

### 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減少傾向が続いていた。

このような事態に対し、「海上運送法」に基づく「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた事業者を対象として平成20年からトン数標準税制<sup>注</sup>を導入し、日本船舶・日本人船員の計画的増加を進めてきている。

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転じたが、東日本大震災や原発事故を契機として、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4月よりトン数標準税制の適用対象船舶に準日本船舶が追加され、日本船舶の増加のペ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。

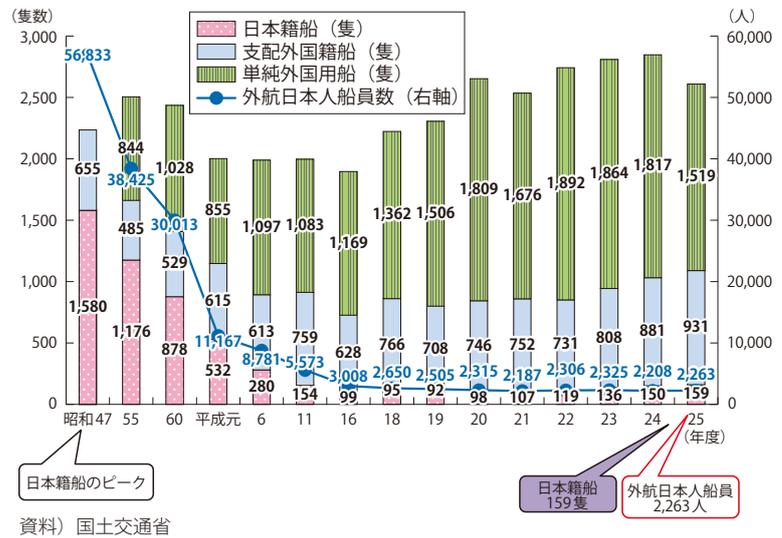
このような取組みを通じて、非常時を含めた安定的な海上輸送の確保を図っていく。

##### ② 船員（海技者）の確保・育成

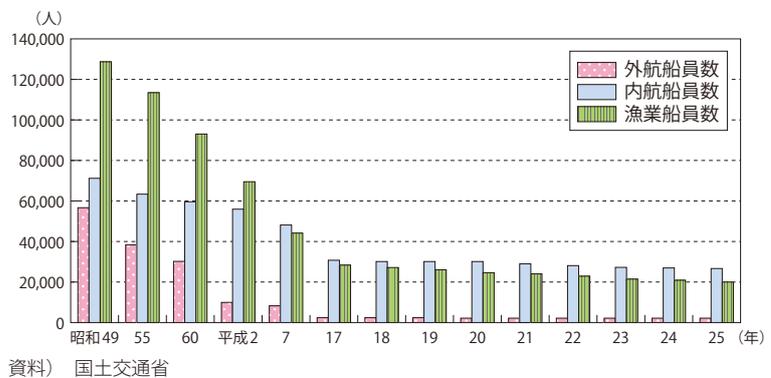
船員は、海運の人的基盤であり、日本人船員を確保し、育成することは我が国経済の発展や国民生活の維持・向上に必要不可欠である。しかしながら、外航日本人船員は、ピーク時の約57,000人か

<sup>注</sup> 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 我が国商船隊・外航日本人船員数の推移



図表 II-6-3-7 日本人船員数の推移



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、外航船員については、日本船舶及び船員確保計画の着実な実施等による日本人船員の確保に取り組んでいる。

併せて、我が国商船隊の大宗を占めるアジア人船員の確保・育成のため、開発途上国の船員教育者の技能向上を図り、より優秀な船員を養成することを目的とした研修を行っている。

一方、内航船員については、船員を計画的に雇用する事業者への支援、新卒者向け就職説明会の開催等に加え、新6級海技士短期養成課程の拡充等専門教育機関を卒業していない者の内航船員への就業を促進すること等により、若年船員の確保・育成に取り組むこととしている。こうした船員の確保・育成のための取組みに加えて、船員の職業的魅力を高めるために、船員災害の持続的減少を図る取組みである「船内労働安全衛生マネジメントシステム」及び「船内向け自主改善活動（WIB）」の普及についても、引き続き取り組んでいく。

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）航海訓練所が設置されている。（独）海技教育機構は、新人船員の養成とともに、海運会社のニーズや技術革新に対応した実務教育等を実施しており、（独）航海訓練所は、（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。（独）航海訓練所では、平成26年4月に内航用の小型練習船大成丸を就航し、内航船の運航実態に即した乗船訓練を行っている。これらにより、即戦力を備えた若手船員の効果的・効率的な養成を進めている。

### ③ 海事思想<sup>注</sup>の普及

海事産業の成長には、人々の海事産業に対する理解と関心が必要不可欠である。

このため、海フェスタ（平成26年は京都で開催）や海洋立国推進功労者表彰（内閣総理大臣表彰）をはじめとする海事広報活動により海事思想の普及に努めている。

## （2）海上輸送産業

### ① 外航海運

平成25年の世界の海上荷動き量は、99億1,400万トン（前年比3.7%増）で、25年の我が国の海上貿易量は9億7,339万トン（前年比1.4%増）となった。

25年度の外航海運は、新興国の景気減速、欧州経済の低迷、燃料油価格の高止まり等の厳しい状況が続いたが、米国を中心とした先進国の景気回復を背景に、全体としては事業環境の改善が見られた。

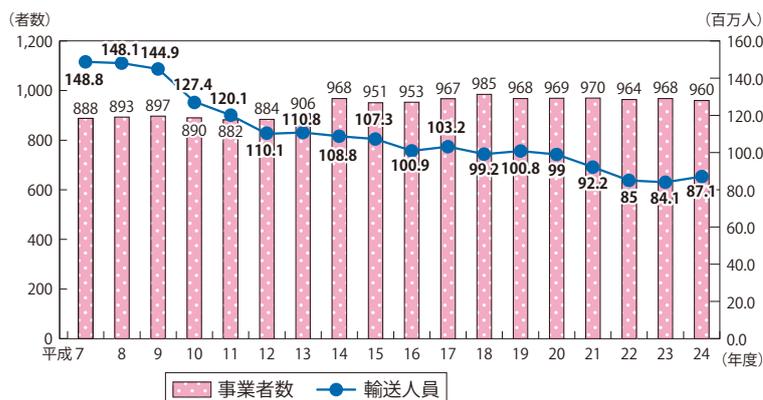
### ② 国内旅客船事業

国内旅客船事業は地域の足として重要な役割を担っているものであり、特にフェリー事業についてはモーダルシフトの受け皿として全国的な物流ネットワークにおいても重要な役割を担っている。一方で、国内旅客船事業は人口構造の変化に伴う輸送需要の減少や燃料価格の高騰等の様々な課題に直面しており、一層の省エネ化によるコスト縮減等を通じた競争力向上や体質強化を図ることが重要である。

<sup>注</sup> 海の利用、海上交通、海洋環境、海上安全等海に関する知識全般。

このため、(独)鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度等を活用した船舶の省エネ化や、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等の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。

図表 II-6-3-8 国内旅客船事業者数及び旅客輸送人員の推移



(注) 1 一般旅客定期航路事業、特定旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業の合計数値。  
2 事業者数は各年4月1日現在。  
資料) 国土交通省

II

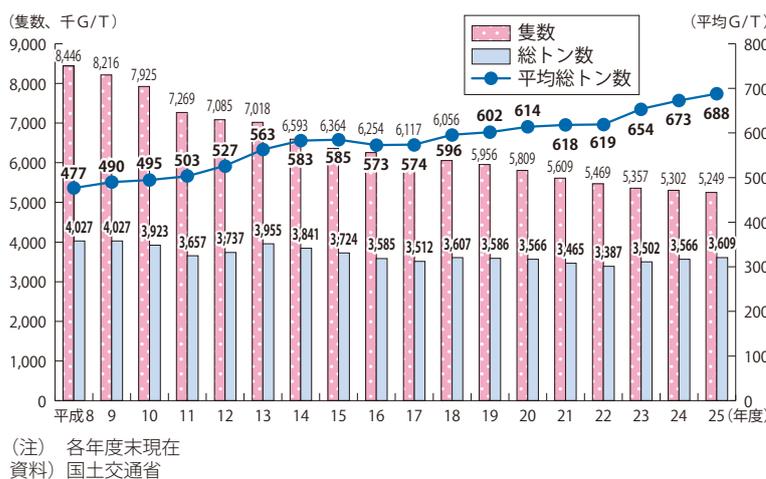
第6章

競争力のある経済社会の構築

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4割、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。近年は、景気回復基調の中、セメントや鉄鋼など、一部で輸送量の増加が見られるが、全体の荷動きについては前年の平成25年度と同程度の状況となっている。他方で、新造船の建造は堅調に推移しているものの、依然として老朽船が大半を占めており、需要の変化に的確に対応しつつ安定輸送を供給するためには、輸送の効率化を進めながら船舶の代替建造を着実に促進していくことが重要な課題となっている。

図表 II-6-3-9 内航船舶の推移



(注) 各年度末現在  
資料) 国土交通省

このような状況に対処するため、(独)鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用した船舶使用料の軽減や税制特例により環境性能に優れた船舶への代替建造を促進することで、船舶の省エネ化等による競争力の強化に向けた施策を推進している。また、船舶管理会社を活用した内航海運の活性化に向け、24年7月に「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・公表するとともに、25年4月にガイドラインへの適合性を評価するための手法を導入し、船舶管理会社の管理サービスの「見える化」を図っている。更に内航海運暫定措置事業<sup>注</sup>の円滑かつ着実な実施の支援等も行っている。

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

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、我が国の経済や国民の生活を支える重要な役割を果たしている。平成26年3月末現在、「港湾運送事業法」の対象となる全国93港の指定港における一般港湾運送事業等の事業者数は879者（前年度比0.5%減）となっている。また、25年度の船舶積卸量は、全国で約14億4,300万トン（前年度比2.5%増）となっている。

(3) 造船産業

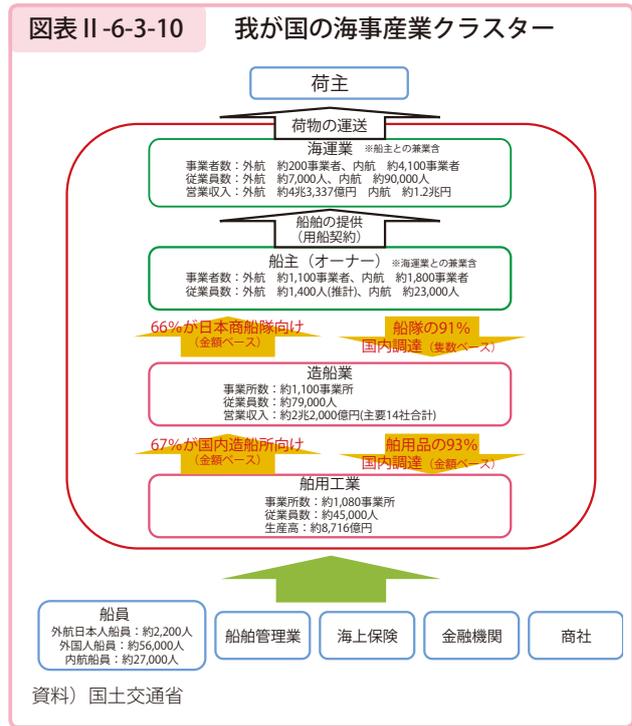
① 造船産業の現状

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、船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。

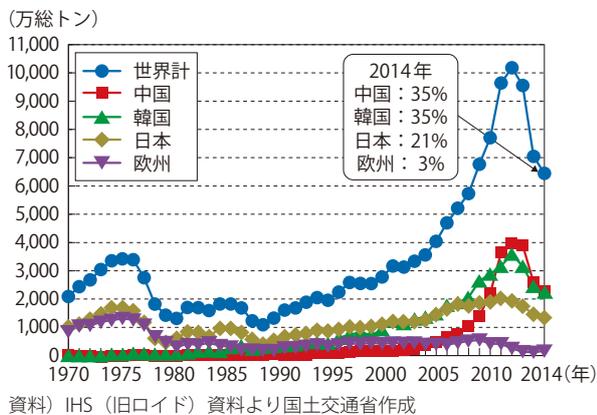
造船業については、世界経済の好況に伴う海上輸送の増加等を背景として中国、韓国が建造能力を急拡大し、世界の平成26年の新造船建造量は6,567万総トン（我が国建造量は1,342万総トン、世界シェアの20.4%）となった。24年末からの円高の是正にも支えられ、我が国受注量は上向きに転じているものの、依然として厳しい国際競争が続いており、船価は低い状況にある。

我が国船用工業製品（船外機を除く）については、25年の生産額7,125億円（前年比約10.8%減）、輸出額2,393億円（前年比約23.9%）となった。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。

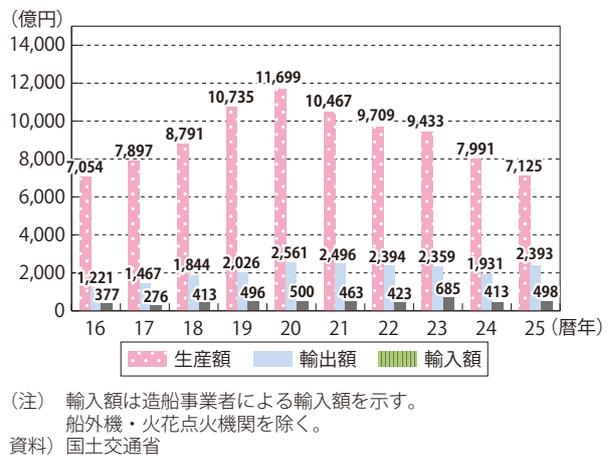
図表 II-6-3-10 我が国の海事産業クラスター



図表 II-6-3-11 世界の造船建造量の推移



図表 II-6-3-12 我が国の船用工業製品生産・輸出入実績の推移



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、人材の確保・育成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、平成25年度から、造船・海運事業者等が行う、船舶の更なる燃費向上を実現する次世代海洋環境関連技術開発に対する支援を実施している。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、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や、新たなエネルギー輸送ルートにおける海上輸送体制の確立に係る取組みを推進する。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、海洋資源開発関連技術の開発支援、海洋開発人材育成の推進等により、海洋開発分野におけるビジネス拡大を図るとともに、海洋産業の国際競争力を強化する。また、浮体式海洋エネルギー発電施設の普及拡大に向けて、安全・環境ガイドラインの策定に取り組んでいる。さらに、造船業における人材の確保については、国内人材の確保に最大限努めることを基本とした上で、緊急かつ時限的措置（2020年度で終了）として即戦力となり得る外国人材の活用を図る。また、経営基盤となる国内人材については、産学官が一体となって具体的な施策の検討を進めている。

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省エネ船等の普及、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。

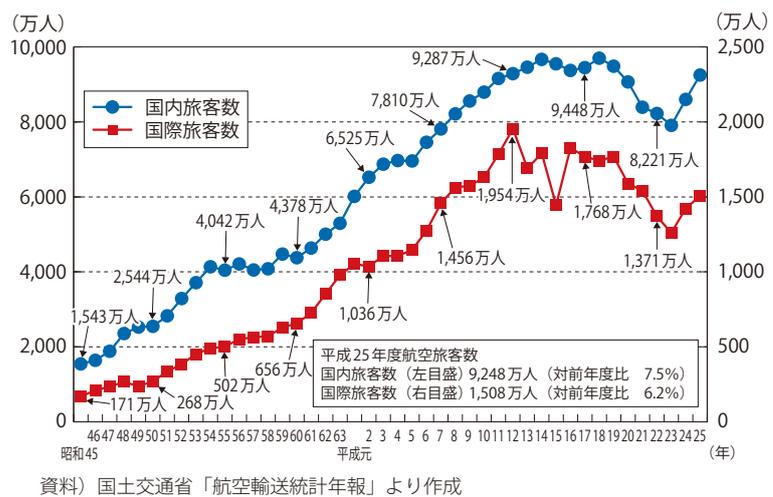
4 航空事業の動向と施策

航空産業を取り巻く状況は、2014年後半より原油価格が大幅に下落したものの、原油価格の趨勢的な高騰に伴う燃油費の増加等により航空会社にとっては厳しい状況が続いている。我が国航空企業の輸送実績についてみると、国内旅客は平成18年度をピークに右肩下がりとなっていたが、東日本大震災からの復興需要、LCC参入による需要増等により24年度より増加に転じ、25年度は9,248万人（前年度比7.5%増）となった。国際旅客も1,508万人（前年度比約6.2%増）と国内旅客同様に24年度より増加に転じている。

24年3月に本邦初の本格的LCCであるピーチ・アビエーションの就航開始に続き、同年7月にはジェットスター・ジャパン、同年8月にはエアアジア・ジャパン（現バニラ・エア）、26年8月には春秋航空日本が就航を開始した。

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

図表II-6-3-13 航空旅客数の推移（本邦社）



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路線に就航するなどLCCの事業が拡大している。

一方で、27年1月28日にスカイマークは民事再生法に基づく手続開始の申立を行い、裁判所の監督の下、同法に基づく手続きが進められている。

## 5 貨物利用運送事業の動向と施策

貨物利用運送事業<sup>注</sup>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、平成25年度末現在の事業者数は5,975者（普通倉庫4,798者、冷蔵倉庫1,177者）となっている。

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。

また、災害に強い倉庫の構築に向けた非常用電源・通信設備の導入や低炭素化に資する設備の導入が進められている。

## 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。

また、災害に強いトラックターミナルの構築に向けた非常用電源・通信設備の導入や低炭素化に資する設備の導入が進められている。

## 8 不動産業の動向と施策

### (1) 不動産業の動向

不動産業は、全産業の売上高の2.7%、法人数の11.2%（平成25年度）を占める重要な産業の一つである。

これまで全国的に下落傾向が続いていた地価は、平成27年地価公示（27年1月1日時点）の結果

**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

によると、全国平均では、住宅地は下落したものの下落率は縮小し、商業地は下落から横ばい（0.0%）に転換した。昨年上昇に転換した三大都市圏平均では、住宅地、商業地とも上昇を継続した。一方、地方圏では依然として下落傾向が続いているものの、下落率は縮小した。新規住宅着工戸数は、24年度は89万戸を超え、25年度には98万戸を超えたものの、26年度は消費税率引上げに伴う駆け込み需要の反動減もあって88万戸となった。

既存住宅の流通市場については、指定流通機構（レインズ）<sup>注1</sup>の26年度の成約件数が15.8万件（前年度比3.1%減）となった。

## （2）不動産市場の現状

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、122,127業者（平成26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、25年度の監督処分件数は314件（免許取消184件、業務停止65件、指示65件）となっている。

マンションの販売の際の悪質な勧誘については、宅地建物取引に係る勧誘をする際の禁止行為などについて、引き続き、国土交通省ウェブサイト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。

また、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25年度末において2,230業者であり、ここ数年大きな増減はない。

マンション管理業者に対しては法令遵守を促進し、不正行為の未然防止を図る観点から、立入検査を実施している。

さらに、賃貸住宅管理業務に関して一定のルールを設ける、「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。登録業者数は、26年3月末現在で3,267業者となっている。

## （3）市場の活性化のための環境整備

### 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25年末現在で約2,400兆円となっている<sup>注2</sup>。

26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5.5兆円となっている。

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、26年度の1年間で新たに7件の新規上場が行われた。27年3月末現在、51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13兆円、不動産投資証券の時価総額約10.7兆円となっている。

Jリート市場全体の値動きを示す東証リート指数は、26年1～3月は、概ね1,450ポイントから1,500ポイントの範囲で安定的に推移した。その後不動産市況の回復期待に加え、長期金利の一段の

<sup>注1</sup> 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。

<sup>注2</sup> 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

低下や円安・株高の流れを受けて堅調に推移し、9ヶ月連続で上昇した。とりわけ、日銀が10月末に追加緩和を決定すると、これらの傾向が一気に強まり、東証リート指数は年末には一時7年ぶりに1,900ポイント台に到達した。

また、Jリートにおける1年間の資産取得額を見ると、26年は約1.6兆円となった。

### ②不動産に係る情報の環境整備

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<sup>注</sup>）を通じて公表している（平成27年3月現在の提供件数は、2,321,324件、Webアクセス総数は、約5億4千万件）。

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住宅価格指数の作成に関する国際指針を23年に作成した。国土交通省では、この指針に基づく不動産価格指数（住宅）を作成し、24年8月より試験運用を開始、27年3月に本格運用に移行した。また、不動産価格指数（商業用不動産）についても、運用に向け整備を進めている。

### ③中古住宅流通に係る市場環境の整備

欧米に比して住宅流通量全体に占めるシェアが低い中古住宅の流通促進を図るため、中古住宅の取引環境の整備に取り組んでいる。平成26年度は過去の取引履歴や周辺の取引事例、災害リスク・法令制限に関する情報等の不動産取引に必要な情報を効率的に集約し、宅地建物取引業者が消費者に対し必要な情報を適時適切に提供するシステムの整備に向けた検討、宅地建物取引業者がリフォーム等の不動産取引に関連する分野の専門事業者と連携して消費者に充実した情報提供を行う先進的取組の促進、25年度に策定した「中古戸建て住宅に係る建物評価の改善に向けた指針」の考え方を宅建業者に普及・定着させるために必要な検討、不動産鑑定評価における既存住宅の現況を適切に反映する評価方法の検討を行った。

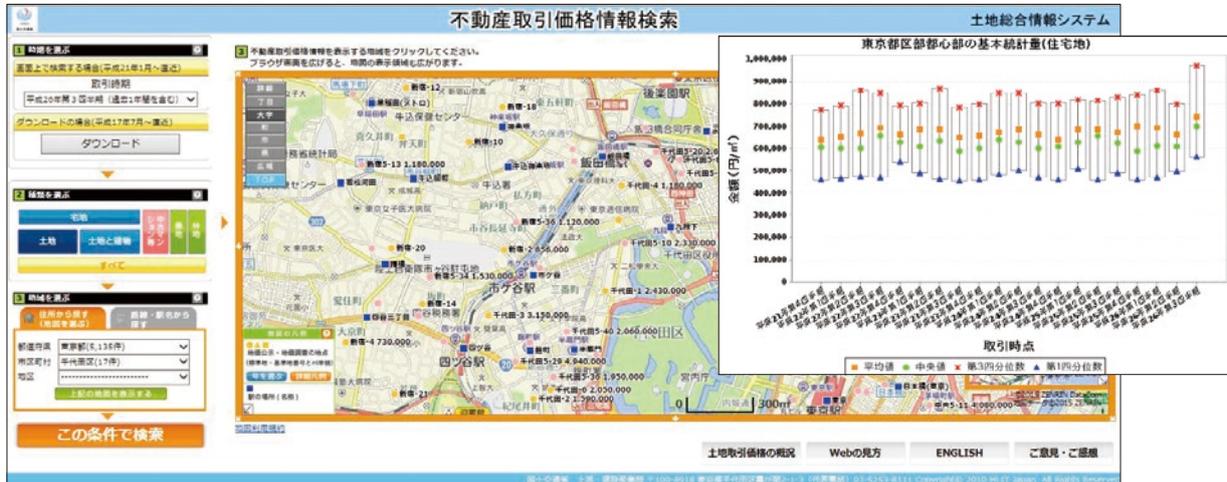
### ④税制の活用

平成27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、要件を一部見直した上で適用期限を延長したほか、土地に係る固定資産税の負担調整措置等及び土地等に係る流通税の特例措置の適用期限の延長、Jリート・特例事業者等が取得する不動産に係る特例措置の適用期限の延長及び拡充（対象となる不動産に物流施設を追加）、投資法人（Jリート）における「税会不一致問題」の解消等を実施した。

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

図表 II-6-3-14 土地総合情報システム

- 平成18年4月より、不動産取引当事者へのアンケート調査に基づく取引価格情報を、物件が容易に特定できないよう配慮しつつ、四半期毎に国土交通省ウェブサイト上で提供している。
- 平成27年3月現在の提供件数は、2,321,324件、Webアクセス総数は、約5億4千万件。



土地総合情報システム Land General Information System

平成25年第4四半期～平成26年第3四半期の東京都千代田区の土地取引件数 734 件

検索条件: [種別] 土地 [地域] 東京都 千代田区 [取引時期] 平成25年第4四半期～平成26年第3四半期

検索結果: 17件中 1件目 ~ 17件目を表示中(1/1ページ目)

詳細表示	所在地	地域	最寄駅		土地				前面道路			都市計画	建ぺい率	容積率	取引時期	
			名称	距離	取引総額	延床面積	車庫	m <sup>2</sup> 単価	形状	幅員	種類					方位
1	千代田区 吾妻町	商業地	吾妻町	4分	5,600万円	320万円	60m <sup>2</sup>	97万円	ほぼ長方形	6.0m	区道	北東	商業	80%	600%	H26/01-03月
2	千代田区 麩谷町	商業地	麩谷(駅前)	3分	90,000万円	1,000万円	300m <sup>2</sup>	300万円	ほぼ長方形	10.0m	区道	東東	商業	80%	600%	H26/10-03月
3	千代田区 神田淡路町	商業地	淡路町	2分	21,000万円	1,100万円	90m <sup>2</sup>	240万円	ほぼ長方形	22.0m	都道	東東	商業	80%	600%	H25/10-12月
4	千代田区 神田淡路町	商業地	淡路町	2分	27,000万円	680万円	130m <sup>2</sup>	210万円	不整形	22.0m	都道	南東	商業	80%	600%	H25/10-12月
5	千代田区 神田小川町	商業地	小川町(駅前)	1分	6,000万円	230万円	85m <sup>2</sup>	70万円	ほぼ長方形	6.0m	区道	西	商業	80%	500%	H26/01-03月

資料) 国土交通省

#### (4) 新しい時代に対応した不動産市場の構築

不動産市場の国際化やストック型社会の進展、不動産証券化市場の発展など不動産鑑定評価に対するニーズの多様化を踏まえ、不動産鑑定評価基準等を改正（平成26年11月1日施行）し、その周知に努めている。

また、鑑定評価の信頼性を向上させるため、不動産鑑定業者に対する立入検査や証券化対象不動産の鑑定評価等に関する業務の実態調査等を内容とする鑑定評価モニタリングを実施している。

Jリートの取得資産は、これまでオフィスや住宅が中心であったが、近年、商業施設や物流施設等多様化してきており、今後に向けて、高齢者向け住宅等のヘルスケア施設を対象とするニーズが高まっている。「日本再興戦略」（25年6月14日閣議決定）、「産業競争力の強化に関する実行計画」（26年1月24日閣議決定）等を受け、26年6月に「高齢者向け住宅等を対象とするヘルスケアリートの活用に係るガイドライン」を公表し、Jリートがヘルスケア施設を取得する際の環境整備を行った。

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、「改正不動産特定共同事業法」（25年12月20日施行）の仕組みを活用した不動産再生事業が行われるよう、全国13カ所において研修会・協議会を開催し、モデル事業を実施するとともに、耐震・環境不動産形成促進事業においても、26年度には4件の建物の環境改修案件及び新規開発案件に出資を決定した。

さらに、地方公共団体の所有する公的不動産（Public Real Estate：PRE）の活用を促進し、不動産投資市場の更なる拡大を目指すため、「不動産証券化手法等による公的不動産（PRE）の活用のあり方に関する検討会」を開催した。今後、まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成26年12月27日閣議決定）を受け、公的不動産に係る証券化手法等の活用についての地方公共団体向けの手引書の作成・普及や関連モデル事業を実施することとしている。

## 9 持続可能な建設産業の構築

### (1) 建設産業を取り巻く現状と課題

建設産業は、地域のインフラの整備や維持管理等の担い手であると同時に、地域経済・雇用を支え、災害時には最前線で地域社会の安全・安心の確保を担う地域の守り手として、国民生活や社会経済を支える大きな役割を担う。

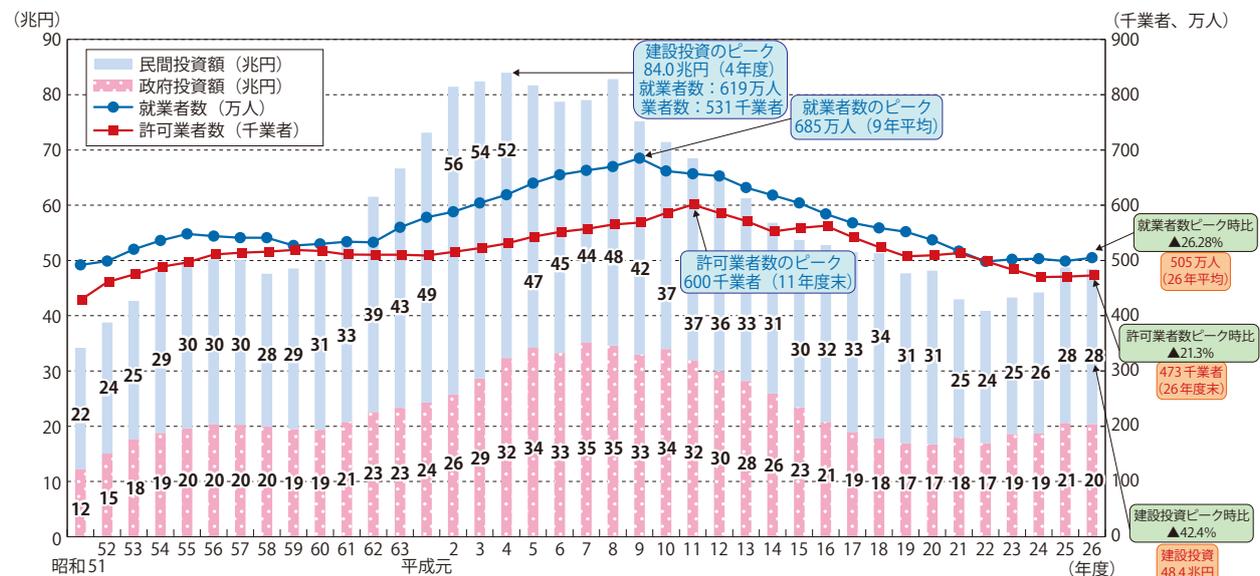
一方、近年の建設投資の急激な減少や競争の激化によるダンピング受注や下請企業へのしわ寄せなどにより、現場の技能労働者の減少、若手入職者の減少、高齢化の進行などの問題が発生している。

今後は、こうした課題に対応し、建設産業が防災・減災、老朽化対策、インフラメンテナンス、耐震化等の業務に十分対応できるよう、中長期的に持続可能な建設産業の構築が重要となる。

建設投資、許可業者数及び就業者数の推移は図表Ⅱ-6-3-15のとおりである。

図表Ⅱ-6-3-15 建設投資、許可業者数及び就業者数の推移

- 建設投資額はピーク時の4年度：約84兆円から22年度：約41兆円まで落ち込んだが、その後、増加に転じ、26年度は約48兆円となる見通し（ピーク時から約42%減）。
- 建設業者数（26年度末）は約47万業者で、ピーク時（11年度末）から約21%減。
- 建設業就業者数（26年平均）は505万人で、ピーク時（9年平均）から約26%減。



の兆しも見られるが、今後の少子化や高齢化の進展を見据え、建設産業が地域の守り手として持続的に役割を果たしていくためには、引き続き、若者をはじめとする担い手の確保・育成を図っていくことが重要である。

このため、まずは、適切な賃金水準の確保や社会保険等への加入促進等の技能者の処遇改善を徹底し、魅力的な就労環境の整備を推進することに加え、公共事業予算の持続的・安定的な確保をはじめとした、建設業者が将来を見通すことができる環境整備も図っている。また、優秀な若手技術者の早期活躍を推進するため、技術検定試験の受験資格の見直し等を行うほか、建設業における円滑な技能承継を図るため、富士教育訓練センターの機能の充実など、教育訓練の充実強化を図るとともに、建設業における女性の更なる活躍を推進するため、官民挙げた行動計画を策定し、5年で女性技術者・技能者の倍増を目指すこととしている。

加えて、将来の労働力人口の減少を踏まえ、現場の省力化や重層下請構造の改善等による生産性の向上も図っていく。

こうした取組みを通じ、建設業への入職を促進し、技術・技能を身につけながら、誇りを持って仕事に打ち込めるような環境整備に向けて、官民一体となって取組みを推進していく。

このほか、国内人材の確保を基本としつつ、今後の復興事業やオリンピック・パラリンピック東京大会による当面の一時的な建設需要の増大への緊急かつ時限的措置（2020年度で終了）として、即戦力となり得る外国人材の活用を図る。

### (3) 公正な競争基盤の確立

地域のインフラの整備や維持管理等、地域社会の安全・安心を確保するための担い手である建設産業においては、「その技術力・施工力・経営力に優れた企業」が成長していけるよう、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、従前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。

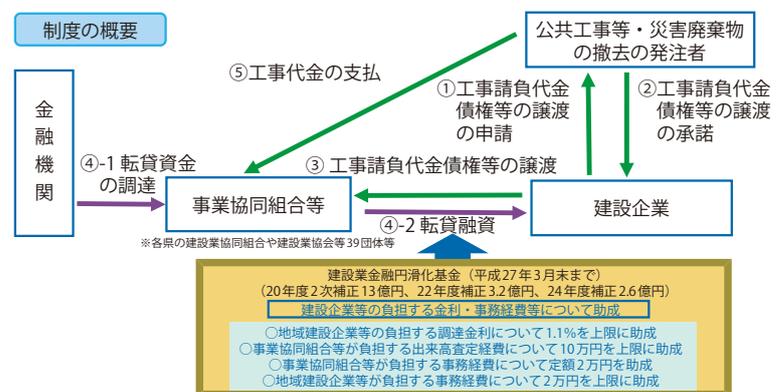
### (4) 建設企業の支援施策

#### 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。

なお、本制度は平成20年11月から実施されており、27年度においても引き続き実施することとした。

図表 II-6-3-16 地域建設業経営強化融資制度

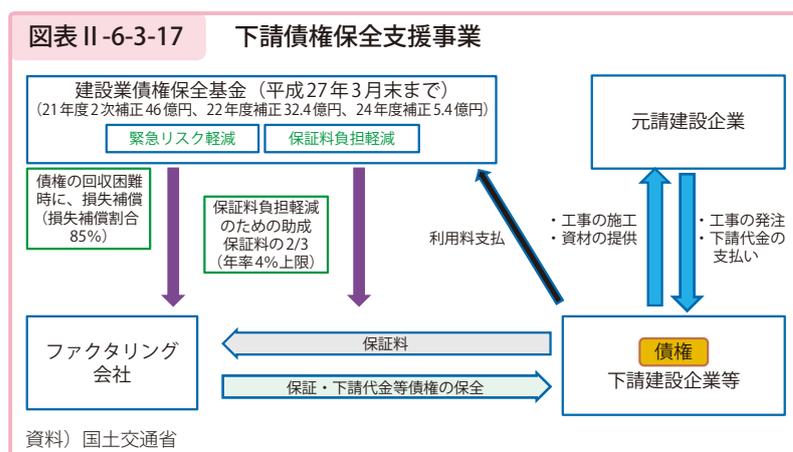


資料) 国土交通省

## 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<sup>注</sup>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。

なお、本事業は平成22年3月から実施されており、27年度においても引き続き実施することとした。



## ③建設業災害対応金融支援事業

建設業災害対応金融支援事業は、災害対応等のため災害時において使用される代表的な建設機械の中小・中堅建設企業による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の一部を支援する事業である。

なお、本事業は平成25年3月から26年度にかけて実施した。

## ④建設企業のための経営戦略アドバイザー事業

建設企業のための経営戦略アドバイザー事業は、社会資本の整備・維持管理や地域の防災・減災など、地域社会を支える中小・中堅建設企業及び建設関連企業（測量業、建設コンサルタント及び地質調査業）の体質を強化すべく、新事業展開等の経営上の課題又は施工管理等の技術的な課題の解決を支援するための専門家によるアドバイスを実施する事業である。また、インフラメンテナンス分野への進出をはじめとする新たな事業展開や企業再編等の取組みでモデル性の高い案件については、重点支援として専門家の支援チームによる経営改善計画の策定等の目標達成までの継続支援（チームアドバイス支援）や建設企業のもつノウハウを活かした地域の課題解決に資する事業に要する経費の一部支援（ステップアップ支援）を実施しており、平成26年度はチームアドバイス支援29件、ステップアップ支援19件を選定して支援を実施した。

なお、本事業は23年度から26年度にかけて実施した。

## （5）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）全体の登録業者情報を毎翌月末に、その情報を基にした業種ごとの経営状況の分析を翌年度末に公表しており、また関連団体と協力し就学前の学生を対象に建設関連業の説明会を開催するなど、建設関連業の健全な発展と登録制度の有効な活用に努めている。

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。

### (6) 建設機械の現状と建設生産技術の発展

情報化施工の普及促進のため、平成26年度は、第二期「情報化施工推進戦略」(25年3月策定)に基づき、測量結果の自動データ化など出来形管理の効率化に資するトータルステーションや機械の自動制御等により高精度かつ効率的な施工を実現するマシンコントロール/マシンガイダンス技術の積極的な活用を図っている。

### (7) 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25年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では53件(仲裁6件、調停43件、あっせん4件)、都道府県建設工事紛争審査会では92件(仲裁15件、調停64件、あっせん13件)となっている。

## II

### 第6章

競争力のある経済社会の構築