運輸振興

発行所
財団法人 運輸振興協会
〒102-0083 千代田区麹町4-5
TEL 03-3221-8431
FAX 03-3221-8433
ホームページ
http://www.transport-pfor.jp
Eメールアドレス
transport@hi-ho.ne.jp
3月20日発行
購読料　1部 200円(税込)
年間　1,200円(税込)
郵便振替　東京 1-24344

大震災時における鉄道行政

阪神・淡路大震災と被災した鉄道の復旧

戸矢博道

平成23年3月11日（金）14時46分に発生した「東日本大震災」は2万人近い死者行方不明者をはじめ建築物・構造物にも未曾有の大被害をもたらしましたが、1年を経過する中まだ復興・復旧の進みは遅いと感じられます。また、首都圏直下地震をはじめ今後更なる地震への備えが必要と言われています。

17年前の平成7年1月17日（火）午前5時46分に発生した「阪神・淡路大震災」は兵庫県神戸市市街地を中心に広域に大きな被害を与えました。

これにより道路、鉄道、電気等のライフラインが寸断され広範囲に全く機能しない状況でした。

今回は、「阪神・淡路大震災」に際し大都市市街地が甚大な被害を受けた中で、鉄道に係るその被害、復旧・復興に対し鉄道行政が如何に対応したかその当時の対応、ご苦心等について、当時鉄道局長で鉄道行政の中心におられた戸矢博道氏にご寄稿をお願いいたしました。

発災時の映像を見て「これは大災害である。」と直感する想像力をはじめ初動から復旧対応まで今後の災害対応の参考になる貴重な記録です。

筆者は、平成6年6月29日から翌年6月23日まで鉄道局長を勤めたが、この一年は、鉄道局にとって大変な一年であった。

局長拝命の翌日、羽田内閣が成立し、K運輸大臣が就任された。それから年末までは整備新幹線の新規着工問題と取り組む毎日がつづいた。新大臣は細川内閣当時の本格着工を発表した政府与党申し合わせを破棄し、前進させるようにとの厳命を下された。とはいっても財源はないしどうしたものかと思案投げ首の毎日。マスコミも新幹線問題には関心があるので、われわれの検討状況を報道する。前向きの話はないので、それをご覧になった大臣からきつくお叱りをうける。出来なければ辞表だといわれる。結局年末の政府予算原案で、未着工の区間の駅をあらかじめ整備する事業を立ち上げ、富山駅と熊本駅を対象とすることで決着した。

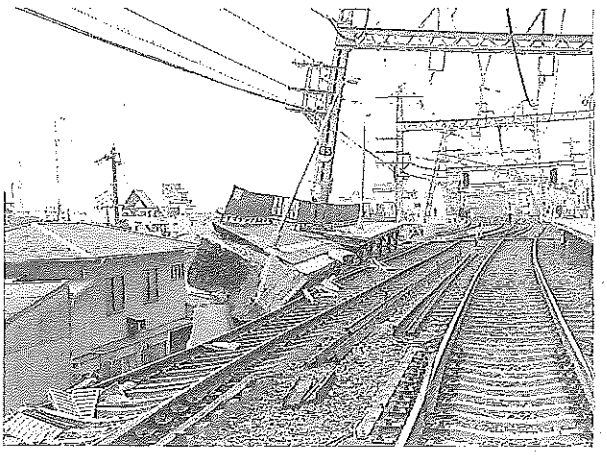
予算案編成作業が終わりやれやれの思いで年を越した1月17日、神戸の大震災が起こった。未曾有の大災害で多くの方々が被災された。鉄道旅客では直接亡くなられた方はなかったが、私鉄、第三セクター、公営地下鉄、新交通システムと日本にある全ての経営形態の軌道系事業が被害を受けた稀有のケースである。

神戸の鉄道復旧が軌道に乗りつつあった3月20日、地下鉄サリン事件が勃発した。

営団地下鉄日比谷線などの電車で多くの方々が犠牲になられた。現場となった鉄道での再発を阻止するため、鉄道事業者にくまなくの撤去、見回りの徹底、監視カメラの設置などをお願いした。特に休日明けが危ないとの警察の示唆もあり、土曜、日曜も出勤し夕方から大手鉄道各社と連絡をとり状況の報告を受ける。そして昼間は、予算委員会に整備局長と並んで出席する。この半年間、一月の神戸大地震関連もふくめ予算委員会には頻繁に出席せざるを得ない状況であった。

さて、阪神・淡路大震災から16年がたった昨年3月11日には東日本大震災が起こり、津波、原子力発電所の被災とあいまって甚大な被害をもたらした。東北地方の鉄道も大きな被害を受けは、その復旧復興が課題となっている。今回の被災は地震直接というより津波と原発事故関連によるところが大であるが、災害復旧と行政のかかわりについては共通する面もあると思うので、阪神・淡路大震災により甚大な被害を受けた鉄軌道施設の復旧に鉄道局がどう対応したかふりかえってみたい。

平成7年1月17日午前5時46分、兵庫県南部に大地震が起こった。朝7時のNHKテレビのニュースをいつもの通りつけると、神戸の街並みが映っている。街のあちこちから煙が立って



阪神電気鉄道㈱提供

いる。火事だろうか。それにしては消防のサイレンの音がしない。映像は不気味なほど静かにみえた。これは大きな被害がありうると思いながら、登庁する。鉄道局に対策本部を設置することとし、状況を把握するため、直ちに職員を二名派遣することをきめた。だが結果的に彼らは新幹線で名古屋までしか行けず、大阪に引き返すことになった。

被害の状況は報道でもはじめはそれほど大きなものではなかったが、時間を追うごとに次々に拡大していった。地震直後の政府の対応については、情報伝達の遅れが後に批判をあびたが、直ちに政府にも、運輸省にも対策本部が設置され未曾有の大災害に本格的な対応がおこなわれることとなった。当日午後直ちに防災担当大臣を長とする政府調査団が自衛隊入間基地から飛び立った。鉄道局は、施設課長をそのミッションの一員として派遣した。（特に当時は自衛隊の出動が県知事の要請を受けて行う制度であったため、自衛隊の出動が遅れたといわれた。東日本大震災ではこの教訓が活きて、自衛隊の迅速な救援活動が行われたことは記憶に新しい。また消防や警察の体制においても阪神・淡路大震災を契機として緊急援助の組織が整備され、今回の被災地でも活躍することとなった。）

地震発生から数日後、筆者も大臣とともに現場に入ったが、道路をふさぐ倒壊したビル、中位階層のつぶれた市役所庁舎、倒れた高速道路、落ちた新幹線の橋げた、つぶれた阪神の車庫、破壊された神戸港の埠頭、倒壊した淡路島の黒い瓦屋根の家々など想像を絶する光景がひろがっていた。市街地上空からみて、屋根を補修する青いシートが点在していたのが印象的であった。（つまりまったく被害のない家と被災した家が隣あわせに点在していた。）

政府の対策本部が連日のように開催された。復旧復興については運輸大臣とNHK国家公安委員長、途中で交代されたO防災担当大臣が指導力、実行力を発揮され活躍されたように記憶する。

運輸省の対策本部も毎日夕刻開催され、鉄道や港湾の被災状況、復旧状況の確認や代替輸送の実施状況などが確認された。鉄道局では状況の把握に努めたが、神戸と大阪の間の軌道系が全て破壊され、太平洋沿岸の日本の東西の鉄道大動脈（物流機能も含め）が分断されるという大災害であることが判明した。交通機能を少しでも回復させるため、バス事業者の協力を得て、バス車両を確保して代替輸送が実施されたが、利用者の長蛇の列に改めて軌道系の輸送力がいかに大きいかを再認識させられることになった。また貨物輸送も迂回して東西をつなぐ運行を行った。東京から岡山、広島方面の旅客は相当数が航空利用に流れ、鉄道復旧後も空と鉄道の分担率にその影響が残ったといわれている。対策本部では、被災地の経済機能回復のためヘリコプター輸送を活用することにしたが、地点を決め、荷物が集まったとの地方自治体の要請を受けて運航するとの事務方の案に対し、大臣が「地点を決めてヘリを定期的に飛ばし、それをPRすれば荷物が集まる、まずサービスを提供しろ」と指示された。全体に大臣はどんどんアクションをとれ、財源はあとから考えろと強く指示されていたことが印象に残っている。

鉄道の復旧は阪神地域のみならず日本経済全体にも重大な影響を及ぼす一刻の猶予もない大災害であった。

（次頁へつづく）

助成 日本財団 The Nippon Foundation
当協会の運営については、競艇交付金による助成を受けております。

遊歩道

テレビが連日流す映像を見ると、東日本大震災から1年経った被災地の人々は生活物資はどうにか確保され、仮設住宅などの不自由な暮らしに耐えて奮闘している印象だ。しかし、海沿いの地域は震災時のがれきがまだ残る荒れた風景が連なっている。

▼昨年秋、福島第1原発に近い双葉郡8町村の被難者に福島大学災害復興研究所がアンケートを行った。4分の1の人がもう地元には戻らないと答え、住民の半分が帰還に消極的で、年齢の若い人ほど戻る気がなく2年しか待てないという。除染が困難で放射能の安全レベルが信用できないとする人が多い。行政と住民の信頼が薄れているのか。

▼23年度第3次補正予算で国が創設した巨額の復興交付金は、被災地の自治体が独自の復興計画を国に提示し、それを審査して国が資金を支給する。見積額は5年間で少なくとも19兆円、10年間では23兆円。

▼政府は巨額の予算規模は確保したが、復興の主役は自治体であるとして被災地の復興計画が整うのを待っている形だが、はたして自治体ごとの計画がうまく整うまでに何年かかるのだろうか。自治体ではこなしにくい全く新しい視点の計画やその調整が急がれる。国としても専門家や優れた人材の派遣が必要となろう。

運輸振興

発行所
一般財団法人 運輸振興協会
〒102-0083 千代田区麹町4-5
TEL 03-3221-8431
FAX 03-3221-8433
ホームページ
http://www.transport-pfor.jp
Eメールアドレス
transport@hi-hone.jp
☆毎月20日発行
購読料 1部200円(税込)
年間 1,200円(税込)
郵便振替 東京 1-24314

平成二十四年 春の叙勲 国土交通省関係の受章者363名

政府は平成24年春の叙勲受章者を4月24日の閣議で決定し、平成24年4月29日付けで発令しました。

今回の国土交通省関係受章者は363名、うち運輸振興協会の賛助会員は22名、その他の元運輸省職員は72名、関係法人等24名となっています。

大綬章・重光章の受章者は5月8日に皇居において親授式及び伝達式が行われました。また、中授章などの受章者は6月1日、東京プリンスホテルにおいて国土交通大臣から伝達式が行われた後、皇居に参内し、天皇陛下からお言葉を賜る予定です。

賛助会員等の受章者の氏名は次のとおりです。

賛助会員

【瑞宝重光章】
黒野　匡彦（元　運輸事務次官）

【瑞宝中綬章】
幾井　俊明（元　航空事故調査委員会事務局長　元　国土庁長官官房審議官）
上野　延之（元　高等海難審判庁長官）
兼原　康記（元　海上保安庁警備救難監）
中崎　昂（元　海上保安庁灯台部長）
森平　倫生（元　第二港湾建設局長）

【瑞宝小綬章】
新井　洋一（元　第五港湾建設局長）
稲田　惠亮（元　福岡航空交通管制部長）
篠原　保（元　関東運輸局東京海運支局長）
下堂薗勝久（元　運輸省海上技術安全局船員部労政課雇用対策室長）
福田進爲治（元　那覇空港事務所長）
松原　昭一（元　新潟運輸局次長）
山本　紀昭（元　運輸省海上技術安全局船員部労働基準課安全衛生室長）

【瑞宝双光章】
井川　道雄（元　新潟運輸局山形陸運支局長）
大原　博（元　中国運輸局運航部長）
里見　邦雄（元　四国運輸局船員部長）
立田　洋治（元　中国船員地方労働委員会事務局長）
中村　治（元　北海道船員地方労働委員会事務局長）
早川　弘（元　神戸海運監理部総務部長）
廣本　文泰（元　港湾技術研究所企画室長　元　北海道開発庁港政課長）
八木　實（元　中部運輸局船員部長）
渡邉　廣明（元　北九州港工事事務所次長）

元運輸省職員

【旭日双光章】
堀内　靖裕（元　四国船員地方労働委員会委員）
松下　惟昭（元　関東船員地方労働委員会委員）

【瑞宝中綬章】
稲垣　紘史（元　第三港湾建設局長）
岩田　貞男（元　運輸省海上交通局長）
内池　浩生（元　気象庁地震火山部長）
竹内壽太郎（元　東京航空局長）
德野　勤（元　海上保安大学校長）

【瑞宝小綬章】
青野　武二（元　運輸省自動車交通局保障課再保険業務室長）
安岐　博男（元　東京航空交通管制部長）
東　靖典（元　海上保安庁灯台部電波標識課　デイファレンシャルGPSセンター所長）
荒川　文夫（元　東京航空局総務部長）
一宮　誠（元　千葉ロランセンター所長）
伊藤　衛（元　気象衛星センター所長）
岩西　武利（元　海上保安庁首席警察官）
大槻　疏（元　広島海上保安部長）
大平　豊（元　新千歳空港事務所長）
大屋　厚視（元　気象庁唐風丸船長）
緒方　孝文（元　釧路海上保安部長）
小栗　英一（元　那覇航空交通管制部長）
木村　清治（元　第一管区海上保安本部経理補給部長）
熊谷　孝德（元　横浜地方海難審判理事所首席理事官）
桑田九洲男（元　航空大学校教授）
児玉　徹雄（元　福岡海上保安部長）
齊藤　鷹德（元　海員学校国立宮古海上技術学校校長）
坂本　貞男（元　第七管区海上保安本部灯台部長）
阪本　浩（元　第五港湾建設局次長　元　沖縄総合事務局開発建設部長）
佐々木和夫（元　海上保安庁監察官）
佐藤　博（元　東京空港事務所長）
佐藤　寛（元　釧路海上保安部巡視船りしり業務管理官）
澤田　兼次（元　新潟海上保安部巡視船えちご業務管理官）
田中　仙治（元　第四管区海上保安本部次長）
玉宮　孝（元　第六管区海上保安本部灯台部長）
津田　勝久（元　名古屋海上保安部長）
富田　秀夫（元　運輸省航空局監理部経理補給課管財補給管理室長）
則包　勝彦（元　舞鶴海上保安部巡視船みうら船長）
濱谷　兵衛（元　新潟航空測候所長）
神保　統（元　新潟港湾・空港工事事務所次長）
鈴木　芳則（元　山形地方気象台長）
田中屋　將（元　航空保安大学校教頭）
田邊　信次（元　八丈島測候所長）
西村　隆夫（元　港湾技術研究所土質部長）
日吉　信彦（元　航空大学校教頭）
福澤　吉郎（元　関東運輸局自動車第二部長）
藤井　基宏（元　気象衛星センター情報伝送部長）
柳生　宣秀（元　関東運輸局東京陸運支局長）

【瑞宝単光章】
小平　宗盛（元　独立行政法人航海訓練所車庫長）
立石七五三男（元　天草港橋島防波堤灯台灯火監視協力者）
寺澤　泰樹（百崎灯台灯火監視協力者）
中内　義幸（元　気象庁地球環境・海洋部地球環境業務課司厨長）
中村美代子（元　気象庁総務部総務課施設物品管理室（電話交換手））
萩野富士夫（元　気象庁地球環境・海洋部地球環境業務課甲板長）

関係法人等

【旭日大綬章】
大橋　洋治（全日本空輸㈱会長　元　定期航空協会会長　㈳日本経済団体連合会副会長）
須田　寛（元　東海旅客鉄道㈱会長　元　日本放送協会経営委員長　元　観光立国推進戦略会議座長代理）

【旭日重光章】
伊東　弘敦（元　四国旅客鉄道㈱会長）
松橋　功（元　㈱日本交通公社社長　元　㈳日本旅行業協会会長）

【旭日中綬章】
平野　幸久（元　中部国際空港㈱社長）

【旭日小綬章】
天野平八郎（元　仙台トヨペット㈱社長　元　㈳日本自動車販売協会連合会宮城県支部支部長）
岩男　秀彦（元　マリック㈱社長）
佐藤　明（元　九州運輸局整備部長）
柴田　定男（元　九州運輸局総務部長）
芝野三子男（元　近畿船員地方労働委員会事務局長）
清水東京陸運支局長）

【瑞宝単光章】
村木　敏雄（㈱グリーンズ代表取締役　元　㈳全日本シティホテル連盟会長）

【旭日双光章】
越前　精一（伏木水先区水先人　元　㈳日本パイロット協会理事）
小川　成（小川運送㈱社長　㈳三重県トラック協会副会長）
金山　秀治（元　立山黒部貫光㈱社長）
久間　國俊（㈱トヨタレンタリース長崎社長　長崎県レンタカー協会会長）
實川　光（㈱実川自動車社長　㈳栃木県自動車整備振興会副会長）
四宮　陸男（ネッツトヨタ神戸㈱会長　（一社）日本自動車販売協会連合会兵庫県支部支部長）
立川　雅尉（瀬野川産業㈱会長　㈳広島県トラック協会副会長）
堀部　貞夫（岐阜柵包㈱社長　㈳岐阜県トラック協会副会長）
吉田　長三（中国電機㈱会長　元　㈳日本船舶電装協会副会長）
㈳長野県トラック協会会長）

助成 日本財団 The Nippon Foundation
当協会の運営については、競艇交付金による助成を受けております。

遊歩道

満開の時期が半月以上もずれこんだ。大型連休中も各風並みの風雨に襲われた地域もあり、満開の花は早々に散ってしまった。桜に代わって、東京の郊外では白や薄いピンクの花を豊かにつけるハナミズキの街路樹が美しく咲き誇っていた。

▼憲政の神様と呼ばれた尾崎咢堂がアメリカワシントンDCのポトマック河畔に3000本の桜の苗木を寄贈してから今年で百年。その返礼として贈られたのが北米原産のハナミズキで、日本での庭木や街路樹への植栽の始まりといわれる。

▼5月はじめ、6年ぶりに開かれた日米首脳会談で、この話を両国首脳が取り上げ、オバマ米大統領から、桜寄贈百周年を記念して桜と同数3000本のハナミズキが日本に贈られることになった。アメリカの首都で桜が咲くたびに、日米友好の絆を確かめられる百年前のアイデアの効果は今も絶大だ。日米人が35%を占めるハワイでも5月中に桜が記念植樹されるそうだ。

▼ハナミズキには「私の思いを受けてください」「公平にする」といった「花言葉」もあるというが、基地問題やTPP交渉など多くの対米の難題に対し、野田政権の思いが、うまく通じればよいと思うのだが…。

今年は全国的に気温が低く、桜の開花が遅れ、南から北まで各地で花を愛しむ

運輸振興

発行所
一般財団法人 運輸振興協会
〒102-0083 千代田区麹町4-5
TEL 03-3221-8431
FAX 03-3221-8433
ホームページ
http://www.transport-pf.or.jp
Eメールアドレス
transport@hi-ho.ne.jp
六箇月20日発行
購読料 1部200円(税込)
年間 1,200円(税込)
郵便振替 東京 1-24344

海事産業の競争力強化に向けて

平成24年版海事レポート

国土交通省海事局は7月13日、「平成24年版海事レポート」を公表しました。昨年の震災に際しては、フェリーによる自衛隊員など災害復旧要員・機材の緊急輸送、タンカーによる燃料油等の緊急輸送などの被災地への支援、更には原発事故の影響による外国船社の日本寄港の忌避など、非常時における我が国海運の重要性が再認識されました。本年は、海運、造船及び船員の三位一体の対応による「海事産業の競争力強化3法」により、我が国海事産業の一層の強化を図るとしています。具体的には、①日本商船隊の強化のためのトン数標準税制の拡充等に向けた海上運送法の改正、②船舶からのCO2排出規制等を内容とする海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の改正、③船員の労働条件の向上等を内容とする船員法の改正を通常国会に提出しています。本年版の「海事レポート」では、第1部、第Ⅱ部を通じて海事行政の幅広い各分野について各種データと現状分析を踏まえ、直面する政策課題への対応をまとめています。第1部では、この一年特に進展の見られた重要な課題である「安定的な国際海上輸送の確保」「造船力の強化」「環境問題への取り組み」「内航海運・フェリー・国内旅客船の振興及び離島航路の確保維持」「海事産業を担う人材の確保・育成」「海上安全・保安の確保への取り組み」について紹介しています。その概要は、

海事行政における重要課題

安定的な国際海上輸送の確保

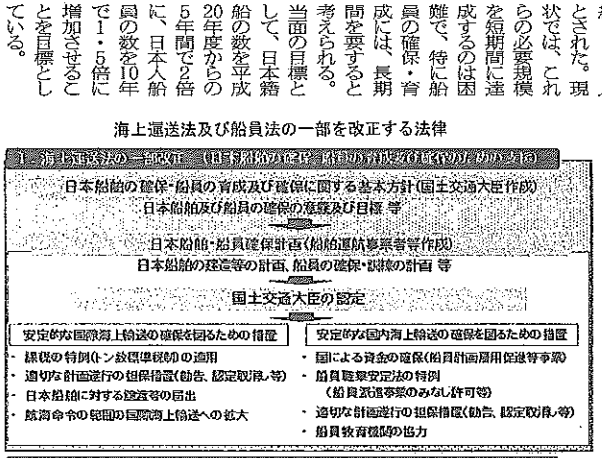
日本籍船・日本人船員の計画的増加に向けた取り組み

国際競争が激化する中、輸出入貨物の99・7%（トン数ベース）の輸送を担う我が国外航海運では、昭和60年のプラザ合意後の急速な円高などによるコスト競争力の喪失から、安定的な国際海上輸送の核となるべき日本籍船は、最も多かった1580隻（昭和47年）から、92隻（平成19年）へ、日本人船員は、ピークであった約5万7千人（昭和49年）から、約2600人（平成18年）に極端に減少した。日本の安定的な国際海上輸送を確保する上で懸念される状況である。

日本籍船の確保、船員の育成・確保を図るため、日本船舶・船員確保計画について国土交通大臣の認定を受けた場合、対外船舶運航事業者に対するトン数標準税制の適用等の支援措置、計画の適切な履行の担保措置等を内容とする「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」が第169回国会で成立した。

〈日本籍船・日本人船員の確保の目標〉

当該日本籍船の船舶職員を全員日本人船員で配乗するものとして試算すると、最低限必要な日本籍船は約450隻、これらを運航するのに必要な日本人船員は約5500人とされた。現状では、これらの必要規模を短期間に達成するのは困難で、特に船員の確保・育成には、長期間を要すると考えられる。当面の目標として、日本籍船の数を平成20年度からの5年間で2倍に、日本人船員の数を10年で1・5倍に増加させることを目標としている。



トン数標準税制の導入

外航海運市場において世界標準とも言うべきトン数標準税制を導入することにより、日本の対外船舶運航事業者と外国の事業者との間の国際的な競争条件の均衡化と日本籍船・日本人船員の計画的増加を図り、安定的な国際海上輸送を確保することとしている。

日本の対外船舶運航事業者が、「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本籍船に係る利益について、通常の法人税に代えて、みなし利益課税を選択できる制度としている（法人住民税・法人事業税についても導入）。トン数標準税制の適用対象を日本籍船とすることにより、日本籍船の増加のインセンティブが高まることが期待される。

トン数標準税制の適用を受けるために必要な日本船舶・船員確保計画について、現在認定を受けている計画は、認定事業者10社、計画期間5年間（平成21年4月～平成26年3月）、外航日本船舶の確保計画77・4隻→161・8隻（約2・1倍）、外航日本人船員の訓練計画5年間6641人（うち社船実習2684人）、外航日本人船員の確保計画10722人→11159人（約1・1倍）である。

（トン数標準税制の拡充）

平成24年度税制改正大綱において、トン数標準税制は、「平成25年度税制改正において、適用対象を我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶に拡充することとされた。

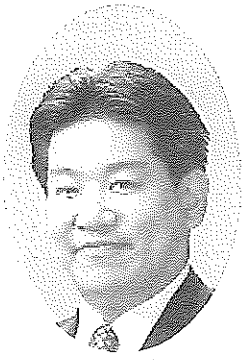
こうした状況を踏まえ、「準日本船舶」制度の創設を目的とする「海上運送法の一部を改正する法律案」を平成24年第180回国会に提出した。

海事関係3法案の提出

安定的な海上輸送の確保は、経済安全保障上極めて重要な課題であり、そのためには日本商船隊の増加と海運の人的基盤である船員の確保が不可欠である。また、造船分野では、日中韓の競争が激化する中で、環境技術力で優れる造船業を振興し、国際競争力の強化が求められている。

（次頁へつづく）

国土交通大臣に羽田雄一郎氏が就任



平成24年6月4日付けで野田第二次改造内閣の国土交通大臣として羽田雄一郎（はた　ゆういちろう）氏が就任しました。

昭和42年7月29日生
参議院議員　長野選挙区
当選3回

なお、副大臣、大臣政務官は同日付で再任されました。

国土交通副大臣　吉田おさむ
奥田　建
大臣政務官　津川　祥吾
津島　恭一
宮井　邦彦

助成 日本財団 The Nippon Foundation
当協会の運営については、競艇交付金による助成を受けております。

遊歩道

日本は一昨年、GDPで中国に抜かれ、「世界第2位の経済大国」の地位を明け渡した。社会の高齢化が一層進み、人口減少も予想され、戦後続いた右肩上がりの成長の中でつくられたライフスタイルや価値観は大転換を迫られている。▼これまでの物質的な充足や他者との比較で幸福を感じる価値観では、今後予想される低成長社会では昔ほど生活の質が上がりそうにない。これを見直し、自分を確かめ、本当に自分が好きなことに時間とエネルギーをかけ、精神的意義を見つける生き方を目指すムードが高まっている。そこにスポーツの可能性がある。▼ファンとして、応援者として、あるいは選手として好みのスポーツに親しむことは、自立した個人が自由に参加する文化的基盤として一層大切になって来た。サッカー盛況のわけもその一つ。好きなことを通じて思い思いに人生を満喫すれば、低成長社会でも自分なりの幸福をつかめだろう。▼こんな中、夏の五輪が始まった。日本からは約300人の選手が参加する。世界を相手に日本の選手が繰り広げる熱戦は、東日本大震災からの復興に励む人々へも大きな勇気を与えると思う。成長から幸福度への価値観の転換を迫られる日本で、スポーツがその変化の主役になれればよいが。

運輸振興

発行所
一般財団法人 運輸振興協会
〒102-0083 千代田区麹町4-5
TEL 03－3221－8431
FAX 03－3221－8433
ホームページ
http://www.transport-pf.or.jp
Eメールアドレス
transport@hi-ho.ne.jp
☆毎月20日発行
購読料 1部200円(税込)
年間 1,200円(税込)
郵便振替 東京 1-24344

復興を通じた国土交通行政の転換

～持続可能で活力ある国土・地域づくりへ向けて～

平成24年版国土交通白書の概要

国土交通省総合政策局政策課政策調査室

本年7月上旬に公表した国土交通白書は、「復興を通じた国土交通行政の転換～持続可能で活力ある国土・地域づくりへ向けて～」をテーマに、国土交通省がもつ現場力、統合力、即応力を最大限に発揮して、タテ（現場業務から制度論まで）、ヨコ（分野の多様性）、ソト（他府省との連携）への広がりをもった施策の具体的方向性と現時点での取組みについてふれている。以下、第1部の概要について交通運輸分野を中心にまとめたものである。

1．震災からの復興と国土交通行政の転換

(1)震災からの復興

（東北地方の現状）

被害の多かった岩手県・宮城県・福島県の3県においては、死者・行方不明者数18、870人に加え、県外への転出超過数（転出人口－転入人口）は41、216人（前年同期の約4倍）となっており、震災関連死の死者数を含め、人口が約6万1千人減少している。3県ともに震災直後は転出超過数が大きかったが、岩手県と宮城県では、平成23年7月から24年2月まで転入超過が続いた。福島県では、転出超過幅は縮小しているものの、転出超過が続いている。24年3月には、再び3県ともに転出超過となった。

鉱工業生産については、他の地域に比べて震災後に大幅に減少し、未だ震災前の水準を下回っているものの、震災後の減産分を取り戻す動きや被災企業の復旧等から、緩やかな増加傾向にある。輸送機械工業は、平成23年6月には、全国に先んじて震災前の水準まで回復した。震災直後に生産が停止していた鉄鋼業、パルプ・紙・紙加工品工業については、太平洋沿岸部の生産設備復旧に伴い、回復の動きが見られる。しかしながら、食料品・たばこ工業の生産水準は弱含みで推移している。

消費動向は、震災後の復旧・復興特需もあって増加を続け、震災前の水準まで回復している。

（輸送は回復基調）

東北3県のトラック輸送について見ると、インフラやサプライチェーンの寸断等により、大幅に落ち込んだものの、復旧・復興に伴い、輸送量が回復しつつある。

また、現地の企業動向を反映する一般貨物（注1）に比べ、宅配便が多い特別積合せ貨物（注2）のほうが回復は早く、平成23年5月以降はほぼ前年並みで推移している。

港湾取扱量については、太平洋側は、港湾の被災等により、取扱量が大幅に落ち込んだものの、港の復旧に伴って回復し、23年10月以降前年同月比増となった。国際拠点港湾である仙台塩釜港においては、震災後、コンテナ取扱個数が急落し、ゼロとなったが、23年6月の一部供用開始以降回復を見せ、23年12月には前年比の約7割まで回復、13、031TEU（注）となっている。日本海側（秋田・山形）については、太平洋側（青森・岩手・宮城・福島・茨城）の代替輸送により、大幅に増加した。

航空貨物輸送は、仙台空港において、震災後急落し、23年8月から回復基調にあるものの、前年同月比は5割程度と低調に推移している。

（注1）一般貨物とは、主に荷主ごとにまとまった荷物を車両単位で貸し切って目的地まで直接運ぶものをいう。

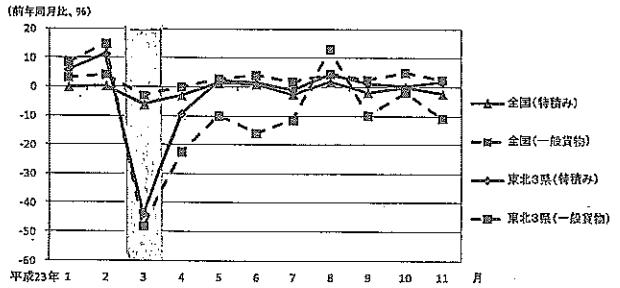
（注2）特別積合せとは、複数の荷主の貨物を積み合わせてターミナル間での幹線輸送等を定期的に行うものをいう。宅配便はここに含まれる。

（注）TEU（Twenty-foot equivalent unit）とは、コンテナ船の積載能力やコンテナターミナルの貨物取扱数等を示すために使われる、貨物容量を表す単位。1TEUは20フィートコンテナ1個分を示す。

航空旅客輸送については、仙台空港において、震災後急落したが、23年4月

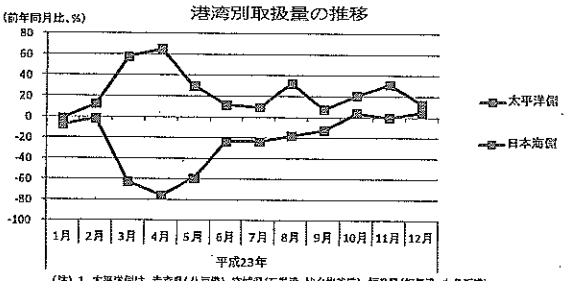
（次頁へつづく）

特別積合せ及び一般貨物の推移（全国、東北3県）



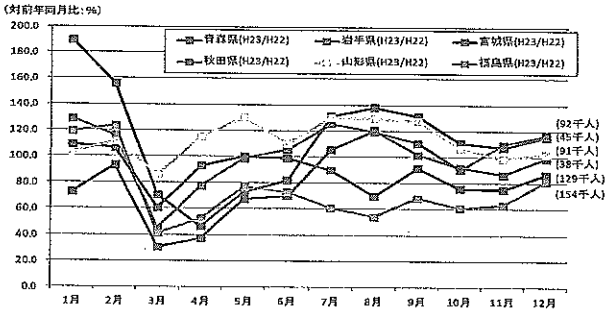
（注）東北3県の特積みは7事業者、一般貨物は21事業者より聞き取り。
資料）「トラック輸送情報」等により国土交通省作成

港湾別取扱量の推移



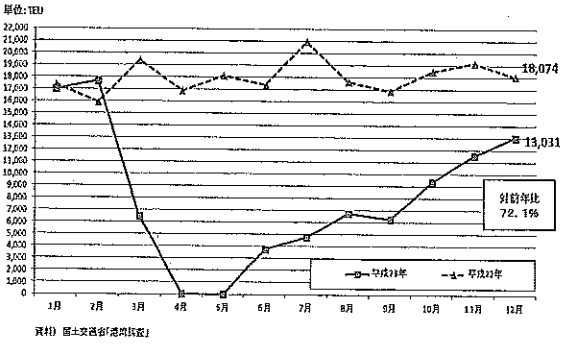
（注）1 太平洋側は、青森県(八戸港)、宮城県(石巻港、仙台塩釜港)、福島県(相馬港、小名浜港)、茨城県(茨城(日立、常陸那珂、大洗)、鹿島)の合計。日本海側は、秋田県(船川港、秋田港)、山形県(酒田港)の合計。
2 相馬港は1月、2月分については、未報告。
3 岩手県(久慈港、宮古港、釜石港、大船渡港)については、釜石港、大船渡港の震災後のデータが未報告のため、算入していない。
資料）国土交通省「港湾統計」

各県毎の他県からの宿泊者数の推移（観光客中心の施設）



（注）宿泊者のうち、観光目的とする宿泊者が全体の50%以上と回答した施設への他県からの宿泊者数
資料）観光庁「宿泊旅行統計調査」より作成

仙台塩釜港のコンテナ取扱個数の推移



資料）国土交通省「港湾統計」

助成 日本財団 The Nippon Foundation
当協会の運営については、ボートレース交付金による助成を受けております。

遊歩道

原発停止にもかかわらず家庭や企業の節電努力が実り、電力不足による停電もなく、異常な酷暑の夏が終わった。政府による議論検証会では過半数の人が脱原発への関心を示している。▼原発問題は、国民の大きな関心事になっており、次の総選挙の争点になるとみられる。原発ゼロを明確に主張できる候補者と原発の維持・推進をはっきり表明できない候補者が党派を超えて乱立することになる。▼原発ゼロを支持して選挙民の歓心を得たいものの、いろいろ事情があってゼロを表明できないという議員も多い。原発に関わる電力会社は、それぞれの地元経済を担っているからだ。有権者は何を手がかりに投票し、電力政策に対応すればよいのか、わかりにくい。▼一部の政党は脱原発を党の大テーマにして有権者に売り込んでいるが、原発が大事な争点としても、意見は多様で、民主党も含め大所帯の政党はうまく対応できていないようだ。今の仕組みでは、電力会社が原発の廃炉を決めると減価償却ができず、不良債権になり、それが電気料金に跳ね返ることへの対処も気になる。▼国際的にも大きな影響を及ぼす日本の原発を含む将来のエネルギー政策について、次の総選挙では、政治家も国民も大きな決断を試されることになりそうだ。

運輸振興

発行所
一般財団法人 運輸振興協会
〒102-0083 千代田区麹町4-5
TEL 03--3221--8431
FAX 03--3221--8433
ホームページ
http://www.transport-pf.or.jp
Eメールアドレス
transport@hi-ho.ne.jp
令和月20日発行
購読料 1部200円(税込)
年間 1,200円(税込)
郵便振替 東京 1-24344

平成24年 秋の叙勲

国土交通省関係の受章者318名

政府は「文化の日」の11月3日、平成24年秋の叙勲受章者を発令しました。

今回、国土交通省関係では318名の方々が受章されました。運輸振興協会の賛助会員は20名、その他の元運輸省職員66名、関係法人等24名となっています。

なお、軍光章の受章者は11月8日皇居において親授式及び伝達式が行われ、中綬章などの受章者は11月7日午前、東京プリンスホテルにおいて羽田国土交通大臣から伝達式が行われた後、皇居に参内し天皇陛下からお言葉を賜りました。受章者の氏名は次のとおりです。(敬称を略します。)

平成24年秋の勲章伝達式

賛助会員

【瑞宝中綬章】
新井 佼一(元 関東運輸局次長 元 国土庁長官官房審議官(大都市圏整備局))
小野寺駿一(元 運輸省港湾局長)
髙井 俊郎(元 第二港湾建設局長)
樋口 忠夫(元 交通安全公害研究所長)
松浦 道夫(元 海上保安庁次長)
安本 博通(元 航海訓練所長)
山口 迪(元 九州運輸局総務部長)

【瑞宝小綬章】
石田 省三(元 第四港湾建設局長)
上岡 勝己(元 四国運輸局総務部長)
酒井 勝行(元 運輸省大臣官房会計課会計管理)
白井 昌武(元 新潟運輸局企画部長)
鈴木 肇(元 中部運輸局総務部長)
野村 友作(元 東京航空交通管制部長)
有井 正(元 運輸省港湾局建設課首席港湾工事安全検査官)
相原 俊樹(元 四国運輸局鉄道部長)
塚本 義弘(元 北海道運輸局総務部長)
平加 欣立(元 中国運輸局運航部長)

【瑞宝双光章】
風間 昭夫(元 新潟運輸局運航部長)
桂 信哉(元 近畿運輸局船員部長)
大野 善郎(元 気象庁風丸船長)
加島 政憲(元 海上保安大学校副校長)
城崎 賢(元 東京湾海上交通センター所長)
北野 昭夫(元 第五管区

元運輸省職員

【瑞宝中綬章】
足達 宏之(元 船舶技術研究所長)
大村 靖夫(元 運輸省海上技術安全局首席船舶検査官)
金子 史生(元 運輸省海上技術安全局船員部長)
菊地 繁(元 第七管区海上保安本部長)
北田 紘平(元 海上保安庁灯台部長)
久保 良雄(元 海上保安庁水路部長)
永井 隆男(元 運輸省大臣官房総務審議官)
平田 照彦(元 海難審判理事所長)

【瑞宝小綬章】
朝倉 敏夫(元 瀬戸内海西部統制通信事務所長)
芦田 博文(元 船員中央労働委員会事務局調整課長)
今川 英一(元 横浜海上保安部巡視船やしま業務管理官)
宇野 征治(元 海上保安庁総務部職員相談室長)
大隈 正登(元 第三港湾建設局次長)
太田 國男(元 東北運輸局総務部長)
太田 満(元 運輸省自動車交通局保障課再保険業務室長)
大野 善郎(元 気象庁風丸船長)
今川 英一(元 横浜海上保安部巡視船やしま業務管理官)
前田 博(元 鹿児島海上保安部巡視船はやと船長)
本岡 信行(元 塩釜海上保安部巡視船さおう船長)
本川洋之助(元 東京航空局総務部長)
八木 正允(元 気象研究所台風研究部長)
柳澤 勇二(元 東京海上保安部長)
山岸 照幸(元 横浜地方気象台長)
吉岡 利夫(元 海上保安庁技術部需品課長)
六波羅 東(元 気象庁総務部総務課長)
長田 和郎(元 函館空港事務所長)
庭田 幸明(元 近畿運輸局鉄道部長)
瀬田 勲(元 運輸省航空局監理部経理補給課管理室長)
林 恒男(元 岡崎航空路監視レーダー事務所長)
林田 幸助(元 下関地方気象台長)
三谷 文夫(元 信太航空路監視レーダー事務所長)
吉田 孝雄(元 運輸審議会首席審理官)

【瑞宝単光章】
氏島 武義(元 佐々波港北防波堤灯台灯火監視協力者)
岡本 正剛(元 神戸海洋気象台啓風丸看護長)
柴田 光雄(元 名古屋港湾事務所清龍丸甲板長)
濱口 秀雄(元 芸南港南防波堤灯台灯火監視協力者)
森本小夜子(三床瀬灯標灯火監視協力者)
山本 一良(雄冬港島防波堤北灯台灯火監視協力者)
瀬丸 洋一(元 熊本空港事務部総務課長)

【瑞宝双光章】
赤坂 慎一(元 港湾技術研究所情報センター長)
天野 虎猛(元 大阪空港事務所次長)
井口 正志(元 神戸船員地方労働委員会事務局長)
池田 安彦(元 阿蘇山測候所長)
伊藤 順一(元 関東運輸局千葉陸運支局長)
大平 安雄(元 運輸省海上交通局外航課補佐官)
笠原 正二(元 中部運輸局運航部長)
加藤 裕(元 中国運輸局鉄道部長)
北屋根達郎(元 東京空港事務所管制部長)
久保木 壯(元 第二港湾建設局京浜港湾工事事務所次長)
久保田保彦(元 九州運輸局福岡陸運支局長)
鈴木 光夫(元 東北船員地方労働委員会事務局長)
高橋 勇一(元 札幌管区気象台技術部測器課長)
玉置 順子(元 佐賀地方気象台総務課長)
熊本空港

関係法人等

【旭日中綬章】
杉本 守功(㈱杉本運輸社長 ㈳北海道トラック協会会長)

【旭日小綬章】
笠 治雄(伊勢三河湾水先区水先人 元 日本水先人会連合会副会長)
木村大三郎(ネッツトヨタ

【旭日双光章】
高松㈱会長 元 ㈳日本自動車販売協会連合会会長)
川崎 豊(㈱ウエカワ自動車代表取締役 ㈳広島県自動車整備振興会理事)
上川 豊(㈱ウエカワ自動車代表取締役 ㈳広島県自動車整備振興会副会長)
小田 眞弘(丸山物流㈱会長 日本海運貨物取扱業会副会長)
加藤 勝廣(岐阜スズキ販売㈱会長 岐阜県軽自動車協会会長)
小出 昭雄(昭和建物㈱社長 長野県倉庫協会副会長)
佐藤 光一(㈱スズム自動車商会会長 元 ㈳山形県自動車整備振興会理事)
瀧川 泰久(トヨタカローラ飛騨㈱会長 元 ㈳日本自動車販売協会連合会兵庫県支部支部長)
幸重 綱二(大分交通㈱会長 ㈳大分県バス協会会長)
岩田 敏雄(東京昭和運輸㈱社長 元 ㈳東京都トラック協会副会長)
高薄 浩志(北海自動車工業㈱会長 元 ㈳札幌地方自動車整備振興会会長)
吉良 信(大阪湾水先区水先人 元 日本水先人会連合会理事)
髙橋 信(東京湾水先区水先人 元 日本水先人会連合会副会長)
寳川 瀧雄(㈲レンタリース世羅代表取締役 広島県レンタカー協会会長)

(次頁へつづく)

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

遊歩道

今年2月、半導体でシェア世界1位のエルピーダメモリが経営破綻、負債総額は約4480億円だった。パナソニックは7800億円の最終赤字を計上、製造業では過去最大規模に。シャープは、来年3月期の純損益は4500億円の赤字で、2期連続で過去最悪を更新する見通しだという。

▼欧米先進国の高成長時代が終わり、日本も「失われた20年」と言われ、長い経済停滞期が続いている。これまで日本の成長を支えてきた大手電機メーカーの業績が総崩れになった最近の状況にはやはり驚いた。特に、日本の半導体は80年代末には世界シェア50%を超え、断トツだったのが、90年代には坂を転がるようにジリ貧に陥り、状況が好転せずに今日に至っている。

▼この背景には皆同じ構図がある。中国、韓国、台湾などアジア新興国の生産コスト低下や円高に対応する新しい産業の仕組みに急転換できなかったことだ。従来型家電産業に代われるのは日本が得意とする高度なIT技術や多大な資本を投入した基礎素材や付加価値の高い装置産業だろうか。

▼経済の低迷は、米中韓など各国との貿易交渉や経済外交にも影響する。これまで好調な経済が日本の政治を支えてきたが、今後は経済を支える政治家の強いメッセージと決断が必要だ。

運輸振興

発行所
一般財団法人 運輸振興協会
〒102-0083　千代田区麹町4-5
TEL 03－3221－8431
FAX 03－3221－8433
ホームページ
http://www.transport-pf.or.jp
Eメールアドレス
transport@bl-ho.ne.jp
☆毎月20日発行
購読料　1部200円(税込)
年間　1,200円(税込)
郵便振替　東京 1-24314

新年のはじまりに当たって

国土交通大臣　太田　昭宏

平成25年という新しい年を迎え、謹んで新春のごあいさつを申し上げます。

昨年は、年末の総選挙の結果、安倍内閣が成立したところです。私も新たに国土交通大臣を拝命し、総理の下で内閣一丸となって、社会資本の整備や交通政策の推進など国土交通行政の各種課題の解決に向け、全力を挙げて取り組んでまいる所存です。

安倍内閣の重要課題は、景気・経済を再生するとと、被災地の復興を加速すること、防災・減災をはじめとする危機管理を構築することです。私自身も現場の声をくみ取るよう取り組んでまいりましたが、今後はさらに、国土交通行政を預かる身として、特に防災・減災対策など国民の命を守る公共事業について、中長期的な幅広い視野をもって、国民の皆様にご理解いただける形で着実に実施してまいります。さらに、震災から二度目の冬を迎える中、被災地で本当に悩んでいる方々が復興の加速を実感できるよう全力で取り組んでまいります。国土交通省は、海上保安庁、気象庁、観光庁などの外局も含め多数の現場組織を有しており、これらの組織が一丸となって必要な施策を講じていく決意です。

新政権において、国土交通行政に対する皆様の益々の御支援・御協力をよろしくお願いいたします。

太田昭宏国土交通大臣

東日本大震災からの復旧・復興は、国土交通行政として取り組むべき最優先の課題の一つであります。本年は復旧・復興を加速化するため、所要の予算と人材の確保に全力を挙げてまいります。

復旧・復興の推進に当たっては、地方整備局、地方運輸局、海上保安庁等がそれぞれの現場でしっかりと対応し、被災自治体、住民の方々など現場の声をしっかり反映させるとともに、関係省庁と緊密に連携することが極めて重要と考えております。

被災市街地の復興に向けたまちづくりについては、被災状況や地域の特性、地元の意向等に応じた様々な復興の在り方に対応できるよう、安全確保のための集団移転、都市基盤の再整備、復興拠点の整備などを支援してまいります。また、住宅を失った被災者の居住の安定確保のため、地方公共団体が行う災害公営住宅等の整備を支援してまいります。その際、復興事業の事務負担が増大している中、市町村が能力を最大限発揮できるよう必要な支援を行うとともに、復旧・復興事業の円滑な施工を確保するため、不足する人材や資材の確保などに取り組んでまいります。

さらに、被災地の早期の復興を図るため、三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路の重点的な整備を推進するとともに、三陸鉄道をはじめ、国民生活や経済活動を支える被災したインフラの復旧を支援してまいります。

我が国は、地震・津波や火山災害・風水害・土砂災害・雪害・高潮災害など、自然災害に対して脆弱な国土条件にあります。今後予想される首都直下地震や南海トラフが引き起こす巨大地震などに備えるため、防災・減災の考え方に基づき、国民の生命と財産を守る取組を強化してまいります。

その際、東日本大震災の教訓を踏まえ、たとえ被災したとしても人命が失われないことを最重視し、また、経済的被害をできるだけ少なくする観点から、防災対策に加え、ソフト・ハードの適切な組み合わせによる減災対策も重要です。

具体的には、耐震診断等による防災・減災に対する点検の結果を踏まえ、住宅・建築物、命を守るインフラとしての公共施設、交通施設等の耐震性向上、津波防災地域づくりをはじめとする津波対策の強化、密集市街地の改善整備、地籍整備を推進します。また、災害発生時の緊急輸送路の確保に向け、高速道路のミッシングリンクの解消等や陸・海・空の多様なモードが連携したバックアップ体制の強化に取り組むとともに、産業・物流・エネルギー機能が集積する三大湾における総合的な地震・津波対策を進めてまいります。

さらに、地球温暖化に伴う海面上昇や豪雨の増加等が懸念されており、昨年7月の九州の豪雨災害等を踏まえた水害・土砂災害対策、都市部のゲリラ豪雨対策等を着実に推進してまいります。海上保安庁やTRC－FORCEの体制強化などによる初動体制の強化、地震・津波・火山・洪水・地殻変動等の観測体制の強化等による防災気象情報の改善・警戒避難体制の強化、災害時の円滑な支援物資物流の確保に向けた民間物流事業者の施設・ノウハウを活用した災害に強い物流システムの構築や海上輸送路の確保、BCP（業務継続計画）の策定、災害時の避難者・帰宅困難者対策などソフト面の災害対策についても進めてまいります。

昨年12月には、中央自動車道笹子トンネルにおいて天井板が落下し、9名の尊い命が失われる事故が発生しました。

事故発生の翌日から、笹子トンネルと同様の吊り天井板を有する施設の対策に緊急点検を実施し、必要な措置を講ずるとともに、現在、トンネル内の付属物等についても点検を実施しているところであり、これらの結果等を踏まえて所要の対策を実施してまいります。

中央自動車道は下り線を12月29日に対面通行で開通したものの、上り線は通行止めのままであり、輸送や観光等国民生活への影響を最小限に留めるよう取り組んでまいります。

また、今後、高度経済成長期に集中投資した社会資本の老朽化の進行が見込まれる中、戦略的な維持管理を推進しつつ、必要不可欠な社会資本を整備するなど、防災や安全・安心といった観点から、社会資本の再構築を進めていくことが必要です。このため、施設の点検を行うとともに、今後戦略的な維持管理を行うための必要な諸課題について早急に検討を行ってまいります。

公共交通の安全確保につきましても、全力で取り組んでまいります。昨年4月に発生した関越自動車道における高速ツアーバスの事故を受けて、過労運転防止の基準強化等のバス事業の安全基準の強化と監査体制の強化、処分の厳格化を行うとともに、新高速乗合バスへの早期の移行促進を進めます。また、バス事業のあり方に関して更なる検討を進め、安全確保と事故防止に万全を期す所存です。このほか、鉄道駅のホームドアの整備、モード横断での運輸安全マネジメントの推進等、国民生活に直結する交通の安全確保とあわせて被害者等への支援に関する取り組みを進めます。

長期にわたるデフレと歴史的な円高から脱却し、持続的な経済成長を目指すため、需要創出策と日本の強みを活かした成長戦略の着実な実行に国土交通省としても積極的に取り組んでまいります。

経済活動の基盤となる社会資本につきましては、人口減少や急速な高齢化、深刻な財政状況などの状況を踏まえつつ、コストの削減、PPP／PFIの活用促進などを通じて、真に必要な基盤を整備し、我が国の経済活性化に向けた取組を加速させていくことが重要と考えております。

大都市を国全体の成長エンジンとしつつ、地方の中核都市を地域経済の活性化の牽引役としていくため、主要都市間、都市と港湾・空港等を連絡する高規格幹線道路や大都市圏環状道路、地域の経済・産業を支える港湾、大都市拠点空港等の基盤強化、都市鉄道ネットワークの充実・強化に取り組んでまいります。また、国際戦略港湾や資源エ

（次頁へつづく）

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

遊歩道

昨年暮の総選挙は自民党が圧勝、民主党が壊滅、第三極勢は不発という結果だった。3年3カ月続いた民主党政権に代わり、安倍第2次内閣が誕生、新年を迎えた。今度の総選挙は遺憾な状態を放置したままで、有権者がどの政党、候補者を選ぶか迷うほど多くの新党が乱立し、戦後最低の投票率。民意を正しく反映したか選挙制度も気になる。

▼安倍政権には難題が山積している。不況、雇用対策、膨大な財政負担を強いる震災復興予算の使い方、社会保障と税の一体改革、一元化を目指す年金改革、TPP参加への取り組みなど。外交面では対中国の尖閣列島、対韓国の竹島領有問題、年末には北朝鮮のミサイル発射への課題も加わった。

▼国民の多くが望む景気回復への方策は有効か、脱原発への道筋を何年でやり遂げるか、社会保障改革、消費税増税などの政策が十分問示され、新政権には国民に安心と希望を与える実行力を期待する。一方で過半数の議席を得た政権には数に溺れぬ慎重さも欲しい。

▼自民党政権の評価は未知数だ。夏の参院選挙でどう評価されるか、正念場を迎える。国民の価値観が多様化し、政治に対する要求は各世代それぞれ変化している。今年は国民一人ひとりに政治を厳しく見つめる眼力が要る年になりそうだ。