

第5章 競争力のある経済社会の構築

第1節 交通ネットワークの整備

1 幹線道路の整備

幹線道路の整備は、昭和29年に策定された第1次道路整備五箇年計画以来、現在に至るまで着実に進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等が可能となるなど国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

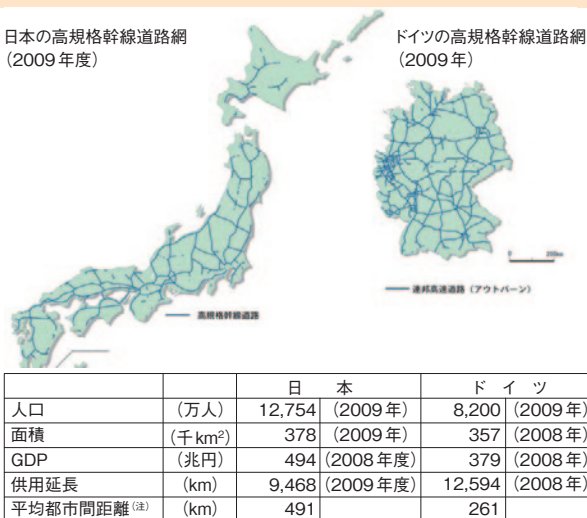
高規格幹線道路・地域高規格道路を始めとする幹線道路ネットワークは、南北に細長く、山脈や海峡により地域間の交流が阻害されている我が国にとって重要な社会資本であり、安全・安心な国土形成のため幹線道路ネットワーク機能を確保することが重要である。

また、諸外国では、例えば、日本と同程度の面積を有するドイツと比較すると、我が国では人口60万人以上の都市間の平均距離がドイツの約2倍であるのに対して、高規格幹線道路の供用延長はドイツの約3/4にとどまっている。中国は、我が国より26年遅れの63年に初めて高速道路が開通したが、既に53,913kmが開通し、我が国の41倍のペースで整備が進められている。

図表Ⅱ-5-1-1 高規格幹線道路・地域高規格道路の概要、実績

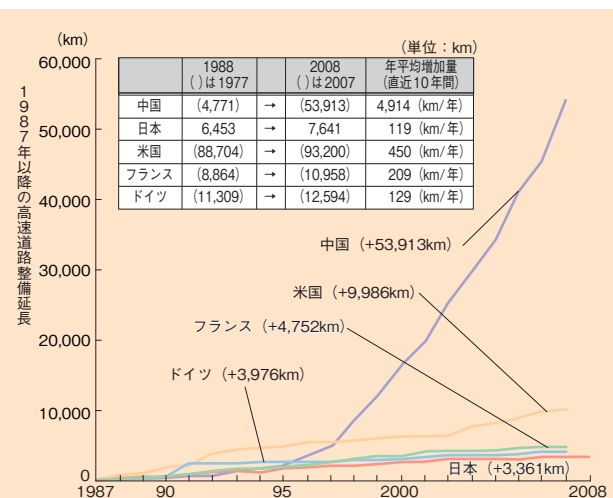
	実績	
高規格幹線道路	(供用延長) 平成20年度末 9,468km 平成21年度末9,711km (平成21年度の主な供用区間) 山陰自動車道(斐川～出雲)	
地域高規格道路	(路線・区間指定(平成21年4月現在)) 候補路線数 110 計画路線数 186 計画路線指定延長 約6,950km 調査区間 約1,067km 整備区間 3,289km 供用延長 1,915km (平成21年度の主な供用区間) 第二京阪道路(一般国道1号大阪北道路)	

図表Ⅱ-5-1-2 日本とドイツの高速道路の整備状況に関する比較



(注) 人口60万人以上の都市を対象
資料) 総務省資料、内閣府資料、国土交通省資料、STATISTISCHES JAHRBUCH

図表Ⅱ-5-1-3 高速道路整備水準の国際比較



(注) 1 日本：年度末
中国、仏、米、独：年末のデータ
2 日本的高速道路延長は、高速自動車国道の延長
資料) 米：Highway Statistics、仏：Memento de transport
独：Verkehr in Zahlen、日本：国土交通省資料
中国：中国統計年鑑

2 幹線鉄道ネットワークの整備

(1) 新幹線鉄道の整備

新幹線は、国土の骨格となる高速交通機関であり、移動時間を大幅に短縮し、地域開発や経済活性化等に大きな効果をもたらす。また、新幹線は安全（昭和39年の東海道新幹線の開業以来、乗客の死亡事故はゼロ）かつ環境にもやさしい（鉄道のCO₂排出原単位（g-CO₂/人キロ）は航空機の1/6、自家用車の1/9）という優れた特性を持っている。

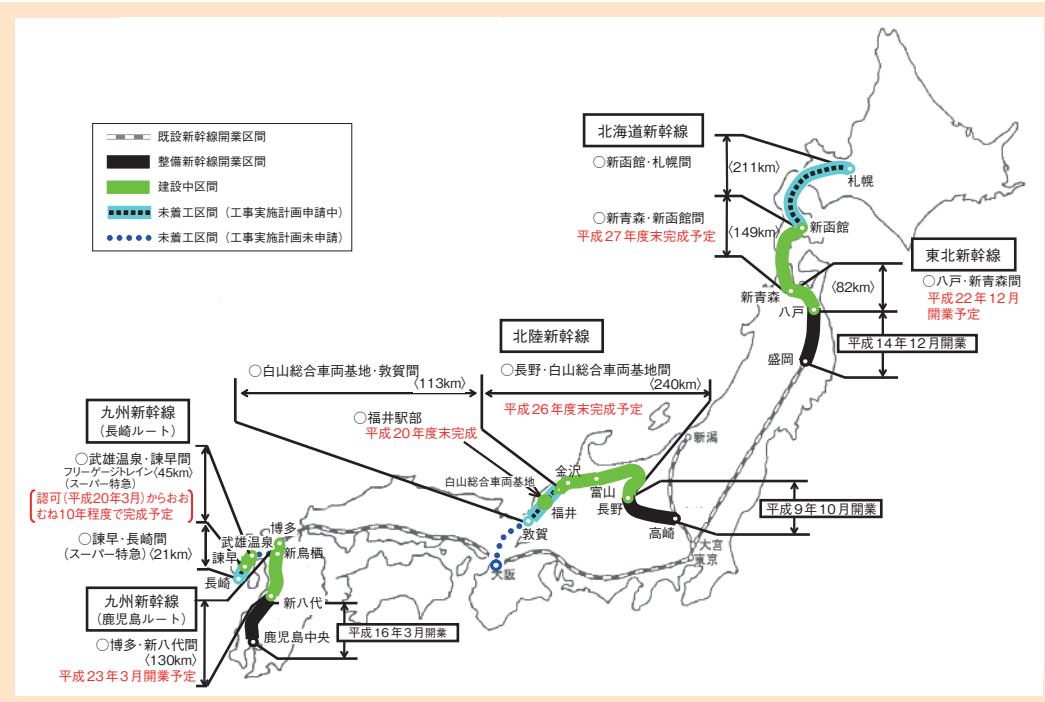
整備新幹線^(注)については、現在、北海道新幹線（新青森～新函館間）、東北新幹線（八戸～新青森間）、北陸新幹線（長野～白山総合車両基地間）、九州新幹線鹿児島ルート（博多～新八代間）、九州新幹線長崎ルート（武雄温泉～諫早間）の5路線の建設が着実に進められている。

また、平成21年12月には、整備新幹線問題検討会議及び調整会議を設置し、整備新幹線の整備に関する基本方針等を決定したところである。今後、未着工区間の新規着工や並行在来線の支援などの具体的事項について、さらに検討を進めていくこととしている。

全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画路線である中央新幹線については、21年12月に、調査主体で

(注)「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、昭和48年に決定された整備計画に定められている5路線

図表Ⅱ-5-1-4 整備新幹線の現状



図表Ⅱ-5-1-5 新幹線による時間短縮効果

整備区間	概算所要時間	現行	整備後	短縮効果
北海道新幹線 新青森～新函館	東京～函館	5時間58分	約3時間58分	約2時間短縮
東北新幹線 八戸～新青森	東京～新青森	3時間59分	約3時間2分	約57分短縮
北陸新幹線 長野～白山総合車両基地	東京～富山	3時間10分	約2時間10分	約1時間短縮
	東京～金沢	3時間44分	約2時間28分	約1時間16分短縮
九州新幹線（鹿児島ルート） 博多～新八代	博多～鹿児島中央	2時間11分	約1時間20分	約51分短縮
九州新幹線（長崎ルート） 武雄温泉～諫早	博多～長崎（フリーゲージトレイン）	1時間47分	約1時間19分	約28分短縮

(注) 1 現行の所要時間は、平成16年10月ダイヤによる。
 2 整備区間の最高速度について、北海道新幹線・北陸新幹線・九州新幹線（鹿児島ルート）は260km/h、九州新幹線（長崎ルート）は200km/hを想定。東北新幹線は大宮～宇都宮間275km/h、宇都宮～盛岡間320km/h、盛岡～新青森260km/hを想定。
 3 東京～新青森間の整備後の所要時間は、平成24年度末時点（JR東日本による高速化計画（平成19年11月発表）実施後）。

ある（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構及びJR東海から供給輸送力、施設・車両の技術開発、建設費用等の調査報告書が提出された。これを受け、22年2月に、営業主及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について交通政策審議会に諮問され、同年3月より審議が開始されている。

(2) 在来幹線鉄道の整備

広域的な地域間の連携の強化や地域の活性化に資する高速輸送体系の形成を促進するため、既存の鉄道施設を最大限有効活用して、線路の曲線改良、部分複線化等による在来幹線鉄道の高速度化を図っている。平成21年度から、JR北海道の札沼線（桑園～北海道医療大学間）において、電力設備新設、信号・通信設備改修等の高速化事業が実施されている。

(3) 技術開発の促進

①超電導磁気浮上式鉄道（超電導リニア）

超電導リニアの技術開発については、平成9年から山梨実験線において走行試験が進められており、21年7月に学識者で構成した「実用技術評価委員会」において、「超高速大量輸送システムとして運用面も含めた実用化の技術の確立の見通しが得られた」との評価を受けたところである。引き続き更なるコスト低減に有効な技術開発等を推進している。

②軌間可変電車（フリーゲージトレイン）

フリーゲージトレインは、車輪の左右間隔を軌間（ゲージ）に合わせて自動的に変換する列車である。実用化されると新幹線と在来線の直通運転が可能となり、利用者の利便性が向上する。現在、これまでの各種試験の結果を踏まえて改良を行った新型台車を用いて室内試験を実施するなど、技術開発を推進している。

3 航空ネットワークの整備

(1) 国内航空

①現状と課題

国内航空政策においては、空港整備等のハード面の施策と規制緩和による競争促進等のソフト施策を組み合わせ、ネットワークの拡充を図っている。近年は、路線数が減少傾向、1路線当たりの年間平均運航回数が増加傾向にある。

これらのことは、航空会社が、路線数の量的な拡大から転換し、需要動向等を勘案し、路線の集中を図ってきているものと考えられる。このような中で、路線が集中する東京国際空港（羽田）は既に能力の限界に達しており、今後とも増大が見込まれる航空需要に的確に対応し、利用者利便に定めるためには、その容量拡大が喫緊の課題となっている。

②国内航空ネットワークの充実のためのソフト施策

地方航空ネットワークの形成・充実を図るため、着陸料の軽減措置や発着枠の配分の工夫を行っている。東京国際空港（羽田）の発着枠の配分については、航空会社評価枠^(注1)の評価項目に地方路線を含む全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献度を取り入れている。また、少便数路線（1日3往復以下の路線）を減便する場合にはほかの少便数路線にのみ転用を認めるほか、平成17年度以降に配分した新規優遇枠^(注2)により運航している路線を減便する場合は、東京国際空港（羽田）の着陸料が

(注1) 航空会社の事業活動について一定の評価項目による評価を基に配分する発着枠

(注2) 新規航空会社の参入促進又は事業拡大に優先的に配分する発着枠

軽減されている路線に転用する場合を除き、当該減便に係る発着枠を回収する制度を導入し、地方路線の維持を図っている。

21年度においては、羽田空港の容量拡大に伴う第1段階（22年10月の供用開始から半年後までの間）における国内線発着枠2.7万回（＝1日37便）について、第2段階の増枠分の配分時期を目途に見直しを行うことを前提として、地方航空ネットワークの維持・充実や新規航空会社の競争条件の公平性を確保する内容で、配分を行った。

（2）国際航空

①現状と課題

航空業界は、2008年（平成20年）以降、世界的な景気後退等の影響を受け、我が国も含め各国の航空企業において、路線・便数の縮小や人員・機材の削減等の動きが出てきており、先行き不透明な状況となっている。

我が国における国際航空輸送も、国際旅客の大半が航空輸送によって担われ、国際貨物に占める航空輸送の重要性も増してきていることから、国際航空ネットワークの拡充は不可欠であり、従来より、国際空港の整備や新規航空協定の締結等を通じて、着実にその推進を図ってきたところである。

②オープンスカイ

平成21年4月にカナダ、同年12月に米国、22年3月にスリランカとの間で、航空企業が需要動向に的確に対応し、自由な経営判断により新規路線の開設や増便等を行うことができるよう、路線・便数等に係る制限を撤廃するオープンスカイに合意した。これまでに、オープンスカイに合意した国・地域は、計10箇国・地域となった。今後とも、可能な限り自由な枠組みを設定できるよう、各国・地域と着実に交渉を進めることとしている。

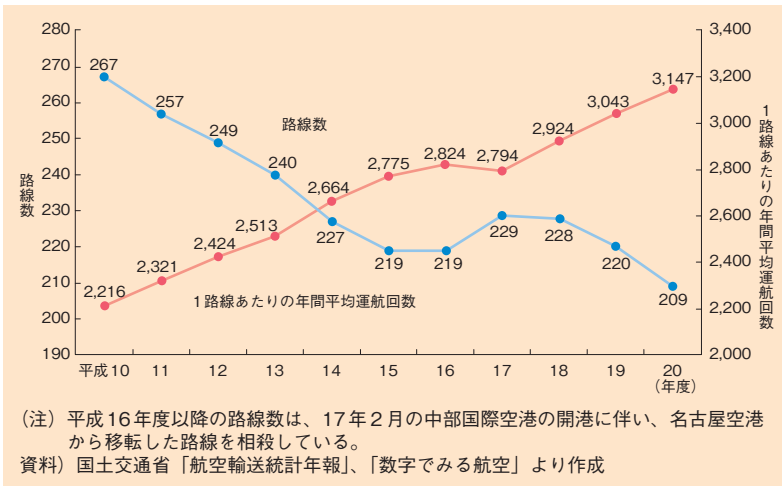
（3）首都圏空港（成田・羽田）における国際航空機能の拡充

平成22年に、羽田は昼間約3万回、深夜早朝約3万回の合計約6万回、成田は約2万回の合計約8万回の国際定期便を実現し、首都圏空港の国際線発着回数を大幅に増加させることとしている。

これまでに、羽田については、昼間は韓国、香港及び台湾との間で、深夜早朝はアジアでは韓国、香港、タイ、マレーシア及びシンガポール、米州では米国及びカナダ、欧州ではドイツ、オランダ、フランス及び英国の計12箇国・地域との間で、国際定期便の開設について合意している。また、国際定期便の就航に先がけて、昼間の国際旅客チャーター便が、ソウル金浦空港との間で1日8便（15年に開始）、上海虹橋空港との間で1日4便（19年に開始）、北京首都空港との間で1日4便（21年に開始）、運航されている。

成田については、アジアでは香港、マカオ、ベトナム、タイ、シンガポール、インド、スリランカ、カタール、アラブ首長国連邦及びトルコ、オセアニアではパプアニューギニア、アフリカではエジブ

図表Ⅱ-5-1-6 航空ネットワークの推移



ト、米州ではカナダ及びメキシコ、欧州ではポーランド、オーストリア、ドイツ、スイス、イタリア、オランダ、スカンジナビア三国及びフィンランドの計22箇国・地域との間で、輸送力の拡大等について合意している。

今後も、首都圏空港の国際航空機能の最大化を実現するため、羽田空港の24時間国際拠点空港化、成田空港のさらなる容量拡大に取り組みつつ、両空港の一体的活用を推進していくこととしている。

（4）空港運営の充実・効率化

空港政策の重点を整備から運営へシフトさせ、既存ストックの活用、高質化、利便の向上を中心に取り組むため、「空港法」により、空港ターミナルの的確な運営を確保するための制度、空港と周辺地域・関係者の連携を強化する協議会制度等を設け、空港運営の更なる充実・効率化を図っている。

（5）空港整備の現状

①東京国際空港（羽田）の整備

（ア）現状

東京国際空港（羽田）は、全国49空港との間に、1日約420往復（平成21年12月ダイヤ）のネットワークが形成され、国内線で年間約6,000万人（20年度定期便実績）の人々が利用している。

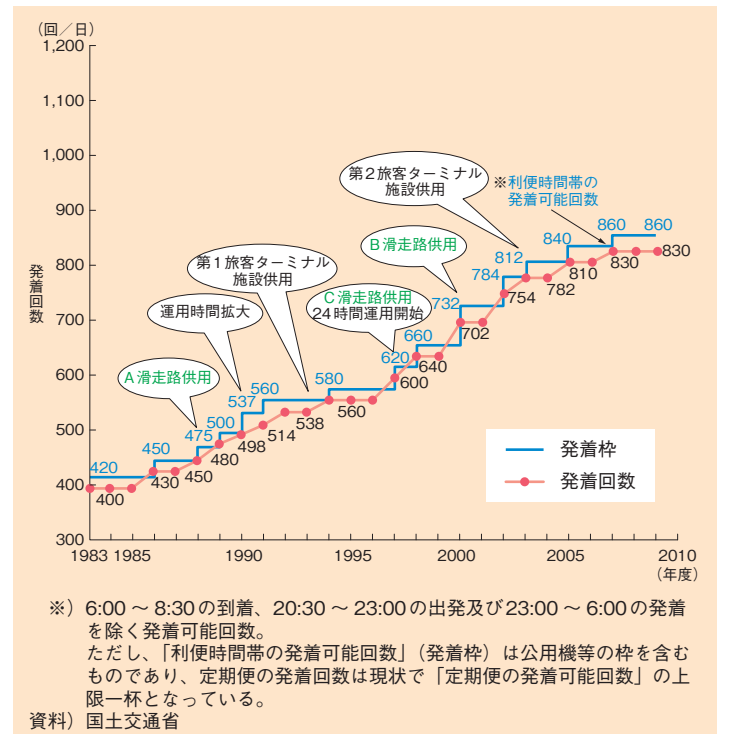
同空港の発着枠はこれまでの沖合展開事業により拡大されてきたが、既にその能力の限界に達している中、今後さらに国内・国際航空需要の増大が見込まれ、首都圏空港として成田国際空港との一体的な活用が求められている。

（イ）再拡張事業

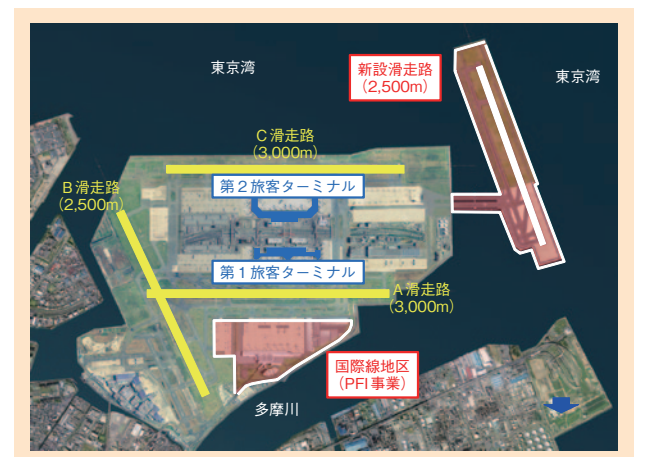
再拡張事業は、新たに4本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を増強することで、発着容量制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図るとともに、国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、国際定期便の就航を図るものであり、平成16年度から事業が進められている。

このうち、滑走路整備事業については、19年3月に本格工事に着手し、また、国際線地区整備事業（旅客ターミナル事業・貨物ターミナル事業・エプロン等事業）についても、PFI手法を活用し、それぞれ22年10月末の供用に向け、着実に整備を推進している。

図表Ⅱ-5-1-7 東京国際空港（羽田）の発着回数

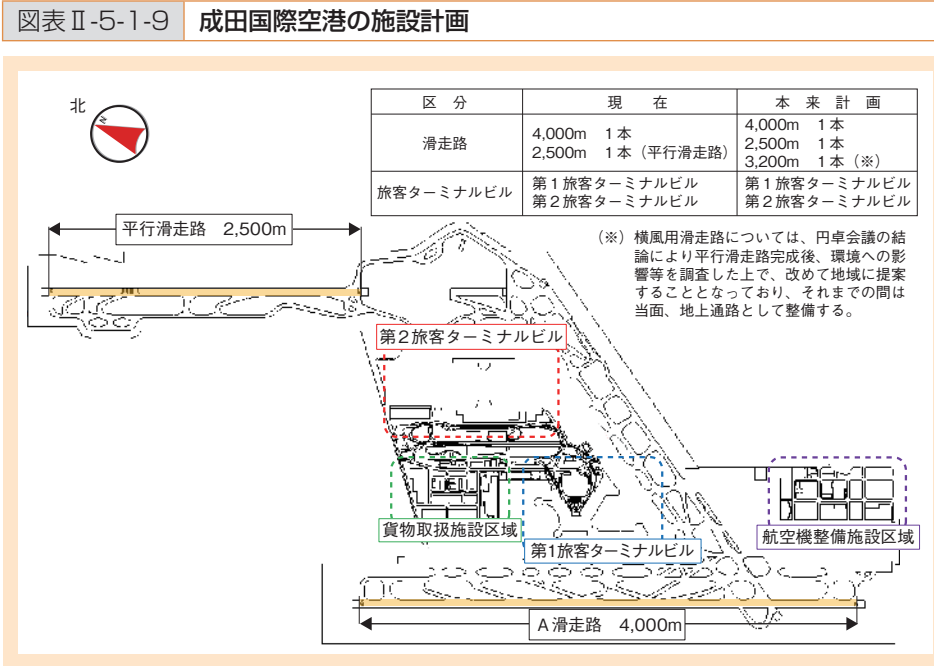


図表Ⅱ-5-1-8 東京国際空港（羽田）の再拡張概要

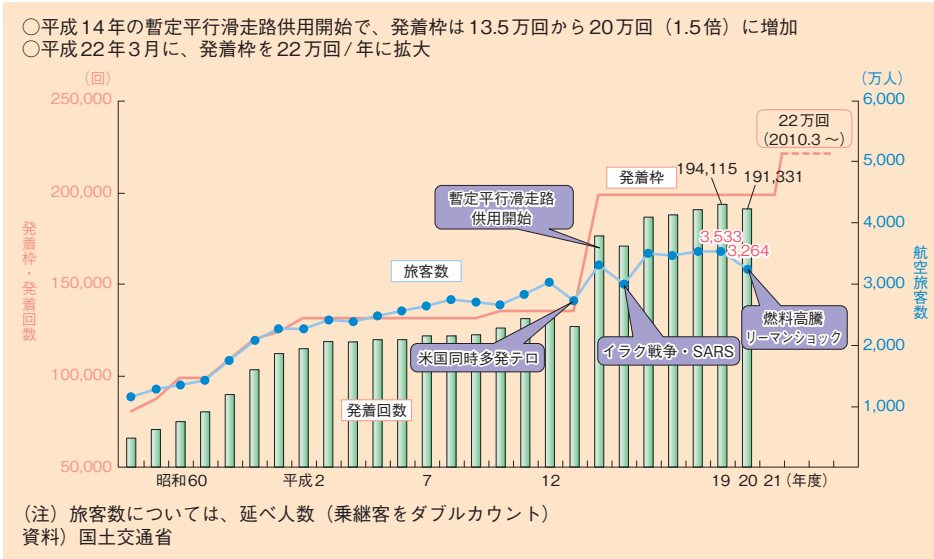


②成田国際空港の整備

成田国際空港は、昭和53年の開港以来、日本の表玄関として重要な役割を果たしてきたが、平成14年に暫定平行滑走路が供用した後、その処理能力がほぼ限界に達し、航空会社からの強い増便要請や新規乗り入れ要請に対応できない状況にあった。このような状況の中、18年9月、地元自治体等の理解を得た上で、北伸による平行滑走路の2,500m化工事を着工し、21年10月にその供用を開始した。



図表Ⅱ-5-1-10 成田国際空港における発着回数・旅客数



③関西国際空港・中部国際空港の現状

関西国際空港は、平成19年の2本目の滑走路の供用により、我が国初の完全24時間運用可能な国際拠点空港となった。21年4月には二期国際貨物地区の供用を開始するとともに、連絡橋道路の料金引き下げによるアクセスの改善が図られたところであり、引き続き国際競争力の強化に取り組んでいる。

中部国際空港では、国際ビジネスジェット格納庫の整備などを通じ利用者利便の向上を図り、更なる需要拡大に取り組んでいる。

④一般空港等の整備

一般空港等については、ハード・ソフト施策の組合せや既存空港の有効活用を中心とした質的充実为重点を移し、滑走路新設・延長に係る新規事業については、真に必要なものに限って事業化することとしている。平成21年度は5空港の滑走路延長事業等を実施するとともに、既存空港の機能保持のため更新・改良等を実施している。また、抜本的な空港能力向上のため、福岡空港では、総合的な調査を踏まえ、現空港内での滑走路増設案の検討を実施し、那覇空港では、現滑走路より1,310m沖側に位置する滑走路増設案について具体的な施設配置等の検討を実施している。

⑤空港等機能高質化事業

国際競争力強化、地域競争力強化及び空港利用者の利便増進のため、空港等機能高質化事業として、旅客ターミナルの再編や整備、就航率の向上、航空物流機能の強化、空港のバリアフリー化等を推進している。

(6) 航空交通システムの整備

①運航の効率性向上

平成19年9月より国際民間航空機関（ICAO）の基準に準じた広域航法（RNAV）を順次導入し、飛行経路の複々線化による容量拡大、経路短縮による飛行時間や燃料費の削減、運航条件の改善等による空港就航率の更なる向上を図っている。また、シミュレーションを用いた空域構成の最適化や自衛隊等の訓練空域の弾力的な利用を進めるとともに、交通流や交通量の予測や制御精度の向上等、航空交通管理（ATM）センターの機能を充実・強化し、きめ細かな交通整理を行うことで全国の航空路の混雑緩和や空中待機等の減少を図っている。

②新たな航空交通システムの構築

現行システムでは、長期的に増大が見込まれる航空交通需要や多様化するニーズへの対応に限界があること、またICAOや欧米において2025年及びそれ以降を見据えた、統合的で世界的に調和のとれた相互運用性のある航空交通管理（ATM）に関する計画が取りまとめられたことから、産学官からなる研究会を開催し、精密な時間・位置の管理による運航や管制官やパイロットに対する高度な包括的支援システムの構築等を趣旨とした長期ビジョンCARATS^(注)を策定した。

第2節 複数の交通機関の連携強化

1 マルチモーダルな交通体系の構築

マルチモーダルな交通体系とは、複数の交通機関の連携を通じて、効率的で良好な交通環境が提供される交通体系であり、我が国の国際競争力の強化と、ドア・ツー・ドアのサービスを、環境にやさしく、適切なコストで提供することを目指している。マルチモーダル施策を推進するために、空港、港湾、鉄道駅等の拠点、高規格幹線道路、これらを接続する道路、連絡鉄道等の重点的な連携整備と機能向上により、スピードアップと乗継ぎ・積替えの円滑化を図っている。

2 空港への交通アクセス強化

鉄道による都心からの所要時間について、世界の主要空港（ロンドン、パリ、香港等）は、おおむね30分以内であるのに対し、成田国際空港については50分台であり、主要国の中で最も長くなっていることから、利便性の向上と国際競争力の強化を図るためにも、大幅に短縮する必要がある。このため、北総鉄道と成田国際空港を接続する成田高速鉄道アクセス線の整備を進めており、平成22年7月17日に予定されている同線の開業により、都心から成田国際空港までの所要時間を30分台とする。また、京成電鉄日暮里駅における乗換利便性の向上を図るための駅改良を実施した。

また、自動車による空港アクセス強化のため、東京外かく環状道路東側の整備等、高速道路ネット

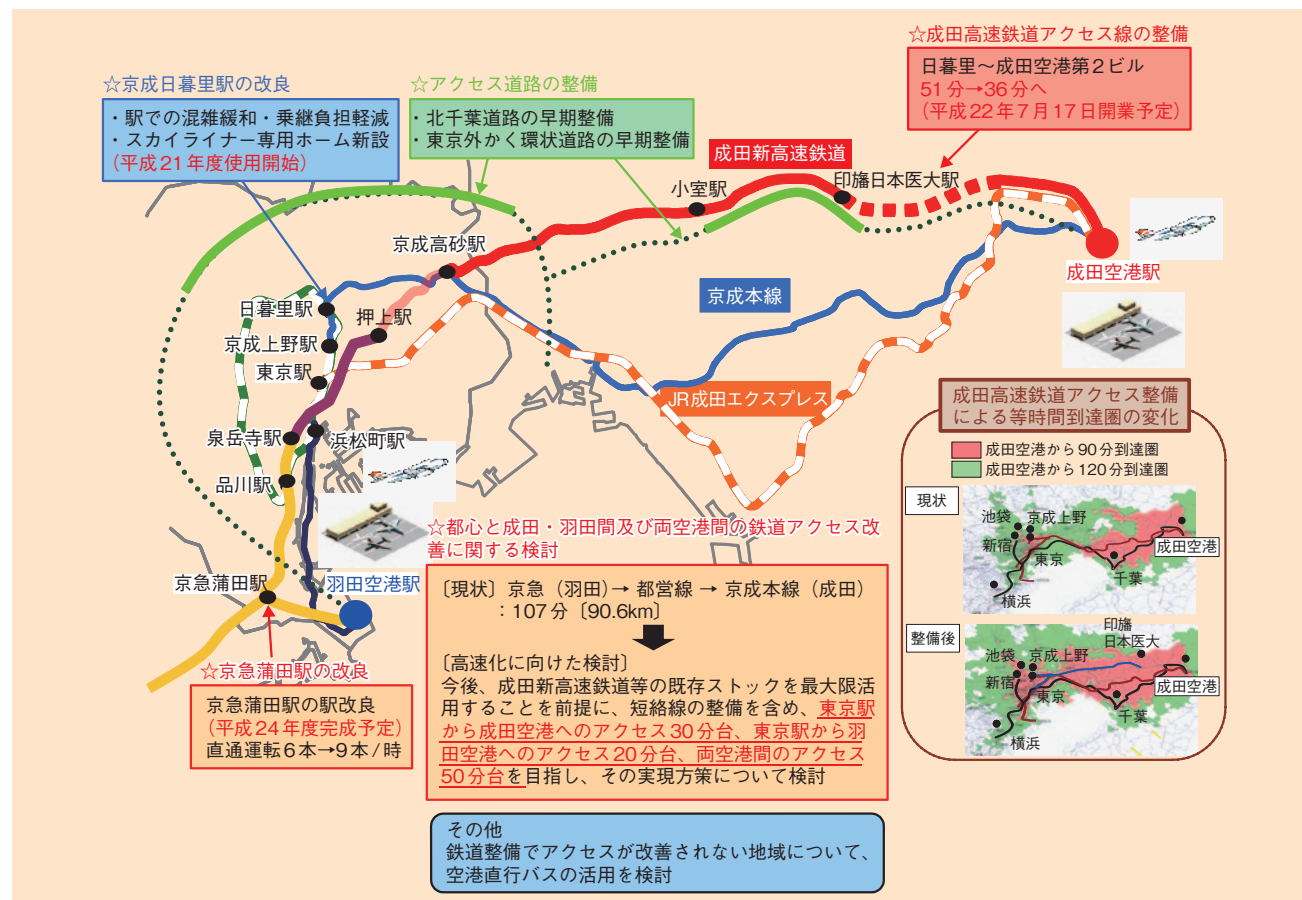
(注) Collaborative Actions for Renovation of Air Traffic Systems

ワークの整備を推進している。

一方、東京国際空港（羽田）への鉄道アクセスについては、京浜急行電鉄空港線の容量拡大、横浜方面からの直通列車の増発等を図るため、京急蒲田駅の改良を進めている。

さらに、首都圏の国際競争力を維持・強化していく観点から、東京国際空港（羽田）・成田国際空港の一体的活用を推進するにあたり、東京駅と両空港間及び両空港間の鉄道アクセスの更なる強化を図るための調査、検討を実施している。

図表Ⅱ-5-2-1 首都圏空港への交通アクセス強化



1 国際物流機能強化のための施策

(1) ニーズに応じた国際物流施策の推進

総合物流施策大綱等に基づき、国際物流施策の総合的かつ戦略的な推進を図っている。最前線のニーズに対応した施策の展開という観点から、幅広い関係者が参画した「国際物流戦略チーム」を全国10地域において設置している。例えば、北部九州では第2回日中韓物流大臣会合の決定を踏まえた北東アジアにおける12フィートコンテナの普及に関する実証実験、関西では大阪港におけるSea&Rail輸送の普及促進に向けた調査検討等、地域の実情に応じた、創意工夫溢れる取組みが展開されている。

また、海外では、インドにおける物流のボトルネック調査を行うなど、物流事業の環境改善に向けて取り組んでいる。

(2) 国際海上輸送網の基盤の強化

経済のグローバル化が進展する中、世界的な海上輸送量は年々増加してきており、大量一括輸送による海上輸送の効率化の観点から、コンテナ及びバルク貨物輸送船舶の大型化が進展している。このような状況において、コンテナについてはアジア各国の主要港は順調に取扱貨物量を増やすなか、我が国港湾との国際競争はますます激化しているところであり、バルク貨物については近隣諸国の急激な経済発展を受け、資源・エネルギー・食糧等の獲得競争も起こりつつあるところである。

このため、世界最高水準のサービスレベルと十分な能力の港湾サービスを早期に提供するために、更なる「選択」と「集中」による港湾の国際競争力の強化の観点から、国土交通省成長戦略会議の下に平成21年12月に設置した「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」及び「国際バルク戦略港湾検討委員会」において、関係者を交えた検討を行っている。

また、このような検討とともに、引き続き国際・国内一体となった効率的な海上輸送ネットワークを実現するための取組みを推進するとともに、施策の更なる充実・深化を図ることとしている。

①スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化

スーパー中枢港湾プロジェクトは、欧米基幹航路の維持により、多頻度・多方向・ダイレクト・高質な航路サービスを提供するため、アジア主要港をしのぐコスト・サービス水準を目標に、港湾コストの3割低減及びリードタイムの1日程度への短縮を目指すものである。その推進に向けて、指定特定重要港湾（スーパー中枢港湾）を国土交通大臣が指定（京浜港、伊勢湾（名古屋港及び四日市港）、阪神港）し、民間事業者は大規模コンテナターミナルの運営事業の認定を受け、逐次運営を開始している。また、コンテナターミナルの機能を強化・補完する、高度で大規模な臨海部物流拠点の形成や、埠頭公社の株式会社化等により、スーパー中枢港湾全体の機能強化を図るとともに、内外をつなぐシームレス物流網の形成を図るため、港湾サービスの24時間化、内航フィーダー輸送、海上コンテナ鉄道輸送等について、民間企業や港湾管理者との協働の下、コンテナ物流の総合的集中改革プログラムの推進を図っている。

②港湾手続の高度化

国土交通省を始めとした関係府省庁において、アジア・ゲートウェイ構想「貿易手続改革プログラム」等に位置付けられた「次世代シングルウィンドウ」について、港湾管理者手続の統一化・簡素化を進め、平成21年10月より新たに11手続を電子申請可能な手続として機能追加した。

③国際港湾の機能向上

時間的、距離的に国内物流と大差ない対東アジア物流において、高度化・多様化するニーズに対応し、

第3節 総合的・一体的な物流施策の推進

「総合物流施策大綱（2005-2009）」により、総合的な物流施策を推進してきたが、その後、経済構造の一層のグローバル化、地球温暖化対策の必要性の増大、貨物セキュリティ確保の要請の高まり等、物流をめぐる環境には様々な変化が生じている。

これらから生ずる課題に迅速かつ的確に対応するため、政府は平成21年7月に「総合物流施策大綱（2009-2013）」を閣議決定した。本大綱では、①グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現、②環境負荷の少ない物流の実現等、③安全・確実な物流の確保等の3点を施策の基本的方向性として、物流施策を総合的・一体的に推進していくこととしており、この大綱に基づき、アジア各国における広域的な物流環境の改善や物流事業者、荷主、地方公共団体等、多様な関係者の連携による物流の低炭素化の促進等を図っている。

迅速かつ低廉な物流体系を構築するため、国際ユニットロードターミナルや貨物積替円滑化施設等の整備を進めている。さらに、国際海上コンテナ貨物やチップ、木材、石炭等バルク貨物の増加に対応するため、国際海上輸送ネットワークや地域の拠点となる港湾において、国際海上コンテナターミナルや多目的国際ターミナルの整備を行うとともに、ICT化の推進等利便性向上に向けた取組みを推進している。

④海上交通環境の整備

国際幹線航路のうち、浅瀬等の存在により、湾内航行に支障のある箇所改良等を行うとともに、航路標識の整備や船舶航行規制の見直し等を行うことにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境の整備を行っている。

(3) 国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化

近隣アジア諸国の空港が、アジアの成長に伴うアジア発着貨物量の増大によってその取扱量を大きく拡大させる中で、我が国の空港においても、日本発着貨物はもとより、今後大きな伸びが期待されるアジア発着貨物を積極的に取り込むことが期待されている。

このため、首都圏空港の物流機能拡充、関西国際空港の国際物流機能の強化、中部国際空港の利活用の推進や輸送プロセスの円滑化に向けた取組み等を進めている。

(4) 国際物流機能強化に資するその他の施策

アジア域内での経済交流が進むにつれ、国際物流と国内の陸・海・空の各輸送モードが有機的に結びついた効率的な物流ネットワークの形成が急がれている。このため、国際標準コンテナ車^(注)が重要な港湾等と大規模物流拠点を積み替えなく通行可能な幹線道路ネットワークの整備を推進している。

具体的には、国際コンテナ通行支障区間について、国際標準コンテナ車の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強、現道拡幅、バイパス整備等の対策を実施し、早期解消を図るとともに、物流活動の中核となる拠点的な空港・港湾から高速道路等を結ぶアクセス道路についても重点的かつ効果的に整備するなど、国際物流に対応した道路網の構築を推進している。さらに、海上輸送と鉄道輸送を組み合わせさせたSea&Railの活用を促進し、東アジアの貨物需要の増大等に対応するほか、スーパー中核港湾等における鉄道積替施設の整備や内航フィーダー輸送の利用促進等国際複合一貫輸送の促進を図っている。

2 効率的な物流システムの構築のための施策

(1) 物流における情報化の推進

物流分野では、取引の効率化、渋滞の回避、物流に関係する行政手続の最適化等、多様な側面においてICTの導入を的確に推進することが重要である。

例えば、輸出入及び港湾関連の行政手続に関する「次世代シングルウィンドウ」を稼働し、申請可能な項目数を追加するなど、より利便性の高い電子申請システムの構築に取り組んでいる。

(2) 地域間物流の効率化

複合一貫輸送等物流の効率化に向けて、貨物輸送力の増強や港湾・貨物駅等の物流結節点の整備等を進めている。鉄道貨物輸送については、北九州・福岡間及び隅田川駅において輸送力増強のため、着発

(注) 長さ40フィート(約12m)の背高コンテナを積載したトレーラ(最大積載時の車両総重量は44トン、車高は4.1m)

線・コンテナホームの延伸等の施設整備を実施している。

また、トラック輸送については、主要都市間を連絡する規格の高い道路、大都市の環状道路、国・地方を支える高規格幹線道路を始めとした基幹ネットワークを整備するとともに、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物流総合効率化法)」により、総合効率化計画^(注1)に関する認定制度を創設し、支援を行っている。22年3月末時点で同法に基づく総合効率化計画の認定は140件である。

(3) 都市内物流の効率化

地球温暖化問題、コンパクトシティの形成、大規模複合ビルの増加、駐車規制の厳格化等を背景に、都市内物流の効率化が課題となっている。平成21年度に、物流事業者、荷主、地方公共団体等、物流に係る多様な関係者が連携して、都市内や物流拠点周辺での共同輸配送、モーダルシフトの取組みなど、物流の効率化を図る取組みを支援する「物流連携効率化推進事業」を創設し、12件の認定を行った。

また、「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、22年3月末までに22都市、29箇所の流通業務市街地^(注2)の整備が行われ(うち27箇所が稼働中)、流通業務施設の適切かつ集約的な立地により都市の流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図っている。

さらに、路上荷捌き駐車を削減するため、駐車場附置義務条例に荷捌き施設を位置付けるよう地方公共団体に促している。21年3月末現在で82自治体において、一定の商業施設等への荷捌き施設の設置義務付けを内容とする条例改正が実施された。

このほか、交通流対策を推進するため、環状道路等幹線道路ネットワークの整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を図るとともに、積載効率の向上を目的とし、トラックの自営転換^(注3)等のソフト施策を併せて推進している。

(4) 新たな物流サービスの取組み

荷主企業の本業への経営資源集中や、高度化する物流ニーズへの対応の必要性等を背景に、新たな物流サービスである3PL^(注4)事業への物流事業者の進出が増加している。

3PL事業をさらに促進するために、3PL人材育成研修の実施や、「地方における3PL事業ビジネスモデル」の作成により、物流事業者が3PL事業に進出しやすい環境の整備を図っている。

(注1) 高速道路のインターチェンジ、港湾等の物資の流通を結節する機能を有する社会資本等の近傍に立地し、自動トラックや情報処理システム等の設備を備えた特定流通業務施設を中核として、流通業務を総合的かつ効率的に行う計画

(注2) トラックターミナル、倉庫等の物流関連施設が集約的に立地した大規模物流拠点として、郊外部の適地に建設された市街地

(注3) 自家用トラック(自家用貨物を自ら運ぶトラック)から、複数荷主の積合せ貨物の運送等によって輸送効率の向上を図り、運送コストを低下させるため、営業用トラック(他人からの依頼に応じ、貨物を有償で運ぶトラック)へ転換すること

(注4) サード・パーティー・ロジスティクス: 荷主から物流を一貫して請け負う高品質のサービス

第4節 産業の活性化

1 鉄道関連産業の動向と施策

(1) 鉄道事業

① 鉄道事業の動向と施策

平成20年度の鉄道旅客の輸送人員は、景気低迷や少子高齢化の進展等厳しい事業環境にあるが、前年度に引き続き微増である。JRは、新幹線輸送、在来線輸送ともに減少している。また、民鉄は、特に関東において、通勤・通学旅客や定期外旅客が増加していることから、民鉄全体として増加している。

20年度の鉄道貨物の輸送量については、8～9月にかけて集中豪雨等による輸送障害が発生したものの、上期はコンテナ貨物輸送量が過去最高になるなど比較的順調に推移した。しかし、下期は景気後退等の影響を受け、全体の輸送トン数及びトンキロは減少した。車扱貨物輸送については、燃料転換の進展に伴う石油の減送等が生じた。

各鉄道事業者においては、快適で安心な鉄道空間の確保を図っており、例えば、主に都市圏の鉄道事業者が行っている女性等に配慮した車両の導入も着実に定着しつつある。また、13年のJR東日本「Suica」導入を契機として、各地でICカード乗車券の導入・相互利用化等が進んでおり、21年には札幌市交通局で「SAPICA」、土佐電気軌道で「ですか」、JR九州で「SUGOCA」、福岡市交通局で「はやかけん」が導入されるなど、全国に拡大している。今後とも、ICカード乗車券の導入・相互利用化が計画されており、さらなる利用者利便の向上が期待される。

② JRの完全民営化に向けた取組み

昭和62年4月の国鉄の分割・民営化により設立されたJR各社は、以来22年余りにわたり、それぞれの地域、特質等を踏まえた経営努力を続けてきた。この間、JR東日本、JR東海及びJR西日本は、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の保有株式の売却も完了し、完全民営化されたが、国鉄改革の経緯を踏まえ、当分の間、国鉄改革の趣旨を踏まえた事業運営を確保するための措置がとられている。

一方、JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物については、地域の足の確保や環境負荷の小さい鉄道貨物輸送の推進等社会的に重要な役割を担っていることから、国は引き続き固定資産税の軽減措置等支援措置の延長により経営基盤の安定・強化を図っており、各社においても完全民営化に向けた増収努力や経費節減等の取組みを行っている。

(2) 鉄道車両工業

鉄道車両の売上高は、その年の受注状況によって波はあるが、近年、ほぼ横ばい傾向が続いている(平成20年度の新造車両数2,232両、売上高2,089億円)。

20年度の国内向けは減少傾向にあり(19年度比79%)、また、海外輸出は、アジア向けは増加傾向、欧州向けは減少傾向にあり、全体としては減少傾向にある(19年度比94%)。

車両メーカー等は、鉄道事業者と連携し、高速化、安全性・快適性等の向上、低騒音・バリアフリーといった様々な社会的ニーズを満たす車両の開発を進めているほか、基本設計や部品を共通化した「通勤・近郊電車の標準仕様ガイドライン」を参考に、設計作業の省力化、標準品の普及等を図ることにより、コスト低減に取り組んでいる。また、近年の標準的な都市型車両の仕様を参考に、海外向けの都市鉄道システム規格を示した「STRASYA」が作成され、今後の鉄道システムの輸出に活用される予定である。

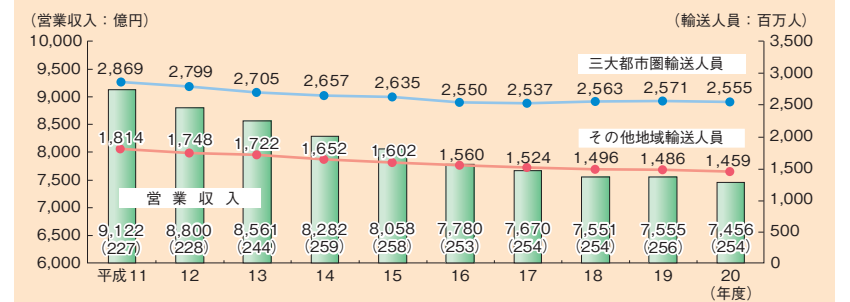
2 自動車運送事業の動向と施策

(1) 旅客自動車運送事業

① 乗合バス事業

乗合バスの輸送人員及び収入は、中心市街地の空洞化等の都市構造の変化やモータリゼーションの進展等に伴う自家用自動車の普及等により依然として地方部を中心に輸送需要が減少しており、また景気が低迷する中で、乗合バスを取り巻く環境は極めて厳しい状況が続いている。

図表Ⅱ-5-4-1 乗合バスの輸送人員、営業収入の推移



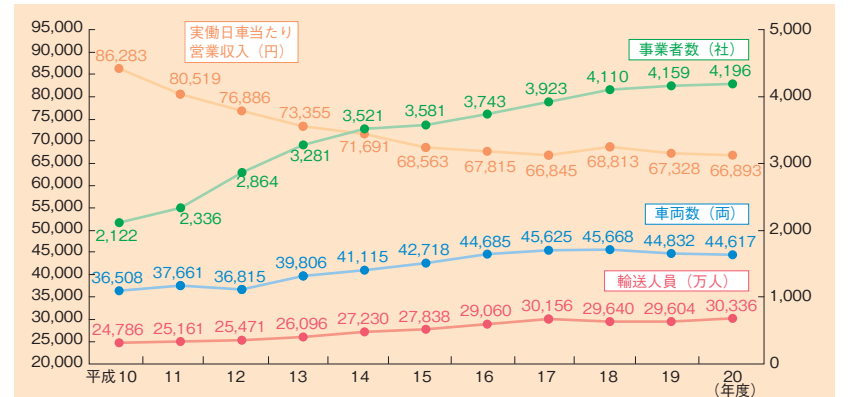
(注) 1 各数値データは、乗合バスの保有車両数が30両以上のバス事業者のデータを採用。また、各年度の()内の数値は、当該年度の乗合バス保有車両数30両以上のバス事業者の総数である。
2 三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計値である。

資料) 国土交通省

② 貸切バス事業

貸切バス事業については、平成12年2月の規制緩和後、低廉で多様なバスツアーが催行されるなど、利用者へのサービスの向上が図られる一方で、事業者数の増加に伴い競争は激化している。また、団体旅行の小口化、旅行商品の低価格化等により運送収入は減少しており、加えて、燃料費の高騰等の要因もあり、貸切バス事業を取り巻く環境は、厳しい状況が続いている。

図表Ⅱ-5-4-2 貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入の推移

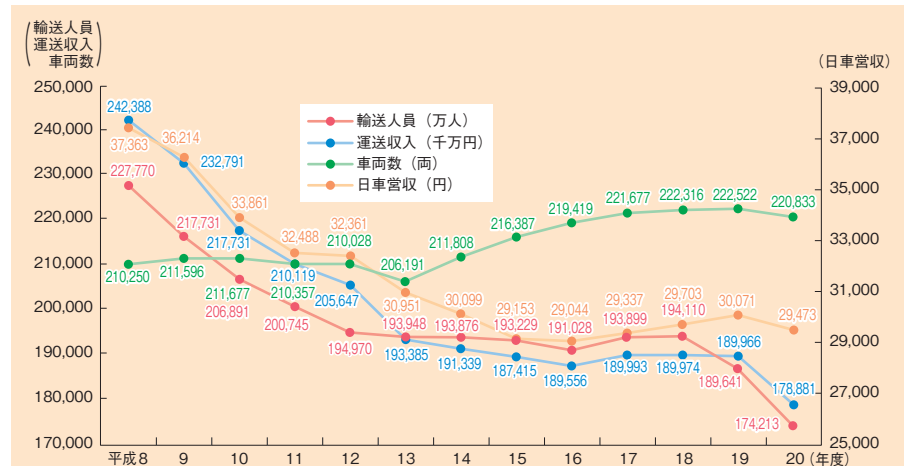


資料) 国土交通省(事業者数、車両数、輸送人員)
(社) 日本バス協会(実働日車当たり営業収入)

③ タクシー事業

タクシー事業を巡っては、長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両の増加や過度な運賃競争が発生していることなどにより、地域によっては、収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の問題が生じており、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況にある。そうした問題への対策として、平成21年通

図表Ⅱ-5-4-3 ハイヤー・タクシーの日車営業収入等の推移



(注) 日車営業収入: 実働1日1車当たりの営業収入
資料) 国土交通省

常国会において「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」が成立し、タクシー車両の供給過剰の進行、タクシー車両1台当たりの収入の悪化、法令違反等の不適正な運営及び事故発生の増加が発生している地域（国土交通大臣が指定する特定地域）においては、当該地域の多様な関係者の自主的な取組みを中心としてタクシー事業の適正化・活性化を推進する枠組みが導入された。

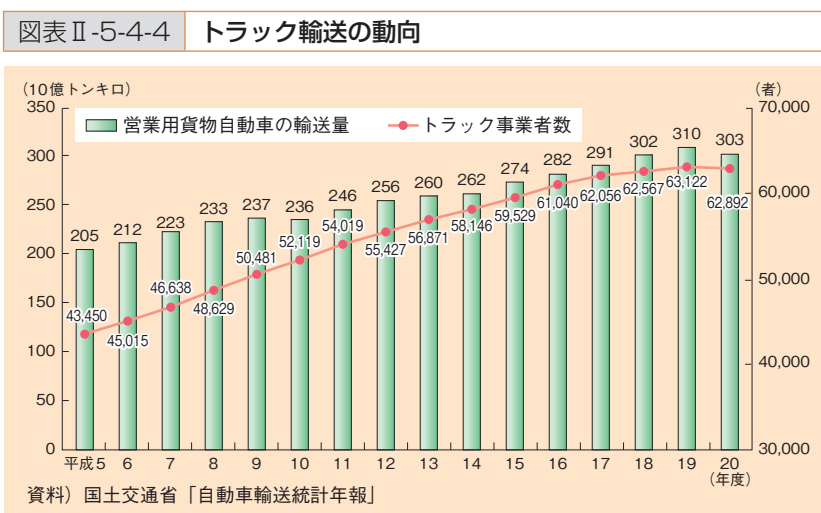
(2) 自動車運転代行業

自動車運転代行業は、飲酒時の代替交通手段として活用することが期待されているところであるが、料金システムに関する不透明感、安心できる業者の情報の不足等の問題が指摘されていた。このため、国土交通省は、警察庁と連携し「運転代行サービスの利用環境改善プログラム」に盛り込まれた施策を実施している。なお、21年12月末現在、認定を受けて営業している自動車運転代行業者の総数は8,324者となっている。

(3) 貨物自動車運送事業

貨物自動車運送事業の事業者数や輸送トンキロは、長期にわたり増加していたが、平成20年度においては、軽油価格高騰や景気低迷に伴う荷動き減少の中、2年の規制緩和以後初めて減少に転じた。安全の確保や環境規制への対応等が求められている中、競争は激化し、運賃の低下傾向が見られ、事業者を取り巻く経営環境は厳しい。

このため、国土交通省では荷主等の協働による適正取引の推進、安全対策の取組みや環境対応車の導入に対する支援を行っている。

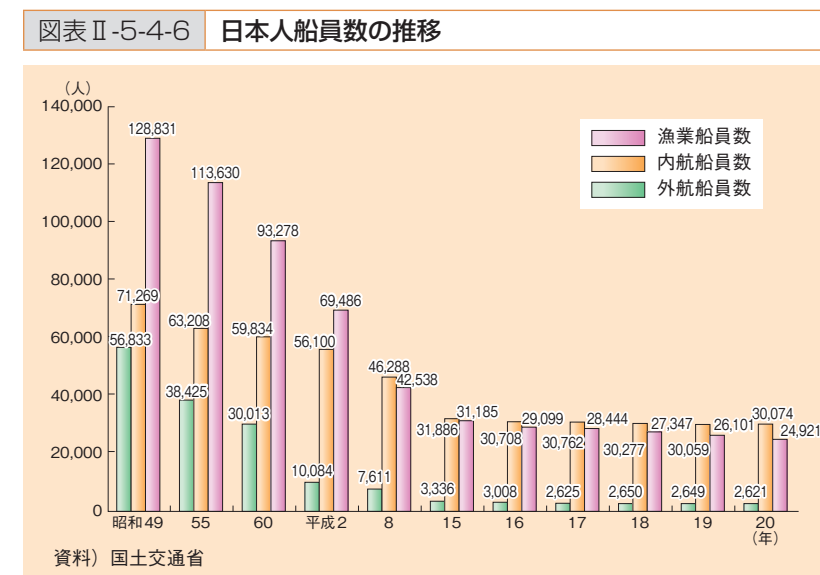


力の喪失から極端に減少している。また、内航海運についても、船員の高齢化等による将来的な船員不足が懸念されている。これらは、安定的な海上輸送を確保する上で極めて憂慮すべき事態となっている。

このような事態を踏まえ、船舶運航事業者等による日本船舶・船員確保計画について国土交通大臣の認定を受けた場合における外航船舶運航事業者に対するいわゆるトン数標準税制^(注)の適用、船員の確保・育成に係る予算上の支援措置等を内容とする「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」に基づき11社が「日本船舶・船員確保計画」の認定を受け、平成21年度よりトン数標準税制の適用を受けている。

②船員（海技者）の確保・育成

外航日本人船員の確保・育成については、トン数標準税制等を通じて支援を図り、内航日本人船員についても日本船舶・船員確保計画の認定を受けた事業者に対する支援制度（船員計画雇用促進等事業）を通じて計画的な雇用に推進している。さらに、海事産業集積地域における「海のまちづくり」を通じた人材確保育成事業の推進、海洋立国推進功労者表彰（内閣総理大臣表彰）や海事産業の次世代人材育成推進会議による広報活動等により、次世代の海事産業を担う若い人材の確保・育成に取り組んでいる。



また、現下の雇用情勢は依然として厳しく、雇用調整助成金制度や船員離職者職業転換給付金制度等を活用した船員の雇用維持・離職者の再就職を支援している。

船員の職業的魅力を高めるために、船舶所有者が自主的に船内での災害に係るリスクアセスメントをPDCAサイクルという一連の過程を定めて継続的な安全管理を進めることにより、安全衛生水準の段階的向上と船員災害の持続的な減少を図る「船内労働安全衛生マネジメントシステム」のガイドラインを20年度に作成し、普及を図っている。

これまで、船員教育機関以外の教育機関を卒業した若年者が6級海技士（航海）の免許を取得するための課程は（独）海技教育機構海技大学校にのみ設けられていたが、船員という職業への門戸を広げるため、平成21年度に所要の法令制度改正を行い、専修学校等においても同様の課程を設置できることとした。

(2) 海上輸送産業

①外航海運

平成20年の世界の海上荷動き量は中国・インドなど新興国経済の急成長等を背景に、世界的に拡大し、77億4,500万トン（対前年比4.3%の増）となり、過去最高を記録した。我が国の海上貿易量は9億7,009万トン（対前年比0.6%の増）となった。

(注) 法人税などについて、毎年の利益に応じた納税額の算出に代わり、船舶のトン数に応じた一定のみなし利益に基づいて納税額を算出する税制。世界の主要海運国でも同様の税制が導入されている。

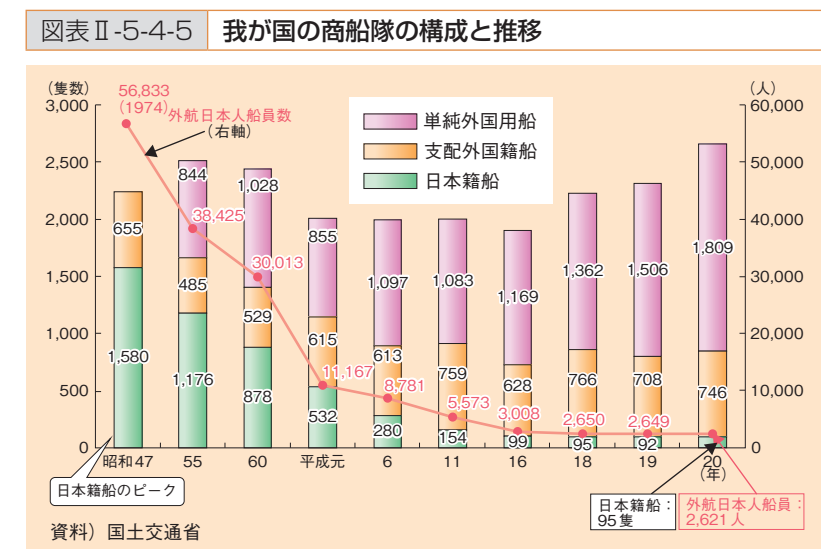
3 海事産業の動向と施策

(1) 安定的な海上輸送の確保

①日本籍船・日本人船員の確保

四面環海で資源の乏しい我が国にとって、貿易量の99.7%、国内貨物輸送の約4割を担う海運は、我が国経済・国民生活を支えるライフラインであり、安定的な海上輸送の確保は、我が国の発展にとって極めて重要な課題である。

しかしながら、外航海運については、日本商船隊の核となるべき日本籍船・日本人船員が、その国際競争

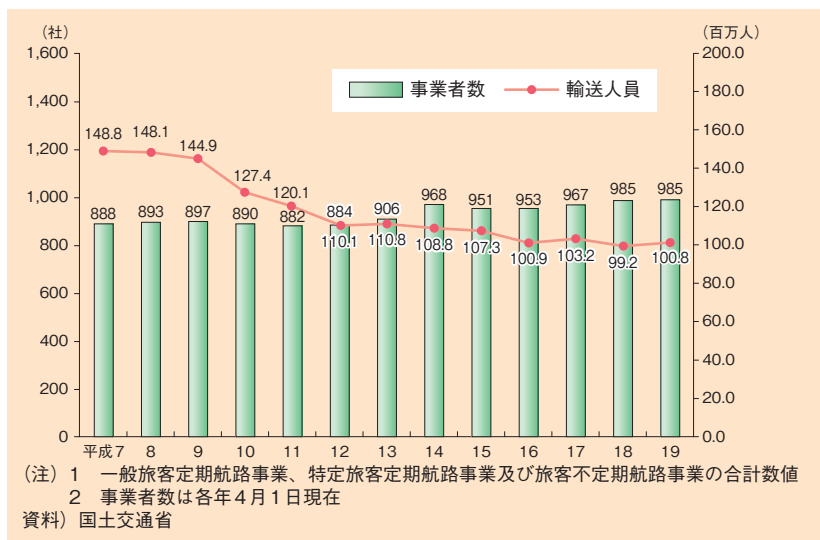


20年度の外航海運市況は、前半は鉄鉱石、石炭等の旺盛な需要に支えられ、アジアを中心に海上荷動きが増加し、不定期船市況が急騰するなど活況を呈した。9月下旬以降は、米国で発生した金融危機による世界的な景気後退の影響で、新興国を中心に資源需要が減少し、荷動きが低迷したことから、海運市況は急速に悪化した。

②国内旅客船事業

国内旅客船事業は、平成21年4月1日現在、970事業者（対前年比1事業者増）、19年度の輸送人員は1億79万人（対前年度比1.7%増）となっている。他方、20年度においては、景気低迷の影響など、様々な要因により厳しい経営状況が続いており、特にモーダルシフトの受け皿としての役割が期待されるフェリー事業については、輸送量の大幅な減少に伴い減便、撤退が相次いでいる。このため、船旅の魅力向上、観光業界との連携、省エネ化等による競争力の強化、利便性の向上など、活性化に向けた支援を行っている。

図表Ⅱ-5-4-7 国内旅客船事業者数及び旅客輸送人員の推移

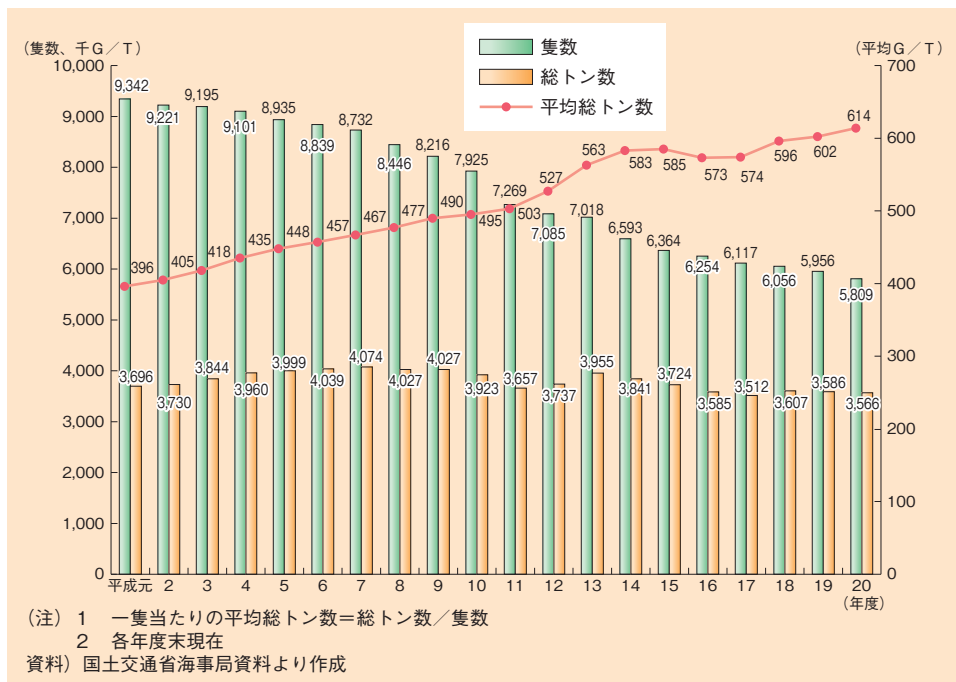


③内航海運

内航海運は、経済効率性が高く環境保全の面でも優れた輸送特性を有しており、国内物流の約4割、産業基礎物資輸送の約8割を担う、我が国の経済・国民生活を支える基幹的な輸送機関である。

現在、産業競争力の強化に向けた更なる効率化への要請や、深刻化する地球環境問題への対応等が求められており、効率的で信頼性の高い良質の輸送サービスを安定的に提供していくことが不可欠となっている。

図表Ⅱ-5-4-8 内航船舶の推移



しかし、近年は原油価格の急激な高騰による経営環境の悪化に加え、日本の国内経済の急速な後退により、貨物の輸送量が大きく低下し、船腹過剰による経営の悪化、老朽化した船舶の代替建造の鈍化が

懸念された。このような事態に対処するために、共有建造制度を活用した環境性能向上等に資する代替建造等を支援するとともに、平成21年度に内航海運老齢船処理事業を新設し、老朽船の代替建造の促進を支援することとした。また、産業構造の改善に向けたグループ化の取り組みに対する支援や、内航海運暫定措置事業^(注)の円滑かつ着実な実施の支援などを行っている。

④港湾運送事業

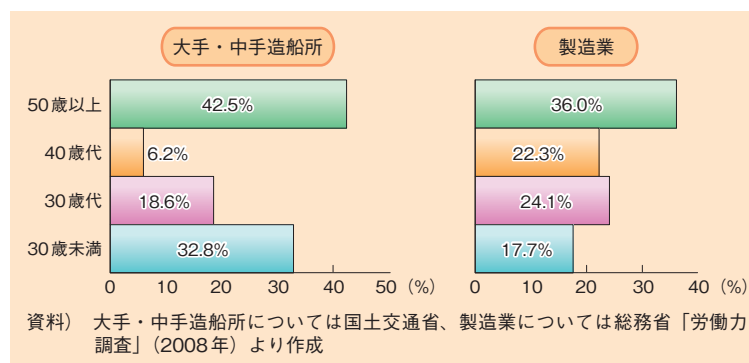
港湾運送事業は海上輸送と陸上輸送の結節点として重要な役割を果たしている。事業の効率化や多様なサービスの提供を図る観点から、「港湾運送事業法」を改正し、主要9港については平成12年11月より、その他の地方港については18年5月より事業参入を免許制から許可制に、運賃・料金を認可制から事前届出制とする規制緩和が実施されたところである。(21年4月1日現在で新規許可25件、業務範囲変更170件、運賃・料金属届出654件)。

(3)造船業、船用工業

①造船業の国際競争力強化のための取組み

平成20年秋までの世界経済の好況に伴う海上輸送の増加等を背景とし、20年の新造船建造量は6,769万総トン（我が国建造量は1,866総トン、世界の27.6%）と19年に引き続き過去最高を記録したが、20年秋以降は世界的な経済の減速に伴い、新造船受注が急落した。一方、我が国造船業は多くの手持ち工事量を抱えており経営は比較的安定しているが、世界の造船市場は先行きが不透明な状況となっている。

図表Ⅱ-5-4-9 造船技能者・技術者の年齢構成（製造業全体との比較）



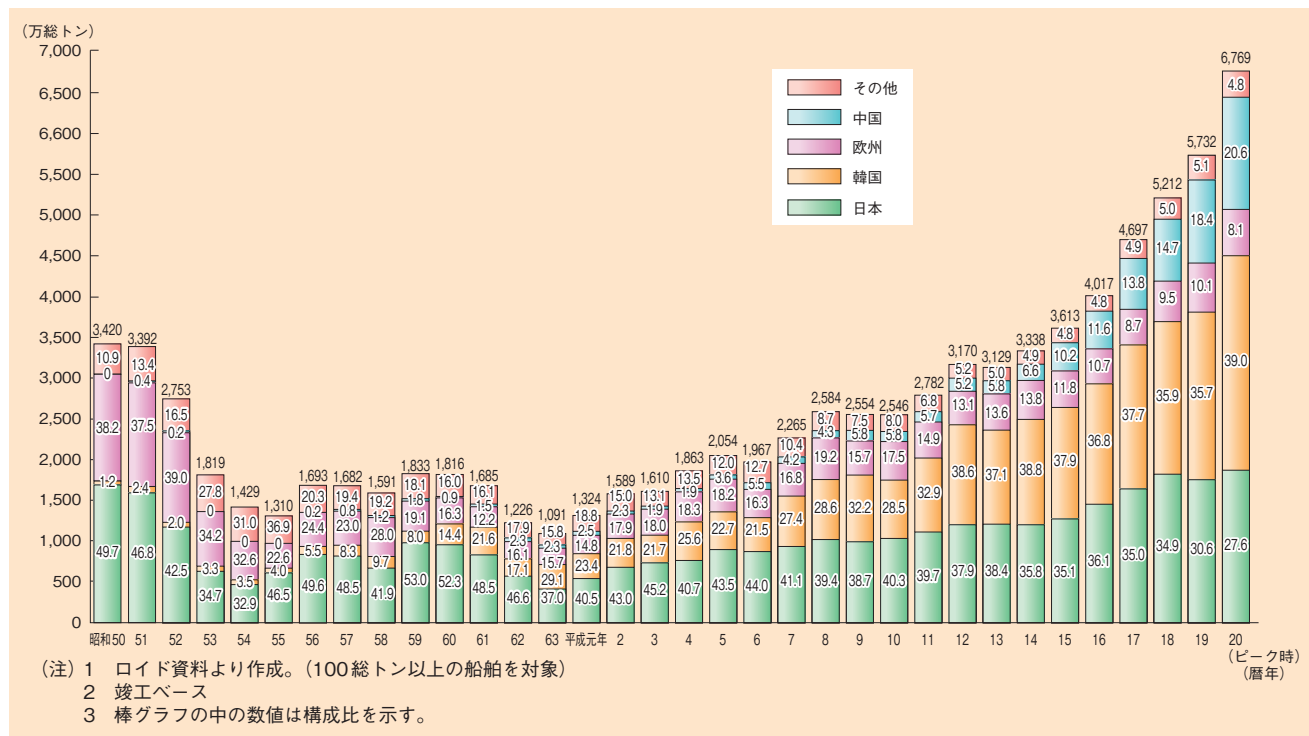
また、内航海運に船舶を供給する中小型造船業は、国内各地域に根ざした生産活動によって地域経済の発展、雇用創出に貢献している産業である。内航船の新造船需要は、14年から回復を見せていたが、20年秋以降は世界の造船市場と同様に受注が急落し、経営基盤が極めて脆弱化している。

我が国造船業は、国内生産体制を維持しつつ、新造船建造量において約半世紀にわたり世界トップクラスのシェアを維持し続けている。しかし、韓国、中国における建造能力の急拡大等による国際競争の激化、我が国造船業の技能・技術を支える熟練者の大量退職への懸念等、経営環境は厳しさを増している。また、環境や安全に関する社会意識への高まり等への対応も必要な状況となっている。

これらを受け、技術力の面で競合他国との差別化を図るため、地球環境保全・省エネルギー等の社会的要請に応える技術開発、造船産業を担う技能者・技術者の育成支援、OECD造船部会等の場を通じた造船市場の健全な発展のための国際協調等に取り組んでいる。

(注) スクラップ・アンド・ビルド方式による保有船腹調整事業を解消し、保有船舶を解体、撤去した者に対して一定の交付金を交付するとともに、船舶建造者から納付金を納めさせる事業

図表Ⅱ-5-4-10 世界の造船建造量の推移



②船用工業の活性化に向けた取組み

船用工業については、近年の旺盛な新造船需要を反映し、平成20年の我が国船用工業製品の生産額は、1兆3,651億円（19年比約4.9%増）、輸出額は、4,240億円（同約12%増）と大幅に増加している。

しかし、世界的な経済の減速による新造船受注の急落、国際競争の激化、従業員の高齢化等、船用工業を取り巻く環境は今後厳しさを増すものと考えられる。また、船舶からの排気ガス規制強化等、船用工業における安全・環境に関する社会的要請が高まっており、我が国の船用工業の産業基盤及び国際競争力の強化を図るため、造船業との連携の強化による技術力強化及び生産性の向上、各種支援措置の活用や各国との模倣品対策の協議等に取り組んでいる。

③海事産業技術の開発・実用化

世界有数の造船・海運国である我が国としては、安全・環境性能に優れた船舶を提供するための研究開発を積極的に進めている。特に、国際海運からのCO₂排出削減のフレームワークの議論が進む中、個々の船舶からのCO₂排出量をその計画・建造段階で評価できるような指標を日本の造船・海運技術を生かして世界に先駆けて開発することに取り組んでいるほか、環境に優しい船用エンジンの開発に取り組んでいる。

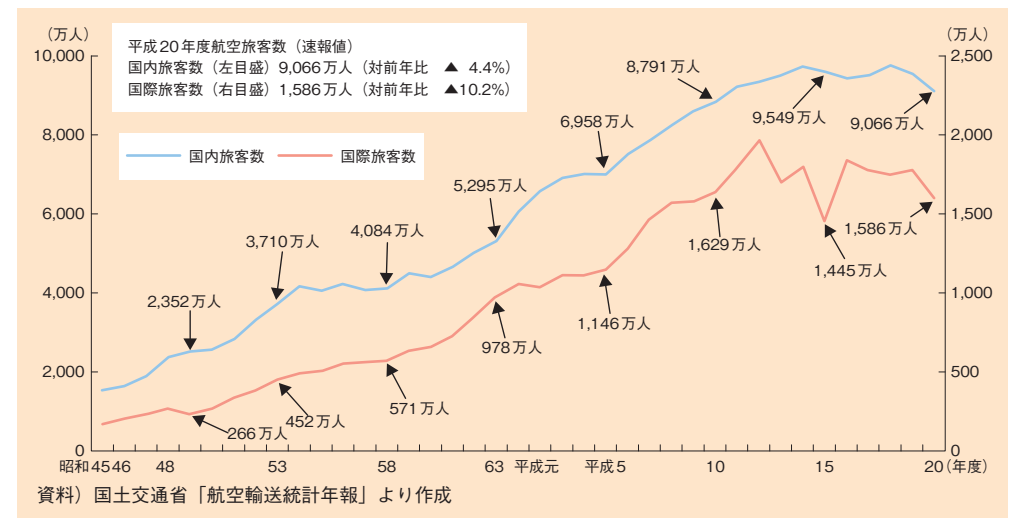
また、海洋基本法に基づき策定された海洋基本計画（20年～24年度）では、海洋産業の振興とその国際競争力の強化を謳っており、これらを実現するため、我が国の排他的経済水域における海洋空間、自然エネルギー等の利活用の基盤技術となる外洋上プラットフォーム技術^(注)の開発等を推進している。

(注) 第3期科学技術基本計画において、戦略重点科学技術として採択

4 航空事業の動向と施策

平成20年度の我が国航空企業の輸送実績については、原油高騰等の影響や同年秋以降の世界的な景気の後退などにより、国内旅客が9,066万人（対前年度比約4.4%減）と2年連続で減少し、国際旅客も1,586万人（対前年度比約10.2%減）と大幅に減少した。

図表Ⅱ-5-4-11 航空旅客の推移



21年当初に発生した

新型インフルエンザの影響等による、急速な需要の落ち込みにより、航空会社の経営が厳しいものとなっている。22年1月19日には、日本航空が企業再生支援機構に支援の申込みを行い、裁判所に対して会社更生法の適用申請を行った。日本航空は、企業再生支援機構による全面的な支援の下、裁判所の関与により透明性・公平性を確保しつつ、国民目線に立った確実な再生を図ることとなった。同社は、我が国の航空ネットワークの重要な部分を担っていることから、政府としても同社が再生を果たすまでの間、必要な支援を行うこととしている。

5 貨物利用運送事業の動向と施策

貨物利用運送事業^(注)は、環境負荷低減に資するモーダルシフトの推進に寄与しており、同事業への新規参入も着実に増加している。

平成21年度は、成田・羽田両空港間の効率的な貨物輸送体制の構築に向けた取組みを推進した他、災害等による鉄道輸送障害の改善に向けた取組みを推進している。また、安全かつ確実な物流サービスを確保するため、監査等を通じ事業者のコンプライアンスを徹底させるとともに、貨物利用運送事業者と貨物運送事業者の連携強化等に取り組んでいる。

6 倉庫業の動向と施策

物流の結節点として重要な役割を果たしている営業倉庫について、保管ニーズの高度化・多様化への適切な対応及び物流事業の効率化の促進を図るため、参入規制を登録制へと変更する等の規制緩和を実施した後、倉庫業への新規参入が着実に増加しており、倉庫事業者数は20年度末現在、5,611者（13年度末比556者増）となっている。

また、物流事業者への賃貸を目的とした外資系や国内の不動産ファンドによる大型物流施設の建設が行われ、このような施設を借り受けて事業を展開する倉庫事業者が現れている。

(注) 貨物の集荷から配達までのDoor to Doorの複合一貫輸送の担い手として、実運送事業者（自ら運送を行う者）の輸送手段（貨物自動車、鉄道、航空機、船舶）を利用して貨物の輸送サービスを行う事業

7 不動産の動向と施策

(1) 不動産を取り巻く状況

不動産は、全産業の売上高の2.5%、法人数の10.7%を占めている重要な産業の一つである。

不動産市場は、首都圏のマンション市場において、平成21年1月まで14箇月連続で1万戸を超えていた在庫が21年秋には7,000戸を下回るとともに、成約率が上昇するなど、一部に変化の兆しが見られなくはないものの、依然として全体的に厳しい状況が続いている。

また、不動産証券化市場は、19年以降下落基調にあったが、21年の春先には東証リート指数が回復基調をみせた。

(2) 宅地建物取引業法の的確な運用

宅地建物取引に係る消費者利益の保護と流通の円滑化を図るため、「宅地建物取引業法」の的確な運用に努めている。

国土交通省及び都道府県は、関係機関と連携しながら苦情・紛争の未然防止に努めるとともに、同法に違反した業者には、厳格な監督処分を行っており、平成20年度の監督処分件数は382件（免許取消し176件、業務停止86件、指示120件）となっている。

また、21年10月1日に施行された「特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律」により、新築住宅を引き渡す宅地建物取引業者等には、瑕疵担保責任の履行を確保するための資力確保措置（供託又は保険加入）や行政庁への届出等が義務付けられたことを受け、同法の的確な運用に向けた取組みを進めている。

また、犯罪による収益の移転防止を図り、併せてテロ資金供与防止条約等の的確な実施を確保するために制定された「犯罪による収益の移転防止に関する法律」が宅地建物取引業者にも顧客等の本人確認、疑わしい取引の届出等を義務付けており、業界団体とも連携しつつ、同法への的確な対応に向けた取組みを進めている。

(3) マンション管理業者による適正な管理の確保

マンションストックの増大に伴い、その適正な管理を図るため、「マンションの管理の適正化の推進に関する法律」に基づき、マンション管理業者の登録制度や業務規制を実施している。また、マンション管理業者による法令遵守の向上を促進し、不正行為の未然防止を図る観点から、マンション管理業者に対する立入検査を実施している。

(4) 不動産市場の活性化

①不動産市場の現状

国民経済計算によれば、我が国における不動産市場（土地市場も含む。以下同じ）の資産額は、平成20年末現在で、法人所有、個人所有、国・地方等の公的セクター所有の総計で約2,300兆円となっている。Jリート（不動産投資法人）、不動産特定共同事業、特定目的会社等により証券化された不動産の資産額累計は、19年度末には約42兆円、20年度末には約45兆円となっている。また、近年拡大していた証券化された不動産資産額の年度実績については、19年度は過去最高の約8.9兆円であったが、20年度は約3.1兆円と大幅に減少している。

Jリートは、豊富な資金を使った不動産の取得や耐震改修等の不動産の価値向上を通じて我が国の都

市整備等にも大きく寄与しており、22年3月末現在、38銘柄が上場し、約972万口、約2兆9,514億円の不動産証券が流通している。Jリートによる物件取得件数は前年同期（4月～12月）と比べ67%減少しているが、21年10月には約15ヶ月ぶりにJリートによる公募増資が行われ、その後も公募増資が相次いだことにより物件取得の動きが増えつつある。また、19年以降下落基調にあった東証リート指数も（最安値：20年10月28日704.46）21年の春先には回復基調をみせ、22年3月末時点では948.90となっている。

②不動産市場の条件整備

国土交通省では、不動産市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図るため、取引価格等の調査・公表を行っている。この調査は、平成17年度から三大都市圏の政令指定都市を中心に開始し、現在は全国に拡大して実施している。調査によって得られた情報は、個別の物件が特定できないよう配慮した上で、取引された不動産の所在、面積、価格等をインターネット（土地総合情報システム^(注1)）を通じて公表している（22年1月現在の提供件数は、768,397件、Webアクセス数は、約1億件）。

さらに、不動産市場の透明性・信頼性の向上を図るためにオフィス・マンション等の賃貸不動産の管理に係る収益費用の情報を収集し、不動産市場データベースとして20年度からインターネット上で公表している。

また、指定流通機構（レインズ）^(注2)が保有する取引価格情報の加工情報を、不動産取引情報提供サイト^(注3)を通じて提供している。さらに、宅地建物取引業者が取り扱う物件情報を、網羅的に消費者へ提供する不動産統合サイト（不動産ジャパン）^(注4)を不動産業界が一体となって整備しており、国土交通省としても引き続きこの取組みを支援している。

図表Ⅱ-5-4-12 土地総合情報システム



(注1) <http://www.land.mlit.go.jp/webland/>
(注2) 宅地建物取引業者が指定流通機構に物件情報を登録し、業者間で情報交換を行う仕組み。成約した物件の取引価格情報等は指定流通機構に蓄積される。
(注3) <http://www.contract.reins.or.jp/>
(注4) <http://www.fudousan.or.jp/>

③税制の活用

平成22年度税制改正においては、住宅以外の家屋に係る不動産取得税の特例措置やJリート及びSPCに係る登録免許税の特例措置について、適用対象等を見直したうえ延長が認められた。(注)

④事業用定期借地権の活用

社会経済情勢の変化に伴う土地の利用形態の多様化に対応するため、事業用定期借地権の存続期間の上限を20年以下から50年未満に延長する改正借地借家法が施行されている。

⑤新しい時代に対応した不動産市場の構築に向けて

平成21年3月の国土審議会土地政策分科会不動産鑑定評価部会報告に基づき、鑑定評価業務等の手順を統一的に整備する(価格等調査ガイドライン)など、鑑定評価の質や信頼性の向上に取り組んでいる。また、証券化対象不動産の鑑定評価に関し、不動産鑑定業者への立入検査等を行っている。

関係業界、有識者、行政等を構成員として設置された「投資家に信頼される不動産投資市場確立フォーラム」では、同年7月に、合併を始めとしたJリートの再編、Jリートのガバナンス強化の必要性、Jリートのファイナンス、個人投資家、年金等による不動産投資の促進等、Jリートを中心とした我が国不動産投資市場の活性化策が提言され、22年2月以降、同年3月末までに、Jリートの合併が3件行われた。

不動産証券化に関する講習会の開催や、事業者へのアドバイス等の支援を通じ、地方における証券化のノウハウ蓄積と人材育成を図り、地方不動産証券化市場の裾野を拡大することで、土地の流動化と地域の活性化を促進した。

地球環境問題への対応における不動産分野の役割が大きいことから、ESG(環境、社会、企業統治)を投資判断に組み込む責任不動産投資の国際的な潮流を踏まえつつ、環境不動産の経済的価値に関する情報整備等のあり方について検討を行っている。

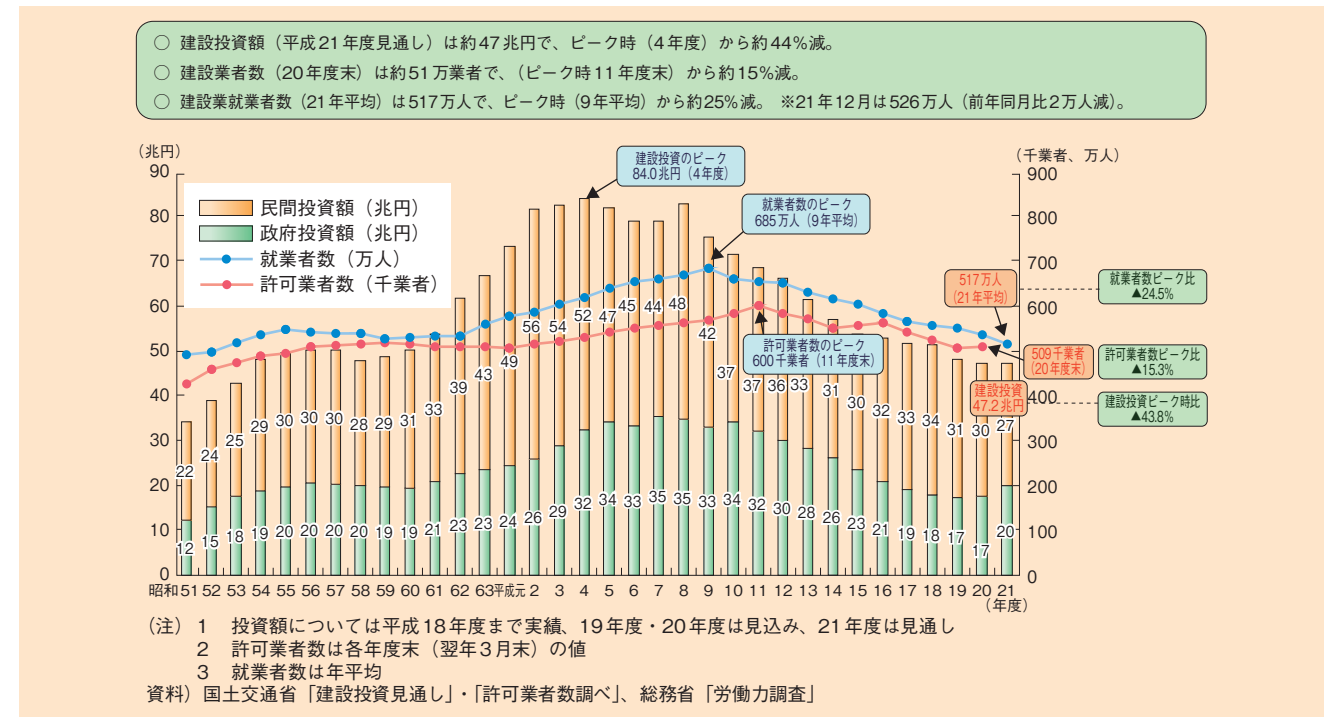
8 建設産業の活力回復

(1) 建設産業の現状

建設業は、国民生活に不可欠な社会資本の整備・維持管理や災害発生時の対応等、地域の経済社会を支える役割を果たしており、国内総生産・全就業者数の約1割を占める基幹産業の一つである。しかし、民間建設投資の急激な落ち込み、価格競争の激化といった課題に直面し、また、今後は、人口減少、少子高齢化、厳しい財政状況という制約の中で、新規の公共事業を抑制せざるを得ない状況にあり、建設産業を取り巻く環境は、かつてないほど厳しい状況にある。

(注) 住宅以外の家屋に係る不動産取得税の特例措置は、平成24年3月31日まで延長のうえ、廃止。

図表Ⅱ-5-4-13 建設投資(名目値)、許可業者数及び就業者数の推移



(2) 公正な競争基盤の確立

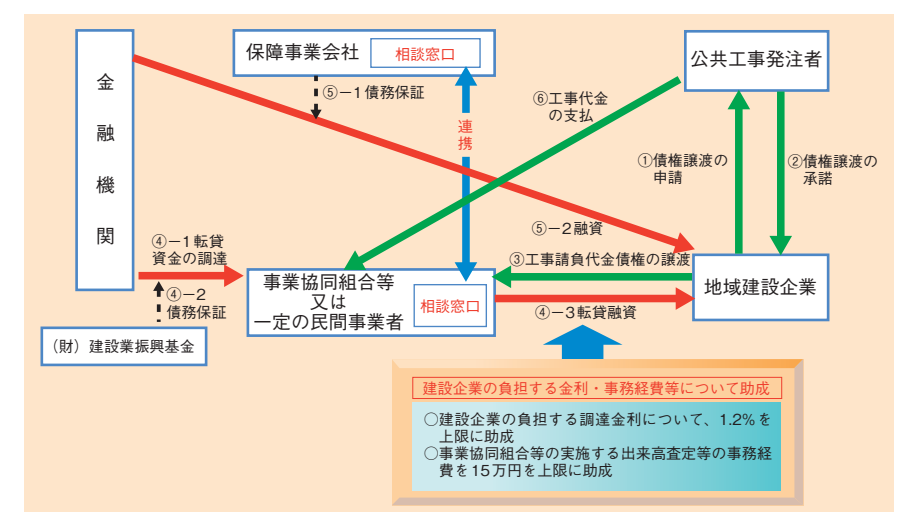
建設投資が急激に減少する中で「技術力・施工力・経営力に優れた企業」が生き残り、成長するための競争を実現するためには、建設業者における法令遵守の徹底を始めとする公正な競争基盤の確立が重要である。このため、従来より下請取引等実態調査や立入検査等を実施しており、建設業における元請・下請間の取引の適正化に取り組んでいる。また、平成21年7月には建設工事の請負契約をめぐるトラブル・苦情等の相談窓口として「建設業取引適正化センター」を設置し、さらなる法令遵守の徹底に向けた取組みを推進している。

(3) 資金繰りの円滑化

建設企業の資金繰りの円滑化等を図るため、元請建設企業が公共工事発注者に対して有する工事請負代金債権について未完成部分を含め流動化を促進すること等を内容とした地域建設業経営強化融資制度を創設し、平成20年11月から実施している。

本制度は、元請企業が、公共工事請負代金債権を担保に事業協同組合等又は一定の民間事業者から出来高に応じて融資を受けられるとともに、保証事業会

図表Ⅱ-5-4-14 地域建設業経営強化融資制度



社の保証により、工事の出来高を超える部分についても金融機関から融資を受けることが可能となる制度であり、元請建設企業の金利負担等の軽減が図られる。

(4) ものづくり産業を支える「人づくり」の推進

建設産業は、技術者・技能者
がその能力をいかに発揮するか
によって生産の成否が左右され
るものであり、「人」が支える
産業である。しかし、建設産業
就業者を取り巻く労働環境が厳
しい状況となり、就業者の高齡
化が進展する中、建設技術・技
能の承継を円滑に推進するた
めには、将来を担う優秀な人材
の確保・育成と建設産業就業者
に対し、適正な評価が行われる
環境整備が不可欠である。

このため、地域の建設業界と
工業高校等が連携して行う、建

設技術者・技能者による生徒への実践的指導などの取組みや、建設業団体等による建設技能の承継及び建設労働者の確保・育成に資する取組みに対し、支援を行い、その成果の普及に取り組んでいる。

また、施工現場で直接生産活動に従事する技能者のうち、作業管理・調整能力等を有し、基幹的な業務に従事する登録基幹技能者の確保・育成・活用を推進している。登録基幹技能者数は、平成21年9月末現在で15,086人（23職種）となり、総合評価落札方式（試行工事）などで活用を図っている。

(5) 建設産業の振興

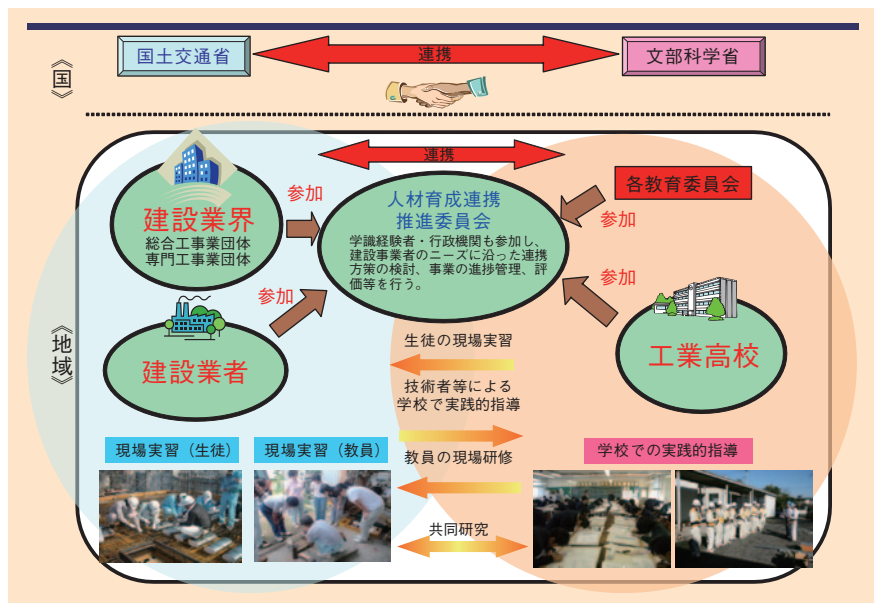
地域の中小・中堅建設業者の団体が、その保有する人材、機材、ノウハウ等を活用して、農業、林業、観光、環境、福祉等の異業種団体及び自治体との連携により協議会を設立し、建設業の活力の再生、雇用の維持・拡大や、地域の活性化を図ろうとする場合に、連携事業に関する検討や試行的実施に必要な経費を助成する建設業と地域の元気回復助成事業を創設した。これまでに157件を選定し、事業を推進している。また、大学・異業種企業等の持つ技術・事業シーズと建設企業をマッチングし、新たな事業展開を支援する建設業と異分野とのコラボレーション促進支援事業も実施している。

さらに、従来より、中小・中堅建設業者の新分野進出や経営革新、経営基盤強化の取組みを円滑化するため、建設業者が関連するサービスを一元的に提供するワンストップサービスセンターを各都道府県に設置し、関係省庁と連携して支援している。特に、建設企業の成長分野展開については、中小企業診断士などのアドバイザーによる相談回数を増加するなど、相談体制の充実を図っている。

そのほか、中小・中堅建設業者の継続的協業関係の確保により経営力・施工力を強化するため、経常建設共同企業体の適切な活用を促進している。また、中小・中堅建設業者の組織化、事業の共同化を推進しており、事業協同組合等^(注)による共同事業の活性化や事業革新活動を促進している。

(注) 建設業の事業協同組合：4,766組合、協同組合：38組合、企業組合：144組合

図表Ⅱ-5-4-15 地域の建設業界と工業高校等が連携した将来の人材の確保・育成に向けた取組み



また、建設関連業（測量業、建設コンサルタント、地質調査業）は、建設投資が減少している中、業務成果の品質確保等を図るとともに技術力と人材を経営資源とする知的産業として、適正な競争市場への参加と新たな業務領域の拡大に取り組んでいる。国土交通省では、建設関連業の登録制度の適切な運用等を通じて、優良な建設関連業の育成と健全な発展に努めている。

(6) 建設機械の現状と建設生産技術の発展

我が国における建設機械の保有台数は、平成19年度で約92万台^(注1)と推定されており、建設機械の購入者別の販売台数シェアで見ると、リース・レンタル業者が58%で、建設業者の17%よりも高い。また、建設機械施工技術者の技術力確保のため、「建設業法」に基づく建設機械施工技士の資格制度があり、21年度までに1級・2級合計約17万人が取得している。

建設業における死亡災害のうち、建設機械等によるものは約14%を占め、近年では建設機械の技術進歩により事故原因^(注2)も変化している。このため、建設機械施工安全技術指針の改定、建設機械施工安全マニュアルの策定等を行い、建設機械施工の安全対策を推進している。

また、建設業の諸課題（低い生産性、熟練労働者不足、施工品質の確保等）の解決を目的として、ICTを活用した革新的な施工技術である情報化施工の普及促進を図るため、「情報化施工推進戦略」を20年7月に策定し、現在普及の課題となっている施工管理基準等の整備や設計データの標準化を行う等、受発注者間の環境整備に取り組んでいる。

(7) 建設工事における紛争処理

建設工事の請負契約に関する紛争を迅速に処理するため、建設工事紛争審査会において紛争処理手続を行っている。申請実績は、中央建設工事紛争審査会では平成21年度に68件（仲裁11件、調停51件、あっせん6件）、都道府県建設工事紛争審査会では20年度に131件（仲裁21件、調停83件、あっせん27件）となっている。

(注1) 主な機種：油圧ショベル約682千台、車輪式トラクタショベル約159千台、ブルドーザ約53千台

(注2) 建設機械の小型化（狭小現場に対応させた小型バックホウ等）による重心位置の変化や、補助装置（障害物検知装置等）の不適切な使用等による事故等