

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。

- 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
- 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こと
- 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こと

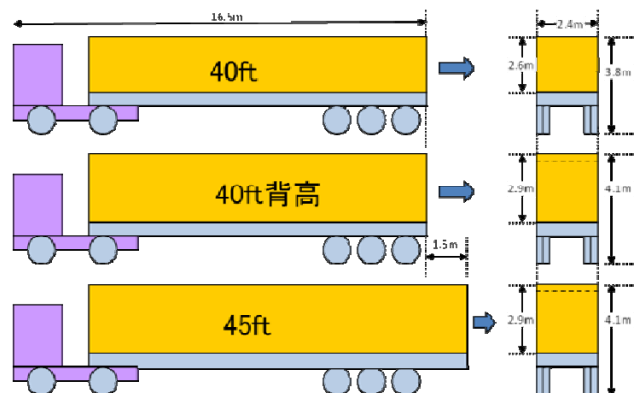
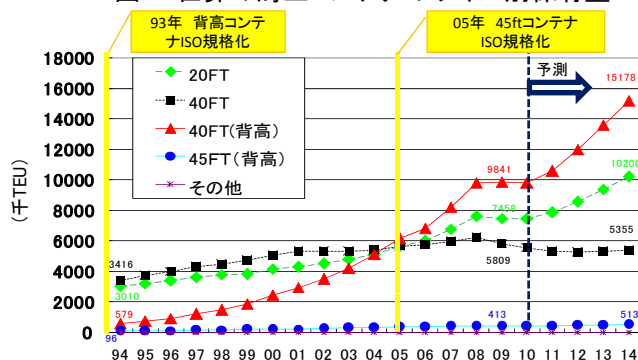


図 世界の海上コンテナのサイズ別保有量



資料: Market Analysis WORLD CONTAINER CENSUS 2010(Informa)のデータを元に国総研港湾研究部作成

導入に向けた実証実験



↑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)

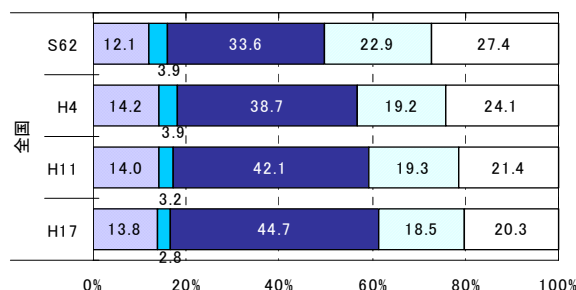
代表交通手段利用率の都市規模別の推移

- 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。

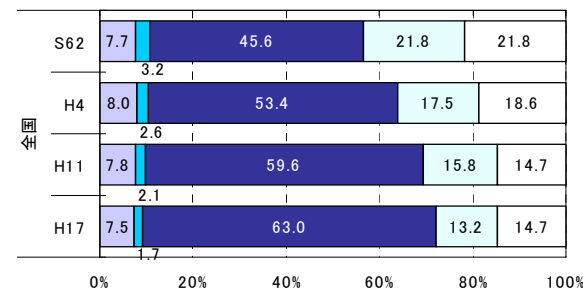
凡例： □鉄道 □バス □自動車 □二輪車 □徒歩・その他

全国

平日

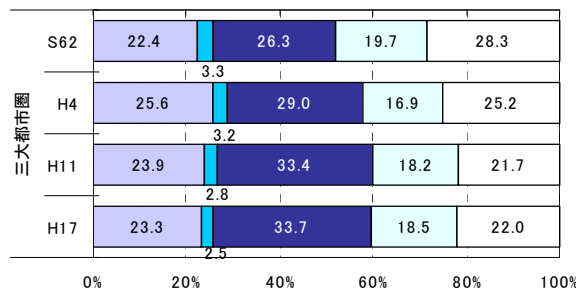


休日

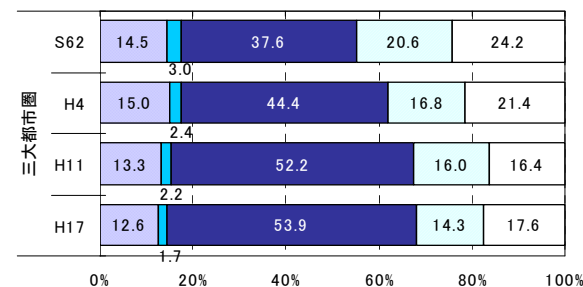


三大都市圏

平日

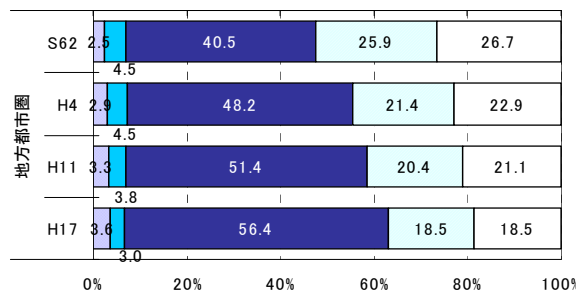


休日

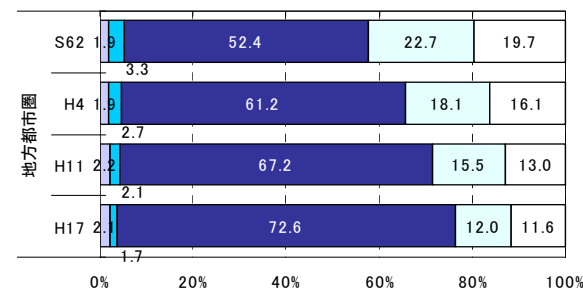


地方都市圏

平日



休日



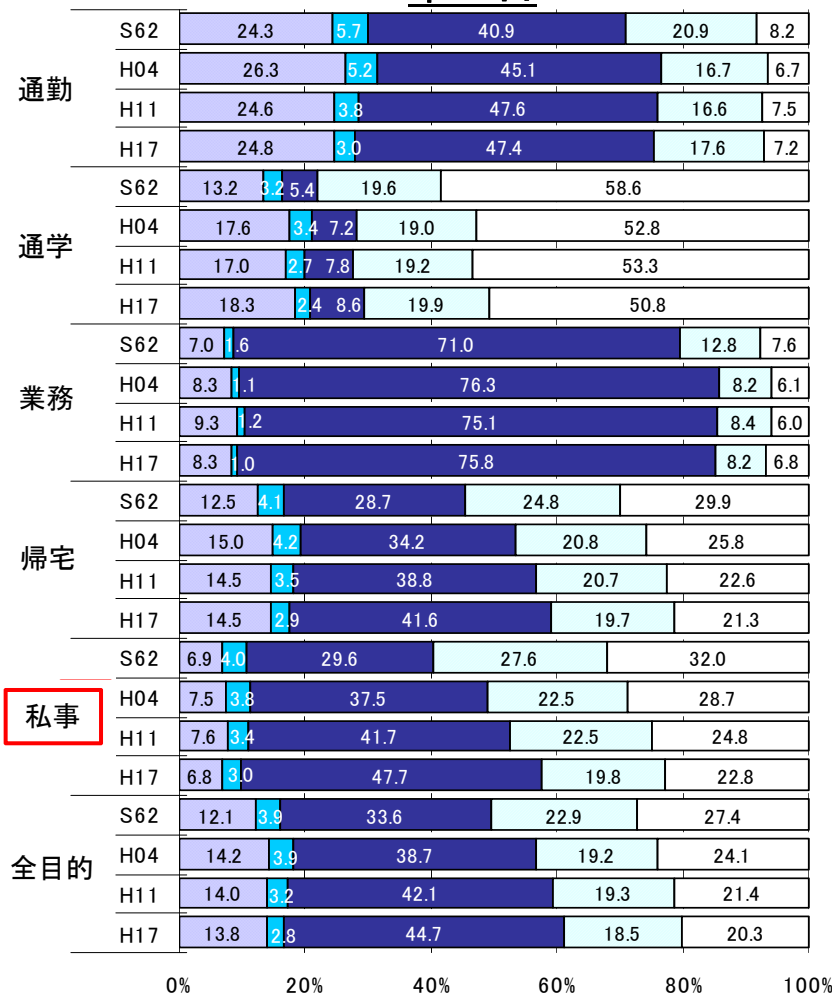
出典:「都市における人の動きー平成17年全国都市交通特性調査の結果からー」(平成19年5月)

代表交通手段利用率の目的別の推移

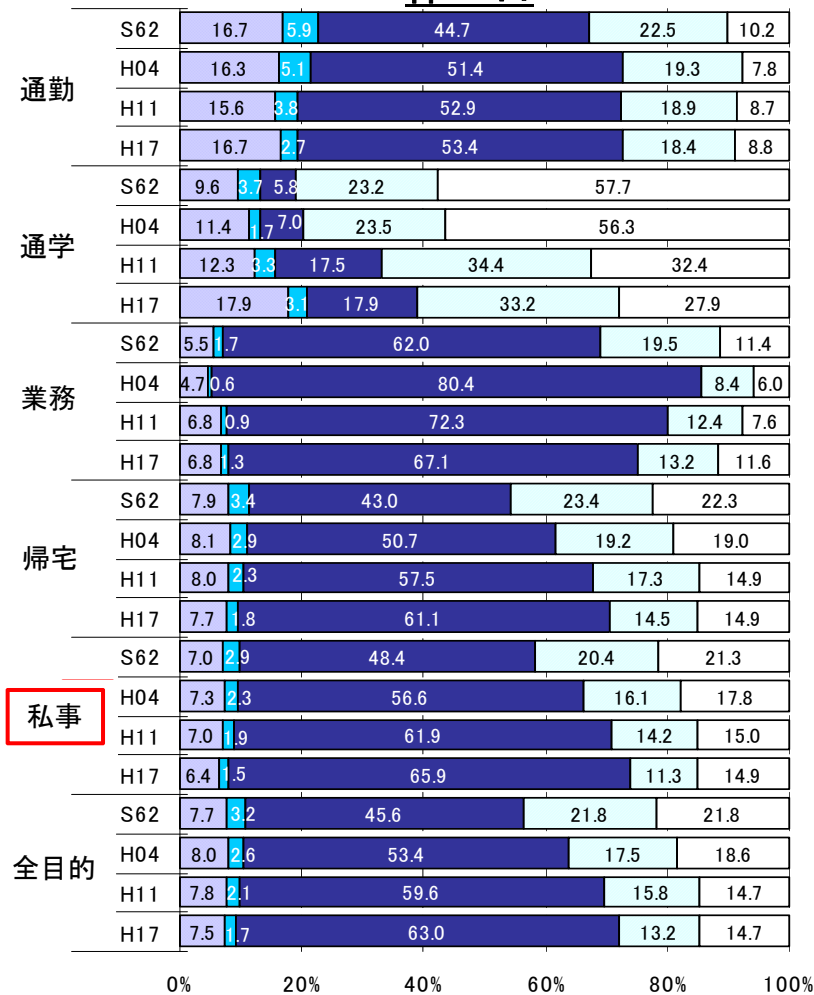
- 特に私事目的において、バスを除く自動車の代表交通手段利用率の増加、二輪車及び徒歩・その他の利用率の減少が進んでいる。

凡例： □鉄道 □バス ■自動車 □二輪車 □徒歩・その他

平日



休日



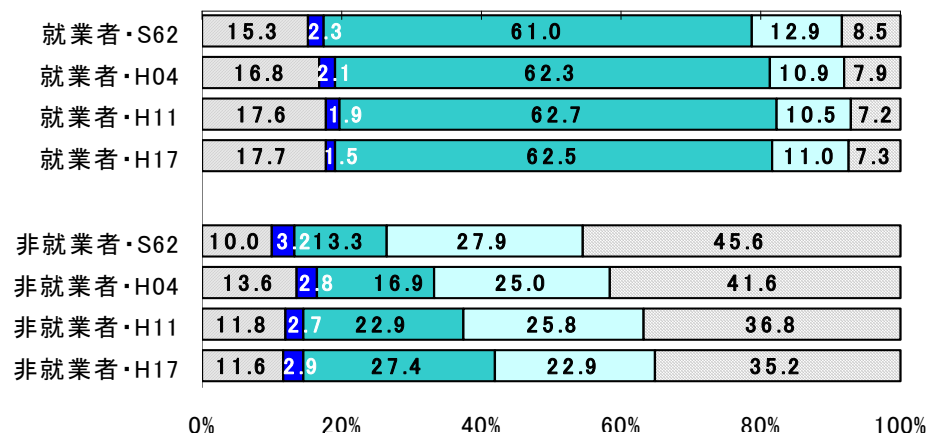
出典：「都市における人の動き－平成17年全国都市交通特性調査の結果から－」（平成19年5月）

代表交通手段利用率の職業有無・男女別の推移

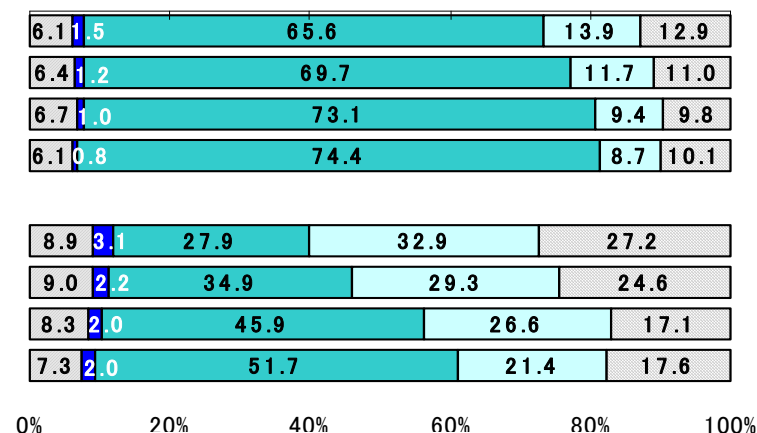
- 特に非就業者、女性において、バスを除く自動車の代表交通手段利用率の増加、二輪車及び徒歩・その他の利用率の減少が進んでいる。

凡例：□鉄道 ■バス ■自動車 □二輪車 □徒歩・その他

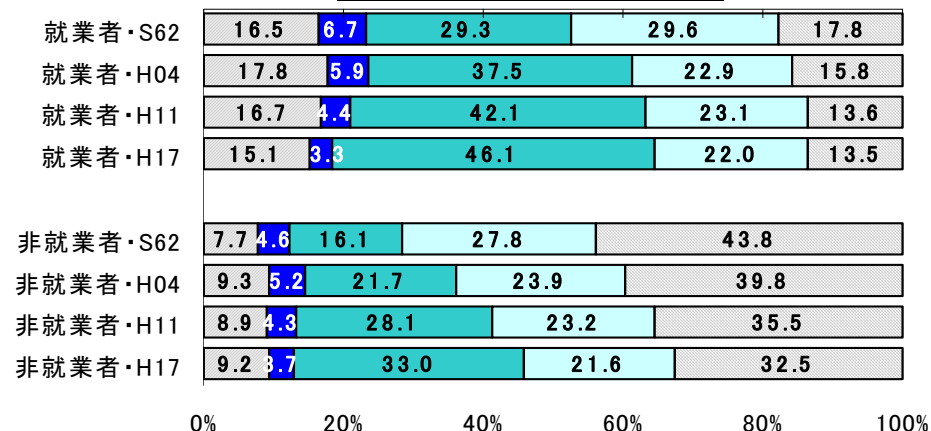
全国・男性（平日）



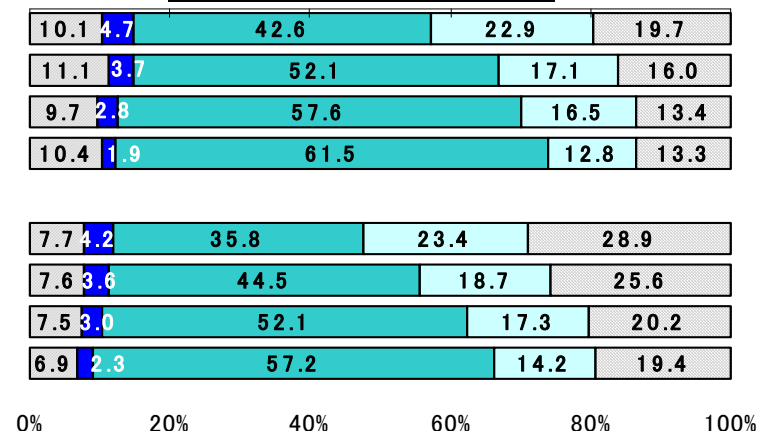
全国・男性（休日）



全国・女性（平日）



全国・女性（休日）



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

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14号に被災し、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。）。

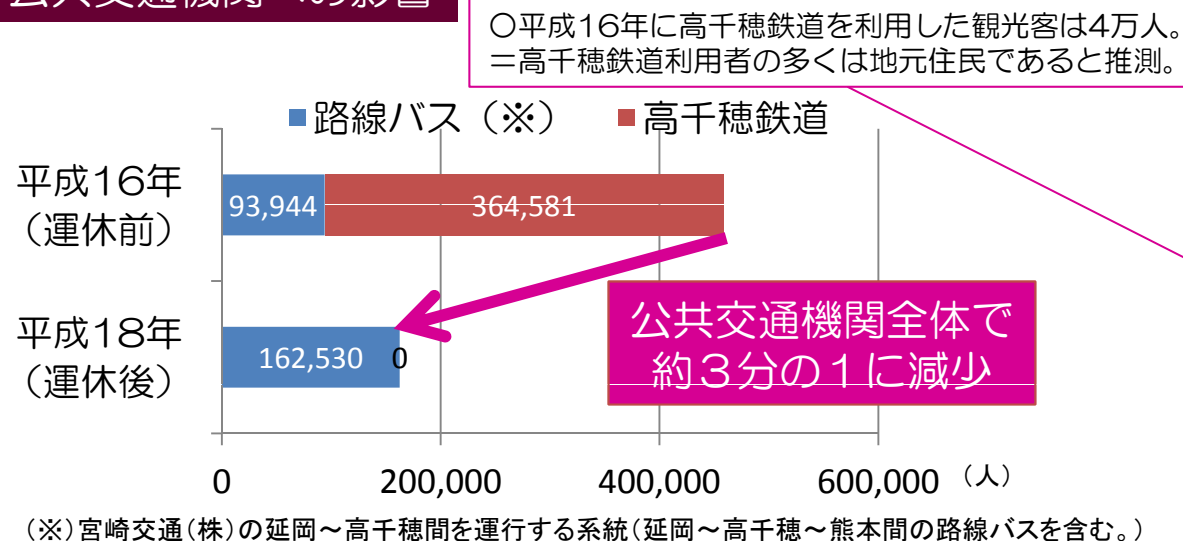
廃止に至る経緯

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～榎峰間の鉄道事業廃止を届出 榎峰～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～榎峰間の鉄道事業廃止
12月	高千穂鉄道(株)が榎峰～高千穂間の鉄道事業廃止を届出
平成20年12月	榎峰～高千穂間の鉄道事業廃止



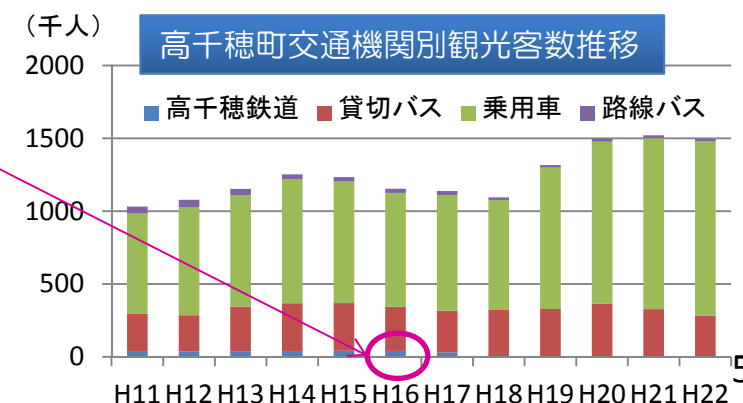
高千穂鉄道被災状況(H17.9)

公共交通機関への影響



参考：観光への影響

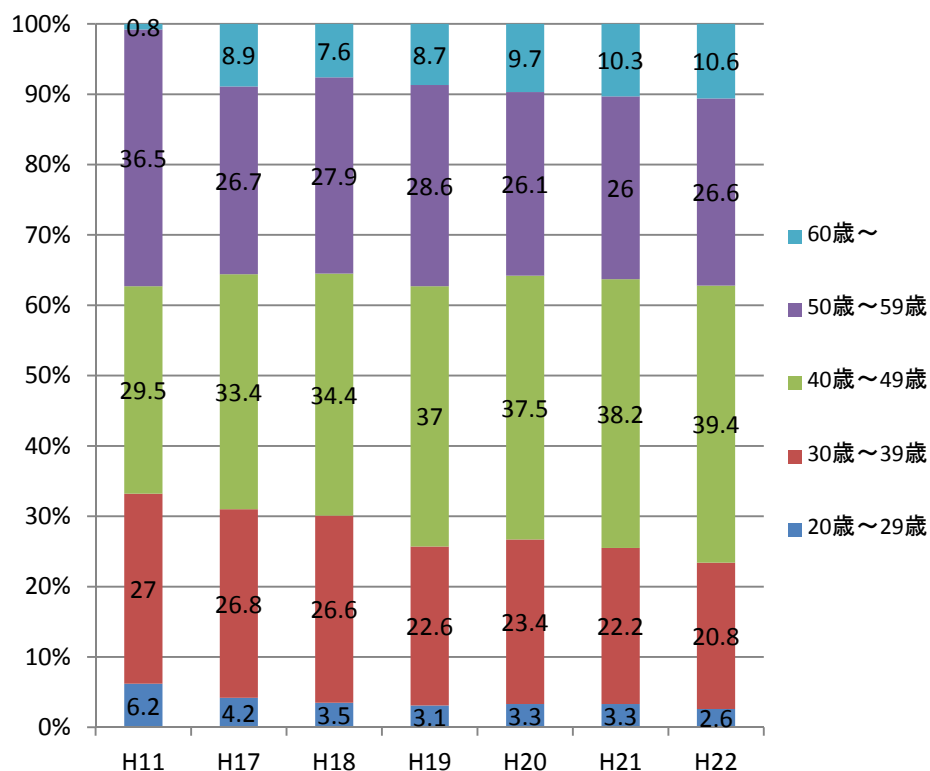
台風14号の影響で一時的にやや減少したものの、近年は好調に推移。
(平成17年：前年比-1.4%/平成18年：前年比-3.8%)



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。

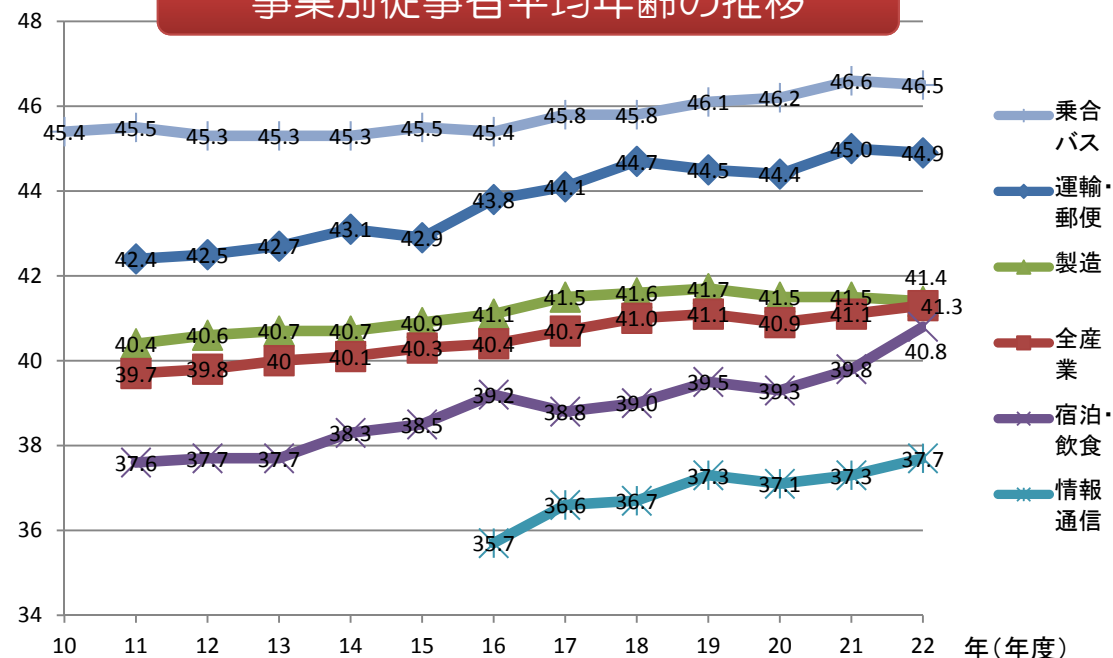
運転者平均年齢の推移



※ 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。

平均年齢

事業別従事者平均年齢の推移



※ 「乗合バス」は国土交通省自動車局旅客課調べ、その他は厚生労働省統計「賃金構造基本統計調査」による

※ 「乗合バス」は保有車両数30両以上、その他は従業員10人以上

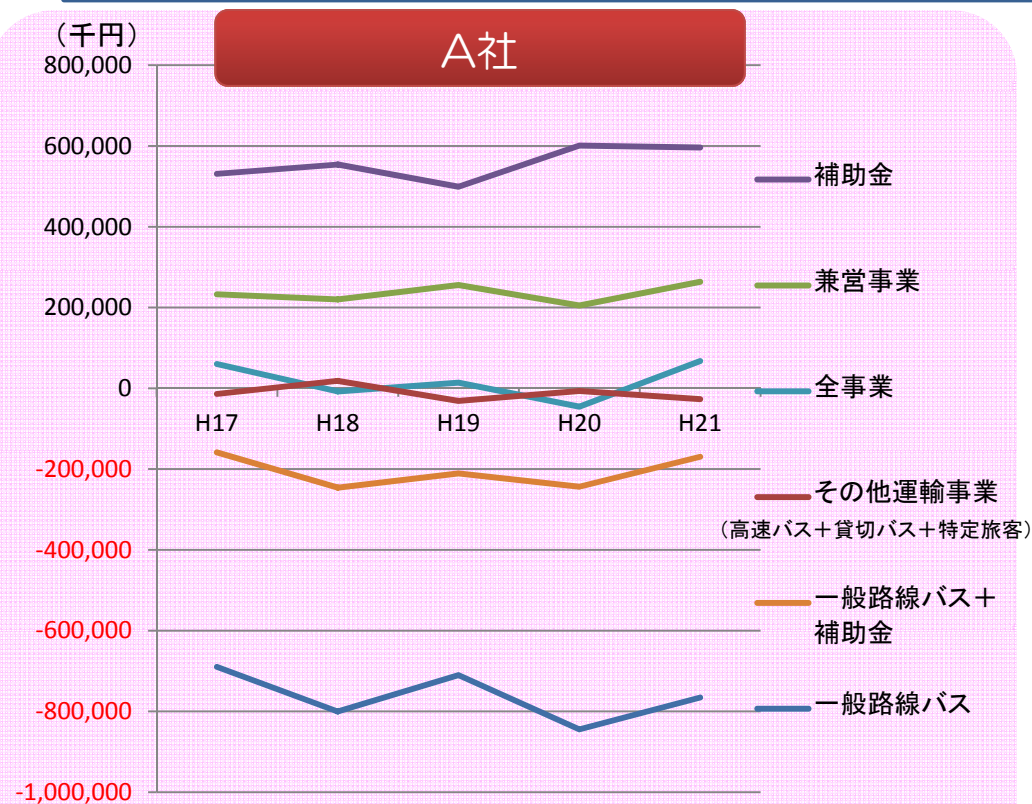
※ 「乗合バス事業」は年度統計、その他は年統計

※ 「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「卸売・小売業、飲食店」を使用

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。いずれにしろ、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。

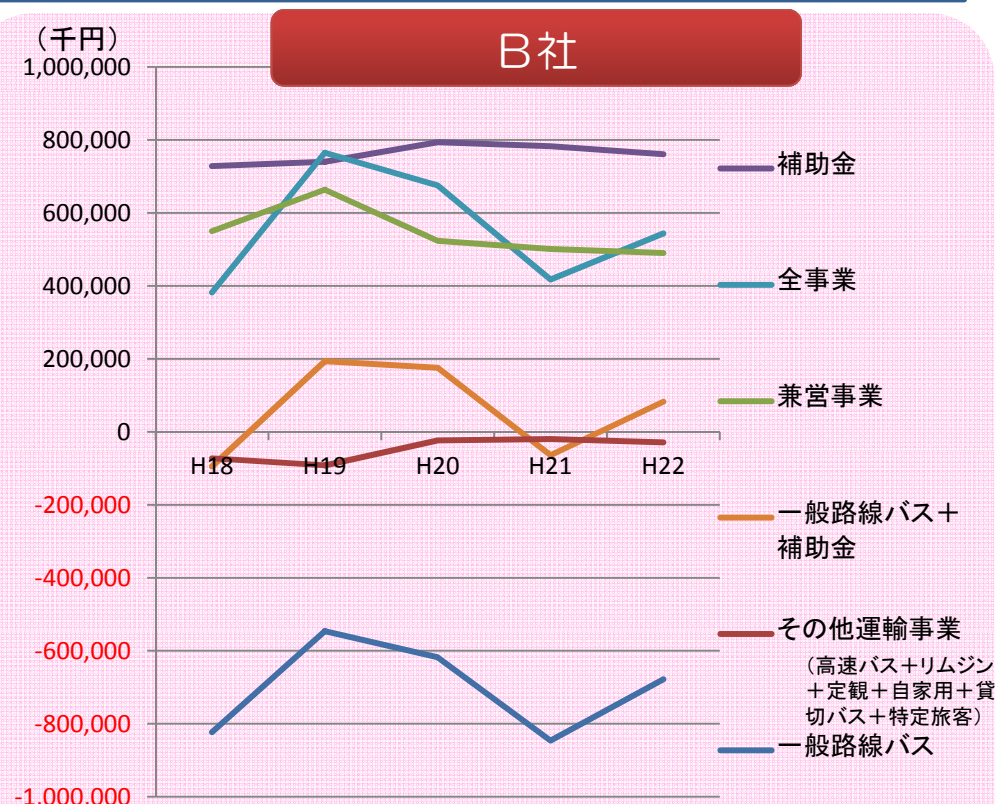
- A社・・・中国地方において営業を行っている中堅事業者。兼営事業は不動産業や航空代理店業等
 ■ B社・・・近畿地方において営業を行っている中堅事業者。兼営事業は不動産業や飲食店等。



※ 赤字系統の赤字に、自主運行の黒字系統の黒字と補助金を加えても赤字が生じている(「一般路線バス+補助金」の系列)。

※ 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)。



※ 赤字系統の赤字に、自主運行の黒字系統の黒字と補助金を加えると、黒字になる場合がある(「一般路線バス+補助金」の系列)。

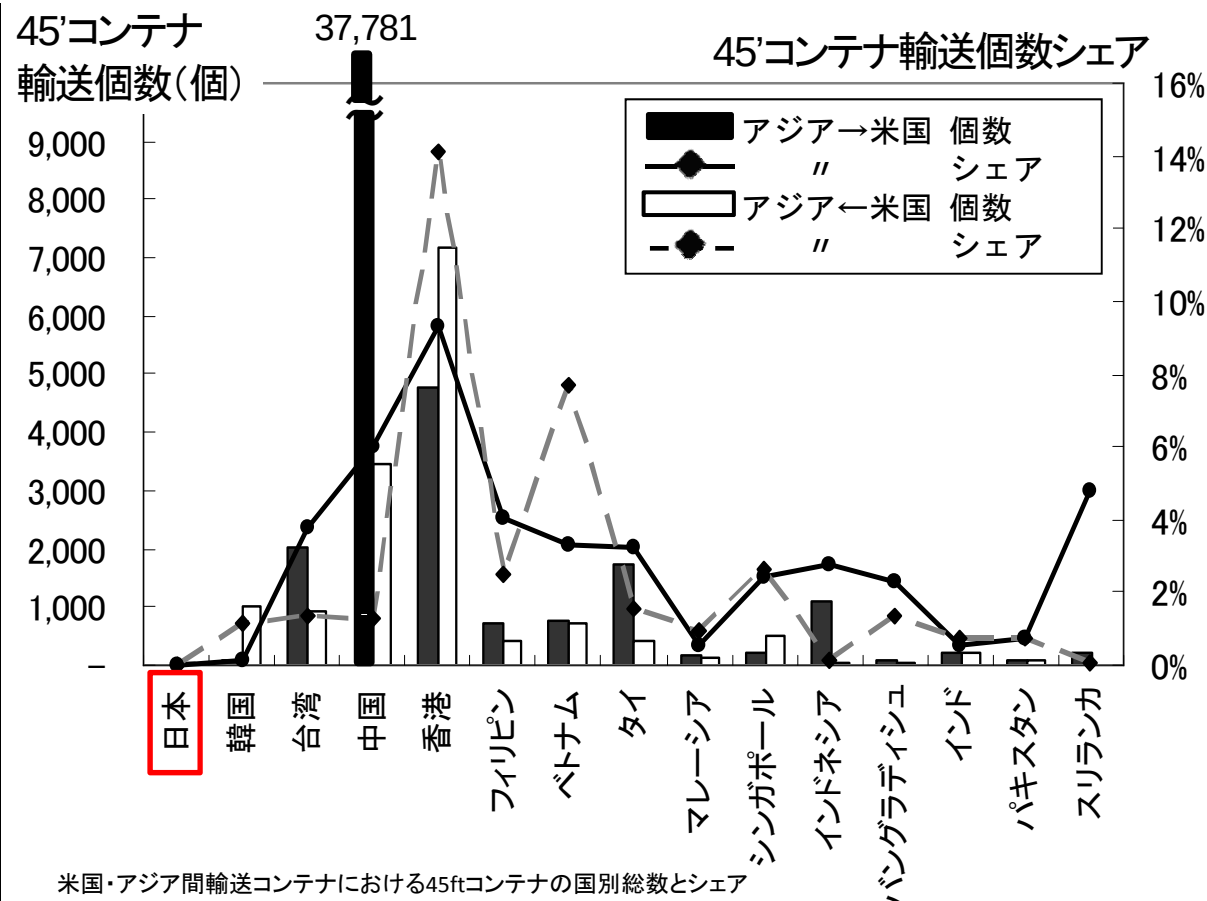
国際海上コンテナ輸送と高速道路

- 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】

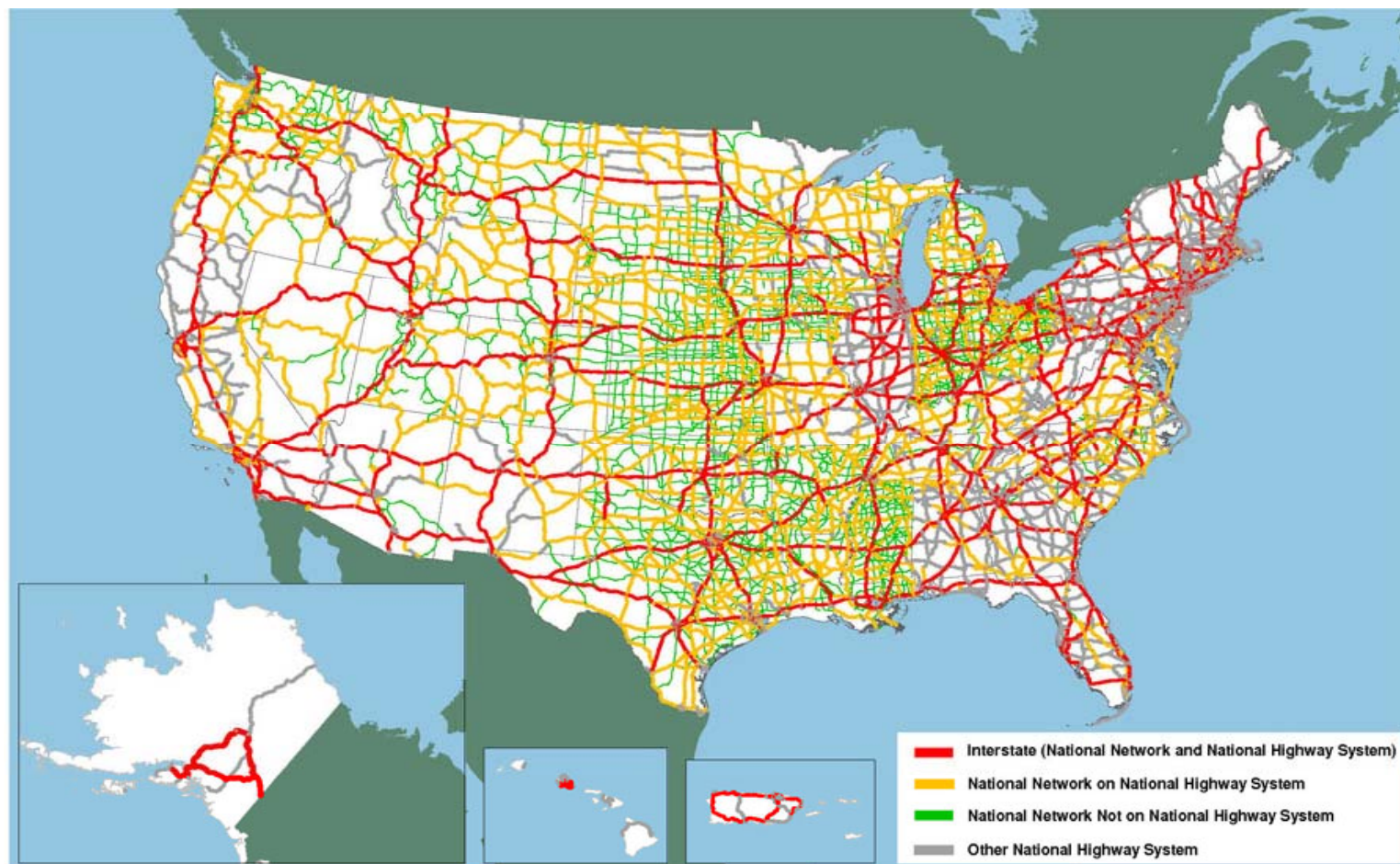
	国内規制						45ftコンテナの 国内陸上輸送の 取扱
	法令名	重量	軸重 (1軸 当り)	高さ	長さ	幅	
EU	欧州連合 理事会指令 96/53/E C	44t	10.0t	4.0m	16.5m	2.55m	<u>走行可能</u> ・国内規制に合致し ていなくても欧州委 員会の判断で走行 可能。
米国	23 CFR Part 658	36.3t	9.1t	規制 なし	14.63m (最低 値)	2.6m	<u>走行可能</u>
中国	道路を走行する 車両のサイズと 軸荷重の基準	40t	24 t (連接3 軸)	4.2m	18.0m	2.5m	<u>走行可能</u>
香港	—	40t	24 t (連接3 軸)	4.2m	18.0m	2.5m	<u>走行可能</u>
日本	車両制限令	36t	10.0t	4.1m	16.5m	2.5m	<u>原則走行不可</u> ・45ftコンテナの陸上 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 of Transportation, 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）

- 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。
- 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。
- 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）

- 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。
- 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。

交通分野におけるテロ対策の例

鉄道分野

- ・「危機管理レベル」の設定・運用→事業者が適切な保安措置を実施
- ・「見せる警備・利用者の参加」を軸



駅構内・列車内の巡回警備



ポスターの掲示

電子掲示板のテロップ表示

不審物発見に係る協力要請



カメラによるモニタリング



非常用通報器・運転室の施設

自動車分野

(1) バスジャック対策

日本バス協会において、「バスジャック統一対応マニュアル」を策定し、これに基づき各社で自社マニュアルを策定(平成12年7月策定、平成20年12月改定)

- ・乗務員の心得
- ・非常用防犯灯、運転席周辺へのアクリル板の設置等機器の整備
- ・実践的訓練の定期的実施 等

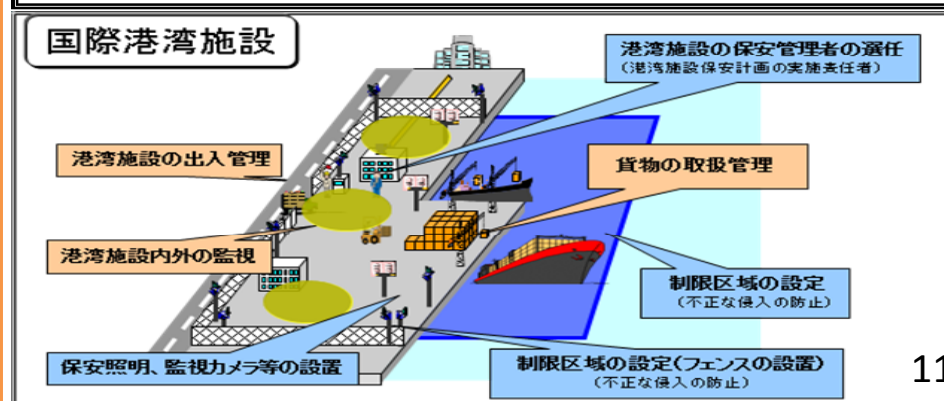
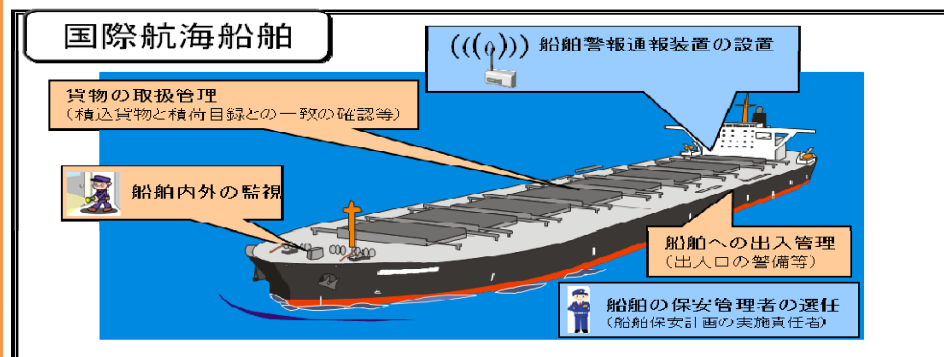
(2) その他テロ対策

- ・始業・終業時等における車内の点検
- ・営業所・車庫内外の巡回
- ・主要バス乗降場への警戒要員の派遣
- ・車内放送等による乗客への協力要請 等

航空分野

- ・国際民間航空条約に従った保安対策の実施・強化
 - － 旅客検査、受託手荷物検査等の確実な実施
 - － 国際線への液体物機内持込制限
 - － 強化コックピットドアの義務化
- ・空港における車両及び人の侵入対策としてのフェンス等の強化及びセンサーの設置拡充
- ・従来の検査機器では発見困難な化学物質等を使用した爆発物を検知するボディースキャナーの実証実験を成田空港で行い、新たな検査機器として位置付け

海上関係(SOLAS条約に基づく対策)



交通分野における新型インフルエンザ対策

- 新型インフルエンザ対策は、災害対策基本法・災害救助法等に基づく災害対策、国民保護法等に基づくテロ等事件対策に共通して見られる危機管理対策と同様に、社会機能維持事業者である運送事業者が果たすべき役割は大きい。

政府行動計画(9月20日改定)

- 病原性が高い新型インフルエンザの発生・流行に備え、医療、社会機能維持等の対策を強化
- 平成21年に発生した事象の対策経験等を踏まえ、病原性の程度等に応じ、実施すべき対策を決定

発生段階毎の個別措置を含め、追加等見直しを行った

国土交通省行動計画(9月20日改定)

政府行動計画の改定内容を反映し、以下を追加等改定

【海外発生期】

- 国土交通省新型インフルエンザ対策本部を設置
- 検疫の集約化への対応
- 在外邦人の帰国支援

⇒水際対策開始時期を発生が疑われる場合に前倒し
⇒検疫の集約先空港(成田、関西等)に羽田を追加
⇒帰国希望の在外邦人向けに、定期便等運航中に、運行情報の提供、増便が必要な場合の航空会社への依頼等

【国内発生早期】

- 公共交通機関の利用者に対するマスク着用等の広報の要請等感染拡大防止策
- 社会機能維持事業者に対する事業継続の要請

⇒地域の発生状況により「地域未発生期」、「地域発生早期」、「地域感染期」の3段階に都道府県ごとに分けて対応

【国内感染期】

- 対策の主眼を被害軽減に切り替え
- 社会機能維持事業者に対する事業継続の要請

⇒社会・経済機能の維持等のため以下の点を明記
①事業継続のための法令の弾力運用の周知
②運送事業者への医療品・食料品等緊急物資の円滑な運送の要請
運送事業者(公共交通・物流等)を社会機能維持事業者として明記

【小康期】

- 社会・経済機能の回復

(ワクチン先行接種等の支援対象としても明確化)
※高病原性想定 of 強力な措置を記載しているが、実際の毒性等の情報が得られ次第、その程度に応じた措置へ切替える