

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。

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年遅れの昭和63年（1988年）に初めて高速道路が開通したが、既に65,055kmが開通し、我が国の46倍のペースで整備が進められている。

平成23年12月に取りまとめられた高速道路のあり方検討有識者委員会の「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ」においては、大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化や国土を保全するネットワーク機能の早期確保が最優先課題とされた。

高速道路ネットワークが繋がっておらず、観光振興や医療等の地域サービスへのアクセスもままならない地域や災害に脆弱な地域等において、走行性の高い国道も活用した国土のミッシングリンクの早期解消に取り組むとともに、定時性等ネットワークの質を高めるため、大都市周辺におけるボトルネック箇所への集中的対策や通過交通の排除による都市中心部の慢性的な渋滞を解消に資する首都圏3環状等の大都市圏環状道路の整備を推進している。

図表Ⅱ-5-1-1 高規格幹線道路の整備状況

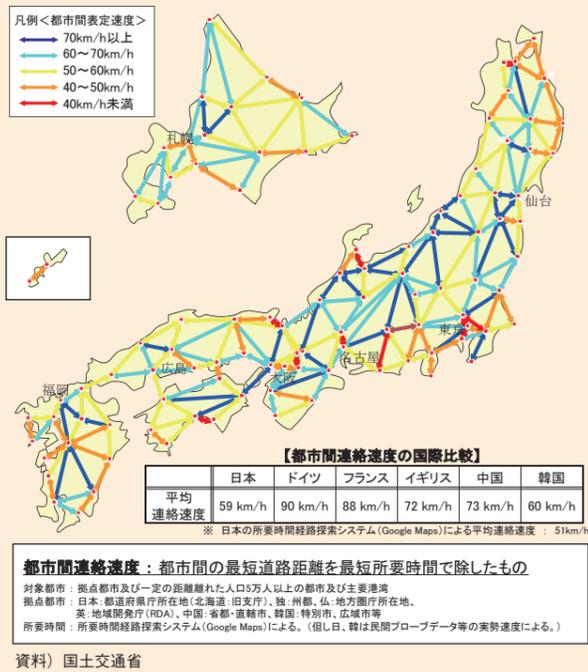
<供用延長>

・平成23年度末 10,052km ・平成24年度末予定 10,532km

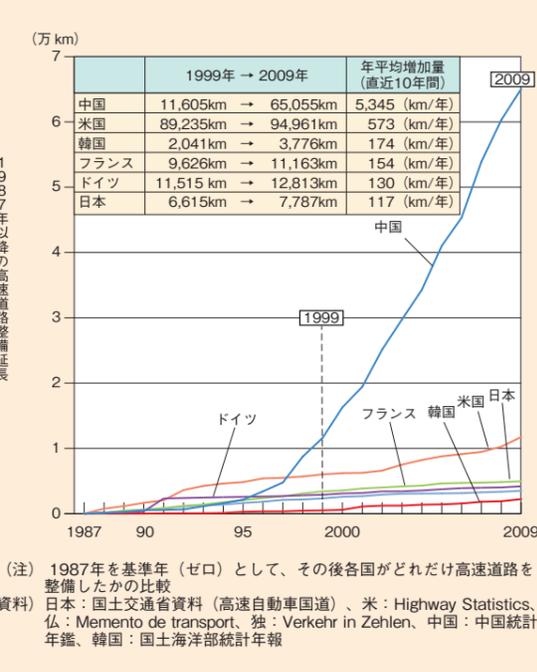
<平成24年度の主な供用予定区間>

- ・第二東海自動車道(御殿場JCT～浜松いなさJCT)
- ・首都圏中央連絡自動車道(東金JCT～木更津東)

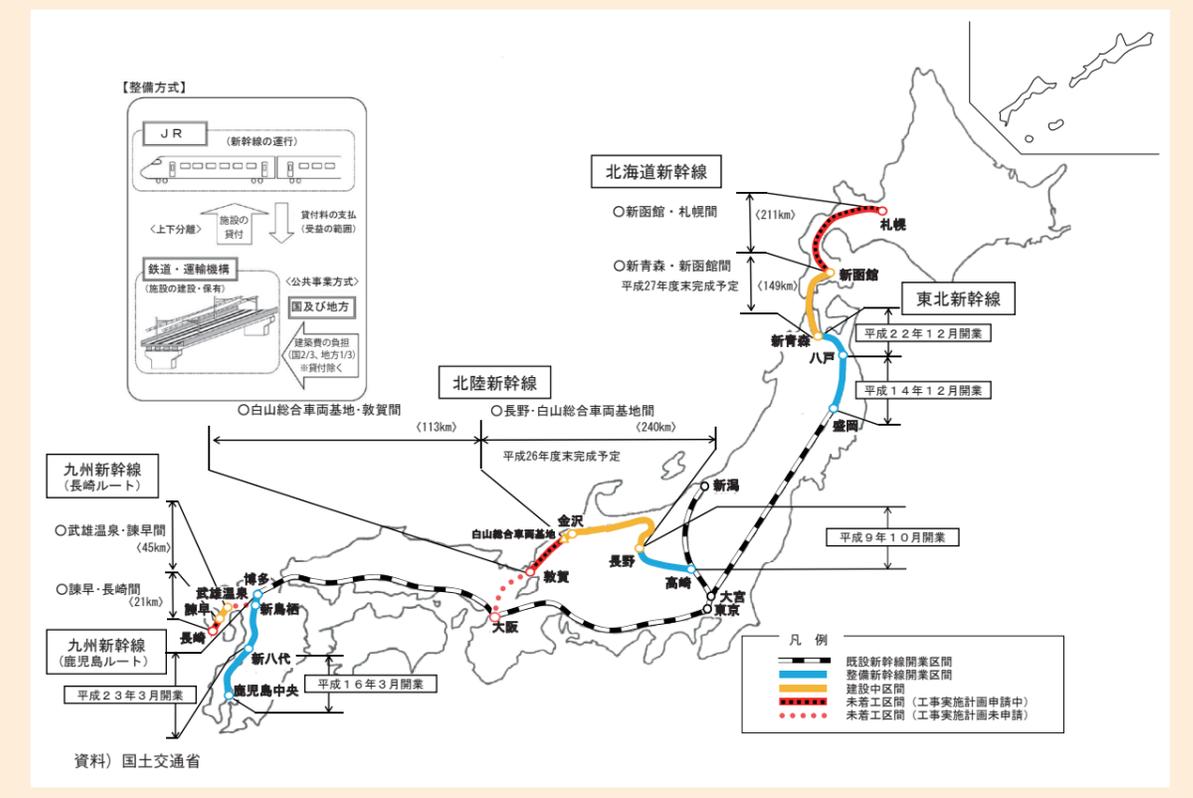
図表Ⅱ-5-1-2 都市間連絡速度



図表Ⅱ-5-1-3 諸外国の高速道路整備延長の変化



図表Ⅱ-5-1-4 整備新幹線の現状



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る。また、未着工の3区間(北海道新幹線(新函館・札幌間)、北陸新幹線(白山総合車両基地・敦賀間)、九州新幹線長崎ルート(武雄温泉・長崎間))について、「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)に従い、着工に当たっての基本的な条件が整い、かつ各線区の課題について対応が示されていることを確認した区間から、所要の認可等の手続を経て着工することとしている。

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。

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度化を図っている。平成21年度から23年度において、JR北海道の札幌線(桑園・北海道医療大学間)の電力設備新設、信号・通信設備改修等の高速化工事を実施し、24年度に全面電化開業される予定である。

(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行われ、21年7月に開催された有識者で構成される「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」との評価を受けた。現在、山梨実験線の延伸更新工事が実施されており、完成後は、営業線仕様の車両やコイル等の長期耐久性等を確認するための走行試験が行われる予定である。

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、平成23年10月に開催された有識者で構成される「軌間可変技術評価委員会」において、「実用化に向けた基本的な走行性能に関する技術は確立している」との評価を受けた。今後は、残る開発課題である「耐久走行試験による車両・地上設備の製作コスト及び保守コストの分析・検証」等を行う予定である。

3 航空ネットワークの整備

(1) オープンスカイの推進

① 国際航空を巡る現状と課題

我が国には、平成24年1月現在、本邦航空運送事業者（日本航空（株）、全日本空輸（株）グループ及び日本貨物航空（株））に加え、38の国・地域から計82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。23年度における我が国の国際航空輸送需要は、東日本大震災後一時的に減少したものの、その後は回復に向かった。

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、平成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 オープンスカイの推進

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^注の枠組みの構築を、東アジア、ASEANの国・地域を最優先に推進してきたところであり、これまでに米国、韓国、シンガポール、マレーシア、香港、ベトナム、マカオ、インドネシア、カナダ、オーストラリア、ブルネイ、台湾、英国、ニュージーランド及びスリランカの計15箇国・地域との間でオープンスカイに合意した（平成24年3月現在）。

今後も引き続き、その対象をアジア、欧州をはじめとする世界の各国・地域へと拡大し、国際航空ネットワークの一層の拡充を図っていく。

(2) 国内航空ネットワーク

① 国内航空を巡る現状と課題

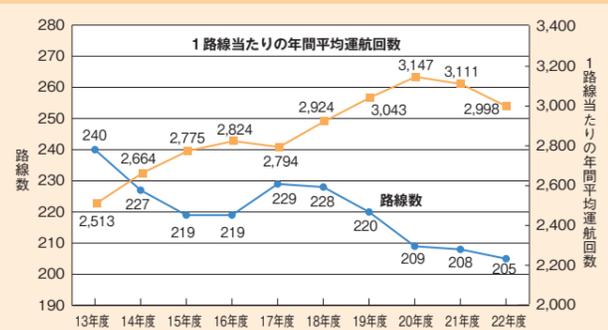
国内航空政策においては、空港整備等のハード面の施策と規制緩和による競争促進等のソフト施策を組み合わせ、ネットワークの拡充を図っている。近年は、路線数が減少傾向、1路線当たりの年間平均運航回数が増加傾向にある。これは、航空会社が路線数の量的な拡大から転換し、需要動向等を勘案し、路線の集中を図ってきているものと考えられる。

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）について、地方航空ネットワークの維持・充実や新規航空会社の競争条件の公平性を確保する内容で配分を行った。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。

図表Ⅱ-5-1-5 航空ネットワークの推移



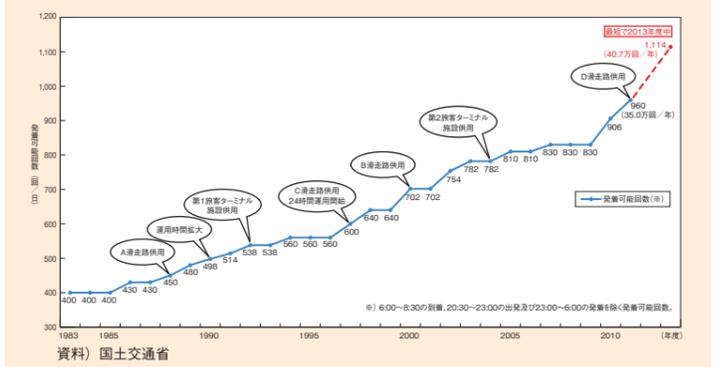
(注) 平成16年度以降の路線数は、17年2月の中部国際空港の開港に伴い、名古屋空港から移転した路線を相殺している。
資料) 国土交通省「航空輸送統計年報」、「数字でみる航空」より作成

図表Ⅱ-5-1-6 東京国際空港（羽田）の主要整備事業



資料) 国土交通省

図表Ⅱ-5-1-7 東京国際空港（羽田）の発着可能回数（昼間時間帯）



資料) 国土交通省

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た。

(3) 空港運営の充実・効率化

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

(4) 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、再拡張事業によるD滑走路及び国際線地区の供用開始（平成22年10月）から約1年半が経過し、発着枠が39万回（昼間35万回＋深夜早朝4万回、24年3月時点）まで拡大した。

今後も新成長戦略等に基づき、引き続き24時間国際拠点空港化を着実に推進していくために、国際線9万回への増枠に必要な国際線地区の拡充、発着枠44.7万回への増枠に必要なエプロン等の整備、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。こうした取組みを通じ、昼間においてもアジア長距離や欧米を含む高需要・ビジネス路線を展開することで、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用した内・際ハブ機能を強化していく。

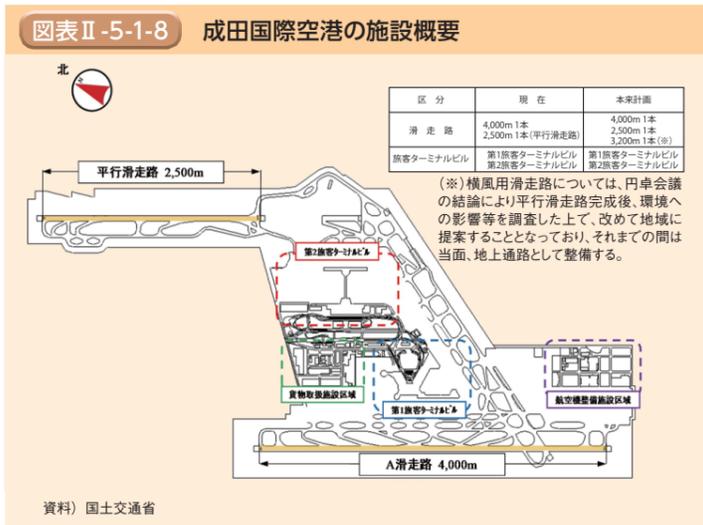
成田国際空港は、23年10月から同時平行離着陸方式が開始されるとともに、年間発着枠が22万回から23.5万回に、24年3月には、25万回まで拡大した。また、23年10月に、ビジネスジェット専用駐機場が増設されるとともに、発着枠及び駐機場の空

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。

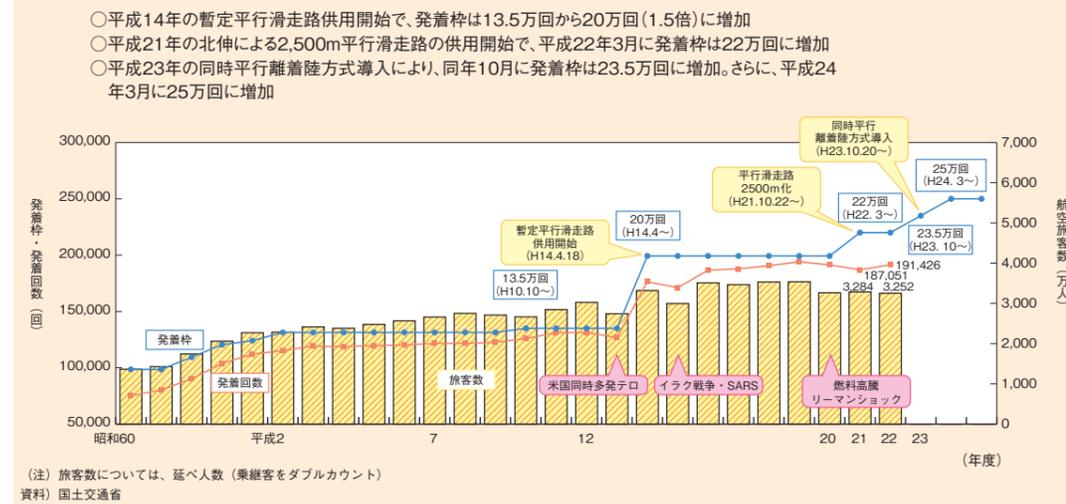
注1 航空会社の事業活動について一定の評価項目による評価を基に配分する発着枠
注2 新規航空会社の参入促進又は事業拡大に優先的に配分する発着枠

き情報のウェブでの開示が開始された。さらに、24年3月には、ビジネスジェット専用ターミナルが整備された。

今後も、地元合意を踏まえ、年間発着枠を24年度中に27万回まで拡大するとともに、27万回実現と併せて、オープンスカイを推進していく。さらに、最短で26年度中に30万回まで拡大するとともに、更なる国際ネットワークの強化、国内フィーダー路線の拡充、24年度の早い時期でのビジネスジェットの発着枠及び駐機場の使用申請のウェブ化、LCC注の受入体制を強化することにより、アジア有数のハブ空港としての地位を確立していく。



図表II-5-1-9 成田国際空港における発着回数・旅客数



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8月に2本目の滑走路を供用開始し、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。現在、我が国初の本格的LCCであるPeach Aviation(ピーチアビエーション)(株)等の需要に対応すべく、LCCターミナル及び駐機場等の整備が進められている。これらの取組みを通じて、引き続き、国際競争力の強化を図っていく。

中部国際空港は、17年の供用開始以後、民間主導の効率的な空港運営の利点や内・際乗継の便利さを活かし、低コストで利便性の高いサービスの実現に向け取り組むとともに、将来の完全24時間化を見据え、地元関係者を中心に、一層の利用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23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、空域・航空路の抜本的な再編等による空港等の機能高質化を推進している。

(5) 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注を策定した。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、23年3月にはその実現に向けたロードマップも策定した。23年度は、CARATSの実現に向けた取組みとして、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費用対効果分析手法等の検討を行った。

具体的には、飛行経路の複々線化による容量拡大、経路短縮による飛行時間や燃料費の削減、運航条件の改善等による空港就航率の更なる向上のため、広域航法(RNAV)を23年度末までに国内主要路線へ導入し、引き続き、より高規格な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、一時的な水平飛行を行うことなく継続的な上昇・降下が可能となる運航方式の導入・展開や、管制官とパイロットの間の定型的な通信のデータリンクを使用した自動化、平行滑走路における監視能力の向上等のための検討も実施している。その他、情報管理や航空気象に係る施策の検討も進めている。

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月より4本の井桁配置の滑走路を使用し、他の滑走路に離着着する航空機の間隙を縫って航空機の離着着を行うといった、これまでと全く異なる運用方式を導入しており、今後は年間44.7万回の発着容量の実現に向け、新たな運用方式の慣熟を着実に進めていく。

成田国際空港においても、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着方式を23年10月より導入しており、今後は新たな運用方式の慣熟を着実に進めていく。

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

注 Collaborative Actions for Renovation of Air Traffic Systems

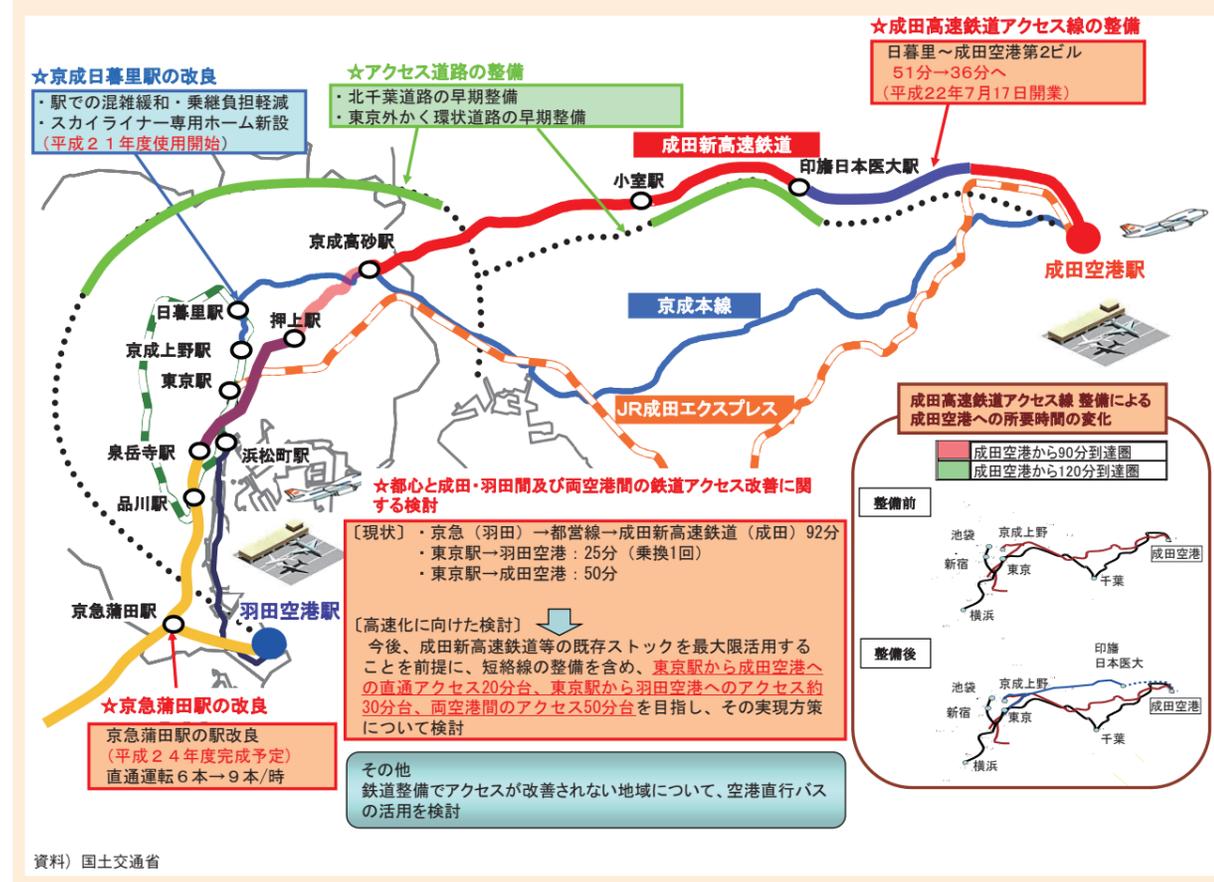
成田高速鉄道アクセス線が開業したことにより、都心からの所要時間は30分台まで短縮された。また、これに合わせ、京成電鉄日暮里駅における乗換利便性の向上を図るための駅改良を実施した。さらに、自動車による空港アクセス強化のため、東京外かく環状道路東側の整備等、高速道路ネットワークの整備を推進している。

一方、東京国際空港（羽田）への鉄道アクセスについては、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、東京都心と東京国際空港（羽田）・成田国際空港との鉄道アクセスの改善を図るため、押上駅付近から東京駅を經由し、泉岳寺駅付近へ至る鉄道短絡線の整備について調査・検討を実施している。

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。

図表Ⅱ-5-1-10 首都圏空港への交通アクセス強化



第5章 競争力のある経済社会の構築

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おり、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実現へ向けた取組みを行うなど、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。

(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。

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

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最も基幹的な航路である欧米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。

しかし、平成18年2月に供用開始した釜山新港等では更なる港湾コストの引き下げが図られたことにより、我が国港湾への欧米基幹航路の寄港回数は依然として減少傾向にあり、維持拡大には至っていない。さらに、海外トランシップ率^注も、近年その伸びが鈍化しているものの増加傾向は続いている。釜山新港の供用開始等により、我が国を取り巻く国際海上コンテナ物流の状況は一層厳しさを増しており、我が国港湾の国際競争力の抜本的強化は待たなしの状況となっている。

こうした状況を踏まえ、「選択と集中」の考え方の下、22年8月に国際コンテナ戦略港湾として、阪神港及び京浜港を選定した。

注 日本発着のコンテナ貨物のうちアジア等の主要港で積み替えられて諸外国へ又は諸外国から輸送される貨物の率

第5章 競争力のある経済社会の構築

また、港湾の種類について国際戦略港湾及び国際拠点港湾を追加するなどの見直しを行い、これらの港湾において国土交通大臣が行う港湾工事の範囲及びその費用に係る国の負担割合を定めるとともに、コンテナ埠頭等を一体的に運営する港湾運営会社の創設等を規定した改正「港湾法」が23年12月に施行された。引き続き、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、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、世界的にバルク貨物輸送船舶の大型化が進んでいる一方、我が国の港湾施設の多くは世界的に進む船舶の大型化に対応できていない。

このため、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物資の安定的かつ安価な供給を支えるべく、平成23年5月、国際バルク戦略港湾として、穀物については5港（釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港）、鉄鉱石については3港（木更津港、水島港、福山港）、石炭については3港（徳山下松港、宇部港、小名浜港）を選定した。

今後は、現在日本に入港している主力輸送船舶の満載での入港への対応等のため、大型船を活用した効率的なバルク貨物輸送ネットワークを構築するとともに、選定された各港において、輸入効率化のための企業連携の促進、大型船舶に対応した港湾機能の拠点的確保、「民」の視点での効率的な運営体制の確立等を進めることとしている。

③日本海側港湾の機能別の拠点化

中国・韓国・ロシア等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ますます深まっていくとともに、太平洋側港湾に比べ地理的に有利な位置にある日本海側港湾では、対岸諸国との間で、人と物の往来が、今後、更に活発化するものと考えられる。

このような背景の下、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、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り込むとともに、東日本大震災を踏まえ、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的に日本海側拠点港の形成を図ることとしている。

「日本海側拠点港の形成に関する検討委員会」の検討結果を踏まえ、平成23年11月、機能別に日本海側拠点港を選定した。今後も継続的に委員会を開催し、港湾管理者から提出された計画書に記載され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^注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、石炭等の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。

国際コンテナ戦略港湾を世界に売り込む！ 海運会社へのトップセールス

欧州や北米とアジアを結ぶより多くの基幹航路が国際コンテナ戦略港湾に寄港するよう、国土交通省においては様々な施策を講じていますが、海外の大手海運会社に対してもこうした施策を説明した上で寄港するよう直接訴えかけるべく、政務三役による「トップセールス」も実施しています。

平成24年1月に国土交通大臣政務官が実施したトップセールスでは、世界トップクラスの海運会社である、デンマークのマースク社（運航するコンテナ船の容量で世界第1位）及びフランスのCMA-CGM社（同第3位）を訪問しました。

具体的には、阪神港・京浜港について、①高規格コンテナターミナルを国が整備することによりターミナルコスト削減を実現すること、②国内フィーダー網整備により日本各地からのコンテナ貨物集約を図ること、③港湾運営会社の設立により効率的な港湾運営のための推進体制を整えることを説明した上で、基幹航路コンテナ船の寄港を要請しました。

各海運会社は、こうした政策を評価した上で、日本の港湾に関しては作業効率性が高いことについて認識しているとの発言がありました。一方、ターミナルコストが高いことが課題であり、新たな政策によるコスト低減の早期実現を期待するとの反応もありました。このように評価されたことは大きな成果であり、国際コンテナ戦略港湾政策を、今後とも着実に進めていきたいと考えています。



資料) 国土交通省

(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間を積み替えなく通行できる幹線道路の整備を推進しており、国際標準コンテナ車の通行支障区間については、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、早期解消を図っている。また、物流活動の中核となる拠点的な空港・港湾・鉄道駅へのアクセスの現状を再点検するなど、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。

トラック輸送の効率化に向けて、主要都市間等を連絡する高規格幹線道路、大都市圏環状道路をはじめとした基幹道路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}に関する認定制度により税制措置等の支援を行っている。24年3月末時点で同法に基づく計画の認定は168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。

「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、平成24年3月末までに22都市、29箇所の流通業務市街地^{注3}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施設を位置付けるよう地方公共団

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

注3 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

に促している。23年3月末現在で、87の地方公共団体において、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たトラックの自営転換^{注1}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2}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」等を国土交通省ホームページで公開し、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 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2 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

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22年度の鉄道旅客の輸送人員は、前年度に引き続き微増である。JRは、新幹線輸送は増加、在来線輸送は減少しており、民営鉄道は増加している。

22年度の鉄道貨物の輸送量については、堅調な景気回復を背景として前年を上回り、東日本大震災直前までのコンテナ輸送は前年比3.7%増であったが、震災以降、製造業の被災に伴う生産の中止や輸送ルート寸断の影響を受け、年間輸送トン数は平年並み、輸送トンキロは減少となった。

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、主に都市部の地下鉄等において、路線名と駅名にアルファベットや数字を併記するナンバリング（番号制）の普及が進んでいる。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、23年は名古屋市交通局、名古屋鉄道等名古屋圏の鉄道事業者の「manaca」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各社と首都圏、名古屋圏、近畿圏、九州圏の主な私鉄がそれぞれ発行する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24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、(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た。このため、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」が平成23年6月に成立、同年8月に施行され、23年度より各社に対し、経営自立に向けた必要な支援を実施しているところである。

(2) 鉄道車両工業

鉄道新造車両（車体、車両組立等）及び鉄道車両部品（動力発生装置、台車等）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22年度の新造車両数は1,956両、生産金額は2,141億円で、鉄道車両部品の生産金額は3,010億円となっている。

このうち、新造車両の生産金額の構成比は、国内向け89.9%、輸出向け10.1%であり、生産金額は21年度比で国内向けは4.9%増加し、輸出向けは48.1%減少した。なお、輸出先は米国、台湾、エジプトであった。

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。

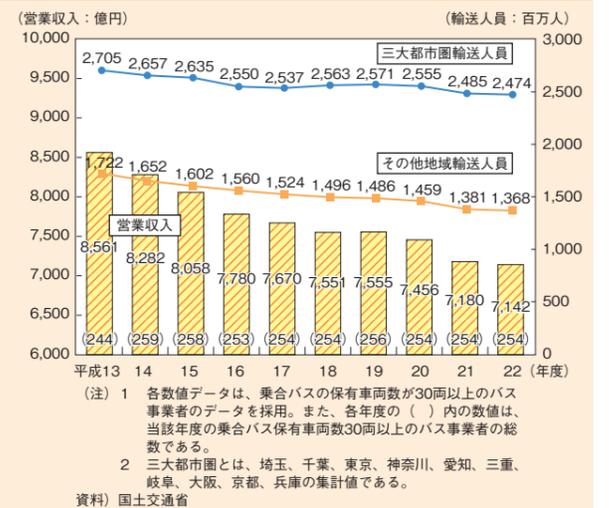
② 貸切バス事業

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。

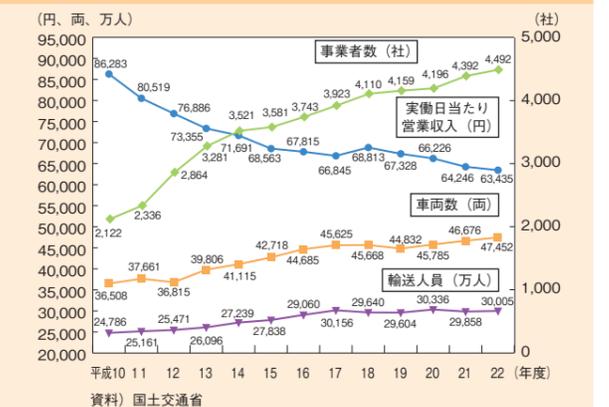
③ タクシー事業

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年に成立した

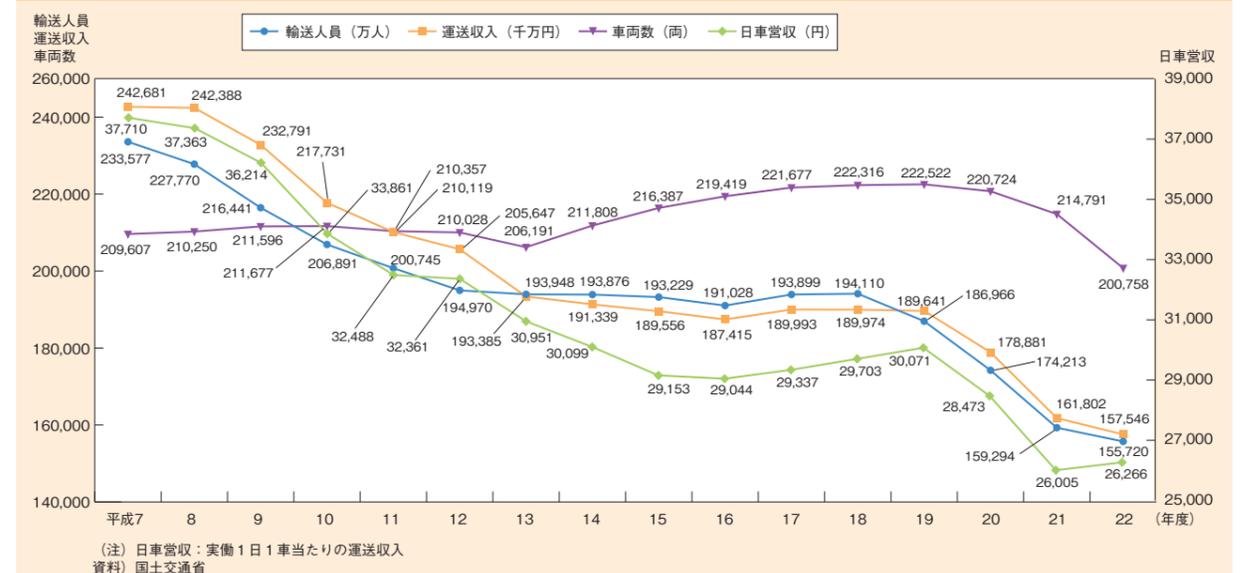
図表Ⅱ-5-3-1 乗合バスの輸送人員、営業収入の推移



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



「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、関係者による取組みが進められている。

(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することとしている。

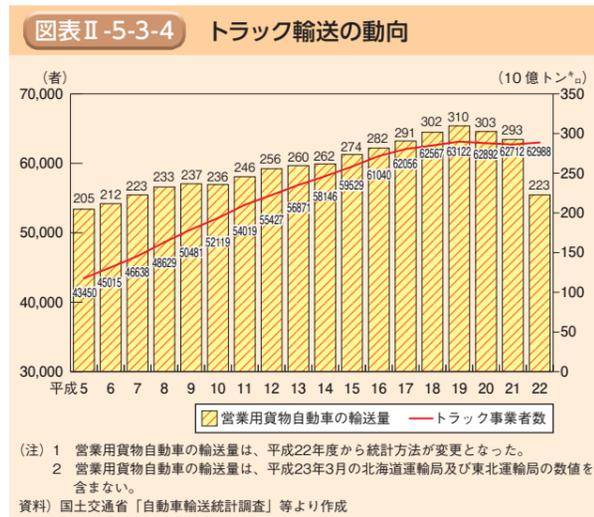
なお、平成23年12月末現在、認定を受けて営業している自動車運転代行業者の総数は8,778者となっている。

(3) 貨物自動車運送事業

貨物自動車運送事業の事業者数や輸送トンキロは長期にわたり増加していたが、平成22年度の事業者数は、景気低迷に伴う荷動き減少の中、直近3年はほぼ横ばいとなっている。

また、21年度の輸送トンキロは2年連続の減少となっている。安全の確保や環境規制への対応等が求められる中、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。

こうした状況の下、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。



(注) 1 営業用貨物自動車の輸送量は、平成22年度から統計方法が変更となった。
2 営業用貨物自動車の輸送量は、平成23年3月の北海道運輸局及び東北運輸局の数値を含まない。
資料) 国土交通省「自動車輸送統計調査」等より作成

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^注を導入しており、現在、「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10社がその適用を受け、日本籍船・日本人船員の計画的増加を進めているところである。

今般、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、日本船舶を補完するものとして、日本の外航船社が便宜置籍国にある子会社で保有する外国船舶であって、必要な場合に確実にかつ速やかに日本籍船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の創設等を内容とする「海上運送法の一部を改正する法律案」を第180回国会に提出した。併せて、「日本船舶・船員確保計画」の拡充を図ることとしており、平成24年度税制改正大綱においては、「海上運送法」改正及び「日本船舶・船員確保計画」の拡充を前提に、トン数標準税制の適用対象を一定の外国船舶に拡充することとされている。

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2,300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、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）を通じ日本人船員の計画的増加を図る事業者を支援している。

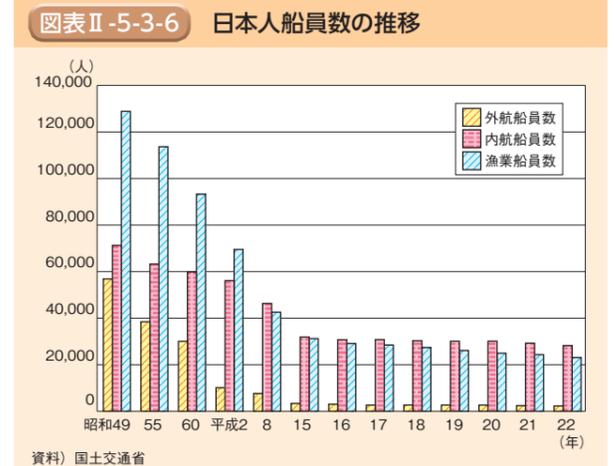
また、今後とも、海運業界が求める資質を持った人材を十分に供給していくため、平成23年5月に、有識者、船員教育・訓練機関、海運事業者等で構成する「船員（海技者）の確保・育成に関する検討会」を開催して検討を行い、24年3月に、船員養成に関するすべてのステークホルダーの連携による優秀な船員の効率的・効果的な養成のあり方について取りまとめを行っており、今後、具体的施策の着実な実施を図ることとしている。

さらに、海洋立国推進功労者表彰（内閣総理大臣賞）、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、船員志望者の裾野の拡大に取り組んでいる。

こうした船員の確保・育成のための取組みに加えて、船員離職者職業転換給付金制度等を活用した離職者の再就職支援や、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として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についても、引き続き取り組んでいく。

また、海上輸送の安全を支える船員の確保・育成のための基盤として、内航新人船員を供給し、かつ、船

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。



資料) 国土交通省

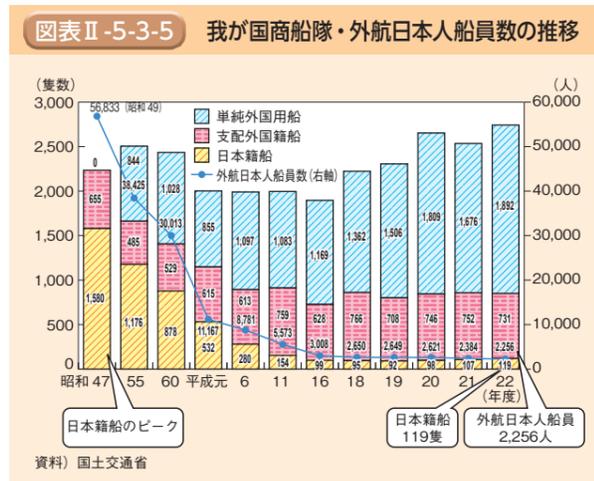
3 海事産業の動向と施策

(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ている。



資料) 国土交通省

員の再教育を実施する（独）海技教育機構が、また、商船系大学、商船系高等専門学校及び（独）海技教育機構の学生・生徒等に対し、乗船実習を一体的かつ効果的に行う（独）航海訓練所が設置されている。現在、（独）航海訓練所では、就航から30年が経過し老朽化している大型タービン船「大成丸」を内航用の小型練習船に代替建造し、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・効率的に養成できるよう訓練体制の拡充を進めている。

（2）海上輸送産業

①外航海運

平成22年の世界の海上荷動き量は、83億2,800万トン（前年比6.8%増）で、22年の我が国の海上貿易量は9億1,545万トン（前年比10.0%増）となった。

22年度の外航海運市況は、燃料油価格高騰や円高によるコストの上昇、オーストラリアで発生した洪水等による市況低迷の影響を受けたものの、先進国の緩やかな景気回復と中国・インド等新興国の堅調な経済成長による全体的な海上荷動きの回復が見られ、前年に比べて大幅に改善された。

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や高速道路料金の動向等の様々な要因により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、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、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等活性化に向けた支援を行っている。

なお、平成21年4月1日現在の事業者数は970事業者、21年度の輸送人員は9,218万人（前年度比6.9%減）となっている。

③内航海運

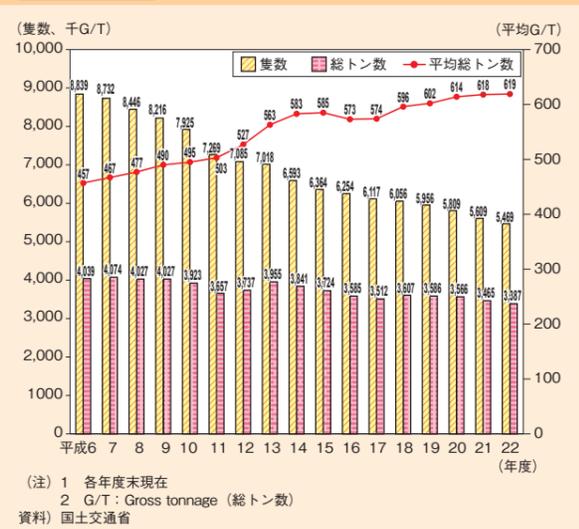
内航海運は、経済効率性が高く環境保全の面でも優れた輸送特性を有しており、国内物流の約3分の1、産業基礎物資輸送の約8割を担う、我が国の経済・国民生活を支える基幹的な輸送機関である。

しかしながら、世界経済のグローバル化の加速や恒常的な円高に伴う国内産業構造の変化等を受け、産業基礎物資を中心に輸送量の低迷が長期化しており、その経営環境は厳しさを増している。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

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



図表Ⅱ-5-3-8 内航船舶の推移



(注) 1 各年度末現在
2 G/T: Gross tonnage (総トン数)
資料) 国土交通省

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うとともに、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平成23年3月に取りまとめ、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いる。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（23年4月1日現在で新規許可34件、業務範囲変更210件、運賃・料金届出928件）。

（3）造船産業

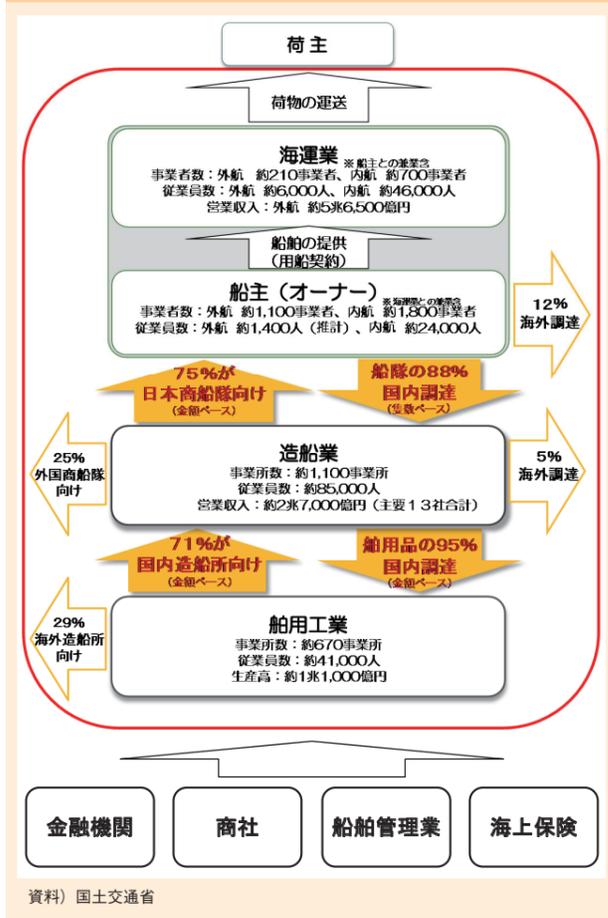
①造船産業の現状

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、世界の造船市場において長きにわたりトップクラスの地位を維持してきた。また、我が国は、海運業、造船業、船用工業が互いに強く結びついて集積した海運産業クラスターを有している。

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た平成20年夏までの造船発注ブームにより、中国、韓国が建造能力を急拡大し、世界の23年の新造船建造量は10,150万総トン（我が国建造量は1,936万総トン、世界シェアの19.0%）となった。一方、20年秋の世界的な経済の減速を受けて新造船受注は急落し、欧州の金融不安を背景に不透明感が強まっており、長期化する円高の中で、我が国造船業の事業環境はますます厳しいものとなっている。

我が国船用工業製品（船外機を除く）については、22年の生産額9,708億円（前年比約7.2%減）、輸出額2,394億円（前年比約4.1%減）となった。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。

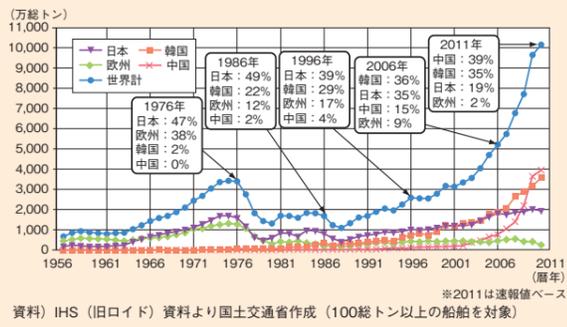
図表Ⅱ-5-3-9 我が国の海運産業クラスター



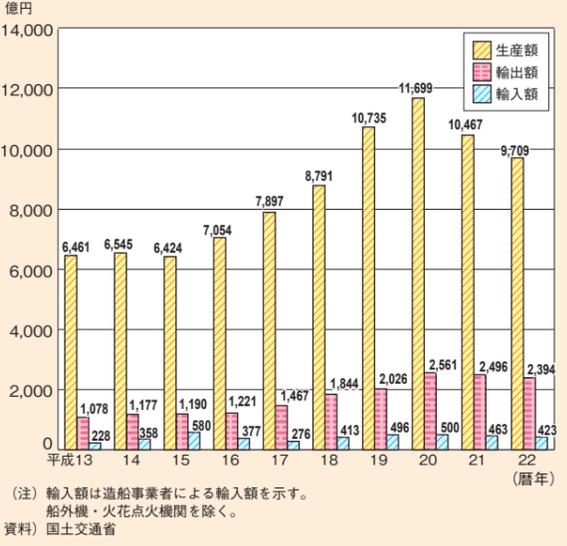
資料) 国土交通省

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-5-3-10 世界の造船建造量の推移



図表Ⅱ-5-3-11 我が国の船用工業製品生産・輸出入実績



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ことを目指して、平成23年7月に、受注力強化、新市場・新事業への展開、業界再編の促進を柱とする新たな総合的な造船政策を取りまとめた。

これを踏まえ、「海洋環境イニシアティブ」として、我が国主導で、国際海運からのCO₂排出削減の新たな枠組み作りを行うとともに、造船・海運事業者等が行う、船舶の大幅な燃費向上を実現する革新的な省エネルギー技術開発に対する支援を行っている。同年7月には、国際海事機関（IMO）の審議を経て、国際海運におけるCO₂排出規制が他の分野に先駆けて導入されることになり、海洋汚染防止条約附属書VIの改正に至った。今後は、新たに天然ガス燃料船について、安全基準の検討、国際基準化等を戦略的に推進し、天然ガス燃料船の早期実用化・導入に向けた環境整備を図ることとしている。

また、洋上という厳しい自然環境条件において、浮体式洋上風力発電施設を安全に稼働させるための技術的検討を実施し、関係省庁と連携して浮体式洋上風力発電の普及拡大に必要な環境整備を行い、海洋再生可能エネルギーの利用促進を図ることとしている。

さらに、海外の新たな需要を獲得するため、新興国の海運市場や海洋開発プロジェクト等の新市場・新事業への展開に官民一体で積極的に取り組むなど、我が国海運・造船産業の国際競争力強化が図られるよう、取り組むこととしている。

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。

注 電気推進システムを採用し、CO₂、NO_xや燃費の削減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

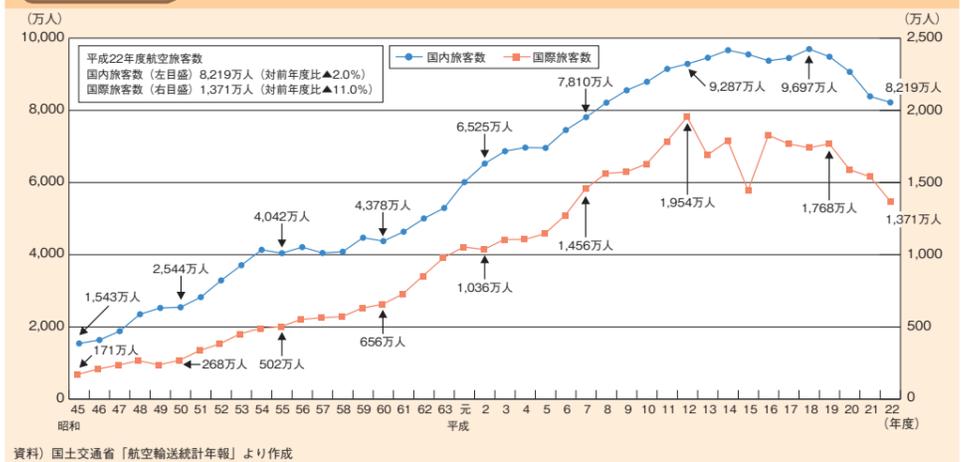
4 航空事業の動向と施策

平成22年度の我が国航空企業の輸送実績については、世界的な景気の後退や、東日本大震災等の影響により、国内旅客が8,219万人（前年度比約2.0%減）と4年連続で減少、国際旅客も1,371万人（前年度比約11.0%減）と3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。

日本航空（株）の再建については、更生計画に定める不採算路線からの撤退や、人員削減等を着実に進めてきた結果、23年3月に会社更生手続が終結しており、同年5月に発表された22年度決算においても、営業利益1,884億円を計上し、更生計画における目標値641億円を大幅に上回る結果となった。

今後は、企業再生支援機構の支援が終了する25年1月までに、同機構の保有する日本航空（株）の全株式を売却するため、引き続き、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。

図表Ⅱ-5-3-12 航空旅客数の推移（本邦社）



このほか、全日本空輸（株）等が出資し、我が国航空会社として初のLCC（格安航空会社）として23年2月10日に設立されたピーチアビエーション（株）は、同年7月7日に航空運送事業の許可を受けた。今後は、関西国際空港を拠点に、福岡、新千歳、仁川等の路線への就航を予定している。また、全日本空輸（株）等が出資して同年8月10日に設立したエアアジア・ジャパン（株）、日本航空（株）等が出資して同年9月5日に設立したジェットスター・ジャパン（株）についても、成田国際空港や関西国際空港を拠点とし、国内線・国際線の双方において事業展開することを予定している。

コラム LCC（Low Cost Carrier: 格安航空会社）の参入について

近年増加しているLCCは、低価格路線展開を行うものであり、その参入により訪日旅行客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ます。

国土交通省では、安全の確保を大前提として、オープンスカイの推進及び、航空会社のコスト削減に資する技術規制の緩和を行っており、また、関西国際空港においては、LCC専用ターミナルの整備が進められています。

このような中、本邦初のLCCであるピーチアビエーション（株）が、平成24年3月1日に関西＝新千歳、関西＝福岡の各路線で就航を開始しました。

〈我が国におけるLCCの概要〉

ピーチアビエーション(株)

全日本空輸(株)がFirst Eastern Aviation Holdings Limited(香港法人)及び(株)産業革新機構と共同出資して設立しました。関西国際空港を拠点として、平成24年3月1日に新千歳、福岡へ、同年3月25日に長崎に就航開始しました。国際線についても同年5月にソウル(仁川)への就航を予定しています。



エアアジア・ジャパン(株)

全日本空輸(株)がマレーシアのLCCであるエアアジアと共同出資して設立しました。成田国際空港を拠点として、国内線は平成24年8月に新千歳、福岡、那覇へ、国際線は同年10月にソウル(仁川)、釜山への就航を予定しています。



ジェットスター・ジャパン(株)

日本航空(株)がカンタスグループ(オーストラリア)及び三菱商事(株)と共同出資して設立し、平成24年3月現在、航空運送事業の許可を申請中です。国内線は7月に成田、関西、新千歳、福岡、那覇へ、国際線は25年中に中国、韓国等の短距離路線を予定しています。



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、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、世界的にも輸送の安全確保と円滑化の両立が求められており、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、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22年度末現在、5,789者(13年度末比734者増)となっている。

また、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。

^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

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2.6%、法人数の10.9%(平成22年度)、国内総生産の11.8%(22年、57兆円)を占める重要な産業の一つである。

23年においても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、明るい兆しが見えはじめている。

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22年度の成約件数が13.0万件(前年度比5.3%増)と堅調に推移している。

また、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。

(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、125,832業者(平成23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、22年度の監督処分件数は374件(免許取消し228件、業務停止67件、指示79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関する問題に対応するため、「規制・制度改革に係る方針」等を踏まえ、23年8月に同法施行規則を改正し、宅地建物取引に係る勧誘をする際の禁止行為を明確化した。さらに、当該問題について、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22年度末において2,387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。

^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。

(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22年末現在で約2,500兆円となっている^{注1}。

23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2.3兆円となっている。

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、23年度は1件の合併があり、24年3月末現在、34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8.5兆円、不動産投資証券の時価総額約3.6兆円となっている。

東日本大震災直後、上場Jリート市場全体の値動きを示す東証リート指数は、震災発生前日の終値1092.29から、震災発生の翌営業日には926.83にまで下落したが、Jリートが保有する不動産への震災による影響が限定的であったこと、迅速な情報開示に努めたこと、日本銀行の資産買入等の基金がJリートの投資口を買い入れたことなどにより、23年3月末には1055.18まで回復した。

しかしながら、その後は深刻化する欧州の政府債務危機等により、投資家のリスク資産への投資意欲が減退し、東証リート指数が一時805.64ポイント（23年11月28日）まで下落したが、日本銀行の金融政策決定会合による金融緩和の強化（24年2月14日）等をきっかけに株式市況が回復、それに伴い東証リート指数も同年3月末現在989.64ポイントまで回復してきている。

② 不動産市場の条件整備

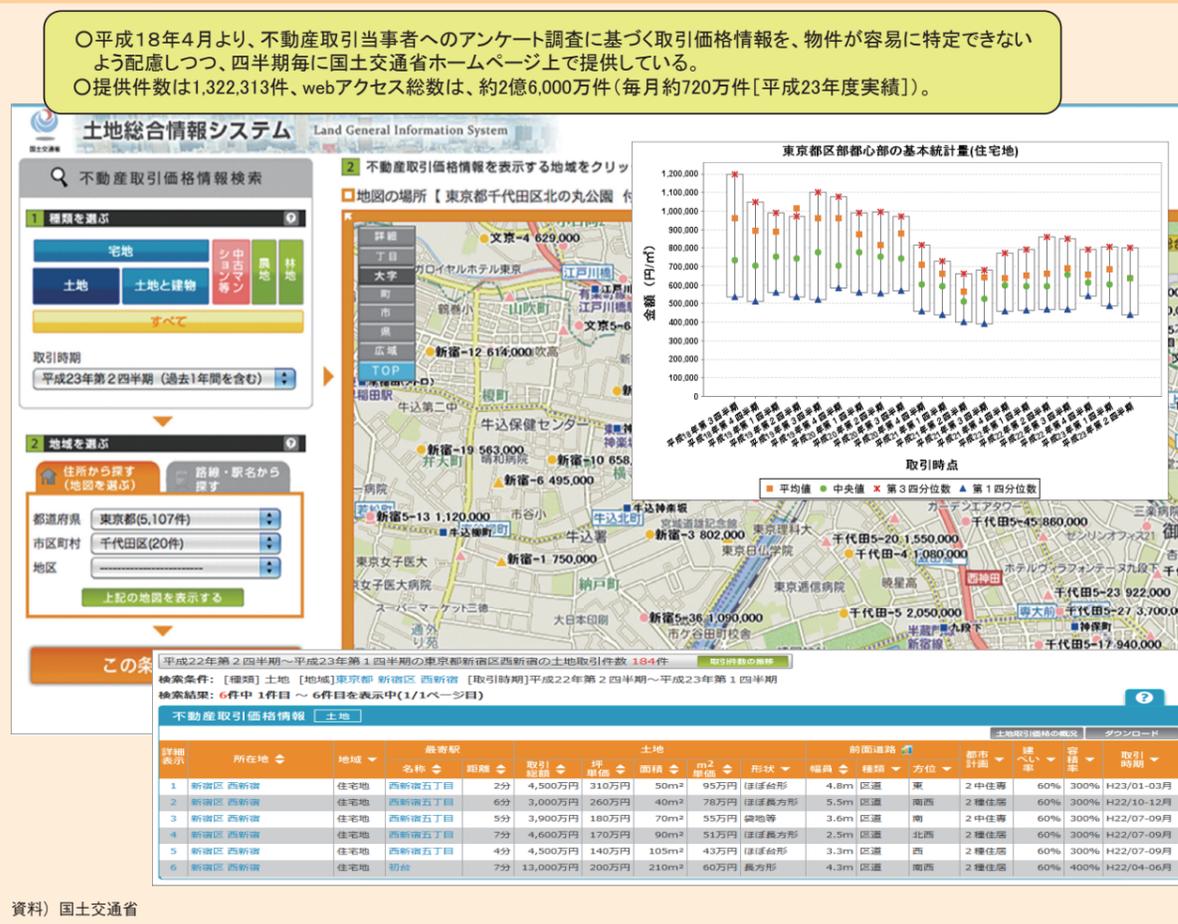
国土交通省では、不動産市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図るため、全国の不動産の取引価格等の調査を行っている。調査によって得られた情報は、個別の物件が特定できないよう配慮した上で、取引された不動産の所在、面積、価格等をインターネット（土地総合情報システム^{注2}）を通じて公表している（平成24年3月現在の提供件数は、1,322,313件、Webアクセス総数は、約2億6千万件）。

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3}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。

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、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）を作成し、23年5月付けで最終稿を取りまとめた。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 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
 注2 <http://www.land.mlit.go.jp/webland/>
 注3 <http://www.contract.reins.or.jp/>
 注4 <http://www.fudousan.or.jp/>

図表II-5-3-13 土地総合情報システム



③ 税制の活用

平成24年度税制改正においては、長期保有土地等に係る事業用資産の買換特例について、買換資産の一部見直しを行った上、適用期限を延長したほか、土地・住宅に係る不動産取得税の特例等について、適用期限を延長した。

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とともに、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及び財務諸表のための鑑定評価に関し、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、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「不動産特定共同事業法の一部を改正する法律案」を第180回国会へ提出したところである。

さらに、地球環境問題への対応、東日本大震災による電力需給の逼迫等を背景に、持続可能な不動産ストックの形成に向けて、市場参加者が情報交換し、共通認識を醸成する場として、「環境不動産懇談会」を開催するとともに、環境不動産ポータルサイト^注を通じて情報発信を行っている。

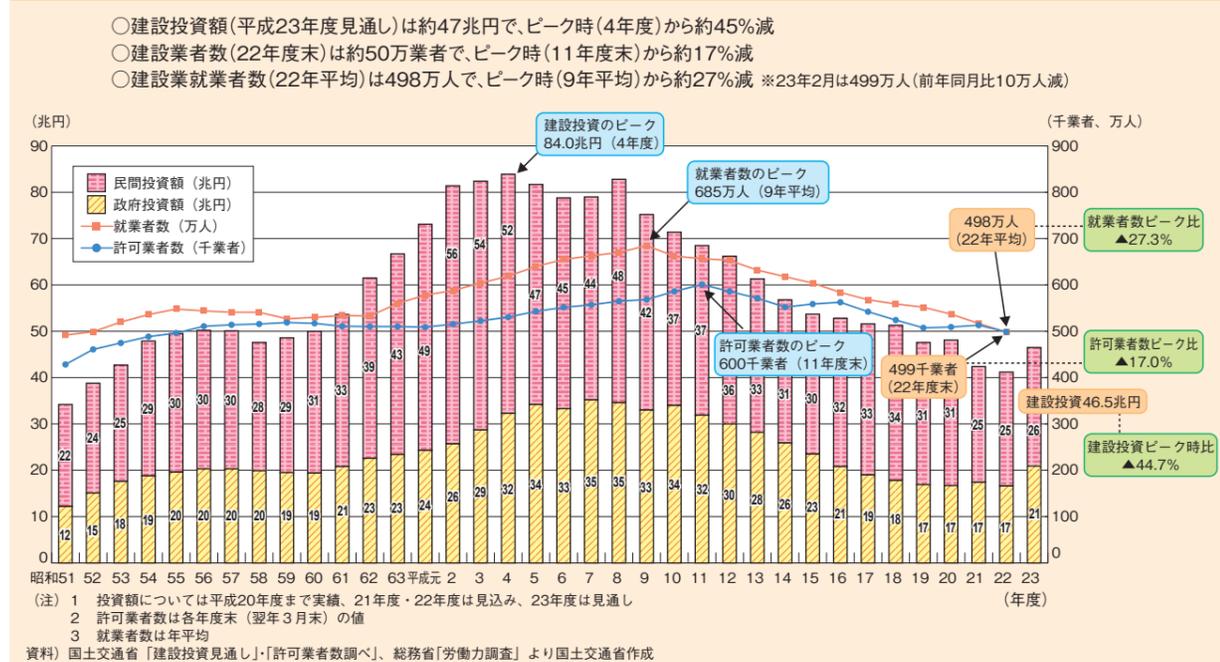
注 <http://tochi.mlit.go.jp/kankyo/index.html>

8 建設産業の活力回復

(1) 建設産業の現状

建設投資、許可業者数及び就業者数の推移は下表のとおりである。

図表Ⅱ-5-3-14 建設投資（名目値）、許可業者数及び就業者数の推移



(2) 「建設産業の再生と発展のための方策2011」の実現

建設産業における建設投資の減少等による厳しい現状を踏まえ、平成22年12月から12回にわたり建設産業戦略会議を開催し、23年6月に「建設産業の再生と発展のための方策2011」を取りまとめた。これを受け、地域の維持管理の担い手確保に資する地域維持型契約方式の導入及びダンピング対策の強化等を内容とする「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」の改正(23年8月閣議決定)、地域維持型建設共同企業体運用準則の策定(23年11月中央建設業審議会決定)、受発注者間の契約の適正化の促進のための「発注者・受注者間における建設業法令遵守ガイドライン」の策定等を行った。また、技術者データベースの整備、許可業種区分の点検、保険未加入企業の排除等について、中央建設業審議会と社会資本整備審議会産業分科会建設部会の下に合同で設置した基本問題小委員会において24年1月に取りまとめを行った。

(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。

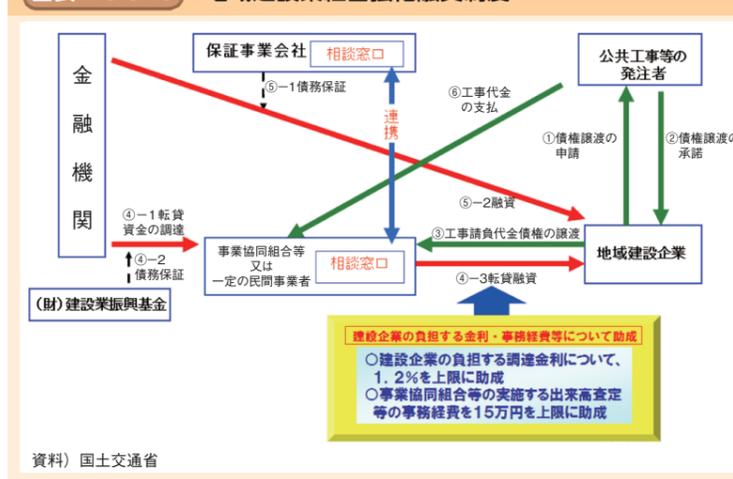
(4) 建設業への金融対策

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、東日本大震災を受け、23年6月に被災地域における災害廃棄物の撤去等を新たに追加した。さらに、24年1月には事業期間を24年度末まで延長した。

図表Ⅱ-5-3-15 地域建設業経営強化融資制度

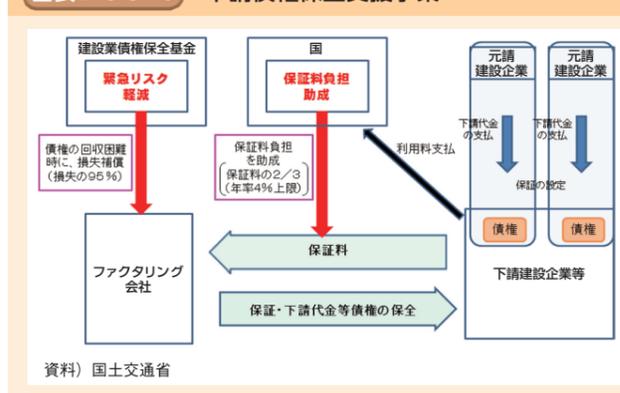


② 下請債権保全支援事業

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。

本事業は平成22年3月に創設されたが、東日本大震災を受け、23年6月から被災地域における工事及び災害廃棄物の撤去に係る債権の買取を実施した。さらに、24年1月には被災地において建設機械の割賦販売、リース、レンタルに係る債権を新たに保証対象に追加し、事業期間を24年度末まで延長した。

図表Ⅱ-5-3-16 下請債権保全支援事業



(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。一方、建設投資の大幅な減少、就業者数の減少等を背景として、就業者の高齢化、若年入職者の減少が課題となっている。

また、関係法令により義務付けられている社会保険等の法定福利費を適正に負担しない企業が存在し、技能労働者の処遇を低下させ、若年入職者減少の一因となっているほか、人材育成を行っている企業ほどコスト高となり、保険未加入企業と比べて競争上不利になるという状況が生じている。

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。

そのため、行政、元請業者、下請業者が一体となった総合的な社会保険未加入対策等により、若年者の入職促進、人材の育成・評価等に取り組むこととしている。

また、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12月末現在で32,459人（28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。

（6）建設産業の振興

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「建設企業の連携によるフロンティア事業」において、91連携体の取組みを支援した。

さらに、経営戦略相談窓口で相談を受付けた建設企業に対して、建設業経営戦略アドバイザーによる電話・訪問アドバイスを実施し、特に新事業展開、企業再編・廃業等を目指す51企業に対しては、同アドバイザー等から構成される支援チームが一定の目標達成まで継続的に支援した。また、32道府県、80金融機関とパートナー協定を締結し、相談支援体制の強化を図った。

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いて、暴力団排除及び指導監督強化に関する規定を追加し、インターネットを介した情報提供を開始したところである。これらにより、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21年度で約85万台^{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44%、建設業が約22%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593千台、車輪式トラクタショベル約157千台、ブルドーザ約39千台

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