

# 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

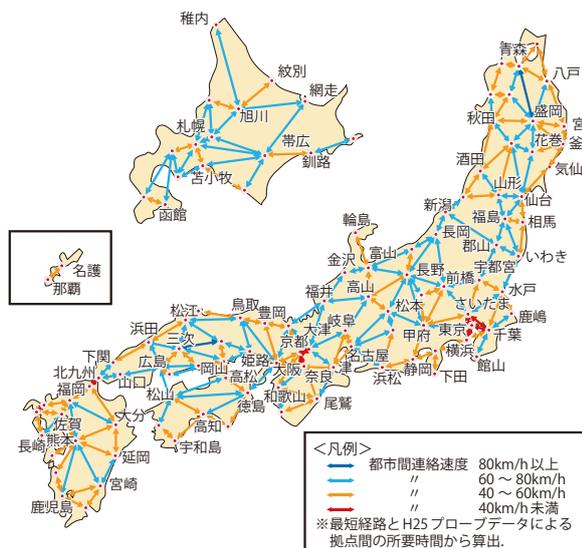
#### 1 幹線道路の整備

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、幹線道路ネットワーク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。また、欧米において高速道路は平均4車線以上であるのに対し、日本は片側1車線が3割以上を占めている。

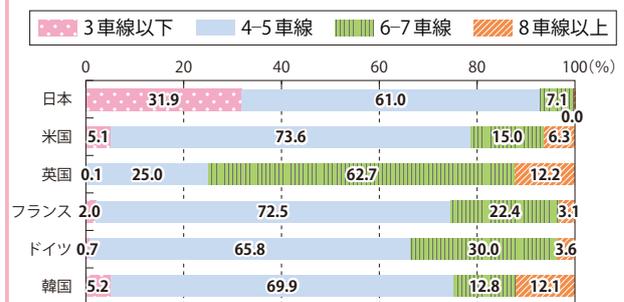
高速道路は一般道路と比べて、死傷事故の起こりやすさは約10分の1、二酸化炭素の排出量は約3分の2、車線当たりの走行台数は約7倍と、「安全でクリーン」であるとともに、災害時には「命の道」として機能する。高速道路ネットワークをしっかりとつなぐとともに、賢く使う取組みを推進する。

図表 II-6-1-1 都市間連絡速度



資料) 国土交通省

図表 II-6-1-2 高速道路の車線数別延長の構成比



出典) 日本：道路交通センサス (H22) 日本：高規格幹線道路  
 米国：National Transportation Atlas Database 都市高速道路  
 地域高規格道路  
 英国・フランス・ドイツ：TOMTOM MultiNet 米国：インターステート (Interstate)  
 韓国：韓国国土交通部統計 (2012年末) 英国：モーターウェイ (Motorway)  
 フランス：オートルート (Autoroute)  
 ドイツ：アウトバーン (Autobahn)  
 韓国：Expressway

資料) 国土交通省

## 2 幹線鉄道ネットワークの整備

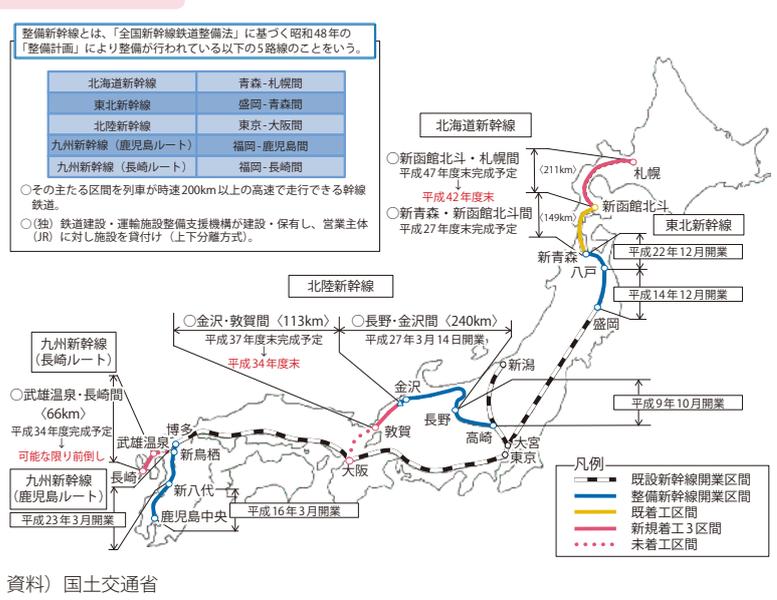
### (1) 新幹線鉄道の整備

新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系であり、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらす。また、新幹線は安全（昭和39年の東海道新幹線の開業以来、乗客の死亡事故はゼロ）かつ環境にもやさしい（鉄道のCO<sub>2</sub>排出原単位（g-CO<sub>2</sub>/人キロ）は航空機の1/5、自家用車の1/8）という優れた特性を持っている。整備新幹線<sup>注</sup>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）、27年3月に北陸新幹線（長野・金沢間）が開業した。さらに、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、27年度末の完成・開業を目指して、着実に整備を進めているところである。

また、24年6月に着工した区間（北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（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」（27年1月14日政府・与党申合せ）により、開業時期の前倒しが決定されたところである。具体的には、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）は47年度から5年前倒しし42年度末、北陸新幹線（金沢・敦賀間）は37年度から3年前倒しし34年度末の完成・開業を目指し、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）は完成・開業時期を34年度から可能な限り前倒しすることとされ、現在、着実に整備を進めている。

中央新幹線については、22年3月より交通政策審議会において審議が行われ、23年5月、営業主及び建設主体を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・名古屋間を39年、名古屋・大阪間を57年に開業予定としており、「環境影響評価法」に基づき、26年4月に東京・名古屋間の環境影響評価書を国土交通省に送付した。国土交通大臣は、26年6月の環境大臣意見を勘案し、26年7月にJR東海に対して意見を述べた。その後、同年8月にJR東海は国土交通大臣意見を勘案し補正した環境影響評価書を公告・縦覧するとともに、国土交通省に対して「中央新幹線品川・名古屋駅間工事実施計画（その1）」を申請し、同年10月の国土交通大臣からの認可を受け、現在、本格的な工事の実施に向けた準備を進めているところである。

図表 II-6-1-3 整備新幹線の現状



注 「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、昭和48年に決定された整備計画に定められている5路線

## コラム

## 東海道新幹線開業50周年について

Column

平成26年10月、東海道新幹線が、昭和39年に「夢の超特急」として東京・新大阪間で開業してから50周年を迎えました。

東京・名古屋・大阪の三大都市圏を結ぶ東海道新幹線は、開業以来この50年間で、56億人を輸送するなど、人々の交流の機会を増大させ、我が国の基幹的な高速交通体系として、国民経済の発展、国民生活領域の拡大等に寄与してきました。

開業当時毎時2本・1日60本であった東海道新幹線の運転本数は、1時間当たり最大15本・1日324本へと増加しました。最高時速は、開業当時の200km/時から285km/時に向上し、東京・新大阪間の所要時間を開業当時の4時間から最短で2時間22分へ短縮するなど、速達性・利便性を向上させてきました。(27年3月ダイヤ改正)

さらに、東海道新幹線は、これまで乗客の死亡事故を1件も発生させておらず、かつ、1時間に15本という高密度輸送を行っているにもかかわらず平均の遅延時間が1分未満であるなど、安全性や定時性の面において優れた実績を残しています。また、二酸化炭素排出量も他の交通機関に比して極めて小さいことも特徴の1つとして挙げられます。

こうした東海道新幹線の発展は、その後の新幹線整備にも影響を与え、東海道新幹線に続き、山陽新幹線、東北新幹線、上越新幹線、北陸新幹線（長野新幹線）、九州新幹線などの整備が順次進められてきました。27年3月14日には北陸新幹線（長野・金沢間）が開業したところですが、27年度末には北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の開業を迎えることとなり、これによって、北海道から九州まで新幹線がつながることになります。

また、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については47年度末から5年、北陸新幹線（金沢・敦賀間）については37年度末から3年、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については34年度から可能な限り、開業時期を前倒すこととなりました。

さらに、26年12月には、超電導リニア方式による中央新幹線（東京・名古屋間）の着工がなされたところであり、今後新幹線ネットワークは着々と充実していくこととなります。

新幹線鉄道 開業50周年記念貨幣  
(表面) (裏面)



0系新幹線と富士山と桜



0系新幹線（虹色発色）

資料) 財務省

## (2) 技術開発の促進

### ① 超電導磁気浮上式鉄道（超電導リニア）

超電導リニアについては、平成9年から山梨実験線先行区間において走行試験が行われ、21年7

月に開催された「実用技術評価委員会」において、「超高速大量輸送システムとして運用面も含めた実用化の技術の確立の見通しが得られた」との評価を受けた。25年8月からは、山梨実験線全線において、車両や推進コイル等について実用化仕様を最終検証するための走行試験が実施されている。

②軌間可変電車（フリーゲージトレイン）

新幹線と在来線の直通運転が可能となるフリーゲージトレインについては、九州新幹線や北陸新幹線への導入実現を目指し、技術開発を進めているところである。平成26年度に引き続き、九州新幹線（長崎ルート）への導入に向けた耐久性の検証のための技術開発を推進するとともに、北陸新幹線への導入に向けた雪対策（耐雪・耐寒化）に関する技術開発を本格化する。

3 航空ネットワークの整備

航空については、交通政策審議会航空分科会基本政策部会において、平成24年10月より、今後の航空のあり方に関する審議が重ねられ、26年6月にとりまとめが行われた。本とりまとめにおいて、

- ①航空ネットワークの構築のための強固な基盤づくり、
- ②充実した航空ネットワークの構築と需要の開拓、
- ③質の高い航空・空港サービスの提供の三本柱について、中長期的に目指すべき方向が示されている。

(1) 航空ネットワークの拡充

①首都圏空港の機能強化

我が国のビジネス・観光両面における国際競争力を強化するため、我が国の成長のけん引車となる首都圏空港の機能強化を図っており、平成27年3月に羽田・成田両空港の年間合計発着枠75万回化を達成した。

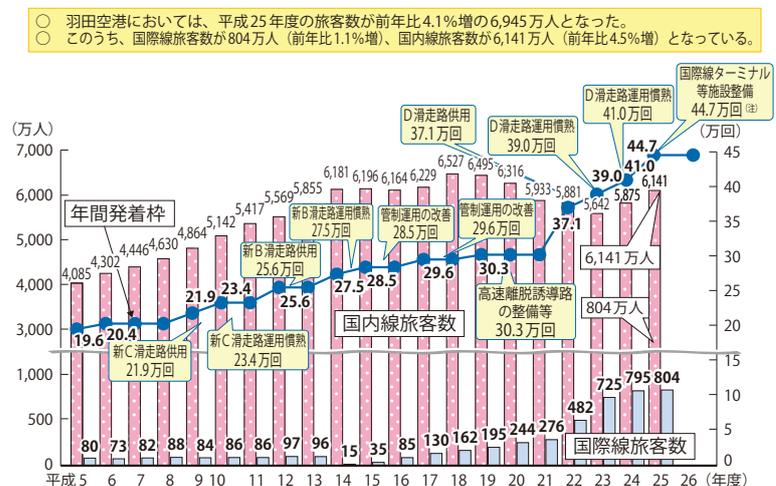
東京国際空港（羽田）については、国際線旅客ターミナルビルの拡張等により、26年3月より国際線の発着枠を3万回増枠し、年間発着枠45万回化を実現した。これによりアジア長距離や欧米を含む高需要・ビジネス路線を24時間展開している。また、同年12月にC滑走路延伸部分を供用した。引き続き、際内トンネルの整備を進め、国際・国内乗継機能を強化していく。

図表 II-6-1-4 東京国際空港の概要



資料) 国土交通省

図表 II-6-1-5 東京国際空港の旅客数・発着回数の推移



(注) 平成25年度末  
 資料) 国土交通省

一方、成田国際空港については、LCCターミナルの整備等により、27年3月に年間発着枠30万回化を実現した。今後とも、LCCを含む国際・国内の航空ネットワークの充実を図り、アジアのハブ空港としての地位を確立していく。

また、75万回化達成以降においても、首都圏の国際競争力の強化、地方への世界の成長力の波及、訪日外国人旅行者2,000万人の政府目標の実現や2020年オリンピック・パラリンピック東京大会への万全な対応のため、首都圏空港の更なる機能強化に向けた取組みを進めている。

具体的には、学者・専門家で構成される委員会において首都圏空港の機能強化方策に関する技術的な検討を行い、26年7月に羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直しや成田空港における管制機能の高度化等により、2020年までに最大で7.9万回の増枠が可能であること等を中間的に取りまとめた。続けて、機能強化方策の具体化に向け、同年8月に関係自治体や航空会社等の関係者が参画した協議会を設置し、関係者との協議を開始した。引き続き、精力的に関係者と協議を進めていく。

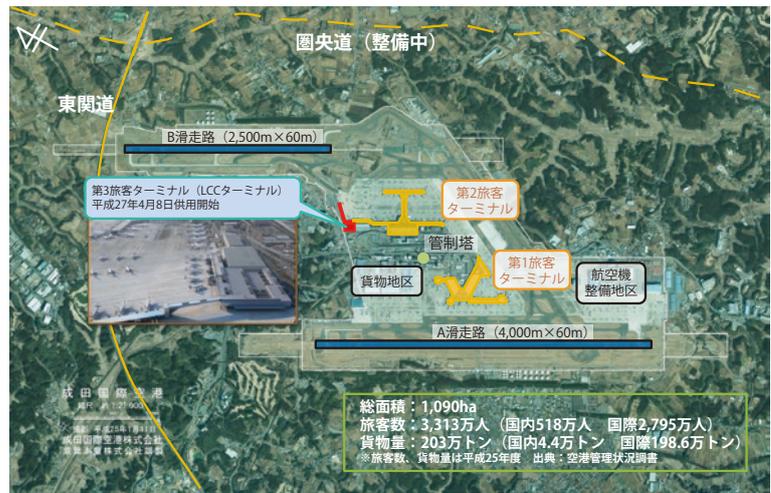
### ②オープンスカイの戦略的な推進

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、首都圏空港を含むオープンスカイ<sup>注1</sup>を戦略的に推進し、平成27年3月までに合計で27箇国・地域<sup>注2</sup>との間でオープンスカイを実現することとなった。また、26年10月には日・ASEAN航空協定締結に向け、ASEANとの議論を開始した。

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

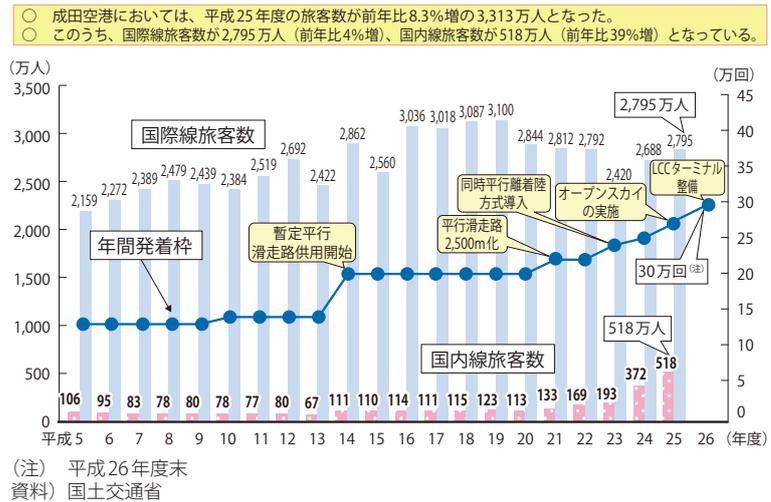
**注2** 当該27箇国・地域との間の旅客数は、我が国に発着する総旅客数の約94%を占めている。

図表II-6-1-6 成田国際空港の概要



資料）国土交通省

図表II-6-1-7 成田国際空港の旅客数・発着回数の推移



### ③ 関西国際空港及び大阪国際空港に係るコンセッションの実現

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

同社は、LCCをはじめとする旅客ネットワークの拡大や貨物ハブ化等、積極的な取組みを進め、両空港の事業価値の増大を図るとともに、26年7月25日に「PFI法」に基づく実施方針を策定・公表し、同年11月12日には募集要項等を策定・配布開始したのに続き、同年12月26日には参加資格審査通過者を公表する等運営権者の公募・選定手続きを進めており、27年度中のコンセッションによる運営委託を目指している。

### ④ 空港整備の現状

一般空港等の整備については、ハード・ソフト施策の組合せや既存空港の有効活用を中心とした質的充実重点を移し、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26年度は同年1月に工事着手した那覇空港滑走路増設事業を引き続き実施するとともに、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を解消する必要がある福岡空港において、滑走路増設に係る環境影響評価手続を実施している。また、航空機の安全運航を確保するため、老朽化が進んでいる施設の更新・改良を実施するとともに、地震等災害時における空港機能の確保を図るため、耐震化を着実に推進している。さらに、我が国全体の国際競争力や空港後背地域の地域競争力強化のため、ターミナル地域再編等を推進している。

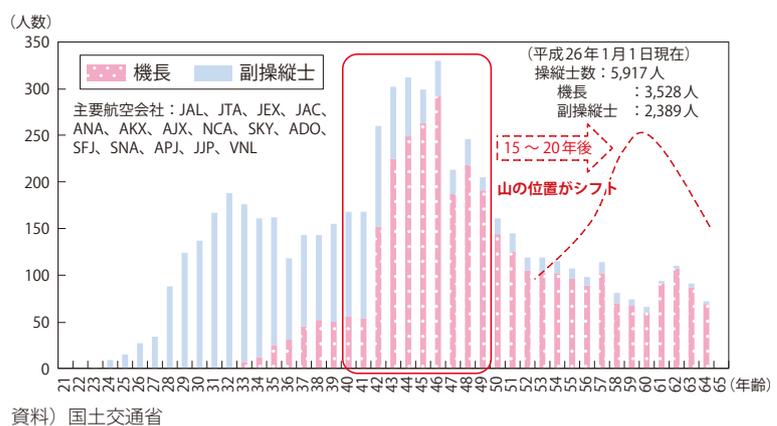
### ⑤ 航空機操縦士等の養成・確保

我が国の航空業界においては、急速に事業を拡大しているLCCや構造的に操縦士を確保することが困難な地域航空会社において、短期的な操縦士不足に直面しているところ、平成26年にはピーチ・アビエーション及びバニラ・エアにおいて操縦士不足による減便が発生した。

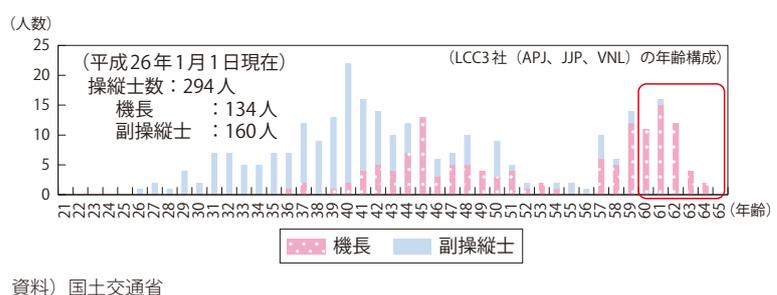
また、今後、国際線を中心とする航空需要の大幅な増大や、現在主力となっている40代の操縦士の将来における大量退職が見込まれているが、現状の年間の新規操縦士供給量だけでは将来の操縦士需要を十分に満たすことは困難であり、中長期的な操縦士不足への対策が求められている。

こうした中、25年12月に交通政

図表 II-6-1-8 我が国主要航空会社の年齢構成



図表 II-6-1-9 我が国LCCの年齢構成



策審議会航空分科会 基本政策部会 技術・安全部会の下に「乗員政策等検討合同小委員会」が設置され、操縦士等の不足に対し、今後講じていくべき具体的施策の方向性について検討が行われ、26年7月に報告書がとりまとめられた。今後はとりまとめに従って、以下の取組み等を行っていくこととしている。

短期的な操縦士不足への対応策については、即戦力となる操縦士の確保を図るため、自衛隊操縦士の活用、外国人操縦士の活用、健康管理向上等による現役操縦士の有効活用等の取組みを促進することとしている。

中長期的な操縦士不足への対応策については、若手操縦士の供給拡大を図るため、航空会社における効率的な操縦士養成、私立大学等の民間養成機関の供給能力拡充、航空大学校の更なる活用等の取組みを促進することとしている。

さらに、航空会社、養成機関等関係者の連携を促進し、諸課題の解決に向け取り組むため、「航空機操縦士養成連絡協議会」等が26年8月に立ち上げられ、操縦士等の養成・確保に向けた諸課題について検討が進められている。

## (2) 空港運営の充実・効率化

### ① 空港経営改革の推進

国管理空港等において、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（民活空港運営法）」を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営等を通じた空港経営改革を推進し、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていくこととしている。

こうした中、現在、仙台空港において、平成27年度中の運営委託開始を目指して公共施設等運営権者の公募・選定に向けた手続を進めている。

### ② LCCの参入促進

平成24年3月に本邦初となるLCCが就航した。27年3月時点で、ピーチ・アビエーションは国内12路線、国際7路線、ジェットスター・ジャパンは国内19路線、国際1路線、バニラ・エアは国内3路線、国際4路線、春秋航空日本は国内3路線へネットワークを展開している。

LCC参入促進により、訪日旅行者の増大や国内観光の拡大等、新たな需要の創出が期待されている。政府の目標としては「2020年の航空旅客のうち、国内線LCC旅客の占める割合14%、国際線LCC旅客の占める割合17%」としている。LCC参入を促進させるため、我が国及び各空港では様々な施策を行ってきた。

図表 II-6-1-10 我が国LCC事業の概要

○ピーチアビエーションが平成24年3月から開空を拠点に運航開始し、5月には国際線にも参入。  
 ○ジェットスター・ジャパンは平成24年7月3日から、エアアジア・ジャパンは平成24年8月1日から成田を拠点に運航開始。  
 ○エアアジア・ジャパンは平成25年11月1日社名をバニラ・エアに変更し、12月20日から運航開始。  
 ○平成25年12月17日春秋航空日本株式が航空運送事業許可取得。平成26年8月1日から成田を拠点に運航開始。

会社名	ピーチアビエーション(株)	バニラ・エア(株)	ジェットスター・ジャパン(株)	春秋航空日本(株)
主要株主	・ANAホールディングス38.7% ・First Eastern Aviation Holding Limited 33.3% ・産業革新機構28.0%	・ANAホールディングス100%	・カンタスグループ33.3% ・JAL 33.3% ・三菱商事16.7% ・東京セシチュアリーリース16.7% ※比率は議決権ベース	・春秋航空股份有限公司33.0% 他
拠点空港	関西国際空港、那覇空港	成田国際空港	成田国際空港、関西国際空港	成田国際空港
使用機材	エアバスA320-200型機	エアバスA320-200型機	エアバスA320-200型機	ボーイング737-800型機
運航路線	(国内線) 関西=札幌、仙台、成田、松山、福岡、長崎、鹿児島、那覇、新石垣 那覇=福岡	(国内線) 成田=札幌、奄美、那覇	(国内線) 成田=札幌、関西、高松、松山、福岡、大分、熊本、鹿児島、那覇 関西=札幌、福岡、熊本、大分、那覇 中部=札幌、福岡、熊本、鹿児島 那覇 (2015年3月29日)	(国内線) 成田=高松、広島、佐賀
事業形態の特徴	ANAから独立した事業運営	ANAの連結子会社。連携・調整が行われる事業運営。	JALから独立した事業運営	春秋航空(中国)のネットワークを活かした事業運営

資料) 国土交通省

国の施策としては、大きく以下の2点を実施・検討しているところである。1点目は、25年度において、地方路線維持やLCC支援による地域活性化実現のため、主に使用される機材（100t以下）に着目し実施した着陸料の引き下げを、26年度も引き続き実施している。2点目は、空港経営改革の推進である。日本の空港の多くは、国や自治体が管理しており、今後、滑走路等と空港ビルの運営を一体化するなどし、民間事業者による戦略的な料金体系や営業活動等を行うことによって、LCCを誘致することを期待している。

上記の施策に加え、各空港でもLCC受入の環境整備を行っており、大きく以下の2点を実施している。1点目は、LCC専用ターミナルの整備である。24年度には、成田国際空港においてLCCの暫定受入施設が供用開始されるとともに、関西国際空港において本邦初のLCC専用ターミナル（T2）が、那覇空港において既存施設を活用した暫定LCCターミナルが供用開始された。成田国際空港では第3ターミナル（LCCターミナル）を27年4月8日に供用開始予定である。また、関西国際空港では28年度中の供用開始を目指して新たなLCC専用ターミナル（T3）の整備が図られており、中部国際空港でも新ターミナルの整備が検討されている。2点目は、着陸料を始めとする空港使用料の引き下げである。26年度も前年に引き続き、成田国際空港及び関西国際空港において、着陸料を含む空港使用料の引き下げ・見直しを実施している。

### ③ビジネスジェットの受入れ推進

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

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

ただし、ビジネスジェット機の保有機数を各国で比較した場合、我が国では54機の登録（平成26年）にとどまっているのに対し、最も多い米国においては約19,000機が登録（同年）されており、我が国におけるビジネスジェットの普及は十分とは言い難い。

そこで、我が国ではビジネスジェットの受入環境の整備を推進するため、首都圏空港をはじめとしたハード整備、規制緩和を行っている。

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

## コラム

### 首都圏空港でのビジネスジェット利用がますます便利になります

首都圏空港におけるビジネスジェットの利便性向上のため、今年度、以下の取組みを実施しました。

羽田空港において平成26年9月30日、国際線旅客ターミナル内に専用CIQ施設等を備えた専

用動線がオープンしました。また、国際線旅客ターミナル前の1スポットについては、専用動線を利用するビジネスジェットに優先的に割り当てるように運用の見直しを行いました。これらをあわせて利用することで、ビジネスジェット利用者は、空港内移動時間を30分程度短縮することが可能となります。

その他、27年3月5日、大型ビジネスジェットが駐機可能なスポットを6機分増やし、現在ある3機分とあわせて合計9機分になりました。

成田空港においても、26年6月26日に大型ビジネスジェットが駐機可能なスポットを増設したほか、同年9月18日には、空港内を車両がより効率的に移動できる新たなアクセス道路を供用開始しました。これによりビジネスジェット専用ターミナルとビジネスジェット用駐機スポット間の移動時間が16分程度から8分程度に短縮されました。また、ビジネスジェットの乗降に利用可能な駐機スポットを2スポット増設しました。当該スポットを利用した場合には、ビジネスジェット専用ターミナルまでの移動時間が5分程度に短縮されます。

これらの取組みにより、海外からのビジネスジェットによる訪日者数の増加などの効果が期待されます。

成田空港におけるビジネスジェットの利便性向上の取組み



羽田空港におけるビジネスジェットの利便性向上の取組み



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

長期的な航空交通需要の増加やニーズの多様化に対応するとともに、国際民間航空機関 (ICAO) や欧米等の動向も踏まえた世界的に相互運用性のある航空交通システムの実現のため、平成22年に「将来の航空交通システムに関する長期ビジョン (CARATS)」を産学官の航空関係者により策定し、ICAOの「世界航空交通計画 (GANP)」と協調しつつ、その実現に向けた検討を進めている。

26年度の取組みとしては、経路短縮による飛行時間や燃料費の削減、地形や天候等による着陸制限の緩和による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、空港の滑走路や発着枠などの限られた資源を有効活用

するとともに定時性の向上を図るため、航空機の離着陸の順位や時刻の調整、地上における待機時間の減少策を一体的に検討している。さらに、航空情報を世界的に共有するための新たなネットワーク網について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進め、東京国際空港（羽田）においては、平成26年3月に年間44.7万回の発着容量を達成した。成田国際空港においては、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、運用方式の慣熟を着実に進めつつ、より高い精度での航空機の監視が可能となる装置の導入により、27年3月に年間30万回の発着容量を達成した。

今後は、首都圏空港の更なる機能強化に向けて具体的な検討を進める。

## （4）国際航空施策の戦略的推進

アジア・太平洋地域は、近い将来世界最大の航空市場に成長するとされている。同地域の航空ネットワークの強化に貢献するとともに、数多くの航空インフラプロジェクトが進行中である新興国の成長を我が国に積極的に取り込むことが、戦略上重要である。

案件受注のためには、官民連携した取組みが重要であり、航空インフラ国際展開協議会を中心に情報収集や二国間関係の強化に努めている。

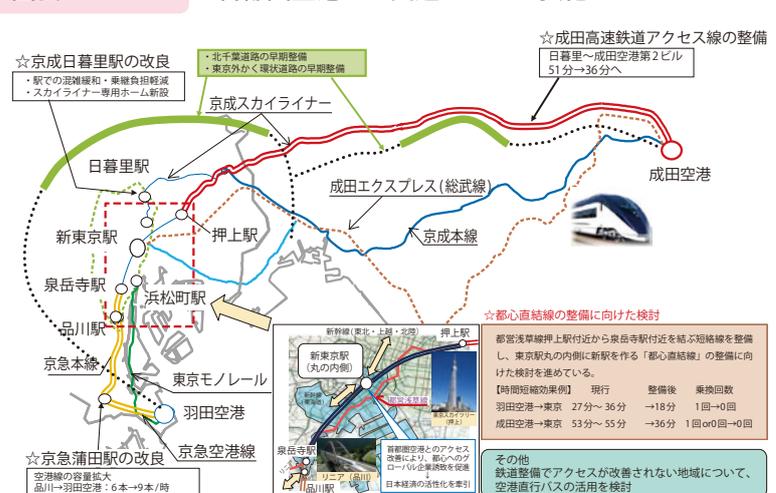
平成26年度においては、モンゴルでのトップセールスの実施（26年4月）やフィリピンでのビジネスセミナー（27年2月）の開催等を行った。

## 4 空港への交通アクセス強化

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

また、関西国際空港へのアクセス改善方策についても調査・検討を実施している。

図表 II-6-1-11 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及び安全・安心の確保の必要性の高まり等の物流を取り巻く情勢に迅速かつ的確に対応するため、平成25年6月に「総合物流施策大綱（2013-2017）」を閣議決定したところであり、本大綱に基づき、官民で連携しながら物流施策を総合的・一体的に推進している。

## 1 グローバル・サプライチェーンの深化に対応した物流施策の推進

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

## (1) 我が国物流システムの海外展開の推進

サプライチェーンのグローバル化が深化する中、我が国産業の国際競争力を維持・向上させていくためには、成長するアジア市場の取り込みが不可欠であり、その基盤となる質の高い国際物流システムの構築が求められている。我が国産業のアジア展開を支える我が国物流事業者にとっても、アジア市場の取り込みは急務となっている。

しかしながら、質の高い我が国物流システムをアジア地域へ展開するに当たっては、相手国の制度上・慣習上等の課題が存在している。このため、官民連携により、アジア物流パイロット事業、政府レベルでの政策対話、物流人材育成事業等を通じ、我が国物流システムの海外展開の環境整備等を図っている。

## (2) 国際海上貨物輸送ネットワークの機能強化

経済のグローバル化が進展する中、世界的な海上輸送量は年々増加してきており、大量一括輸送による海上輸送の効率化の観点から、コンテナ及びバルク貨物輸送船舶の大型化が進展している。このような状況において、コンテナについてはアジア各国の主要港が順調に取扱貨物量を増やし、寄港地の集約により日本へ寄港する国際基幹航路の便数が減少している。また、バルク貨物<sup>注</sup>については大型船への対応が遅れており、相対的に不利な事業環境による国内立地産業の競争力低下等が懸念されている。

このような状況を踏まえ、我が国の経済活動や国民生活を支える物流の効率化を進め、企業の国内立地環境を改善することで、我が国の産業競争力の強化と経済再生を実現するため、国際基幹航路の寄港の維持・拡大や主要な資源・エネルギー等の輸入の効率化・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

我が国の産業競争力を強化し、国民の雇用を維持・創出するためには、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・拡大していくことが必要である。

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

このため、平成22年8月に、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て以降、大水深岸壁の整備や効率的な港湾運営等、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきた。しかし、この間にも、さらなる船舶の大型化や船社間の連携の進展により、国際基幹航路の寄港地絞り込み等が進んでいる状況を踏まえ、26年1月に、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会において、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資制度の創設等による「競争力強化」の3本柱からなる「最終とりまとめ」を公表した。

同委員会の議論を踏まえ、26年7月には、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対して国からの出資を可能にするとともに、無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫を追加すること等を内容とする「港湾法の一部を改正する法律」が施行された。

26年10月には、阪神港の特例港湾運営会社が経営統合し「阪神国際港湾株式会社」が設立され、「国際戦略港湾競争力強化対策事業」<sup>注</sup>の活用等による阪神港への集貨の取組みが進められている。さらに、26年12月には、阪神国際港湾株式会社に対して、国が出資を行い、これにより、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。

今後、国際コンテナ戦略港湾政策を深化させるとともに、取組みを加速していく。

### ②資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成

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

このため、大型船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの形成を図る。これに資するものとして、石炭等のばら積み貨物の輸入拠点として、国土交通大臣が特定貨物輸入拠点港湾を指定するとともに、当該港湾に対する支援措置等を規定した改正「港湾法」及び関係政省令が平成25年12月1日に施行された。これを受け、同年12月19日に国際バルク戦略港湾の一つとして選定されていた小名浜港を全国初の特定貨物輸入拠点港湾（石炭）に指定した。26年12月4日には、港湾管理者である福島県が企業間連携による大型船を活用した共同輸送計画を作成し、公表した。港湾整備については、小名浜港において25年度から石炭を取り扱う水深18mの国際物流ターミナルの整備事業に着手し、釧路港において26年度から穀物を取り扱う水深14mの国際物流ターミナルの整備事業に着手した。今後も、安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国の産業競争力の強化、雇用の創出や所得の海外流出の防止を図ることとしている。

### ③日本海側港湾の機能別の拠点化

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

**注** 港湾運営会社が実施する集貨事業に対して国が補助する事業

#### ④総合的物流情報プラットフォームの構築

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

#### ⑤国際港湾の機能向上

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、地域の基幹産業の競争力強化等のため、国際物流ターミナル等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。さらに、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<sup>注</sup>の機能強化や貨物積替円滑化施設等の整備を進めている。

#### ⑥海上交通環境の整備

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

#### （3）国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化

我が国の国際航空貨物輸送については、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、首都圏空港の機能強化、関西国際空港・中部国際空港等の我が国拠点空港の貨物ハブ化推進や輸送プロセスの円滑化に向けた取組み等を進めている。

#### （4）物流上重要な道路ネットワークの戦略的整備・活用

国内輸送の約8割を担う貨物自動車による輸送における効率的な物流ネットワークの構築は極めて重要であり、三大都市圏環状道路や空港・港湾へのアクセス道路等の整備を進めている。また、平成26年10月に、それらの根幹的な道路網を中心に「大型車誘導区間」に指定し、当該道路を通行する大型車両の通行許可手続を迅速化する運用を開始した。今後、区間の充実と通行支障区間の計画的な解消を図っていく。加えて、スマートICの整備を進めるなど、既存の道路ネットワークの有効活用・機能強化を図る。

#### （5）国際物流機能強化に資するその他の施策

国際物流と国内の陸・海・空の各輸送モードが有機的に結びついた物流ネットワークの形成が急がれる中、韓国・中国との間のシャーシ（動力を持たない被牽引車両）の相互通行の実現や海上輸送と鉄道輸送を組み合わせたSea & Railの活用を促進する。

大都市圏における国際物流の結節地域である国際港湾等周辺及び物流・産業の拠点である港湾において物流拠点及び物流施設の整備・再整備を推進することにより、大規模災害時における防災機能の向上を図りつつ、都市環境の改善とあわせた国際競争力の強化及び効率的な物流網の形成を図る。

**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

## 2 国内における効率的・持続的な物流システムの構築のための施策

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

### (1) 地域間物流の効率化

複合一貫輸送等の推進に向け、港湾・貨物駅等の物流結節点の整備等を進めている。これまで鉄道貨物輸送力増強事業を行った施設整備を活用することで、更なる貨物鉄道輸送の効率化が期待される。このほか、東京港等で海上輸送と他の輸送モードとの連携強化のため、複合一貫輸送ターミナルの整備等を実施している。さらに、鉄道輸送障害時の代替輸送に係る諸課題について検討する等、モーダルシフトの促進に取り組んでいる。

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) 都市内物流をはじめとする地域内物流の効率化

「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、平成27年3月末までに22都市、29箇所の流通業務市街地<sup>注1</sup>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。26年3月末現在で、89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、開かずの踏切等の解消を図るとともに、「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づき共同輸配送の促進等のソフト施策を併せて推進している。

さらに、過疎地域等においては日常の買い物等が困難な者が増加する一方、物流の効率が低下していることから、26年10月より「地域を支える持続可能な物流ネットワークのあり方に関する検討会」を開催し、事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買物弱者支援等にも役立つ新たな輸送システムについて検討するとともに、優良事例を公表し、地方自治体や事業者による取組みを促している。

### (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<sup>注2</sup>をより一層促進するため、人材育成研修の実施や中小事業者のEC市場参入促進のためのガイドラインの策定等を通じ、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<sup>注3</sup>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。平成27年2月末時点で同法に基づく総合効率化計画の認定は249件である。

また、物流事業者と荷主が一体となり物流業務の効率化を推進できるよう、物流産業におけるKPI

**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** 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3** 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、情報システムや防災設備等の機器を導入し、物流の総合化・効率化を行う計画

導入のあり方について検討を進めている。

#### (4) 物流分野における労働力不足対策

少子高齢化や人口減少を背景として、物流分野においても、特にトラック業界、内航海運業界を中心として労働力不足が顕在化しつつある。このような状況に対応し、物流分野への新規就業を促進するため、物流業の社会的意義などの効果的なPRに努めるとともに、モーダルシフトや共同輸配送のさらなる促進、再配達抑制などによる物流の効率化・省力化に取り組んでいる。また、今後取り組むべき官民の具体的な施策について、物流問題調査検討会において「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」としてとりまとめ、公表した。

### 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25年度の鉄道旅客の輸送人員は、前年度と比較して増加している。JRでは、新幹線輸送は増加、在来線輸送はやや増加しており、民営鉄道は増加した。

25年度の鉄道貨物の輸送量についても、消費税増税前の駆け込みやトラックドライバー不足の影響等の理由により、年間輸送トン数、輸送トンキロともに、前年度と比較して増加した。

各鉄道事業者においては、鉄道の競争力向上、生活サービスとの連携等により、更なる成長をはかるため、また、特に訪日外国人への対応として、案内表示の多言語化や路線名や駅名にアルファベットや数字を併記するナンバリング、無料公衆無線LANサービスの提供などを進めている。13年にJR東日本が「Suica」を導入してから全国で交通系ICカードの普及が進んでいる。25年3月からは、JRと主な民鉄等の各エリアで導入されている10種類の交通系ICカードの全国相互利用が開始された。今後も順次、導入事業者やエリアが拡大するなど、更なる利用者の利便性の向上及び地域の活性化が期待される。

#### ② JRの完全民営化に向けた取り組み

昭和62年4月の国鉄の分割・民営化により設立されたJR各社は、以来25年余りにわたり、それぞれの地域事情や経営環境を踏まえた経営努力を続けてきた。この間、JR東日本、JR東海及びJR西日本については、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の保有株式の売却も完了し、完全民営化されたが、国鉄改革の経緯を踏まえ、当分の間、JR会社間における相互の連携・協力の確保、利用者利便の確保、中小企業への配慮等に関する措置がとられている。

一方、JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物については、各社とも、増収努力や経費削減等の取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の特例業務勘定からの資金を活用し、各社に対して経営自立に向けた必要な支援を実施している。

(2) 鉄道車両工業

鉄道新造車両の生産金額は、国内向けは横ばい傾向であり、一方、輸出向けはその年の受注状況によって波がある。平成25年度の生産金額は1,926億円（1,692両）であった。生産金額の構成比は国内向け80.0%（1,542億円）、輸出向け20.0%（384億円）であり、24年度比は国内向け2.9%増加、輸出向け107.8%増加であった。

また、鉄道車両部品（動力発生装置、台車等）の生産金額は2,524億円、信号保安装置（列車自動制御装置用品、電気連動装置等）の生産金額は1,325億円となっている。

車両メーカー等は、鉄道事業者と連携し、高速化、安全性・快適性等の向上、低騒音・バリアフリーといった様々な社会的ニーズを満たす車両の開発を進めているほか、昨今の海外案件の受注を契機として、米国や英国等で現地の生産拠点や保守拠点を設置、拡大している。

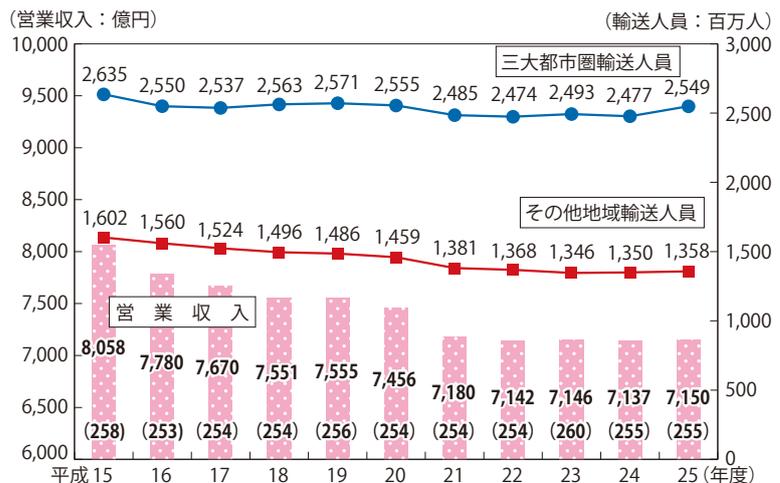
2 自動車運送事業の動向と施策

(1) 旅客自動車運送事業

① 乗合バス事業

乗合バスの輸送人員及び収入は、中心市街地の空洞化等の都市構造の変化やモータリゼーションの進展等に伴う自家用自動車の普及等により、依然として地方部を中心に輸送需要が減少しており、また、景気が低迷する中で、乗合バスを取り巻く環境は極めて厳しい状況が続いている。

図表II-6-3-1 乗合バスの輸送人員、営業収入の推移



(注) 1 各数値データは、乗合バスの保有車両数が30両以上のバス事業者のデータを採用。また、各年度の( )内の数値は、当該年度の乗合バス保有車両数30両以上のバス事業者の総数である。  
2 三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計値である。

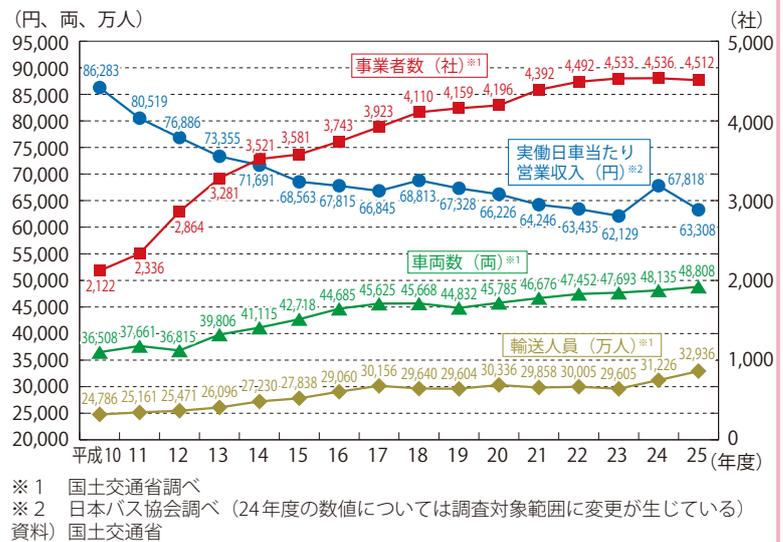
資料) 国土交通省

### ②貸切バス事業

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

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

図表II-6-3-2 貸切バス事業の概況



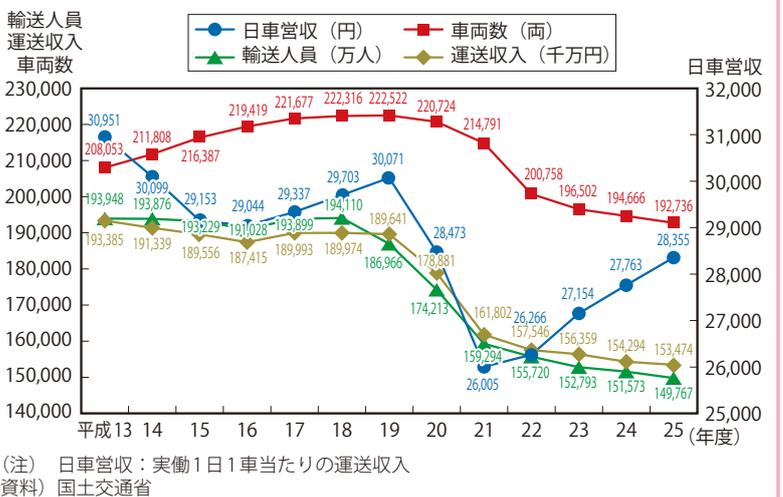
こうした中、24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受けて開催された「バス事業のあり方検討会」での検討結果を踏まえ、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を取りまとめ、25・26年度の2年間にわたる高速・貸切バスの安全性向上のための取組みを進めている。

### ③タクシー事業

タクシー事業については、運転者の労働条件の改善やタクシーのサービス水準の向上等を実現するため、平成21年10月に施行された「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」が、25年の第185回臨時国会において、議員立法により改正され、26年1月に施行された。

国土交通省では、法律の規定及び両院の付帯決議に基づき、タクシーの供給過剰問題の早期解決とサービスの向上の実現を図っていくこととしている。

図表II-6-3-3 ハイヤー・タクシーの日車営収等の推移



### (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されており、平成26年12月末現在、自動車運転代行業者は8,890者となっている。国土交通省では、自動車運転代行業の更なる健全化を図るため、24年3月に警察庁と連携して「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」を策定し、各種の施策を推進しているところである。

### (3) 貨物自動車運送事業

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

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

また、「トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会」での

議論を踏まえ、今後、取引書面化の普及・定着や事業開始時のチェックの厳格化等により市場の健全化を図るとともに、労働環境の整備や経営者に対する啓発強化等を行い、将来的に労働力不足が懸念されるトラックドライバーの確保・育成を図ることとしている。

### (4) 自動車運送事業等の担い手確保・育成

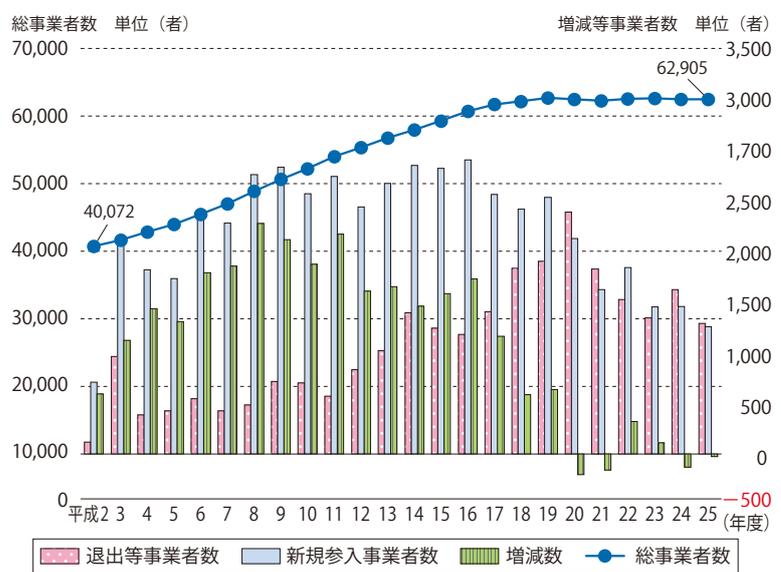
ヒト・モノの輸送を担っている自動車運送事業等（トラック事業、バス事業及びタクシー事業並びにこれらの事業の安全確保に貢献する自動車整備業）は、日本経済及び地域の移動手手段の確保を支える重要な社会基盤産業である。

しかしながら、自動車運送事業等の就業構造をみると、総じて中高年層の男性に依存した状態であり、女性の比率はわずか2%程度に留まっている。こうした状態が続けば、将来的に深刻な担い手不足に陥る懸念がある。

こうした状況を踏まえ、平成26年を自動車運送事業等における「人材確保・育成元年」と位置づけ、業種横断的に現状の分析や課題の整理、若手や女性の活躍促進等に向けた今後の取組みをとりまとめた。

また、トラックについては、女性トラックドライバー（トラガール）になるための方法や現役トラガールの活躍を紹介する「トラガール促進プロジェクトサイト」を開設したほか、職場環境の改善に向けた事業者向けパンフレットを作成するなど、着実に担い手を確保するための対策に取り組んでいる。さらに、自動車整備については、官民が協力して高等学校の校長等を訪問し、自動車整備業の仕事について説明パンフレットを用いてPRを実施するとともに、女性にも訴求効果のある自動車整備業のPRポスターを作成し、地方自治体や公共交通機関等に掲示を依頼している。

図表 II-6-3-4 トラック事業者数の推移



(注) 退出事業者数には、合併、譲渡により消滅した者を含む。  
資料) 国土交通省

図表 II-6-3-5 自動車運送事業等における就業構造

	トラック	バス	タクシー	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	84万人	13万人	34万人	40万人	-
(女性比率)	2.4%	1.4%	2.3%	2.1%	42.8%
平均年齢	46.2歳	48.3歳	58.3歳	43.5歳	42.0歳
労働時間	220時間	209時間	196時間	192時間	177時間
年間所得額	418万円	440万円	297万円	419万円	469万円

資料) 国土交通省