

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。

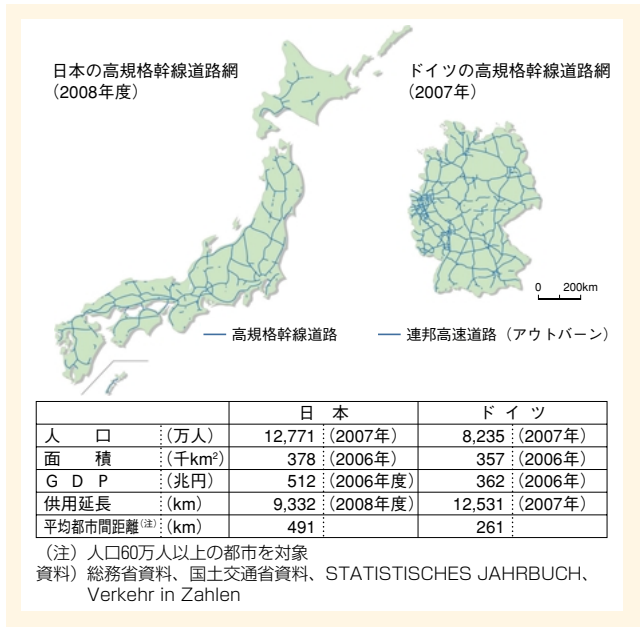
高規格幹線道路・地域高規格道路を始めとする幹線道路ネットワークは、南北に細長く、山脈や海峡により地域間の交流が阻害されている我が国にとって重要な社会資本であり、安全・安心な国土形成のため幹線道路ネットワーク機能を確保することが重要である。

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45,339kmが開通し、我が国の36倍のペースで整備が進められている。

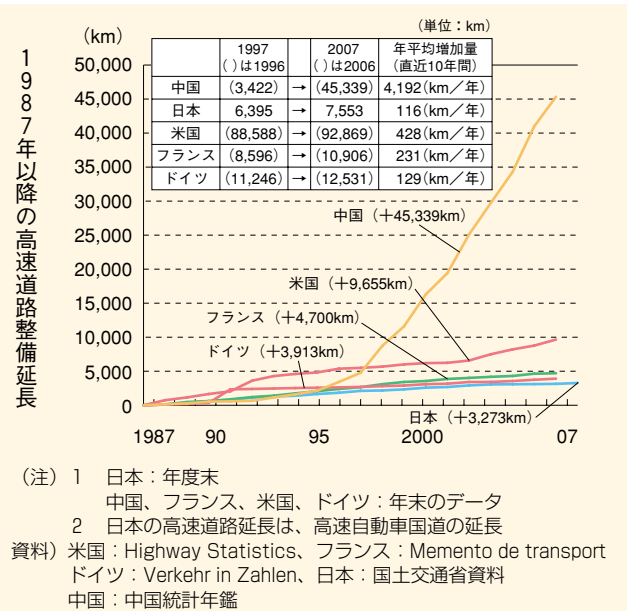
図表Ⅱ-5-1-1 高規格幹線道路・地域高規格道路の概要、実績

	実 績	
高規格幹線道路	(供用延長) 平成19年度末 9,332km 平成20年度末予定 9,489km (平成20年度の主な供用予定区間) 中国横断自動車道(智頭～河原)[新直轄方式区間]	
地域高規格道路	(路線・区間指定(平成20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1,168km 整備区間 3,183km 供用延長 1,833km (平成20年度の主な供用予定区間) 金谷御前崎連絡道路(金谷相良道路)	

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



図表Ⅱ-5-1-3 高速道路整備水準の国際比較



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(CO₂排出原単位は航空機の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)は、従来より、政府・与党間の申合せ等に基づき着実に整備を推進している。平成20年度には、九州新幹線長崎ルート(武雄温泉～諫早間)に着工したほか、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、福井駅部)、九州新幹線鹿児島ルート(博多～新八代間)の建設が進められている。

図表Ⅱ-5-1-5 新幹線整備による時間短縮効果

整備区間	概算所要時間	現 行	整備後
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)

(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

基本計画路線である中央新幹線についても、全国新幹線鉄道整備法に基づく調査を進めており、20年10月には調査主体である（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構及びJR東海から地形・地質等調査報告書が提出された。同年12月には、両者に対し、中央新幹線東京都・大阪市間について供給輸送力、施設・車両の技術開発、建設費用等に関する調査指示を行った。

（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的高速化を図っている。平成20年度は、宇野線・本四備讃線、三岐鉄道北勢線について、沿線のまちづくり事業と連携した高速化事業が完成し、相乗的な沿線地域の活性化を図っている。

（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、「技術開発の基本計画」等に基づき技術開発を進めており、平成9年4月から山梨実験線において走行試験等を行っている。

17年3月、学識者で構成した「実用技術評価委員会」において、「実用化の基盤技術が確立した」との評価を受け、他の交通機関に対して一定の競争力を有する超高速大量輸送システムとして実用化技術を確立するため、引き続き技術開発を推進している。

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車両により走行試験を実施し、技術開発を推進している。

3 航空ネットワークの整備

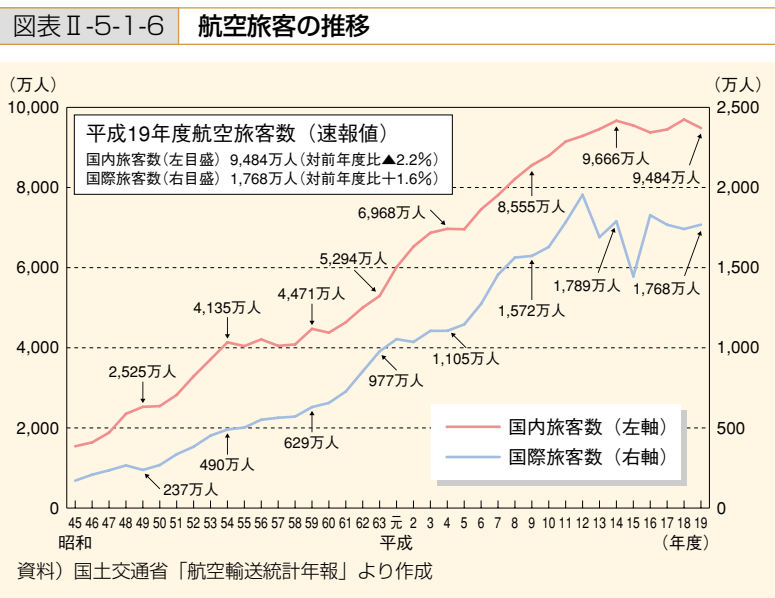
（１）国内航空

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、路線数は減少傾向、1路線当たりの年間平均運航回数は増加傾向にある。

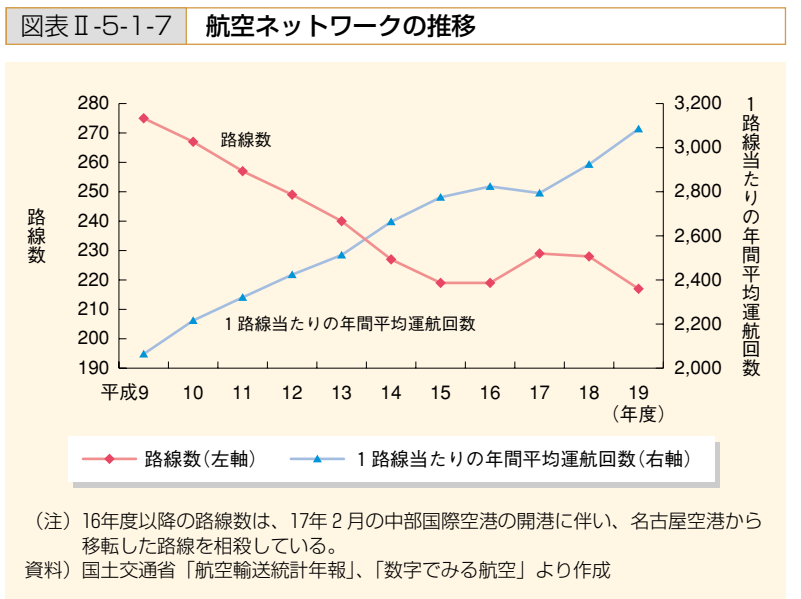
これらのことは、航空会社が、路線数の量的な拡大から転換し、需要動向等を勘案し、路線の集中を図ってきているものと考えられる。このような中

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、利用者利便に應えるためには、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・充実に図るため、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。



（２）国際航空

①現状と課題

航空業界は、2008年（平成20年）に入ってから急激な燃油価格の高騰や世界的な金融危機の影響を受けて、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、世界的な原油高、金融危機等に起因した航空路線網の縮小等の影響により、20年には減少傾向を示している。しかしながら、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、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。

国土交通省においては、19年5月に策定されたアジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化、東京国際空港（羽田）における国際旅客チャーター便を推進するとともに、20年6月に閣議決定された「首都圏空港（成田・羽田）における国際航空機能の拡充」に向け、着実に航空交渉を行っている。

②航空自由化

アジア・ゲートウェイ構想に基づき、平成19年8月に、韓国との間で、空港容量に制約のある我が国の首都圏空港関連路線を除き、日韓相互に、乗り入れ地点及び便数の制限を廃止し、航空自由化を実現することで合意した。その後、同年11月にタイ、20年1月にマカオ、香港、5月にベトナム、7月にマレーシア、9月にシンガポールとの間で、日韓間と同様の航空自由化を実現することで合意した。

今後とも、自由化に向けてアジア各国と着実に交渉を進めることとしている。欧米との間でも、様々な課題はあるが、欧米の動向を見極めつつ、自由化に向けて交渉を行うこととしている。

（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

③東京国際空港（羽田）における国際旅客チャーター便の運航

東京国際空港（羽田）の昼間時間帯における国際旅客チャーター便は、ソウル金浦空港との間で1日8便（平成15年に開始）、上海虹橋空港との間で1日4便（19年に開始）、それぞれ運航されている。

また、19年6月からは、特定時間帯（20時半～23時の出発、6時～8時半の到着）における国際旅客チャーター便の運航が可能となり、特定時間帯を活用して、ウランバートル、サイパン、ソウル、パラオ等へ運航されているほか20年4月から全日空が、同年7月から日本航空が、香港へ旅客チャーター便を毎日運航しており、20年末までに合計987便が運航されている。

（３）首都圏空港（成田・羽田）における国際航空機能の拡充

「経済財政改革の基本方針2008」（平成20年6月29日）に盛り込まれた「首都圏空港の国際航空機能拡充プラン」に基づき、成田と羽田の一体的活用により、国際航空機能の最大化を実現するため、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現在の約18万回から約26万回に44%増加させることとしている。

このうち、羽田の昼間は、羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線として、ソウル、上海等の都市、さらに、北京、台北、香港まで就航していくこととしている。また、羽田の深夜早朝は、欧米をはじめとした世界の主要都市への就航を実現することとしている。これにより、成田からの全世界ネットワークに加え、羽田からも昼間は香港まで、深夜早朝は欧米や東南アジア等の主要都市へ行けるようになり、首都圏からの需要の多い世界の主要都市へ成田と羽田からのダブル・ネットワークが形成されるとともに、成田・羽田の一体的運用により、首都圏空港の24時間化が実現されることとなる。

今後は、上記の考え方に基づき、首都圏空港を一体的に活用して国際航空機能の最大化が実現できるよう、精力的に航空交渉に取り組むこととしている。

(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こととし、このため、平成20年6月に「空港整備法」を「空港法」に改め、空港ターミナルの適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の創設等により、空港運営の更なる充実・効率化を図ることとした。

（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20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6,100万人（19年度定期便実績）の人々が利用している。

このような中で、昭和58年度から平成18年度までに沖合展開事業を実施し、同空港の発着枠は拡大されてきたが、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

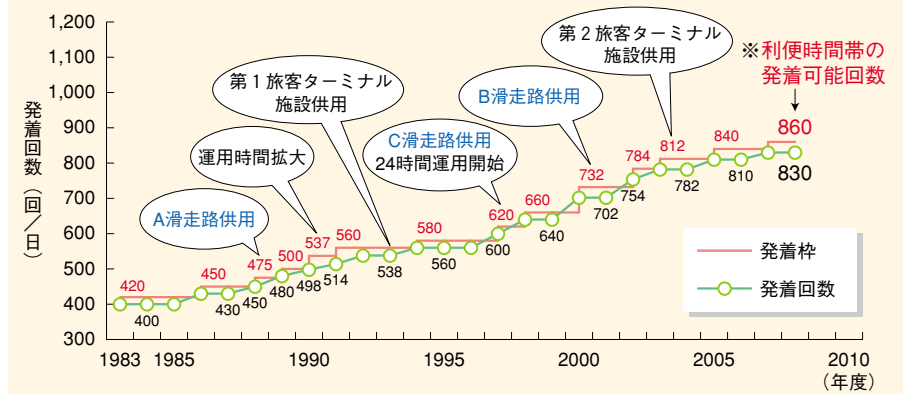
の発着能力を増強することで、発着容量制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図るとともに、国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、国際定期便の就航を図るものであり、平成16年度から事業が進められている。

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。

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、現時点でその処理能力がほぼ限界に達しており、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る。このため、平成18年9月、地元自治体等の理解を得た上で、使用機材の制限等がある暫定平行滑走路（2,180m）の北伸による2,500m化事業に着手し、22年3月の供用開始を目指して整備を進めている。

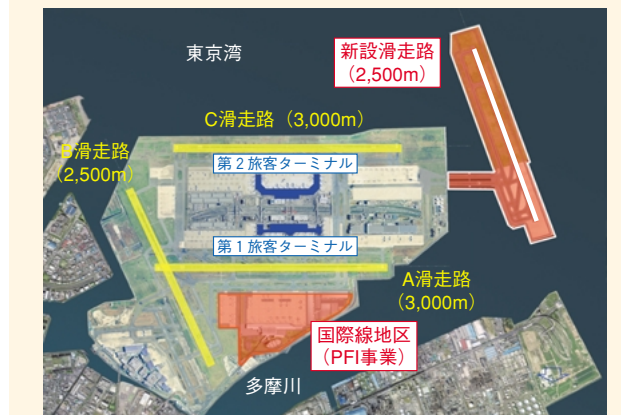
図表Ⅱ-5-1-8 東京国際空港（羽田）の発着回数



※) 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。
ただし、「利便時間帯の発着可能回数」(発着枠)は公用機等の枠を含むものであり、定期便の
発着回数は現状で「定期便の発着可能回数」の上限一杯となっている。

資料) 国土交通省

図表Ⅱ-5-1-9 東京国際空港（羽田）の再拡張概要



図表Ⅱ-5-1-10 成田国際空港の施設計画

区分	現在	北仲整備完成時	本 来 計 画
滑 走 路	4,000m 1本 2,180m 1本（暫定平行滑走路）	4,000m 1本 2,500m 1本	4,000m 1本 2,500m 1本 3,200m 1本（※）
年間処理能力 （発着回数）	20万回	22万回	
旅客ターミナルビル	第1旅客ターミナルビル 第2旅客ターミナルビル	第1旅客ターミナルビル 第2旅客ターミナルビル	第1旅客ターミナルビル 第2旅客ターミナルビル

（※）横風用滑走路については、円卓会議の結論により平行滑走路完成後、環境への影響等を調査した上で、改めて地域に提案することになっており、それまでの間は当面、地上通路として整備する。

一方、成田国際空港(株)については、完全民営化の推進が閣議決定され(19年6月)、そのために必要な措置について、20年8月より、内閣官房長官及び国土交通大臣の下に「空港インフラへの規制のあり方に関する研究会」を開催し、我が国の開かれた投資環境の整備、安全保障等の幅広い観点から検討を行ってきた。

この結果、①首都圏における国際航空機能の拡充等の国の重要な航空政策を適切に遂行するため、当面、国が一部株式を保有し完全民営化は段階的に実施すべきこと、②特定の者の利害が空港の運営方針に過度に影響を与え、公正かつ平等な運営や他空港との公正な競争を妨げるものがないよう、内外無差別の大口株式保有規制を導入すべきこと等の方向性が示され、今後、本内容を踏まえて所要の法改正を行うこととしている。

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。

20年度においては、2本の滑走路をフル活用し、更なる国際競争力の強化を図る観点から、物流施設の二期島への展開を実施するとともに、連絡橋道路通行料金の引き下げによるアクセス改善に取り組んでいる。

中部国際空港では、旅客エプロンの拡充、着陸援助施設の性能向上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。

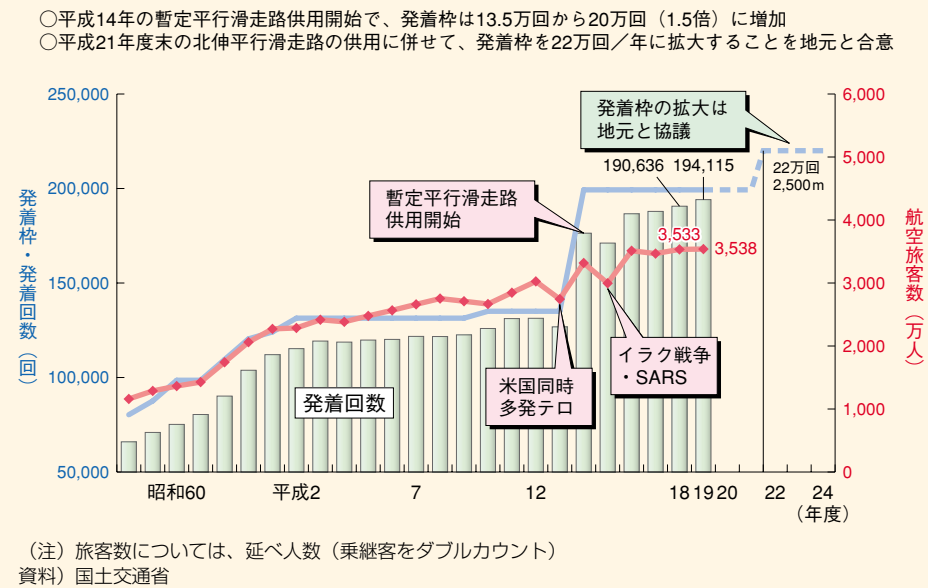
④一般空港等の整備

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20年度は6空港の滑走路延長事業等を継続するとともに、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、福岡空港及び那覇空港については将来需要の逼迫が懸念されるため、福岡空港では抜本的な空港能力の向上方策等に関する総合的な調査を、那覇空港では総合的な調査の結果を受け、滑走路増設案を絞り込む構想段階調査を実施している。

⑤空港等機能高質化事業

今後の空港整備については、乗継の円滑化や旅客ターミナル施設の充実等、利用者の視点に立った取組みを推進する必要がある。このため、空港等機能高質化事業として、就航率の向上や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。

図表Ⅱ-5-1-11 成田国際空港における発着回数・旅客数



第2節 複数の交通機関の連携強化

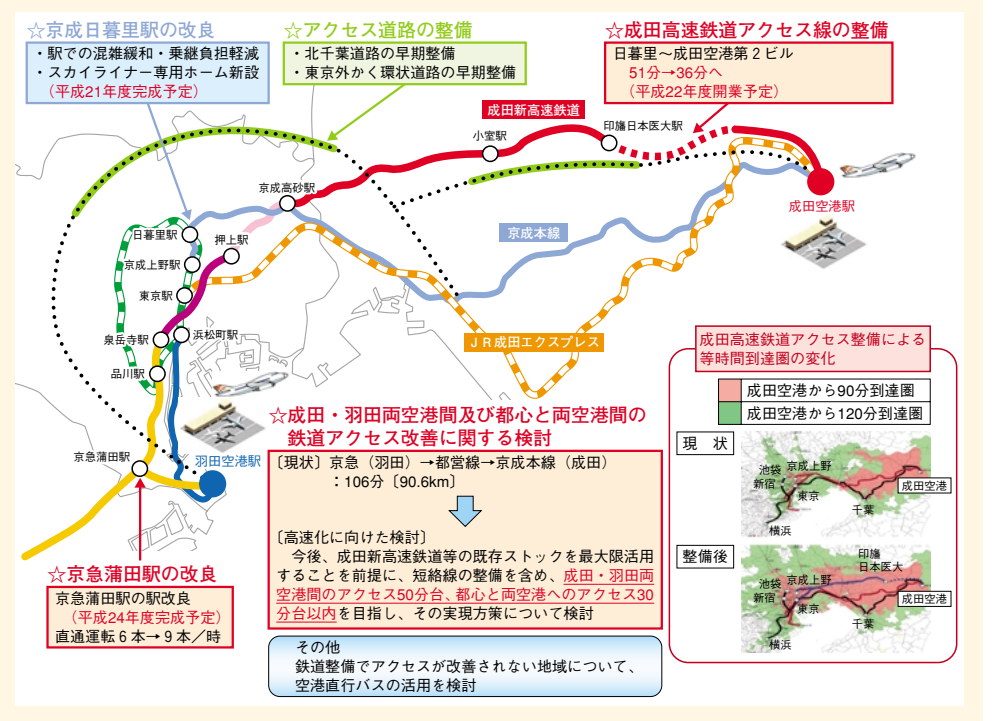
1 マルチモーダルな交通体系の構築

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、概ね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るこ

図表Ⅱ-5-2-1 首都圏空港への交通アクセス強化



とにより、都心から成田国際空港までの所要時間を30分台とするとともに、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等のアクセス強化を図っている。

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、京急蒲田駅の総合的な改善等を進めている。

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、成田国際空港・東京国際空港（羽田）の一体的活用を推進するにあたり、両空港間及び都心と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。

第3節 総合的・一体的な物流施策の推進

東アジア域内物流の準国内化、環境対策の必要性の高まり、物流セキュリティ確保の要請等に対応するため、「総合物流施策大綱（2005－2009）」に基づき、物流施策の総合的かつ一体的な推進を図っている。さらに、企業による開発・製造拠点の戦略的な立地、地球温暖化対策の必要性の高まり、原油・資源高時代の到来等を踏まえ、これまでの物流のあり方を見直し、物流の全体最適化を実現することを目指して、有識者、荷主企業、物流事業者等の参画の下、平成20年9月より「2010年代に向けての物流戦略委員会」を開催しており、今後、課題と具体的な解決策を取りまとめることとしている。

また、日中韓3国間の物流分野における連携強化を図るため、20年5月に岡山県で第2回日中韓物流大臣会合を開催し、「北東アジアにおける物流協力に関する岡山宣言」（共同声明）を採択した。

このほか、20年8月には、アジアの成長と活力を日本に取り込むことを目的とした「貿易手続改革プログラム」（19年5月策定）について、各省の取組みを踏まえた改訂を行った。

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

総合物流施策大綱や国土交通省国際物流施策推進本部決定に基づき、国際物流施策の総合的かつ戦略的な推進を図っており、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拡大の検討、北海道では生鮮農産物の航空輸送におけるコールドチェーン^{（注）}の確立に向けた検討、関東では横浜本牧埠頭から仙台港にかけての鉄道輸送の促進等、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。

（2）国際海上輸送網の基盤の強化

アジア諸国の経済成長や企業の国際分業の進展により、アジア地域を中心として国際海上コンテナ貨物の輸送量が大きく増加するとともに、アジア地域と欧米とを結ぶ基幹航路においては、船舶の大型化が進展しており、輸送効率の点から寄港地を集約する動きが進んでいる。

我が国の国際海上コンテナ輸送の現状を見ると、アジア主要港と比較して割高な港湾コストや長いリードタイムもあって、基幹航路の寄港便数は減少しており、さらに、アジア等の主要港で積み替えられて輸送されるトランシップ貨物が増加している。一方、企業のサプライチェーンマネジメントの高度化やジャストインタイム輸送等の多様な荷主ニーズに対応した海上輸送サービスが求められている。

また、平成20年4月には、交通政策審議会港湾分科会において「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方」が答申され、港湾政策の基本となる方針がとりまとめられた。

このような状況を踏まえ、我が国産業の国際競争力強化とより豊かな国民生活の実現に向けて、国際・国内一体となった効率的かつ低負荷な海上輸送ネットワークを実現するために、次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。

（注）低温管理が可能な物流手段のつながり

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、アジア主要港を凌ぐコスト・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、内航海運・鉄道等の国内輸送ネットワークとの円滑な接続等を推進するとともに、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っている。

②港湾手続の高度化

国土交通省をはじ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」を構築し、平成20年10月より稼働開始した。引き続き、港湾管理者手続の統一化・簡素化を進め、次世代シングルウィンドウへの機能追加を予定している。

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、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小口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の拠点となる中枢・中核国際港湾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

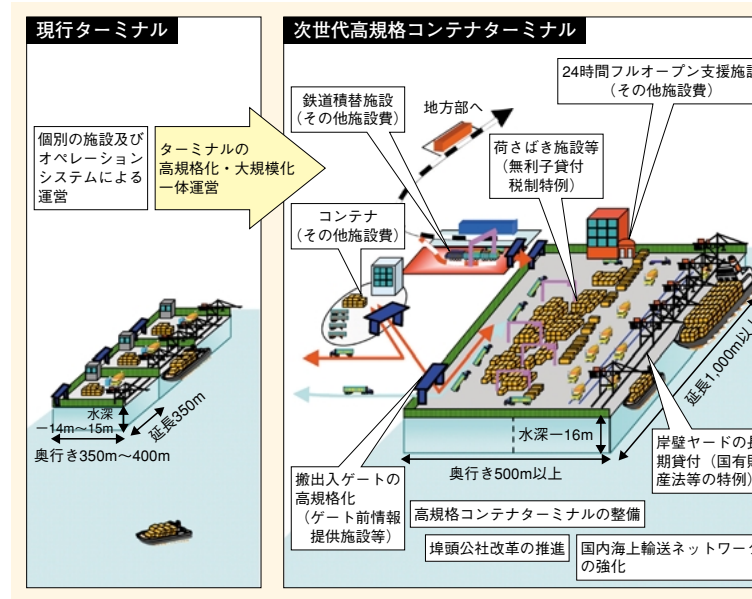
国際幹線航路のうち、浅瀬等の存在により、湾内航行に支障のある箇所改良等を行うとともに、航路標識の整備や船舶航行規制の見直し等を行うことにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境の整備を行っている。

（3）国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化

我が国全体の国際競争力の維持・向上、航空物流産業の振興等の観点から、成田・羽田の一体的運用による首都圏空港の物流機能拡充、関西国際空港の国際物流ハブ機能の強化、中部国際空港の利活用推進等について重点的に取り組んでいる。

また、航空物流施策を総合的かつ戦略的に推進するため、「我が国航空物流のグランドデザイン」の

図表Ⅱ-5-3-1 スーパー中枢港湾プロジェクトにより整備される次世代コンテナターミナル



策定・実現に向けて、荷主企業、航空フォワーダー、航空会社等の参画の下、平成20年4月より「航空物流に関する懇談会」を開催している。20年7月には、①アジアの成長と活力の取り込み、②航空貨物の輸送プロセスの効率化・円滑化の促進、③航空輸送の特長を活かした多様な物流サービスの実現、④戦略的な空港の物流機能の強化を基本骨格とする中間報告をとりまとめ、今後施策の更なる充実・具体化を図ることとしている。

（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や海上輸送と航空輸送を組み合わせたSea&Air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、スーパー中枢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、物流に係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ついては、業務・システムの最適化計画に従い、より利便性の高い次世代シングルウィンドウを実現するため、府省共通ポータルの開発を進め、平成20年10月12日に稼働を開始した。今後も、更に利便性の高いシステムとなるように取り組むこととしている。

（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、輸送需要の多い東京・福岡間について、山陽線に引き続き、平成19年度より、北九州・福岡間の輸送力増強のための施設整備を実施している。

また、トラック貨物輸送については、輸送全体の効率化を図るため、空港・港湾等と高速道路等を結ぶアクセス道路や、車両の大型化に対応した広域的な道路ネットワークを整備するとともに、17年10月施行の「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2）}に関する認定制度を創設し、認定を受けた事業者に支援を行っている。20年11月末時点では同法に基づく総合効率化計画の認定は110件である。

（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

（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中、国土交通省では平成20年度より、地域の関係者の連携促進による総合的な都市内物流の効率化へ向けた取組みへの支援を実施している。

また、「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、20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箇所が稼動中）、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。20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、大都市圏の通過交通を迂回させる環状道路・バイパス等の整備や踏切道の改良により渋滞の原因であるボトルネックの解消を図るとともに、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、物流部門における規制緩和等を背景に、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。

国土交通省では、3PL事業をさらに促進するために、人材育成の面から3PL研修を実施するとともに、ソフト基盤整備の面から環境配慮型3PLに関する手引を作成している。

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19年度の鉄道旅客の輸送人員は、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、新幹線輸送が増加し、在来線における通学旅客は減少しているものの、通勤旅客と定期外旅客が増加していることから、JR全体として増加している。また、民鉄も、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。

19年度の鉄道貨物の輸送トン数については、自動車部品等の輸送が好調に推移したものの、7月に発生した新潟県中越沖地震等の輸送障害により、コンテナ貨物の輸送量は前年度に比べ僅かな増加にとどまった。また、石油等の輸送量の減少により、車扱の輸送量は前年度に比べ減少し、全体としては、前年度を下回っている。

各鉄道事業者は、快適で安心な車内空間の確保を図っており、例えば、都市圏の主要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、IC乗車券については、19年

（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、郊外部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高品質のサービス

に首都圏の公営・民鉄事業者等において「PASMO」が導入され、同時にJR東日本「Suica」と相互利用が開始されたが、20年3月には「Suica」とJR西日本「ICOCA」、JR東海「TOICA」との相互利用が可能となるなど、今後も全国各地でIC乗車券の導入・相互利用化が計画されている。

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21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、国内は、車両更新が増加したため平成17年度より増加傾向にあり、海外輸出は、アジア及び欧州への高速鉄道や都市交通を中心に世界的には増加傾向だが、17年度をピークに減少傾向にあり、全体ではほぼ横ばい傾向が続いている(19年度の新造車両数2,728両、売上高2,068億円(うち、16%が海外売上))。

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」を作成し、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。

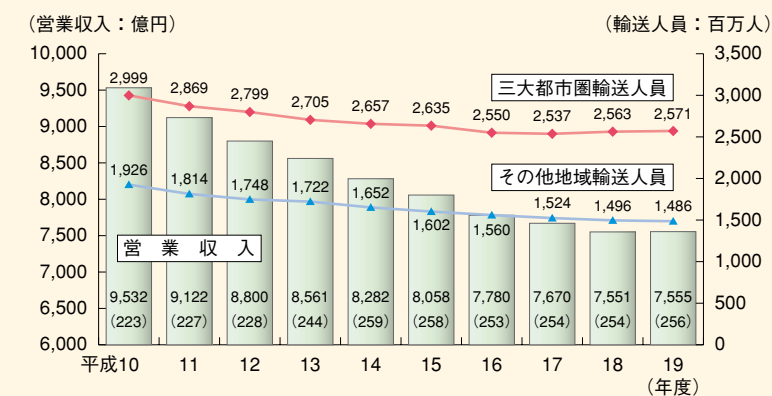
2 自動車運送事業の動向と施策

(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長期的な減少傾向にあり、加えて軽油価格の高騰による燃料費の増大等により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。また、大都市部における輸送人員及び収入は下げ止まる一方で地方部の輸送人員及び収入の減少は著しく、収支率等の格差が拡大している。

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。

③ タクシー事業

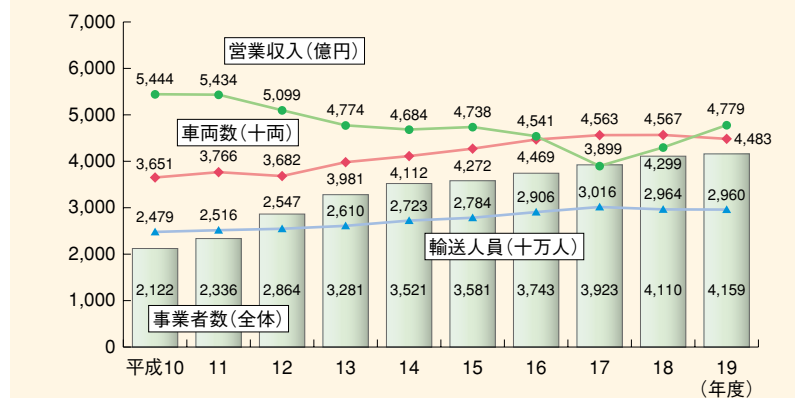
ハイヤー・タクシーの輸送量は長期的に低下傾向にある。タクシーについては、観光タクシーや、運賃の多様化等事業者の創意工夫による輸送サービスの改善等の取組みがなされているが、厳しい経営環境が続き、輸送の安全やサービスの質の低下が懸念されている。

このような中、平成18年6月以降、全国各地でタクシー運転者の労働条件の改善を主な理由とする運賃改定申請がなされ、これまで、全国92の運賃ブロックのうち、53地区で運賃の改定が実施された(20年12月末現在)。運賃改定後の運転者の労働条件の確実な改善を図るための措置を講ずるとともに、20年2月に、交通政策審議会に「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」が設置され、同年12月にタクシー事業を巡る諸問題への対応方策に関する答申を受けたことから、今後その内容を踏まえた法令の制定等を予定しているところである。

一方、19年6月、「タクシー業務適正化特別措置法」が改正されたことにより、20年6月より、タクシー運転者の登録を必要とする指定地域を従来の東京、大阪に加え、主な政令指定都市を中心とする地域に拡大を行った。

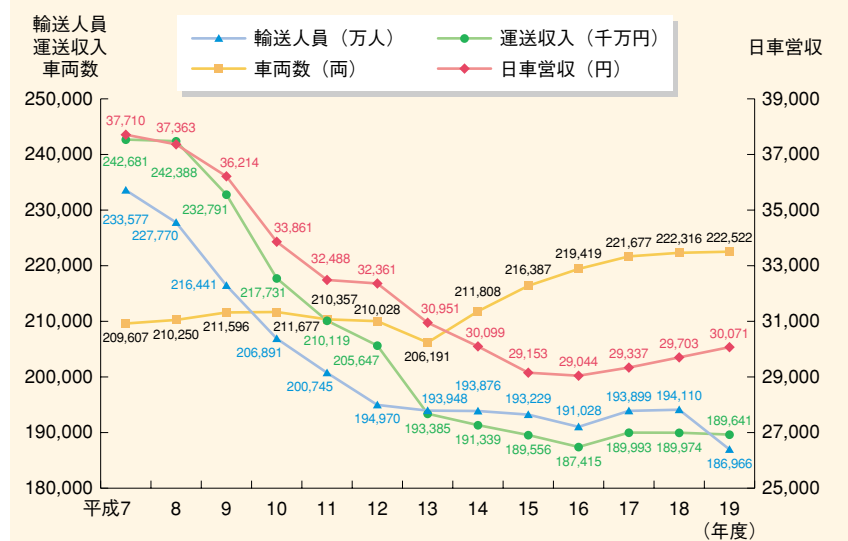
また、20年9月、宮城県仙台市を道路運送法に基づく緊急調整地域に指定し、22年8月31日までの間、新規参入や増車を禁止することとなった。これに先立つ20年7月からは、緊急調整地域の指定に至る事態を未然に防止するための運用上の措置である特別監視地域の指定制度に係る試行的措置を見直し、23年7月10日までの試行的な措置として、増車等に際して事業者には運転者の労働条件等に関する報告を求めるなど、供給の拡大に対する事業者の慎重な判断を促す新たな措置を導入した。

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

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) 日車営収：実働1日1車当たりの営業収入

資料) 国土交通省

(2) 自動車運転代行業

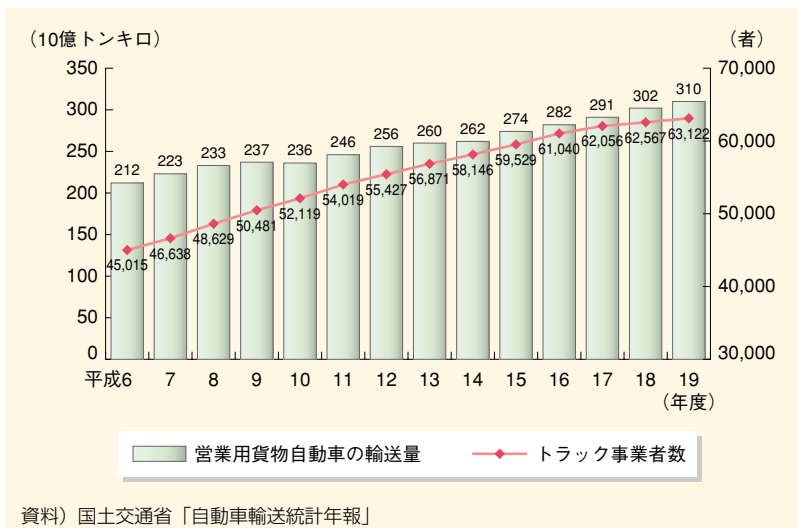
自動車運転代行業は、飲酒時の代替交通手段として活用することが期待されているところであるが、料金システムに関する不透明感、安心できる業者の情報の不足等の問題が指摘されていた。このため、国土交通省は、平成20年2月に警察庁と連携し、運転代行サービスの利用環境を改善するための施策を「運転代行サービスの利用環境改善プログラム」としてとりまとめ、これに盛り込まれた施策を実施している。なお、20年12月末現在、認定を受けて営業している自動車運転代行業者の総数は7,763者となっている。

(3) 貨物自動車運送事業

貨物自動車運送事業の輸送トンキロは、近年増加傾向にあるが、平成2年の規制緩和後、事業者数が約5割増加するなど競争が激化するとともに、運賃が低下傾向にある。安全の確保や環境規制への対応等が求められる中で、原油価格の高騰により、事業者を取り巻く経営環境は非常に厳しい。

このため、国土交通省では原油価格高騰に対応した運賃設定を図るための環境整備、荷主等の協働による適正取引の推進、燃費改善や事業の構造改善等への取組みに対する支援等を行っている。

図表Ⅱ-5-4-4 トラック輸送の動向



3 海事産業の動向と施策

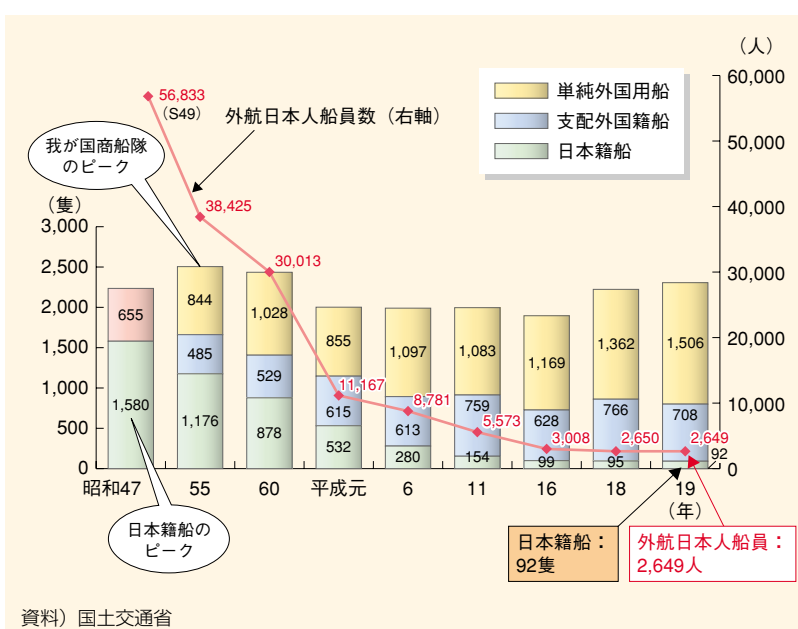
(1) 安定的な海上輸送の確保

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、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、その国際競争力の喪失から極端に減少し、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。

図表Ⅱ-5-4-5 我が国の商船隊の構成と推移



このような事態を踏まえ、「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」を平成20年7月に施行し、国土交通大臣による基本方針の策定、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、計画の適切な履行の担保措置、船員の労働環境改善のための措置等を行っている。

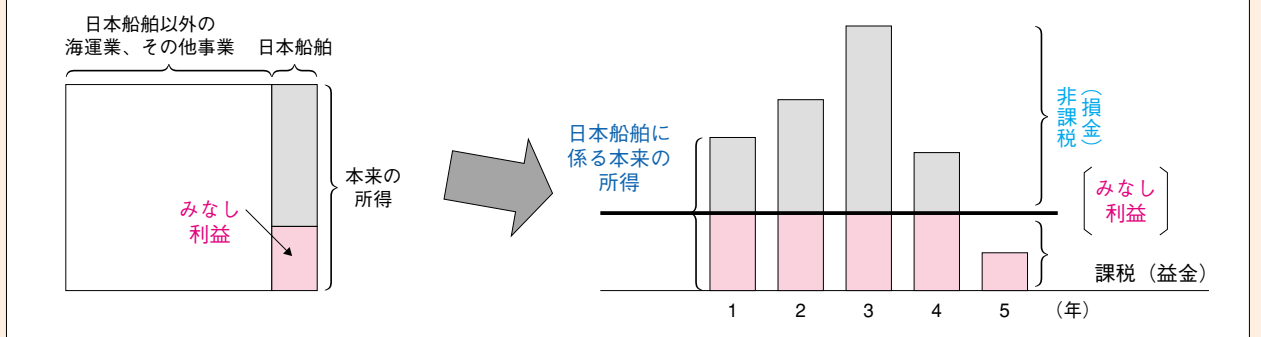
コラム

トン数標準税制

安定的な海上輸送の確保の観点からは、我が国の外航船舶運航事業者の国際的な競争力を確保しつつ日本船舶・日本人船員の計画的増加を図ることが極めて重要な課題となっています。このような状況を受け、平成20年度に海上運送法等が改正されるとともに、外航海運に対する課税の特例であるトン数標準税制が導入されました。トン数標準税制の適用を受けるためには、事業者は、国土交通大臣の策定した「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針（以下「基本方針」）」に適合するよう「日本船舶・船員確保計画（以下「計画」）」を作成し、国土交通大臣の認定を受ける必要があります。

具体的には、ア）所有・運航する日本船舶を計画期間内に2倍以上に増加、イ）日本人船員の養成、ウ）日本船舶1隻当たり4人を配乗できる日本人船員を常時確保しておくこと等の基準を満たす必要があります。認定を受けた事業者は、①日本船舶を用いた対外船舶運航事業等による収入金額に係る所得の金額と、②日本船舶の運航トン数に応じた所得の金額を算出し、①が②を超えるときは、その超える部分の金額を損金の額に算入し（下図参照）、①が②に満たないときは、その満たない部分の金額を益金の額に算入するとその所得計算の特例措置を選択することができます。一方、事業者が計画通りに日本船舶・日本人船員を増加・確保しなかった場合、認定が取り消され、それに伴い過去に本特例措置により損金に算入された金額の合計額が課税されます。このように日本船舶の所有・運航が多いほど損金算入できる金額が増加することから事業者に対して日本船舶を増加させるインセンティブとなるとともに、着実な計画の実施を担保する制度となっています。

税額計算の模式図



国土交通省では、基本方針において、外航日本船舶を今後5年間で2倍程度に、外航日本人船員（海技者）を今後10年間で1.5倍程度にするという目標を掲げ、日本船舶・日本人船員の計画的増加を促進しております。21年3月までに、外航船舶運航事業者10社に対して認定がなされました。なお、「計画」の申請は22年1月31日までとなっています。

(注) 日本において導入されたトン数標準税制は、外航海運企業に課される法人税につき、日本船舶に係る利益について、通常の法人税に代えて、使用日本船舶のトン数に応じて算出される利益の金額に基づく課税を選択できる特例

②船員（海技者）の確保・育成

前記法改正により、従来の離職者対策から海上輸送の発展に不可欠なヒューマンインフラたる船員の確保・育成へ転換するため、①改正海上運送法に基づき日本船舶・船員確保計画の認定を受け、船員の計画的な確保・育成に取り組む海運事業者に対する支援（助成制度の創設）、②平成20年度から「船員就業フェア」について、従来の就職面接会及び企業説明会等に

加え、船員の職業や内航海運の実態等に関する講演を行う船員就職セミナー等も開催し、「海へのチャレンジフェア」として拡充、③海事産業集積地域において、地方自治体が中心となり、国や産業界等様々な関係者が連携して実施する「海のまちづくり」を通じた人材確保・育成事業の推進、④20年に新設した「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、人材の確保・育成に取り組む。

また、船員の職業的魅力を高め船員の労働環境の改善を図るため、船員法の一部改正により、時間外労働の抑制、休息及び健康の確保、労働条件の明確化等の措置を講じた。

さらに、第9次船員災害防止基本計画に基づき、「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、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。

③独立行政法人整理合理化計画等を踏まえた教育内容の見直し

（独）海技教育機構及び（独）航海訓練所における船員教育訓練の見直しについては、「社船実習の活用」、「帆船実習の義務付けの廃止」、「新たな6級海技士養成課程の創設」等の具体的な方策が船員教育のあり方に関する検討会報告（平成19年3月）に盛り込まれた。また、上述の方策の一部を含め、組織の見直し、運営の効率化についても講ずべき措置が定められた独立行政法人整理合理化計画（19年12月閣議決定）を踏まえ、教育内容の見直しを進めているところである。

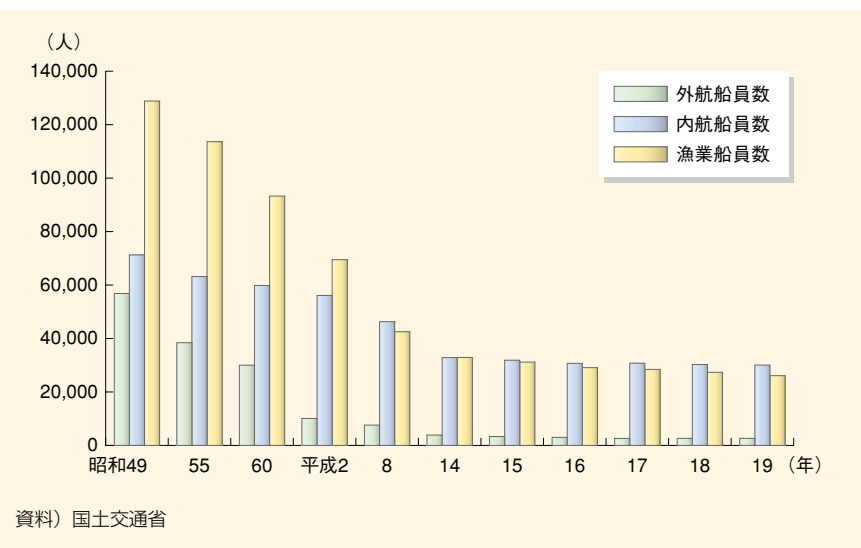
（2）海上輸送産業

①外航海運

平成19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、75億7,000万トン（対前年比5.2%の増）となり、過去最高を記録した。我が国の海上貿易量は9億6,406万トン（対前年比0.5%の増）となった。

19年度の外航海運市況は、燃料油価格の高騰等があったものの、鉄鉱石、石炭等ばら積み貨物の輸送需要の増大に支えられ、不定期船運賃市況が急騰するなど活況を呈した。

図表Ⅱ-5-4-6 日本人船員数の推移



②国内旅客船事業

国内旅客船事業は、平成20年4月1日現在、983事業者（対前年比15事業者増）、18年度の輸送人員は9,920万人（対前年度比3.9%減）と前年度を若干下回っており、近年の燃料油価格の高騰、陸上交通との競争等依然厳しい経営が続いている。このため、船旅の魅力向上や観光業界との連携、旅客船事業の活性化に取り組んでいる。

③内航海運

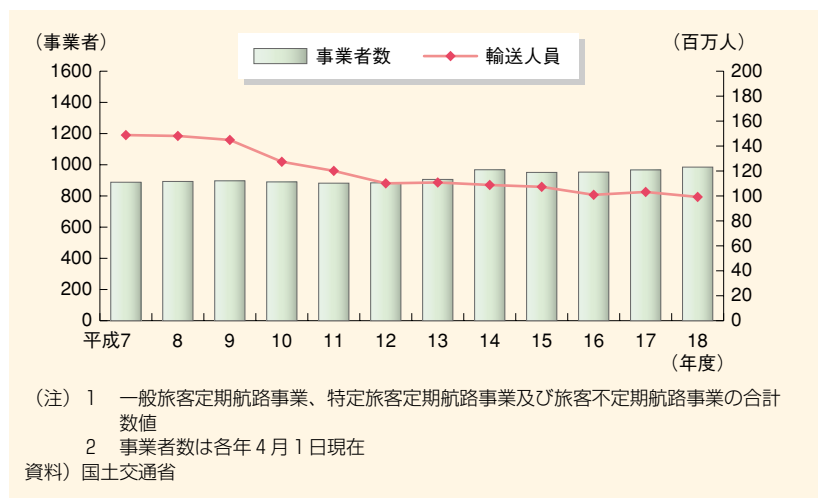
内航海運は、トンキロベースで我が国の国内貨物輸送の約4割、産業基礎物資の輸送の約8割を担う基幹的物流産業である。しかし、近年では船舶の老朽化、船員不足、荷主企業からの物流効率化の厳しい要請等の諸問題を抱えていることから、平成18年3月に策定した「内航船舶の代替建造推進アクションプラン」に沿った施策を積極的に進めており、地球環境にやさしいスーパ

パーエコシップ（SES）等の省エネ型船舶の建造促進等を行っている。また、内航海運事業者のグループ化を推進するため、ビジネスモデル説明会・意見交換会を全国各地で開催するとともに、グループ化のための「しおり」及び「マニュアル」を作成し、地方運輸局等を通じて配布を行っている。さらに、地域の生活・産業を支える国内海上輸送の活性化・効率化のための実証運航等に対し支援を行っている。そのほか、内航海運の活性化を図るため、内航海運暫定措置事業^{（注）}の円滑かつ着実な実施を支援している。

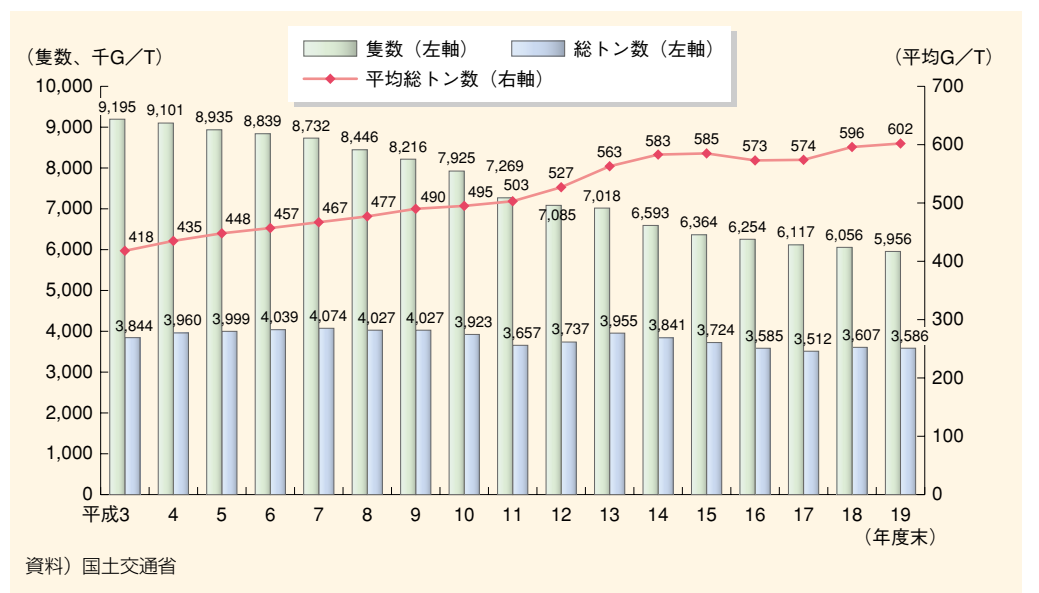
これに加え、SESの普及支援を、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度を活用して実施しており、20年度末までに既に6隻が就航し、13隻が建造中である。SESについては、従来船に比べ、単位貨物輸送量当たりのCO₂、NO_x排出量及び燃料消費量の大幅な削減や、船内の振動、騒音の低減等の面で優れた性能が確認されており、更なる普及が見込まれる。

（注）スクラップ・アンド・ビルド方式による保有船舶調整事業を解消し、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制度

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



図表Ⅱ-5-4-8 内航船舶の推移



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である港湾におい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、そのほか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（20年4月1日現在で新規許可26件、業務範囲変更161件、運賃・料金属届出650件）。

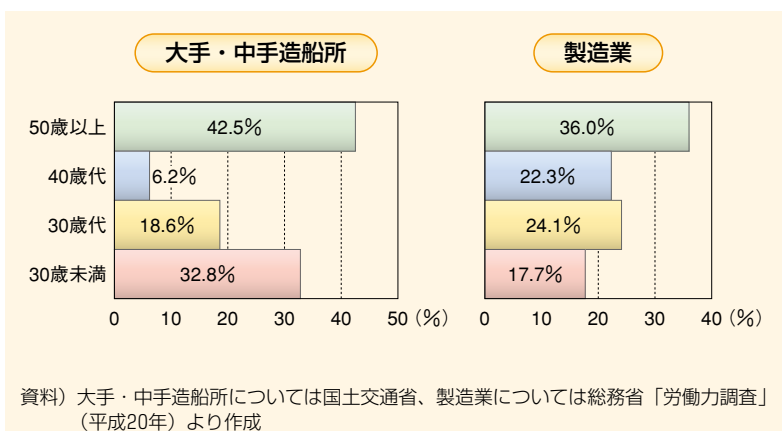
（3）造船業、船用工業

①造船業の国際競争力強化のための取組み

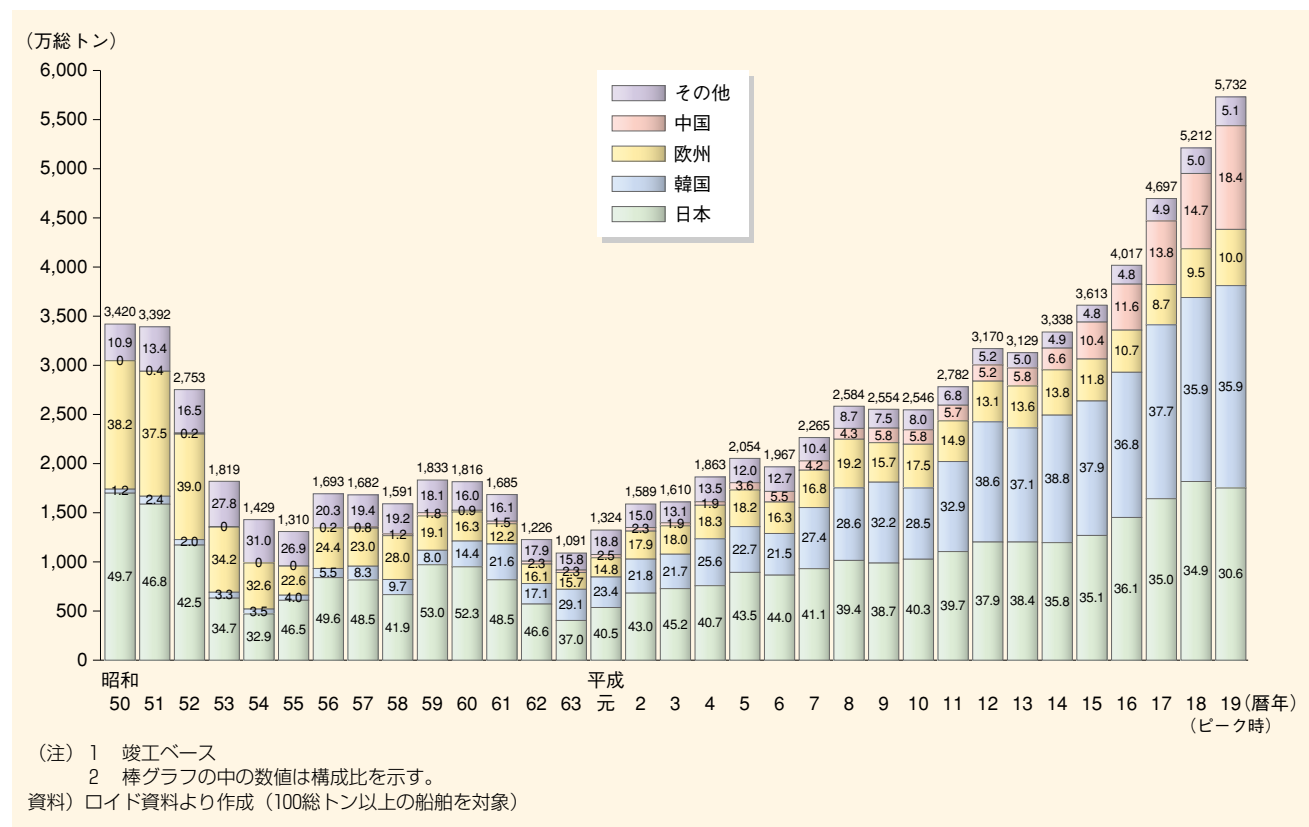
世界経済の好況に伴う海上輸送の増加、国際的な安全・環境規制の強化に伴う需要増により、平成19年の新造船建造量は5,732万総トン（我が国建造量は1,752万総トン、世界の30.6%）と18年に引き続き過去最高を記録し、世界の造船市場は堅調な状況にある。

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。しかしながら、

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）



図表Ⅱ-5-4-10 世界の新造船建造量の推移



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、鋼材価格の高騰等、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くこととしている。

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19年の我が国船用工業製品の生産額は、1兆3,017億円（前年比約20%増）、輸出額は、3,787億円（同約8%増）と大幅に増加しており、船用工業事業者の収益についても回復の傾向にある。

しかし、原材料・部品の高騰・入手難、国際競争の激化、従業員の高齢化等、依然として船用工業を取り巻く環境は厳しい状況にある。さらには、船舶からの排気ガス規制強化等、船用産業による安全・環境規制への対応も不可欠となっているところ、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中小造船業・中小船用工業の経営基盤強化

中小造船業・中小船用工業は、国内物流の約4割（トンキロベース）を担う内航海運に船舶を供給するとともに、国内各地域に根ざした生産活動から、地域経済の発展・雇用創出に貢献している重要な産業である。近年は海上荷動量の増加や内航海運事業者の代替建造意欲の回復により内航船舶の建造需要は増加しつつあるが、現在までの造船需要の長期低迷に、従業員の高齢化や人材育成の遅れも相まって、経営基盤が極めて脆弱化している。

このような中、「中小企業の新たな事業活動の促進に関する法律」に基づき、経営革新や異分野の事業と連携した新事業分野開拓に向けた取組みについて計画の承認・認定を受けた中小企業に対し、税制特例措置等による支援を行っている。

④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（環境に優しい船用エンジンの開発等）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。

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、天然ガスの輸送形態の多様化を可能とする天然ガスハイドレート^{（注1）}輸送船の開発、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2）}の開発等を推進している。

（注1）分子の作る籠構造の中に天然ガス分子が取り込まれた氷状の個体物質で、大気圧下マイナス20℃という条件で輸送・貯蔵が可能

（注2）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

国内旅客輸送は、燃油価格高騰等の影響により、平成19年以降旅客数が減少している。また20年秋以降は世界的な景気の後退により、需要がさらに急速に落ち込んできており、航空会社において路線の廃止・減便が行われている。

国際旅客輸送は、19年までは、ビジネス・観光需要ともに堅調に推移してきたが、20年前半は燃油価格の高騰により、また、同年秋以降は世界的な景気の後退により、国内旅客輸送と同じく需要が急速に落ち込んできており、航空会社において路線の廃止・減便が行われている。

これに対し、国土交通省としては、国内線・国際線の航空ネットワークの維持・充実のために、着陸料の引き下げ、固定資産税の軽減措置等の支援措置を講じているところである。

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。また、平成20年度には、「2010年代に向けての物流戦略委員会」の下に設置されたWGの1つである「成田・羽田物流円滑化WT」を開催し、成田・羽田両空港と周辺地域の輸送円滑化に係る具体的諸課題を抽出し、その解決方策について関係者間で検討を行うこととしている。

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を図るため、平成14年4月に参入規制の許可制から登録制への変更等の規制緩和を行った。

これにより、適正な競争を促進し、多様なサービスの提供や事業の効率化を積極的に進める環境が整備され、規制緩和後は、新規参入事業者数が退出事業者数を上回っている。また、新規参入事業者の内訳を見ると、過半数が貨物自動車運送事業からの参入となっており、総合的な物流サービス業を志向する動きが加速している。

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2.3%、法人数の10.6%を占めている重要な産業の1つである。不動産市場は、これまで好調であった首都圏のマンション市場で、資材価格・地価の上昇や個人所得の伸び悩みにより成約率が低下し、在庫が増加するなど、市況の悪化が見られる。また、不動産証券化市場は、これまで順調に拡大を続けてきたが、平成19年のサブプライムローン問題の発生を契機として、現在下落基調に転じている。

(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。

(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

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19年度の監督処分件数は356件（免許取消し191件、業務停止73件、指示92件）となっている。

また、21年10月1日に施行される「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ることになっており、円滑な施行に向けた取組みを進めている。

さらに、犯罪による収益の移転防止を図り、併せてテロ資金供給防止条約等の的確な実施を確保する「犯罪による収益の移転防止に関する法律」が20年3月から全面施行され、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が義務付けられたことを受け、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）の市場規模は、平成19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2,230兆円となっているが、その中でも、不動産証券化の市場規模が引き続き拡大している。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、18年度末には約33兆円、19年度末には約42兆円と拡大している。

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、20年12月末現在、41銘柄のＪリートが上場し、約711万口、約2兆6,553億円の不動産証券が流通している。また、保有不動産の用途は、オフィス、住宅、商業施設等に加え、新たにインフラ施設も取得されるなど多様化が進んでいる。一方で、昨年のサブプライムローン問題の発生を契機として、市場は下落基調に転じており、20年4月から12月末までのＪリートによる物件取得数は前年同期と比べ71%減少している。

②不動産市場の条件整備

不動産証券化は、投資単位の小口化を可能にし、約1,500兆円といわれる個人金融資産を不動産市場に呼び込むことにより、その活性化を促進するものであり、土地の流動化、経済の活性化にも大きく貢献するものである。

しかしながら、不動産市場の透明性が確保されていなければ、市場に対して長期・安定的な資金が流入せず、不動産市場の持続的な発展も望めない。

このため、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、18年度は、調査対象地域を全国の政令指定都市を中心に開始し、19年度からは全国の県庁所在都

市など地価公示対象地域において調査を実施している。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（21年1月現在の情報提供件数は、483,401件、アクセス件数は、7,092万件以上）。

19年10月からは、公表内容に最寄り駅までの所要時間、前面道路の幅員・方位・種類、容積率等を追加し、取引価格情報を公表する地区単位毎に地価公示価格等を見ることができるようになっている。

さらに、オフィス・賃貸マンション等の不動産の管理に係る収益費用の情報を収集し、我が国の不動産市場のファンダメンタルズを示すような指標をインターネット上で公表するための不動産市場データベースの構築を20年度より進めている。

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、19年4月より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。

③税制の活用

平成21年度税制改正においては、経済対策として土地需要を喚起する観点から、21、22年に取得した土地等に係る譲渡益課税の特例（土地等の譲渡益に係る1,000万円特別控除、保有する土地等の将来譲渡益に係る課税の繰延べ）を創設し、21年度より引き上げることとされていた土地売買及びJリート等の不動産取得に係る登録免許税の税率を据え置くとしているほか、土地・住宅に係る不動産取得税の特例、Jリート等に係る不動産取得税の特例及び事業用資産の買換え特例等について、適用期限を延長することとしている。

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、平成20年1月1日より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。

図表Ⅱ-5-4-11 土地総合情報システム

- 国土交通省では、不動産市場の透明化、取引の円滑化・活性化を図るため、平成19年10月より全国を対象に土地取引の際に必要な取引価格情報等を提供。
- 情報提供件数は330,144件、Webアクセス数は約6,500万件（月平均約200万件）



⑤新しい時代に対応した不動産市場の構築に向けて

Jリートによる海外不動産投資を可能とするため、海外投資不動産についての不動産鑑定士による鑑定評価の標準的手法を示す海外投資不動産鑑定評価ガイドラインを平成20年1月に公表した。また、国土審議会土地政策分科会不動産鑑定評価部会において、社会の変化に対応したよりよい鑑定評価について検討を行っている。

また、19年5月の社会資本整備審議会答申に基づき設置された「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、関係業界、有識者、行政等が連携して、不動産投資市場の健全な発展を図るための基本認識等が6月にとりまとめられるとともに、引き続き下落基調に転じている我が国不動産投資市場の新たな活性化策について検討を進めている。

さらに、不動産証券化に関する講習会及び社会実験への支援を通じ、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ている。

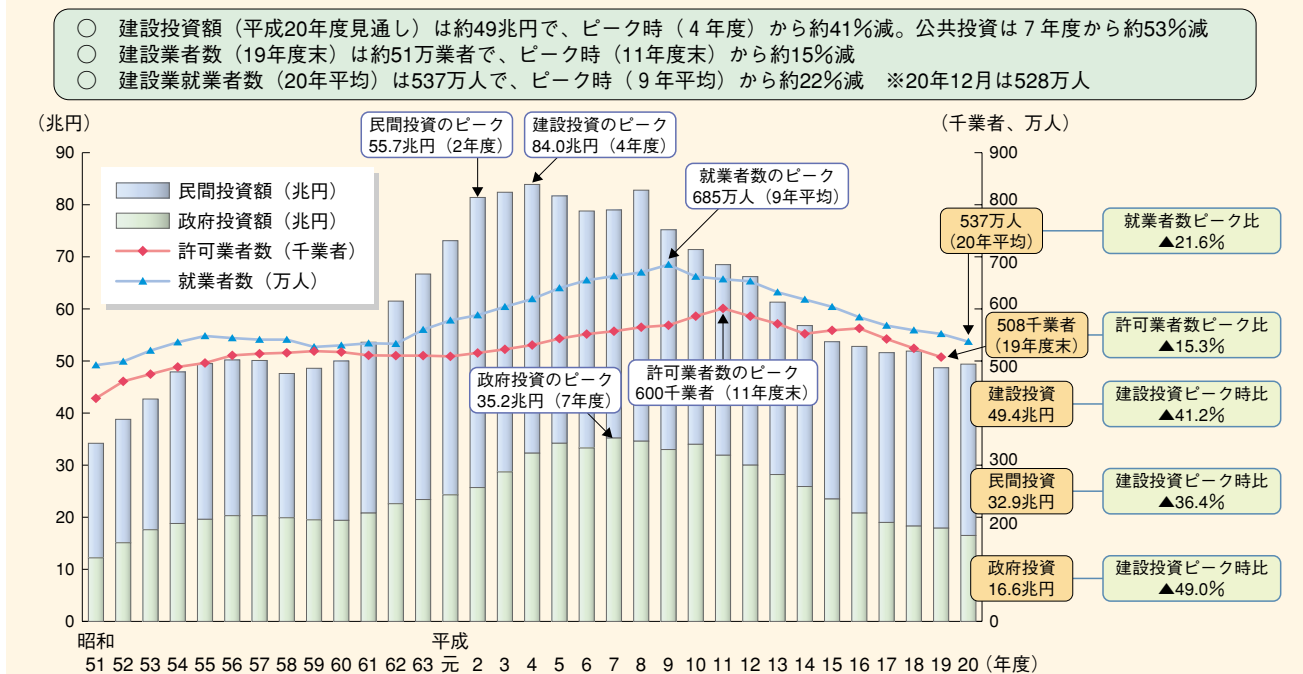
8 建設産業の活力回復

（1）建設産業の現状

①建設産業の現状

建設業は、住宅・社会資本整備の直接の担い手であり、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、急激な建設投資の減少や価格競争の激化に加えて、鋼材や燃料油等の資材価格の急激な変動や金融機関の融資姿勢の厳格化といった課題に直面しているとともに、昨今の不動産業の業況悪化による影響なども受けており、建設業を取り巻く経営環境はかつてなく厳しい状況にある。

図表Ⅱ-5-4-12 建設投資（名目値）、許可業者数及び就業者数の推移



- (注) 1 投資額については平成17年度まで実績、18年度・19年度は見込み、20年度は見通し
2 許可業者数は各年度末（翌年3月末）の値
3 就業者数は年平均
資料) 国土交通省「建設投資見通し」・「許可業者数調べ」、総務省「労働力調査」

(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/>

②地域実態の緊急調査の実施

平成20年8月から9月にかけて、地域の建設業の実情、金融機関の融資姿勢の把握等を行うため、全国9ブロックの建設業協会、地元金融機関等に対して緊急実態調査を実施した。地域の建設業界からは主に、公共事業予算の確保・増加と受注機会の確保、金融の円滑化、地方公共団体の入札契約制度の改善を求める声が多く寄せられた。

(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、さらなる法令遵守の徹底を目的として、平成19年に策定した「建設業法令遵守ガイドライン」を20年9月に改訂し、工期面における元請業者と下請業者間に係る法令違反行為を追加し、さらに例年実施している下請取引等実態調査の見直し等、下請適正取引の推進に取り組んでいる。

(3) 経営基盤の強化への取組みの促進

①地域建設業緊急支援対策

公共投資への依存度が高い地域を中心として厳しい経営環境に直面している中小・中堅建設業者の経営力の強化は喫緊の課題となっている。政府において取りまとめられた「安心実現のための総合対策」(平成20年8月29日)等に基づいて、以下の各施策に取り組んでいる。

(ア) 地域建設業経営強化融資制度の創設

建設業の資金調達の円滑化を図るため、建設業者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月から開始した。

本制度は、建設業者が、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る。なお、本制度を利用する建設業者は、国の助成により、金利負担等の軽減が図られる。

(イ) 経営力の強化

地域の中小・中堅建設企業が保有する人材や、機材、ノウハウ等を活用し、農業・林業・観光・福

祉・環境等の異業種との連携により、建設業の活力の再生や、地域活性化に資する取組みを支援する建設業と地域の元気回復事業を創設した。

また、従来より、経営診断、計画策定支援等の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が、これに加えて、建設業者からの複雑かつ高度な経営相談に的確に対応するための建設業緊急相談窓口の設置や、企業に対する弁護士等の専門家の派遣制度を創設した。

②建設産業の振興

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。

専門工事業は、現場における施工力を保持し、建設産業を根底で支えるという重要な役割を果たしており、専門工事業の施工力が建設生産物の品質を直接左右することから、それぞれの専門分野における施工力を向上させることが求められている。平成20年度においては、経営力向上に向けて原価管理の徹底による利益追求意識の醸成等を目的とした経営力向上研修会の開催やテキストの関係団体への配布等の普及・啓発を図った。

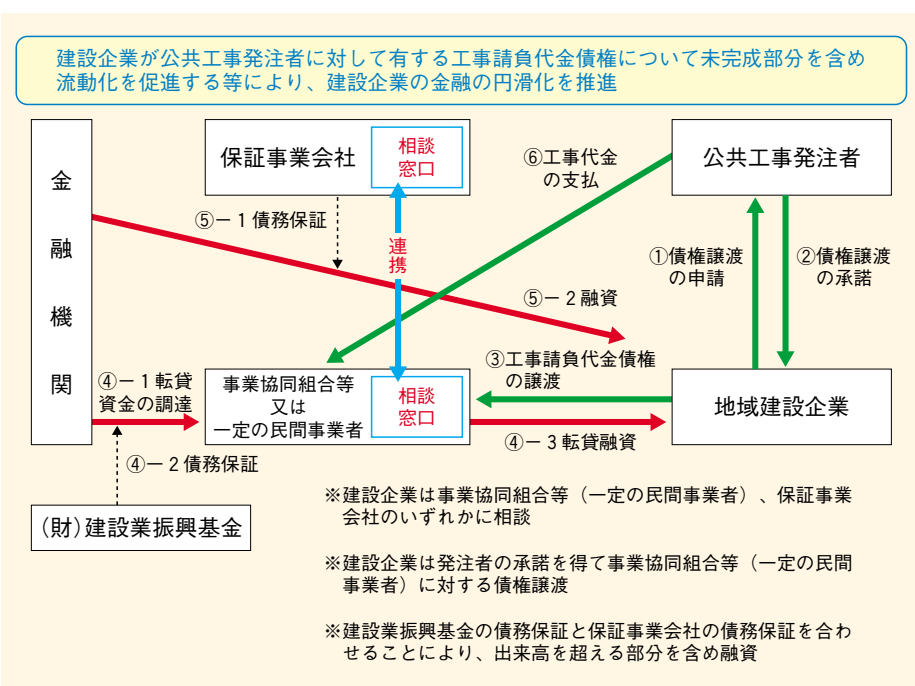
また、建設関連業(測量業、建設コンサルタント、地質調査業)は、建設投資が減少している中、業務成果の品質確保等を図るとともに技術力と人材を経営資源とする知的産業として、適正な競争市場への参加と新たな業務領域の拡大に取り組んでいる。国土交通省では、建設関連業の登録制度の適切な運用等を通じて、優良な建設関連業の育成と健全な発展に努めている。

(4) ものづくり産業を支える「人づくり」の推進

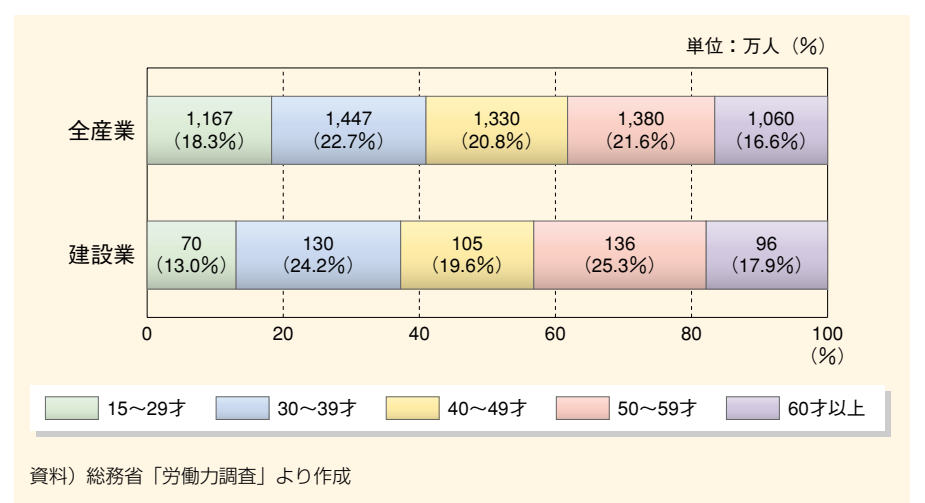
建設産業は、技術者・技能者がその能力をいかに発揮するかによって生産の成否が左右されるものであり、「人」が支える産業である。しかし、建設産業就業者の労働条件等の悪化が進むとともに、就業者の高齢化が急速に進展しており、技術・技能の承継が困難になっている中、優秀な人材の確保・育成とその適切な評価を行う環境整備が不可欠である。

このため、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者を基幹技能者として位置付け、その確保・育成を図っている。平成20年度より国土交通大臣の登録を受けた登録基幹技能者講習の修了者については、経営事項審査において加点評価を実施しており、平成20年12月末現在で約5,300人が講習を修了している。

図表Ⅱ-5-4-13 地域建設業経営強化融資制度



図表Ⅱ-5-4-14 年齢層別就業者数(構成比)の比較(平成20年)



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

また、「建設業人材確保・育成モデル構築事業」として、地域の建設業界と工業高校等が連携し、建設技術者・技能者による生徒への実践的指導、生徒の企業実習等取組みや、「建設技能者確保・育成モデル構築事業」として、総合工事業者と専門工事業者とが連携した取組みに対し、支援を行っている。

（５）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、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。

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、20年度までに1級・2級合計約16万人が取得している。

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月に策定した。本戦略に基づき、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。

（６）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19年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では60件（仲裁6件、調停47件、あっせん7件）、都道府県建設工事紛争審査会では156件（仲裁30件、調停99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655千台、車輪式トラクタショベル約152千台、ブルドーザ約48千台

（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