

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

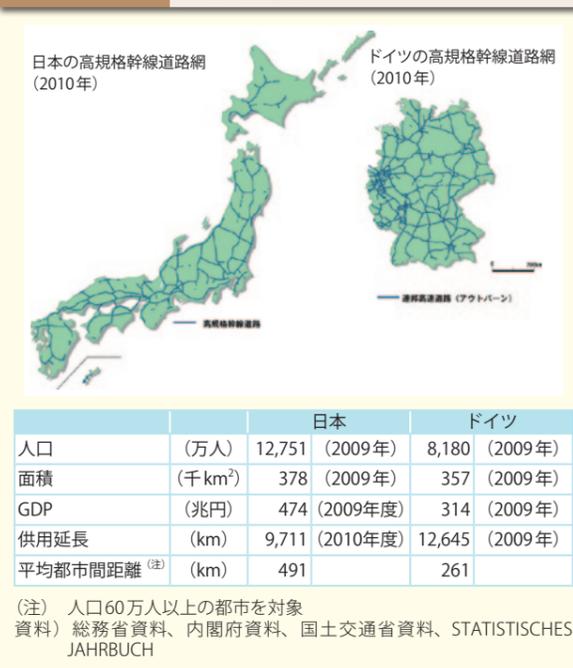
1 幹線道路の整備

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。

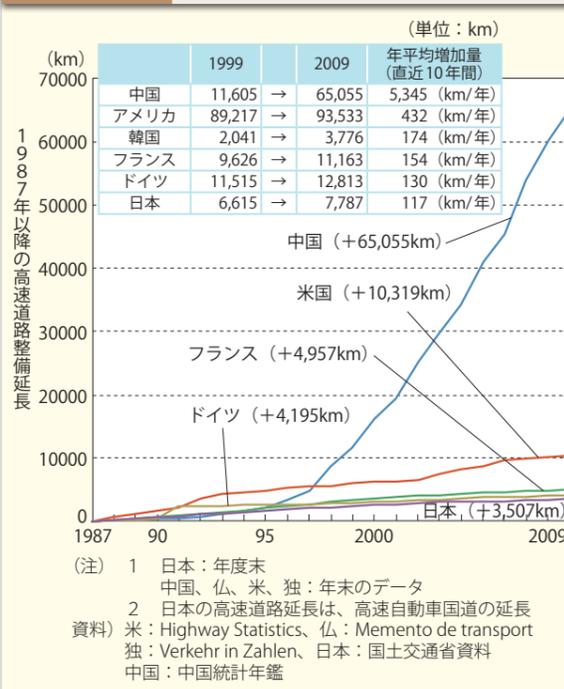
図表 II-5-1-1 高規格幹線道路・地域高規格道路の概要、実績

実績	
高規格幹線道路	(供用延長) 平成22年度末 9,855km 平成23年度末予定 10,120km (平成23年度の主な供用予定区間) 日本海沿岸東北自動車道(温海~鶴岡)
地域高規格道路	(路線・区間指定(平成22年度末現在)) 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 2,102km (平成23年度の主な供用予定区間) 豊橋浜松道路(豊橋東バイパス)

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



図表 II-5-1-3 高速道路整備水準の国際比較



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60,302kmが開通し、我が国の44倍のペースで整備が進められている。

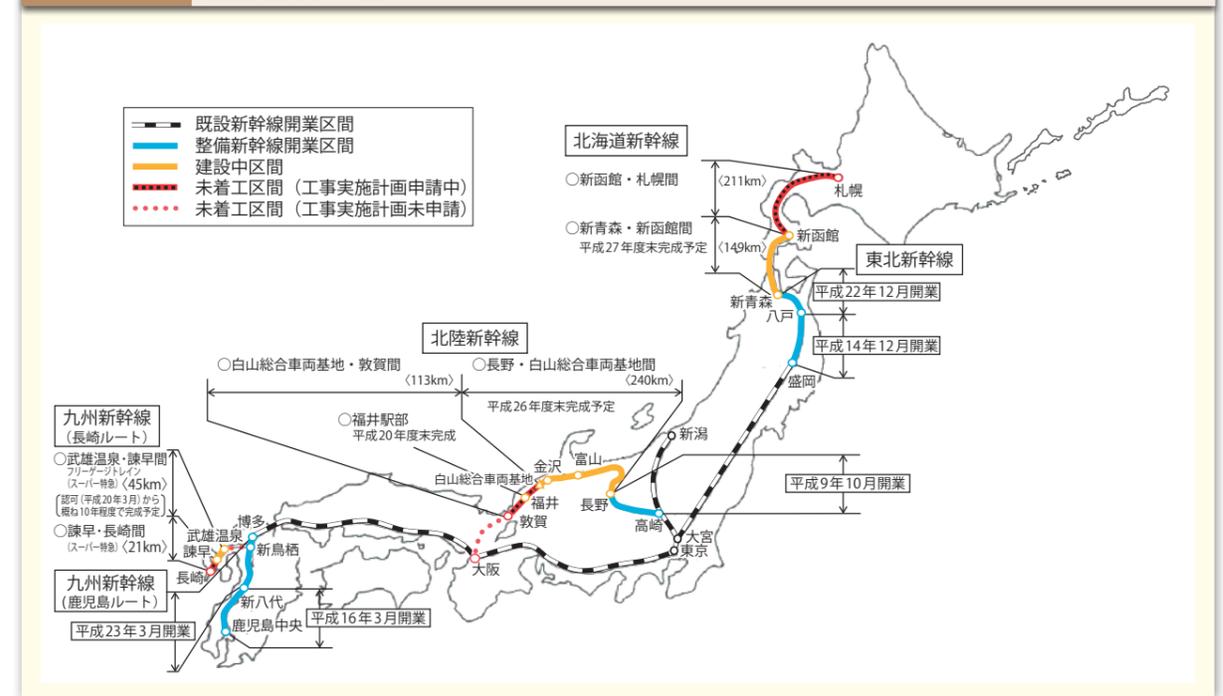
2 幹線鉄道ネットワークの整備

(1) 新幹線鉄道の整備

新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系であり、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化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、平成22年12月に東北新幹線(八戸-新青森間)、23年3月に九州新幹線鹿児島ルート(博多-新八代間)が新たに開業したところである。また、現在、北海道新幹線(新青森-新函館間)、北陸新幹線(長野-白山総合車両基地間)、九州新幹線長崎ルート(武雄温泉-諫早間)の3路線の建設が着実に進められている。今後、上記の建設区間については予定通りの完成・開業を目指して着実に整備を進め、未着工の区間については各線区の課題や着工に当たっての基本的な条件について、更に検討を進めることとしている。

「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、22年3月より交通政策審議会において審議が行われ、同年12月の中間とりまとめにおいて、営業主体及び建設主体をJR東海、走行方式を超電導リニア方式、ルートを南アルプスルートとすることが適当であるとの方向性が示された。23年春以降に答申が取りまとめられる予定である。

図表 II-5-1-4 整備新幹線の現状



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

(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工事が実施されている。

(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、学識者で構成される「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、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電車である。実用化されると新幹線と在来線との間の直通運転が可能となり、利用者の利便性が向上する。課題となっている在来線急曲線部の走行性能向上を図った新たな台車が完成し、今後走行試験を実施する予定であるなど、技術開発を推進している。

由で山陽新幹線との直通運転も行われるようになり、新大阪－熊本間の所要時間は、最短でこれまでの3時間57分から2時間59分に短縮され、3時間を切ることとなりました。また、新大阪－鹿児島中央間の所要時間は、最短でこれまでの5時間2分から3時間45分に短縮されました。

これらの整備新幹線の開業により、沿線地域の人々の生活行動圏の拡大、企業活動やビジネスチャンスの拡大、観光による交流人口の増大等、地域振興や経済活性化に大きな効果がもたらされるものと期待されます。



資料) JR九州

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。

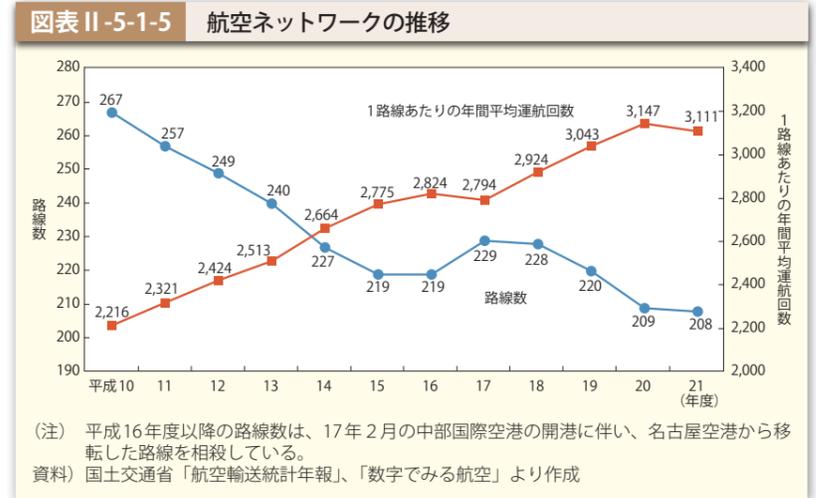
これは、航空会社が、路線数の量的な拡大から転換し、需要動向等を勘案し、路線の集中を図ってきているものと考えられる。このような中、路線が集中する東京国際空港（羽田）の容量拡大に伴う第1段階（22年10月の供用開始から半年後までの間）における国内線発着枠2.7万回（＝1日37便）の配分については、地方航空ネットワークの維持・充実や新規航空会社の競争条件の公平性を確保する内容で行った。今後も、国民生活、経済社会活動にとって真に必要な航空輸送サービスを確保していくことが求められている。

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他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

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



コラム 東北新幹線（八戸～新青森間）開業及び九州新幹線鹿児島ルート（博多～新八代間）開業について

新幹線は、我が国の交通体系において基幹的な高速輸送体系を形成するものであり、地域間の移動時間を大幅に短縮させて関係する地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすほか、安全かつ環境にもやさしいという優れた特性を持っています。

「整備新幹線」とは、全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画（昭和48年決定）に定められている5路線のことを言います。整備新幹線は、この整備計画に基づき着実に整備が進められており、これまで北陸新幹線（高崎－長野間）、東北新幹線（盛岡－八戸間）及び九州新幹線鹿児島ルート（新八代－鹿児島中央間）が開業していますが、平成22年度には、新たに東北新幹線（八戸－新青森間）及び九州新幹線鹿児島ルート（博多－新八代間）が開業し、新幹線による高速鉄道ネットワークが本州北端から九州南端まで拡大しました。

東北新幹線については、従来、東京－青森間の所要時間は最短で3時間59分となっていたことが、今回の全線開業により、東京－新青森間の所要時間は最短で3時間20分となり、約40分もの大幅な時間短縮を実現しています。さらに、23年3月5日の新型高速車両E5系「はやぶさ」の登場により、東京－新青森間の所要時間は3時間10分となり、更なる時間短縮が実現しました。

一方、九州新幹線鹿児島ルートについては、従来、博多～鹿児島中央間の所要時間は最短で2時間12分となっていたことが、今回の全線開業により、所要時間は最短で約1時間19分となり、50分以上の時間短縮を実現しています。さらに、博多経



資料) JR東日本

陸料が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。

このほか、23年度税制改正においては、航空会社の競争力強化を図るため、航空機燃料税を23年度から25年度までの3年間、現行の26,000円/キロリットルから、18,000円/キロリットルに引き下げることとされた。

(2) 国際航空

①現状と課題

我が国には、平成23年1月現在、本邦航空運送事業者（日本航空、全日本空輸グループ及び日本貨物航空）に加え、40の国・地域から計81の外国航空企業が乗り入れ、国際航空ネットワークを形成している。22年度における我が国の国際航空輸送需要は、経営再建中の日本航空が国際線を大幅に合理化した影響があったにもかかわらず、世界経済の回復基調を受け、おおむね堅調に推移した。

国際民間航空機関（ICAO）の推計によると、アジア・太平洋地域は、2005年（17年）からの20年間で年平均5.8%の航空輸送量の成長が見込まれ、2025年（37年）には世界最大の航空市場に成長するとされている。この輸送量の成長を取り込むことが、我が国の航空企業にとっての大きな課題であるとともに、成長著しいアジア地域からヒト・モノ・カネを呼び込み、持続的な成長を図ろうとしている我が国にとって非常に重要である。

②オープンスカイ

我が国を中心とする国際航空ネットワークの強化のため、政府の「新成長戦略」に基づき、首都圏空港（羽田・成田）の容量拡大に取り組みつつ、首都圏空港を含めたオープンスカイ^注を戦略的かつ積極的に進めていくこととしたところである。

これを受けて、平成22年10月には、米国との間で首都圏空港を含むオープンスカイ第1号を実施した。今後は東アジア・ASEANの国・地域を最優先に交渉を推進することとしており、同年12月に韓国と、23年1月にシンガポールと、それぞれ首都圏空港を含めたオープンスカイについて、航空当局間で合意した。

(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、成田は約2万回、羽田は昼間約3万回と深夜早朝約3万回の計約6万回、合計約8万回の国際定期便が実現し、首都圏空港の国際線発着回数は大幅に増加した。

成田においては、同年3月以降、マカオ、アブダビ、ドバイ、カタール及びカルガリーに新規路線が開設され、この他にも世界の主要都市との間で増便が実現した。

羽田においては、同年10月より、昼間時間帯においては、近距離アジア・ビジネス路線として、ソウル、上海、北京、台北、香港に国際定期便が就航し、深夜早朝時間帯においては、バンコク、クアラルンプール等アジアの主要都市や、ロサンゼルス、サンフランシスコ、パリ等欧米の主要都市に国際定期便が就航している。また、深夜早朝時間帯及びリレー時間帯においては、貨物便の就航も可能となった。

^注 航空会社の新規参入や増便、航空会社間の競争促進による運賃低下等のサービス水準の向上を図るため、国際航空輸送における企業数、路線及び便数に係る制約を二国間で相互に撤廃することをいい、近年、世界の多くの国がこれを進めている。

(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、改正「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。

また、国土交通省成長戦略会議において、国が管理する空港の経営を抜本的に効率化するため、空港経営の一体化、民間への経営委託ないし民営化により「民間の知恵と資金」が投入される仕組みの構築を指向すべきとする方針が示された。これを踏まえて、平成22年12月に有識者による「空港運営のあり方に関する検討会」が立ち上げられ、経営一体化や民営化等の具体的手法について議論を進めているところである。

(5) 空港整備の現状

①首都圏空港の整備

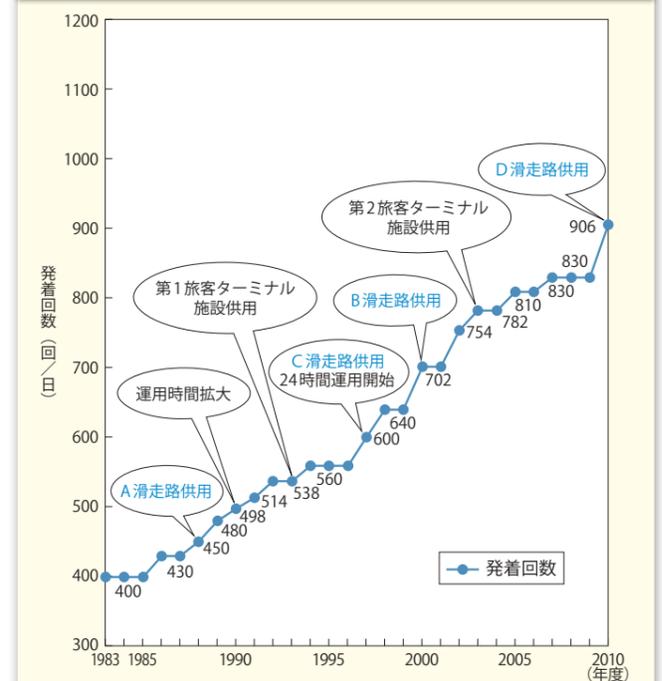
東京国際空港（羽田）は、平成16年度より進められてきた再拡張事業の各施設が完成し、22年10月21日、新しい4本目の滑走路であるD滑走路及び国際線地区の各施設（旅客ターミナル、貨物ターミナル、エプロン）が供用開始され、発着枠が30.3万回から37.1万回（うち国際線は昼間・深夜早朝各3万回）に拡大した。同年10月31日からは、32年ぶりに本格的な国際定期便が就航し、「24時間国際拠点空港化」の第一歩を踏み出した。

今後は、25年度中に見込まれる国内線・国際線を含めた発着容量44.7万回への増枠及び昼間6万回＋深夜早朝3万回の合計9万回への国際線枠の増枠を達成するため、エプロンの整備、国際線旅客ターミナルの拡充を着実に推進する。また、深夜早朝に就航する長距離国際線の機材の大型化に必要なC滑走路延伸等の機能向上事業を推進していく。これにより、旺盛な首都圏航空需要に対応するとともに、充実した国内線ネットワークを活かして、内・際ハブ機能を強化していく。

図表 II-5-1-6 東京国際空港（羽田）の再拡張概要

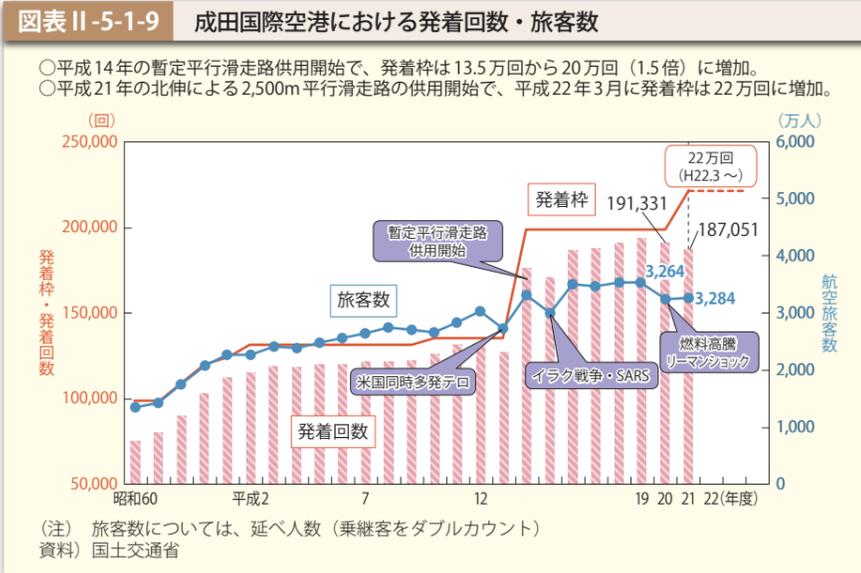
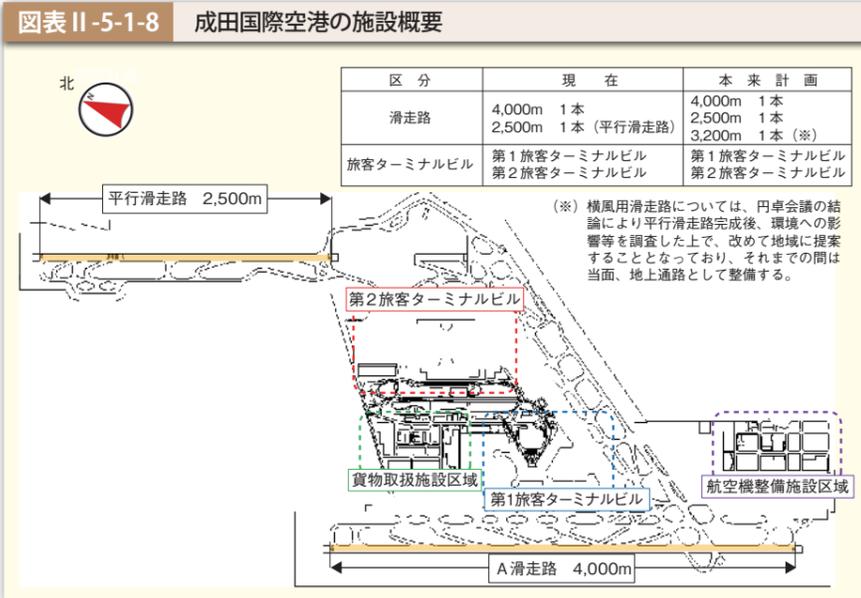


図表 II-5-1-7 東京国際空港（羽田）の発着回数



(注) 6:00～8:30の到着、20:30～23:00の出発及び23:00～6:00の発着を除く発着可能回数。

成田国際空港は、21年10月に北側への延伸により2,500m平行滑走路が供用開始し、22年3月には発着枠が20万回から22万回に拡大した。また、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応するために更なる発着枠の拡大が強く求められている中、22年10月には発着枠の30万回への拡大に関する地元合意が実現した。これを踏まえ、今後は、管制方式の高度化や施設の拡充整備等により着実に発着枠を拡大し、オープンスカイを進め、アジアのハブ空港としての地位を確立していく。



②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本目の滑走路供用開始により、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。しかしながら、関空会社は1.3兆円を超える負債を抱え、会社経営を圧迫していることから、国土交通省成長戦略において「バランスシートの改善による関空の積極的強化」策が示され、その具体的取組みとして、関空・伊丹の経営統合を行うこととしている。

中部国際空港では、国際ビジネスジェット格納庫の整備等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。

③一般空港等の整備

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22年度は新石垣空港の滑走路移設・延長事業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、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環境アセスメント手続を実施し、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について具体的な施設配置等の検討を実施している。

④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

飛行経路の複数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のため、広域航法(RNAV)を平成23年度末までに国内主要路線へ導入することとし、全国の空港・航空路への設定を順次進めており、22年10月より高々度をRNAV専用とするスカイハイウェイを実施している。また、訓練空域の弾力的な運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、きめ細かな交通管理を行うことで、全国の航空路の混雑緩和や空中待機の減少を図っている。

②新たな航空交通システムの構築

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が求められているとともに、ICAOや欧米において、世界的に相互運用性のある航空交通管理(ATM)に関する長期計画が取りまとめられていることから、我が国においても、2025年(平成37年)を見据えた将来の航空交通システムに関する長期ビジョンCARATS^注を策定した。CARATSにおいては、高度な統合されたシステムにより出発から到着までの航空機の軌道を最適化する航空交通管理への変革を中核としており、平成22年度はCARATSの実現に向けたロードマップ等について産学官の関係者で検討を進めた。

コラム 首都圏空港(羽田・成田)の機能強化

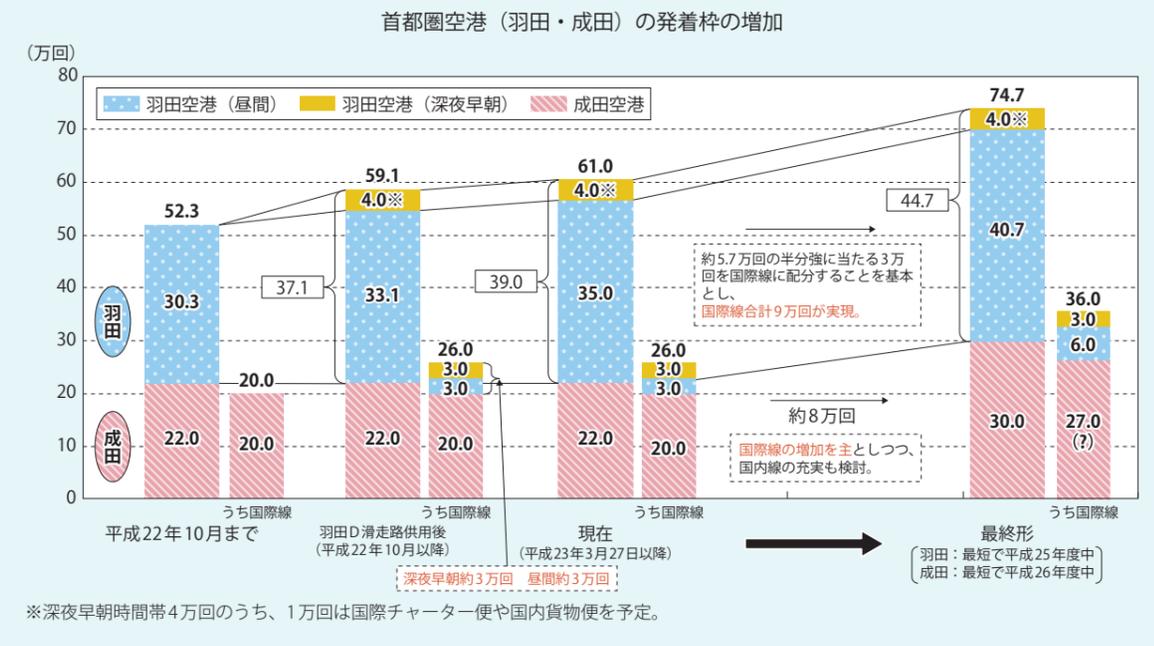
首都圏空港は、我が国の産業・経済活動の基盤としての役割を担ってきたところですが、空港容量の恒常的不足、内際ハブ機能の欠如がアジア各都市等との都市間競争上の弱点となっています。我が国の成長のけん引車としての役割を今後とも十分に発揮していくには、平成22年5月の国土交通省成長戦略において示された容量拡大、抜本的な機能強化、オープンスカイの推進等の施策を着実に実行することで、交通利便性を一気に向上させ、ビジネス・観光両面における都市間競争力を強化し、我が国にヒト・モノ・カネを積極的に呼び込む原動力とする必要があります。

このような状況の中、羽田空港については、22年10月21日、4本目の滑走路であるD滑走路及び新国際線ターミナルの供用を開始し、発着容量が30.3万回から37.1万回へ増加しました。このうち、昼間3万回、深夜早朝3万回(合計6万回)を国際定期便に割り当て、10月31日から、昼間は羽田のアクセス利便性を活かしたアジア近距離路線、深夜早朝は欧米を含む世界の

注 Collaborative Actions for Renovation of Air Traffic Systems

主要都市に新たな路線が就航し、「24時間国際拠点空港化」の第一歩を踏み出しました。今後は、25年度以降に予定されている国内線・国際線を含めた発着容量44.7万回への増枠及び新国際線ターミナルの拡充を機に、国際線の発着枠を昼間3万回から6万回に増枠し、深夜早朝の3万回を含め、9万回まで拡大する方針です。これにより、昼間においてもアジア長距離便や欧米を含む高需要・高ビジネス路線を展開し、充実した国内線ネットワークを活かして、内・際ハブ機能を強化していきます。

また、成田空港については、22年10月13日に国、千葉県、成田空港周辺市町、成田国際空港株式会社で構成される「成田空港に関する四者協議会」において、現在22万回の発着枠を30万回まで拡大することに関する合意がなされたところです。今後は、発着枠の増加にあわせて、更なる国際航空ネットワークの強化を実現しつつ、インバウンド観光の振興等の観点から、国内フィーダー路線の拡充を図り、羽田空港と同様、内・際ハブ機能を強化するとともに、LCC・ビジネスジェットへの対応強化等を図ります。これにより、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応する国際線のメイン空港として、羽田空港との一体的運用を図りつつ、アジアのハブ空港としての地位を確立していきます。



4 空港への交通アクセス強化

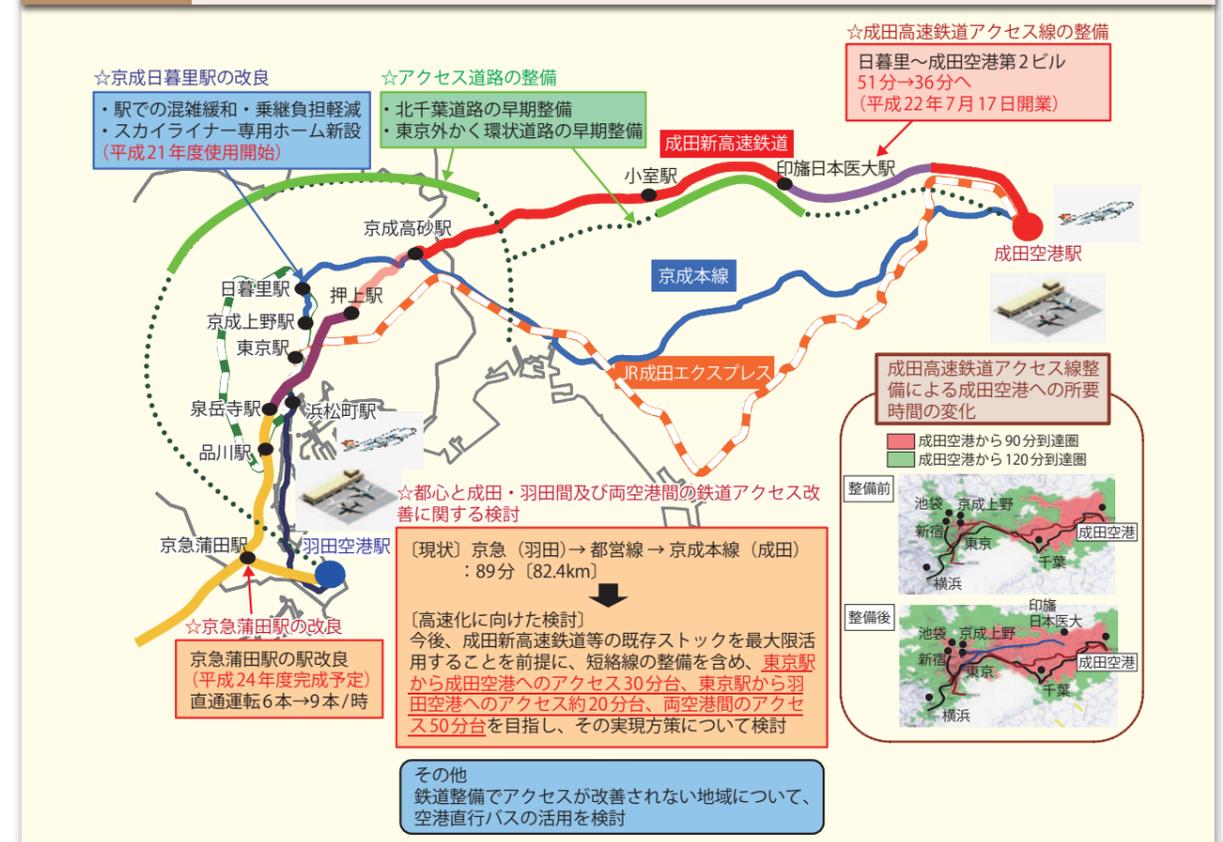
世界の主要空港（ロンドン、パリ、香港等）は、鉄道による都心からの所要時間が、おおむね30分以内であるのに対し、成田国際空港は、50分台であった。しかし、平成22年7月に北総鉄道と成田国際空港を接続する成田高速鉄道アクセス線が開業したことにより、都心からの所要時間は30分台まで短縮された。また、これに合わせ、京成電鉄日暮里駅における乗換利便性の向上を図るための駅改良を実施した。

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-5-1-10 首都圏空港への交通アクセス強化



第2節 総合的・一体的な物流施策の推進

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など、物流を巡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、平成21年7月に策定された「総合物流施策大綱（2009-2013）」に基づき、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いる。今後とも、その時々々の経済社会の変化に的確に対応した物流のあり方とその意義を明確にし、横断的な政策を講じていくことが必要である。

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、東北では45フィート国際海上コンテナの国内輸送に関する実証実験、関西では関西国際空港の貨物便就航路線ニーズ調査や関空後背地発着の国際航空貨物動向調査を実施するなど、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) 国際海上貨物輸送ネットワークの機能強化

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が順調に取扱貨物量を増やし、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、また、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、国土交通省成長戦略会議の下で開催した「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、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国際コンテナ戦略港湾の選択と集中

平成16年度に開始したスーパー中核港湾プロジェクトは、アジアの主要港をしのぐコスト・サービス水準の実現を目標に、官民一体で展開し、22年度までに、港湾コストは2割弱の低減、リードタイムも1日を達成するなど、一定の成果を収めつつある。一方、基幹航路寄港回数については、なお減少傾向にあり、我が国産業の国際競争力への影響が懸念される状況にある。

また、釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化する中、世界各地との間で、国民生活や産業活動に必要な物資や製品を低コストでスピーディーかつ確実に輸送できるネットワークを構築することが必要不可欠であり、アジア諸国・世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけ

ていかなければならない。

これらを踏まえ、「選択と集中」の考え方の下、22年8月、国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、国際コンテナ戦略港湾に阪神港及び京浜港を選定した。今後は、ハブ機能を強化するためのインフラ整備と貨物集約等の総合的な対策を推進するとともに、民の視点を取り込んだ港湾の一体運営を図っていくこととしている。

②国際バルク戦略港湾の選択と集中

資源、エネルギー、食糧等の世界的な獲得競争が進む中、海上輸送の世界においても、一括大量輸送によるスケールメリットを追求する観点から、輸送船舶の大型化が進展している。一方、我が国では、港湾施設の多くが世界的な船舶の大型化に対応できていない、輸入企業間の連携を促す制度的枠組みが用意されていないなどの課題を抱えている。

これらの課題に対応し、アジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現することにより、我が国の産業の競争力強化や国民生活の向上に不可欠な資源、エネルギー、食糧等の安定的かつ安価な供給を実現することが求められている。

このため、対象品目（穀物、鉄鉱石、石炭）を取り扱う港湾の「選択と集中」により、大型船舶の活用、輸入の効率化のための企業連携の促進等を進め、港湾の国際競争力の強化を図ることとしている。具体的には、平成27年までに現在、主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応すること、32年までにパナマ運河の拡張等を見据え登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応することを目標としている。

③日本海側拠点港の形成

中国・韓国・ロシアなど日本海周辺の対岸諸国は近年著しい経済発展を遂げており、我が国との経済関係が今後益々深まっていく中で、対岸諸国の経済発展等を我が国の成長に取り込みつつ、日本海側各港湾の役割の明確化と港湾間の連携を図ることにより、日本海側港湾全体の国際競争力を強化し、日本海側地域の経済発展に貢献することを目的に日本海側拠点港の形成を図ることとしている。

また、東日本大震災を踏まえ、太平洋側港湾の代替機能の確保により災害に強い物流ネットワークを構築するとともに、防災機能の確保を図ることとしている。

④港湾手続の高度化

政府の「新成長戦略」等に基づき、「シングルウィンドウ」について、貿易関連手続の一層の円滑化を図るために港湾管理者手続の統一化・簡素化を進めるとともに、更なる利便性向上に取り組んでいるところである。

⑤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、迅速かつ低廉な物流体系を構築するため、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国際物流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。

⑥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を改良等を行うとともに、航路標識の整備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、首都圏空港の更なる容量拡大、機能強化、関西国際空港・中部国際空港等の我が国拠点空港の貨物ハブ化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1}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、国際コンテナ戦略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、平成22年2月には空港入出港手続を追加するなど、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。鉄道貨物の輸送力増強のための施設整備については、平成23年3月に北九州・福岡間で事業が完了し、首都圏等と福岡との間において長編成コンテナ列車の直通運転が可能となった。今後は引き続き隅田川駅において鉄道貨物輸送力増強事業を推進する。また、東京港等で海上輸送と他の輸送モードとの連携強化のため、複合一貫輸送ターミナルの整備等を実施している。

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）」に基づき、総合効率化計画^{注2}に関する認定

注1 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）

注2 高速道路のインターチェンジ、港湾等の社会資本の近傍に立地する物流施設を中核として、輸送網の集約・輸送の共同化等を図りつつ、自動ラックや情報システム等の機器を導入し、物流の総合化・効率化を行う計画

制度により税制措置等の支援を行っている。23年3月末時点で同法に基づく計画の認定は153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等を背景に、都市内物流の効率化が課題となっている。物流連携効率化推進事業において、12件の認定を行い、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実施する都市内や物流拠点周辺での共同輸配送等の物流の効率化等を図る取組みに対して支援をしている。

また、「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、平成23年3月末までに22都市、29箇所の流通業務市街地^{注1}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。22年3月末現在で86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2}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・多様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3}事業への物流事業者の進出が増加している。

3PL事業を更に促進するために、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 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、高速道路インターチェンジ周辺部等の適地に建設された市街地

注2 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3 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サービス

コラム 首都圏の物流基盤の整備

首都圏の港湾・空港において、我が国の国際競争力強化に向けた物流基盤の整備が進められています。

港湾に関しては、国際コンテナ戦略港湾である京浜港の一翼として、コンテナ物流機能の拡充が進む東京港では、平成22年には年間420万個^注を超えるコンテナを取り扱っており、貨物車両の集中による港内や周辺道路の激しい交通渋滞が大きな問題となっています。

このため、14年度より東京港臨海道路Ⅱ期事業に着手し、新たな物流の大動脈となる幹線臨港道路の整備を進めています。この新ルートが開通すると、大田区と江東区の臨海部が一つの路線で結ばれ、中央防波堤外側埋立地と新木場間の移動時間を約4割短縮できるなど、臨海部の物流の円滑化と湾岸道路の混雑の緩和が図られ、国際競争力のある港湾として、更なる発展が期待されています。

一方、空港に関しては、羽田空港において、22年10月から、新たに4本目の滑走路の供用が開始されました。これにより、今後、年間の発着枠を段階的に44.7万回まで拡大するとともに、国際貨物専用ターミナル地区の整備、24時間体制での通関可能化によって、物流拠点としての機能の高度化が図られます。

また、成田空港においては、22年10月に年間の発着枠を30万回まで拡大することについて地元合意がなされました。今後拡大する容量を最大限活用して、更なる国際ネットワークの拡大、国内フィーダー路線の拡充を図り、国際航空物流拠点としての地位向上を図ります。



注 個数は、20フィート・コンテナを1個、40フィート・コンテナを2個として換算。

現状

平成22年10月21日より、D滑走路・国際線旅客ターミナルビル等の供用開始。同10月31日より国際定期便就航開始（昼間3万回・深夜早朝3万回の計6万回）

国際線旅客ターミナルビル

【2008年5月1日着工
2010年7月31日竣工】

【参考】新管制塔運用開始（2010.1.12）

【2007年3月30日着工
2010年8月30日竣工】

D滑走路（2,500m）

【2010年9月2日撮影】

将来

国際線旅客ターミナルの拡充に着手し、最速で2013年度中の44.7万回への増枠を機に、国際線枠を9万回規模（昼間6万回・深夜早朝3万回）に拡大。欧米や長距離アジアを含む高需要・ビジネス路線を展開

現状

成田空港の年間発着枠は平成22年3月28日に、20万回から22万回に増加。さらに、10月13日の「四者協議会（※）」において、空港容量を30万回まで拡大することについて、地元合意が得られた。

（※） 国、千葉県、地元市町、空港会社で構成。成田空港の機能充実と地域との共生の推進に向けた課題について、関係4機関で協議する場。

今後の施設整備概要

今後の施設整備概要

- への字誘導路改良
- 西側誘導路新設
- 駐機場増設
- LCC・ビジネスジェット対応
- ターミナルビルの増設
- 貨物ターミナルの増設

30万回に向けた取組み

- 管制方式の高度化
2011年度に同時平行離着陸方式を導入
- 施設の拡充整備等
 - i) 誘導路の改善
 - ii) 駐機場増設
 - iii) 需要を踏まえLCC・ビジネスジェットに対応
 - iv) ターミナル増設（27万回以上の場合）
- その他（アクセス改善など）

将来

地元との合意を踏まえ、最速で、2011年度中に25万回、2012年度中に27万回、2014年度中に30万回へと空港容量の拡大を目指す。

拡大された容量を最大限活用して、更なるネットワークの拡大、国内フィーダー線の拡充、LCC・ビジネスジェットなどの多彩な航空サービスの拡大を実現し、アジアのハブ空港としての地位を確立

第3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21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が、民鉄は増加している。

21年度の鉄道貨物の輸送量については、景気低迷の影響等もあり、コンテナ輸送は1年を通して低調に推移した。22年1月以降は対前年比で増加に転じたものの、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、石油が前年の反動で増加したが、全体では減送となった。

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」以降、鉄道系ICカードの導入が進んでおり、22年は富山地方鉄道「ecomyc」が導入されるなど全国に拡大している。さらに、ICカードの相互利用化については、25年春より、JR東日本等JR各社と首都圏、名古屋圏、関西圏、九州圏の主な私鉄がそれぞれ発行する、合計10種類のICカード乗車券の相互利用を開始する方針であり、更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23年余りにわたり、それぞれの地域事情や経営環境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西日本については、(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、JR会社間における相互の連携・協力の確保、利用者利便の確保、中小企業への配慮などに関する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、各社とも、増収努力や経費削減等の取組みを行っているところではあるが、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、経営基盤強化のため、従来の固定資産税の軽減措置等に加え、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構特例業務勘定からの支援を行うこととし、そのために必要な関連法案が第177回国会に提出されたところである。

(2) 鉄道車両工業

鉄道車両の生産金額は、その年の受注状況によって波はあるが、近年、横ばい傾向が続いている。平成21年度の新造車両数は2,195両、生産金額は2,251億円となっている。そのうち、国内向けの生産金額は、20年度比で増加した(20年度比120%)。また、海外向けの生産金額は同年度比でアジア向け、欧州向けとも減少し、全体としても減少した(同74%)。

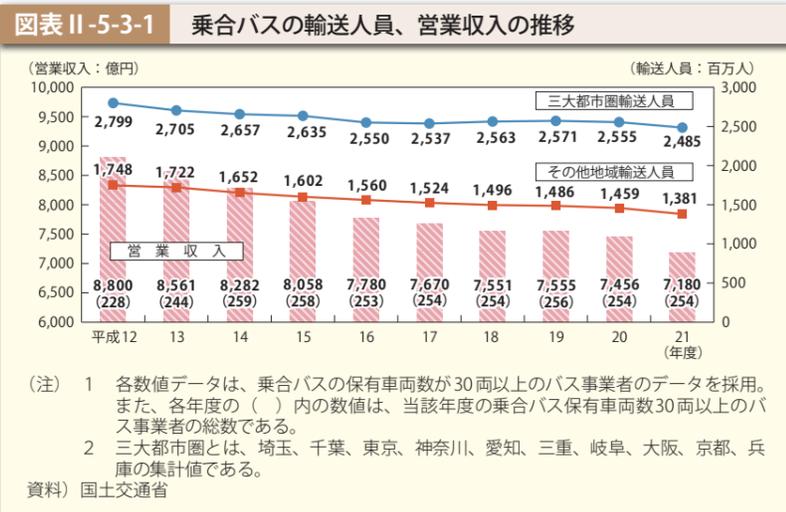
車両メーカー等は、鉄道事業者と連携し、高速化、安全性・快適性等の向上、低騒音・バリアフリーといった様々な社会的ニーズを満たす車両の開発を進めているほか、基本設計や部品を共通化した「通勤・近郊電車の標準仕様ガイドライン」を参考に、設計作業の省力化、標準品の普及等を図ることにより、コスト低減に取り組んでいる。

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。



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。

③ タクシー事業

タクシー事業については、長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両の増加等により、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年成立の「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」により、タクシー車両の供給過剰の進行等の問題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、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。

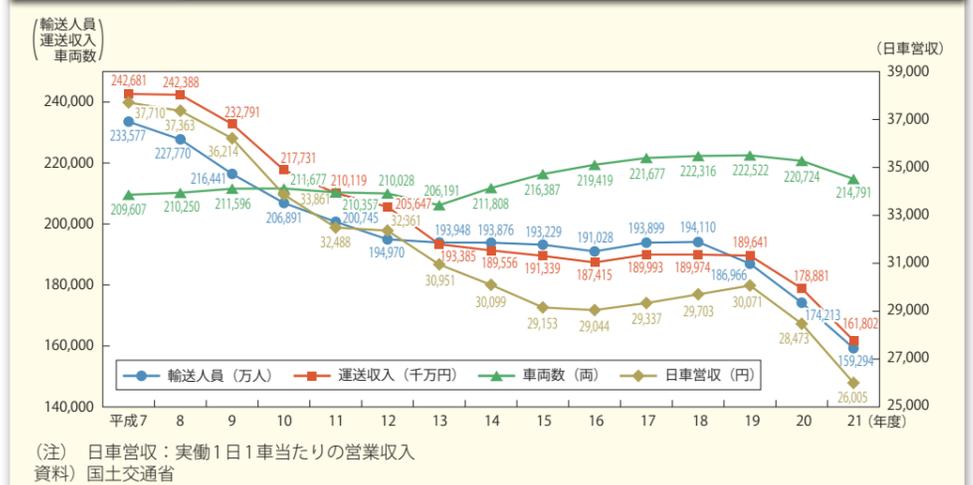
(2) 自動車運転代行業

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、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」に盛り込まれた運転代行サービスの利用環境を改善するための施策を実施している。なお、平成22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8,705者となっている。

図表 II-5-3-2 貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入の推移



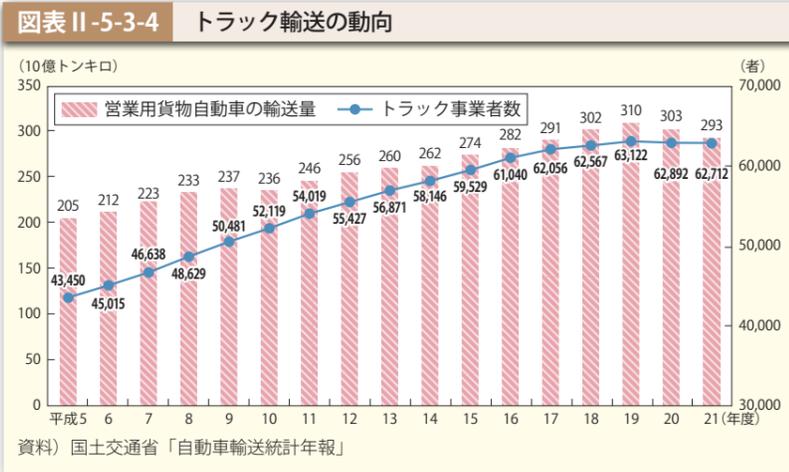
図表 II-5-3-3 ハイヤー・タクシーの日車営収等の推移



(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21年度は、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20年度に続き、減少した。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、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うとともに、今後のトラック産業をいかに持続的かつ収益力のある成長産業として発展させていくのかという観点から、官民の関係者から構成される「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」を開催し、議論を進めているところである。



3 海事産業の動向と施策

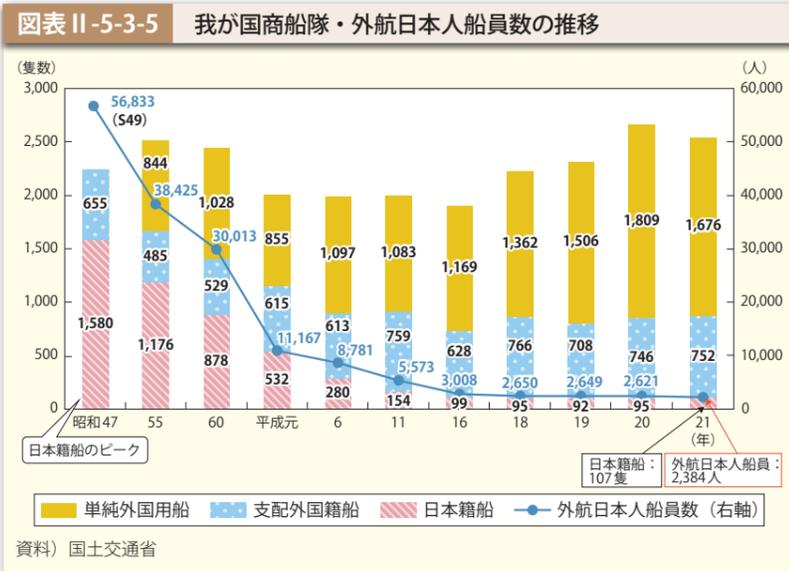
(1) 安定的な海上輸送の確保

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3分の1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、外航海運においては、日本商船隊の核となるべき日本籍船・日本人船員が、その国際競争力の喪失から極端に減少し、また、内航海運においても、船員の高齢化等による将来的な船員不足が懸念されており、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。

このような事態に対し、日本籍船・日本人船員の計画的増加を目的として、トン数標準税制^注を導



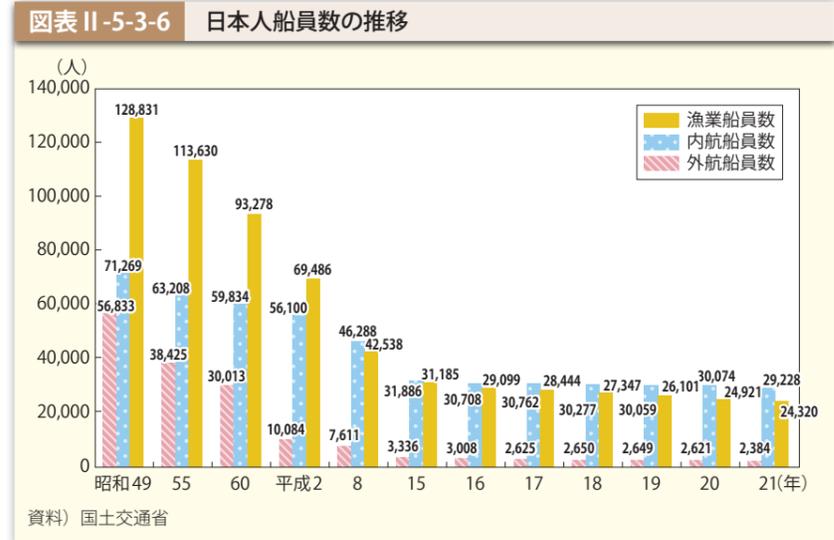
注 法人税等について、毎年の利益に応じた納税額の算出に代わり、船舶のトン数に応じた一定のみなし利益に基づいて納税額を算出する税制。世界の主要海運国でも同様の税制が導入されている。

入しており、現在10社が海上運送法に基づく「日本船舶・船員確保計画」の認定を受け、その適用を受けている。

今後、認定制度の適切な実施を確保していくことにより実効ある日本籍船・日本人船員の計画的増加に努めていくとともに、国土交通省成長戦略及び外航海運検討会報告書において、日本籍船を中核とする日本商船隊の国際競争力強化及び日本籍船の増加に向けたコスト削減策の展開が策定されたことを受け、これらの取組みを通じて日本船舶・船員を確保し、安定的な海上輸送の確保を図っていく。

② 船員（海技者）の確保・育成

船員は、海運の人的基盤であり、日本人船員を確保し、育成することは我が国経済の発展・国民生活の維持・向上に必要不可欠である。しかしながら、外航日本人船員は、30年間で約5万7千人から約2千4百人へと極端に減少しており、また、内航船員の著しい高齢化（45歳以上が約6割）の進展に伴う内航船員不足が生ずることにより、安定的な海上輸送の確保が懸念される状況にある。



こうした中で、国土交通省成長戦略において、優秀な船員（海技者）の確保・育成のための基盤整備等の諸施策が取りまとめられたところである。その推進のため、改正「海上運送法」に基づき、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は、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を推進している。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、船員離職者職業転換給付金制度等を活用して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プロセス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」のガイドラインの普及を図っている。

海上輸送の安全を支える船員（有資格者）の育成は国際条約に基づく国の責務であり、（独）航海訓練所及び（独）海技教育機構等において実施している。現在、緊急の課題である将来の内航船員不足を防止するため、即戦力を備えた若手船員を効果的・効率的に育成して供給するための訓練体制の整備が必要不可欠であり、若手船員であってもベテラン船員に準じた能力、特に日本沿岸の特徴でもある複雑・狭隘な海峡等においても安全に船舶を運航する能力を修得させるために必要な実践的な訓

練を実施するための練習船の整備（老朽化している航海訓練所大型練習船「大成丸」の代替）に向けた施策を推進している。

また、外航海運の国際競争力を強化し、日本商船隊の中核である日本籍船及び日本人船員の増加を図るため、平成22年10月より、外国人船員が日本籍船に乗船する場合に必要な資格に関する手続の欧州海運先進国並への簡素化・見直しに向けた検討を行い、23年3月、ユーザー側のニーズに応え、特定の船員教育機関卒業者に対して、試験等を要せずに承認を行うことができる制度（機関承認制度）の導入や、船舶料理士講習の修了をもって船舶料理士試験合格と同等と取り扱う等の各種資格取得手続について見直しを行う旨の結論を得た。

(2) 海上輸送産業

① 外航海運

平成21年の世界の海上荷動き量は、77億9,900万トン（対20年比4.3%の減）で、21年の我が国の海上貿易量は8億3,250万トン（対20年比14.2%の減）となった。

21年度の外航海運市況は、20年9月のリーマンショックによる世界的な景気後退の影響で、全体的な海上荷動きは低迷し、各国の財政・金融政策による効果及び中国やインド等の新興国の経済成長を背景に、海上荷動きについても一部回復は見られるものの、本格的回復には至らず大変厳しい状況であった。

② 国内旅客船事業

国内旅客船事業は、平成22年4月1日現在、964事業者（対前年比6事業者減）、20年度の輸送人員は9,917万人（対前年度比1.7%減）となっている。

21年度においては、景気の低迷や高速道路料金引下げ等の様々な要因により事業者は厳しい経営状況が続いており、特に地域の足として、また、モーダルシフトの受け皿として重要な役割を果たしてい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、撤退が相次いだ。

このため、船旅の魅力向上、観光業界との連携、船舶の省エネ化やシャーシ等輸送機器の導入等による競争力の強化、利便性の向上等活性化に向けた支援を行っている。

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3分の1、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。

経済のグローバル化・情報化が進展し、企業間の国際競争がますます激化する中、内航海運においても、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。

しかしながら、近年の燃料油価格の高止まりによる経営環境の悪化に加え、日本の国内経済の低迷等により、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のため、老朽化した船舶の代替建造の鈍化が懸念された。このような状況に対処するために、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に対する船舶使用料の軽減による支援の拡充や省エネ化等による競争

力の強化に対する支援を行うとともに、内航海運代替建造対策検討会を開催し、代替建造を加速させる具体的方策について検討を行った。また、内航海運暫定措置事業^注の円滑かつ着実な実施の支援等も行っている。

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、改正「港湾運送事業法」により、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ている。（22年4月1日現在で新規許可29件、業務範囲変更191件、運賃・料金届出771件）

(3) 造船業、船用工業

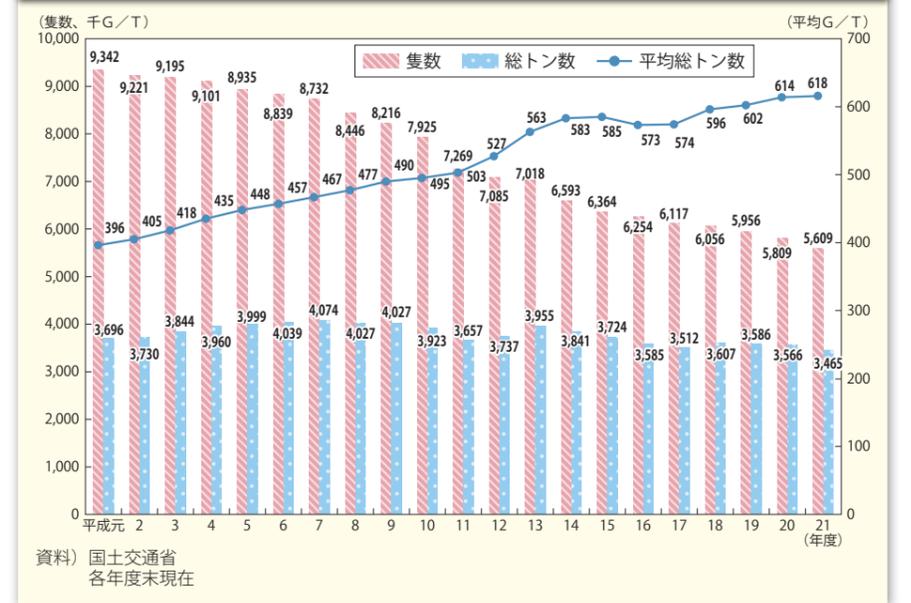
① 造船業の国際競争力強化のための取組み

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た造船発注ブームにより、世界の主要造船国は多くの受注残を有し、世界の22年の新造船建造量は9,643万総トン（我が国建造量は2,022万総トン、世界の21.0%）と前年に引き続き過去最高を記録した。また、建造需要の急増とともに韓国、中国が建造能力を急拡大し、22年は中国が韓国を抜いてトップシェアとなり、我が国のシェアは相対的に低下した。一方、世界の造船受注は、20年秋の世界経済の減速を契機に急落し、22年には回復傾向が見られているものの、我が国造船業による受注は、円高の影響もあって苦しい状況におかれている。

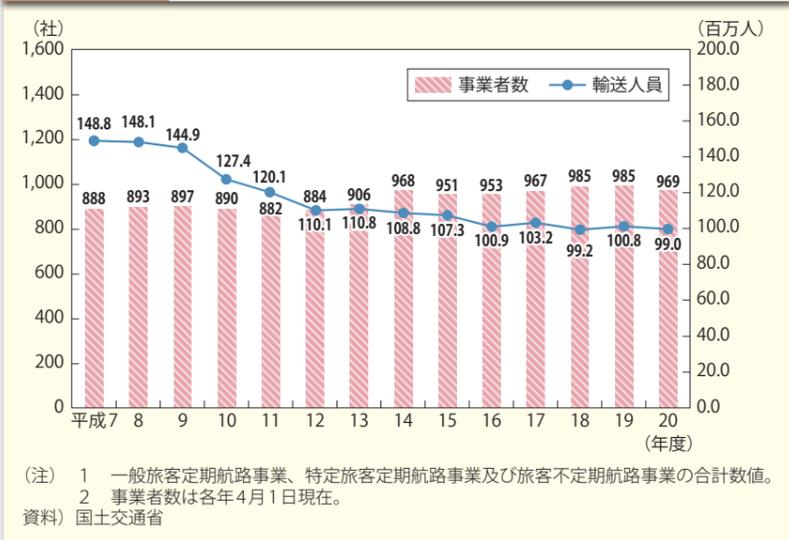
我が国造船業は、国内生産体制を維持しつつ、約半世紀にわたり世界トップクラスのシェアを維持

^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付させる制度

図表 II-5-3-8 内航船舶の推移



図表 II-5-3-7 国内旅客船事業者数及び旅客輸送人員の推移



(注) 1 一般旅客定期航路事業、特定旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業の合計数値。
2 事業者数は各年4月1日現在。
資料) 国土交通省

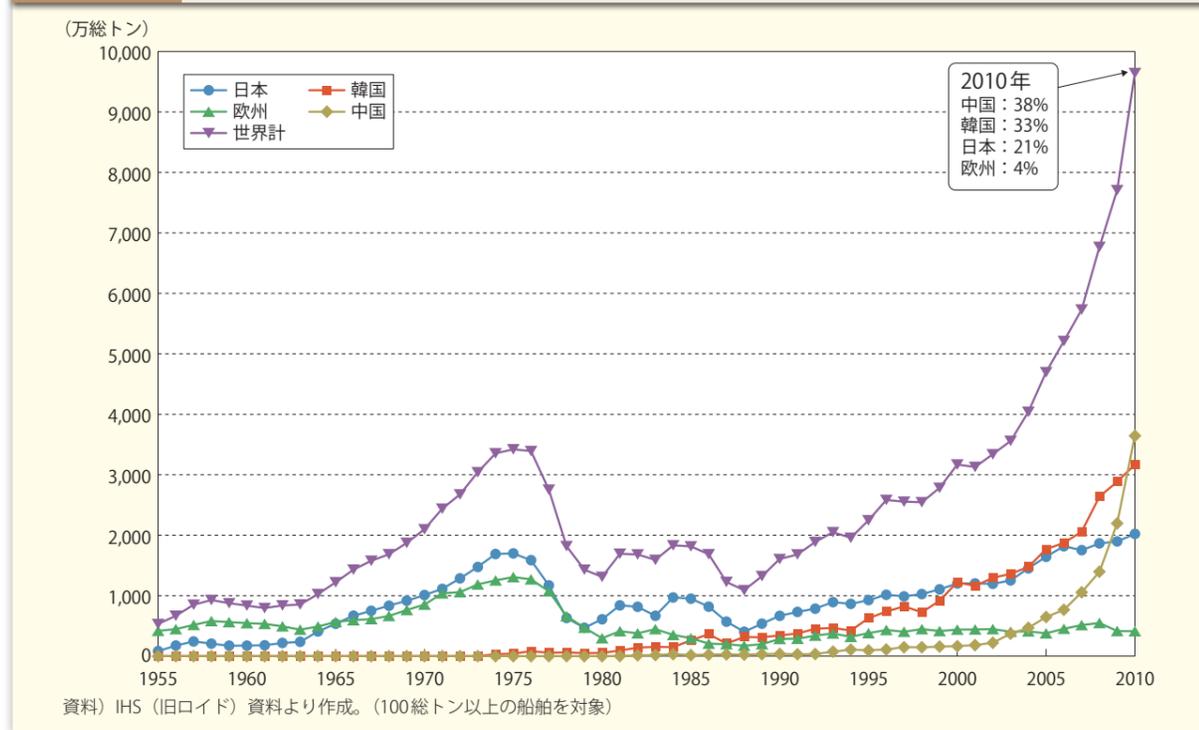
してきたが、国際競争の激化、円高の進行、熟練技術者・技能者の大量退職時期の到来等により、経営環境は厳しさを増している。

こうした状況を踏まえ、国土交通省成長戦略の海洋分野において、「造船力の強化」を図ることとし、22年12月より「新造船政策検討会」を開催して、国際競争を勝ち抜くための方策について検討を開始するとともに、省エネ技術を始めとする技術開発の推進、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。

また、内航海運に船舶を供給する中小造船業については、10年以降内航船の建造需要が低迷していたが、20年秋の景気後退により、船主の建造意欲が更に大きく減退した。長期の需要低迷により、設備の老朽化や人材育成・技能継承の困難等、経営基盤が脆弱となっており、今後の内航船供給への影響も懸念されている。

こうした中、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構によるスーパーエコシップ (SES) の普及、新技術の実用化支援等を通じ、中小造船業の技術力の強化等に取り組んでいる。

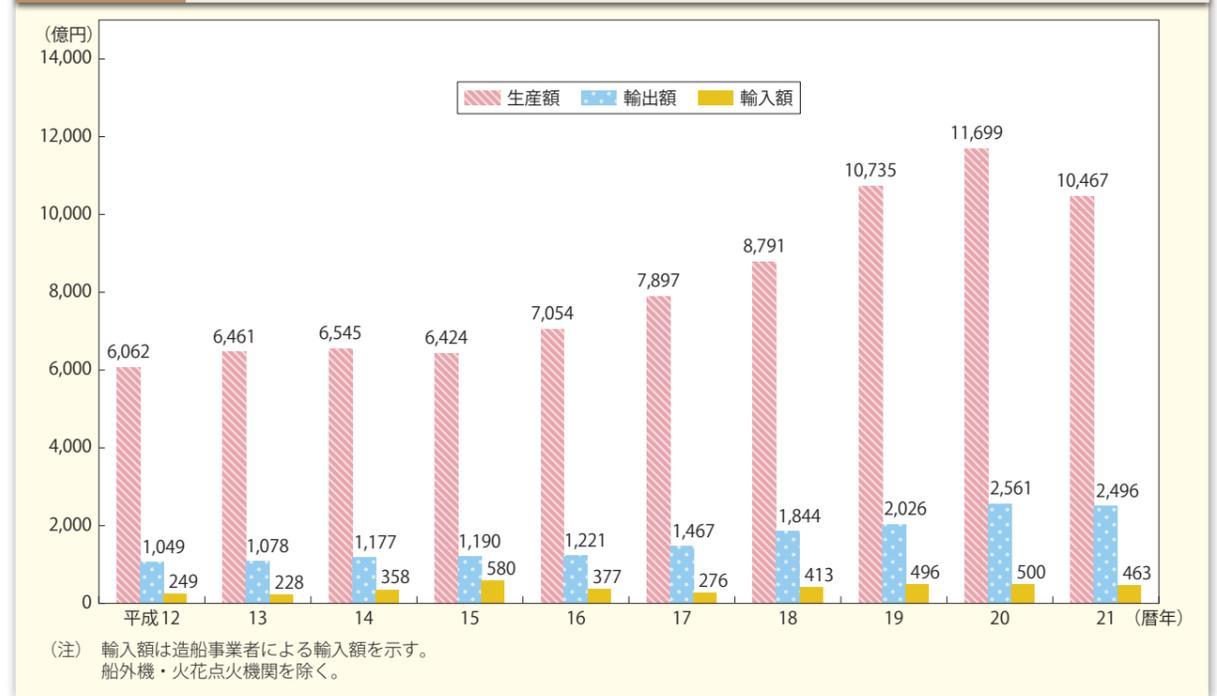
図表 II-5-3-9 世界の造船建造量の推移



② 船用工業の活性化に向けた取組み

平成21年の我が国船用工業製品（船外機等を除く）の生産額は1兆467億円（前年比約10.5%減）、輸出額は2,496億円（同約2.5%減）となり、前年を下回ったものの、造船業における記録的な建造量が続く中、これを反映して比較的高い水準を維持している。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、中小企業が多い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。

図表 II-5-3-10 我が国の船用工業製品生産・輸出入実績の推移



③ 海事産業技術の開発・実用化

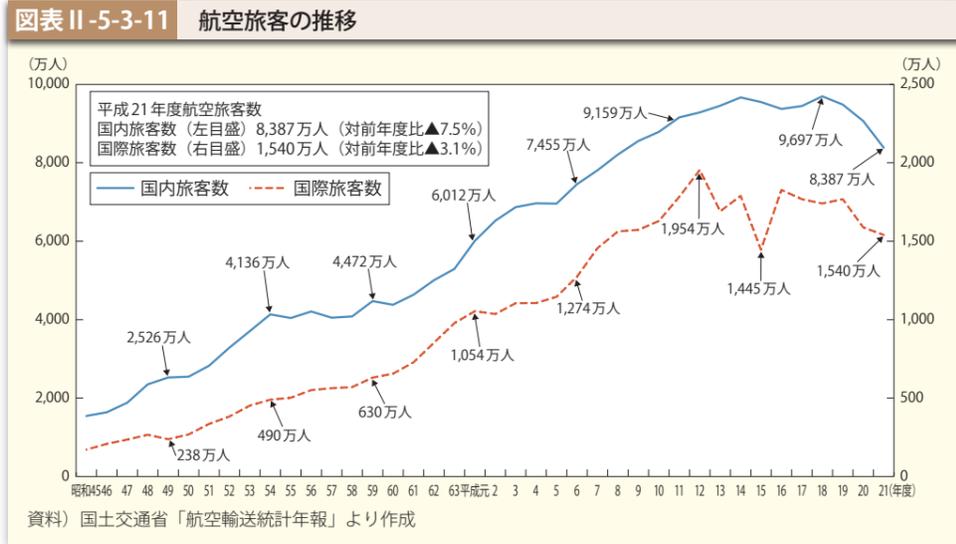
世界有数の造船・海運国である我が国では、安全・環境性能に優れた船舶を提供するための研究開発を積極的に進めている。特に、国際海運からのCO₂排出削減の新たな枠組みの議論が進む中、個々の船舶からのCO₂排出量について計画・建造段階で評価できる燃費指標の開発・活用、船舶からのCO₂排出量の30%削減を目標とした省エネ技術、環境に優しい船用エンジンの開発に取り組んでいる。

また、海洋基本法に基づき策定された海洋基本計画（平成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21年度の我が国航空企業の輸送実績については、20年秋以降の世界的な景気の後退や21年当初に発生した新型インフルエンザ等の影響により、国内旅客が8,387万人（対前年度比約7.5%減）と3年連続で減少、国際旅客も1,540万人（対前年度比約3.1%減）と2年連続で減少しており、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うとともに、裁判所に会社更生手続開始の申立てを行った。これを受け、同機構が支援を決定するとともに、裁判所が更生手続開始を決定した。同年8月31日には同機構が日本航空の更生計画案を裁判所に提出し、同年11月30日に更生計画の認可を受けたところである。今後、日本航空においては、更生計画に定められた事業・財務の再構築や経営管理体制の確立等に真摯に取り組む、業績目標を着実に達成することが必要とされている。

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や物流の効率化に寄与しており、同事業への新規参入も着実に増加している。

平成22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、共同輸配送の実証実験を実施したほか、災害等による鉄道輸送障害時の対応改善に向けた取組みを推進している。また、監査等を通じ事業者のコンプライアンスの徹底を図り、安全かつ確実な物流サービスの確保に取り組んでいる。

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など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、倉庫事業者数は平成21年度末現在、5,711者（13年度末比656者増）となっている。

また、物流事業者への貸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

^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

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。

なお、高度化・多様化する物流ニーズへの対応のため、貨物自動車運送事業や貨物利用運送事業等、他の複数の物流事業を兼業する傾向にある。

7 不動産業の動向と施策

(1) 不動産業を取り巻く状況

不動産業は、全産業の売上高の3.0%、法人数の10.8%（平成21年度）、国内総生産の14.7%（21年、62兆円）を占める重要な産業の一つである。

平成22年の1年間において三大都市圏及び地方の中心都市における地価はほぼすべての地区で下落し、住宅着工戸数は年ベースで100万戸を大きく割り込み、80数万戸ペースで推移するなど、依然として厳しい状況が続いているものの、地価の下落率は前年と比べ縮小し、新築マンション販売については、22年以降、供給戸数が上向くなど、明るい兆しが見え始めている。

既存住宅の流通市場については、指定流通機構（レインズ）^注の21年度の成約件数が12.4万件（前年比7.8%増）と堅調に推移している。

(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。宅地建物取引業者については、126,582業者（平成22年3月末）であり、近年、微減傾向が続いている。

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、厳正な監督処分を行っており、21年度の監督処分件数は380件（免許取消し212件、業務停止64件、指示104件）となっている。

また、マンションの販売の際の悪質な勧誘に対する苦情・相談が増加していることから、ホームページで消費者に注意喚起を図るとともに、悪質勧誘業者に対して監督処分を行うなど、関係機関とも連携し、必要な指導監督に努めている。

(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21年度末現在の総計で約2,200兆円となっている。そのうち、法人所有は約470兆円、国・地方等の公的セクター所有は約460兆円と大きなプレゼンスを占めており、その有効活用に向けた合理的なマネジメントの普及が進んでいる。Jリート（不動産投資法人）、不動産特定共同事業、特定目

^注 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。

的会社等により証券化された不動産の資産額累計は、21年度末には約47兆円、22年度末には約49兆円となっている。また、証券化された不動産資産額の年度実績は、21年度は約1.7兆円であり、22年度は約2.2兆円となっている。

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、23年3月末現在、35銘柄が上場し、約3.5兆円の不動産投資証券が流通している。リーマンショック等による金融収縮の影響で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）、22年秋以降、堅調に推移しており、震災直後の東証リート指数は、地震発生前日（10日）の終値1092.29から、4日後の3月15日には926.83にまで下落したが、3月31日には1055.18まで回復した。

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、全国の不動産の取引価格等の調査を行っている。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（平成23年3月現在の提供件数は、1,045,986件、Webアクセス数は、約1億7千万件）。

また、指定流通機構（レインズ）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2}を通じて提供するとともに、不動産取引の成約情報に基づく住宅価格指数について、東京証券取引所が指定流通機構（レインズ）等の関係機関と協力して開発し、23年4月から試験配信を開始することとしている。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3}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。

また、サブプライム危機等の教訓から、不動産バブルに対するEarly Warning Signalを構築するため、2011年（23年）5月に国際機関が協力して、不動産価格指数の作成に関する指針（RPPIハンドブック）を取りまとめることとしている。国土交通省では、この指針に対応した不動産価格指数の作成に取り組み、24年度以降の試験運用とその後の本格運用に向けて検討を進めている。

注1 <http://www.land.mlit.go.jp/webland/>

注2 <http://www.contract.reins.or.jp/>

注3 <http://www.fudousan.or.jp/>

図表 II-5-3-12 土地総合情報システム



③税制の活用

平成23年度税制改正においては、Jリート及び特定目的会社に係る不動産取得税の特例措置について、価格から控除する額を見直した上、延長が認められた。

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、改正「借地借家法」に基づき、事業用定期借地権の存続期間の上限が20年以下から50年未満に延長されている。

⑤新しい時代に対応した不動産

市場の構築に向けて不動産鑑定評価に対するニーズの多様化や企業会計における不動産時価評価の進展等を踏まえ、鑑定評価等業務の手順に「業務の目的と範囲等の確定」(Scope of Work)の考え方を取り入れた価格等調査ガイドラインを策定し、その周知に努めている。また、投資家等依頼者以外の第三者に広く影響を与える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い、鑑定評価の適正性の確保を図っている。

また、我が国の不動産投資市場が、世界金融危機以降の状況を脱却し、「不動産と金融」を適正に結びつける機能を構築できるよう、戦略的な見地から検討を行うため、平成22年11月に「不動産投資市場戦略会議」が開催され、不動産と金融市場を取り巻く課題を、大きく①デット市場の課題、②Jリートの課題、③私募ファンドの課題、④不動産市場固有の課題、⑤税・会計上の課題、⑥不動産投資市場と金融の循環システムの課題とに分けて整理し、それぞれの課題についての具体的な対応策に

ついて同年12月に提言が行われた。

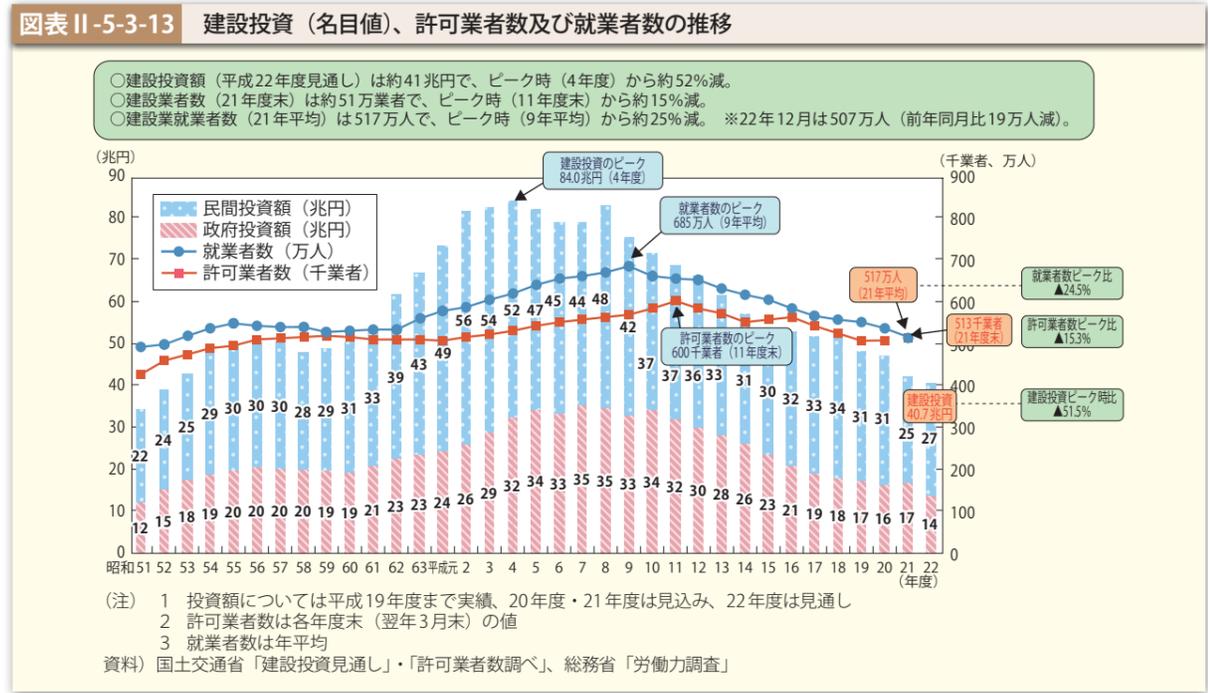
さらに、関係業界、有識者、行政等を構成員とする「投資家に信頼される不動産投資市場確立フォーラム」において、平成22年12月に、遊休化・老朽化した不動産の再生のため、不動産特定共同事業法の改正の必要性和、Jリート及び不動産特定共同事業法以外の不動産証券化手法の課題について、取りまとめを行った。

また、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、環境価値を重視した不動産市場形成に向けて、環境不動産の経済価値分析や国内外の取組事例等、環境不動産ポータルサイト[※]や市場関係者との意見交換等を通じて広く情報発信を行っている。

8 建設産業の活力回復

(1) 建設産業の現状

建設産業は、国民生活に不可欠な住宅・社会資本の整備・維持管理、除雪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。しかしながら、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、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。



(2) 建設産業戦略会議の開催

我が国の建設産業は、建設投資の減少等により厳しい状況に直面しており、地域の災害対応等が困難になるなど、様々な問題が指摘されている。このような状況を踏まえ、建設産業戦略会議を平成22年12月に開催し、23年1月に「建設産業の再生と発展のための方策に関する当面の基本方針」を取りまとめた。同基本方針においては、Ⅰ. 地域社会の維持に不可欠な建設企業の再生、Ⅱ. 建設生産を支える技能・技術の承継の確保、Ⅲ. 大手・中堅企業による技術力・事業企画力の発揮、Ⅳ.

注 <http://tochi.mlit.go.jp/kankyo/index.html>

過剰供給構造の是正の4つの方針を掲げている。また、建設産業の現状等について定量的な分析を行いつつ、具体策の検討を進めており、今後、建設産業の再生と発展のための方策について取りまとめる予定である。

(3) 公正な競争基盤の確立

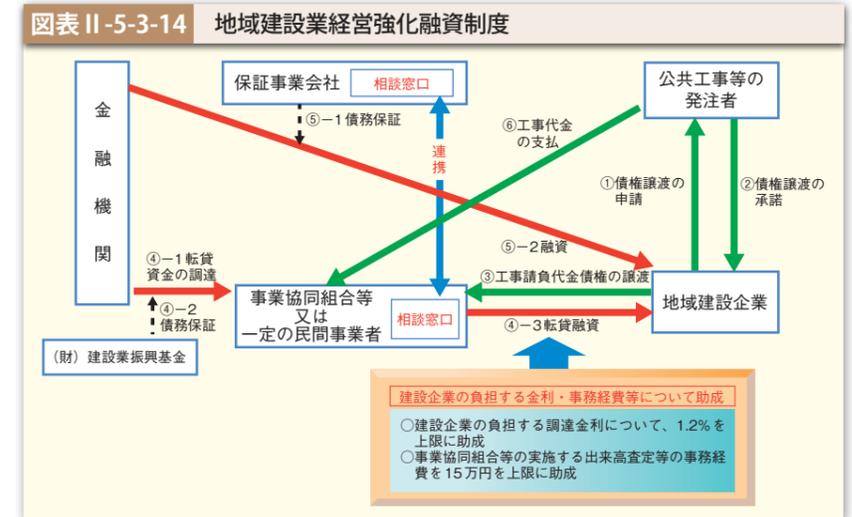
建設投資が急激に減少する中で「技術力・施工力・経営力に優れた企業」が生き残り、成長するための競争を実現するためには、建設業者における法令遵守の徹底を始めとする公正な競争基盤の確立が重要である。このため、従来より、下請取引等実態調査や立入検査等の実施、建設工事の請負契約を巡るトラブル・苦情等の相談窓口「建設業取引適正化センター」の設置等により、建設業における元請・下請間の取引の適正化に取り組んでいる。また、平成22年度には建設業の適正取引を推進するための「建設業取引適正化推進月間」（11月）を創設し、更なる法令遵守の徹底に向けた取組みを推進している。

(4) 建設業への金融対策

① 地域建設業経営強化融資制度

地域建設業経営強化融資制度は、元請建設企業が、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工事の出来高に応じて融資を受けられるとともに、出来高を超える部分についても、保証事業会社の保証により金融機関から融資を受けることが可能となるものであり、これにより元請建設企業の資金繰りの円滑化と金利負担等の軽減を図っている。

本制度は平成20年11月から実施しているが、22年12月には、対象工事に病院、福祉施設、PFI等の公共性のある民間工事を追加した上で、事業期間を22年度末から23年度末まで延長した。



②下請債権保全支援事業

下請債権保全支援事業は、ファクタリング会社が、下請建設企業等が元請建設企業に対して有する工事請負代金等債権の支払を保証する場合に、保証時における下請建設企業等の保証料負担を軽減するとともに、保証債務履行時のファクタリング会社の損失を補償することにより、積極的な債権の支払保証を促進する事業である。

本事業は平成22年3月に創設されたが、同年12月には、保証の対象となる元請建設企業に係る要件を大幅に緩和した上で、事業期間を22年度末から23年度末まで延長した。

(5) 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、厳しい雇用環境の中、建設産業就業者の高齢化は急速に進展しており、建設技術・技能の承継を円滑に推進するためには、現場における施工効率や品質の向上に寄与する人材を育成・評価することで建設業の魅力を高めることが必要である。

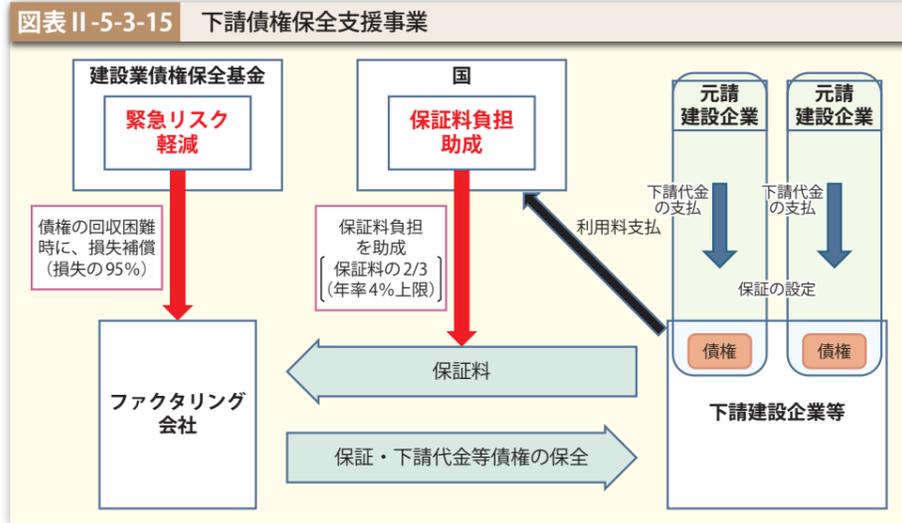
このため、作業管理・調整能力等を有し、基幹的な業務に従事する登録基幹技能者の確保・育成・活用を推進している。登録基幹技能者数は、平成23年1月末現在で27,397人（27職種）となり、経営事項審査における加点評価や公共工事における総合評価落札方式（試行工事）における活用等を実施している。

また、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・教員への実践的指導等の取組みを支援し、その成果の普及を図ることで、若年者の建設業への就労を推進している。

(6) 建設産業の振興

平成22年度補正予算事業として、建設企業が連携の強化を図り、技能者等を新規に雇用することにより、維持管理、エコ建築、耐震、リフォーム等の成長が見込まれる市場の開拓を図る事業を支援するため、「建設企業の連携によるフロンティア事業」を創設した。また、農林業、観光分野等の団体や地方公共団体との連携により、地域活性化や新事業展開を図ろうとする建設企業を支援する「建設業と地域の元気回復助成事業」を引き続き実施した。

さらに、中小・中堅建設企業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、関係省庁とも連携して、必要な情報の提供や経営相談を一元的に実施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、中小企業診断士等の



アドバイザーによる相談回数を増やすなど、相談体制の充実を図っている。

そのほか、建設関連業（測量業、建設コンサルタント、地質調査業）については、建設コンサルタント登録規程等における技術者要件の見直しや暴力団排除・指導監督強化により、建設関連業の登録制度の適切な運用を図り、優良な建設関連業の育成と健全な発展に努めている。

(7) 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}であり、建設機械の購入台数における業種別シェアにおいては、リース・レンタル業が約58%、建設業が約17%となっている。

なお、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16%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）を解決し、ICT（情報通信技術）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」に基づき、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など、受発注者間の環境整備に取り組んでいる。

(8) 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。平成22年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では40件（仲裁6件、調停25件、あっせん9件）、都道府県建設工事紛争審査会では112件（仲裁19件、調停64件、あっせん29件）となっている。

注1 主な機種：油圧ショベル約655千台、車輪式トラクタショベル約153千台、ブルドーザ約48千台
注2 建設機械の安全装置（過負荷防止装置等）や補助装置（クレーン機能等）の不適切な使用等による事故等