどから、国際競争は今後一層激化していくものと予想される。

一方、中小型船市場においては、大量の過剰船腹等に起因して８年秋以降建造需要が激減し、特に内航船建造に依存している中小造船事業者は極めて厳しい経営環境に陥り、この状態が今後長期に亘って継続することが予想され、このままでは産業基盤そのものを喪失するおそれも出てきた。こうした危機的状況を踏まえ、９年１２月には、海運造船合理化審議会から、過剰設備の処理を含む抜本的な構造改善をはじめとする総合的な中小造船業対策の必要性を主眼とする意見書「今後の造船業及び舶用工業のあり方について（中小造船業対策）」が運輸大臣あてに提出された。このため、運輸省は、同意見書に沿った対策を重点的に実施すると共に、我が国造船業が存在意義のある健全な魅力ある産業として存立していくために以下の取り組みを行っている。

### (1) 中小造船業対策

現在、極めて厳しい経営環境下にある中小造船業は、早期に不況を克服し活性化していくために、中長期的な需要の変化に対応するための設備能力の削減や集約化等による生産規模の適正化を図るとともに、需要構造の変化等を視野に入れた造船技術力の向上や生産システムの効率化等による技術・生産基盤の強化を図る必要に迫られている。また、当面の需要の激減に対処するために、新規需要の開拓や雇用への影響を極力緩和するための対策も必要となっている。

そこで、これら対策が事業者の自助努力により円滑に講じられるよう、中小企業近代化促進法に基づく近代化計画を策定し、同法に基づく金融・税制上の各種支援措置を講ずるとともに、企業体力や信用力の低下した転廃業事業者の撤退を支援するため、必要に応じて造船業基盤整備事業協会が土地・設備の買収を行うよう所要の環境整備に努めてきている。また、雇用安定対策や、地域の実情に応じた新規事業分野への進出等に対する支援についても、関係省庁や地方自治体等と連携して実施しているところである。

### (2) 次世代造船業の構築

今後予想される少子化・高齢化に起因する労働力不足問題や市場ニーズの多様化等に対応し、国際競争力を維持していくためには、高度情報化を中心としたさらなる生産性の向上が不可欠である。具体的には、従来の社内業務の効率化を目的としたCIM（注１）等からバーチャルコーポレーション（注２）をも可能とする高度情報基盤の整備が求められている。

また、今後の需要変化に対応しつつ、事業者の適正な操業を確保する観点から、メガフロート（第２部第１１章第３節３参照）に代表される大規模新技術の開発及び実用化に向けた取り組みを行い、新規需要の創出に努めているところである。

### (3) 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り組んでいるところである。

（注１）　CIM: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）　バーチャルコーポレーション

製品のライフサイクルに関する情報を従来の企業の枠を超えて交換・共有することで、より柔軟で必要な時点での企業連携を可能にする。この実現により各企業は自社の得意技術による本質的な競争を行うことになる。

## ３　舶用工業の課題と対策

船舶に搭載される種々の機器類を生産している我が国舶用工業は外航船を中心とした堅調な造船需要に支えられて、９年の生産額は２年ぶりに増加に転じ約８，６００億円（前年比９％増）に達した。しかしながら舶用機器価格は依然として低迷を続けており、事業者の収益性の改善は進んでいない。

また、従業員の高齢化、設備投資・研究開発投資の停滞等により産業基盤の脆弱化が懸念される状況にある。

このため、運輸省では我が国舶用工業を２１世紀に向けて活力を備えた魅力ある産業とし、また近年進行中の物流構造改革への適確な対応を促進していくために、以下のような取り組みを行っている。

### (1) 生産基盤の整備

１０年４月に「舶用機関製造業」等を特定産業集積の活性化に関する臨時措置法に基づく基盤的技術産業として追加指定を行い、これら事業者が行う技術の高度化等の取り組みに対し金融、税制上の支援措置を講じることにより、造船関連事業者等で構成される地域の産業集積の活性化を図っているところである。

また、特定事業者の事業革新の円滑化に関する臨時措置法に基づき、引き続き事業者が実施する新商品の開発、新生産方式の導入等を促進するとともに、舶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、今後のあり方を整理した地域ビジョンの策定を進めている。

### (2) 高度情報化の推進

現在個別事業者や業界団体等各種レベルで行われている造船・舶用工業における高度情報化に向けた取り組みを整合させ、効率的に促進するために、運輸省では産官学の関係者によって構成される「造船・舶用工業高度情報化推進委員会」等の場を設けて、関係業界も含めた総合的な連携・協調へ向けた相互理解の促進を図っているところである。さらに運輸省としては、これらの会合の検討結果を踏まえて、舶用工業にとどまらず造船関連業界全体を視野に入れた高度情報化体制の構築に向け、所要の環境整備を積極的に推進していくこととしている。

### (3) 舶用工業における経営安定対策

我が国舶用工業は中堅・中小企業者を中心とする多種多様な企業が連携することにより効率的な生産体制を構築してきたが、８年秋以降本格化した内航船建造需要の極端な落ち込みは、中小事業者を中心として関係する舶用工業事業者の経営に深刻な影響を与えている。こうした状況に鑑み、前述の意見書を踏まえて、中小事業者に対する信用補完措置の強化等所要の対策を講じることにより、これら事業者の経営の安定等に取り組んでいるところである。

## 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、平成９年１０月には約１２．１万人と対前年同月比約３，０００人（２．４％）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４７．９％と対前年比０．８ポイントの増加となる等高齢化の傾向は変わらず、海技の伝承の受け皿となるべき若年船員の不足が懸念されている。

一方、９年の船員の労働需給をみると、有効求人数は１４，０４２人と対前年比１７６人（１．２７％）の増加、有効求職数は４３，３９３人と対前年比１，８０７人（４．００％）の減少となった。このため、有効求人倍率は０．３２倍と対前年比０．０１ポイントの上昇にとどまり、船員を取り巻く雇用情勢は引き続き厳しい状況にある。

(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、厳しい国際競争のなか日本籍船の国際競争力が低下し、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、８年度に国際船舶制度を創設し、９年５月に同制度の拡充等について海運造船合理化審議会海運対策部会の報告がとりまとめられた。

同報告においては、日本籍船の国際競争力を確保するための日本人船長・機関長２名配乗体制の実現及びこれに適切に対応し得る日本人船員を確保・育成するための若年船員に対する実践的な教育訓練スキームの確立等について提言された。これを受けて、１０年１０月から、実践的な教育訓練スキームとして若年船員養成プロジェクトを実施している。

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ている。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「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１３カ所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。

(イ) 船員雇用対策

本四架橋に伴う関係船員の雇用対策については、明石海峡大橋関係では離職を余儀なくされる者に対し、関係者と協議しつつ離職前職業訓練の実施、再就職先の確保等の対策を講じてきたところであるが、供用開

始後も引き続き求人開拓、職業紹介に努めるとともに、就職促進給付金の支給等の措置を講じ、離職者の再就職の促進を図っていくこととしている。一方、尾道・今治ルート（１１年春供用開始予定）関係についても、関係機関と連携しつつ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等の諸対策を実施している。

漁業については、国際協定の締結等による漁業規制の強化及び漁業資源の減少等による減船の実施に伴い発生した漁業離職者に対し、職業転換給付金の支給等所要の措置を講じていくこととしている。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

(a) 混乗の実施

従来から、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（現在は第８次雇用対策基本計画、平成７年１２月閣議決定）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（いわゆるマルシップ）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。

これを受けて、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。

また、旅客船についても、外航客船を対象として海外貸渡方式による混乗が実施されているが、２年９月からは、旅客サービスの充実等のため、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については、日本の船社が直接雇用し船員として乗り組むことも認めている。さらに、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に短期間に限り国内輸送をする場合には、その期間中も外国人船員が乗り組むことができるよう認めている。

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。さらに、主として外国２００海里水域で操業し、必要の都度外国の港に寄港する漁船を対象として、１０年７月から海外貸渡方式による外国人漁船員との混乗が実施されている。

(b) 外国資格受有者の承認制度の導入

日本籍船の国際競争力を強化することを目的とする国際船舶制度は、８年度の海上運送法の一部改正により創設されたが、９年５月の海運造船合理化審議会海運対策部会において、その拡充方策の一つとして、国際船舶における日本人２名配乗体制の実現が提言されたことを受けて、外国人船員に対する海技資格の付与の方策の検討を進め、１０年５月の船舶職員法の一部改正により、外国人船員に対する船舶職員の資格証明制度が創設された（１１年５月２０日施行）。

本制度の運用が開始されると、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条約(STCW条約）の締約国が発給した資格証明書を受有する者が運輸大臣の承認を受ければ、海技従事者の免許を受けなくとも船舶職員として日本籍船への乗り組みが認められることとなる。

(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、「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。

## ２　船員教育体制の充実

船員教育制度については、特に日本人外航船員に関して、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、学識経験者等の委員からなる「将来の船員教育に関する検討会」において検討がなされ、９年８月にその報告がまとめられた。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の今後の方向性について学識経験者等の委員からなる「将来の海員学校の教育に関する検討会」において検討がなされ、１０年３月にその報告がまとめられたところである。

これらの検討会における報告を踏まえ、優秀な若年日本人船員の確保・育成を推進するため、１０年７月に「我が国の海運をめぐる情勢の変化に対応した船員教育訓練のあり方について」を海上安全船員教育審議会に諮問し、現在、鋭意検討を進めているところである。

## 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

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、船員の良好な労働条件の確保と労働環境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、猶予措置の対象であった総トン数７００トン未満の内航船についても９年４月１日から週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

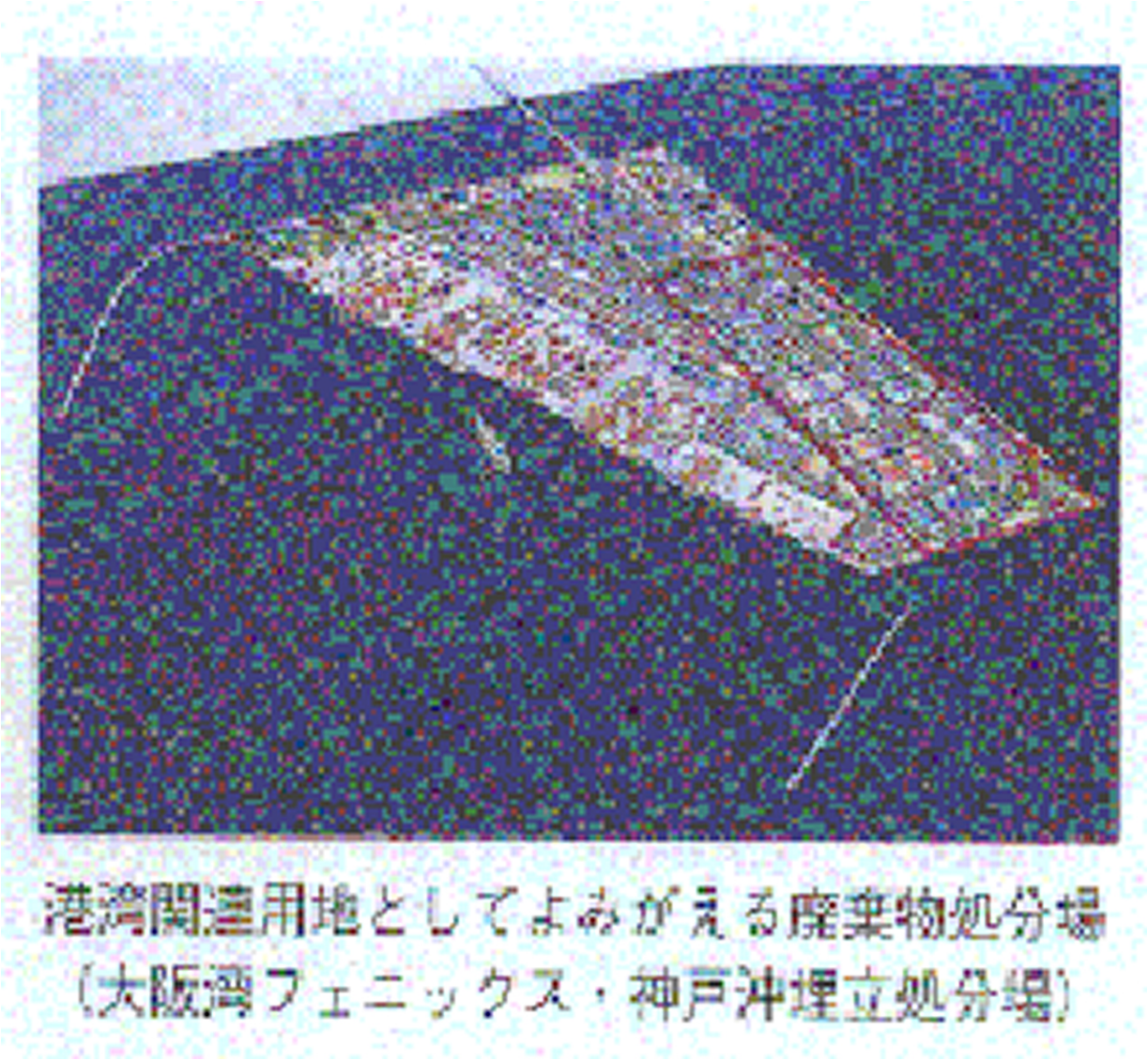
船員の災害発生率は、昭和４２年の第１次船員災害防止基本計画策定当時に比べて半減し、引き続き減少傾向にあるが、陸上産業と比較して船員の死亡災害発生率は約６倍と依然高く、また船員の高齢化、外国人船員との混乗化といった労働環境の変化により安全衛生面への悪影響が懸念されている。このため、第７次船員災害防止基本計画（１０年度～１４年度）及び平成１０年度船員災害防止実施計画においては、死傷災害防止対策、生活習慣病を中心とした疾病予防対策及び健康増進対策、混乗外国人船員に係る安全衛生対策等の推進を図っている。

(3) 適正な乗組定員の確保

法定労働時間の遵守と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、船舶の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、船員の過重労働といった実態が見受けられ、また、過少員数で運航する内航小型船の海難事故も発生していることなどから、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取れるだけの乗組員数を配乗するよう指導を行っている。また、航海当直基準を見直し、航海当直の担当者に対し２４時間につき最低１０時間の休息時間を確保することなどとしたほか、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）を官、公、労、使間における検討を踏まえ定めたところである。




大井コンテナターミナル（東京港）




港湾関連用地としてよみがえる産業廃棄処分場（大阪湾フェニックス・神戸沖埋立処分場）




海水浴客でにぎわう内海港海岸（愛知県）



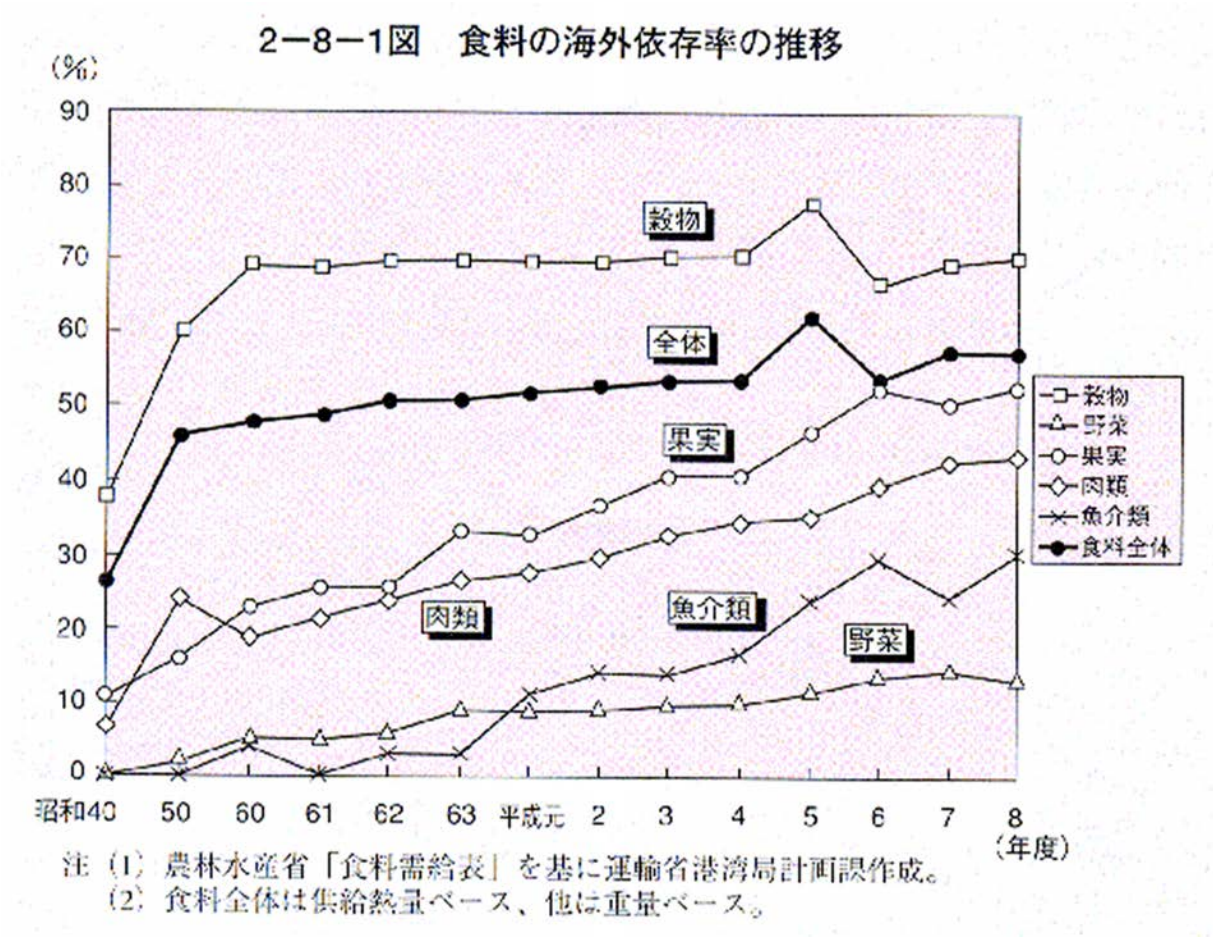

お台場海浜公園（東京港）

## 第１節　物流コストの削減に資する港湾整備の推進

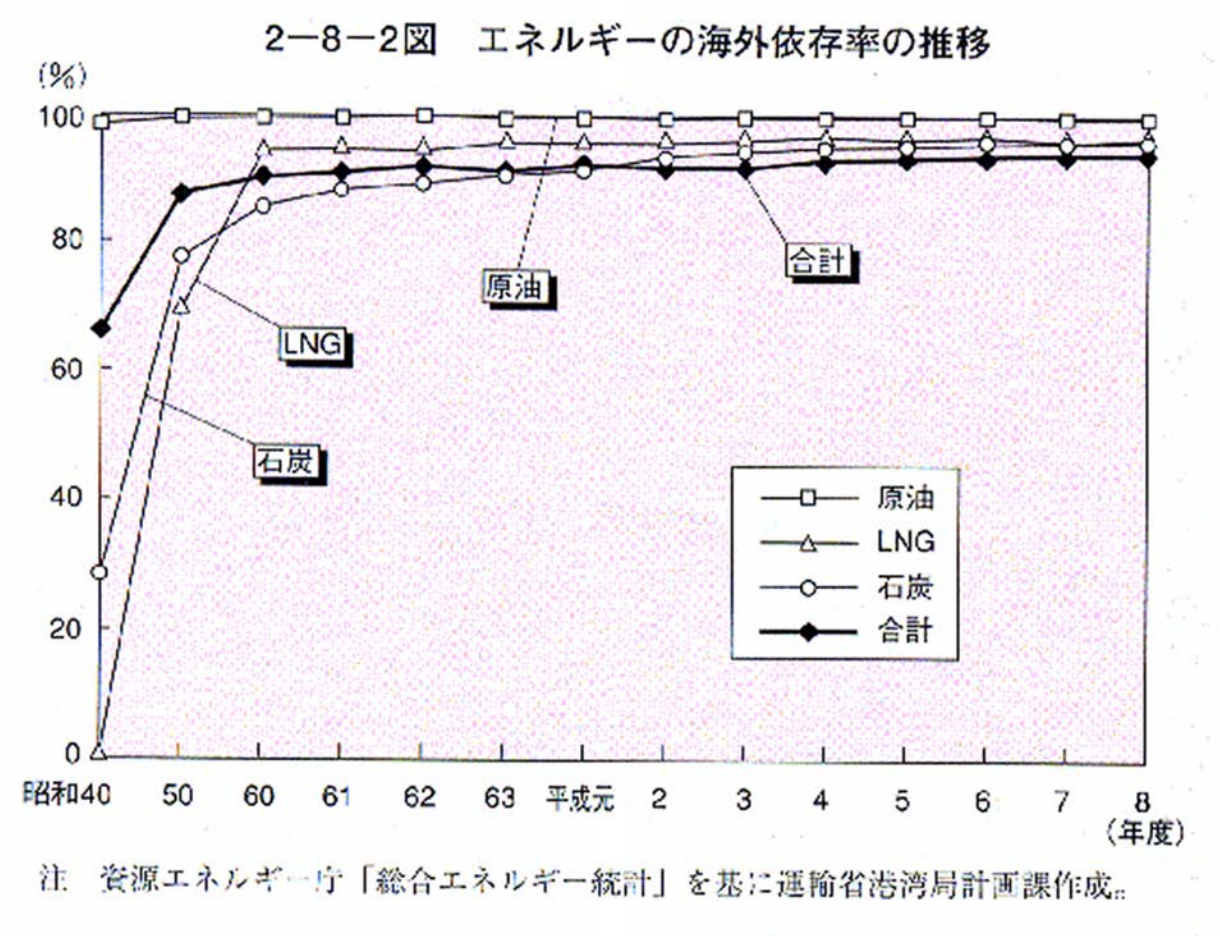
### １　港湾を取り巻く最近の情勢～「選択される」港湾～

我が国は、食料の６割、エネルギー資源の９割をはじめ、経済社会活動に不可欠な物資の大半を海外に依存している〔２－８－１図、２－８－２図〕。こうした物資は重量ベースでその９９．８％が、金額ベースで約８割が港湾を経由しており、昨今では、食料品のみならず電卓、カラーテレビ等、日常生活品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、石油類等の物資を中心に、内航海運がトンキロベースで約４割を分担している。

２－８－１図　食料の海外依存率の推移




２－８－２図　エネルギーの海外依存率の推移



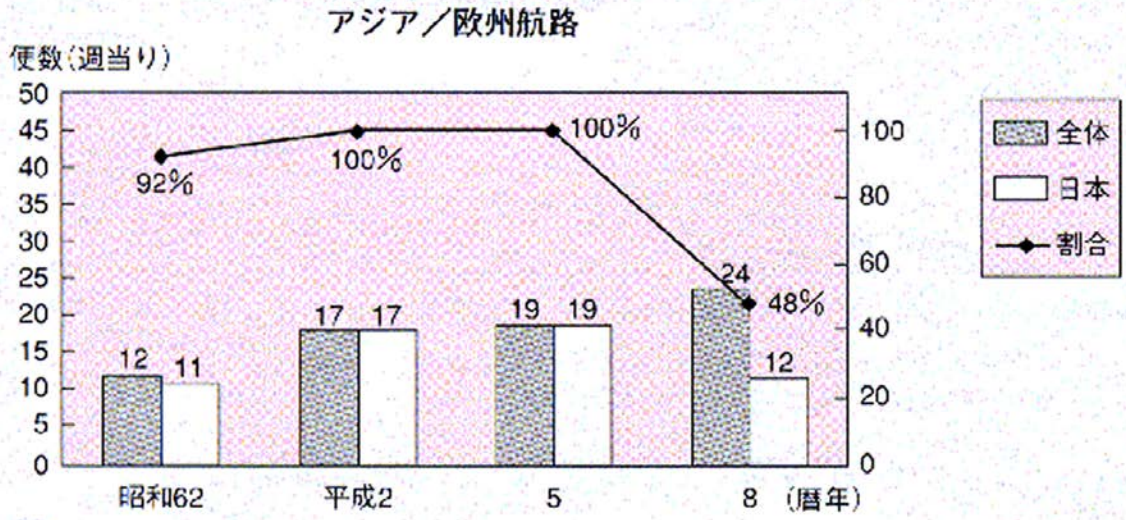

近年、経済社会のグローバル化が進展し、企業活動の国際的な競争が進展する中、我が国の国民生活の安定、産業活動の健全な発展を図っていくためには、物流部門におけるコストの低廉化を進め、我が国産業の国際競争力の強化、多様な消費者ニーズの充足を図ることが重要である。こうした観点から、９年４月に閣議決定された「総合物流施策大綱」においては、物流に関して１３年までに、国際的に遜色ない水準のコストやサービスの実現をめざすこととされた。

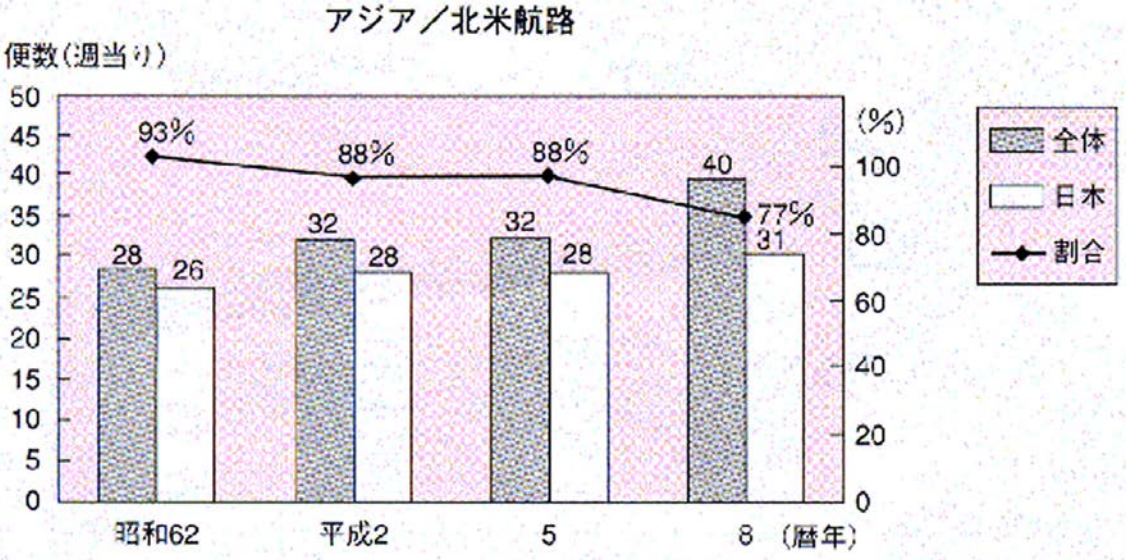
海運事業者をはじめとする港湾利用者は、より厳しい企業間の国際競争の中で、物流に対しより低廉でより良いサービスを求めている。

特に、コンテナ輸送を担う海運事業者においては、コンソーシアム（企業連合）の再編によるコストの削減及び多頻度の航路設定によるサービスの向上等競争力強化に向けた取り組みを行ってきている。その取り組みの中で、北米・欧州航路の再編成及び船舶の大型化により、日本の港に寄港する航路の便数は増えているが、その相対的割合は減少している。特に欧州航路においては、減少率が大きくなっている〔２－８－３図〕。今や港湾は、より低廉でより良いサービスを求める海運事業者等港湾利用者から「選択される」時代となっている。

２－８－３図　外航コンテナ航路の便数と日本への寄港割合

## 2－8－3図　外貿コンテナ航路の便数と日本への寄港割合




出典：「国際輸送ハンドブック」オーシャンコマースをもとに作成。

一方、昨今の厳しい財政状況の中、９年１１月に成立した「財政構造改革の推進に関する特別措置法」に従い、同年１２月、第９次港湾整備五箇年計画を改定し、総投資規模を変更せず計画期間を五箇年から七箇年に延長することとした。これにより、今後の港湾整備においては、従来にもましてより効率的・効果的投資が求められることになった。具体的には、投資の重点化、費用対効果分析を含む総合的・体系的な評価の実施等による事

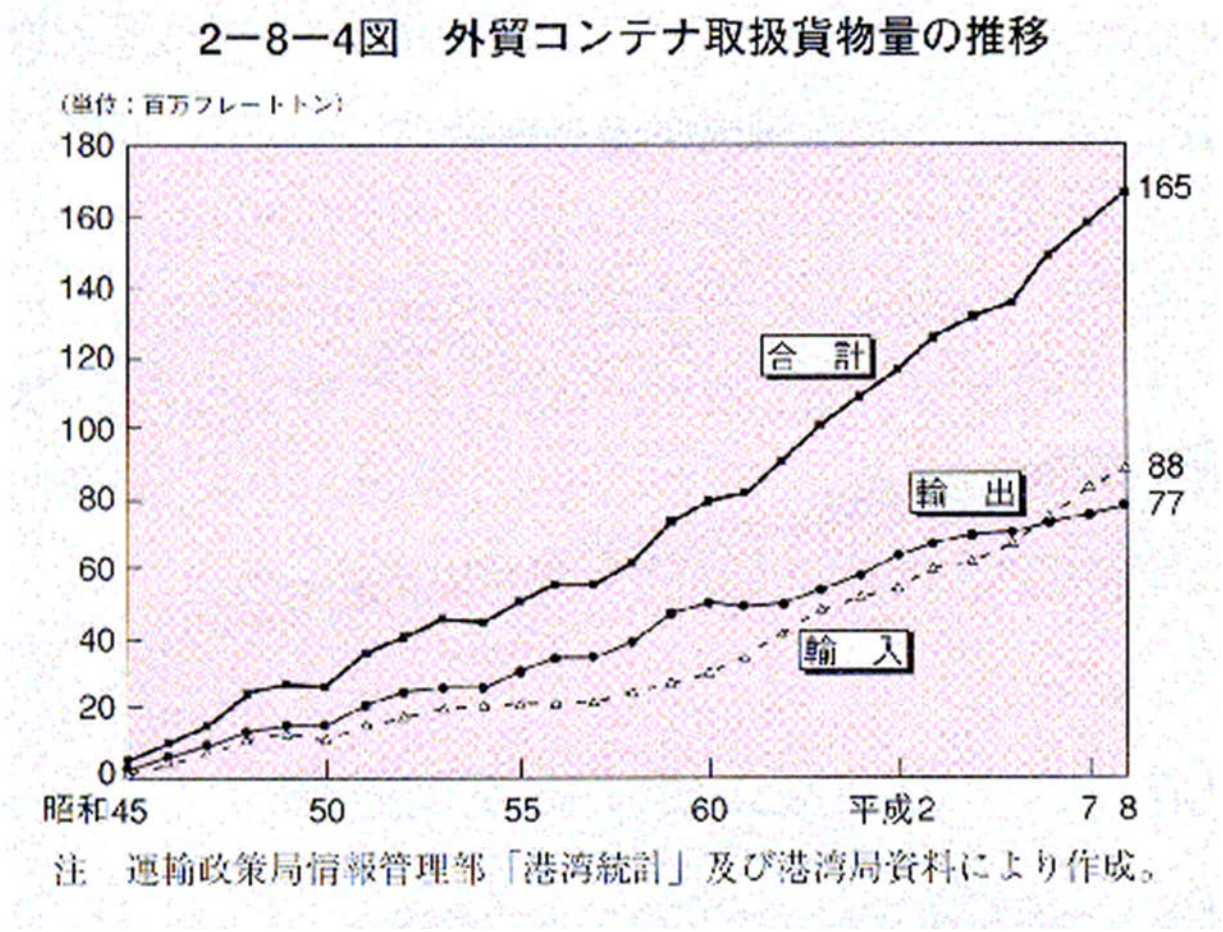
業の透明性の確保、建設コストの縮減、他の施策・事業との連携、既存ストックの有効活用等に留意する必要がある。

## 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的整備

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等を背景に、輸入コンテナ貨物量の増加が著しく、１９９４年に初めて輸出コンテナ貨物量を上回るに至り、なおその傾向は続いている〔２－８－４図〕。

２－８－４図　外貿コンテナ取扱貨物量の推移




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しているなか、輸送効率のさらなる向上をめざし、コンテナ船の急速な大型化が進展する中で、欧米はもとより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表〕。

２－８－５表　コンテナターミナル（水深１５ｍ級）整備状況

２－８－５表　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（平成10年７月現在） | 概ね平成12年における供用施設数（見込） |
|---|---|---|---|
| 韓国 | 釜山港 | 4 | 4 |
| | 光陽港 | 4 | 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 | | 4 | 14 |
| 日本 | 東京港 | | 3 |
| | 横浜港 | | 3 |
| | 大阪港 | | 3 |
| | 神戸港 | 4 | 5 |

注　東京港のコンテナターミナル２バースについては、平成10年７月現在航路未整備のため、現在の供用施設には含めていない。
　名古屋港については、航路未整備のため概ね平成12年における供用施設数には含めていない。

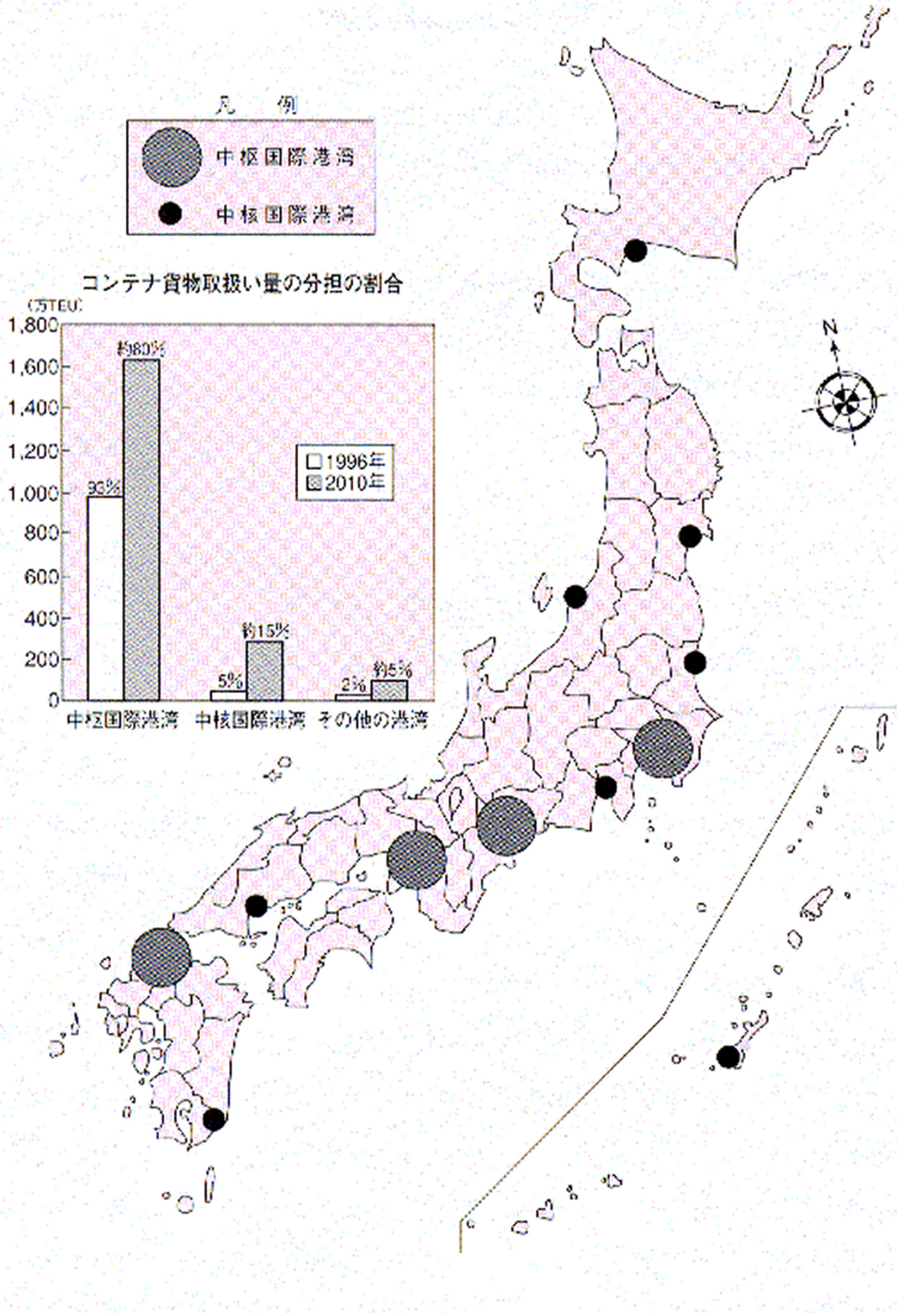
このため、水深１５mの大水深コンテナターミナルを東京湾、伊勢湾、大阪湾等の中枢国際港湾において早急に整備することにより、我が国港湾の国際競争力を高めるとともに、スケールメリットの享受等による物流コストの削減を図ることとしている。

また、三大湾と北部九州以外の地域で生産・消費されるコンテナ貨物は日本全体の約３割であるが、これら地方圏の港湾で取り扱うコンテナ貨物は日本全国のわずか７％強でしかないことから、三大湾、北部九州地域への長距離国内輸送を強いられており、コスト高の一因となっている。

このため、一定量の国際海上コンテナ貨物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、欧米等と結ぶ基幹定期航路の展開も視野に入れた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、国内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〔２－８－６図〕。

２－８－６図　中枢・中核国際港湾の配置

## 2−8−6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的整備

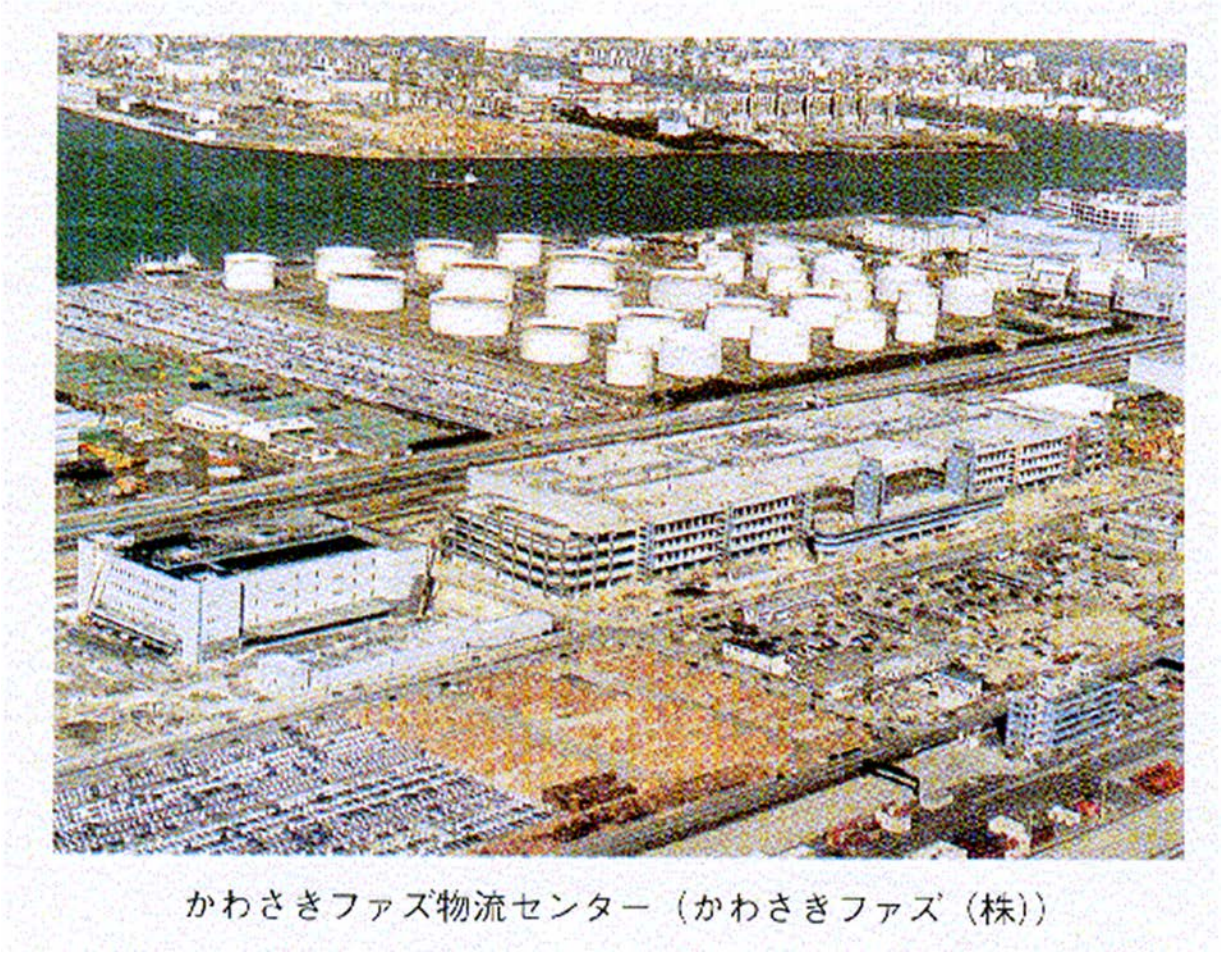
大型船が直接寄港できず他港からの迂回輸送を強いられ輸送コスト高となっている地域が多数存在することや、木材、石炭、飼料等のばら貨物は重量や容積が大きく国内輸送コストがかさむことから、整備に要する費用と物流コスト削減効果等を比較しつつ、一定量の貨物が集積する地域ごとに、近年の船舶の大型化に対応した大水深の多目的国際ターミナルを拠点的に整備する。

(3) 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点的整備

大量性に優れかつエネルギー効率の良い内航海運の特性を活かし、物流コストの削減と環境負荷の低減を図るため、関連する道路・鉄道網の整備といったハード面の施策や、内航海運の規制緩和等ソフト面の施策と連携し、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割に向上させるよう内貿ターミナルの拠点的配置、整備を推進する。

(4) 輸入対応型物流拠点の整備

増大する輸入コンテナ貨物等を円滑に処理していくため、中枢・中核国際港湾や輸入促進地域(FAZ)等において、高度で効率的な保管、荷捌き施設や流通加工、展示・販売等の複合的な機能を備えた総合輸入ターミナル等の物流拠点の整備を進める必要があり、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）等によりこれらの整備を支援している。１０年には、民活法に基づき仙台港等２港で整備計画を認定し、現在全国１６港で総合輸入ターミナルが供用または整備が進められている。




かわさきファズ物流センター（かわさきファズ（株））

(5) コンテナターミナルの新しい整備・管理運営方式の導入

従来、コンテナターミナルは、(1)埠頭公社がターミナル全体（岸壁、背後用地、上物施設）を整備し、特定の海運事業者に専用貸付を行う「公社方式」、または、(2)国及び港湾管理者が岸壁を、港湾管理者が背後用地及び上物施設を整備し、港湾管理者が岸壁等全体を管理し、不特定な事業者に使用させる「公共方式」の２つの方式を基本として整備・管理が行われてきた。

近年、コンソーシアムによるターミナルの共同利用等外航船社の輸送体制の変化、コスト及びサービスの近隣アジア諸国港湾に対する遅れ等から両方式の課題が顕在化している。すなわち、「公社方式」では岸壁建設費を貸付料で回収しなければならないこと等から、貸付料が高くなるという課題があり、「公共方式」では背後用地を複数の港湾運送事業者に分割して使用させていることからターミナル全体の一体的利用ができないため、利用効率が低いとの課題がある。

この問題に対処するため、９年８月に港湾審議会に「今後のコンテナターミナルの整備及び管理運営のあり方」が諮問され、国及び港湾管理者が岸壁を、港湾管理者が背後用地を、公社が上物施設を整備し、公社がターミナルを一体として特定単一の借り主（ターミナルオペレーター）に貸し付ける「新方式」の導入についての答申が１０年３月に出された。新方式は、岸壁を公共整備することにより利用料金の低廉化を図るとともに、特定

単一のターミナルオペレーターが一体的に運営することにより利用効率の向上・利便性の確保を図るものであり、１０年度は、横浜港、名古屋港及び神戸港において導入される予定である。

## 3　効率的・効果的な港湾整備の推進

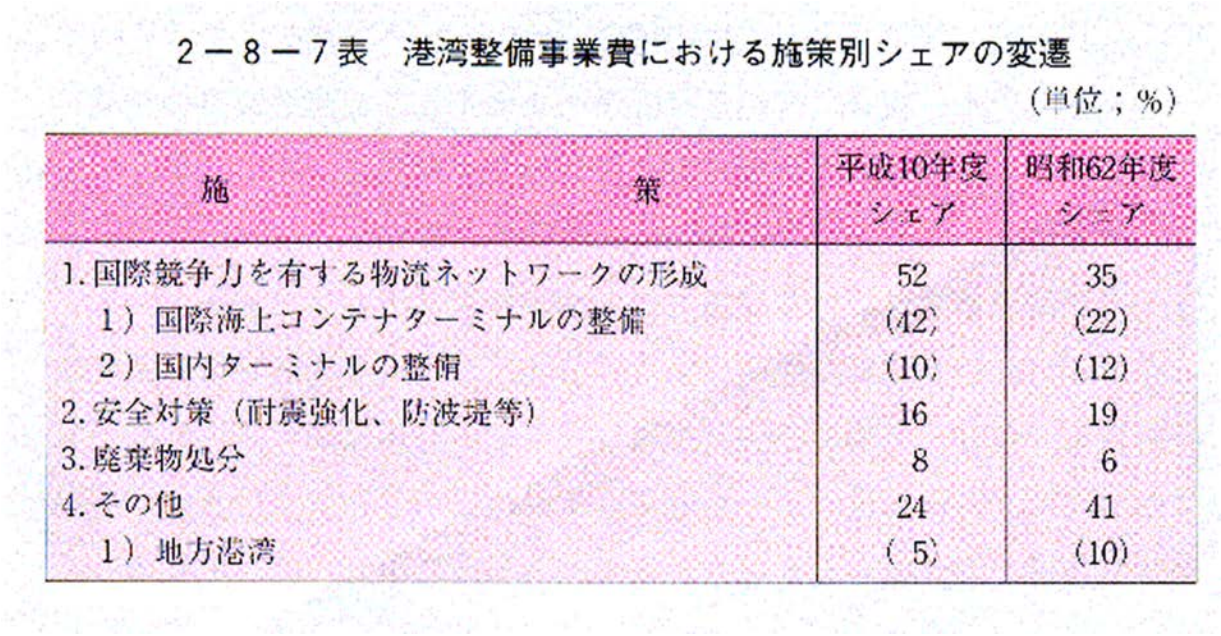
### (1) 投資の重点化

厳しい財政状況下において、わが国にとって必要な社会資本である港湾を適切に整備していくため、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) 整備施策の重点化

国際競争力を有する物流ネットワークの形成に資す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〔２－８－７表〕。

２－８－７表　港湾整備事業費における施策別シェアの推移



２－８－７表　港湾整備事業費における施策別シェアの変遷

（単位；％）

| 施策 | 平成10年度シェア | 昭和62年度シェア |
|---|---|---|
| 1.国際競争力を有する物流ネットワークの形成 | 52 | 35 |
| 1）国際海上コンテナターミナルの整備 | (42) | (22) |
| 2）国内ターミナルの整備 | (10) | (12) |
| 2.安全対策（耐震強化、防波堤等） | 16 | 19 |
| 3.廃棄物処分 | 8 | 6 |
| 4.その他 | 24 | 41 |
| 1）地方港湾 | ( 5) | (10) |

#### (イ) 施設の配置の拠点化

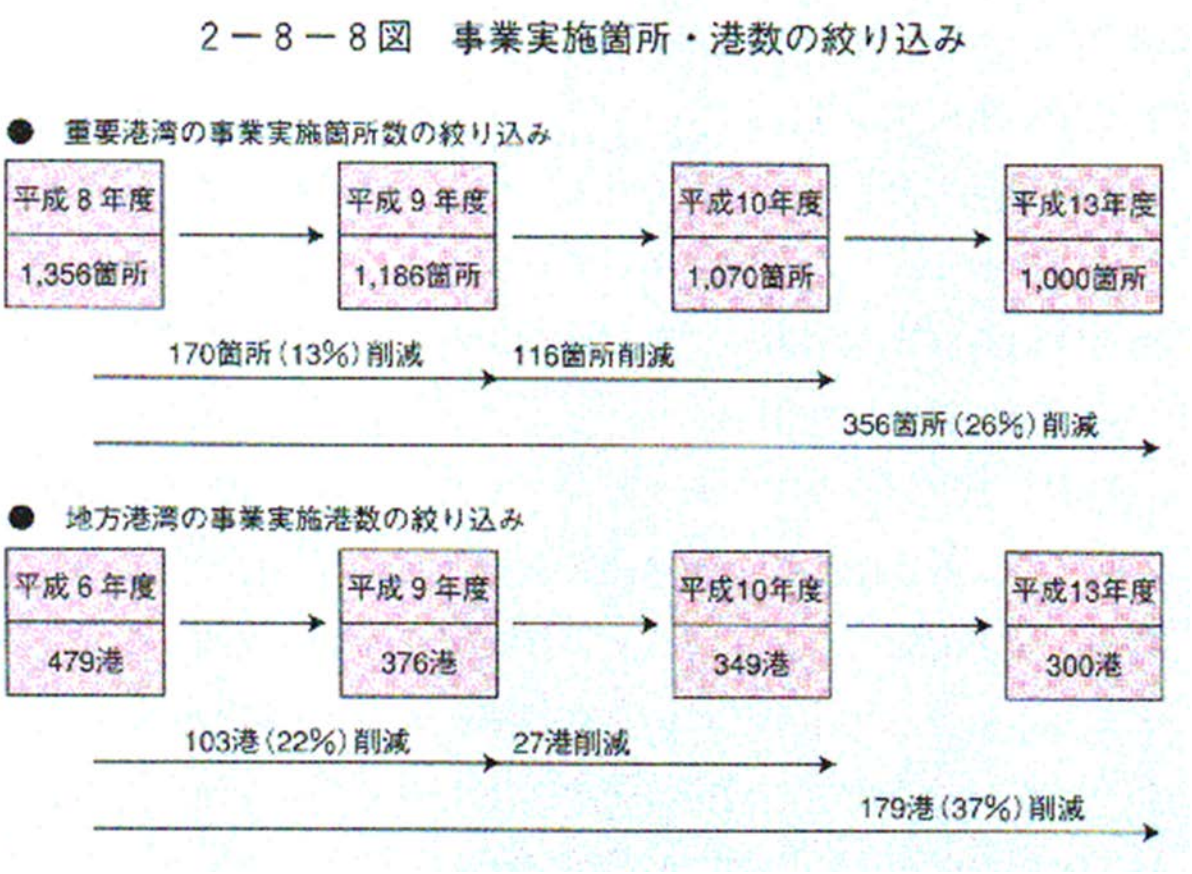
国際海上コンテナターミナルについては、外貿コンテナ貨物の国内輸送コストと国際海上輸送コストの合計の最小化を図る観点から全国に最適配置を行い、中枢・中核国際港湾に拠点的に配置する。

また、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルについては、内貿ユニットロードの陸上輸送コストと海上輸送コストの合計の最小化を図る観点から全国に拠点的に配置する。

#### (ウ) 投資の重点化

緊急性、投資効果の高い事業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、１３年までに重要港湾の事業実施箇所数を２６％削減、地方港湾の事業実施港数を３７％削減する〔２－８－８図〕。

２－８－８図　事業実施箇所・港数の絞り込み




(2) 事業の透明性の確保

(ア) 事業の再評価

「運輸関係事業再評価検討委員会」（９年１２月設置）での検討を踏まえ、港湾関係事業についても再評価システムを導入した。

(イ) 費用対効果分析の実施

１０年度に事業実施予定の国際コンテナターミナル、多目的国際ターミナル、複合一貫輸送対応ターミナル、幹線臨港道路の整備について、費用対効果分析により投資効果を検証し、その結果を公表することにより、事業の透明性・客観性を確保する。

(3) 港湾関係事業における建設コスト縮減対策の推進

９年４月に策定された政府による「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」及び「運輸関係公共工事コスト縮減対策に関する行動計画」に基づき、設計法の見直しやリサイクル材の活用など工事に直接効果が現れる各

種の取り組みを推進した結果、港湾関係事業（国の実施分）としては２．３％のコスト縮減となった。

１０年度においても引き続き建設コスト縮減対策を積極的に推進し、１１年度までの３年間に数値目標（６％、但し間接的な施策による効果を含めた行動計画全体の取り組みにより少なくとも１０％以上）の達成を図ることとしている。

(4) 他の施策・事業との連携

円滑な港湾の利用の促進が図られるとともに効率的な総合交通体系の構築、地域活性化等に対応するため、「国際交流インフラ推進事業」「複合一貫輸送推進インフラ事業」「みなとづくりとまちづくりの連携」等他の施策・事業と連携した総合的な整備を推進する。

(5) 既存ストックの有効活用

利用効率の低下している施設や空間の再利用により、投資効率の向上と投資効果の早期実現を図る。

(ア) 既存施設の改良

東京港、横浜港においては、既存岸壁の増深やヤードの拡大、耐震化を図ることにより、大水深化・高規格化されたコンテナターミナルの早期整備が進められている。１０年度は東京港大井コンテナターミナルの一部が供用された。

(イ) 遊休化した民間・公社所有施設の有効活用

港湾内に存在する民間等施設を港湾管理者が買い取り、適切な改良を加えることにより公共利用に転用し、既存港湾ストックの有効活用を図る（神戸港PI地区、神戸港埠頭公社所有のバース等）。

(ウ) 既存静穏水域の活用（ボートパーク整備事業）

港湾など公共水域に放置された小型船舶（放置艇）を緊急かつ効率的に収容するため、運河、水路等の既存静穏海域などを活用した簡易な係留・保管施設「ボートパーク」の整備を１０年度は姫路港、広島港等において実施する。

(エ) 港湾の再開発

港湾の面的広がりを持った再開発により、機能の再配置と高度化を図る効率的な整備を、１０年度は高松港、長崎港、清水港等で実施する。

## ４　効率的な港湾整備を支える港湾技術の開発

「大型港湾構造物の建設費の縮減」を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とし、防波堤等の建設コストを１０％以上縮減することを目標とした技術開発を推進している。

このため、防波堤の堤体を吸引して地盤に差し込むサクション基礎防波堤、波の力を堤体の安定に活用する半没水型上部斜面防波堤、底面の傾斜で堤体安定性を増大させる斜底面ケーソン式耐震強化岸壁、浚渫土に発泡材を加えたリサイクル軽量混合土、地震工学の新しい知見を取り入れた耐震設計法等の実用化に取り組んでいる。

## 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年度から日韓の港湾行政のトップが港湾を取り巻く様々な課題について広範に意見交換を行う日韓港湾局長会議を、さらに９年度からは同会議と合わせて港湾技術シンポジウムを毎年日韓交互に開催しており、１０年度は日本において開催した。またAPEC運輸ワーキンググループにおいて、８年度に我が国が議長国となって設立した港湾専門家会議では、APEC域内の港湾の能力と効率性を改善するための共通課題の抽出及び行動計画の作成を行うことを目的として港湾開発等の６つのテーマについて作業を行っている。現在、港湾データベースについてはソフトウェアが完成し、データの充実が進められている。その他、コンテナ船の大型化に対応した港湾開発、港湾管理運営における民営化の影響等について検討が行われている。

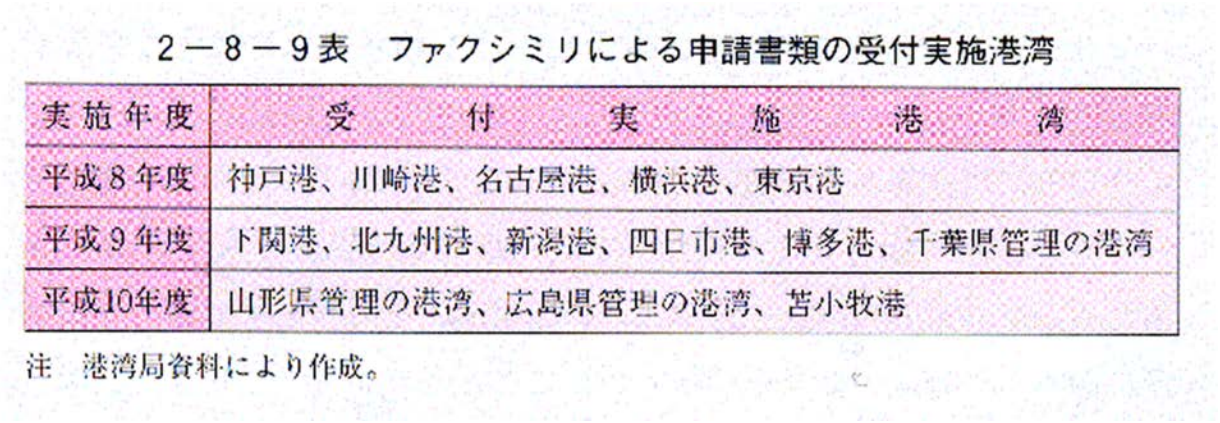
## 第２節　港湾の効率的な利用の促進

### １　港湾における入出港関連手続きの簡素化

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、関係者から多くの改善要望が出されている入出港関連手続きの簡素化を推進している。

具体的には、港湾毎に異なっていた係留施設等使用許可申請書の様式の統一化（主要８大港等）を図るとともに、ファクシミリによる入出港関連手続の受付を開始し、１０年７月末現在で１４港湾管理者がファクシミリ対応の受付体制を採用した〔２－８－９表、２－８－１０表〕。今後、他の主要港湾においても随時導入が予定されている。

２－８－９表　ファクシミリによる申請書類の受付実施港湾



２－８－９表　ファクシミリによる申請書類の受付実施港湾

| 実施年度 | 受付実施港湾 |
|---|---|
| 平成８年度 | 神戸港、川崎港、名古屋港、横浜港、東京港 |
| 平成９年度 | 下関港、北九州港、新潟港、四日市港、博多港、千葉県管理の港湾 |
| 平成10年度 | 山形県管理の港湾、広島県管理の港湾、苫小牧港 |

注　港湾局資料により作成。

２－８－１０表　ファクシミリによる受付実績（平成１０年７月分）

## 2－8－10表　ファクシミリによる受付実績（平成10年７月分）

| | 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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAX受付分 | 1,427 | 680 | 4,262 | 1,875 | 1,482 | 92 | 366 | 545 |
| 持参受付分 | 346 | 350 | 2,669 | 656 | 991 | 369 | 0 | 528 |
| 計 | 1,773 | 1,030 | 6,931 | 2,531 | 2,473 | 461 | 366 | 1,073 |
| FAX化率 | 80% | 66% | 61% | 74% | 60% | 20% | 100% | 51% |

| | 四日市港 | 博多港 | 千葉港 | 酒田港 | 広島港 | 苫小牧港 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FAX受付分 | 672 | 730 | 946 | 61 | 126 | 192 |
| 持参受付分 | 857 | 2,352 | 4,479 | 122 | 327 | 1,114 |
| 計 | 1,529 | 3,082 | 5,425 | 183 | 453 | 1,306 |
| FAX化率 | 44% | 24% | 17% | 33% | 28% | 15% |

注　運輸省港湾局資料により作成。

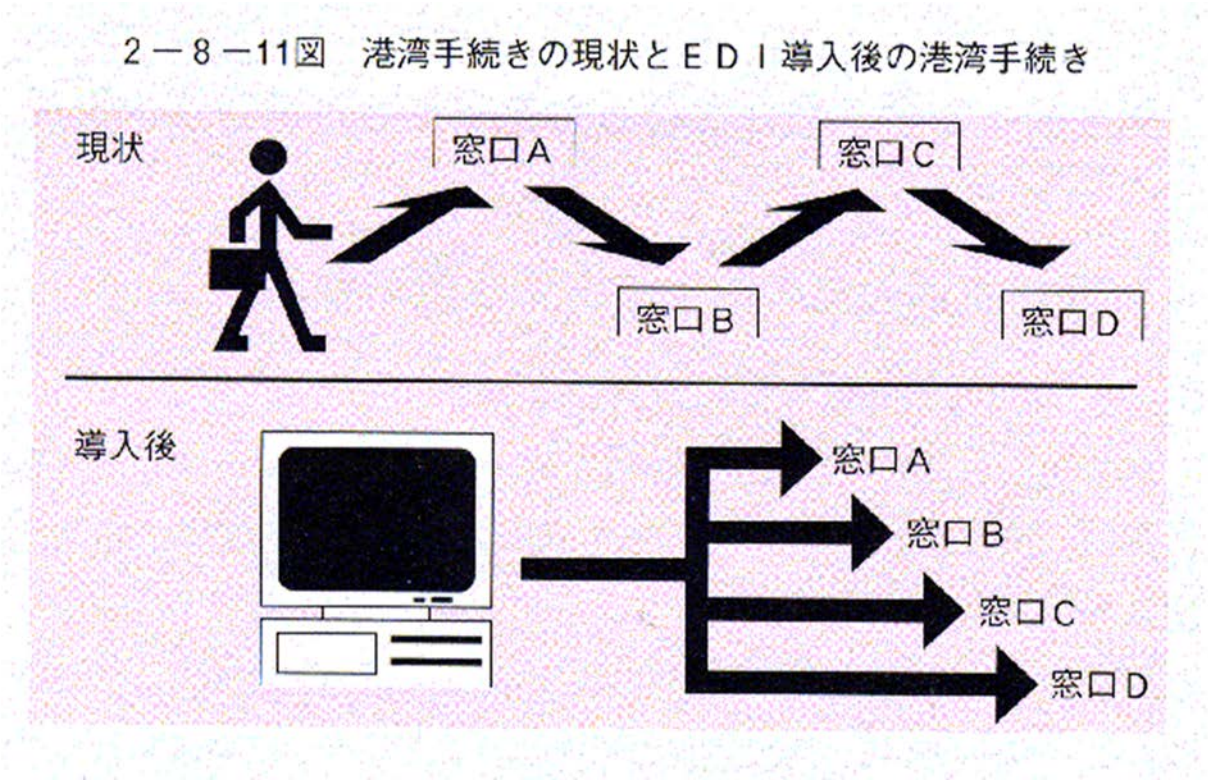
## 2　港湾物流に関する情報化の推進

世界の主要港においては、港湾諸手続のEDI化（電子情報処理化）が進展しており、各種手続きの簡素化、迅速化が図られている。

我が国の港湾においても「申請負担軽減対策」（９年２月閣議決定）、「総合物流施策大綱」等を踏まえ、港湾諸手続のペーパーレス化、ワンストップサービスの実現をめざし、港湾におけるEDI化を推進する必要がある。

運輸省では、海上貨物通関情報処理システム(Sea-NACCS)との連携をとりつつ、港湾管理者と港長に係る入出港等の港湾諸手続をEDI化するためのシステムの開発を１１年１０月の運用開始をめざして進め、港湾物流に関する情報化の推進を図っていくこととしている〔２－８－１１図〕。

２－８－１１図　港湾手続きの現状とＥＤＩ導入後の港湾手続き



### 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、１２時間制が導入され、１０年８月現在１５３港で導入されている。

この料金体系の変更により、１２時間以内で出港する船舶については、使用料は、従来に比べて大幅に軽減（２５％）されることとなった。

また、神戸港においては、１０年７月から初入港外航船舶に対し、入港料及び係留施設使用料を免除している。

港湾諸料金の改善は、港湾の利用を促進していくための重要な課題であり、引き続きその改善に取り組んでいくこととしている。

## 第３節　安全で豊かな暮らしを支える港湾空間の形成

### 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

全国の港湾において、親しみやすいウォーターフロント空間の形成をめざし、港湾緑地、マリーナ、交流・賑わい施設などの整備を相互に連携させつつ総合的に推進している。

港湾緑地は良好な港湾環境の形成、周辺の生活環境の保全、港湾就労者の憩いの場の形成、防災拠点の形成といった観点から整備を行っているが、人々が港へ自由、安全、かつ快適に行き来でき、海や港の本来有する魅力を十分楽しむことのできる空間を確保（パブリックアクセス整備）する役割も担っている。この中でも、特に整備の促進を図る必要のある再開発関連等の港湾緑地については、国庫補助事業と地方単独事業により一体的に整備する「港湾緑地一体整備促進事業」を８年度から実施している。このほか、歴史的に価値の高い港湾関連施設の保存及びその積極的活用を図る「歴史的港湾環境創造事業」や、港湾整備と市街地整備とを連携させつつ一体的な整備を進める「みなとづくりとまちづくりの連携」などを推進している。

また、プレジャーボート活動等のレクリエーション需要に対応するとともに、海とまちとの接点という立地を生かした地域社会の交流の拠点としてマリーナ、海浜等の整備を進めている。１０年度においては横浜港（横浜ベイサイドマリーナ）などで、背後の街並みと一体になった美しい景観の形成に努めつつ、まちづくり・地域づくりの要素として整備を進めている。

さらに、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１０年には、神戸港等において地域の交流拠点となる港湾文化交流施設等が供用を開始したほか、小樽港等において交流・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。（写真）




北九州港八幡東田親水緑地

(2) 臨海部空間の有効活用の推進

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、情報・通信産業、輸入関連産業、環境関連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。

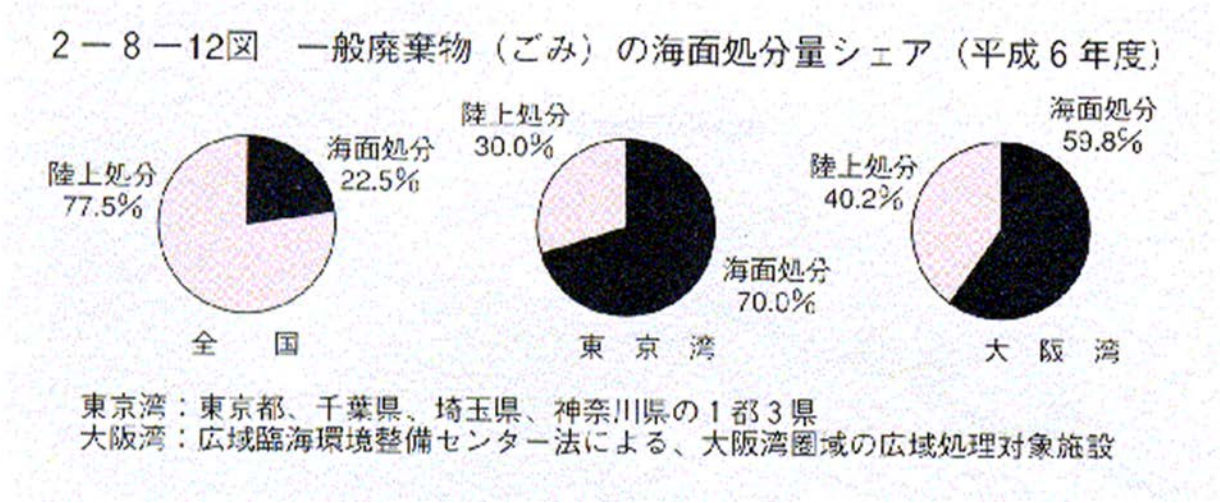
(3) エコポートの形成、廃棄物への対応

港湾環境整備の目標を「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。中でもエコポートモデル事業については、エコポートの実現を促進する観点から、全国の模範となる整備事例を早期に形成するため、モデル港（地区）の指定及びモデル事業の認定を行った上で、港湾環境インフラの総合的な整備を重点的、先行的に行う

ものであり、現在、横浜港等６港において事業認定がなされている。また、エコポート形成のため、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り組んでいる。

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ため、港湾の開発・利用保全と整合を図りつつ廃棄物海面処分場の整備を進めている。背後に大都市圏が存在する東京湾、大阪湾などでは、すでに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〔２－８－１２図〕。

２－８－１２図　一般廃棄物（ごみ）の海面処分量シェア（平成６年度）




また、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いる。

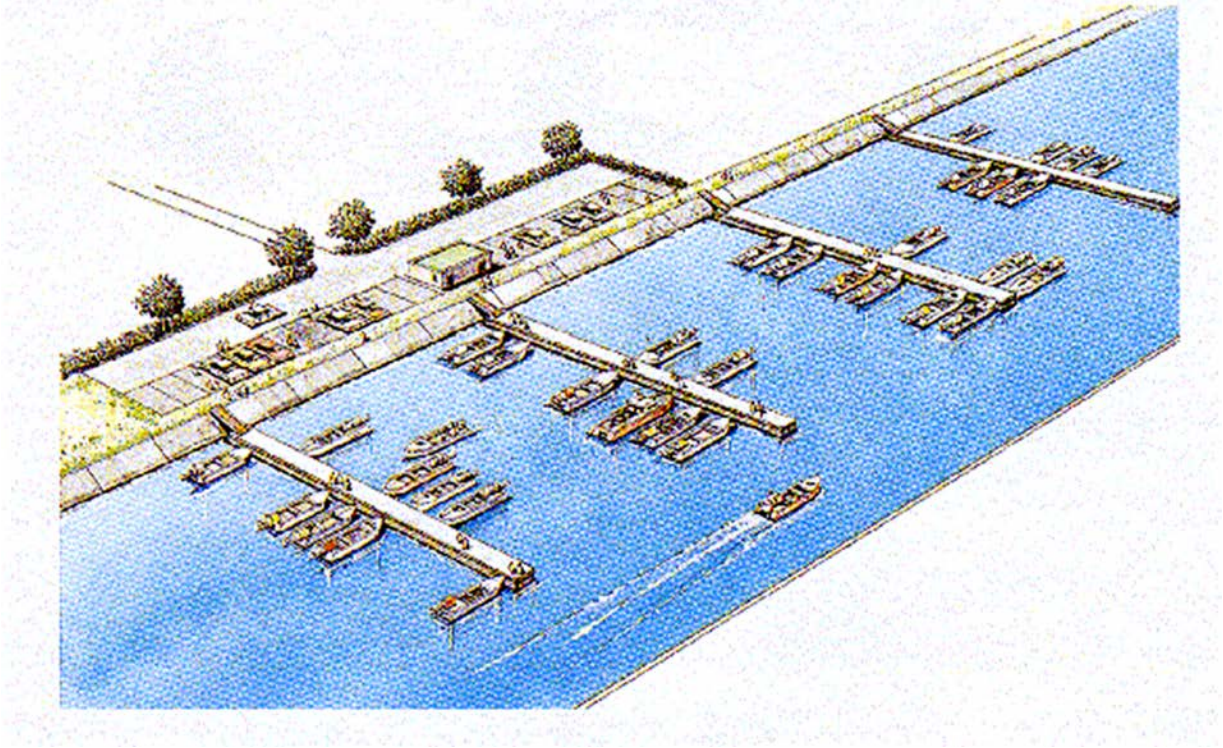
(4) プレジャーボート係留・保管施設整備の推進

プレジャーボート需要の増大を背景にして、港湾等において放置艇が顕在化している。

８年度に実施した実態調査によると、全国の港湾・漁港・河川で２０．８万隻のプレジャーボートを確認し、そのうち１３．８万隻（６６．６％）が放置艇であった。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等の点で深刻な問題を引き起こしており、早急な対応が必要になっていることから、９年度より運河、水路等既存の静穏水域を活用した簡易な係留施設（ボートパーク）〔２－８－１３図〕の整備を進めるなど、係留・保管能力の向上に努めている。

２－８－１３図　ボートパークのイメージ

２－８－13図　ボートパークのイメージ



また、９年１０月には有識者等による調査委員会を水産庁、建設省と合同で設置し、３省庁共通の基本方針や今後取り組むべき施策を「プレジャーボート係留・保管対策に関する提言」として１０年３月に取りまとめた。提言では、(1)プレジャーボート活動に対する基本的な視点の確立、(2)プレジャーボート所有者の自己責任の徹底と製造・販売事業者による取り組みの推進、(3)規制措置と係留・保管能力の向上とを両輪とする対策の推進、(4)多様な主体間の連携の強化等の必要性が述べられている。

今後は、提言を踏まえ施策の実現に向けて取り組みを強化していくこととし、その一環として関係省庁連絡会議を設置することとした。

## ２　地震に強い港づくりの推進

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の港湾が被災した。特に我が国を代表する国際港湾である神戸港では、耐震強化岸壁を除く大半の岸壁が使用不能となり国際コンテナ貨物等の取り扱いができなくなったため、阪神地域のみならず、国内外の社会経済活動に極めて重大な影響を及ぼした。一方、被災地の復旧が進むにつれて港湾緑地等のオープンスペースが仮設住宅用地、復旧工事基地、瓦礫の仮置き場等として多様に利用されたことから、復旧・救援活動を支援する防災拠点としての港湾の機能の必要性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月に耐震強化岸壁、防災拠点の整備の基本的な枠組みを示す「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・公表し、９年４月には耐震強化岸壁の整備対象港湾及び必要施設量についてとりまとめ、公表した。

これら大規模地震対策施設については、概ね２０１０年を整備達成目標年次とし、現在、港湾整備七箇年計画において、「災害に強い港湾システムの構築」として重点施策に掲げ、その整備を推進している。

なお、耐震強化岸壁の整備の進捗状況については、毎年１回公表を行っている。

## 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、第６次海岸事業七箇年計画において、(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めざし、防災機能の高度化等による質の高い海岸保全施設の整備や、生活環境の改善に資する海岸の整備を効率的・効果的に実施している。

### (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に鑑み、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〔２－８－１４図〕により海岸を整備する「ふるさと海岸整備事業」を三重県津松阪港等２８海岸において実施している。

２－８－１４図　面的防護方式による整備事例（香川県津田港海岸）




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４海岸で実施している。

津波の危険性が高い沿岸においては、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」〔２－８－１５図〕を北海道霧多布港等３海岸で整備している。

２－８－１５図　津波防災ステーション通信網図




また、商業・業務地、住宅地等の海岸において安全で魅力ある都市型の海岸づくりを行うため、護岸等の海岸保全施設の耐震性を向上させるなど安全性を確保するとともに、市民の水際線利用に配慮し、背後の土地利用と調和した海岸づくりを行う「都市海岸高度化事業」を、大阪府堺泉北港等７海岸で実施している。

さらに、コスト縮減の観点から、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、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、豊かでうる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」を広島県竹原港等２０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。

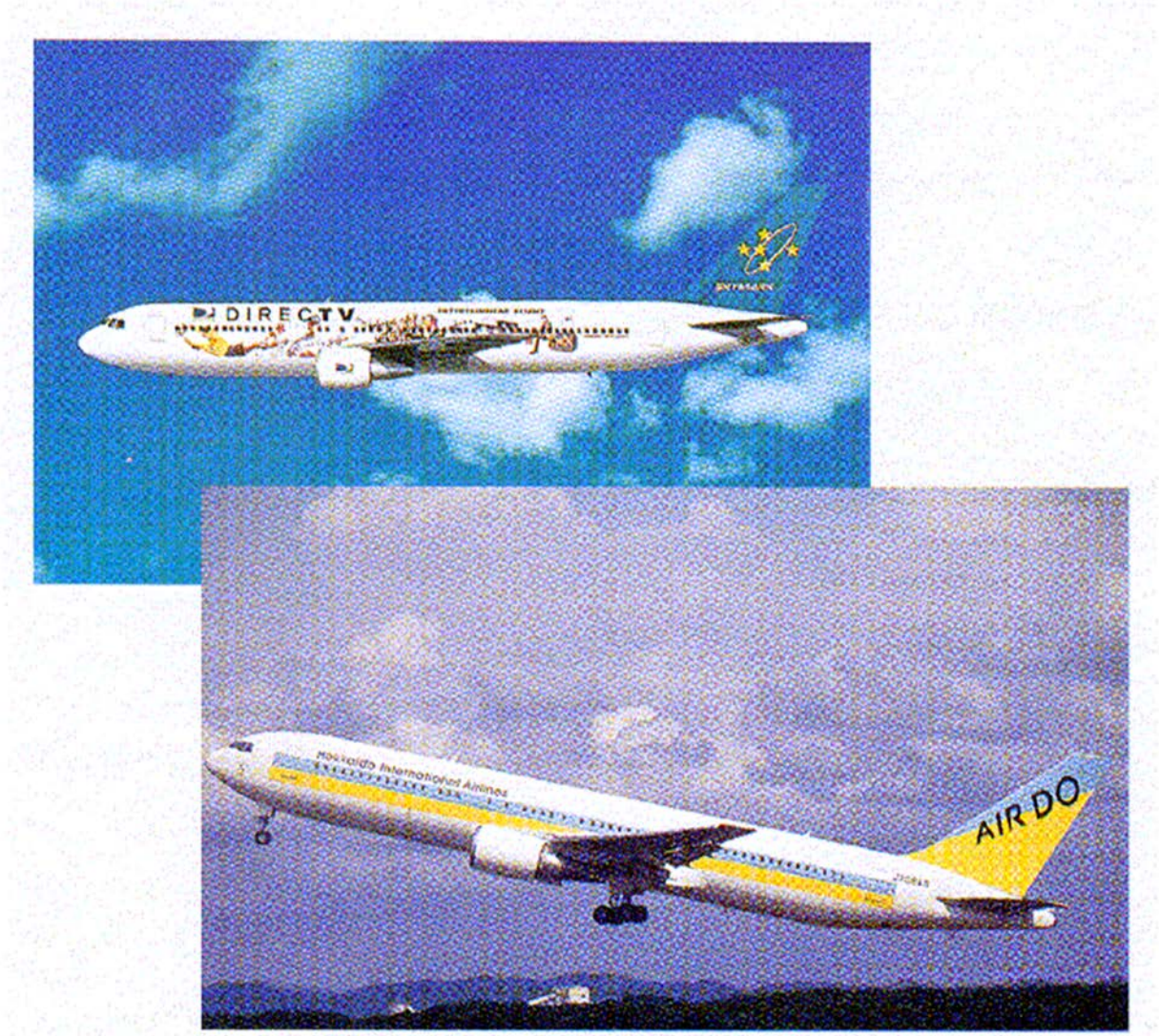
(3) 利用しやすく親しみのもてる、美しく快適な海岸づくり

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」を新潟県柏崎港等１０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」を宮崎県延岡港等５海岸で、また、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」を青森県川内港等１５海岸で実施している。

### 3　効率的・効果的な海岸事業の実施

「運輸関係公共工事コスト縮減対策に関する行動計画」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（今七箇年計画期間内に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)客観的評価による投資の効率化の確保のため、新規着工海岸等の採択にあたっての費用対効果分析を含む総合的・体系的な評価の実施、(4)再評価による継続事業の見直し、(5)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。




３５年ぶりに新規参入を果たしたスカイマークエアラインズ（左上）と、北海道国際空港（ＡＩＲ ＤＯ）（右下）

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次空港整備七箇年計画の策定

航空需要に対応して、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」を策定している。

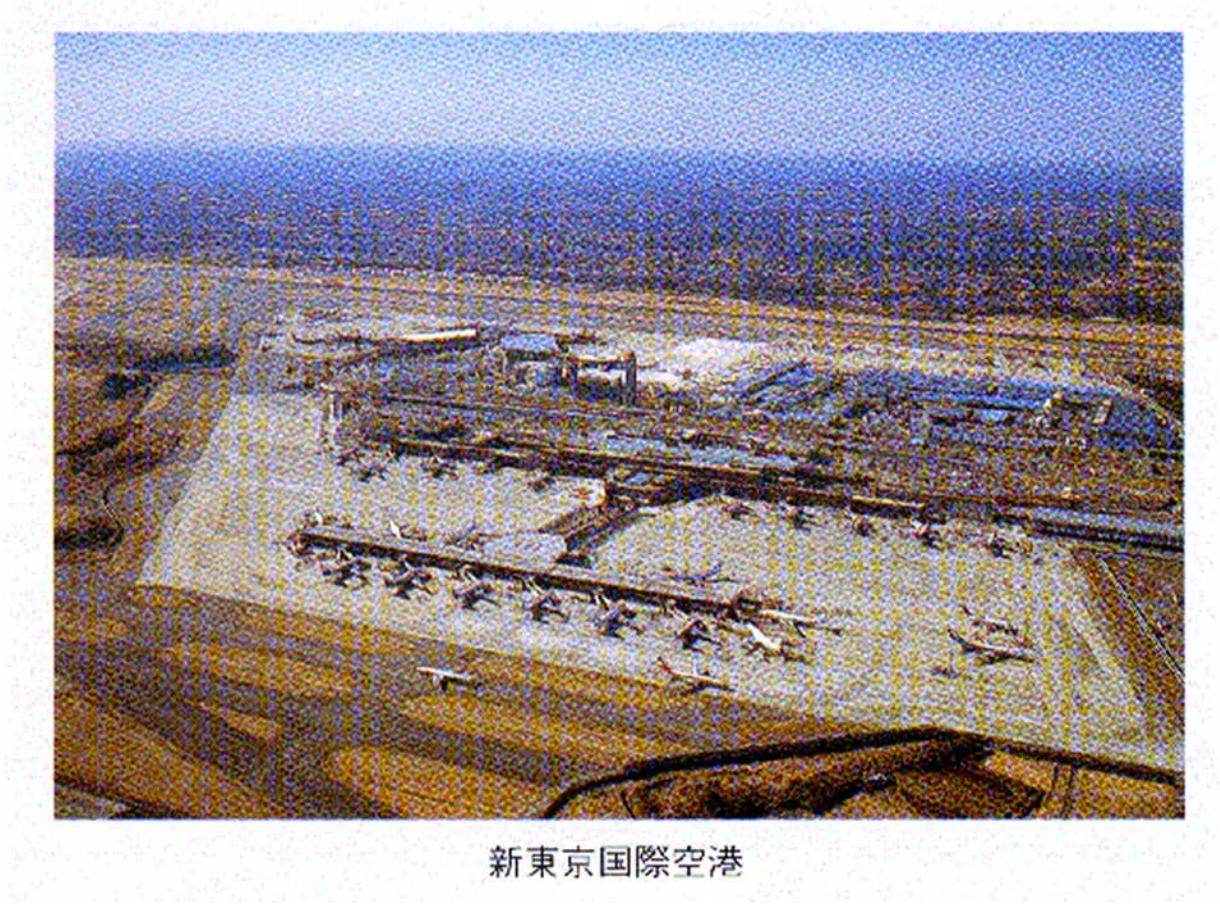
第７次空港整備五箇年計画（事業規模３兆６，０００億円　平成８年１２月に閣議決定）については、我が国財政事情の厳しい状況を踏まえ、９年１２月５日の「財政構造改革の推進に関する特別措置法」の施行に伴い、９年１２月１２日、計画の２年延長について閣議決定がなされたところである。

空港整備七箇年計画の推進に当たっては、財政構造改革の趣旨を踏まえつつ、所要の財源確保を図るとともに、事業の重点化等により、一層効率的・効果的な空港整備を推進していく必要があり、航空ネットワークの拠点となる大都市圏拠点空港整備を最優先課題として計画を推進していくこととしている。

## ２　新東京国際空港の整備

(1) 空港の現況

１０年５月２０日に開港２０周年を迎えた新東京国際空港（成田空港）は、９年度には３４ヶ国１地域４７社が乗り入れており、年間航空機発着回数は１２万５，０００回、年間航空旅客数２，５１９万人、年間取扱航空貨物量１６７万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３８ヶ国からの新規の乗り入れ要請に対応できない状況にある。




新東京国際空港

４年１２月には第２旅客ターミナルビルを供用開始し、現在は第１旅客ターミナルビル等の既存施設の能力増強に取り組んでいるものの、空港能力の増大を図るためには、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

成田空港問題は、シンポジウム・円卓会議の結果、長年にわたる農民との対立構造が解消され、平行滑走路等の整備が話し合いで進められていくこととなった。運輸省は８年１２月に、共生策、空港整備、地域整備に関す

る「基本的考え方」を発表し、共生策、空港整備、地域振興を三位一体のものとして取り組むこととしたほか、さらに平行滑走路等の整備についても、２０００年度を目標にあくまで話し合いで進める旨を明らかにしたところである。その後、共生策については、９年７月にきめ細かな環境対策を実施するための成田空港地域共生財団が設立されるなど、地域との共生を図るためのさまざまな施策を実施してきているところである。また、用地問題についても、話し合いによる成果が具体化しており、８年から９年にかけて空港用地内居住者８戸のうち６戸について解決されており、残る用地内居住者は２戸、未買収地は６．０haとなっている。

このような中、１０年５月、円卓会議の結論のうち、最後に残された課題であった「地球的課題の実験村」構想具体化検討委員会での検討が終結し、最終報告が出された。これらの動きを受けて、シンポジウム・円卓会議で調停役をつとめた隅谷調査団から「シンポジウム・円卓会議と続いた話し合い解決のための道筋は全て示され、成田空港問題は社会的に解決された」との所見が発表された。運輸省・空港公団においても、「地球的課題の実験村」委員会の結論を踏まえ、環境や周辺地域の農業に配慮した空港整備を行うため「エコ・エアポート」の基本構想をとりまとめたところである。

(3) 地域と共生する成田空港をめざして

これらの状況を踏まえ、運輸省・空港公団は、地域と共生する空港づくりについての具体的な全体像を示すため、「地域と共生する空港づくり大綱」を１０年７月１５日にとりまとめ、地域に提示したところである。

今後とも平行滑走路２０００年度完成をめざして、地権者の方々と引き続き誠心誠意話し合いを行うとともに、この大綱を地域も含めた共通の具体的指針として、最大限の努力を重ねていきたいと考えている。

### 3　東京国際空港の沖合展開事業の推進

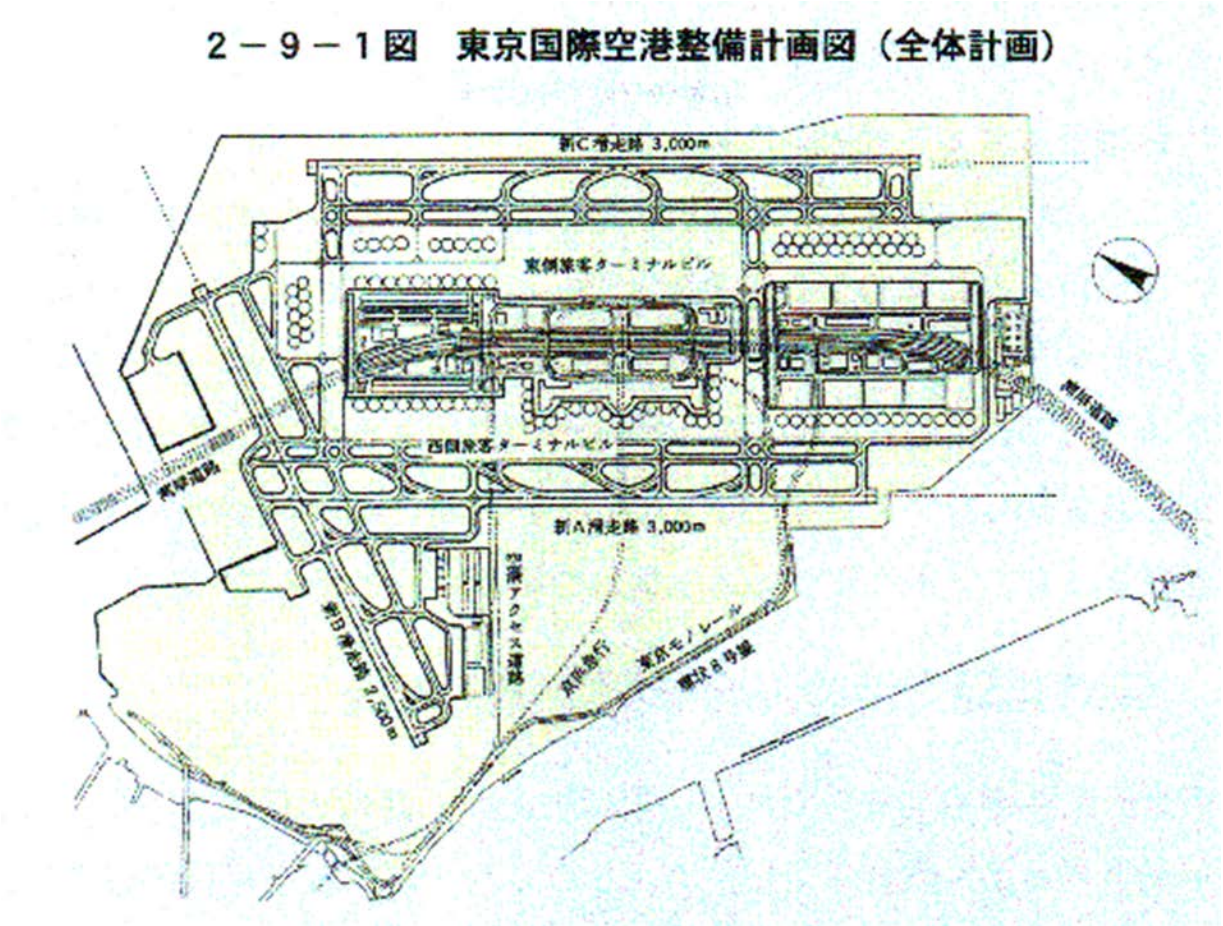
東京国際空港（羽田）では、全国４６空港との間に１日約３２０便（平成１０年夏季ダイヤ）のネットワークが形成され、国内線で年間約４，７００万人が利用している。

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年度末供用開始をめざし、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。

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、利用計画を策定しているところである。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、幅広い見地からの指導、助言を得ながら検討を行っている。〔２－９－１図〕

２－９－１図　東京国際空港整備計画図（全体計画）



## ４　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。

関西国際空港への乗り入れ便数は、国際線を中心に急激に伸びており、開港前の大阪国際空港では６年８月時点で国際線２８便／日であったが、関西国際空港開港時では国際線４８便／日まで増加し、現在、１０年７月現在の認可便数で国際線９４便／日となっている。

９年度の国際航空旅客数は約１，１２７万人であり、開港前の大阪国際空港の約２．１倍となっている。また、９年度の国際航空貨物は約６４万トンであり、開港前の大阪国際空港の約２．５倍となっているとともに、全国に占めるシェアについても１３．９％から２５．５％に着実に増加しており、成田空港への一極集中の是正が進みつつある。

このような状況の中、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空港島を埋め立て、４，０００mの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、８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。

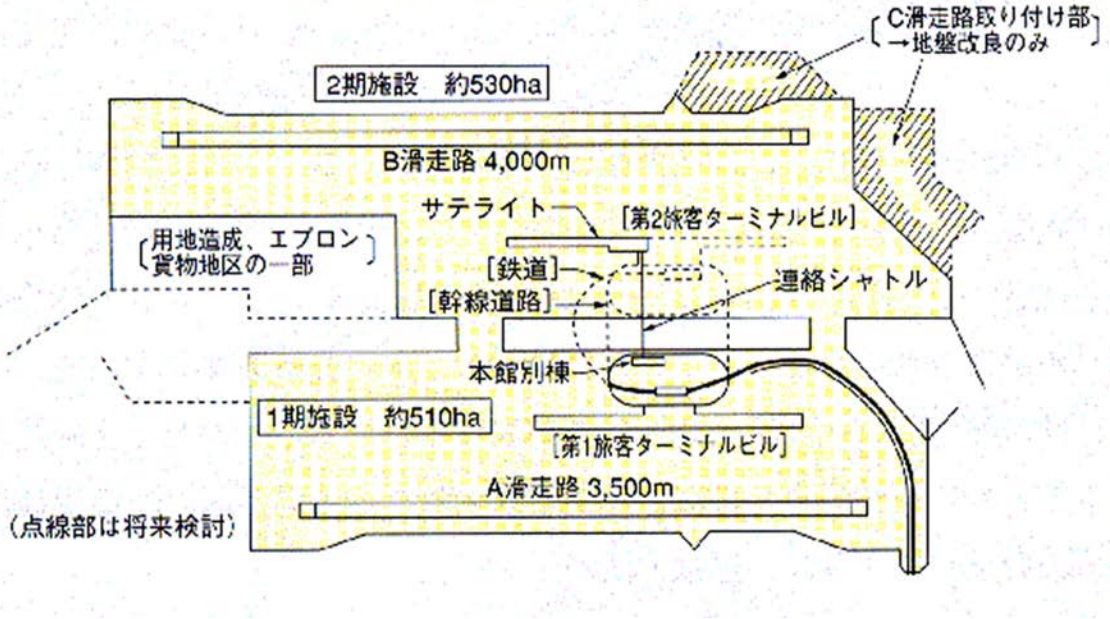
８年度及び９年度は、空港計画調査や環境アセスメント等の実施設計調査を行った。現在は、１９年の平行滑走路供用開始をめざして、これら実施設計調査の取りまとめ等を行うとともに、現地着工準備事業を行っているところである。

また、関西国際空港の飛行経路については、昭和５６年に地元に提示された計画案に基づく現行経路により運用されているが、現行経路では今後の増便が困難になっていることから、平成８年７月以来、運輸省は地元３府県(大阪府、兵庫県及び和歌山県）に対して飛行経路の現状と問題点について説明してきた。

その後、地元において一定の理解が得られた状況を踏まえて、９年６月に地元３府県に対し、新たな飛行経路案を含む「関西国際空港の飛行経路問題に係わる総合的な取り組みについて」を提示し、１０年２月及び４月には２度の実機飛行調査を行うなど地元への説明を続けた結果、８月までに、地元３府県から飛行経路の変更はやむを得ないとする回答を得たところである。今後は環境監視体制等を強化しつつ、１０年１２月に予定されている新しい経路の運用に向けて準備を行う必要がある。〔２－９－２図〕

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



## ５　中部国際空港の整備

中部国際空港は、増大する中部圏の航空需要が２１世紀初頭に現在の名古屋空港の処理能力を上回ることが予測されることから、かねてより、国と地域が連携して行ってきた調査検討を踏まえ、８年度からの第７次空港整備七箇年計画において、「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」として位置づけられ、さらに、１０年度予算において空港整備法上の第一種空港として事業着手が認められたものである。

その計画内容は、名古屋の南概ね３５kmの常滑沖海上に、長さ３，５００mの滑走路１本を有する面積約４７０haの空港を１７年の開港を目途に整備するもので、総事業費は７，６８０億円である。

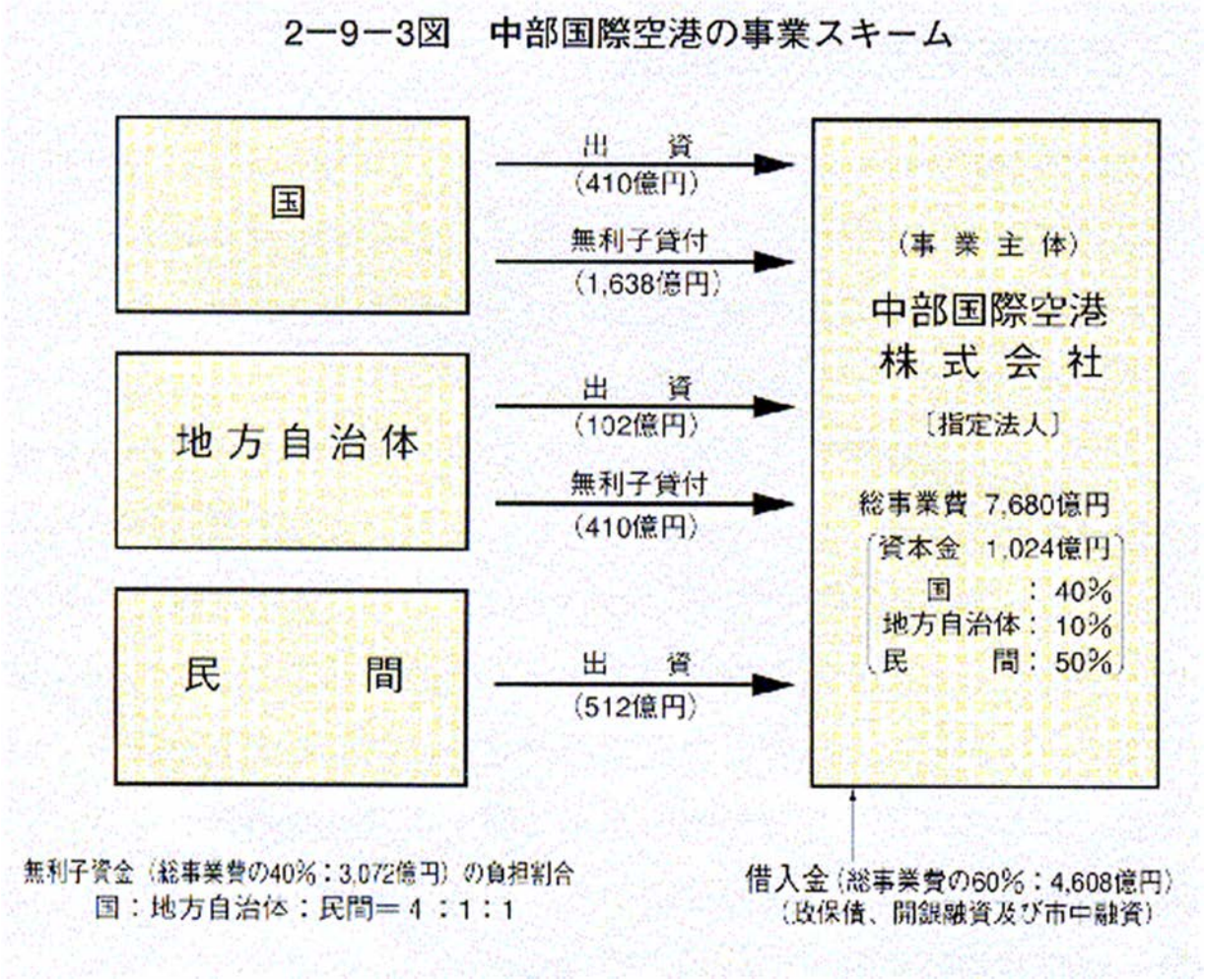
中部国際空港の事業主体は、民間の資金や経営能力を活用し、効率的な空港の建設・運営を行うため、一定の要件を有する株式会社とし、申請に基づき運輸大臣が設置管理者として指定するものとされている。事業資金については、事業費の４割を無利子資金（出資及び無利子貸付）とし、これを、国、地方自治体及び民間が、４：１：１の割合で負担することとなっている。また、事業主体となる株式会社の出資金構成は、民間５０％、国４０％、地方自治体１０％とすることとしている。さらに、事業費の６割の有利子資金の調達については、債務保証等の支援措置を講じることとしている。

１０年４月には、この事業スキームに沿った形で中部国際空港の設置及び管理に関する法律が施行されるとともに、同年７月には、地元自治体、経済界により設立された中部国際空港株式会社を事業主体として運輸大臣が指定し、国から同社に対する出資等が行われた。

中部国際空港株式会社は、１０年度において、空港建設に関する実施設計調査を行うとともに、環境アセスメント手続き等を行うこととしている。〔２－９－３図〕

２－９－３図　中部国際空港の事業スキーム

## 2−9−3図　中部国際空港の事業スキーム



## 6　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、国内航空需要の増加から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。このため、首都圏において将来の航空需要の増大に対処するため、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「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、関係地方公共団体との間で情報交換、意見交換等を行っている。

## ７　地方空港等の整備

地域拠点・地方空港等の整備については、８年１２月（その後、９年１２月改定）に閣議決定された第７次空港整備七箇年計画に基づき、滑走路新設・延長事業等に取り組んでいるところである。

９年度に、大館能代空港、佐賀空港の整備が完了したことにより、１０年８月１日現在で公共飛行場の総数は９３空港であり、うち、ジェット機が就航可能な空港は５７（ジェット化率６１％）、大型ジェット機が就航可能な空港は２８（大型化率３０％）となっている。

１０年度については、増大する航空輸送需要に対応し国際・国内ネットワークの形成及び強化を図るため滑走路延長等の継続事業を中心として地域拠点・地方空港等の整備を推し進めることとし、滑走路の新設・延長事業は、新規に着手する能登空港を含む１８空港で実施するとともに、地方空港整備特別事業として、岡山空港の滑走路延長事業を行う。

## 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、人工衛星を中核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を行う等、衛星の１１年度夏打ち上げをめざし準備を進めている。

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。

## 第２節　利用者利便の一層の向上に向けて

### １　現在までの取り組み

(1) 行政の取り組み

(ア) 参入面での規制の見直し

国内航空分野では、昭和６１年以降、上述の主要路線の複数社化（ダブル・トリプルトラック化）を推進し、平成９年４月には路線参入の基準を廃止した結果、同年１１月末時点では３社路線が２５路線、２社路線が３６路線となり、利用する航空会社の選択の幅が広がり、利用者利便の向上が図られた。

(イ) 運賃・料金に係る規制の見直し

６年１２月から割引率５割までの営業政策的な割引運賃及び料金について認可制から届出制へと緩和され、これを踏まえ、７年５月から我が国ではじめて事前購入割引が導入された。また、普通運賃については、標準的な原価を最高額とする一定の幅の中で、航空会社が自主的に運賃を設定できる幅運賃制度が７年１２月に導入され、これに基づく運賃設定が８年５月から実施されている。これにより、航空企業は多様な利用者ニーズに対応した運賃・料金を設定することが一層容易となり、現在、最大５０％の事前購入割引、特定便割引等の多様な割引運賃や季節に応じた普通運賃が設定され、利用者利便の向上が図られている。

(2) 航空企業自身の取り組み

我が国航空企業自身の取り組みとしては、雇用形態や賃金体系の見直しによる人件費の圧縮、宣伝費その他の管理費の節減に加え、ウェットリース（注１）や航空貨物における運航委託の活用、コードシェアリング（注２）の活用による路線運営の改善等の運航費の節減を行いコスト削減を懸命に行っている。

また、輸送サービス面では、航空ネットワークの拡充や輸送力の増強のほか、FFP（常顧客優遇制度）の特典の拡大等各種の営業努力が行われている。運賃についても、国際航空では、PEX（個人回遊運賃）運賃の設定等により増収に取り組んでいるほか、国内航空でも上述の幅運賃制度の導入等に伴う新しい運賃制度・割引運賃の活用等により増収に取り組んでいる。

長期にわたり景気の低迷が続いているものの、これら輸送サービスや運賃面での取り組みの効果が輸送需要の増加傾向というかたちで顕在化してきている。しかしながら、航空企業にとっては、収入単価の減少のため、旅客数の増加の割りには収益増につながっておらず、経営面では厳しい状況が続いている。このため、航空企業においては、輸送サービスや運賃面のみならず、運航乗務員の人件費削減等の経営効率化の課題にも引き続き取り組んでいくことが求められている。

（注１）ウェットリース：乗員と機材をパッケージにして他の航空会社にリースする形態。
（注２）コードシェアリング：ある航空会社が自社の機材等を用いて運航する便に、当該会社を含む複数の航空会社がそれぞれ自社の便名を付し、その座席を分割して各社が自社便として販売する形態。

## ２　需給調整規制の廃止

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年間に、国内の旅客輸送実績は約２倍近くの８，２１３万人にまで増加し、国民生活において身近な移動手段として、国内航空市場は大きな成長を遂げたが、利用者利便をさらに向上させるために、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、いわゆる需給調整規制を廃止することにより、航空企業の自主的な経営判断に基づく事業展開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輸送サービスを提供するような競争環境を整備することとしたところである。

８年１２月、運輸省は運輸事業全般について、需給調整規制の廃止を今後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、１１年度における廃止を目標として、１０年４月、需給調整規制廃止に向けて必要となる今後の環境整備方策等の在り方につき、運輸政策審議会の答申がなされた。

需給調整規制の廃止に伴い、行政は、市場原理のみでは確保できない地域住民の生活に不可欠な生活路線等の航空運送サービスの維持や、安全な運航の確保に配慮しつつ、競争市場において公正かつ継続的な競争ができるようなルールづくりをめざすことになる。

具体的には、離島住民の足として生活に密着した役割を果たしている離島航空路線について後述のように支援を拡充する一方、スロット（発着枠）に制約がある混雑空港において、競争環境を整備するために、利用者利便を増進し、効率的な会社にスロットが配分できるような具体的なスロットの配分ルールを確立すべく、「スロット配分方式検討懇談会」で検討を行っている。

### 3　利用者利便の増進に向けた新たな取り組み

国際・国内における競争環境の整備を進める一方、利用者利便の向上及び我が国における地域経済の活性化を図る観点から、航空ネットワークの維持・拡充のための取り組みも求められている。このため、空港使用料等の見直しを行い着陸料の引き下げや航行援助施設利用料の負担の公平化・合理化に取り組むこととしている。

## 第３節　航空輸送サービスの充実

### １　国際航空ネットワーク等の充実

(1) 国際航空ネットワークの枠組み

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、利用者利便の向上の観点に加え、我が国航空企業の状況、観光政策との兼ね合い等の要素を勘案しつつ、国際化の潮流に十分対応していくため、平成９年度においては、米国との７回に及ぶ協議を含め、世界７ヶ国との間で計１３回の二国間協議を行い、相手国及び我が国の双方における乗入れ地点の追加や増便等に関する取り決めを通じた航空ネットワークの充実を図っている。また、台湾との間でも２回の民間協議が行われ、輸送力の拡大が図られている。

(2) 国際航空ネットワーク形成の方向

国際航空については、１０年７月末現在、我が国１９都市（２０空港）と世界４３ヶ国２地域１１４都市との間で我が国企業６社と外国企業６６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便となっているが、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る現状では、各国の希望には応えられない状況にある。従って、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。

このような状況の中、運輸省においては、９年冬期ダイヤから新東京国際空港及び関西国際空港について発着枠（スロット）の有効活用を促進するルールを導入するとともに、新東京国際空港については、同ルールの適用により再配分対象となったスロット等を内外航空企業各社に新たに配分した。その結果、１０年冬期ダイヤから同空港では週約１００便の増便が可能となり、利用者利便がさらに向上することが期待される。

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としているが、国際定期便の維持に相応する需要が見込めない地域においては、国際チャーター便等の活用により新規需要の開拓に努めていく必要がある。

(3) 損害賠償額撤廃に向けた動き

国際線の航空機事故が発生した場合における航空企業による旅客や遺族に対する損害賠償については、この分野を世界的に規律しているワルソー条約等によって損害賠償の上限額が実質的に定まっているため、利用者保護に欠ける面があるとの批判が従来よりなされてきた。

このような批判を踏まえ、我が国航空企業においては、利用者保護の観点から、４年に損害賠償限度額を世界に先駆けて撤廃しているほか、また、運輸省においては、我が国に乗入れている外国航空会社の損害賠償額を一覧にしたパンフレット（「空の旅の知恵」）を７年に作成し、空港又は旅券発行窓口でその配布等を通じ、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進みつつあり、各国の航空企業で構成する国際航空運送協会においては、７年１０月賠償限度額を撤廃する協定を採択し、１０年７月１日現在で加

盟航空企業１０２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目指し、現在、ワルソー条約等の改正作業に取り組んでいる。

## ２　転換期にある国内航空ネットワーク

### (1) 国内航空ネットワークをめぐる新しい動き

９年度の旅客・貨物の輸送状況についてみると、旅客輸送実績は約８，５５６万人（対前年度比約４．２％増）、貨物輸送実績は８４．８万トン（対前年比１．８％増）となり、伸び率はやや鈍化したものの、国内航空輸送市場は着実に成長していることがわかる。

さらに、路線数についても、１０年１月段階で、定期航空運送を行う航空会社の路線合計で３４１路線となり、９年１月段階と比較して１７路線の増加となっている。

新規空港開港に伴う路線増については、１０年の大館能代空港、佐賀空港の開業により、それぞれ２路線、３路線が開設された。

便数については、東京国際空港（羽田）、大阪国際空港（伊丹）等の容量に制約のある空港については一般的に増便は困難な状況であるが、羽田については、９年７月及び１０年４月に新C滑走路の供用に伴う増便がそれぞれ１日当たり２０便ずつ実施され、既存航空会社に対して自由に路線を設定できる自由枠を含め配分するとともに、新規航空会社の発着枠を一定数確保した。これを契機として、新規に国内航空分野への参入を希望する会社が現れてきており、中でも、１０年２月６日に免許申請を行ったスカイマークエアラインズに対しては、１０年７月２８日、東京～福岡間に係る新規の定期航空運送事業の免許が交付された。これは、既存３社の関連会社を別にすれば、昭和３８年８月に免許を取得した長崎航空以来、約３５年ぶりの免許であり、同社は平成１０年９月１９日から毎日３往復の運航を行っている。

今後、１１年度に予定されている需給調整規制廃止に伴い、こうした新規会社の参入が活発化することが予想される。

### (2) 地域航空路線の活性化等について

国内航空分野においては、１１年度に予定されている需給調整規制の廃止による競争の激化の結果、航空会社内の内部補助の余地は狭くなるため、採算が確保されない路線について航空会社は撤退を余儀なくされる可能性がある。

このうち、離島に係る路線（１０年４月現在７３路線）については、当該路線の廃止の結果、離島の生活の利便性の確保、産業の自立等の観点から利用者が著しく不便を被る場合が考えられる。

離島における航空輸送サービスを確保していくためには、離島航空事業者の自主的な経営努力を基本としつつ、空港使用料の軽減、離島航空に使用する小型航空機の購入費補助といった従来からの支援措置に加え、新たに、運航を維持するための総合的な支援措置を講じることが必要であり、そのための検討を行っているところである。

また、離島航空と同様に地域的な航空輸送を担うコミューター航空についても、ネットワークの形成について支援をしていく必要がある。

### 3　航空安全の確保

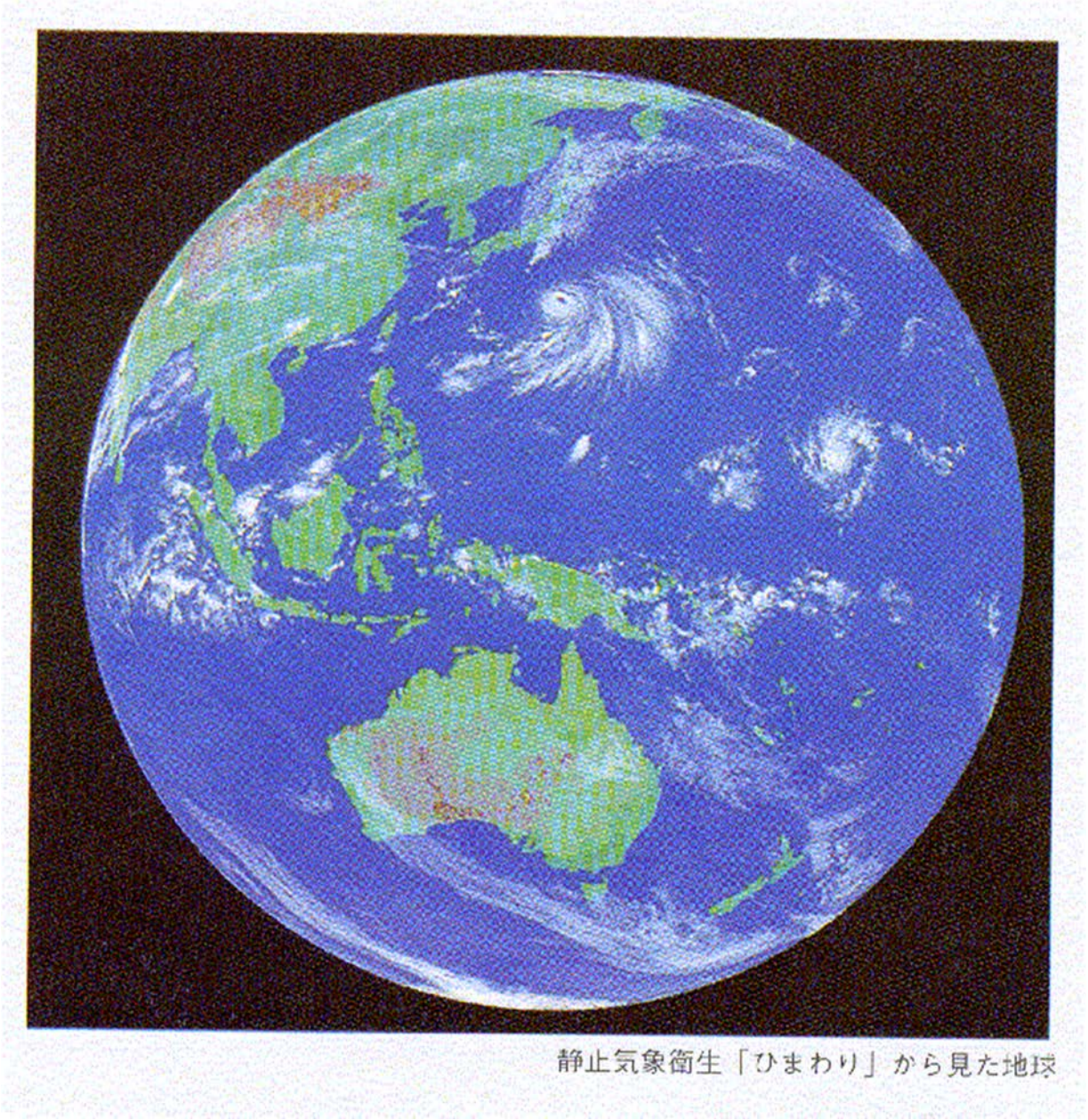
航空機の安全性を確保するため、国は航空法に基づき型式証明、耐空証明、修理改造検査等を実施し、その航空機が安全性に関する基準に適合するかどうかについて確認を行っているが、最近における登録航空機数の増大、民間事業者の能力向上、国際的な相互承認の進展等に対応して、航空機検査制度の合理化を図ることを内容とする航空法の一部を改正する法律が９年１０月に施行されたことを受け、国に代わり実機検査を実施することができる事業場の認定や、外国製航空機に対する型式証明を順次行っている。

また、新規航空会社の参入、運航・整備業務の外注化等の進展、航空技術の革新等、航空安全行政をとりまく環境のさらなる変化に対応して、１０年５月に、航空審議会から「航空安全規制のあり方について」の答申が出されている。答申では、新規航空会社の参入に対しては安全面の審査を中心とすべきであり、また航空会社に対する随時監視の体制の一層の充実等が必要であるとしている。運航・整備業務の外注化等については、受託者の安全に係る体制に対しても一定の要件を設ける等所要の措置が必要であるとしている。さらに、例えば、機長の路線資格制度について、欧米の趨勢を参考に、これまでのような路線毎の資格ではなく、路線に共通して求められる知識・能力に重点化させる等、運航・整備に係る規制についても、国際的な標準・基準との調和を図りつつ、合理化を図っていくことが必要であるとしている。運輸省としては、この答申を踏まえ、所要の措置を講じていくこととしている。

## 4　親しみやすい「空」をめざして

４年に民間航空再開４０周年を記念して、従来の「航空日」に代えて「空の日」（９月２０日）「空の旬間」（９月２０日～３０日）が定められた。これは各種の行事・イベントを通じて広く航空に親しんでもらうことにより、国民の航空に対する理解と関心をより一層深めようとするものである。

１０年度においてもその趣旨を引き継ぎ、「もっと感動、空はフロンティア」をキャッチフレーズに、記念式典、中学生海外・国内主要空港派遣事業、新潟地区における「エアポートフェスタ’９８イン新潟」をはじめ、全国各地の空港等で、一日空港長、施設見学、航空教室等の各種イベントが行われた。




静止気象衛星「ひまわり」から見た地球

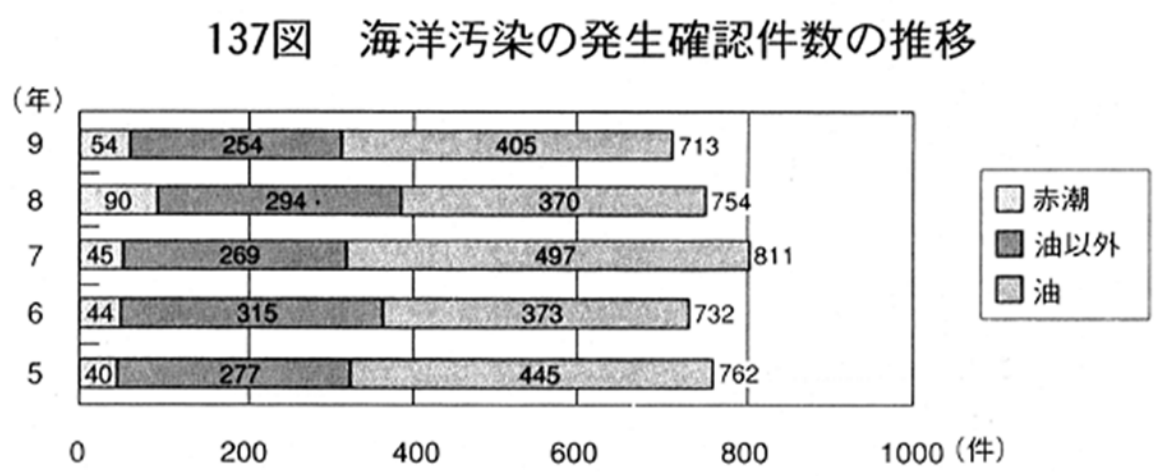
## 第１節　海洋汚染等への対応

### １　海洋汚染の現状

平成９年１月２日、隠岐諸島の北北東約１０６Kmの海上にて、ロシア船籍タンカー「ナホトカ号」の船体が２つに破断し、約６，２４０KlのC重油が流出し、また、同年７月２日には、東京湾内の横浜市本牧沖約６Kmの海上において、パナマ船籍タンカー「ダイヤモンドグレース号」が底触し、貨物タンクから約１，５５０Klの原油が流出するという２つの大規模油流出事故が発生した。

その他にも、９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７１３件あるが、全体の件数は、昭和４８年に統計を取り始めて以来、最少となった〔１３７図〕。

１３７図　海洋汚染の発生確認件数の推移




海上保安庁及び気象庁が定期的に行っている実態調査によれば、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は全体的に低いレベルであり、経年変化は殆ど認められない。また、海水及び海底土中の放射能汚染も認められていない。なお、９年に日本海と東京湾において、ナホトカ号等の油流出事故に伴う油分調査を行ったが、海中油分濃度等は通常認められるバックグランド濃度の範囲内であった。

## 2　海洋環境を保全するための取り組み

ナホトカ号事故等による大規模油流出事故を教訓として、運輸省では、船体構造に関するポートステートコントロールの強化等事故の再発防止策、油防除資機材の整備、大型の浚渫兼油回収船の建造、荒天対応型大型油回収装置等の研究開発等流出油防除対策、北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP)などを通じた国際協力体制の構築等の油防除のための施策を進めている。また、発生する海洋汚染等の低減を図るため、海洋環境の保全指導・監視取締りを実施している。

### (1) 油流出事故の未然防止対策

ナホトカ号事故の主な原因が構造部材の衰耗による船体強度の著しい低下であったことに鑑み、老朽船による事故の再発を防止するため、我が国はIMOに対し船体構造の健全性に関して、旗国（船舶の登録国）の検査及びポートステートコントロール（寄港国による外国船舶の監督）の強化を提案しており、提案の実現に向けて努力しているところである。

### (2) 油防除体制

海上保安庁では、「油汚染事故への準備及び対応のための国家的な緊急時計画」の改定等により、対応体制の整備を図るとともに、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部改正により、関係機関との連携の強化及び領海外で外国船舶から油の流出があった場合にも、海上保安庁長官が海上災害防止センターに対して防除措置の実施を指示することができることとした。また、外洋においても対応可能な大型油回収装置等、必要な油防除資機材の整備を図ったところである。さらに、海上保安庁では災害発生時に効果的な対策を講じるための情報事前管理として沿岸海域環境保全情報の整備を進めており、また、海上保安庁及び気象庁では漂流予測の高度化を進めている。

また、関門航路の浚渫工事に従事している大型浚渫船「海鵬丸」の代替船として、油回収機能を付加した大型浚渫兼油回収船を１０年度からの３箇年で建造することとしている。

### (3) 海洋環境の保全指導・監視取締り

海上保安庁は、海洋汚染が発生する可能性の高い海域に巡視船艇・航空機を重点的に配備するとともに、監視取締用資機材を活用するなどして、海洋環境保全のための監視取締りを実施しており、９年には海上環境関係法令違反を７６５件送致した。また、訪船等により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、講習会等を通じて海洋環境保全の重要性を呼びかけている。さらに、船舶の不法投棄については、「廃船指導票」の貼付により、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。

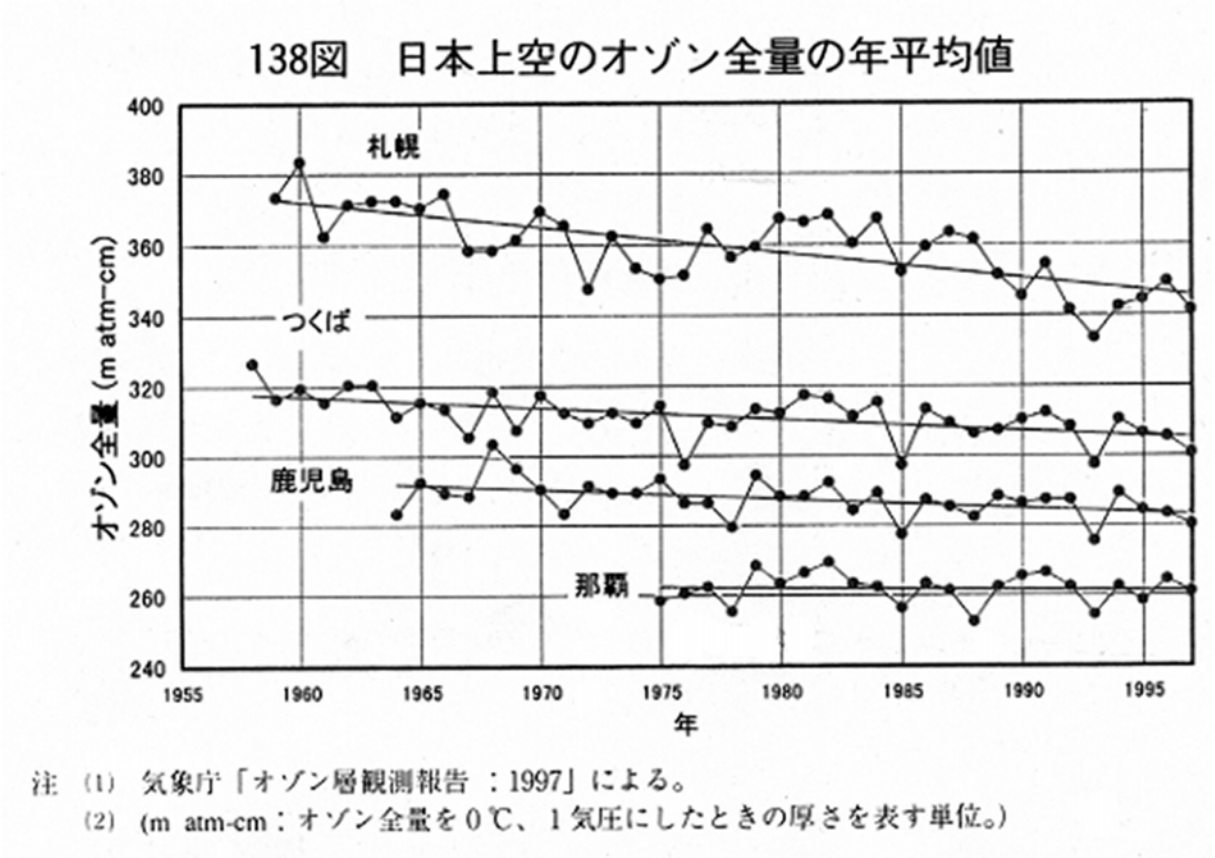
## 3　オゾン層保護

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オゾン層を保護するため、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。その後も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、主としてCFCの代替物質として用いられているHCFC（ハイドロクロロフルオロカーボン）についても２０２０年までにほぼ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、カーエアコン、業務用冷凍空調機器の整備廃棄時における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について運輸関係業界へ指導を行っている。また、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特例措置等が講じられている。

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〔１３８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している。

１３８図　日本上空のオゾン全量の年平均値




注 (1) 気象庁「オゾン層観測報告 ：1997」による。
(2) (m atm-cm：オゾン全量を０℃、１気圧にしたときの厚さを表す単位。)

気象庁の観測・解析によれば、平成９年には北半球高緯度域で春先にオゾン量の大きな減少がみられ、また、南極では前年に続いて過去最大の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。

## 4　船舶における排出ガス対策

船舶からの排出ガス、特に舶用ディーゼル機関から排出される硫黄酸化物(SOx)、窒素酸化物(NOx)等の抑制対策については、国際海事機関(IMO)において、平成９年９月にMARPOL７３／７８条約に大気汚染防止に関する新附属書を追加する議定書が採択されており、これが発効すると世界的に規制が実施されることになる。また、船外機、ジェットボートなどに用いられる舶用ガソリン機関から排出されるNOxや炭化水素(HC)についても、現在、２ストロークエンジンの直接噴射方式化や４ストロークエンジンを主体とした生産体制への移行などの対策が検討されている。

## 第２節　地域的環境問題への対応

### １　自動車対策

(1) 自動車からの排出ガス対策

自動車排出ガス規制については、車種に対し順次強化してきたところであり、平成９年１１月の中央環境審議会答申に基づくガソリン・LPG車の規制強化等について、本年中に道路運送車両の保安基準を改正し、一酸化炭素、炭化水素及び窒素酸化物等の一層の低減を内容とする１２年規制から順次実施することとしている。

また、自動車排出ガス対策及び省・代替エネルギー対策の観点から、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、これらについて必要な技術上の基準等の整備を行い、普及を図ることとしている。

(2) 自動車騒音対策

自動車騒音規制については順次強化してきており、７年２月の中央環境審議会答申等に基づく乗用車（乗車定員７人以上）、貨物車（軽量車）、ボンネットバン型軽貨物車の規制強化について、９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、加速走行騒音及び近接排気騒音の一層の低減を内容とする１１年規制として実施することとしている。

(3) 自動車燃費向上対策

第１部第２章(3)燃費性能の向上を参照。

## 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（昭和５１年３月閣議了解）」等に基づき、関係旅客鉄道会社等に対し防音壁のかさ上げ、改良型防音壁の設置、パ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。

鉄道等における環境影響評価については、これまで、新幹線は運輸大臣通達の「整備五新幹線に関する環境影響評価指針」に基づき、また、在来線は地方自治体の条例等で実施されてきたが、９年６月に環境影響評価法が公布されたことにより、一定規模以上の建設及び改良の事業となる鉄道等は、１１年６月より同法の施行により実施されることとなる。

### 3　船舶における騒音対策

近年、社会問題化している水上オートバイ(PWC)の騒音に関しては国際的な測定方法や規制基準が確立されていないことから、運輸省と（社）日本舟艇工業会の共同研究により、PWCの利用実態に即した新たな測定方法(PWC加速騒音測定法）を確立し、世界標準化への提言を行うとともに、国内で製造又は販売されるPWCの騒音を段階的に低減していく計画が進められている。また、PWCの利用方法、ユーザーのマナー等ソフト面での対策についても検討しているところである。

## 4　空港周辺対策

空港周辺地域においては、「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推進する一方、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、緩衝緑地帯等の整備、地方公共団体と協力した移転跡地の活用による公園・緑道等の整備を進めている。

大阪国際空港については、６年９月の関西国際空港の開港により、同空港に国際線の全線及び国内線の一部を移転し離着陸回数が減少したこと等から、大阪国際空港周辺の騒音の影響が大幅に改善された。

これを踏まえ、騒音実態調査の結果等を勘案し、騒音対策区域を縮小する見直しを行った（１０年３月３１日告示・１２年４月１日適用）。




大型巡視船（災害対応型）「いず」

## 第１節　交通安全対策の推進

交通安全の確保は運輸行政の基本であり、このための施策の推進は最重要課題の一つである。運輸省では、陸、海、空にわたる総合的な交通安全対策を講じ、各輸送機関の安全の確保に努めている。

## 1　交通事故の概況

平成９年における道路交通事故による死者は９，６４０人であり、近年減少傾向にあるが、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（９年の死者数３３６人）。海上交通における事故は近年横ばい傾向にある（９年の死亡・行方不明者数１７０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（９年の死者数２８人）。

## 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、７年７月より施行された道路運送車両法の改正により、自動車ユーザーの保守管理責任の明確化等がされ、また、１０年５月２７日に公布された同法の改正により、自動車ユーザーが自ら分解整備を実施した場合に義務付けている分解整備検査について、記録簿の記載等を義務付ける等の安全確保のための諸対策を講じた上で、廃止されることになったことから、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、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、また、地下鉄道については、火災が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。

障害者、高齢者等の移動制約者対策については、駅舎等における誘導・警告ブロック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

##### (a) ９年度における鉄道事故等の現況

９年度においては、東海道線、弘南線、中央線において、多数の負傷者を生じる列車衝突事故が発生した〔２－１１－２表〕。運輸省は、これらの事故について早期の原因究明を図るため事故後直ちに担当官を現地に派遣する等により事故の調査を行った。これらの事故はいずれも担当職員による基本的な取扱いが行われなかったことに起因しており、ひとつ間違えばさらに甚大な被害を生じるおそれがあったことから、運輸大臣より直接全鉄軌道事業者の代表者に対し、担当職員による基本的動作の励行の徹底についての緊急指示を行った。さらに、これを受け運輸省とJR各社等で構成する「鉄道保安連絡会議」を開催し、運輸大臣の緊急指示に対する各社の取り組み状況について検討を行ったほか、年末年始

の輸送等に関する安全総点検の機会に、その実施状況について現地調査を行い同種事故の再発防止に向けて更なる指導の強化を図った。

２－１１－２表　重大事故一覧

## 2－11－2表　重大事故一覧

| 番号 | 年月日 | 事業者名 | 線名 | 場所 | 事故種別 | 死亡 | 負傷 | 合計 | 主原因及び概要 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | H9.4.7 | 京浜急行 | 京急本線 | 京急田浦・安針塚間 | 列車脱線 | 0 | 20 | 20 | 斜面から崩壊した土砂に列車が乗り上げ脱線した。 |
| 2 | H9.6.28 | JR東日本 | 東北線 | 愛宕・品井沼間 | 列車脱線 | 0 | 16 | 16 | 斜面から崩壊した土砂に列車が乗り上げ脱線した。 |
| 3 | H9.6.28 | JR西日本 | 山陰線 | 安栖里・立木間 | 列車脱線 | 0 | 26 | 26 | 線路（路盤）が流出した区間に列車が進入し脱線した。 |
| 4 | H9.8.12 | JR東　海 | 東海道線 | 沼津・片浜間 | 列車衝突 | 0 | 43 | 43 | 運転士が指定の駅間を正しく運転を行わず（速度超過）かつ前途の確認を怠ったため先行の貨物列車の後部に追突した。 |
| 5 | H9.8.25 | 弘南鉄道 | 弘南線 | 館田駅構内 | 列車衝突 | 0 | 40 | 40 | 運転士が出発信号機の停止現示の確認を怠って出発したため、対向列車と正面衝突した。 |
| 6 | H9.10.12 | JR東日本 | 中央線 | 大月駅構内 | 列車衝突 | 0 | 78 | 78 | 入換運転士が入換信号機の停止現示の確認を怠って出発したため駅通過中の特急列車の側面に衝突し、両列車が脱線した。 |
| 7 | H10.2.4 | 神戸電鉄 | 有馬線 | 谷上・箕谷間 | 列車脱線 | 0 | 11 | 11 | １種踏切道において、立ち往生していたトラックと列車（４両編成）が衝突した。 |

注　重大事故とは、死傷者が10人以上又は脱線車両が10両以上生じた事故をいう。

また、鉄道係員の作業時における事故及び降雪や大雨等自然災害による輸送障害等も相次いだことに鑑み、作業時における事故については、建設工事・保守作業等における安全確保と安全対策の徹底を図るべく、また、輸送障害等については安全確保を前提としつつ、利用者への影響を最小限に抑えるべく、鉄道事業者に対し文書による指導を行うとともに、関係者による会議を開催するなど、再発防止に向けて、きめ細かな指導を行った。

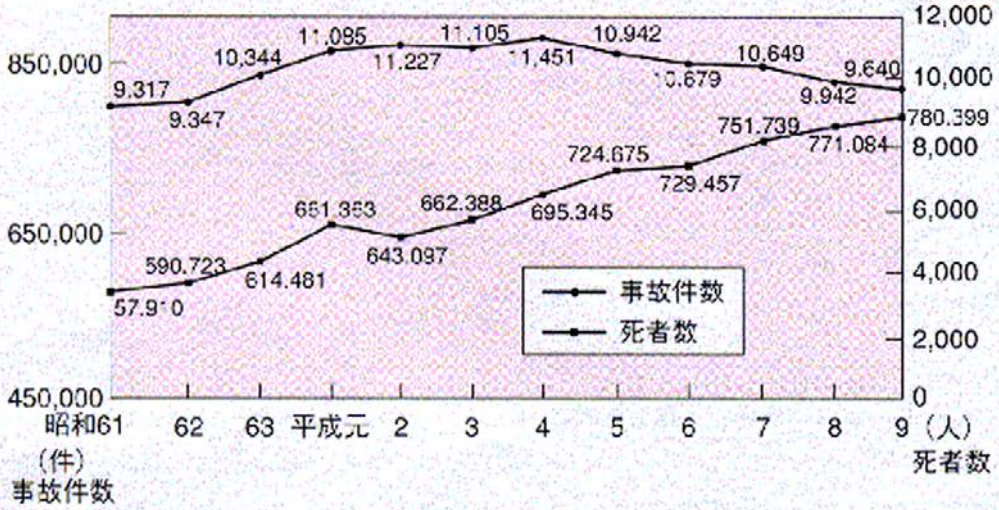
(b) 鉄道事故等の防止に向けた施策

鉄軌道運転事故は、列車の高速化・高密度化が進むなかで、安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に減少する傾向にあるが〔２－１１－１図〕、鉄軌道における運転事故は、一度事故が発生すると多数の負傷者を生じるおそれがあることから、運輸省は、鉄軌道における運転事故等の防止を図るため、引き続き(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維持、(3)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)ATS、列車無線等の整備等の対策を講じるとともに、定期的に行う保安監査等により運転の安全確保を図っている。

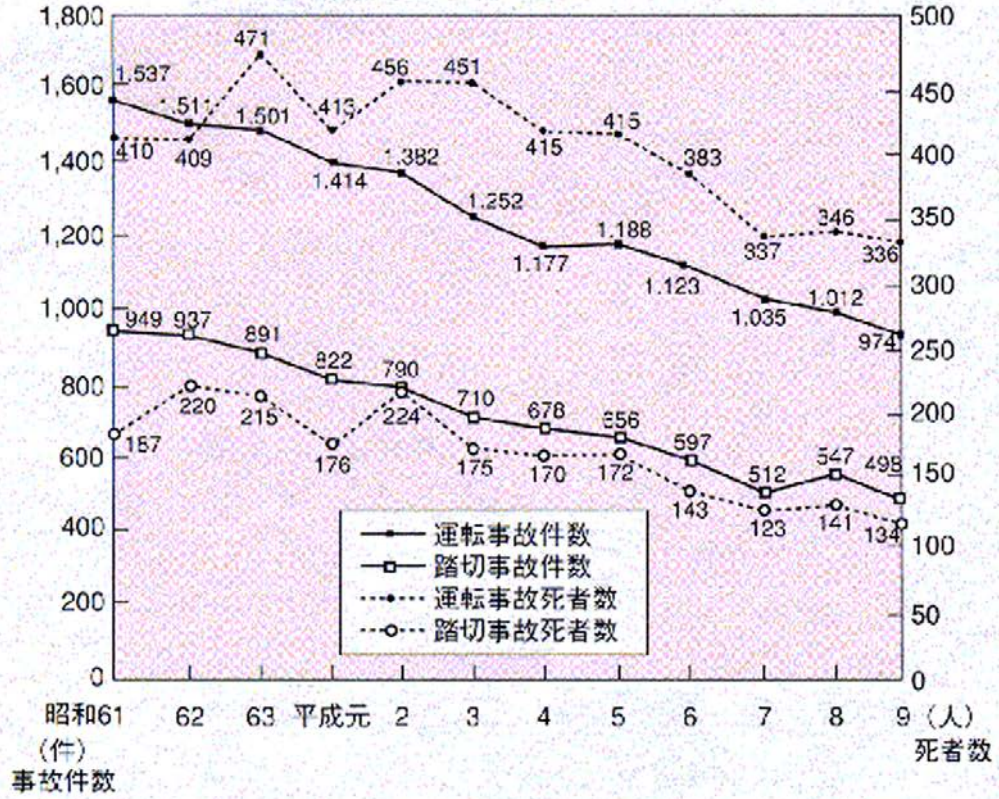
２－１１－１図　最近の交通事故状況

## 2−11−1図　最近の交通事故状況

① 道路交通




② 鉄軌道交通




注　運転事故とは、列車衝突、列車脱線、列車火災、踏切障害、道路障害、人身障害及びこれらに属さない事故であって、列車又は車両の運転により500万円（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。

さらに、運転事故等発生の際には、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、必要に応じ、運輸省が自ら原因究明にあたるとともに特別保安監査を実施している。これらの結果については行政施策に反映させている。また、事故防止に関する情報交換等のため、「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、車両故障防止のための、老朽車両の更新、新しい検査方法の導入等事例に応じた対策を鉄軌道事業者に指導している。また、移動制約者の安全に配慮した車両の整備についても指導しており、最近では、視覚障害者の車両間への転落防止対策について指導を行っている。

(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。９年度には、立体交差化１１２箇所、構造改良２６１箇所、保安設備整備２１２箇所の改良が行われた。

保安設備の整備については、一定の要件を満たす鉄道事業者に対して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

９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６４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」等に基づき千葉港等４４港で耐震強化岸壁の整備、新潟港等６４港で防災拠点の整備を行ったほか、東京港等２６港において既存施設の耐震性の強化を実施した。

(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、１０年度に北海道沿岸海域等におけるディファレンシャルGPSの整備を実施し、その有効範囲を小笠原諸島等の一部の遠方離島海域を除く我が国沿岸全域に拡大するほか、紙海図等の水路図誌の整備、航海用電子海図の整備及び最新維持情報の提供を進める。

(イ) 船舶の安全な運航の確保

(a) 船員の資質の向上

改正STCW条約が９年２月に発効したことを受けて、１０年５月に船舶職員法が改正され、航海士の無線資格の義務化等が規定されたところであり、引き続き関係法令の整備を推進することとしている。

また、時代のニーズに即した船員を確保する必要から、教育内容の見直しを図るなどその教育体制の一層の整備充実を推進する。

(b) 船舶の運航管理の適正化

運航管理については、事業者に対し、運航管理規程の遵守、安全意識の高揚等により運航管理体制の一層の充実及び適正化を図るよう指導している。特に旅客船については、運航監理官による乗船監査・事業所監査、運航管理者研修等を実施することにより、運航管理制度の徹底を図っている。

(c) 国際安全管理コードへの対応

大型船舶の海難の増加等を背景として、SOLAS条約が改正され、船舶及びその管理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、同コードの適正な確保を図っている。

(d) 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。９年には、パナマ船籍の大型油送船ダイヤモンドグレースが、東京湾中ノ瀬西側海域を航行中に浅所に乗り揚げ、原油約１，４００トンを流出した事件（９年７月発生、同１２月裁決言渡）をはじめとする７６２件の裁決を言渡した。

(e) 航行安全対策

海上保安庁は、海上交通関係法令の遵守を励行するとともに、船舶の種類毎に所要の安全対策を行っている。また、海上における大規模プロジェクトについて、その関係者に対し必要に応じて安全確保のための指導等を実施している。

(ウ) 船舶の安全性の確保

IMOにおける船舶の防火構造、救命設備、危険物海上輸送等に関する国際条約等の改正を受けて、これを国内法令に取り入れるとともに、造船技術の進展等を踏まえた基準認証制度の合理化に取り組んでいる。

また、船員法に基づき、船員労務官による監査等を通じ、発航前検査の励行、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。

(エ) 外国船舶の監督の推進

近年、条約の基準に適合しない船舶の排除が国際的課題となっており、我が国では、外国船舶の監督を積極的に実施するため、外国船舶監督官を各地方運輸局等１７官署に合計５２名を配置している。

(オ) 小型船舶安全対策

増大するプレジャーボート需要を背景に、船舶航行の支障や、安全管理の不十分さに起因する事故や遭難などさまざまな安全上の問題を引き起こす放置艇が顕在化している。こうした放置艇を解消するため、既存の静穏水域を活用した簡易な係留施設（ボートパーク）の整備を９年度より推進している（９年度７港）。このほか、ボートパークが有していない安全情報提供機能、修理機能、ビジター艇の一時係留機能等のプレジャーボートの安全航行上不可欠な機能を提供するため、公共マリーナの整備を推進している（９年度２１港）。さらに、国際標準化機構(ISO)におけるプレジャーボートの技術基準策定作業に積極的に参加するとともに、同技術基準と国内技術基準との整合化について検討を行っている。

また、１０年５月の船舶職員法の改正により五級小型船舶操縦士の資格が創設されたことに伴い、小型船舶操縦士免許取得者に対するルール・マナーに関する教育・啓蒙を更に充実させていく。

(カ) 海上捜索救助体制等の整備

海上保安庁では、SAR条約等に基づく我が国の捜索救助区域内での海難等に迅速かつ的確に対応するため、従来からしょう戒体制を確保するとともに特殊救難体制の整備及び船位通報制度の運用等を行っている。さらに、民間救助組織の育成・強化にも努めている。

(4) 航空交通の安全対策

(ア) 航空交通環境の整備

(a) 航空保安システムの整備

今後予想される航空交通の増大、多様化等のニーズに適切に対応するため、次世代の航空保安システムの整備を進める。これまで航空管制衛星(MTSAT)システム、航空衛星センター（神戸、茨城）等の整備を推進している。また、現行の航空保安システムについても航空路監視レーダー(ARSR、ORSR)等の整備を引き続き行っている。

(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密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成及び効率的な運航を可能とする空域の管理体制の整備を行い、空域の有効活用を図る必要がある。

(イ) 航空気象施設の整備及び情報提供体制の充実

気象庁は、１０年７月の大館能代・佐賀両空港の開港に先立ち、同年１月に秋田地方気象台大館能代空港出張所、佐賀地方気象台佐賀空港出張所を設置し、施設の整備を行うとともに業務開始に向け万全を図った。また、航空路火山灰情報センターにおいて航空路における火山灰の拡散予測を実施し、情報を高度化すべく準備を進めている。

(ウ) 航空機の安全な運航の確保

(a) 安全運航の確保

航空運送事業者に対しては、その事業内容に応じ、運航管理の実施方法、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付けし、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。

(b) 乗員の養成

航空大学校の教育内容の一層の充実に努めるとともに、航空運送事業者が行う乗員の養成についても所要の指導を行っている。

(c) 航空保安大学校の充実

航空保安大学校本校においては、航空路管制実習装置の更新整備を、また、同岩沼分校においては、航空保安訓練支援装置の更新整備等を１０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、防止対策について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、ICAO等における動向等を踏まえ、積極的に航空保安対策を推進する。

(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、品質監査制度を含めた品質管理、外部委託管理の充実等を引き続き行うよう指導監督していく。

(オ) 緊急時における捜索救難体制の整備

関係省庁間の協定に基づく救難調整本部(RCC)における施設及び機能の充実を図ることとしている。また、捜索救難に必要な連絡調整について、関係機関が随時必要な協議を行うとともに、合同訓練を定期的に行い、捜索救難体制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

大型化学消防車等の計画的な配備と性能向上を図るとともに、大規模航空機火災消火訓練施設を長崎空港に整備する。また、空港保安防災課等（新千歳空港・長崎）を新設し、消火救難・救急医療体制の一層の充実強化に取り組んで行く。

## 第２節　災害対策の推進

運輸省、海上保安庁及び気象庁は、災害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、台風・集中豪雨等の予警報の高度化に向けて、静止気象衛星「ひまわり５号」の後を継ぐ、運輸多目的衛星を航空局と共同で製作中である。また、気象資料伝送網の更新による注意報・警報の充実を図るとともに、１０年１月からは降雪量分布予報を開始する一方、引き続き、波浪、高潮、海水温、海流等の予報等の高度化を図っている。１０年度中に世界的な異常気象の原因の一つである、エルニーニョ現象について、監視に加えて予測情報の提供を開始することとしている。

#### (イ) 地震対策

気象庁は、全国に地震計や震度計を整備して地震活動を常時監視し、津波予報、地震情報等を提供している。９年度には地方公共団体が整備した震度計データの活用、大学等関係機関の地震データの活用などにより地震防災情報の高度化を図った。

また、気象庁長官は、東海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いる。このため、東海地域とその周辺に観測網を整備し、常時監視体制の強化を図っている。１０年度には建設省国土地理院の汎地球測位システム(GPS)データの活用、静岡県西部への地殻岩石歪観測施設１箇所の新設などを行う。

さらに、新たな津波予報技術を導入し、津波の高さや到達予想時刻の定量的予測、津波予報区の細分化などを行う。

海上保安庁は、地震予知等に必要な基礎資料を得るため、海底地形・地質構造調査、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の火山のうち、活動的な２０火山の常時監視を行い、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的確な情報の発表に努めている。

海上保安庁は、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

鉄道事業者が、落石・なだれ等の自然災害から鉄道施設を守るために行う防災施設整備費について、助成措置を講じ、防災対策の推進を図っている。

(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。

(ウ) 海上の防災対策

海上保安庁は、油排出事故等の海上災害や地震等の自然災害に備え、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・航空機による被害状況調査や救難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対策を確保することとしている。さらに、災害応急対策に資する沿岸域の各種情報及び油漂流状況・予測結果を電子画面上に表示するための沿岸海域環境保全情報の整備を進めている。

(エ) 航空の防災対策

国際民間航空条約第１４付属書の基準に準拠した「空港緊急計画」の策定を推進するとともに、空港管理者と消防機関、医療機関及び空港内事業者との応援協定の締結推進を図っている。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、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、安全性の確保・利便性の向上を図る都市海岸高度化事業等を実施している。

### (2) 災害復旧事業

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費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。

## 第３節　技術開発の推進

急速に高齢化社会を迎える我が国が、今後とも活力を維持し、持続的な発展を遂げるためには、独創的・革新的な技術を創出していくことが不可欠である。そのため、交通サービスの飛躍的な向上に資する技術研究開発を強力に推進するとともに、その成果を安全性・利便性の一層の向上や環境の保全に積極的に活用する。

## 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の実用化に向けた技術開発を進めるため、９年４月より山梨実験線において走行試験が開始されており、１２月には実験線における目標最高速度５５０km/hを達成した。また、運輸省研究開発評価指針に従い、実用化技術等に関する外部評価を実施するために設置した「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会」は、７月３０日に開催した第５回委員会において「これまでの走行試験結果の範囲内で技術評価を行ったところ、いくつかの課題はあるものの、実用化に向けて基本的な問題は認められなかったと判断できる。」との中間とりまとめを行った。

### (2) 鉄道の高速化等

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の高速化、新幹線と在来線を相互に乗り入れることが可能な軌間可変電車についての技術開発が進められている。

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。

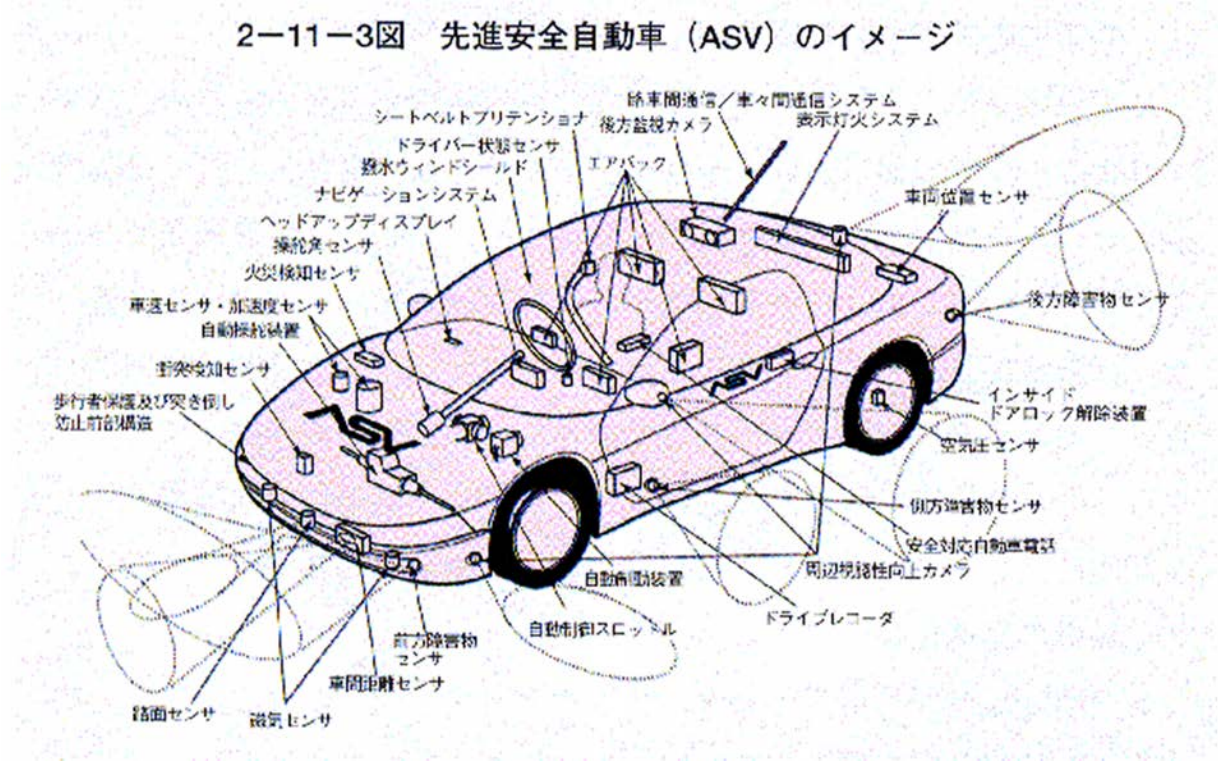
### (3) LRT（ライトレールトランジット）

都市内の公共交通機関として路面電車が見直されている。我が国においても、熊本市において初めて低床式車両（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。

## 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り組んでいる。〔２－１１－３図〕

２－１１－３図　先進安全自動車（ＡＳＶ）のイメージ



## 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等を推進している。

(1) スーパーマリンガスタービン（環境低負荷型舶用推進プラント）の研究開発

船舶から排出されるNOx（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舶用エンジンの研究開発を実施している。

(2) 環境保全技術の研究開発

近年続発した油流出事故の教訓から、荒天下でも流出油の回収作業を行うことができ、高粘度油にも対応できる油回収装置等の研究開発を実施している。

(3) メガフロート（超大型浮体式海洋構造物）の調査研究

空港等の施設への活用を目指し実施される１km規模の大型模型による研究開発にあわせて、構造物としての安全性、信頼性等の確保のために必要となる評価システム等の調査研究を実施している。

(4) 船舶技術研究所における研究開発

船舶及び海上交通の安全確保の観点から、貨物船の海難事故等に対応した船体の寿命評価技術に関する研究、また、環境保全の観点から、二酸化炭素の海洋固定化に関する研究等の先端的な研究を実施している。

## 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、大型の杭式桟橋の建設コストを縮減する新しい設計法を実際の構造物で検証する実証実験を行っているほか、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。

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ている。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(COMEINS)を開発し、９年度より運用している。

港湾技術研究所においては、リサイクル材料の実用化、自然環境との共生に配慮した沿岸域の形成、建設費の縮減等のため、各種廃棄物を母材とした土質新材料の開発の港湾施設への適用に関する研究、砂浜海岸の諸機能の評価とコースト・マネージメント手法に関する研究、港湾基盤施設の機能変化とライフエクステンションに関する研究、知能化材料を用いたハイクォリティ・モニタリングシステムの開発による港湾構造物の信頼性向上に関する研究等を行っている。

## 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年夏に打ち上げる計画であり、６年度から衛星の調達を進めている。

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、気象予測等のための技術開発

気象庁では、気象研究所を中心に、台風・集中豪雨、地震・津波、火山噴火、気候変動及び地球環境等の観測・監視・予測技術等の高度化に向けた研究開発を実施している。また、洪水や土砂災害等をもたらし社会に大きな影響を与える集中豪雨の予報の高度化をめざして、局地現象の予報モデルの開発を気象庁本庁と一体となって進めている。

さらに気象研究所では、社会的な需要が大きい地震活動の予測等について、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を実施している。また、他の地域に比べて地震発生の可能性が高いと指摘される内陸部地震空白域における地震・地殻活動とその周辺における地震活動との関連性について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・改良の研究等を行うことにより、気候変動に関する政府間パネル(IPCC)等の活動に貢献していくこととしている。また、季節予報の高度化を目指した気候モデルの開発を進めている。

## 7　海洋に関する研究の推進

海上保安庁では、日本近海の海況把握及び漂流予測の精度向上を図るための研究、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、海洋に関する研究、技術開発を推進している。

気象庁では、船舶の安全運航等のため、波浪、高潮、海流、海氷等の観測及び予報技術の高度化に努めている。とりわけ、地球観測衛星・ブイ等の観測データの新たな利用技術、海洋大循環モデルにより観測データの解析を行う同化技術等の開発を重点的に進めるとともに、流出油の漂流予測手法の実用化に着手している。このほか海洋データの即時的な国際相互利用を図るNEAR-GOOSリアルタイムデータベースの高度化、エルニーニョ現象の解明と予測の実用化、地球温暖化と深く関わる海洋での炭素循環のモデルの構築等を進めている。

**コラム**

## ビデオによる「阪神・淡路大震災における運輸関係者の行動記録」

平成７年１月１７日の大震災発生から約４年が経過し、神戸の街もかつての賑わいを取り戻しつつある。これまでには、災害発生時の応急対応から復旧作業、また復興対策等に携わった多くの方々の努力があった。

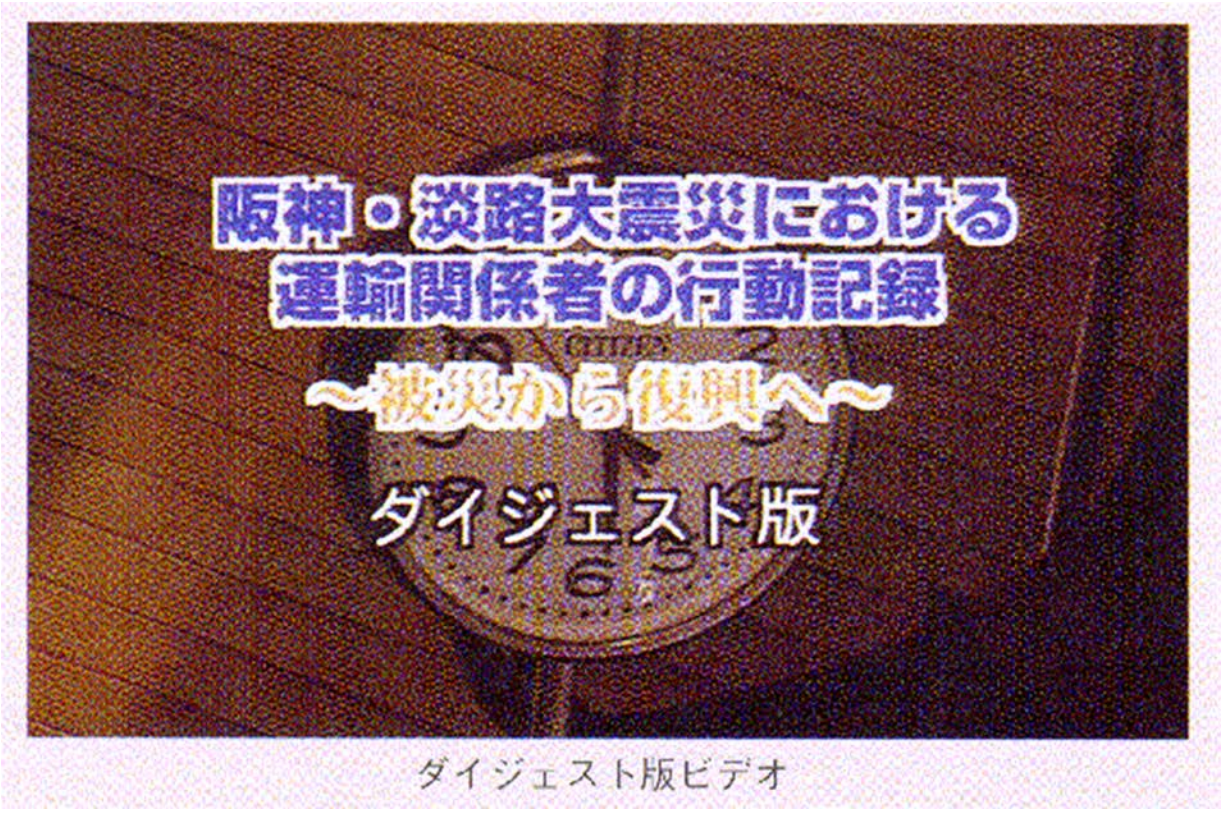
運輸関係においても、大きな被害を受けた交通施設等の復旧、被災地との代替交通手段の確保等のためにあらゆる努力が払われたが、これら運輸関係者の貴重な経験や教訓を後世に伝え、今後の危機管理対策に役立てるためのビデオが作成された。

その内容は、現場に居合わせた電車、バスの運転士、船長をはじめ、運輸企業の各部局の担当者、行政の担当官等合計１４７名の回想と証言を記録したもので、鉄道、バス、トラック、海運、港湾、航空、海上保安、気象の分野毎に時間を追って整理・編集されている。

当時の関係の方々の苦労が生々しく伝わってくると同時に、災害発生時の対応について多くの教訓を汲み取るものとなっている。

本件は、モーターボート競争関係４団体から拠出された７１億円余りを基に復興支援事業を実施した阪神・淡路大震災復興支援運輸連絡協議会の決定に基づき、近畿運輸局企画部などが企画、編集にあたった。

ビデオの本編は、全３８巻４６時間に及ぶ長大なものであるが、これを１６０分に短く整理、編集したダイジェスト版１巻（英訳版もある）があり、それぞれ、（財）関西交通経済研究センターにおいて、頒布・貸出等を行っている。



ダイジェスト版ビデオ

## 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指針」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。この基本指針を受け、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　コンピュータ西暦２０００年問題への対応

コンピュータ・プログラムが西暦２０００年以降の日付に対応していない場合にシステムが正常に機能しないというコンピュータ西暦２０００年問題（以下「２０００年問題」という。）は、２１世紀における高度情報通信社会の構築に向けた信任を揺るがしかねない重大な問題である。

このような２０００年問題の重要性、緊急性にかんがみ、１０年９月１１日、高度情報通信社会推進本部（本部長：内閣総理大臣）において「コンピュータ西暦２０００年問題に関する行動計画」が決定され、官民を挙げた具体的な行動の徹底を図ることとされたが、同計画において、交通分野は金融、エネルギー、情報通信等と並ぶ社会経済活動上重要な分野として位置付けられている。

このため、運輸省は自らが保有するシステムについて着実に２０００年対応を図るとともに、所管する団体及び事業者に対する周知等を通じて民間部門の徹底した対応を促すこと等により、安全で円滑な輸送の確保に努めている。また、運輸省ホームページを通じて、所管分野の２０００年問題への対応状況等に関する情報を国民に対して提供している。

## ２　ＥＤＩの導入促進

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。

EDIの導入促進については、「情報処理の促進に関する法律」に基づく連携指針に基づき、「物流EDI推進機構」等の場を通じて、標準メッセージの開発、啓蒙・普及等を行っており、引き続き、必要な環境整備に取り組んでいく。

### 3　ＩＣカードを利用した汎用電子乗車券の開発及び普及促進

ICカード(Integrated Circuit：集積回路）は、カード自体でデータ処理が可能であること、既存の磁気カードと比較して、セキュリティが高く、記憶容量も大きいことなどから、今後の有望な情報記憶媒体と考えられており、様々な分野でその活用が試みられている。

運輸分野では、鉄道、バス等の乗車券について、非接触（電波による情報のやりとり）タイプのICカードを活用したシステムの開発に強い期待が寄せられていることから、次世代の乗車券として異なる鉄道やバス間で共通利用できるとともに物販にも利用できる「汎用電子乗車券」の開発を推進している。

## 4　運輸関連情報提供のあり方の検討

昨年度までに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きたが、その中で、今後のマルチメディア技術活用の方向として、公共交通情報のオープン化の促進やマン・マシン・インターフェース（操作性）の向上の必要性が指摘されている。

このような認識のもと、地理情報システムの整備や携帯端末を用いた移動制約者支援システム開発の検討を進めている。

### (ア) 地理情報システム(GIS:Geographic information System)の整備

GISとは、地理的位置や空間に対応付け可能な自然・経済等のデータを統合的に処理、管理、分析し、その結果を表示するコンピュータシステムの体系で、地図上で情報処理が可能なことから、各種の行政計画や企業の経営戦略の策定等広範な分野で効果が期待されている。阪神・淡路大震災等を背景に、社会基盤としてのGIS整備の必要性の議論が高まってきたことを受け、政府においてもGIS関連省庁連絡会議を設置し、そこで策定した長期計画に基づいて政府全体として国土空間データ基盤の構築を進めている。

運輸分野は地理情報との関連が密接で、防災や環境保護対策の効果的な実現、公共交通サービスの向上等GIS整備により大きな恩恵を受ける。このため、運輸関連情報の標準化、リアルタイムな情報提供の可能性等の検討を通じて、メタデータ（データのカタログ）の作成、クリアリングハウス（所在案内）等の整備を行うとともに、政府全体としての取り組みに積極的に寄与していくことにしている。

### (イ) 情報通信技術を活用した移動制約者支援

郵政省と共同・連携し、簡易無線機端末関連技術を活用した移動制約者支援システムの開発を進めている。

このシステムは現在、急速に普及している携帯電話等を活用し、位置確認機能等を加えることにより交通ターミナル等での案内サービスを可能とし、高齢者・障害者等移動制約者の公共交通機関の利用を支援するものである。

## 5　気象サービスの高度化の推進

気象庁は、気象等の注意報・警報、地震・津波情報等の国民の生命・財産に直結する防災情報、広く国民生活やわが国の社会、経済活動に必要な天気予報等の提供を行っている。高度情報通信社会の中で気象情報が基盤的な情報として果たす役割は益々重要なものとなっており、気象庁では防災関係機関の情報通信システムとのネットワーク化を進めるとともに、国民・社会からの多様化するニーズに応える気象情報サービスの実現に向けて民間気象事業の振興を図ってきている。

気象注意報・警報、地震・津波情報は、関係省庁、地方公共団体等の防災関係機関に迅速に伝達される一方、テレビ・ラジオ等の報道機関を通して国民に伝えられている。近年、地方公共団体等の防災システムとのネットワーク化による震度・雨量等の観測データ等のオンライン交換が進んでおり、より高度な防災気象情報の発表や効果的な防災対策が実現してきている。

また、情報化社会の中で気象情報への多様化するニーズに応えるべく、気象庁は民間部門における活力の活用を図るために（財）気象業務支援センターを通して各種気象情報を民間気象事業者に提供してきている。これらの情報をもとに、民間気象事業者は、レジャー、港湾作業、流通・製造業等に向けた予報、船舶の最適航路の選定など個別事業者等の活動に向けた気象情報サービスを行っている。このほか、報道機関においては民間気象事業者と協力しつつ、テレビ・ラジオ等において様々な天気番組を提供してきている。さらに、近年は、インターネット、衛星デジタル放送、携帯電話やポケベルなどの移動体通信、CATVなど多様な新しいメディアを通じた気象情報サービスが急激に広がっており、気象情報を多様なメディアを通して入手できる時代が到来している。

## 6　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を図るものである。

このため、政府の行政情報化推進基本計画を踏まえた「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、港湾建設局、海上保安庁等と着実にネットワーク化を進めてきており、最終的には本省とすべての外局、地方支分部局とを結ぶ運輸省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ヶ関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、省庁間電子文書交換システム等の整備が進められている。

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を行っている。

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・ペーパーレス化等

行政庁に対する申請等に係る国民の負担軽減等の観点から、申請負担軽減対策（９年２月）、行政情報化推進基本計画（９年１２月改定）等累次の閣議決定において、申請・届出等手続の電子化・ペーパーレス化等を強力に推進することとされている。

運輸行政に係る申請・届出等の手続についても、１０年７月１日より、対面審査を要しないものを中心に、郵送、FAX又はFDによる提出を認めることとするとともに、オンライン化について、電気通信システム法に基づきモデルシステムの開発を開始したところであり、より一層の行政サービスの高度化を図っている。

# 平成９年10月～10年12月の運輸の動き

# 平成９年10月～10年

| 年月日 | 国内における運輸の動き |
|---|---|
| 9.10. 1 | 日本初の県全域を対象とした外客向割引カード「ウェルカムカード」が青森県において導入される |
| 1 | 北陸新幹線（高崎～長野間）開業 |
| 1 | 新航空機検査制度の施行 |
| 9 | 地方分権推進委員会第４次勧告－分権型社会の創造－ |
| 9.11. 5 | 有害底質の処理・処分に関する日米専門家会議［～７日］ |
| 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 |
| 11 | 関門海峡において中国籍貨物船「ＣＨＵ　ＨＡＩ」とパナマ籍貨物船「ＡＳＩＡＮ　ＨＩＢＩＳＣＵＳ」が衝突、Ｃ号が沈没 |
| 18 | 「21世紀を切りひらく緊急経済対策」経済対策閣僚会議決定 |
| 21 | 小型航空機の整備検査事業場に対する初の認定 |
| 9.12.12 | 「空港整備五箇年計画の改定について」（２年延長）閣議決定 |
| 12 | 「港湾整備五箇年計画の改定について」（２年延長）閣議決定 |
| 12 | 運輸技術審議会総合部会に設置された「流出油防除体制総合検討委員会」が報告書「流出油防除体制の強化について」取りまとめ |
| 12 | 「外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取り扱いに対する特別措置に関する法律」の一部改正法成立 |
| 12 | 行政改革委員会より「港湾運送事業に係る規制の見直し」について最終意見を提出 |
| 17 | 海運造船合理化審議会補足意見書「今後の造船業及び舶用工業のあり方について（中小造船業対策等）」がまとまる |
| 17 | 財政構造改革会議が「国鉄長期債務及び国有林野累積債務の処理のための具体的方策」を決定 |
| 18 | 大阪港トランスポートシステム　ニュートラムテクノポート線開業（大阪港～中ふ頭間） |
| 20 | 航空機の製造検査に係る事業場に対する初の認定 |
| 19 | 都営地下鉄12号線（放射部）延伸開業（新宿～練馬間） |

## 12月の運輸の動き

| 年月日 | 国際における運輸の動き |
|---|---|
| | |
| 9.11. 4 | 李鵬首相訪日（新幹線試乗） |
| 4 | ＯＥＣＤ海運委員会及び中国とのワークショップ（パリ）［～6日］ |
| 10 | 日独運輸ハイレベル協議（東京） |
| 13 | ＦＭＣによる制裁措置の無期限停止 |
| 14 | 日米航空次官級公式協議（サンフランシスコ）［～15日］ |
| 14 | 李鵬中国総理新幹線試乗 |
| 17 | ＩＭＯ総会（ロンドン）［～28日］ |
| 18 | 日ＥＵ規制緩和全体会合（東京） |
| 19 | 地球観測衛星委員会（ＣＥＯＳ）第11回全体会合（仏・ツールーズ）［～21日］ |
| 20 | 日ＥＵ港運協議第４回会合（東京） |
| 21 | 第９回ＡＰＥＣ閣僚会議及び第５回非公式首脳会談（ヴァンクーバー）［～25日］ |
| 28 | カナダ航空当局と航空安全推進のための取極め締結 |
| 9.12. 1 | 気候変動に関する国際連合枠組条約第３回締約国会議（京都）の開催［～11日］ |
| 4 | 第６回市場開放問題苦情処理対策本部幹部会（東京） |
| 7 | タイ、ベトナムとの政策対話［～13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］ |
| 13 | 第９回日印鉄道実務者会議（山梨）［～19日］ |
| 15 | 日米航空次官級公式協議（東京）［～18日］ |
| 22 | ＭＳＡＳ／ＥＧＮＯＳの相互運用性に関する日ＥＵハイレベル会合（ブラッセル） |

| 年月日 | 国内における運輸の動き |
|---|---|
| 12.21 | 旅行業の登録及び更新の有効期間を3年から5年に延長 |
| 22 | 新東京国際空港の貨物地区内の一般共有地約33㎡を買収（一期用地の土地買収が終了） |
| 24 | 平成10年度政府予算原案において関西国際空港2期事業の現地着工準備事業費が認められる |
| 24 | 平成10年度政府予算案において、中部国際空港の新規事業化のための予算を計上 |
| 24 | 「経済構造の変革と創造のための行動計画」（第1回フォローアップ）閣議決定 |
| 24 | 山梨リニア実験線において、実験車両ＭＬＸ01が、実験線における目標最高速度550km／hを達成。 |
| 24 | 浜松市を「オムニバスタウン」に指定 |
| 25 | 「国鉄長期債務の処理のための具体的方策及び国有林野事業の抜本的改革について」閣議決定 |
| 10. 1. 1 | 大館能代空港に秋田地方気象台大館能代空港出張所を設置 |
| 1 | 佐賀空港に佐賀地方気象台佐賀空港出張所を設置 |
| 1 | 気象庁与那国島測候所においてメタン・一酸化炭素濃度及び大気混濁度の観測開始 |
| 1 | 来島海峡海上交通センターの運用を開始 |
| 19 | 北海道地方、東北地方、北陸地方で降雪量の分布予報を開始 |
| 21 | 運輸省地球温暖化対策推進本部の設置 |
| 21 | 政府・与党整備新幹線検討委員会における検討結果公表（3線3区間の新規着工等を決定） |
| 21 | 北九州港西海岸地区港湾業務用施設（民活法特定施設）が開業 |
| 22 | 芝山鉄道の建設工事に着手 |
| 28 | 運輸省内に設置された「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」が報告書とりまとめ |
| 30 | 第6次海岸事業計画の計画期間を2年延長（閣議決定） |
| 10. 2. 1 | 第1旅客ターミナルビルの第1サテライトが能力増強工事を終え供用開始 |
| 2 | 「平成9年度第3回東京国際空港跡地利用計画調査委員会」開催 |
| 6 | スカイマークエアラインズ、羽田－福岡間に係る定期航空運送事業の免許を運輸大臣に申請 |
| 9 | 第14回観光立県推進地方会議「全国大会」（兵庫県） |
| 10 | 日本国有鉄道清算事業団用地「旧国鉄本社」（3,008億円） |
| 12 | 「東京駅八重洲口北側」（1,568億円）を売却 |
| 16 | 神戸港水深15m国際海上コンテナターミナル2バース供用開始<br>輸入空機に対する初の型式証明 |

| 年月日 | 国際における運輸の動き |
| --- | --- |
| | |
| 10. 1.12 | 第3回GAME国際科学パネル（東京）[～14日] |
| 12 | アジア・太平洋地域における台風監視・予測に係わる国際セミナー（東京）[～30日] |
| 19 | 津波災害の軽減に関する国際ワークショップ(東京）[～22日] |
| 20 | 日韓海運当局間協議（東京）[～21日] |
| 20 | 日米航空次官級公式協議（ワシントン）[～30日] |
| 26 | シベリア鉄道復興に関するロシア代表団訪日 [～29日] |
| 28 | FMC制裁措置問題について日米友好通商航海条約に基づく日米協議（予備協議）（ワシントン） |
| 30 | 日米航空次官級公式協議大筋合意（ワシントン） |
| 10. 2.12 | 東アジア運輸政策実務者会議（東京） |
| 18 | アジア・太平洋地域における温室効果ガス監視ネットワークに関する国際セミナー（東京）[～20日] |
| 18 | 世界観光機関（WTO）京都会議（京都）[～21日] |
| 23 | 日中海運に係る政府間協議（北京）[～27日] |
| 23 | WMO第12回大気科学委員会（マケドニア・スコピエ）[～3月4日] |

| 年月日 | 国内における運輸の動き |
|---|---|
| 2.20 | 「日本国有鉄道清算事業団の解散に伴う日本鉄道建設公団による特例業務の実施及び職員の再就職対策について」閣議決定 |
| 20 | ペルシャ湾安全対策官民連絡会開催 |
| 27 | 洪水予報指定河川として新たに10水系16河川を指定 |
| 10.3.2 | 仙台管区気象台管内の気象資料伝送網（Ｌ－ＡＤＥＳＳ）更新 |
| 6 | 海運造船合理化審議会内航部会が「内航海運船腹調整事業を解消するための方策について」の報告書を運輸大臣に提出 |
| 14 | 興津国際物流センター（清水港；民活法特定施設）が開業 |
| 14 | ＪＲ四国高徳線（高松～徳島間）高速化開業 |
| 19 | 「フォーラム「車検」を考える」開催 |
| 20 | コンテナターミナルの新たな整備・管理運営方式（新方式）の導入について港湾審議会が答申 |
| 20 | 羽田空港国際線旅客ターミナル供用開始 |
| 20 | 神戸電鉄三田線岡場～田尾寺間複線化完成 |
| 20 | 大型測量船「昭洋」が就役 |
| 21 | 九州新幹線（船小屋～新八代間）着工 |
| 24 | 運輸技術審議会総合部会で「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」答申 |
| 26 | 仙台空港Ｂ滑走路3000mに延長 |
| 27 | アメニティターミナル「神戸港中突堤旅客船ターミナル」供用開始 |
| 28 | 東北新幹線（八戸～新青森間）北陸新幹線（長野～上越間）着工 |
| 30 | 「平成９年度自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討結果報告書」発表 |
| 30 | かわさきファズ物流センター（川崎港；民活法特定施設）が開業 |
| 31 | 社団法人日本コンテナ協会解散 |
| 31 | 「駐留軍関係離職者等臨時措置法及び国際協定の締結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法」公布・施行 |
| 31 | 大阪国際空港について、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」に基づく騒音対策区域を縮小（12年４月１日適用） |
| 31 | 「21世紀の国土のグランドデザイン－地域の自立の促進と美しい国土の創造－」（新しい全国総合開発計画）閣議決定 |
| 31 | 需給調整規制の見直し等を柱とする「規制緩和推進３か年計画」閣議決定 |
| 10.4.1 | 中部国際空港の設置及び管理に関する法律、同施行令及び同施行規則施行 |
| 1 | 東海地震の予知に係る地震防災対策強化地域判定会の招集要請 |

| 年月日 | 国際における運輸の動き |
|---|---|
| | |
| 10.3.2 | 日ＥＵ規制緩和全体会合（東京） |
| 2 | 日米運輸ハイレベル協議（東京） |
| 3 | 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２回専門家会議の開催（米国）［～５日］ |
| 9 | 第114回国連欧州経済委員会車両構造作業部会（ＵＮ／ＥＣＥ／ＷＰ29）会議（ジュネーブ）［～13日］ |
| 11 | 第８回コモン・アジェンダ次官級全体会合（東京） |
| 14 | 日米航空交渉最終合意文書署名（ワシントン） |
| 16 | ＧＰＳ気象学セミナー（東京）［～18日］ |
| 23 | ＥＳＣＡＰ気象衛星の利用及び自然災害の監視に関する地域ワーキンググループ会合（東京）［～26日］ |
| 23 | 第３回アジア・オセアニア航空フォーラム（横浜） |
| 23 | 「パリＭＯＵ・東京ＭＯＵ合同閣僚会議」の開催［～24日］ |
| 23 | 第７回市場開放問題苦情処理対策本部幹事会（東京） |
| 30 | ＩＭＯ第41回海洋環境保護委員会（ロンドン）［～４月３日］ |
| 10.4.4 | ルーマニア・ポーランド政策対話［～14日］ |
| 6 | マラッカ・シンガポール海峡の航行安全問題に関する意見交換会（シンガポール） |

| 年月日 | 国内における運輸の動き |
|---|---|
| | 基準の改正 |
| 4．1 | メガフロートの空港利用に関する実証的研究(フェーズ２)開始 |
| 1 | 北九州モノレール小倉線延伸開業（平和通～小倉間） |
| 1 | 荒天対応型大型油回収装置等の研究開始 |
| 1 | 航空機の非常口座席の運用開始「非常脱出時の援助者の確保について」 |
| 1 | 国際健康開発センタービル（神戸港；民活法特定施設）が開業 |
| 1 | 八戸港国際物流センター（民活法特定施設）が開業 |
| 3 | 高知新港輸入物流ターミナル（民活法特定施設）が開業 |
| 6 | 初の地域限定通訳案内業免許付与 |
| 8 | 初の「外客来訪促進計画」の運輸大臣同意（３地域） |
| 9 | 運輸政策審議会航空部会答申、「国内航空運送事業について、生活路線の維持方策、混雑空港における発着枠配分ルールの確立等の環境整備方策を確立した上で、需給調整規制を廃止する」 |
| 13 | 「オゾン層観測報告：1997」発表 |
| 22 | 旅の総合見本市「旅フェア'98」の開催（千葉）［～26日］ |
| 24 | 「総合経済対策」経済対策閣僚会議決定 |
| 24 | 公共工事コスト縮減対策関係閣僚会議で平成９年度フォローアップを実施 |
| 25 | 新東京国際空港の一日当たりの発着枠を10回増やして370回での運用開始 |
| 27 | インターネットを使用した旅行商品販売開始 |
| 28 | ３省庁合同でプレジャーボート係留・保管対策に関する提言をプレス発表 |
| 10．5．1 | 「地球的課題の実験村」構想具体化検討委員会が最終報告を発表 |
| 1 | 中部国際空港株式会社設立 |
| 1 | 海上保安庁開庁50周年 |
| 3 | スカイレジャージャパンイン佐賀開催（～５日） |
| 15 | 第１回スロット配分方式検討懇談会開催 |
| 15 | 内航海運暫定措置事業を開始し、船腹調整事業を解消 |
| 15 | 境港ＦＡＺ物流高度化基盤施設（民活法特定施設）が開業 |
| 18 | ９年８月に移転に合意していた熱田派の用地内居住者が空港内用地約1.5haにつき移転補償契約を締結<br>隅谷調査団が実験村の最終報告を受けて、「成田空港問題は社会的に解決した」とする最終的な所見を運輸大臣に提出 |
| 19 | 隅谷所見を受けて運輸大臣が成田空港問題の話し合い解決について閣議に報告 |
| 20 | 運輸政策審議会第２回海上交通部会開催：港湾運送事業の規制のあり方についての議論を開始 |
| 21 | 21世紀の航空貨物（エア・フレイト21）研究会中間報告「効率的な国際航空貨物輸送の実現のための方策について」 |

| 年月日 | 国際における運輸の動き |
|---|---|
| 4．9 | 第１回ＡＳＥＡＮ10自動車基準調和官民会議（バンコク）［～10日］ |
| 16 | 「日中鉄道交流に関する協定書」に署名 |
| 20 | 第77回ＩＭＯ法律委員会（ロンドン）［～24日］ |
| 20 | 第13回ＡＰＥＣ運輸ワーキンググループ（メキシコシティー）［～24日］ |
| 20 | 国連持続可能な開発委員会第６回会合（ニューヨーク）［～５月１日］ |
| 22 | ＯＥＣＤ閣僚理事会（パリ）［～28日］ |
| 23 | ＯＥＣＤ海運委員会作業部会及びＯＥＣＤ海運委員会（パリ）［～24日］ |
| 10．5．4 | ＷＭＯ第12回測器観測法委員会（モロッコ・カサブランカ） |
| 4 | 日韓海運当局ハイレベル協議（ソウル）［～５日］ |
| 7 | 海運政策及び海運の発展に関する国際ワークショップ（上海他）［～11日］ |
| 11 | ＩＭＯ第69回海上安全委員会（ロンドン）［～20日］ |
| 11 | ＷＭＯ／ＩＣＡＯ火山灰ワークショップ（フランス・ツールーズ）［～15日］ |
| 12 | 第１回東アジア物流当局者会合・フォーラム開催 |
| 12 | ＡＰＥＣ観光ワーキンググループ第12回会合（韓国・済州）［～15日］ |
| 15 | インドネシア国内情勢悪化に対応して、我が国外航海運企業が運航するインドネシア就航船舶に対し、在留邦人救出の協力を要請［～20日］ |
| 18 | 第２回ＷＴＯ閣僚会議（ジュネーブ）［～20日］ |
| 19 | インドネシア危機邦人救出への対応として巡視船２隻を同国方面へ派遣［～６月１日］ |
| 21 | 日ＥＵ環境高級事務レベル会合（東京）［～22日］ |

| 年月日 | 国内における運輸の動き |
|---|---|
| 5.22 | 第6回地域伝統芸能全国フェスティバルの開催（岐阜県）［～24日］ |
| 27 | 「船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律」公布 |
| 27 | 「道路運送車両法の一部を改正する法律」公布 |
| 27 | 運輸省・空港公団がエコ・エアポート基本構想を発表 |
| 27 | 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の施行 |
| 29 | 地方分権推進計画閣議決定 |
| 29 | 中部国際空港等の設置及び管理に関する基本計画公示 |
| 29 | 航空審議会より答申「航空安全規制のあり方について」 |
| 10.6.1 | 第2回総合物流施策推進会議において「物流拠点の整備を進める上での指針」決定 |
| 1 | 「1997年の我が国のクルーズ等の動向について」発表 |
| 1 | 「平成10年版今日の気象業務」発表 |
| 1 | 「不正改造車を排除する運動」の実施［～30日］ |
| 2 | 運輸政策審議会自動車交通部会「貸切バスの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」答申及び「乗合バス事業の規制緩和、生活路線維持について」中間報告 |
| 3 | 「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律」公布 |
| 5 | 北海道国際航空、羽田－札幌間に係る定期航空運送事業の免許を運輸大臣に申請 |
| 7 | 9年8月に移転に合意していた熱田派の用地内居住者が空港内用地約3.2haにつき移転補償契約を締結 |
| 8 | 「気候変動監視レポート1997」発表 |
| 9 | 運輸政策審議会総合部会より「需給調整規制廃止後の交通運輸政策の基本的な方向について」答申 |
| 10 | エルニーニョ現象の終息に関する情報発表 |
| 11 | 運輸政策審議会海上交通部会において「国内旅客船事業における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」答申まとまる |
| 11 | 総合物流施策大綱第1回フォローアップ実施 |
| 12 | 第4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 |
| 15 | 運輸政策審議会より答申「旅客鉄道分野における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」 |
| 16 | 運輸技術審議会へ「安全と環境に配慮した今後の自動車交通施策のあり方について」諮問 |
| 17 | 「車両スペースの余裕を活用した鉄道車両内への自転車持ち込みに関するモデル事業調査検討委員会」（第1回）開催 |

| 年月日 | 国際における運輸の動き |
|---|---|
| 5.24 | 第3回日豪観光交流促進協議（パース）［～25日］ |
| 26 | 第82回欧州運輸大臣会議（コペンハーゲン）［～27日］ |
| 27 | 日本・オマーン航空協定締結 |
| 27 | 日本・バハレーン航空協定締結 |
| 30 | 第16回安全性向上自動車（ＥＳＶ）会議（カナダ）［～6月4日］ |
| 10.6.2 | 第5回日米運輸協力コンファレンス（ワシントン） |
| 2 | 「気候変動に関する国際連合枠組条約」補助機関会合（ボン）［～12日］ |
| 16 | ＷＭＯ第50回執行理事会（ジュネーブ）［～26日］ |
| 22 | 第115回国連欧州経済委員会車両構造作業部会（ＵＮ／ＥＣＥ／ＷＰ29）会議において、自動車の世界基準協定（仮称）が合意（ジュネーブ）［～26日］ |

| 年 月 日 | 国 内 に お け る 運 輸 の 動 き |
|---|---|
| 6 . 19 | 「地球温暖化対策推進大綱」の策定 |
| 26 | 「漁業再建整備特別措置法第13条第１項の職業転換給付金に関する政令の一部を改正する政令」公布・施行 |
| 30 | 汎用電子乗車券の実証実験の開始 |
| 10. 7 . 1 | 運輸大臣が中部国際空港株式会社を中部国際空港等の設置及び管理を行う者として指定 |
| 1 | 国際安全管理コード（ＩＳＭコード）の強制化 |
| 1 | 屋久島空港の運用時間延長 |
| 3 | 「造船業基盤整備事業協会法施行令の一部改正」及び「造船業基盤整備事業協会に対する特定船舶製造事業者の納付金の納付に関する省令の一部改正」公布 |
| 6 | 中小企業近代化促進法第３条第１項の規程に基づく「船舶（総トン数が１万トン以上のものを除く。）の製造又は修理業の中小企業近代化計画」告示 |
| 10 | 「造船業基盤整備事業協会法施行令の一部改正」及び「造船業基盤整備事業協会に対する特定船舶製造事業者の納付金の納付に関する省令の一部改正」施行 |
| 10 | 「船舶職員法施行令及び運輸省組織令の一部を改正する政令」公布 |
| 15 | 運輸省・空港公団が「地域と共生する空港づくり大綱」を発表 |
| 17 | 長崎空港、中標津空港、出雲空港の運用時間延長 |
| 18 | 大館能代空港開港（滑走路：2000m） |
| 27 | 「平成10年度第１回東京国際空港跡地利用計画調査委員会」開催 |
| 28 | 佐賀空港開港（滑走路：2000m） |
| 28 | スカイマークエアラインズに対し、羽田－福岡間に係る新規の定期航空運送事業の免許を付与 |
| 30 | 「地域における物流マネジメントのあり方に関する研究会中間報告」公表 |
| 30 | 和歌山県が運輸省に関西国際空港の飛行経路の変更を受け入れる旨回答 |
| 31 | 「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する基本的な方針」を公表 |
| 31 | 大阪府が運輸省に関西国際空港の飛行経路の変更を受け入れる旨回答 |
| 10. 8 . 7 | 兵庫県が運輸省に関西国際空港の飛行経路の変更を受け入れる旨回答 |
| 28 | スカイレールサービスみどり坂線開業（みどり口～みどり中央間） |
| 10. 9 . 5 | ＳＴＳモデル運行（東京都三鷹市）［～25日］ |

| 年月日 | 国際における運輸の動き |
| --- | --- |
| | |
| 10. 7. 6 | 第26回気象衛星調整会議（日光）［～10日］ |
| 13 | フランク・ロシア運輸大臣との政策対話 |
| 20 | ＩＭＯ第44回航行安全小委員会（ロンドン）［～24日］ |
| 29 | ＦＭＣ制裁措置問題について日米友好通商航海条約に基づく日日米協議（東京） |
| 10. 8. 20 | アジア海運フォーラム（シンガポール） |
| 10. 9. 16 | 第４回日韓港湾局長会議（東京）［～18日］ |

| 年月日 | 国内における運輸の動き |
|---|---|
| 9.19 | スカイマークエアラインズが羽田－福岡間に就航 |
| 22 | 「低燃費自動車の一層の普及促進策について」運輸審議会に諮問 |
| 10.10. 1 | 千葉急行電鉄千葉急行線の京成電鉄への譲渡 |
| 1 | 日本郵船㈱と昭和海運㈱が合併 |
| 1 | 若年船員養成プロジェクト開始 |
| 1 | 大阪高速鉄道国際文化公園都市モノレール線開業（万博記念公園～阪大病院前間） |
| 1 | 軽自動車の規格拡大 |
| 1 | ＳＴＳモデル運行（北海道栗山市）［～21日］ |
| 3 | ＪＲ貨物東海道線におけるコンテナ列車の長編成化開始 |
| 7 | ㈶全国福祉輸送サービス協会設立 |
| 9 | 「道路運送車両法施行令の一部を改正する政令」等公布 |
| 9 | 自動車の制動装置等の基準について、自動車の装置に関する国連の相互承認協定と整合化 |
| 10 | 旭川空港滑走路2500m 全面供用 |
| 21 | 「国民の祝日に関する法律の一部を改正する法律」公布 |
| 22 | 「第７回快適通勤推進協議会」開催 |
| 22 | 「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」施行 |
| 22 | 日本国有鉄道清算事業団廃止 |
| 26 | 北海道国際空港㈱に対し、羽田－札幌間に係る新規の定期運送事業の免許を付与 |
| 27 | 関西国際空港㈱、関西国際空港用地造成㈱が「関西国際空港２期事業に係る環境影響評価書」を大阪府知事に提出 |
| 10.11. 4 | 第１回広域連携観光振興会議（東北ＷＡＣ21）［～５日］ |
| 13 | 運輸技術審議会より答申「今後の鉄道技術行政のあり方について」 |
| 18 | 京浜急行電鉄空港線延伸開業（羽田～羽田空港間） |
| 19 | 地方分権推進委員会第５次勧告－分権型社会の創造－ |
| 21 | アメニティターミナル「阪急伊丹駅」供用開始 |
| 24 | 「道路運送車両法の一部を改正する法律」施行 |
| 25 | 「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備について」運輸政策審議会に諮問 |
| 27 | 多摩都市モノレール線開業（上北台～立川北間） |

| 年月日 | 国際における運輸の動き |
|---|---|
| 9.21 | 日米運輸ハイレベル協議（ワシントン） |
| 22 | ＩＣＡＯ総会（モントリオール）［～10月２日］ |
| 30 | WMO基礎組織委員会臨時会合(ドイツ・カールスルーエ）［～10月９日］ |
| 10.10. 1 | 気候変動に関する政府間パネル（ＩＰＣＣ）第14回会合（ウィーン）［～３日］ |
| 12 | ＡＰＥＣ観光ワーキンググループ第13回会合（マレーシア・ランカウイ）［～15日］ |
| 12 | 第５回ＩＴＳ世界会議（ソウル）［～16日］ |
| 14 | ＨＥＵ運輸ハイレベル協議（東京）［～15日］ |
| 19 | 第14回ＡＰＥＣ運輸ワーキンググループ（ソウル）［～23日］ |
| 19 | 第78回ＩＭＯ法律委員会（ロンドン）［～23日］ |
| 19 | 「国際協力の日」記念シンポジウム |
| 20 | 第１回日米地震防災政策会議（ハイレベル・フォーラム）（シアトル）［～22日］ |
| 26 | 第６回日加官民観光定期協議（富士吉田）［～27日］ |
| 28 | 第６回日中観光振興協議（上海）［～31日］ |
| 29 | 第３回日米自動車・同部品年次協議（サンフランシスコ）［～30日］ |
| 29 | コモン・アジェンダ油流出対応作業部会（東京）［～30日］ |
| 30 | ＩＭＯ第42回海洋環境保護委員会（ロンドン）［～11月８日］ |
| 10.11. 2 | 気候変動に関する国際連合枠組条約第４回締約国会議（ブエノスアイレス）［～13日］ |
| 4 | ＨＥＵ規制緩和対話全体会合（東京） |
| 6 | 日米規制緩和上級会合（ワシントン） |
| 9 | ＩＣＡＯ危険物パネルワーキンググループ会議（キャンベラ）［～13日］ |
| 9 | WMO第Ⅱ地区（アジア）気象測器の維持管理担当者のための研修ワークショップ（つくば）［～13日］ |
| 9 | 第116回国連欧州経済委員会車両構造作業部会（ＵＮ／ＥＣＥ／ＷＰ29）会議（ジュネーブ）［～13日］ |
| 10 | 地球観測衛星委員会（ＣＥＯＳ）第12回全体会合（インド・バンガロール） |
| 14 | 第10回ＡＰＥＣ閣僚会議及び第６回非公式首脳会議（クアラルンプール）［～18日］ |
| 16 | 日豪運輸ハイレベル協議（東京） |

| 年月日 | 国内における運輸の動き |
| --- | --- |
| | |
| 10.12. 3 | 関西国際空港の新飛行経路の運用開始<br>「国際協定の締結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法施行令の一部を改正する政令」公布・施行 |

| 年月日 | 国際における運輸の動き |
|---|---|
| 11.18 | ＥＳＣＡＰ第１回運輸・通信・観光・インフラ開発委員会会合（バンコク）［～20日］ |
| 20 | 自動車の装置に関する国連の相互承認協定（1958年協定）加入記念フォーラム開催 |
| 24 | 自動車の装置に関する国連の相互承認協定（1958年協定）への加入 |
| 25 | 世界観光機関（ＷＴＯ）神戸会議（神戸）［～27日］ |
| 28 | 中国江沢民国家主席新幹線試乗 |
| 30 | 日豪静止気象衛星合同委員会第18回会合（豪・メルボルン）［～12月４日］ |
| 10.12. 1 | ＥＳＣＡＰ／ＷＭＣ第31回台風委員会（フィリピン・マニラ）［～７日］ |
| 3 | ＯＥＣＤ海運委員会（パリ）［～４日］ |
| 7 | 第70回ＩＭＯ海上安全委員会（ロンドン）［～11日］ |

# 統計等参考資料編

・鉄道旅客輸送の推移

## 鉄道旅客輸送の推移

| 項目 | | 年度 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| JR | 輸送人員（百万人） | 定期 | 5,643 | 5,657 | 5,698 | 5,681 | 5,589 |
| | | 定期外 | 3,263 | 3,226 | 3,284 | 3,316 | 3,270 |
| | | 合計 | 8,906 | 8,883 | 8,982 | 8,997 | 8,859 |
| | 輸送人キロ（億人キロ） | 定期 | 1,076 | 1,085 | 1,101 | 1,107 | 1,091 |
| | | 定期外 | 1,424 | 1,359 | 1,390 | 1,411 | 1,385 |
| | | 合計 | 2,500 | 2,444 | 2,490 | 2,517 | 2,477 |
| 民鉄（JR以外） | 輸送人員（百万人） | 定期 | 8,489 | 8,347 | 8,282 | 8,151 | 7,993 |
| | | 定期外 | 5,364 | 5,367 | 5,366 | 5,445 | 5,346 |
| | | 合計 | 13,853 | 13,714 | 13,648 | 13,596 | 13,339 |
| | 輸送人キロ（億人キロ） | 定期 | 1,006 | 996 | 989 | 974 | 955 |
| | | 定期外 | 521 | 524 | 521 | 530 | 518 |
| | | 合計 | 1,527 | 1,520 | 1,511 | 1,504 | 1,473 |

・鉄道貨物輸送の推移

## 鉄道貨物輸送の推移

| 項目 | | 年度 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| JR | 輸送トン数（百万トン） | 車扱 | 34 | 33 | 31 | 27 | 25 |
| | | コンテナ | 20 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| | | 合計 | 53 | 53 | 51 | 49 | 47 |
| | 輸送トンキロ（億トンキロ） | 車扱 | 66 | 61 | 55 | 46 | 42 |
| | | コンテナ | 184 | 180 | 192 | 200 | 201 |
| | | 合計 | 250 | 241 | 247 | 246 | 243 |
| 民鉄（JR以外） | 輸送トン数（百万トン） | 車扱 | 25 | 25 | 24 | 22 | 20 |
| | | コンテナ | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 |
| | | 合計 | 26 | 26 | 25 | 24 | 22 |
| | 輸送トンキロ（億トンキロ） | 車扱 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 |
| | | コンテナ | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.2 |
| | | 合計 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 |

・新幹線輸送の推移

## 新幹線輸送の推移

| 項目 | | 年度 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 輸送人員（百万人） | 東海道 | 132 | 128 | 133 | 134 | 134 |
| | 山陽 | 68 | 58 | 63 | 64 | 63 |
| | 東北 | 69 | 70 | 72 | 74 | 77 |
| | 上越 | 27 | 27 | 27 | 28 | 30 |
| | 北陸 | − | − | − | − | 5 |
| | 合計 | 276 | 263 | 276 | 281 | 282 |
| 輸送人キロ（百万人キロ） | 東海道 | 40,504 | 38,907 | 39,817 | 40,973 | 41,090 |
| | 山陽 | 16,026 | 13,310 | 14,759 | 15,456 | 14,976 |
| | 東北 | 11,695 | 11,763 | 11,956 | 12,165 | 12,278 |
| | 上越 | 4,339 | 4,267 | 4,295 | 4,354 | 4,002 |
| | 北陸 | − | − | − | − | 470 |
| | 合計 | 72,564 | 68,249 | 70,826 | 72,948 | 72,816 |

注 (1) 運輸政策局情報管理部「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) 東海道（東京～新大阪）、山陽（新大阪～博多）、東北（東京～盛岡）、上越（大宮～新潟）、北陸（高崎～長野）とする。

・旅客輸送量の実績

## 旅客輸送量の実績

| 項目 | | 年度 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 9/8(%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 輸送人員（百万人） | 営業用 | 乗合バス | 6,196 | 5,939 | 5,756 | 5,591 | 5,400 | 96.4 |
| | | 貸切バス | 248 | 248 | 249 | 248 | 247 | 99.8 |
| | | ハイヤー・タクシー | 2,922 | 2,822 | 2,758 | 2,684 | 2,615 | 97.4 |
| | | 計 | 9,365 | 9,009 | 8,763 | 8,532 | 8,262 | 96.8 |
| | 自家用 | バス | 1,781 | 1,649 | 1,614 | 1,645 | 1,703 | 103.6 |
| | | 乗用車 | 33,127 | 34,004 | 35,018 | 35,072 | 35,869 | 102.3 |
| | | 貨物車 | 3,263 | 3,160 | 3,134 | 3,069 | 2,937 | 95.7 |
| | | 軽自動車 | 11,748 | 12,113 | 12,742 | 13,225 | 13,428 | 101.5 |
| | | 計 | 49,920 | 50,926 | 52,508 | 53,011 | 53,938 | 101.7 |
| | 合計 | | 59,285 | 59,935 | 61,272 | 61,543 | 62,200 | 101.1 |
| 輸送人キロ（億人キロ） | 営業用 | 乗合バス | 331 | 319 | 306 | 293 | 283 | 96.4 |
| | | 貸切バス | 431 | 429 | 433 | 430 | 428 | 99.5 |
| | | ハイヤー・タクシー | 152 | 143 | 138 | 133 | 128 | 96.5 |
| | | 計 | 913 | 891 | 877 | 856 | 839 | 97.6 |
| | 自家用 | バス | 267 | 250 | 234 | 225 | 218 | 96.8 |
| | | 乗用車 | 5,680 | 5,767 | 5,947 | 6,067 | 6,186 | 102.0 |
| | | 貨物車 | 746 | 738 | 739 | 731 | 720 | 98.5 |
| | | 軽自動車 | 1,292 | 1,321 | 1,377 | 1,437 | 1,486 | 103.4 |
| | | 計 | 7,985 | 8,077 | 8,297 | 8,461 | 8,611 | 101.8 |
| | 合計 | | 8,899 | 8,968 | 9,174 | 9,317 | 9,450 | 101.4 |
| 一人当たり平均輸送キロ（km） | 営業用 | 乗合バス | 5.3 | 5.4 | 5.3 | 5.2 | 5.2 | 100.0 |
| | | 貸切バス | 173.9 | 172.8 | 173.8 | 173.6 | 173.1 | 99.7 |
| | | ハイヤー・タクシー | 5.2 | 5.1 | 5.0 | 5.0 | 4.9 | 98.0 |
| | 自家用 | バス | 15.0 | 15.2 | 14.5 | 13.7 | 12.8 | 93.4 |
| | | 乗用車 | 17.2 | 17.0 | 17.0 | 17.3 | 17.3 | 100.0 |

注　(1)　運輸政策局情報管理部「自動車輸送統計年報」による。
(2)　乗用車には軽自動車は含まない。
(3)　四捨五入のため計と合わない場合がある。
(4)　平成６年度の数値には、平成７年１月～３月の兵庫県の数値を含まない。

・貨物自動車輸送量の実績

## 貨物自動車輸送量の実績

| 区分 | | | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 9/8(%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 輸送トン数（百万トン） | 営業用 | 普通車 | 2,084 | 2,112 | 2,216 | 2,320 | 2,314 | 99.8 |
| | | 小型車 | 37 | 35 | 34 | 33 | 32 | 98.0 |
| | | 特種（殊）車 | 357 | 358 | 384 | 412 | 414 | 100.6 |
| | | 軽自動車 | 13 | 13 | 14 | 15 | 15 | 105.3 |
| | | 計 | 2,491 | 2,518 | 2,647 | 2,780 | 2,776 | 99.9 |
| | 自家用 | 普通車 | 2,254 | 2,221 | 2,307 | 2,374 | 2,306 | 97.1 |
| | | 小型車 | 467 | 457 | 444 | 418 | 402 | 96.1 |
| | | 特種（殊）車 | 472 | 475 | 479 | 471 | 451 | 95.7 |
| | | 軽自動車 | 138 | 140 | 139 | 14 | 131 | 96.8 |
| | | 計 | 3,331 | 3,292 | 3,370 | 3,398 | 3,290 | 96.8 |
| | 合計 | | 5,822 | 5,810 | 6,017 | 6,178 | 6,065 | 98.2 |
| 輸送トンキロ（キロ億トン） | 営業用 | 普通車 | 1,772 | 1,814 | 1,922 | 2,001 | 2,030 | 101.4 |
| | | 小型車 | 12 | 11 | 11 | 10 | 10 | 97.8 |
| | | 特種（殊）車 | 260 | 268 | 294 | 317 | 321 | 101.3 |
| | | 軽自動車 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 106.0 |
| | | 計 | 2,049 | 2,097 | 2,231 | 2,333 | 2,366 | 101.4 |
| | 自家用 | 普通車 | 516 | 516 | 523 | 535 | 517 | 96.7 |
| | | 小型車 | 101 | 99 | 96 | 91 | 89 | 96.9 |
| | | 特種（殊）車 | 77 | 77 | 81 | 80 | 76 | 94.5 |
| | | 軽自動車 | 16 | 17 | 16 | 16 | 16 | 97.4 |
| | | 計 | 710 | 709 | 716 | 726 | 697 | 96.5 |
| | 合計 | | 2,759 | 2,806 | 2,946 | 3,059 | 3,063 | 100.2 |

注 (1) 運輸政策局情報管理部「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

| 区分＼年度 | | | | 8 | 9 | 9－8 | 9/8(%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 総計 | | | | 71,775,647 | 72,856,583 | 1,080,936 | 101.5 |
| トラック | 普通車 | | 自家用 | 1,764,876 | 1,763,933 | △ 943 | 99.9 |
| | | | 営業用 | 877,390 | 891,734 | 14,344 | 101.6 |
| | | | 計 | 2,642,266 | 2,655,667 | 13,401 | 100.5 |
| | 小型車 | 四輪車 | 自家用 | 5,965,353 | 5,824,249 | △ 41,104 | 97.6 |
| | | | 営業用 | 84,648 | 83,505 | △ 1,143 | 98.6 |
| | | | 計 | 6,050,001 | 5,907,754 | △ 142,247 | 97.6 |
| | | 三輪車 | 自家用 | 1,275 | 1,232 | △ 43 | 96.6 |
| | | | 営業用 | 112 | 112 | 0 | 100.0 |
| | | | 計 | 1,387 | 1,344 | △ 43 | 96.9 |
| | 被けん引車 | | | 125,252 | 128,444 | 3,192 | 102.5 |
| | 軽四・三輪車 | | | 11,038,440 | 10,709,026 | △ 329,414 | 97.0 |
| | 合計 | | | 19,857,346 | 19,402,235 | △ 455,111 | 97.7 |
| バス | 普通車 | | 自家用 | 29,042 | 28,667 | △ 375 | 98.7 |
| | | | 営業用 | 84,387 | 83,873 | △ 514 | 99.4 |
| | | | 計 | 113,429 | 112,540 | △ 889 | 99.2 |
| | 小型車 | | 自家用 | 117,827 | 115,518 | △ 2,309 | 98.0 |
| | | | 営業用 | 10,588 | 11,808 | 1,220 | 111.5 |
| | | | 計 | 128,415 | 127,326 | △ 1,089 | 99.2 |
| | 合計 | | | 241,844 | 239,866 | 1,978 | 99.2 |
| 乗用車 | 普通車 | | 自家用 | 9,949,956 | 11,279,648 | 1,329,692 | 113.4 |
| | | | 営業用 | 23,029 | 25,978 | 2,949 | 112.8 |
| | | | 計 | 9,972,985 | 11,305,626 | 1,332,641 | 113.4 |
| | 小型車 | | 自家用 | 30,270,209 | 29,744,870 | △ 525,339 | 98.3 |
| | | | 営業用 | 233,374 | 232,497 | △ 877 | 99.6 |
| | | | 計 | 30,503,583 | 29,977,367 | △ 526,216 | 98.3 |
| | 軽四輪車 | | | 6,738,258 | 7,401,213 | 662,955 | 109.8 |
| | 合計 | | | 47,214,826 | 48,684,206 | 1,469,380 | 103.1 |
| 特種用途車 | 普通車 | | 自家用 | 748,349 | 815,033 | 66,684 | 108.9 |
| | | | 営業用 | 188,293 | 197,235 | 8,942 | 104.7 |
| | | | 計 | 936,642 | 1,012,268 | 75,626 | 108.1 |
| | 小型車 | | 自家用 | 172,512 | 183,119 | 10,607 | 106.1 |
| | | | 営業用 | 10,473 | 10,976 | 503 | 104.8 |
| | | | 計 | 182,985 | 194,095 | 11,110 | 106.1 |
| | 合計 | | | 1,119,627 | 1,206,363 | 86,736 | 107.7 |
| 大型特殊車 | | | | 309,972 | 314,966 | 4,994 | 101.6 |
| 二輪車 | 小型二輪車 | | | 1,224,775 | 1,243,277 | 18,502 | 101.5 |
| | 軽二輪車 | | | 1,807,257 | 1,765,670 | △ 41,587 | 97.7 |
| | 計 | | | 3,032,032 | 3,008,947 | △ 23,085 | 99.2 |

注　運輸省自動車交通局資料による。

・世界の主要品目別海上荷動き量

## 世界の主要品目別海上荷動き量

（トン数）　　（単位：百万トン）

| 品目 / 年 | 石油 | | | 乾貨物 | | | | | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 原油 | 石油製品 | 計 | 鉄鉱石 | 石炭 | 穀物 | その他 | 計 | |
| 1993 | 1,356 | 358 | 1,714 | 354 | 367 | 194 | 1,710 | 2,625 | 4,339 |
| 1994 | 1,403 | 368 | 1,771 | 383 | 383 | 184 | 1,785 | 2,735 | 4,506 |
| 1995 | 1,415 | 381 | 1,796 | 402 | 423 | 196 | 1,870 | 2,891 | 4,687 |
| 1996 | 1,466 | 404 | 1,870 | 391 | 435 | 193 | 1,970 | 2,989 | 4,859 |
| 1997 | 1,525 | 410 | 1,935 | 423 | 453 | 203 | 2,060 | 3,139 | 5,074 |
| 対前年伸び率(%) | 4.0 | 1.5 | 3.5 | 8.2 | 4.1 | 5.2 | 4.6 | 5.0 | 4.4 |

（トン・マイル）　　（単位：十億トン・マイル）

| 品目 / 年 | 石油 | | | 乾貨物 | | | | | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 原油 | 石油製品 | 計 | 鉄鉱石 | 石炭 | 穀物 | その他 | 計 | |
| 1993 | 7,251 | 1,775 | 9,026 | 2,001 | 1,949 | 1,038 | 4,840 | 9,828 | 18,854 |
| 1994 | 7,330 | 1,860 | 9,190 | 2,165 | 2,014 | 992 | 5,100 | 10,271 | 19,461 |
| 1995 | 7,225 | 1,945 | 9,170 | 2,287 | 2,176 | 1,160 | 5,395 | 11,018 | 20,188 |
| 1996 | 7,363 | 2,040 | 9,403 | 2,227 | 2,217 | 1,126 | 5,705 | 11,275 | 20,678 |
| 1997 | 7,550 | 2,050 | 9,600 | 2,420 | 2,270 | 1,153 | 5,970 | 11,813 | 21,413 |
| 対前年伸び率(%) | 2.5 | 0.5 | 2.1 | 8.7 | 2.4 | 2.4 | 4.6 | 4.8 | 3.6 |

注　(1)　Fearnleys「Review　1997」による。
　　(2)　1997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）

| 区分 | 年 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 輸出 | 海上貿易量合計 | 91,019 (100.0) | 95,347 (100.0) | 97,383 (100.0) | 94,780 (100.0) | 101,932 (100.0) |
| | 我が国商船隊輸送量 | 38,878 (42.7) | 40,691 (42.7) | 38,761 (39.8) | 38,165 (40.3) | 40,043 (39.3) |
| | 日本籍船輸送量 | 4,246 (4.7) | 3,646 (3.8) | 2,980 (3.1) | 1,931 (2.0) | 1,975 (1.9) |
| | 外国用船輸送量 | 34,632 (38.0) | 37,045 (38.9) | 35,781 (36.7) | 36,234 (38.2) | 38,068 (37.3) |
| | 外国船社輸送量 | 52,141 (57.3) | 54,656 (57.3) | 58,622 (60.2) | 56,615 (59.7) | 61,889 (60.7) |
| 輸入 | 海上貿易量合計 | 704,867 (100.0) | 733,088 (100.0) | 756,835 (100.0) | 757,930 (100.0) | 775,908 (100.0) |
| | 我が国商船隊輸送量 | 506,185 (71.8) | 513,539 (70.0) | 529,929 (70.0) | 533,616 (70.4) | 542,727 (69.9) |
| | 日本籍船輸送量 | 183,557 (26.0) | 170,401 (23.2) | 152,735 (20.2) | 143,696 (19.0) | 128,355 (16.5) |
| | 外国用船輸送量 | 322,628 (45.8) | 343,138 (46.8) | 377,194 (49.8) | 389,920 (51.4) | 414,372 (53.4) |
| | 外国船社輸送量 | 198,682 (28.2) | 219,549 (30.0) | 226,906 (30.0) | 224,314 (29.6) | 233,181 (30.1) |
| 三国間 | 我が国商船隊輸送量 | 121,690 | 115,283 | 134,917 | 121,111 | 139,929 |
| | 日本国籍船輸送量 | 24,155 | 17,980 | 14,002 | 9,667 | 11,704 |
| | 外国用船輸送量 | 97,536 | 97,303 | 120,915 | 111,443 | 128,226 |

注 (1) 海上交通局資料による。
(2) (　)内は、海上貿易合計に対する積取比率(%)である。
(3) 平成9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

## 我が国商船隊の船腹量の推移

（単位：千トン）

| 区分 / 年央 | 日本籍船 | | | 外国用船 | | | 合計 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻 | 総トン | 重量トン | 隻 | 総トン | 重量トン | 隻 | 総トン | 重量トン |
| 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) |
| 9 | 182 | 12,376 (18) | 18,796 (18) | 1,839 | 55,005 (82) | 84,325 (82) | 2,021 | 67,381 (100) | 103,121 (100) |

注 (1) 海上交通局資料による。
(2) 対象船舶は、2,000総トン以上の外航船舶である。
(3) ( )内は構成比(%)を示す。

・国内旅客輸送実績

## 国内旅客輸送実績

（単位：百万人、百万人キロ）

| 事業種別 | 年度 | 輸送人員 | 対前年度伸び率(%) | 輸送人キロ | 対前年度伸び率(%) |
|---|---|---|---|---|---|
| 一般旅客定期航路 | 5 | 130.3 | △ 1.4 | 5,770 | △ 1.0 |
| | 6 | 127.5 | △ 2.1 | 5,687 | △ 1.4 |
| | 7 | 126.3 | △ 0.9 | 5,415 | △ 4.8 |
| | 8 | 125.1 | △ 1.0 | 5,395 | △ 0.4 |
| | 9 | 122.2 | △ 2.3 | 5,112 | △ 5.2 |
| 特定旅客定期航路 | 5 | 4.5 | 55.2 | 54 | 68.8 |
| | 6 | 1.0 | △ 77.8 | 8 | △ 85.2 |
| | 7 | 1.0 | 0.0 | 9 | 12.5 |
| | 8 | 0.8 | △ 20.0 | 5 | △ 44.4 |
| | 9 | 0.7 | △ 12.5 | 4 | △ 20.0 |
| 旅客不定期航路 | 5 | 22.5 | △ 1.3 | 237 | △ 0.4 |
| | 6 | 22.4 | △ 0.4 | 251 | 5.9 |
| | 7 | 21.5 | △ 4.0 | 213 | △ 15.1 |
| | 8 | 22.2 | 3.3 | 235 | 10.3 |
| | 9 | 22.0 | △ 0.9 | 234 | △ 0.4 |
| 計 | 5 | 157.3 | △ 0.4 | 6,061 | △ 0.6 |
| | 6 | 150.9 | △ 4.1 | 5,946 | △ 1.9 |
| | 7 | 148.8 | △ 1.4 | 5,637 | △ 5.2 |
| | 8 | 148.1 | △ 0.5 | 5,634 | △ 0.1 |
| | 9 | 144.8 | △ 2.2 | 5,351 | △ 5.0 |

注　海上交通局資料による。

・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(%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 | 台数 | 7,699 | △ 0.8 | 15,422 | 0.9 | 23,121 | 0.4 |
| | 台キロ | 1,128 | △ 0.8 | 953 | △ 2.2 | 2,081 | △ 1.4 |
| 6 | 台数 | 7,971 | 3.5 | 15,187 | △ 1.5 | 23,158 | 0.2 |
| | 台キロ | 1,233 | 9.3 | 952 | △ 0.1 | 2,185 | 5.0 |
| 7 | 台数 | 7,850 | △ 1.5 | 15,427 | 1.6 | 23,277 | 0.5 |
| | 台キロ | 1,239 | 0.5 | 955 | 0.3 | 2,194 | 0.4 |
| 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 |
| 9 | 台数 | 7,726 | △ 2.8 | 15,711 | △ 0.9 | 23,437 | △ 1.6 |
| | 台キロ | 1,268 | △ 2.8 | 943 | △ 3.3 | 2,211 | △ 3.0 |

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 | | 8年度 | | | 9年度 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 航路数 | | 9年4月1日現在22航路 | | | 10年4月1日現在22航路 | | |
| 航路距離 | | 17,780km | | | 17,815km | | |
| 就航隻数 | | 56隻 | | | 56隻 | | |
| 区分 | | 輸送実績（うち無人） | 構成比 | 対前年度伸び率 | 輸送実績（うち無人） | 構成比 | 対前年度伸び率 |
| 自動車航送台数 | | 千台 | % | % | 千台 | % | % |
| | 普通トラック | 1,475 (954) | 59.2 | 6.4 | 1,451 (933) | 60.0 | △ 1.6 |
| | 乗用車・その他 | 1,015 (270) | 40.8 | 2.7 | 967 (260) | 40.0 | △ 4.7 |
| | 計 | 2,490 (1,224) | 100.0 | 4.9 | 2,418 (1,193) | 100.0 | △ 2.9 |
| | 8トントラック換算計 | 1,905 (1,073) | | 5.5 | 1,859 (1,046) | | △ 2.4 |
| 自動車航送台キロ | | 千台キロ | | | 千台キロ | | |
| | 普通トラック | 986,397 (716,493) | 62.4 | 7.4 | 966,673 (645,845) | 62.8 | △ 2.0 |
| | 乗用車・その他 | 592,961 (181,751) | 37.6 | 3.1 | 573,443 (160,500) | 37.2 | △ 3.3 |
| | 計 | 1,579,358 (898,244) | 100.0 | 5.8 | 1,540,116 (806,346) | 100.0 | △ 2.5 |
| | 8トントラック換算計 | 1,241,224 (797,905) | | 6.5 | 1,211,549 (716,716) | | △ 2.4 |
| | 利用率 普通トラック | 71% | | | 66% | | |
| | 利用率 乗用車 | 49% | | | 46% | | |
| | 利用率 換算計 | 58% | | | 54% | | |
| 旅客 | 輸送人員（千人） | 3,989 | | 1.3 | 3,782 | | △ 5.2 |
| | 輸送人キロ（千人キロ） | 2,086,158 | | 2.0 | 1,997,072 | | △ 4.3 |
| | 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） | 対前年度比(%) | 輸送トンキロ（億トンキロ） | 対前年度比(%) |
|---|---|---|---|---|
| 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 |
| 9 | 541,437 | 99.0 | 2,370 | 98.0 |

注　運輸政策局情報管理部「内航船舶輸送統計年報」による。

## 内航船舶の船種・船質別船腹量

（平成10年３月末現在）

| 船質＼船種 | | | 貨物船 | 土・砂利石材専用船 | セメント専用船 | 自動車専用船 | 油送船 | 特殊タンク船 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 営業船 | 木船 | 隻 | 744 | 10 | 0 | 0 | 7 | 6 | 767 |
| | | 総トン | 19,908 | 565 | 0 | 0 | 275 | 403 | 21,151 |
| | 鋼船 | 隻 | 4,107 | 1,003 | 204 | 62 | 1,593 | 480 | 7,449 |
| | | 総トン | 1,643,931 | 473,154 | 450,544 | 233,657 | 950,452 | 253,657 | 4,005,395 |
| | 合計 | 隻 | 4,851 | 1,013 | 204 | 62 | 1,600 | 486 | 8,216 |
| | | 総トン | 1,663,839 | 473,719 | 450,544 | 233,657 | 950,727 | 254,060 | 4,026,546 |
| 自家用船 | | 隻 | 511 | 194 | 0 | 0 | 20 | 2 | 727 |
| | | 総トン | 227,651 | 264,971 | 0 | 0 | 4,701 | 308 | 497,631 |

注 (1) 海上交通局資料による。

(2) 塩の二次輸送船、原油の二次輸送船、沖縄復帰に係る石油製品用許可船は含まない。

(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 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 全国 | 船舶積卸し量 | 105.5 | 105.5 | 110.6 | 112.2 | 114.8 |
| | 沿岸荷役量 | 76.8 | 75.9 | 78.3 | 78.5 | 80.2 |
| | コンテナ荷役量 | 28.6 | 30.2 | 33.0 | 33.7 | 35.4 |
| 五大港 | 船舶積卸し量 | 47.1 | 47.4 | 49.5 | 49.3 | 50.3 |
| | 沿岸荷役量 | 36.4 | 36.0 | 36.8 | 35.4 | 36.0 |
| | コンテナ荷役量 | 24.9 | 26.4 | 28.5 | 28.7 | 29.5 |

注　海上交通局資料による。

・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(%) |
| 1993 | 1,142 | −0.3 | 1,949,420 | 1.1 | 18.1 | 2.8 | 68,450 | 9.3 | 5,230 | 1.9 | 250,630 | 3.5 |
| 1994 | 1,233 | 8.0 | 2,099,940 | 7.7 | 20.5 | 12.2 | 77,220 | 12.8 | 5,410 | 3.4 | 273,420 | 9.1 |
| 1995 | 1,304 | 5.8 | 2,248,240 | 7.1 | 22.2 | 7.9 | 83,130 | 7.7 | 5,630 | 4.1 | 293,940 | 7.5 |
| 1996 | 1,390 | 6.6 | 2,426,260 | 7.9 | 23.3 | 5.5 | 89,190 | 7.3 | 5,800 | 3.0 | 316,660 | 7.7 |
| 1997 | 1,448 | 4.2 | 2,570,500 | 5.9 | 26.1 | 12.0 | 99,830 | 11.9 | 5,990 | 3.3 | 341,140 | 7.7 |

注　ICAO「理事会年次報告（1997年版）」による。ただし，1997年は推定値である。

・我が国航空企業の国際線輸送実績

## 我が国航空企業の国際線輸送実績

| 項目＼年度 | | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 9／8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 運航時間（時間） | | 379,568 | 417,178 | 469,715 | 499,127 | 537,572 | 107.7 |
| 運航距離（千キロ） | | 290,059 | 318,272 | 357,729 | 379,552 | 409,583 | 107.9 |
| 輸送トンキロ（百万トンキロ） | | 9,971 | 11,180 | 12,549 | 13,450 | 14,129 | 105.0 |
| 利用可能トンキロ（百万トンキロ） | | 15,757 | 17,358 | 19,238 | 19,422 | 20,650 | 106.3 |
| 重量利用率（％） | | 63.3 | 65.6 | 65.2 | 69.3 | 68.4 | － |
| 旅客 | 輸送人数（千人） | 11,425 | 12,876 | 14,474 | 15,554 | 15,689 | 100.9 |
| | 人キロ（百万人キロ） | 54,425 | 63,376 | 72,296 | 78,478 | 81,023 | 103.2 |
| | 座席キロ（百万座席キロ） | 80,735 | 91,599 | 101,199 | 108,750 | 114,790 | 105.6 |
| | 座席利用率（％） | 67.4 | 70.3 | 71.4 | 72.2 | 70.6 | － |
| 貨物 | 重量（トン） | 707,972 | 808,916 | 857,593 | 901,527 | 970,186 | 107.6 |
| | トンキロ（百万トンキロ） | 4,715 | 5,338 | 5,629 | 5,943 | 6,377 | 107.3 |
| 郵便物 | 重量（トン） | 27,766 | 28,837 | 29,405 | 31,148 | 33,114 | 106.3 |
| | トンキロ（百万トンキロ） | 182 | 185 | 181 | 194 | 211 | 108.8 |

注 (1) 運輸政策局情報管理部「航空輸送統計年報」による。
(2) 輸送トンキロとは、〔旅客トンキロ（旅客数×旅客1人当たりの重量×大圏距離）＋貨物トンキロ＋超過手荷物トンキロ＋郵便物トンキロ〕。
(3) 利用可能トンキロとは、〔ACL（各区間の許容搭載量）×大圏距離〕をいう。
(4) 重量利用率とは、〔輸送トンキロ／利用可能トンキロ×100〕をいう。
(5) 座席利用率とは、〔旅客人キロ／座席キロ×100〕をいう。
(6) 定期便による実績である。

・我が国出入国航空貨物量及び我が国航空企業の積取比率

## 我が国出入国航空貨物量及び我が国航空企業の積取比率

| 区分 / 年度 | 出国 入国別 | 総量 | | 我が航空企業 | | 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（%） | |
| 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 |
| 9 | 出国 | 1,147,544 | 121.3 | 414,359 | 36.1 | 40.1 |
| | 入国 | 1,302,066 | 101.4 | 516,257 | 39.7 | 39.1 |
| | 計 | 2,449,610 | 109.8 | 930,616 | 38.0 | 39.6 |

注　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 | | 8 | 9 | 9／8(%) |
|---|---|---|---|---|
| 有償トンキロ（百万トンキロ） | 日本 | 13,607 | 14,755 | 108.4 |
| | 世界 | 206,530 | 225,850 | 109.4 |
| | シェア（%） | 6.6 | 6.5 | |
| | 順位 | 3 | 3 | |
| 旅客人キロ（百万人キロ） | 日本 | 79,049 | 84,098 | 106.4 |
| | 世界 | 1,377,020 | 1,477,540 | 107.3 |
| | シェア（%） | 5.7 | 5.7 | |
| | 順位 | 3 | 3 | |
| 貨物トンキロ（百万トンキロ） | 日本 | 6,044 | 6,715 | 111.1 |
| | 世界 | 75,500 | 85,040 | 112.6 |
| | シェア（%） | 8.0 | 7.9 | |
| | 順位 | 4 | 3 | |

注 (1) ICAO「理事会年次報告（1997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) 9年については、ICAOの推定である。

・国内航空旅客輸送実績

## 国内航空旅客輸送実績

| 区分 / 年度 / 路線 | 人数（千人） | | | | | | 人キロ（百万人キロ） | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 9/8 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 9/8 |
| 幹線 | 25,096 | 26,298 | 27,129 | 28,492 | 30,468 | 106.9 | 24,850 | 26,127 | 27,348 | 28,797 | 30,922 | 107.4 |
| ローカル線 | 44,487 | 48,250 | 50,971 | 53,639 | 55,087 | 102.7 | 32,268 | 35,162 | 37,664 | 40,253 | 42,321 | 105.1 |
| 合計 | 69,584 | 74,547 | 78,101 | 82,131 | 85,555 | 104.2 | 57,117 | 61,290 | 65,012 | 69,049 | 73,243 | 106.1 |

| 区分 / 年度 / 路線 | 座席キロ（百万座席キロ） | | | | | | 座席利用率(%) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 9/8 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 幹線 | 38,678 | 41,334 | 43,804 | 44,344 | 46,257 | 104.3 | 64.2 | 63.2 | 62.4 | 64.9 | 66.8 |
| ローカル線 | 53,955 | 58,854 | 63,274 | 66,576 | 69,726 | 104.7 | 59.8 | 57.8 | 57.5 | 60.5 | 60.7 |
| 合計 | 72,633 | 100,187 | 107,078 | 110,920 | 115,984 | 104.6 | 61.7 | 61.2 | 60.7 | 62.3 | 63.1 |

注 (1) 運輸政策局情報管理部「航空輸送統計年報」による。

(2) 東京～札幌は、新東京～札幌を、東京～福岡は、新東京～福岡を、東京～大阪は、新東京～大阪をそれぞれ除く。

・国内航空貨物輸送実績

## 国内航空貨物輸送実績

| 区分 / 年度 / 路線 | 重量（トン） | | | | | | トンキロ（千トンキロ） | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 9/8 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 9/8 |
| 路線 | 454,792 | 474,174 | 494,573 | 509,247 | 516,672 | 101.5 | 458,977 | 483,210 | 508,577 | 522,966 | 531,773 | 101.7 |
| ローカル線 | 237,065 | 271,747 | 296,217 | 324,225 | 331,396 | 102.2 | 201,305 | 231,893 | 253,350 | 277,951 | 289,143 | 104.0 |
| 計 | 691,857 | 745,922 | 790,790 | 833,471 | 848,068 | 101.8 | 660,282 | 715,104 | 761,927 | 800,917 | 820,916 | 102.5 |

注 (1) 運輸政策局情報管理部「航空輸送統計年報」による。

(2) 超過手荷物及び郵便物に係るものを除く。

(3) 幹線とは、札幌、東京（新東京を含む）、大阪、福岡、那覇を相互に結ぶ路線をいう。

・空港の利用状況

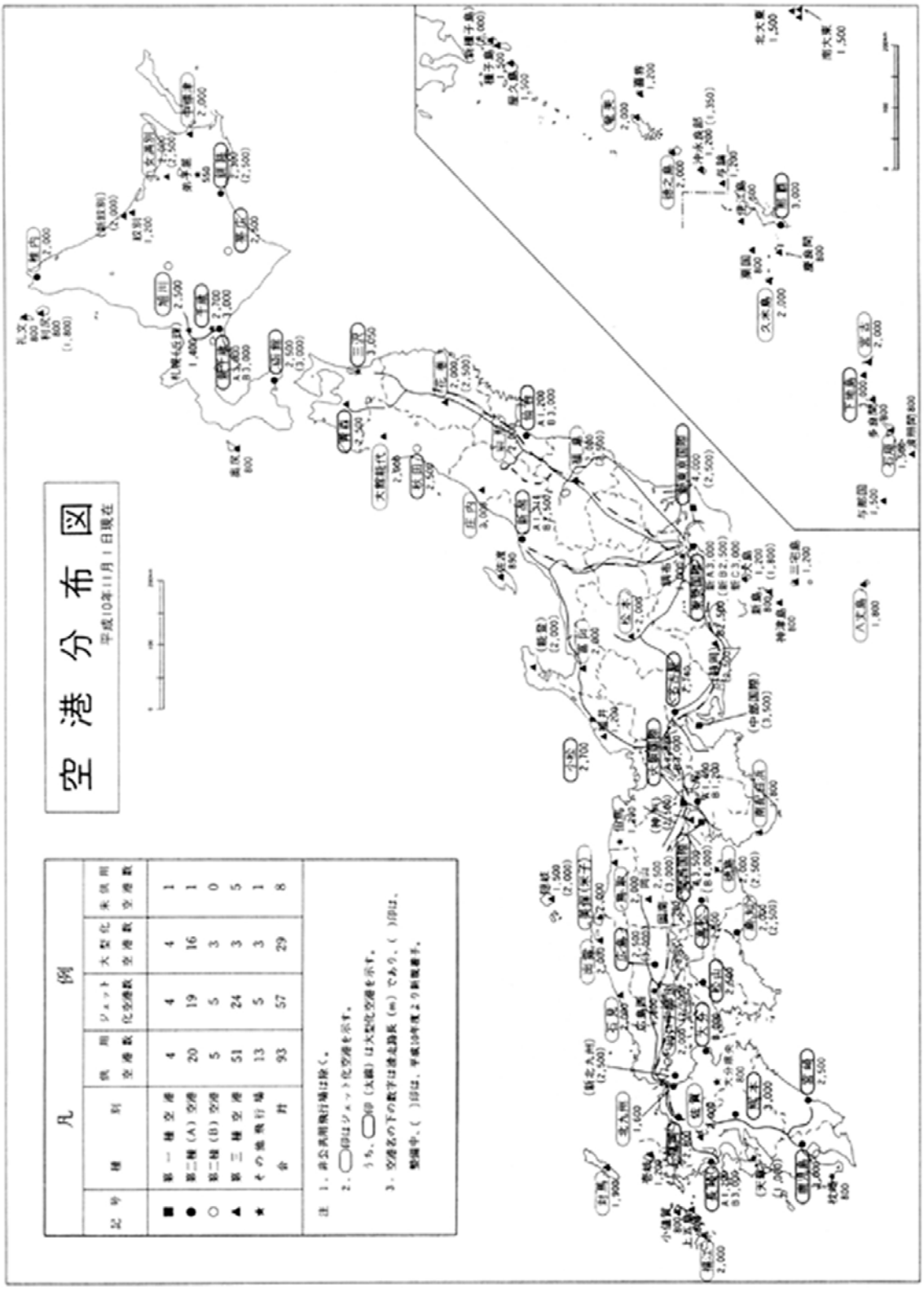
## 空港の利用状況

| | 着陸回数（回） | | 乗降客数（千人） | | 貨物取扱量(千トン) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 8年度 | 9年度 | 8年度 | 9年度 | 8年度 | 9年度 |
| 新東京国際空港 | 62,730 | 63,028 | 25,575 | 25,186 | 1,601 | 1,681 |
| 東京国際空港 | 105,531 | 111,083 | 47,179 | 49,481 | 563 | 579 |
| 大阪国際空港 | 44,996 | 44,918 | 13,189 | 13,822 | 138 | 140 |
| 関西国際空港 | 59,345 | 60,765 | 19,235 | 19,508 | 593 | 729 |
| 第一種空港計 | 272,602 | 279,794 | 105,177 | 107,997 | 2,894 | 3,129 |
| 第二種空港計 | 459,326 | 473,385 | 90,560 | 93,814 | 1,013 | 1,022 |
| 第三種空港計 | 135,951 | 137,275 | 12,750 | 13,288 | 53 | 56 |
| その他飛行場計 | 38,528 | 38,952 | 4,959 | 5,036 | 28 | 30 |
| 合　　計 | 906,407 | 929,406 | 213,446 | 220,135 | 3,988 | 4,238 |

注　航空局資料による。

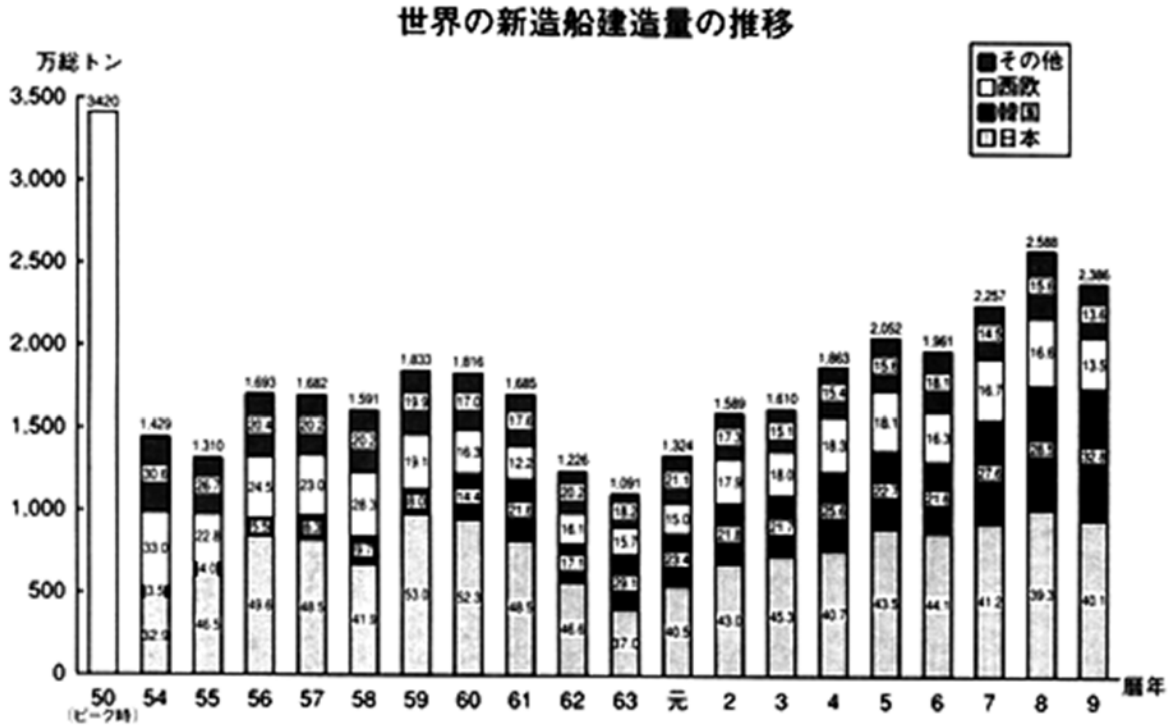
・空港の整備

## 空港の整備


空港分布図
平成10年11月1日現在
凡例
記号
種別
供用空港数
ジェット化空港数
大型化空港数
未供用空港数
第一種空港
第二種（A）空港
第二種（B）空港
第三種空港
その他飛行場
合計
4 4 4 1
20 19 16 1
5 5 3 0
51 24 3 5
13 5 3 1
93 57 29 8
注 1．非公共用飛行場は除く。
2．□印はジェット化空港を示す。
うち、□印（太線）は大型化空港を示す。
3．空港名の下の数字は滑走路長（m）であり、（ ）内は、整備中、（ ）内は、平成10年度より供用予定。

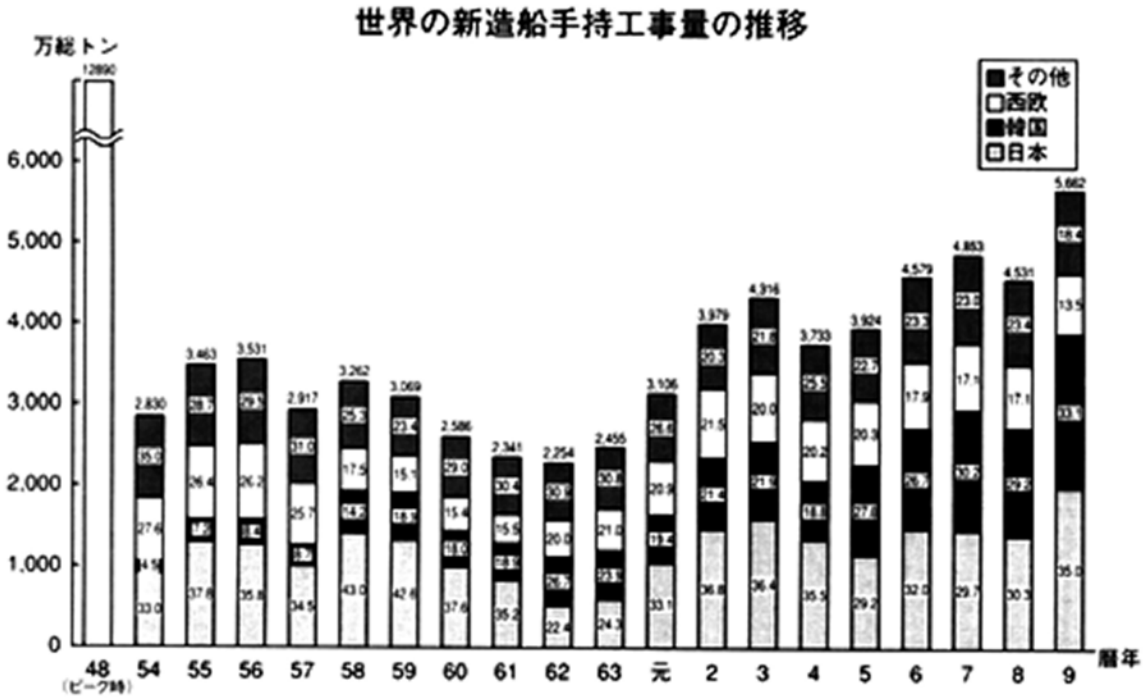
## Ⅴ　海上技術安全（造船・船員）

・世界の新造船建造量の推移



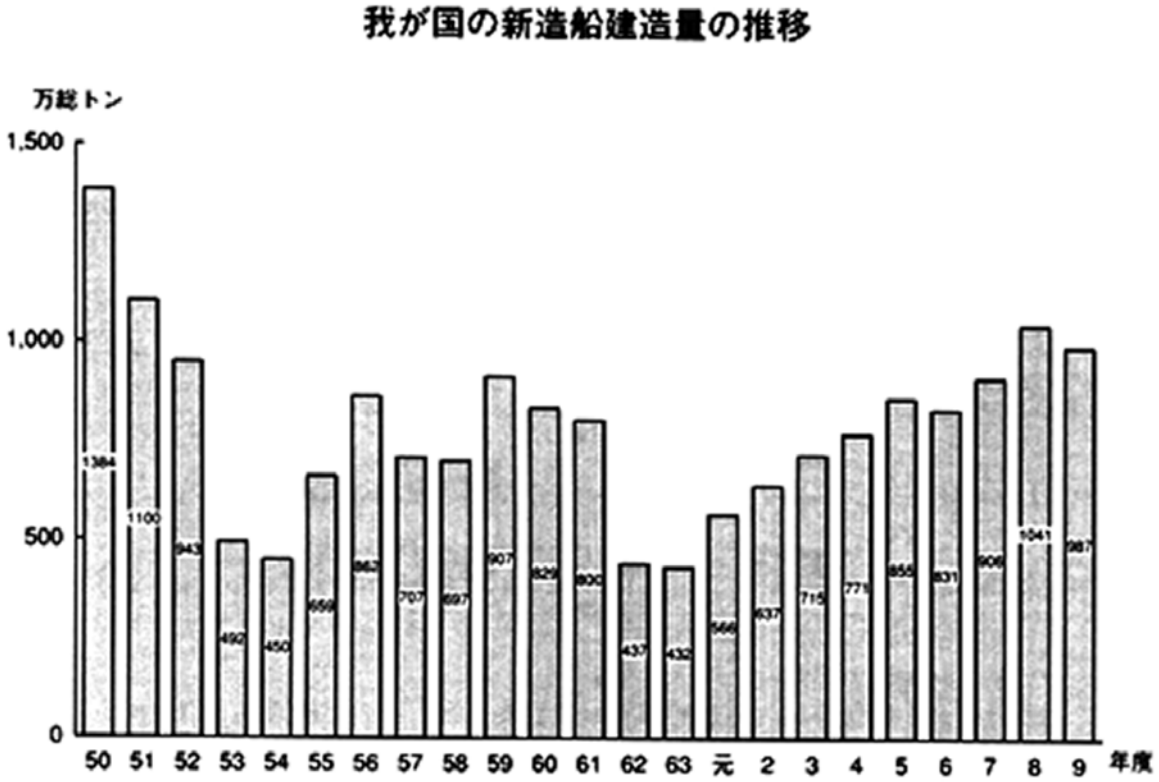

注（1）ロイド資料より作成。（100総トン以上の船舶を対象）　（2）竣工ベース。
（3）棒グラフの中の数値は構成比を示す。

・世界の新造船手持工事量の推移



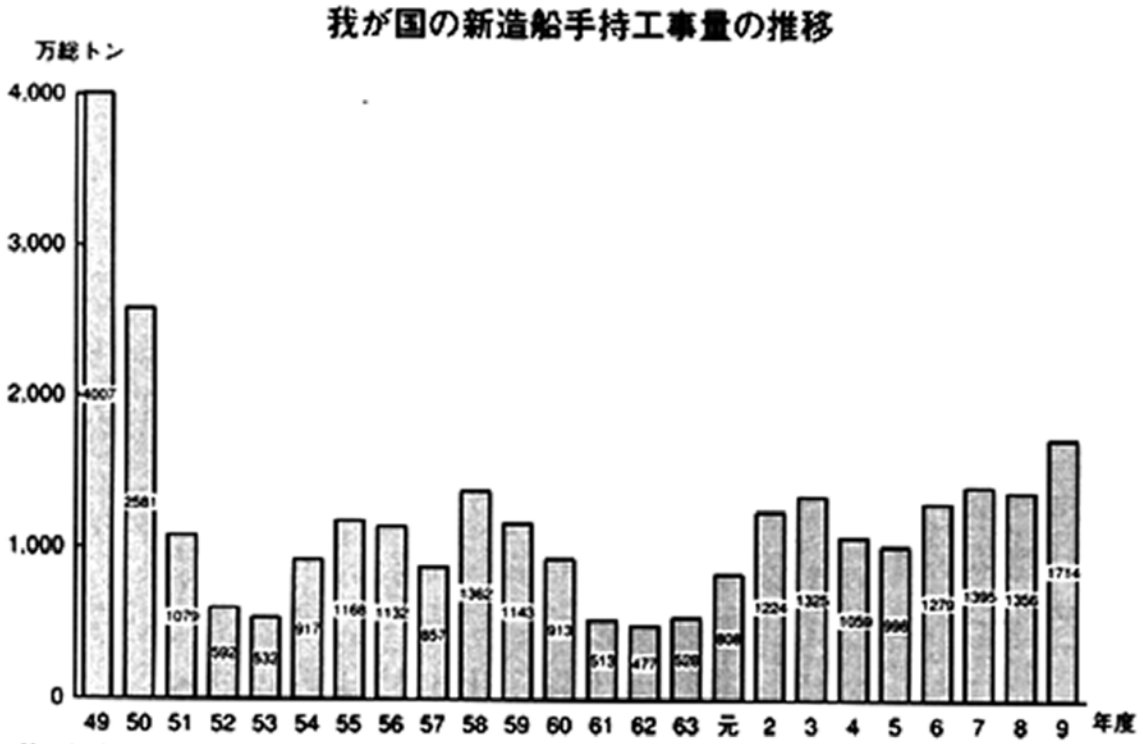

注（1）ロイド資料より作成。（100総トン以上の船舶を対象）　（2）各年12月末時点。
（3）棒グラフの中の数値は構成比を示す。

・我が国の新造船建造量の推移




注（1）2,500総トン以上の船舶を対象とする。
（2）竣工ベース。

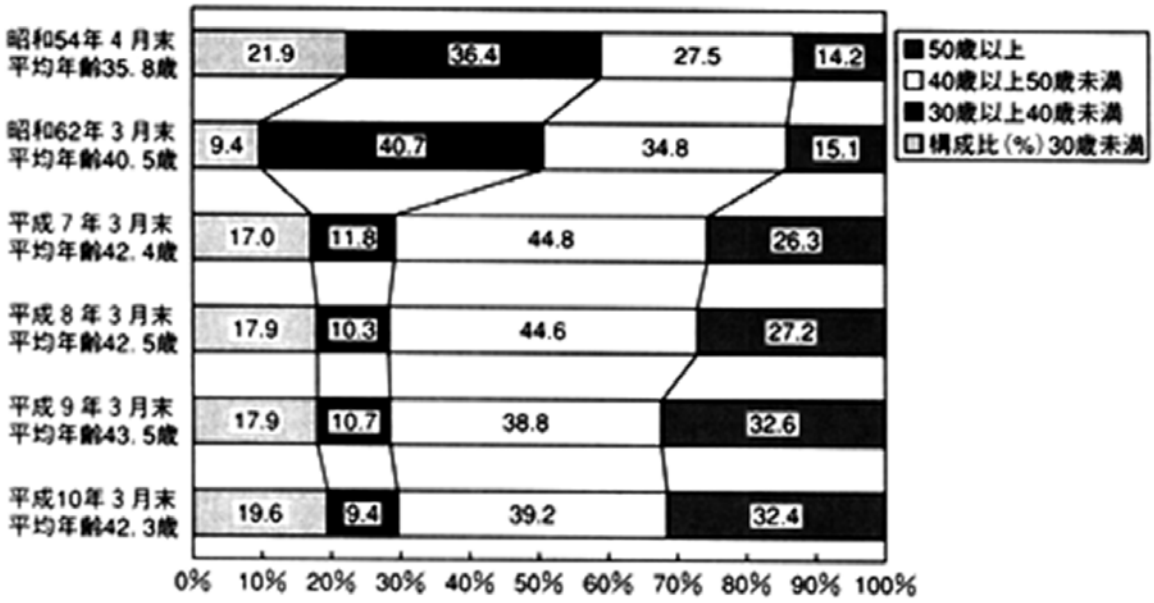
・我が国の新造船手持工事量の推移




注（1）2,500総トン以上の船舶を対象。
（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） | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 8年4月 | 9年4月 | 10年4月 | 8年4月 | 9年4月 | 10年4月 |
| 500～4,999総トン | 147 | 140 | 128 | 101 | 103 | 103 |
| 5,000～99,999総トン | 51 | 55 | 61 | 79 | 79 | 80 |
| 100,000総トン以上 | 9 | 12 | 10 | 12 | 12 | 12 |
| 合　　計 | 207 | 204 | 199 | 192 | 194 | 195 |

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10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 | 5年 | | | 6年 | | | 7年 | | | 8年 | | | 9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 | 23,895 | 18,675 | 5,220 | 14,871 | 10,786 | 4,085 | 14,477 | 10,952 | 3,525 | 13,866 | 10,944 | 2,922 | 14,042 | 10,665 | 3,377 |
| 有効求職数 | 53,330 | 36,237 | 17,093 | 52,099 | 40,002 | 12,097 | 47,712 | 36,917 | 10,795 | 45,200 | 34,866 | 10,334 | 43,393 | 33,636 | 9,757 |
| 有効求人倍率 | 0.45 | 0.52 | 0.31 | 0.29 | 0.27 | 0.34 | 0.30 | 0.30 | 0.33 | 0.31 | 0.31 | 0.28 | 0.32 | 0.32 | 0.35 |

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 | 8 | 8,018 | 4,828 | 251 |
| | | 9 | 7,184 | 4,295 | 230 |
| | 内航 | 8 | 46,288 | 9,293 | 6,699 |
| | | 9 | 44,945 | 9,053 | 6,593 |
| | 計 | 8 | 54,306 | 14,121 | 6,950 |
| | | 9 | 52,129 | 13,348 | 6,823 |
| 漁業 | | 8 | 47,401 | 687 | 6,184 |
| | | 9 | 47,063 | 633 | 6,081 |
| その他 | | 8 | 22,130 | 1,602 | 4,635 |
| | | 9 | 22,020 | 1,746 | 4,657 |
| 合計 | | 8 | 123,837 | 16,405 | 17,769 |
| | | 9 | 121,212 | 15,727 | 17,561 |

注 (1) 運輸政策局情報管理部「船員統計」による。（平成７年から調査内容を変更した。）

(2) 船員数には、予備船員数が内数として含まれている。

・港湾数一覧表

## 港湾数一覧表

（平成10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 | 133 | 100 | 27 | 1 | 5 | 133 | － |
| （うち特定重要港湾） | (21) | (10) | (8) | (－1) | (3) | (21) | (－) |
| 地　方　港　湾 | 960 | 524 | 368 | － | － | 892 | 68 |
| 計 | 1,093 | 624 | 395 | 1 | 5 | 1,025 | 68 |
| （う　ち　避　難　港） | (35) | (29) | (6) | (－) | (－) | (－) | (－) |

注　(1)　港湾局管理課資料による。
(2)　東京都の洞輪沢港は避難港指定を受けているが、管理者未設立であり、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。

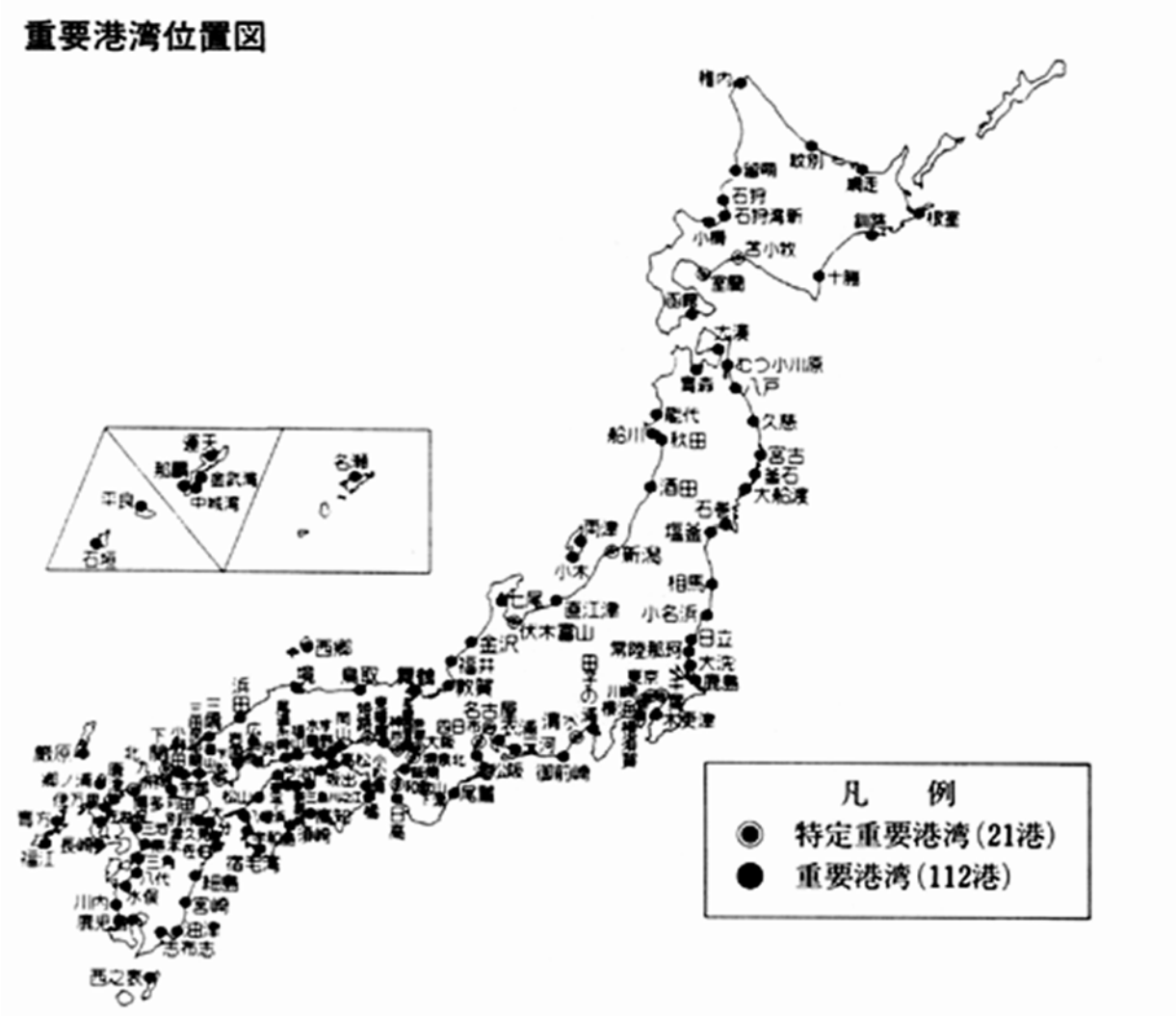
・全国の入港船舶の状況

## 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 |
| 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 |
| 8 | 6,958 | 4,231 | 117 | 1,699 | 6,840 | 2,532 | 65 | 1,779 |
| 8/7(%) | 98.0 | 104.1 | 107.3 | 105.1 | 97.8 | 103.5 | 104.8 | 105.0 |

注 (1) 運輸政策局情報管理部「港湾統計（年報）」による。
(2) 対象は5総トン以上の船舶である。
(3) 「入港船舶の内1万総トン以上の船舶」は、港湾調査規則にいう甲種港湾の入港船舶のみである。
(4) 鉄道連絡船を除く。
(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



## Ⅶ　その他一般

### 1　国際協力

・有償資金協力及び無償資金協力（交換公文ベース）

**有償資金協力及び無償資金協力（交換公文ベース）**

| 分野 | | 年度 | 実績 | 分野別内訳 |
|---|---|---|---|---|
| 資金協力 | 有償 | 8 | 24件　2,639.23億円 | 航空(55.5%)、鉄道(38.2%)、港湾(5.5%) |
| | | 9 | 17件　2,177.73億円 | 航空(22.9%)、鉄道(51.2%)、港湾(25.9%) |
| | 無償 | 8 | 6件　88.61億円 | サライェボ市公共輸送力復旧計画など |
| | | 9 | 11件　203.95億円 | スエズ運河架橋計画（エジプト）など |

注　有償はプロジェクトローンのみである。

・国際協力事業団（ＪＩＣＡ）を通じた技術協力

## 国際協力事業団（ＪＩＣＡ）を通じた技術協力

| 分野 | | 年度 | 実績 | 分野別内訳 |
|---|---|---|---|---|
| 技術協力 | 開発調査 | 8 | 36件 | 港湾(25.0%) 都市交通(19.4%) 鉄道･航空(各13.9%) |
| | | 9 | 36件 | 港湾(36.1%) 都市交通(19.4%) 鉄･航･観(各11.1%) |
| | 専門家派遣 | 8 | 236人 | 鉄道(30.1%) 航空(17.4%) 港湾(13.1%) |
| | | 9 | 211人 | 鉄道(24.2%) 港湾(15.2%) 船員(13.7%) |
| | 研修員受入 | 8 | 438人 | 鉄道(15.1%) 観光(14.8%) 港湾(14.4%) |
| | | 9 | 449人 | 鉄道(12.9%) 観光(14.7%) 港湾(13.4%) |
| | プロジェクト方式技術協力（注） | 8 | 8件 | 鉄道3件 船員3件 港湾1件 気象1件 |
| | | 9 | 8件 | 鉄道2件 船員3件 港湾1件 気象1件 航空1件 |

## 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 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | ※1997 |
|---|---|---|---|---|---|
| 旅行者数(千人) | 518,074<br>(103.1) | 549,611<br>(106.1) | 563,605<br>(102.5) | 594,827<br>(105.5) | 612,835<br>(103.0) |
| 旅行収入(百万ドル) | 321,124<br>(102.4) | 352,645<br>(109.8) | 401,475<br>(113.8) | 433,863<br>(108.1) | 443,770<br>(102.3) |

注 (1) WTO資料による。
(2) (　) 内は対前年比(%)を示す。
(3) ※は推計である。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（１９９５年）

## 主要国の受入れ旅行者数及び旅行収支（1995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 | ※17,173.0(△4.0) | 14,613.8 | 11,683.8 | 2,930.0 |
| ベルギー・ルクセンブルグ | 5,559.9(4.7) | 5,593.7 | 9,038.1 | △3,444.4 |
| デンマーク | | 3,716.4 | 4,293.2 | △577.0 |
| フィンランド | ※1,779.2(△4.7) | 1,608.6 | 2,244.5 | △635.9 |
| フランス | 60,110.0(△2.0) | 27,528.3 | 16,329.0 | 11,199.3 |
| ドイツ | ※14,846.8(2.4) | 12,798.9 | 48,014.2 | △35,215.3 |
| ギリシャ | 10,712.1(△5.2) | 4,088.8 | 1,321.9 | 2,766.9 |
| アイスランド | 189.8(5.9) | 166.4 | 275.6 | △109.2 |
| アイルランド | 4,256.0(15.6) | 2,059.4 | 2,029.0 | 30.4 |
| イタリア | 55,706.2(7.5) | 27,450.4 | 12,419.5 | 15,030.9 |
| オランダ | ※6,576.0(6.4) | 5,820.7 | 11,497.6 | △5,676.9 |
| ノールウェー | | 2,325.0 | 4,285.2 | △1,960.2 |
| ポルトガル | 22,875.2(5.1) | 4,349.2 | 2,135.5 | 2,213.7 |
| スペイン | | 25,359.8 | 4,459.2 | 20,900.6 |
| スウェーデン | | 3,467.0 | 5,438.6 | △1,971.6 |
| スイス | ※6,946.0(△5.6) | 9,459.6 | 7,716.1 | 1,743.5 |
| トルコ | 7,726.9(15.8) | 4,959.2 | 912.6 | 4,046.6 |
| イギリス | 23,741.0(12.9) | 18,759.1 | 24,600.7 | △5,841.6 |
| カナダ | 16,931.8(6.0) | 7,182.5 | 9,567.1 | △2,384.6 |
| アメリカ | 43,385.0(△3.1) | 61,137.0 | 45,855.0 | 15,282.0 |
| オーストラリア | 3,704.8(10.8) | 6,579.2 | 4,278.5 | 2,300.7 |
| ニュー・ジーランド | 1,408.8(6.5) | 2,332.1 | 1,266.4 | 1,065.7 |
| **日本** | **3,252.7(△3.6)** | **3,235.3** | **36,630.7** | **△33,395.4** |

注 (1) 経済協力開発機構（ＯＥＣＤ）資料による。
(2) （ ）内は前年比（%）を示す。
(3) ※印は宿泊施設への到着者数である。
(4) △印は赤字を示す。

・登録ホテル・旅館の軒数及び客室数

## 登録ホテル・旅館の軒数及び客室数

（単位：軒、室）

| 区分 / 年 | 登録ホテル | | 登録旅館 | |
|---|---|---|---|---|
| | 軒数 | 総客室数 | 軒数 | 総客室数 |
| 8 | 1,002 | 181,532 | 1,968 | 113,992 |
| 9 | 1,032 | 186,273 | 2,022 | 118,157 |

注 (1) 運輸政策局観光部資料による。
(2) 国際観光ホテル整備法に基づく登録ホテル・旅館の軒数及び客室数である。
(3) 各年とも12月末現在の数字である。

・国際観光レストランの軒数

## 国際観光レストランの軒数

（平成10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）

| 人数／年 | 合計 | 滞在客 | | | 一時上陸客 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 小計 | 観光客 | 業務その他の客 | |
| 5 | 3,410,447<br>〔100.0〕<br>（ 95.2） | 3,311,775<br>〔 97.1〕<br>（ 94.9） | 1,924,835<br>〔 56.4〕<br>（ 91.5） | 1,386,940<br>〔 40.7〕<br>（ 99.9） | 98,672<br>〔 2.9〕<br>（109.6） |
| 6 | 3,468,055<br>〔100.0〕<br>（101.7） | 3,380,975<br>〔 97.5〕<br>（102.1） | 1,915,468<br>〔 55.2〕<br>（ 99.5） | 1,465,507<br>〔 42.3〕<br>（105.7） | 87,080<br>〔 2.5〕<br>（ 88.3） |
| 7 | 3,345,274<br>〔100.0〕<br>（ 96.5） | 3,241,650<br>〔 96.9〕<br>（ 95.9） | 1,731,439<br>〔 51.8〕<br>（ 90.4） | 1,510,211<br>〔 45.1〕<br>（103.1） | 103,624<br>〔 3.1〕<br>（119.0） |
| 8 | 3,837,113<br>〔100.0〕<br>（114.7） | 3,718,459<br>〔 96.9〕<br>（114.7） | 2,114,165<br>〔 55.1〕<br>（122.1） | 1,604,294<br>〔 41.8〕<br>（106.2） | 118,654<br>〔 3.1〕<br>（114.7） |
| 9 | 4,218,208<br>〔100.0〕<br>（109.9） | 4,105,013<br>〔 97.3〕<br>（110.4） | 2,391,824<br>〔 56.7〕<br>（113.1） | 1,713,189<br>〔 40.6〕<br>（106.8） | 113,195<br>〔 2.7〕<br>（ 95.4） |

注 (1) 法務省資料に基づく運輸省運輸政策局観光部集計による。
(2) 〔 〕内は構成比（%）を、（ ）内は前年比（%）を示す。
(3) 「一時上陸客」とは、出入国管理及び難民認定法第14条により、寄港地上陸許可を受けて上陸する乗客及び同法第15条第２項により周辺通過上陸許可を受けて上陸する乗客をいう。なお、同法第15条第１項の観光通過上陸を受けている乗客は、「滞在客」中の「観光客」として計上している。

(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**

| | | 5年 | 6年 | 7年 | 8年 | 9年 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 回数 | | 回 | 回 | 回 | 回 | 回 |
| | 観光 | 1.41(104) | 1.41(100) | 1.29( 91) | 1.34(104) | 1.39(104) |
| | 兼観光 | 0.23(105) | 0.21( 91) | 0.20( 95) | 0.18( 90) | 0.24(133) |
| | 業務 | 0.39(123) | 0.33( 85) | 0.32( 97) | 0.30( 94) | 0.32(107) |
| | 家事・帰省 | 0.57(100) | 0.56( 98) | 0.55( 98) | 0.52( 95) | 0.56(108) |
| | その他 | 0.14( 88) | 0.16(114) | 0.16(100) | 0.10( 63) | 0.11(110) |
| | 計 | 2.73(105) | 2.67( 97) | 2.51( 94) | 2.43( 97) | 2.62(108) |
| 宿泊数 | | 泊 | 泊 | 泊 | 泊 | 泊 |
| | 観光 | 2.32(100) | 2.32(100) | 2.08( 90) | 2.18(105) | 2.20(101) |
| | 兼観光 | 0.64(105) | 0.51( 80) | 0.54(106) | 0.43( 80) | 0.57(133) |
| | 業務 | 0.97(128) | 0.91( 94) | 0.77( 85) | 0.68( 88) | 0.89(131) |
| | 家事・帰省 | 1.35( 92) | 1.31( 97) | 1.24( 95) | 1.46(118) | 1.49(102) |
| | その他 | 0.16(100) | 0.21(131) | 0.19( 90) | 0.12( 63) | 0.12(100) |
| | 計 | 5.44(103) | 5.26( 97) | 4.83( 92) | 4.87(101) | 5.26(108) |

注 (1) 総理府内政審議室調査による。
(2) ８年については、再推計したものである。
(3) ( ) 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 / 年 | 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 | 879 | 2,680 | 4,929 | 2,269 | 10,747 |
| 9 | 949 | 2,714 | 5,577 | 1,591 | 10,831 |
| 10 | 936 | 2,737 | 5,822 | 1,481 | 10,976 |

注 (1) 運輸政策局観光部資料による。
(2) 各年とも4月1日現在の数字である。

3　倉庫

・倉庫業者数及び倉庫面（容）積

## 倉庫業者数及び倉庫面（容）積

| 区分＼年度末 | | | 7 | 8 | 8／7（%） |
|---|---|---|---|---|---|
| 普通倉庫 | 業者数 | | 3,509 | 3,610 | 102.9 |
| | 面（容）積 | 1～3類倉庫（千㎡） | 33,048 | 33,843 | 102.4 |
| | | 野積倉庫（千㎡） | 4,455 | 4,491 | 100.8 |
| | | 貯蔵槽倉庫（千㎥） | 10,131 | 10,260 | 101.3 |
| | | 危険品倉庫 建屋（千㎡） | 301 | 302 | 100.3 |
| | | 危険品倉庫 タンク（千㎥） | 42,250 | 47,492 | 112.4 |
| 冷蔵庫 | 業者数 | | 1,278 | 1,263 | 98.8 |
| | 面積（千㎡） | | 25,115 | 25,967 | 103.4 |
| 水面倉庫 | 業者数 | | 20 | 19 | 95.0 |
| | 容積（千㎥） | | 4,583 | 4,511 | 98.4 |

・営業倉庫の品目別入庫量及び平均月末在庫量

## 営業倉庫の品目別入庫量及び平均月末在庫量

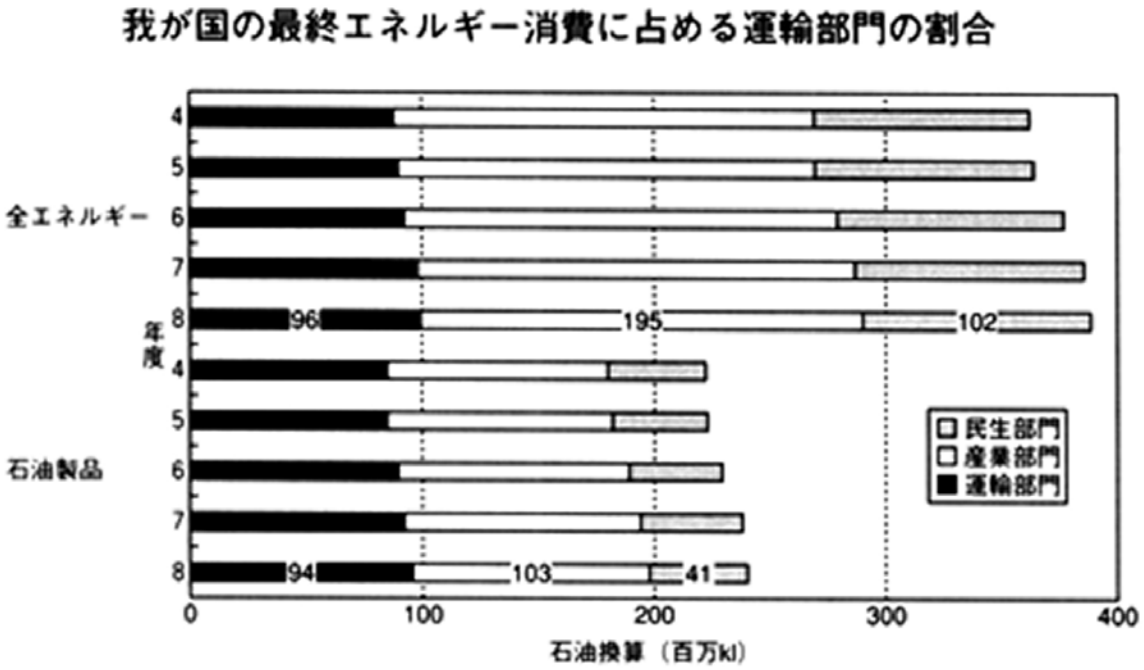
| 種別 | 区分 | | 入庫量 | | | 平均月末在庫量 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 年度 | 7 | 8 | 8/7 (%) | 7 | 8 | 8/7 (%) |
| 普通倉庫（千トン） | 1/3類倉庫 | 農水産品 | 8,622 | 8,967 | 104.0 | 2,791 | 3,440 | 123.3 |
| | | 金属 | 24,354 | 24,530 | 100.7 | 2,766 | 2,517 | 91.0 |
| | | 金属製品・機械 | 30,047 | 31,242 | 104.0 | 3,179 | 3,382 | 106.4 |
| | | 窯業品 | 2,543 | 2,545 | 100.1 | 477 | 425 | 89.1 |
| | | 化学工業品 | 24,680 | 24,930 | 101.0 | 3,153 | 3,289 | 104.3 |
| | | 紙・パルプ | 19,464 | 20,058 | 103.1 | 2,353 | 2,523 | 107.2 |
| | | 繊維工業品 | 5,264 | 5,024 | 95.4 | 1,168 | 1,118 | 95.7 |
| | | 食料工業品 | 32,157 | 31,997 | 99.5 | 3,045 | 2,969 | 97.5 |
| | | 雑工業品 | 16,889 | 18,467 | 109.3 | 2,655 | 2,706 | 101.9 |
| | | 雑品 | 21,426 | 22,953 | 107.1 | 3,467 | 3,722 | 107.4 |
| | | 小計 | 185,446 | 190,713 | 102.8 | 25,054 | 26,091 | 104.1 |
| | 野積倉庫 | | 21,789 | 24,989 | 114.7 | 3,413 | 3,616 | 105.9 |
| | 貯蔵槽倉庫 | | 28,486 | 28,804 | 101.1 | 4,562 | 4,443 | 97.4 |
| | 危険品倉庫 | | 11,437 | 13,729 | 120.0 | 30,391 | 30,376 | 99.9 |
| | 合計 | | 247,158 | 258,235 | 104.5 | 63,420 | 64,526 | 101.7 |
| 冷蔵倉庫（千トン） | 生鮮水産物 | | 181 | 178 | 98.3 | 4 | 5 | 125.0 |
| | 冷凍水産物 | | 5,258 | 5,302 | 100.8 | 1,266 | 1,226 | 96.8 |
| | 塩干水産物 | | 761 | 772 | 101.4 | 166 | 173 | 104.2 |
| | 水産加工品 | | 488 | 485 | 99.4 | 86 | 85 | 98.8 |
| | 畜産物 | | 3,534 | 3,444 | 97.5 | 517 | 633 | 122.4 |
| | 畜産加工場 | | 1,730 | 1,907 | 110.2 | 205 | 226 | 110.2 |
| | 農産物 | | 1,329 | 1,343 | 101.1 | 285 | 287 | 100.7 |
| | 農産加工品 | | 926 | 965 | 104.2 | 209 | 218 | 104.3 |
| | 冷凍食品 | | 3,473 | 3,794 | 109.2 | 289 | 312 | 108.0 |
| | その他 | | 527 | 584 | 110.8 | 70 | 80 | 114.3 |
| | 合計 | | 18,207 | 18,774 | 103.1 | 3,097 | 3,245 | 104.8 |
| 水面倉庫（千$m^2$） | | | 2,565 | 2,857 | 111.4 | 818 | 710 | 86.8 |

注 (1) 運輸政策局貨物流通施設課資料による。

(2) 1～3類倉庫とは、倉庫業法施行規則第3条第1項第1～3号に規定する倉庫をいう。

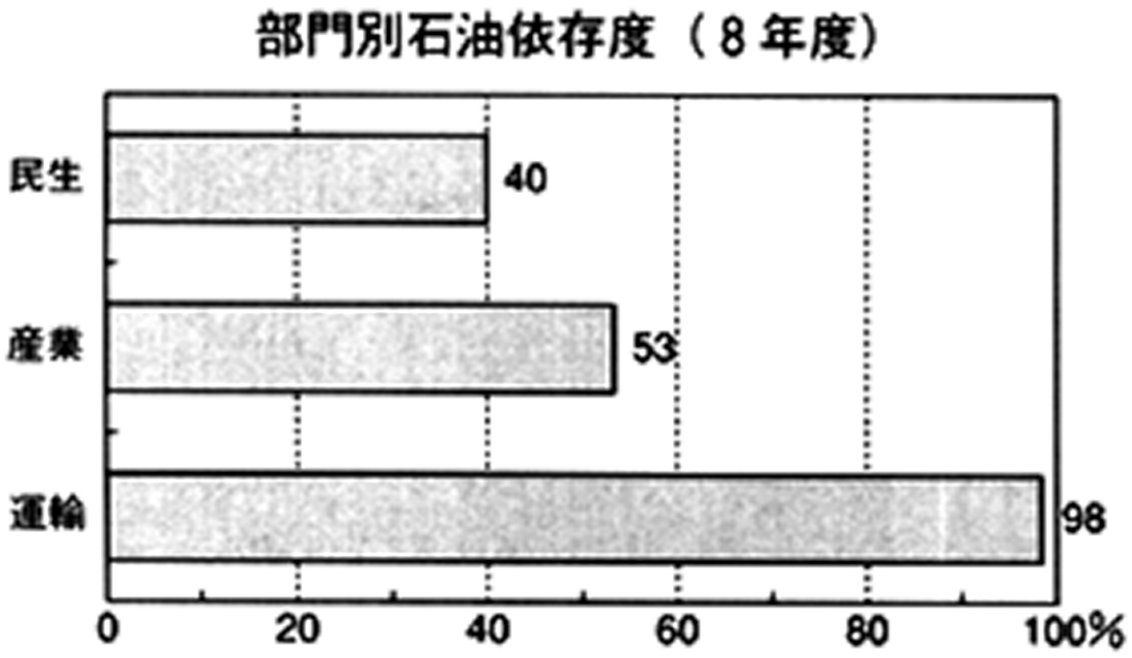
4　運輸とエネルギー

・我が国の最終エネルギー消費に占める運輸部門の割合



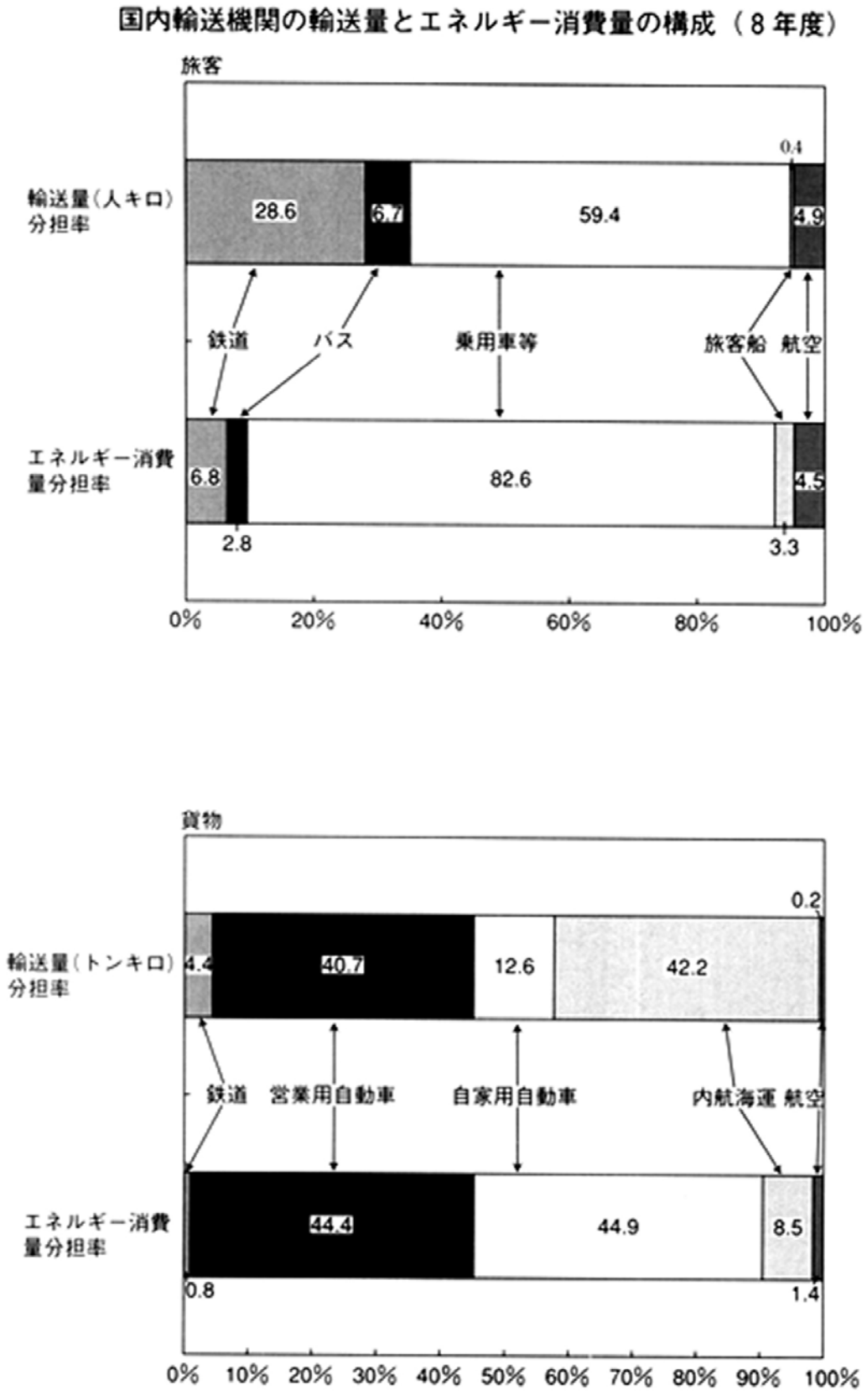

（資料）資源エネルギー庁「総合エネルギー統計（平成９年版）」

・部門別石油依存度（８年度）




（資料）資源エネルギー庁「総合エネルギー統計（平成９年版）」

・国内輸送機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（８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

・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 | | | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|
| 鉄道 | JR | | 7 | 7 |
| | 民鉄（JR以外） | | 139 | 134 |
| 自動車 | バス | 乗合 | 404 | 406 |
| | | 貸切 | 1,663 | 1,905 |
| | タクシー・ハイヤー | | 53,147 | 53,872 |
| | トラック | | 48,629 | 50,481 |
| 海運 | 外航海運 | | 285 | 287 |
| | 内航海運 | | 5,858 | 5,744 |
| | 港運 | | 1,045 | 1,035 |
| | フェリー | | 179 | 180 |
| 航空 | 定期 | | 8 | 8 |
| | 不定期 | | 63 | 69 |
| 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）

| 区分 | 年度 | 8 (A) | 9 (B) | B／A (%) |
|---|---|---|---|---|
| JR（7社） | 営業収入 | 6,561 | 6,493 | 99.0 |
| | 営業費用 | 5,383 | 5,415 | 100.6 |
| | 営業損益 | 1,178 | 1,078 | 91.5 |
| | 営業外損益 | △ 871 | △ 813 | － |
| | 経常損益 | 307 | 265 | 86.3 |
| 大手民鉄（15社） | 営業収入 | 165,681 | 161,771 | 97.6 |
| | 営業費用 | 141,475 | 140,127 | 99.0 |
| | 営業損益 | 24,206 | 21,643 | 89.4 |
| | 営業外損益 | △ 14,375 | △ 13,042 | － |
| | 経常損益 | 9,850 | 8,601 | 87.3 |
| 公営鉄道（12社） | 営業収入 | 37,172 | 38,253 | 102.9 |
| | 営業費用 | 36,365 | 37,795 | 103.9 |
| | 営業損益 | 807 | 458 | 56.8 |
| | 営業外損益 | △ 14,863 | △ 14,469 | － |
| | 経常損益 | △ 14,056 | △ 14,012 | － |
| 営団地下鉄 | 営業収入 | 299,859 | 299,550 | 99.9 |
| | 営業費用 | 242,021 | 246,621 | 101.9 |
| | 営業損益 | 57,838 | 52,929 | 91.5 |
| | 営業外損益 | △ 43,506 | △ 40,733 | － |
| | 経常損益 | 14,332 | 12,196 | 85.1 |
| 民営乗合バス（42社） | 営業収入 | 8,850 | 8,520 | 96.3 |
| | 営業費用 | 9,217 | 8,995 | 97.6 |
| | 営業損益 | △ 367 | △ 475 | － |
| | 営業外損益 | △ 70 | △ 53 | － |
| | 経常損益 | △ 437 | △ 528 | － |
| 公営乗合バス（32社） | 営業収入 | 7,850 | 7,671 | 97.7 |
| | 営業費用 | 9,672 | 9,647 | 99.7 |
| | 営業損益 | △ 1,822 | △ 1,976 | － |
| | 営業外損益 | 112 | △ 95 | － |
| | 経常損益 | △ 1,934 | △ 2,071 | － |

平成１０年度運輸経済年次報告（運輸白書）付属統計表

・第１表　輸送機関別国内旅客輸送量

## 第１表　輸送機関別国内旅客輸送量

| 区分 / 輸送機関 / 年度 | 輸送人数（百万人） 総輸送量 | JR | うち新幹線 | 民鉄（JR以外） | バス | 乗用車等 | 航空 | 旅客船 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 50 | 46,195 | 7,048 | 157 | 10,540 | 10,731 | 17,681 | 25 | 170 |
| 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) |
| 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) |
| 9 | 84,628 (0.3) | 8,859 (-1.5) | 282 (0.4) | 13,339 (-1.9) | 7,350 (-1.9) | 54,849 (1.5) | 85.56 (4.2) | 144.7 (-2.3) |

| 区分 / 輸送機関 / 年度 | 輸送人キロ（百万人キロ） 総輸送量 | JR | うち新幹線 | 民鉄（JR以外） | バス | 乗用車等 | 航空 | 旅客船 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 50 | 710,711 | 215,289 | 53,318 | 108,511 | 110,063 | 250,804 | 19,148 | 6,895 |
| 55 | 782,031 (0.6) | 193,143 (-0.8) | 41,790 (2.0) | 121,399 (3.1) | 110,396 (1.9) | 321,272 (0.4) | 29,688 (-1.8) | 6,132 (-4.8) |
| 60 | 858,214 (3.1) | 197,463 (1.7) | 55,423 (9.0) | 132,620 (2.1) | 104,898 (1.8) | 384,362 (5.1) | 33,118 (-1.1) | 5,752 (-0.5) |
| 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) |
| 9 | 1,418,506 (0.7) | 247,652 (-1.6) | 72,816 (-0.2) | 147,281 (-2.1) | 92,900 (-2.1) | 852,072 (1.8) | 73,250 (6.1) | 5,351 (-5.0) |

注　(1)　航空及び旅客船の輸送量は定期・不定期計である。
(2)　（）内は対前年度比伸び率（%）を示す。
(3)　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 / 年度 ＼ 輸送機関 | 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) |
| 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) |
| 9 | 6,677,063 (−1.8) | 47,286 (−3.9) | 21,942 (−10.0) | 6,065,384 (−1.8) | 541,437 (−1.0) | 1,014 (1.2) |

| 区分 / 年度 ＼ 輸送機関 | 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) |
| 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) |
| 9 | 568,880 (−0.8) | 24,301 (−1.2) | 317 (−13.4) | 306,263 (0.2) | 237,018 (−2.0) | 981 (2.0) |

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

## 第３表　我が国の国際輸送量

| 項目＼年 | | 50 | 60 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 旅客（千人） | 出国者総数 | 3,313 | 7,248<br>(7.7) | 15,712<br>(0.3) | 17,450<br>(11.1) | 19,083<br>(9.4) | 20,955<br>(9.8) | 21,476<br>(2.5) |
| | 出国日本人数 | 2,466 | 4,948<br>(6.2) | 11,934<br>(1.2) | 13,579<br>(13.8) | 15,298<br>(12.7) | 16,695<br>(9.1) | 16,803<br>(0.6) |
| | 入国者総数 | 3,311 | 7,267<br>(8.0) | 15,746<br>(-0.5) | 17,471<br>(11.0) | 19,079<br>(9.2) | 20,954<br>(9.8) | 21,592<br>(3.0) |
| | 入国外客数 | 812 | 2,327<br>(10.3) | 3,410<br>(-4.8) | 3,468<br>(1.7) | 3,345<br>(-3.5) | 3,837<br>(14.7) | 4,218<br>(9.9) |
| | 航空機利用出入旅客総数 | *7,940 | *17,584<br>(5.3) | *36,000<br>(4.4) | *38,855<br>(8.9) | *43,570<br>(12.1) | 46,510<br>(6.7) | 46,325<br>(-0.4) |
| | 我が国航空企業利用取入旅客数 | *2,570 | *6,462<br>(5.1) | *11,577<br>(2.5) | *12,811<br>(10.7) | *14,649<br>(14.3) | 15,847<br>(8.2) | 16,198<br>(2.2) |
| 貨物（千トン） | 貿易量 | 615,635 | 674,802<br>(-1.2) | 795,886<br>(1.3) | 828,435<br>(4.1) | 854,218<br>(3.1) | 852,710<br>(-0.2) | 877,840<br>(2.9) |
| | 輸出 | 61,074 | 81,803<br>(-2.6) | 91,019<br>(6.3) | 95,347<br>(4.8) | 97,383<br>(2.1) | 94,780<br>(-2.7) | 101,932<br>(7.5) |
| | 輸入 | 554,561 | 592,999<br>(-1.0) | 704,867<br>(0.7) | 733,088<br>(4.0) | 756,835<br>(3.2) | 757,930<br>(0.1) | 775,908<br>(2.4) |
| | 我が国商船隊による輸送量 | 442,173 | 444,840<br>(0.0) | 545,064<br>(1.0) | 553,892<br>(1.6) | 568,064<br>(3.1) | 571,778<br>(0.7) | 582,770<br>(1.9) |

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。