

(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、物流に必要な人材の確保や物流の効率化・省力化のため、「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」（平成27年3月、国土交通省）に基づき、物流業の社会的意義等の効果的な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、再配達抑制等による物流の効率化・省力化に取り組んでいる。

また、27年4月に交通政策審議会交通体系分科会に物流部会が設置され、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会との合同会議において同年12月に取りまとめられた答申を踏まえ、物流事業の生産性向上に取り組むとともに、女性を含め年齢に関わりなく誰もが就業し活躍できる環境を整え、長時間労働の抑制や賃金の上昇を含め、やり甲斐と誇りを持って働くことのできる「働きたい職場」となるよう、就業環境の整備を推進している。

コラム

宅配便の再配達の削減に向けた取組み

近年、電子商取引の大幅な拡大による宅配便取扱件数の急増（5年間で15%増加）に伴い、宅配便の約2割が再配達となっています。国土交通省の試算では、そうした宅配便の再配達により、「営業用トラックの年間排出量の1%に相当する年間約42万トンの二酸化炭素の発生（山手線の内側の2.5倍の面積のスギ林の年間吸収量に相当）」、「年間約1.8億時間の労働時間の発生（年間約9万人分の労働力に相当）」等の大きな社会的損失が生じていることが分かりました。

そこで、国土交通省では、宅配、通信販売、コンビニ、ロッカー等の関係事業者が参加する検討会を開催し、宅配便の再配達に関するアンケート調査^注を行いました。それによると、再配達の要因に関する回答では、受取人が「配達に来るのを知らなかった」、「配達に来るのを知っていたが留守にしていた」がそれぞれ約4割を占める結果となりました。

再配達の社会的損失を減らすことは、地球温暖化の抑制や少子高齢化によるトラックドライバー不足の改善につながります。また、今後も、利便性の高い日本の宅配サービスを維持し、より良いものにしていくためにも、無駄な再配達を減らしていくことが必要です。

再配達の削減のためには、関係事業者の更なる連携・工夫に加えて、国民一人一人が再配達による社会的損失を理解し、その削減に協力していくことが求められます。

再配達の削減に向けた主な具体策について、国土交通省では以下のようにまとめました。

<主な具体策>

- ①WEB・アプリ等を活用したより簡単な配達日時指定方法の導入
- ②再配達による社会的損失の社会的な理解促進や再配達削減の貢献に応じた受取人へのメリット付与
- ③コンビニで取り扱う宅配・通販サービスの拡大や受取手順の改善等の利便性向上
- ④住宅の宅配ボックスの設置促進や宅配ボックスに入るサイズとする梱包の適正化
- ⑤鉄道駅等への宅配ボックスの設置等の新たな受取方法の導入・拡大

注 宅配の再配達の削減に向けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会が実施した再配達となった受取人へのアンケート調査

これら具体策の実現のためには、様々な関係事業者が既存の垣根を超えて連携し取り組む必要があります。さらに、宅配サービスをはじめとする日本の「物流」がより生産性を高め、サービスの維持・向上を図っていくためには、荷主企業や物流事業者等が一体となって取り組むとともに、サービスを利用する企業や国民の「物流」に対する理解と協力が不可欠となっています。

【BtoC-ECの市場規模およびEC化率の経年推移】



注：ECとは、「電子商取引」を指す。
資料）経済産業省「平成26年度我が国経済社会の情報化・サービス化に係る基盤整備（電子商取引に関する市場調査）報告書」

【宅配便取扱実績の推移】



注：平成19年度から郵便事業㈱の取扱個数も計上している。
資料）国土交通省「平成26年度宅配便等取扱個数の調査」

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26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、在来線輸送は減少しており、民営鉄道は増加した。

26年度の鉄道貨物の年間輸送トン数、輸送トンキロは、前年度と比べてほぼ横ばい、車扱輸送については、若干の微減となった。

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る更なる利便性の向上や、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。

また、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30年近くにわたり、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西日本及びJR東海については、(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。

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（債務等処理法）」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。

その後、JR九州については、安定的な経営基盤が確立し、上場に向けた条件が整ったことから、完全民営化することとし、JR九州を「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律」の適用対象から除外するよう、「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律」が平成27年6月に成立した（28年4月1日施行）。また、JR北海道及びJR四国については、同年6月の国土交通大臣発表を受けて、28年度より、債務等処理法に基づき、必要な安全投資及び修繕を実施できるようにするために、追加的支援措置を実施することとした。

(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26年度の実績は1,684億円（1,645両）であった。生産金額の構成比は国内向け93.1%（1,568億円）、輸出向け6.9%（116億円）であり、25年度比は国内向け1.4%増加、輸出向け69.9%減少であった。

また、鉄道車両部品（動力発生装置、台車等）の実績は2,789億円、信号保安装置（列車自動制御装置用品、電気連動装置等）の実績は1,217億円となっている。

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。

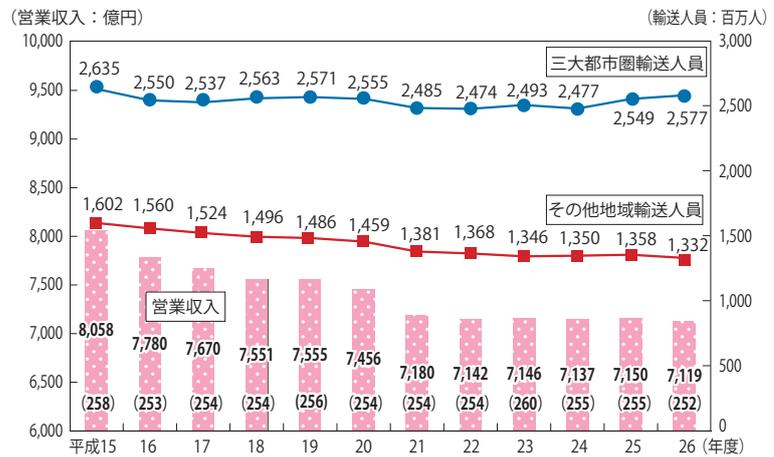
2 自動車運送事業の動向と施策

(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

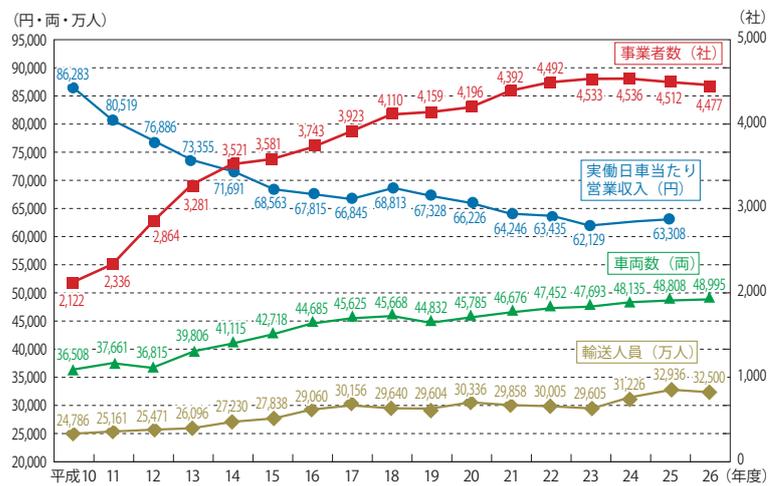
②貸切バス事業

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



資料) 国土交通省

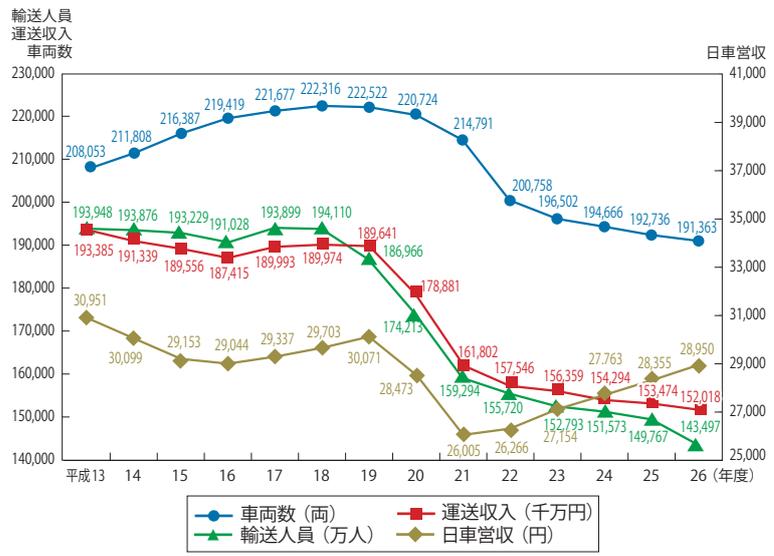
③タクシー事業

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や安全性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



(注) 日車営収：実働1日1車当たりの運送収入
資料) 国土交通省調べ

(2) 自動車運転代行業

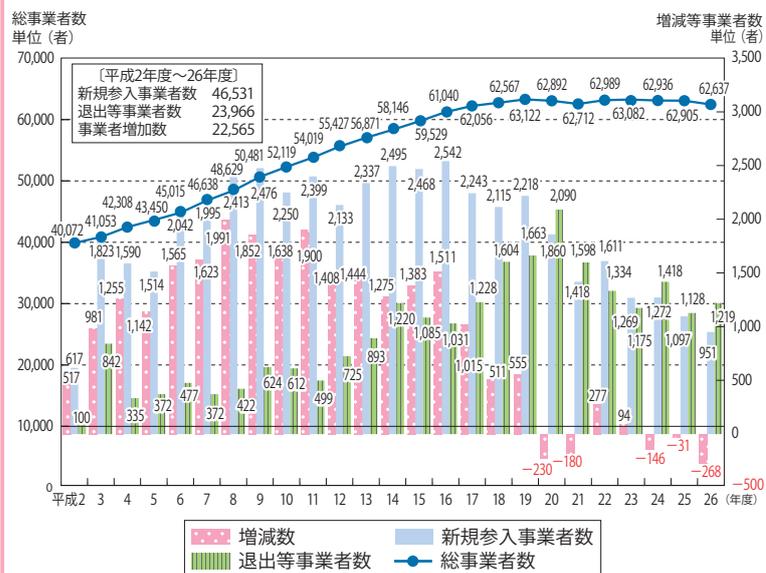
自動車運転代行業は、飲酒時の代替交通手段として活用されており、平成27年12月末現在、自動車運転代行業者は8,866者となっている。国土交通省では、自動車運転代行業の更なる健全化を図るため、24年3月に警察庁と連携した「安全・安心な利用に向けた自動車運転代行業の更なる健全化対策」を策定し、各種の施策を推進しているところである。さらに国土交通省では、自動車運転代行業の利用者保護の一層の確保を図るため、28年3月に「自動車運転代行業における適正な業務運営に向けた「利用者保護」に関する諸課題への対策」を策定し、28年4月から順次実施していくこととしている。

(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年度以降は約63,000者とほぼ横ばいで推移している。

貨物自動車運送事業者の約99.9%は中小事業者であり、荷主等に対して立場が弱いことから、適正な運賃が収受できない、また荷主都合の待ち時間を押しつけられているなどの課題がある。このため、27年度、荷主、運送事業者、関係省庁等からなる協議会を中央及び各都道府県に設置し、トラック運送業の取引環境・長時間労働の改善や生産性の向上に向けた議論を本格化した。28

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。
貨物自動車運送事業法は、平成2年12月1日より施行。

年度以降は、具体的な改善事例の創出に向けたパイロット事業の実施や、当該事例の普及・展開を図る予定である。

また、中長期的なトラックドライバーの労働力不足の懸念も踏まえ、上記の取組みに加え、中継輸送の導入促進など、トラック事業の生産性向上に資する施策に総合的に取り組んでいくこととしている。

(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、総じて中高年齢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27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の取組みを行った。

トラックについては、荷主も含めた関係者を構成員とする協議会において、取引環境及び長時間労働の改善に向けた議論を本格化するとともに、「トラガール促進プロジェクトサイト」等を活用した情報発信や経営者への啓発強化を行うなど、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、高等学校訪問などによる整備士のPRや、ポスター等による女性を含めた若者の整備士に対するイメージの向上に取り組むとともに、有識者検討会による労働環境・待遇に関する実態調査、改善対策の取りまとめを進めている。

図表 II-6-3-5 自動車運送事業等における就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	13万人 (2014年度)	35万人 (2014年度)	80万人 (2015年)	40万人 (2015年)	—
(女性比率)	1.5% (2014年度)	2.5% (2014年度)	2.5% (2015年)	1.3% (2015年)	43.2% (2015年)
平均年齢	49.2歳 (2015年)	58.9歳 (2015年)	47.3歳 (2015年)	44.3歳 (2015年)	42.3歳 (2015年)
労働時間	209時間 (2015年)	194時間 (2015年)	218時間 (2015年)	188時間 (2015年)	177時間 (2015年)
年間所得額	426万円 (2015年)	309万円 (2015年)	437万円 (2015年)	421万円 (2015年)	489万円 (2015年)

- (注) 1 自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率
 2 労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
 3 年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与とその他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む
 年間賞与とその他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額
 資料) 総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

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99.6%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基盤として、極めて重要な役割を果たしている。外航海運の基礎的な担い手である日本船舶及び日本人船員は、我が国の管轄権、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、円高方向への動き等に伴う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処するため、海上運送法に基づき日本船舶・船員確保計画の認定を受けた対外船舶運航事業者を対象として、平成20年からトン数標準税制^注を導入し、日本船舶・日本人船員の計画的確保を進めてきている。

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顕在化した。こうした状況を受け、24年9月に海上運送法が改正され、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。

これらの取組みを通じて、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。内航船員は、50歳以上の割合が約5割と高齢化が著しく、高齢船員の大量離職に伴う担い手不足が生じないよう、十分な数の若年船員の確保・育成が必要である。このため、船員教育機関の定員拡大や船員教育機関以外からの就業ルート拡大に取り組むな

ど、船員供給体制を強化するとともに、新人船員を計画的に雇用する事業者への支援や新卒向け就職面接会の開催など、新人船員の就業機会の拡大を図っている。

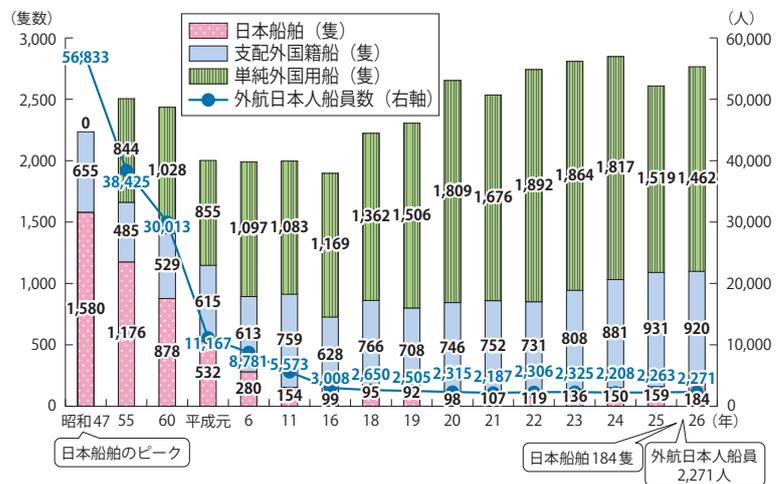
一方、外航日本人船員は、経済安全保障等の観点から一定数の確保・育成が必要であるため、日本船舶及び船員確保計画の着実な実施等による日本人船員の確保に取り組んでいる。

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。

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

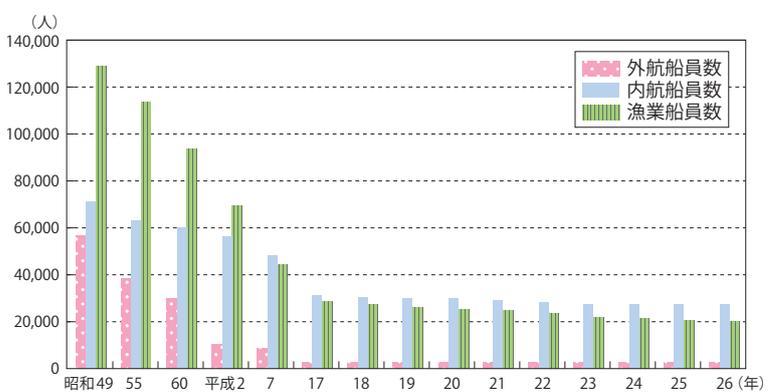
注 毎年の利益に応じた法人税額の算出に代わり、船舶のトン数に応じた一定のみなし利益に基づいて法人税額を算出する税制。世界の主要海運国においては、同様の税制が導入されている。

図表 II-6-3-6 我が国商船隊・外航日本人船員数の推移



資料) 国土交通省

図表 II-6-3-7 日本人船員数の推移



資料) 国土交通省

いる。(独)海技教育機構は、新人船員の養成とともに、就労船員を対象とし、海運会社のニーズ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、商船系大学・高等専門学校等の学生等に対し、5隻の練習船による航海訓練を一元的に実施している。

平成28年4月に両法人は統合し、学校における座学教育と練習船における航海訓練を一体的に実施する新「(独)海技教育機構」となる。

新法人は、船員養成機関の核となり、教育内容の高度化に取り組み、保有するリソースを最大限に活用して、若手船員の確保・育成を着実に推進していく。

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。

③海事思想^注の普及

安定的な海上輸送の確保は、我が国の経済、国民生活を支える上で極めて重要なものであるが、国民の海に対する理解は必ずしも十分であるとは言えないのが現状である。

このため、海フェスタ(平成27年は熊本市ほか6市1町で開催)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26年の世界の海上荷動き量は、105億2,900万トン(前年比3.5%増)で、我が国の海上貿易量は9億5,859万トン(前年比1.5%減)となった。

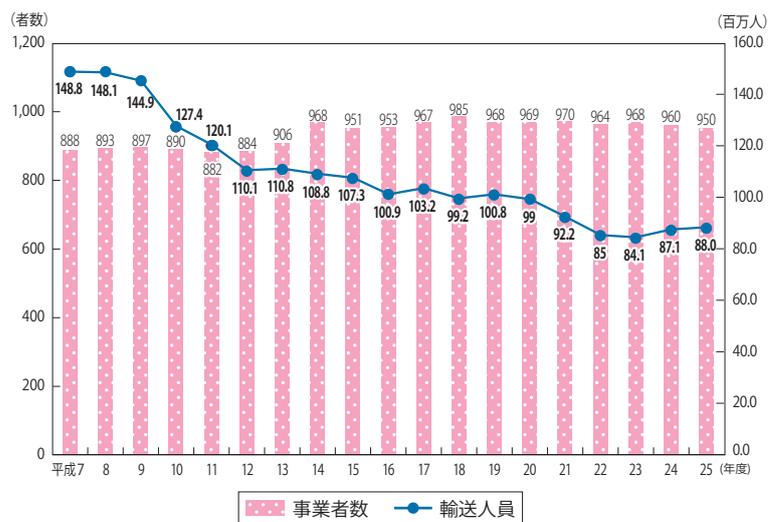
26年度の外航海運は、新興国の景気減速、船舶過剰供給等による運賃市況の低迷等の厳しい状況が続く中、欧米諸国の緩やかな景気回復、燃料油価格の下落等による事業環境の改善が見られた。

②国内旅客船事業

国内旅客船事業は地域の輸送手段として、また、特にフェリー事業は全国的な物流ネットワークにおいてもモーダルシフトの受け皿として、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。

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

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。(昭和40年～44年は8月1日現在)。
 資料) 国土交通省

注 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

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。

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、景気回復基調にあるものの、消費税増税の駆け込み需要の反動や中国経済の影響により、貨物輸送量全体で見ると平成26年度に比べ低迷している。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。

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^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

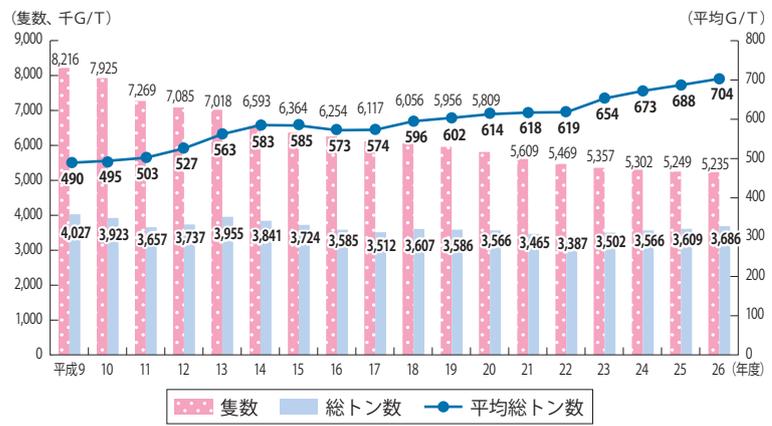
港湾運送事業は、海上輸送と陸上輸送の結節点として、我が国の経済や国民の生活を支える重要な役割を果たしている。平成27年3月末現在、「港湾運送事業法」の対象となる全国93港の指定港における一般港湾運送事業等の事業者数は874者（前年度比0.5%減）となっている。また、26年度の船舶積卸量は、全国で約14億3,800万トン（前年度比0.4%減）となっている。

(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

図表 II-6-3-9 内航船舶の推移



(注) 各年度末現在
資料) 国土交通省海事局内航課資料より作成

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

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。

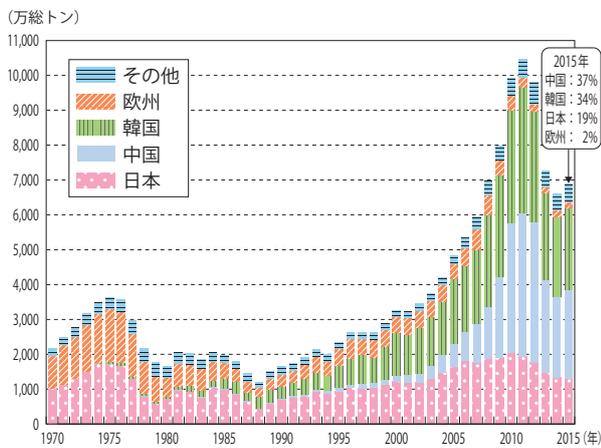
造船業については、世界経済の好況に伴う海上輸送の増加等を背景として中国、韓国が建造能力を急拡大し、世界の平成27年の新造船建造量は6,873万総トン（我が国建造量は1,302万総トン、世界シェアの18.9%）となった。24年末からの円高の是正にも支えられ、我が国受注量は上向きに転じているものの、依然として厳しい国際競争が続いており、船価は低い状況にある。

我が国船用工業製品（船外機を除く）については、26年の生産額8,005億円（前年比約12.4%増）、輸出額2,206億円（前年比約7.8%減）となった。造船の受注増に伴い6年ぶりに増加に転じたが、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依然厳しいと考えられる。

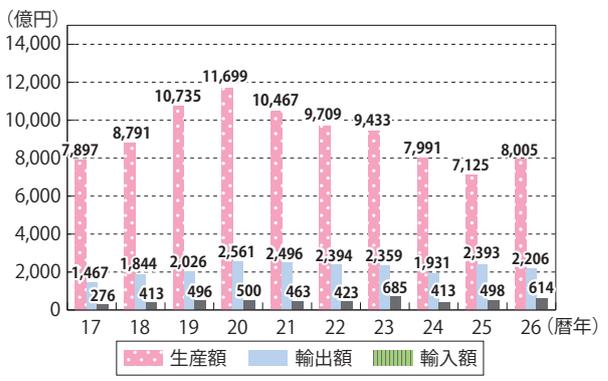
図表 II-6-3-10 我が国の海事産業クラスター



図表 II-6-3-11 世界の新造船建造量の推移



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、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してきた。

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、船舶のさら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、船舶の省エネ技術等の研究開発・普及を進めていくこととしている。

また、北米のシェールガス需要等に対応した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している。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（32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っている。また、国内人材については、高校の教員や生徒らに造船の「ものづくり」の魅力への理解を深めてもらうインターンシップの推進等、産学官が一体となって具体的な施策を推進している。

引き続き、これまでの取組みを進めるとともに、近年、めざましく発展する情報技術の活用等による海事産業のイノベーションを通じ、「製品・サービスの力」、新事業分野を「拓く力」、船舶を建造する「造る力」と「人の力」を高める生産性革命を推進するべく、諸施策を総合的に講じ、強い経済と地方創生への貢献を図ることとしている。

（4）海洋産業

海底からの石油・天然ガスの生産に代表される海洋資源開発分野は中長期的な成長が見込まれる。この分野では多くの船舶が用いられることから、我が国の海事産業がこれまでに培った技術、経験を活かしてこの分野に展開し、世界の成長を我が国の経済成長に取り込んでいくことが期待される。このため、海洋資源開発関連の技術開発の支援を行うとともに、不足する技術者の育成のための産学官連携のコンソーシアム設立に向けた取組みを推進し、我が国の海洋産業の国際競争力強化を図っている。

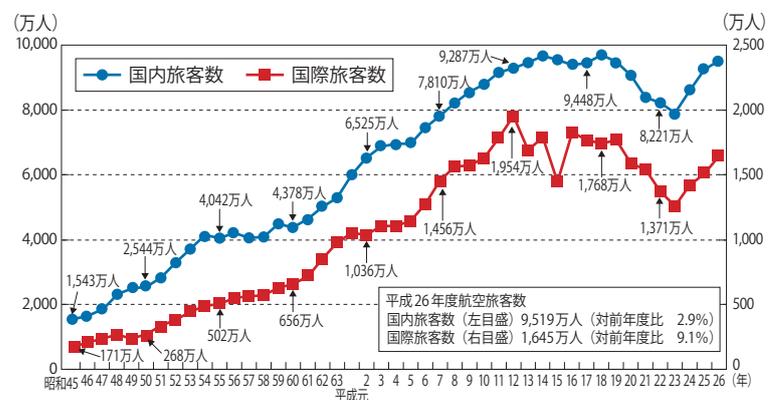
4 航空事業の動向と施策

航空産業を取り巻く状況は、国内・海外経済の緩やかな回復、原油安及び訪日外国人の増加等により、需要はおおむね堅調に推移した。我が国航空企業の輸送実績についてみると、国内旅客は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、26年度は9,519万人（前年度比2.9%増）となった。国際旅客も1,645万人（前年度比約9.1%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月以降、我が国においてもLCCの参入が相次いでおり、28年3月時点で運航している本邦LCCは4社となっている。ピーチ・アビエーションは国内13路線、国際9路線、ジェットスター・ジャパンは国内17路線、国際5路線、バニラ・エアは国内3路線、国際3路線、春秋航空日本は国内2路線、国際2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。

図表 II-6-3-13 航空旅客数の推移（本邦社）



資料) 国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

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、平成26年度末現在の事業者数は6,030者（普通倉庫4,849者、冷蔵倉庫1,181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2.6%、法人数の11.1%（平成26年度）を占める重要な産業の一つである。

平成28年地価公示（28年1月1日時点）の結果によると、全国平均では、住宅地は下落したものの下落率は縮小し、商業地は横ばいから上昇に転換した。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、地方圏では住宅地、商業地ともに下落が続いているものの、下落率は縮小している。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。

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

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1}の27年度の成約件数が17.3万件（前年度比9.5%増）となった。

（2）不動産の現状

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。宅地建物取引業者数は、平成26年度末において122,685業者となっている。

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、26年度の監督処分件数は249件（免許取消141件、業務停止74件、指示34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数は、26年度末において2,214業者となっている。

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年度末において3,538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26年末現在で約2,400兆円となっている^{注2}。

27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、不動産又は信託受益権の資産額は、約5.4兆円となっている。

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、27年度の1年間で新たに5件の新規上場が行われた。28年3月末現在、53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14兆円、不動産投資証券の時価総額約12兆円となっている。

Jリート市場全体の値動きを示す東証リート指数は、不動産市況が改善していることや、訪日外国人客数の増加によりインバウンド消費が拡大していることや日銀によるマイナス金利の導入など、市場を後押しする材料もあったが、相次ぐ公募増資による需給軟化の懸念や中国株式市場の大幅下落の影響も受け、上値が重い展開となり年度では1.7%の上昇となった。

また、Jリートにおける1年間の資産取得額を見ると、27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

注1 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。

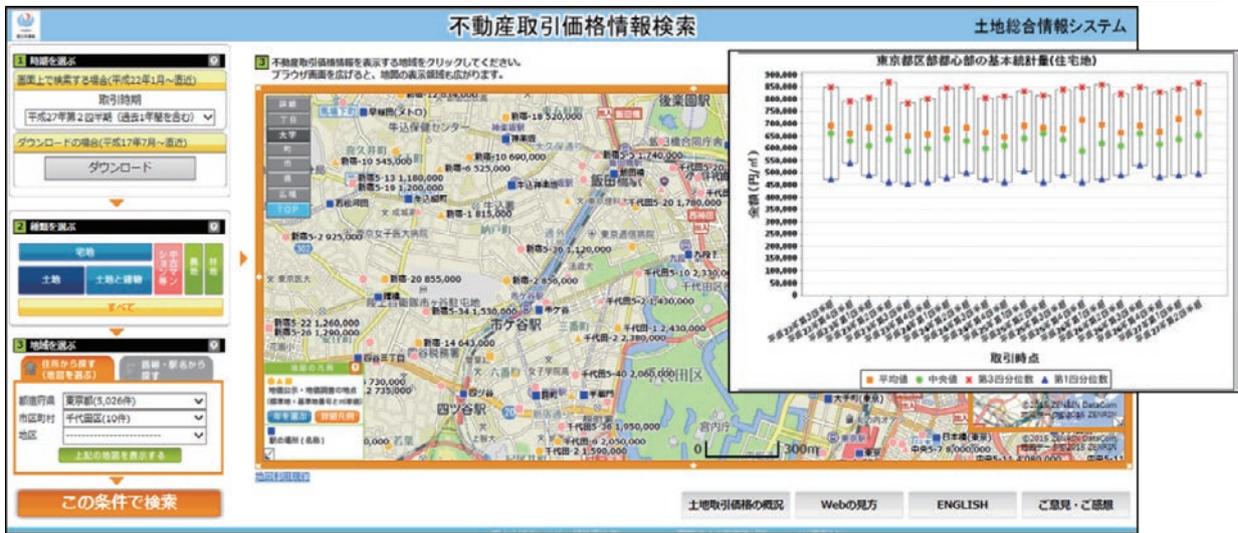
注2 国民経済計算をもとに建物、構築物及び土地の資産額を合計

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1}）を通じて公表している（平成28年3月現在の提供件数は、2,650,557件、Webアクセス総数は、約6億2千万件）。また、28年4月には、不動産取引価格情報の複数年一括ダウンロードを可能にするとともに、API^{注2}を通じた情報提供を開始し、ユーザーの利便性の向上を図っている。

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、国土交通省では、国際機関が作成した指針に基づく不動産価格指数（住宅）の公表を行い、不動産価格指数（商業用不動産）についても、28年3月に試験運用を開始した。

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ホームページ上で提供している。
- 平成28年3月現在の提供件数は、2,650,557件、Webアクセス総数、約6億2千万件。



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

平成25年第3四半期～平成27年第2四半期の東京都千代田区の土地取引件数 1,409件

検索条件: [種類] 土地 [地域] 東京都千代田区 [取引時期] 平成25年第3四半期～平成27年第2四半期
検索結果: 35件中 1件目～20件目を表示中(1/2ページ目)

詳細表示	所在地	地域	名称	用途	取引面積	売却単価	取得単価	㎡単価	形状	用途区分	幅員	種別	方位	都市計画	建ぺい率	容積率	取引時期
1	千代田区一善町	住宅地	華屋門	39㎡	460,000万円	650万円	2,000㎡以上	200万円	直線型	商業	8.0m	区画	北東	2種住居	60%	400%	H25/10-12月
2	千代田区船本町	商業地	船本町	49㎡	5,600万円	320万円	60㎡	97万円	直線型	商業	6.0m	区画	北東	商業	80%	600%	H26/01-03月
3	千代田区内神田	商業地	小川町(東京)	59㎡	11,000万円	\$30万円	70㎡	160万円	直線型	その他	6.0m	区画	北	商業	80%	600%	H26/10-12月
4	千代田区船本町	商業地	神田(東京)	49㎡	11,000万円	540万円	70㎡	160万円	直線型	その他	4.0m	区画	北西	商業	80%	600%	H26/04-06月
5	千代田区船本町	商業地	神田(東京)	39㎡	90,000万円	1,000万円	300㎡	300万円	直線型	商業	10.0m	区画	南東	商業	80%	600%	H26/01-03月
6	千代田区船本町	商業地	船本町	29㎡	31,000万円	1,100万円	95㎡	340万円	直線型	商業	22.0m	区画	南東	商業	80%	600%	H25/10-12月

資料) 国土交通省

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27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

注1 <http://www.land.mlit.go.jp/webland/>

注2 API (Application Programming Interface) : あるコンピュータプログラム (ソフトウェア) の機能や管理するデータ等を、外部の他のプログラムから呼び出して利用できる機能

し必要な情報を適時適切に提供するシステムの構築に向けプロトタイプシステムの試行運用を実施、宅地建物取引業者が不動産取引に関連する分野の専門事業者と連携してサービスを提供する業務のあり方について検討し、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」の考え方を宅地建物取引業者に普及・定着させるために宅地建物取引業者が査定時に用いる「価格査定マニュアル」の改訂を実施し、また、不動産鑑定士が既存戸建住宅の鑑定評価を行うに当たっての留意点を取りまとめた。

(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た改正不動産鑑定評価基準等（平成26年11月1日施行）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。

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、ホテルや物流施設、ヘルスケア施設等の取得が進んでいる。リートの取得資産が多様化する中、27年6月に病院不動産を対象とするリートに係るガイドラインを公表するとともに、ヘルスケア関連事業者を対象としたセミナーを実施した。

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、モデル事業を実施するとともに、地方都市における不動産証券化プロジェクトに対する専門家派遣等を通じて、地方における不動産証券化手法の普及を図った。

耐震・環境不動産形成促進事業においても、27年度には2件の建物の環境改修事業に出資を決定した。

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、地方公共団体向けの手引書を策定した。今後は、地方公共団体向けの手引書の普及や関連モデル事業を実施することとしている。

不動産投資市場政策懇談会を開催し、2020年頃にリート等の資産総額を約30兆円に倍増させる成長目標と具体的取組に関する不動産投資市場の成長戦略について提言を取りまとめた（28年3月）。

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。

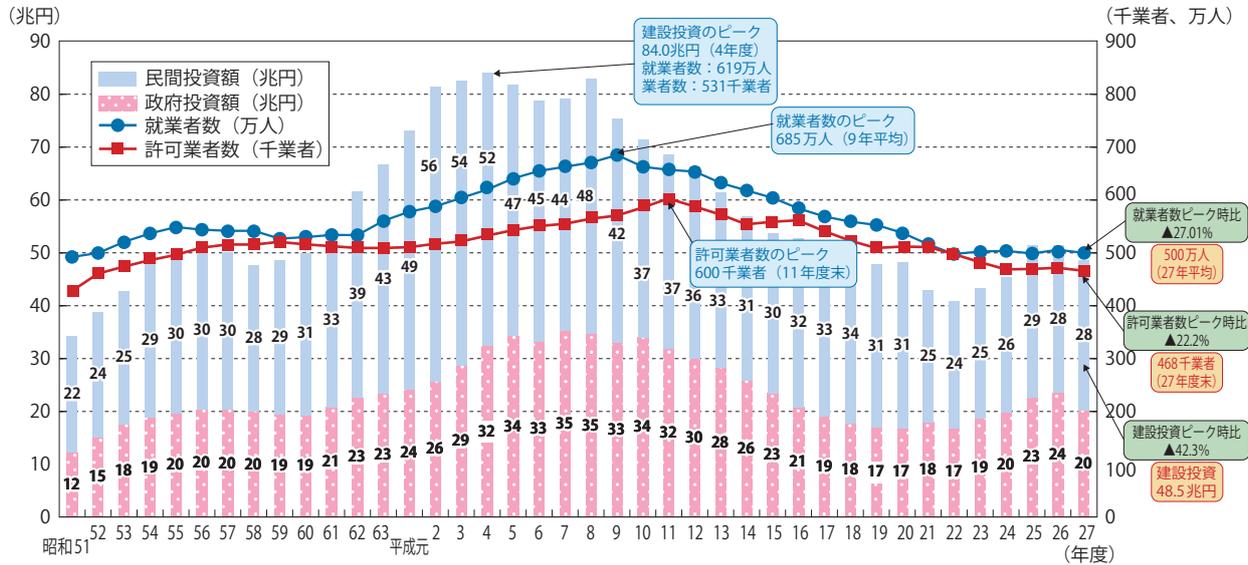
一方、建設投資の大幅な減少に伴い、建設企業の経営を取り巻く環境が悪化し、若手入職者の減少や高齢化の進行等構造的な問題が発生している。

今後、これらの課題に対応しつつ、建設産業が防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化等の役割を担い続けるためには、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、建設業における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、27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（27年度末）は約47万業者で、ピーク時（11年度末）から約22%減。
- 建設業就業者数（27年平均）は500万人で、ピーク時（9年平均）から約27%減。



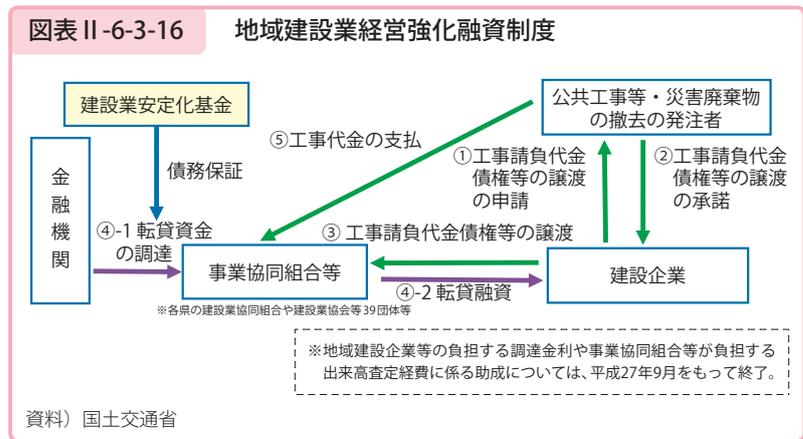
(3) 公正な競争基盤の確立

地域のインフラ整備や維持管理等、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、「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、建設業者の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」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

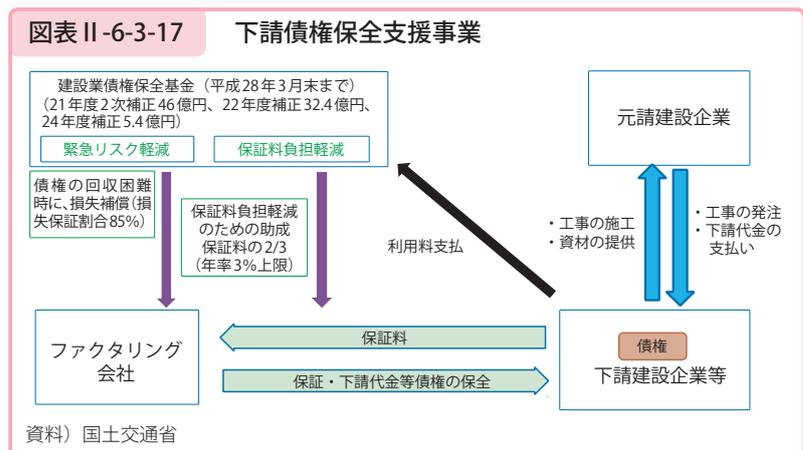
地域建設業経営強化融資制度は、元請建設企業が公共工事請負代金債権を担保に融資事業者（事業協同組合等）から工事の出来高に応じて融資を受けることが可能となるものであり、これにより元請建設企業の資金繰りの円滑化を推進している。本制度では、融資事業者が融資を行うにあたって金融機関から借り入れる転貸融資資金に対して債務保証を付すことにより、融資資金の確保と調達金利等の軽減を図っている。



なお、本制度は平成20年11月から実施されており、28年度以降も引き続き実施することとした。

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の一部を補償することにより、元請建設企業の倒産に伴う下請建設企業等の連鎖倒産を防止する事業である。



なお、本事業は平成22年3月から実施されており、28年度においても引き続き実施することとした。

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。

③地域建設産業活性化支援事業

地域建設産業活性化支援事業は、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）に対して、人材開発の専門家や中小企業診断士等の活性化支援アドバイザーが、経営上の課題又は施工管理等の技術的な課題の解決に資する幅広いアドバイスを実施する事業である。また、複数の企業等の協働による担い手の確保・育成や生産性向上に資する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計画策定等の目標達成までの継続支援（コンサルティング支援）や計画実行段階の経費の一部支援（ステップアップ支援）を実施しており、平成27年度はコンサルティング支援22件、ステップアップ支援17件を選定して支援を実施した。

なお、本事業は27年度から実施されており、28年度においても引き続き実施することとした。

（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。

（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27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26年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では40件（仲裁6件、調停27件、あっせん7件）、都道府県建設工事紛争審査会では86件（仲裁21件、調停56件、あっせん9件）となっている。