第5章 競争力のある経済社会の構築

交诵ネットワークの整備 第1節

■幹線道路の整備

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

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

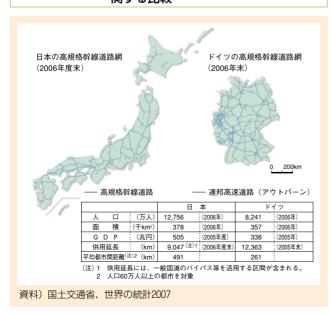
また、諸外国では、例えば、

図表Ⅱ-5-1-1 高規格幹線道路・地域高規格道路の概要、実績

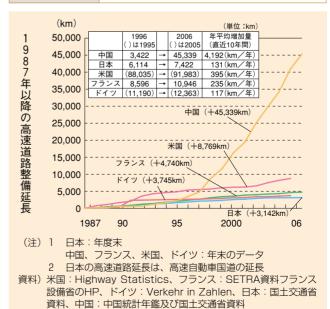
	概要	実績		
高規格幹線道路	高規格幹線道路とは、自動車の高速交通の確保を 図るために必要な道路で 全国的な自動車交通網を 構成する自動車専用道路	(供用延長) 平成18年度末 9,047km 平成19年度末予定 9,332km (平成19年度の主な供用予定区間) 日本海沿岸東北自動車道(本荘〜岩城)[新直轄方式区間]		
地域高規格 道路	地域高規格道路とは、高 規格幹線道路を補完し、 地域発展の核となる都市 圏の育成や地域相互の交 流促進、空港・港湾等の 広域交通拠点との連結等 に資する道路	(路線・区間指定(平成19年4月現在)) 候補路線数 110 計画路線数 186 計画路線指定延長 約6,950km 調査区間 約1,168km 整備区間 3,183km 供用延長 1,726km (平成19年度の主な供用予定区間) 中九州自動車道(千歳道路)		

日本と同程度の面積を有するドイツと比較すると、我が国では人口60万人以上の都市間の平均 距離がドイツの約2倍であるのに対して、高規格幹線道路の供用延長はドイツの約2/3にとど まっている。中国は、我が国より26年遅れの63年に初めて高速道路が開通したが、既に

図表Ⅱ-5-1-2 日本とドイツの高速道路の整備状況に 関する比較



図表Ⅱ-5-1-3 高速道路整備水準の国際比較



45.339kmが開通し、我が国の30倍のペースで整備が進められている。

2 幹線鉄道ネットワークの整備

(1)新幹線鉄道の整備

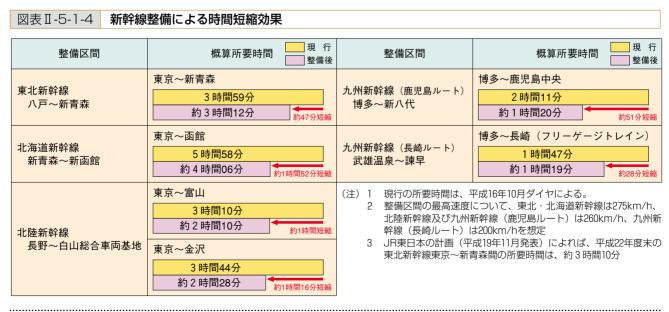
新幹線は、国土の骨格となる高速交通機関であり、移動時間を大幅に短縮し、地域開発や経済 活性化等に大きな効果をもたらす。また、新幹線は安全(昭和39年の東海道新幹線の開業以来、 乗客の死亡事故はゼロ)かつ環境にもやさしい(CO₂排出原単位は航空機の1/5、自家用車の 1/8)という優れた特性を持っている。

整備新幹線 (注) は、従来より、政府与党間の申合せ等に基づき着実に整備を推進している。平 成16年12月には、安定的な財源見通しの確保、収支採算性、IRの同意等基本条件が整えられて いることを確認した上で、新たな区間を着工すること、既に着工した区間の工期短縮を図ること 等を内容とする政府・与党申合せが決定された。具体的には、①北海道新幹線(新青森-新函館 間) の新規着工、②北陸新幹線(富山-石動間、金沢-白山総合車両基地間、福井駅部) の新規 着工及び長野-白山総合車両基地間のフル規格での一体的整備、③長崎新幹線(武雄温泉-諫早 間)の並行在来線区間の調整が整った場合の新規着工等が決定された(上記区間の北海道新幹線 は17年5月に、北陸新幹線は同年6月に着工、長崎新幹線は20年3月に着工認可)。なお、整備 新幹線を建設する区間の並行在来線については、IRの経営に対する過重な負担を避けるため、 累次の政府与党間の申合せ等において、整備新幹線の開業時にJRの経営から分離することとさ れている。

今後とも、この申合せに基づき、整備新幹線の着実な整備を図っていくこととしている。

(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 化を図っている。平成19年度は、字野線・本四備讃線、三岐鉄道北勢線について、沿線のまち づくり事業と連携した高速化事業を実施し、相乗的な沿線地域の活性化を図っている。



(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

(3)技術開発の促進

①超電導磁気浮上式鉄道(超電導リニア)

超電導リニアについては、「技術開発の基本計画」等に基づき技術開発を進めており、平成9年4月から山梨実験線において走行試験を行っている。18年12月の「実用技術評価委員会」において受けた今後の技術開発の方向性等の提言を踏まえ、「技術開発の基本計画」等を変更承認し、28年度までに実用化の技術を確立するため、引き続き技術開発を推進している。

②軌間可変電車 (フリーゲージトレイン)

フリーゲージトレインは、車輪の間隔を軌間(レール幅)に合わせて変えることができる電車である。実用化されると新幹線と在来線の直通運転が可能となり、利用者の利便性が飛躍的に向上する。現在、これまでの各種試験の結果を踏まえて改良を行った新型車両により走行試験を実施し、技術開発を推進している。

3 航空ネットワークの整備

(1) 航空ネットワークの現状と課題

1国内航空

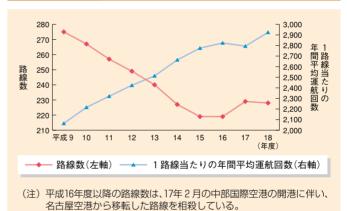
我が国の国内航空政策においては、空港整備等のハード面の施策と規制緩和による競争促進等のソフト施策を組み合わせ、ネットワークの拡充を図っている。近年の現状を見ると、平成17年度の新空港(神戸・新北九州・新種子島)開港による特殊要因を除けば、路線数は減少傾向、1路線当たりの年間平均運航回数は増加傾向にある。

これらのことは、航空会社が、路線数の量的な拡大から転換し、需要動向等を勘案し、路線の集中を図ってきているものと考えられる。このような中で、路線が集中する東京国際空港(羽田)は既に能力の限界に達しており、今後とも増大が見込まれる航空需要に的確に対応し、利用者利便に応えるためには、その容量拡大が喫緊の課題となっている。

②国際航空

平成19年12月現在、我が国26都市と世界45ヶ国・地域116都市との間で国際航空ネットワークが形成されている。同年の我が国の国際航空輸送は、世界的な原油高等に起因した航空路線網の縮小等の影響はあるものの、全体的には17年、18年に引き続き増加している。国際旅客の大半が航空輸送によって担われ、国際貨物に占める航空輸送の重要性も増してきていることから、国

図表 Ⅱ-5-1-5 航空ネットワークの推移



図表Ⅱ-5-1-6 東京国際空港(羽田)の国内航空旅客数の実績及び将来予測

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



際航空ネットワークの拡充は不可欠であり、従来より国際空港の整備や新規航空協定の締結等を 通じて、着実にその推進を図ってきたところである。19年5月にアジア・ゲートウェイ構想が 取りまとめられ、航空自由化による戦略的な国際航空ネットワークの構築、東京国際空港(羽田) の更なる国際化等を推進することとしている。

(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。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、多様な 輸送網の形成のため東京国際空港(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。

(3) オープンかつ戦略的な国際航空ネットワークの構築

アジア・ゲートウェイ構想に基づき、乗入地点、便数等の制約をなくす航空自由化を二国間交 渉によりスピード感を持って戦略的に推進していくこととしており、平成19年8月以降、韓国、 タイ、マカオ及び香港との間で航空当局間協議を実施し、空港容量に制約のある首都圏空港関連 路線を除き、日韓相互に乗り入れ地点及び便数制限を撤廃することで合意した。今後も、中国を 始めとして、その他のアジア各国との間でも、順次自由化交渉を進めることとしている。

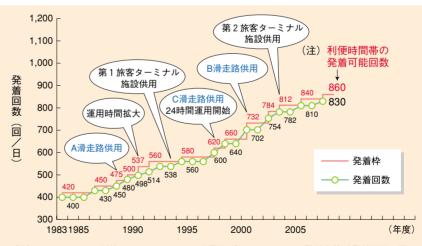
(4)空港整備の推進

①東京国際空港(羽田)の整備 (ア) 現状

東京国際空港(羽田)と全国 49空港との間には、1日約420 往復(平成19年8月ダイヤ)の ネットワークが形成され、国内 線で年間約6,200万人(18年度 定期便実績)の人々が利用して いる。

首都圏における国内航空交通 の拠点機能を将来にわたって確 保するとともに、航空機騒音の 抜本的解消を図るため、東京国

図表Ⅱ-5-1-7 東京国際空港(羽田)の離発着回数



(注) 6:00~8:30の到着、20:30~23:00の出発及び23:00~6:00の発着を除く発着可能回数。 ただし、「利便時間帯の発着可能回数」(発着枠)は公用機等の枠を含むものであり、定期 便の発着回数は現状で「定期便の発着可能回数」の上限一杯となっている。

資料) 国十交诵省

際空港(羽田)は昭和59年から平成18年度までに沖合展開事業を実施した。これらにより、同 空港の発着枠は拡大されてきたが、国内航空需要の伸びは著しく、現在定期便に使用しうる830 回/日の発着枠はすべて使用しており、既に能力の限界に達している。

⁽注1) 航空会社の事業活動について一定の評価項目による評価を基に配分する発着枠

⁽注2) 新規航空会社の参入促進又は事業拡大に優先的に配分する発着枠

(イ) 再拡張事業

再拡張事業は、東京国際空港(羽田)に新たに4本目の 滑走路等を整備し、年間の発着能力を増強することにより、 発着容量制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化によ る利用者利便の向上を図るとともに、将来の国内航空需要 に対応した発着枠を確保しつつ国際定期便の受入れを可能 とするものであり、平成16年度から事業が進められている。

このうち、滑走路整備事業については、18年度末本格工事に着手した。また、国際線地区整備事業(旅客ターミナル事業・貨物ターミナル事業・エプロン等事業)については、PFI手法を活用し、それぞれ22年10月末の供用に向け、必要な整備を推進している。

(ウ) 国際旅客チャーター便の乗り入れ

東京国際空港(羽田)の昼間時間帯における国際旅客チャーター便は、平成15年に開始されたソウル金浦空港との間で、現在、1日8便が就航しているが、19年9月29日(日中国交正常化35周年の記念日)からは、新たに上海虹橋空港との間で1日4便の運航が開始された。

さらに、19年6月からは、特定時間帯(20時半~23時の出発、6時~8時半の到着)における国際旅客チャーター便の運航が可能となり、ウランバートル、香港、サイパン、ホノルル等への就航実績がある。

一方、深夜早朝時間帯における国際旅客チャーター便は、ソウル、グアム便を中心に運航されており、19年には345便の就航実績があった。

また、アジア・ゲートウェイ構想に基づき、22年10月末の再拡張後において、昼間時間帯は、 供用開始時に国際旅客定期便を3万回就航させることとしており、就航路線については、距離の 基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、東京国際空港(羽田)にふさわしい路線を今後 の航空交渉で確定することとしている。さらに深夜・早朝時間帯は、騒音問題等に配慮しつつ、 貨物便も含めた国際定期便の就航(欧米便も可能)を推進することとしている。

②成田国際空港の整備

図表 II -5-1-8 東京国際空港(羽田) 再拡張概略図



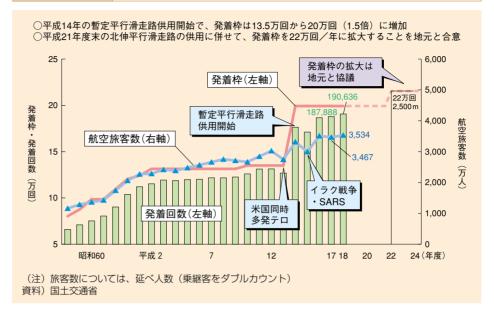
図表Ⅱ-5-1-9 成田国際空港の施設計画



北伸による2.500m化事業 に着手し、21年度末の供 用開始を目指して整備を 進めている。

一方、成田国際空港㈱ については、閣議決定に おいて完全民営化の方向 性が示されているが、完 全民営化に当たっては、 我が国の国際拠点空港の あり方や、これを踏まえ た適正な運営の確保のた めの方策のあり方につい て検討する必要があり、

図表Ⅱ-5-1-10 成田国際空港における発着回数・旅客数



航空局長の私的懇談会を開催し、19年3月に報告がとりまとめられた。報告では、完全民営化 に当たって、経営の自主性を確保し、創意工夫を発揮出来るようにする必要がある一方で、国際 拠点空港の公共的な役割や事業特性(独占、代替不可能性)にかんがみ、すべてを自由に委ねる ことは、①国の政策を踏まえた空港機能の拡充、②適正な料金水準の確保、③適正な資本構成の 確保、④環境対策・地域共生策の適切な実施、といった面からの課題があるとされた。

本報告の内容は、19年6月の交通政策審議会航空分科会の答申に反映され、これを踏まえ、 国際拠点空港の適正な運営を確保するための制度の検討を進めている。

③関西国際空港二期事業の推進

関西国際空港は、平成19年8月2日の2本目 滑走路の供用により、我が国初の完全24時間運 用可能な国際拠点空港となった。

これにより、深夜時間帯の貨物便就航促進や、 空港処理能力の向上によるピーク時間帯の増便 等が可能となる。今後は、地元による利用促進 活動とも連携し、2本の滑走路をフル活用して いくことが重要である。

図表Ⅱ-5-1-11 関西国際空港二期事業の進捗状況



4中部国際空港の現状

中部国際空港では、旅客エプロンの拡充整備、着陸援助施設の性能向上などを通じ利用者利便 の向上を図り、更なる需要拡大に取り組んでいる。

⑤一般空港等の整備

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十分な活用を中心とする質 的充実に重点を移している。また、滑走路新設・延長に係る新規事業については、透明性向上の 観点から国土交通省が空港整備の指針を明示し、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19年度は6空港の滑走路延長事業等を継続して推進するとともに、既存空港の機能保 持等を実施している。さらに、福岡空港及び那覇空港については、将来的に需給が逼迫するなど の事態が懸念されるため、抜本的な空港能力の向上方策等に関する総合的な調査を実施している。

⑥空港等機能高質化事業

今後の空港整備については、乗継ぎの円滑化や旅客ターミナル施設の充実等、利用者の視点に 立った取組みを推進する必要がある。このため、空港等機能高質化事業として、就航率の向上や 空港アクセスの改善、航空物流機能の強化等を推進している。

第2節 複数の交通機関の連携強化

1 マルチモーダルな交通体系の構築

マルチモーダルな交通体系とは、複数の交通機関の連携を通じて、効率的で良好な交通環境が 提供される交通体系であり、我が国の国際競争力の強化と、ドア・ツー・ドアのサービスを、環 境にやさしく、適切なコストで提供することを目指している。マルチモーダル施策を推進するた めに、空港、港湾、鉄道駅等の拠点、高規格幹線道路、これらを接続する道路、連絡鉄道等の重 点的な連携整備と機能向上により、スピードアップと乗継ぎ・積替えの円滑化を図っている。

2 空港への交通アクセス強化

(1) 首都圏空港へのアクセス強化

世界の主要空港(ロンドン、パリ、香港等)は、都心からの鉄道の所要時間がおおむね30分以内であるのに対し、成田国際空港については50分台であり、主要国の中で最も長い所要時間となっている。空港利用者の8割は首都圏の居住者であり、かつ鉄道利用率が高いことから、利用者の利便確保のため、鉄道による所要時間を大幅に短縮することが必要である。

このため、北総鉄道と成田国際空港を接続する成田高速鉄道アクセス線の整備を進めることにより、都心から成田国際空港までの鉄道による所要時間を30分台とするとともに、京成電鉄日暮里駅における乗換利便性の向上を図るための駅改良の実施、東京国際空港(羽田)との鉄道アクセス向上策の検討等により、更なる鉄道によるアクセス強化を図っている。

図表 Ⅱ-5-2-1 世界の主要空港の都心との間の鉄道アクセス

空港名	鉄道アクセス		
至港石	都市名	都心との距離	所要時間
日本 成田国際空港	東京	79km(東京駅~成田空港)	53分(JR・成田エクスプレス)
日本 成田国际工尼		67km(日暮里駅~成田空港)	54分(京成スカイライナー)
米国 J.F.ケネディ	ニューヨーク	24km	35分(新交通~地下鉄)
米国 オヘア	シカゴ	29km	40分(地下鉄)
米国 サンフランシスコ	サンフランシスコ	20km	30分(鉄道)
英国 ヒースロー	ロンドン	24km	50分(地下鉄)
英国			16分(ヒースローエキスプレス)
フランス シャルル・ド・ゴール	パリ	27km	29分(鉄道)
オランダ スキポール	アムステルダム	15km	10分(鉄道)
ドイツ フランクフルト・アム・マイン	フランクフルト	15km	10分(鉄道)
イタリア フミチノ	ローマ	25km	35分(鉄道)
中国 チェク・ラップ・コック	香港	34km	24分(鉄道)
中国 浦東	上海	30km	29分(リニアモーターカー〜地下鉄)
マレーシア セパン	クアラルンプール	50km	28分(鉄道)
シンガポール チャンギー	シンガポール	20km	27分(鉄道)
オーストラリア キングフォード・スミス	シドニー	8km	10分(鉄道)

資料)(財)関西空港調査会「エアポートハンドブック2007」等

また、自動車による 空港アクセス強化のた め、東京外かく環状道 路東側の整備等、高速 道路ネットワークの整 備を推進している。

一方、東京国際空港 (羽田) への鉄道アク セスについては、京浜 急行電鉄空港線の容量 拡大、横浜方面からの 直通列車の増発等を図 るため、京急蒲田駅の 総合的な改善を進めて いる。



鉄道整備でアクセスが改善されない地域について

空港直行バスの活用を検討

(2) その他の空港アクセス強化策

仙台空港については、平成19年3月に名取駅から仙台空港駅までを結ぶ仙台空港アクセス線 が開業し、仙台駅から仙台空港駅までが最速17分(快速)で接続された。

総合的・一体的な物流施策の推進 第3節

近年、東アジア域内物流の準国内化、京都議定書発効による環境対策の必要性、米国同時多発 テロを契機とした物流セキュリティ対策の強化等、物流をめぐる環境は大きく変化している。こ れらから生ずる課題へ迅速かつ的確に対応するため、平成17年11月に「総合物流施策大綱 (2005-2009)」を閣議決定し、物流施策の総合的かつ一体的な推進を図っている。またその進 捗状況はPDCAサイクルにより毎年度フォローアップしており、施策の一層の推進を図っている。 また、19年5月には、「アジア・ゲートウェイ構想」が取りまとめられ、国土交通省としても、 同構想を推進すべく施策を進めているところである。

このほか、昨年度設立された「国際物流競争力パートナーシップ会議」における取組みとして、 例えば、19年10月より、メコン地域の「東西経済回廊」ルートを活用した実証走行実験を行っ ている。また、20年5月には第2回日中韓物流大臣会合の開催を日本で予定しており、北東ア ジアシームレス物流の実現に向けた意見交換等を行う予定である。

■■国際物流機能強化のための施策

(1) ニーズに応じた国際物流施策の推進

総合物流施策大綱や国土交通省国際物流施策推進本部決定に基づき、国際物流施策の総合的か つ戦略的な推進を図っており、最前線のニーズに対応した施策の展開という観点から、幅広い関 係者が参画した「国際物流戦略チーム」を全国10地域において設置しているところである。例 えば、中部においてはコンテナ輸送の陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトによる渋滞解消 とCO₂排出量削減、関西においては関西空港深夜貨物便活用と大阪湾諸港の一開港化、北海道においては北海道ブランドの農水産品の輸送方法確立等、地域の実情に応じた、創意工夫溢れる取組みが展開されている。

(2) 国際海上輸送網の基盤の強化

アジア諸国の著しい経済成長や製造業を中心とした企業の国際分業の進展により、アジア地域を中心として国際海上コンテナ貨物の輸送量が大きく増加している。また、貨物量の増大に対応して、アジア地域と欧米とを結ぶ基幹航路においては、8,000個を超えるコンテナを積載可能な大型コンテナ船が次々と就航し、輸送効率の点から寄港地を集約する動きが進んでいる。

我が国の国際海上コンテナ輸送の現状をみてみると、アジア各国の貨物量が増大する中、基幹 航路における貨物量のシェアは低下している。また、アジア主要港と比較して割高な港湾コスト や長いリードタイムもあって、基幹航路の寄港便数は減少しており、さらに、海外諸港で積み替 えられて輸送されるトランシップ貨物が増加している。

一方、我が国と中国・韓国との貿易量は増加しており、我が国の産業活動において不可欠なものとなっている。また、両国との定期コンテナ航路は全国約60の港湾に開設され、企業のサプライチェーンマネジメントやジャストインタイム輸送等に対応した海上輸送サービスが展開されている。

また、国際輸送と接続する国内輸送においても効率的な物流体系を構築することは地球温暖化 対策の観点からも重要である。

このような状況を踏まえ、我が国産業の国際競争力とより豊かな国民生活の実現に向けて、港 湾政策において、国際・国内一体となった最適な海上輸送ネットワークを実現するため次の取組 みを推進するとともに、施策の更なる充実・深化を図ることとしている。

①スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化

港ト要ス水た間大々なでででですの一環一にシルを、業様と、業様とのようのようのようのようのようのようのようのようのようのようである。

運営、港湾にお

スーパー中枢

次世代高規格コンテナターミナル 現行ターミナル 個別のターミナルや 地方部へ メガオペレーターによる オペレーション テムごとの運営 - ミナルの一体運営 鉄道積替施設 荷捌き施設等 共同デポ 24時間フルオープン 支援施設 ターミナル の高規格化 **岸辟ヤードの長期貸付** ・大規模化 - 体運営 搬出入ゲートの高規格化 (ゲート前状況監視施設等) 埠頭公社改革 │ 内航ネットワークの強化 │ 高規格コンテナターミナル

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

けるICT化、24時間フルオープン化等により、港湾コストの約3割低減及びリードタイムの1日程度への短縮を目指すものである。その推進に向けて、指定特定重要港湾(スーパー中枢港湾)を国土交通大臣が指定(京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港)し、民間事業者は大規模コンテナターミナルの運営事業の認定を受け、逐次運営を開始している。また、国は、次世代高規格コンテナターミナルの形成等ハード・ソフトー体となった総合的取組みを推進すると

ともに、多くの外貿コンテナ貨物を取り扱う外貿埠頭公社の株式会社化等により、スーパー中枢 港湾全体の機能強化を図っていくこととしている。

②臨海部の物流機能の強化

臨海部への物流機能の集積により国際海上輸送の効率性を向上するため、埠頭近傍において荷 捌き施設等を整備する民間事業者に対して支援を行っている。

③東アジア物流の準国内輸送化への対応

時間的、距離的に国内物流と大差ない対東アジア物流において、高度化・多様化するニーズに 対応し、迅速かつ低廉な物流体系を構築するため、国際ユニットロードターミナルや小口貨物積 替円滑化施設等の整備を進めている。

4国際港湾の機能向上

国際海上コンテナ貨物やチップ、木材、石炭等バルク貨物の増加に対応するため、国際海上輸 送ネットワークの拠点となる中枢・中核国際港湾や地域の拠点となる港湾において、国際海上コ ンテナターミナルや多目的国際ターミナルの整備を行うとともに、ICT化の推進等利便性向上に 向けた取組みを推進している。

⑤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の改良等を行うとともに、 航路標識の整備や船舶航行規制の見直し等を行うことにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効 率性を両立させた海上交通環境の整備を行っている。

大阪湾諸港の一開港化~「阪神港」の誕生~

大阪湾諸港は、港則法及び関税法上、大阪港、尼崎西宮芦屋港、神戸港の3港に分かれていましたが、 港則法施行令の一部を改正する政令(平成19年政令第327号)により、19年12月1日に3港とその区域が 阪神港として統合されました。

大阪湾諸港では、アジア域内との近接性から多くの船舶が湾内の複数港に寄港しており、統合以前、こ れら船舶は、港ごとにとん税及び特別とん税を納付していました。このため、関西では、18年3月に産 学官関係者からなる国際物流戦略チームにおいて「広域連携を通じた国際競争力強化に向けた提言」を取 りまとめ、施策として、入港料の低減等と併せ、とん税及び特別とん税の軽減等に資する一開港化の実現 など大阪湾諸港の包括的な連携施策の具体化に向けて取り組んできました。

そこで、国土交通省、海上保安庁及び財務省では、地元において取り組まれている大阪湾諸港の包括的 な連携施策が具体化した後も船舶交通量が増加、特に港間航行が増加していくことが見込まれることから、 港則法上の3港全体を一元的に運用することにより、より効果的・効率的に港内の船舶交通の安全及び整 とんを図るとともに、関税法上においても、一開港化を実現することとしました。これにより、湾内2港 以上に寄港する外国貿易船は、これまで寄港ごとに納付していたとん税、特別とん税が1港分に軽減され、 コスト低減及び手続の簡素化の効果を受けることができます。また、19年4月1日から港湾管理者が連 携して入港料を1/2に減免されるなど、一開港化を契機とした大阪湾諸港の更なる連携強化が進展する ことによって、国際競争力の強化が期待されています。

(3) 国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化

今後一層の拡大が見込まれる国内外の航空貨物需要に対応し、我が国の国際競争力の強化及び利用者利便の向上を図るため、①成田・羽田の一体的運用による首都圏における24時間貨物ハブ空港機能の実現、②完全24時間運用を活かした、関西国際空港の物流機能強化、③国内・国際間の継越、総合保税地域等の物流利便に優れる中部国際空港の利用促進、④地方空港を活用した多様な航空物流ネットワークの構築、⑤多様化かつ高度化するニーズに対応した航空物流の新たな展開等の課題について、重点的に取り組んでいる。また、平成19年7月には国土交通省航空局に航空物流室が設置され、航空会社、航空フォワーダー、荷主等との緊密な連携を図りつつ、航空物流施策を一体的・戦略的に推進している。

(4) 国際物流機能強化に資するその他の施策

アジア域内での経済交流が進むにつれ、国際物流と国内の陸・海・空の各輸送モードが有機的に結びついた効率的な物流ネットワークの形成が急がれている。このため、国際標準コンテナ車(準)が重要な港湾等と大規模物流拠点とを支障なく通行できる幹線道路ネットワーク(国際物流基幹ネットワーク)の構築を推進し、既供用のネットワーク上に存在する国際コンテナ通行支障区間については、橋梁補強や現道拡幅、バイパス整備等の対策を実施し、10年間でおおむね解消を図ることとしている。また、拠点的な空港・港湾と高規格幹線道路等とを結ぶアクセス道路についても重点的かつ効果的に整備するなど、物流の円滑化に資する道路整備を推進している。さらに、鉄道貨物輸送力増強により海上輸送と鉄道輸送の組み合わせたSea&Railサービス等東アジアとの国際物流の増加等への対応を図るほか、鉄道積替施設の整備の促進やスーパー中枢港湾における内航フィーダー輸送の利用促進等国際複合一貫輸送の促進を図っている。

2 効率的な物流システムの構築のための施策

(1)物流における情報化の推進

物流分野では、取引の効率化、渋滞の回避、物流に関係する行政手続の最適化等、多様な側面においてICTの導入を的確に推進することが重要である。

例えば、輸出入及び港湾関連の行政手続については、シングルウィンドウシステムの改修、その業務・システムの最適化計画の策定等を行ってきたが、今後最適化計画に従い、より利便性の高い電子申請システムの構築を図ることとしている。

(2)地域間物流の効率化

複合一貫輸送等物流の効率化に向けて、貨物輸送力の増強や港湾・貨物駅等の物流結節点の整備等を進めている。鉄道貨物輸送については、輸送需要の多い東京・福岡間について、平成18年度完成の山陽線の輸送力増強に引き続き、北九州・福岡間の輸送力増強のための施設整備を実施している。

また、トラック貨物輸送については、輸送全体の効率化を図るため、空港・港湾等と高速道路等を結ぶアクセス道路や、車両の大型化に対応した広域的な道路ネットワークを整備するとともに、17年10月施行の「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物流総合効率化法)」により高速道路等の沿道及びインターチェンジ周辺における物流拠点の整備に対する支援を行っ

(注)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

ており、19年1月末時点で同法に基づく総合効率化計画の認定は83件である。

(3)都市内物流の効率化

環境問題、コンパクトシティの形成、大規模複合ビルの増加、駐車規制の厳格化等を背景に、 都市内物流の効率化が課題となっている。国土交通省では平成19年3月に「都市内物流対策ト ータルプラン | を策定し、地域の関係者の連携促進による総合的な都市内物流の効率化を図って いる。

また、「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、同年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26箇所が稼動中)、流通業務施設の適切かつ集約的な 立地により都市の流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図っている。

さらに、路上荷捌き駐車を削減するため、駐車場附置義務条例に荷捌き施設を位置付けるよう 地方公共団体に促している。同年3月末現在で81自治体において、一定の商業施設等への荷捌 き施設の設置義務付けを内容とする条例改正が実施された。

このほか、大都市圏の通過交通を迂回させる環状道路・バイパス等の整備や踏切道の改良によ り渋滞の原因であるボトルネックの解消を図るとともに、積載効率の向上を目的とし、トラック の自営転換(注2)等のソフト施策を併せて推進している。

(4)新たな物流サービスの取組み

新たな物流サービスである 3 PL(@3)は、荷主企業の本業への経営資源集中や、物流部門にお ける規制緩和等を背景に高い成長を続けており、我が国においても、今後3PLの高い成長が期 待されている。

国土交通省では、3PLを推進するため平成16年度から3PL人材育成研修を開始し、毎年度実 施するとともに「物流総合効率化法」による支援を行っている。

第4節 産業の活性化

■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18年度の鉄道旅客の輸送人員については、少子高齢化の進展等厳しい事業環境にあるが、 前年度に比べ増加している。JRについては、新幹線輸送が増加し、在来線における通学旅客は 減少しているものの、通勤旅客と定期外旅客が増加していることから、JR全体として増加して いる。また、民鉄については、特に関東において、通勤・通学旅客や定期外旅客が増加している ことから、民鉄全体として増加している。

18年度の鉄道貨物の輸送トン数については、自然災害等による輸送障害が発生したものの、 自動車部品の専用列車運行開始等による新規輸送等により、コンテナ貨物の輸送量は前年度に比

⁽注1) トラックターミナル、倉庫等の物流関連施設が集約的に立地した大規模物流拠点として、郊外部の適地に建設 された市街地

⁽注2) 荷主の自家用トラックから輸送効率の良い営業用トラックへ転換すること

⁽注3) サード・パーティー・ロジスティクス:荷主から物流を一貫して請け負う高品質のサービス

べ増加した。しかし、暖冬の影響等により、車扱の輸送量が前年度に比べ減少し、全体としては、 前年度を下回っている。

各鉄道事業者は厳しい事業環境を踏まえ、サービス改善に向けた取組みを行っている。快適で安心な車内空間確保の観点から、都市圏の主要鉄道事業者が行っている女性等に配慮した車両の導入については、利用者の理解と協力を背景に輸送サービスの一環として着実に定着しつつある。IC乗車券については、全国各地で導入が実施・計画されており、国では税制上の特例措置によりその共通化・相互利用化を支援している。19年3月には首都圏の公営・民鉄事業者及びバス事業者で利用可能な「PASMO」が導入され、同時にJR東日本の「Suica」との相互利用を開始するなど利便性の向上が進んでいる。また、鉄道貨物輸送においても、ICTを活用した列車予約システムの改善等により、鉄道コンテナ輸送の効率化等が図られている。

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・民営化により誕生したJR各社は、平成19年に設立20周年を迎えた。この間、JR東日本、JR東海及びJR西日本のJR本州3社は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が保有する株式の売却も完了し、完全民営化されたが、JR各社が国鉄改革の中で誕生したという経緯を踏まえ、当分の間、国鉄改革の趣旨を踏まえた事業運営を確保するための措置がとられている。一方、JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物については、地域の足の確保や環境負荷の小さい鉄道貨物輸送の推進等社会的に重要な役割を担っていることから、国は引き続き固定資産税の軽減措置等支援措置の延長により経営基盤の安定・強化を図っており、各社においても完全民営化に向けて、増収努力や経費節減等の取組みを行っている。

コラム

首都圏におけるICカード乗車券の相互利用の促進について

平成19年3月18日から、PASMO協議会加盟事業者は、新しい交通IC カード「PASMO」のサービスを開始するとともに、JR東日本などで既に発行されていた「Suica」との相互利用を開始しました。当日からサービスを開始する交通事業者は、鉄道23事業者、バス31事業者(74営業所、約4,500両)であり、今後、更に導入事業者数、路線数を拡大することとしており、将来的には首都圏の101事業者での利用が可能となる予定です。



「PASMO」「Suica」の相互利用化の実現により、利用者は従来の磁気カードである「パスネット」、「バス共通カード」とICカード乗車券である「Suica」とを使い分ける必要がなくなり、首都圏のほとんどの鉄道・バスが1枚のカードで利用できることとなることから、利用者の利便性は飛躍的に向上しました。

「PASMO」においては、バス利用額に応じてバス運賃の支払いに利用できる「バス利用特典サービス」の提供やクレジット決済と連携した「オートチャージサービス」、また、鉄道事業者の系列グループカードとの連携など様々なサービスを提供しており、また、「Suica」においても新たに「こどもMy Suica」等を発売するなど、従来のサービスをより拡充し、サービスの向上に努めているところであり、今後とも各社の創意工夫により利用者利便の向上が図られることが、期待されているところです。

(2) 鉄道車両工業

鉄道車両の売上高は、その年の受注状況によって波はあるが、近年、ほぼ横ばい傾向が続いて いる (平成18年度の新造車両数2.313両、売上高1.785億円)。その中で、海外輸出の割合は、アジ アの高速鉄道や都市鉄道を中心に増加傾向にある(18年度は売上高の26%)。

車両メーカー等は、鉄道事業者と連携し、高速化、安全性・快適性等の向上、低騒音・バリア フリーといった様々な社会的ニーズを満たす車両の開発を進めているほか、基本設計や部品を共 通化した「通勤・近郊電車の標準仕様ガイドライン」を作成し、設計作業の省力化、標準品の普 及等を図ることにより、コスト低減に取り組んでいる。また、近年の標準的な都市型車両の仕様 を参考に、海外向けの都市鉄道システム規格を示した「STRASYA」が作成され、今後の鉄道シ ステムの輸出に活用される予定である。

2 自動車運送事業の動向と施策

(1) 旅客自動車運送事業

①乗合バス事業

乗合バスの輸送人員及び収入は、 中心市街地の空洞化等の都市構造の 変化やモータリゼーションの進展等 に伴う自家用自動車の普及等により 長期的な減少傾向にあり、加えて軽 油価格の高騰による燃料費の増大等 により乗合バスを取り巻く環境は極 めて厳しい状況が続いている。また、 大都市部における輸送人員及び収入 は下げ止まる一方で地方部の輸送人 員及び収入の減少は著しく収支率等 の格差が拡大している。

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などによ 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。

図表Ⅱ-5-4-1 乗合バスの輸送人員、営業収入の推移



(注) 三大都市圏は埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、京都、大阪、兵庫の集計値である。

図表Ⅱ-5-4-2 貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入 の推移

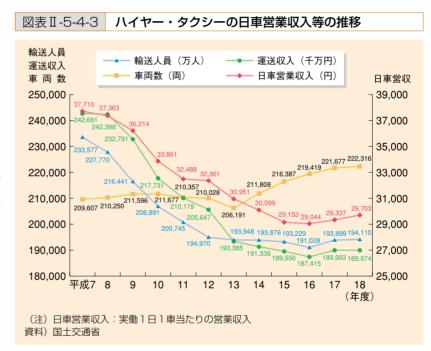


③タクシー事業

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

このような中、平成18年6月以降、全国各地でタクシー運転者の労働条件の改善を主な理由とする運賃改定申請がなされ、これまで、全国90の運賃ブロックのうち、45地区で運賃の改定が実施された。国土交通省では、今回の運賃改定の趣旨にかんがみ、運賃改定後の運転者の労働条件の確実な改善を図るための措置を講ずることとしている。

一方、19年6月、タクシー業務適正化特別措置法が改正され、タクシー運転者の登録を必要とする指定地域を東京、大阪以外にも拡大する等の措置が新たに講じられることとなった。指定地域は主な政令指定都市を中心とする地域に拡大される予定である(20年6月施行予定)。



(2)自動車運転代行業

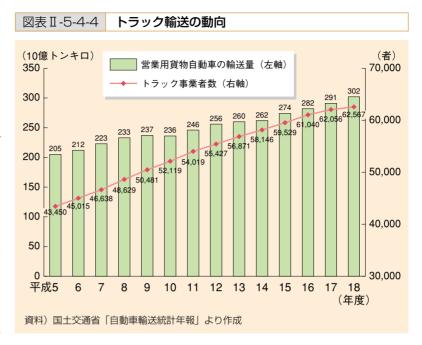
自動車運転代行業については、交通事故の発生割合が高い、暴力団関係者が関与しやすい、違法なタクシー類似行為が行われやすい、不明瞭な料金や保険契約の未加入等の問題があり、利用者保護に欠けると指摘されていた。

これらの問題に対処するため、自動車運転代行業の認定制度や自動車運転代行業者の遵守事項等を主な内容とする「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」が、平成14年6月から施行されている。16年6月には改正「道路交通法」が施行され、交通の安全を図るため、代行運転普通自動車の運転者に対して第二種免許が義務付けられた。なお、19年3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6.645業者となっている。

(3)貨物自動車運送事業

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

このため、国土交通省では原油価 格高騰に対応した運賃設定を図るた めの環境整備や省エネ体質強化のた めの低公害車導入や省エネ機器購入 のための支援等を行っている。

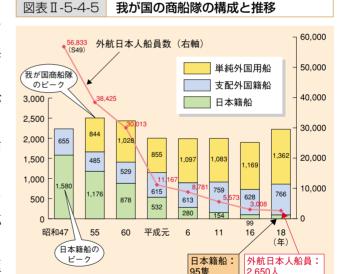


3 海事産業の動向と施策

(1) 安定的な海上輸送の確保

四面環海で資源の乏しい我が国にとって、貿 易量の99.7%、国内貨物輸送の約4割を担う海 運は、我が国経済・国民生活を支えるライフラ インであり、安定的な海上輸送の確保は、我が 国の発展にとって極めて重要な課題である。

しかしながら、外航海運については、日本商 船隊の核となるべき日本籍船・日本人船員が、 その国際競争力の喪失から極端に減少してい る。また、内航海運についても、船員の高齢化 等による将来的な船員不足が懸念されている。 これらは、安定的な海上輸送を確保する上で極 めて憂慮すべき事態となっている。



このような事態を踏まえ、交通政策審議会海事分科会において①国際競争条件の均衡化を図る ことに加え日本籍船・日本人船員の計画的増加を図るため、トン数標準税制 (注) の導入について の早急な検討、②秩序ある競争環境の整備、③船員を「集め |、「育て |、「キャリアアップを図 り」、「陸上海技者への転身を支援する」という4つの柱に沿った施策の実施、海事地域の振興 等を内容とする答申が平成19年12月に取りまとめられた。

資料)国土交通省

当該答申も踏まえ、安定的な海上輸送の確保を図るために必要な日本船舶の確保、船員の育 成・確保を図るため、国土交通大臣による基本方針の策定、船舶運航事業者等による日本船舶・ 船員確保計画について国土交通大臣の認定を受けた場合における外航船舶運航事業者に対するト

⁽注) 外航海運企業に課される法人税につき、実際の利益ではなく、船舶のトン数を基準として、一定の「みなし利益」 を算定する課税標準の特例。好不況にかかわらず税額の大幅な変動が避けられる。

ン数標準税制の適用、船員の確保・育成に係る予算上の支援措置、計画の適切な履行の担保措置、 船員の労働環境改善のための措置等を内容とする「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律 案」を第169回国会に提出した。

(2)海上輸送産業

1)外航海運

我が国は国民生活・経済活動に必要なエネルギー資源や食料の多くを海外に依存しており、その大半を輸送している外航海運は極めて重要な役割を担っている。

平成18年の世界の輸送量は69億8,000万トンで、対前年比4.8%の増となり、過去最高を記録した。 我が国の海上貿易量は9億5,893万トンで、対前年比0.9%の増となった。

②国内旅客船事業

国内旅客船事業は、平成19年4月1日 現在、964事業者(対前年比21事業者減)、 17年度の輸送人員は1億320万人(対前 年度比2.3%増)と前年度を若干上回っ たが、近年の燃料油価格の高騰、陸上交 通との競争等依然厳しい経営が続いてい る。このため、船旅の魅力向上や観光業 界との連携、旅客船事業の活性化に取り 組んでいる。

③内航海運

内航海運は、トンキロベースで我が国の国内貨物輸送の約4割を担う基幹的物流産業である。保有船腹調整事業を解消し、内航海運の活性化を図るため、国土交通省では内航海運暫定事業(産)の円滑かつ着実な実施を支援している。また、近年における諸問題として、船舶の老朽化の進行、船員不足、荷主企業からの物流効率化の厳しい要請、燃料油価格の高騰等の状況を踏まえ、今後とも、内航海運が効率的で信頼性の高い輸送サービスの提供ができるよう、新技術の普及促進、(独)鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用したスーパーエコシップ(SES)等の環境にやさしい省エネ型船舶の建造





促進、船員不足に対応した効率的な内航船員の確保対策を盛り込んだ「内航船舶の代替建造推進 アクションプラン」を平成18年3月に策定し、19年度より内航海運事業者のグループ化を推進

⁽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めさせる制度

するため、ビジネスモデル説明会を全国各地で開催した。各地方運輸局においては、「内航海運 グループ化相談窓口 を順次設置しているところである。

また、SESは19年末までに既に4隻が就航し、3隻が建造中である。同年2月には貨物第1番 船が就航し、従来型の船舶に比べ、単位貨物輸送量当たりのCO。、NOx排出量及び燃料消費量の 大幅な削減や、船内の振動、騒音の低減等の面で優れた性能が確認され、関係者から高い評価を 得ていることから、今後、SESの更なる普及が見込まれる。

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、主要 9 港以外の地方港も事業参入を許可制に、運賃・ 料金を事前届出制とする規制緩和を実施するため「港湾運送事業法」を改正し、平成18年5月 より施行された(19年4月1日現在で新規許可2件、業務範囲変更11件、運賃料金届出76件)。

(3)造船業、舶用工業

①造船業の国際競争力強化のための取組み

世界経済の好況に伴う海上輸送の増加、国際的な安全・環境規制の強化に伴う需要増により、 平成18年の新造船建造量は5.212万総トン(我が国建造量は1.818万総トン、世界の34.9%)と昨 年に引き続き過去最高を記録し、世界の造船市場は活況を呈する中、他国との競争も激化してい る。



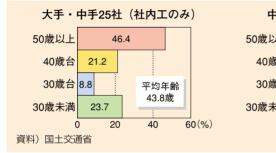
我が国造船業は、ほぼ100%の国内生産比率を保ちながら、新造船建造量において約半世紀に わたり世界トップクラスのシェアを維持し続けている。その要因として、工程の全自動化が困難 な造船現場において、高度な技能・判断力を有する優秀な人材の存在があげられる。しかし、現 在、造船技能者の半数近くが50歳以上であり、これらの者が 退職することにより、今後、造船現場の技術レベルの急速な 低下が懸念されており、造船に関する技能の円滑な伝承が必 要となっている。

このような状況の中、造船産業を担う次世代の人材を育成するため、(社) 日本中小型造船工業会を通じ、新人・中途採用者の即戦力化のための座学・実技研修等を支援している。

造船技能(ぎょう鉄)



図表Ⅱ-5-4-9 造船技能者の年齢構成







②舶用工業の活性化に向けた取組み

我が国の舶用工業製品需要の堅調な推移を反映し、平成18年の我が国舶用工業製品の生産額は、1兆842億円(前年比約11%増)、輸出額は、3,517億円(同約19%増)と大幅に増加しており、舶用工業事業者の収益についても回復する基調にある。

しかしながら、原材料・部品の高騰・入手難、国際競争の激化、従業員の高齢化等、依然として厳しい経営環境の下にあることから、造船業との連携の強化、各種支援措置の活用や各国との 模倣品対策の協議等により、産業基盤及び国際競争力の強化を図っている。

また、環境規制の一層の強化及び海難事故の防止等を図るため、環境に優しい舶用ディーゼルエンジンの開発及び衝突事故の防止に有効な航海計器に関する技術開発等に取り組んでいる。

③中小造船業・中小舶用工業の経営基盤強化

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

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

④海事産業技術の開発・実用化

世界有数の造船・海運国である我が国としては、安全・環境性能に優れた船舶を提供するための研究開発(次世代内航船(スーパーエコシップ)、環境に優しい舶用エンジンの開発など)を積極的に進めている。特に、国際海運からのCO₂排出削減のフレームワークの議論が進む中、個々の船舶からのCO₂排出量をその計画・建造段階で評価できる様な指標を日本の造船・海運技術を

生かして世界に先駆けて開発することに取り組んでいる。

また、平成19年7月に施行された海洋基本法は、海洋産業 の振興とその国際競争力の強化を謳っており、これらを実現 するため、浮体式空港や情報基地としての利用可能性が実証 されたメガフロート技術の実用化・普及、天然ガスの輸送形 態の多様化を可能とする天然ガスハイドレート(注1)輸送船の 開発、我が国の排他的経済水域における海洋空間、自然エネ ルギー等の利活用の基盤技術となる外洋上プラットフォーム 技術(注2)の開発などを推進している。

メガフロート空港モデルでの実証実験



(4) 船員対策

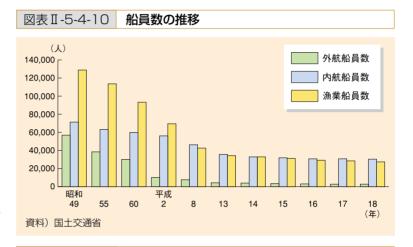
①船員(海技者)の確保・育成

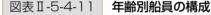
交通政策審議会海事分科会の答申を 受け、国土交通大臣の基本方針に従っ て船員確保育成に関する計画の認定を 受けた事業者に対して支援を行うこと により、内航海運業界のグループ化を 通じた船員の計画的な確保・育成や、 退職自衛官、女子船員など新たな船員 供給源からの確保・育成等を推進する 制度を創設するため、海上運送法の改 正案を国会に提出している。

また、平成20年度より、愛媛県今治 市や広島県尾道市など、海運、造船な どの海事産業が集積する「海事地域」 において、国と地方自治体、産業界等 様々な関係者が連携・協力して海事関 係の人材確保・育成を推進することと している。

②独立行政法人整理合理化計画等を踏 まえた教育内容の見直し

独立行政法人海技教育機構及び航海







資料)国土交通省「船員需給総合調査結果報告書」より作成

訓練所における船員教育訓練内容の見直しについては、「船員教育のあり方に関する検討会」に おいて、長期的な視野に基づく検討を行い、社船実習の活用、帆船実習の義務付けの廃止、大型 タービン練習船の小型練習船への代替などの具体的な方策が取りまとめられた。これら方策につ いては、平成19年の交通政策審議会海事分科会の答申に盛り込まれた。また、独立行政法人整 理合理化計画(平成19年12月24日閣議決定)では、上述の方策の一部を含め、組織の見直し、

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

⁽注2) 第3期科学技術基本計画において、戦略重点科学技術として採択

運営の効率化についても講ずべき措置が定められており、今後はこれらを踏まえた教育内容の見直しを図っていくこととしている。

③船員の労働環境整備の推進

船員の労働環境における安全衛生を確保するため、平成19年11月、船員災害防止活動の促進に 関する法律に基づき、船員災害の防止に関する基本事項を定めた第9次船員災害防止基本計画 (20年度を初年度とする5箇年計画)を策定した。

4 航空事業の動向と施策

国内旅客輸送は、近年の厳しい経済状況の中においても堅調に推移しており、平成18年度は過去最高の旅客数となった。国際旅客輸送は、15年のイラク戦争、SARSの影響等から未だ完全に回復しておらず、路線で登場を減便等により18年度は2年連続の減少となった。国土交通省は、これまで国内航空運送事業について需給調整規制への移行等の規制緩和を実施してきた。



また、航空輸送サービスを提供する上で基盤となる混雑飛行場における発着枠の配分に当たっては、新規航空会社が優先配分を受けられる新規優遇枠を、17年4月に20往復分、同年12月に5往復分を追加した。これにより大手航空会社に対する競争力が増し、これまで以上に競争が促進され、利用者利便の向上に資することが期待される。

5 貨物利用運送事業の動向と施策

複合一貫輸送の担い手である貨物利用運送事業(注)は、環境負荷低減に資するモーダルシフトの推進に寄与しており、同事業への新規参入も着実に増加しているところである。このような状況の中、事業者の創意工夫による自由な事業展開を促進するため、平成19年度には「貨物利用運送事業法制度の改善に係る検討委員会」を開催し、規制の見直し等について検討している。

6 倉庫業の動向と施策

物流の結節点として重要な役割を果たしている営業倉庫について、保管ニーズの高度化・多様化への適切な対応を図るため、参入規制の許可制から登録制への変更等の規制緩和等が行われた。 適正な競争を促進し、多様なサービスの提供や事業の効率化を積極的に進める環境が整ったこと により、倉庫事業者数は増加しているところである。

また、他の物流関係事業における規制も緩和されていることを背景に、倉庫業への参入と同時期に他の物流事業許可等を取得して総合的な物流サービス業を志向する動きが加速している。

(注) 実運送事業者の輸送手段(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

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2.2%、法人数の10.6%を占めている重要な産業の一つである。 不動産市場は、バブルの崩壊以降、平成4年から公示地価が全国平均で15年連続で下落してい たが、景気回復・都心回帰の動きの中、19年には三大都市圏及び地方ブロック中心都市の地価 上昇等により、上昇となった。また、不動産証券化市場は、これまで企業資産のオフバランス化 の進展や低金利が続く中での不動産の投資ニーズの高まり等を背景として拡大が続いている。

(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増進を図るため、「宅地建物取引業法」の的確な運用により、 消費者保護の徹底に努めている。

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、厳格な監督処分を行っており、平成18年度の監督処分件数は337件 (免許取消し180件、業務停止65件、指示92件)となっている。

先般の構造計算書偽装問題を踏まえ、新築住宅の売主等の瑕疵担保責任の履行の実効性を確保 するため、19年の通常国会において「特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律」が成 立した。同法により「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に定める新築住宅の売主等が負う 10年間の瑕疵担保責任を前提として、当該瑕疵担保責任を負う宅地建物取引業者等に対し、新 たにその履行を確保するための供託又は保険加入による資力確保措置を義務付けることとした。

(3) マンション管理業者による適正な管理の確保

マンションストックの増大に伴い、その適正な管理を図るため、「マンションの管理の適正化 の推進に関する法律」に基づき、マンション管理業者の登録制度や業務規制を実施している。ま た、マンション管理業者による法令遵守の向上を促進し、不正行為の未然防止を図る観点から、 マンション管理業者に対する立入検査を実施している。

(4) 不動産市場の活性化

①不動産市場の現状

国民経済計算によれば、我が国における不動産市場(土地市場も含む。以下同じ)の市場規模 は、平成18年末現在で、法人所有、個人所有、国・地方等の公的セクター所有の総計で約2,200 兆円となっているが、その中でも、不動産証券化の市場規模が引き続き拡大している。Tリート (不動産投資法人)、不動産特定共同事業、特定目的会社等により証券化された不動産の資産額累 計は、17年度末には約25兆円、18年度末には約33兆円と拡大している。

Iリートは、ミドルリスク・ミドルリターンの商品として、低金利下の運用難の状況において、 投資の多様化にも寄与しており、19年12月末現在、42銘柄のJリートが上場し、約679万口、約5 兆1,429億円の不動産証券が流通している。Jリートにより取得された総資産の額は約6兆8,700億 円となっている。また、保有物件の用途は、オフィス、住宅の割合が多いものの、近年、商業施 設、介護施設などオペレーションを必要とする物件に多様化している。また、取得した物件の所 在地については、地方圏でも着実に資産の取得が進んでいるが、依然として東京圏が中心となっ ている。

②不動産市場の条件整備

不動産証券化は、投資単位の小口化を可能にし、約1,500兆円といわれる個人金融資産を不動産市場に呼び込むことにより、その活性化を促進するものであり、土地の流動化、経済の活性化にも大きく貢献するものである。しかしながら、不動産市場の透明性が確保されていなければ、市場に対して長期・安定的な資金が流入せず、不動産市場の持続的な発展も望めない。

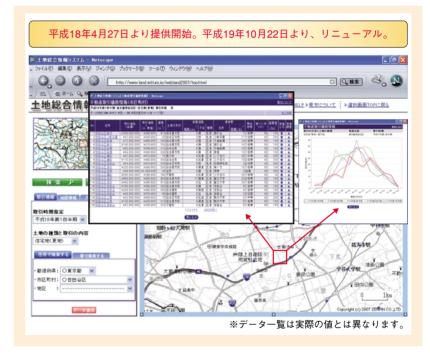
このため、国土交通省では、不動産市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図るため、取引価格等の調査・公表を行っている。この調査は、平成17年度から三大都市圏の政令指定都市を中心に開始し、18年度は、調査対象地域を全国の政令指定都市に拡大し、19年度からは全国の県庁所在都市など地価公示対象地域において調査を実施している。調査によって得られた情報は、個別の物件が特定できないよう配慮した上で、取引された不動産の所在、面積、価格等をインターネット(土地総合情報システム(注1))を通じて公表している(20年1月現在の情報提供件数は、

219,546件、アクセス件数は、 4.184万件以上。)。

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

また、指定流通機構(レインズ(注2))が保有する取引価格情報の加工情報を、19年4月よりインターネット(不動産取引情報提供サイト(注3))を通じて提供している。さらに、宅地建物取引業者が取り扱う物件情報を、網羅的に消費者へ提供する不動産統合サイト(不動産ジャパン(注4))を不動産

図表Ⅱ-5-4-13 土地総合情報システム



業界が一体となって整備しており、国土交通省としても引き続きこの取組みを支援している。

③税制の活用

平成20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係る登録免許税の特例措置について、税率の見直しを行った上、適用期限を延長することとしている。また、Jリート等に係る登録免許税の特例措置についても、税率の見直しを行った上、適用期限を延長することとしている。さらに、認定中心市街地、都市再生緊急整備地域又は都市再生整備計画の区域において中高層耐火建築物である住宅以外の特定の用途に供する家屋を新築した場合の不動産取得税について、課税標準の特例措置を講ずることとしている。

⁽注1) http://www.land.mlit.go.jp/webland/

⁽注2) 宅地建物取引業者が指定流通機構に物件情報を登録し、業者間で情報交換を行う仕組み。成約した物件の取引 価格情報等は指定流通機構に蓄積される。

⁽注3) http://www.contract.reins.or.jp/

⁽注 4) http://www.fudousan.or.jp/

④事業用定期借地権の活用

社会経済情勢の変化に伴う土地の利用形態の多様化に対応するため、平成20年1月1日より 事業用定期借地権の存続期間の上限を20年以下から50年未満に延長する改正借地借家法が施行 された。

⑤新しい時代に対応した不動産市場の構築に向けて

投資家保護の観点から証券化対象不動産の鑑定評価実務の適正な遂行を図るため、国土審議会 土地政策分科会不動産鑑定評価部会等において検討を行い、証券化対象不動産の鑑定評価基準を 新たに策定(平成19年7月1日施行)し、適用状況についてのモニタリングを実施していくこ ととした。また、海外投資不動産鑑定評価ガイドライン、不動産市場データベースの構築につい て、検討を行っている。

また、19年5月に取りまとめられた社会資本整備審議会産業分科会不動産部会の第二次答申 を踏まえ「投資家に信頼される不動産投資市場確立フォーラム」が設置され、関係業界、有識者、 行政等が連携して、Jリートによる海外不動産投資の実現等、不動産投資市場が一層健全に発展 するために必要な環境整備について検討を行っている。

さらに、19年度においては、不動産証券化に関する講習会及び社会実験への支援を通じ、地 方における証券化のノウハウ蓄積と人材育成を図り、地方不動産証券化市場の裾野を拡大するこ とで、土地の流動化と地域の活性化を促進している。

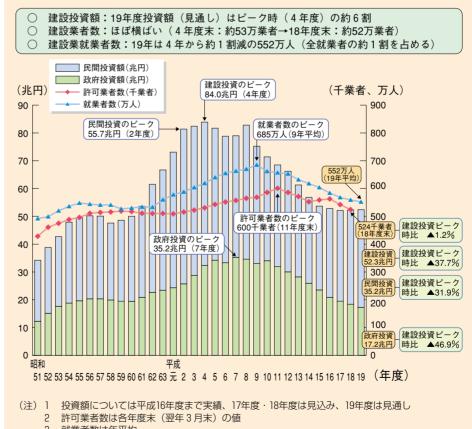
8 建設産業の活力回復

(1)建設産業の現状と 構造改善の推進

①建設産業の現状

建設業は、住宅・社会 資本整備の直接の担い手 であり、国内総生産・全 就業者数の約1割を占め る基幹産業の一つであ る。しかし、平成19年度 の建設投資見通しは、4 年度のピーク時と比較し て約6割の水準にまで急 激に減少している。この 間、ピーク時に約60万業 者を数えた建設業の許可 業者数は約1割強減少し ているが、建設投資の急 減のスピードは業者数の 減少を上回っており、建 設業は依然として過剰供 給構造にある。

図表 II-5-4-14 建設投資(名目値)、許可業者数及び就業者数の推移



- 就業者数は年平均
- 資料)国土交通省「建設投資見通し」・「許可業者数調べ」、総務省「労働力調査」

②「建設産業政策2007 |

こうした状況を受けて、国土交通省では、平成19年6月に「建設産業政策2007~大転換期の構造改革~(注)」を取りまとめた。この中で、「産業構造の転換」、「建設生産システムの改革」、「ものづくり産業を支える「人づくり」の推進」を構造改革の柱に位置づけるとともに、ア)公正な競争基盤の確立、イ)再編への取組みの促進、ウ)技術と経営による競争を促進するための入札契約制度の改革、エ)対等で透明性の高い建設生産システムの構築、オ)ものづくり産業を支える「人づくり」を今後の建設産業政策の方向性として明らかにした。

③経営事項審査の見直し

経営事項審査は、公共工事の発注における企業評価の物差しであり、社会情勢が変化する中で、 適時の見直しを行うことが必要である。

このため、平成19年度には、完成工事高評価への偏重を是正し、完成工事高、利益、自己資本をバランスよく評価するよう評価項目を改正するとともに、生産性の向上や経営の効率化に向けた企業の努力を評価・後押しするよう新たな企業集団評価制度を創設する等、経営事項審査が公正かつ企業実態に即した評価基準となるよう見直しを行い、20年度から施行することとしている。

(2) 公正な競争基盤の確立

建設投資が急激に減少する中で、「技術力・施工力・経営力に優れた企業」が生き残り、成長することを促すためには、まじめに努力する者が損をすることのない公正な競争環境を整備することが重要である。このため、建設業における法令遵守を徹底することを目的として、平成19年4月に、地方整備局等に建設業法令遵守推進本部を設置するとともに、法令違反に関する情報を収集する窓口としての「駆け込みホットライン」を開設した。また、法律の不知による自覚のない法令違反行為を防ぐための「建設業法令遵守ガイドライン」の策定・周知を図るとともに、談合の廃絶のための営業停止期間の延長等法令違反行為に対するペナルティの強化等により、民間工事を含めた建設業法の遵守、下請適正取引の推進等に取り組んでいる。

(3)経営基盤の強化への取組みの促進

①中小・中堅建設業

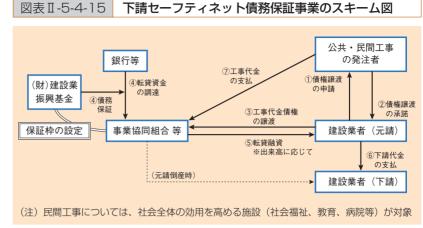
(ア) 建設業の新分野進出支援等

地域の中小・中堅建設業は、地域経済・雇用を支える重要な産業であり、災害対応の担い手としても大きな役割を果たしている。また、最近では、これまで社会資本整備を通じて培った技術・ノウハウを活用して、担い手不足が深刻化している農林業、福祉等の分野へ進出するなど、地域に根付いたコミュニティ産業として地域の活性化にも大きく貢献することが期待されている。このため、中小・中堅建設業の経営基盤の強化に向けた経営革新の取組みを促進し、技術と経営に優れた企業が伸びる環境整備を進めていく必要がある。

平成19年度においては、建設業の新分野進出を促進するため、公共施設の維持管理や地域産業の活性化等の地域ニーズに対する取組みを普及促進するとともに、新分野進出のための情報提供、経営診断、計画策定支援等関連するサービスを一元的に提供する「ワンストップサービスセンター」を各都道府県に設置し、関係省庁と連携して支援している。

(イ) 下請セーフティネット債 務保証事業

中小・中堅建設業者の担保力・ 信用力を補完し、工事途中での資 金不足の発生等を防ぎ、さらに下 請代金の支払いの適正化を図るた め、「下請セーフティネット債務保 証事業」を行っている。また、平成 19年度には、同事業について、下 請業者等が有する工事請負代金債



権の流動化を促進するためファクタリング(注1)事業者を債務保証対象に追加する措置を講じた。

(ウ) 協業化・共同化の推進

中小・中堅建設業者が、継続的協業関係の確保により経営力・施工力を強化するため、経常建 設共同企業体の適切な活用を促進している。また、中小・中堅建設業者の組織化、事業の共同化 を推進しており、事業協同組合等(注2)による共同事業の活性化や事業革新活動を促進している。

②専門工事業

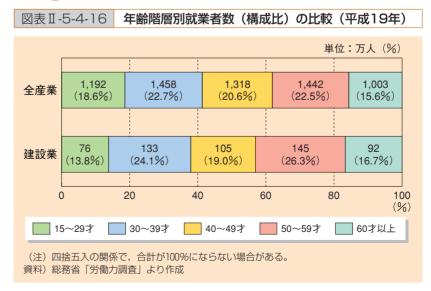
専門工事業者は、建設工事を直接施工し、工事の品質確保に重要な役割を担っている。平成 19年度は、専門工事業者の経営力向上を図るため、原価管理の徹底の促進等を内容とする専門 工事業緊急再生事業を実施した。

③建設関連業(測量業、建設コンサルタント、地質調査業)

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

(4)ものづくり産業を支える「人づくり」の推進

建設産業は、技術者・技能者が その能力をいかに発揮するかによ って生産の成否が左右されるもの であり、「人」が支える産業であ る。しかし、建設産業就業者の労 働条件等の悪化が進むとともに、 就業者の高齢化が急速に進展して おり、技術・技能の承継が困難に なっている中、優秀な人材の確 保・育成とその評価は、建設産業 が魅力ある産業に転換する上で不 可欠である。



- (注1) ある企業の売掛債権を、専門的知見を有するなど一定の要件を持つ会社に譲渡、売却して資金化すること
- (注2) 建設業の事業協同組合:4,789組合、協業組合:38組合、企業組合:147組合

このため、熟練した直接施工能力に加え、技能の側面から一定の管理能力を有する中核的な役割を果たす技能者を基幹技能者として確保・育成を図っている。

また、「建設技能承継モデル構築事業」として、熟練技能者やOBを指導役として活用した若手技能者の技能習得等に資する先駆的先導的な取組みへの支援を行っている。

さらに、関係省庁や団体等と連携して、現場見学会、優秀な技能者や人材育成等に係る先進的で特色のある取組みを行う企業等に対する顕彰や、一般市民との交流イベント等による建設産業の理解促進につながる活動を展開している。

(5) 建設機械の現状と建設生産技術の発展

我が国における建設機械の保有台数は、平成17年度で約96万台(注1)と推定されており、建設機械の購入者別の販売台数シェアで見ると、リース・レンタル業者が48%を占めており、建設業者の22%よりも高くなっている。また、建設機械施工技術者の技術力確保のため、「建設業法」に基づいた建設機械施工技士の資格制度があり、19年度までに1級・2級合計約16万人が取得している。

建設業における死亡災害のうち、建設機械等によるものは約14%を占め、近年では建設機械の技術進歩により事故原因(注2)も変化している。このため、建設機械施工安全技術指針の改定、建設機械施工安全マニュアルの策定等をし、建設機械施工の安全対策を推進している。

今後は、ICTを活用し、建設機械施工の生産性向上を図るとともに、完成後における施工状況の再現、施工履歴の確認等が可能となる施工現場の情報化を図り、施工の効率化及び品質の確保を推進する。

(6) 建設工事における紛争処理

建設工事の請負契約に関する紛争を迅速に処理するため、建設工事紛争審査会において紛争処理手続を行っている。平成18年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では61件(仲裁8件、調停36件、あっせん17件)、都道府県建設工事紛争審査会では149件(仲裁18件、調停112件、あっせん19件)となっている。

⁽注1) 主な機種:油圧ショベル約682千台、車輪式トラクタショベル約159千台、ブルドーザ約53千台

⁽注2) 建設機械の小型化(狭小現場に対応させた小型バックホウ等)による重心位置の変化や、補助装置(障害物検 知装置等)の不適切な使用等による事故等