

4 運輸・情報通信業

◆ 概要

国内貨物の年間総輸送量は、国内における経済活動の低迷を要因に漸減傾向にある。景気後退に伴う企業の生産調整により、生産関連貨物の需要が減少した。また、エコカー減税やエコポイント制度などの政策効果により、自動車、家電などでは荷動きの改善が見られたものの、雇用情勢悪化の影響から個人消費は低迷し、消費関連貨物および建設関連貨物の需要は減少した。このような情勢下において、企業間の受注競争はさらに激化している。

一方、国際物流（貨物の輸出入）は、原油価格が乱高下していた前年度に比べて落ち着き、中国を中心としたアジアの荷動きの改善や、新興国の経済発展を背景に増加基調で推移していたが、世界的な景気後退の影響で、海上貨物・航空貨物ともに輸送量は大幅な減少傾向での推移を余儀なくされた。

旅客輸送業界では、規制強化にシフトしたハイヤー・タクシーの輸送伸び率の減少幅が改善されたものの、鉄道、乗合バス、ハイヤー・タクシー、航空のすべてでマイナス成長となる見通しである。鉄道業界は、近年の原油高からエコ輸送機関として好況だったが、不景気に加え新型インフルエンザの流行と高速道路料金引き下げの影響を受け、輸送量が減少に転じた。バス業界は、景気後退の影響に伴う路線バス需要減や新型インフルエンザの流行による学校行事やツアーなどの需要減により、減収基調となった。ハイヤー・タクシー業界は、平成14年の規制緩和で供給過剰状態となっていたが、業界活性化、運転手の労働環境改善、渋滞問題緩和などを目的に行政介入による再規制へ方向転換を行ってきた。規制が強まる中において、景気後退による法人・個人の乗り控えや、高速道路料金引き下げに伴うマイカー利用増による観光地での需要減などが影響し、減収基調となった。航空業界も他業界と同様に、新型インフルエンザの流行と企業の出張抑制などにより国内線・国際線ともに需要が大幅に落ち込んでいる。

情報通信業界においても、携帯電話の普及とともに

に固定電話収入減が続いている。ブロードバンド化の進展で、各社 IP 電話などへの切替えを収入減少分の受け皿とするが、固定電話の減少分を補えない状況となっている。

ブロードバンドサービスにおいては、FTTH（光ファイバーによる家庭向けのデータ通信サービス）とCATV インターネットがけん引役となって、ブロードバンド契約数は右肩上がりに増加している。しかし、伸び率は徐々に鈍化してきており、その中でシェア獲得のための価格競争が活発化している。

情報サービス業では、大幅な景気後退の影響で、就職、人材などの雇用情報や企業情報、ニュース供給などの情報提供サービス業の売上げが大幅に悪化した。一方、ルート検索や商品価格比較など消費者の行動に直接関わる情報サービスは堅調に成長した。

◆ 市内の運輸・情報通信業の特色

平成18年事業所・企業統計調査結果報告書によると、京都市の運輸業の事業所数は1,355所、従業者数は31,092人となっており、平成13年調査と比較すると、事業所数で294所の減少（対前回増加率△17.8%）、従業者数では1,168人の減少（同△3.6%）となった。

産業中分類別に事業所数を見ると、道路旅客運送業が26.1%減で671所、道路貨物運送業が10.4%減で450所となるなど、全般的に減少している。同様に従業者数を見ると、水運業が48.8%増で64人、道路貨物運送業が3.0%増で11,944人となったが、鉄道業が24.5%減の2,181人となるなど、他の業種でも減少しており、結果的に3.6%の減少となっている。

京都市の情報通信業の事業所数は683所、従業者数は14,477人となっており、平成13年調査と比較すると、事業所数で4所の減少（対前回増加率△0.6%）、従業者数では574人の増加（同4.1%）となった。

産業中分類別に事業所数を見ると、通信業が36.9%減で130所、放送業が15.4%減で11所となったが、インターネット附随サービス業が255.6%

増の64所となるなど、他の業種でも増加したことで相殺され、0.6%の減少にとどまっている。また、従業者数を見ると、通信業が15.0%減で3,209人となったが、インターネット附随サービス業が386.1%増の593人となり、結果的に4.1%の増加となった〔表Ⅱ-4-1〕。

平成19年度京都市の市民経済計算によると、市内総生産額は3,768億52百万円（構成比6.2%）となっており、平成9年度をピークとして、平成10年度以降は増減を繰り返しつつも減少傾向で推移しており、平成15年度からは減少の一途にある。これ

は、景気低迷期が続いた影響と、平成15年以降の原油価格の上昇傾向が影響を及ぼしているためと思われる〔表Ⅱ-4-2、図Ⅱ-4-1〕。

観光都市としての側面を持つ京都市では、道路旅客運送業（671所：平成18年事業所・企業統計調査結果報告書）の94.6%が一般乗用旅客自動車運送業（タクシー・ハイヤー）（635所：同上）によって占められており、法人市内タクシーの認可自動車台数を政令指定都市で比較すると、大阪市（堺市）に次ぐ6,755台（平成20年度）となっている〔表Ⅱ-4-3〕。

表Ⅱ-4-1 運輸・情報通信業の産業（中分類）別事業所数及び従業者数

（単位：所、人、%）

	事業所数				従業者数			
	平成18年	平成13年	増加数	増加率	平成18年	平成13年	増加数	増加率
運輸業	1,355	1,649	-294	-17.8	31,092	32,260	-1,168	-3.6
鉄道業	68	70	-2	-2.9	2,181	2,889	-708	-24.5
道路旅客運送業	671	908	-237	-26.1	14,564	14,670	-106	-0.7
道路貨物運送業	450	502	-52	-10.4	11,944	11,596	348	3.0
水運業	3	2	1	50.0	64	43	21	48.8
航空運輸業	7	10	-3	-30.0	58	76	-18	-23.7
倉庫業	78	80	-2	-2.5	1,209	1,583	-374	-23.6
運輸に附帯するサービス業	78	77	1	1.3	1,072	1,403	-331	-23.6
情報通信業	683	687	-4	-0.6	14,477	13,903	574	4.1
通信業	130	206	-76	-36.9	3,209	3,775	-566	-15.0
放送業	11	13	-2	-15.4	559	583	-24	-4.1
情報サービス業	280	258	22	8.5	6,773	6,279	494	7.9
インターネット附随サービス業	64	18	46	255.6	593	122	471	386.1
映像・音声・文字情報制作業	198	192	6	3.1	3,343	3,144	199	6.3

資料：京都市総合企画局「平成18年事業所・企業統計調査結果報告書」

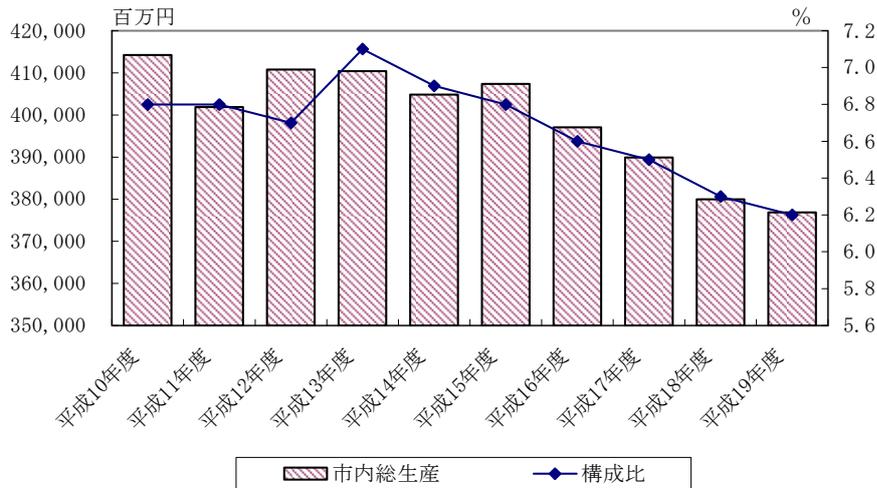
表Ⅱ-4-2 運輸・情報通信業の市内総生産と構成比の推移

（単位：百万円、%）

	市内総生産	構成比
平成10年度	414,259	6.8
平成11年度	401,863	6.8
平成12年度	410,806	6.7
平成13年度	410,389	7.1
平成14年度	404,828	6.9
平成15年度	407,393	6.8
平成16年度	397,066	6.6
平成17年度	389,918	6.5
平成18年度	379,973	6.3
平成19年度	376,852	6.2

資料：京都市総合企画局「平成19年度京都市の市民経済計算」

図Ⅱ-4-1 運輸・情報通信業の市内総生産と構成比の推移



資料：京都市総合企画局「平成19年度京都市の市民経済計算」

表Ⅱ-4-3 市（都）内タクシーの営業状況

(法人タクシー)

平成20年度	届出自動車台数 (単位：台)	総走行キロ数 (単位：千km)	乗車人員 (単位：千人)	輸送収入 (単位：百万円)
京都市	6,755	409,915	64,077	51,742
札幌市	5,171	432,732	61,272	51,473
仙台市	2,987	172,658	22,105	21,222
さいたま市	1,535	75,256	13,255	14,567
千葉市	1,414	60,417	8,558	10,461
川崎市	1,629	101,426	16,466	19,155
横浜市	5,329	360,745	59,382	63,337
新潟市	1,370	69,040	9,857	9,170
静岡市	1,396	52,577	9,462	9,376
浜松市	942	46,393	7,099	8,160
名古屋市	—	—	—	—
大阪市	16,265	880,595	107,494	121,452
堺市	16,265	880,595	107,494	121,452
神戸市	2,667	127,785	22,528	18,557
広島市	3,413	191,535	30,295	26,401
北九州市	2,999	147,508	21,407	19,074
福岡市	4,302	321,310	45,152	40,718

資料：大都市統計協議会「大都市比較統計年表／平成20年」