平成７年度　運輸白書

目次（サマリー）

・トピックで見る運輸の一年

阪神・淡路大震災の発生（７.１.17）

国内航空運賃及び割引運賃等の設定弾力化（６.12～７.９）

整備新幹線の大幅な前進（６.12.19～）

国民の祝日「海の日」制定（７.２.28）

地下鉄サリン事件の発生（７.３.20）

「人と地球に優しいバス」の導入促進（７.４～）

メガフロートの研究開発を開始（7.４.６～）

サハリン北部地震災害に対し緊急支援物資の輸送を実施（７.５.30～）

今後の観光政策の基本的な方向についての観光政策審議会答申（７.６.２）

ＡＰＥＣ（アジア太平洋経済協力）運輸大臣会合の開催（７.６.13）

静止気象衛星「ひまわり５号」の運用開始（７.６.21）

日米自動車協議の決着（７.６.28）

長期港湾政策「大交流時代を支える港湾」の策定（７.６.30）

自動車検査・点検整備制度の改正（７.７.１）

日米航空協議（７.５～７.７）

・第１部　災害に強い運輸をめざして

○はじめに

○第１章　阪神・淡路大震災と運輸

■第１節　阪神・淡路大震災による被害と影響

１　兵庫県南部地震の概況

２　鉄道・港湾等の被害状況

３　運輸に及ぼした影響

■第２節　地震発生後の対応

１　援護活動・緊急輸送の実施

２　代替輸送の確保

■第３節　復旧・復興への取り組み

１　基本的考え型

２　鉄道、港湾の復旧・復興

３　観光の復興

○第２章　震災対策の強化

■第１節　輸送施設の耐震性等の強化

１　鉄道

２　港湾

３　空港

■第２節　都市防災拠点としての港湾の整備
■第３節　地震・津波監視体制の強化
１　地震監視
２　津波監視
３　海底活断層等の調査
■第４節　震災時の体制の強化
１　防災計画の見直し
２　情報の収集及び連結
３　被災者の救援活動及び緊急輸送
４　代替輸送

○第３章　その他の災害対策の推進
■第１節　火山災害対策
■第２節　風水害及び雪害対策
１　気象予報・観測及び情報の提供
２　各輸送施設の対策
■第３節　海上災害対策

○むすび

・第２部　運輸の動き

○第１章　平成６年度の運輸の概況と最近の動向
■第１節　一般経済の動向と運輸活動
１　旅客輸送の動向
２　貨物輸送の動向
３　輸送指数の動向
４　最近の輸送動向（7年4月～8月の実績）
５　施設整備の動向
■第２節　規制緩和への取り組み
１　国民生活に密着した規制緩和を実施
２　国民の声に耳を傾けての規制の見直し
３　４つの視点からの規制緩和推進計画の策定
４　今後の取り組み
■第３節　経済環境の変化への運輸産業の対応
１　運輸産業を取り巻く経済環境の変化
２　運輸産業の対応
■第４節　人にやさしい運輸をめざした運輸政策の展開
１　高齢者・障害者等にやさしい運輸サービスの実施
２　大都市における交通混雑の緩和
３　製造物責任制度の導入に伴う被害者救済制度等の充実

○第２章　運輸関係社会資本整備の動向
■第１節　平成以降の運輸関係社会資本整備の動向
１　運輸関係社会資本整備についての主な議論
２　各部門の運輸関係社会資本整備の動向
３　運輸関係社会資本整備に係る投資の動向
■第２節　鉄道整備の推進
１　鉄道整備の基本的方向
２　鉄道整備に対する助成
３　幹線鉄道の整備
４　都市鉄道の整備
５　地方鉄道の整備
■第３節　港湾・海岸整備の推進
１　港湾整備の基本的方向
２　平成７年度港湾・海岸事業
■第４節　港湾整備の推進
１　第７次空港整備五箇年計画の策定に向けて
２　関西国際空港の整備
３　新東京国際空港の整備
４　東京国際空港の沖合展開事業の推進
５　その他の空港の整備

○第３章　変貌する国際社会と運輸
■第１節　国際交通サービスの充実
１　我が国の国際運輸の状況
２　国際交通網の充実
■第２節　国際的課題に対応した運輸行政の展開
■第３節　国際社会への貢献
１　国際協力の推進
２　海上安全対策の推進
３　国際科学技術協力

○第４章　新時代に対応した物流体系の構築
■第１節　物流をめぐる経済・社会状況の変化への対応
１　効率的な物流体系の整備の必要性
２　物流業の活性化に向けた環境の整備
■第２節　効率的な物流体系整備の推進
１　モーダルシフト・複合一貫輸送の推進
２　積合せ輸送の推進
３　物流拠点の整備
■第３節　輸入拡大に対応する国際物流の円滑化

1　国際複合一貫輸送の推進
2　輸入インフラの整備

○第５章　観光レクリエーションの振興
■第１節　旅行の振興
■第２節　観光による地域の活性化
1　地域と観光産業の連携による国内観光の振興
2　観光資源の保護・活用を通じた観光の振興
3　魅力ある観光地づくり
■第３節　国際観光交流の促進
■第４節　レクリエーションの振興
1　Marine '99計画の推進
2　スカイレジャーの振興

○第６章　国民のニーズに応える鉄道輸送の展開
■第１節　鉄道輸送サービスの充実
1　利便性及び快適さの向上
2　余暇活動を支援する鉄道サービス
3　運賃に関する規制緩和措置
■第２節　国鉄改革の総仕上げに向けて
1　国鉄長期債務等の処理
2　国鉄改革10年に向けての取り組み
■第３節　安全で信頼される鉄道であるために
1　鉄道輸送の安全の現状
2　鉄道輸送の安全性・安定性を確保するために施策

○第７章　人と地球にやさしい車社会の形成へ向けて
■第１節　安全で環境と調和のとれた車社会の形成へ向けて
1　自動車交通を取り巻く環境
2　安全で環境と調和のとれた車社会の形成をめざして
■第２節　利用者ニーズに対応した車社会の形成
1　自動車旅客輸送の活性化
2　トラック輸送の効率化

○第８章　海運、船員対策及び造船の新たな展開
■第１節　海上交通の充実
1　海への理解と親しみを深めるために
2　日常生活を支える外航海運の発展
3　安全で快適な海上旅客輸送の充実
4　今後の内航海運対策の推進
5　港湾運送事業の高度化・効率化の推進

■第２節　船員対策の新たな展開
１　船員の雇用
２　船員教育体制の充実と船員制度の近代化
３　船員の労働時間の短縮と船員災害防止対策の推進
■第３節　高度化をめざす造船業
１　我が国造船業の現状
２　造船業の課題と対策
３　船舶工業対策の推進

○第９章　港湾・海岸の果たす役割の向上、高度化
■第１節　交流の進展と新たな地域開発への取り組み
１　国際交流の進展に対応した国際物流の効率化
２　国内物流の効率化
３　港湾の果たす広範な役割
４　港湾を活用した地域振興への取り組み
■第２節　豊かな港湾環境創造と技術開発への取り組み
１　環境と共生するの港湾＜エコポート＞の実現
２　海岸環境の創造
３　人と地球にやさしい港湾の技術開発をめざして
■第３節　港湾の管理と振興～港湾振興とポートセールス～

○第10章　航空サービスの充実に向けた取り組み
■第１節　我が国をめぐる航空輸送の現状
■第２節　利用者ニーズに対応した航空サービスの充実に向けての取り組み
１　ネットワークの充実
２　航空運賃の弾力化
３　国際航空ネットワークの形成の方向
４　補償限度額の公表
５　「空の日」・「空の旬間」事業の展開

○第11章　運輸における地球環境問題等への取り組み
■第１節　地球環境問題への対応
１　地球環境問題をめぐる内外の動き
２　地球環境問題の解決をめざした運輸の対応
■第２節　環境・エネルギー対策の推進
１　大気保全、騒音対策
２　海洋汚染対策
３　港湾等における環境対策
４　省エネルギー問題への取り組み
■第３節　国連海洋法条約締結に向けた取り組み

○第12章　運輸における安全対策・技術開発の推進
■第１節　交通安全対策の推進
１　交通事故の概況
２　交通安全の確保
３　最近における重大事件の概況と対応
■第２節　技術開発の推進
１　鉄道技術の開発
２　港湾技術の開発
３　造船技術の開発
４　人工衛星の開発利用
５　交通安全のための技術開発
６　地震・噴火・気象予測のための技術開発
７　海洋に関する研究体制の強化
■第３節　情報化の推進
１　運輸サービス分野におけるＥＤＩの導入の推進
２　ＩＣカード等運輸分野におけるカードシステム導入の推進
３　マルチメディアに対応した今後の運輸関連情報システムのあり方に関する検討
４　気象情報サービスの高度化の推進
５　運輸行政の情報化の推進

・平成６年11月～７年12月の運輸の動き
施設整備等
施策・一般
技術開発・研究
事件・事故

・統計等参考資料編
1　鉄道
・旅客輸送　鉄道旅客輸送の推移
・貨物輸送　鉄道貨物輸送の推移
・新幹線輸送の推移

2　自動車交通
・旅客輸送量の実績
・貨物自動車輸送量の実績
・自動車保有車両数　トラック
・自動車保有車両数　バス,乗用車,特種用途車,大型特殊車,二輪車

3　海上交通
・世界の主要品目別海上荷動き量
・我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

・我が国商船隊の輸送量の推移
・我が国商船隊の船腹量の推移
・国内旅客輸送実績
・一般旅客定期航路事業の自動車航送台数及び台キロ
・長距離フェリー輸送実積
・内航貨物輸送量の推移
・内航船舶の船種・船質別船腹量
・港湾運送量の推移

4　航空
・世界の定期航空輸送量（国際線・国内線の計）の推移
・我が国航空企業の国際線輸送実績
・我が国出入国航空貨物量及び我が国航空企業の積取比率
・世界の国際航空に占める我が国航空企業のシェア
・国内航空旅客輸送実績
・国内航空貨物輸送実績
・コミューター旅客輸送の推移
・空港の利用状況
・空港の整備

5　海上技術安全（造船・船員）
・世界の新造船建造量の推移（竣工ベース）
・世界の新造船手持工事量の推移
・我が国の新造船受注量の推移
・我が国の新造船工事量の推移
・我が国の造船手持工事量の推移
・従業員の年齢構成
・造船設備の現状
・部門別船員数及び船舶数

6　港湾
・港湾数一覧表
・重要港湾位置図
・全国の入港船舶の状況

7　その他
(1)　国際協力
・有償資金協力及び無償資金協力（交換公文ベース）
・国際協力事業団（ＪＩＣＡ）を通じた技術協力
(2)　観光
国際観光

・世界の国際観光量
・主要国の受入れ旅行者数及び旅行収支（1993年）
・登録ホテル・旅館の軒数及び客室数
・国際観光ペンション・民宿の軒数
・国際観光レストランの軒数
・訪日外国人数の推移

国内観光

・国民１人当たり平均宿泊旅行回数及び宿泊数

旅行業

・旅行業者数

(3)　倉庫

・倉庫業者数及び倉庫面（容）積
・営業倉庫の品目別入庫量及び平均月末在庫量

(4)　運輸とエネルギー

・我が国の最終エネルギー消費に占める運輸部門の割合
・部門別石油依存度（５年度）
・国内主要機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（５年度）

(5)　その他

・高齢者・障害者等のための公共交通機関施設整備等の状況
・業種別事業者数の推移
・業種別損益状況A（１社平均）
・業種別損益状況B（１社平均）
・業種別損益状況C（１社平均）
・付加価値労働生産性の推移（50年度＝100）
・物的労働生産性の推移（50年度＝100）
・輸送原価の推移（50年度＝100）

平成７年度運輸経済年次報告（運輸白書）付属統計表

・第１表　輸送機関別国内旅客輸送量
・第２表　輸送機関別国内貨物輸送量
・第３表　我が国の国際輸送量

トピックで見る運輸の一年

●阪神・淡路大震災の発生（７.１.17）

平成７年１月17日、淡路島北部を震源とするマグニチュード7.2の直下型大地震が阪神・淡路地域を襲った。この大地震では、兵庫県を中心として戦後最大級の災害が発生し、高度に都市機能が集積した大都市圏での直下型地震の恐ろしさを改めて我々に認識させる結果となった。

運輸省では、地震発生直後より、本省、海上保安庁、気象庁、及び関係地方支分部局に災害対策本部を設置し、被災者の救援活動や緊急援助物資輸送ルートの整備などの措置を講じた。緊急援助物資輸送ルートとしては、関西国際空港にいったん物資を集めたのち海上保安庁の船艇等を利用して神戸港まで輸送するルート、民間ヘリコプターによる輸送ルート（大阪・姫路等地区７ヶ所と神戸・淡路地区17ヶ所の間）等を確立した。さらに、神戸港が大きなダメージを受け、鉄道、道路等の輸送ルートが寸断されたため、港湾・鉄道等の復旧を急ぐとともに、緊急・代替輸送体制の整備を行った。

また、阪神・淡路大震災の運輸関連の被災については、６年度第２次補正予算、７年度第１次及び第２次補正予算、特別立法措置などによる復旧・復興支援を行い、その結果、鉄道は８月23日に全線復旧し、港湾は８年度中に概ね復旧する見通しとなった。

今後、運輸省としては、兵庫県及び神戸市が策定した復興10ヶ年計画も踏まえ、政府の阪神・淡路復興対策本部が決定した取組方針に基づき地域と共同して被災地域の生活再建、経済復興等を一層推進するという観点から、引続き復興支援を推進していくこととしている。



復旧が進む三宮駅（７年３月）

復旧が進む三宮駅（７年３月）



六甲アイランド南仮設桟橋工事（７年９月）

六甲アイランド南仮設桟橋工事（７年９月）

●国内航空運賃及び割引運賃等の設定弾力化（６.12～７.９）

利用者のニーズが高度化・多様化し、個人型の割引運賃の充実を求める声が高まっていることなどに対応して、平成６年６月に航空法を改正し、同年12月より割引率５割までの営業政策的な割引運賃及び料金等について届出制とした。これにより、事業者は多様な割引運賃等の設定を自主的な判断により行うことが一層容易となり、７年５月には国内航空運賃において従来見られなかった利用主体に制限のない割引運賃である事前購入割引が導入された。

また、普通運賃についても、標準的な原価を最高額とする一定の幅の中で航空会社の自主的な運賃設定を可能とする幅運賃制を７年内に導入することとした。これにより、航空会社による季節、時間帯、路線の特性等を加味した多様な運賃設定が促進されるとともに、従来より推進してきているダブル・トリプルトラック化と相まって、航空会社の経営の効率化が一層促進されることが期待される。



運賃の一層の多様化が期待される国内航空

運賃の一層の多様化が期待される国内航空

●整備新幹線の大幅な前進（６.12.19～）

平成６年12月19日、整備新幹線の見直しについての関係大臣申合わせが締結され、①東北新幹線盛岡・八戸間のフル規格での着工、②北陸新幹線富山駅及び九州新幹線熊本駅での整備新幹線駅整備調整事業の実施、③長大トンネルの試掘調査への着手、④３線５区間以外の区間の整備のための「新しい基本スキーム」につき８年中に成案を得ること等について合意され、整備新幹線の整備の推進に大幅な前進を見ることとなった。これに従い、７年５月にはそれぞれ起工式等が行われた。

関係大臣申合わせの概要（参考地図）

関係大臣申合わせの概要（参考地図）





東北新幹線（盛岡～八戸間）



北陸新幹線富山駅



九州新幹線第二筑紫トンネル

●国民の祝日「海の日」制定（７.２.28）

平成７年２月28日、国民の祝日に関する法律（祝日法）が改正され、８年から７月20日は、海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願うことを目的とする14番目の国民の祝日「海の日」となった。

７月20日は、昭和16年の次官会議で「海の記念日」として制定され、今日まで長年親しまれてきたが、近年、「海の記念日」を国民の祝日にしようという機運が高まり、海事関係団体等で組織する「国民の祝日「海の日」制定推進国民会議」が中心となり、全国各地で署名運動が行われた結果、祝日制定を求める署名が1,038万人に達し、47すべての都道府県議会を含む全国７割の2,280地方議会で「海の日」祝日化を求める意見書が採択された。

この「海の日」制定を機に、国民が一層海に親しむとともに、海に関する認識を深めることが期待される。



「海の日」のＰＲ活動（神戸市）

「海の日」のＰＲ活動（神戸市）

●地下鉄サリン事件の発生（７.３.20）

平成７年３月20日午前８時頃、帝都高速度交通営団（営団）丸ノ内線、千代田線及び日比谷線の各列車内において、猛毒ガス（サリン）が発生し、乗客と営団職員11名の人命を奪い（７年11月現在）、多数の人々が負傷する事件が発生した。

運輸省としては、公共交通機関を狙い、不特定多数の人々を無差別的に殺傷するという事件の深刻さと重大性にかんがみ、直ちに鉄道局長を本部長とする「営団地下鉄有毒ガス事件に関する緊急対策本部」を設置し、鉄道事業者に対し、厳戒体制をとるよう指示等するとともに、事件の状況等の把握、情報の収拾等の対策を講じた。また、同日、全運輸事業者に対し、関係施設等の巡回等上記趣旨の徹底を内容とする指示を行った。

さらに、各鉄道事業者においても、防犯カメラの設置、自主的警備の継続、旅客への注意喚起を呼びかけるポスターの掲示等を行うとともに、緊急時における避難誘導の方法、不審物発見時における措置等に関するマニュアルの整備を行うなどの対策を講じている。

運輸省としては、今後とも、日常生活に大きな不安と脅威を与えるこのような事件の再発防止の観点から、引き続き関係機関等と協力し、運輸関係事業者とともに、旅客の安全性の確保に努めることとしている。



車内巡回する営団職員
（営団地下鉄日比谷線）

社内巡回する営団職員（営団地下鉄日比谷線）

●「人と地球に優しいバス」の導入促進（７.４～）

～日本ではじめてＣＮＧバスが富士山で導入される～

自動車の排気ガス（ＮＯｘ等）の削減や高齢化社会の到来に向けた対応は、我が国として早急に取り組むべき重要な課題となっている。

運輸省では、今年度から高齢者、障害者等のためのリフト付バスの導入助成制度を創設するとともに、低公害車の導入に対する補助制度についても、その対象地域を自動車ＮＯｘ法の特定地域に加え、国立公園等におけるマイカー規制地域にまで拡大するなど制度の充実を図った。

これらの制度の充実等により、平成７年度においてはリフト付バスが11台導入されるほか、上高地においてはハイブリッドバス（制動エネルギーを回収し、改めて発動時に利用するリサイクル式低公害バス）が４台、富士山においてはＣＮＧバス（圧縮天然ガスを燃料として使用するバス）が２台、それぞれ導入された。これらを皮切りに、自然環境を守りつつ地域から信頼され、愛される「人と地球に優しいバス」が日本全国に普及すべく支援を行っていくこととしている。環境問題や高齢者等に配慮した「人と地球に優しいバス」の導入促進が期待される。



リフト付超低床バス



低公害車（ハイブリッドバス）

●メガフロートの研究開発を開始（7.4.6～）

沖合展開による海洋空間の有効利用に資する超大型浮体式海洋構造物（メガフロート）の研究開発が、造船13社、鉄鋼４社により設立されたメガフロート技術研究組合により、平成７年４月６日から開始された。

本研究開発では、数キロメートル規模、100年耐用の超大型浮体式海洋構造物の開発を目標に、９基の浮体ユニットを洋上で接合し大型浮体モデル（長さ300ｍ×幅60ｍ×深さ２ｍ）を製作し、①浮体設計技術、②洋上施工技術、③超長期耐用技術、④上載施設機能保証技術、並びに⑤環境影響評価技術のための実海域実証実験を行うこととしている。

７年度は、横須賀市沖において、４基の浮体ユニットを接合し部分浮体モデルを製作し、これを用いて各種実証実験を行うこととしている。

メガフロートは、大水深の海域や軟弱な地盤といった厳しい施工条件の海域においても新たな人工地盤の提供を可能にし、海洋空間における社会資本の円滑な整備に多大な貢献をするものと大いに期待されている。



メガフロート総合物流基地（イメージ図）

●サハリン北部地震災害に対し緊急支援物資の輸送を実施（７.５.30～）

平成７年５月27日深夜（日本時間）、ロシア連邦サハリン州北部でM7.6の大地震が発生し、石油採掘の町ネフチェゴルスクに破壊的な被害をもたらした。

海上保安庁では、地震発生後直ちに関係機関から関連情報の収集等を行っていたところ、外務省及び北海道からの緊急支援物資の輸送要請がなされ、第一管区海上保安本部千歳航空基地所属ＹＳ11Ａ型機「おじろ」が５月30日及び31日の２回にわたり医療機器、食料品・飲料水、防寒具等の緊急支援物資をユジノ・サハリンスクまで空輸した。また、巡視船「そうや」が６月３日に、巡視船「れぶん」が６月８日にそれぞれ緊急支援物資をコルサコフまで輸送した。



サハリン北部地震での救援風景「おじろ」

サハリン北部地震での救援風景「おじろ」

●今後の観光政策の基本的な方向についての観光政策審議会答申（7.6.2）

平成７年６月２日、観光政策審議会は６年５月の運輸大臣による諮問「今後の観光政策の基本的な方向について」に対する答申を行った。

本答申は、観光に対する期待の高まりを受け、経済発展、雇用創出、地域振興、国際相互理解の増進等の様々な観点から、観光を「21世紀のわが国経済社会の発展の核」と位置づけ、国、地方公共団体、経済界、一般国民に向けて提言されたものである。答申は基本的視点として、旅の権利性、ものづくり立国からゆとり観光立国への転換等を提示して、各位の意識改革を期待するとともに、ゆとりある休暇の実現、障害者・高齢者などの人々の旅行の促進、観光大学のような高等教育研究機関の設立等の具体的方策を提言している。

運輸省では、本答申の実現のため、基本方針や行動計画の策定をはじめ、諸施策を講じていくこととしている。



瀬島観光政策審議会会長より亀井前運輸大臣に答申が手交される（東京）

瀬島観光政策審議会会長より亀井前運輸大臣に答申が手交される（東京）

●ＡＰＥＣ（アジア太平洋経済協力）運輸大臣会合の開催（７.６.13）

平成７年６月13日に米国ワシントンにおいて、ＡＰＥＣ（アジア太平洋経済協力）域内18の国及び地域の代表の参加を得て、初のＡＰＥＣ運輸大臣会合が開催された。歴史・文化や経済の発展段階を異にする各メンバーの間で、「運輸インフラの整備」、「人と物の効率的移動の促進」、「人材養成」等のテーマについて、対等かつ平等な立場からの自由な意見交換が行われた。

本会合において我が国は、安全や地球環境問題、その他都市交通問題などの各国共通の課題に関し、運輸インフラ整備、技術協力等を積極的に推進し、地域の発展に大いに貢献したい旨を表明した。

なお、本会合では、ＡＰＥＣ域内運輸システムの構築に関しての共同声明がとりまとめられ、我が国の基本的考え方や問題意識が十分反映された内容の「21世紀へ向けたガイドライン」や「協力と行動の優先事項」が盛り込まれた。



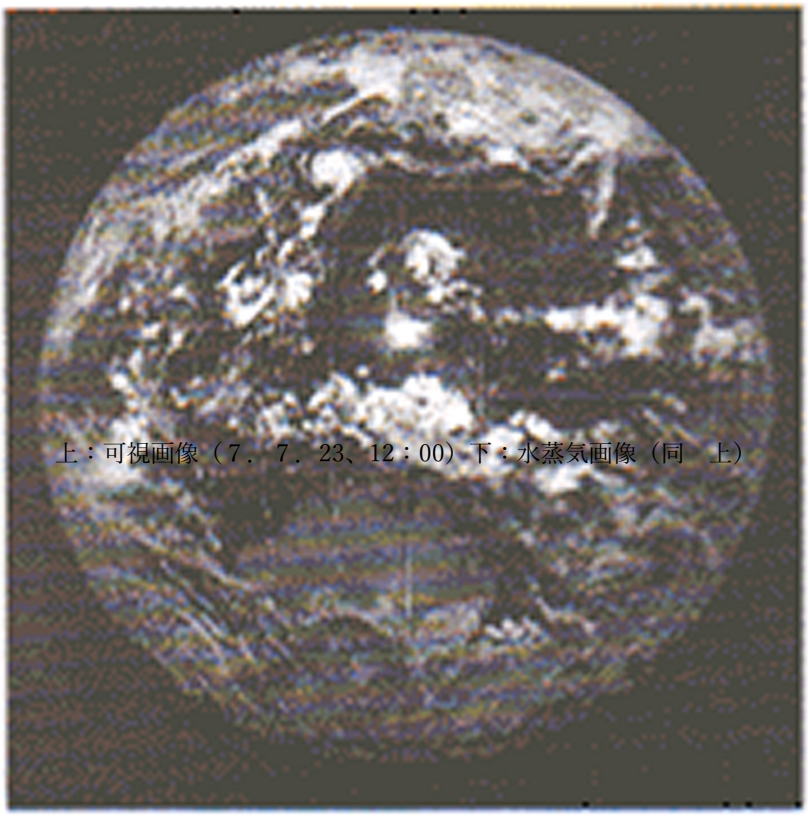
ＡＰＥＣ運輸大臣会合（ワシントン）

ＡＰＥＣ運輸大臣会合（ワシントン）

●静止気象衛星「ひまわり５号」の運用開始（７.６.21）

気象庁の新しい静止気象衛星「ひまわり５号」は、平成７年３月18日午後５時１分に、宇宙開発事業団種子島宇宙センターからＨ－Ⅱロケット試験機３号機によって打ち上げられた。打ち上げに成功した「ひまわり５号」は暫定静止位置での機能確認試験を終了した後、赤道上東経140度の定常運用位置において、６月21日から「ひまわり４号」に代わって運用を開始した。

「ひまわり５号」では、新たな観測機能を追加し、水蒸気画像など従来得られなかった情報の取得が可能となり、日本国内のみならず、ひまわりのデータを利用している世界の国々の天気予報、気象災害の防止、気候変動の監視等に一層の威力を発揮できるようになった。



上：可視画像（７．７．23、12：00）下：水蒸気画像（同　上）

上：可視画像（７．７．23、12：00）下：水蒸気画像（同　上）

図表掲載不可
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/heisei07/TOPIC/P13-1.GIF

H-Ⅱロケット３号機の打ち上げ（宇宙開発事業団提供）

●日米自動車協議の決着（７.６.28）

日米自動車協議は、平成５年７月の日米首脳会談での合意に基づき設立された日米包括経済協議において、自動車・同部品分野が分野別協議の１つに取り上げられたことから始まった。

同協議では、①外国製部品の自主購入計画②ディーラーシップ及び③補修部品の規制緩和が主な争点となったが、これら全てについて６月28日に実質的な決着をみた。

この決着内容に基づき、運輸省としては補修部品の規制緩和について、①重要保安部品の削減②構造等変更検査の対象範囲の見直し③特定部品専門の整備工場の認証制度の創設④整備工場の人的要件及び特定工場の施設要件の緩和、の４点を今後逐次実施するとともに、外国製補修部品情報ネットワークの整備、苦情処理窓口の常設等外国製補修部品使用促進のための環境整備を図ることとした。今後、これらの措置を講ずることにより、補修部品流通の一層の促進を図り、補修部品市場の活性化と海外補修部品会社の参入機会の拡大を目指すこととしている。



日米包括協議の自動車、同部品分野の次官級交渉

日米包括協議の自動車、同部品分野の次官級交渉

●長期港湾政策「大交流時代を支える港湾」の策定（７.６.30）

新しい時代の潮流に対応した概ね2010年を目標とする「大交流時代を支える港湾－世界に開かれ、活力を支える港づくりビジョン－」を平成７年６月30日に策定し、長期的な港湾政策を明らかにした。

来たるべき時代には、人、物、情報の交流が国、地域、個人の間で重層的に行われ、様々な社会、文化が高密度で交流することによって新たなものが生み出されていく。世界が中世から近世に転換する契機となった「大航海時代」と対照させれば、今や「大交流時代」とも言うべき新たな時代が到来したといえる。

この「大交流時代」の流れの中で、成熟化社会への道を歩んでいる我が国が持続可能な発展を続けていくためには、世界及び自然との共生型社会を実現する必要がある。

このため、島嶼国である我が国において、世界との交易、交流を支える港湾が根幹的な社会資本としてその役割を果たせるよう、「大交流を支える港湾ネットワークの形成」及び「活力を支え安心できる空間の創造」の２つの政策を柱とし、主要な施策をとりまとめた。

本政策を踏まえ、第９次港湾整備五箇年計画の策定など今後の港湾行政を進めていく。



国際物流を担うコンテナターミナル（イメージ図）



地域に活力と雇用をもたらす産業空間

●自動車検査・点検整備制度の改正（７.７.１）

自動車の検査及び点検整備については、最近における自動車技術の進歩及び使用形態の多様化に適切に対応するため、臨時行政改革推進審議会の「国際化対応・国民生活重視の行政改革に関する第３次答申」（平成４年６月）における指摘、運輸技術審議会における技術的・専門的検討結果を踏まえ、６年７月道路運送車両法の一部を改正し、７年７月１日から施行している。

今回の制度改正においては、自動車ユーザーの自己管理責任の明確化を行うとともに、(ｱ)自家用乗用車の６か月点検の廃止、(ｲ)12か月点検及び24か月点検の項目半減、(ｳ)国の検査における前検査、後整備の受入れ、(ｴ)車齢11年超えの自家用乗用車等の車検期間の延長等を行ったものである。

本改正の施行状況をみると、ユーザー車検の増加、点検項目の削減等による点検整備料金の引下げや整備事業におけるサービス体制の強化等がみられ、ユーザー負担の軽減、ユーザーの選択肢の拡大が図られてきている。

運輸省としては、新たな制度の円滑な実施を図るため、自動車の保守管理の徹底対策、ユーザー車検の増加への対応、整備事業の近代化の推進等に努めているところである。



ユーザー車検の受験風景（八王子自動車検査登録事務所）

ユーザー車検の受験風景（八王子自動車検査登録事務所）

●日米航空協議（７.５～７.７）

平成７年４月及び５月、米国の貨物専用航空企業フェデラル・エクスプレス社が、協定に基づく権利として多数の新規以遠地点への運航開始を申請した。これに対し、運輸省は、当該新規以遠地点への運航は以遠運航における日米間の不均衡を拡大するのみならず協定上も問題があるとして処分を保留した。本件問題解決のため、５月から７月中旬までに計４回の審議官級又は次官級の協議が行われたが合意に至らず、その間米国は、対日制裁措置暫定案の発表に及んだものの、７月20日及び21日に行われた閣僚級及び次官級協議において合意が成立し、本件問題は決着を見た。合意内容では、日本側がフェデラル・エクスプレス社の以遠運航の一部を認めるとともに大阪－シカゴ、ニューヨーク以遠カナダ路線を獲得し、また、本年９月から貨物分野における日米間の機会均等化等を内容とする協議を開始することとされている。本合意により日米航空関係の不平等・不均衡是正への道筋が開かれたと言える。



協議を前にした亀井前大臣とペーニャ長官（ロサンゼルス）



代表者による署名（ロサンゼルス）

代表者による署名（ロサンゼルス）

第１部　災害に強い運輸をめざして

はじめに

平成７年１月17日午前５時46分、淡路島北部を震源とするマグニチュード7.2の直下型大地震が阪神・淡路地域を襲った。

わずか二十秒間の激しい揺れは、神戸市を中心に広い範囲で震度７となり、戦後最大級の災害を引き起こし、死者数について昭和33年の伊勢湾台風を超えるなど、高度に都市機能が集積した都市圏の直下で発生する地震の恐ろしさを我々に改めて認識させる結果となった。

運輸関連施設も鉄道、港湾を中心に甚大な被害を受け、被災地はもとより、我が国全体の人流、物流にも大きな影響が生じた。その復興には長い時間と多額の費用がかかり、今後、被災地域の再生に向けて国と関係地方公共団体は全力をあげて取り組んでいかねばならない。

運輸省では、地震発生直後から気象庁を中心に地震発生要因の究明を行い、余震の発生に全神経を集中する一方、海上保安庁では昼夜のべつなく緊急救援活動を実施し、また、緊急援助物資輸送体制の整備、代替輸送手段の確保、鉄道、港湾の復旧などの措置を講じた。

このような経緯を踏まえ、今年の運輸経済年次報告では、第１部において、「災害に強い運輸をめざして」をテーマとしてとりあげた。まず、第１章において、兵庫県南部地震の概況とそれによって運輸部門が受けた１兆６千億円に及ぶ被害、鉄道の不通や港湾機能の大幅な低下に伴って陸、海、空の輸送や観光に及ぼした影響、地震発生後に海上保安庁を中心として行った救援活動や官民をあげて取り組んだ緊急輸送、旅客及び貨物のそれぞれについてとられた代替輸送の状況について概観したうえで、我が国にとって極めて重要な地域である阪神・淡路地域の復興のために鉄道、港湾及び観光の分野を中心に、特別立法の策定や財政及び金融上の支援措置を含めて復旧・復興に全力で取り組んでいることについて述べる。また、第２章においては、今回の震災によって得られた教訓をもとにした運輸省における震災対策として、①今回のような直下型地震に対応し得るよう鉄道、港湾等の交通基盤施設の耐震性の向上を図ること。②港湾において都市防災拠点を整備していくこと。③地震・津波監視体制をさらに強化すること。④防災計画の見直し、政府部内における情報の収集・連絡体制の強化、救援活動・緊急輸送体制の強化、代替輸送の確保についての事前の検討等震災時を想定した体制の強化に取り組むことについて述べる。さらに、第３章においては、火山噴火、風水害・雪害、海上災害等の地震・津波以外の災害に対する運輸省の施策について紹介する。

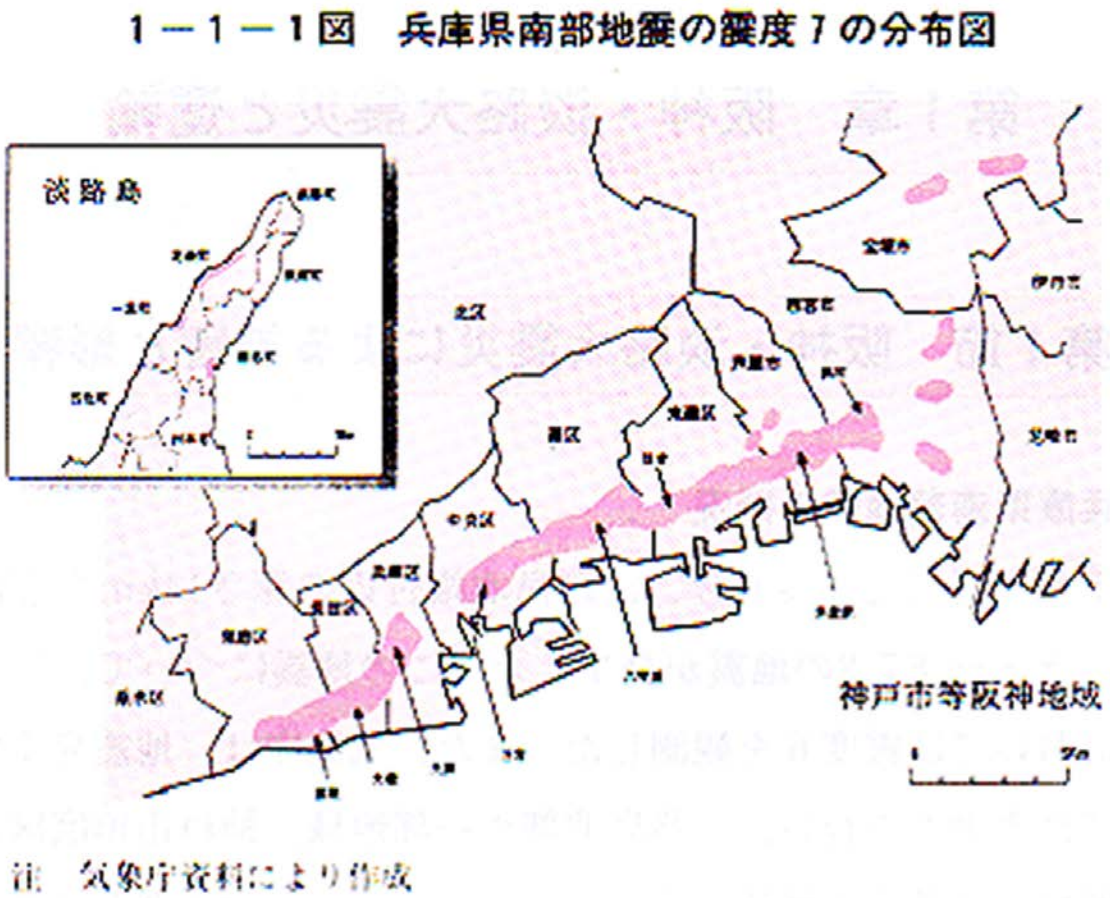
第１章　阪神・淡路大震災と運輸

第１節　阪神・淡路大震災による被害と影響

１　兵庫県南部地震の概況

平成７年１月17日５時46分、淡路島北端付近の深さ14kmを震源とするマグニチュード7.2の地震が発生した。この地震について、神戸海洋気象台においては震度６を観測した。また、気象庁は、地震発生後現地において被害調査を行い、淡路島北部の一部地域、神戸市須磨区から西宮市南部に至る帯状の地域、及び宝塚市の一部地域で震度７の激震が発生したものと判定した〔１－１－１図〕。震度７は、昭和23年の福井地震以降新たに設定された震度階級であるが、震度７と判定された地震の発生は今回が初めてである。

１－１－１図　兵庫県南部地震の震度７の分布図



この地震は都市直下型であったため、死者5,500余名、負傷者41,500余名、さらに全壊家屋は10万戸を超えるなど、その被害はきわめて甚大であった。また、鉄道の橋りょう部での橋桁の落下、人工島を中心とした大規模な液状化の発生、さらには、都市機能を支えるライフラインの途絶など近来まれにみる大都市複合災害の様相を呈した。これは、今世紀の地震災害としては大正12年９月に発生した関東大震災に次ぐものである。

なお、気象庁はこの地震を、「平成７年（1995年）兵庫県南部地震」と命名し、さらに政府は、今回の災害の規模が特に大きいことに加え、今後の復旧・復興施策の推進の際に統一的な名称が必要となることが考えられることから、災害名を「阪神・淡路大震災」と呼称することとした。

震災の被害額については、国土庁による概算では震災被害総額が９兆６千億円と推定され、そのうち鉄道、港湾などの運輸関連施設の被害額は約１兆６千億円であり全体の約17%強を占めている。

これを施設別にみると、鉄道が約2,550億円、港湾が約１兆400億円などと推定されている〔１－１－２表〕。

１－１－２表　阪神・淡路大震災による運輸関連施設の被害額の概算

１－１－２表　阪神・淡路大震災による運輸関連施設の被害額の概算

項　　目	金額(億円)	概　　要
１．鉄道関係	2,550	橋りょう、線路、車両等
２．港湾関係		
兵庫県全体	10,400	岸壁、護壁、荷役機械、橋りょう、上屋等
うち神戸市	9,400	
うち民間施設	2,000	
３．自動車関係		
(1)道路運送事業	270	ターミナル施設、車両、車庫、道路、営業所等
(2)自動車分解整備事業	60	事業用施設、整備機器等
４．海上交通関係		
(1)海運事業	170	社屋、事業用施設等
(2)港湾運送事業	230	上屋、荷役機器等
５．倉庫等物流事業関係	670	社屋、車両、荷役機器等
６．造船・船用工業関係	460	船台、工場、クレーン等
７．航空関係	20	空港ビル、格納庫等
８．ホテル、旅館等	660	建物、客室備品等
９．その他	50	
計	15,540	

注　(1)　運輸省資料により作成

(2)　被害額については、10月１日現在の事業者等からの報告に基づくおおよその数字である。今後変更があり得る。推計を含む。

２　鉄道・港湾等の被害状況

(1) 鉄道〔１－１－４図〕

１－１－４図　鉄道施設被災写真（山陽新幹線：西宮市）



鉄道は、山陽新幹線をはじめ、ＪＲ西日本、阪急電鉄、阪神電鉄等合計13社の路線において高架橋落橋、トンネルや駅舎の損壊などの大きな被害が発生した。

主な被害状況は、〔１－１－３表(a)〕〔同表(b)〕のとおりである。

１－１－３表　阪神・淡路大震災による鉄道施設の主な被害状況

1－1－3表　阪神・淡路大震災による鉄道施設の主な被害状況

（J　R）

事業者名等	構造物等の主な被害状況	復旧に要する費用（億円）
JR東海（東海道新幹線、山陽新幹線）	高架橋、柱部損傷、橋りょう桁ずれ	40
JR西日本 山陽新幹線 在来線（東海道線、山陽線、福知山線）	高架橋破壊・損傷、橋りょう桁ずれ、よう壁破壊・損傷、トンネル内壁損傷、駅舎破壊・損傷、ホーム損傷、車両損壊・損傷	 350 670
小　計		1,020
JR貨物（東海道線）	橋桁損傷、橋台・橋脚損傷、よう壁損傷、車両損壊・損傷	20
J　R　合　計		1,080

（民鉄）

事業者名等	構造物等の主な被害状況	復旧に要する費用（億円）
阪急電鉄（神戸線、伊丹線、宝塚線、今津線、甲陽線）	高架橋破壊・損傷、よう壁破壊・損傷、駅舎損傷、ホーム破壊・損傷、こ線橋落下、駅舎破壊、車両損壊・損傷	440
阪神電気鉄道（阪神本線）	高架橋破壊・損傷、桁落下、よう壁破壊・損傷、盛土崩壊、駅舎破壊・損傷、ホーム破壊・損傷、車庫破壊、車両損壊・損傷	570
神戸電鉄（有馬線）	切取法面崩壊、トンネル損傷、ホーム損傷	80
神戸市交通局（山手線）	トンネル、駅部中間柱損傷	60
神戸高速鉄道（東西線）	桁落下、高架橋損傷、トンネル中間柱・側壁損傷、駅破壊	200
神戸新交通（ポートアイランド線、六甲アイランド線）	桁落下、橋脚損傷、駅舎損壊、車両損壊・損傷	40

1－1－3表　阪神・淡路大震災による鉄道施設の主な被害状況（のつづき）

（民鉄続き）

事業者名等	構造物等の主な被害状況	復旧に要する費用（億円）
山陽電気鉄道（本線）	橋りょう損傷、よう壁破壊・損傷、トンネル中間柱損傷、駅舎損傷、ホーム損傷、車両損壊・損傷	50
大阪市交通局（1号線、南港ポートタウン線）	高架橋損傷、桁ずれ、橋脚損傷、車両損壊・損傷	20
北大阪急行、北神急行電鉄	高架橋損傷、トンネル損傷、車両損壊・損傷	10
民鉄合計		1,470
ＪＲ及び民鉄合計		2,550

注　運輸省資料により作成

このような被害のために、地震発生当日中に運行が再開できなかった区間は、新幹線が京都～岡山間の219キロ、ＪＲ在来線が123キロ、民鉄線が296キロ、合計638キロに及んだ。

(2) 港湾・海岸

港湾施設については、兵庫県、大阪府、徳島県の24港で被害が生じた。

特に神戸港は、耐震強化岸壁(注)の３バースを除き、ポートアイランド地区、六甲アイランド地区のコンテナ埠頭など大半の施設が被災し、使用不可能な状態に陥った〔１－１－５図〕。また、防波堤については、最大約２m沈下し、防波機能が著しく低下した。

1－1－5図　神戸港被災写真（六甲アイランド地区）

1－1－5図　神戸港被災写真（六甲アイランド地区）



なお、海岸堤防等は兵庫県、大阪府、徳島県において合計約42.5kmが被害を受けた。

摩耶大橋等の高架臨港道路及びポートアイランド線・六甲アイランド線の新交通システムについては、鉄道、高速道路と同様に脚部の破損、基礎部分の変形等が生じた。

さらに、ポートアイランド中央部などでは最大約0.5ｍの沈下が発生するとともに、ポートアイランドの大部分と六甲アイランドでは広範囲にわたって道路の表面が数十cmもの泥分に覆われ、機能が著しく阻害された。

(注)　耐震強化岸壁　大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資、避難者、支援者等の海上輸送を確保するため、また、被災地域及び域外の経済社会活動に及ぼす影響を最小限に抑えるため、全国の主要港湾において通常の岸壁より耐震性を強化して建設された岸壁をいう。

(3) 道路

阪神間を結ぶ中国自動車道、阪神高速神戸線、湾岸線、国道２、43号線といった主幹線道が寸断された。

(4) 道路運送施設

バスについては、兵庫県及び大阪府において、32事業者の車庫、営業所、ターミナル等に被害が生じた。また、18事業者の172両の車両に被害が生じた。タクシーについては、営業所の被害が約520件、車庫の被害が約160件、車両は約760両が被害を受けた。

また、1,183のトラック事業者が被災し、車庫、営業所等の施設及び車両の損壊等の被害が発生した。

(5) 空港

大阪国際空港については、滑走路及び誘導路のひび割れ、旅客ターミナルビルの外壁の剥落等の被害が発生し、関西国際空港についても、旅客ターミナルビル、鉄道駅、立体駐車場等において、壁面にひび割れが発生するなどの被害が生じたものの、いずれも航空機の運航に支障は生じなかった。

(6) 港湾運送施設、倉庫施設、造船関連施設、その他

神戸港の被災により、同港の港湾運送事業者が使用する上屋・荷役機械等の事業用施設について被害が発生した。また、倉庫施設については、沿岸部を中心に建物の損壊、荷崩れなどが発生し、神戸市内の１～３類倉庫で62棟、26.1万m2、冷蔵倉庫では19棟、39.5万m3が全半壊した。

造船関連施設については、建物の倒壊、工場設備の損傷が数多く生じたほか、クレーンの倒壊、岸壁の陥没、建造・上架中の船舶の破損、船台からの滑落等の被害が発生した。

また、神戸市内のホテル等ではライフラインの途絶、営業施設の損壊等により、大多数が営業不能に陥った。

３　運輸に及ぼした影響

(1) 人流に及ぼした影響

(ｱ) 鉄道

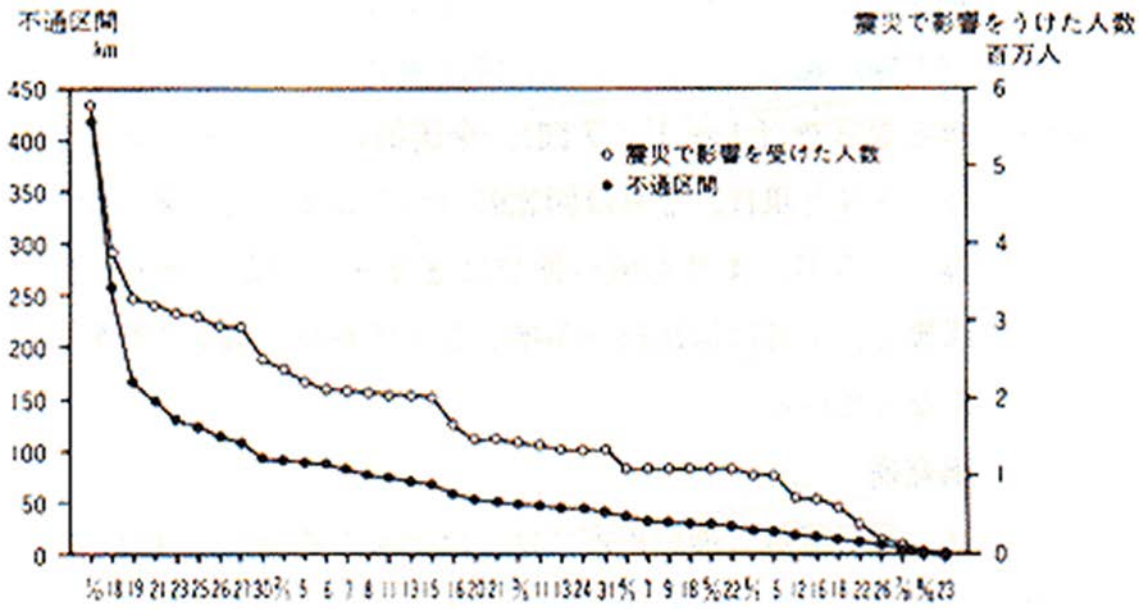
(a) 地震発生直後における輸送人員

地震発生直後、新幹線では、京都～岡山間が不通となったが、１月18日には姫路～岡山間（89km）、１月20日には京都～新大阪間（39km）が復旧した。しかし、新大阪～姫路間（92km）は４月７日まで不通であり、上下線あわせて１日当たり約11万人もの人々が影響を受けた。これは、山陽新幹線全線（新大阪～博多間、623km）における１日平均輸送人員（６年度）約16万人のうち約71％を占めている。

また、ＪＲ在来線及び民鉄線では、発災当日中に復旧しなかった不通区間が、ＪＲ東海道・山陽本線尼崎～姫路間（80km）、阪急電鉄神戸線全線（32km）、阪神電鉄本線全線（32km）など合計約419kmにのぼり、約580万人の足に影響が出た。その後、１月末の段階では、阪神間の幹線交通であるＪＲ東海道本線（芦屋～神戸間、14km）、阪急電鉄神戸線（西宮北口～三宮間、17km）、阪神電鉄本線（青木～元町間、10km）を含め不通区間合計約93kmで、約250万人に影響があった〔１－１－６図〕。

１－１－６図　震災により影響を受けた人数と復旧延長キロの推移

1－1－6図　震災により影響を受けた人数と復旧延長キロの推移



注　(1)　震災により影響を受けた人数は、不通区間における平時の一日あたりの輸送量であると仮定
(2)　ＪＲ在来線及び民鉄の数値である。
(3)　運輸省資料により作成

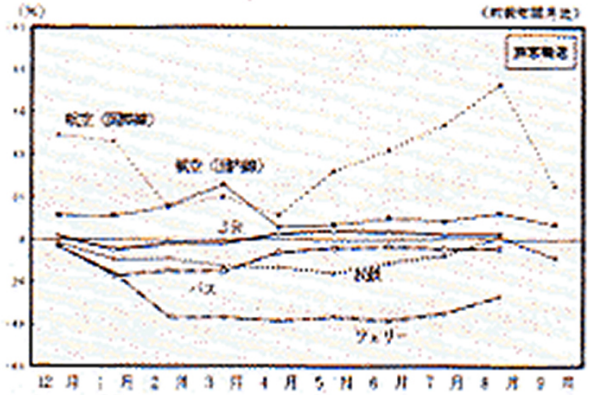
なお、鉄道全体でみると、１月末で、近畿圏内の約17%、全国の約４％の利用者が影響を受けた。

(b) 復旧に伴う輸送人員の回復

ＪＲでは東海道本線及び山陽新幹線の不通の影響により、ＪＲ東海及びＪＲ西日本の合計の輸送人員が、１月から３月までは対前年同月比でマイナスとなったが、ＪＲ東海道本線及び山陽新幹線が全区間開通した４月以降には同比でプラスに転じており、震災の影響も見られなくなっている〔１－１－７図〕。

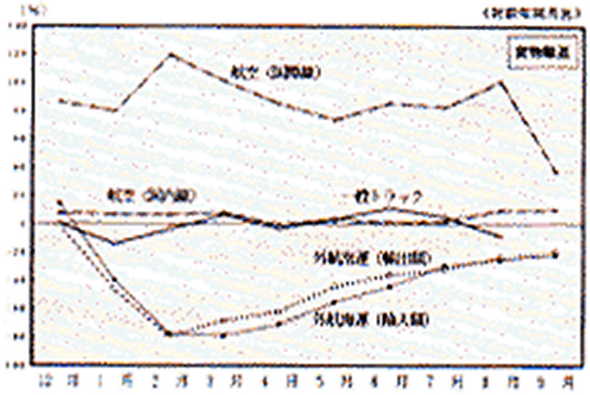
１－１－７図　震災により輸送量等が受けた影響について

1－1－7図　震災により輸送量等が受けた影響について



〈旅客輸送〉

注 (1) ＪＲは、東海旅客鉄道㈱と西日本旅客鉄道㈱の合計値
(2) 民鉄は、阪急電鉄㈱と阪神電気鉄道㈱の合計値
(3) バスは兵庫県内における輸送人員
(4) フェリーは、大阪港及び神戸港を発着としている26航路の輸送人員
(5) 航空(国内線)は、国内主要３社について、前年は大阪国際空港、今年は大阪国際空港及び関西国際空港での輸送実績について比較
(6) 航空(国際線)は、国内主要４社について、前年は大阪国際空港、今年は関西国際空港での輸送実績について比較
(7) (5)、(6)については、９月は、大阪国際空港及び関西国際空港の輸送実績の合計の比較
(8) 運輸省資料により作成



〈貨物輸送〉

注 (1) 一般トラックは兵庫県内における発着貨物量
(2) 外航海運(輸出入額)は神戸港の数値
(3) 航空(国内線)は、国内主要３社について、前年は大阪国際空港、今年は大阪国際空港及び関西国際空港での輸送実績について比較
(4) 航空(国際線)は、国内主要５社について、前年は大阪国際空港、今年は関西国際空港での輸送実績について比較
(5) (3)、(4)については、９月は、大阪国際空港及び関西国際空港の輸送実績の合計と比較
(6) 外航海運(輸出入額)は東京税関資料により、その他は運輸省資料により作成

民鉄では、阪急電鉄、阪神電鉄等において、路線の不通による輸送人員の大幅な減少があり、両電鉄が全線開通した６月以降においても、沿線人口の減少に加え利用客のＪＲ線へのシフト等のため輸送人員は十分に回復せず、９月に入っても両社合計で同比で91.3%にとどまり、震災の後遺症が長びいている〔１－１－７図〕。

(ｲ) 航空

国内旅客輸送については、東京～広島線、大阪～福岡線等の阪神間をまたぐ路線を中心に、４月中旬まで臨時便が運航されたため、全国的にも旅客数が３月に対前年同月比20.1%増となるなど大幅に増加し、大阪国際空港及び関西国際空港の発着旅客数でも、６月９日に関西国際空港が開港し、大幅な増便があったことの影響もあり、３月に同比25.7%増となるなど大幅に増加したが、山陽新幹線の全線開通（４月８日）に伴い、４月以降は落ち着いた〔１－１－７図〕。

また、国際旅客輸送については、大阪国際空港及び関西国際空港発着の旅客数は、団体旅行客のキャンセルなどのいわゆる「出控え」の影響により、２月から４月までは１月の同比46.0%増に比べて伸びが大幅に鈍化したが、５月以降は順調に回復し、８月は同比72.8%増となった〔１－１－７図〕。全国的にも、当初この「出控え」がはっきりと現れ、２月は同比97.4%と５年９月以来のマイナスを記録し、３月、４月も低い伸びにとどまったが、それ以降は徐々に回復し、７月は同比15.8%増となっており、震災の影響は見られなくなっている。

(ｳ) 自動車交通

バスは、震災直後、神戸市内では、ほとんどの路線が運休した。兵庫県の１月の乗合バス輸送量をみると、震災による道路の損壊の影響等により、対前年同月比輸送人員は83.0%となった。その後徐々に回復しているが、８月においても同比95.4%にとどまっている〔１－１－７図〕。

タクシーは、兵庫県における輸送人員について２月には同比61.5%となったが、８月においてもなお、同比86.6%にとどまっており、震災の影響が長びいている。

(ｴ) 海上交通

神戸港からは、淡路島、四国、九州等の各方面へフェリー、旅客船、高速艇が数多く就航しているが、それらの航路のほとんどが一時的に運航の中止を余儀なくされた。しかし、港湾施設の応急復旧等により、その一部については早期に運航が再開された。また、神戸港への寄港の一時中止や起終点を神戸港から大阪港等に一時変更することによる運航の維持も図られた。

また、鉄道等からシフトした旅客により輸送人員が増加した例もあったが、フェリー旅客数では、淡路島～神戸、徳島～神戸等の神戸関係航路を中心に減少し、大阪港及び神戸港を発着としているフェリー26航路の輸送人員は１月には前年同月比84.4%、２月～７月は同比65%以下と大幅な減少が続き、８月においても同比73.0%にとどまるなど、震災の影響が長びいている〔１－１－７図〕。

(2) 物流に及ぼした影響

(ｱ) 鉄道・トラック

鉄道輸送については、兵庫県を通過する貨物輸送量でみると、自動車による輸送の１割強であるが、震災後の輸送状況は次のとおりである。

１月末現在で不通となっていた東海道本線芦屋～神戸間（145km）のＪＲ貨物コンテナ輸送量は震災前は12フィートコンテナ換算で１日に上下線合計4,800個であった。震災後の輸送実績をみると、１月は震災前の約８％、３月は震災前の約37％であった。

トラック輸送については、１日平均約55万トンを超える貨物が、地震直後、高速道路、一般国道等で発生した道路の寸断等により大幅な遅延等の影響を受けたものと考えられ、全国的には１日あたり最大で約3.5％以上のトラック貨物輸送量が影響を受けたものと考えられる。

また、一般トラックの７年１月の兵庫県発着貨物量は前年同月比85.8％となったものの、５月から７月までは、連続して同比プラスとなっている〔１－１－７図〕。

(ｲ) 海上交通・港湾

神戸港の国際貿易額は、５年において約７兆1,300億円（我が国全体の約11％）である。特に、外貿ライナー貨物量は4,314万トン、うち、コンテナは3,981万トン、250万ＴＥＵ（同約30％）で、我が国最大となっている〔１－１－８表〕。

１－１－８表　神戸港の位置づけ

１－１－８表　神戸港の位置づけ

	第１位	第２位	第３位	第４位	第５位
入港船舶総トン数	神戸	横浜	名古屋	大阪	千葉
うち外航	横浜	名古屋	神戸	千葉	東京
取扱貨物量	神戸	千葉	名古屋	横浜	川崎
うち輸出入	千葉	名古屋	横浜	神戸	川崎
貿易額	横浜	東京	神戸	名古屋	大阪
外貿コンテナ貨物量	神戸	横浜	名古屋	東京	大阪

注　(1)　平成５年のデータより算出
(2)　貿易額は日本関税協会「外国貿易概況」より、その他は、運輸省資料より作成

今回の震災では、岸壁や荷役機器の損壊等により、震災直後には神戸港のコンテナの荷扱いが全面的にストップしたため、外航船社は神戸港取扱貨物を他の港湾に緊急に荷揚げした。このため、例えば近隣の大阪港においては、コンテナターミナルや周辺道路の混雑や駐車場不足などが発生した。

神戸港の輸出額は、２月に対前年同月比20.5％となり、輸入額でも２月から４月までは同比30％以下となるなど大きく減少した。港湾の復旧に伴い９月には輸出額で同比80.5％、輸入額で同比78.0％と急速に回復しつつあるものの、今なお震災の影響が残っている〔１－１－７図〕。

また、品目別にみると、例えば繊維工業品、糸及び紡績半製品が輸出、輸入について、我が国全体のそれぞれ７～８割及び５～６割が神戸港において取り扱われており、震災による神戸港の機能低下は、これら繊維関係の流通にかなりの影響を与えていると考えられる。

なお、神戸港は広大な背後圏を有しているため、震災の影響は西日本を中心に広範囲に及んでいると考えられる〔１－１－９表〕。

１－１－９表　神戸港の取扱貨物の陸上背後圏

１－１－９表　神戸港の取扱貨物の陸上背後圏　(%)

	輸　入	輸　出
兵庫県	27.0	25.9
北海道・東北地方	0.3	0.1
北陸地方	5.8	0.9
関東地方	2.1	0.7
中部地方	5.8	3.9
近畿地方（兵庫県を除く）	36.1	21.7
四国地方	3.7	2.4
中国地方	14.1	42.4
九州地方	5.0	1.9
合　計	100.0	100.0

注　運輸省資料により作成

さらに、神戸港の機能が麻痺した影響は我が国のみならず、アジアの国々などに及び、これらの国々における関係企業等において、生産ラインの一時ストップ、部品調達元の変更等の事態が生じた例もある。

(ｳ) 航空

国内貨物輸送については、鉄道の寸断や高速道路の倒壊等による陸上輸送からのシフト、及び緊急援助物資の輸送などの需要が発生したことにより、全国では、１月に対前年同月比25.0%増となるなど大幅に増加し、大阪国際空港及び関西国際空港発着でも、３月には同比8.2%増となったが、陸上輸送の回復に伴い、４月以降は落ちついた動きとなっている〔１－１－７図〕。

また、国際貨物輸送については、関西国際空港の開港に伴う新規路線の開設により輸送量が相当に増加していたところに加え、震災により自動車部品等が海上輸送から一部シフトしたこと等から、大阪国際空港及び関西国際空港発着の輸送量は、２月、３月には同比100%を超える伸びとなったが、４月～７月は同比70～80%台の伸びとなっている〔１－１－７図〕。

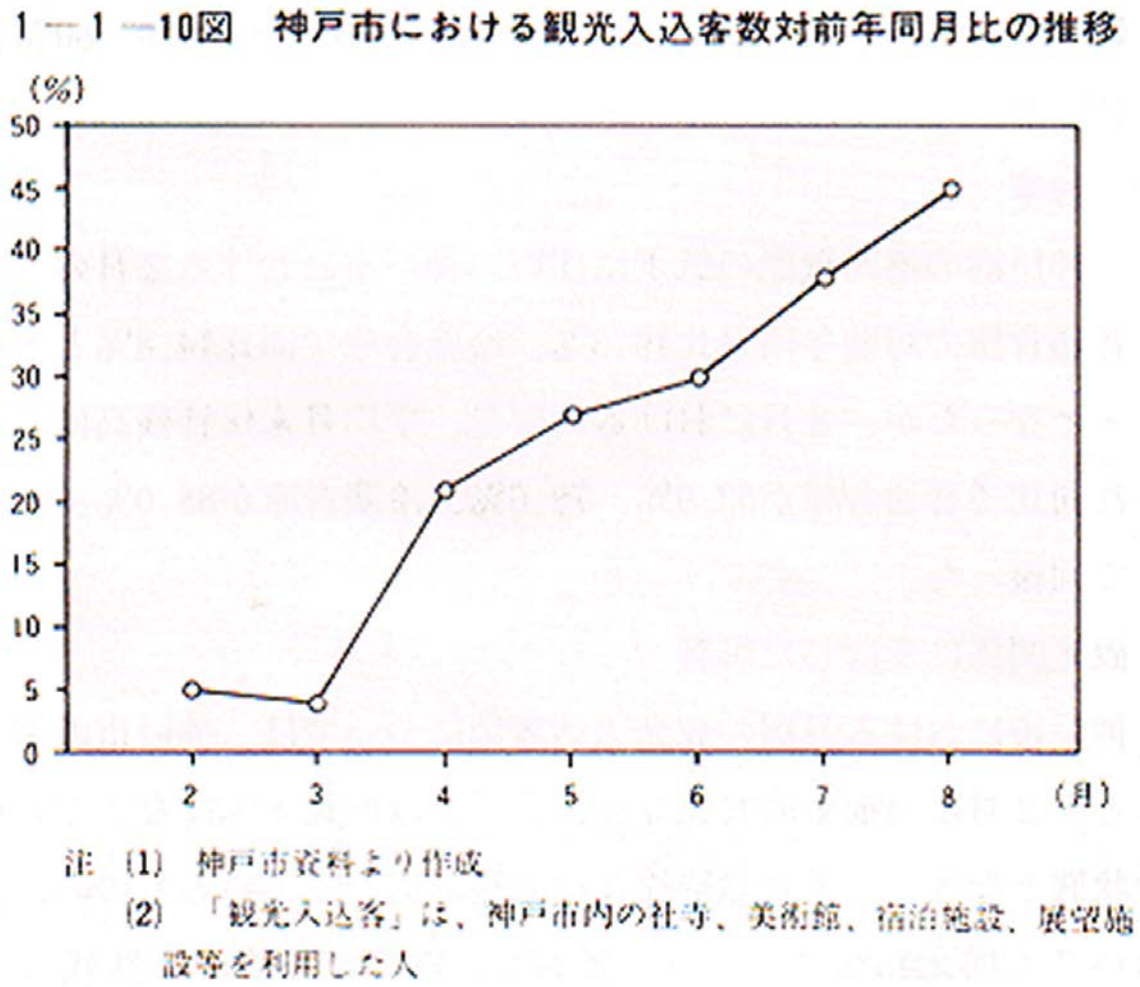
(ｴ) 倉庫

神戸港の港湾機能の低下に伴い、神戸市における２月の入庫量は、普通倉庫で対前年同月比19.5%、冷蔵倉庫で同比14.8%と大幅な減少となったが、８月における入庫量、平均月末保管残高は、それぞれ同比で普通倉庫が63.9%、78.6%、冷蔵倉庫が88.0%、91.0%まで回復した。

(3) 観光関係に及ぼした影響

神戸市における月別の観光入込客数については、神戸市の調査によると、２月は対前年同月比５%、３月には同比４%になるなど壊滅的な状態となった。４月以降徐々に回復に向かっているものの、８月においても同比45%にとどまっており、震災の影響が依然残っている〔１－１－10図〕。

１－１－10図　神戸市における観光入込客数対前年同月比の推移



注　(1)　神戸市資料より作成
(2)　「観光入込客」は、神戸市内の社寺、美術館、宿泊施設、展望施設等を利用した人

また、全国の主要旅行会社の国内旅行取扱額をみると、被災地域周辺の観光客減、及び震災による全国的な「出控え」等により、２月に同比92.4%となる等１月以降５月まで連続して同比でマイナスを記録したが、６月には同比2.0%増に回復した。一方、海外旅行取扱額も２月に同比95.0%となる等震災直後に影響が見られたが、４月以降同比プラスに転じており、震災による「出控え」の影響は見られなくなっている。

なお、震災による直接的被害が殆どなかつた大阪市のホテルは、震災に伴う臨時の宿泊需要により、２月の稼働率が90.9％（対前年同月比22.3ポイント増）となるなど高い伸びを示したが、４月には、平常化（同比2.3ポイント増）している。

第２節　地震発生後の対応

１　援護活動・緊急輸送の実施〔１－１－11図〕

１－１－11図　緊急物資輸送状況（「せとづる」）



政府は閣議決定により、１月17日に国土庁長官を本部長とする「兵庫県南部地震非常災害対策本部」を設置し、19日は緊急に政府として一体的かつ総合的な対策を講ずるため、内閣総理大臣を本部長とし、すべての閣僚を本部員とする「兵庫県南部地震緊急対策本部」を設置した。

こうした政府全体での取り組みの一環として運輸省は、１月17日の地震発生直後、運輸本省、海上保安庁及び気象庁の本庁をはじめ、関係の地方支分部局においてそれぞれ地震災害対策本部を設置し、被災者の救援活動の実施、被災地への緊急救援物資の輸送体制の確立、鉄道の迂回輸送、代替バス等による輸送手段の確立等を行った。

また、運輸関係の企業、事業者団体等においても被災者救援活動、援助物資や災害復旧物資の緊急輸送等を行った。

(1) 被害状況の把握

地震発生直後、海上保安庁では、大阪、神戸付近を行動中の巡視船艇及び航空機によって神戸港等の被害状況の調査を行った。

また、運輸本省では17日、被災地の状況を詳細に把握するため、関係各局の担当官を現地調査に派遣した。さらに、鉄道、港湾等の各施設に関して緊急輸送に必要な施設から早急に復旧を行うよう必要な指示を行った。

(2) 2次災害防止対策

海上保安庁は、神戸港において、亀裂の入ったＬＰＧタンクからのガス漏洩による災害の防止対策、火災が発生した倉庫施設に対する消火活動への協力等を行った。さらに、震源域付近の海底における断層等の地形変動の状況調査を実施した。その他、大量の空コンテナの海面への流出・漂流等に伴い船舶交通に対する危険が懸念されたため、港内の一部の海域を航泊禁止区域とするとともに、神戸港内、淡路島等の損傷した灯台施設の即時応急復旧を行うなど、船舶交通の安全の確保を図った。

気象庁は、地震発生後、地震機動観測班を派遣し、詳細な現地調査を行うとともに、余震観測のために神戸市垂水区等5ヶ所に計測震度計を設置した。

また、今回のような大きな地震においては、地盤に亀裂などが発生し、雨による土砂崩れなどが起きやすいことから、風雨や気温などの詳細な気象情報を適時に通報・発表した。

さらに、3月末には、被災地域における、雨量観測・監視体制を強化するため、神戸市垂水区等3ヶ所に有線ロボット雨量計を設置するとともに、周辺地域を含む余震などの観測・監視体制の強化のため、計測震度計等を新たに20地点に整備した。

(3) 救援活動

海上保安庁は、全国から巡視船艇及び航空機を大阪湾に緊急出動させ、17日より救援物資等の輸送を開始し、関西国際空港から巡視船艇による神戸港への救援物資輸送、ヘリコプターによる急患輸送〔１－１－12図〕などを実施した〔１－１－13表〕。

１－１－12図　海上保安庁の活動状況（救急患者の搬送）

1－1－12図　海上保安庁の活動状況（救急患者の搬送）



1－1－13表　海上保安庁の投入勢力等の概要

1－1－13表　海上保安庁の投入勢力等の概要

投入勢力	海上保安官延べ　約95,100人 巡視船艇延べ　約2,900隻 航空機延べ　約94機
急患・救援要員等の輸送	急患輸送　18人（急患7人　医師等11人） 救援要員輸送（他県派遣職員等）　669人
救援物資	清水（給水支援）　約12,300トン 毛布　約12,000枚 飲料水（ペットボトル等）約80トン 食料品、日用雑貨品、衣料品、医薬品等の段ボール箱の7,261箱及び173トン

注　海上保安庁資料により作成

また、航空局所管の国有地及び国鉄清算事業団用地を被災者の居住場所、瓦礫処理場、物資運搬基地等の復旧拠点として提供するとともに、空港周辺整備機構の保有する共同住宅を被災者の居住場所として提供した。

一方民間では、近畿地方を中心とするホテル・旅館等の事業者団体が、被災者が特別の割引料金で利用できる宿泊施設を地元自治体に提示するとともに、共通無料入湯券を地元自治体に提供した。さらに、バス事業者団体

は避難場所と公衆浴場、自衛隊等の設営浴場等との間の無償バス輸送サービスを提供した。
近畿圏に本拠を有する海運事業者は仮設住宅用としてのコンテナ及び救援物資貯蔵のための冷凍コンテナの無償提供を行った。また、神戸港、津名港等において旅客船を入浴施設、臨時宿泊施設として提供した。

(4) 緊急輸送体制の確立

被災地においては、発災当日から水、食料品、医療品などの物資の必要性が高まったため、これらの物資を大量に確保し被災地に輸送する必要が生じた。
このため、運輸省では、全日本トラック協会、日本内航海運組合総連合会、全日本航空事業者連合会等へ、陸運、海運、航空運送についての円滑な緊急輸送活動実施のための協力を要請し、これを受けて民間事業者により以下のような支援活動が行われた。

・全国のトラック事業者は、生活必需品等緊急援助物資を輸送した。また、現地のトラック事業者も域内輸送に最大限協力し、近傍のトラック協会からトラック及び要員が派遣された。
・航空事業者は、食料品、輸血用血液、浄水器等の救援物資を輸送した。また、１月20日から民間ヘリコプターによる食料品等の緊急輸送を実施した。
・一部の国内及び外国の航空輸送事業者は、政府に対して緊急輸送用として貨物専用機やヘリコプターの提供を行った。
・ＪＲ貨物及び鉄道利用運送事業者は、１月20日以降、食料品等を輸送した。
・民間の海運会社は、フェリー等により医療品、食料品、飲料水等を輸送した。

また、国、自治体及び運輸関係事業者が連携した緊急輸送も行われた。例えば、公共機関等から要請のあった緊急救援用物資を航空会社が無償で関西国際空港に輸送し、これを海上保安庁の巡視船艇等が神戸港まで輸送し、そこから兵庫県の手配車両が同県の災害対策本部まで順次引き継いで輸送するルートが開設された。
なお、運輸省は、ヘリコプターが飛行場以外の場所で離着陸する場合の許可手続きを弾力的に行い、大阪府や姫路市内等の７地点と被災地域内の17地点の間でのヘリコプターによるシャトル輸送体制を整備した。

(5) 輸送秩序の維持

運輸省は、被災地域において不当に高い運賃を要求するなどのタクシーの違法行為を防止するため監視を行うとともに、違法行為については、車両の使用停止等の処分を行った。
また、内航海運の運賃が便乗値上げされることのないよう、関係する事業者団体に要請した。

２　代替輸送の確保

(1) 代替輸送等の経緯

今回の震災で鉄道、港湾、高速道路等の輸送関係施設が甚大な被害を受け、被災地域はもとより、我が国全体の国民生活及び産業活動にも多大な影響が出ることが懸念された。
このため、鉄道代替バス路線、旅客船の臨時航路の設定、航空の臨時便の運航などにより輸送ルートの緊急的な確保に努めるとともに、損壊した鉄道施設や港湾施設等の復旧を急いだ。

(2) 旅客の代替輸送

(ｱ) 鉄道代替バスの運行

神戸市付近の鉄道不通区間では、震災の翌日から鉄道代替バスの運行が開始され、１月18日の伊丹～塚口間の代替バス運行をはじめとして、13の区間で代替バスが運行された〔１－１－14表〕。特に阪神間では、１月28日から警察及び道路管理者とともに、国道43号線にバス専用レーンを設置し、起終点間をノンストップで連絡するシャトルバス等が運行された。この区間における代替バスの運行は、１日当たり最大で4,000便を超え、約23万人の人員を輸送した。なお、震災前は同区間においては約94万人の鉄道輸送があった。

１－１－14表　主な代替バス運行状況

１－１－14表　主な代替バス運行状況

不通となった鉄道線名	バス運行区間	運行期間
阪急電鉄　伊丹線	伊丹～塚口	１月18日～１月20日
	伊丹～新伊丹	１月21日～３月10日
阪急電鉄　神戸線	西宮北口～三宮	１月23日～３月12日
	西宮北口～御影	３月13日～５月31日
ＪＲ　東海道線	甲子園口～三宮	１月23日～１月24日
	芦屋～三宮	１月25日～２月７日
	住吉～三宮	２月８日～２月19日
	住吉～灘	２月20日～３月31日
	三宮～神戸	１月30日～２月19日
阪神電鉄　本線	甲子園～三宮	１月23日～１月25日
	青木～三宮	１月26日～２月10日
	御影～三宮	２月11日～２月19日
	御影～岩屋	２月20日～３月12日
	御影～西灘	３月13日～６月25日
神戸高速線	三宮～高速神戸	１月30日～２月５日

注　(1)　その他神戸新交通ポートアイランド線、神戸新交通六甲アイランド線、山陽電鉄本線等の不通区間において代替バスが運行された。
(2)　運輸省資料により作成

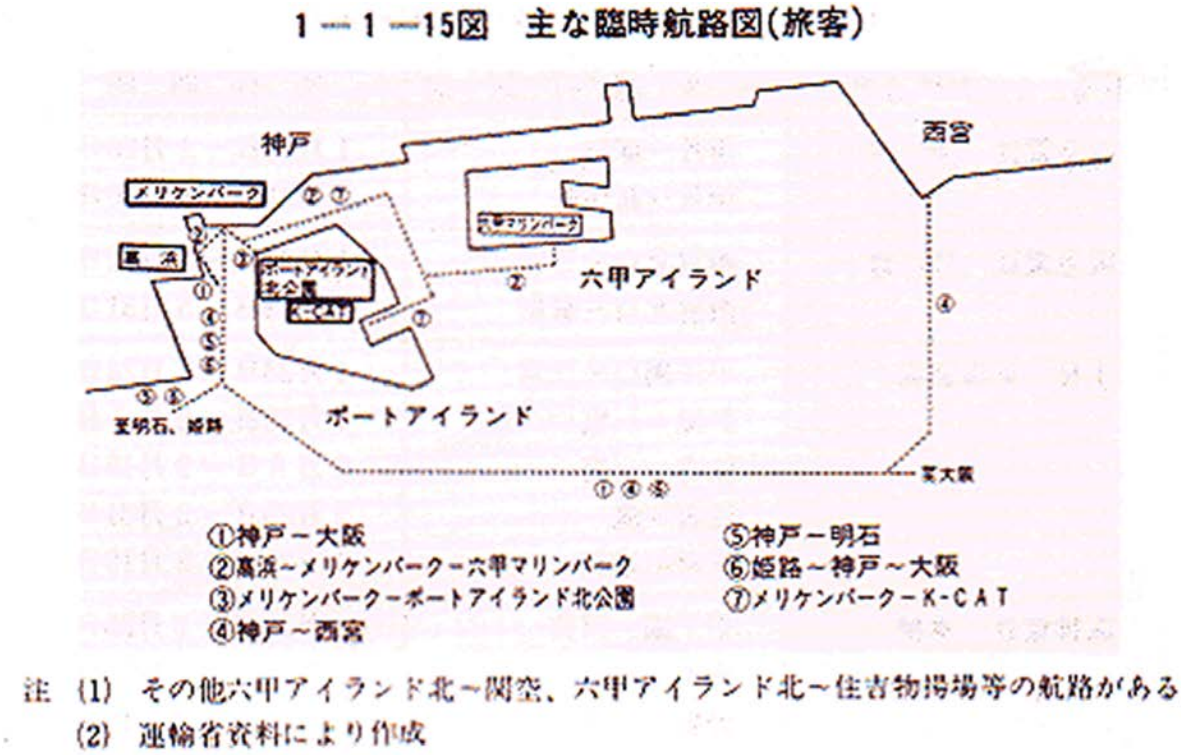
山陽新幹線の新大阪～姫路間の代替ルートを確保するために、姫路駅～三田間に中国自動車道経由のバス路線を開設し、１日平均33便、約1,370人を輸送した。三田～新大阪間の鉄道と合わせると所要時間は２時間10分であった。

バスによる代替輸送は、それぞれ各区間の道路の復旧状況に応じ、路線の変更を行いながら継続された。また鉄道の復旧にあわせ、段階的に縮小され、８月22日の全面復旧に伴い終了した。

(ｲ) 海上航路による代替輸送

鉄道旅客等の代替輸送手段の一つとして、既存航路の活用に加え、臨時に神戸～大阪等の12航路が新設された〔１－１－15図〕。

１－１－15図　主な臨時航路図（旅客）



注 (1) その他六甲アイランド北～関空、六甲アイランド北～住吉物揚場等の航路がある。
(2) 運輸省資料により作成

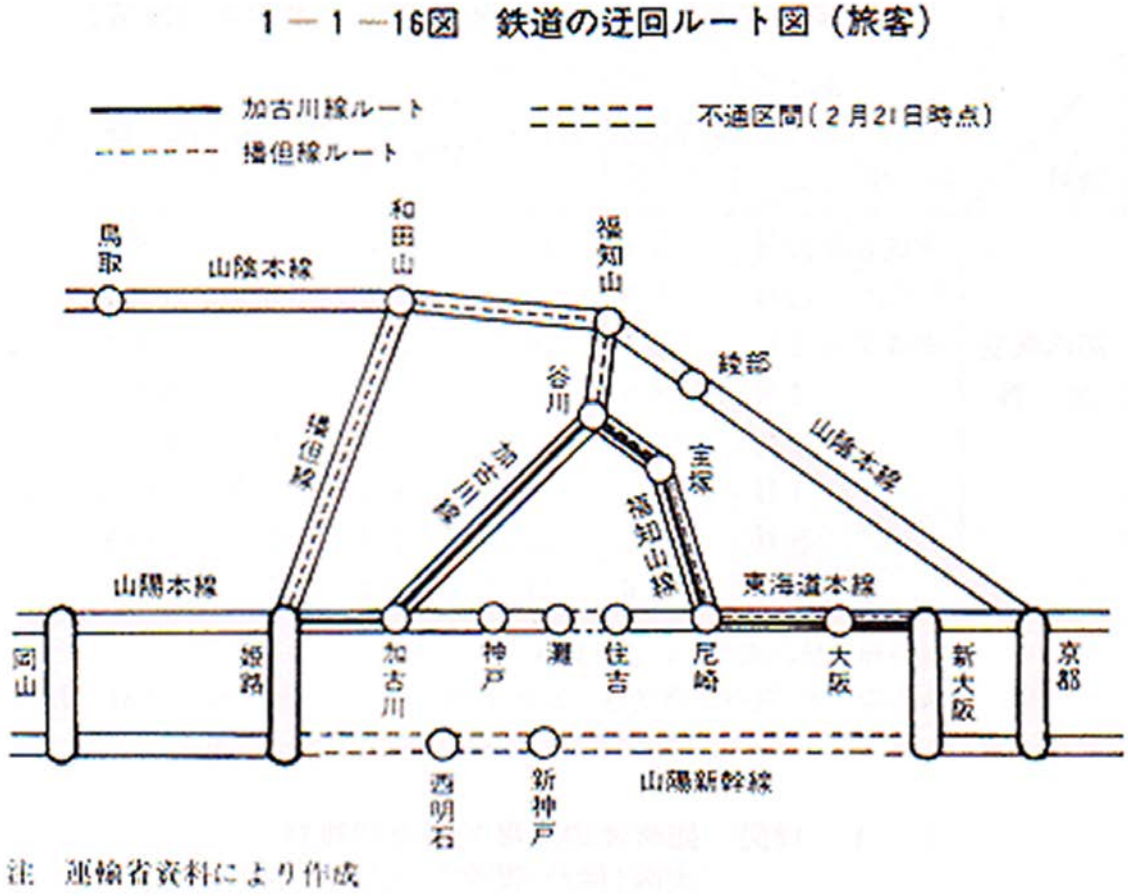
臨時航路では１日あたり全体で最大78往復程度の運航を行い、１日最大で約２万４千人、５月末までに約70万人を輸送した。

所要時間は、神戸（高浜）～大阪等で約30分、神戸（メリケンパーク）～西宮で約40分であった。

(ｳ) ＪＲの鉄道迂回ルート

ＪＲ山陽新幹線新大阪～姫路区間及び東海道本線尼崎～神戸、山陽本線神戸～姫路区間が全面不通となったため、代替バス輸送と併せ１月23日以降、鉄道迂回ルートを設定し〔１－１－16図〕、列車運行による輸送手段を確保した。

１－１－16図　鉄道の迂回ルート図（旅客）



注　運輸省資料により作成

これには、加古川線ルート（加古川線・福知山線を利用）、播但線ルート（播但線・山陰本線・福知山線を利用）が用いられた。加古川線ルートでは、姫路～新大阪（92km）については通常は山陽新幹線で約35分、在来線で約１時間40分のところを、距離149km、所要時間約２時間45分であった。

播但線ルートでは、距離214km、所要時間約３時間20分であった。

４月１日に東海道本線が、また８日には山陽新幹線が全線開通し、迂回ルートはその役目を終えた。

(ｴ) 航空機による代替輸送

山陽新幹線が不通となったため、その代替として１月17日以降、４月14日までに3,672往復（１日平均42往復）の臨時便を広島、岡山、福岡等と東京、大阪等の各空港間で運航し、延べ105万人の旅客輸送が行われたため、各空港では発着人員が急増した〔１－１－17表〕。

１－１－17表　空港別輸送人員の対前年同月増加率（旅客）

1－1－17表　空港別輸送人員の対前年同月増加率（旅客）　(%)

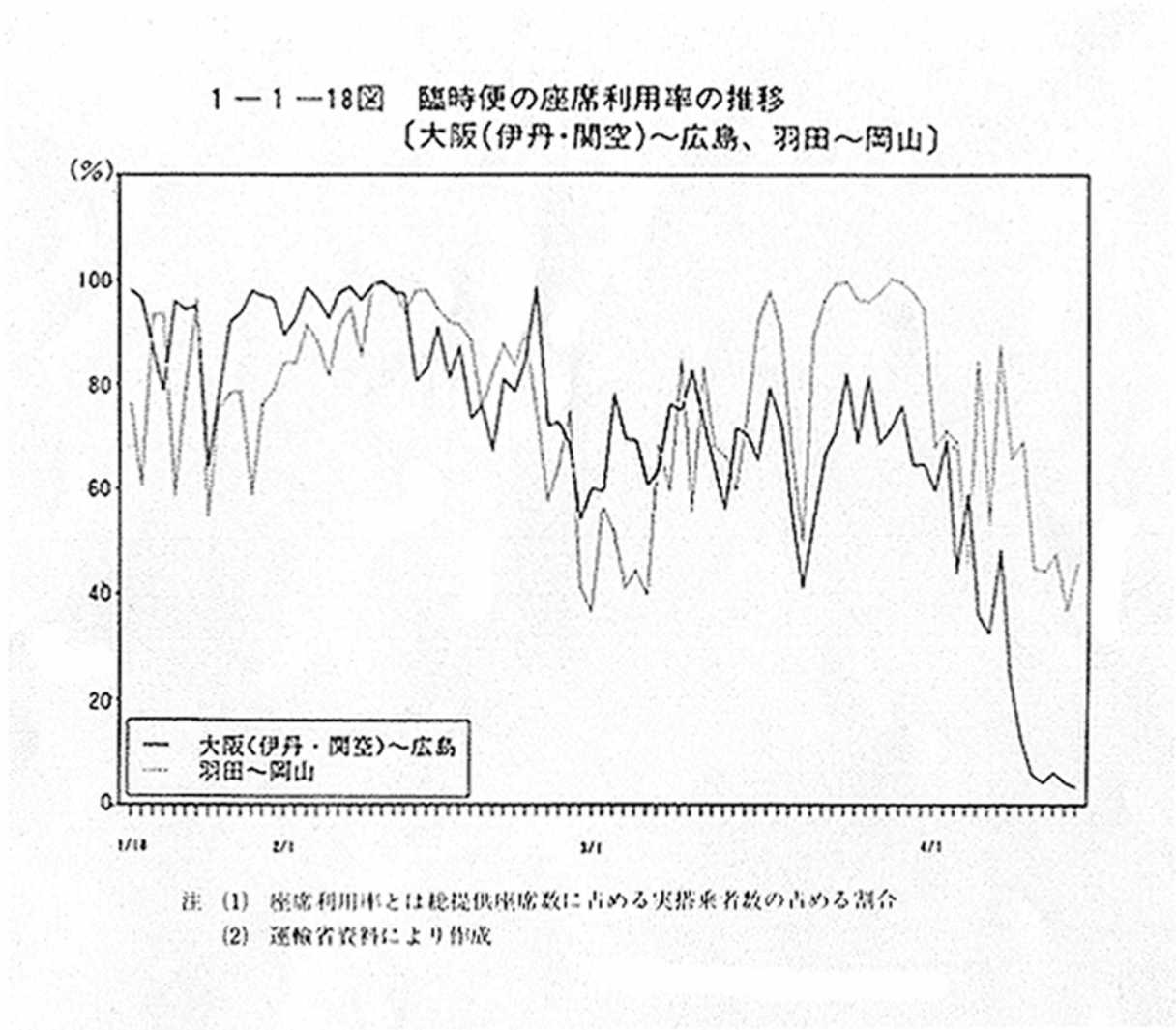
項目	年月 ＼ 空港名	東京国際	名古屋	大阪国際 関西国際	岡山	広島	福岡
国内航空旅客	平成6年11月	5.1	10.0	17.0	9.7	8.1	6.4
	12月	5.9	3.9	11.3	3.0	9.7	7.3
	平成7年1月	13.1	16.9	13.2	158.9	74.8	22.9
	2月	18.0	26.7	21.1	505.6	190.5	38.1
	3月	17.7	27.9	29.6	399.0	173.7	40.6
	4月	7.6	20.3	8.4	112.9	66.5	19.1
	5月	8.3	11.2	7.7	31.5	29.8	13.9
	6月	8.6	11.3	10.4	27.7	25.2	10.8

注　(1)　「航空輸送統計調査」により作成
(2)　大阪国際空港・関西国際空港の数値は、前年の大阪国際空港と比較した値である。

また、大阪国際空港では、臨時便のダイヤ設定時間を地元と調整のうえ午後９時から10時まで１時間延長し、２月７日以降４月14日まで、この時間帯に臨時便を１日に２～４便設定した。

運航当初は満席に近い状況が多かったが、４月８日に山陽新幹線が開通した後は座席利用率（ロードファクター）は急激に落ち込み〔１－１－18図〕、４月14日をもって、臨時便の運航を終了した。

１－１－18図　臨時便の座席利用率の推移〔大阪（伊丹・関空）～広島、羽田～岡山〕



(3) 貨物の代替輸送

(ｱ) 内航貨物船による代替輸送

道路、鉄道網が寸断されたため神戸を通過できなくなったトラック、鉄道に代わり、緊急配船台された内航貨物船による海上輸送ルートを活用した鋼材、自動車部品等の代替輸送が実施された。

(ｲ) 航空機による代替輸送

鉄道、道路の寸断等により、航空機による東西間の貨物輸送が行われ、特に、羽田－広島、羽田－岡山、羽田－福岡等の羽田を発着地とした大阪より西での需要が増加した。

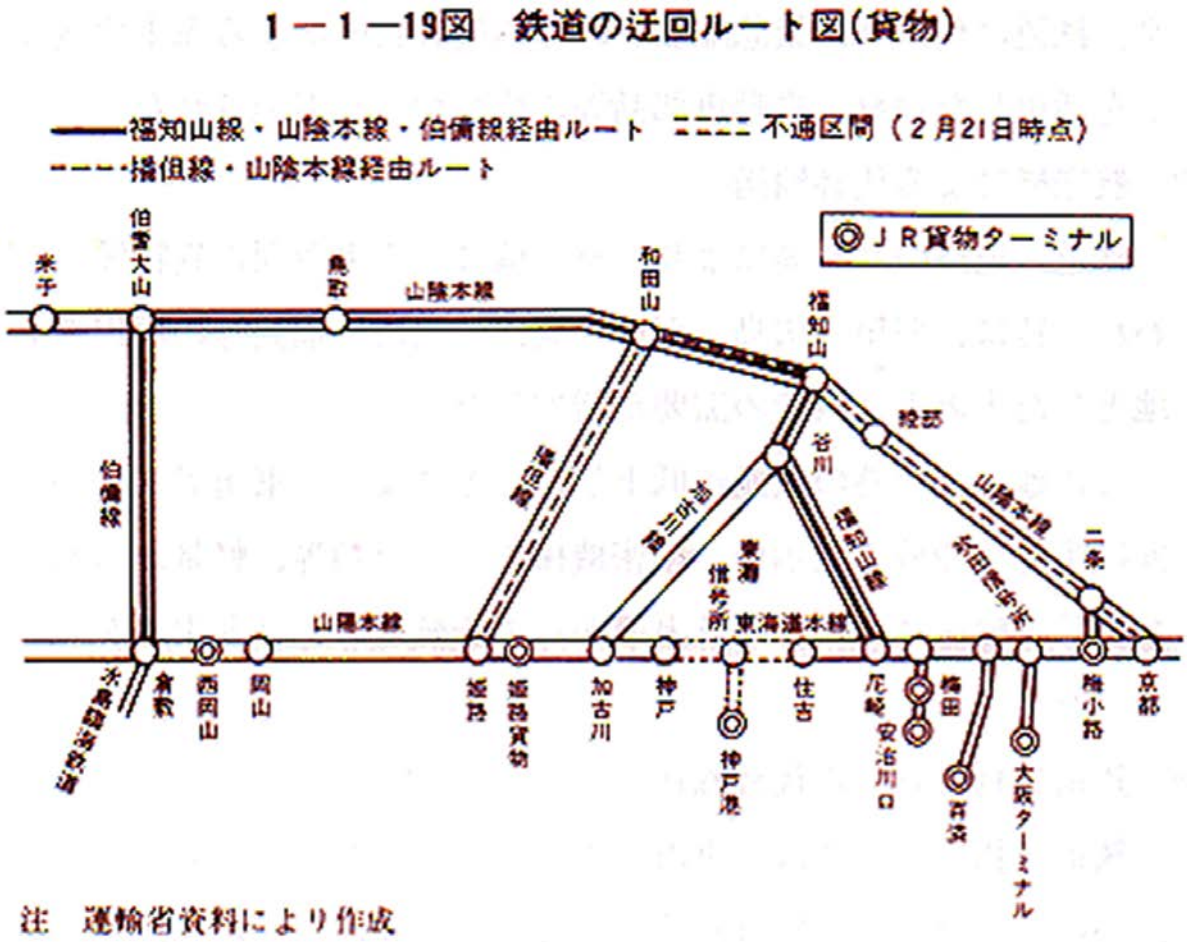
この他、神戸港の機能が低下したことにより、東南アジアの工場向け半導体や液晶表示板、精密機械のパーツ類等、軽量かつ高価値な製品の輸送について外航海運から国際航空にシフトするケースもあった。

(ｳ) 鉄道貨物に対する代替輸送

鉄道貨物については、東海道本線が不通となったため、コンテナについてトラック、内航貨物船による代行輸送が行われた。さらに福知山線・山陰本線・伯備線経由による迂回ルートが２月11日に設定された。迂回ルートの輸送能力は、２月においては１日平均で通常の２％にすぎなかったが、別途代行輸送により通常の26％が輸送された。

また、不通区間の車扱列車については前述の迂回ルートを３月４日より利用したのに加え、播但線・山陰本線経由による迂回ルートを３月14日に設定した〔１－１－19図〕。

１－１－19図　鉄道の迂回ルート図（貨物）



注　運輸省資料により作成

(4) 大阪港をはじめとした他港による神戸港の機能の代替

神戸港の被災により、大量の貨物がその輸出入港を変更せざるを得ない状況となり、大阪港、堺泉北港等の被災地周辺の港湾はもとより全国の主要港湾の代替利用が必要となった。

こうした状況を踏まえ、運輸省は、我が国の経済活動、国民生活への影響を最小限に抑えるため、それまで神戸港が果たしてきた機能を代替すべく全国の主要港湾管理者に協力を要請した。

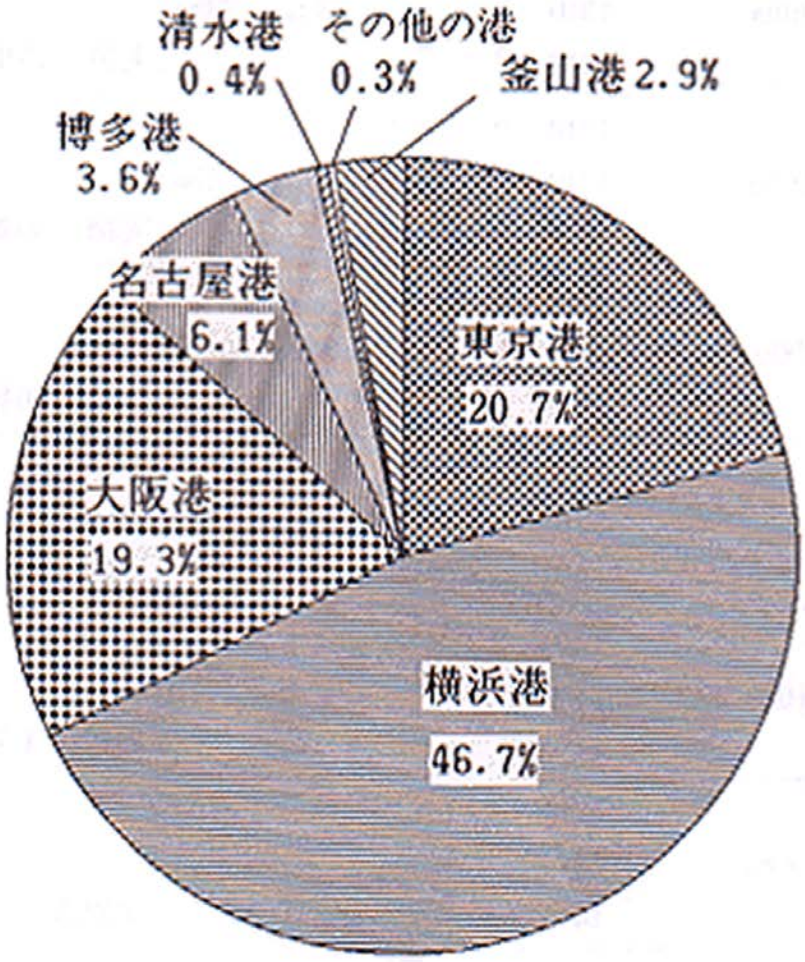
全国の主要港湾においては、円滑な物流を確保するために、港湾管理者、税関等の行政機関や港運協会、倉庫協会等の業界関係者、港湾労働組合等からなる協議会が設置され、暫定的なコンテナヤード、シャーシープール(注)の確保、神戸港からシフトする貨物の効率的な輸送等について調整が行われた。また、神戸港の港湾労働者が他港においても臨時に荷役作業に従事し得るように調整が図られた。

一方、神戸港を利用していた船社においては、緊急対策として、至近の大阪港等に積載貨物を降ろすとともに、神戸港での暫定供用岸壁の利用と併せて、航路別に配船を他港へ振り分けるケースがみられたが、今後は神戸港の復旧状況をみながち、震災前の状態に戻していくものと考えられる。

１月17日～31日の間に神戸港で荷揚げ予定だった貨物は、横浜港で５割近く、東京港と大阪港で各々２割程度代替された〔１－１－20図〕。各港の２月、３月の対前年同月比入港隻数の伸び率をみると大阪港の約2.4倍をはじめ、各港とも大きく増大した〔１－１－21表〕。

１－１－20図　神戸港向け外貿コンテナの、他港での代替状況（１月）

1－1－20図　神戸港向け外貿コンテナの、他港での代替状況（1月）



注　(1)　主要11船社対象調査による。
　　(2)　運輸省資料により作成

1－1－21表　主要港の入港隻数対前年同月比

1－1－21表　主要港の入港隻数対前年同月比

港名	2月実績	3月実績
	対前年同月比(%)	対前年同月比(%)
東京湾	143	143
横浜湾	145	146
大阪湾	241	240
名古屋湾	150	132
北九州港	135	140
博多港	161	118

注　運輸省資料により作成

また大阪港、横浜港等の主要港湾では、神戸港からシフトしてきた貨物の受入れのため、日曜・夜間においても荷役を行った〔１－１－22表〕。

１－１－22表　主要港湾の受入れ体制整備状況

１－１－22表　主要港湾の受入れ体制整備状況

港名	既設コンテナヤード広さ・施設水深		仮設	合計	日曜荷役実施状況
東京港	90ha	12m　1バース 13m　8〃 14m　2〃	3 ha	93ha	実績　15隻
横浜港	116ha	12m　9バース 13m　6〃 14m　2〃	15ha	131ha	実績　30隻
大阪港	78ha	12m　4バース 13m　6〃 14m　——	22ha	100ha	実績　30隻
名古屋港	46ha	12m　4バース 13m　—— 14m　1バース	28ha	74ha	実績　26隻
北九州港	10ha	12m　2バース 13m　—— 14m　——	15ha	25ha	〈注(1)〉 実績　1隻
博多港	8 ha	12m　2バース 13m　—— 14m　——	——	8 ha	実績なし

注　(1)　従来休日であった第１、３日曜日における実施状況
　　(2)　運輸省資料により作成

内航コンテナについては、主に姫路港及び東播磨港が神戸港の代替港として利用された。両港については、コンテナ用クレーンが設置されていないため、トラッククレーンを配備して荷役作業を行った。

(注)　シャーシプール　海上コンテナ用トレーラ置き場。

第３節　復旧・復興への取り組み

１　基本的考え型

阪神・淡路地域は、関西圏さらには我が国経済社会の発展を牽引してきた地域であり、また東西交通の大動脈を形成している地域でもある。また、神戸は我が国屈指の港湾都市であるとともに、有数の国際観光都市でもある。そのため、この地域の１日も早い復興は我が国の将来にとっても極めて重大な課題である。

政府の阪神・淡路復興対策本部においては、４月28日に「阪神・淡路地域の復旧・復興に向けての考え方と当面講ずべき施策」を決定した。運輸省関連では、鉄道・港湾の早期復旧や耐震性の向上、港湾における防災拠点の整備、物流及び観光の復興支援等の復旧・復興施策が盛り込まれている。また、７月28日には県・市が策定した復興10ヶ年計画を踏まえて「阪神・淡路地域の復興に向けての取組方針」が同本部において決定され、その中で、復興計画の前期５ヶ年において、復興にとって緊急かつ必要不可欠な施策を復興特別事業として位置づけ、その円滑な実施に必要な特段の措置を講じ、それらの事業の着実な実施に全力を注ぐこととされた。

運輸省としてもこれらの決定に沿って、鉄道、港湾及び観光の復旧・復興を通じて、被災地域の生活再建、経済復興等を推進するため、６年度第２次補正予算、７年度第１次及び第２次補正予算などにおいて復旧・復興の支援を行った。その結果、鉄道は８月23日に全線復旧し、港湾は平成８年度中に概ね復旧する見通しとなっている。

なお、モーターボート競走関係者により７年度に実施される特別競走により、50億円を目標とする「震災復興支援基金」を確保し、神戸港地区や被災地域の交通網の確保をはじめとして、被災住民の生活向上や地域経済の復興に役立つ事業等に活用することとなっている。

２　鉄道、港湾の復旧・復興

(1) 鉄道の復旧

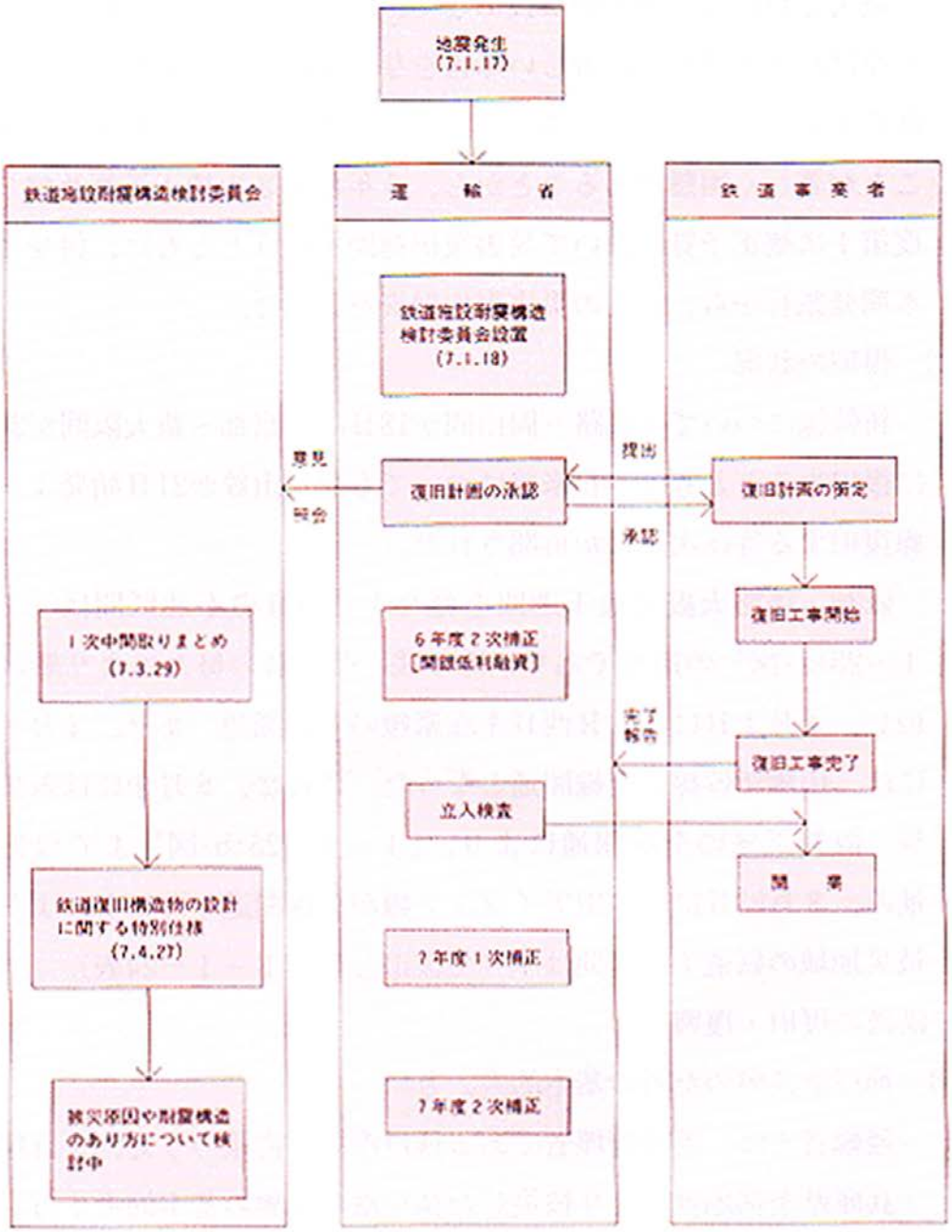
(ア) 基本方針

鉄道施設の復旧については、１月18日に運輸省に設置した「鉄道施設耐震構造検討委員会」が被災した鉄道施設の現地調査を実施するなど、復旧方針について検討を行い、「復旧については、被害の状況に応じ、損傷部を補強し、または、新たに部材を構築する場合、帯鉄筋の強化、鉄板による被覆等建設時より強度の高い構造物になるような措置を講じる必要がある。」という当面の復旧に対する考え方を示した。また、今回とられる補強による高架橋等の復旧方法については、実験の結果、今回程度の地震に耐える構造になっていることを確認（第１次中間取りまとめ）するとともに、補強によらずに再構築する場合の高架橋及び開削トンネルについては、今回程度の地震に十分耐えられる構造とすることを目標とした「阪神・淡路大震災に伴う鉄道復旧構造物の設計に関する特別仕様」をとりまとめた。

このような考えに基づき、運輸省が鉄道施設の復旧計画の安全性等を確認したうえで、各鉄道事業者は復旧工事を行った〔１－１－23図〕。

１－１－23図　鉄道施設の復旧作業の流れ

1－1－23図　鉄道施設の復旧作業の流れ



注　(1)　鉄道事業者については、事業者ごとに対応時期が異なるため、ここでは一例を示した。
　　(2)　運輸省資料により作成

（イ）復旧に対する支援措置

被災した鉄道を速やかに復旧して、円滑な旅客・貨物輸送を確保しなければ国民生活に著しい障害を与えるおそれがあり、また被災鉄道事業者がその資力のみによっては当該災害復旧事業を施行することが著しく困難であることから、６年度第２次補正予算及び７年度第１次補正予算において災害復旧補助を行うとともに、併せて日本開発銀行から、低利の災害復旧融資を行った。

(ウ) 復旧の状況

新幹線については姫路～岡山間が18日に、京都～新大阪間が20日に復旧するとともに、在来線についても福知山線が21日始発より全線復旧する等逐次運転が再開された。

阪神・淡路大震災後１週間を経た１月24日の不通区間は〔１－１－25図(a)〕の通りであり、その後、関係者の努力により順次復旧し、４月１日にはＪＲ西日本在来線の全線開通、また、４月８日には、山陽新幹線の全線開通となった。さらに、６月中には阪急電鉄、阪神電鉄の全線開通により、〔同図(b)〕まで復旧が進み、８月23日には六甲アイランド線が全線開通したことにより、被災地域の鉄道不通区間はすべて復旧した〔１－１－24表(a)〕〔同表(b)〕。

１－１－24(a)表　鉄道不通区間の復旧状況（主要なもの）

1－1－24表　鉄道不通区間の復旧状況（主要なもの）

（平成７年２月20日以降）

事業者名	線名	区間　営業キロ	復旧状況				
			1月	2月	3月	4月	5月以降
ＪＲ東海	東海道新幹線	京都～新大阪(39.0km)	20日				
ＪＲ西日本	山陽新幹線	新大阪～姫路(91.7km)				8日	
	東海道本線	尼崎～神戸(25.4km)					
		甲子園口～芦屋	25日				
		芦屋～住吉		8日			
		住吉～灘				1日	
		灘～神戸		20日			
	山陽本線	神戸～姫路(54.8km)					
		神戸～須磨	30日				
		須磨～西明石	23日				
	福知山線	尼崎～宝塚(39.7km)					
		塚口～宝塚	21日				
	和田岬線	全線(2.7km)		15日			
阪急電鉄	神戸線	梅田～三宮(32.3km)					
		西宮北口～岡町					6月12日
		岡町～園本				7日	
		園本～御影					6月1日
		御影～王子公園		13日			
		王子公園～三宮			13日		
	伊丹線	塚口～伊丹(3.1km)					
		塚口～新伊丹	21日				
		新伊丹～伊丹			11日		
	今津線	今津～宝塚(9.3km)					
		今津～西宮北口	23日				
		西宮北口～門戸厄神	23日				
		門戸厄神～仁川		5日			
		仁川～宝塚	30日				
	甲陽線	岡町～甲陽園(2.2km)			1日		
阪神電気鉄道	本線	梅田～元町(32.1km)					
		甲子園～青木	26日				
		青木～御影		11日			
		御影～西灘					6月26日
		西灘～岩屋			1日		
		岩屋～三宮		20日			
		三宮～元町		1日			
	武庫川線	武庫川団地前～武庫川(1.7km)	26日				
神戸市交通局	山手線	新神戸～新長田(7.6km)		16日			
	西神線	西神中央～新長田(15.1km)					
		板宿～新長田		16日			

1 － 1 －24(b)表　鉄道不通区間の復旧状況（主要なもの）

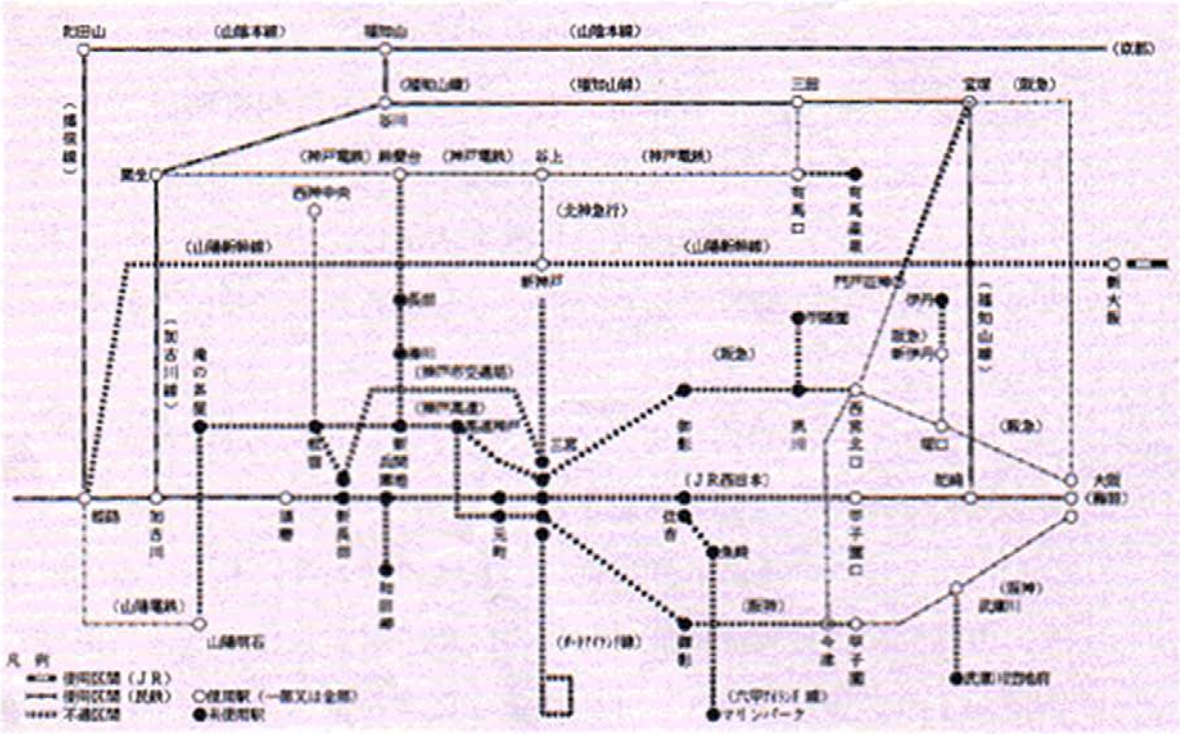
事業者名	線　名	区　間　営業キロ	復旧状況				
			1 月	2 月	3 月	4 月	5月以降
神戸新交通	ポートアイランド線	三宮～中公園(一部運転)(6.4km)					
		三宮～中公園					7月31日
		中公園～南公園～北埠頭					5月22日
		北埠頭～中公園					6月5日
	六甲アイランド線	住吉～マリンパーク(4.5km)					
		住吉～魚崎					8月23日
		魚崎～アイランド北口					7月20日
		アイランド北口～マリンパーク					5月12日
神戸電鉄	有馬線	湊川～有馬温泉(22.5km)					
		湊川～長田					6月22日
		長田～鈴蘭台		7日			
		有馬口～有馬温泉			31日		
神戸高速	東西線	全線(7.2km)					
		西代～高速長田					6月18日
		高速長田～新開地					8月13日
		新開地～高速神戸		6日			
		高速神戸～元町		1日			
		高速神戸～花隈		6日			
		花隈～三宮					6月1日
	南北線	全線（湊川～新開地）(0.4km)					6月22日
山陽電気鉄道	本線	西代～山陽姫路(54.7km)					
		西代～板宿					6月18日
		板宿～東須磨			24日		
		東須磨～須磨寺		21日			
		須磨寺～山陽須磨				9日	
		山陽須磨～須磨浦公園				18日	
		須磨浦公園～滝の茶屋					6月16日
		滝の茶屋～霞ケ丘	30日				
		霞ケ丘～山陽明石	27日				

注　運輸省資料により作成

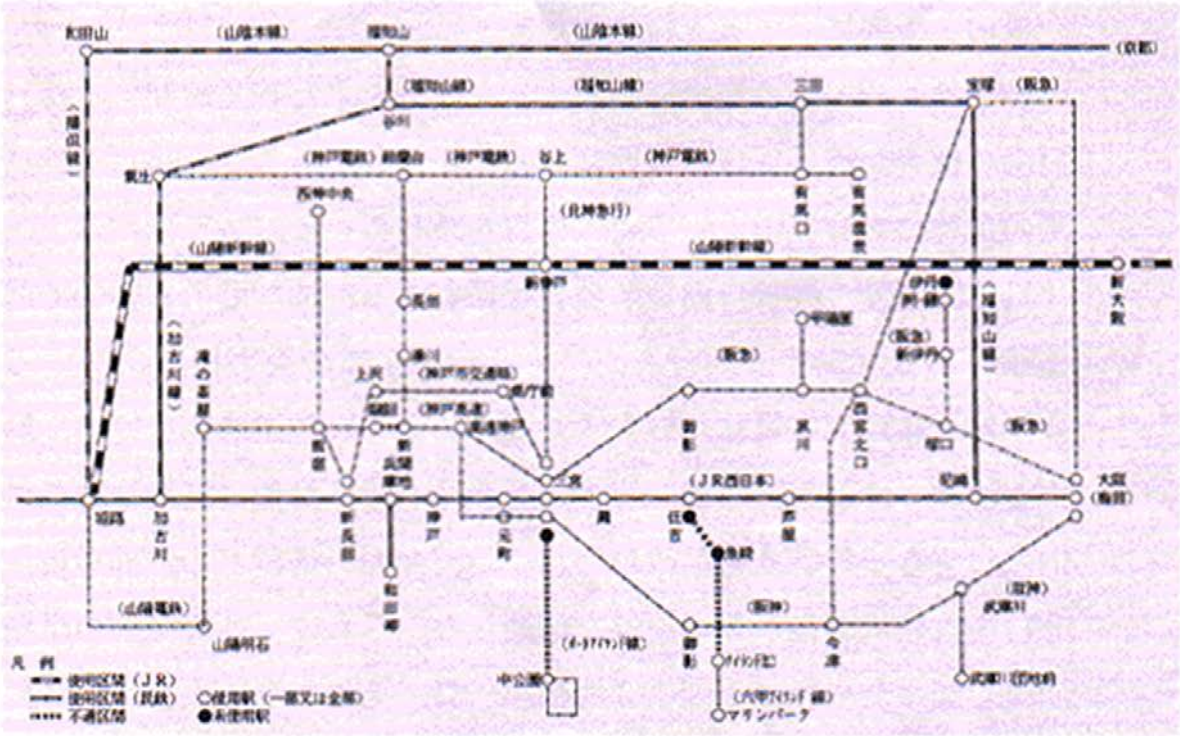
1－1－25図　阪神・淡路大震災に伴う主な不通区間　(a)地震から一週間後（1月24日）　(b)6月末現在

1－1－25図　阪神・淡路大震災に伴う主な不通区間

(a)　地震から一週間後（1月24日）



(b)　6月末現在



注　運輸省資料により作成

(2) 港湾の復旧・復興

(ア) 神戸港復興のための基本的考え方

運輸省では、港湾管理者である神戸市等と協議のうえ、２月10日「兵庫県南部地震により被災した神戸港の復興の基本的考え方」をとりまとめた。

この基本的考え方においては、神戸港がアジアの拠点港として機能を果たすため、①港湾機能の早期回復を図る。②施設の耐震性の強化を図る。③市街地復興との連携を図る。④国際拠点港湾としての復興を図ることにより、復興を進めることとしている。

特に、耐震性の強化に関しては、施設の耐震性の向上や、耐震強化岸壁の拡充の他に、人工島と市街地を結ぶ連絡路について、橋りょうと海底トンネルの組合せを図るなどの多重化を行うこととしている。

また、この基本的考え方を踏まえ、神戸市では４月28日、今後の神戸港を単なる物流拠点を越えた、人・物・情報が集まる総合的な交流拠点へと飛躍させることにより、神戸市全体の復興及び活性化に資することを目的として神戸港復興計画」をとりまとめた。この復興計画は、概ね２年での復興を目標とする「短期復興計画」と「中長期復興計画」から構成されている。「中長期復興計画」は２月17日に改訂された「神戸港港湾計画」（目標年次：概ね平成17年）を基本としつつ、今回の震災の教訓を活かし、防災面に十分配慮し、震災後の現状に立脚した新たな港づくりをめざして策定したものである。

この復興計画に対応するため、８月３日、「神戸港港湾計画」の一部変更が港湾審議会で承認された。

神戸市ではこの港湾計画に従い、瓦礫の受入等にも資する土地造成、再開発による物流機能の強化のほか、耐震強化岸壁、高規格の国際海上コンテナターミナル、快適な環境を創造する緑地の整備等を行うこととしている。

(イ) 復旧・復興に対する支援措置等

神戸港が我が国の経済活動に大きな役割を果たしており、また神戸港の復興が被災地域の復興にとって不可欠であることから、神戸港の復興に対し、国として支援措置を講じている。

具体的には、(財)神戸港埠頭公社が保有する、神戸港の基幹的港湾施設であるコンテナバース、フェリーバースの災害復旧について「阪神・淡路大震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律」による国庫補助等の支援制度を設けた他、港湾緑地の復旧に対する予算制度を創設した。また、今回の措置として神戸市保有の荷役機械の復旧費の一部を補助した。さらに、港湾機能の早期回復を図るため、６年度第２次補正予算、７年度第１次及び第２次補正予算において、岸壁、防波堤、コンテナバース、荷役機械、港湾緑地等の災害復旧を行うとともに、水深が15ｍに及ぶ高規格の国際海上コンテナターミナルを整備することにより、今後、港湾の機能及び国際競争力の強化等を図り、併せて避難緑地を中心とする防災拠点の整備を行うことにより、都市の防災性の向上を図ることとしている。また、日本開発銀行からの民間の港湾施設等の復旧に対する低利融資制度や民有海岸保全施設の復旧に対する超低利融資制度が創設された。

(ウ) 神戸港の復旧状況

緊急に復旧を要する箇所について、直ちに応急工事の施工に着手し、公共岸壁約150バースのうち１月末では68バースが応急復旧済となった。11月６日現在、63のバースが利用可能(注)となっており、般貨物船バースについては１バースが本格復旧したほか、コンテナバースは21バース中８バースが暫定的に利用可能となり、フェリー埠頭については７バース中２バースが本格供用され、１バースが暫定的に利用可能となっている。

神戸港発着の定期航路は11月15日現在、201航路中141航路が再開されており、また、外航船入港隻数は10月において対前年同月比約87％となった。

また、外貿コンテナ取扱量は９月において同比約70％まで回復している〔１－１－26表〕。

１－１－26表　神戸港における貨物量の推移（対前年同月比）

１－１－26表　神戸港における貨物量の推移（対前年同月比）（％）

	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
貨物量（全体）	25	31	40	51	54	58	63	－	－
外貿コンテナ貨物量	4	8	15	47	55	64	65	70	68
フェリー貨物量	35	39	44	47	47	47	57	－	－

注　(1)　外貿コンテナ貨物量の９月、10月の値は速報値
　　(2)　神戸市資料により作成

(注)　工事実施の関係等で利用可能なバース数は１月末より減っている。

(エ) 神戸港における仮設桟橋埠頭の建設

阪神・淡路復興委員会の提言に基づき、神戸港の外貿コンテナ取扱機能の早期回復を図るため、六甲アイランドにおいて、延長1,000ｍに及ぶ水深13～14ｍの仮設桟橋埠頭（外貿コンテナ船用２バース、海上フィーダー船用２バース）の建設を進めてきた。このうち、10月末に外貿コンテナ船用バースのうち１バースが工事完了し、11月13日に供用を開始した。

(オ) 神戸港の復旧スケジュール

８年度内を目途に港湾機能の回復を図ることとしており、今後、７年度末までに、コンテナ埠頭については概ね３分の１を本格供用、フェリー埠頭については７バースのうち５バースを本格供用、一般岸壁については概ね５割を本格供用し、また、臨港道路については、８年８月までに、ハーバーハイウェイを全線供用することとしている。

(カ) 港湾における瓦礫等対策

震災による瓦礫等の発生量は、兵庫県の集計では約1,850万トンにのぼっており、市街地の円滑な復興を実現するためには、その早期処理が不可欠である。神戸港、尼崎西宮芦屋港等において、瓦礫の仮置き・積み出し場所を分散的に確保することとし、１月24日から大阪湾広域臨海環境整備センターの海面処分場において、道路、鉄

道等の復旧に伴う発生分をはじめ12市町からの瓦礫等の受入れを行った。また、瓦礫等の本格的な受入れにあたっては、港湾計画、埋立免許に係る手続きを迅速化し、神戸港等の港湾整備事業の資材として積極的に活用を図ることとしている。

(キ) がんばろう神戸港復興フェスタ

復興しつつある神戸港の状態を国内外に強くアピールするとともに、物的・精神的に多大の被害を受けた被災地住民の活力の向上を期して、「がんばろう　神戸港　復興フェスタ」が７年９月から11月にかけて、運輸省の後援のもとで開催された。期間中は、「神戸港国際物流促進シンポジウム」、「海事港湾セミナー」などの船社・荷主へ神戸港の復興をアピールする行事を一つの柱として行う一方、「ＴＳＬ実海域実験船『飛翔』一般公開」、「関西国際空港見学会」などの被災市民の心身のケアにつながる行事を行った。

３　観光の復興

(1) 基本方針と復旧・復興に対する支援措置

神戸市を中心とする地域は、歴史的建造物等多様な観光資源が存在する地域であり、観光は重要な産業であると同時に、地域文化の形成に大きな役割を果たしている。

この地域の観光復興については、このような特色を活かし、国際観光交流地域としての復興を念頭に置きつつ、以下のような施策を実施した。

(ア) ホテル・旅館等復興対策協議会

被災地域におけるホテル・旅館等の早期の営業再開や、利用の促進を図るための課題・方策を検討する協議会を設置した。協議会では、宿泊施設や観光施設の復旧状況等の情報提供体制を確立したほか、各種会議の誘致等の利用促進方策を策定し、その具体化を図っている。

(イ) 総合的観光復興計画のあり力に関する調査委員会

この地域の観光資源や観光施設の被災状況、復旧見通しを把握するとともに、総合的な観光復興計画のあり方を検討するための調査委員会を設置し、調査・検討を行っている。

(2) 観光施設の復旧状況

神戸市内のホテルなどの宿泊施設は２月中旬においても、なお約６割が営業不能であった。４月中旬には、ＪＲ在来線、山陽新幹線の全線復旧、ライフラインの全面復旧を受けて、約７割が営業を再開し、その後は、民鉄の復旧の動きにあわせて営業の再開が進み、11月中旬には約９割が営業を再開した。

神戸市内の遊園地、博物館、重要文化財等の観光施設については、４月中旬には約６割が、11月中旬には約８割が営業を再開した。

第２章　震災対策の強化

今回の震災は、交通の要衝である都市を直撃する直下型地震であり、現地において家屋等の多数の建築物の倒壊、ライフラインの途絶などの被害が発生したのみならず、新幹線を含む交通ネットワークの破壊、我が国を代表する港湾である神戸港の機能の喪失などにより、その影響は全国的なものに拡大した。

今回の震災による被害の甚大さにかんがみると、鉄道や港湾等の交通基盤については、既存の施設を含め、その耐震性の一層の強化・向上を図ることが極めて重要である。

また、今回の震災において、港湾が緊急物資の海上輸送、仮設住宅用地の提供など市民生活の復興に大きな役割を果たしたことから、大都市の多くが港湾を抱えている我が国においては、都市の防災性を高めるうえで、単に岸壁の耐震性強化などを行うだけでなく、都市防災拠点として港湾を整備していくことも重要である。

一方、震災対策を講ずるうえでは、地震、津波について充実した予警報・予知体制の確立が肝要であり、今後とも、こうした体制の整備を進める必要がある。

さらに、震災時における行政側の体制に関しては、防災計画の見直し、情報収集・連絡体制の強化、救援活動を行う船艇やヘリコプターの整備などが必要であることが強く認識された。

第１節　輸送施設の耐震性等の強化

１　鉄道

(1) 鉄道施設における耐震性の研究

世界有数の地震国である我が国では、鉄道開通以来、鉄道沿線における震度５を超える地震は40回以上発生しており、鉄道が被害を受けた地震も20回を超えている。

新潟地震（昭和39年、M7.5）、十勝沖地震（昭和43年、M7.9）、宮城県沖地震（昭和53年、M7.4）等の大規模な地震により被害を受けた経験から、軟弱地盤における鉄道構造物の耐震設計に関する研究など鉄道の耐震性の向上に関する研究がなされてきている。

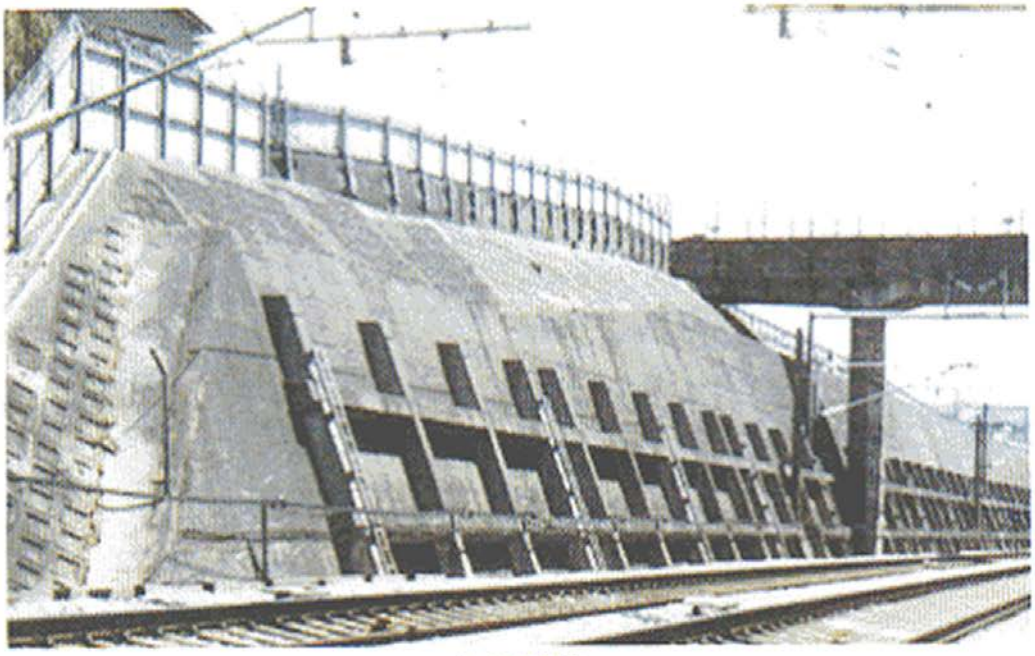
また、想定される東海地震に対する東海道新幹線などの耐震強化対策〔１－２－１図〕についても精力的に研究が進められ、例えば、軟弱地盤上の盛土の崩壊対策や橋台裏盛土の沈下対策としてシートパイル締切工法(注)等が開発され、これらの成果は東海道新幹線の地震防災対策強化地域で既に導入されている。

１－２－１図　東海道新幹線の耐震強化対策

1－2－1図　東海道新幹線の耐震強化対策



落橋対策



土留補強

今後は、都市直下型地震である阪神・淡路大震災における構造物の被災原因の一層の解明を図り、新しい研究成果を加えて、鉄道施設の新しい耐震構造のあり方を明らかにしていくこととしている。

(注)　シートパイル締切工法　橋りょう下部構造物等を築造するための仮設遺物であるシートパイルを連続して打ち込むことにより、一定の区域を囲み、内部を排水してドライな状態で工事を進める方法。

(2) 鉄道施設の耐震性の向上

鉄道施設耐震構造検討委員会は、鉄道施設の耐震性の向上について、７月26日、新たな耐震設計手法が確立されるまでの当面の措置をとりまとめ、新設する高架橋、開削トンネル等については、「阪神・淡路大震災に伴う鉄道復旧構造物の設計に関する特別仕様」を準用し、今回程度の地震に十分耐えられる構造とすることを目標とすることとした。また、既存の高架橋、開削トンネル等については、新幹線及び輸送量の多い線区を対象として、今回程度の地震に対しても構造物が崩壊しないように緊急耐震補強を行うこととし、新幹線については概ね３年以内に、その他の鉄道については概ね５年以内に実施することを提言した。

この提言を踏まえて、８月24日、ＪＲ３事業者、民鉄21事業者、公営地下鉄・営団７事業者の計31事業者を対象とした、既存の鉄道構造物の緊急耐震補強計画をとりまとめた〔１－２－２表〕。この計画に基づき、各鉄道事業者は耐震補強工事を実施しているところである。

１－２－２表　既存の鉄道構造物の緊急耐震補強計画（全体計画）

1－2－2表　既存の鉄道構造物の緊急耐震補強計画（全体計画）

区分		緊急耐震補強の実施期間	緊急耐震補強の対象構造物	
			高架橋・開削トンネル等の鉄筋コンクリート柱	落橋防止工
JR	新幹線	概ね３年	約25千本	約２千連
	在来線	概ね５年	約８千本	約５千連
民鉄・公営地下鉄等		概ね５年	約18千本	約４千連
合計		－	約51千本	約11千連

注　(1)　対象線区：地震による影響の大きさ等を考慮し、新幹線及びピーク１時間片道列車本数10本以上の在来線等の輸送量の多い線区について、仙台地域、南関東地域、東海地域、名古屋地域、京阪神地域について優先的に対処。
なお、新幹線については、上記以外の地域についても活断層の規模等に配慮し対処。
(2)　鉄道事業者：JR３事業者、民鉄21事業者、公営地下鉄・営団７事業者、合計31事業者
(3)　運輸省資料により作成

なお、７年度第２次補正予算において地下鉄について、既存の鉄道構造物のトンネル中柱補強等の耐震補強工事に要する費用の一部に対する補助を行うこととした。

(3) 地震発生時の列車の安全確保

地震発生時の列車の安全確保のため、鉄道総合技術研究所において地震早期検知・警報システムＵｒＥＤＡＳ（ユレダス）〔１－２－３図〕が開発されている。これは、初期微動（Ｐ波）の段階で地震発生位置や地震規模を自動的に検知し、地震検知後４秒以内に列車走行についての警報を出す、世界初のインテリジェントシステムである。このシステムは、すでに青函トンネル、本州四国連絡橋や東海道新幹線に導入され、また山陽新幹線については７年から一部で導入されている。さらに、これに警報後の的確な運転再開判断や地震被害箇所の自動予測を可能とする復旧支援システムＨＥＲＡＳ（ヘラス）を組合せた鉄道に関するインテリジェント地震防災システムの構築が進められている。

１－２－３図　地震早期検知・警報システムＵｒＥＤＡＳ（ユレダス）



２　港湾

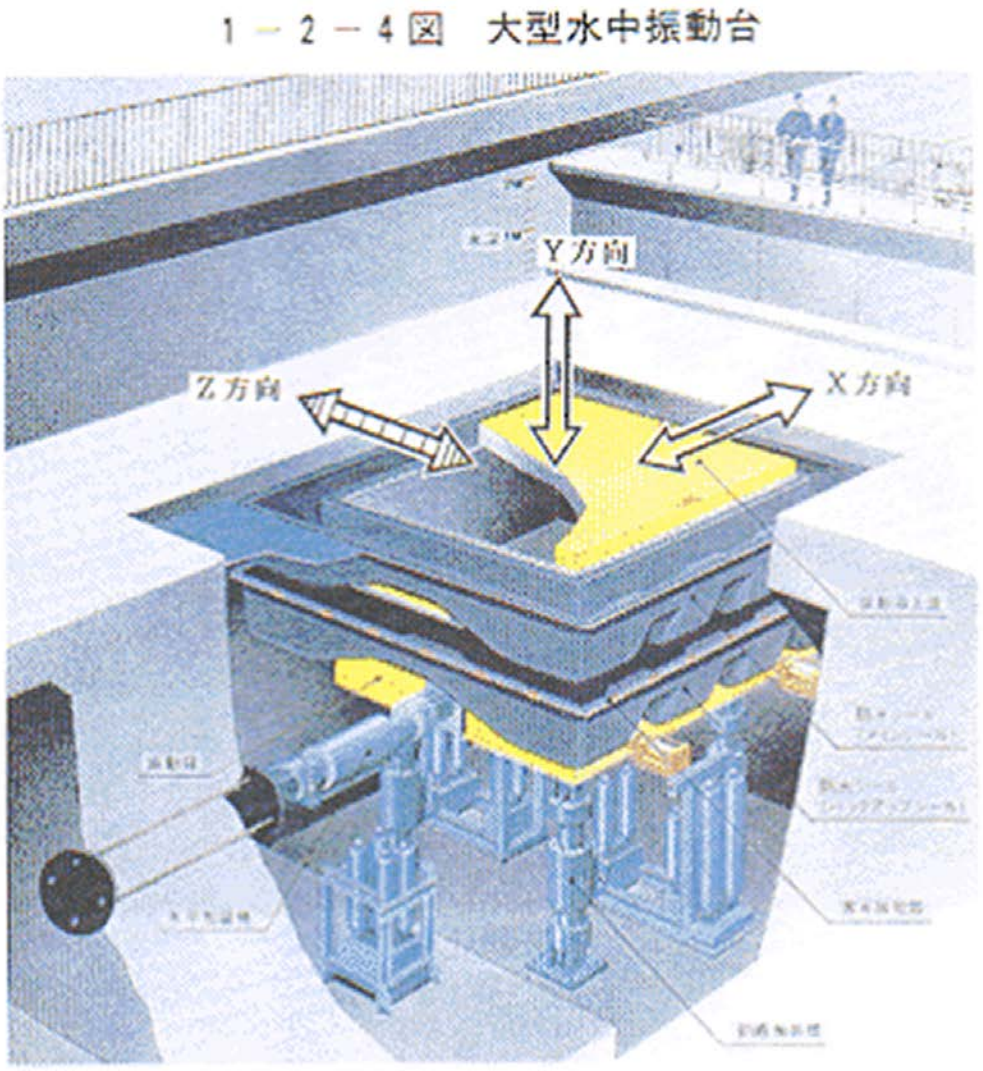
(1) 港湾施設における耐震性の研究

港湾施設を地震に耐える構造物となるよう設計するため、港湾技術研究所等により、各種の調査実験、地震被災事例の解析等を積み重ね、被害を発生させる地震動記録の収集や構造物の被害の発生機構の把握に努めてきた。その成果は、地震上学における震度法(注)の改良という形で実務に反映されている。

また、５年度から８年度までの４ヶ年計画で大都市直下型地震の特性の把握、構造物・地盤の動的挙動の解明、臨海部施設の耐震設計法の高度化などを中心的テーマとする「大都市直下大地震に対する臨海部施設の耐震設計手法の高度化に関する研究を実施している。

なお、阪神・淡路大震災で多くの港湾施設が被災した状況を踏まえ、このような大規模な直下型地震に伴う３次元性の強い地震動に対する耐震技術の研究を早急に進めるため、７年度第２次補正予算により港湾技術研究所の大型水中振動台を３次元に振動させることができるよう改良する〔１－２－４図〕。

１－２－４図　大型水中振動台



(注)　震度法　構造物に動的に作用する地震による外力をその構造物の重心に常時作用する荷重のような静的な力とみなし、構造物を設計する方法。

(2) 液状化対策

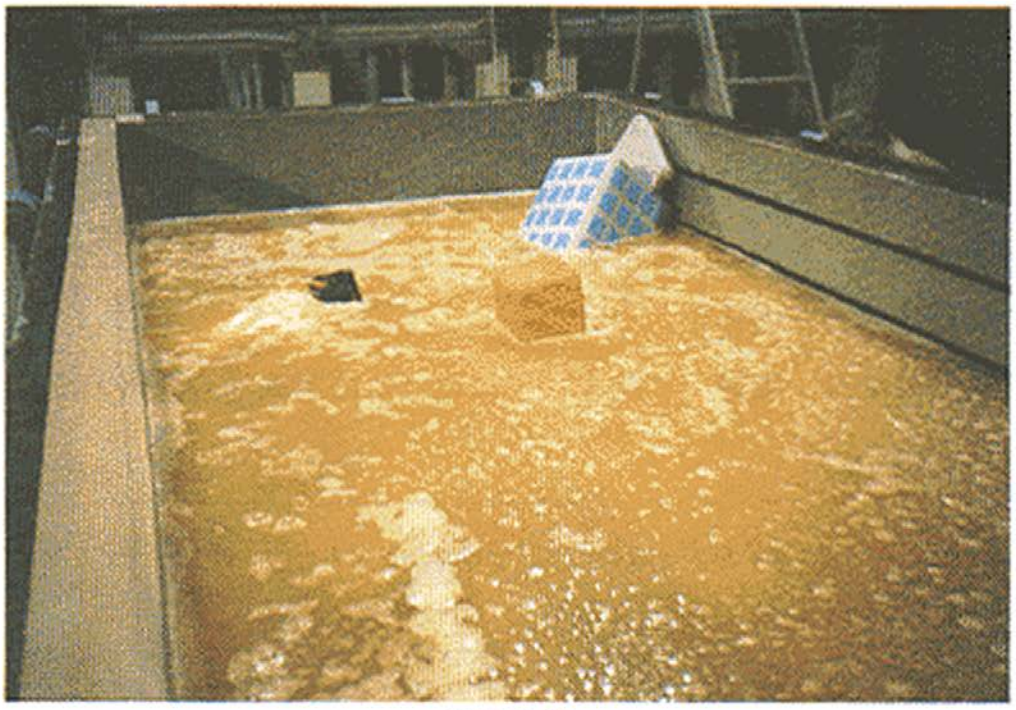
昭和39年に起こった新潟地震では、地盤の液状化による土木構造物の被害が大きな社会問題となった。その後、港湾構造物における液状化に対する各種調査研究が幅広く進められている〔１－２－５図〕。

１－２－５図　液状化についての実験風景（港湾技術研究所）

１－２－５図　液状化についての実験風景（港湾技術研究所）



液状化前



液状化後

現在では、新たに建設される港湾構造物の背後地盤における液状化対策として、締固め工法(注)、置き換え工法(注)等がとられている。

(注)　締固め工法　緩い砂質土地盤の液状化等を防止するため、砂を圧入するなどして地盤を締め固める工法。

(注)　置き換え工法　地盤改良するに当たり、軟弱土を排除して良質な土に置き換える工法。

(3) 耐震施設の充実強化

運輸省では、阪神・淡路大震災における港湾施設の被害メカニズムの解析や今後の耐震基準のあり方等について検討を行うため、１月28日、「港湾施設耐震構造検討委員会」を設置した。さらに、４月25日には、個々の港湾施設の耐震性のみでなく、港湾全体としての地震への対応のあり方についても取り組むため、「地震に強い港湾のあり方に関する検討調査委員会」を設置した。これらの委員会は、８月29日にそれぞれ中間報告あるいは報告をとりまとめた。

運輸省は、同日、これらを受け、「地震に強い港湾をめざした当面の措置」をまとめた。この中で、耐震設計の充実強化策として、①耐震強化岸壁の耐震設計に際し、直下型地震を設計対象地震に加え、②岸壁などの耐震設計に際し、重要な施設については、耐震設計基準を厳正に適用し、③高架道路等の臨港交通施設のうち水際の橋脚基礎の設計に際しては、前面の護岸の挙動や構造を考慮し、臨港交通施設の耐震性能の確保を図ることとしている。

また、震災において有効性が確認された耐震強化岸壁について、一層の整備の推進を図ることとし、従来の緊急物資輸送等を想定した一般岸壁についての整備の拡充のほか、新たに、三大湾等のコンテナターミナルや複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルへ整備対象を拡大するとともに、多目的外貿ふ頭についても整備を図ることとしている。

その他、高架臨港道路などの重要な既存施設については、その施設の重要性、緊急性等に応じて順次点検・耐震補強を行うとともに、港湾施設の耐震性の向上を図るための研究開発を促進することとしている。

(4) 海岸保全施設の整備

今回の震災を踏まえ、地震時に背後地域を防護するため、７年度第１次及び第２次補正予算により、東京港、大阪港等について、堤防等の耐震性の強化や液状化対策など海岸保全施設の防災機能を強化している。

3　空港

(1) これまでの地震における空港の被害状況

我が国で空港の地震による被災により航空機の運航に支障をきたしたのは、昭和39年６月16日の新潟地震発生時における新潟空港と、平成５年７月12日の北海道南西沖地震発生時における奥尻空港〔１－２－６図〕の２回である。

１－２－６図　奥尻空港の被災状況（滑走路面）

1－2－6図　奥尻空港の被災状況（滑走路面）



今般の阪神・淡路大震災に際しては大阪国際空港が震源地や被災地と比較的近い位置にあったが、ターミナルビルなどの一部に損傷が生じたにとどまり、航空機の運航に支障を与えるような被害は発生しなかった。

(2) 施設の耐震性の向上

滑走路等の舗装構造については、地震被害を受けにくいものとなっており、舗装設計にあたっては特に地震という概念は考慮されていない。しかしながら、兵庫県南部地震による各種被害の甚大さ、重大さにかんがみ、１月

28日に「空港・航空保安施設耐震性検討委員会」を設置し、空港・航空保安施設の耐震性に関する今後のあり方等について検討を進めており、８月25日に中間報告がまとめられた。同報告では、震災時に航空機の安全な運航を維持し、緊急輸送・代替輸送の拠点として震災地域の復旧・復興に寄与するため、空港・航空保安施設のさらなる耐震性の向上が望ましいとし、緊急に取り組むべき事項として土木・建築施設などの既存施設の耐震性の強化等が掲げられている。

運輸省では、これを受けて、当面の対応策として、土木施設の補強、旧基準により建設された建物の補強・建替え等を行うこととしており、７年度第２次補正予算により、東京及び札幌航空交通管制都庁舎の耐震補強を行っているほか、福岡空港等地域拠点拠空港において、エプロン、滑走路の耐震性の向上を図るとともに、災害に備えて、無線機器の更新を行っている。

(3) 航空管制機能の確保

航空管制は、飛行中の航空機相互間及び航空機と障害物との安全間隔を設定し、航空交通の秩序ある流れを維持促進するものであり、航空管制機能か喪失すると、航空交通の安全性が著しく損なわれる。そのため、各航空交通管制部、及び我が国が担当する洋上の国際線等の管制を実施するために設けられている国際対空通信施設のバックアップの体制について、７年度第１次及び第２次補正予算により、強化を図っている。

さらに、各航空交通管制部相互間及び各航空交通管制部、空港、航空保安施設等を相互に結んでいる地上通信回線についても衛星を利用したバックアップ体制を検討している。

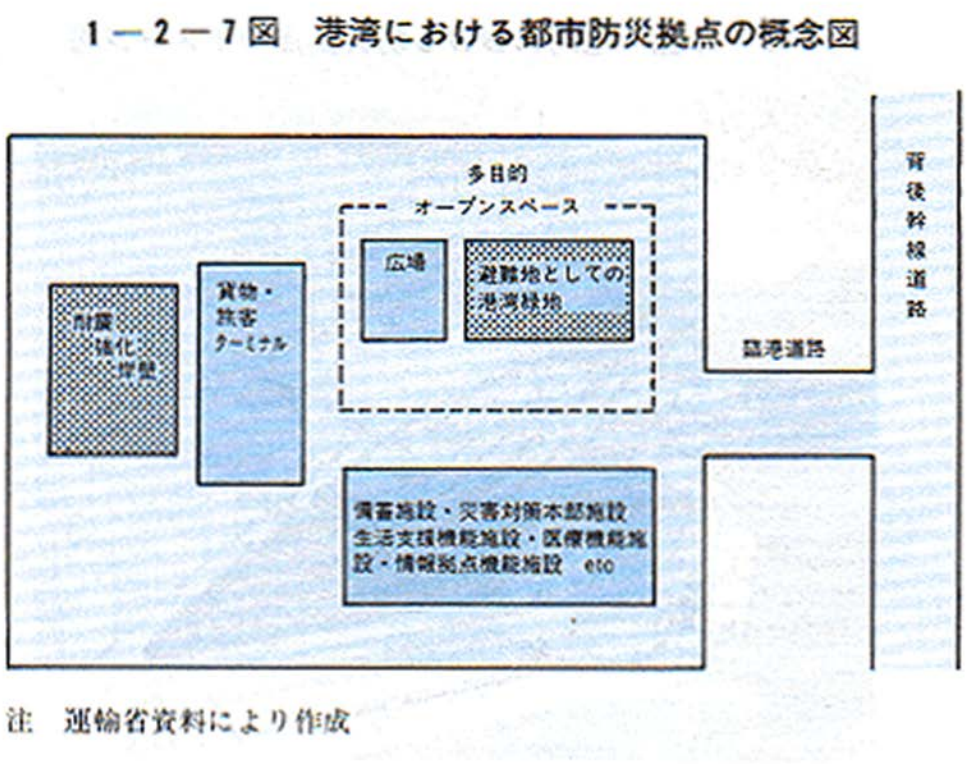
第２節　都市防災拠点としての港湾の整備

海上交通は、地震に対する安全性が高く、かつ、大量輸送が可能であるため、港湾は震災直後の輸送の拠点として優れた特性を有している。さらに、港湾は、緑地や野積場のように、建設物が比較的少なく、震災直後から復旧・復興に至る時間的経過に応じた種々の土地利用の要請に柔軟に対応しやすい空間を有している。

このため、今回の震災においても、港湾は、陸上交通手段が麻痺した被災地おける海側の交通路として大いに活用され、また、被災地域への緊急・援助物資の保管・供給基地、火災の延焼防護地、付近住民の避難用地、被災者用の仮設住宅の建設用地、瓦礫等の処分地等として機能し、都市の防災拠点として大きな役割を果たした。

したがって、都市の防災性を高めるうえでは、こうした港湾のもつ特性を活かして、震災直後の災害応急対策、さらには、被災した市民生活や経済社会活動の復旧・復興にあたっても幅広く貢献できるよう、岸壁だけではなく背後用地等とも一体となった空間として機能する防災拠点等を新たに計画し、整備を図ることが有効である〔１－２－７図〕。この防災拠点は、所在地域が被災した場合だけでなく、他の地域が被災した場合には、他の被災地向けの緊急物資の集配、仕分け、搬出等を行う支援拠点としての役割も果たせるものと考えられる。

１－２－７図　港湾における都市防災拠点の概念図

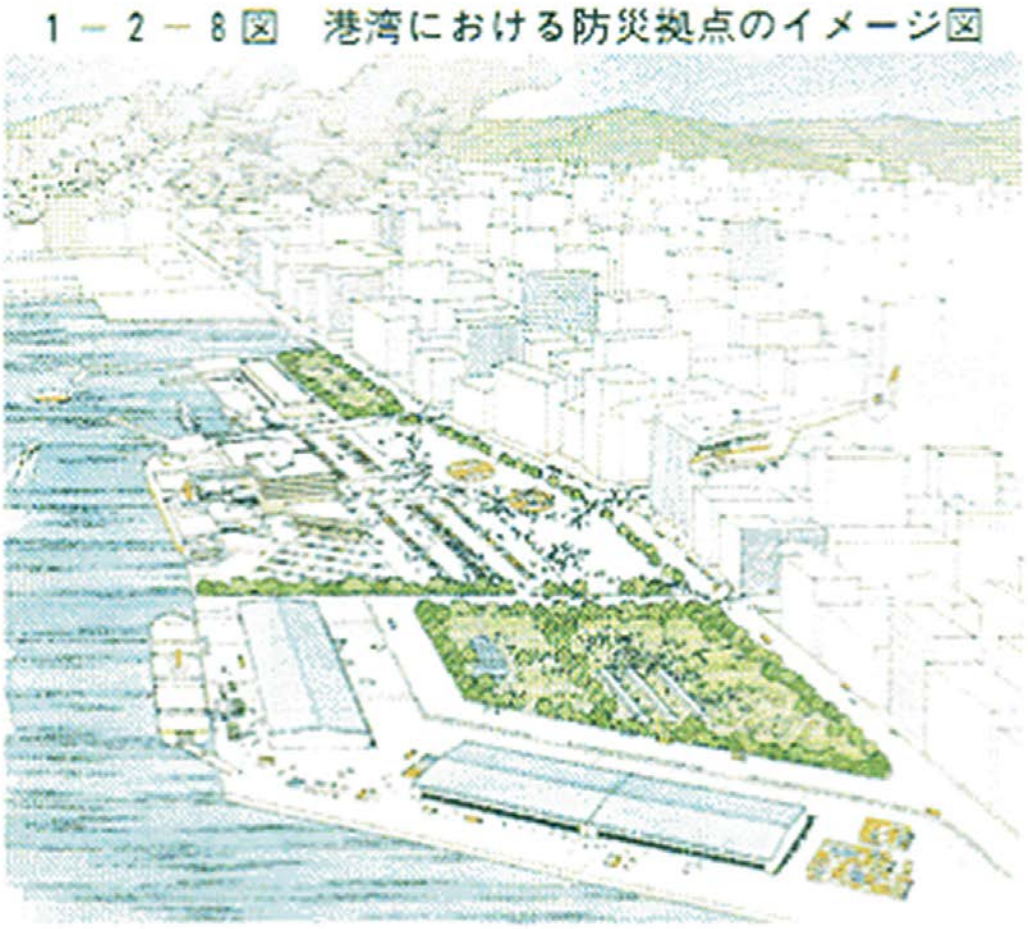


注　運輸省資料により作成

阪神・淡路大震災による港湾被害の甚大さにかんがみ、前述の「地震に強い港湾のあり方に関する検討調査委員会」により、個々の港湾施設の耐震性だけではなく、港湾全体としての地震への対応のあり方に関しても、大規模な震災時にも地域経済活動等を維持できる港湾の整備、港湾全体のシステムとしての防災性の向上など、幅広く「地震に強い港湾」の整備について検討が行われた。運輸省では、これを踏まえ、重要港湾等において、震災時に防火等の機能を合わせ持つように植栽等の選定・配置に配慮した避難地としての緑地（避難緑地）を整備していくこととし、さらに概ね拠点港においては、避難緑地等から構成される多目的に利用可能なオープンスペー

ス、これに隣接若しくは近接する耐震強化岸壁及び背後地域との輸送ルートを確保するとともに、併せて緊急物資の保管施設、通信施設等を必要に応じて備えた防災拠点を整備していくこととしている〔１－２－８図〕。

１－２－８図　港湾における防災拠点のイメージ図



第３節　地震・津波監視体制の強化

１　地震監視

(1) 地震監視体制の整備、強化

気象庁では、全国ネットワークをもって地震観測を行い、地震情報及び津波予報等を24時間体制で提供している。また、気象庁長官は、大規模地震対策特別措置法において、防災対策の対象として想定されている東海地震の発生のおそれがあると判断した場合には、直ちに内閣総理人臣に「地震予知情報」(注)を報告することとされているが、その判断を的確に行ううえでの一助として、各種地震関係観測データをリアルタイムで処理し、総合的に監視する「地震活動等総合監視システム(ＥＰＯＳ)」(注)を運用している〔１－２－９図〕。

１－２－９図　地震活動等総合監視システム（ＥＰＯＳ）



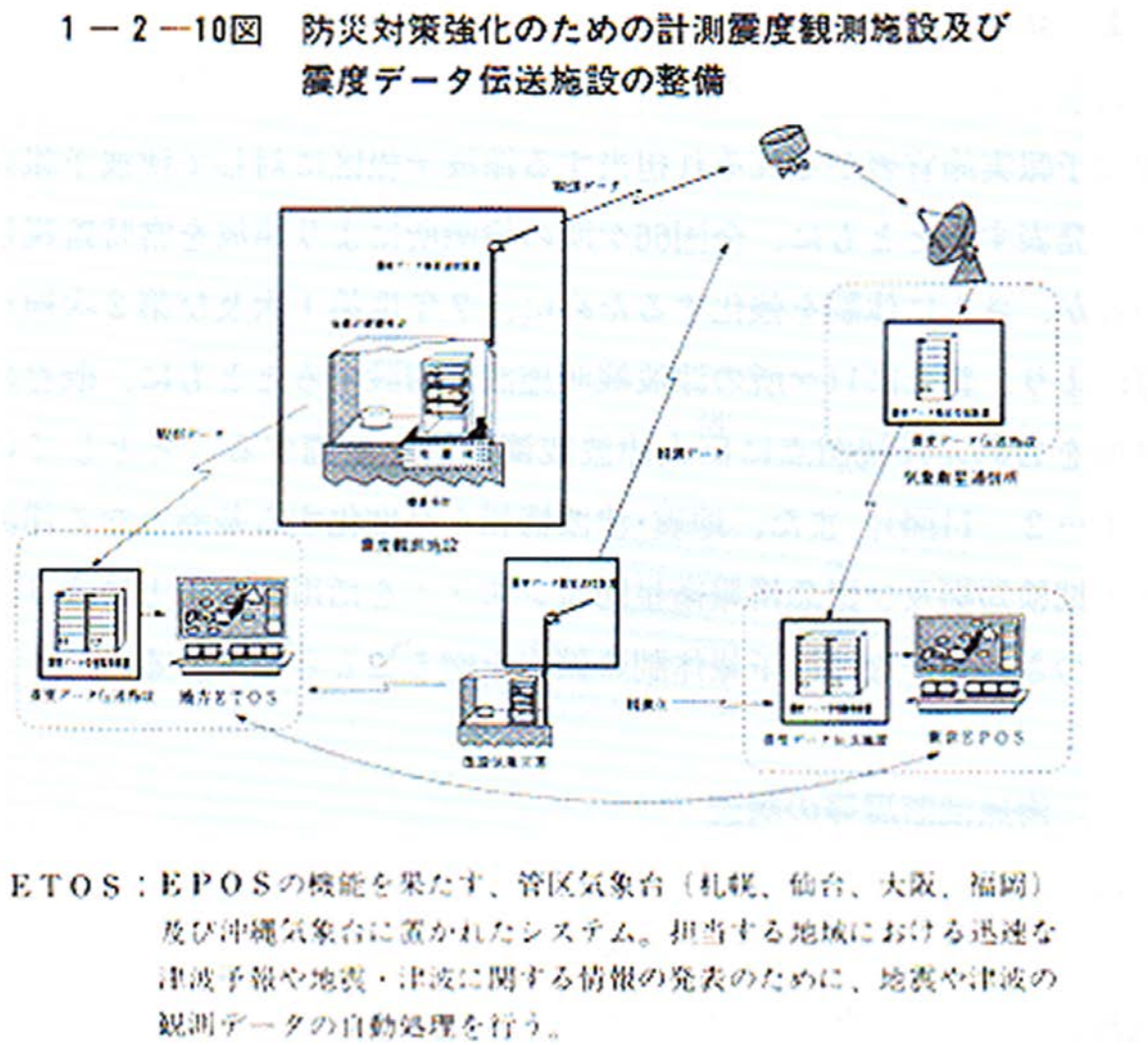
現在の震度階級表では震度７については震度計による速やかな計測ができず、また各震度階級の現行の説明文が現代社会に適合していないことから、気象庁は３月16日に震度問題検討会を設置し、気象庁震度階級のあり方について検討し、７月５日にその中間報告を取りまとめた。この中で、震度情報が、防災機関の初動体制等に利用されており、また、その速報性が地震防災上重要な意味を持っていることから、震度７を含め、全ての震度観測を計測化し、速報することが適切であるという考え方が示された。

気象庁では、この方針に従って７年度第１次及び第２次補正予算により計測震度観測施設(注)をすべて震度７まで計測できるものとしたうえで、290ケ所から574ケ所へと大幅に増設することとし、全国の生活圏においてほぼ

20kmメッシュの震度観測網を確立することとしている。

また、震度データ伝送の確実化を図るため、地震観測施設の耐震性の向上を図るとともに、地上の通信ケーブル切断等により震度データの入手ができないことがないよう、気象衛星を利用した情報伝達の二重化を行うこととしている〔１－２－10図〕。

１－２－10図　防災対策強化のための計測震度観測施設及び震度データ伝送施設の整備



なお、活断層(注)における地震予知技術の開発のための調査・研究の一環として、淡路島北部地域において地電流等観測施設(注)の整備を行うこととしている。

(注)　地震予知情報　大規模な地震か発生するおそれがあると認めた場合に、気象業務法第11条の２に基づき気象庁長官から内閣総理大臣に報告するもので、その後内閣総理大臣から「警戒宣言」が発せられた場合には、「大規模地震関連情報」を発表する。

(注)　地震活動等総合監視システム(ＥＰＯＳ)　関東・中部地方を対象とする津波予報・地震情報の発表、東海地震予知のための常時監視の業務を遂行するため、地震活動、地殻活動、津波実況のデータを自動的に処理するシステム。

(注)　計測震度観測施設　従来人間の体感や周囲の状況等に基づいて決定されていた震度を計測機器により客観的な値として観測する施設。

(注)　活断層　過去数十万年程度の間に縦ずれなどの変位を繰り返し行った形跡があり、今後も何様の運動を行う可能性のある断層。

(注)　地電流等観測施設　大規模な地震の前に地殻の破壊等により発生する地電流の変化を観測することで地震発生の予知の可能性を探ろうとする地震予知手法（ＶＡＮ）が日本において適用可能かどうかを調査、検討するための観測施設。活断層を取り巻くように電極を埋設し、ノイズに埋もれた中から地震に関するデータを抽出する。

(2) 地震情報を取り込んだ防災対策の推進

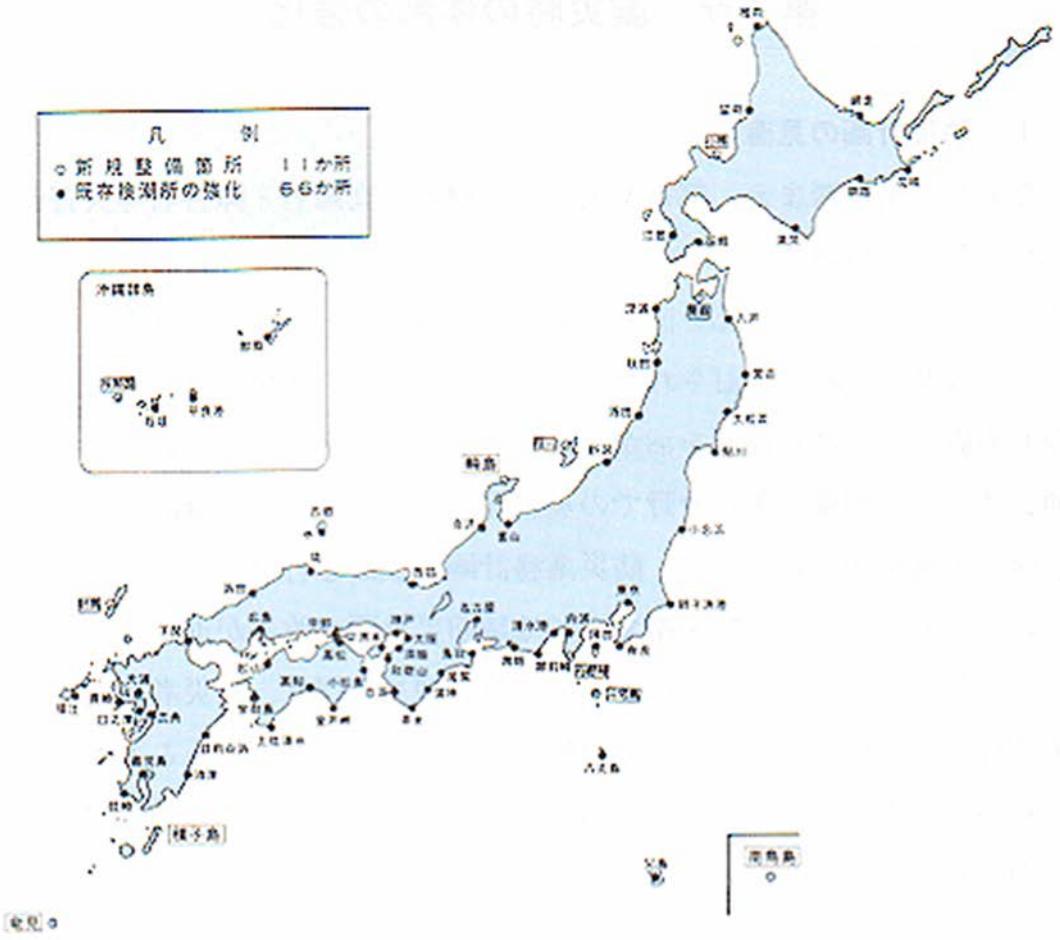
地震防災緊急事業５ヶ年計画の作成、これに基づく事業についての財政上の特別措置、地震に関する調査研究体制の整備等を内容とする、地震防災対策特別措置法が、７年６月に成立した。この法律に基づき、気象庁長官は、地震調査研究推進本部長（科学技術庁長官）の要請を受け、地域地震情報センターとしての気象庁本庁及び管区気象台等において各地域の大学等から地震に関する情報を収集し、その成果を地震調査研究推進本部に報告することとなっている。また、気象庁では、７年度第２次補正予算により、同法に基づき、地震に関する観測、研究等を行っている関係行政機関、大学等の地震、地殻等のデータを気象庁に一元的に収集し、監視するためのシステムを整備することとし、地震予知研究の推進を図っている。

２　津波監視

気象庁では、全国の海岸を18の津波予報区に分け、全国６ヶ所にある津波予報実施官署がそれぞれ担当する津波予報区に対して津波予報を迅速に発表するとともに、全国66ヶ所の検潮所により津波を常時監視しているが、さらに体制を強化するために、７年度第１次及び第２次補正予算により、新たに11ヶ所の津波観測施設を増設するとともに、既存の検潮所を含めた76観測点に巨大津波観測施設(注)を整備することとしている〔１－２－11図〕。また、地震・津波情報を高度化する基盤となる津波地震早期検知網(注)及び緊急情報衛星同報システム(注)を活用することにより、迅速かつきめ細かな津波予報体制の確立を図ることとしている。

１－２－11図　津波観測施設の全国配置図

1－2－11図　津波観測施設の全国配置図



注　(1)　南鳥島の施設は、巨大津波観測施設ではない。
　　(2)　気象庁資料により作成

(注)　巨大津波観測施設　高さ２メートル以上の巨大津波を的確に観測するため、通常は海水に埋まらない、陸上の観測に適した場所に圧力計を設置し、遡上した海水による水圧の大きさによって津波の高さを計測する装置。

(注)　津波地震早期検地網　津波情報を迅速に発表するために整備されたネットワーク。津波予報に必要な、周期の長い地震波をも計測できる観測施設を全国に整備したことにより、地震発生後２～３分程度で津波予報を発表できるようになった。

(注)　緊急情報衛星同報システム　静止気象衛星「ひまわり」を経由することにより、緊急情報である津波予報等が迅速かつ一斉に伝達されることになり、すみやかな防災対応を可能にしたシステム。

３　海底活断層等の調査

海底における地殻の状況の変化が陸上における地震等の前触れとなることから、海上保安庁では、海底地形・地質構造調査、潮汐観測、地磁気観測、重力観測等を利用した海底の地殻変動監視観測等により海底の状況について調査を実施しており、地震予知等の基礎的な資料を収集・分析している。

今回の地震を踏まえ、明石海峡及び大阪湾における海底変動地形調査を実施し、８本の断層を確認したところであり、さらに、７年度には東京湾、大阪湾、伊勢湾について活断層調査を実施するほか、関西地域の地震予知体制の強化を図るための海域地殻変動監視観測を実施する。

第４節　震災時の体制の強化

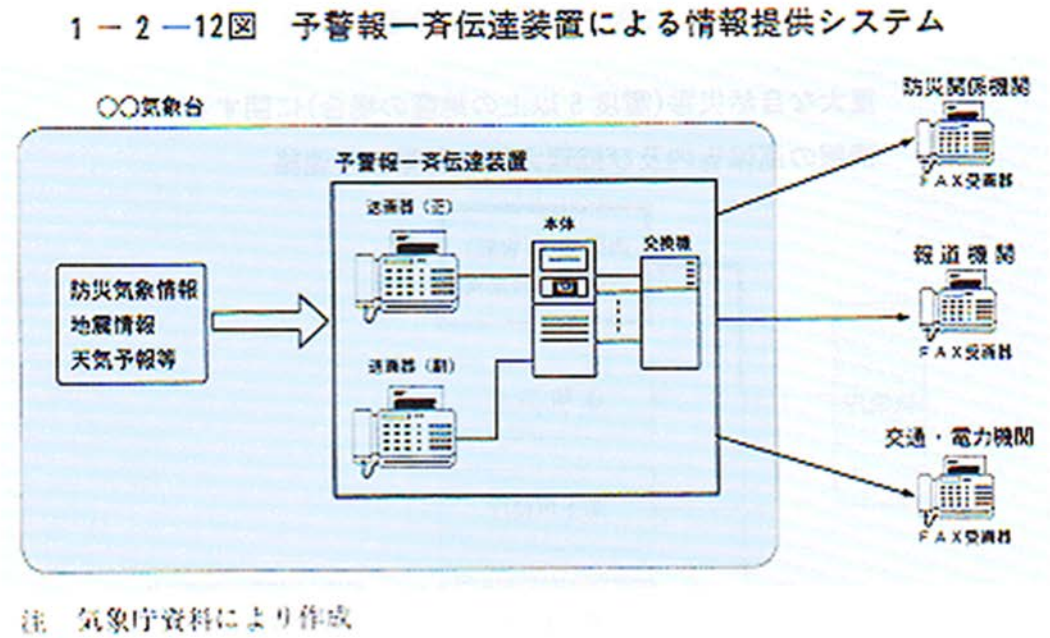
１　防災計画の見直し

今回の震災を踏まえ、都市型災害への対応、高齢者・障害者等災害弱者への配慮、情報通信ネットワークの耐災害性の向上を含めた防災対策のより一層の充実・強化を図るため、７月18日に、災害対策基本法に基づく防災基本計画が改訂された。これを踏まえて、運輸省においては、今回の震災における経験を活かし、ハード・ソフト両面で災害に強い交通システムの整備、運輸分野での災害応急対策や交通関連施設の復旧の迅速な実施を図る観点から、防災業務計画の改訂を行う。また、自治体においても、今回の震災を踏まえて地域防災計画の改訂が進められているが、改訂にあたっては、国と十分な意思疎通を図り、被災者、災害対策要員、緊急物資、復旧物資等の輸送を迅速かつ確実に行うことができるものとすることが重要で、この点について運輸省としてできる限りの協力を行っていく。

２　情報の収集及び連結

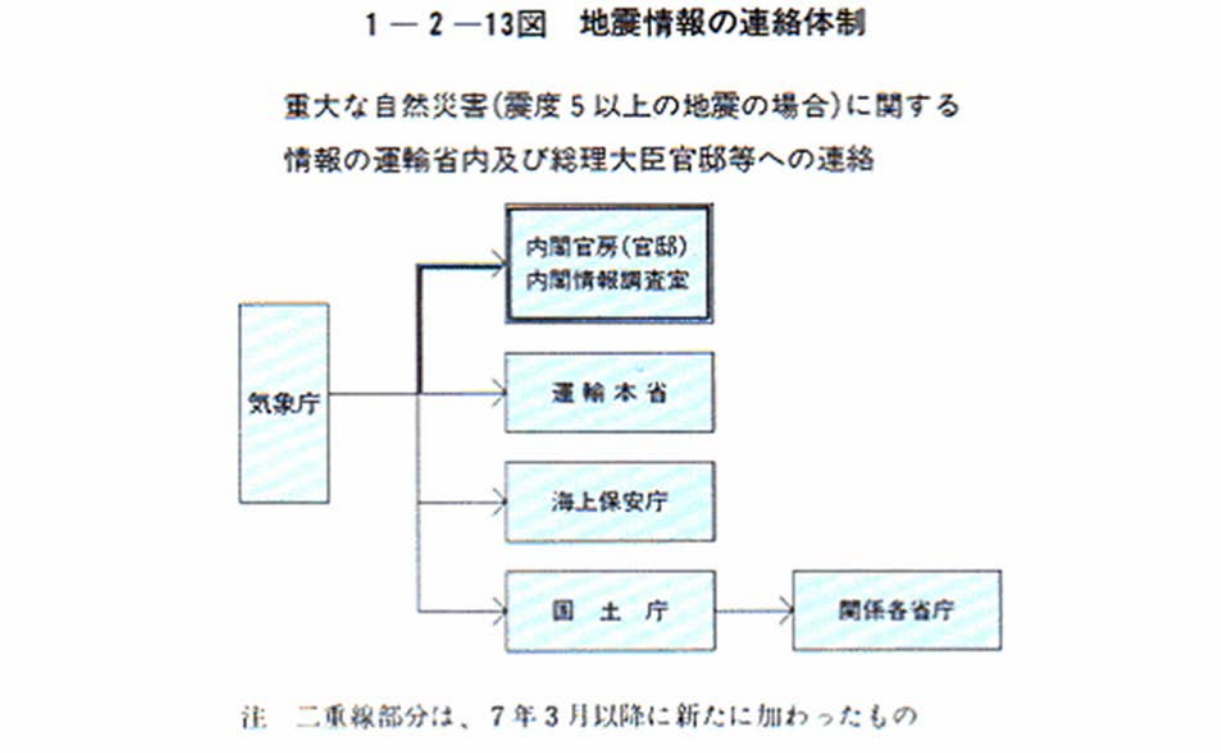
震災対策を講ずるうえで、発生した地震の震源地、震度、余震の有無、あるいは津波についての予警報などの情報を迅速に国民や関係行政機関等に伝達・連絡することの重要性は今回の震災においても強く認識された。気象庁では、観測、予報・警報等の発表のため常時１日24時間の勤務体制をとっており、大きな地震が発生した場合においては、職員の非常参集を行い、迅速かつ正確な情報の連絡を行える体制をとっている。また、マスメディアに協力を求めて、入手した情報を直ちに発表するとともに、全国の気象官署から予警報一斉伝達装置〔１－２－12図〕を通じて国や地方公共団体等の防災関係機関に提供しているが、今回の震災を踏まえ、震度５以上の地震、津波警報などの重大な災害情報について、官邸等に直接速報を行えるよう連絡体制の強化を図った〔１－２－13図〕。

１－２－12図　予警報一斉伝達装置による情報提供システム



注　気象庁資料により作成

1－2－13図　地震情報の連絡体制

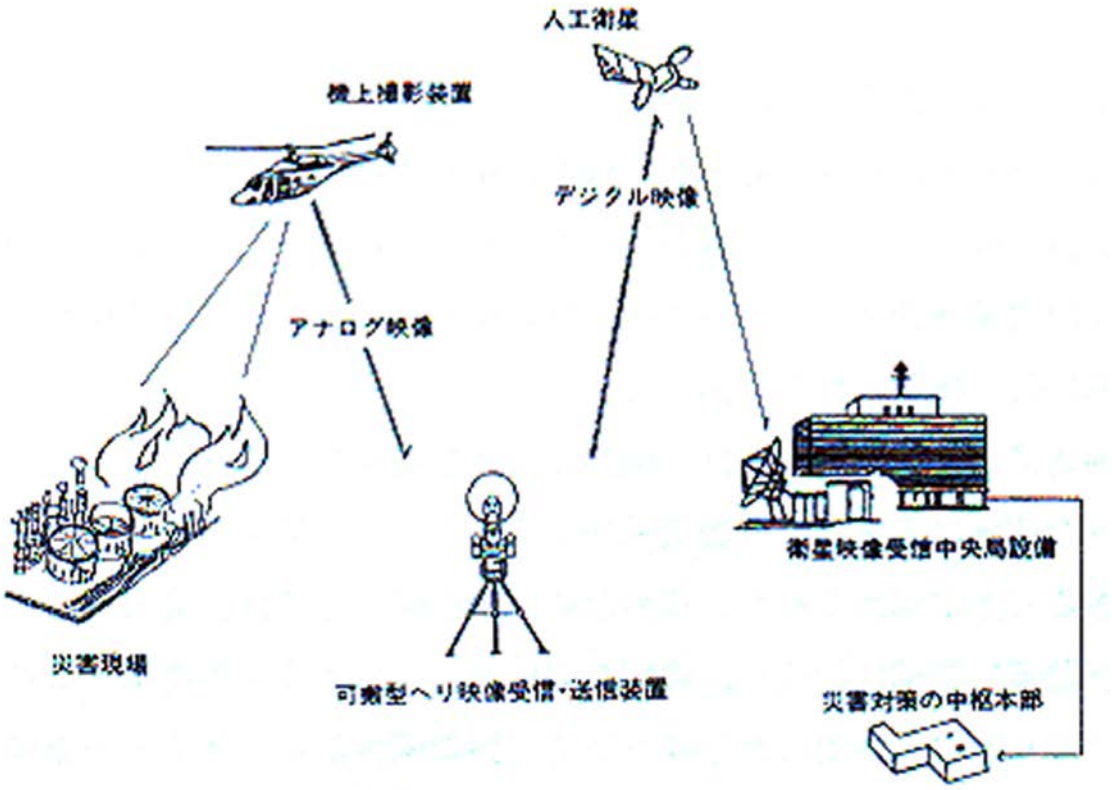


また、海上保安庁では、地震、津波等による災害が発生した場合、指令により直ちに巡視船艇・航空機を活用して被害状況の調査や情報の収集を行う体制をとっているが、今回の震災を踏まえ、震度５以上の地震及び津波警報発令時においては、巡視船艇、航空機による情報収集を自動的に行う体制の整備を図った。

加えて、今回の震災では、画像による被災現場の情報の伝達が、被害状況を的確に把握し、救援活動や二次災害の防止策を実施する上で有効であることが認識された。そのため、海上保安庁では、災害現場の状況を官邸等に早期に伝達し、適切な対応が行えるよう７年度第１次補正予算により衛星を利用したヘリコプター撮影画像伝送システムの整備を行うこととしている〔１－２－14図〕。

1－2－14図　衛星を利用したヘリコプター撮影画像伝送システム

1－2－14図　衛星を利用したヘリコプター撮影画像伝送システム



注　海上保安庁資料により作成

さらに、今回の震災において、政府内における円滑な意思疎通と省庁間にまたがる防災体制の有機的連携を図ることの重要性が認識されたことにかんがみ、今後、大地震の発生に際して、海上保安庁及び気象庁の幹部は、その他の震災に関係の深い省庁等の幹部とともに緊急に官邸に参集し、内閣としての初動措置を始動するため、情報の集約を行うこととしている。

3　被災者の救援活動及び緊急輸送

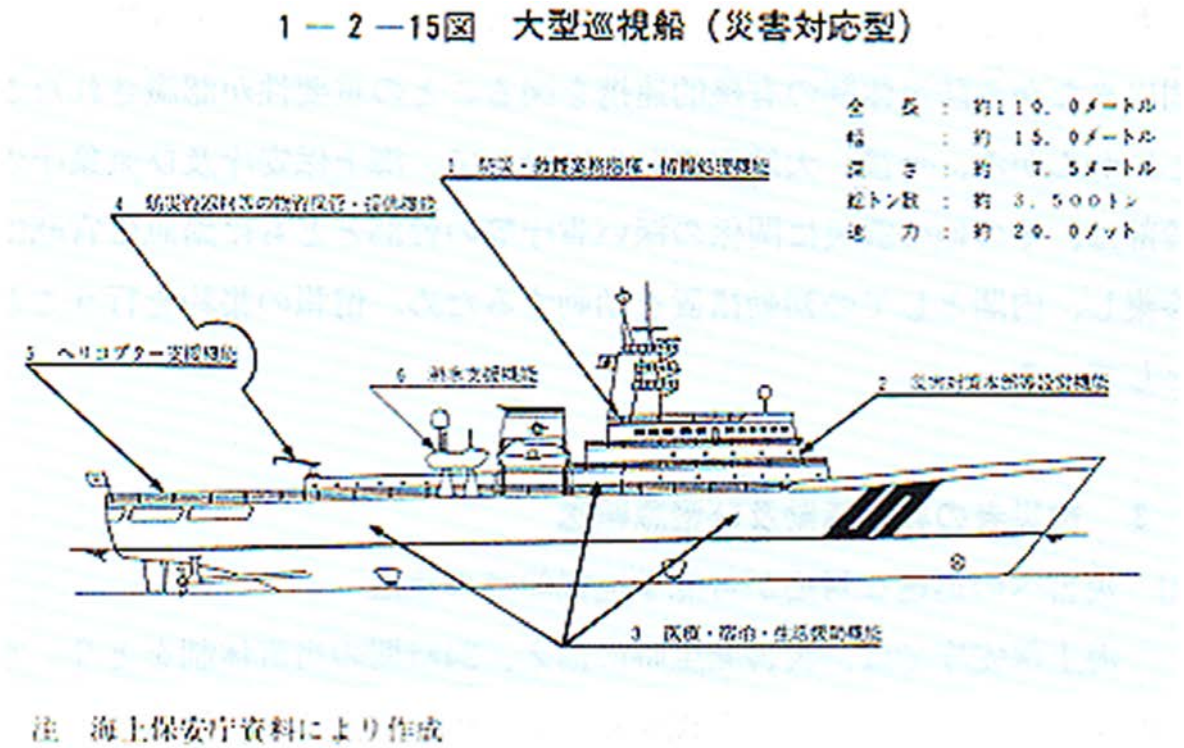
(1) 災害への迅速な対応が可能な巡視船等の建造

海上保安庁では、災害発生時に備え、24時間の当直体制をとり、常時緊急対応ができるよう巡視船艇・航空機を全国的に配備している。なお、東海地震等の大規模地震の発生を念頭に置いた職員の非常参集、災害対策本部の設置、船艇・航空機の動員等の具体的な応急対策の計画の作成を行っている。

大規模な災害においては、数多くの負傷者や住居を失った被災者が発生することにかんがみ、海上保安庁においては被災者救援のための物資の保管や提供、応急医療の実施や宿泊を可能とする設備を有し、また、災害に的確に対応するための情報処理、指揮機能や災害対策本部設営機能等を備えた大型巡視船（災害対応型）を１隻配備（９年度）するとともに〔１－２－15図〕、消防機能、物資輸送機能を強化し、夜間や水中における調査や捜索を可能とする赤外線捜索監視装置や海中捜索装置等を備えた大型巡視艇を６隻配備（７年度）し、さらに救援

物資の輸送、被災状況の調査等の体制の強化にも資する大型巡視艇１隻（８年度）、小型巡視艇等16隻（７年度～８年度）を配備する。

１－２－15図　大型巡視船（災害対応型）



また、負傷者の緊急輸送及び緊急援助物資の迅速な輸送に対応可能な中型ヘリコプターを２機配備（９年度）するとともに、救援物資の輸送能力等に優れた中型飛行機を１機（９年度）、機動性及び操縦性に優れ早期調査能力を有する小型ヘリコプターについては３機配備（７年度）することとしている。

なお、地震予知調査、海底火山噴火予知調査等の体制を強化するため、大型測量船を１隻配備（９年度）することとしている。

(2) ヘリコプターによる緊急輸送の確保

鉄道、港湾、道路等が被災し、被災地の交通手段が麻痺した場合、医療品、食料品等の緊急物資の輸送や負傷者の搬送手段として、ヘリコプターの活用が有効であり、今回の震災においても、その重要性が改めて認識された。このため、自治体が災害時における臨時ヘリポートの候補地をあらかじめ指定する際には、運輸省として専門的なアドバイスを行うなど積極的に協力を行っていく。

４　代替輸送

大規模災害の発生時において、運輸関連施設の損壊による人流・物流の途絶は、被災地域における救援・復旧活動のみならず我が国全体の国民生活や産業活動に大きな影響を与えるおそれがある。このため、運輸省では、

今回の阪神・淡路大震災による交通機関への影響及び旅客・貨物代替輸送対策の状況などについての問題点を整理するとともに、今後大規模災害が発生した場合を想定し、既存の幹線交通網の活用方策、バス輸送と鉄道輸送、トラック輸送と海上輸送等の輸送モード間の連携方策等について、多重性の確保という観点から検討を行うこととしている。

特に、海上輸送は、陸上輸送機関が機能を喪失したときの代替輸送機関として有効であることから、陸上輸送と海上輸送間の接続性の向上を図るため、フェリーターミナルについて、各種のフェリー（自動車輸送の代替輸送手段の中心となる。）が共通して利用できるよう、着岸構造と乗降形式の汎用性の向上を図るための検討を行うこととしている。

第３章　その他の災害対策の推進

前章においては、地震、津波など震災に対する運輸省の取り組みを述べたところであるが、我が国は、世界的にみても火山が数多く存在し、また、梅雨や台風による暴風雨、冬期における豪雪、さらには風浪・高潮による海岸の浸食など震災以外の災害にも被災し易い条件下にある。

また、我が国は四方を海で固まれ、原油や液化ガスが大量に海上で輸送されていることから、大量の油等の流出や海上火災による海上災害の発生が常に懸念されている。

運輸省では、これら震災以外の災害についても国民の安全を守り、国土を保全するために取り組んできており、この章ではこうした取り組みについて述べることとする。

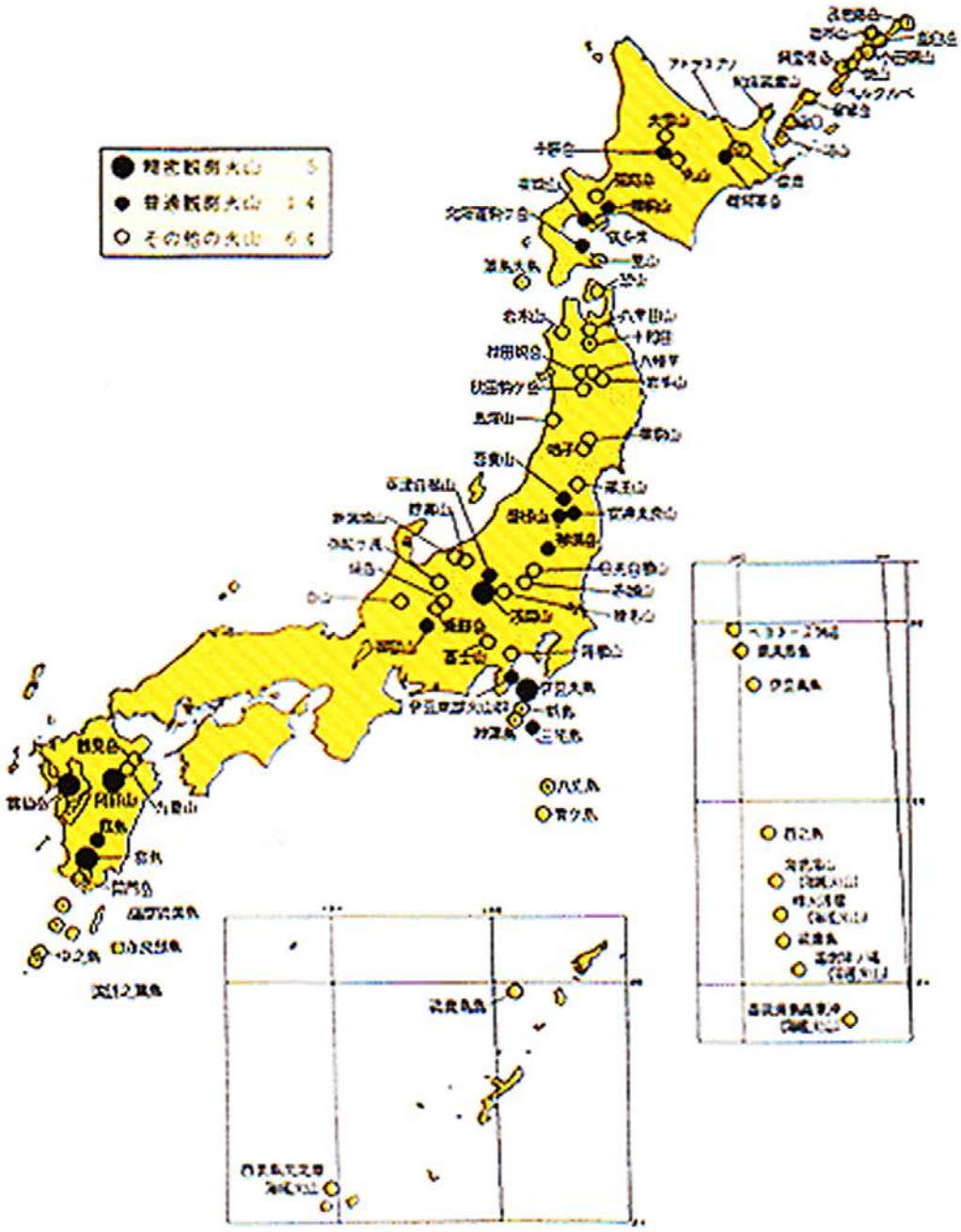
第１節　火山災害対策

日本列島は全国的に火山が数多く存在している。３年６月の雲仙普賢岳の火砕流による多数の犠牲者の発生などはなお記憶に新しいところであり、火山噴火に伴う土石流、火砕流の発生等による大規模な災害に対しては常に警戒しておく必要がある。

このため気象庁では、全国83の活火山のうち、北方領土、海底、無人島にある火山を除く62の火山の観測を行っている。このうち伊豆大島、浅間山、雲仙岳、桜島等の活動的な19の火山について常時監視する体制をとっており〔１－３－１図〕、その他の43の火山についても、火山機動観測班が計画的に基礎調査を実施し、噴火等の異常時には、同観測班が出動して緊急観測・監視を行うこととしている。また、７年度には、阿蘇山及び草津白根山の火山観測施設の改良更新を図ることとしている。

１－３－１図　日本における活火山の配置及び監視体制

1－3－1図　日本における活火山の配置及び監視体制



注　(1)　精密観測：活動頻度が特に高く，噴火時における社会的影響の大きい火山について行う観測

普通観測：精密観測実施火山に比べると活動頻度はやや低いが，活動した場合には社会的影響がかなり大きく，現在でも噴気・地熱地帯を有する火山で行う観測

(2)　気象庁資料により作成

火山観測に基づき発表される緊急若しくは臨時火山情報は、関係都道府県知事等に伝達され、災害を未然に防止するうえで大きな役割を担っている。なお、火山監視活動の強化を図るため、７年４月に気象庁本庁に火山課を設置するとともに、雲仙岳測候所〔１－３－２図〕の職員を増加するなど体制の強化を図ったところである。

１－３－２図　雲仙岳測候所と雲仙岳の噴火の風景



その他、火山対策としては避難施設緊急整備地域の伊豆大島波浮港、長崎県島原港等において、住民の安全を確保するための避難岸壁等の整備を実施している。

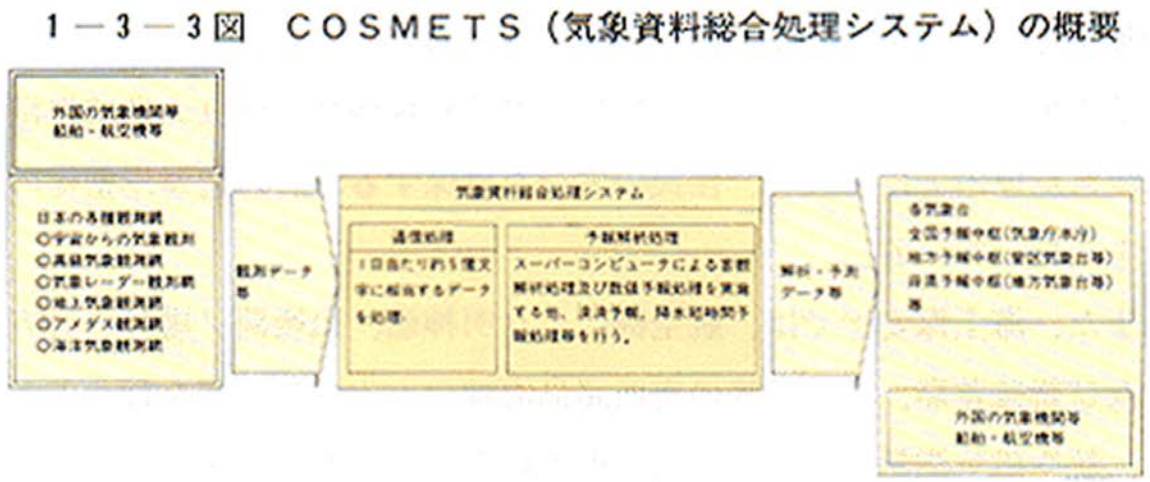
また、海上保安庁では、航空機により明神礁、福徳岡ノ場等の南方諸島及び新硫黄島、西表島等の南西諸島海域の火山活動観測を行うとともに、航空磁気測量により、海底火山の地下構造の解明を図っている。

第２節　風水害及び雪害対策

１　気象予報・観測及び情報の提供

全国各地の気象官署は、大雨や強風等により、災害の起こるおそれがある場合に注意報を、重大な災害の起こるおそれがある場合に警報を発表している。こうした注意報・警報などのきめ細かな防災情報の提供及び情報の量的表現の拡充などの、気象業務の強化・充実を図るため、気象庁は、６、７年度の２ヶ年でＣＯＳＭＥＴＳ(注)（気象資料総合処理システム）〔１－３－３図〕を更新整備する。これを活用することにより、８年３月から、新たに「地方天気分布予報」と「地域時系列予報」を発表する。「地方天気分布予報」は、全国を約20ｋｍ格子で約1,500の地域に細分割し、各地域単位で３時間毎の天気や降水量等の分布を24時間先まで予報するものであり、全国を11ブロックに分け発表する。「地域時系列予報」は、各都道府県内の代表的な数地域について３時間毎の天気や気温等の推移を24時間先まで予報するものである。

１－３－３図　ＣＯＳＭＥＴＳ（気象資料総合処理システム）の概要



注　(1)　アメダス観測網：全国1,316ヶ所で、自動的に降水量等を観測し、その成果を即時収集・配信するネットワーク

(2)　気象庁資料により作成

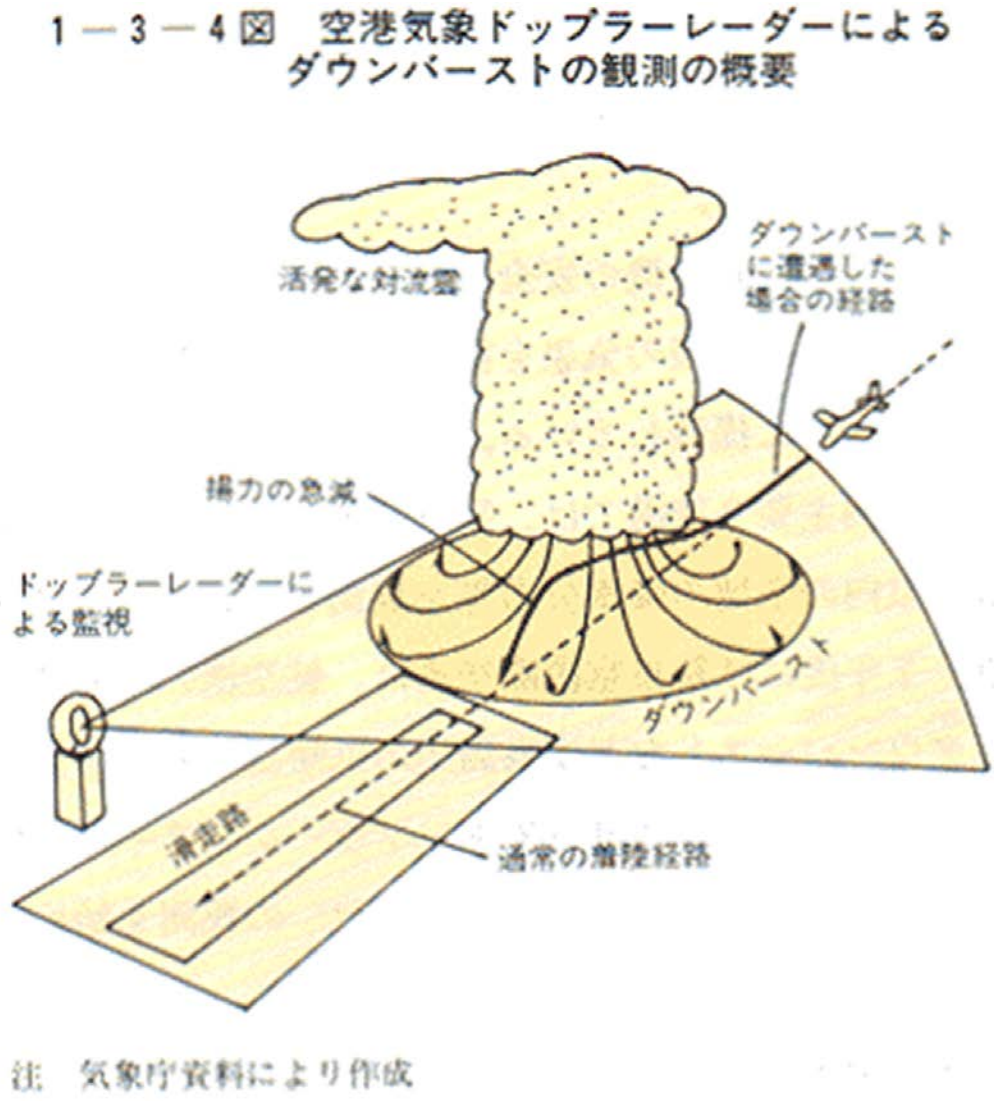
これにより、暴風雨や豪雨・豪雪などにより災害が発生する際には、その予防や応急活動などにおいて、一層緻密な対策を行うことが可能になると考えられる。

その他、気象レーダー、地上気象観測装置、積雪深計等の設備の近代化を図ることとしている。

なお、気象庁では、航空機の安全な離着陸のため、85の航空気象官署等において空港とその周辺の気象を観測しており、観測データを航空管制機関や航空会社等に提供している。

このうち、国内主要９空港では、空港気象レーダーにより空港を中心に半径100km以内の空域の降水分布等を観測しており、特に６年度は関西国際空港、７年度には新東京国際空港に、航空機の離着陸に重大な影響を与えるダウンバースト(注)など空港周辺の低層域の風の急変（低層ウインドシヤー）(注)を検出できる空港気象ドップラーレーダー(注)を整備し、これらの空港では、８年度から低層ウインドシヤーの観測を始めることとしている〔１－３－４図〕。

１－３－４図　空港気象ドップラーレーダーによるダウンバーストの観測の概要



また、海洋に関する情報については、高潮に対する注意報・警報の発表をはじめ、日本近海及び北西太平洋域の波浪等の解析を行って情報を提供し、船舶及びマリンレジャー等の安全確保に寄与している。

(注)　ＣＯＳＭＥＴＳ　気象庁に設置されている気象資料総合処理システムで、気象、地象、水象の観測データを国内外から収集し大気等の状態を解析・予測し、その結果を国内外に配信する総合的な電子計算機システム。

(注)　ダウンバースト　活発な対流雲（積乱雲や局地的な雄大積雲）の下で発生し、地上付近まで達する強い下降気流をさし、地上付近では強い発散風となる。航空機の離着陸に著しい悪影響を及ぼす。

(注)　低層ウインドシヤー　地上から高度約500ｍまでの、水平または垂直方向の風向または風速の急激な変化。特にこのような低高度におけるウインドシヤーは航空機の安全な離着陸の妨げとなる。

(注)　空港気象ドップラーレーダー　降水粒子に照射した電波の反射波の周波数が、降水粒子の移動速度に応じて変化する性質（ドップラー効果）を利用して、降水域内の周囲の風速分布を測定するレーダーのうち、特に、空港周辺の低層ウインドシヤーを検出することを目的として設置されたレーダー。

2　各輸送施設の対策

(1) 鉄道における対策

鉄道においては、軌道、橋りょう、架線等の施設について鉄道運転規則等に基づく定期点検を実施しており、的確な危険箇所の早期把握に努めている。特に、梅雨期や台風時期においては、豪雨や暴風による土砂崩れやレール上の障害物の発生などがおこるおそれのある海岸沿いや崖の側面など〔１－３－５図〕の点検を強化している。

１－３－５図　鉄道の被災風景（鹿児島県竜ヶ水駅構内：５年８月）



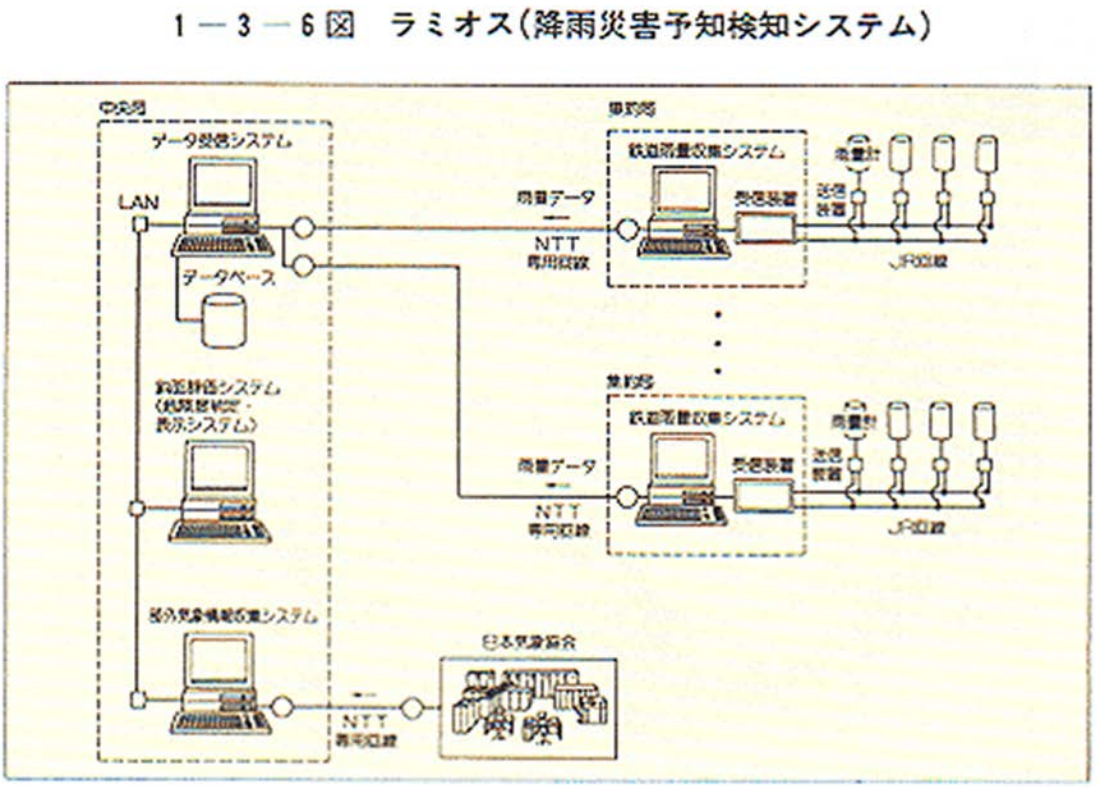
さらに、老朽化した橋りょう等の構造物について適宜、取替え又は改良を実施するなど、災害事故発生の未然の防止を図っている。

なお、防災施設のうち、治山、治水等の公共防災事業に準ずるものに対しては、その整備について国が助成措置を講じている。

また、集中豪雨などによる鉄道の盛土部分の崩壊は、列車の走行安全性について重大な悪影響を与える。このため、鉄道総合技術研究所において鉄道沿線の降雨量により鉄道盛土が崩壊する危険性を測定・評価し、運転規

制等の警報発令を発するラミオス（降雨災害予知検知システム）の開発が進められている〔１－３－６図〕。

１－３－６図　ラミオス（降雨災害予知検知システム）



注　LAN：Local Area Network の略で、ビルや事業所等の構内における情報ネットワークのこと

(2) 空港における対策

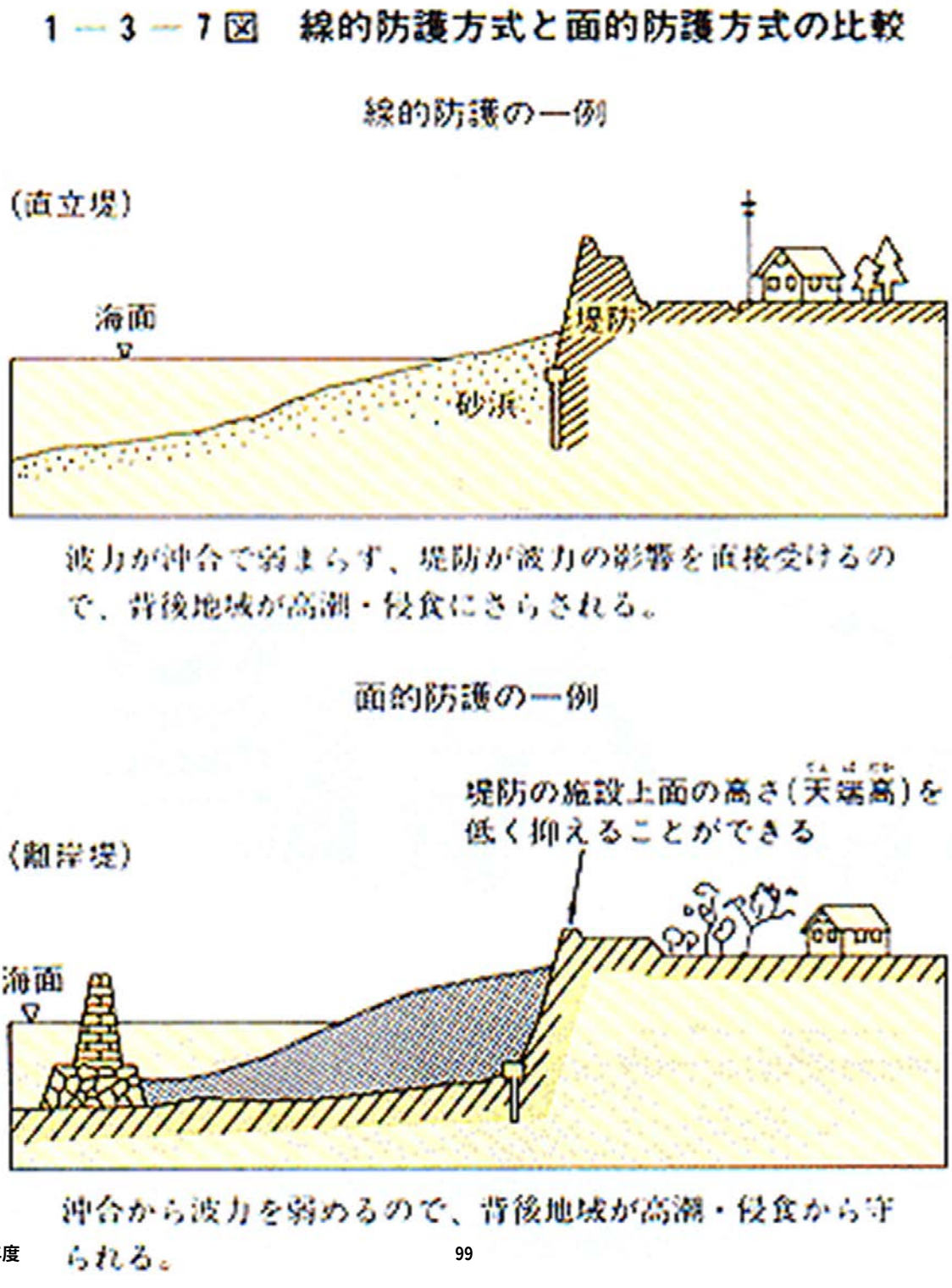
空港においては、新設や拡張にあたり、周辺地域の水流の状況と十分調和のとれた排水施設の整備を行い、空港内に降る雨の円滑な排水を確保している。また、雪害対策としては、安全で円滑な航空機の離着陸を確保するため、除雪車両等の整備を行うとともに、滑走路、誘導路及びエプロンにおける除雪計画、作業実施要領を策定し、除雪作業開始の判定基準、除雪作業順位等についてきめ細かに対応している。

(3) 港湾における対策

我が国の海岸域は、地震や台風、冬季風浪等の厳しい自然条件のもとにおかれており、高潮、津波等による大きな被害をしばしば受けている。一方、港湾の海岸域には、生活、生産等の活動が集中していることから、海岸災害に対する高い安全性が求められている。このため、港湾におけるこれらの災害に適切に対処すべく、海岸保全施設の整備を計画的に進めている。

なお、近年、護岸、海浜、離岸堤等の海岸保全施設を面的な広がりを持たせて適切に配置し、それらの複合機能により背後地域を高潮、侵食等の災害から防護する面的防護方式が注目されている〔１－３－７図〕。これは波浪等の外力を堤防や護岸のみで防護するのではなく、波力を沖合から徐々に弱めていく方式であり、海からの脅威に対し厚みをもって機能する粘り強い構造となっている。この方式は、施設の耐久性を向上させるほか、堤防等の施設上面の高さ（天端高：てんばだか）を抑えることが可能となることから、景観的にも優れ、良好な海岸空間を形成することにもつながるので、今後積極的に活用していくこととしている。

１－３－７図　線的防護方式と面的防護方式の比較

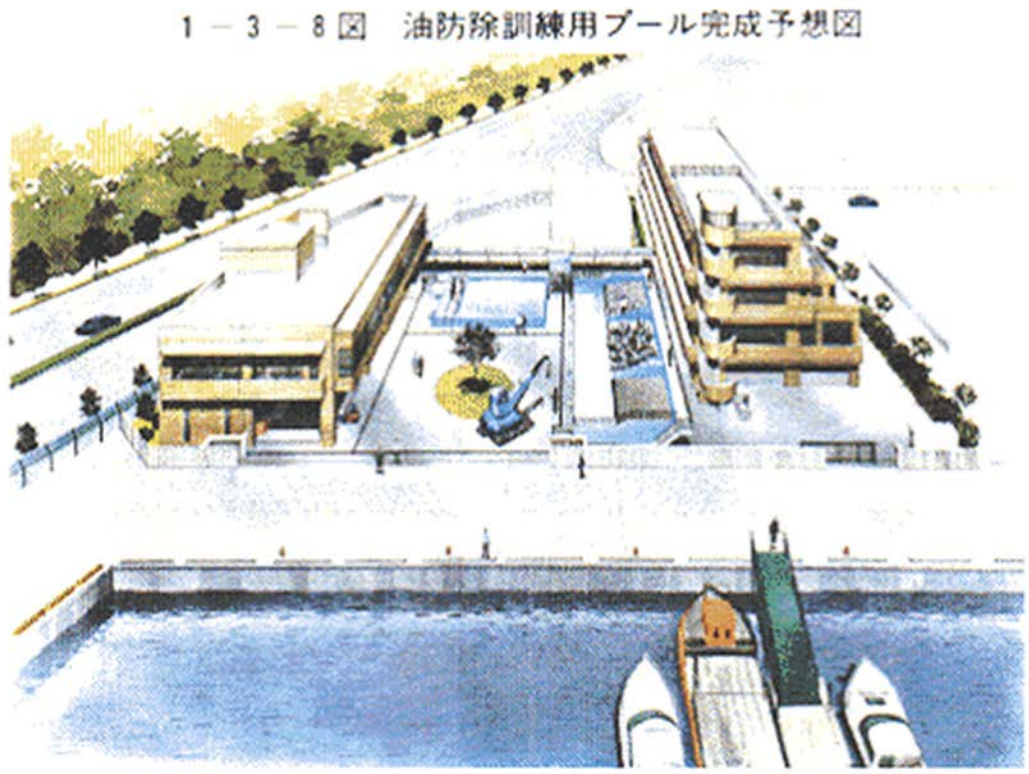


第３節　海上災害対策

海上保安庁においては、油の排出事故、船舶火災等の海上災害に備え、排出油防除資材、消防能力を有した巡視船艇等を整備している。また、本年、油汚染事故への対応の強化を目的とした「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」の改正が行われたことを踏まえ、油保管施設等に対する油濁防止緊急措置手引書の備置き義務付けを行うとともに全国の海域について排出油防除計画を作成することとしている。さらに今年度から排出油の防除等に関する専門家からなる機動防除隊を第三管区海上保安本部に編成した。

また、海上防災に関する民間の中核機関である海上災害防止センターの充実強化を図っており〔１－３－８図〕、より充実した内容の油防除専門訓練コースを新たに設けることなど、我が国内外における油防除体制の高度化に貢献していくこととしている。

１－３－８図　油防除訓練用プール完成予想図



むすび

今回の阪神・淡路大震災では、都市内交通網の破壊とあわせ、幹線交通網が寸断された結果、阪神地区内及び我が国の東西交通が著しく混乱し、被災地域のみならず、全国にわたり震災の強い影響が及んだ。今回の地震は、災害対策を講じる上で、輸送システムや運輸関連施設についてのウェイトが極めて大きいことを改めて認識させることとなった。

また、災害対策においては、一つの地域にとどまらず、全国的見地から適切な措置・支援が必須であることも浮き彫りになった。

もとより、災害は人知を超えた規模で、かつ何らの予告もなく発生する可能性をもっており、完全な対策を構築することは極めて困難であるが、今回の震災から学ぶべきことはできる限り取り入れ、教訓として今後に活かしていかなければならない。

運輸省では、組織をあげて、被災地域の一日も早い復興・再生に全力を尽くすとともに、国民の安全を守り、国土を保全する観点から今後の災害対策全般に万全の措置を講じていく。

第２部　運輸の動き

第１章　平成６年度の運輸の概況と最近の動向

第１節　一般経済の動向と運輸活動

１　旅客輸送の動向

(1) 国内輸送

(ｱ) 概況

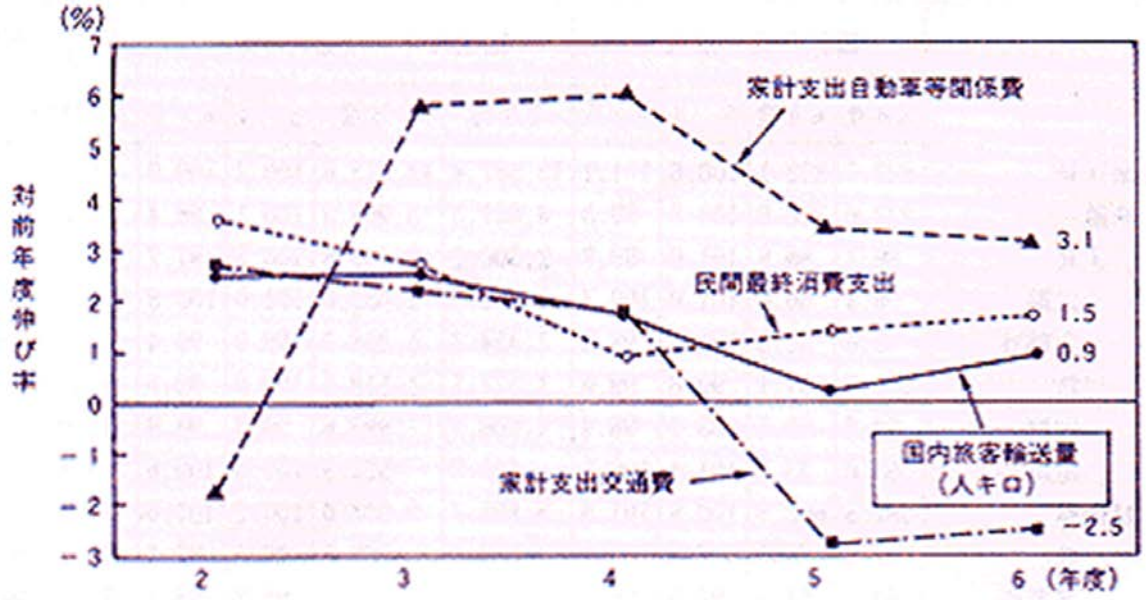
（景気の緩やかな回復により国内旅客輸送も回復）

平成６年度の我が国経済は、個人消費の緩やかな回復や住宅建設の増加などはあったものの、民間設備投資は減少し、急激な円高や阪神・淡路大震災などの影響もあり、実質経済成長率はＧＤＰ（国内総生産）で0.5％（５年度は0.2％）となった。

旅客輸送の動向に影響が大きいとされる民間最終消費支出は1.5％増（５年度は1.7％増）と回復基調にある。家計支出をみると、交通費（公共輸送機関関係）は2.5％減（５年度は2.8％減）と減少が続き、自動車等関係費（自家用車関係）は3.1％増（５年度は3.4％増）と伸び続けている〔２－１－１図〕。

２－１－１図　国内旅客輸送量及び消費支出等の動向

2－1－1図　国内旅客輸送量及び消費支出等の動向



注　総務庁「家計調査報告」、経済企画庁「国民経済計算年報」等により作成、いずれも実質伸び率

このように個人消費が回復基調となる中で、６年度の国内旅客輸送も緩やかな回復を示し、総輸送人員が832億人、対前年度比（以下同じ。）1.1％増、総輸送人キロが１兆3,674億人キロ、0.9％増となった（阪神・淡路大震災の影響により、自動車輸送統計の調査結果は平成７年１月～３月の兵庫県の数値（営業用バス等を除く。）を除いたものとなっているため、ここでは除かれた部分を含めて推計した全国値を使用した。以下同じ。）〔２－１－２表〕。

２－１－２表　輸送機関別国内旅客輸送量

2－1－2表　輸送機関別国内旅客輸送量

	輸送人員（億人）				輸送人キロ（億人キロ）				平均輸送距離（キロ）	
	5年度	6年度	5／4	6／5	5年度	6年度	5／4	6／5	6年度	6／5
総輸送量	822.7	832.1	100.6	101.1	13,557.8	13,673.6	100.2	100.9	16.4	99.7
鉄道	227.6	226.0	100.3	99.3	4,027.3	3,963.3	100.1	98.4	17.5	99.1
ＪＲ	89.1	88.8	101.0	99.7	2,500.2	2,443.8	100.2	97.7	27.5	98.0
定期	56.4	56.6	101.0	100.3	1,076.0	1,085.0	101.9	100.8	19.2	100.6
定期外	32.6	32.3	101.1	98.9	1,424.2	1,358.7	98.9	95.4	42.1	96.5
民鉄	138.5	137.1	99.8	99.0	1,527.1	1,519.5	100.0	99.5	11.1	100.5
定期	84.9	83.5	98.9	98.3	1,006.3	995.6	99.3	98.9	11.9	100.6
定期外	53.6	53.7	101.4	100.1	520.8	523.9	101.5	100.6	9.8	100.5
自動車	592.8	603.8	100.8	101.9	8,898.7	9,038.0	100.2	101.6	15.0	99.7
バス	82.2	78.5	97.4	95.4	1,029.1	999.5	96.5	97.1	12.7	101.8
営業用	64.4	61.9	97.5	96.0	761.7	747.5	98.2	98.1	12.1	102.2
うち乗合	62.0	59.4	97.4	95.8	330.9	318.8	95.8	96.3	5.4	100.5
うち貸切	2.5	2.5	99.4	100.2	430.8	428.7	100.1	99.5	172.8	99.3
自家用	17.8	16.6	97.0	93.2	267.4	252.0	92.0	94.3	15.2	101.1
乗用車	360.5	371.4	100.9	103.0	5,831.6	5,961.9	100.5	102.2	16.1	99.2
営業用	29.2	28.4	96.1	97.1	151.7	144.1	96.9	95.0	5.1	97.9
自家用	331.3	343.0	101.3	103.5	5,680.0	5,817.8	100.6	102.4	17.0	98.9
軽自動車	117.5	122.1	104.0	104.0	1,291.5	1,332.9	102.8	103.2	10.9	99.3
貨物自動車	32.6	31.8	96.6	97.6	746.5	743.6	98.5	99.6	23.4	102.1
航空	0.70	0.75	99.9	107.1	571.2	612.9	100.8	107.3	822.2	100.2
旅客船	1.6	1.5	99.6	95.9	60.6	59.5	99.4	98.1	39.4	102.2

注　(1)　運輸省資料により作成

(2)　航空及び旅客船の輸送量は、定期及び不定期である。

(3)　軽自動車、貨物自動車による輸送量は、自家用のそれらの自動車による人員輸送を表している。

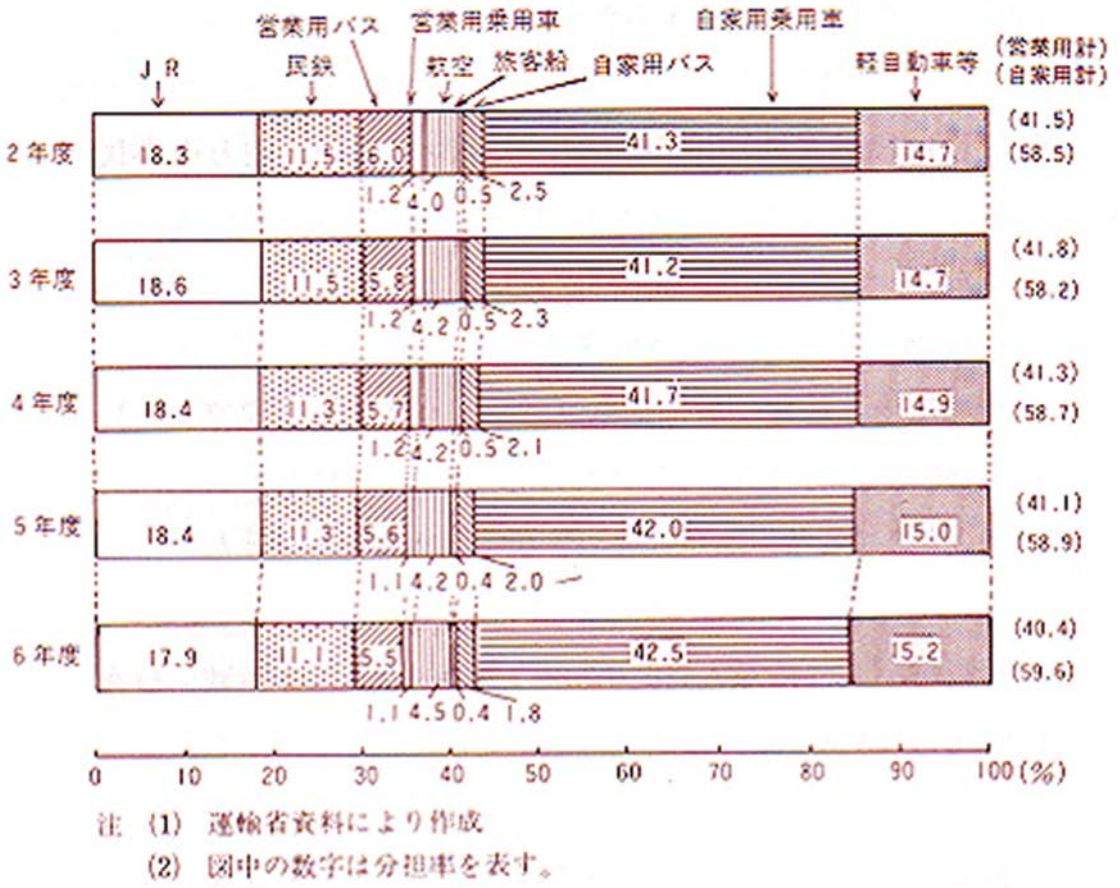
(4)　乗用車及び貨物自動車の輸送量には、軽自動車によるものは含まない。

(5)　端数処理を行っているため、輸送機関別の合計と輸送機関計が一致しない場合がある。

輸送量分担率は、航空、自家用乗用車、軽自動車等が拡大し、この他は縮小または横ばいとなった。営業用輸送機関のシェアは40.4%、0.7ポイント減となり、低下傾向が続いた〔２－１－３図〕。

２－１－３図　国内旅客輸送機関分担率の推移（人キロ）

2－1－3図　国内旅客輸送機関分担率の推移（人キロ）



注　(1)　運輸省資料により作成
　　(2)　図中の数字は分担率を表す。

(ｲ) 輸送機関別の輸送動向

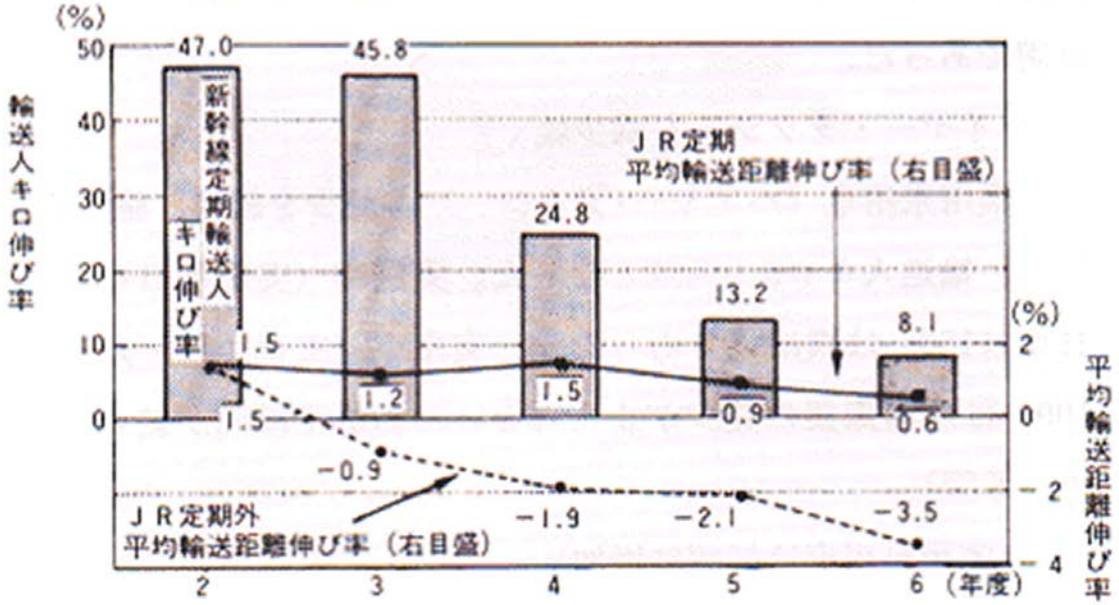
（鉄道は震災の影響が大きく、ＪＲは12年ぶりの減少）

ＪＲ（旅客会社）は、震災の影響などにより、輸送人員0.3%減、輸送人キロ2.3%減（５年度はそれぞれ1.0%増、0.2%増）となり、両者ともに昭和57年（当時は国鉄）以来12年ぶりの減少となった。特に、東海道・山陽新幹線の一部の区間が地震直後不通となったことなどにより、輸送人キロの減少が大きかった。

定期旅客についてみると、新幹線定期旅客の輸送人キロが震災にもかかわらず8.1%増と増加が続いており、ＪＲ全体でも輸送人員0.3%増、輸送人キロ0.8%増、平均輸送距離も0.6%長くなり、通勤通学の長距離化傾向は続いている。一方、定期外旅客は、震災の影響などが大きく、輸送人員1.1%減、輸送人キロ4.6%減となり、平均輸送距離は3.5%短くなった〔２－１－４図〕。

２－１－４図　ＪＲ旅客の平均輸送距離と新幹線定期旅客輸送人キロの伸び率の推移

2－1－4図　ＪＲ旅客の平均輸送距離と新幹線定期旅客輸送人キロの伸び率の推移



注　運輸省「鉄道輸送統計年報」により作成

民鉄（ＪＲ（旅客会社）を除く。）も、震災の影響などにより、輸送人員1.0％減、輸送人キロ0.5％減となった。このうち、定期旅客は、輸送人員1.7％減、輸送人キロ1.1％減、定期外旅客は、輸送人員0.1％増、輸送人キロ0.6％増となり、前年度と同様に、定期が減少し、定期外が増加する傾向が続いた。業態別でみると、大手民鉄（15社）は輸送人員1.1％減、輸送人キロ0.7％減と減少を続け、地下鉄は輸送人員0.8％減、輸送人キロ横ばい、地方中小民鉄も輸送人員1.2％減、輸送人キロ横ばい、各業態とも輸送人員が減少となった。

（自動車輸送は引き続き営業用が減少、自家用が増加）

自動車のうち営業用自動車（バス、ハイヤー・タクシー）は、輸送人員3.6％減、輸送人キロ2.4％減と減少が続き、自家用自動車は、輸送人員2.9％増、輸送人キロ2.0％増と増加を続けた。

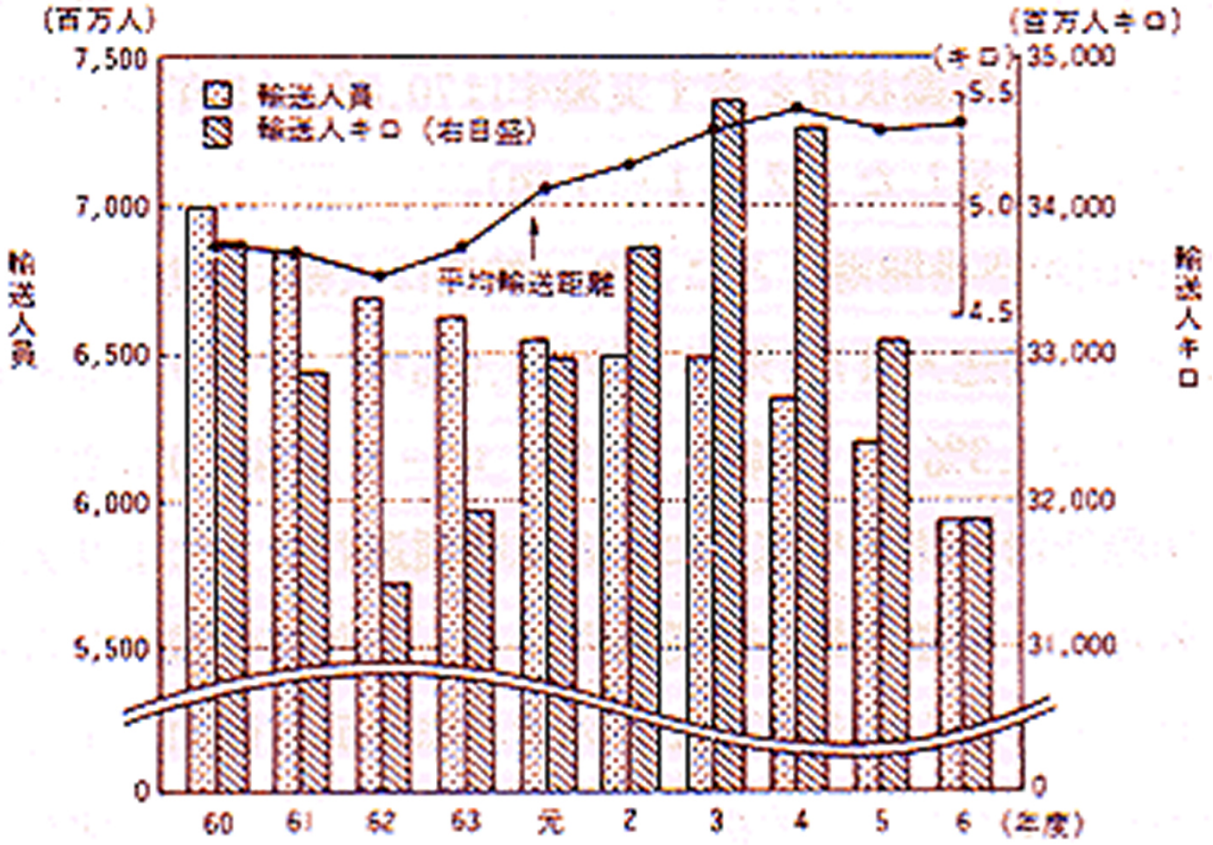
（減少を続けるバス輸送）

営業用バスは輸送人員4.0％減、輸送人キロ1.9％減、自家用バスは輸送人員6.8％減、輸送人キロ5.7％減となり、ともに減少が続いた。

営業用バスのうち、乗合バスは、輸送人員4.2％減、輸送人キロ3.7％減と減少が続いた〔２－１－５図〕。貸切バスは、震災による代替輸送などもあったが、輸送人員0.2％増、輸送人キロ0.5％減と低調であった。

２－１－５図　乗合バスの輸送量と平均輸送距離

２－１－５図　乗合バスの輸送量と平均輸送距離



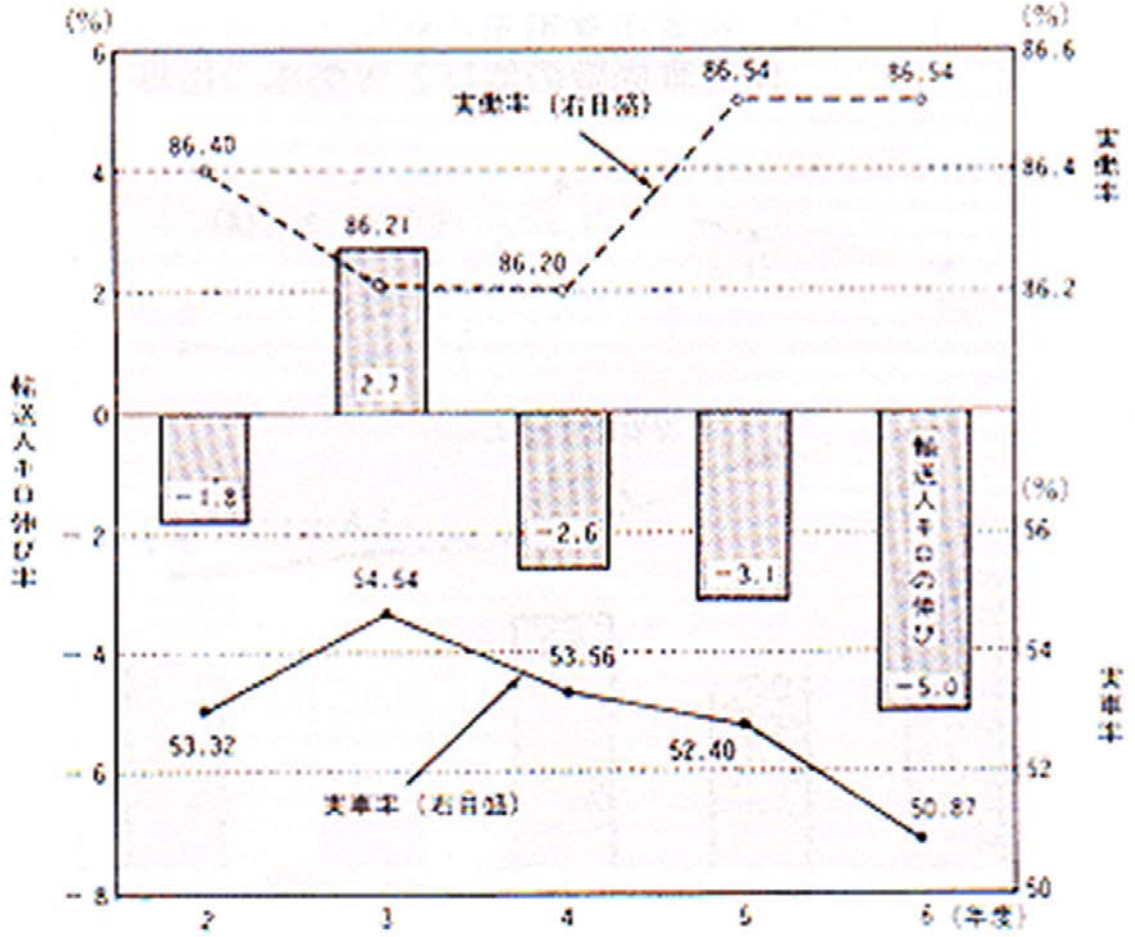
注　運輸省「自動車輸送統計年報」により作成

（ハイヤー・タクシーも減少続く）

営業用乗用車（ハイヤー・タクシー）も減少を続け、輸送人員2.9％減、輸送人キロ5.0％減となった。実働率（実働延日車／実在延日車×100）は横ばいであったが、実車率（実車キロ／走行キロ×100）は旅客需要の減少が止まらないため低下傾向が続いた〔２－１－６図〕。

２－１－６図　ハイヤー・タクシーの輸送人キロの伸びと実働率及び実車率の推移

2－1－6図　ハイヤー・タクシーの輸送人キロの伸びと実働率及び実車率の推移



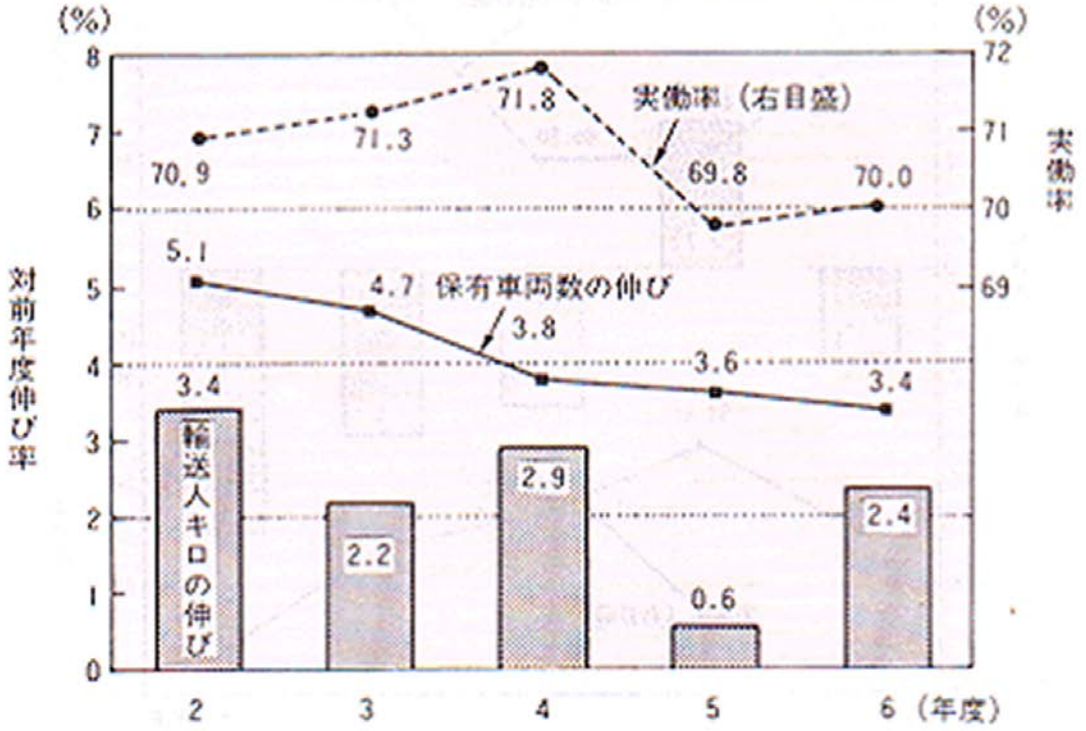
注　運輸省「自動車輸送統計年報」等により作成

（自家用乗用車は好調に増加）

自家用乗用車は、猛暑の夏場に伸びが大きかったことなどにより、輸送人員3.5%増、輸送人キロ2.4%増と好調に増加した。保有車両数は3.4%増（５年度は3.6%増）と伸び率が少しづつ低下を続けているものの、稼働状況を表す実働率は70.0%（５年度は69.8%）と僅かながら上昇した〔２－１－７図〕。

２－１－７図　自家用乗用車の輸送人キロ及び保有車両数の伸びと実働率の推移

2－1－7図　自家用乗用車の輸送人キロ及び保有車両数の伸びと実働率の推移



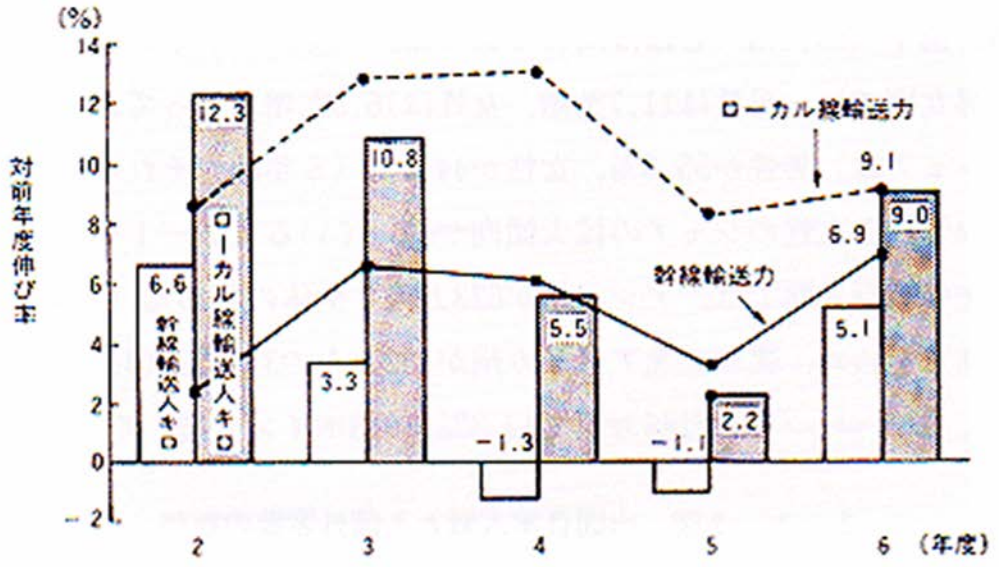
注　運輸省「自動車輸送統計年報」等により作成

（関西国際空港開港などにより、航空は大幅に増加）

航空は、輸送人員7.1%増（幹線4.9%増、ローカル線8.4%増）、輸送人キロ7.3%増（幹線5.1%増、ローカル線9.0%増）となり、関西国際空港の開港や震災による臨時便運行などにより大幅に伸びた。幹線は、輸送人員、輸送人キロとも前年度の減少から増加に転じ、ローカル線も、前年度までの伸び率の低下傾向が止まり、大きく増加した。ただし、幹線、ローカル線とも輸送量の伸びが輸送力の伸びを下回っているために座席利用率の低下が続いており、６年度は61.2%（５年度は61.7%）と0.5ポイント低下した〔２－１－８図〕。

２－１－８図　国内航空旅客輸送人キロと輸送力の伸び率

2－1－8図　国内航空旅客輸送人キロと輸送力の伸び率



注　(1)　運輸省「航空輸送統計年報」により作成
(2)　幹線：東京（成田、羽田）、大阪（伊丹、関西）、札幌、福岡、沖縄を結ぶ路線ローカル線：幹線以外の路線

（旅客船は事業者数が減少）

旅客船（一般旅客定期航路、特定旅客定期航路及び旅客不定期航路の合計）は、増加が続いていた事業者数、航路数がともに減少したことに加え、震災の影響もあり、輸送人員4.1%減、輸送人キロ1.9%減となった。

(2) 国際輸送

（海外旅行者数は大幅に伸び、1,300万人を突破）

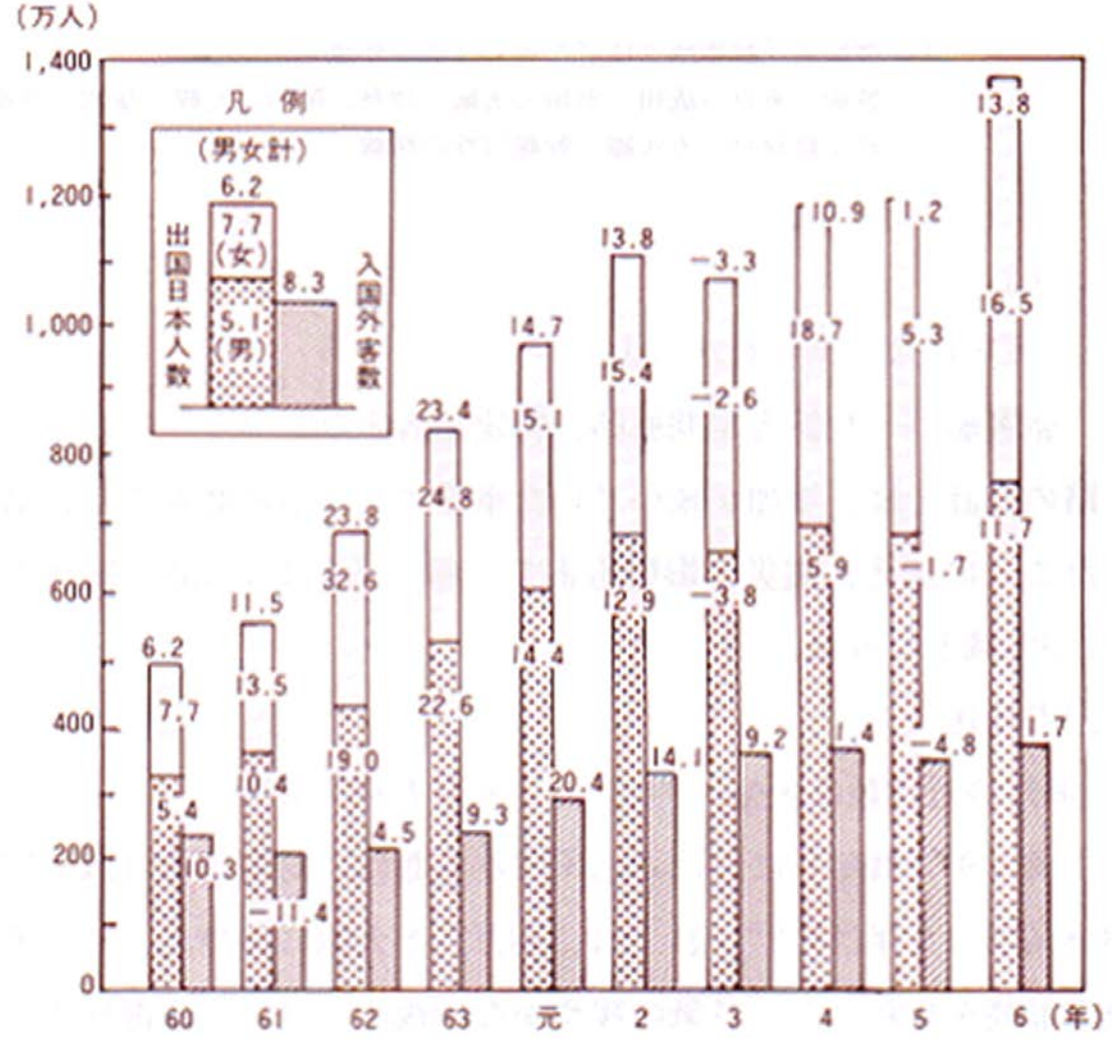
平成６年（暦年）における出国日本人数は、対前年比（以下同じ。）13.8%増（５年は1.2%増）の1,358万人と大幅に伸びて、３年連続で史上最高を更新した。景気の緩やかな回復や円高による海外滞在費等の低下などのため、５年７月以降は毎月、対前年での増加を続けており、６年９月の関西国際空港開港も影響して好調な推移となった。

出国日本人の旅行目的別シェアをみると、観光が全体の83.2%を占め、前年（83.4%）とほぼ同じであった。

男女別では、男性は11.7%増、女性は16.5%増となっており、男女別シェアは、男性が55.6%、女性が44.4%（５年は、それぞれ56.6%43.4%）と女性のシェアの拡大傾向が続いている〔２－１－９図〕。

２－１－９図　出国日本人数と入国外客数の推移

2－1－9図　出国日本人数と入国外客数の推移

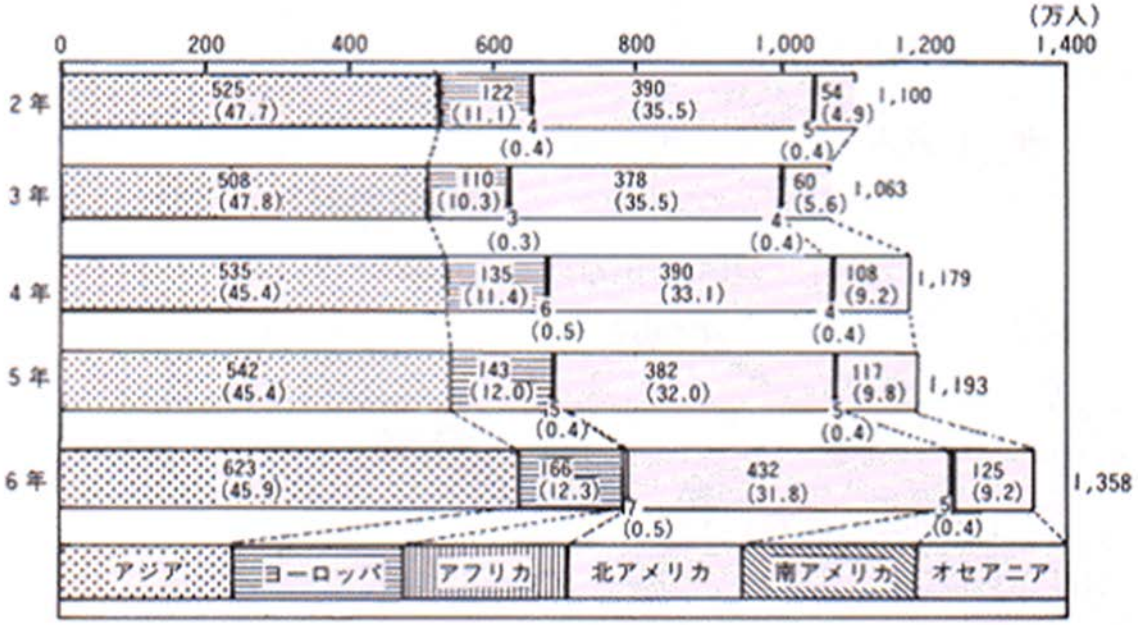


注　(1)　法務省、国際観光振興会資料により作成
　　(2)　数字は、対前年伸び率（%）

主要旅行先別では、アジア州が623万人で全体の45.9%（0.5ポイント増）を占め、次いで北アメリカ州が432万人で31.8%（0.2ポイント減）、ヨーロッパ州が166万人で12.3%（0.3ポイント増）の順となり、近年では、ヨーロッパ州はシェア拡大傾向、北アメリカ州は縮小傾向にある〔２－１－10図〕。個々の国・地域のシェアは、アメリカ合衆国の29.6%を筆頭に韓国11.4%、香港7.1%、以下、中国、台湾、シンガポール、オーストラリアの順となった。

２－１－10図　旅行先別出国日本人数

2－1－10図　旅行先別出国日本人数



注　(1)　法務省資料により作成
　　(2)　括弧内の数字は全体に占めるシェア（%）
　　(3)　端数処理を行っているため、各州の合計値と統計値が一致しない場合がある。

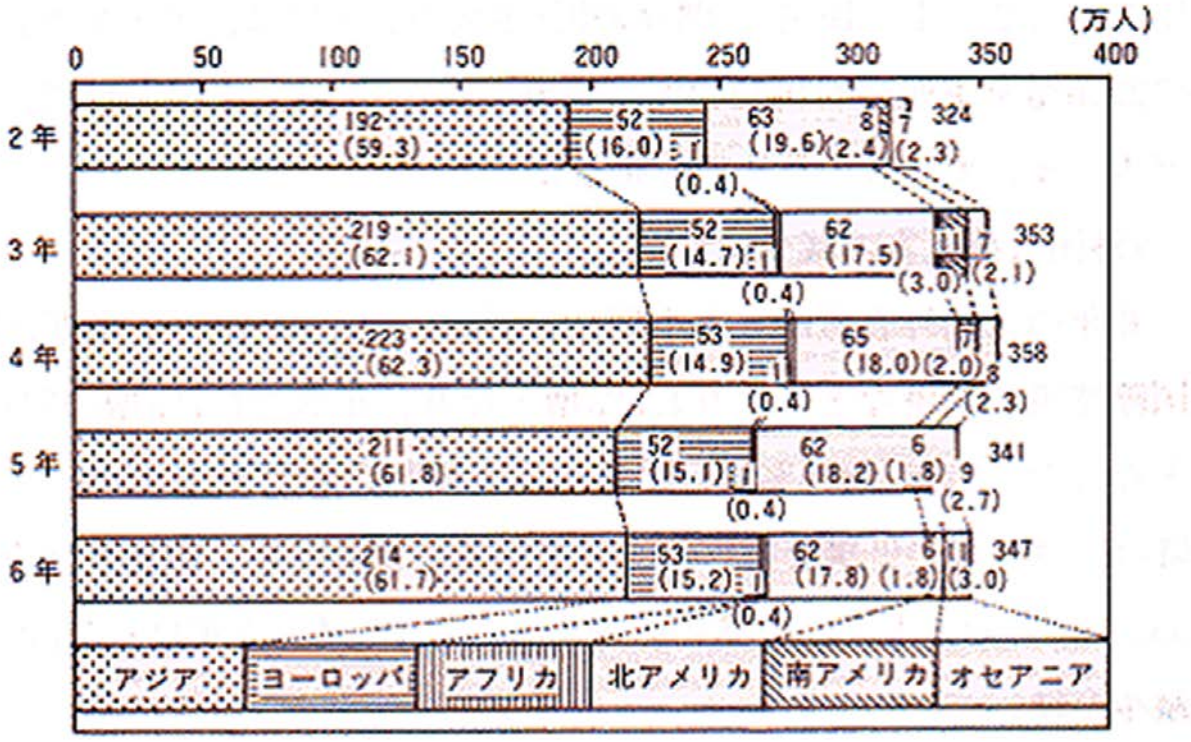
（外国人観光客の減少続く）

６年の入国外客数は、上半期は1.3%減となったが、下半期は関西国際空港の開港などにより4.6%増となり、年間で1.7%増の347万人となった。前年（4.8%減）に比べると増加に転じたものの、３年以降は一進一退の低調な推移となっている。このうち、観光客は全体の55.2%の192万人で、円高の影響もあり0.5%減（５年は8.5%減）と減少が続いた。

州別にみると、アジア州が214万人で全体の61.7%を占め、次いで北アメリカ州が62万人で17.8%、ヨーロッパ州が53万人で15.2%の順となった〔２－１－11図〕。国籍別では、入国外客が最も多いのは韓国で92万人、そのうち観光客が最も多いのは台湾で56万人なっている。

２－１－11図　地域別入国外客数

2－1－11図　地域別入国外客数



注　(1)　国際観光振興会資料により作成
　　(2)　括弧内の数字は全体に占めるシェア（%）
　　(3)　端数処理を行っているため、各州の合計値と統計値が一致しない場合がある。

2　貨物輸送の動向

(1) 国内輸送

(ｱ) 概況

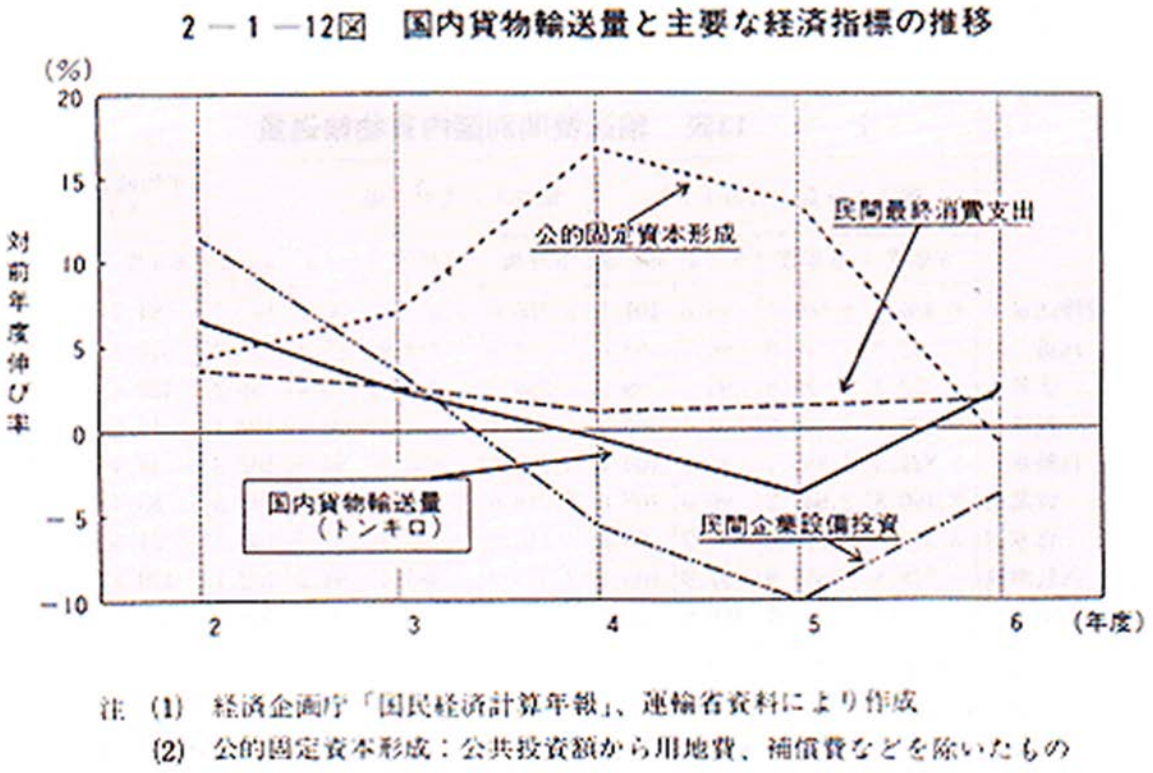
（トン数、トンキロとも３年ぶりに増加した国内貨物輸送）

６年度の実質ＧＤＰ（0.5%増）を構成する経済指標のうち貨物輸送の動向に影響の大きな指標についてみると、民間企業設備投資は3.5%減（５年度は10.5%減）と下げ幅は減少し、民間最終消費支出は1.5%増（５年度は1.7%増）、公的固定資本形成は1.0%減（５年度は12.6%増）となった。

このような状況のなかで、６年度の国内貨物輸送は、総輸送トン数で65億70万トン、対前年度比（以下同じ。）1.1%増（５年度は4.4%減）、総輸送トンキロで5,475億トンキロ、2.2%増（５年度は3.8%減）とトン数、トンキロとも３年ぶりに増加に転じた（阪神・淡路大震災の影響により、自動車輸送統計の調査結果は平成７年

１月～３月の兵庫県の数値を除いたものとなっているため、ここでは除かれた部分を含めて推計した全国値を使用した。以下同じ。）〔２－１－12図〕。

２－１－12図　国内貨物輸送量と主要な経済指標の推移



輸送機関別でみると、航空（輸送トン数で6.0%増、輸送トンキロで6.5%増、以下同じ。）が２年連続して増加した。自動車は、営業用自動車（2.0%増、3.5%増）は増加に転じたが、自家用自動車（0.2%減、0.7%増）はほぼ横ばいであった。内航海運（5.1%増、2.1%増）は３年ぶりに増加した。鉄道（0.4%減、3.7%減）は４年連続の減少となった〔２－１－13表〕。この結果、６年度の輸送トンキロでみた各輸送機関の分担率は、鉄道4.5%、営業用自動車38.6%、自家用自動車13.1%、内航海運43.6%、航空0.2%となった〔２－１－14図〕。

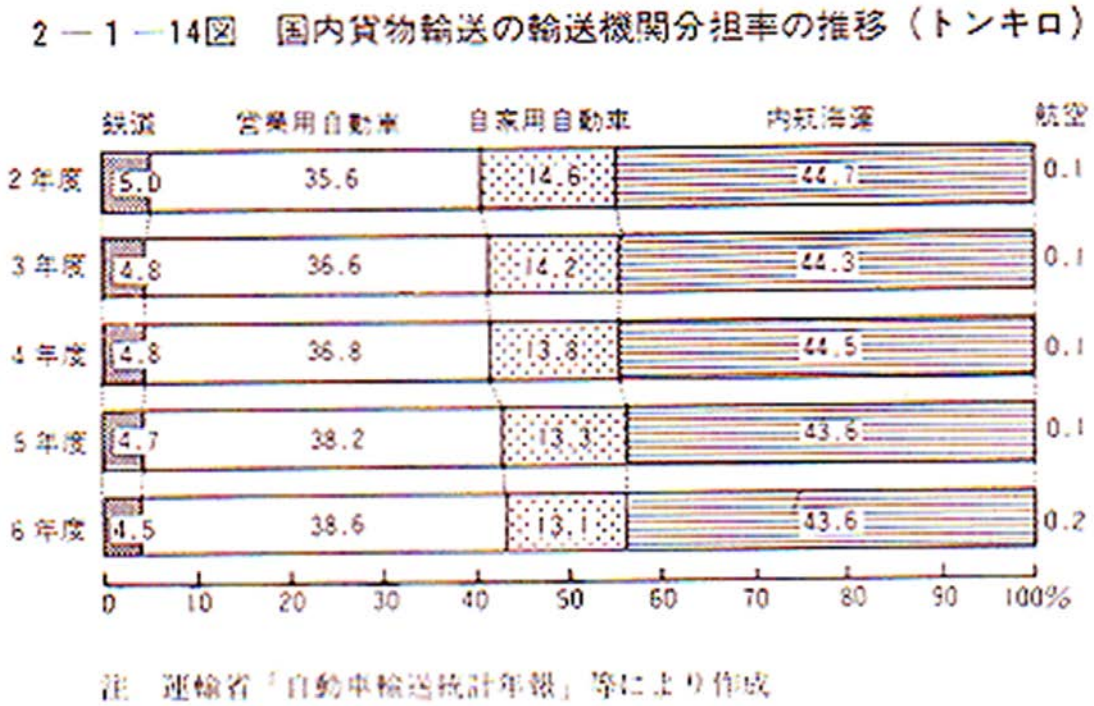
２－１－13表　輸送機関別国内貨物輸送量

2－1－13表　輸送機関別国内貨物輸送量

	輸送トン数（百万トン）				輸送トンキロ（億トンキロ）				平均輸送距離（キロ）	
	5年度	6年度	5／4	6／5	5年度	6年度	5／4	6／5	6年度	6／5
総輸送量	6,430.5	6,500.7	95.6	101.1	5,356.6	5,475.0	96.2	102.2	84.2	101.1
鉄道	79.3	78.9	96.2	99.6	254.3	244.9	95.4	96.3	310.2	96.7
ＪＲ	53.2	52.8	95.6	99.2	250.3	240.8	95.4	96.2	456.4	97.0
民鉄	26.1	26.2	97.4	100.4	4.1	4.2	95.1	102.4	15.9	102.0
自動車	5,821.5	5,865.1	95.4	100.7	2,758.8	2,836.0	98.0	102.8	48.4	102.0
営業用	2,490.8	2,541.3	99.0	102.0	2,048.6	2,120.7	100.0	103.5	83.4	101.5
自家用	3,330.8	3,323.8	92.9	99.8	710.2	715.3	92.5	100.7	21.5	100.9
内航海運	528.8	555.8	97.9	105.1	2,335.3	2,385.4	94.2	102.1	429.2	97.2
航空	0.86	0.91	100.6	106.0	8.2	8.7	101.7	106.6	956.9	100.6

注　(1)　運輸省資料により作成
　　(2)　航空は定期及び不定期の計で、超過手荷物と郵便物を含む。
　　(3)　端数処理の関係で輸送機関別の合計と輸送機関計が一致しない場合がある。

2－1－14図　国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移（トンキロ）

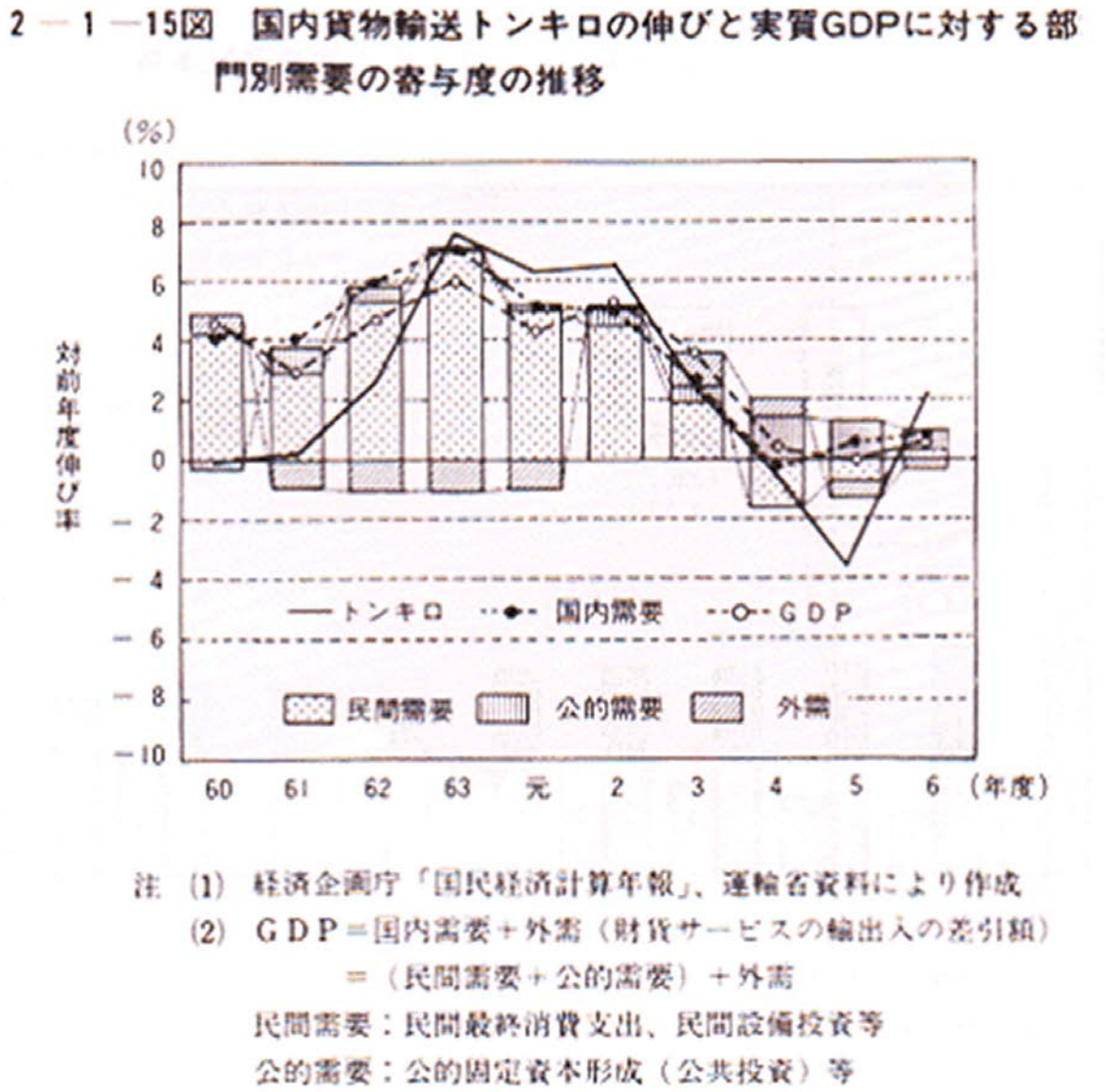


注　運輸省「自動車輸送統計年報」等により作成

（実質ＧＤＰの成長率を上回った貨物輸送量）

貨物輸送量の動きとＧＤＰに対する部門別寄与度の推移を見ると、〔２－１－15図〕のように、平成４年度までの５年間、国内需要の動きに概ね呼応してきたトンキロベースでの輸送量は、５年度は、上昇に転じた国内需要に反して減少を続け、ＧＤＰの成長率を大きく下回ったが、６年度は、緩やかな回復を続ける国内需要を上回る率で増加に転じ、ＧＤＰの成長率を上回った。

２－１－15図　国内貨物輸送トンキロの伸びと実質ＧＤＰに対する部門別需要の寄与度の推移



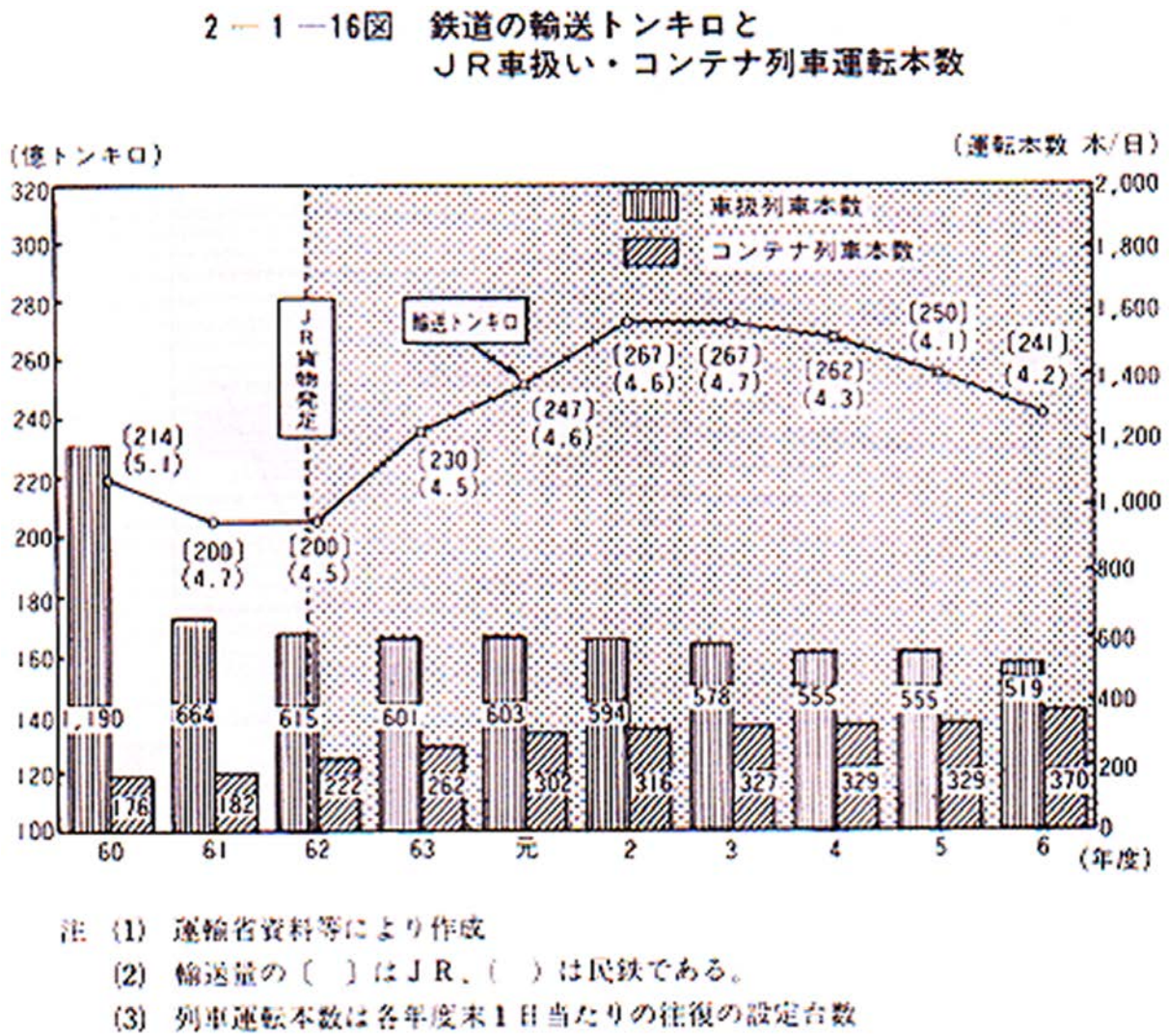
これは、５年度が、冷夏、長雨で、夏場の季節商品や発電用重油の需要低下が輸送量の減少に大きく影響した一方、６年度は一転して猛暑、渇水となり、これに伴う輸送需要の増加がプラス要因として働き、輸送量の伸び率を通常の経済的要因による伸び率以上に増幅させたためと考えられる。

(ｲ) 輸送機関別輸送動向

（４年連続の減少となった鉄道貨物）

鉄道による貨物輸送は、輸送量の大半を占める生産関連貨物、建設関連貨物の殆どの品目で伸び悩みを続けた上に、震災による運休が大きく影響し、夏場の猛暑特需の効果も通年では顕在化しなかった。このため６年度の輸送量はトン数で0.4%減、トンキロで3.7%減と、ともに４年連続の減少となった。このうちコンテナ貨物は、夏場は猛暑、渇水の影響により酒・ビール、清涼飲料水等の食料工業品が大変好調であったが、通年では震災の影響もあり、トン数で0.6%減、トンキロで2.5%減となった。車扱貨物は、震災の影響や化学工業品等のコンテナ列車へのシフトに加え、ピギーバックも土日曜の運休や返り荷確保の困難から減少を続けたこともあり、トン数で0.9%減、トンキロで7.4%減となった〔２－１－16図〕〔２－１－17図〕。

２－１－16図　鉄道の輸送トンキロとＪＲ車扱い・コンテナ列車運転本数



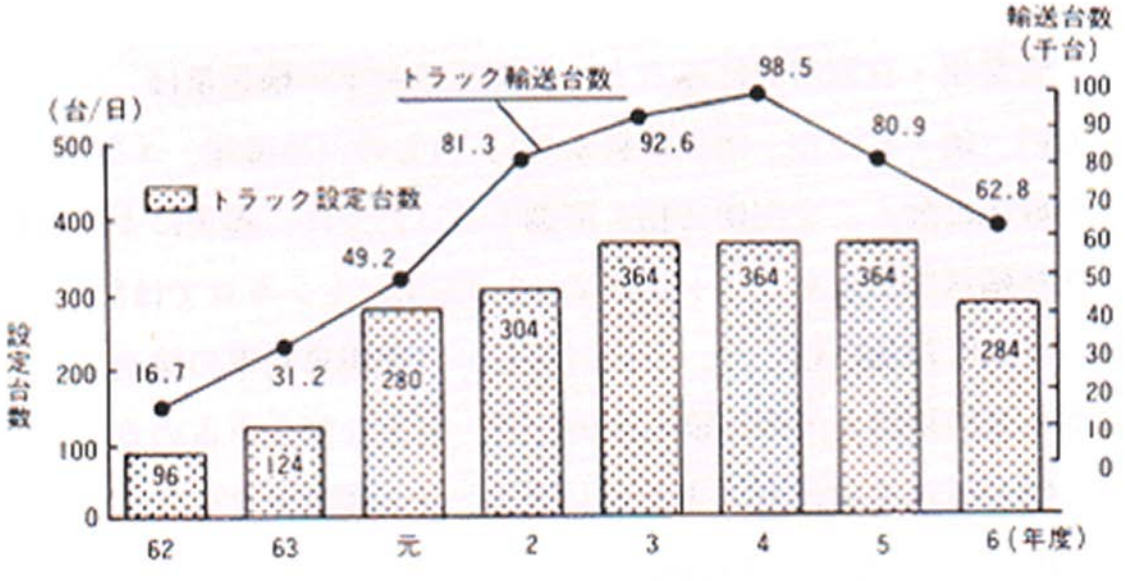
注　(1)　運輸省資料等により作成

(2)　輸送量の〔　〕はＪＲ、（　）は民鉄である。

(3)　列車運転本数は各年度末１日当たりの往復の設定右数

２－１－17図　ピギーバック輸送量の推移

2－1－17図　ビギーバック輸送量の推移



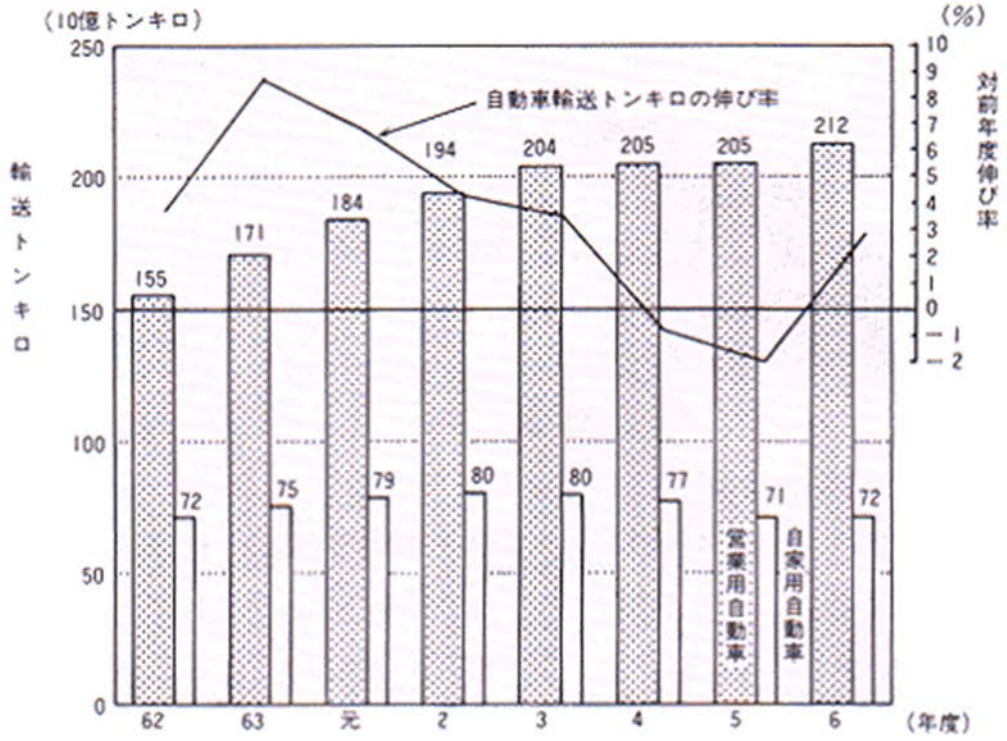
注　(1)　ＪＲ貨物会社資料により作成
　　(2)　トラック輸送台数は年間の台数
　　(3)　トラックの設定台数は各年度末１日当たりの往復台数

（営業用は増加に転じ、自家用はほぼ横ばいの自動車貨物）

自動車による貨物輸送は、６年度は、国内需要の持ち直しに加え、猛暑、震災による特需もあり、輸送量は２年振りに増加となり、トン数で0.7%増、トンキロで2.8%増となった〔２－１－18図〕。

２－１－18図　自動車貨物輸送トンキロの推移

2－1－18図　自動車貨物輸送トンキロの推移



注　運輸省「自動車輸送統計年報」により作成

営業用・自家用別にみると、営業用自動車の輸送量は、夏場の水もの（酒・ビール、清涼飲料水等）、白もの（冷蔵庫、エアコン等）の好調に加え、宅配便貨物も堅調であった上に、震災による救援、代替輸送需要もあり、トン数では2.0%増、トンキロでは3.5%増といずれも増加に転じた。これに対し、自家用自動車の輸送料は、民間企業設備投資の伸び悩み等のため、大きな割合を占める建設関連貨物が低迷を続けたことなどにより、トン数で0.2%減、トンキロで0.7%増となり、概ね横ばいとなった。

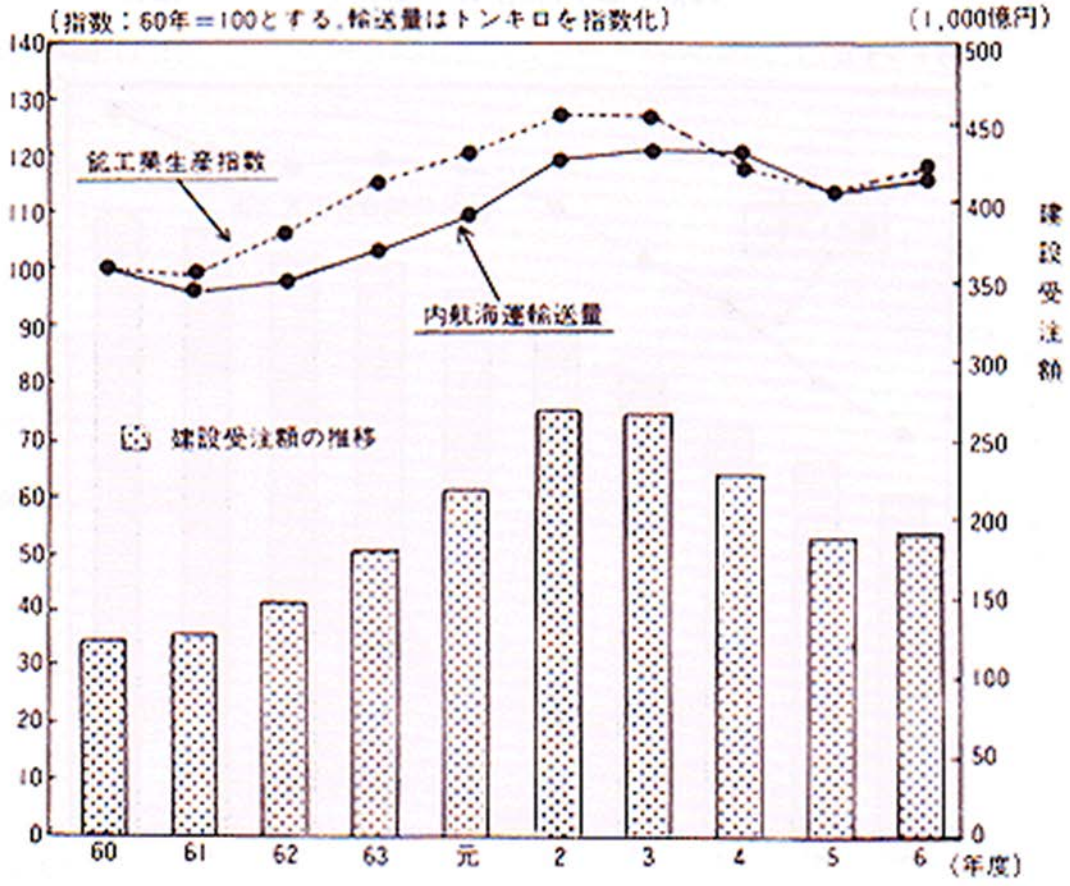
（３年振りに増加した内航海運貨物）

内航海運の貨物輸送量は、トン数では5.1%増、トンキロでは2.1%増と３年振りに増加となった。これを貨物船、油送船別にみると、貨物船は、震災後の廃材輸送等による建設関連貨物が好調であったことに加え、同じく震災後の輸出入海運貨物の国内転送もあり輸送量は増加した。油送船は、夏場は猛暑による冷房用の電力需要の増大に加えて渇水による水力発電の不振もあり火力発電用の重油輸送が急激に増大したが、後半は工業用電力需要の低下もあり、輸送量は低調であった。

内航海運の輸送品は、61年度以降の景気拡大により、公共事業等の建設工事に伴う建設関連貨物の増加等もあり大幅に増加してきたが、平成３年度以降は、景気減速が顕著になり、伸びは鈍化し、４年度には減少に転じ、５年度はさらに大幅な減少を続けたが、６年度には建設関連貨物にも持ち直しがみられたことなどにより増加に転じた〔２－１－19図〕。

２－１－19図　内航海運の輸送量の推移

2－1－19図　内航海運の輸送量の推移



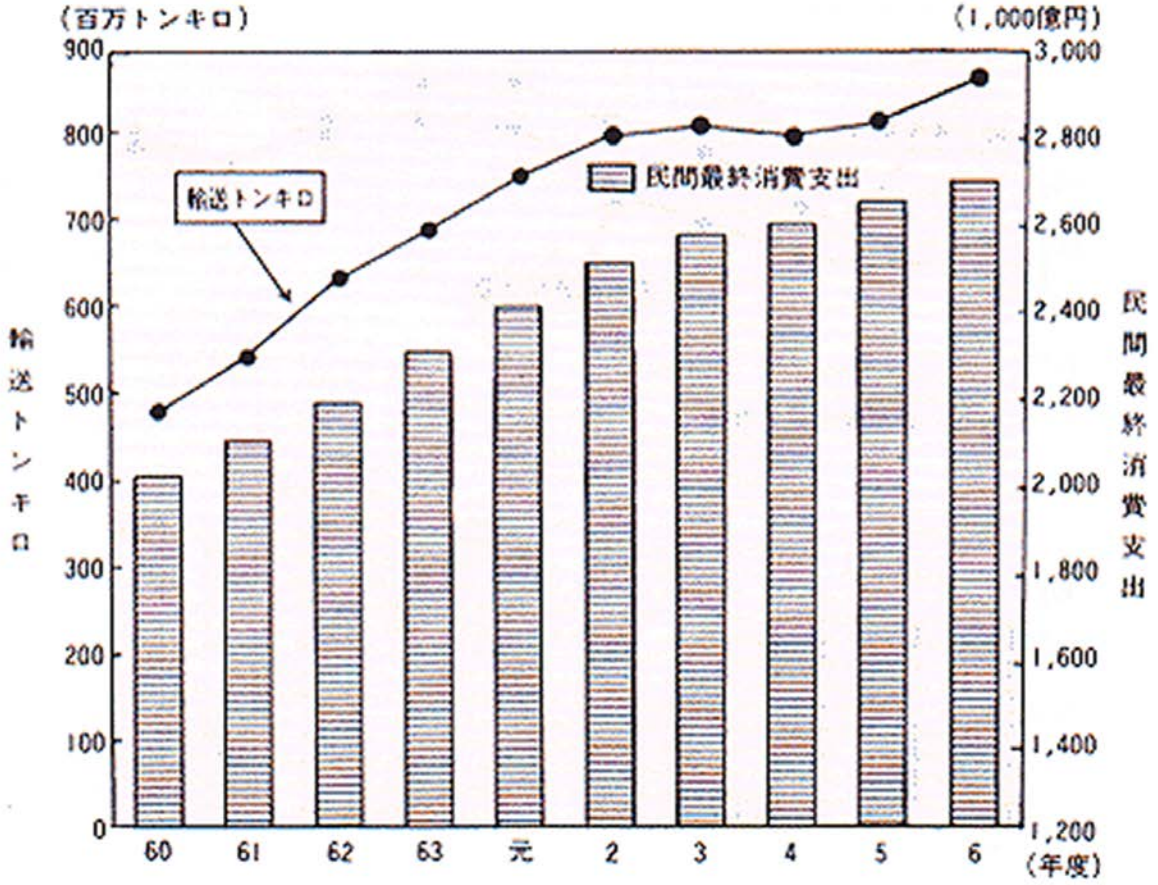
注　通産省「生産・出荷・在庫統計速報」、建設省「建設工事受注A調査結果」、運輸省資料等により作成

（２年連続増加で好調な国内航空貨物）

６年度の国内航空貨物輸送量は、民間消費が緩やかな回復傾向にあるなかで、生鮮貨物、航空宅配貨物等が好調に推移したことに加え、震災後の代替輸送、あるいは快調な航空輸入貨物の国内転送が増加したこと等にも支えられ、トン数で6.0%増（５年度は0.6%増）、トンキロで6.5%増（５年度は1.7%増）となり、ともに２年連続で増加し快調な伸びを示した〔２－１－20図〕。

２－１－20図　国内航空貨物輸送トンキロの推移

2－1－20図　国内航空貨物輸送トンキロの推移



注　(1)　経済企画庁「国民経済計算年報」、運輸省資料により作成
　　(2)　輸送量は超過手荷物と郵便物を含む。

(2) 国際輸送

(ｱ) 世界の海上輸送活動

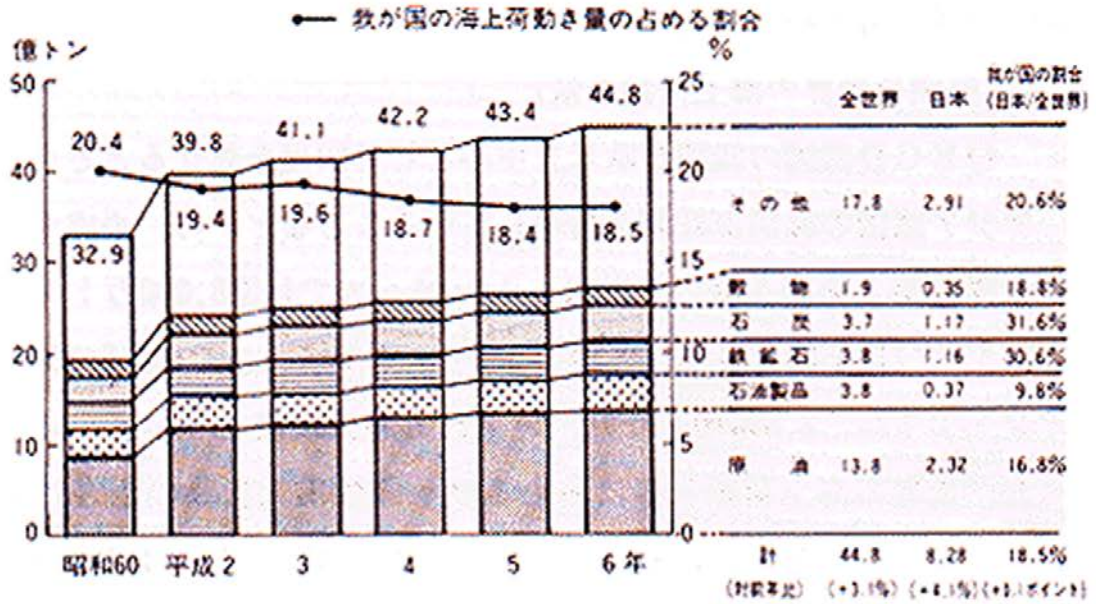
（堅調な世界の海上荷動き量）

ＯＥＣＤ諸国の経済が欧米を中心として回復を見せるとともに、アジア諸国の経済が好調を持続していることなどから、平成６年の世界の海上荷動き量の合計は、トンベースで44億8,000万トン、対前年比（以下同じ。）3.1%増、トン・マイルベースで19兆5,300億トン・マイル、2.8%増となり、いずれも過去最高となっている。なお、世界の海上荷動き量に占める我が国輸出入貨物の割合はトンベースで18.5%、トン・マイルベースで21.4%（５年は各々18.4%、21.6%）となり、ほぼ横ばいであった〔２－１－21図〕。

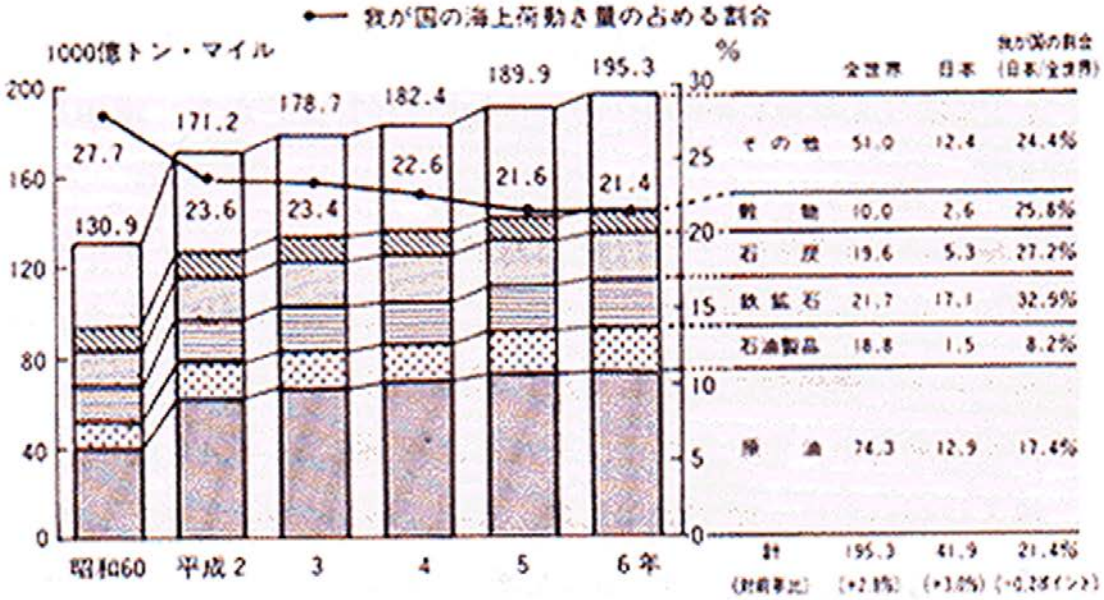
２－１－21図　世界及び我が国の海上荷動き量

2－1－21図　世界及び我が国の海上荷動き量

(1)　トン数



(2)　トン・マイル



注　(1)　運輸省資料により作成
　　(2)　平成6年の世界の海上荷動き量は推計値である。

(ｲ) 我が国の海上貿易量の動向

（輸出入ともに増加）

６年の我が国の海上貿易量（トンベース）は、輸出入合計で、4.1%増（５年は1.3%増）の８億2,844万トンとなり、増加を続けた。

輸出は、4.8%増（５年は6.3%増）の9,535万トンと４年連続の増加となったが、伸び率は鈍化した。これを品目別にみると、鉄鋼、セメント、機械類が、それぞれ1.8%増、12.0%増、3.0%増となったが、乗用車、電気製品は、それぞれ12.8%減、4.4%減となった。輸入については、昭和62年以来、５年間増加を続けた後、４年は減少したものの、平成５年（0.7%増）に続いて、６年も4.0%増の７億3,309万トンと再び増加を続けた。輸入貨物を品目別でみると、石炭（2.8%増）、鉄鉱石（1.4%増）等が増加したことにより乾貨物計では2.7%増（５年は1.5%増）と増加を続けた。また、液体貨物計は、シェアの大きな原油が増加（5.9%増）したことなどにより、5.7%増（５年は0.3%減）と増加に転じた〔２－１－22表〕。

２－１－22表　我が国の品目別海上貿易量

2－1－22表　我が国の品目別海上貿易量

（単位：千トン）

品目＼年		5年（A）	6年（B）	対前年伸び率 B／A(%)
輸出入合計		795,886	828,435	4.1
輸出	合計	91,019	95,347	4.8
	鉄鋼	23,268	23,695	1.8
	セメント	13,168	14,752	12.0
	乗用車	4,709	4,108	−12.8
	機械類	11,272	11,605	3.0
	電気製品	2,020	1,932	−4.4
	その他	36,582	39,255	7.3
輸入	合計	704,867	733,088	4.0
	乾貨物計	403,154	414,170	2.7
	鉄鋼石	114,484	116,090	1.4
	石炭	113,896	117,133	2.8
	塩	7,344	7,458	1.6
	銅鉱	3,741	3,457	−7.6
	木材	23,665	22,851	−3.4
	パルプ	3,288	3,713	12.9
	チップ	11,262	11,968	6.3
	小麦	5,814	6,352	9.3
	とうもろこし	16,863	15,930	−5.5
	大豆	5,031	4,731	−6.0
	その他	97,766	104,487	6.9
	液体貨物計	301,713	318,918	5.7
	原油	219,042	231,950	5.9
	重油	5,659	5,342	−5.6
	その他	77,012	81,626	6.0

注　(1)　運輸省資料により作成
　　(2)　液体貨物その他には、ＬＰＧ、ＬＮＧ、糖蜜が含まれる。

(ｳ) 我が国商船隊による海上輸送活動

（輸出、輸入は増加、三国間は減少）

６年の我が国商船隊による海上輸送量は、全体で６億6,692万トンで0.4％の増加となった。このうち輸出は、4,050万トンで4.2％増、輸入は、５億1,340万トンで1.4％増となった。一方、三国間輸送は、5.3％減の１億1,530万トンとなった〔２－１－23表〕。

２－１－23表　我が国をめぐる国際海上貨物輸送量

２－１－23表　我が国をめぐる国際海上貨物輸送量

（単位：百万トン）

項目＼年	５年（A）	６年（B）	対前年伸び率 B／A（%）
我が国の国際海上貨物輸送量	795.9	828.4	4.1
輸出	91.0	95.3	4.8
輸入	704.9	733.1	4.0
我が国商船隊による輸送量	666.8	669.2	0.4
	(212.0)	(192.0)	(−9.4)
輸出	38.9	40.5	4.2
	(4.2)	(3.6)	(−14.1)
輸入	506.2	513.4	1.4
	(183.6)	(170.4)	(−7.2)
三国間	121.7	115.3	−5.3
	(24.2)	(18.0)	(−25.6)
我が国商船隊による積取比率（%）			（B－A）
輸出	42.7	42.5	−0.2
	(4.7)	(3.8)	(−0.9)
輸入	71.8	70.0	−1.8
	(26.0)	(23.2)	(−2.8)

注　(1)　運輸省資料により作成
　　(2)　（　）は日本籍船のみの数字である。
　　(3)　平成６年の値は暫定値である。

(ｴ) 国際航空による貨物輸送

（増加傾向にある国際航空貨物）

６年度の国際航空貨物輸送量（継越貨物を除く。）は、輸出、輸入ともに順調な伸びとなっており、輸出は円高傾向の中にあるにもかかわらず、アジア地域との取扱いが増えたこと等により、トンベースで対前年度比（以下同じ。）23.4％増の61万トン、輸入は円高の影響などにより、生鮮食料品等が好調で23.4％増の99万トンとなった。

なお、９月より関西国際空港が供用開始したことにより関西圏での輸出入の伸びが顕著であった。

我が国の航空企業による輸送量（トンベース、継越貨物を含む。）をみると、輸出は15.1%増、輸入は14.8%増であり、積取比率は５年度に比べ、輸出は0.2ポイント増の39.3%、輸入は0.9ポイント減の38.8%となった〔２－１－24表〕。

２－１－24表　我が国をめぐる国際航空貨物輸送量

２－１－24表　我が国をめぐる国際航空貨物輸送量

（単位：千トン）

項目＼年度	５年度(A)	６年度(B)	対前年度伸び率 B／A(%)
我が国の国際航空貨物輸送量	1,297.2	1,600.9	23.4
輸出	497.1	613.6	23.4
輸入	800.1	987.3	23.4
我が国航空企業による輸送量	708.0	808.9	14.3
輸出	275.9	317.6	15.1
輸入	401.7	461.1	14.8
三国間	30.4	30.2	－ 0.7
我が国航空企業による積取比率(%)			(B－A)
輸出	39.1	39.3	0.2
輸入	39.7	38.8	－ 0.9

注　(1)　運輸省資料により作成

(2)　新東京国際、東京国際、大阪国際及び関西国際、札幌、仙台、新潟、名古屋、小松、広島、高松、長崎、熊本、福岡、鹿児島及び那覇の16空港における輸出入貨物量で、臨時便による貨物を含む。

(3)　「我が国の国際航空貨物輸送量」については継越貨物（税関に仮陸揚届を提出した通過貨物）を含まない。

(4)　「我が国航空企業による輸送量」及び「我が国航空企業による積取比率」については、継越貨物を含む。

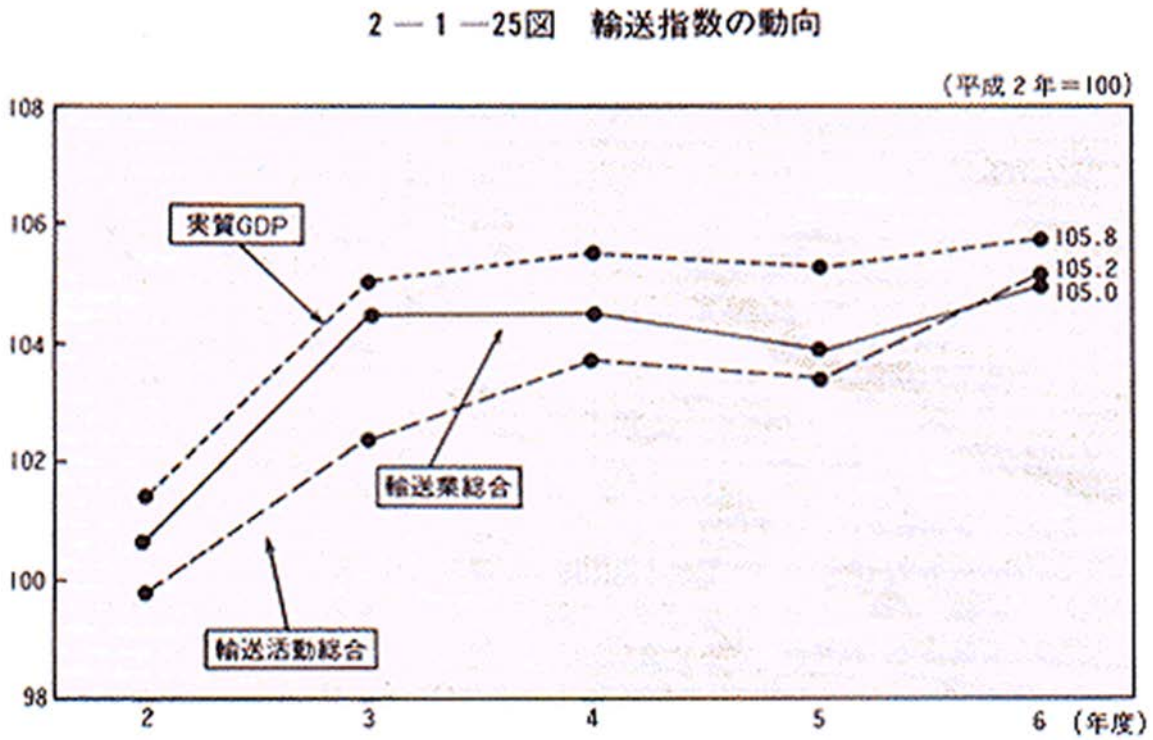
3　輸送指数の動向

（輸送指数は輸送業総合、輸送活動総合ともプラスに転じた）

我が国経済の緩やかな回復基調に伴い、６年度の輸送業総合の輸送指数は105.0、対前年度比（以下同じ）1.1%増（５年度は0.6%減）とプラスに転じた。

自家輸送を含む輸送活動総合の輸送指数は、マイカーによる輸送活動の伸びが大きかったために、105.2、1.7%増（５年度は0.3%減）となり、輸送業総合の輸送指数の伸びを上回った〔２－１－25図〕。

２－１－25図　輸送指数の動向



注　(1)　経済企画庁「国民経済計算年報」、運輸省資料により作成
　　(2)　実質ＧＤＰは、平成２年＝100とした指数

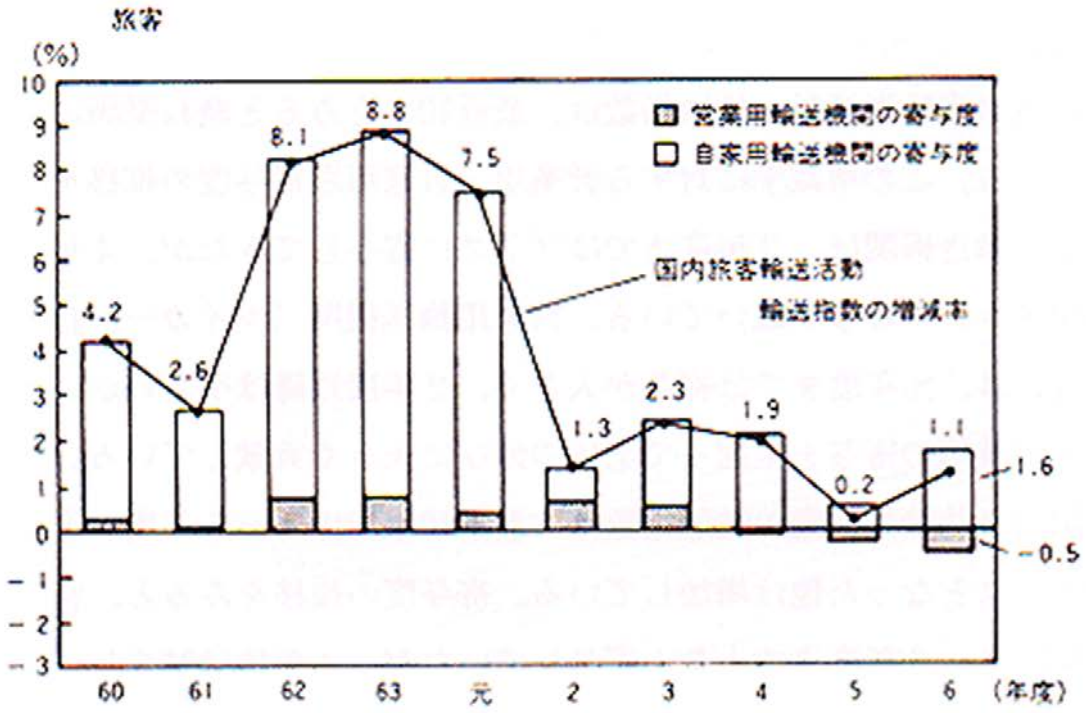
（旅客は自家用、貨物は営業用の寄与が大）

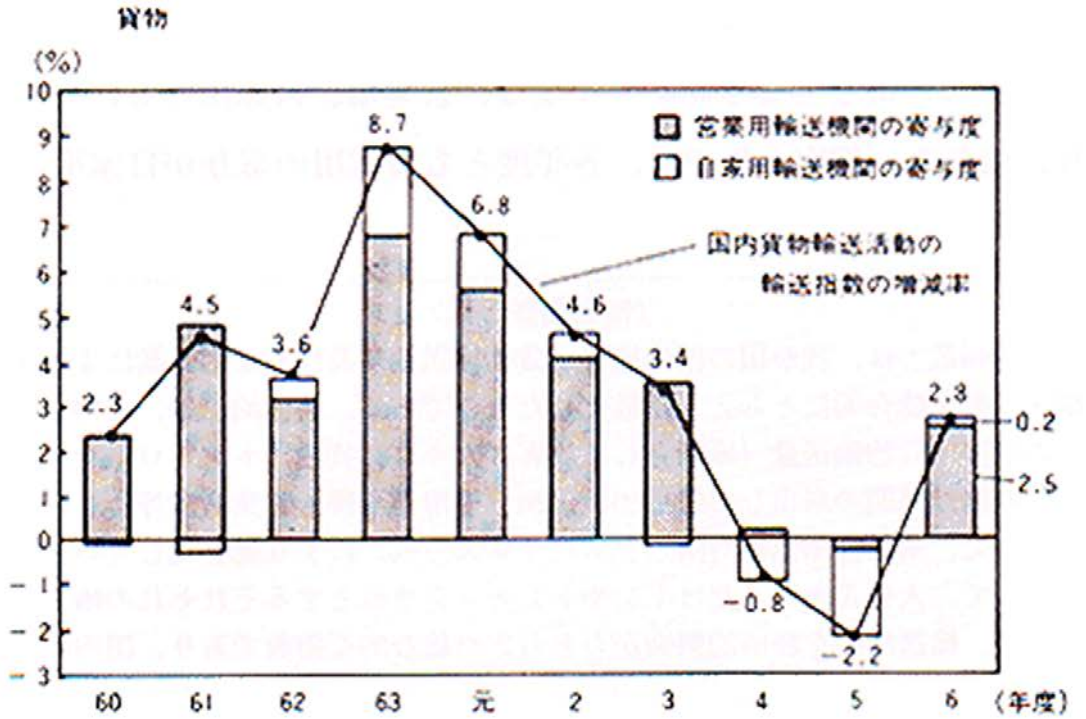
国内旅客輸送活動の輸送指数は、最近10年をみると概ね堅調に伸び続けている。この増減率に対する営業用・自家用別寄与度の推移をみると、営業用輸送機関は、３年度まではプラスに寄与してきたが、４年度以降はマイナスの寄与が続いている。自家用輸送機関（マイカー、自家用バス等）は、元年度までは寄与が大きく、２年度以降は小さいが、各年度とも営業用の寄与を上回って全体の伸びに大きく貢献している。

国内貨物輸送活動の輸送指数は、最近10年では4～5年度に増減率がマイナスとなった他は増加している。寄与度の推移をみると、営業用輸送機関は、３年度まで大きく寄与していたが、４年度は減少し、５年度はマイナスとなった。自家用輸送機関（自家用トラック）は、小さなプラスの寄与、またはゼロに近い寄与が続いていたが、4～5年度は大きなマイナスの寄与となった。６年度は、営業用、自家用ともにプラスの寄与に転じた。旅客とは逆に、各年度とも営業用の寄与が自家用の寄与を大きく上回っている〔２－１－26図〕。

２－１－26図　国内輸送活動の輸送指数の増減率に対する営業用・自家用別寄与度の推移

2－1－26図　国内輸送活動の輸送指数の増減率に対する営業用・自家用別寄与度の推移





注　運輸省資料により作成

＜輸送指数とは＞

輸送指数とは、我が国の国内旅客・貨物輸送活動及び我が国企業による国際輸送活動を総合的にとらえ、指数化したものである。具体的には、各輸送機関別の旅客・貨物輸送量（原則として旅客は人キロ、貨物はトンキロ）を、それぞれの輸送機関の創出した粗付加価値額（雇用者所得・営業余剰等）をウェイトとして、基準時加重相対法（ラスパイレス方式）により総合化している。

従って、人や人キロまたはトンやトンキロを単位とするそれぞれの輸送量に対して、輸送活動を経済的側面からとらえた総合的な指数であり、国内総生産（ＧＤＰ）や鉱工業生産指数等と対比してとらえられることができるものである。

この指数の系列のうち、輸送業総合は、営業輸送だけからなるもので、輸送活動総合は、自家輸送を含んだすべての輸送からなるものである。

４　最近の輸送動向（7年4月～8月の実績）

(1) 国内旅客輸送の動向

（ＪＲは増加、民鉄は減少）

ＪＲ（旅客会社）６社合計の７年４月～８月の輸送人員は、震災により不通となっていた区間が４月頭に全線開通し、対前年度同期比（以下同じ。）0.4%増となった。このうち、定期旅客は0.5%増、定期外旅客は0.1%増と、いずれも微増となっている。

民鉄は、震災による不通が長引いた事業者もあり、定期旅客1.2%減、定期外旅客0.2%増で、全体では0.6%減となっている。

（東京のバス、タクシーはともに減少）

東京のバスは1.8%減、タクシーは2.4%減と、ともに減少となった。

（航宅は増加傾向が続く）

航空は、幹線4.9%増、ローカル線10.8%増となり、全体では8.5%増と好調な推移が続いている〔２－１－27表〕。

２－１－27表　輸送機関別国内旅客輸送量

２－１－27表　輸送機関別国内旅客輸送量

	輸送人員（単位：百万人）		
	6/4~8(A)	7/4~8(B)	B/A＊100
鉄道	9,705	9,682	99.8
ＪＲ	3,819	3,833	100.4
定期	2,437	2,449	100.5
定期外	1,382	1,384	100.1
民鉄	5,886	5,849	99.4
定期	3,602	3,560	98.8
定期外	2,284	2,289	100.2
自動車	473	464	98.0
バス（営業用）	294	289	98.2
タクシー	179	175	97.6
航空	27	30	108.5
幹線	11	11	104.9
ローカル線	17	18	110.8

注　(1)　運輸省「運輸経済月例報告」により作成
(2)　バス（営業用）は、東京特別区及び近郊市街の輸送人員（都営バス及び乗合９社の合計）であり、タクシーは、東京特別区・武蔵野・三鷹地区及び多摩地区の全社の輸送人員であり、航空は、主要３社の輸送人員である。

(2) 国内貨物輸送の動向

（ＪＲ（貨物会社）は減少を続ける）

鉄道（ＪＲ）による貨物輸送は、集中豪雨等による運休などのため、8.0%減と減少を続けた。このうち、コンテナは前年度に輸入米の輸送が増加した反動などもあり4.9%減と減少、車扱はセメントを含めた素材関連貨物の減少もあり10.0%減となった。

（特別積合せトラックは増加傾向を示す）

特別積合せトラックは、宅配便、通信販売関連貨物等の増加もあって、全体で1.4%増となっている。

（内航海運は油送船が大幅減少）

貨物船は0.8%増となり、油送船は、前年早々からの猛暑、渇水による火力発電の電力需要増から重油が急増した反動もあり、9.9%減と大幅に減り、内航海運全体では4.5%減となっている。

（航空は増加）

航空は、生鮮貨物、航空宅配貨物などが好調なこともあり、全体では7.7%増となっている〔２－１－28表〕。

２－１－28表　輸送機関別国内貨物輸送量

2－1－28表　輸送機関別国内貨物輸送量

	輸送トン数（単位：千トン）		
	6/4～8(A)	7/4～8(B)	B/A＊100
ＪＲ	22,022	20,260	92.0
コンテナ	8,494	8,079	95.1
車扱	13,528	12,181	90.0
特別積合せトラック	29,617	30,031	101.4
内航海運	64,591	61,695	95.5
貨物船	32,576	32,840	100.8
油送船	32,015	28,855	90.1
航空	281	302	107.7

注　(1)　運輸省「運輸経済月例報告」により作成
　　(2)　特別積合せトラック、内航海運（貨物船）、内航海運（油送船）、航空はそれぞれ27社、14社、９社、３社の合計である。

(3) 国際輸送の動向

（国際航空旅客は好調）

我が国企業による国際航空旅客は、11.3%増と大幅な伸びを示した。これは、円高による海外旅行の割安感による需要増が続いているものと考えられる。

（外航海運貨物は大幅増加）

我が国企業による外航海運貨物（７年４月～６月の実績）は、輸出が15.7%増、輸入が15.3%増、三国間19.1%増となっており、全体で16.2%増となっている。

（国際航空貨物は輸出、輸入ともに増加）

我が国企業による国際航空貨物は、輸出、輸入ともに増加し、輸出入計で11.2%増となっている〔２－１－29表〕。

２－１－29表　輸送機関別国際旅客・貨物輸送量

2－1－29表　輸送機関別国際旅客・貨物輸送量

	輸送人員（単位：千人）		
	6/4～8(A)	7/4～8(B)	B/A＊100
国際航空旅客	5,282	5,877	111.3
	輸送トン数（単位：千トン）		
	6/4～8(A)	7/4～8(B)	B/A＊100
外航海運貨物	72,414	84,150	116.2
輸出	3,616	4,182	115.7
輸入	51,688	59,588	115.3
三国間	17,110	20,380	119.1
国際航空貨物	328	364	111.2

注　(1)　運輸省「運輸経済月例報告」により作成
(2)　国際航空旅客、外航海運貨物、国際航空貨物は、それぞれ4社、5社、5社の合計である。
(3)　外航海運貨物は、4月～6月の実績である。

5　施設整備の動向

(1) 平成6年度における公共投資の動向

（交通関係公共投資はわずかに減少）

平成6年度の交通関係公共投資は、〔2－1－30表〕のとおりであり、総額16兆2,213億円、対前年度比（以下同じ）0.6%減となっている。

2－1－30表　交通関係公共投資

2－1－30表　交通関係公共投資

（単位：億円）

	5年度（A）	6年度（B）	B／A（%）
合計	163,218(100.0)	162,213(100.0)	99.4
鉄道	6,636(4.1)	6,145(3.8)	92.6
日本鉄道建設公団(貸付線)	1,970	1,977	100.4
地下鉄	4,569	4,085	89.4
公営地下鉄	3,254	2,877	88.4
営団地下鉄	1,315	1,208	91.9
公営ニュータウン鉄道	97	83	85.6
港湾	12,795(7.8)	11,230(6.9)	87.8
港湾整備事業	8,900	7,058	79.3
災害関連事業・地方単独事業	1,093	1,170	107.0
港湾機能施設整備事業等	2,004	2,187	109.1
海岸事業	798	815	102.1
空港	5,433(3.3)	4,150(2.6)	76.4
空港整備	4,233	2,883	68.1
周辺環境対策	490	496	101.2
航空保安施設	710	771	108.6
道路	138,354(84.8)	140,688(86.7)	101.7
うち、地方単独事業	53,500	57,200	106.9

注　(1)　運輸省資料、道路については建設省資料による。
(2)　鉄道は決算額、港湾は予算実績(地方単独事業及び港湾機能施設整備事業は推定値)、空港は全て最終実施額、道路は建設白書ベースである。
(3)　(　)は、総投資額に占めるシェアを示す。
(4)　日本鉄道建設公団の投資額(貸付線分のみ)は、地方鉄道新線にかかわるものを含み、管理費（人件費、物件費等）を含まない。
(5)　港湾機能施設整備事業費等には、民活事業（第8次港湾整備五箇年計画ベース）を含む。
(6)　海岸事業は、農林水産、建設、運輸の三省の所管事業であり、うち運輸省分の数字である。
(7)　空港には、関西国際空港㈱の事業費を含まない。
(8)　日本鉄道建設公団、営団地下鉄及び海岸事業の投資額は、建設利息を含まない。
(9)　公営地下鉄、公営ニュータウン鉄道及び営団地下鉄の投資額は消費税を含まない。

個別部門についてみると次のとおりである。

(ｱ) 鉄道

鉄道全体では、6,145億円、7.4%減となった。

内訳を見ると、日本鉄道建設公団（貸付線）では、前年度に引き続き、北陸新幹線（高崎・長野間、糸魚川・魚津間、石動・金沢間）、東北新幹線（盛岡・青森間）、九州新幹線（八代・西鹿児島間）などの整備新幹線や地方鉄道新線の工事が進捗したことにより、1,977億円、0.4%増となった。公営地下鉄では、京都市及び大阪市の工事が進捗しているものの名古屋市の３号線及び６号線が５年度に開業したこと等により、2,877億円、11.6%減となった。営団地下鉄は、1,208億円、8.1%減となった。公営ニュータウン鉄道では、神戸市営西神延伸線の工事費減少により83億円、14.4%減となった。

(ｲ) 港湾

港湾全体では、１兆1,230億円、12.2%減となった。

内訳をみると、港湾整備事業では、神戸湾、博多湾等18港における国際会場コンテナターミナルの整備、北九州港、鹿島港等19港における複合一貫輸送に対応したターミナルの整備、長崎港、那覇港等38港における港湾の再開発、四日市港、広島港等36港と大阪湾における廃棄物海面処分場等の整備を重点課題として事業を推進しておる一方で、地方港湾や防波堤等の工事費減少のために、総額では7,058億円、20.7%減となった。海岸事業では、東京港、新潟港、津田港等269港で海岸保全施設等の整備、神戸湾、博多湾等113港で海岸環境の整備が進められ、815億円、2.1%増となった。

(ｳ) 空港

空港全体では、4,150億円、対前年度比23.6%減となった。

第６次空港整備五箇年計画に従い、５年度に引き続き三大空港プロジェクトを最優先課題として空港整備を推進している。内訳をみると、空港整備では、新東京国際空港の第２旅客ターミナルビルの整備がほぼ完了したこと、５年度に比べ東京国際空港の沖合展開用地買収費が大幅に減少したこと等により、2,883億円、31.9%減となった。航空保安施設では、６年度から航空衛星システムの整備に着手したことから、771億円、8.6%増となった。

(2) 民間設備投資の動向

(ｱ) 民間設備投資の動向

６年度の民間設備投資は、大蔵省「法人企業統計年報」によれば、総額42兆3,810億円、対前年度比8.7%減となった。業種別にみると、製造業では、電気機械などでプラスとなったものの、多くの業種で減少となっており、製造業全体では13.0%減となった。また、非製造業では、運輸・通信業（5.0%減）を含むほとんどの業種で減少となっており、非製造業全体では6.7%減となった。

(ｲ) 運輸関連民間設備投資の動向

（６年度の運輸関連民間設備投資実績は前年度実績より減少）

「運輸関連企業設備投資動向調査」（原則として資本金１億円以上の3,311社調査）によると、６年度の運輸関連民間設備投資の実績額は、工事ベースで総額2兆8,622億円、前年度実績の（以下同じ。）18.3%減となった〔２－１－31表〕。

２－１－31表　運輸関連企業設備投資実績及び計画（工事ベース）

２－１－31表　運輸関連企業設備投資実績及び計画（工事ベース）

（単位：億円）

事業名	事業者数	5年度実績	6年度実績	7年度計画	6／5	7／6
（運送業）	社				%	%
外航海運業	102	871	457	371	52.5	81.0
内航海運業	170	531	273	253	51.4	92.7
国内旅客船業	96	616	347	254	56.4	73.1
倉庫業	595	3,122	2,092	2,094	67.0	100.1
港湾運送業	206	471	308	318	65.3	103.3
鉄道業	158	13,365	14,408	14,547	107.8	101.0
バス業	171	1,076	938	915	87.2	97.5
ハイヤー・タクシー業	250	226	227	247	100.6	108.6
トラック運送業	683	2,793	2,616	2,693	93.7	103.0
鉄道利用運送業	161	96	86	96	89.8	112.2
航空利用運送業	47	89	46	131	52.1	284.1
航空運送業	34	3,194	2,387	3,221	74.7	134.9
小計	2,673	26,450	24,186	25,140	91.4	103.9
（製造業）						
造船業	75	442	353	317	79.9	89.8
舶用工業	36	210	186	146	88.2	78.9
鉄道車両製造業	7	68	61	64	89.5	106.1
小計	118	720	599	527	83.2	88.0
（その他）						
港湾建設業	125	1,677	826	696	49.3	84.2
自動車道業	18	13	13	16	102.7	120.6
自動車ターミナル業	28	75	56	77	75.2	136.1
空港関連施設業	88	3,797	1,858	591	48.9	31.8
登録ホテル業	261	2,301	1,084	987	47.1	91.1
小計	520	7,862	3,837	2,366	48.8	61.7
合計	3,311	35,031	28,622	28,033	81.7	97.9

注　(1)　運輸省「運輸関連企業設備投資動向調査」（平成７年３月31日現在調査）により作成

(2)　資本金１億円以上の民間企業を対象とする。ただし、資本金が１億円未満であっても、ハイヤー・タクシー業については、営業用車両100台以上を有する企業を、造船業については、5,000総トン以上の船舶建造又は修繕・修理のできるドックを有する企業を含む。また、トラック運送業、鉄道利用運送業及び舶用工業については、資本金5,000万円以上の企業である。

(3)　鉄道業には日本鉄道建設公団工事の現業線分を、空港関連施設業には関西国際空港㈱を含む。

部門別にみると、「運送業部門」全体では8.6%減で、鉄道業とハイヤー・タクシー業を除く全ての業種が減少となった。「製造業部門」全体では16.8%減で、造船業、舶用工業、鉄道車両製造業の３業種全てが減少となった。「その他部門」全体では51.2%減で、自動車道業以外は全て大幅に減少した。

（登録ホテル業、空港関連施設業が大幅減少）

主な業種ごとの設備投資動向をみると、登録ホテル業では、前年度と比べ、建物新築への投資を中心に52.9%の減、空港関連施設業では、空港施設への投資を中心に51.1%の減となるなど、全20業種中17業種で投資額が減少した。

（研究開発、サービス改善、安全対策のための投資が増加）

６年度設備投資実績（工事ベース）を投資目的別にみると〔２－１－32表〕、「研究開発のための投資」、「サービス改善のための投資」、「安全対策のための投資」が増加したものの、残りの項目については全て減少し、特に、「エネルギー対策のための投資」、「合理化及び省力化のための投資」については大幅に減少した。

２－１－32表　運輸関連設備投資目的別内訳（工事ベース）

２－１－32表　運輸関連設備投資目的別内訳（工事ベース）

（単位：６年度投資額／億円、対前年度比・シェア／%）

設備投資目的別内訳 ／ 項目		総計	能力増強	合理化及び省力化	現有設備の更新等	研究開発	サービス改善	安全対策	公害防止設備及び環境整備	エネルギー対策	その他
運送業	６年度投資額	24,185	12,802	843	4,777	530	851	2,148	108	25	2,102
	前年度比	91.4	89.4	74.6	90.6	132.9	102.8	102.1	101.7	34.6	94.6
	６年度構成比	100.0	52.9	3.5	19.8	2.2	3.5	8.9	0.4	0.1	8.7
製造業	６年度投資額	599	104	179	125	21	5	4	18	9	134
	前年度比	83.2	87.1	80.8	74.3	40.2	46.5	79.6	102.6	1,781.1	107.5
	６年度構成比	100.1	17.4	29.9	20.9	3.5	0.8	0.7	3.0	1.5	22.4
その他	６年度投資額	3,837	2,534	28	538	30	111	15	4	2	576
	前年度比	48.8	44.9	12.0	66.5	32.4	129.7	199.6	57.7	94.9	58.7
	６年度構成比	100.0	66.0	0.7	14.0	0.8	2.9	0.4	0.1	0.1	15.0
計	６年度投資額	28,622	15,441	1,050	5,439	581	967	2,167	129	37	2,811
	前年度比	81.7	76.9	66.2	87.0	106.9	104.6	102.4	99.4	48.6	84.5
	６年度構成比	100.0	53.9	3.7	19.0	2.0	3.4	7.6	0.5	0.1	9.8

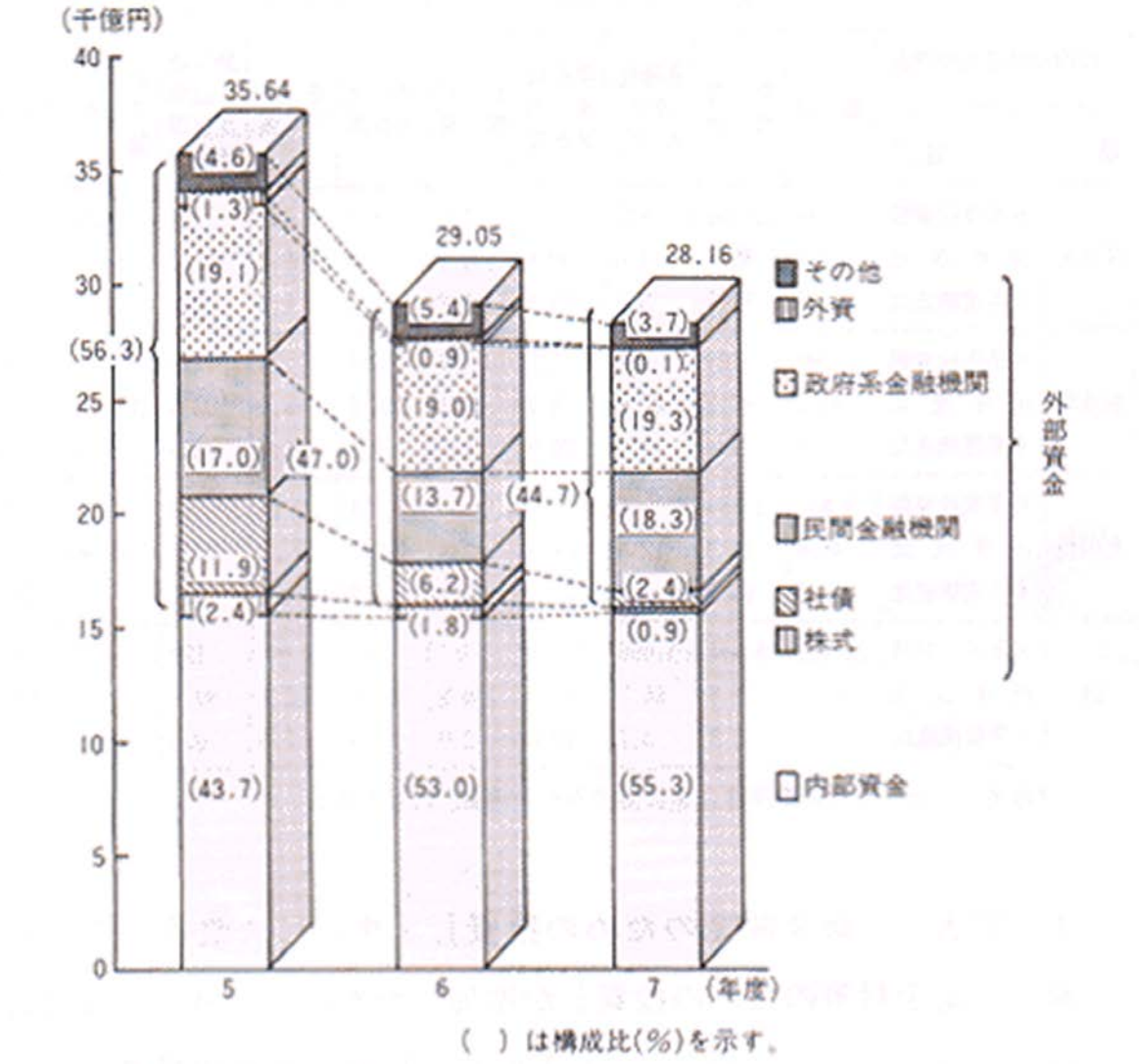
注　運輸省「平成７年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成

構成比でみると、「能力増強のための投資」は全体の53.9%を占めた。

（資金調達先のなかで、社債、民間金融機関のシェアが減少）

６年度設備投資に係る資金調達の実績（支払いベース）は、総額２兆9,054億円、18.5%減となり、そのうち、内部資金は１兆5,394億円、1.2%減、外部資金は１兆3,660億円、31.9%減となった〔２－１－33図〕。

２－１－33図　運輸関連設備投資資金調達実績及び計画（支払いベース）



注　運輸省「平成７年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成

外部資金の各項目について、資金調達総額におけるシェアをみると、社債、民間金融機関は、それぞれ、5.7ポイント、3.3ポイント減少しており、外部資金全体についても、9.3ポイント減少した。

（７年度投資計画も引続き減少傾向にあるものの減少率は鈍化）

７年度の設備投資計画（工事ベース）は〔２－１－31表〕、総額２兆8,033億円、2.1%減と、前年度に引続き減少傾向にあるものの減少率は鈍化した。主な業種ごとの投資計画をみると、空港関連施設業は、ターミナル施設、構築物等への投資が減少したことにより、591億円、68.2%減となった。一方、航空運送業は、航空機への投資が増加したことにより、3,221億円、34.9%増となり、鉄道業では、構築物への投資が増加したことにより、１兆4,547億円、1.0%増となった〔２－１－34表〕。

２－１－34表　主要な業種別平成７年度設備投資計画（工事ベース）

2－1－34表　主要な業種別平成７年度設備投資計画（工事ベース）

業種	投資額（億円）／（前年度比（%））	７年度の動向
鉄道業	14,547(101.0%)	ＪＲ、大手民鉄とも構造物への投資が増加
航空運送業	3,221(134.9%)	大手３社は航空機への投資が増加
トラック運送業	2,693(103.0%)	車庫及び修理工場への投資は減少するものの自動車への投資が増加
倉庫業	2,094(100.1%)	用地への投資は減少するものの倉庫への投資が増加
バス業	915(97.5%)	ターミナル施設、車庫及び修理工場への投資が減少
外航海運業	371(81.0%)	液化ガス船への投資は増加するものの鉱炭専用船、バルクキャリアーへの投資が減少
港湾運送業	318(103.3%)	上屋への投資は減少するものの大型荷役機械への投資が増加
国内旅客船業	254(73.1%)	自動車航送船への投資が減少
内航海運業	253(92.7%)	土・砂利、石材専用船への投資が増加するものの油送船、セメント専用船への投資は減少
ハイヤー・タクシー業	247(108.6%)	車庫及び修理工場、自動車への投資が増加
航空利用運送業	131(284.1%)	土地及び建物、自動車への投資が増加
鉄道利用運送業	96(112.2%)	自動車への投資が増加

注　運輸省「平成７年度運輸関連企業設備投資動向調査」により作成

第２節　規制緩和への取り組み

１　国民生活に密着した規制緩和を実施

運輸省は、社会経済情勢の変化に応じるとともに、安全で、より安く、より快適にという利用者の声を十分に反映した運輸行政を展開するため、運輸省の所管行政に係る規制の見直しを積極的に進めている。

平成５年４月以降、運輸省の許認可等件数を３年以内を目途に２割削減するなどの基本方針に基づき、事務次官を本部長とする「許認可事務等改革推進本部」体制の下で、全省挙げて規制緩和に取り組んでおり、許認可等件数の削減を図るとともに、内容的にも国民生活に密着した規制緩和を実施している。平成６年度に措置した主な規制緩和事項は以下のとおりである。

(1) 運賃・料金の規制緩和

平成６年６月に航空法を一部改正し、同年12月から、国内航空の割引率50％までの営業政策的な割引運賃及び料金について認可制を届出制とした。これを受け、航空各社から事前購入割引を平成７年５月８日以降の便に設定する旨の届出がなされている。事前購入割引は、利用主体の制限のない新たな種類の割引運賃であり、これにより国内航空においても、米国等で見られるように使用条件は厳しいが、割安なサービスを多くの利用者が受けることができるようになった。

また、平成６年11月に成立した「許可、認可等の整理及び合理化に関する法律」により、鉄道事業の特別車両料金等や路線バス、国内旅客船の営業政策的な割引運賃等について認可制を届出制とし、平成７年４月以降、事業者の自主的な判断による運賃・料金の設定が容易となった。

(2) 自動車検査等の規制緩和

最近における自動車技術の進歩等を踏まえ、平成６年７月に道路運送車両法の一部を改正する等の措置を講じ、平成７年７月より(a)自家用乗用車等について６か月点検の義務付けの廃止、(b)定期点検整備の実施時期を検査前とする義務付けの廃止、(c)定期点検項目の簡素化、(d)車齢11年を超える自家用乗用車等の自動車検査証の有効期間の延長、等を行った。

これらの規制緩和措置の効果については、施行後１か月間の動向を見ると、大衆車クラスの車検時における点検整備料金については、改正前と比較して平均で14％減少しており、車検時におけるユーザーの負担が軽減されてきている。

２　国民の声に耳を傾けての規制の見直し

規制の見直しに当たっては、規制緩和に関する内外の意見・要望を十分に踏まえることが必要であり、このため、政府においては平成７年３月31日に閣議決定された規制緩和推進計画の策定に当たって内外の意見・要望の積極的な把握に努めた。具体的には、平成６年11月、行政改革推進本部に、民間の有識者からなる規制緩和検討委員会を設置し、同委員会において、内外の意見・要望について審議、取りまとめが行われ、その意見報告書は平成７年２月に政府に提出された。また、総務庁により経済団体、事業者団体、諸外国等からの意見・要望が「規制緩和等に関する内外からの要望」として取りまとめられた。

運輸省においては、利用者の声を十分に反映した運輸行政を展開するため、国民の声に耳を傾けつつ規制を見直すことが重要と考えており、規制緩和推進計画の策定に当たっては、上記規制緩和検討委員会の意見報告書や総務庁取りまとめの「規制緩和等に関する内外からの要望」のみならず、独自に内外の意見・要望を把握し、この意見・要望についてはできるだけ規制緩和推進計画に盛り込むよう検討を行った。また、平成７年４月には、内外の意見・要望を受け付けるための窓口を設置し、今後とも意見・要望の把握に努めるとともに、的確な情報公開を行うこととしている。

３　４つの視点からの規制緩和推進計画の策定

規制緩和推進計画は、我が国の経済社会構造の変革を進めるために重要な施策である規制緩和を計画的に推進するに当たって、今後数年間、行政指針となるものであるとの認識の下に、２で述べた内外の意見・要望を踏まえ規制緩和事項の検討を行うとともに、主に(ｱ)物流コストの削減等に資する諸規制の見直し、(ｲ)旅客輸送サービスの向上等に資する諸規制の見直し、(ｳ)国際輸送の競争力の確保に資する諸規制の見直し、(ｴ)国際基準への調和等に資する諸規制の見直し、の４つの視点に立って規制の全般的な見直しを行い、規制緩和推進計画の策定に積極的に取り組んだ。具体的には〔２－１－35表〕のとおりである。

２－１－35表　４つの視点と規制緩和推進計画に盛り込んだ事項

2－1－35表　4つの視点と規制緩和推進計画に盛り込んだ事項

規制の見直しに当たっての4つの視点	規制緩和推進計画に盛り込んだ事項
(ア)物流コストの削減等に資する諸規制の見直し 内外価格差の是正、物流サービスの向上等の視点に立って行政を展開するため、物流コスト等に影響を与える諸規制に焦点を当て、規制の全般的な見直しを進める。	●貨物鉄道事業に係る運賃規制の見直し ●トラックターミナル事業に係る規制の緩和 ●トラック事業の車両の自己保有義務の緩和 ●トラック事業の営業区域の拡大 ●ＩＳＯ基準の海上貨物用コンテナの陸上輸送に対応した車両諸元の緩和 ●内航船腹調整制度の見直し 等
(イ)旅客輸送サービスの向上等に資する諸規制の見直し 多様化する利用者ニーズに対応したサービスを提供するという視点に立って行政を展開するため、旅客輸送サービスの向上等に関連する諸規制に焦点を当て、規制の全般的な見直しを進める。	●公共料金の在り方の検討、料金の多様化、弾力化の推進 ●鉄道旅客運賃について運賃設定方式の在り方等の検討 ●バスターミナル事業に係る規制の緩和 ●鉄道事業における技術基準の見直し ●バス事業に係る都知事又は政令で定める市の長の意見聴取の廃止 ●バス事業に係る道路管理者の意見聴取の簡素化 ●バス、タクシー事業の車両の自己保有義務の緩和 ●地方のバス運行維持に資する廃止代替バス制度等に係る規制の弾力化 ●タクシーの事業区域拡大 ●レンタカーに関する規制の見直し ●一周型の不定期遊覧船の運賃・料金規制の緩和 ●小型船舶操縦士（プレジャーボート用）に係る資格取得要件等の見直し ●不定期航空輸送における航空機の大きさ等の要件の緩和 等
(ウ)国際輸送の競争力の確保に資する諸規制の見直し サービス分野の国際的な自由化の動向に対応しつつ、国際輸送の競争力の確保を図る視点に立って行政を展開するため、国際輸送の競争力の確保に関連する諸規制に焦点を当て、規制の全般的な見直しを進める。	●船舶検査について、船級協会（㈱日本海事協会）の一層の活用 ●船舶検査証書の有効期間の延長 ●海洋汚染防止証書の有効期間の延長 ●船舶の検査方法の合理化 ●船舶の構造基準の緩和 ●60歳以上の操縦士に係る乗務制限の緩和 等
(エ)国際基準への調和等に資する諸規制の見直し 対外経済摩擦の解消を図り、国際社会に開かれた経済社会を実現する視点に立って運輸行政を展開するため、基準認証等国際基準への調和等に関連する諸規制に焦点を当て、規制の全般的な見直しを進める。	●自動車分解整備事業に係る認証基準における面積及び設備要件の緩和 ●熱害警報装置装着義務の緩和、ＥＵ公的試験機関データの受入れ拡大等の自動車の基準・認証の国際的整合化 ●逆輸入車に係る外国基準データの受入れ ●耐空証明等航空機の安全確保制度の見直し 等

規制緩和推進計画には、上記の事項のほか、提出書類の省略・簡素化等の行政手続の一層の改善を促す規制緩和事項等を盛り込んでいる。

4　今後の取り組み

運輸省は、よりよい運輸サービスの提供のため、規制緩和を今後とも推進する必要があると考えている。

具体的には、緊急円高・経済対策の一環として計画期間が５年から３年に前倒しになった規制緩和推進政策について、計画に盛り込まれている事項を着実に実施するとともに、さらに、引き続き４つの視点に立って規制の見直しを進めていくことにしている。その際、内外の意見・要望を受け付けるための窓口等を十分に活用して意見・要望の把握に努めるとともに、現行の制度・運用を維持するものにあっては、透明性の確保の観点から、その必要性、根拠等を明確にすることにしている。

また、行政手続にしても、その公正の確保、透明性の向上を図る観点から、平成６年10月施行の行政手続法等に基づき、許認可等の審査基準と標準処理期間の設定・公表を実施するなどの改善を図ってきたが、さらに、手続負担の軽減の観点から、提出書類の一層の省略・簡素化等の手続の一層の改善を図ることとしている。

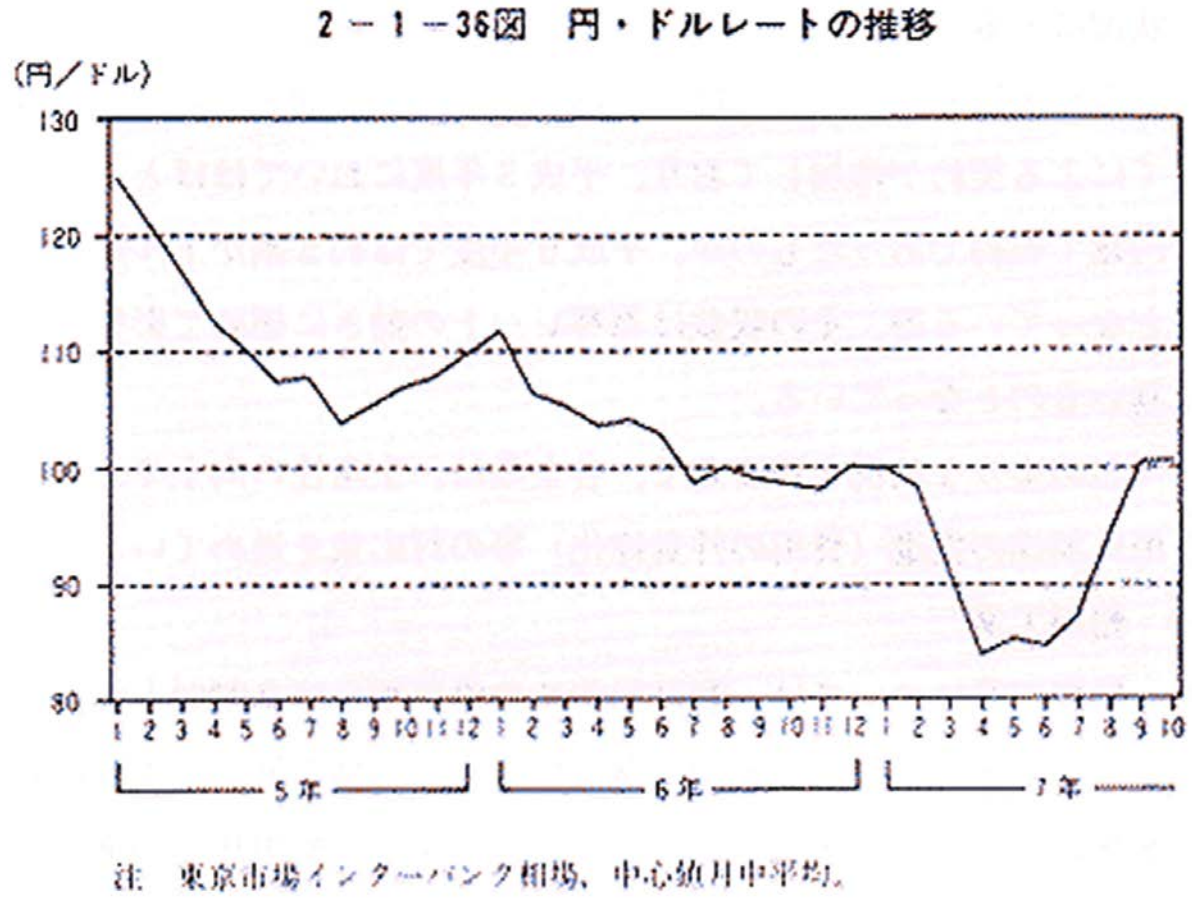
第３節　経済環境の変化への運輸産業の対応

１　運輸産業を取り巻く経済環境の変化

我が国経済については、平成５年第４四半期にバブル崩壊後の景気の後退局面から脱したものの、平成７年３月以降の急激な円高等の影響もあって、景気は足踏み状態が長引くなかで、弱含みで推移している。

特に、平成７年３月以降急激に進行した円高は、我が国企業の国際競争力に深刻な影響を与えている〔２－１－36図〕。

２－１－36図　円・ドルレートの推移



このような経済環境において、国内運輸産業については、各企業がコストの削減、生産の効率化等のリストラに取り組んでいるところであるが、景気の足踏み状態が長引くなかで、一層のコスト低減への取り組みが求められている。

国際運輸産業については、輸出比率の高い造船業、造船業の影響を受ける舶用工業、直接外国企業との競争にさらされている国際航空業、外航海運業の分野において、円高の影響を直接的、間接的に受けており、その経営環境は非常に厳しいものとなっている。

2　運輸産業の対応

(1) 国際運輸産業

(ｱ) 造船業

円高により我が国造船業の価格競争力は相対的に低下しかねない状況にある。

我が国造船業については、円高の進行により従来に比べ、ドル建てによる契約が増加しており、平成３年度においてはほとんど全て円建て契約であったものが、平成６年度では約５割がドル建て契約となっている等、その収益は為替レートの動きに極めて影響を受け易いものとなっている。

このような状況を踏まえて、各企業は、生産性の向上や、資材の海外調達の促進（費用の外貨建化）等の対応策を進めている。

(ｲ) 舶用工業

舶用工業については、製品単体での輸出割合は２割弱と大きくはないが、円高等による船価下落に伴う製品価格の低下により収益性が悪化しており、また、我が国の造船事業者が舶用機器の海外調達を進めることにより、受注の減少等の影響が懸念される。

このような状況を踏まえて、各企業は、工程合理化や資材の海外調達の促進等の対応策を実施している。

(ｳ) 外航海運業

外航海運業については、ドル建てによる収入に比べ、ドル建てによる費用が少ないという収益構造等のため、円高の進行により利益が圧縮されることとなり、国際競争力の面において一層の低下が懸念される状況となっている。

このような状況を踏まえて、各企業は、一層の経費節減、船舶の海外修繕の促進等による費用のドル建化等の対応策を実施している。

(ｴ) 国際航空業

国際航空業については、収支の上では、ドル建てによる収入と費用の割合が均衡していることから円高の直接的な影響は相殺されている。しかしながら、円高の進行は、円建てによる費用に比して円建てによる収入の割合が高い外国他社にとって自国通貨建ての収支を改善する方向に働くため、我が国企業の国際競争力の低下が懸念される。

このような状況を踏まえて、各企業は、一層の経費節減、航空機の海外整備の拡大等による費用の外貨建化等を通じて国際競争力の強化に取り組んでいる。

以上のような運輸産業における企業の経営環境の悪化に対応するため、運輸省としては、我が国企業の国際競争力確保の観点から、従来より税制上、金融上の支援措置を講じる等の施策を実施している。

(2) 国内運輸産業

景気の足踏み状態が長引くなか、各企業とも生産の効率化に向けたリストラ等を進めているが、物流費等に関して、米国等に比して総じて割高であるとの指摘もある。内外価格差については、我が国と諸外国とでは、サービスの質や内容、運賃政策等について相違があるため単純な比較は困難ではあるが、国内運輸産業における一層の経営効率化の促進、一層のコスト低減等については、個別企業の立場からだけでなく、日本経済の活性化をめざす観点から、社会的にもその実現に対する要望が高まっているところであり、運輸省としても、「規制緩和推進計画」に基づく各種規制緩和の実施、社会資本の整備等の政策を通じて、積極的な取り組みを行っているところである。

第４節　人にやさしい運輸をめざした運輸政策の展開

社会の急速な高齢化や障害者の社会参加への要請に対応した公共交通機関の整備、通勤混雑・道路混雑の緩和、製造物責任制度の導入に伴う被害者救済制度等の充実など、利用者・国民の利便性、快適性等に視点をおいた人にやさしい運輸の実現が求められているが、運輸省はこれに対応するため以下の施策を進めている。

１　高齢者・障害者等にやさしい運輸サービスの実施

社会の急速な高齢化や障害者の自立と社会参加の要請に適切に対応するため、高齢者・障害者等が安全かつ身体的負担の少ない方法で公共交通機関を利用できるよう、施設整備をはじめとする様々な施策を講じていく必要がある。

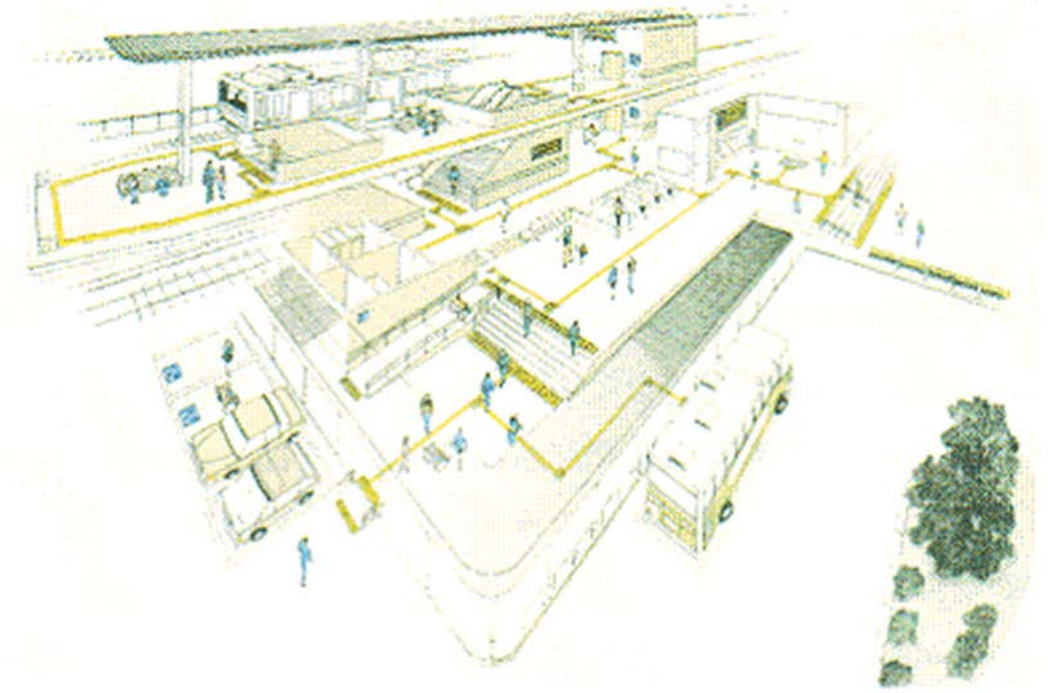
(1) 財政的支援措置の充実

従来から、日本開発銀行等の交通ターミナルに対する融資対象工事には、高齢者・障害者等のためのエレベーター・エスカレータ一等の施設が含まれているが、特に、鉄道駅における高齢者・障害者等のための施設整備については、平成５年度から日本開発銀行の低利融資制度を導入している。

また、平成６年９月に設立された(財)交通アメニティ推進機構は、民間等からの出捐を原資として、鉄道駅におけるエレベーター・エスカレーターの設置事業及びリフト付バスの導入について事業費の10%、バス・空港・旅客船ターミナル及び旅客船におけるエレベーター・エスカレーターの設置について事業費の５％の補助を行うほか、一般利用者等への啓発広報、情報提供及び調査研究事業を行っている。なお、特に整備の急がれている鉄道事業者が行う障害者対応型エレベ一タ一・エスカレーター設置事業については、「交通施設利用円滑化対策費補助金」として国からも、(財)交通アメニティ推進機構を通じて事業費の10%の補助を行うこととし、併せて20%の助成を行うこととしている。さらに、平成７年度から同財団は、鉄道駅等のタ一ミナルについて移動円滑化対策を総合的に講じた「アメニティターミナル」整備事業を推進している〔２－１－37図〕。

２－１－37図　アメニティターミナル構想の概要図

2－1－37図　アメニティターミナル構想の概要図



(2) 各種ガイドライン等に基づく事業者等の指導

運輸省では、「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン」（平成６年３月改訂）等の各種ガイドライン等に基づき、駅のエレベーター・エスカレーターの設置、ホーム上の視覚障害者用誘導・警告ブロックの設置、円滑な移動を図るために必要な情報提供装置の導入、リフト付バスの導入等の対策を進めるよう、交通事業者等を指導してきたところである。

(3) モデル交通計画策定調査の実施

高齢者・障害者等の視点に立脚して、これらの利用者が出発地から目的地にいたるまでスムーズに移動できるような交通体系を構築するため、平成５年度から３か年をかけて、横浜市、金沢市の両モデル地区において具体的かつ総合的な検討を行うことにより、モデル交通計画を策定している。

(4) 運賃割引制度

鉄道、バス・タクシー、国内旅客船、航空において、身体障害者や精神薄弱者のための運賃割引制度を導入している。

２　大都市における交通混雑の緩和

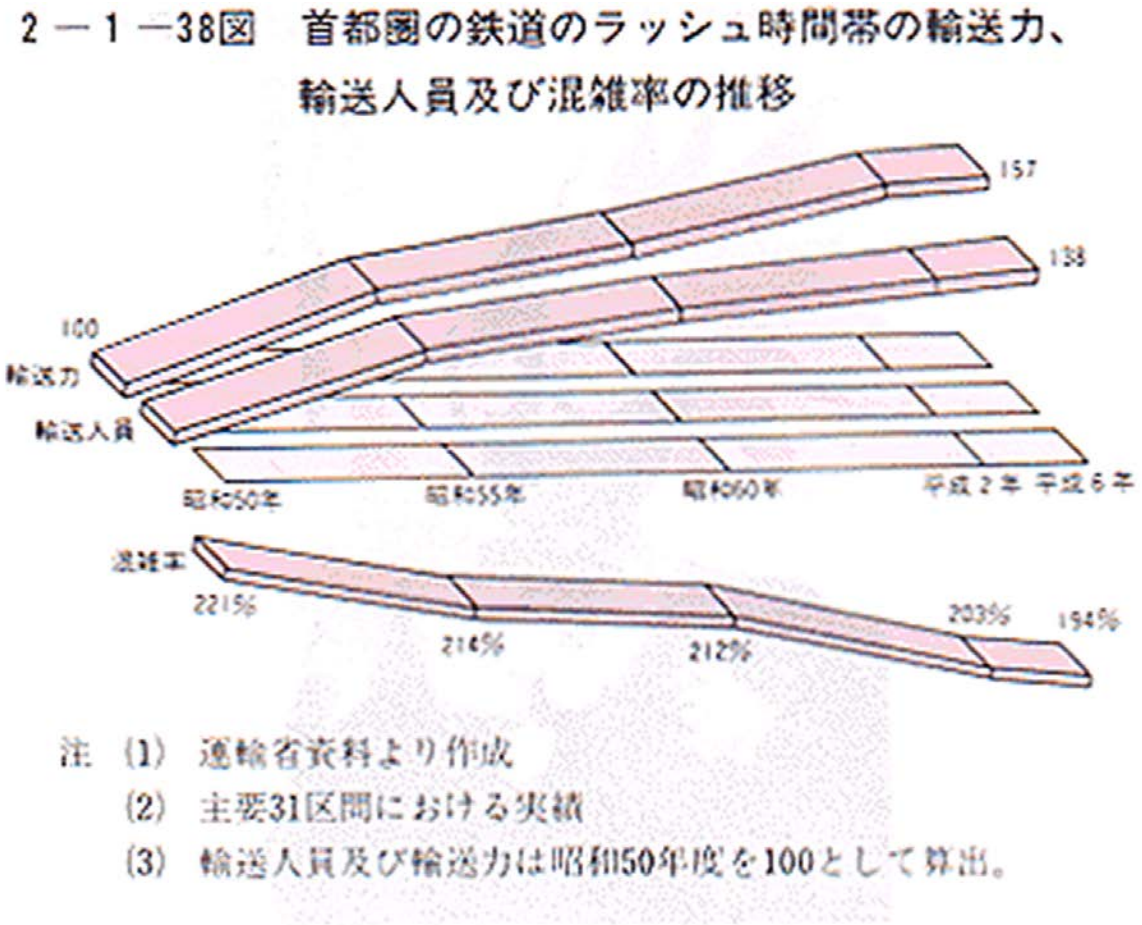
「より速く、より快適に」という利用者のニーズに対応し、通勤・通学時の混雑緩和、慢性的な道路交通渋滞の緩和を図る必要がある。また、特に近年における住宅地の一層の遠隔地化により、通勤・通学に要する時間が増大していることが、通勤・通学者の肉体的・精神的負担を増幅し、国民が経済力に見合った豊かさを実感できない大きな要因の一つになっている。

このため、都市鉄道等の整備・充実による輸送力増強といった施設整備の積極的な推進とともに、オフピーク通勤の促進や交通渋滞対策としての「交通需要マネジメント」の推進といったソフト面でのより一層の工夫が必要である。

(1) 通勤・通学混雑の緩和

大都市の鉄道については、事業者によりラッシュ時の輸送力の増強が進められた結果、混雑緩和傾向にあるものの、東京圏における主要区間のラッシュ時の混雑率の平均は、依然として200%近く、〔２－１－38図〕であり、250%を越える区間も存在している。こうした状況を踏まえ、長期的にはラッシュ時の主要区間の平均混雑率を全体として150%程度まで緩和し、特に、混雑率の高い東京圏では、当面、概ね10年程度で180%程度まで緩和することをめざしている。このため、都市鉄道の整備と時差通勤やフレックスタイム制等によるオフピーク通勤の推進とを「車の両輪」として位置付け、取り組んでいるところである。

２－１－38図　首都圏の鉄道のラッシュ時間帯の輸送力、輸送人員及び混雑率の推移



(ｱ) 都市鉄道の整備

都市鉄道においては、輸送力の増強を図る観点から、引き続き、地下鉄等の新線建設、複々線化、列車の長大編成化、運行本数の増加等の施策を推進することとしている。しかしながら、新線建設、複々線化工事等の輸送力増強対策は、長期間にわたり膨大な資金を要するため、適切な支援措置を講じつつ、計画的かつ着実に推進していく必要がある。

(ｲ) オフピーク通勤の推進

ラッシュ時の混雑は、通勤者の出社時刻が短い時間帯に集中していることから発生する。したがって、企業等において時差通勤やフレックスタイム制によるオフピーク通勤を推進し、輸送需要をその前後に分散させれば現在の通勤・通学混雑を相当程度緩和することができるものと考えられる。

運輸省としては、労働省と連携し、５年９月に経済界や労働界の代表、有識者、鉄道事業者、関係行政機関等で構成する「快適通勤推進協議会」を設置したほか、主要駅周辺地域でのオフピーク通勤に対するコンセンサスを形成するため、「同協議会丸の内・大手町地域部会」、「同協議会新宿地域部会」を開催し、オフピーク通勤の普及促進に積極的に取り組んでいる。

オフピーク通勤のキャンペーン活動としては、平成７年11月を「快適通勤推進月間」として、昨年度に引き続き重点的にキャンペーン活動を展開したところである〔２－１－39図〕。

２－１－39図　オフピーク通勤を呼びかけるポスター

2－1－39図　オフピーク通勤を呼びかけるポスター



(2) 道路交通混雑の緩和

道路交通の円滑化を図るため、平成６年９月より、警察庁、建設省、運輸省の３省庁合同で「渋滞対策協議会」を設置し、これら関係省庁との連携の下で、従来のハード面の対策に加え、パークアンドライドや相乗り・時差出勤などを利用者サイドに働きかける「交通需要マネジメント」等のソフト面の施策を推進している。

特に、「交通需要マネジメント」施策については、その具体化への取り組みを支援する「総合渋滞対策支援モデル事業」を平成６年度に創設し、この事業のモデル都市として、平成６年度には全国10都市（札幌市、秋田市、宇都宮市、金沢市、豊田市、高山市、奈良市、広島市、徳島市、北九州市）を指定し、平成７年度には２都市（長岡市、長崎市）を追加指定した。

さらに、平成７年度からの新規施策として「都市交通円滑化プロジェクト（公共交通機関利用促進調査）」に着手した。これは、多くの都市において、道路混雑等によって都市機能の維持及び都市住民の快適な日常生活が阻害されており、自家用車の交通需要を鉄道・バス・地下鉄等に誘導する必要が生じていることから、公共交通

機関を利用する上での阻害要因を把握し、改善策を講ずることにより、公共交通機関を利用者のニーズに、より適合させようとするものであり、平成７年度は長岡市、金沢市及び長崎市の３都市を対象都市としている。

３　製造物責任制度の導入に伴う被害者救済制度等の充実

製造物責任法の施行（平成７年７月１日）に対応して、今後とも引き続き、運輸の分野における消費者被害の防止及び救済の対策を進めていくこととしている。

第２章　運輸関係社会資本整備の動向

第１節　平成以降の運輸関係社会資本整備の動向

平成７年度は、港湾、海岸、空港のそれぞれの現行整備五箇年計画の最終年度に当たっており、この節では主に平成元年以降の運輸関係社会資本整備の動向について述べることとする。

なお、平成に入る以前の運輸関係社会資本整備については、２年の運輸白書に述べられている。

１　運輸関係社会資本整備についての主な議論

経済審議会及び国土審議会における最近の議論（経済審議会社会資本整備検討委員会報告（５年10月・以下「経審」という。）、四全総総合的点検調査部会報告（６年６月・以下「総点検」という。））並びに閣議了解された公共投資基本計画（６年10月・以下「計画」という。）において示されている運輸関係社会資本整備の考え方は以下のとおりである。

(1) 国際化対応

国際化の進展を踏まえて、いずれも国際空港、国際港湾の整備の必要性を指摘している。

国際空港、国際港湾の整備に当たっては、「経審」では、「国際的なネットワークの中での位置付けも踏まえた整備を進める」とされ、「総点検」では、基幹的な空港・港湾と地方圏の空港・港湾の機能分担・連携による国際ネットワークの形成という考え方が示されている。

また、「計画」では、「国際化の進展に対応して地方への展開も含め、国際的な交流拠点となる空港、港湾の整備を推進する。」とされている。

(2) 国内幹線交通体系

国内幹線交通体系の確立に向け、いずれも高速交通ネットワークの整備の必要性を指摘している。

「経審」は、「利用者のニーズの高度化、多様化に対応した、より良好なサービスを提供するための幹線鉄道の高速化等」について触れており、「総点検」では、「全国１日交通圏を構築し、高速交通体系の空白地帯の解消を図る」としている。また、「計画」では、「人や物の広域的な交流の拡大を通じて、国土の特色ある発展を実現するため、高速鉄道ネットワークの整備・高度化等により全国的な基幹的ネットワークの整備を推進する」としている。

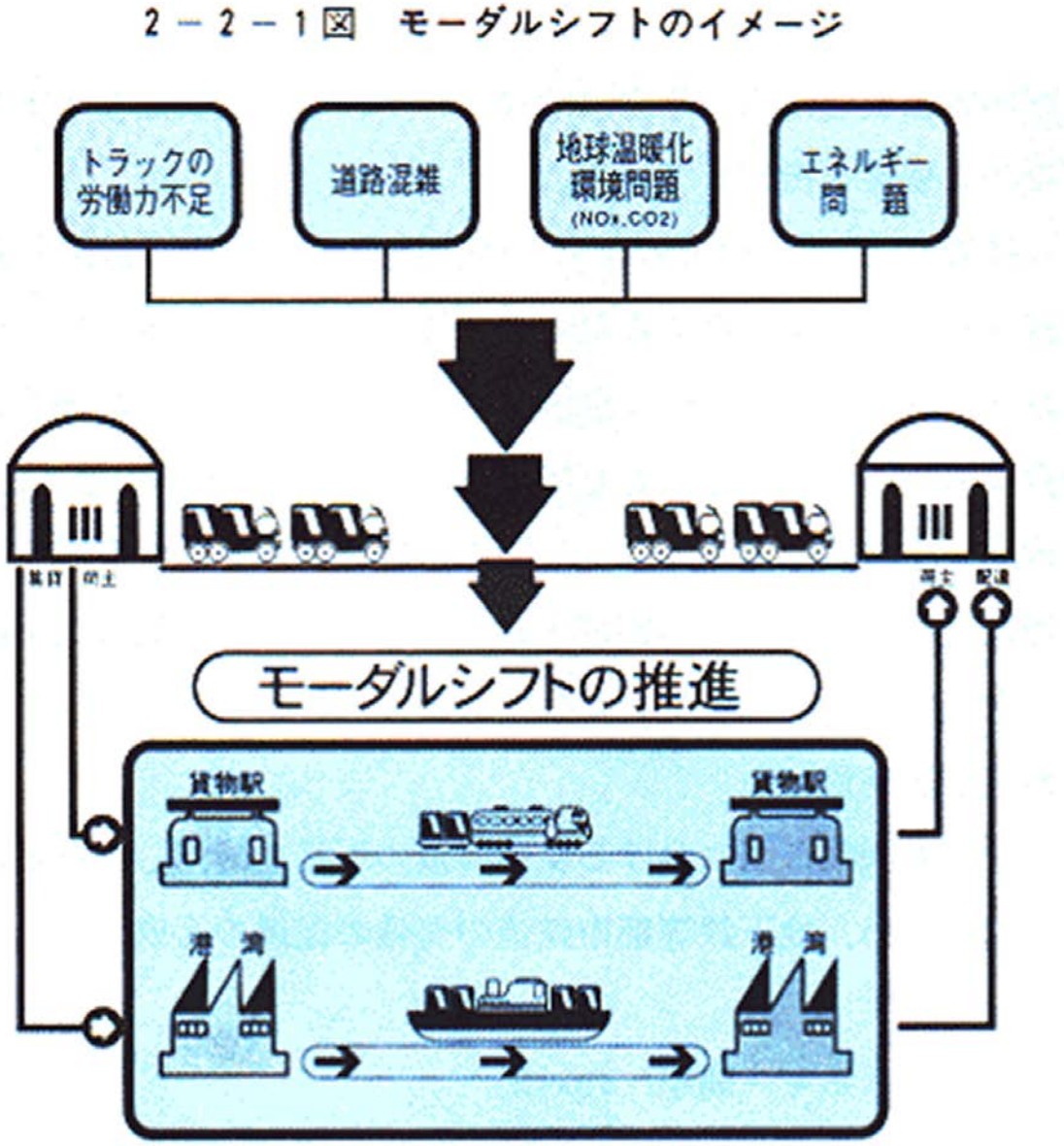
(3) 地域交通基盤

いずれも大都市圏における交通容量の不足を解消し、鉄道混雑の緩和を図るため、地下鉄等都市鉄道の整備の促進の必要性を指摘している。

(4) 環境・エネルギー問題への対応

「経審」及び「総点検」では地球規模の環境問題に対応する観点から、また、「計画」では自然環境、豊かな資源の保全の観点から環境・エネルギー問題への対応の必要性を指摘し、整備すべき具体例として、親水緑地、親水護岸、モーダルシフト〔２－２－１図〕を図るための物流基盤等を挙げている。

２－２－１図　モーダルシフトのイメージ



(5) 高齢者等に配慮した施設

高齢者、障害者等が住み慣れた地域社会で安心して生活できるよう、社会福祉の観点から公共交通ターミナル等におけるエレベーター、エスカレーターの設置の必要性をいずれも指摘している。

(6) 整備主体

「経審」及び「計画」では、社会資本の整備主体について、基礎的な社会資本は公的主体が、多様かつ高度なニーズに対しては民間主体が、また、住民に身近な社会資本は地方が、利益が広域に及ぶ社会資本は国が整備することを基本とするとしている。

2　各部門の運輸関係社会資本整備の動向〔2－2－2表参照〕

2－2－2表　平成元年以降の運輸関係社会資本整備に係る主な動き

2－2－2表　平成元年以降の運輸関係社会資本整備に係る主要な動き

年　月	主　要　な　動　き
平成元年7月	常陸那珂港着工［重要港湾、北関東地域の物流拠点を目指す］
	釧路港旅客ターミナル施設開業［民活法特定施設］
8月	北陸新幹線（高崎～軽井沢）着工［整備新幹線として最初の着工］
2年3月	大阪市地下鉄7号線開業［初のリニアモーター駆動小型地下鉄］
4月	港湾整備政策「豊かなウォーターフロントをめざして」策定［長期港湾政策「21世紀への港湾」フォローアップ］
8月	超電導磁気浮上式鉄道山梨実験線の建設計画承認、着工
3年3月	ＪＲ東日本、京成電鉄が成田空港乗り入れ
6月	東北新幹線（東京～上野）開業
7月	横浜港国際会議場施設完成［全国認定第一号の民活法特定施設が完成］
9月	東北新幹線（盛岡～青森）着工
	九州新幹線（八代～西鹿児島）着工
	北陸新幹線（軽井沢～長野）着工
10月	鉄道整備基金設立
11月	第8次港湾整備五箇年計画閣議決定
	第5次海岸事業五箇年計画閣議決定
	第6次空港整備五箇年計画閣議決定
4年7月	奥羽線福島・山形間新幹線直通運転開業
8月	北陸新幹線（石動～金沢）着工
10月	横浜港にて我が国初の本格的な輸入対応型のコンテナターミナル供用開始
12月	新東京国際空港（成田）第2ターミナルビル供用開始
5年2月	熊本港開港［重要港湾］
9月	第1回成田空港問題円卓会議開催［6年10月会議終結、対立構造解消］
	東京国際空港（羽田）沖合展開第二期（西側ターミナル施設）供用開始
10月	北陸新幹線（糸魚川～魚津）着工
6年6月	南海電鉄、ＪＲ西日本が関西国際空港に乗り入れ
9月	関西国際空港開港
7年4月	東北新幹線盛岡～八戸間を標準軌新線に変更
6月	長期港湾政策「大交流時代を支える港湾」策定［概ね2010年を目標］

(1) 鉄道整備

整備新幹線については、元年８月に北陸新幹線高崎～軽井沢間の工事が開始されたのを皮切りに、３年９月には、東北新幹線盛岡～青森間、九州新幹線八代～西鹿児島間、北陸新幹線軽井沢～長野間が相次いで着工された。４年８月には北陸新幹線石動～金沢間、５年10月には北陸新幹線糸魚川～魚津間も着工された。また、在来幹線の高速化事業や新幹線直通運転化事業等も着実に推進されている。

都市鉄道の整備も着実に進められた。元年１月の営団地下鉄半蔵門線延伸（半蔵門～三越前）を初め、東京、大阪、名古屋などの都市で地下鉄の新規開業及び延伸が行われ、２年３月には大阪市地下鉄７号線（京橋～鶴見緑地）で初のリニアモーター駆動小型地下鉄が開業した。この他新交通システム（広島）やモノレール（千葉）の開業もなされた。

超電導磁気浮上式鉄道については、以前からの宮崎実験線に加えて、２年８月に山梨実験線の建設計画及び実験の基本計画が承認され、同年建設が始められた。

なお、３年10月に鉄道整備基金が設立され、鉄道整備に対する助成を総合的かつ効率的に行っている。

(2) 港湾整備

港湾においては、国際物流における貨物量の増大、船舶の大型化に対応し、国際海上コンテナターミナル等の国際交流基盤の整備が進められている。４年10月には横浜港において我が国初の本格的な輸入対応型のコンテナターミナルの供用が始まった。また、首都圏の物流構造の合理的な再編を図るとともに、北関東地域の物流拠点の形成を目指し、元年７月に常陸那珂港の整備が着工された。

国内物流においても、モーダルシフトの推進を図るため、フェリー・コンテナ船等を利用する複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備が進められ、神戸港、北九州港、塩釜港で供用が開始された。また、九州中央部における国内物流の拠点として、新たに５年２月に熊本港が開港した。

このほか、親水緑地や海洋性レクリエーションの進展に対応したマリーナの整備等が進められるとともに、民活法に基づく特定施設として、認定第１号の横浜港の国際会議場施設（パシフィコ横浜）ほか50件近くの港湾関連特定施設が整備されており、その内、釧路港の旅客ターミナル施設（釧路フィッシャーマンズワーフ）をはじめ40件近くの施設が既に開業している。

なお、元年度から新形式超高速船テクノスーパーライナー（ＴＳＬ）の研究開発が進められており、これに対応した港湾の在り方が検討されている。

(3) 空港整備

新東京国際空港（成田）においては、４年12月に第２旅客ターミナルビルが供用を開始し、空港ターミナルの混雑緩和が図られた。なお、成田空港については、３年11月以降15回にわたるシンポジウム、５年９月以降12回にわたる円卓会議を経て、７年１月成田空港地域共生委員会等が設置されるに至り、地域と共生できる空港整備についての前進が図られた。

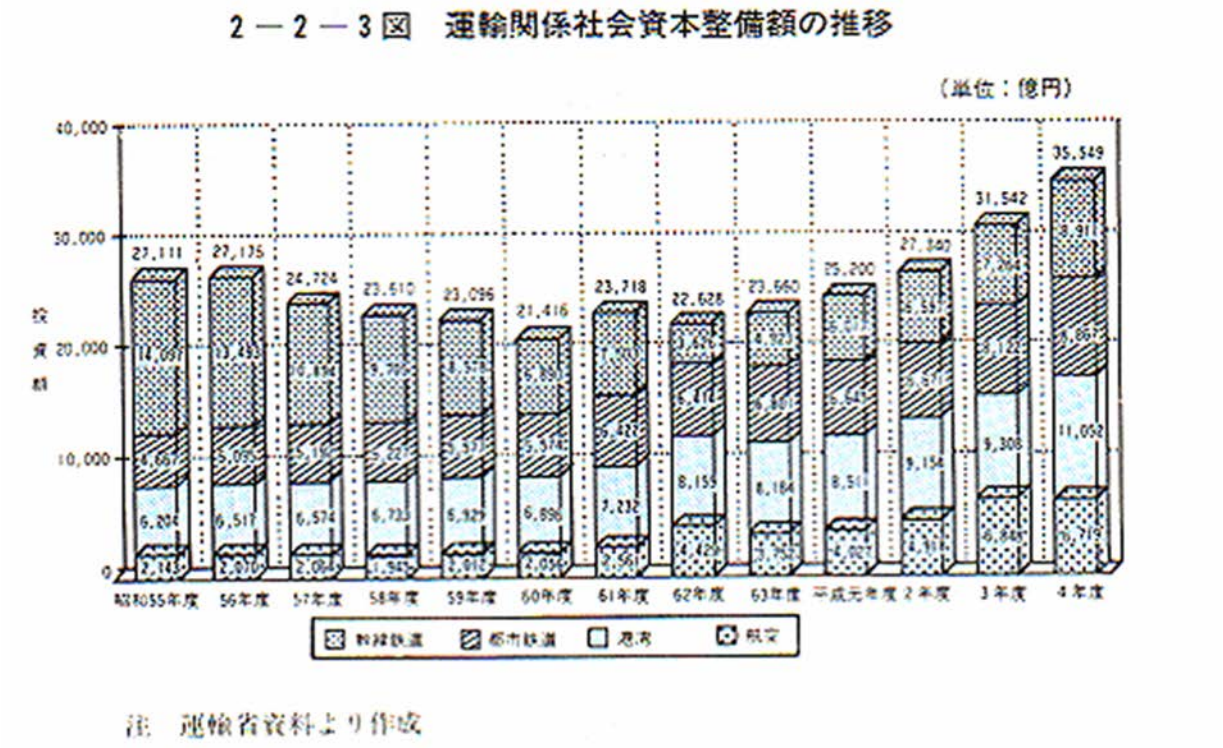
さらに、６年９月、構想から四半世紀を経て関西国際空港が開港した。泉州沖の海上を埋め立てて建設された本格的24時間運用可能の国際空港であり、我が国の新しい空の玄関として活躍が期待されている。

なお、その他の空港においても、空港の新設・滑走路の延長等の事業を推進してきており、その結果、元年12月に釧路空港、高松空港、２年３月に青森空港、宮崎空港、３年12月に松山空港、４年12月に仙台空港、５年３月に岡山空港、５年10月に新広島空港において、大型ジェット機（ＤＣ－10、Ｂ－747等）の就航が可能となった。

３　運輸関係社会資本整備に係る投資の動向

(1) 運輸関係社会資本整備額の推移〔２－２－３図参照〕

２－２－３図　運輸関係社会資本整備額の推移



注　運輸省資料より作成

(ｱ) 昭和60年度までは、国鉄の経営破綻の影響による鉄道投資の減少及び財政再建のためのゼロシーリング・マイナスシーリングの一環としての公共投資の抑制を主因として、運輸関係社会資本整備額は減少傾向にあった。

(ｲ) 昭和60年度以降平成元年度までは、円高不況への対応、内需主導型経済への転換等を図るため公共投資が重視され、補正予算等で相当の公共事業費が計上されたことから、運輸関係社会資本整備額も鉄道を除き増勢に転じた。

(ｳ) ３年度からのバブル崩壊による民間企業の業績悪化・設備投資の減少に対応すべく、数次に亘る経済対策が実施され、補正予算等で相当の公共事業費が計上されたこと、鉄道の投資額が堅調に推移したこと等から、運輸関係社会資本整備額は３年度、４年度にはそれぞれ対前年度比15.4％増、12.7％増と10％を超える高い伸びを示した。

(2) 平成以降の運輸関係社会資本整備の特徴

平成に入り、我が国の置かれている環境が大きく変わりつつある中で、国際化への対応、環境問題への対応、高齢者・障害者等への対応等今後の大きな課題に対する運輸関係社会資本の整備状況を示す。

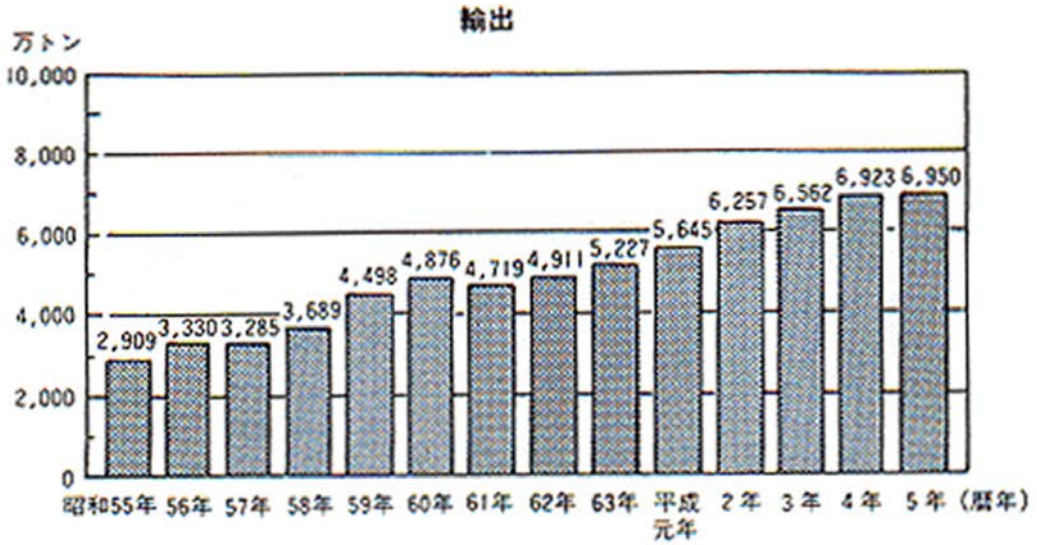
(ｱ) 国際化への対応

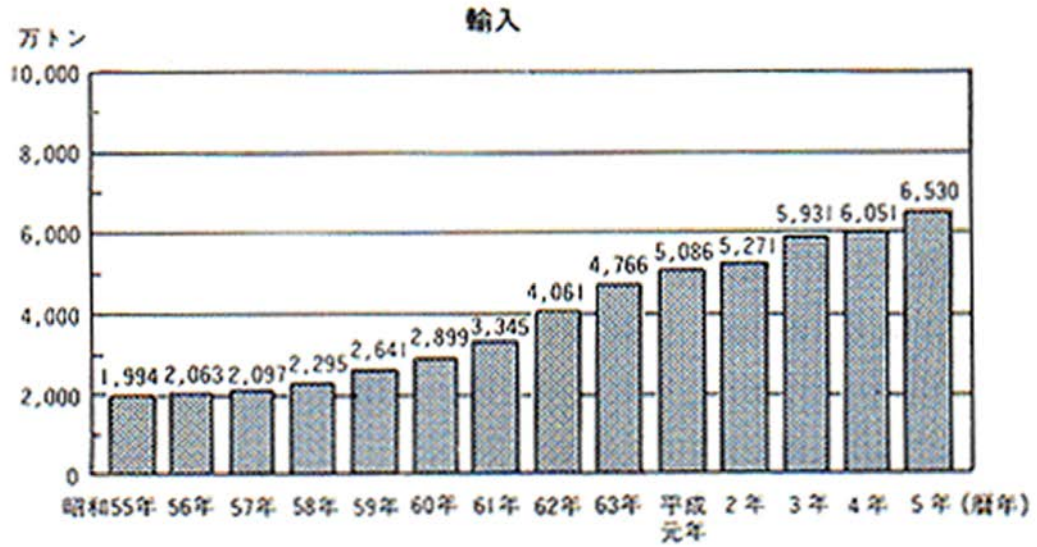
・港湾

平成に入り、外貿コンテナ貨物量は堅調な伸びを示し、特に輸入の伸びが著しい〔２－２－４図〕。これに対応して我が国港湾における外貿ターミナルの整備が進められている。第８次港湾整備五箇年計画では外貿ターミナル水際線延長約30km増を目標としているが、五箇年計画終了時（７年度末）には目標のほぼ100％に達する見込みである。

２－２－４図　外貿コンテナ貨物量の推移

2－2－4図　外貿コンテナ貨物量の推移





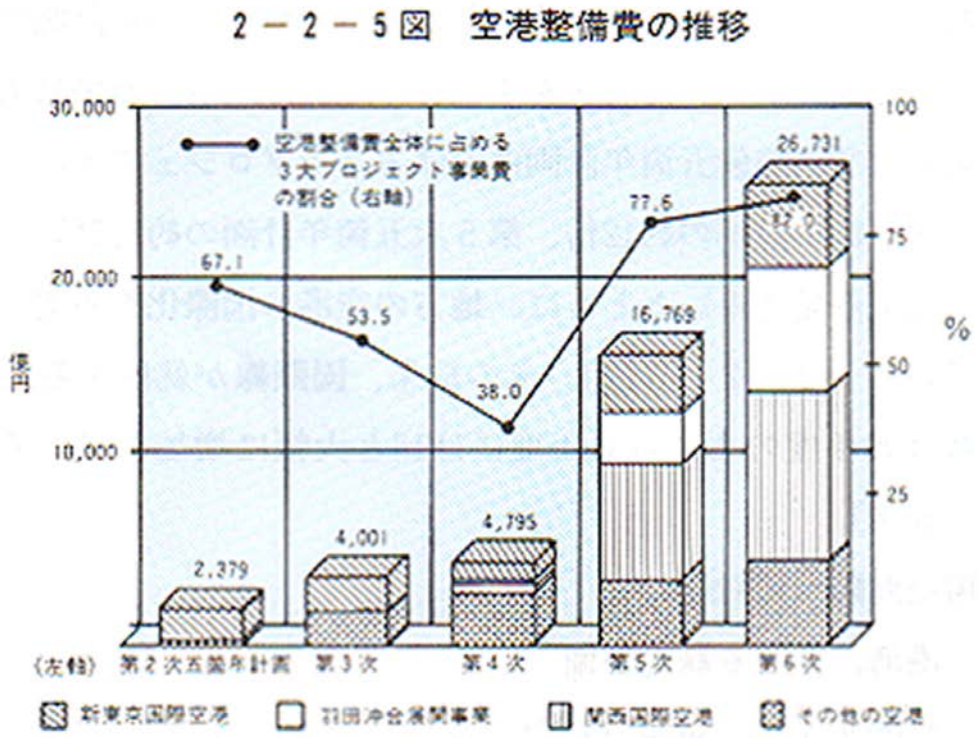
資料　運輸省港湾局調べ。

・空港

円高の進行による海外旅行の割安感、企業の国際展開等により国際航空旅客数は前五箇年計画期間中の昭和60年度1,758万人から平成２年度3,104万人と76.6%大幅増加を示した。この需要増に対応した空港容量を確保するべく、第６次空港整備五箇年計画までに、いわゆる３大プロジェクトを中心とした拠点空港の整備に力を注ぐ（第６次空港整備五箇年計画における３大プロジェクトの事業費は、第４次五箇年計画の約12倍、第５次五箇年計画の約1.7倍の約2.2兆円に達する見込み）とともに、地方の空港の国際化も着実に推進されている〔２－２－５

図〕。その結果、国際線が就航する地方の空港数は元年度の９から６年度には16と大幅に増加している〔２－２－６図〕。

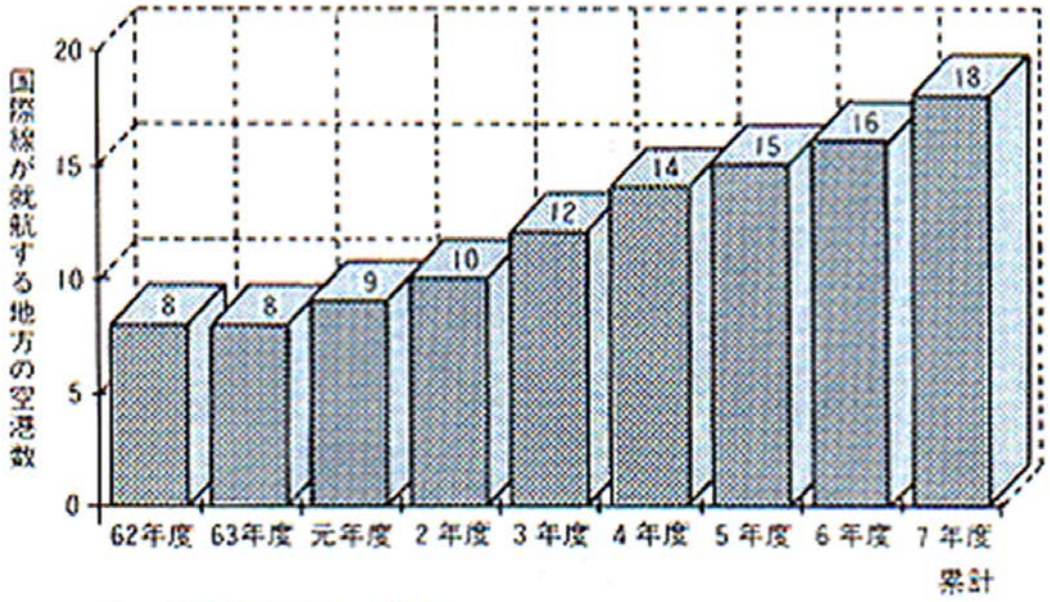
２－２－５図　空港整備費の推移



注　第２次～第５次は実績。第６次は平成６年度までは実績、平成７年度は第１次補正後予算額。

２－２－６図　地方の空港における国際化の進展

2－2－6図　地方の空港における国際化の進展



注　運輸省資料より作成

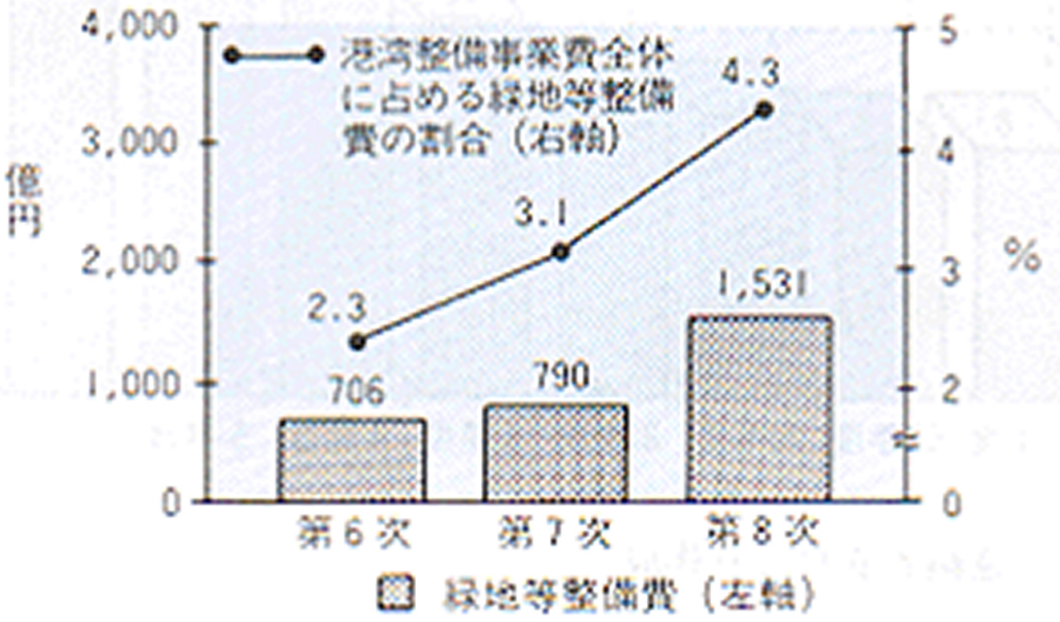
(ｲ) 環境問題への対応

・港湾における緑地整備

昭和60年４月に策定された「21世紀への港湾」において、「豊かな生活空間を形成するための主要な施策」として、港湾における緑地等整備が打ち出され、これを受けて第８次港湾整備五箇年計画においても着実に整備が進められている。港湾整備事業費全体に占める緑地等整備費の割合は第６次五箇年計画の2.3%、第７次五箇年計画の3.1%から第８次五箇年計画では4.3%と大幅に増加し〔２－２－７図〕、その結果として、緑地ストック量は平成元年度末の1,550haから７年度末には42%増の2,200haに達する見込みである。

２－２－７図　緑地等整備費の推移

2－2－7図　緑地等整備費の推移



注　運輸省資料より作成

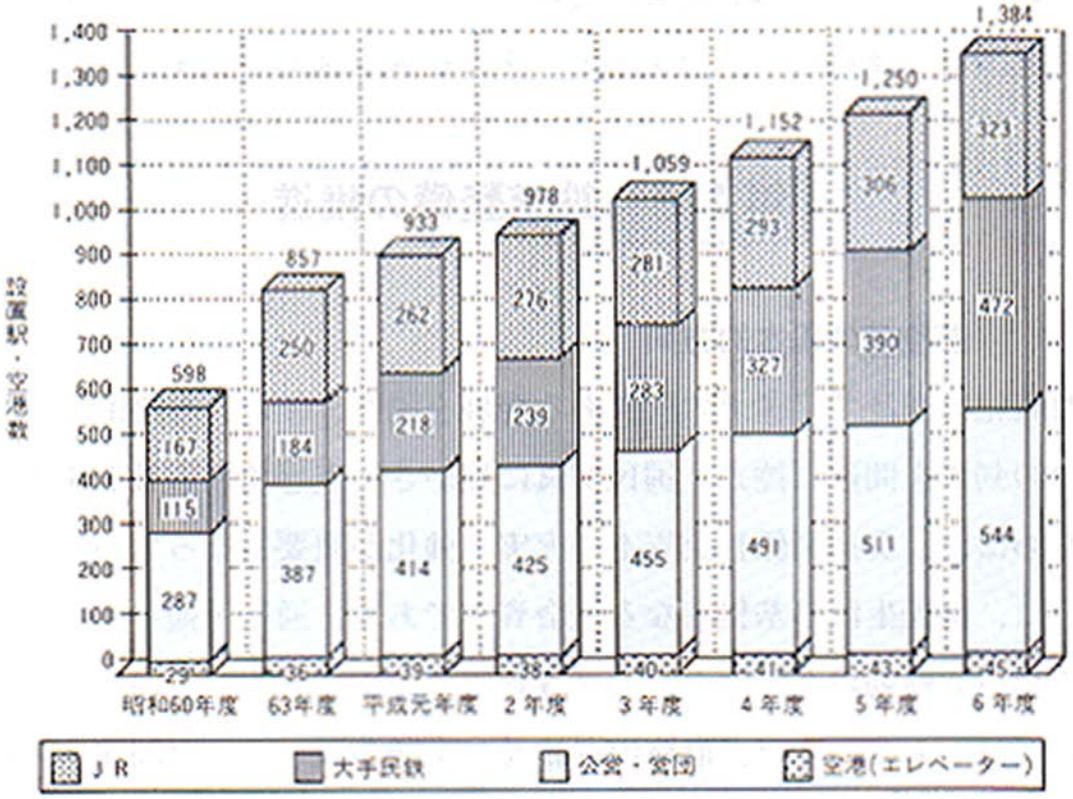
(ｳ) 高齢者、障害者等への対応

・ターミナルにおけるエスカレーター・エレベーターの設置

ターミナルにおけるエスカレーター・エレベーター設置に対する低利融資が５年度から実施され、６年度には(財)交通アメニティ推進機構が設立された。また、鉄道駅におけるエスカレーター・エレベーターの整備指針に基づき、着実に整備が行われ、６年度に新たにエスカレーター・エレベーターが設置された鉄道駅・空港数は元年度比48%増の1,384と大幅に増加している〔２－２－８図〕。

２－２－８図　鉄道駅・空港におけるエスカレーター・エレベーター設置状況

2－2－8図　鉄道駅・空港におけるエスカレーター・エレベーター設置状況



注　運輸省資料より作成
　　各年度のデータはそれぞれ単年度の設置実績

(ｴ) 総合的視野に立った運輸関係社会資本整備

・交通機関相互の連携の強化

運輸関係社会資本の機能を最大限発揮するため、空港ターミナルへの鉄道の直接乗り入れ、港湾の整備と合わせた背後の高速道路等の幹線道路及びこれと結ぶ臨海道路の整備等アクセス施設の適切かつ同時期の整備等による交通機関相互の連携の強化が不可欠である。

空港ターミナルへの鉄道の直接乗り入れについては、新東京国際空港（３年３月、ＪＲ東日本・京成電鉄）、新千歳空港（４年７月、ＪＲ北海道）、福岡空港（５年３月、福岡市）、関西国際空港（６年６月、ＪＲ西日本・南海電鉄）において整備がなされた他、東京国際空港、大阪国際空港、宮崎空港において整備が進められている。

なお、このような交通機関相互の連携の強化の観点を省庁の枠を超えてさらに具体的施策に反映させるため、７年９月に運輸省及び建設省の連携の下、マルチモーダル推進協議会が発足した。

第２節　鉄道整備の推進

１　鉄道整備の基本的方向

21世紀に向けて、国土の均衡ある発展を図り、また、本格的な高齢化社会の到来を間近に控え、国民が真に豊かさを実感できる社会を実現するためには、交通関係社会資本の充実・強化が重要となっている。特に、鉄道は、国民生活の基盤となる社会資本であり、通勤・通学時の混雑緩和や都市間移動のスピードアップ等鉄道サービスの充実について国民の強い要望がある。また、道路の混雑及び交通事故といった問題への対応、環境負荷の小さい交通体系の構築等の観点からも鉄道に対する期待が高まっている。

これらの社会的要請に応えて、都市鉄道の輸送力増強や幹線鉄道の高速化等を進めてきているが、鉄道整備は、建設費の増大、用地確保の困難性等から、ますます膨大な資金と長期の懐妊期間を要するものとなっており、鉄道事業者にとっての投資リスクは大きくなってきている。従って、中長期的な視点に立って、所要の助成策を講じつつ、着実にその推進を図っていく必要がある。

さて、鉄道のうち都市間を結ぶ幹線鉄道については、現在その多くの表定速度(注)が時速60kmから90kmの間にあり、新幹線を含む全国主要幹線の表定速度の平均が時速100km弱である。

国土の均衡ある発展や地方の活性化のためには、整備新幹線をはじめとした高速鉄道ネットワークの整備・高度化が重要な課題であり、全国主要幹線鉄道の表定速度の平均を時速120km台に引き上げるとともに、鉄道特性のある分野について、東京、大阪、名古屋、福岡又は札幌から地方中核都市（人口20万人以上の都市及び県庁所在地の都市）までを、少なくとも、概ね３時間台で結ぶことを目標として、整備新幹線の整備のほか、在来線の分野においても、新幹線との直通運転化、スピードアップのための線形の改良、新型車両の開発等を推進していく必要がある。

一方、都市鉄道については、東京圏における主要線区の平均混雑率が200％近くと、依然高い水準にあり、混雑率が250％を超える区間も存在するなど通勤通学時の混雑が深刻な問題となっている。

このため、大都市圏におけるラッシュ時の混雑率を150％（東京圏については当面180％）にすることを目標として、新線建設、複々線化、列車の長編成化、列車本数の増加等による輸送力増強を進め、混雑の緩和を図る必要がある。また、新しい住宅地の供給、通勤・通学時間の短縮等の観点からも、新線建設及び複々線化が有効な手段であり、この点からも都市鉄道の整備が強く求められている。なお、これらの輸送力増強の方策とともに、ピーク時間帯に集中する輸送需要の平準化のため、時差通勤やフレックスタイム制によるオフピーク通勤の推進についても企業や社会の理解と協力を求めていくこととしている。

以上のような幹線鉄道及び都市鉄道の整備を進めていくためには、鉄道事業者の投資を促進していくためのインセンティブとして、財政、政策金融、運賃政策、地域社会の支援等について、あらゆる観点から検討を行い、国、地域社会、利用者等の関係者がそれぞれ必要な負担を行い、鉄道整備の推進のため一層努力していくことが重要となっている。

(注)　表定速度　列車の運転区間の距離を、運転時間（駅間の走行時間に途中駅の停車時間を加えた時間）で、除したもの。

２　鉄道整備に対する助成

(1) 鉄道整備に対する助成の必要性

鉄道の整備には膨大な資金が必要であり、その回収には長期間を要する。特に大都市圏における新線建設については、その整備に要する費用が上昇し、より規模の大きな投資が必要となっており、用地取得の遅延等により投資の懐妊期間も長くなってきている。また、近年増加している需要開発型の路線においては、輸送需要を正確に見込むことが困難な場合がある。

以上のように、鉄道整備の投資リスクは大きなものとなっており、鉄道整備を着実に推進していくためには、資本費の負担の軽減を図るなど鉄道事業者の投資意欲を醸成するための投資インセンティブの強化が必要である。

(2) 鉄道整備に対する助成措置

幹線鉄道の整備に対する助成措置として、整備新幹線の整備に対する助成、並びに、在来線の高速化等に関して、幹線鉄道活性化事業費補助制度等が導入されている。

一方、都市鉄道の整備に対する助成措置としては、通勤・通学混雑の緩和等に資する新線建設や複々線化等を進めるため、従来から地下高速鉄道整備事業費補助制度（昭和37年度開始）や日本鉄道建設公団による民鉄線建設（Ｐ線利子補給金）制度（47年度開始）などの助成措置が導入されてきた。また、宅地開発と鉄道整備を複合的に行うものを対象に開発者負担や地域社会の助成措置を制度化したものとして、ニュータウン鉄道整備事業費補助制度（48年度開始）や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に基づく制度（平成元年度開始）が導入されているほか、将来にわたる輸送力増強工事の資金に充てるために運賃収入の一部を非課税で積立てることができる特定都市鉄道整備積立金制度（昭和61年度開始）が導入されている。なお、平成６年度には地下高速鉄道整備事業費補助制度、特定都市鉄道整備積立金制度等の拡充がなされ、一層の充実が図られたところである。

さらに、３年10月に鉄道整備基金が設立され、国の一般会計等財源による鉄道整備に関する既存の助成のほか、新たに既設新幹線の譲渡代金の一部（特定財源）を活用した整備新幹線の建設に対する交付金の交付や主要幹線鉄道又は都市鉄道の整備事業に対する無利子の資金の貸付け等の助成が総合的かつ効率的に行われることとなり、また、６年度に都市鉄道・幹線鉄道整備事業費が新たに公共事業関係費とされ、助成財源の安定的、継続的確保が期待されることとなった。

このような鉄道自体の整備に着目した支援措置のほか、地域の活性化及び振興に大きな役割を果たす複合的な機能をもつ旅客ターミナル施設の整備に対しても、日本開発銀行による無利子貸付制度（ＮＴＴ－Ｃ）等の支援措置が講じられている。

今後とも、これらの制度をより有効に活用し、鉄道整備を積極的に進めていく必要がある。

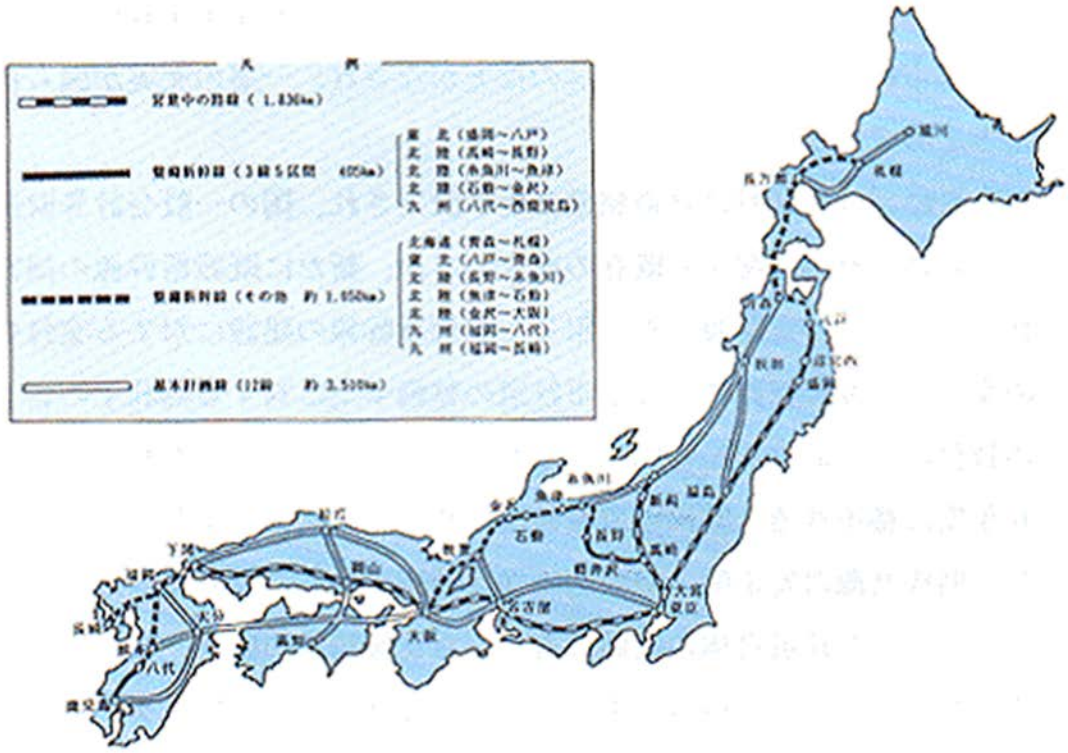
３　幹線鉄道の整備

(1) 整備新幹線の整備

全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画が定められている整備新幹線については、国土の均衡ある発展と地域の活性化に資することから６年12月19日の官房長官、大蔵大臣、運輸大臣及び自治大臣申合せに従い、その整備を積極的に推進している〔２－２－９図〕。

２－２－９図　全国新幹線鉄道網

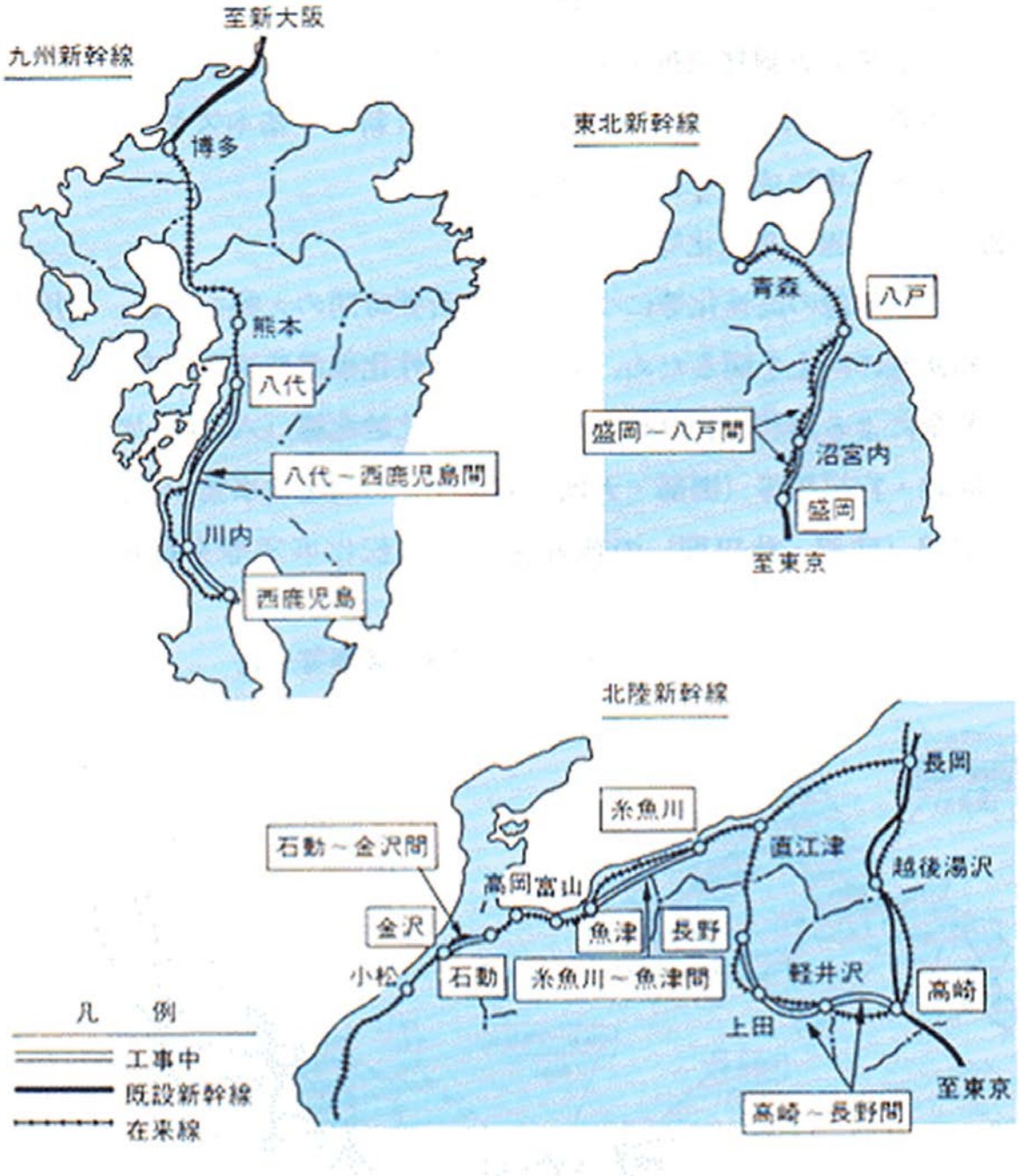
2－2－9図　全国新幹線鉄道網



具体的には、現在着工中の北陸新幹線高崎・長野間、東北新幹線盛岡・八戸間、北陸新幹線糸魚川・魚津間及び石動・金沢間、九州新幹線八代・西鹿児島間の３線５区間については、その整備を着実に推進している〔２－２－10図〕。また、未着工区間については、駅周辺の都市計画との関連性から整備の緊急性の高い北陸新幹線富山駅及び九州新幹線熊本駅において、用地の先行取得のために必要な設計、測量等を行うことを目的とした整備新幹線駅整備調整事業を実施しているほか、難工事が予想される長大トンネルにおいて試掘調査を実施する等の整備新幹線建設推進準備事業を実施している。

２－２－10図　整備新幹線３線５区間概要図

2－2－10図　整備新幹線3線5区間概要図



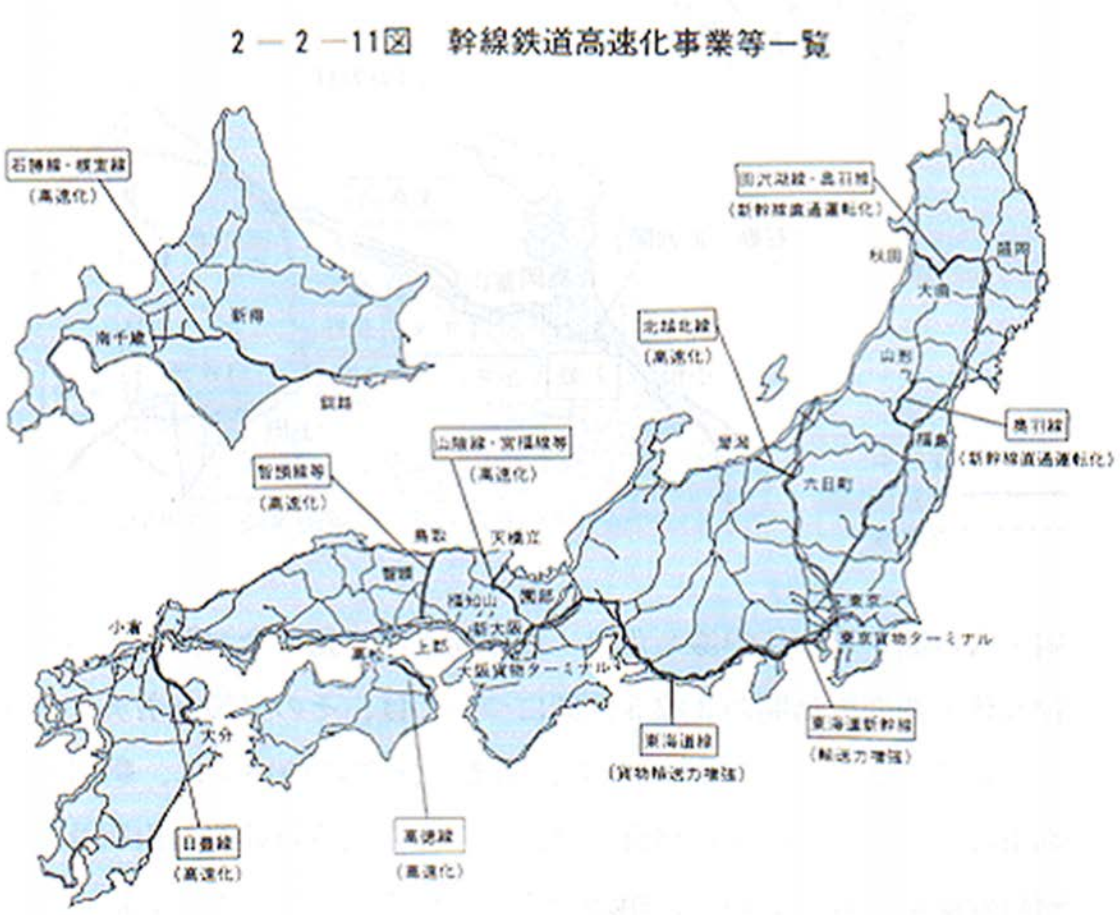
さらに、未着工区間の整備のための「新しい基本スキーム」について、８年中に成案を得ることとしている。

(2) 在来幹線の高速化等

在来幹線の高速化等については、所要時間の大幅な短縮、利用者の利便性の向上を図るため、幹線鉄道活性化事業費補助制度や鉄道整備基金による無利子貸付制度を活用し、北越北線（六日町・犀潟間）、山陰線・宮福線

等（園部・天橋立間）などの高速化事業や田沢湖線・奥羽線（盛岡・秋田間）の新幹線直通運転化事業等を推進している〔２－２－11図〕〔２－２－12表〕。

２－２－11図　幹線鉄道高速化事業等一覧



２－２－12表　幹線鉄道高速化事業等一覧

2－2－12表　幹線鉄道高速化事業等一覧

	線区名・区間	整備内容	効果	工期
幹線鉄道活性化事業	奥羽線 福島～山形	新幹線直通運転化	東京～山形 約3時間10分 → 2時間27分	平成4年7月開業
	石勝線・根室線 南千歳～釧路	高速化	札幌～釧路 約4時間30分 → 約3時間45分	平成8年度開業予定
	北越北線 六日町～犀潟	高速化	東京～富山 約3時間20分 → 約3時間	平成8年度開業予定
鉄道整備基金による無利子貸付制度による事業	智頭線等 上郡～鳥取	高速化	大阪～鳥取 約4時間 → 約2時間30分	平成6年12月開業
	日豊線 小倉～大分	高速化	小倉～大分 約1時間30分 → 約1時間20分	平成7年4月開業
	山陰線・宮福線等 園部～天橋立	高速化	京都～天橋立 約2時間 → 約1時間40分	平成7年度開業予定
	田沢湖線・奥羽線 盛岡～秋田	新幹線直通運転化	東京～秋田 約4時間30分 → 約4時間	平成8年度開業予定
	高徳線 高松～徳島	高速化	高松～徳島 1時間13分 → 59分	平成9年度開業予定
	東海道新幹線	輸送力増強	現行ピーク11本／時を15本／時まで可能とする。	平成11年度開業予定
	東海道線	貨物輸送力増強	コンテナ列車の長編成化 （現行20両編成主体 → 26両編成、32両編成）	平成11年度開業予定

これにより、６年12月には、新線建設とともに高速化事業が進められてきた智頭線・因美線（上郡・鳥取）が、７年４月には、日豊線（小倉・大分間）の高速化事業がそれぞれ開業した。

また、７年５月には、高徳線（高松・徳島間）の高速化事業に新たに着手した。

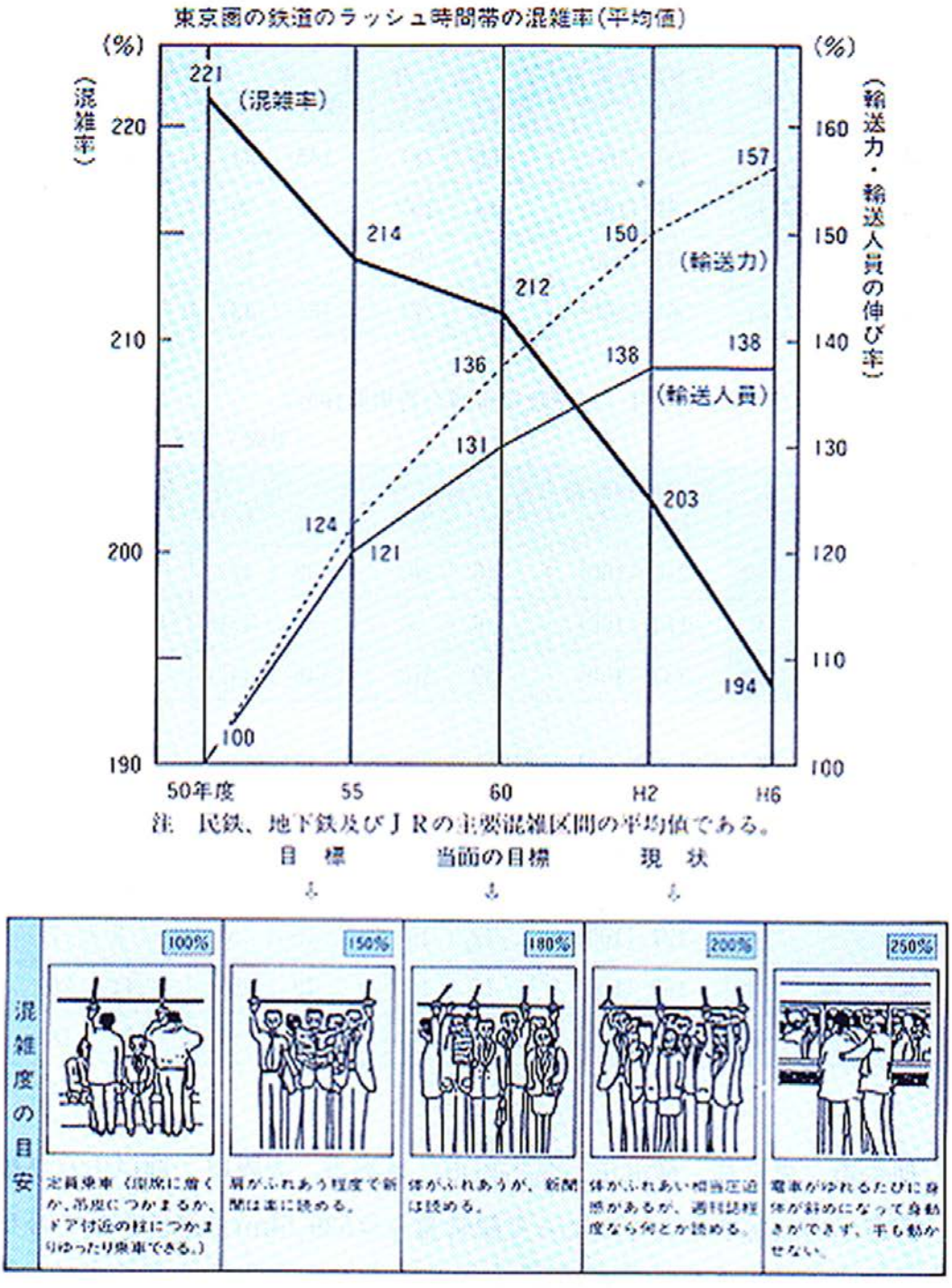
４　都市鉄道の整備

(1) 都市鉄道の計画的整備

東京圏を始めとする大都市圏における鉄道の通勤・通学時の混雑は、近年の輸送力増強の努力により緩和傾向にあるものの、未だ厳しい状況にあり、その緩和をはかるためには、今後とも都市鉄道の計画的な整備が必要不可欠である〔２－２－13図〕。

２－２－13図　大都市における通勤混雑対策

2－2－13図　大都市における通勤混雑対策



このため、東京圏、大阪圏及び名古屋圏については、運輸政策審議会から鉄道整備計画が答申されており、これに基づいた計画的かつ着実な都市鉄道の整備が図られているところである〔２－２－14表〕。

２－２－14表　大都市圏における鉄道整備の進捗状況

東　京　圏（昭和60年７月　運輸政策審議会答申第７号）

（平成７年８月１日現在）

整備状況	答申路線延長 [km] (%)	営業中 [km] (%)	工事中 [km] (%)	免特許済 [km] (%)
新設	431 (100)	163 (38)	145 (34)	35 (8)
改良・複々線化	89 (100)	14 (16)	35 (39)	12 (13)
旅客線化	41 (100)	5 (12)	5 (12)	－
合計	561 (100)	182 (32)	185 (33)	47 (8)

大　阪　圏（平成元年５月　運輸政策審議会答申第10号）

（平成７年８月１日現在）

整備状況	答申路線延長 [km] (%)	営業中 [km] (%)	工事中 [km] (%)	免特許済 [km] (%)
新設	219 (100)	43 (20)	92 (42)	6 (3)
複線化	114 (100)	6 (5)	54 (47)	12 (11)
合計	333 (100)	49 (15)	146 (44)	18 (5)

名　古　屋　圏（平成４年１月　運輸政策審議会答申第12号）

（平成７年８月１日現在）

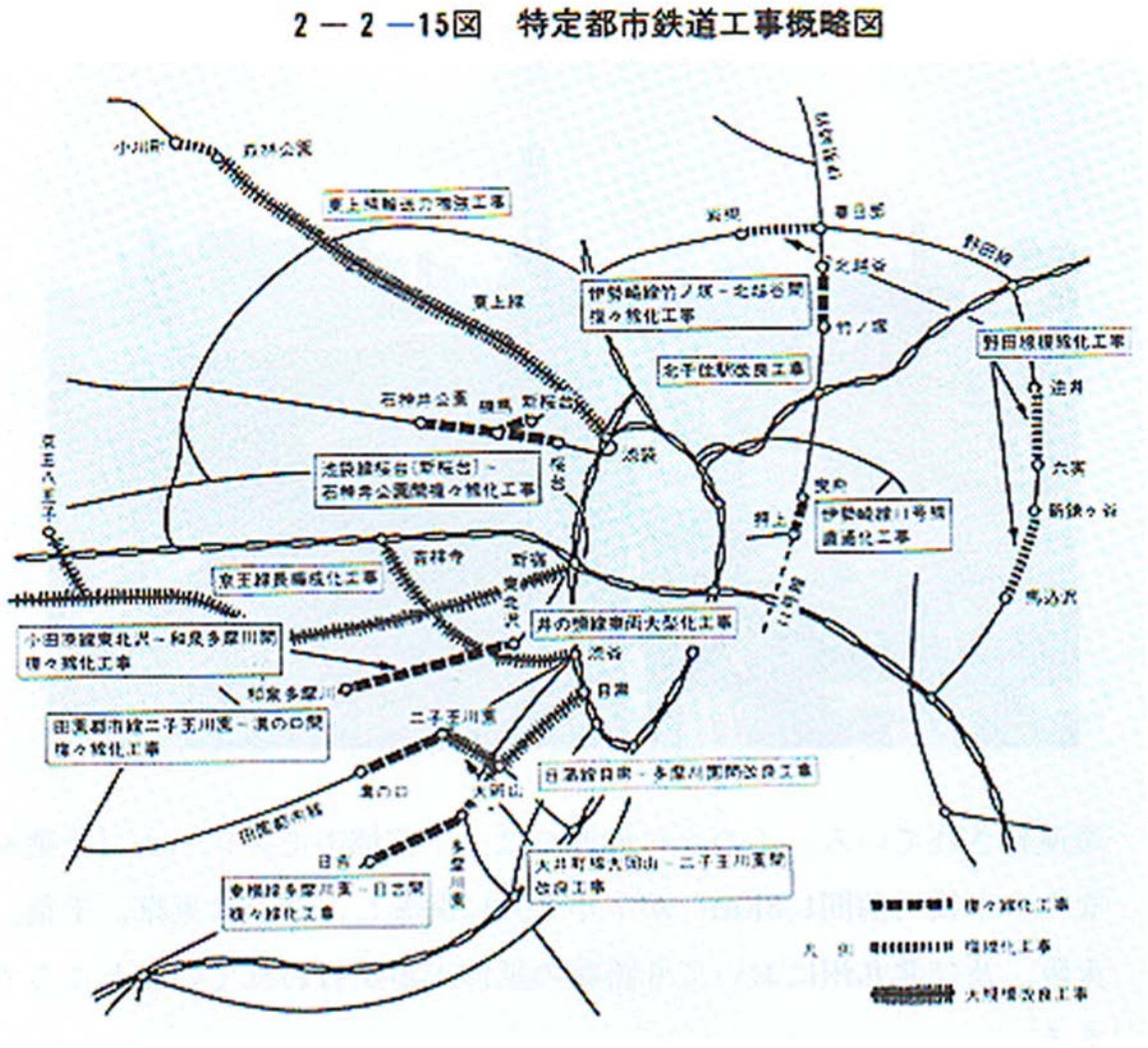
整備状況	答申路線延長 [km] (%)	営業中 [km] (%)	工事中 [km] (%)	免特許済 [km] (%)
新設	121 (100)	12 (10)	6 (5)	9 (7)
複線化	169 (100)	17 (10)	18 (10)	44 (26)
合計	290 (100)	29 (10)	24 (8)	53 (18)

(2) 大手民族による整備

大手民族鉄15社は、昭和36年から、新線建設等輸送力増強工事、安全対策工事及びサービス改善工事を内容とする投資を推進してきたところであり、現在は、第８次輸送力増強等投資計画に基づき、輸送サービスの向上等に努めている。

また、首都圏の大手民鉄５社は、混雑緩和に資する複々線化等の抜本的な輸送力増強を図るため、特定都市鉄道整備積立制度の活用による大規模工事を進めている〔２－２－15図〕〔２－２－16図〕。

２－２－15図　特定都市鉄道工事概略図



２－２－16図　特定都市鉄道工事

2－2－16図　特定都市鉄道工事



(3) 地下鉄の整備

地下鉄は、７年８月現在、帝都高速度交通営団及び９都市(札幌市、仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市及び福岡市）の公営事業者等によって総営業キロ539.5kmで運営されており、６年度の輸送人員は約4,804百万人、輸送人キロは約32,233百万人キロとなっている。なお、７年８月１日現在、地下鉄全体で124.6kmにのぼる新線建設が進められている。

(4) 旅客鉄道会社(ＪＲ)による整備

線路増設工事については、ＪＲ北海道札沼線(八軒～あいの里教育大間)及びＪＲ西日本福知山線(新三田～篠山口間)で複線化工事が進められている。また、ＪＲ東日本埼京線を新宿から恵比寿まで延伸するため、山手貨物線の旅客化工事が進められているはか、ＪＲ八高線(八王子～高麗川線間)で電化工事等が進められている。

(5) モノレール及び新交通システムの整備

モノレールは、７年８月現在、東京モノレール羽田線等９路線で営業運転されている。このうち最近では、千葉都市モノレール（千葉みなと～市役所前間1.8km）が７年８月に開業し、新たに東京、千葉、大阪、及び北九州において６路線の延伸工事が行われているところである。

新交通システムについては、７年８月現在、広島新交通アストムライン（６年８月開業）等９路線で営業運転されており、７年11月には、東京臨海新交通臨海線が開業予定であるほか、大阪及び横浜において２路線が工事中である。

(6) 宅地開発と一体となった鉄道の整備

大都市圏における宅地供給は重要な課題となっており、宅地開発と一体となった鉄道の整備が進められている。秋葉原とつくばを結ぶ常磐新線の整備については、３年３月、整備主体として第３セクター方式による首都圏新都市鉄道株式会社が設立され、同年10月には、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に基づき、運輸大臣、建設大臣及び自治大臣は、東京都、埼玉県、千葉県及び茨城県に対し、基本計画の承認を行った。同会社は、４年１月にこの承認基本計画の内容に沿って鉄道事業法上の免許を受け、秋葉原～新浅草間（５年１月）、守谷～伊奈谷和原間（６年１月）、新浅草～六町間（７年２月）について工事施工認可を受けて、事業を進めているところである。

(7) 設備投資を支える運賃改定

大手民鉄等においては、先に述べた輸送力増強及びサービス改善に伴う設備投資額の増加により、支出に占める資本費の増加割合が60％を超える状況であり、各社の経営努力にもかかわらず経営を圧迫する要因となっている。

このような状況から、７年１月に大手民鉄11社からは平均19.7％、営団からは16.1％の運賃改定認可申請があったが、各社の経営効率化の進展及び諸般の経済状況等を勘案し、改定率を大手民鉄について14.7％、営団については14.1％に圧縮した上で認可し、９月１日から実施された。

５　地方鉄道の整備

(1) 地方鉄道の現状

(ｱ) 中小民鉄の維持

中小民鉄は、地域における重要な生活基盤の一つとなっているが、過疎化による運賃収入の伸び悩みや人件費等の諸経費の増加等の理由から大部分の事業者が赤字経営となっている。これらのうち、他の交通機関への代替が困難であるものについては、当該鉄道の欠損額の一部を補助（欠損補助）し、また、自立的経営をめざして鉄軌道設備の近代化等を推進しようとするものについては、設備整備費の一部を補助（近代化補助）するなど従来から地方公共団体とともに各種の助成措置を講じている。

近年は、欠損補助において、経営努力による収支好転や、道路整備の進展等経営環境の変化等で対象となる事業者が減少したことにより縮小（10社から５社）した反面、平成３年の信楽高原鐵道の事故等に鑑み、４年度には近代化補助において安全対策に係る設備整備について制度の一層の充実を図ったほか、鉄道係員に対する教育補助制度を新設し、さらに５年度以降飛躍的な対象事業者の増加等に呼応し近代化補助の大幅増額を図るなど、全体的には中小民鉄に対する支援体制の強化が進んでいる。

今後、国及び地方公共団体においては、欠損補助を受けている事業者については速やかに欠損補助への依存から脱却するよう指導し、一般的には鉄道事業者の自立的経営のための努力は近代化補助等により支援していくことが必要である。

(ｲ) 転換鉄道の現状

地力交通線対策の一環として旧国鉄の経営から切り離された転換鉄道は、現在、地元自治体が中心となって設立した第三セクター等により運営されている。転換後、列車の運行回数を増加し利便性を向上させるなど様々な努力を行っているが、依然としてほとんどの事業者が厳しい経営を余儀なくされている。

今後は、事業者にあっては、前述の近代化補助（４年度より対象化）を積極的に活用しつつ、自立的な経営ができるよう一層の努力をし、地元地方公共団体等にあっては、経営安定のための基金の運用等を行うほか、旅客誘致のための積極的な働きかけを行うなど、鉄道経営を維持するための条件整備を行っていくことが必要である。

(ｳ) 地方鉄道のバス転換

７年９月に、利用者の利便確保に配慮しつつ、ＪＲ北海道深名線（深川～名寄間）を廃止し、バス輸送への転換を行った。

(2) 地方鉄道新線の整備

地方鉄道新線（＊）は、現在までに、秋田内陸縦貫鉄道（比立内～松葉間）、三陸鉄道（田老～普代、古浜～釜石間）及び６年12月に開業した智頭急行等10社が営業中であるが、さらに、北越北線（六日町～犀潟間）等残る４路線の建設が進められている。

＊地方鉄道新線：旧国鉄の地方交通線対策の一環として国鉄新鉄としての公示が凍結されていた路線のうち、地方自治体による第三セクターが経営することとなり、日本鉄道建設公団により工事が再開されたもの。

第３節　港湾・海岸整備の推進

１　港湾整備の基本的方向

(1) 長期港湾政策

新しい時代の潮流に対応した概ね2010年を目標とする「大交流時代を支える港湾－世界に開かれ、活力を支える港づくりビジョン－」を７年６月に策定し、長期的港湾政策の方向性を明らかにした。本政策を踏まえ、第９次港湾整備五箇年計画の策定など今後の港湾行政を進めていく〔２－２－17表〕。

２－２－17表　「大交流時代を支える港湾」の施策

2－2－17表　「大交流時代を支える港湾」の施策

政策1「大交流を支える港湾ネットワークの形成」

①国境を越えた経済活動を支える地域国際流通港湾の整備

・アジアとの活発な交流を支える地域国際流通港湾を全国20地域程度へ配置

②中枢国際港湾における国際コンテナ港湾機能の競争力の強化

・三大湾及び北部九州の中枢国際港湾及び全国８地域の中核国際港湾におけるコンテナターミナルの整備

③技術革新を活かした複合一貫輸送を推進する国内物流基盤の充実

・内貿ユニットロードターミナルの整備、ＴＳＬの実用化の動向を踏まえた対応

④港湾ネットワークの災害に対する機能の強化

・港湾ネットワークの多重化、代替機能の確保

⑤港湾ネットワークを活用した地域連携の促進

・港湾と高速道路等とのネットワークの構築、海の道を通した交流圏の形成

政策2「活力を支え安心できる空間の創造」

①多様な産業の誘導による地域活力の向上と雇用の場の確保

・新産業の臨海部への立地を誘導する産業空間の形成、快適な職場環境の確保

②親しみのあるウォーターフロント空間の新展開

・ウォーターフロント交流空間の形成、水辺に自由に行き来できる空間の整備

③地域活動を支える災害に強い港湾システムの形成

・災害に強い施設整備、臨海部における地域の防災拠点の整備

④持続可能な発展を実現する沿岸域の環境創造と廃棄物への対応

・健全で豊かな海域環境の創造、リサイクルの促進と廃棄物処分場の確保、大規模な緑の空間の創造

⑤低・未利用地の再編による豊かな空間の創出

・臨海部低・未利用地の物流、産業、生活のための空間としての再生

この長期港湾政策は、２つの政策を柱とし、さらにそれに基づく主要な施策から構成されている。

第一の政策の柱である「大交流を支える港湾ネットワークの形成」は、アジアをはじめとする諸国と活発に交流し共生型社会を実現するため、人、物、情報の交流を安定的かつ効率的に行うことが出来る港湾ネットワークの形成をめざすものである。そのため、①から⑤の施策によって、地域の国際物流を担う港湾整備、国際コンテナ港湾の競争力の強化、国内物流基盤の充実、かつ全体として災害に対するネットワーク機能を強化し、また地域連携を推進することとしている。

第二の政策の柱である「活力を支え安心できる空間の創造」は、人々が豊かさを実感できる生活を営めるように、地域の活力を支え、市民生活に安定と安心をもたらす港湾空間の創造をめざすものである。そのため、①から⑤の施策によって、臨海部における産業空間の充実、人々が憩い活動できる豊かな空間の創造、地域の防災機能の向上、沿岸域の環境創造と廃棄物への対応、臨海部の低・未利用地の豊かな空間への再編を推進していくこととしている。

(2) 新しい港湾整備五箇年計画に向けて

(ｱ) 社会・経済環境の変化と港湾に求められる役割

交通、産業、生活などの諸活動を支える基盤として、我が国の経済の健全な発展と国民生活の向上に大きく寄与している港湾の整備は、これまで８次にわたる港湾整備五箇年計画を策定し、これに基づいて進められてきた。平成７年度は第８次港湾整備五箇年計画のの最終年度となる。

現在、我が国の社会・経済環境は、国際的な相互依存関係の深化や競争の激化、国民の安全で安心できる暮らしへの要求への高まりなど、大きな変化の流れの中にあり、港湾整備に寄せられる要請も、質的に多様化し、量的に増大するなど変化してきている。このため、港湾審議会の学識経験委員を中心とする懇談会を設け、７年８月、緊急に解決すべき港湾整備の課題に対応するための基本的考え方として「中期的な港湾整備のあり方」を取りまとめた。この中で示された港湾整備の目標と具体的な施策を実現していくため、以下の内容を重点に、平成８年度を初年度とする第９次港湾整備五箇年計画の策定を進める。

(ｲ) 第９次港湾整備五箇年計画の目標と施策

(a) 国際競争力を有する物流ネットワークの形成

現在、国際海上コンテナ輸送は、輸送の効率化や貨物量の増大に対応し船舶の大型化が進展しており、大型化への対応が遅れている我が国の主要港が、世界の海運ネットワークから取り残されることがないよう、国際的な施設水準を早急に確保する必要がある。このため、三大湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾）と北部九州の４地域の中枢国際港湾において、高規格なコンテナターミナル群の形成を図り、世界に巡らされた航路網と高頻度の寄港サービスが提供される、いわゆる国際ハブ港湾としての機能の強化を図る。また、アジア等との交流拡大が進む地域の需要に応じて地域国際流通港湾等の多目的外貿ターミナルの整備を進めるほか〔２－２－18図〕、輸送時間やコストの削減等多様化する荷主の物流ニーズ等に対応して、各地域の中核となる中核国際港湾において、欧米等を結ぶ基幹航路の展開も視野に入れたコンテナターミナルの整備を進める〔２－２－19図〕。

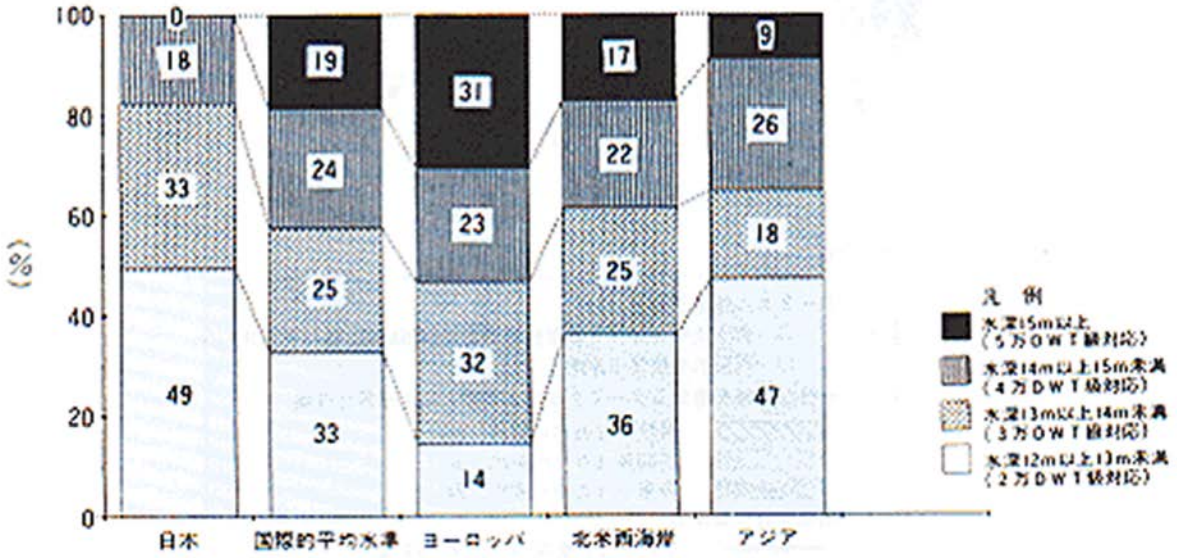
２－２－18図　地域国際流通港湾の配置構想

2 — 2 —18図　地域国際流通港湾の配置構想



2 － 2 －19図　水深－12m以上の大型コンテナ岸壁の現在の地域別整備状況

2－2－19図　水深－12m以上の大型コンテナ岸壁の現在の地域別整備状況

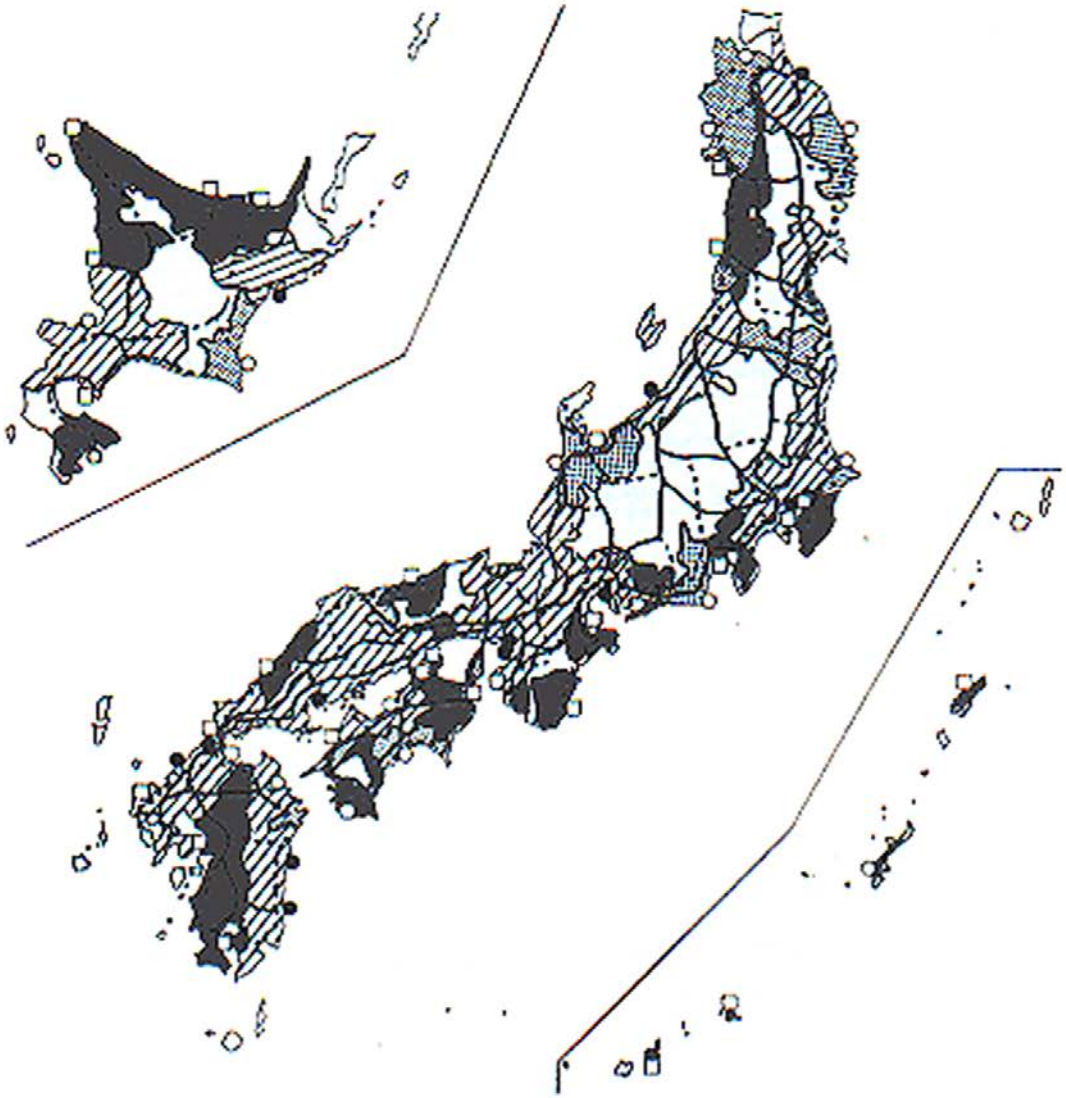


出典：「CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 1995
（コンテナ取扱上位50港）」及び運輸省資料より作成

また、海・陸の複合一貫輸送の進展に対応した内貿ターミナルの整備を進め、港への陸上輸送半日往復圏の割合を向上させるほか〔２－２－20図〕、背後圏とのアクセス向上のため、臨海部の道路網の充実を図る。さらに、ＴＳＬ（テクノスーパーライナー）に対しては、実用化の状況を睨みつつ、その高速性を生かすことのできる所要の施設整備を行う。

２－２－20図　複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの陸上輸送半日往復圏

2－2－20図　複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの陸上輸送半日往復圏



凡　例

ターミナル整備予定港

○　第９次港湾整備五箇年整備予定港（●は増設等の予定港）

□　将来的な整備予定港

十分な規模を有するターミナルによる陸上輸送半日往復圏

▨　現状　（カバー率約７割）

▨　2000年（カバー率約８割）

■　将来　（カバー率約９割）

高規格幹線道路網

——　供用中及び供用予定区間（9年度）

- - - - - -　未供用区間

(b) 信頼性の高い空間の創造

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、災害に強い港湾システムの構築を進めるため、以下の施策を講じる。

被災直後の緊急物資輸送や被災地域の復旧・復興等の支援活動のため、全国の主要港湾において海上からのアクセス確保のための耐震強化岸壁等の整備を促進するとともに、多目的に利用可能な港湾の空間を生かした防災拠点の整備を一体的に進める。また震災時の市民等の避難緑地を、背後市街地内での避難地と連携して港湾内において整備する。

被災地域内外の経済活動に及ぶ影響を軽減するために、新たにコンテナターミナルや中長距離フェリーターミナルの岸壁等の耐震強化を図るとともに、複数のタイプのフェリー等が利用出来るよう、乗降形式・着岸構造の汎用性の確保を図る。

また、海上交通の安定性の向上を図るため防波堤や航路の整備を進める。

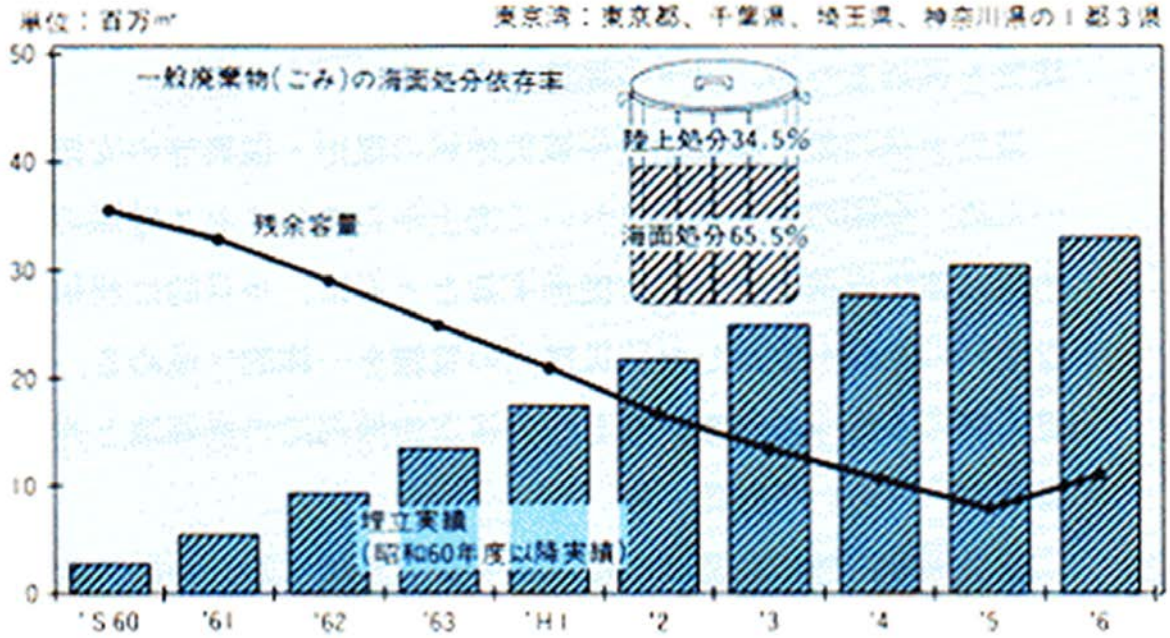
(c) 活力とやさしさに満ちた地域づくりの推進

港湾が、全ての人々が生き生きと活動できる魅力ある地域づくりを支えるため、緑地や新交通システム、旅客ターミナルの整備などを行い、豊かな生活環境及び安全な利用環境を形成する。併せて、水辺環境や海域環境の調和ある開発を進め、環境と共生する港湾（エコポート）の実現を図る。

一般廃棄物の最終処分のため、海面処分場を計画的に確保する。東京湾（東京、千葉、埼玉、神奈川の１都３県）においては廃棄物の３分の２を受け入れており、残余容量の逼迫している東京湾の処分場や〔２－２－21図〕、阪神・淡路大震災の瓦礫も受け入れた大阪湾フェニックスなどの整備等を推進する。また、首都圏の建設残土を地方の港湾建設に広域活用するスーパーフェニックスを推進するなど、資源の有効活用も図る。

２－２－21図　東京湾における昭和60年度以降の埋立実績と残余容量

2－2－21図　東京湾における昭和60年度以降の埋立実績と残余容量



(3) 新しい海岸事業五箇年計画に向けて

我が国は、四方を海で囲まれ、また、入り組んだ地形を持つことから、非常に長い海岸線を有し、その総延長は、約35,000kmにも及ぶ。このうち運輸省が所管している約4,480kmが、堤防、護岸等の海岸保全施設により、高潮、津波、波浪などから背後地域を防護する必要がある海岸（要保全海岸）であり、現時点では、この内の約2,960kmで海岸保全施設の整備が進められている。

近年、国民生活のゆとり指向等を受けて、海の楽しさが改めて注目されるようになり、「余暇空間」として、観光、レクリエーションや各種のマリンスポーツの場としての利用が進んでいる。さらに、地球環境の保全に対する関心が高まり、海岸は豊かな海を守り、育てる「環境空間」としての役割に改めて注目が集まっている。このような社会的ニーズを受け、今後の海岸整備の基本的方向を検討するため、海岸事業を所管する四省庁が共同で、「海岸長期ビジョン懇談会」を設置した。そして、数回の懇談会を経て、７年３月に21世紀初頭における海岸のあるべき姿、及びそれを実現するために国民、行政等が行うべき施策について「海岸長期ビジョン」が提言された。

第６次海岸事業五箇年計画（平成８年度～平成12年度）を策定するに当たり、この「海岸長期ビジョン」の提言を十分尊重し、計画に反映することとしている。

第６次海岸事業五箇年計画の主要な施策としては、高潮、津波、波浪等の災害や、海岸侵食に対して防護されていない海岸の安全性を確保するための施設の整備促進、地震時における海岸保全施設の安全性を確保するための耐震化等の実施のほか、津波防波堤の整備促進等があり、防災対策の充実を図ることにより、国民の生活・財産を守る質の高い安全な海岸の整備を推進するものである。

また、天然海岸に近い海岸の創造をめざし、「白砂青松」に欠かせない砂浜の維持、復元、創出や松林等、海岸の緑の創出を図るとともに、海岸に生息する生物、あるいはウミガメなど海岸を利用する生物の生体環境が脅

かされることのないよう自然との共生を図り、豊かで潤いのある環境を創造する海岸の整備を推進する。

さらに、日常生活の中で海に親しむことができ、高齢者や障害者などにも利用しやすい海岸、増大するしクリエーションニーズに応えた憩い、リフレッシュすることができる海岸、「白砂青松」に代表される美しく快適な海岸、地域の特色を活かし、様々な活動に利用され「まちづくり」の核となるような海岸など、利用しやすく親しみのもてる美しく快適な海岸の整備を推進する。

2　平成７年度港湾・海岸事業

(1) 港湾整備事業

第８次港湾整備五箇年計画の最終年次である７年度は、下記の事項に重点を置いて総合的港湾空間の整備を行っている。

(ｱ) 国際海上コンテナターミナルの整備

アジアの主要コンテナ港湾においては水深15ｍ級の高規格のコンテナターミナルが既に利用されているにもかかわらず、我が国においては未だ同規模のターミナルがないことが、我が国港湾の国際競争力の低下の一因となっている。一方、国際的な相互依存関係の高まる中、国際海上コンテナ貨物量、特に輸入貨物が急増している。これらに対応するため、国際海上コンテナターミナルの整備を東京湾、伊勢湾、大阪湾を始め19港で行っている。また、埠頭公社のターミナル整備に対して、港湾料金の低減による港湾の国際競争力の強化を図るための無利子貸付の拡充を行っている。

(ｲ) 大規模地震対策の推進

阪神・淡路大震災において有効性が評価された耐震強化岸壁については、引き続き震災時における避難者及び緊急物資等の海上輸送に活用するため、24港でその整備を行っている。また、避難地としての港湾緑地の整備を24港で、地盤の液状化による港湾施設の被災を防止するための液状化対策を８港で行っている。

(ｳ) 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備

自然環境負荷の低減を図り、労働力の不足、交通渋滞等の問題を解消するため、トラック輸送と海上輸送を円滑に接続する拠点として、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備を19港で行っている。

(ｴ) 快適な生活環境の創造

全国の一般廃棄物最終処分量の５分の１、東京湾においては３分の２を担う港湾における廃棄物処分場は、その残余容量が逼迫しており、早急な整備が求められている。このため、適正な海域利用や環境との共生に配慮しつつ、廃棄物埋立護岸による海面処分場の整備を39港と１湾で行っている。

(2) 海岸事業

港湾海岸では、人口・資産が集積する港湾地域を高潮や津波、侵食等の自然災害から防護するため、東京湾、伊勢湾、大阪湾等において高潮対策を、三陸・土佐沿岸において津波対策を、新潟港西海岸等において侵食対策を実施している。また、良好な海岸環境を創出するとともに、人々の快適な海岸利用の増進を図るため、博多港海岸、熱海港海岸等において海岸環境整備事業を実施している。

特に、全国の海岸の中で他の模範となるような海岸を選定し、重点的な整備を図る各種モデル事業を進めており、面的防護方式を取り入れ良質で多面的な機能を待った海岸保全施設を整備する「ふるさと海岸整備モデル事業」を津田港海岸など27海岸で、マリーナ等とあわせた複合的でかつ大規模な砂浜を整備する「ビーチ利用促進モデル地区」を宮崎港海岸など７海岸で、生態系と調和を図った海岸や天然海岸に近い海岸を整備する「自然環境保全型海岸整備モデル事業」を徳山下松港海岸（光地区）など４海岸で実施している。また、海岸事業と治山事業（林野庁）が一体となってかつての白砂青松を復元していこうとする「海と緑の環境整備対策事業」を海岸所管４省庁共同施策として平成７年度から新たにスタートしており、港湾海岸では新潟港海岸１海岸で実施している。

また、運輸省では、災害関連情報の迅速かつ確実な伝達のための情報インフラの整備を進めており、７年度第２次補正予算により、久慈港海岸等に津波計を設置し、津波情報の地域への提供等を行う。

第４節　港湾整備の推進

１　第７次空港整備五箇年計画の策定に向けて

計画的な空港及び航空保安施設の整備を推進するため、42年度以来「空港整備五箇年計画」を策定してきているが、現行の第６次空港整備五箇年計画は７年度をもって終了することとなっている。

このため、８年度を初年度とする第７次空港整備五箇年計画の策定を行うこととし、運輸大臣は、７年３月27日航空審議会に今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について諮問を行った。これを受けて同審議会では、同年８月24日、同審議会の空港・航空保安施設整備部会において中間とりまとめ（「第７次空港整備五箇年計画の基本的考え方」）が行われた。その概要は以下のとおりである。

運輸省としては、この中間とりまとめを受けて、８年秋頃に予定されている閣議決定に向けて鋭意作業を進めているところである。

○　21世紀に向け航空の意義が飛躍的に増大する中で、我が国が安定した発展を持続し、国際社会に一定の地位を確保するためには、時機を失しない国際ハブ空港等の整備が喫緊の課題であるという基本認識に立ち、関西国際空港の２期事業、中部新国際空港及び首都圏空港をこれまでの三大プロジェクトに続く新しいプロジェクトとして位置づけ、これを含めた大都市圏における拠点空港の整備を最優先課題として、次のように推進する。

(1) 首都圏

新東京国際空港については、円卓会議の結論を尊重し、平行滑走路等の整備を推進する。平行滑走路等の整備により空港処理能力が拡大した段階で、際内乗り継ぎ機能の向上等を図る。

東京国際空港については、沖合展開事業の３期計画の早期完成を図る（新Ｂ・新Ｃ滑走路の供用等）。

東京国際空港は沖合展開事業が完成しても21世紀初頭には再びその能力が限界に達することが予測されるため、海上を中心とした新たな拠点空港を建設することを前提として、総合的な調査検討を進める。このため、国と関係地方公共団体による協議の場を設け、候補地の選定等必要な検討を進め、結論を得た上で事業着手をめざす。

(2) 近畿圏

関西国際空港は、21世紀初頭にはその処理能力の限界に達すると予測されることから、全体構想のうち、当面、２期事業（平行滑走路の建設等）に早急に着手する。

その際、空港施設の整備主体と用地造成の整備主体を分離した事業手法（主体分離方式）を導入するとともに、税制上の優遇措置や、用地造成に対する無利子資金の割合を高める等の財源対策の在り方について１期事業以上に十分検討を行う必要がある。

(3) 中部圏

現在の名古屋空港の滑走路等の処理能力は、21世紀初頭に限界に達すると予測されるため、新しい空港について総合的な調査検討を進め、早期に結論を得た上、関係者が連携してその事業の推進を図る。その際、空域利用

の調整が必要であるとともに、定期航空路線の新空港への一元化についての地元調整等が図られている必要がある。また、主体分離方式の導入等事業の推進方策を早急に検討し、結論を得るべきである。

○　また、その他の空港整備についても、次のように推進する。

(1) 地域拠点空港及び地方空港

空港の新設及び滑走路の延長については、継続事業を中心として進める。新規事業については、需要への対応を基本としつつ、既存施設の高質化を図るための滑走路の延長等所要の整備を推進する。
ターミナル地域等の整備については、需要への対応を基本としつつ、所要の整備を推進する。

(2) 離島空港、コミューター空港等

離島空港については、ジェット化等所要の整備を着実に推進する。また、航空機購入費補助制度の改善を図る。
コミューター空港については、地域の創意工夫による事業運営の確保方策を検討した上で、所要の整備を推進する。

(3) 航空貨物施設

今後の貨物取扱量の動向等をふまえ、必要に応じた施設の整備を推進する。

(4) 空港周辺環境対策事業の推進

防音工事、移転補償、緩衝緑地帯の整備等の空港周辺環境対策事業を推進する。

(5) 航空保安施設の整備

航空衛星システム、管制データリンク等の次世代システムの開発・整備を図るとともに、航空路監視レーダー、２次レーダーのロングレンジ化、ＩＬＳ、精密進入用灯火等の現行システムを引き続き整備する。
○（別紙）今後の空港整備等にあたっての留意事項
空港整備特別会計に対する一般財源の拡充を含めた所要の財源の確保に取り組むことが適当である。

２　関西国際空港の整備

(1) 関西国際空港の現況

関西国際空港は、近畿圏の航空需要の増大に対処するとともに、大阪国際空港の環境問題の解決に寄与することを目的として、大阪湾南東部の泉州沖約５ｋｍの海上に建設された騒音問題のない我が国初の本格的な24時間運用可能な空港であり、平成６年９月４日に開港を迎えた。その後、平成７年６月にはホテル、ショッピングセンター等の入った複合管理棟（エアロプラザ）も開業したところである。

関西国際空港の特色としては、①24時間空港の利点を生かした多様なダイヤ設定による旅客ニーズへの対応及び物流の効率化が図られること、②関西圏各都市から鉄道、道路、海上交通によるアクセスが容易であること、③国内線、国際線の乗り継ぎが容易であること等が挙げられる。

現在の空港の利用状況は開港後１年間で航空旅客数1,589万人、同航空貨物量46万トンであり、また、平成７年夏季ダイヤ（８月）の段階で、海外25ケ国２地域52都市（468便／週）、国内線も国内28空港（82便／日）と結ばれている〔２－２－22表〕。

２－２－22表　関西国際空港の開港後乗入便数の変化

２－２－22表　関西国際空港の開港後乗入便数の変化

国際線乗入便数		関空開港前 伊丹乗入便数	平成６年 夏期許可便数 （関空開港時）	平成７年 夏期許可便数 平成７年８月
		11ケ国１地域28都市 （193便／週）	18ケ国１地域39都市 （334便／週） ＜337便／週＞	25ケ国１地域52都市 （459便／週） ＜468便／週＞
国内線乗入便数		関空開港前	関空開港時	平成７年８月
	関空	—	24空港67便／日	28空港82便／日
	伊丹	38空港148便／日	31空港121便／日	32空港121便／日

＜　＞は以遠便等を含めた着陸回数ベースである。

なお、平成７年７月１日より国際線の着陸料の引下げ（2,400円／トン→2,300円／トン）を行ったところであり、今後も乗り入れ便数の増加が期待される。

(2) 全体構想

関西国際空港の全体構想については、平成３年11月の第６次空港整備五箇年計画の閣議決定において、『関西国際空港の全体構想については、その推進を図るため、調査検討を進めるとともに、事業の健全な経営と円滑な実施を図るための措置に関し関係者間で具体的方策を確立する。』とされたところであり、この閣議決定の趣旨に沿ってボーリング調査等の全体構想調査を実施するなど国と地元が協力して調査、検討を進めてきたところである〔２－２－23表〕〔２－２－24図〕。

２－２－23表　関西国際空港の空港計画

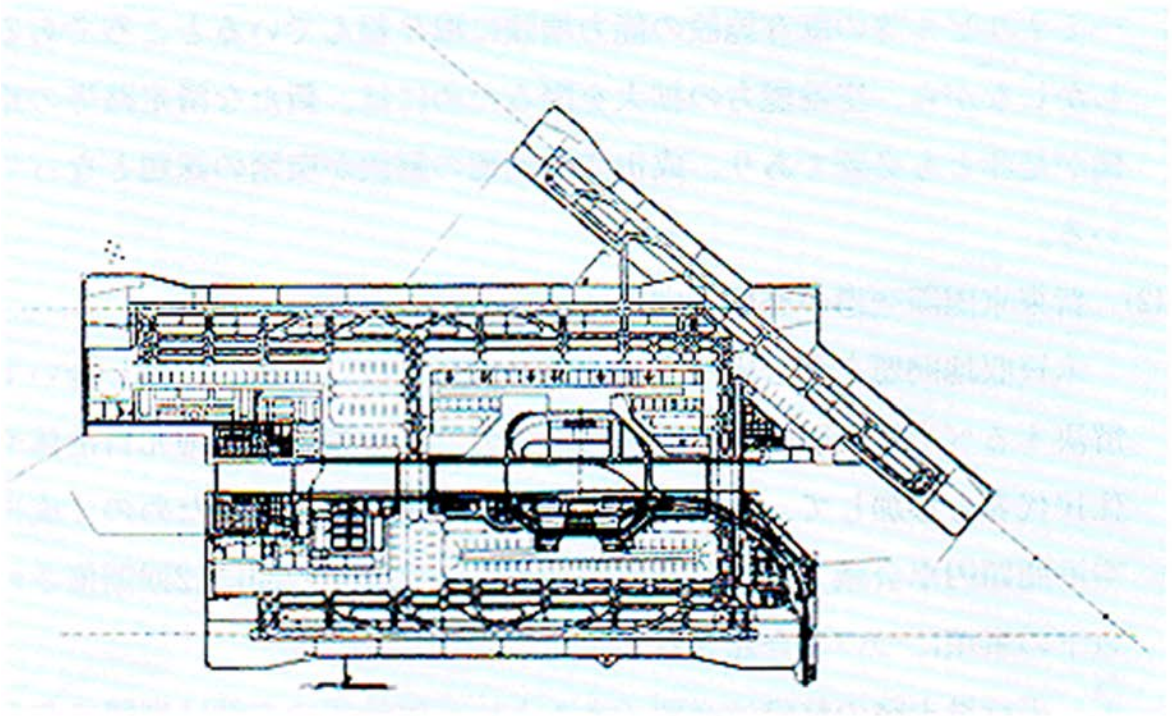
2－2－23表　関西国際空港の空港計画

	第1期計画	（参考）全体構想
規　模	滑走路：3,500m×1本	滑走路：4,000m×2本 ：3,400m×1本
	面　積：約510ha	面　積：約1,200ha
能　力	年間離着陸回数：約16万回	年間離着陸回数：約26万回

注　全体構想については、第2回関西国際空港関係閣僚会議（昭和59年2月）資料による。

2－2－24図　全体構想の完成図

2－2－24図　全体構想の完成図



（関西国際空港株式会社資料による）

平成7年8月には、前述のとおり、航空審議会において「第7次空港整備五箇年計画の基本的考え方」がとりまとめられたところであり、全体構想については前記のように記述されている。今後、運輸省においては、この中間とりまとめの趣旨に沿って適切に対応していくこととしている。

3　新東京国際空港の整備

(1) 空港の現況

平成６年度において成田空港には、38ケ国50社の航空会社が乗り入れており、その利用状況は、航空機発着回数12万3,000回、年間航空旅客数2,368万人、同航空貨物量158万トンに上っているが、現在供用中の滑走路１本では、既に乗り入れている航空会社からの強い増便要請や、41カ国からの新規乗り入れ希望に対応できない状況にある。

このため、昭和61年度から二期工事に着手し、平成４年12月には第２旅客ターミナルビルの供用を開始し、さらに、現在、第１旅客ターミナルビル等の既存施設の能力増強に取り組んでいるところである。

しかしながら、空港能力の拡大を図るためには、新たな滑走路等の整備が是非とも必要であり、成田空港問題の解決が喫緊の課題となっている。

(2) 新東京国際空港の整備に向けて

未買収地問題を含む成田空港問題については、平和的に話し合いで解決するべく最大限の努力をはらっており、千葉県等の地元自治体や住民代表も参加して、空港と地域の共生の道を話し合うための「成田空港問題円卓会議」が５年９月から６年10月までの間に12回開催され、以下の事項について合意された。

１．平行滑走路の整備は必要であるという運輸省の方針は理解できること。ただし、その用地取得は話し合いにより行うこと。

横風用滑走路の整備については、平行滑走路が完成する時点であらためて提案すること。なお、横風用滑走路計画用地を現滑走路と平行滑走路間の航空機の地上通路として整備するという運輸省の方針は理解できること。

２．円卓会議で提案のあった「地球的課題の実験村」の構想については、運輸省に検討委員会を設けて、すみやかに具体化のための検討を開始すること。

３．空港の建設・運営における公正を担保するための第三者機関として、共生懇談会（仮称）を設置すること。

４．騒音対策の一層の充実や成田空港周辺振興策などについては、円卓会議の結論に従ってその実現のために努力すること。

このように、円卓会議において今後の成田空港の整備を話し合いで進めていくことが合意されたことにより、成田空港をめぐる対立構造が解消し、成田空港問題は新しい局面を迎えることとなった。

(3) 新東京国際空港をめぐる新たな動き

こうした動きを踏まえ、本年１月に、円卓会議には参加していなかった空港建設反対派である小川派の農民から総理大臣及び運輸大臣宛てに、これまでの空港づくりについて反省を求める書簡が発出され、国側としても、空港建設にかかるこれまでの事態について改めて遺憾の意を表した書簡を閣議に報告の上発出した。これに対し、小川派は派としての反対運動の終了を表明し、本年７月には、小川派の農民と国等との間で裁判を通じて争ってきた問題を解消するとともに、今後対等の立場にたってこれからの空港建設の進め方について話し合うことを合意した。

また、本年６月には、成田空港第２旅客ターミナルビル南側エプロン部分に存する一坪共有地（いわゆる「梅の木共有地」）について、共有持分権が元地主に返還され、その元地主から当該土地の所有権を空港公団が取得した。

今後とも、円卓会議の結論を最大限尊重してその実現に努めるとともに、これまでの空港づくりの反省の上に立って誠意をもって話し合いを行うことにより、用地の取得や騒音移転の問題の解決に全力を尽くし、地域と共生できる成田空港の整備に積極的に取り組んでいくこととしている。

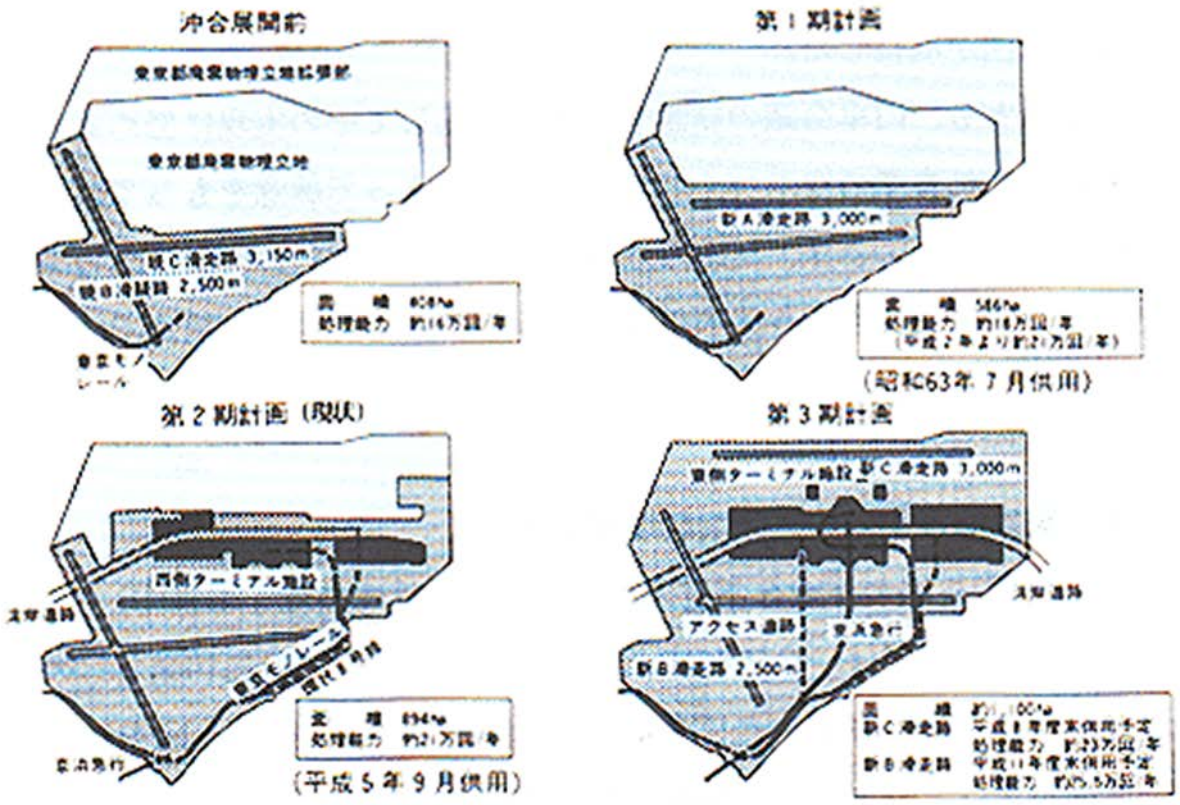
４　東京国際空港の沖合展開事業の推進

（新Ｃ滑走路の平成８年度末供用開始に向けて整備を推進中）

東京国際空港では、全国43空港との間に１日約270便（540発着）のネットワークが形成され、年間約4,100万人が利用している。同空港の沖合展開事業は、将来とも首都圏における国内航空交通の中心としての機能を確保するとともに、航空機騒音問題の抜本的解消を図るため、東京都の造成した羽田沖廃棄物埋立地を活用し、羽田空港を沖合に展開するものである〔２－２－25図〕。本事業においては、全体を３期に分けて段階供用を行うこととしており、第１期については、昭和63年７月２日の新Ａ滑走路供用開始をもって完了した。これによって、滑走路年間処理能力は以前より増大し、その後も順次増便が行われてきている。

２－２－25図　東京国際空港（羽田）沖合展開事業段階計画

2－2－25図　東京国際空港（羽田）沖合展開事業段階計画



第２期については、平成５年９月27日に西側ターミナル施設を供用開始し、完了した。これにより、西側旅客ターミナルビルや立体駐車場等のターミナル施設が整備され、また、空港へのアクセスとして東京モノレールの延伸、京浜急行と東京モノレールとの接続及び湾岸道路と環状８号線の空港への延伸が行われ、航空旅客の利便性が飛躍的に向上した。

第３期に係る事業については、平成２年度より着手した地盤改良工事を平成６年度で終了し、現在は平成８年度末の新Ｃ滑走路供用開始に向けて、用地造成及び滑走路、誘導路等の舗装工事のほか、航空保安施設等の整備を実施している。なお、新Ｂ滑走路については、平成11年度末供用開始予定であり、新Ｃ滑走路の供用開始後も引き続き整備を推進していく予定である。

５　その他の空港の整備

(1) 整備の現状

その他の空港の整備についても、昭和42年度を初年度とする第１次から第６次（平成３～７年度）に至る空港整備五箇年計画に基づき着実に実施してきている。７年10月１日現在で、我が国全体の空港の数は90、うちジェ

ット機の就航が可能な空港（滑走路2,000ｍ級以上）は59％に当たる53空港、大型ジェット機（ＤＣ―10、Ｂ―747等）の就航が可能な空港（滑走路2,500ｍ級以上）は30％に当たる27空港となっている。その結果、６年度においては、国内航空240路線（大阪国際空港から関西国際空港への移行路線及び震災対応の臨時便による路線を含む）のうち80％に当たる192路線でジェット機が就航し、ジェット機を利用した旅客数は国内航空総旅客数7,455万人の96％に当たる7,190万人を占めるまでに至っている。

(2) 将来の展望

７年度には新規事業として広島空港、山口宇部空港の滑走路延長事業の実施設計調査費が計上されており、コミューター空港の天草空港も含めて26空港において滑走路の延長事業等を進めることとしている。これらが完成すると空港の数は現在の90から94に、ジェット機の就航可能な空港の数は53から61に、大型ジェット機の就航可能な空港の数は27から36に増加する。この他に新設空港に関して、神戸空港の着工準備調査費が計上されている。

第３章　変貌する国際社会と運輸

第１節　国際交通サービスの充実

１　我が国の国際運輸の状況

現在我が国の経済規模は、世界の15％以上を占めるに至っているが、運輸の分野においても、〔２－３－１図〕のとおり、我が国を中心とする国際運輸活動が世界に占めるウエイトは大きいものとなっている。

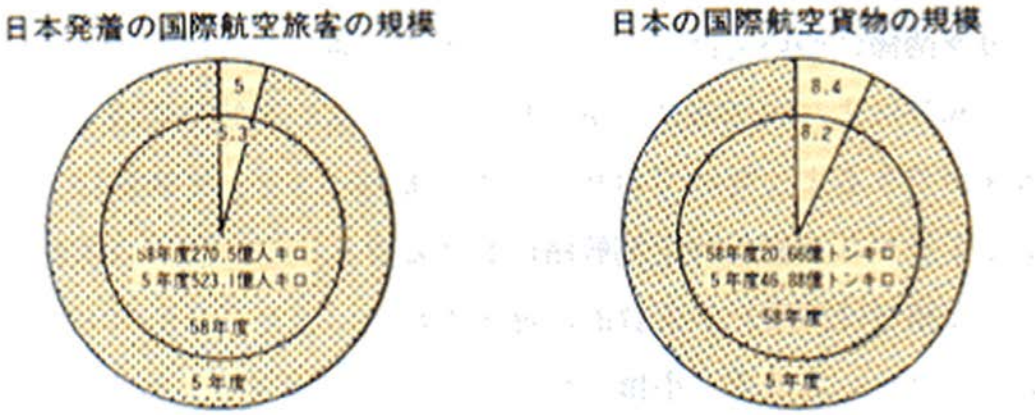
２－３－１図　世界に占める日本の経済規模と運輸

2－3－1図　世界に占める日本の経済規模と運輸（単位：%）



注　(1)　世界銀行「WORLD TABLES」による。
　　(2)　経済規模はGDP。

注　(1)　海上交通局資料等による。
　　(2)　貨物はトン・マイルベースである。



注　(1)　ICAO（国際民間航空機関）「CIVIL AVIATION STATISTISTICS OF THE WORLD」及び航空局資料による（国際定期のみ）。
　　(2)　旅客は人キロベース、貨物はトンキロベースである。
　　(3)　日本航空企業のみを対象とする。

我が国の経済は、諸外国の人・物との円滑な交流による相互依存関係の深化に伴って発展してきたが、特に近年、円高の進行や経済摩擦の激化、これらに対応した日本企業の海外進出や国際分業の進展、内需主導型経済への移行等、我が国を取り巻く経済環境は大きく変化している。また、平成６年に1,358万人にのぼった海外旅行者は、今後さらに着実な増加が予想される。

こうした状況の中で我が国は国際交通網の整備や国際政策協調を進めるとともに、交通安全対策の実施、開発途上国への経済協力等を通じて日本の進んだ運輸技術・ノウハウの提供等の積極的な貢献を引き続き進めるなど、国際運輸の充実に努力していくことが求められている。

加えて、国連海洋法条約を締結し、国際的な海洋秩序に参画するため、体制の整備に努力する必要がある。

2　国際交通網の充実

国際定期航空輸送は国際的な人的交流及び物的流通を支え、その促進を図るために必要不可欠なものであり利用者利便に適切に対応した運航路線と輸送力を拡充していくことが重要な課題となっている。このため、航空協定の締結及び既存の航空協定の改訂等による航空関係の一層の拡充をめざして航空交渉を精力的に行っている。６年９月から７年８月までの間に14か国との間で計15回の協議を行い、中国、フランス等11か国との間で乗り入れ地点の追加、輸送力の増強等国際航空路線網の拡充に合意している。

国際不定期航空については、地方空港の国際化を促進する観点から国際旅客チャーター便の運航を支援しており、６年度においては、全国37の東京、大阪以外の空港から約2,500便（片道ベース）の国際旅客チャーター便が運航されている。

海運については、我が国は「海運自由の原則」を政策の基本として、ＯＥＣＤ、ＷＴＯ、ＵＮＣＴＡＤ等の国際機関における活動に参加するとともに、米国、ＥＵ等と海運政策の調整及び意見交換を行ってきている。また、近年のアジア海運の発展を踏まえ、アジア地域の海運当局者間で意見交換を行うため、７年６月に「第１回アジア海運フォーラム」を東京で開催する等アジア各国との対話を進めているところである。

二国間の海運関係については、中国、韓国等の近隣諸国との間で、二国間協議の実施等により両国海運企業が相互主義に基づき航路開設や営業活動の確保ができるよう努めており、その成果の一つとして韓国においては、７年１月から日韓貨物定期航路におけるウェーバー制（自国籍船への優先的な積付け制度）が実質的に廃止された。また、ロシアとの間では、７年４月から北海道（小樽、稚内）とサハリン（コルサコフ）間に定期フェリー航路が開設された。

また、国際的な相互依存関係の深化の一方で、各国間の競争が進んでおり、我が国においても国際交通網を支える必要な社会資本を確保するよう空港・港湾の整備を進めている。

第２節　国際的課題に対応した運輸行政の展開

(1) 運輸ハイレベル協議

運輸省では、主要運輸当局と密接な意思疎通を図ることにより、運輸分野における諸課題について円滑な調整を行うため、運輸審議官と諸外国の次官クラスとの間で、運輸ハイレベル協議を実施している。７年４月には、ブラッセルを訪問し、欧州委員会第７総局長（運輸担当）と航空、海運、環境等日ＥＵ間の運輸分野における重要問題を中心に協議を行った。

(2) 日米包括経済協議

日米包括経済協議は、経済面における日米関係の新たな枠組みを構築するため、５年７月の日米首脳会談において枠組みの設置について両首脳間で合意されたもので、マクロ経済面、セクター別・構造面での協議及び「地球的展望に立った協力のための共通課題」がその柱となっている。

セクター別・構造面問題には、特に運輸省所轄の行政と関連の深い自動車・同部品問題等が、また、「地球的展望に立った協力のための共通課題」には日米運輸技術協力が含まれており、運輸省としても積極的な対応を行ってきたところである。

このうち、自動車・同部品分野については、①外国製部品の自主購入計画②ディーラーシップ及び③補修部品に係る規制緩和の３項目について、約２年にわたる協議の結果、７年６月28日に全て原則妥結し、同年８月23日、決着文書が日米間で取り交わされ最終決着に至った。

運輸省関係の決着事項である補修部品に係る規制緩和については、①規制の対象となる重要保安部品の削減②独立系整備工場の増加のため、特定部品専門の整備工場の認証制度の創設③構造等変更検査の対象範囲の見直し等の規制緩和について実施することとしている。さらに、決着事項の一つである「補修部品市場アクセス改善プログラム」に基づき、外国製補修部品情報ネットワークの整備、要望・苦情処理窓口の常設、内外無差別のキャンペーンの実施等を進めることとしている。

(3) 日米運輸技術協力

日米運輸技術協力は、日米両国に有益な運輸技術に関する協力により運輸分野全般における包括的な協力関係を構築するとともに、両国における効率的かつ安全な交通体系の整備に資することを目的とするものであり、５年７月の日米首脳会談で日米包括経済協議の中の「地球的展望に立った協力のための共通課題」の一つとして位置付けられ、６年２月に運輸大臣及び米国運輸長官との間で協力のための日米科学技術協力協定に基づき締結したものである。

上記実施取決めに基づき６年10月、第１回専門家会合を開催し、協力の枠組み及び高速鉄道技術、船舶からの油流出防止技術等７項目を優先協力項目として取り上げることに合意した。さらに、本年10月に開催された第２回専門家会合では、優先協力項目の他、「地震等災害時における対応」及び「交通機関の保安対策（テロ対策）」等につき意見交換が行われた。

(4) 日米航空協議

1953年に締結された日米航空協定（協定）は以遠権等の日米間の権益及び協定の運用が、きわめて不平等なものとなっており、その是正を目的とした日米航空協議が1976年以来断続的に行われている。

本年４月及び５月、米国のフェデラルエクスプレス社は、多数の新規以遠地点への運航開始を運輸省に申請したが、同社の新規以遠地点への運航は、以遠運航における不均衡を拡大し協定上も問題があるとして運輸省は処分を保留した。

その後、米国が同保留処分を不満として対日制裁措置暫定案を発表する等の経緯はあったものの、閣僚級での話し合い、次官級協議を経て、最終的には、閣僚級協議により①日本側が当該企業の以遠運航の一部を認めること②日本側が大阪－シカゴ・ニューヨーク以遠カナダ路線を獲得すること③本年９月から貨物分野における日米間の機会均等化等を内容とする協議を開始することで合意し、今後の日米間の不平等・不均衡是正への道筋を開いた。上記合意に基づき、本年９月に第一回日米航空貨物協議が開催された。

(5) ＷＴＯ（世界貿易機関）協定の発効

昭和61年より開始されたＧＡＴＴウルグァイ・ラウンドにおける交渉の成果として、平成７年１月に「世界貿易機関を設立するマラケシュ協定」（以下「ＷＴＯ協定」という。）が発効した。

ＷＴＯ協定の附属書の１つである「サービスの貿易に関する一般協定」においては、運輸、金融等のサービス分野の自由化促進のためのルールが定められた。航空分野については、航空機の保守等の一部の附随的な業務を除き、同協定の適用除外とされている。また、海運分野については８年６月まで継続交渉を行うこととなっており、我が方としては、海運継続交渉においても引き続き海運自由化の推進を図るべく対応していく必要がある。

(6) ＩＣＡＯ国際航空運送会議

現在の国際航空の枠組みは、1944年の国際民間航空条約（シカゴ条約）の下で加盟国が相互に締結する二国間の航空協定に基づき国際航空業務が営まれているところであるが、国際的に今後の国際航空のあり方について検討する動きが見られる。

こうした動きを受けて、1994年11月から12月にかけて開催された国際民間航空機関（ＩＣＡＯ）の国際航空運送会議においても、将来的な国際航空のあり方についての検討がなされた。その結果、(1)国際航空運送の枠組の変更の方向及びその速度は各国の実情に応じ機会均等の原則に基づいて各国自身が決めるべきこと、(2)自由化を行う場合も漸進的に行い寡占等に対する適切な防止措置を伴うべきことが確認され、一部の国の主張する性急な自由化は否定された。また、(3)自由化と二国間体制は共存し得るものであること、(4)近い将来における世界的な多国間体制は実現する見通しがないこと、(5)国際航空運送への参加は自国企業による直接参加が重要であり自国企業の存立が重視されるべきこと等が結論づけられた。

(7) 自動車基準・認証制度の国際化

我が国は、自動車基準・認証に関し、従来から基準の国際調和、認証手続の簡素化等を図ってきており、市場アクセスの改善に努めてきている。

また、米国及び欧州より要望のあった個別の技術的問題については、自動車基準・認証に関する専門家の意見交換等を通じ適切に対応していくこととしている。

灯火器の取付け位置の国際調和基準については、７年にその成果を国内基準に取り入れることとしており、今後とも、欧米の政府機関及び業界との意志疎通を図るとともに、国連欧州経済委員会自動車安全公害専門家会議

に積極的に参画し、自動車基準・認証の一層の国際化を図っていくこととしている。
さらに、国連ＥＣＥ1958年協定（自動車の統一基準の策定及び相互承認に関する協定）に加入し、自動車の認証において相互承認を行うことについて、具体的に検討を進めていくこととしている。

(8) 造船業における競争条件に関する国際協定の策定

ＯＥＣＤ造船部会では、元年10月より、造船業における公正な競争条件を確保するため、政府助成措置の廃止と加害的廉売行為の防止を主な内容とする新たな協定（いわゆる造船協定）に関する交渉が行われてきたが、６年12月に妥結し、現在、交渉参加国において同協定の発効のための所要の手続きが進められている。この協定の発効により、国際造船市場における健全な競争条件の確立が図られ、ひいては、市場の秩序維持、安定化が進展することが期待される。

(9) ＡＰＥＣ（アジア・太平洋経済協力）

アジア・太平洋地域における経済関係の緊密な協力を図り、地域の一層の発展に資するため、元年に発足したＡＰＥＣは、６年11月に、インドネシアのボゴールで開催された第２回非公式首脳会議において、自由で開かれた貿易及び投資という目標を先進工業経済は2010年、開発途上経済は2020年までに達成することを宣言するなど、米国の同地域重視の政策とも相俟って急速な盛り上がりを示している。
このような中にあって、運輸省では、運輸大臣会合、運輸ワーキンググループ及び観光ワーキンググループを中心に、成長著しい同地域において、米国、アジア諸国等と密接な連携をとりつつ、積極的な貢献を果たしている。
なお、11月中旬の大阪閣僚会議では、ボゴール宣言の具体化に向け、各ワーキンググループ、委員会等にて策定された作業計画などを基に、「行動指針」が策定される。

(ｱ) 運輸大臣会合

７年６月に、ワシントンにおいて各メンバーの運輸担当大臣が初めて一堂に会し、対等かつ平等な立場からの自由な意見交換がハイレベルで行われた。全体の合意により、ＡＰＥＣ域内運輸システムの構築に関して共同声明が取りまとめられ、我が国の基本的考え方や問題意識が十分反映された内容の「21世紀へ向けたガイドライン」や「協力と行動の優先事項」が盛り込まれた。当大臣会合の成果は運輸ワーキンググループの作業計画に反映される予定であり、その実現を図るべく対応する必要がある。

(ｲ) 運輸ワーキンググループの動き

現在、域内の政府系研究機関、研究内容等のリストを作成すべく我が国が提案した「運輸技術研究データベース」、自動車及び同部品の基準調和に向けた「道路輸送調和プロジェクト」、電子データ交換促進を図る「ＥＤＩプロジェクト」等のプロジェクトに積極的に対応している。今後とも、効率的で安全かつ環境にやさしい運輸システムの確立に向け、従来のプロジェクトとともに、新規プロジェクトについても対応することとしている。なお、平成７年９月にはシドニーで第８回会合が開催され、作業計画が採択された。

(ｳ) 観光ワーキンググループの動き

7年5月にニュージーランドで第6回会合が、10月に金沢市で第7回会合が開かれた。会合では、観光活動と関連した貿易の自由化に対する障害の除去などを主たる内容とする中長期の作業計画及び11月の大阪閣僚会議に向けての提言が取りまとめられた。

第３節　国際社会への貢献

１　国際協力の推進

(1) 運輸分野における国際協力の重要性

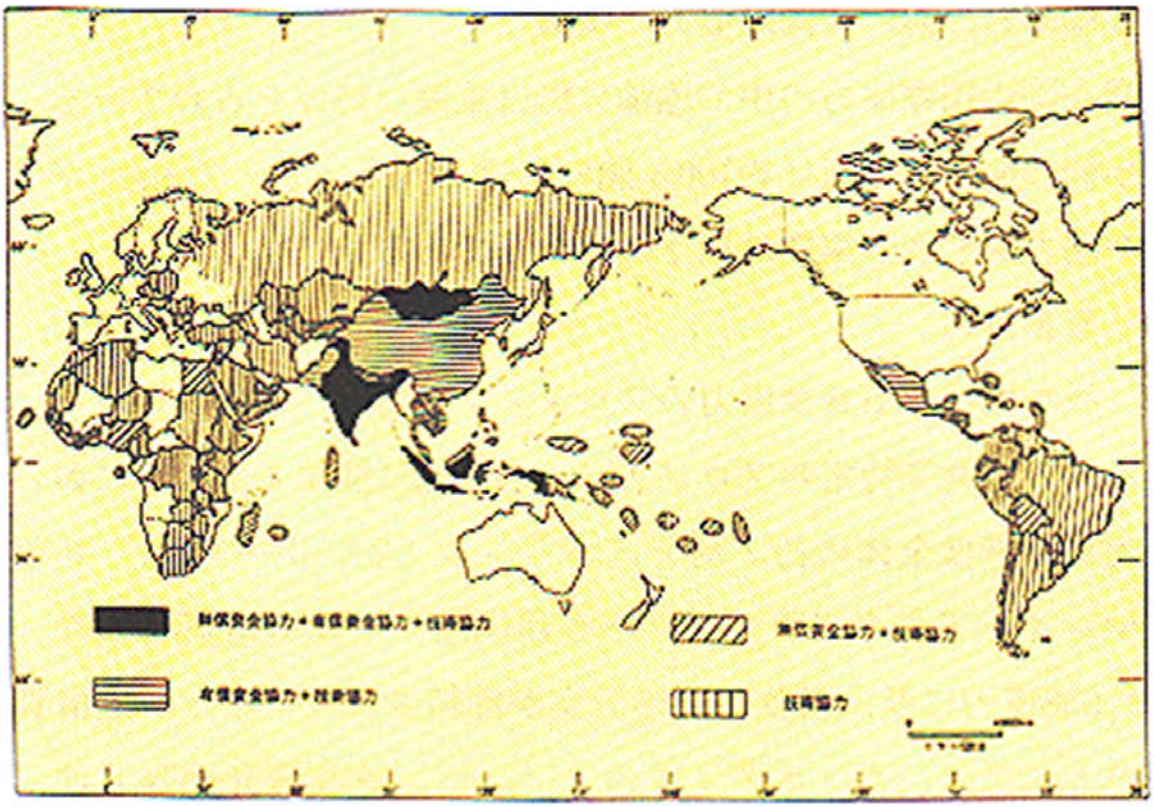
開発途上国の経済成長や生活向上のためには効率的な輸送体系の構築や観光の振興が不可欠であるが、開発途上国においては、資金及び技術の不足等からこれに十分対応できる状況になく、我が国に対して運輸分野の国際協力の要請が多くなされている。これに対し運輸省は、長い間の蓄積による優れたノウハウや技術力を活用し、基盤施設整備等のハード面のみならず、環境に配慮し、安全、効率的に輸送体系を運行していくためのソフト面も含めて、運輸分野の国際協力に積極的に取り組んでいるところである。

(2) 運輸分野における国際協力の実績

我が国の国際協力の中で運輸分野は重要な地位を占めている。過去５年間の協力実施国は約100ヶ国にのぼる〔２－３－２図〕。平成６年度の協力形態別の実績は以下のとおりである。

２－３－２図　最近５ヶ年の運輸分野における国際協力の対象国

2－3－2図　最近5ヶ年の運輸分野における国際協力の対象国



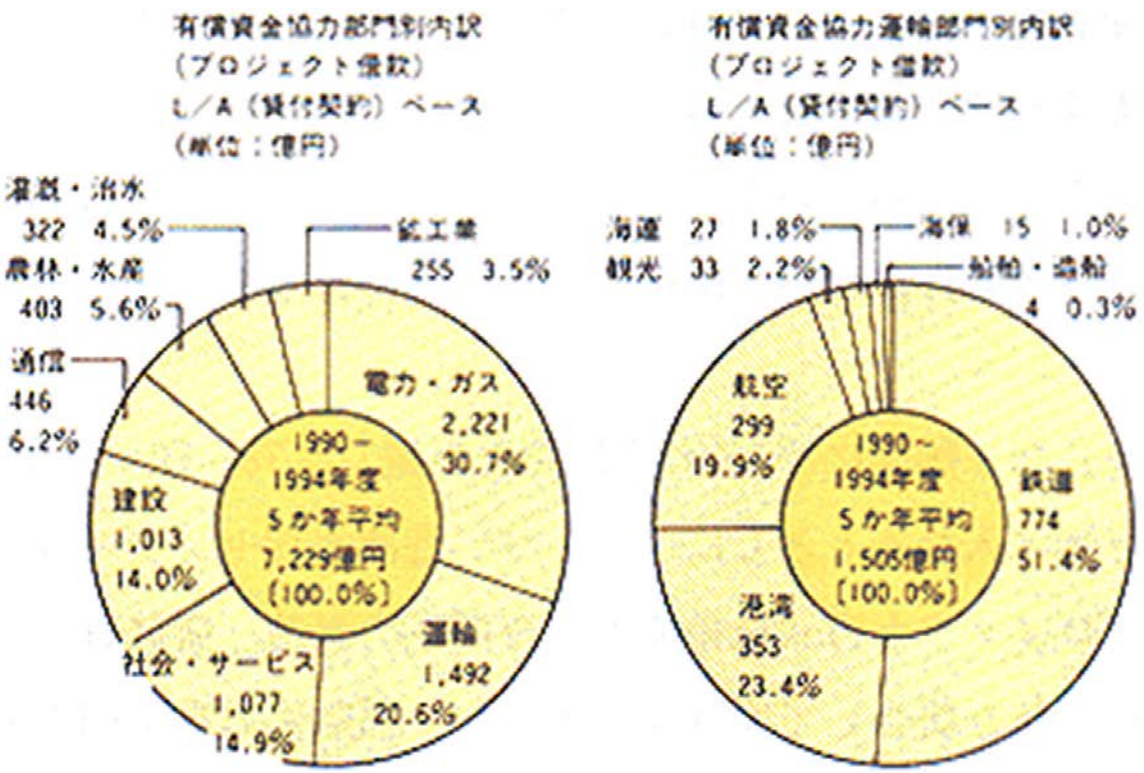
注　運輸省資料により作成

(ｱ) 資金協力

我が国の有償資金協力のプロジェクト借款（円借款のうち、鉄道、港湾の整備等特定のプロジェクトの実施に関するもの）において、運輸分野は全体の約２割を占めている〔２－３－３図〕。６年度はマレイシアのクアラルンプール新国際空港建設計画等14件、総額1,538億円に及ぶ借款の交換公文が締結された。また、無償資金協力としては、カンボディアのプノンペン港改修計画等８件、総額138億６千万円（国庫債務負担分を含む）を供与する交換公文が締結された。

２－３－３図　最近５ヶ年における有償資金協力の内訳

2－3－3図　最近5ヶ年における有償資金協力の内訳



注　(1)　年次報告書1994ＯＥＣＦ（海外経済協力基金）により作成
　　(2)　小数点第２位以下四捨五入

(ｲ) 技術協力

開発調査（途上国のプロジェクトについて基本計画やプロジェクトの実現可能性を検討するための調査）については、運輸分野が全体の約１割を占めている。６年度は、エジプト全国鉄道輸送網開発計画調査等35件について国際協力事業団を通じて、開発調査を実施した。

また、35ヶ国等に257名の専門家を派遣し、78ヶ国から342名の研修員を受け入れるとともに、トルコの港湾水理センター等６件についてプロジェクト方式技術協力（専門家の派遣、研修員の受入れ及び機材供与を総合して実施するもの）を国際協力事業団を通じて実施した。

(3) 国際協力の動向

（国際社会の変化への対応）

近年、アジア・太平洋地域における経済活動の活発化・相互依存関係の緊密化、東欧の市場経済への移行、旧ソ連邦中央アジア諸国のＯＤＡ供与対象地域化、ヴィエトナム、カンボディア等インドシナ諸国へのＯＤＡの再

開・本格化、ロシアに対する技術支援の開始等、国際協力を取り巻く環境が大きく変化しており、これらの変化に的確に対応し、協力を進めている。

（環境問題への対応）

特に、地球環境問題への対応には力を入れており、気候変動観測体制の整備、海洋環境保全等の地球規模にわたる環境問題のみならず、都市交通公害対策等の大都市環境問題への協力も積極的に推進している（第11章参照）。

（開発途上国のニーズへの的確な対応）

また、援助規模の量的拡大、多様化に伴い、我が国としての国際協力方針の明確化が求められ、４年６月、政府開発援助大綱が策定された。運輸省としてもこの大綱に則り、政策対話などにより開発途上国のニーズを把握するとともに、ニーズに的確に対応するため、運輸関係国際協力における国別、分野別の援助指針の策定を進めている。また、輸送機関の大きな事故が相次いで起きている開発途上国の輸送安全対策に関する協力、開発途上国船員等運輸分野の人材養成のための協力、ソフト面を含む総合的な物流体系整備に関する協力、「国際観光開発総合支援構想（ホリディ・ビレッジ構想）」に基づく開発途上国の観光開発への協力を実施している。

２　海上安全対策の推進

（タンカー安全対策の推進）

我が国は従来から、海上安全確保及び海洋環境保護については、関係諸国や国際機関との国際協調のもと積極的にその対策を推進してきている。国際海事機関（ＩＭＯ）では、我が国の提案により、５年11月には「油タンカーの安全確保及び海洋環境保護に関する総会決議」が採択された。これを受けて我が国では、平成６年度から人的ミスを削減しタンカーの安全航行を確保するための総合航行支援システムに関する検討を開始している。

（カーフェリーの安全対策）

６年９月にバルト海で発生したカーフェリー「エストニア」の沈没事故を契機に、ＩＭＯではカーフェリーの安全性に関する全面見直しの検討を行っている。我が国は、復原性に関する専門家をＩＭＯの会合に派遣する等、同検討の実施に対し積極的な対応を行ってきている。

（マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策）

我が国の重要なオイルルートであるマラッカ・シンガポール海峡においては、近年、通航船舶の増加、航行形態の多様化、地球環境問題への意識の高まり、国連海洋法条約において利用国の協力に関する規定が設けられたこと等状況が著しく変化している。また、昨年８月、村山首相に対しマハディール首相が、関係国の責任分担について議論する国際会議の開催についての協力を要請した。さらに、本年９月にはＩＭＯでマレイシアが同海峡における新たな航路帯の指定のための施設整備等を提案する等我が国への一層の協力を求める動きは高まりつつある。

このような状況下において、我が国は、従来から(財)マラッカ海峡協議会を通じた航行援助施設の整備とその維持管理やＩＭＯにおける検討への参加等を行っているところであるが、今後とも、前述の動きを踏まえて、積極的に対応していくこととしている。

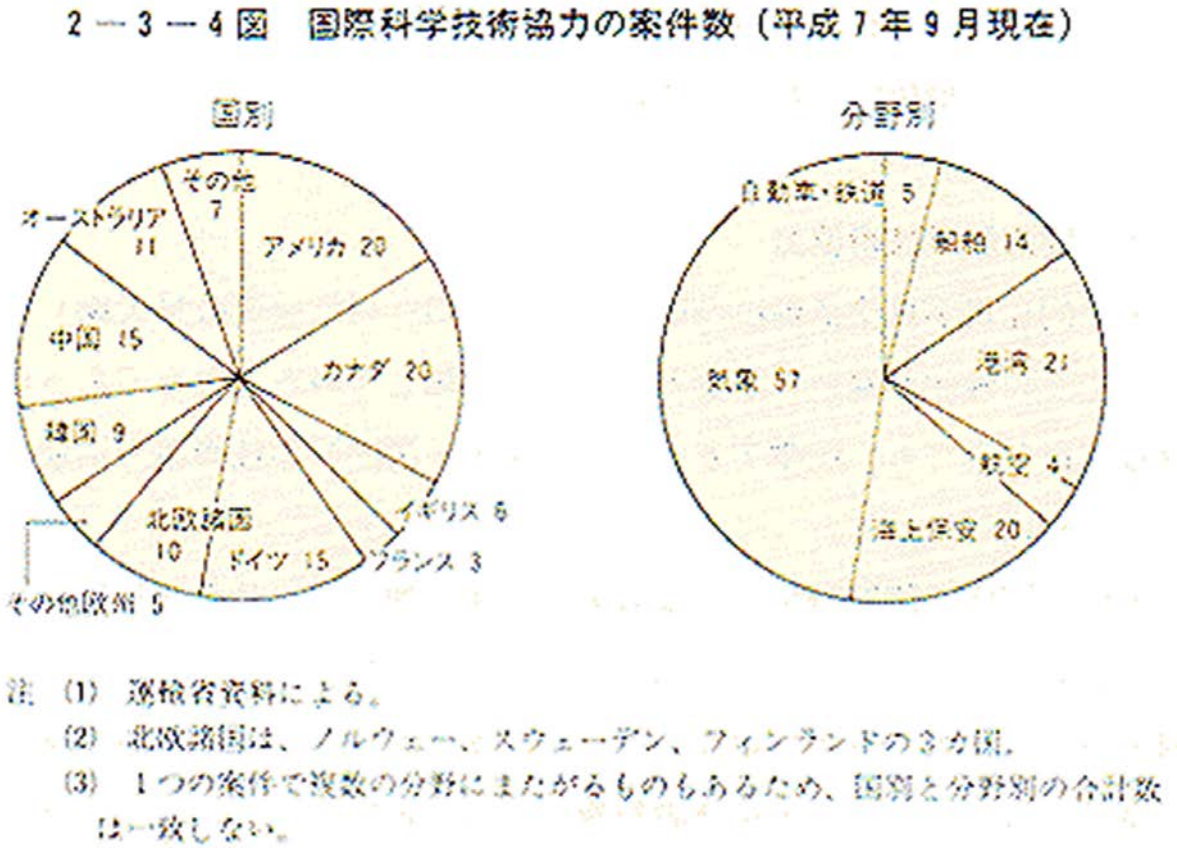
３　国際科学技術協力

国際的な科学技術活動については、政府の「科学技術政策大綱」においてもその強化が謳われるなど、重要性が増しているところであるが、運輸省においても、所掌する各分野に関する国際科学技術協力活動を積極的に推進している。

運輸省関係の国際科学技術協力案件は年々増加し、７年９月現在で16ヶ国（ＥＵを含む）、12テーマに及んでいる。また、科学技術庁の在外研究員派遣制度、外国人研究者招へい制度等を活用した研究者の交流を促進するほか、科学技術振興調整費を活用して国際共同研究を実施する等、協力案件の質的な充実を図っている。

協力の枠組みとしては、二国間協力（政府間の科学技術協力協定又は交換公文による取極を締結して行う協力及び貿易経済協議等に基づいて行う協力）が中心となっており、特にアメリカとの間では、科学技術協力協定に基づく活動に加えて、「天然資源の開発利用に関する日米会議（ＵＪＮＲ）」の海洋構造物専門部会及び海底調査専門部会において、それぞれ船舶技術研究所長及び海上保安庁水路部沿岸調査課長が部会長を務めており、その他、海洋鉱物資源、地震予知技術、耐風・耐震構造といった各専門部会において活動を行っている。また、日米包括経済協議「地球的展望に立った協力のための共通課題」の中では、日米運輸技術協力のほか、地球観測情報ネットワーク（ＧＯＩＮ）等において、海上保安庁、気象庁等が参加している〔２－３－４図〕。

２－３－４図　国際科学技術協力の案件数（平成７年９月現在）



運輸省としては、今後とも、情報交換、専門家交流、共同研究といった種々の形態の協力を実施していくこととしている。

第４章　新時代に対応した物流体系の構築

第１節　物流をめぐる経済・社会状況の変化への対応

１　効率的な物流体系の整備の必要性

近年の我が国経済は、バブル経済崩壊後、さまざまな局面で大きな変化に直面しており、これに伴い物流も構造的変革を迫られている。いわゆる「価格破壊」と呼ばれる商品の価格下落現象に伴う流通システムの合理化や、急激な円高といった経済状況の変化に対応して、一層の物流コスト低減が課題となっている。

一方、道路交通混雑の問題は依然として深刻であり、環境問題についても、地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出量抑制や、大都市地域を中心とした窒素酸化物の排出量抑制が重要な課題となっている。また、一時期ほどの逼迫感はないものの労働時間の短縮、若年労働者の減少からくる労働力不足問題が、中長期的には顕在化してくるものと思われる。

また、先般の阪神・淡路大震災への対応を教訓として、被災時の代替輸送の確保等を視野に入れた、災害に強い物流体系を築いていく必要がある。

こうした諸点を考慮しつつ、今後とも我が国経済や国民生活の真に豊かな発展を支える、効率的な物流体系の構築に取り組む必要がある。このため、幹線貨物輸送において海運・鉄道の積極的活用を図るモーダルシフトを始めとした複合一貫輸送の推進、各輸送機関の積載効率の向上を図る積合せ輸送の推進、各輸送機関を結ぶ港湾やトラックターミナル等の物流拠点の整備が必要となっている。運輸省では、これらの施策を積極的に進めるとともに、こうした効率化施策の達成度を総合的、客観的に評価することができる指標の開発等の調査を進める。

２　物流業の活性化に向けた環境の整備

物流に関わる事業者の間では、物流コストの低減を図りつつ、荷主や消費者の多様なニーズに合わせた物流サービスの充実が求められている。先進的な物流企業の中には、ロジスティクスという概念を導入し、物流を製造・販売の補完的機能としてではなく、原料調達から返品回収、廃棄物処理に至るまでの一連の事業活動を支える、一貫したシステムとして捉えるところが現れている。また、物流の効率化を目的として、製品の共同開発や販売委託等について異業種間の企業提携も見られる。

こうした動きにより物流業の事業機会は拡大しており、輸送サービスの高度化、効率化を促進するよう、物流業に係る規制については所要の緩和措置を進めていく必要がある。運輸省では、平成２年12月施行の貨物運送取扱事業法と、同法の施行状況を見直した６年３月の運輸政策審議会答中に基づいて、複合一貫輸送の推進と、更なる新規サービスを可能とする事業規制の緩和とを行っている。その一環として、事業者が輸送手段を選択できる宅配便（いわゆる「おまかせ宅配便」）を可能とする制度を創設し、また、申請者の利便向上を図って、許可、認可等の整理及び合理化を進めている。

さらに、荷主業界を含めた物流をめぐる取引慣行を見直し、サービス水準に対応した価格体系を構築することにより、事業者間の公正な競争を確保していく努力も必要である。

また、移動体通信やバーコードといった近年急速に進歩している情報通信・情報処理技術が、物流事業者によって積極的に物流に応用されてきているため、物流ＥＤＩ（電子データ交換）の普及等情報システムの標準化を検討していくべきである。

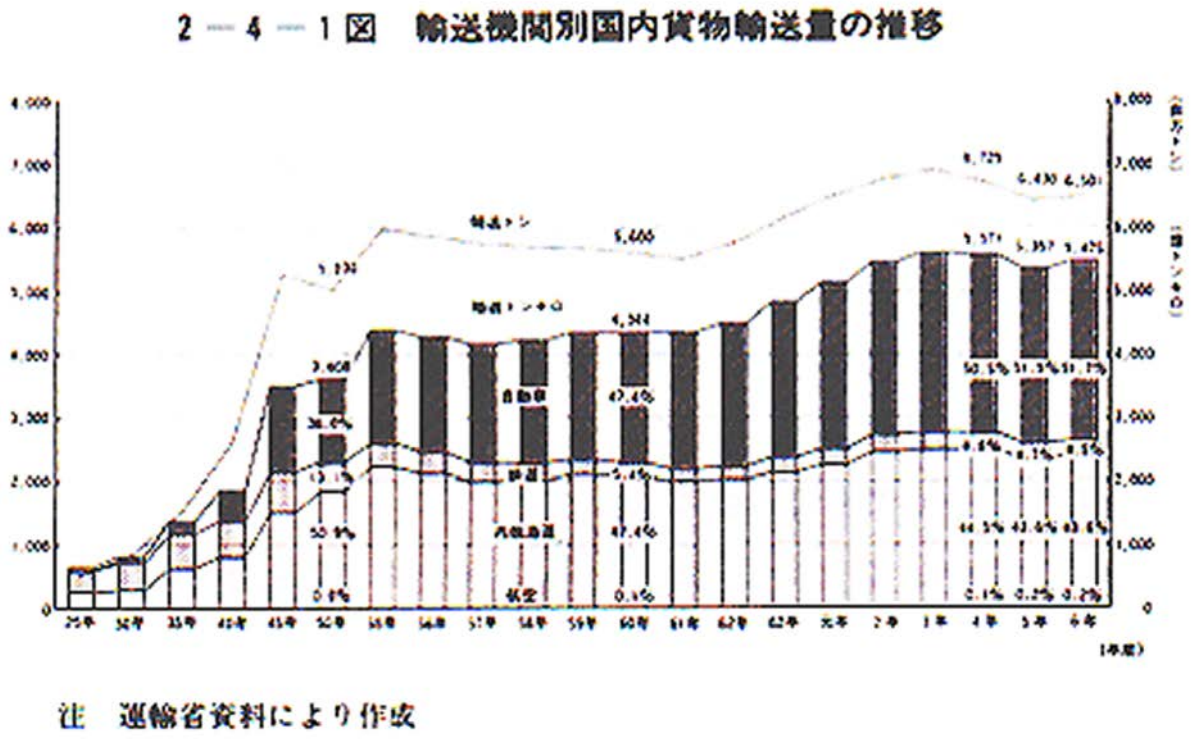
第２節　効率的な物流体系整備の推進

１　モーダルシフト・複合一貫輸送の推進

(1) モーダルシフト・複合一貫輸送の必要性

我が国の現状の物流体系においては、高速道路網を中心とした道路整備の進展と、ドア・ツー・ドア輸送や多頻度小口配送といった高度なサービスの浸透を背景として、機動性に優れたトラック輸送が中心となっている〔２－４－１図〕。

２－４－１図　輸送機関別国内貨物輸送量の推移



注　運輸省資料により作成

しかし、道路交通混雑の問題、自動車の排ガス等による環境への影響の問題、若年労働力不足、時短の進展といった近年の情勢は、トラック輸送への過度の集中に対する制約となっている。一方、海運・鉄道は、省力・低公害型の大量輸送機関という優れた特性を有しており、主に長距離幹線輸送においては、荷主・物流事業者等の理解と協力を得つつ、海運・鉄道へのモーダルシフトを図っていく必要がある。また、モーダルシフトの輸送形態としては、トラックのもつ戸口までの輸送機能と海運・鉄道のもつ大量輸送機能を組み合わせた複合一貫輸送が基本であり、荷主のニーズに応じてサービス水準の多様化・高度化を可能にすることが求められる。

(2) モーダルシフト推進のための施策

モーダルシフトを進めるためには、海運や鉄道の輸送能力と利便性の向上、またトラックとの積替え効率の向上が不可欠である。運輸省では、そのためのハード・ソフト両面の環境整備について、引き続き金融や税制の優遇措置等の支援措置を講じている。

ハード面では、海運については貨物の積替えを円滑化するためのユニットロードシステムの整備を推進している。このほか、コンテナ船、ロールオン・ロールオフ船、自動車専用船等モーダルシフトに適合した船の整備を進め、船腹調整制度の弾力的運用や内航近代化船に係る船舶特別償却制度の拡充等を行っている。また、高速貨物船テクノスーパーライナーや港湾の物流処理能力を高めるための高速荷役システムの技術開発を進め、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルや港湾と幹線一般道路等を直結する幹線臨港道路の整備を推進している。鉄道については、編成の長大化やダイヤの整備等によりコンテナ列車の輸送力増強を図るとともに、貨物駅の積替え施設の拡充、オンレールトレーラー等の新技術の開発を推進している。

ソフト面では、貨物の特性に応じたモーダルシフト推進方策やモーダルシフト量に関する調査、周知活動の一環として導入事例集の作成及び配布、地方運輸局におけるモーダルシフト推進協議会の設置に係る指導、助言等の施策を行っている。

(3) 一貫パレチゼーションの推進

複合一貫輸送においては、貨物の積替えが必然的に伴うことから、積替えの円滑化は複合一貫輸送の推進に必要不可欠である。一貫パレチゼーションは、貨物を荷主から荷受け人まで一つのパレットに積載して輸送する輸送方法であり、積替えの際にフォークリフト等の荷役機械を使用するので大幅な効率化を図ることが出来る。さらに、パレットの標準化によって、使用効率を向上させることができる。

このため運輸省では、ＪＩＳ規格とされたT11型パレットの普及を促進するための金融支援、同パレット導入の成功事例集の配布等を通じての事業者に対する周知活動、さらには、同パレットをアジア地域における標準的パレットとして普及させることを目的とした、日韓物流標準化協議の開催等一貫パレチゼーション推進方策を積極的に展開している。

2　積合せ輸送の推進

(1) 積合せ輸送の意義

トラック輸送は、小ロットかつ多頻度の利用が可能な機動性に特長があるものの、自動車交通量の増加に伴う環境問題や道路交通混雑等に対処するとともに、物流コストの低減という要請に応えるためには、過度の交錯輸送を避ける等、輸送効率の向上を図ることが不可欠となっている。このためには、トラック一台当たりの積載効率を高めていくための取り組みが必要である〔２－４－２表〕。

２－４－２表　営業用トラックと自家用トラックの比較

2－4－2表　営業用トラックと自家用トラックの比較

（平成6年度）

項　　目	営　業　用	自　家　用
輸送トンキロ（A）	2,097億トンキロ (74.7%)	709億トンキロ (25.3%)
能力トンキロ（B）	3,942億トンキロ (64.9%)	2,129億トンキロ (35.1%)
輸送効率（A／B）	53.2%	33.3%
トン当たり平均輸送キロ	83.3km	23.2km

注　(1)　運輸省「自動車輸送統計年報」による
(2)　能力トンキロとは、各車両が常に最大積載量の貨物を輸送した場合のトンキロを表したもの。
(3)　軽自動車を含む。なお（　）内の数字は営業車、自家用車それぞれの割合である。

たとえば、複数荷主の貨物の積合せができず、片道輸送が多い自家用トラックは、積載効率が低くなる場合が多いため、営業用トラックによる積合せ輸送を積極的に活用していく必要がある。また、積合せ輸送を効果的に推進するためには、荷主、物流事業者間の情報共有や、配車に関する情報システムを高度化することが必要である。

(2) 幹線共同運行の推進

トラックの長距離幹線輸送については、積載効率を上げることによるメリットが特に大きい。現状でも、土日等の閑散期において特別積合せ運送事業者が協力して特定地域への共同運行を行っている事例がある。また、複数の荷主が協力して情報交換をし、帰り荷を確保するといった事例もある。これらは、運送業者側のコスト削減のみならず、環境問題の改善等にも資するものであり、今後とも荷主企業を含む関係者の積極的な取り組みが期待される。

また、幹線輸送の共同運行を推進するためには、都市内及び周辺部において、幹線トラック輸送と地域内トラック輸送に携わる複数の貨物自動車運送事業者が利用可能な公共トラックターミナルの整備が必要である。

(3) 地域内共同集配システムの構築

都市内・地域内の商業・業務集積地域においては、配送はトラック輸送に依存せざるを得ない。しかし、荷捌き場等の用地の確保が非常に困難であることから、路上駐車の増加と相まって慢性的な交通混雑の原因の一つとなっており、共同集配の推進が急務となっている。

これに対して、6年3月に運輸政策審議会で「地域内物流効率化のための方策について」の答申がまとめられた。運輸省ではこれを受けて、各地方運輸局等を通じ、地域内の共同集配システムの構築に向けて、関係者からなる協議会を設置している。福岡市の天神地区では、地元経済団体、トラック協会、関係行政機関等による協議

会を開き、６年９月に第３セクターによる共同輸送会社が設立された。この他にも、広島市や横浜市のみなとみらい21地区等でも既に協議会が開催される等、各地で取り組みが進んでいる。

また、４年10月より施行された中小企業流通業務効率化促進法に基づき、中小企業者たる運送事業者、荷主等が共同で実施する流通業務効率化事業に対する支援を行っており、これまでに土浦、札幌、八戸の３協同組合の効率化計画の認定を行った。さらに、積合せ輸送の拠点となる共同配送センター等の建設については、日本開発銀行等による融資や税制優遇措置を活用している。

３　物流拠点の整備

港湾、貨物駅、倉庫、トラックターミナルといった物流拠点は、貨物の保管、荷捌き等貨物流通活動の円滑化のための様々な活動が行われる物流の結節点であり、その整備の如何が、物流システム全体の効率化やサービス水準に大きな影響を及ぼす。このため、港湾、空港といった基本インフラの整備を着実に進めるとともに、倉庫、トラックターミナル等民間事業者により整備される物流拠点についても、種々の優遇措置等により整備を促進している。

特に近年では、物流ニーズの高度化、多様化に対応して保管、荷捌き、流通加工機能、高度情報処理機能等を併せ持った、複合的物流拠点の整備が求められている。また、物流コストのより一層の低減、輸入促進等物流構造の変革に対応し、自動化・情報化を進めながら物流機能の集約を行う流通対応型物流施設、輸入対応型物流施設等の整備が求められている。これらに対応するため、「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法」に基づく金融や税制の優遇措置等によって支援を行っている。また、「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づく金融や税制の優遇措置等を活用して、地方都市周辺における流通業務市街地の整備を促進している。

しかしながら、民間事業者による公共的な物流拠点の整備については、初期投資が莫大であるうえに投下資本の回収に時間がかかることから、なかなか整備が進まない面が見られる。特に都市部においては、用地取得の困難性から物流拠点の絶対数の不足、既存施設の老朽化等の問題が生じ、拠点整備の一層の促進が必要になっており、運輸政策審議会物流部会において、物流拠点の整備のあり方について検討を行っている。

第３節　輸入拡大に対応する国際物流の円滑化

１　国際複合一貫輸送の推進

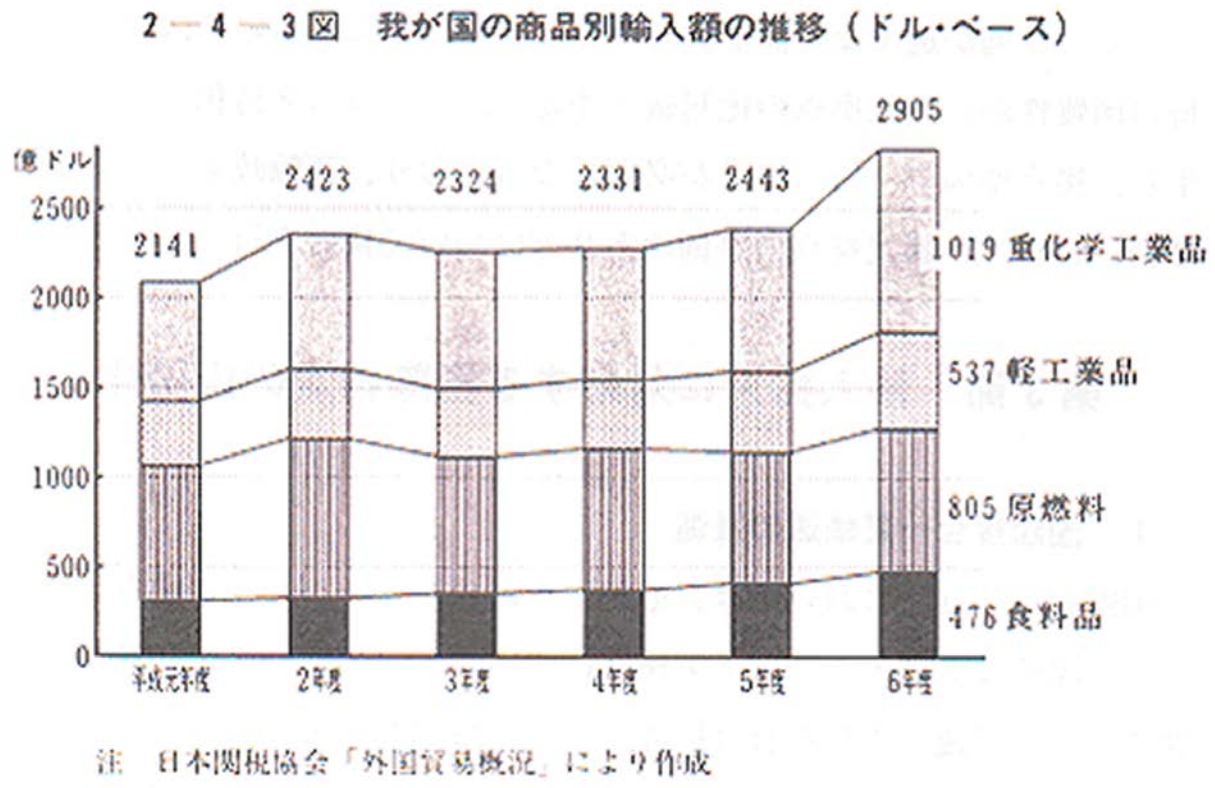
国際物流の分野においては、近年、経済のグローバル化の動きを受けて、国際的なドア・ツー・ドア輸送について、フォワーダーが荷主との間で一貫して運送責任を負う国際複合一貫輸送が発展しており、国際宅配便等の高度な物流サービスが急速に普及している。また、アジア地域を主とする日本企業の生産拠点の海外進出に伴い、その製品等の国際複合一貫輸送を担うため、貨物運送取扱事業者の海外進出も活発化している。

こうした状況に対応して、運輸省では、我が国の国際貨物運送取扱事業者の諸外国における事業活動につき公正な機会を確保するため、諸外国との調整等を行っている。

２　輸入インフラの整備

我が国の貿易環境は、生産拠点の海外移転や円高による割安な海外製品の流入によって大きく変化しており〔２－４－３図〕、また、円高の是正、貿易黒字の是正等を理由に、更なる輸入の拡大が求められている。このため、国際物流と国内物流との接続の円滑化が一層求められてきており、港湾、空港の整備を進めるほか、輸入品の保管、配送を円滑に行うための倉庫、上屋等を整備し、将来的には輸送機器の国際標準化等を促進する必要がある。

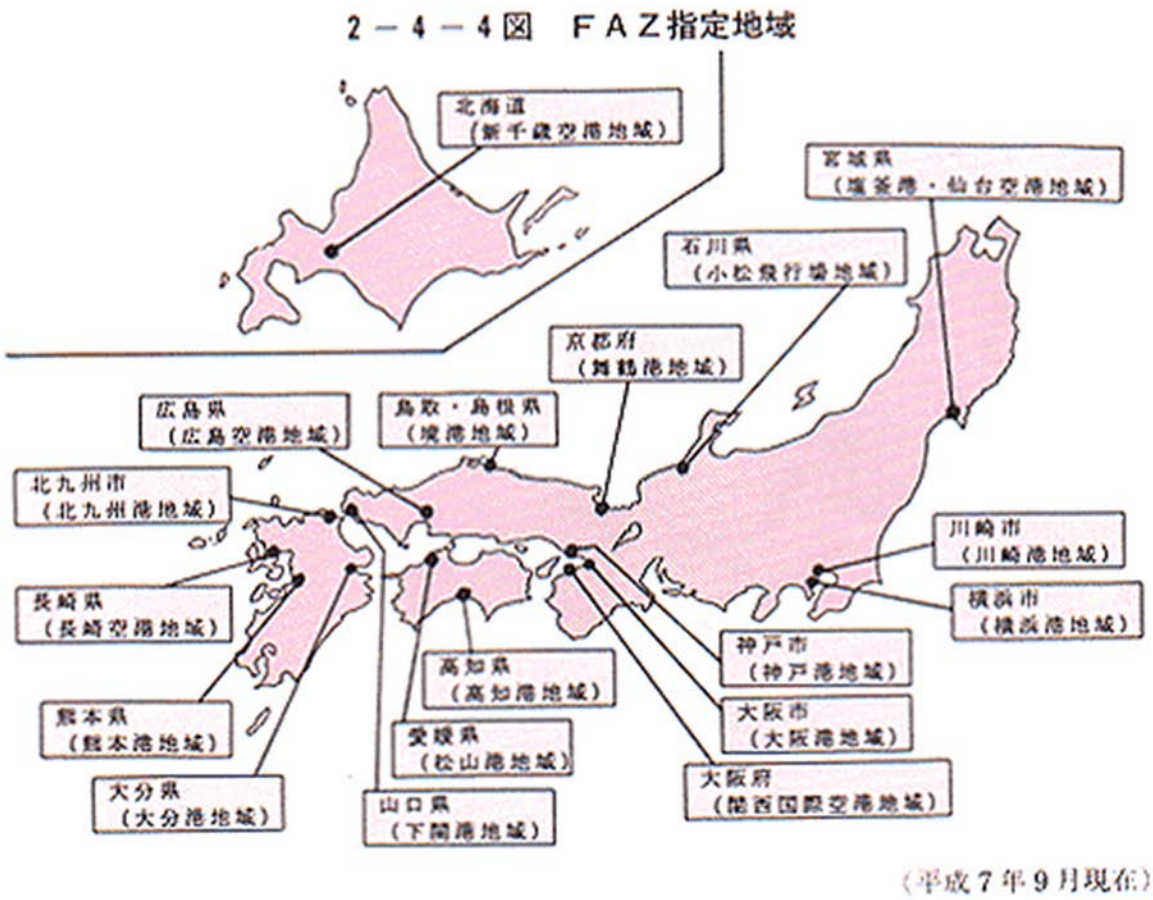
２－４－３図　我が国の商品別輸入額の推移（ドル・ベース）



注　日本関税協会「外国貿易概況」により作成

また、４年７月に施行された「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時処置法」に基づき、港湾又は空港及びその周辺地域に輸入促進地域（フォーリン・アクセス・ゾーン＝ＦＡＺ）を設け、当該地域における輸入促進に寄与する事業を支援し、輸入貨物の円滑な流通を図っており、これまでに18地域の地域輸入促進計画が承認されている〔２－４－４図〕。

２－４－４図　ＦＡＺ指定地域



さらに、ＦＡＺの一層の整備を推進するため、７月11日に、同法の10年間延長、ＦＡＺ内の特定集積地区における輸入貨物流通促進事業等に対する支援等を内容とする改正が行われた。

第５章　観光レクリエーションの振興

第１節　旅行の振興

(1) 旅行業の現状

わが国において旅行業を営もうとする者は、旅行業法により、登録を取得した上で、倒産時の旅行代金弁済等に充てられる営業保証金の供託、適切な旅行契約締結を確保するための旅行業務取扱主任者の選任、旅行書面の交付等が義務付けられている。

近年における海外旅行の一般化等に対応するとともに、一層の消費者保護を図るため、平成７年５月に旅行業法の一部改正を行い、平成８年４月から施行する予定としている。主な改正内容は以下のとおりである。

①一般旅行業と国内旅行業とを統合して旅行業とする等登録に関する規制の合理化
②営業保証金について算定方法の適正化、消費者優先還付規定の設定
③旅行業務取扱主任者の職務の明確化、取引条件説明時の書面交付、主催旅行広告の規定整備等の旅行業務の適正化

一方、主要旅行業者50社の６年度の取扱高は、海外旅行を中心とする個人需要に回復の兆しが見られたものの、阪神・淡路大震災の影響により、６年度末に国内旅行を中心として需要が落ち込んだため、５兆6,871億円と対前年度比微増にとどまった。

また、７年４月１日現在の旅行業登録総数は、一般旅行業者985、国内旅行業者7,025、旅行業代理店業者4,928である。

(2)「ゆとりある休暇」の実現

ゆとりある国民生活を実現していくため、国民が多様かつ充実した余暇活動を実現できる環境を整えていくことが重要である。

このため、学識経験者、民間団体、関係行政機関等をメンバーとする「ゆとりある休暇」推進協議会（６年４月より開催）を引き続き開催しつつ、連続休暇等の普及拡大、充実した休暇を過ごすための環境整備を図っていくこととしている。

(3) 安全な旅行の確保

近年、海外旅行者が増加する一方、日本人が海外において事故・事件等に遭遇するケースが増大していることから、外務省等関係省庁と緊密な連絡をとり、旅行業者等に適切な情報提供を行うなど、旅行者の安全確保のための施策を講じている。

第２節　観光による地域の活性化

１　地域と観光産業の連携による国内観光の振興

(1) 観光立県推進地方会議の開催

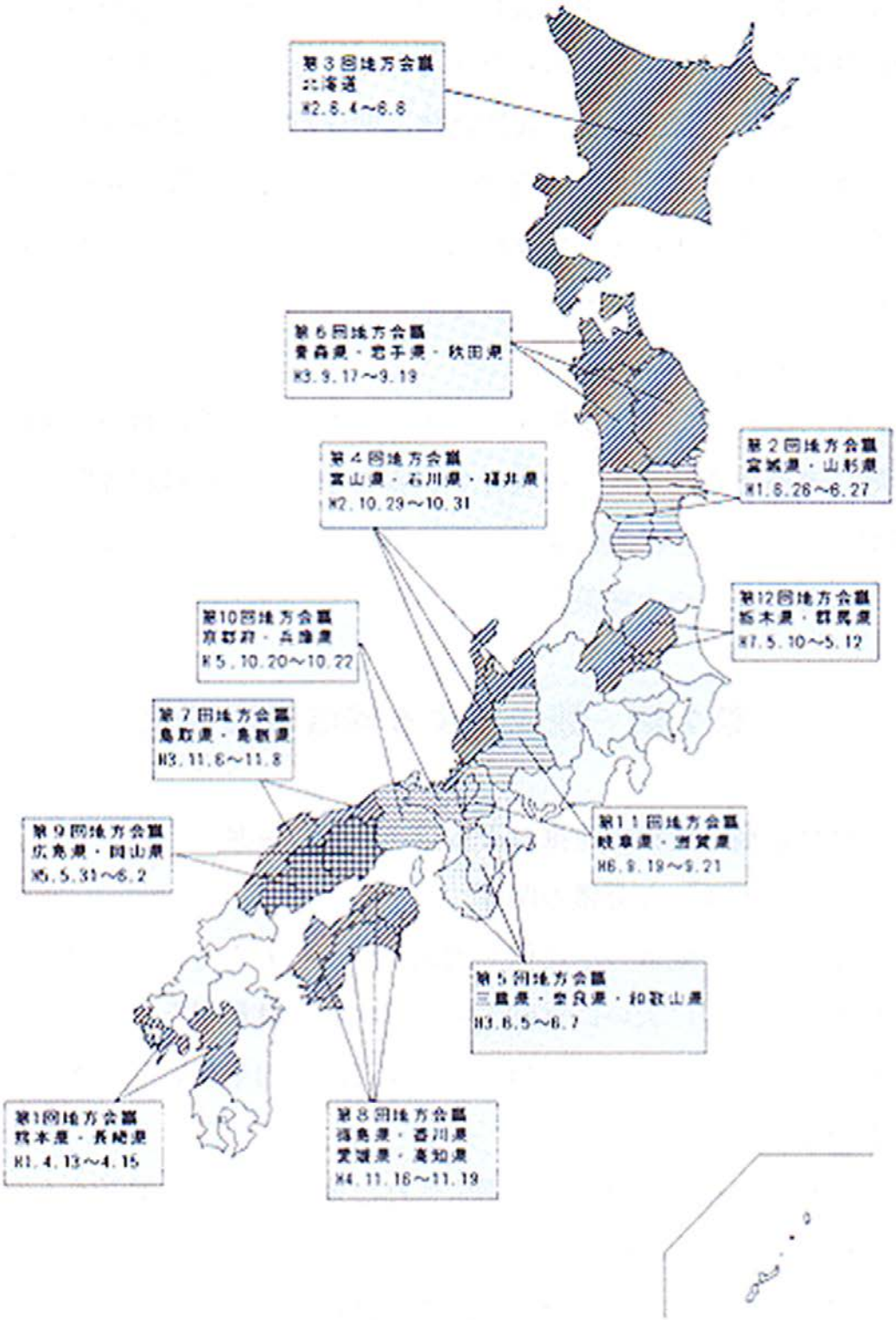
観光の推進が地域の活性化、国民のゆとりある生活の実現、国際相互理解の増進等に大いに貢献することから、21世紀をめざして観光のより一層の振興を図るため昭和63年４月に「90年代観光振興行動計画（ＴＡＰ90'Ｓ）」を策定した。

この行動計画は、中央及び選定された地域ごとに有識者からなる観光立県推進会議を開催し、官・民、中央・地方が一体となって観光振興に関する具体的施策を提言し、実行に移そうとするものである。

観光立県推進地方会議は、これまで12回開催されており〔２－５－１図〕、それぞれの地域の特性を生かした観光振興方策について活発な審議が行われ、会議での提言は、各地域の協議会等フォローアップ推進組織を通して、逐次実施に移されるなどの成果をあげている。

２－５－１図　観光立県推進地方会議開催状況

2－5－1図　観光立県推進地方会議開催状況



(2) 地域伝統芸能等を活用した観光の振興

地域伝統芸能等（地域の伝統的な芸能及び風俗習慣）は、地域固有の歴史、文化等を色濃く反映したものであり、これを活用することは、地域の特性をいかした観光の振興を図るためには極めて効果的である。

そのため平成４年６月に成立した「地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律」に基づき、地域伝統芸能等を活用したイベントに対して支援を行っている。

また、(財)地域伝統芸能活用センターが７年５月26日から28日まで開催した「第３回地域伝統芸能全国フェスティバル（香川）」の支援を行った。

(3) 旅フェア'95の開催等

「旅フェア'95」は、７年４月12日から16日まで、旅に関する総合的な情報の提供を行う旅の総合見本市として千葉県の幕張メッセで、地方自治体等が出展し開催された。近年、割高な国内旅行費用と急激な円高等により国内旅行が低迷し、国内観光の空洞化現象が進行することが懸念されているため、本フェアは、地域と旅行関連産業が連携し、旅の総需要の喚起を図ったものである。来場者も11万人を超え、大好評を博した。

また、割高な旅行費用と海外観光地との競争により需要が低迷している沖縄県について、受入側の地域と送客側の観光産業が連携して、共同で地域観光の発展方策について協議するため、デスティネーション開発協議会を設置・開催し、地域の観光需要の喚起を図っている。

２　観光資源の保護・活用を通じた観光の振興

地域固有の貴重な文化遺産や自然景観などの観光資源を保存活用していくことは、魅力ある観光地づくりのために欠くことができない要素である。

こうした観光資源の保護、継承のために、岐阜県白川郷合掌造り民家やトラストトレイン（ＳＬ列車）といった貴重な観光資源について保護・活用等の事業を行っており、これらの活動を通じて地域の特性をいかした観光の振興を図っている〔２－５－２図〕。

２－５－２図　鉄道文化財の動態保存（静岡県大井川鉄道）

2－5－2図　鉄道文化財の動態保存（静岡県大井川鉄道）



3　魅力ある観光地づくり

(1) 観光基盤施設の整備

(ア) 家族旅行村の整備

家族旅行村は、家族が恵まれた自然の中で手軽に観光レクリエーション活動ができるようキャンプ場、ピクニック緑地、スポーツレクリエーション施設、簡易宿泊施設等を整備するもので、現在、44地区において整備が終了し、３地区において整備が行われている。

(イ) 国際交流村の整備

国際交流村は、国際観光モデル地区における外国人観光客の誘致の拠点として、外国人観光客に地域の自然、文化、歴史を紹介したり、伝統的生活文化を体験してもらうのための施設等を一体的に整備するもので、現在、10地区において整備が終了し、２地区において整備が行われている。

(ウ) 家族キャンプ村の整備

家族キャンプ村は、国民の余暇活動の増大、自然志向の高まり等のニーズに対応するものとして、豊かな自然の中に手軽・低廉かつ快適に利用できる質の高いオートキャンプ施設（車をテントサイドまで乗り入れることの

できるキャンプ場）を整備し、このキャンプ施設を滞在基地として周辺の観光レクリエーション施設等との連携を図るものであり、現在13地区において整備が行われている。

(2) 総合保養地域の整備

ゆとりある国民生活の実現と地域の振興を図ること等を目的とした総合保養地域整備法に基づき、７年３月までに総合保養地域の整備に関する41道府県の基本構想が承認され、各地域で自然環境の保全等に配慮しつつ総合保養地域の整備が進められている。

第３節　国際観光交流の促進

(1) 外国人訪日旅行の促進

(ｱ) 外国人の来訪促進活動の充実

訪日外国人旅行者数を増加させることは、各国が我が国を正しく理解し、国際摩擦を減少させるために極めて重要なことである。

しかしながら、平成６年の訪日外国人旅行者数は347万人と日本人海外旅行者数1,358万人の約26％にとどまっており、来訪外客数と海外旅行者数の比率で比較すると、フランスの366％、米国の101％等に比べ先進国中最低であるのみならず、香港の361％、韓国の138％等と近隣アジア諸国・地域に比べても低い水準となっている。また、円高の進行により訪日旅行費用の高騰が進む状況において、訪日外国人旅行者数は伸び悩んでいる現状にある。

このため、運輸省としては外国人の来訪促進活動の充実を図るため、以下の施策を重点的に推進している。

(ｲ) 国際コンベンションの振興

(a) コンベンション法による国際コンベンションの振興

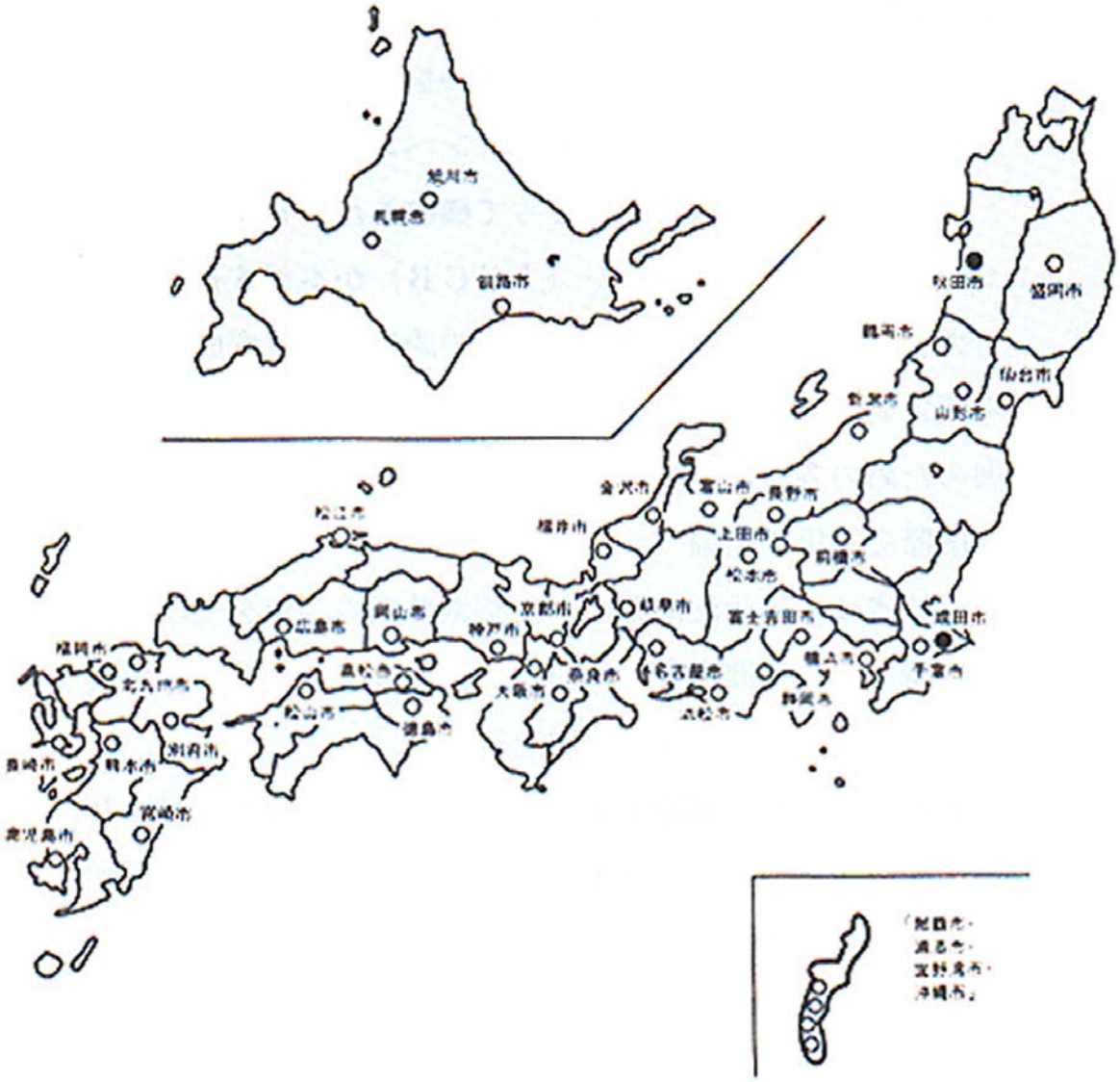
国際会議（国際コンベンション）を我が国で開催することは、外国人参加者にとって我が国を理解する絶好の機会になるほか、地域経済の活性化や地域の国際化にも貢献する。

しかし、我が国の国際コンベンションの開催件数は都市の知名度の低さ、誘致のための情報収集力の不足、滞在費用の割高感等の理由から欧米諸国に比較してまだまだ少なく、都市別に見ても欧米の主要都市はもとより、アジアのシンガポール、香港等の都市にも水をあけられている。

このような状況の中で６年６月に制定された「国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律」（コンベンション法）が同年９月に施行され、国、国際観光振興会及び地方自治体が一体となって総合的な振興策を講じており、運輸大臣は同年10月及び12月に同法に基づき42都市を「国際会議観光都市」として認定した〔２－５－３図〕。

２－５－３図　国際会議観光都市

2－5－3図　国際会議観光都市



注　(1)　那覇市、浦添市、宜野湾市及び沖縄市については、当該4市がそれぞれ一体となって国際会議観光都市として認定。

(2)　○…平成6年10月20日認定
●…平成6年12月22日認定

同法に基づき、国際観光振興会は、認定を受けた都市に対して国際コンベンション等の誘致を促進するため、誘致に関する情報の定期的提供、海外における国際会議観光都市の宣伝等を行うとともに、国際コンベンション等の開催の円滑化を図るため、寄付金の募集、交付金の交付等の事業を行っている。

さらに、コンベンションの一層の振興を図るため、運輸省をはじめ、国際観光振興会、都市・コンベンションビューロー及びコンベンション関連事業者によって構成される日本コングレス・コンベンション・ビューロー

（ＪＣＣＢ）が本年６月に設立された。このＪＣＣＢは、コンベンションの誘致、人材育成等の各種事業を関係者が一体となって実施するとともに、コンベンションの振興のための各種の施策を検討することとしている。

(b) 国際会議場の整備

運輸省は、民活法に基づき、整備計画の認定を受け国際会議場の整備を行う民間事業者に対し支援を行っており、６年度までに３施設に係る整備計画の認定を行った。

そのうち、横浜国際平和会議場については３年７月より、宇奈月国際会館については５年８月より、それぞれ供用を開始している。また、４年７月に認定したりんくうゲートタワービル国際会議場（大阪府泉佐野市）については、引き続き整備を推進しているところである。

(ｳ) 国際観光振興会による外国人の来訪促進活動

運輸省においては、外国人の来訪促進活動を推進するため、日本の観光宣伝、観光情報提供等を国際観光振興会を通じて行っている。

７年度からは、振興会に新たに設置された「国際コンベンション誘致センター」において国際コンベンションの積極的な誘致活動を展開するとともに、コンピュータ通信ネットワーク「インターネット」を活用した効率的で幅広い情報の海外への提供事業、草の根レベルでの交流を支援する「国際観光交流支援事業」を実施している。

また、振興会の海外における観光宣伝や国内観光案内所の運営等の業務についても引き続き効率化を図ることとしている。

(ｴ) 登録ホテル・旅館等の整備

運輸省では、訪日外国人の利便の増進、国際観光の振興の観点から、国際観光ホテル整備法に基づき、ハード・ソフト両面からみて外国人観光客の宿泊に適したホテル・旅館の登録を行い、税制上の優遇措置等によりその整備を推進し、また、これらの登録ホテル・旅館に関する情報を訪日外国人観光客に提供している。また、国際観光レストラン登録規程に基づき、外国人観光客が容易かつ快適に食事ができる優秀なレストランについても登録を行い、国内における外国人観光客の受入体制の整備を行っている。

なお７年９月末現在、925軒のホテル、1,886軒の旅館及び147軒のレストランが登録されている。

(2) 世界観光機関（ＷＴＯ）アジア太平洋事務所の設置

ＷＴＯは、昭和45年に採択されたＷＴＯ憲章に基づく観光分野の世界最大の国際機関であるが、近年観光成長が著しいアジア太平洋地域における活動強化のため、平成５年10月のＷＴＯ総会で地域事務所を日本に設置することが決定された。その後の準備を経て本事務所が関西国際空港に隣接するりんくうタウン（大阪府泉佐野市）内に設立され７年６月26日に正式に業務を開始した。

本事務所は、我が国に設置された国際機関及び国際機関の事務所としては19番目、関西では２番目のものであり、我が国としては、本事務所の活動支援を通じてアジア太平洋地域における国際観光交流を一層促進し、アジア太平洋諸国と我が国との信頼関係の一層の強化を図っていくこととしている。

(3) 二国間観光協議の推進

旅行者の往来が多く、市民レベル、地方自治体レベルにおいて交流が盛んに行われている米国、韓国、カナダ等今後我が国の国際観光交流を振興していく上で重要な国については官民協力の下で二国間観光協議を定期的に開催し、二国間の観光交流の充実・活性化のための具体的推進方策の協議を行っている。

(4) 国際協力の推進

近年豊富な観光資源を活用して経済発展を図ろうとする開発途上国の観光重視の姿勢を反映して、観光関連の国際協力の要請が増大している。

このため、二国間技術協力としてＪＩＣＡを通じた観光分野の研修員の受入れ、専門家の派遣及び開発調査等に積極的に対応する一方、観光関連の国際協力としてＷＴＯ、ＯＥＣＤ、ＥＳＣＡＰ、ＡＰＥＣ等の国際機関・団体との連携強化を図っている。特に、７年10月には金沢市で第７回ＡＰＥＣ観光ＷＧが開催され、アジア太平洋地域の観光の発展に関する諸問題について討議が行われた。また、７年９月には大阪で「アセアンフェア'95 in ＯＳＡＫＡ」が開催されるなど、ＡＳＥＡＮセンターの観光分野の事業に協力している。

第４節　レクリエーションの振興

１　Marine '99計画の推進

平成11年（1999年）を目標とする海洋性レクリエーション振興のための「Marine '99計画」（昭和63年度策定）に基づき、マリーナ等の基盤的施設や客船整備を進めるとともに安全性の向上のための方策の充実を進めてきており、その主な施策は以下のとおりである。

(1) 公共マリーナや簡易な係留施設であるプレジャーボートスポットの整備を進めているほか、民間事業者等が行うマリーナの整備に対する貸付制度等の支援を行っている。また、優良マリーナ認定制度を活用して、安全性、利便性の高いマリーナの普及を図っている。さらに、各地方運輸局や港湾建設局等において、舟艇利用対策連絡会議や舟艇利用者相談窓口を設け、健全な舟艇利用を促進するほか、更新講習等において、プレジャーボート利用者自身による適切な舟艇の維持、保管に関するマナーの向上を図っている。
(2) ウォーターフロント空間の魅力の増進のため、人工海浜等の親水性に富む港湾・海岸の整備を進めるとともに、海とのふれあい、食事、イベント等を楽しむことのできる施設、歴史的に価値の高い港湾関連施設、人々の文化活動を促進する施設、沖合人工島、海上浮体施設等の整備を推進している。また、良好な海域環境の創造や水質・底質の改善の事業を推進している。
(3) 海難防止講習会等を通じて海難防止思想の普及・高揚を図るとともに、種々の安全指導を行っている。また、海上安全指導員制度及び、(財)日本海洋レジャー安全・振興協会による「プレジャーボート救助事業（ＢＡＮ)」等の民間の自主的な安全活動を積極的に支援している。
(4) 詳細な波浪予想図や台風情報の作成をはじめとした気象・海象情報の充実や局地的な気象・海象情報を提供する「船舶気象通報」及び海洋情報の提供窓口である「海の相談室」の充実等により、情報提供体制の強化を図るとともに、海洋レジャー用無線電話の普及や緊急通報用電話の整備等による遭難情報の速やかな連絡体制の充実強化を図っている。
(5) クルーズ旅行を更に普及させるためクルーズ情報の提供、クルーズキャンペーンの開催等の振興方策を推進している。

２　スカイレジャーの振興

スカイレジャーの人気が高まるとともに愛好者は年々増加しており、地方自治体においてもその振興を通じて地域振興を図ろうとする動きが増えてきている。

このような状況において運輸省としては、(財)日本航空協会、全国スカイレジャー振興協議会等の関係団体を指導しつつ、スカイレジャーの安全確保及びその振興を図っている。

具体的には、安全性、利便性が高く既存の航空交通との分離がなされたエリアを認定する「優良スカイレジャーエリア認定制度」に基づき、パラグライダー・ハンググライダーに係るエリアが14か所（７年７月現在）認定されている他、毎年度、各種スカイレジャーを一同の場において展開する「スカイ・レジャー・ジャパン」（平成７年は11月４日及び５日に山梨県において開催する予定）等のイベントについても、運輸省として積極的に支援を行ってきている。

第６章　国民のニーズに応える鉄道輸送の展開

第１節　鉄道輸送サービスの充実

１　利便性及び快適さの向上

(1) 駅施設の改善

駅施設の改善については、通路・階段の拡幅、ホームの拡幅等により、旅客の移動を円滑化することにより、混雑の緩和、危険の防止、通勤時間の短縮が図られている。

また、運輸省では、高齢者・障害者等の利便性の確保を考慮しつつ利用者サービスの観点から施設・設備が整備されるよう鉄道事業者を指導しており、各鉄道事業者においても、計画的に、エレベーター、エスカレーター、車椅子通路、誘導・警告ブロック、身障者用トイレ等の整備が進められている。特にエレベーター及びエスカレーターの整備については、整備指針等に基づき、整備を促進することとしている。

(2) より快適な車両の導入

国民生活の向上に伴い、より快適な車両の導入が求められている。このような要望に対し、車両の新製及び改造により逐次改善が進められてきた車両の冷房化については、旅客会社（ＪＲ）６社合計の冷房化率が３月31日現在95.5%、大手民鉄15社合計の冷房化率が99.0%となり、さらに冷房化が遅れていた地下鉄においても、着実に冷房化率は向上しており、特に営団地下鉄においては94.0%となっている。

さらに、車両の冷房化に加え、車内でＡＭ・ＦＭラジオ受信が可能な設備の整備、ハイデッカー化、側窓の大型化等の居住性向上が進められている。また、着席人数の増加を図るため、２階建て車両も導入されている〔２－６－１図〕。

２－６－１図　新型気動車

2－6－1図　新型気動車



(3) 相互乗り入れ

大都市圏においては、複数の鉄道事業者による鉄道ネットワークが形成されていることから、乗り換えに伴う不便を解消することが旅客の利便性の向上に欠かせなくなっており、鉄道の相互乗り入れや乗り換え駅の施設の改善を進めることがますます重要となってきている。

このうち、首都圏については、11事業者によって相互乗り入れが行われており、平成７年６月１日現在、その距離は832.4kmとなっている。また、全国では、旅客会社と第３セクター鉄道間の相互乗り入れを含め、７年６月１日現在、49事業者3473.2kmにおいて乗り入れが行われている。

(4) 利用者ニーズに対応した乗車券の導入

キャッシュレス時代の利用者ニーズに対応し、また、より一層の利便性向上を図るため、次のような多様な乗車券の導入が進められている。

プリペイドカードについては、各事業者において順調に導入が進んでいるが、乗車券を購入せずにそのまま改札を通過できるストアードフェアカードについてもＪＲ東日本をはじめ一部の事業者において導入が進んでいる。さらに複数の事業者間で共通に利用できるストアードフェアカードの導入に向けた取り組みも京阪神圏の５社間をはじめとして進められている。

また、ラッシュ時に集中する旅客の分散、閑散時の鉄道利用の促進を図るため、大手民鉄14社及び営団は、９月１日に実施された運賃改定の際に、平日のオフピーク時（10:00～16:00）に利用可能で従来の回数乗車券より

も割引率の大きな時差回数乗車券及び土曜・日曜・休日等に終日利用可能で更に割引率の大きな土・休日割引回数乗車券を導入した。

2　余暇活動を支援する鉄道サービス

今や旅行は、目的地で楽しむばかりでなく、目的地までの道のりをいかに楽しむかということも重要になっている。このような国民のニーズに対応し、種々の車両の導入が進められている。

特に、長距離列車には、豪華寝台車両、サロン、バーカウンター、展望室等の自由空間の充実を図った車両やフリーストップ式リクライニング回転シートの採用、液晶テレビやオーディオ装置の設置等の居住性向上を図った車両等が導入されている。

この他、団体列車やイベント列車等として、各種ニーズに対応したお座敷列車、レトロ列車、ＳＬ列車等も導入されている〔２－６－２図〕。

２－６－２図　イベント列車



運賃・料金についても、利用者のニーズの多様化に対応して旅行需要喚起のため、周遊券、フルムーンパス等の豊富な企画商品が設定されている。

3　運賃に関する規制緩和措置

鉄道事業等の運賃制度については、事業者の創意工夫を引出し、多様な利用者ニーズに的確に対応できるよう、旅客・貨物運賃の50%までの割引について認可制を届出制とする等の規制緩和を既に行っているところであるが、より一層の弾力的運賃設定を可能とすべく、鉄道事業法及び軌道法を改正し、平成７年４月１日より主に以下のような規制緩和措置を講じたところである。

① 旅客鉄道事業に関する規制緩和措置

標準的な額を下回る特急料金、回数乗車券等に係る二割以内の割引、特別車両料金（グリーン料金、寝台料金等）等の設定・変更について認可制を届出制に緩和するとともに、手回品料金について届出制を廃止した。

② 貨物鉄道事業に関する規制緩和措置

私有コンテナ貨物割引、危険品割増等について認可制を届出制に緩和するとともに、貨物留置料金その他の貨物の運輸に付帯する役務の料金について届出制を廃止した。

③ 索道事業に関する規制緩和措置

索道に係る料金及び特殊索道（スキーリフト等）に係る運賃について届出制を廃止した。

第２節　国鉄改革の総仕上げに向けて

１　国鉄長期債務等の処理

(1) 概要

昭和62年４月１日、国鉄改革に伴い発足した日本国有鉄道清算事業団（以下「事業団」という。）は、昭和63年１月及び平成元年12月の閣議決定に従って、土地・株式等の資産の効率的な処分を進め、国鉄長期債務等の処理を図ってきたが、この間、地価高騰により公開競争入札が見合わされたことや株式市場低迷等のため、資産の処分が進まない等の状況が生じた。

その結果、事業団に帰属した国鉄長期債務等の額は、国鉄改革当時（62年度首）で25.5兆円であったものが、７年度首では26.9兆円となっており、債務の減少が図られていない状態になっている。

そもそも、事業団に帰属した国鉄長期債務等から発生する金利等は年間約1.5兆円にものぼることにかんがみれば、国鉄長期債務等の処理は、まさに金利との競争であるものと認識しており、国鉄改革10年を目前にして、運輸省及び事業団としては土地及びＪＲ株式の効果的な処分の推進に全力を挙げて取り組み、極力国民負担の軽減に努めるとともに、これら資産処分や債務の状況等を見据え、長期債務等の本格的な処理方策について検討を推進していくこととしている。

(2) 土地の処分について

事業団の土地の処分については、昨今の経済情勢及び不動産を取り巻く環境が厳しい中で、運輸省・事業団は、「国鉄清算事業団の土地処分推進のためのアクションプログラム」を平成５年10月及び平成６年12月に策定・推進する等あらゆる手段を講じることにより、事業団用地処分の推進に邁進してきた〔２－６－３表〕〔２－６－４図〕〔２－６－５図〕。今後においても、大変厳しい状況ではあるが、９年度までに事業団用地の実質的な処分を終了させるよう最大限努力していくこととしている。

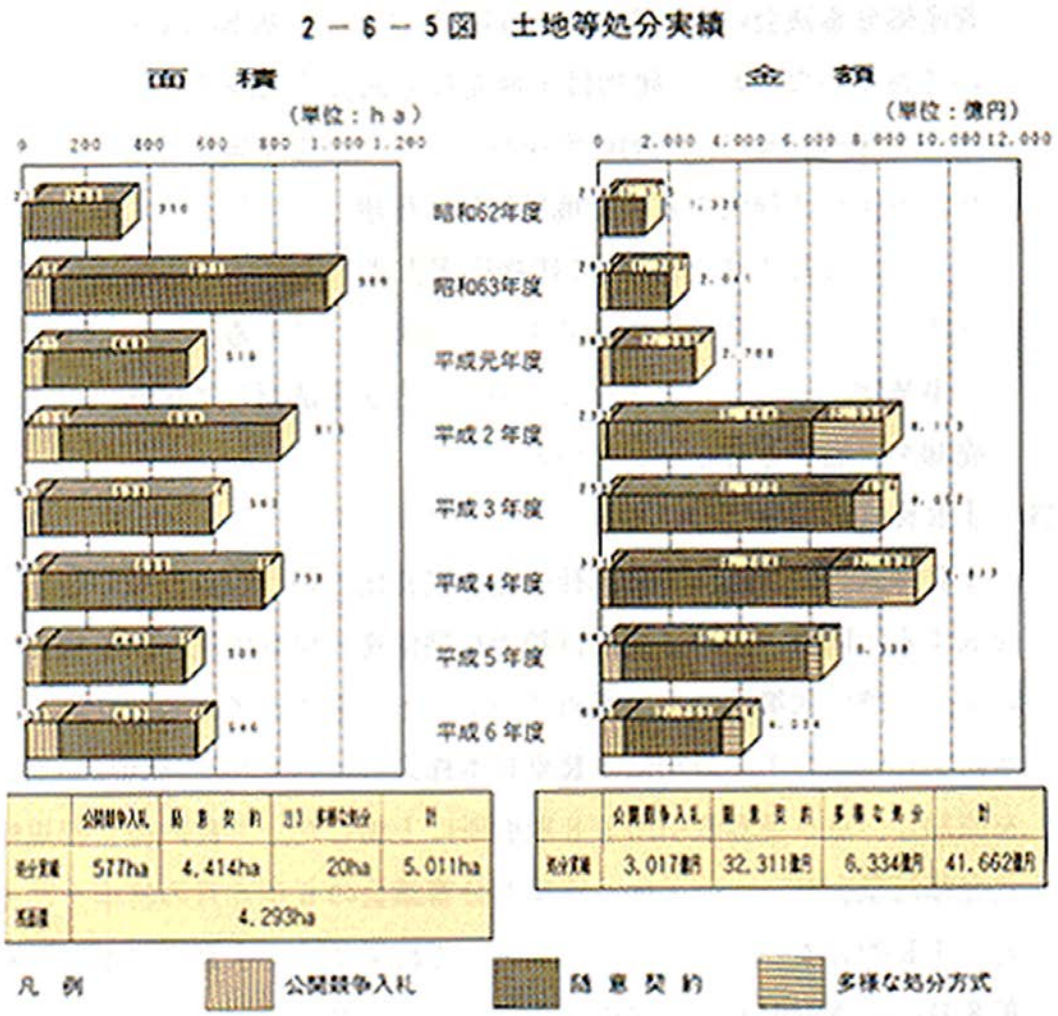
２－６－３表　土地の処分方法の実施状況と促進策

2－6－3表　土地の処分方法の実施状況と促進策

	土地処分促進策	実施状況
一般競争入札	・　上限価格付入札の導入（平成3年11月）・拡大（平成4年11月） ・「レインズ」（指定流通機構の不動産情報コンピューターネットワーク）を利用した売却を開始（平成5年12月） ・　監視区域外における入札に係る所有権移転禁止等の規制条件の全面撤廃等（平成7年4月）	・大塚駅　・宇都宮駅 ・小樽築港駅　・草津駅 ・宇野駅 ・札幌北6条宿舎 等
随意契約	・　随意契約の要件緩和（平成3年10月、平成4年9月、平成7年1月） ・　地方公共団体等による清算事業団用地等の先行取得に係る財政措置（平成4年度～平成6年度、7年度～9年度）	・高島駅　・湊町駅 ・大宮操車場　・両国駅 ・汐留駅西 等
多様な土地処分方法	(1)　建物付土地売却方式 事業団用地に事業団が住宅（マンション）を建設し、分譲する方式	・津田沼電車区　・橋本駅 ・甲子園口宿舎　等17件
	(2)　宅地造成方式 事業団が宅地造成を行い、分譲する方式	・名古屋貨物ターミナル ・倉賀野宿舎　・七重浜駅 等33件
	(3)　民間住宅付共同分譲方式（平成6年度から実施） 民間事業者が事業団用地上に住宅を建設し、事業団と共同で住宅分譲を行う方式	・新潟操車場　・西浜松駅 ・南福井駅　・上井町宿舎 ・北柏駅　・札幌宿舎
	(4)　土地信託方式 事業団用地を信託銀行に信託して開発を委ね、事業団は信託受益権を分割売却する方式	・渋谷駅　・蒲田駅 ・川崎駅　・大宮駅西 ・池袋駅　・神戸駅
	(5)　建物提案方式（平成6年度から実施） 事業団が購入者の提案に基づき出資会社を通じて建物を建設し、土地建物を同時に購入者に引き渡す方式（土地・建物の購入者に対して、開銀による低利融資制度あり）	・梅田駅（南）　・亀戸駅 ・国分寺駅　・金沢駅
	(6)　不動産変換ローン方式 事業団が出資会社を通じて、開発後の土地・建物の所有権に将来変換することができる権利を付した低利の長期借入を行い、その資金をもって債務償還に充てる方式（購入者に対して、開銀による低利融資制度あり）	・新宿南　・恵比寿駅 ・新宿駅　・初台宿舎 ・みなとみらい21－30街区
	(7)　株式変換予約権付事業団債方式 事業団が、土地を出資して得た出資会社の株式に将来変換することができる権利を付した低利の事業団債を発行し、低利の資金調達を行い、早期の債務償還を行う方式	―

２－６－４図　これまでに事業団が売却した土地の活用事例





	公開競争入札	随意契約	多様な処分方式	計
処分実績	577ha	4,414ha	20ha	5,011ha
残量	4,293ha			

	公開競争入札	随意契約	多様な処分方式	計
処分実績	3,017億円	32,311億円	6,334億円	41,662億円

注　(1)　公開競争入札には、レインズによる実績を含む。
(2)　多様な処分方式とは、建物付土地売却方式、宅地分譲方式、民間住宅付共同分譲方式、建物提案方式、土地信託及び不動産変換ローン方式をいい、それぞれ公開競争入札又は随意契約に含まれるものであるが、別掲とした。
(3)　多様な処分方式については、個々の物件の処分が完結した時点で売却面積に計上することとしている。

(ｱ) 一般競争入札の拡大等

事業団の土地の処分に当たっては、公正さの確保及び国民負担軽減の観点から、一般競争入札によることが原則とされているが、地価対策への配慮から、「緊急土地対策要綱」（昭和62年10月閣議決定）等により、市街地等において一般競争入札を見合わせざるを得ない状況となった。その後の地価の沈静化の中で債務の早期かつ適

切な償還を図るため、上限価格付競争入札の導入、入札に係る規制の緩和等入札の拡大に努めてきたところである。

(ｲ) 随意契約による処分の推進

一般競争入札以外の方法として、事業団の土地を地方公共団体等が公的用途に供する場合は随意契約による売却を進めてきたところである。随意契約による売却については、これまで随意契約対象者の拡大等の要件緩和を再度にわたり実施してきたところである。また、地方公共団体による事業団用地取得のための財政措置については、４年８月の「総合経済対策」において、利子負担軽減措置が講じられたが、７年１月当該措置はさらに３年間延長された。

(ｳ) 多様な土地処分方法の活用

地価高騰問題が緊急課題となったことから、事業団は62年９月に「地価を顕在化させない処分方法」について、事業団に設置された資産処分審議会に諮問を行い、63年５月にその基本的な考え方について答申がなされ、「建物付土地売却方式」、「宅地造成方式」、「土地信託方式」及び「不動産変換ローン方式」を実施してきた。その後、地価が沈静化する中で地価対策に配慮しつつ購入者のニーズに対応した売却方法として、「建物提案方式」及び「民間住宅付共同分譲方式」を開発し、平成６年度から実施している。

事業団ではこうした多様な土地処分方法を活用して民間への土地売却を促進することとしている。

(3) ＪＲ株式の処分について

ＪＲ株式の処分は、ＪＲ各社の完全民営化という国鉄改革の趣旨を達成すると同時に、事業団の巨額の長期債務の早期償還を図る観点から条件が整い次第速やかに進めていくことが必要と考えており、５年度にＪＲ株式の中で最初にＪＲ東日本株式について400万株中250万株を売却し、東京証券取引所等８取引所に上場した。これに続く新規株式売却対象会社については、資産処分審議会の６年６月の答申を踏まえ、ＪＲ西日本とすることと決定し、これを受けてＪＲ西日本では６年８月に証券取引所に上場申請を行うなど年度内売却・上場のための諸準備を進めた。しかしながら、株価の下落等株式市場をめぐる状況等から、ＪＲ西日本株式の６年度内の売却・上場は見送らざるを得ないこととなった。

また、政府関係株式の売却方法をめぐり近時多くの意見、提案がなされている状況にかんがみ、ＪＲ株式の新規売却方法の適切なあり方について意見をとりまとめるため、７年１月に「ＪＲ株式の売却懇談会」（日本証券業協会、証券会社、アナリスト・評論家、機関投資家等24名より構成）が事業団に設置され、７回にわたる精力的な審議を経て、同年５月に「ＪＲ株式の売却方法に関する意見」がとりまとめられた。同意見では、ＪＲ株式の新規売却方法として、i)ブックビルディング手法を活用した引受方式、ii)一部株式を入札に付し入札後速やかに上場し、その後の一定期間中に当初の公表のとおり残存株式を引受売却する方法、iii)入札と売出しを並行実施する等の工夫を講じる方式の３案が示されるとともに、準国有財産の売却に際して求められる公正な価格決定、公平な配分、手続きの透明性の要請、現行売却方式の問題点として指摘があった適正な売出価格の設定と価格変動リスクへの対応の要請など、売却方法決定に当たって考慮すべき視点が示されたところであり、同意見を踏まえ、早期に資産処分審議会においてＪＲ株式の新規売却方法を決定することとしている。

７年１月の阪神・淡路大震災による一時的・突発的な要因により、ＪＲ西日本及びＪＲ東海は６年度決算において上場のために必要な利益基準を達成できなかったが、ＪＲ各社の早期完全民営化及び事業団の長期債務等償

還のため、今後においても引き続きＪＲ各社の株式の早期売却・上場を推進する必要がある。

２　国鉄改革10年に向けての取り組み

国鉄長期債務等の推移は〔２－６－６表〕のとおりであり、ＪＲの債務は順調に減少している一方、事業団の債務等の推移は概ね横ばいの状況が続いている。国鉄改革から８年余りが経過し、改革10年たる９年度が目前であるが、国鉄改革の総仕上げのため、国鉄長期債務等の処理につき、全力を挙げて取り組んでいく必要がある。あわせて、ＪＲの完全民営化、健全な経営に不可欠な経営基盤の確立等を図っていくことによって、国民生活充実のための重要な手段としてのＪＲの役割と責任を十分に確立していく必要がある。

２－６－６表　国鉄長期債務等の推移（年度首）

２－６－６表　国鉄長期債務等の推移（年度首）

（単位：兆円）

	62年度	63年度	元年度	２年度	３年度	４年度	５年度	６年度	７年度
ＪＲ　注(1)	4.7	4.4	3.9	3.7	3.5	3.4	3.4	3.3	3.3
新幹線保有機構（鉄道整備基金）注(2)	5.7	5.6	5.5	6.2	6.2	6.1	6.0	5.9	5.8
国鉄清算事業団　注(3)	25.5	26.1	26.9	27.1	26.2	26.4	26.6	26.0	26.9

注(1)　ＪＲには、他に４年度首以降において鉄道整備基金に対し新幹線譲渡に係る債務がある。（７年度首8.6兆円）

注(2)　新幹線保有機構は３年10月１日に鉄道整備基金となった。

注(3)　年金負担分を含む。

(1) 国鉄長期債務等の処理の推進

63年１月の閣議決定においては、「土地処分収入等の自主財源を充ててもなお残る事業団の債務等については最終的に国において処理するものとするが、その本格的な処理のために必要な『新たな財源・措置』については、土地の処分等の見通しのおおよそつくと考えられる段階で、歳入・歳出の全般的見直しとあわせて検討・決定する」こととされている。

これを受けて、事業団の資産処分や債務の状況等を見据え、９年度から償還が始まる事業団債（事業団発足以降、事業団法に基づき10年満期一括償還との条件で毎年度発行している債券）の償還、償還据置期間が８年度までとなっている一般会計からの特定無利子借入金（旧国鉄の資金運用部借入金に係る債務相当額で昭和61年度末に一般会計に承継され、旧国鉄が一般会計から無利子で借入れたものとされた借入金）の償還、公的年金一元化への対応等を含めた、「自主財源を充ててもなお残る事業団の債務等」の本格的な処理方策の検討を推進することとしている。

(2) ＪＲ各社の完全民営化と今後の経常基盤の確立

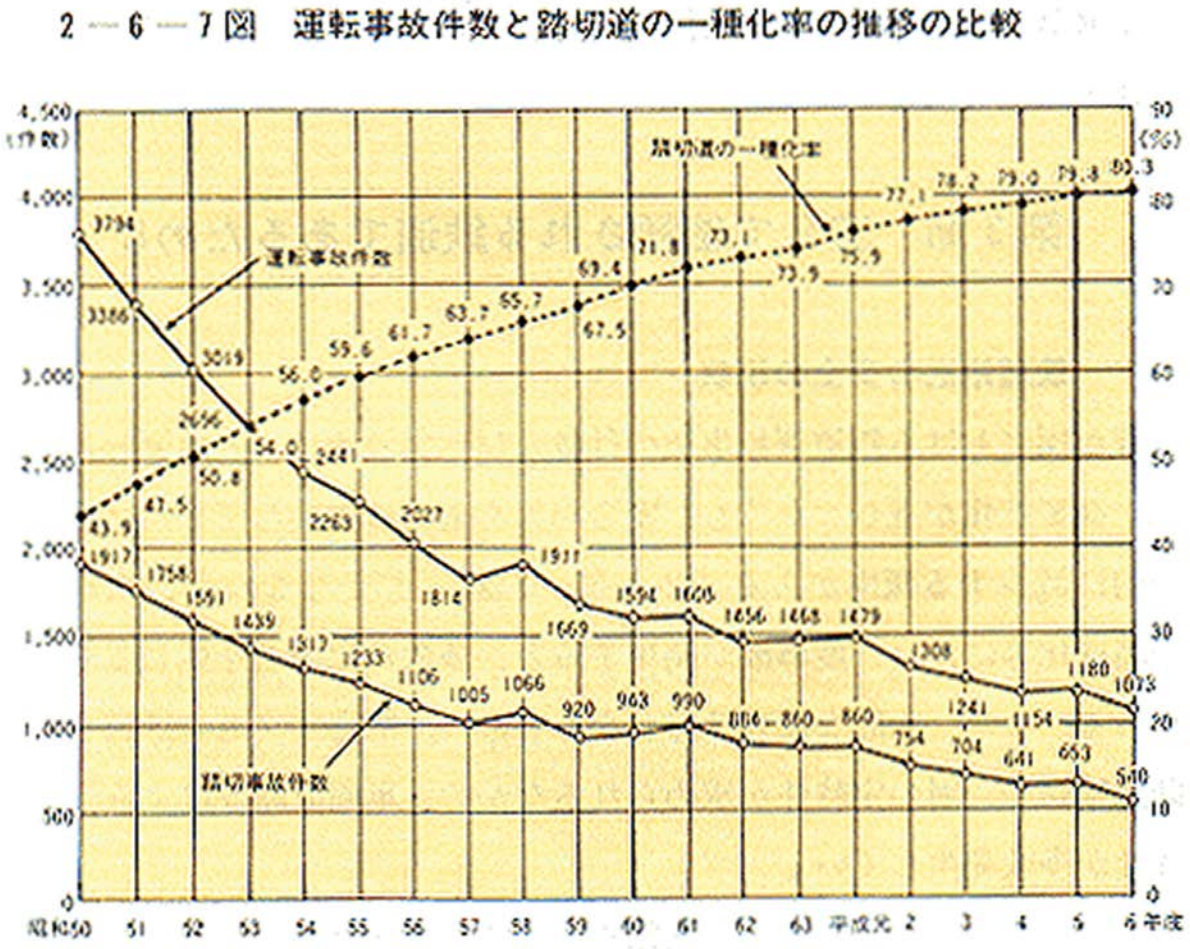
ＪＲ各社の上場のための体制づくり等完全民営化のための環境整備を図るために、それぞれ各社において輸送需要の確保、営業活動の充実強化、関連事業の展開、業務運営の効率化等の経営基盤の強化に取り組んでいるところである。特に、平成６年度に赤字を計上し、平成７年度においてもなお一層厳しい経営が見込まれている三島会社及びＪＲ貨物については、一層の経営努力等により、その経営基盤の強化・改善を図ることが急務となっている。

第３節　安全で信頼される鉄道であるために

１　鉄道輸送の安全の現状

我が国における鉄道運転事故の件数及び死傷者数は、列車運転の高速化・高密度化が進むなかでも、安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に減少する傾向がある〔２－６－７図〕。しかしながら、列車運転の高速化等に伴い一度事故が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、人的な被害は伴わないものの、空港アクセス鉄道を始め鉄道輸送の一層の定時性が求められるなかで、車両故障等による列車の遅延が多数発生している。

２－６－７図　運転事故件数と踏切道の一種化率の推移の比較



このような状況をふまえ、運輸省は、鉄道輸送を安全で安定した信頼されるものとするため、以下の諸施策を講じている。

２　鉄道輸送の安全性・安定性を確保するために施策

(1) 踏切事故の防止

踏切事故の件数及び死傷者数は、踏切遮断機・踏切警報機の整備等の安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に見ると大幅に減少してきているが、依然として鉄道運転事故の半数を占めていることから、踏切事故防止は鉄道の安全確保のために極めて重要である。このため、踏切保安設備整備費補助金等により、踏切道の改良を引き続き推進するとともに、６年度より踏切道の保安度向上のための調査検討を実施するなど、踏切道における安全確保に向けて諸対策を積極的に推進している。

(2) 列車衝突事故等の防止

列車衝突事故等を防止するため、運転士がブレーキ操作を怠った場合に列車を非常停止させる自動列車停止装置（ＡＴＳ）等の整備・改良、列車無線の整備等を積極的に推進してきた結果、鉄道運転事故の大幅な減少を達成したが、さらに安全性を向上させるため、引き続き運転保安設備等の整備を推進する。

(3) 鉄道係員の取扱いに起因する事故の防止

鉄道係員の取扱いに起因する事故を防止するため、鉄道係員安全対策教育指導費補助金等により、異常時対応等に関する教育・指導の充実を図っている。また、動力車操縦者の資質向上により鉄道の安全確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を実施するとともに、指定動力車操縦者養成所の適切な運営を指導している。

(4) 車両故障の防止

列車遅延の原因となる車両故障を防止するため、車両故障の分析を行うとともに、車両の保守について、新技術を取り入れた検査・修繕機器の導入による車両検査体制の改善、検修担当者に対する教育訓練の一層の充実を図るよう指導している。

(5) 事故の原因究明と再発防止

鉄道事故が発生した際には、鉄道事業者に対して、適正かつ迅速に原因究明を行うよう指導している。また、必要な場合には、運輸省は自ら原因究明にあたるとともに、事故の背後要因解明のため特別保安監査を実施している。これらの調査結果については、必要な情報を事業者等へ提供するとともに、行政施策への反映により、同種事故の再発防止に活用している。さらに、情報公開の観点から、調査途中においても可能な限り中間報告を行っている。

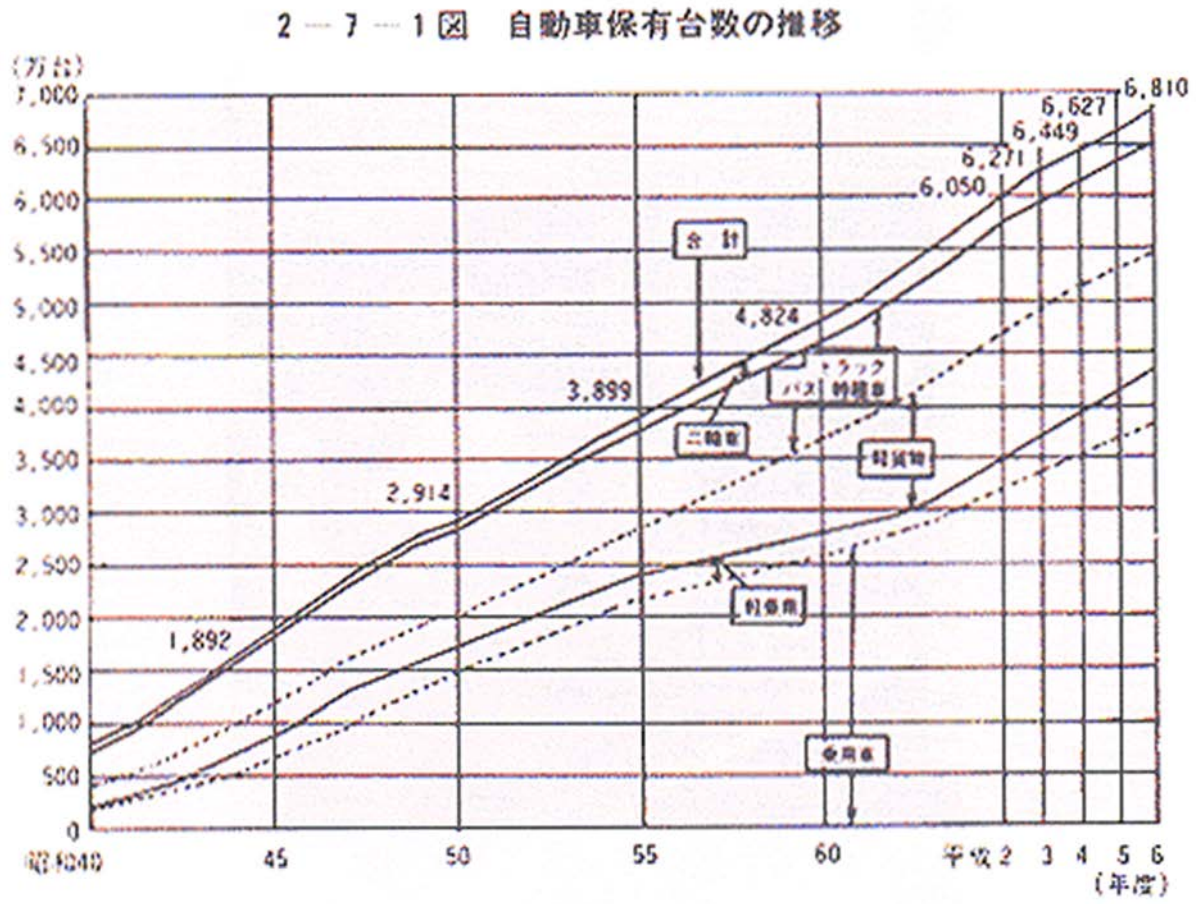
第７章　人と地球にやさしい車社会の形成へ向けて

第１節　安全で環境と調和のとれた車社会の形成へ向けて

１　自動車交通を取り巻く環境

自動車は、国民の身近な足として、また我が国経済を支える物流の動脈として、現代社会に不可欠のものであり、その保有台数は今や6,810万台に達している（平成６年度末現在）〔２－７－１図〕。

２－７－１図　自動車保有台数の推移



それに伴い、激増する自動車登録・検査業務を円滑に処理するため、昭和45年以来自動車登録検査業務電子情報処理システムを導入してきたところであるが、昭和63年１月から稼働している現行システムが処理能力の限界に近づきつつあることから平成８年１月に全面的なシステム更改等を計画しており、新システムにおいてはこれまで以上に処理能力、ユーザーの利便性、業務処理の効率化が図られる予定である。

一方、道路交通混雑についてもますます激しいものとなり、また、交通事故による死者数は、７年連続して１万人を超えており、厳しい事態に直面している。また、自動車公害については、窒素酸化物、粒子状物質等による

大気汚染、自動車騒音による生活環境への影響等が社会的問題となっており、加えて、地球温暖化等の地球環境問題への対応が大きな課題となっている。

今後「人」と「車」がより上手につきあっていける「安全で環境と調和のとれた車社会」の実現をめざし、一層の努力が求められている。

2　安全で環境と調和のとれた車社会の形成をめざして

(1) 安全で環境と調和のとれた車社会の形成

(ｱ) 低公害車の開発・導入

環境負荷の低減のためには低公害車の開発・普及が大変有効である。現在実用段階にある低公害車の種類としては、メタノール自動車他３種類があげられる〔２－７－２表〕。

２－７－２表　低公害車の特性

２－７－２表　低公害車の特性

	燃　　料	排出ガス特性
メタノール自動車	主に天然ガスから精製されるメタノールが燃料。 →石油代替エネルギー性に優れる。	・黒煙が全く排出されず、触媒によりCO、HCも少ない。 ・NO_xが少ない。
ハイブリット自動車	減速時の制動エネルギーを回収(充電又は蓄圧)し、加速時にエンジンを補助。 →燃費が向上する。	・CO、HC、NO_x、黒煙いずれも少ない。 ・CO_2が少ない。
圧縮天然ガス(CNG)自動車	圧縮天然ガスが燃料 →石油代替エネルギー性に優れる。	・黒煙が全く排出されず、触媒によりCO、NO_xも少ない。 ・CO_2が少ない。
電気自動車	バッテリーに充電した電力により走行。 →原子力エネルギー等の利用により代替エネルギー性に優れる。	・走行中に排出ガスが出ない。 ・CO_2が少ない。

これら低公害車の開発・普及を促進するためには技術上の基準の整備、取得に対する支援措置等が必要である。運輸省としては、既に実用化されている電気自動車のほか、メタノール自動車、ハイブリット自動車についても一般車両と同様に道路運送車両の保安基準を適用し、一般ユーザーの取得を容易としている。更に、現在試験運行中の圧縮天然ガス自動車についても、本年度中を目途に一般車両と同様に扱う予定である。

また、国税・地方税の優遇措置をはじめ、日本開発銀行等による低利融資やバス活性化システム整備費等補助制度、運輸事業振興助成交付金を活用した助成措置などの施策を推進している。さらに、７年度から日本開発銀行等による低利融資の対象に新たに圧縮天然ガス自動車・天然ガス充填設備及び蓄圧式ハイブリット自動車を加えるとともに、バス活性化システム整備費等補助制度による低公害バスの導入対象地域を自動車ＮＯｘ法の特定地域のほか、国立公園等のマイカー規制地域にも拡大したところであり、これにより上高地にハイブリットバス（４台）、富士山にＣＮＧ（圧縮天然ガス）バス（２台）の導入が図られたところである。

また、本年６月に(財)物流技術センター内に設置した運輸低公害車普及機構が行う低公害車のリース事業、低公害車に関する広報宣伝事業等を積極的に支援し、低公害車の普及促進を図ることとしている。

(ｲ) 排出ガス対策への取り組み

自動車排出ガス規制については、特に、新車に対して順次規制強化を行っており、最近では、平成元年12月の中央公害対策審議会答申を踏まえ、短期目標値については、平成３年３月に道路運送車両の保安基準等の改正を行い、①窒素酸化物の一層の低減、②粒子状物質に対する新たな規制の導入、③黒煙の低減、④走行実態に合わせた排出ガス測定モード法への変更等を内容とした平成３年～平成６年規制として、平成３年11月以降順次施行されている。

また、長期目標値のうち、ガソリン中量車（車両総重量1.7トン超2.5トン以下）及び重量車（車両総重量2.5トン超）については、平成５年10月に道路運送車両の保安基準を改正し、平成６年及び７年にかけて規制強化を実施している。

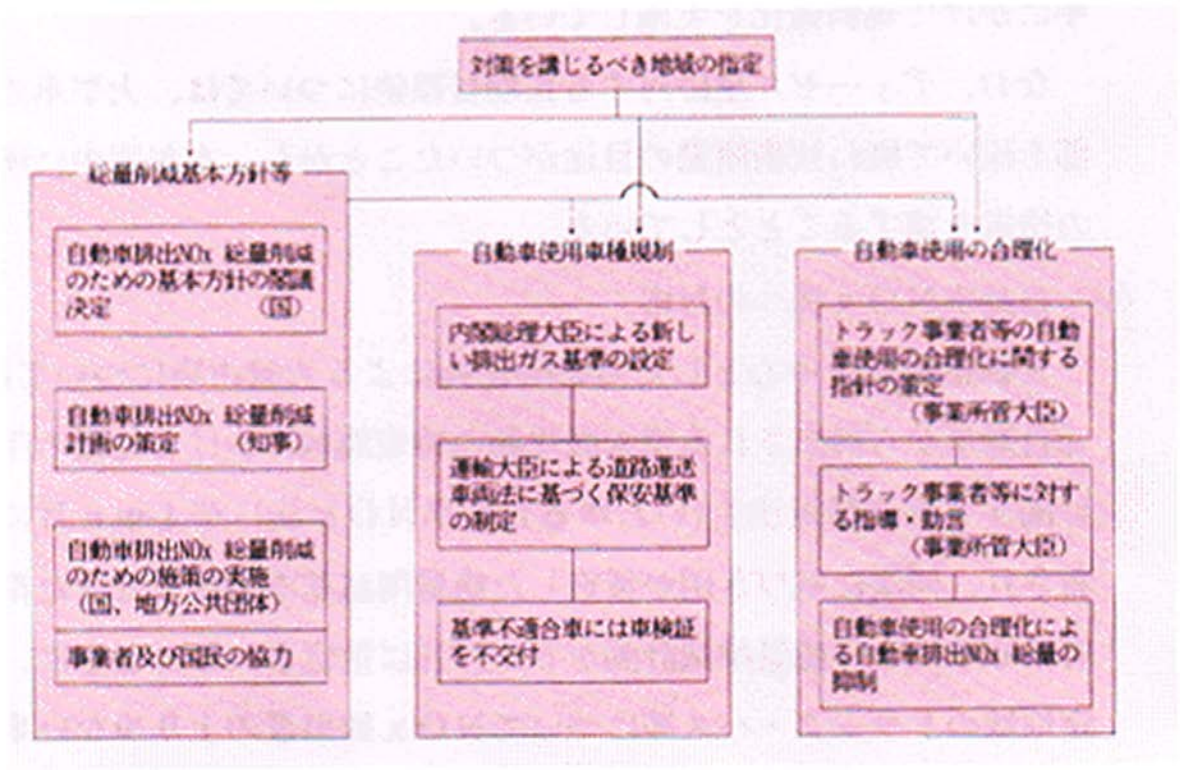
なお、ディーゼル車に対する長期目標値については、大型車の一部を除いて概ね技術開発の目途かついたことから、本年度中に所要の措置を講ずることとしている。

(ｳ) 自動車ＮＯｘ法への対応

大都市地域を中心とした窒素酸化物による大気汚染については、「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減に関する特別措置法」（いわゆる自動車ＮＯｘ法）が４年６月に公布され、同法に基づき国が策定した総量削減基本方針を受けた都道府県知事による総量削減計画が５年11月に策定されるとともに、特定地域のトラック・バス等についてＮＯｘ排出量のより少ない車種へ代替することへの義務付け（使用車種規制）を５年12月より実施しているところである。また、運送事業者等に対する自動車使用の合理化に関する指針に基づき、事業所管大臣により事業者等に対する指導・助言を行っている〔２－７－３図〕。

２－７－３図　自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（自動車ＮＯｘ法）の体系

2－7－3図　自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（自動車NOx法）の体系



運輸省としては、本法に基づき、車検制度を活用しての使用車種規制を着実に実施し、指針に基づく自動車使用の合理化について事業者等への指導等を行うほか、積合せ輸送の推進、低公害車の普及等総合的な施策を推進することとしている。

(ｴ) 騒音対策への取り組み

自動車騒音規制については、新車の加速走行騒音の規制強化、使用過程車に対する近接排気騒音の導入、消音器装着の義務付け等について実施してきたところである。

また、平成４年11月の中央公害対策審議会中間答申及び平成７年２月の中央環境審議会答申「今後の自動車騒音低減対策のあり方について（自動車単体対策関係）」を踏まえ、自動車単体の騒音規制の強化について検討するとともに、平成７年３月の中央環境審議会答申に示された総合的施策についても、着実に推進していく。

(ｵ) 省エネルギー対策への取り組み

地球温暖化を防止するため、二酸化炭素の排出を低減・抑制する必要があり、二酸化炭素の排出の少ない低公害車の開発・普及と併せて、省エネルギーの二酸化炭素低減効果に着目して自動車の燃費改善に努めることが重要である。

運輸省においては、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づき、ガソリン乗用車の燃費について一層の改善を図るため、自動車メーカーが遵守すべき新たな目標値等を平成５年１月に告示した。また、ガソリン貨物車についても燃費目標値等について、近々設定することとしている。

このほか、自動車及び交換部品等に係るリサイクルの促進を図るため、「再生資源の利用の促進に関する法律」に基づき、自動車整備事業者等に対して、適切な指導及び助言を行うこととしている。

(2) より安全な車社会をめざして

(ｱ) 自動車の安全に関する技術基準の見直し等

自動車の保安基準については、国際的調和にも留意しつつ、交通環境の変化に対応した見直しを適宜行っている。特に、近年、交通事故死者数が高い水準で推移しているという厳しい事態に対処するため、平成４年３月に運輸技術審議会から出された答申を逐次計画的に実施することとしている。このため、５年４月には、乗用車の前面衝突時の車両本体による衝撃吸収性能の強化、高速走行時のブレーキ性能の強化等について、６年３月には、大型後部反射器の装備義務付け対象車種の拡大及びシート組込み式チャイルドシートの規定整備について自動車の安全基準の拡充強化を実施したところであり、今後も引き続き同答申で中期的に規制を充実強化すべきとされた項目についてその着実な推進を図ることとしている。また、平成４年３月に設立された(財)交通事故総合分析センターの事故データを活用することにより、効果的な安全基準の策定等を図っているところである。

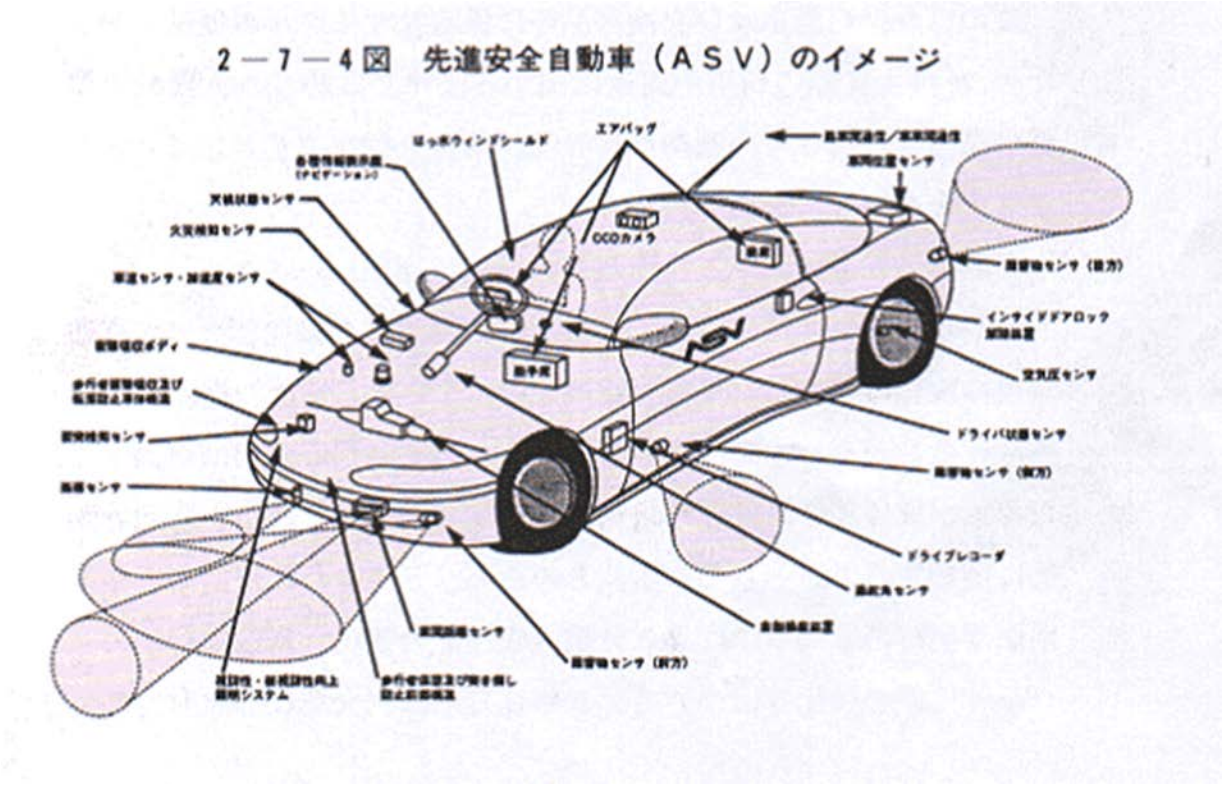
(ｲ) 先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発

エレクトロニクスを応用することにより、自動車をより高知能化した先進安全自動車（ＡＳＶ：Advanced Safety Vehicle）を21世紀初頭に実現するための調査・研究を平成３年度から５か年計画で実施している。

本調査・研究では、運転者への警報等による事故の未然防止、事故の未然の回避、衝突時の乗員等の被害の軽減、衝突後の災害の拡大防止等を図るため、車両の周囲の交通環境を検知するセンサー、自動制御、自動運転等の技術について検討を行い、将来の理想的な安全自動車の指針を示すこととしている。また、本計画の最終年度である本年度は、今までの研究成果の発表と自動車メーカーが開発したＡＳＶ試作車の展示等を予定している〔２－７－４図〕。

２－７－４図　先進安全自動車（ＡＳＶ）のイメージ

2－7－4図　先進安全自動車（ＡＳＶ）のイメージ



(ｳ) 今後の自動車の検査及び点検整備

平成６年７月４日に自動車の検査及び点検整備制度の見直しを図ること等を目的として、「道路運送車両法の一部を改正する法律」（平成６年法律第86号）が公布されるとともに、同法の具体的な実施内容の整備等のために７年２月28日に「道路運送車両法施行規則等の一部を改正する省令」（平成７年運輸省令第８号）が制定された。これら法令により措置された内容を含め、自動車の検査及び点検整備制度の見直しは、７年７月１日から実施された。

今回の自動車の検査及び点検整備制度の改正は、モーターリゼーションが成熟化するなかで、自動車の安全確保と公害防止を図りつつ、時代の要請に対応した自動車社会を形成していくために、最近における自動車技術の進歩及び使用形態の多様化に適切に対応すべく見直しを行ったものである。その具体的な内容は、①自動車ユーザーの保守管理責任の明確化、②日常点検整備の導入及び定期点検整備の簡素化、③車齢が11年を超える自家用乗用自動車等の検査（車検）期間の延長、④定期点検整備の実施時期は検査の前後を問わないこと等である。

今回の自動車の検査及び点検整備制度の見直しが、ユーザーの保守管理責任を前提としたものであり、ユーザー等の理解のもとに順調に浸透していく必要があるため、整備事業の適正化を強力に進めるとともに、ユーザーの保守管理意識の高揚を図るための「自動車点検整備推進運動」等の各種活動を関係者の協力を得ながら行っていくこととしている。

(ｴ) 自動車ユーザーからの苦情相談等への対応

運輸省においては、平成７年１月に施行されたリコール制度の法制化及び７年７月に施行された製造物責任法（ＰＬ法）に関連する措置として、ユーザー利益の保護及び事故の未然防止対策の一層の充実を図る観点から、

以下の対策を講じた。

①　自動車交通局審査課ユーザー業務室に自動車不具合情報受付専用ＦＡＸを設置する等により、ユーザー業務室及び地方運輸局に設けた自動車に係る苦情相談窓口の充実を図った。
②　交通安全公害研究所に自動車技術評価部を新設し、同部がユーザー業務室と連携しつつ、リコール等に関し行政上必要となる原因究明の実施及び原因究明に係わる一般ユーザーからの試験調査依頼に対応することとした。

(ｵ) 事業用自動車の安全な運行の確保

事業用自動車の安全な運行を確保するため、運転者の労務管理、乗務員の指導・監督等日常の運行の安全を管理する運行管理者を選任させるとともに運行管理者に対する研修の充実等指導・教育の徹底と併せ、自動車運送事業者等に対するより一層の交通事故防止対策への積極的な取り組みについて推進している。

(ｶ) 自動車事故被害者に対する救済対策等

自動車事故による被害者の救済を図るため、自動車損害賠償責任保険（共済）と政府の保障事業を中心とした自動車損害賠償保障制度の適切な運用を行っている。平成７年４月１日には原動機付自転車等に４年及び５年契約を導入し、契約切れに伴う継続手続漏れを防止して付保率の向上を図った。

また、自動車事故対策センターにおいては、交通遺児等に対する育成資金の貸付け、重度後遺障害者に対する介護料の支給、重度後遺障害者に対する治療・養護を行う療護センターの運営等の業務を実施している。７年度においては、交通遺児等に対する貸付け金額の引上げを行った。

このほか、自動車損害賠償責任再保険特別会計から、救急医療設備の整備等の自動車事故対策事業に対して助成を行っている。

第２節　利用者ニーズに対応した車社会の形成

１　自動車旅客輸送の活性化

(1) バス

(ｱ) 現状と課題

乗合バス事業については、都市における走行環境悪化に伴う利便性の低下、地方における人口の減少やマイカーの普及等による利用者の減少等により、厳しい経営状況が続いている。

しかしながら、バス交通は、鉄道等の幹線交通に対してフィーダー的な役割を果たすものであり、また、地方においては、これに加えて幹線交通の役割をも担うなど日常生活に不可欠な輸送機関となっている。このため、厳しい経営状況のもと、地域住民のモビリティを確保するため、事業の効率化の指導や所要の補助を行っていく必要がある。

また、事業者の創意工夫を発揮させ利用者利便の向上を図る観点から、平成６年度において、乗合バスの運賃・料金の営業政策的割引（１日乗降フリー乗車券等）、選択可能性の大きいサービスの対価たる料金（特別座席料金等）等について、認可制から届出制とするなどの措置を行ったところである。

さらに、近年、バス事業においてもプリペイドカードによる運賃の支払いが普及してきており、また、一枚のカードで複数の事業者のバス運賃の支払いができる共通カードが導入され、一層の利用者利便の向上が図られているところであり、運輸省としても、バス活性化システム整備費等補助金により積極的に支援している。最近における一例として、東京都の一部、横浜市及び川崎市内においてバス共通カードの取扱の表示のあるどのバスにも利用可能なプリペイドカード（バス共通カード）が６年10月から順次導入され、極めて好調な売上げを示しているとともに、バス利用の促進にもつながっている。

なお、高齢者・障害者等の移動手段を確保するため、地域の福祉行政との連携の下に、リフト付きバス等の普及を引き続き推進していく必要がある。

(ｲ) 都市におけるバスの活性化、道路交通の円滑化

大都市、地方中核都市の過密化する道路交通において、公共交通機関たるバスの利用を促進することは、道路空間の有効活用、道路交通の円滑化に資するものである。このため、自家用車からの誘導を図り、バスの利用者利便を向上させるため、運輸省は中央レベルの「バス活性化連絡会」及び各都道府県ごとの「バス活性化委員会」を通じ、警察、道路管理者、地方公共団体、バス事業者等関係者と一体となって、バス専用レーンの設置、違法駐車の排除等の走行環境改善の実現に向けた諸施策を推進しているところである。

また、バス輸送サービスの改善施策については、低床・広ドアバスの導入や停留所におけるバスシェルターの設置等を事業者に指導するとともに、バス活性化システム整備費等補助制度によりバス運行管理システム等を総合的に整備する都市新バスシステムの整備、カードシステムの整備等需要の喚起及び利用者利便の向上を図っている。

さらに、都市における道路交通の円滑化を図るため、平成６年９月より警察庁、建設省とともに「渋滞対策協議会」を設置し、従来のハード面の対策に加え、パーク・アンド・ライドや相乗り・時差出勤など利用サイドに働きかける交通需要マネジメント（ＴＤＭ）等のソフト面の対策を進めてる。

なお、これらの施策の具体的な取り組みを推進するため「総合渋滞対策支援モデル事業」を実施することとし、６年度においては札幌市等10都市を指定し、７年度においては、長岡市及び長崎市の２都市を追加指定し、支援を行っている。

(ｳ) 地方バスの維持・整備

地方バスは、地域住民にとって不可欠な公共交通機関であるが、過疎化の進行、マイカーの普及などの原因により利用者の減少傾向が続いており、路線の維持自体が困難なところがあるなど厳しい経営状況に置かれている。このため、運輸省では、地域住民の足を確保するため、事業者に対し、フリー乗降制やデマンドバスの導入等地域の実情に応じてサービスの多様化を図ることにより利用者の確保等に関する自主的な経営努力を行うよう指導するとともに、それらの経営努力を前提に所要の助成措置を講じることとしており、平成６年度においては、乗合バス事業者163事業者、廃止代替バスを運行する452市町村等に対し、約110億円の国庫補助金を交付している。

なお、地方バス路線の維持のための補助制度は、６年度までの制度であったが、引き続き地方における生活の足の確保が不可欠との観点から事業者の一層の経営改善努力を求めるとともに、輸送人員の減少に伴う補助要件の見直し、市街地走行部分の補助金のカットの緩和、制度の長期的安定を図るため、現行の５年間を10年間とするなどの制度改正を行い、７年度以降も補助制度の継続を図ることとしている。

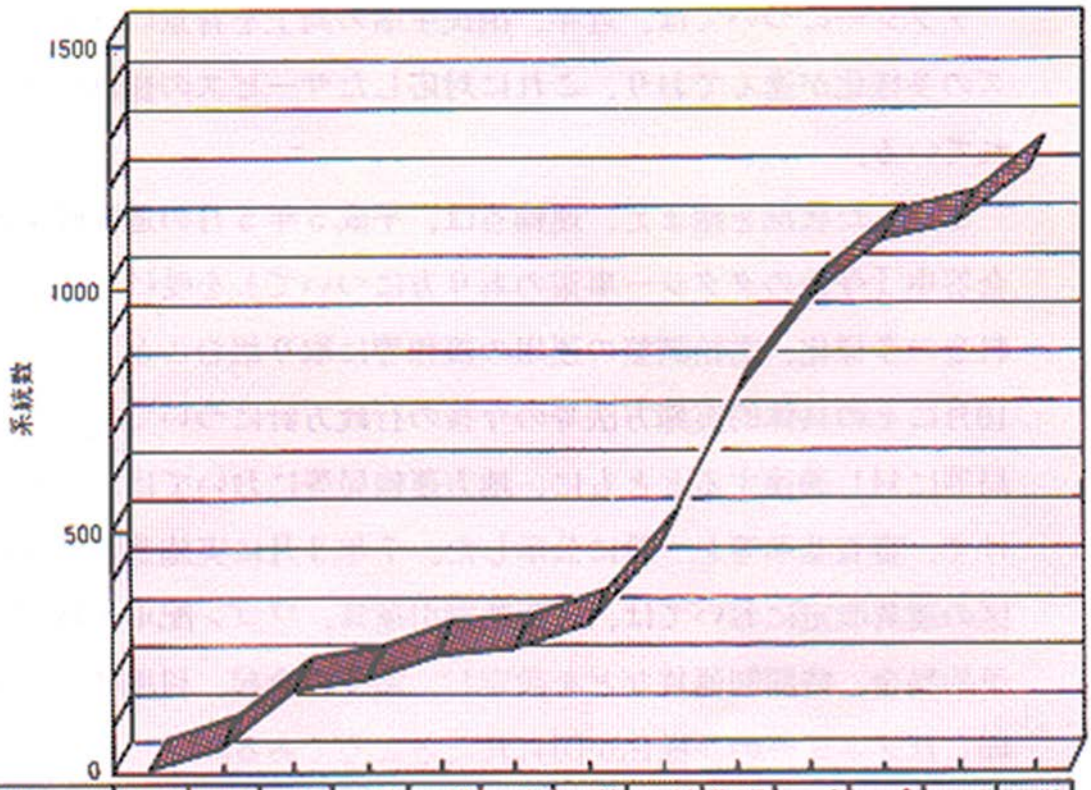
なお、廃止路線代替バス補助金については、地方公共団体の事務として同化定着していると認められることから、廃止路線代替バスの運行に関して地方公共団体の意向をできる限り反映させることに併せて一般財源化され、地方交付税により所要の財源措置が講じられることとなった

(ｴ) 高速バスネットワークの充実

高速道路の伸長に伴い、高速バス網の拡充が進み、平成５年度末現在で全国で1,243系統が運行されるなど〔２－７－５図〕、国民の足として定着してきている。特に、夜行便を中心とした300キロ以上の長距離高速バスについては、昭和63年以降急速に路線網が拡大し、６年度末現在で168路線が運行されている。高速バスは夜間の時間を有効活用できること、鉄道・航空に比べ低廉な運賃であること等から、利用者に受け入れられているものと考えられるが、今後は、競合する交通機関との関係でバスの利点を更に発揮させるため、路線の再編成、車内の快適性の向上、利用しやすいターミナルの整備等を更に推進していくことが必要となっている。

２－７－５図　高速バスの運行系統数の推移

2－7－5図　高速バスの運行系統数の推移



年度	昭和40	～50	～58	59	60	61	62	63	平成元	2	3	4	5
高速バス	8	56	175	199	249	262	313	478	772	967	1093	1128	1243

(2) タクシー

(ｱ) 現状と課題

タクシーは、鉄道、バスといった大量輸送機関と異なり、個人のニーズに応じた輸送を担うとともに、時間帯や地域によっては鉄道、バスの代替的な、また、駐車スペースの乏しい都市では日常の生活、業務活動のための効率的な輸送機関となっている。

しかしながら、バブル以降の景気後退及び同局面からの回復基調に足踏みがみられていること等から、タクシーの利用者は減少しており厳しい経営状況に置かれている。また、タクシー事業に必要な労働力を確保していくためには、時短への対応も含めて労働条件の改善を図っていくことが不可欠となっている。

このため、利用者ニーズに即したサービスの提供等需要喚起のためにタクシー事業者の一層の努力が求められるところであり、行政としては、事業者の創意工夫が充分に生かされるよう制度面の見直しを行ってきているところである。

(ｲ) タクシー事業の規制の見直し

タクシーについては、近年、国民生活の向上を背景に利用者ニーズの多様化が進んでおり、これに対応したサービスの提供が求められている。

こうした状況を踏まえ、運輸省は、平成５年５月の運輸政策審議会答申「今後のタクシー事業のあり方について」を受けて、運賃・料金の多様化、需給調整の運用の緩和等に取り組むこととし、５年10月にその具体的実施方法等の今後の行政方針について、地方運輸局等に対し通達するとともに、地方運輸局等においては、これを受けて、審査基準等を一般に公示した。７年３月に実施された東京地区の運賃改定においては、遠距離割引運賃、ワゴン配車・時間指定予約料金、時間制運賃などを設定し、需要の喚起、利用者ニーズに即したメニューの多様化が図られたところである。

このほか、事業の効率化を図る観点から、地域の実情を踏まえた事業区域の段階的拡大に取り組むとともに、過疎地域や団地、深夜の都市等において定着してきている乗合タクシーについて、申請に係る手続きの簡素化を図るとともに、従来の運行形態にとらわれることなく、弾力的に処理するよう措置し、積極的に推進を図っている。また、個人タクシーについては、免許等に際しての審査方法の見直し、高齢化への歯止め対策の実施等に努めているところである。

これらの事項については、７年３月に閣議決定された「規制緩和推進計画」に盛り込み、その着実な実施を図ることとしている。

(3) その他の輸送サービス

レンタカー及びリースカーは、平成６年３月末現在で、レンタカーが約23万台、リースカーが約178万台となるなど成長を続けており、国民生活、産業経済活動に不可欠な輸送手段となっている。

また、近年、主に企業等との長期的な契約に基づき自家用自動車の運転、整備、燃料等の管理等を請け負う自家用自動車管理業や、飲酒等のため自己の車両を運転できなくなった者に代って運転を行う運転代行業が発展してきている。

これらの事業については、道路運送に関するサービスとして、実態を把握していくとともに、利用者ニーズに対応したサービスの提供、利用者の保護、輸送の安全の確保を図っていくため関係機関とも連携しつつ関係事業者団体を通じた指導を行っている。特に、運転代行業については、６年10月に警察庁と共同して運転代行問題協議会を設置し、違法行為の排除、安全対策等についての取り組みを行っているところである。

さらに、近年の日本における高齢化社会の急速な進展、高齢者・障害者等の社会参加の機会の拡大に伴い、これらの人々に対する個別の移動手段の確保の必要性が高まっており、これらの需要に対する民間患者等輸送事業（いわゆる福祉タクシー）が発展してきている。福祉タクシーは、６年３月末で、554事業者985両となっているが、通常のタクシーと比べ車両価格が高く、また運行効率も低い等の問題もあり、タクシー事業者が独力で導入を図っていくことには限界があるので、地域の福祉行政との連携の下に取り組んでいく必要がある。

２　トラック輸送の効率化

(1) トラック輸送の現状と課題

トラック輸送は、我が国物流の基幹的輸送モードとして国内貨物輸送の大宗を占めており、多様化・高度化する顧客ニーズに的確に対応し、産業経済の発展と国民生活の向上に貢献している。

最近の輸送実績を見ると、平成４・５年度と営業用トラックの輸送量が減少するという厳しい状況下にあったが、６年度には２年ぶりに若干の増加に転じた。しかしながら、本年度に入り、景気が足踏み状態が長引くなか

で、弱含みで推移していることに伴い輸送需要が低迷する等依然として予断を許さない状況にある。

トラック輸送に関しては、２年に施行された貨物自動車運送事業法による大幅な規制緩和が実施されたところであり、その後、毎年多数の新規事業者の参入が続いた。これにより、市場における競争が活発化する一方、宅配便時間指定サービス等事業者の創意工夫による新しい輸送サービスが提供されるなど、着々とその効果が現れてきている。

一方、近年の経済のソフト化、産業構造の変化に伴い、利用者の輸送サービスに対するニーズが高度化、多様化する傾向にある。これに対応してトラック事業者においても小口多頻度輸送など高度な輸送業務を展開するとともに、納品代行、梱包、保管、流通加工等各種付帯サービスに積極的に取り組むなど、トラック輸送にとどまらず総合的な物流サービスの提供をめざした取り組みが行われている。

このように、低迷する需要、規制緩和に伴う市場競争の激化、経済のソフト化等トラック輸送を取り巻く環境は依然として厳しいが、加えて、労働力の高齢化や労働時間の短縮への取り組み、高速道路料金の値上げ等の高コスト化、騒音問題、交通渋滞、ＮＯｘ規制等の環境規制の強化などの課題が山積しており、今後、トラック輸送は、これらの課題に積極的に取り組んでいく必要がある。

(2) 輸送の効率化等に向けた取り組み

(ｱ) 輸送の安全の確保

トラック輸送は、その利便性、機動性等から、今後とも我が国の貨物輸送の中で基幹的な役割を果たしていくことと思われる。

しかし、トラック輸送は、道路という公共的な空間を利用して提供される輸送サービスであることから、輸送の安全を徹底することが最重要課題である。従って、今後とも、貨物自動車運送適正化事業実施機関等を利用した過積載防止対策、過労運転防止対策等に引き続き積極的に取り組んでいく必要がある。

(ｲ) 輸送の効率化等

一方、近年、トラック輸送を取り巻く環境は大きく変化しつつありトラック輸送産業は、その変化に的確に対応して、輸送の効率化、経営基盤の強化、利用者ニーズに対応したサービスの多様化、労働条件の改善、環境問題への取り組み等を進めていく必要がある。

具体的には、中小企業がその99%を占めるトラック業界の現状を踏まえ、事業者間で共同化、情報化等を通じて経営基盤の強化、経営の近代化を進めていく必要がある。このような観点から「社会ニーズ対応型」構造改善事業として、共同化や業務提携等による事業の集約化、ターミナル等の集団化等を推進しているところである。

また、高齢化の進展と若年層を中心とした構造的な労働力不足に対応するため、平成９年４月から実施される週40時間制に向けた段階的な取り組み等労働時間の短縮、省力化対策等を推進することにより、安定的な労働力の確保を図っていく必要がある。

なお、宅配便と並んで消費者物流の中核である引越運送については、近年の利用者ニーズの高度化・多様化により、そのサービス形態が複雑化しており、それに伴って、様々なトラブルが発生している。従って、苦情処理体制の拡充等引越輸送に係る利用者保護対策の充実を図ることとしている。

一方、今後の車社会においてトラック輸送が社会と共生していくためには、環境問題等社会的課題に積極的かつ的確に対応していくことが不可欠であり、そのためには、特に輸送の効率化を図っていくことが重要である。このため、一般貨物自動車運送事業者による積合せ輸送の推進に加えて、６年11月から特別積合せ事業者間で幹線

における共同運行を実施しているほか、福岡市天神地区や新宿副都心等において貨物の共同集配が行われており、その他の地区においても検討が進められている。また、駐停車スペースの確保などの地域環境の整備も推進しているところである。

さらに、トラック事業に関連する規制に関しては、一昨年に車両総重量の制限の緩和、昨年には有蓋車庫に係る規制の廃止、原価計算書の添付義務の緩和等の運賃・料金の届出規制の緩和などを行うとともに、従来設定されていた６の拡大営業区域に加えて新たに５の拡大営業区域を増設する等の規制緩和を実施してきている。これらの措置によって、トラック輸送の効率化は大きく進んできているが、今後とも社会経済情勢に対応した規制緩和を進めていく必要がある。

この他、先の阪神・淡路大震災の経験を踏まえ、災害時等における情報伝達方法の整備、緊急輸送の実施マニュアルの整備等緊急時における対応のあり方についての見直しを進めているところである。

(ｳ) 情報化への取り組み

トラック業界においては、輸送の効率化、輸送サービスの向上等を推進する観点から、従来より、貨物追跡システムの導入等情報化に向けた取り組みが精力的に進められている。特に、帰り荷の斡旋を行う「システムＫＩＴ」、トラック事業者の荷主が輸送計画などの電子データを交換する「物流ＥＤＩ」、トラック事業者と運転手が衛星通信を利用し運行状況等の情報を交換するシステム等を活用することにより、車両の効率的運用等輸送の効率化が図られている。今後ともこのような情報化を積極的に推進していく必要がある。

第８章　海運、船員対策及び造船の新たな展開

第１節　海上交通の充実

１　海への理解と親しみを深めるために

平成７年２月に国民の祝日に関する法律の一部が改正され、８年より、海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願う日として、７月20日を国民の祝日「海の日」とすることとなった。

海洋国日本において、海は、我々の生活と深い関わりを有しており、国民生活に欠かせない貿易物資等の安定輸送を支え続けるとともに、漁業などの生産活動の場として、また、多くの人々に海水浴や潮干狩などのレクリエーションの場として親しまれてきた。こうした海の重要性について、広く国民に関心と理解を深めるため、昭和16年に次官会議を経て７月20日が「海の記念日」とされ、さらに７月20日から７月31日までの「海の旬間」期間において、毎年全国各地で海に関するイベントが幅広く行われてきたところであるが、「海の日」が海の様々な役割を認識する日として、広く国民各層に親しまれ、意義深いものとなるよう、運輸省としても積極的に取り組むこととしている。

２　日常生活を支える外航海運の発展

(1) 外航海運を取り巻く環境とその活動概況

（外航海運の概況）

我が国は、天然資源に乏しく、食糧、エネルギー資源等のほとんどを海外からの輸入に依存している。また、我が国からは、自動車、鉄鋼等の製品が海外に輸出されている。これらの貿易物資の輸送を担っている我が国外航海運は、日本経済や国民生活の屋台骨を支える重要な役割を果たしている。

平成６年の我が国の海上貿易量（トンベース）は、輸出、輸入ともに増加し、全体では対前年比4.1％増の８億2,844万トンとなった。

また、外国用船を含む我が国商船隊の輸送量は、近年、発着がともに我が国でない三国間輸送が取り扱い比率を高めているが、６年においては、逆に輸出及び輸入が増加し、三国間輸送が減少しており、全体では対前年比0.4％増の６億6,917万トンとなった。一方、運賃収入（円ベース）は、円高や市況の低迷から、対前年比7.4％減の１兆6,189億円となった。

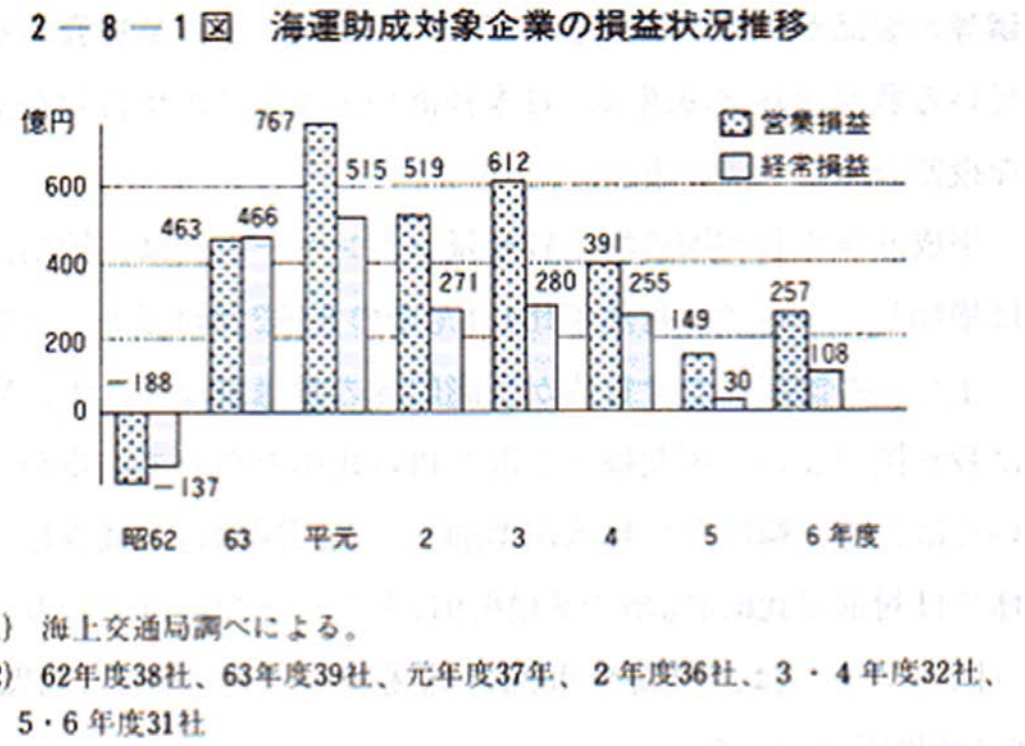
（海運企業の経営状況）

我が国外航海運企業は、収入のうち６～７割程度は外貨建てである一方、費用のうち外貨建て分は５～６割程度であるため、円高が進行すると収益が減少する構造となっている。我が国外航海運企業大手５社の場合、６年度の為替変動による影響額は、営業損益ベースで対ドル１円の円高で約11.9億円の利益の減少があったと試算される。近年の急激な円高の進行は、本社機能の一部海外移転等外航海運企業の経営に大きな影響を与えており、我が国外航海運を取り巻く環境は一段と厳しいものとなっている。

このような状況の下、６年度の海運助成対象企業の経営状況をみると、不定期船市況が上昇傾向にあったものの、定期船運賃水準の低下や自動車輸出の減少に加え、急激な円高による外貨建収入の目減り等の要因から、営業収益は全体で前年度比1.4％の減収となった。一方損益面では、各企業の合理化努力による経費節減や円高効果等により費用も減少し、費用の減少幅が収入の減少幅を上回ったため、全体では増益となった〔２－８－１

図〕。しかしながら、一昨年度の水準までの回復には至っていない。なお、配当実施企業数は前年度同様５社となった。

２－８－１図　海運助成対象企業の損益状況推移



注　(1)　海上交通局調べによる。
(2)　62年度38社、63年度39社、元年度37年、２年度36社、３・４年度32社、５・６年度31社

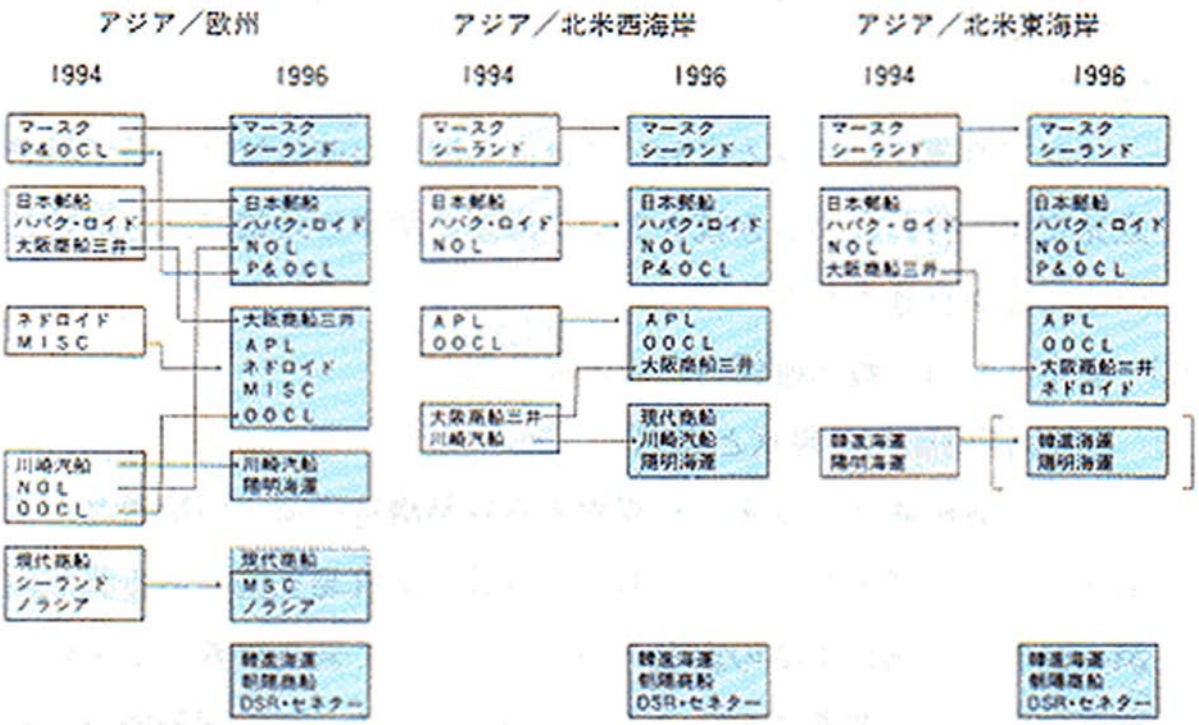
（世界的な国際コンテナ輸送体制の再編成）

近年のアジア経済の急速な成長により、アジアにおける物流は日本を中心とするものからアジア全体へと重心を移しており、日本発着貨物を中心に邦船社間で協調して集材・配船を行うといった従来の航路運営は困難になってきている。また、コンテナ船の大型化に伴い、日本・アジアと北米・欧州の三極を結ぶ主要コンテナ定期航路（トランクライン）については大型船による輸送を行い、アジア地域等についてはフィーダー航路（トランクラインに接約するコンテナ航路）により対応する方向で輸送構造は変化しつつある。

一方、激化する国際競争に勝ち残るため、邦船社を始めとする各船社は、コスト削減とサービスの向上を同時に図る必要に迫られており、欧米船社やアジア船社等それぞれの地域で優位性を有する船社間で、相互補完的な協調体制を構築するための世界的なコンソーシアム（特定の航路において複数の船社がグループを形成し、お互いにコンテナ貨物の積み付けスペースを融通し合うもの。）の再編が進められている〔２－８－２図〕。

２－８－２図　欧州・北米航路グループ再編成

2－8－2図　欧州・北米航路グループ再編成



（発展するアジア海運への対応）

近年のアジア地域の著しい経済発展と、これに伴う物流の急速な増加は、国際的な海運活動に大きな影響を与えている。国際水平分業の進展に伴い、ますます経済的結びつきを強めつつあるアジア地域において、円滑な海運の発展を維持していくためには、関係国間でアジア海運を取り巻く状況について共通認識を形成し、調和のとれた海運政策をアジア地域として推進していくことか必要となってきている。

このため、本年６月に我が国の提唱により、中国、香港、インドネシア、韓国、マレイシア、シンガーポール、タイ及び日本のアジア８ケ国・地域の海運当局者が参加する第１回アジア海運フォーラムを開催した。

アジア海運フォーラムにおいては、各国の海運政策について活発な意見交換が行われ、引き続きアジア海運に関する政策対話を継続していくことが合意された。

(2) 安定した海上輸送確保のための取り組み

（我が国商船隊の現状と課題）

我が国商船隊は、従来より変貌する貿易構造や荷主の輸送ニーズに的確に対応してきたところであり、今後とも貿易立国である我が国経済の発展及び国民生活の安定・向上を図る上で貿易物資の安定輸送の確保は不可欠な要素であり、そのためには全体として国際競争力のある我が国商船隊を維持していくことが必要である。

我が国商船隊は、日本籍船、仕組船（日本船社が海外子会社に保有させ実質的支配の下に運航している外国籍船）及び運航船舶の需要に応じて海外等からチャーターしてくる単純用船の三種類から構成されているが、なかでも日本籍船は、貿易物資の安定輸送手段の確保、海上運送の安全及び環境保全の確保、船舶運航等に係るノウ

ハウの維持、緊急時の対応における信頼性等の意義を有しており、我が国商船隊の中核を担うものとして位置付けられる。

しかしながら、近年、内外船員費格差の拡大、割高な船舶関連コスト、円高の進行等により日本籍船の国際競争力が著しく低下した結果、フラッギング・アウト（日本籍船の海外流出）が進行しており、最近10年間で日本籍船は昭和60年央の1,028隻から７年央の225隻へと４分の１以下にまで減少しているほか、日本人船員も60年度央の30,013人から６年度央の8,781人（運輸省調べによる）へと３分の１以下となっている。さらに、最近の急激な円高は、フラッギング・アウトの進行のみならず外航海運企業の管理部門等の海外移転にも拍車をかけており、このような趨勢が継続すれば、我が国外航海運業は空洞化の状態に向かうことが懸念される。

（我が国商船隊の整備方策）

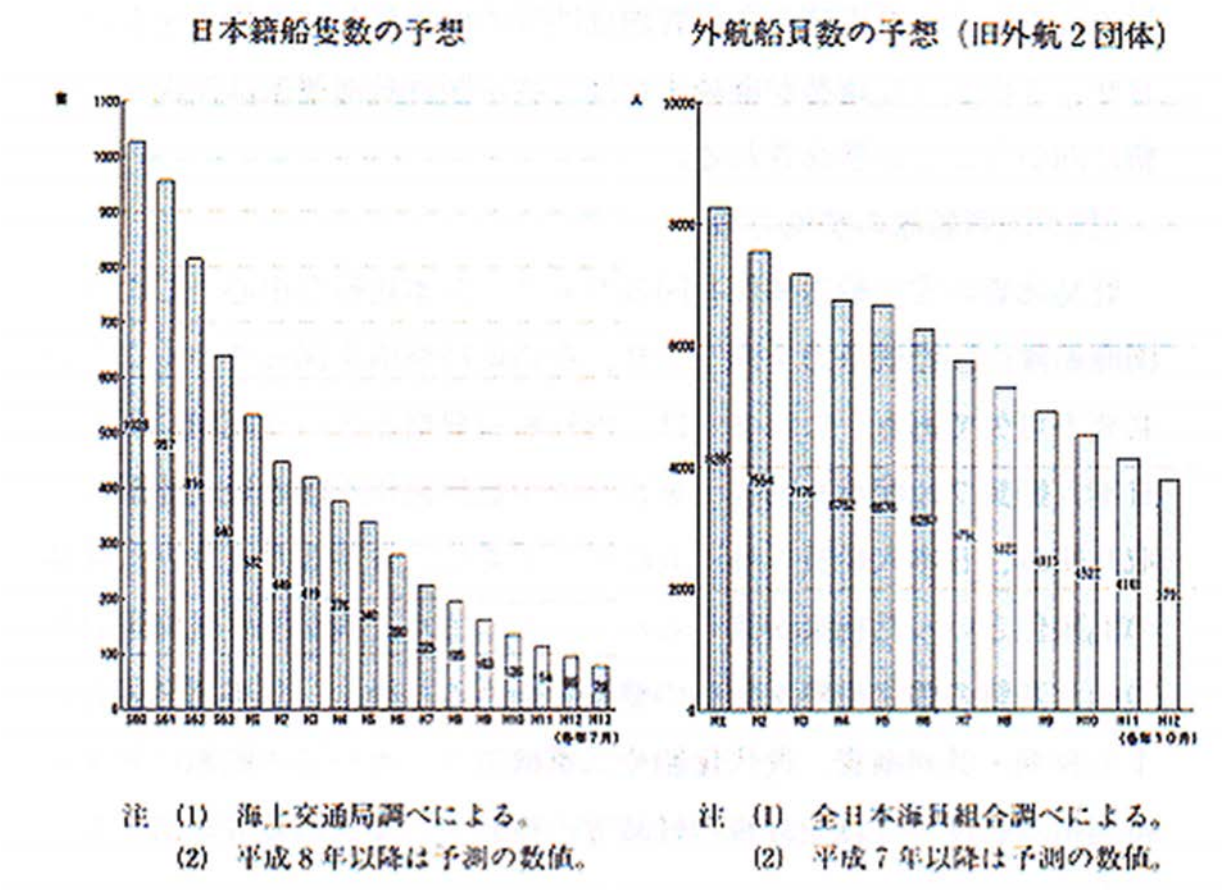
貿易物資の安定輸送確保を図るために、日本籍船を中心とした我が国商船隊の国際競争力を向上させ、その維持整備を図っていくことが必要不可欠である。これまでは、内外船員費格差という問題に対し、日本人船員フル配乗を前提に乗組員の少数精鋭化を図る近代化船への取り組み、日本人船員と外国人船員の混乗化、６年３月より近代化船の混乗化といった施策が講じられてきた。また、我が国外航海運企業の経営基盤の強化や外航船舶の整備を進めるために、日本開発銀行による長期・低利融資、近代化船や二重構造タンカー等の船舶に対する特別償却制度や登録免許税の軽減等の税制上の優遇措置等が講じられてきている。

一方、我が国外航海運企業としても円高の進行による厳しい経営環境に対処するため、一層の経費節減、コストのドル建て化の推進等の施策を実施しているほか、輸送構造の変化に対応し、定期航路事業の再編や見直し等も進めている。

このような諸施策が講じられてきたが、急速な円高の進行等我が国外航海運企業を取り巻く経営環境は依然として厳しく、日本籍船及び日本人船員は減少を続けている〔２－８－３図〕。こうした自国籍船、自国船員の減少に対し、欧州諸国では既に総合的なフラッギング・アウト防止策である国際船舶登録制度等が導入・実施されているが、我が国においても欧米諸国の例を参考に、日本籍船、日本人船員の減少に対する総合的な措置への取り組みが重要な課題となっている。

２－８－３図　日本籍船数及び外航船員数の予想

2－8－3図　日本籍船数及び外航船員数の予想



(3) 外航客船旅行の振興

我が国で本格的なクルーズ船が相次いで就航した２年以降、景気低迷の中でもクルーズ客数は堅調な伸びを示してきたが、６年の日本人の外航クルーズ客数は対前年比7.9%減の7.4万人と、若干減少した。これは主に、企業の研修等を目的としたチャータークルーズ（団体貸切による利用客）が落ち込んだことによるものと思われる。日本籍外航クルーズ船の利用客の約70%はチャータークルーズであり、それ以外のレジャー・クルーズ客（一般利用客）は約30%といった状況である。今後、客船クルーズを振興するために個人客を対象としたレジャークルーズの分野を伸ばしていく必要があると考えられ、引き続き(社)日本外航客船協会を中心としてクルーズキャンペーンを展開することとしている。

なお、外航クルーズ客数に国内クルーズ客数13.4万人を加えた我が国のクルーズ人口は、対前年比2.9%減の合計20.8万人となった。

また、我が国と近隣地域との間を結ぶ外航定期旅客航路は、韓国、中国、台湾及びロシア（サハリン）との間に運航会社10社により８航路が運航されており、６年の日本人利用者数は対前年比27.0%増の13.4万人であった。これは日韓間のフェリー及び高速船の利用者が増加したことによるものである。さらに、７年４月から北海道とサハリン間のフェリー航路が開設される等新たな航路開設の動きもあり、今後とも外航客船定期航路網の充実が期待されている。

3　安全で快適な海上旅客輸送の充実

(1) 海上旅客輸送の概況

公共交通機関として重要な役割を果たしている国内旅客船事業は、平成７年４月１日現在、888事業者により1,473航路において、2,433隻（約136万トン）の船舶をもって運航されている。

(2) 海上旅客輸送のサービスの向上

（国内旅客船の高速化）

近年の国民の時間価値の高まりに伴い、海上旅客輸送分野においても高速化が進んでおり、７年４月現在、全国で14航路29隻の超国際旅客船（航海速力時速65km以上の旅客船）が就航している。今後とも超高速旅客船等の導入による海上旅客輸送の高速化はますます促進されるとみえられる。

（高齢者、身体障害者等に対する配慮）

高齢者、身体障害者等に配慮し、エレベーター等を設置している船舶、旅客船ターミナルが増加している。また、運賃についても、従来からの身体障害者等に対する割引に加え、阪神～北九州航路等においては、高齢者を対象とした割引を実施している。

（運賃の弾力化等）

事業者の創意工夫が発揮され、利用者利便の向上が図られる営業政策的な割引運賃については、事業者の自主的な判断に委ね、適時適切な商品設定を可能とするため、７年４月より認可制を緩和し、事前届出制を導入したところである。

さらに、同年７月より遊覧旅客不定期航路事業（起終点同一で寄港地のない航路において営むもの）について、運賃を事前届出制とするとともに、参入の許可基準を緩和した。

(3) 地域の生活を支える海上旅客輸送の確保

（離島航路の整備・近代化）

地域の生活を支える海上旅客交通を維持・整備し、その利用促進を図っていくためには、事業者による需要に適合した輸送力の提供、利用者利便の向上等が必要であることに加え、地方公共団体等による地域振興施策等の展開を図ることが重要である。

しかしながら、こうした施策の展開を図った場合においても、輸送需要が小さく、事業者が地域住民の足の確保のために輸送サービスを提供することが困難となっている地域においては、事業者による経営努力、運賃水準の適正化、需要の喚起、運航及び事業運営の方法等の工夫と併せて、必要な場合は公的助成を行うことにより航路の維持・整備を図ることが適当である。

離島航路の維持・整備については、従来、国が補助対象欠損額を認定し、その75％を補助するとともに、地方公共団体が残余の25％を協調補助することにより整備を図ってきたが、より地方公共団体の意向を反映させるとの目的で、今後の離島航路の維持・整備に万全を期すため、６年度において、国は標準化（標準的な賃率や経費単価に基づき算定）した欠損額を補助すること。地域の実情に応じた離島航路の維持・整備を図るため、地方公共団体が主体的に行う助成等に対し、所要の地方財政措置を講じること。関係都道府県ごとに国と地方公共団体との連絡協議会を設け、協力して離島航路の維持・整備を図ることを内容とする改正を行った。

また、離島の振興を図る上で、船舶の高速化、大型化等の近代化が強く求められている状況にあり、こうしたニーズに対応した適切な海上輸送サービスの提供が必要となっている。このため、６年度において、離島航路に就航する船舶の近代化に係る建造費用の一部を補助する制度を新たに設けたところである。

これらにより、離島地域の生活環境の向上や産業振興・観光開発等の進展が期待される。

４　今後の内航海運対策の推進

(1) 海運造船合理化審議会答申に至る経緯

内航海運対策については、平成４年３月の海運造船合理化審議会答申「今後の内航海運対策のあり方について」を踏まえ諸施策を講じてきたところであるが、その間、船員確保問題が内航海運の構造的課題として認識される一方、内航海運に係る物流の効率化・高度化に対する荷主ニーズが近年になく高まってきた。また、自己責任原則と市場原理に立った経済社会を実現する観点から公的規制の緩和等を推進することが政府の方針となり、特に船腹調整制度もその一つである個別法による独占禁止法適用除外カルテル等制度については、10年度末までに原則廃止する観点から見直しを行い、７年度末までに具体的結論を得ることとされた。運輸省はこのような動向を踏まえ、６年７月29日「今後の内航海運対策について」を海運造船合理化審議会に諮問し、本年６月５日に答申を得たものである。

(2) 答申の概要

（内航海運の現状と課題）

答申では、内航海運の現状として、国内物流の輸送シェアはトンキロベースで約44％と国内物流の大動脈を担っているものの輸送シェアは低下傾向にあること、中小零細性の強い業界であること、内航船員の高齢化及び後継者確保問題が深刻化していること等を指摘し、これらを踏まえた上で今後の課題を明らかにしている。具体的には、良質な内航船員等の安定的確保、輸送効率化の一層の推進、モーダルシフト等の新規分野への積極的取り組みとともに、その事業主体である内航海運業者の経営基盤強化を目的とした抜本的な構造改善を進めること等を今後の内航海運の課題として指摘している。

（今後の内航海運対策）

このような内航海運の課題を踏まえ、答申では船腹調整制度の見直しについて、以下のの通り指摘している。

(ｱ) 法律上の船腹調整制度

内航海運は船腹の需給ギャップが生じやすい産業特性を有していることから今後とも法律上の船舶調整制度は維持存続し、船腹過剰時のセーフガード（緊急避難措置）として活用している。

(ｲ) 現在の船腹調整事業

船腹需給の適正化、引当資格に係る担保評価の下落等内航海運業の事業環境の変化に係る激変緩和、円滑な構造改善の推進、輸送効率化及びモーダルシフトの推進等に配慮しつつ、以下の通り見直す。

(a) 当面措置すべき事項

・モーダルシフト対象船種の寄港地に関する制限及びフライアッシュ輸送等にセメント専用船を使用する場合の制限は、直ちに緩和する。
・鉄鋼、石油等に係る長期積荷保証船については、日本内航海運組合総連合会と荷主団体との協議結果を踏まえ、弾力的運用を行う。
・その他、荷主団体の要望を十分把握し、引当比率の設定、外航船臨時投入等につき弾力的運用を行う。

(b) モーダルシフト対象船種については、速やかに船腹調整事業の対象外とする。

(c) 上記に加え、現在の船腹調整事業については、内航海運業者による同事業への依件の計画的解消を図り、市場原理の活用による内航海運業の活性化を図る。

さらに、答申では、船腹調整事業の見直しと併せて、内航海運業者による船腹調整事業への依存の計画的解消が円滑に進むよう、経営基盤の強化を目的とした抜本的な構造改善、運賃及び用船料に係るコスト負担の適正化、日本内航海運組合総連合会による債務保証業務の実施等の措置を一体的かつ強力に推進していくことが不可欠であると指摘している。

また、併せて良質な内航船員等の安定的確保、一層の輸送効率化、モーダルシフト等の新規需要分野への積極的な対応等のための諸対策を推進する必要があると指摘している。

(3) 今後の対応

運輸省としては、今回の答申を今後の内航海運対策の指針とし、その具体化について、内航海運業界、荷主業界等の関係者と一丸となって努力し、内航海運が利用者ニーズに応えつつ真に活力と魅力あふれる産業へと発展していくように取り組むこととしている。特に船腹調整制度の見直しについては、本年度末までに政府としての具体的結論を得ることとされていることから、本答申及び審議の経緯等を踏まえ、適切に対処していくこととしている。

5　港湾運送事業の高度化・効率化の推進

港湾運送を取り巻く環境は、物流ニーズの高度化・多様化等により大きく変化している。このような環境の変化に対応するためには、港湾運送事業の高度化対策として、新型荷役機械の導入や情報化の推進等による労働集約型産業から装置型産業への転換、これらを円滑に進めるための事業の協業化、共同化、集約化による事業基盤の強化等を進めていくことが重要な課題となっている。

このため、日本開発銀行等からの低利融資等により、総合輸入ターミナルをはじめとする大型物流拠点の整備、荷捌き施設の整備、荷役の機械化、情報化の促進等の施策を講じているところである。

こうした取り組みの結果、船舶積卸量に対するコンテナ貨物の割合は平成５年度には約３割を占め、荷役効率についてみると、５年度の港湾荷役労働者１人１日当り荷役量は130.8トンと、10年前（84.9トン）の約1.5倍に達している。

このように、荷役作業について全体的にはコンテナ化等のユニットロード化への対応が進んできているものの、５年度の緊急輸入米のように、在来船（バラ積み）輸送されてきた場合には、揚げ地においても人力に頼ら

ざるを得ない荷役が求められることもある。従って、今後は在来船においても積込時におけるパレット化等を進める等、一層の荷役の効率化をめざした取り組みが必要である。

また、我が国主要港湾のコンテナターミナルの荷役については、国際コンテナ輸送の進展に伴い、荷主や内外の船社等から日曜荷役の実施等の要望が高まっていた。こうした状況を受け、五大港において、本年６月11日から（なお、神戸港においては震災復興を図るため４月30日から）、４年４月より中断されていた日曜荷役が再開されたところであり、今後も、我が国港湾の一層のサービス向上を図る等物流ニーズの変化に対応するため、関係者の積極的な取り組みが求められているところである。

第２節　船員対策の新たな展開

１　船員の雇用

(1) 船員雇用の現状

外航海運における経営の合理化や国際的漁業規則の強化による漁船の減船等により海運業及び漁業の雇用船員数は引き続き減少傾向を示しており、平成６年10月には約13.1万人と対前年同月比約6,000人（4.5％）の減少となっている。船員の年齢構成をみると、高年齢化の傾向は変わらず、海技伝承の受け皿となるべき若手船員の不足という状況が依然として懸念されている。

また、船員の労働需給面をみてみると、有効求人数が７年４月には1,352人と対前年同月比17人（１％）の減少となり、有効求職数は4,130人と対前年同月比392人（９％）の減少となった。このため、有効求人倍率は0.33と対前年同月より0.03ポイント上がった状況である。

(2) 船員雇用対策等の推進

(ｱ) 日本人船員の確保及び船員雇用対策

外航海運については、近年の急激な円高等により日本人船員を配乗した日本船は急速に国際競争力を失いつつあり、日本籍船及び日本人船員は減少を続けており、船員の雇用情勢は厳しさを増している。こうした現状を打開し、日本籍船及び日本人船員の確保を図るための施策への取り組みが緊急の課題となっている。

一方、内航海運においては、依然として船員全体の高齢化が進み、若年船員を始めとした船員の確保が急務となっている。このため、全国の地方運輸局等に設置した内航船員確保対策協議会等を活用し各地区毎において対策等を講じている。また、５年３月には荷主、内航海運事業者、海員組合、学識経験者からなる「内航船員不足問題を考える懇談会」において、労働条件の改善、労働環境の改善、リクルート対策の強化等を骨子とした報告が取りまとめられ、今後ともそのフォローアップ会議を開催する等同報告に沿って内航船員不足問題の解決を図っていくこととしている。

また、本州・四国連絡橋（９年度以降）及び東京湾横断道路（９年度中）の供用開始に伴い発生すると予想される船員の雇用問題については、現在、各地区の連絡協議会等において協議を行っており、それぞれの地区に即した対応を図るため関係省庁等とも十分連絡をとりながらその雇用対策に対処することとしている。

漁業については、国際的な漁業規制の強化及び漁業資源の減少等による減船の実施に伴い発生した漁業離職者に対し、船員離職者職業転換等給付金の支給等所要の措置を講じていくこととしている。また、漁業離職者の生活の安定、雇用の確保のため、これらの者の内航海運への再就職を促進するための「内航転換助成事業」を実施している。

更に、高齢化社会に対応するため、７年度から新たに高齢離職船員の雇用の促進を図るための「離職高齢船員活用対策助成事業」を開始している。

(ｲ) 外国人船員受入れ対策

外国人労働者の陸上職域への受入れについては、閣議了解により原則としていわゆる単純労働者は受け入れないこととされており、船員についてもこれを準用して日本船であって日本の船社が配乗権を有するものについては

原則として外国人船員を配乗しないよう行政指導を行っている。これに対し、日本船であっても海外貸渡しにより外国の船社が配乗権を持っているものについては、閣議了解の範ちゅう外として扱われ、外国人船員が一部配乗されている。

外航海運については、昭和63年12月、海運造船合理化審議会から外国人船員の配乗を従来近海船等において実施されてきた上記の海外貸渡方式（いわゆるマルシップ方式）により外航貨物船一般に拡大することが適当であるとの提言がなされた。これを受けて関係者間で協議・検討が進められ、平成２年３月より海外貸渡方式による混乗（日本人船員は、職員・部員合計で９名。）が始められている（３年６月より一定の条件を満たす内航併用客船を含む）。また、２年９月からは、内・外航を問わずエンターテナー等の専門的な技術・技能等を有する外国人船員の日本客船への混乗を実施している。

一方、漁船については、元年11月、関係者間において、海外基地を利用する漁船を対象に外国人の受入れ基準が合意され、２年９月より混乗を実施している。

２　船員教育体制の充実と船員制度の近代化

(1) 船員教育体制の充実

（新規学卒者の採用確保）

商船大学及び商船高等専門学校の新規学卒者の採用については、近年外航海運の低迷により長期にわたって抑制され、その採用者数は著しく落ち込んでいたが、元年度以降は、船員の高齢化及び若手船員の不足が進行しつつあることを反映し、一定数の採用が再開されて現在に至っている。

一方、海員学校等の新規学卒者の内航海運への採用数は、前述のとおり内航船員確保対策の推進等に伴い、５年度には前年度に比して６割以上の増と顕著に採用意欲の高まりを示し、６年度も引き続き増加傾向を示した。

（船員教育制度の改善等）

近年の海運界における船員の需要構造の変化等社会的ニーズに的確に対応できるよう学制改革を行い、海員学校については、教育内容を外航部員養成から主として内航職員養成に移行する等、４年度から新しい制度による教育を実施しており、この結果応募者も増加傾向にあり、引き続きその定着を図っている。

一方、海技の伝承問題検討委員会（「日本人船員の確保・育成のために」）の提言に基づいて、官公労使によって構成される「日本人船員の確保・育成推進会議」を設置し、若年者の船員教育機関への誘致、卒業者の海上産業への就職等の促進を図ることとし、関係機関の緊密な連携の下、イベント開催等の広報活動を積極的に推進している。

くわえて、７年度から３か年計画で航海訓練所の練習船「青雲丸」の代替建造を行い、９年度には新「青雲丸」が誕生する運びとなっており、これを活用し将来の我が国の海運を支える優秀な若年船員の確保・育成を推進していくこととしている。

(2) 船員制度の近代化

船員制度の近代化は、船舶の技術革新に対応するとともに厳しい海運情勢の下で日本人船員の職域を確保することを目的として、より少数精鋭化した乗組体制の確立を段階的に図ってきたものであり、５年４月には、世界で最も少数精鋭化されたＰ船（乗組員11名体制）が第四種近代化船として実用化された。

また、４年６月の船員制度近代化委員会「今後の船員制度近代化のあり方（第四次提言）」を受け、日本人船員８～９名及び外国人船員を配乗したマルシップ混乗船方式の近代化船（混乗近代化船）が６年３月より実用化

されているほか、同月からＰ船への外国人メンテナンス要員の上乗せ配乗が開始されている。

更に、より一層の円高の進展に対応し、更なる国際競争力の強化等に向けて、混乗近代化深度化実験（日本人船員6～7名及び外国人船員）を実施し、良好な評価が得られたため、７年６月この実験の結果及び評価を踏まえ必要な制度面の整備を図り、実用に移すものとする取りまとめが行われた。

３　船員の労働時間の短縮と船員災害防止対策の推進

(1) 船員の労働時間の短縮等

船員の豊かでゆとりのある生活の実現を図るとともに、魅力ある職場づくりを進め、若年船員を中心とした労働力を確保するため、船員の労働条件等の一層の改善が求められている。このため、船員労務官による監査を活用しつつ、その推進を図っているところであるが、特に、労働時間については、近年の労働時間短縮に向けての国民的な問題意識の高まりや陸上労働者の労働時間の短縮の動向等を踏まえ、元年４月より段階的に法定労働時間の短縮を進めてきている。更に、６年６月の船員法の一部を改正する法律の公布により、７年４月から外航船及び内航大型船については週平均40時間労働制に移行し、内航小型船についても９年４月から週平均40時間労働制に移行することとしている。

(2) 船員災害防止対策の推進

船員災害防止については、第１次船員災害防止基本計画策定当時に比べ災害発生率は、現在半減しているとともに減少傾向をたどっているが、船員の死亡災害については、陸上産業と比較して依然として高い発生率となっている。このような状況に加え、船員の高齢化、外国人船員の混乗化といった労働環境の変化に伴う安全衛生面への悪影響が懸念されている現状等を踏まえた、第６次船員災害防止基本計画（平成５～９年度）及び平成７年度船員災害防止実施計画に基づき、高年齢船員の死傷災害防止対策、中高年齢船員の疾病予防対策及び健康増進対策、外国人船員の混乗に係る安全衛生対策等の諸対策の推進を図っている。

第３節　高度化をめざす造船業

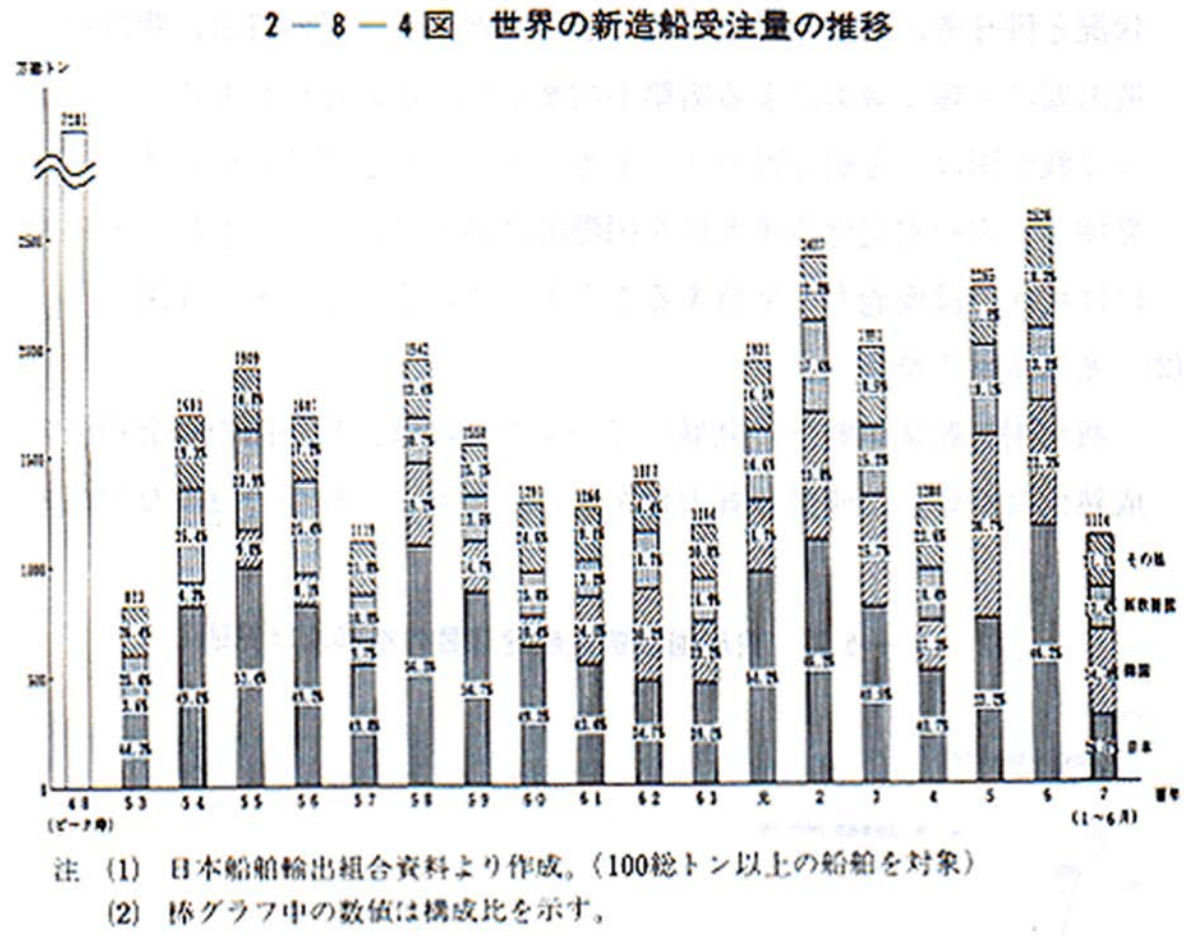
１　我が国造船業の現状

我が国造船業の平成６年度の新造船受注量は、厳しい円高環境の下にありながらも、アジアの海運市況の活発化等により昨年に引き続き増加し、339隻、1,119万総トン（総トン数ベース（以下同じ）で対前年度比33.5％増）と４年ぶりに1,000万総トンの大台を越えた。

また、６年度の竣工量は271隻、831万総トン（対前年度比2.8％減）であり、その結果６年度末の手持工事量は315隻、1,279万総トン（対前年同期比28.4％増）と増加し、約１年半程度の工事量を確保している。

しかし、受注量が増加する一方で、世界的な供給過剰感や昨今の急激な円高の進行等もあって船価が低迷していることや外貨建て建造契約の比率が高まっていることなどから、今後の経営について懸念される状況にある〔２－８－４図〕。

２－８－４図　世界の新造船受注量の推移



注　(1)　日本船舶輸出組合資料より作成。（100総トン以上の船舶を対象）
　　(2)　棒グラフ中の数値は構成比を示す。

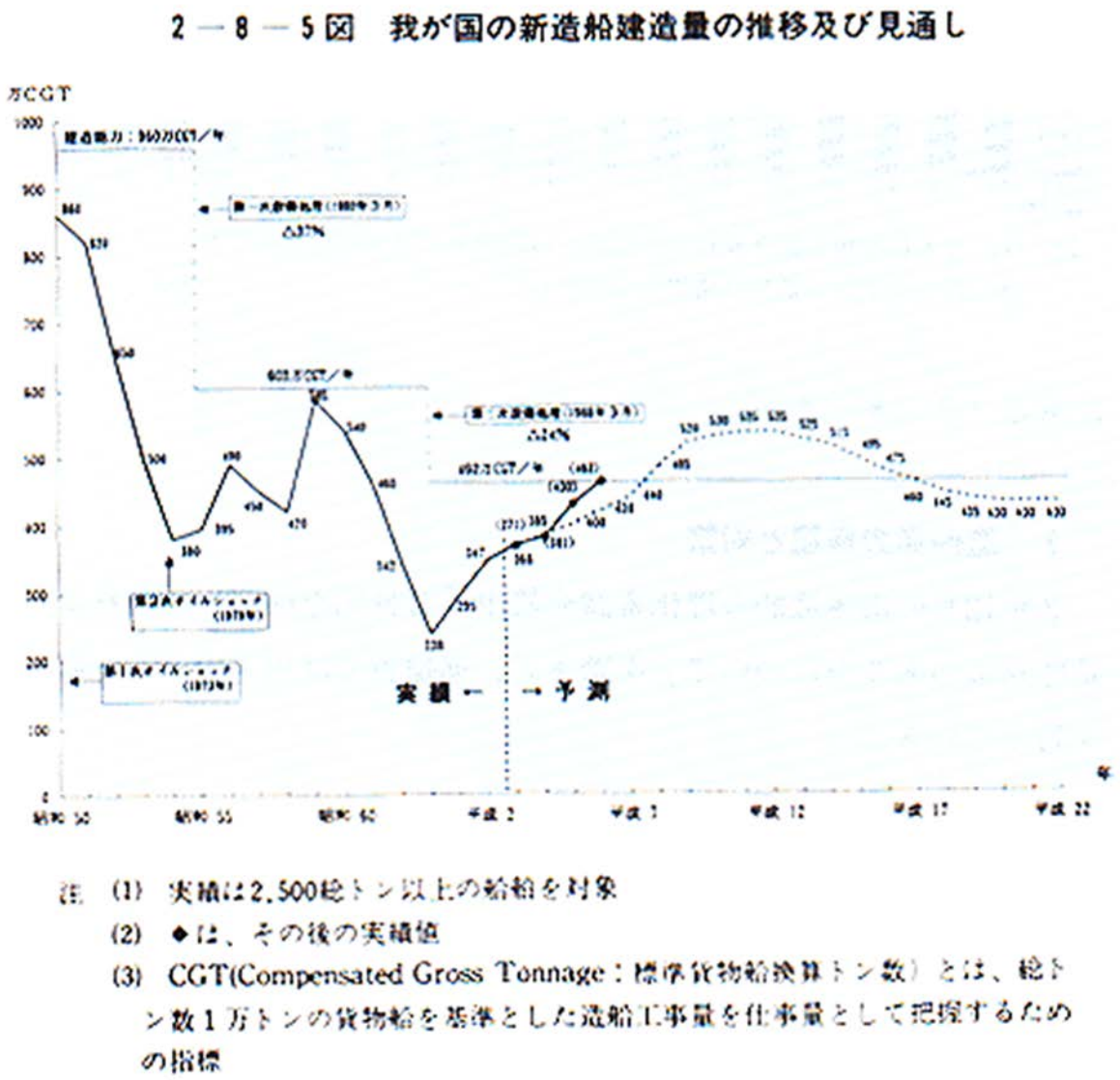
２　造船業の課題と対策

３年12月の海運造船合理化審議会答申「21世紀を展望したこれからの造船対策のあり方について」を踏まえ、運輸省では以下のような取組みを行っている。

(1) 長期的な需給の安定化

今後の世界の長期的な新造船建造需要は、基本的には21世紀始め頃に向けて増加、その後減少する傾向にあると予想される。他方、世界の供給能力は、韓国の大規模な設備拡張等により大幅な拡大傾向にあり、また、最近の新造船建造需要予測を上回るペースでの世界の建造状況と併せ考えれば、船腹過剰の解消は進まず、近い将来、新造船建造需要の大幅な減退による需給不均衡が生じるおそれがある。したがって我が国は、造船分野のリードカントリーとしてイニシアティブを発揮し、需給安定化の重要性を国際的に訴えていくとともに、国内的には現状の設備能力を堅持することとしている〔２－８－５図〕。

２－８－５図　我が国の新造船建造量の推移及び見通し



(2) 産業基盤の整備

我が国造船業が健全に発展していくためには、我が国の社会経済の成熟化に対応した産業の魅力化を図るとともに、昨今の急激な円高の中で国際競争力を維持していくことが重要である。

このため、舶用機器の標準化、ＣＩＭ（コンピュータ統合生産システム）導入による生産性向上等を通じて価格競争力を強化するとともに、次世代船舶（テクノスーパーライナー、メガフロート）の技術開発を通じて創造的技術ポテンシャルの維持・向上及び新規需要創出に努めることが重要であり、各種対策に積極的に取り組んでいるところである。

さらに、抜本的に産業基盤の強化を図るためには、過去の不況対策の過程で各事業者に散逸・縮小化されたまま残されている資本、労働力、造船設備等の経営資源の有効活用策についても検討することが重要であり、今後、事業提携、集約化等に対する各企業の積極的な取組みが期待される。

また、中小造船業については、内航船、漁船等の製造・修繕を通じ、安定的な海上輸送の確保、水産資源の採取を支えるとともに、地場産業として地域経済の振興及び雇用機会の創出に寄与してきたが、今後ともモーダルシフト等社会ニーズの多様化・高度化に伴いその重要性は増していくものと考えられる。

しかしながら、近年の国際的な漁業規制の強化と国内景気の低迷等により中小造船事業者を巡る経営環境は厳しいものになってきている。また、脆弱な経営基盤、過当競争体質、労働力の高齢化等の構造的問題は依然として解消されておらず、これらの課題に対し積極的に取り組んでいくことが必要である。

このような現状を踏まえ、中小造船業の健全な発展を図るため、５年７月から「中小企業近代化促進法」に基づいた第４次構造改善事業（社会ニーズ対応型）を実施している。

さらに、船舶の修繕業及び漁船の製造・修繕業については、昨今の経済環境変化を受け、需要が大幅に減少していることから、雇用保険法に基づく雇用調整助成金制度を活用し、雇用の調整を図っているところである。

(3) 国際協調の推進

国際的な単一市場を分けあう世界の造船業にとって、調和ある発展を図る上で国際的な協調を推進することは不可欠な要件である。我が国は造船分野のリードカントリーとして国際協調のための各般の取り組みに積極的に参画している。

(ｱ) 先進造船国との政策協調

造船協定の早期発効とその後の適正な運用を図り、国際造船市場における公正かつ自由な競争の促進に寄与することとしている。

また、ＯＥＣＤ造船部会、同需給サブグループ、我が国と合わせて世界の約３分の２の新造船シェアを占める韓国との政策対話等の場を活用し、造船国間での共通の市場動向認識の醸成とそれに対応した政策の展開の重要性を国際的に訴え、世界の需給安定化に貢献していくこととしている。

(ｲ) 地球環境問題等への対応

船舶の高齢化の進行、サブスタンダード船（1974年の海上人命安全条約等の国際基準に適合していない船舶）の増加が航行安全のみならず環境保全に脅威を与えている状況にかんがみ、環境保全対策等に積極的に取り組む

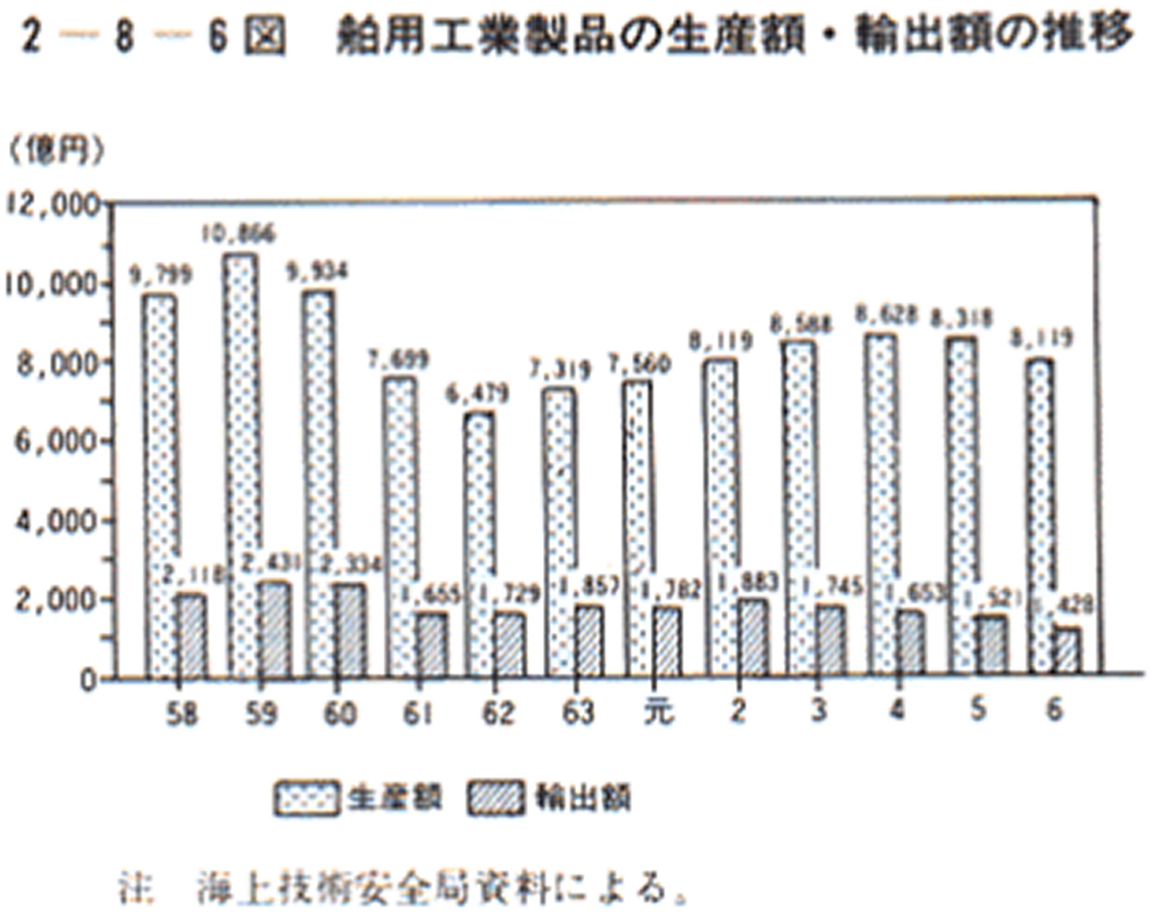
ことが重要である。

運輸省では、船舶に関する環境保全技術の開発を促進するとともにその成果の普及を図るため、３年度から造船業基盤整備事業協会が実施しているタンカーからの油流出防止技術及び船舶用機関の排気ガス浄化技術の研究開発に対し助成措置を講じている。

３　船舶工業対策の推進

我が国舶用工業は、長期低迷を脱し緩やかな回復基調にあったが、円高等に起因する船価下落に伴う製品価格の低下により、生産額は減少している〔２－８－６図〕。

２－８－６図　舶用工業製品の生産額・輸出額の推移



注　海上技術安全局資料による。

現在、我が国船用工業製品の約８割は国内向けであるが、急激な円高の進行に伴い、造船所による海外調達の動き等が活発化しており、一層のコスト低減、国際競争力の強化が緊急の課題となっていることに加え、若年技術者の不足、生産設備の近代化の遅れ等により産業基盤が脆弱化している。

このため、船主・造船所・船用メーカーの三者が協力して「船用機器の標準化」を推進し、コストの低減、操作性・信頼性の向上を図ると共に、省力化設備投資、生産・開発体制の集約化の促進等の施策により舶用工業の基盤強化、競争力の確保を図っているところである。

また、近年、乗組船員数の減少、機関の高度化等に対応して舶用機関整備に対するニーズが質・量ともに増大していることから、舶用機関整備事業者の組織化を進めるとともに、経営基盤の強化、整備技術の向上等を図り、舶用機関整備業の活性化を推進している。

第９章　港湾・海岸の果たす役割の向上、高度化

第１節　交流の進展と新たな地域開発への取り組み

１　国際交流の進展に対応した国際物流の効率化

製品輸入の増加、各国間の相互依存関係の進展や国際交流の増大等により、安定した国際物流を可能とする基盤の重要性は益々高まっている。さらに、物流の効率化を通じた安定的かつ低廉な生活物資の供給、産業の国際競争力の維持・向上を図るためにも、各地域の貨物需要に応じた国際海上コンテナターミナルの計画的配置が必要である。これにより、今後、急増するコンテナ貨物の一部は東京湾、大阪湾等以外の地方のターミナルで扱われるようになり、荷主のターミナルまでの陸上輸送コストは相当削減されると見込まれる。

２　国内物流の効率化

輸送効率化への要請の増大、ドライバー不足、環境問題の激化等の変化の中で、貨物の集配送を担うトラック輸送と、幹線輸送を担う海上輸送とによる複合一貫輸送に対応して内貿ターミナルを計画的に整備し、主に中長距離の国内ユニット貨物の効率的な輸送を実現する必要がある。コンテナターミナルや内貿ターミナルの政策的配置等により、輸送コストの削減が図られるほか、ＣＯ2排出量の削減や長距離ドライバーの省労働力化等が期待される。

３　港湾の果たす広範な役割

港湾は物流拠点として地域の経済活動を支え、暮らしの足を確保し、港町文化を創造するなど、経済・社会にわたる広範な役割を有しており、その整備による効果は絶大である。例えば、経済的な効果としては、雇用の創出、所得の向上等があげられ、社会的な効果としては、物流・人流のターミナル機能等を通した地域交流の促進、産業立地や観光開発の推進、親水緑地・海浜等の整備や環境改善等を通したアメニティの向上、下水処理場や廃棄物処理用地等の確保等都市機能のサポートなどがあげられる。このような大きな効果を生み出す港湾の役割を有効に発揮すべく施策を展開している。

４　港湾を活用した地域振興への取り組み

国土の均衡ある発展が求められている今日、港湾に付帯する、経済のみならず歴史、文化、観光などの資源を活かした交流による地域の自立的な発展が期待されている。その一環として、港湾と高規格幹線道路等とのネットワークの構築を進め、海の路を通した地域連携の推進、交流圏の形成を図るため、７年度より「にぎわい・交流海道推進調査」を実施している。本調査において、日本海沿岸地域の連携・交流、瀬戸内・海の路事業、港を活用した観光ネットワーキングの促進を図っている。

また、港湾の役割の向上を図るため、関連公共事業との連携を図りつつ、民間事業者のノウハウと資金力を積極的に活用した多様な機能を有する施設の整備や港湾開発のマスタープランづくり等を61年度より支援し、推進している。

さらに、新たな利用空間を創出する沖合人工島計画を推進するとともに、大都市圏を中心に臨海部において発生が見込まれる低・未利用地の再編等を積極的に進め、物流、産業、生活のために必要な空間を確保することに

より、地域の振興に貢献していく。

第２節　豊かな港湾環境創造と技術開発への取り組み

１　環境と共生するの港湾＜エコポート＞の実現

運輸省は、港湾整備において自然環境と調和し、アメニティ豊かな環境を創造する施策を積極的に推進することとし、環境と共生する港湾＜エコポート＞の実現に向けた具体的な取り組みを展開している。

７年１月には、全国の港湾管理者に対し、①港湾計画における環境面の充実、②港湾環境計画の策定を求めることとした〔２－９－１表〕。これにより港湾管理者は、今後港湾計画において環境面の配慮、検討をより一層充実させるとともに、港湾所在市町村と協力して、港湾における環境施策を広く地域社会に明らかにするため、環境と共生する港湾の姿とその達成に向けたハード、ソフト両面にわたる諸施策の全体像を、「港湾環境計画」として策定し公表することになる〔２－９－１表〕。

２－９－１表　港湾環境計画のイメージ

２－９－１表　港湾環境計画のイメージ

表　題	○○港の環境創造プラン
構　成	１．基本方針
	２．主要な環境施策・配慮 1)○○湾の良好な自然の保全・創造と次世代への継承 2)青い海の広がりと港のダイナミズムを生かした景観形成 3)快適な水辺空間を楽しめるパブリックアクセスの確保 4)連続性のある緑の形成と歴史的港湾環境の創造 5)○○都市圏の環境改善のための港湾整備
	３．港湾環境の管理と推進体制 1)港湾環境インフラの維持管理 2)環境負荷の抑制 3)環境モニタリングと柔軟な管理 4)協調連携体制の充実 5)市民との連携

また、７年４月に、エコポートとして全国の模範となる港湾を早期に形成するため、環境インフラの総合的な整備を重点的に行う「エコポートモデル事業」の対象港として、横浜港、堺泉北港、博多港を指定した。

２　海岸環境の創造

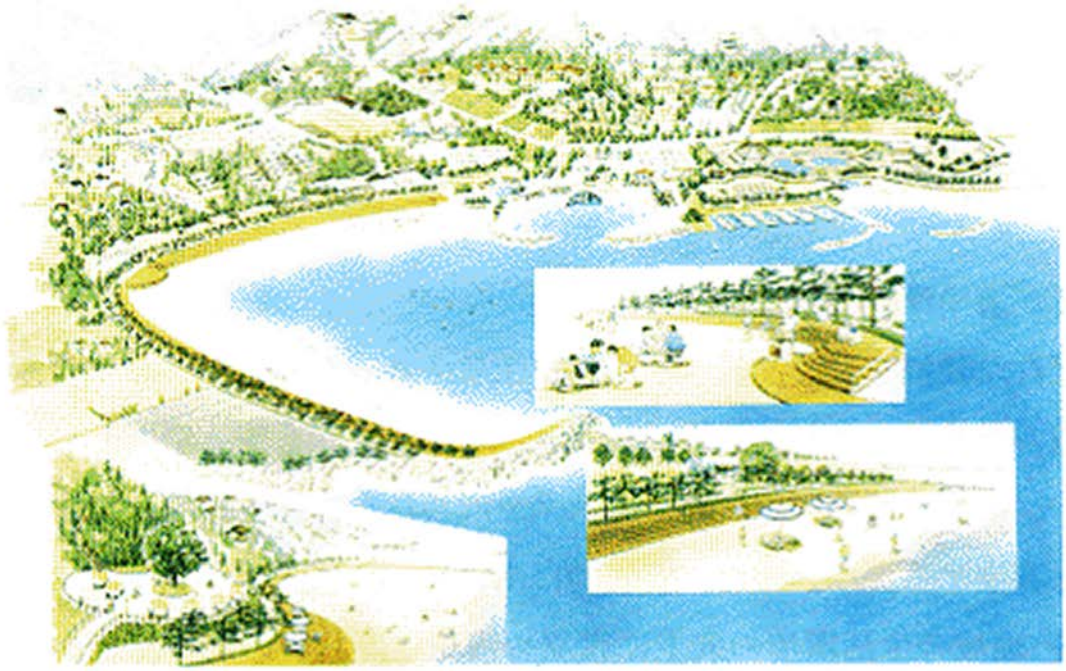
優れた景観を有し、様々な生物が生息する豊かな空間としての海岸の価値が近年見直され、沿岸環境及び地球環境を保全する空間としての海岸や、海岸空間の利用の際に生態系や環境保全機能との調和を図り、自然と共生する海岸、また、日常的に海に触れることができ〔２－９－２図〕、地域の生活環境の向上に役立つ海岸など、質の高い海岸が求められている。このため、防災、環境、利用面が調和した良質で多面的な機能を持つ海岸保全施設や海岸環境の整備を計画的かつ重点的に推進していく。また、防災、環境・利用面にわたり優れた機能を有する砂浜については、近年消滅が著しいことから、その維持・復元・創出を積極的に図っていく〔２－９－２図〕〔２－９－３図〕。

２－９－２図　磯で遊ぶ子供たち



２－９－３図　利用され親しまれる海岸のイメージ図

2－9－3図　利用され親しまれる海岸のイメージ図



3　人と地球にやさしい港湾の技術開発をめざして

４年６月に発表した「港湾の技術開発の長期政策」を達成するため、第９次港湾整備五箇年計画に合わせ中期的目標を示した「港湾の技術開発五箇年計画」を８年度から実施し、計画的、効果的に技術開発を推進する。

①　大型港湾施設の建設工費の削減

公共工事の建設費削減が強く求められているため、港湾の分野においても、特に大型の防波堤や護岸等を対象に、良いものをより経済的につくるための材料・工法等技術の開発を推進する。

②　リサイクル材料の実用化

港湾工事から発生する建設副産物については、原則として港湾内において再利用することを目標とし、港湾工事外で発生する産業廃棄物（石炭灰、スラグ等）についても、可能な限り港湾工事に活用することを検討し、それらの再利用に必要な技術の開発を推進する。

③　自然と共生する港湾の形成

豊かで健全な海域環境の創造をめざして、生物が着生しやすい構造物やその材料、水底質の浄化に関する技術、閉鎖性水域における海水交換技術等の開発を推進する。

④　安全な港の形成

地震やそれに伴う津波等の自然災害に強い安全な港湾を形成するため、港湾構造物の耐震補強工法やその投資効果を定量的に評価する手法等の開発を推進する。

⑤　港湾機能の高度化

最近の取扱貨物量の増加や船舶の大型化による輸送の効率化、コンテナリゼーションに代表される荷役形態の変化、さらにはテクノスーパーライナーの実用化等の要請に対応して、コンテナターミナル等の港湾機能の高度化に向けての技術の開発を推進する。

第３節　港湾の管理と振興～港湾振興とポートセールス～

(1) 港湾の振興

港湾の振興とは、従来の港湾を公物として管理する姿勢から、経営する姿勢への転換をめざす動きの一環であり、港湾の管理運営における積極的な展開策として、自港の利用を宣伝し、活性化を図ることである。具体的には、ポートセールス活動を始めとし、臨海部への企業誘致、文化・スポーツ・レクリエーション施設等の誘致、各種イベントの開催等による市民利用の促進、交流の働きかけ等が挙げられる。特に最近では、積極的に市民に親しまれる港づくりが進み、全国で年間にのべ５億人以上の市民が港湾に訪れており、港湾の振興活動を専門的に行う部署も設立され、港湾振興活動が積極的に展開されている。

(2) ポートセールス活動

この振興策の代表例が、多くの港湾管理者が力を入れ始めているポートセールスである。一般的には、船舶や貨物の誘致のため、誘致の目標とする航路や船社の所在国に港湾管理者や港運事業者、商工会議所などの港湾振興関係者により構成されたミッションを派遣し、国内では背後圏域本社・支社機能の集中する都市、地元において説明会、見学会等を開催し、船社や荷主等を集めて当該港湾を利用するメリットの説明を行う、あわせて利用者のニーズを把握し、施設整備や管理運営の改善に反映させていくものである。ポートセールスは、主要８大港から始まり、最近では、物流の合理化やコストの関係から、各地の地方港とアジア諸国等の港湾との航路開設をめざす活動が各地で積極的に行われており、今後も地方においてコンテナを扱う多目的埠頭等の整備の進展を受けて、さらに活発に行われることが予想されている。

港湾の振興は、以上のように、港湾管理者や港湾利用者を中心に地域の創意や工夫で進められているが、さらに今後は、これまでの取り組みを一歩進めて、一定の拡がりをもつ圏域内の港湾相互の連携と機能分担のもとに広域的な港湾振興が展開されていくことが求められていると考えられる。

第10章　航空サービスの充実に向けた取り組み

我が国の航空輸送は、時間価値の上昇に伴う高速交通ニーズの高まり等を背景として、旅客・貨物ともに急速な発展を遂げている。これらの増大する航空需要に対応するためには、空港の整備と航空サービスの充実を図り、国内・国際ネットワークを充実させる必要があるが、そのために、運輸省では平成３年度を初年度とする第６次空港整備五箇年計画に基づき、新東京国際空港の整備、東京国際空港の沖合展開及び関西国際空港の開港を最優先課題として空港整備に努めてきたところであり、現在第７次空港整備五箇年計画の策定を行っているところである。また、航空サービスの面では、従来より競争促進施策、多様な運賃の導入等を推進し、利用者利便の向上に努めてきたが、最近の急激な円高と景気の足踏みは、我が国航空会社の経営を大幅に悪化させているため、６年６月の航空審議会の答申を踏まえ、我が国航空企業の競争力向上のための施策等を推進しているところである。

第１節　我が国をめぐる航空輸送の現状

(1) 我が国の航空輸送の実績

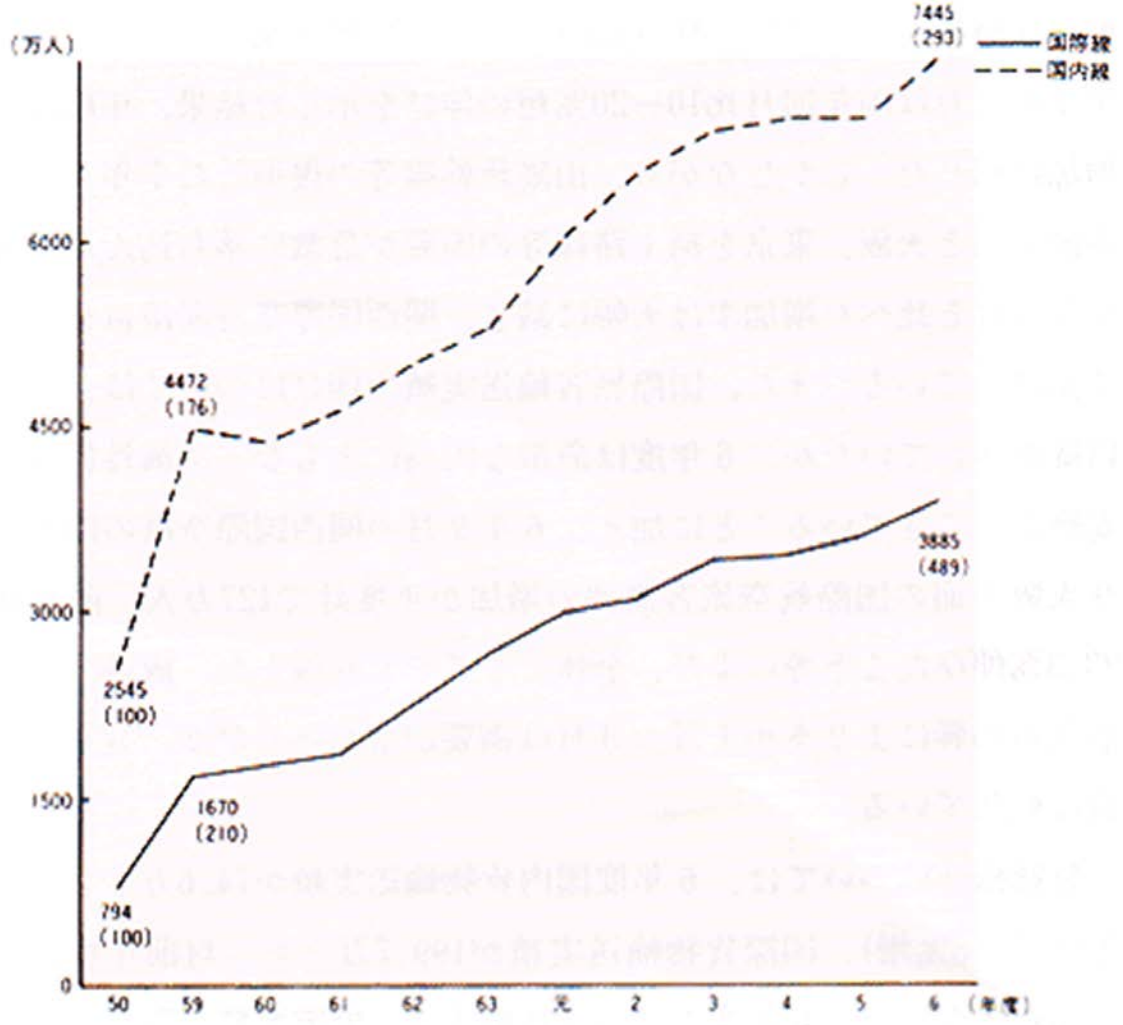
（国内線は伸び悩み、国際線は回復）

平成６年度の国内旅客輸送実績は約7,455万人（対前年度比約7.1％増）、国際旅客輸送実績は約3,885万人（対前年度比約7.9％増）となった。国内旅客輸送実績は、３年度以降景気の後退の影響を強く受け低迷を続け、５年度には８年ぶりに前年度をわずかながら下回った。６年度においても、上期は輸送実績は前年度並みか若しくは前年度を下回ったが、６年９月の関西国際空港の開港、さらには本年１月の阪神・淡路大震災の発生に伴う臨時便等の代替旅客輸送により、特に本年１～３月は前年同月比10～20％超の伸びを示した結果、年度計では増加に転じた。しかしながら、山陽新幹線等の復旧した７年４月以降、中国方面と大阪、東京を結ぶ路線等の需要が急激に落ち込んだ結果、前年同月と比べた増加率は大幅に減じ、関西国際空港開港直後の水準で推移している。また、国際旅客輸送実績の伸びについては、４年度以降低迷していたが、６年度は急激な円高にともなって海外旅行に割安感がでてきていることに加え、６年９月の関西国際空港の開港により大阪方面の国際航空旅客需要の増加が年度計で127万人、前年比で23.3％伸びたこと等により、全体としてやや回復した。阪神・淡路大震災の影響により本年１月～３月は需要が落ち込んだが、５月以降回復に転じている。

貨物輸送については、６年度国内貨物輸送実績が74.6万トン（対前年度比7.8％増）、国際貨物輸送実績が199.7万トン（対前年度比16.3％増）となった。６年度の国内貨物輸送は、低需要期に阪神・淡路大震災が発生したため、７年１～３月は代替輸送等により前年同月比で二桁台の伸びを示した。また、国際貨物輸送実績は、５年度に引き続いて大幅な伸びを示した。金額ベースで増加の内訳を見ると、我が国の産業構造の転換、国際分業の進展を反映して輸出入とも機械類を中心に伸びている。また、６年９月の関西国際空港の開港に伴い、大阪方面の国際貨物が増加、一方、新東京国際空港においては、関西国際空港の開港後国際航空貨物の分担率は低下したものの、貨物需要全体の順調な伸びにより、トンベースの増加量では関西国際空港を上回り、大幅な増加につながった。〔２－10－１図〕〔２－10－２図〕。

２－10－１図　航空旅客輸送実績の推移

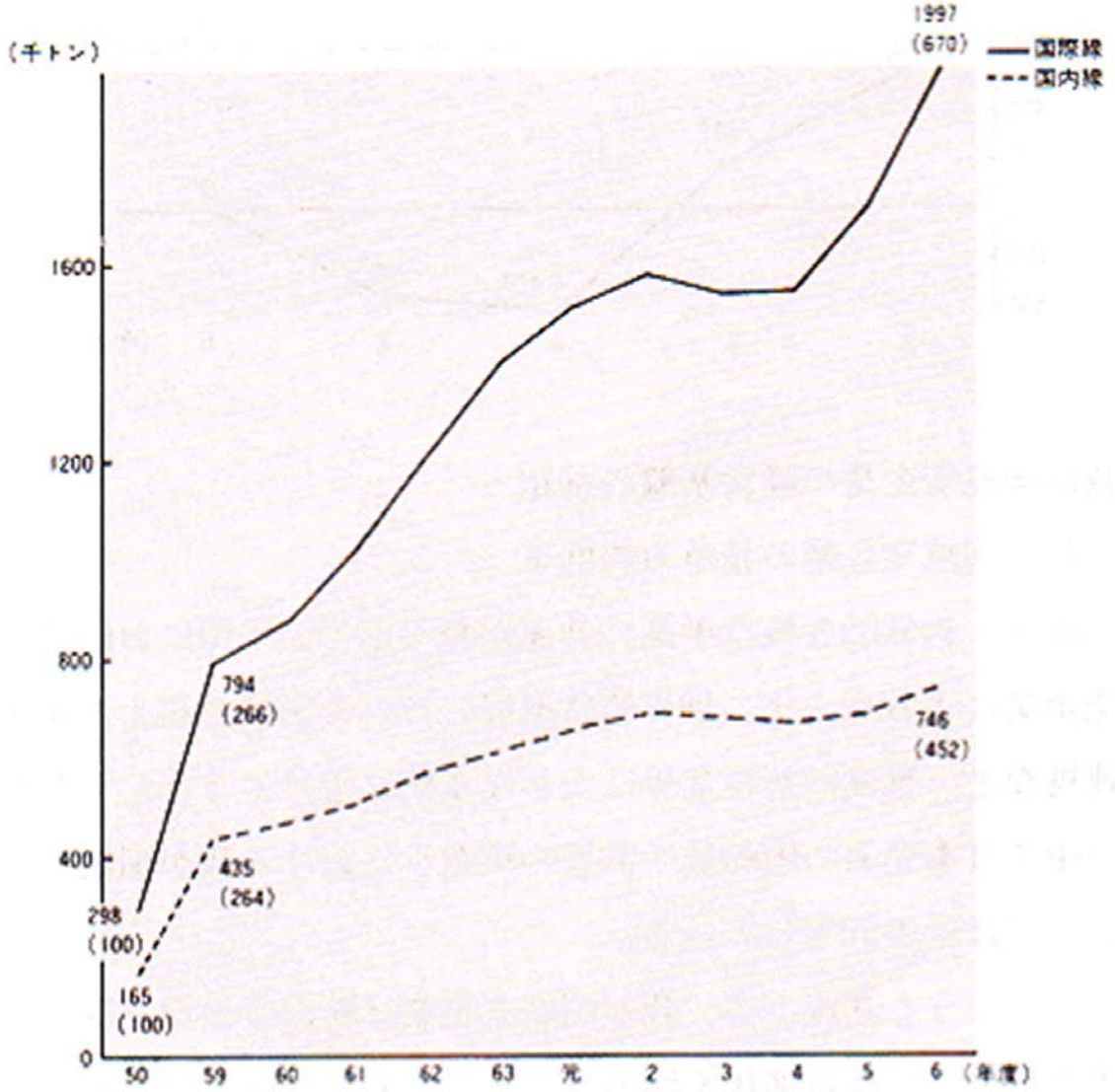
2－10－1図　航空旅客輸送実績の推移



注　(1)　運輸省航空局資料による。
　　(2)　（　）内は50年度を100としたときの指数である。

2－10－2図　航空貨物輸送実績の推移

2－10－2図　航空貨物輸送実績の推移



注　(1)　運輸省航空局資料による。
　　(2)　（　）内は50年度を100としたときの指数である。

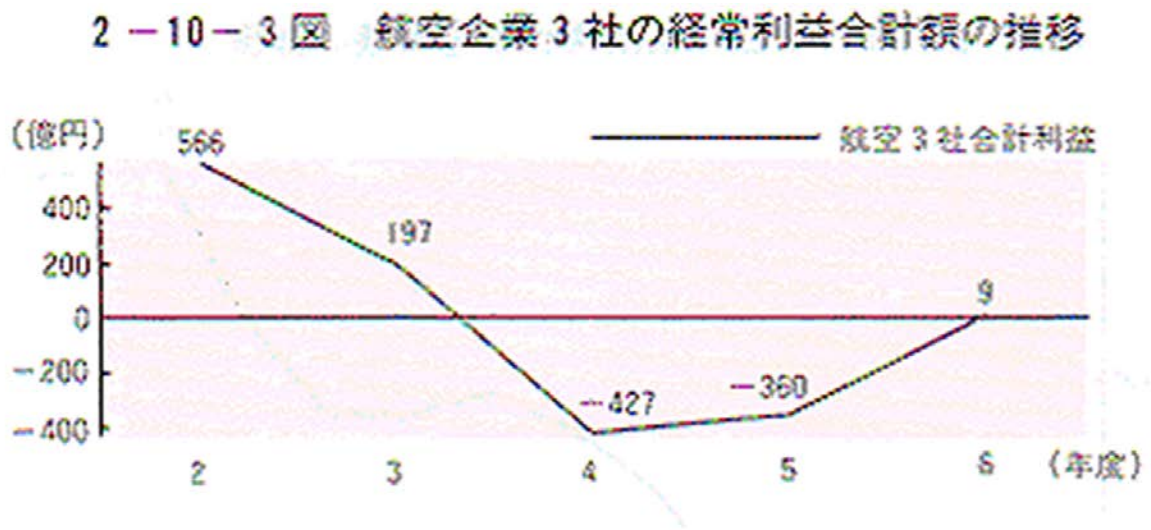
(2) 我が国航空企業の経営状況

（平成６年度の我が国航空企業の経営は依然として厳しい状況）

我が国航空企業の収支は、昭和62年度以降需要の伸びに支えられて順調に推移してきたが、平成３年度以降は国際・国内の景気後退の影響を強く受け、４年度及び５年度には、航空３社（日本航空、全日本空輸、日本エアシステム）計でそれぞれ427億円、360億円の経常損失を生じるに至った。平成６年度においても、阪神・淡路大震災の影響を除くと国内航空需要は伸び悩んでおり、国際航空需要についても近年における国際競争の激化、業

務需要の低迷等によりイールドが下がってきているため、需要増ほどの収益の改善は見られなかった。平成６年度決算は３社計で９億円の経常利益を計上し概ね均衡するに至ったが、依然として厳しい状況におかれている〔２－10－３図〕。

２－10－３図　航空企業３社の経常利益合計額の推移



(3) 我が国航空企業の経営基盤の強化

(ｱ) 我が国航空企業の競争力の低下

近年、世界的な航空事業の低迷が続く中で、米国における巨大航空企業による寡占化、世界的に進展している国境を超えた企業間の連携など、世界の航空業界は大きな変貌を遂げようとしており、その中で日本発着の国際航空需要の積取りにおける我が国航空企業のシェアは近年低下している。

このような状況下で、我が国航空企業は懸命な合理化等の経営改善努力により体質強化を図ろうとしているが、従来から安定した経営基盤を有しているとはいえないことに加えて、景気後退による国内、国際需要の伸び悩み、国内線・国際線の双方における一層の競争激化等により、その収支は近年急速に悪化し、生き残りまで危惧されるような深刻な経営状態にある。しかし、今や国民の足として必要不可欠となっている国内航空はもちろん、国際航空においても、我が国の国際社会における地位の高まりに対応して、我が国航空の果たすべき役割はますます重要なものとなっており、利用者の立場からみても我が国航空企業の競争力強化は喫緊の課題となっている。

(ｲ) 航空審議会答申の着実な推進

このような状況の中で、運輸省では、我が国航空企業の競争力を向上するための諸方策について、運輸大臣の諮問機関である航空審議会に５年９月30日に諮問し、６年６月13日に同審議会より「我が国航空企業の競争力向上のための方策について」と題する答申を得た。答申を踏まえ、行政においては航空会社によるコスト削減の取り組みを支援するため、６年６月航空法を改正し、定例整備の海外展開に道を開くとともに、７年３月にウェットリース及び共同運送の要件についての通達を改正し、環境整備に努めている。航空各社においても懸命なリストラに取り組んでおり、コスト面では雇用形態や賃金体系の見直しをはじめとする構造的問題にも取り組んでい

るほか、ベア・賞与等の抑制等による人件費の圧縮、宣伝費その他の管理費の節減に加え、ウェットリースや航空貨物における運航委託の活用、コードシェアリングの活用による路線運営の改善、定期整備の海外への委託等に取り組んでいる。また、収益面では各種の営業努力、新しい運賃制度・割引運賃の活用等により増収に取り組んでいるところである。

第２節　利用者ニーズに対応した航空サービスの充実に向けての取り組み

１　ネットワークの充実

(1) 国内線のダブル・トリプルトラック化、国際線の複数社化の推進

現在、我が国においては、昭和61年６月及び平成３年６月の運輸政策審議会答申の趣旨に沿って、安全運航の確保を基本としつつ、航空会社間の競争促進を通じて利用者利便の向上を図るため、国内線については、高需要路線を中心にダブル・トリプルトラック化を、また、国際線については複数社化を推進している。ダブル・トリプルトラック化については、更なる利用者利便の向上を図るため、４年10月にダブル・トリプルトラック化の基準となる年間旅客数を引き下げ、これにより、現在ダブルトラック化については原則70万人以上から原則40万人以上（空港整備状況等を勘案し、羽田空港関係路線については当分の間原則50万人以上）、トリプルトラック化については100万人以上から原則70万人以上（羽田空港関係路線については当分の間原則80万以上）に引き下げたところである。この基準に基づき、６年11月に東京－徳島線、７年４月に名古屋－那覇線のダブルトラック化、７年４月に大阪－福岡線、大阪－那覇線及び名古屋－福岡線のトリプルトラック化が実施され、ダブル化路線が27路線、トリプル化路線が19路線となっている〔２－10－４表〕。また、同審議会の答申に沿って、６年10月に大阪－ブリスベン線、大阪－シドニー線及び大阪－香港線、６年11月には東京－ブリスベン線、6年12月には大阪－グアム線、７年７月に大阪－上海線、大阪－バンコク線、大阪－クアラルンプール線、７年10月に大阪－ロンドン線が複数社化され、国際線の複数社化路線は27路線となった〔２－10－５表〕。

２－10－４表　国内線のダブル・トリプルトラック化の実施状況

2－10－4表　国内線のダブル・トリプルトラック化の実施状況

路線名	会社名	備考
東京－札幌	JAL・ANA・JAS	JAS・S40・3～
東京－大阪	JAL・ANA・JAS	JAS・S43・3～
東京－福岡	JAL・ANA・JAS	ANA・S45・3～
東京－鹿児島	JAL・ANA・JAS	JAL・S61・7～
東京－那覇	JAL・ANA・JAS	JAS・S63・7～
東京－広島	JAL・ANA・JAS	JAL・H2・7～
大阪－札幌	JAL・ANA・JAS	JAS・H3・5～
東京－長崎	JAL・ANA・JAS	JAL・H3・7～
東京－熊本	JAL・ANA・JAS	JAL・H3・7～
東京－小松	JAL・ANA・JAS	JAS・H3・7～
大阪－鹿児島	JAL・ANA・JAS	JAL・H3・9～
名古屋－札幌	JAL・ANA・JAS	JAS・H5・3～
東京－大分	JAL・ANA・JAS	JAL・H5・3～
大阪－長崎	JAL・ANA・JAS	JAL・H6・9～
大阪－宮崎	JAL・ANA・JAS	JAL・H6・9～
東京－宮崎	JAL・ANA・JAS	JAL・H6・9～
大阪－福岡	JAL・ANA・JAS	JAS・H7・4～
大阪－那覇	JAL・ANA・JAS	JAS・H7・4～
名古屋－福岡	JAL・ANA・JAS	JAS・H7・4～
大阪－高知	JAS・ANK	JAS・S44・11～
東京－高松	ANA・JAS	JAS・S48・4～
福岡－那覇	JAL・ANA	ANA・S48・5～
東京－釧路	ANA・JAS	ANA・S50・7～
名古屋－長崎	ANA・JAS	ANA JAS・S52・4～
名古屋－仙台	ANA・JAS	ANA・S53・6～
鹿児島－奄美大島	JAS・ANK	ANK・S60・11～
成田－大阪	JAL・ANA	ANA・S61・7～
福岡－鹿児島	JAS・ANK	ANK・S62・7～
東京－松山	JAL・ANA	JAL・S63・7～
東京－函館	JAL・ANA	JAL・H元・7～
那覇－石垣	ANK・JTA	ANK・H元・7～
札幌－福岡	JAL・ANA	ANA・H3・3～
大阪－松山	JAL・ANA	JAL・H3・4～
東京－秋田	JAL・ANA	JAL・H3・7～
大阪－仙台	JAL・ANA	JAL・H4・7～
名古屋－鹿児島	JAL・ANA	JAL・H4・7～
成田－札幌	JAL・ANA	ANA・H4・11～
札幌－仙台	JAL・ANA	JAL・H4・12～
東京－旭川	ANA・JAS	ANA・H4・12～
那覇－宮古	ANK・JTA	ANK・H5・4～
鹿児島－那覇	ANK・JTA	JTA・H5・4～
大阪－大分	JAL・ANA	JAL・H6・9～
大阪－熊本	JAL・ANA	JAL・H6・9～
東京－青森	ANA・JAS	ANA・H6・9～
東京－徳島	ANA・JAS	ANA・H6・11～
名古屋－那覇	JAL・ANA	JAL・H7・5～

注 (1) JAL：日本航空　ANA：全日本空輸　JAS：日本エアシステム　ANK：エアーニッポン　JTA：日本トランスオーシャン航空

(2) 備考欄はダブルトラック化については2社目、トリプルトラック化については3社目の参入会社及びその運航年月

(3) 大阪－高知線については、昭和33年5月より平成2年12月までの間全日空も運航

(4) 名古屋－那覇線については、平成2年11月より5年1月までの間日本航空が運航した後日本トランスオーシャン航空が運航

(5) 平成7年10月現在

２－10－５表　国際線の複数社化の実施状況（旅客便）

路線名	会社名	備考
東京 － グアム	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・S61・３～
東京 － ロサンゼルス	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・S61・７～
東京 － ワシントン	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・S61・７～
東京 － 北京	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・S62・４～
東京 － 香港	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・S62・７～
東京 － シドニー	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・S62・10～
東京 － ソウル	ＪＡＬ、ＪＡＳ	ＪＡＳ・S36・７～
東京 － バンコク	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H元・７～
東京 － ロンドン	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H元・７～
東京 － モスクワ	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H元・７～
東京 － パリ	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H２・10～
東京 － ニューヨーク	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H３・３～
東京 － シンガポール	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H３・12～
東京 － フランクフルト	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H５・２～
東京 － 上海	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H５・３～
大阪 － 北京	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H６・９～
大阪 － ソウル	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H６・９～
大阪 － シンガポール	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H６・９～
大阪 － ブリスベン	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H６・10～
大阪 － シドニー	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H６・10～
大阪 － 香港	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H６・10～
東京 － ブリスベン	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H６・11～
大阪 － グアム	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H６・12～
大阪 － 上海	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H７・７～
大阪 － バンコク	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H７・７～
大阪 － クアラルンプール	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H７・７～
大阪 － ロンドン	ＪＡＬ、ＡＮＡ	ＡＮＡ・H７・10～

注 (1) ＪＡＬ：日本航空、ＡＮＡ：全日本空輸、ＪＡＳ：日本エアシステム
(2) 休止中のものは除く。
(3) 備考欄は２社目の参入会社及びその運航年月
(4) 平成７年10月現在

(2) 国内航空ネットワークの充実

我が国の国内航空路線網については、６年８月から７年８月までの１年間で187路線から216路線、総便数では702便から778便に増えたが、それぞれの増加分の約７割は、関西国際空港開港によるものとなっている。

関西国際空港開港後の国内路線網の充実については、大阪国際空港にも主要な都市間路線を残しつつ、適切な国内線のネットワークの確保に努め、開港前の38路線、一日125便から、開港後には大阪国際空港に31路線、一日100便、関西国際空港に24路線、一日65便を就航させた。開港後も関西国際空港発着の国内線の増便を図り、平成７年９月現在28路線、一日81便まで増便が図られている。

(3) 地域空輸送の展開

（地域の創意工夫による地域的ネットワークの充実）

(ｱ) 離島航空

離島については、航空輸送が離島住民の足として生活に密着した役割を果たしているが、採算性の確保等種々の問題が存在するところである。その開設及び維持のため、離島航空事業者の自主的な経営努力を基本としつつ、離島路線の必要性等を踏まえ、国においては、着陸料や航行援助施設利用料の軽減措置を講じるとともに、離島航空に使用する小型航空機の購入費の一部補助を行っており、地方公共団体においても、固定資産税の軽減措置、欠損補助等の助成を行って支援してきている。

(ｲ) コミューター航空

コミューター航空については、離島航空と同様採算性の確保等種々の問題が存在するところであり、その導入及び維持のためには、航空事業者の合理化等の自助努力が基本となる。しかしながら、国としても、コミューター事業者等の関係者が連携して取り組めるよう支援することとしており、地方公共団体においても、例えば６年５月に運航を開始した大阪－但馬路線で航空運送事業者が使用する航空機について、当該航空機の購入主体に対して一部補助等が行われている。

２　航空運賃の弾力化

(1) 新国際航空運賃制度

国際航空運賃については、認可運賃と実勢価格の乖離を是正し透明性の高い運賃制度を構築するとともに、利用者にとって使いやすく、かつ、低廉な運賃を提供することを目的として、６年４月から新運賃制度が実施されている。この制度の下では、認可運賃のレベルの大幅な引き下げ、一人より適用可能な旅行商品に対する運賃の導入、利用者が直接購入できる個人型割引運賃の適用条件の緩和等を行うとともに、航空事業者による弾力的な運賃設定を可能とするよう、一定の幅の中で自由に運賃を設定し、また変動させることができる制度を導入している。これにより利用者は従来のものと比べて最大で５割程度安い運賃を航空会社や旅行会社の窓口等で購入できるようになり、また、安価なパック商品に少人数で参加できるようになった。新運賃制度の導入により、ＰＥＸ運賃（特別回遊運賃）の販売が大幅に伸びており、最近における国際旅客輸送の伸びに寄与している。今後は、更に新国際航空運賃制度を活用し利便性の高い商品の開発を行うこと等により運賃面における収益力の向上を図ることが、国際競争力の強化のために不可欠である。

(2) 国内航空運賃の弾力化

近年、国内航空に対する利用者のニーズが高度化・多様化し、個人型の割引運賃の充実を求める声が高まってきていることなどに対応して、６年６月航空法を改正し、割引率５割までの営業政策的な割引運賃及び料金について同年12月から届出制とした。この規制緩和により、事業者は利用者ニーズに対応した運賃・料金を自主的な判断により設定することが一層容易となり、７年２月には事業者より事前購入割引（搭乗予定日の28日以前に航空券を予約した場合に運賃が最大36％割引される制度）の届出がなされ、７年５月８日以降導入された。事前購入割引は、国内航空運賃において従来見られなかった利用主体に制限のない新しい種類の割引運賃であり、米国等で見られるように使用条件は厳しいが割安なサービスを多くの利用者が利用できることとなった。この割引運賃制度は、国内観光需要の喚起にも資するものとして期待される。

さらに、普通運賃の設定方式については、航空会社が創意工夫を活かして多様化・高度化する利用者ニーズに弾力的に応えて季節、時間帯、路線の特性等を加味した多様な運賃設定を行うことを促進するため、標準的な原価を最高額とする一定の幅の中で航空会社の自主的な運賃設定を可能とする幅運賃制を７年内に導入することとしておりこれにより、従来からのダブル・トリプルトラック化による競争促進施策の効果とあいまって、標準原価を最高額とすることによるヤードスティック効果が働き、航空各社が効率的な経営に取り組むことが促進されるものと期待される。

３　国際航空ネットワークの形成の方向

(1) 大都市圏空港（成田、関空）

旺盛な日本人の海外旅行需要等を背景として、我が国に対して、外国航空企業からの増便や新規乗入れの要望が非常に強い状況にある。こうした外国航空企業の多くは、昨年９月に開港した関西国際空港の国際線定期便の運航便数が、同空港開港前の伊丹空港における週193便から本年８月時点で週459便に達したことにも見られるように、日本発着の旅客、貨物需要の重要なポイントたる東京・大阪等大都市圏への乗入れを強く希望している。

このような状況の下で、成田空港については、1991年以来、空港制約の関係から外国航空企業からの増便や新規乗り入れ要望等に応えることができない状況にあり、同空港の国際航空ネットワークは、近年経済発展等の著しいアジア・太平洋諸国に徐々に重点を移行しつつある現在の国際航空需要に比して、北米、欧州の割合が高いままとなっている〔２－10－６表〕〔２－１０－７表〕。

２－10－６表　地域別旅客数

2－10－6表　地域別旅客数

北　米	欧　州	アジア	ハワイ、グァム・サイパン	豪州、ニュージーランド	その他
603万人 (16.0%)	389万人 (10.3%)	1,950万人 (51.7%)	614万人 (16.3%)	173万人 (4.6%)	44万人 (1.1%)

注　平成6年度実績。
法務省資料による。

2－10－7表　地域別運航便数（成田）

2－10－7表　地域別運航便数（成田）

北　米	欧　州	アジア	ハワイ、グァム・サイパン	豪州、ニュージーランド	その他
304便／週 (26.0%)	176便／週 (15.1%)	505便／週 (43.2%)	117便／週 (10.0%)	46便／週 (3.9%)	21便／週 (1.8%)

注　95年夏期基本ダイヤにおける運航便数。
運輸省資料による。

関西国際空港については、これまで伊丹及び成田空港の制約によりネットワークの拡大が困難であった地域を中心にネットワークが構築されており、アジア諸国、オセアニアといった新しく需要が大きく伸びている地域の割合が高い状況となっている〔2－10－8表〕。

2－10－8表　地域別運航便数（関空）

2－10－8表　地域別運航便数（関空）

北　米	欧　州	アジア	ハワイ、グァム・サイパン	豪州、ニュージーランド	その他
48便／週 (11.5%)	39便／週 (9.3%)	235便／週 (56.2%)	68便／週 (16.3%)	26便／週 (6.2%)	2便／週 (0.5%)

注　95年夏期基本ダイヤにおける運航便数。
運輸省資料による。

このため、大都市圏における空港整備を着実に進め、諸外国等の要望に適切に応えるとともに航空需要の増大に応じたバランスのとれた国際航空ネットワークの形成を進めていくことが重要である。

(2) 地方空港（大都市圏以外）

近・中距離国際航空の分野で我が国の地方都市から諸外国の目的地へ直行する旅行パターンが好まれることもあり、最近では、本年４月に青森－ソウル線（大韓航空）、青森－ハバロフスク線（アエロフロート）及び松山－ソウル線（アシアナ航空）が開設されるなど地方空港発着の直行国際航空路線の開設が進展してきた。しかしながら、地方空港発着の国際定期便数及び利用旅客数の伸びも、最近では鈍化傾何を示している〔２－10－９表〕。

２－10－９表　地方空港における国際化の進展

２－10－９表　地方空港における国際化の進展

国際化指標（地方空港関連）	昭和63年度	平成元年度	平成２年度	平成３年度	平成４年度	平成５年度	平成６年度
国際定期便数（週間、年末現在）	153便	186便	251便	371便	403便	395便	401便
国際定期便総数に占める割合	12%	14%	17%	22%	23%	23%	22%
利用発着旅客数（出入国＋乗継）	279万人	353万人	432万人	569万人	622万人	678万人	653万人
総発着旅客数に占める割合（%）	12%	12%	14%	17%	18%	19%	17%
定期便就航空港数（年度末）	８空港	９空港（新千歳）	10空港（仙台）	12空港（岡山、広島）	14空港（大分、高松）	15空港（富山）	16空港（函館）

注　法務省及び運輸省資料による。
平成７年８月現在、定期便就航空港数は、青森、松山を加え、18空港となっている。

地方空港の国際化は、地域経済の活性化に与える好影響もあり、特に国際定期便の開設に対する地元の期待が高いことから、相手国との間で十分な需要が見込める場合には、国際定期路線の開設に適切に対応していくことが必要である。他方、国際定期路線を維持していくだけの十分な需要が見込めない地域については、昨年開港した関西国際空港からのフィーダー・サービスや国際チャーター便を活用するなどにより地方空港の国際化をめざすことも必要である。

なお、地方空港の活用に関連し、国際チャーター便の利用促進のためには、「フライ・アンド・クルーズ」等の多彩なパック旅行に対応した片道のみの包括旅行チャーターの導入等を検討する必要がある。

４　補償限度額の公表

海外旅行者の数は年々増加しているが、一方で不幸にも事故に巻き込まれた場合の運送約款上の補償額の内容については、各航空会社ごとに異なっている。この点については一般に適切に周知されていないのが現状であることから、本年９月に(財)航空振興財団が運輸省の協力を得て、日本に定期便を運航している航空会社の運送約款上の補償限度額を一覧表の形で取りまとめたパンフレットを作成したところである。

5　「空の日」・「空の旬間」事業の展開

平成４年に、民間航空再開40周年を記念して、従来の「航空日」に代えて「空の日」（９月20日）「空の旬間」（９月20日～30日）が定められた。これは各種の行事・イベントを通じて広く航空に親しんでもらうことにより、国民の航空に対する理解と関心をより一層深めようとするものである。

平成７年度においてもその趣旨を引き継ぎ、「もっと感動、空はフロンティア」をキャッチフレーズに、記念式典、空の日芸術賞、中学生海外主要空港派遣事業、広島地区における「'95エアポートフェスタひろしま」をはじめ、全国各地の空港などで、一日空港長、施設見学、体験搭乗、航空教室、物産展など多彩な催しが行われた。

第11章　運輸における地球環境問題等への取り組み

地球温暖化、オゾン層の破壊、海洋汚染等の地球規模の環境問題や、自動車排出ガス等による大気汚染等の地域的な環境問題への対応は、運輸行政における極めて重要な課題である。このため、これまで運輸省は、地球環境の状況に関する観測・監視体制の充実強化、自動車の排出ガス規制や燃費改善、船舶からの油等の排出規制等の個別の交通機関ごとの対策、物流における鉄道や海運へのモーダルシフト、公共交通機関の整備、低公害車の普及等の対策を総合的に展開してきたところである。

また、今日の環境政策の対象領域の広がりに対応して、環境の保全の基本理念とこれに基づく基本的施策の総合的な枠組みを示す環境基本法が平成５年11月に成立し、環境基本計画が６年12月に策定された。さらに、７年６月には環境基本計画を受けた「国の事業者・消費者としての環境保全に向けた取組の率先実行のための行動計画」が策定され、経済主体として大きな位置を占める国が自ら経済活動に際して環境保全に率先して取り組むことを明らかにした。

運輸省では、環境基本法の制定等を踏まえ、「環境の保全に関する運輸行政指針」を６年６月に策定し、運輸省の行政における環境保全施策の一層の充実を図ることとしている。

第１節　地球環境問題への対応

１　地球環境問題をめぐる内外の動き

（気候変動枠組条約をめぐる動き）

６年３月に発効した「気候変動に関する国際連合枠組条約」は、大気中の二酸化炭素等の温室効果ガスの濃度を自然系に対して危険な人為的干渉を及ぼすこととならない水準において安定化させることを究極的な目的とし、先進締約国が温室効果ガスの排出量を1990年代の終わりまでに、従前の水準に戻すことの重要性を認識しつつ、温室効果ガスの排出抑制等の政策及び措置を講じることとしている。我が国は、同条約に基づき、2000年までの温室効果ガス排出抑制のための政策・措置、同年におけるその効果の予測等を６年９月に条約事務局に報告し、７年７月に同事務局による審査が日本で実施された。また、７年４月にベルリンで同条約の第１回締約国会議が開催され、2000年以降の取組については、政策及び措置を定めること、2005年、2010年、2020年などの時間的枠組で数量化された温室効果ガスの抑制及び削減に係る目的を定めること等について、できるだけ早期に検討を開始し、９年の第３回締約国会議までに検討を終えることを定めた「ベルリンマンデート」を採択した。

（オゾン層保護をめぐる動き）

４年のモントリオール議定書締約国会合の決定により、船舶や鉄道の消火剤に使用されている特定ハロンは６年１月より、カーエアコンや冷蔵倉庫等の冷媒に使用されている特定フロン等は８年１月より、生産等が全廃されることとなった。また、同決定と同時に採択された代替フロン等の新たな規制の追加を内容とする議定書の改正を受けた「特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律」の一部改正法が６年６月に成立した。

（海洋汚染をめぐるＩＭＯの動き）

国際海事機関（ＩＭＯ）では、船舶に起因する海洋汚染防止に関する条約である「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書」（ＭＡＲＰＯＬ73／78条約）等を基礎に、常に新たな課題への対応を進めてきているが、平成４年３月には、油の排出基準の強化、油タンカーに対する二重船殻構造の義務付け等を内容とするＭＡＲＰＯＬ73／78条約附属書Ｉの改正を採択し、また現在、船舶からの排出ガスの抑制対策について検討を進めるなど、取り組みを継続している。

また、大規模な油流出事故における防除体制の強化及び国際協力体制の確立を主たる目的とする「1990年の油による汚染に係る準備、対応及び協力に関する国際条約」（ＯＰＲＣ条約）が２年11月に採択され、７年５月に発効している。

さらに、「廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約」（ロンドン条約）の附属書について、産業廃棄物の海洋投棄禁止、洋上焼却禁止等を内容とする改正が、５年11月に採択された。

このほか、輸送中の有害危険物質により生じた海洋汚染損害等について補償の確保等を図るための「危険物質及び有害物質の海上輸送に伴う損害についての責任並びに賠償及び補償に関する条約（仮称）」（ＨＮＳ条約）案の検討を進めている。

２　地球環境問題の解決をめざした運輸の対応

(1) 観測・監視体制の充実

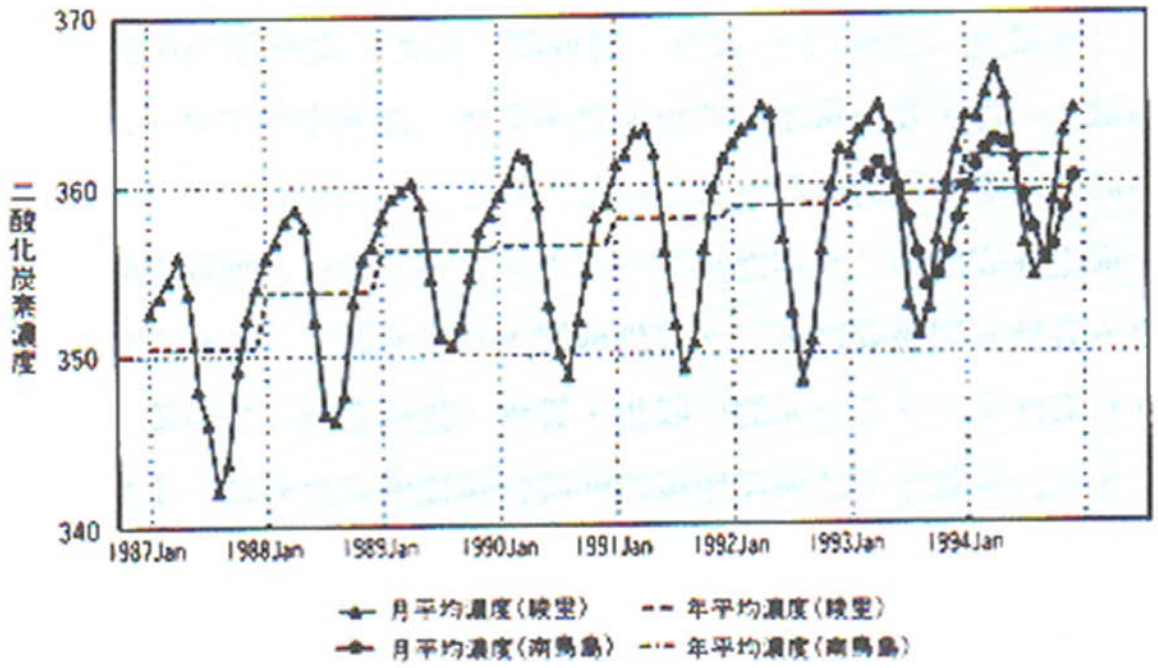
（地球温暖化問題）

気象、水象、地象等の総合的な観測・監視・予測等を行っている気象庁では、地球温暖化の実態解明を進めるため、世界気象機関（WMO）が推進している世界気象監視（WWW）計画や全球大気監視（ＧＡＷ）計画等に基づく全球的な監視網の一翼を担うべく観測・監視体制の強化を図っている。

WMOのＧＡＷ計画の南鳥島全球観測所では、二酸化炭素、地上オゾン、メタン、一酸化炭素の濃度及びオゾン層の観測に加え〔２－11－１図〕、７年１月からは大気混濁度の観測を開始し、８年１月から降水・降下塵の化学成分の観測を開始する予定である。また、５年４月から民間団体との協力により実施している日本－オーストラリア・ケアンズ間の上層大気中の温室効果気体の定常観測は、６年７月から観測航路をシドニーまで延長して行われている。

２－11－１図　岩手県三陸町綾里と南鳥島で観測された大気中の二酸化炭素濃度の変化

2－11－1図　岩手県三陸町綾里と南鳥島で観測された
大気中の二酸化炭素濃度の変化



海上保安庁では、海洋が地球温暖化に与える影響の解明に役立てるため、国連教育科学文化機関・政府間海洋学委員会（ＵＮＥＳＣＯ／ＩＯＣ）が推進している西太平洋海域共同調査（ＷＥＳＴＰＡＣ）等において、水温、海流、海水中の二酸化炭素含有量等を船舶で観測し、これらの長期的変動を監視するとともに、地球温暖化に伴う海面水位変動の監視を行っている。

気象庁では、本州南方からニューギニア沖の熱帯で海水温、海流等の海洋観測をほぼ30年間にわたり続けている。この観測は、WMO等の世界気候計画の推進の上からその継続が内外から求められている。同庁では、WMOのＧＡＷ計画の一環として、平成７年７月に就航した「凌風丸（三世）」により、同観測に加えて太平洋の中央部に近い海域での洋上及び海水中の温室効果気体、海水中のフロン、有機炭素等の観測を定期的に行うことにしている。

海上保安庁の「日本海洋データセンター」では、地球温暖化問題に係る各種共同調査にデータ管理機関として参画し、これらにより得られた海洋データを一元的に収集・管理・提供を行っている。

また、気象庁では海洋環境の即時情報提供のために、ＩＯＣとWMOの推進している全世界海洋情報サービスシステム（ＩＧＯＳＳ）の特別海洋中枢（ＳＯＣ）として、海水温等の情報提供につとめている。

二酸化炭素濃度をはじめとする地球温暖化に関する世界各国の観測・監視データについては、「WMO温室効果気体世界資料センター」の役割を兼ねる気象庁の「温暖化情報センター」において収集・管理・提供を行っている。さらに、これらをもとに温室効果気体と気候変動の動向についての評価を行い、毎年「地球温暖化監視レポート」として公表しており、７年３月にはその1994年版を公表した。また、アジア・南西太平洋地域各国におけるＧＡＷ観測・監視データの品質向上を図る業務を、７年10月から実施することとしている。

このほか、気象庁では、WMOが推進している世界気候研究計画（ＷＣＲＰ）に沿って、大気中の二酸化炭素増加に伴う気候変動予測の研究を気候モデルにより行っており、その成果は７年末に公表予定の「気候変動に関す

る政府間パネル（ＩＰＣＣ）第二次報告書」にも反映される見込みである。また、雲の地球温暖化への影響、二酸化炭素等の大気－海洋間の循環等の研究も進めている。

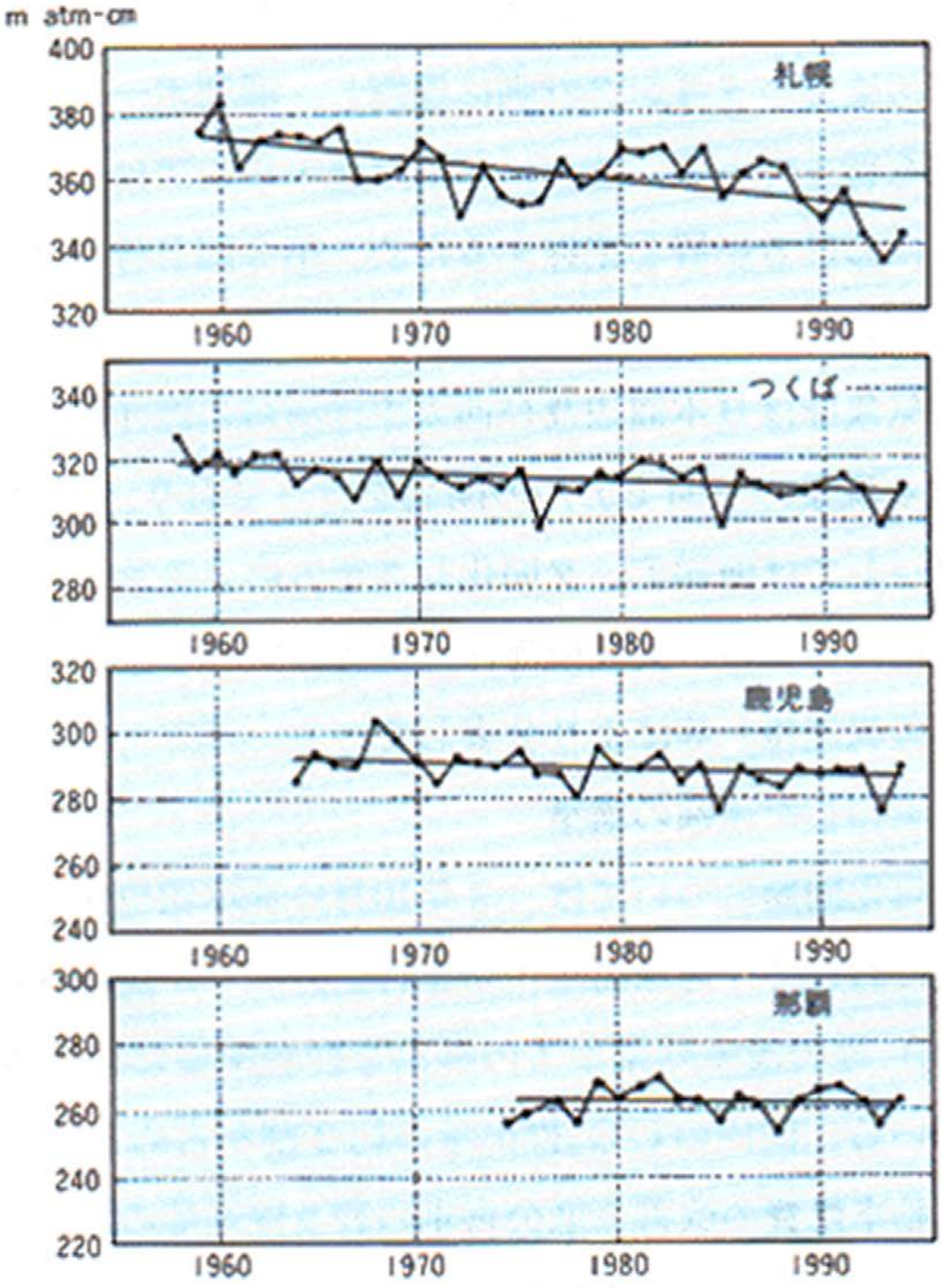
さらに、地球規模の気候変動における海洋の役割等を把握するため、地球温暖化に関する国際プロジェクトである世界海洋循環実験（ＷＯＣＥ）に参画している。

（オゾン層の破壊）

気象庁の観測・解析結果によれば、極域を除く全球平均オゾン全量は10年間に約３％の割合で減少しており、６年には南極で過去最大規模のオゾンホールが観測された。国内においても札幌で６年７月以降12月まで、オゾン全量が平年より少なく経過するなど、オゾン層の破壊が進行していることから、オゾン層、オゾン層破壊物質及び紫外域日射の観測・解析及び関連の研究を推進している。さらに、WMOと国連環境計画（ＵＮＥＰ）の「オゾン層破壊の科学アセスメント：1994」の公表に協力した〔２－11－２図〕。

２－11－２図　日本のオゾン全量年平均値の推移

2－11－2図　日本のオゾン全量年平均値の推移



注　気象庁「オゾン層観測報告　1994」による。

（海洋汚染及び海洋変動）

海上保安庁及び気象庁は、我が国周辺海域、閉鎖性の高い海域等において、海水及び海底堆積物中の油分、ＰＣＢ、重金属等の汚染調査、海洋における海上漂流物の定期的な実態調査を行っているほか、ＩＯＣの海洋汚染モニタリング計画に参画し、廃油ボールの漂流・漂着状況の調査を行っている。さらに、旧ソ連・ロシアによる放射性廃棄物投棄海域における影響を把握するため、第２回日韓露共同海洋調査に参加している。

また、気象庁は日本周辺及び西太平洋海域の海洋変動の監視及びエルニーニョ現象の予測モデルの開発を行っており、「エルニーニョ監視センター」では海洋データ同化システムによるエルニーニョ現象等の的確な把握を行い、大規模海洋変動等の監視・予測の成果を「エルニ一ニョ監視速報」等により公表している。

(2)　環境と調和した運輸の構築

地球温暖化問題については、２年10月に地球環境保全に関する関係閣僚会議において「地球温暖化防止行動計画」が決定され、二酸化炭素（ＣO2）等の温室効果ガスの排出を抑制するための各種対策が講じられている。国内のＣO2排出量の約２割を占める運輸部門についても、自動車燃費の改善や低公害中の普及促進等の輸送機器についての省エネルギー・ＣO2排出抑制対策を進めるとともに、貨物輸送における内航海運・鉄道の利用促進や共同輸配送等の促進、旅客輸送における公共交通機関の利用促進等により、全体としてエネルギー効率が良くＣO2排出量の少ない交通体系の形成を進めている。

また、地球温暖化により海面が上昇した場合、人口、資産が集中する臨海部の諸機能に重大な影響を及ぼすことが予想されるため、臨海部への影響の予測と被害を防止するための対策について検討を行っている。

オゾン層保護に関しては、自動車整備時におけるカーエアコンからの特定フロンの大気中への放出の抑制指導及び回収再利用の促進、船舶における特定ハロンの使用抑制の指導等を行うとともに、各種運輸関連施設・設備について特定フロンを使用しないものへの転換を促進するための税制上の優遇措置等を講じている。

海洋汚染に関しては、ＯＰＲＣ条約の締結に伴う「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」の一部改正法が７年５月に成立した。

(3) 国際的な協力

運輸分野における環境関係の開発途上国に対する国際協力については、我が国における技術、経験の蓄積を生かし、①鉄道等公共交通機関の整備によるエネルギー効率が良く環境負荷の少ない交通体系の形成、②自動車の修理・検査体制の整備等による交通機関からの環境負荷の低減・抑制、③気候変動に関する観測・監視体制の整備、④海洋汚染防止能力の向上等の分野において積極的な協力を実施している。

また、運輸基盤施設の整備等の国際協力の実施に際し、開発途上国の環境保全に十分配慮するための指針の作成を３年度から順次進めてきており、すでに、港湾、鉄道、航空、都市交通の４分野について実施し、引き続き７年度には観光分野について作成することとしている。

このほか、アセアン諸国における地域油防除体制整備を支援するため、我が国が油防除資機材や情報システムの供与を行う「ＯＳＰＡＲ計画」については、７年１月に行われたマレーシアへの資機材等の供与をもって完了した。

第２節　環境・エネルギー対策の推進

１　大気保全、騒音対策

(1) 自動車からの排出ガス対策

自動車排出ガス対策については、平成元年12月の中央公害対策審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」を踏まえ、短期目標値については、既に窒素酸化物（ＮＯｘ）及び黒煙排出量の削減、粒子状物質の規制の導入等の規制強化を実施しているところである。

また、同答申の長期目標値のうち、ガソリン中量車及び重量車については、６年及び７年にかけて規制強化を実施したところであり、ディーゼル車についても大型車の一部を除いて技術開発の目途かついたことから本年度中に所要の措置を講じることとしている。

加えて、首都圏、阪神圏等の大都市においては、自動車排出ガスに対する規制強化にもかかわらず、窒素酸化物による大気汚染の改善がはかばかしくないまま推移していることから、４年６月に公布された「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」に基づき、５年２月に策定した「運輸業に係る特定地域における自動車排出窒素酸化物の排出の抑制を図るための指針」を着実に実施するとともに、車検制度を用いた使用車種規制を５年12月から実施し、あわせて税制上の措置等により規制適合車への代替を進めている。

さらに、低公害車（メタノール自動車、ハイブリッド自動車、圧縮天然ガス自動車、電気自動車）の普及も重要な課題であり、これらについて技術開発の状況等を踏まえ、必要な技術上の基準等の整備を行うとともに、普及のための税制上の優遇措置、日本開発銀行等による低利融資等による助成措置を講じている。

(2) 船舶からの排出ガス対策

船舶からの排出ガス問題については、現在ＩＭＯにおいて進められているＭＡＲＰＯＬ73／78条約の新附属書策定のための審議に引き続き積極的に参加するとともに、排出ガス低減技術の研究開発等を推進している。

また、この新附属書に基づく国際的規制が実施されるまでの間においても可能な限り排出ガスの抑制に努めるよう、海運業界等に対して指導を行っているところである。

(3) 自動車騒音対策

自動車騒音対策については、新車の加速走行騒音規制の規制強化、使用過程車に対する近接排気騒音の導入、消音器装着の義務付け等について実施してきたところである。

また、４年11月の中央公害対策審議会中間答申及び７年２月の中央環境審議会最終答申「今後の自動車騒音低減対策のあり方について」を踏まえ、一層の自動車騒音の低減を図るため、規制強化について検討することとしている。

さらに、７年７月の「国道43号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件」に関する最高裁判決を受けて、８月30日に、道路交通公害対策関係省庁連絡会議において当該地域においてとるべき道路交通騒音対策のとりまとめを行った。

(4) 鉄道騒音対策

新幹線の騒音対策については、「新幹線鉄道騒音対策要綱」等に基づき関係旅客鉄道会社に対し防音壁のかさ上げ、改良型防音壁の設置、パンタカバーの取付け等の対策の実施及び騒音低減に係る技術開発の推進等について指導を行っている。

また、在来線についても、地域の実情に応じ発生源対策を基本として各種対策を適切に実施するよう指導している。

さらに、行政機関、鉄道事業者及び研究機関が協力して鉄道騒音に関する効果的な対策を推進する上で必要な連絡・調整を行うことを目的として４年３月に設置した「鉄道騒音等対策会議」の場を活用し、騒音対策に関する検討を行っている。

(5) 空港周辺環境対策

空港周辺地域において、「航空機騒音に係る環境基準」の達成を図るため、低騒音機材の導入等の発生源対策を促進する一方、周辺対策として、学校・病院等の防音工事、建物等の移転補償、緩衝緑地帯やエアフロントオアシス（親空港親水公園）の整備、地方公共団体と協力した移転跡地等の活用による公園・緑道等の整備を進めてきている。

大阪国際空港周辺において都市計画手法により行っている緑地整備については、既に、都市計画事業承認・認可を受けた区域の用地取得が進捗したことから、６年９月に事業区域の拡大を行った。

２　海洋汚染対策

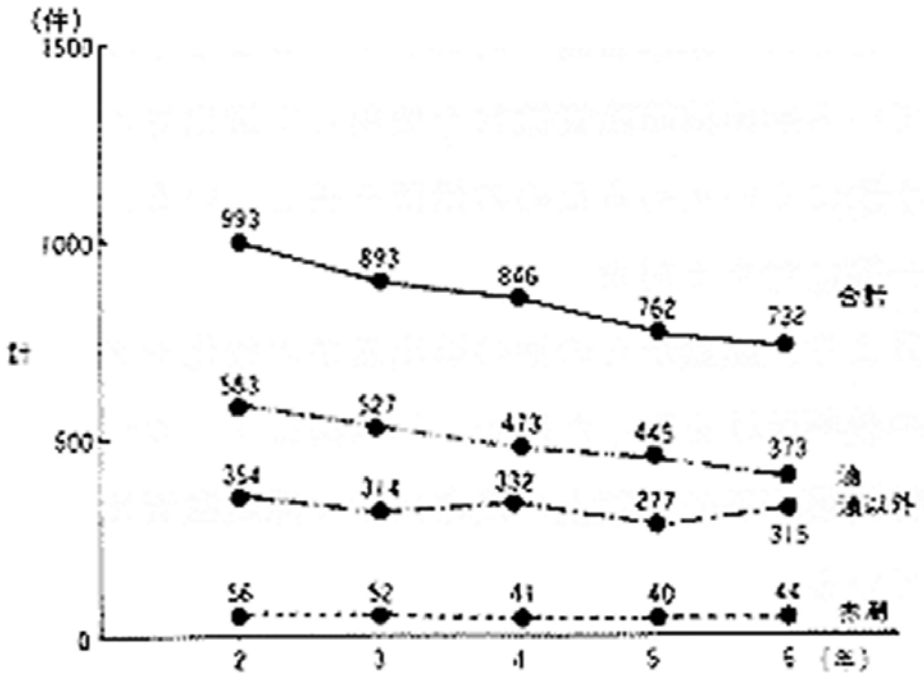
(1) 海洋汚染の状況、取締り、防除対策

（海洋汚染の状況）

６年に我が国周辺海域において海上保安庁が確認した海洋汚染の発生件数は、732件であり、５年より30件（約４％）減少した〔２－11－３図〕。

２－11－３図　海洋汚染発生確認件数の推移（汚染種別）

2－11－3図　海洋汚染発生確認件数の推移（汚染種別）



注　(1)　海上保安庁資料による。
　　(2)　油以外とは、有害液体物質、廃棄物等をいう。

さらに、我が国周辺海域等における海水及び海底堆積物中の油分、ＰＣＢ、重金属等による汚染状況は全体的に低いレベルである。

また、我が国周辺海域等における海水、海底土中の放射能調査及び第２回日韓露共同海洋調査では、現在のところ特に汚染の状況は認められていない。

（監視取締り）

海上保安庁は、海洋汚染が発生する可能性の高い海域に巡視船艇・航空機を重点的に配備するとともに、監視取締用資器材を活用するなどして海洋環境保全のために監視取締りを実施しており、６年には、海上環境関係法令違反を1,130件送致した。また、国際条約（ＭＡＲＰＯＬ73／78条約）に基づき、公海上での外国船舶による油の不法排出に対し、17件の旗国通報を行った。今後も海洋環境保全のために厳重な監視取締りを行うこととしている。

（排出油の防除対策）

海上保安庁は、油排出事故が発生した場合、巡視船艇・航空機等を出動させ、排出状況の把握及び原因者等防除措置実施者への指導・助言を行うとともに、原因者側の対応が不十分なときは、全国主要部署に配置している排出油防除資機材を使用して排出等の防除を行うなど被害を最小限にくい止めるための措置を講じている。

(2) タンカー等に対する対策

５年７月より、船舶からの油の排出基準の強化やタンカーに対する二重構造の義務付けを行ったほか、二重構造タンカーの導入を促進するために特別償却等の税制上の優遇措置や開銀融資比率の引き上げ借置を講じてい

る。

一方、５年１月に発生したシェットランド諸島沖の大規模な油流出事故、スマトラ北方沖合タンカー衝突事故等を始め、大型タンカーによる事故が相次いだことから、国際的な取り組みを進めるべき事項についてはＩＭＯにその検討を積極的に進めるよう働きかけ、５年11月の総会決議等に反映させるとともに、アセアン海域における地域油防除体制整備を支援するＯＳＰＡＲ計画を前倒しして実施した。また、「タンカー輸送の安全対策に関する懇談会」を開催し、運航管理体制の充実・強化、船員の教育訓練及び資質の向上、タンカーの二重構造化の推進、事故発生時の緊急対応体制の整備等について対策を取りまとめた。また、通商産業省とともに「タンカーによる輸送問題に関する合同懇談会」を開催してアセアン海域における石油の安定輸送確保のための体制整備等について提言をとりまとめた。これらを受けて５年12月、船主団体、荷主団体等を会員とする「アセアン海域石油安定輸送協議会」が設立された。

また、タンカー事故の油濁損害賠償保障制度の充実を図るため、６年６月に船舶所有者の責任限度額の引上げや国際基金からの補償限度額の引上げ等を主な内容とする「油濁損害賠償保障法」の改正を行い、４年11月に採択された油濁２条約の1992年改正議定書を６年８月に締結した。なお、議定書は８年５月に発効することとなっている。さらに、ＯＰＲＣ条約の締結に際して必要となる国内体制を整備するため、油流出事故を発見した船舶等の通報に関する規定の整備、油保管施設等に対する油濁防止緊急措置手引書の備置き義務付け等を主な内容とする「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」の一部改正法が７年５月成立した。

さらに、７年度より二重構造タンカーへの早期代替に資する外航船舶等（タンカー）の解撤を促進するため、外航船舶等解撤促進費補助金制度を実施している。

３　港湾等における環境対策

(1) 海域環境の改善

環境と共生する港湾（エコポート）形成の一環として、海域環境創造事業（シーブルー事業）による水・底質の浄化を横浜港ほか７港において行い、また浚渫土砂等を活用し、生態系を育む干潟、浅場、海浜などを造成している。さらに、港湾構造物の建設、改良に当たっては、海域特性を勘案し、海域環境の改善に資する機能（緩傾斜護岸、浄化堤など）の付加を進めている。また東京湾ほか２海域においては引き続き、浮遊ゴミ・油の回収を行っていく。

(2) 廃棄物の適正な処理

市民生活、経済活動に伴い発生する廃棄物や浚渫土砂、建設発生土等について、減量化、再利用の拡大、内陸処分の促進を前提に広域処理場等の海面処分場を計画的に確保しており、７年度は東京港等39港１湾で実施している。また大阪湾圏域においては、２府４県内で生じた廃棄物を広域的に処理するフェニックス事業の２期計画の策定を進めている。なお、残余空間が逼迫している東京湾においては、広域処理体制について検討を進めるとともに、新たな海面処分場を整備することとしている。

４　省エネルギー問題への取り組み

21世紀に向けて世界的にエネルギー需要が増大する中で、地球温暖化問題、将来の石油等化石燃料の需給の逼迫化問題等に対応するため、省エネルギーの推進が大きな課題となっている。

運輸部門は、我が国のエネルギー消費の24%を占めているが、このうち自動車のエネルギー消費量の占める割合は86%に達しており、そのほとんどは乗用車及びトラックが占めている。このため、運輸部門、特に自動車の省エネルギーを推進することが不可欠である。

運輸省としても、鉄道・海運といった大量輸送機関の利用の促進により省エネルギー型の交通体系を構築するとともに、各交通機関の省エネルギー対策を推進しているところである。

第３節　国連海洋法条約締結に向けた取り組み

平成６年11月に発効した国連海洋法条約は、領海、公海等既存の国際条約により規律されていた分野に加え、排他的経済水域、国際航行に使用される海峡、深海底、海洋環境の保護及び保全、海洋の科学的調査等の新たな規定を設けており、海洋の利用に関する問題一般を包括的に規律するものである。

従来、国際社会においては、海洋問題全般に関する成文の包括的なルールがなく、海洋の利用に関連して生じた問題については個別の条約や慣習国際法の解釈等によって対処してきた。今般の国連海洋法条約の発効により、締約国は同条約に基づく包括的な法秩序に参加し、その下で海洋に関する諸活動をより安定的・統一的に行うことができるようになった。このことは、海に囲まれ、海運、漁業、海洋開発をはじめとして海洋に依存するところの多い我が国にとって極めて重要な意義を有するものと考えられる。

同条約のうち先進諸国が問題視していた深海底に関する規定を改善する向条約第11部に関する実施協定が平成６年７月に採択され、先進諸国を含む主要海運国の多くが近く同条約の締結に踏み切る見込みであることから、我が国としても、速やかに国際的な海洋の法的秩序に参画するべく、同条約の締結及びこれに伴う国内法令の整備を行う必要がある。

運輸省としても、向条約締結の機会に、我が国周辺海域における取締りの体制整備の必要件等に関し、改めて検討を進めているところである。

第12章　運輸における安全対策・技術開発の推進

第１節　交通安全対策の推進

交通安全の確保は運輸行政の基本であり、このための施策の推進は最も重要な課題の一つである。運輸省としては、人命尊重が何ものにも優先するとの見地に立ち、従来から、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定めた交通安全基本計画に基づき、毎年度、具体的な交通安全業務計画を定め、各輸送機関の安全の確保に努めてきている。

平成７年度は、第５次交通安全基本計画（３～７年度）に基づき、交通安全施設等の整備、車両・船舶・航空機等輸送機器の安全性の確保、交通従事者の資質の向上、及び適切な運行（航）管理の確保等の施策を更に推進するとともに、気象資料等の収集の強化並びに適時・的確な予報・警報等の提供、救難体制の整備や被害者の救済対策にも積極的に取り組むことにより、陸・海・空すべての分野における交通安全対策の一層の充実を図っている。また、あわせて第６次交通安全基本計画（８～12年度）の策定に向けての作業を進めている。

１　交通事故の概況

道路交通事故による年間の死者数が昭和63年以降７年連続で１万人台を記録し、依然としてきわめて厳しい状況にある（平成６年の交通事故死者数10,649人）。

鉄軌道交通の事故は長期的には減少傾向が続いている（平成６年の死者数383名）。

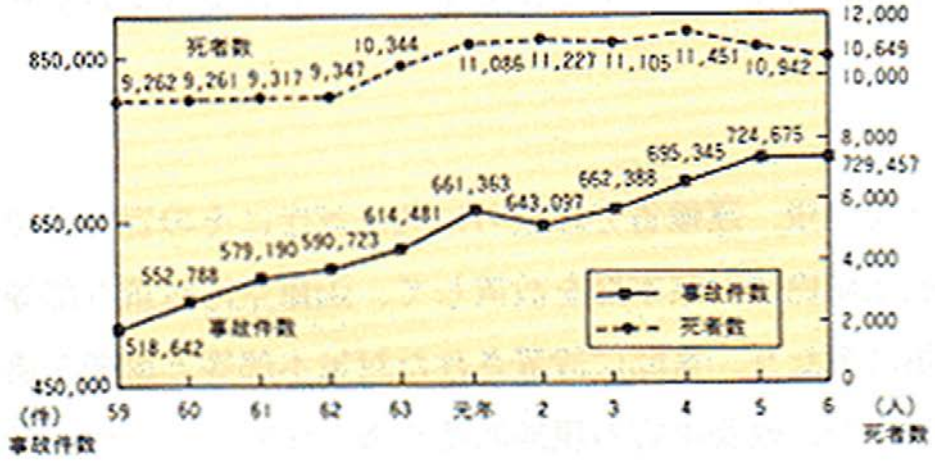
海上交通においても事故は減少傾向にある（平成６年の死亡・行方不明者数181名）。ただし、この中で、プレジャーボート等の海難件数は長期的には活動の活発化に伴ってむしろ漸増傾向にあり、全要救助船舶隻数に占めるの割合も高くなっている（６年においては全要救助船舶隻数のうち35％）。

航空交通においては、事故は減少傾向にあるものの、６年４月名古屋空港において中華航空機の墜落事故が発生（死者264人、負傷者７人）した〔２－12－１a図〕〔２－12－１b図〕。

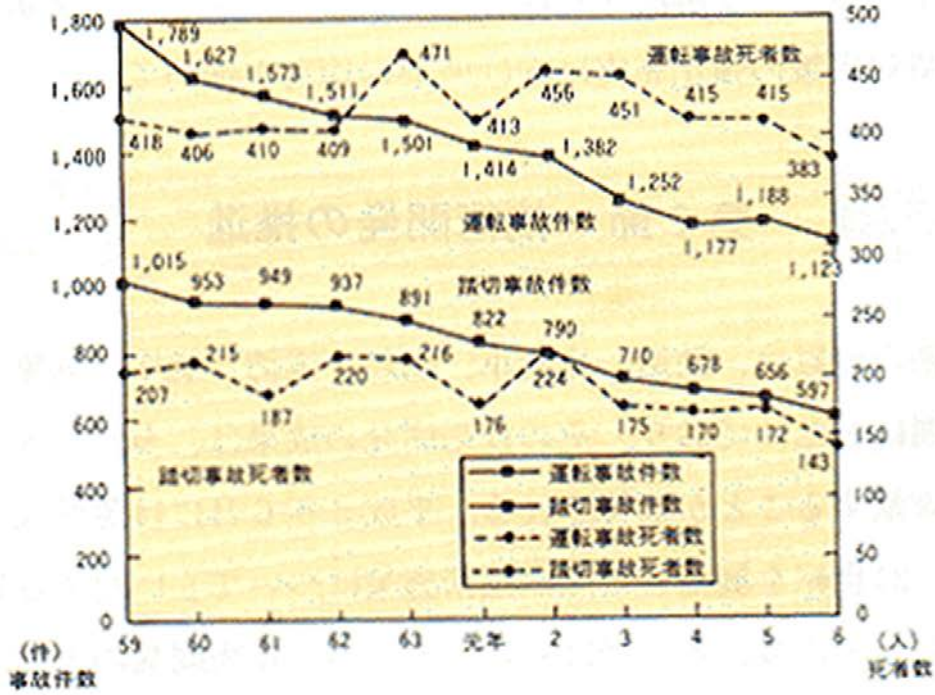
２－12－１(a)図　最近の交通事故状況　①道路交通,②鉄軌道交通

2－12－1図　最近の交通事故状況

①　道路交通

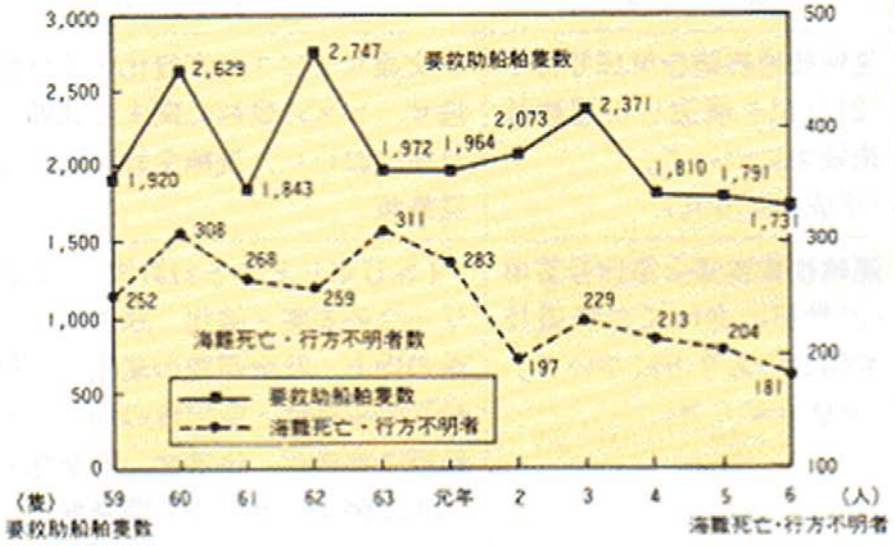


②　鉄軌道交通



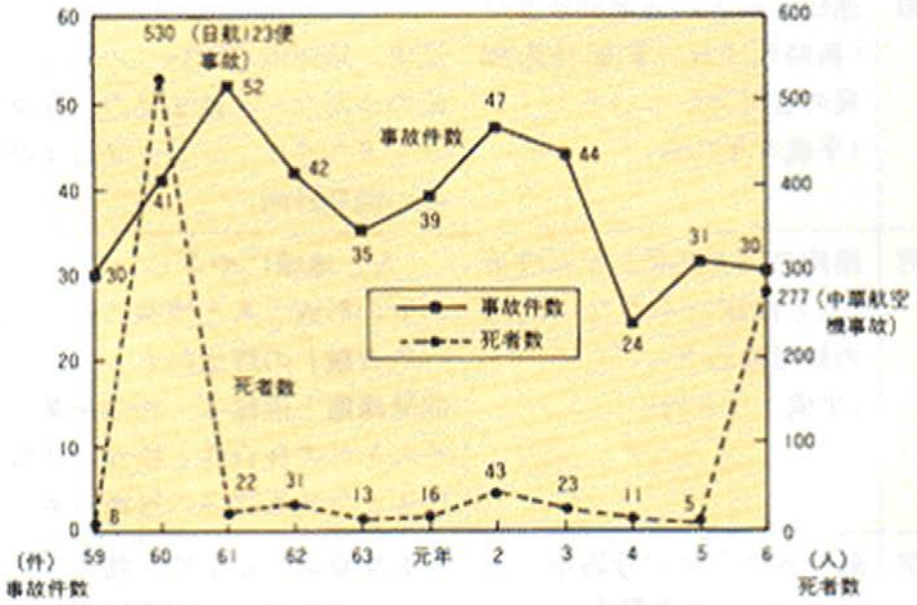
注　運転事故とは、列車衝突、列車脱線、列車火災、踏切障害、道路障害、人身障害及びこれらに属さない事故であって、列車又は車両の運転により500(昭和62年4月1日以前は50)万円以上の物損を生じた。

③　海上交通



注　平成５年については、上記の他に「北海道南西沖地震」に伴う海難がある。

④　航空交通



注　航空事故は、わが国の領域内で発生した事故（外国機に係る事故を含む。）及び公海で発生したわが国の登録機に係る事故であり、機内における病死を除いたものである。

2　交通安全の確保

(1) 道路交通の安全対策

自動車の安全性の向上に関しては、４年３月の運輸技術審議会答申を踏まえて、５年４月に前面衝突時の安全性の向上、高速走行時のブレーキ性能の向上等、６年３月に大型後部反射器の装備義務付け対象車種の拡大等安全基準の拡充強化を行ったところである。

今後も、本答申を踏まえ、(財)交通事故総合分析センターの実施する交通事故の調査分析の活用を図りつつ、事故回避、被害軽減等のための自動車の安全基準のより一層の拡充強化、研究開発の推進等を行い、自動車の安全性の一層の向上を図ることとしている。

自動車の検査及び点検整備については、自動車の安全確保及び公害防止の一層の充実を図るため、５年６月の運輸技術審議会答申に基づき６年７月に道路運送車両法を改正し、この中で自動車ユーザーの保守管理費任を明確化したところである。当該改正部分が本年７年７日１日より施行されている（自動車ユーザーの保守管理責任の明確化等）。現在、その円滑な運用のため、自動車ユーザーの保守管理意識の高揚対策等所要の措置を講じているところである。

また、さらに、引き続き、運行管理者に対する研修の充実等指導・教育の徹底により、事業用自動車の安全運行の確保のため、自動車運送事業者に対し適切な運行管理の実施、乗務員の教育訓練の充実、過積載の防止等について指導するとともに、運行管理者を対象とした研修会の充実に努めている。

このほか、自動車損害賠償保障制度の適切な運用、自動車事故対策センターの各種事業、自動車事故対策費補助金等を通じて、自動車事故被害者やその遺族に対する救済の充実、強化、自動車事故の防止に努める。

(2) 鉄軌道交通の安全対策

(ア)鉄軌道の安全性の確保

鉄軌道における事故は長期的には減少傾向にあるが、ひとたび事故が起きるとその被害は甚大なものとなるおそれが高い。事故を防止するためには、より一層の安全性を確保し、常に十分な安全対策を講じて行く必要がある。

具体的には、自動列車停止装置（ＡＴＳ）の設置・改良、列車集中制御装置（ＣＴＣ）の整備、列車無線及び信号設備の整備等の運転保安設備の整備、新しい技術を取り入れた検査機器の導入による車両及び線路施設の安全性の確保、乗務員等に対する教育訓練の充実、厳正な服務と適性な運行管理の徹底等による安全運行対策を実施している。

また、運輸省とＪＲ各社の安全担当責任者で構成する鉄道保安連絡会議を定期的に開催し、安全対策に関する指導・情報交換を行い、安全対策の推進に努めている。

(イ) 踏切事故の防止対策

運転事故における踏切事故の割合は６年度においても５割を占めており、踏切事故の防止のため、踏切道改良促進法及び第５次踏切事故防止総合対策（３～７年度）に基づき、踏切道の改良を計画的に推進している。６年度においては、立体交差化112箇所、構造改良263箇所、保安設備の整備192箇所の改良が行われた。

運輸省は、これら踏切整備のために、必要な資金を財政投融資により確保するとともに、地方公共団体と協力して、一定の要件を満たす鉄道事業者に対し、踏切保安設備の整備費の一部を補助している。

(3) 海上交通の安全対策

(ア) 海上交通環境の整備

(a) 港湾等の整備

６年度には、港内の船舶の安全性を確保するため、釜石港等65港で防波堤、航路、泊地等の整備を行った。また、沿岸海域を航行する船舶の安全性を確保するために、下田港12等港の避難港を整備するとともに、関門航路等16航路の拡幅、増深を行った。

(b) 航路標識・海図等の整備

海上保安庁は、船舶の安全かつ能率的な運航を確保するため、航路標識・海図等の整備を推進している。

平成７年度は、隣接国のロランＣ局とリンクしたロランＣ国際協力チェーンの構築・運用、船舶交通のふくそうする海域における海上交通情報機構の整備及びＧＰＳで測定した位置の精度を向上させる海上用ディファレンシャルＧＰＳの整備を推進する他、紙海図等の水路図誌を整備するとともに、紙海図以上の利便性を有する電子海図表示システムに必要な航海用電子海図の整備を進める。また、航海用電子海図の最新維持情報提供業務のための検討を進める。

(イ) 船舶の安全運航の確保

(a) 航行安全対策

海上保安庁は、海上交通関係法令に基づく規制に加え、船舶の種類毎に所要の安全指導を行っている。また、船舶交通に影響を与えるおそれのある大規模プロジェクトについて、その関係者に対し、海上交通の安全確保のための指導を行うほか、航行を制限する海域の設定等の措置を講じている。

(b) 国際条約・基準への対応

船舶の安全性を国際的な統一基準により確保するため、我が国は、カーフェリー、危険物運搬船等の安全対策強化、防火・消防関連規則及び満載喫水線関連規則の総合見直し等をはじめとする海上人命安全条約（ＳＯＬＡＳ条約）の改正に係る審議に積極的に参加・貢献している。また、船舶の安全管理体制の充実・強化を目的とした「国際安全符理（ＩＳＭ）コード」、国際航海を行う高速船の新基準を定める「高速船（ＨＳＣ）コード」、「タンカー及びばら積み運搬船の検査強化ガイドライン」等新たな国際規則の円滑な導入に向けた国内法令及び実施体制の整備を図っている。

船舶の航行管理体制に関する国際的規範である「国際船舶安全管理（ＩＳＭ）コード」は各船社の航行管理体制を確立することにより船舶の安全を図ろうとするものであり、平成６年５月に開催されたＳＯＬＡＳ条約締約国海上人命採択会議において、10年７月から国際航海に従事する船舶に順次強制化されることとなった。現在、同コードの実施に向け、審査手続きの国内法制化等国内における実施体制の整備を早急に進めることとしている。また、同コード導入後は、その定着と実効ある運用が図られるよう、関係者に対し適時適切な指導を行っていく必要がある。

また、核燃料等放射性物質の海上輸送については、国際原子力機関の定めた国際規則等を国内法令に取り入れ、安全確保に万全を期している。

さらに、最近の人命の損失及び環境汚染を招く世界的なタンカー事故の頻発等を契機として、７年７月に船員の資格証明等に関する国際条約（ＳＴＣＷ条約）の改正及び漁船ＳＴＣＷ条約が採択された。これにより、両条約の国内法制化に向けた作業も進めることとしている。

また近年、上記条約等の基準に適合しない船舶の排除が国際的な問題となっており、我が国も外国船舶に対する監督（ポートステートコントロール「ＰＳＣ」）の充実強化に努めているところであるが、今後の改正ＳＯＬＡＳ条約等の発効で、操作要件に係るＰＳＣ等の新たなＰＳＣも導入されることから、さらなる体制整備を進めていく必要がある。

(c) 海洋レジャーに係る安全対策の推進

海上保安庁は、海難防止強調運動（９月16日～30日）を展開するほか、海難防止講習会等を実施し、海難防止思想の普及、種々の安全指導等を行っている。また、海洋レジャー愛好者に対する安全活動を行う(財)日本海洋レジャー安全・振興協会、小型船安全協会等の民間活動を支援している。

海上技術安全局は、プレジャーボート等の船型及び操縦方法の多様化、海難の増加傾向に伴い、小型船舶操縦士指定養成施設等関係機関に対して、プレジャーボート等の安全な航行に関する啓蒙及び指導の徹底を図るよう引き続き指導している。

(ウ) 海上捜索救助体制等の整備

海上保安庁は、ＳＡＲ条約等に基づく我が国の広大な捜索救助区域において発生する海難に迅速かつ的確に対応するため、捜索救助能力の優れた巡視船艇・航空機等を整備するとともに、特殊救難体制、救急救命体制を整備するほか、洋上救急体制、船位通報制度（ＪＡＳＲＥＰ）及び新しい遭難・安全通信システムである「海上における遭難及び安全に関する世界的な制度」（ＧＭＤＳＳ）を運用している。また、沿岸で多発する海難に対応するため、民間海難救助組織の育成強化に努めている。

(エ) 海難審判による原因の究明

海難審判庁は、海難の発生防止に寄与するため、迅速かつ的確な海難原因の究明に努めている。なかでも、社会的影響が特に大きい海難については、重大海難事件として指定し、集中的な調査・審判により早期の原因究明を図っており、６年には重大海難事件３件を含む848件の裁決を言渡した。さらに、審理中であった貨物船日和丸とギリシア船籍の貨物船が衝突した事件（５年６月静岡県神子元島沖で発生）ほか２件の重大海難事件については、７年４月までに裁決の言渡をしている。また、漁船第二十五五朗竹丸が転覆し、乗組員18人が死亡又は行方不明となった事件（６年12日静岡県御前崎沖で発生）については、重大海難事件に指定し、審理中である。

(4) 航空交通の安全対策

(ア) 航空保安システムの整備

今後予想される航空交通の増大等のニーズに適切に対応し、かつ、安全性の向上と空域の有効利用による航空交通容量の拡大を図るため、人工衛星を中心とした新たな次世代の航空保安システムの整備を進める必要がある。このため、６年度からは航空管制機能を具備する運輸多目的衛星の製造、７年度からは同衛星を打ち上げるためのロケット製作に着手したところである（衛星の打ち上げは11年度）。

また、現在の航空保安システムの中核をなす方位・距離情報提供施設（ＶＯＲ／ＤＭＥ等）及び航空路監視レーダー（ＡＲＳＲ、ＯＲＳＲ）等についても引き続き整備を行っている。６年度においては、南紀のＶＯＲ／ＤＭＥ等及び福江ＯＲＳＲの整備を完了し、運用を開始した。

(イ) 航空気象施設の整備

気象庁は航空機の運航の安全性、定時性、経済性の確保のため、風・滑走路視距離・気圧等の観測装置、予報・通報のための情報処理・通信機器等を整備し、空港の気象観測や航空機用の予報等を行っている。また低層風の急激な変化（低層ウインドシヤー）を探知できる空港気象ドツプラーレーダーの設置を図ることとしており、現在、関西国際空港、新東京国際空港に続き、東京国際空港への設置作業を進めているところである。

(ウ) 航空機の安全運航の確保

(a) 運航管理の改善

航空運送事業者は、運航管理の実施方法等を運航規程に定めるよう義務づけられており、運輸省ではこれらの規程の認可、安全性確認検査等による運航管理体制の確認等を行い、所要の指導、監督を行っている。

(b) 乗員の養成

航空大学校の教育内容の一層の充実に努めるとともに、航空会社が行う乗員の養成についても所要の指導を行っている。

(c) 航空保安大学校の充実

航空保安大学校においては、レーダー管制実習装置の更新整備を、また、同岩沼分校においては、訓練用遠隔監視システムの新設整備等を７年度に進めることとしている。

(d) 航空保安対策

ハイジャック等の航空機に対する不法行為を防止するため、運輸省では航空保安対策に関する指針等を定め、旅客やその機内持込手荷物等の検査を行う航空会社に対する指導等を行っている。特に、本年６月21日に全日空機内でハイジャック事件が発生したことに鑑み、航空会社に対する指導等をより徹底強化した。

(e) 航空機の安全性の確保

事故防止及び安全性確保を図るため、各航空会社に対し機体経年化対策の観点も踏まえた航空機の点検、整備の強化等を指示してきたが、今後も更に対策の強化を進めていく。

(f) 事故防止等指導強化

航空運送事業者に対しては、運航規程・整備規定の認可、安全性確認検査等を通じ、運航・整備体制等の充実、事故防止対策の徹底を図るよう指導しており、この他、小型航空機の場合に、航空機間の十分な間隔確保や見張り強化等法令及び安全関係諸規定の遵守、的確な気象状況の把握、操縦士の社内教育訓練の充実等について指導を行っている。

また、スカイレジャーについては、関係団体等を通じて事故防止の指導を行っている。

(g) 危険物輸送の安全

危険物の輸送増加及び輸送物資の多様化に対応すべく、国際民間航空機関（ＩＣＡＯ）及び国際原子力機関（ＩＡＥＡ）における危険物輸送に関する安全基準の整備強化を踏まえて国内基準の整備を図っている。また、航空運送事業者に対し、危険物輸送に関する社内教育訓練の充実等を指導している。

(エ) 緊急時における捜索救難体制の整備

民間航空機の捜索救難は、関係省庁の間で取り決めを行い、救難調整本部（ＲＣＣ）を東京空港事務所に設置し実施している。

ＲＣＣでは、関係機関との合同訓練を定期的に行い、捜索救難体制の一層の充実強化を図っている。

３　最近における重大事件の概況と対応

(1) 地下鉄サリン事件

(ア) 概況

平成７年３月20日午前８時頃、帝都高速度交通営団（営団地下鉄）日比谷線、丸の内線及び千代田線の車両内に置き去られたポリ袋から有毒のサリンガスが流出し、築地駅、霞ヶ関駅等において、乗客と営団地下鉄職員の11人が死亡し（７年11月現在）、多数の人が負傷する惨事となった。また、事件の発生後、列車が運休したため、旅客の動きにも大きな影響が及んだ。

(イ) 対応

一般市民が利用する公共輸送機関を狙った事件の悪質さと重大性に鑑み、運輸省鉄道局では、事件後直ちに「営団地下鉄有毒ガス事件に関する緊急対策本部」を設置するとともに、職員４名を帝都高速度交通営団に派遣し、事件の状況等の迅速な把握と収集に努めた。更に同日午後には、運輸事務次官から、全運輸事業者に対して、①警察当局と協力して、関係施設を巡回する等により厳重に警戒するとともに、案内放送を通じて一般利用者の注意を喚起する等により不審者・不審物の発見に努める。②不審者・不審物を発見した場合は一般利用者の安全に万全を期するとともに、直ちに警察当局に連絡すること等を内容とする指示を行った。

また、今後の事件の再発を防止するため、鉄道事業者に対して、旅客の安全確保の観点から防犯カメラの設置、自主警備の継続等を行うよう要請を行うとともに、緊急時における避難誘導の方法、不審物発見時の措置等に関するマニュアルの整備に努めるよう指導を行った。

一方、政府においても、「サリン問題関係省庁連絡会議」を設置し、関係省庁の緊密な連携を確保し、事件の再発防止を図るとともに、被害の防止に必要な対策について検討することとした。

鉄道を対象としたテロ事件としては、この後も５月５日の営団地下鉄新宿駅における事件等が発生している。運輸省としては、内閣、警察等関係機関と協力し、こうした事件の発生の都度、運輸関係事業者に対して、事件の再発防止、利用者の安全確保に万全を期すよう指導したり、海上保安庁の警戒態勢を強化するなどの措置を地下鉄サリン事件発生直後から引き続き実施している。また、事件発生時において迅速かつ的確な対応を行うことができるよう、連絡通報体制、必要な指示の伝達体制の整備を行った。

(2) ハイジャック事件

(ア) 概況

７年６月21日、羽田発函館行き全日空機857便（Ｂ-747ＳＲ型、乗客乗員365名）機内において、男性乗客１名が乗務員にアイスピック状のドライバー及びサリン入りと称する袋等を見せるなどして脅迫し、同便を乗っ取るという我が国では16年ぶりのハイジャック事件が発生した。同便の函館空港着陸後に犯人は羽田空港へ飛行すること等を要求したが、着陸から15時間が経過した翌22日未明に警察官が機内に突入し、犯人を逮捕するとともに乗客乗員を無事解放した。

(イ) 対応

事件発生後、運輸省では直ちに関係省庁にその旨を通報するとともに航空局内に対策本部を設置して、函館空港対策本部等からの情報収集にあたり、官邸に設置された対策本部等と緊密な連絡・連携を取りつつ、政務次官の現地派遣や海上保安庁の巡視船艇及び航空機の緊急配備等を行い、事件解決に向けた所要の措置を講じた。また、同種事件発生の未然防止を徹底するとともに、万一発生した場合により速やかな解決が可能となるよう、ハイジャック防止策及び発生時対応策の強化充実に向け所要の検討を進めている。

第２節　技術開発の推進

運輸技術の分野は、鉄道、自動車、船舶、港湾、航空、気象、海上保安等広範囲にわたっており、その技術開発の成果は、多くの人々の生活の向上に貢献することが期待される。平成３年６月には運輸技術審議会より諮問「21世紀を展望した運輸技術施策について」に対する答申が出され、また、その後、各分野においても今後の技術開発の方向性を示す各種答申が出されている。運輸省では、今後も引き続き、同答申の内容に沿って運輸技術施策を推進することとしている。

以下に現在進めている主な技術開発事例を紹介する〔２－12－２表〕。

2－12－2表　各分野における技術開発長期施策

分　野	題　　名	内　　容
総　合	運輸技術審議会第16号答申「21世紀を展望した運輸技術施策について」（平成3年6月）	交通サービスの高質化・多様化及び交通サービスの供給に関する課題の克服を目標においた、運輸全般に関する技術開発施策
鉄　道	運輸技術審議会第19号答申「21世紀に向けての鉄道技術開発のあり方について」（平成6年6月）	「ＳＵＣＣＥＳＳ21計画」（交通ネットワークの充実・強化、鉄道のサービス水準の向上、社会環境の変化への対応及び輸送の安全性・安定性の向上に向けての、鉄道の高速化、快適化、安全性向上、効率化に関する重点技術開発課題）等
自動車	運輸技術審議会第15号答申「自動車の安全確保のための今後の技術的方策について」（平成4年3月）	自動車の構造・装置面に関しての事故回避対策、被害軽減対策、被害拡大防止対策等からなる自動車安全基準の拡充強化目標についての、規制、任意、推奨、研究の施策の内容及びその達成時期に関する方向付け
船　舶	運輸技術審議会第18号答申「新時代を担う船舶技術開発の在り方について」（平成5年12月）	「チャレンジシップ21計画」（安全性の追求、地球環境問題への対応、先端的技術の活用などを踏まえた、先進安全船、トータルクリーンシップおよび先端的技術の開発計画）
港　湾	港湾の技術開発の長期政策「人と地球にやさしい港湾の技術をめざして」（平成4年6月）	「人と地球にやさしいウォーターフロントの形成」「人と情報の国際交流と世界への貢献」の理念のもと、10の重点技術開発課題と運輸省・民間企業、大学等のそれぞれの独自性と相互の連帯・協力を踏まえた技術開発の推進方策
航　空	航空審議会第23号答申「次世代の航空保安システムのあり方について」（平成6年6月）	航空交通の安全性、効率性等の一層の向上を図るため、国際民間航空機関（ＩＣＡＯ）の将来航空航法システム（ＦＡＮＳ）構想を踏まえた、新しい通信・航法・監視（新ＣＮＳ）システム及び航空交通管理（新ＡＴＭ）システムの構築

1　鉄道技術の開発

(1) 21世紀に向けての鉄道技術開発のあり方

６年６月に、運輸技術審議会の諮問第19号「21世紀に向けての鉄道技術開発のあり方について」に対する答申があり、取り組むべき技術開発課題、これを効率的に推進するための方策や推進体制等、21世紀に向けての鉄道技術開発のあり方について基本的な考え方が提言された。本答申に基づき、国はもとより鉄道技術開発にあたる関係者が重点技術開発である「ＳＵＣＣＥＳＳ21計画」を始めとして技術開発を積極的に進めるとともに、技術開発の活性化、効率化のための施策を講じていくこととしている。

(2) 超電導磁気浮上式鉄道

昭和37年に国鉄が開発を始めた超電導磁気浮上式鉄道は、超高速、低公害等の性格を有する将来の都市間大量輸送機関として期待され、現在は(財)鉄道総合技術研究所により開発が進められている。

宮崎実験線（単線高架構造、延長７km）においては、54年に無人の実験車両で517km/h達成し、また、平成５年１月からは新しい車両ＭＬＵ002Ｎを使用して走行実験を行っており、７年１月には有人で411km/hを達成している。

また、２年度からは、山梨県において新しい実験線の建設を進めており、高速連続走行試験等を経て、11年度末までに実用化のめどを立てる予定である〔２－12－３図〕。

２－12－３図　山梨実験線

2－12－3図　山梨実験線



(3) 常電導磁気浮上式鉄道

昭和49年より日本航空が開発を開始した常電導磁気浮上式鉄道ＨＳＳＴについては、エイチ・エス・エス・ティ開発(株)に技術等が継承されており、平成３年５月からは中部エイチ・エス・エス・ティ開発(株)が、愛知県内の実験線（全長1.5km）で実用化のための各種試験を行っている。また、運輸省でも安全性、信頼性等に係る検討を行い、最高速度100km/h程度のシステムについて実用化に対し技術的な問題点はないとの結論を得ている。

(4) 鉄道の高速化

鉄道の高速化は運輸政策審議会及び運輸技術審議会の答申でも指摘されており、新幹線では最高速度300km/h台の営業運転をめざした次世代の高速試験車両による走行試験、在来線では最高速度160km/h程度の営業運転をめざした車両の開発がＪＲ各社等において進められている。運輸省としても、(財)鉄道総合技術研究所における高速化に伴う騒音対策等の基盤的技術開発に対し、補助金による支援措置を講じている。

(5) オンレールトレーラー等の開発

陸上貨物輸送の鉄道へのモーダルシフトを促進するため、鉄軌道上は貨車、道路上はトレーラーとなるオンレールトレーラーに係る技術開発を進めているほか、鉄道施設の保守・検査に係る労働環境の改善や将来の労働力不足に対応する観点から、保守・運営の効率化のための技術開発を促進している。

2　港湾技術の開発

港湾建設に従事する熟練工の減少や労働者の高齢化に対応するため、港湾工事の省力化や安全性の向上をめざして、ケーソンを現場で簡単に組み立てることができるプレハブ化の技術や、大水深での工事が可能になる水中施工ロボットの開発等を行っている。

港湾技術研究所においては、より良い沿岸域環境の創出をめざして、各種気象・海象条件等が再現できる人工干潟の室内実験施設を整備し、水質浄化能力のある干潟や海浜の保全と創造等に関する技術の開発を行っている。また、港湾構造物を建設する際に必要な海底地盤の挙動予測をより正確に行うため、海底地盤の模型に100Ｇ以上の遠心加速度を作用させて海底地盤に生じる現象を再現できる遠心力載荷装置などの各種実験装置の充実を図っている。

また、時速50ノットの高速で航行するテクノスーパーライナー（ＴＳＬ）の導入に向けて、ＴＳＬに対応した高速荷役機械及びターミナルの荷役システムの開発も行っている。

なお、昭和62年度から山形県酒田港において現地実験を実施してきた防波堤を利用した波力発電システムは、実用化のための最終目標として取り組んだ商用電力系統への接続実験に平成７年３月我が国で初めて成功したところであるが、今後は、事業化に向けて、さらに検討を進めることとしている。

3　造船技術の開発

造船技術の高度化、海上輸送の効率化等のため、造船業基盤整備事業協会を通じ次世代船舶の研究開発として、現在、超大型浮体式海洋構造物（メガフロート）〔２－12－４図〕、テクノスーパーライナー及び新形式舶用電気推進システムの研究開発を推進している。メガフロートは、利用需要の増大が見込まれる沖合域に新たな人工地盤を提供する超大型（数キロメートル規模、耐用年数100年）の浮体式海洋構造物であり、今後の運輸関連施設等の大規模な社会資本の整備に当たり従来の工法を補完するものとして期待されている。テクノスーパーライナーは、航空機やトラックよりも大量の貨物（積載重量1,000トン）を従来の船舶の２倍以上の高速（速力50ノット）で輸送することができ、トラック輸送から海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進に貢献することが期待される新形式超高速船である。さらに、造船業基盤整備事業協会において、地球環境問題に対処するため、環境保全技術の研究開発として、新形式タンカー構造等の油流出防止技術及び排気ガス浄化技術の研究開発を推進している。

２－12－４図　超大型浮体式海洋構造物（イメージ）

2－12－4図　超大型浮体式海洋構造物（イメージ）



原子力船研究開発については、日本原子力研究所において、「むつ」によって得られた成果等を内外の新たな知見と合わせて蓄積・整備しつつ、舶用炉の改良研究を推進していくこととしている。また、船舶技術研究所において、基礎研究を引き続き実施することとしている。

4　人工衛星の開発利用

(1) 気象観測

7年3月18日に打ち上げられた静止気象衛星5号を、6月21日から赤道上東経140度の上空にて運用している。この衛星には、観測機能を強化したセンサーが追加されており、国内のみならず、アジア・オセアニア地域の台風の監視や気象災害の防止・軽減に貢献している。

また、5号に続く次世代静止気象衛星として、航空管制通信等の機能を併せ持つ「運輸多目的衛星」を11年度に打ち上げる計画であり、6年度から衛星の製作を進めている。

(2) 航空管制

将来の航空交通量の増大に対応するため、衛星を利用し、管制機関と航空機間の通信の大幅改善、洋上の航空機の正確な位置の把握等安全性及び管制処理能力の飛躍的向上を図る必要がある。このため、9年度から米国と協力して太平洋上において、衛星を利用したＡＤＳ（自動従属監視）管制の試行を行う計画である。

(3) 海洋測地

我が国の管轄海域確定のためには、海図上の本土及び離島の位置を、人工衛星によって構築された測地系である世界測地系で表示しておく必要がある。このため海上保安庁では、世界測地系に基づくこれらの位置関係を高精度で求めるため、測地衛星「ラジオス」、「あじさい」等を利用した海洋測地を推進している。

(4) 衛星システムの開発

運輸政策行政の各分野で衛星利用の重要性が増大している一方、民間においても衛星利用に関する期待が高まっている。運輸省ではこのような状況を踏まえ、様々な衛星利用ニーズを効率的かつ経済的に満たすため、運輸に関する多目的な衛星システムのうち、ＳＡＲ(Ｓearch and Ｒescue)機能の検討を元年度から実施しており、７年度は静止気象衛星５号を使用して実証実験を行う。

５　交通安全のための技術開発

(1) 自動車

近年の厳しい交通事故の状況に対処するため、４年の運輸技術審議会答申を踏まえ、灯火器の被視認性向上に関する研究、側面衝突時の乗員保護性能に関する研究等事故の回避及び事故時の乗員の保護の両面からの車両構造に関する調査・研究・評価を推進している。

また、車両周囲の交通環境を検知するセンサー等を車載することにより自動車を高知能化し、最も適切な安全動作を行うことが出来る先進安全自動車（ＡＳＶ）を21世紀初頭に実用化すべく３年度から５カ年計画で調査研究を行っており、７年度は今までの研究成果を踏まえ、将来の理想的な安全自動車の技術指針を策定することとしている。

(2) 鉄軌道

鉄軌道については、高度化した走行システム等の安全性評価技術に関する研究を行っている。また、降雨時や地震時における鉄軌道輸送の安全を確保する観点から、降雨災害の予知及び検知システム（ラミオス）及び地震防災及び復旧支援システム（ユレダス、ヘラス）の技術開発の成果を踏まえ、複合した災害にも対処できる総合防災システムの開発を進めるとともに、事故時の乗客等の被害を最小限に抑えるため、衝撃を吸収する車体構造等の開発を進めていく。

(3) 船舶

近年の船舶の高速化、乗組員の少人数化、混乗化等に対応し、海上交通の安全確保のため、船舶技術研究所では、高速航行シミュレーションによる安全性評価等の研究、海面効果翼船の性能と安全評価に関する研究、船舶の軽量化に伴う構造安全評価に関する研究、内航船の衝突予防支援装置の開発と安全性評価に関する研究等を行っている。

また、港湾技術研究所では、高速船の安全かつ効率的な航行を可能にする高速船対応水域施設の計画手法及び港内の航行支援システムに関する研究を操船シミュレータを用いて行っている。さらに、天候に影響されずに荷役や乗降を安全に行うことのできる全天候型港湾施設に関する研究も行っている。

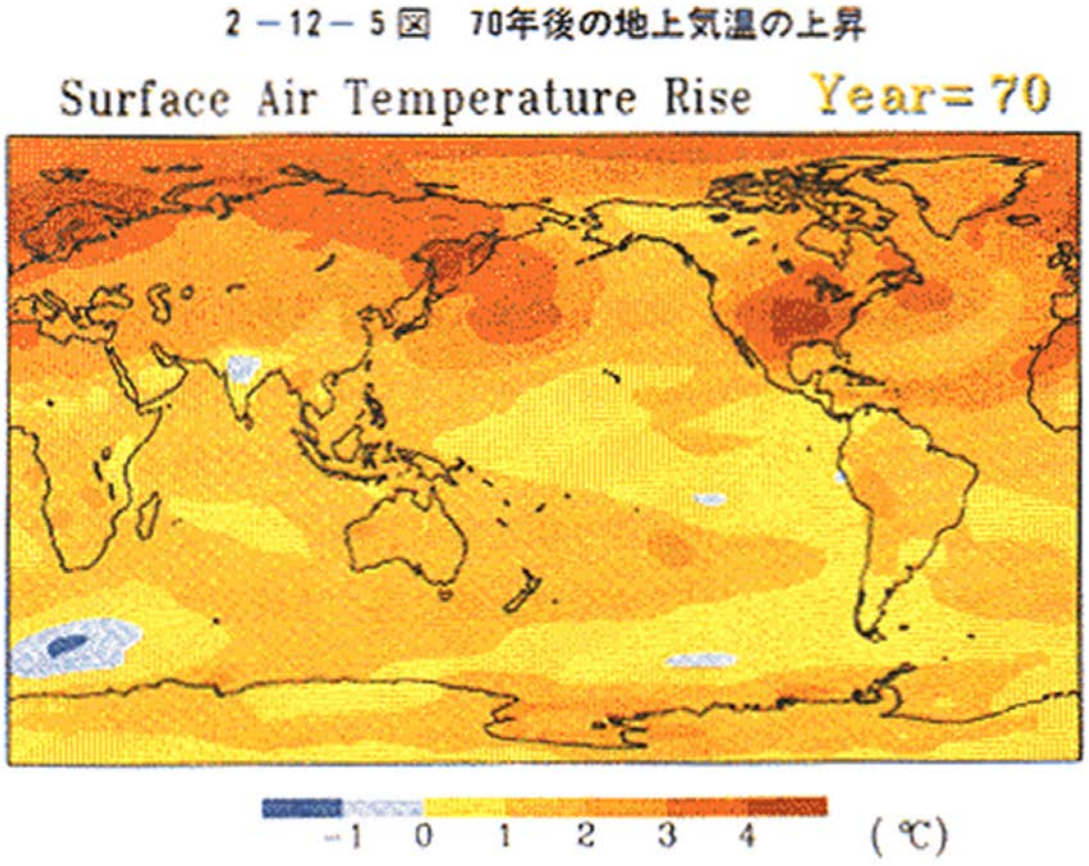
(4) 航空

航空機間のデータ通信機能の利用により、衝突の危険性を警告し回避する航空機衝突防止システム（ＡＣＡＳ）等の新しい航空保安システムの開発・評価を重点的に推進している。

6　地震・噴火・気象予測のための技術開発

災害を未然に防ぐためには、地震・噴火予知、気候変動予測及び気象予報の精度向上のための技術開発が不可欠であり、気象研究所においては、６年度から「南関東地域における応力場と地震活動予測に関する研究」を開始する等、地震予知のための研究を進めている。気候変動予測の精度向上を図るための研究も着実に成果をあげており、その成果は、「気候変動に関する政府間パネル（ＩＰＣＣ）」にも提供されている。気象庁では、数値予報技術の高度化を図り、中・長期予報モデルの開発を進めるとともに、エルニーニョ監視センターでは、７年２月からエルニーニョ現象等の的確な把握を目的として、海洋データ同化システムの運用を行っている〔２－12－５図〕。

２－12－５図　70年後の地上気温の上昇



7　海洋に関する研究体制の強化

海上保安庁では、６年度に、海洋研究室を設置し、同室では、７年４月、海底での測地技術の研究開発において、超音波を用いた深海底での高精度の水平距離の測定実験に成功した。今後はこの技術開発の更なる開発を進めるためにも研究体制の強化を図る。

第３節　情報化の推進

運輸サービス分野では、消費者利便の向上、安全性の向上、企業経営の効率化等の観点から、従来より、各種の情報システムが導入されてきた。

７年２月に、内閣総理大臣を本部長とする「高度情報通信社会推進本部」は高度情報通信社会の構築に向けた施策を推進する基本的な方針(「高度情報通信社会推進に向けた基本方針」)を決定したが、運輸サービス部門も高度情報化を進めるべき重要な部門として、国民へのタイムリーな情報提供、安全性の確保、物流の効率化等の観点から、運輸多目的衛星等の衛星システム等の開発・整備、旅客・貨物の移動に際し必要かつ有益な情報を提供する運輸関連の情報ネットワークの整備等の情報化を推進していくこととされた。この基本方針を受け、７年８月には運輸部門における情報化実施指針を策定した。同実施指針は、運輸サービス分野が、不特定多数の国民を対象とすること、移動体を対象とすること、生活密着型であること等に鑑み、高度情報通信社会に向けてより多様化する国民のニーズに対応するため、情報化を一層推進するとしており、以下に述べる新たなテーマに積極的に取り組んでいくことを明らかにしている。

１　運輸サービス分野におけるＥＤＩの導入の推進

(1) ＥＤＩの概要

「異なる企業間で、商取引のためのデータを広く合意された規約に基づき、コンピュータ間で交換する」ＥＤＩ（Ｅlectronic Ｄata Ｉnterchange）は、取引先情報を瞬時に送付でき（迅速性）、帳票間のデータ転記が不要となり（効率性）、またその際の誤記が解消される（正確性）ほか、「広く合意された規約（ＥＤＩ標準）」に基づくことで、取引先ごとで異なる端末機への重複入力（いわゆる多端末現象等）の問題も解消し、業務効率化に資するなどの利点を有している。

(2) 国際的な状況

ＥＤＩ規約の標準化作業として、昭和61年より国連欧州経済委員会の貿易手続簡易化作業部会（ＵＮ／ＥＣＥ／ＷＰ．４）において「ＥＤＩＦＡＣＴ（行政、商業、運輸のための電子データ交換規則）」という国際標準規約の策定が進められている。この作業を効率的に進めるために、世界６地域（汎米、西欧、東欧、豪州／ニュージーランド、アジア、アフリカ）を代表する地域専門家（ラポーター）が派遣されており、ラポーターの活動を支援するための組織として、各地域にＥＤＩＦＡＣＴボードが設けられている。（我が国は、２年度にアジアＥＤＩＦＡＣＴボードを設立し、アジア地域を代表してラポーターを派遣するなどの積極的役割を果たしている。）

６年11月現在、既に運輸分野等において合計42のＥＤＩＦＡＣＴ準拠国際標準メッセージが利用勧告レベルになるなど、その開発が進められており、また、シンガポールにおいてはコンテナ積付情報の港湾庁への提出のＥＤＩＦＡＣＴ準拠が強制化される等アジア太平洋諸国においてもＥＤＩＦＡＣＴの実用化が具体的に進展しつつある。

(3) 我が国の取り組み

我が国においては、政府及び民間の双方が参画した「物流ＥＤＩ研究会」において物流分野におけるＥＤＩの導入推進の方策を精力的に検討してきたが、その検討結果を踏まえ、ＥＤＩ導入の具体的な動きを促進するた

め、７年５月、組織を「物流ＥＤＩ推進機構」に発展的に改組した。

また、ＥＤＩＦＡＣＴの本格的導入に向け、７年３月に運輸大臣の諮問機関である運輸政策審議会情報部会に物流ＥＤＩ小委員会を設置し、国際物流分野でのＥＤＩ導入推進についての意見聴取を行い、６月には「情報部会中間とりまとめ」を行うとともに、これを踏まえ、国際海上貨物輸送分野での国際標準準拠のＥＤＩ導入推進のためのガイドラインとして、「国際海上貨物輸送の分野において海上運送事業者等が行う電子計算機の連携利用に関する指針」（情報処理の促進に関する法律に基づく告示）を策定した。

今後運輸省としても、同指針に即し、物流ＥＤＩ推進機構の活動を支援していくとともに、ＥＤＩＦＡＣＴの普及を含めＥＤＩ実用化のための環境の整備に取り組むこととしている。

２　ＩＣカード等運輸分野におけるカードシステム導入の推進

(1) 共通乗車カードの導入

従来より、乗車カードの共通化が鉄道、バス等の公共交通機関において進められてきたところであるが、乗り継ぎ改善等利用者利便のより一層の向上を図る観点からも、共通利用範囲の拡充・普及が期待されている。

運輸省としても、共通利用範囲の一層の拡充・普及を図る観点から共通利用地域の一層の拡大を呼びかけるとともに、他の輸送モードも含めた複数の公共交通機関を共通利用できる新カードの開発に積極的に取り組む等普及促進に努めていくこととしている。

(2) ＩＣカードの導入

現在の磁気カード方式に比較し、記憶容量が格段に大きく、高度な機密保持機能を有するＩＣカードについては、移動体の自動識別や利用者の様々な情報の蓄積に優れた機能を有するため、運輸部門における今後の有効な情報媒体として利用可能性が高いとされている。

運輸省としても、５年度より３年間の計画で、学識経験者を交え、運輸分野におけるＩＣカードの活用方策について検討を進めてきた。初年度においては、具体的利用分野の絞り込み等を行い、この結果を踏まえ、６年度はバス・鉄道等乗車券、貨物追跡管理等の利用分野ごとに諸外国の事例調査、ニーズ調査等を実施し、活用する場合の概略システムをとりまとめ、導入に当たっての諸問題のとりまとめを行った。７年度は、これら各々についての実証試験の実施等実用性の検討を行うこととしている。

３　マルチメディアに対応した今後の運輸関連情報システムのあり方に関する検討

大容量のデータを双方向で通信することが可能になるマルチメディア時代の到来は、運輸・交通分野にも大きな影響を及ぼすものと考えられる。例えば、テレビ会議・在宅学習等の実現等による通勤・通学体系の変化、運輸関連情報提供に関するニーズの変化等が考えられる。

こうしたマルチメディアの進展という大きな流れの中で、運輸部門においても、今後、行政機関や交通機関等の有する気象・海象情報、交通機関の予約に関する情報、観光情報等の運輸関連情報を、即時にかつ、必要に応じ画像、音声を組み合わせて双方向に交換することのできる全国的なネットワークが求められてくるものと考えられる。

このような観点から、７年度は映像、音声等大容量の情報交換が可能になった場合の運輸関連情報に対するニーズ及び各種制度的問題点を把握するための調査を実施し、マルチメディアに対応した今後の運輸関連情報シス

テムのあり方について検討を行っている。

4　気象情報サービスの高度化の推進

国民生活の多様化に伴い、気象情報に対する国民の要望は一層高度化、多様化するものと考えられる。このような要望に対処するためには、利用者の個別的目的に適合する局地的な天気情報や、気象情報を基にした付加価値情報等を、様々な情報メディアを活用し個々の利用者の必要に応じて選択的に提供する、情報化社会に相応しい気象情報サービスの実現を図っていく必要がある。但し、気象情報は防災情報と一体となったものであり、一般の利用に供していくためには、その品質の保証が欠かせない。以上のような観点から、気象審議会は平成４年３月に「社会の高度情報化に適合する気象サービスのあり方について」を答申し、気象庁からの高度な各種支援データの提供と、予報技術者の資格制度の導入等を前提とする民間気象業務の推進方策を提言した。

これを受け、５年５月気象業務法が改正され、指定機関を用いた気象庁からの各種支援データの提供と、気象予報士制度の導入が定められた。これに伴い、６年５月には、(財)気象業務支援センターが各種データの分岐配信業務、及び気象予報士試験の事務を担う各々の指定機関として指定され、上記業務を始め気象庁からの技術移転等、気象庁と民間気象業務を結んだ総合的な気象業務の推進のセンターとしての業務を開始した。

６年８月には新たに創設された気象予報士の第１回の試験が実施された。試験は同年度中更に２回実施され、総計1,090名の合格者が出た。

７年５月には改正気象業務法が適用になり、予報業務の許可事業者による局地予報の一般への提供が始まり、この業務を中心に情報化社会に向けた民間気象業務の新たな展開が開始された。

5　運輸行政の情報化の推進

行政の情報化は、行政のあらゆる分野において、情報システムの利用を行政の組織活動に不可欠なものとして定着させ、行政内部のコミュニケーションの円滑化、情報の効率的共有化による政策決定の迅速化等の行政運営の質的向上と、国民への情報提供の高度化、行政手続きの効率化等の行政サービスの向上を図り、国民の立場に立った効率的・効果的な行政の実現につなげるものである。このため、運輸省においては、政府の「行政情報化推進基本計画」（６年12月25日閣議決定）等を踏まえ、７年度を初年度とする５ヵ年計画として「運輸省行政情報化推進計画」を策定した。

具体的にはまず第一に、情報化推進のための基盤整備として、運輸省本省ＬＡＮ（Local Area Network）を７年度に構築し、外局等と順次接続するとともに、地方支分部局においても順次ネットワーク化を図り、運輸省ＷＡＮ（Wide Area Network）を整備する。

第二に、運輸行政に係る許認可等の申請、届出、報告等の手続きについて、申請者負担の軽減、業務の効率化、ペーパーレス化の推進の観点から、申請等が定期的なもの、更新頻度が高いもの、データベースの役割を果たしているもの等から順次電子化・オンライン化を推進すること等により行政サービスの高度化を図る。

第三に、電子メール、電子掲示板等を活用した共通システムを整備し、事務の効率化、ペーパーレス化を図る等、行政事務の効率化を推進する。

以上の内容を踏まえ、運輸省においては今後とも、運輸行政の情報化をより総合的な観点から効率的かつ計画的に推進することとしている。

平成６年11月～７年12月の運輸の動き

施設整備等

年・月	施設整備等
平成６年11月	・横浜大黒埠頭Ｃ－４号岸壁コンテナターミナル供用開始［１日］
	・サントリーミュージアム（大阪港天保山地区港湾文化交流施設）開業［３日］
	・慶良間空港開港・供用開始［10日］
12月	・智頭急行智頭線開業［３日］
	・西武鉄道有楽町線延伸（練馬～新桜台間）開業［７日］
	・営団有楽町線新線（小竹向原～新線池袋間）開業［７日］
	・バス活性化補助によりＣＮＧ（圧縮天然ガス）バスが東京都他８都市（８事業者）において順次（７年４月にかけて）路線バス運行開始
平成７年１月	・南鳥島気象観測所において大気混濁度の観測を開始（１日）
２月	
３月	・博多港センタービル開業（港湾業務用施設）［13日］
	・地震活動等総合監視システム（ＥＰＯＳ）の改良更新［16日］
	・静止気象衛星５号打上げ［18日］
４月	・大阪府都市開発泉北高速鉄道線延伸（光明池～和泉中央間）開業［１日］
	・栗原鉄道、くりはら田園鉄道に社名変更［１日］
	・北総開発鉄道、北総・公団線延伸（千葉ニュータウン中央～印西牧の原間）開業［１日］
	・千葉急行鉄道千葉急行線延伸（大森台～ちはら台）開業［１日］
	・気象庁地震火山部火山課発足［１日］
	・関西航空地方気象台において空港気象ドップラーレーダー運用開始［１日」
	・横浜市会場防災基地運用開始［１日］
	・日豊線高速化工事開業［20日］
	・大阪ワールドトレードセンタービルディング開業（港湾業務用施設・港湾文化交流施設）［20日］
	・とまりん（旅客ターミナルビル・駐車場ビル）開業（那覇港）（旅客ターミナル施設・港湾業務用施設）［20日］
５月	・九州新幹線第二トンネル試掘調査開始［15日］
	・高徳線高速化工事着工［22日］
	・北陸新幹線飯山トンネル試掘調査開始［22日］
	・北陸新幹線富山駅整備新幹線駅整備調査事業開始［25日］
	・東北新幹線盛岡・八戸間フル規格着工［29日］
	・東北新幹線八甲田トンネル試堀調査開始［29日］
	・九州新幹線熊本駅整備新幹線駅整備調査事業開始［31日］
６月	・静止気象衛星５号運用開始［21日］
	・関西国際空港、複合管理棟（エアロプラザ）開業［24日］
	・気象庁海洋気象観測船「凌風丸」（Ⅲ世）完成［30日］
７月	・バス活性化補助により、国立公園の上高地ハイブリットバス［15日］、富士にＣＮＧ（圧縮天然ガス）バス［24日］が路線バスとして運行開始
	・神戸メリケンパークオリエンタルホテル開業（旅客ターミナル施設）［21日］

・長崎サンセットマリーナ開業（港湾文化交流施設）［21日］

８月　・千葉都市モノレール線延伸（千葉～千葉みなと）開業［１日］

・ニュートピア竹芝サウスタワー開業（港湾業務用施設）［29日］

９月

10月　・気象庁において、世界気象機関品質保証科学センター（ＱＡ／ＳＡＣ）業務開始［１日］

・新東京航空地方気象台において、空港気象ドップラーレーダー運用開始［11日］

11月　・東京臨海新交通臨海線「ゆりかもめ」（新橋～有明）開業［１日］

12月

年・月　　施策・一般

平成６年11月　・ＯＳＡＫＡワールド・ツーリズム・フォーラム（世界観光大臣会議、世界観光セミナー及び世界観光フェスタ）の開催［２日～６日］
・「気候変動に関する政府間パネル（ＩＰＣＣ）特別報告書」発表［12日］
・閑散期における特別積合せ運送事業者間の幹線運行の共同事業化の実施［19日］
・第２回日米観光交流促進協議会開催（ハワイ）［21、22日］
・「快適通勤促進月間」［１～30日］

12月　・国連アジア太平洋経済社会委員会（ＥＳＣＡＰ）／世界気象機関（WMO）第27回台風委員会（マカオ）［６～12日］
・第２回「ゆとりある休暇」推進協議会開催［12日］
・「国鉄清算事業団の土地処分推進のためのアクションプログラム」の策定［16日］
・整備新幹線の見直しについての「官房長官、大蔵大臣、運輸大臣及び自治大臣申合せ」締結［19日］
・ＯＥＣＤ造船部会において「造船業における正常な競争条件に関する協定（仮称）」の最終文書への署名［21日］

平成７年１月　・「道路運送車両法の一部を改正する法律」（リコール等関係部分）施行［１日］
・兵庫県南部地震に伴い、代替輸送手段の確保、救援物資の輸送等を実施［17日～］
・第４回日米運輸フォーラム［19日］
・「気候講演会」開催（東京）［21日］

２月　・日本語ナブテックスによる海上安全情報の提供業務開始［１日］
・「気候変動に関する枠組条約交渉会議」第11回会合（ニューヨーク）［６日～17日］
・東京地区のタクシー運賃改定で遠距離割引等の多様なサービスメニューを認可［21日］
・カザフスタン運輸・通信大臣招へい［23～27日］

３月　・阪神・淡路大震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律の施行［1日］
・第３回日欧運輸フォーラム［６日］
・平成６年度科学技術振興調整費重点国際交流「海洋変動の数値予測に関する国際ワークショップ」（東京）［７日～11日］
・国民の祝日「海の日」の制定［８日］
・「全球対流圏オゾンネットワーク調整委員会」（ドイツ・ガルミシュパルテンキルヘン）［13日～17日］
・「気象庁震度問題検討会設置［16日
・運輸省環境保全協力交流事業「アジア・太平洋地域における気候変動に係わる国際会議」（東京）［20日～24日］
・「全球気候観測システム（ＧＣＯＳ）大気観測パネル第２回会合」（東京）［21～23日］
・「オゾン層観測報告1994」発表［27日］
・「気候変動に関する枠組条約第１回締約国会議」（ベルリン）［28日～４月７日］
・“21世紀の海岸のあるべき姿をめざして”「海岸長期ビジョン懇談会」提言［31日］
・国際基準に基づいた初の航海用電子海図を刊行［31日］

４月　・高度な油濁防止技術を有する専門家集団（機動防除隊）の誕生［１日］

・「船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律」施行（労務供給船員の有給休暇についての船員法の適用の特例に関する規定の整備）［１日］
・エコポートモデル事業の対象港として３港を指定［５日］
・旅・総合見本市「旅フェア'95」開催（千葉県、幕張メッセ）［12～16日］
・大地震発生時に、地域名で速報するなど新しい地震情報の提供開始［13日］
・第４回ＥＵ運輸ハイレベル協議（ブラッセル）［24日］開始
・ＡＰＥＣ第７回運輸ワーキンググループ（北京）［25～28日］
・原動機付自転車等に４・５年契約の保険料率を導入

5月　・サハリン地震に伴いロシア連邦へ緊急支援物資を輸送［30、31、６月３、８日］
・ＡＰＥＣ第６回観光ワーキンググループ（ニュージーランド）［４、５日］
・第12回観光立県推進地方会議（栃木、群馬）［10～12日］
・「ＪＲ株式の売却に関する意見」（ＪＲ株式の売却懇談会）［11日］
・第３回日米運輸コンファレンス（ワシントン）［23日］
・「外航海運・船員問題懇談会」の報告書まとまる［25日］
・第３回地域伝統芸能全国フェスティバルの開催（香川県高松市）［26～28日］
・「海域利用に関する国際シンポジウム（ＣＯＳＵ'95）」横浜で開催［30～６月２日］
・「地球温暖化監視レポート1994」発表［30日］
・「第12回世界気象会議」（ジュネーブ）［30～６月21日］

6月　・第１回アジア海運フォーラムの開催［１日］
・観光政策審議会答申「今後の観光政策の基本的方向について」［２日］
・「今後の内航海運対策について」答申［５日］
・欧州運輸大臣会議第79回閣僚理事会［７～８日］
・日米航空協議（次官級）の開催（ワシントン）［11～13日］
・ＡＰＥＣ運輸大臣会合（ワシントン）［13日］
・「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し（レンタカー）について」の規制を緩和［13日］
・個人タクシーの免許等に際しての審査方法の規制緩和等［13日］
・(財)物流技術センターに運輸低公害車普及機構を設置し［22日］、同機構において日本メタノール自動車(株)のメタノール自動車のリース事業を継承［８月１日］
・第３回「ゆとりある休暇」推進協議会開催［20日］
・日本コングレス・コンベンション・ビューロー（ＪＣＣＢ）の設立［22日］
・世界気象機関（WMO）第47回執行理事会（ジュネーブ）［22～23日］
・世界観光機構（ＷＴＯ）アジア太平洋事務所開設（大阪）［26日］
・日米自動車・同部品次官級／閣僚級協議（ジュネーブ）が開催され、原則妥結に至る［28日］
・長期港湾政策「大交流時代を支える港湾」発表［30日］

7月　・「道路運送車両法の一部を改正する法律」施行（自動車の検査及び点検整備関係）［１日］
・「製造物責任法」施行［１日］
・関西国際空港国際線着陸料引下げ（2,400円／トン→2,300円／トン）［１日］
・「船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律」施行（給付金の支給に関する規定の整備）［１日］
・日米航空協議（次官級）の開催（ワシントン）［５～７日］

・「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」改正を採択（ロンドン）［７日］
・「漁船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」採択（ロンドン）［７日］
・日米航空協議（次官級）の開催（東京）［13～15日］
・日米ＡＤＥＯＳ／ＴＯＭＳサイエンス会議（アメリカ・バルチモア）［13～15日］
・「地震防災対策特別措置法」施行［18日］、「地震調査研究推進本部」（気象庁）発足［18日］
・新たな「防災基本計画」が決定［18日］
・第10回海の祭典［20～31日］
・第55回海の記念日［20日］
・海の旬間［20日～31日］
・日米航空協議（閣僚級・次官級）の開催（ロスアンゼルス）［20、21日］
・第５回日米運輸フォーラム［31日］

８月
・「中期的な港湾整備のあり方」発表［３日］
・日米自動車・同部品協議最終結着［23日］
・日豪閣僚委員会［25日］
・「気候変動に関する枠組条約　科学上及び技術上の助言に関する補助機関第１回会合」（ジュネーブ）［28～30日］
・「地震に強い港湾をめざした当面の措置」発表［29日］

９月
・深名線バス転換［４日］
・海上保安庁第２回日ロ合同捜索救助訓練実施（小樽）［13～17日］
・神戸港国際物流復興促進シンポジウム［20～30日］
・「空の日」［20日］、「空の旬間」［20～30日］
・日本人船員６～７名及び外国人船員を配乗したマルシップ混乗船方式の近代化船の実用化［25日］
・ＡＰＥＣ第８回運輸ワーキンググループ（シドニー）［26～29日］
・「マルチモーダル推進協議会」設置［26日］

10月
・港湾景観形成モデル事業の承認港として全国７港を指定［５日］
・平成７年度科学技術振興調整費重点国際交流「地球規模の気候観測システムに関する国際ワーキンググループ」（箱根・東京）［16～20日］
・ＡＰＥＣ第７回観光ワーキンググループ（金沢）［２～５日］
・「第８回大都市交通センサス」実施［10日～11日］
・第２回日米運輸技術協力専門家会合［30、31日］

11月
・「海上衝突予防法の一部を改正する法律」施行［４日］
・スカイ・レジャー・ジャパン’95イン山梨の開催（韮崎市及び双葉町）［４～５日］
・第２回ＩＴＳ（Ｉntelligent Ｔransport Ｓystem）世界会議（横浜）［９～11日］
・ＡＰＥＣ閣僚会議（大阪）［16、17日］
・「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法」、「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」の一部改正施行［16日］
・「第４回台風特別実験（ＳＰＥＣＴＲＵＭ）技術会議」（つくば）［27～12月１日］
・快適通勤促進月間［１日～30日］

12月　・国際観光地復興フォーラム（神戸）［２日］
・「第28回台風委員会」（クアランプール）［５～11日］
・「気候変動に関する政府間パネル（ＩＰＣＣ）第11回会合」（イタリア）［11～15日］

技術開発・研究

年・月	技術開発・研究
平成６年11月	
12月	
平成７年１月	
２月	・海洋データ同化システム運用開始［20日］
３月	・波力発電の実用化成功［２日］
４月	・超大型浮体式海洋構造物（メガフロート）の研究開発着手［６日］
５月	
６月	・テクノスーパーライナー実海域実験船「飛翔」による総合実験の開始［30日］
７月	・原子力船「むつ」解役工事最終段階の原子炉室撤去・移送工事完了［22日］
８月	
９月	
10月	
11月	
12月	

事件・事故

年・月	事件・事故
平成６年11月	
12月	・三陸はるか沖地震により八戸で震度VIを観測、宮古等に津波来襲［28日］
平成７年１月	・兵庫県南部地震により、調査の結果神戸市等で震度Ⅶとなった。死者5502名、行方不明２名、建物被害394,440棟［17日］
	・阪神・淡路大震災で、神戸港を含む各港で被害
２月	・油送船英晴丸爆発事件海難審判（第一審）裁決［28日］
３月	・地下鉄サリン事件［20日］
	・貨物船日和丸貨物船ウインドワード（ギリシャ船籍）衝突事件海難審判（第１審）裁決［24日］
４月	・油送船菱成丸爆発事件海難審判（第一審）裁決［27日］
５月	
６月	・全日空機（857便）ハイジャック事件［21日］
	・漁船第25五郎竹丸転覆事件海難審判（第一審）開始［29日］
７月	
８月	
９月	
10月	
11月	
12月	

統計等参考資料編

1　鉄道

・旅客輸送　鉄道旅客輸送の推移

鉄道旅客輸送の推移

項目			年度 2	3	4	5	6
JR	輸送人員（百万人）	定期	5,305	5,492	5,588	5,643	5,657
		定期外	3,053	3,183	3,229	3,263	3,226
		合計	8,358	8,676	8,818	8,906	8,883
	輸送人キロ（億人キロ）	定期	976	1,022	1,056	1,076	1,085
		定期外	1,401	1,448	1,440	1,424	1,359
		合計	2,377	2,470	2,496	2,500	2,444
民鉄（JR以外）	輸送人員（百万人）	定期	8,431	8,599	8,586	8,489	8,347
		定期外	5,150	5,285	5,290	5,364	5,367
		合計	13,581	13,884	13,876	13,853	13,714
	輸送人キロ（億人キロ）	定期	995	1,016	1,013	1,006	996
		定期外	503	514	513	521	524
		合計	1,498	1,531	1,527	1,527	1,520

・貨物輸送　鉄道貨物輸送の推移

鉄道貨物輸送の推移

項目			年度 2	3	4	5	6
JR	輸送トン数（百万トン）	車扱	38	37	35	34	33
		コンテナ	20	21	20	20	20
		合計	58	57	56	53	53
	輸送トンキロ（億トンキロ）	車扱	82	78	74	66	61
		コンテナ	185	189	189	184	180
		合計	267	267	262	250	241
民鉄（JR以外）	輸送トン数（百万トン）	車扱	27	27	25	25	25
		コンテナ	1	1	1	1	1
		合計	28	28	27	26	26
	輸送トンキロ（億トンキロ）	車扱	5	4	4	4	4
		コンテナ	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
		合計	5	5	4	4	4

・新幹線輸送の推移

新幹線輸送の推移

項目		年度 2	3	4	5	6
輸送人員（百万人）	東海道	130	134	132	132	128
	山陽	66	68	69	68	58
	東北	58	66	68	69	70
	上越	23	26	27	27	27
	合計	64	73	76	76	97
輸送人キロ（百万人キロ）	東海道	41,341	41,841	40,655	40,504	38,907
	山陽	16,064	16,277	16,161	16,026	13,310
	東北	10,678	11,689	11,837	11,695	11,763
	上越	4,089	4,413	4,408	4,339	4,267
	合計	14,767	16,102	16,244	16,034	16,030

注 (1) 日本国有鉄道監査報告書及び運輸省集計資料による。
(2) 端数整理のため、合計と合わない場合がある。

2 自動車交通

・旅客輸送量の実績

旅客輸送量の実績

項目		年度	2	3	4	5	6	6/5(%)
輸送人員（百万人）	営業用	乗合バス	6,500	6,496	6,358	6,196	5,939	95.8
		貸切バス	256	253	249	248	248	100.2
		ハイヤー・タクシー	3,223	3,177	3,041	2,922	2,822	97.1
		計	9,979	9,926	9,649	9,365	9,009	96.4
	自家用	バス	1,802	1,833	1,837	1,781	1,649	93.2
		乗用車	30,847	31,704	32,686	33,127	34,004	103.6
		計	32,649	33,537	34,523	34,908	35,653	103.1
	合計		42,628	43,463	44,172	44,273	44,662	101.6
輸送人キロ（億人キロ）	営業用	乗合バス	337	347	345	331	319	96.3
		貸切バス	436	422	430	431	429	99.5
		ハイヤー・タクシー	156	161	156	152	143	95.0
		計	930	929	932	913	891	97.6
	自家用	バス	330	314	291	267	250	94.3
		乗用車	5,368	5,488	5,647	5,680	5,767	102.4
		計	5,698	5,802	5,937	5,947	6,017	102.1
	合計		6,628	6,731	6,869	6,861	6,908	101.5
輸送キロ（km）一人当たり平均	営業用	乗合バス	5.2	5.3	5.4	5.3	5.4	100.5
		貸切バス	170.5	166.8	172.8	173.9	172.8	99.3
		ハイヤ・一タクシー	4.9	5.1	5.1	5.2	5.1	97.9
	自家用	バス	18.3	17.1	15.8	15.0	15.2	101.1
		乗用車	17.4	17.3	17.3	17.2	17.0	98.9

注 (1) 運輸省情報管理部「自動車輸送統計年報」による。
(2) 乗用車には軽自動車は含まない。
(3) 四捨五入のため計と合わない場合がある。
(4) 平成6年度の数値には、平成7年1月～3月の兵庫県の数値を含まない。
(5) 前年度比は、平成7年1月～3月の兵庫県を含まない数値と同等の平成5年度の数値で計算した参考値である。

・貨物自動車輸送量の実績

貨物自動車輸送量の実績

区分		年度	5	6	6/5 (%)
輸送トン数（百万トン）	営業用	普通車	2,084	2,112	107.3
		小型車	37	35	96.3
		特種（殊）車	357	358	101.4
		計	(2,491)2,478	(2,518)2,505	(102.1)102.1
	自家用	普通車	2,254	2,221	99.5
		小型車	467	457	98.7
		特種（殊）車	472	475	101.5
		計	(3,331)3,193	(3,292)3,153	(99.8)99.6
	合計		(5,822)5,671	(5,810)5,657	(100.8)100.7
輸送トンキロ（キロ億トン）	営業用	普通車	1,772	1,814	103.6
		小型車	12	11	96.0
		特種（殊）車	260	268	104.1
		計	(2,049)2,044	(2,097)2,093	(103.6)103.6
	自家用	普通車	516	516	101.0
		小型車	101	99	98.6
		特種（殊）車	77	77	101.3
		計	(710)694	(709)692	(100.7)100.7
	合計		(2,759)2,738	(2,806)2,785	(102.9)102.9

注 (1) 運輸省情報管理部「自動車輸送統計年報」による。

(2) （ ）内は軽自動車を含む数を示す。

(3) 平成6年度の数値には、平成7年1月～3月の兵庫県の数値を含まない。

(4) 前年度比は、平成7年1月～3月の兵庫県を含まない数値と同等の平成5年度の数値で計算した参考値である。

・自動車保有車両数　トラック

自動車保有車両数

（単位：両）

区分			年度末	5	6	6－5	6/5 (%)
総計				66,278,836	68,103,696	1,824,860	102.8
トラック	普通車		自家用	1,640,224	1,697,138	56,914	103.5
			営業用	792,052	821,914	29,862	103.8
			計	2,432,276	2,519,052	86,776	103.6
	小型車	四輪車	自家用	6,255,808	6,160,551	△ 95,257	98.5
			営業用	89,236	87,240	△ 1,996	97.8
			計	6,345,044	6,247,791	△ 97,253	98.5
		三輪車	自家用	1,465	1,393	△ 72	95.1
			営業用	118	114	△ 4	96.6
			計	1,583	1,507	△ 76	95.2
	被けん引車			100,016	110,602	10,586	110.6
	軽四・軽三輪車			11,773,412	11,593,135	△ 180,277	98.5
	合計			20,652,331	20,472,087	△ 180,244	99.1

・自動車保有車両数　バス,乗用車,特種用途車,大型特殊車,二輪車

区分		年度末	5	6	6－5	6/5(%)
バス	普通車	自家用	29,425	29,304	△ 121	99.6
		営業用	87,064	86,269	△ 795	99.1
		計	116,489	115,573	△ 916	99.2
	小型車	自家用	121,494	119,545	△ 1,949	98.4
		営業用	9,136	9,493	357	103.9
		計	130,630	129,038	△ 1,592	98.8
	合計		247,119	244,611	△ 2,508	100.0
乗用車	普通車	自家用	5,237,128	6,697,684	1,460,556	127.9
		営業用	15,278	17,332	2,054	113.4
		計	5,252,406	6,715,016	1,462,610	127.8
	小型車	自家用	31,012,928	30,799,962	△ 212,966	99.3
		営業用	243,508	239,543	△ 3,965	98.4
		計	31,256,436	31,039,505	△ 216,931	99.3
	軽四輪車		4,551,769	5,201,818	650,049	114.3
	合計		41,060,611	42,956,339	1,895,728	104.6
特種用途車	普通車	自家用	579,068	615,206	36,138	106.2
		営業用	157,465	168,003	10,538	106.7
		計	736,533	783,209	46,676	106.3
	小型車	自家用	158,482	160,083	1,601	101.0
		営業用	8,609	9,090	481	105.6
		計	167,091	169,173	2,082	101.2
	合計		903,624	952,382	48,758	105.4
大型特殊車			464,118	477,602	13,484	102.9
二輪車	小型二輪車		1,127,817	1,177,229	49,412	104.4
	軽二輪車		1,823,202	1,823,446	244	100.0
	計		2,951,019	3,000,675	49,656	101.7

注　運輸省自動車交通局資料による。

3　海上交通

・世界の主要品目別海上荷動き量

世界の主要品目別海上荷動き量

（トン数）　　（単位：百万トン）

品目＼年	石油			乾貨物					合計
	原油	石油製品	計	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	計	
1989	1,120	340	1,460	362	321	192	1,525	2,400	3,860
1990	1,190	336	1,526	347	342	192	1,570	2,451	3,977
1991	1,247	326	1,573	358	369	200	1,610	2,537	4,110
1992	1,313	335	1,648	334	371	208	1,660	2,573	4,221
1993	1,356	358	1,714	354	367	194	1,710	2,625	4,339
1994	1,380	375	1,755	380	370	185	1,785	2,720	4,475
対前年伸び率(%)	1.8	4.7	2.4	7.3	0.8	△4.6	4.4	3.6	3.1

（トン・マイル）　　（単位：十億トン・マイル）

品目＼年	石油			乾貨物					合計
	原油	石油製品	計	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	計	
1989	5,736	1,540	7,276	2,012	1,752	1,095	4,250	9,109	16,385
1990	6,261	1,560	7,821	1,978	1,849	1,073	4,400	9,300	17,121
1991	6,757	1,530	8,287	2,008	1,999	1,069	4,510	9,586	17,873
1992	6,977	1,620	8,597	1,896	2,001	1,091	4,650	9,638	18,235
1993	7,391	1,775	9,166	2,001	1,949	1,038	4,840	9,828	18,994
1994	7,430	1,880	9,310	2,167	1,955	1,000	5,100	10,222	19,532
対前年伸び率(%)	0.5	5.9	1.6	8.3	0.3	△3.7	5.4	4.0	2.8

注 (1) Fearnleys「REVIEW 1994」による。
(2) 1994年の値は推計値である。

・我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

（単位：1,000トン、億円）

品目＼年		平成5年		平成6年		対前年伸び率(%)（数量ベース）
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		795,886	526,584	828,435	520,576	4.1
輸出	総計	91,019	318,752	95,347	308,658	4.8
	鉄鋼	23,268	16,101	23,695	15,141	1.8
	セメント	13,168	526	14,752	551	12.0
	肥料	926	124	884	108	△ 4.5
	乗用自動車	4,709	52,490	4,108	45,978	△ 12.8
	機械類	11,272	124,049	11,605	123,604	3.0
	電気製品	2,020	59,587	1,932	57,328	△ 4.4
	その他	35,656	65,875	38,371	65,948	7.6
輸入	総計	704,867	207,832	733,088	211,918	4.0
	乾貨物計	403,154	160,105	414,170	169,242	2.7
	鉄鉱石	114,484	3,382	116,090	2,971	1.4
	石炭	113,896	6,606	117,133	5,841	2.8
	燐鉱石	1,395	125	1,199	126	△ 14.1
	塩	7,344	228	7,458	212	1.6
	銅鉱	3,741	2,043	3,457	2,297	△ 7.6
	ニッケル鉱	3,044	131	2,902	102	△ 4.7
	ボーキサイト	1,852	62	1,856	54	0.2
	木材	23,665	11,303	22,851	9,979	△ 3.4
	パルプ	3,288	1,663	3,713	1,912	12.9
	チップ	11,262	1,814	11,968	1,834	6.3
	小麦	5,814	1,267	6,352	1,383	9.3
	米	108	46	2,536	1,470	2,348.1
	大麦・裸麦	1,619	247	1,665	234	2.8
	とうもろこし	16,863	2,377	15,930	2,313	△ 5.5
	大豆	5,031	1,533	4,731	1,437	△ 6.0
	その他	89,748	127,278	94,329	137,077	5.1
	液体貨物計	301,713	47,728	318,918	42,676	5.7
	原油	219,042	31,392	231,950	28,253	5.9
	重油	5,659	829	5,342	651	△ 5.6
	その他	77,012	15,507	81,626	13,772	6.0

注 (1) 数量は大蔵省貿易統計をもとに運輸省海上交通局で重量に換算したもの。金額は大蔵省通関統計による。

(2) 航空貨物及び船舶を除いたものである。

(3) 液体貨物その他には、LPG、LNG、糖蜜が含まれている。

・我が国商船隊の輸送量の推移

我が国商船隊の輸送量の推移

（単位：千トン）

区分	年	2	3	4	5	6
輸出	海上貿易量合計	70,420 (100.0)	74,802 (100.0)	85,616 (100.0)	91,019 (100.0)	95,729 (100.0)
	我が国商船隊輸送量	32,970 (46.8)	34,596 (46.3)	39,691 (46.4)	38,878 (42.7)	40,900 (42.7)
	日本籍船輸送量	4,848 (6.9)	4,883 (6.5)	5,289 (6.2)	4,246 (4.7)	3,649 (3.8)
	外国用船輸送量	28,122 (39.9)	29,713 (39.7)	34,402 (40.2)	34,632 (38.0)	32,251 (38.9)
	外国船社輸送量	37,450 (53.2)	40,206 (53.7)	45,925 (53.6)	52,141 (57.3)	54,829 (57.3)
輸入	海上貿易量合計	699,307 (100.0)	714,466 (100.0)	699,877 (100.0)	704,867 (100.0)	733,822 (100.0)
	我が国商船隊輸送量	469,612 (67.2)	504,673 (70.6)	500,177 (71.5)	506,185 (71.8)	513,710 (70.0)
	日本籍船輸送量	199,944 (28.6)	196,582 (27.5)	188,379 (26.9)	183,557 (26.0)	170,401 (23.2)
	外国用船輸送量	269,668 (38.6)	308,090 (43.1)	311,798 (44.6)	322,628 (45.8)	343,309 (46.8)
	外国船社輸送量	229,695 (32.8)	209,793 (29.4)	199,700 (28.5)	198,682 (28.2)	220,112 (30.0)
三国間	我が国商船隊輸送量	95,239	105,137	109,128	121,690	115,277
	日本籍船輸送量	21,483	22,578	22,401	24,155	17,980
	外国用船輸送量	73,757	82,559	86,727	97,536	97,297

注 (1) 運輸省海上交通局資料による。
(2) （ ）内は、海上貿易合計に対する積取比率（%）である。
(3) 平成6年の値は暫定値である。

・我が国商船隊の船腹量の推移

我が国商船隊の船腹量の推移

（単位：千トン）

区分 / 年央	日本籍船 隻	日本籍船 総トン	日本籍船 重量トン	外国用船 隻	外国用船 総トン	外国用船 重量トン	合計 隻	合計 総トン	合計 重量トン
2	449	20,406 (36)	33,163 (36)	1,543	36,910 (64)	58,036 (64)	1,992	57,316 (100)	91,200 (100)
3	419	19,815 (33)	32,188 (34)	1,641	40,100 (67)	63,282 (66)	2,060	59,914 (100)	95,470 (100)
4	376	18,669 (30)	30,039 (32)	1,637	42,997 (70)	63,017 (68)	2,013	61,666 (100)	93,056 (100)
5	340	18,420 (29)	29,445 (30)	1,708	44,488 (71)	68,066 (70)	2,048	62,907 (100)	97,511 (100)
6	280	16,669 (27)	26,375 (28)	1,710	44,381 (73)	67,522 (72)	1,990	61,050 (100)	93,897 (100)

注 (1) 運輸省海上交通局資料による。
(2) 対象船舶は、2,000総トン以上の外航船舶である。
(3) （ ）内は構成比（%）を示す。

・国内旅客輸送実績

国内旅客輸送実績

（単位：百万人、百万人キロ）

事業種別	年度	輸送人員	対前年度伸び率（%）	輸送人キロ	対前年度伸び率（%）
一般旅客定期航路	元	135.0	1.4	5,702	3.9
	2	137.5	1.9	5,963	4.6
	3	136.7	△ 0.6	5,877	△ 1.4
	4	132.2	△ 3.3	5,827	△ 0.9
	5	130.3	△ 1.4	5,770	△ 1.0
	6	127.5	△ 2.1	5,687	△ 1.4
特定旅客定期航路	元	1.1	△ 8.3	5	0.0
	2	1.0	△ 9.1	6	20.0
	3	1.2	20.0	10	66.7
	4	2.9	141.7	32	220.0
	5	4.5	55.2	54	68.8
	6	1.0	△ 77.8	8	△ 85.2
旅客不定期航路	元	24.1	4.8	255	16.4
	2	24.1	0.0	306	20.0
	3	24.1	0.0	308	0.7
	4	22.8	△ 5.4	238	△ 22.7
	5	22.5	△ 1.3	237	△ 0.4
	6	22.4	△ 0.4	251	5.9
計	元	160.2	1.8	5,962	4.4
	2	162.6	1.5	6,275	5.2
	3	162.0	△ 0.4	6,195	△ 1.3
	4	157.9	△ 2.5	6,097	△ 1.6
	5	157.3	△ 0.4	6,061	△ 0.6
	6	150.9	△ 4.1	5,946	△ 1.9

注 (1) 運輸省海上交通局資料による。
(2) ＪＲの輸送実績を含む。

・一般旅客定期航路事業の自動車航送台数及び台キロ

一般旅客定期航路事業の自動車航送台数及び台キロ

（単位：千台、百万台キロ）

年度		トラック	対前年度伸び率（%）	乗用車その他	対前年度伸び率（%）	計	対前年度伸び率（%）
元	台数	7,958	0.6	14,734	4.4	22,692	3.1
	台キロ	1,084	2.8	882	9.6	1,966	5.8
2	台数	8,193	3.0	15,154	2.9	23,347	2.9
	台キロ	1,150	6.1	960	8.8	2,110	7.3
3	台数	8,213	0.2	15,489	2.2	23,703	1.5
	台キロ	1,151	0.1	976	1.7	2,127	1.6
4	台数	7,759	△ 5.5	15,280	△ 1.3	23,039	△ 2.8
	台キロ	1,137	△ 1.2	974	△ 0.2	2,111	△ 0.8
5	台数	7,699	△ 0.8	15,422	0.9	23,121	0.4
	台キロ	1,128	△ 0.8	953	△ 2.2	2,081	△ 1.4
6	台数	7,971	3.5	15,187	△ 1.5	23,158	0.2
	台キロ	1,233	9.3	952	△ 0.1	2,185	5.0

注 (1) 運輸省海上交通局資料による。
(2) ＪＲの輸送実績を含む。

・長距離フェリー輸送実積

長距離フェリー輸送実績

区分		5年度			6年度		
航路数		6年4月1日現在 21航路			7年4月1日現在 21航路		
航路距離		15,964km			15,964km		
就航隻数		56隻			57隻		
区分		輸送実績（うち無人）	構成比	対前年度伸び率	輸送実績（うち無人）	構成比	対前年度伸び率
自動車航送台数		千台	%	%	千台	%	%
	普通トラック	1,258 (752)	55.1	△0.5	1,404 (877)	57.9	11.6
	乗用車・その他	1,026 (237)	44.9	△1.5	1,021 (236)	42.1	△0.5
	計	2,284 (989)	100.0	△1.0	2,425 (1,113)	100.0	6.2
	8トントラック換算計	1,692 (855)		△0.8	1,838 (981)		8.6
自動車航送台キロ		千台キロ			千台キロ		
	普通トラック	812,121 (554,972)	58.4	0.1	923,169 (649,991)	61.1	13.7
	乗用車・その他	577,879 (157,961)	41.6	△2.4	586,277 (158,486)	38.9	1.4
	計	1,390,000 (712,933)	100.0	△0.9	1,509,446 (808,477)	100.0	8.6
	8トントラック換算計	1,059,279 (625,062)		△0.5	1,175,760 (721,844)		11.0
	利用率 普通トラック	65%			70%		
	利用率 乗用車	55%			50%		
	利用率 換算計	54%			57%		
旅客	輸送人員（千人）	4,652		△2.4	4,503		△3.2
	輸送人キロ（千人キロ）	2,290,182		△2.0	2,261,105		△1.3
	利用率	27%			26%		

注 (1) 運輸省海上交通局資料による。
(2) 航路数、航路距離、就航隻数は運航中の数である。
(3) 8トントラック換算は、乗用車2.5台を1台としたものである。

(4) 自動車航送貨物定期航路事業を除く。

・内航貨物輸送量の推移

内航貨物輸送量の推移

年度	輸送トン数（千トン）	対前年度比（%）	輸送トンキロ（億トンキロ）	対前年度比（%）
63	493,000	106.6	2,126	105.6
元	538,029	109.1	2,247	105.7
2	575,199	106.9	2,445	108.8
3	571,891	99.4	2,482	101.5
4	540,410	94.5	2,480	99.9
5	528,841	97.9	2,335	94.2
6	555,764	105.1	2,385	102.1

注 運輸省情報管理部「内航船舶輸送統計年報」による。

・内航船舶の船種・船質別船腹量

内航船舶の船種・船質別船腹量

（平成７年３月末現在）

船質＼船種			貨物船	土・砂利石材専用船	セメント専用船	自動車専用船	油送船	特殊タンク船	合計
営業船	木船	隻	857	11	0	0	7	11	886
		総トン	29,147	958	0	0	100	835	31,040
	鋼船	隻	4,378	1,016	203	66	1,765	525	7,953
		総トン	1,627,020	448,555	440,271	226,136	996,178	270,140	4,008,306
	合計	隻	5,235	1,027	203	66	1,772	536	8,839
		総トン	1,656,173	449,513	440,271	226,136	996,278	270,975	4,039,346
自家用船		隻	489	232	2	0	19	2	744
		総トン	201,201	333,193	23,243	0	4,281	308	562,226

注 (1) 運輸省海上交通局資料による。
(2) 塩の二次輸送船、原油の二次輸送船、沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。
(3) 内外航併用船及び港運併用船を含む。

・港湾運送量の推移

港湾運送量の推移

（単位：千万トン）

年度＼項目		63	元	2	3	4	5
全国	船舶積卸し量	98.3	101.7	104.7	107.7	105.5	105.5
	沿岸荷役量	71.1	73.3	75.5	78.7	76.8	75.9
	コンテナ荷役量	22.1	23.5	25.5	27.9	28.6	30.2
五大港	船舶積卸し量	43.5	44.4	45.8	47.1	47.1	47.4
	沿岸荷役量	33.0	33.9	35.7	36.9	36.4	36.0
	コンテナ荷役量	19.5	20.9	22.5	24.2	24.9	26.4

4　航空

・世界の定期航空輸送量（国際線・国内線の計）の推移

世界の定期航空輸送量（国際線・国内線の計）の推移

年	旅客数		旅客人キロ		貨物トン		貨物トンキロ		郵便物トンキロ		有償トンキロ合計	
	百万人	前年比伸び率(%)	百万人キロ	前年比伸び率(%)	百万トン	前年比伸び率(%)	百万トンキロ	前年比伸び率(%)	百万トンキロ	前年比伸び率(%)	百万トンキロ	前年比伸び率(%)
1984	848	6.3	1,278,000	7.4	13.4	8.9	39,670	13.0	4,310	7.8	159,200	8.7
1985	899	6.0	1,367,000	7.0	13.7	2.2	39,840	0.4	4,400	2.1	167,690	5.3
1986	960	6.8	1,452,000	6.2	14.7	6.9	43,190	8.4	4,540	3.2	178,800	6.6
1987	1,028	7.1	1,589,000	9.4	16.1	9.5	48,320	11.9	4,700	3.5	196,460	9.9
1988	1,082	5.3	1,705,000	7.3	17.2	6.8	53,270	10.2	4,830	2.8	212,110	8.0
1989	1,119	3.4	1,780,000	4.4	18.1	5.2	57,210	7.4	5,060	4.8	223,630	5.4
1990	1,165	4.1	1,894,000	6.2	18.2	0.6	58,830	2.8	5,320	5.1	235,220	5.2
1991	1,133	-2.7	1,843,000	-2.7	17.6	-3.3	58,580	-0.4	5,090	-4.3	230,570	-2.0
1992	1,161	2.4	1,927,000	4.5	17.3	-9.8	62,810	7.1	5,120	0.4	242,210	5.0
1993	1,171	0.9	1,971,000	2.3	17.5	11.5	67,650	7.7	5,260	2.7	251,220	3.7

注　ICAO「理事会年次報告（1993年版）」による。ただし、1993年は推定値である。

・我が国航空企業の国際線輸送実績

我が国航空企業の国際線輸送実績

項目	年度	5	6	6／5(%)
運航時間(時間)		379,568	417,178	109.9
運航距離(千キロ)		290,059	318,272	109.7
輸送トンキロ(百万トンキロ)		9,971	11,180	112.1
利用可能トンキロ(百万トンキロ)		15,757	17,358	110.1
重量利用率(%)		63.3	65.6	−
旅客	輸送人数(千人)	11,425	12,876	112.7
	人キロ(百万人キロ)	54,425	63,376	118.3
	座席キロ(百万座席キロ)	80,735	91,599	113.5
	座席利用率(%)	67.4	70.3	−
貨物	重量(トン)	707,972	808,916	114.3
	トンキロ(百万トンキロ)	4,715	5,338	113.2
郵便物	重量(トン)	27,766	28,837	103.9
	トンキロ(百万トンキロ)	182	185	101.6

注 (1) 運輸省「航空輸送統計年報」による。
(2) 輸送トンキロとは、〔旅客トンキロ(旅客数×旅客1人当たりの重量×大圏距離)＋貨物トンキロ＋超過手荷物トンキロ＋郵便物トンキロ〕。
(3) 利用可能トンキロとは、〔ACL(各区間の許容搭載量)×大圏距離〕をいう。
(4) 重量利用率とは、〔輸送トンキロ／利用可能トンキロ×100〕をいう。
(5) 座席利用率とは、〔旅客人キロ／座席キロ×100〕をいう。
(6) 定期便による実績である。

・我が国出入国航空貨物量及び我が国航空企業の積取比率

我が国出入国航空貨物量及び我が国航空企業の積取比率

区分 / 年度	出国 入国別	総量		我が国航空企業		太平洋線の我が国航空企業積取比率(%)
		重量(トン)	対前年度比(%)	積取量(トン)	積取比率(%)	
5	出国	705,214	104.4	275,883	39.1	50.7
	入国	1,011,646	116.5	401,684	39.7	40.5
	計	1,716,800	111.2	677,567	39.5	45.2
6	出国	808,189	114.6	317,570	39.3	51.7
	入国	1,188,527	117.5	461,050	38.8	43.9
	計	1,196,716	116.3	778,620	39.0	47.7

・世界の国際航空に占める我が国航空企業のシェア

世界の国際航空に占める我が国航空企業のシェア

項目 / 年		4	5	5／4(%)
有償トンキロ(百万トンキロ)	日本	9,882	10,103	102.2
	世界	143,613	154,790	107.8
	シェア(%)	6.9	6.5	
旅客人キロ(百万人キロ)	日本	55,324	54,340	98.8
	世界	989,502	1,045,630	105.7
	シェア(%)	5.6	5.2	
貨物トンキロ(百万トンキロ)	日本	4,575	4,877	106.6
	世界	50,717	55,660	109.6
	シェア(%)	9.0	8.8	

注 (1) ＩＣＡＯ「理事会年次報告（1993年版）」による。
(2) 定期便による実績である。
(3) 世界はＩＣＡＯ加盟182か国の輸送量である。
(4) 5年については、ＩＣＡＯの推定である。

・国内航空旅客輸送実績

国内航空旅客輸送実績

区分 / 年度 / 路線	人数（千人）			人キロ（百万人キロ）			座席キロ（百万座席キロ）			座席利用率（%）	
	5	6	6/5 (%)	5	6	6/5 (%)	5	6	6/5 (%)	5	6
幹線	25,096	26,298	104.8	24,850	26,127	105.1	38,678	41,334	106.9	64.2	63.2
ローカル線	44,487	48,250	108.5	32,268	35,162	109.0	53,955	58,854	109.1	59.8	59.8
合計	69,584	74,547	107.1	57,117	61,289	107.3	92,633	100,187	108.2	61.7	61.2

注　東京～札幌は、新東京～札幌を、東京～福岡は、新東京～福岡を、東京～大阪は、新東京～大阪をそれぞれ除く。

・国内航空貨物輸送実績

国内航空貨物輸送実績

区分 / 年度 / 路線	重量（トン）			トンキロ（千トンキロ）		
	5	6	6/5 (%)	5	6	6/5 (%)
幹線	454,792	474,174	104.3	458,977	483,210	105.3
ローカル線	237,065	271,747	114.6	201,305	231,893	115.2
計	691,857	745,922	107.8	660,282	715,104	108.3

注　(1)　超過手荷物及び郵便物に係るものを除く。
(2)　幹線とは、札幌、東京（新東京を含む）、大阪、福岡、那覇を相互に結ぶ路線をいう。

・コミューター旅客輸送の推移

コミューター旅客輸送の推移

項目＼年度	4	5	6
運航航路数	29	39	50
輸送人員（人）	377,728	585,667	735,207
提供座席数（席）	636,175	1,027,071	1,210,256
座席利用率（%）	59.4	57.0	60.7

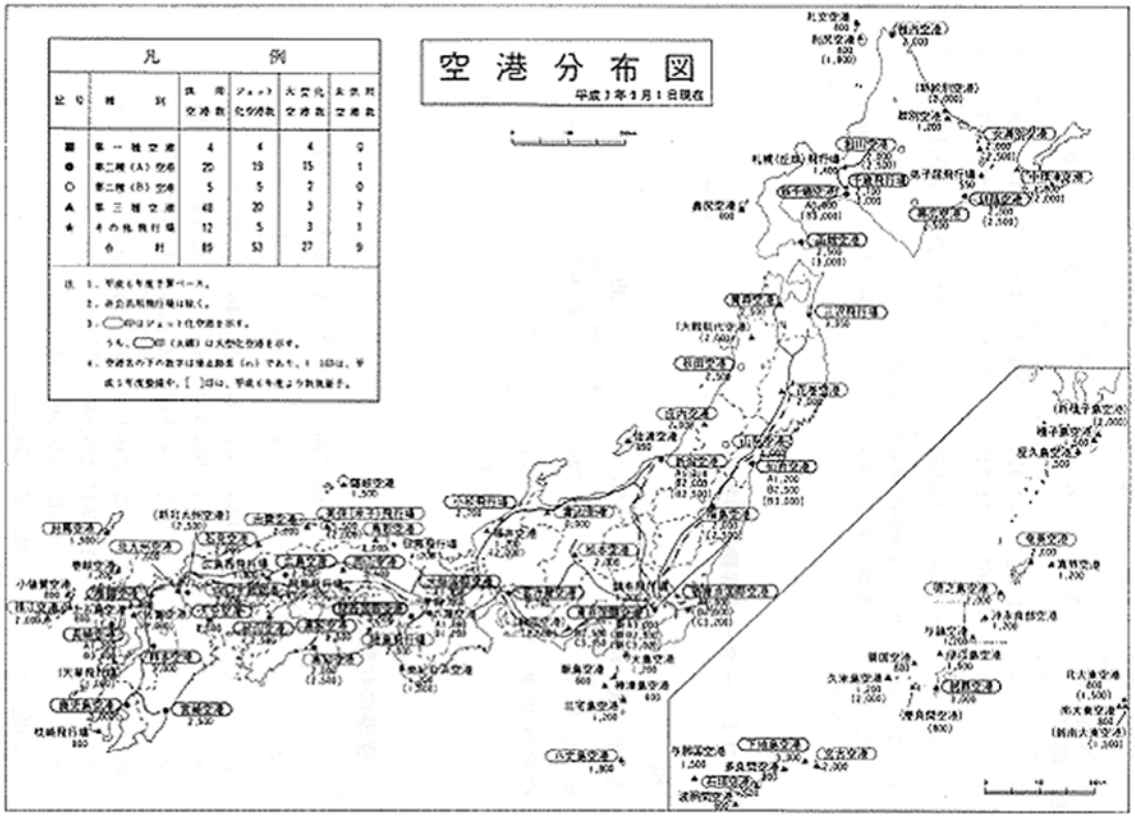
・空港の利用状況

空港の利用状況

空港＼年度	着陸回数（回）		乗降客数（千人）		貨物取扱量（千トン）	
	5	6	5	6	5	6
新東京国際空港	61,605	61,805	22,646	23,671	1,435	1,598
東京〃	99,185	103,490	41,647	43,749	473	509
大阪〃	65,522	56,944	23,633	17,942	457	280
第一種空港計	226,312	258,910	87,926	94,157	2,364	2,649
〃二〃	414,661	426,886	77,961	82,300	839	922
〃三〃	119,143	128,561	10,320	11,544	41	47
その他〃	34,775	35,517	4,375	4,529	9	20
合計	794,891	849,874	180,582	192,530	3,253	3,637

・空港の整備

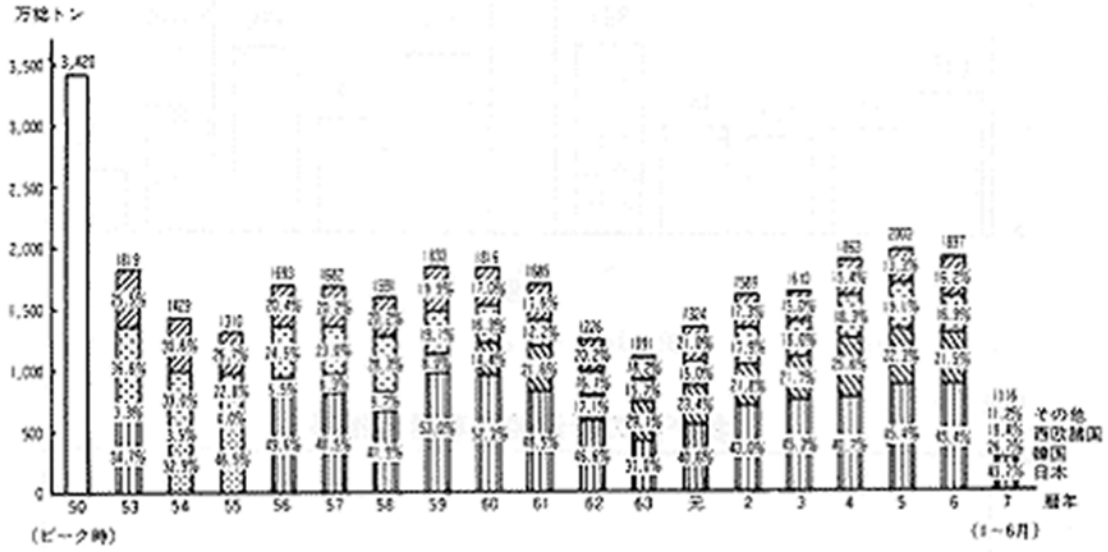
空港の整備



5　海上技術安全（造船・船員）

・世界の新造船建造量の推移（竣工ベース）

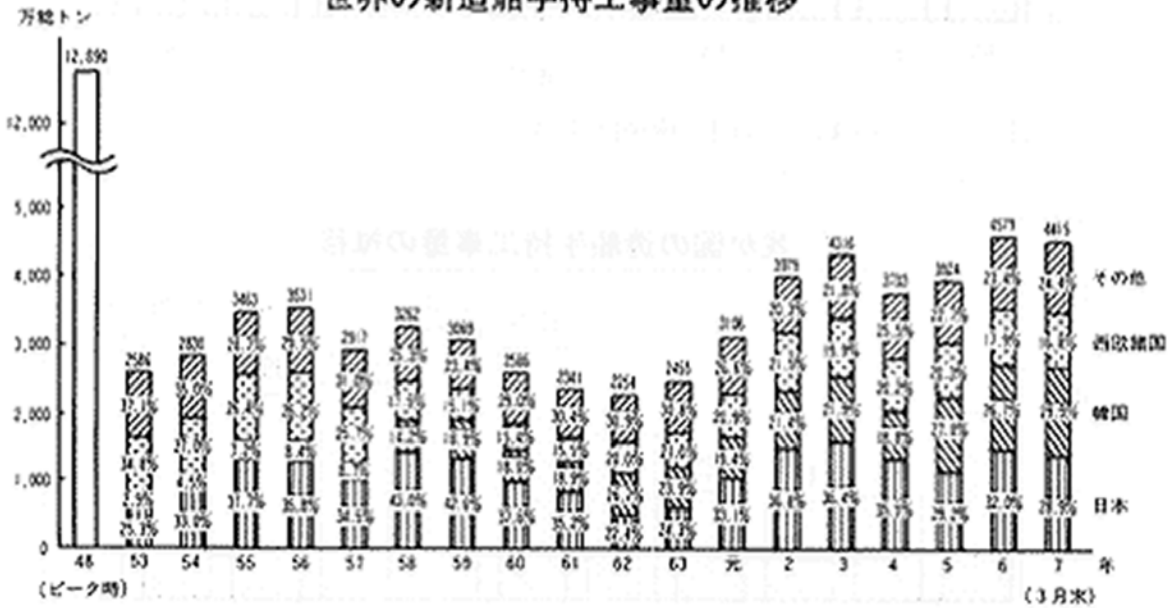
世界の新造船建造量の推移（竣工ベース）



注 (1) ロイド統計による。（100総トン以上の船舶を対象）
(2) 棒グラフ中の数値は構成比を示す。

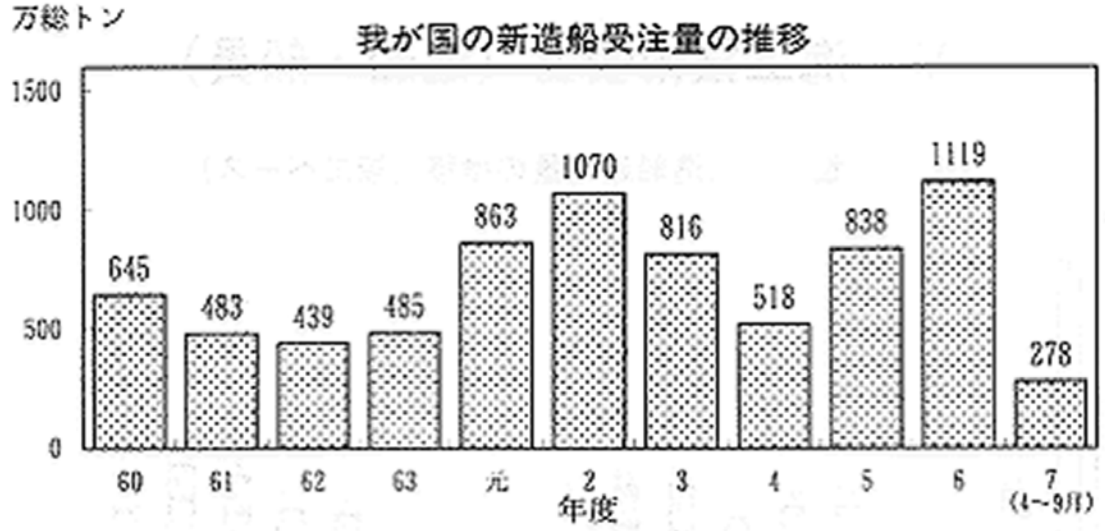
・世界の新造船手持工事量の推移

世界の新造船手持工事量の推移



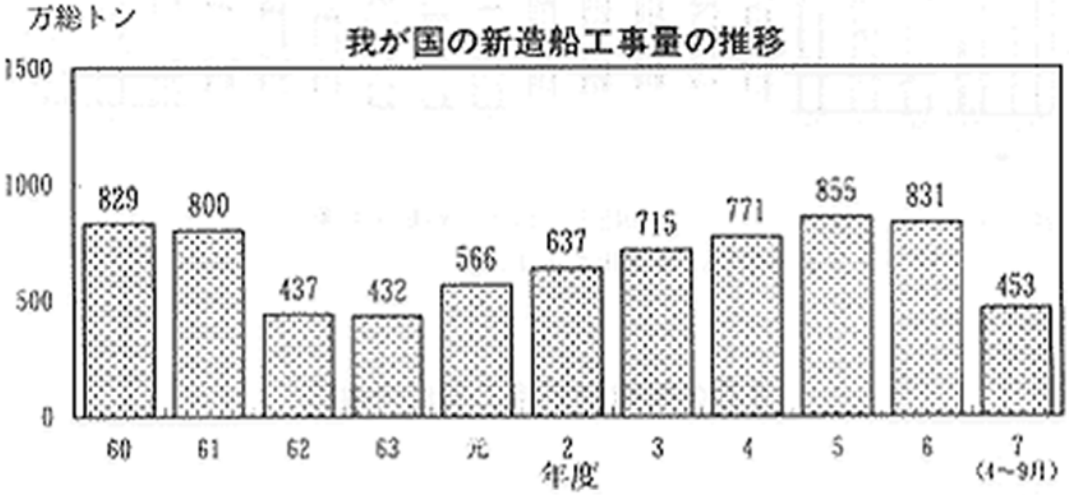
注 (1) ロイド統計による。（100総トン以上の船舶を対象）
(2) 各年12月末現在。
(3) 棒グラフ中の数値は構成比を示す。

・我が国の新造船受注量の推移



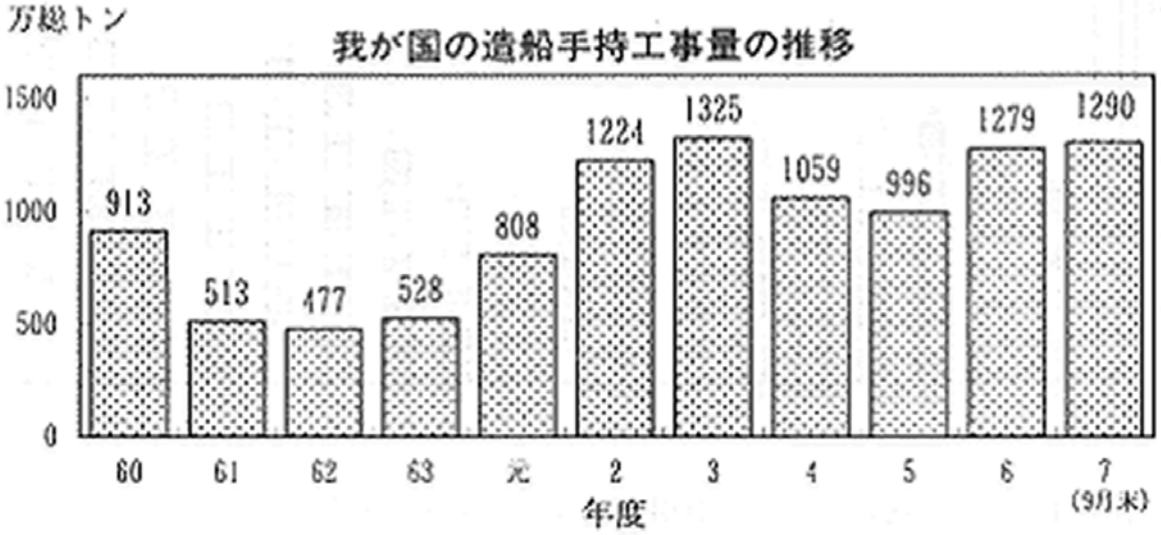
注　2,500総トン以上の船舶を対象とする。

・我が国の新造船工事量の推移



注　(1)　2,500総トン以上の船舶を対象とする。
　　(2)　竣工ベース。

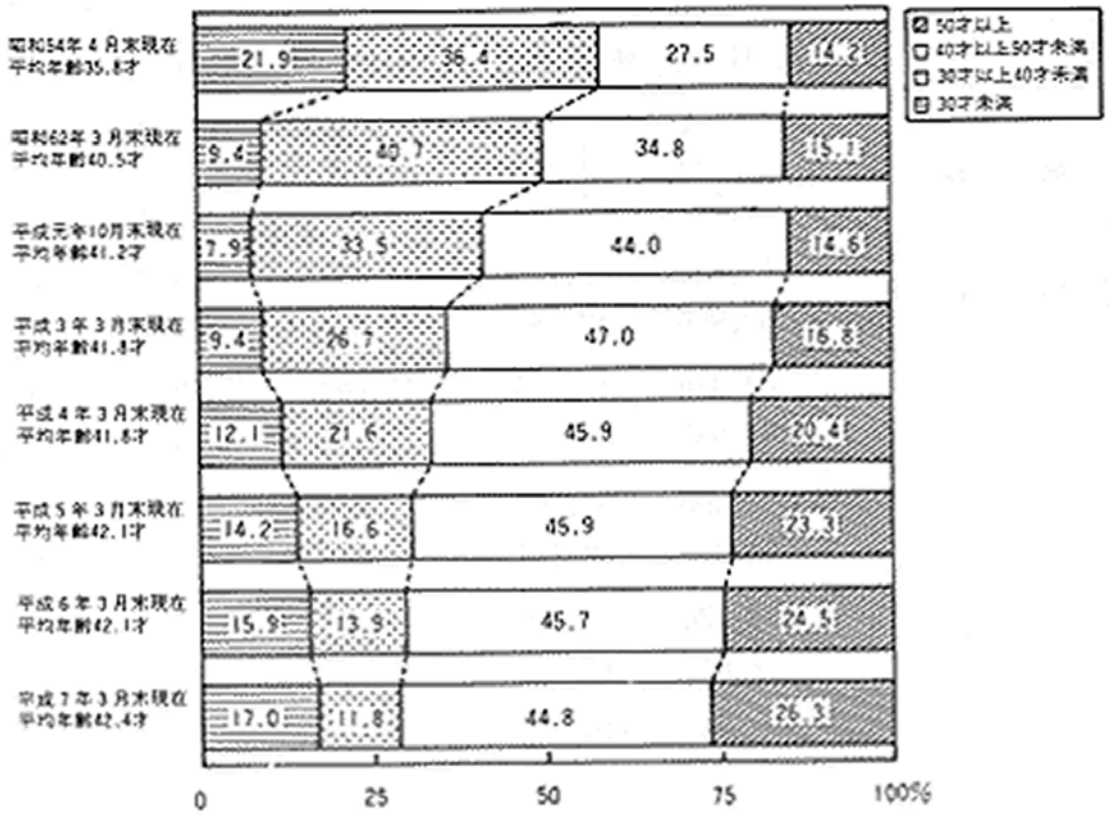
・我が国の造船手持工事量の推移



注 (1) 2,500総トン以上の船舶を対象とする。
(2) 各年度末時点の値。

・従業員の年齢構成

従業員の年齢構成



注 (1) 海上技術安全局調べ。

(2) 特定船舶製造事業者の船舶部門（職員及び本工）の年齢構成等に関する加重平均である。

・造船設備の現状

造船設備の現状

（単位：基）

区　　分	建造設備（船台、ドック）			修繕設備（ドック）		
	5年4月	6年4月	7年4月	5年4月	6年4月	7年4月
500～4,999総トン	176	158	152	98	98	103
5,000～99,999総トン	41	47	48	78	77	79
100,000総トン以上	9	9	9	12	12	12
合　　計	226	214	209	188	187	194

注 (1) 修繕設備にはドック以外に修繕引揚船台があり、平成7年4月現在の基数は83基である。
(2) 総トン数500トン以上の設備を対象とする。

・部門別船員数及び船舶数

部門別船員数及び船舶数

（各年10月1日現在）

部　　門		年	船員数	乗組員数	予備員数	（予備員率）	船舶数
			人	人	人	%	隻
海運業	外航	5	9,744	4,591	5,153	(112.2)	287
		6	8,781	3,843	4,938	(128.5)	275
	内航	5	53,626	43,175	10,451	(24.2)	8,074
		6	52,906	42,482	10,424	(24.5)	8,152
	計	5	63,370	47,766	15,604	(32.7)	8,361
		6	61,687	46,325	15,362	(33.2)	8,427
漁業		5	54,596	53,706	890		7,313
		6	51,073	50,424	649		6,998
その他		5	19,420	17,870	1,550		3,705
		6	18,657	17,054	1,603		3,567
合　　計		5	137,386	119,342	18,044		19,379
		6	131,417	113,803	17,614		18,992

注　運輸省運輸政策局情報管理部「船員統計」及び運輸省海上技術安全局船員部「船員需給総合調査」による。

6　港湾

・港湾数一覧表

港湾数一覧表

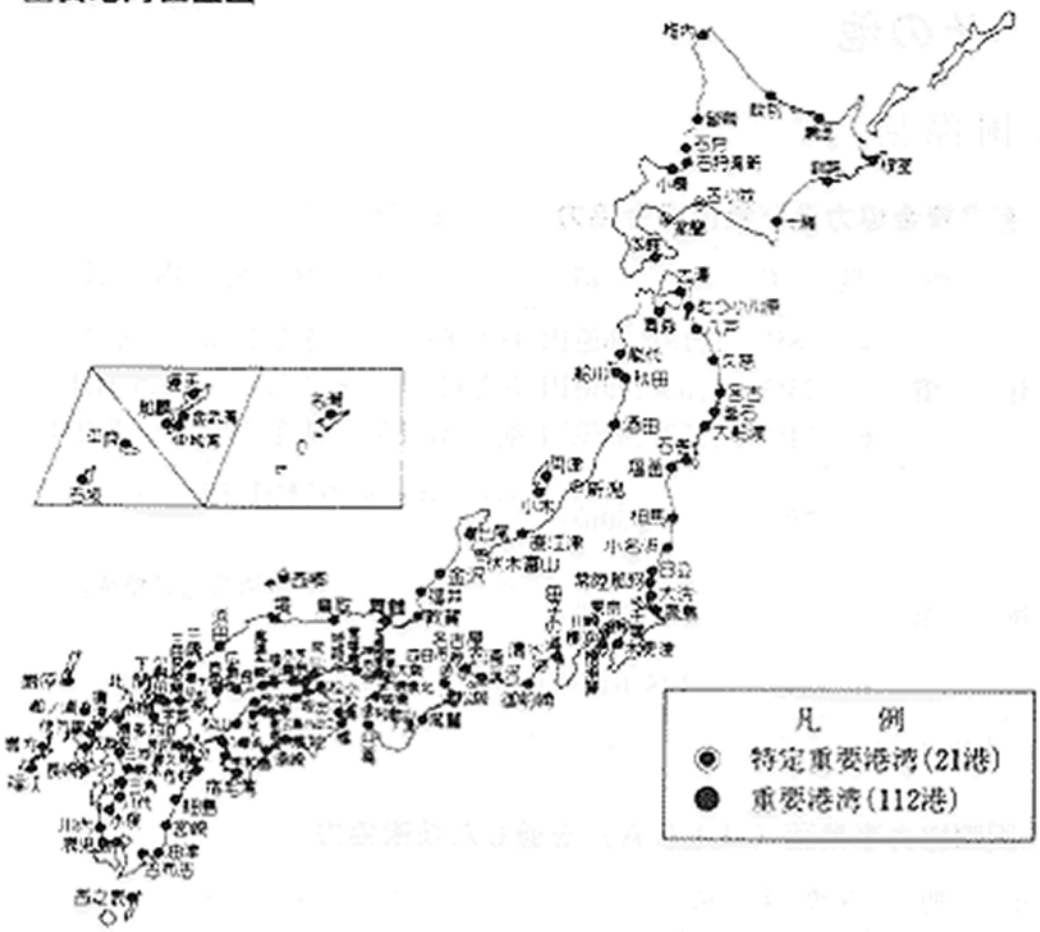
（平成７年７月１日現在）

区　　分	総　数	港湾管理者				
		都道府県	市町村	港務局	一部事務組合	計
特定重要港湾	21	10	8	0	3	21
重要港湾	112	90	19	1	2	112
地方港湾	901	525(29)	376(6)	0	0	901(35)
その他56条港湾	68					
合　　計	1,102(35)	625(29)	403(6)	1	5	1,102(35)

注 (1)　（　）内は内数で避難港を示す。
(2)　その他56条港湾とは、港湾法56条に基づく港湾区域の定めのない港湾を示す。

・重要港湾位置図

重要港湾位置図



・全国の入港船舶の状況

全国の入港船舶の状況

区分 / 年	合計 隻数	合計 総トン数	合計 平均船型	外航船 隻数	外航船 総トン数	内航船 隻数	内航船 総トン数	入港船舶の内1万総トン以上の船舶 隻数	入港船舶の内1万総トン以上の船舶 総トン数
	千隻	百万総トン	総トン	千隻	百万総トン	千隻	百万総トン	千隻	百万総トン
3	7,685	3,919	510	99	1,549	7,585	2,370	59	1,599
4	7,416	3,966	535	103	1,583	7,313	2,383	60	1,635
5	7,223	4,027	558	103	1,597	7,210	2,430	62	1,681
5/4(%)	97.4	101.5	104.3	100.5	100.9	97.4	102.0	103.8	102.8

注 (1) 対象は5総トン以上の船舶である。
(2) 「入港船舶の内1万総トン以上の船舶」は、港湾調査規則にいう甲種港湾の入港船舶のみである。
(3) 鉄道連絡船を除く。
(4) 運輸省運輸政策局情報管理部「港湾統計（年報）」による。
(5) 端数整理のため、合計と合わない場合がある。

7 その他

(1) 国際協力

・有償資金協力及び無償資金協力（交換公文ベース）

有償資金協力及び無償資金協力（交換公文ベース）

分野		年度	実績	分野別内訳
資金協力	有償	4	18件 1,151.56億円	鉄道(69.2%)、港湾(17.3%)、航空(9.0%)
		5	23件 1,537.99億円	鉄道(61.4%)、航空(21.6%)、港湾(14.1%)
		6	14件 1,538.03億円	航空(47.7%)、鉄道(33.0%)、港湾(19.3%)
	無償	4	7件 55.60億円	船員訓練養成学校整備計画（バングラデシュ）など
		5	8件 57.00億円	ザミンウード駅貨物積替施設整備計画（モンゴル）など
		6	8件 138.64億円	プノンペン港改修計画（カンボディア）など

注 有償はプロジェクトローンのみである。

・国際協力事業団（ＪＩＣＡ）を通じた技術協力

国際協力事業団（ＪＩＣＡ）を通じた技術協力

分野		年度	実績	分野別内訳
技術協力	開発調査	4	34件	港湾(50.0%) 航空(11.8%) 鉄道(8.8%)
		5	37件	港湾(47.2%) 航空(11.1%) 鉄道(11.1%)
		6	35件	港湾(34.3%) 総合交通(17.1%) 都市交通(14.3%)
	専門家派遣	4	250人	鉄道(30.0%) 港湾(22.0%) 海上保安(13.0%)
		5	285人	鉄道(31.6%) 海上保安(13.3%) 港湾(11.6%)
		6	257人	鉄道(27.2%) 海上保安(16.0%) 船舶(12.1%)
	研修員受入	4	353人	港湾(17.3%) 鉄道(15.3%) 海上保安(12.2%)
		5	355人	鉄道(18.3%) 港湾(16.1%) 航空(10.7%)
		6	314人	鉄道(18.4%) 海上保安(14.3%) 港湾(13.2%)
	プロジェクト方式技術協力（注）	4	7件	船員3件 鉄道2件 港湾1件 都市交通1件
		5	8件	船員4件 鉄道3件 都市交通1件
		6	6件	鉄道3件 船員2件 港湾1件

注　件数にはアフターケアを含まない。

(2)　観光

国際観光

・世界の国際観光量

世界の国際観光量

区分＼年	1992	1993	※1994
旅行者数(千人)	481,672 (105.5)	500,000 (103.8)	528,000 (103.0)
旅行収入(百万ドル)	296,375 (113.8)	324,080 (109.3)	321,000 (99.0)

注　(1)　WTO資料による。　(2)　（ ）内は対前年比（%）を示す。
(3)　※は推計である。

・主要国の受入れ旅行者数及び旅行収支（1993年）

主要国の受入れ旅行者数及び旅行収支（1993年）

区分 / 国名	受入れ旅行者数（千人）	旅行収支（百万ドル）		
		収入	支出	収支
オーストリア		13,559.8	8,172.9	5,386.9
ベルギー・ルクセンブルグ	※18,256.8(△4.4)	4,069.6	6,354.7	△2,285.1
デンマーク		2,888.9	2,997.5	△108.6
フィンランド		1,199.7	1,538.9	△339.2
フランス	60,100.0(0.7)	23,406.8	12,804.4	10,602.4
ドイツ	※14,347.7(△9.8)	10,272.9	37,106.3	△26,833.4
ギリシャ	9,412.9(0.9)	3,171.1	995.2	2,175.9
アイスランド	157.3(10.4)	132.2	264.9	△132.7
アイルランド	3,330.0(6.2)	1,596.8	1,222.1	374.7
イタリア	49,909.7(△0.4)	22,030.9	14,044.4	7,986.5
オランダ	※5,706.7(△6.2)	4,647.4	8,850.1	△4,202.7
ノールウェー		1,849.6	3,532.8	△1,683.2
ポルトガル	8,433.9(△5.1)	4,067.5	1,895.8	2,171.7
スペイン	32,161.4	19,447.1	4,710.7	14,736.4
スウェーデン		2,648.8	4,629.2	△1,980.4
スイス	※9,901.3(△3.5)	7,022.9	5,818.0	1,204.9
トルコ	6,500.6(△8.1)	4,042.5	946.8	3,095.7
イギリス		13,444.8	17,423.9	△3,979.1
カナダ	15,109.3(2.5)	5,849.1	10,625.5	△4,776.4
アメリカ	45,778.8(△3.7)	57,622.0	40,564.0	17,058.0
オーストラリア	2,997.0(15.1)	4,310.3	3,721.7	588.6
ニュージーランド	1,157.0(9.6)	1,164.5	1,002.4	162.1
日本	1,925.5(△8.5)	3,544.6	26,484.5	△22,939.9

注 (1) 経済協力開発機構（ＯＥＣＤ）資料による。
(2) （ ）内は前年比（%）を示す。
(3) ※印は宿泊施設への到着者数である。
(4) △印は赤字を示す。

・登録ホテル・旅館の軒数及び客室数

登録ホテル・旅館の軒数及び客室数

（単位：軒、室）

区分 / 年	登録ホテル		登録旅館	
	軒数	総客室数	軒数	総客室数
4	657	124,168	1,679	99,039
5	755	140,302	1,717	101,628
6	877	159,250	1,841	106,692

注 (1) 運輸省運輸政策局観光部資料による。
(2) 国際観光ホテル整備法に基づく登録ホテル・旅館の軒数及び客室数である。
(3) 各年とも12月末現在の数字である。

・国際観光ペンション・民宿の軒数

国際観光ペンション・民宿の軒数

地域	軒数		地域	軒数	
	ペンション	民宿		ペンション	民宿
北海道	11	8	東海	22	47
東北	24	25	近畿	15	30
北信濃	143	54	中国・四国	14	40
（うち長野）	(130)	(24)	九州・沖縄	12	27
関東	44	26	計	285	257

注 (1) 運輸省運輸政策局観光部資料による。
(2) ペンションは7年7月末、民宿は6年10月末の数値である。

・国際観光レストランの軒数

国際観光レストランの軒数

（平成７年３月末現在）

地域	軒数	地域	軒数
北海道	1	京阪神	60
東北	5	中国	6
関東	48	四国	0
北陸	5	九州	3
東海	19	計	147

注 (1) 運輸省運輸局政策観光部資料による。
(2) 国際観光レストラン登録規程に基づく登録国際観光レストランの軒数である。

・訪日外国人数の推移

訪日外国人数の推移

（単位：人）

人数／年	総数	滞在客			一時上陸客
		小計	観光客	業務その他の客	
	3,235,860	3,117,592	1,879,497	1,238,095	118,268
2	〔100.0〕	〔 96.3〕	〔 58.1〕	〔 38.2〕	〔 3.7〕
	(114.1)	(116.5)	(125.4)	(105.1)	(74.5)
	3,532,651	3,448,015	2,103,991	1,344,024	84,636
3	〔100.0〕	〔 97.6〕	〔 59.6〕	〔 38.0〕	〔 2.4〕
	(109.2)	(110.6)	(111.9)	(108.6)	(71.6)
	3,581,540	3,491,500	2,103,046	1,388,454	90,040
4	〔100.0〕	〔 97.5〕	〔 58.7〕	〔 38.8〕	〔 2.5〕
	(101.4)	(101.3)	(99.9)	(103.3)	(106.4)
	3,410,447	3,311,775	1,924,835	1,386,940	98,672
5	〔100.0〕	〔 97.1〕	〔 56.4〕	〔 40.7〕	〔 2.9〕
	(95.2)	(94.9)	(91.5)	(99.9)	(109.6)
	3,468,055	3,380,975	1,915,468	1,465,507	87,080
6	〔100.0〕	〔 97.5〕	〔 55.2〕	〔 42.3〕	〔 2.5〕
	(101.7)	(102.1)	(99.5)	(105.7)	(88.3)

注 (1) 法務省資料に基づく運輸省運輸政策局観光部集計による。
(2) 〔 〕内は構成比（%）を、( ) 内は前年比（%）を示す。
(3) 「一時上陸客」とは、出入国管理及び難民認定法第14条により、寄港地上陸許可を受けて上陸する乗客及び同法第15条第２項により周辺通過上陸許可を受けて上陸する乗客をいう。

国内観光

・国民１人当たり平均宿泊旅行回数及び宿泊数

国民１人当たり平均宿泊旅行回数及び宿泊数

		元年	2年	3年	4年	5年	6年
回数	観光	1.23(115)	1.34(109)	1.49(111)	1.35(91)	1.40(104)	1.41(100)
	兼観光	0.18(95)	0.20(111)	0.24(120)	0.22(92)	0.23(105)	0.21(91)
	業務	0.27(82)	0.34(126)	0.37(109)	0.31(84)	0.38(123)	0.33(85)
	家事・帰省	0.53(115)	0.47(89)	0.60(128)	0.56(95)	0.57(100)	0.56(98)
	その他	0.18(180)	0.10(56)	0.12(120)	0.16(133)	0.14(88)	0.16(114)
	計	2.39(111)	2.45(103)	2.82(115)	2.60(92)	2.73(105)	2.67(97)
宿泊数	観光	2.16(120)	2.43(113)	2.50(104)	2.31(92)	2.32(100)	2.32(100)
	兼観光	0.41(87)	0.50(122)	0.56(112)	0.61(109)	0.64(105)	0.51(80)
	業務	0.70(86)	0.87(126)	0.90(103)	0.76(84)	0.97(128)	0.91(94)
	家事・帰省	1.46(121)	1.25(86)	1.35(108)	1.46(108)	1.35(92)	1.31(97)
	その他	0.24(218)	0.15(63)	0.17(113)	0.16(94)	0.16(100)	0.21(131)
	計	4.97(113)	5.22(105)	5.47(105)	5.30(97)	5.44(103)	5.26(97)

注 (1) 総理府内政審議室において推計したものである。
(2) ( ) 内は、対前年比（%）である。
(3) 5年については、再推計したものである。

旅行業

・旅行業者数

旅行業者数

（単位：業者）

区分 / 年	一般旅行業者	国内旅行業者	旅行業代理店業者			計
			一般	国内	小計	
5	900	6,922	4,564	71	4,635	12,457
6	952	6,944	4,654	72	4,726	12,622
7	985	7,025	4,854	74	4,928	12,938

注 (1) 運輸省運輸政策局観光部資料による。
(2) 各年とも4月1日現在の数字である。

(3) 倉庫

・倉庫業者数及び倉庫面（容）積

倉庫業者数及び倉庫面（容）積

区分			年度末 4	5	5／4 (%)
普通倉庫	業者数		3,282	3,384	103.1
	面（容）積	1～3類倉庫(千m²)	29,741	31,251	105.1
		野積倉庫(千m²)	4,338	4,464	102.9
		貯蔵槽倉庫(千m²)	9,731	10,058	103.4
		危険品倉庫 建屋(千m²)	268	277	103.4
		危険品倉庫 タンク(千m²)	34,152	38,288	112.1
冷蔵庫	業者数		1,282	1,291	100.7
	容積	(千m²)	22,966	23,444	102.1
水面庫	業者数		21	21	100.0
	面積	(千m²)	5,244	5,023	95.8

・営業倉庫の品目別入庫量及び平均月末在庫量

営業倉庫の品目別入庫量及び平均月末在庫量

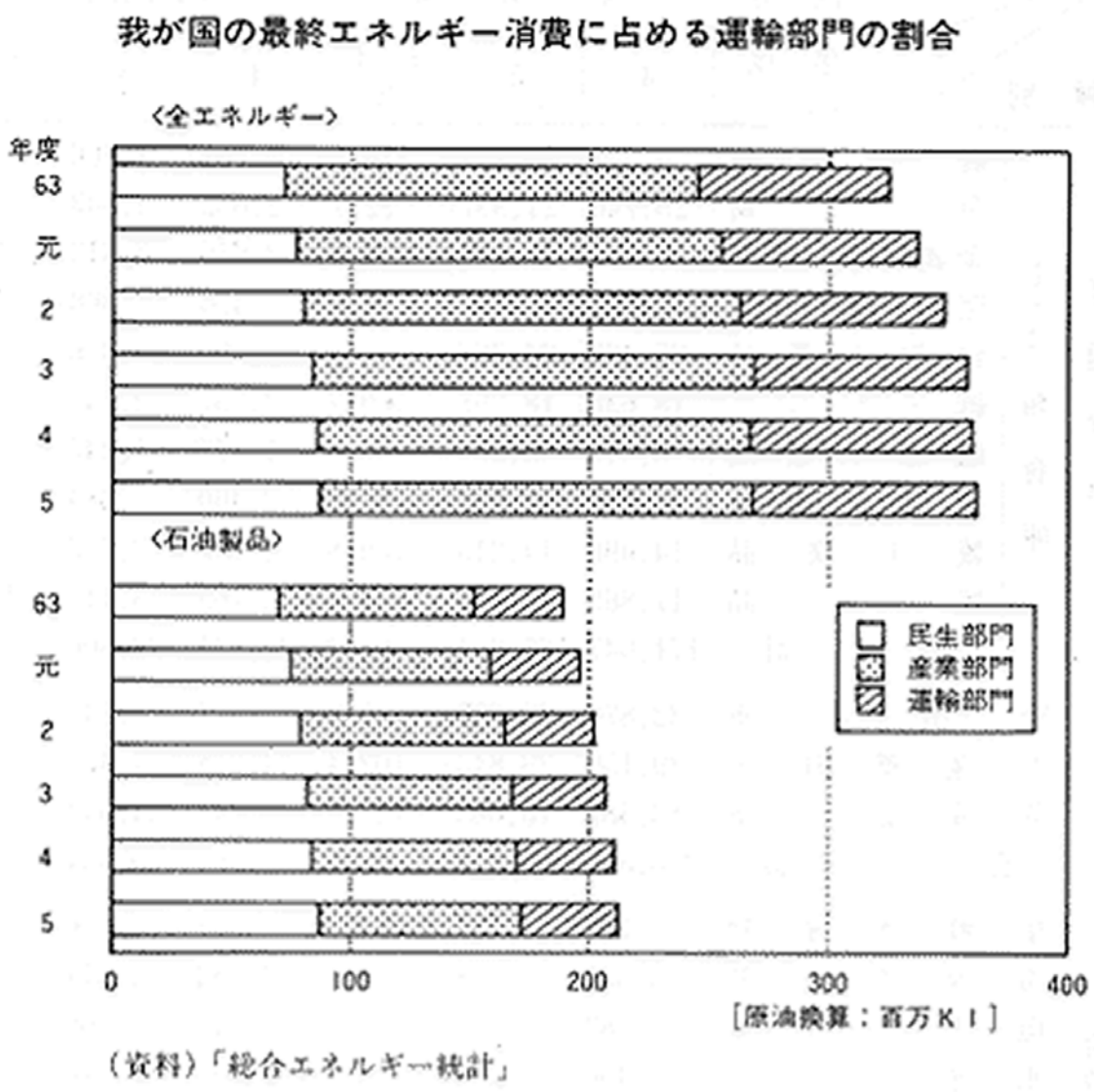
種別		区分 / 年度	入庫量 4	入庫量 5	入庫量 5/4 (%)	平均月末在庫量 4	平均月末在庫量 5	平均月末在庫量 5/4 (%)
普通倉庫（千トン）	1～3類倉庫	農水産品	6,983	8,144	116.6	1,751	1,806	103.1
		金属	23,740	21,997	92.7	2,632	2,543	96.6
		金属製品・機械	30,718	28,913	94.1	3,616	3,413	94.4
		窯業品	2,636	2,477	94.0	430	400	93.0
		化学工業品	25,485	24,368	95.6	3,490	3,406	97.6
		紙・パルプ	18,638	18,798	100.9	2,257	2,243	99.4
		繊維工業品	6,010	5,756	95.8	1,277	1,245	97.5
		食料工業品	24,872	24,601	98.9	2,460	2,384	96.9
		雑工業品	14,096	14,215	100.8	2,193	2,243	102.3
		雑品	17,869	18,635	104.3	2,765	3,117	112.7
		小計	171,047	167,904	98.2	22,871	22,800	99.7
	野積倉庫		22,876	22,692	99.2	3,672	3,745	102.0
	貯蔵槽倉庫		29,159	29,845	102.4	4,378	4,454	101.7
	危険品倉庫		13,587	16,083	118.4	20,941	24,542	117.2
	合計		236,669	236,524	99.9	51,862	55,541	107.1
冷蔵倉庫（千トン）	生鮮水産物		186	157	84.4	11	6	54.5
	冷凍水産物		5,531	5,548	100.3	1,284	1,317	102.6
	塩干水産物		783	757	96.7	171	169	98.8
	水産加工品		456	429	94.1	80	76	95.0
	畜産物		2,995	3,024	101.0	487	490	100.6
	畜産加工品		1,461	1,479	101.2	164	188	114.6
	農産物		1,176	1,238	105.3	267	265	99.3
	農産加工品		795	795	100.0	193	188	97.4
	冷凍食品		2,618	2,810	107.3	216	223	103.2
	その他		400	363	90.8	51	50	98.0
	合計		16,401	16,600	101.2	3,024	2,972	98.3
水面倉庫（千㎡）			4,194	3,289	78.4	1,089	971	89.2

注 (1) 1～3類倉庫とは、倉庫業法施行規則第3条第1項第1～3号に規定する倉庫をいう。

(2) 運輸省運輸政策局調べ。

(4) 運輸とエネルギー

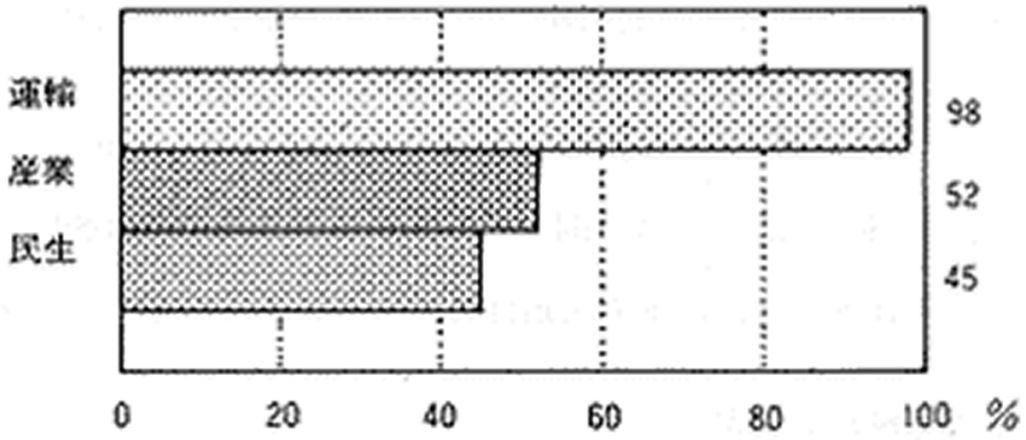
・我が国の最終エネルギー消費に占める運輸部門の割合



（資料）「総合エネルギー統計」

・部門別石油依存度（５年度）

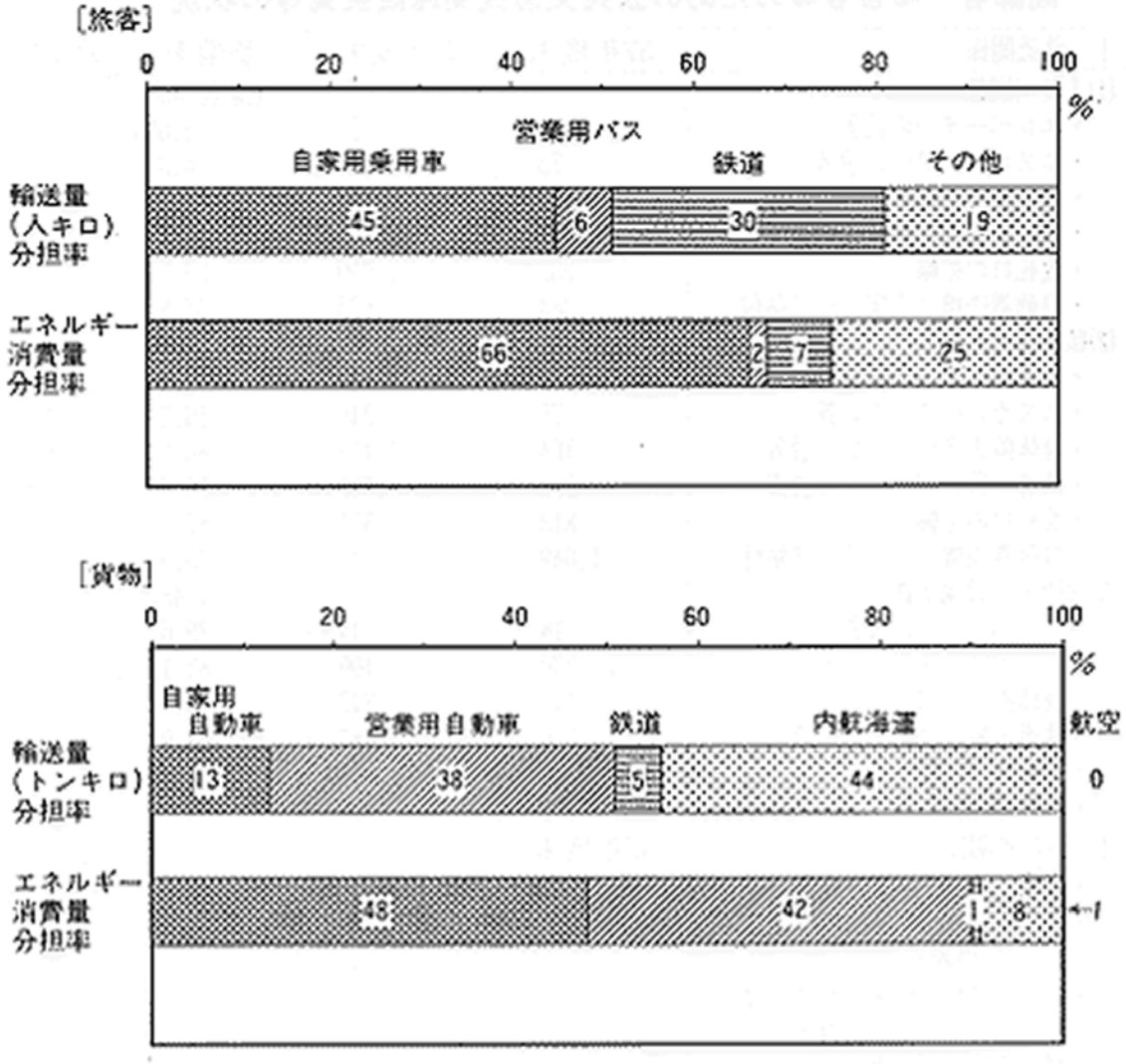
部門別石油依存度（５年度）



（資料）「総合エネルギー統計」

・国内主要機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（５年度）

国内主要機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（５年度）



(5)　その他

・高齢者・障害者等のための公共交通機関施設整備等の状況

高齢者・障害者等のための公共交通機関施設整備等の状況

1　鉄道関係	57年度末	5年度末	整備率	対57年度比
(1)ＪＲ（国鉄）			総駅数(4676)	
・エレベーターの設置	41駅	121	2.6%	3.0
・エスカレーターの設置	73	202	4.3	2.8
・身体障害者用トイレの設置	120	997	21.3	8.3
・誘導・警告ブロックの設置	571	2,391	51.1	4.2
・改札口の拡幅	232	1,699	36.3	7.3
・自動券売機に点字テープ貼付	384	1,625	34.8	4.2
(2)私鉄（大手15社）			(1769)	
・エレベーターの設置	23	132	7.5	5.7
・エスカレーターの設置	75	340	19.2	4.5
・身体障害者用トイレの設置	164	1,415	80.0	8.6
・誘導・警告ブロックの設置	598	1,715	96.9	2.9
・改札口の拡幅	813	1,551	87.7	1.9
・自動券売機に点字テープ貼付	1,049	1,343	75.9	1.3
(3)営団・公営地下鉄			(487)	
・エレベーターの設置	18	144	29.6	8.0
・エスカレーターの設置	230	400	82.1	1.7
・身体障害者用トイレの設置	112	347	71.3	3.1
・誘導・警告ブロックの設置	256	487	100.0	1.9
・改札口の拡幅	320	486	99.8	1.5
・自動券売機に点字テープ貼付	151	458	94.0	3.0
2　自動車関係	57年度末			対57年度比
・低床・広ドアバスの導入	25,671両	43,536		1.7
・リフト付バスの導入	－	730		－
（うち、路線バス）	－	(141)		－
・スロープ付超低床式バスの導入	－	150		－
・リフト付タクシーの導入	－	576		－
・寝台タクシーの導入	－	273		－
3　旅客船ターミナル関係	57年度末		整備率	対57年度比
			総ターミナル数(381)	
・エレベーターの設置	－	41ターミナル	22.7	－
・エスカレーターの設置	－	22	12.2	－
・身体障害者用トイレの設置	－	145	38.1	－
・誘導・警告ブロックの設置	－	66	17.3	－
4　空港旅客ターミナル関係	57年度末		整備率	対57年度比
			総ターミナル数(80)	
・エレベーターの設置	21ターミナル (40機)	45 (243)	93.8	2.1 (6.1)
・エスカレーターの設置	－	39 (339)	81.3	－ (－)
・身体障害者用トイレの設置	30 (86ヵ所)	66 (365)	82.5	2.2 (4.2)
・空港に車椅子の配置	71 (300台)	78 (768)	97.5	1.1 (2.6)

注１）昭和57年度末（昭和58年３月）は、「国連・障害者の十年」初年にあたる。
　２）私鉄の57年度末の数値は大手14社、６年度末の数値は大手15社の集計。
　３）自動車関係の６年度末の数値は平成６年度末現在。但し、リフト付路線バスは平成７年５月１日現在、スロープ付超低床バスは平成７年３月１日現在。
　４）旅客船ターミナル関係の６年度末の数値は平成７年７月１日現在。
　５）旅客船ターミナル及び空港旅客ターミナルにおけるエレベーター、エスカレーターの整備率は総ターミナル数を各々、181、48（２階建以上のターミナル数）として算出。

・業種別事業者数の推移

業種別事業者数の推移

事業者＼年度			4	5	6
鉄道	ＪＲ		6	6	6
	民鉄(ＪＲ以外)		131	131	133
自動車	バス	乗合	393	398	405
		貸切	1,325	1,401	1,460
	タクシー・ハイヤー		54,250	54,051	53,657
	トラック		42,308	43,450	45,015
海運	外航海運		390	334	313
	内航海運		6,295	6,240	6,135
	港運		1,409	1,402	1,387
	フェリー		181	179	177
航空	定期		8	8	8
	不定期		57	57	61
造船			1,251	1,253	1,225

注 (1) 運輸省資料による。
(2) 民鉄は、ＪＲ・公営・営団・鋼索鉄道・無軌条電車・貨物鉄道を除く。

・業種別損益状況A（１社平均）

業種別損益状況（１社平均）

（単位：百万円、但しＪＲは億円）

区分 ＼ 年度		5 (A)	6 (B)	B／A (%)
ＪＲ（7社）	営業収入	6,514	6,326	97.1
	営業費用	5,282	5,258	100.0
	営業損益	1,232	1,068	86.7
	営業外損益	△ 916	△ 855	－
	経常損益	316	213	67.4
大手民鉄（15社）	営業収入	158,094	158,744	100.4
	営業費用	136,133	137,609	101.1
	営業損益	21,960	21,133	96.2
	営業外損益	△ 14,486	△ 13,587	－
	経常損益	7,474	7,545	100.9
公営鉄道（12社）	営業収入	35,003	35,432	101.2
	営業費用	33,884	35,846	105.8
	営業損益	1,118	△ 414	－
	営業外損益	△ 15,894	△ 15,876	－
	経常損益	△ 14,775	△ 16,290	－
営団地下鉄	営業収入	267,035	265,276	99.3
	営業費用	221,221	227,827	103.0
	営業損益	45,813	37,449	81.7
	営業外損益	△ 51,386	△ 49,766	－
	経常損益	△ 5,573	△ 12,319	－
民営乗合バス（42社）	営業収入	9,354	9,234	98.7
	営業費用	9,640	9,640	98.2
	営業損益	△ 286	△ 231	－
	営業外損益	△ 85	△ 72	－
	経常損益	△ 370	△ 303	－
公営乗合バス（33社）	営業収入	8,136	7,941	97.6
	営業費用	9,492	9,708	102.3
	営業損益	△ 1,357	△ 1,767	－
	営業外損益	△ 120	△ 61	－
	経常損益	△ 1,477	△ 1,828	－

・業種別損益状況B（１社平均）

（単位：百万円）

区分 ＼ 年度		5 (A)	6 (B)	B／A (%)
ハイヤー・タクシー（55社）	営業収入	834	829	99.5
	営業費用	846	836	98.9
	営業損益	△ 12	△ 7	－
	営業外損益	5	10	197.4
	経常損益	△ 7	3	－
一般トラック（90社）	営業収入	9,931	10,117	101.9
	営業費用	9,690	9,879	102.0
	営業損益	240	238	99.2
	営業外損益	△ 57	△ 47	－
	経常損益	184	192	104.3
自動車道（28社）	営業収入	234	219	93.4
	営業費用	187	183	97.9
	営業損益	47	35	75.5
	営業外損益	△ 16	△9	－
	経常損益	31	26	84.5
外航海運（助成対象31社）	営業収入	59,555	58,817	98.8
	営業費用	59,070	57,986	98.2
	営業損益	485	831	171.3
	営業外損益	△ 375	△ 481	－
	経常損益	110	350	318.2
国内旅客船（12社）	営業収入	15,921	17,282	108.5
	営業費用	15,555	16,541	106.5
	営業損益	366	741	202.5
	営業外損益	△ 843	△ 930	－
	経常損益	△ 477	△ 189	－
航空運送（主要３社）	営業収入	676,189	706,272	104.4
	営業費用	685,472	704,359	102.8
	営業損益	△ 9,283	1,913	－
	営業外損益	△ 2,719	△ 1,608	－
	経常損益	△ 12,002	305	－

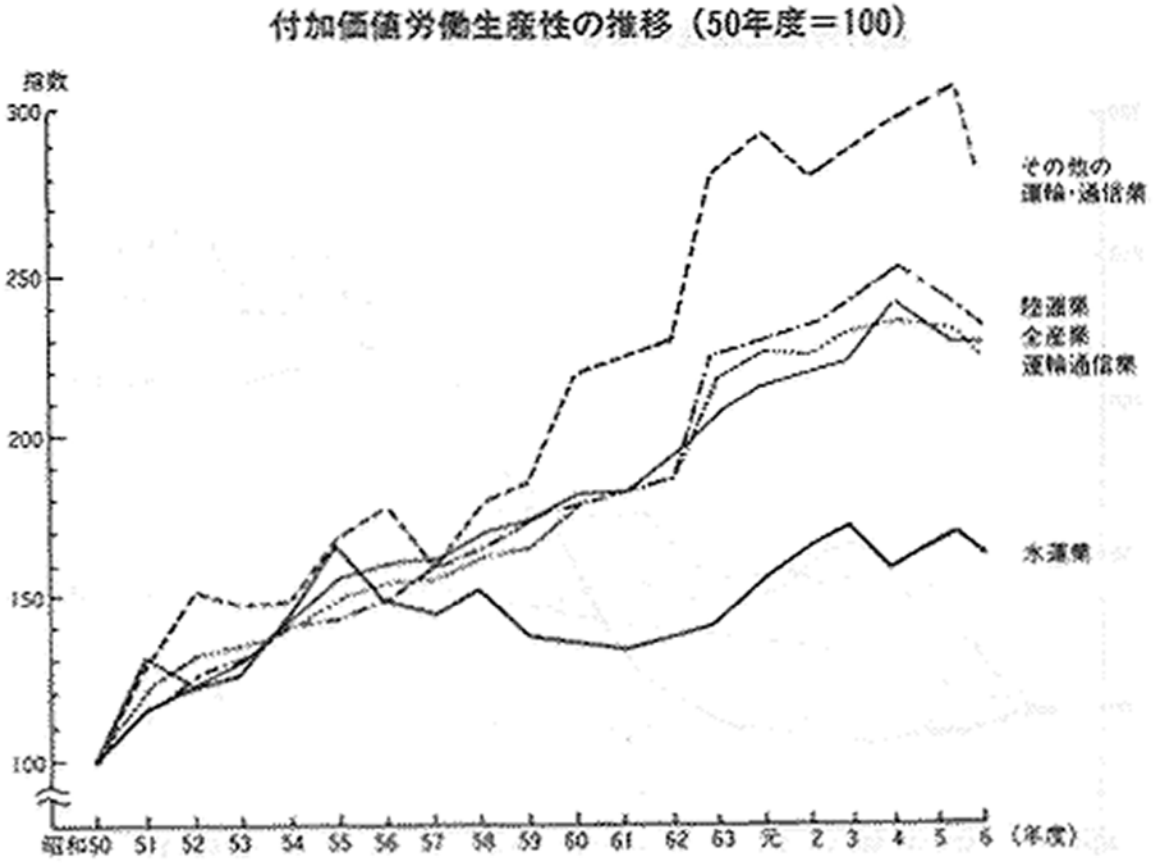
・業種別損益状況C（１社平均）

（単位：百万円）

区分	年度	5 (A)	6 (B)	B／A (%)
造船業（主要９社）	営業収入	600,030	601,840	100.3
	営業費用	571,384	570,380	99.8
	営業損益	28,645	31,458	109.8
	営業外損益	△ 5,562	△ 7,066	—
	経常損益	23,083	24,392	105.7
鉄道車両工業（主要３社）	営業収入	67,986	74,227	109.2
	営業費用	65,883	71,250	108.1
	営業損益	2,103	2,976	141.6
	営業外損益	78	△ 173	—
	経常損益	2,180	2,803	128.5
一般旅行業（大手８社）	営業収入	70,938	72,671	102.4
	営業費用	60,705	72,936	120.1
	営業損益	△ 455	△ 264	—
	営業外損益	1,618	991	61.2
	経常損益	771	726	94.2
ホテル（40社）	営業収入	6,293	6,265	99.7
	営業費用	6,161	6,156	99.9
	営業損益	132	119	90.2
	営業外損益	△ 123	△ 160	—
	経常損益	9	△ 41	—
倉庫（15社）	営業収入	10,621	10,507	98.9
	営業費用	10,095	10,082	99.9
	営業損益	526	425	80.8
	営業外損益	△ 346	△ 336	—
	経常損益	180	89	49.4
内航海運（252社）	営業収入	1,632	1,619	99.2
	営業費用	1,574	1,588	100.9
	営業損益	58	31	53.4
	営業外損益	△ 33	△ 22	—
	経常損益	25	9	36.0

注 (1) 運輸省資料による。
(2) 内航海運の５年度、６年度の数値は、それぞれ４年度、５年度の数値である。
(3) 外航海運の５年度の数値は、助成対象31社の平均である。
(4) 公営乗合バスの５年度の数値は、32社の平均である。

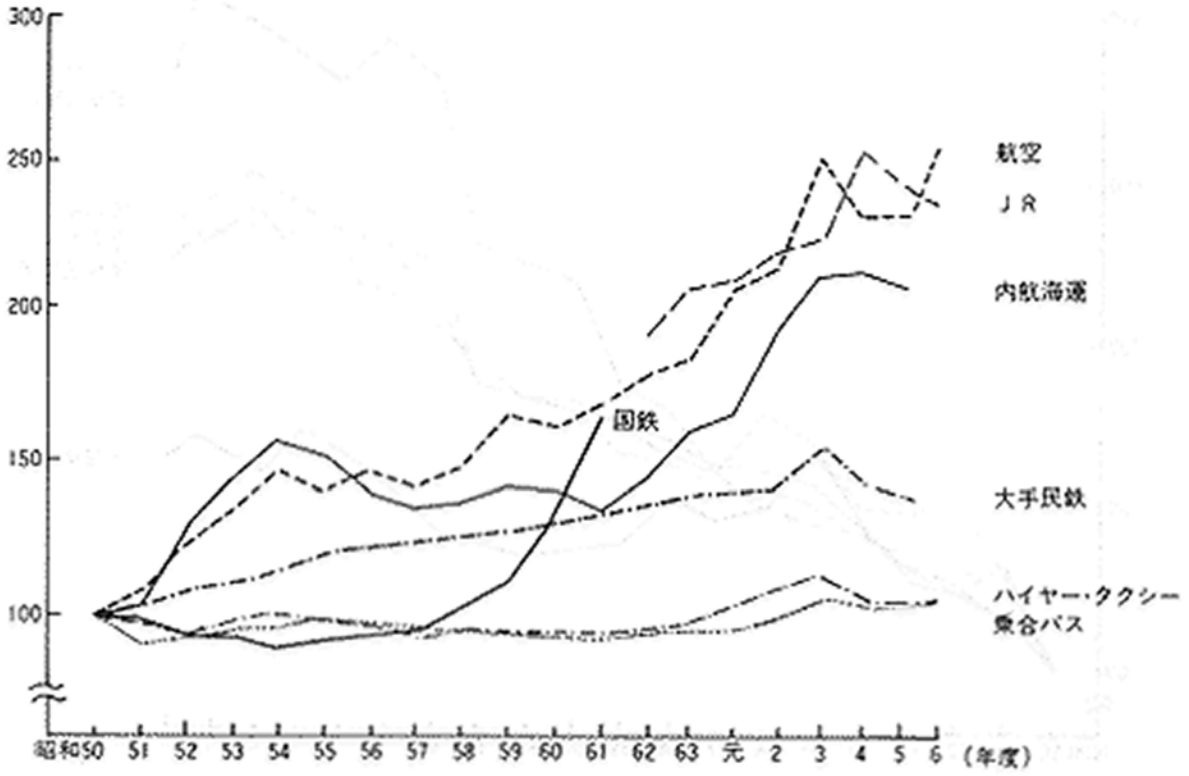
・付加価値労働生産性の推移（50年度＝100）



注 (1) 大蔵省「法人企業統計年報」により作成
(2) 60年度以降は日本電信電話㈱を含む。

・物的労働生産性の推移（50年度＝100）

物的労働生産性の推移（50年度＝100）



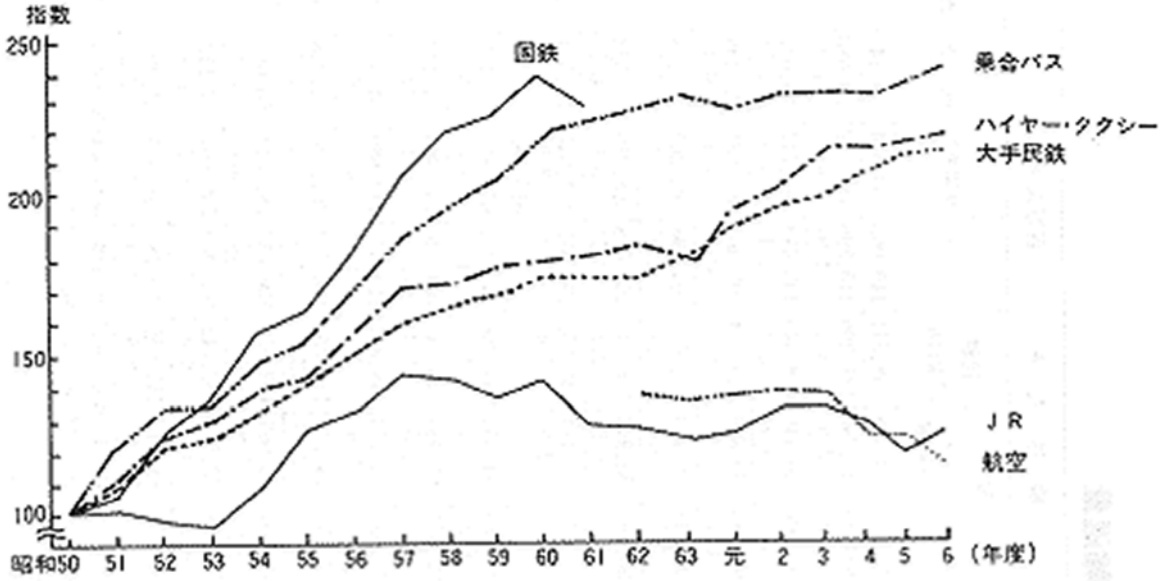
注 (1) 運輸省資料により作成

(2) 物的労働生産性＝$\frac{\text{輸送量（トンキロ、人キロ）}}{\text{従業員数}}$

(3) 国鉄及びＪＲの輸送量は、55年度（54年度までの輸送量は50年度）の旅客、貨物の生産額をウエイトにして客貨統合した。

・輸送原価の推移（50年度＝100）

輸送原価の推移（50年度＝100）



注 (1) 運輸省資料により作成

(2) 輸送原価＝$\frac{\text{営業費用}}{\text{輸送量（トンキロ、人キロ）}}$

(3) 国鉄及びＪＲの輸送量は、55年度（54年度までの輸送量は50年度）の旅客、貨物の生産額をウエイトにして客貨統合した。

平成７年度運輸経済年次報告（運輸白書）付属統計表

・第１表　輸送機関別国内旅客輸送量

第１表　輸送機関別国内旅客輸送量

区分 / 輸送機関 / 年度	輸送人数（百万人） 総輸送量	JR	うち新幹線	民鉄（JR以外）	バス	乗用車等	航空	旅客船	輸送人キロ（百万人キロ） 総輸送量	JR	うち新幹線	民鉄（JR以外）	バス	乗用車等	航空	旅客船
50	46,195	7,048	157	10,540	10,731	17,681	25	170	710,711	215,289	53,318	108,511	110,063	250,804	19,148	6,895
55	51,720 (0.6)	6,825 (-1.5)	126 (1.6)	11,180 (2.5)	9,903 (-0.6)	23,612 (0.9)	40 (-2.3)	160 (-3.4)	782,031 (0.6)	193,143 (-0.8)	41,780 (2.0)	121,399 (3.1)	110,396 (1.9)	321,272 (0.4)	29,688 (-1.8)	6,132 (-4.8)
58	52,541 (1.1)	6,797 (0.8)	161 (12.9)	11,741 (1.9)	9,154 (-2.4)	24,655 (2.2)	41 (0.9)	153 (-1.9)	821,964 (2.2)	192,906 (1.1)	50,440 (9.4)	128,546 (2.4)	103,418 (-1.4)	360,747 (3.9)	30,627 (1.7)	5,722 (1.0)
59	52,982 (0.8)	6,884 (1.3)	164 (1.5)	11,869 (1.1)	8,902 (-2.8)	25,128 (1.9)	45 (9.5)	155 (1.0)	832,308 (1.3)	194,180 (0.7)	50,826 (0.8)	130,154 (1.3)	103,064 (-0.3)	365,631 (1.4)	33,499 (9.4)	5,780 (1.0)
60	53,866 (1.7)	6,941 (0.8)	180 (9.8)	12,048 (1.5)	8,780 (-1.4)	25,899 (3.1)	44 (-2.1)	154 (-0.8)	858,214 (3.1)	197,463 (1.7)	55,423 (9.0)	132,620 (2.1)	104,898 (1.8)	384,362 (5.1)	33,118 (-1.1)	5,752 (-0.5)
61	54,558 (1.3)	7,104 (2.3)	183 (1.8)	12,310 (2.2)	8,571 (-2.4)	26,372 (1.8)	46 (5.9)	154 (0.5)	875,599 (2.0)	198,299 (0.4)	55,943 (0.9)	136,449 (2.9)	101,628 (-3.1)	398,216 (3.6)	35,323 (6.7)	5,684 (-1.2)
62	57,267 (5.0) 69,348	7,362 (3.6)	207 (13.1)	12,616 (2.5)	8,470 (-1.2)	28,614 (8.5) 40,695	50 (7.9)	155 (0.7)	929,845 (6.2) 1,107,591	204,677 (3.2)	57,414 (2.6)	140,052 (2.6)	102,895 (1.2)	437,837 (9.9) 615,583	38,534 (9.1)	5,850 (2.9)
63	73,170 (5.5)	7,761 (5.4)	228 (9.7)	12,981 (2.9)	8,538 (0.8)	43,680 (7.3)	53 (5.8)	157 (1.3)	1,190,642 (7.5)	217,589 (6.3)	64,350 (12.1)	144,206 (3.0)	107,221 (4.2)	674,812 (9.6)	41,102 (6.7)	5,711 (-2.4)
元	77,260 (5.6)	7,980 (2.8)	237 (3.9)	13,231 (1.9)	8,572 (0.4)	47,257 (8.2)	60 (13.6)	160 (1.8)	1,267,045 (6.4)	222,671 (2.3)	65,965 (2.5)	146,147 (1.3)	109,130 (1.8)	735,993 (9.1)	47,142 (14.7)	5,962 (4.4)
2	77,934 (0.9)	8,358 (4.7)	260 (9.9)	13,581 (2.6)	8,558 (-0.2)	47,209 (-0.1)	65 (8.5)	163 (1.5)	1,298,438 (2.5)	237,657 (6.7)	72,173 (9.4)	149,821 (2.5)	110,372 (1.1)	742,689 (0.9)	51,624 (9.5)	6,275 (5.2)
3	80,346 (3.1)	8,676 (3.8)	275 (5.8)	13,884 (2.2)	8,582 (0.3)	48,974 (3.7)	69 (5.3)	162 (-0.4)	1,330,964 (2.5)	247,031 (3.9)	74,220 (2.8)	153,053 (2.2)	108,212 (-2.0)	761,126 (2.5)	55,348 (7.2)	6,195 (-1.3)
4	81,763 (1.8)	8,818 (1.6)	277 (0.7)	13,876 (-0.1)	8,445 (-1.6)	50,397 (2.9)	70 (1.4)	158 (-2.5)	1,353,316 (1.7)	249,606 (1.0)	73,060 (-1.6)	152,653 (-0.3)	106,637 (-1.5)	781,642 (2.7)	56,681 (2.4)	6,097 (-1.6)
5	82,271 (0.6)	8,906 (1.0)	276 (-0.4)	13,853 (-0.2)	8,225 (-2.6)	51,060 (1.3)	70 (-0.2)	157 (-0.6)	1,355,780 (0.2)	250,016 (0.2)	72,564 (-0.7)	152,712 (0.0)	102,909 (-3.5)	786,964 (0.7)	57,119 (0.8)	6,061 (-0.6)
6	82,758 (0.6)	8,884 (-0.3)	263 (-4.7)	13,714 (-1.0)	7,836 (-4.7)	52,099 (2.0)	75 (7.1)	151 (-4.1)	1,360,319 (0.3)	244,378 (-2.3)	68,249 (-5.9)	151,955 (-0.5)	99,781 (-3.0)	796,970 (1.3)	61,290 (7.3)	5,946 (-1.9)

注 (1) 航空及び旅客船の輸送量は定期・不定期計である。
(2) （ ）内は対前年度比伸び率（%）を示す。
(3) JRの61年度までは国鉄の数値である。
(4) 62年度の下段の数字及び63年度以降の総輸送量及び乗用車等は、軽自動車及び貨物自動車による輸送を含む。
(5) 自動車は、平成７年１月～３月の兵庫県の数値（営業用バス等を除く）がふくまれていない。

・第２表　輸送機関別国内貨物輸送量

第２表　輸送機関別国内貨物輸送量

区分 / 年度 / 輸送機関	輸送トン数（千トン） 総輸送量	ＪＲ	民鉄（ＪＲ以外）	自動車	内航海運	航空	輸送トンキロ（百万トンキロ） 総輸送量	ＪＲ	民鉄（ＪＲ以外）	自動車	内航海運	航空
50	5,025,721	137,879	42,737	4,392,859	452,054	192	360,490	46,288	770	129,701	183,579	152
55	5,981,364 (0.5)	117,886 (-10.9)	44,931 (-5.3)	5,317,950 (1.1)	500,258 (-2.8)	329 (4.3)	438,792 (-0.7)	26,688 (-12.6)	740 (-7.8)	178,901 (3.5)	232,173 (-1.6)	290 (6.0)
58	5,679,667 (-1.1)	82,375 (-12.3)	35,440 (-7.9)	5,123,371 (-0.9)	438,038 (0.1)	443 (10.6)	422,047 (1.3)	26,812 (-10.5)	560 (-11.8)	193,527 (3.1)	200,748 (1.4)	400 (11.2)
59	5,669,219 (-1.1)	71,503 (-13.2)	32,284 (-8.9)	5,114,657 (-0.2)	450,278 (2.8)	497 (12.3)	434,364 (2.9)	22,485 (-16.1)	513 (-8.4)	200,813 (3.8)	210,107 (4.7)	446 (11.5)
60	5,597,257 (-1.3)	65,497 (-8.4)	30,789 (-4.6)	5,048,048 (-1.3)	452,385 (0.5)	538 (8.2)	434,160 (-0.0)	21,410 (-4.8)	509 (-0.8)	205,941 (2.6)	205,818 (-2.0)	482 (8.2)
61	5,497,626 (-1.8)	59,072 (-9.8)	28,174 (-8.5)	4,969,101 (-1.6)	440,677 (-2.6)	602 (12.0)	435,058 (0.2)	19,974 (-6.7)	471 (-7.5)	216,115 (4.9)	197,563 (-3.8)	545 (13.0)
62	5,749,689 (4.6)	55,294 (-6.4)	26,894 (-4.5)	5,204,257 (4.7)	462,546 (5.0)	698 (15.9)	448,918 (3.2)	20,026 (0.3)	448 (-4.8)	226,425 (4.8)	201,386 (1.7)	634 (16.3)
63	6,154,550 (7.0)	55,695 (0.7)	26,643 (-0.9)	5,578,451 (7.2)	493,000 (6.6)	761 (9.0)	482,884 (7.6)	23,031 (15.0)	447 (-0.3)	246,088 (8.7)	212,628 (5.6)	690 (8.9)
元	6,509,931 (5.8)	55,782 (0.2)	27,045 (1.5)	5,888,248 (5.6)	538,029 (9.1)	827 (8.6)	513,439 (6.3)	24,675 (7.1)	461 (3.2)	262,857 (6.8)	224,693 (5.7)	753 (9.1)
2	6,776,257 (4.1)	58,400 (4.7)	28,219 (4.3)	6,113,565 (3.8)	575,199 (6.9)	874 (5.8)	546,765 (6.5)	26,728 (8.3)	468 (1.5)	274,244 (4.3)	244,546 (8.8)	799 (6.1)
3	6,919,272 (2.1)	57,390 (-1.7)	28,307 (0.3)	6,260,811 (2.4)	571,891 (-0.6)	874 (-0.1)	559,947 (2.4)	26,698 (-0.1)	460 (-1.9)	283,776 (3.5)	248,203 (1.5)	812 (1.6)
4	6,725,372 (-2.8)	55,633 (-3.1)	26,769 (-5.4)	6,101,706 (-2.5)	540,410 (-5.5)	854 (-2.3)	557,073 (-0.5)	26,241 (-1.7)	427 (-7.1)	281,599 (-0.8)	248,692 (+0.1)	804 (-1.0)
5	6,430,496 (-4.4)	53,178 (-4.4)	26,082 (-2.6)	5,821,537 (-4.6)	528,841 (-2.1)	859 (0.6)	535,662 (-3.8)	25,027 (-4.6)	406 (-4.9)	275,885 (-2.0)	233,526 (-5.8)	818 (1.7)
6	6,445,996 (0.2)	52,753 (-0.8)	26,195 (0.4)	5,810,374 (-0.2)	555,764 (5.1)	910 (5.9)	544,491 (1.6)	24,077 (-3.8)	416 (2.4)	280,587 (1.7)	238,540 (2.1)	871 (6.5)

注　(1)　航空は、定期航空運送事業及び不定期航空運送事業に係る輸送の合計である。
(2)　（ ）内は対前年度比伸び率（%）を示す。
(3)　ＪＲの61年度までは国鉄の数値である。
(4)　62年度以降の自動車は軽自動車による輸送を含む。
(5)　自動車は、６年度について平成７年１月～３月の兵庫県の数値が含まれていない。

・第３表　我が国の国際輸送量

第３表　我が国の国際輸送量

項目 / 年		50	55	58	59	60	61	62	63	元	2	3	4	5	6
旅客（千人）	出国者総数	3,313	5,228 (1.2)	6,171 (5.9)	6,729 (9.0)	7,248 (7.7)	7,560 (4.3)	9,005 (19.1)	10,813 (20.1)	12,626 (16.8)	14,411 (14.1)	14,312 (-0.7)	15,659 (9.4)	15,712 (0.3)	17,450 (11.1)
	出国日本人数	2,466	3,909 (-3.2)	4,232 (3.6)	4,659 (10.1)	4,948 (6.2)	5,516 (11.5)	6,829 (23.8)	8,427 (23.4)	9,663 (14.7)	10,997 (13.8)	10,634 (-3.3)	11,791 (10.9)	11,934 (1.2)	13,579 (13.8)
	入国者総数	3,311	5,233 (1.5)	6,172 (5.6)	6,727 (9.0)	7,267 (8.0)	7,575 (4.2)	9,027 (19.2)	10,867 (20.4)	12,683 (16.7)	14,531 (14.6)	14,541 (0.1)	15,818 (8.8)	15,746 (-0.5)	17,471 (11.0)
	入国外客数	812	1,317 (18.3)	1,968 (9.8)	2,110 (7.2)	2,327 (10.3)	2,062 (-11.4)	2,155 (4.5)	2,355 (9.3)	2,835 (20.4)	3,236 (14.1)	3,533 (9.2)	3,582 (1.4)	3,410 (-4.8)	3,468 (1.7)
	航空機利用出入旅客総数	*7,940	*12,146 (1.5)	*15,312 (8.2)	*16,695 (9.0)	*17,584 (5.3)	*18,650 (6.1)	*22,507 (20.7)	*26,637 (18.4)	*29,953 (12.4)	*31,045 (3.6)	*34,154 (10.0)	*34,493 (1.0)	*36,000 (4.4)	*38,855 (8.9)
	我が国航空企業利用出入旅客数	*2,570	4,669 (3.3)	*5,491 (2.2)	*6,150 (12.0)	*6,462 (5.1)	*7,170 (11.0)	*8,415 (17.4)	*9,781 (16.2)	*10,616 (8.5)	*10,531 (-0.8)	*11,328 (7.6)	*11,297 (-0.3)	*11,577 (2.5)	*12,811 (10.7)
貨物（千トン）	貿易量	615,635	682,129 (−1.8)	630,531 (−0.7)	683,078 (8.3)	674,802 (−1.2)	666,352 (−1.3)	675,134 (1.3)	731,367 (8.3)	753,842 (3.1)	769,727 (2.1)	789,268 (2.5)	785,493 (-0.5)	795,886 (1.3)	828,435 (4.1)
	輸出	61,074	76,494 (0.6)	83,173 (9.6)	83,965 (1.0)	81,803 (−2.6)	75,746 (−7.4)	71,191 (−6.0)	70,711 (−0.7)	70,675 (−0.1)	70,420 (-0.4)	74,802 (6.2)	85,616 (14.5)	91,019 (6.3)	95,347 (4.8)
	輸入	554,561	605,635 (−2.1)	547,358 (−2.1)	599,113 (9.5)	592,999 (−1.0)	590,606 (−0.4)	603,943 (2.3)	660,656 (9.4)	683,167 (3.4)	699,307 (2.4)	714,466 (2.2)	699,877 (-2.0)	704,867 (0.7)	733,088 (4.0)
	我が国商船隊による輸送量	442,173	475,200 (−3.2)	424,497 (−0.9)	444,647 (4.7)	444,840 (0.0)	440,394 (−1.0)	428,992 (−0.6)	475,670 (10.9)	492,967 (3.6)	502,582 (2.0)	539,269 (7.3)	539,869 (0.1)	545,064 (1.0)	553,892 (1.6)

注　(1)　入国外客数は法務省資料に基づき運輸省が集計したもので、一時上陸客、通過観光客を含み、永住の目的で入国した者は含まれていない。
(2)　航空機利用の出入国者数には乗換通過客を含む。
(3)　貿易量には航空機によるものを除く。
(4)　我が国商船隊による輸送量には、外国用船を含み、三国間輸送を除く。
(5)　（ ）内は対前年（度）比伸び率（%）を示す。
(6)　*は年度の数字である。