

第6章

競争力のある経済社会の構築

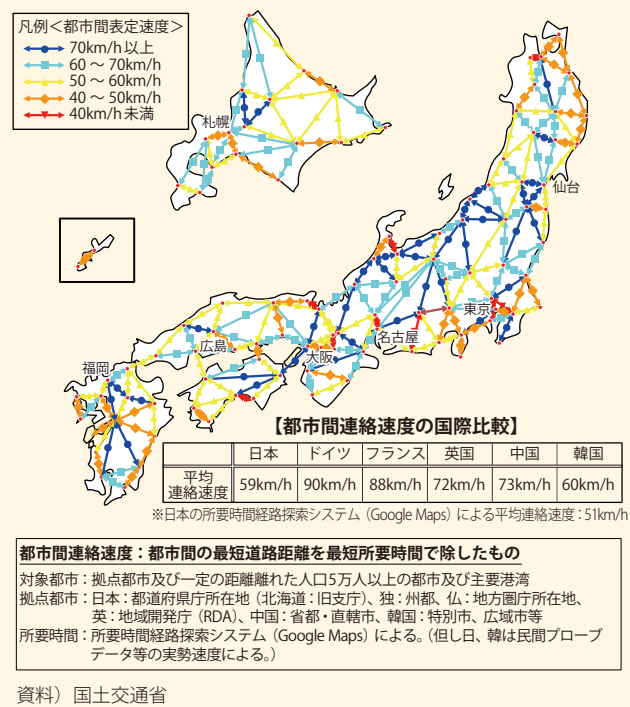
第1節 交通ネットワークの整備

1 幹線道路の整備

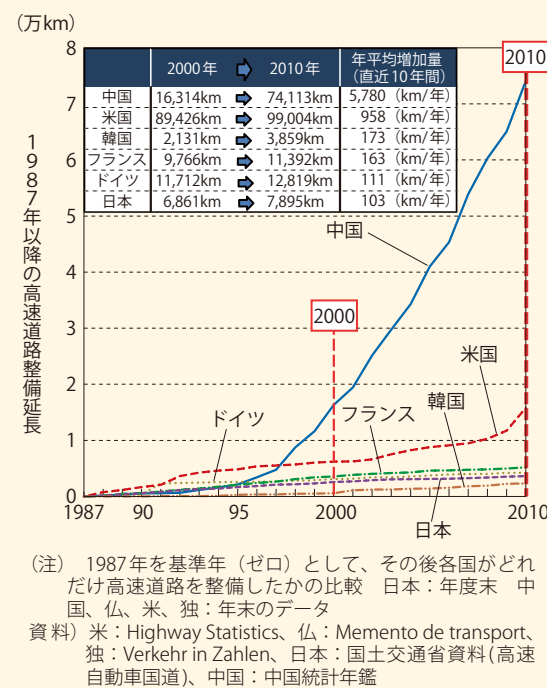
幹線道路の整備は、昭和29年に策定された第1次道路整備五箇年計画以来、現在に至るまで着実に進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等が可能となるなど、国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

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年遅れの昭和63年（1988年）に初めて高速道路が開通したが、既に74,113kmが開通し、我が国の56倍のペースで整備が進められている。

図表Ⅱ-6-1-1 都市間連絡速度



図表Ⅱ-6-1-2 諸外国の高速道路整備延長の変化

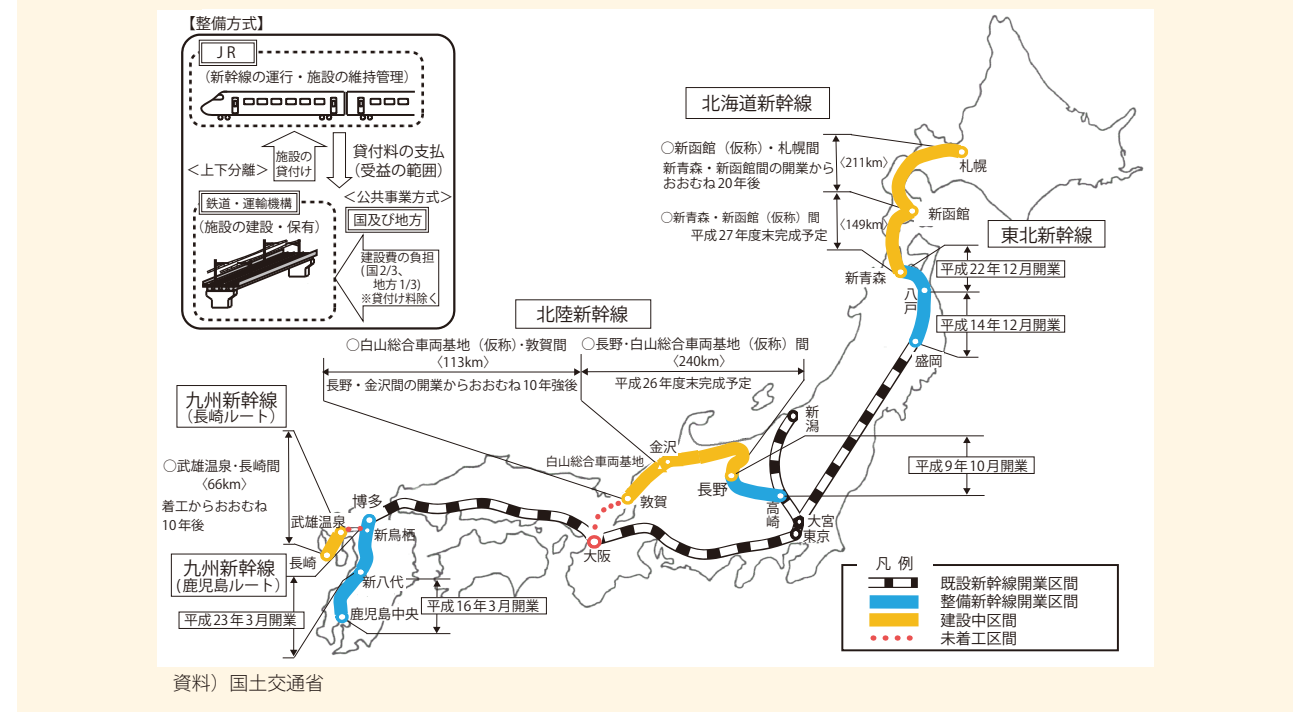


の振興や経済活性化に大きな効果をもたらす。また、新幹線は安全（昭和39年の東海道新幹線の開業以来、乗客の死亡事故はゼロ）かつ環境にもやさしい（鉄道のCO₂排出原単位（g-CO₂/人キロ）は航空機の1/6、自家用車の1/9）という優れた特性を持っている。整備新幹線^注については、平成22年12月に東北新幹線（八戸・新青森間）、23年3月に九州新幹線鹿児島ルート（博多・新八代間）が開業した。北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）、北陸新幹線（長野・金沢間）については、現在建設が進められているところであり、今後、予定通りの完成・開業を目指して着実に整備を進める。

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った。

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。

図表Ⅱ-6-1-3 整備新幹線の現状



(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24年度に、JR北海道の札沼線（桑園・北海道医療大学間）が全面電化開業され、高速化による所要時分短縮、混雑率緩和、冷房化率の向上等が図られたところである。

^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 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

(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「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、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「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、現在設計・製作中の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いる。

東京国際空港（羽田）については、平成25年夏ダイヤからは、国内線発着枠が2万回拡大し、年間発着枠が41万回（昼間37万回＋深夜早朝4万回）となった。拡大した発着枠については、「全国的航空ネットワークの形成・充実への貢献」、「羽田空港と地方の空港との間の路線の形成・充実への貢献」等の項目により、地方航空ネットワークの多様な輸送網の形成等の観点から評価を実施し、航空会社へ配分を行った。

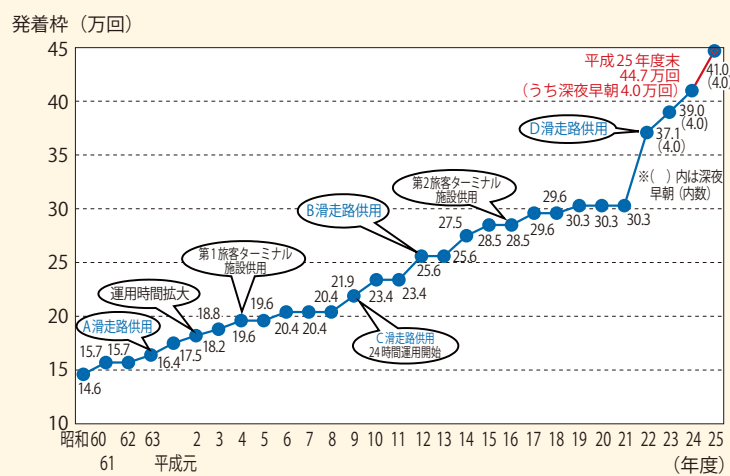
さらに、26年夏ダイヤからは、44.7万回（うち国際線9万回）まで拡大する予定である。そのため、国際線9万回への拡大に必要な国際線地区の拡充、発着枠44.7万回への拡大に必要な駐機場等の整備を行うほか、長距離国際線の輸送能力増強に必要なC滑走路延伸事業等を着実に推進していく。こうした取組みを通じ、昼間においてもアジア長距離や欧米を含む高需

図表Ⅱ-6-1-4 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-6-1-5 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

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。

また、成田国際空港については、25年3月にB滑走路西側誘導路及び横堀地区エプロンが供用され、年間発着枠が24年度末に27万回まで拡大し、オープンスカイを実現した。

今後も、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、地元合意を踏まえ、高度な管制システムを導入し、同時平行離着陸方式の効率的な運用を図り、26年度中に30万回まで拡大するとともに、オープンスカイの推進等による国際ネットワークの充実、専用ターミナル整備によるLCC^{注1}やビジネスジェット受入れ体制の整備、国内フィーダー路線の拡充による内際乗継機能の強化等により、アジアのハブ空港としての地位を確立していく。

②オープンスカイの戦略的な推進

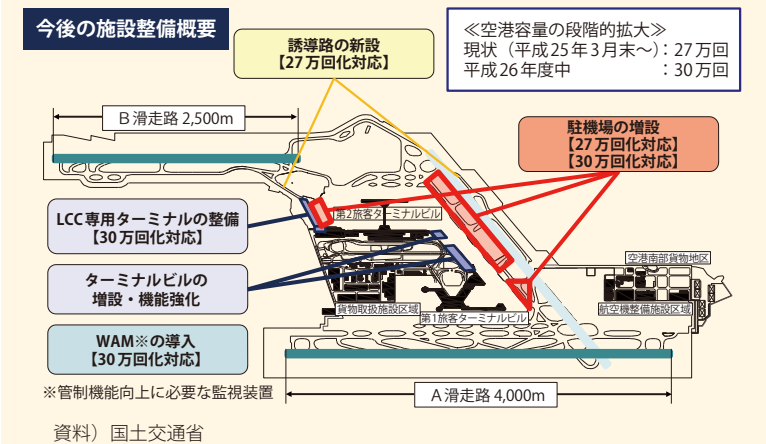
アジアなど海外の旺盛な経済成長を取り込みつつ、世界的な航空自由化に伴う競争環境の変化に対応するため、平成19年より空港容量が逼迫していた首都圏空港を除くオープンスカイ^{注2}を進めてきた。22年10月には成田空港の発着容量の拡大に関する地元合意及び羽田空港の国際化がなされたことから、対象を首都圏空港に拡大し、24年12月までに米国、韓国、シンガポール、マレーシア、香港、ベトナム、マカオ、インドネシア、カナダ、オーストラリア、ブルネイ、台湾、英国、ニュージーランド、スリランカ、フィンランド、フランス、中国、オランダ、スウェーデン、デンマーク、ノルウェー及びタイの計23箇国・地域^{注3}との間で合意が得られた。

^{注1} ローコストキャリア：格安航空会社

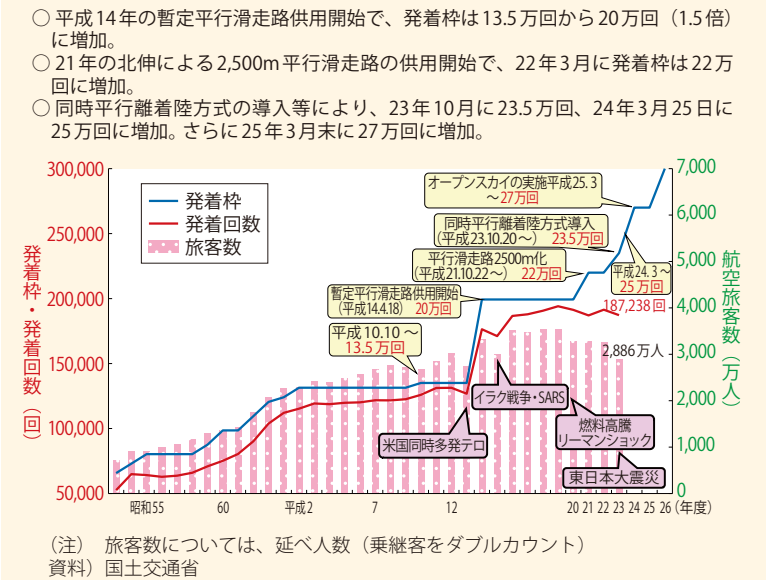
^{注2} 航空会社の新規参入や増便、航空会社間の競争促進による運賃低下等のサービス水準の向上を図るため、国際航空輸送における企業数、路線及び便数に係る制約を二カ国間で相互に撤廃することをいい、近年、世界の多くの国がこれを進めている。

^{注3} 当該23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91%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 成田国際空港における発着回数・旅客数



（注）旅客数については、延べ人数（乗継客をダブルカウント）
資料）国土交通省

③LCCの参入促進

平成24年3月に本邦発のLCCであるピーチアビエーション（株）が就航した。同年7月にはジェットスター・ジャパン（株）、同年8月にはエアアジア・ジャパン（株）が就航した。

LCC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おり、日本再生戦略（24年7月31日閣議決定）では「新規需要の喚起により航空需要の底上げを図り、32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の参入を促進させるため、我が国では大きく2点の施策が行われている。

1点目は安全に関する技術規制のあり方の見直しである。国土交通省成長戦略（22年5月）を踏まえ、航空技術の進歩への対応や利用者ニーズを踏まえた新たな事業運営形態への対応等の観点から、安全の確保を大前提に、技術の進展や国際標準等を踏まえ、航空の安全に関する技術規制（法令・通達・運用）のあり方の見直しを実施した。具体的には、旅客在機中給油の実施や実技試験のシミュレータ化等120項目の要望から100項目の対応を決定した。これにより、利用者利便向上、業務運営の効率化、人材の育成・確保、コスト削減が可能となり、LCCの参入促進にもつながると期待される。

2点目は、LCC専用ターミナルの提供等の環境整備である。24年は、関西国際空港で10月28日に本邦初のLCC専用ターミナル（第2ターミナル）の供用が開始された。成田国際空港では、既存の第2旅客ターミナル南側及び北側にLCCの暫定的な受入施設が整備され、それぞれ同年9月12日及び10月23日に供用が開始されたほか、26年度中の完成を目指してLCC専用ターミナルの整備が図られている。また、那覇空港では24年10月18日に既存施設を活用した暫定LCCターミナルの供用が開始された。既存ターミナルより低コストで利用可能なLCC専用ターミナルの提供等の環境整備を進めることで、LCCの就航促進が期待されている。

④ビジネスジェットの入力促進

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62機の登録（平成23

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いえない。

そこで、我が国ではビジネスジェットの受入れ促進に向けて、成田空港を中心とした環境整備や、ビジネスジェットに関する規制緩和を行ってきている。

成田空港では、24年3月31日よりCIQ施設を備え、プライバシーを確保した専用動線を持つビジネスジェット専用ターミナルの供用開始に続き、4月よりウェブ上で発着枠・駐機スポットの申請が可能になるようにした。

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、成田空港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。

⑤空港整備の現状

（ア）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24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。

（イ）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。

（2）空港運営の充実・効率化

①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1日に新関西国際空港株式会社の下で経営統合が行われた。

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。

②空港経営改革の推進

国管理空港等については、我が国の今後の成長を支える観点から、空港を活用して内外の交流人口拡大等による地域活性化を図ることが重要であり、地域の実情に応じて空港と空港関連企業との経営を一体化し、民間による効率的な空港運営体制を構築していく必要がある。

このような観点から、平成25年4月に国管理空港等についてPFI法を活用した空港の民間運営を可能とするための法案（「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案」）を第183回通常国会に提出した。法案成立後、関係する地方公共団体の意見等も踏まえながら、個別空港ごとの経営改革の具体化を早急に進めていく予定である。

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	エアアジア・ジャパン	ジェットスター・ジャパン
資本金 (準備金含む)	150億円 ANA 38.7% First Eastern-Aviation Holding Limited 33.3% 産業革新機構 28.0%	25億円 (順次50億円まで増資予定) ANA 67% エアアジア 33%	96億円 (今後120億円まで増資予定) 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%
拠点空港	関西国際空港	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
運航路線	内) 関西＝札幌、福岡 (2012年3月1日) 関西＝長崎 (2012年3月25日) 関西＝鹿児島 (2012年4月1日) 関西＝那覇 (2012年10月18日) 際) 関西＝仁川 (2012年5月8日)、 香港 (7月1日)、 台北 (10月16日)	内) 成田＝札幌、福岡 (2012年8月1日) 成田＝那覇 (2012年8月3日) 際) 成田＝仁川 (2012年10月28日) 成田＝釜山 (2012年11月28日)	内) 成田＝札幌、福岡 (2012年7月3日) 成田＝那覇、関西 (2012年7月9日) 関西＝札幌、福岡 (2012年8月24日) 関西＝那覇 (2012年10月28日) 際) 中国、韓国などの短距離 国際線を予定 (2013年中)

資料) 国土交通省

（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^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、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。24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、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、空港に向かう航空機の合流地点における混雑を減少させるため、時刻ベースの順序づけ・間隔設定を行うことや、先行機から発生する後方乱気流の程度を予測し管制間隔の短縮につなげること、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月より4本の井桁配置の滑走路を使用し、他の滑走路に離発着する航空機の間隙を縫って航空機の離発着を行う、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、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く。

（4）国際航空施策の戦略的推進

航空分野における国際業務は、航空交渉、安全・セキュリティ、航空管制等、多岐にわたっている。国際民間航空機関（ICAO）の推計によると、航空交通輸送量は、今後アジア・太平洋地域を中心に増加する見込みであり、平成17年から20年間で年平均5.8%の航空輸送量の成長が見込まれ、37年には世界最大の航空市場に成長するとされている。また、ICAOは、今後10年で、国際航空輸送における重要な基盤である航空交通システムの変革に1,200億ドル（9.84兆円：1ドル82円換算）が世界的に費やされると試算している。成長が見込まれるアジア・太平洋地域に位置する我が国は、ICAOにおけるプレゼンスの拡大を図るとともに、成長の積極的取込みを図ることが重要である。

このような中、国際航空施策を戦略的・総合的に実施するため、24年7月1日、航空局に国際航空戦略本部を設置し、我が国が強みを有する空港インフラや航空管制システム等、航空分野におけるハード・ソフトのインフラ国際展開等の施策の推進を図り、ミャンマー等の相手国における官民セミナー等の開催や、国内施設見学のアレンジ等、官民一体となったセールス活動等を実施した。今後、官民の連携により一層の取組み拡充を図っていく。

注 Collaborative Actions for Renovation of Air Traffic Systems

4 空港への交通アクセス強化

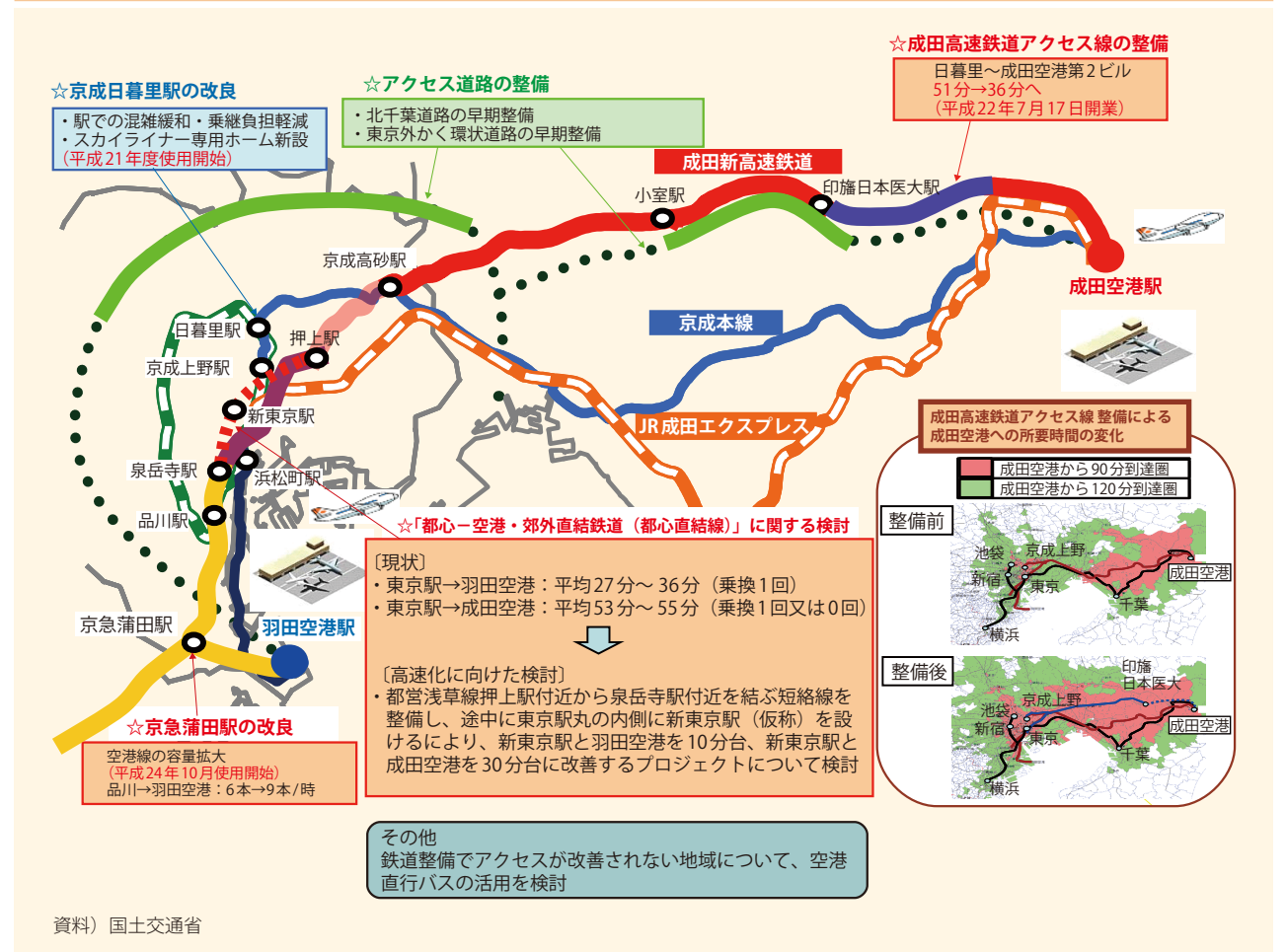
世界の主要空港（ロンドン、パリ、香港等）は、鉄道による都心からの所要時間がおおむね30分以内であるのに対し、成田国際空港は50分台であった。しかし、平成22年7月に北総鉄道と成田国際空港を接続する成田高速鉄道アクセス線が開業したことにより、都心からの所要時間は30分台まで短縮された。また、これに合わせ、京成電鉄日暮里駅における乗換利便性の向上を図るための駅改良を実施した。さらに、自動車による空港アクセス強化のため、東京外かく環状道路東側の整備等、高速道路ネットワークの整備を推進している。

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。

さらに、首都圏の国際競争力を強化していく観点から、都心と東京国際空港（羽田）・成田国際空港、都心と郊外とを直結し、速達性、利便性を向上させるプロジェクトとして「都心―空港・郊外直結鉄道（都心直結線）」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-6-1-9 首都圏空港への交通アクセス強化



第2節 総合的・一体的な物流施策の推進

グローバル・サプライチェーンの深化や地球温暖化対策の必要性の増大等物流をとりまく情勢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、物流施策を総合的・一体的に推進している。なお、同大綱は25年に目標年次を迎えることから、現在、次期大綱の策定に向け、検討を行っているところである。

1 グローバル・サプライチェーンの深化に対応した物流政策の推進

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

我が国産業のアジア地域への進出が加速化する中、アジア各国間の国際物流においても、我が国物流企業が国内において展開しているような質の高い物流サービスの提供が求められており、我が国物流企業の海外展開の推進の重要性が高まっている。しかしながら、我が国物流企業が優位性を持つ質の高い物流システムをアジア地域へ展開するに当たっては、相手国の制度面を含め課題が存在している。このため、相手国と政策対話等を通じて、我が国物流システムの理解促進と導入のプロモーションを行うとともに、制度の改善など物流環境の整備を図る。

（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欧米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の競争力を高めることで、我が国の産業競争力の強化と経済再生を実現するため、欧米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。

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

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

至っていない。さらに、海外トランシップ率^{注1}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ったなしの状況となっている。

こうした状況を踏まえ、22年8月、我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路を維持・拡大させることとし、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たところであり、両港において、コンテナターミナル等のインフラ整備、貨物集約、港湾運営の民営化等のハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施、その機能強化を図っているところである。

また、23年に改正された「港湾法」に基づき、24年10月に阪神港において、同年12月に横浜港において、それぞれ特例港湾運営会社が指定されたところである。その他の国際戦略港湾、国際拠点港湾においても、今後、港湾運営会社が指定される見込みとなっており、効率的な港湾運営の実現を図ることとしている。

②資源・エネルギー等の効率的な海上輸送ネットワークの形成（国際バルク戦略港湾の機能強化）

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の実現は喫緊の課題となっている。

しかし、世界的にバルク貨物輸送船舶の大型化が進展し、近隣諸国ではこれに対応した港湾施設の整備が進行している一方、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状況にある。また、我が国では、国全体としての資源・エネルギー等の需要は大きいものの、国内の需要は分散しており、個々の事業者の輸入量は小さいことから、個々の事業者単位では船舶の大型化のメリットが出にくい構造となっている。

このため、大型船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進を図り、国際バルク戦略港湾を拠点とした国全体としての効率的な海上輸送ネットワークを形成することにより、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。

今後も継続的に「日本海側拠点港の形成に関する検討委員会」を開催し、港湾管理者から提出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港湾関連手続の高度化

シングルウィンドウシステムの次期更改に向け船舶の入出港時に必要な港湾関連手続の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2}の機能強化や貨物積替

注1 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

注2 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

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。

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や円高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ることを踏まえ、主要都市間等を連絡する高規格幹線道路や大都市圏環状道路の整備、空港・港湾へのアクセス道路の整備等を進めるとともに、国際海上コンテナ積載車両が積み替えなく通行できる道路網の構築を図る。また、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たSea & Railの活用を促進する。

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

1. で記載した取組みに加え、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、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。コンテナ列車の長編成化及び列車増発などによ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。このほか、博多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25年3月末までに22都市、29箇所の流通

業務市街地^{注1}の整備が行われ（うち27箇所が稼働中）、流通業務施設の適切かつ集約的な立地により都市の流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図っている。

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。24年3月末現在で、88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。25年3月末時点で同法に基づく総合効率化計画の認定は184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23年度の鉄道旅客の輸送人員は、前年度と比較して横ばいである。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、民営鉄道は減少している。

23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の中止や輸送ルート寸断の影響で年間輸送トン数、輸送トンキロともに減少となった。

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、交通系ICカードの導入が進んでおり、25年3月23日から、JR5社と首都圏、名古屋圏、近畿圏及び九州圏の主な私鉄がそれぞれ発行する合計10種類のICカード乗車券の相互利用が開始され、更なる利用者の利便性の向上が期待される。

②JR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

^{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

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り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ところである。

(2) 鉄道車両工業

鉄道新造車両及び鉄道車両部品（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23年度の新造車両数は1,807両、生産金額は1,778億円で、鉄道車両部品の生産金額は2,720億円となっている。

このうち、新造車両の生産金額の構成比は、国内向け96.3%、輸出向け3.7%であり、生産金額は22年度比で国内向けは11.0%、輸出向けは69.6%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。

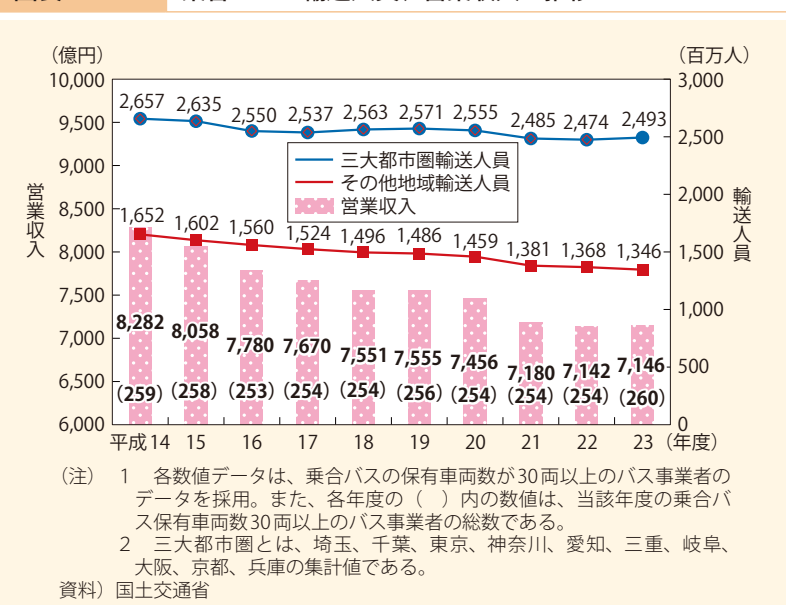
2 自動車運送事業の動向と施策

(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。

図表II-6-3-1 乗合バスの輸送人員、営業収入の推移



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。

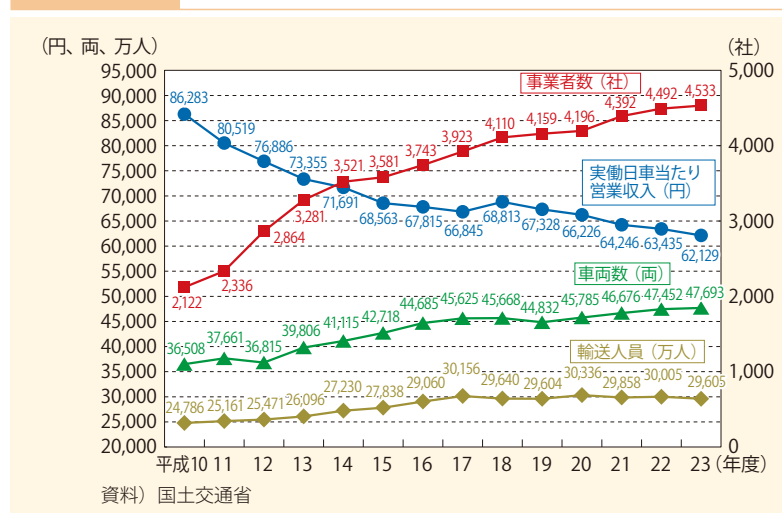
③ タクシー事業

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「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り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、関係者による取り組みが進められている。

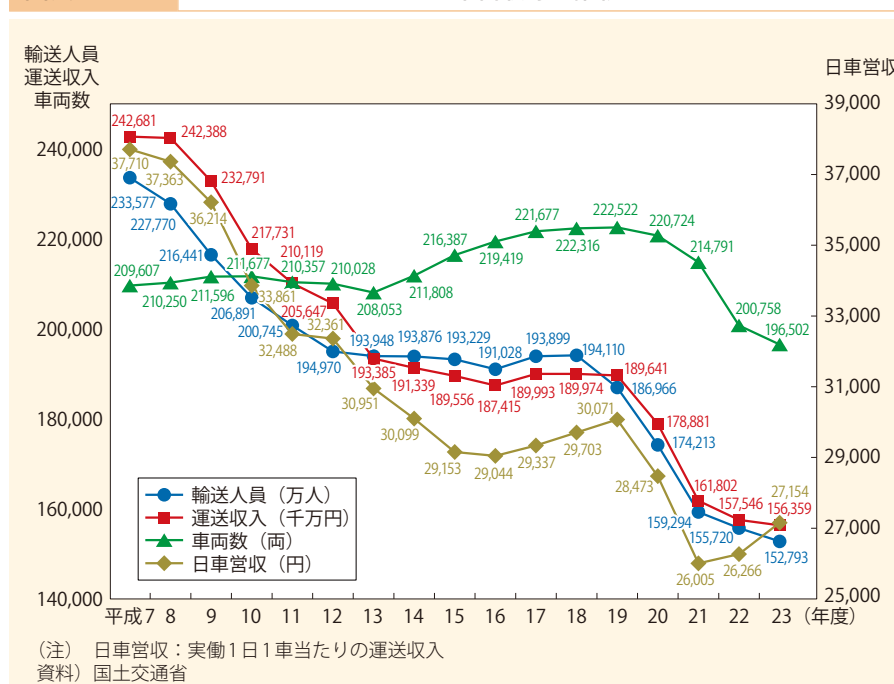
(2) 自動車運転代行業

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している。なお、24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8,838者となっている。

図表II-6-3-2 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-6-3-3 ハイヤー・タクシーの日車営収等の推移



(3) 貨物自動車運送事業

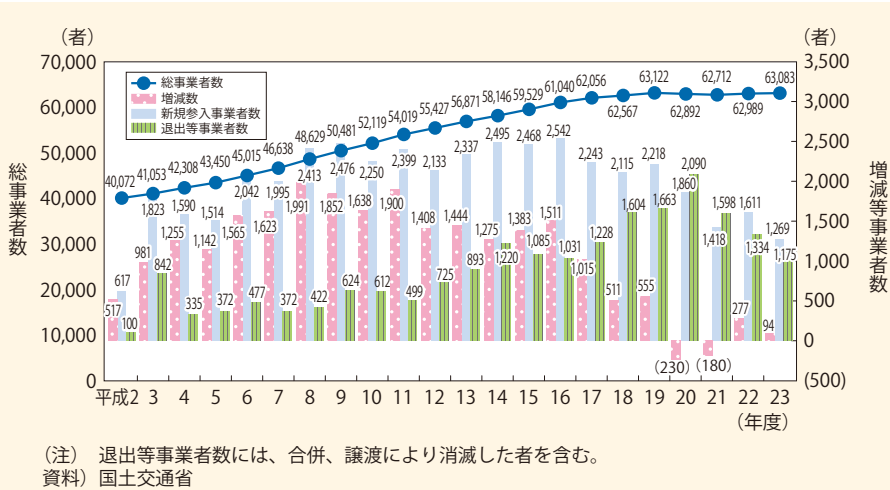
貨物自動車運送事業者数は長期にわたり増加していたが、平成20年度以降は新規参入事業者数と退出事業者数が拮抗しており、事業者数は約63,000者とほぼ横ばいで推移している。

景気低迷に伴う荷動き減少、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。

こうした状況の下、事業者の運行の安全確保を図りながら、今年度は、環境対応車の普及支援を拡大するとともに、今後の施策については有識者等から構成される「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」のワーキンググループにおいて議論が重ねられ、10月に報告書が取りまとめられた。

現在は、報告書の提言を踏まえ、事業参入時の安全基準の強化、荷主との間の書面契約の推進、貨物自動車運送適正化事業の充実等の対策について推進を図っているところである。

図表 II-6-3-4 トラック事業者数の推移



3 海事産業の動向と施策

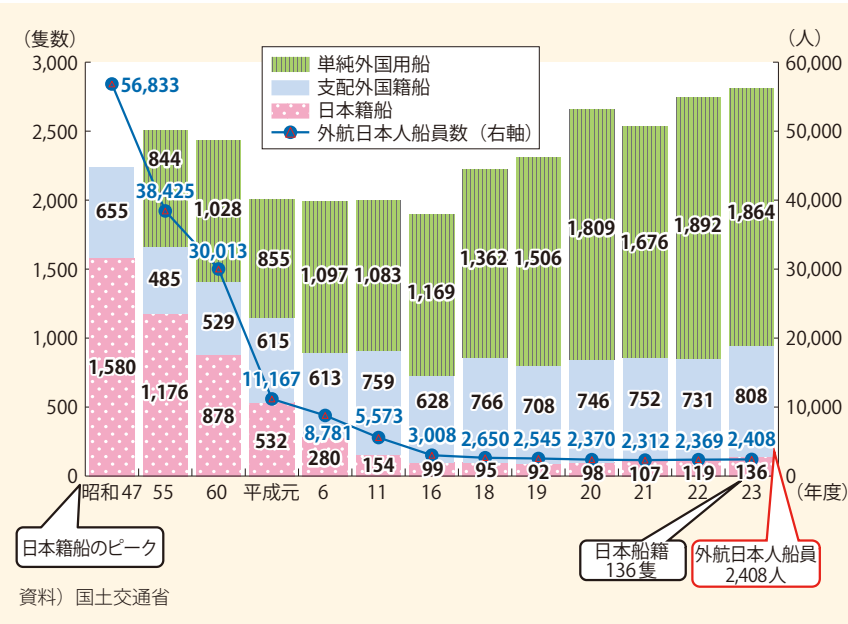
(1) 安定的な海上輸送の確保

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て、平成20年にトン数標準

図表 II-6-3-5 我が国商船隊・外航日本人船員数の推移



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10社がその適用を受け、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年度税制改正大綱においては、トン数標準税制を拡充し、適用対象船舶に準日本船舶を加えることとされており、日本船舶の増加のベ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5万7千人から約2千4百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。

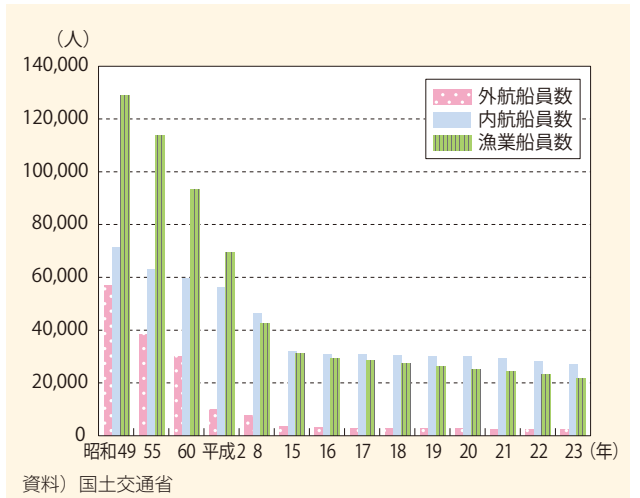
このため、外航日本人船員についてはトン数標準税制等を通じ、内航船員については船員計画雇用促進等事業を通じ、日本船舶・船員確保計画の認定を受け、その計画に従って船員を計画的に確保・育成する事業者を支援している。

また、優秀な船員の確保・育成を図るべく、平成24年3月に取りまとめた「船員（海技者）の確保・育成に関する検討会」の報告を踏まえ、海運業界、船員教育・訓練機関等の船員養成に関するステークホルダーの強力な連携・協力の下に、外航海運・内航海運のニーズに応じた即戦力を備えた新人船員養成のための効率的・効果的な教育・訓練の実施、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、水産系高等学校卒業者に係る資格制度の改善等による新たな供給源からの多様で優秀な人材の確保等についての具体的な方策を進めているところである。

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、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。

^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-6-3-6 日本人船員数の推移



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）航海訓練所があり、（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再教育等を実施しており、（独）航海訓練所では、（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、老朽化した大型タービン練習船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23年の世界の海上荷動き量は、89億4,700万トン（前年比4.1%増）で、23年の我が国の海上貿易量は9億0,252万トン（前年比1.4%減）となった。

23年度の外航海運は、新興国経済は堅調に成長したものの、米国経済の景気回復の遅れ、長引く欧州の財政・金融問題、中国の金融引き締め等を背景に世界全体の経済が低成長に留まる中、海運市場の低迷、著しい円高の進行、燃料油価格の高騰等により事業環境が大変厳しいものとなった。

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22年4月1日現在の事業者数は964事業者、22年度の輸送人員は8,505万人（前年度比7.7%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月には船舶管理会社を活用した内航海運の活性化に向けた取り組みとして「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・公表したところである。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（24年4月1日現在で新規許可39件、業務範囲変更229件、運賃・料金属届出1,122件）。

（３）造船産業

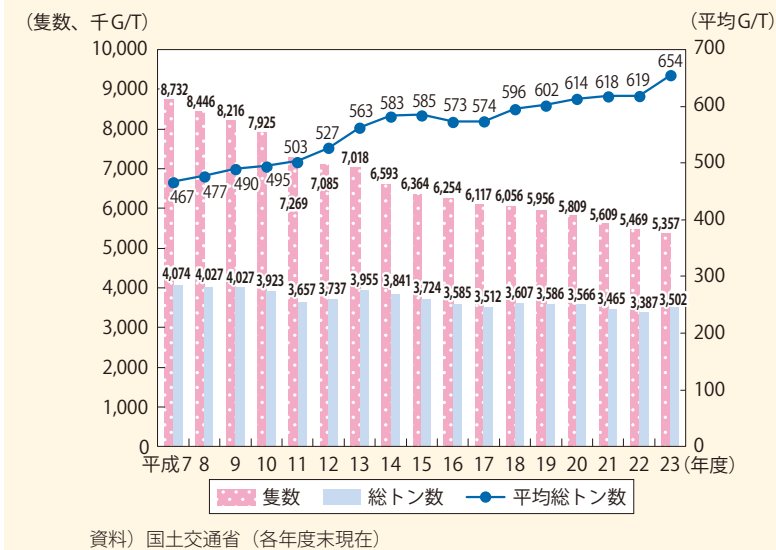
①造船産業の現状

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。

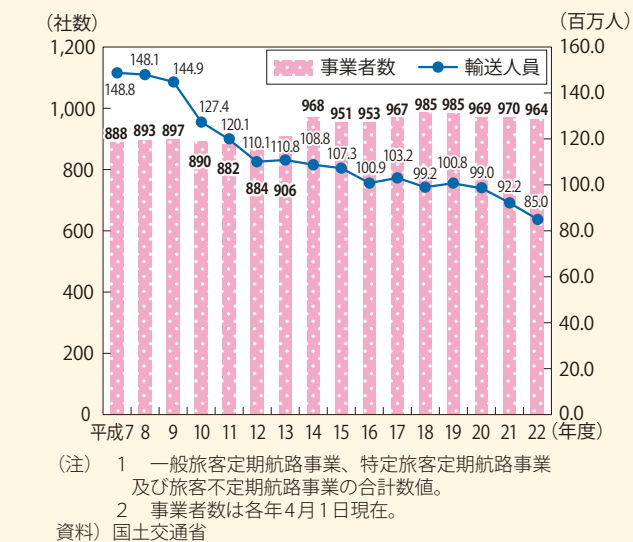
造船業については、世界経済の好況に伴う海上輸送の増加等を背景とした平成20年夏までの造船発注ブームにより、中国、韓国が建造能力を急拡大し、世界の24年の新造船建造量は9,527万総トン（我が国建造量は1,743万総トン、世界シェアの18%）となった。一方、20年秋の世界経済の減速を受けて新造船受注は急落し、加えて、

^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

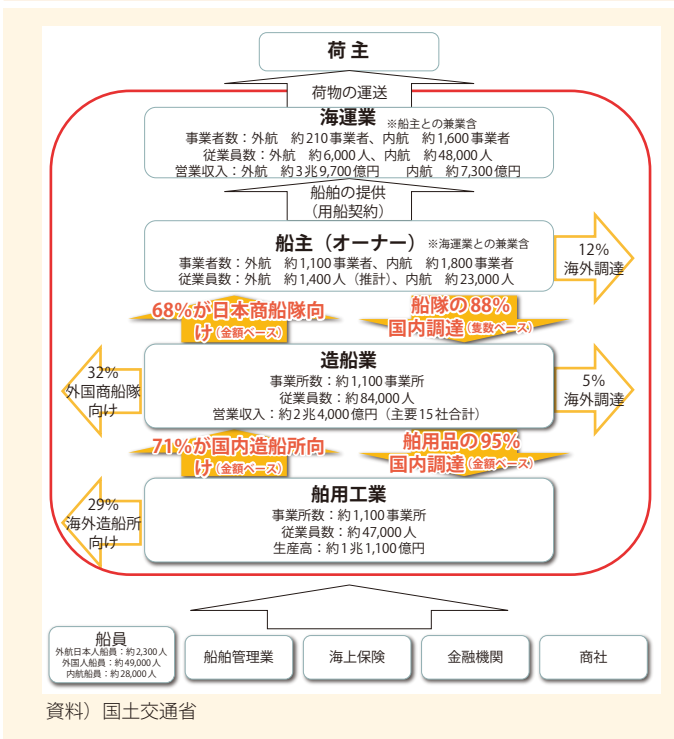
図表Ⅱ-6-3-8 内航船舶の推移



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

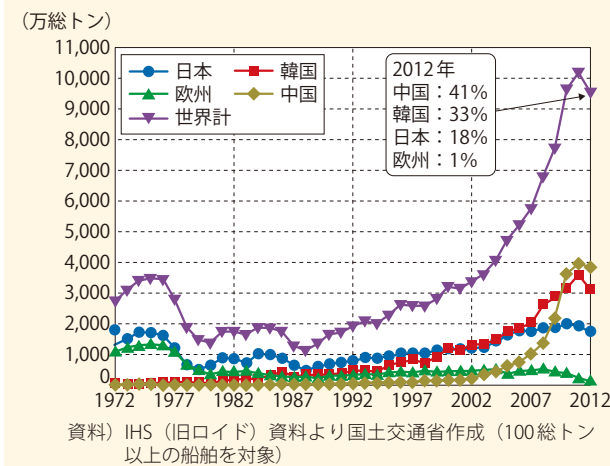


図表Ⅱ-6-3-9 我が国の海事産業クラスター

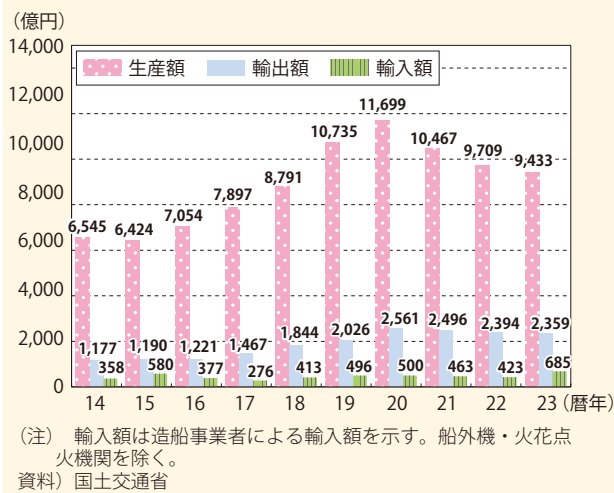


欧州の金融不安を背景に不透明感が強まっており、長期間の円高の影響も相まって、我が国造船業の事業環境はますます厳しいものとなっている。

図表Ⅱ-6-3-10 世界の新造船建造量の推移



図表Ⅱ-6-3-11 我が国の船用工業製品生産・輸出入実績



我が国船用工業製品（船外機を除く）については、23年の生産額9,433億円（前年比約2.8%減）、輸出額2,359億円（前年比約1.4%減）となった。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。

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、我が国主導で導入された国際海運におけるCO₂排出規制に係る国内の法整備を進めるとともに、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た。また、平成24年度からは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事業を新たに開始している。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、船舶の革新的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、新市場・新事業への展開については、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を推進する。具体的には、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や海洋資源開発関連技術開発支援等により、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認し、海洋関連市場を創出する。また、浮体式洋上風力発電施設については、24年4月に技術基準を策定したところであり、今後は国際標準化の主導により国際競争力強化を図っていく。

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

4 航空事業の動向と施策

平成23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7,905万人（前年度比約3.8%減）と5年連続で減少、国際旅客も1,259万人（前年度比約8.1%減）と4年連続で減少しており、航空を取り巻く環境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28日に会社更生手続が終結しており、24年9月19日に東京証券取引所に再上場し、企業再生支援機構による支援を完了した。同年5月14日に発表された23年度決算においては、営業利益2,049億円と過去最高を計上した。

今後は、「JALグループ中期経営計画（2012年度～2016年度）」の期間中、日本航空において企業再生が適切かつ確実に行われているか、また、公的支援によって航空会社間の競争環境が不適切に歪められていないかを確認するため、定期的又は必要に応じ、日本航空に対し再生の進捗状況について報告を求め、その状況を監視し、必要に応じ、指導助言を行うこととしている。

このほか、24年3月1日からピーチアビエーション（株）が、関西国際空港を拠点に運航開始、ジェットスター・ジャパン（株）は同年7月3日から、エアアジア・ジャパン（株）は同年8月10日からともに成田国際空港を拠点に運航開始している。各社ともLCC事業としての低コスト運航による低価格運賃設定を通じて、新たな需要層を創出することが期待されている。

5 貨物利用運送事業の動向と施策

貨物利用運送事業^注は、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

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

後、新規参入が着実に増加しており、倉庫事業者数は平成23年度末現在、5,902者（13年度末比847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。

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 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。

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2.6%、法人数の10.8%（平成23年度）を占める重要な産業の一つである。

リーマンショック以降減少が続いた住宅着工戸数も平成21年8月を底に緩やかに回復を続け、一時東日本大震災の影響で落ち込みを見せるもその後は徐々に回復し、23年7月末が着工期限の住宅エコポイントに関連する駆け込み需要が膨らむなど、底堅く回復傾向にある。

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23年度の成約件数が13.6万件（前年度比4.4%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、24年3月末現在で1,579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、123,922業者（平成24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、23年度の監督処分件数は358件（免許取消216件、業務停止54件、指示88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、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ところであり、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。

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。

（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23年度末において2,391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23年末現在で約2,500兆円となっている^{注1}。

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、24年度は19年度以来4年ぶりとなる新規上場が再開され24年度の1年間で6件の新規上場が行われた。25年3月末現在、39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10兆円、不動産投資証券の時価総額約7兆円となっている。

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、震災発生直後の23年3月15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れ等の基金が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回復してきている。25年3月末現在1642.79ポイントまで回復し、20年1月以来の水準となっている。

②不動産市場の条件整備

国土交通省では、不動産市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図るため、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25年3月現在の提供件数は、1,614,213件、Webアクセス総数は、約3億4千万件）。

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。

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

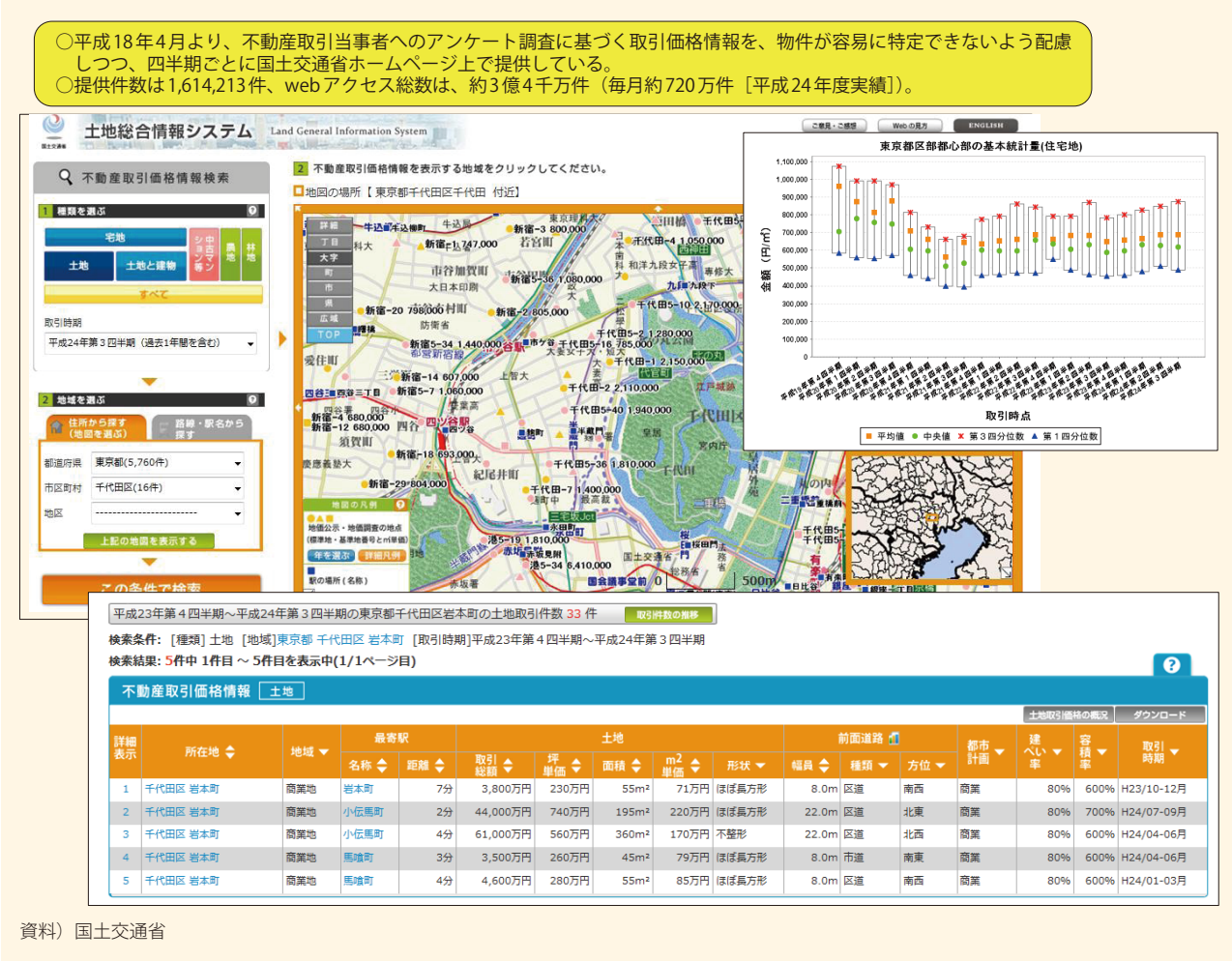
注2 <http://www.land.mlit.go.jp/webland/>

注3 <http://www.contract.reins.or.jp/>

注4 <http://www.fudousan.or.jp/>

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（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。

図表Ⅱ-6-3-13 土地総合情報システム



③税制の活用

平成25年度税制改正においては、土地の売買による所有権の移転登記等に対する特例措置（登録免許税）やJリート及び特定目的会社が不動産を取得する場合における不動産流通税（登録免許税及び不動産取得税）の特例措置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。あわせて、不動産市場の国際化や民間における多様な鑑定評価ニーズへの対応のため、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、不動産鑑定評価基準等の見直しに向けた検討を行っている。

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「不動産特定共同事業法の一部を改正する法律案」を第183回国会へ提出したところである。

また、老朽・低未利用不動産について、国が民間投資の呼び水となるリスクマネーを供給することにより、民間の資金やノウハウを活用して、耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成を促進し、オフィスビル等既存ストックにおける低炭素化や地域の拠点となる駅前等の再整備など、地域の再生・活性化に資するまちづくり及び地球温暖化対策を推進するため、耐震・環境不動産形成促進事業を創設した。

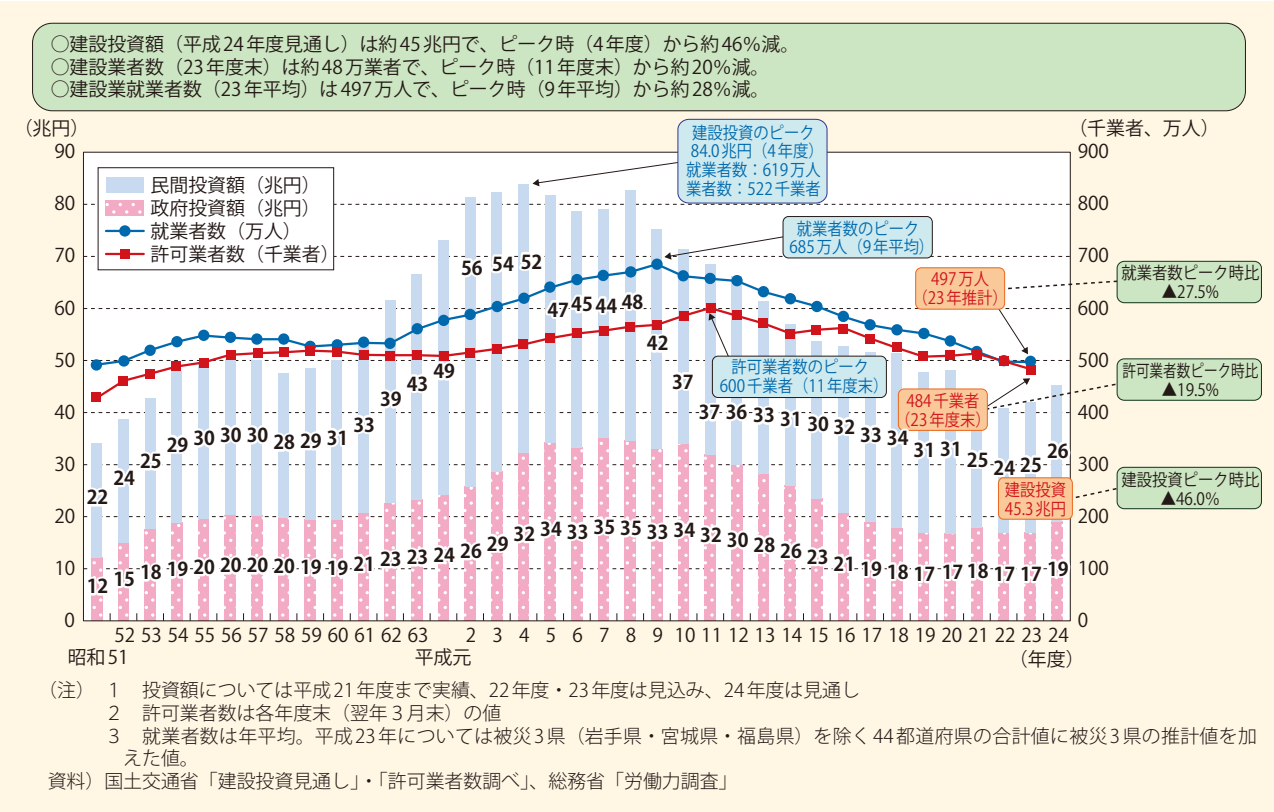
さらに、持続可能な不動産ストックの形成に向けて、市場参加者が情報交換し、共通認識を醸成する場として、「環境不動産懇談会」を開催するとともに、環境不動産ポータルサイト^注を通じて情報発信を行っている。

9 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



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

(2) 建設産業の再生と発展のための方策の具体化に向けた検討

平成23年6月に「建設産業の再生と発展のための方策2011」が、24年7月には「建設産業の再生と発展のための方策2012」が建設産業戦略会議において取りまとめられた。

これらを受け、将来的にも地域を支え得る足腰の強い建設産業の構築及び将来にわたる工事の品質の確保を図るため、国土交通省では、①専門工事業者等評価、②建設技能労働者の「見える化」、③登録基幹技能者の更なる普及、④技能労働者に対する教育訓練、⑤戦略的広報といった人材の確保・育成のため方策について検討を行う「担い手確保・育成検討会」を24年9月に開催し、25年3月に大きな方向性を提示した。

また、新たな事業ニーズや多様なプロジェクトに対応した適切な契約方式を当事者間で円滑に採用できるよう、多様な契約方式を検討・普及・啓発するため「多様な契約方式活用協議会」を24年10月に設置し検討を進めている。

(3) 公正な競争基盤の確立

建設投資が急激に減少する中で「技術力・施工力・経営力に優れた企業」が生き残り、成長するための競争を実現するためには、建設業者における法令遵守の徹底を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。

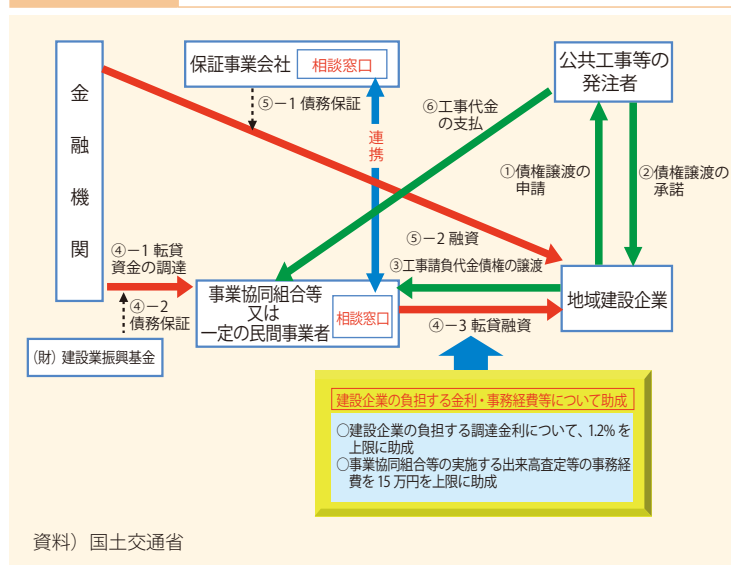
(4) 建設業への金融対策

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月から実施されており、25年2月には事業期間を25年度末まで延長した。

図表II-6-3-15 地域建設業経営強化融資制度



②下請債権保全支援事業

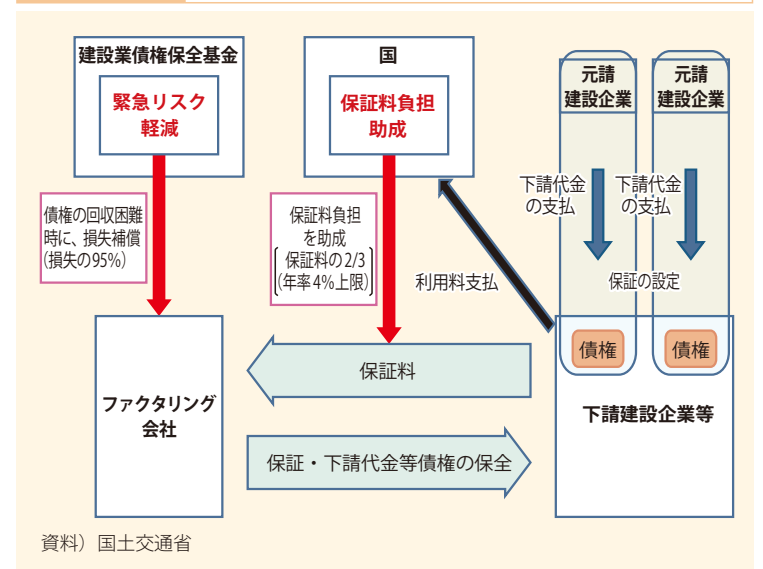
下請債権保全支援事業は、ファクタリング会社^注が、下請建設企業等が元請建設企業に対して有する工事請負代金等債権の支払を保証する場合に、保証時における下請建設企業等の保証料負担を軽減するとともに、保証債務履行時のファクタリング会社の損失を補償することにより、積極的な債権の支払保証を促進する事業である。

本事業は平成22年3月に創設されたが、25年2月事業期間を25年度末まで延長した。

③建設業災害対応金融支援事業

平成24年度補正予算において、中小・中堅建設企業による災害対応等のための機械購入を図るため、中小・中堅建設企業による災害時において使用される代表的な建設機械の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軽減するために行う建設業災害対応金融支援事業を創設した。

図表II-6-3-16 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・技能者の能力が生産の成否を左右する「人」が支える産業であるが、建設投資の大幅な減少、就業者数の減少等を背景に、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、加入義務のある社会保険等の法定福利費を適正に負担しない企業が多く存在し、技能労働者の最低限の福利が確保されず、若年入職者減少の一因となっているほか、真面目に保険に加入する企業ほど競争上不利という状況が生じている。

このため、行政、元請業者、下請業者が一体となって総合的に社会保険加入を推進するとともに、技能労働者の技能の「見える化」等の検討や、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25年4月1日現在で39,043人(30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

①地域建設業の経営支援

「建設企業の連携によるフロンティア事業」により、91の連携体の新事業展開に対して助成を行う

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。

とともに、全国11箇所及び東京で連携体による事業成果報告会を開催した。

また、中小・中堅建設企業の新事業展開、企業再編・廃業等の経営戦略の実現を支援するため、建設業経営戦略アドバイザーが経営戦略相談窓口で申し込んだ建設企業に対して電話・訪問アドバイスを実施した。相談企業のうち46企業に対して、同アドバイザー等から構成される支援チームが計画策定支援等を行った。また33道府県及び330金融機関とのパートナー協定を締結し、相談支援体制の更なる強化を図った。

②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）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行っている。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15%を占めている。近年では施行体制の重層化により安全管理の一元化が難しくなる傾向に対応し、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23年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では41件（仲裁5件、調停30件、あっせん6件）、都道府県建設工事紛争審査会では123件（仲裁18件、調停86件、あっせん19件）となっている。

注 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

コラム

地域のニーズを取り込み、再生を目指す 中小建設企業の取組み～建設サービス業～

（株）小坂田建設は昭和30年の創業以来、岡山県の中山間地域にある旧建部町（現在は岡山市に編入）で、公共工事を中心に営業してきた中小建設企業です。昨今の公共事業予算の削減を受け、平成13年から9期連続で赤字決算が続くなど、同社もまさに倒産一步手前の状況にありました。

そんな同社が生き残りのためにたどりついたのが「小さなことはやらしてもらえない」という建設業のイメージを全面的に変えることで地域のニーズを取り込む戦略でした。21年春、同社は、トイレ詰まり、雨どいの掃除、庭の雑草取り等の家まわりから、お墓掃除、田んぼに水を入れやすくする、蜂の巣撤去等といったことまで、地域住民の暮らしの中での困りごと全般に、本業の建設業にとらわれずにワンストップ対応する「建設サービス業」をスタートさせました。同時に少額の工事でも赤字にならないよう、現場毎の日々の採算を把握する原価管理ソフトを導入しました。

建部町の住民約6,000人の内、一部エリアを除き、ほとんどがそれまで同社のことを知りませんでした。住民の交流の場にもなるような自社のお仕事紹介イベントの定期開催や毎月の新聞折込通信など「知ってもらう」ための懸命な営業活動が実り、このサービスは住民に徐々に受け入れられ、また困りごとを解決することで築いた住民との信頼関係が後押しとなり、同社は墓地の改修や住宅リフォーム等の比較的大きな工事を受注するようになります。結果として業績は徐々に上向きに転じ、24年度には3期連続で黒字となるまでに回復しました。

同社は現在、国土交通省「建設企業のための経営戦略アドバイザー事業」の専門家派遣も利用しながら、「建設サービス業」のうち、サービス体制が十分でない建築リ

フォーム分野や農業分野で、顧客の多様・多方面な要望に十分に応えるための仕組みづくりを進めています。

公共事業関係予算が限られる中、公共事業を中心に取り組んできた同社がこのような形で地域住民のお困りごと解決を糸口に民間工事にシフトし、再生の道筋をつけたことは、今後の地域の中小建設企業にとって、一つの示唆となるのではないだろうか。



資料）（株）小坂田建設

建設サービス業として対応している作業



資料）（株）小坂田建設