平成11年度　運輸白書

目次

・トピックでみる運輸の1年

京浜急行空港線の東京国際空港ターミナル地区への乗り入れ(10.11.18)
運輸技術審議会自動車部会、諮問第24号「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」答申(10.12.10.11.6.14)
能登半島沖不審船事案への対応(11.3.23~24)
鉄道に関する新技術の開発(11.4~)
五級小型船舶操縦士資格制度の創設(11.5.20)
「21世紀初頭における総合的な交通政策の基本的方向について」運輸政策審議会に諮問(11.5.20)
新東京国際空港の平行滑走路の整備について(11.5.21)
運輸政策審議会において「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」の審議終了(11.6.10)
移動制約者支援システム実験開始(11.6.11)
都市鉄道調査の着手(11.6.11)
日本籍船の国籍要件の緩和(11.6.18)
運輸政策審議会地域交通部会、諮問第18号「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」中間取りまとめ(11.6.22)
関西国際空港2期事業が現地着工(11.7.14)
全日空61便ハイジャック事件を踏まえた航空保安対策の強化について(11.7.23)
世界最大の浮体構造物(メガフロート実証モデル)が横須賀沖に完成(11.8.10)
緊急防災情報ネットワーク運用開始-きめ細かで分かりやすい防災気象情報をより迅速に提供一(11.9.1)
港湾管理者・港長に係る港湾諸手続を電子情報化する港湾EDIシステムの稼働開始(11.10.12)
改正祝日法の施行(成人の日、体育の日の月曜日指定化)(12.1.1)

第1部　21世紀に向けた都市交通政策の新展開

○はじめに

○第1章　都市交通問題の変遷と現状

■第1節　都市交通問題の変遷

1　戦後の都市過密化
2　都市問題と都市交通問題
3　都市の構造変化と都市交通問題

■第2節　都市交通問題への対応

1　過密状態の緩和
2　バス交通の活性化
3　安全の確保
4　自然災害への対応
5　環境問題への対応(自動車排出ガス・騒音規制の強化)

■第3節　都市交通問題の現状と評価

1　通勤・通学混雑の状況
2　道路交通渋滞の状況
3　交通事故の現状
4　大気汚染・騒音の状況
5　利用者が求める質的な充実への対応
6　公共交通サービスの安定的な供給
7　地球温暖化防止の観点
補説(1)　都市や都市圏の規模による都市交通問題の特色
補説(2)　都市交通における海外主要都市との比較

○第2章　都市交通政策の新展開
■第1節　都市交通政策のめざすべき方向
1　鉄道の混雑緩和をはじめとした交通サービスの利便性・快適性の向上
2　交通安全の確保と輸送障害防止・防災対策の推進
3　環境との共生
4　自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通システムの形成
5　公共交通サービスの安定的提供
6　都市交通と幹線交通の連携強化
7　都市を支える物流機能の向上
8　より良い街づくりとの連携
■第2節　鉄道の混雑緩和をはじめとした交通サービスの利便性・快適性の向上
1　今後の交通流動予測-東京圏を例に
2　鉄道の混雑緩和のための輸送力増強等
3　誰もが利用しやすい公共交通機関の実現
4　規制緩和の流れの中での新しいサービス展開
■第3節　交通安全の確保と輸送障害防止・防災対策の推進
1　交通安全対策の推進
2　運輸省事故災害防止安全対策会議の設置
3　災害対策の推進
■第4節　環境との共生
1　地球温暖化対策
2　低燃費車の普及促進等
3　低公害車の普及促進等
■第5節　自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通システムの形成
1　バス利用促進等総合対策事業
2　ITSを活用した都市交通システム
3　新たな施策の検討
■第6節　公共交通サービスの安定的提供
■第7節　都市交通と幹線交通との連携強化
1　新幹線網との連携強化
2　航空網との連携強化

3　高速自動車国道網との連携強化
■第8節　都市を支える物流機能の向上
1　国際海上コンテナターミナルの拠点的整備
2　都市内物流の効率化
3　外環型物流拠点の整備推進
4　鉄道貨物輸送の活用
■第9節　街づくりと連携した総合的な都市交通政策の展開
1　周辺整備と一体となった駅や交通ターミナルの整備
2　連続立体交差事業の推進
3　駅や交通ターミナルの生活機能の充実
4　バスを活用した街づくり
5　ウォーターフロント開発と街づくりとの連携
6　空港整備と街づくりとの連携
7　中心市街地の活性化と公共交通
8　歩道・自転車道の整備等
■第10節　国土交通省の発足に向けた総合的取り組みの強化

○第3章　情報通信技術の活用による都市交通の円滑化と安全確保
■第1節　情報化をめぐる動向について
1　情報化社会の進展の状況
2　都市部における情報化基盤整備の現状
3　今後の動向
■第2節　交通運輸への活用
1　都市交通と情報化
2　ITSについて
3　今後の取り組み

○第4章　都市の魅力向上による交流拡大
■第1節　都市における魅力ある街づくり
1　「住んで良し、訪ねて良し」の街づくり
2　都市観光の振興による効果
3　都市交通政策と都市観光の関連
■第2節　コンベンション等の誘致による交流拡大と国際競争力の強化
1　コンベンションの誘致による交流拡大
2　イベント等の開催による交流拡大
3　都市の観光交流面での国際競争力の強化

第2部　運輸の動き

○第1章　最近の運輸概況
■第1節　国内・国際経済の動向と運輸活動

■第2節　運輸における経済対策
■第3節　公共事業の改革

○第2章　国際社会と運輸
■第1節　国際運輸サービスの充実
■第2節　国際的課題に対応した運輸行政の展開
■第3節　国際社会への貢献

○第3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
■第2節　観光による地域の活性化
■第3節　旅行・レクリエーションの振興

○第4章　効率的な物流体系の構築
■第1節　総合的な物流施策の推進
■第2節　物流構造改革に対応した物流拠点の整備
■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
■第4節　モーダルシフトの推進

○第5章　国民のニーズに応える鉄道輸送の展開
■第1節　鉄道整備の推進
■第2節　鉄道輸送サービスの充実
■第3節　国鉄長期債務の処理

○第6章　安全で快適な車社会の形成
■第1節　科学的な手法による安全対策の推進
■第2節　利用者ニーズに対応した輸送サービスの確保

○第7章　海事政策の新たな展開
■第1節　活力ある海上交通に向けての取り組み
■第2節　魅力ある造船舶用工業をめざして
■第3節　船員対策の新たな展開

○第8章　21世紀に向けた港湾
■第1節　21世紀に向けた港湾の整備・管理
■第2節　物流コストの削減に資する港湾整備の推進
■第3節　港湾の効率的な利用の推進
■第4節　安全で豊かな暮らしを支える港湾空間の形成
■第5節　安全で親しみやすい海辺の生活空間づくり

○第9章　人・ものの流れを支える航空

■第1節　利用者利便の一層の向上と航空輸送ネットワークの充実
■第2節　航空安全の確保と航空保安システムの拡充
■第3節　空港整備等の推進

○第10章　環境と運輸
■第1節　地球環境問題への対応
■第2節　海洋汚染への対応
■第3節　地域的環境問題への対応

○第11章　運輸における安全対策、技術開発等の推進
■第1節　交通安全対策の推進
■第2節　災害対策の推進
■第3節　技術開発の推進
■第4節　情報化の推進

（以上平成11年度運輸経済年次報告より）

・平成10年11月～12年1月の運輸の動き

・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国際旅行収支（1998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（9年度）
・国内輸送機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（9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11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

・外国用語集

●京浜急行空港線の東京国際空港ターミナル地区への乗り入れ(10.11.18)

平成10年11月18日、京浜急行空港線の天空橋〔旧羽田〕~羽田空港間(3.2km)が開業した。国内の拠点空港として、年間5,000万人を超える国内航空旅客(平成10年度実績)を取り扱う東京国際空港であるが、ターミナルビルへ直接乗り入れる鉄道アクセスは、浜松町と羽田空港を結ぶ東京モノレールのみであった。京浜急行空港線は、平成5年に旧羽田駅が開業し、東京モノレールと接続することにより東京国際空港の鉄道アクセスの一端を担っていた。

今般、都営浅草線との相互乗り入れにより都心と直通する京浜急行空港線がターミナル地区へ直接乗り入れたことにより、東京国際空港の鉄道アクセスの利便性が飛躍的に向上することとなった。

また、京浜急行電鉄、東京都交通局(都営浅草線)京成電鉄の3社の相互乗り入れにより、羽田空港と成田空港を結ぶ直通運転が実施されることとなった。これにより羽田空港成田空港間が最短で1時間42分で結ばれ、首都圏における国内便と国際便の乗り継ぎの利便性の向上が図られた。



羽田空港駅開業記念式典

羽田空港駅開業記念式典

●運輸技術審議会自動車部会、諮問第24号「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」答申(10.12.10、11.6.14)

平成10年6月16日、運輸大臣は、事故件数及び死傷者数の増加といった安全問題、大気汚染や地球温暖化といった環境問題、各種技術の進歩等を踏まえた検査・整備制度の見直しなど、自動車交通を巡る諸課題に適切に対応するため、運輸技術審議会に対し、「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方」について諮問を行った。

これを受けて、同審議会では、自動車部会に「安全小委員会」、「環境交通システム小委員会」及び「検査・整備小委員会」を設け、それぞれ活発な審議を行い、10年12月には、検査・整備関係について、自動車検査証の有効期間の延長、定期点検の間隔の延長等を内容とする第一次答申が、11年6月には、自動車交通に係る安全・環境対策のあり方や安全と環境に配慮した交通システムのあり方など、今後の自動車交通政策のあり方全般にわたる答申がまとめられた。

運輸省では、本答申を踏まえ、自動車の安全・環境問題に係わる関係省庁、地方公共団体等と連携を図りつつ、安全で環境と調和のとれた自動車交通の実現に向けて、積極的に施策を展開していくこととしている。



答申の手交

(星野運輸技術審議会会長から川崎運輸大臣へ、11.6.14 当時)

答申の手交
(星野運輸技術審議会会長から川崎運輸大臣へ、11.6.14当時)

●能登半島沖不審船事案への対応(11.3.23~24)

平成11年3月23日午前11時頃及び午後1時頃、海上自衛隊から能登半島沖の不審な漁船に関する情報を入手した。海上保安庁では、情報のあった漁船の確認作業に当たり、第二大和丸は兵庫県沖で操業中、第一大西丸は漁船原簿から抹消されていることを確認したため、情報のあったこれら船名の漁船2隻はいずれも不審船であると判断した。

これらの確認作業と並行して、巡視船艇・航空機を発動し、現場海域に巡視船艇15隻、航空機12機を出動させ追跡したところ、不審船は巡視船艇・航空機による度重なる停船命令を無視し逃走を続けたため、巡視船艇により威嚇射撃を実施した。しかし、不審船がこの威嚇射撃をも無視して高速で逃走を続けたため、海上保安庁の巡視船艇では速力及び航続距離の問題から追跡困難な状況となり、このような状況を受けて政府としての対策が検討された結果24日午前0時50分、自衛隊法第82条に基づく海上警備行動が発動されるに至った。

その後も、護衛艦とともに巡視船により不審船の追跡を継続したが、防衛庁から2隻の不審船は24日早朝までに我が国の防空識別圏を出域したとの情報を入手したことから、巡視船による追跡を断念した。



左：第二大和丸　右：第一大西丸
平成11年3月能登半島沖不審船

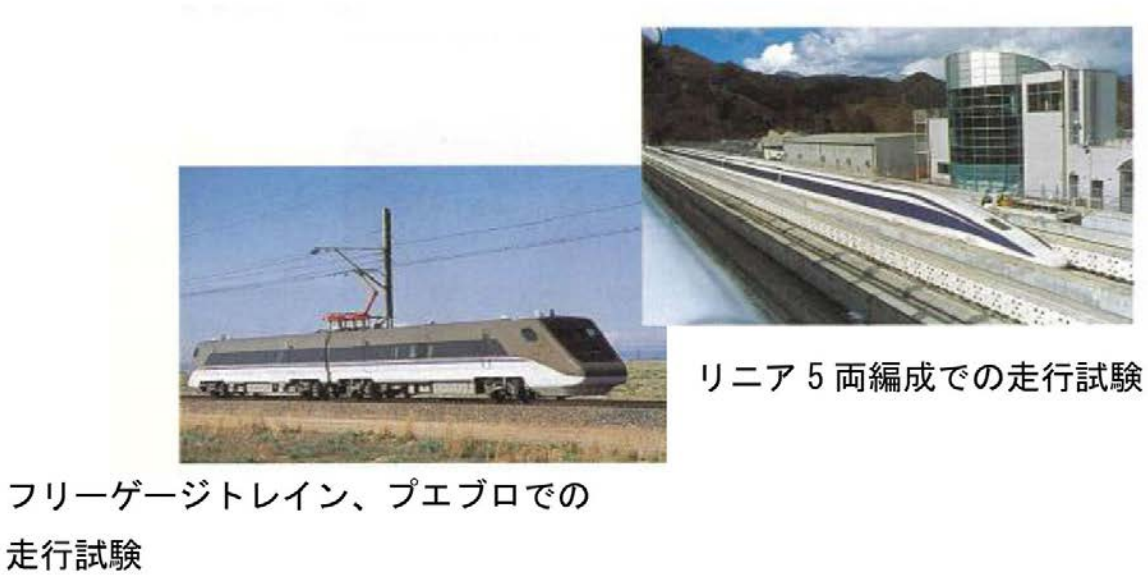
●鉄道に関する新技術の開発(11.4~)

(1)超電導磁気浮上式鉄道(リニアモーターカー)の技術開発

超電導磁気浮上式鉄道(リニア)の実用化に向けた技術開発を進めるため、平成2年度より建設を進めてきた山梨実験線において、9年4月より本格的な走行試験を行っている。11年2月からは5両編成での高速走行試験を行い、11年4月14日に最高速度552km/hを達成した。

(2)軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の技術開発

軌間可変電車(フリーゲージトレイン)は、新幹線と在来線のように軌間(レールの幅)の異なる路線間を直通運転できる車両であり、その技術開発は、9年度より本格的に開始、10年10月には試験車両が完成し、11年1月にはJR山陰線において走行試験を行った。その後4月からは米国コロラド州プエブロの試験線において、高速走行試験や耐久性確認試験等を実施している。
また、フリーゲージトレインの技術開発の進捗状況も踏まえ、今年度より今後の高速鉄道網整備の一方策としての新幹線直通運転化事業について、その整備効果等について検証するとともに、全国における将来の事業化の可能性について調査を行っている。



左：フリーゲージトレイン、プエブロでの走行試験　右：リニア5両編成での走行試験

●五級小型船舶操縦士資格制度の創設(11.5.20)

近年、海洋レクリエーション活動に対するニーズが高まり小型船舶操縦士資格の取得者も年々増加しているところである。最近の特徴として水上オートバイ、フィッシングボート等を使用して海岸近くの水域で楽しむ海洋レジャーの人気が特に高まっていることから、運輸省ではこのような実態に即した小型船舶操縦士資格制度のあり方の検討を行った。

その結果、平成10年5月の船舶職員法改正により、五級小型船舶操縦士の資格が創設され、11年5月20日から施行されている。五級小型船舶操縦士資格の受有者は、総トン数5トン未満の小型船舶に乗組み、陸岸から1マイル(1,852m)の水域等を航行することができることとなった。

なお、同資格を取得するための国家試験及び指定養成施設の講習課程においては、気象予測、海図を使用した航海計画の作成、船位、針路の測定等の当該水域のみの航行では不要な事項を省略することとした。

方で、船舶を航行する際のマナーの問題については重点的に取り上げて、航行の安全の確保を図るとともに地域住民や漁業関係者とのトラブルの防止を図ることとしている。



教習艇に体験乗船中の'99「海のプリンセス」

●「21世紀初頭における総合的な交通政策の基本的方向について」運輸政策審議会に諮問(11.5.20)

交通運輸はこれまで、我が国の経済社会の発展や国民生活の質的向上に大きな役割を果たしてきた。しかし、21世紀を目前にし、我が国は、急速な少子高齢化の進行やグローバルな競争の一層の進展、国民の価値観の多様化・高度化等の経済社会の大きな変革期にあり、これに加え、地球温暖化等の環境問題の深刻化や情報技術の飛躍的進展等も見込まれている。

このような中、運輸省では、運輸事業に関する需給調整規制を原則撤廃するとしたところであり、市場原理の活用を前提としつつ、安全、低廉で利便性の高い交通サービスの提供を確保するためには、従来にも増して、各輸送モードを横断した総合的な対応が求められている。

そこで、これらの状況に対応した、長期的展望に立った21世紀初頭における総合的な交通政策の基本的方向の確立を図るため、運輸大臣は運輸政策審議会に対し諮問を行った。

総合部会の下に4つの小委員会(企画、環境、物流、長期輸送需要予測)を設置し、それぞれにおいて検討を進めており、平成12年秋頃、答申をいただく予定となっている。

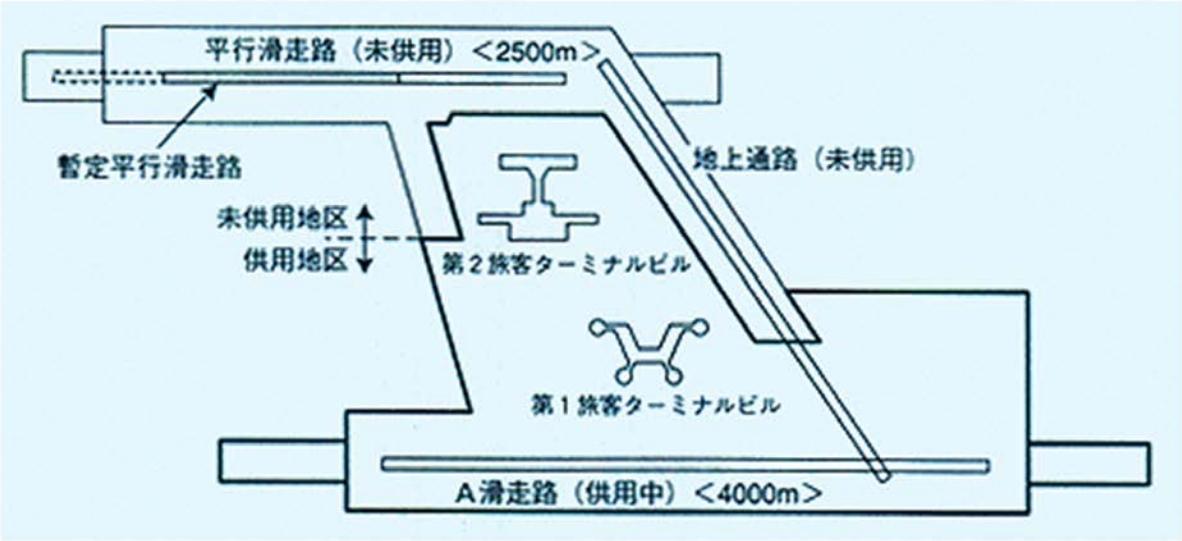


運輸政策審議会における川崎運輸大臣の挨拶(11.5.20)

運輸政策審議会における川崎運輸大臣の挨拶(11.5.20)

●新東京国際空港の平行滑走路の整備について(11.5.21)

成田空港の平行滑走路の早期完成は、地域社会からも強く要望されているとともに、一刻の猶予も許さない国民的な緊急課題であり、国際社会に対する我が国の責務でもあることから、運輸省としてその整備に関する新しい方針を5月21日に発表した。
具体的には、引き続き現行計画に基づく2,500mの平行滑走路の早期着工・供用を目指して、残る地権者との話し合いの努力を続けつつ、それが当面困難な場合を想定して、2002年初夏のワールドカップ開催に間に合うよう、暫定的措置として空港公団の取得済用地等を活用して、延長約2,200mの平行滑走路を供用することとした。
これを受け、9月3日には暫定平行滑走路の整備のための航空法の手続きが開始されたところである。



成田空港整備計画

成田空港整備計画

●運輸政策審議会において「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」の審議終了(11.6.10)

平成9年4月、運輸大臣は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、各部会において審議が行われ、平成10年6月までに航空部会、自動車交通部会(貸切バス)、総合部会、海上交通部会(国内旅客船)鉄道部会において答申が出された。(これらの答申を踏まえ、11年5~6月、鉄道事業法、道路運送法、航空法、海上運送法の一部を改正する法律が成立。)
11年度に入り、まだ答申の出されていなかった乗合バス、タクシー、港湾運送の分野についても、自動車交通部会(11年4月9日)海上交通部会(11年6月10日)においてそれぞれ答申が行われ、これにより全ての部会における答申が出揃うこととなった。
これらの答申においては、市場原理と自己責任原則の下、自由競争の促進を通じた運輸事業の活性化と交通運輸サービスの向上を図るとともに、安全で安心して利用できる交通運輸の確保等、行政においても所要の役割を果たしていくべきであるということが共通して指摘されている。
運輸省としては、これらの答申を踏まえ、引き続き法制度の整備等所要の措置を講じ、安全かつ低廉で利便性の高い交通運輸サービスの確保を図っていくこととしている。



答申文の手交(谷川海上交通部会長から黒野事務次官へ、11.6.10 当時)

答申文の手交(谷川海上交通部会長から黒野事務次官へ、11.6.10当時)

●移動制約者支援システム実験開始(11.6.11)

運輸省では、平成10年度より、郵政省、通信・放送機構等との共同プロジェクトとして、簡易無線端末を活用した移動制約者支援モデルシステムの研究・開発を行っている。
従来より、公共交通ターミナルにおいては、身体障害者対応エレベーターの設置等、移動制約者に対するサービスが整備されつつあるところであるが、本システムは、携帯電話等の簡易無線端末と位置検知機能を組み合わせることにより、エスカレーター、エレベーター等の交通ターミナル内設備の場所の案内や自動警報等を行い、利用者のニーズに応じた、一層きめの細かいサービスを提供するものである。
11年度には、本システムの実証実験を行うこととしており、そのための設備がJR高崎駅構内に設けられ、11年6月11日に落成式が行われた。11年度及び12年度に同駅で実証実験を行い、本システムの評価、改良等を行う予定である。



移動制約者支援システム研究開発プロジェクト
高崎駅構内実験施設落成式

移動制約者支援システム研究開発プロジェクト
高崎駅構内実験施設落成式

●都市鉄道調査の着手(11.6.11)

平成11年度予算において、都市機能の向上・改善に資する都市鉄道の整備及びその利用の促進を図るため、都市鉄道に関する調査費3.5億円が計上された。
本調査では、都市鉄道の整備・サービス改善に資する先導的な10プロジェクト(1営団13号線と東急東横線東急目蒲線と京急空港線の接続、②都営浅草線の東京駅乗り入れ、③JR東北・高崎・常磐線の東京駅乗り入れ、④東海道貨物支線旅客線化、⑤中部国際空港アクセス鉄道の乗り継ぎ利便性等の向上、⑥阪神西大阪線⑦なにわ筋線の整備、⑧京阪中之島新線の整備、⑨西鉄宮地岳線と福岡市交通局の相互直通、1⑩0洞海湾横断鉄道の整備)に関する個別プロジェクト調査と、地下鉄のスピードアップのための改善措置など複数のプロジェクトに共通するテーマで汎用性が高い事項について調査を行う「一般調査」を実施している。11年6月11日から委員会がスタートし、具体的には、プロジェクト、テーマ毎に学識経験者、関係地方公共団体、関係鉄道事業者等により構成されるワーキンググループを設け、事業化方策、収支採算性、費用対効果等の検討を行っている。



大都市の乗車風景

大都市の乗車風景

●日本籍船の国籍要件の緩和(11.6.18)

企業の国際化、合理化が進展する中で、我が国の海運業界において、さらなる経営基盤の強化等のため、外国人を役員に迎えようとする動きが出てきた。しかし、船舶法では、取締役等に1人でも外国人がいる会社は日本籍船を保有できないとしてきたことから、日本籍船を保有する我が国の海運企業は、取締役等の全員を日本人から登用しなければならず、外国企業との人的交流が阻害される状況となった。
そのため、日本籍船の国籍要件を緩和する必要があると判断し、主要海運国の事例や国内の他法令を参考にして、株式会社等の会社については、代表権者の全員及び代表権者を含む業務執行権を有する役員の3分の2以上が日本人であれば、日本籍船を保有できることとした。
これによって、明治32年の船舶法制定以来100年にわたり実質的に変わることのなかった日本籍船の国籍要件が緩和されることとなった。



我が国海運企業に外国人取締役が初めて誕生

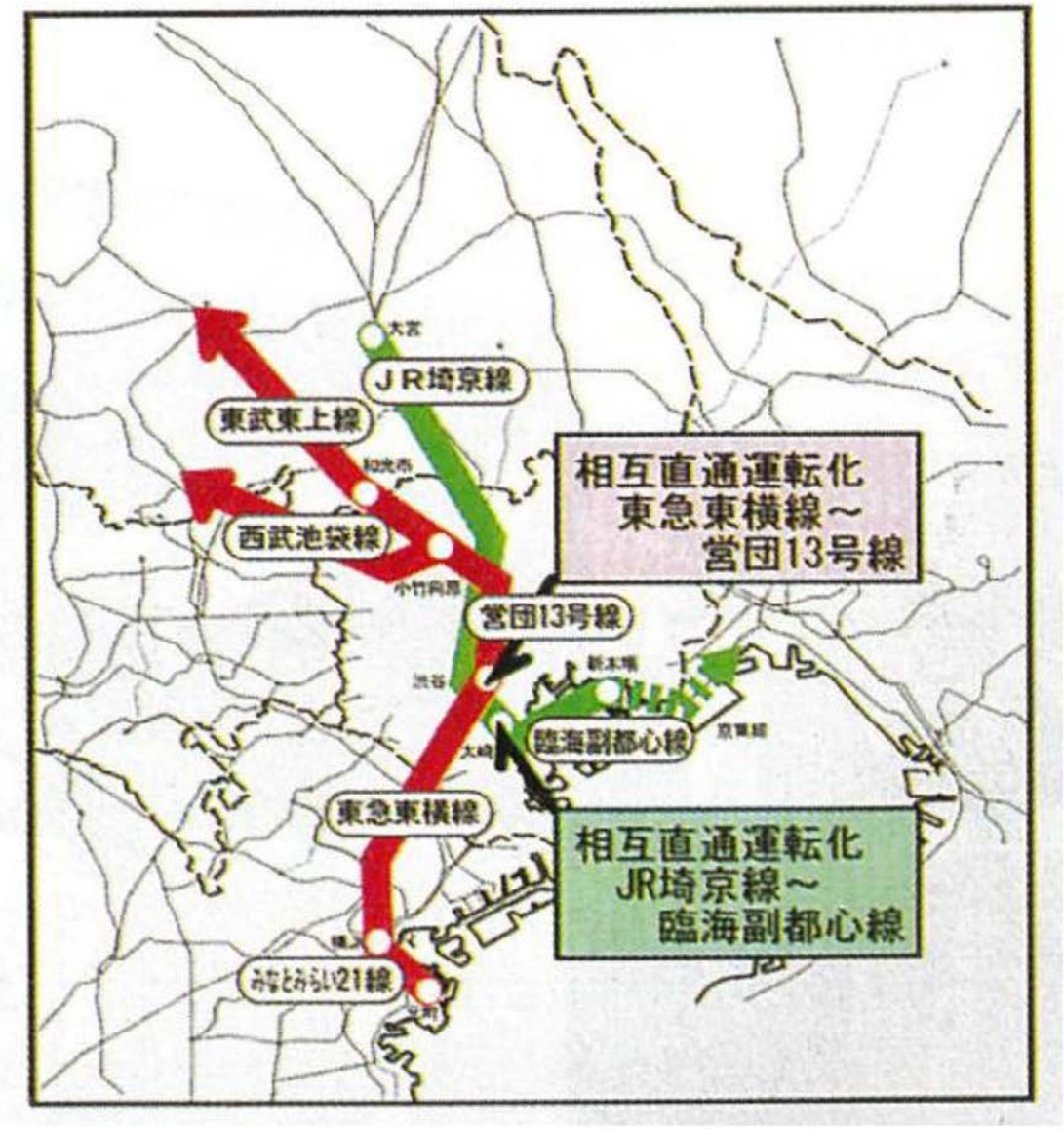
我が国海運企業に外国人取締役が初めて誕生

●運輸政策審議会地域交通部会、諮問第18号「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」中間とりまとめ(11.6.22)

平成10年11月、運輸大臣は、21世紀の新しい時代にふさわしい質の高い鉄道ネットワークの構築に向けて、東京圏について、新しい基本的な計画を策定するため、運輸政策審議会に対し「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」諮問した。その後、地域交通部会において精力的な審議が行われ、11年6月22日に「中間とりまとめ」がなされた。

この「中間とりまとめ」は、今後の鉄道整備について、検討の視点や方向等基本的な考え方を整理するとともに、既存施設の改良等によりその高度利用を図る事業のうち当面速やかに推進することが適当な事業をとりまとめて明らかにし、今後の関係者による積極的な取組みを促すものである。

現在、「中間とりまとめ」を踏まえ、運輸政策審議会鉄道部会における審議とも連携を図りながら、整備すべき路線等を選定し、2015年を目標年次とする新たな鉄道整備計画を策定すべく審議が行われている。



当面速やかに推進することが適当な既存ストックの高度利用を図る事業

当面速やかに推進することが適当な既存
ストックの高度利用を図る事業

●関西国際空港2期事業が現地着工(11.7.14)

平成11年7月14日、8年度から進められてきた関西国際空港2期事業が現地着工となり、2期空港島の造成工事が開始された。当面は、軟弱地盤に水抜きのための砂杭を打込み、埋立土砂の重さで排水させる「サンドドレーン工法」による地盤改良工事及び護岸築造工事が行われる。

関西国際空港は、大阪湾南東部の泉州沖に位置する我が国初の本格的な24時間運用可能な空港であり、6年9月の開港以来、我が国の航空ネットワークの一大拠点となっている。しかしながら、既存施設だけでは21世紀初頭に処理能力が限界に達すると予測されるため、2期事業の推進が第7次空港整備7箇年計画における最優先課題の一つとなっている。

2期事業は、1期空港島の沖合に新たに約540haの空港島を造成し、4,000mの平行滑走路等を整備するもので、総事業費は1兆5,600億円。これにより、平行滑走路が供用開始される19年には年間離着陸回数18万回、諸施設が拡充される23年には同23万回対応の処理能力を有する空港となり、拠点空港として一層重要な役割を担うことが期待されている。



関西国際空港2期事業起工式

●全日空61便ハイジャック事件を踏まえた航空保安対策の強化について(11.7.23)

平成11年7月23日、羽田発新千歳空港行き全日空61便(乗客503名、乗員14名)が離陸直後にハイジャックされた。同機は羽田空港に着陸し、犯人及び機長を除く乗客・乗員は無事に降機したが、機長が犯人の凶刃に倒れ死亡した。

事件後直ちに、運輸省の指示を受けた航空会社等は、機内持ち込み手荷物の保安対策基準の引き上げ、本件で問題となった受託手荷物受取場から出発ロビーへの逆流防止措置等を実施した。その後、恒久的な逆流防止措置を含む航空保安措置の全面的な見直し・強化を行い、可能なものから逐次実施してきている。さらに、ハイジャック事件発生時の機内における対応マニュアルの見直しについて検討を進めているところである。

運輸省としても、航空会社等のハイジャック防止対策への取り組みを積極的に支援するため、国管理空港における保安検査機器の更新前倒しに補助するとともに、運輸省のハイジャック防止体制を強化することとしている。



羽田の逆流防止措置

羽田の逆流防止措置

●世界最大の浮体構造物(メガフロート実証モデル)が横須賀沖に完成(11.8.10)

海洋に新たな空間を創出し、空港、物流基地等の運輸関連施設や浮体式防災拠点等の社会資本の整備に資するという観点から、運輸省では、平成7年度から超大型浮体式海洋構造物(メガフロート)の技術開発を推進している。
9年度までに確立した設計・建造に関する技術を基礎として10年度より空港、防災基地等の具体的な利用を想定した研究開発を行っており、これに用いる大型浮体モデルが11年8月に横須賀沖に完成した。このモデルは、長さ1,000m、幅60m(一部121m)、深さ3m²であり、世界最大の浮体構造物である。
9月1日の防災の日には、メガフロート防災拠点実証試験を行い、メガフロートが大規模災害時の防災拠点として有用であることを実証した。さらに、10月には、浮体上の着陸用計器が正常に機能することを確認するための航空機によるローパス試験が実施された。また、12年度には、航空機を用いた離着陸試験を行う予定である。

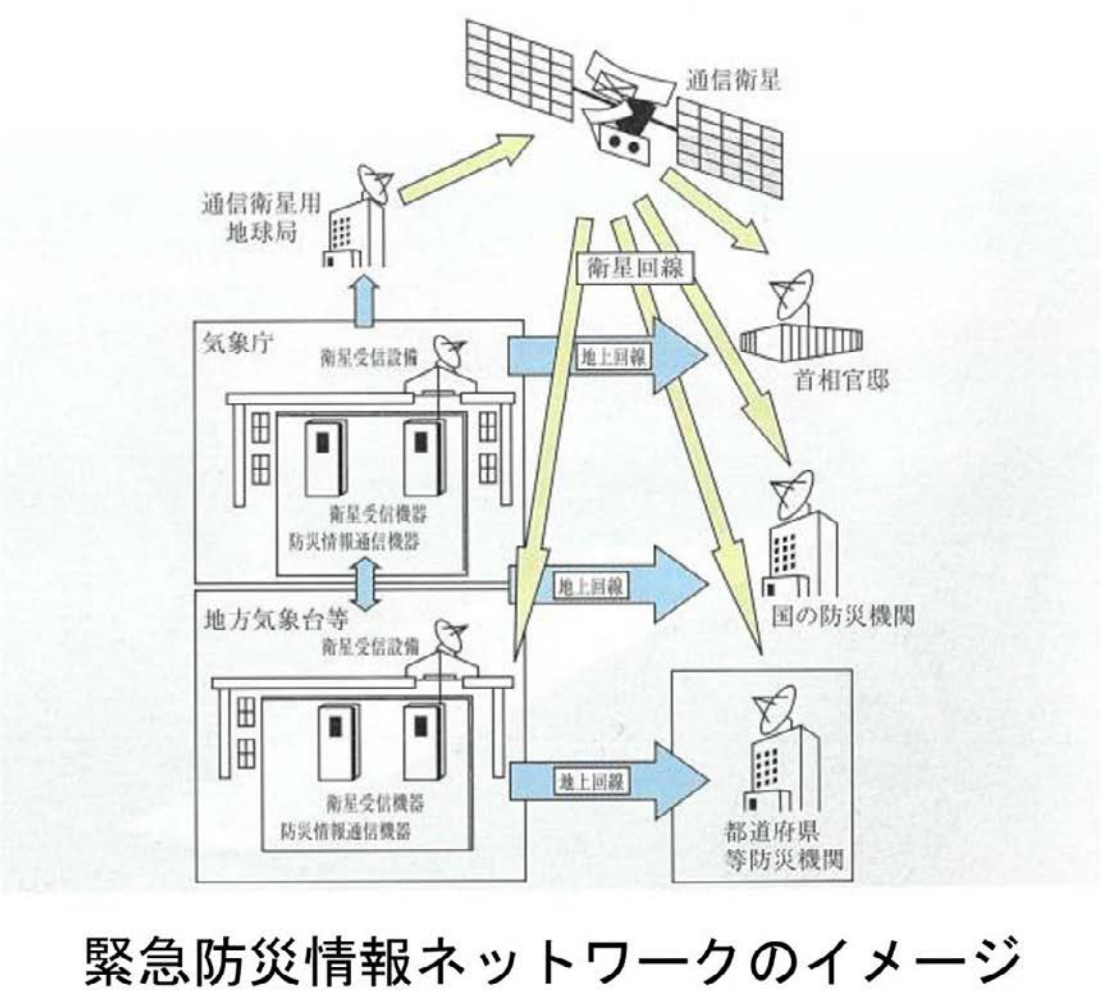


横須賀沖に完成したメガフロート実証モデル

横須賀沖に完成したメガフロート実証モデル

●緊急防災情報ネットワーク運用開始-きめ細かくわかりやすい防災気象情報をより迅速に提供-(11.9.1)

気象庁は、自然災害の軽減を図るため、気象等の注意報・警報、地震・津波情報等の各種防災気象情報を作成し、首相官邸を始めとする関係省庁、都道府県等の防災関係機関に提供している。これらの情報が防災活動に有効活用されるためには、きめ細かくわかりやすい情報を、迅速かつ正確に提供する必要がある。
このような情報提供を実現する手段として、平成11年9月1日に「緊急防災情報ネットワーク」の運用を開始した。具体的には、情報の伝達のために利用してきたファクシミリに代えて、インターネットでも活用されている最新のコンピュータ技術を導入し、これまでの文字主体の情報ではなくカラー画像を主体としたわかりやすく、きめ細かな情報を高速通信回線(地上回線)で迅速に提供する。また、地上回線のバックアップルートとして衛星回線も使用する。



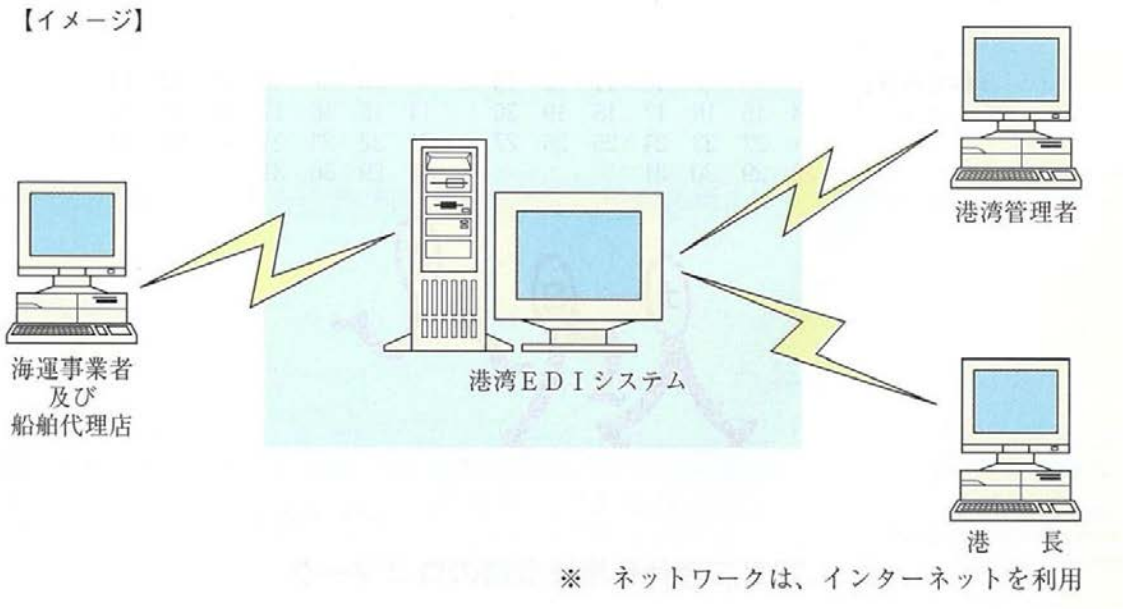
緊急防災情報ネットワークのイメージ

●港湾管理者・港長に係る港湾諸手続を電子情報化する港湾EDIシステムの稼働開始(11.10.12)

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、手続きの簡素化・情報化が求められている。このため、平成10年度より、船社・船舶代理店が港湾管理者・港長に対して行う港湾諸手続を電子情報処理(EDI:ElectronicDataInterchange)化するための港湾EDIシステムを開発してきたところであり、10月12日より稼働開始した。

これにより、船社・船舶代理店は、市販のパソコンとインターネットができる環境を整えれば、港湾EDIシステムのホームページ上に情報を入力することで、港湾諸手続を行うことが可能となる。また、国際標準の電子データ交換の統一フォーマットであるUN/EDIFACTによる申請も受け付けている。今後は、対象手続を拡大していくなど、サービスの向上を図ることとしている。

なお、本システムには、10月12日時点で、京浜港等が参画しており、今後、順次、他の主要港も参画する見込みである。



●改正祝日法の施行(成人の日、体育の日の月曜日指定化)(12.1.1)

平成7年6月の観光政策審議会答申において、一部の祝日の月曜日指定化により連休を創出する等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た。これを受けて、10年10月の臨時国会において「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「国民の祝日に関する法律の一部を改正する法律案」が可決、成立し、12年1月1日から施行されることとなった。

今後、これらの連休の増加により旅行の長期化等余暇活動がさらに促進されることが期待されるが、旅行の長期化への課題も依然として残されている。

運輸省では、改正祝日法の施行も踏まえ、長期滞在型旅行の推進等ゆとりある生活のさらなる実現を目指していくこととしている。

	成人の日（1月の第2月曜日）							体育の日（10月の第2月曜日）						
2000年														
「成人の日」	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土
1月10日							①	1	2	3	4	5	6	7
「体育の日」	2	3	4	5	6	7	8	8	⑨	10	11	12	13	14
10月9日	9	⑩	11	12	13	14	15	15	16	17	18	19	20	21
	16	17	18	19	20	21	22	22	23	24	25	26	27	28
	23	24	25	26	27	28	29	29	30	31				
	30	31												
2001年														
「成人の日」	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土
1月8日		①	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6
「体育の日」	7	⑧	9	10	11	12	13	7	⑧	9	10	11	12	13
10月8日	14	15	16	17	18	19	20	14	15	16	17	18	19	20
	21	22	23	24	25	26	27	21	22	23	24	25	26	27
	28	29	30	31				28	29	30	31			



祝日三連休化推進会議のロゴマーク

祝日三連休化推進会議のロゴマーク

第1部　21世紀に向けた都市交通政策の新展開

はじめに

我が国においては、大都市を中心に鉄道混雑、道路混雑、大気汚染、交通事故の多発等の都市交通問題が依然として大きな懸案である一方、地方都市においては、モータリゼーションの進展に伴う公共交通の利用者の減少、中心市街地の衰退等の問題が生じている。また、21世紀も間近であるが、我が国経済社会は、少子・高齢化の急速な進展、地球的規模での環境問題の深刻化、情報通信技術の飛躍的発展、グローバリゼーションの進行といった大きな状況変化の下に置かれている。

こうした中で、豊かさやゆとりを実感できる、そして安全で安心できる質の高い都市生活を実現していくためには、都市を支える基幹的役割を果たす交通の分野において総合的改善を図り、地域内での安全かつ円滑な移動が容易なハイモビリティ社会をめざすとともに、これにより住民の社会参加と交流ふれあいの機会を拡大していくことが重要である。

具体的には、鉄道の通勤・通学混雑緩和のための輸送力増強、バスの走行環境改善による定時性の確保、マイカーを含む交通機関全般に対する科学的な手法による各種安全対策の徹底等の諸施策をさらに推進することとする。また、電車、バス等の公共交通機関について、高齢者・身障者はもとより幼児連れの人、外国人等を含めて誰もが安全に安心して利用できるようバリアフリー化を進めるとともに、ドア・ツウ・ドアの移動を円滑化するため、交通モード間の乗継抵抗を極力少なくするよう交通サービスのシームレス化を図る必要がある。特に、交通モードの結節点であり、街の賑わいの中心となるべき駅や交通ターミナルにおいては、周辺の都市機能と一体となった拠点機能の向上を進める必要があり、今後地方公共団体をはじめ、関係方面の連携協力を強化していく必要がある。さらに、ハード面の対策のみならず、多くの交通事業者との共通利用が可能な汎用電子乗車券の導入、割高となる乗継併算運賃の改善、わかりやすい案内情報の提供、情報通信技術の活用による交通の円滑化と安全確保のためのシステム構築等のソフト面の対策についても推進する必要がある。

これらの施策により公共交通機関の利便性・快適性・安全性をさらに高めていけば、マイカーから公共交通への転換も促進され、道路混雑や環境問題の改善、交通事故の抑制等につながる。また、域内モビリティの向上は、観光、業務等でその都市を来訪した人々にとっても、都市内の移動・周遊が容易となり、都市の多様な魅力を実体験しやすくなる。

「人愉しむところ人集う」という言葉があるが、都市交通政策の展開により、住民の社会参加と交流が拡大し、明るく活気あふれた街となれば、域外からの来訪客にも好印象を与え、魅力ある街に感じられることになる。住民が自分たちの地域を見つめ直し、地域固有の自然、歴史、生活文化、景観等を大事にし、これを守り育て、来訪客との交流の中でその良さを共に分かち合うような街づくりを進めていけば、域外との交流も活発化し、そこに新たな文化や情報が生まれ、その魅力がさらに人を呼ぶという「千客万来型都市」に発展していくことになる。

本年度の運輸経済年次報告では、第1部のテーマを「21世紀に向けた都市交通政策の新展開」とし、第1章で都市交通問題に対するこれまでの取り組みと改善状況等を概観し、第2章で公共交通の総合的改善や街づくりとの連携に関する運輸省の新しい政策展開について述べる。さらに、第3章で情報通信技術の活用による都市交通の円滑化と安全確保について述べ、第4章で都市の魅力向上による交流拡大について述べる。

交通運輸行政については、21世紀の始まる2001年1月から運輸省・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になるが、その発足の趣旨に鑑み、都市交通政策の推進に当たっても、関係方面との連携協力を強化して、ハード面の施策(交通インフラの整備等)とソフト面の施策(利用者利便の確保、安全確保、環境対策、観光交流の促進等)を一体的に遂行し、より良い街づくりの視点から総合的な取り組みを図ることとしたい。

第1章　都市交通問題の変遷と現状

戦後の我が国社会においては、経済の成長に歩調を併せて都市部への人口の集中が進み、都市化が進展してきた。人々は労働の場を都市へと求め、都市又はその近郊に居住の場を求めることとなり、そうして通勤のための交通が都市の規模の拡大に併せて頻繁になってきた。

こうした通勤輸送や通学のための輸送、又は商用や私事のための輸送が盛んとなり、それが過度となれば、過密化に伴う様々な「都市交通問題」が発生する。通勤電車の混雑及び長時間化、マイカーや商用車による交通渋滞、交通公害等々。そしてこの問題には、最近では高齢化社会の進展に伴う交通のバリアフリー化の要請等新たなものも出てきている。

本章では、こうした都市交通問題の変遷から現状、そしてこれを改善するためにこれまでなされてきた試みとその効果を見ることとする。

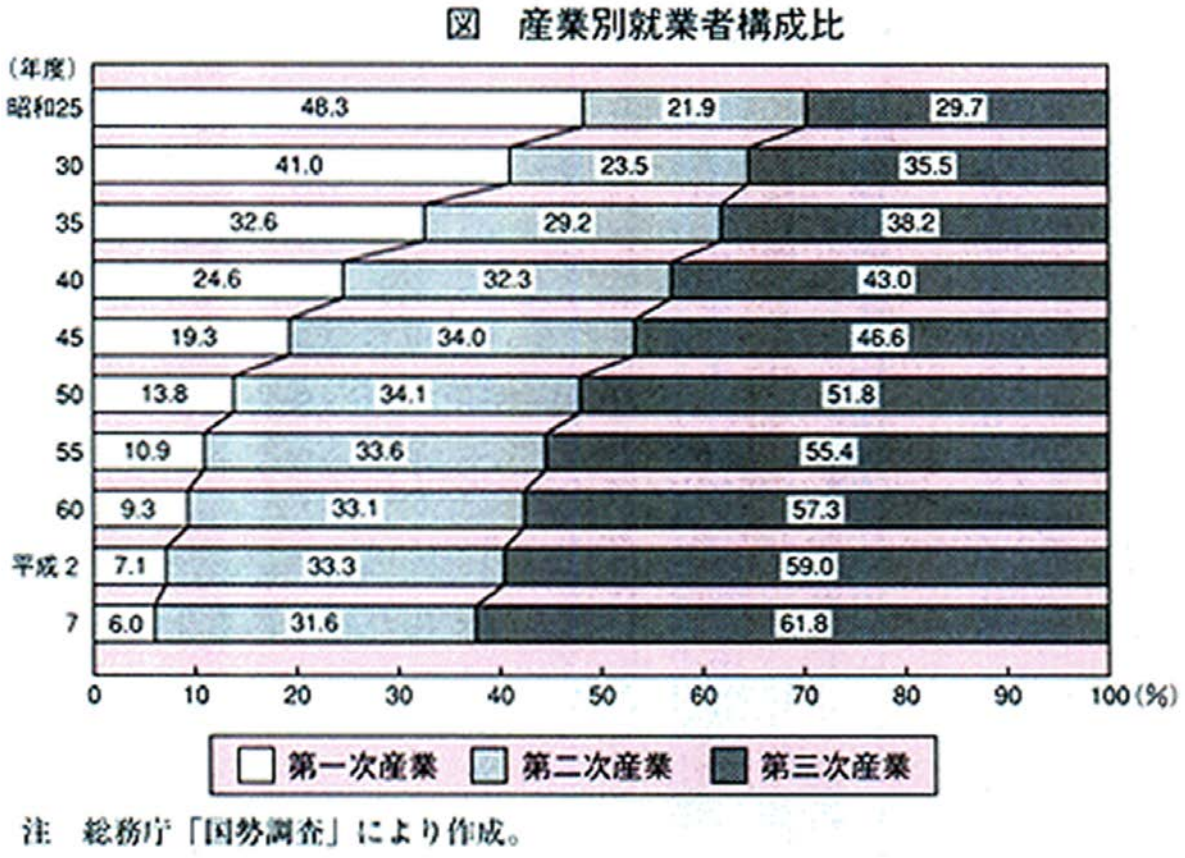
第1節　都市交通問題の変遷

1　戦後の都市過密化

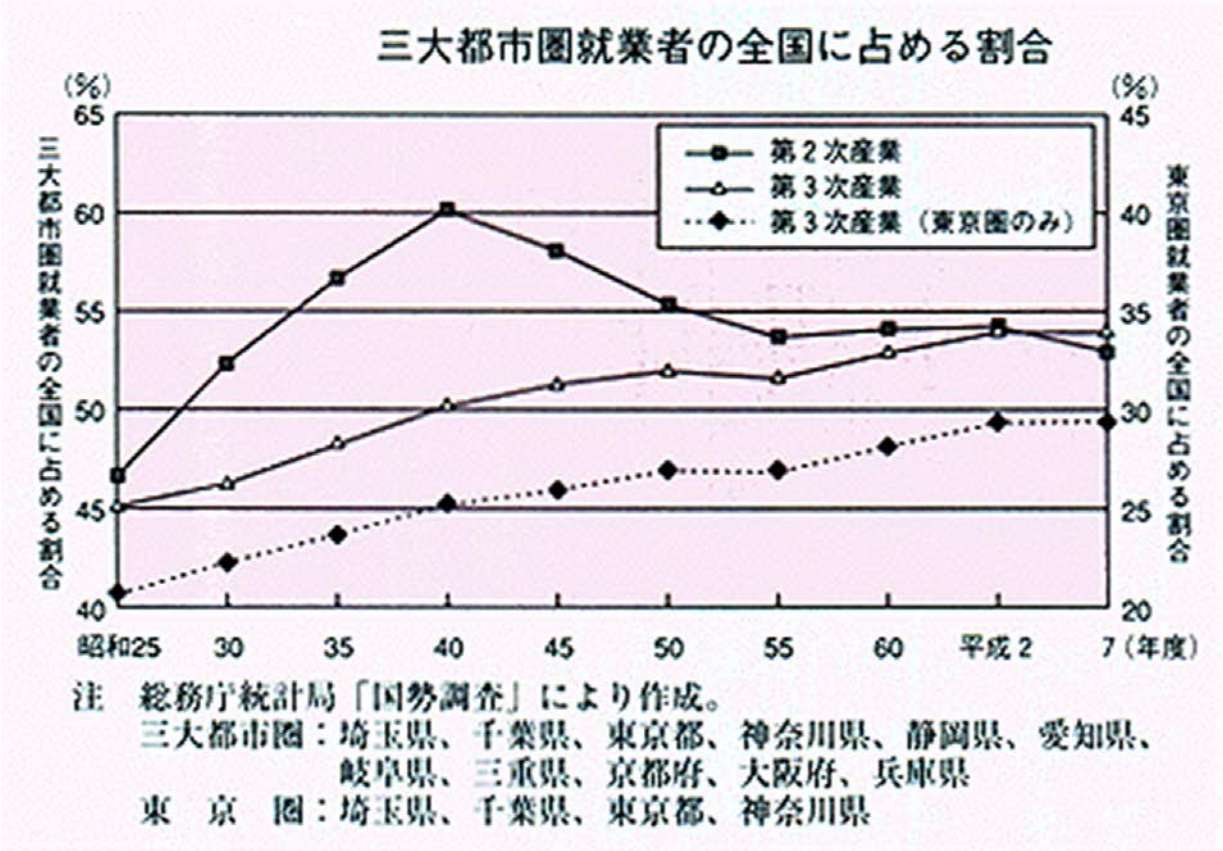
戦後の我が国経済の成長過程において、都市化が進展したが、中でも昭和30年代から40年代にかけての高度成長期においては、産業構造の高変化が急速に進展した。すなわち、第1次産業就業者の全体に占める割合が半減する一方、都市的な業態たる第2次・第3次産業就業者の割合が著しく増加し、昭和45年においては全体の8割超となった。

また都市部への産業の集積が併せて進行した結果、全国土のわずか2.7%(昭和46年)を占めるに過ぎない市街地(都市計画法における市街化区域)に全人口の約半数(昭和46年で51.4%)が集中するという都市過密化が、3大都市圏(東京圏・大阪圏・名古屋圏)を中心に起きていった。

1-1-1図　産業別就業者構成比

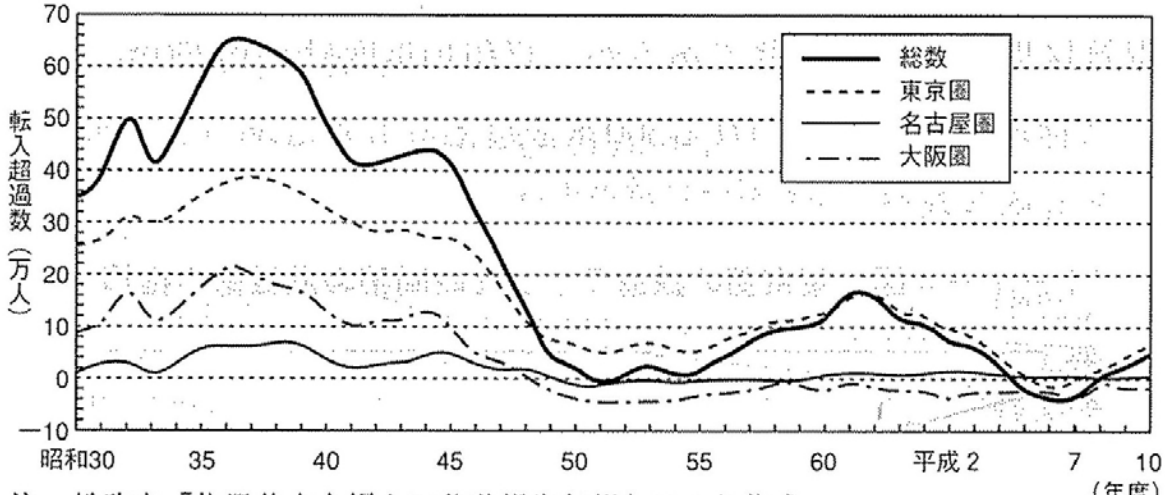


1-1-2図　三大都市圏就業者の全国に占める割合



1-1-3図　東京圏、名古屋圏、大阪圏の転出入超過数の推移

1-1-3 図東京圏、名古屋圏、大阪圏の転出入超過数の推移



注　総務庁「住民基本台帳人口移動報告年報」により作成。
東京圏－東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県
大阪圏－大阪府、兵庫県、京都府、奈良県
名古屋圏－愛知県、岐阜県、三重県

2　都市問題と都市交通問題

都市に人々が集まり、都市が発展するにつれて、都市生活や経済活動を営む上で集積による利便性が高まる反面、様々な不都合や支障が生じてくる。それは都市における住宅難や地価の高騰、工業地帯の公害問題や都市災害等である。

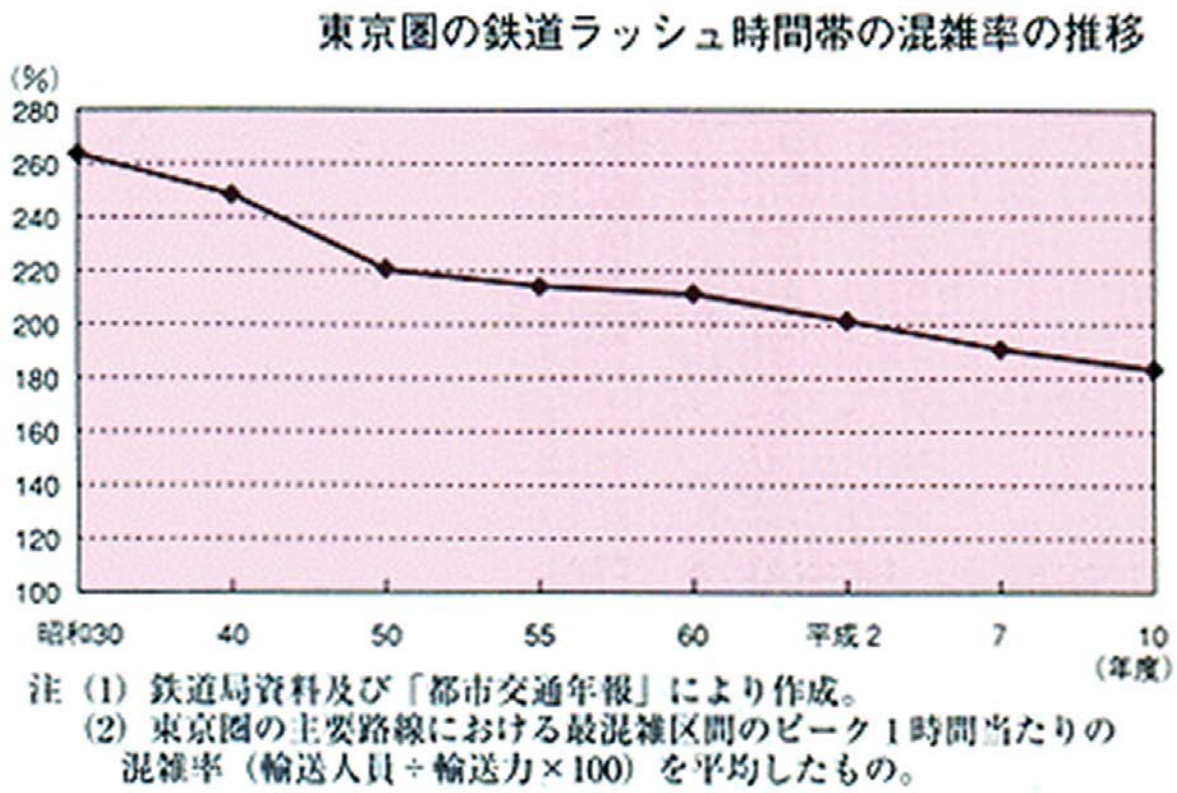
都市交通問題は、こうした都市問題の中でも、最も人々の社会生活や経済活動にとって身近で影響の大きいもののひとつである。

都市における経済活動の活発化や生産量の増大により、著しい数量の人流と物流が発生する。これに応じて都市における交通運輸はめざましい発展を遂げ、モータリゼーションが進展していったが、公共交通機関の整備や道路整備は、実際の交通需要の増大には追いつかず、通勤・通学輸送の混雑、道路交通の渋滞、交通事故、自動車の排出ガスや騒音等の環境問題等が都市交通問題として惹起することとなった。以下で代表的なものの状況を取り上げる。

(1)通勤・通学混雑

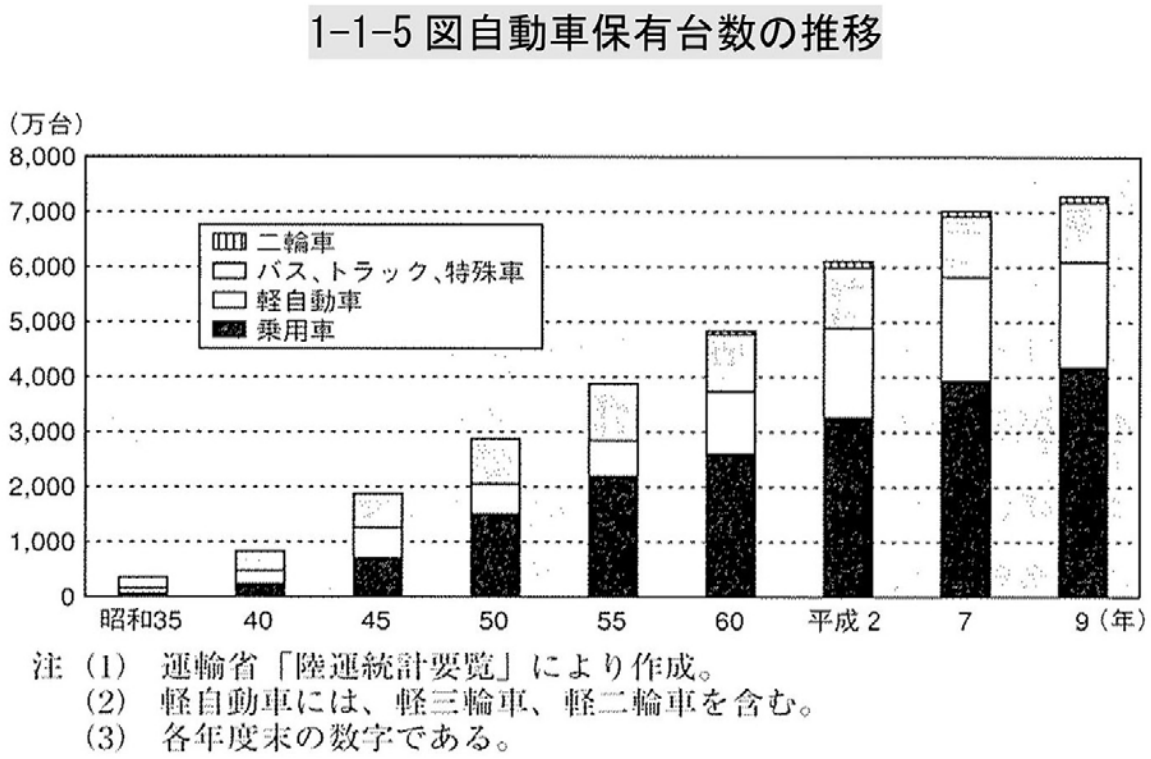
1-1-4図は東京圏の主要線区における通勤・通学輸送のラッシュ時最混雑区間混雑率の推移であるが、昭和40年度は平均250%、区間によっては物理的限界といわれる300%を超えるものもあり、当時「通勤地獄」とも称された。

1-1-4図　東京圏の鉄道ラッシュ時間帯の混雑率の推移



(2)道路交通渋滞

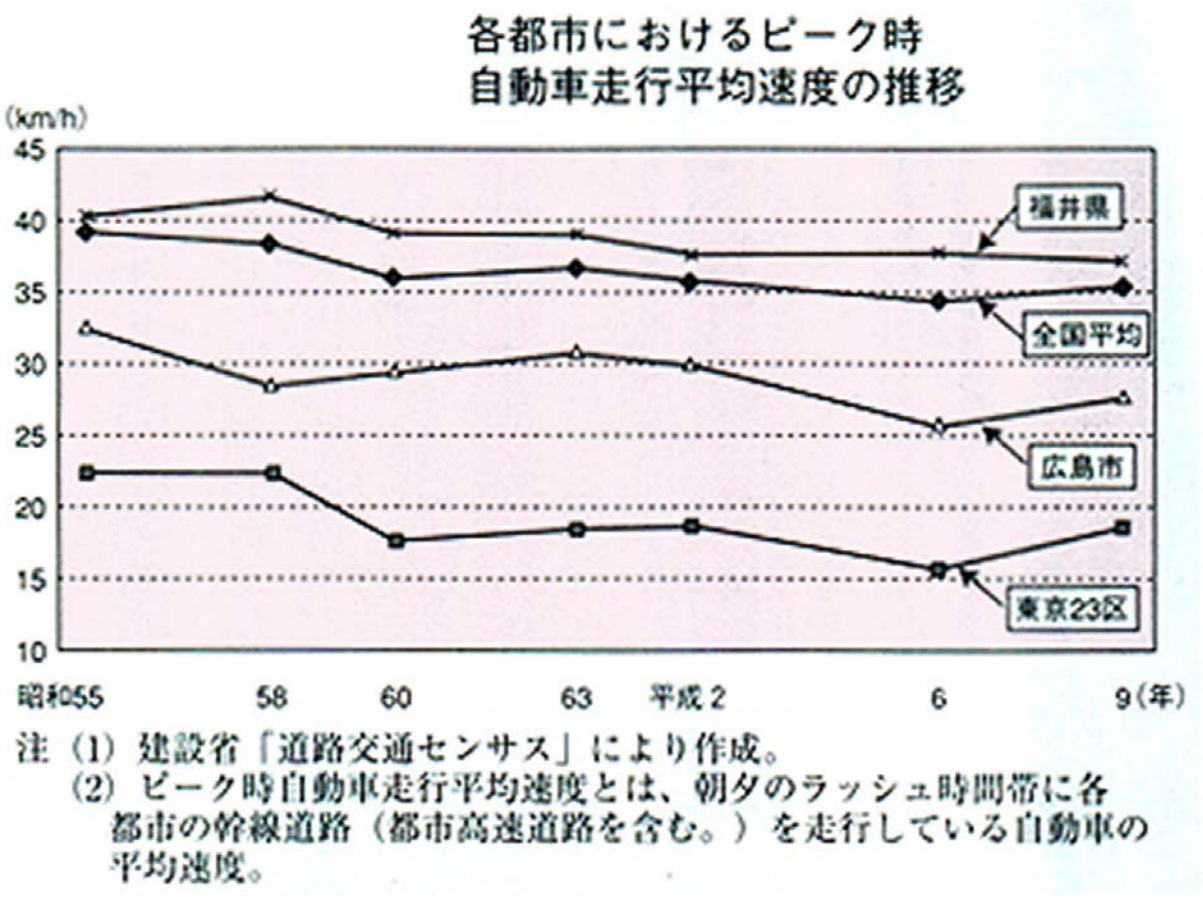
1-1-5図　自動車保有台数の推移



注 (1)　運輸省「陸運統計要覧」により作成。
(2)　軽自動車には、軽三輪車、軽二輪車を含む。
(3)　各年度末の数字である。

高度成長期はモータリゼーションが飛躍的に進展した時期でもある。
特に都市部においては、道路の整備が追いつかず、慢性的な交通渋滞が発生することとなり、道路交通の環境面での問題を悪化させるとともに、都市の魅力を損なう要因のひとつとなった。

1-1-6図　各都市におけるピーク時自動車走行平均速度の推移



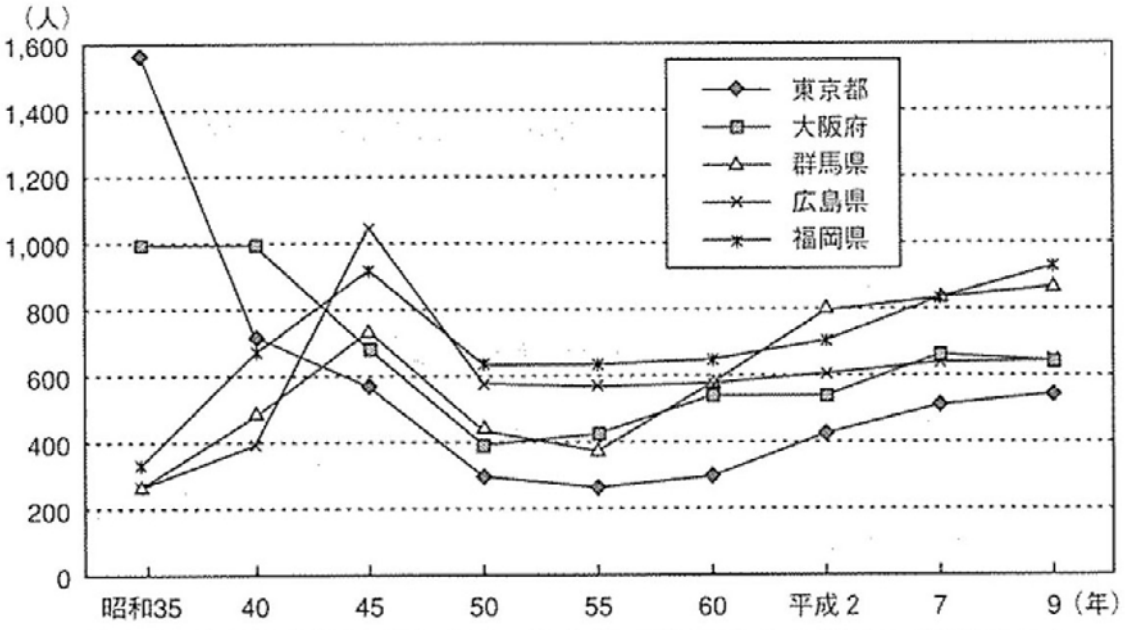
また、交通渋滞による走行環境の悪化は、都市部において輸送の中核を担ってきたバス交通の定時性を阻害し、利用者の信頼を失わせ、利用者離れを引き起こすとともに、バスからマイカーへの転移による交通量の増加が交通渋滞をさらに悪化させるという悪循環を引き起こすこととなった。

(3)自動車交通事故

我が国における交通事故による死傷者数は、昭和45年に至るまでモータリゼーションの進展に伴い年とともに増加し、同年には死者数1万6,765人(事故後24時間以内の死者数。以下特に注記しない限り同じ。)、負傷者数98万1,096人、合計99万7,861人と当時の人口のほぼ100人に1人が1年間に交通事故で死傷するというまさに「交通戦争」というべき状況となった。
この状況を、1-1-7図により、都府県別の事故発生件数割合でみると、当初は東京・大阪という大都市部において人口当たり事故件数が高い傾向にあったことがわかる。

1-1-7図　人口10万人当たり事故件数

1-1-7 図人口 10 万人当たり事故件数



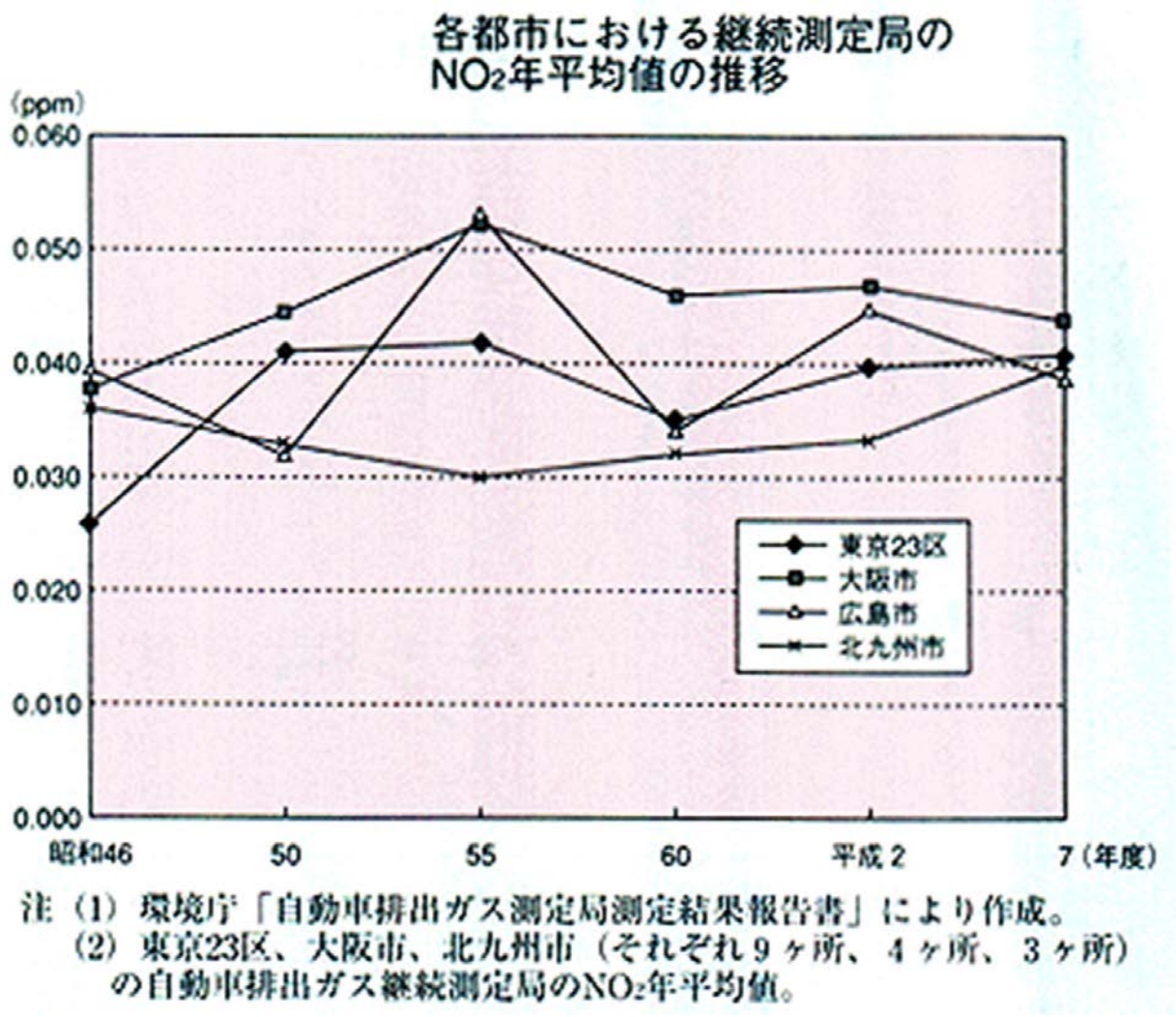
注　警察庁「交通事故統計年報」、総務庁「住民基本台帳人口移動報告」により作成。

全国の交通事故死者数は、国を挙げて各般の交通安全対策を総合的かつ強力に推進した結果、45年に最悪を記録したものが46年から50年代前半にかけてほぼ半減したが、50年代後半から再び増加傾向に転じた。

(4)道路交通公害(大気汚染、自動車騒音等の環境問題)

昭和40年代は高度成長のひずみが出た時代であるが、産業の重化学工業化やモータリゼーションの進展による公害問題が社会的に大きな問題となったのもこの時代である。特に、都市部における自動車からの排出ガスによる大気汚染や騒音の発生はその大きな要因の一つであり、これらの低減を図るための対策が急務となった〔1-1-8図〕。

1-1-8図　各都市における継続測定局のNO2年平均値の推移



注（1）環境庁「自動車排出ガス測定局測定結果報告書」により作成。
（2）東京23区、大阪市、北九州市（それぞれ9ヶ所、4ヶ所、3ヶ所）の自動車排出ガス継続測定局のNO2年平均値。

3　都市の構造変化と都市交通問題

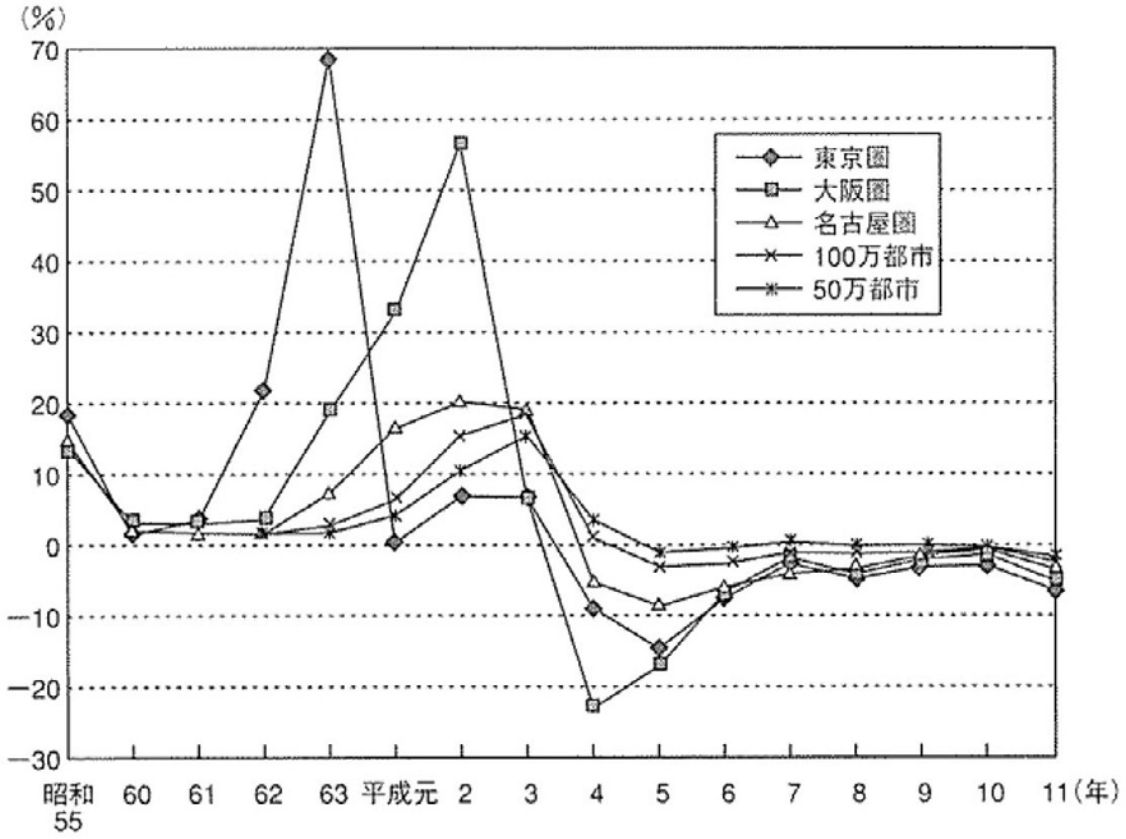
オイルショックを経た我が国経済は、昭和50年代以降、安定成長の時代へと移行していき、産業構造のサービス産業化が進んだ〔1-1-1図〕。国民生活の面では、高度成長期に所得水準の上昇を経験したことから、ニーズの高度化・多様化が進み、また、生活の安定性が志向されるようになった。

こうした中での都市の拡大と過密化の状況は、50年代前半には一時鈍化したものの、その後再び進展していった〔1-1-3図〕。

昭和60年のプラザ合意後の円高不況からの回復局面において発生したいわゆるバブル経済期においては、資産の価格が実態的に有する価値から乖離して大幅に上昇した。3大都市圏を筆頭に都市部においては急激な地価の高騰が起こり〔1-1-9図〕、また、産業のサービス化が一層進展した。

1-1-9図　住宅地における公示価格対前年変動率

1-1-9 図住宅地における公示価格対前年変動率



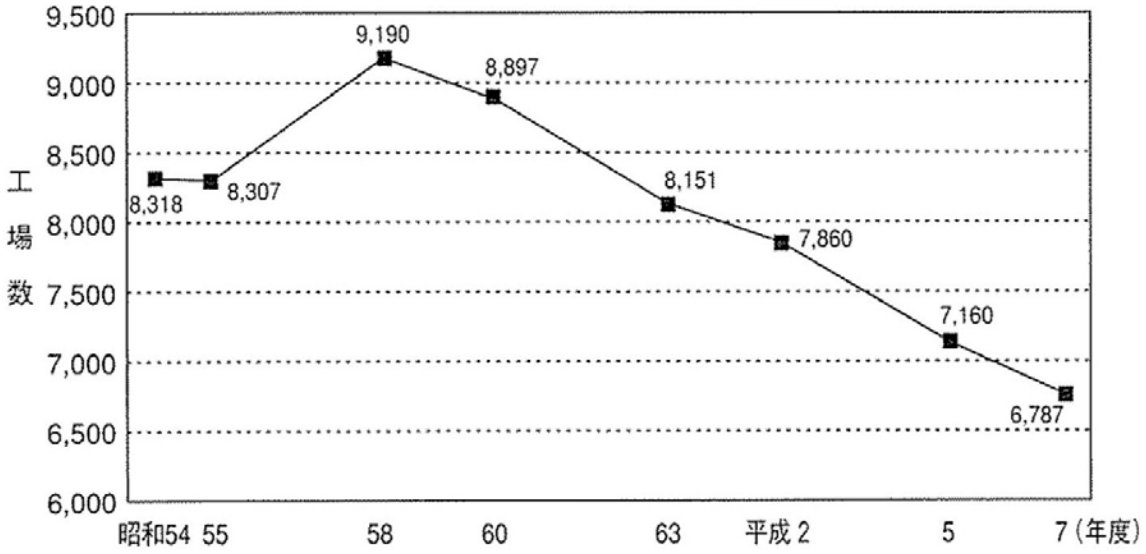
注　国土庁「地価公示」により作成。
100万都市：札幌、仙台、広島、福岡等
50万都市：新潟、岐阜、静岡、松山等

(1)都心部人口の減少

バブル期の大都市圏においては、地価の高騰、土地の狭隘、労働力不足等の状況に加え、輸送手段の発達もあって、工場の立地が減少した〔1-1-10図〕。また、情報サービス産業の発展が著しかった。

1-1-10図　東京都大田区の工場数の推移

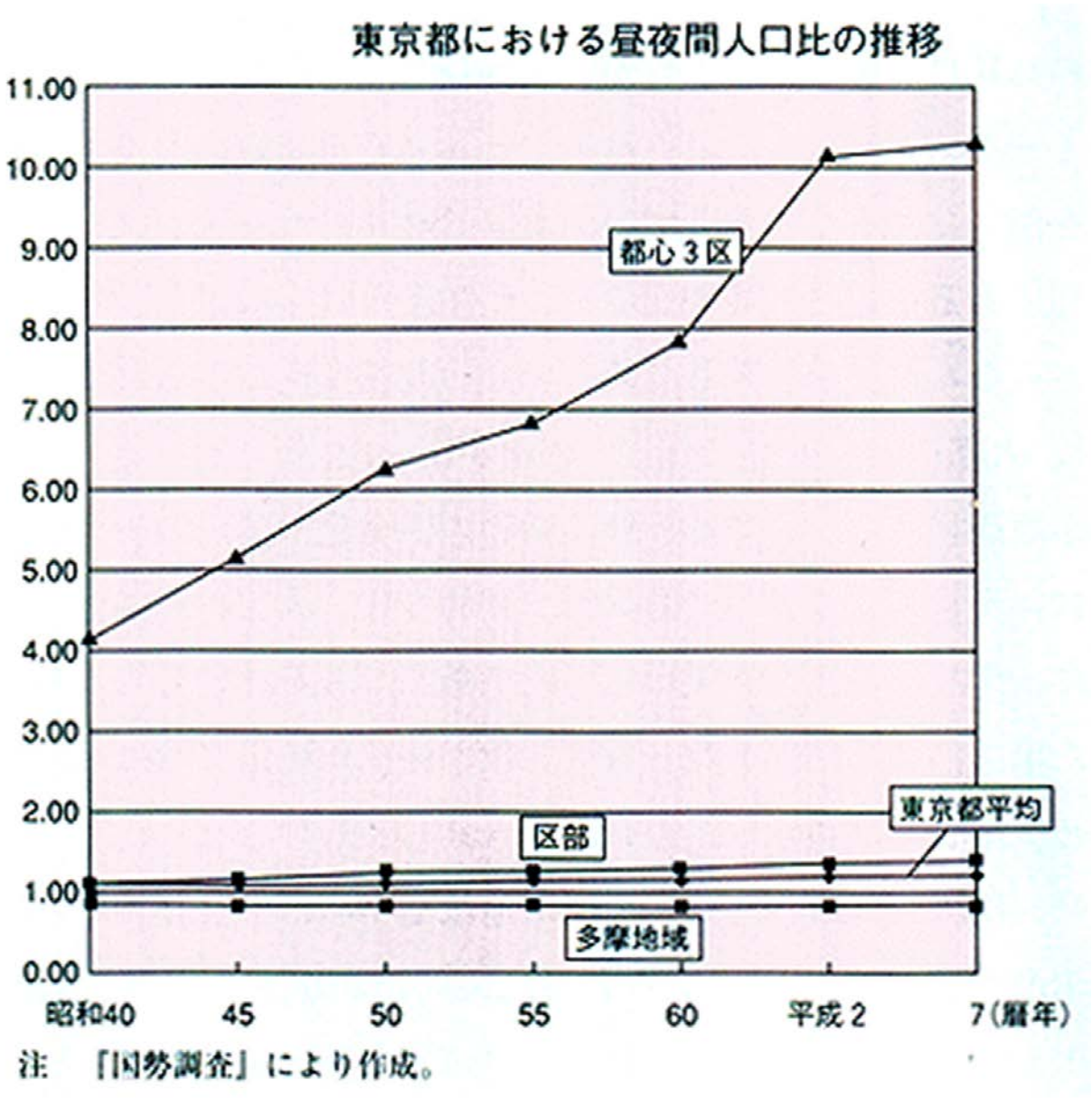
1-1-10 図東京都大田区の工場数の推移



注 (1) 東京都大田区役所　産業経済部産業振興課資料により作成。
(2) 図中の年度は調査実施年度を示す。
(3) 図は調査実施年度の数値を直線により結んだものである。

また、都心部は地価の高騰が特に激しく、勤労者は住居を郊外へと求めたため、都市圏は拡大した。反面、都心部の定住人口は減少となり、昼夜間の都市構成のアンバランスが問題化していった。東京都心3区(千代田区・中央区・港区)の昼夜間人口比率の推移をみると、昭和55年には昼間人口が夜間人口の6.8倍であったものが、60年には7.8倍、平成2年には10.1倍と推移した〔1-1-11図〕。同じく大阪都心部(北区・中央区)では、同年間に5.9倍から6.4倍7.3倍へと推移した。

1-1-11図　東京都における昼夜間人口比の推移



(2)都市交通問題の深刻化

通勤・通学輸送について混雑状況のほかに、都心の地価高騰等による住宅地の郊外への拡大に伴う勤労者の通勤時間の長時間化が問題であるが、この時期においては、それが一層伸長していった。
また1-1-4図によれば、後述のとおり鉄道新線の整備等の輸送力の増強を図ったにもかかわらず、混雑率の緩和のペースが鈍化したのもこの時期である。道路渋滞の面でも、昭和50年代半ば以降、自動車保有台数のさらなる増加を反映してめざましい改善傾向はみられず〔1-1-6図〕、大都市部を中心に厳しい状況が続いた。
交通事故の状況については、経済活動の活発化や国民の生活様式の夜型化等に伴う道路交通量の量的拡大や質的変化、人口の高齢化の進展等を背景に、事故死者数が63年から平成7年まで8年連続して1万人を超え、また事故件数及び死者数と負傷者数を併せた死傷者数は増加傾向にあるなど、第2次交通戦争ともいうべき厳しいものとなった。

さらに、環境面においては、大都市地域を中心に、自動車から排出される窒素酸化物(NOx)等による大気汚染問題が深刻となり、数度にわたり排出ガス規制の強化を実施したものの、自動車交通量の一層の増大を背景に、二酸化窒素や浮遊粒子状物質等の環境基準達成状況は芳しくない等、厳しい状況が続いた。

1-1-12図　東京特別区及び都心3区の人口増減数の推移(平成元年~10年中)

1-1-12 図東京特別区及び都心 3 区の人口増減数の推移(平成元年~10 年中)

(単位：人)

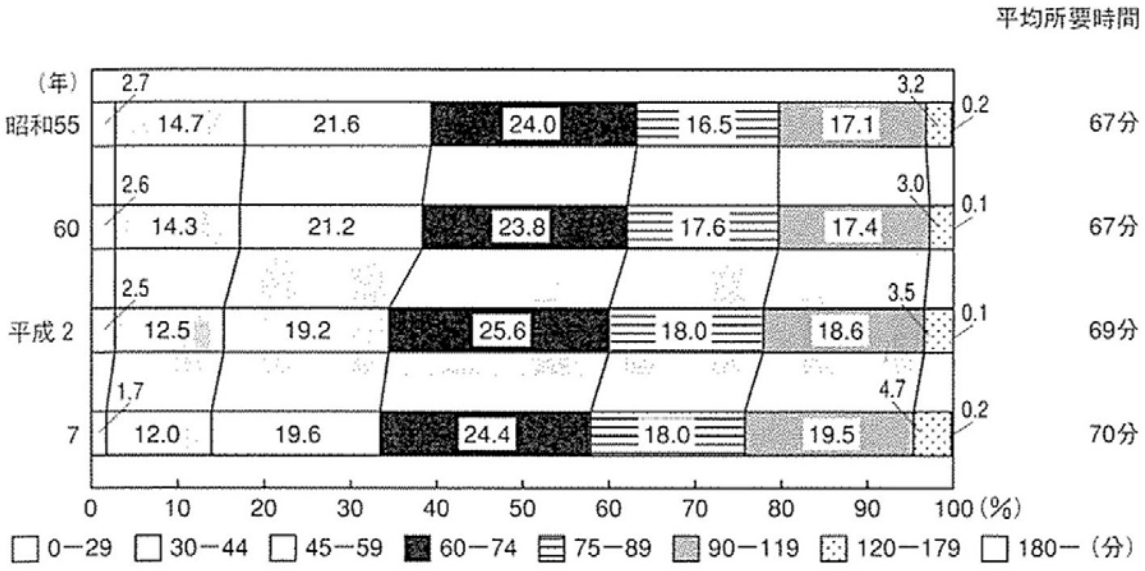
地域		平成元年中	平成2年中	平成3年中	平成4年中	平成5年中	平成6年中	平成7年中	平成8年中	平成9年中	平成10年中
東京都区部		△65,676	△50,980	△15,482	△37,532	△57,096	△52,131	△33,713	506	20,044	34,751
うち都心3区	千代田区	△2,006	△1,640	△1,291	△1,196	△1,452	△514	△472	△97	△421	△326
	中央区	△2,264	△2,247	△499	△1,162	△1,016	△681	△472	△114	348	1,417
	港区	△6,896	△6,937	△4,116	△4,328	△2,218	△1,151	△735	3,535	538	2,505

注　「東京都の人口の動き（平成10年中）－速報－」（東京都）より抜粋。

このように、地価の急激な上昇、職住分離の加速などバブル経済期の都市構造の変化や国民のライフスタイルの変化等を背景として、都市交通問題はより深刻化し、あるいは改善傾向から再度悪化することとなった。

1-1-13図　東京の都心3区への通勤所要時間分布の推移

1-1-13 図東京の都心 3 区への通勤所要時間分布の推移



注 (1) 運輸省「大都市交通センサス」により作成。
(2) 都心３区とは、千代田区、中央区及び港区である。

第2節　都市交通問題への対応

都市交通問題に対する改善の試みは、運輸省として、従来より重要課題として取り組んでいるところであり、その問題毎のこれまでの施策の概要を取り上げる。

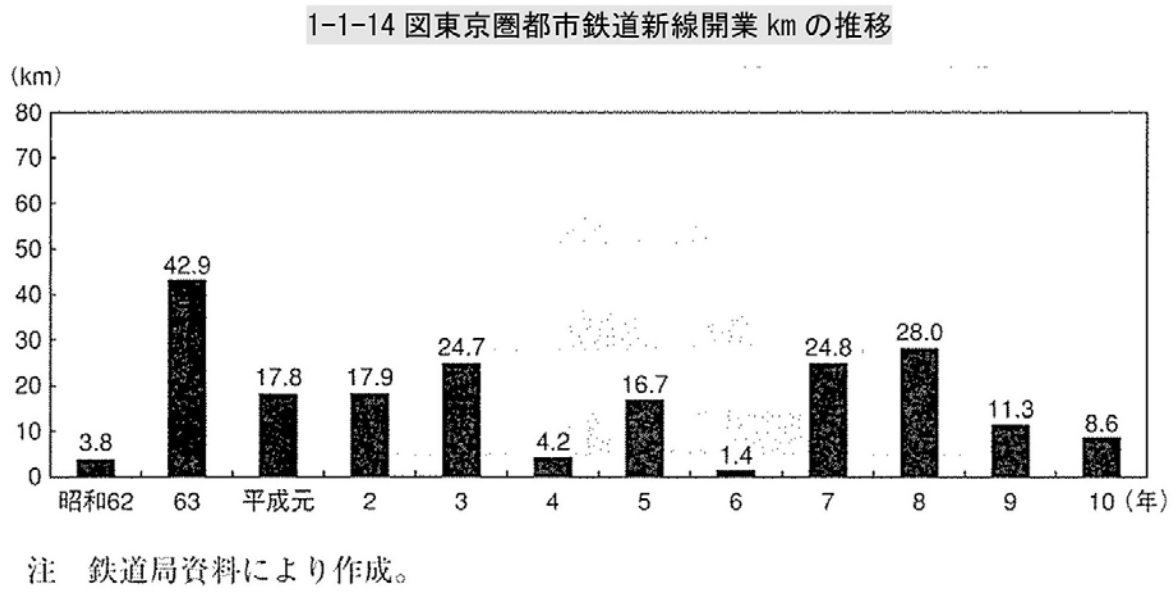
1　過密状態の緩和

通勤・通学ピーク時における鉄道混雑、あるいは道路交通の面での渋滞の緩和は、都市交通問題としての最重要な課題である。

(1)都市鉄道の整備(鉄道混雑への対応)

都市鉄道を整備し、又は駅施設の改良等を行うことにより、鉄道輸送力を増強することは、言うまでもなく、通勤・通学混雑を緩和するための方策の第1歩である。

1-1-14図　東京圏都市鉄道新線開業kmの推移



注　鉄道局資料により作成。

1-1-16表　3大都市圏における鉄道整備に係る各答申一覧

1-1-16 表 3 大都市圏における鉄道整備に係る各答申一覧

諮問第７号に対する答申
「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」
昭和60年７月11日

諮問第10号に対する答申
「大阪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」
平成元年５月31日

諮問第11号に対する答申
「大都市の鉄道設備の基本的方向と具体的方策について」
平成３年５月27日

諮問第12号に対する答申
「名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備について」
平成４年１月10日

諮問第13号に対する答申
「21世紀に向けての中長期の鉄道整備に関する基本的考え方について」
平成４年６月19日

1-1-15図　東京およびその周辺の鉄道網図

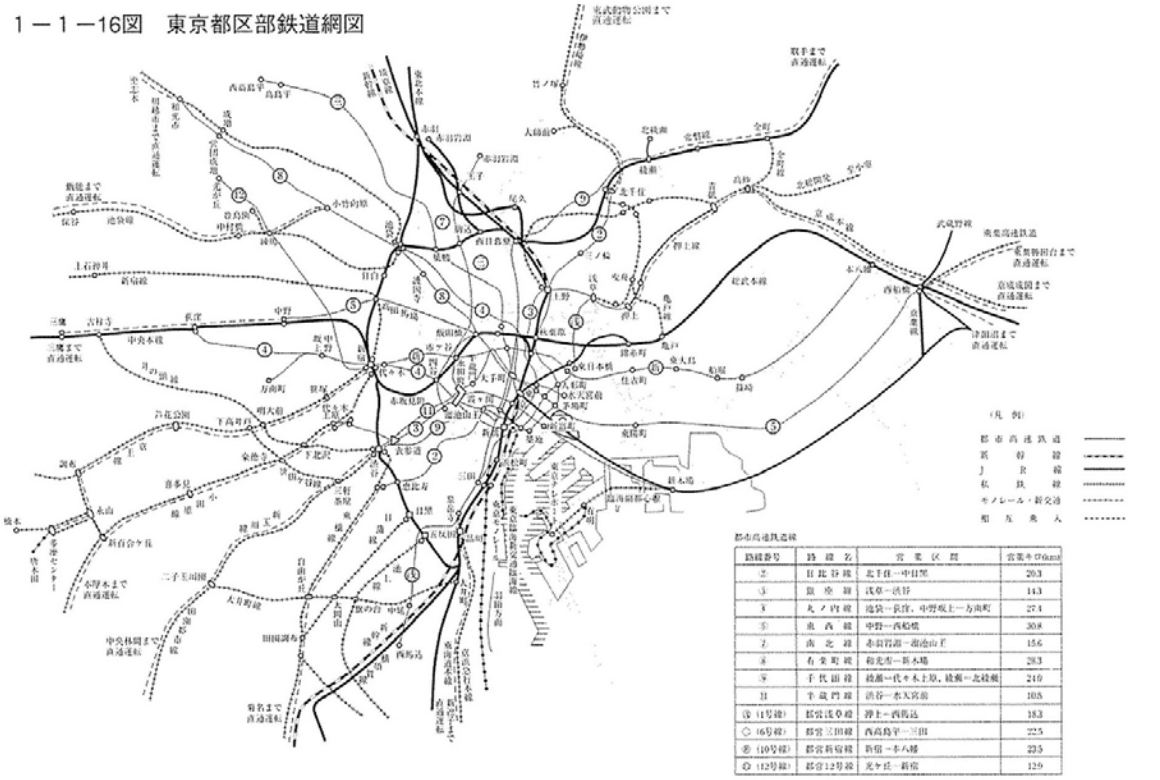
1-1-15 図東京およびその周辺の鉄道網図



注（1）平成10年３月31日現在のものである。
（2）地下鉄線は別図とする。

1-1-16図　東京都区部鉄道網図

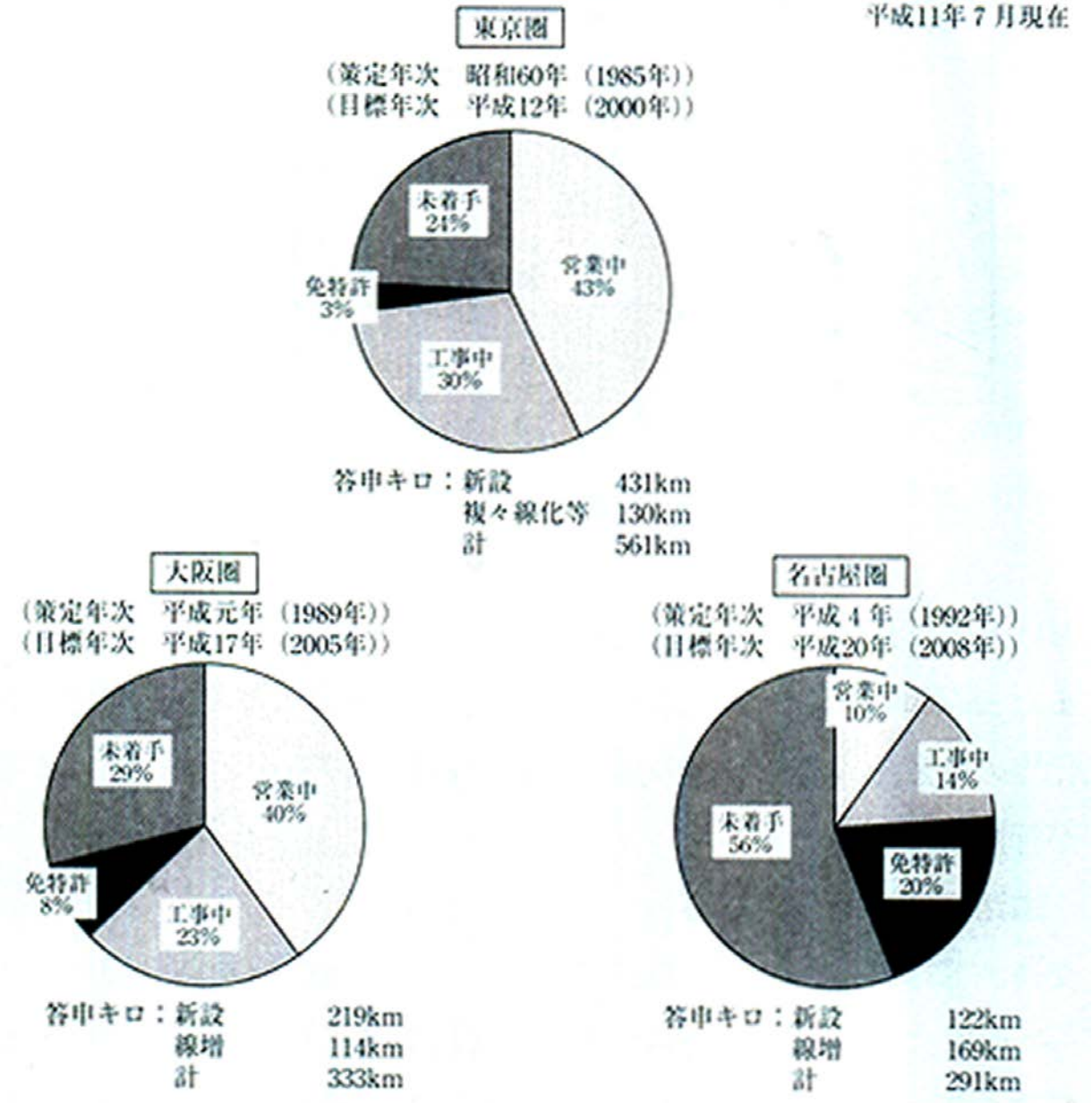
1-1-16 図東京都区部鉄道網図



1-1-17図　運政審答申路線の整備の進捗状況

運政審答申路線の整備の進捗状況

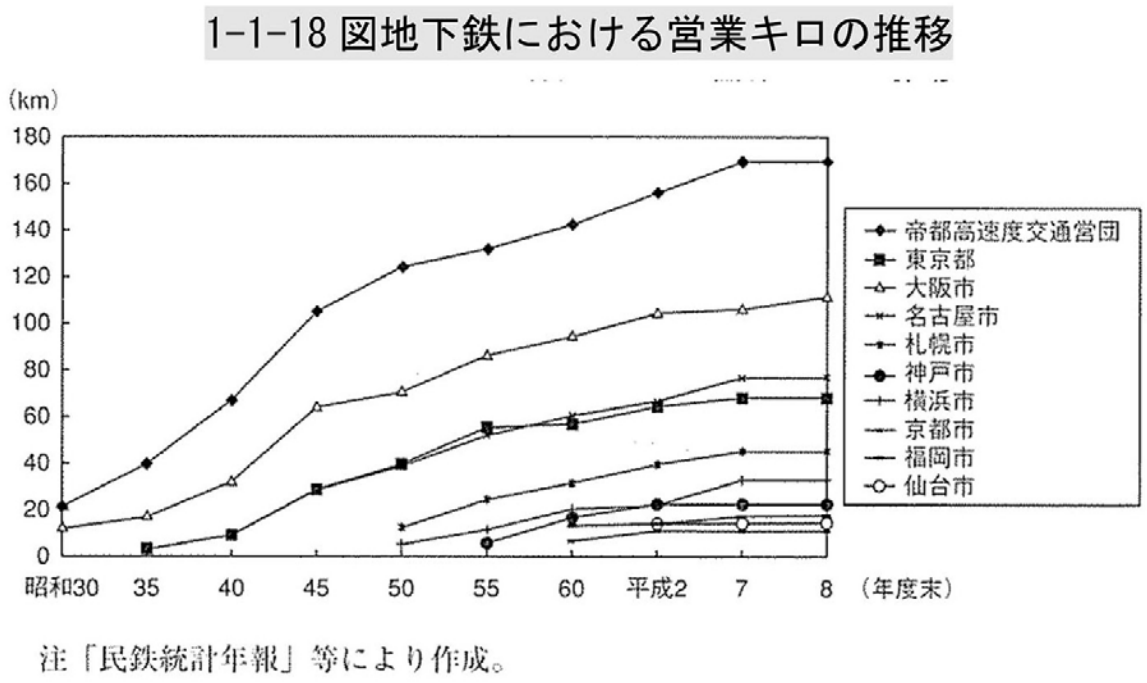
平成11年7月現在



従来より、都市交通審議会、あるいは運輸政策審議会等の関係答申に基づいて、大都市近郊におけるニュータウンの造成と連携した新線建設、都心における地下鉄網の整備、これらの相互乗り入れ等の都市圏における鉄道輸送力の整備を累次実施してきている。

特に、地下高速鉄道については、昭和40年代、都心部における道路交通環境の悪化等もあって積極的に整備された。運輸省としても地方公共団体とともにその建設費を助成する等の支援措置を講じた結果、各都市における地下鉄建設は急速に進展した。また、混雑緩和策として、ホームの延長とこれによる編成長大化、複々線化等の鉄道施設整備や、多扉で座席を跳ね上げるタイプの車両の導入等が行われている。

1-1-18図　地下鉄における営業キロの推移



注「民鉄統計年報」等により作成。

(2)道路交通渋滞~の対応

交通渋滞誌、排出方人・騒音の発生、交通事故の増加、時間工衣儿ギーのロスによる経済活動への多大なる損失等、社会・生活の様々な面に影響を及ぼしていることから、バスレーンの設置、ターミナル・バス停留所の整備改良等公共交通機関の利便性向上対策、駅前広場の整備、パークアンドバスライド方式の導入等交通機関の結節強化対策、バイパスの整備、交差点・踏切の立体化等の道路整備に係る施策等の渋滞緩和・解消のための施策を関係省庁が連携し、総合的に推進しているところである。さらに、これらの施策を円滑に推進するため、都道府県毎に渋滞対策協議会を設けて対策の検討を行っている。

1-1-19表　複々線化の概況

1-1-19 表複々線化の概況

（平成10年３月31日現在）

区分	事業者名	線名	区間	キロ程	備考
開業線	東武鉄道	伊勢崎線	北千住～越谷	17.3km	9．3完成
	〃	東上線	和光市～志木	5.3km	62．8 〃
	京王帝都電鉄	京王線	新宿～笹塚	3.6km	53.10 〃
	小田急電鉄	小田原線	代々木上原～東北沢	0.7km	53．3
			喜多見～和泉多摩川	1.7km	9．6 〃
	京成電鉄	本線	青砥～京成高砂	1.2km	60．8 〃
	帝都高速度交通営団	有楽町線	小竹向原～池袋	2.5km	6．12 〃
	名古屋鉄道	名古屋本線	神宮前～金山	1.9km	2．4 〃
	阪急電鉄	宝塚線	梅田～十三	2.4km	— 〃
	近畿日本鉄道	大阪線	上本町～布施	4.1km	53．5 〃
	南海電気鉄道	南海本線	難波～住ノ江	7.1km	— 〃
	京阪電気鉄道	本線	天満橋～萱島	11.5km	57．3 〃
	JR東日本	常磐線	綾瀬～取手	29.7km	57.11 〃
	〃	総武線	錦糸町～千葉	34.4km	56．7 〃
	〃	中央線	お茶ノ水～三鷹	21.5km	44．4 〃
	〃	東海道線	東京～大船	46.5km	55.10 〃
	〃	東北線	東京～大宮	32.0km	43．9 〃
	JR西日本	東海道・山陽線	草津～西明石	120.9km	40．3 〃
予定線	東武鉄道	伊勢崎線	越谷～北越谷	1.6km	建設中
	西武鉄道	池袋線	練馬～保谷	8.1km	練馬・石神井公園間建設中
	京王帝都電鉄	京王線	笹塚～調布	11.9km	
	小田急電鉄	小田原線	東北沢～喜多見	8.5km	建設中
			和泉多摩川～新百合ケ丘	7.1km	〃
	東京急行電鉄	東横線	多摩川園～大倉山	8.4km	多摩川園・日吉間建設中
	JR東日本	中央線	三鷹～立川	13.3km	

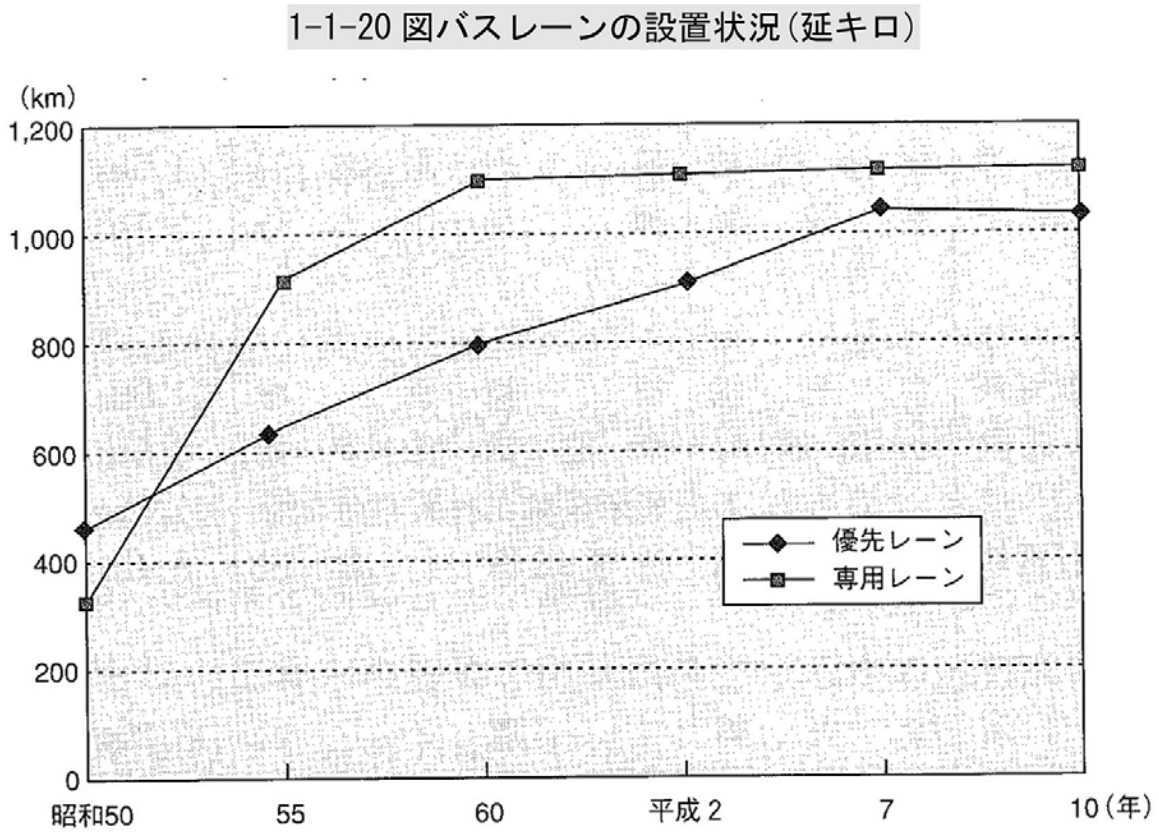
注 (1) 予定線は、運輸政策審議会答申（60.7.11答申第７号）により複々線化することが適当とされた路線である。

(2) 運輸省鉄道局資料による。

2　バス交通の活性化

道路渋滞への対応としては、上記の直接的な対策のみならず、都市におけるバス交通を都市部における中心的な公共交通機関として機能させることにより、都市部における自動車交通を抑制し、渋滞を緩和することが有効である。これにより交通事故件数の減少、環境負荷の低減にも資する。
昭和40年代以降、専用レーン・優先レーンの設置、路線網の再編等、また、50年代に入り、バスロケーションシステム等をその内容とする都市新バスシステムの導入など、バスの走行環境の改善や利用者の利便の向上を図るための方策が講じられてきており、このため、運輸省としても、バス活性化システム整備費等補助金制度等による支援を実施している。

1-1-20図　バスレーンの設置状況(延キロ)



注　警察庁資料により作成。

3　安全の確保

交通事故が激増し、「交通戦争」と称される状況を受けて、国を挙げてその対策に取り組むべく、昭和45年に施行された交通安全対策基本法に基づいて、交通安全基本計画が策定され、交通安全施設の一層の整備を始めとする各般の交通安全対策が総合的かつ強力に推進された。

近年の「第2次交通戦争」といわれた厳しい状況の中で策定された第6次交通安全基本計画(平成8年度~12年度)においては、事故の実態に適切かつ効果的に対応する対策として、高齢者の交通安全対策の推進、シートベルト着用の徹底、安全かつ円滑な道路交通環境の整備、交通安全教育の推進、車両の安全性の確保、効果的な指導取り締まりの実施、救助救急体制の整備等の施策を積極的に推進することにより、年間の交通事故死者数を12年までに9,000人以下とすることを目標としている。

安全の確保は交通運輸行政の第一の使命である。運輸省においては、事業用自動車に係る対策として、運行管理者に対する指導講習の改善等の運行管理制度の充実、運転者に対する適性診断の受診促進、保安監査等の事後チェックの強化等を、車両の安全対策として、安全基準の拡充〔1-1-21表〕、欠陥車による事故の防止に向けたリコール制度の充実、先進安全自動車(ASV)の開発推進、自動車アセスメント情報による安全な自動車及び安全装備の普及促進等を、また、公共交通機関の利用促進等による安全に配慮した自動車交通システムの形成などの諸施策を講じているところである。

1-1-21表　自動車の安全基準の拡充の過程(一部抜粋)

1-1-21 表自動車の安全基準の拡充の過程(一部抜粋)

道路運送車両の保安基準（運輸省令）

改正年月日	改　正　内　容
42. 8. 1	大型トラックへの二重安全ブレーキ、速度表示装置、サイドガードの備付等
43. 7. 4	シートベルト、ヘッドレスト、側面方向指示器、大型トラックへのアンダーミラー備付等12項目の規制強化
48. 7. 6	前後部灯火器類の被視認性向上、ブレーキの性能向上、座席ベルト及びヘッドレストの装備拡大、ダンプカーの過積載防止等20項目の規制強化
49.11.21	ブレーキの故障警報装置及び速度警報装置の取付け、大型トラックへの側面灯火又は速報反射器の備付け、ドア開放防止、座席及び座席の取付強度向上、シートベルト規制強化、座席後面及びインストルメンタルパネルの衝撃吸収化、衝突時の燃料漏れ防止等17項目規制強化
54. 3.15	大型トラックの運転視界、サイドガードの性能要件強化、側面指示器の増設（大型トラック左折事故防止対策）
60. 9.25	シートベルトの装備対象座席の拡大、前面ガラスのHPR(高耐貫通性）合わせガラス化等の規制強化、年少者用補助乗車装置の要件新設
平成 2. 8. 2	一部の大型車へのアンチロックブレーキシステム(ABS)の備付
3.11.16	大型トラックへの大型の後部反射器の装備及び後部突入防止装置の改善
5. 4.13	乗用車の前面衝突時の車両本体による衝撃吸収性能、乗用車のブレーキ性能、シートベルト非着用時の警報装置、内装材料の難燃化等10項目の規制強化
8. 9.30	乗用車及び軽・小型貨物車の側面衝突時の衝撃吸収性能、前面衝突時の衝撃吸収性能の対象車種の拡大、バス、トラック、トレーラ及び二輪車のブレーキ性能、二輪車の前照灯自動点灯大型リアバンパの装備対象車種の拡大

また、自動車事故の場合、被害者が加害者の過失を立証することが困難であったり、加害者側に賠償能力がなかったりするため、被害者救済の実効性の確保が強く要請されたが、昭和30年には自動車損害賠償保障法が制定され、挙証責任の転換及び自動車保有者の自動車損害賠償責任保険への加入義務が制度化された。

さらに、昭和48年には交通事故被害者の救済対策等を業務とする自動車事故対策センターを設置し、交通遺児等の被害者に対する生活資金の貸付、重度後遺障害の場合の介護料の支給等の対策を行わせている。

1-1-22表　自動車事故対策センターの概要

自動車損害賠償保障制度を補完しつつ自動車事故防止及び自動車事故被害者の保護の増進を目的とする法人で、昭和45年制定された交通安全対策基本法の一環として、昭和48年に自動車事故対策センター法が制定され、この法律に基づき同年12月に設立された。現在本部、附属機関ほか全国50支所において次のような事業を行っている。（以下略）

事　　業	概　　要
自動車事故の発生防止	運行管理者等の指導講習 運転者の適性診断
自動車アセスメント情報の提供	安全装置の装備状況 安全性能の比較試験
自動車事故による被害者保護の増進	〈交通遺児等の援護〉 育成資金の無利子貸付 家庭相談・友の会の運営 〈重度後遺障害者の援助〉 介護料の支給 療護施設の設置・運営
自賠制度の周知宣伝及び調査・研究とその成果の普及	調査・研究 広報活動

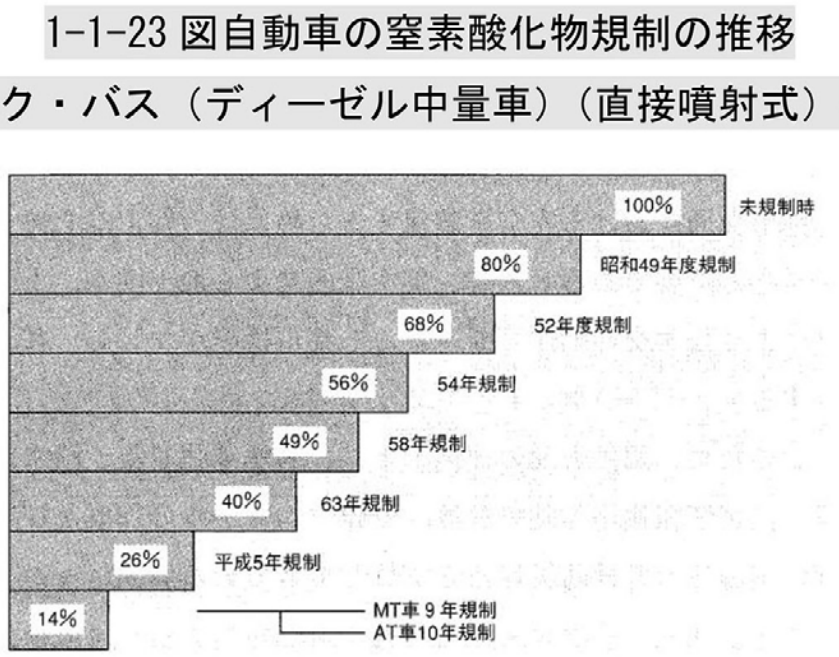
4　自然災害への対応

都市交通における安全を確保するためには、都市部を襲う自然災害への対応も重要である。地震集中豪雨による地下洪水、土砂崩れ等の災害により公共交通網が寸断されると都市機能がマヒし、甚大な被害が発生する。
このため、関係方面の連携の下に、耐震補強対策、浸水防止施設の設置、災害情報連絡体制の整備、避難マニュアルの作成及び周知、防災訓練の実施等の各種防災対策を実施してきている。

5　環境問題への対応(自動車排出ガス・騒音規制の強化)

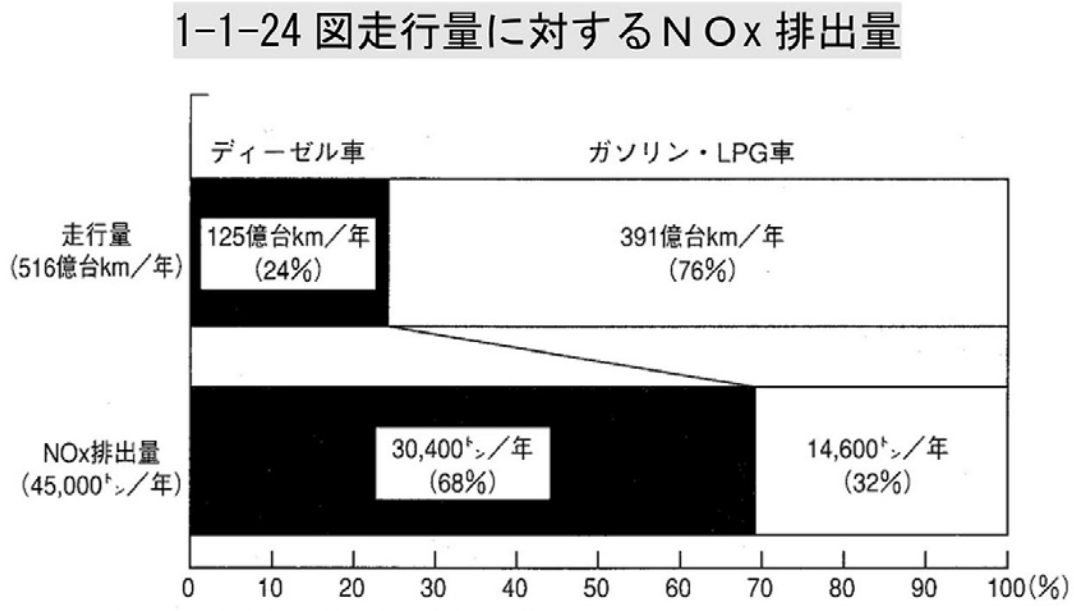
昭和40年代は、光化学スモッグ等大気汚染による被害や、幹線道路周辺等の地域における騒音被害が大きく社会問題化する等我が国の高度成長の負の面が噴出した時代でもあり、昭和42年の公害対策基本法、翌年の大気汚染防止法・騒音規制法等の制定を通じて、これらの公害問題の解決に向けての本格的な取り組みが開始された。
運輸省としても、自動車の排出ガスや騒音がこうした問題の要因となったことから、それらの低減に早くから積極的に取り組んできたところである。自動車排出ガスの規制については、まずガソリン車から排出される一酸化炭素の濃度規制を昭和41年より実施している。ディーゼル車については、排出される黒煙の濃度規制を47年より実施している。その後、順次、昭和40年代末にかけてガソリン車については、炭化水素及び窒素酸化物について、ディーゼル車については、一酸化炭素炭化水素及び窒素酸化物について濃度規制を開始した。その後現在に至るまで、こうした排出ガス規制の強化に段階的に取り組むとともに、さらに、最新規制適合車への代替を促進するための税制優遇措置等を導入している。

1-1-23図　自動車の窒素酸化物規制の推移
-トラック・バス（ディーゼル中量車）（直接噴射式）の場合-



注（1）環境庁資料により作成。
（2）未規制時のNOx排出量を100%として排出量の低減の状況を示している。

1-1-24図　走行量に対するＮOx排出量



注（1）東京都「東京都自動車公害防止計画」
（2）平成７年度都内全域

また、電気自動車、メタノール自動車等の低公害車は、環境に対する国民意識の高まった昭和40年代中頃より登場しているが、その普及のために、50年度より電気自動車、61年度よりメタノール自動車、平成5年から天然ガス自動車、10年度からはハイブリッド自動車の取得等に係る税制優遇制度を創設している。

さらに、大都市地域を中心に、窒素酸化物(NOx)浮遊粒子状物質(SPM)等の大気汚染による住民の生活環境への影響が大きいことが懸念されたため、特にその大きな原因となっている自動車の排出ガスについて、平成4年に「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」を定め、大都市部において自動車から排出されるNOxの総量削減のための各種施策の実施と、NOx排出量の少ない自動車への代替の義務づけを行った。

自動車騒音に係る単体規制については、昭和26年より通常の走行時に発生する騒音を対象とした定常走行騒音及び排気管から発生する騒音を対象とする排気騒音について規制を開始した。46年から騒音が最も大きい加速時に発生する騒音を対象とした加速走行騒音規制を開始し、以後段階的に規制を強化してきた。また、排気騒音に替えて61年より排気管直近の騒音を対象とする近接排気騒音規制を開始し、街頭検査等の検査体制の強化を図ってきたが、自動車交通量の増加等により幹線道路の沿道を中心に深刻な状況が続いた。

第3節　都市交通問題の現状と評価

以上の施策の結果、都市交通問題は少なからず改善してきているが、なお、近年の社会の成熟化や国民の豊かさやゆとりの志向を踏まえた場合依然解決すべき点は多く、さらに対策の拡充強化が必要となっている。

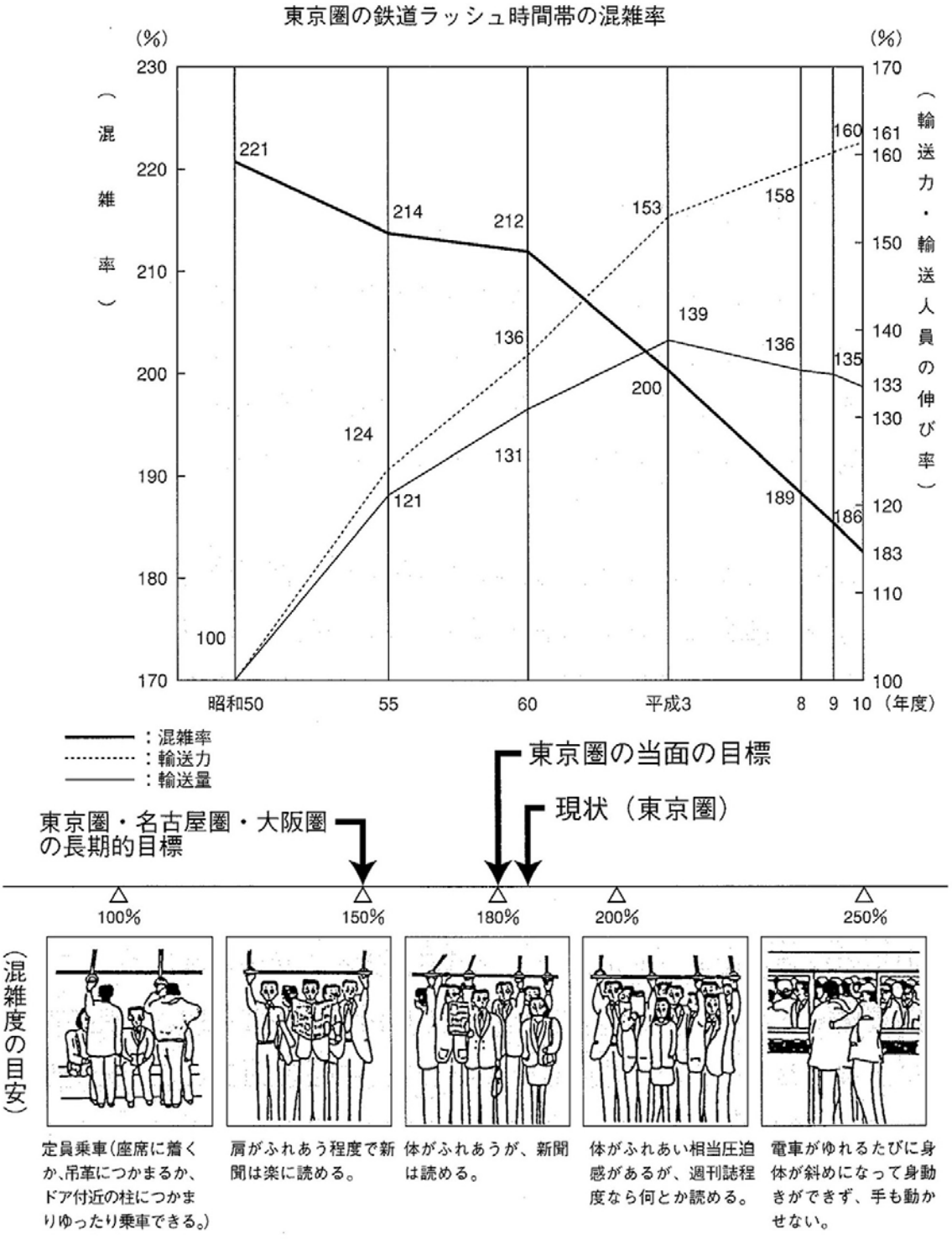
1　通勤・通学混雑の状況

都市鉄道に係る各種施設の整備等の成果として大都市圏の通勤・通学混雑の状況は年々改善されてきている。しかし、例えば10年度における東京圏の平均混雑率は183%であり、未だに車内で身体が触れ合う状況を脱していない〔1-1-25図〕。また、個別の路線でみても、山手線、京浜東北線、東海道本線、埼京線等依然として200%を上回る混雑率となっているものも多い。

1-1-25図　大都市圏における通勤混雑対策

1-1-25 図大都市圏における通勤混雑対策

○通勤混雑の現状ー東京圏の平均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



特に東京圏・大阪圏においては、人々の都市社会生活は朝の通勤電車より始まるともいえよう。したがって、誰にとっても快適で豊かな都市生活の実現のためには、この点のさらなる改善が必要である。

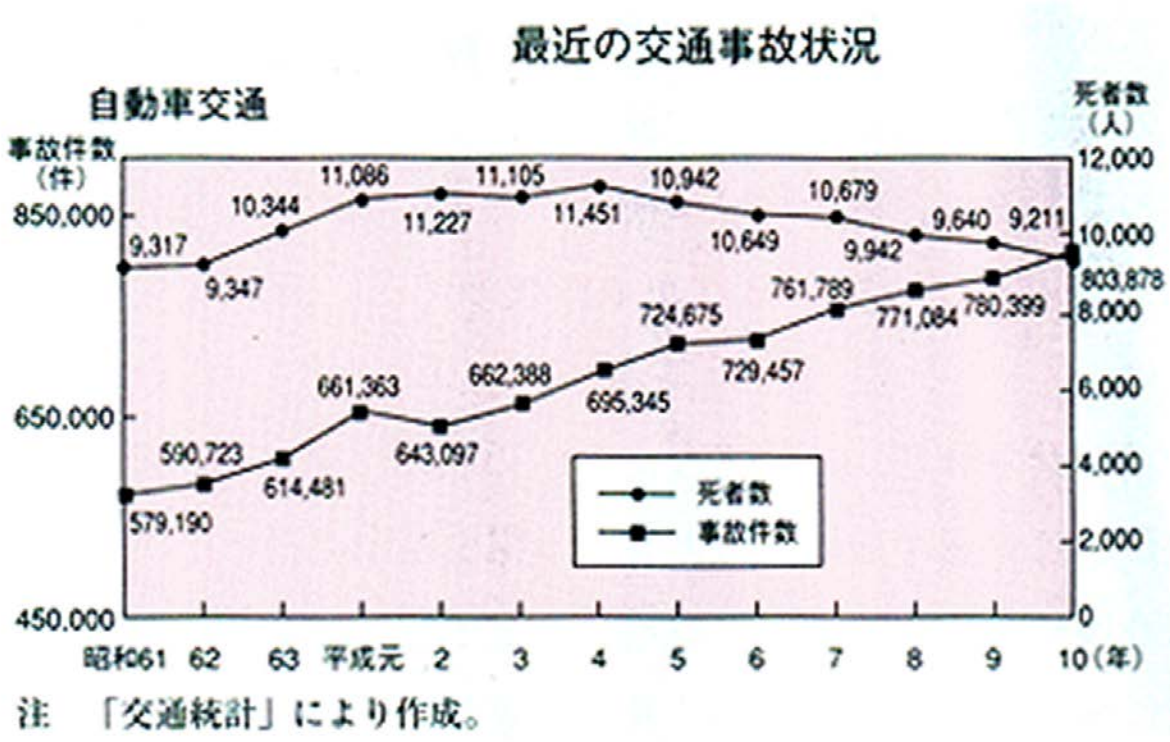
2　道路交通渋滞の状況

バブル経済期以降の都市圏の渋滞状況を1-1-6図でみれば、昭和63年から平成2年、そして6年にかけて、全国平均や地方都市部では自動車の平均走行速度は都市化の進展、自動車保有台数のさらなる増加を反映して、下がっている。東京23区でも、横ばいの時期もあり、また最近では景気の低迷、道路整備の進展等による改善傾向も見られるものの、中期的な傾向としては下がっている。このため、道路容量の拡大等に加えて、公共交通の利用促進を始めとした交通需要マネジメント(TDM)施策等の対策を一層推進していく必要がある。

3　交通事故の現状

交通安全基本計画に基づき、各種の対策が講じられているところであるが、自動車交通における事故件数及び死傷者数は、近年一貫して増加傾向にあり、死傷者数についてみると、警察庁の交通統計によると昭和63年の約76万人から平成10年には約100万人と、10年間で約1.3倍に増加している。
死傷者数の内訳をみると、死者数については、種々の対策の効果もあり、ここ数年減少傾向が見られる〔1-1-26図〕。しかし、その数は事故後1年以内の死者数によると、なお年間約1万3千人を超えている。

1-1-26図　最近の交通事故状況

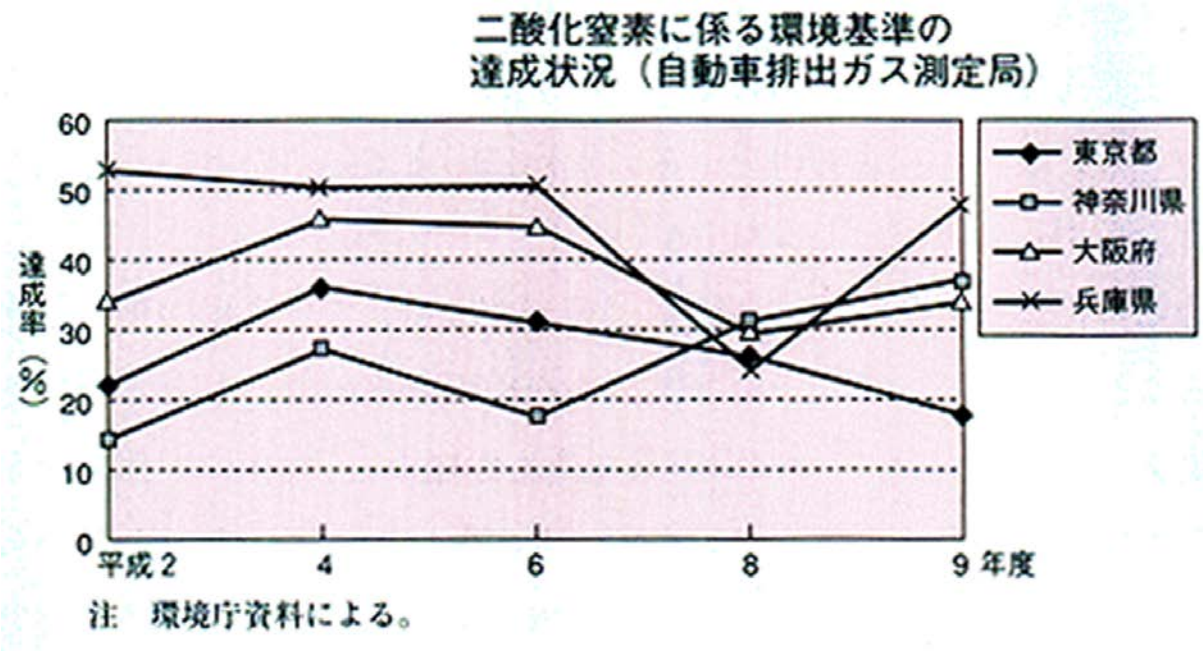


一方、負傷者数については、10年に、遂に過去最悪であった昭和45年を上回る約99万人となり、28年ぶりに最悪記録を更新した。平成11年においても、上半期末現在約48万6千人と10年をさらに約6%上回るペースで推移しており、負傷者数の増加傾向には歯止めがかかっていない。
近年の自動車保険(共済)の人身損害に係る支払い実績についても、自賠責保険(共済)による支払額約9千億円を含めて年間約1兆5千億円に上っており、また、自賠責保険(共済)の支払対象となった死傷者数も年間110万人に達するなど、国民経済的な損失も含めて、交通事故をめぐる現状は極めて深刻である。
このため、車両構造面、走行環境面、運行管理面等の様々な角度からの自動車交通安全対策や、交通事故被害者救済対策の充実が必要となっている。

4　大気汚染・騒音の状況

前節で触れた単体規制の結果、自動車単体からの汚染物質の排出量は大幅に低減しているが、自動車交通量の増加等のために、大都市地域を中心とする窒素酸化物(NOx)、浮遊粒子状物質(SPM)等による大気汚染の状況は、依然芳しくない。
1-1-8図は大気中のNO2(二酸化窒素)の濃度を各都市の主要幹線道路沿道の継続的な測定地点においてみたものであるが、総合的には横ばいあるいはやや増加傾向にあり、環境基準を達成していない地点が依然数多く、一層の低減対策が必要となっている。

1-1-27図　二酸化窒素に係る環境基準の
達成状況(自動車排出ガス測定局)



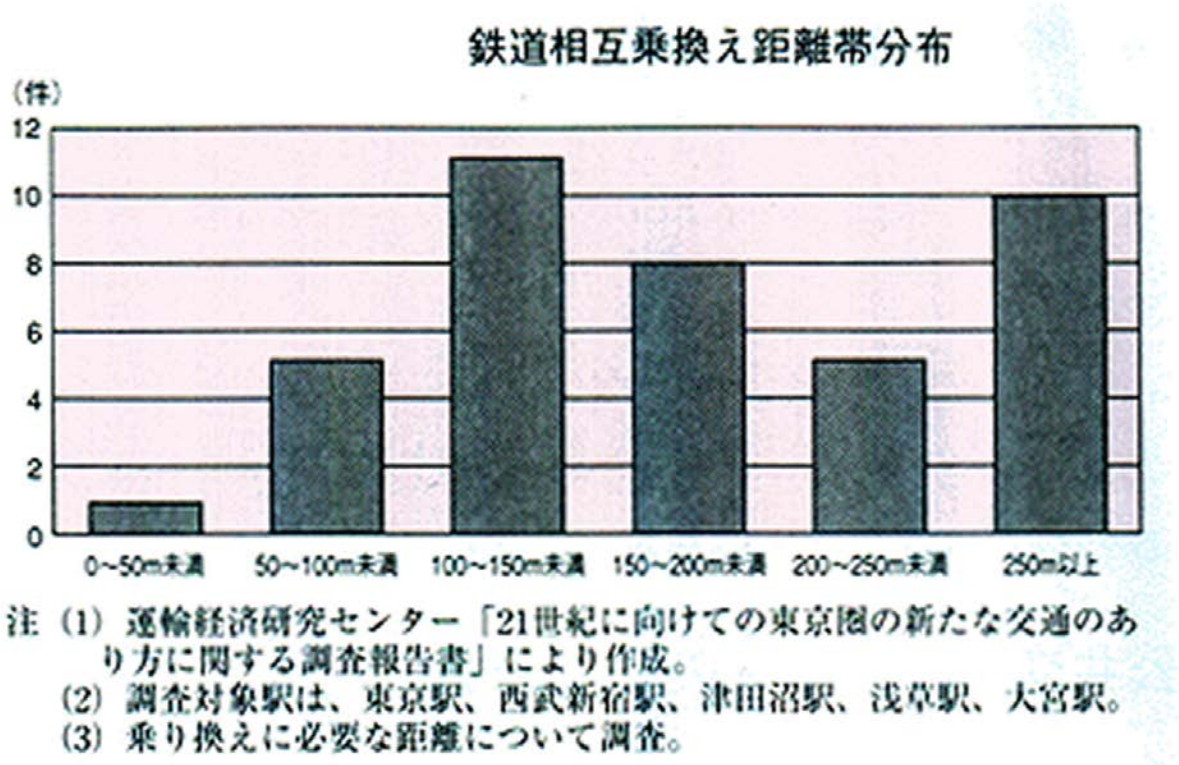
また、自動車騒音についても、前節で触れた単体規制の強化がなされてきたが、自動車交通量の増加等から環境基準を達成していない地点が大都市地域や主要幹線道路の沿道地域を中心に多数見られる等依然厳しい状況にあり、一層の施策の推進が必要である。

近年では、都市交通問題に対応する視点として、国民の価値観の多様化、我が国社会の高齢化やグローバリゼーションの浸透などの情勢変化を踏まえて、都市交通の構成する各要素には一層高度なレベルでの基準の達成が求められており、都市交通問題をとらえる視点は多様化の様相を見せている。

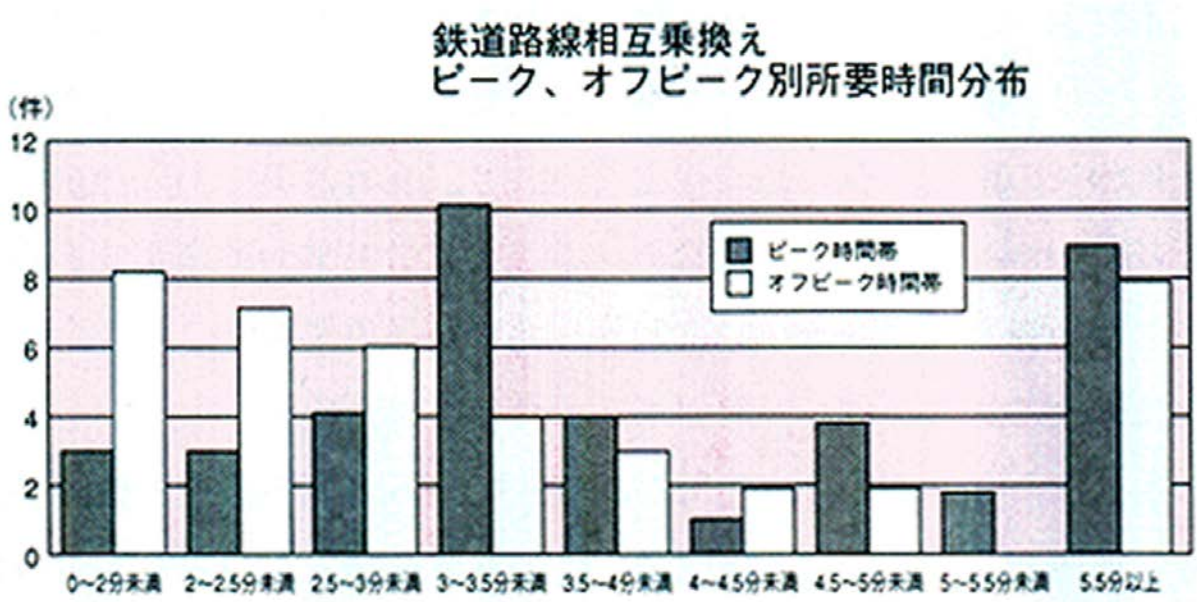
5　利用者が求める質的な充実への対応

成熟したといわれる我が国経済社会において、豊かさやゆとりを志向するなど国民の価値観の多様化・高度化が進んでいる。そうした中で、これまで比較的量的な整備に重点が置かれていた都市交通が、質的な観点からも、現在の利用者のニーズに十分に応えているかという点については、必ずしも肯定はできない。
通勤者・通学者で混雑する駅ターミナルにおいて、列車の乗り換えをすることは容易ではない。乗り継ぎのための階段や段差、あるいは通路の狭隘、またそもそも短くはない乗り換え距離など、現在の大都市のターミナル駅は利用者にとって使いやすいものとはなっていないことから、このような乗り継ぎの円滑化のための措置を講じていくことが必要である。

1-1-28図　鉄道相互乗換え距離帯分布



1-1-29図　鉄道路線相互乗換え
ピーク、オフピーク別所要時間分布



出典　調査対象駅は、上図と同じ。
注　乗り換えに必要な時間について調査。

鉄道路線相互ピーク、オフピーク平均所要時間

ピーク時間帯 平均所要時間	オフピーク時間帯 平均所要時間	所要時間差
4分19秒	3分25秒	54秒

さらに、初めてその都市や駅ターミナルを訪れた場合に、現在の交通機関の案内表示等によって、即座に必要な情報が十分に得られるとはいい難い状況であり、情報化技術の活用により利用者が交通機関に関する情報を円滑に入手できるような措置を講じていくことが必要である。また、高齢者等の社会参加の増加、バリアフリーの意識の高まり等の中で、交通ターミナルにおけるエレベーター・エスカレーターの整備やノンステップバスの導入等、交通機関のバリアフリー化を推進していくことが必要である。
今後、都市生活の魅力や快適性をより向上させるために、交通機関の質的な充実を図っていくことは、現代における新たな都市交通分野での課題のひとつである。

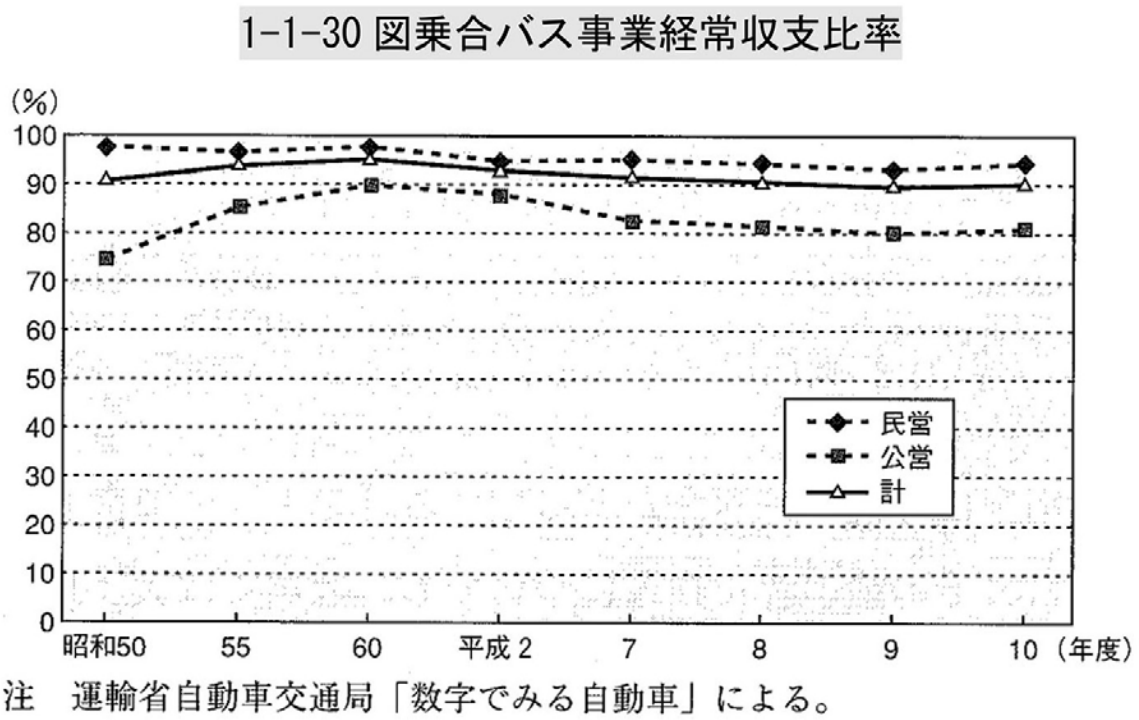
6　公共交通サービスの安定的な供給

都市におけるバス事業経営等にみられるような交通事業者の経営状況の厳しさは、特に近年生起した事象ではない。免許事業であるためサービス供給量の削減を機動的に行えないこと、装置産業でありその時々の需要量にかかわらず一定の供給を行うこと、労働集約型産業であるためコスト面の弾力性が効かないこと等、元来交通事業経営には社会経済の変化に機敏に対応しにくい側面があったことは否定できない。
しかしながら、マイカー利用が浸透している現在の我が国社会においても、依然として公共交通機関に生活の基盤を負っている利用者は数多く、高齢者、学生などの利用者にとって、今後とも公共交通機関が健全な経営の下で

良質で安定的なサービスを提供していくことは、とりわけマイカー利用が制限されがちな都市生活においては重要なことである。

(ア)道路走行環境の悪化による輸送効率の低下、定時性が確保されないことによる旅客の逸走等によるバス事業経営の困難な状況は先に述べたとおりであるが、都市バスの場合、それは収支比率等の比較により公営交通事業経営において顕著である。平成10年度における保有車両数30以上の公営バス事業(32事業者)の経常収支は634億円の赤字、経常収支比率は79.4%となっている。したがって公営バス事業においては、今後一層の経営努力を行うことが望まれる〔1-1-30図〕。

1-1-30図　乗合バス事業経常収支比率

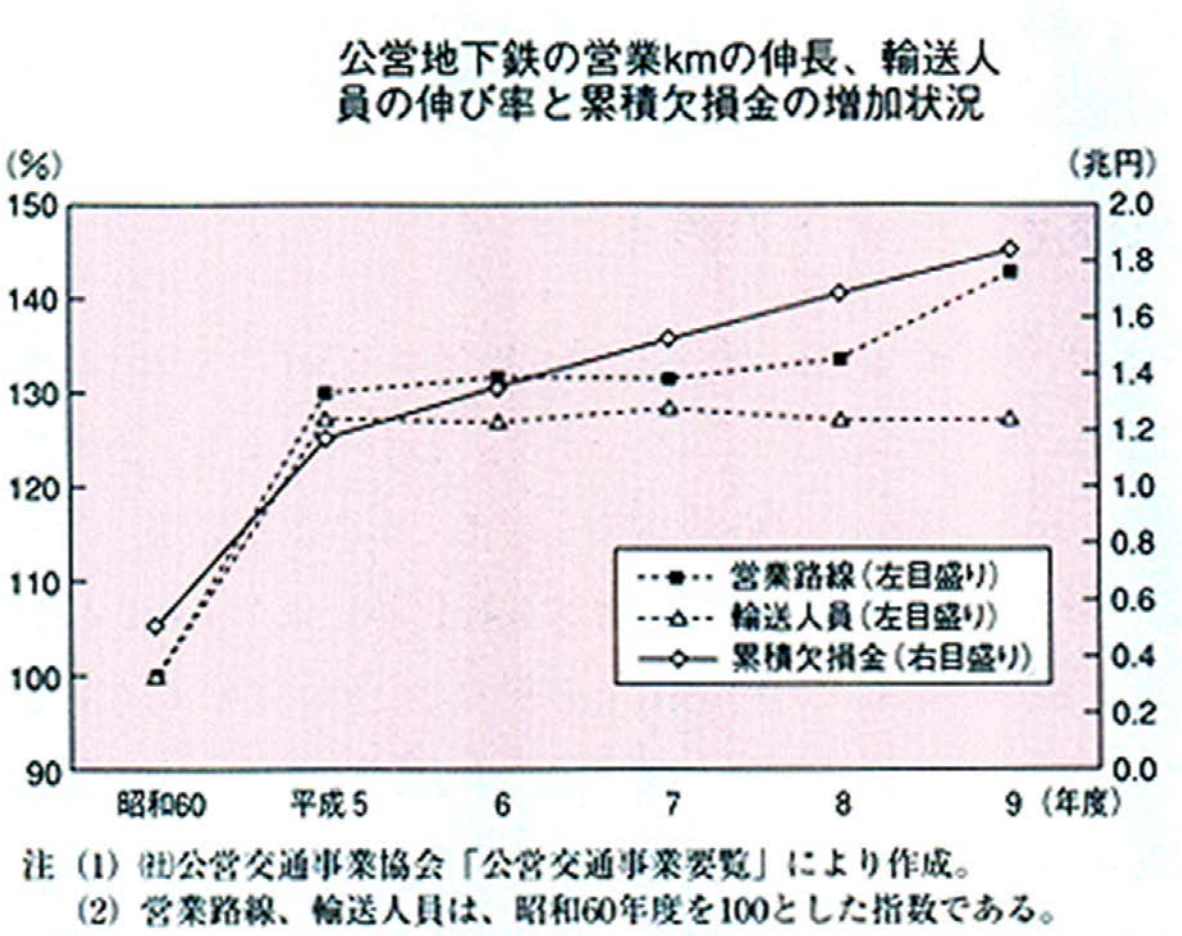


注　運輸省自動車交通局「数字でみる自動車」による。

(イ)また、公営地下鉄事業(9事業者)については、建設費が巨額であるため採算性の確保は容易ではなく、前述の支援措置も講じているが、近年の輸送人員の伸び悩み等もあって厳しい経営状況である。

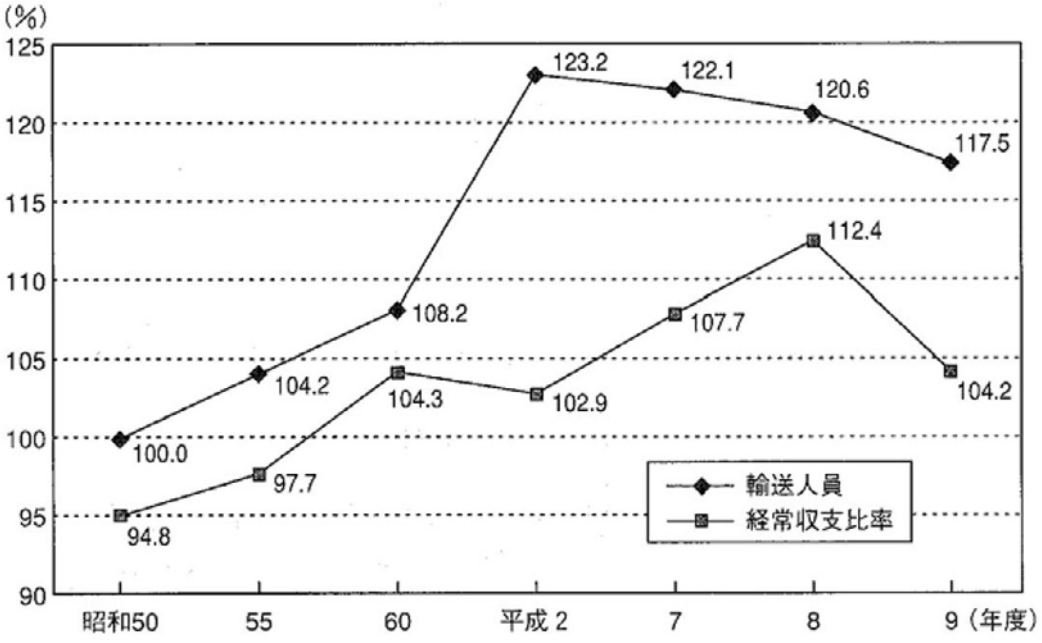
10年度の経常収支は1,758億円の赤字であり(経常収支比率74.2%)、累積欠損金は増加の一途をたどっている〔1-1-31図〕。

1-1-31図　公営地下鉄の営業kmの伸長、輸送
人員の伸び率と累積欠損金の増加状況



1-1-32図　大手民鉄経常収支比率及び輸送人員の推移

1-1-32 図大手民鉄経常収支比率及び輸送人員の推移



注 (1) 鉄道局「鉄道統計年報」、「数字でみる鉄道」による。
(2) 輸送人員は、昭和50年度を100とした指数である。

(ウ)さらに、その他の都市鉄道についても、近年では大手民鉄も、少子化や不況による雇用者数の減少等の影響で輸送人員が伸び悩んでおり、現在の経営状況こそ黒字であるものの、今後の厳しい事業環境が懸念されている。

7　地球温暖化防止の観点

都市交通問題に係る環境面からの対策については、大気汚染等地域的な環境問題に係る対策が論じられてきた。しかしながら、近年では地球的な規模における環境保全の観点をも踏まえることが必要となっている。平成9年12月、京都において、地球温暖化防止京都会議が開催され、二酸化炭素等温室効果ガスの排出を抑制するための具体的な数値目標を設定する議定書が採択された。我が国の場合、二酸化炭素の排出の約2割を交通運輸分野が占めており、その約9割は自動車からのものである。

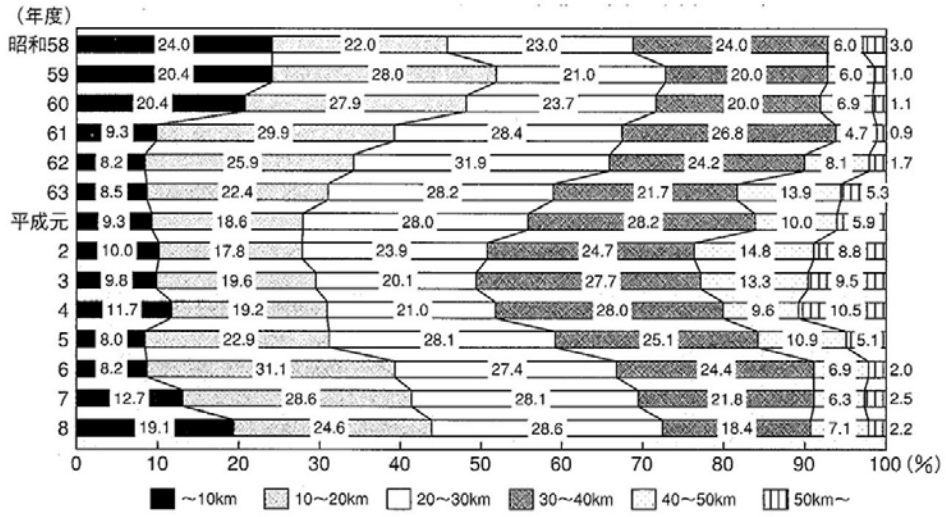
自動車の排出ガスの抑制対策は、この観点も加えて一層の充実が必要となっている。

以上見てきたとおり、運輸省においても早くから、都市交通問題への対処のための諸方策を実施しており、都市交通問題は少なからず改善してきているが、なお改善すべき点も多く、今後とも関係方面との連携による総合的な取り組みが必要である。

なお、バブル崩壊後の地価下落により住宅の都心回帰の兆しがみられ、東京圏では23区の人口がわずかながら増加に転じ〔1-1-12図〕、都心でのマンション等の建設も増加し始めている〔1-1-33図〕が、全体的にみれば、こうした都市交通問題の状況を大きく改善しているとはいえない。

1-1-33図　東京圏における距離圏別供給戸数構成比の推移(中高層住宅)

1-1-33 図東京圏における距離圏別供給戸数構成比の推移(中高層住宅)



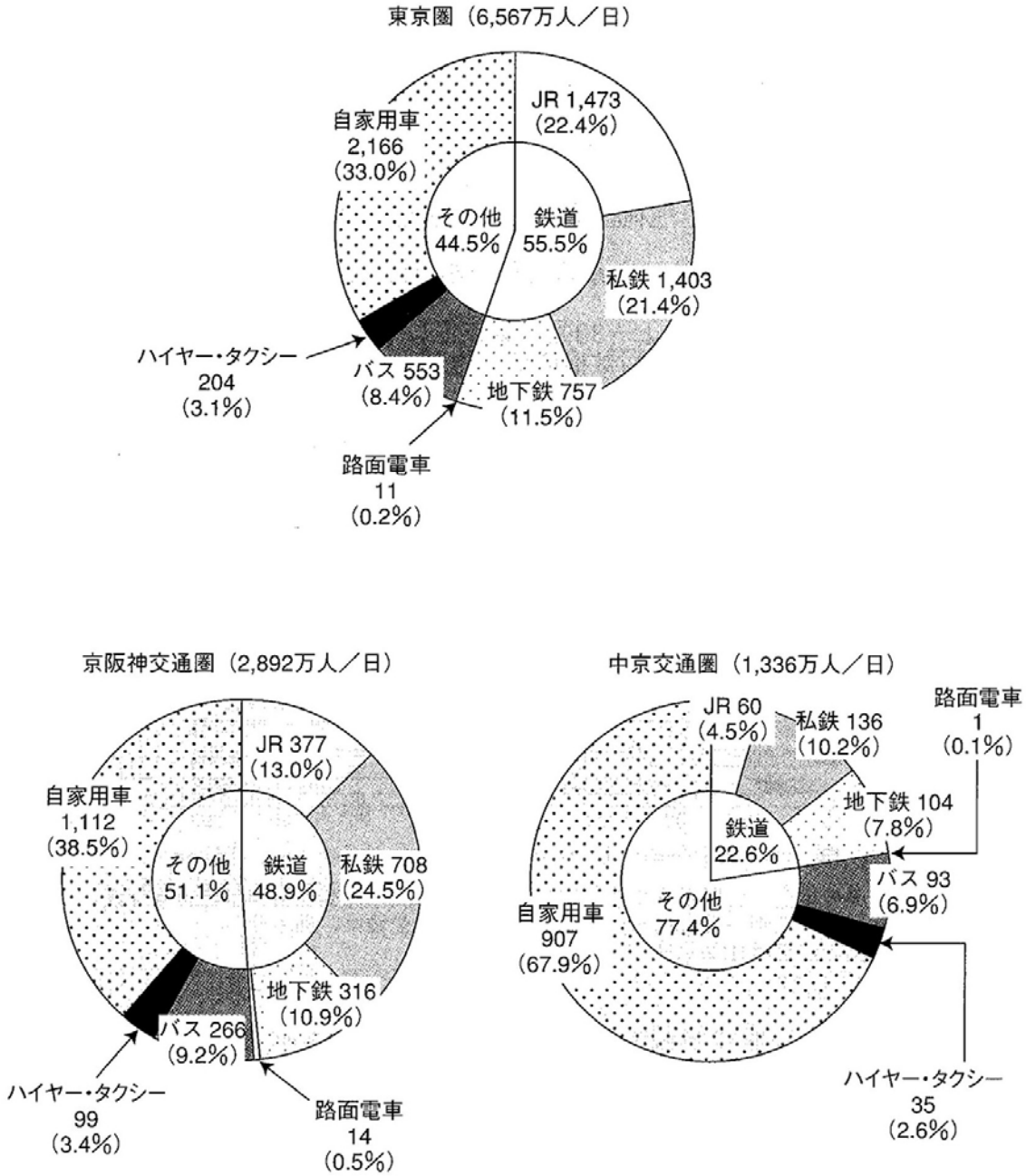
注　都市開発協会「民間企業による宅地・建物供給実績調査報告書」により作成。
東京圏：東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県、栃木県
距離圏の起点はJR東京駅

補説1　都市や都市圏の規模による都市交通問題の特色

以上見てきた都市交通問題は、都市やその都市を取り巻く都市圏の規模によって程度や様相が異なる。例えば3大都市圏の旅客輸送の交通機関分担をみると1-1-34図のとおりであるが、それぞれに特色を有している。ここでは我が国の都市圏を敢えて3つに分類した上で、都市内の旅客輸送のうち、通勤・通学輸送を主たる対象として交通の状況、問題の所在等を概括する。

1-1-34図　三大都市圏の交通機関分担

1-1-34 図三大都市圏の交通機関分担



注（1）数値は１日当たり輸送人員（単位：万人／日）
（2）都市交通年報による（平成７年度数値）
（3）首都交通圏とは、東京駅を中心とする概ね半径50km圏。
ただし、一部の交通不便地域及び行政区域は除外。

(1)我が国都市圏の分類

①東京圏及び大阪圏

東京圏は東京を起点として概ね半径50kmのエリアとし、神奈川県横須賀市、東京都八王子市、埼玉県春日部市、茨城県南部、千葉県富津市等が含まれる。
大阪圏は大阪を起点として概ね半径50kmのエリアとし、兵庫県明石市、京都府亀岡市、滋賀県大津市、奈良県櫻井市、和歌山県の一部等が含まれる。

(2)政令指定都市レベル

政令指定都市のうち①に含まれるものは除かれるので、札幌市、仙台市、名古屋市、広島市、福岡市等である。

(3)その他の地方都市圏

各県県庁所在都市、中核市等の地域における中核的な市を中心とする都市圏を想定している。なお、現在、①又は②に含まれない市で人口が概ね30万人を超えるものは、旭川市、秋田市、宇都宮市、新潟市、富山市、金沢市、長野市、静岡市、浜松市、豊橋市、岡山市、倉敷市、高松市、松山市、高知市、長崎市、熊本市、大分市、宮崎市、鹿児島市、那覇市などである。

(2)都市交通の状況及び都市交通問題の特色

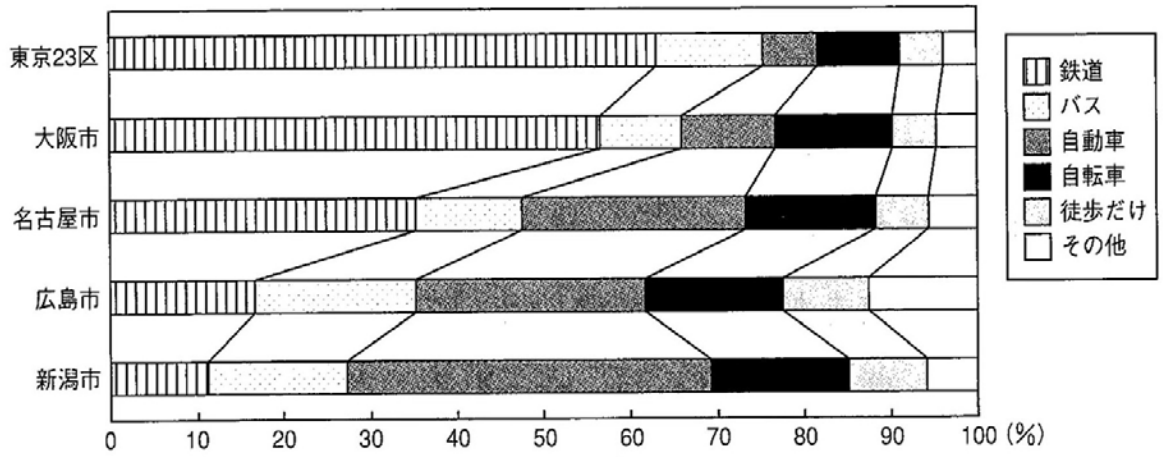
都市交通といってもその範囲は時と場合により異なることとなるが、ここでは都市内の旅客輸送のうち、通勤・通学輸送を主たる対象としていかなる輸送機関によりどの程度担われているか見ることとする。
そして、そうした都市交通の状況が都市交通問題のどの点に特徴的なものとなって顕れているか、概括する。

①東京圏及び大阪圏

(交通の状況)
東京圏大阪圏の交通機関分担状況は1-1-35図のとおりであるが、全般的な傾向として、通勤・通学輸送については、都心部と郊外とを結ぶ鉄道網が発達しており、公共交通に負うところが大きいものとなっている。また、都心部においては地下鉄網が発達している。

1-1-35図　通勤・通学者の利用交通手段別割合

1-1-35 図通勤・通学者の利用交通手段別割合



注（1）総務庁「平成２年国勢調査報告」により作成。
（2）複数回答。

公共交通、とりわけ地下鉄を含めた鉄道輸送が旅客輸送の中核を担うため、定時性にはほぼ問題がないものの、ラッシュ時の混雑緩和が従前より大きな課題となっている。また、地価の高騰等による住宅地の郊外への拡大により、通勤等の長時間化が進んでおり、混雑と共に快適な都市生活への隘路となっている。

(問題の所在=公共交通の混雑緩和)

東京圏大阪圏に限らずどの都市であっても、程度の差はあるが、通勤・通学混雑、道路渋滞、交通事故、環境問題、公共交通機関としての使いにくさ、公共交通事業経営の厳しさ等の都市交通問題が生じている。ただこのうち、各タイプの都市圏毎に、その交通の状況を考えた場合特に問題であって改善が強く求められているものは何か、という観点でいえば、東京圏・大阪圏については、輸送の中心が鉄道等公共交通であることから、まず、通勤・通学時における混雑及びその長時間化が問題である。したがって、こうした大都市おける都市交通整備にあたっては、まず鉄道を始めとする公共交通機関の充実に優先的に取り組むことが、より利用者利便に資すると考えられる。

なお、渋滞や事故、環境等の問題も大都市部に限らずどのレベルにも存在する。こうした問題は、旅客輸送面とともに、貨物輸送面の影響があると思われる。

②政令指定都市レベル

(交通の状況)

東京圏・大阪圏に含まれない札幌、仙台、名古屋、広島、福岡等の都市で考えれば、市内輸送の中核を担うのは一般にバス交通である。地下鉄も整備されつつあり、総じて見れば公共交通の比重が高しかしながら、通勤時等の自家用車の使用も一般的であり、都市交通を公共輸送と自家用輸送が共に支えている状況であるが、バス輸送は都心部の道路混雑によりその機能が低下している。

(問題の所在=公共交通の活性化と安定的サービス提供)旅客のマイカーから公共交通へのシフトを考えた場合、受け皿としてのバス交通は、上述のとおり都心部の渋滞等で機能が低下している。地下鉄を含めた鉄道路線網の拡

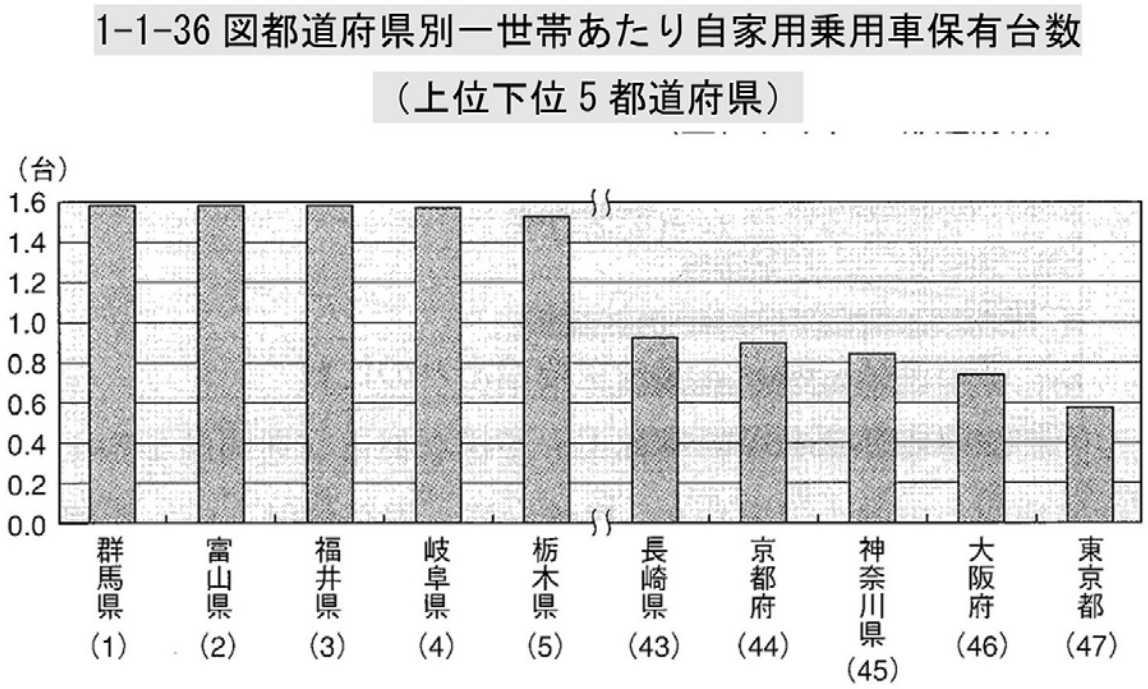
大を図っているが、整備には採算性等の面で限界がある。このタイプの都市ではこうした公共交通を総合的に見て、いかに活性化していくかが重要である。

特に、バス交通については、都市のバス事業経営は公営交通事業者によってなされている場合も多いが、これも含めて、厳しい状況下にあるバス事業経営をいかに健全化し、市民に対して、今後とも良質で安定的なサービスを提供していくかは、このタイプの都市における交通問題の大きな課題である。

③その他の地方都市圏

(交通の状況)この分類に属する都市圏には中小の地方都市から人口50万人を超える中核市のレベルまで、その大きさは一様ではないが、概して都市交通を支えているのはマイカーを中心とする自家用輸送である〔1-1-36図〕。マイカー普及率が一般に高く、逆に公共交通は、維持運営が厳しい傾向である。

1-1-36図　都道府県別一世帯あたり自家用乗用車保有台数
(上位下位5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10年 3 月末の数字である。
(4) ( ) 内は順位。

したがって、道路等の未整備もあって中心部はマイカー等による交通渋滞が激しく、バス輸送が機能しにくい状況にある。また、都市としてみれば、このような状況を受けて従来からの中心的な市街地が衰退し、郊外の幹線道路沿線部など交通の便利の良い場所に商業集積、賑わい等が移行している傾向にある。

(問題の所在=公共交通を活用した中心市街地活性化)中心市街地の活性化のため、交通面においては、マイカーとの有機的な連携を前提とした上で、公共交通の利用の促進を期する必要がある。具体的には、中心市街地のまちづくりと一体になって、これへのアクセスや域内移動のためのコミュニティバスの導入・活用、通過交通の市街地への流入を削減するためのパーク・アンド・ライドの実施や、バイパス道路の整備等を図っていくことが有効である。
さらに、このタイプの都市圏ではマイカー普及率が高いため、人口当たり事故発生状況も、例えば1-1-7図の群馬県にみられるとおり、東京都や大阪府より高いものとなっている。

④自転車利用

1-1-35図の「通勤・通学者の利用交通手段割合」(複数回答)から、上の3類型のどのタイプの都市圏においても、通勤・通学の過程で自転車を利用している人の割合は相当程度に上ることがわかる。
自転車はともすると最寄り駅や中心市街地等における放置自転車問題、駐輪場問題などの原因となってきたが、近年特に関心の高まってきた環境保全の面からも、地球環境への負荷の全く存しない交通モードとして注目される。通勤・通学の重要な手段の1つとして今後自転車を機能させていくこともまた、現在の都市交通における課題であるといえる。
第3節でみた都市交通問題の改善の試みや次章でみる今後に向けての方策については、以上のようにそれぞれの都市(又は都市圏)の規模に応じた問題点や課題があるため、そうした地域特有の状況をよく勘案して、特性にかなった方策を講じていくこと、特に早期に改善すべき問題は何かをよく見据えることが重要となる。

補説2　都市交通における海外主要都市との比較

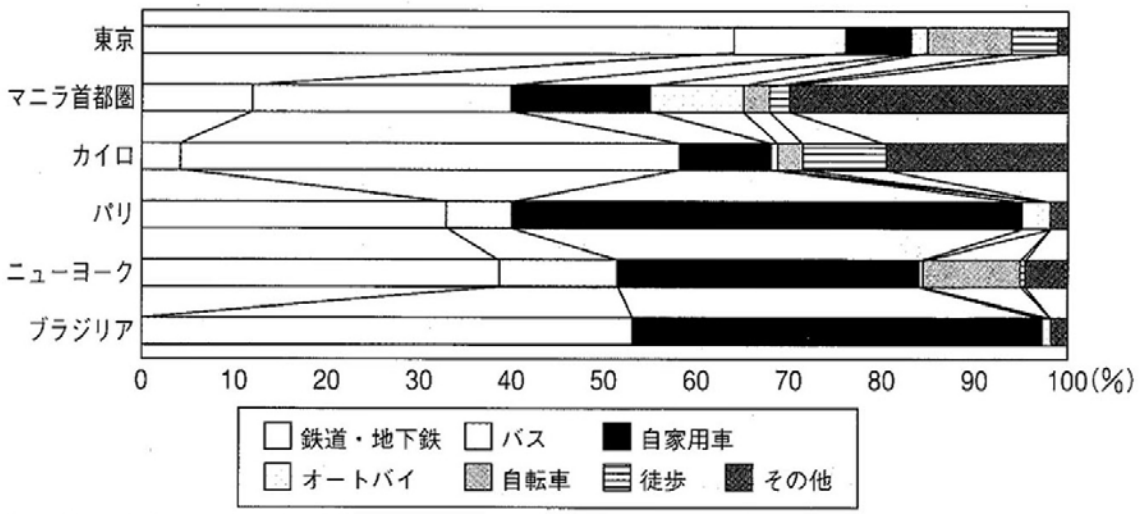
我が国だけでなく諸外国の大都市も多様な都市交通問題を抱えている。公共交通機関や道路の混雑緩和、環境対策、安全確保といった課題は各国共通であるものの、それぞれの課題の深刻さは都市毎に異なっている。
特に急速な都市化が進行した途上国の大都市では、自動車による道路交通渋滞や大気汚染への対策が重要な課題となっている。また、問題の解決を阻む制約要因も、財政的なもの、技術的なもの、土地利用調整といったその他社会的なものと、各国様々である。
このような各国の大都市交通問題に対して、唯一普遍的な対策を示すことは難しいが、他方、各都市間の比較を行うことによって、それぞれの課題毎にみられる共通のアプローチや成功事例の中から、他の都市においても適用・応用可能な、より良い対策を見出すことができると考えられる。各国間の都市交通問題の比較は、我が国における問題解決のためだけでなく、我が国が他国、特に途上国に対して助言・援助を行う際にも重要である。

(1)海外主要都市の交通の状況

1-1-37図及び1-1-38図は、世界各地の主要な都市における通勤時等の交通モードの輸送分担状況、並びに人口当たり自動車保有状況及び通勤者の平均通勤時間の状況である。これらにより言えることは、①通勤時において最も自家用車使用の比率が高いのはパリ(フランス)であり、通勤者の過半数(55%)が自家用車を使用していることになる。次いでブラジリア(ブラジル)の44%となっている。逆に最も低いのが東京の7%である。

1-1-37図　各都市における通勤時の輸送分担率

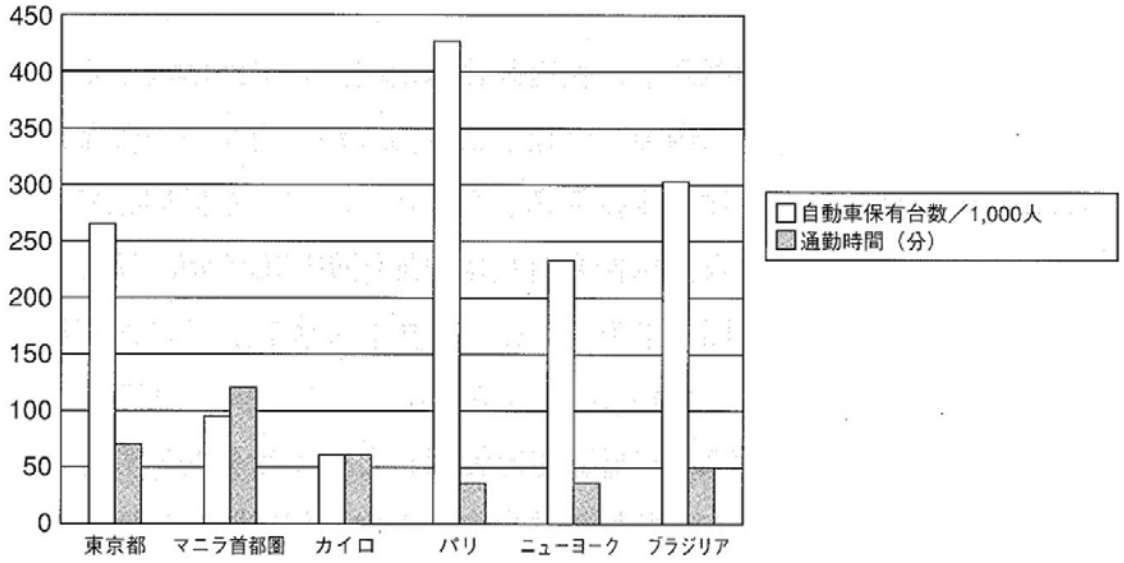
1-1-37 図各都市における通勤時の輸送分担率



注（1）東京、それ以外の都市については、それぞれ国勢調査、世界銀行資料(平成11年)により作成。
（2）東京については、通勤・通学時の輸送分担率。
（3）複数回答。

1-1-38図　各都市における自動車保有台数等の状況

1-1-38 図各都市における自動車保有台数等の状況



注（1）世界銀行資料（平成11年）により作成。
（2）東京都の自動車保有台数及び通勤時間については、それぞれわが国の自動車保有動向、国勢調査により作成。

パリについては、自動車保有台数が千人当たり426人と最も高いことに加えて、環状道路など道路網が整備されていること、都市内高速道路は近年開通した一部区間を除いて無料であること、ピーク時間帯の大型車の都心部への流入規制が実施されていること等の状況が高い自家用車利用率につながっているものと考えられる。
自動車保有割合とその使用比率は概ね符合しているが、東京のように保有割合は比較的高いにもかかわらず使用比率は最も低い場合もあり、道路インフラの利便性や都心部における保管スペース等の問題が通勤時等ピーク時の都市交通に与える影響が大きいことがわかる。
②バスは全ての都市において、通勤時における一定割合の利用をされており、この点で実は世界各地を通じて最も普遍的な通勤手段であるといえる。
中でもカイロ(エジプト)及びブラジリア(ブラジル)では過半数の割合で通勤を担っている(それぞれ、54%あるいは53%)。
カイロの公共交通機関は、軌道系輸送機関として路面電車のほか、1987年(昭和62年)に開通した地下鉄もあるが、現在の主要な輸送手段は、路線網が発達し比較的良好な輸送サービスを提供しているバスである。また、自動車保有台数は増加傾向にあるが、保有者が保管場所を保有せず路上駐車をしている場合も多い。これが交通渋滞の要因の1つとなっている。
ブラジリアは、計画的に整備された都市として世界的にも有数の成功例とされているが、整然と整備された中心部街路、外周に広がりを見せる住宅地や人造湖等の自然環境などと相まって、交通面においても、市の中心街に近距離のバスターミナルを配し、やや離れて長距離バスターミナル及び鉄道の起点駅を整備しており、都市交通における公共輸送機関の重要性、及びその間での機能分担の計画性が明確である。通勤輸送については、バス及び自家用車の自動車交通で97%を占めるのも計画都市ならではの特色と考えられる。
③地下鉄を含めた鉄道輸送の割合が高いのが東京(64%)であり、次いでニューヨーク(米国)となっている。いうまでもなく両都市は現在の世界における代表的な巨大都市となっているが、いずれも20世紀における両国の産業経済の発展の中心地として、その過程において、内外より膨大な労働力を集積し、都市圏の規模を拡大させてきた。
現在ニューヨークの都市圏交通は、今世紀を通じて中心部と郊外とにおいて張り巡らされてきた地下鉄・鉄道網及び高速道路網によって構成されている。したがって通勤については、鉄道、自家用車、及びそれら以外の手段が概ね3分の1ずつを占めており、バランスがとれている。中心部の地下鉄や道路交通における混雑は当然発生しているが、中心部と郊外とを結ぶ地域鉄道に関する当局の指針においては全ての乗客が座れる状態にあることが求められている。
実際はこれを完全に達成することは困難であるにしても、現在でも路線によっては200%を超える混雑率となっている東京の通勤事情と比較すれば、状況は良いようである。平均通勤時間も40分を切っており、東京(70分)の半分である。
④通勤時間が群を抜いて長いのがメトロ・マニラ(マニラ首都圏/フィリピン)であり、人々は通勤のため平均的に2時間を要している。
メトロ・マニラにおいては、途上国の都市部に特有の状況として、道路網や鉄軌道網等の基幹的交通インフラの整備が人口の増大に追いついておらず、都心部の道路交通及び都心部と周辺部とを結ぶ幹線道路は渋滞を極めている。また、鉄道については整備の立ち遅れとサービス水準の低さから利用率は高くない。これらの事情が通勤時間の長さにつながっているものと考えられる。

したがって都市交通の中核を担うのはバス、及びジープニー等のパラトランジット(中小型の道路交通車両を用いた公共交通機関)であり、道路交通機関によらざるを得ないが、これらの機能が渋滞によって低下しているため、

都市交通全体としての機能性や快適性の向上はこれからの課題である。なお近年、軌道系のLRT(ライトレール・トランジット)を導入している。

(2)我が国(東京)の特色

こうした状況を踏まえて、世界の中における我が国都市交通の現状の特色を、東京を代表例として述べれば、
①鉄道及びバスという大中量輸送を行う中心的公共交通機関の比重が高い。1-1-37図の通勤時における輸送では併せて76%を占めており、ブラジリアの53%、ニューヨークの51%を大きく引き離している。特に、鉄道の64%は東京における通勤状況の世界的な特徴といえる。
②東京の鉄道の運行時刻の正確性等サービス水準の高さは世界的にも定評のあるところであるが、逆に、その通勤時間の長さや「通勤地獄」として有名な混雑状況は世界でも有数のものである。すなわち、東京の通勤事情は定時性こそ確保されているものの、長くて混んでいて、世界的にみれば決して快適なものではない。我が国大都市圏における鉄道輸送力の増強や鉄道高速化は、現在のような都心集中型の都市構造を前提とすれば、世界的な水準に追いつくために、依然必要といえる。
③東京の通勤においては自転車がよく用いられている。1-1-37図において自転車利用(9%)が自家用車利用(7%)を上回っているのは東京のみである。
前述のとおり自転車は我が国都市部の通勤・通学に一般的によく用いられており、この地球環境への負荷が全くなく、かつ身体にも良い交通モードをさらに利用しやすくするための環境整備は、世界の中での我が国都市交通の長所を伸ばすために有効と考えられる。

第2章　都市交通政策の新展開

前章で述べたように、大都市を中心に通勤・通学時の鉄道混雑、道路混雑、交通事故の多発、大気汚染をはじめとした環境問題等が発生し、また、地方都市においてはマイカーの普及に伴う公共交通の利用者の減少、中心市街地の衰退等の問題が発生している。さらに、21世紀も間近であるが、今後、少子・高齢化の急速な進展、地球温暖化等の環境問題の深刻化、情報通信技術の飛躍的進展等が見込まれる。

こうした中で、快適・安全な都市生活の実現、都市機能の向上等を図っていくためには、都市を支える公共交通機関の分野においてもこれらの状況変化に適切に対応し、総合的改善を図っていく必要がある。具体的には、輸送力増強、公共交通機関の乗継利便の向上(シームレス化)、高齢者・身障者等の円滑な移動の確保(バリアフリー化)、情報化の推進等により誰にも利用しやすい公共交通システムを整備していく必要がある。また、公共交通機関の利用促進により、マイカーからの転換を促進し、自動車交通量の抑制と交通の円滑化を図ることは、自動車事故の減少、環境負荷の軽減、道路混雑の改善にもつながる。さらに、公共交通はもちろん、マイカーを含めた交通機関全般について科学的な手法による各種安全対策を徹底し、交通事故の未然防止に努めるとともに、環境対策の一層の促進を図ることが重要である。加えて、都市交通政策の展開に当たっては、地方公共団体をはじめ、関係方面との連携を強化し、よりよい街づくりと一体となった取り組みを進めるとともに、安全で円滑なモビリティの確保の観点から街づくりに対し新たな提案を行っていく必要がある。本章では、こうした都市交通政策の新しい展開について述べる。

第1節　都市交通政策のめざすべき方向

1　鉄道の混雑緩和をはじめとした交通サービスの利便性・快適性の向上

我が国の総人口は、2005年頃をピークに減少に転じるとともに、少子・高齢化が一層進展することが確実となっており、高齢者や女性の労働市場への参画等は活発化するものの、これまでのような大幅な交通需要の増加は見込めない状況にある。しかしながら、大都市においては通勤・通学時の鉄道の混雑は依然大きな問題であり、路線によっては200%を上回る混雑率となっている区間もあり、鉄道利用に当たってのバリアともなっているので、既存ストックの有効活用を図りつつ、輸送力増強等の混雑緩和対策を引続き進める必要がある。
また、今後は、国民の価値観の高度化・多様化、また、ゆとりや快適性への志向の高まり等により、公共交通機関に対する期待は、その重点が利用しやすさや質の向上に移行していくものと考えられる。特に今後の社会の高齢化の進展、福祉重視型社会への移行を考えれば、安全で誰にでも使いやすい交通サービスの確保に向けて、公共交通機関のバリアフリー化、乗継利便の向上のためのシームレス化等を強力に推進していく必要がある。
さらに、情報不足が公共交通機関を利用するうえでのバリアとならないよう、わかりやすい交通情報の提供、外国人向けの英文併記による案内等にも配慮する必要がある。

2　交通安全の確保と輸送障害防止・防災対策の推進

安全の確保は、都市交通政策の推進に当たっての最重要課題である。
効果的な交通安全対策を的確に講じていくためには、事故情報の収集・分析を通じた事故実態の把握に基づき、車両構造面、走行環境面、運行管理面等の様々な角度から、事故の低減目標の設定→対策の実施→効果評価といったサイクルを繰り返し行っていく必要がある。また、規制的手法による対策のみならず、事業者、ユーザー、メーカー等に対する誘導的施策を併せて講じることにより、国民各層において安全意識の高揚を図り、安全投資を促進するとともに、このような手法を通じて、情報通信技術を活用した安全性向上のためのシステム構築等の技術開発を推進していくことも必要である。
また、都市鉄道の場合、輸送障害(列車の運休や大幅な遅延)が発生すると多数の利用者に大きな影響を与えることになるため、ダイヤ通りの運行が確保できるよう日頃から運行管理、車両管理等を徹底するとともに、万一、障害が発生した場合には、利用者への情報提供や早期復旧に万全を期し、利用者の信頼確保に努める必要がある。
さらに、地震、集中豪雨等により公共交通網が寸断されると都市機能が麻痺し甚大な被害が発生するので、交通施設の耐震性や防水機能の向上、リダンダンシー(代替輸送手段、経路)の確保、復旧の迅速化等の各種対策を推進し、災害に強い交通をめざす必要がある。

3　環境との共生

我が国の交通体系は、全国的にみると自動車交通への依存を強めてきているが、これにより生じたNOx等による大気汚染等の地域の環境問題、さらには、地球環境問題等に適切に対応していくためには、交通分野において、輸送効率にすぐれ、環境への負荷の少ない公共交通機関の活用とその利用促進を図っていくことが重要となる。
また、都市を支える物流についても、積合せの促進、輸送の共同化、鉄道貨物輸送の活用等により環境配慮型の物流システムを構築していく必要がある。
さらに、マイカー、トラックを含めた自動車全体についてCO2、NOx等の排出総量の低減を図っていくため、低公害車、低燃費車等への代替を促進していく必要がある。

4　自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通システムの形成

前章で述べてきたように、様々な目的をもった交通が輻輳する都市部においては、自動車交通に起因する安全・環境面での諸問題を解決する必要性が高いが、自動車交通の安全や自動車から排出されるCO2、NOx等の総量は、交通の量や円滑性と密接に関連しており、2や3で述べた方向での安全・環境面での対策が講じられても、自動車交通の量が増加し、また、円滑性が阻害されれば、全体としてのこれらの対策の効果は減殺されることとなる。
このため、都市交通については、自家用車と公共交通機関をバランスさせる交通体系の構築、都市内物流の効率化等により、自動車交通量の抑制、交通の円滑化を図る等、安全と環境に配慮した形で交通システムを変えていくことが必要である。

5　公共交通サービスの安定的提供

都市における公共交通機関を担う事業者の経営環境は、前章に述べたように厳しい状況にあり、今後も少子高齢化の進展に伴う需要の伸び悩みや減少等の理由から、引続き厳しい経営環境下に置かれると予想される。こうした中で、公共交通サービスの維持及び一層の改善を図っていくためには、交通事業者自らが効率的経営に努力していくのはもちろんであるが、国や地方公共団体としても、バリアフリー化や輸送力増強等のための公的支援措置の拡充等について検討を進め、安全で良質な輸送サービスの安定的提供を確保していく必要がある。

6　都市交通と幹線交通との連携強化

最近では、全国的に高速交通体系の整備が進み、新幹線、航空、高速道路等のネットワークが拡充されてきた。しかしながら、都市間を結ぶ幹線交通の部分で高速化、輸送力の拡充、サービス水準の向上等が図られても、駅、空港、I.C.等の交通拠点と都市内を結ぶ部分での交通サービスが改善されないと、幹線交通の整備効果が減殺される結果となる。都市の住民及び都市への来訪客の利便性の向上のためには、幹線交通と都市内交通との連携強化を図り、利用者のドア・ツウ・ドアの円滑・迅速な移動を確保していくことが極めて重要である。

7　都市を支える物流機能の向上

都市は、多くの人口を抱える大消費地であり、また、生産拠点でもあり、都市を発着する大量の貨物について効率的な輸送システムを確立することは、都市機能の維持確保にとって極めて重要となっている。また、大都市を中心に大気汚染、騒音等の環境問題や道路混雑が深刻化しており、その原因のひとつとしてトラック輸送の効率化をさらに促進していく必要がある。具体的には、自家用トラックから営業用トラックへの転換、輸送の共同化等による積載効率の向上、鉄道貨物輸送の活用、物流拠点の効率的配置等を進める必要がある。

8　より良い街づくりとの連携

都市交通は、より良い街づくりを進めるうえで基幹的役割を果たすものであり、その活性化は、住民の社会参加と交流ふれあいの機会を拡大するとともに、中心市街地の活性化、都市郊外の住宅地開発、都市観光の振興等に

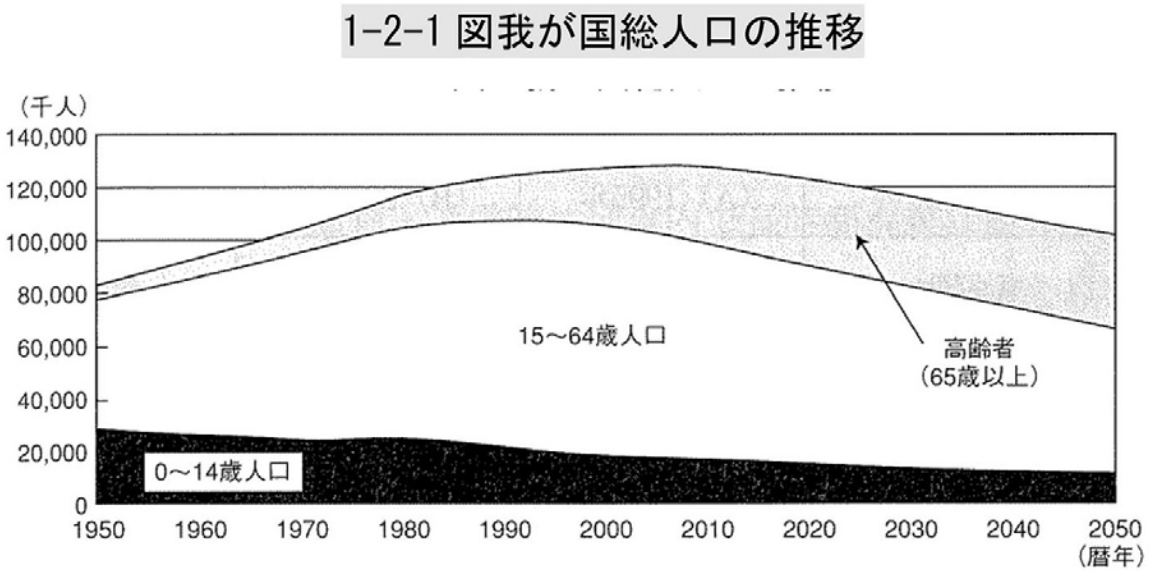
も大きく寄与する。したがって、安全で円滑なモビリティの確保という都市交通政策の観点から街づくりに対し新たな提案を積極的に行っていく必要がある。
また、駅や交通ターミナルは、公共交通機関の乗降・結節機能にとどまらず、利用者の多様なニーズに対応した地域社会に役立つ機能を取り込んだ付加価値の高い施設として位置づけていくことが必要であり、さらに、周辺整備とも一体となって新たな街づくりの中核拠点としての役割を担うことが望まれるため、関係方面の連携協力により総合的な施策展開を図る必要がある。

第2節　鉄道の混雑緩和をはじめとした交通サービスの利便性・快適性の向上

1　今後の交通流動予測一東京圏を例に

我が国の人口は、今後、少子化の影響から2005年頃にピークを迎えた後、長期的に減少傾向になると予測されている〔1-2-1図〕。

1-2-1図　我が国総人口の推移



注　総務庁統計局「国勢調査」、厚生省国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(平成９年１月推計)(中位推計）により作成。

運輸政策審議会地域交通部会では、これら人口予測をベースに、最近の人口の都心回帰、テレワーク化等の傾向を加味して、東京圏(東京都心部を中心とする概ね半径50kmの範囲[東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部]とする。)について2015年における人口及び交通流動予測を行っている。これによれば、①夜間人口は、東京都で減少するものの周辺県の増加により、1995年に比べ3.7%増の3,535万人になると見込まれ、②就業人口は、高齢化の進展により生産年齢人口(15~64歳)が減少するものの、女性や高齢者の就業人口が増加し、現在とほぼ同数の1,801万人と見込まれ、③就学人口は、少子化傾向を受けて1995年に比べ20.6%減の445万人と見込まれる。この結果、2015年における東京圏の総交通流動は、1日当たり8,925万人となり、1995年に比べて微増と見込まれるが、これは通勤、私事等による増加を通学の減少が相殺するためである〔1-2-2表〕。

1-2-2表　東京圏の人口及び鉄道輸送需要予測

1-2-2 表東京圏の人口及び鉄道輸送需要予測

（単位：万人）

	(A) 1995年	(B) 2015年	(B)−(A)
人　口（東京圏）	3,407	3,535	128
就業人口（総　数）	1,785	1,801	16
女　性	671	768	97
高齢者（65歳以上）	100	174	74
就学人口（総　数）	560	445	▲116
交通流動（総　数）	8,883	8,925	42
鉄　道	2,336	2,371	35
都区部流入	447	468	21

注(1)　運輸政策審議会地域交通部会「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〈中間とりまとめ〉」により作成。

(2)　2015年の予測値は、現時点の営業路線と既に着手済みで2015年には併用されていると見込まれている路線のみを鉄道ネットワークの前提として計算している。また、今後の審議により修正される可能性がある。

総交通流動に占める鉄道流動についてみると、1995年に比べ1.5%増の1日当たり2,371万人と見込まれる。朝夕のラッシュ時の混雑と関連する鉄道利用による都区部への流入交通量は、1995年に比べ4.7%増の1日当たり468万人と見込まれる。

鉄道事業者別にみると、東京圏全体で輸送量が微増という傾向の中で、常磐新線、都営12号線等の新線が供用されている2015年時点では、これらの新線整備を進めている第三セクターや公営・営団等の事業者の輸送人員が伸びる一方、JR東日本及び大手民鉄全体では輸送人員が減少するものと見込まれる。

2　鉄道の混雑緩和のための輸送力増強等

(1)混雑緩和対策の推進と新たな混雑度指標の検討

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、近年の輸送力増強等の努力により緩和傾向にあるものの、路線によっては依然200%を上回る混雑率となっている区間があり、未だ厳しい状況にある(第1部第1章第3節参照)。上記1で述べたように、少子・高齢化の進展に伴い、全体の輸送人員の減少が見込まれる鉄道事業者もあるが、路線(区間)によっては、混雑緩和が進まないところも多く、今後とも既存ストックの有効活用を図りつつ都市鉄道の計画的な整備等が必要である。また、通勤・通学時に列車内で長時間混雑状態に置かれること、乗換えに手間取ること等も鉄道利用に当たっての大きな問題であり、現行の混雑率の指標ではとらえきれないこれらのサービスの改善度を評価できる新たな指標を検討し、サービスの質的向上をめざすことも重要である。

これまでに東京圏、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のあり方についてが答申されており、これに基づいた計画的かつ着実な整備が図られている。東京圏については、21世紀の新しい時代にふさわしい質の高い鉄道ネットワークの構築に向けて長期的展望に立った基本的な計画を策定するため、10年11月、同審議会に対し、「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」諮問を行い検討を進めており、西暦2015年を目標年次とする新たな鉄道整備計画を策定することとしている。

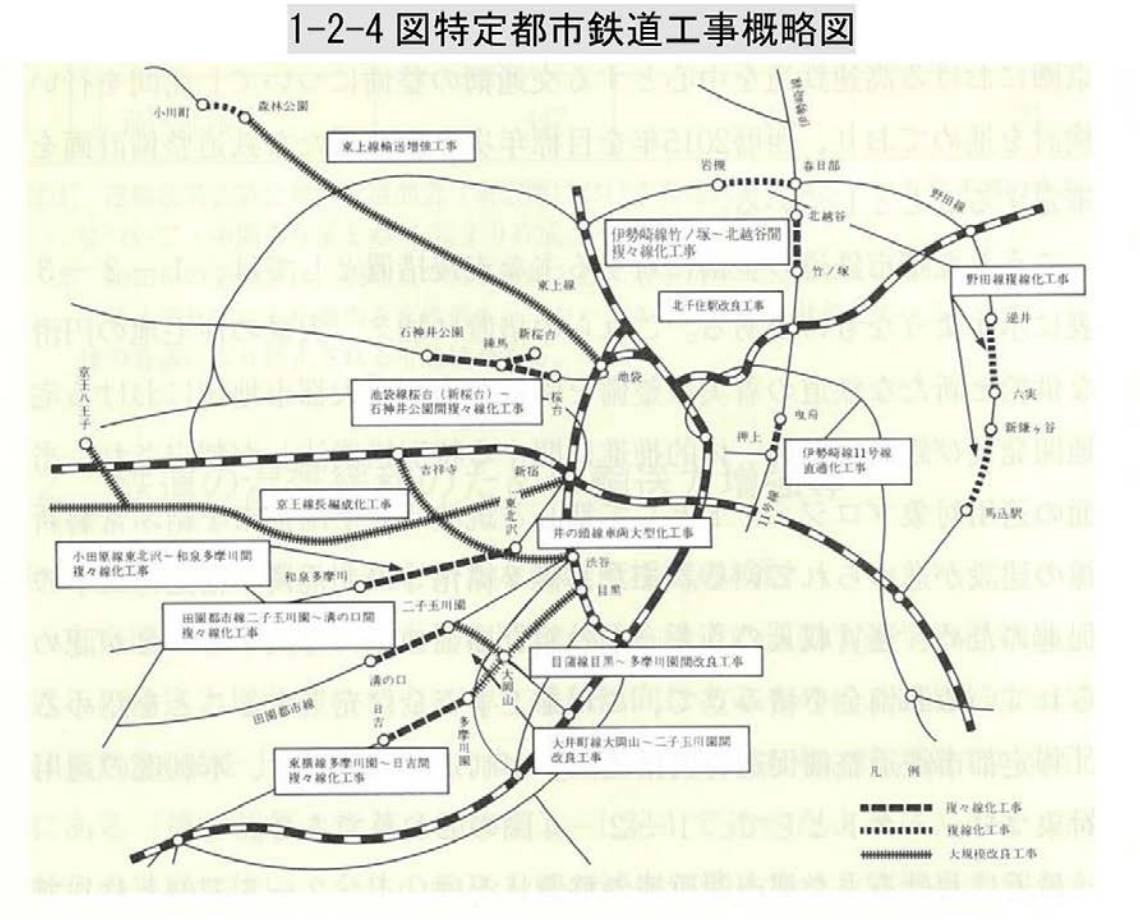
こうした都市鉄道の整備に対する主な支援措置としては、1-2-3表に示すようなものがある。これらの措置に加え、大量の住宅地の円滑な供給と新たな鉄道の着実な整備を図るために「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」が制定され、当面の適用対象プロジェクトとして都心と筑波研究学園都市を結ぶ常磐新線の建設が進められている。また、複々線化等の大規模な輸送力工事の促進のため、運賃収入のうち一定の額を損金の額に算入することが認められている準備金を積み立て、これを工事資金に充当することを認める「特定都市鉄道整備促進特別措置法」が制定されており、本制度の適用対象プロジェクトとして、1-2-4図のとおりである。

1-2-3表　都市鉄道整備に対する主な支援措置

1-2-3 表都市鉄道整備に対する主な支援措置

名　　称	制　度　の　概　要
地下高速鉄道整備事業費補助	公営事業者等が行う地下鉄の新線建設、大規模改良等に要する費用の一部補助。
ニュータウン鉄道等整備事業費補助	公営事業者等が行うニュータウン鉄道の新線建設等及び第三セクターが行う空港アクセス鉄道の新線建設に要する費用の一部を補助。
幹線鉄道等活性化事業費補助（貨物鉄道の旅客線化）	第三セクターが行う貨物鉄道の旅客線化等に要する費用の一部を補助。
譲渡線建設費等利子補給金	日本鉄道建設公団が有償譲渡した大都市圏の民鉄線の建設等に係る借入金について支払利息の一部を補給。
運輸施設整備事業団無利子貸付	都市鉄道の建設に要する費用の一部について無利子貸付。

1-2-4図　特定都市鉄道工事概略図



最近における主な都市鉄道等の整備状況は、1-2-5表のとおりであるが、今後ともこうした支援措置の活用を図りつつ、輸送力の増強に資する運行本数の増加、貨物線の旅客線化、既設線の延伸、駅施設や老朽化した線路施設の改良等の既存ストックの一層の高度利用を図るための方策を講じるとともに、必要に応じ、複々線化工事や新線建設、短絡路線の整備を行うなど、通勤・通学混雑の緩和に向けた輸送力増強のための取り組みを推進していく必要がある。

1-2-5表　主な都市鉄道等の整備及び整備予定(平成10~12年度)

1-2-5 表主な都市鉄道等の整備及び整備予定(平成 10~12 年度)

事業者	線区名	整備内容	開業日
北九州高速鉄道	北九州モノレール小倉線 平和通～小倉	新線建設(延伸)	10年4月1日
スカイレールサービス	広島短距離交通浦野線 みどり口～みどり中央	新線建設	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 万博記念公園～阪大病院前	新線建設(延伸)	10年10月1日
京浜急行電鉄	空港線 羽田～羽田空港	新線建設(延伸)	10年11月18日
多摩都市モノレール(株)	多摩都市モノレール線 上北台～立川北	新線建設(延伸)	10年11月27日
札幌市	東西線 琴似～宮の沢	新線建設(延伸)	11年2月25日
相模鉄道(株)	いずみ野線 いずみ中央～湘南台	新線建設(延伸)	11年3月10日
千葉都市モノレール(株)	1号線 千葉～県庁前	新線建設(延伸)	11年3月24日
横浜市	1号線 戸塚～湘南台	新線建設(延伸)	11年8月29日
東京都交通局	都営12号線 都庁前～都庁前 (6の字運行)	新線建設(延伸)	12年度内(予定)

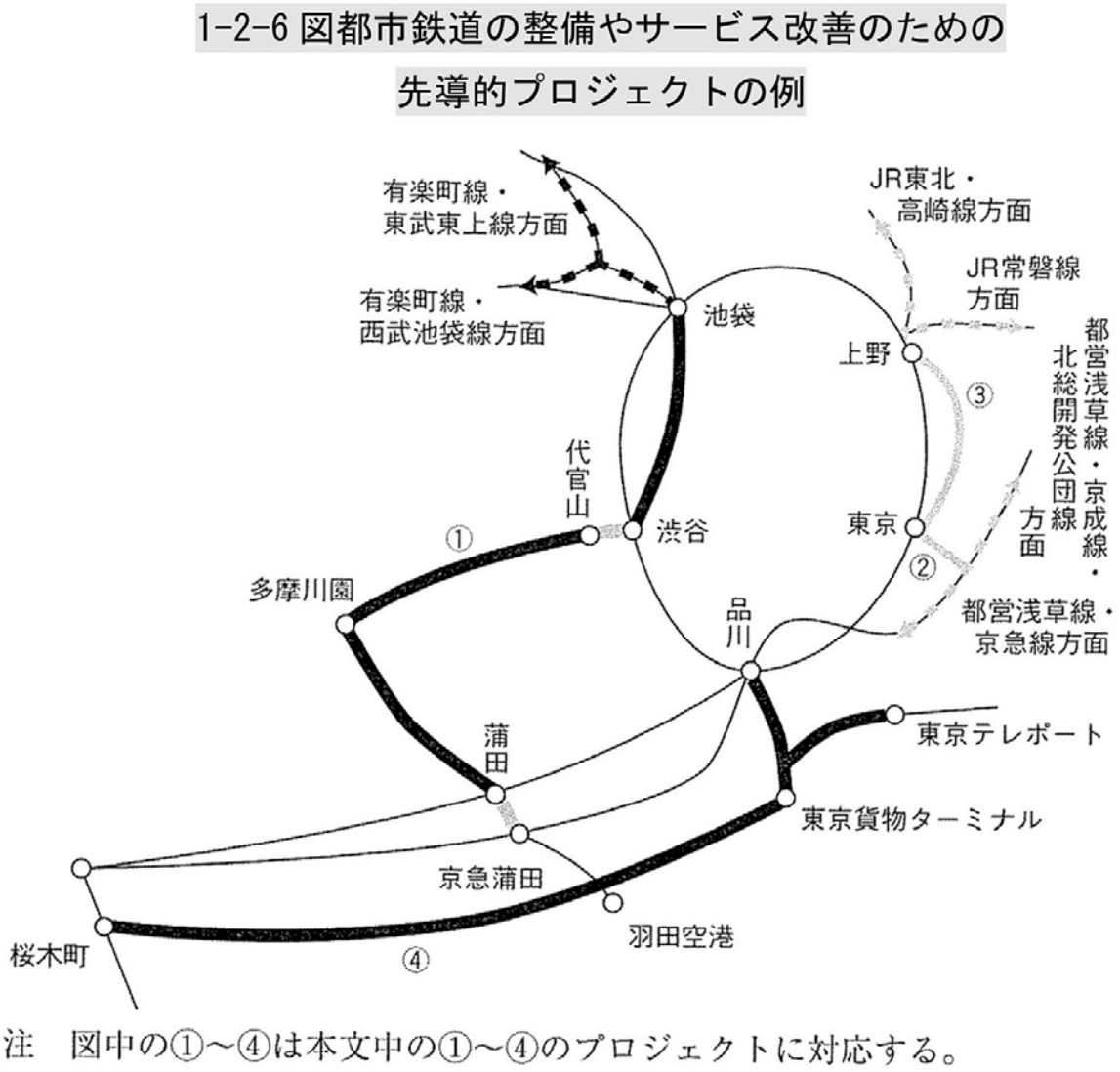
また、快適な通勤・通学輸送の実現という観点からは、混雑緩和のみならず、速達性の向上(到達時間の短縮)も重要であり、相互直通運転化、都心部における急行運転化の導入等を推進することが必要である。

(2)混雑緩和のための新たな取り組み事例

こうした観点から、11年1月に帝都高速度交通営団が13号線(池袋~渋谷)、11年6月に大阪市が8号線(井高野~今里)の事業免許を取得し、建設に着手することとなった。営団13号線は、西武有楽町線・池袋線及び東武東上線と相互直通運転を行うことにより、全国有数の大規模鉄道ターミナルである池袋、新宿、渋谷の各駅の混雑緩和をめざしており、また、ピーク時の混雑率が200%を超えるJR埼京線及び山手線の混雑緩和に資するとともに、地下鉄ネットワークの更なる充実につながる。大阪市8号線は、大阪市内の鉄道不便地域の解消等に資するものであり、いずれも都市住民の生活の向上に大きな役割を果たすものである。
さらに、運輸省としては、都市鉄道の整備やサービス改善につながる先導的な10件のプロジェクトについて調査を実施することとし、11年6月、学識経験者等をメンバーとする「都市鉄道調査委員会」を設置した。具体的に

は、①営団13号線と東急東横・目蒲線京急空港線の接続、②都営浅草線の東京駅乗入れ、③JR東北・高崎・常磐線の東京駅乗入れ、④東海道貨物支線の旅客線化、⑤中部国際空港アクセス鉄道の乗継ぎ利便性等の向上、⑥阪神西大阪線の延伸等の大都市における10の先導的プロジェクトについて、整備効果、収支採算性、費用対効果、事業化方策の検討及び事業化に向けての課題等について、関係地方公共団体や鉄道事業者とともに調査を行い、事業化が可能と判断されるときは、その整備が具体的に検討されることとなる〔1-2-6図〕。

1-2-6図　都市鉄道の整備やサービス改善のための
先導的プロジェクトの例



(3)オフピーク通勤の推進

こうした輸送力の増強対策とともに、ピーク時に集中する輸送需要をその前後に分散させるためのソフト面の対策も必要である。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。首都圏におけるアンケート結果によると、10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3割程度となっている。

3　誰もが利用しやすい公共交通機関の実現

(1)バリアフリー化及びシームレス化の推進

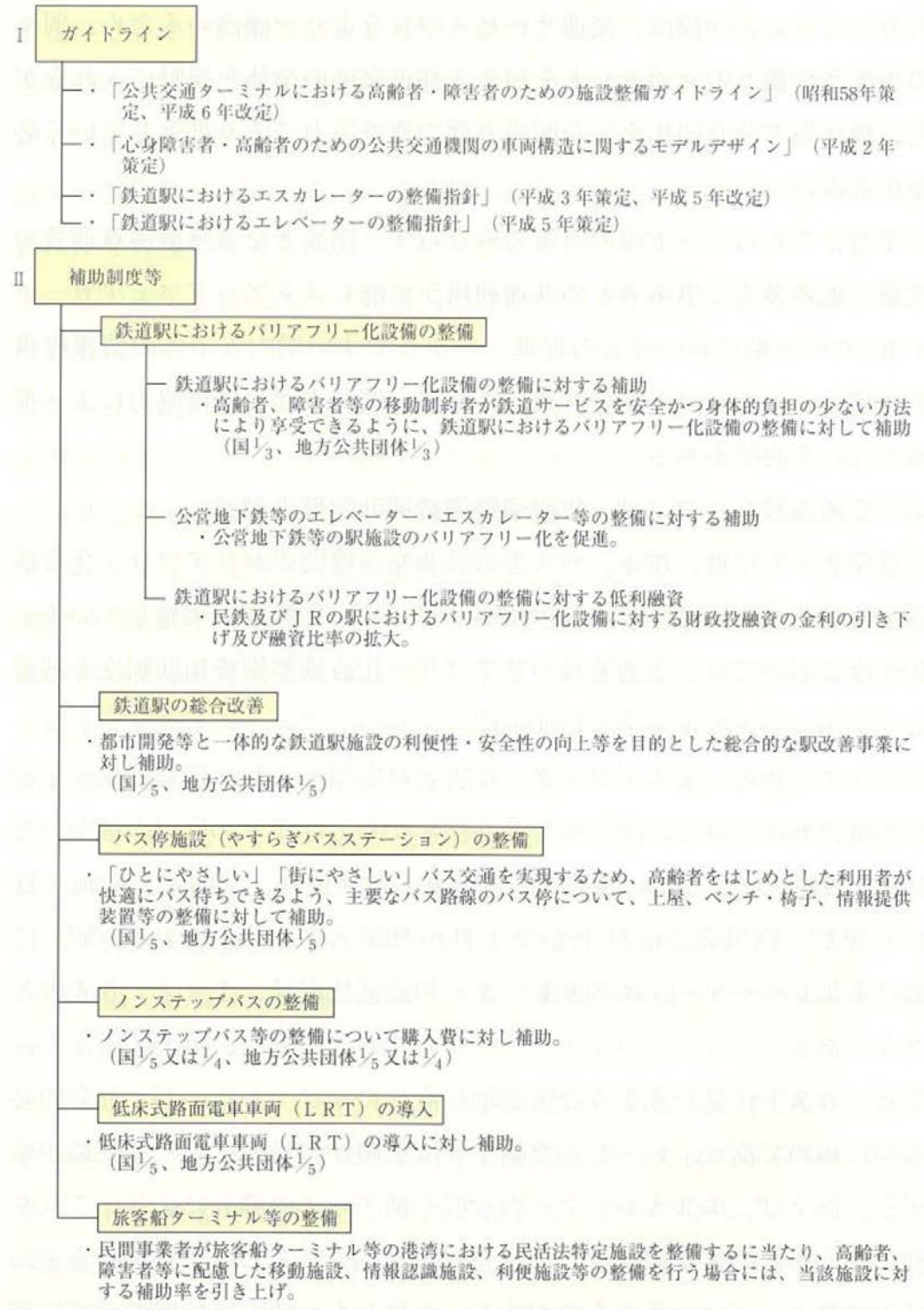
我が国においては、今後人口構造の急速な高齢化が進行し、2015年には総人口の1/4が65歳以上の高齢者となることが見込まれている。特に、都市における高齢者数が増加する(第4章第1節1参照)中で高齢者のニーズに適切に応えるとともに、高齢者の積極的な社会参加等を支援し、活力ある21世紀の我が国社会を実現するためには、鉄道、バス等の公共交通について、単に高齢者の利用が可能であるという水準にとどまるのでなく、高齢者が安心して、かつ、快適に利用できるという高い水準のサービスの提供が確保されることが不可欠である。このためには、駅や交通ターミナルにおいて、エレベーター・エスカレーターの整備、誘導・警告ブロックの設置、改札口の拡幅、駅構造の段差の解消等の移動に伴う各種の障害を除去していくとともに、車両についても車椅子スペースの確保、低床式バスの導入等のバリアフリー化を進めることが必要である。
さらに、高齢化社会に適切に対応した公共交通のバリアフリー化の推進だけでなく、効率的かつ円滑な公共交通ネットワークの形成や質の高い公共交通サービスの提供を実現するためには、広く交通サービスのシームレス化を促進していく必要がある。すなわち、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」等の移動に際してのあらゆる「継ぎ目」をハード、ソフトの両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑なものにする必要がある。公共交通サービスのシームレス化のための対策としては、鉄道の相互直通運転化、鉄道と鉄道の乗継ぎ利便の向上のための同一ホーム・同一方向乗換の実現、鉄道のフィーダー輸送としてのバス路線の整備、鉄道とバスの乗継ぎ利便の向上、パークアンドライド駐車場や駐輪場の整備等が考えられ、個別の路線等の状況に応じて適切な対策を講じていく必要がある。
こうしたバリアフリー化やシームレス化は、高齢者だけでなく、障害者等を含めた移動制約者全体の社会参加の促進にも資するものであり、さらには、ゆとりや快適性が重視されるこれからの時代においては、すべての利用者にとっても重要な課題である。したがって、鉄道事業者としても、利用者利便を確保し、鉄道利用の維持拡大を図る上で最優先に対応すべき課題のひとつとして、これら対策の充実強化に努める必要がある。さらに、今後は、交通サービスの質をより一層高めるため、個々の事業者や個々の交通モードを超えて都市交通の全体を視野に入れながら、地元地方公共団体を含む関係方面の連携協力により推進していく必要がある。
また、これらハード面の対策のみならず、割高となる乗継併算運賃の改善、他の多くの事業者との共通利用が可能なストアードフェアカードやICカード乗車券の導入の促進、わかりやすい案内表示等の情報提供の充実といったソフト面の対策についても関係方面の連携協力により推進していく必要がある。

(2)交通施設バリアフリー化設備整備費補助制度の創設

運輸省としては、電車バス等の公共交通機関のバリアフリー化を推進するため、1-2-7図に示すバリアフリー化施策を実施している。

1-2-7図　運輸省におけるバリアフリー化施策の概要

1-2-7 図運輸省におけるバリアフリー化施策の概要



10年度においては、交通施設バリアフリー化設備整備費補助制度を創設し、全国23の鉄軌道事業者の90の駅のエレベーター、エスカレーター、スロープ、誘導・警告ブロック、障害者対応型トイレ、情報提供表示器等の施設整備に対し、国・地方公共団体からそれぞれ50億円の補助の交付決定を行った。11年3月末現在のJR、大手民鉄、営団・公営地下鉄の対象駅(高低差5m以上かつ1日の乗降客数5,000人以上の駅)におけるエレベーター・エスカレーターの設置状況は、1-2-8表のとおりである。こうしたバリアフリー化のための投資は、事業者側からみると、コストに見合うような需要増に直ちに結びつかないが、社会的必要性は極めて高く、いったん整備すれば広範かつ長期にわたる便益が生ずる。例えば、エスカレーターの設置や低床バスの導入により、これを利用する多数の客が利便性の向上を日々実感できるわけで、公的資金の投入効果としては大きなものがあり、今後とも公的支援措置の充実に努める必要がある。

1-2-8表　JR、大手民鉄、営団・公営地下鉄の対象駅
(高低差5m以上かつ1日の乗降客数5,000人以上の駅)における
エレベーター・エスカレーター設置状況

1-2-8 表 JR、大手民鉄、営団・公営地下鉄の対象駅 (高低差 5m 以上かつ 1 日の乗降客数 5,000 人以上の駅)における エレベーター・エスカレーター設置状況

平成11年３月末現在

		対象駅数	設置駅数	整備率
エレベーター	JR 6社	724	162	22.4%
	大手民鉄15社	761	221	29.0
	営団・公営地下鉄	501	233	46.5
	計	1,986	616	31.0
エスカレーター	JR 6社	724	294	40.6%
	大手民鉄15社	761	399	52.4
	営団・公営地下鉄	501	429	85.6
	計	1,986	1,122	56.5

注 (1) このほか、中小民鉄、モノレール等の対象駅が約150駅あり、そのうちエレベーターが約70駅、エスカレーターが約100駅に設置されている。
(2) 設置駅数は、1基でも設置（障害者対応型とは限らない）されていればカウントしている。

(3)「やさしさ指標」の策定及びピクトグラムの標準化

「鉄道駅におけるあるべきバリアフリーの姿」を検討し、バリアフリー施設整備の目標基準である「やさしさ指標」を策定するため、10年4月、学識経験者、関係事業者等をメンバーとする「公共交通ターミナルのやさしさ指標検討委員会」を交通エコロジー・モビリティ財団に設置した。こうした指標に基づき主要駅のバリアフリー化の状況を評価し、その結果を公表することにより、鉄道事業者のより適切かつ積極的なバリアフリー対策への取り組みを促すこととしている。「やさしさ指標」については、エスカレーター等の個別施設の有無といった基準だけではなく、鉄道駅利用者が一連の行動を円滑に行えるかという視点からも基準を策定することとしている。
かという視点からも基準を策定する。
また、利用者に対するわかりやすい交通情報の提供といった観点から、案内用図記号(ピクトグラム)〔1-2-9図〕の標準化を進めるため、11年4月、学識経験者、関係事業者等をメンバーとする「一般案内用図記号検討委員会」を交通エコロジー・モビリティ財団に設置し検討を行っている。高齢者や文字の判読が困難な訪日外国人客が増加していく中で、一見してその表現内容が理解できる図記号の標準化を図ることにより、一層の利便性向上につながる。

1-2-9図　ピクトグラムの例〔ISO(国際標準化機構)規格〕



コラム　優先座席制度の拡大

わが国の高齢化は、諸外国に比べてあまりにも早いスピードで進んでいる一方、少子化傾向も顕著になっており、子育てをされる方々への支援も重要になっている。このような社会環境の中で、公共交通の利用に当たって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して、4月1日より、関西の一部の鉄道事業者において、現行の高齢者・障害者のための優先座席制度を拡大し、妊婦の方、乳幼児をお連れの方にも優先して座席を確保できるよう、全席を優先座席とした。当面は、利用者への啓発のため、「妊婦の方」「乳幼児をお連れの方」「体の不自由な方」「お年寄りの方」をステッカーで表示することにより、優先座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。



(4)路面電車のLRT(ライト・レールトランジット)化

LRTは、欧米の都市において相次いで導入されている新しいタイプの路面電車システムであり、①都市内の交通渋滞の緩和や環境問題の改善に資する、②車両が超低床式(ステップの高さがレール面から30cm程度のため、プラットホームからはほぼ水平移動で乗車できる。)のため、高齢者等にも利用しやすい、③加速・減速時の騒音や振動が少ない、④大規模な駅施設や垂直移動施設等を要しないといった優れた特性から、我が国においても熊本市交通局及び広島電鉄において導入されている。
運輸省としても、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度を通じて車両購入費に対する補助を行っている。

(5)鉄道事業法に基づく「乗継円滑化措置」の創設

11年5月の鉄道事業法の一部改正により、「乗継円滑化措置」が設けられ、12年春からは、鉄道事業者に対し、乗継ぎ円滑化のための努力義務と、他社からそのための協議を求められた場合は原則として応じる義務が課せられるとともに、改善が必要と判断した駅について運輸大臣が勧告し、正当な理由がないのに勧告に従わない場合には、社名等が公表されることとなった。こうした乗継円滑化事業の促進を図るための税制上の支援措置として、鉄道の相互乗入れ、直通化等により乗り継ぎ利便の向上を推進するための駅の大規模改良について固定資産税及び都市計画税の軽減措置(課税標準が5年間2/3)が講じられることとなった。これら新しい制度の活用により、バリアフリー化はもちろん、誰でも利用しやすいシームレスな公共交通網を関係方面の連携協力により整備していくことが望まれる。

コラム　超低床電車「グリーン・ムーバー」運行開始

広島駅前と広電宮島駅を結ぶ超低床電車が平成11年6月9日から運行を開始している。「グリーン・ムーバー」の愛称をつけられたこの電車は、11年3月広島電鉄(株)がドイツから購入し空輸されたもので、全長30.52メートル、5両連接、153人乗りで最大の特徴は床面の高さが33センチと電停の高さとほぼ同じであることである。超低床タイプは熊本市交通局に次いで国内2例目で、現在広島駅~広電宮島駅間を1日5往復運行しているが、車内にステップがなくホームとの段差もわずかなため、車椅子でも介助なしに乗車することができ、お年寄りや車椅子利用者には大変好評である。同社ではこの車両の運行を始めるに当たり、各電停のホームについて、移設1ヶ所、延長10ヶ所の工事を実施した。同社は今秋3編成を追加導入する計画であるが、計画どおり導入されると、宮島線のおよそ5本に1本が超低床となり、人にやさしく環境にも優しい「グリーン・ムーバー」は、今後広島市民の足として更に活躍するであろう。



4　規制緩和の流れの中での新しいサービス展開

運輸事業に対する規制緩和の流れの中で事業者の創意工夫により様々なニューサービスの展開が行われているが、利用者ニーズに沿ったサービスとして好評なものが多い。今後高齢化社会が急速に進展する中で、交通事業者の側にあっては、公共交通を担う立場からの公共的使命から支援協力していくという視点だけでなく、市場で相当規模を占めるシルバー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かしていくか、また、顧客満足度の高いサービスをいかに創造して企業評価を高めていくかという企業戦略的な視点で積極的に対応していくことが望まれる。

(1)バス会社等のニューサービス

最近においては、高齢者・身障者の社会参加、主婦の買い物、来訪者の都市観光等のニーズに応えるコミュニティバスが全国各地で導入されている。例えば、東京都武蔵野市の吉祥寺駅と住宅街を結ぶ「ムーバス」は、民間バス会社に委託する方式で7年から100円均一の運賃で運行を開始しており、好調な実績を挙げている。その理由は、徹底した市場調査を行い、高齢者の外出需要に応えることを主眼とし、このため、停留所間隔を短くし、乗降しやすい低床式の小型バスにより住宅地内と中心市街を循環する路線としたことが挙げられる。また、東京都渋谷区の渋谷駅と代官山を循環する東急トランセは、10年7月から運行を開始しており、都内均一運賃に比べて低廉な運賃を設定している。さらに、女性ドライバーを配置し、非接触ICカードによる運賃支払を可能とする等の試みが利用者の好評を得ている。このほか、金沢市の「ふらっとバス」は、運賃は一律100円とし、11年3月から運行を開始したが、金沢の中心市街を循環し、アーケード通りも運行ルートとなっているため、買い物客の利用が多く、商店街の活性化に役立っている。
もちろん、コミュニティバスの多くは、採算性の問題を抱え、地元地方公共団体の支援等により路線を維持しているケースが大半であるが、先進事例に学びながら地域の関係者で創意工夫や営業努力を行っていくことが望まれる。運輸省としても、バス利用促進等総合対策事業の一環としてこうしたコミュニティバスの導入に対する支援を行っている(本章第5節参照)。
このほか、11年7月から西日本鉄道が福岡市の博多・天神地区でのバス運賃を約半額の100円に値下げするとともに、同地区内を循環する「100円循環バス」を運行しており、利用客が7割近く増加し、同地区の渋滞緩和にも役立っている。また、11年4月から福岡都市圏の地下鉄、鉄道及び路線バスでは共通プリペイドカード(6~10%の割引あり。)を発行しており、都市内移動が1枚のカードでできることとなり利便性が向上した(同様の試みは、関西、仙台等多数)。
さらに、バス会社においては、例えば、京成電鉄の「ゴールドパス」、新京成電鉄の「新京成プラチナパス」、国際興業の「彩京のびのびパス」にみられるように、自社のバス路線網を自由に乗り降りできる高齢者向けの割引定期券を発行し、高齢者のバス需要を開拓する動きが相次いでいる。

(2)タクシー会社等のニューサービス

タクシーは、ドア・ツウ・ドアで移動ができ、かつ、個別需要に即応できる利便性、快適性にすぐれた輸送機関であり、高齢化社会や福祉重視型社会の進展に伴い、地域住民の日常生活や業務活動にとって重要な役割を果たすことが期待される。これまで観光ルート別運賃を設定のうえ乗務員が観光案内を行う観光タクシー、団地と最寄り駅とのフィーダー輸送等を行う乗合タクシーといったサービスを行ってきたが、最近では、車いす利用者、寝たきりの高齢者や身障者の輸送を目的にリフト付きワンボックスカー等の専用車両で営業する「福祉タクシ

ー」が増加傾向にある(10年度末には全国で1,424両)。また、乗務員がホームヘルパー資格を有し、タクシーの利用客である高齢者や身障者の介護サービスも併せ行う「介護タクシー」も全国に広がりつつある。

コラム　金沢ふらっとバス

金沢市では、平成10年度にオムニバスタウンの指定を受け、人にやさしい交通環境の実現のため、11年3月から中心市街地とその周辺の公共交通不便地域を循環する都市型のコミュニティバス「金沢ふらっとバス」を運行している。このバスは、金沢駅や中心市街地の武蔵ヶ辻と住宅地を結ぶ循環バスで、一代周4.6kmを25分で運行し、全国で初めて一般自動車が入り込めないアーケード街の中も運行している。車両は、我が国ではまれな小型の超低床ノンステップバス(27人乗り)で運賃も一律100円となっており、高齢者や観光客にも使いやすくなっている。
市民の足として利用状況も好調であり、高齢者等のモビィリティの確保、バスの回遊性の向上による中心市街地の活性化など、マイカー依存型の都市内移動からの脱却を目指している。



コラム　西鉄100円バス

西日本鉄道(株)は、平成11年7月1日から、福岡市天神とJR博多駅の間の1.5キロ四方エリアのバス運賃を、現行の180円(一部220円)から100円に値下げした。これは、天神ソラリア、キャナルシティ博多博多リバレインなど九州各県からの来街者が数多く集まる同地区の潜在需要の掘り起こしと、これまでの値上げが客離れを招く悪循環を断ち切るため、同社が「逆転の発想」で取り組む増収策。100円バスは全国的に実施の広がりを見せているが、「元気のいい街」と言われる福岡ほどの規模の都心部で実施されるのは初めて。
また、街に不案内な来街者が安心して乗ることができるよう、エリア値下げに合わせて100円循環バスの運行も開始した。それぞれ平成12年3月末までの試行だが、収支を見て継続するか判断する。



コラム　介護タクシー

平成10年8月24日、福岡県のメディスグループ(遠賀タクシー、海老津タクシー)が、本来の旅客輸送に加えて高齢者の介護を行うという新しいサービスを開始した。ホームヘルパー2級の資格を持つ運転手が、車の乗降、食事、入浴の手伝い、おむつの交換等に24時間、電話1本でかけつけるというもので、運賃とは別に介護料(30分1,200円)が必要になるが、入会金1万円と月1,000円の会費で会員割引が受けられる。
一方、これに刺激される形で、福岡県タクシー協会は、業界ぐるみでこの新しいサービスの導入を目指し、11年4月より運転手向けにホームヘルパー資格取得講座を開講した。資格の取得には、300時間程度の研修が必要で、現在、66社300人余りの運転手が非番を利用して専門学校に通っている。研修が終了する10月頃には、多数の有資格ドライバーが誕生し、同サービスの導入が本格化する。



第3節　交通安全の確保と輸送障害防止・防災対策の推進

1　交通安全対策の推進

(1)自動車交通の安全対策

11年6月に運輸技術審議会から答申された「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」において、今後の運輸省における自動車交通に係る安全対策のあり方等が示された。今後は、この答申を踏まえ、事故情報の収集・分析・活用、事業用自動車の安全対策、車両の安全対策、被害者救済対策及び安全に配慮した交通システムの形成からなる自動車交通安全対策を体系的、また、継続的に推進していく必要がある(詳しくは本章第5節及び第2部第6章第1節参照)。駐車まず、事故情報の収集及びその分析・活用については、(財)交通事故総合分析センターを活用した事故調査分析の充実を図るとともに、事業用自動車の重大事故等について陸運支局を活用した詳細な情報の収集分析等を行うこととしている。
事業用自動車の安全対策については、運行管理の充実を中心に適切な運行の維持を図るとともに、監査や行政処分等の事後的チェックの強化を図ることとしており、事業者が自ら安全対策に取り組むようなインセンティブの付与についても検討することとしている。
車両の安全対策については、答申で示された安全対策の重点分野を中心に、事故の実態を踏まえて積極的に安全基準の拡充など必要な対策を講じるとともに、先進安全自動車(ASV)の開発推進等による事故防止及び被害軽減のための技術開発の推進、自動車アセスメント情報の提供等による安全な自動車及び安全装備の推進を図ることとしている。また、点検整備促進運動のより一層の充実等により、自動車ユーザーの保守管理意識の高揚を図ることとしている。
また、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系の構築等を通じ、自動車交通量の抑制や交通の円滑化を図り、安全に配慮した交通システムの形成を図ることが必要である。
さらに、自賠責保険金支払の適正化を進めるとともに、交通事故被害者救済対策被害軽減対策等を講じることが必要である。

(2)鉄道事故等の防止対策

鉄道事故は、列車の高速化等に伴い、いったん事故が発生すると多大な被害が生じるおそれがあることから、①教育・訓練や免許制度による運転士の資質の向上、②移動制約者の安全に配慮した施設及び車両の整備、③線路防護施設の整備、④高速化高密度化に対応したATS、列車無線等の整備、⑤老朽車両の更新、⑥新しい検査方法の導入、⑦事業者に対する保安監査等の実施といった施策を引続き実施することとしている。

(3)鉄道の輸送障害の防止対策

近年、首都圏等の鉄道において、運行管理システムの不具合等の故障により、また、人身障害等に端を発した混乱により、輸送障害(列車の運休や大幅な遅延)が頻発し、かなりのケースでその回復に長時間を要したことから、多数の利用者に多大な影響を与える事態となった。これらの場合においては、トラブルを極力発生させないよう日頃の運行管理施設・車両管理を確実にするとともに、障害発生時の利用者に対する的確な情報提供及び早期復旧が重要であり、鉄道事業者における輸送管理や早期復旧に関する取り組みを再検討するよう厳重な指導を行っ

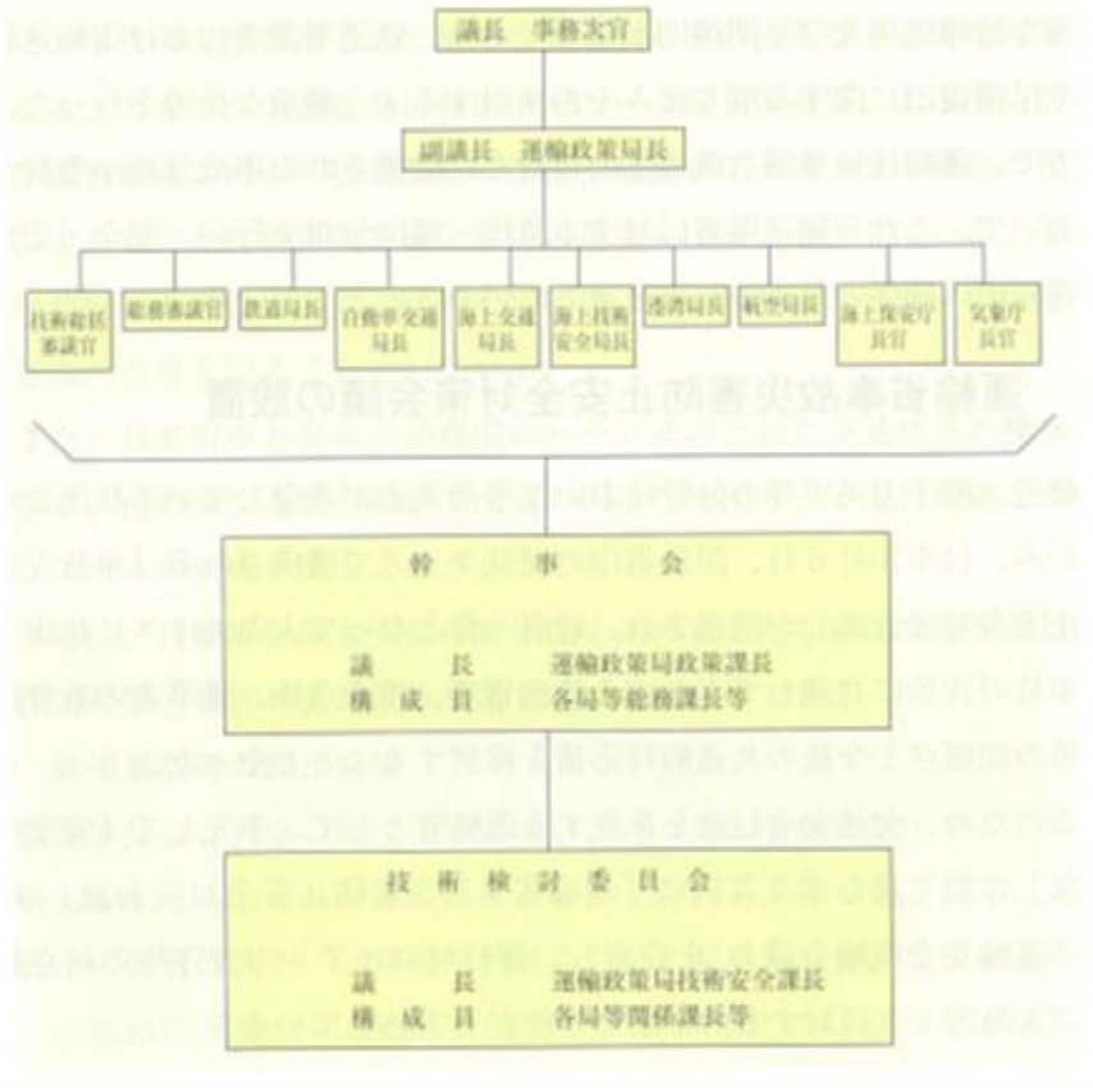
た。一方で、運輸技術審議会鉄道部会に新たに設置された事故分析小委員会において、これら輸送障害に対する原因・傾向分析を行い、安全・安定輸送両面の確保のための対策を講じていくこととしている。

2　運輸省事故災害防止安全対策会議の設置

最近、原子力災害等の分野において事故災害が多発している状況にかんがみ、11年10月6日、関係省庁の局長クラスで構成される「事故災害防止安全対策会議」が開催され、政府一体となって人為的ミスに起因する事故の背景に共通して存在する組織管理、検査点検、従事者の教育訓練等の問題点と今後の共通的対応策を検討することとなった。
このため、交通安全行政を推進する運輸省として、率先して「安全の確保」に取り組むべく省内に「運輸省事故災害防止安全対策会議」(略称「運輸安全戦略会議」)を設置し、運行マニュアルの遵守等の総点検及び人為的ミスに対する対応策等の検討を実施している。

1-2-10図　運輸省事故災害防止安全対策会議

1-2-10 図運輸省事故災害防止安全対策会議



3　災害対策の推進

都市において地震、集中豪雨等による水害等が発生した場合、大規模な被害が発生し、特に公共交通や道路のネットワークが寸断されると、都市機能が麻痺するとともに、救援活動や復興のための取組みも十分にできない状況となる。

このため、交通施設の耐震性や防水機能の向上、リダンダンシー(代替輸送手段、経路)の確保、復旧の迅速化等の各種対策を推進する必要がある。

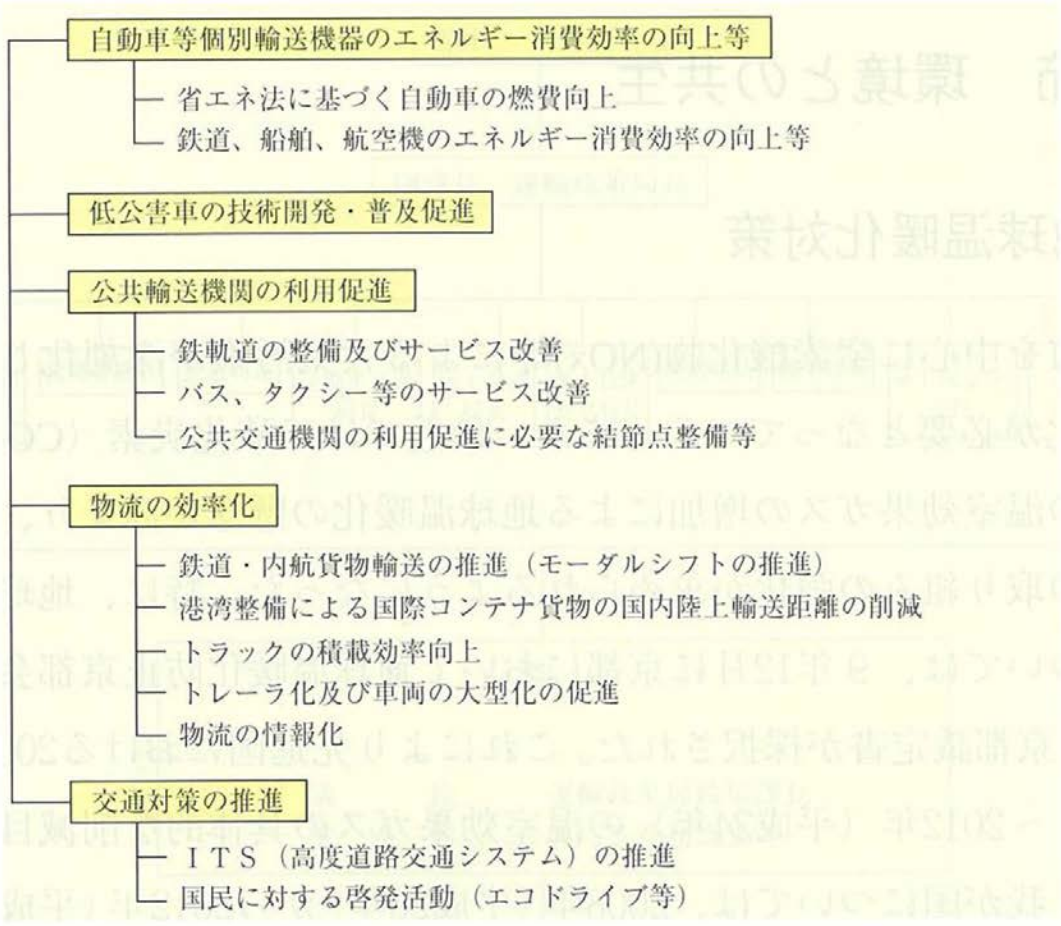
第4節　環境との共生

1　地球温暖化対策

大都市を中心に窒素酸化物(NOx)等による大気汚染が深刻化しており、対策強化が必要となっている。また、最近では二酸化炭素(CO2)等の大気中の温室効果ガスの増加による地球温暖化の懸念が高まり、世界的規模での取り組みの強化が求められるようになった。特に、地球温暖化問題については、9年12月に京都において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採択され、我が国については、2008年(平成20年)から2012年(平成24年)の排出量の平均水準を1990年(平成2年)の水準より6%削減することになった。この目標達成のため、政府の地球温暖化対策推進本部は、10年6月に「地球温暖化対策推進大綱」を決定したが、CO2排出量の約2割を占める交通運輸分野においても、1-2-11図に示す各種対策の推進により、CO2の排出量を2010年(平成22年)において1990年(平成2年)に比べ17%増(自然体で推移した場合は40%増)に抑制していくこととしている〔1-2-12図〕。交通運輸分野におけるCO2の排出量を輸送機関別にみると、自動車からの排出が9割を占めている。したがって、今後は、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)の両面より自動車からのCO2排出を抑制していくことが重要となっている。

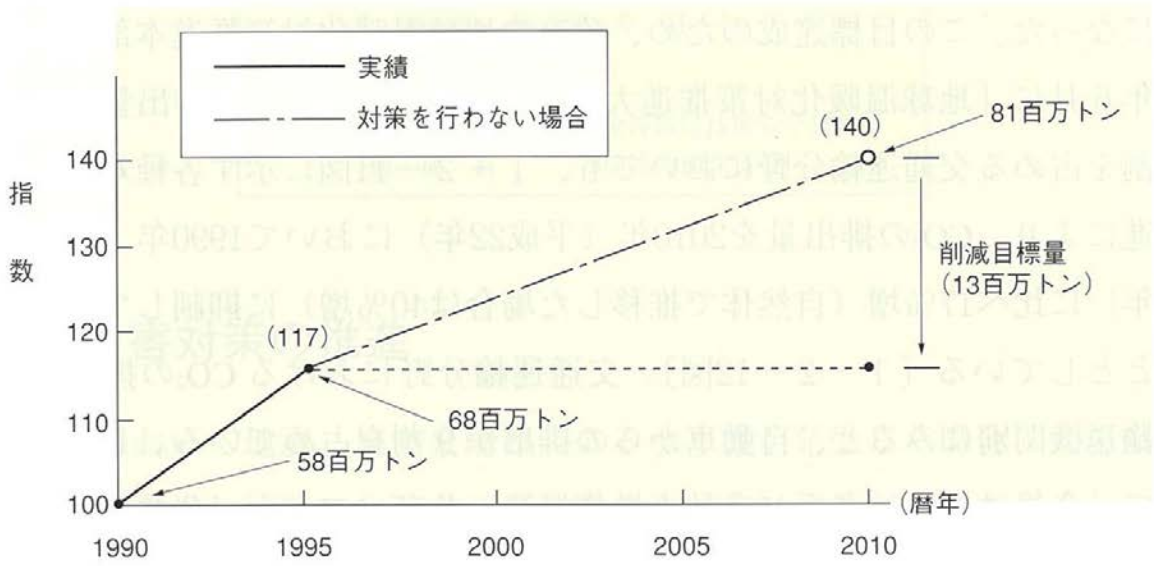
1-2-11図　交通運輸部門における地球温暖化対策

1-2-11 図交通運輸部門における地球温暖化対策



1-2-12図　交通運輸分野の二酸化炭素排出量の削減目標

1-2-12 図交通運輸分野の二酸化炭素排出量の削減目標



注 (1) 運輸省運輸政策局資料により作成。
(2) 1990年の実績を100とする指数である。

2 低燃費車の普及促進等

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誘導し、低燃費車への代替促進を図ることは有効である。10年6月の地球温暖化対策推進大綱の中でも、「地球温暖化防止に資するため、低燃費自動車の一層の普及促進を図る。そのため、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。これを踏まえ、自動車の燃費向上については、「エネルギーの使用の合理化に関する法律(省エネ法)」の改正により平成11年4月から燃費基準をトップランナー方式(省エネルギー性能が最も優れている自動車の燃費に技術開発の将来の見通しを勘案して基準を定める方式)の考え方に基づき強化し、22年度までに7年度比で15%ないし20%超の燃費向上をめざすこととしており、11年度には、自動車取得税について低燃費車に係る課税標準の特例措置を創設した。

また、10年9月に運輸大臣から運輸政策審議会に対して「低燃費自動車の一層の普及促進策について」諮問を行ったが、11年5月に出された運輸政策審議会答申では、可能な限り税収中立(税制の変更により税収が変化しないこと)に配慮しつつ、燃費効率が良い車には減税し、逆に効率の悪い車には増税する、いわゆる自動車税制のグリーン化の考え方を示している。その後、11年7月の地球温暖化対策推進大綱の進捗状況及び今後の取組みの重点において、「今後とも、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、あらゆる効果的な政策手段について検討する」こととされた。

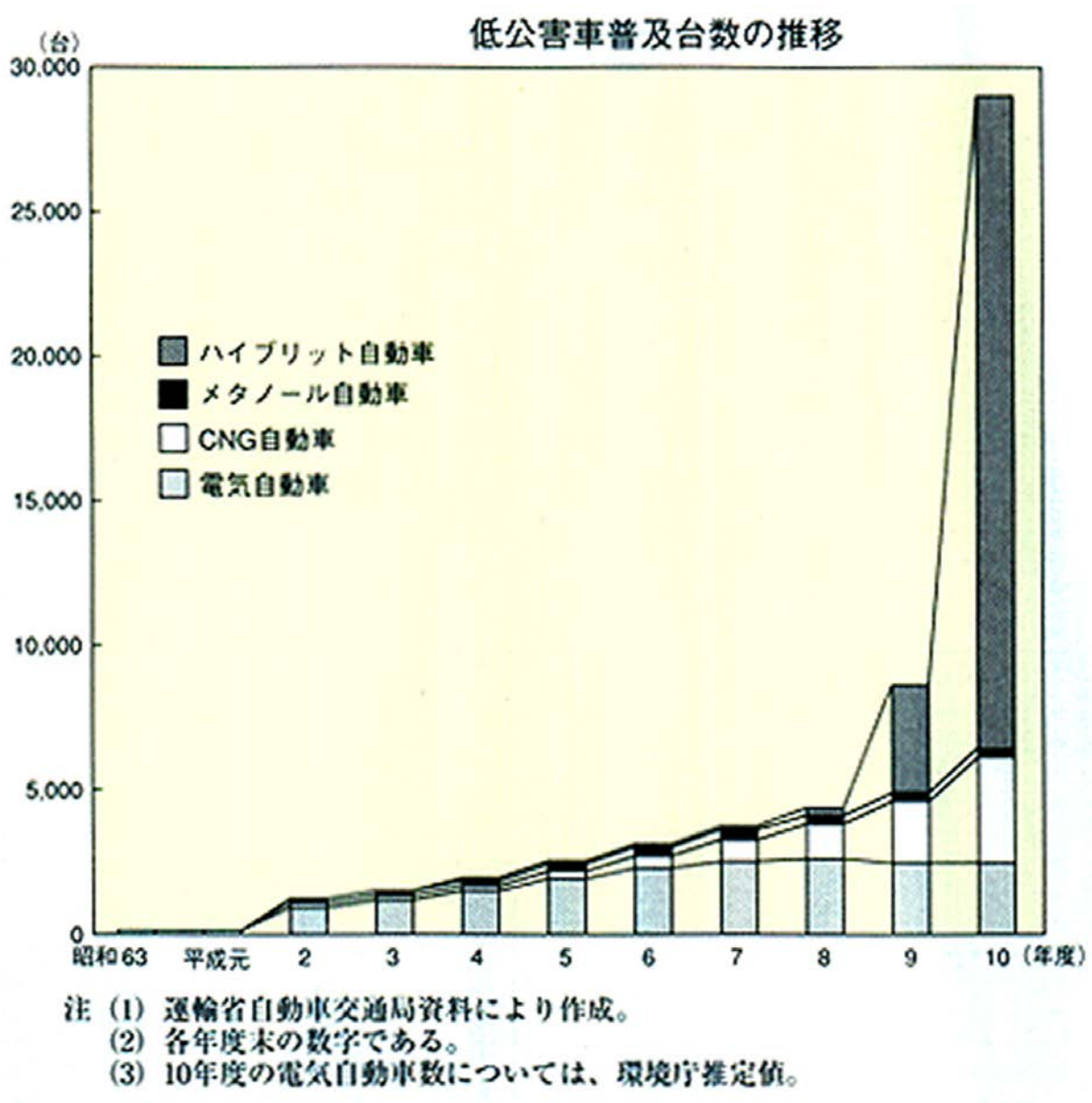
なお、欧州では、地球温暖化問題のほか、酸性雨、オゾン層破壊等による被害が問題となっており、これ以上、自然環境を破壊してまで開発や利便性向上を求めるより自然との共生を重視しようとする考え方が強まり、住民のグリーンコンシューマー(環境重視の消費者)化が進んでいる。また、欧州各地で環境配慮型の経済・地域づくり(経済社会のグリーン化)に取り組んでおり、地球温暖化及び大気汚染対策として、例えば、デンマーク、オーストリア、フランス、ドイツ等においては、燃料課税の強化やガソリン車とディーゼル車の税率格差の設定、燃費効率

や排出ガス性能等に応じた税率設定を行っている。並びに、EUにおいては、EUと自動車製作者との間で二酸化炭素排出削減に関する自主的な合意が形成されている。

3　低公害車の普及促進等

ハイブリッド車、圧縮天然ガス(CNG)車メタノール車、電気自動車等の低公害車の普及に向けて、11年4月から自動車取得税の一層の軽減が図られるなど、税制上の優遇措置が拡充されたほか、運輸省の先駆的低公害車実用評価事業による技術基準の整備及び協力事業者への購入補助、(社)全日本トラック協会による低公害車のリース費用に係る補助等の支援措置が設けられている。また、自動車道事業でも富士急行の日本ランド道路(南富士エバーグリーンライン)において低公害車については料金割引を実施する等の動きが出ている。この結果、最近においては、ハイブリッド乗用車を中心に低公害車の普及が進みつつある〔1-2-13図〕。

1-2-13図　低公害車普及台数の推移



今後、11年6月に出された運輸技術審議会答申を受け、低公害車の一層の普及を図る観点から、低公害車の認定制度の創設、低公害車の識別性向上のためのステッカー等の創設やナンバープレート、検査標章等の活用について検討を進めるとともに、燃料電池自動車等の次世代型の低公害車の開発の促進、エコドライブ(無駄なアイドリングをやめる、急発進・急加速をやめる等により環境負荷の低減を図る運転方法)の推進等を図ることが必要である。

1-2-14表　都道府県別ハイブリッド車普及状況

1-2-14 表都道府県別ハイブリッド車普及状況

（平成11年３月末現在）

都道府県名	低公害車		乗用車総数	ハイブリッド車／乗用車総数(×10,000)	順位
	低公害車合計数	内ハイブリッド車数			
北海道	890	815	2,403,163	3.39	33
宮城県	432	406	989,140	4.10	16
福島県	376	367	947,931	3.87	24
岩手県	181	178	577,083	3.08	38
青森県	161	157	579,378	2.71	45
新潟県	331	312	1,086,606	2.87	41
長野県	426	417	1,090,632	3.82	28
山形県	177	174	557,036	3.12	37
秋田県	113	110	497,237	2.21	46
東京都	2,639	1,672	3,136,017	5.33	4
神奈川県	1,940	1,591	2,791,039	5.70	2
千葉県	1,115	971	2,271,803	4.27	15
埼玉県	1,222	1,064	2,634,249	4.04	19
茨城県	523	496	1,485,911	3.34	35
群馬県	469	441	1,090,397	4.04	20
栃木県	411	381	1,012,418	3.76	31
山梨県	206	165	431,587	3.82	29
愛知県	3,962	3,397	3,261,122	10.42	1
静岡県	953	885	1,739,201	5.09	6
岐阜県	529	522	1,056,646	4.94	7
三重県	356	338	881,902	3.83	27
福井県	162	157	402,516	3.90	22
石川県	248	245	562,223	4.36	13
富山県	224	221	566,206	3.90	23
大阪府	2,035	1,326	2,559,328	5.18	5
京都府	587	430	898,609	4.79	9
兵庫県	1,137	833	1,941,564	4.29	14
滋賀県	271	260	582,523	4.46	10
奈良県	317	307	540,727	5.68	3
和歌山県	192	177	435,514	4.06	18
広島県	361	327	1,154,111	2.83	42
鳥取県	81	80	263,237	3.04	39
島根県	112	107	316,968	3.38	34
岡山県	402	396	895,703	4.42	11
山口県	251	238	671,584	3.54	32
香川県	221	219	450,123	4.87	8
徳島県	167	159	361,482	4.40	12
愛媛県	178	174	576,090	3.02	40
高知県	135	129	317,076	4.07	17
福岡県	635	554	1,997,017	2.77	44
佐賀県	146	144	372,811	3.86	26
長崎県	156	153	540,870	2.83	43
熊本県	293	289	758,492	3.81	30
大分県	173	167	519,730	3.21	36
宮崎県	210	206	510,303	4.04	21
鹿児島県	285	275	710,504	3.87	25
沖縄県	74	71	542,340	1.31	47
全国	26,465	22,503	49,968,149	4.50	

注 (1) 低公害車合計数は、燃料別に電気、メタノール、CNG、ハイブリッドの貨物車、乗用車、乗合車、特殊用途車の合計数である。
(2) ハイブリッド車数は、貨物車、乗用車、乗合車、特殊用途車の合計数である。
(3) 乗用車総数は、普通乗用、小型乗用、および軽四乗用の合計数である。
(4) ハイブリッド車／乗用車総数は、小数第３位で四捨五入。
(5) 運輸省自動車交通局の資料を基に運輸政策局情報管理部で作成。

第5節　自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通システムの形成

都市交通問題の大きな柱である安全性の向上と環境負荷の低減を図るためには、第3節や第4節に述べた施策とあわせ、自家用車と公共交通機関をバランスさせる都市交通体系の構築、都市内物流の効率化等を図っていくことが必要である。
このような交通システムの形成に当たっては、鉄道、道路等のインフラ整備、バス路線網の整備や利便性の向上等公共交通機関の利用促進を図るようなソフト面の施策を有機的に組み合わせて実施していくことにより効果を高めていくことが重要である。

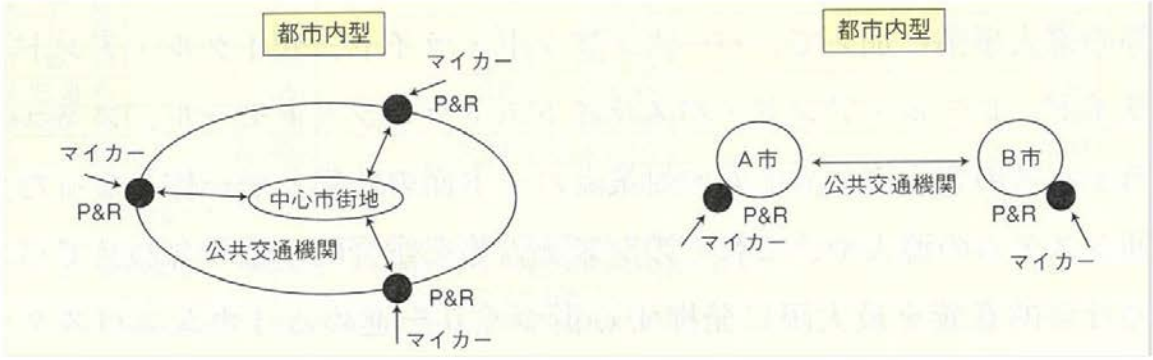
1　バス利用促進等総合対策事業

運輸省としては、車両点検整備講習等の自動車事故防止対策と併せて、バス等公共交通機関の利用促進、トラック輸送の効率化等の施策を推進し、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた都市交通体系を構築することにより、安全に配慮した交通システムの形成を図っていく観点から、建設省及び警察庁と連携を図りつつ、平成10年度より「バス利用促進等総合対策事業」を新たに実施しているところである。
同事業においては、従来バス活性化システム整備事業として進められてきたバスロケーションシステム、ノンステップバス、カードシステム等の導入事業に加えて、パーク・アンド・ライド、サイクル・アンド・ライド、レール・アンド・バスライド、トランジットモール、コミュニティバスの導入等ソフト面の対策とハード面の整備とが一体となった交通システムの導入や、これらのシステム等を総合的に組み合わせてバスの社会的意義を最大限に発揮する街づくりを進める「オムニバスタウン」の導入について重点的な支援を行うこととしている。
また、このような新たなシステムの導入を地域のニーズに合った効果的な形で進めていくためには、実証実験等の積極的な活用により、試行錯誤を繰り返しながら効果を見極め、地域の理解を得た上で本格的な実施に移していくことも必要であり、同事業においては、このような実証実験等についても支援を行っている。
例えば、浜松市では、11年3月、2週間にわたりトランジットモール(都心部の商業地域の幹線道路の一部区間についてバス等の公共交通機関以外の車両の通行を禁止し、歩行者道路とするもの)の実験を行った。
実験の効果を挙げるため、郊外に5か所の駐車場を設置し、マイカーからバスに乗り換えて都心に向かうパーク・アンド・ライド方式も同時に実施した。この結果、周辺道路が一部で混雑したり、商店の業務用車両の利用が困難になる等の問題も指摘されたが、都心部での歩行環境が改善され、平日の歩行者数が4割増加し、その滞在時間も70分程度伸び、トランジットモールが中心市街地の再生に大きな効果を持つことが明らかとなった。こうしたトランジットモールは、欧州の各都市では広く採用されているが、我が国においても、浜松市のほか、奈良市等で実験が行われている。

コラム　パーク・アンド・ライドの取り組み

パーク・アンド・ライド(P&R)は、マイカーと公共交通機関との適切な連携・分担関係の確立により、道路混雑、環境問題中心市街地の衰退等の改善を図る試みであり、最近、地方公共団体や交通事業者により様々な取り組みがなされている。

パーク・アンド・ライドには、次図のような2つの類型がある。鎌倉市、浜松市、金沢市等において地方公共団体主導で行われているP&Rは「都市内型」であり、都市の外縁部にP&R用の駐車場を設け、ここから都心への流入にはバス、路面電車等の公共交通機関を利用してもらう方式である。これにより中心市街地における自動車交通量が減少し、買物客等が街を回遊しやすくなり、人出が増加し滞在時間も長くなる等の賑わい創出効果がみられる。



鉄道事業者、高速バス事業者等の主導で行われているP&Rは「都市間型」であり、駅やバス停周辺にP&R用の駐車場を設け、都市間移動には、鉄道、高速バス等の公共交通機関を利用してもらう方式である。最近の例では、平成11年8月からJR東日本が東京駅に直結した丸ノ内駐車場と提携し、東京駅発着の新幹線や在来線特急の利用客には駐車料金を特別割引する試みを行っている。これにより鉄道の利用促進につながるが、P&R用駐車場を都心部に設けると、都心へのマイカー流入が増大する点が懸念される。

コラム　新潟県内におけるパーク・アンド・高速バスライドの事例

新潟県内の北陸自動車道では都市間高速バスを利用したパーク・アンド・バスライドが実施されており、市民の通勤通学等の日常生活の足として極めて好評な利用状況にある。
新潟県内の高速バスは、昭和53年の新潟~長岡間を皮切りに、柏崎、三条、燕、上越等県内の主な都市間を結ぶ高速バスが運行されているが、県内の全乗合事業者が参加し、すべての路線が途中のバスストップに停車し、乗車できる形を取っているため、朝夕はほぼ5~10分おきの高い運行頻度となっており、また、マイカーの高速道路利用料金よりも安い運賃設定となっている。
こうしたことと合わせ、さらに地元自治体等が高速バスストップ付近に無料駐車場・駐輪場を設置し、パーク・アンド・高速バスライドやサイクル・アンド・ライドを推進しているため、県内の都市間高速バスはその利便性が一層向上し、通勤・通学を中心とした利用が多くなっている。特に、新潟市近郊の鳥原や巻潟東の高速バスストップのパーク・アンド・バスライド用駐車場では、100台規模の駐車場がほぼ満杯の利用状況にある。

コラム　デンバー「1マイルトランジットモール」

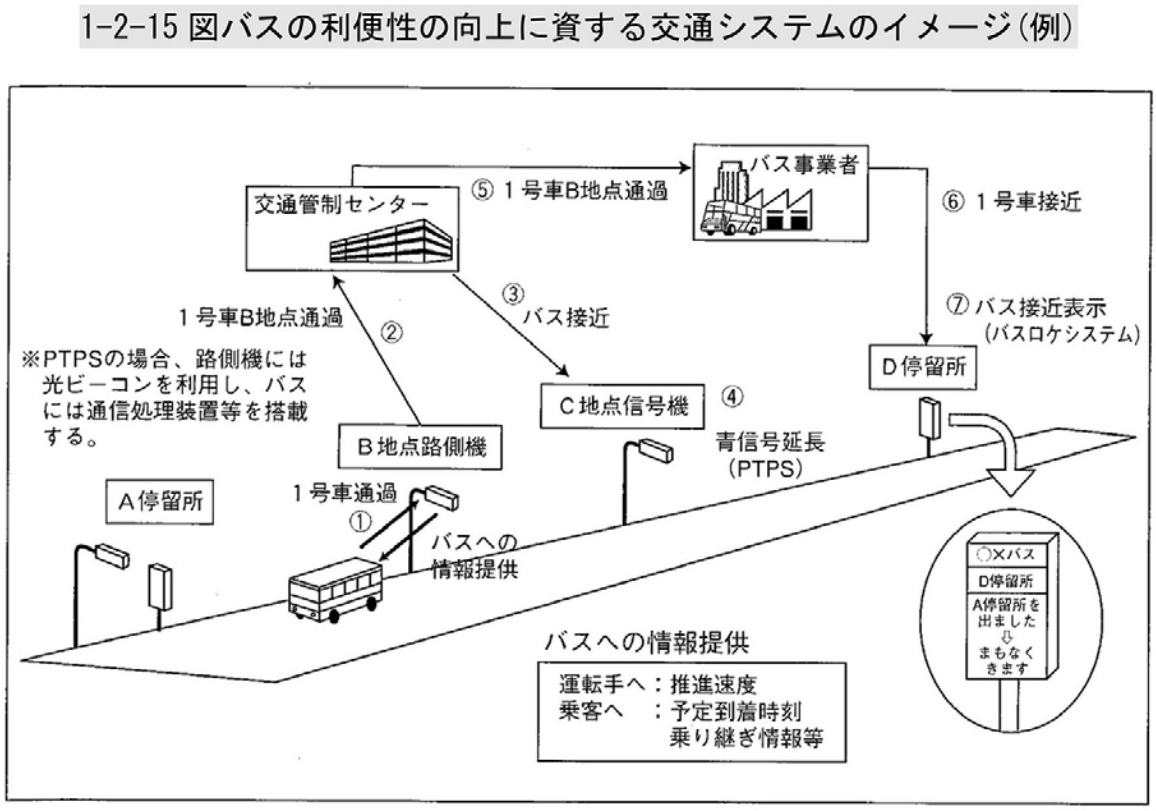
トランジットモールとは、商店街等において、自動車を排除して歩行者専用空間とし、買い物のための通行、休息が行えるようにした空間(モール)に、買い物客等の利便性を図るためバス、路面電車等の路面公共交通機関(トランジット)を配した空間をいう。
欧米の主要都市において多数の導入例があり、都心再生や魅力的な商店街づくりに役立っているが、ここでは、海外の先進事例としてアメリカ・デンバーの「1マイルトランジットモール」を取り上げる。
デンバーは人口約50万人、都市圏人口約200万人の都市で、標高1マイル(1,600m)に位置している。また、トランジットモールの延長も1マイルとなっており、この2つの「1マイル」から「1マイルトランジットモール」と名付けられた。
ダウンタウンの活性化と通行輸送の改善を目的として導入された。導入の経緯としては、1977年にプロジェクトが開始され、RTD(RegionalTransportationDistrict:地域運輸局)が中心となり、市市議会、ダウンタウン改善協会の協力を得て実施に移された。費用は総額2,663万ドルで、州政府85%、RTD15%の出資となっている。1982年にシャトルバスの運転が開始され、1989年には5台のメタノールバスの運転が開始された。バス路線はダウンタウンの中心部である16thSt.にあり、シビックセンターとRTDマーケット・ストリート・ステーションを結んでいる。
現在、超低床式シャトルバスが無料で運行されており、ウィークデーで約4万人の乗降客数となっている。
デンバーの都心は、こうしたトランジットモールの導入とこれを契機にした再開発で賑わいを取り戻し、商店街の活性化に大きく貢献している。

2　ITSを活用した都市交通システム

さらに、高度道路交通システム(ITS)等の新たな技術を活用した先駆的なシステムについては、急速な普及促進を図ることにより、効果を加速させていくことが必要であることから、その効果を見極めた上で重点的に普及の促進を図っていくことが必要である。

ITS技術を活用した都市交通関係システムとしては、現在、「バス利用促進等総合対策事業」による支援も得ながら、警察庁と協力して推進しているPTPS(優先的な信号制御や優先レーンの設定により、公共車両を優先的に運行させるシステム)や、バスの位置情報を把握し運行管理の高度化を図るシステム等のバスの利便性の向上に資するシステム〔1-2-15図〕の整備が進められている。さらに、タクシーにおいても、GPS-AVMシステム(衛星により走行中のタクシーの位置をリアルタイムに把握するシステム)の導入により、配車の効率化による空車走行の減少、利便性の向上や運行管理の高度化が図られている。

1-2-15図　バスの利便性の向上に資する交通システムのイメージ(例)



このうち、バスの利便性向上に資するシステムについては、福岡市を例にとれば、平成6年に国道202号の天神~福重区間(8.4km)において導入されたが、これによりバスの運行時間が約38分から約31分へと2割近く短縮され、定時性も確保されたことに伴い、バス利用者が約7%増加した。

3　新たな施策の検討

安全と環境に配慮した新しい交通システムの構築という観点からは、このような公共交通機関の利用促進、都市内物流における共同集配等を図るためのシステムの形成のほか、道路関係の情報の適切な提供により、できる限り混雑区間や混雑時間帯を回避した行動を促す、ピーク時とオフピーク時で運賃・料金に格差を設定する、ロードプライシング(一般道路における賦課金徴収)やオフピーク通勤を実施する等交通の需要サイドに働きかけることにより、自動車交通量の抑制及び交通の円滑化を図る交通需要マネジメント(TDM)施策について、地域の実情に即した方式で地域のコンセンサスを得つつ推進していくことも重要である。

こうしたTDM施策は、環境問題の深刻化、事業者を取り巻く厳しい経営環境、国や地方公共団体の財政事情等から、交通インフラの新たな整備による交通容量の拡大が困難となる中で、利用者サイドへの働きかけにより交通総量を抑制したり、需要の平準化を図ることにより既存インフラの最大有効活用を図る方策として注目されており、施策の充実強化が必要となっている。

将来に向けてのTDM施策としては、例えば、都市高速道路においてノンストップ自動料金収受システム(ETC)の導入が進んだ場合に、渋滞緩和のためピーク時とオフピーク時に料金格差を設け需要の平準化を図ることが考えられる。また、渋滞が深刻となっている都心部の一般道路において、ピーク時に道路を利用するマイカー等から料金を徴収し、交通量を抑制するロードプライシングの導入が考えられる。鎌倉市においては、このロードプライシング方式と観光客が市の周縁部でマイカーからバスや電車に乗り換えるパーク・アンド・ライド方式とを併用して市内の交通環境を改善する方策について、関係行政機関とともに検討を行っているが、ピーク時のとらえ方、料金の設定や徴収方法等でなお議論があり、本格導入のコンセンサスを得るに至っていない。鉄道においても、現在、大手民鉄では、昼間帯又は休日等の割引率を拡充した「時差回数乗車券」、「土休回数乗車券」等が導入されているが、需要の平準化よりもオフピーク時の需要喚起のための営業割引としての性格が強い。今後自動改札機の全面的導入や乗車券のカード化が普及すれば、TDM施策として時間帯によって運賃格差を設け需要の平準化を図ることが考えられるが、ロードプライシングと同様に、導入に向けたコンセンサスを得るための努力が期待される。

コラム　東京TDM月間の取組み

東京都では、都市交通体系の再構築を図るため、総合的な交通需要マネジメント(TDM)について、人流・物流の様々な観点から検討しており、その成果を実証するため、平成10年10月中旬から11月までの間、都内5ヶ所で様々なTDM施策のモデル試行を集中的に実施した。
実施したモデル試行は、「マイカー通勤車」対策としてのパーク・アンド・ライド(練馬駅北口)及びシャトルバス(大田区蒲田)、「業務目的車」対策としてのタイムシフト・ディシフト(中央区八重洲地区~新川地区)及び流入調整(中央区日本橋・京橋)、「物流車」対策としての路上荷捌き等対策(港区六本木)、「買い物・レジャー車」対策としてのパーク・アンド・バスライド(立川駅北口)の4施策であり、人流・物流の両方について多岐にわたる実験を行うのは全国的に見ても先進的な取組みである。
今後、これらの試行結果を整理・分析し、快適な交通と環境の首都づくりに取り組んでいくこととしている。



コラム　ノールウェー・オスロの賦課金収入による交通整備

1990年2月からオスロ市内に流入する自動車(乗用車、バン、重量車両)について市内19ヶ所の料金所において料金徴収を行っている。料金徴収は、電子タグによる自動徴収方式とマニュアル方式と2通りあり、小型車(3.5トン未満)は1回12NKr(約200円)、大型車(3.5トン以上)はその2倍となっている。
この料金徴収システムは、オスロプロジェクト(オスロ都市圏の1990年から15年にわたる都市内交通施設整備計画であり、道路及び公共交通整備の双方を含む。)の費用捻出のために実施されており、自動車交通量の削減を主目的とはしていないが、システム導入後、交通量は5%近く減少している。また、2007年末を料金徴収期限としている。

コラム　英国のロードプライシング導入に向けた検討

ロードプライシング(道路利用に対して直接的に料金を賦課するシステム)は、シンガポール(1975年導入)、オスロ(1990年導入)等の都市で導入され、効果を挙げているが、英国においても、20年ぶりに政権を回復した労働党のブレア政権の下で検討が進んでいる。
英国・環境交通地域省が1998年7月に作成した交通白書(ANewDealforTransport:BetterforEveryone)では、①道路混雑と環境汚染を解決するため、より良い総合的な交通システムを作るべきこと、②公共交通を目に見える形で改善し、信頼性を高めることにより、マイカーから公共交通への転換を図ること、③都市部の道路通行と勤務地の駐車場に課税し、得られた税収を地域の公共交通改善に充当すること等を提案している。
その後、1998年12月には、同省から緑書(BreakingtheLogjam)が出され、ドプライシング導入に向けた政府提案とこれに対する意見公募が行われている。英国では、自動車利用の抑制施策と公共交通手段の整備とを一体的に議論するパッケージアプローチが採られているのが特色であり、今後の動向が注目される。

第6節　公共交通サービスの安定的提供

都市における公共交通を担う事業者の経営環境は、次のような事情から今後厳しさを増してくると予想される。
①交通分野における需給調整規制の原則廃止により、事業者間の競争が激化し、さらなるコスト削減が必要なこと。
②人口構造の少子・高齢化の進展に伴い、利用客の大幅な増加が期待できないこと。
③バリアフリー化、シームレス化、輸送力増強等の今後早急な対応が求められる施策は、社会的必要性は極めて高いが、コストに見合うだけの収益増に直ちに結びつかないこと。一方、受益者負担の徹底により運賃を大幅に引き上げることは、高齢者、身障者をはじめ住民の公共交通機関の利用を困難とすること。
④国際基準に則した連結決算重視の会計基準が12年3月期から導入され、今後は、交通事業と子会社が行う関連事業とを一体化した企業グループ全体の業績が市場からの評価を受けること。したがって、グループ全体の価値創造が経営目標となり、各事業の一層の効率化が求められること。
こうした中で、今後の公共交通サービスの一層の改善、特に、社会の高齢化の進展に対応したバリアフリー化やシームレス化のための施設整備、輸送力増強工事等を急ぐためには、交通事業者自らが限られた財源の最大有効活用のため、効率的・効果的な投資に努めるのはもちろんであるが、米国の交通平等法(TEA21)に基づく公共交通プログラム、ドイツの地域交通財政法に基づく交通整備、ノールウェー・オスロにおける賦課金収入による交通整備、欧州における鉄道の上下分離方式の推進等の先進事例を視野に入れながら、地域の実情や地域の自主性に配慮して、地方公共団体と連携しつつ新法の制定を含む公的支援措置の充実について検討を進め、安全で良質な輸送サービスの安定的提供をめざしていく必要がある。

コラム　米国のISTEA及びTEA21に基づく公共交通プログラム

米国では、1991年に総合陸上交通効率化法(ISTEA;IntermodalSurfaceTransportationEfficiencyAct)が制定され、すべての交通モードを総合的にとらえて、地点間の移動における最も効率的な交通手段の整備と継ぎ目のない交通網の形成を目指すこととした。このため同法において、1991年から96年の6年間で総額1,553億ドル(内訳として道路関連が1,208億ドル、公共交通関連が315億ドル)の授権がなされた。公共交通関連の315億ドルは、そのうち鉄軌道の新規整備やシステム近代化、バス関連施設整備等の資本費補助に124億ドル、都市鉄道事業の営業費等の補助に161億ドル、高齢者、身障者に対する特別な交通サービス確保のための資本費補助に4億ドル支出された。
ISTEAでは、財源確保のために自動車燃料税を引き上げたこと、連邦から補助を受けた州の対象プロジェクト選定の裁量を広く認めたこと、州に対し、道路と公共交通の資金の相互流用を一定の範囲で認めたこと等に特色がある。
このISTEAの後継法として、1998年に交通平等法(TEA21;TransportationEquityActforthe21stcentury)が制定され、1998年から2003年の6年間で総額2,179億ドル(内訳として道路関連が1,688億ドル、公共交通関連が410億ドル)の授権がなされた。公共交通関連の410億ドルは、そのうち資本費補助に183億ドル、都市鉄道の営業費等の補助に180億ドル、高齢者・障害者対策の補助に5億ドル支出され、いずれもISTEAに比べ増額された。
TEA21では、米国身障者法(ADA;AmericanswithDisabilitiesAct)の要請を達成するため、車両費補助や身障者向けバスサービスの運営費補助を拡充したこと、公共交通事業者の低公害バス導入費補助を新設したこと等に特色がある。

コラム　ドイツの地域交通財政法に基づく交通整備

ドイツでは、1960年代に入り、市民生活に必要な交通サービスの提供のためには、自動車優先ではなく魅力的な公共交通の整備が必要であるとの考えが支配的となり、1966年に鉱油税が引き上げられた際、67年から引き上げ分を地方自治体の道路建設と近距離公共交通に60:40の割合で充当することとなった。
1971年に「自治体の交通状況を改善するための連邦財政援助に関する法律」(地域交通財政法)が制定されたが、その後たびたび鉱油税の引き上げ及び増税分の道路と公共交通への配分率の変更がなされた。現在、地域交通財政法に基づく助成総額は年間32.8億マルク(約2,130億円)であり、全体の20%を連邦が鉄道等の大型プロジェクトに配分し、残り80%を一定のルールにより一括して州に配分し、道路と公共交通への配分比率に関しては州の意思に委ねている。

コラム　欧州における鉄道の上下分離方式の推進状況

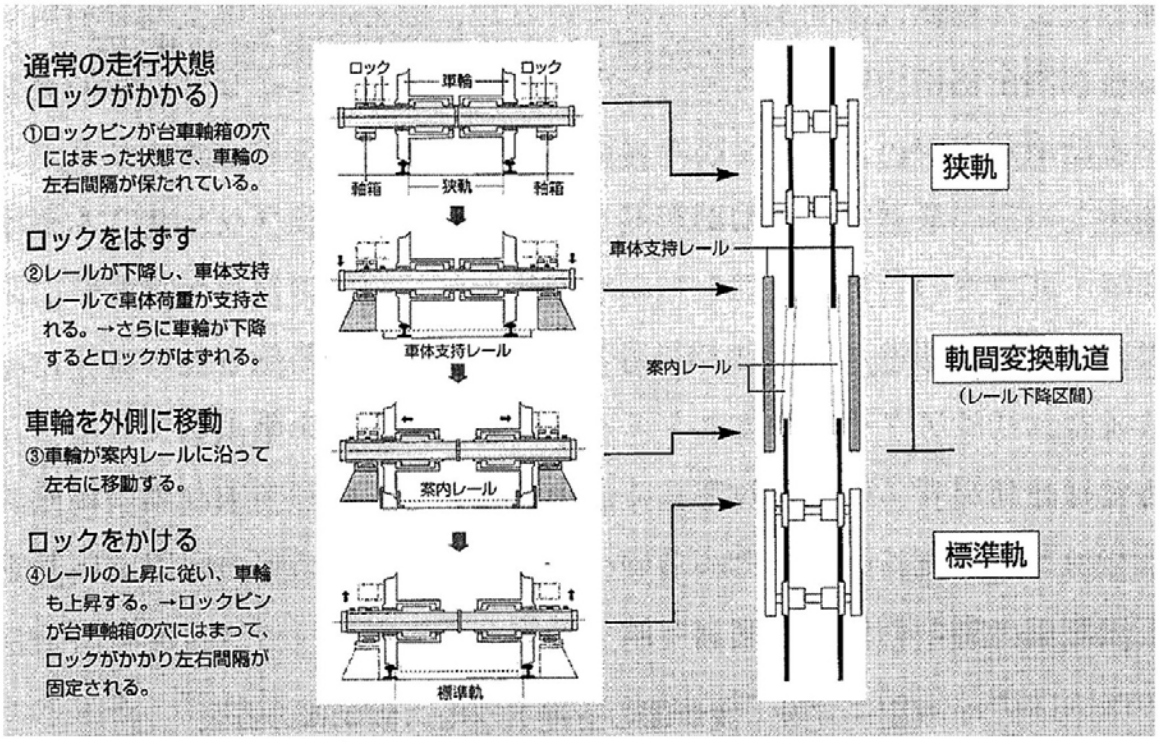
欧州では、早くからモータリゼーションの進展により鉄道の輸送需要が減少してきた。一方、国家レベルの鉄道事業の運営は公的主体によるものであったため、運営の弾力性に欠け、事業の効率化・合理化が進まず、多くの国において鉄道事業が経営難に陥り、これが国の財政を圧迫することにつながった。
こうした中で、鉄道事業について、インフラ整備の主体と運行の主体を分離し、公的機関が前者の主体となるべき(いわゆる上下分離方式)との論議が出てきた。これは、①道路と同様にインフラに関する費用を公的主体が負担することにより鉄道と道路における競争条件の平等化を実現し、併せて鉄道事業者の経営責任も明確化すべきである、②インフラの費用を公的主体が負担する前提として、線路の使用権について開放する、つまり、道路と同様に応分の線路使用料を支払えば自由に利用できるようにする、③規制緩和により経営効率化を進めるべきである等の意見に基づく。こうして鉄道インフラは公的使命を持った主体が整備・保有し、運営は効率化のために市場性を導入すべきとの公設民営の考え方が欧州各国に広まっていった。
欧州で最初に鉄道の上下分離が行われたのは1988年のスウェーデン国鉄である。ここでは、鉄道線路事業をスウェーデン鉄道庁が行い、鉄道輸送事業をスウェーデン国鉄が行うこととなった。一方、輸送にはその他の鉄道輸送事業者も参入することができ、既に貨物輸送については数社が参入している。フランスにおいても、1997年から実施の鉄道改革により鉄道インフラの開発、管理等を行うフランス鉄道線路公社が発足し、これまでのフランス国鉄は、経営形態を商工的公施設(国の機関であるが、その商取引には商法が適用され、企業会計を採用。)に変更し、鉄道輸送を行うとともに、鉄道インフラの受託管理等を行うこととなった。
欧州連合(EU)では、市場統合に伴う各国鉄道政策の共通化を目指しているが、1996年7月に同委員会が出した白書(AStrategyforRevitalizingtheCommunity'srailways)では、鉄道の競争力強化のための方策の一つとして「鉄道線路事業と鉄道輸送事業の分離推進」を提唱している。

第7節　都市交通と幹線交通との連携強化

1　新幹線網との連携強化

新幹線については、ルート選定の制約等により、既存の市街地にある在来線の駅とは別に新駅が設置されることがある。この場合には、両駅地域間の連携が重要であり、新幹線の開業効果が既存の市街地も含めた地域全体の活性化につながるような都市・交通政策の展開が望まれる。
その方法として、両駅地域間のアクセスを充実させることも重要な施策のひとつであり、例えば、東海道新幹線新横浜駅~横浜駅、同新大阪駅~梅田駅、山陽新幹線新神戸駅~三宮駅等都市部においては、新駅と既存の市街地の間で、地下鉄等により接続が図られている。また、地方都市においては、地域の特性等を考慮した連絡バス等のアクセス手段の更なる充実が望まれる。
新幹線と在来線が同一駅にある場合でも、構造上の制約等によりホーム間の距離が離れる場合には、乗り継ぎに時間のかかることもあるため、今後、連絡通路の改善、乗り継ぎのためのわかりやすい情報提供、バリアフリー化対策等をさらに進める必要がある。
さらに、フリーゲージトレインの技術開発の進捗状況も踏まえ、11年度より今後の高速鉄道網整備の一方策としての新幹線直通運転化事業について、乗り換え解消等による利用者利便の向上をはじめ、その整備効果等について検証するとともに、全国における将来の事業化の可能性について調査を行っている。
このほか、現在、東海道新幹線品川駅の新設工事が15年度開業をめざして進められているが、この完成により品川駅折り返し運転が可能となり、同新幹線の1時間当たり運転可能本数が11本から15本に増加するとともに、品川駅での乗降も一部列車で可能となり、利用者利便の向上が図られる。

1-2-16図　軌間可変電車のしくみ



1-2-16 図軌間可変電車のしくみ

2　航空網との連携強化

航空については、空港が都市の周辺部にあることが多いため、空港までの円滑・迅速なアクセス手段が極めて重要であるが、最近では、空港への鉄道乗入れが実現してきている〔1-2-17表〕。また、11年度において空港アクセス鉄道への補助制度が創設され、中部国際空港アクセス鉄道(空港~名鉄常滑駅4.5km)に対し補助が行われる。こうしたアクセス鉄道の整備により、輸送力の充実、定時性の確保、所要時間の短縮等により利便性の向上が図られているが、例えば、羽田空港を利用する首都圏全体についてみると、空港までのアクセスにかなりの時間を要する地域が広がっており、また、乗換回数も多く、なお改善すべき点が残っている。最近では、羽田空港と大船・藤沢、たまプラーザ、木更津、高崎・前橋等の首都圏各地を結ぶ空港リムジンバスの運行が行われ、乗換えなしの利便性が評価され利用客が増加している路線も多い。

1-2-17表　我が国の空港アクセス鉄軌道の概要

1-2-17 表我が国の空港アクセス鉄軌道の概要

空港名	都心からの距離：km	事業者	鉄軌道開業年	都心までの所要時間：分	アクセス可能な主要都市	備考
新東京国際（成田）	66	JR 東日本	平成３年	57(東京)	東京、横浜、大宮	
		京成電鉄	平成３年	59(上野)	東京	
東京国際（羽田）	20	東京モノレール	昭和39年	22(浜松町)	東京	モノレール
		京浜急行電鉄	平成10年	14(品川)	東京	
大阪国際(伊丹)	12	大阪高速鉄道	平成９年	３(蛍池)	大阪	モノレール
関西国際	50	JR 西日本	平成６年	45(新大阪)	大阪、京都	
		南海電気鉄道	平成６年	29(難波)	大阪	
新千歳	44	JR 北海道	平成４年	36(札幌)	札幌、旭川、室蘭、釧路	
福岡	3	福岡市交通局	平成５年	５(博多)	福岡	地下鉄
宮崎	3	JR 九州	平成８年	12(宮崎)	宮崎、延岡	

注　都心までの所要時間は、最速列車の数値。アクセス可能な主要都市は、原則として乗り換えなし(新千歳については南千歳駅での乗り換えを含む)に到達可能な都市を記載。

また、空港アクセス手段としてバスが中心的役割を果たしているところでは、利用者ニーズに対応して、市街地におけるバス乗り場の位置、航空便との接続に配慮したバスのダイヤ設定、空港までの経路選定等を工夫して一層の利便性の向上を図る必要がある。

3　高速自動車国道網との連携強化

高速道路については、高速自動車国道へのアクセスの容易化を図る必要があり、このためには、都市内の高速道路や幹線道路との接続、都市内環状道路の整備等を図っていく必要がある。例えば、11年3月に福岡都市高速道路が延伸され太宰府I.C.で九州自動車道と接続したが、これにより一般街路の交通渋滞区間を経由する必要がなくなり、福岡から九州各地への所要時間が20分前後短縮されることとなった。福岡発着の高速バスも定時性の確保と所要時間の短縮が実現し、これを機に輸送力の増強が図られた。このほか、名古屋都市高速道路・空港線の東名高速との接続、阪神高速道路・北神戸線の中国自動車道との接続等のための工事が進められているが、完成すれば同様の効果が期待される。また、大都市圏の環状道路の整備が進められているが、これにより都心流入しなくても環状道路の利用により高速自動車国道に円滑・迅速にアクセスできるようにしていく必要がある。例えば、

首都高速道路・東京線の都心環状線は、1日当たり46万台もの利用があり飽和状態にあるが、そのうちの半分近くは通過交通である。現在建設中の中央環状線の王子線及び新宿線が完成すれば、通過交通の多くがこれらに転換し、都心環状線の渋滞緩和が図られるのはもちろん、首都高速道路を経由しての高速自動車国道へのアクセスも容易なものとなる。

第8節　都市を支える物流機能の向上

1　国際海上コンテナターミナルの拠点的整備

都市は、大生産・消費地であり、グローバリゼーションが進む中、大都市に近いところに国際物流基地を整備し、その最大有効活用を図っていくことは、物流コストの削減、環境問題の改善等からも有意義である。
ところで、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割を占め、国際物流の主役を担っているが、最近はコンテナ船の急速な大型化が進展する中で、欧米、アジア等の主要港において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。このため我が国においても、大生産・消費地を背後に持つ東京湾、伊勢湾、大阪湾等及び北部九州の中枢国際港湾においては、水深15mの大水深コンテナターミナルを早急に整備し、我が国の港湾の国際競争力の強化とスケールメリットの享受による物流コストの削減等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我が国全体の約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我が国全体の約1割しかないことから、三大湾、北部九州地域への長距離国内輸送を余儀なくされており、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削減、さらには環境問題への対応等を図ることとしている。

2　都市内物流の効率化

都市内物流においては、トラック輸送が中心的役割を果たしているが、道路混雑や環境問題への対応のためには、自家用トラックから営業用トラックへの転換、輸送の共同化等により複数荷主の貨物の積合せ促進による積載効率の向上を図る必要がある。

(1)共同集配システムの整備

こうした動きのひとつとして、共同集配システムの整備があり、福岡市天神地区、東京都西新宿地区、熊本市街地区で実施されているほか、12年春に街開きを行うさいたま新都心地区でも、共同集配の実施に向けて11年6月にトラック事業者、地元金融機関等の96社の出資を得て新会社「さいたま新都心共同輸送」が設立された。共同集配システムは、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の発着の貨物を集約し、トラックの積載効率を向上させ、当該地域に出入りするトラック走行台数の削減を図るもので、交通渋滞や環境問題の改善に大きく貢献する。

貨物車両用のパーキング（時間制限駐車区間）で
駐車する共同集配車両（福岡市天神地区）



貨物車両用のパーキング（時間制限駐車区間）で
駐車する共同集配車両（福岡市天神地区）

(2)街づくりに当たっての円滑な物流への配慮

また、都市内物流の円滑化のためには、街づくりの段階から人流だけではなく物流についても十分な配慮が望まれる。具体的には、大型ビル内にトラック駐車スペース、荷さばき場、共同荷受け施設、貨物専用エレベーター等を確保するとともに、台車の移動の支障となる段差を除去し、集配業務の効率化が図れるようにする必要がある。また、商店街の貨物の集配に当たって、貨物車専用パーキングメーターやトラックベイ等が設置されているところでは、これらの一層の活用を図っていく必要がある。

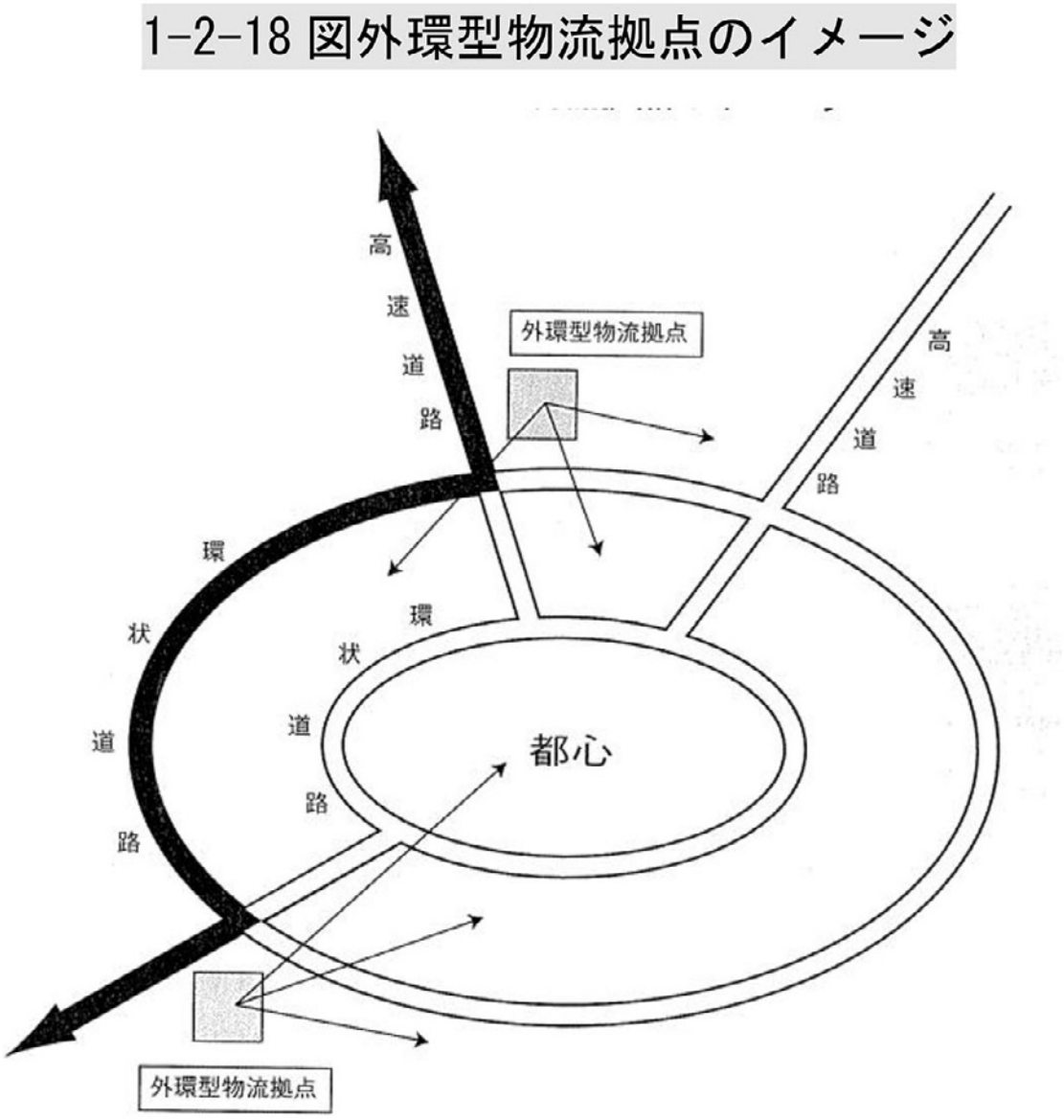
(3)物流マネジメント計画

さらに、地域における物流問題を、都市内物流という観点のみならず、物流と地域住民の暮らしとの共存という観点からとらえて、国際物流やモーダルシフト等に係る国の施策とも連携しつつ、地域自身の手により、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り組みの推進方策(物流マネジメント計画)を策定し、豊かな生活づくり・まちづくりに向けた各種の取り組みを総合的かつ計画的に進めることが重要となっている。

3　外環型物流拠点の整備推進

物流の効率化に資するシステム形成のひとつとして、都市外縁部の環状道路、高速道路のI.C.付近においていわゆる「外環型物流拠点」〔1-2-15図〕を整備することが効果的である。首都圏を例にとると、中央環状、外環、圏央道の3つの環状道路が整備された場合、都市内の輸送とは無関係の通過輸送については、これら環状道路を利用した迂回輸送により都心流入交通量の削減が図られるほか、外環型物流拠点の整備により、幹線におけるより大型の車両の導入が可能となったり、幹線物流における共同運行あるいは都市内の共同集配の基盤施設として活用されることが見込まれる。

1-2-18図　外環型物流拠点のイメージ



4　鉄道貨物輸送の活用

鉄道貨物輸送は、本来は、東京~九州間といった中長距離輸送に優位性を発揮するが、最近ではゴミ輸送、建設残土輸送、リサイクル物流等の面で、都市内あるいは短距離の都市間輸送を担うケースが増加している。例えば、JR貨物は、7年10月から川崎市の北部地域で回収した生活廃棄物(一般家庭ゴミ)を市域のほぼ半ばを縦貫するJR貨物線を活用して臨海部(浮島地区)の処理センターまで専用コンテナを利用して輸送している。また、9年1月から2年間にわたり、さいたま新都心建設工事に伴い発生した土砂の一部を熊谷まで専用コンテナを利用して輸送した。これは、トラック輸送に比べエネルギー効率にすぐれ、CO2やNOxの排出量が少なく、また、交通渋滞を惹起しない鉄道輸送の特性が依頼主である地方公共団体等から評価されたものであるが、今後も積極的な活用が望まれる。

生活廃棄物に使われるＪＲ貨物クリーン川崎号



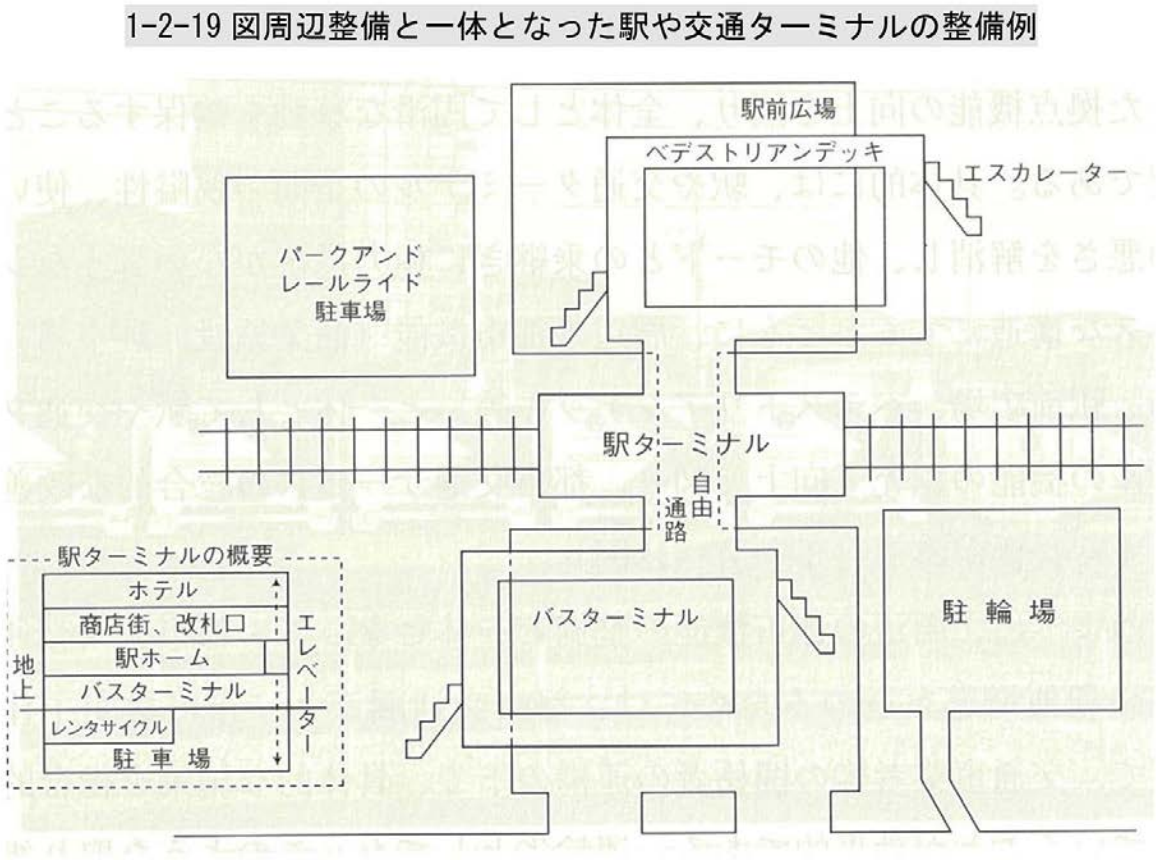
生活廃棄物に使われるＪＲ貨物クリーン川崎号

第9節　街づくりと連携した総合的な都市交通政策の展開

1　周辺整備と一体となった駅や交通ターミナルの整備

公共交通機関の利便性・快適性の向上を図るには、鉄道、バス等の各モードにおいて車両、施設、サービス等の改善を図るとともに、これら第9節街づくりと連携した総合的な都市交通政策の展開モードの結節点となる駅や交通ターミナルにおいて、周辺整備と一体となった拠点機能の向上を図り、全体として円滑な移動を確保することが重要である。具体的には、駅や交通ターミナルの空間の狭隘性、使い勝手の悪さを解消し、他のモードとの乗継ぎに極力抵抗がないようなシームレスな構造にするとともに、周辺の都市機能(商業施設、駐車場、駐輪場、駅前広場、ペデストリアンデッキ等)と一体として駅や交通ターミナルの機能の拡充・向上を図り、都市交通サービスの総合的な改善を推進する必要がある〔1-2-19図〕。

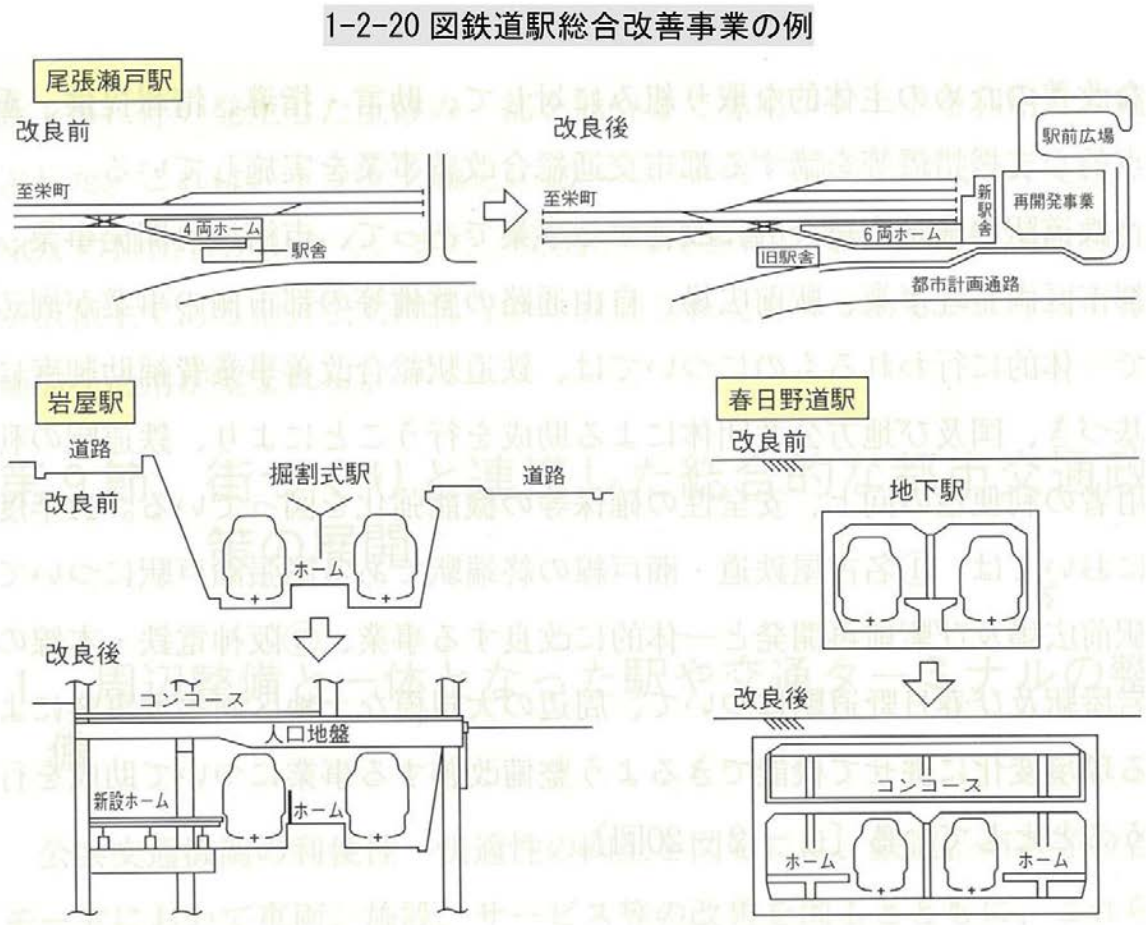
1-2-19図　周辺整備と一体となった駅や交通ターミナルの整備例



このように、周辺の都市機能の整備と一体となって、都市公共交通の一層の利便増進を進めるためには、都市交通圏ごとに市町村が主体となって、交通事業者等の関係者の連携の下で、具体的な施策を総合的に講じていくことが効果的である。運輸省としても、このような取り組みについて支援を行うため、11年度より、市町村による都市交通の総合的な改善のための主体的な取り組みに対して、助言・指導、情報提供、重点的な支援措置等を講ずる都市交通総合改善事業を実施している。

鉄道駅の構造を総合的に改善する事業であって、市街地再開発事業、都市区画整理事業、駅前広場、自由通路の整備等の都市側の事業が周辺で一体的に行われるものについては、鉄道駅総合改善事業費補助制度に基づき、国及び地方公共団体による助成を行うことにより、鉄道駅の利用者の利便性の向上、安全性の確保等の機能強化を図っている。11年度においては、①名古屋鉄道瀬戸線の終端駅である尾張瀬戸駅について、駅前広場及び駅前再開発と一体的に改良する事業、②阪神電鉄本線の岩屋駅及び春日野道駅について、周辺の大規模な土地区画整理事業による環境変化に併せて機能できるよう整備改善する事業について助成を行うこととしている〔1-2-20図〕。

1-2-20図　鉄道駅総合改善事業の例



2　連続立体交差事業の推進

大都市の交通渋滞箇所をみると、鉄道と道路が平面交差する踏切が多く、また、こうした踏切は、死傷者が多数にのぼる衝突事故が発生する危険も高い。このため、都道府県又は政令市では都市計画事業として連続立体交差事業(道路整備の一環として、鉄道との交差部において道路を立体化することに代えて、鉄道の一定区間を高架化

又は地下化することにより、道路と鉄道を連続的に立体交差化する事業)を推進しており、一定の要件に該当する事業には、国からの補助金が交付される。
連続立体交差化は、これにより複数の踏切が一度に除かれ、踏切事故の危険性が解消されて都市交通が円滑化されるとともに、鉄道で分断されていた市街地の一体化、高架下空間の活用による公共・公益施設の充実等の街づくりの面でも大きな効果が期待される。例えば、西鉄大牟田線の薬院駅平尾駅間の連続立体交差事業が平成7年に完成したが、これにより福岡市街の中心部にありながら道路交通上のボトルネックであった薬院駅南の踏切がなくなり、交通渋滞の解消と路線バスの走行環境の改善が図られたほか、薬院駅の高架化に伴う空間を活用してミニ・バスターミナルとしての機能が追加され、レイル・アンド・バスの乗換えが容易となった。

3　駅や交通ターミナルの生活機能の充実

(1)駅や交通ターミナルでのワンストップサービス化

駅や交通ターミナルは、電車、バス等の公共交通機関の利用者が毎日多数往来する交通拠点であるが、通勤・通学・日常用務等で利用する住民の立場からすると、交通サービスだけでなく、「コミュニティ駅」として日常生活を送るうえでの必需サービスをこの駅や交通ターミナルの1か所で充足できるようになれば、さらに利便性が高まる。利用者が駅に付加することを望む機能をアンケート調査した例として1-2-21表があり、また、実際に駅に併設された公共的施設の例として1-2-22表があるが、今後地域事情や利用者ニーズに対応して、銀行、郵便局、市役所分室、図書館、保育所、スーパーマーケット、コンビニエンスストア、クリーニング店、コミュニティ銭湯等が提供しているサービスを駅又は交通ターミナルで受けられるようにワンストップサービス化(様々な用務をひとつの場所で処理できるようにすること)を促進することが望まれる。これまでは、鉄道事業者の収益拡大の視点から、関連事業として、あるいは、駅空間の高度利用として取り組みが行われてきたが、今後の高齢化社会の急速な進展、核家族化の進行、女性の就労機会の拡大、単身赴任者の増加等を考えると、利用者利便の向上の視点からも地方公共団体、関係事業者等が連携してこうした駅や交通ターミナルの生活機能の充実を図る必要がある。

1-2-21表　利用者が鉄道駅に対し交通機能以外に付加することを望む機能

1-2-21 表利用者が鉄道駅に対し交通機能以外に付加することを望む機能

順位	機　能・施　設	割合（%）
1	郵便局	32.7
2	地域・沿線情報	30.1
3	デパート、コンビニエンスストア	27.2
4	市役所の窓口	23.4
5	レストラン、喫茶店	22.4
6	ギャラリー、展示室	10.6
7	図書館	10.1
8	ホテル	3.1
9	集会室、会議室	2.0
10	その他（保育所、クリーニング店等）	7.9

注　財団法人東京市町村自治調査会が平成４年に実施した東京都多摩地域の18歳以上の男女3,500人（うち回答者1,479人）に対するアンケート調査により作成。

1-2-22表　駅における公共的施設の設置例

1-2-22 表駅における公共的施設の設置例

施　設　名	当　該　施　設　の　設　置　駅
市役所出張所	・所沢駅（西武新宿・池袋線） ・飯能駅（西武池袋線） ・相模原駅（JR 横浜線）
郵　便　局	・日吉駅（東急東横線） ・あざみ野駅（東急田園都市線・横浜市交通局） ・入間駅（西武池袋線）
保育施設	・鷺沼駅（東急田園都市線） ・大和駅（相模本線） ・国分寺駅（JR 中央線） ・京王八王子駅（京王本線）
図　書　館	・新守谷駅（関東鉄道常総線） ・町田駅（JR 町田駅） ・立川駅（JR 中央線） ・清瀬駅（西武池袋線）

国分寺駅ビル内の保育施設（J・キッズ・ステーション）



国分寺駅ビル内の保育施設（J・キッズ・ステーション）

(2)駅や交通ターミナルの情報発信機能の充実

また、駅や交通ターミナルは、住民にとっては旅行の出発地であり、これから出かける旅行先の交通・観光情報を入手し、必要に応じ予約等もできる旅行案内システムの整備が望まれる。一方、観光、業務等でその地を来訪した人にとっては、駅や交通ターミナルは街の玄関口に相当するため、その街の交通・観光情報等を入手できるようなシステム整備が望まれる。
さらには、東京駅、仙台駅、由布院駅等において先進的な取り組みが行われているが、駅や交通ターミナルのパブリックスペースを活用して、地元出身の画家やアーティストによる美術展やコンサート、大型イベントの事前PR、地元名産品の販売等を行うことにより、文化・情報の発信拠点あるいは地域交流ふれあい拠点として活用することが考えられる。

みちのくエキコン（JR仙台駅）



みちのくエキコン（JR 仙台駅）

4　バスを活用した街づくり

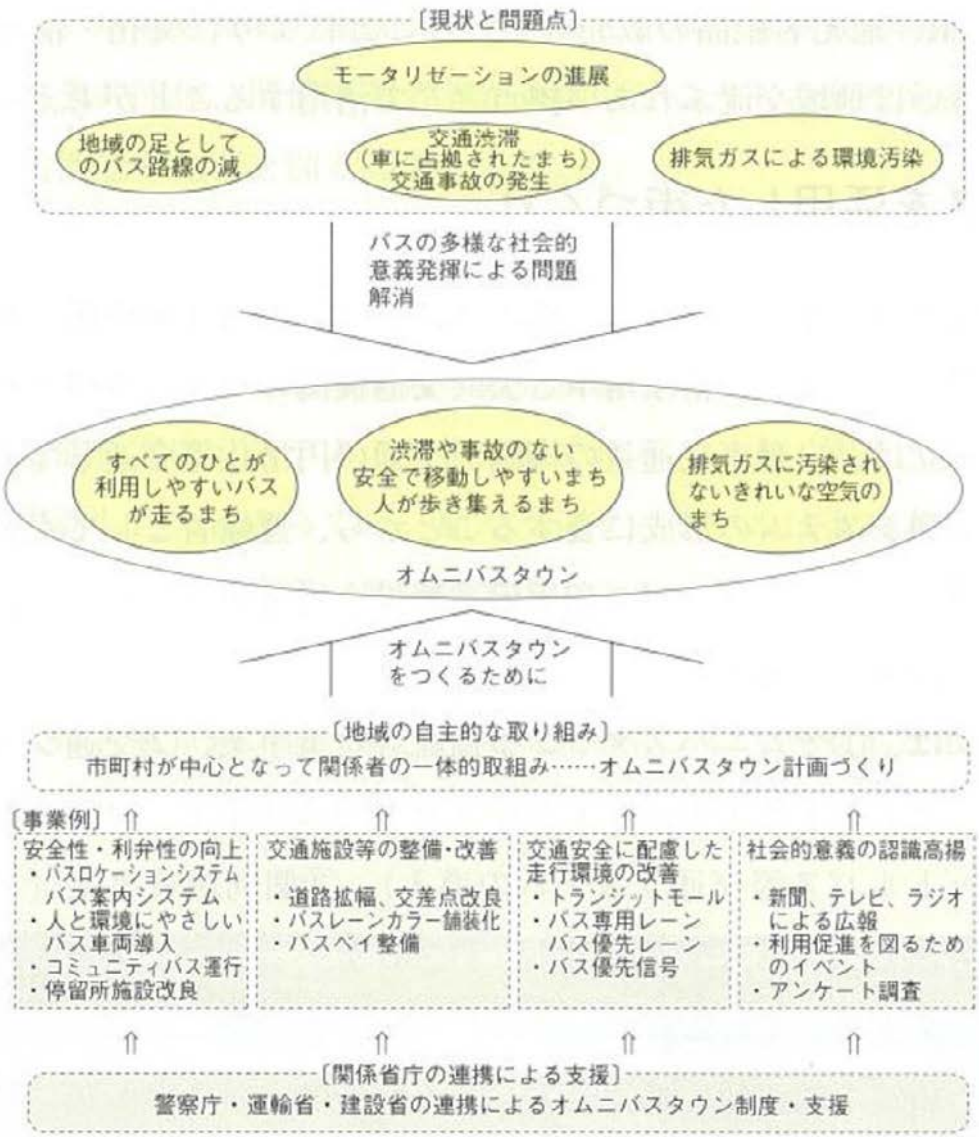
第5節において述べたように、都市部における公共交通機関であるバスの利用促進等による、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系の確立は、自動車交通量の抑制、交通の円滑化等を通じて安全に配慮した交通システムの形成に資することから、運輸省としても積極的にその支援を行っており、バス利用促進等総合対策事業に対して、地方公共団体と協調して補助している。

具体的には、①オムニバスタウン整備総合対策事業、②交通システム事業(パークアンドライド、サイクルアンドバスライド、コミュニティバス、シャトルバス等交通システムの導入)、③個別対策事業(ノンステップバス、カードシステムの導入、バスロケーションシステムの拡充整備等)等を支援している。

これらの施策を総合的に推進し、バスの社会的意義を最大限に発揮する街づくりをめざす「オムニバスタウン構想」を9年度より警察庁、建設省と連携して推進しており、浜松市、松江市、金沢市をオムニバスタウンとして指定し、諸施策を実施している〔1-2-23図〕。

1-2-23図　オムニバスタウンのあらまし

1-2-23 図オムニバスタウンのあらまし



また、関係省庁による「バス活性化連絡会」、各都道府県毎の「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バスの走行環境の改善に向けた諸施策を推進している。

さらに、バスを活用した街づくりという観点からは、以下に例示するような視点も重要である。

①中心市街地の活性化

商店街を循環するコミュニティバスの導入、買い物客によるにぎわいのある空間の創出を可能とするトランジットモールの導入、商店街とバス事業者とのタイアップによる商店街利用者への買い物割引券の導入等により、中心市街地の活性化に寄与する。

②高齢者等にやさしい街づくり

ノンステップバス等の導入やこれと連携したバス停・歩道等の整備、高齢者等がよく利用する福祉施設、商業施設、イベント会場等を循環するノンステップ型のコミュニティバスの導入とこれらの施設等におけるバリアフリー化の推進等により、高齢者等が移動しやすく、かつ、社会参加を容易にするような、高齢者等にやさしいまちづくりに寄与する。

③都市内観光の振興

都市型観光地を抱えた都市において、観光案内と観光地へのアクセスに関する情報の一体的かつリアルタイムな提供、観光拠点循環型のバス路線の整備とこれに併せた回遊型乗車券の発行、観光拠点が集中する地区において観光客が自動車等を気にすることなく周辺の景観や買い物等を楽しみながら③移動できるトランジットモールの導入等により都市内観光の振興に寄与する。

コラム　松江市をオムニバスタウンに指定

島根県松江市は、平成11年2月に運輸省・警察庁・建設省が連携し、積極的・重点的に支援を行っていく「オムニバスタウン」の指定を受け積極的な整備を進めている。
オムニバスタウンとは、「人・まち・環境にやさしい」というバスの社会的意義を最大限に発揮したまちづくりに向けて、快適な交通、生活の実現を目指していくものである。
松江市では、急速なモータリゼーションの進展に伴い地元住民や観光入り込み客のマイカー依存度が高まり、スムーズな市街地交通が困難な状況となっており、これに伴い、公共交通機関の利用の減少、バス事業の経営悪化による利便性の低下等を招いている。
このため、自動車交通を抑制し公共交通機関の利用促進を図ることにより、自動車事故を防止し、安全で円滑な都市交通環境を実現するため「オムニバスタウン計画」を策定したものである。
計画は14年度まで、バスを生かしたまちづくりとして、「人にやさしいノンステップバスの導入」や「バスの到着予定を利用者に知らせるバスロケーションシステムの設置」また、「松江駅前バスターミナル整備」「パークアンドライド整備」等を行い、空洞化の著しい市中心部の活性化にもつなげて、郊外拡散型から都心充実型の都市構造に変えていこうとしている。
今後の関係者の一体となったさらなる取組の展開が期待される。



5　ウォーターフロント開発と街づくりとの連携

運輸省では、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・賑わい施設等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、市民や港湾就労者への憩いの場の提供、防災拠点の形成といった観点から整備を行っており、人々が港へ自由、安全、快適に往き来でき、海や港の本来の魅力を十分楽しむことのできる空間としてパブリックアクセスを確保する役割を担っている。このため、整備促進の急がれる再開発関連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」を実施しているほか、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な活用を図る「歴史的港湾環境創造事業」、港湾整備と市街地整備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事業」等を推進している。
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、海とまちの接点という立地を生かした地域社会の交流拠点としてマリーナ、海浜等の整備を進めている。例えば、10年度から横浜港(横浜ベイサイドマリーナ)等において背後の街並みと一体となった美しい景観の形成に努めつつ、まちづくり・地域づくりの一環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、港湾を中心とした街づくりによる地域活性化等を図るため、民活事業によりパシフィコ横浜国際会議場、大阪港の海遊館、博多港のベイサイドプレイス等の全国で約140のプロジェクトが推進されてきた。

大阪港の港湾文化交流施設



大阪港の港湾文化交流施設

6　空港整備と街づくりとの連携

空港は、航空機利用者あるいは航空貨物取扱いのためのターミナル施設という本来目的とは別に、最近では、中心市街地からの空港アクセスの整備による利便向上を背景に、観光スポットとして人気の高まるところが出ている。例えば、福岡空港は、平成5年に市営地下鉄が空港まで延伸され、博多駅から5分、都心部の天神駅から10分で空港に到着するようになり、航空機の発着を眺めながら飲食したり、ターミナル内でショッピング等をすることを目的とした来訪客が増加している。大阪国際空港においても、新たに屋上展望デッキを整備し、小中学生の社会科見学や市民の憩いの場として活用している。
また、運輸省としては、空港周辺の騒音影響地域における移転跡地の有効利用を図りつつ、騒音の緩衝、防災機能の充実、良好な生活環境の実現等を目的として、親空港親水公園(エアフロントオアシス)整備を推進し、空港と周辺地域との調和のとれた街づくりをめざしている。これまでに、函館、名古屋、大阪、松山、高知の各空港周辺において市民のための水と緑のうるおい空間を整備してきた。

エアフロントオアシス(名古屋空港周辺)



エアフロントオアシス（名古屋空港周辺）

さらに、最近では空港を核として地域開発を図ろうとする動きが活発化しており、例えば、秋田空港周辺の県立中央公園整備事業や臨空港工業団地開発計画、広島空港周辺の新広島空港臨空タウン整備計画等がある。今後は、航空便による国内及び海外の産地から直送の新鮮な食品、地酒、ワイン等を味わえるレストラン、工芸品やブランド品等を販売するショッピングエリア、空港からの観光ルートの様々な魅力を映像で紹介する体験型施設等を空港付近に設置し、賑わい拠点とすることが考えられる。

7　中心市街地の活性化と公共交通

駅や交通ターミナルは、鉄道、バス等の公共交通機関の利用者が多数往来する交通拠点であり、街の賑わい拠点として、これらを中心に商店街が形成されてきた。公共交通依存度の高い大都市においては、現在でもこうした状況にあるが、地方都市においては、モータリゼーションの進行とともに、中心市街地の衰退がみられるようになった。これは、マイカーの普及によりマイカー利用を前提としたライフスタイルが定着し、大規模駐車場を備えた都市郊外のショッピングセンターや幹線道路沿いのファミリーレストラン等に人が集まる一方、中心市街地への人出が減少し、商店街が年中行事として主催してきた祭りや集客イベントも実施されなくなり、その魅力が薄れたためである。
こうした地方都市の置かれた状況を改善し、都市のアイデンティティと魅力を回復し、地域住民の生活環境の向上を図るため、平成10年7月に中心市街地整備改善活性化法が施行された。中心市街地において、人の往来を活発化させ、活気にあふれた街づくりを進めるためには、中心市街地へのアクセスの利便性の向上、中心市街地内の移動の利便性の向上や、街づくりと連携した鉄道駅等の交通施設の整備が不可欠である。このため、同法においても、公共交通機関の利用者利便の増進は、主要な施策の一つとして位置づけられている。
運輸省は、同法に基づき、市町村が基本計画に公共交通機関の利用者利便の増進を図るための施策を定める場合には、助言・協力していくとともに、基本計画に定められた当該施策については、主務大臣として積極的に支援することとしている。併せて、中心市街地の活性化の観点から、物流の効率化、ウォーターフロントの整備、観光を通じた賑わいの創出についても支援することとしている。

コラム　佐賀市無料買い物バス

佐賀商工会議所から委託を受けた佐賀市交通局では、市街地再開発ビル「エスプラッツ」のオープンにあわせて平成10年4月から中心商店街に買物客を誘致し、市街地の交通混雑と駐車場対策を解消するためパークアンドバスライド方式の循環無料買物バスを運行している。
専用停留所9カ所を新設し、レトロ調小型バス2台で、市立図書館や佐賀県女性就業援助センター等からなる「どんどんどんの森」の駐車場からJR佐賀駅南口を経由し中心商店街を循環する6.2キロを、土曜・日曜・祝祭日及び小中学校の春夏冬休み期間中に10時から17時まで30分間隔で1日15便を運行している。
この買物バスは、無料で乗れることや、レトロ調バスの物珍しさも手伝って、子供連れ家族の利用が中心で、常にほぼ満員状態であり、利用者の反響も好評である。



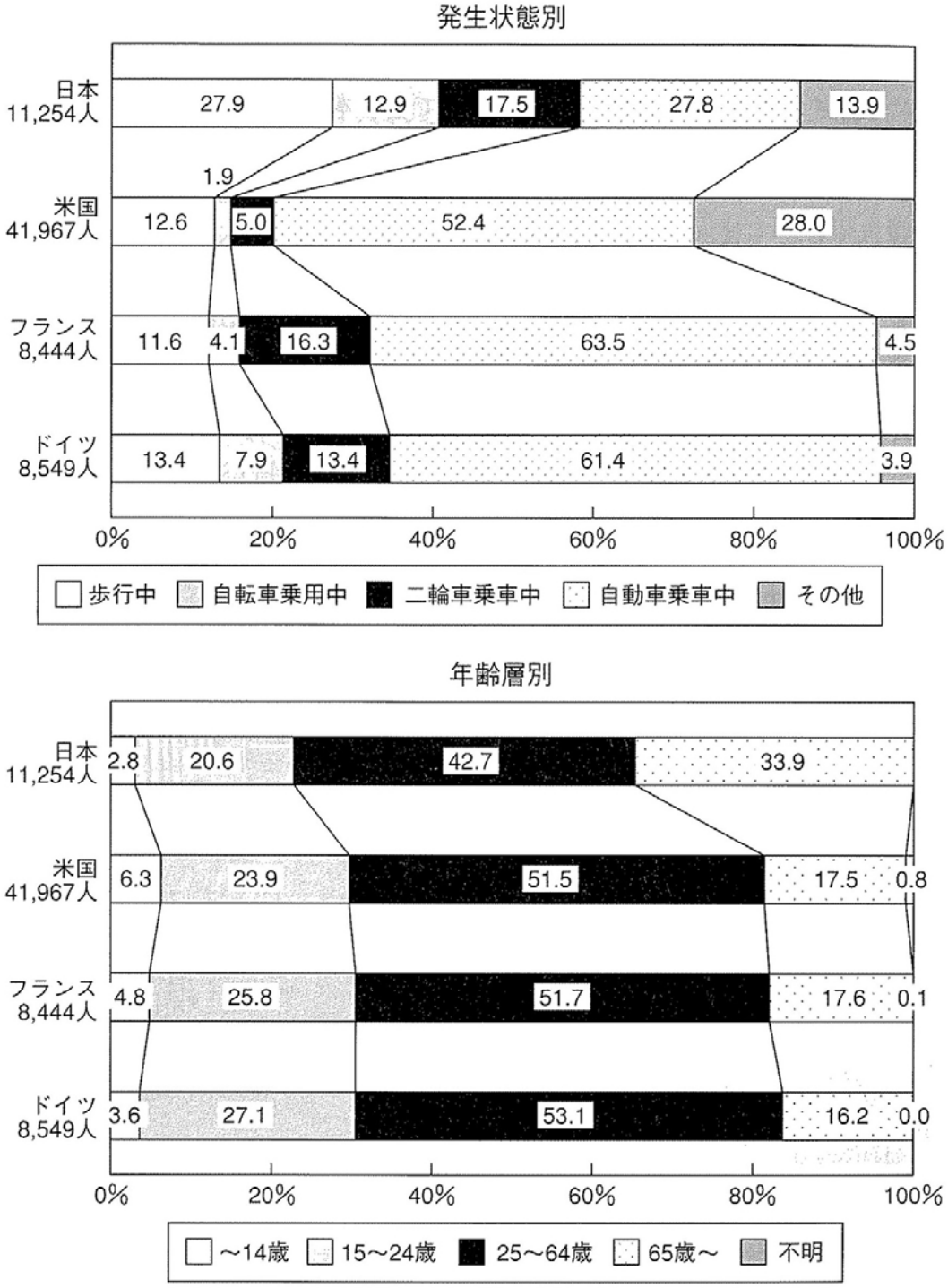
8　歩道・自転車道の整備等

我が国の道路においては、歩行者が歩くための空間(歩道)や自転車走行のための空間(自転車道)が車道とは区別されていないところが多いため、歩行者や自転車利用者にとっては安全・快適な道路交通環境とは言えず、この結果、日常用務での近距離の外出の場合もマイカーに依存するライフスタイルを生んでいる。また、電車、バス等の公共交通機関を利用する場合、自宅から最寄りの駅又はバス停までのアクセスは、徒歩又は自転車によるケースがほとんどであるが、自動車との混在道路では、高齢者や幼児連れの方はもちろん、健常者であっても危険を感ずることが多いと思われる。実際、我が国及び欧米諸国の交通事故死者数を発生状態別及び年齢層別に比較すると、我が国は、歩行中及び自転車乗車中の死者数が全体の4割を占め、また、65歳以上の高齢者の死者数が全体の3割を占めていることが際立った特色となっている〔1-2-24図〕。今後、こうした交通事故の減少を図るため、

また、公共交通機関の利用促進のためにも歩道の整備及び自転車走行のための空間確保に向けての努力が期待される。歩道整備は、住民にとって安全や利便性の向上につながるのはもちろんであるが、来訪客にとっても地域の魅力を歩きながらゆとりをもって味わうことができるようになり、中心市街地の活性化や都市観光の振興に役立つこととなる〔第1部第4章第1節参照)。

1-2-24図　我が国及び欧米諸国の発生状態別
・年齢層別交通事故死者数のシェア比較(1997年)

1-2-24 図我が国及び欧米諸国の発生状態別
・年齢層別交通事故死者数のシェア比較(1997 年)



注 (1) 国際道路交通事故データベース (IRTAD) 資料により作成。
(2) 死者数は30日以内死者 (ただし、フランスは 6 日以内死者数)
(3) 国名の下の数字は死者数合計

さらに駅又は交通ターミナル周辺に十分な駐輪場が確保されていないため、路上駐輪となり、通行上の障害となるほか、街の景観を損なう結果となることが多い。今後は、放置自転車に対する取締り的な視点だけではなく、公共交通機関利用者のドア・ツウ・ドアの円滑な移動の確保の視点から、地域の実情に合った利用しやすい駐輪システムを工夫していく必要がある。例えば、東京都練馬区では、平成4年から区営の貸自転車「タウンサイクル」制度を導入している。これは、区内の駅周辺に6か所の貸自転車の収納庫を設け、月2,700円の支払で会員になれば、24時間いつでも自転車の借入れと返納が可能なシステムであり、通勤・通学の足としても活用されている。

コラム　サイクルトレイン運行

四国運輸局管内では、運輸部門のCO2削減対策、公共交通機関利用促進策の一環として、さらに、観光客の利便性向上を図るため、平成10年7~12月の間、日本最後の清流といわれる四万十川沿いのJR四国予土線(窪川~宇和島間)で、また、11年5月には自転車で通行できる本四架橋今治~尾道ルートの開通にあわせ予讃線(松山~波止浜間)において、持ち込み料金無料で普通列車に自転車を持ち込み乗車できるサイクルトレインが試行運転された。
予讃線では、1便あたりの平均乗車人員が11人(定員20人)となるなど、両区間とも観光客等に好評を博し、7~8月に再度運転され、特に予土線では自転車を持ち込みやすいように対面式の座席を取り払い、19台分の自転車を固定する構造に改造した自転車専用列車1両が初投入された。
このサイクルトレインの運行により、自転車で観光する旅客の利便が向上し、瀬戸内しまなみ海道観光、四万十川観光の拡大が図られた。



第10節　国土交通省の発足に向けた総合的取り組みの強化

これまで述べてきたような街づくりと連携した都市交通政策の展開に当たっては、運輸行政としての取り組みのほかに、都市計画との関連や道路、公園、河川、下水道といった都市のインフラ整備との関連が密接であり、また、ハード面だけではなく、街の賑わい創出や住民の利便向上のためのソフト面の施策を含めて関係方面との連携協力による総合的な施策展開がますます重要となっている。このため、従来から都市交通の分野においても、①バスを活用した地域の交通状況の改善を図る事業(オムニバスタウン)、②みなとづくりとまちづくりの連携事業、③中心市街地の再活性化のための面的市街地整備とバスターミナル整備の一体的推進事業、④河川舟運を活用した物流ネットワークの形成事業等を関係省庁との連携のもとに推進しており、その拡充を図ってきている。

ところで、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あげることが重要課題となった。このため、8年11月に行政改革会議が設置され、検討の結果、内閣機能の強化、1府12省体制への省庁の再編成、行政機能の減量・効率化等の様々な改革方策が示された。これを受けて、10年6月には「中央省庁等改革基本法」が成立し、21世紀が始まる平成13年1月から1府12省体制への省庁の再編成等が進められることとなり、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なった。さらに、11年7月には中央省庁等の改革関連の17法案が成立し、その一環として「国土交通省設置法」が定められた。

国土交通省は、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ているが、その発足の趣旨にかんがみ、都市交通政策の推進に当たっても関係方面との連携協力を強化して、ハード面の施策(交通インフラの整備等)とソフト面の施策(利用者利便の確保、安全確保、環境対策、観光交流の促進等)とを一体的に遂行し、より良い街づくりの視点から総合的な取り組みを図っていく必要がある。

第3章　情報通信技術の活用による都市交通の円滑化と安全確保

近年のパソコンの高性能化・低価格化やネットワーク技術の進歩を背景として、ここ数年で一般家庭を含め広くパソコンが普及するとともに、インターネットが爆発的に普及している。また、携帯電話やPHSといった携帯通信機器やPDA(携帯情報端末:PersonalDigitalAssistants)と総称される携帯型の小型コンピュータの普及も著しい。
このように高度情報化社会と言われる社会が我が国に現出しつつあるが、情報化はそれ自体が目的ではなく、真に豊かな社会の建設、運営に当たって、その推進役、原動力として大きな役割を果たすものであり、「高度情報通信社会推進に向けた基本方針」(平成7年2月閣議決定、10年11月改訂)では、情報化の目的を人間の知的生産活動の所産である情報・知識の自由な創造、流通、共通化を実現し、生活・文化、産業・経済、自然・環境を全体として調和し得る新たな社会経済システムを実現するためのものと位置付けている。
交通分野においても、急速に高性能化・低価格化・小型化が進んだ情報通信技術を活用し、交通システムの高度化が進められているが、今後ともこのような考え方に基づき、安全性の確保、高齢化対策、環境対策、業務の省力化・効率化といった交通分野が抱える様々な課題を解決するための手法の一つとして情報化を推進していく必要がある。
特に、都市交通の分野では交通需要が大きく、多様な交通モードによる高密度なネットワークが形成されていることから、情報通信技術の活用により、交通機関の安全性や利便性等を向上させる余地が大いに存する。また、これにより公共輸送機関の魅力を高めることは、自家用車利用者の公共輸送機関へのシフトを図るという観点からも、極めて有意義である。
例えば、都市の居住者に対して有益な交通関連情報を提供することによって、輸送機関相互間の乗り継ぎ利便性の向上(シームレス化)が図られるなど、利用者の合理的な交通行動を促すことになる。これは都市交通体系の効率化、円滑化にもつながるものであり、環境対策にも資するものとして評価することができる。

第1節　情報化をめぐる動向について

1　情報化社会の進展の状況

情報通信技術の発達等を背景として、コンピュータのネットワーク化や大型汎用機からパソコンへのダウンサイジング化、情報のオープン化等が急速に進んでいる。
また、情報通信インフラについても、情報伝達量を飛躍的に増大させることができる光ファイバ網は10年度末現在で全国の約27%の地域をカバーしており、全国整備の17年への前倒し実現に向けて整備が進められているなど、今後の通信容量の増大に備えた基盤が形成されつつある。
このような背景のもと、家庭におけるパソコン、携帯情報端末(PDA)といった情報通信機器の普及が急速に進む傾向にあり、携帯電話、PHS、インターネットなどの情報通信機器やこれらを活用したサービスの利用者も同様に増加している。
また、情報通信機器の普及に伴い、通信料金もこれまでの通信時間に応じて課金する方式に対して、通信した情報量に応じて課金する方式が取り入れられるなど、利用者のニーズに応じて多様化しており、情報通信機器の利用を促進する要因の一つとなっていると考えられる。
さらに、企業においても、就業形態の多様化など雇用構造が大きく変化する中で、パソコンの普及が進むとともに、LANやイントラネット、インターネットといった情報通信ネットワークの導入率はいずれも増加傾向にある。特に、インターネットの導入率は8年以降急増しており、これに伴い、自宅等を職場として業務を行うテレワークといった新たな就業形態も増えてきている。

2　都市部における情報化基盤整備の現状

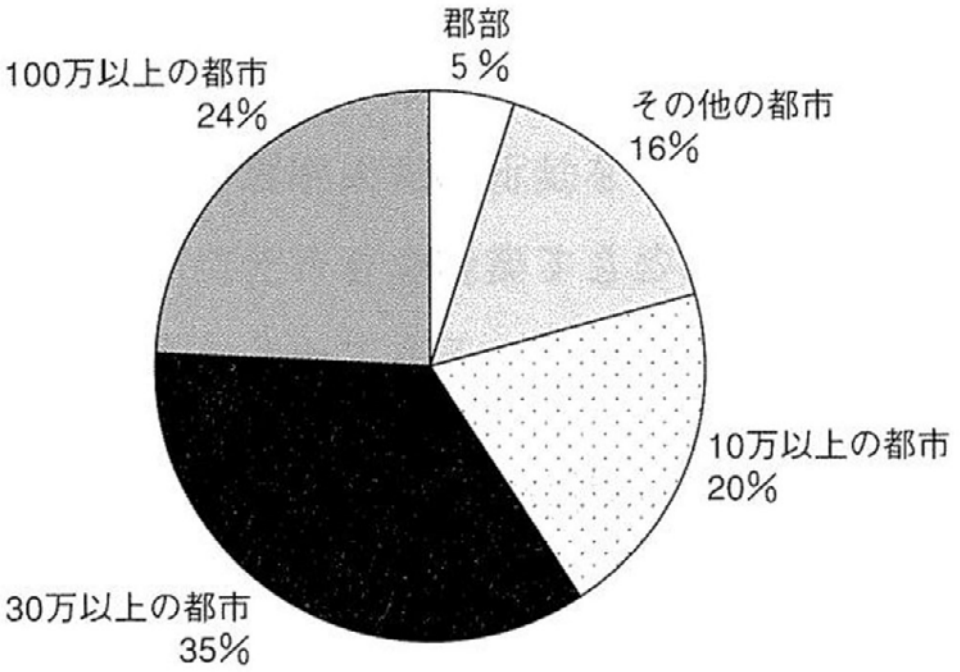
都市部においては交通需要も多く、稠密な交通ネットワークを安全・効率的でかつ、利便性の高いものとして機能させるため、情報化に対するニーズはとりわけ高く、従来より各運輸企業は情報化への取り組みを着実に進めてきている
また、都市部においては、情報通信ツールを活用しながら企業による経済活動が活発に行われているほか、一般家庭においても、インターネットが普及する等情報化社会の基盤整備が進んでいる。

3　今後の動向

パソコンや携帯電話等の情報通信機器やインターネットの普及等は今後ますます進んでいくことが予想される。
このように、都市部では着実に情報化の基盤整備が進んでいるが、今後さらに情報通信技術が発達し、インターネット上でのセキュリティの向上が図られること等により、様々な分野において電子商取引が活発化すると考えられる。
運輸分野においては、例えば、旅行の際にパソコン等の端末から自宅で旅行商品の予約・決済が可能となるなど利用者の利便性を大幅に向上させ、また、物流面では取引の手続きを全てネットワーク上で行うことができれば業務の大幅な効率化が可能となることが想定される。
このような動向を踏まえつつ、情報通信技術を活用したさらに高度な施策を運輸分野においても講じていく必要がある。

1-3-1図　居住する都市の規模(人口別)による

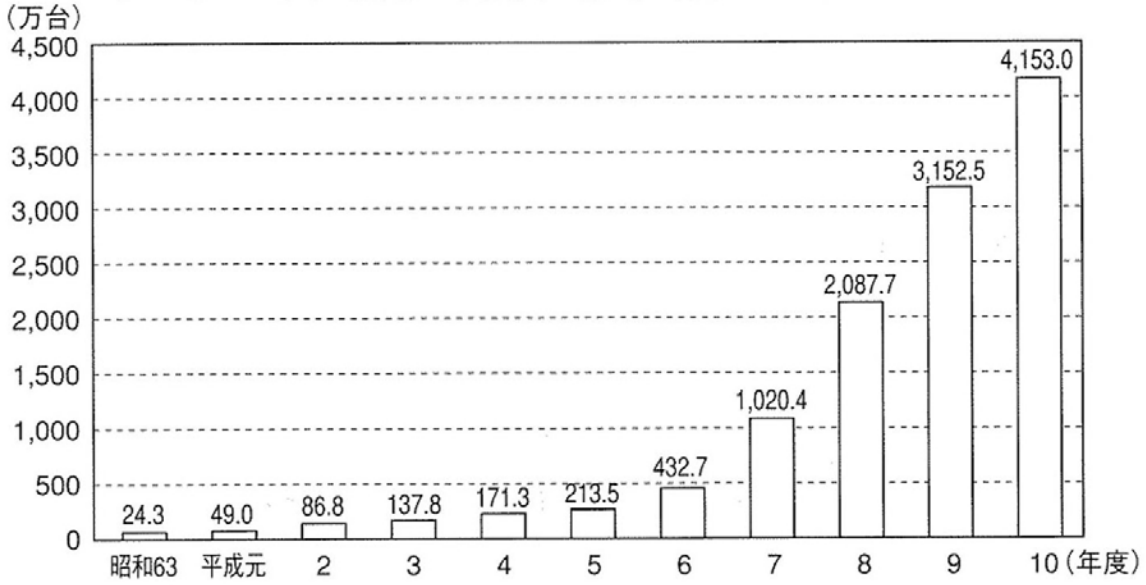
1-3-1 図居住する都市の規模(人口別)による インターネット加入者の構成比



注　東京大学社会情報研究所・野村総合研究所「インターネットとパソコン通信に関するアンケート」より作成。

1-3-2図　携帯・自動車電話契約状況の推移

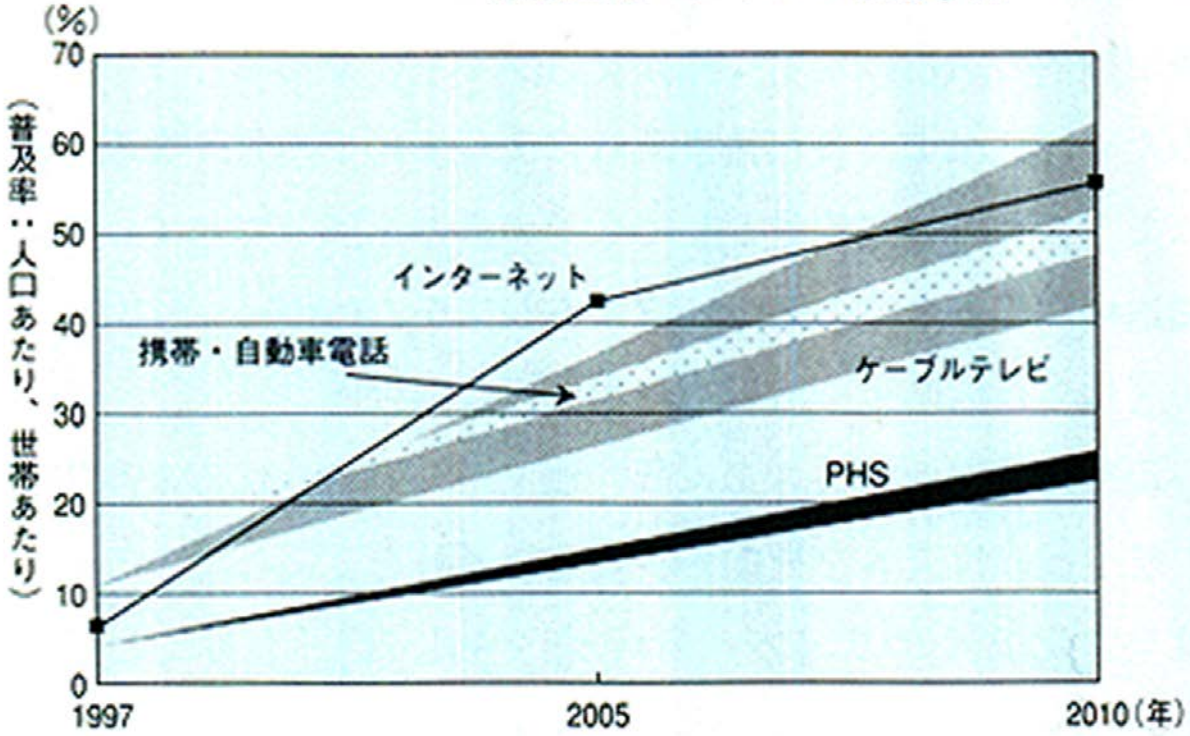
1-3-2 図携帯・自動車電話契約状況の推移



注「㈳電気通信事業者協会集計1999.3」より作成。

1-3-3図　情報通信メディアの普及予測

情報通信メディアの普及予測



注 (1) 郵政省「通信白書」より作成。
(2) 携帯・自動車電話及びPHSは人口当たりの普及率、インターネット及びケーブルテレビは世帯普及率。

第2節　交通運輸への活用

1　都市交通と情報化

都市部においては、輸送需要が大きく、三大都市圏を中心として多くの都市で慢性的な交通混雑状況にある。しかし、これらの都市圏では鉄道や道路等の交通インフラ整備のための用地取得は極めて困難となってきており、また、費用も高額であることから、これまでのようにインフラを増設・拡張するという形での対応には自ずと限界がある。
このため、情報通信技術を活用した輸送効率の向上による交通容量の拡大や既存インフラの最大有効活用を図ることは、都市交通分野において極めて有力な政策手段となってきている。また、安全性や利便性の向上、事業経営の効率化、環境問題や高齢化問題への対応等に当たっても、情報通信技術の活用は重要な意義を有するものである。
このため、従来より各運輸事業者によって以下のような取り組みが進められてきており、運輸省としてもその推進を図ってきている。

(1)輸送機関の安全性の向上に資するシステムの例

(ア)運輸多目的衛星を活用した次世代航空管制

現行の航空保安システムは、地上から発信される電波等を利用して航空機の位置等を把握し、安全な運航を支援しているが、将来の航空需要予測では、22年には12年の約1.7倍となることが見込まれており、将来、現行の航空保安システムでこれに対応することは困難である。このため、現在、運輸省は運輸多目的衛星(MTSAT)を中心とした次世代航空保安システムの構築を進めている。
これにより、地上基地局からの通信と監視のための航空通信機能や航空機の航法を支援する航法機能の向上が図られ、より一層の安全性の確保と将来の航空需要に対応した航空交通容量の拡大をめざしている。

(2)利用者の利便性を向上させるためのシステムの例

(ア)バスロケーションシステム

バスロケーションシステムは、バスに搭載した車載機から発信する電波を用いてバスの位置情報等を停留所又は各営業所に正確かつ迅速に提供することによって、利用者の利便性の向上や適切な運行管理を可能とするものである。
都市部においては、慢性的な交通渋滞のため、バス交通に対する信頼性が失われてきており、バスロケーションシステムは、バスに対する信頼性を取り戻すための施策として大きな役割を果たしてきている。
現在は、無線を利用してバス停にバスの現在位置等を表示する方式が主流であるが、今後はインターネットを活用し、携帯電話やパソコンで屋内等の様々な場所でバスの位置、到着時間等の検索ができるようなサービスも可能となる。

(イ)MARS

旅客販売総合システム(マルス:MARS)は、JR各社の乗車券類の他、航空券レンタカー券、イベント券などの総合的な予約販売を行うシステムであり、端末は主にJR各社の主要駅の「みどりの窓口」等に設置されている。
昭和35年に東海道本線の「こだま号」の列車座席予約システムとして初めて運用に供されて以来、最新の情報通信技術を取り入れつつ、様々な改良や機能追加が行われ、現在のような総合的な予約販売を行うシステムとなった。

(ウ)ストアード・フェア・システム

ストアードフェアシステムは、乗車券を購入せずに磁気カード(ストアードフェアカード:SFカード)を直接自動改札機に挿入することができるシステムである。バスでは62年に南海電気鉄道(株)、鉄道では平成2年に東日本旅客鉄道(株)による本格的導入をはじめとして、現在、多くの鉄道・バス事業者等において導入がなされている。
最近では、8年に関西圏において複数の鉄道・バス事業者が共通利用できるSFカードのシステムとして「スルッとKANSAI」をスタートした。現在26社がメンバーとなっている。また、首都圏のバス事業者においては6年からSFカードの共通化が図られ現在22社で導入されており、また、鉄道事業者においても21社において12年秋からSFカードの共通化が図られる予定となっている。
現在使用されているカードは磁気式であるが、将来的にはセキュリティや記憶容量において信頼性の高いICカードに移行するものと考えられる。

(エ)CRS

CRS(ComputerReservationSystem)は、一台の端末で一度に複数の航空会社の便を検索し予約できる航空機座席予約システムである。国際線のネットワークが広がる中、近年は航空座席に加えてホテルや主催旅行(いわゆるパッケージツアー)などの予約もできる海外旅行の総合システムへと進化している。

(3)効率的な事業経営を行うためのシステム

(ア)運行管理システム

トラックの運行管理システムは、トラック事業者が荷主、トラック等とのネットワークを構築することにより、通信システム又はメモリーカード等を経由して、詳細な走行実績の把握や経営分析等を可能とし、輸送の安全性、効率性等の向上に大きく寄与している。具体的には以下の業務を支援するものであり、ソフトウェア会社が開発した様々なシステムが販売されている。
(a)荷主とのEDIを用いたネットワークの構築により、受発注業務の効率化
(b)事業所間とトラックとの相互ネットワークによる効率的な求車求荷の実現
(c)車両位置情報把握による荷主からの問い合わせや集荷依頼へのスムースな対応(d)車両からの走行記録により、以下を実現
○配車計画の効率化
○日報の作成等の作業の効率化
○運転手の運転内容を把握することによる安全指導・経済走行指導都市部の走行環境の悪化に伴い、トラック事業者が効率的な運行管理を図るため、本システムを導入することは極めて大きな意義を有するものである。

(イ)CTC

列車集中制御(CTC:CentralizedTrafficControl)は、広範囲の線路等に設置されている信号機や転てつ器等を一箇所の制御室において集中的に遠隔制御する方式のことである。従来は各駅等で行われていた信号機等の制御を一括して行うことによって、幹線にあっては主として運行管理の能率向上や運行本数の拡大、閑散線区にあっては主として各駅の省力化等の効果が得られる。
また、事故等のダイヤ乱れについても、CTC未導入の場合は、各駅での列車運行や信号の状況を互いに連絡しつつ復旧を行う必要があるため非効率的であったが、CTCによる管理下では、広範囲の運行状況を一箇所で監視していることにより、早期の復旧を効率的に行うことが可能となる。
輸送密度の高い都市部の線区においては、効率性の面から極めて大きな意義を有している

2　ITSについて

高度道路交通システム(ITS:IntelligentTransportSystems)は、最先端の情報通信技術等を活用して、人と道路と車両とを一体化し、安全で快適な環境にも優しい交通システムの構築をめざすものであり、都市交通の円滑化にも資するものとして大いに期待されているものである。
我が国においては、6年にITS推進のための政府の推進組織としてITS関係五省庁(警察庁、通商産業省、運輸省、郵政省、建設省)による五省庁連絡会議が発足し、民間企業・団体による組織として「道路・交通・車両インテリジェント化推進協議会(VERTIS:Vehicle,RoadandTrafficIntelligenceSociety)」も発足した。また、7年2月に高度情報通信社会推進本部(本部長:内閣総理大臣)において策定された「高度情報通信社会推進に向けた基本方針」(10年11月改定)においても、ITSの推進を図っていくことが明記されている。
運輸省においては、現在、以下のようなプロジェクトに取り組んでいる。

(ア)先進安全自動車(ASV:AdvancedSafetyVehicle)の研究開発エレクトロニクス技術等の新技術により自動車を高知能化し、安全性の飛躍的向上、交通の円滑化、利便性の向上を図るものであり、ITS技術の自動車としての受け皿(スマートカー)となるものである。

(イ)道路運送事業におけるITS技術の活用

(a)環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行の実現を図るため、道路運送事業においてITS技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進める
(b)ITSの活用方策を調査研究し、11年度より公共交通高度情報システム及び貨物輸送高度情報システムの整備に係る課題の抽出、実証実験等を実施する。

(ウ)ナンバープレート等の活用の検討

電子化されたナンバープレートなど電子的な車両識別票等を活用したITSの利用可能性について検討する。

3　今後の取り組み

利便性の向上、安全対策、環境対策といった観点から都市交通の情報化を促進して行く上では、これまで輸送機関毎に別々に行われてきた施策を有機的に組み合わせるとともに、人の流れや物の流れに着目した、利用者の視点、インターモーダルな視点から、ドア・ツー・ドアで隙間のない良質なサービスが提供できるような仕組みを構築していく必要がある。
このため、運輸省では以下のような施策に取り組んでいくこととしている。
○シームレス化の促進
非接触式ICカードを活用した汎用電子乗車券の研究開発
○バリアフリー化の促進
簡易無線端末を活用した移動制約者支援モデルシステムの研究開発
○事業運営の効率化
地理情報システム(GIS)の活用方策の検討
電子データ交換(EDI)の普及促進
これらの施策の概要、効果及び将来の方向性は以下のとおりである。

(1)非接触式ICカードを活用した汎用電子乗車券の研究開発

(ア)概要

運輸省では、非接触式ICカードを活用し、鉄道・バスといった異なる輸送機関や複数の企業間で共通利用を行えるとともに、電子マネー機能を付与することにより買い物にも利用できるICカード乗車券の開発を推進してきた。11年度は、鉄道・バス間の仕様の標準化、普及促進方策の検討を行っているところである。

(イ)効果

電波を利用して改札を行うことから、利用者はICカードを自動改札機に軽くかざすだけで改札口を通過することができ、改札行為のスピードアップによるラッシュ時の混雑緩和が図られるほか、豊富な記憶容量を活用した付加サービスの提供を通じた利用者ニーズの多様化への対応などのメリットもある。導入事業者にとっては、自動改札機の故障率の低下を通じた業務の効率化、付加サービスの提供を通じた新たなビジネスチャンスの獲得などのメリットが期待される。特に、利用者の多い都市部においては、極めて大きな効果が得られるものと期待される。
なお、13年1月からJR東日本が東京近郊区間においてICカードを導入する予定であるが、ICカードのメリットはより多くの事業者において共通利用できるほど効果が増すことから、今後、他の事業者による導入が期待される。

(ウ)将来の方向性

将来的には、乗車券としての活用を基盤としつつ、一枚で交通機関の利用に係る全ての機能を果たす運輸多目的カード化や、金融カードや市民カードといった他の分野において検討されているICカードとの共通化も期待される。

(2)簡易無線端末を活用した移動制約者支援モデルシステムの研究開発

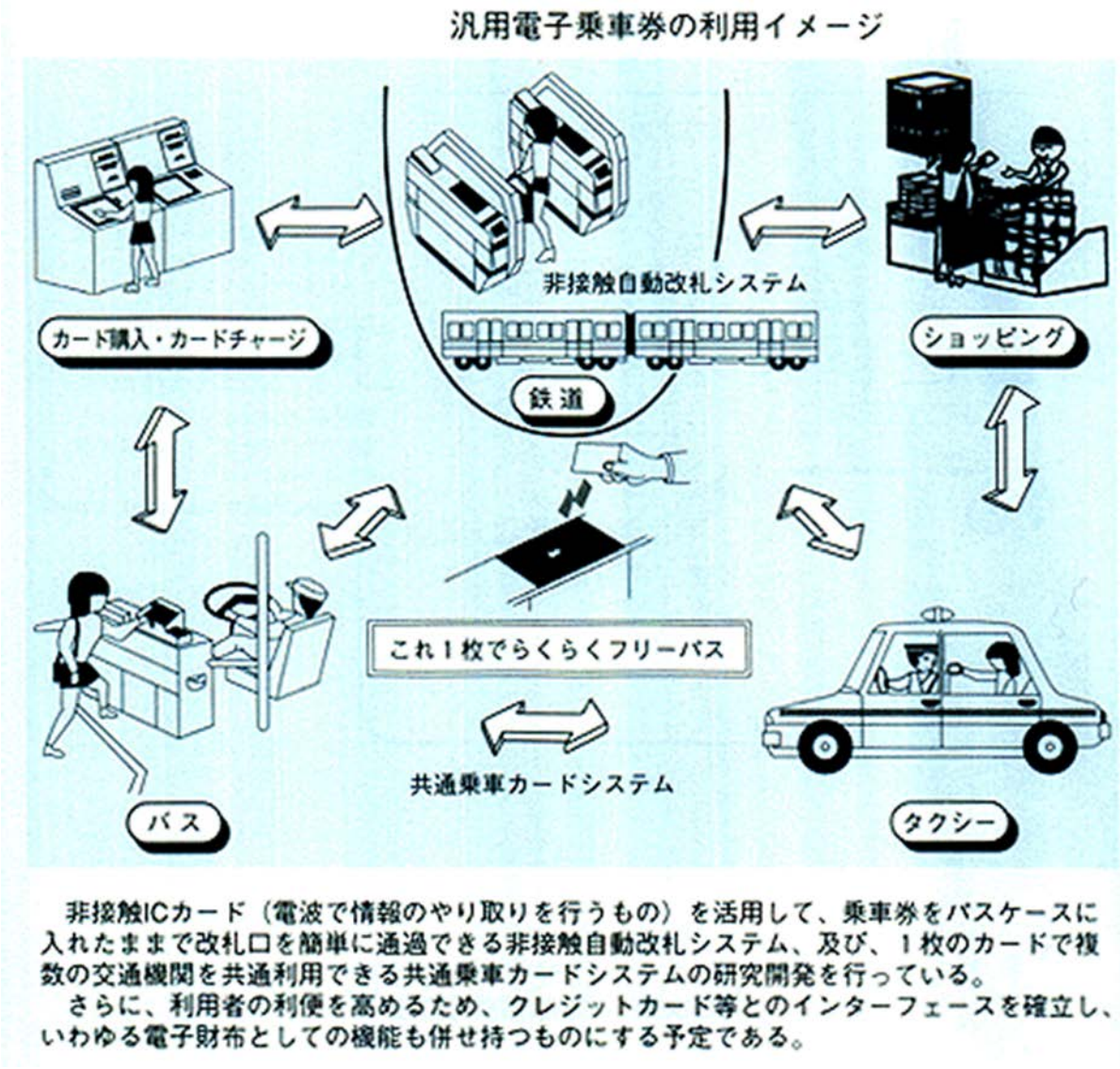
(ア)概要

運輸省では、郵政省等と連携して、PHS等の簡易無線端末関連技術を活用し、高齢者、身体障害者といった移動制約者に携帯端末を通じて駅構内の施設案内や列車の接近などの危険情報などを提供するシステムの研究開発を10年度から3ヶ年計画で行っており、11年度はJR東日本高崎駅において実証実験を行っている。

(イ)効果

非接触ICカード(電波で情報のやり取りを行うもの)を活用して、乗車券をパスケースに入れたままで改札口を簡単に通過できる非接触自動改札システム、及び、1枚のカードで複数の交通機関を共通利用できる共通乗車カードシステムの研究開発を行っている。
さらに、利用者の利便を高めるため、クレジットカード等とのインターフェースを確立し、いわゆる電子財布としての機能も併せ持つものにする予定である。
移動制約者に対する効果的な情報提供を通じて公共交通機関のバリアフリー化を進めることにより公共交通機関の利用を促進し、移動制約者の積極的な社会参加を促すことが期待される。

1-3-4図　汎用電子乗車券の利用イメージ

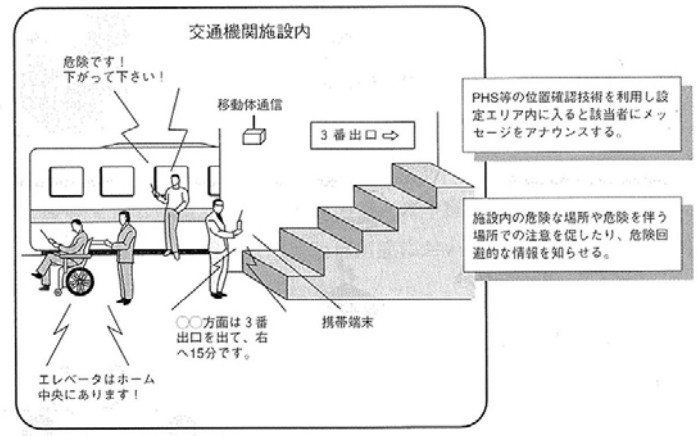


(ウ)将来の方向性

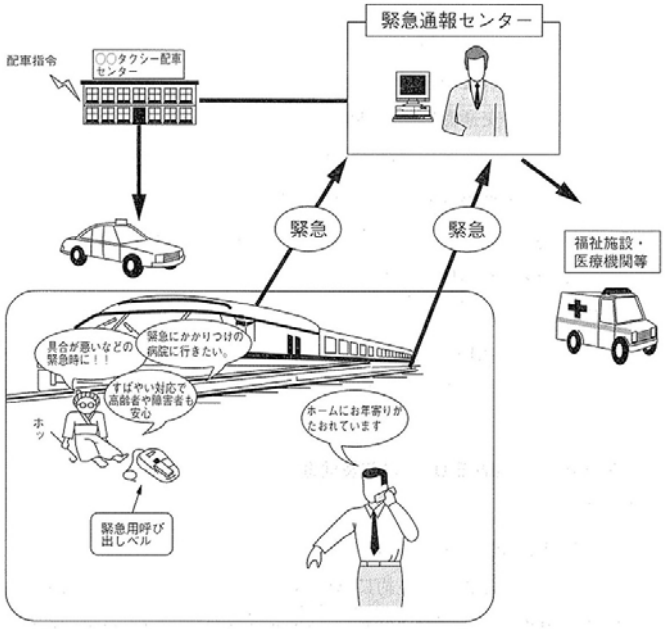
将来的には、提供する情報のコンテンツ(内容)を充実させることによって、一般利用者への情報提供サービスへと発展させることも可能である。

1-3-5図　携帯端末を活用した移動制約者支援システム

1-3-5 図携帯端末を活用した移動制約者支援システム







(3)地理情報システム(GIS)の活用方策の検討

(ア)概要

GIS(地理情報システム:GeographicInformationSystems)とは、地理的位置や空間に関する情報を持った自然、社会、経済等のデータを地図上に重ね合わせて表示するシステムであり、防災計画、各種行政計画への活用のほか、運輸分野での活用の可能性についても大いに期待されているものである。運輸省では、GIS技術を活用した交通情報・観光情報の提供方策など運輸分野でのGIS技術の具体的な活用方策について検討を行っている。

(イ)効果

運輸分野は地理情報との関連性が高く、交通計画の策定や防災時の輸送計画の策定等に当たり、GISの活用が期待されている。
また、公共交通機関の利便性の向上、企業経営の効率化等の観点からも、幅広い分野でGIS活用の余地がある。
例えば、移動者に対し、地図データと交通情報を重ね合わせた形で情報提供を行うことにより、公共交通機関の利便性を向上させ、公共交通機関の利用を促進する効果も期待できる。

(ウ)将来の方向性

携帯電話やPDA(PersonalDigitalAssistants)といった情報通信機器やインターネットの活用によって、多様な情報提供サービスが可能となる。

(4)電子データ交換(EDIの普及促進

(ア)概要

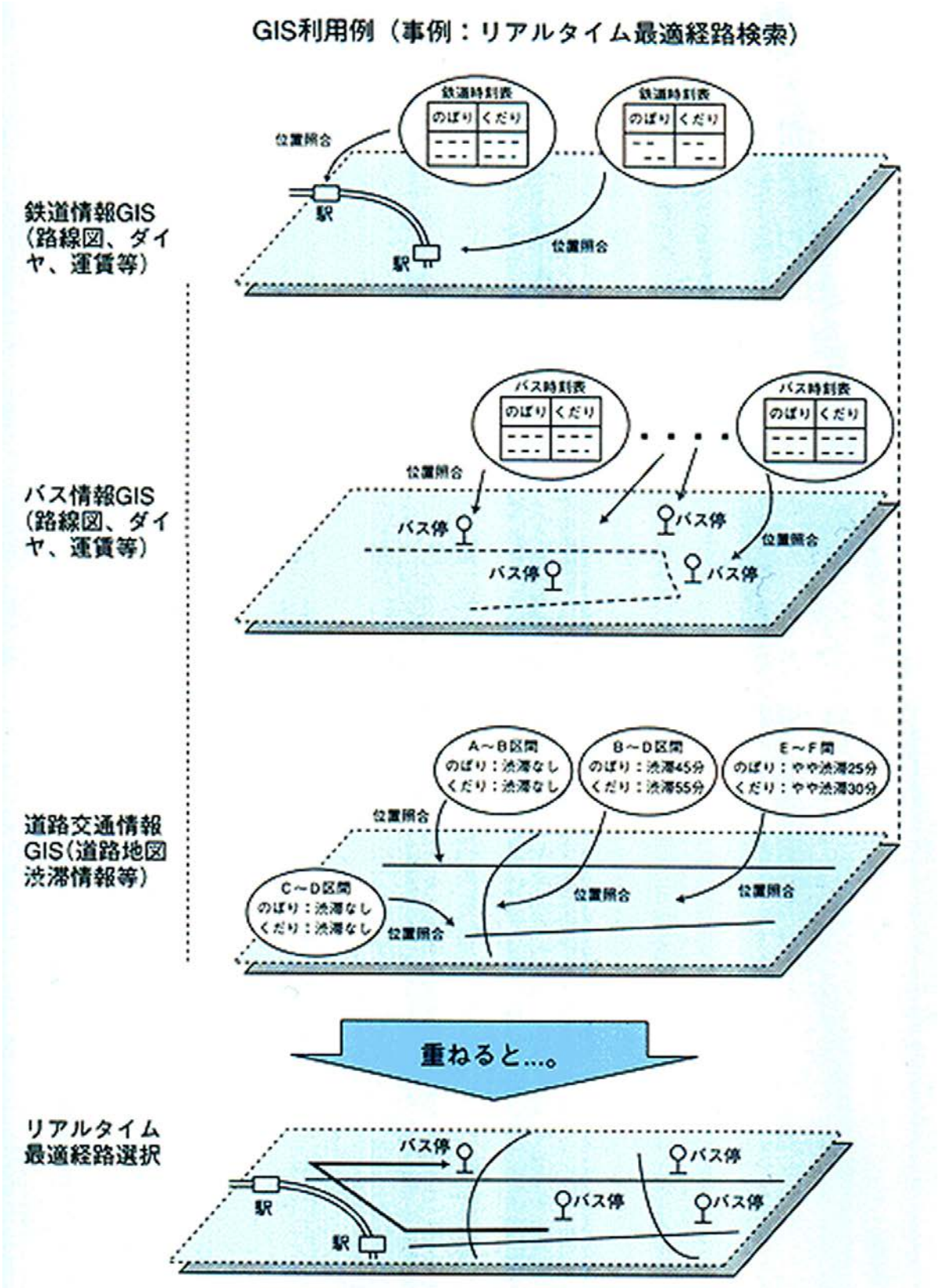
商取引を効率化するため、異なる企業間で、商取引のためのデータを、広く合意された規約に基づき、コンピュータ間で交換するいわゆるEDI(電子データ交換:ElectronicDataInterchange)の普及を促進している。運輸分野では鉄道、航空分野で早くから進められてきたが、近年は物流分野や観光分野においても様々な取り組みが進められている。

(イ)効果

関係者間で標準化された取引関連データの交換を行うことにより、再入力の省略、人為ミスの排除、取引時間の節約や標準化を通じた業務改善による個別企業・業種全体の効率化や業務の高度化が期待できる。この効果は、関連業種との連携を図ることにより一層高まる。

1-3-6図　GIS利用例(事例:リアルタイム最適経路検索)

GIS利用例（事例：リアルタイム最適経路検索）



「今なら、バス→鉄道→バスと乗り継げば、自家用車より速く到着できます！」

(ウ)将来の方向性

インターネット等の普及に伴い、EDIにおいても今後はVAN回線を用いた方式から通信コストが安価であるインターネット回線を活用した方式が普及していくと予想されるが、インターネット等汎用性の高いネットワークを活用することは、より多くの異なる業界との取引の可能性を広げることにもつながる。
また、将来、認証技術等が確立すれば、契約から決済まで全てネットワーク上で手続きを行う、広い意味での電子商取引への展開が期待される。
このほか、これらの取り組みを有機的に組み合わせ、必要な情報をオープンなネットワークにおいて流通させることにより、総合的な交通情報を入手したり、自宅で予約・発券等を行えるような総合交通情報提供システムの構築をめざし、現在検討を進めている

第4章　都市の魅力向上による交流拡大

最近においては、全国各地の都市において都市再開発による賑わい空間の創出、地域固有の生活文化を生かした観光地づくり、コンベンションやイベントの誘致等により、交流拡大を通じて地域活性化を図る動きが盛んである。こうした中で、都市交通政策の展開は、域内モビリティの円滑化により、住民の社会参加と交流を促進するほか、国内各地や海外からの来訪客の利便性・快適性を高めることになり、交流拡大に果たす役割は大きい。今後とも各都市が関係方面と連携しつつ都市の魅力向上と国際競争力の強化に向けた総合的な取り組みを行っていくことが望まれる。

本章では、こうした都市の魅力向上による交流拡大の動きについて述べる。

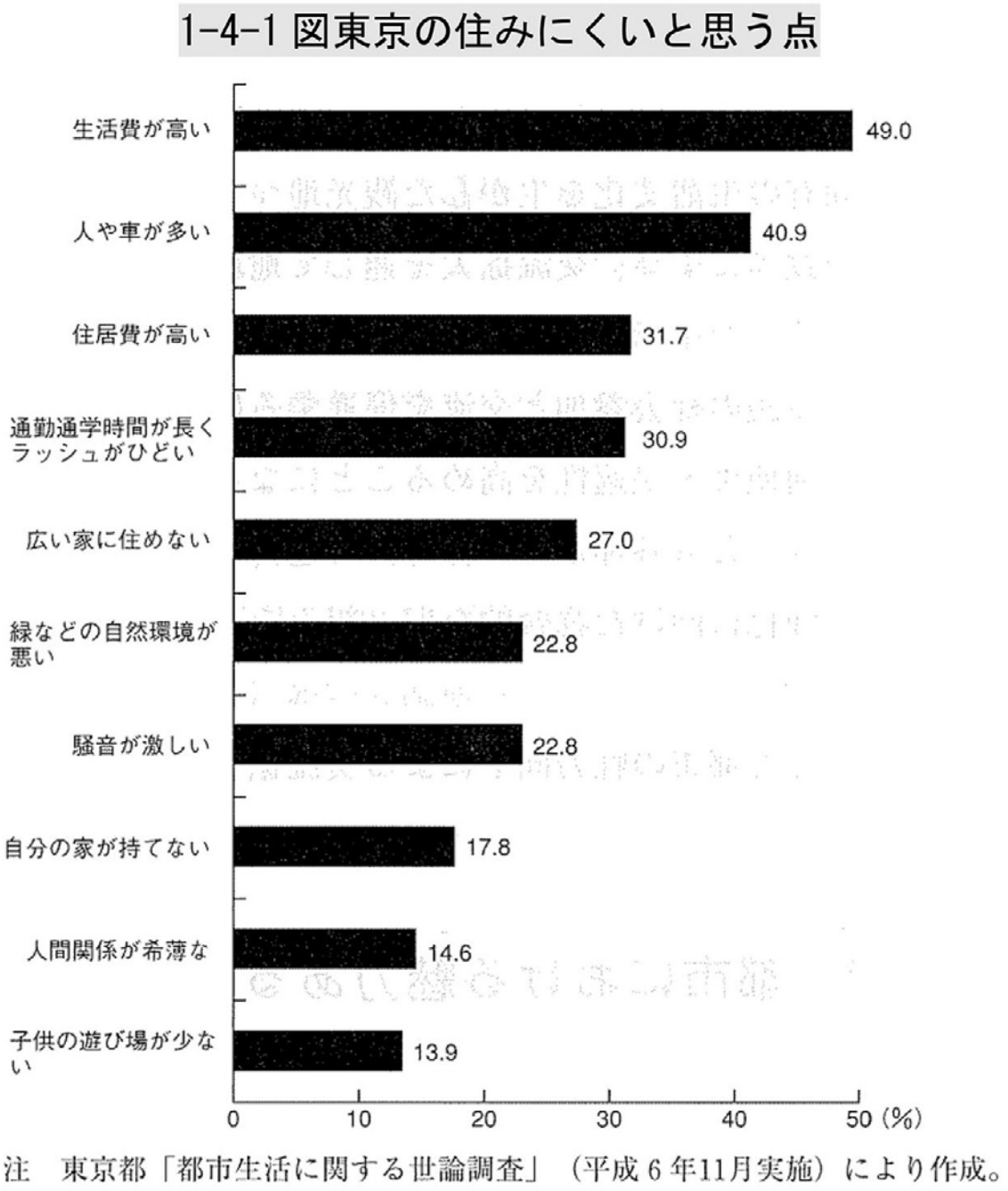
第1節　都市における魅力ある街づくり

1　「住んで良し、訪ねて良し」の街づくり

(1)住民の社会参加と交流の促進

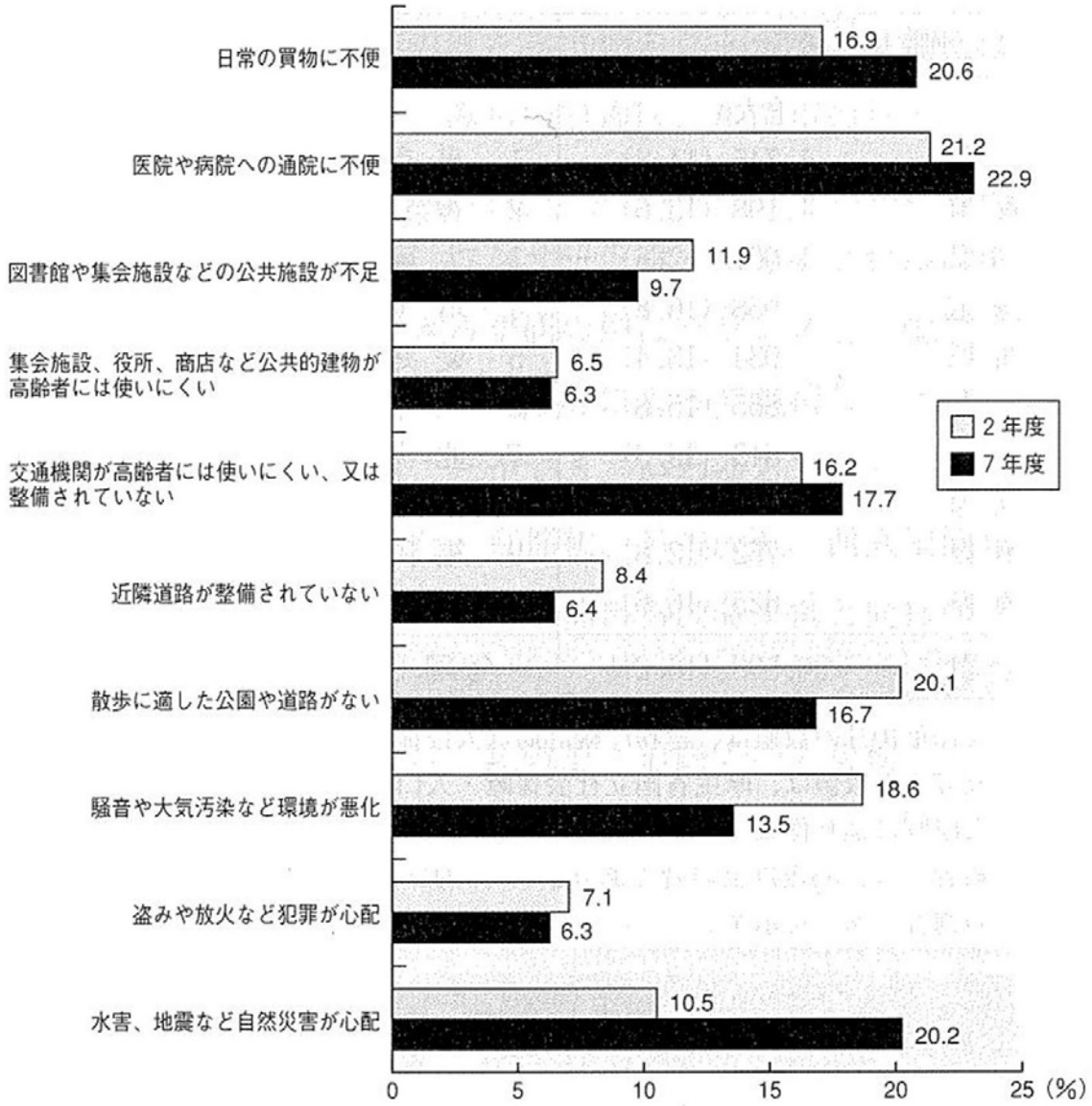
都市における魅力ある街づくりを進めるに当たっては、まず、住民自らが生活しやすい、利便性、快適性にすぐれた都市環境の整備を目指す必要がある。都市生活を送るうえでの問題点を見ると、1-4-1図及び1-4-2図に示すとおり、生活費や住居費の高さ、過密に伴う交通混雑や環境問題の発生、地域内での交通手段の不備、自然災害の不安等が挙げられており、特に、高齢者の場合、日常用務での交通面の不便、交通機関や公共的建物の使いにくさ等を問題としている。

1-4-1図　東京の住みにくいと思う点



1-4-2図　高齢者が居住地域に感じる問題点

1-4-2 図高齢者が居住地域に感じる問題点



注　総務庁「高齢者の生活と意識に関する国際比較調査」（平成2年度、7年度に60歳以上の男女を対象に調査を実施）により作成。

こうした広範多岐にわたる都市問題の改善に向けて関係方面により様々な取り組みがなされてきており、特に、都市交通政策の推進状況については、既述のとおりである。この結果、住民にとって生活しやすい、そして地域内での円滑な移動が容易なハイモビリティ社会が実現していけば、高齢者、身障者等を含めた住民全体の社会参加と交流が促進されることになる。今後、社会の高齢化が急速に進展し、特に都市における高齢者数が増加する中で〔1-4-3表〕高齢者が家に閉じこもらず「生涯現役」で、仕事、趣味、ボランティア活動等で交流ふれあいの機会を拡大していくことができれば、生きがいや自己実現の喜びが得られるとともに、地域社会が明るく活力あふれたものとなり、内需拡大等の経済波及効果も生ずる。

1-4-3表　都道府県別高齢者数の上位10都道府県

1-4-3 表都道府県別高齢者数の上位 10 都道府県

平成10年10月			平成37年（推計）		
		千人			千人
1	東京都	1,745（14.8）	1	東京都	2,733（29.1）
2	大阪府	1,198（13.6）	2	神奈川県	2,163（25.5）
3	神奈川県	1,061（12.6）	3	大阪府	1,959（26.9）
4	北海道	958（16.8）	4	埼玉県	1,953（24.2）
5	愛知県	934（13.4）	5	愛知県	1,730（25.3）
6	兵庫県	865（15.8）	6	千葉県	1,671（25.8）
7	福岡県	813（16.3）	7	北海道	1,548（30.3）
8	埼玉県	795（11.5）	8	兵庫県	1,515（26.9）
9	千葉県	752（12.8）	9	福岡県	1,336（26.3）
10	静岡県	625（16.6）	10	静岡県	1,031（28.5）
全国合計		20,508（16.2）	全国合計		33,116（27.4）

注　(1)　平成10年10月の数値は、総務庁統計局「人口推計」により作成。
(2)　平成37年の数値は、厚生省国立社会保障・人口問題研究所の「都道府県別将来推計人口」により作成。
(3)　高齢者とは、65歳以上の者であり、（　）内は、都道府県別総人口に占める高齢者の割合（%）を示す。

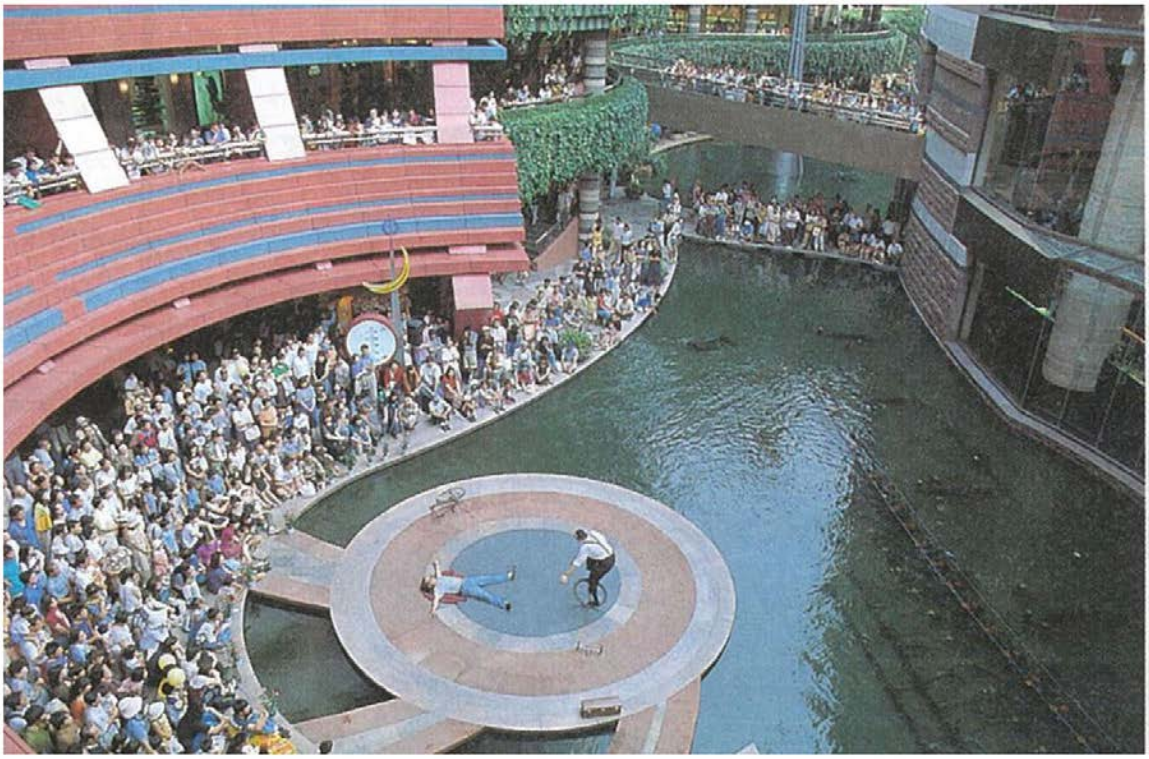
さらに、このように住民が人間性豊かに暮らし、活気ある街であれば、観光、業務等でその地を来訪した客にも好印象を与え、魅力ある街に感じられることになる。21世紀に向けて、多くの人々が交流し、住民がいつまでも住み続けたい、また、来訪客も住みたくなるような都市として、ハード・ソフトにわたる都市環境を調和を保ちながら整備していくことが重要である。さらに、都市内外の多数の人々が集まるところに文化や情報が生まれるが、こうした最新の文化や情報を発信していく拠点としての街づくりを進める必要がある。

(2)都市の観光魅力

ところで、都市の持つ観光魅力について、住民は、ややもすると、あまり意識しないか、誤解していることが多い。魅力ある都市とは、単にその都市が美しい自然条件に囲まれているとか、歴史的に価値ある文化財や遺産が多いといったことが条件ではない。都市には、この種の観光魅力以外に、都市の持つ複合的な機能やその文化や情報の発信機能そのものが観光魅力となっていることが多い。例えば、東京都の臨海部、横浜市のみなとみらい21地区、福岡市のキャナルシティ博多等においては、都市再開発により、大規模商業施設宿泊・会議施設に加え

て、劇場、美術館、コンサートホール等の文化施設やアミューズメント施設等が回遊できる空間の中にバランス良く配置されている。
この中で来訪客が自分の興味・関心によって選択のうえ自分のペースで楽しい時間を消費することができ、いわゆるアーバンリゾートとして人気を集めている。また、京都駅、名古屋駅、西鉄福岡駅等では、駅空間の高度利用により、これら都市再開発事例と同様の様々な複合機能を併設し、集客力を発揮している。
さらに、都市においては、鉄軌道、道路等の大規模なインフラ整備が行われるが、これらが完成したとき、都市の人流・物流を支える大動脈としての本来機能のほかに、それ自体が第一級の観光資源としての機能を果たすことがある。例えば、東京臨海部を走る「ゆりかもめ」は、1日平均8万人余りもの利用があるが、車窓からの風景を楽しむ観光目的の利用者が多い。また、首都高速道路のレインボーブリッジ、鶴見つばさ橋、ベイブリッジは、それぞれに構造上の特色があり、美しい外観をもつが、定期観光バスの「三橋巡り」コースに人気があり、また、ライトアップされた橋の光景は、新しい都市景観を創出している。さらに、東京湾横断道路(アクアライン)の「海ほたる」は、東京湾中央部からの眺望の良さから観光スポットとして賑わっている。
このほか、10年4月に世界最長の吊り橋である明石海峡大橋が開通したが、これにより10年の神戸市への観光客数は前年比11%増の2,528万人、同じく淡路島への観光客数は倍増の1,500万人となり、観光交流の拡大に大きく貢献している。

キャナルシティ博多



キャナルシティ博多

ゆりかもめ



ゆりかもめ

(3)地域固有の生活文化の活用

一方、こうした大都市の新しい大型施設等とは別に、最近では地方都市の中心市街地が持つ生活文化の魅力の再評価が進み、これを生かした街づくりを行うケースが増加している。生活文化とは、長い歴史の中でその都市が培ってきたもので、運河、蔵、工場等のハード面のほか、食、祭り、伝統芸能等のソフト面があるが、これら消失されずに残されてきた資源を現代に生かす知恵と努力によって多数の観光客を集めている。例えば、小樽市の小樽運河、角館市の武家屋敷、栃木市の蔵、長浜市の黒壁スクエア、高山市の「古い町並」、柳川市の堀割等がある。こうした生活文化を活かした街づくりは、住民自らが地域固有の良さを発掘あるいは再認識し、これを守り育てることが必要であり、また、ボランティアガイド(住民による観光名所の案内)や朝市(住民による地元名産品の販売)のように、来訪客との交流の中でその良さを共に分かち合うホスピタリティの精神(もてなしの心)を醸成することが望まれる。さらに、街づくりのためには、行政依存ではなく、長年にわたる住民の連携協力とこれを主導するリーダーの存在が重要である。加えて、このような地方都市の生活文化の魅力を観光関連産業との連携により全国、場合によっては海外に向けて情報発信し、PRしていく積極性が求められる。

(4)都市観光の振興に向けた取組み

運輸省としては、こうした観光振興による地域活性化を促進するため、9年度から「観光地づくり推進モデル事業」を支援している。これは、モデル観光地について、空間快適性、賦存資源、宿泊施設、活動メニュー等の観点から魅力度評価を行い、その評価結果を踏まえて対応策を検討したうえ、観光地づくりプログラムを策定し、観

光関係団体による観光振興イベント支援事業等を集中的に実施するとともに、PRや観光客誘致等を行うものである。また、「地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律」に基づき、都道府県が策定する基本計画(17府県が策定済み)に沿って実施される地域伝統芸能等を活用したイベントに対して支援を行っている。このほか、毎年、「地域伝統芸能全国フェスティバル」の開催を支援するとともに〔1-4-4表〕、地域伝統芸能等を海外においても披露し、外国人観光客の誘致に努めている。

1-4-4表　地域伝統芸能全国フェスティバル開催状況

1-4-4 表地域伝統芸能全国フェスティバル開催状況

	開催地	開催期間
1回	石川県金沢市	平成 5年10月 9～11日
2回	熊本県熊本市	平成 6年10月 7～ 9日
3回	香川県高松市	平成 7年 5月26～28日
4回	岩手県盛岡市	平成 8年 6月14～17日
5回	島根県松江市	平成 9年 5月23～25日
6回	岐阜県高山市、下呂町	平成10年 5月22～24日
7回	和歌山県田辺市、白浜町	平成11年 5月21～23日

さらに、10年7月には、中心市街地整備改善活性化法が施行され、地方都市の中心市街地において人の往来を活発化させ、活気にあふれた街づくりを進めるための様々な事業メニューに対して、支援措置が講じられることとなった。支援の前提となる街づくり基本計画の策定に取り組んでいる地方公共団体は100を超えるが、川越市、長浜市、松江市など、活性化の柱として観光振興を掲げるところが多い。

飛騨高山の朝市における地元とのふれあい交流



飛騨高山の朝市における地元とのふれあい交流

第7回地域伝統芸能全国フェスティバル（和歌山県）における公演

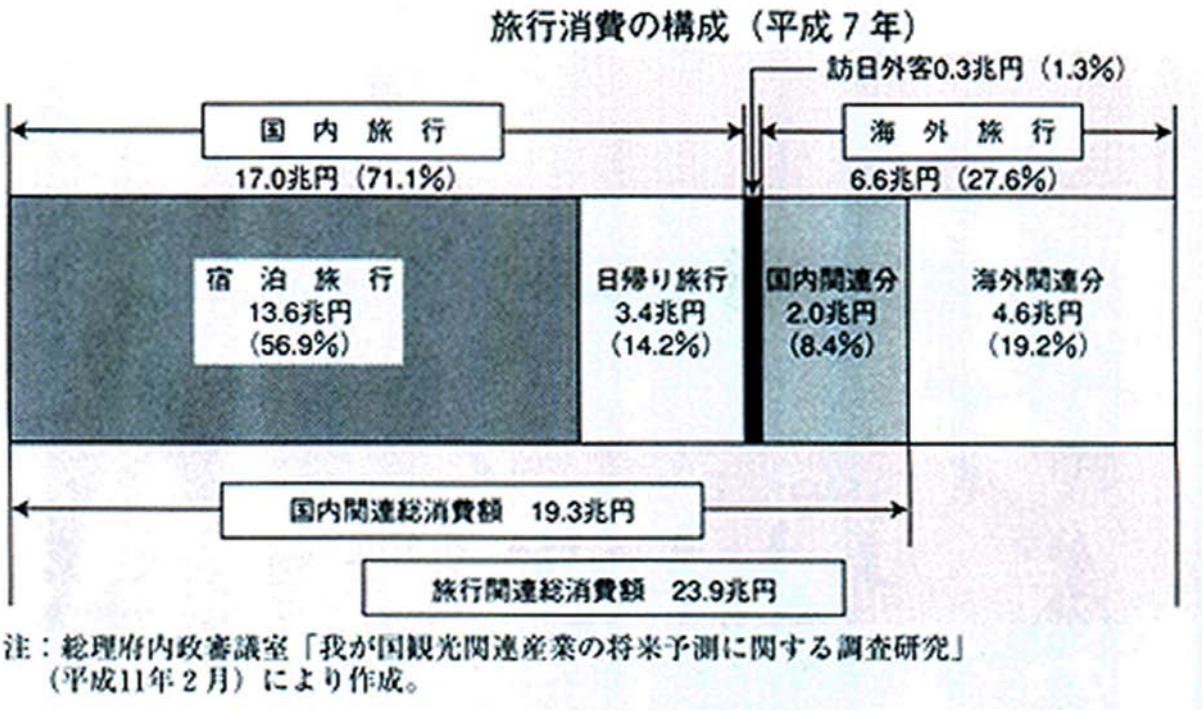


第７回地域伝統芸能全国フェスティバル（和歌山県）における公演

2　都市観光の振興による効果

都市観光の振興により都市への来訪客が増加することは、大きな経済効果をもたらすことになる〔1-4-5図〕。すなわち、観光産業は、旅行業、交通業、宿泊業、飲食業、アミューズメント業、土産品業等広範多岐にわたり、また、地域の特色ある食材や工芸品等を産出する地場産業にも関連が深く、観光振興は、これら産業の振興につながり、地元において多くの雇用機会を創出する。今後21世紀に向けて、ゆとりや豊かさを求めて国民の生活の力点がレジャー・余暇生活に向かうこと〔1-4-6図〕、また、時短、休日増等により余暇時間が増大し観光需要が拡大していくこと等を考えると、観光産業は、地域を支え、国を支える基幹産業のひとつとしての役割を果たすものである。

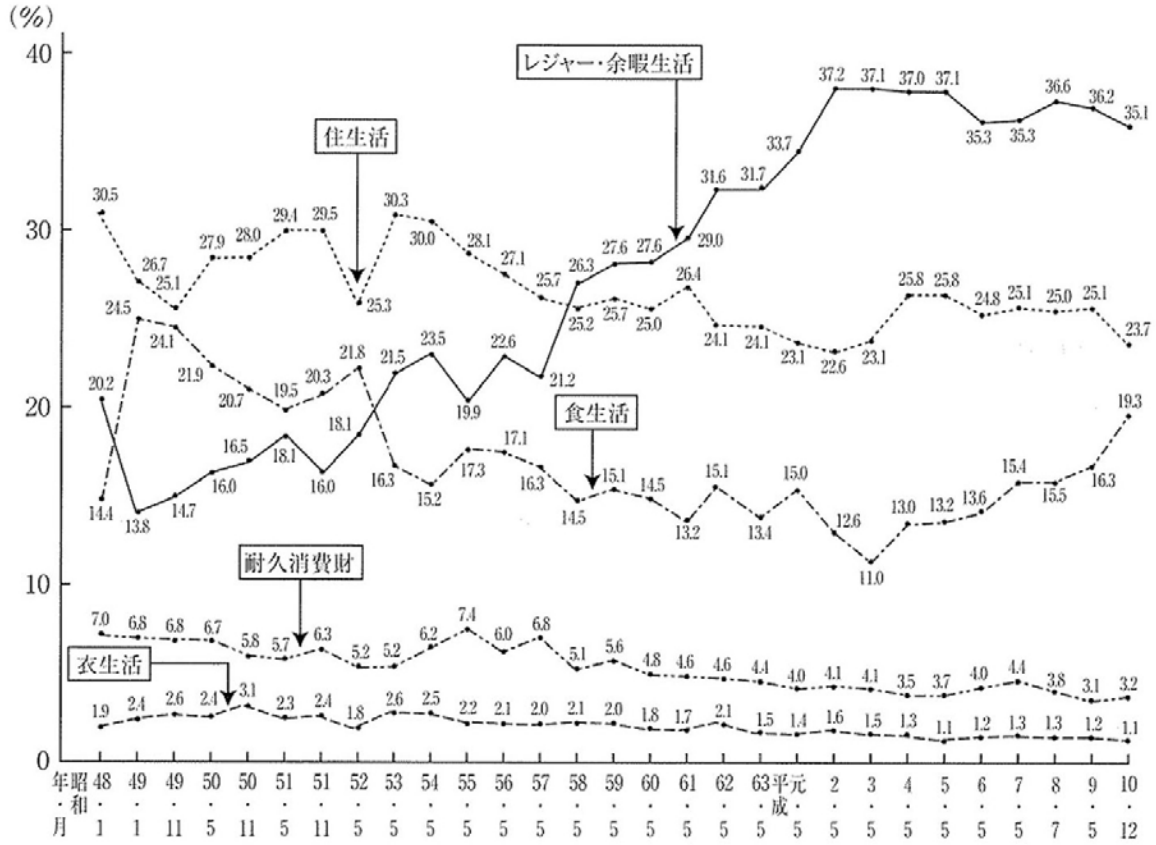
1-4-5図　旅行消費の構成(平成7年)



注：総理府内政審議室「我が国観光関連産業の将来予測に関する調査研究」
（平成11年２月）により作成。

1-4-6図　今後の生活の力点の推移

1-4-6 図今後の生活の力点の推移



注（1）総理府内政審議室調査（10年12月）により作成。
（2）耐久消費財：自動車、電気製品、家具などの耐久消費財の面

また、多数の観光客を誘致するためには、都市の魅力をハード・ソフトの両面からさらに磨きあげる努力が必要であり、都市の住民が地域を見つめ直し、より良い街づくりを進める契機となり得る。さらに、人は、多様な価値や異なる文化との触れあいを通じて心の柔軟性と寛容性を育くむことができる。また、行ったことがあり、知友がいるだけで、その地への親近感と思いやる心を持つものであり、こうした交流の拡大が地域間の友好協力に資する。特に、外国の場合は、両国の親善と平和維持に大きく貢献する。

諸外国の主要都市においても、こうした観光交流の果たす役割の重要性を認識し、ニューヨークの「アイ・ラブ・ニューヨーク・キャンペーン」やシンガポールの「ツーリズム・アンリミテッド」構想など積極的な都市観光政策を展開している。このほか、タイ、韓国等が国策として観光産業(ビジターズインダストリー)の振興に向けた熱心な取り組みを行っており〔1-4-7表〕、観光産業の振興を目的とした街づくりを、空港、道路、下水道といったインフラ整備とともに戦略的に進めつつある。我が国においても、各都市が関係方面と連携しつつ、都市戦略のひとつとして、観光交流の拡大に向けた総合的な取り組みを強化する必要がある〔1-4-8図〕。

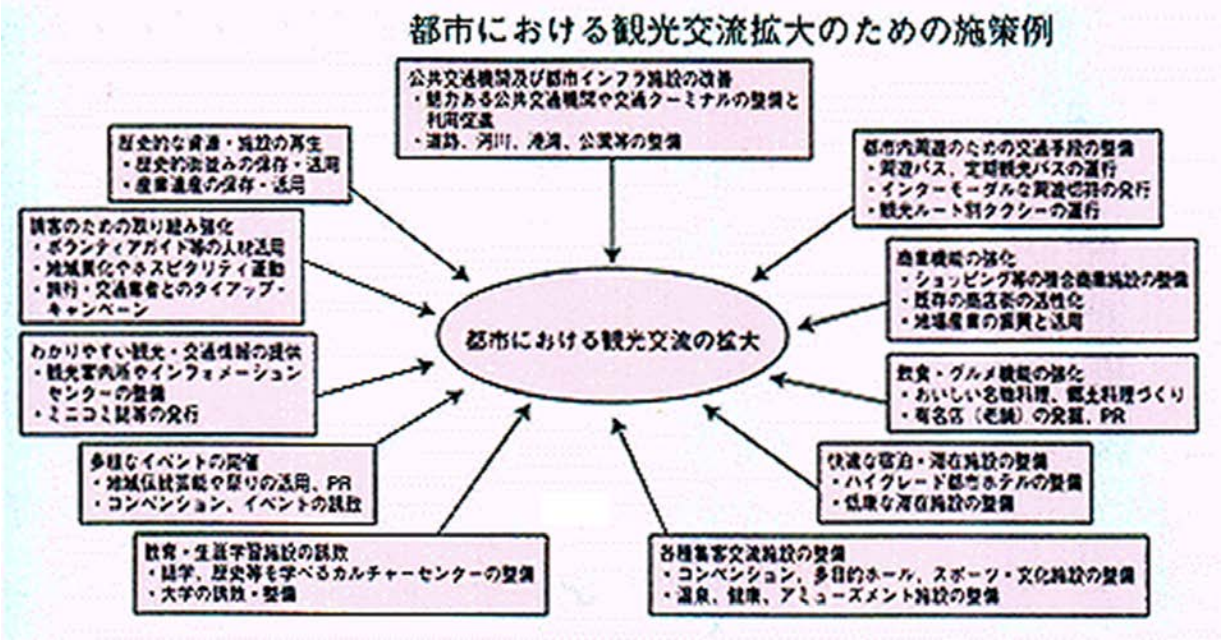
1-4-7表　観光交流面での国際競争力強化のための取組みの例

1-4-7 表観光交流面での国際競争力強化のための取組みの例

都市又は国	キャンペーン等の名称	取組みの概要
ニューヨーク	「ビッグアップル」キャンペーン	1971年からニューヨーク・コンベンション・ビジターズ・ビューロー(NYCVB)が市のイメージアップのため「ビッグアップル」をポスター、宣伝印刷物、グッズ等に使用。市長の主導によりニューヨーク観光の障害になる「混雑、犯罪、交通の不便、街の汚さ、高物価、不親切な市民」等の改善に努力し、ニューヨーク人気を高め、観光ブームを作る。
	「アイ・ラブ・ニューヨーク」キャンペーン	1975年から州知事の主導によりニューヨーク州及び市への観光客誘致のため強力なキャンペーンを展開。特に州の自然美、市のブロードウェイを中心にPR。
パリ	「グランプロジェ」戦略	ミッテラン大統領の時期の政府主導のパリ市街における大規模プロジェクト推進戦略。パリは、伝統的な街並み保全を基本としつつ、例外的に「グランプロジェ」については、絶好の立地に大胆なデザインと公共的機能を有する建築物を許容し、都市構造に新たな活力を与えた。これにより整備されたグランルーブル、バスティーユ新オペラ座等の文化施設は、パリの都市観光の振興にも大きく貢献。
シンガポール	「ツーリズム・アンリミテッド」構想	1994年から向こう10年間の観光促進計画（ツーリズム21）を策定し、世界各国からアジアへの観光投資のビジネス拠点としてシンガポールを位置付けるとともに、周辺国のリゾート地とシンガポールの大都市的魅力とを組み合わせた観光商品開発等を促進。
タイ	「アメージング・タイランド」キャンペーン	1998年から２年間行われる政府、タイ観光協会、タイ航空等の共同キャンペーンであり、1998年12月のアジア大会の成功、観光振興による国内の都市と地方間の格差是正、タイの観光魅力（買物、グルメ、文化遺産、自然等）の向上等を目的とする。
韓国	「観光振興５か年計画」（1998年～2002年）	観光産業を21世紀の基幹産業と位置付け、2002年のワールドカップまでの間の各種の観光振興策を定め、官民協力して誘客イベントやキャンペーンを実施。大統領自ら外国向けのテレビCMに出演し、外客誘致に努力。訪韓外客の約６割は漢字文化圏の旅行者であることから、標識や観光案内の漢字併記等も推進。

注　国際観光振興会の海外観光宣伝事務所からの報告により作成。

1-4-8図　都市における観光交流拡大のための施策例



3　都市交通政策と都市観光の関連

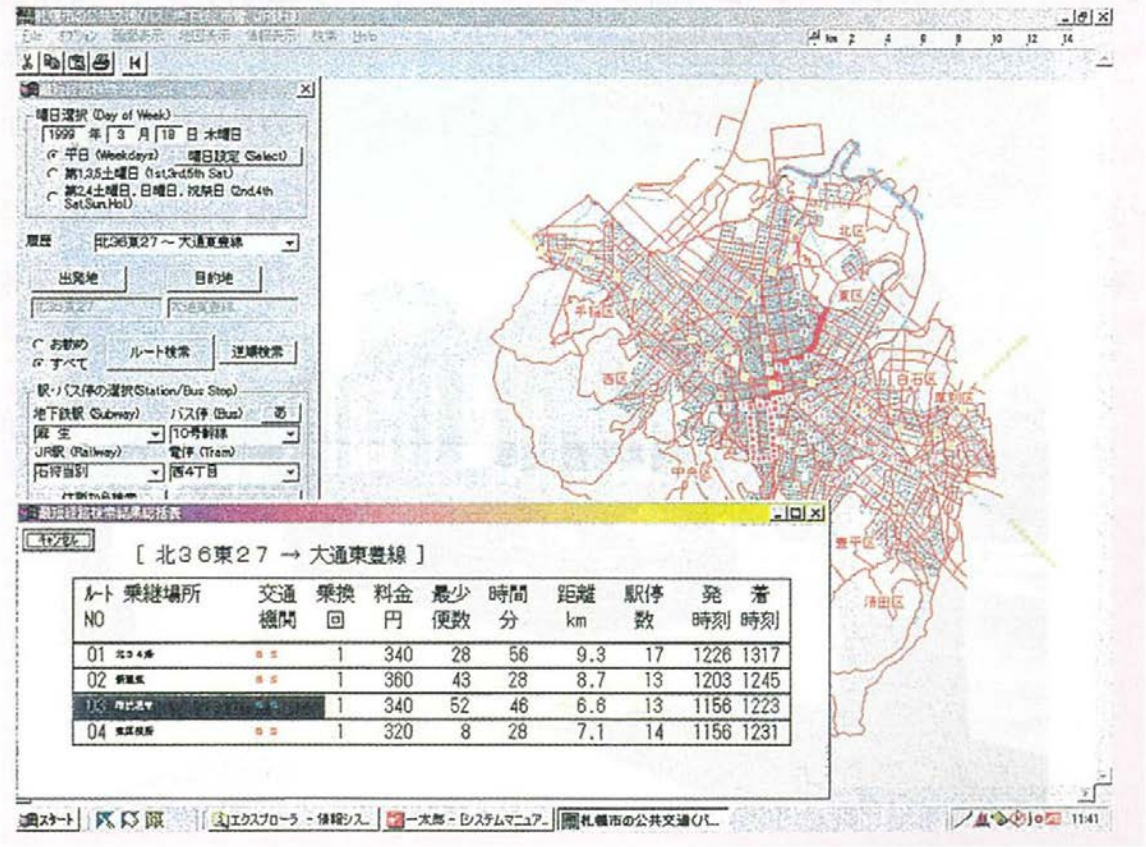
前章までに述べたような都市交通政策の展開は、交通混雑、環境問題等の都市環境の改善に資するとともに、ドア・ツウ・ドアの円滑な移動を容易とし、住民の利便性・快適性の向上につながるが、同時に、その地を来訪した客にとっても、観光、業務等で都市内を移動・周遊するうえでの利便性が高まることになる。
特に、最近の観光旅行は、団体旅行よりもファミリー、友人等の少人数での旅行が主流となっており、また、主催旅行(パッケージツアー)を利用する場合にあっても、スケルトン型(往復の交通手段と宿泊のみの手配)が多く、旅行先での移動・周遊のための交通手段の手配は、旅行者自身に委ねられることになる。このため、旅行先では、住民と同じような立場で電車、バス、タクシー、レンタカー等の公共交通機関を利用する機会が増大しており、都市観光の振興のためにも、これら公共交通機関の利便性の向上と、わかりやすい情報の提供(路線網、運賃、ダイヤ、乗り場等)が重要となっている。また、最近では訪日外国人客が増加しているが、東京,大阪のみならず日本らしさの残る地方都市を訪ねることも多く、外国語による案内、標識等の充実や外客向けの宿泊施設の整備等を図っていく必要がある。
さらに、最近の都市観光の傾向として、都心部の複合商業施設や文化施設等の回遊空間を歩いて楽しんだり、地方都市の歴史的な街並を散策したり、店舗に入って地域の伝統工芸や食文化にチャレンジするといった地域ふれあい体験型の観光が主流となっている。このため、中心市街地の活性化により街の賑わいを回復するとともに、公共交通機関の利用促進、トランジットモールの整備等により都心部の交通量を抑制し、その街ならではの雰囲気や情緒を実感しながら歩いて楽しめる観光地づくりを推進していく必要がある。

こうした都市観光の振興にも資する公共交通機関側の最近における対応例としては、次のようなものがある。

①11年5月から仙台市交通局が市内中心部の観光スポットを周遊する観光シティループバスを運行。1回乗車券(250円)1日乗車券(乗り降り自由で600円)があり、レトロ調の車両が観光都市のシンボルとして定着し、人気がある。(同様の試みは、横浜市、神戸市、名古屋市等多数。)
②11年3月に、松江市、(社)松江観光協会等が共同で松江市広域観光ガイドブックを作成。観光客自身の目と足で観光地を巡ることができるよう、主要観光地への公共交通機関の詳しい利用方法や、目印となる建物や施設をわかりやすく表示してあり、利便性が向上。③10年4月から熊本都市圏の市交通局及びバス会社3社が共同で乗継ぎ情報も含めたバス・電車のガイドブックを作成。これまでの事業者毎の案内図に比べ、全体がわかるようになり、利便性が向上。④10年4月から沖縄のバス会社4社が共同で那覇空港から本島中北部(恩納村名護市等)のリゾートホテルへの直行シャトルバスを運行。
従来の路線バスの乗継ぎ等に比べ所要時間や運賃の面で利便性が向上。⑤JR東日本が鉄道と旅行先でのレンタカーでの周遊、さらには低廉宿泊施設の利用をパッケージにした旅行商品を開発。家族や小グループでの利用が増加。
運輸省としても、都道府県単位で地域交通計画を検討する地方交通審議会やバス活性化委員会等の場を活用して、こうした公共交通機関の利便性向上策について検討し、各種施策を実施している。また、バス利用促進等総合対策事業の一環として、交通ターミナル等での公共交通総合情報案内版の設置やバスカードシステムの導入に対する補助等を行うことにより、その普及促進を支援している。さらに、旅行者ニーズの多様化に対応し、大規模なデータベースの整備により、国内の観光交通情報をインターネットを通じて、日本語及び外国語により情報提供する次世代観光情報基盤の整備を進めるほか、国内観光振興緊急対策事業の一環として、サインシステム(観光魅力を有する複数の地方公共団体が観光客の滞在活動の円滑化のために統一されたデザインコンセプトに基づいて設置する案内設備)の整備事業に対する補助等を行うことにより、観光情報提供の充実を図りつつある。

コラム　札幌市公共交通情報システム(SMILE)の供用開始

平成11年3月29日、札幌市において公共交通情報システム(SMILE)が供用開始した。SMILEとはSapporoMulti-modeTransportInformationLinkageを略したものである。
これは、札幌市内及び周辺地域を運行する路線バス、高速バス、JR、地下鉄、路面電車から各機関のダイヤ、運賃などの情報の提供を受け、パソコンにより目的地までの経路や、ダイヤ、所要運賃、乗り継ぎ方法を提供するものである。
このシステムは、北海道運輸局が札幌市と共同で平成8年度にまとめた「札幌市における公共交通総合情報システムのあり方に関する調査SMILE構想-」を受けて、札幌市が開発したものである。
これまでは、公共交通を利用する際に必要となる情報の提供は、各交通機関が個別に対応しており、利用者が各事業者にそれぞれ問い合わせしなければならなかったが、このシステムの登載されたパソコンが各交通機関の案内センターなどに配置されたことにより、いずれかの案内センターに問い合わせをすれば、一カ所で知りたい交通情報を入手できることとなった。



コラム　観光シティループバス「るーぷる仙台」運行開始

人口が100万人に達し、交流人口の一層の拡大が見込まれる仙台市で観光ニーズの多様化などに対応する新しい観光施策として、平成11年5月13日から「るーぷる仙台」が運行を開始した。
「るーぷる仙台」は、車両がレトロ調で3種類あり、2台で仙台市内の名所旧跡など11カ所を1周約1時間で巡り、30分間隔で午前9時から午後4時まで1日15本運行している。
開始後5ヶ月の輸送実績を見ると、1便当たりの乗客数は、七夕、夏休み期間中の8月実績54人は別格として、その他の4ヶ月は平均35人となっており、当初見込みの27人を大きく上回っている。
車両がレトロ調ということ、1日乗車券(600円)を購入すると、乗り降り自由で、時間を気にせず自分の好きな観光コースに合わせられるということで観光客のみならず仙台市民の利用も多く、大変な評判となっている。
また、8月27日から11月12日まで毎週金曜日に1日1回、夕方6時に出発して仙台城跡で仙台市街地の夜景を見た後に中華ディナーを楽しむ「るーぷる仙台サンセットディナーコース」が運行されている。夜の観光と中国料理のフルコースが楽しめるため、11月12日まですべて満席でキャンセル待ちの状態であり、運行期間延長も検討されているほど絶好調の状況になっている



コラム　新潟運輸局管内における「サインシステム整備事業」について

サインシステム整備事業とは、平成10年度第3次補正予算のうち景気対策臨時緊急特別枠分の国内観光振興緊急対策事業地方事業として、観光魅力を有する複数の市町村からなる地域内において、観光客の滞在活動を円滑にするとともに、外国人観光客の利便性向上にも役立つよう外国語を併記した統一されたデザインコンセプトに基づいて観光案内設備(サインシステム)を整備する事業であり、関係の地方公共団体が実施主体となる。
国では、地方公共団体に対する支援措置として、国内観光振興対策費補助金(事業費の1/3を補助)を交付する。現在、新潟運輸局管内では新潟県4地域、長野県3地域、山形県全域、秋田県3地域を対象に整備が進められている。
今後は、この観光案内設備(サインシステム)を活かして観光需要の喚起及び地域の活性化が図られることが期待される。

新潟におけるサインシステムの例



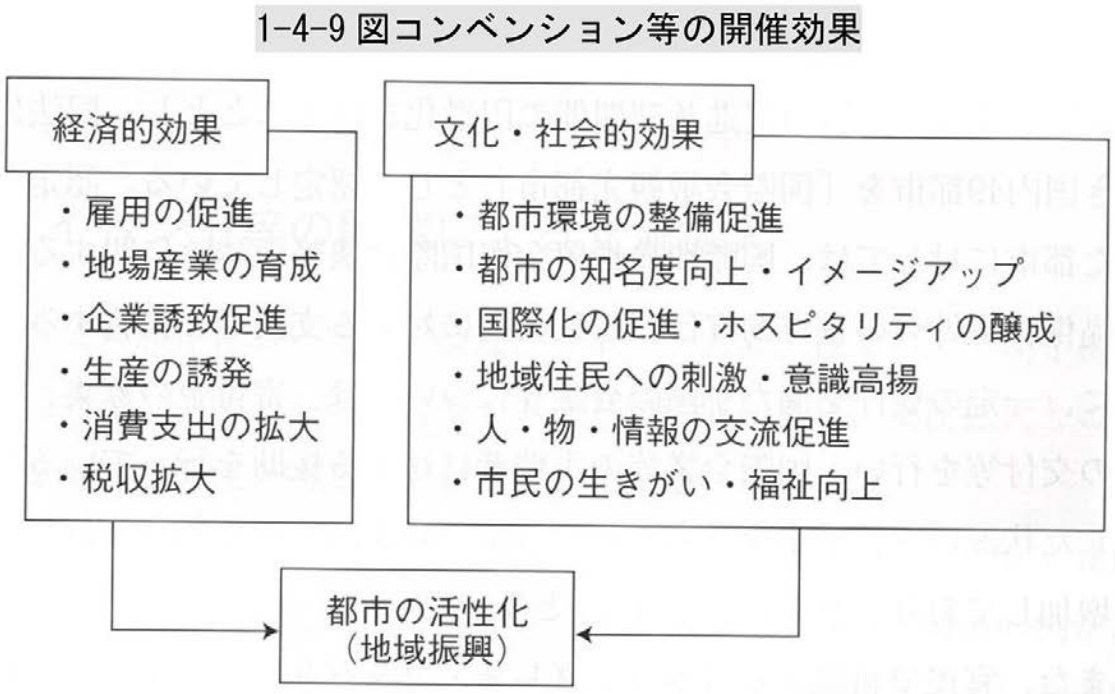
新潟におけるサインシステムの例

第2節　コンベンション等の誘致による交流拡大と国際競争力の強化

1　コンベンションの誘致による交流拡大

都市における観光交流の拡大等を図る上で、大規模なコンベンションやイベントを誘致することは、これを契機として開催都市の魅力を参加者やプレス等を通じて内外にアピールすることができ知名度向上に資するとともに、多数の関係者の来訪により地域経済への波及効果も大きなものがある。また、国際的な行事であれば、企画運営ノウハウの蓄積、行事参加者の地元での受入体制の準備等を通じて、地域全体の国際化にも資する〔1-4-9図〕。

1-4-9図　コンベンション等の開催効果

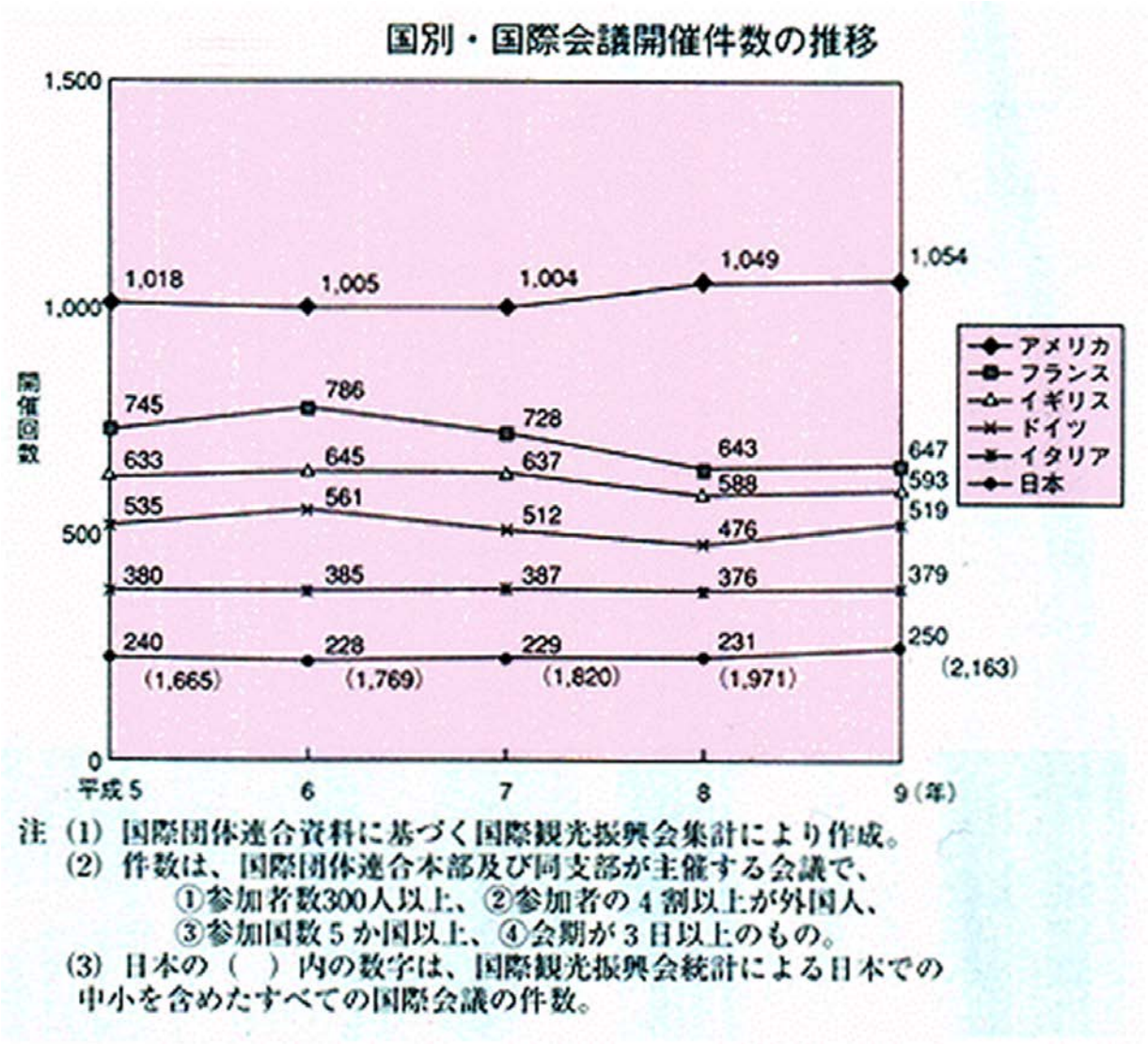


このような観点から、近年、多くの都市において国際会議場やイベント用施設の整備、コンベンション推進機関の設立等が積極的に行われている。例えば、東京都と東京商工会議所は、東京の国際会議開催件数の低迷、観光・コンベンション産業の経済波及効果への期待等を背景に、東京都観光連盟を発展的に改組して、9年12月に、(社)東京コンベンション・ビジターズ・ビューロー(TCVB)を発足させた。このTCVBでは、①コンベンションの誘致と支援、②観光客の誘致と支援サービスの提供、③東京のイメージ向上とシティセールスの強化、④ホスピタリティ普及運動、⑤観光コンベンション分野の人材育成、⑥会員企業向けビジネスチャンスの拡大等を主な活動内容としており、11年においては重点キャンペーンとして、台湾、中国、韓国等で誘客イベントや新聞広告を行い、東京の魅力をPRすることとしている。

一方、我が国での国際コンベンションの開催件数は、欧米主要国に比べ依然低い水準にとどまっており〔1-4-10図〕、国を挙げて国際コンベンションの誘致に取り組んでいるアジア諸国にも遅れをとるおそれがある。このため、運輸省としては、コンベンション法に基づき、国際会議等の誘致の一層の促進及び開催の円滑化を図ること

とし、同法に基づき国内49都市を「国際会議観光都市」として認定している。認定を受けた都市に対しては、国際観光振興会が国際会議等の誘致に関する情報の提供、海外への重点的宣伝、誘致活動に対する支援等を実施するとともに、一定の要件を満たす国際会議等については、寄付金の募集、交付金の交付等を行い、国際会議等の主催者に対する援助を行っている。こうした状況の下、中小を含めた国際会議の我が国での件数は、毎年着実に増加しており、9年には2,163件となった。

1-4-10図　国別・国際会議開催件数の推移



また、官民で組織する日本コングレス・コンベンション・ビューロー(JCCB)では、国際観光振興会、全国の国際会議観光都市、コンベンション・ビューロー及びコンベンション関連事業者が一体となって、コンベンションの誘致支援、人材育成等の各種事業を推進している。

2　イベント等の開催による交流拡大

地方公共団体においては、最近、スポーツ大会、種々のテーマを掲げた博覧会、コンサート等の大型イベントの開催により、交流拡大とこれによる地域活性化を図る動きが盛んとなっている。
こうしたイベント等を活用し、アジアとの交流拠点としてアジア諸国との結びつきを深めていった注目すべき取り組みとして福岡市の例がある。福岡市では、平成元年にアジア太平洋博覧会(よかとピア)を開催して以来、毎年9月をアジアマンスとして、アジア諸国のオーケストラと地元の九州交響楽団とのジョイントコンサート、アジアの伝統芸能や祭りを支える方々を招いてのフェスティバル等を多数開催し、地元市民も参加した草の根レベルでの友好親善を図っている。また、6年にはアジア太平洋経済協力(APEC)会議、9年にはアジア開発銀行(ADB)総会、10年にはアジア太平洋都市サミット、11年にはアジア太平洋旅行博覧会と一貫してアジア関係のイベントを開催し、九州の中心であり、アジアに開かれた国際都市としての福岡の魅力を情報発信しながら、アジア諸国との関係強化に努めている。この結果、アジア諸国との空路、海路も拡充され、九州のテーマパークや温泉には、アジアからの来訪者が増加し、九州のゲートウェイ都市としての福岡の発展と交流拡大が進んでいる。

アジアマンスにおける市民交流（福岡市）



アジアマンスにおける市民交流（福岡市）

また、名古屋市では、平成11年度を「なごや交流年」として4月の太平洋アジア観光協会(PATA)総会と旅フェア'99の連続開催を皮切りに、様々なイベントを開催し、交流拠点都市・名古屋のアピールを行うこととしている。11年度においては、市営地下鉄及びバスの一日乗車券の提示により、市内の美術館や観光スポットの入場料の割引措置が受けられるようにし、名古屋の様々な魅力を実体験してもらう試みを行っている。特に、名古屋は、ものづくりの歴史と伝統を有する地域であることから、自動車、陶磁器、工芸品等の生産工程を公開し、地元への理解を深めてもらう「産業観光」に力を入れている。

運輸省としても、①既述の「地域伝統芸能全国フェスティバル」のほか、②大都市の消費者をターゲットに新しい国内旅行の提案や旅についての総合的な情報の発信、交流等を行う「旅フェア」、③地元のイベントや伝統芸能等を実体験しながら、これら観光魅力を生かした広域的な連携による観光振興方策を議論する「広域連携観光振興会議(WAC21)」等のイベント開催を毎年支援している。

東北6県による広域連携観光振興会議（WAC21）（平成10年11月）



東北６県による広域連携観光振興会議（WAC21）（平成１０年１１月）

21世紀に入ると、2002年のワールドカップ、2005年の愛知万博とビッグイベントが相次いで開催され、訪日外客も増加するが、一過性に終わらせることなく、こうした機会に日本の良さを十分にアピールし、その後の観光交流の持続的拡大につなげることが重要である。運輸省としても、「ワールドカップ開催を契機とした国際観光振興戦略会議」を関係地方公共団体、観光関連団体等をメンバーとして発足させ、広報宣伝、受け入れ体制整備等の具体策を検討のうえ、実施することとしている。

3　都市の観光交流面での国際競争力の強化

訪日外客数は、平成10年において411万人であり、同年の出国日本人数1,581万人の約4分の1と不均衡な状態が続いており、また、世界各国における外国人旅行者受入者数と比較すると、我が国は世界第32位(平成8年)と極めて低い水準にある。今後、外客誘致を図るためにも、観光交流面での国際競争力の強化を図る必要がある。また、10年における訪日外客数の地域別内訳を見ると、アジアが55%、ヨーロッパが21%、北アメリカが19%、オセア

ニアが4%となっており、10年はアジア諸国の経済危機による訪日客減という事情があったものの、アジア諸国は、今後、外客誘致を図るうえで極めて重要な地域となっている。
運輸省としては、国際観光交流の拡大を図るためのトータルプランとして、8年4月に、ウエルカムプラン21(訪日観光交流倍増計画)を策定し、概ね2005年までに訪日外客を700万人へと倍増することを目指すとともに、9年6月には外客誘致法を施行し、①国際観光テーマ地区の整備と重点的観光宣伝の実施、②外国人旅行者の国内旅行費用の低廉化、③次世代観光情報基盤整備事業等を実施している(詳しくは、第2部第3章第1節参照)。こうした各種施策の積み重ねにより、各地において観光魅力の再生・創造を行い、移動や滞在のしやすい環境づくりを進め、地域の魅力を効果的にPRしていく必要がある。特に、外客誘致プロモーションに当たっては、最近では、韓国、中国、香港等のアジアを対象とすることが多いが、相手国(地域)の旅行者のニーズに即応した旅行提案を行うとともに、各都市がそれぞれに対応するのでなく、例えば、国際観光テーマ地区に係わる地方公共団体が広域的に連携し、そのテーマに沿った統一コンセプトで観光魅力を訴える等の宣伝効果を挙げる工夫を行う必要がある。
我が国都市の観光交流面での国際競争力を強化していくためには、これらに加えて、交通運輸の面でも国際的な水準を視野におきつつ、これにふさわしいハード(交通インフラの整備)・ソフト(わかりやすい交通情報の提供、運賃水準、利便性・快適性の向上等)の両面からの整備充実が必要である。具体的には、新東京国際空港及び関西国際空港のⅡ期事業、中部国際空港等の大都市圏拠点空港の整備により、国際航空ネットワークの一層の拡充を進めるとともに、これら大都市圏拠点空港と各都市へのアクセス交通手段の充実、さらには都市内モビリティの向上を図ることも極めて重要である。

コラム　主要都市の空港比較

21世紀に向けて国際化、グローバリゼーション等が一層進展し、国際交流の拡大が進む中で、その拠点となる空港の能力を主要都市間で比較すると、欧米の主要都市では複数の国際空港を持ち、各空港に複数の滑走路がある中で、我が国は、かなり遅れた状況にあることがわかる。アジアの主要都市でも、ソウル、バンコクなど現空港の他に新たなハブ空港の建設を進めている都市が多く、国際競争力の維持強化の観点から、我が国においても基幹空港の整備拡充を急ぐ必要がある。

都市名	空港名	滑走路長（m）	発着回数（千回）	乗降客数（千人）	都心への平均アクセス時間
東京	新東京国際（成田）	4,000	123.4	24,210	60分（地域鉄道）
大阪	関西国際	3,500	103.9	16,510	29～45分（地域鉄道）
ニューヨーク	ジョン・エフ・ケネディ	3,460･2,560･3,048 4,442	327.0	28,807	約60分（バス）
	ニューアーク	2,073･2,500･2,835	415.4	28,020	約40分(バス)
ロンドン	ヒースロー	1,966･3,902･3,658	411.6	51,368	15～21分（地域鉄道）
	ガトウィック	2,565･3,316	181.9	21,045	30～45分（地域鉄道）
フランクフルト	フランクフルト・マイン	4,000･4,000･4,000	348.8	34,376	
パリ	シャルル・ド・ゴール	3,600･4,215	318.7	28,363	29～38分（地域鉄道）
	オルリー	2,400･3,650･3,320	209.0	26,497	約20～35分（バス）
アムステルダム	スキポール	3,300･3,400･2,014 3,500･3,453	274.1	23,069	
ソウル	キンポ	3,600･3,200	178.9	26,705	
シンガポール	チャンギ	4,000･4,000	145.3	20.203	

注　(1)　滑走路長については、ICAO「AIRPORT CHARACTERISTICS DATA BANK 1998」による。
(2)　外国空港の乗降客数については、ICAO「Civil Aviation Statistics of the World (1995)」による。
(3)　都心への平均アクセス時間は、最短時間で都心へアクセスできる輸送機関によるもの。

コラム　都市内交通の運賃水準についての国際比較

運輸省が10年10月に実施した「旅客輸送サービス内外価格差調査」から都市内交通に関連する地下鉄、バス、タクシーの運賃水準について主要都市間の比較を行うと、次表のとおりとなる。いずれも各地の運賃を為替レート(10年10月平均値)で換算し、東京の運賃を100としたときの指数で示している。

○地下鉄（距離帯：８kmで比較）

東京 営団地下鉄	ニューヨーク NYCTA	ロンドン LT	フランクフルト RMV	パリ RATP
100	96	173	136	93

（比較対象）日本は営団地下鉄、米国はニューヨーク市運輸公社（NYCTA）、英国はロンドン輸送（LT）、独国はラインマイン運輸連合（RMV）、仏国はパリ運輸自治公社（RATP）を対象）

○バス（距離帯：10kmで比較）

東京 東京都交通局	ニューヨーク NYCTA	ロンドン LT	フランクフルト RMV	パリ RATP
100	91	92	130	88

（比較対象）日本は東京都交通局、諸外国は地下鉄に同じ。

○タクシー（距離帯：２km及び５km、昼間運賃で比較）

	東京	ニューヨーク	ロンドン	フランクフルト	パリ
（２km）	100	80	96	101	77
（５km）	100	59	79	77	49

（比較対象）昼間における２km及び５kmについて比較（諸外国は10～15%のチップ込み。）。ロンドン、パリではこの他に、人数割増、荷物割増等がある。

これによれば、地下鉄については、東京は、ロンドンやフランクフルトより割安であるが、バス及びタクシーについては東京は概ねやや割高となっている。ただし、諸外国では、地下鉄について多額の運営費補助がが行われていたり、タクシーについて移民労働者やアルバイト等の安価で流動的な運転者が大半を占めていたりするので、単純な比較は難しい。

コラム　地下鉄及び都市鉄道のネットワーク比較付

東京は、諸外国の主要都市に比べ、地下鉄及び都市鉄道のネットワークが稠密であり、定時性が確保されていることが分かる。

		東京	ニューヨーク	ロンドン	パリ
路線延長[km]	地下鉄	218	390	372	201
	都市鉄道	407	167	788	648
	計	625	557	1,160	849
路線密度[km／㎢]	地下鉄	0.35	0.52	0.24	0.1
	都市鉄道	0.66	0.22	0.5	0.31
	計	1.01	0.74	0.74	0.41
駅密度[駅数／㎢]	地下鉄	0.23	0.63	0.16	0.14
	都市鉄道	0.41	0.05	0.2	0.14
	計	0.64	0.68	0.36	0.28
地下鉄サービスの質	運休にならない列車の割合	100	97	97	91
	5分未満の遅れで運行される列車の割合	100	80	85	88

注 (1) 東京市政調査会編「メトロポリスの都市交通」(平成11年5月) により作成。
(2) 都市圏の範囲については、各都市とも「高密に市街化された地区」をとっており、具体的には、東京は23区、ニューヨークはニューヨーク州のマンハッタン、クイーンズ、ブルックリン、ブロンクスの4区とニュージャージー州のハドソン郡、ロンドンは大ロンドン地域（ロンドン33区）、パリはパリの市街地で概ねフランシリェンヌ環状道路の内側。

コラム　「都市観光を創る会」について

これからの活力ある都市づくりのためには、都市をモノの生産や流通拠点とするだけではなく、むしろ人々の自己実現や交流のための時間消費を愉しむ舞台装置として積極的に位置づけることが必要である。それは、多様な魅力をもつ都市づくり「都市観光」につながっていくものである。
そのため、「都市観光」についての討議、交流を行い、理念の構築、手法の開発、提言、実践を行う場として有識者、行政、企業等有志により「都市観光を創る会」が設立された(会長:木村尚三郎・東京大学名誉教授)。11年7月に設立発起人会が開催され、多様な魅力をもつ都市づくりを目指すこととなった。こうした取組は特に中心市街地活性化や国際観光振興に資するものであり、運輸省としても、「都市観光を創る会」と連携しつつ都市観光の振興に寄与することとしている。

「都市観光を創る会」設立趣意書

これからの活力ある都市づくりのためには、都市をモノの生産や流通拠点とするだけでなく、むしろ人々の自己実現や交流のための時間消費を愉しむ舞台装置として積極的に位置付けることが重要です。それは多様な魅力をもつ都市づくり、「都市観光」につながっていきます。

世界の諸都市では、都市の魅力の発揮による観光の振興が、都市の活性化を図るための重要な政策課題とされ、積極的な取り組みが行われています。都市における観光は、名所旧跡を見物するといった従来の観光から、芸術文化を観賞する、アミューズメント施設で遊ぶ、ショッピングや飲食を楽しむ、または都市の歴史や市民の暮らしを学び、人と交流するなど、都市のさまざまな魅力を体験することへ変化しつつあります。

こうした都市における観光の社会・文化・経済的な波及効果は、観光産業はもとより地域産業をはじめ、広く産業全般に及び、さらには、都市の観光客などの来訪者と居住者との交流による、新たな都市文化の発展にも広がっていくことになるでしょう。

都市観光は、個人の自己創造や自己表現の楽しみ、喜びを求める活動であり、それらを拡大・増幅させている装置としての都市を体験することを可能にします。また、都市観光は、市民の、自分の住んでいる都市への愛着、アイデンティティの回復、誇り、威信を向上させ、都市力を上げていくことになります。

つまり、「都市観光」とは、市民、企業、行政が一体となり、国内外の多様な人々との交流を通じて、都市の生活、文化、産業の好循環を生み出す、地域振興のための「新しい都市づくり」です。

「都市観光を創る会」は、この様な「都市観光」に賛同する有識者、行政、企業等の方々により、その推進に貢献することを目的に設立します。

第2部　運輸の動き



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10年度の我が国経済は、金融機関が自己資本不足を背景に貸出態度が慎重になったことから、中小企業、次いで大企業の設備投資が減少し、雇用や賃金の調整も進み、景気後退が深まっていった。公的需要は政策効果が表れ、平成10年秋口以降は増加に転じ、輸出入は回復に向かっているが、個人消費は前年度に引き続き依然として低調である。実質経済成長率はGDP(国内総生産)で1.9%減(9年度は0.4%減)となり、2年連続のマイナスとなった。

1　旅客輸送の動向

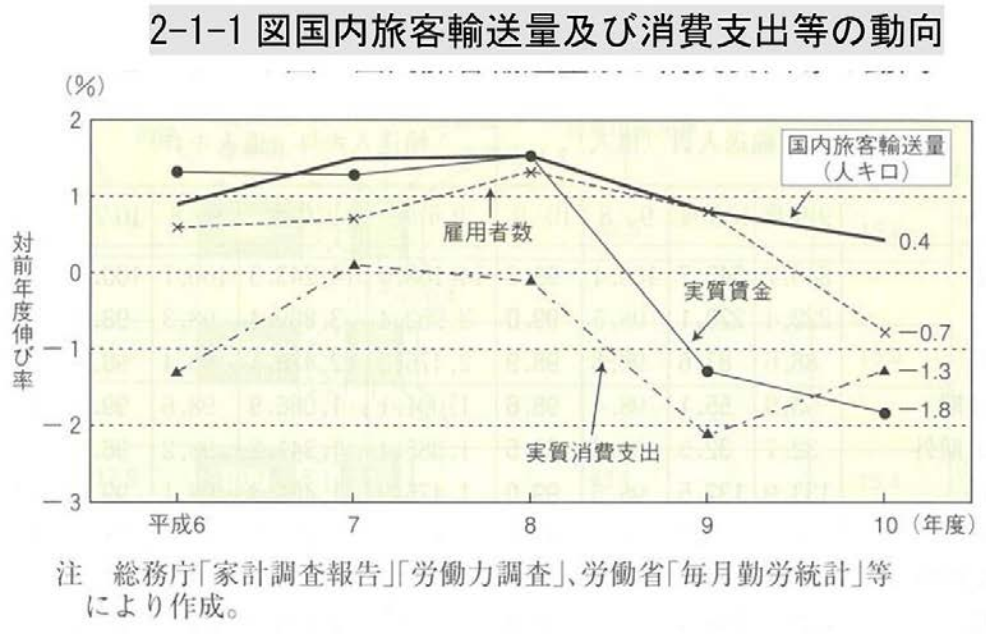
(1)国内輸送

(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1.8%減(9年度は1.3%減)と前年度に比べマイナス幅が拡大し、実質消費支出は1.3%減(9年度は2.1%減)と前年度に比べマイナス幅は縮小している。また、経済活動や通勤旅客輸送の動向に影響が大きい雇用者数は対前年度比0.7%減(9年度は0.8%増)と時系列的に比較可能なデータがある昭和28年度以来初めての減少となった〔2-1-1図〕。

2-1-1図　国内旅客輸送量及び消費支出等の動向



注　総務庁「家計調査報告」「労働力調査」、労働省「毎月勤労統計」等により作成。

このような中で我が国経済は総じて低迷し、民間需要の回復力が弱く消費活動も依然として低調である中で、10年度の国内旅客輸送量は、営業用自動車の減少幅が拡大したことなどから、輸送人員については841億人、対前年度比(以下同じ。)0.7%減(9年度は0.4%増)となったが、航空が好調に推移したことや自家用乗用車の平均輸送距離が伸びたことなどから、総輸送人キロについては14,243億人キロ、0.4%増(9年度は0.7%増)となった〔2-1-2表〕。

2-1-2表　輸送機関別国内旅客輸送量

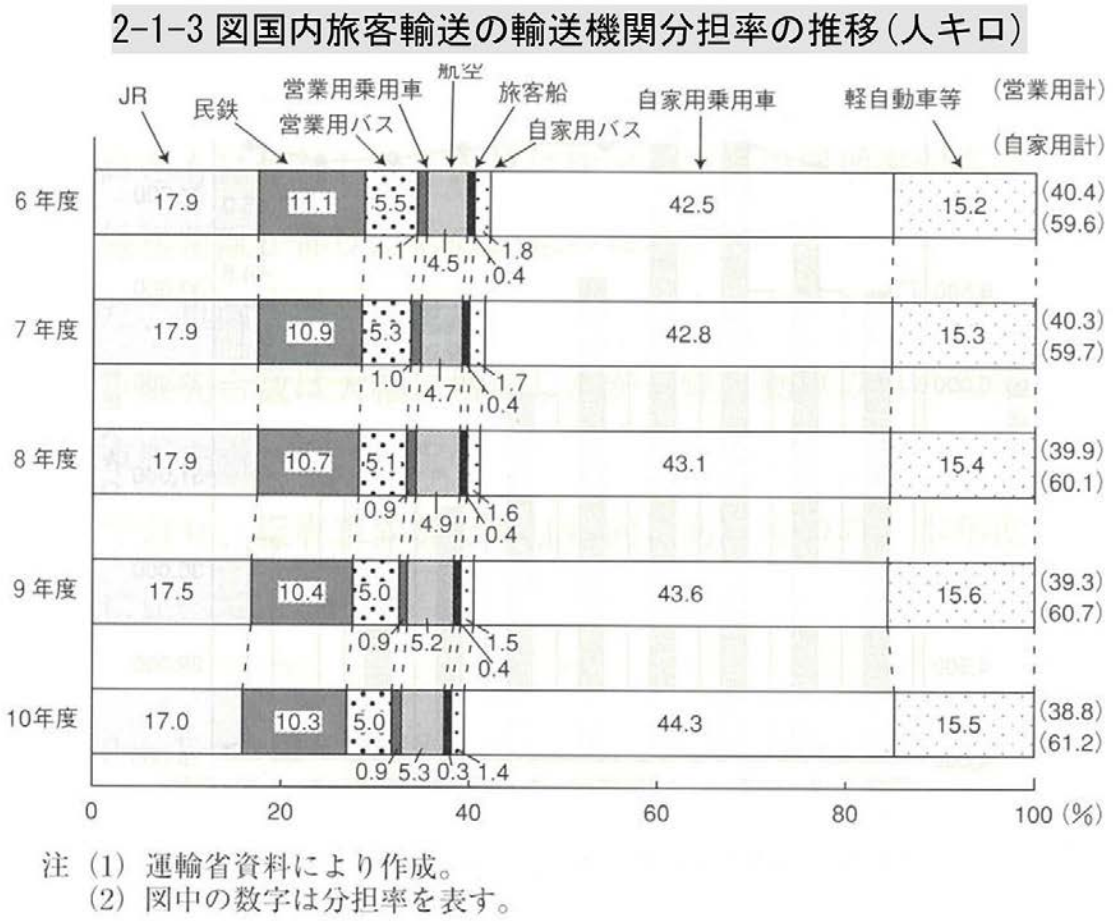
輸送機関別国内旅客輸送量

	輸送人員（億人）				輸送人キロ（億人キロ）				平均輸送距離（キロ）	
	9年度	10年度	9/8	10/9	9年度	10年度	9/8	10/9	10年度	10/9
総輸送量	846.7	840.7	100.4	99.3	14,188.0	14,243.3	100.7	100.4	16.9	101.1
鉄道	222.4	220.1	98.5	99.0	3,952.4	3,889.4	98.3	98.4	17.7	99.4
ＪＲ	88.6	87.6	98.5	98.9	2,476.5	2,428.1	98.4	98.0	27.7	99.1
定期	55.9	55.1	98.4	98.6	1,091.1	1,086.9	98.6	99.6	19.7	101.0
定期外	32.7	32.5	98.6	99.5	1,385.4	1,341.2	98.2	96.8	41.2	97.3
民鉄	133.9	132.5	98.5	99.0	1,475.9	1,461.3	98.1	99.0	11.0	100.0
定期	80.2	78.7	98.4	98.1	956.6	941.7	98.2	98.4	12.0	100.3
定期外	53.7	53.8	98.5	100.3	519.2	519.6	98.0	100.1	9.7	99.8
自動車	622.0	618.4	101.1	99.4	9,449.7	9,548.1	101.4	101.0	15.4	101.6
バス	73.5	70.5	98.1	95.9	929.0	904.3	97.9	97.3	12.8	101.5
営業用	56.5	54.2	96.6	96.0	711.0	706.2	98.2	99.3	13.0	103.5
うち乗合	54.0	51.7	96.4	95.8	282.9	281.2	96.4	99.4	5.4	103.8
うち貸切	2.5	2.5	99.8	100.2	428.1	425.0	99.5	99.3	171.5	99.1
自家用	17.0	16.3	103.6	95.6	218.0	198.1	96.8	90.9	12.2	95.1
乗用車	384.8	384.5	101.9	99.9	6,314.3	6,438.5	101.8	102.0	16.7	102.0
営業用	26.1	25.1	97.4	96.2	128.2	123.4	96.5	96.3	4.9	100.1
自家用	358.7	359.4	102.3	100.2	6,186.1	6,315.0	102.0	102.1	17.6	101.9
軽自動車	134.3	136.3	101.5	101.5	1,486.1	1,518.6	103.4	102.2	11.1	100.7
貨物自動車	29.4	27.1	95.7	92.2	720.3	686.6	98.5	95.3	25.4	103.4
航空	0.86	0.88	104.2	102.8	732.4	759.9	106.1	103.7	864.4	101.0
旅客船	1.45	1.27	97.8	87.4	53.5	46.0	95.0	85.9	36.3	98.3

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、航空及び自家用乗用車が拡大し、そ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38.8%で0.5ポイント減となり、低下傾向が続いている〔2-1-3図〕

2-1-3図　国内旅客輸送の輸送機関分担率の推移(人キロ)



注 (1) 運輸省資料により作成。
(2) 図中の数字は分担率を表す。

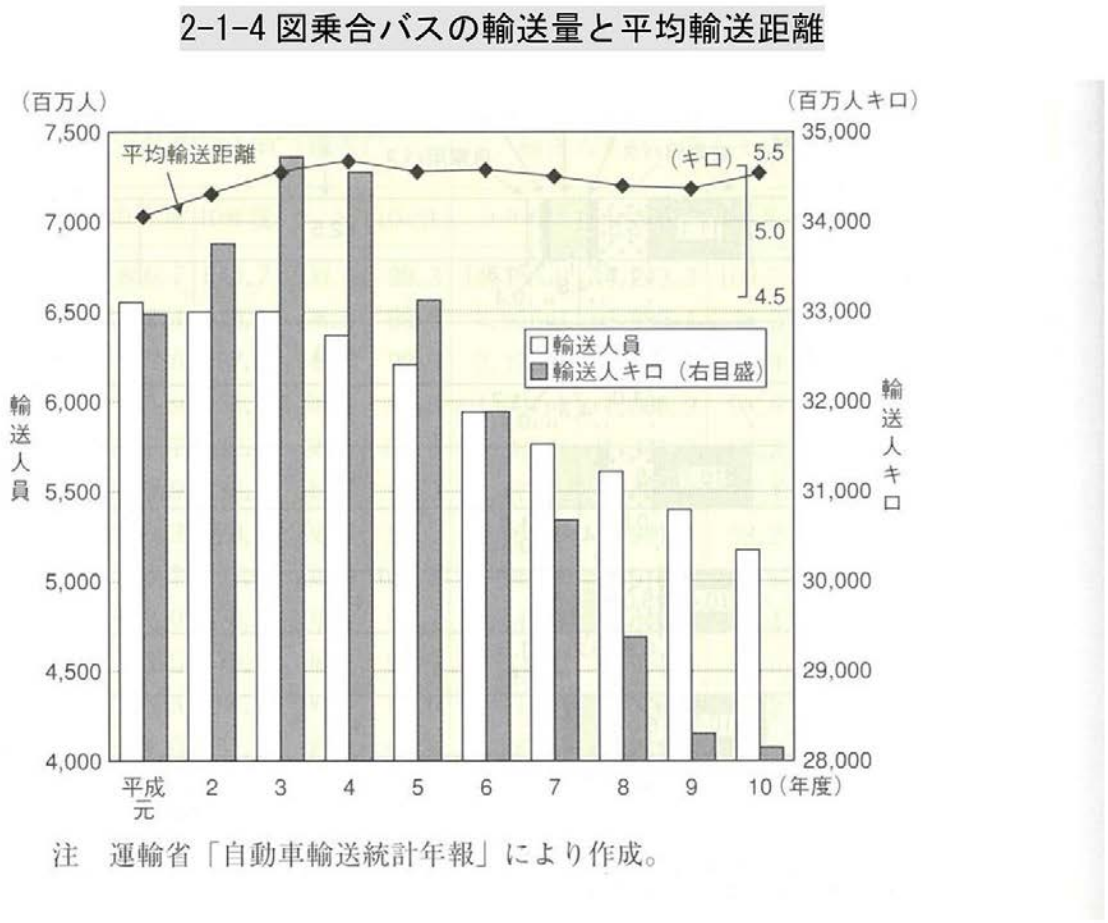
(イ)輸送機関別の動向

(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1.1%減、輸送人キロ2.0%減となり、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、新幹線については、定期旅客は人員4.3%増、人キロ7.3%増と人員人キロともに増加しており、平均輸送距離も2.8%増加していることから、新幹線を利用した長距離民鉄(JRを除く。)については、定期外旅客がやや増加したものの定期旅客の輸送実績が前年を下回り、全体では輸送人員1.0%減、輸送人キロ1.0%減と低調に推移した。定期外旅客がやや増加傾向であることの要因として、週休2日制の普及等により回数券の利用者が増加し、企業の雇用調整が進んだ結果、定期旅客から定期外旅客へのシフトが進んだことが挙げられる。全体として、前年同様景気低迷による企業の雇用調整や少子化の影響により通勤・通学定期利用者の減少傾向は継続している。

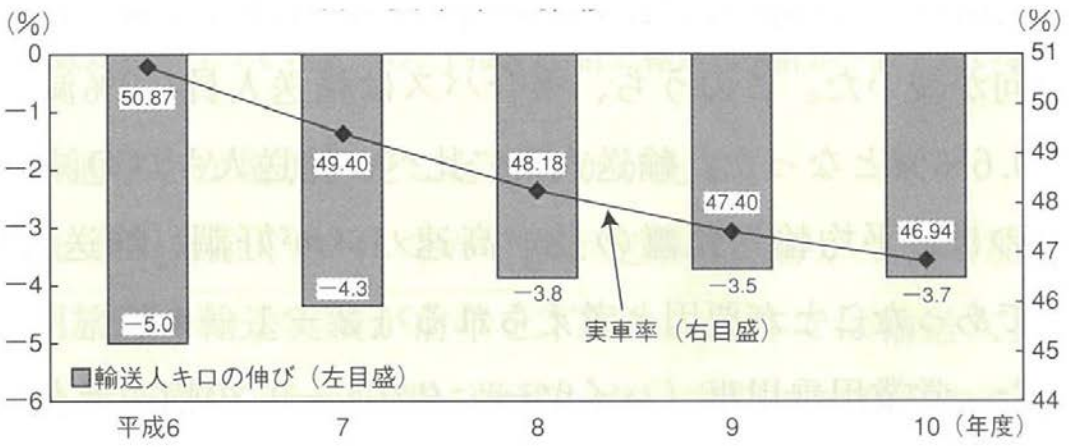
(高速バスが好調であった営業用自動車)営業用バスは輸送人員4.0%減、輸送人キロ0.7%減と輸送量の減少傾向が続いた。このうち、乗合バスは輸送人員4.2%減、輸送人キロ0.6%減となった。輸送人員に比べ、輸送人キロの減少幅が小さいのは、平均輸送距離の長い高速バスが好調(輸送人員4.0%増)であったことが要因と考えられる〔2-1-4図〕。また、営業用乗用車(ハイヤー・タクシー)の輸送量も減少が続き、輸送人員3.8%減、輸送人キロ3.7%減となった。9年から引き続いている景気低迷により、企業や家計における交通費の縮減などで需要が減少し、実車率(実車キロ走行キロ)の低下が続いている〔2-1-5図〕。

2-1-4図　乗合バスの輸送量と平均輸送距離



2-1-5図　ハイヤー・タクシーの輸送人キロの伸び率

2-1-5 図ハイヤー・タクシーの輸送人キロの伸び率



注　運輸省「自動車輸送統計年報」により作成。

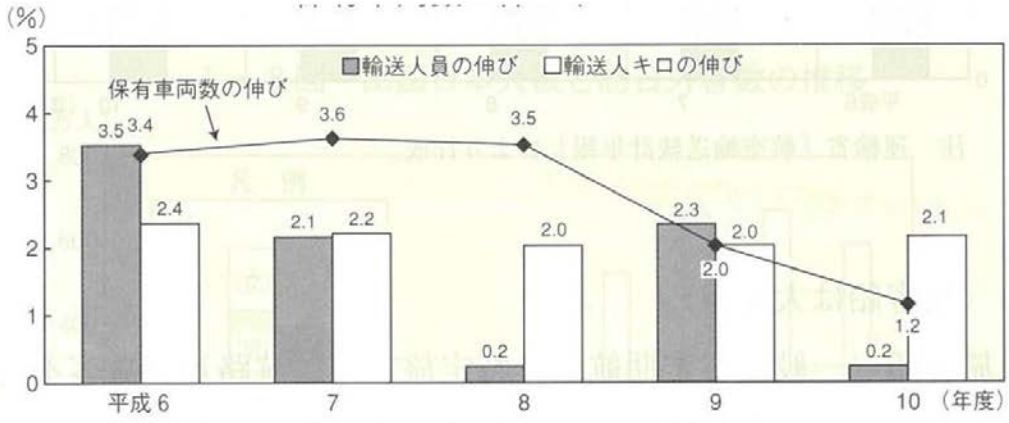
(自家用乗用車は平均輸送距離増加)

自家用乗用車は、輸送人員0.2%増、輸送人キロ2.1%増と人員、人キロともに増加した。人員に比べ人キロの増加率が高いことから、平均輸送距離が伸びたものと思われる。

また、車両規格の変更にともない、車両維持費の安価な軽自動車の新車販売台数は大幅に増加したが、軽自動車以外の自家用乗用車の新車販売台数は、不況の影響を受けて9年度に比べて大幅に落ち込んでおり、保有車両数は増加傾向にあるものの、本年度の伸びは前年に比べて0.8ポイント減少した〔2-1-6図〕。

2-1-6図　自家用乗用車の輸送人員及び輸送人キロ及び
保有車両数の伸び率

2-1-6 図自家用乗用車の輸送人員及び輸送人キロ及び保有車両数の伸び率



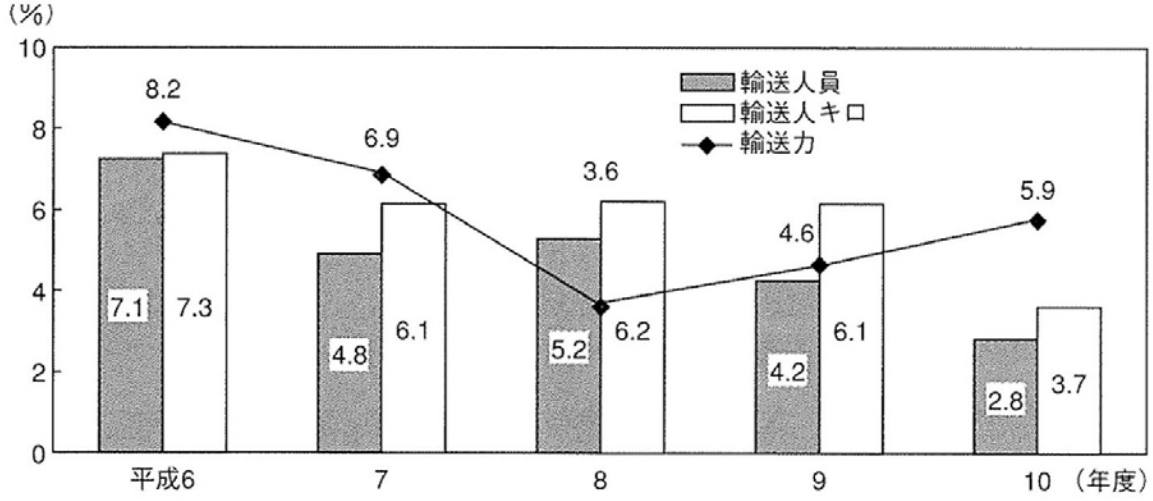
注　運輸省「自動車輸送統計年報」等により作成。

(航空は好調な伸びが続く)

航空においては、低廉な運賃設定を掲げた新規航空会社が参入し(スカイマークエアラインズ;東京-福岡線(10年9月就航)、北海道国際空港;東京-札幌線(10年12月就航))、利用者の多い両路線の輸送力が増加した。新規航空会社については、低運賃が利用者に選好され、当初、8割前後の高い座席利用率で推移した。また、既存3社も、特定便割引の導入等による新規航空会社との競争の結果、輸送実績を伸ばした。その結果、輸送人員、輸送人キロのいずれについてもほとんどの月において輸送実績が前年度を上回り、国内景気が低迷し他の営業用輸送機関が苦戦している中で、輸送人員2.8%増、輸送人キロ3.7%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

2-1-7 図国内航空旅客輸送量と輸送力の伸び率



注　運輸省「航空輸送統計年報」により作成。

(旅客船は大幅減)

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、全国的に減少傾向にあるが、10年度においては明石海峡大橋開通が大きく影響したため、全国計で輸送人員12.6%減、輸送人キロ14.1%減と輸送人員、輸送人キロともに大幅に減少した。

(2)国際輸送

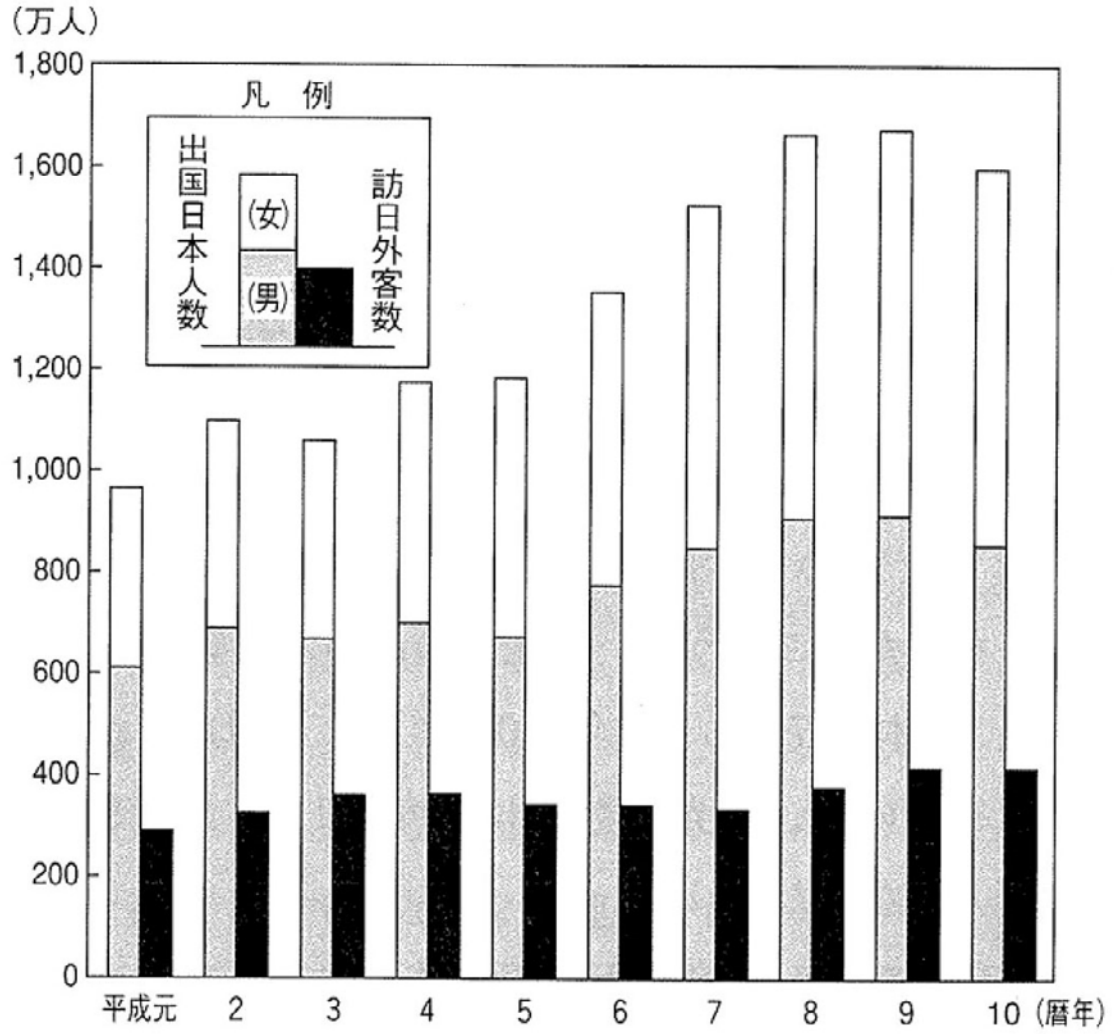
(出国日本人数は7年ぶりにマイナス成長)

10年(暦年)における出国日本人数は1,581万人と3年以来7年ぶりにマイナス成長を記録した。前年秋以降、各月とも年間を通して対前年比マイナスで推移し、景気の低迷が色濃く表れた結果となった。

伸び率では対前年比(以下同じ。)5.9%減(9年は0.6%増)となり、海外旅行の自由化以降、過去最大の減少率となった〔2-1-8図〕。いずれの国・地域においてもほぼ前年割れとなったが、韓国への旅行者数の伸びが目立ち、アジア州全体で42万人、5.8%の減となる中で、30万人、18.5%の増となっている。

2-1-8図　出国日本人数と訪日外客数の推移

2-1-8 図出国日本人数と訪日外客数の推移



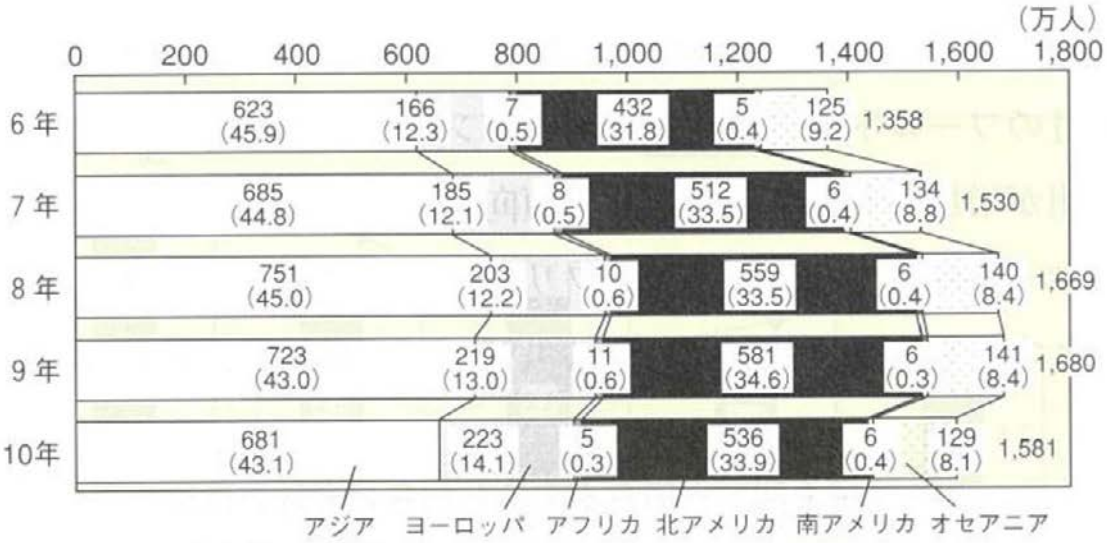
注　法務省、国際観光振興会資料により作成。

旅行先の国・地域のシェアは、アメリカ合衆国の31.3%(0.7ポイント減)を筆頭に韓国12.0%(2.5ポイント増)、中国6.3%(0.1ポイント増)、タイ4.9%(0.6ポイント増)の順となった。州別では、10年6月のワールドカップサッカーフランス大会の開催等によりヨーロッパ州が増加した他は軒並み減少傾向を示している。

減少率が最大であったのはアフリカ州で、要因としては、観光客を標的とするテロ事件が9年11月にエジプトで発生し、旅行客離れが進んだことが要因と考えられる。また減少数が最大であったのは北アメリカ州で、8月までの円安と景気低迷の影響によりアメリカ合衆国行きの旅行客数が前年に比べ7.9%減少していることが影響している〔2-1-9図〕。

2-1-9図　旅行先別出国日本人数

2-1-9 図旅行先別出国日本人数



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

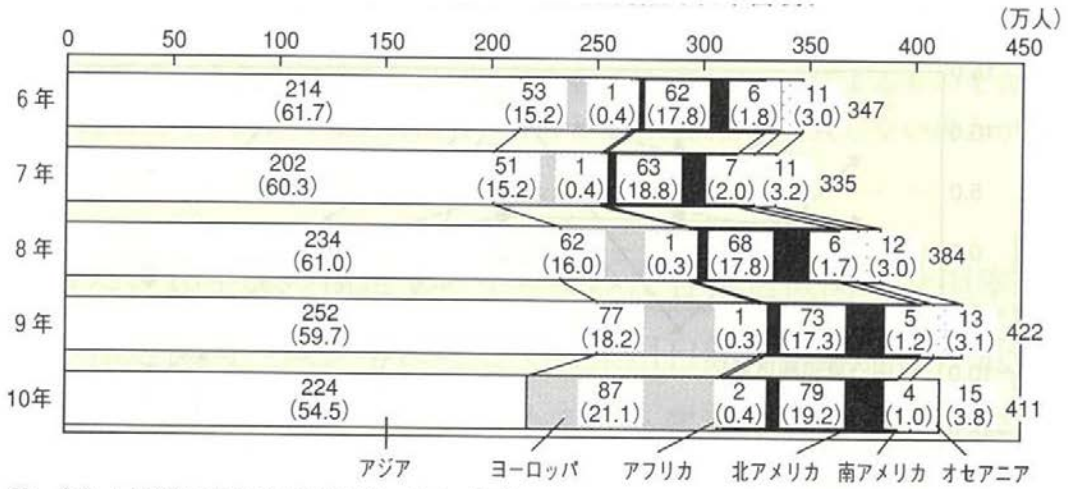
(訪日外客数は台湾がトップに)

10年の訪日外客数は、欧米及び香港からの観光客は好調であったが、経済不振や政情不安を背景に韓国及び東南アジアからの訪日外客数が大幅に減少したため、年間で411万人、対前年比2.7%減(9年は9.9%増)となった。このうち、観光客の占める割合は商用客数の大幅減に伴い、全体の57.4%(前年比0.7ポイント増)と、シェアでは拡大しているものの、観光客数では前年比1.4%減(9年は13.1%増)の236万人となった。

州別に見るとアジア州が224万人で全体の54.5%を占め、次いで長野オリンピック開催等の影響により、前年に引き続き訪日観光客が非常に好調であったヨーロッパ州が87万人で21.1%、北アメリカ州が79万人で19.2%の順となった〔2-1-10図〕。

2-1-10図　地域別訪日外客数

2-1-10 図地域別訪日外客数



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

国・地域別で見ると、経済不振が続いた韓国からの旅行者が、企業の経費節減策として商用・視察・研修が大幅に減少したため、全体として前年比3割程度減少した。一方、北海道旅行がブームになった台湾が前年に引き続いて堅調に推移したため、訪日外客総数は84万人で韓国を抜いて最大の送り出し国となり、うち観光客数は74万人で前年に引き続いてトップを維持した。

2　貨物輸送の動向

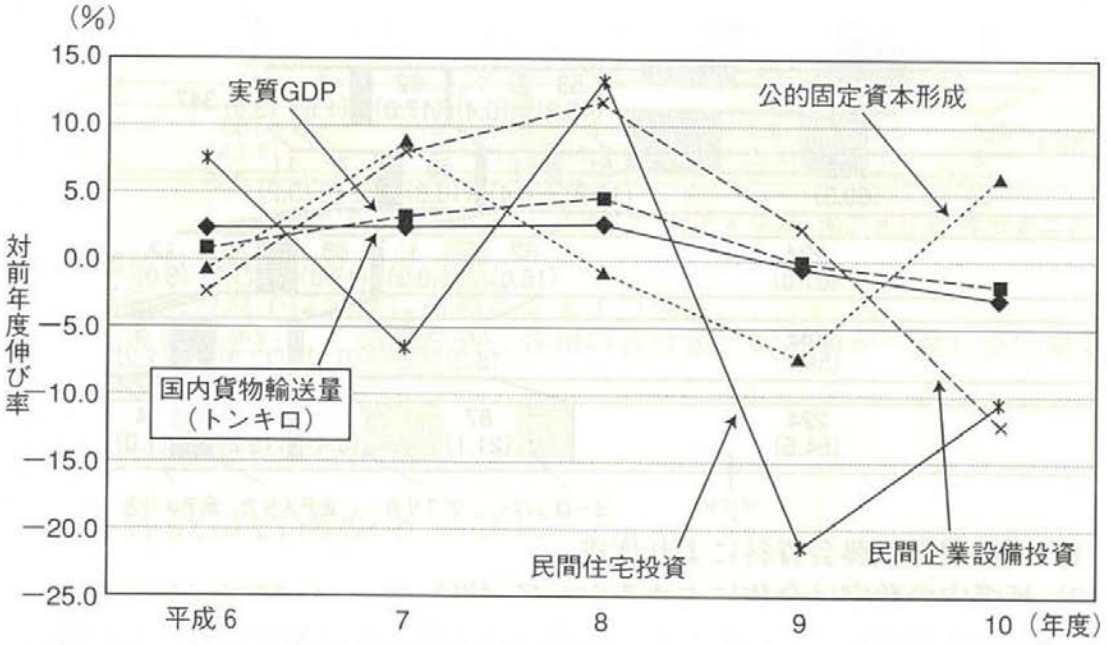
(1)国内輸送

(ア)概況

(トン数、トンキロとも2年連続で減少)
10年度の実質GDPは、23年ぶりのマイナスとなった前年度を大きく下回る1.9%減(9年度は0.4%減)となった。GDPと等価のGDE(国内総支出)を構成する経済指標のうち、貨物輸送の動向に影響の大きな指標についてみると、平成10年11月に決定された緊急経済対策により公共事業が大幅に拡大したことなどから公的固定資本形成は6.1%増(9年度は7.1%減)となったが、企業収益の回復の遅れや金融機関の貸し渋り、資本設備の過剰感などから民間企業設備投資は12.4%減(9年度は2.1%増)と大きく減少した。また、民間住宅投資は10.7%減(9年度は21.4%減)と減少幅は狭まったものの、依然とし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

2-1-11 図国内貨物輸送量と主要な経済指標の推移



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

このような状況のなかで、10年度の国内貨物輸送は、航空を除くすべての輸送機関において輸送量が減少したため、総輸送トン数で63億9,790万トン、対前年度比(以下同じ。)4.2%減(9年度は1.8%減)、総輸送トンキロで5,515億5,000万トンキロ3.0%減(9年度は0.8%減)とトン数、トンキロともに、2年連続の減少となった〔2-1-12表〕。

2-1-12表　輸送機関別国内貨物輸送量

輸送機関別国内貨物輸送量

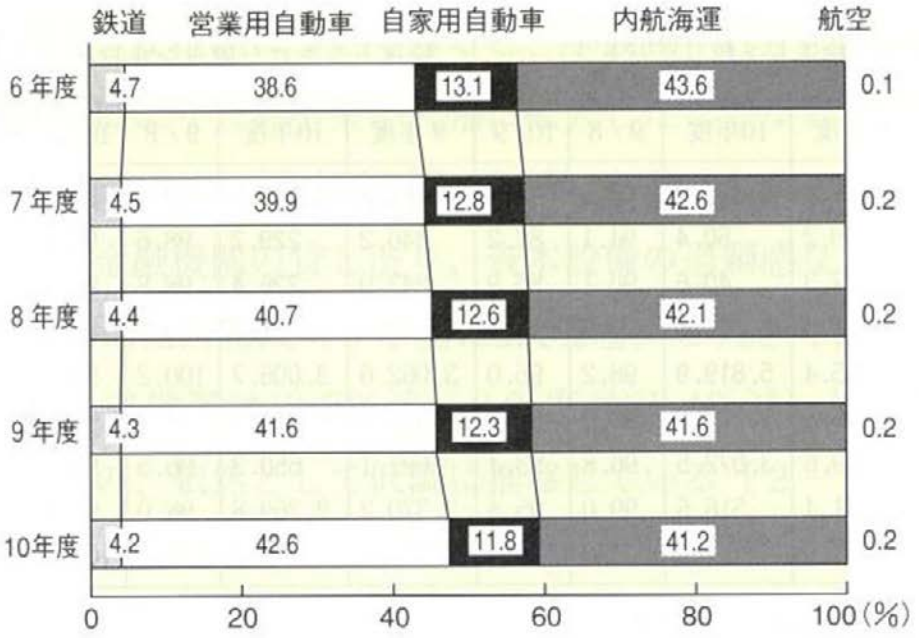
	輸送トン数（百万トン）				輸送トンキロ（億トンキロ）				平均輸送距離（キロ）	
	9年度	10年度	9/8	10/9	9年度	10年度	9/8	10/9	10年度	10/9
総輸送量	6,677.1	6,397.9	98.2	95.8	5,688.8	5,515.5	99.2	97.0	86.2	102.3
鉄道	69.2	60.4	94.1	87.2	246.2	229.2	98.6	93.1	379.7	111.8
ＪＲ	47.3	40.6	96.1	85.9	243.0	226.4	98.8	93.2	557.6	111.5
民鉄	21.9	19.8	90.0	90.1	3.2	2.8	86.6	87.3	14.0	93.1
自動車	6,065.4	5,819.9	98.2	96.0	3,062.6	3,006.7	100.2	98.2	51.7	101.5
営業用	2,775.8	2,747.3	99.9	99.0	2,365.5	2,356.4	101.4	99.6	85.8	102.2
自家用	3,289.6	3,072.5	96.8	93.4	697.1	650.3	96.5	93.3	21.2	99.5
内航海運	541.4	516.6	99.0	95.4	2,370.2	2,269.8	98.0	95.8	439.3	99.4
航空	1.0	1.0	101.2	100.1	9.8	9.8	102.0	100.4	969.9	101.0

注 (1) 運輸省資料により作成。
(2) 航空は定期及び不定期の計で、超過手荷物と郵便物を含む。
(3) 自動車による貨物輸送量には自動車航送船(フェリー)によるものを含む。
(4) 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。

また、10年度の輸送トンキロでみた各輸送機関の分担率は、その他の輸送機関の減少率に対して営業用自動車の減少率が低かったことなどから、輸送量全体に占めるシェアが小さい航空を除けば、営業用自動車のみが前年度に比べて分担率を拡大した〔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

2-1-13 図国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移



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

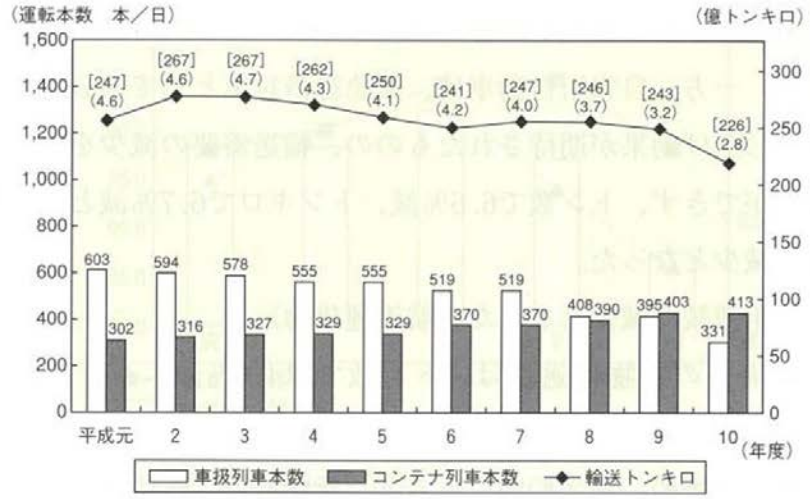
(イ)輸送機関別の輸送動向

(鉄道はコンテナ、車扱ともに減少)

10年度におけるJR(貨物会社)のコンテナ貨物は、前年度の廃棄物輸送を押し上げていた大規模建設工事に伴う残土輸送が12月に終了したことに加え、個人消費、民間企業設備投資がともに低調に推移する中で、農産品以外のすべての品目において輸送量が減少し、トン数で7.3%減、トンキロで5.5%減となった。車扱貨物は、景気低迷による需要減に加え、石灰石の大量定期輸送が行われていた線区における輸送廃止による大幅減や、台風、長雨の影響による東北線、上越線の一時不通などもあって、すべての品目でマイナスとなっており、トン数で20.3%減、トンキロで13.3%減と、ともに8年連続の減少となった。このため、鉄道全体による10年度の輸送量は、トン数で12.8%減、トンキロで6.9%減と、大幅な減少となった〔2-1-14図〕。

2-1-14図　鉄道の輸送トンキロとJR車扱・コンテナ列車運転本数

2-1-14 図鉄道の輸送トンキロと JR 車扱・コンテナ列車運転本数



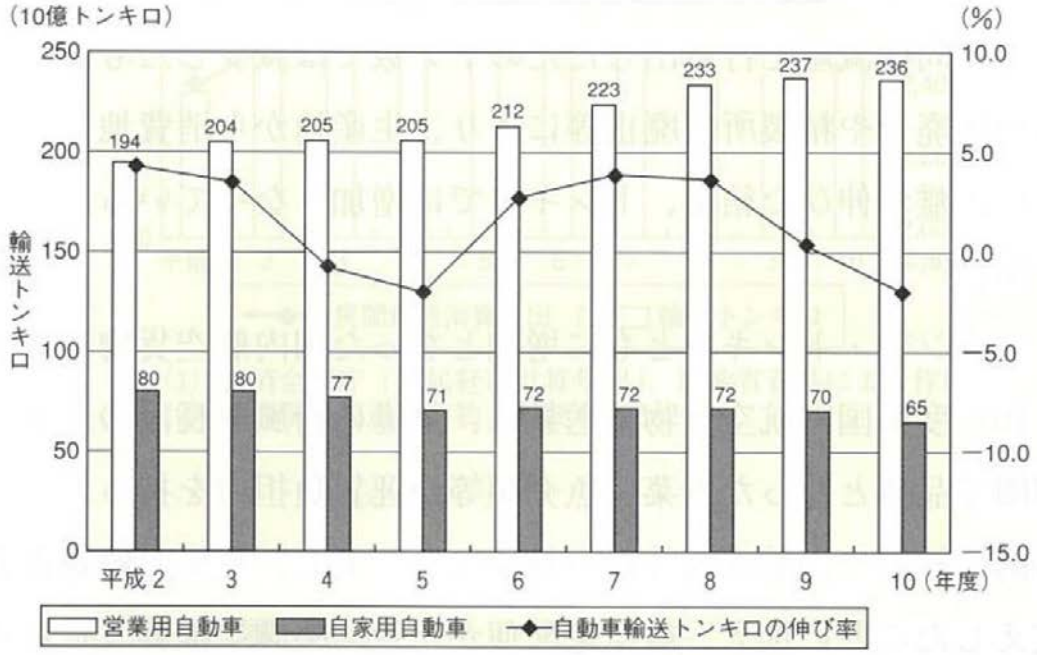
注（1）運輸省資料等により作成。
（2）輸送量の[　]はJR、(　)は民鉄である。
（3）列車運転本数は各年度末１日当たりの往復の設定台数。

（トン数、トンキロともに減少となった自動車貨物）

自動車による貨物輸送量は、10年度は民間住宅建設の減少により、木材、窯業品などを中心に建設財の輸送需要が冷え込んだことから、輸送量は、トン数で4.0%減、トンキロで1.8%減と、トン数、トンキロともに減少となった〔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　運輸省「自動車輸送統計年報」により作成。

営業用・自家用別にみると、営業用自動車は、宅配便貨物や食料品、日用品など、個人向け貨物が堅調に推移したものの、建設需要の低迷から木材、セメントなどの荷動きが低調であったことにより、営業用全体としては、トン数では1.0%減、トンキロでは0.4%減となった。一方、自家用自動車は、緊急経済対策としての公共投資による押し上げ効果が期待されたものの、輸送需要の減少を下支えすることができず、トン数で6.6%減、トンキロで6.7%減といずれも大幅な減少となった。

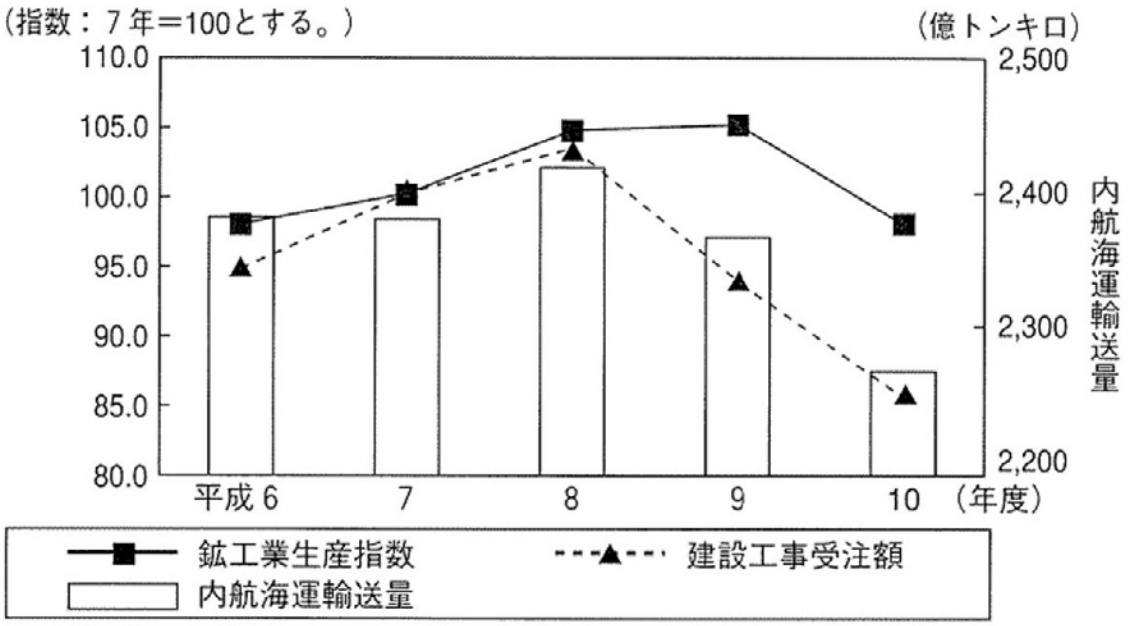
(2年連続で減少となった内航海運貨物)

内航海運の貨物輸送量は、トン数では4.6%減、トンキロでは4.2%減となった。

これを貨物船、油送船別にみると、貨物船は、建設需要の停滞が続いており、石灰石、砂利・砂・石材、セメントなど、建設財の荷動きが低調に推移したことにより、トン数、トンキロともに減少した。油送船は、アジア諸国の経済の混乱により需要が低迷し、世界の石油市場で供給が過剰気味であったことから、国内石油会社各社が冬場向け減産を打ち出したためトン数では減少したものの、油槽所の統廃合や精製所の廃止等により、生産地から消費地までの平均輸送距離が伸びた結果、トンキロでは増加となっている〔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



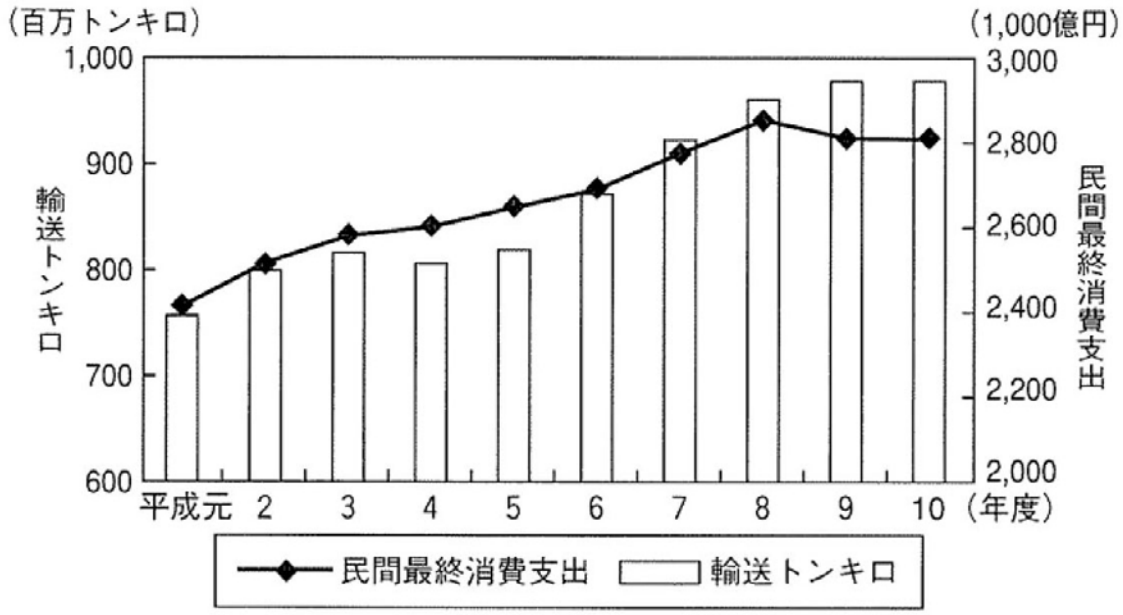
注　通産省「生産・出荷・在庫統計速報」、建設省「建設工事受注Ａ調査結果」、運輸省資料等により作成。

（トン数・トンキロともに増加となった国内航空貨物）

10年度の国内航空貨物輸送量は、夏場の台風や長雨の影響で、首都圏で品薄となった野菜、魚介類等が運賃負担力を持ったことで一時的に鉄道や内航海運等から航空にシフトし、夏場の輸送需要を下支えしたことに加え、航空宅配便が比較的堅調に推移したため、トン数は0.1%増、トンキロは0.4%増と、ともに6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

2-1-17 図国内航空貨物輸送量の推移



注（1）経済企画庁「国民経済計算年報」、運輸省資料により作成。
（2）輸送量は超過手荷物と郵便を含む。

(2)国際輸送

(ア)世界の海上輸送活動

(減少に転じた世界の海上荷動き量)

前年後半のタイの通貨危機以降、韓国、タイ、インドネシアといったアジア諸国の通貨価値が下落し、その一方で欧州経済は拡大傾向にあり、米国経済も好調を維持したため、アジア発欧米向けの荷動きは活発であった。しかし、アジア諸国では政治・経済の混乱により内需が減退し、アジア着の貨物は低調に推移した。このため、平成10年(暦年)の世界の海上荷動き量の合計は、トンベースで50億7,000万トン、対前年比(以下同じ。)0.7%減、トン・マイルベースで21兆4,250億トン・マイル、1.1%減となり、いずれも前年を下回っている。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16.4%、トン・マイルベースで19.8%(9年は各々17.3%、20.6%)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			
			9年	10年	10／9	9年	10年	10／9	シェア
トンベース	石油	原油	1,534	1,550	1.0	229	218	−4.9	14.0
		石油製品	410	395	−3.7	39	31	−20.7	7.8
		小計	1,944	1,945	0.1	267	248	−7.2	12.8
	乾貨物	鉄鉱石	430	420	−2.3	127	121	−4.6	28.8
		石炭	460	465	1.1	134	132	−1.3	28.3
		穀物	203	190	−6.4	33	32	−3.6	16.7
		その他	2,070	2,050	−1.0	317	299	−5.9	14.6
		小計	3,163	3,125	−1.2	611	583	−4.5	18.7
	合計		5,107	5,070	−0.7	878	831	−5.3	16.4
トン・マイルベース	石油	原油	7,677	7,820	1.9	1,322	1,283	−3.0	16.4
		石油製品	2,050	1,970	−3.9	144	113	−21.5	5.7
		小計	9,727	9,790	0.6	1,466	1,396	−4.8	14.3
	乾貨物	鉄鉱石	2,444	2,430	−0.6	753	705	−6.4	29.0
		石炭	2,332	2,215	−5.0	570	556	−2.5	25.1
		穀物	1,169	1,050	−10.2	274	271	−1.1	25.8
		その他	6,000	5,940	−1.0	1,342	1,309	−2.5	22.0
		小計	11,945	11,635	−2.6	2,939	2,841	−3.3	24.4
	合計		21,672	21,425	−1.1	4,405	4.237	−3.8	19.8

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10年の値は推計値である。

(イ)我が国の海上貿易量の動向

(輸出入ともに減少)

10年の我が国の海上貿易量(トンベース)は輸出入合計で、5.3%減(9年は2.9%増)の8億3,112万トンとなった。

輸出は、欧米の経済の好調が続いていることから欧米向けの輸出が堅調に推移したものの、アジア地域は輸出入ともに減少したため、全体では1.0%減(9年は7.5%増)の1億91万トンとなった。これを品目別にみると、アジア向

けを中心にセメント、機械類が大幅に減少する一方で北米向けの鉄鋼が著しく増加した。
輸入は、前年から円安傾向が続いていた為替レートが年後半にかけて円高に振れたものの、景気低迷の影響による生産活動の停滞などから、10年は5.9%減(9年は2.4%増)の7億3,022万トンと減少に転じた。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(30.7%減)が大幅に減少したのをはじめ、ほとんどの品目の取扱いが減少したため、乾貨物計では6.5%減(9年は4.0%増)となった。また、液体貨物計は、国内石油会社各社の減産の影響などから原油が4.9%減(9年は2.7%増)、重油が38.1%減(9年は40.2%減)となるなど、液体貨物全体では5.0%減(9年は0.1%増)となった〔2-1-19表〕。

2-1-19表　我が国の品目別海上貿易量

2-1-19 表我が国の品目別海上貿易量

（単位：千トン）

品目＼年		9年（A）	10年（B）	対前年伸び率 B／A（%）
輸出入合計		877,840	831,122	−5.3
輸出	合計	101,932	100,905	−1.0
	鉄鋼	23,260	27,454	18.0
	セメント	12,127	7,613	−37.2
	乗用自動車	4,597	4,715	2.6
	機械類	12,103	10,871	−10.2
	電気製品	1,547	1,457	−5.8
	その他	48,298	48,795	1.0
輸入	合計	775,908	730,217	−5.9
	乾貨物計	454,488	424,960	−6.5
	鉄鉱石	126,600	120,782	−4.6
	石炭	133,583	131,764	−1.4
	塩	7,918	7,914	−0.1
	銅鉱	3,837	3,974	3.6
	木材	22,208	15,386	−30.7
	パルプ	3,450	3,204	−7.1
	チップ	13,883	13,731	−1.1
	小麦	6,315	5,758	−8.8
	とうもろこし	16,095	16,049	−0.3
	大豆	5,057	4,751	−6.1
	機械機器	3,800	3,427	−9.8
	その他	111,742	98,220	−12.1
	液体貨物計	321,419	305,257	−5.0
	原油	228,749	217,523	−4.9
	重油	3,543	2,192	−38.1
	その他	89,126	85,542	−4.0

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。

(エ)国際航空による貨物輸送

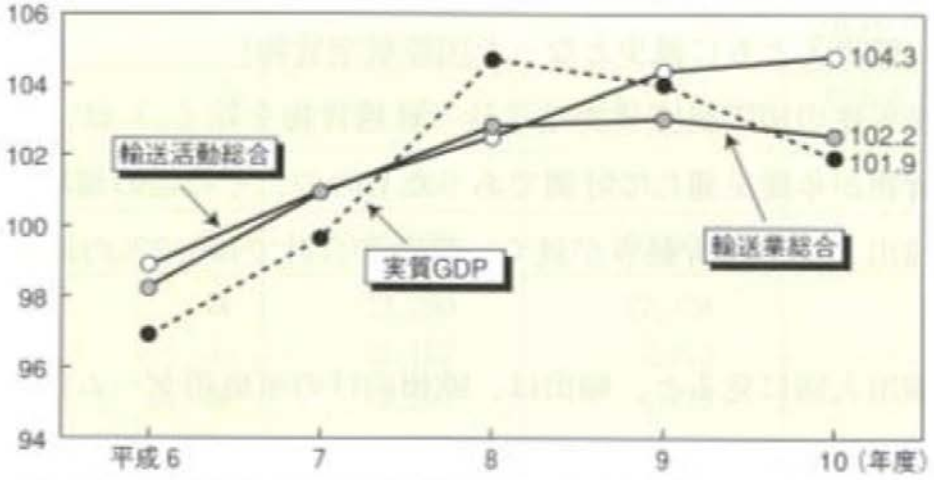
(輸出入ともに減少となった国際航空貨物)
10年度の国際航空貨物輸送量(継越貨物を除く。)は、欧州発着の貨物が年度を通じて好調であったものの、その他の地域については輸出入ともに荷動きが鈍く、輸出入合計では5.2%の減少となった。
輸出入別に見ると、輸出は、欧州向けの家庭用ゲーム機器、パソコン周辺機器等が比較的堅調であったものの、アジア地域における通貨下落によりアジア製品の対米輸出競争力が強まったため、年度前半の円安傾向にも関わらず、自動車部品等を中心に日本製品の北米向け輸出が低調に推移した。これに加え、東南アジア向けの不振もあり、トンベースで対前年度比(以下同じ。)5.8%減の89万トンであった。輸入は、欧州発の機械類、赤ワイン等は好調であったが、生鮮食料品を中心に北米発の貨物が低調に推移し、4.8%減の104万トンとなった。
なお、継越貨物については、日本経由北米向け貨物の荷動きが好調であったことなどから、輸出入計で9.1%増(9年は17.5%増)となっている。

(3)輸送指数の動向

(輸送指数は輸送業総合は緩やかに減少)
輸送指数の動向について、10年度についてみてみると、輸送業総合の輸送指数は、実質GDPの動きに沿って変動しており、対前年度比(以下同じ。)1.2%減(9年度は0.2%増)、自家輸送を含む輸送活動総合の輸送指数は、輸送人キロが堅調に増加したマイカーの動きに引っ張られ、0.2%増(9年度は1.1%増)と緩やかな増加傾向を示している〔2-1-20図〕。

2-1-20図　輸送指数の動向

2-1-20 図輸送指数の動向



注（1）経済企画庁「国民経済計算年報」、運輸省資料により作成。
（2）それぞれの指標は、平成7年（暦年）を100とした指数である。

〈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・営業余剰金等）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。

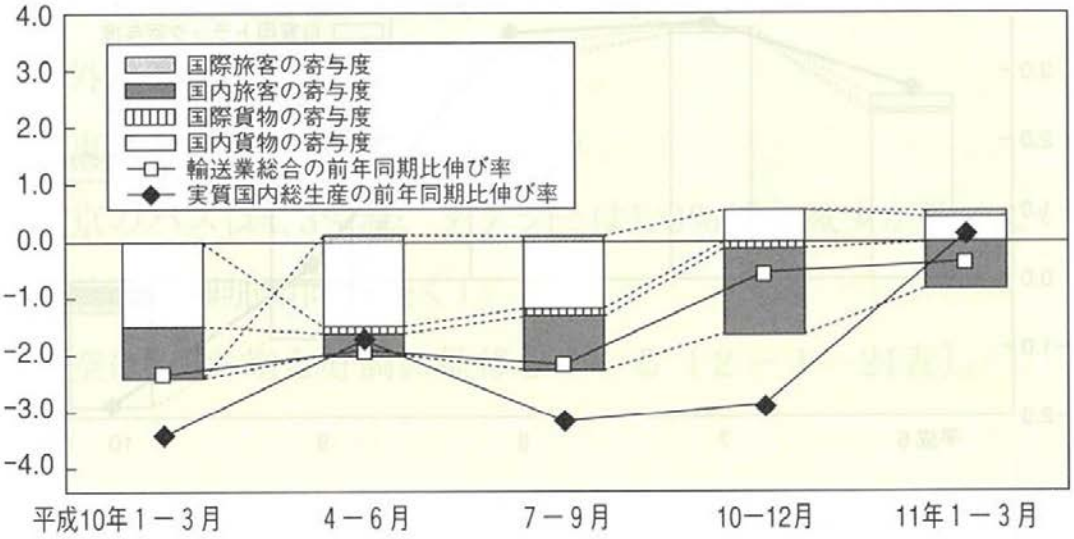
したがって、人や人キロまたはトンやトンキロを単位とするそれぞれの輸送量に対して、輸送活動を経済的側面からとらえた総合的な指数であり、国内総生産（GDP）や鉱工業生産指数等と対比してとらえることができるものである。

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。

また、10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、全ての期において伸び率はマイナスで推移しているが、次第にマイナスの幅が小さくなっており、実質GDPの対前年同期比伸び率にほぼ呼応した動きを見せている。その要因として、景気低迷に伴い年度前半においてはほぼ全ての輸送機関がマイナスに寄与していたものの、年度後半にかけて民間消費がやや回復したことに支えられ、国内貨物業の寄与度がプラスへと変化したことが挙げられる〔2-1-21図〕。

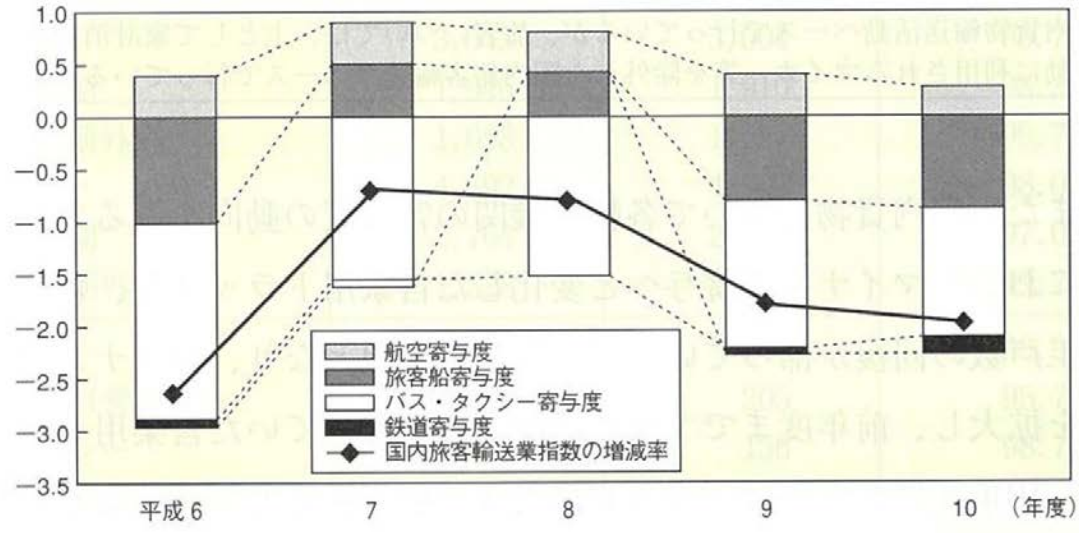
2-1-21図　輸送業総合の輸送指数の四半期毎の増減率に対する
輸送機関別寄与度の推移

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



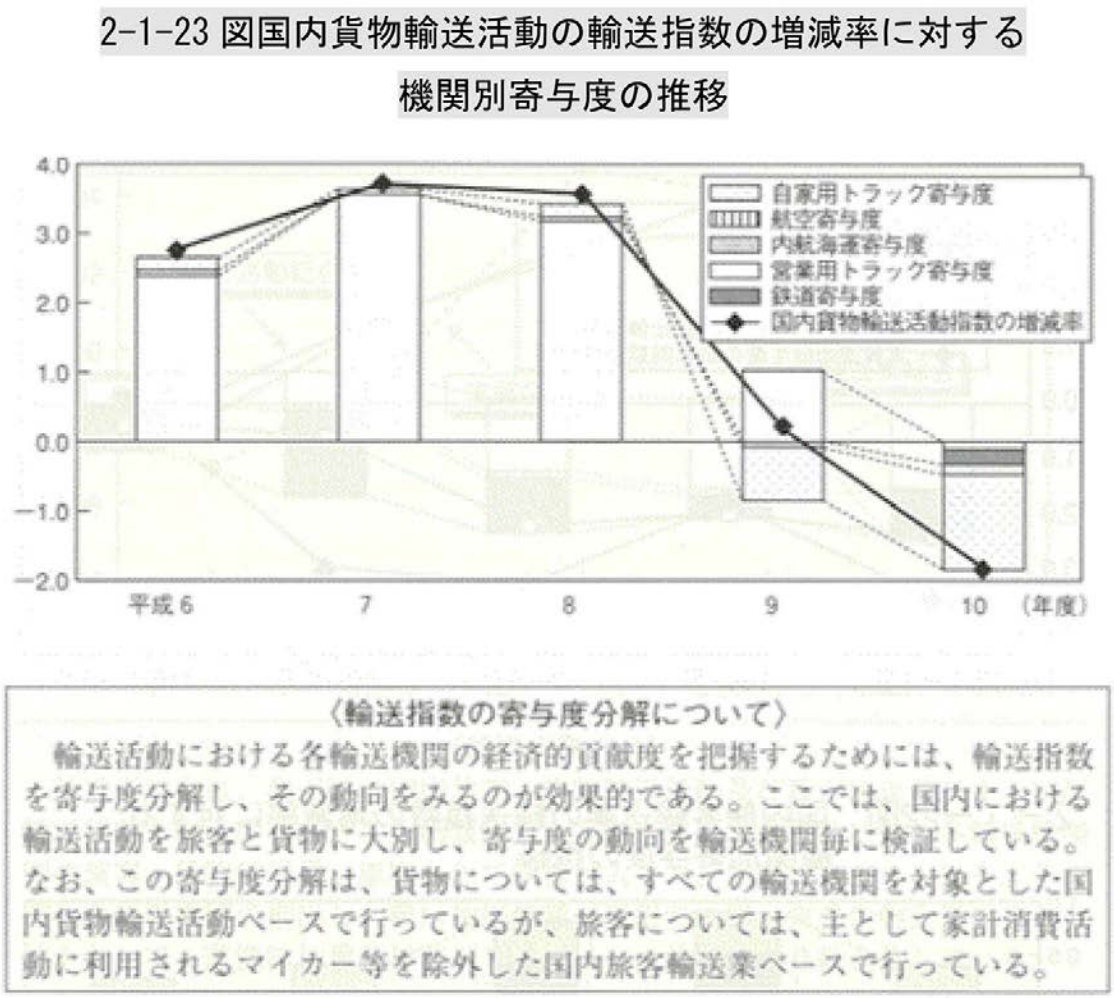
2-1-22図　国内旅客輸送業の輸送指数の増減率に対する
機関別寄与度の推移

2-1-22 図国内旅客輸送業の輸送指数の増減率に対する機関別寄与度の推移



国内旅客について10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前年同様航空のみであり、営業用自動車は高速バスが好調に推移したことによりマイナスの寄与幅を縮小させたが、明石海峡大橋開通の影響により輸送実績が減少した旅客船がマイナスの寄与幅を拡大したことにより、結果として、国内旅客輸送業の輸送指数は1.9%減(9年度は1.8%減)と減少幅が拡大している。

2-1-23図　国内貨物輸送活動の輸送指数の増減率に対する
機関別寄与度の推移



また、国内貨物について各輸送機関の寄与度の動向をみると、9年度においてマイナスの寄与へと変化した自家用トラックが、新設住宅着工戸数の回復が滞っていることなどが要因となり、マイナスの寄与幅を拡大し、前年度までプラスの牽引役となっていた営業用トラックも、10年度においてはプラス側に大きく引っ張る力強さはなく、10年度の国内貨物輸送活動の輸送指数は2.0%減(9年度は0.2%増)となった。

(4)最近の輸送動向

(ア)国内旅客輸送の動向(11年4月~7月の実績)

(JR、民鉄はともに減少)
JR6社合計の11年4月~7月の輸送人員は、対前年度同期比(以下同じ。)1.3%減となった。そのうち定期旅客は1.8%減、定期外旅客は0.7%減となっている。
民鉄の輸送人員は2.0%減となった。そのうち定期旅客は3.0%減、定期外旅客は0.3%減となっている。
(東京のバス、タクシーも減少)
東京のバスは4.3%減、タクシーは1.3%減と減少が続いている。
(航空は増加傾向が続く)
航空は2.6%増と好調に推移している〔2-1-24表〕。

2-1-24表　輸送機関別国内旅客輸送量

2-1-24 表輸送機関別国内旅客輸送量

	輸送人員（単位：百万人）		
	10/4～7(A)	11/4～7(B)	B/A＊100
鉄道	7,635	7,506	98.3
ＪＲ	3,043	3,004	98.7
定期	1,946	1,910	98.2
定期外	1,098	1,094	99.7
民鉄	4,592	4,502	98.0
定期	2,764	2,680	97.0
定期外	1,828	1,822	99.7
自動車	352	341	96.9
バス（営業用）	214	205	95.7
タクシー	137	136	98.7
航空	25	26	102.6

注 (1) 運輸省「運輸経済月例報告」により作成。
(2) バス（営業用）は、東京特別区及び近郊市街の輸送人員（都営バス及び乗合９社の合計）であり、タクシーは、東京特別区・武蔵野・三鷹地区及び多摩地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。

(イ)国内貨物輸送の動向(11年4月~7月の実績)業全国で(JR(貨物会社)はコンテナ、車扱ともに減少)国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の反動減が続いており、5.1%の減少となった。また、車扱も、石灰石が、大量定期輸送が行われていた線区における輸送廃止により大きく減

少しているのをはじめ、全ての品目において減少基調で推移しており、12.6%の減少となったため、鉄道全体で8.7%の減少となった。

(特別積合せトラックは増加に転じる)

民間最終消費支出がプラスに転じるなど国内景気に回復の兆しが見られることから、特別積合せトラックは1.5%増となっている

(内航海運は減少)

内航海運は、主要貨物である石灰石、石炭等は好調であるものの、重油、石油製品等の荷動きが悪く、内航海運全体では0.4%減となっている。

(航空も増加)

航空は、航空宅配貨物が堅調に推移しており、全体では2.9%増となっている〔2-1-25表〕。

2-1-25表　輸送機関別国内貨物輸送量

2-1-25 表輸送機関別国内貨物輸送量

	輸送トン数（単位：千トン）		
	10/4～7(A)	11/4～7(B)	B/A＊100
ＪＲ	13,609	12,430	91.3
コンテナ	7,134	6,769	94.9
車扱	6,475	5,661	87.4
特別積合せトラック	24,135	24,498	101.5
内航海運	45,371	45,172	99.6
貨物船	24,485	24,274	99.1
油送船	20,886	20,898	100.1
航空	260	268	102.9

注 (1) 運輸省「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。

(ウ)国際輸送の動向(11年1月~7月の実績)

(出国日本人数、訪日外客数ともに増加)

出国日本人数は、国内景気の回復のほかゴールデンウィークの曜日配列がよく、長期の休みが取りやすかったことなどの影響により3.0%増、訪日外客数は、台湾からの旅行者が順調に推移していることと、韓国の海外旅行市場が回復傾向にあることが要因となり10.1%増とそれぞれ好調に推移した〔2-1-26表〕。

2-1-26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

2-1-26 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）		
	10/1～7(A)	11/1～7(B)	B/A＊100
出国日本人数	8,890	9,154	103.0
訪日外客数	2,337	2,572	110.1
	輸送トン数（単位：千トン）		
	10/1～7(A)	11/1～7(B)	B/A＊100
外航海運貨物	172,816	172,898	100.0
輸出	6,678	6,684	100.1
輸入	129,659	126,339	97.4
三国間	36,479	39,875	109.3
国際航空貨物	556	633	113.8

注 (1) 運輸省「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３社、５社の合計である。

(外航海運貨物は輸入が低調)

我が国企業による外航海運貨物は、輸出が3.7%減、輸入が2.8%減、三国間が12.4%増となっており、全体では0.3%増となっている。

(国際航空貨物は前年の反動もあり増加へ)

国際航空貨物は、不調であった10年度前半の反動もあり、輸出入計で13.8%増となっている〔2-1-26表〕。

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、民間需要の回復力が弱く厳しい状況にあるが、各種政策効果が浸透し、このところやや改善している。輸送動向は航空、内航海運、トラックの一部で増加傾向がみられるものの、全体的には未だ低迷している。
本節では、このような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、税制上の特例措置等について述べる。さらに、総合経済対策、第3次補正予算、平成11年度当初予算など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。

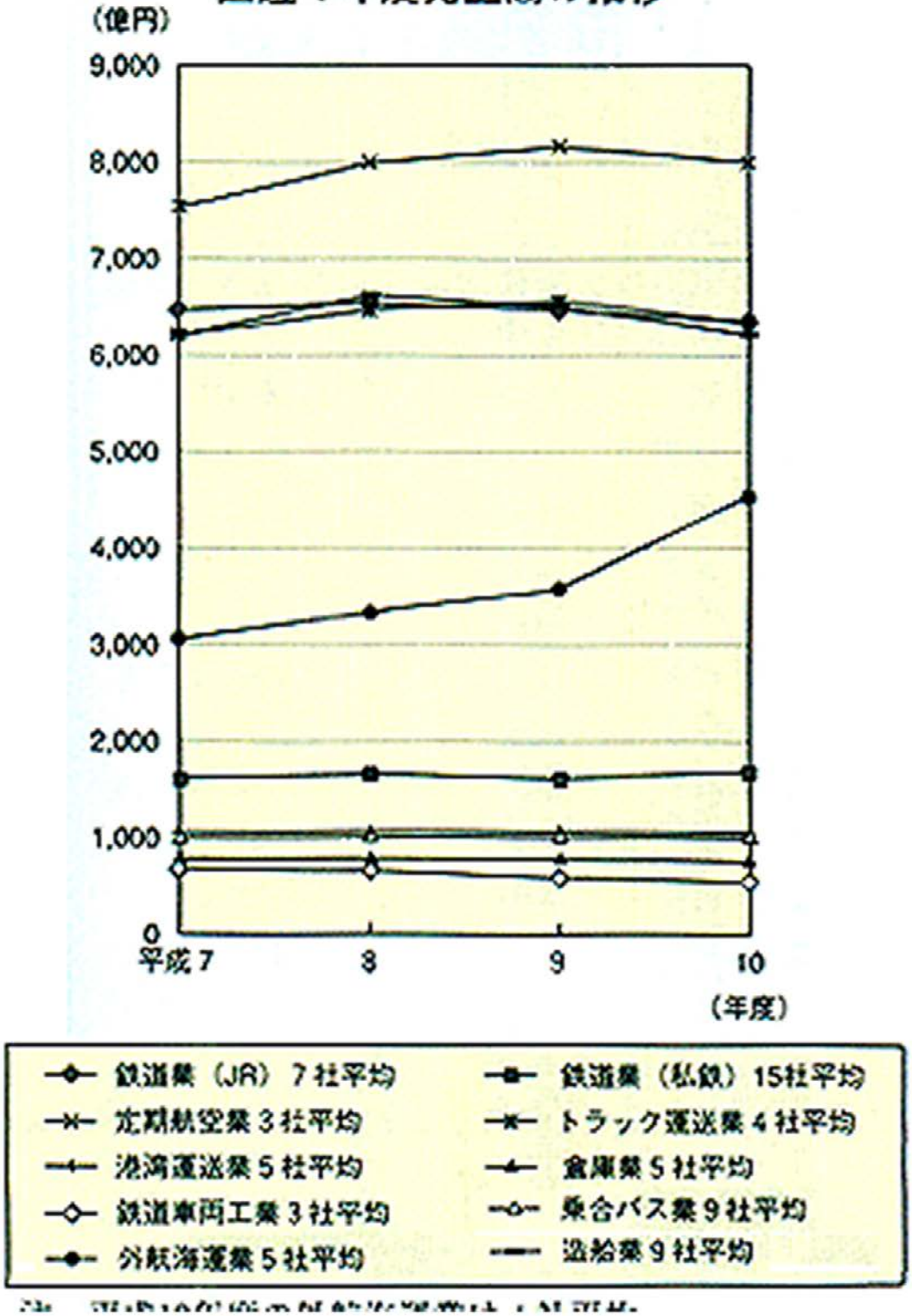
1　運輸事業の経営状況

(1)事業者の収支状況

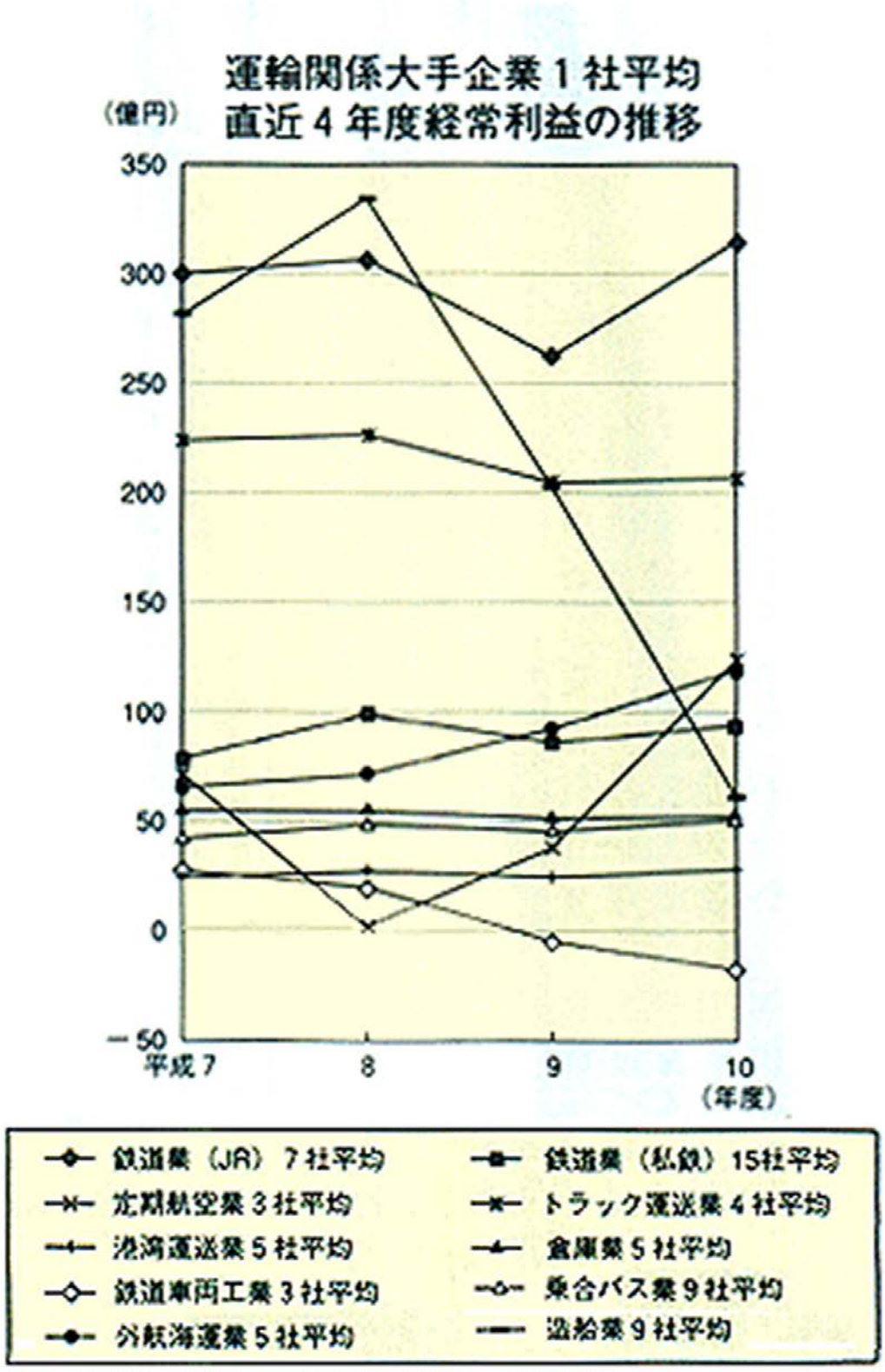
運輸関係大手企業59社の10年度売上高についてみると、引き続き円安が寄与した外航海運業、9年7月及び12月に6社が運賃改定を行った鉄道業(私鉄)を除き、鉄道業(JR)乗合バス業、定期航空業、トラック運送業、港湾運送業、倉庫業、造船業、鉄道車両工業が軒並み減収となっている。
同じく運輸関係大手企業59社の10年度経常利益についてみると、鉄道業、乗合バス業、定期航空業、トラック運送業、外航海運業、港湾運送業は事業の効率化・合理化等により増益となっているものの、造船業は大幅な減益、鉄道車両工業は経常赤字となっている。

2-1-27図　運輸関係大手企業1社平均直近4年度売上高の推移

運輸関係大手企業１社平均
直近４年度売上高の推移



2-1-28図　運輸関係大手企業1社平均直近4年度経常利益の推移



注　平成10年度の外航海運業は４社平均。

(2)設備投資動向

「平成11年度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1,881社調査)における11年度設備投資計画は、対前年度比13.9%減(総額2兆3,135億円)となっており、10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。業種別にみると、航空運送業では航空機などに対する投資が大幅に減少しており、また、トラック運送業、バス業、ハイヤー・タクシー業においては、自動車への投資が減少している。

2-1-29表　運送業の設備投資額の増減及び11年度の投資動向

2-1-29 表運送業の設備投資額の増減及び11年度の投資動向

業種	増減率（%）（対前年度比）		11年度設備投資計画額（百万円）	11年度の投資項目別動向
	10/9	11/10		
運送部門計	106.4	86.1	2,313,468	
鉄道業	124.6	96.0	1,705,911	車両は大幅に増加するものの、構築物等は減少する。
航空運送業	80.7	54.8	203,520	航空機、その他は大幅に減少する。
トラック運送業	84.2	79.9	150,780	自動車は減少し、また、ターミナル施設は大幅に減少する。
倉庫業	79.4	75.8	91,472	普通倉庫は減少し、また、用地、その他は大幅に減少する。
バス業	93.3	77.6	49,981	自動車は減少し、また、車庫及び修理工場は大幅に減少する。
外航海運業	103.9	46.0	39,535	液化ガス船、鉱炭専用船は大幅に減少する。
国内旅客船業	41.7	146.6	20,394	自動車航送船は大幅に増加する。
内航海運業	59.0	94.4	14,772	一般貨物船は大幅に増加するもの、セメント専用船、油送船は大幅に減少する。
ハイヤー・タクシー業	68.1	92.8	14,539	自動車は減少し、また、車庫及び修理工場は大幅に減少する。
港湾運送業	72.2	89.0	12,875	上屋は大幅に増加するものの、野積場、その他は大幅に減少する。
航空利用運送業	278.4	45.1	7,519	車庫及び修理工場、その他は大幅に減少する。
鉄道利用運送業	77.5	74.7	2,170	自動車は増加するものの、その他は大幅に減少する。

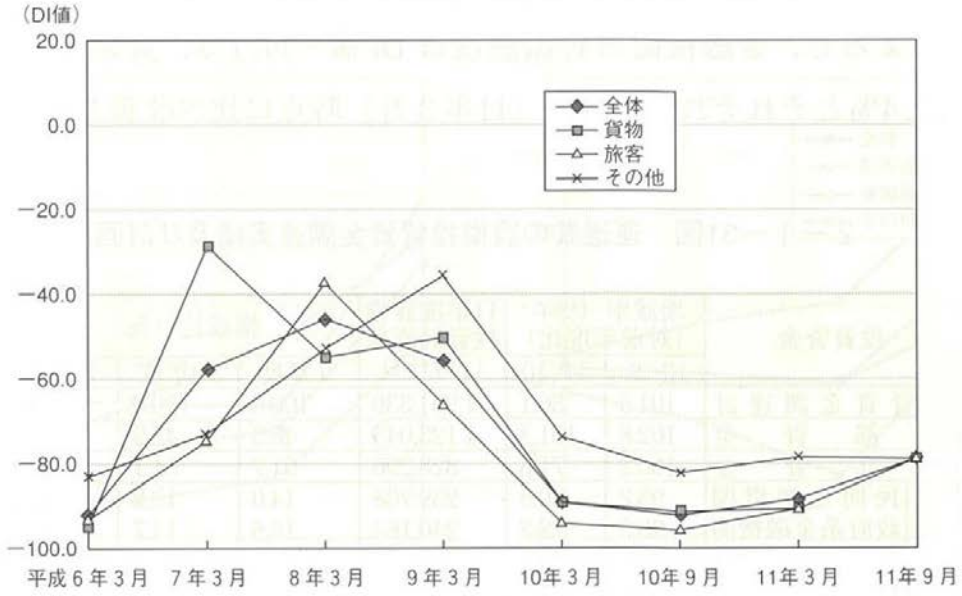
注　運輸省「平成11年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成。

(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若干改善しつつも依然厳しいものとなっている(11年9月時点での景況感DI値-80.6)。内訳をみると、「良い」と感じている事業者は、2.9%しかなく、83.5%の事業者が「悪い」と感じている。

2-1-30図　運輸関連企業の景況感の推移

2-1-30 図運輸関連企業の景況感の推移



注　運輸省「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（民間旅客）、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	

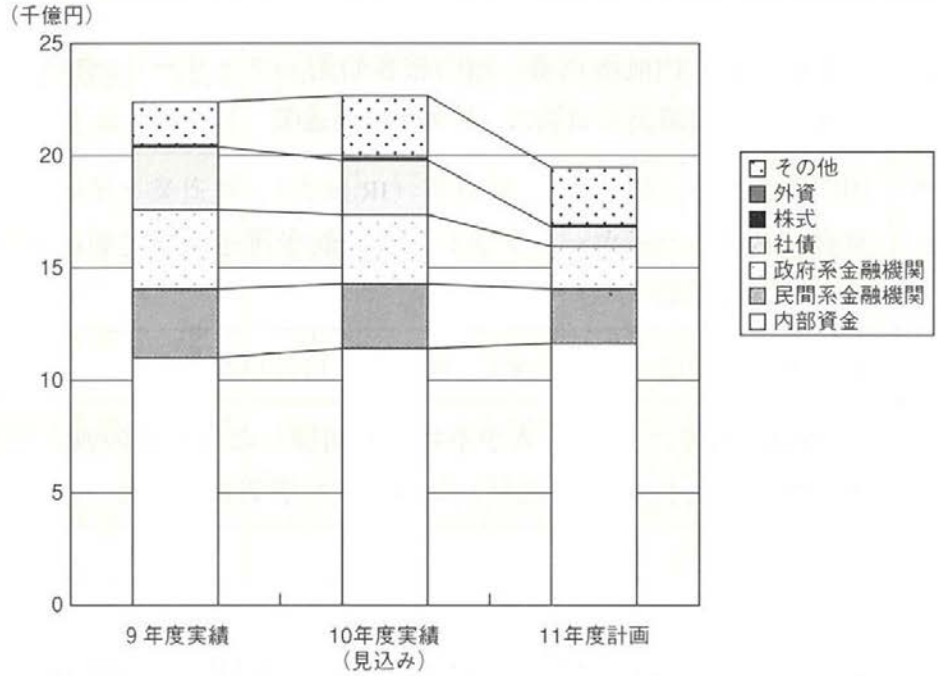
(4)資金調達状況

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4割を外部からの借入等によっている。また、景気動向調査によると、金融機関の貸出態度はDI値-14.1%、資金繰りはDI値-25.4%とそれぞれ前回調査(11年3月)時点に比べ改善している。

2-1-31図　運送業の設備投資資金調達実績及び計画

2-1-31 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）		11年度設備投資計画額（百万円）	構成比（%）		
		10/9	11/10		9年度	10年度	11年度
投資資金調達計		101.5	86.1	1,951,339	100.0	100.0	100.0
内部資金		102.8	101.3	1,123,043	48.3	48.9	57.6
外部資金		100.2	71.6	828,296	51.7	51.1	42.4
内訳	民間金融機関	95.2	80.5	239,768	14.0	13.2	12.3
	政府系金融機関	90.0	72.2	240,164	16.6	14.7	12.3
	社債	84.2	36.8	89,537	12.9	10.7	4.6
	株式	56.0	64.9	3,762	0.5	0.3	0.2
	外資	－	－	0	0.0	0.0	0.0
	その他	160.3	92.0	255,065	7.7	12.2	13.1



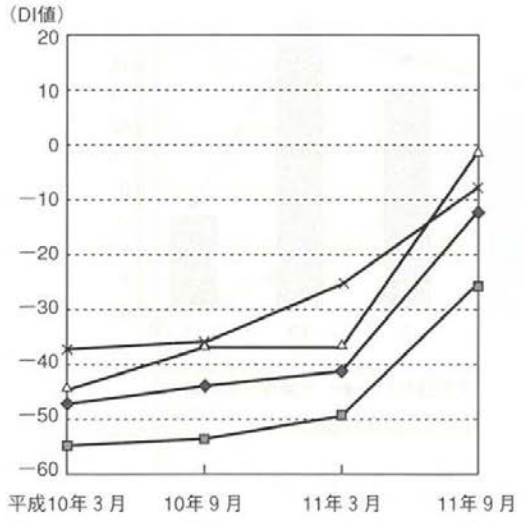
注 (1) 運輸政策局情報管理部「平成11年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成。
(2) 11年度設備投資計画額は支払ベースによる。
(3) 構成比は、それぞれ四捨五入しており、端数が合計と一致しないものがある。

左：2-1-32図　最近の金融機関の貸出態度

右：2-1-33図　最近の資金繰り

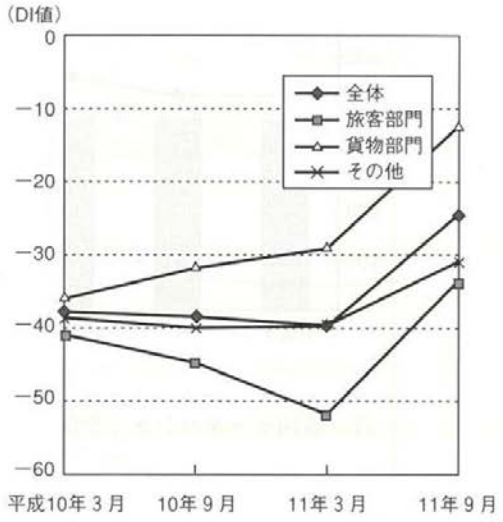
2-1-32 図

最近の金融機関の貸出態度



2-1-33 図

最近の資金繰り



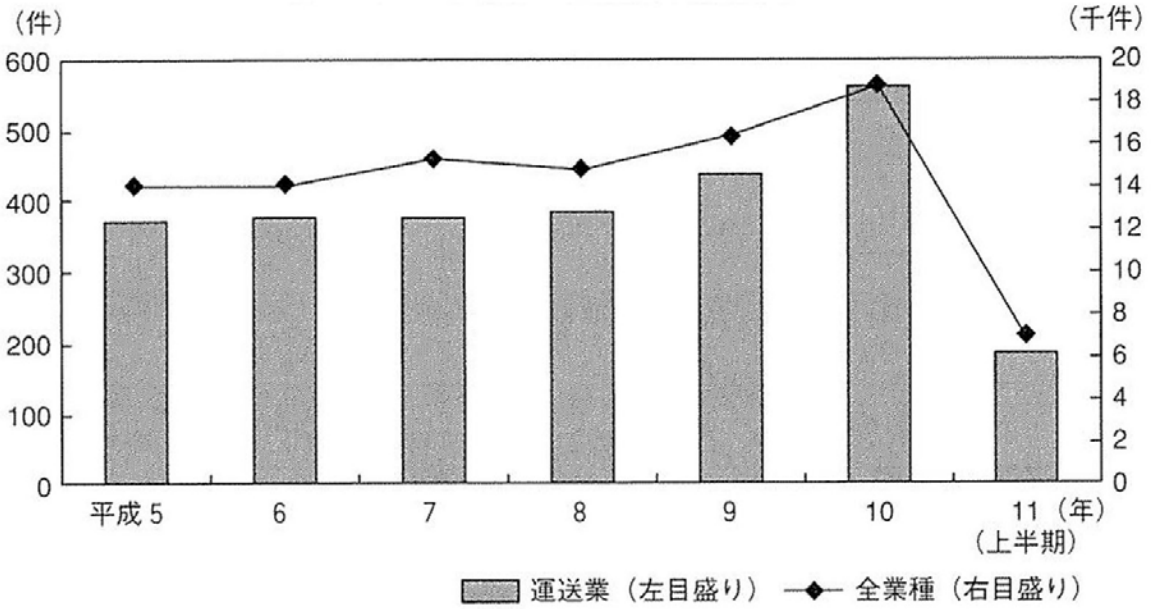
注　運輸省「運輸関連企業の景気動向に関する調査」により作成。

(5)倒産状況

10年の全産業倒産件数は、19,171件と近年では最多となっており、運送業の倒産件数も575件と対前年比32%の増加となっている。しかし、11年の上半期でみると、信用保証制度の拡充効果などにより、全産業、運送業とも倒産件数が減少している〔2-1-34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、9年は対前年比75%増と大幅に増加し、10年は対前年比3%増の14兆3,812億円となっている。このうち、運送業の負債総額については、10年は対前年比6.7%増の954億円となっている〔2-1-35図〕。

2-1-34図　倒産件数推移

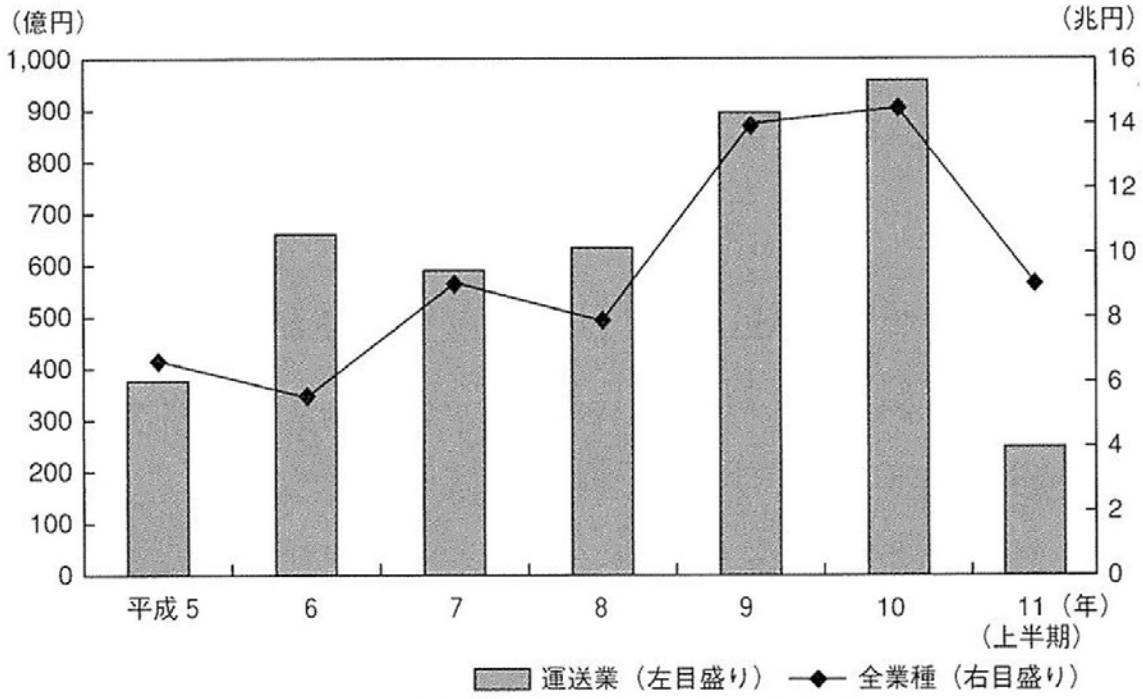
2-1-34 図倒産件数推移



注　帝国データバンク「全国企業倒産集計」により作成。

2-1-35図　倒産負債総額推移

2-1-35 図倒産負債総額推移



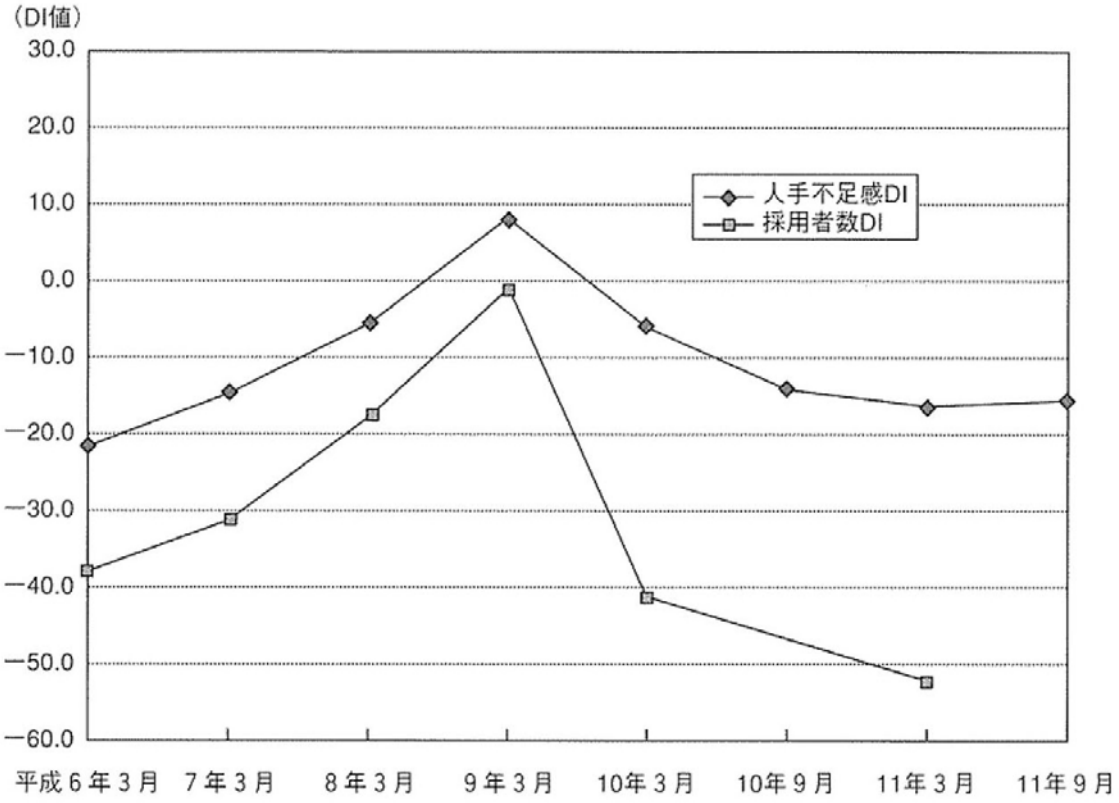
注　帝国データバンク「全国企業倒産集計」により作成。

(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の減少が続き、完全失業率が4%台後半とこれまでにない高水準で推移するなど依然として厳しい状況にあるが、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15ポイント上回っている。また、11年度の新規採用者数を前年より「減少させる」とした事業者は「増加させる」とした事業者を約50ポイント上回っている。

2-1-36図　運輸関連企業の人手不足感及び採用者数の推移

2-1-36 図運輸関連企業の人手不足感及び採用者数の推移



注　運輸省「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、一般乗用旅客自動車運送業、沿海貨物海運業、沿海旅客海運業、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。)等が、特定業種として指定されており、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5,000万円)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。

(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(11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。

(エ)中小企業投資促進税制

「中小企業投資促進税制」により、12年5月までに、中小事業者が取得等をする一定の機械装置、大型貨物自動車、内航貨物船等について、所得税及び法人税の初年度特別償却(30%)又は税額控除(7%)が認められている。

(オ)近代化・構造改善対策

従来より「中小企業近代化促進法(昭和38年法律第64号)」(平成11年7月廃止)に基づく中小造船業、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たが、同法の廃止後においても、同法の廃止前に承認された計画に基づくものについては、経過措置として同様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2部第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(定期航路事業に係るものに限る。)、普通鉄道業(貨物の運送を行うものに限る。)、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。)、港湾運送業等に加え、11年に入り一般貨物自動車運送業、一般貸切旅客自動車運送業、普通倉庫業(鉄鋼用倉庫に限る。)等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(定期航路事業に係るものに限る。)、普通鉄道業(貨物の運送を行うものに限る。)、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。)等に加え、11年7月に港湾運送業のうち在来型荷役が特定雇用調整業種に、また内航海運業(タンカーに係るものを除く。)及びはしけ運送業が特定不況業種に指定され、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、第3次補正予算及び11年度当初予算

(1)総合経済対策の実施

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た。運輸省では、「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とともに、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してきた。
このほか、景気対策を着実に実施するため、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、中枢・中核港湾の整備、拠点空港の整備及び都市鉄道による広域的都市ネットワークの整備等の事業を着実に実施してきた。

(2)第3次補正予算と11年度当初予算に基づく各種対策の推進

政府としては、当面の景気回復に全力を尽くすという観点に立ち、いわゆる15カ月予算の考え方の下に10年度第3次補正予算と11年度予算を一体的に捉え、このもとで、景気回復のために即効性がある、21世紀を見据えた課題に対応しうる対策を含めた各種の施策を切れ目なく実施している。
運輸省としては、9年秋以降の厳しい景気の停滞を打開するため、運輸関係公共投資の促進等による内需の拡大、規制緩和に伴い必要となる環境整備策や高齢者障害者対策による運輸経済の活性化を推進するとともに、空港使用料等の公的負担の軽減、観光サービスの充実等による即効性のある消費拡大を図り、さらに、先端分野への投資を刺激する技術開発等を進めている。主要な施策は以下のとおりである。

(ア)拠点空港の整備

航空ネットワーク形成の拠点となる大都市圏における拠点空港の整備を最優先課題として重点化し、特に、増大する空港需要に適切に対応するため、関西国際空港の2期事業及び中部国際空港の整備を着実に推進する。

(イ)中枢・中核国際港湾の整備

東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州の中枢国際港湾の国際競争力を強化し、物流コストを削減するため、水深15mで高規格なコンテナターミナルを整備するとともに、地方圏の国際コンテナの国内輸送距離を短縮し、物流コストを削減するため、中核国際港湾において水深14m級を中心としたコンテナターミナルを拠点的に整備する。また、港湾管理者に係る港湾諸手続のペーパレス化、ワンストップサービスを実現するため、中枢国際港湾等において、港湾情報システムを導入する。

(ウ)地下高速鉄道の整備

東京都三田線12号線横浜市1号線4号線、京都市東西線等の地下高速鉄道に対し財政的支援を行うことにより、通勤・通学時の混雑緩和等の課題に対応した都市鉄道の整備を進め、鉄道利用者の利便の増進を図る。

(エ)次世代の航空保安システムの整備

従来の気象衛星「ひまわり」の機能と新たな航空保安機能とを同時に持たせた運輸多目的衛星(MTSAT)を活用した新たな航空通信・航法・管制システムの整備を着実に推進する。

(オ)空港使用料等公的負担の見直し

利用者利便の向上及び地域の活性化の観点から、航空ネットワークを維持・拡充するための環境整備を図り、併せて航空産業の高コスト構造の是正と利用者負担の公平化を図るため、空港使用料等の見直しを行う。

(カ)交通施設バリアフリー化の推進

高齢者・障害者等の移動制約者が安全かつ身体的負担の少ない方法により鉄道サービスを享受できるよう鉄道駅におけるバリアフリー化設備の整備に対し補助する。

(キ)総合的観光政策の推進

観光を通じて、我が国の地域経済の自立・活性化等を図るため、外国人観光客の倍増及び地方圏への誘致をめざした「ウェルカムプラン21」を推進するべく国際観光振興会による次世代観光情報基盤の整備、国際観光交流の拡大、海外に対する「日本」の広報・宣伝、歩いて楽しい観光地づくりのための快適観光空間整備事業等に対する補助、観光産業人材育成モデル事業の実施等を行う。
我が国経済は、民間需要の回復力が弱く厳しい状況にあるが、各種の政策効果が浸透し、ここのところやや改善しつつある。今後も引き続き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12年度概算要求を行ったところである。

第3節　公共事業の改革

税金等を原資とする公共事業については、効率的・効果的に実施するとともに、国民に対する説明責任(アカウンタビリティ)を果たしながら進めていく必要がある。
このため、運輸省では、平成11年3月に、従来から取り組んできた公共事業関連の組織を一元化し、強力かつ円滑に改革を推進することを目的として、省内に事務次官を本部長とする「運輸省公共事業改革等推進本部」を設置し、公共事業の評価、コスト縮減及び投資の重点化・施行対策を対象として、公共事業の効率性・透明性の向上に取り組んでいる。
さらに、所管する公共事業の効率性等の状況を常に調査、把握するとともに、同本部の事務局としての役割を担う「公共事業調査室」を設置した。
本節では、「運輸省公共事業改革等推進本部」のもとで行っている公共事業の改革に向けた取り組みについて、その概要を紹介する。

1　事業評価

(1)新規採択時評価

運輸省では、新規に公共事業を採択する際には、費用対効果分析などに基づく評価、地元等との調整状況、地域開発戦略との整合性等を総合的に勘案して事業評価を行い、採否を決定することとしている。
11年3月には、第1回「運輸省公共事業改革等推進本部」において、「運輸関係社会資本の整備に係る費用対効果分析に関する基本方針」及び「運輸関係公共事業の新規事業採択時評価実施要領」を策定し、新規事業採択時評価の実施手続きの決定及び費用対効果分析に関する手法の共通化・統一化を行った。
さらに、11年6月には、これら「基本方針」及び「実施要領」に基づいて、運輸省で所管している公共事業の分野別(鉄道、港湾、海岸、空港及び航路標識)の新規事業採択時における「費用対効果分析マニュアル」を策定し、12年度予算からこれらのマニュアル等を用いてすべての公共事業を対象に評価を実施し、新規採択事業の公表にあわせて公表することとした。

2-1-37表　費用対効果分析の実施事例

2-1-37 表費用対効果分析の実施事例

（便益・費用の単位：億円）

事業内容	便益B	費用C	B／C	B－C	主な便益
大阪市８号線 ・井高野～今里 （12.1km）建設（H11）	7,495	2,083	3.6	5,412	移動時間短縮 移動費用節減 環境軽減便益
清水港 ・新興津地区 岸壁（－15.0m）（H11）	1,420	160	8.9	1,260	輸送費用節減 輸送時間短縮
横須賀港馬堀地区 ・海岸（高潮対策事業） （H10）	2,320	114	20.4	2,207	高潮防護便益 （資産の防護）
奥尻空港 ・滑走路延長整備 （H11）	184	88	2.1	96	移動時間短縮 移動費用節減
歌津埼南方灯標 ・航路標識整備 （H11）	3.84	0.88	4.4	2.96	海難事故減少 運航経費節減

(2)再評価(いわゆる「時のアセスメント」)

事業実施段階において、事業採択から一定期間経過した時点で未着工の事業や継続中の事業等を対象として評価を行う再評価システムについては、10年3月の閣僚懇談会において、運輸省を含む公共事業関係6省庁が内閣総理大臣にその導入の報告を行った。

再評価の視点及び内容は、事業採択後の経済社会情勢等の変化や事業の進捗状況等を踏まえ評価を行い、需要動向、建設コスト、技術革新等の経済社会情勢等に著しい変化があり投資効果に大きな影響を及ぼす可能性があるときは、費用対効果分析等により再検証を行うものである。

11年度予算においても、再評価の結果に基づき、必要な見直し行ったほか、継続が適当と認められない場合は休止又は中止を行っている。

2-1-38表　平成11年度予算における再評価結果の概要

平成11年度予算における再評価結果の概要

	中止	休止	見直し	継続	計
鉄　道	−	1	−	1	2
港　湾	1	26	9	41	77
海　岸	1	−	1	11	13
空　港	−	−	−	−	−
航路標識	−	−	−	−	−
計	2	27	10	53	92

2-1-39表　再評価実施事例

2-1-39 表再評価実施事例

事業内容	事業主体	結果	理由
下田港 大浦地区 高潮対策事業	静岡県	中止	避難体制の充実が図られたことによる。なお、事業の見送りについて地元の意見集約がなされたところ。
千葉県営鉄道 北千葉線	千葉県	休止	地元自治体で整備のあり方等について調査検討を行っており、その結論が得られるまで休止。
北九州港 新門司地区 緑地整備	北九州市	休止	他地区の緑地整備に重点投資するため。

(3)事後評価

運輸省では、再評価及び新規事業採択時評価を導入し、所管事業の効率性・透明性の向上に努めているところであるが、さらなる透明性の向上を図り、説明責任(アカウンタビリティ)を果たすため、当該事業の効果のフォローアップ、事前評価手法の改良と妥当性の向上、政策効果の検証等を目的とした、事業完了後の評価制度の早期導入に向けて検討を行っている。

2　公共工事コスト縮減対策

9年4月に公共工事コスト縮減対策関係閣僚会議において「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」が策定されたことを受け、運輸省では直ちに「運輸関係公共工事コスト縮減対策に関する行動計画」を策定した。「行動計画」においては、9年度から11年度までの3ヶ年で、各分野毎に所要の施策を実施することにより、少なくとも10%以上のコスト縮減を目指している。
11年4月に、計画第2年度にあたる10年度のフォローアップを行い、運輸省関係公共工事で約5.5%のコスト縮減が達成されたことを確認している。
コスト縮減効果が得られた主要な施策として次のようなものがある。
鉄道分野ではトンネル工事に偏心多軸シールドマシーンを採用し、マシーンの重量やサイズを小さくすることが可能となった。港湾分野では岸壁裏込材料に、従来の石材の代替として、現地で入手できる石炭灰を少量のセメントで固化処理しリサイクル材として有効活用した。空港分野では空港舗装にアスファルト及びコンクリート発生材等のリサイクル材を有効活用した。航路標識分野では航路標識用機器の時刻管理に人工衛星(GPS)の時刻情報を利用し、附属装置を省略し装置本体の小型・軽量化を図った。
計画最終年度である11年度においては、当初計画の目標達成を目指して、必要な施策に取り組んでいる。

2-1-40表　公共工事コスト縮減の数値目標

2-1-40 表公共工事コスト縮減の数値目標

施策分野		数値目標	
直接的施策	・工事の計画・設計等の見直し （計画手法、技術基準等の見直し　等） ・工事発注の効率化等 （工事の平準化、発注ロットの適切化　等）	少なくとも6%以上	少なくとも10%以上
間接的施策	・工事構成要素のコスト縮減 （資材生産・流通の合理化・効率化　等） ・工事実施段階での合理化・規制緩和等 （労働安全対策、交通安全対策　等）	少なくとも4%以上 （努力目標）	

3　投資の重点化・施行対策

公共事業の投資の重点化については、11年度予算において、関西国際空港、中部国際空港などの大都市圏拠点空港中枢・中核国際港湾について大幅に増額を行っている。連携事業の実施については、24の省庁間にまたがるプロジェクトを10年度までに推進しており、11年度においても8つのプロジェクトを追加した。
また、公共事業の施行対策については、現下の経済情勢を踏まえ、景気回復に全力を尽くす観点から、政府全体として、11年度上半期末における契約済額が、過去最高の前倒しを図った10年度上半期実績と比較して10%を上回る伸びとなることを目指すこととしており、このため運輸省としても積極的かつ着実な施行を行っている。


ANA
AIR CANADA

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

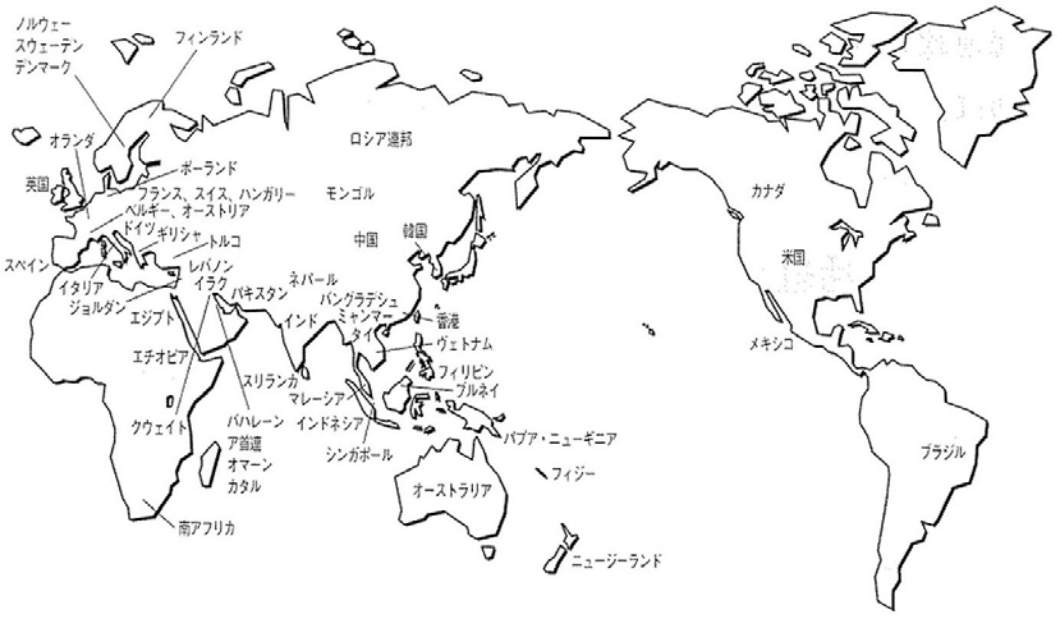
グローバリゼーションの進展、経済のボーダレス化といった国際環境の大きな変化の中、人及び物の流れを担う交通運輸分野においては、公正な国際競争や諸外国との協調による、より一層円滑な国際運輸サービスの実現に向けた環境整備が必要となってきている。
こうした状況の中で、我が国は、国際交通ネットワークの整備や多国間・二国間での国際協調政策を進めるとともに、個別経済問題への対応、国際輸送安全対策の実施、我が国の高い経済力と技術力に対応した国際協力の拡充等国際運輸サービスの充実のため積極的に取組んでいる。

2　国際交通ネットワークの充実

国際定期航空輸送は国際的な人的交流及び物的流通を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航空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10年度においては、ドイツ、イタリア、韓国等の航空協定締結国9ヶ国との間で輸送力の拡大等を図るとともに、新規の航空協定締結作業も積極的に進めたところであり、その結果、10年12月にはアラブ首長国連邦、11年8月にはカタルとの間で新たに航空協定が発効したほか、イスラエルとの間では11年2月に政府間交渉で合意された航空協定が同年7月に国会で承認された。11年8月現在、我が国の航空協定締結国数は53ヶ国1地域となっている(イスラエルとの航空協定はイスラエルでの国内手続き後に発効する予定)。
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99.7%が外航海運によって輸送されているなど、外航海運は、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。我が国の外航海運政策は「海運自由の原則」(注)を基本としており、我が国の外航海運に係る制度は世界的に見ても最も自由化が進んでいると言える。我が国は、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べく、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、必要に応じて二国間協議を行っている。

2-2-1図　我が国との間で航空協定を
締結している国々(平成11年9月現在)

2-2-1 図我が国との間で航空協定を締結している国々(平成 11 年 9 月現在)



(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を実施している。
例えば、米国との間では10年9月に第3回運輸ハイレベル協議を開催し、日米の海運問題や運輸分野における技術協力等について協議を行った。また、EUとはこれまでに7回の運輸ハイレベル協議を開催し、航空、海運政策等双方の重要課題に関して議論を行ってきた。
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合意された枠組みである日米包括経済協議のうち、運輸省の関連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、更なる規制緩和を要望している。これに対し、我が国運輸省は、10年5月には分解整備検査を廃止し、11年8月には二級自動車シャシ整備士制度を創設することとした。
また、規制緩和一般に関しても、日米規制緩和対話の枠組みの下、両国が規制緩和要望書を毎年相互に提出し、それを基にして規制緩和・競争政策等作業部会が開催されてきており、米国の海運政策等日本側の対米要望についても取り上げられている。
他方、地球的展望に立った協力のための共通課題(コモンアジェンダ)に関しては、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て運輸技術協力を実施しており、現在までに5回の専門家会合が開催されている
前回の会合では、ITS(高度道路交通システム)、Y2K(コンピュータ西暦2000年問題)、案内用図記号(ピクトグラム)の統一化等について、日米双方のプレゼンテーションが行われた他、アメリカ・コロラド州のプエブロ試験線での軌間可変電車の試験開始のセレモニーが催されるなど、有意義な協力の成果が生まれており、今後も運輸関係の各分野における日米の協力関係を充実、強化する取り組みを行っていく予定である。
更に、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及び防除等の知識、技術の研究、共有等を目的とする油流出対応作業部会にも、協力分野の提案等を通じて積極的に参画している。

3　自動車燃費問題

運輸省においては、COP3(気候変動枠組条約第3回締約国会議)での京都議定書の採択を受けて、CO2の排出を削減するために本年4月1日より2010年を目標とする自動車に係る燃費基準の強化(通産省との共管)を実施することとした。新基準の導入に関して本年3月、米国、EUよりTBT協定に基づく討議が要請されこれを受け、日本は同基準に関して、環境問題及びエネルギー動向等の背景、新基準の策定方法並びに運用方針等を説明し、お互いに率直な意見交換を行うことで十分な理解を求めるべく協議を行っている。

軌間可変電車の試験



軌間可変電車の試験

4　自動車基準・認証制度の国際化

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10年11月に加入し相互承認を開始したところである。このことにより、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メンバー国以外では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、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。

自動車の世界的な基準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(略称)」については、10年6月に同部会において作成され、今後各国の締結により発効する見込み

である。日本は、11年8月3日の閣議において、受諾を決定し、同日に国連事務局へ受諾書を寄託し、締結手続きを終了したところである。運輸省は、本協定発効後米国等を含む世界的な基準調和を一層促進するため、国連において世界統一基準の提案を行うとともに、世界統一基準が策定された場合には、これを道路運送車両の保安基準に速やかに取り入れる等の積極的な対応を行っていくこととしている。

5　政府調達問題

我が国の公共事業に関する制度は内外無差別の原則により運営されているが、昭和50年代までは、公共事業への参入に関心を持つ外国企業はほとんどなかった。
しかしながら、昭和61年に米国が関西国際空港プロジェクトへの国際競争入札を要求したことに端を発し、以降約2年間の建設協議の後、63年5月に外国企業の我が国公共事業への習熟を促進するため、大型公共事業の参入機会等に関する我が国政府の措置(MPA:MajorProjectsAr-rangements)が導入された。運輸省関係としては、関西国際空港や東京国際空港(羽田)沖合展開第3期工事といったプロジェクトがMPAの対象となっている(中部国際空港については平成10年7月にMPAの手続に則り調達を行うこととした。)。
また、平成5年における中央建設業審議会の建議及びガット政府調達協定改定交渉の妥結を踏まえ、6年1月、閣議において「公共事業の入札・契約手続の改善に関する行動計画」(以下「行動計画」という。)が了解された。行動計画では、国及び一定の政府関係機関(運輸省関係では、JR各社及び新東京国際空港公団等)の基準額以上の調達については、透明で客観的かつ競争的な調達方法を採用することとされた。
なお、米国との取り決めにより、11年度までの間、MPA及び行動計画の実施状況についてレビューを行うため、日米間で年次会合を開催することとされている。10年度には、6月に年次レビュー会合を、11年1月にミニレビュー会合を開催し、中部国際空港、関西国際空港といったプロジェクトにおける調達状況及びJRが行っている調達に関し米国と意見交換を行った。11年度には、7月に年次レビュー会合を行い、上述の運輸関係プロジェクト等に関して、前回会合以降の進捗等、意見・情報交換を行った。

6　港運問題への対応

9年9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度に10万ドルの課徴金を課すとの一方的制裁措置を発動し、同年10月、我が国海運企業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、港運問題については、11月に政府間で決着したにもかかわらず、FMCは当該制裁措置を無期限停止するにとどまり、完全撤回するに至らなかった。
当該制裁措置は、相手国船舶に対する内国民待遇及び最恵国待遇を保証した日米友好通商航海条約に違反するものであるため、我が国はその完全撤回を含む原状回復を求めて、同条約に基づく政府間協議を10年1月(予備協議)及び7月(本協議)に行った。FMCは11年5月28日、ようやく当該措置を撤回するに至ったが、日本の港湾にかかる最近の状況を反映させるべく再調査を行うため、現在、日米海運企業に対して、港湾運送の現状に関する報告を求めているところである。我が国としては、今後ともあらゆる機会に、制裁措置発動の違法性等を主張し、当該措置の再発防止に努めていく必要がある。

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



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

7　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の枠組みとしてWTO(世界貿易機関)が発足した。
WTOでは運輸・観光サービスを含むサービス分野の自由化促進のためのルールがGATS(「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GATS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てきたが、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、12年から開始される予定の次期ラウンドの開始と併せて交渉を再開することとなった。
本年11月、シアトルにおいて予定されている第3回WTO閣僚会議で次期ラウンドの交渉範囲、指針等の枠組みを決定することになっており、昨年9月からこのための準備会合が行われてきている
次期ラウンドにおいて、取り上げられることが決まっているサービス交渉においては、航空分野のGATSの適用除外に関する検討が行われることとなっており、海運分野に関しても、上述のとおり、交渉が再開されることとなっている。海運分野は前回のラウンド以降もサービス貿易分野で唯一最終的な合意に至っていない分野であり、我が国としては、次期ラウンドでは十分な交渉成果を得られるよう最大限の努力を傾注することとしている。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。

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

OECD海運委員会においては、先進国間の海運政策についての討議を通じて、海運自由の原則に基づく自由で公正な国際海運市場の形成に向けた活動を行っており、我が国は、10年より議長国として積極的に参加・貢献している。
現在、同海運委員会においては、海運分野に係る競争政策について各国が異なる法制をも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、自由で公正な競争を妨げるような海運助成措置を削減するための方策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諸国との政策対話にも積極的に取り組んでおり、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、また、10年12月にはアジア、中南米諸国など非加盟諸国との政策協調を目的としたワークショップが開催された。
なお、我が国は、11年10月には、東京、神戸において海運委員会及び中国、アジア、中南米諸国とのワークショップを開催した。

(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熟成のための活動を行っている。なお、造船協定は、米国のみが未締結であるため未発効の状態が続いている。

(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。
9APEC(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年(先進国)または2020年(発展途上国)までに域内で自由で開かれた貿易と投資が行われることが目標とされた。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。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の改訂が行われたほか、10年11月のクアラルンプール会合からはロシア、ヴェトナム、ペルーの3ヶ国が正式に参加することとなった。

(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設立された港湾専門家会議においては、港湾開発戦略、効率的な港湾管理・運営等、域内港湾の容量と効率の改善に関する6つのテーマとその幹事を定め、作業を実施している。10年春に完成、稼働を開始した「港湾データベース」は11年秋にはチリから日本へ移転される予定であり、さらなる拡充に向けた作業が進められている。
また、域内の自由で効率的な海運業の発展のための政策論議を行うため「海運イニシアティヴ」が第10回会合において我が国の提案により設立された。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(第13回会合で採択)の策定に続き、海運政策等に関する情報交換等を目的とする「透明性確保プロジェクト」において各メンバーの海運政策の内容開示とその成果に基づく海運政策分析作業が進められている。
さらに、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

10年10月にマレイシアのランカウイにおいて第13回会合が行われ、さらに11年5月にメキシコのマンサニーヨにおいて第14回会合がそれぞれ行われた。
両会合においては、APEC域内における観光の経済効果、観光開発の先進事例観光促進についての障壁等に関する調査及び検討を中心として議論が行われた。

第3節　国際社会への貢献

1　国際協力の推進

(1)運輸分野における国際協力の重要性

開発途上国の発展のためには、効率的な輸送体系の構築や観光の振興が不可欠である。しかし途上国においては、そのための資金、技術、人材等が不足しており、運輸分野で豊富な経験と優れたノウハウを持つ我が国に対し、国際協力の要請が数多くなされている。このような要請に対し、鉄道、空港、港湾等の運輸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、事業経営等のソフト面でも、国際協力に総合的に取り組んでいる。

ブラジルとの政策対話



ブラジルとの政策対話

(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。10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、ヴェトナムの交通運輸開発戦略調査、トルコの港湾整備長期総合計画等、7件の調査に協力した。また、運輸分野の専門家合計207名をインドネシア、フィリピン、タイ等を始めとして、38の国及び国際機関に派遣した。
研修分野では、国際協力事業団(JICA)や地方自治体との協力の下、総合観光セミナー、鉄道経営計画、港湾工学航空保安セミナー、海上救難防災などの研修を行い、85の国・地域から413名の研修員を受け入れた。また、ODA非対象国のロシアからも航空、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(開発途上国の人造りを中心とした事業のために専門家派遣、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)では、10年度において実施中の運輸分野案件は、ブラジルの都市交通人材開発など合計5件となっている。

(イ)資金協力

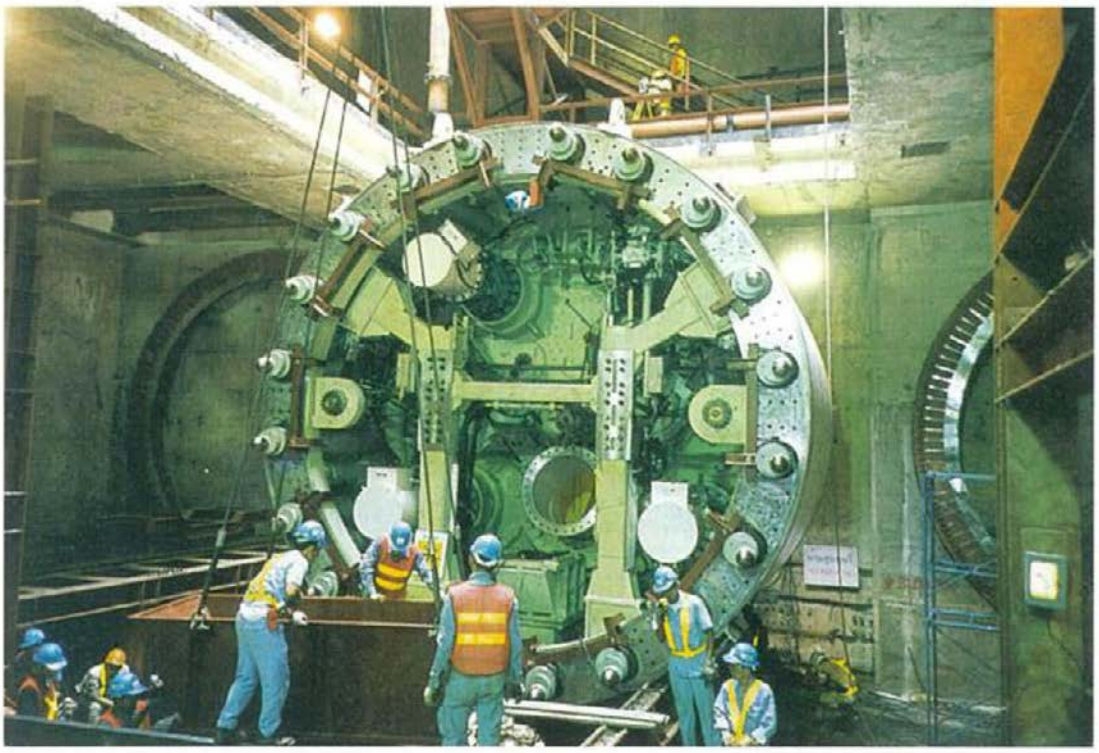
有償資金協力では、タイのバンコク地下鉄建設事業、フィリピンのメトロマニラ大都市圏交通混雑緩和計画等9件について総額1,529億円に及ぶ円借款の交換公文が締結された。無償資金協力では、モザンビークの浚渫船建造計画、モンゴルの気象観測・予報設備整備計画等6件について総額31億円の交換公文が締結された。

(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

効果的な国際協力を行うためには、開発途上国のニーズを的確に把握することが不可欠である。このため運輸省では、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・実務者協議を行うとともに、現地でのセミナー等を開催している。10年度においては、運輸審議官による政策対話をブラジル、チリ、エジプト、シリア及びルーマニアにおいて実施するとともに、都市交通公害対策セミナー(於カイロ、大連)や運輸インフラ整備への民活導入支援セミナー(於ヴェトナム)等を行った。
また、より効果的・効率的な国際協力の推進にむけて、分野毎・被援助国毎の運輸分野の援助方針の検討や、我が国が実施したプロジェクト効果の評価に着手するとともに、将来の国際協力業務に関係する職員の養成を図るために、運輸国際協力基礎研修を10年度から実施した。

タイ・バンコク地下鉄建設事業



タイ・バンコク地下鉄建設事業

(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なものになっているとともに、地球的規模の重要な課題となっている。このため、環境問題の第3節国際社会への貢献257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。
また、鉄道・海運等を利用した環境に優しい、効率的な物流体系の構築を支援するための総合物流体系整備協力調査を実施した。

(ウ)国民の理解と情報提供の推進

政府開発援助を実施するに当たっては、納税者である国民の理解と協力が不可欠である。このような理解と協力を得るためには、情報提供を効果的に行っていくことが必要である。こういった観点から、運輸省は毎年、国際協力シンポジウムの開催や運輸国際協力白書・パンフレットの刊行等を通じて、運輸分野の国際協力の意義や重要性について国民の理解を得るよう努めるとともに、インターネットを通じた情報提供にも積極的に取り組んでいる。

2　北京ー上海高速鉄道

現在中国において、既存の鉄道の輸送能力が限界に達している北京一上海間1,300kmに高速鉄道を建設するプロジェクトが計画されている。この北京-上海高速鉄道は、一日数十万人の利用者が想定されており、我が国がかかる鉄道整備に協力することができれば、中国の多くの人々に利用され、中国の経済発展に大きく貢献することができ、日中間の友好の発展に大きく寄与するものと考えられている。
10年11月、中国の国家主席として初めて日本を公式訪問した江沢民主席に対して、小渕総理は、「我が国として官民挙げて北京ー上海高速鉄道プロジェクトに積極的に協力し、21世紀の日中友好のシンボルとしたい」旨を表明した。また、同主席が新幹線で東京から仙台へ移動する際には、川崎運輸大臣(当時)が同行し新幹線を案内した。
さらに、11年4月には川崎運輸大臣が訪中し、呉邦国副総理や傅志寰鉄道部長等に対して、我が国としての協力の考え方について説明し、意見交換を行った。また、同年7月には、小渕首相が訪中し、朱鎔基総理に対し、新幹線に係る技術移転等の協力を表明した。
運輸省としては、本件プロジェクトに関し、引き続き関係省庁、民間関係者と緊密に連携しつつ、中国側関係者に対して積極的な働きかけを行っていく考えである。

新幹線に試乗する江沢民中国国家主席と川崎運輸大臣（当時）



新幹線に試乗する江沢民中国国家主席と川崎運輸大臣（当時）

3　開発途上国における都市交通問題への協力

現在、開発途上国の大都市においては、モータリゼーションのめざましい進展と都市への人口集中があいまって、自動車に起因する大気汚染、交通渋滞等の都市交通問題が深刻となっている。これらの都市交通問題は、健康な市民生活を脅かすばかりでなく、健全な経済発展を阻害する要因にもなりかねない。このため、最近では都市交通分野での協力要請が増加しており、10年度においては、14件の開発調査の要請があった。
我が国においても、1960年代に急速な経済発展に伴い都市交通問題が顕在化した。これに対応し、自動車の排出ガス対策の導入・強化、これに係る技術革新等による発生源対策を実施するとともに、都市鉄道の整備を推進する等により大量輸送機関を中核とする公共交通システムを発展させ、世界でも有数の人口集中が著しい東京、大阪等において都市交通問題への適切な対応を図りつつ、経済発展を遂げることができた。このような我が国の経験や技術を開発途上国に移転することは、開発途上国の社会の発展に貢献するのみならず、大気汚染の抑制によって地球環境の保全に役立つことによって、大きな意義があると考えられる。
このため、我が国はインドネシアの「ジャカルタ首都圏総合交通計画」、シリアの「ダマスカス市内交通総合開発計画」等の都市交通に係る開発途上国の計画策定について開発調査を実施している他、排出ガスの抑制等に資するため、自動車基準認証及び検査制度確立のための専門家派遣等の事業を実施してきている。また、開発途上国の都市交通に係わる行政関係者を我が国に招聘し、都市交通政策に関する研修を実施している。
さらに、カイロ市、大連市において都市交通公害対策セミナーを開催し、現地の都市交通関係者との協議を通じ、実施すべき対策の提言等を行っている。これらの技術協力に加えて、バンコク、マニラ等の地下鉄、高架鉄道の建設に対し円借款を供与し、資金面での協力も行っている。
今後、経済発展やモータリゼーションの進展により、開発途上国の都市交通問題が更に深刻化する懸念が高く、我が国としては、より一層この分野での国際協力を推進していく必要がある。

4　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、IMO(国際海事機関)において、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・防火設備について条約改正案の作成を担当す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こととしている。

(2)PSCにおける連携

国際条約等の基準への不適合船舶排除を目的に、アジア太平洋地域の外国船舶の寄港国による監督(ポート・ステート・コントロール:PSC)を協力して実施する旨の覚書(東京MOU)が、6年4月から実施され、参加国(11年6月現在17か国)はPSCの強化を図っている。
我が国は、域内の検査官の資質の向上やPSCの標準化を図るため、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名を日本へ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こととしている。

(3)船舶に対する窃盗・強盗事件等への対応

運輸省が11年5月に我が国外航海運企業を対象に行ったアンケート調査によると、近年我が国関係船舶(日本籍船及び我が国海運企業が運航する外国籍船)に対する窃盗・強盗事件等(いわゆる「海賊行為」)が増加している(9年18件、10年19件、11年18件(5月まで))。
船舶に対する窃盗・強盗等は、船舶及び乗組員の安全確保上大きな問題であることから、運輸省では、従来から、外交ルートを通じて関係国に事件発生海域の警備強化を申し入れるとともに、(社)日本船主協会を通じて海運企業間での対策会議の開催、防止対策要領の作成及びその徹底を図るよう指導を行ってきている。また、国際海事機関(IMO)において、昨年来、重点地域におけるセミナーの開催、既存の対策の見直し等が精力的に実施されており、我が国としてもその検討に積極的に参画している。さらに、運輸省では11年7月には、上記の調査結果も踏まえて、関係省庁や民間団体との対策会議を設置し、逐次、海運企業の自衛策の徹底、沿岸国への働きかけ等、対策の一層の充実を図っている。

5　マラッカ・シンガポール海峡における安全対策

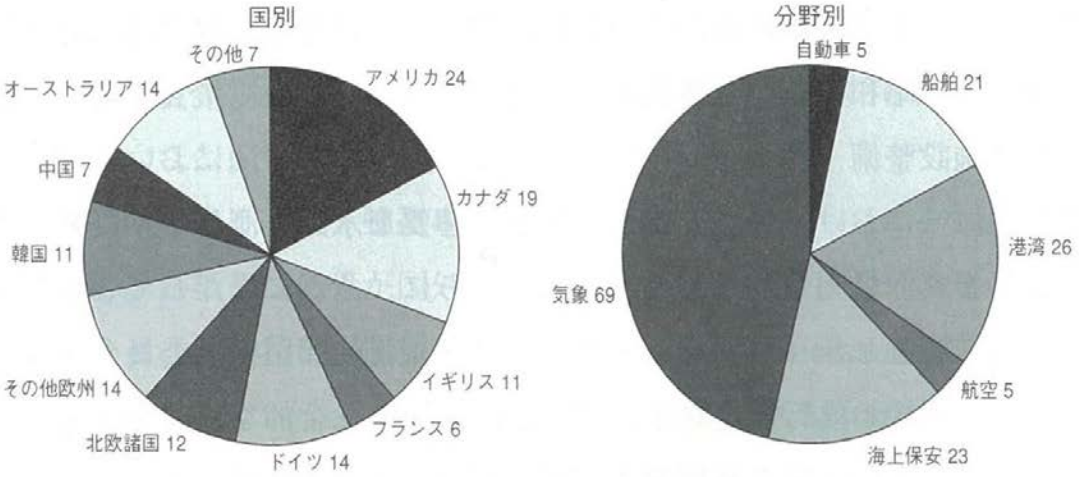
我が国への石油等の安定供給を図るためには、マラッカ・シンガポール海峡における海峡通航船舶の安全の確保が重要であるため、同海峡における航行援助施設の整備、VTS(vesseltrafficservice)の充実等の必要性が高まっている。8年発効の国連海洋法条約では、国際海峡にこれら施設整備がなされる場合には沿岸国と利用国が協力するよう定められているが、我が国はそれ以前から主要利用国として、海峡管理協力体制の検討、資金的・技術面からの支援に関して、自発的に取り組んできた。
我が国は昭和44年から継続的に(財)マラッカ海峡協議会を通じて航行援助施設整備・維持を行っており、また国際海事機関において採択された同海峡における分離通航帯の拡張に必要な水路再測量を平成8年から10年まで沿岸国と協力して実施し、さらに、それに先だって5年3月に省内に設置した「マラッカ・シンガポール海峡問題検討委員会」等の場で、同海峡の航行安全対策に関する諸問題の総合的な検討を実施しており、今後も引き続き積極的に支援していくこととしている。

6　国際科学技術協力

国際的な科学技術活動については、政府レベルでは「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、重要性を増してきており、運輸省でも所掌する各分野に関する国際科学技術協力活動を積極的に推進している。
運輸省関係の国際科学技術案件は年々増加し、11年7月現在で17ヶ国(EUを含む)、134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　国際科学技術協力の案件数(平成11年7月現在)

2-2-2 図国際科学技術協力の案件数(平成 11 年 7 月現在)



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

旅フェア'99（ナゴヤドーム）



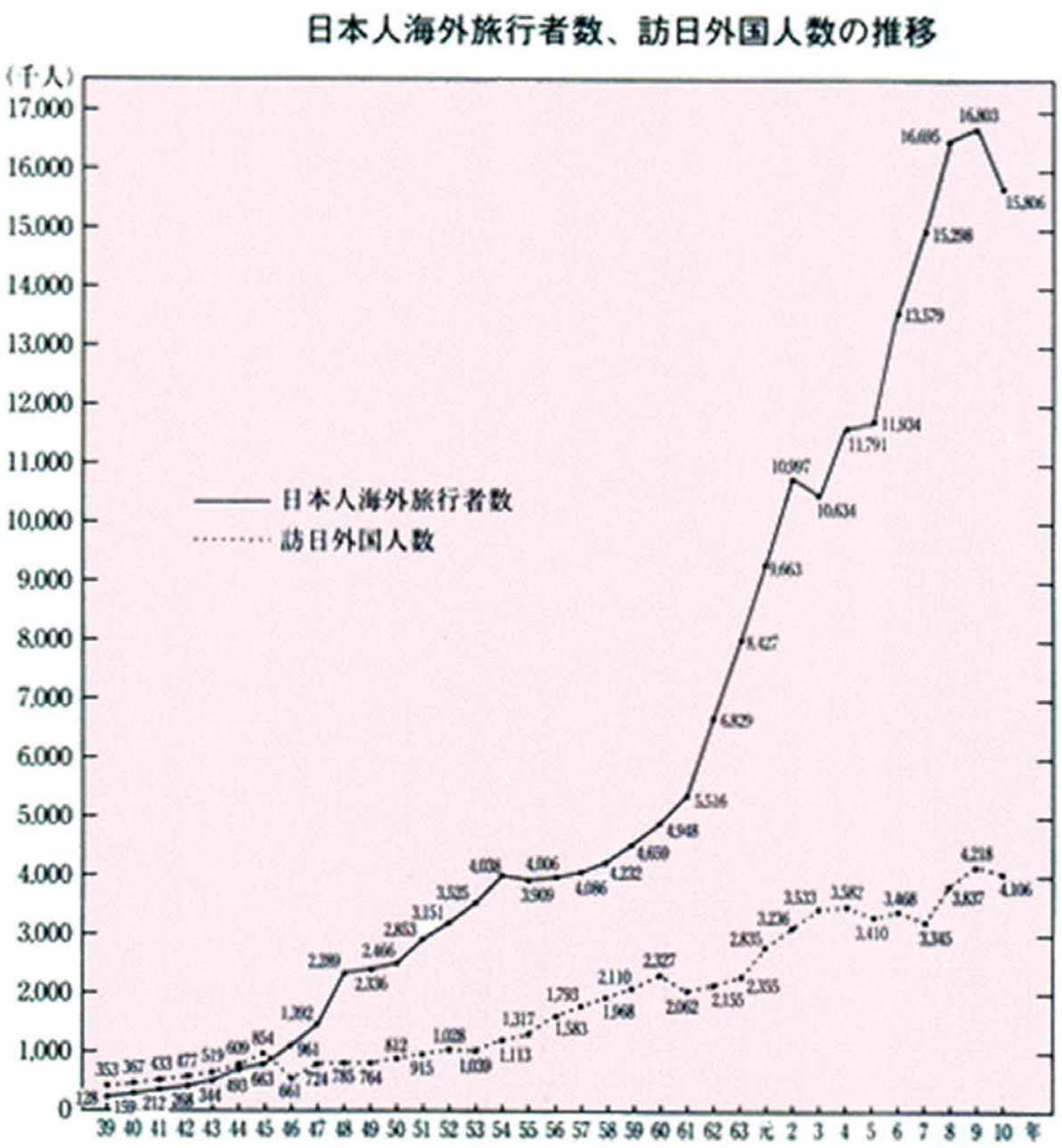
旅フェア’99（ナゴヤドーム）

第1節　国際観光交流の促進

1　外国人訪日旅行の現状

平成10年の日本人海外旅行者数は、前年比99万人、5.9%減の1,581万人となり、平成3年以来の減少となった。一方、訪日外国人旅行者数についても、前年比11万人、2.7%減の411万人となった〔2-3-1図〕。

2-3-1図　日本人海外旅行者数、訪日外国人数の推移



注（1）法務省資料に基づく運輸省運輸政策局観光部集計により作成。
（2）「訪日外国人数」とは、法務省編集の「出入国管理統計年報」の入国外国人数から日本に居住する外国人を除き、これに外国一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者数のことである。

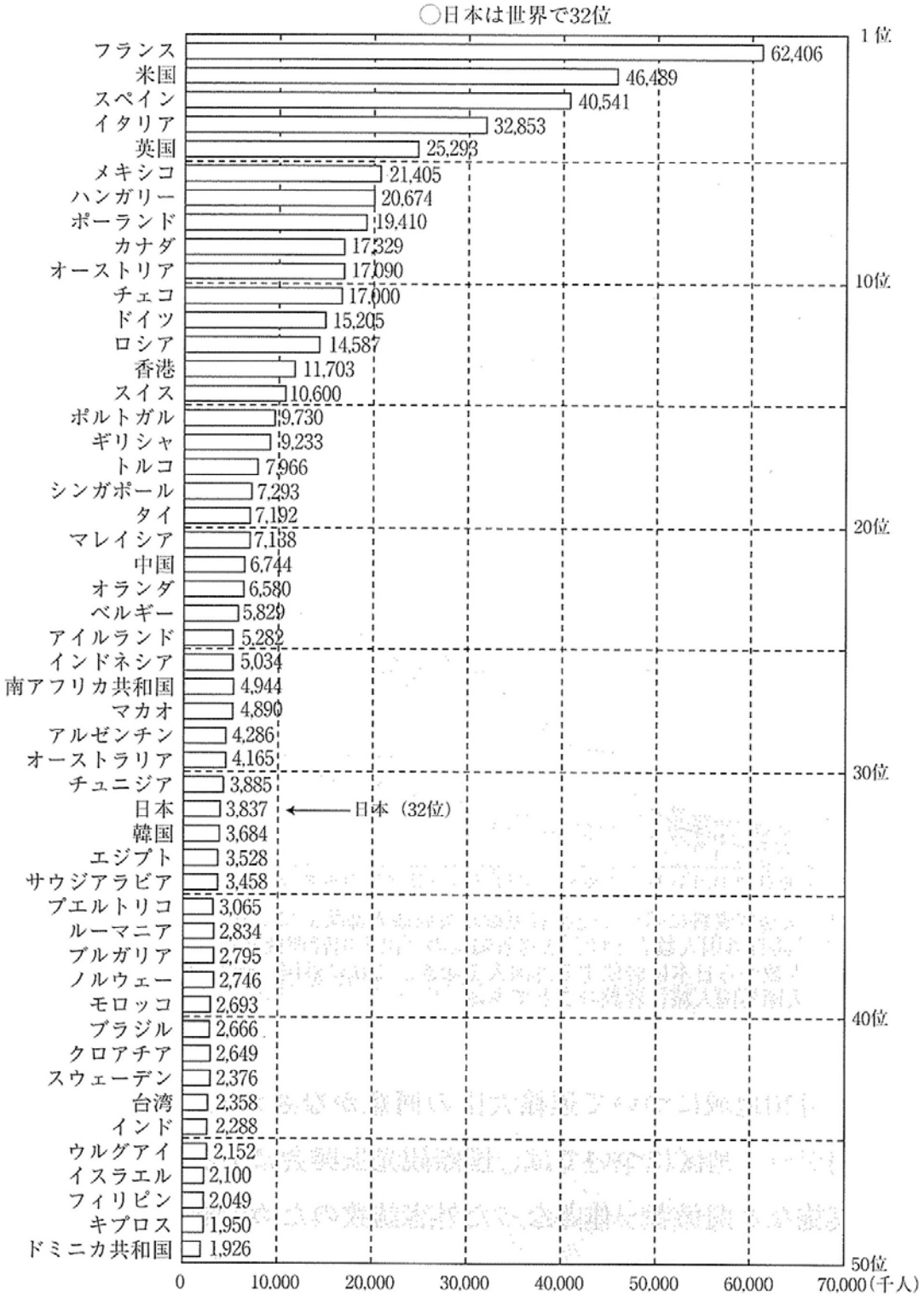
2　外国人の来訪促進活動の充実

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見て低水準にある〔2-3-2図〕。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、次世代観光情報基盤整備事業等の施策を推進している。

2-3-2図　平成8年外国人旅行者受入数

2-3-2 図平成 8 年外国人旅行者受入数



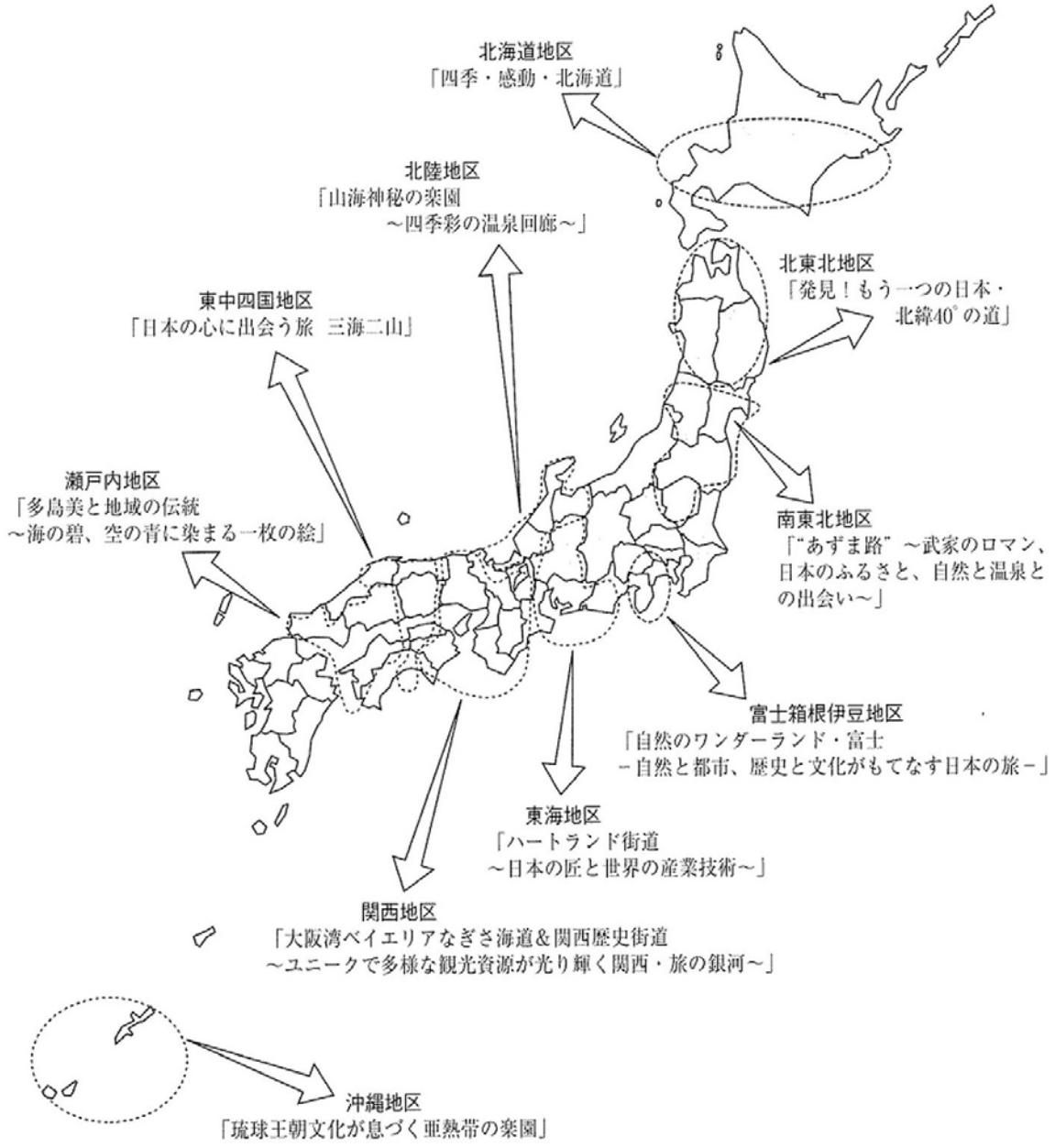
注　世界観光機関（WTO）資料により作成。

(ア)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」)の形成が進められており、同地区が盛り込まれた「外客来訪促進計画」について、11年8月までに計10地域について運輸大臣の同意がなされた〔2-3-3図〕。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外客誘致のための取組みが進められているところである。

2-3-3図　国際観光テーマ地区一覧

2-3-3 図国際観光テーマ地区一覧

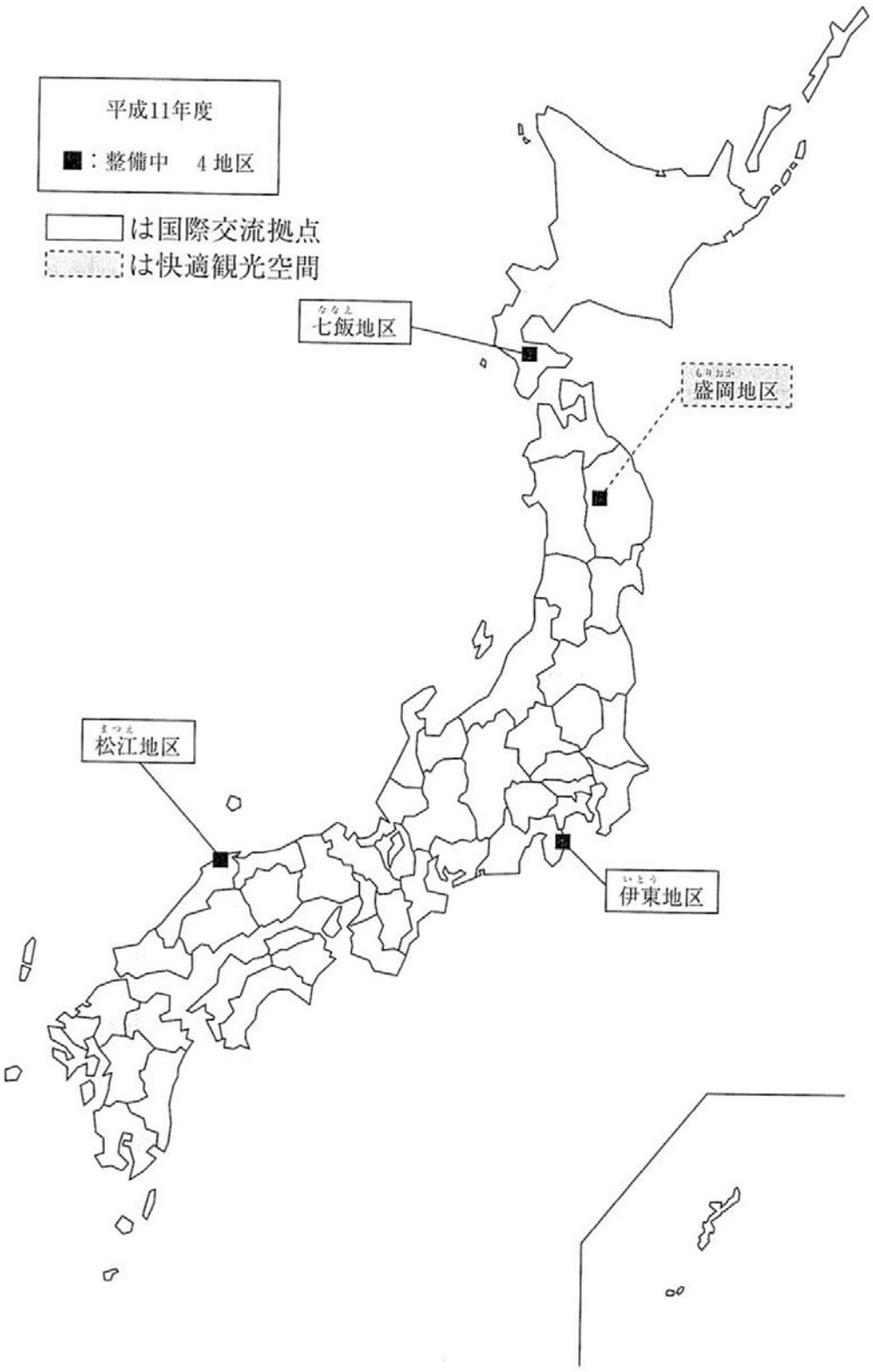


(イ)国際交流拠点・快適観光空間の整備

外客来訪促進地域を訪れる外国人旅行者のため、地域の歴史文化自然等の紹介機能や体験機能を備えた国際交流拠点の整備が、北海道七飯(ななえ)町ほかにおいて行われるとともに、11年度から新たに、同地域を訪れる外国人旅行者にルート化された生きた街を散策してもらい、人々の生活に触れ、住民との交流を図ることができる魅力ある観光地づくりを目的とした、快適観光空間の整備が行われている〔2-3-4図〕。

2-3-4図　国際交流拠点快適観光空間全国配置図

2-3-4 図国際交流拠点快適観光空間全国配置図



(ウ)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、「瀬戸内国際観光テーマ地区」においても導入に向けた準備が進められている。また、成田市、福岡市等でも導入されている〔2-3-5表〕。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の設定、外客誘致法に基づく共通乗車船券の導入など、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なされている〔2-3-6表〕。

2-3-5表　ウェルカムカード等発行状況

2-3-5 表ウェルカムカード等発行状況

平成11年10月末日現在

名　称	有効地域	導入年月	加盟施設数	備　考
北海道ウェルカムガイド	北海道	平成10年12月	156	
あおもりウェルカムカード	青森県	平成９年10月	170	
成田ウェルカムカード	成田国際観光モデル地区（成田市、佐倉市、栄町、芝山町）	平成９年11月	46	
長浜カルチャーカード	長浜市及び湖北地域12町	平成７年６月	89	
関西観光ウェルカムガイドブック	大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・滋賀県・和歌山県・三重県・徳島県・福井県	平成11年１月	624	有料(500円)日本人も利用可
かがわウェルカムカード	香川県	平成10年８月	170	
北九州ウェルカムクーポン	北九州市	平成10年12月	49	
福岡ウェルカムカード	福岡市	平成11年２月	140	

2-3-6表　外客向け割引運賃制度及び共通乗車船券の導入の例

2-3-6 表外客向け割引運賃制度及び共通乗車船券の導入の例

	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 2区間25,200円～5区間63,000円
	全日空	「VISIT JAPAN FARE」	同上 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） 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) 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） 5日15,000円　7日20,000円
	JR 全線	「JAPAN RAIL PASS」	同上(JR 全線) 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）
共通乗車船券	名鉄グループ	名鉄 Nice Day Pass	乗り降り自由な周遊タイプ（名鉄グループ6社の鉄道・バス・船舶） 連続2日（大人3,000円，小人1,500円） 13宿泊施設及び15観光施設の割引

注　運輸政策局観光部資料により作成。

治体、関係団体、公共交通機関等の参加による「ワールドカップ開催を契機とした国際観光振興戦略会議」を11年5月に設置し、ワールドカップを活用した国際観光振興のための広報宣伝、受け入れ体制整備の基本的な方針・戦略を策定していくこととしている。

(エ)北京事務所開設

今後、アジア諸国からの旅行者の受入を進めていくことは、我が国にとって大きな課題であるとともに、近隣諸国との相互理解増進にも資するものである。

特に、中国はアジア諸国の中でも、歴史的、文化的に我が国と深いつながりがあり、近年の著しい経済成長と開放政策により海外渡航者が急増していることから、潜在的に大きな市場を有する中国との観光交流を本格的に促進するため、11年1月、北京に国際観光振興会の海外観光宣伝事務所の開設を行った。

(オ)次世代観光情報基盤整備事業

現在の国内観光関係情報は、散在し、精粗バラバラであるため、実用性が極めて低い。特に、外国語による海外への情報発信については量・質ともに不十分である。このため、国際観光振興会において、全国の旅館・ホテル・観光スポットや飲食店などの国内観光情報を包括的に検索できるシステムを構築し、外国語及び日本語でインターネット、観光案内所等を通じて提供する「次世代観光情報基盤整備事業」を推進し、内外の旅行者等のニーズに即応した内容・形式の豊富な旅行情報の迅速な提供を可能とすることとしている。

(カ)ワールドカップ開催を契機とした国際観光振興戦略会議の設置

ワールドカップサッカー大会は、テレビ視聴者約400億人といわれ、世界的にも関心が高く、日本の知名度を飛躍的に向上させる絶好の機会である。このため、2002年ワールドカップ開催を契機として国際観光振興、地域振興を図るため、開催自治体、その他関係自治体、関係団体、公共交通機関等の参加による「ワールドカップ開催を契機とした国際観光振興戦略会議」を11年5月に設置し、ワールドカップを活用した国際観光振興のための広報宣伝、受け入れ体制整備の基本的な方針・戦略を策定していくこととしている。

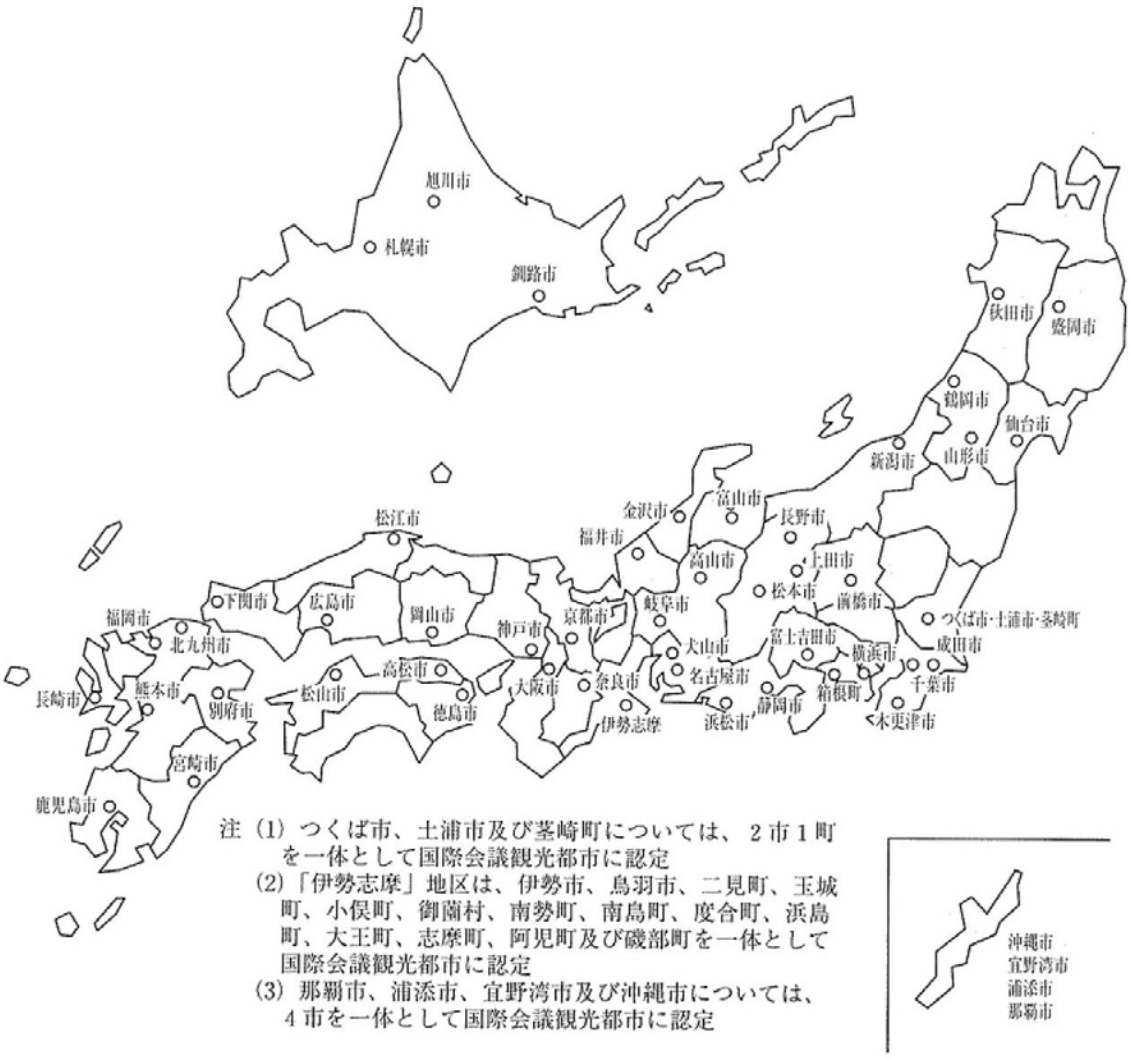
3　国際コンベンションの振興

(1)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、11年7月に「つくば市・土浦市・茎崎町」、木更津市、箱根町、高山市の4都市を追加認定し、49都市となった〔2-3-7図〕。

2-3-7図　国際会議観光都市一覧(49都市)

2-3-7 図国際会議観光都市一覧(49 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収集、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、交付金等の事業を行っている。

(2)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うこととしており、これまでに横浜国際平和会議場等4施設が認定され、それぞれ供用を開始している。

4　国際観光振興会による外客誘致活動

外国人の来訪促進活動を推進するため、日本の観光宣伝、観光情報提供等を国際観光振興会を通じて行っている。
10年度は、従来からの外客誘致活動に加え、政府の緊急経済対策(平成10年11月16日決定)を受けて、特に米国を対象にシニア層を中心ターゲットとして大規模なキャンペーン活動を展開し訪日促進を図るとともに、11年度は、「ウェルカムプラン21」に対応するべく、国際観光テーマ地区外客誘致キャンペーンの実施、2002年日韓ワールドカップサッカーを契機とした観光交流促進事業を実施している。
また、本年度においては、訪日外客等の利便に資するため、各種観光情報を網羅的に収集整理し、提供する次世代観光情報基盤の整備を行っている。

5　登録ホテル・旅館等の整備

国際観光ホテル整備法に基づき、ハード・ソフト両面からみて外国人旅行者の宿泊に適したホテル・旅館の登録を行い、財政投融資等によりその整備を推進するとともに、これらに関する情報を外国人旅行者に提供を行っている。
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、11年6月末現在、1,068軒のホテル、2,054軒の旅館及び149軒のレストランが登録されている。

第2節　観光による地域の活性化

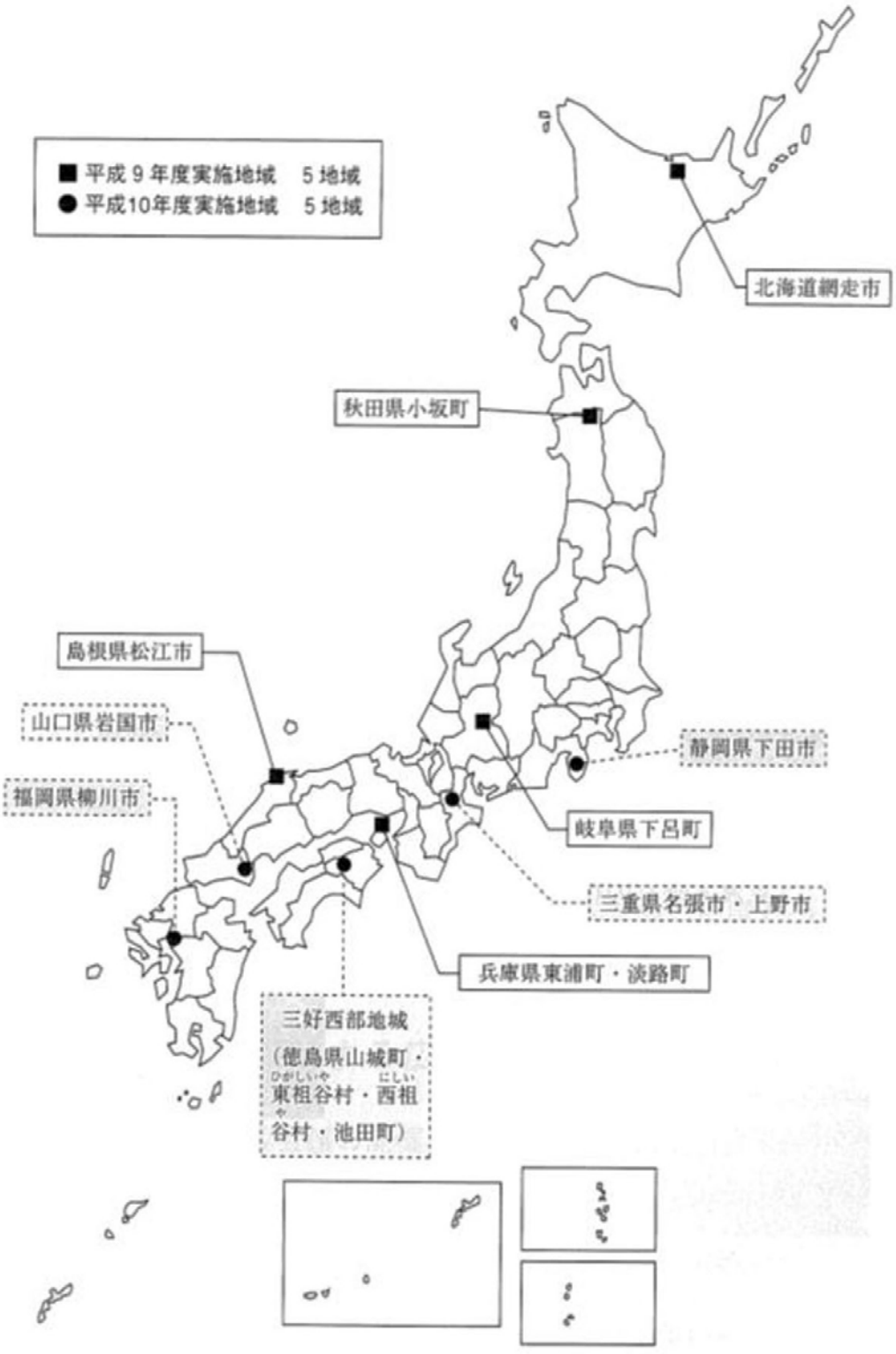
1　魅力ある観光地づくり

(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う「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、モデル地域における観光地評価、及び、「観光地づくりプログラム」を策定し、地元の観光振興事業を促進するものであり、10年度は5ヶ所の観光地において新たに着手した〔2-3-8図〕。

2-3-8図　観光地づくり推進モデル事業実施地域

2-3-8 図観光地づくり推進モデル事業実施地域



(2)観光資源の保護・活用を通じた観光地づくり

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地づくりを図っている。

コラム　花を活かした地域の観光地づくりの推進

観光地づくりの上で花の果たす役割は極めて大きなものがある。観光資源としての花の名所づくりとしても、観光地を花で飾る景観づくりとしても,花をどう活かすかが観光地づくりを進めていくうえで大事な要件となる。
このような観点から(社)日本観光協会では平成11年度から,花の名所や花の景観を整備する「花の観光地づくり」事業を推進している全国の地方公共団体の中から,すぐれた実績と将来計画を有する団体に対し,「花の観光地づくり大賞」を授与するとともに,更なる「花の観光地づくり」のための支援を行っており,今年度は,岐阜県加子母村,和歌山県白浜町,大分県緒方町の3団体が「花の観光地づくり大賞」に選定された。
現在,これ以外でも様々な地域で,花を中心とする優れた自然景観を活かした観光地づくりが地域の住民やボランティアによって進められており,今後,花を通じた交流が一層広がるものと期待されている。



和歌山県白浜町
ー旧空港跡地を
「見渡す限りの花畑」にー



大分県緒方町
ー花による美しい
農村景観づくりー



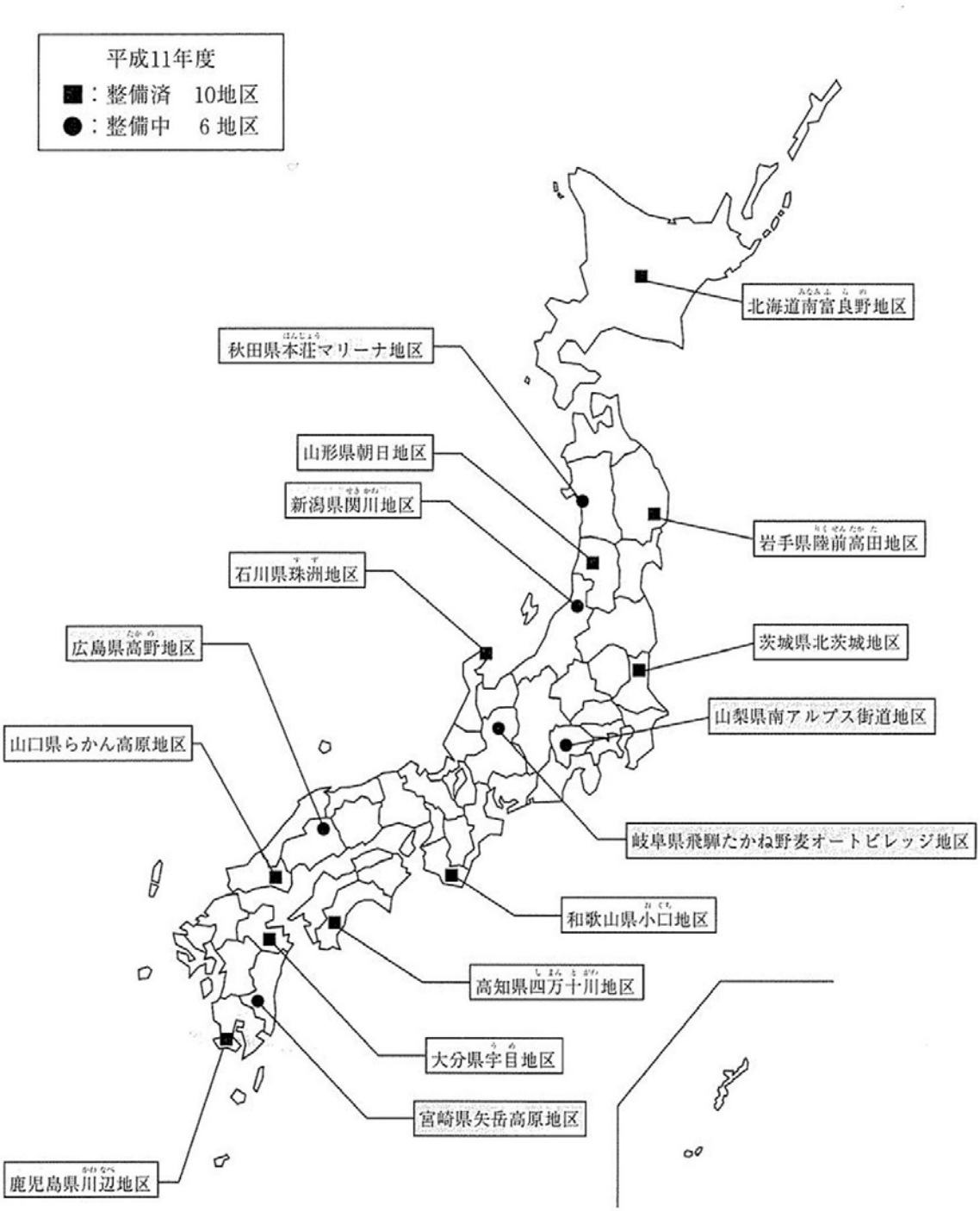
岐阜県加子母村
ー村民ぐるみで花街道づくりー

(3)観光基盤施設の整備

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。この自動車旅行拠点は、現在10地区で整備が終了し、6地区で整備が行われている〔2-3-9図〕。

2-3-9図　自動車旅行拠点全国配置図

2-3-9 図自動車旅行拠点全国配置図



このほか、観光基盤施設として、国際交流拠点快適観光空間の整備が行われている。

(4)総合保養地域の整備

ゆとりある国民生活の実現と地域の振興を図ること等を目的とした総合保養地域整備法に基づき、これ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。

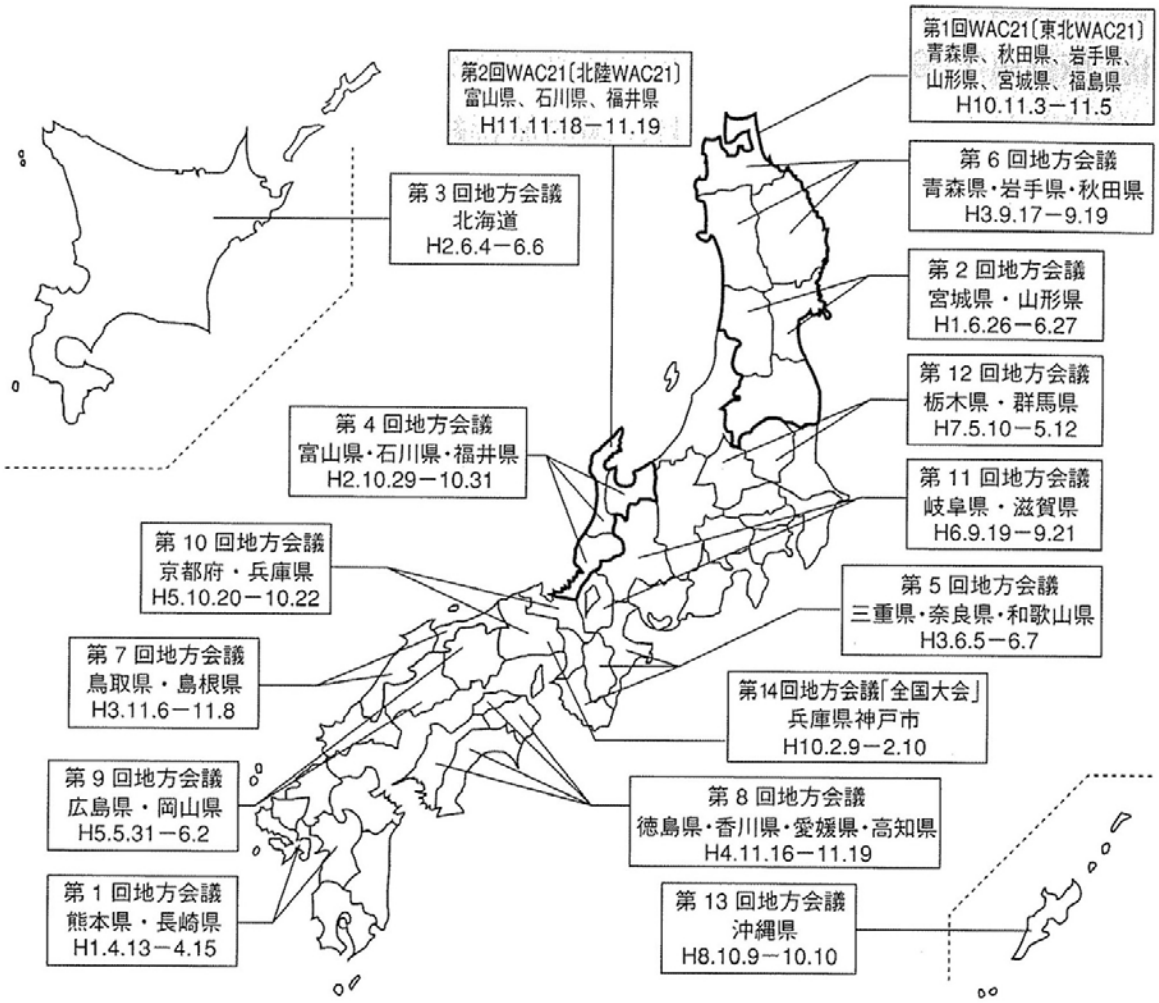
2　関係者の連携による広域的・総合的取り組み

(1)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組みを展開してきた。平成10年からは、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、11年11月に第2回WAC21が北陸ブロックにおいて開催された〔2-3-10図〕。

2-3-10図　観光立県推進地方会議及び広域連携観光振興会議(WAC21)

2-3-10 図観光立県推進地方会議及び広域連携観光振興会議(WAC21)



(2)地域伝統芸能等を活用した観光の振興

地域伝統芸能等(地域の伝統的な芸能及び風俗慣習)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7回地域伝統芸能全国フェスティバル(和歌山)」(11年5月21日~23日)の支援を行った。

(3)旅フェア'99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、11年4月21日から25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'99」が愛知県のナゴヤドームで開催され、約24万人の来場者を記録した。

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

国民が「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の調査によると、「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〔1-4-6図〕。

(2)旅行業の現状

主催旅行業者50社の平成10年度の取扱高は、9年度に比べて国内旅行が2.1%減、海外旅行は6.1%減、合計で3.9%減であった〔2-3-11表〕。

2-3-11表　主要50社の取扱高

2-3-11 表主要 50 社の取扱高

（単位：億円）

	国内旅行	海外旅行	合計
9年度	34,977	27,369	62,346
10年度	34,254	25,686	59,940

(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平成9年70.3%に対し、10年は68.6%である。9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8年度52.2%から61.2%、旅館で8年度46.3%から51.0%とそれぞれ大きく増加している。

2　長期滞在型旅行の推進

(1)一部祝日の月曜日指定化

10年10月に一部祝日の月曜日指定化のための関連法案が成立し、12年1月1日から施行される(トピック参照)。今後はこれらの祝日も利用して、国民の旅行促進等ゆとりある生活のさらなる実現を目指していくことが重要であり、これを契機として、旅行の長期化等余暇活動が更に促進されることが期待される。

(2)緊急経済対策

10年11月16日に決定された政府の緊急経済対策のうち、国内観光振興緊急対策事業として、観光案内設備(サインシステム)の整備に広域的に取り組む自治体に対する補助を行い、また、主要全国紙5紙において長期滞在型旅行の推進施策に関する国内広報を行った。

3　安全・快適な旅行の確保

(1)旅行業法の円滑な施行

8年4月に改正標準旅行業約款が施行されてから相当期間が経過したため、旅行者保護の観点から約款の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月から11年3月にかけて開催した。同委員会では、旅行業者の倒産等に伴う保証金制度等の保護措置の強化、雑誌等のメディアを活用するなどの販売形態の多様化に伴う旅行業務の適正化、パンフレット等の書面の記載事項の拡充、消費者啓蒙対策の推進等旅行業関係業務の実施等に関し検討が必要な事項を取りまとめ、今後関係者の間で所要の検討を行うとともに、旅行業務の信頼確保を図っていくこととしている。
また、コンピュータ西暦2000年問題への対応について、国、旅行業協会、国際観光振興会等からなる「旅行に関するコンピュータ西暦2000年問題対策連絡会議」を開催し、本件に関する具体的な対応について協議を行った。

(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。

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。
(ア)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「プレジャーボート電話相談窓口」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「舟艇利用振興対策連絡会議」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普及の促進を図るための調査・検討を行っている
(イ)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。
(ウ)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等による民間の自主的な安全活動、(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)」、「レジャー・スキューバ・ダイビング(DAN)」及び(社)日本水難救済会を中心とする民間救助組織による海難救助活動に対し、積極的に支援・指導を行っている。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。
(エ)詳細な台風情報の作成、高潮及び波浪の予測手法の高度化等による気象・海象情報の充実、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。
(オ)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11年は8月28日から29日但馬空港において開催)等のイベントについても、運輸省として積極的に支援を行ってきている。

モーダルシフトの一翼を担う鉄道貨物輸送



モーダルシフトの一翼を担う鉄道貨物輸送

第1節　総合的な物流施策の推進

1　総合物流施策大綱の策定と物流効率化に関する認識の高まり

物流について、コストを含めて国際的に遜色ない水準のサービスの実現を目指し、総合的な取組みを強化することが経済構造改革に取組む上で政府としての最重要の課題の一つとなっており、その具体的方策をとりまとめた「総合物流施策大綱」が平成9年4月に閣議決定された。
同大綱においては、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とともに、関係省庁間の連携体制を整備してこれらの施策の総合的な推進を図ることとし、同大綱に示された施策の実施状況については毎年フォローアップを行うこととされた。
その後、10年4月に策定した「総合経済対策」、10年11月に策定した「緊急経済対策」等において、物流効率化に重点的な投資が必要とされ、11年4月に閣議決定された産業再生計画においては、現下の厳しい経済状況に対応して早急に物流効率化を図る必要があるとされた。また、CO2等温室効果ガスの排出量に関する削減目標を達成することを目的として10年6月に策定された「地球温暖化対策推進大綱」において、CO2の削減のためには物流効率化施策の推進が重要であると位置づけられている。このように、物流効率化施策は、経済構造改革のための一つの柱として位置づけられるばかりでなく、地球環境問題等の社会的制約に対応するための重要な施策の一つとして認識されるに至っている。

2　運輸省物流施策アクション・プランの策定

運輸省においては、「総合物流施策大綱」を踏まえつつ、運輸省としての物流施策を強力に推進していくため、10年9月に貨物流通本部(本部長:総務審議官)を開催し、「運輸省物流施策アクション・プラン」を決定した。
このアクション・プランは、運輸省が初めて、当面進めようとする物流施策について基本的考え方と具体的施策を明らかにしたものであり、近年の物流を巡る環境の急激な変化の中で、物流の構造改革への要請の高まりや環境問題、道路交通混雑、物流事業の活性化等に着目し、物流構造改革に向けて取組むべき施策を示したものである。
本アクション・プランにおいては、物流システムにおいて現実の物流活動に携わる主体は物流事業者であり、物流システムの効率化における国の責務は物流事業者が活動を展開する基盤の整備・運営と物流の抱える社会的課題の解決であるとの考え方の下、運輸省としてハードに係る施策とソフトに係る施策を一体的に展開していくこととしている。具体的には、
①物流システムの効率化、構造改革の要請に対応するため、適切な社会資本を重点的に整備するとともに、安全にも配慮しつつ規制緩和を推進する。
②より環境負荷の小さい物流システムの構築、中長期的な安定輸送の確保等の社会的課題に対応するため物流システムを誘導していく。
③事業者の円滑な事業活動の展開の促進のための情報化推進施策や望ましい物流システムの構築に取組む地方公共団体への支援等を行う。ことが決定されている。

3　今後の物流政策のあり方

現在、物流を巡る環境は大きく変化しており、少子高齢化の進行、経済のグローバル化、地球環境問題等の環境問題の深刻化等に適切に対処することが必要となってきている。運輸省においては、これらの環境の変化を踏ま

え、21世紀初頭における我が国経済社会、国民基盤を支える基盤としての物流システムを構築するための課題を明らかにするとともに、我が国の物流政策の基本的方向を明らかにするため、11年5月に運輸政策審議会総合部会に物流小委員会を設置し、同小委員会においてこれらの課題について検討を行っていくこととしている。
今後、同小委員会における議論を踏まえ、各省庁と連携をとりつつ、長期的な展望に立った21世紀初頭における総合的な物流政策の基本的方向を確立していくことが必要である。

第2節　物流構造改革に対応した物流拠点の整備

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、物流の効率化に資する物流拠点の不足、既存施設の老朽化等の問題も生じている。
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。

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考え方として「物流拠点の整備を進める上での指針」を決定(10年6月)した。この方針においては、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、10年1月に、運輸省内に「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、モデル都市として選定した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。

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

我が国経済社会の抜本的な構造改革を図り、国際的に開かれ、自己責任原則と市場原理に立つ自由で公正な経済社会としていくとともに、行政のあり方について、いわゆる事前規制型の行政から事後チェック型の行政に転換していくことを基本とした「規制緩和推進3か年計画(改定)」が11年3月に閣議決定された。同計画において掲げられている物流関係事項については、以下のとおり、10年度において着実に規制緩和が進められており、11年度以降も引き続き取組みを進めていくこととしている。

①内航海運業

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は、10年5月に解消することとし、ソフトランディング措置とし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した。また、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11年3月をもって廃止することにより、全ての運賃協定を廃止している。

②トラック事業

営業区域に関し、経済実態、道路状況等に対応して、平成10年度に、ブロック単位内で営業区域が区分されていた関東甲信越ブロック、東北ブロックについて、営業区域を経済ブロック単位にまでスケジュールを前倒しして拡大することにより、規制緩和推進計画に掲げられている営業区域の経済ブロック単位までの拡大を完了した。
運賃・料金に関しては、届出に当たり、原価計算書の添付を不要とする範囲を10年度に拡大した。また、原価計算書の添付の廃止、事後届出制その他のより自由な運賃・料金規制にする方向で検討し、11年度末を目途に結論を得ることとしている。
また、トラック事業者が保有しなければならない最低車両台数に関しては、10年度において、10台の地区について7台に引き下げており、今後、12年度までに最低車両台数を全国一律5台となるよう段階的に引き下げを行うこととしている。

③港湾運送事業

港湾運送事業については、10年5月より運輸政策審議会海上交通部会において、規制緩和の具体的内容、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、11年6月に答申がとりまとめられた。本答申においては、港湾運送事業の規制緩和を実施するに当たって、混乱が生じることのないよう段階的に規制緩和を進める必要があり、主要9港(京浜、千葉、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、関門、博多)について12年内に事業免許を許可制とし(需給調整規制の廃止)、料金認可制を届出制に変更する規制緩和を実施すべきであるとされている。今後、本答申の内容に従い、必要な措置を講ずることとしている。

④倉庫業

現在、倉庫業への参入については許可制、倉庫料金については事前届出制となっているが、参入の許可制について、政府の規制を最小限にする方向で、また、料金の事前届出制については、原価計算書の添付の廃止、事後届出制その他のより自由な料金規制にする方向で検討し、できるだけ速やかに結論を得ることとしており、11年度において検討を進めていくこととしている。

2　複合一貫輸送の推進

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る。この複合一貫輸送を推進するためには、輸送モード間の結節点における貨物の積み替えを円滑に行う必要がある。このため、一貫パレチゼーションの推進や複合一貫輸送機器の整備の促進、複合一貫輸送対応型車両の開発等の施策を推進している。

(1)一貫パレチゼーションの推進

一貫パレチゼーションは、貨物を荷送人から荷受人まで1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輸送方法であり、円滑な貨物の積み替えに資するものである。
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、パレタイズ比率の向上等、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、我が国のフォワーダー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、我が国のフォワーダー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。
11年4月には、東京において、中国との間で第6回日中フォワーダー協議を行い、中国における外資系企業に対する制限的な規制の撤廃・緩和について要望するとともに、意見交換を行った。

3　情報化への取組み

(1)物流EDI標準(JTRN)の普及推進

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(ElectronicDataInterchange: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に対応する必要性から、物流EDIのニーズが高まっている。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導入費用に要する費用等の問題があり、物流EDIの普及が進んでいない。
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」を中心に、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。

2-4-1表　物流EDI標準の推進状況

2-4-1 表物流 EDI 標準の推進状況

4年6月	国内物流 EDI 標準の策定、及び物流事業者全般への普及促進を図るため「物流 EDI 研究会」設立（現在、(社)日本物流団体連合会内「物流 EDI センター」が業務を継承。）
7年5月	物流 EDI 標準メッセージを統一することを目的に、「物流業際 EDI 調整委員会」設立。 （現在、国内物流 EDI 標準の決定機関である「物流 EDI 推進委員会」が業務を継承。）
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
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	トラック運送及び倉庫業務の統一標準メッセージ（JTRN2A 版）完成
11年4月	トラック運送及び倉庫業務の標準メッセージ（JTRN2A 版）をバージョンアップした JTRN2B 版完成。

(2)航空貨物輸送の情報化

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、運輸省においては、カーゴ・コミュニティ・システム(航空会社、航空フォワーダーなど航空貨物輸送に携わる参加者間で航空貨物関連情報を電子的に交換するネットワーク・システム)の整備の促進を図っている

(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、輸送効率の向上のほか、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」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調査研究を進めており、道路交通・気象情報、デジタル地図情報、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。

(4)物流将来像の検討

近年物流業界では、情報化等での技術進歩の成果を生かして様々な分野で高度化が進んでおり、個々の分野の研究では物流高度化について多くの成果が上がっているが、これらの相互連携による将来の物流システムのビジョンについては明確に定まっていない状況にある。このため、行政、物流事業者、荷主等の間でこれについてコンセンサスを得ていく必要があるという認識から、運輸省では10年2月より学識経験者、物流事業者、物流機器関連メーカー、荷主等からなる「次世代物流システムの調査研究会」を開催し、次世代の物流システムの実現に向けて、効率的で体系的な研究開発や事業化が行えるよう、物流将来像の検討を行った。
本調査研究会においては、荷主及び物流事業者の立場を踏まえつつ、情報化、標準化等による物流高度化の具体的な方向性について検討を行った結果、14項目の物流の将来像とその実現に向けて取り組むべき10項目の研究テーマについて共通認識が得られた〔2-4-2表〕。

2-4-2表　物流将来像、及び研究テーマ

2-4-2 表物流将来像、及び研究テーマ

「物流の将来像」	キーワード
①商流との連動	～ホームコマース(注1)と即配、最適調達
②情報検索	～物流シミュレーション、倉庫容量、在庫
③都市の輸送技術	～チューブ輸送、新交通、電気トラック
④都市の物流インフラ	～共同荷捌き施設、都市センサー
⑤幹線の輸送技術	～縦列トレーラー、新輸送機器、無人輸送
⑥幹線のインフラ機能	～二階建高速道路、ロジスティクス・エリア、共同利用、シェイクハンド(注2)
⑦保管技術	～立体格納
⑧マテハン技術	～無人搬送、自動検収、自動仕分・荷役
⑨手続きの効率化	～ワンストップサービス、貿易 EDI、標準様式
⑩ハブ機能	～無国籍管理、無人基地、大規模港湾
⑪シームレスな一貫輸送管理	～グローバル貨物管理、貨物追跡
⑫回収搬送技術	～チューブ回収輸送
⑬緊急時の物流	～危険物車両運行管理センター
⑭災害時の物流	～災害輸送情報

「研究テーマ」

〈情報技術の研究テーマ群〉

①物流情報共用データベース：物流ランドマークセンターの構築等
②物流情報交換ネットワーク：都市物流センサーシステムの構築等
③情報システム連携：EC 物流連携システムのプロトタイプ開発等

〈輸送・荷役技術の研究テーマ群〉

④無人搬送技術：縦列トレーラーシステムの開発等
⑤自動認識技術：輸送機器の自動認識に関する研究等

〈課題対応型の研究テーマ群〉

⑥物流結節点での効率化：結節点・需要地間搬送システムの構築等
⑦端末物流の効率化：最終ユーザー無人集配システムの研究・開発
⑧緊急時の物流：危険物輸送管理方式の標準化等
⑨回収物流システム：商品回収システムの構築等
⑩その他の課題：環境に優しい物流システムの構築等

（注１）：電子商取引が一般化することにより、日常的な購買行為を家庭にいながら行うこと。

（注２）：運行区間の中間点付近において、高速道路サービスエリア等の施設を結節点として利用し、双方の運転手が互いの車輌に乗り替わることによって貨物運送を行う運行形態。

第4節　モーダルシフトの推進

気候変動枠組条約第3回締約国会議(COP3)における京都議定書の採択など、地球環境問題が国際的な喫緊の課題となっているなかで、物流部門においてもこれに対応する必要がある。このため、今後の高齢化等の進展に伴う中長期的な労働力問題を考慮しつつ、環境への負荷がより小さい海運及び鉄道の活用による自動車輸送からの転換(モーダルシフト)を促進する。

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」の中では、海運及び鉄道の活用を図ることとされている。さらに、10年9月に決定された「運輸省物流施策アクション・プラン」において、長距離雑貨輸送における海運・鉄道が占める割合(モーダルシフト化率)を現在の約40%から2010年(平成22年)には50%を超える水準に向上させることが目標として設定され、この目標を達成するため、以下のようなモーダルシフト施策を推進している。

海運では、運輸施設整備事業団の共有建造方式を活用し、内航コンテナ船、内航RORO船等の整備を進め、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。さらに、フェリーに係る需給調整規制が12年10月に廃止され、免許制から許可制に移行することから、その円滑な実施を図ることとなっている

鉄道では、10年度に着手した武蔵野線、京葉線の貨物列車走行対応化事業を実施中であるほか、11年度には門司貨物拠点整備事業を実施することとしている。また、「鉄道貨物輸送の効率化に資する鉄道貨物駅及び集配システムのあり方に関する研究会」を設置し、オフレールステーション制度(一定の貨物量が集まる地域に共同集配拠点を設置し、この集配拠点と鉄道貨物駅との間で大型トレーラによる多頻度集中輸送を行う新しいシステム)等について検討を行い、報告書を取りまとめるとともに、トラックと鉄道の効率的な複合一貫輸送を推進するため、複合一貫輸送対応型車両(トラックから鉄道貨車に荷台容器を容易に積み替えることが可能である車両)の開発、輸送の実証実験等の施策を実施している。

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進めている。

今後ともモーダルシフト推進のために、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の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実施することとしている。

東海道山陽新幹線に700系のぞみデビュー



東海道山陽新幹線に 700 系のぞみデビュー

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、サービスの向上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。
しかし、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が働きにくくなってきている。
こうしたことから、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。
さらに、社会的に必要とされる適切な鉄道整備のあり方及びその方策を明らかにするべく、平成10年12月に運輸政策審議会に対し「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について」諮問し、現在審議を行っているところである。
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。

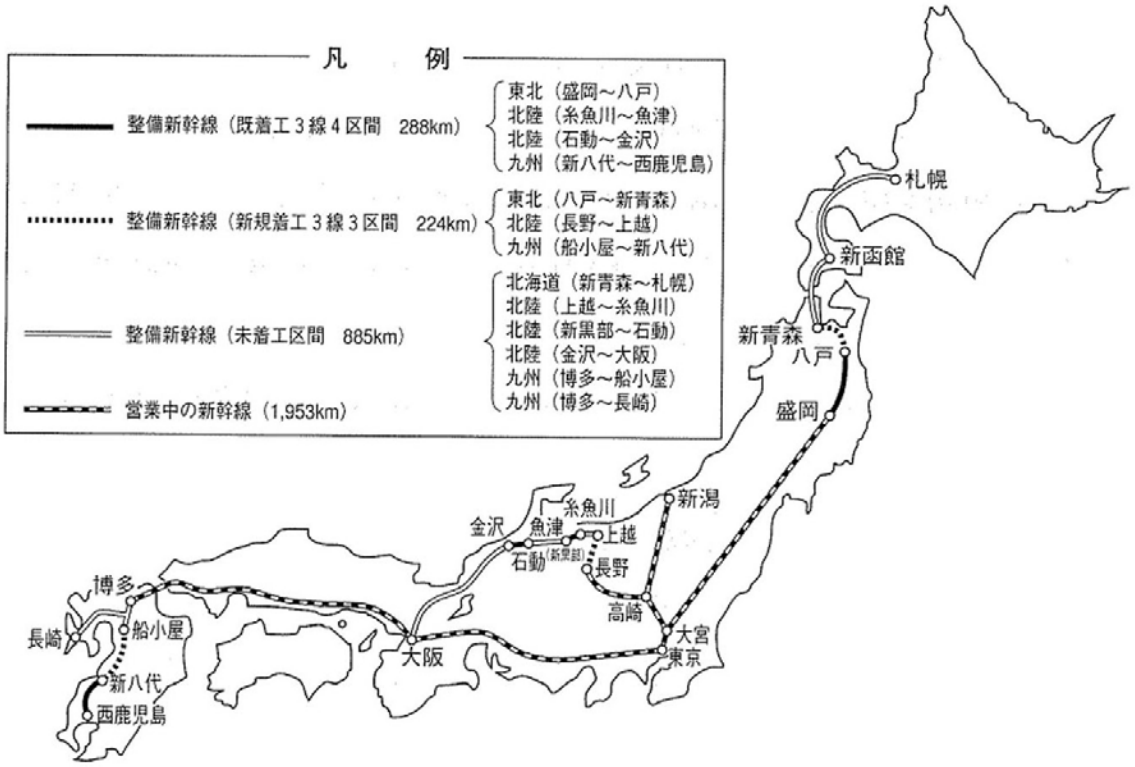
2　新幹線鉄道の整備

(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〔2-5-1図〕。

2-5-1図　整備新幹線概要図

2-5-1 図整備新幹線概要図



具体的には、平成元年より東北新幹線盛岡・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、九州新幹線新八代・西鹿児島間の3線5区間の整備を推進しており、このうち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、その整備を推進している。

(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(鉄道公団)により建設されており、開業後も鉄道公団が保有し、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している。
(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している。
(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っている。
(エ)また、整備新幹線建設推進高度化等事業として、新幹線鉄道の高速化効果を他の地域に均てんするための軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の技術開発及び未着工区間における所要の調査等を行っている。このうち、フリ

ーゲージトレインの技術開発については、10年10月に試験用車両が完成、11年1月のJR山陰線での走行試験後、4月より米国コロラド州プエブロの試験線において高速走行試験及び耐久性確認試験等を実施している

(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。そして、10年1月にその検討結果が取りまとめられ、現在、本検討結果に基づき、以下のとおり整備を進めている。

(ア)新規着工区間

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、これら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・新大村間及び北陸新幹線南越・敦賀間について、環境影響評価を実施している。
また、新函館駅及び長崎駅の駅部調査を行うとともに、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利便の向上を図るため、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。具体的には、宗谷線(旭川・名寄間)豊肥線(熊本・肥後大津間)の高速化事業を推進しており、豊肥線は平成11年10月に開業し、宗谷線においては平成11年度中の開業が予定されている。
また、愛知環状鉄道(岡崎高蔵寺間)の高速化事業を11年3月より実施している〔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 福島～山形	新幹線直通運転化	東京～山形 3時間9分→2時間27分	平成4年7月1日開業
	石勝線・根室線 南千歳～釧路	高速化	札幌～釧路 4時間25分→3時間40分	平成9年3月22日開業
	北越北線 六日町～犀潟	高速化	東京～金沢 3時間58分→3時間43分	平成9年3月22日開業
	宗谷線 旭川～名寄	高速化	札幌～稚内 約5時間55分→約5時間20分	平成11年度開業予定
	豊肥線 熊本～肥後大津	高速化	博多～肥後大津 2時間7分→約1時間50分	平成11年10月1日開業
	愛知環状鉄道線 岡崎～高蔵寺	高速化	岡崎～高蔵寺　約10分短縮　列車増発　3本/1時間→4本/1時間	平成16年度開業予定
無利子貸付制度による事業	智頭線等 上郡～鳥取	高速化	大阪～鳥取 約4時間→2時間34分	平成6年12月3日開業
	日豊線 小倉～大分	高速化	小倉～大分 1時間33分→1時間26分	平成7年4月20日開業
	山陰線・宮福線等 園部～天橋立	高速化	京都～天橋立 2時間2分→1時間44分	平成8年3月16日開業
	田沢湖線・奥羽線 盛岡～秋田	新幹線直通運転化	東京～秋田 4時間37分→3時間49分	平成9年3月22日開業
	高徳線 高松～徳島	高速化	岡山～徳島 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 11本／時→15本／時	平成15年度開業予定

さらに、フリーゲージトレインの技術開発の進捗状況も踏まえ、今年度より今後の高速鉄道網整備の一方策としての新幹線直通運転化事業について、乗り換え解消等による利用者利便の向上をはじめその整備効果等について検証するとともに、全国における将来の事業化の可能性について調査を行っている。

4　都市鉄道の整備

第1部第2章第2節2(鉄道の混雑緩和のための輸送力増強等)に記述。

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、地域における住民の足として、また、地域経済の発展のため重要な役割を果たしているが、近年の少子高齢化や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、自立的な経営を目指し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(鉄道軌道近代化設備整備費等補助金)するなど、各種の助成措置を講じてきている。
また、平成11年度より、地方鉄道の安全性の向上を図るため、鉄道軌道近代化設備整備費等補助金を受けて取得した一定の鉄道施設について、税制上の特例措置を講じている。
今後も、国及び地方公共団体においては、自主的な経営を目指す地方鉄道事業者に対して、上記の補助金等を活用し、経営努力を促すことが必要である。また、地方鉄道事業者においては、地域の実情、利用者ニーズを反映した利用しやすい鉄道とすることに努め、利用者利便の向上を図ることが必要である。

(注1)転換鉄道: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のうち、第三セクター等により経営されているもの。
(注2)地方鉄道新線:国鉄改革の一環として新線建設工事が凍結されていた路線のうち、第三セクターが経営することを前提に、鉄道公団により工事が再開されたもの。

6　貨物鉄道の整備

貨物輸送におけるモーダルシフトを推進するため、幹線鉄道等活性化事業費補助により、武蔵野線・京葉線に貨物列車が走行できるように施設を整備し、従来ルート(常磐線総武線)に比べて、到着時間の短縮及び貨物列車本数の増加を図ることとしている。また、鹿児島線(門司駅)において、貨物拠点を整備して処理能力を高めることにより、九州発着取扱いの貨物の増加を図ることとしている〔2-5-3表、2-5-4図〕。

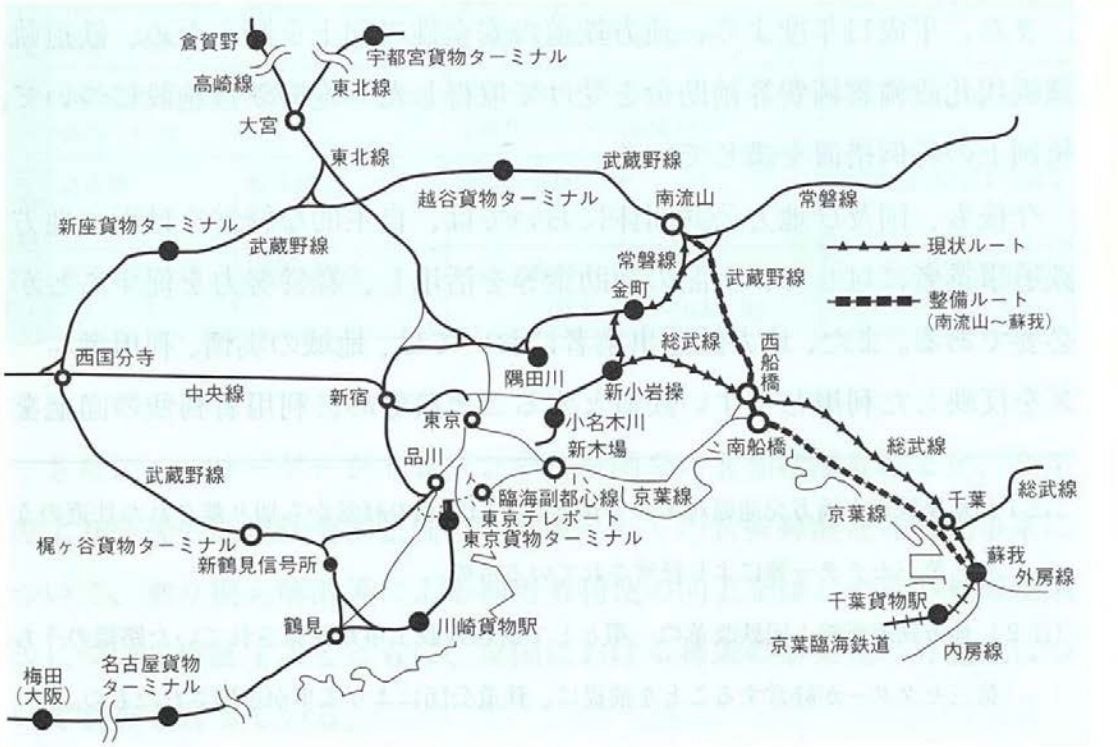
2-5-3表　貨物鉄道の整備

2-5-3 表貨物鉄道の整備

線区名・区間	整備内容	効　　果	備　考
武蔵野線・京葉線 南流山～蘇我	貨物列車走行対応化	南流山～蘇我間　約２時間短縮 列車増発　33本／日→41本／日	平成12年度開業予定
鹿児島線 門司駅	貨物拠点整備	東京～鹿児島間　約８時間短縮 列車増発　48本／日→54本／日	平成13年度開業予定

2-5-4図　武蔵野線・京葉線の貨物列車走行対応化関係路線図

2-5-4 図武蔵野線・京葉線の貨物列車走行対応化関係路線図



7　都市整備と一体となった鉄道駅の総合的な改善

運輸省では、平成11年度に、地域の振興のための街の活性化や街づくりの観点から鉄道駅総合改善事業費補助を創設し、市街地再開発事業や土地区画整理事業、駅前広場や自由通路等の整備事業と一体的に第三セクターが実施する鉄道駅の構造を総合的に改善する事業に対し、運輸施設整備事業団を通じて補助を行っている。
なお、11年度は、名古屋鉄道(株)の尾張瀬戸駅阪神電気鉄道(株)の岩屋駅及び春日野道駅の3駅について補助を行っている(第1部第2章第9節1参照)。

第2節　鉄道輸送サービスの充実現

1　需給調整規制の廃止

(1)運輸政策審議会答申

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原則として目標期限を定めて廃止することとした。そこで、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、そのうち、旅客鉄道事業については、鉄道部会において審議が行われ、10年6月に答申が出された。その概要は次のとおりである。
旅客鉄道事業の効率化、活性化の観点から鉄道事業者の自主性・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・退出等について、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。また、その際には、ルールの明確化やルール適用にあたっての透明性の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(この章の冒頭で述べた運輸政策審議会に対しての諮問は、この答申を受けてのものである。)。

(2)運輸技術審議会答申

鉄道を取り巻く経済社会環境が大きく変化し、また鉄道システムを支える様々な技術分野で技術革新が進展していることから、鉄道技術行政は、このような変化に適切に対応するとともに、より一層の安全性の向上に資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、運輸省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」諮問を行い、10年11月に答申が出された。
この答申においては、安全の確保を第1の目的とし、利便の確保等国民からの要請を的確に把握し、これらに効果的に応えることを前提に、鉄道事業者の自主性及び主体的判断を尊重するという考えを基本とし、主として次のような方針が示された。
①国が定める技術基準について規格・仕様を規定する仕様規定から、備えるべき性能を規定する性能規定とする。
②個々の施設等に対する事前規制は、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とする。
③事前規制の緩和を踏まえ、監査等による事後チェックを充実する。
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・分析を充実する。
⑤鉄道の安全性・利便性等に関する情報公開を推進する。

(3)鉄道事業法の改正

運輸省は、これらの答申等を踏まえ、必要な制度改正等を進めることとし、11年5月に公布された「鉄道事業法の一部を改正する法律」(施行は11年度中予定)では、以下の内容等が定められた。
①事業参入について、現行の需給調整規制を含む免許制を廃止し、上記答申にある鉄道事業の特性にかんがみ、路線毎に事業の実現可能性、継続性・安定性、輸送の安全性等を審査する許可制とする。
②事業退出について、現行の許可制を改め、原則1年前の事前届出制とするとともに、運輸大臣は、退出後の沿線地域の公衆の交通の利便の確保に関し、関係地方公共団体等から意見を聴取する。
③一定の技術力を有することについて運輸大臣の認定を受けた鉄道事業者は、安全規制に係る認可申請等に際し、大幅に簡略化された手続によることができる制度(認定鉄道事業者制度)を設ける。
④運賃認可について、従来運用で行われていた上限価格制を法律に明記する。
⑤旅客の乗継ぎ利便の向上を図るため、乗継円滑化措置に係る鉄道事業者間の協議を促進するための制度等を整備する。具体的には、鉄道施設の接続に関し、現行の改善命令に先立つ自主的ルールとして鉄道事業者の努力を求め、事業者間の協議を促進させるとともに、運輸大臣の裁定・勧告等について定める。

2　利用者利便の向上

運輸省は、鉄道について、利用者利便の一層の向上、高齢者・身体障害者等の円滑な移動の確保等を図ることが重要であることから、種々の方策を講じている。

(1)エレベーター・エスカレーター設置等のバリアフリー化対策

駅施設に関しては、平成6年3月に「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン」を策定し、また、特に、エレベーター・エスカレーターの設置については、「鉄道駅におけるエレベーター及びエスカレーターの整備指針」(11年4月改訂)を策定し、その整備を指導している。
これらの駅施設の整備においては、6年度から10年度まで交通エコロジー・モビリティ財団を通じて障害者対応型エレベーター・エスカレーターの設置に対する補助を行い、10年度からは運輸施設整備事業団を通じて、エレベーター、エスカレーター、障害者対応型トイレをはじめとしたバリアフリー施設の整備に対し地方公共団体とともに補助を行っており、10年度3次補正では50億円の予算をもって整備の促進を図っている。
また、公営地下鉄等の駅についても、エレベーター・エスカレーター整備のため10年度1次及び3次補正によって32億円の補助を行っている。
さらに、10年度から、駅に設置されるエレベーター・エスカレーターについて、一定の要件の下での税制上の特例措置を講じている。
なお、10年度末現在、JR、大手民鉄及び地下鉄におけるエレベーター設置駅数は697駅、エスカレーター設置駅数は1,204駅である。
これらに加え、自動券売機、自動改札機等の鉄道駅における諸設備についても、上述のガイドラインに基づき、各事業者を指導している。

(2)乗継ぎ利便の向上

11年度より、都市鉄道のネットワーク化及び交通の結節点での改善を図るため、相互乗入れ直通化等の乗継ぎ利便の向上のための駅の大規模改良工事について、税制上の特例措置を講じている。
また、11年5月に公布された「鉄道事業法の一部を改正する法律」では、旅客の乗継ぎ利便の向上を図るため、乗継円滑化措置に係る鉄道事業者間の協議を促進するための制度等が定められた。

(3)車両の整備

鉄道車両については、2年3月に「心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン」が策定され、これに基づき、車椅子スペース、優先席、次駅案内表示装置、障害者対応トイレ等の整備を進めるよう事業者を指導している。また、車両間転落防止装置の整備、乗降性に優れた路面電車の超低床式車両の導入についても促進を図っている。

3　鉄道事故調査・分析体制の整備

鉄道の事故調査・分析については、運輸技術審議会答申「今後の鉄道技術行政のあり方について」(平成10年11月)において、公平・中立の立場から国が事故等の調査・分析を行うとともに、鉄道事業者による事故等の調査・分析結果を的確に評価することが必要であるとの指摘がなされたことを受け、「事故調査検討会」及び「事故分析小委員会」による事故等の調査・分析体制を整備した。その概要は以下のとおりである。
①事故調査検討会は、鉄道局長の下に、特大事故や特異な事故が発生した場合等に直ちに立ち上げ、現地調査を含め事故の原因調査、再発防止対策の検討等を行う。
②事故分析小委員会は、運輸技術審議会鉄道部会の下に設置し、運転事故全般、列車の運休・大幅な遅延等について、発生状況・傾向分析を行い、事故等の未然防止に有効な対策の検討等を行う。

4　平成10年度の鉄道事業者の経営状況

(1)旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社

JR東日本JR西日本及びJR東海については、景気低迷による旅客需要の減退等により営業収入は減少したものの、修繕費等の経費削減、支払利息の減少等により、10年度経常損益は3社とも前年度に比べて増加し、JR東日本が991億円、JR東海が721億円、JR西日本が505億円の黒字を計上するなど、概ね順調な経営を続けている。
また、JR北海道、JR四国及びJR九州については、景気低迷による旅客需要の減退のほか、他交通機関との競争激化など厳しい経営環境の中で、営業収入は減少したものの、要員合理化による人件費の削減など徹底した合理化を推進した結果、10年度経常損益は、JR北海道が19億円、JR九州が34億円の黒字となった。一方、JR四国は、土讃線豪雨災害の影響により12億円の赤字となった。
さらに、JR貨物については、要員合理化等厳しい合理化を推進しているものの、物流市場の低迷に伴う輸送需要の減少や水害の影響により、10年度営業収入は引き続き減少し、経常損益は72億円の赤字となったが、前年度と比べると改善傾向が見られる。

(2)民間鉄道事業者

大手民鉄15社(注1)については、景気低迷、少子・高齢化等を反映し10年度の鉄軌道営業収益は落ち込んだものの、運賃改定や人件費の削減等の経営努力により、15社全体の営業利益は対前年度6.0%増の2.321億円、経常利益も対前年度12.5%増の1,451億円となった。
また、準大手民鉄6社(注2)については、大手民鉄同様鉄軌道営業収益は落ち込んだものの、営業利益は対前年度5.2%増の51億円、経常利益は対前年度26.3%増の47億円となった。
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により、大部分の事業者が赤字経営となっており、10年度営業利益は114社全体(注3)で9.6億円、また、経常損益は206億円の損失となったが、前年度に比べると改善されている。なお、自立的な鉄道経営を目指す中小民鉄事業者については、地方公共団体と共に支援している(本章第1節5参照)。

(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、京阪電気軌道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道
(注2)準大手6社:新京成電鉄、大阪府都市開発、北大阪急行電鉄、神戸高速鉄道、神戸電鉄、山陽電気鉄道
(注3)中小一般61(64)社+転換鉄道38(37)社+貨物鉄道15(15)社=114社
ただし、()内は9年度事業者数

(3)地下鉄事業者

帝都高速度交通営団の10年度営業利益は、対前年度14.0%減の447億円、経常利益は対前年度25.4%減の91億円となった。一方、公営9事業者全体の10年度営業利益は対前年度3.9%増の80億円、経常損益は対前年度5.5%増の1,758億円の赤字と前年度に比べて改善されたものの、依然として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は、経営の効率化等を推進する必要がある。
なお、地下鉄は、他の鉄道と比べその建設費が巨額であり採算性の確保が困難なため、国においても従来より地方公共団体とともに補助を行っている(第1部第2章第2節2参照)。

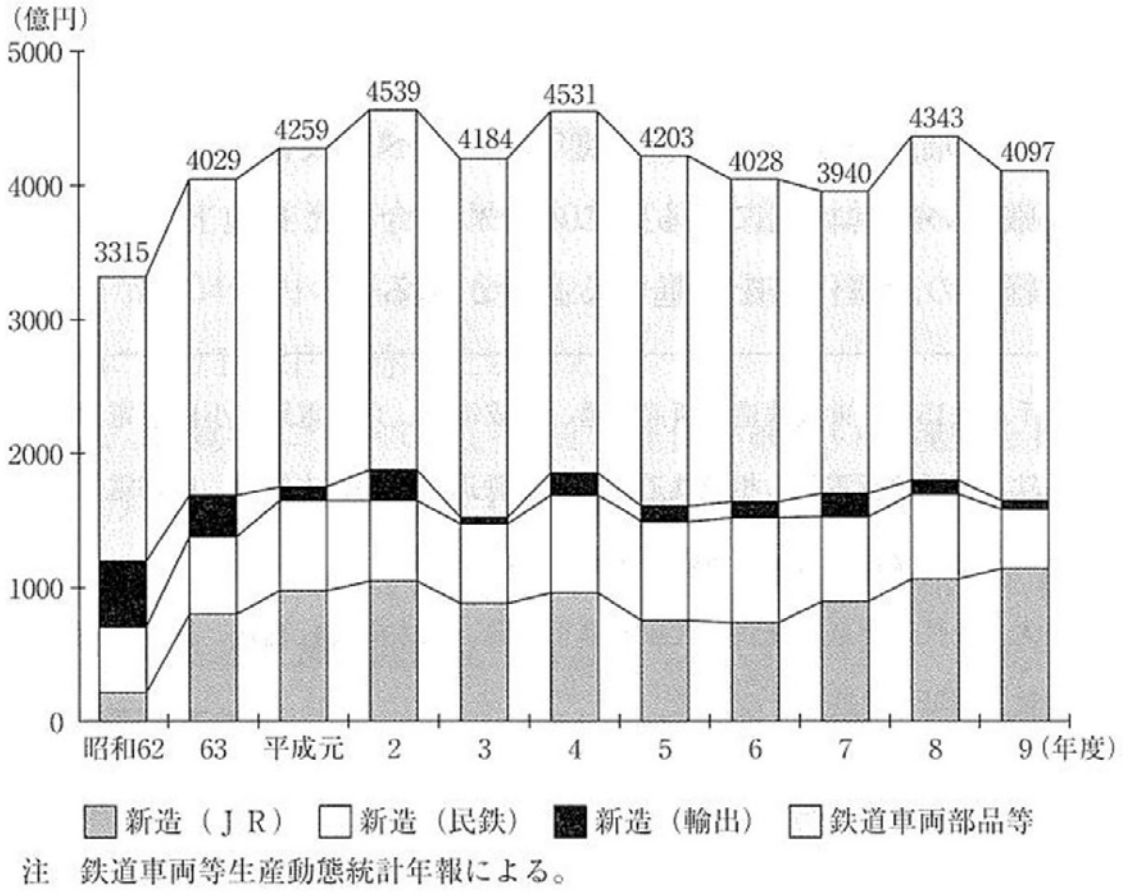
5　鉄道車両工業の現状と課題

(1)我が国の鉄道車両工業の現状

新造車両等の生産実績の推移は、2-5-5図のとおりである。

2-5-5図　我が国の新造車両等の生産実績の推移

2-5-5 図我が国の新造車両等の生産実績の推移



注　鉄道車両等生産動態統計年報による。

国内需要は、昭和62年度以降増備及び老朽車両の取換等の車両の新造により増加したが、平成3年度以降これらの需要が一段落したことにより低迷傾向にある。一方、輸出は、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るためには、鉄道車両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。

第3節　国鉄長期債務の処理

1　国鉄改革以降の債務償還スキームの破綻

昭和62年4月、経営破綻した国鉄の鉄道事業を再生することを目的として、分割・民営化を柱とする国鉄改革が実施された。この時点で処理が必要となった国鉄長期債務等(総額37.1兆円)のうち、新たに設立されたJR等が承継することとされた債務を除いた25.5兆円については、国鉄が移行した日本国有鉄道清算事業団(清算事業団)が負担することとなり、国鉄から承継した資産の処分収入によって債務を償還していくこととなった。
しかし、利払い等の支出が資産処分による収入を上回ったのに加え、清算事業団として新たな年金負担を負うなど、清算事業団の長期債務は平成10年度当初には約27.7兆円に増加することとなった。売却による清算事業団資産の減少を考え併せれば、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考えられたことから、清算事業団の債務の処理が緊急の課題とされた。

2　政府・与党内における検討

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政府・与党内で進められ、平成9年12月17日、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。これを受けて、政府は、12月25日に「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　「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」等の成立

政府は、この処理方策を実施するために、平成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」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、両法案は一部修正の上、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。
両法律の概要は以下のとおりである〔2-5-6図2-5-7図〕。

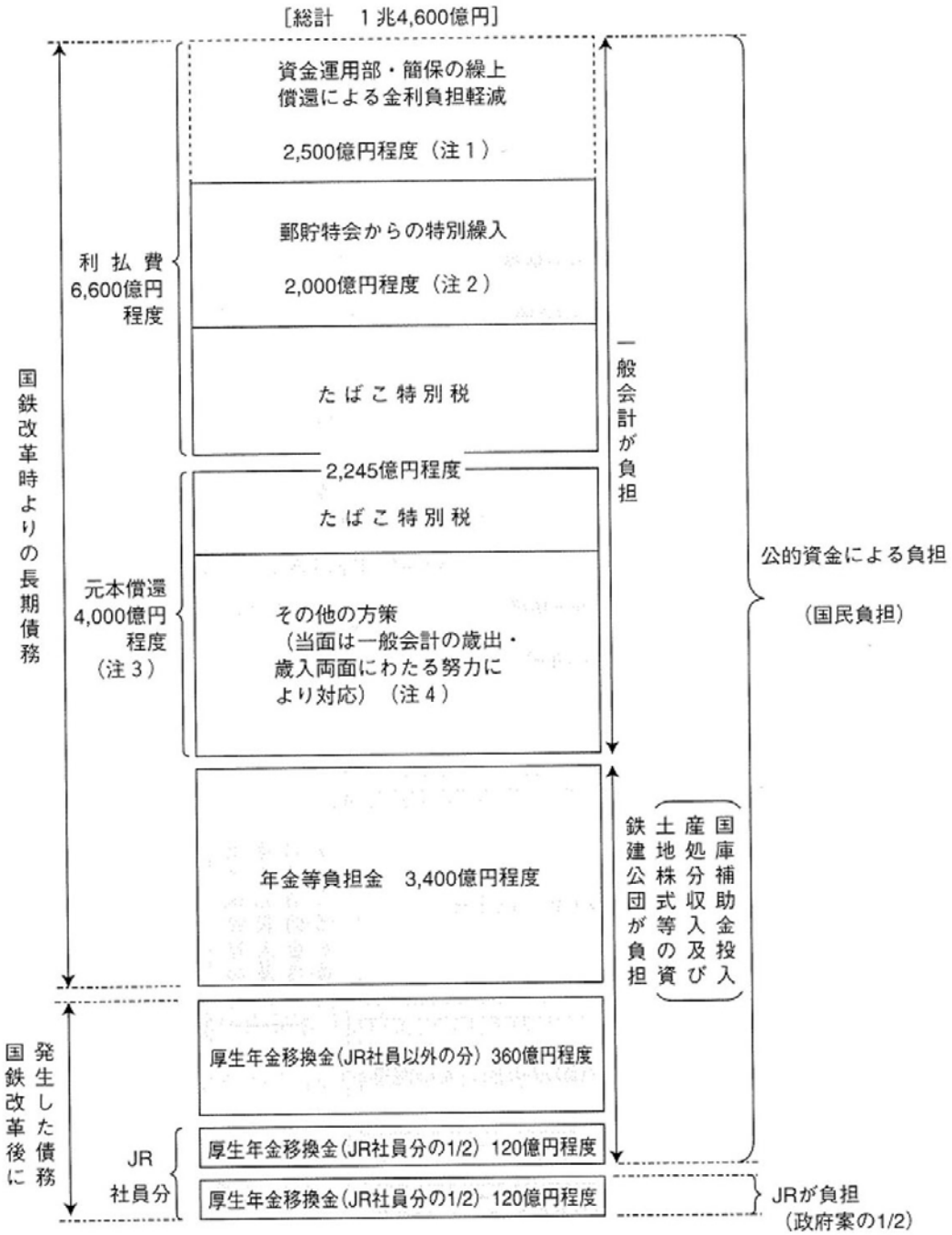
2-5-6図　国鉄長期債務の構成及び負担割合(平成10年度首)

2-5-6 図国鉄長期債務の構成及び負担割合(平成 10 年度首)



2-5-7図　国鉄長期債務の構成及び負担割合(通年ベース)

2-5-7 図国鉄長期債務の構成及び負担割合（通年ベース）



注 (1) 初年度である10年度は、繰上償還の時期、方法、金利水準等により額は変動する。
(2) 平成10年度から平成14年度までの５年間とする。
(3) 有利子債務（約15.2兆円）及び無利子債務（約8.3兆円）を60年で償還する場合に要する額。
(4) 最終的には、年金負担が縮小していくことに伴い確保される財源等により反応。

①「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

清算事業団の有利子債務(10年度当初15.2兆円)については、法律の施行日(10年10月22日)に、政府が一般会計においてこれを承継することとし、清算事業団の政府に対する無利子債務(10年度当初8.3兆円)については、法律の公布日(10年10月19日)にこれを免除することとした。
また、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)については、日本鉄道建設公団(鉄道公団)が負担することとするが、鉄道共済の厚生年金への統合の際に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)はJR等が、それ以外は鉄道公団が負担することとした。これら年金等の支払とその支払のために必要な清算事業団から承継した土地株式等の資産処分等の業務については、鉄道公団に特例業務として行わせることとし、清算事業団は解散することとした。

②「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

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こととするとともに、当分の間の措置として、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ととした。
こうして、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いで、10年10月22日に解散した。

4　清算事業団職員の再就職対策

清算事業団については、「国鉄長期債務等の本格的処理を実施した上で速やかに整理する」こと、このため、「再就職対策を平成9年度より開始すること」が閣議決定され(平成8年12月25日)、運輸省においては、「雇用問題プロジェクトチーム」を設置し、全省を挙げて清算事業団職員の雇用確保に努めるほか、各省庁や各地方公共団体等に対して清算事業団職員の雇用を要請するなど、様々な形で再就職対策を実施してきた。この結果、関係各機関及びJR各社等の多大な協力もあって、10年3月31日をもって職員全員の再就職等が決定した。

5　土地・株式の処分の状況

「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」の施行により、日本鉄道建設公団が行うこととなった特例業務のうち、土地・株式の処分については、「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」(平成10年2月20日閣議決定)において、「土地の処分については、あらゆる手法を駆使し全力を挙げて早期処分を図り、特別の事情の存するものを除き、平成15年度末を目途に終了させるとともに、株式の処分については市場の動向等を踏まえつつ適切に実施する」こととされたところである。
国鉄改革以来の実績としては、土地の処分については、10年度までに全承継面積9,253haのうち、87%に当たる8,072haを処分している。
また、株式の処分については、5年にJR東日本株式、8年にJR西日本株式、9年にJR東海株式の一部売却・上場を実現したが、11年8月には日本鉄道建設公団の保有するJR東日本株式について第二次売却(100万株)を実施した。この結果、11年8月現在、発行済株式総数919万株のうち、622万株が売却されたこととなる〔2-5-8表〕。

2-5-8 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11年度）

・JR 東日本株式（平成５年10月上場）
　売却株式数　250万株
　売却総数　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
　売却総数　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
　売却総数　4,859億円

・JR 東日本株式第２次売却（平成11年８月売却）
　売却株式数　100万株
　売却総数　6,520億円

・売却株式総計（平成11年８月現在）
　売却株式数　622万株
　売却総額　27,016億円

2．日本鉄道建設公団の保有株式の状況（平成11年８月現在）

	発行済株式数	公団保有株式数	公団保有割合
	万株	万株	%
JR 東日本	400	50	12.5
	（平成11年度までに売却350）		
JR 西日本	200	63	31.5
	（平成８年度売却137）		
JR 東　海	224	89	39.7
	（平成９年度売却135）		
JR 北海道	18	同　左	100.0
JR 四　国	7	同　左	100.0
JR 九　州	32	同　左	100.0
JR 貨　物	38	同　左	100.0
合　　計	919	297	32.3

側面衝突性能試験の風景



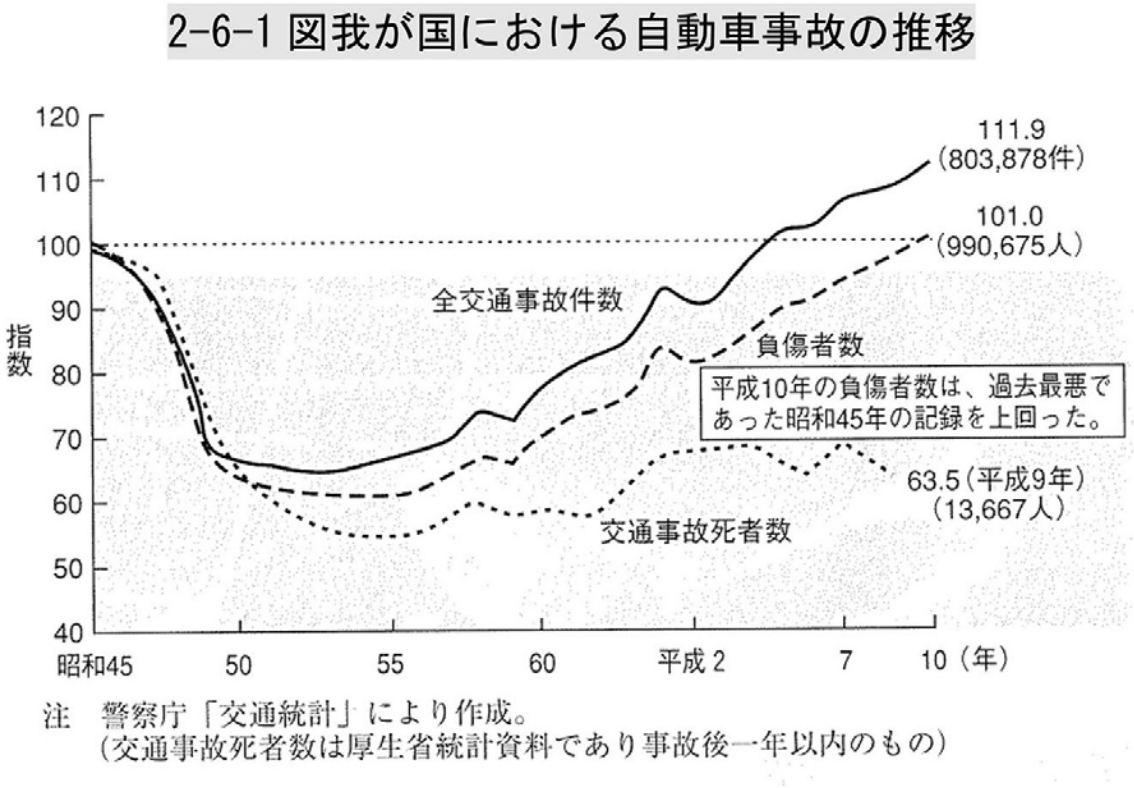
側面衝突性能試験の風景

第1節　科学的な手法による安全対策の推進

1　交通事故の状況と今後の対策の方向

自動車交通における事故件数及び死傷者数は、近年一貫して増加傾向にあり、ここ10年間でそれぞれ約1.3倍に増加している。また、平成10年には、負傷者数が28年ぶりに過去最悪の記録を更新するなど、極めて深刻な状況にある。

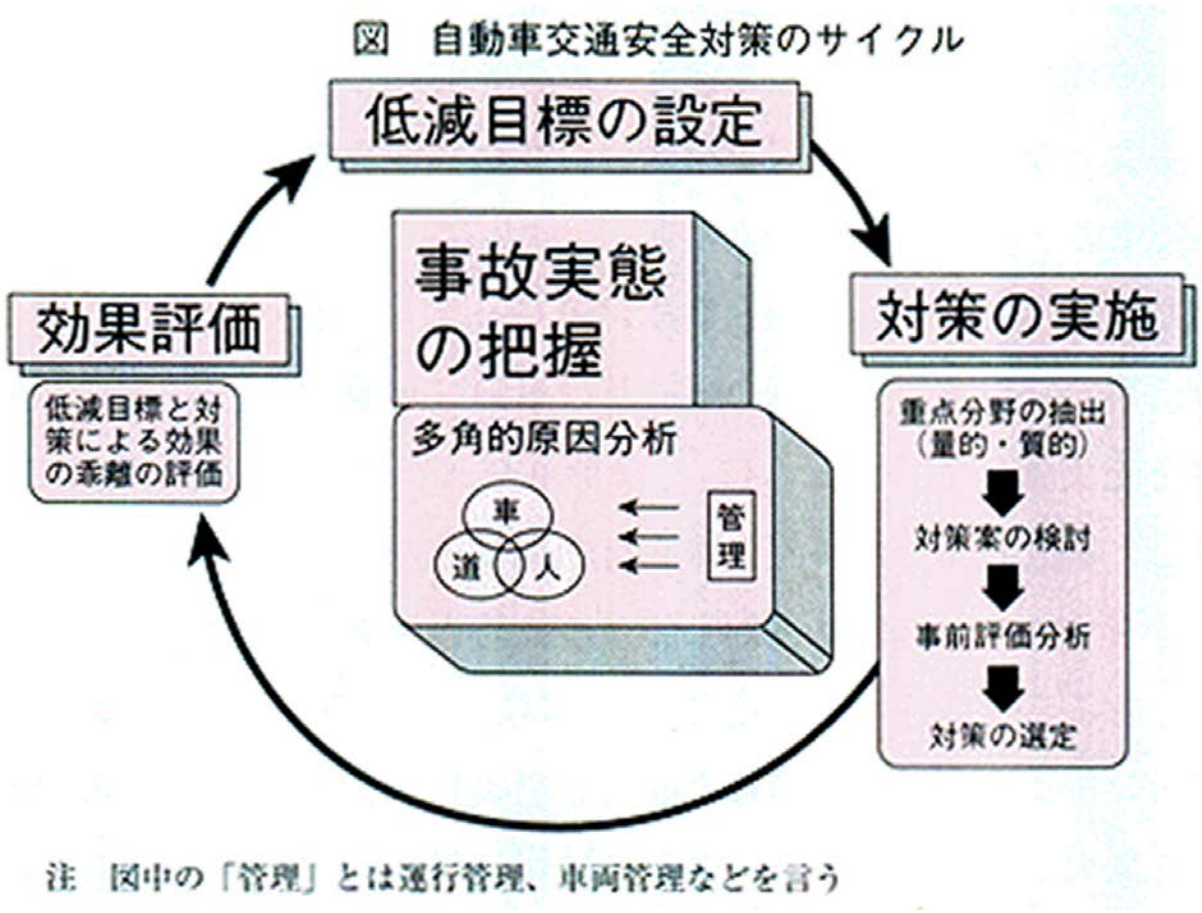
2-6-1図　我が国における自動車事故の推移



このため、自動車交通に係る安全対策のあり方について、運輸技術審議会において、約一年間にわたり審議が進められ、11年6月14日に「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」の答申が出されたところである。

この答申は、交通事故の深刻さについての再認識を求めるとともに、自動車交通安全対策を単なる精神論ではなく、事故実態の把握を中心とした科学的な手法により進めることを求めており、自動車交通安全対策のサイクル(「低減目標の設定」→「対策の実施」「効果評価」)を、総合的に、また、分野毎に繰り返し行っていくべきことや、2010年を目途に運輸省の施策により死者数を1,500人(事故後30日以内の死者)削減すべきとする低減目標の設定など、様々な新しい視点が盛り込まれたものとなっている。

2-6-2図　自動車交通安全対策のサイクル



今後、運輸省では、この答申を踏まえて、自動車交通安全対策に係わる関係省庁等と連携を図りつつ、安全で環境と調和のとれた自動車交通の実現に向けて、積極的に施策を展開していくこととしている。

2　事故情報の収集・分析・活用の充実

前出の答申では、交通事故の発生防止を図るためには、事故が発生した環境について、運転者の過失のみならず、車両構造面、走行環境面、運行管理面など、様々な角度から交通事故の状況に係る情報(事故情報)を収集することにより、事故原因となった運転操作ミス等の背後にある要因を解明する必要があるとされている。
このため、人、道及び車の観点から交通事故の総合的な調査・分析を行っている(財)交通事故総合分析センターを活用し、社会的に特に注目されている特定の事故形態(チャイルドシート、エアバッグ、高齢者に係る事故)について、詳細な調査を集中的に行うなど、保安基準の策定等の車両に係る安全対策や運行管理の充実等の事業用自動車の安全対策に必要となる分野に係る事故情報の収集・分析の充実を図っているところである。
また、11年度より、自動車事故対策パイロット事業を実施し、陸運支局を活用した事業用自動車の事故及び車両に起因する事故に係る情報の収集を充実強化するとともに、「自動車交通安全対策に係る検討会」を開催し、事故収集した事故情報を自動車交通安全に携わる関係者で多角的に分析することにより、効果的な事故防止対策の立案への活用を図っているところである。11年度においては、東京、愛知、大阪の3陸運支局において試行的に事故情報の収集を開始したところであるが、今後は、これを拡大するとともに、ニアミス情報(事故には至らなかったが、危ないところだった事例の情報)の収集についても実施していく予定である。

さらに、得られた情報を「総合的な安全情報」としてとりまとめ、「情「報の受け手」に対して適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高めていくことについて検討することとしている。

3　事業用自動車の安全対策

(1)今後の事業用自動車の安全対策の進め方

事業用自動車については、業態毎にそれぞれ特有の安全上の問題点を有しているとともに、一旦事故が発生した場合には、大型車が多いこと、乗車人員が多いこと等から大きな社会的影響を生じることが多い。
また、自動車運送事業については、平成13年度末までに需給調整規制が廃止されることとなる。需給調整規制の廃止は、市場原理と自己責任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・多様化等を目指すものであるが、一方、競争が激化した場合に安全の確保が脅かされる可能性もある。
このようなことを背景に、事業用自動車の事故を低減していくためには、事故情報の収集・分析を基本とし、安全対策を推進していくための体制の強化、適切な運行の維持方策の充実や安全規制遵守の確保のための施策の充実などを図っていくことが急務であることから、重大事故報告制度の見直しをはじめとする各種施策を早急に展開する必要がある。

(2)適切な運行の維持

事業用自動車の適切な運行の維持を図っていくためには、運送事業者内部の安全確保のための体制の整備が重要である。現在、一定規模以上の営業所においては、運行管理者を選任し、運転者の労務管理、乗務員の指導監督などの業務を行うこととなっており、貨物自動車運送事業においては、この運行管理者に対する資格試験制度が導入されているが、これら運行管理制度の一層の充実を図っていくため、旅客自動車運送事業についても需給調整規制の廃止に合わせて資格試験制度を導入することとしている。また、事故及び違反を惹起した事業者の運行管理者に対する特別講習を導入するとともに、安全対策が十分で自ら運行管理者教育を行う能力のある事業者については、逆に講習頻度等の軽減を図るなど、運行管理者に対する講習制度の充実を図っていくこととしている。
一方、事業用自動車の運転者には、一般のドライバーよりも高い資質が求められているところであり、運転者への対策についてもその充実を図っていく必要がある。このため、教育指針の策定や適性診断の一層の活用等による運転者の安全教育の充実を図っていくこととしている。また、事故及び違反を繰り返し起こしているような運転者に対する対策の強化、乗務距離等の制限の明確化などの過労運転を防止するための具体的な基準の検討等を進めることとしている。

(3)安全規制の遵守の確保

安全規制の遵守の確保を図っていくためには、国による事後的なチェックにより、違反事例がある場合には是正措置を効果的に実施していくことが必要である。このため、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するとともに、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対しては、事業用自動車の使用停止をはじめとする厳正な行政処分を行うこととしている。また、違反行為を繰り返し行っている事業者に対する事業者名の公表、事業停止等の処分を客観的に行っていくことを目指した点数制の拡充等により、輸送の安全に係る事後チェックの充実・強化を図っていくこととしている。

さらに、事業者の安全性を評価・公表することにより、事業者自らが進んで安全対策に取り組むこととなるようインセンティブを与えることについても検討することとしている。

4　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等の拡充強化

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きており、最近では、10年10月から乗用車への側面衝突時における乗員保護のための車両衝撃吸収性能に係る基準の強化や10年11月に制動装置、灯火装置、反射器及び警音器の基準について、「車両等の型式認定相互承認協定(略称)」に基づく認定規則との整合化を図ってきた。
しかしながら、交通事故死傷者数が一貫して増加し高い水準にあるなど、交通事故の実態は厳しい状態が続いていることから、今後の自動車の安全対策による交通事故死者数の低減目標やその推進のあり方等が盛り込まれた運輸技術審議会答申(11年6月)を踏まえ、今後運輸省は、交通事故実態を詳細に分析することにより車両の安全対策の重点分野に係る主な課題を抽出し、これを具体的な対策の立案につなげる方針である。このため、安全対策に係る方針、長期計画、具体的な対策について継続的に検討するための産・学・官が相互に協力した体制を整備し、効率的・体系的に検討を行うとともに、毎年シンポジウムを開催するなどして、調査・検討結果を公表し安全対策の策定過程の透明性を確保し、さらに関係者からの意見を踏まえて適宜対策の内容の見直しを行っていくこととしている。

(2)先進安全自動車(ASV)の開発等ITS車両技術の開発について

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:AdvancedSafetyVehicle)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。し第2期ASV開発推進計画(8~12年度)においては、対象車種について、第1期(3~7年度)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・連携を重点課題として取り組んでいる。
11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121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。
今後は、121の各要素技術について順次実用化を目指し、今世紀中に市販車両への搭載を図るとともに、各要素技術を統合制御できるシステムを開発し、21世紀初頭において統合システムを搭載したASV車の実用化を目指して、研究開発を推進する。
また、12年12月には、インフラと連携した共同実証実験を計画している。
さらに、ITS技術を活用したドライブレコーダーに係る必要な仕様の検討を行うとともに、同レコーダーにより事故データを収集し、車両構造改善対策を推進している。

(3)自動車ユーザーへの情報提供

自動車ユーザーの選択を通じ、より安全な自動車の普及の促進及び自動車ユーザー等の安全意識の向上を図るため、自動車の車種毎の衝突安全性能及びブレーキ性能の比較試験結果並びに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、「自動車アセスメント」としてユーザーへの情報提供を行うこととしている。また、この自動車アセスメントの実施を通じ、自動車メーカーのより安全な自動車の開発促進を図っているところである。
自動車アセスメント事業の実施に当たっては、実施要領を策定し有識者等により構成される自動車アセスメント評価検討会やインターネット等を通じ広く意見を聞くこととしている。
11年度には、試験対象車として新たに軽自動車とライトバンを追加して、小型・普通自動車17車種、軽自動車7車種、ライトバン2車種及び一般からの公募枠1車種の計27車種を対象に、フルラップ前面衝突試験、側面衝突試験、ブレーキ性能試験を行うこととしている。そして、その結果について12年3月に11年度「自動車アセスメント」として公表する予定である。さらに、オフセット前面衝突試験、車種別の総合評価並びに死傷率に関する調査研究を行うこととしている。
この他、ユーザーに対して、自動車の安全装備について本来の性能が発揮されるよう、その効果や正しい使い方をあわせて情報提供している。
また、自動車ユーザーが車両の保守管理を適切に行うための参考となる資料として点検時に特に注意を払うことが望ましい箇所について、適宜、情報提供を行うこととしている。

(4)自動車の検査及び点検整備

自動車の安全の確保及び環境の保全のためには、常に適切な保守管理を行う必要がある。自動車の保守管理義務は、一義的には自動車ユーザーにあり、7年7月の改正道路運送車両法において、自動車の保守管理責任が明確化されたこともあり、自動車ユーザーの保守管理意識の一層の高揚を図っていく必要がある。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るところである。
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月に閣議決定された「規制緩和推進3か年計画」に基づき、自動車の重要保安部分の分解整備を行った場合の分解整備検査が10年11月に廃止された。また、同年12月の運輸技術審議会第一次答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」を踏まえ、「道路運送車両法の一部を改正する法律」が11年6月に公布され、車両総重量8トン未満のトラック等について、初回の自動車検査証の有効期間を1年から2年に延長するとともに、事業用トラック、バス、タクシー等について、定期点検の間隔を1月から3月に延長するなどの措置を行った。

(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、装置又は性能が基準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、昭和44年に創設された。平成10年度の届出件数及び対象台数は、それぞれ、93件、113万台であった。
今後とも制度の適正な運用を図っていくこととしている。なお、運輸大臣は、自動車製作者等に対して必要な改善措置を講ずることを勧告することができる制度を6年の法改正により措置しており、11年3月、初めてこれに基づく勧告を行った。
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。

5　自賠責保険をめぐる諸問題

(1)自賠責制度のあり方の見直し

自賠責保険については、昨今の規制緩和・行政改革の流れを受け、平成10年10月に経団連より「政府再保険の廃止」が要望され、12月には自民党より「事故被害者の保護の条件等を今後検討し、その在り方を見直す」よう申し入れがなされるなど、制度のあり方について、見直しを求める声が高まった。
一方で、交通事故における死傷者数はここ10年間で約30%増加して年間約100万人に達し、自賠責保険からも約9,000億円が被害者に支払われるなど、交通事故を巡る状況は深刻化している。
このような状況を踏まえ、運輸省は11年2月から交通事故被害者の保護を重点に、自賠責保険制度全般について所要の見直しを図るべく、交通事故防止問題等に専門知識を有する学識経験者、保険会社、被害者の代表など、幅広い各層が参加する「今後の自賠責保険のあり方に係る懇談会」を開催し、パブリックコメントを求めるなどして幅広い検討を行い、9月30日に報告書を取りまとめた。
懇談会での主な検討結果は次のとおり。
①自賠責保険制度の根幹である(ア)強制保険制度、(イ)自賠責保険と任意自動車保険の二本建て制度、(ウ)ノーロスノープロフィット原則(注1)は、被害者保護等の観点から必要不可欠。
②政府再保険制度の見直し問題は、被害者保護対策が充実されること、自動車ユーザーなどにメリットがあること等の5つの条件が検証・確認された段階で結論を得る。
③交通事故被害者の保護・救済対策については、自動車ユーザーの負担に配慮しつつ、(ア)政府保障事業の「死亡無責事故(注2)」等への拡大、(イ)重度後遺障害に対する保険金支払限度額の引上げ等、保護の条件等を見直し、所要の充実を図る。
④政府再保険制度に係る手続については、大幅な規制緩和・簡素化を図る。
⑤政府再保険の運用益を活用した交通安全対策事業、交通事故被害者対策事業については、支出内容の一層の適正化を図るとともに、情報公開による透明性の向上を図る。運輸省ではこれらの検討結果を踏まえ、交通事故被害者の保護対策を充実させるための改善策等に取り組む。

(注1)ノーロス・ノープロフィット原則
営利不介入の原則。自賠責保険の保険料率の決定にあたっては、適正原価主義をとり、営利目的の介入を許さない。自動車損害賠償保障法第25条参照。
(注2)死亡無責事故
加害者側に賠償責任がない死亡事故で、保険金が支払われないケース。

(2)重度後遺障害者に対する援護施策等

交通事故被害者のうちでも、重度の後遺障害者及びその家族については、介護面、生活面で深刻な状況にある場合が多く、このような被害者に対しては保険金支払いの適正化対策に止まらない特別な援護対策が必要である。
自動車事故により脳損傷を受けた重度後遺障害者を収容し、治療・介護を行う自動車事故対策センターの「療護センター」では、4ヶ所目となる中部療護センター(仮称)を新設するとともに、既入院患者の一般病院への委託の実施、さらに各療護センターに併設介護病床を整備することについての検討の実施等を進めている。また、これと合わせて施設運営の効率化・合理化を進めることにより、できるだけ少ない経費で1人でも多くの入院待機患者に治療の機会を与えることができるよう、療護センター運営の抜本的改革を進めている。

また、自宅又は一般の病院で治療・介護を行っている重度後遺障害者(脊髄損傷者を含む)の家族の負担の軽減を図るため、介護料(日額4,500円(自宅での近親者介護はその半額))の支給を行うとともに、重度後遺障害者等に係る実態把握のための調査を進めることとしている。

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・タクシー事業の経営状況、自動車交通を巡る状況等が大きく変化している中、バス・タクシーの活性化、発展を図るためには、バス・タクシー事業に対する規制の枠組み等も適切に見直すことが必要である。また、バス・タクシーのみならず、交通事業全般に共通して、さらには我が国の産業政策として、市場競争を通じた経済社会の活性化を図ることが指向されており、そのために、社会全般における競争制限的な規制のあり方を見直すことが重要な課題となっている。
このため、運輸省は、平成8年12月に従来の運輸行政の転換を行い、交通事業全般についてその根幹をなしてきた需給調整規制を原則として目標期限を定めて廃止することとした。
これを受けて、9年3月の規制緩和推進計画において、具体的な目標期限(貸切バス:11年度乗合バス・タクシー:13年度)を含めた計画が閣議決定されるとともに、同年4月には、「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」運輸大臣から運輸政策審議会に諮問し、同審議会に自動車交通部会が設置されて審議が進められた。
10年6月には、貸切バスについての答申がなされ、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。これを受け、11年5月には貸切バスに係る「道路運送法の一部を改正する法律」が公布され、12年2月に施行されることとなった。
また、乗合バス及びタクシーについては、11年4月に答申がなされ、今後は、それぞれの答申を踏まえて道路運送法等関係法令の整備等を行うこととしている。

2-6-3表　運輸政策審議会自動車交通部会答申(抜粋)

2-6-3 表運輸政策審議会自動車交通部会答申(抜粋)

<table>
<tr><th></th><th>乗合バス</th><th>タクシー</th></tr>
<tr><td>参入・退出制度のあり方</td><td colspan="2">○　需給調整規制を前提とした免許制から、輸送の安全の確保、安定的なサービス提供及び利用者保護に関し一定の要件を満たす者には参入を認める許可制へ移行。</td></tr>
<tr><td></td><td>○　退出については、届出制に。ただし、利用者への周知、退出後の措置の検討のために必要な所要の期間を確保することが適当。
○　特定の時間帯等のみへの参入等に関する行政の関与
・　特定の時間帯等の参入については、利用者利便を確保する観点から、必要性の高い場合には、需要が比較的少ない時間帯等の輸送サービスを確保するため、行政が一定の関与を行うことを検討することが適当。
・　競合路線における著しく近接したダイヤ設定等により、結果として利用者利便等を損なう場合についても、行政が一定の関与を行うことを検討することが適当。</td><td>○　退出については、事業者の判断により行うことができるよう届出制へ。
○　新規参入や増車により大幅な供給過剰が生じた場合に、事後的な緊急措置を行いうる制度を設けることは、その必要性、措置の内容、発動要件等について十分かつ慎重な検討が必要。</td></tr>
<tr><td>運賃制度のあり方</td><td>○　運賃については、事業の実態として地域独占的な傾向があること等を踏まえ、その上限の規制を行うことが適当。
また、利用者保護の観点から、特定の旅客に対し不当に差別的な運賃設定について規制することが適当。
○　一方、不当競争となるような運賃設定を防止するため、発動の要件を明確にした上で、事業者の設定した運賃について変更の指示が行える制度とすることが適当。</td><td>○　事前に利用者の選択が困難な場合が多いことから不当に高い運賃の設定を防止するため運賃の上限を規制することや、特定の旅客に対する不当な差別的取扱いを防止することが適当。
○　競争の激化により運賃のダンピング競争が生じた場合には運転者の労働条件の悪化に直結し、安全で良質なサービスの確保が困難になる可能性があるため、運賃の下限を設定したり、発動の要件を明確にした上で事業者の設定した運賃について変更の指示が行える制度とするなどの措置を検討することが適当。</td></tr>
</table>

(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。

2-6-4表　バス利用促進等総合対策事業の具体例

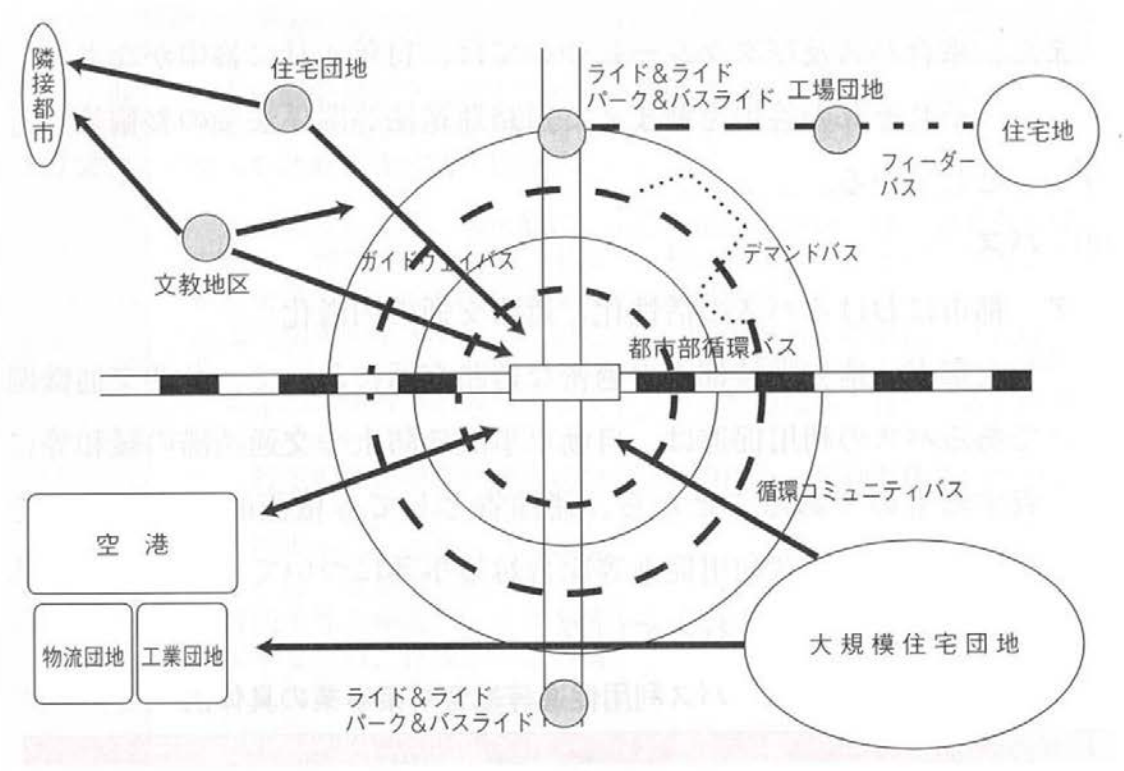
2-6-4 表バス利用促進等総合対策事業の具体例

目　的	事　業　内　容
運行の効率化 利便性の向上	・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 ・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
マイカー等からバスへの転移	・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
地域住民の多様なニーズに対応	・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

さらに、これらの施策を総合的に推進し、バスの社会的意義を最大限に発揮する街づくりを目指す「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、オムニバスタウンとして9年12月に浜松市、11年2月に金沢市、松江市を指定し、諸事業を支援している。

2-6-5図　オムニバスタウン

2-6-5 図オムニバスタウン



また、快適にバス待ちができ、より「人にやさしい」「街にやさしい」バス交通を実現するよう「やすらぎバスステーション」の整備について地方公共団体と協調して支援を行った。

その他、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。

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おり、マイカー利用からバス利用へ転移させ自動車の総量を抑制することにより、二酸化炭素や窒素酸化物の排出量を抑制し地球環境の保全に資するものと期待される。

また、バス事業における女性運転者も年々増加しており、6年の125名から10年には403名と3倍強となった。今後更に女性運転者の雇用が増えるものと予想される。

2-6-6表　利用促進のための割引運賃制度(平成11年8月1日現在)

2-6-6 表利用促進のための割引運賃制度(平成 11 年 8 月 1 日現在)

	割 引 の 内 容	実施状況
低廉な運賃の設定	鉄道駅を中心とした市街地において、最低運賃を100円に値下げするなど、近距離の利用客に対する運賃の割引	全国　21地域 30事業者 (全て民営)
環境定期券の導入(エコ定期)	定期券所持者に対し、事業者の全路線において、休日の本人及び同伴家族の運賃を割引(大人100円、小人50円が通例)	民営　85事業者 公営　12事業者 計　97事業者
高齢者向け定期券の導入	65歳または70歳以上の高齢者を対象として、通常よりも割引率を高めた定期券(高速バスを除く全路線に通用)	民営　22事業者

(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置かれている。
このため、運輸省では地域住民の足を確保するため、分社化、管理の受委託等の経営効率対策事業者に対して促すとともに、これらの経営努力を前提に所要の助成措置を講じている。10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、162事業者に対し、運行欠損等への補助を行った(国費総額80億円)。
また、輸送人員が極めて少なく、バス事業として成り立たないものについては、地方公共団体による廃止代替バスの運行や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については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や乗合タクシーの活用により、地域の実情にあった生活交通の維持を図っていく必要がある。

(3)タクシー

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、事業区域の拡大・統合等を行っている。
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。女性タクシー運転者数は、11年3月末現在8,626人、全タクシー運転者の約2.4%になっている。

2-6-7表　事業区域の拡大・統合の状況

2-6-7 表事業区域の拡大・統合の状況

	8年6月	9年7月	10年2月	10年6月	11年2月
全国事業区域数	1,911	1,437	1,198	1,028	841
8年度を100とした場合の指数	100.0	75.2	62.7	53.8	44.0

2-6-8表　ゾーン運賃制・初乗距離短縮運賃の設定状況(平成11年3月末現在)

2-6-8 表ゾーン運賃制・初乗距離短縮運賃の設定状況(平成 11 年 3 月末現在)

	全国	上限運賃よりも低い運賃を設定している事業者	割合	初乗距離短縮運賃を設定している事業者	割合
事業者数	53,764者	779者	1.45%	220者	0.41%
車両数	257,780両	4,554両	1.77%	6,773両	2.63%

2-6-9表　乗合タクシーの普及状況(平成11年4月1日現在)

2-6-9 表乗合タクシーの普及状況(平成 11 年 4 月 1 日現在)

	主な運行コース	コース数
団地型	深夜や早朝、駅と団地を結ぶコースを中心に運行	58
過疎地型	廃止されたバス路線やバスの運行していない地域を運行	111
都市型	終バスや終電後を中心にターミナル駅を出発点として一定のエリア内を運行	17
空港型	空港と最寄り駅を結ぶコースを運行	8
観光型	バスの通れない狭隘な道の多い観光地で運行	12
通院型	路線バスの運行していない地域において総合病院と市内を結ぶコースを運行	5

また、深夜の都市部や過疎地等でバスの代わりとなる乗合タクシーも輸送サービスとして定着してきている

さらに、衛星を利用して高度な運行管理・配車を行うGPS-AVMシステムは、タクシーの空車走行距離の削減を図り、的確な運行管理の実施と相まって、自動車事故の防止に寄与することが期待されるものであることから、11年度からバス利用促進等総合対策事業の先駆的事業の対象とし、導入の促進を図っている。

(4)高齢者・障害者等の輸送サービス

乗合バスにおいては、高齢者・障害者等の利用を容易にするための車両が導入されており、今後の高齢化の進行、ノーマライゼーションの実現に向けて、そのさらなる普及を図っていくこととしている〔2-6-10表〕。

2-6-10表　ノンステップバス等の導入状況(路線バス)

2-6-10 表ノンステップバス等の導入状況(路線バス)

	10年3月末現在	11年3月末現在
リフト付バス	37事業者 260両	40事業者 278両
スロープ板付バス	30事業者 695両	47事業者 952両
ノンステップバス	23事業者 145両	61事業者 433両

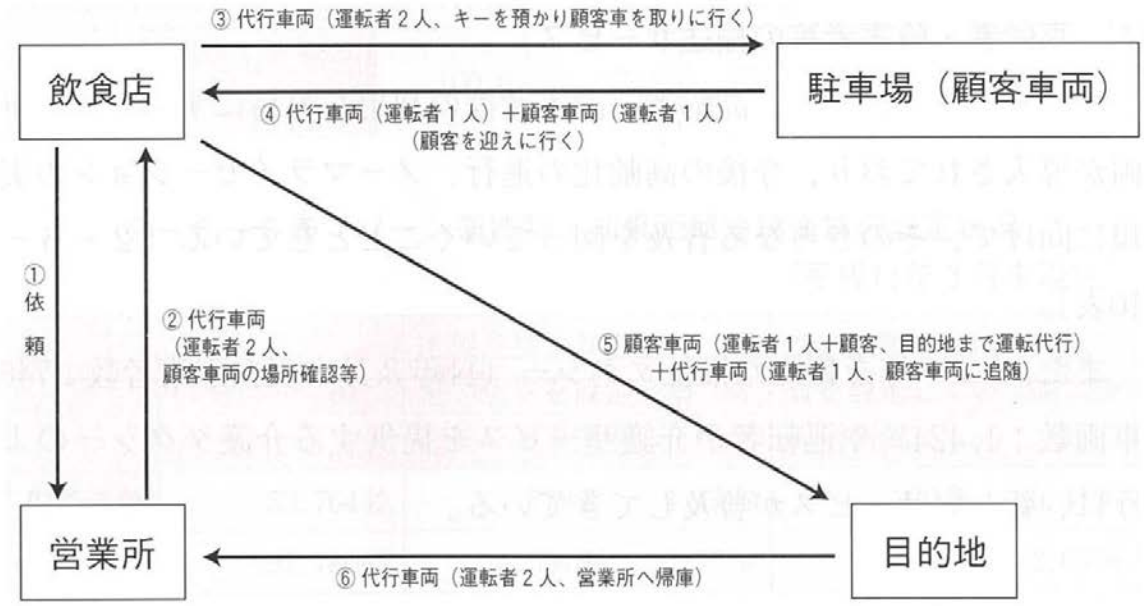
また、リフト等を備えた福祉タクシー(11年3月末現在事業者数:746、車両数:1,424)や運転者が介護サービスを提供する介護タクシーのように、新しいサービスが普及してきている。

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、自己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、多くが企業や自営業者の利用であるが、近年、個人ユーザーも増加している。10年3月末現在で、レンタカーが約27万台、自動車リースが約219万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。

2-6-11図　運転代行業の基本形態

2-6-11 図運転代行業の基本形態



2　トラック輸送の現実と課題

(1)トラック輸送の現実と課題

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9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、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、外環型物流拠点(1-2-15図参照)の整備等の推進、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。

(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、労働時間の短縮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。

3　道路運送事業におけるITSの活用

自動車交通の安全性の向上、環境負荷の軽減、交通渋滞の解消を図ることを可能とする高度道路交通システム(ITS)については、8年に関係5省庁により「ITS推進に関する全体構想」を策定し、相互の連携のもと推進を図っている。運輸省では、10年度に旅客輸送分野と貨物輸送分野におけるITSの活用方策を検討しており、活用方策に係る主な具体例としては以下のとおり。

①旅客輸送分野

a)輸送サービスの内容、車両の運行状況、乗り継ぎ等に関する情報の適切な提供
b)ICカードの導入
c)利用者数や予約状況の的確な把握による最適な配車
d)駐車場の空満情報の適切な提供によるパークアンドライドの推進

②貨物輸送分野

道路交通情報、周辺環境情報、目的地までの最適経路に関する情報、車両や荷物等の位置情報、顧客管理に関する情報等の的確な把握また、本年6月の運輸技術審議会答申において、現在、必ずしも十分には進んでいない公共交通機関の利用促進、物流の効率化等の分野での取り組みを強化していくことが必要であると指摘している。
この答申の趣旨を踏まえつつ、旅客輸送分野及び貨物輸送分野におけるITSの活用を推進していくために、11年度より路線バスの運行路線等の利用者情報を活用して一元的、総合的に提供する公共交通高度情報システム、幹線輸送を行うトラックの適切な運行を可能とするため、気象情報等の運行に必要なリアルタイム情報を集約しトラック事業者に提供する貨物輸送高度情報システムの整備に係る課題の抽出、実証実験等を実施している。
また、タクシーの分野については、走行中のタクシー位置をリアルタイムに把握するシステムの導入を支援することにより、配車の効率化による空車走行の減少とともに、タクシーの走行状況をリアルタイムで把握すること

による運行管理の高度化を進め、タクシーにおける安全で効率的な輸送の実現を図っている。

モーダルシフトの担い手として活躍している超高速貨物フェリー
「さんふらわぁとまこまい」



モーダルシフトの担い手として活躍している超高速貨物フェリー
「さんふらわぁとまこまい」

第1節　活力ある海上交通に向けての取り組み

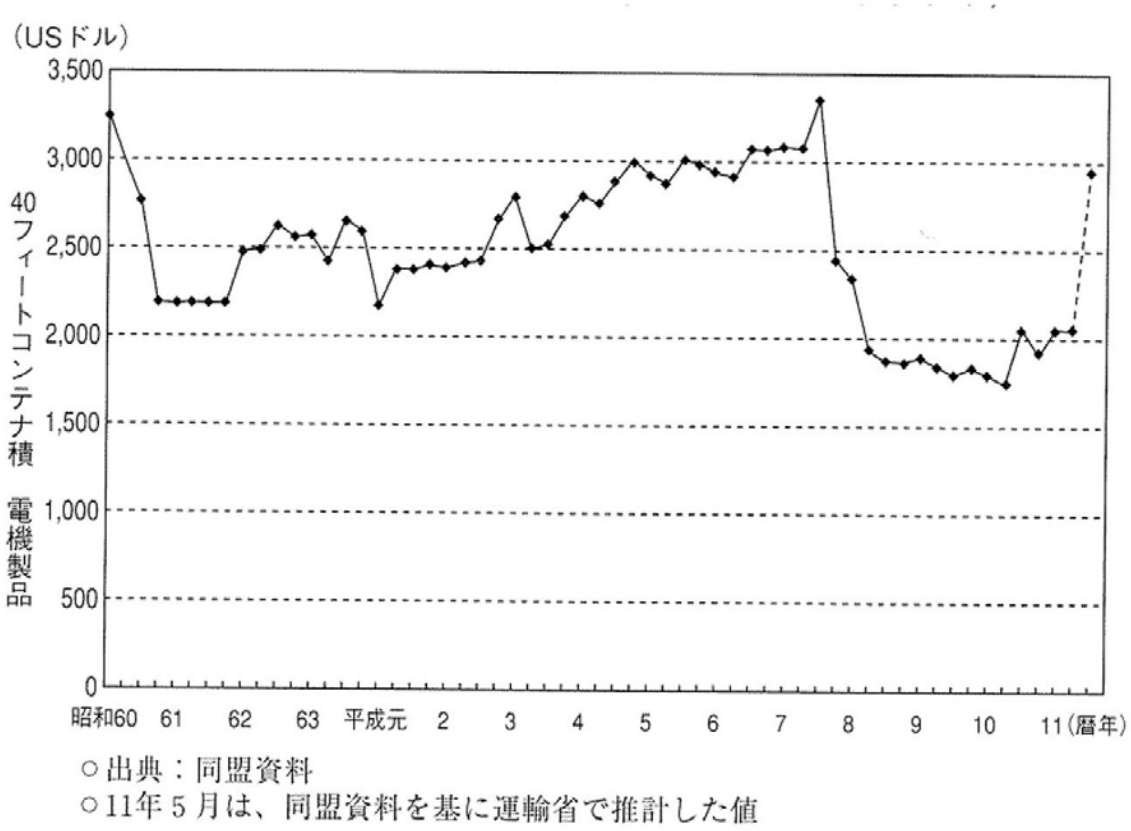
1　外航海運

(1)世界における外航海運の動向

アジアと北米を結ぶ世界最大の基幹航路である北米航路においては、従来よりアジアと北米間の貿易実態から東航(アジア→北米)西航(北米→アジア)の荷動量に大きな差(東航>西航)があったが、9年後半のアジア通貨・経済危機によるドル高と好調なアメリカ経済を背景にアジア発の貨物量が爆発的に増加する一方、アジア諸国の内需減退の影響もありアジア向け貨物量は低迷したことから、インバランスが更に拡大した。このため、東航においては、10年夏以降運賃の引上げの動きが活発化し、11年5月には運賃水準は7年レベルにまでほぼ回復したが、西航においては運賃が低落したのに加え、荷動きのインバランスによる空コンテナの回送コストが海運事業者の負担となっている。
世界の主要コンテナ航路においては、航路運営に欠かせない船舶の建造・運航やコンテナターミナルの保有・運営に膨大な投資を要するため、良好なサービスレベルを確保しつつ投資を効率化することを目的として、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航路の運航を確保するスペースチャーターを行うのが通例となっている。このような中、9年1月のP&OCL(英)によるネドロイド(蘭)の定期船部門の合併、本年11月のマースク(デンマーク)によるシーランド(米)の国際コンテナ部門の買収等、近年、スケールメリットを求めて、国境を越えた大手海運企業の合併、買収の動きが続いている。

2-7-1図　日本/北米西岸往航の
同盟運賃レート(サービスコントラクト)

2-7-1 図日本/北米西岸往航の同盟運賃レート(サービスコントラクト)



○出典：同盟資料
○11年５月は、同盟資料を基に運輸省で推計した値

我が国においても大型合併が相次いでおり、10年10月に日本郵船(株)と昭和海運(株)が合併、11年4月には大阪商船三井船舶(株)とナビックスライン(株)が合併して(株)商船三井となるなど、外航海運大手は、川崎汽船(株)を含む従来の5社体制から3社体制へと再編された。

(2)国際競争力強化への取り組み

外航海運企業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と同様に、我が国外航海運企業においても、日本籍船が海外への置籍等により流出するフラッギングアウトが進行している。このため、日本籍船及び日本人船員が減少しており、10年には日本籍船は168隻(前年比7.7%減)、日本人船員は4,076人(前年比10.6%減)となっている。
こうした状況に対し、我が国外航海運の国際競争力を強化することは、貿易立国である我が国にとって重要な課題であるとの認識の下、従来から税制、財投等による国際競争力の強化に向けた支援を行っている。
また、日本籍船の確保を図るため、8年には海上運送法を一部改正して、日本籍船のうち安定的な国際海上輸送の確保上重要な船舶を国際船舶と位置づける国際船舶制度を創設し、これに対する税制上の優遇措置等を講じた。
さらに、9年5月の海運造船合理化審議会報告書を受けて、10年10月より若年船員等を対象に実践的な教育訓練を

行う若年船員養成プロジェクトを実施する一方、10年5月に船舶職員法を一部改正し、外国資格受有者に対する承認制度を創設11年5月より国際船舶については日本人船長機関長2名配乗体制が導入された。

(3)外航海運協定の独占禁止法適用除外制度の見直し

従来より独禁法適用除外が認められてきた外航海運協定について、自由かつ公正な競争を促進するとともに、新たな種類の協定が締結される中で個々の協定が不当に競争制限的に陥らないようにすべく、当該制度の見直しを行った。その結果、外航海運サービスの安定供給の確保のために協定は必要不可欠であり、世界的にもその必要性が認められていることから、適用除外制度自体は維持しつつも、運輸大臣が審査を行うこととし、個々の協定が不当に競争制限的であると認める場合の当該協定の変更禁止命令制度の創設等、審査手続を整備するための所要の法改正を行った。

2　国内海上旅客輸送

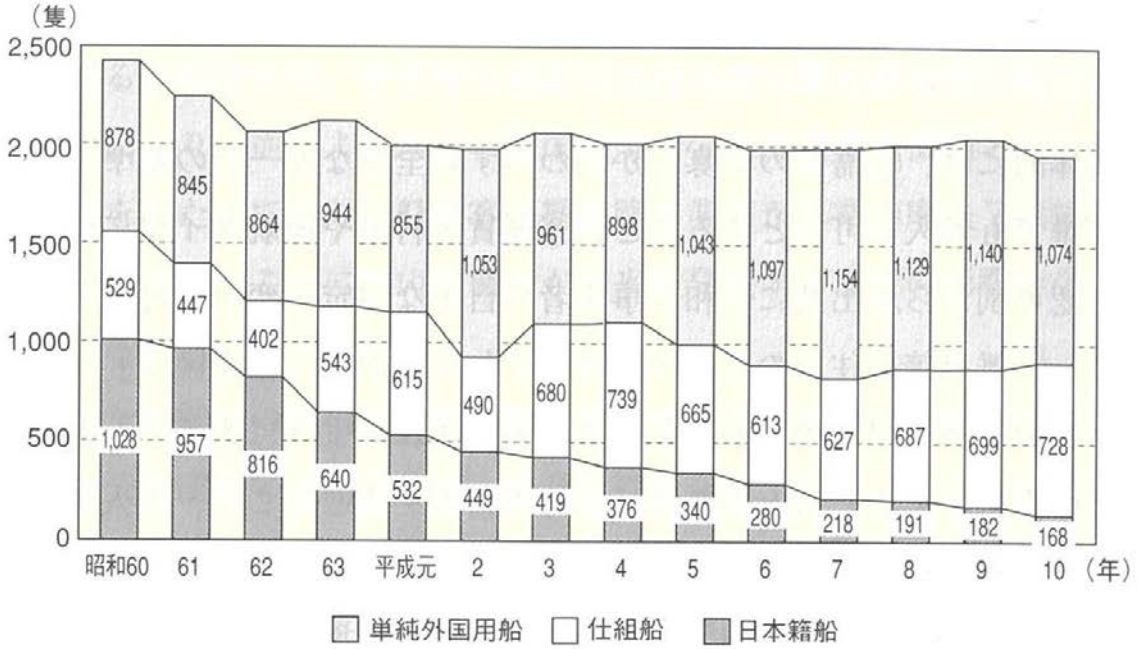
(1)海上運送法の改正

11年6月、「海上運送法の一部を改正する法律」が第145国会において成立した。この法律は、10年6月に取りまとめられた運輸政策審議会答申を踏まえて、旅客船事業に係る需給調整規制を廃止し、事業者の創意工夫に満ちた多様で高度なサービスの実現を図るとともに、離島の生活航路の維持や安全の確保、利用者保護等市場原理の導入により利用者に様々な問題の生じかねない分野については、所要の措置を講じるものである。

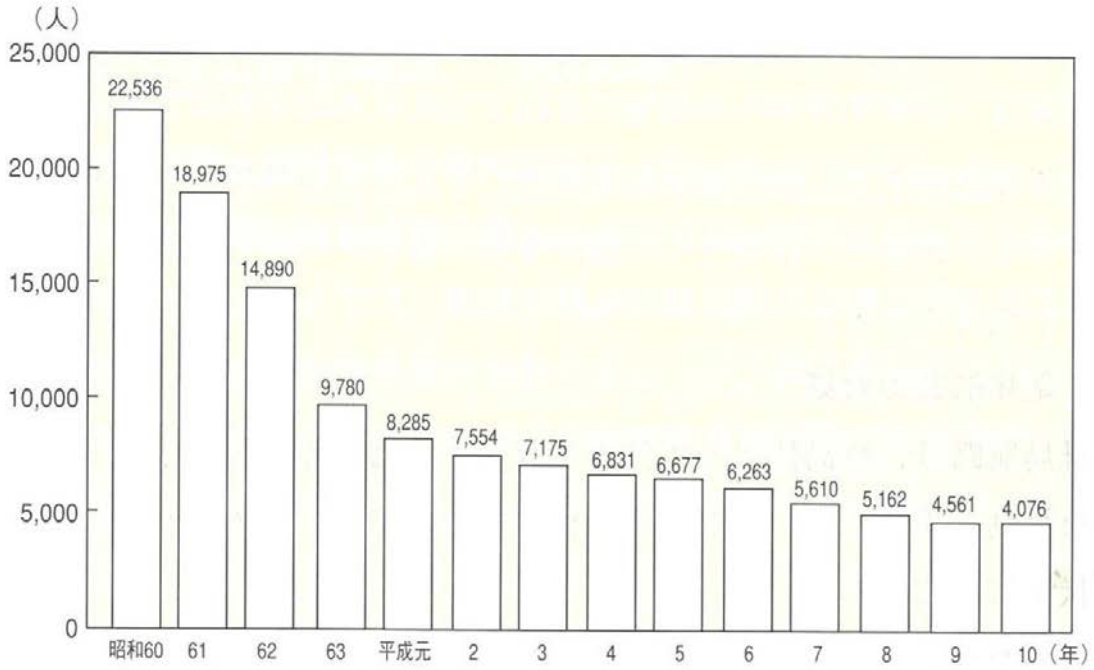
2-7-2図　日本商船隊の隻数及び日本人外航船員数の推移

2-7-2 図日本商船隊の隻数及び日本人外航船員数の推移

○日本商船隊の隻数の推移



○日本人外航船員数



注（1）海上交通局資料により作成。
（2）隻数は各年年央（6月末現在）の数値。
（3）単純外国用船の中にも、我が国外航海運企業が長期契約を結び影響力を持っている船舶が含まれているものと考えられる。
（4）船員数は各年9月末現在の数値で外航労協・旧中小労協ベース。

具体的には、①需要の多寡にかかわらず安全性など一定の基準を満たせば誰でも参入が可能とすること、②運賃・料金や運航ダイヤに係る規制を認可制から届出制に緩和し事業者の自由な設定・変更を可能とすること、③離島等の住民の生活に必要不可欠な区間を「指定区間」に指定し、必要なサービス水準が競争により実現されるようにするとともに、運賃の高騰防止のため上限を設ける等の措置を講じること、④人の運送をする全ての船舶運航事業について、運航管理規程の届出や保険契約締結命令等最低限の安全規制利用者保護規制を適用すること、⑤公正な競争を確保するために旅客不定期航路事業の乗合運送を原則として禁止すること、⑥罰則を強化すること等を内容とするものである。
同法は、12年10月から全面施行されることとなっており、今後はこの新たな制度の下で、国内旅客船事業が、それぞれの特性、役割を発揮しながらより効率化、活性化し、国民生活の豊かさの向上に貢献していくことが期待される。

(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

11年5月西瀬戸自動車道(しまなみ海道:今治・尾道ルート)の一部である新尾道大橋、多々羅大橋及び来島海峡大橋の供用が開始されたこと等により、従来より本州・四国間等で公共交通輸送機関として重要な役割を果たしてきた一般旅客定期航路事業等が事業の廃止又は縮小を余儀なくされ、これに伴い離職者が相当数発生するなどの影響を受けてきている。
このため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、事業者の転業や、船員に対する離職前職業訓練等離職者の円滑な転職のための対策を講じていくこととしている。
この一環として、10年度には、中小企業事業団の高度化融資事業の活用等の措置が講じられた。

3　国内海上貨物輸送(内航海運)

(1)内航海運暫定措置事業の実施状況

(ア)内航海運暫定措置事業の導入

内航海運においては、船腹需給が市場変動の影響を受けやすいのに対し、船舶の使用期間が長期であること、輸送サービスのストックが不可能なこと等の理由により生産調整が困難で供給過剰(船腹過剰)に陥りやすい体質を有

していることから、昭和41年よりスクラップ・アンド・ビルド方式(船舶建造(ビルド)に当たり船舶の解撤等(スクラップ)を求める方式)による船腹調整事業が内航海運組合総連合会(以下「内航総連」という。)により実施されてきた。しかしながら、平成10年3月の海運造船合理化審議会内航部会の報告書を踏まえ、内航海運業のさらなる活性化を図るため船腹調整事業を解消することとした。同時に、財産的価値を有する自己所有船の引当資格を手当てするため、自己所有船を解撤する転廃業者に内航総連が交付金を交付すること等を内容とした内航海運暫定措置事業を10年5月に導入した。

(イ)内航海運暫定措置事業の実施状況

11年6月現在の解撤等交付金申請に係る認定状況は、合計708隻、803.4千対象トン、交付金額61,224百万円となっており、このうち432隻、454.2千対象トン、35,940百万円の解撤等が実施され、既に交付されている。
一方、建造等納付金の納付認定状況については、合計43隻、124千対象トン、納付金額3,877百万円となっている。

(ウ)内航海運暫定措置事業に対する支援

運輸省は、内航海運暫定措置事業の円滑な推進に資するため、10年度第1次補正予算において同事業の資金が低利で調達できるよう運輸施設整備事業団による内航総連への融資業務を認めるとともに、運輸施設整備事業団が調達する借入金に政府保証を付けることとした。さらに、運輸施設整備事業団に対する所要の補給金(転廃業等により解撤等される内航海運暫定措置事業対象共有船に係る解約手数料の軽減)を計上した。

(エ)内航海運暫定措置事業による効果

①引当資格の保有の有無に関わらず、一定の納付金を支払えば船舶を建造することができるため、船舶建造の自由度が高まる。
②交付金の額を漸減させるとともに、一定期間経過した後は、交付金を交付する対象を船齢15年程度以下の船舶に限定するため、老朽船の代替・解撤が進み、船舶の近代化及び船腹過剰の解消が促進される。

(2)内航海運の運賃協定の見直し

内航海運の運賃協定については、7年12月の行政改革委員会の「規制緩和の推進に関する意見」での指摘及び7年3月の閣議決定された規制緩和推進計画において、10年度末までに原則廃止する観点からの見直しを行うこととされた。
さらに、8年3月の「規制緩和推進計画の改定について」において、独占禁止法の適用除外は航路の維持確保、利用者利便の増進のために必要な共同運航関係の協定に限る。
・内航タンカー運賃協定、内航ケミカルタンカー運賃協定については、10年度末までに廃止する。
・その他の運賃協定については、8年度末までに廃止する。と閣議決定された。
これを受けて、8年10月に阪神/沖縄航路共同運航協定及び沖縄本島/先島航路共同運航協定が締結され、北海道定期航路運賃同盟等6協定が8年11月末までに廃止された。
また、10年3月に公正取引委員会が、運輸省の意見を踏まえ、「役務の委託取引における優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の指針」をとりまとめたこともあって、内航タンカー運賃協定及び内航ケミカルタンカー運賃協

定については、11年3月末に廃止されたところである。
なお、11年の通常国会において、海上運送法が改正され、今後独占禁止法の適用除外となる協定は航路の維持確保・利用者の利便の増進のために必要最小限の共同運航協定に限定されることとなり、運賃協定については独占禁止法の適用を受けることとなった。

4　港湾運送事業－港湾運送事業の構造改革の推進－

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供給にも重大な影響を及ぼす公益性の高い事業であり、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、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、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が、経済情勢が悪化する中、事業者間の競争が生まれにくく、船社や荷主の求めるサービスが提供されにくいという面や、多数の中小事業者が維持され、日別の波動性等に対応する効率的な就労体制を組めないというような免許制等の持つ欠点が顕在化してきており、我が国港湾の効率化活性化を阻害する要因となってきたことも事実である。
このため運輸省においては、平成10年5月から運輸政策審議会海上交通部会において、規制緩和の具体的実施策のあり方等について、関係者間での議論を開始し、11年6月10日に以下の事項等を内容とする答申をとりまとめた。

①港湾運送事業の現状の問題点と解決策

戦後港湾運送の安定化に免許制が大きな役割を果たしたが、日本、アジアの経済情勢が大きく変化し、免許制の持つ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いという面や波動性や日曜荷役、夜間荷役などについて柔軟に対応しにくいという面が大きな問題となってきている。このため、規制緩和やこれと連繋した集約・協業化等を行って、港湾運送事業の効率化、サービスの向上を図るべきである。

②規制緩和の実施

規制緩和の実施に当たっては、混乱が生じることのないよう、段階的に実施すべきであり、京浜港(東京港、川崎港、横浜港)、千葉港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港関門港及び博多港の9港について規制緩和(事業免許制を許可制に(需給調整規制の廃止)、料金認可制を届出制に変更)を先行して2000年内に実施すべきである。

(3)港湾運送の安定化策

労働関係等港湾運送の安定化に一定の配慮を払いながら、規制緩和を進めていくことが重要であり、次のような港湾運送の安定化策を講じるべきである。

(A)悪質な事業者の参入の防止策

・暴対法等の違反者を新たに追加する等の欠格事由の拡充を行うとともに、港湾運送事業法の罰則を強化する方向で見直すべきである。

・規制緩和を行う9港における労働者保有基準を1.5倍程度に引き上げるべきである。
引き受けた荷役作業を専ら下請事業者に丸投げするような悪質事業者の参入を防止している一貫責任制度を維持すべきである。

(B)過度のダンピングによる港湾運送の混乱の防止策

料金届出制への変更に伴って、過度のダンピングが生じないよう料金変更命令制度、緊急監査制度を導入すべきである。

(C)拠出金の確保

港湾運送の安定化のため、届出料金制のもとにおける拠出金の確保について、荷役料金の分割支払を通じ、従来どおり船社、荷主の理解と協力を求める

(4)港湾運送事業の効率化、サービスの向上

(A)事業の集約・協業化等の推進

労働者保有基準の引き上げに連繋した事業協同組合化や作業の共同化等を推進すべきである。

(B)日曜荷役、夜間荷役等の推進

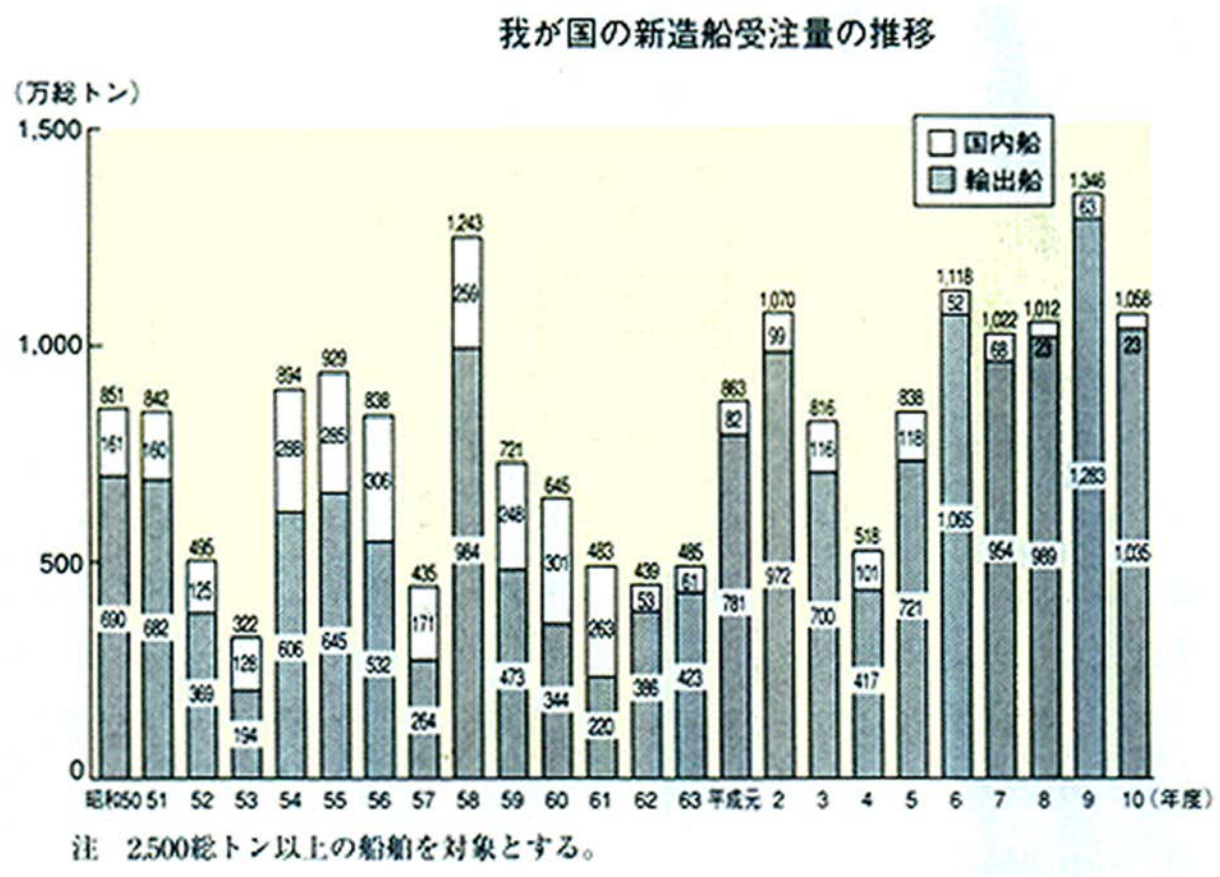
・外航コンテナ船を中心に実施している日曜荷役、夜間荷役に関し、モーダルシフト船内航フィーダー船などについても柔軟に取り組むことが重要である。必要に応じ、フラット料金等柔軟な荷役料金制度や労働者の交代制の導入が検討されるべきである。
今後は、この答申の具体化に向け、港湾運送事業法改正案の次期通常国会への提出等所要の措置を図ることとしている。

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

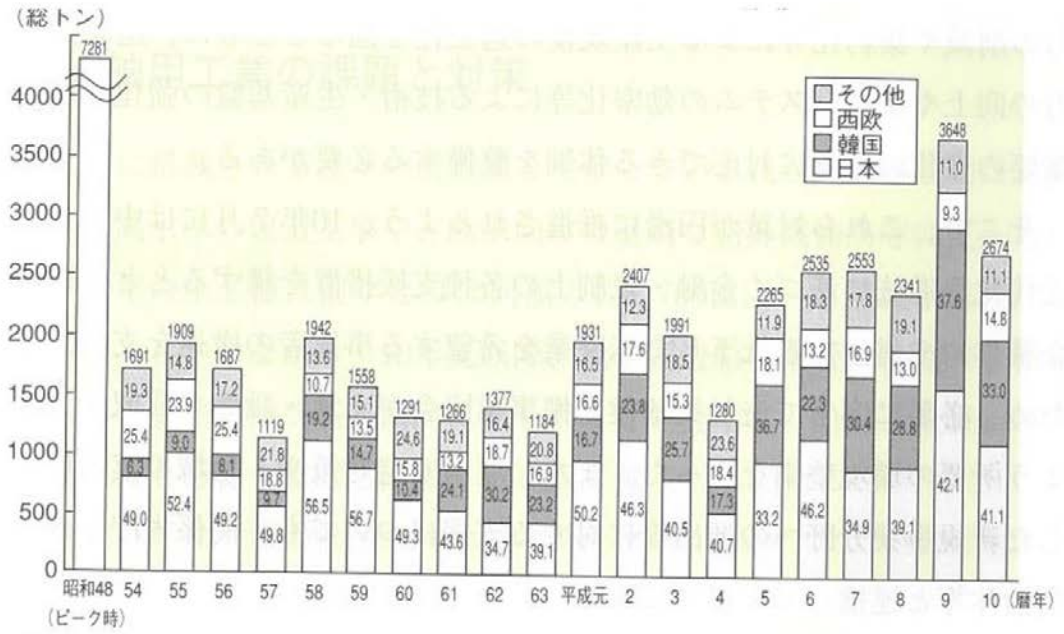
我が国造船業の平成10年度の新造船受注量は、283隻、1,058万トン(総トン数ベース。以下同じ。)対前年比約27%減であった〔2-7-3図〕。世界の新造船受注量は2,674万トンであり、我が国のシェアは41%と、韓国の33%を抑えて世界第1位の座を保っている〔2-7-4図〕。

2-7-3図　我が国の新造船受注量の推移



2-7-4図　世界の新造船受注量の推移

2-7-4 図世界の新造船受注量の推移



注（1）平成６年までは日本船舶輸出組合資料、７年以降はロイド資料より作成。（100総トン以上の船舶を対象）
（2）棒グラフの中の数値は構成比を示す。

また、10年度の我が国における新造船竣工量は、372隻、1,069万トン(対前年度比9%増)であり、10年度末における手持ち工事量は、383隻、1,676万トン(対前年度比5%減)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、ここ数年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一方で、今後は新造船の需要が調整期に入るものと予想される上、船価の回復もあまり期待できないことから、国際競争は一層激化していくものと予想される。
一方、中小型船の建造需要が8年秋以降激減したことにより、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あり、この状態が今後長期に亘って継続すれば、産業基盤そのものを喪失するおそれがある。
こうした状況を踏まえ、9年12月には、海運造船合理化審議会から、「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)」と題する意見書が運輸大臣あてに提出され、運輸省では、同意見書の内容を踏まえて以下の取組みを行うとともに、テクノスーパーライナー(TSL)やモーダルシフト対応型内航船等を活用した次世代海上交通システムの構築に向けた施策を積極的に行っていくこととしている。

(1)中小造船業対策

中小造船業が早期に不況を克服し活性化するためには、過剰な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、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・生産基盤の強化を進め、需要の変化に柔軟に対応できる体制を整備する必要がある。
そこで、これら対策が円滑に推進されるよう、10年7月には中小企業近代化促進法に基づく金融・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を希望する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・設備を買収できるよう所要の環境整備を行った。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。

(2)我が国造船業の再構築

我が国の造船業が、生き残りを賭けた激しい国際競争に打ち克っていくためには、経営基盤を強化するとともに、さらなる国際競争力の向上を図ることが必要となっている。そのため、将来の需要変化に柔軟に対応していくための経営資源の集約化、バーチャルコーポレーション(注)を可能にするような高度情報基盤の整備による生産性の向上、技術開発の推進による新需要の創出等の各種対策の円滑な実施について、運輸省としても積極的な支援を行っている。

(注)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企業連携を可能にする。

(3)国際政策協調の推進

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、国際政策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で合意された「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。

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、外航船の高水準の建造工事や、欧米向けの堅調な船外機輸出等に支えられて、10年の生産額は前年とほぼ同額の約8,700億円(前年比1%増)となった。しかしながら、10年夏以降、我が国造船事業者による外航船建造工事の受注が伸び悩み傾向に転じたことを受けて、舶用工業製品の受注動向にも影響を及ぼし始めている。
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。
加えて、長引く製品価格の低迷等により、事業者の収益性は依然として低迷を続けており改善は進んでいない。特に、ここ数年の内航船建造需要の激減は、関連する舶用工業事業者に大きな打撃を与えている。
こうした中で、我が国舶用工業については、従業員の高齢化、設備投資・研究開発投資の停滞等による産業基盤の脆弱化も懸念される状況にある。
このため、運輸省では今後我が国舶用工業を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的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)産業基盤強化に向けた取り組み

舶用工業事業者が、今後の市場ニーズに対応するとともに、業務の効率化等を通じて強固な産業基盤の確立を図っていくことができるよう、11年2月に施行された新事業創出促進法の対象業種に舶用工業を指定し、分社化等による経営資源の有効活用を促進している。加えて、特定産業集積の活性化に関する臨時措置法や11年10月に施行された産業活力再生特別措置法に基づく支援措置等を活用し、中核的事業の強化、新製品の開発・新生産システムの導入等の事業革新の促進、産業集積地域における造船関連産業の活性化等に取り組んでいる。
また、造船関連事業者が集積する地域において各地域毎の克服すべき課題や今後のあり方を整理した「地域ビジョン」を策定することにより、基盤強化に向けた各地域の事業者の自主的な取り組みを促進している。

(2)高度情報化・国際化に向けた取り組み

我が国舶用工業においては、今後ますます激化することが予想される国際競争の中で、生産性の向上・経営の効率化への取り組みが課題となっており、そのためには近年急速に高度化する情報技術の有効活用が効果的である。運輸省では、産学官の関係者によって構成される「造船・舶用高度情報化推進委員会」等の場を設け、造船関連産業全体を視野に入れた高度情報化体制の構築に向けて、総合的な連携と相互理解の促進を図っているところである。
一方、近年造船分野における成長がめざましい韓国、中国といったアジア諸国との今後の国際的な協調関係の構築に向けて、意見交換等を行っている。

(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や雇用の安定のため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。

第3節　船員対策の新たな展開入本

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10年10月には約11.4万人と対前年同月比約7,000人(5.8%)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48.6%と対前年比0.7ポイントの増加となる等高齢化の傾向は変わらず、海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、10年の船員の労働需給をみると、有効求人数は9,366人と対前年比4,676人(33.3%)の減少、有効求職数は51,331人と対前年比7,938人(18.3%)の増加となった。このため、有効求人倍率は0.18倍と対前年比0.14ポイント下降し、現在の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、厳しい国際競争の中、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、内航船員の高齢化は依然として進んでおり、若年船員を中心とした船員の確保が今後の重要な課題の一つとなっている。このため、5年3月の「内航船員不足問題を考える懇談会」報告に沿って、フォローアップ会議を開催し、労働条件環境の改善、リクルート対策の強化等の対策を講じている。具体的には小委員会を設置して、タンカー荷役の際の「船舶荷役安全確認表」の標準化、積荷の品質管理や航海毎のタンククリーニング作業の改善等船員の労務軽減対策等を検討しているほか、事業所訪問により荷主の協力を求めている。また、全国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、11年5月に供用開始された尾道・今治ルート関係についても、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9次雇用対策基本計画、平成11年8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きている。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。
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、さらに、3年6月からは、海外貸渡方式により外国人船員(サービス要員)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。また、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。
一方、漁船については、海外基地で操業する漁船を対象に、乗組員数の40%の割合を上限として、外国人漁船員の混乗を認めているが、さらに、10年7月から、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、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施行

日本籍船に船舶職員として乗り組むためには、船舶及び職務に応じた我が国の海技資格を受有することが必要であるが、7年のSTCW条約(注)の改正(9年2月発効)を受けて、10年5月に船舶職員法が改正され、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により必要な知識・能力の確認(承認)を受けた場合には、我が国の海技資格を受有しなくても船舶職員になることができる制度(承認制度)が創設され、11年5月から施行された。
これにより、国際船舶において、外国人船員が同承認を受けて船長及び機関長を除く船舶職員として乗り組むことが可能となった。

(注)STCW条約:1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約

(C)船員法関係資格の見直し

こうした状況を踏まえ、今後とも日本籍船における外国人船員との混乗化が一層進展すると見込まれるため、船員法に係る資格について外国人船員に対応した制度の見直し等を行っていくこととしている。

(エ)改正ILO条約への対応

8年10月に開催されたILO海事総会において、船員の職業紹介機関について、有料・無料を問わず設立・運営できることとする等を内容とする「船員の募集及び職業紹介に関する条約」や船員の労働時間、休息時間等について定める「船員の労働時間及び船舶の定員に関する条約」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、我が国の実状に照らして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

外航海運における外国人船員の混乗化の進展に伴う日本人船員に求められる役割の変化、内航海運における技術革新への対応、及び船員の高齢化、社会的な少子化傾向に対応した若年船員の確保対策の必要性等、情勢の変化が顕著になってきており、さらに、7年のSTCW条約の改正に伴う、船員教育機関における教育内容の見直しの必要も生じている。
これらを踏まえ、10年7月に海上安全船員教育審議会に対し、「我が国の海運を巡る情勢の変化に対応した船員の教育訓練のあり方について」諮問を行い、同年12月に、STCW条約への対応及び近代化船対応甲機両用教育の見直しに関する中間答申を受け、関係教育機関において教育内容の改定作業を進めるとともに、さらに同審議会において中長期的な船員教育訓練体制のあり方が検討されているところである。

3　船員の良好な労働条件の確保

(1)労働時間の短縮及び適正な定員の確保

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、9年4月から週平均40時間労働制が実施(漁船員にあっては、13年4月の原則週40時間労働制実施に向け段階的に移行)されているところであるが、未達成の船舶所有者に対しては、強力な監督・指導を行っていくこととしている。
また、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、船舶の適正な定員の確保に努めている。

(2)船員災害防止対策の推進

船員の災害発生率(千人率)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3分の1近くに減少し、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9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る安全衛生面への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(平成10年度~14年度)及び平成11年度船員災害防止実施計画に基づき、安全衛生管理体制の整備とその活動の促進、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。

コンテナターミナル（横浜港）



コンテナターミナル（横浜港）

第1節　21世紀に向けた港湾の整備・管理

1　経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理

近年、我が国のグローバル化の進展や地球規模での環境保全・創造に対する認識の高まり、さらには各地方の主体的な地域づくりといった経済・社会の大きな変化の中で、港湾行政についても、従来と同様の対応だけでは必ずしも十分ではない状況も顕在化してきている。こうした状況を踏まえ、平成10年11月に運輸大臣から港湾審議会に対して「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」諮問が行われ、11年12月に答申がとりまとめられた。
この答申では、21世紀における港湾が、海陸を結ぶ輸送拠点や、個性ある地域づくりに資する空間としての役割を果たすとともに沿岸域の環境保全・創造への貢献をしていくために以下の4つの取り組みの必要性が提言された。

①全国的・広域的な視点に立った取り組みの強化

1)効率的・効果的な物流体系等を構築するため、全国や湾域・地域ブロックの方針を国が明確に示す。
2)経済・社会情勢の変化に即応して、重要港湾の役割と配置の考え方を明らかにし、適切に指定を行う。
3)直轄事業の具体的範囲の考え方を明確にする。
4)港湾整備における国の財政負担率を、国にとっての重要度や効用の及ぶ範囲等を反映したものとなるよう見直す。等

②地域の主体的な取り組みの支援と強化

1)統合補助金の導入など、港湾計画や事業実施についての港湾管理者の裁量の範囲を拡大する。
2)港湾管理者は船会社、荷主、港湾運送事業者、陸上運送事業者等関係者間の調整を図るとともに、地域住民の意見を聴取し、各港の事情に応じた利用しやすい港湾づくりを進める。

③環境の保全・創造のための取り組みの強化

1)干潟や藻場、海浜の整備等自然環境の創造に積極的に取り組む。
2)港湾の適正な管理のため、放置されているプレジャーボート等に対して、港湾管理者が移動・撤去等の適切な行政措置を実施するための措置等を進める。

④港湾行政の透明性、効率性等の向上

1)事業実施前や事後の評価等により、公共事業の決定過程の透明化及び評価の適正化を図る。
2)コンテナターミナル等における利用効率の向上や利用者ニーズへの適切な対応等の観点からの港湾施設の使用ルールの多様化や料金の弾力化等を進める。等
今後は、この答申を踏まえ、港湾の整備・管理に係る新たな港湾行政の展開を図っていくこととしている。

2　直轄事業の実施基準の明確化について

地方分権推進計画(10年5月29日閣議決定)を受け、「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律」(12年4月施行)において、地方分権推進委員会第5次勧告を踏まえた港湾法の一部改正がなされ、港湾の直轄事業の実施基準の明確化を図ったところである。

【参考】港湾法(抄)(第五十二条)重要港湾において一般交通の利便の増進、公害の発生の防止又は環境の整備を図り、避難港において一般交通の利便の増進を図るため必要がある場合において国と港湾管理者の協議が調つたときは、運輸大臣は、予算の範囲内で次に掲げる港湾工事を自らすることができる。
重要港湾が国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な水域施設、外郭施設、係留施設又は臨港交通施設として運輸省令で定めるものの港湾工事二重要港湾が前号の拠点としての機能を発揮するために必要な港湾公害防止施設、港湾環境整備施設、廃棄物埋立護岸又は海洋性廃棄物処理施設のうち運輸省令で定める大規模なものの港湾工事三避難港における水域施設又は外郭施設のうち運輸省令で定める大規模なものの港湾工事四前三号に掲げる港湾工事以外の港湾工事であつて高度の技術を必要とするものその他港湾管理者が自らすることが困難である港湾工事
2-3(略)

第2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

近年、経済社会のグローバル化、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、産業競争力の強化、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」を受けて、10年6月に関係省庁からなる総合物流施策推進会議により「物流拠点の整備を進める上での指針」が決定された。この中で、物流の一層の効率化・高度化に寄与するため、情報化、自動化等を通じ、保管・配送、流通加工等の各種の業務を高度に処理するための多様な機能を有する物流拠点の整備が必要とされている。

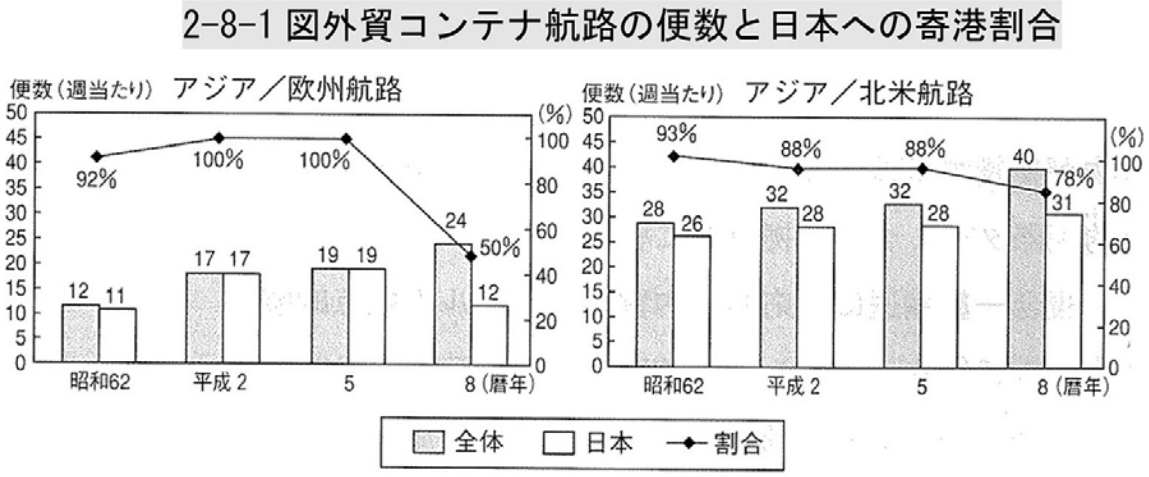
一方、コンテナ輸送を担う海運事業者においては、コンソーシアム(企業間連携)の再編によるコストの削減及び多頻度の航路設定によるサービスの向上等競争力強化に向けた取り組みを行ってきている。

その取り組みの中で、北米欧州航路の再編成及び8万総トンのオーバーパナマックスクラスの大型船の投入等で、寄港地を集約化する傾向にある。一方、香港、シンガポール、釜山等近隣諸国の港湾機能の拡充もあり、日本の港湾へ寄港する航路の割合は減少している。こうした状況の中で、港湾は、コスト、手続き、荷役体制、荷捌き、保管等サービスレベルにより国内外の海運事業者等さまざまな港湾利用者から「選択される」時代となっている。

こうした状況の下、近年、近隣諸国のこれら港湾における取扱貨物の著しい伸長と比較すると、我が国港湾の相対的な地位の低下が指摘されている。我が国港湾の国際的地位の低下は、港湾に係る経済活動の沈滞・空洞化等をもたらし、我が国経済・生活全般への影響が懸念されるところである。

このため、国際的に遜色のないレベルの港湾サービスの提供のための施策が重要である。

2-8-1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。

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

我が国の港湾の国際競争力を高めるとともに、スケールメリットを活かした物流コストの削減を図るため、水深15mの大水深コンテナターミナルの整備を中枢国際港湾において緊急に行う。また、一定量の国際海上コンテナ貨物の集積が期待できる中核国際港湾において、水深14m級を中心としたコンテナターミナルを拠点的に整備することにより、地方圏で生産・消費されるコンテナ貨物の国内輸送距離の短縮による物流コストの削減を図る。

(2)多目的国際ターミナルの整備

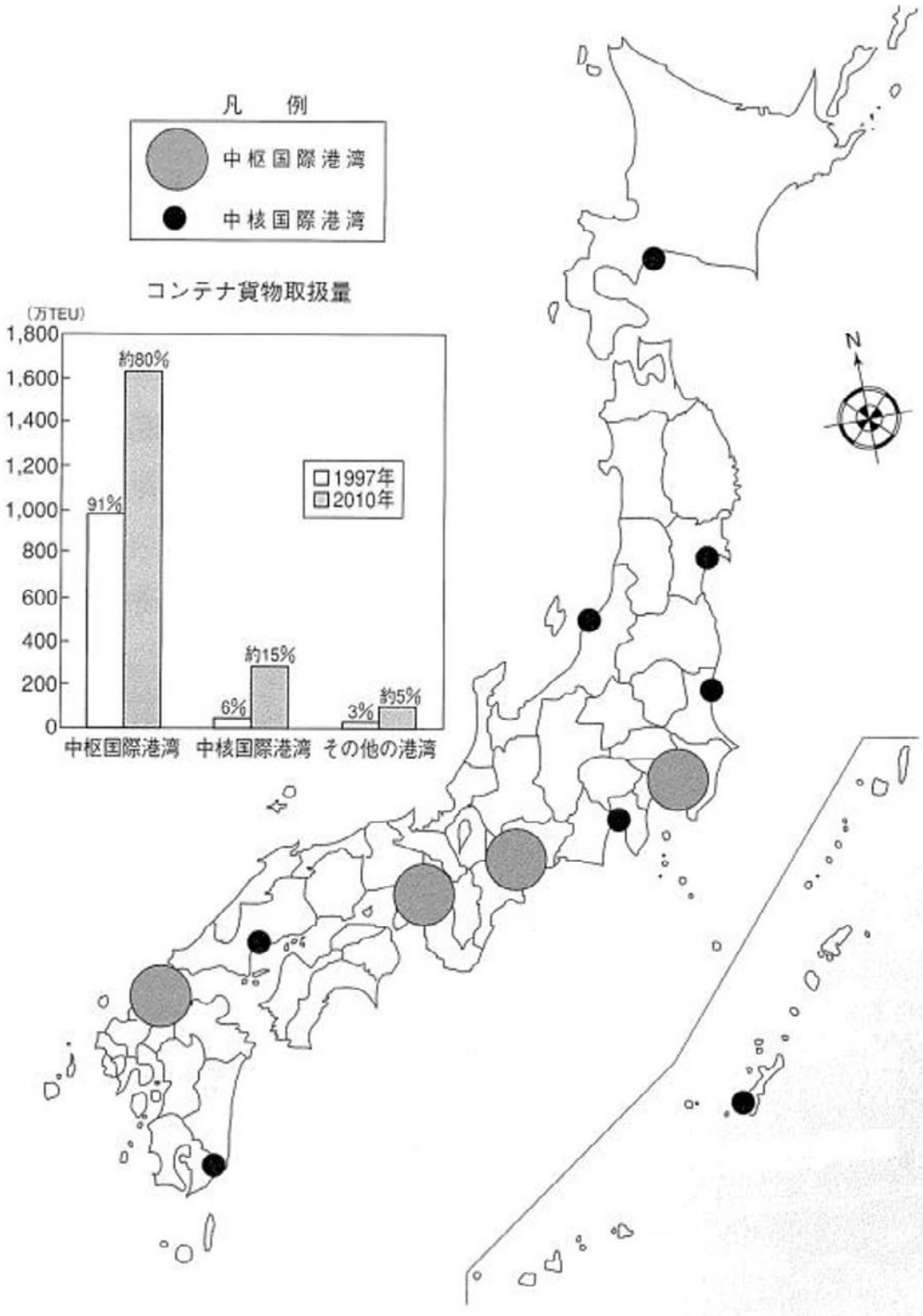
大型船が直接寄港できず他港からの迂回輸送を強いられ輸送コストが高くなっている地域が多数存在することや、木材、石炭、飼料等のばら貨物は重量や容積が大きく陸上輸送コストがかさむことから、一定量の貨物が集積する地域ごとに、近年の船舶の大型化に対応した大水深の多目的国際ターミナルを拠点的に整備する。

(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、エネルギー効率の良い内航海運の特性を活かし、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・陸の複合一貫輸送を推進することにより物流コストの削減を図る。このため、貨物の発着地からトラックで概ね半日で往復できることを目標に、フェリーRORO船等対応の内貿ターミナルを拠点的に整備する。

2-8-2図　中枢・中核国際港湾の配置

2-8-2 図中枢・中核国際港湾の配置



(4)輸入対応型物流拠点の整備

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、機能の充実した保管施設、荷捌き施設や流通加工施設、展示・販売場等の複合的な施設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る。
このため、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に対し、資金の融通や税制上の優遇措置等の支援をしているところである。
平成11年3月には、新たに神戸港において神戸港国際流通センターが供用開始され、現在全国15港で総合輸入ターミナルが供用されており、今後も各地の港で施設の整備が予定されている

神戸港国際流通センター



神戸港国際流通センター

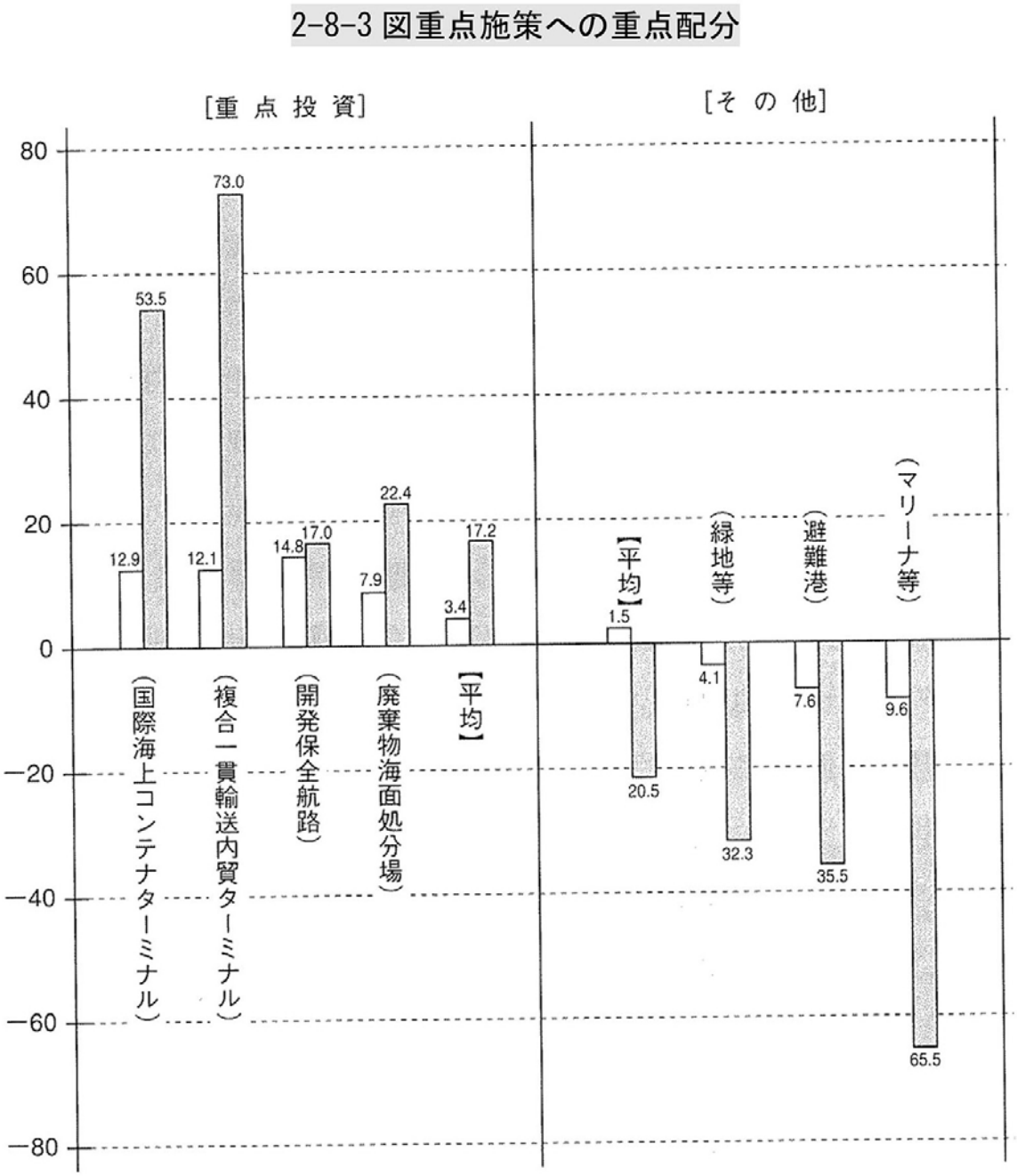
3　効率的・効果的な港湾整備の促進

(1)投資の重点化

厳しい財政状況下において、我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、運輸省としては以下の2つの側面からの重点化を推進し、投資効果を高めている。

（ア）重点施策への重点投資〔2-8-3図〕

2-8-3図　重点施策への重点配分

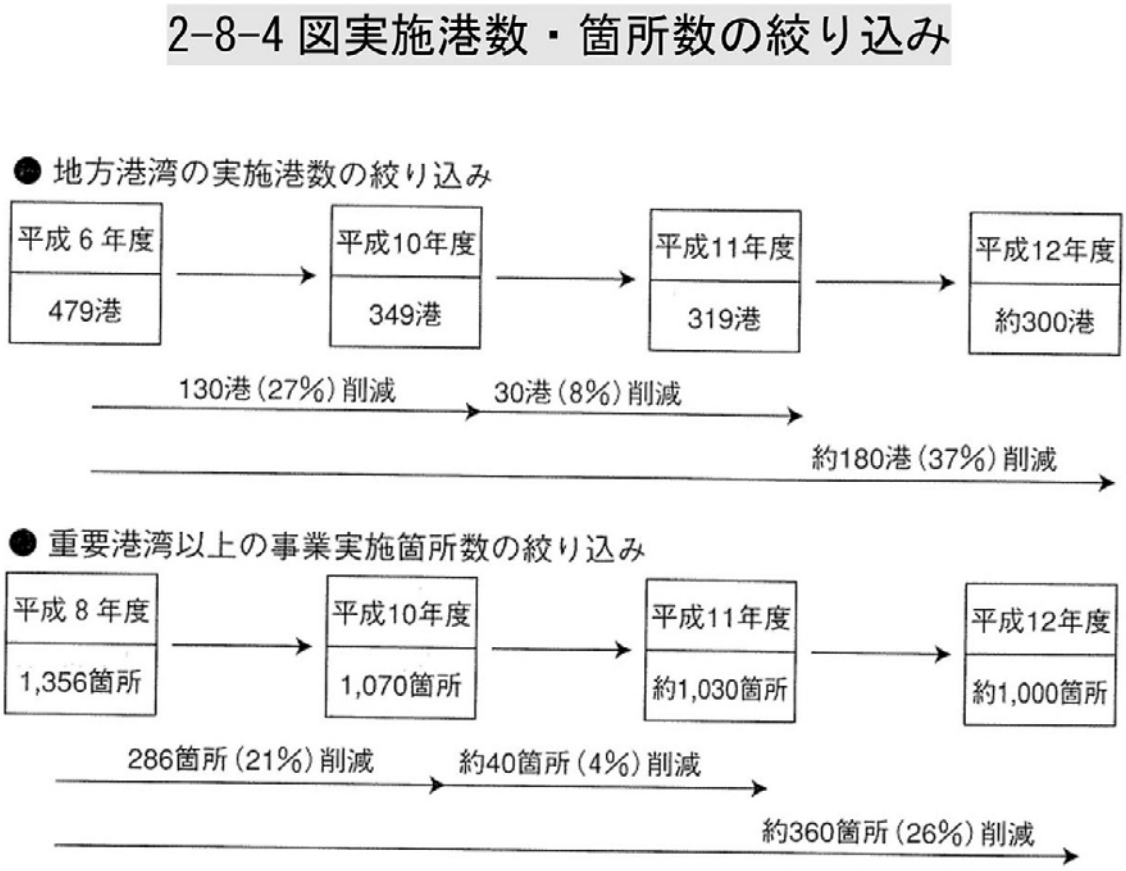


注（1）　□対10年度国費増減（%）　▨対８年度国費増減（%）
（2）［重点投資］、［その他］の（　）は、施策の例であり、（　）内の合計は平均と一致しない。

国際競争力を有する物流ネットワーク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廃棄物海面処分場の整備等に重点投資する。

(イ)工事実施港数箇所数の絞り込み〔2-8-4図〕

2-8-4図　実施港数・箇所数の絞り込み



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。
事業実施港数・箇所数の削減を、地方港湾では平成7年度から、重要港湾では9年度から進めており、11年度予算では事業の休止等により、対前年度比で地方港湾30港、重要港湾約40箇所を削減することとしている。

(2)事業の透明性の確保

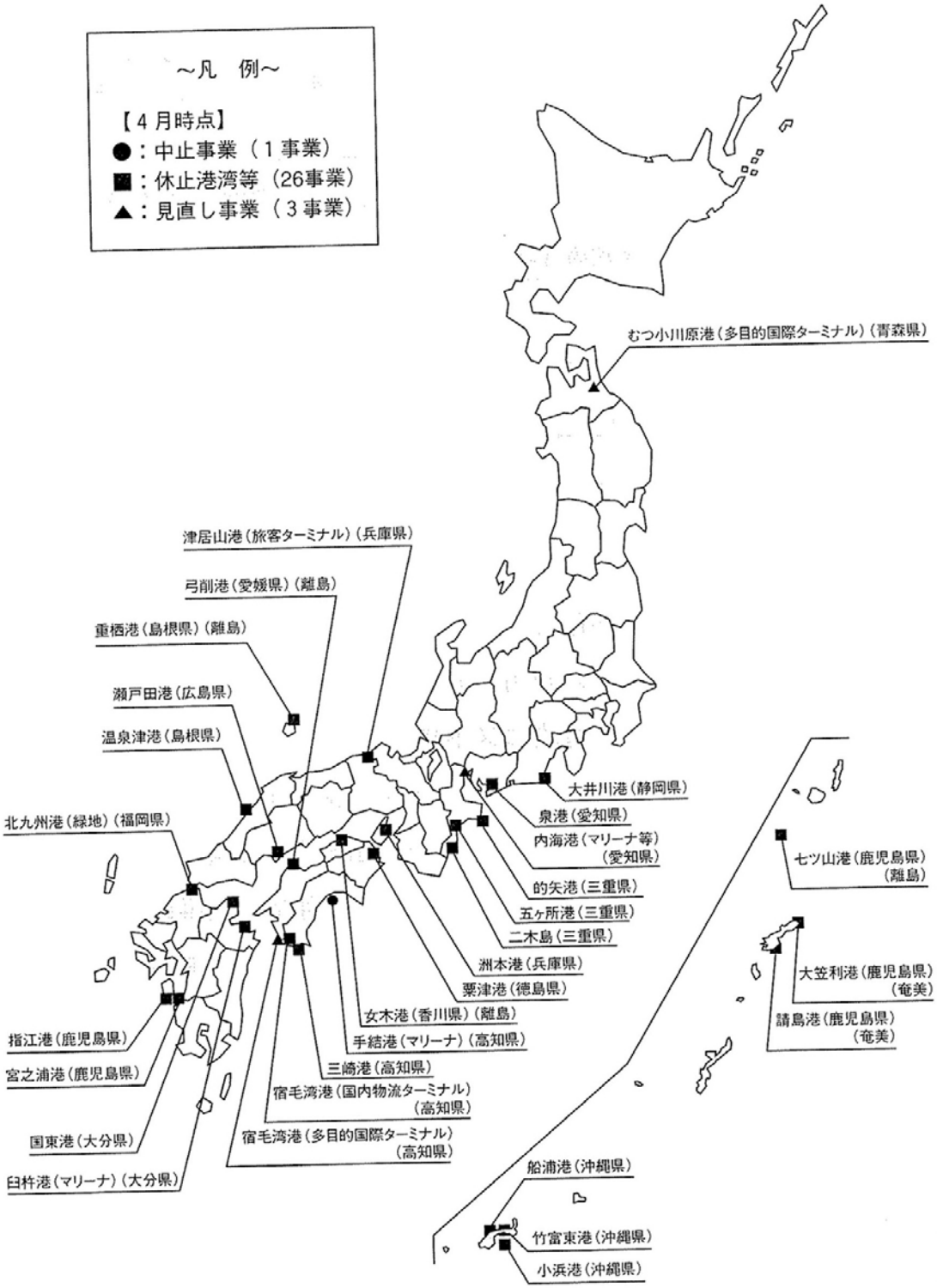
継続事業について、再評価システムを導入するとともに、事業の新規採択に当たっては費用対効果分析を行うこととし、事業の透明性、客観性の確保に努めている。

(ア)事業の再評価

「運輸関係公共事業の再評価実施要領」に基づき、再評価を実施した。その結果、1事業について中止、26事業について休止、3事業について施設規模の見直しを行うこととなった〔2-8-5図〕。

2-8-5図　中止・休止及び見直しをする事業(一部見込みを含む)の
港湾位置図

2-8-5 図中止・休止及び見直しをする事業(一部見込みを含む)の港湾位置図



(イ)費用対効果分析の実施

費用対効果分析による事業の透明性・客観性を確保するため「運輸関係公共事業の新規採択時評価実施要領」に基づき、全ての新規要求事業について、新規採択時評価を実施することとした。
また、新規採択時評価に当たっての費用対効果分析手法をとりまとめた「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」を策定した。

(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4.4%のコスト縮減となった。
11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、数値目標(設計法の見直し等により直接的に具体の工事に効果が現れる施策で6%以上、規制緩和や諸手続の簡素化等により間接的に効果が現れる施策で4%以上、合わせて10%以上)の達成を図ることとしている。

(4)他の施策との連携

単なる施設整備の連携だけでなく、効率的な総合交通体系の構築、地域活性化等の共通の政策課題への対応のため、「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」等の他の施策・事業との連携整合性の確保による総合的な整備を推進する。

4　効率的な港湾整備を支える港湾技術の開発

「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、コスト縮減を目的とする岸壁や防波堤などの港湾構造物の新構造形式の開発、信頼性設計法の港湾構造物への適用技術の開発、計画・設計・施工・維持管理・環境負荷等総合的な観点からのライフサイクルコストの評価技術の開発を進めている。
また、港湾サービスの向上、機能の高度化、物流の効率化を目指す、「次世代港湾システムの開発」に関する調査を11年度より実施しており、物流情報の高度化・統合化、自動化技術の導入及び次世代海上交通システムへの対応による新入出港支援システム、自動式高能率コンテナバース、高能率荷役ROROフェリーシステム等の検討を進めている。
なお、新しい技術的知見の蓄積や、リサイクル材の活用等に対応するため、11年4月「港湾の施設の技術上の基準を定める省令」を改正するとともに「港湾の施設の技術上の基準の細目を定める告示」を定めた。

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局長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、11年度は韓国において開催された。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、APEC域内港湾の港勢データやサービス案内にインターネットを通じてアクセスできる港湾データベースが運用中であり、機能と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をまとめ、域内の港湾専門家に計画資料として活用される予定である。

第3節　港湾の効率的な利用の推進

1　港湾における規制緩和への取り組み

(1)港湾運送事業の構造改革の推進

港湾において荷役業務を行う港湾運送事業については、現行の規制が安定的な荷役作業の提供に貢献してきたが、事業者間の競争を阻害し、また多数の中小企業を温存させたことから、良質なサービスの提供や、我が国港湾の活性化を阻害することとなった。このため運輸省では、運輸政策審議会海上交通部会において、規制緩和の具体的実施策等について議論を行い、本年6月に答申をとりまとめた。答申においては、規制緩和(現行の事業免許制を許可制に(需給調整規制の廃止)、料金認可制を届出制に変更)を段階的に行うべきであること、労働関係等の港湾運送の安定化に配慮しつつ規制緩和を実施すべきであること、さらに規制緩和を行うだけでなく、集約・協業化を進め、日曜・夜間荷役等に対応できる効率的な事業体制の確立を図るべきであること等が示された。今後は本答申の実現に向け、港湾環境整備施設等の整備やPFIを活用した荷役機械の整備の支援を用いて、港湾運送事業の構造改革を支援するとともに、ハード・ソフト施策の連携による港湾サービスの向上及び物流コスト削減を効果的に推進することとしている。
(詳細は第7章第1節4参照)

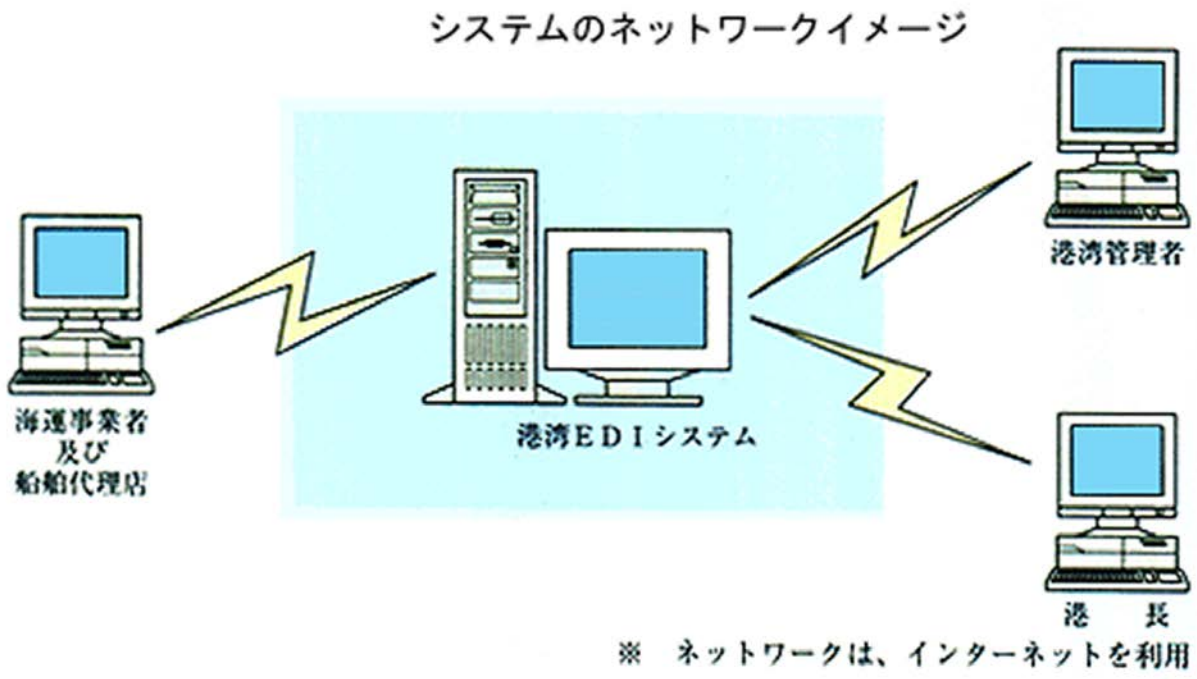
(2)水先制度の見直し

水先制度は、船舶に水先人が乗り込み、当該船舶の航行を安全かつ速やかに導く制度である。特に自然的条件や船舶交通の状況が極めて厳しい港・水域については、一定の船舶に限り、水先人の乗組みが義務づけられている(強制水先制度)。同制度については、近年の港湾施設の整備の進展等を踏まえ、海上安全船員教育審議会において見直しを行ってきたところであり、その結果、10年7月に神戸港の強制水先対象船舶の範囲を総トン数300トン以上の船舶から1万トン以上の船舶に緩和し、本年7月には横浜港及び川崎港の対象船舶を総トン数300トン以上の船舶から危険物積載船を除き3,000トン以上の船舶に緩和した。

2　港湾諸手続の情報化の推進

近年、アジア諸国を含め海外主要港においては、船舶の入出港時に必要な港湾諸手続の電子情報処理(EDI:ElectronicDataInterchange)化が急速に進展している。
一方、我が国においては、港湾における通関手続をEDI化する海上貨物通関情報処理システム(Sea-NACCS)が、平成3年より稼働しているところであるが、港湾管理者・港長に係る港湾諸手続については、EDI化が遅れているのが現状であり、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、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目指すこととされている。
このような状況を踏まえ、11年10月には港湾管理者・港長に係る港湾諸手続をEDI化するための港湾EDIシステムも稼働を開始した。運輸省では、申請者の一層の向上を図るため、サービス内容の充実を図っていくこととしている。

2-8-6図　システムのネットワークイメージ



3　施設使用料の抑制、引き下げ

公共岸壁の係留施設利用料については、9年5月から主要8大港等において使用料金を算出する際の基本時間単位を24時間から12時間(一部の港湾においては6時間)に変更され、11年6月現在では192港において実施されている。
また、横浜港や神戸港、名古屋港において、初入港を行う外航船や新規定期航路の第一船に対する入港料や係船岸壁使用料の免除措置を実施し、新たな航路の誘致に努めている。さらに、横浜港においては、日曜に着岸し月曜に荷役を開始した外航コンテナ船に対し、日曜日分の入港料や係船岸壁使用料を免除する措置を実施し、船社に対する負担軽減を行っている。
その他、ガントリークレーンの使用料の基本時間単位の変更(1時間→30分)(神戸港、博多港)や、内貿フィーダー船についての使用料割引(横浜港、神戸港、博多港)等主要港を中心に様々な措置が講じられている。
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、運輸省としても、引き続きその改善について支援していくこととしている。

第4節　安全で豊かな暮らしを支える港湾空間の形成

1　国民生活の質を向上させる港湾整備

(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、海浜、マリーナ、交流・賑わい施設などを相互に連携させつつ整備を推進している。
さらに、事業の促進や重点化を図るため、再開発関連等の港湾緑地を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」、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」、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「みなとづくりまちづくりの連携」などの施策を推進している。
港湾緑地は、港湾活動より発生する騒音等の影響の緩和や港湾就労者や旅客等の利用者の休息場、防災拠点の形成、生物生態系等自然環境への影響の緩和や積極的な環境の創出、港湾の特色を生かした個性的で美しい景観形成等の観点から整備が行われている。また、港湾緑地等は、人々が自由、安全かつ快適に港湾に行き来でき、散策やレクリエーションなど水辺の魅力を楽しむことのできる空間(パブリックアクセス)を確保する役割も担っている。
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11年には、神戸港等において賑わい空間を形成する港湾文化交流施設が供用を開始したほか、北九州港等において地域の活性化の核となる交流施設の整備が進められ、多くの人々で賑わっている。

(2)臨海部空間の有効活用の推進

従来より、老朽化し利用が低下した公共埠頭等において再開発が進められているが、近年、産業構造の変化や効率的な設備の導入・更新により、臨海部の民間工業用地等について新たな活用の可能性が高まっている。一方、新規土地需要が低迷し、地価も下落する中で、具体的な将来の土地利用が定まらないこと等の理由から、土地利用転換が進まず、三大湾及び北部九州を中心に、低未利用地の発生が顕在化している。
これら臨海部の低未利用地は、水際線を有した貴重な空間であり、その活用により効率的な臨海部整備が可能であること、その円滑な土地利用転換により産業再生や地域活力の向上・維持に資すること等の観点から、これらの再編に向けた積極的な取り組みが必要である。
このため、港湾管理者、地方公共団体、事業者等官民一体となった取り組みの下で、港湾整備事業や民活事業等の各種制度を総合的に活用しながら、臨海部の活性化の推進が図られるよう積極的に支援していく。

(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、緑地の整備などを推進するとともに、環境創造のための技術や生態系モデルの開発、海水交換促進構造物の開発評価等の技術開発に、港湾技術研究所等において取り組んでいる。技術開発の成果の一部は、10年9月

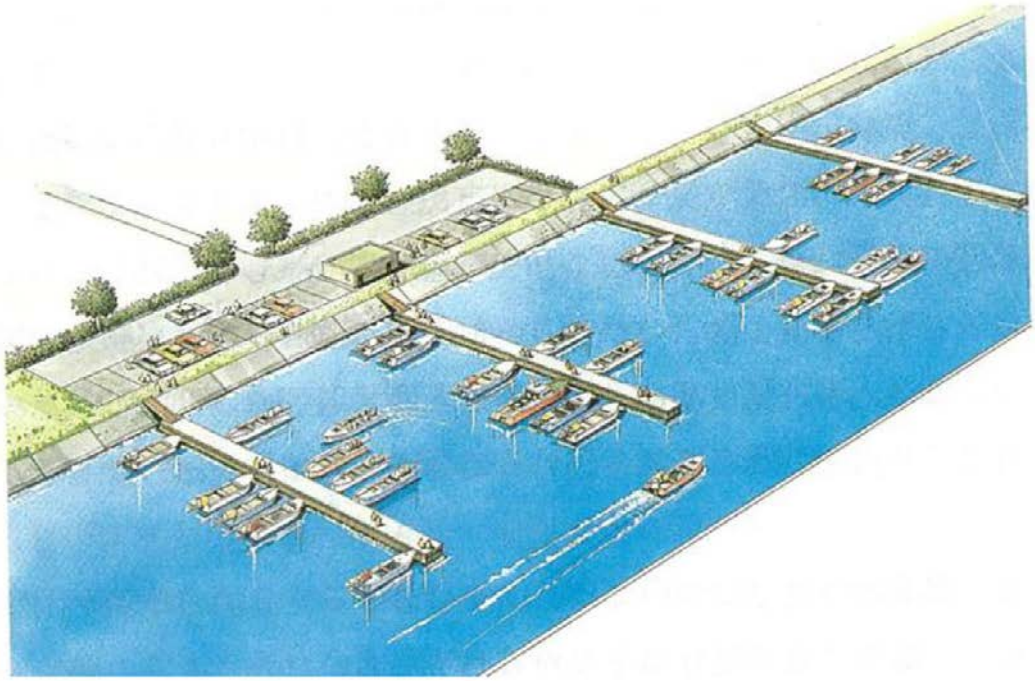
に「港湾における干潟との共生マニュアル」及び「港湾構造物と海藻草類の共生マニュアル」としてとりまとめられている。特に、新たに造成された干潟は、鳥の渡来地としての実績や海水浄化能力について一定の評価が得られているところである。今後とも調査研究を重ねるとともに、新たな環境創造に資する干潟や藻場の整備を積極的に進めていく。
また、港湾計画の策定や公有水面の埋立に当たっては、環境影響評価を実施し、環境に配慮してきたところであるが、11年6月の環境影響評価法の施行、近年の環境保全に対する市民意識の高まりなどを踏まえ、港湾整備の実施に当たっては、より一層環境に配慮して対処していく。
なお、名古屋港の西1区(いわゆる藤前干潟)における廃棄物処分場計画については、名古屋市及び愛知県等地元関係者等の間で調整が進められ、新たに名古屋港内にこれと代わる処分空間の確保が図られることとなった。
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・利用及び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。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いて2府4県168市町村の廃棄物が尼崎沖と泉大津沖処分場で海面処分されている。また、現在、神戸沖で処分場の整備が進められている。

(4)プレジャーボートの係留保管対策の推進

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問題が顕在化している。
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)〔2-8-7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。

2-8-7図　ポートパークのイメージ

2-8-7 図ポートパークのイメージ



また、運輸省、水産庁、建設省の3省庁共通の基本方針や今後の取り組むべき政策について、10年3月に取りまとめられた「プレジャーボート係留・保管対策に関する提言」及び11年7月の港湾審議会管理部会の中間報告を踏まえ、届出等の制度の導入による所有者の体系的把握、所有者の自己責任による係留・保管場所確保や義務化の検討、暫定的に係留を認める水域の設定等について、3省庁連携の下、現在、精力的に検討を進めている。

2　地震に強い港づくりの推進

平成7年1月の阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、地震に強い港づくりをめざして、港湾における大規模地震対策施設の整備等災害に強い港湾システムの構築を進めている。
なかでも、緊急物資等を扱う耐震強化岸壁の整備については、「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針」に基づき、鋭意整備を進めてきているが、なお、11年3月現在で約43%の進捗である。こうした状況を鑑み、耐震強化岸壁を補完する係留施設として、海上移動が可能なミニフロートによる「浮体式防災基地」を、11年度の完成を目途に三大湾(東京湾・伊勢湾・大阪湾)で整備中である。
浮体式防災基地は、通常は係留施設として利用され、大規模地震等災害発生時には、被災地へ曳航して、被災者や救援物資の輸送等の拠点となる災害支援基地として広域的に利用されることが想定されている。

第5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

我が国の海岸の総延長は約35,000kmに及び、海岸線を有する市町村には、守るべき生命・財産が集中しているなど、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。また、海岸保全施設の整備に際して、環境、利用への配慮が求められている。
このため、8年に策定された第6次海岸事業七箇年計画においては、①国民の生命と財産を守り、国土保全に資する質の高い安全な海岸の創造②自然と共生を図り、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、整備を進めている。

2　海岸法の改正

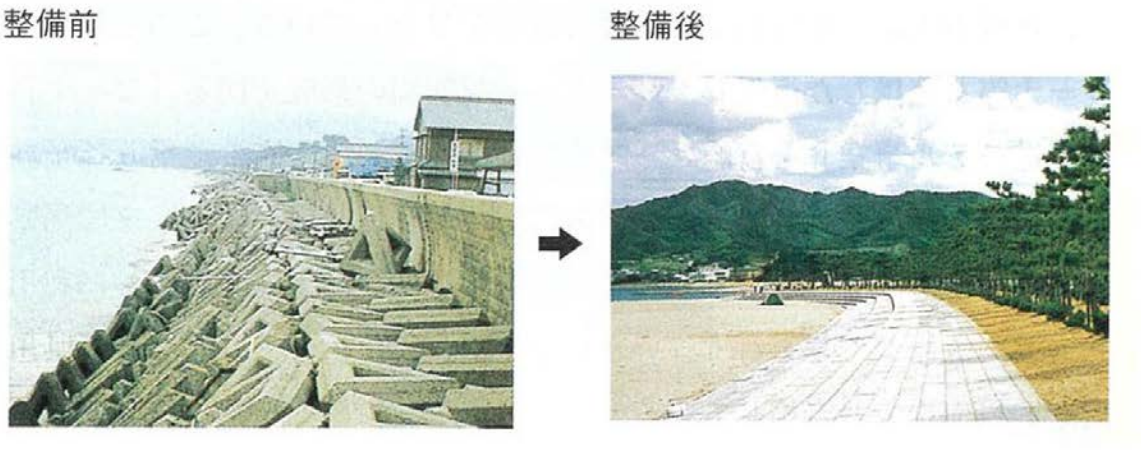
近年、海岸においては、油濁事故による汚損の問題や生態系の保全の問題等が顕在化しており、防災の観点のみならず、環境の保全と海岸の利用が調和した総合的な海岸の管理を行うことが重要になっている。また、海岸行政における国と地方の役割分担の明確化、地域の意見の反映といった点についても、従来以上に強く求められてきている。
このような新しいニーズに対応するため、11年5月、海岸法の一部を改正し、砂浜の保全と回復を推進するなど防護・環境・利用の調和のとれた総合的な海岸管理のための制度を創設されるとともに、法の対象となる海岸の拡張、海岸保全に関する計画制度の見直し、海岸の日常的な管理への市町村の参画の推進等が行われることとなった。

3　着実な海岸事業の実施

(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着実に推進するため、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等にも優れた面的防護方式〔2-8-8図〕による「ふるさと海岸整備事業」を三重県津松阪港等31海岸において推進している。

2-8-8図　面的防護方式による整備事例(香川県津田港海岸)

2-8-8 図面的防護方式による整備事例(香川県津田港海岸)



また、防災機能の高度化を緊急に図るため、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5海岸で、津波の危険性が高い沿岸においては、水門等の一元的操作や防災情報の収集等を行う「津波防災ステーション」を北海道霧多布港等3海岸で、実施している。
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に配慮するなど安全性を確保するとともに、背後地の土地利用や市民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海岸において、港湾等の浚渫土砂を活用し、侵食海岸で養浜を行い、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、進めている。

(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、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、海生動植物の生態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19海岸で、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」を宮崎県宮崎港等9海岸で、厚生省と連携し福祉施設や健康増進施設等の整備と一体的に進める「健康海岸事業」を広島県鮴崎港等4海岸で、また、文部省と連携し野外教育環境教育等に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14海岸で、実施している。

4　効率的・効果的な海岸事業の実施

海岸事業を効率的・効果的に進めるため、①事業実施箇所の絞り込み(現七箇年計画期間内に2割程度の削減を目標とし、平成11年度に概ね達成した)②省庁間の枠を越えた連携、③新規着工海岸の採択等に当たっての費用対効

果分析の実施、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としている。

関西国際空港1期島沖合の海域で進む2期事業全景（左上）と、
同海域で地盤改良工事を行う作業船（右下）



関西国際空港１期島沖合の海域で進む２期事業全景（左上）と、
同海域で地盤改良工事を行う作業船（右下）

我が国の航空輸送は、旅客・貨物ともに急速な発展を続けており、これらの増大する航空需要に対応するためには、航空輸送サービスの充実、航空安全の確保及び基盤たる空港整備の促進を図り、国内・国際航空ネットワークを一層充実させる必要がある。

まず、競争を通じた国内航空ネットワークの充実を図るため、平成10年4月の運輸政策審議会答申を踏まえ、11年6月、安全の確保に十分配慮しつつ、いわゆる需給調整規制撤廃等、大幅な規制緩和を内容とする航空法の改正が行われた。現在、12年2月の施行に向けた準備が進められている。

さらに、航空ネットワークの充実を図るうえでボトルネックとなっている大都市圏における拠点空港について、その整備を空港整備の最重要課題として推進してきている。すなわち、新東京国際空港の平行滑走路の整備について11年5月に発表した新しい方針に基づいて取り組んでいるほか、東京国際空港の沖合展開、関西国際空港の2期事業、中部国際空港の整備に着手しているところである。また、旺盛な航空需要に対応するため、首都圏空港についても、引き続き総合的な調査検討を進めている。

他方で、航空管制の分野においても、増大する航空交通を円滑に処理するため、運輸多目的衛星(MTSAT)を中核とする次世代システムの整備が着実に進められてきている。

第1節　利用者利便の一層の向上と航空輸送ネットワークの充実

1　航空分野における規制緩和に向けた取り組み

(1)規制緩和の経緯

我が国においては従来、航空産業の育成を目的として航空各社の事業活動の分野が定められていたが、昭和61年、「競争促進」へと政策が転換され、国際線の複数社化及び国内線のダブル・トリプルトラック化(同一路線への2社目、3社目の参入)の推進、日本航空の完全民営化が図られた。その結果、我が国をめぐる航空輸送は飛躍的な発展を遂げ、今日では国民生活及び経済活動にとって不可欠な輸送サービスとして定着してきている。
その後、国内線のダブルトリプルトラック化については、参入に係る需要の基準を段階的に緩和し、9年4月には更なる競争促進を図るためその基準を撤廃した。この結果、11年7月現在では2社路線が25路線、3社路線が36路線となっており、旅客が利用可能な航空会社の選択の幅は大きく広がっている。
また、国際航空の分野においては、国境を越えた企業間の連携の流れや10年3月の日米航空交渉の決着に伴う日米航空企業の権益の平等化等により、本邦企業の参入の活性化が図られてきている。
国内航空運賃については、6年12月から割引率5割までの営業政策的な割引運賃・料金について認可制から事前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月に導入されている。
国際航空運賃については、競争の進展等に伴いより一層の運賃の多様化への要請が強まってきたことを踏まえ、10年10月国際IT運賃(包括旅行運賃)の幅の下限を撤廃するとともに、PEX運賃(特別回遊運賃)の下限額を従来より低く設定した。これらの措置により、航空会社による運賃設定の自由度が高まり、多様な利用者ニーズに対応した運賃・料金の提供が可能となっている。
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形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、旅客数の増加のわ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。

(2)需給調整規制の廃止を柱とした規制緩和のあり方

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倍の8,213万人にまで増加し、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。
平成8年12月、運輸省は、各交通分野の需給調整規制を今後3~5年後に廃止することを決め、そのうち航空分野については平成11年度中に実施することとした。これを受け、規制緩和推進3か年計画(10年3月31日閣議決定)において需給調整規制の廃止及び運賃・料金規制の弾力化の実施が盛り込まれ、その後、運輸政策審議会航空部会において、規制緩和の方向とそのための環境整備方策について検討を行い、10年4月に答申を行った。この中で、需給調整規制廃止後は、可能な限り市場原理と自己責任の原則に従った事業運営を促進し、自由な競争を通じて国内航空分野における経済活動の一層の効率化を図っていくこととなった。

また、併せて、市場原理のみでは維持することのできない地域住民の生活に不可欠な離島航空路線の維持や、混雑空港におけるスロット(発着枠)配分ルールの確立を図っていくとともに、利用者利便の一層の増進のため、情報公開制度の確立や運賃・料金制度の透明かつ公正な運用を図っていくこととなった。

(3)新しい航空運送事業制度の確立

運輸省では、上記の運輸政策審議会答申を踏まえ、以下の措置を講じた。

(ア)国内航空分野における参入、運賃・料金制度の見直し

(a)需給調整規制を廃止し、路線ごとの免許制から安全面の審査を中心とした事業ごとの許可制に改め、運航ダイヤについて、認可制から事前届出制に改めること。
(b)運賃・料金規制について、認可制を事前届出制に改め、必要な場合に変更命令を発出できることとすること。
を柱とする航空法の改正を11年6月に行った。

(イ)混雑空港におけるスロット配分ルール

混雑空港におけるスロット(発着枠)配分ルールについては、その既得権益化を防止するとともに、新規航空会社の参入を促すため、客観性・透明性のある配分ルールに従い、回収・再配分を行うこととしている。この配分のルールについては、10年5月より有識者によるスロット配分方式検討懇談会を開催し、①利用者利便を増進し、かつ効率的な会社にスロットを配分する「評価方式」を優先的に採用すること、②新規航空会社に発着枠を優先的に配分すること、等を内容とする報告書を11月にとりまとめた。なお、個々の空港ごとの具体的なスロット配分については、実際に発着枠の配分を行う時点における国内航空分野の競争状況等を考慮に入れて検討する必要があることから、配分の必要性が具体化した段階で、有識者からなる検討組織により公開の場において検討することとしている。

(ウ)地域航空路線の維持・活性化

需給調整規制の廃止により、市場原理と自己責任に基づき競争が促進される一方で、内部補助の割合が少なくなり、路線の維持が困難になる場合が生じる。しかし、不採算ではあっても、その地域の住民の生活に必要不可欠なものとなっている場合には、国として、この路線の維持を引き続き図っていく必要がある。このため、11年度においては、離島路線に係る運航費補助、航空機燃料税の軽減措置を新たに実施するとともに、従来の離島路線の維持施策(空港使用料の軽減、固定資産税の軽減)についても拡充を図ることとした。また、新たに創設された運航費補助については、地方自治体が独自で支援を講じた場合に対する地方財政措置が講じられることとなった。
なお、沖縄振興の観点から、11年7月1日より、本土-沖縄路線に係る航空機燃料税の特例措置の拡充(税率を本則の3/5から1/2に軽減)が行われ、同路線の航空運賃の引き下げが実施された。

(エ)航空輸送サービスに関する諸課題への対応

改正航空法施行後における航空輸送サービスに関する諸課題に対応するため、昨年6月から「航空輸送サービス懇談会」を開催し、利用者の自己責任による自由かつ的確な選択を確保するための情報公開の具体的な運用の在り

方や、新しい運賃・料金の事前届出・変更命令制度の的確かつ透明性の高い運用の具体的な在り方について検討を行い、10月に検討結果のとりまとめを行った。

2　空港使用料等公的負担の見直し

利用者利便の向上及び地域経済の活性化の観点から、航空ネットワークの維持・拡充等を図り、併せて利用者負担の公平化を図るため、空港使用料等の見直しを行った。
具体的には、11年4月1日より、国の管理する2種A空港(新千歳、名古屋、福岡空港等)及び共用飛行場の着陸料を従来の2/3に軽減した。これに伴い、各航空会社によって航空運賃の引き下げが行われ、利用者への還元が図られた。なお、地方自治体の管理する2種B及び3種空港についても、大部分の空港において、同様に着陸料の引き下げが実施され、航空運賃が引き下げられた。
また、我が国の管轄するFIR(飛行情報区)を飛行する航空機に対して提供される管制等のサービスの対価である航行援助施設利用料(以下「航援料」という。)は、これまで日本に離着陸する航空機からのみ徴収することとなっており、我が国に離着陸することなしにFIRを通過する航空機からは航援料を徴収していなかった。しかしながら、このような飛行形態の航空機も一定の航行援助サービスを受けているため、12年1月1日よりこれらの上空通過機からも航援料を徴収し、我が国に離着陸する航空機との負担の適正化を図ることとした。

3　国内航空ネットワークの展開

(1)10年度の輸送概況

10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8,791万人(対前年度比約2.9%増)、貨物輸送実績は85.1万トン(対前年比0.3%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年度末の段階で、定期航空運送を行う航空会社の路線合計で268路線となり、9年度末と比較して11路線の増加となっている。

(2)新規航空会社の参入

9年7月及び10年4月に東京国際空港(羽田空港)新C滑走路の供用に伴う増便がそれぞれ20便実施され、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た。これらのうち、スカイマークエアラインズに対しては、10年7月、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ており、9月に就航した。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年ぶりの免許であった。また、平成10年10月に札幌-東京間の定期航空運送事業の免許が交付された北海道国際航空(AIRDO)は、12月に就航を果たしている。なお、スカイマークエアラインズは11年3月、大阪-福岡、大阪-札幌間に係る免許を取得、4月より運航を開始している。
これら2社は就航開始にあたり、既存会社より大幅に安い運賃を設定した。これに対し、既存会社は11年3月から各社の特定便割引制度を活用して新規会社の運賃レベルと同額の割引運賃を設定するなど当該路線における競争が促進されている。

また、新規会社は就航にあたり、いずれも航空機の整備業務を既存会社に委託したが、新規導入機の整備等に関する委託契約について企業間で調整が行われている。

4　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10年度においては、世界13ヶ国との間で計12回の二国間協議を行い、乗り入れ地点の追加や増便等に関する取り極めを通じた航空ネットワークの充実を図っている。

(2)国際航空ネットワーク形成の方向

11年7月現在、国際航空については我が国20都市(21空港)と世界39ヶ国2地域112都市との間で我が国企業7社と外国企業60社により国際航空ネットワークが形成されており、国際定期便運航便数は週間約2,100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り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り入れを希望しているが、新東京国際空港においては空港の処理能力が限界に達しており、各国の希望には応えられない状況にある。従って、増大する航空需要に対応できるよう平行滑走路の整備等による空港能力の増大を図ることが重要な課題となっている。
一方、地方空港においては、地域経済活性化等の観点から、相手国との間で十分な需要が見込める場合には、国際定期便の開設に適切に対応していくこととしているが、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)モントリオール条約の採択

国際航空運送で事故が発生した場合の航空企業の賠償責任については、昭和4年に採択されたワルソー条約及びその関連条約・議定書が基本的な枠組みを定めているが、賠償限度額をはじめその内容を現代化すること等が大きな課題となっていた。
このような状況に対応し、近年、我が国航空企業各社をはじめとする一部の航空企業では、約款の改訂を通じ賠償限度額を撤廃するなど、自主的に利用者保護の充実に努めてきた。しかしながら、複雑化した賠償責任制度は利用者にとってわかりにくくなっていたため、国際民間航空機関(ICAO)では、7年から、同条約の全面的な改正に向けた検討作業を開始し、我が国もこの作業に積極的に参加しながら利用者保護の充実に資する諸規定が新条約に盛り込まれるよう主張してきたところである。
11年5月には、一連の作業を経て作成された条約案の採択の是非を決定するため、モントリオール(カナダ)のICAO本部で外交会議が開催され、3週間にわたるこの会議の結果、従来のワルソー条約体系に代わる新たな賠償責任の枠組みを定めた新条約が「モントリオール条約」として採択されるに至った。新条約は、①事故で旅客が死傷した場合における賠償限度額を撤廃する、②事故による旅客の死傷に対する損害賠償請求訴訟を旅客の居住

国で提起することを認める、③航空券・貨物運送状の電子化を認めるなど、これまでの我が国の主張を概ね反映した内容となっている。
モントリオール条約は、30ヶ国が批准書等を寄託した後に正式に発効することとなっており、我が国においては、今後、他国の動向等も踏まえつつ、関係省庁間で密接に協力しながら批准に向けた作業を進めていくこととしている。

5　「空」の幅広い利用をめざして

空は、航空輸送のみならず、警備や防災といった公的な利用から企業や個人保有機の飛行等にいたるまで、広く利用されるようになってきている。特に、企業活動のグローバリゼーションが進む中で、小型の企業保有機の国際運航が増えてきており、新東京国際空港(成田空港)において、8年7月から未利用発着枠の活用を図り、また、10年4月からは専用の発着枠を確保する等の取り組みを行ってきている。また、国内区間における利用に資するため、東京国際空港(羽田空港)において、10年2月から、繁忙期を除き、発着枠に空きがある場合には一定の便数の運航を受け入れているほか、関西国際空港において、11年3月から国際区間に加え、国内区間の運航についても受け入れることとした。大都市圏の空港においては定期便ですら十分に対応できていないが、社会経済情勢の変化に対応して、こうした小型機の受け入れにも取り組み、空の幅広い利用を図っていくこととしている。

第2節　航空安全の確保と航空保安システムの拡充

1　航空をめぐる環境の変化に対応した航空安全の確保

(1)航空法の改正による安全規制の整備

需給調整規制の廃止を始めとした経済規制の撤廃・緩和により、新規企業の参入、コミューター運航の増加及び既存航空企業における一層の効率化等航空事業の形態は大きく変化していくと考えられるが、このような環境においても航空輸送の安全性を確保するためには、国として引き続き、航空会社の安全面の審査、監督を行っていく必要がある。
平成10年5月の航空審議会答申「航空安全規制のあり方について」では、需給調整規制の廃止等の環境の変化に対応した安全規制の見直しについて答申がなされたが、運輸省では、11年6月の航空法改正において、需給調整規制廃止に併せ以下の安全規制の整備、改正を行った。
(ア)航空運送事業の参入に当たって、国が航空会社の運航・整備等に係る安全基準への適合性の審査、事業の遂行に必要な運航規程及び整備規程の審査及び認可、事業の実施体制、施設等についての運航開始前の検査を行うとともに、運航開始後においても新機種導入による運航・整備体制の変更等、安全性に影響を及ぼす重要な変更について審査及び検査を行う制度を整備する。
(イ)我が国航空会社間のウェットリース、国際線における外国航空会社への運航及び整備の業務の委託等に関し、受託者が運航又は整備の業務を管理する場合に、受託者の運航又は整備体制を直接国が監督する法的な規制を整備する。
(ウ)不定期航空運送事業に関する安全規制を、原則として定期航空運送事業と同一のものとする。
(エ)機長の資格について、これまでの路線ごとに認定を行う制度を廃止し、機長としての業務を遂行するために必要な全ての路線に共通して求められる知識及び能力を認定する制度とする。
(オ)航空整備士資格を、従来の航空機の重量に着目した区分から、より合理的な設計基準の分類(耐空類別)による区分に改めるとともに、昨今の整備の実態を反映した一般的保守等に対応する資格としての航空運航整備士資格を創設する。
(カ)航空機の運航の安全性向上に有効な機器の装備義務に係る国際的な動きに柔軟に対応できる法体系を整備する。
(キ)国際民間航空条約附属書における標準となっており、その情報の収集及び分析が航空の安全に大きく寄与すると考えられる、重大インシデント(事故には至らなかったものの、事故が発生するおそれがあったと認められる事態)の報告を義務化する。

(2)航空安全に関する情報の公開

航空の安全に関する情報に対する利用者のニーズに対応するため、10年11月に有識者及び航空業界関係者から構成される委員会において、情報公開の目的、情報提供主体である国や航空会社が公開する情報の内容、具体的な公開方法等について提言を取りまとめた。11年度中を目途に、インターネット等を通じて情報公開を行う予定である。

2　運輸多目的衛星(MTSAT)を中核とする次世代航空保安システムの整備

我が国における航空需要は、国民生活の向上による高速交通手段に対するニーズの高まり、経済及び社会の国際化に伴い、国際及び国内の航空交通量は増大の一途をたどっている。しかしながら、現行の地上支援型航空保安システムでは、電波覆域等による限界があり、この増大に適切に対処できない状況になっている。
国際民間航空機関(ICAO)において承認された「将来の航空航法システム(FANS)構想」は、人工衛星やデータ通信といった新技術の導入により現行のシステムの限界を克服し、安全性の向上及び航空交通容量の拡大を図ることを目的としており、世界各国においてその実現に向けての取り組みがなされている。我が国においても、6年6月の航空審議会の答申「次世代の航空保安システムのあり方」に基づき、運輸多目的衛星(MTSAT)を中核とした次世代の航空保安システムの構築を推進している。
MTSATには、大きく分けて通信機能と航法機能と監視機能とがある。
まず、通信機能については、洋上の航空機との通信は短波を利用した音声により行われていたため、電離層の状態により通信が不安定で音質もよくなかったが、衛星システムを導入することにより航空機と地上管制機関との間をデータ通信により直接結ぶことが可能となり、通信時間の短縮等通信効率の向上が図れるようになる。
また、航法機能については、GPSを補強する機能(MSAS)により、航空機は従来の地上のVOR/DME等に依存していた航法から、GPSを用いた航法が可能となり、より効率的で確実な運航ができるようになる。
さらに、監視機能については、MTSATを経由して、GPS等により得た航空機の位置情報を一定時間毎に自動的に地上の管制機関に送る機能(ADS)を利用して、航空機の位置情報を管制卓に表示することにより、レーダーを用いた場合とほぼ同様に航空機の位置の把握ができるようになる。
以上のようなMTSATの機能を用いることにより、管制官は、洋上においても航空機の正確な位置を把握することができ、管制間隔を大幅に短縮し交通容量を飛躍的に増大させることが可能となる。また、将来的には、飛行ルートを自由に設定することが可能となり、経済的かつ効率的な飛行が実現される。
航空保安システムは航空機の安全運航に必須なものであり、非常に高い信頼性、運用の継続性が保証されているシステムであることが不可欠である。MTSATについては、障害等の万一の事態には瞬時に切り替えができるようにしておく必要があるため、常時2機の衛星によりサービスの提供を行うこととしている。一方、管制機関と航空機との間の通信の中継や衛星の制御等を行う航空衛星センターについても同様に、災害等によって障害が発生した場合でも瞬時に切り替えることができる体制を整備しておく必要があることから、兵庫県神戸市及び茨城県常陸太田市の2ヶ所に設置することとして整備を進めている。
MTSATは赤道上空3万6千km、東経140度の静止軌道位置にあり、我が国のみならず広くアジア・太平洋地域をカバーすることから、今後も大幅な航空需要の伸びが見込まれるアジア・太平洋地域の共通のインフラとして、これらの地域各国を中心に大きな効果が期待できる。
なお、現在の航空保安システムの中核をなす航空路監視レーダー(ARSRORSR)及び方位・距離情報提供施設(VOR/DME等)等についても引き続き必要な整備を行っている

第3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、「財政構造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

新東京国際空港(成田空港)は、日本を含む32ヶ国1地域49社が乗り入れており、10年度における年間航空機発着回数は12万8,000回、年間旅客数は2,462万人、年間取扱航空貨物量は161万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、相当数に上る国の政府や航空会社からの新規乗り入れ要請に対応できない状況にある。
このため、4年12月に第2旅客ターミナルビルを供用開始し、11年3月には第1旅客ターミナルビルの北ウイングをリニューアルオープンするなど、諸施設の能力増強に取り組んでいるものの、空港能力増大を図るためには平行滑走路等の整備が是非とも必要となっている。

新東京国際空港



新東京国際空港

(2)成田空港問題をめぐるこれまでの動き

3年から6年にかけて行われた成田空港問題シンポジウム・円卓会議において、今後の成田空港の整備を話し合いで進めていくことが合意された。その後、運輸省としては、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」の中で、共生策等を三位一体のものとして進めるとともに、平行滑走路等の完成について、2000年度を目標として進める旨を発表した。さらに、10年12月には「基本的考え方」を具体化した「共生大綱」をとりまとめた。この間、国空港公団は、話し合いによる用地取得の努力を続け、円卓会議終了時からこれまでの間に6戸の用地内地権者との間で売買契約の締結を行うことができ、空港用地(1,065ha)内に居住する地権者は2戸、未解決の用地も5.7ha(空港用地全体の0.5%)までに減少するなど大きな進展を見せてきた。

(3)平行滑走路の整備について

このように平行滑走路を2000年度までに完成することを目標として、話し合いによる用地取得に全力を傾注してきており、特に11年1月以降、運輸省・空港公団の幹部が数回にわたり地権者の残る東峰地区を直接訪問するなどの努力を続けてきたが、誠に残念ながら残る地権者の理解を得るまでに至らなかった。
しかしながら平行滑走路の早期完成は、地域にとってのみならず、国民的な緊急課題であり、また、国際社会に対する我が国の責務でもあること、さらに2002年初夏にはサッカーワールドカップの日韓共同開催も予定されていることから、

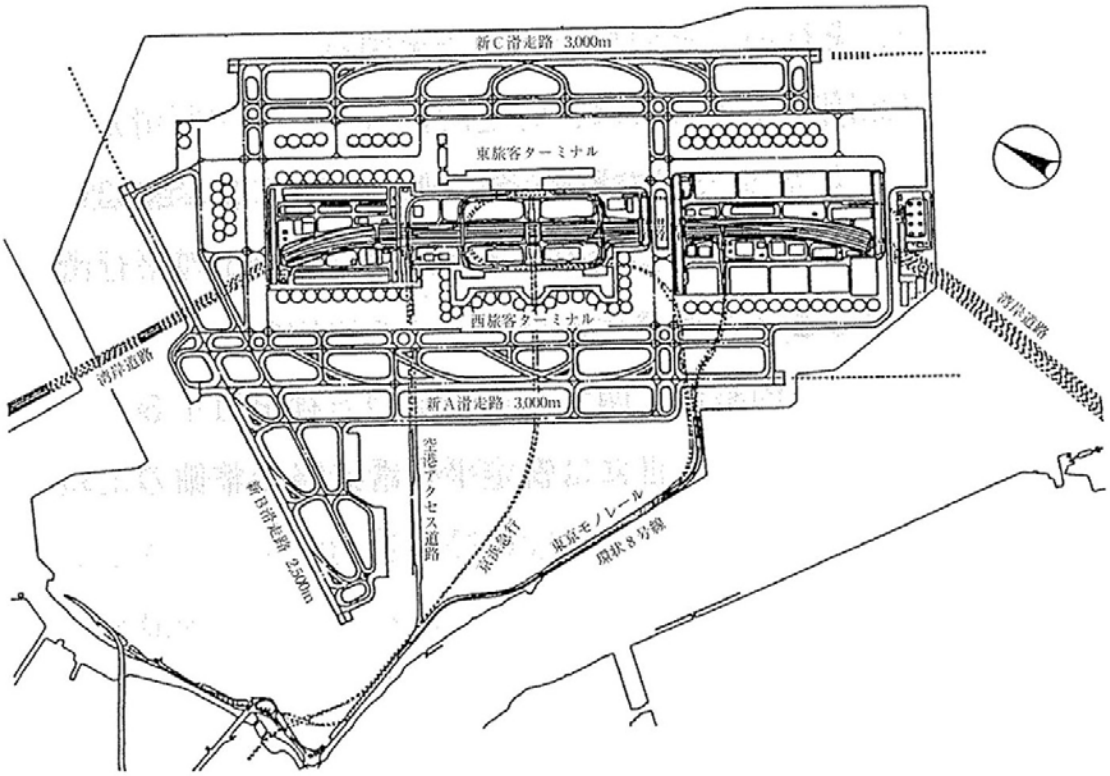
①引き続き現行計画に基づく2,500mの平行滑走路の早期着工・供用を目指して、地元自治体、関係者の協力のもとに今後とも地権者との話し合いを行い、その早急な解決を図る。
(2)それが当面困難な場合には、暫定的措置として平行滑走路の完成済施設の一部と空港公団の取得済用地を活用して、2002年初夏のワールドカップ開催に間に合うよう延長約2,200mの平行滑走路を建設・供用することを考慮する。
との今後の平行滑走路の整備に関する運輸省の方針を11年5月21日に発表した。これを受け、9月3日には暫定平行滑走路の整備のための航空法の手続きが開始された。

3　東京国際空港の沖合展開事業の推進

東京国際空港羽田空港)では、全国46空港との間に1日約320便(11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5,000万人が利用している。
同空港の沖合展開事業は、将来とも首都圏における国内航空交通の中心としての機能を確保するとともに、航空機騒音問題の抜本的解消を図るため、東京都の造成した羽田沖廃棄物埋立地を活用し、事業を3期に分けて段階的供用を行うことにより同空港を沖合に展開するものである。
現在は、第3期計画(新B、新C滑走路及び東旅客ターミナル等)の整備を行っており、新C滑走路については、9年3月に供用開始した。
また、新B滑走路については11年度末に供用を予定しており、これに合わせて空港処理容量の見直しを行い発着枠の拡大を図ることとしている。さらに、東旅客ターミナルについては15年度末の供用開始をめざし、整備を推進している。

2-9-1図　東京国際空港整備計画図(全体計画)

2-9-1 図東京国際空港整備計画図(全体計画)



また、沖合展開事業により生ずる跡地については、運輸省並びに東京都及び大田区が共同で調査し、利用計画を策定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。

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の海上に建設された、我が国初の本格的な24時間運用可能な国際空港であり、約510haの空港島に3,500mの滑走路と旅客ターミナルビル等の施設が整備され、関西国際空港株式会社がその設置・管理を行っている。

関西国際空港への乗り入れ便数は、国際線を中心に大きく伸びており、6年8月時点での大阪国際空港における国際線は28便/日であったが、開港時の関西国際空港においては48便/日まで増加し、11年7月現在の国際線認可便数は87便/日となっている。10年度の国際航空旅客数は約1,144万人であり、関西国際空港開港前の大阪国際空港の5年度実績に比べ約2.1倍となった。また、10年度の国際航空貨物取扱量は約65万トンであり、同5年度実績の約2.6倍に増加、全国に占めるシェアも13.9%から26.6%となり、新東京国際空港への一極集中の是正が進みつつある。

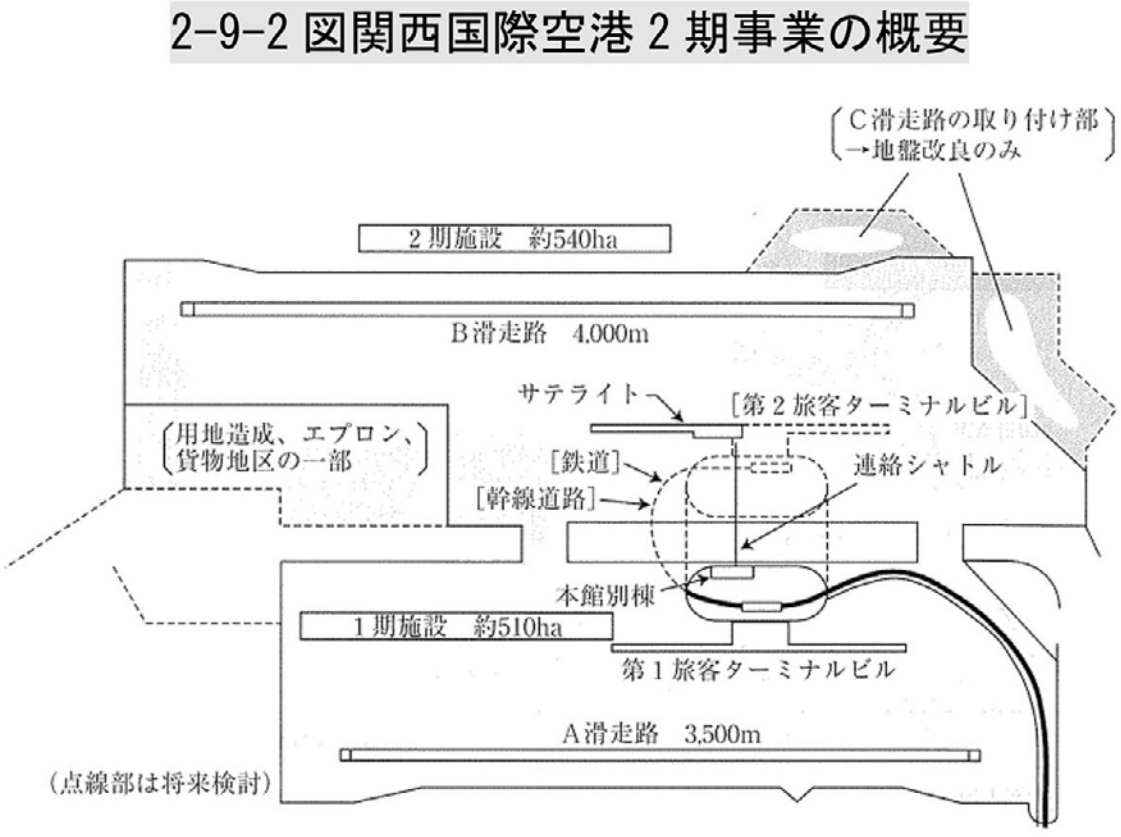
このような状況の中、関西国際空港は1期施設の能力向上のための所要の整備が図られたとしても、21世紀初頭には処理能力の限界に達することが予測されるため、8年度から平行滑走路等を整備する2期事業に着手した。2期事業は、1期空港島の沖合に新たに約540haの空港島を造成し、4,000mの平行滑走路及び関連する諸施設を整備するもので、総事業費は1兆5,600億円、19年の平行滑走路供用開始を目標としており、23年には1期施設と合わせて年

間離着陸回数約23万回に対応可能な施設となる。この2期事業の整備手法は、関西国際空港株式会社の用地造成負担を軽減するため、空港施設(上物)は1期と同様に同社が整備し、用地造成(下物)は、同社と地方公共団体の共同出資による関西国際空港用地造成株式会社が行う「上下主体分離方式」が導入されている。

8年度の着手後、10年度は前年度までに行われた空港計画調査や環境アセスメント等の実施設計調査がとりまとめられ、10年10月には大阪府環境影響評価要綱に基づき環境影響評価書が大阪府に提出された。漁業補償交渉についても11年2月までに妥結し、これらを受けて航空法に基づく飛行場施設変更許可手続及び公有水面埋立法に基づく埋立免許手続が進められた。前者については、11年6月10日に運輸大臣より関西国際空港株式会社に許可を行い、後者に関しては、7月9日に環境庁長官意見が提出され、同日、建設・運輸両大臣より大阪府知事に埋立免許の認可が行われるとともに、大阪府知事より関西国際空港用地造成株式会社に対し免許が交付された。これによって7月14日より現地着工となり、11年度は空港島造成のための護岸工事、地盤改良工事等が行われる。

なお、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経路により運用されてきたが、当該経路では増便が困難となったため、平成8年7月以降、運輸省から大阪府、兵庫県及び和歌山県の地元3府県に対し新飛行経路の導入について説明を行い、鋭意協議及び調整を行って来た結果、10年8月までに飛行経路の変更はやむを得ないとする回答を得たことから、10年12月より新たな飛行経路の運用を開始し、11年3月より発着枠が拡大された。

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、名古屋市の南おおむね35kmの常滑沖海上に、滑走路3,500m1本、面積約470haの空港を整備するもので、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等を行った。11年度は、7月に環境アセスメント手続が全て終了し、8月に航空法に基づく飛行場設置許可の申請及び公有水面埋立免許法に基づく公有水面埋立免許の出願を行ったところであり、今後これらの手続きを進めるとともに、年度内に現地工事に着手することとしている。

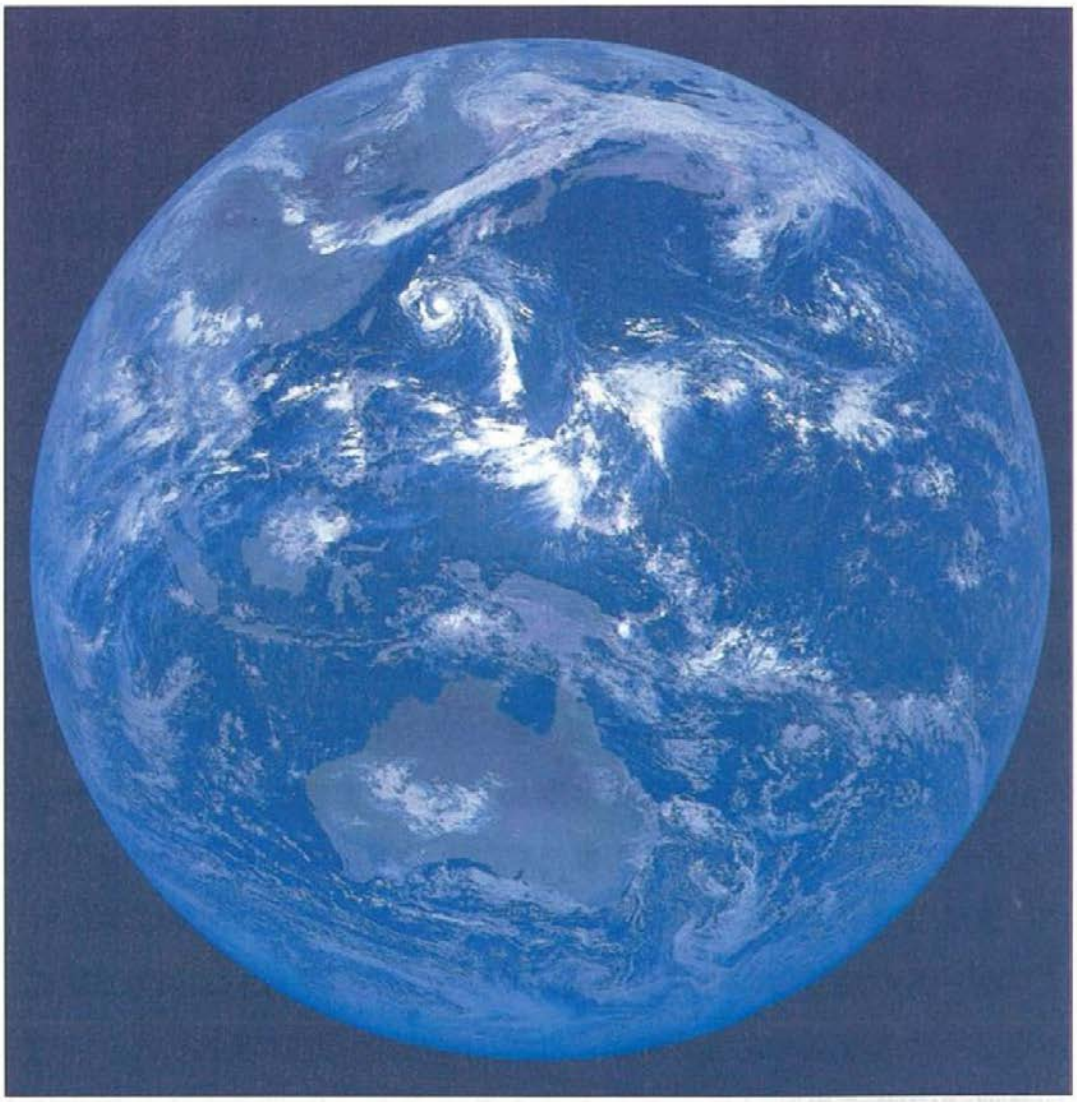
2-9-3図　中部国際空港の概要



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、予想を大幅に上回る国内航空需要の増加から21世紀初頭には再びその能力の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、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。
10年度に、函館空港の滑走路延長事業、旭川空港の大型化事業、利尻空港、与那国空港のジェット化事業が完了したことにより、11年8月1日現在で公共飛行場の総数は93空港、ジェット機が就航可能な数は59空港(ジェット化率63%)、大型ジェット機が就航可能な数は29空港(大型化率31%)となっている。
11年度については、引き続き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、新規に着手する奥尻空港新多良間空港を含む17空港で実施するとともに、地方空港整備特別事業として、花巻岡山空港の滑走路延長事業を行う。

静止気象衛星（GMS-5）「ひまわり」による全球可視画像
日時：1999年8月1日12時（日本時）



静止気象衛星（GMS-5）「ひまわり」による全球可視画像
日時：1999年8月1日12時（日本時）

第1節　地球環境問題への対応

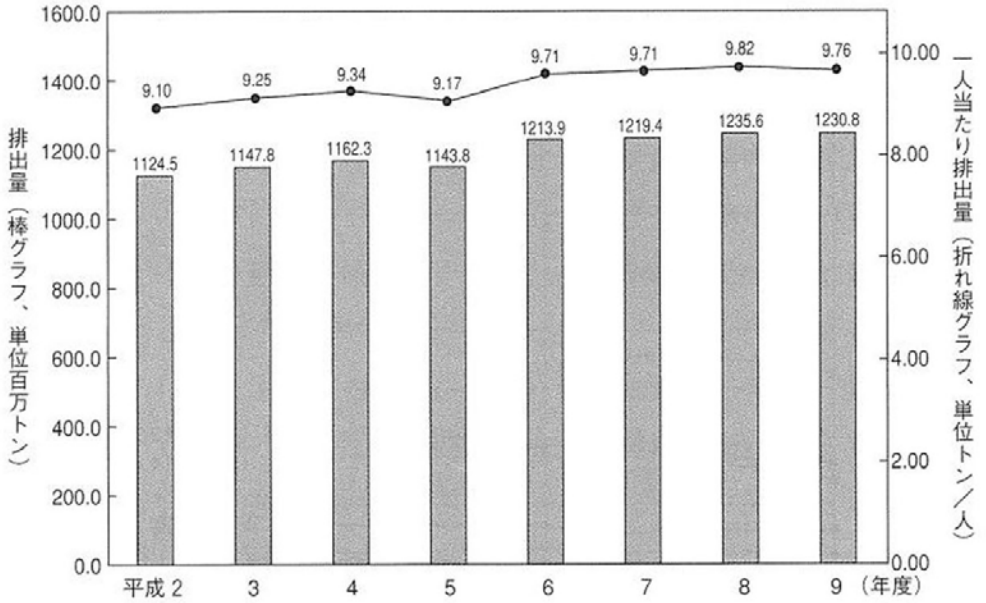
1　地球温暖化問題への対応

(1)地球温暖化問題をめぐる状況

二酸化炭素などの温室効果ガスが大気中に放出されることによって引き起こされる地球温暖化問題については、1994年に発効した気候変動枠組条約によって、先進各国は温室効果ガスの人為的な排出を2000年において1990年の水準に安定化させることが努力目標として掲げられている。
そして、1997年12月に京都で開催された気候変動枠組条約第3回締約国会議(COP3)2000年以降に先進国が達成すべき目標などを定めた京都議定書が採択された。
京都議定書では、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素に加え、HFC、PFC、SFの六種の温室効果ガスを対象とし、2008年から2012年までの間に先進国全体で1990年比5%以上(各国ごとでは日本6%、アメリカ7%、EU8%等)削減するとの法的拘束力のある数値目標が定められている。
我が国では、京都議定書が採択されたのを受け、政府内に総理大臣を本部長とする地球温暖化対策推進本部を設置し、議定書の削減目標値の達成のために我が国が総合的に推進すべき対策の検討を行い、昨年6月に「地球温暖化対策推進大綱」として策定した。また、同年6月には、「エネルギーの使用の合理化に関する法律(省エネ法)」が改正され、10月には「地球温暖化対策の推進に関する法律」が制定された。
京都議定書で規制対象とされた6ガスのうち、我が国では二酸化炭素が約9割を占めており、その排出量は全世界で第4位、約5%を占めている。我が国の二酸化炭素排出量は、平成9年度(1997年度)12億3100万トンで1990年度と比べ9.4%の増加となっている〔2-10-1図〕。部門別にみると、運輸部門からの排出の伸びが大きく、1997年度では1990年度比21%増となっている〔2-10-2図〕。

2-10-1図　二酸化炭素排出量の推移(平成2年度から平成9年度)

2-10-1 図二酸化炭素排出量の推移(平成2年度から平成9年度)



(2)運輸部門における地球温暖化問題への取組み

前述のように、我が国の運輸部門の二酸化炭素排出量は、年々増加を続けているが、これは、自動車台数の増加、自動車の大型化及びRV車の普及等による自家用乗用車のエネルギー消費の増加が主な原因となっている。
このまま何も対策を講じない場合に、運輸部門では、2010年に1990年比で約40%の排出増加が見込まれるが、京都議定書の我が国の温室効果ガス排出削減目標達成のため、諸対策の実施により1990年比17%の増加、すなわち1995年の排出量と同水準に抑えることにしている〔1-2-12図〕。
このため運輸省では、自動車燃費基準の強化など個別輸送機器のエネルギー消費効率の向上、低公害車・低燃費車の技術開発・普及促進、鉄道・新交通システムの整備やバスサービスの改善等による公共交通機関の利用促進、トラックから鉄道海運へのモーダルシフトの推進やトラック積載効率の向上等物流効率化の推進、エコドライブの普及促進等の対策を積極的に推進している。
特に低燃費自動車の普及促進については、地球温暖化対策推進大綱において「地球温暖化防止に資するため、低燃費自動車の一層の普及促進を図る。そのため、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」こととされたことを踏まえ、運輸大臣から運輸政策審議会に対して「低燃費自動車の一層の普及促進策について」諮問を行い、去る5月運輸政策審議会から運輸大臣に答申を頂いた。同答申においては低燃費自動車の一層の普及促進策のひとつとして、自動車保有に係る税の税額を燃費を考慮して変化させることにより、低燃費自動車を購入するインセンティブを消費者に与える「自動車関係諸税のグリーン化」の考え方を示している。11年7月の地球温暖化対策推進大綱の進捗状況及び今後の取組みの重点においても、今後とも、低燃費自動車の一層の普及促進を図るため、自動車関係諸税を含め、あらゆる効果的な政策手段について検討することとされている
なお、7月にはEUとの間で、グリーン化について今後、連絡を密接に行っていくこととするなど、関心を有する関係諸国に対しても理解、協力を得る努力を進めている。運輸省においては、京都議定書の削減目標を着実に実施

するため、前述のような施策を中心に運輸部門における地球温暖化対策を進め、環境にやさしい持続可能な運輸の実現に努めていく。

コラム　省エネルギーの取り組み

「自然エネルギーを利用した航路標識」

海上保安庁では、環境への負荷の低減化、省エネルギー化を図りながら、航路標識の電源確保の問題を解決するため、早くから自然エネルギーの利用に着目し、他の分野に先駆けてその実用化を図ってきた。その結果、10年度末までに約5,300基ある光波標識の約30%にあたる1,583基に自然エネルギーを利用しているが、今後とも、さらに航路標識分野において、自然エネルギーの積極的な利用促進に努めることとしている。

(3)観測・監視等の充実強化

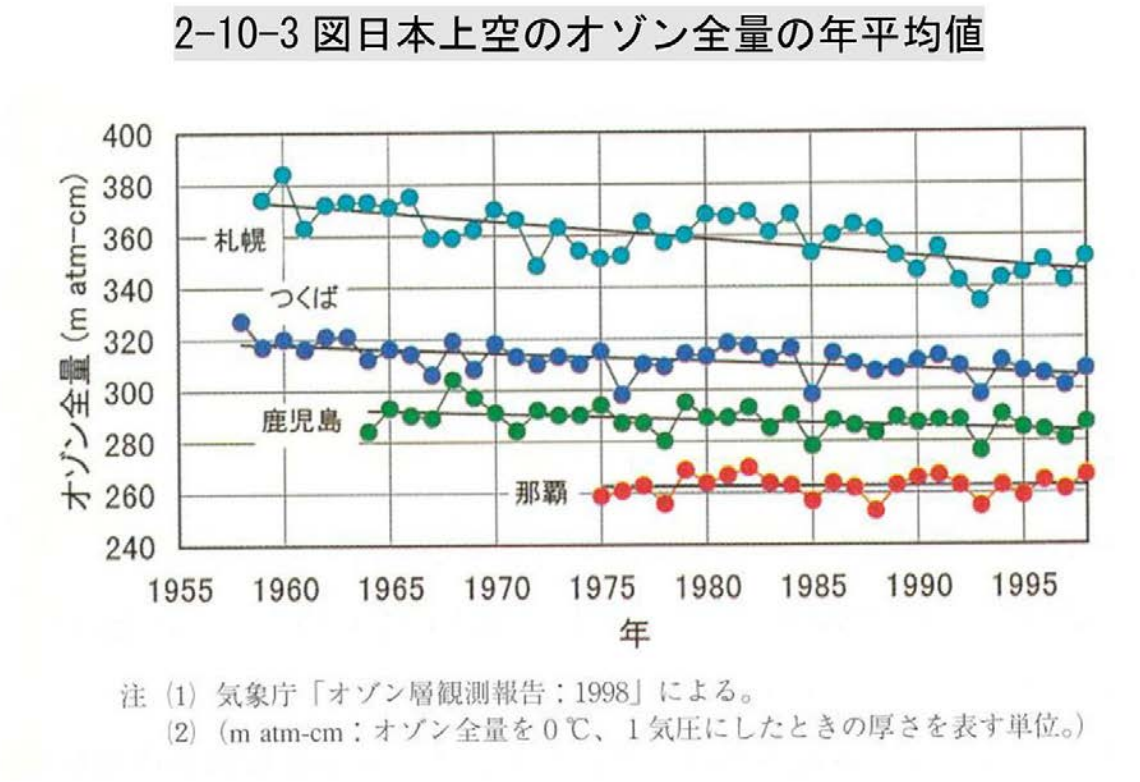
地球温暖化などの気候変動の実態解明を進め、その予測を行うためには二酸化炭素等の温室効果ガスの濃度を的確に把握することが重要である。気象庁では、綾里(岩手県)南鳥島(東京都)、与那国島(沖縄県)の国内3地点において二酸化炭素等濃度観測を実施するとともに、海洋気象観測船「凌風丸」、「高風丸」を用いて、西太平洋の大気中及び海水中の温室効果ガスの観測を実施している。これらは世界気象機関(WMO)の諸計画に基づく世界的な観測網の一翼を担っている。
また、気象庁は「WMO温室効果ガス世界資料センター」の役割を担い、世界各国の観測網から得られた温室効果ガスの観測データを一元的に収集しデータベース化して、関係国際機関、研究者等の世界各国の利用者に提供している。さらに、アジア・南西太平洋地域を担当する「WMO品質保証科学センター」の役割も担っており、担当地域での観測データの品質向上を図るための様々な活動を行っている。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、気象庁では、気候モデルを用いた地球温暖化に伴う全球的な気候変動の予測を行い、その結果を「地球温暖化予測情報」として公表している。
海上保安庁では、海洋が地球環境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下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。
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。

2　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。また、フロンの大気への放出を抑制するため関係省庁においてオゾン層保護対策推進会議を設置し「CFC等の回収・再利用・破壊の促進について」をとりまとめ、本とりまとめに従いオゾン層保護対策に取り組むこととしている。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等を行っている。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。今後とも回収実態把握、回収促進のための対策に取り組むこととしている。

気象庁は、札幌、つくば、鹿児島那覇南鳥島および南極昭和基地でオゾン層の観測を行うとともに〔2-10-3図〕、オゾン層破壊物質や紫外域日射の観測・解析を推進し、その情報を適宜公表している。平成10年の観測によると、国内では全般的にオゾン量は平年並みであったが、長期的には減少傾向が続いている。また、南極域の春に見られるオゾンホールは終息の時期がこれまででもっとも遅くなるなど、過去最大規模であった。このように、オゾン層の破壊は低緯度を除いて全球的に続いており、引き続き注意深い観測が必要である。

2-10-3図　日本上空のオゾン全量の年平均値



3　海洋変動の監視・予測

気象庁では、世界各地の異常気象の一因ともなっているエルニーニョ現象について解析・監視を行っており、本年8月からは予測を開始した。これらの情報は「エルニーニョ監視速報」として毎月発表している。また、短期的海洋変動から長期的変動までを監視するため、6隻の海洋気象観測船、3台の海洋気象ブイロボット等による観測を実施している。

さらに、WMO及びUNESCOの政府間海洋学委員会が合同して推進している全世界海洋情報サービスシステムの太平洋海域を対象とした特別海洋中枢として、収集した海洋データをもとに水温、海流等の実況と予報を迅速に提供している。平成11年度からは、海洋数値モデルによる海洋の実況把握と予測の実用化に向けた開発を進めている。この他、気象庁で収集保管してきた歴史的海上気象観測データ「神戸コレクション」のデジタル化を、(財)日本船舶振興会の補助事業として実施している。

海上保安庁の「日本海洋データセンター」においては、北東アジア地域海洋観測システムにより取得したデータを30日以降に管理する機関としての機能を果たしている。また、西太平洋海域共同調査においては、責任国立海

洋データセンターとして、加えて、世界海洋循環実験においては、超音波ドップラー流速計により取得したデータの集積センターとして国際的な役割を担っている。

4　国際的な協力

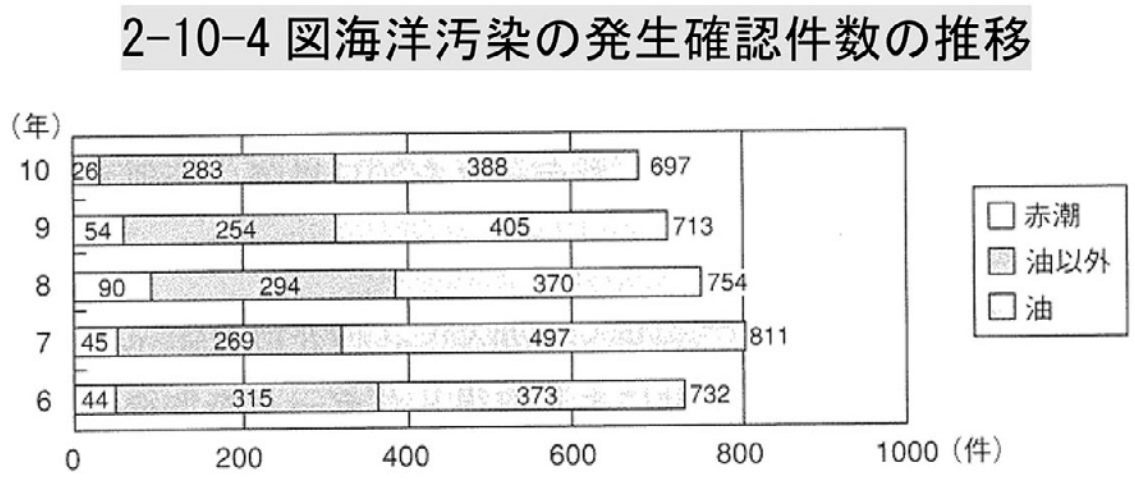
開発途上国においては、急速な経済発展により、都市交通公害の顕在化、地球温暖化や酸性雨の原因物質の大量発生などの深刻な環境問題に直面している。このような開発途上国の環境問題に適切に対応していくことは、開発途上国の発展と地球規模の問題である環境保全の両面から極めて重要であるが、開発途上国における技術と資金の不足により、環境対策が不十分であるのが現状である。
このような状況を踏まえ、運輸省は、環境協力を運輸分野国際協力の最重点事項として位置づけ、オゾン層等の環境観測、海洋汚染の防除、鉄道・海運を活用した環境に優しい交通体系の整備、都市交通計画の策定と公共交通インフラの整備、自動車排ガス対策、環境に調和した観光開発などをはじめとする広範な分野において協力を繰り広げている

第2節　海洋汚染への対応

1　海洋汚染の現状

平成10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697件で、昭和48年に統計を取りはじめて以来、最少となった〔2-10-4図〕。

2-10-4図　海洋汚染の発生確認件数の推移



さらに、海上保安庁では、定期的に海上漂流物の実態調査、廃油ボールの漂流・漂着状況の調査を行っており、また、気象庁では、海面油塊、油膜及び浮遊物質の調査を行っている。これらの調査結果では、大きな経年変化は認められない。

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ない。

2　海洋環境を保全するための取組み

運輸省は、海洋環境保全を図るため、国際海事機関(IMO)における世界的課題、近隣諸国との協力体制の構築といった地域的課題にも積極的に取り組んでいる。また、国内においては、ナホトカ号事故等の大規模油流出事故を教訓とした流出油防除対策等を推進するとともに、海洋環境の保全指導・監視取締りを実施している。

(1)世界的な取組み

ナホトカ号事故を教訓として、老朽船による油流出事故の再発防止を図るため、我が国はIMOに船体構造の健全性に関する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、我が国提案に基づく強化策が承認された。

また、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)等の船舶からの排出ガス抑制対策については、IMOにおいて、平成9年9月に船舶による汚染の防止のための条約である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。なお、我が国においては、NOx排出量が少なく環境にやさしい次世代舶用エンジン(スーパーマリンガスタービン)を研究開発中である。
その他、1980年代頃から、船舶が積載するバラスト水に含まれる有害微生物及び船底防汚塗料に含まれる有機スズ(TBT)が海洋環境に悪影響を及ぼすことが問題とされ、対策のための新条約案を我が国からIMOに提案する等、積極的に活動している。

(2)地域的な取組み

国際的な閉鎖性海域の海洋環境を保全するためには沿岸諸国により協力して取組む必要があることから、国連環境計画(UNEP)は地域海行動計画を提唱しており、その一つとして、日本海及び黄海を対象とする北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP)日本、中国韓国及びロシアにより採択されている。ここでは、我が国は関係国とともに、環境データベースの構築、海洋汚染事故時の国際協力体制の構築等について検討している。また、今後とも我が国のイニシアチブによりさらに充実した活動を行うため、NOWPAP活動で中心的な機能を果たす地域調整ユニット(RCU)の我が国への誘致活動を行っている。

(3)流出油防除体制の強化

海上保安庁では、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等を図るとともに、油防除に関する高度な専門的知識及び技術を有する機動防除隊の増強を図ったほか、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行った。運輸省では、高波浪高粘度油に対応可能な油回収装置等の研究開発を行っている。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るとともに、海上保安庁では、11年4月から、沿岸海域環境保全情報を油の拡散状況・漂流予測結果とともに電子画面上に表示できるシステム(沿岸域情報管理システム)の運用を開始した。
さらに、関門航路の浚渫工事に従事している老朽化した大型浚渫船「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3箇年の予定で建造している。

(4)海洋環境の保全指導・監視取締り

海上保安庁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、10年には海上環境関係法令違反を814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。

第3節　地域的環境問題への対応

1　自動車対策

(1)自動車からの排出ガス対策

自動車排出ガス規制については、これまでも車種毎に順次規制強化してきており、ガソリン車について平成12年規制(乗用車、軽量貨物車)、平成13年規制(中量貨物車、重量貨物車)、平成14年規制(軽貨物車)として実施することとしている。今後、平成10年12月の中央環境審議会答申に基づきディーゼル車の規制強化等について、道路運送車両の保安基準を改正し、平成14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エネルギー・代替エネルギー対策の観点から、いわゆる低公害車(ハイブリッド自動車、圧縮天然ガス自動車等)について必要な技術上の基準等の整備を行うほか、燃料の種類によらず排出ガス性能基準により低公害性を評価・公表する低公害車認定制度を創設することにより、低公害車の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、これまでも車種毎に順次規制強化してきたところであるが、平成7年2月の中央環境審議会答申等に基づく第3次改正として、中型バス、貨物車(中量車)、キャブオーバー型軽貨物車の規制強化について、平成10年12月に道路運送車両の保安基準を改正し、平成12年規制として実施することとしている。
今後、重量貨物車等の規制強化について、道路運送車両の保安基準を改正し、平成13年規制から順次実施することとしている。

(3)自動車燃費向上対策

自動車の燃費向上対策については、これまでも省エネ法に基づき自動車の燃費基準を定めてきたところであるが、今般、平成10年6月に改正された省エネ法に基づき、自動車の燃費基準にトップランナー方式の考え方を導入し、本年3月ガソリンの乗用車及び軽・中量貨物車について2010年度を、また、新たにディーゼルの乗用車及び軽・中量貨物車について2005年度を目標年度とした燃費目標基準値をそれぞれ設定した。今後とも、早期の燃費目標基準値の達成に向けて、さまざまな取り組みを実施することとしている。

2　鉄道対策

(1)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、関係鉄道事業者等に対し防音壁のかさ上げ、改良型防音壁の設置等の対策の実施、削正等によるレールの適切な維持管理、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。
また、在来線の騒音対策については、平成7年12月に環境庁が在来線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ことを受け、この指針に

基づき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。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た各種対策が適切かつ円滑に実施され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」を活用し、騒音対策に関する検討を行っている。

(2)環境影響評価

鉄道等における環境影響評価は、従来は、新幹線については運輸大臣通達の「整備五新幹線に関する環境影響評価指針」に基づき、また、在来線については地方公共団体の条例等に基づき実施されてきたが、11年6月から施行された「環境影響評価法」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がその適用を受けることとなったため、現在、同法に基づき北海道新幹線新青森・札幌間、北陸新幹線南越・敦賀間、九州新幹線武雄温泉・新大村間、営団13号線(池袋・渋谷間)等について環境影響評価が行われている。

3　プレジャーボートの騒音排出ガス対策

近年のプレジャーボートの急速な普及に伴い、湖川等の一部の水域では水上オートバイ等による騒音や排出ガスが社会問題化している。
このため、運輸省と(社)日本舟艇工業会との共同で水上オートバイの利用実態に即した新たな騒音測定方法を確立し、騒音低減のための数値目標を作成するとともに、水上オートバイの利用方法、ユーザーのマナー等ソフト面での対策について検討を行っている。
また、プレジャーボートから排出されるベンゼン、トルエン等の炭化水素やNOXなどの低減を図るための方策についても検討を行っている。なお、これらの取り組みに併せ、製造事業者においても、水上オートバイによる騒音の段階的な低減や、船外機ジェットボートなどに用いられるガソリン機関について2ストロークエンジンの燃料直接噴射方式の採用や4ストロークエンジンへの切り替えなどの対策の検討が進められている。

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・住宅等の防音工事、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)。

5　航空機対策

(1)航空機騒音対策

航空機の騒音対策として、国際民間航空機関(ICAO)が定める国際標準に基づき、ジェット機に対する騒音規制を昭和50年に導入し、順次強化してきている。また、9年10月より騒音規制の対象をプロペラ機及びヘリコプターに

も拡大したところである。

(2)航空機からの排出ガス対策

航空機の排出ガス、特にジェット発動機から排出される窒素酸化物(NOx)、炭化水素(HC)等の抑制対策としては、ICAOが定める国際標準に基づく規制を9年10月に導入している。

リニアモーターカーの高速すれ違い走行試験
（これまでの最高相対速度：1003km/h）



リニアモーターカーの高速すれ違い走行試験
（これまでの最高相対速度：1003km/h）

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。
特に、人為的ミスや不十分な検査体制による事故・トラブルが相次いで発生していることに対応して、運輸事業全般の事故防止に運輸省が一丸となって取り組むため、11年10月、運輸省事故災害防止安全対策会議(略称「運輸安全戦略会議」)を発足させ、安全の確保に最大限の努力を払っている。

1　交通事故の概況

平成10年における自動車交通事故による死者数は9,211人であり、近年では減少傾向となっているが、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。
鉄軌道交通の事故件数は長期にわたって減少傾向にある(10年の死者数344人)。海上交通の事故件数は近年では横ばいの傾向にある(10年の死亡・行方不明者数157人)。
航空交通の事故件数は多少の変動はあるものの、ほぼ横ばいの傾向にある(10年の死者数21人)。

2　交通安全の確保

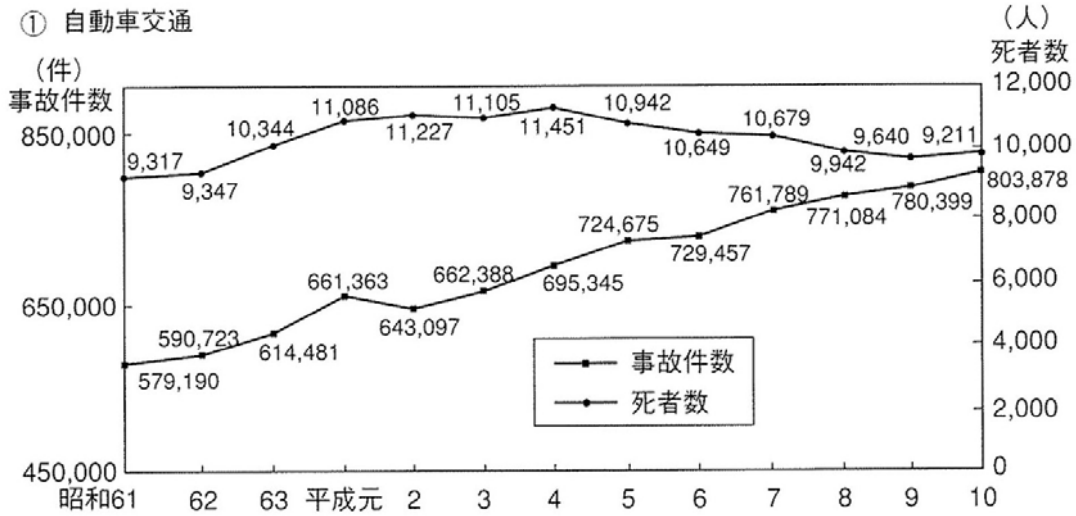
(1)自動車交通の安全対策

11年6月に運輸技術審議会から答申された「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」において、今後の運輸省の自動車交通安全対策による交通事故死者数の低減目標やその進め方が示された。今後は、この答申を踏まえ、事業用自動車の安全対策や車両の安全対策をはじめとする自動車交通安全対策を、体系的、かつ、継続的に推進していくとともに、これに必要とされる事故情報の収集・分析を充実させ、その活用を図ることとしている。
このため、(財)交通事故総合分析センターの一層の活用を図るとともに、陸運支局を活用した事故情報の収集を実施することにより、事故実態の把握に努めることとしている。
事業用自動車の安全対策については、運行管理の充実を中心に適切な運行の維持を図っていくとともに、監査や行政処分などの事後的なチェックの強化や、事業者が自ら安全対策に取り組むようにインセンティブを与えていくことにより安全規制の遵守の確保を図っていく。
車両の安全対策については、答申で示された安全対策の重点分野を中心に、事故の実態を踏まえて積極的に安全基準の拡充など必要な対策を講じるとともに、先進安全自動車(ASV)の開発推進等による事故防止及び被害軽減のための技術開発の推進や、自動車アセスメント情報の提供等による安全な自動車及び安全装備の普及促進を図っていく。また、点検整備促進運動のより一層の充実などにより、自動車ユーザーの保守管理意識の高揚を図っていく。

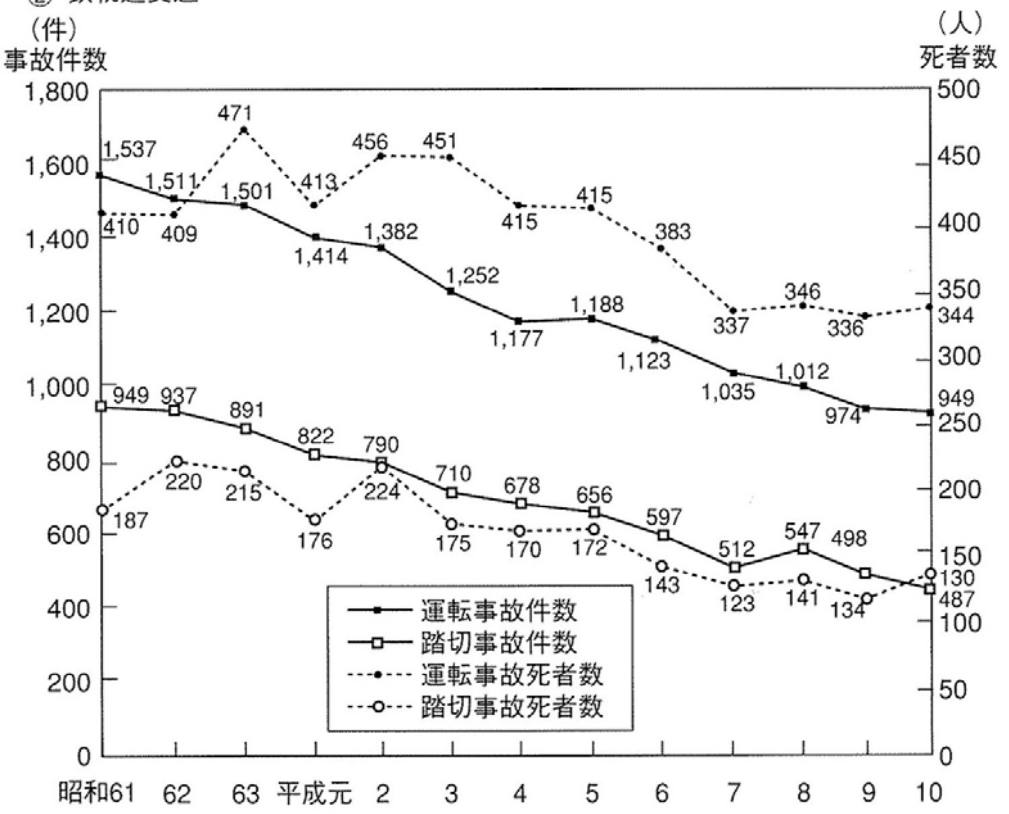
2-11-1図　最近の交通事故状況

2-11-1 図最近の交通事故状況

① 自動車交通



② 鉄軌道交通

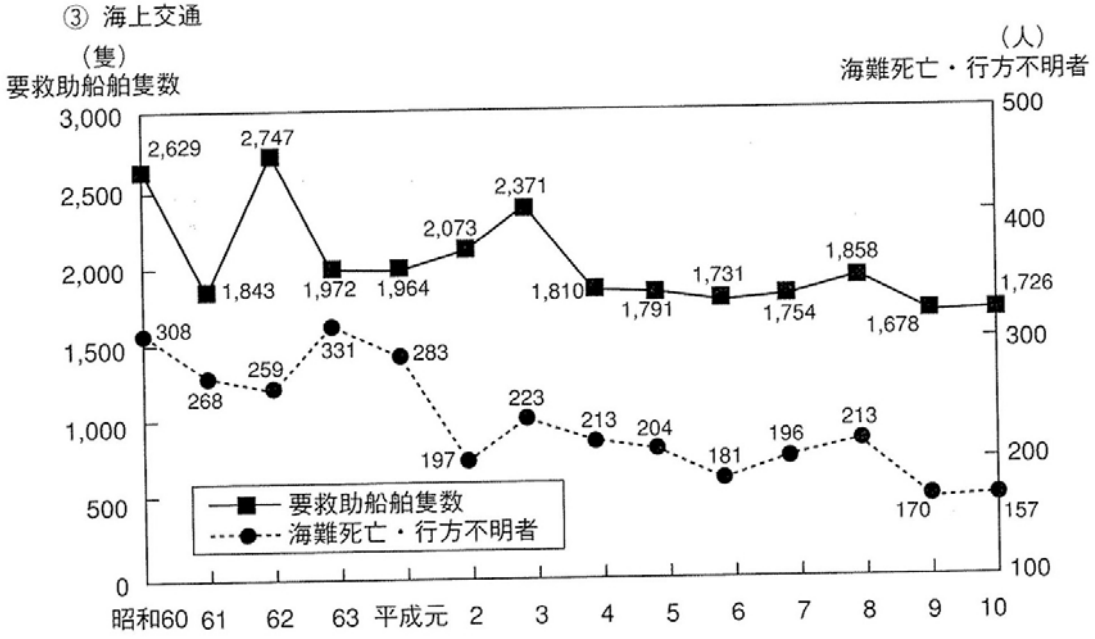


注 (1) 警察庁「交通統計」により作成。

(2) 運転事故とは、列車衝突、列車脱線、列車火災、踏切障害、道路障害、人身障害及びこれらに属さない事故であって、列車又は車両の運転により500万円（昭和62年４月１日以前は50万円）以上の物損を生じたものをいう。

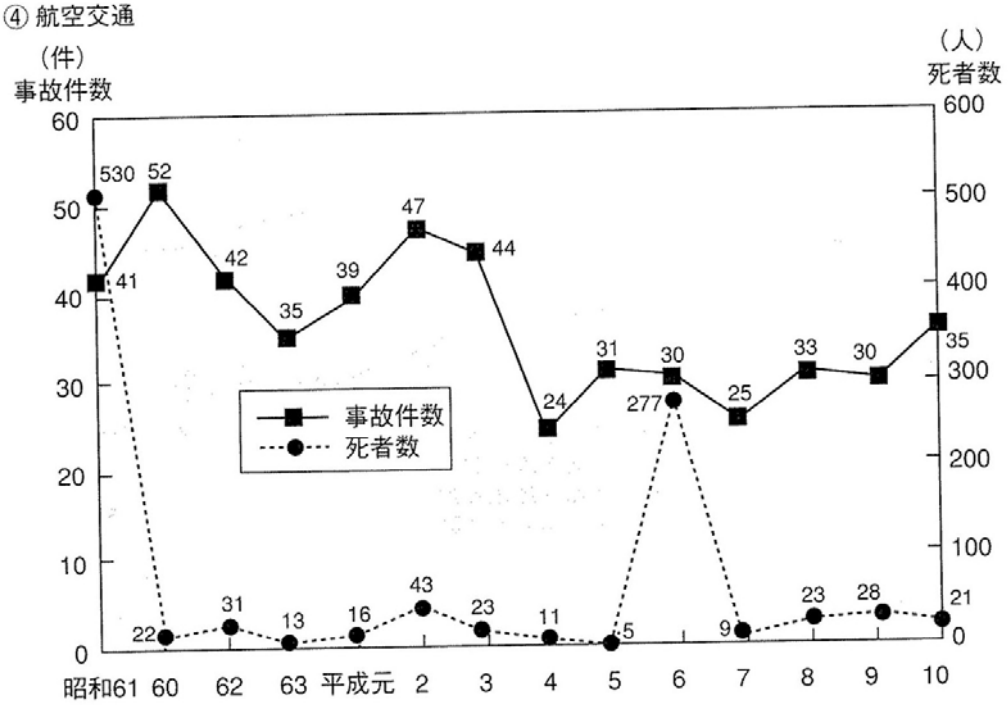
2-11-1 図最近の交通事故状況

③ 海上交通



注　平成５年については、上記の他に「北海道南西沖地震」に伴う海難がある。

④ 航空交通



注　航空事故は、我が国の領域内で発生した事故（外国機に係わる事故を含む。）及び公海で発生したわが国の登録機に係わる事故であり、機内における病死を除いたものである。

(2)鉄軌道交通の安全対策

(ア)鉄道施設については、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うよう、また、地下鉄については、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。

また、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。

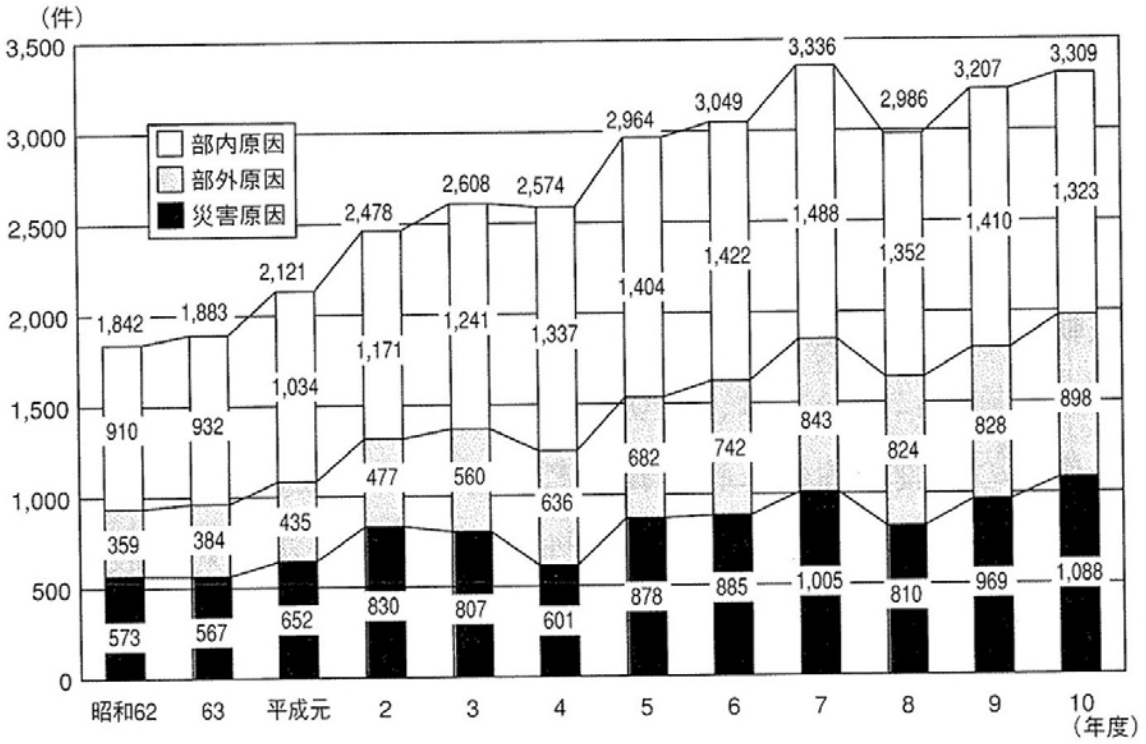
(イ)鉄軌道の安全な運行の確保

(a)平成10年度における鉄道事故等の現況

鉄軌道運転事故は、安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に減少傾向が続いており、2年続けて1,000件を下回り、939件となっている。また、死亡者は349人、負傷者はここ10年間で最低の365人となっている。しかし、運転阻害事故(列車の運転を休止し、又は旅客列車にあっては30分以上、旅客列車以外の列車にあっては1時間以上の遅延を生じたもの)については、長期的に増加傾向を示しており、3,309件と昭和62年度(1,842件)の1.8倍となっている。
また、平成11年6月27日の山陽新幹線福岡トンネル及び10月9日の北九州トンネルにおけるコンクリート剥落事故等を踏まえ、「トンネル安全問題検討会」を開催し、事故原因の究明を行うとともに、トンネルの中長期的な保守・管理のあり方について検討し、早急にとりまとめることとしている。同時にJR西日本に対しては、山陽新幹線の安全総点検を指示するとともに、徹底した安全対策の確立を指導している。

2-11-2図　運転阻害事故件数の推移

2-11-2 図運転阻害事故件数の推移



(b)鉄道事故等の防止に向けた施策

運転事故は、列車の高速化等に伴い一旦事故が発生すると多大な被害が生じるおそれがあることから、①鉄道係員の教育・訓練等の充実、②動力車操縦者運転免許制度による運転士の資質の向上、③移動制約者の安全に配慮した施設及び車両の整備、④線路防護施設の整備、⑤高速化・高密度化に対応したATS、列車無線等の整備、⑥老朽車両の更新、新しい検査方法の導入等の対策、⑦鉄道事業者に対し保安監査等を実施し指導を行うなどの施策を講じている。
また、事故再発防止については、「鉄道保安連絡会議」の場等において事故防止に関する情報交換・検討を行っている。
特に、平成11年2月にJR東日本において、5人の鉄道作業員が死傷した触車事故が発生した際には、当該事業者に対して警告を行うとともに、作業時における触車事故防止を議題とした「鉄道保安連絡会議」を開催した。
なお、特大事故、特異な事故が発生した場合には運輸省が直ちに「事故調査検討会」を立ち上げ、事故原因調査等を開始する体制をとることとし、また、運輸技術審議会鉄道部会の下に「事故分析小委員会」を設置し、運転事故全般、列車の運休・大幅な遅延等について発生状況・傾向分析を行い、事故等の未然防止に有効な対策の検討を行うこととしている[第2部第5章第2節3参照]。

(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、老朽車両の更新や、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、障害者・高齢者等の移動制約者の安全に配慮した車両の整備も指導しており、最近では、視覚障害者等の車両間への転落防止対策として、車両間転落防止装置の整備等の指導を行っている。

(エ)踏切道における交通の安全に関する施策

運転事故の約半数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」(平成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。10年度には、立体交差化70箇所、構造改良210箇所、保安設備の整備128箇所の改良が行われた。
また、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。
この他、運輸・建設両省において、踏切事故の防止、都市交通の円滑化、鉄道の高速化等を図ることを目的に「踏切道改良検討会議」を開催し、踏切道改良の促進方策の策定に向け取り組んでいる。

(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

10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41港で耐震強化岸壁の整備、新潟港等57港で防災拠点の整備を行ったほか、東京港等8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、11年度に灯台、灯浮標等の航路標識24件の新設及び既設標識の機能向上、船舶気象通報の拡充等768件の改良改修を実施するほか、紙海図等の水路図誌の整備、航海用電子海図の整備を進めるとともに、これらの最新維持情報の提供を実施する。

(イ)船舶の安全な運航の確保

(a)船員の資質の向上

9年2月改正STCW条約発効を受け、10年5月に船舶職員法が改正され、航海士の無線資格義務化等が規定された。これを受け、11年4月までに関係法令の整備を行い、今後、制度の円滑な運用に努めることとしている。
また、時代のニーズに即した船員確保のため、教育内容の見直しなど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

大型船舶の海難増加等を背景に、10年7月から強制化された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国際安全管理コード(ISMコード)に対応するための検査体制の整備を図っている。

(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。10年には、9年3月漁場に向け航行中に転覆し、乗組員6人が死亡した漁船第五十六天佑丸転覆事件、同年7月台風9号による波浪により船橋前面窓ガラスが破壊され、乗組員3人が死亡した貨物船やまと丸遭難事件など792件の裁決を言渡した。

(e)航行安全対策

海上保安庁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、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、船員労務官による監査等を通じ、発航前検査の励行等の実施の徹底を指導監督している。

(エ)船舶の総合的安全評価体制の整備

船舶の安全及び海洋汚染の防止のための技術的な規制について、規制内容に対する効果の客観的な評価を行う「船舶の総合的安全評価」を実施し、合理的かつ効果的な規制体系の構築に努めている。評価の実施に当たっては、事故データ等の安全情報の知的データベースを構築し、それを高度活用するとともに、積極的に情報を開示し、船舶の安全及び海洋汚染防止に対する関係者の更なる意識向上を図ることとしている。

(オ)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20官署に合計58名を配置している。

(カ)小型船舶安全対策

船舶の航行に支障になるなどの安全上の問題を引き起こす放置プレジャーボートを解消するため、ボートパークの整備を推進している。また、気象海象情報提供等の安全確保のための機能を有する公共マリーナ整備や、こうした機能が優れている施設を優良マリーナとして認定している。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対応し、国内技術基準との整合化を検討している。
また、11年5月から五級小型船舶操縦士資格制度が施行され、免許取得者へのルール・マナーに関する教育啓蒙をさらに充実させていく。

(キ)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、効果的に巡視船艇・航空機を配備するとともに、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。これまで運輸多目的衛星(MTSAT)航空衛星センター(神戸、常陸太田)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)、管制情報処理システム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。
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、11年4月に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業務を開始し、情報の高度化を図った。また、航空機の安全運航に寄与するため、空港気象ドップラーレーダー(新千歳空港)及び雷監視システム等の新たな施設の整備を進めているほか、飛行場内の運航関係機関に対して画像情報を主体としたわかりやすい情報の提供を可能とする航空気象情報ネットワークの整備を行った。

(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、航空機の整備方法等について運航規程及び整備規程に定めるよう義務付け、これを審査した上で認可しており、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。
また、航空技術の進展等に対応して、新しい運航方式の導入や、航空機及び装備品の安全性に関する技術基準の策定、技術情報の収集・分析・提供を行うとともに、運航審査体制及び航空機検査体制・整備審査体制の充実を図っている。
平成10年度においては、全日本空輸株式会社及び日本航空株式会社の整備規程違反に対し、事業改善命令を発出した。今後、航空法改正による需給調整規制の廃止に伴い、航空会社の新規参入及び事業形態の変化等が予想されることから、より一層航空運送事業者に対する監視業務を充実することとしている。

(b)乗員の養成

航空大学校の教育の質の維持向上に努めるとともに、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、移転計画を進めており、11年度は基本設計を行うこととしている。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年度に引き続き進めることとしている。

(d)航空保安対策

ハイジャックや航空機爆破等の不法行為を防止するため、防止対策の検討及び航空運送事業者に対する指導等を行い、航空保安対策を推進する。また、ハイジャック事件等の発生時に現場の映像・音声を本省航空局等へ伝送できるシステムの整備を推進する。また、7月23日に発生した全日空61便ハイジャック事件を踏まえ、同種事件の再発防止のため、同事件で問題となった受託手荷物受取場から出発ロビーへの逆流についての恒久的な防止措置を含む、航空保安措置の全面的な見直し強化を行い、可能なものから逐次実施してきている。さらに、ハイジャック時の機内における対応マニュアルの見直しについて検討を進めている。

(エ)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。

(オ)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、航空機火災消火訓練施設を長崎県内に整備することとしている。
また、空港保安防災課等(鹿児島他3空港)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むこととしている。

第2節　災害対策の推進

運輸省、海上保安庁及び気象庁は、災害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、注意報・警報を含む防災気象情報を迅速・確実に伝達するとともに、防災関係機関の活動をより一層支援するため、画像情報を主体としたよりわかりやすい情報を提供する、緊急防災情報ネットワークの整備を行った。また、モデルによる高潮及び波浪予測の高度化を通して予警報等の精度向上を図るとともに、エルニーニョ現象の予測情報の提供を開始した。さらに、今年度末には諸外国の異常気象等の情報の提供を開始する。

(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・津波情報等を提供している。11年度からは、津波予報区を細分化し、津波の高さを8段階に分けて発表する津波予報を開始した。
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、地殻岩石歪観測施設1ヶ所の新設、既設の観測施設8ヶ所の更新を行ったほか、建設省国土地理院の汎地球測位システム(GPS)データの活用を開始し、地殻変動監視機能の強化を図った。
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や活動履歴の調査を実施している。

(ウ)火山対策

気象庁は、全国86の活火山のうち、活動が活発で噴火した場合に社会的影響の大きい20火山について常時監視し、的確に火山情報を発表している。また、噴火等が発生した場合には、直ちに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・雪崩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や、日本鉄道建設公団が行う青函トンネルの機能保全のための改修事業について助成措置を講じている。

(イ)港湾の防災対策

地震対策として、全国の主要港湾等において、耐震強化岸壁や防災拠点等の整備、既存施設の耐震性の向上を図る。また、津波、高潮等への対策として海岸保全施設の整備を推進する。

(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海域環境保全情報の整備を進めており、11年4月からは、その情報を油の拡散状況・漂流予測結果とともに、電子画面上に表示できるシステム(沿岸域情報管理システム)の運用を開始した。

(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

(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、平成9年4月より山梨実験線において走行試験が行われており、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、10年度は、2編成の車両を使って、高速すれ違い試験、複数列車制御試験、環境影響確認試験等を実施し、10年12月に相対速度966km/hまでのすれ違い走行を行った。さらに、11年2月より5両編成での走行試験を行い、4月に最高速度552km/hを達成した。

(2)軌間可変電車(フリーゲージトレイン)

軌間可変電車(フリーゲージトレイン)は、新幹線と在来線等の異なるレールの幅に合わせ、車輪の左右の間隔を変更することで相互に乗り入れることが可能となるものであり、鉄道ネットワークの利便性の向上及び所要時間の短縮を図るために有効である。平成10年10月に試験用車両が完成し、11年1月のJR山陰本線での走行試験後、4月より米国コロラド州プエブロの試験線において高速走行試験及び耐久性確認試験等を実施している。

(3)安全、防災等の技術開発

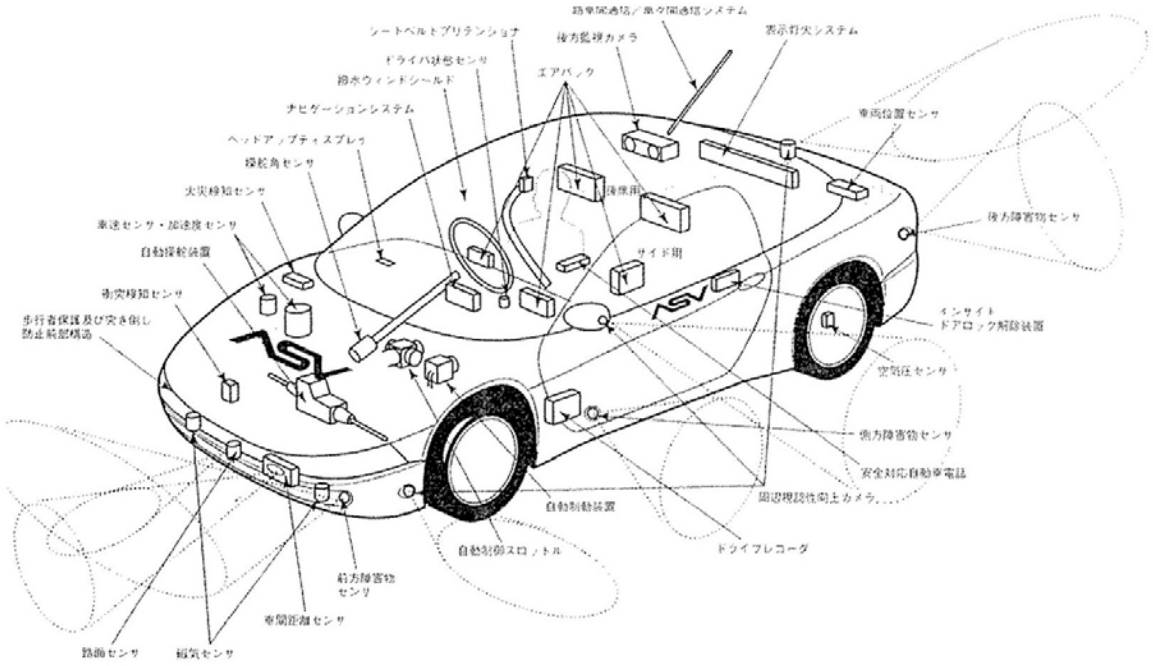
運輸省は、(財)鉄道総合技術研究所の行う安全、防災、環境、輸送力増強対策等の基礎的・先導的技術開発に対し、助成措置を講じている。

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、21世紀初頭の実用化を目指し、研究開発を推進している。
なお、平成12年12月にはインフラと連携した共同実証実験を計画している。

2-11-3図　先進安全自動車(ASV)のイメージ

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)の研究開発船舶における排出ガス対策の観点から、一般的な舶用高速ディーゼルエンジンと比べ、同等の燃費で窒素酸化物の排出量を1/10に削減できる次世代舶用ガスタービ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、高波浪下で高粘度油を回収できる荒天対応型大型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。また、大規模浮体式防災拠点としての機能要件・技術課題に係る調査を実施している。

(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並びに環境保全の観点から、船舶の操縦性能評価技術に関する研究、二酸化炭素の海底貯留法に関する研究等を実施している。また、先導的・基礎的技術として、数値流体力学を用いた船舶の流体抵抗低減法に関する研究等も実施している。

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、大型構造物の建設コストを縮減する岸壁や防波堤などの港湾構造物の新構造形式の開発、設計法の適用技術の検討に取り組んでいるほか、情報化技術の導入による物流情報の統合化並びに自動化技術、港湾技術及び船舶技術の調和による新たな係留・荷役システム等により港湾サービスの向上、物流の効率化を目指す、「次世代港湾システムの開発」に関する検討を行っている。
また、海上工事をより効率的、経済的に行うことを可能とするGPS海上測位システム、高精度の波浪実況及び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、運用している。
さらに、良好な沿岸域環境を形成するための環境の評価・創造に関する研究、阪神・淡路大震災クラスの直下型地震に対応できる耐震技術に関する研究、建設コスト縮減やリサイクル材料の実用化に向けた研究、海上国際空港の建設技術に関する研究、各種データベースの整備など港湾及び空港に係る広範な研究を実施している。また、港湾技術分野で開発、蓄積された技術的知見を情報公開し、今後の国際標準の大きな流れである性能規定の概念を取り入れるため関係技術省令及び告示を整理した[第2部第8章第2節4参照]。これらは同時に安全性の確保や利便性の向上、環境の保全といった、国の技術施策に求められる基本的考え方を示した上で技術者の判断の余地を残すものとなっている。

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、洋上等覆域外における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)を打ち上げることとしている。
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、国際的な技術基準の制定に一定の役割を果たした。

6　地震・火山噴火、気象予測のための技術開発

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・予報技術等の高度化に関する研究を気象庁本庁と連携しつつ実施している。気象研究所は、集中豪雨の予報精度向上を目指して局地現象の予報モデルの開発を進めているほか、社会的要請が大きい地震の予知等について、内陸部の地震空白域における地震・地殻活動に関する研究を行っており、平成11年度には地震発生過程の詳細なモデリングによる東海地震発生の精度向上に関する研究に着手した。
気候変動に関しては、平成7年度から地球温暖化予測技術の高度化に関する研究を実施している。気候変動の実態把握、変動機構の解明、気候モデルの開発・改良の研究等を行い、気候変動に関する政府間パネル(IPCC)等の活動へ貢献するとともに、科学的知見の蓄積及び気候変動予測の信頼性の向上を目指している。

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について現業業務における利用を目指して開発を進めている。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、流出油の漂流予測手法の高度化、エルニーニョ現象の解明と予測の高度化、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。

第4節　情報化の推進

運輸分野では、消費者利便や安全性の向上、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が、近年は、インターネットや携帯電話の普及に伴い、民間の通信事業者がインターネットを活用した交通情報提供サービスを開始するなど、利用者の視点に立った新たな情報化への取り組みも行われるようになっている。
また、一方では、コンピュータ西暦2000年問題や個人情報保護の問題など、情報化の進展に伴い様々な問題が生じるようになり、これらの諸問題への対応も重要な課題となっている。
このような状況を踏まえ、運輸省は、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が平成10年11月に改定した「高度情報通信社会推進に向けた基本方針」及び11年4月に決定した同「アクション・プラン」に基づき、情報化を通じた交通システムの高度化を推進するとともに、情報化に関連する諸問題に対して的確に対応していくこととしており、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

コンピュータ西暦2000年問題については、平成10年9月の高度情報通信社会推進本部における「コンピュータ西暦2000年問題に関する行動計画」の策定を契機に官民の対応が一層加速され、所要の対策が精力的に進められてきた。現在は、対策の最後の詰めの段階にある。
11年9月30日現在の重要システムの模擬テスト進捗率は、航空の制御系システムで100%、事務処理系システムで100%であり、同じく鉄道の重要システムの模擬テスト進捗率がそれぞれ100%99%に達するなど、主要運輸事業者における対策は概ね順調に進んでおり、現在は、万が一の事態に備えた危機管理計画の策定・改良や同計画に関する教育・訓練の実施等を中心とする対策が引き続き進められている。
運輸省は、自らが保有する航空管制等の重要システムの対策を既に完了したほか、関係者に対する指導、運輸省ホームページなどを通じた国民への情報提供など、対策の推進に積極的に取り組んできたが、安全で円滑な輸送を確保し、国民生活に対する影響を最小化するため、クリティカル・デイトにおける万が一の事態に備えた危機管理を含め、今後も引き続き対策の徹底に努めていく。

2　ICカードを活用した汎用電子乗車券の開発及び普及促進

ICカード(IntegratedCircuit: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、運輸省でも、非接触タイプのICカードを活用した汎用電子乗車券の開発を推進してきた。この乗車券は、電波により情報のやりとりを行うため、自動集改札装置のセンサー部に軽くかざすだけで改札口を通過することができる上、鉄道、バス等の複数の交通機関での共通利用や買い物での利用も可能であるなど、様々な優れた特性を有している。
同乗車券は既に実導入の段階にあり、13年1月には東日本旅客鉄道株式会社(JR東日本)が東京近郊区間に導入を予定している。
運輸省としても、汎用電子乗車券の交通事業者への普及を引き続き促進していくこととしている[第1部第3章3(1)参照]。

3　地理情報システム(GIS:GeographicinformationSystems)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関係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国土空間データ基盤の構築を進めている。また、民間事業者と関係省庁の間での推進協議会も開催されており、官民共同でGISのビジョンやデータ流通について検討がなされている。
運輸分野は地理情報との関連が密接で、公共交通サービスの向上、防災や環境保護対策の効果的な実現等GIS整備により大きな恩恵を受ける。このため、海域GIS基盤情報整備やGIS技術を活用した実証実験等を通じ、GISの整備・普及促進を図るとともに、政府全体としての取組みに積極的に寄与していくことにしている[第1部第3章3(3)参照]。

4　移動制約者支援モデルシステムの研究開発

公共交通ターミナルにおいては、従来よりエレベーターの設置等により、高齢者や身体障害者等の移動制約者の移動の円滑化が図られてきたが、移動制約者の積極的な社会参加への要請に対応するためには、よりきめの細かい公共交通サービスを提供していくことが必要である。
このため、運輸省は郵政省と連携し、10年度より、携帯電話等の簡易無線端末関連技術を位置検知技術等と組み合わせて、交通ターミナル内での案内サービスや自動警報等を提供することにより移動制約者の公共交通機関の利用を支援するためのモデルシステムの研究開発を行っている。11年度は6月に高崎駅構内での実証実験を開始した[第1部第3章3(2)参照。

5　運輸分野における個人情報保護対策

近年のパソコンやインターネットの急速な普及等を背景として、コンピュータによる処理に係る個人情報が急激に増加しており、こうした情報に対する適切な保護対策を講じることが重要な課題となっている
このため、運輸政策審議会情報部会は10年5月から運輸分野における個人情報保護対策についての検討を進め、11年6月に、業種毎の個人情報保護ガイドラインの策定やプライバシー・マーク制度の活用についての関係者による自主的な取り組みの促進等を主な内容とするとりまとめを行った。
これを踏まえ、運輸省としては、個人情報保護を巡る内外の動向にも留意しつつ、適切な個人情報保護対策を講じていくこととしている。

6　運輸行政の情報化の推進

運輸省は、9年12月に改定された「行政情報化推進基本計画」に基づき、「運輸省行政情報化推進計画」を策定し、ホームページを活用した行政情報の提供、行政手続の電子化等を通じた行政サービスの向上や業務の効率化を計画的に進めている。

(1)情報ネットワーク・システムの整備

7年度の運輸本省LANの構築を皮切りに、地方支分部局へのクライアント・パソコンの配備やネットワークの展開等を計画的に進めている。11年度は、10年度に構築した行政情報の所在案内システム(クリアリング・システム)や運輸白書のデータベースを運輸省ホームページ上で公開するなど、行政サービスの向上を行っている。
また、11年5月に公布された「行政機関の保有する情報の公開に関する法律」に的確かつ円滑に対応するため、行政文書の電子的管理等を行うためのシステムの整備を進め、総合的な文書管理システムを構築することとしている。

(2)運輸省関係行政手続の電子化・ペーパーレス化等

「申請負担軽減対策」(9年2月閣議決定)等に基づき、国民の申請負担の軽減を図るため、運輸省関係行政手続の電子化・ペーパーレス化を推進している
11年度は、6月にフロッピーディスクによる提出が可能な手続等を大幅に追加した他、10年度から郵政省と共同で実施しているオンライン申請モデルシステムの研究開発を引き続き進めている。また、10月には港湾管理者及び港長に対する入出港関連手続のオンライン化が開始された。さらに、7月には自動車保有関係手続のワンストップ・サービス・プロジェクトが、2005年を目標に電子処理システムによるワンストップ化を目指すこと等を内容とする中間報告をとりまとめた。

7　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、広く国民生活や我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。高度情報化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ますます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、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、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、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、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。

平成10年11月～12年1月の運輸の動き

平成10年11月～12年１月の運輸の動き

年月日	国内における運輸の動き
10.11.3	第１回広域連携観光振興会議（東北WAC21）の開催[～５日]
18	京浜急行空港線（天空橋［旧羽田］～羽田空港）開業
19	地方分権推進委員会第５次勧告
20	全日本空輸㈱の整備規程違反に対し事業改善命令を発出
20	航空局長の私的懇談会「スロット配分方式検討懇談会」報告書とりまとめ
24	サーブ式SAAB340B型及びSAAB2000型に対して型式証明
25	運輸政策審議会に対し「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」諮問
27	多摩都市モノレール㈱多摩都市モノレール線開業（上北台～立川北間）
10.12.2	海上安全船員教育審議会教育部会より「我が国の海運をめぐる情勢の変化に対応した船員の教育訓練のあり方について」中間答申
3	福島空港滑走路2,500m供用開始
3	関西国際空港の新飛行経路の運用開始
10	運輸技術審議会諮問第24号「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」第１次答申
11	交通施設バリアフリー化設備費補助制度の創設
11	平成10年度第３次補正予算案において、関西国際空港２期事業の本工事費を計上
16	運輸省・空港公団「地域と共生する空港づくり大綱」を地域の意見を踏まえ、新たにとりまとめ発表
17	運輸技術審議会自動車部会より「自動車の燃費基準の強化について」答申
18	運輸政策審議会に対し「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について」諮問
20	北海道国際航空㈱、東京－札幌線運航開始
22	四国航空㈱が航空機の整備に係る事業場認定を取得
24	平成11年度政府予算案において、中部国際空港の現地着工予算が認められる
28	関西国際空港用地造成㈱が大阪府漁業協同組合連合会と漁業補償契約について正式調印
11.1.11	井原鉄道㈱井原線開業（総社～神辺間）
19	国際観光振興会北京事務所開設
20	運輸大臣が新東京国際空港の整備について指示。（以降、運輸省・空港公団幹部が東峰地区を計８回訪問し、話し合いを呼び

年月日	国際における運輸の動き
10.11.1	第８回ACI世界／太平洋会議（オーストラリア）[～４日]
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）開催［～13日］
4	日・EU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）
16	日・豪運輸ハイレベル協議（東京）
16	航空機の客室安全に関する専門家会議開催（アトランティック・シティ）[～20日]
18	ESCAP第１回運輸・通信・観光・インフラ開発委員会（バンコク）[～20日]
20	相互承認協定加入フォーラム（東京）
28	中国江沢民国家主席新幹線試乗
10.12.1	ESCAP/WMO台風委員会第31回会合（マニラ）[～７日]
3	OECD海運委員会（パリ）[～４日]
5	日・独航空当局間協議において、輸送力の増加等について合意
7	IMO第70回海上安全委員会（ロンドン）[～11日]
10	日・ブラジル航空当局間協議において、輸送力の増加等について合意
15	第７回市場開放問題苦情処理対策本部会合（東京）
21	中国鉄道部等関係者との協議（北京）
11.1.18	アジア・太平洋地域における台風監視・予測に係わる国際研修セミナー（東京）[～２月５日]
19	第７回NOWPAP専門家会合（バンコク）[～21日]
21	日・韓航空当局間協議において、輸送力の増加等について合意

年月日	国内における運輸の動き
	かけ。)
11.2.1	我が国商船隊の船腹量発表
2	岩手山火山活動に関する火山噴火予知連絡会統一見解発表
6	気象講演会開催（東京）
18	関西国際空港用地造成㈱と兵庫県関西国際空港対策協議会との間で漁業補償交渉について妥結
20	運輸省・空港公団幹部が大臣・総裁名の書簡を東峰地区に持参
22	「外客来訪促進計画」の運輸大臣同意(北東北地区・沖縄地区)
22	日本航空㈱の整備規程違反に対し事業改善命令を発出
22	関西国際空港㈱が運輸大臣に飛行場施設変更許可を申請
22	関西国際空港用地造成㈱が大阪府知事に公有水面埋立免許を出願
22	対米訪日旅行促進キャンペーンの実施［～3月31日］
23	「今後の自賠責保険のあり方に係る懇談会」(運輸大臣懇談会)が開催
25	札幌市地下鉄東西線延伸開業（琴似～宮の沢間）
26	洪水予報指定河川として新たに11水系19河川を指定
11.3.1	運輸省公共事業改革等推進本部設置
1	札幌L-ADESS（地方中枢気象資料自動編集中継装置）の更新
1	神戸港国際流通センター（民活法特定施設）が開業
10	第1回運輸省公共事業改革等推進本部を開催し、「運輸関係社会資本整備に係る費用対効果分析に関する基本方針」等を策定
10	相模鉄道㈱いずみ野線延伸開業（いずみ中央～湘南台間）
12	「平成10年度第2回東京国際空港跡地利用計画調査委員会」開催
13	関西国際空港の発着枠を拡大
17	綾里と南鳥島における大気中の二酸化炭素平均濃度の前年からの増加量が観測開始以来最大になったことを発表
17	平成10年度自動車アセスメント結果の公表
23	能登半島沖不審船事案発生
24	千葉都市モノレール㈱1号線延伸開業（千葉～県庁前間）
25	函館空港滑走路3,000m供用開始
26	「漁船「新生丸」海難事故問題対策調査検討会報告書」とりまとめ

年月日	国際における運輸の動き
1.25	G8環境未来フォーラム（ボン)［～26日］
27	第10回日・印鉄道実務者会議（インド）
27	日・米建設レビュー協議（ホノルル）
31	第1回アジア太平洋経済会議・地震シミュレーション協力機構（APEC/ACES）国際ワークショップ（オーストラリア・ブリスベーン)［～2月5日］
11.2.1	WMO/UNEP「オゾン層破壊の科学アセスメント：1998」出版
1	ブラジル・チリ政策対話［～3日］
2	アジア・太平洋における衛星資料の利用と交換に関する会合（東京)［～4日］
8	アジア・太平洋地域における温室効果ガス監視国際セミナー（東京)［～12日］
16	日・イスラエル航空協定締結交渉において、協定案に仮署名
22	日・EU規制緩和対話全体会合（東京）
22	第7回国連持続可能な開発委員会準備会合（ニューヨーク)［～3月5日］
24	マラッカ・シンガポール海峡沿岸国との協議（クアラルンプール、シンガポール)［～3月3日］
26	日・イタリア航空当局間協議において、輸送力の増加等について合意
27	中近東政策対話（シリア・エジプト)［～3月2日］
11.3.1	日・米規制緩和上級会合（東京)［～2日］
2	WMO第11回航空気象委員会（ジュネーブ)［～11日］
8	第117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)［～12日］
10	日・フィンランド航空当局間協議において、輸送力の増加等について合意
10	第5回日・米運輸技術協力専門家会合（東京)［～16日］
15	第2回GPS気象学に関するセミナー（東京)［～19日］
18	日・EU自動車燃費基準に関する討議（ブラッセル)［～19日］
22	IOC西太平洋地域委員会（韓国・ソウル)［～26日］
22	日・米自動車燃費基準に関する討議（ワシントン)［～23日］
26	G8環境大臣会合（シュヴェリーン)［～28日］
31	日・EU自動車燃費基準に関する討議（東京)［～4月2日］

年月日	国内における運輸の動き
3.26	「第２次地方分権推進計画」閣議決定
26	「次世代物流システムの調査研究会」報告書発表
26	ダイハツ工業㈱に対しリコール勧告を発出
31	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の廃止
31	「エネルギーの使用の合理化に関する法律施行令の一部を改正する政令」等公布
31	「乗用自動車の性能の向上に関する製造事業者等の判断の基準等」告示
31	「貨物自動車の性能の向上に関する製造事業者等の判断の基準等」告示
11.4.1	ディファレンシャルGPSの全国運用開始
	大阪商船三井船舶㈱とナビックスライン㈱が合併、㈱商船三井が発足
1	津波予報区を細分化（18区→66区）し、予想される津波の高さをメートル単位の８段階に分けて発表する新しい津波予報の開始
1	航空路における火山灰拡散予測の開始
1	２種Ａ空港等の着陸料を従来の２／３に軽減
1	名古屋鉄道㈱美濃町線（関～美濃間）営業廃止
1	「港湾の施設の技術上の基準を定める省令の一部を改正する省令」等公布・施行
3	東峰区長が話し合い拒否の方針発表
5	新潟交通㈱新潟交通線（東関屋～月潟間）営業廃止
8	「地球温暖化対策の推進に関する法律」施行
9	「地球温暖化対策推進に関する基本方針」閣議決定
9	運輸政策審議会自動車交通部会より「乗合バスの活性化と発展を目指して～乗合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～」及び「タクシーの活性化と発展を目指して～タクシー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
9	軌間可変電車（フリーゲージトレイン）、米国コロラド州プエブロの試験線において高速走行試験及び耐久性確認試験等を開始
14	超電導磁気浮上式鉄道（リニアモーターカー）、５両編成での有人走行試験において最高速度552km/hを達成
16	ASV研究成果中間報告会を開催
21	旅の総合見本市「旅フェア'99」の開催（名古屋市）[～25日]
23	政務次官が東峰地区を訪問

年月日	国際における運輸の動き
11.4.3	川崎運輸大臣訪中［～６日］
6	第４回NOWPAP政府間会合（北京）[～７日]
8	第９回日・米ゴモン・アジェンダ次官級全体会合（ワシントン）
12	米国とアジア諸国による航空機の安全性に係わる合同会議が開催され、意見交換及び調整等を実施（クアラルンプール）[～14日]
12	IMO第４回バルクリキッドガス小委員会（ロンドン）[～16日]
13	ルーマニア政策対話
13	日・スカンディナヴィア航空当局間協議において、輸送力の増加等について合意
14	ESCAP／気象衛星の利用及び自然災害の監視に関するワーキンググループ第４回会合（マニラ）[～17日]
14	国連欧州経済委員会車両構造作業部会（UN/ECE/WP29）の大型自動車排出ガス基準調和のための国際会議（WHDC）の東京での開催［～15日］
15	気候変動に関する政府間パネル第15回会合（コスタリカ・サンホセ）[～18日]
19	第６回日・中フォワーダー協議開催（東京）
19	第７回日・中観光振興協議（名古屋）
19	第79回IMO法律委員会（ロンドン）[～23日]
19	第15回APEC運輸ワーキンググループ（サンチアゴ）[～23日]
19	第７回国連持続可能な開発委員会（ニューヨーク）[～30日]

年月日	国内における運輸の動き	年月日	国際における運輸の動き
4.24	スカイマークエアラインズ㈱、大阪－福岡間、大阪－札幌間の運航開始		
26	複合一貫輸送対応型車両（スワップボディ）による輸送開始		
27	観光政策審議会へ「21世紀初頭における観光振興方策について」諮問		
27	総合物流施策大綱第２回フォローアップ実施		
28	「オゾン層観測報告：1998」発表		
28	「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」報告書公表		
11.5.1	しまなみ海道全面開通	11.5.3	WMO 第18回財政諮問委員会（ジュネーブ）
10	新東京国際空港の平行滑走路の2000年度完成目標の達成を断念	4	WMO 第13回世界気象会議（ジュネーブ）[～26日]
12	海上保安庁測量船「昭洋」、日本造船学会作品賞「Ship of the Year '98」を受賞	11	APEC 観光ワーキンググループ第14回会合（メキシコ・コリマ）[～14日]
20	運輸政策審議会より「低燃費自動車の一層の普及促進策について」答申	13	日・スイス航空当局間協議において、輸送力の増加等について合意
20	国際船舶における日本人船長・機関長２名配乗体制導入	15	IAPH 第21回総会（クアラルンプール）[～21日]
20	運輸政策審議会に対し「21世紀初頭における総合的な交通政策の基本的方向について」諮問	18	国連欧州経済委員会車両構造部会（UN/ECE/WP29）運営要領（TOR）検討特別会議（ワシントン）[～19日]
20	五級小型船舶操縦士資格制度施行	19	欧州運輸大臣会合（ワルシャワ）[～20日]
20	外国資格受有者の承認制度施行（船舶職員）	19	IMO 第71回海上安全委員会（ロンドン）[～28日]
21	「道路運送法の一部を改正する法律」公布（貸切バス事業の需給調整規制廃止）	19	PIANC 第22回常設国際委員会（ベルギー・ケント）
21	新東京国際空港の整備について暫定平行滑走路の整備も考慮するという新方針を発表	27	日・独航空当局間協議において、コードシェアに関する広範囲な枠組み等について合意
21	「鉄道事業法の一部を改正する法律」公布	27	WMO 第51回執行理事会（ジュネーブ）[～29日]
21	第７回地域伝統芸能全国フェスティバルの開催（和歌山県）[～23日]	28	FMC による制裁措置の撤回
25	岩手山の火山活動に関する火山噴火予知連絡会統一見解発表	28	ICAO 外交会議においてモントリオール条約（新ワルソー条約）を採決
28	「海岸法の一部を改正する法律」公布	31	米国と欧州諸国による航空機の安全性に係る合同会議が開催され、我が国もオブザーバーとして参加（ローマ）[～６月４日]
28	佐野自動車検査登録事務所の設置国会承認	31	「気候変動に関する国際連合枠組条約」補助機関会合（ボン）[６月４日]
31	中部国際空港㈱及び愛知県企業庁が「中部国際空港建設事業及び空港島地域開発用地埋立造成事業に関する環境影響評価書」を愛知県知事に提出		
31	「ワールドカップ開催を契機とした国際観光振興戦略会議」の設置		
11.6.1	「1998年の我が国のクルーズ等の動向について」発表	11.6.1	日・中海運政府間協議（東京）[～５日]
1	「平成11年版今日の気象業務」発表	3	OECD 海運委員会（パリ）[～４日]
1	風の時系列予報開始	15	日・モンゴル航空当局間協議において、輸送力の増加等につい

年月日	国内における運輸の動き
6．1	利尻空港滑走路1,800m供用開始
1	「不正改造車を排除する運動」の実施［～30日］
4	外国人役員がいる会社であっても、一定の条件を満たせば日本船舶を所有できるように、日本船舶の国籍要件を緩和する「船舶法の一部を改正する法律」公布（6月18日施行）
4	道路運送車両法の一部を改正する法律の公布
4	「物流サービスに係る内外価格差調査」報告書公表
4	大分県中津港重要港湾に昇格
10	運輸政策審議会海上交通部会より「港湾運送事業の規制緩和について」答申
10	運輸大臣が関西国際空港㈱に飛行場施設変更許可
11	「海上運送法の一部を改正する法律」の公布
11	「航空法の一部を改正する法律」公布
11	「都市鉄道調査」の着手
11	移動制約者支援システム実験開始
12	「環境影響評価法」施行
14	運輸技術審議会諮問第24号「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」答申
15	第1回航空輸送サービス懇談会開催
18	「鉄道貨物輸送の効率化に資する鉄道貨物駅及び集配システムのあり方に関する研究会」報告書公表
18	第2回運輸省公共事業改革等推進本部を開催し、分野別「費用対効果分析マニュアル」を策定
22	運輸政策審議会地域交通部会において「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」中間とりまとめ
23	「私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外制度の整理等に関する法律」の公布
23	横浜川崎区（旧横浜区）の強制水先対象船舶を危険物搭載船を除き3,000トンに引き上げる「水先法施行令」公布（7月1日施行）
24	「気候変動監視レポート1998」発表
27	山陽新幹線福岡トンネルにおいてコンクリート剥落事故発生
29	鉄道事故調査・分析体制を整備し、運輸技術審議会に「事故分析小委員会」を設置
30	「船員の雇用の促進に関する特別措置法施行令」公布（7月1日施行）
30	汎用電子乗車券の実証実験の終了
11．7．1	「社団法人日本環境アセスメント協会」設立
1	カーゴ・コミュニティ・システム運営会社となる「CCSJ」設立

年月日	国際における運輸の動き
	て合意
6．17	国際自動車検査会議（CITA）第5回シンポジウム及び国際自動車検査会議(CITA)第7回臨時総会(ジュネーブ)［～18日］
21	マリーンフォーラム'99（オランダ)［～22日］
21	第118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)［～25日］
23	政府間GOOS委員会（パリ)［～25日］
23	MSAS/EGNOS技術専門家会合（東京)［～24日］
28	IOC第32回執行理事会（パリ）
28	IMO第43回海洋環境保護委員会（ロンドン)［～7月2日］
29	IOC第20回総会（パリ)［～7月9日］
11．7．2	第1回外航船舶に係る窃盗・強盗等対策検討会議
5	第3回アジア太平洋地域ITSセミナー（クアラルンプール)［～

年月日	国内における運輸の動き	年月日	国際における運輸の動き
7．1	沖縄振興を推進するため、本土と那覇路線に係わる航空機燃料税の特例措置を拡充（税率を本則の３／５から１／２に軽減）		７日]
2	地球環境保全に関する関係閣僚会議及び地球温暖化対策推進本部合同会議	7．7	日・EU 環境ハイレベル会合（ブラッセル）
9	大阪府知事が関西国際空港用地造成㈱に公有水面埋立免許	7	11年２月の協定締結政府間交渉の結果合意された日・イスラエル航空協定を国会が承認
12	国際会議観光都市の認定（４都市）	12	第３回 NOWPAP４会合（ユジノサハリンスク)[～15日]
14	関西国際空港用地造成㈱が２期事業に現地着工	26	第１回 APEC 自動車問題ダイアログ（バリ)[～27日]
15	与那国空港ジェット化供用開始	27	第２回外航船舶に係る窃盗・強盗等対策検討会議
16	「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律」公布	27	日・米建設レビュー協議（東京)[～30日]
21	「自動車の安全性能に関する評価等に関する規程」告示	28	アジア海運フォーラム（上海)[～29日]
22	「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令」公布（８月１日施行）		
23	「海上運送法施行令の一部を改正する政令」及び「海上運送法施行規則の一部を改正する省令」の施行		
23	全日空機（61便）ハイジャック事件		
30	ジャパンエアチャーターに対し定期航空運送事業免許を付与		
30	港湾審議会管理部会「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」中間報告とりまとめ		
31	神戸港港島トンネル供用開始		
11．8．2	JR 東日本株式第二次売却	11．8．24	中国鉄道部等関係者との協議（北京)[～26日]
3	第１回自動車交通安全対策に係る検討会開催（自動車事故対策パイロット事業を開始）		
4	カワサキヘリコプターシステム㈱が航空機の整備検査に係わる事業場認定を取得		
5	第３回運輸省公共事業改革等推進本部開催		
9	「障害者に係る欠格条項の見直しについて」障害者施設推進本部決定		
10	エルニーニョ現象の予測に関する情報提供開始		
10	メガフロート１km 実証モデルが横須賀沖に完成し、公開		
11	「トンネル安全問題検討会」開催		
20	「外客来訪促進計画」の運輸大臣同意（南東北地区）		
24	中部国際空港㈱が運輸大臣に飛行場設置許可を申請		
24	中部国際空港㈱が愛知県知事に公有水面埋立免許を出願		
25	「周辺事態に際して我が国の平和及び安全を確保するための措置に関する法律」(ガイドライン法）施行		
28	スカイ・レジャー・ジャパン’99イン但馬開催［～29日］		
29	横浜市地下鉄１号線延伸開業（戸塚～湘南台間）		
11．9．1	緊急防災情報ネットワーク運用開始	11．9．1	第３回外航船舶に係る窃盗・強盗等対策検討会議

年月日	国内における運輸の動き
9.1	メガフロートの防災拠点実証実験実施
1	超高速貨物フェリー（モーダルシフト船）の就航（東京～苫小牧間）
1	「自動車点検整備推進運動」の実施［～10月31日］
2	第１回国内旅客船運送事業サービス問題タスクフォース開催
3	空港公団が暫定平行滑走路の整備に関する工事実施計画の変更認可申請を提出
8	「流通業務団地の現状と再開発の方向性に関する調査」報告書公表
10	横浜ワールドポーターズ（民活法特定施設）が開業
17	全日空機（61便）ハイジャック事件を踏まえた航空保安措置の見直し、強化策を実施するよう航空会社等に指示
24	第２回国内旅客船運送事業サービス問題タスクフォース開催
27	メガフロートで航空機による着陸用計器進入試験（ローパス）開始
30	「今後の自賠責保険のあり方に係る懇談会」（運輸大臣懇談会）が報告書をとりまとめ
30	シーガルハーバー（神戸港：民活法特定施設）が開業
30	「近年における世界の異常気象と気候変動～その実態と見通し～（Ⅳ）」発表
11.10.1	JR 九州㈱豊肥線高速化開業（熊本～肥後大津間）
1	都市基盤整備公団設立
4	蒲原鉄道㈱蒲原鉄道線（五泉～村松間）営業廃止
4	汎用電子乗車券技術研究組合解散
6	空港処理容量検討委員会が最終報告を発表
8	航空安全行政推進懇談会が報告を発表
9	山陽新幹線北九州トンネルにおいてコンクリート剥落事故発生
12	運輸省事故災害防止安全対策会議設置
12	港湾 EDI システム稼働
13	国際協力シンポジウム開催
18	新東京国際空港の暫定平行滑走路の整備に関する公聴会開催
26	「航空輸送サービスに係る情報公開及び運賃・料金制度の在り方について」（航空輸送サービス懇談会報告）とりまとめ

年月日	国際における運輸の動き
9.1	APEC 観光ワーキンググループ第15回会合（リマ）［～３日］
5	川崎運輸大臣訪越、政策対話（ベトナム）［～９日］
16	第５回日・韓港湾局長会議（ソウル）
25	世界観光機関（WTO）第13回総会（サンチャゴ）［～10月１日］
28	日・米運輸ハイレベル協議
28	北東アジア地域海洋観測システム（NEAR-GOOS）調整委員会第４回会合（東京）［～10月１日］
11.10.4	太平洋津波警報組織国際調整グループ第17回会議（ITSU-XⅦ）（韓国・ソウル）［～７日］
6	日・米自動車・同部品協議の第４回年次協議（バンクーバー）［～７日］
11	第80回 IMO 法律委員会（ロンドン）［～15日］
13	日・英航空当局間協議において、輸送力の増加等について合意
13	気象衛星調整委員会第27回会合（北京）［～19日］
14	IPS-IMO マラッカ・シンガポール海峡国際会議（シンガポール）［～15日］
14	日・米海運協議（東京）［～15日］
18	第４回外航船舶に係る窃盗・強盗等対策検討会議
21	東アジア国際運輸政策会議（東京）［～22日］
22	パナマ籍貨物船「アロンドラ・レインボウ」号シージャック事件
23	第２回日・韓閣僚懇談会（韓国・済州島）［～24日］
25	OECD 海運委員会（東京・神戸）［～29日］
25	気候変動に関する国際連合枠組条約第５回締約国会議（ボン）［～11月５日］
26	日・イタリア航空当局間協議において、輸送力の増加等について合意

年月日	国内における運輸の動き	年月日	国際における運輸の動き
11.11. 1	長野・静岡レーダーの運用開始・富士山レーダーの運用終了	11.11. 1	第14回日・韓観光振興協議会（釜山）
4	第３回国内旅客船運送事業サービス問題タスクフォース開催	2	日・朝間のチャーター便の再開について発表
18	第１回混雑飛行場スロット配分方式検討懇談会開催	4	第５回外航船舶に係る窃盗・強盗対策検討会議
18	第２回広域連携観光振興会議（北陸 WAC21）[～19日]	8	第16回 APEC 運輸ワーキンググループ（香港）[～12日]
		8	第６回 ITS 世界会議、第16回 APEC 運輸ワーキンググループ ITS 会合（トロント）[～12日]
		8	第119回国連欧州経済委員会車両構造作業部会（UN/ECE/WP 29）会議（ジュネーブ）[～12日]
		10	地球観測衛星委員会第13回全体会合（ストックホルム）[～12日]
		10	日・オーストリア航空当局間協議において、輸送力の増加等について合意
		15	IMO 第21回総会（ロンドン）[～26日]
		16	第２回日・独観光交流促進協議（金沢）
		20	日・仏航空当局間協議において輸送力の増加等について合意
		23	ESCAP/WMO 台風委員会第32回会合（ソウル）[～29日]
		24	ESCAP 第２回運輸・通信・観光・インフラ開発委員会（タイ）[～26日]
		30	WTO 第３回閣僚会議（シアトル）[～12月３日]
11.12.15	第４回運輸省公共事業改革等推進本部開催	11.12. 1	日・トルコ航空当局間協議において中間地点の追加等について合意
16	第４回国内旅客船運送事業サービス問題タスクフォース開催	13	台風強度予測のメソスケールモデル相互比較に関する国際ワークショップ（東京）[～17日]
17	港湾審議会より「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」答申	13	PIANC 第44回評議会（ブラッセル）
		17	第６回外航船舶に係る窃盗・強盗等対策検討会議
12. 1. 1	改正祝日法の施行（成人の日、体育の日の月曜日指定化）		

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	6	7	8	9	10
JR	輸送人員（百万人）	定期	5,657	5,698	5,681	5,589	5,510
		定期外	3,226	3,284	3,316	3,270	3,254
		合計	8,883	8,982	8,997	8,859	8,764
	輸送人キロ（億人キロ）	定期	1,085	1,101	1,107	1,091	1,087
		定期外	1,359	1,390	1,411	1,385	1,341
		合計	2,444	2,490	2,517	2,477	2,428
民鉄（JR以外）	輸送人員（百万人）	定期	8,347	8,282	8,151	7,993	7,870
		定期外	5,367	5,366	5,445	5,346	5,379
		合計	13,714	13,648	13,596	13,339	13,249
	輸送人キロ（億人キロ）	定期	996	989	974	955	942
		定期外	524	521	530	518	520
		合計	1,520	1,511	1,504	1,473	1,461

・鉄道貨物輸送の推移

鉄道貨物輸送の推移

項目		年度	6	7	8	9	10
JR	輸送トン数（百万トン）	車扱	33	31	27	25	20
		コンテナ	20	21	22	23	21
		合計	53	51	49	47	41
	輸送トンキロ（億トンキロ）	車扱	61	55	46	42	36
		コンテナ	180	192	200	201	190
		合計	241	247	246	243	226
民鉄（JR以外）	輸送トン数（百万トン）	車扱	25	24	22	20	18
		コンテナ	1	2	2	2	2
		合計	26	25	24	22	20
	輸送トンキロ（億トンキロ）	車扱	4	4	4	3	3
		コンテナ	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2
		合計	4	4	4	3	3

・新幹線輸送の推移

新幹線輸送の推移

項目		年度 6	7	8	9	10
輸送人員（百万人）	東海道	128	133	134	134	130
	山陽	58	63	64	63	60
	東北	70	72	74	77	79
	上越	27	27	28	30	36
	北陸	—	—	—	5	9
	合計	263	276	281	282	280
輸送人キロ（百万人キロ）	東海道	38,907	39,817	40,973	41,090	39,407
	山陽	13,310	14,759	15,456	14,976	14,157
	東北	11,763	11,956	12,165	12,278	12,071
	上越	4,267	4,295	4,354	4,002	4,589
	北陸	—	—	—	470	795
	合計	68,249	70,826	72,948	72,816	71,019

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。

II 自動車交通

・旅客輸送量の実績

旅客輸送量の実績

項目		年度	6	7	8	9	10	10/9(%)
輸送人員（百万人）	営業用	乗合バス	5,939	5,756	5,591	5,400	5,172	95.8
		貸切バス	248	249	248	247	248	99.6
		ハイヤー・タクシー	2,822	2,758	2,684	2,615	2,515	96.2
		計	9,009	8,763	8,532	8,262	7,935	96.0
	自家用	バス	1,649	1,614	1,645	1,703	1,628	95.5
		乗用車	34,004	35,018	35,072	35,869	35,939	100.2
		貨物車	3,160	3,134	3,069	2,937	2,707	92.2
		軽自動車	12,113	12,742	13,225	13,428	13,631	101.5
		計	50,926	52,508	53,011	53,938	53,905	99.9
	合計		59,935	61,272	61,543	62,200	61,839	99.4
輸送人キロ（億人キロ）	営業用	乗合バス	319	306	293	283	281	99.3
		貸切バス	429	433	430	428	425	99.3
		ハイヤー・タクシー	143	138	133	128	123	96.1
		計	891	877	856	839	829	98.8
	自家用	バス	250	234	225	218	198	90.8
		乗用車	5,767	5,947	6,067	6,186	6,315	102.1
		貨物車	738	739	731	720	687	95.4
		軽自動車	1,321	1,377	1,437	1,486	1,519	102.2
		計	8,077	8,297	8,461	8,611	8,719	101.3
	合計		8,968	9,174	9,317	9,450	9,548	101.0
輸送キロ（km）一人当たり平均	営業用	乗合バス	5.4	5.3	5.2	5.2	5.4	103.8
		貸切バス	172.8	173.8	173.6	173.1	171.5	99.1
		ハイヤー・タクシー	5.1	5.0	5.0	4.9	4.9	100.0
	自家用	バス	15.2	14.5	13.7	12.8	12.1	94.5
		乗用車	17.0	17.0	17.3	17.3	17.6	101.7

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		年度	6	7	8	9	10	10/9(%)
輸送トン数（百万トン）	営業用	普通車	2,112	2,216	2,320	2,314	2,289	98.9
		小型車	35	34	33	32	30	93.6
		特種（殊）車	358	384	412	414	413	99.8
		軽自動車	13	14	15	15	16	106.7
		計	2,518	2,647	2,780	2,776	2,747	99.0
	自家用	普通車	2,221	2,307	2,374	2,306	2,146	93.1
		小型車	457	444	418	402	373	92.8
		特種（殊）車	475	479	471	451	424	94.0
		軽自動車	140	139	135	131	129	98.5
		計	3,292	3,370	3,398	3,290	3,072	93.4
	合計		5,810	6,017	6,178	6,065	5,820	96.0
輸送トンキロ（キロ億トン）	営業用	普通車	1,814	1,922	2,001	2,030	2,013	99.2
		小型車	11	11	10	10	10	100.0
		特種（殊）車	268	294	317	321	329	102.5
		軽自動車	4	4	5	5	5	100.0
		計	2,097	2,231	2,333	2,366	2,356	99.6
	自家用	普通車	516	523	535	517	481	93.0
		小型車	99	96	91	89	83	93.3
		特種（殊）車	77	81	80	76	71	93.4
		軽自動車	17	16	16	16	15	93.8
		計	709	716	726	697	650	93.3
	合計		2,806	2,946	3,059	3,063	3,007	98.2

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				9	10	10－9	10/9(%)
総計				72,856,583	73,688,389	831,806	101.1
トラック	普通車		自家用	1,763,933	1,739,844	△ 24,089	98.6
			営業用	891,734	886,331	△ 5,403	99.4
			計	2,655,667	2,626,175	△ 29,492	98.9
	小型車	四輪車	自家用	5,824,249	5,637,900	△ 186,349	96.8
			営業用	83,505	81,368	△ 2,137	97.4
			計	5,907,754	5,719,268	△ 188,486	96.8
		三輪車	自家用	1,232	1,182	△ 50	95.9
			営業用	112	111	△ 1	99.1
			計	1,344	1,293	△ 51	96.2
	被けん引車			128,444	129,559	1,115	100.9
	軽四・三輪車			10,709,026	10,385,055	△ 323,971	97.0
	合計			19,402,235	18,861,350	△ 540,885	97.2
バス	普通車		自家用	28,667	28,214	△ 453	98.4
			営業用	83,873	82,970	△ 903	98.9
			計	112,540	111,184	△ 1,356	98.8
	小型車		自家用	115,518	112,998	△ 2,520	97.8
			営業用	11,808	12,964	1,156	109.8
			計	127,326	125,962	△ 1,364	98.9
	合計			239,866	237,146	△ 2,720	98.9
乗用車	普通車		自家用	11,279,648	12,299,442	1,019,794	109.0
			営業用	25,978	27,494	1,516	105.8
			計	11,305,626	12,326,936	1,021,310	109.0
	小型車		自家用	29,744,870	29,225,654	△ 519,216	98.3
			営業用	232,497	230,286	△ 2,211	99.0
			計	29,977,367	29,455,940	△ 521,427	98.3
	軽四輪車			7,401,213	8,185,273	784,060	110.6
	合計			48,684,206	49,968,149	1,283,943	102.6
特種用途車	普通車		自家用	815,033	893,508	78,475	109.6
			営業用	197,235	204,305	7,070	103.6
			計	1,012,268	1,097,813	85,545	108.5
	小型車		自家用	183,119	197,261	14,142	107.7
			営業用	10,976	11,411	435	104.0
			計	194,095	208,672	14,577	107.5
	合計			1,206,363	1,306,485	100,122	108.3
大型特殊車				314,966	318,627	3,661	101.2
二輪車	小型二輪車			1,243,277	1,269,232	25,955	102.1
	軽二輪車			1,765,670	1,727,400	△ 38,270	97.8
	計			3,008,947	2,996,632	△ 12,315	99.6

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	1,534	410	1,944	430	460	203	2,070	3,163	5,107
1998	1,550	395	1,945	420	465	190	2,050	3,125	5,070
対前年伸び率(%)	1.0	−3.7	0.1	−2.3	1.1	−6.4	−1.0	−1.2	−0.7

（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	7,677	2,050	9,717	2,444	2,332	1,169	6,000	11,945	21,662
1998	7,820	1,970	9,790	2,430	2,215	1,050	5,940	11,635	21,425
対前年伸び率(%)	2.0	−3.9	0.8	−0.6	−5.0	−10.2	−1.0	−2.6	−1.1

注　(1)　Fearnleys「Review　1998」による。
　　(2)　1998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	6	7	8	9	10
輸出	海上貿易量合計	95,347 (100.0)	97,383 (100.0)	94,780 (100.0)	101,932 (100.0)	100,905 (100.0)
	我が国商船隊輸送量	40,691 (42.7)	38,761 (39.8)	38,165 (40.3)	40,203 (39.4)	41,372 (41.0)
	日本籍船輸送量	3,646 (3.8)	2,980 (3.1)	1,931 (2.0)	1,980 (1.9)	1,662 (1.6)
	外国用船輸送量	37,045 (38.9)	35,781 (36.7)	36,234 (38.2)	38,223 (37.5)	39,710 (39.4)
	外国船社輸送量	54,656 (57.3)	58,622 (60.2)	56,615 (59.7)	61,729 (60.6)	59,533 (59.0)
輸入	海上貿易量合計	733,088 (100.0)	756,835 (100.0)	757,930 (100.0)	775,908 (100.0)	730,217 (100.0)
	我が国商船隊輸送量	513,539 (70.0)	529,929 (70.0)	533,616 (70.4)	544,409 (70.2)	519,056 (71.1)
	日本籍船輸送量	170,401 (23.2)	152,735 (20.2)	143,696 (19.0)	128,527 (16.6)	117,871 (16.1)
	外国用船輸送量	343,138 (46.8)	377,194 (49.8)	389,920 (51.4)	415,882 (53.6)	401,186 (54.9)
	外国船社輸送量	219,549 (30.0)	226,906 (30.0)	224,314 (29.6)	231,499 (29.8)	211,161 (28.9)
三国間	我が国商船隊輸送量	115,283	134,917	121,111	140,119	154,280
	日本国籍船輸送量	17,980	14,002	9,667	11,715	10,161
	外国用船輸送量	97,303	120,915	111,443	128,404	144,119

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10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 隻	日本籍船 総トン	日本籍船 重量トン	外国用船 隻	外国用船 総トン	外国用船 重量トン	合計 隻	合計 総トン	合計 重量トン
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)
10	168	11,686 (18)	17,604 (18)	1,802	54,564 (82)	81,385 (82)	1,970	66,250 (100)	98,989 (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	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
	10	104.1	△ 17.4	4,353	△ 17.4
特定旅客定期航路	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
	10	0.6	△ 18.3	4	0.0
旅客不定期航路	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
	10	21.8	△ 0.9	240	2.5
計	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	144.7	△ 2.3	5,351	△ 5.0
	10	126.5	△ 14.4	4,597	△ 16.4

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(%)
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	7,727	△ 2.8	15,710	△ 0.9	23,437	△ 1.6
	台キロ	1,268	△ 2.8	943	△ 3.3	2,211	△ 3.0
10	台数	6,179	△ 20.1	12,746	△ 18.9	18,925	△ 19.3
	台キロ	1,176	△ 7.3	853	△ 9.5	2,029	△ 8.3

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		9年度			10年度		
航路数		22航路			22航路		
航路距離		17,815km(10年4月1日現在)			17,823km(11年4月1日現在)		
就航隻数		56隻			55隻		
区分		輸送実績(うち無人)	構成比	対前年度伸び率	輸送実績(うち無人)	構成比	対前年度伸び率
		千台	%	%	千台	%	%
自動車航送台数	普通トラック	1,451 (933)	60.0	△ 1.6	1,430 (935)	60.8	△ 1.4
	乗用車・その他	967 (260)	40.0	△ 4.7	922 (241)	39.2	△ 4.7
	計	2,418 (1,193)	100.0	△ 2.9	2,352 (1,176)	100.0	△ 2.7
	8トントラック換算計	1,859 (1,046)		△ 2.4	1,820 (1,038)		△ 2.1
		百万台キロ			百万台キロ		
自動車航送台キロ	普通トラック	967 (646)	62.8	△ 1.9	956 (700)	63.4	△ 1.1
	乗用車・その他	570 (160)	37.2	△ 3.4	551 (162)	36.6	△ 3.8
	計	1,540 (806)	100.0	△ 2.5	1,507 (862)	100.0	△ 2.1
	8トントラック換算計	1,212 (717)		△ 2.3	1,191 (771)		△ 1.7
	利用率 普通トラック	66%			68%		
	利用率 乗用車	46%			45%		
	利用率 換算計	54%			56%		
旅客	輸送人員(千人)	3,782		△ 5.2	3,666		△ 3.1
	輸送人キロ(千人キロ)	1,997,072		△ 4.3	1,893,728		△ 5.2
	利用率	24%			25%		

注 (1) 運輸省海上交通局調べ。
(2) 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。
(3) 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（%）
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
10	516,647	95.4	2,270	95.8

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

内航船舶の船種・船質別船腹量

（平成11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	732	10	1	0	7	5	755
		総トン	18,530	565	212	0	275	337	19,919
	鋼船	隻	3,952	980	197	62	1,509	470	7,170
		総トン	1,600,262	466,985	445,524	237,195	907,656	245,021	3,902,643
	合計	隻	4,684	990	198	62	1,516	475	7,925
		総トン	1,618,792	467,550	445,736	237,195	907,931	245,358	3,922,562
自家用船		隻	509	198	0	0	20	2	729
		総トン	228,297	264,544	0	0	4,700	308	497,849

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		5	6	7	8	9
全国	船舶積卸し量	105.5	110.6	112.2	114.8	116.0
	沿岸荷役量	75.9	78.3	78.5	80.2	81.2
	コンテナ荷役量	30.2	33.0	33.7	35.4	36.3
五大港	船舶積卸し量	47.4	49.5	49.3	50.3	50.3
	沿岸荷役量	36.0	36.8	35.4	36.1	36.3
	コンテナ荷役量	26.4	28.5	28.7	29.5	29.8

注　海上交通局資料による。

IV　航空

・世界の定期航空輸送量（国際線・国内線の計）の推移

世界の定期航空輸送量（国際線・国内線の計）の推移

年	旅客数		旅客人キロ		貨物トン		貨物トンキロ		郵便物トンキロ		有償トンキロ合計	
	百万人	前年比伸び率(%)	百万人キロ	前年比伸び率(%)	百万トン	前年比伸び率(%)	百万トンキロ	前年比伸び率(%)	百万トンキロ	前年比伸び率(%)	百万トンキロ	前年比伸び率(%)
1994	1,233	8.0	2,099,940	7.7	20.5	13.3	77,220	12.8	5,410	3.4	273,420	9.1
1995	1,304	5.8	2,248,210	7.1	22.2	8.3	83,130	7.7	5,630	4.1	293,930	7.5
1996	1,391	6.7	2,431,690	8.2	23.2	4.5	89,200	7.3	5,800	3.0	317,150	7.9
1997	1,457	4.7	2,573,010	5.8	26.4	13.8	102,880	15.3	5,990	3.3	344,190	8.5
1998	1,462	0.3	2,630,370	2.2	26.2	−0.8	102,270	−0.6	5,740	−4.2	348,780	1.3

注　ICAO「理事会年次報告（1998年版）」による。ただし，1998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		6	7	8	9	10	10／9
運航時間（時間）		417,178	469,715	499,127	537,572	566,980	105.5
運航距離（千キロ）		318,272	357,729	379,552	409,583	431,674	105.4
輸送トンキロ（百万トンキロ）		11,392	12,549	13,451	14,129	14,326	101.4
利用可能トンキロ（百万トンキロ）		17,358	19,238	19,422	20,650	21,660	104.9
重量利用率（％）		65.6	65.2	69.3	68.4	66.1	－
旅客	輸送人数（千人）	12,688	14,474	15,554	15,689	16,264	103.7
	人キロ（百万人キロ）	63,031	72,296	78,478	81,023	83,148	102.6
	座席キロ（百万座席キロ）	80,245	101,199	108,750	114,791	120,847	105.3
	座席利用率（％）	69.8	71.4	72.2	70.6	68.8	－
貨物	重量（トン）	808,916	857,593	901,527	970,186	993,967	102.5
	トンキロ（百万トンキロ）	5,338	5,629	5,943	6,377	6,390	100.2
郵便物	重量（トン）	28,837	29,405	31,148	33,114	32,939	99.5
	トンキロ（百万トンキロ）	185	181	194	211	206	97.6

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（%）	
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
10	出国	1,111,391	96.8	407,583	36.7	40.5
	入国	1,268,511	97.4	539,784	42.6	41.4
	計	2,379,902	97.2	947,377	39.8	40.9

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		9	10	10／9 (%)
有償トンキロ（百万トンキロ）	日本	14,755	14,905	101.0
	世界	227,390	231,240	101.7
	シェア（%）	6.5	6.4	
	順位	3	3	
旅客人キロ（百万人キロ）	日本	84,098	85,608	101.8
	世界	1,468,150	1,510,770	102.9
	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	6,715	6,732	100.3
	世界	87,740	87,170	99.4
	シェア（%）	7.7	7.7	
	順位	3	3	

注 (1) ICAO「理事会年次報告（1998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) 10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）					
	6	7	8	9	10	10/9	6	7	8	9	10	10/9
幹線	26,323	27,129	28,492	30,468	32,476	106.6	26,127	27,348	28,797	30,922	32,793	106.1
ローカル線	48,224	50,971	53,639	55,088	55,434	100.6	35,162	37,664	40,253	42,321	43,194	102.1
合計	74,547	78,101	82,131	85,555	87,910	102.8	61,290	65,012	69,049	73,243	75,988	103.7

区分 / 年度 / 路線	座席キロ（百万座席キロ）						座席利用率(%)				
	6	7	8	9	10	10/9	6	7	8	9	10
幹線	41,334	43,804	44,344	46,257	51,289	110.9	63.2	62.4	64.9	66.8	63.9
ローカル線	58,854	63,274	66,576	69,726	71,533	102.6	59.7	59.5	60.5	60.7	60.4
合計	100,187	107,078	110,920	115,984	122,822	105.9	61.2	60.7	62.3	63.1	61.9

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）					
	6	7	8	9	10	10/9	6	7	8	9	10	10/9
路線	474,174	494,573	509,247	516,672	528,705	102.3	483,210	508,577	522,966	531,773	545,026	102.5
ローカル線	271,747	296,217	324,225	331,396	327,109	98.7	231,893	253,350	277,951	289,143	285,727	98.8
計	745,922	790,790	833,472	848,068	855,814	100.9	715,104	761,927	800,917	820,916	830,753	101.2

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)	
	9年度	10年度	9年度	10年度	9年度	10年度
新東京国際空港	63,028	64,717	25,186	24,622	1,681	1,618
東京国際空港	111,083	120,069	49,481	52,274	579	596
大阪国際空港	44,918	50,122	13,822	15,116	140	134
関西国際空港	60,765	58,895	19,508	19,311	729	738
第一種空港計	279,794	293,803	107,997	111,323	3,129	3,086
第二種空港計	473,385	489,040	93,814	95,495	1,022	1,013
第三種空港計	137,275	142,068	13,288	13,896	56	54
その他飛行場計	38,952	37,365	5,036	4,876	30	28
合　　計	929,406	962,276	220,135	225,590	4,237	4,181

注　航空局資料による。

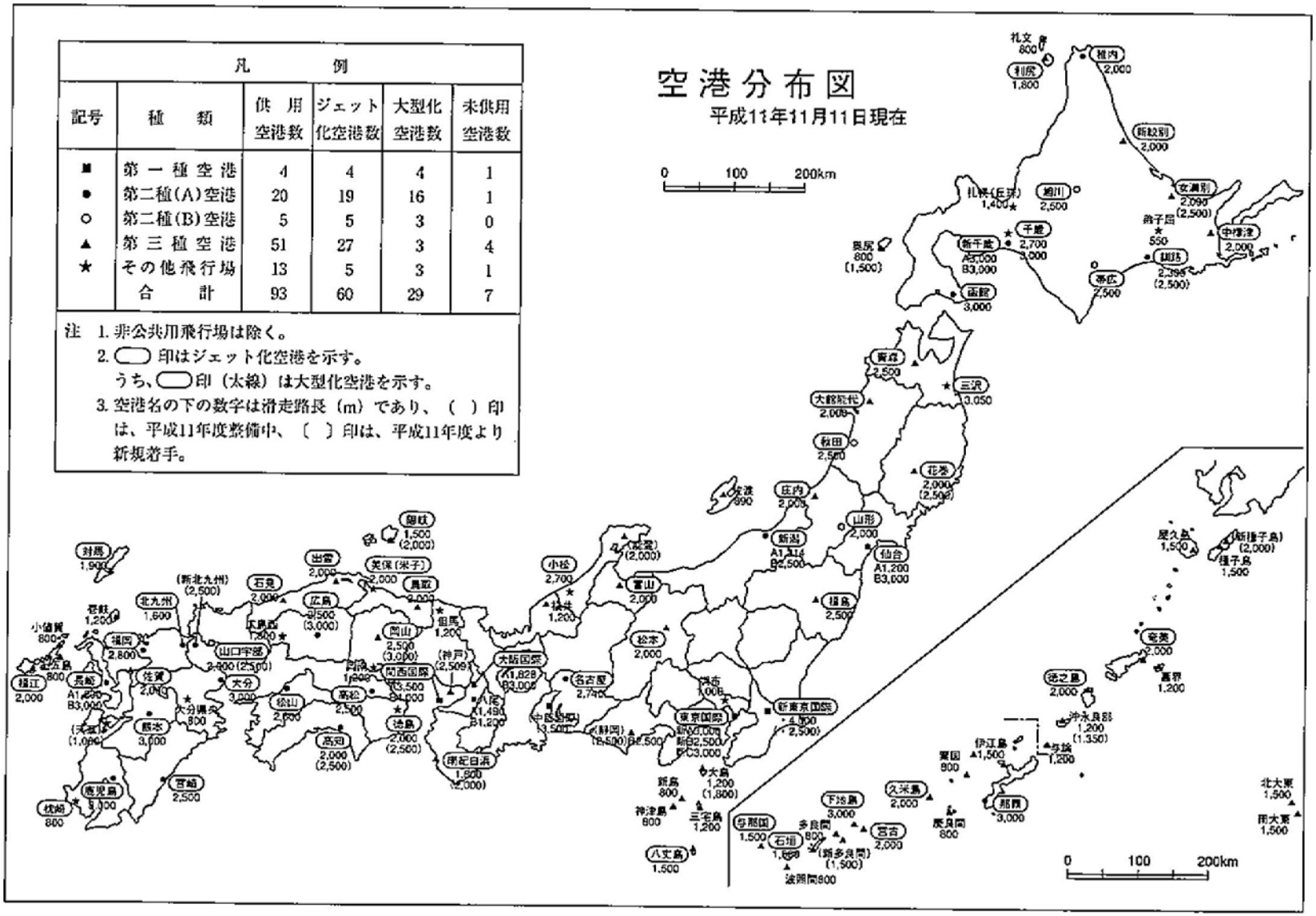
・空港の整備

空港分布図

平成11年11月11日現在

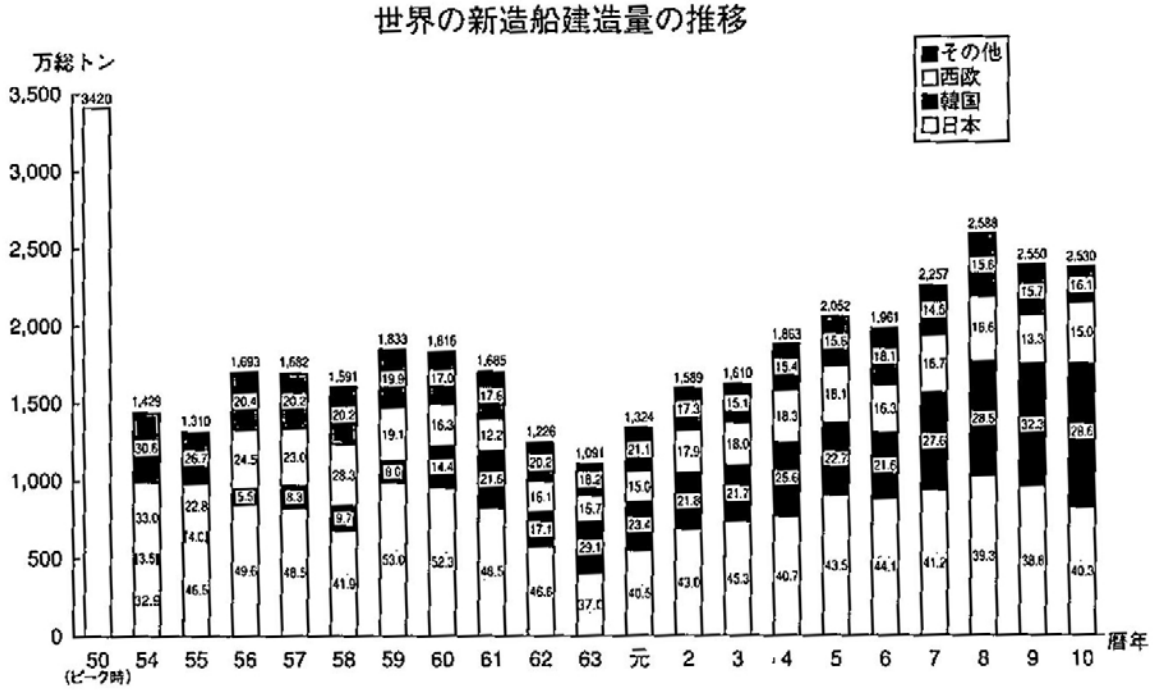
凡例					
記号	種類	供用空港数	ジェット化空港数	大型化空港数	未供用空港数
■	第一種空港	4	4	4	1
●	第二種(A)空港	20	19	16	1
○	第二種(B)空港	5	5	3	0
▲	第三種空港	51	27	3	4
★	その他飛行場	13	5	3	1
	合計	93	60	29	7

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、（ ）印は、平成11年度整備中、〔 〕印は、平成11年度より新規着手。



Ⅴ　海上技術安全（造船・船員）

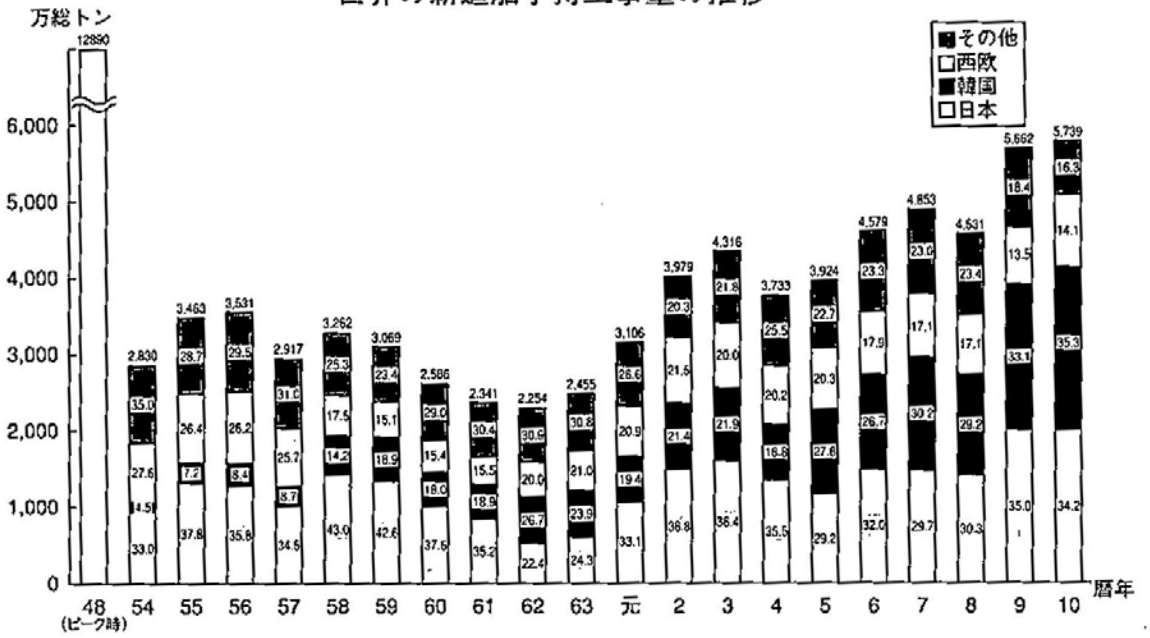
・世界の新造船建造量の推移



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

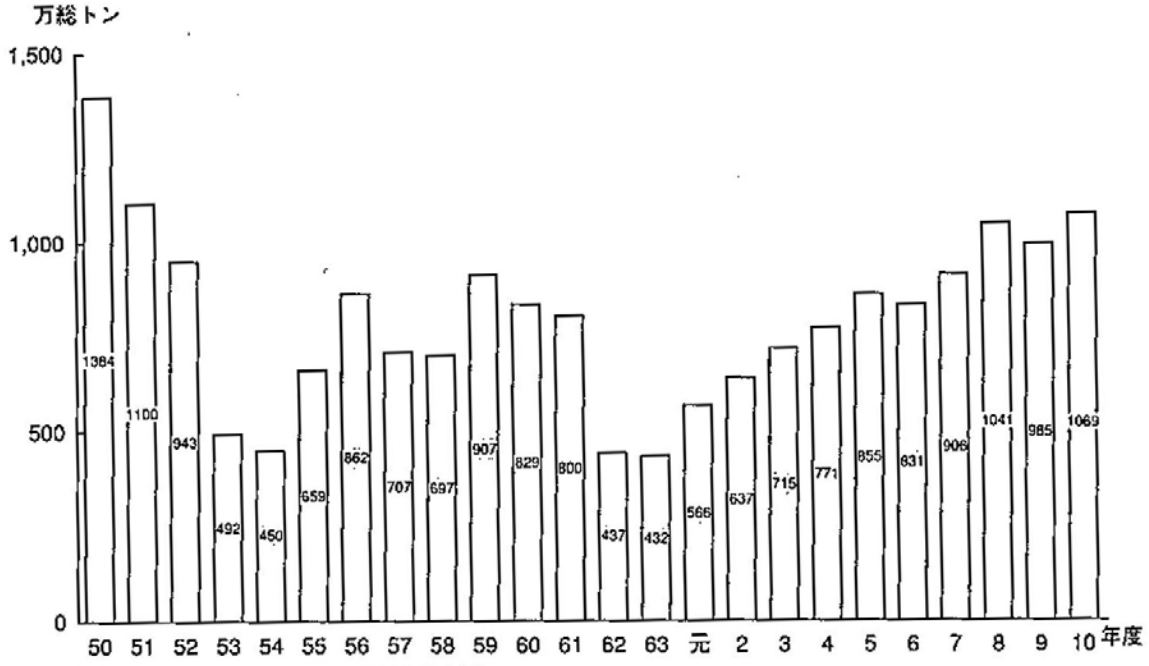
世界の新造船手持工事量の推移



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

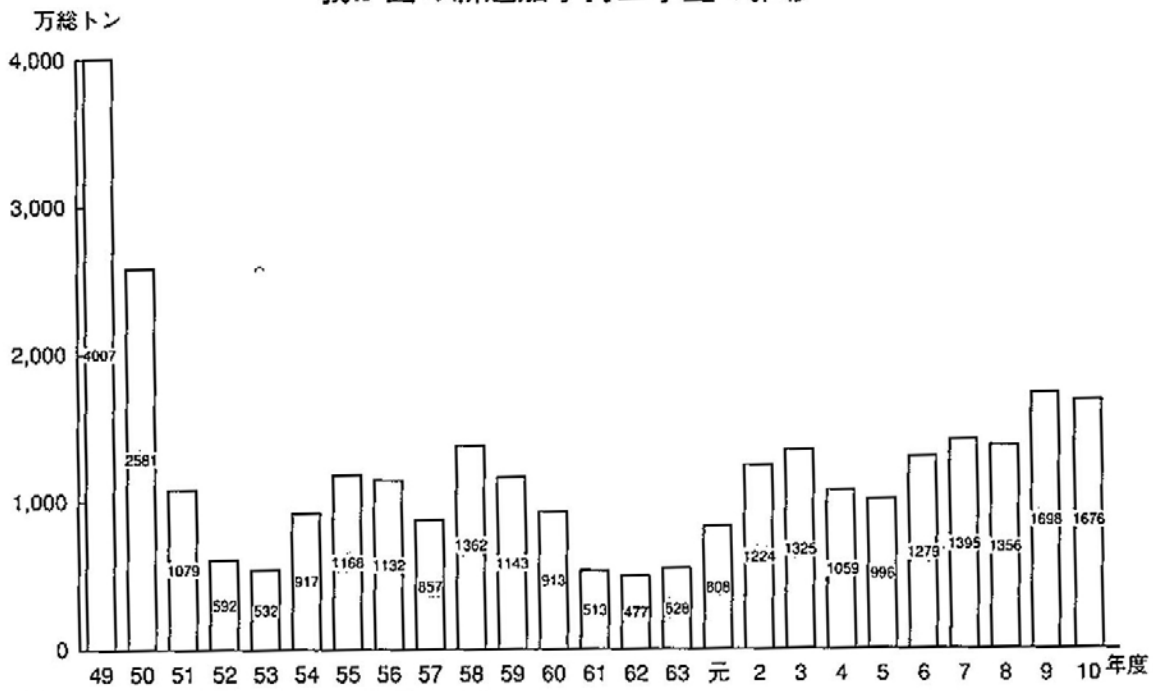
我が国の新造船建造量の推移



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

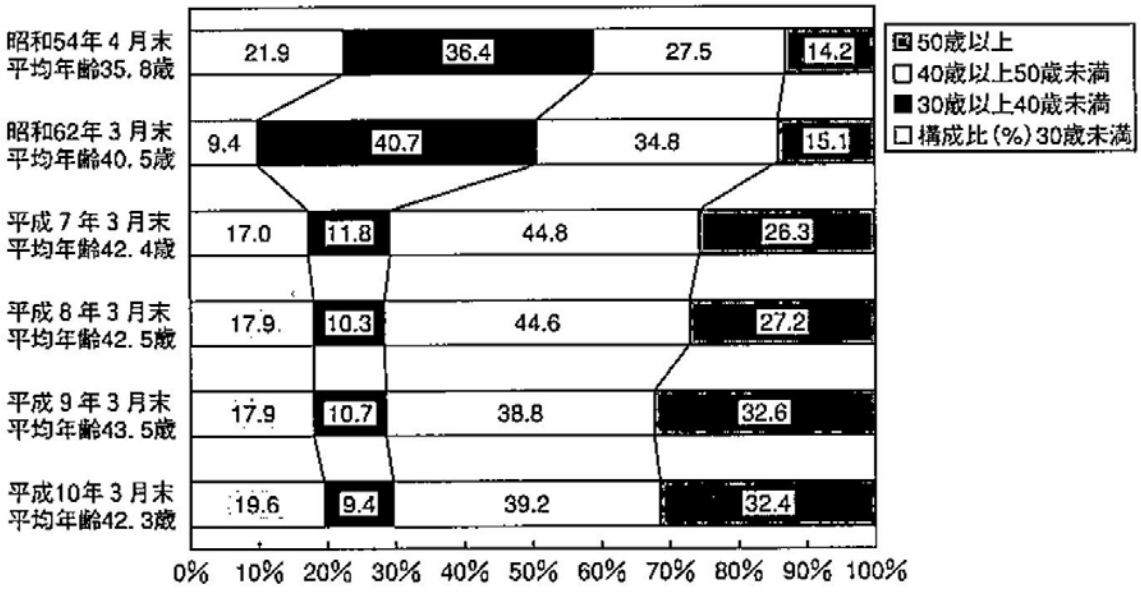
我が国の新造船手持工事量の推移



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）		
	9年4月	10年4月	11年4月	9年4月	10年4月	11年4月
500～4,999総トン	140	128	121	103	103	102
5,000～99,999総トン	55	61	62	79	80	80
100,000総トン以上	12	10	10	12	12	12
合　　計	204	199	193	194	195	194

注 (1) 修繕設備にはドック以外に修繕引き揚げ船台があり、平成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	6年			7年			8年			9年			10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	14,871	10,786	4,085	14,477	10,952	3,525	13,866	10,944	2,922	14,042	10,665	3,377	9,366	7,478	1,888
有効求職数	52,099	40,002	12,097	47,712	36,917	10,795	45,200	34,866	10,334	43,393	33,636	9,757	51,331	40,089	11,242
有効求人倍率	0.29	0.27	0.34	0.30	0.30	0.33	0.31	0.31	0.28	0.32	0.32	0.35	0.18	0.19	0.17

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	9	7,192	4,303	230
		10	6,539	3,883	215
	内航	9	44,959	9,057	6,593
		10	40,817	8,555	6,204
	計	9	52,151	13,360	6,823
		10	47,356	12,438	6,419
漁業		9	47,394	633	6,081
		10	44,460	564	5,881
その他		9	22,021	1,743	4,657
		10	22,645	1,713	4,664
合計		9	121,566	15,736	17,561
		10	114,461	14,715	16,964

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11年７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	134	101	27	1	5	134	－
（うち特定重要港湾）	(21)	(10)	(8)	(－)	(3)	(21)	(－)
地方港湾	960	524	368	－	－	892	68
計	1,094	625	395	1	5	1,026	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960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
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
9	6,889	4,310	121	1,732	6,749	2,574	69	1,853
9/8(%)	99.0	101.9	103.4	101.9	98.7	101.7	106.2	104.2

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。

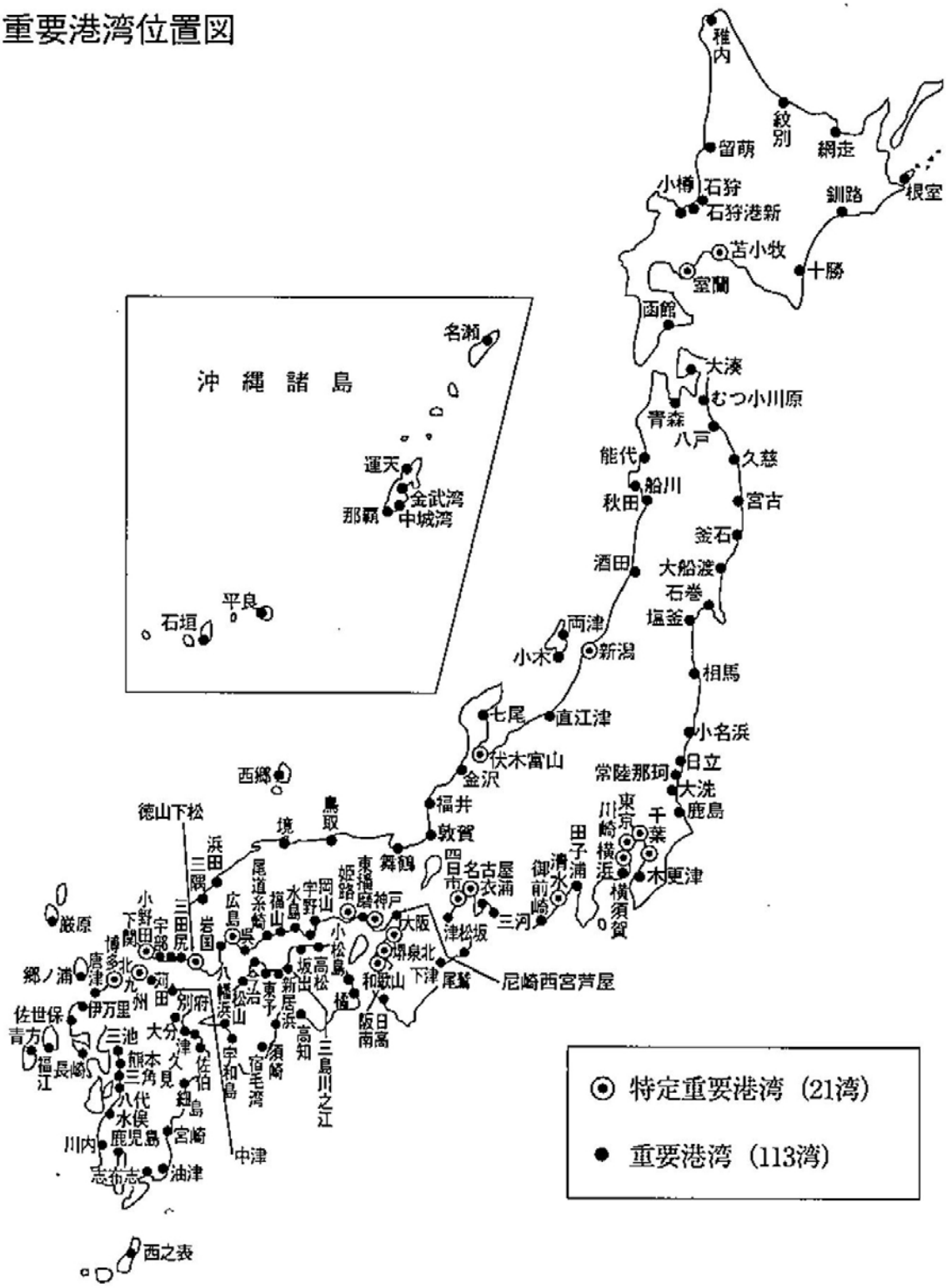
(3) 「入港船舶の内1万総トン以上の船舶」は、港湾調査規則にいう甲種港湾の入港船舶のみである。

(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

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	9	17件　2,177.73億円	航空(22.9%)、鉄道(51.2%)、港湾(25.9%)
		10	9件　1,528.67億円	鉄道(52.2%)、航空(18.2%)、港湾(16.5%)
	無償	9	11件　203.95億円	スエズ運河架橋計画（エジプト）など
		10	6件　31.40億円	モザンビーク浚渫船建造計画など

注　有償はプロジェクトローンのみである。

・国際協力事業団（JICA）を通じた技術協力

国際協力事業団（ＪＩＣＡ）を通じた技術協力

分野		年度	実績	分野別内訳
技術協力	開発調査	9	36件	港湾(36.1%) 都市交通(19.4%) 鉄・航・観(各11.1%)
		10	7件	総合交通（42.9%）港湾（28.6%）観光、都市交通（各14.3%）
	専門家派遣	9	211人	鉄道(24.2%) 港湾(15.2%) 船員(13.7%)
		10	207人	鉄道(21.7%) 航空(14.5%) 港湾(15.0%)
	研修員受入	9	449人	鉄道(12.9%) 観光(14.7%) 港湾(13.4%)
		10	413人	航空(15.0%) 鉄道(14.0%) 観光(13.3%)
	プロジェクト方式技術協力（注）	9	8件	鉄道2件 船員3件 港湾1件 気象1件 航空1件
		10	5件	港湾、気象、船員、自交、航空各1件

注　件数にはアフターケアを含まない。

2　観光

(1) 国際観光

・世界の国際観光量

世界の国際観光量

区分＼年	1994	1995	1996	1997	※1998
旅行者数(千人)	549,611 (106.1)	563,605 (102.5)	594,827 (105.5)	610,763 (102.7)	625,236 (102.4)
旅行収入(百万ドル)	352,645 (109.8)	401,475 (113.8)	433,863 (108.1)	435,981 (100.5)	444,741 (102.0)

注 (1) 世界観光機関（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国際旅行収支（1998年）

主要国の受入れ旅行者数及び国際旅行収支（1998年）

国名＼区分	受入れ旅行者数（千人）	国際旅行収支（百万ドル）	
		収入	支出
フランス	70,000 (104.7)	29,700 (106.0)	16,576 (93.4)
スペイン	47,743 (110.0)	29,585 (111.0)	4,467 (90.8)
米国	47,127 (98.7)	74,240 (101.3)	51,220 (106.6)
イタリア	34,829 (102.2)	30,427 (102.4)	16,631 (105.2)
イギリス	25,475 (99.8)	21,295 (106.3)	27,710 (109.5)
中国	24,000 (101.0)	12,500 (103.5)	10,166 (227.2)
メキシコ	19,300 (99.7)	7,850 (103.4)	3,892 (114.9)
ポーランド	18,820 (96.4)	8,400 (96.8)	6,900 (110.6)
カナダ	18,659 (107.9)	9,133 (104.1)	11,304 (101.9)
オーストリア	17,282 (103.8)	12,164 (98.2)	10,992 (93.1)
日本	4,106 (97.3)	4,154 (96.0)	33,041 (89.2)

注 (1) 世界観光機関（WTO）資料による。
(2) （ ）内は前年比（%）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
9	1,032	186,273	2,022	118,157
10	1,060	190,968	2,048	119,459

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11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	
6	3,468,055 〔100.0〕 (101.7)	3,380,975 〔 97.5〕 (102.1)	1,915,468 〔 55.2〕 (99.5)	1,465,507 〔 42.3〕 (105.7)	87,080 〔 2.5〕 (88.3)
7	3,345,274 〔100.0〕 (96.5)	3,241,650 〔 96.9〕 (95.9)	1,731,439 〔 51.8〕 (90.4)	1,510,211 〔 45.1〕 (103.1)	103,624 〔 3.1〕 (119.0)
8	3,837,113 〔100.0〕 (114.7)	3,718,459 〔 96.9〕 (114.7)	2,114,165 〔 55.1〕 (122.1)	1,604,294 〔 41.8〕 (106.2)	118,654 〔 3.1〕 (114.7)
9	4,218,208 〔100.0〕 (109.9)	4,105,013 〔 97.3〕 (110.4)	2,391,824 〔 56.7〕 (113.1)	1,713,189 〔 40.6〕 (106.8)	113,195 〔 2.7〕 (95.4)
10	4,106,057 〔100.0〕 (97.3)	3,993,662 〔 97.3〕 (97.3)	2,357,862 〔 57.4〕 (98.6)	1,635,800 〔 39.8〕 (95.5)	112,395 〔 2.7〕 (99.3)

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

		6年	7年	8年	9年	10年
回数		回	回	回	回	回
	観光	1.41(100)	1.29(91)	1.34(104)	1.39(104)	1.42(102)
	兼観光	0.21(91)	0.20(95)	0.18(90)	0.24(133)	0.21(88)
	業務	0.33(85)	0.32(97)	0.30(94)	0.32(107)	0.31(97)
	家事・帰省	0.56(98)	0.55(98)	0.52(95)	0.56(108)	0.60(107)
	その他	0.16(114)	0.16(100)	0.10(63)	0.11(110)	0.15(136)
	計	2.67(97)	2.51(94)	2.43(97)	2.62(108)	2.69(103)
宿泊数		泊	泊	泊	泊	泊
	観光	2.32(100)	2.08(90)	2.18(105)	2.20(101)	2.30(105)
	兼観光	0.51(80)	0.54(106)	0.43(80)	0.57(133)	0.43(75)
	業務	0.91(94)	0.77(85)	0.68(88)	0.89(131)	0.71(80)
	家事・帰省	1.31(97)	1.24(95)	1.46(118)	1.49(102)	1.56(105)
	その他	0.21(131)	0.19(90)	0.12(63)	0.12(100)	0.24(200)
	計	5.26(97)	4.83(92)	4.87(101)	5.26(108)	5.24(100)

注 (1) 総理府内政審議室調査による。
(2) ( ) 内は、対前年比（%）を示す。

(3) 旅行業

・旅行業者数

旅行業者数

（単位：業者）

区分／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
9	949	2,714	5,577	1,591	10,831
10	936	2,737	5,822	1,481	10,976
11	896	2,755	5,971	1,439	11,061

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 8	9	9／8(%)
普通倉庫	業者数		3,610	3,727	103.2
	面(容)積	1～3類倉庫(千㎡)	33,843	35,223	104.1
		野積倉庫(千㎡)	4,491	4,457	99.2
		貯蔵槽倉庫(千㎥)	10,260	10,359	101.0
		危険品倉庫 建屋(千㎡)	302	308	102.0
		危険品倉庫 タンク(千㎥)	47,492	47,939	100.9
冷蔵庫	業者数		1,263	1,271	100.6
	容積(千㎥)		25,967	27,165	104.6
水面倉庫	業者数		19	18	94.7
	面積(千㎡)		4,511	4,449	98.6

・営業倉庫の品目別入庫量及び平均月末在庫量

営業倉庫の品目別入庫量及び平均月末在庫量

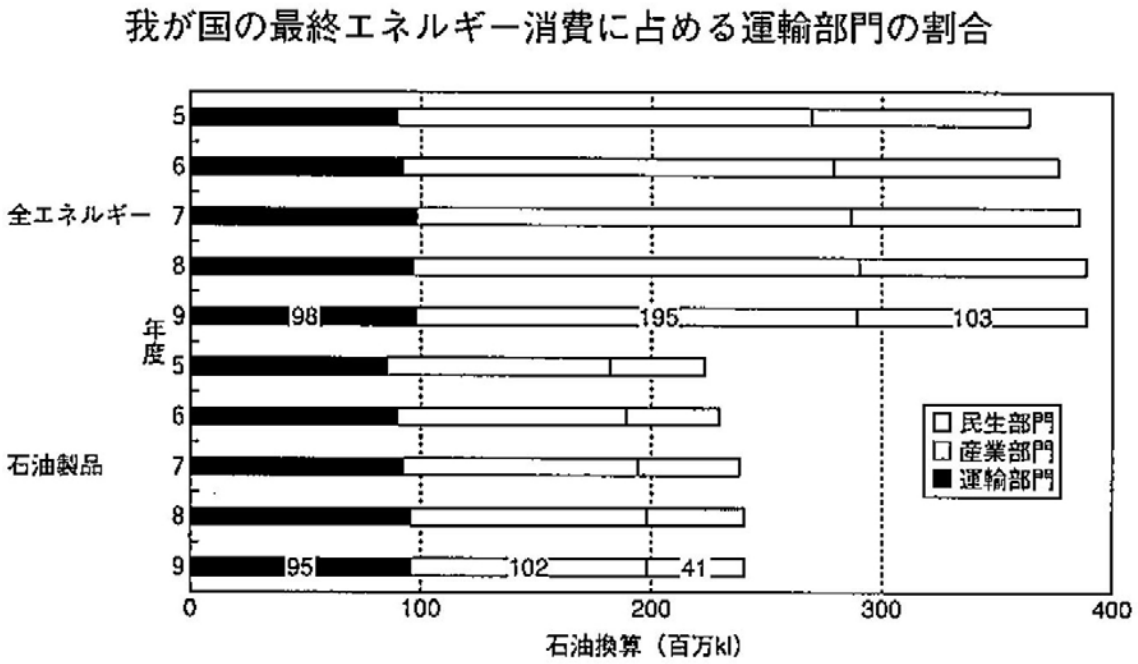
種別		区分＼年度	入庫量 8	入庫量 9	入庫量 9/8 (%)	平均月末在庫量 8	平均月末在庫量 9	平均月末在庫量 9/8 (%)
普通倉庫（千トン）	1～3類倉庫	農水産品	8,967	8,448	94.2	3,440	4,163	121.0
		金属	24,530	24,843	101.3	2,517	2,668	106.0
		金属製品・機械	31,242	29,849	95.5	3,382	3,517	104.0
		窯業品	2,545	2,579	101.3	425	478	112.5
		化学工業品	24,930	25,556	102.5	3,289	3,498	106.4
		紙・パルプ	20,058	20,153	100.5	2,523	2,513	99.6
		繊維工業品	5,024	5,013	99.8	1,118	1,088	97.3
		食料工業品	31,997	35,454	110.8	2,969	3,108	104.7
		雑工業品	18,467	19,038	103.1	2,706	2,995	110.7
		雑品	22,953	21,997	95.8	3,722	3,864	103.8
		小計	190,713	192,930	101.2	26,091	27,892	106.9
	野積倉庫		24,989	22,997	92.0	3,616	3,720	102.9
	貯蔵槽倉庫		28,804	29.307	101.7	4,443	4,632	104.3
	危険品倉庫		13,729	10,296	75.0	30,376	34,691	114.2
	合計		258,235	255,757	99.0	64,526	70,982	110.0
冷蔵倉庫（千トン）	生鮮水産物		178	184	103.4	5	7	140.0
	冷凍水産物		5,302	5,052	95.3	1,226	1,300	106.0
	塩干水産物		772	765	99.1	173	182	105.2
	水産加工品		485	504	104.0	85	86	101.2
	畜産物		3,444	3,267	94.9	633	585	92.4
	畜産加工場		1,907	1,817	95.3	226	210	92.9
	農産物		1,343	1,299	96.7	287	287	100.0
	農産加工品		965	897	93.0	218	212	97.2
	冷凍食品		3,794	4,012	105.7	312	315	101.0
	その他		584	511	87.5	80	70	87.5
	合計		18,774	18,308	97.5	3,245	3,254	100.3
水面倉庫（千m²）			2,857	2.313	81.0	710	744	104.8

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。

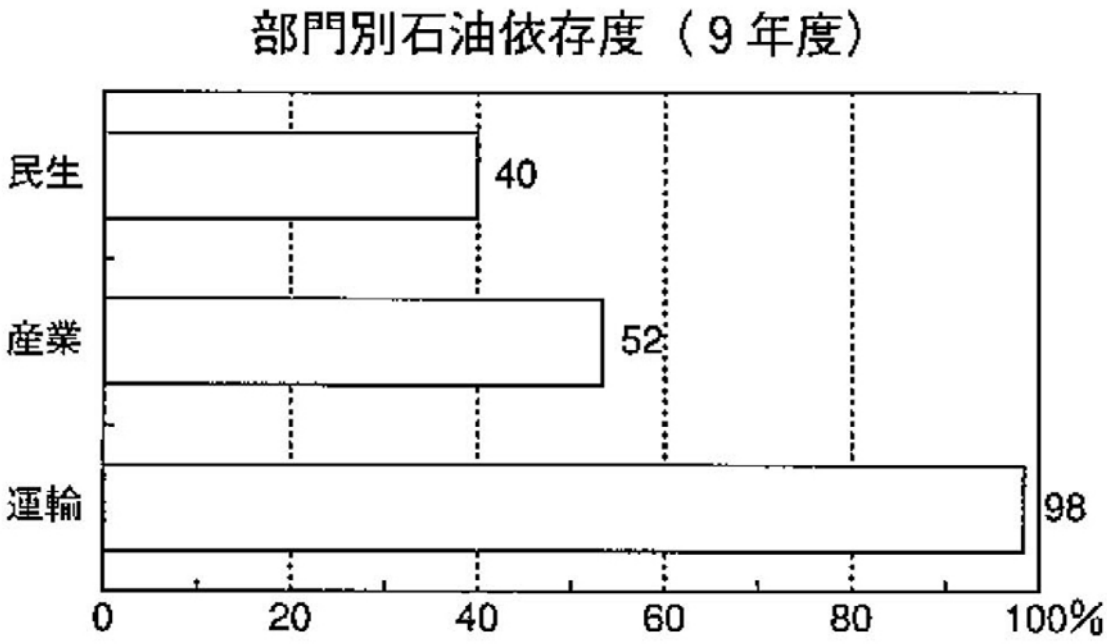
4　運輸とエネルギー

・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）」

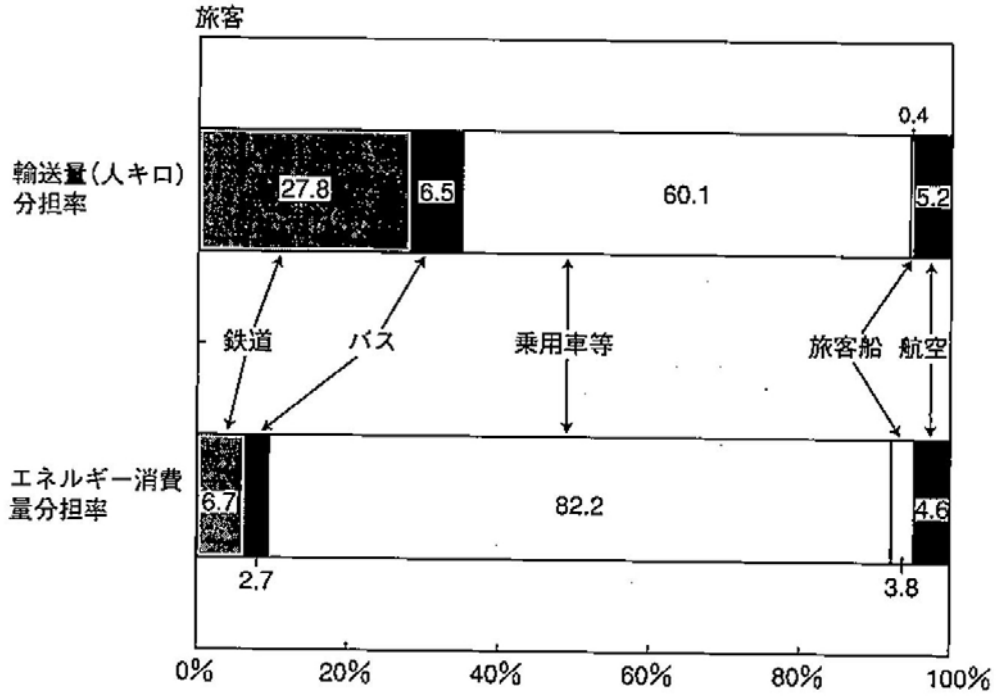
・部門別石油依存度（9年度）

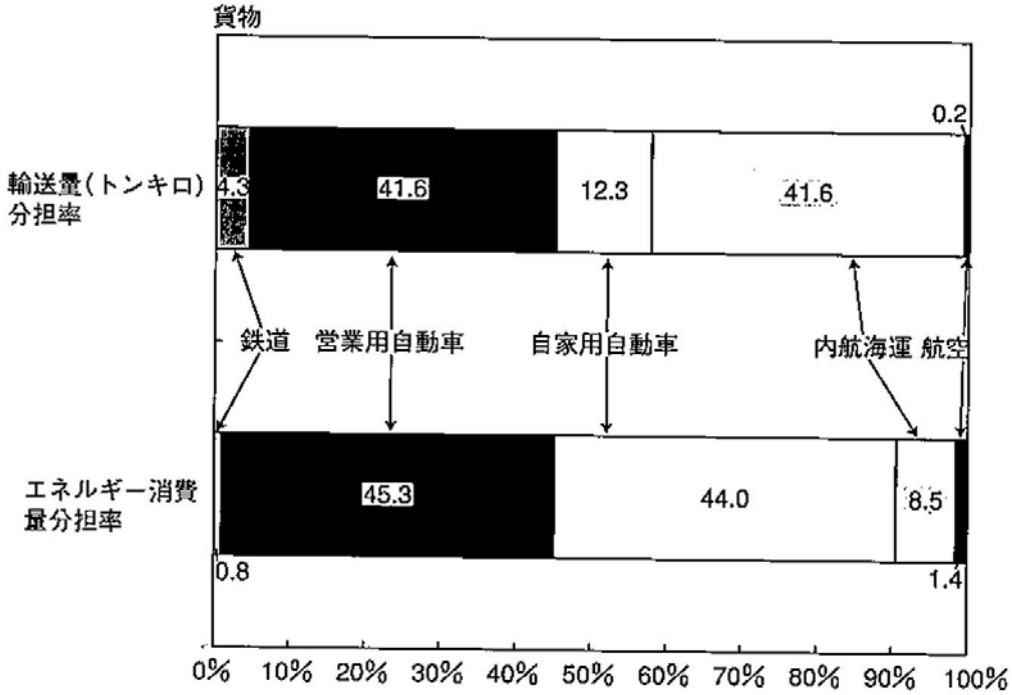


（資料）資源エネルギー庁「総合エネルギー統計（平成９年版）」

・国内輸送機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（9年度）

国内輸送機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（９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			9	10
鉄道	JR		7	7
	民鉄（JR以外）		134	134
自動車	バス	乗合	406	414
		貸切	1,905	2,122
	タクシー・ハイヤー		53,872	53,764
	トラック		50,481	48,629
海運	外航海運		287	285
	内航海運		5,744	5,624
	港運		1,035	1,026
	フェリー		180	184
航空	定期		8	10
	不定期		69	65
造船			1,205	1,182

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		9 (A)	10 (B)	B／A (%)
ＪＲ７社（関連事業を含む）	営業収入	6,493	6,289	96.8
	営業費用	5,415	5,283	97.5
	営業損益	1,078	1,002	92.9
	営業外損益	△ 813	△ 771	－
	経常損益	265	312	117.7
大手民鉄15社（関連事業を含む）	営業収入	161,771	163,830	101.2
	営業費用	140,127	141,359	100.8
	営業損益	21,643	22,470	103.8
	営業外損益	△ 13,042	△ 12,793	－
	経常損益	8,601	9,677	112.5
路面電車等を含む公営12都市事業者（鉄軌道業）	営業収入	38,253	38,824	101.4
	営業費用	37,795	38,319	101.3
	営業損益	458	504	110.0
	営業外損益	△ 14,469	△ 14,456	－
	経常損益	△ 14,012	△ 13.951	－
営団地下鉄（関連事業を含む）	営業収入	299,550	303,355	101.2
	営業費用	246,621	257,762	104.5
	営業損益	52,929	45,592	86.1
	営業外損益	△ 40,733	△ 36,526	－
	経常損益	12,196	9,065	74.3
民営乗合バス（42社）	営業収入	8,520	8.336	97.8
	営業費用	8,995	8.654	96.2
	営業損益	△ 475	△ 318	－
	営業外損益	△ 53	△ 72	－
	経常損益	△ 528	△ 390	－
公営乗合バス（32社）	営業収入	7,671	7,457	97.2
	営業費用	9,647	9,342	96.8
	営業損益	△ 1,976	△ 1,885	－
	営業外損益	△ 95	△ 96	－
	経常損益	△ 2,071	△ 1,981	－

（単位：百万円）

区分 ＼ 年度		9 (A)	10 (B)	B／A (%)
ハイヤー・タクシー (55社)	営業収入	778	736	94.6
	営業費用	795	759	95.5
	営業損益	△ 17	△ 23	—
	営業外損益	10	9	90.0
	経常損益	△ 7	△ 14	—
一般トラック (90社)	営業収入	11,876	11,766	99.1
	営業費用	11,562	11,412	98.7
	営業損益	314	354	112.7
	営業外損益	△ 39	△ 75	—
	経常損益	275	280	101.8
自動車道 (25社)	営業収入	227	213	93.8
	営業費用	209	210	100.4
	営業損益	19	3	15.7
	営業外損益	△ 12	△ 9	—
	経常損益	7	△ 6	—
外航海運 (主要4社)	営業収入	359,192	445,390	124.0
	営業費用	347,173	429,174	123.6
	営業損益	12,018	16,215	134.9
	営業外損益	△ 2,864	△ 4,512	—
	経常損益	9,154	11,703	127.8
国内旅客船 (13社)	営業収入	15,060	14,089	93.6
	営業費用	15,446	13,952	90.3
	営業損益	△ 386	137	—
	営業外損益	△ 621	△ 524	—
	経常損益	△ 1,007	△ 387	—
航空運送 (主要3社)	営業収入	24,554	23,938	97.5
	営業費用	24,324	23,810	97.9
	営業損益	231	127	55.0
	営業外損益	△ 116	238	—
	経常損益	115	365	317.4

（単位：百万円）

区分 ＼ 年度		9 (A)	10 (B)	B／A (%)
造船業（主要9社）	営業収入	652,694	617,456	94.6
	営業費用	631,664	666,627	96.0
	営業損益	21,029	10,828	51.5
	営業外損益	△ 840	△ 4,698	—
	経常損益	20,189	6,129	30.4
鉄道車両工業（主要3社）	営業収入	59,655	55,108	92.4
	営業費用	60,401	56,899	94.2
	営業損益	△ 746	△ 1,791	—
	営業外損益	236	△ 178	—
	経常損益	△ 510	△ 1,969	—
第一種旅行業（主要5社）	営業収入	459,828	424.134	92.2
	営業費用	452,818	435.909	96.3
	営業損益	7,009	△ 111,776	—
	営業外損益	3,579	4,987	139.3
	経常損益	10,588	△ 6,788	—
ホテル（主要5社）	営業収入	217,276	188,958	87.0
	営業費用	211,366	185,623	87.8
	営業損益	5,911	3,335	56.4
	営業外損益	△ 3,221	△ 1,995	—
	経常損益	2,689	1,340	49.8
倉庫（15社）	営業収入	11,416	11,022	96:5
	営業費用	11,224	10,847	96.6
	営業損益	193	176	91.2
	営業外損益	△ 265	△ 204	—
	経常損益	△ 73	△ 29	—
内航海運（1,192社）	営業収入	655	631	96.5
	営業費用	635	615	97.0
	営業損益	20	16	81.3
	営業外損益	△ 14	△ 12	—
	経常損益	6	4	60.8

注　運輸省資料による。

平成11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

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)
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	84,675 (0.3)	8,859 (-1.5)	282 (0.4)	13,339 (-1.9)	7,351 (-1.9)	54,849 (1.5)	85.56 (4.2)	144.8 (-2.3)
10	84,067 (-0.7)	8,764 (-1.1)	280 (-0.6)	13,249 (-1.0)	7,047 (-4.1)	54,792 (0.0)	87.91 (2.8)	126.5 (-12.6)

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)
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	1,418,805 (0.7)	247,652 (-1.6)	72,816 (-0.2)	147,540 (-2.1)	92,900 (-2.1)	852,072 (1.8)	73,243 (6.1)	5,351 (-5.0)
10	1,424,330 (0.4)	242,810 (-2.0)	71,019 (-2.5)	146,129 (-1.0)	90,433 (-2.7)	864,374 (1.4)	75,988 (3.7)	4,597 (-14.1)

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

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)
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)
10	6,397,912 (−4.2)	40,604 (−14.1)	19,765 (−9.9)	5,819,881 (−4.0)	516,647 (−4.6)	1,015 (0.1)

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)
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)
10	551,555 (−3.0)	22,643 (−6.8)	277 (−12.6)	300,670 (−1.8)	226,980 (−4.2)	985 (0.4)

注　(1)　航空は、定期航空運送事業及び不定期航空運送事業に係る輸送の合計である。
(2)　（ ）内は対前年度比伸び率（％）を示す。
(3)　ＪＲの61年度までは国鉄の数値である。
(4)　62年度以降の自動車は軽自動車による輸送を含む。
(5)　自動車は、６年度について平成７年１月～３月の兵庫県の数値が含まれていない。

第３表　我が国の国際輸送量

項目＼年		50	60	6	7	8	9	10
旅客（千人）	出国者総数	3,313	7,248 (7.7)	17,450 (11.1)	19,083 (9.4)	20,955 (9.8)	21,477 (2.5)	20,381 (−5.1)
	出国日本人数	2,466	4,948 (6.2)	13,579 (13.8)	15,298 (12.7)	16,695 (9.1)	16,803 (0.6)	15,806 (−5.9)
	入国者総数	3,311	7,267 (8.0)	17,471 (11.0)	19,079 (9.2)	20,954 (9.8)	21,592 (3.0)	20,499 (−5.1)
	入国外客数	812	2,327 (10.3)	3,468 (1.7)	3,345 (−3.5)	3,837 (14.7)	4,218 (9.9)	4,106 (−2.7)
	航空機利用出入旅客総数	*7,940	*17,584 (5.3)	*38,855 (8.9)	*43,570 (12.1)	46,510 (6.7)	46,325 (−0.4)	46,240 (−0.2)
	我が国航空企業利用収入旅客数	*2,570	*6,462 (5.1)	*12,811 (10.7)	*14,649 (14.3)	15,847 (8.2)	16,146 (1.9)	16,706 (3.5)
貨物（千トン）	貿易量	615,635	674,802 (−1.2)	828,435 (4.1)	854,218 (3.1)	852,710 (−0.2)	877,840 (2.9)	831,122 (−5.3)
	輸出	61,074	81,803 (−2.6)	95,347 (4.8)	97,383 (2.1)	94,780 (−2.7)	101,932 (7.5)	100,905 (−1.0)
	輸入	554,561	592,999 (−1.0)	733,088 (4.0)	756,835 (3.2)	757,930 (0.1)	775,908 (2.4)	730,217 (−5.9)
	我が国商船隊による輸送量	442,173	444,840 (0.0)	553,892 (1.6)	568,064 (3.1)	571,778 (0.7)	584,612 (2.2)	560,428 (−4.1)

注　(1)　入国外客数は法務省資料に基づき運輸省が集計したもので、一時上陸客、通過観光客を含み、永住の目的で入国した者は含まれていない。

(2)　航空機利用の出入国者数には乗換通過客を含む。

(3)　貿易量には航空機によるものを除く。

(4)　我が国商船隊による輸送量には、外国用船を含み、三国間輸送を除く。

(5)　（　）内は対前年（度）比伸び率（%）を示す。

(6)　*は年度の数字である。

外国用語集

凡　　例

［英］……英語
［西］……スペイン語
［和］……和製英語　　日本において外国語を組み合わせて造語したもので、日本独自の意味を有するもの

[ア行]

一貫パレチゼーション［英］ ［coherent palletization］	貨物を荷送人から荷受人まで一つのパレット（フォークリフトの荷役作業用の荷物を積む台）に搭載したまま輸送し、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輸送方法
イントラネット［英］ ［intranet］	インターネットの技術を利用して構築される企業内情報通信網
インターフェース［英］ ［interface］	個別の機械と機械、あるいは人間と機械との接点
ウェットリース［英］ ［wet lease］	航空会社が乗員と航空機材をパッケージにして他の航空会社にリースすること
ウェルカムプラン21［和］ ［Welcome Plan 21］	訪日観光交流倍増計画
ウェルカムカード［和］ ［welcome-card］	外国人観光客が博物館、美術館、宿泊施設、飲食店等の観光施設を利用する際、カードを提示することにより、割引等の優遇措置を受けられるもの　類似のカードの呼称は国によって異なる
ウォーターフロント［英］ ［waterfront］	水辺、水際の空間。特に都市生活者のうるおい空間として整備されたものを指すことが多い
エアフロントオアシス［和］ ［air-front-oasis］	空港周辺の移転跡地を活用して防災、住環境向上等のために整備される親空港親水緑地
エコドライブ［和］ ［eco-drive］	無駄なアイドリング（無負荷運転）をやめる、急発進・急加速をやめる等により環境負荷の低減を図る運転方法
エプロン［英］ ［apron］	飛行場内の駐機施設
エルニーニョ［西］ ［El Niño］	２～７年おきに南米のペルー沖から太平洋中部赤道域にかけての海面水温が平年に比べて１～２℃、時には２～５℃も高くなり、１～１年半程度継続する現象。これに伴って世界的に異常気象が発生すると言われている　英語でも「El Niño」

オフセット前面衝突試験[英] [off set]	自動車の衝突試験の方法の一つで自動車前面の一部（車幅の40%）を衝突させ、乗員（運転席、助手席）の傷害値を計測する試験　英語で「off set」とは、「かたより」の意味
オフピーク［英] [off-peak]	「閑散時の」という意味。オフピーク通勤とは、通勤の際、混雑時間帯を避けて通勤すること
オフレールステーション制度 [和] [off-rail-station]	一定の貨物量が集まる地域に設置した共同集配拠点と、鉄道貨物駅との間で大型送を行う新しいシステム
オムニバスタウン構想［和] [omnibus town]	バスを中心とした安全で環境にやさしい街づくりをめざす構想
オーバーパナマックス［英] [Over Panamax]	船型がパナマ運河の航行制限（船幅32.3m 以下、船長294m 以下）を超過しているため、パナマ運河の航行が不可能な船舶の総称
オゾンホール［英] [ozone hole]	南半球の春に南極域上空のオゾン量が急激に少なくなる現象

[カ行]

海洋気象ブイロボット[和] [buoy-robot]	海洋気象（大気圧、風速、波高、気温、海水の表面温度、水深50m の水温、水深100m の水温）の計測機器を搭載したブイ　英語では「Ocean Data Buoy」
カーゴ・コミュニティ・システム［和] [cargo-community-system]	航空貨物運送の情報化のために航空会社、航空貨物運送取扱事業者等関係者で航空貨物関連情報を電子的に交換するネットワークシステム
ガントリークレーン［英] [gantry crane]	岸壁上に設置され、コンテナ積み卸し作業に用いられる荷役機械
キャブオーバー型貨物車 [和] [cab over]	原動機が運転室や車室の下に置かれている貨物車　英語では、「cab over engine type cab」
クリアリングシステム［和] [clearing system]	入手したい情報の所在、入手方法等をインターネットを通じて簡単に知ることができる検索サービス
クリティカル・デイト［英] [critical date]	危険日

コミュニティ駅［英］
［community station］
地域住民の利便に配慮した地域の賑わい拠点となる駅

コミュニティバス［英］
［community bus］
地域住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス

コミューター運航［英］
［commuter operation］
国内の特定の２地点間において、座席数が60席以下の飛行機を使用し、反復継続して行われる旅客輸送

コンソーシアム［英］
［consortium］
世界の主要コンテナ航路において、複数の船社が一つのグループを形成し、共同配船を基礎としてお互いにスペース（コンテナ貨物を積み付けるための場所）等を融通し合い、ターミナルやバースの共用、コンテナ・船舶の共有等による共同運航等を行うこと

［サ行］

サイクルアンドライド［英］
［cycle and ride］
（「パークアンドライド」参照）

サイクルトレイン［和］
［cycle-train］
JR 四国等で行われている、鉄道の車両に自転車の持ち込みを可能とすることにより需要喚起等を図る試み

サイドガード［英］
［side guard］
側方防護装置

債務償還スキーム［和］
［scheme］
昭和62年４月の国鉄改革時に処理を要することとなった国鉄長期債務総額37.1兆円のうち、国鉄清算事業団に残された25.5兆円（平成10年度首27.7兆円）の債務を償還する仕組み　「scheme」とは、英語で「計画」の意味

サインシステム［和］
［sign-system］
観光案内設備　英語では単に「sign」で通っている

サービスコントラクト［英］
［service contract］
一定期間内に一定量以上の貨物を提供する荷主に対し、運賃、スペース（コンテナ等の貨物を積み付けるための場所）の確保、輸送日数、寄港地等について特別のサービスを適用する制度

自動車関係諸税のグリーン化［英］[green tax system for fuel-efficient vehicles/ greening of various auto-mobile related taxes]	低燃費自動車を購入する動機を消費者に与えるため、税額を燃費に応じて変化させること
自動車アセスメント［英］[assessment]	ユーザーが自動車購入の際、より安全性の高い自動車を購入することができる環境を整えるとともに、自動車メーカーにおける安全な自動車の開発の促進を図るため、自動車の安全性を車種毎に評価し公表すること　「assessment」とは、英語で「評価」の意味
シェイクハンド［和］[shake-hand]	運行区間の中間点付近において、高速道路サービスエリア等の施設を結節点として利用し、双方の運転手が互いの車両に乗り替わることによって貨物運送を行う運行形態
シームレス［英］[seamless]	シームレスとは、「継ぎ目のない」の意味。 交通のシームレス化とは、乗継等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」等、移動に際してのあらゆる「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑なものとすること
シャトルバス［英］[shuttle bus]	近距離を多頻度で往復運行するバス
重大インシデント(航空関係)［英］[serious incident]	事故には至らなかったものの、事故が発生するおそれがあったと認められる事態
情報のオープン化	コンピューター間で相互に情報を交換、あるいは情報を共有する利用形態が普及してきている状況
ストアードフェアシステム［和］[stored-fare system]	磁気カードを直接自動改札機に挿入し、利用料金を差し引くシステム。運賃自動引き落としカードシステムともいう　英語では、「stored value farecard (英) smart card(米)」という
スーパーマリンガスタービン［和］[super marine gas turbine : SMGT]	ガスタービンをベースとした環境にやさしい次世代型の小型・軽量な舶用エンジン

スペースチャーター［英］［space charter］	世界の主要コンテナ航路において、良好なサービス水準を確保しつつ投資を効率化することを目的として、コンテナ船のスペース（コンテナ貨物を積み付けるための場所）を分け合って共同で定期航路の運航を行うこと
スロット［英］［slot］	空港の発着枠
ソフトウェア［英］［software］	一定のコンピューターシステム上で運用・利用することを目的に開発、製作する電磁気的素材

［タ行］

タイムシフト、デイシフト［和］［time-shift/day-shift］	混雑緩和に資するため、最混雑の時間帯や日を避けた作業体制をとること
タウンサイクル［和］［town cycle］	東京都練馬区の鉄道駅周辺に貸出専用自転車の収納庫を整備して公衆の利用に供する試みの名称
ダウンサイジング化［英］［down sizing］	コンピューターの性能と経済性の向上を背景とし、従来大型コンピューターで処理してきた業務をより小型のコンピューターの処理に移すことにより、情報処理業務に係る費用を低減すること
ダブルトラック・トリプルトラック［和］［double-track/triple-track］	２社運航の路線・３社運航の路線
ダンピング（海運関係）［英］［dumping］	外国市場で国内市場価格よりも安く商品を販売すること
超音波ドップラー流速計	ドップラー効果を用いて海流の流速などを計測する機器
テクノスーパーライナー［和］［techno super liner : TSL］	優れた耐航性能・高い積載能力を兼ね備えた超高速船(40ノット(時速約74km)～50ノット(時速約93km))
テレワーク［英］［telework］	パソコン等の情報通信機器等を利用し、自宅等を職場として業務を行う就業形態
電子タグ［英］［electronic tag］	電子的に情報が記録された荷札

時のアセスメント［和］［assessment］	公共事業の事業採択後の再評価システム「assessment」とは、英語で、「評価」の意味
トップランナー方式［和］［top-runner approach］	省エネルギー性能が最も優れている自動車の燃費に技術開発の将来の見通しを勘案して基準を定める方式
トラックベイ［英］［truck bay］	道路の一部空間を活用したトラックの駐車区画
トランジットモール［英］［transit mall］	都心部の商業地域の道路の一部区間について公共交通以外の車両の通行を禁止し歩行者道路とすること

［ナ行］

ニアミス情報（自動車関係）［和］［near miss］	「事故には至らなかったが、危ないところだった」事例に係る情報「near miss」とは、英語「異常接近」
ノンステップバス［英］［non-step bus］	利用者の乗降をより容易にするため、床面地上高を35cm程度（通常は90cm程度）まで引き下げることにより、ステップ（階段）を解消したバス
ノーロス・ノープロフィット原則［和］［no loss no profit］	営利不介入の原則。自賠責保険の保険料率の決定にあたっては、適正原価主義をとり、営業目的の介入を許さない。自動車損害賠償保障法第25条　英語では、「the principle of no loss noprofit」という

［ハ行］

ハイブリッドカー［和］［hybrid-car］	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　英語では、「hybrid-engine vehicle」
パークアンド（バス）ライド［英］［park and (bus) ride］	交通量の抑制を図るため、郊外や都心周辺部のバス停等公共交通機関のターミナルに近接して駐車場を設置し、マイカーからバス等への乗継ぎを図るシステム。同様に、サイクルアンドライド、レールアンドバスライドなどがある
バスカードシステム［和］［bus card system］	事前に一定額の運賃を支払いカードを購入し、その券面額分利用できるシステム

バスレーン［英］ ［bus lane］	バスが優先的に、あるいは専用的に走行する道路車線
バスロケーションシステム ［英］［bus location system］	バスの走行位置をバス停等で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム
バーチャルコーポレーション ［英］［virtual corporation］	製品のライフサイクル（商品が市場に登場してから売れ行きが落ちるまでの過程）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
パッケージツアー［英］ ［package tour］	旅行業者が、あらかじめ旅行の目的地、日程、サービスの内容及び代金を定めた旅行に関する計画を作成し、参加する旅行者を広告その他の方法により募集して実施する旅行　英語では、「package(d)tour」又は「organized tour」ともいう
パラトランジット［英］ ［paratransit］	東南アジア諸国等にみられる中小型の道路交通車両を用いた公共交通機関。可能輸送人員はバスとタクシーの中間的存在
バラスト水［英］ ［ballast water］	船舶の姿勢をコントロールするために取り込む海水
バリアフリー［英］ ［barrier free］	高齢者・障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること
パレタイズ比率［英］ ［paretize ratio］	貨物運送において、パレット（フォークリフトの荷役作業用の荷物を積む台）に積み付けられて運送される割合
光ファイバー網［英］ ［optical cable network］	ガラスを主成分とした線材と光によって信号を伝送する技術により構築された情報通信網
ピクトグラム［英］ ［pictogram］	一定の概念や情報を図形により表示するもの
ヒューマン・インターフェースの最適化［和］ ［human interface］	自動車から運転者への情報提供や警報などの方法について、運転者により使いやすい方法を追求すること　英語では、「optimization of human-machine interface design」

ビルジ［英］［bilge］	船底にたまった油性混合物
フィーダー輸送［英］［feeder］	端末的輸送手段。例えば鉄道駅から自宅までの輸送
物流マネジメント計画［和］［management］	地域の物流効率化を総合的に推進する計画
プライバシーマーク制度［和］［privacy mark］	㈶日本情報処理開発協会又は同協会の認定した公益法人等が、JIS 規格「個人情報保護に関するコンプライアンス・プログラムの要求事項」に適合した個人情報保護体制を整備していると認められる事業者等に対して、マークを付与する制度
フラッギングアウト［英］［flagging out］	自国籍船が海外への置籍等により流出すること
フラット料金［英］［a flat fee］	夜間や祝祭日等に荷役を行った場合に徴収している割増料金等の諸料金を基本料金に織り込んで設定した料金
フリーゲージトレイン［和］［free-gauge-train］	軌間可変電車　新幹線と在来線のように軌間（レールの幅）の異なる路線を直通運転できる車両　英語では、「gauge change train」
フルラップ前面衝突試験[和]［full-lap］	自動車の衝突試験の方法の一つで自動車前面の全体を壁に衝突させ、乗員（運転席、助手席）の傷害値を計測する試験　英語では、「fulloverlap」という
プレジャーボート［英］［pleasure boat］	スポーツ又はレクリエーションに用いられるヨット、モーターボート等の船舶の総称
ペデストリアンデッキ［英］[pedestrian deck］	駅前広場等を跨ぐ歩行者用通路橋
偏心多軸シールドマシーン［英］［shield machine］	トンネルの掘削に用いる円筒形の機械。従来の単軸のものから、中心軸を偏心させるとともに多軸駆動させることによって装置の小型化を図ったもの
ホームコマース［和］［home commerce］	電子商取引が一般化することにより、日常的な購買行為を家庭にいながら行うこと　英語では「electronic commerce」

［マ行］

マリーナ［英］ ［marina］	ヨットなどの小型船舶を停泊・保管する港湾施設
マルシップ方式［和］ ［MARU ship］	日本籍船を外国の海運会社に裸用船という形で一旦貸し渡し、外国企業がこれに外国人船員を配乗した上で、再度我が国外航海運企業が定期用船する方式
マテハン技術［英］ ［materials handling］	マテハンとは荷役（Materials Handling）の略。物流過程における物の取扱いに関する作業（積付け、積卸し、運搬、仕分け、荷揃え等）に関する技術
ミニフロート［和］ ［mini-float］	港湾の耐震強化岸壁を補完する浮体式防災基地　英語では「floating structure」
メガフロート［和］ ［mega-float］	超大型浮体式海洋構造物　最近では、海外においても「Mega-Float」の用語が使用されるようになってきた　英語では「the ultra-large floating structure」
メモリーカード［英］ ［memory card］	各種の情報を集積し記録する紙片、あるいは磁気カード等
モーダルシフト［英］ ［modal shift］	貨物輸送における効率的輸送機関への転換。一般的にはトラックから、鉄道・海運への転換をいう

［ラ行］

リコール［英］ ［recall］	欠陥車回収制度
リダンダンシー［英］ ［redundancy］	代替輸送手段、経路
レールアンドバスライド［英］ ［rail and bus ride］	（「パークアンドライド」参照）
レトロ調バス	観光効果や話題性等の向上のため外形において懐古趣向を施した路線バス
ロードプライシング［英］ ［road pricing］	交通需要管理等のために、道路において賦課金を徴収すること

ローパス試験［和］ ［low pass］	滑走路に接地せず低空で滑走路上を通過する飛行方式により、着陸用計器等が正常に機能することを確認する試験　ローアプローチ試験ともいう

［ワ行］

ワンボックスカー［英］ ［one box car］	箱形の自動車
ワンストップサービス化 ［和］［one stop service］	各種の行政手続の案内、受付、交付などのサービスを１ヶ所あるいは１回の手続で提供すること

[アルファベット順]

ADA	Americans with Disabilities Act：障害を持つアメリカ人に関する法律
ABS	Antilock Braking System：車輪滑走抑止機能付制動装置
ADS	Automatic Dependent Surveillance：自動従属監視航空機の位置情報を機上のシステムから管制システムへ自動的に伝送し、航空機を監視する機能
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation：アジア太平洋経済協力
ARSR、ORSR	Air Route Surveillance Radar/Oceanic Route Surveillance Radar：航空路監視レーダー、洋上航空路監視レーダー　航空路及び洋上の航空機を管制するためのレーダー
ASV	Advanced Safety Vehicle：先進安全自動車
ATS	Automatic Train Stop：列車自動停止装置
BAN	Boat Assistance Network：プレジャーボート救助事業
CNG	Compressed Natural Gas：圧縮天然ガス
COMEINS	Coastal Oceanic Meteoric Information System：沿岸気象海象情報配信システム
COP 3	The 3 rd Session of the Conference of the Parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change：京都で開催された気候変動枠組条約第3回締約国会議
CRS	Computer Reservation System：1台の端末で一度に複数の航空会社の便を検索し予約できる航空機座席予約システム
CTC	Centralized Traffic Control：列車集中制御
ECE	Economic Commission for Europe：欧州経済委員会

EDI	Electronic Data Interchange：電子情報交換
ETC	Electronic Toll Collection System：ノンストップ自動料金収受システム
FANS 構想	Future Air Navigation System：次世代の航空航法システム
FIR	Flight Information Region：飛行情報区　各国の航空交通業務を担当する区域
FMC	Federal Maritime Commision：米国連邦海事委員会
GATS	General Agreement on Trade in Service：サービスの貿易に関する一般協定
GIS	Geographic Information Systems：地理情報システム
GPS	Global Positioning System：全地球位置把握システム
GPS-AVM システム	Global Positioning System-Automatic Vehicle Monitoring System：衛星により走行中のタクシーの位置を把握し配車・運行管理を行うシステム
HPR 合わせガラス	High Penetration Resistance：耐貫通性合わせガラス
ICAO	International Civil Aviation Organization：国際民間航空機関
IC カード	内部に組み込まれた集積回路（Integrated Circuit）により、それ自体で情報の処理が可能となるカード
ILO	International Labour Organization：国際労働機関　国連（United Nations）の専門機関として、一般労働者の地位の向上のための条約・勧告の採択等様々な活動を行なっている
IMO	International Maritime Organization：国際海事機関　海事に関するあらゆる事項に対する政府の規則及び慣行に関した政府間の協力のための機構
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change：気候変動に関する政府間パネル
ISM コード	International Safety Management Code：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国際安全管理コード　SOLAS 条約締約国の船舶に義務付

	けられている
ISO	International Organization for Standardization：国際標準化機構
ITS	Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム
JTRN	Japan-Transport：物流データの電子的な交換の普及推進をはかるため開発された、トラック輸送・倉庫業務における事実上の国内統一標準メッセージ
LAN	Local Area Network：ビル内や敷地内に分散して設置されているコンピューターや端末装置などを相互に接続した構内通信網
LRT	Light Rail Transit：新世代路面電車
LPG	Liquefied Petroleum Gas：液化石油ガス
MARPOL73／78条約	Protcol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973：1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書
MARS	Multi Access Reservation Systems：旅客販売総合システム
東京 MOU	Memorandum Of Understanding：アジア太平洋地域における外国船舶の監督を協力して実施するための東京において採択された覚書
MPA	Major Projects Arrangements：外国企業の我が国大型公共事業の参入機会等に関する我が国政府の措置
MSAS	MTSAT Satellite-based Augmentation System：運輸多目的衛星用衛星航法補強システム
MTSAT	Multi-functional Transport Satellite：運輸多目的衛星
NEAR-GOOS 地域リアルタイムデータベース	North-East Asian Region-Global Ocean Observing System：ユネスコ政府間海洋学委員会（IOC)、世界気象機関（WMO）等が推進する全球海洋観測システムの北東アジア地域プロジェクトであり、参加各国の海洋観測データ等を即時的に国際交換するためのデータベース 日本、中国、韓国、ロシアが参加

NOWPAP	North West Pacific Action Plan：北西太平洋地域海行動計画
PDA	Personal Digital Assistants：通信機能等を有する携帯可能な情報機器の総称
PHS	Personal Handyphone System：簡易型携帯電話
PSC	Port State Control：ポート・ステート・コントロール　外国船舶の寄港国による監督
PTPS	Public Transport Priority System：優先的な信号制御や優先レーン等の設定により公共車両を優先的に運行させるシステム
RCC（航空関係）	Rescue Co-ordination Center：捜索救難調整本部
RCC（海上関係）	Rescue Cordinate Center：捜索救難調整本部
RCU	Regional Coordinating Unit：各地域海行動計画の本部
内航 RORO 船	RORO とは ROLL ON ROLL OFF の略。貨物をトラック・トレーラーに搭載したまま、あるいはフォークリフトによって、岸壁から船舶に、及び船舶から岸壁に積み卸す水平荷役方式をとる内航船舶
SAR 条約	Search And Rescue 条約：1979年の海上における捜索及び救助に関する国際条約
Sea-NACCS	Sea Nippon Automated Cargo Clearance System：海上貨物通関情報処理システム　海上貨物の通関手続きをコンピューターを使用し処理するシステム
SOLAS 条約	Safety of Life at Sea：1974年の海上における人命の安全のための国際条約
STCW 条約	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafares, 1978：1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約
TBT	Tributyltin：トリブチルスズ　船体に貝などの海洋生物が付着するのを防ぐための船底防汚塗料に含まれる有機スズの一種で、その毒性による海洋汚染が

	問題視されているが、現在、日本国内では使用されていない
TBT 協定	Technical Barriers to Trade：貿易の技術的障害に関する協定
TDM	Transportation Demand Management：交通需要マネジメント（管理）　交通渋滞の解消のため、需要面に働きかけ、その分散、縮小を図る試み
TSL	（テクノスーパーライナー参照）
UN/EDIFACT	United Nations/Electronic Data Interchange For Administration,Commerce and Transport：国連、行政、商業、運輸のための電子データ交換規則
UNEP	United Nations Environment Programme：国連環境計画
: UNESCO/IOC	United Nations Educational Scientific and Cultual Organization/Intergovernmental Oceanographic Commission：国連教育科学文化機関／政府間海洋学委員会
VAN	Value added network：付加価値通信網
VERTIS	Vehicle, Road and Traffic Intelligent Society：道路・交通・車両インテリジェント化推進協議会
VOR/DME	VHF Omnidirectional Radio Range/Distance Measuring Equipment：超短波全方向式無線標識施設／距離情報提供装置　航空機に対し方位及び距離の情報を提供する無線施設
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
WMO	World Meteorological Organization：世界気象機関
WTO（貿易関係）	World Trade Organization：世界貿易機関
WTO（観光関係）	World Tourism Organization：世界観光機関
Y２K	コンピューター西暦2000年問題 Y：year K：kilo（1000）「Year2000」の短縮形