

第6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

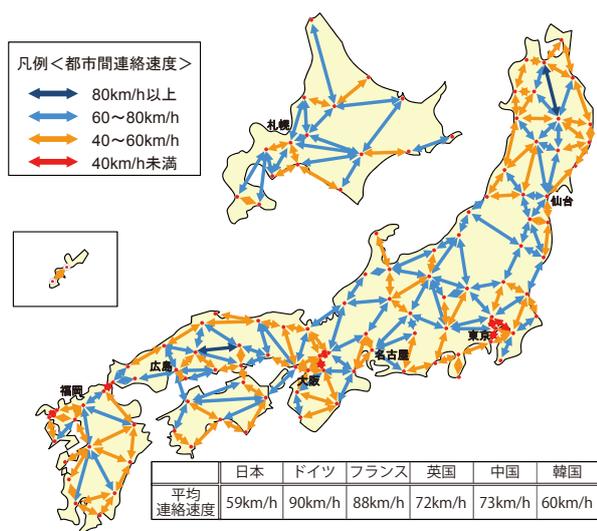
1 幹線道路の整備

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。

一方で、都市間移動の速達性を表す都市間連絡速度を見ると、高速道路が未整備の地域では遅い傾向にあり、諸外国と比較すると、我が国の都市間の速達性は全体的に低い水準にある。中国は、我が国より26年遅れの63年（1988年）に初めて高速道路が開通したが、既に84,946kmが開通し、我が国の62倍のペースで整備が進められている。また、欧米において高速道路は平均4車線以上であるのに対し、日本は片側1車線が3割以上を占めている。

高速道路は一般道路と比べて、死傷事故の起こりやすさは約10分の1、二酸化炭素の排出量は約3分の2、車線当たりの走行台数は約7倍と、「安全でクリーン」であるとともに、災害時には「命の道」として機能する。高速道路ネットワークをしっかりとつなぐとともに、賢く使う取組みを推進する。

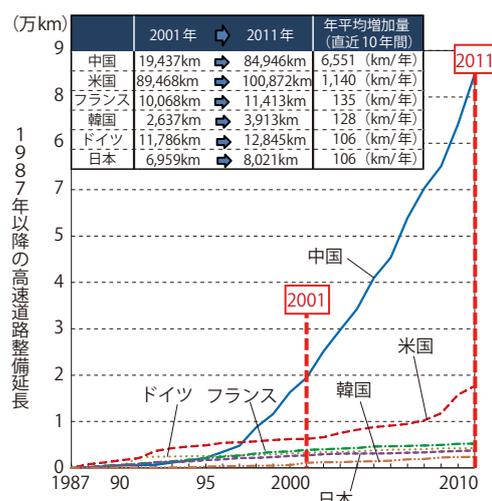
図表 II -6-1-1 都市間連絡速度



都市間連絡速度：都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの
 対象都市：拠点都市及び一定の距離離れた人口5万人以上の都市及び主要港湾
 日：都道府県庁所在地（北海道の旧支庁）、独：州都、仏：地方圏庁所在地、英：地域開発庁（RDA）、中：省都、直轄市、韓：特別市、広域市等
 所要時間：所要時間経路探索システム（Google Maps）による（但し韓は民間プローブデータ等の実勢速度による）

資料）国土交通省

図表 II -6-1-2 諸外国の高速道路整備延長の変化



(注) 1987年を基準年（ゼロ）として、その後各国がどれだけ高速道路を整備したかの比較
 日本：年度末 中国、仏、米、独：年末のデータ

資料) 米：Highway Statistics、仏：Memento de transport、独：Verkehr in Zahlen、日本：国土交通省資料（高速自動車国道）、中国：中国統計年鑑、韓国：国土海洋部統計年報

資料）国土交通省

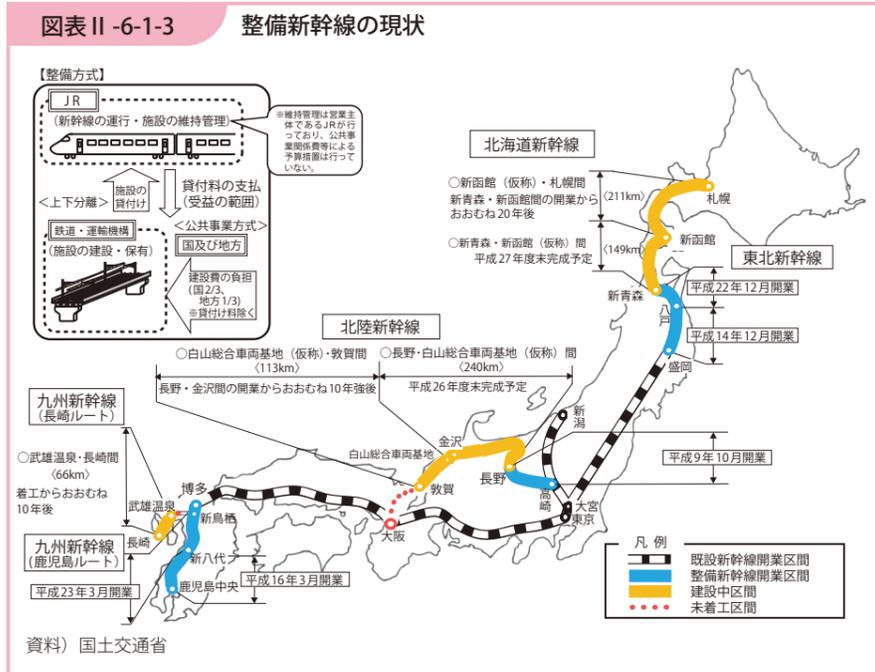
2 幹線鉄道ネットワークの整備

(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1/5、自家用車の1/8）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）が開業した。北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）、北陸新幹線（長野・金沢間）については、現在建設が進められているところであり、今後、予定通りの完成・開業を目指して着実に整備を進める。

また、未着工区間であった北海道新幹線（新函館（仮称）・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線長崎ルート（武雄温泉・長崎間）については、「整備新幹線の取扱いについて」（23年12月26日政府・与党確認事項）に基づき、着工に必要な条件をすべて満たしたことから、所要の手続を経て、24年6月29日に工事実施計画の認可を行い、現在、完成・開業に向けて着実に整備を進めている。

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、23年5月、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答申が取りまとめられた。これを受け、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、国土交通大臣が営業主体及び建設主体としてJR東海を指名し、東京・大阪間について、整備計画の決定並びにJR東海に対する建設の指示を行った。JR東海は、東京・名古屋間の開業予定を39年、名古屋・大阪間の開業予定を57年とし、現在、東京・名古屋間について、「環境影響評価法」に基づく手続を行っている。



(2) 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年から山梨実験線先行区間において走行試験が行われ、21年7月に開催された「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

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

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。25年8月からは、山梨実験線全線において、車両や推進コイル等について実用化仕様を最終検証するための走行試験が実施されている。

②軌間可変電車（フリーゲージトレイン）

新幹線と在来線の直通運転が可能となるフリーゲージトレインについては、九州新幹線や北陸新幹線への導入実現を目指し、技術開発を進めているところである。平成25年度は試験に必要な新八代接続線等の設備の整備などを行い、26年度からは、新たな試験車両を用いて、耐久性を検証するために、新幹線走行、軌間変換、在来線走行を繰り返す3モード耐久走行試験を実施する予定である。

3 航空ネットワークの整備

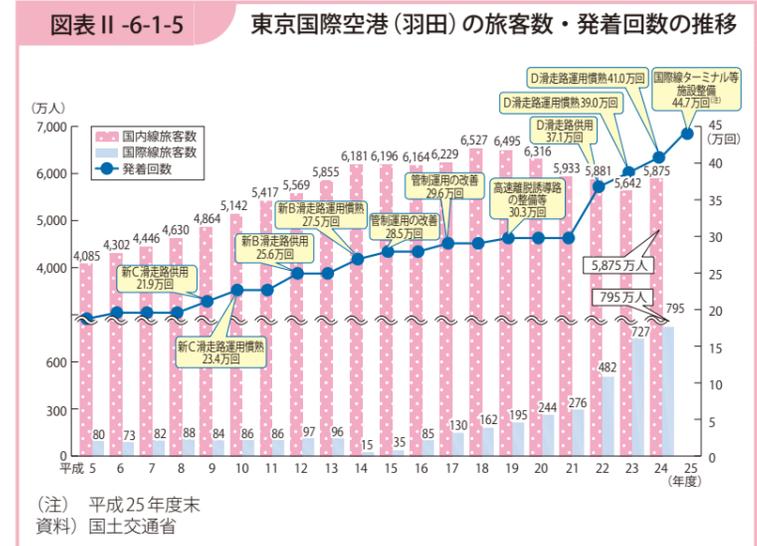
(1) 航空ネットワークの拡充

①首都圏空港の機能強化

我が国のビジネス・観光両面における国際競争力を強化するため、我が国の成長のけん引車となる首都圏空港の機能強化を図っており、平成26年度中に羽田・成田両空港の年間合計発着枠を75万回化することを最優先課題として取り組んでいる。

東京国際空港（羽田）については、国際線旅客ターミナルビルの拡張や駐機場等の整備を行うことで、25年度末に、国際線の発着枠を増枠し、年間発着枠を44.7万回へ拡大した。これによりアジア長距離や欧米を含む高需要・ビジネス路線を24時間展開する。また、引き続き長距離国際線の輸送能力増強に必要なC滑走路延伸事業等を着実に推進していくとともに、新たに際内トンネルの整備に着手し、国際・国内乗継機能を強化していく。

一方、成田国際空港については、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、26年度中の年間発着枠30万回化を着実に実施する。また、25年3月からのオープンスカイの実現にあわせ、6時から23時までという現在の運用時間を前提としつつ、航空会社の努力では対応できないやむを得ない場合に限り、24時までの離着陸を認める離着陸制限（カーフェュー）の弾力的運用を開始した。今後とも、国際線ネットワークの強化、国内フィーダー路線の拡充、LCCやビジネスジェット



等のニーズへの対応強化等を図り、アジアのハブ空港としての地位を確立していく。

また、2020年の東京オリンピック・パラリンピック、さらにはその先を見据え、75万回化達成以降の首都圏空港の更なる機能強化に向けた具体的な方策の検討を進めている。具体的には、25年11月から交通政策審議会航空分科会基本政策部会の下に設置している首都圏空港機能強化技術検討小委員会において技術的な選択肢を取りまとめた後、関係自治体や航空会社なども参画した新たな場を設置し、機能強化方策の具体化について検討・協議を進める。

②オープンスカイの戦略的な推進

アジアなど海外の旺盛な経済成長を取り込みつつ、世界的な航空自由化に伴う競争環境の変化に対応するため、首都圏空港を含むオープンスカイ^{注1}を戦略的に推進してきた。

平成25年度において、新たに、スイス、フィリピン、ミャンマー及びオーストリアとの間で合意に至り、26年3月までに合計で27箇国・地域^{注2}との間でオープンスカイを実現することとなった。

③関西国際空港及び大阪国際空港に係るコンセッションの実現

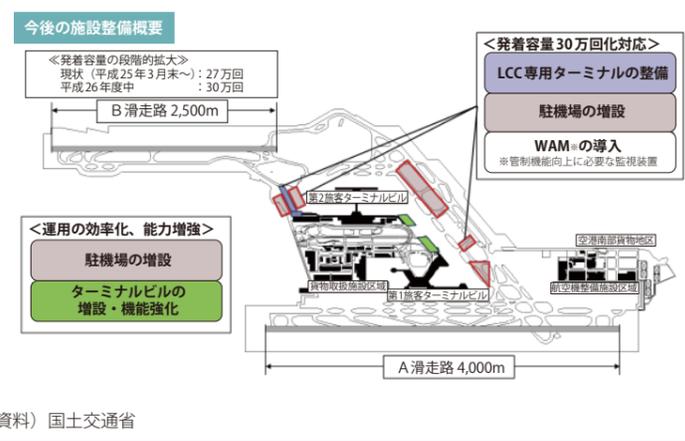
関西国際空港と大阪国際空港については、関西国際空港の国際拠点空港としての再生及び強化、両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図ることを目的として、平成24年7月に新関西国際空港株式会社の下で経営統合され、一体的に運用されている。

同社は、LCCをはじめとする旅客ネットワークの拡大や貨物ハブ化、25年12月27日の大阪国際空港ターミナル株式会社の全株式取得によるターミナルビルの一体運営等、積極的な取組みを進めるとともに、これらの取組みにより、両空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期に公共施設等運営権の設定（コンセッション方式によるPFI事業）を行うことを目指している。

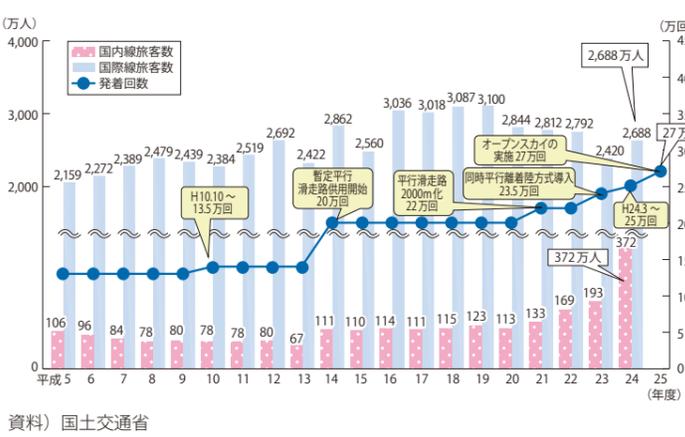
注1 航空会社の新規参入や増便、航空会社間の競争促進による運賃低下等のサービス水準の向上を図るため、国際航空輸送における企業数、路線及び便数に係る制約を二カ国間で相互に撤廃することをいい、近年、世界の多くの国がこれを進めている。

注2 当該27箇国・地域との間の旅客数は、我が国に発着する総旅客数の約94%を占めている。

図表 II -6-1-6 成田国際空港の施設概要



図表 II -6-1-7 成田国際空港の旅客数・発着回数の推移



④空港整備の現状

一般空港等の整備については、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に重点を移し、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25年度は処理能力の限界に近づきつつある那覇空港において滑走路増設事業に新規着手するとともに、福岡空港では抜本的な空港能力向上のための滑走路増設に係る環境アセスメント手続を実施している。また、航空機の安全運航を確保するため、老朽化が進んでいる施設の更新・改良を実施するとともに、地震等災害時における空港機能の確保を図るため、耐震化を着実に推進している。さらに、我が国全体の国際競争力や空港後背地域の地域競争力強化のため、既存ストックを活用し、ターミナル地域再編等の機能高質化を推進している。

(2) 空港運営の充実・効率化

①空港経営改革の推進

平成25年6月に成立した「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（民活空港運営法）」に基づき、現在、仙台空港等において、関係者と調整しつつ、公共施設等運営権制度（コンセッション）を活用した民間への運営委託の実施に向けた具体的な検討を進めているところである。

今後、「民活空港運営法」を活用し、地域の実情に応じ、民間の知恵と資金の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営等を通じて空港経営改革を推進し、地元と緊密に連携協力して、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていく。

②LCCの参入促進

平成24年3月に本邦初となるLCCが就航した。25年度末時点で、ピーチアビエーションは国内10路線、国際6路線、ジェットスター・ジャパンは国内14路線、バニラ・エアは国内2路線、国際2路線へネットワークを展開している。

また、25年12月17日には春秋航空日本が航空運送事業許可を受け、成田空港を拠点に26年5月末からの運航を予定している。

LCC参入促進により、訪日旅行者の増大や国内観光の拡大等、新たな需要の創出が期待されている。政府の目標としては「新規需要の喚起により航空需要の底上げを図り、2020年までに国内外航空旅客輸送に占めるLCCの割合を欧米並み（2～3割程度）とする」としている。LCC参入を促進させるため、我が国及び各空港では様々な施策を行ってきている。

国の施策としては、大きく以下の2点を実施・検討しているところである。

1点目は、25年度において、地方路線維持やLCC支援による地域活性化実現のため、主に使用さ

図表 II -6-1-8 本邦LCCの概要

会社名	ピーチアビエーション(株)	バニラ・エア(株)	ジェットスター・ジャパン(株)	春秋航空日本(株)
主要株主	ANAホールディングス38.7% First Eastern Aviation Holding Limited 33.3% 産業革新機構28.0%	ANAホールディングス100%	カンタスグループ33.3% JAL 33.3% 三菱商事16.7% 東京センチュリーリース16.7% ※日本は運航機ベース	春秋航空(中国)33.0% 他
拠点空港	関西国際空港、那覇空港	成田国際空港	成田国際空港	成田国際空港
使用機材	エアバスA320-200型機	エアバスA320-200型機	エアバス A320-200型機	ボーイング 737-800型機
運航路線	(国内線) 関西=札幌、福岡、長崎、鹿児島、那覇、仙台、新石垣、成田、那覇=新石垣 関西=松山(2014年2月1日) 那覇=福岡(2014年7月15日)	国内外のレジャーリゾート路線へ12月20日から運航開始 (国内線) 成田=札幌、福岡、那覇、関西、大分、鹿児島、松山、高松 (国内線) 成田=那覇 成田=札幌(2014年1月29日)	(国内線) 関西=札幌、福岡、那覇、中部=札幌、福岡、鹿児島 (国際線) 成田=桃園 成田=仁川(2014年3月1日)	平成26年5月末運航開始予定 成田=高松、広島、佐賀
事業形態の特徴	ANAから独立した事業運営	ANAの連結子会社。連携・調整が図られる事業運営。	JALから独立した事業運営	春秋航空(中国)のネットワークを活かした事業運営

資料）国土交通省

れる機材（100t以下）に着目した着陸料の引き下げを実施している。

2点目は、空港経営改革の推進である。日本の空港の多くは、国や自治体が管理しており、今後、滑走路等と空港ビルの運営を一体化するなどし、民間事業者による戦略的な料金体系や営業活動等を行うことによって、LCCを誘致することを期待している。25年7月には「民活空港運営法」が施行され、民間の力によって航空需要を拡大する取り組みが期待される。

上記の施策に加え、各空港でもLCC受入の環境整備を行っており、大きく以下の2点を実施している。

1点目は、LCC専用ターミナルの整備である。24年には、成田国際空港においてLCCの暫定受入施設が供用開始されるとともに、関西国際空港において本邦初のLCC専用ターミナルが、那覇空港において既存施設を活用した暫定LCCターミナルが供用開始された。また、成田国際空港では26年度中の完成を、関西国際空港では28年度中の供用開始を目指してLCC専用ターミナルの整備が図られており、中部国際空港でもローコストなターミナルの建設が検討されている。

2点目は、着陸料を始めとする空港使用料の引き下げである。25年度も前年に引き続き、成田国際空港及び関西国際空港において、着陸料を含む空港使用料の引き下げ・見直しを実施している。

③ビジネスジェットの入力推進

ビジネスジェットとは、数人から十数人程度を定員とする小型の航空機であり、利用者のスケジュールに応じた時間設定や、プライバシーが確保されるため搭乗中に商談等が可能であることから、時間価値の高いビジネスマン等が利用の対象となっている。

欧米では既にビジネスジェットがグローバルな企業活動の手段となっている。我が国においても、経済のグローバル化に伴い、日本から工場を進出するなど一方的な交流ではなく、外国から日本に投資を呼び込む必要性が認識されはじめており、今後のアジア地域における経済成長の取り込みの観点から、我が国においてビジネスジェットの重要性・可能性は増してきている。

ただし、ビジネスジェット機の保有機数を各国で比較した場合、我が国では55機の登録（平成25年）にとどまっているのに対し、最も多い米国においては約19,000機が登録（同年）されており、我が国におけるビジネスジェットの普及は十分とは言い難い。

そこで、我が国ではビジネスジェットの受入環境の整備を推進するため、ハード整備、規制緩和を以下のとおり行っている。

首都圏空港においては、ビジネスジェット利用客の出入国やターミナルビルまでのアクセスにかかる時間・距離を短縮するためのルート整備など、利便性の向上に取り組んでいる。

また、我が国へのビジネスジェットの乗り入れ促進のため、25年10月には外国籍ビジネスチャーター機が我が国に乗り入れる際に、一定の条件を満たした上で、それに接続する国内区間の運送を許可対象とする措置を実施した。さらに、ビジネスジェットを用いたチャーター事業に特化した、運航に関する包括的な審査基準を25年12月に施行した。

今後、全国の空港におけるビジネスジェットの受入推進施策として、海外における推進施策を参考にし、実施可能なものから順次導入の検討を行い、ビジネスジェットの利用定着のため、積極的な情報発信やビジネスジェットに関する規制の緩和も含めて施策の検討を行っていく。

（3）航空交通システムの整備

①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、

国際民間航空機関（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）に関する長期計画の検討が進められていることから、我が国においても、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）を策定した。CARATSは、高度に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、その実現に向けたロードマップを策定し検討を進めている。25年度は、CARATSの実現に向けた取り組みとして、産学官の連携の下、ロードマップに記載された具体的な施策の導入計画や、CARATSにおける目標を達成するための指標の分析等の検討を行った。

具体的には、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、高規格な広域航法（RNAV）や小型航空機用のRNAVの導入・展開について検討を進めている。また、巡航する航空機を主に扱う一定の高度以上の国内空域を分割して管制処理容量を拡大することや、陸域での定型的な通信や緊急を要しない指示及び許可をデータリンクにより伝達すること、衝突防止のための電子地形・障害物情報の提供、航空気象観測情報等の高度化による運航条件の緩和等のための検討も実施している。

②首都圏空港の容量増大への対応

首都圏空港・空域の容量拡大による航空交通サービスの充実を図るため、東京国際空港（羽田）においては、平成22年10月に導入した4本の井桁配置滑走路を使用した運用方式の慣熟を着実に進めた結果、26年3月に年間44.7万回の発着容量を達成した。今後は更なる機能強化に向けて具体的な方策の検討を進める。

成田国際空港においては、26年度中の年間30万回の発着容量の実現に向け、現行の2本の滑走路を前提としつつ、騒音影響区域を広げずに発着能力を拡大するため、我が国では初、世界的にも例の少ない同時平行離陸方式を23年10月より導入しており、今後は運用方式の慣熟を着実に進めている。

（4）国際航空施策の戦略的推進

国際航空施策は、航空交渉、安全・セキュリティ、航空管制等、多岐にわたっており、戦略的・総合的に実施することとしている。

また、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、平成22年から20年間で年平均6.2%の航空輸送量の成長が見込まれ、近い将来世界最大の航空市場に成長するとされている。地域の航空ネットワークの強化に貢献するとともに、数多くの航空インフラプロジェクトが進行中である地域の成長を我が国に積極的に取り込むことが、戦略上重要である。

このような中、国際航空施策の戦略的推進の一環として、航空分野におけるインフラ国際展開の取り組みを官民の連携により一層拡充するため、25年4月に航空インフラ国際展開協議会を設立し、官民一体となったセールス活動等を実施した。

4 空港への交通アクセス強化

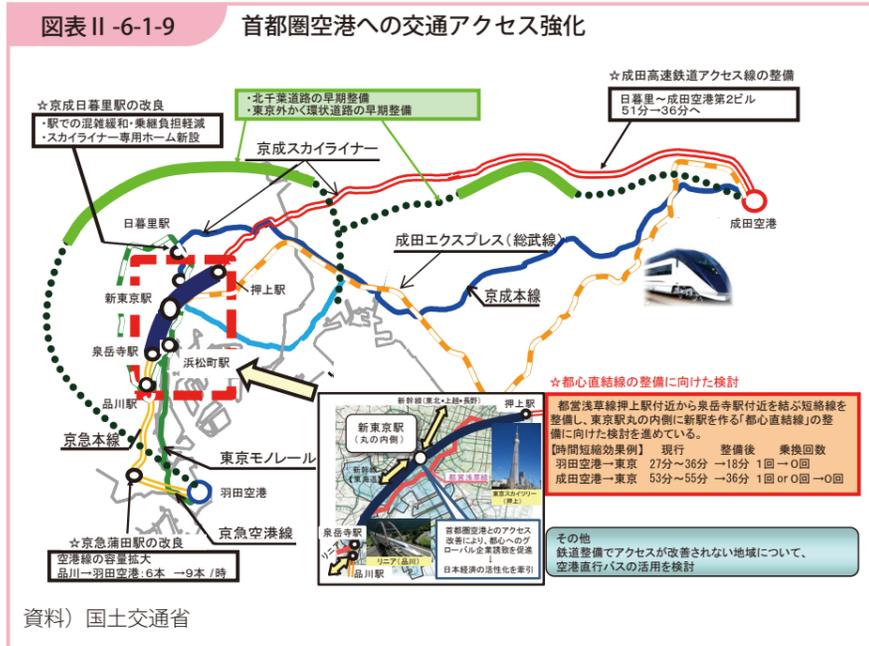
世界の主要空港（ロンドン、パリ、香港等）は、鉄道による都心からの所要時間がおおむね30分以内であるのに対し、成田国際空港は50分台であった。しかし、平成22年7月に北総鉄道と成田国際空港を接続する成田高速鉄道アクセス線が開業したことにより、都心からの所要時間は30分台ま

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。さらに、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、24年10月に京急蒲田駅の改良が完了したことから京浜急行電鉄空港線の容量が拡大し、品川・横浜方面からの直通列車が増発されるなど、空港アクセスの強化が図られた。

現在、都心と東京国際空港（羽田）・成田国際空港とのアクセスを更に改善し、東京都心の立地競争力を強化することにより、グローバル企業の誘致を促進し、我が国経済の活性化を図るため、都心と首都圏空港とを直結し、短時間かつ乗換なしでの移動を可能とする「都心直結線」について、整備に向けた検討を進めている。

また、関西国際空港へのアクセス改善方策についても調査・検討を実施している。



ためには、成長するアジア市場の取り込みが不可欠であり、その基盤となる質の高い国際物流システムの構築が求められている。また、我が国産業のアジア展開を支える我が国物流事業者にとっても、アジア市場の取り込みは急務となっている。

しかしながら、効率的で環境面でも優れるなど質の高い我が国物流システムをアジア地域へ展開するに当たっては、相手国の制度上・慣習上等の課題が存在している。このため、官民連携により、高度な輸送ニーズに対応できる RORO 船を活用した海陸一貫輸送の実証事業の実施や政府レベルでの政策対話等を通じて、我が国物流システムの海外展開の環境整備等を図っている。

(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、寄港地の集約により日本へ寄港する国際基幹航路の便数が減少している。また、バルク貨物^注については大型船への対応が遅れており、相対的に不利な事業環境による国内立地産業の競争力低下等が懸念されている。

このような状況を踏まえ、我が国の経済活動や国民生活を支える物流の効率化を進め、企業の国内立地環境を改善することで、我が国の産業競争力の強化と経済再生を実現するため、国際基幹航路の寄港の維持・拡大や基幹的な資源・エネルギー等の輸入効率化・安定化に向けた取組みを行っている。

また、このような取組みとともに、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機能強化

我が国の産業活動や国民生活を物流面から支えるためには、国際海上コンテナ物流において我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路を安定的に維持し拡大していくことが必要である。

このため平成22年8月、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定し、大水深岸壁の整備や「民」の視点を活かした効率的な港湾運営等、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきたところである。港湾運営の面では、東京港、川崎港、横浜港、大阪港、神戸港において特例港湾運営会社を指定した。

一方、欧州航路アライアンスの再編（G6アライアンス）やメガキャリアによる新たなアライアンスの出現（P3ネットワーク）、さらにはトリプルE（18,000TEU級）に代表される超巨大コンテナ船の就航により、国際基幹航路の寄港地絞り込みや貨物の囲い込み等、我が国の海運・港湾を取り巻く状況は猛烈なスピードで変化し、そして厳しさを増している。

このような状況を踏まえ、25年7月から「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を開催し、26年1月に、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資制度の創設等による「競争力強化」の3本柱からなる「最終とりまとめ」を公表した。

注 穀物、鉄鉱石、石炭、油類、木材等のように、包装されずにそのまま船積みされる貨物の総称

第2節 総合的・一体的な物流施策の推進

グローバル・サプライチェーンの深化や地球温暖化対策及び安全・安心の確保の必要性の高まり等の物流を取り巻く情勢に迅速かつ的確に対応するため、平成25年6月に「総合物流施策大綱（2013-2017）」を閣議決定したところであり、本大綱に基づき、官民で連携しながら物流施策を総合的・一体的に推進している。また、25年7月には、我が国産業の国際競争力の強化に資する効率的な物流システムの構築を国内外で実現し、省横断的な物流施策の推進体制を強化するため、「物流審議官」及び「国際物流課」を設置した。

1 グローバル・サプライチェーンの深化に対応した物流施策の推進

グローバル・サプライチェーンの深化に対応するため、我が国物流システムの海外展開の推進等の国際物流機能強化に向けた取組みを進めている。

(1) 我が国物流システムの海外展開の推進

サプライチェーンのグローバル化が深化する中、我が国産業の国際競争力を維持・向上させていく

同委員会の議論を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対して政府出資を可能にするとともに、無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫を追加すること等を内容とする「港湾法の一部を改正する法律」が26年4月に成立した。

今後、これらの施策を総動員し、国際コンテナ戦略港湾政策を深化させるとともに、取組みを加速していく。

②資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成

世界的に資源、エネルギー等の需給が逼迫する中、これらの物資のほぼ100%を輸入に依存する我が国において、その安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出を図ることは重要な課題の一つとなっている。

このため、大型船に対応した港湾機能の拠点確保や企業間連携の促進等により、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの形成を図る。これに資するものとして、石炭等のばら積み貨物の輸入拠点として、国土交通大臣が特定貨物輸入拠点港湾を指定するとともに、当該港湾に対する支援措置等を規定した改正港湾法及び関係政省令が25年12月1日に施行された。これを受け、同年12月19日に国際バルク戦略港湾の一つとして選定されていた小名浜港を全国初の特定貨物輸入拠点港湾（石炭）に指定したところである。今後も、安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国の産業競争力の強化、雇用の創出や所得の海外流出の防止を図ることとしている。

③日本海側港湾の機能別の拠点化

経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、既存ストックを活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築にも資することを目指し、平成23年11月に日本海側拠点港を選定した。今後は港湾管理者が策定した計画の進捗状況等についてフォローアップを行っていくこととしている。

④総合的物流情報プラットフォームの構築

システム運営の効率化及び利用者の利便性の向上を図るため、貿易に係るあらゆる手続き処理機能（NACCS）とコンテナ物流情報提供機能（Colins）を統合した総合的物流情報プラットフォームの構築に向けた取組みを進めている。

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^注の機能強化や貨物積替円滑化施設等の整備を進めている。さらに、コンテナ貨物や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。

注 物流の迅速性・効率性を向上させるため、貨物をシャーシやコンテナ等にまとめて（ユニット化）積み卸しする輸送体系に対応したターミナル

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

我が国の国際航空貨物輸送については、国内企業の海外移転及び近年の欧州債務危機等の影響により伸び悩んでいる状況にあることを踏まえ、今後も伸びが期待されるアジア発着貨物を積極的に取り込むため、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）物流上重要な道路ネットワークの戦略的整備・活用

国内輸送の約8割を担う貨物自動車による輸送における効率的な物流ネットワークの構築は極めて重要であり、三大都市圏環状道路や空港・港湾へのアクセス道路等の整備を進めている。また、平成25年6月の道路法等の改正に基づき、それらの根幹的な道路網を中心に「大型車両の通行を誘導すべき道路」に指定し、当該道路を通行する大型車両の通行許可手続を迅速化するとともに、通行支障区間の計画的な解消を図ることとした。加えて、スマートICの整備を進めるなど、既存の道路ネットワークの有効活用・機能強化を図る。

（5）国際物流機能強化に資するその他の施策

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物流ネットワークの形成が急がれる中、韓国・中国との間のシャーシ（動力を持たない被牽引車両）の相互通行の実現や海上輸送と鉄道輸送を組み合わせさせたSea & Railの活用を促進する。

大都市圏における国際物流の結節地域である国際港湾等周辺において、国際コンテナに対応した物流拠点の整備・再整備を推進することにより、大規模災害時における防災機能の向上や都市環境の改善とあわせて国際競争力の強化を図る。

2 国内における効率的な物流システムの構築のための施策

環境への負荷の低減を図りつつ、我が国産業の競争力強化に資するよう、国内における効率的な物流網構築のための取組みを進めている。

（1）地域間物流の効率化

複合一貫輸送等の推進に向け、港湾・貨物駅等の物流結節点の整備等を進めている。平成25年3月に吹田貨物ターミナル駅新設及び百済駅改良と隅田川駅の鉄道貨物輸送力増強事業が完了したことに伴い、更なる貨物鉄道輸送の効率化が期待される。このほか、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、トラック輸送の効率化に向けて、基幹的な道路ネットワークを整備する。

(2) 都市内物流の効率化

「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、平成26年3月末までに20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。

また、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駐車施設を位置付けるよう地方公共団体に促している。25年3月末現在で、90都市において、一定規模以上の商業施設等への荷捌き駐車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、交通流対策として、渋滞ボトルネック箇所への集中的対策、交差点の立体化、開かずの踏切の解消を図るとともに、「都市の低炭素の促進に関する法律」に基づく共同輸配送の促進や、積載効率の向上を目的とした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。

(3) 高度化・総合効率化した物流サービス実現に向けた更なる取組み

高度化・多様化した物流ニーズに応える3PL事業^{注3}をより一層促進するため、人材育成研修の実施や地方におけるビジネスモデルの公開等を通じ、物流事業者が3PL事業に進出しやすい環境の整備を行うとともに、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づき、総合効率化計画^{注4}の認定制度を通じた物流の総合化及び効率化を図っている。26年3月末時点で同法に基づく総合効率化計画の認定は221件である。

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24年度の鉄道旅客の輸送人員は、前年度と比較してやや増加している。JRでは、新幹線輸送は増加、在来線輸送は横ばいに推移しており、民営鉄道は増加に転じた。

24年度の鉄道貨物の輸送量については、東日本大震災で被災した製造業の生産拠点の復旧等の理由により、年間輸送トン数、輸送トンキロともに、前年度と比較してわずかに増加した。

各鉄道事業者においては、主に都市部の民鉄等において、路線名や駅名に、アルファベットや数字を併記するナンバリングを導入するなど、快適で安心な鉄道空間の確保を図っている。また、13年のJR東日本「Suica」以降、交通系ICカードの導入が進んでおり、25年3月から、JRと主な民鉄等の各エリアで導入されていた10種類の交通系ICカードの全国相互利用が開始され、その後も順次、導入事業者やエリアが拡大するなど、更なる利用者の利便性の向上及び地域の活性化が期待される。

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

注4 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・輸配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

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25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、中小企業への配慮等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の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、平成23年度より、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」に基づき、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定からの資金を活用し、各社に対して経営自立に向けた必要な支援を実施している。

(2) 鉄道車両工業

鉄道新造車両の生産金額は、国内向けは横ばい傾向であり、一方、輸出向けはその年の受注状況によって波がある。平成24年度の新造金額は1,684億円（1,589両）であった。生産金額の構成比は国内向け89.0%（1,499億円）、輸出向け11.0%（185億円）であり、23年度比は国内向け12.5%減少、輸出向け281.2%増加であった。

また、鉄道車両部品（動力発生装置、台車等）の生産金額は2,351億円、信号保安装置（列車自動制御装置用品、電気連動装置等）の生産金額は1,305億円となっている。

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、昨今の海外案件の受注を契機として、米国や英国等で現地の生産拠点や保守拠点を設置、拡大している。

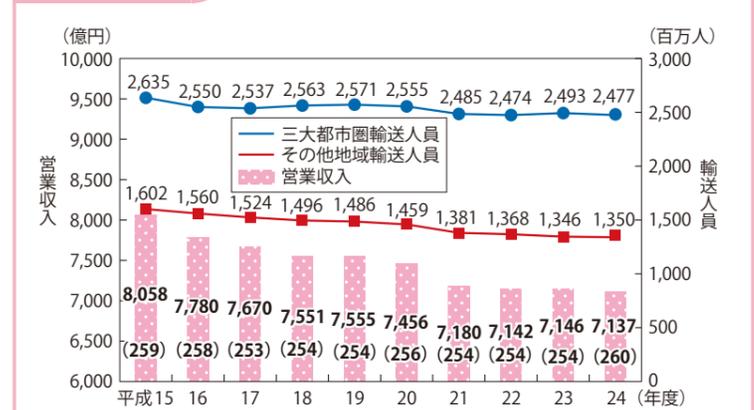
2 自動車運送事業の動向と施策

(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。

図表II-6-3-1 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

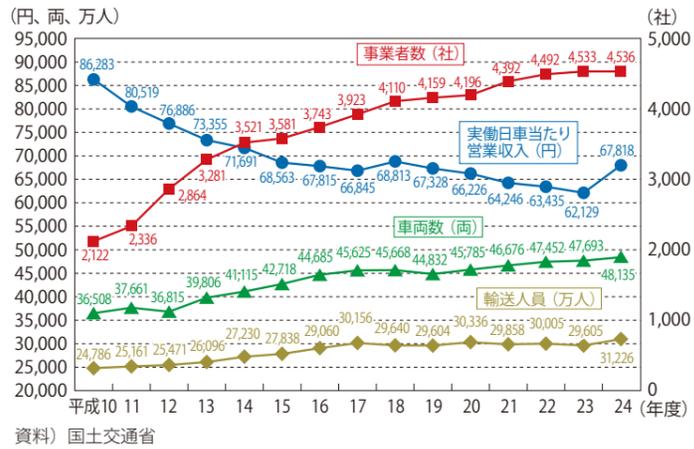
貸切バス事業については、平成12年2月の規制緩和後、低廉で多様なバスツアーが催行されるなど、利用者へのサービスの向上が図られる一方で、事業者数の増加に伴い競争は激化している。また、団体旅行の小口化、旅行商品の低価格化等により運送収入は減少しており、加えて、燃料費の高騰等の要因もあり、貸切バス事業を取り巻く環境は、厳しい状況が続いている。

こうした中、24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受けて開催された「バス事業のあり方検討会」での検討結果を踏まえ、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を取りまとめ、25・26年度の2年間にわたる高速・貸切バスの安全性向上のための取り組みを進めている。

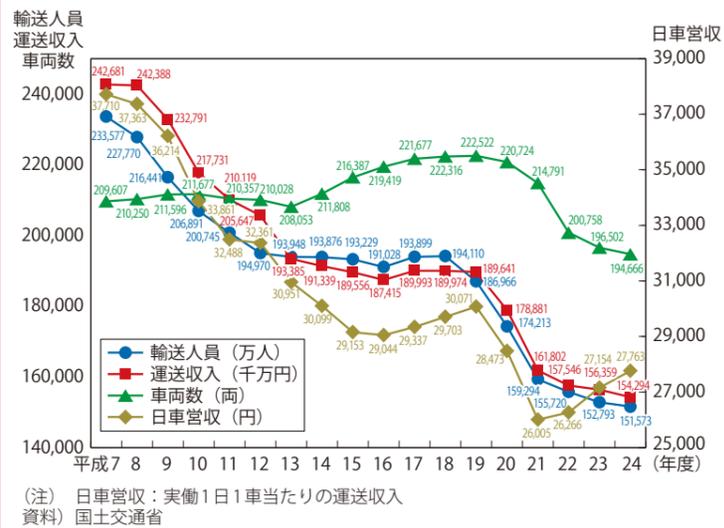
③タクシー事業

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。こうした問題への対策として、平成21年10月に施行された「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」の施行後4年余りが経過し、運転者の賃金が上昇に転ずるなど、一定の効果は出ている一方、多くの地域で供給過剰は解消していない状況となっていたが、そのような中、第185回臨時国会において、議員立法により、供給過剰が生じている地域において、これを一層効果的に解消するとともに、運転者の要件を厳しくするなどして、タクシーサービスの水準を向上させさせるための仕組みなどが盛り込まれた「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等の一部を改正する法律」が25年11月2日に成立した。

図表 II -6-3-2 貸切バスの従業者数、輸送人員、車両数、営業収入



図表 II -6-3-3 ハイヤー・タクシーの日車営収等の推移



同法は26年1月末に施行され、国土交通省では、法律の規定及び両院の付帯決議に基づいて設定した各種基準に基づいて議員立法の趣旨に即して適切に運用することにより、タクシー事業の供給過剰問題の早期解決とサービスや安全性の向上の実現を図っていくこととしている。

(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。国土交通省では、平成24年3月に警察庁と連携して策定した「安全・安心な利用に向けた自動車運転代行業の更なる健全化対策」に基づき、自動車運転代行業の健全化及び利用者の利便性・安心感の向上を図るための施策を推進している。なお、25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8,848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者数は長期にわたり増加していたが、平成20年度以降は新規参入事業者数と退出事業者数が拮抗しており、事業者数は約63,000者とほぼ横ばいで推移している。

軽油価格の影響等から、事業者を取り巻く経営環境は厳しさを増している中、軽油価格上昇分を運賃に転嫁するための燃料サーチャージの導入促進、事業者の燃費改善を後押しするためのトラック輸送の省エネ対策の推進等を進めている。

また、安全輸送対策を進めつつ、市場の健全化及び運賃・料金の適正収受を図るため、「トラック産業に係る取組作業部会」での議論を踏まえ、参入時許可基準の見直し、貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正、書面化推進ガイドラインの制定、荷主勧告制度の運用強化、適正化事業実施機関との連携強化等の施策を実施したところである。

③ 海事産業の動向と施策

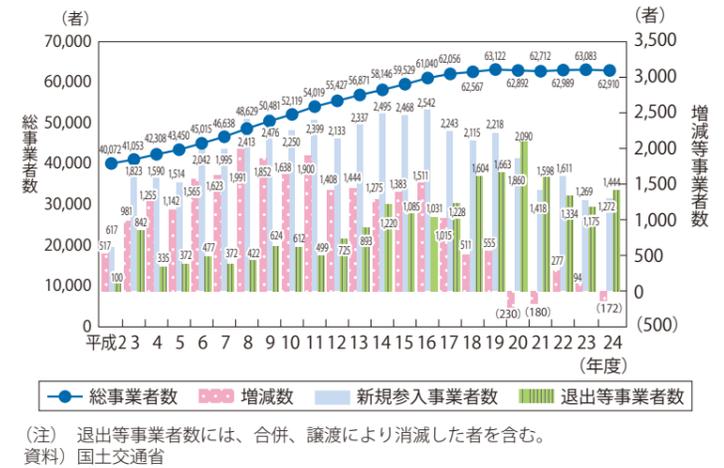
(1) 安定的な海上輸送の確保

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%を担う外航海運は、我が国経済・国民生活にとって不可欠な産業インフラ、ライフラインとして、極めて重要な役割を果たしている。この輸送の基盤である日本船舶及び日本人船員は、我が国の管轄権・保護の対象であり、経済安全保障の観点から平時より一定規模確保することが必要であるが、コスト競争力の喪失から極端に減少したままの状況にある。

このような事態に対し、日本商船隊の核となるべき日本船舶・日本人船員の計画的増加を目的とし

図表 II -6-3-4 トラック事業者数の推移



て、平成20年にトン数標準税制^注を導入しており、「海上運送法」に基づく「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた事業者がその適用を受け、日本船舶・日本人船員の計画的増加を進めているところである。

こうした取組みにより、日本船舶及び日本人船員は増加傾向にあるが、東日本大震災や原発事故を契機として、外国船社の日本寄港の忌避等の事案が発生し、日本商船隊による経済安全保障の確立の重要性がより明確化された。こうした状況を受け、24年9月に改正「海上運送法」が成立し、日本船舶を補完するものとして、日本の外航船社の海外子会社が保有する外国船舶であって、同法に基づく航海命令が発せられた場合に確実にかつ速やかに日本船舶に転籍して航行することが可能なものを「準日本船舶」として認定する制度が創設された。また、25年4月よりトン数標準税制の適用対象船舶に準日本船舶が追加され、日本船舶の増加のペースアップと準日本船舶の確保の促進を図ることとしている。

このような取組みを通じて、非常時を含めた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

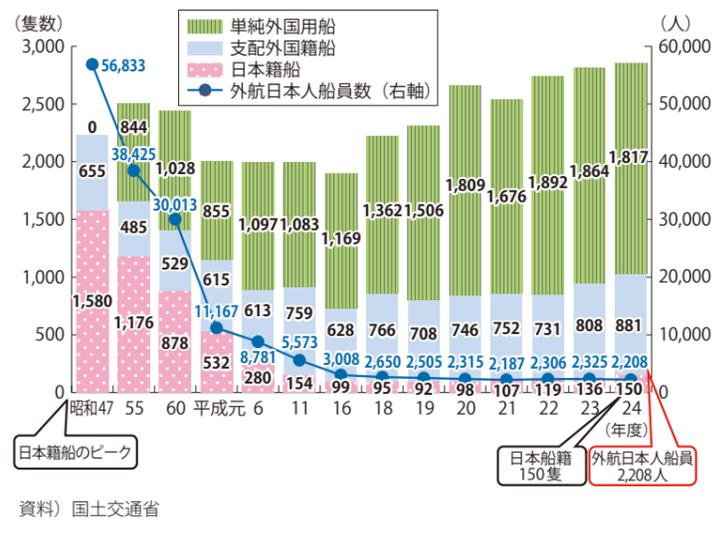
船員は、海運の人的基盤であり、日本人船員を確保し、育成することは我が国経済の発展や国民生活の維持・向上に必要不可欠である。しかしながら、外航日本人船員は、ピーク時の約57,000人から約2,200人へと減少しており、かつ、内航船員の著しい高齢化（50歳以上が約5割）の進展に伴う後継者不足が顕在化するなど、安定的な海上輸送の確保が懸念される状況にある。

このため、日本人船員の安定的な確保・育成を図るべく、海運業界、船員教育・訓練機関等の船員養成に関わる者の強力な連携・協力のもと、外航日本人船員についてはトン数標準税制等を通

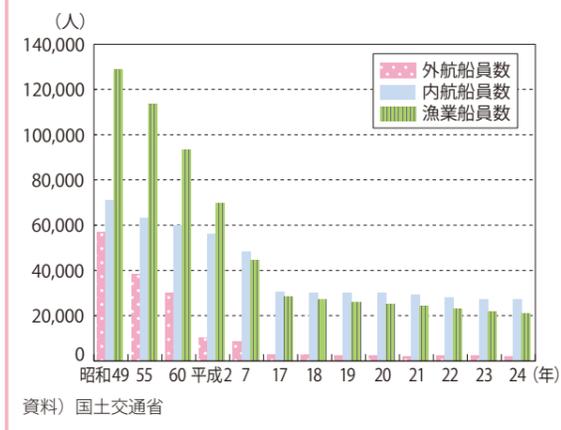
じ、内航船員については船員計画雇用促進等事業を通じ、日本船舶・船員確保計画の認定を受け、その計画に従って船員を計画的に確保・育成する事業者を支援している。また、海運業界のニーズに応じた即戦力・実践力を備えた新人船員養成のため、外航海運事業者の自社船を活用した乗船実習（社船実習）の拡大や内航海運事業者への社船実習の導入、新卒者向け就職説明会の実施や離職者への技

^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。

図表 II -6-3-5 我が国商船隊・外航日本人船員数の推移



図表 II -6-3-6 日本人船員数の推移



能訓練提供、及び海技大学校による実務教育等、「育てる」「就職する」「キャリアアップ」の各段階において具体的な施策を推進している。

こうした船員の確保・育成のための取組みに加えて、船員となろうとする者を対象とした求職者支援訓練の実施、海フェスタ・海洋立国推進功労者表彰（内閣総理大臣賞）をはじめとする海事広報活動による船員志望者の裾野の拡大、船員の職業的魅力を高めるために、船員災害の持続的減少を図る取組みである「船内労働安全衛生マネジメントシステム」及び「船内向け自主改善活動（WIB）」の普及についても、引き続き取り組んでいく。

国土交通省が所管する船員養成機関として（独）海技教育機構及び（独）航海訓練所が設置されている。（独）海技教育機構は、新人船員教育を行うとともに、海運会社のニーズや技術革新に対応した実務教育等を実施しており、（独）航海訓練所は、（独）海技教育機構及び商船系大学・高等専門学校の学生等に対し、5隻の練習船による乗船実習を一元的に実施している。現在、（独）航海訓練所では、老朽化した練習船に代わる内航用の小型練習船大成丸を建造中（平成26年4月就航予定）であり、内航船の運航実態に即した乗船訓練を行うことにより、即戦力を備えた若手船員を効果的・効率的に養成する訓練体制の整備を進めている。

(2) 海上輸送産業

①外航海運

平成24年の世界の海上荷動き量は、94億6,800万トン（前年比4.0%増）で、24年の我が国の海上貿易量は9億6,011万トン（前年比6.4%増）となった。

24年度の外航海運は、欧州の財政・金融問題等が新興国にも輸出減少の形で波及し世界的に景気減速の懸念が高まる中、市況の低迷、燃料油価格の高止まり等により全体的に厳しい事業環境となった。

②国内旅客船事業

国内旅客船事業は、長引く景気低迷による輸送量の大幅な減少等の様々な要因により厳しい経営状況が続いている。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、減便、撤退が続いており、航路の維持確保が危ぶまれている。

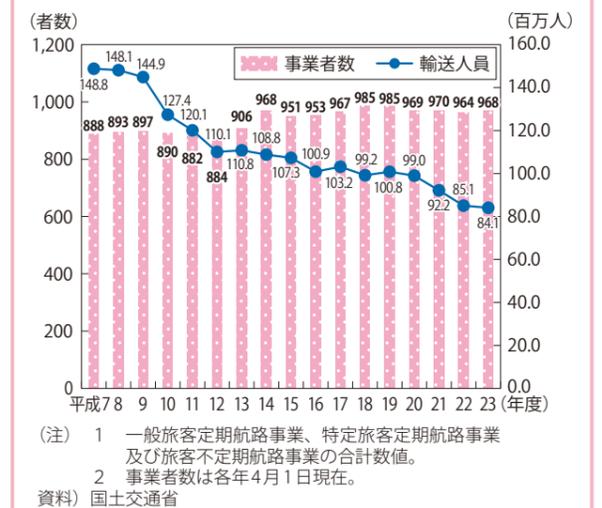
このため、低炭素化促進事業による船舶の省エネ化や、船旅の魅力向上、観光業界との連携等による利便性の向上など多様な支援を地方公共団体や事業者と連携しながら進めている。

なお、平成23年4月1日現在の事業者数は968事業者、23年度の輸送人員は8,407万人（前年度比1.2%減）となっている。

③内航海運

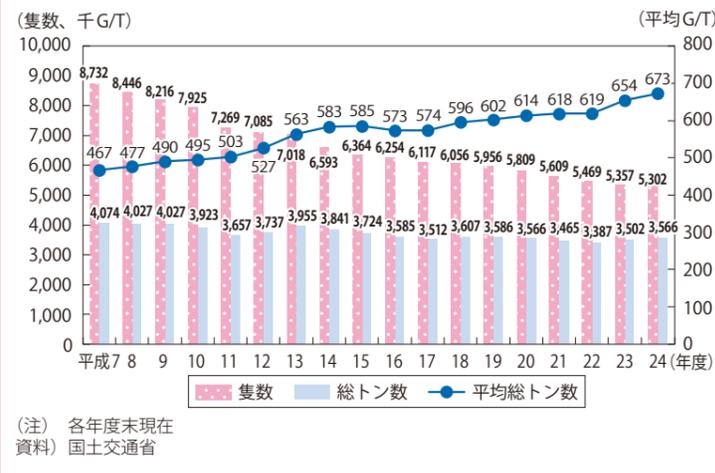
内航海運は、経済効率性が高く環境保全の面でも優れた輸送特性を有しており、国内物流の約4割、産業基礎物資輸送の約8割を担う、我が国の経済・国民生活を支える基幹的な輸送機関である。

図表 II -6-3-7 国内旅客船事業者数及び旅客輸送人員の推移



しかしながら、世界経済のグローバル化の加速や海外への生産拠点の移転に伴う国内産業構造の変化等を受け、輸送需要の低迷が長期化しており、厳しい経営環境が続いている。また、船舶の老朽化が急速に進んでおり、今後も需要の変化に的確に対応しつつ安定輸送を供給し続けるためには、着実に輸送の効率化を進めながら船舶の代替建造を促進していくことが重要な課題となっている。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

図表 II -6-3-8 内航船舶の推移



(注) 各年度末現在
資料) 国土交通省

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や、船舶の省エネ化等による競争力の強化に対する支援を行っている。また、内航海運代替建造対策検討会において、内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性を取りまとめ、競争力の強化、環境適応型産業への展開、新たな需要構造への対応等代替建造の促進に向けた施策を推進しており、平成24年7月に船舶管理会社を活用した内航海運の活性化に向けた取組みとして「内航海運における船舶管理業務に関するガイドライン」を策定・公表するとともに、25年4月には内航海運における船舶管理会社のガイドラインへの適合性を評価するための手法を導入し、船舶管理会社の管理サービスの「見える化」を図ったところである。加えて、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（25年4月1日現在で新規許可42件、業務範囲変更269件、運賃・料金届出1,309件）。

(3) 造船産業

① 造船産業の現状

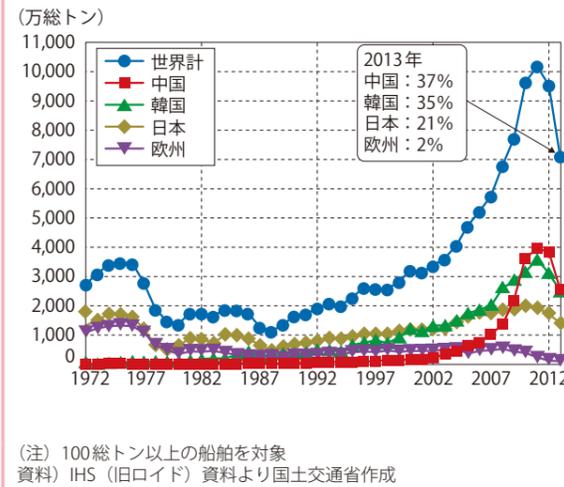
我が国造船産業は、船主の多様なニーズに応じた良質な船舶を安定的に提供することにより、地域経済・雇用に貢献している非常に重要な産業である。また、我が国は、海運業、造船業、舶用工業が互いに強く結びついて集積した海事産業クラスターを有している。

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付させる制度

造船業については、世界経済の好況に伴う海上輸送の増加等を背景として中国、韓国が建造能力を急拡大し、世界の平成25年の新造船建造量は7,048万総トン（我が国建造量は1,459万総トン、世界シェアの21%）となり、我が国受注量は上向きに転じているものの、依然として厳しい国際競争が続いており、船価は低い状況にある。

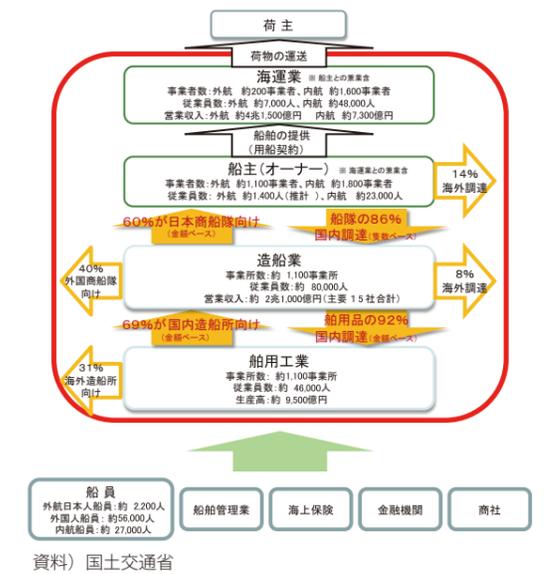
我が国舶用工業製品（船外機を除く）については、24年の生産額7,991億円（前年比約15.3%減）、輸出額1,931億円（前年比約18.1%減）となった。国際競争の激化、従業員の高齢化等、舶用工業を取り巻く環境は今後厳しさを増すものと考えられる。

図表 II -6-3-10 世界の造船建造量の推移



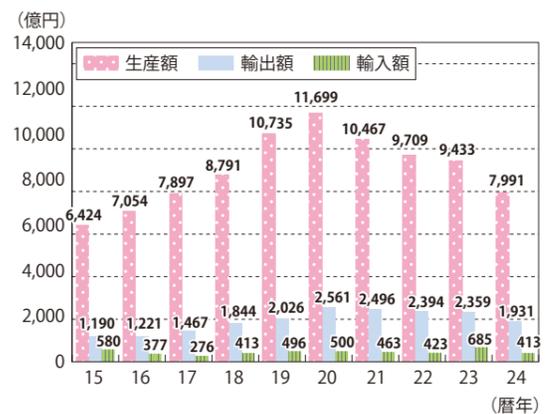
(注) 100総トン以上の船舶を対象
資料) IHS (旧ロイド) 資料より国土交通省作成

図表 II -6-3-9 我が国の海事産業クラスター



資料) 国土交通省

図表 II -6-3-11 我が国の船用工業製品生産・輸出入実績の推移



(注) 輸入額は造船事業者による輸入額を示す。
船外機・火花点火機関を除く。
資料) 国土交通省

② 造船産業の国際競争力強化のための取組み

我が国造船産業の国際競争力の強化を図り、今後とも一流の造船国であり続けるためには、受注力強化、新市場・新事業への展開等を柱とした政策を推進する必要がある。

受注力強化については、平成25年度から、造船・海運事業者等が行う、船舶のさらなる燃費向上を実現する次世代海洋環境関連技術開発に対する支援を開始した。また、25年度に環境負荷の低い天然ガスを燃料とする船舶（天然ガス燃料船）の早期実用化・導入に向けた環境整備として、燃料補給時の安全対策などを策定した。今後も、官民連携の下で、我が国にとって望ましい国際的枠組みの実現と、船舶の省エネ技術や天然ガス燃料船などの研究開発・普及を進めていくこととしている。

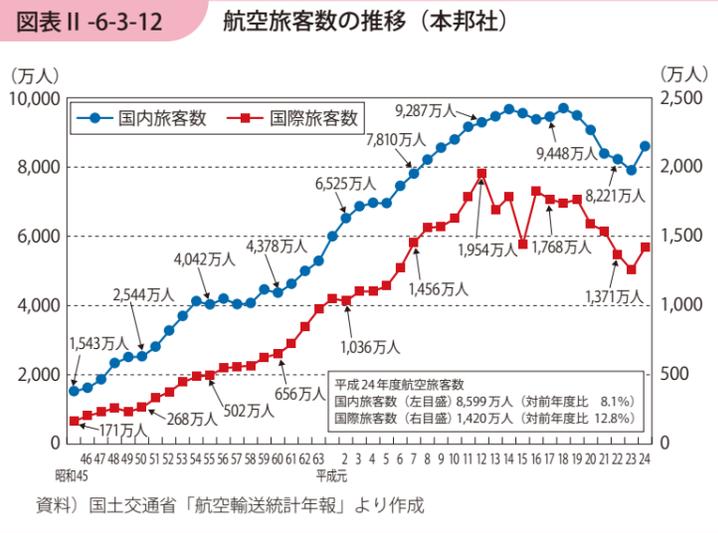
また、今後成長が見込まれる分野である海洋資源開発、海洋再生可能エネルギー等への展開に向けた取組みや、新たなエネルギー輸送ルートにおける海上輸送体制の確立に係る取組みを推進する。具

体的には、洋上ロジスティックハブ^{注1}等我が国の強みを活かせる海洋資源開発プロジェクトへの進出支援、海洋資源開発関連技術開発支援、浮体式液化天然ガス生産貯蔵積出設備（FLNG）の安全要件策定のための調査研究等により、海洋開発分野におけるビジネス拡大を図るとともに、将来の我が国EEZ内の開発を我が国で行うための技術を確保する。また、浮体式洋上風力発電施設については、安全ガイドラインを取りまとめた。

このほか、船用工業製品の模倣品対策の協議等に取り組むとともに、（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）^{注2}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。

4 航空事業の動向と施策

平成24年度の航空産業を取り巻く状況は、9月に発生した尖閣問題等による一時的な航空需要の減退、燃油費の増加等により航空会社にとっては厳しい状況が続いている。我が国航空企業の輸送実績についてみると、国内旅客が8,599万人（前年度比約8.1%増）と18年度をピークに世界的な景気後退、東日本大震災等の影響により右肩下がりとなっていた旅客数が、東日本大震災からの復興需要、LCC参入による需要増等により6年ぶりに増加に転じた。



国際旅客も1,420万人（前年度比約12.8%増）と5年ぶりに増加に転じた。

24年3月に本邦初の本格的LCCであるピーチアビエーション就航開始に続き、同年7月にはジェットスター・ジャパン、8月にはエアアジア・ジャパンが運航を開始した。

エアアジア・ジャパンは、25年6月25日エアアジア本社（マレーシア）とANAホールディングス（株）が事業提携を解消したことにより、ANAの100%子会社となった。同年11月1日付けで社名をバニラエアに変更し、同年12月20日から新会社として運航を開始した。また、同年12月17日には、春秋航空日本が航空運送事業許可を受け、国内4社目のLCC事業者として、26年5月末からの運航を予定している。

5 貨物利用運送事業の動向と施策

貨物利用運送事業^{注3}は、複数の輸送機関を組み合わせることで、多様な利用者のニーズに対応し

注1 多数の洋上施設への人員、機材の輸送をハブ・アンド・スポーク方式で行うための大型浮体構造物
注2 電気推進システムを採用し、CO₂、NO_xや燃費の向上に資する優れた環境性能と経済性を有する次世代内航船
注3 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

たサービスの提供を行っている。近年は、荷主企業のグローバル化のニーズを反映し、国際輸送に関する航空機・船舶の利用運送事業への参入が増えている。

また、国際貿易の重要性が高まる中、世界的にも輸送の円滑化が進む一方で、輸送の安全確保も求められている。国土交通省では監査等を通じて事業者のコンプライアンスの徹底を図るなど、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、参入規制を登録制へ緩和した後、新規参入が着実に増加しており、倉庫事業者数は平成24年度末現在、6,059者（13年度末比1,004者増）となっている。

近年、大都市圏を中心に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事業者やファンドによる大型で高機能な物流施設の建設が活発化しており、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。

また、災害に強い倉庫の構築に向けた非常用電源・通信設備の導入や物流施設の低炭素化に資する設備の導入が進められている。

7 トラックターミナル事業の動向と施策

トラックターミナル事業は、幹線と端末のトラック輸送の結節点として、輸送の効率化や渋滞の緩和等に重要な役割を果たしている。近年は、高度化・多様化する物流ニーズに対応するため、積み卸し機能に加え、配送センター機能（仕分け・流通加工等）も有する施設の整備が進んでいる。

また、災害に強いトラックターミナルの構築に向けた非常用電源・通信設備の導入や物流施設における低炭素化に資する設備の導入が進められている。

8 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2.4%、法人数の11.1%（平成24年度）を占める重要な産業の一つである。

これまで全国的に下落傾向が続いていた地価は、25年においては都市部、特に3大都市圏で上昇基調への転換が見られ、地方部においても回復基調が見られた。新規住宅着工戸数は、21年度に78万戸と大きく落ち込んだものの、24年度は89万戸を超え、25年度には95万戸を超える勢いを見せるなど、増加傾向を示している。

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24年度の成約件数が15.1万件（前年度比10.6%増）と堅調に推移している。

賃貸住宅管理業に関して一定のルールを設ける、任意の「賃貸住宅管理業者登録制度」を23年12月から施行し、優良な賃貸住宅管理業の育成と発展に努めている。登録業者数については、25年3

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。

月末現在で2,767業者となっている。

(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、122,510業者（平成25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、24年度の監督処分件数は258件（免許取消129件、業務停止51件、指示78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ついては、宅地建物取引に係る勧誘をする際の禁止行為などについて、引き続き、国土交通省ホームページ等で消費者に注意喚起を図るとともに、関係機関とも連携して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。マンション管理業者の登録は、平成24年度末において2,252業者であり、ここ数年大きな増減はない。

また、マンション管理業者の法令遵守を促進し、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

我が国における不動産の資産額は、平成24年末現在で約2,400兆円となっている注。24年度にJリート（不動産投資法人）、不動産特定共同事業者、特定目的会社等により証券化の対象として取得された、不動産又はその信託受益権の資産額は、約3.3兆円となっている。不動産投資市場の中心的存在であるJリートについては、25年度の1年間で新たに5件の新規上場が行われた。26年3月末現在、44銘柄が東京証券取引所に上場されており、対象不動産の総額約11.6兆円、不動産投資証券の時価総額約7.6兆円となっている。Jリート市場全体の値動きを示す東証リート指数は、デフレ脱却に向けたいわゆるアベノミクスに対する期待や、日銀による追加金融緩和への期待から長期金利が0.8%から0.4%へと大きく低下したこと等を背景に、Jリート市場全体の値動きを示す東証リート指数は大きく上昇し、3月27日には1700.91を記録したが、長期金利が4月から6月にかけて0.4%から0.9%へ上昇したこと等が影響し、6月13日に1246.28まで急落した。その後は一進一退の値動きとなったが、9月に2020年東京オリンピック開催が決定されると、国内景況感のさらなる改善や不動産価格の上昇を期待し、9月末に1500を回復、10月から年度末にかけては1400から1500台で推移するなど、比較的安定的に推移した。また、Jリートにおける1年間の資産取得額を見ると、25年は18年の約2.0兆円を上回り、過去最高の約2.2兆円となった。

注 国民経済計算をもとに建物、構築物及び土地の資産額を合計

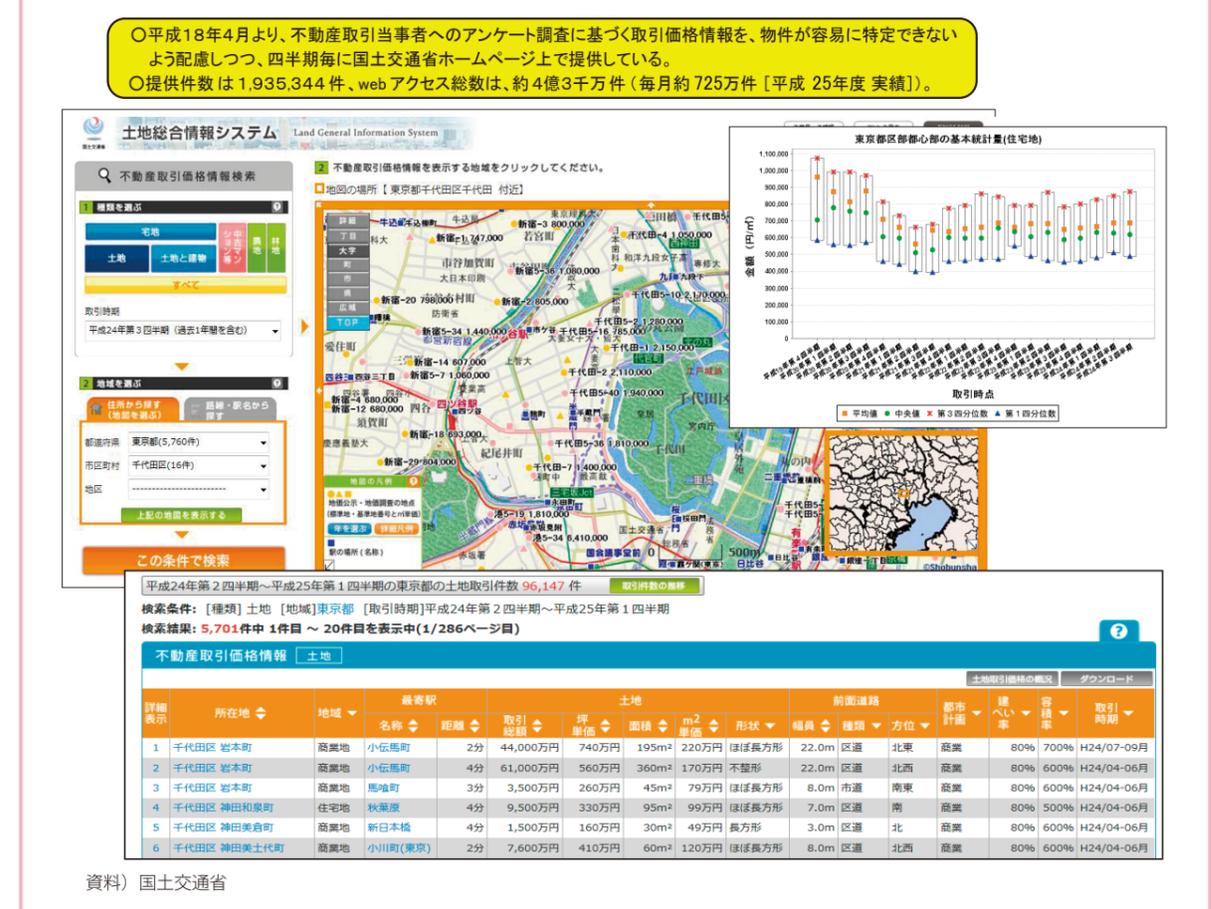
② 不動産市場の条件整備

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）を通じて公表している（平成26年3月現在の提供件数は、1,935,344件、Webアクセス総数は、約4億3千万件）。

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（早期警戒指標）を構築するため、国際機関が協力して不動産価格指数（住宅）の作成に関する国際指針を作成した。国土交通省では、この指針に対応した不動産価格指数（住宅）を作成し、24年8月より試験運用を開始しており、今後の本格運用に向けて検討を進めている。また、本指数は、IMFの定める金融健全性指標（FSIs）にも指定されている。

加えて、欧米に比して住宅流通量全体に占めるシェアが低い中古住宅の流通促進を図るため、中古住宅の取引環境の整備に取り組んでいる。25年度は住宅の過去の取引履歴や周辺の都市計画情報等の不動産取引に必要な情報を効率的に集約し、宅地建物取引業者等に提供する仕組みの検討、宅地建物取引業者とリフォーム等の不動産取引に関連する分野の専門事業者との連携によるワンストップサービスの開発支援、中古戸建て住宅に係る建物評価の改善に向けた指針の策定を行った。

図表 II -6-3-13 土地総合情報システム



注 http://www.land.mlit.go.jp/webland/

II 第6章 競争力のある経済社会の構築

③税制の活用

平成26年度税制改正においては、優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例措置（所得税等）や土地等の譲渡益に対する追加課税制度の停止措置（法人税等）について適用期限の延長等を実施した。

④新しい時代に対応した不動産市場の構築に向けて

不動産市場の国際化やストック型社会の進展、不動産証券化市場の発展など不動産鑑定評価に対するニーズの多様化を踏まえ、国土審議会土地政策分科会不動産鑑定評価部会における議論を経て、不動産鑑定評価基準等を改正した。

また、鑑定評価の信頼性を向上させるため、不動産鑑定業者に対する立入検査や証券化対象不動産の鑑定評価等に関する業務の実態調査などを内容とする鑑定評価モニタリングを実施している。

耐震性の劣る建物が多数存在していることや東日本大震災による電力需給の逼迫等を背景に耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成が必要となっている。そこで、建築物の耐震化等、都市機能の更新に民間資金の導入を促進するため、一定の要件を満たす特別目的会社（SPC）による不動産特定共同事業の実施を可能とする改正「不動産特定共同事業法」が、平成25年12月20日に施行された。

また、「日本再興戦略」（25年6月14日閣議決定）において、民間資金の活用を図るため、「ヘルスケアリートの活用に向け、高齢者向け住宅等の取得・運用に関するガイドラインの整備・普及啓発等（26年度中）」が位置づけられており、「好循環実現のための経済対策」（25年12月5日閣議決定）においても「ヘルスケアリートの上場推進等を通じたヘルスケア施設向けの資金供給の促進〈予算措置以外〉（金融庁、国土交通省、厚生労働省）」と位置づけられている。

さらに、我が国の環境不動産の拡大・普及に寄与するため「環境不動産普及促進検討委員会」及びワーキンググループを開催し、情報提供等を実施した。過去の提言において推進が望まれた施策・取り組み等について検討した内容を、環境不動産ポータルサイト^注等を通じて情報発信を行っている。

9 持続可能な建設産業の構築

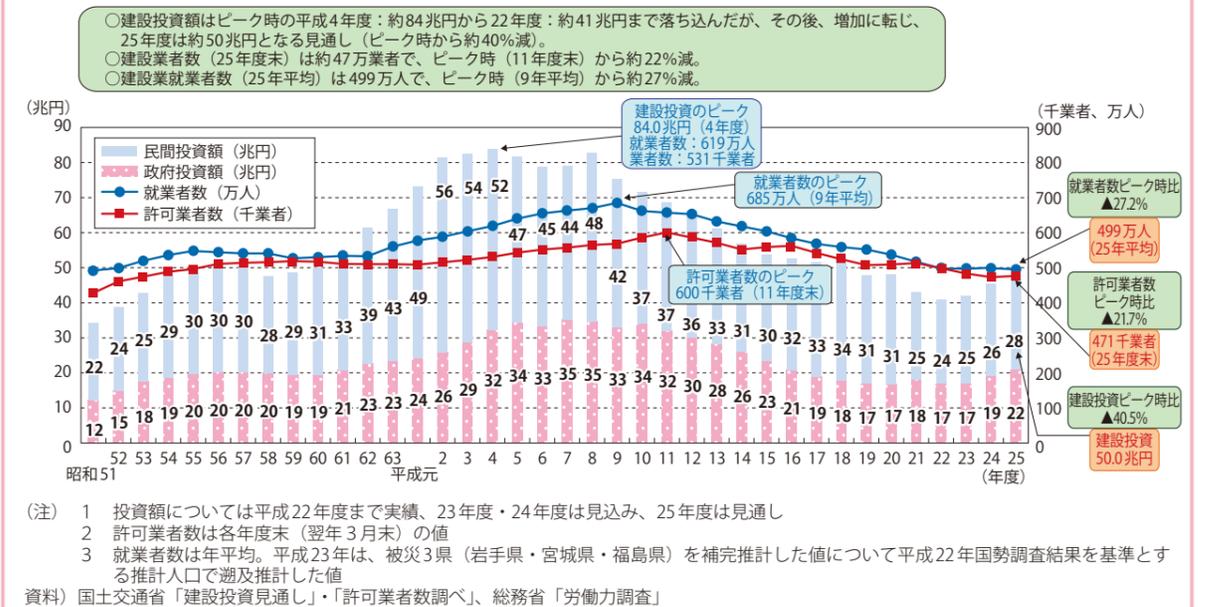
(1) 建設産業を取り巻く現状と課題

建設産業は、地域のインフラの整備や維持管理等の担い手であると同時に、地域経済・雇用を支え、災害時には最前線で地域社会の安全・安心の確保を担う地域の守り手として、国民生活や社会経済を支える大きな役割を担う。

一方、近年の建設投資の急激な減少等によるダンピング受注や下請企業へのしわ寄せなどを背景として、現場の技能労働者の減少、若手入職者の減少、高齢化の進行等の問題が発生しているため、防災・減災、老朽化対策、インフラメンテナンス、耐震化の整備等の業務に十分対応できるよう、中長期的に持続可能な建設産業の構築が重要となる。

建設投資、許可業者数及び就業者数の推移は図表Ⅱ-6-3-14のとおりである。

図表Ⅱ-6-3-14 建設投資（名目値）、許可業者数及び就業者数の推移



(2) 建設産業の担い手確保・育成について

建設産業は、技術者・技能者の能力が生産の成否を左右する「人」が支える産業であり、将来にわたって、安全安心な国土の形成など重要な仕事を担っていくためには、若い労働者の入職を促進し、技術・技能を身につけながら、誇りを持って仕事に打ち込めるような環境を整えていく必要がある。

このため、行政と建設業界が一体となって、技能労働者の適切な賃金水準の確保や社会保険への加入徹底等の就労環境の改善に取り組むとともに、技術者や技能労働者の育成を図るため、建設業界の人材育成の拠点である富士教育訓練センターの機能の充実強化を推進している。

また、早期資格取得に向けたインセンティブを与え、優秀な若手技術者を確保するため、技術検定試験の受検資格の見直しを行っている。

さらに、建設産業に対する世間一般のイメージ向上や入職が期待される若者へのアピールを図るための戦略的な広報活動を推進している。

これらの取組みに加え、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・活用を積極的に推進している。登録基幹技能者数は、平成26年3月31日現在で41,951人（32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。

(3) 公正な競争基盤の確立

地域のインフラの整備や維持管理等、地域社会の安全・安心を確保するための担い手である建設産業においては、「その技術力・施工力・経営力に優れた企業」が、成長していけるよう、建設業者における法令遵守の徹底をはじ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、「建設業取引適正化推進月間」（11月）における都道府県との連携等を通じて、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。

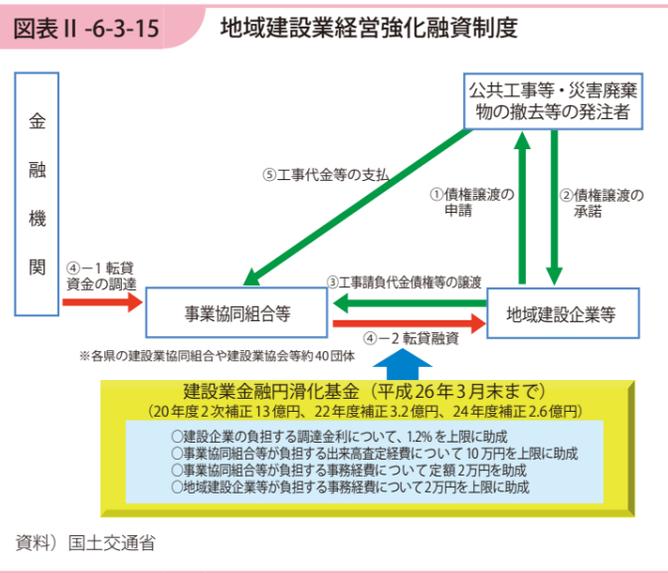
注 <http://tochi.mlit.go.jp/kankyoo/index.html>

(4) 建設企業の支援施策について

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。

なお、本制度は平成20年11月から実施されており、26年度においても引き続き実施することとした。



課題又は施工管理等の技術的な課題の解決を支援するため、中小企業診断士等専門家によるアドバイスを実施する事業である。また、特に他企業に対するモデル性のある案件については、専門家の支援チームによる経営改善計画の策定等の目標達成までの継続支援（チームアドバイス支援）や建設企業のもつノウハウを活かした地域の課題解決に資する事業に要する経費の一部支援（ステップアップ支援）を実施しており、平成25年度はチームアドバイス支援23件、ステップアップ支援20件を選定して支援を実施した。

なお、本事業は23年4月から実施されており、26年度においても引き続き実施するとともに建設関連企業（測量業、建設コンサルタント及び地質調査業）も本事業の対象に加えることとした。

(5) 建設関連業の振興

建設関連業（測量業、建設コンサルタント、地質調査業）全体の登録業者情報を毎翌月末に、その情報を基にした業種ごとの経営状況の分析を翌年度末に、さらに地方公共団体における登録制度の活用状況の調査結果を平成25年11月に、それぞれホームページにて公表しており、建設関連業の健全な発展と登録制度の有効な活用に努めている。

(6) 建設機械の現状と建設生産技術の発展

我が国における主要建設機械の保有台数は、平成23年度で約81万台^注であり、建設機械の購入台数における業種別シェアは、リース・レンタル業が約54%、建設業が約18%となっている。

なお、建設業の死亡災害のうち、建設機械等によるものは約15%を占め、建設機械施工安全技術指針及び建設機械施工安全マニュアルの周知等により、建設機械施工の安全対策を推進している。

また、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っており、25年度は、第二期「情報化施工推進戦略」（25年3月策定）に基づき、トータルステーションによる出来形管理技術を直轄事業で一部使用原則化するとともに、マシンコントロール/マシンガイダンス技術を一般化推進技術に位置付け、積極的な活用を図っている。

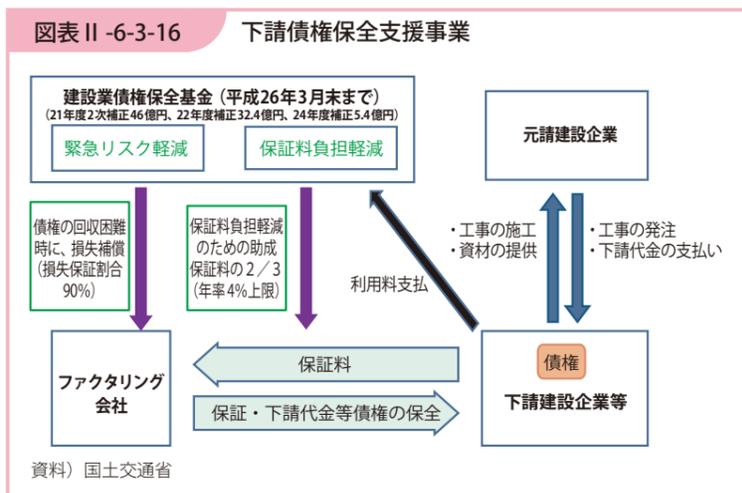
(7) 建設工事における紛争処理

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。平成24年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では50件（仲裁7件、調停40件、あっせん3件）、都道府県建設工事紛争審査会では105件（仲裁31件、調停67件、あっせん7件）となっている。

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^注が、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。

なお、本事業は平成22年3月から実施されており、26年度においても引き続き実施することとした。



③ 建設業災害対応金融支援事業

建設業災害対応金融支援事業は、災害対応等のため災害時において使用される代表的な建設機械の中小・中堅建設企業による購入及び東日本大震災により被災した中小・中堅建設企業による建設機械の購入に係る借入金の金利負担を支援する事業である。

なお、本事業は平成25年3月から実施されており、26年度においても引き続き実施するとともに助成対象機種を3機種から41機種に拡充した。

④ 建設企業のための経営戦略アドバイザー事業

建設企業のための経営戦略アドバイザー事業は、中小・中堅建設企業の新事業展開等の経営上の

注 他人が有する売掛債権の保証や債権の買取りを行い、その債権の回収を行う金融事業会社のこと。現在、銀行子会社系・前払保証会社系・リース会社系など10社のファクタリング会社が、当事業を運営している。

注 主な機種：油圧ショベル約582千台、車輪式トラクタショベル約132千台、ブルドーザ約34千台