

4 運輸・通信業

◆ 概要

ここでは、平成 21 年経済センサス基礎調査の産業分類に基づき、産業大分類「H 運輸・郵便業」から産業中分類「49 郵便業」を除き、産業大分類「G 情報通信業」の産業中分類「37 通信業」を加えたものを「運輸・通信業」とする。

国土交通省の各種統計によると、平成 22 年度の国内貨物輸送量は、50 億 5,145 万トン（対前年増加率△1.4%）となっており、景気の低迷などを背景に 11 年連続で貨物輸送量は減少している。平成 23 年度においては、東日本大震災の影響を大きく受けることから、更なる減少が見込まれている。

国際貨物輸送については、平成 22 年度の外国貿易コンテナ貨物輸送量は 20 フィートコンテナ換算で 12,312 千個（対前年増加率 11.1%）と増加しており、内訳は輸出 5,312 千個（同 9.2%）、輸入 7,000 千個（同 12.6%）となっている。平成 23 年度は、東日本大震災に伴う生産機能の低下、サプライチェーンの寸断、欧州政府債務危機を発端にした世界経済の減速、円高などが要因となり、輸出は前年比 3.4%の減少が予測されている。一方で、輸入については原油や天然ガスなどの燃料の輸入が増加、また円高が追い風となり同 4.7%の増加予測で、輸出入合計の輸送量は増加すると見られている。

旅客輸送業界では、乗合バスなどのバス業界は、自家用自動車の普及や、定期利用客の減少、景気後退の影響に伴う路線バス需要減などにより厳しい状況が続いている。長距離バスでは、長引く不景気における節約志向などにより旅行客やビジネス客により乗客数は増加傾向にあったが、平成 24 年 4 月に高速バスによる大事故が発生し、安全基準などの規制が強化されると予測され、先行きは不透明になっている。ハイヤー・タクシー業界は、運転手の労働環境改善などを目的とした行政介入による規制強化が行われる中、景気後退で法人・個人の乗り控えなどにより、長期的に需要は減少している。鉄道業界は、近年の環境意識の高まりからエコ輸送機関として好

況だったが、平成 21 年 3 月に始まった高速道路料金引き下げの影響を受け、平成 21 年度から輸送量が減少に転じている。航空業界も他業界と同様に、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。その中で、ローコストキャリア（LCC）が国際線に加えて国内線でも既に 3 社参入するなど、更に競争が激化すると予測される。

通信業界においては、携帯電話各社がスマートフォンの販売に注力し、スマートフォン出荷台数は大幅増加を辿っており、総出荷台数の過半数を占める勢いにある。インターネットサービス機能が付いた携帯電話の普及が急速に進み、従来の固定電話の収入減が続いている。また、ブロードバンド化の進展で、インターネット接続とセットになった IP 電話が拡大しており、各社が販売している。

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 インターネットが牽引役となって、ブロードバンド契約数は右肩上がりに増加していたが、普及に伴って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。また、スマートフォンやタブレット端末の普及により、上記のようなブロードバンドサービスを利用しない層もでてきており、更なる競争の激化が予想される。

◆ 市内の運輸・通信業の特色

総務省統計局平成 21 年経済センサス基礎調査によると平成 21 年 7 月 1 日現在の京都市の運輸・通信業の事業所数は 1,593 所、従業者数は 38,293 人となっている。

産業中分類別に事業所数を見ると、道路旅客運送業が 608 所と最も多く、構成比は 38.2%と全国平均の 19.6%を大きく上回っている。次いで道路貨物運送業が市内では 600 所となっており、構成比は 37.7%と高いが、全国平均は 50.2%であり、大きく下回っている。

通信業の事業所数は 118 所で構成比は 7.4%となっており、全国平均の 4.6%よりも高いが、従業者数は 1,748 人で構成比は 4.6%となっており、全国

平均の5.4%よりシェアは低い。

運輸・通信業における事業所数・従業者数の構成比を全国と比較してみると、京都市の道路旅客運送業の構成比が事業所数・従業者数ともに全国の2倍近くとなっている。これは京都市は年間に約5,000万人の観光客が訪れる観光都市であり、市内各所に寺社仏閣、史跡などの観光スポットが点在し、移動にタクシーを利用する観光客も多く、タクシーの市場が大きいと思われる〔表Ⅱ-4-1〕。

表Ⅱ-4-1 平成21年運輸・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			
	京都		全国		京都		全国	
		構成比		構成比		構成比		構成比
運輸・通信業	1,593	100.0	153,850	100.0	38,293	100.0	3,543,408	100.0
鉄道業	81	5.1	5,275	3.4	4,005	10.5	275,173	7.8
道路旅客運送業	608	38.2	30,201	19.6	14,105	36.8	621,855	17.5
道路貨物運送業	600	37.7	77,237	50.2	14,586	38.1	1,793,269	50.6
水運業	2	0.1	3,924	2.6	47	0.1	55,391	1.6
航空運輸業	3	0.2	813	0.5	10	0.0	53,005	1.5
倉庫業	78	4.9	11,005	7.2	1,811	4.7	200,372	5.7
運輸に附帯するサービス業	103	6.5	16,412	10.7	1,981	5.2	351,482	9.9
通信業	118	7.4	8,983	5.8	1,748	4.6	192,861	5.4

資料：総務省統計局「平成21年経済センサス基礎調査」

注：平成21年経済センサスの産業大分類では、「運輸業、郵便業」となっているが、ここでは、郵便業は含めていない。

平成21年度京都市の市民経済計算によると、運輸・通信業の市内総生産は3,647億51百万円（構成比6.4%）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見られる〔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（608所：平成21年経済センサス基礎調査）の93.9%が一般乗用旅客自動車運送業（タクシー・ハイヤー）（571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6,896台（平成21年度）となっている〔表Ⅱ-4-3〕。

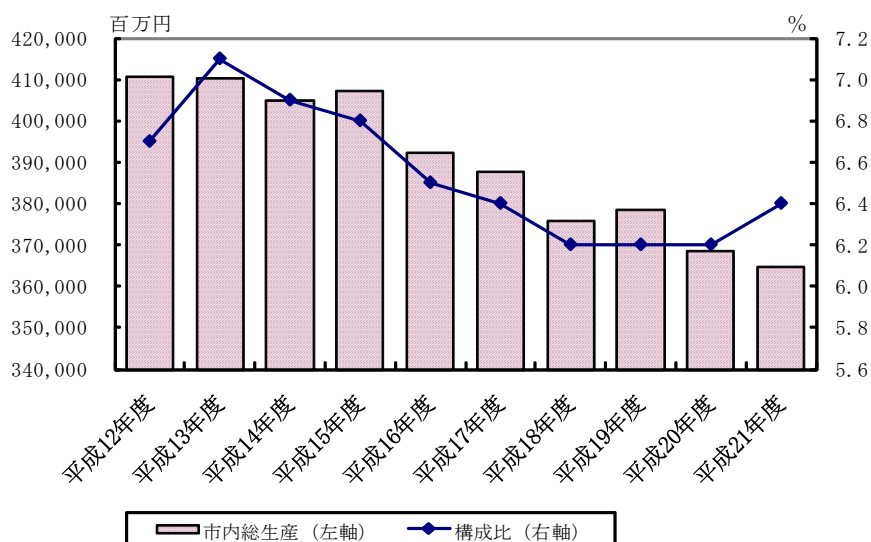
表Ⅱ-4-2 運輸・通信業の市内総生産と構成比の推移

（単位：百万円，%）

	市内総生産	構成比
平成12年度	410,804	6.7
平成13年度	410,416	7.1
平成14年度	404,788	6.9
平成15年度	407,043	6.8
平成16年度	392,401	6.5
平成17年度	387,468	6.4
平成18年度	375,610	6.2
平成19年度	378,398	6.2
平成20年度	368,632	6.2
平成21年度	364,751	6.4

資料：京都市総合企画局「平成21年度京都市の市民経済計算」

図Ⅱ-4-1 運輸・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21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22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	6,437	389,143	58,099	47,952
札幌市	4,749	385,047	54,983	44,409
仙台市	2,773	161,748	19,674	18,893
さいたま市	6,361	282,872	51,364	53,362
千葉市	1,718	57,545	7,763	98,491
川崎市	1,468	95,751	15,066	17,493
横浜市	4,846	338,206	54,222	56,549
相模原市	493	29,241	5,046	5,712
新潟市	1,125	59,293	8,504	8,168
静岡市	1,324	48,044	8,429	8,151
浜松市	924	41,602	6,188	7,020
名古屋市	5,420	317,501	42,424	46,287
大阪市	13,564	769,863	96,734	103,631
堺市	13,564	769,863	96,734	103,631
神戸市	2,340	103,998	18,396	15,854
岡山市	1,880	64,691	8,173	8,620
広島市	3,300	166,824	24,690	23,100
北九州市	2,990	131,247	20,898	16,725
福岡市	3,994	350,442	48,016	42,183

資料：大都市統計協議会「大都市比較統計年表／平成21年」