(参考資料2)

前回までの議論の補足資料

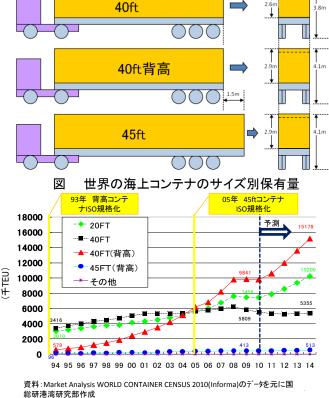
国土交通省 平成23年12月

45フィートコンテナの国内における安全かつ円滑な輸送の実現に向けた取り組み

45フィートコンテナの国内における安全かつ円滑な輸送の実現に向けた取り組み。

背景

- 45フィートコンテナは、2005年にISO規格化され、北 米・中国航路を中心に利用が拡大中。
- 日本においても物流の効率化の観点から利用への 要望は高いが、以下の理由により利用がされていない。
- 1. 国内車両メー カーは45ftコ ンテナ輸送に 対応する シャーシを製 作していない こと
- 2. ふ頭内での 取り回し操作 性や荷役の 安全性等が 不明確である اط
- 3. 国内の道路 通行にあたっ 🗟 ては、交差点 等の通行の 安全性等が 不明確である عے



導入に向けた実証実験





个2011年3月 横浜港~千葉県富里市間を輸送 (京浜港物流高度化推進協議会)

←2010年11月 宮城県岩沼市~仙台 塩釜港間を輸送(東北国際物流戦略チーム)







構造改革特区における公道輸送

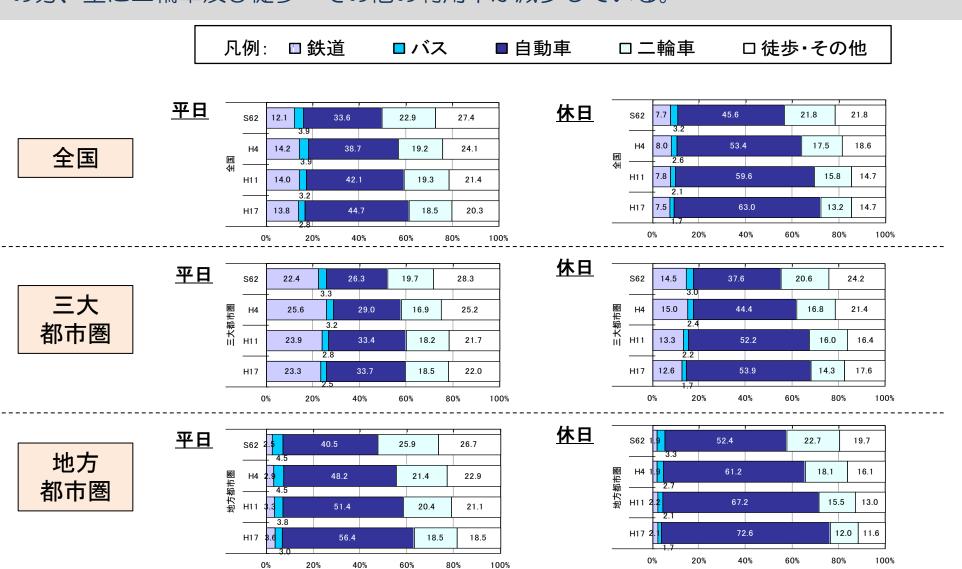
経緯

2011年1月 構造改革特区基本方針の一部変更(閣議決定) 2011年3月「みやぎ45フィートコンテナ物流特区」を「45フィートコンテナ の輸送円滑化事業」の適用特区として構造改革特別区域計画認定 特例措置の内容:車両の長さに関する通行条件の緩和(道路法 第47条の2第1項の規定に基づく特殊車両通行許可申請に対する 許可条件の緩和)

2011年9月 仙台塩釜港~宮城県岩沼市間の輸送開始(東洋ゴム工業) 1

代表交通手段利用率の都市規模別の推移

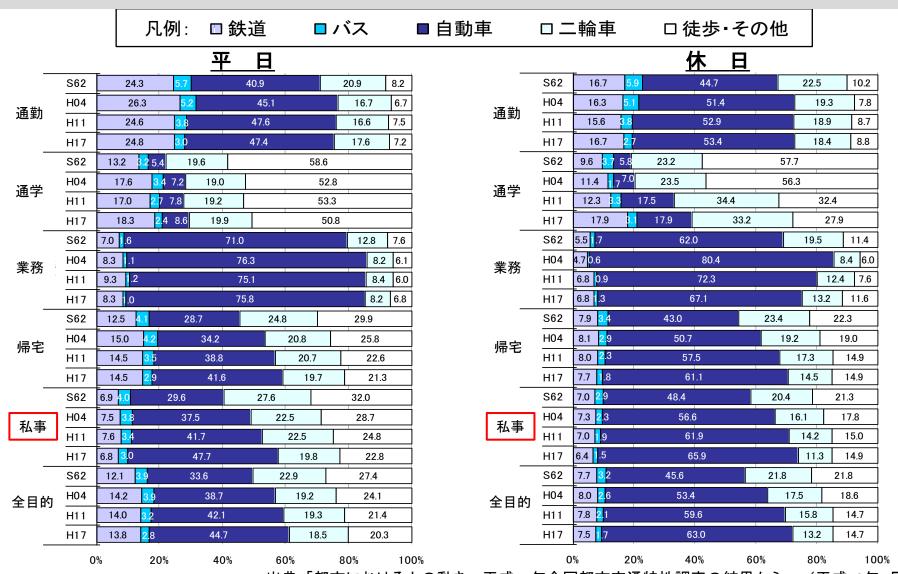
■ 特に地方都市圏において、バスを除く自動車の代表交通手段利用率の増加が進んでおり、その分、主に二輪車及び徒歩・その他の利用率が減少している。



出典:「都市における人の動きー平成17年全国都市交通特性調査の結果から一」(平成19年5月)

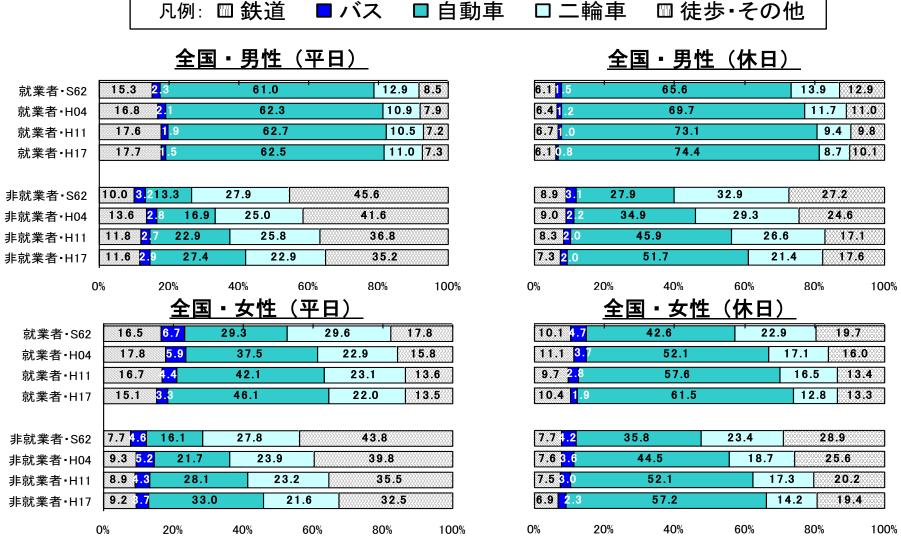
代表交通手段利用率の目的別の推移

■ 特に私事目的において、バスを除く自動車の代表交通手段利用率の増加、二輪車及び徒歩・ その他の利用率の減少が進んでいる。



代表交通手段利用率の職業有無・男女別の推移

■ 特に非就業者、女性において、バスを除く自動車の代表交通手段利用率の増加、二輪車及び 徒歩・その他の利用率の減少が進んでいる。



災害により被災した地域鉄道が廃線となった事例(高千穂鉄道)

- 高千穂鉄道は、平成17年に台風に被災し、運休。再開することなく平成20年に廃止。
- 高千穂鉄道運休後、ある程度は並行する路線バスに移行したものの、公共交通機関全体の利用者数は約3分の1に減少(多くが自家用車等それ以外の交通手段に移行したものと推測される。)。

廃止に至る経緯

昭和10年 国鉄日之影線(延岡〜日向岡元間) 開業 昭和47年 高千穂まで延伸開業(高千穂線に改称) 平成元年 高千穂鉄道高千穂線として運行開始

平成17年9月 台風14号に被災。橋脚を流出する等により運行不能に(休止)。

12月 高千穂鉄道(株) 臨時株主総会で第三セクターとしての経営断念を決議 平成18年9月 高千穂鉄道(株) が延岡〜槇峰間の鉄道事業廃止を届出

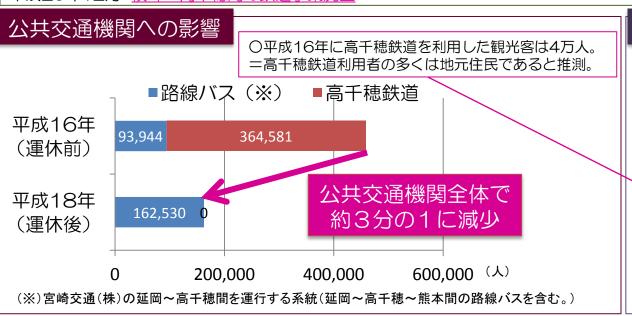
間 1 福駅道(株/7) 延岡・福岡はの駅道事業廃止を周日 福峰~高千穂間は休止期間を延長し、譲渡譲受等に関し引き続き検討

平成19年9月 延岡~槇峰間の鉄道事業廃止

12月 高千穂鉄道(株)が槇峰~高千穂間の鉄道事業廃止を届出

平成20年12月 <u>槇峰~高千穂間の鉄道事業廃止</u>





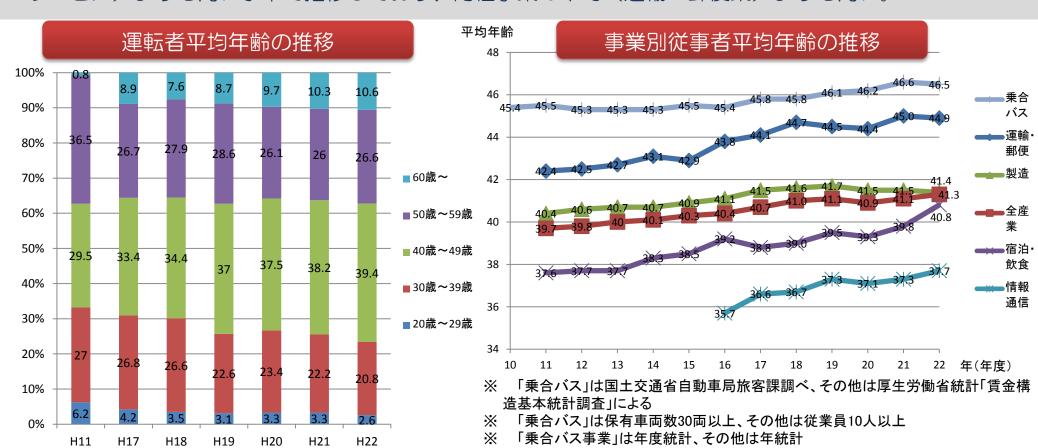


H11 H12 H13 H14 H15 H16 H17 H18 H19 H20 H21 H22

500

乗合バス事業の従事者平均年齢の比較

- 平成17年~22年の間、20代~30代のバス運転者割合は31%から23.4%へ低下。一方、人件費削減のための退職者等の再雇用により、平成11年にはわずか0.8%であった60歳以上の運転手が大幅に増加し、平成22年には10.6%にも達している。今後、運転者の高齢化はますます進むことが予想される。
- 平成10年~22年の間、乗合バス事業の従事者の平均年齢は、他事業(製造、情報通信、宿泊・飲食サービス)よりも高い水準で推移しており、同種事業の平均(運輸・郵便業)よりも高い。



「卸売・小売業、飲食店」を使用

「運輸業・郵便業」は平成20年以前は「運輸業」、「運輸業・郵便業」及び「情報通信

業 |は平成15年以前は「運輸・通信業」、「宿泊業・飲食サービス業 |は平成15年以前は

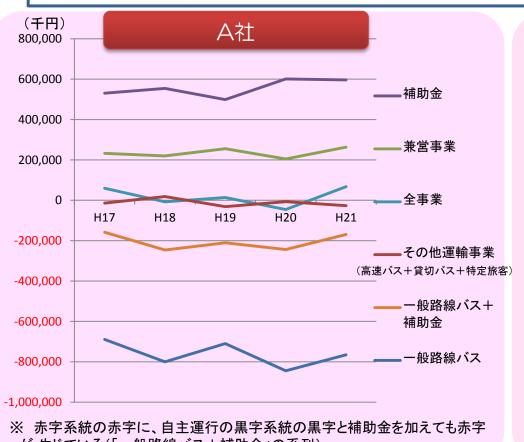
- ※ H11は全事業者、H17以降は全国14事業者をサンプル抽出。
- ※ 毎年7月末調べ。

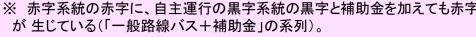
特定の企業をサンプルとした事業別収入

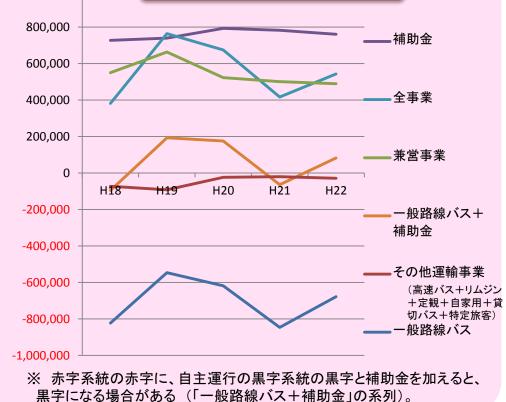
- A社、B社ともに、一般路線バスは、赤字系統の赤字に自主運行の黒字系統の黒字を加えて も大幅な赤字だが、補助金を加えると、年によっては黒字になる場合もある。いずれにし 公的な補助がなければ運行を維持することは困難な状況。
 - ■A社・・・中国地方において営業を行っている中堅事業者。兼営事業は不動産業や航空代理店業等 ■B社・・・近畿地方において営業を行っている中堅事業者。兼営事業は不動産業や飲食店等。

(千円)

1,000,000







B社

- ※ 公益社団法人日本バス協会の協力により、個別事業者の事業別収支を入手
- ※ 日本全体では、一般路線バスの赤字系統の赤字と黒字系統の黒字と補助金で相殺しても、約1000億円程度の赤字が発生している(平成20年度実績)。

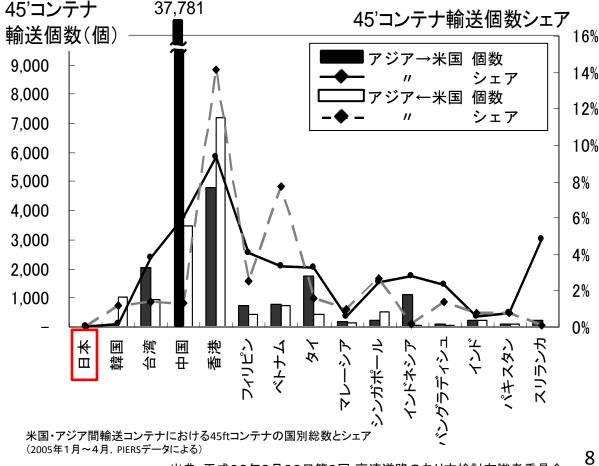
国際海上コンテナ輸送と高速道路

- 現在の国際物流の主流である40フィート背高コンテナ車については、我が国の高速自動車 国道は全て通行可能。
- 一方、2005年にISO規格となり、今後国際物流において取扱量が増加する可能性がある45フィートコンテナ車については、日本では原則走行不可。(欧米や中国等では走行可能)

【45ftコンテナ輸送に関わる海外の状況】

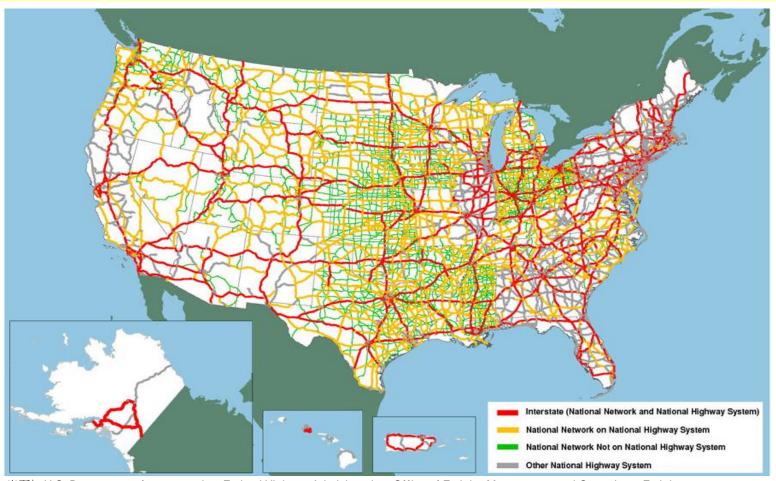
国内規制 45ftコンテナの 軸重 国内陸上輸送の 法令名 重量 (1軸 さ高 長さ 取扱 当り) 走行可能 国内規制に合致し 欧州連合 理事会指令 44t 4.0m | 16.5m | 2.55m ていなくても欧州委 10.0t 96/53/E C 員会の判断で走行 可能。 14.63m 規制 23 CFR Part 米国 (最低 36.3t 9.1t 2.6m 走行可能 道路を走行する **24** t. 中国「車両のサイズと (連接3 4.2m 18.0m 40t 2.5m 走行可能 軸荷重の基準 **24** t (連接3 香港 40t 4.2m 18.0m 2.5m 走行可能 原則走行不可 ・45ftコンテナの陸上 車両制限令 36t 10.0t 4.1m 16.5m 2.5m 輸送には特殊車両 通行許可が必要。

【45ftコンテナの動向 (米国←→ アジア)】



米国における45フィートコンテナ車が通行可能なネットワーク

■ 米国では約32万キロのネットワークにおいて45フィートコンテナ車が通行可能。



出所)U.S. Department oftransportation, Federal Highway Administration, Office of Freight Management and Operations, Freight Analysis Framework, version 2.2, 2007.

[The National Network]

National Networkは、各州に協定連結貨物車両注)が州間構想道路と連邦補助主要道路の一部を走行できるようにさせるために、U.S. Code of Federal Regulations (23 CFR 658)で指定されており、その総延長は約20万マイル。注)協定連結貨物車両とは、全長48ft (14.63m) 以内のセミトレーラー1台もしくは28ftセミトレーラー1台と28ftセミトレーラー1台を牽引するトラクターで幅102インチ以内のもの。

法制上の支援策の期限について

- 都市再生特別措置法等における見直し規定などは以下の通り。
- 都市再生特別措置法(平成14年)
- 〇平成16年度創設の「まちづくり交付金」(現在の社会資本整備総合交付金の一部)の根拠となる法律。
- 〇恒久法であるが、「政府は、この法律の施行(平成14年6月)後十年以内に、この法律の施行の状況に ついて検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする」見直し規定が存在し、平成23 年に改正済み。
- 〇なお、平成23年の改正においては、民間都市再生事業計画の大臣認定申請の期限が平成24年3月から平成29年3月に延長されている。
- 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(平成元年)
- 〇宅地開発と鉄道整備を一体的に推進する土地区画整理事業の特例の根拠となる法律。
- ○恒久法であり、見直し期限も置かれていない。
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年)
- ○地域公共交通活性化・再生総合事業の前提となる法律。
- ○<u>恒久法であるが、「政府は、この法律の施行(平成19年10月)後五年を経過した場合において、この</u> 法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする」見直し規 定が存在。