

② JRの完全民営化に向けた取組み

かつての国鉄は、公社制度の下、全国一元的な組織であったため、適切な経営管理や、地域の実情に即した運営がなされなかったことなどから、巨額の長期債務を抱え、経営が破綻した。このため、昭和62年4月に国鉄を分割民営化し、鉄道事業の再生が行われた。平成29年4月にはJR各社の発足から30年を迎えた。

国鉄の分割民営化によって、効率的で責任のある経営ができる体制が整えられた結果、全体として鉄道サービスの信頼性や快適性が格段に向上し、経営面でも、18年までにJR東日本、JR西日本及びJR東海が完全民営化し、28年10月にはJR九州が上場を果たすなど、国鉄改革の所期の目的を果たしつつある。

一方で、JR北海道、JR四国及びJR貨物については、未だ上場の目途が立っていない状況にあり、国としても、設備投資に対する助成や無利子貸付など、各社に対して経営自立に向けた様々な支援を行っている。

このうち、JR北海道は、地域における人口減少やマイカー等の他の交通手段の発達により、路線によっては輸送人員が大きく減少し、鉄道の特性を発揮しづらい路線が増加している厳しい状況に置かれている。国としても、北海道庁と連携しながら、関係者間の協議に参画し、地域における持続可能な交通体系の構築に向けた対応につき、検討していく。

(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27年度の生産金額は1,816億円(1,737両)であった。生産金額の構成比は国内向け80.6%(1,463億円)、輸出向け19.4%(353億円)であり、26年度比は国内向け6.7%減少、輸出向け205.2%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3,236億円、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1,145億円となっている。

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。

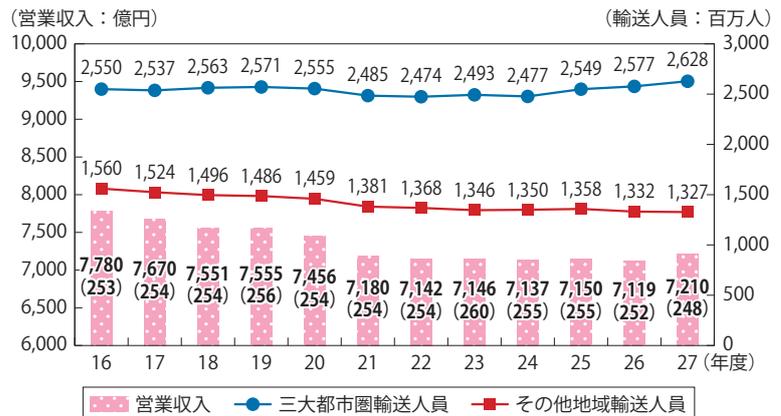
2 自動車運送事業等の動向と施策

(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、人口が増加した大都市部において若干の増加がみられるものの、地方部においては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、依然として輸送需要の減少が続いており、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。

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。

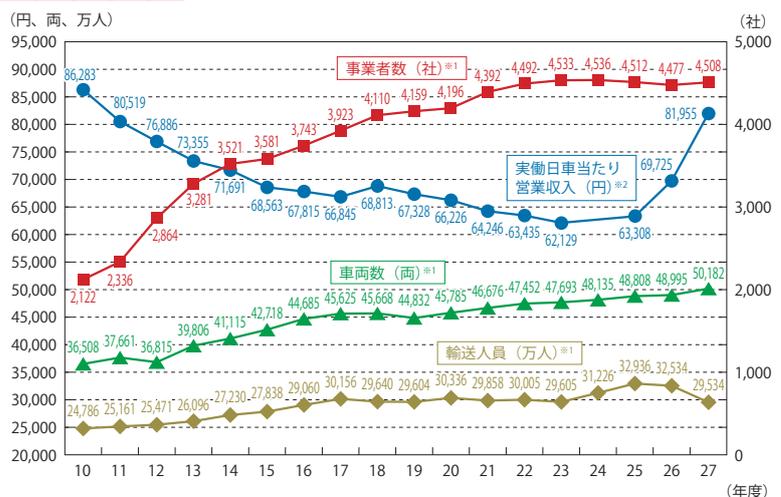
資料) 国土交通省

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傾向だったが、安全コストが適切に反映された新運賃・料金制度の導入や訪日外国人旅行者の増加等により、増加傾向に転じており、貸切バス事業を取り巻く環境は、改善しつつある。

こうした中、28年1月に軽井沢

図表 II-6-3-2 貸切バス事業の概況



(注) 1 国土交通省調べ
2 日本バス協会調べ (24年度の数値については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。)

資料) 国土交通省

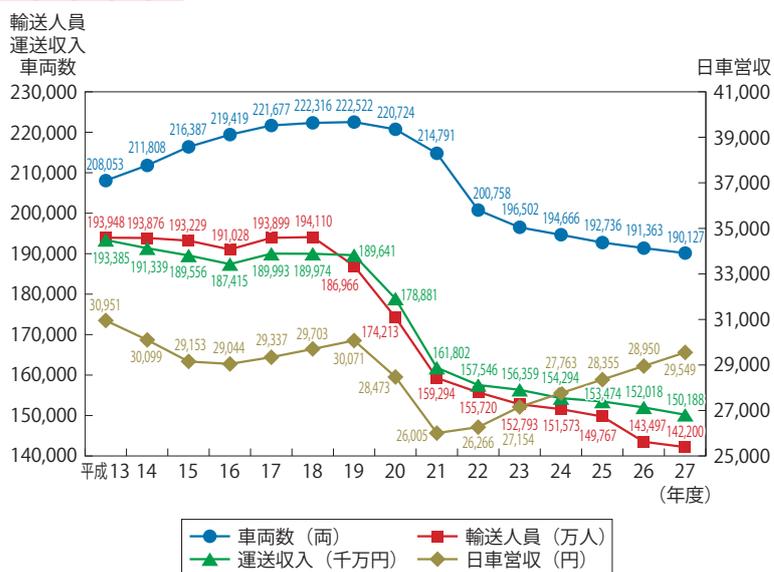
スキーバス事故が発生し、同事故を受けて開催された「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」において取りまとめられた総合的な対策を踏まえ、貸切バス事業者等の遵守事項の強化等、安全・安心な貸切バスの運行を確保するための取組みを進めている。

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、「特定地域及び準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、26年1月に施行された。

国土交通省では、法律の規定に基づき、特定地域（27地域）及び準特定地域（116地域）を指定し、供給過剰状態の適正化や需要を喚起する活性化を進めることにより、タクシー事業における生産性の向上を図ることとしている。

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

(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28年12月末現在、自動車運転代行業者は8,916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

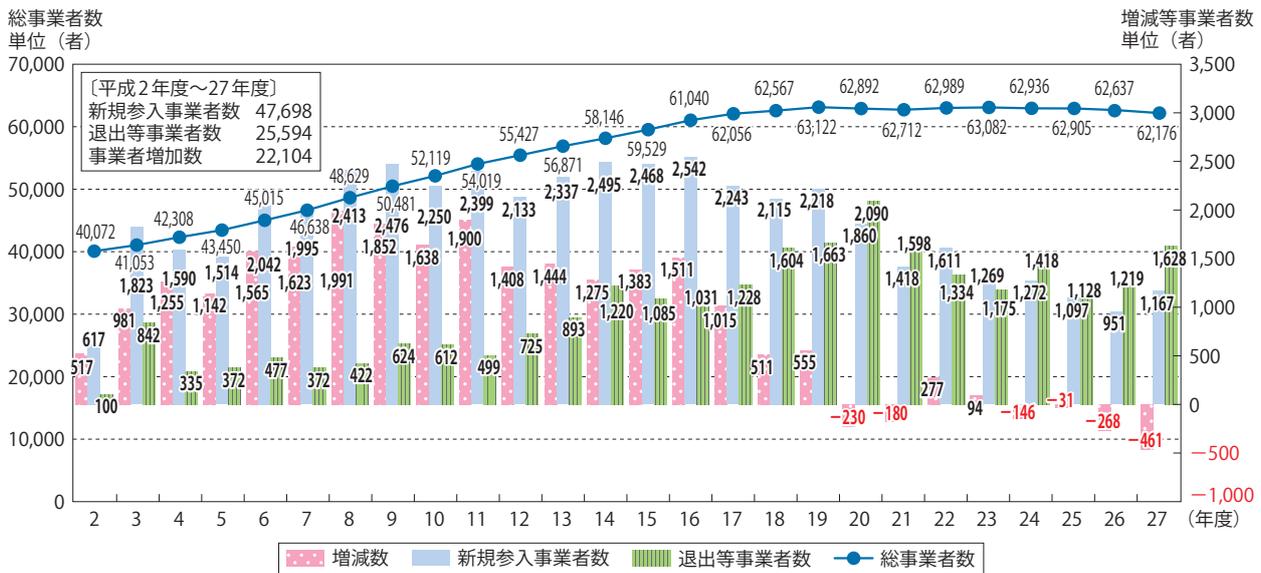
貨物自動車運送事業者数は長期にわたり増加していたが、平成20年度以降は約63,000者とほぼ横ばいで推移している。

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、荷主都合の待ち時間を押しつけられている等の課題がある。このため、28年度は27年度より開催している協議会の枠組みの中で、貨物自動車運送事業者と荷主との協働による待機時間の削減等、長時間労働改善のためのパイロット事業を実施するとともに、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を設置し、適正運賃・料金の収受に向けた議論を開始した。

また、貨物自動車運送事業者の取引条件改善に向けた取組みや生産性向上のための事業を実施した。

貨物自動車運送業界の魅力を向上させるためには、働き方改革を実現することが重要であるため、引き続きこれらの施策を総合的に実施していく。

図表 II-6-3-4 トラック事業者数の推移



(注) 退出等事業者数には、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。
資料) 国土交通省

(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、総じて中高年齢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、中継輸送の普及・実用化に向けた課題・方策について取りまとめるとともに、「準中型自動車免許」制度の周知や「トラガール促進プロジェクトサイト」

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 (2015年度)	32万人 (2015年度)	83万人 (2016年)	40万人 (2016年)	—
女性比率	1.5% (2014年度)	2.5% (2014年度)	2.4% (2016年)	1.3% (2015年)	43.5% (2016年)
平均年齢	49.9歳 (2016年)	58.7歳 (2016年)	47.5歳 (2016年)	44.3歳 (2016年)	42.2歳 (2016年)
労働時間	210時間 (2016年)	193時間 (2016年)	217時間 (2016年)	189時間 (2016年)	177時間 (2016年)
年間所得額	449万円 (2016年)	332万円 (2016年)	447万円 (2016年)	417万円 (2016年)	490万円 (2016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 全産業平均の「平均年齢」は、「平成28年賃金構造基本統計調査」、「労働時間」、「年間所得額」は、「平成28年賃金構造基本統計調査」の調査産業計の値から国土交通省自動車局が作成
3 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
4 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
年間賞与その他特別給与額＝調査前年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「平成28年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

等を活用した情報発信や経営者への啓発強化を行う等、担い手を確保するための対策に取り組んでいる。

また、バスについては、若年層や女性の求職者向けのチラシ・リーフレットを作成し、求職者に対してバス運転者を就職先の一つとしてもらえるようPRするとともに、事業者がバス運転者を募集する際や育成していく際の手引き書を作成することで、バス運転者の担い手確保・育成に努めている。

また、タクシーについては、平成28年6月に「女性ドライバー応援企業」認定制度を創設し、女性ドライバーの採用に向けた取組みや、子育て中の女性が働き続けることのできる環境整備を行っている事業者を支援・PRすることにより、女性の新規就労・定着を図っていくこととしている。

さらに、自動車整備については、官民が協力して、高等学校訪問やポスター等による女性・若者への整備士のPRやイメージの向上に取り組むとともに、有識者検討会で実施した労働環境・待遇に関する実態調査結果を踏まえ、関係者と連携して事業形態・規模等に応じた対策を検討する。

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

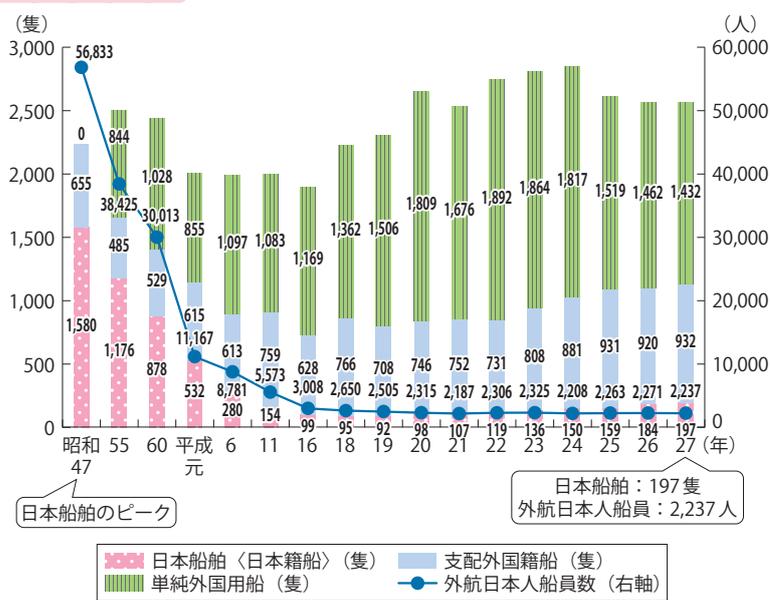
四面環海で資源の乏しい我が国にとって、貿易量の99.6%を担う外航海運は、経済安全保障の確保に重要な役割を果たしている。このため、緊急時においても、我が国と船舶の船籍国との管轄権の競争を排除できる日本船舶・日本人船員を一定規模確保することが必要であるが、プラザ合意以降の円高によるコスト競争力の喪失から減少傾向が続いていた。

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本邦対外船舶運航事業者が確保する日本船舶を対象として、平成21年度から

トン数標準税制^注の適用が開始され、25年度には日本船舶を補完するものとして、本邦外航船舶運航事業者の子会社保有船舶のうち航海命令発令時における日本籍化が確保されるよう措置された外国船舶（準日本船舶）を対象を拡大して、日本船舶・日本人船員の確保を進めている。

さらに、近年の我が国周辺海域における急激な情勢変化を受け、安定的な海上輸送の早期確保を図るため、準日本船舶に本邦船主の子会社が保有する一定の要件を満たした外国船舶を追加すること等

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

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。

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」を平成29年2月に国会へ提出した。

これらの取組みを通じて、できる限り早期の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、船員教育機関を卒業していない者を対象とした短期養成課程への支援や調理師専門学校に対して就職説明会への参加を直接呼びかける等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にあたり、これまで日程的に参加が困難だった新卒者の取り込みを図るため、関係者との調整を行い開催回数を増やすなど、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・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（JMETS）が設置されている。平成28年4月、（独）航海訓練所と（独）海技教育機構が統合し、発足したJMETSは、我が国最大の船員養成機関として、新人船員の養成、海運会社のニーズに対応した実務教育及び商船系大学・高等専門学校の学生等に対する航海訓練を実施している。

JMETSは、今後とも、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。

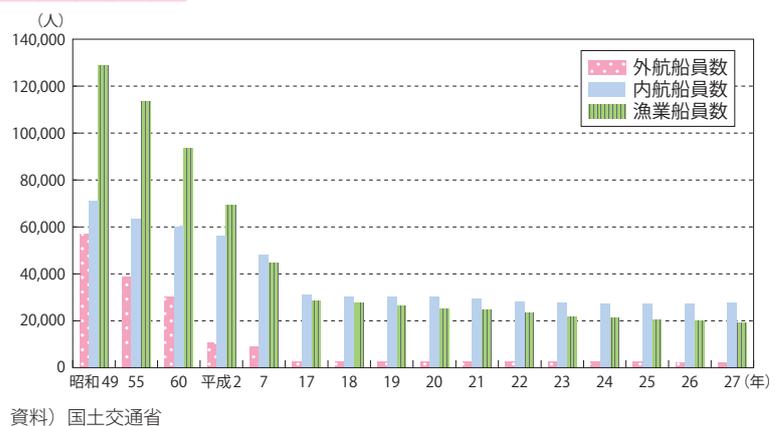
こうした船員の確保・育成のための取組みに加えて、船員の職業的魅力を高めるために、船員災害の持続的減少を図る取組みである「船内労働安全衛生マネジメントシステム」及び「船内向け自主改善活動（WIB）」の普及についても、引き続き取り組んでいく。

③海洋に関する国民の理解の増進

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ない。このため、国民各層、特に若年層を対象として、自治体・事業者・関係団体・学校・教育委員会等と協力・連携しながら、「海の月間」、海フェスタ（平成28年は豊橋市ほか5市2町1村で開催）、海洋立国推進功労者表彰（内閣総理大臣表彰）等海洋に関する国民の理解の増進に関する活動を推進している。

また、28年「海の日」の安倍内閣総理大臣メッセージにおいて海洋教育推進組織「ニッポン学び

図表Ⅱ-6-3-7 日本人船員数の推移



の海プラットフォーム」の立ち上げが表明された。これを受け、初等中等教育における海洋教育プログラム等の検討を進めるとともに、28年8月には、将来の海洋産業を担う人材を確保するため、地方運輸局・関係団体等が教育委員会と連携し、中学生を対象に、海に関わる仕事の魅力・重要性を知り、進路選択の一つとなるようキャリア教育を実施した。

コラム

歴史的な海運不況と我が国外航海運企業の定期コンテナ船事業の統合

外航船舶は、造船所へ発注してから竣工に至るまで数年を要する上、解撤（スクラップ）までの期間が長いことから、外航海運は需給ギャップが生じやすい産業であるといえます。

近年は、リーマンショック前の海運好況期に発注された船舶が大量に市場に投入された一方、中国経済の減速等に伴い国際的な海上荷動き量が減少していることから、外航船舶は大幅な供給過剰に陥っています。

このような需給環境の悪化を受けて、平成28年2月、鉄鉱石・石炭・穀物などの乾貨物（ドライカーゴ）を運搬するばら積み船の運賃指数であるBDI（Baltic Dry Index：バルチック海運指数、昭和60年1月4日の値を1,000とする。）が、集計開始以来過去最低の290を記録しました。また、コンテナ貨物の運賃指数であるCCFI（China Containerized Freight Index：中国コンテナ運賃指数、平成10年1月1日の値を1,000とする。）も、北米、欧州航路において同年に過去最低を記録するなど、外航海運を取り巻く経営環境は非常に厳しいものとなりました。

このような中で、平成28年10月31日には、日本郵船、商船三井、川崎汽船の3社が、効率的な事業運営の確保と規模の経済を追求するため、定期コンテナ船事業の統合を目的とした合併会社を設立することを発表しました。

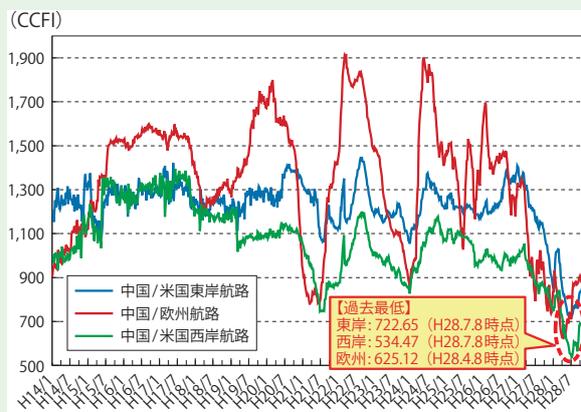
国土交通省としては、今般の統合は我が国外航海運企業の競争力を高め、利用者への安定的なサービスの提供につながるものと期待しており、定期コンテナ船事業の統合が所期の効果を発揮できるよう3社からの相談に対応してまいります。

ばら積み船運賃市況の長期推移



資料) 日本郵船（株）「ファクトブック」より国土交通省作成

コンテナ船運賃市況の長期推移



資料) 日本郵船（株）「ファクトブック」より国土交通省作成

(2) 海上輸送産業

① 外航海運

平成27年の世界の海上荷動き量は、107億1,800万トン（前年比2.0%増）で、我が国の海上貿易量は9億4,671万トン（前年比1.2%減）となった。

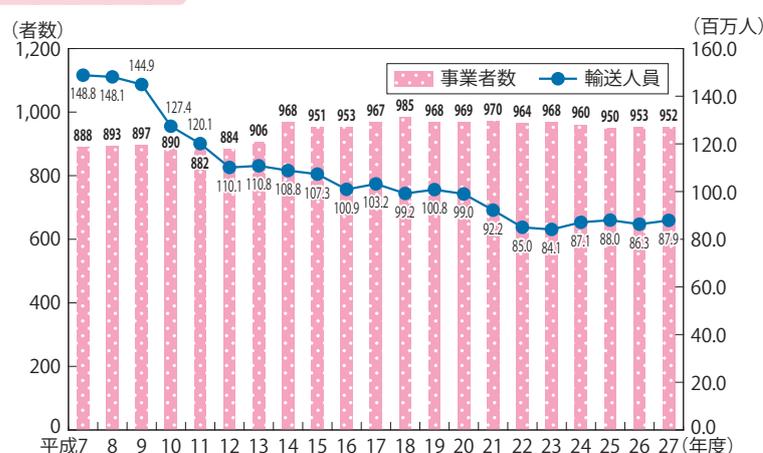
27年度の外航海運は、米国における緩やかな景気回復、燃料油価格の低下等が見られたものの、新興国の景気減速と船舶の過剰供給等による運賃市況の低迷により全体としては厳しい事業環境となった。

② 国内旅客船事業

平成27年度の国内旅客船事業の輸送需要は88百万人と、前年度比2%増となっているが、長期的には人口構造の変化等に伴い減少傾向にある。また、平成26年をピークに高騰していた燃油価格が低下しつつあるものの、経営環境は依然として厳しい状況にある。国内旅客船事業は地域住民の移動や生活物資の輸送手段として重要な役割を担っており、また、海上の景観等を活かした観光利用の拡大も期待される。さらに、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、また、災害時の輸送にも重要な役割を担っている。

このため、(独)鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度や税制特例措置により省エネ性能の高い船舶の建造等を支援している。また、平成28年4月より「船旅活性化モデル地区」制度を設け観光に係る新サービスの創出を支援（29年3月末現在13地区）している。さらに、「交通政策基本計画」（27年2月閣議決定）に定められたモーダルシフトの目標（内航海運による貨物輸送：32年度367億トンキロ、27年度実績340億トンキロ）の達成にむけて船舶共有建造制度を活用したモーダルシフトに資する船舶の建造支援、28年10月に改正された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づく総合効率化計画の認定制度の活用等を進めている。

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。(昭和40年～44年は8月1日現在)。
資料) 国土交通省

図表 II -6-3-9 国土交通大臣からの要請文の手交



資料) 国土交通省

このため、(独)鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度や税制特例措置により省エネ性能の高い船舶の建造等を支援している。また、平成28年4月より「船旅活性化モデル地区」制度を設け観光に係る新サービスの創出を支援（29年3月末現在13地区）している。さらに、「交通政策基本計画」（27年2月閣議決定）に定められたモーダルシフトの目標（内航海運による貨物輸送：32年度367億トンキロ、27年度実績340億トンキロ）の達成にむけて船舶共有建造制度を活用したモーダルシフトに資する船舶の建造支援、28年10月に改正された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づく総合効率化計画の認定制度の活用等を進めている。

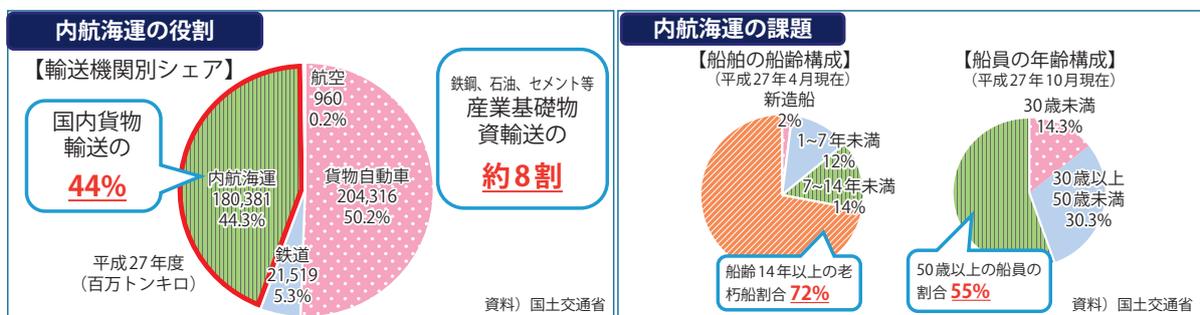
加えて、関係省庁及び民間フェリー事業者と連携し、南海トラフ地震等発生時に民間フェリーで広域応援部隊を迅速に輸送するための対策を取りまとめ、同年12月に国土交通大臣より旅客船事業者に対して広域応援部隊の優先的輸送に係る要請を行い、災害時の円滑な輸送の実現を図っている。

③内航海運

平成27年度の内航海運の輸送量は1,803億トンキロ（前年度比1.5%減）であり、近年は横ばいであるものの、国内経済の伸び悩み、国際競争の進展等の影響や荷主の経営統合等により産業基礎物資を中心とする輸送需要は長期的には低下傾向にある。内航海運は、国内物流の44%、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輸送インフラであるとともに、フェリーと並んでモーダルシフトの重要な担い手となっている。しかしながら、老朽船が全体の7割を超え、50歳以上の船員が5割を超えるという船舶と船員の「2つの高齢化」が構造的な課題となっている。

これらの課題を踏まえ、平成28年4月より「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」を開催し、内航海運が安全・良質な輸送サービスを持続的に提供できる産業として発展していくために取り組むべき方向性について議論を開始し、同年7月には早急に着手すべき取組みを中間とりまとめとして整理した。引き続き「安定的輸送の確保」「生産性向上」を中・長期的に目指すべき方向性の軸として、これを実現させるための具体的な取組みについて議論を進め、平成29年6月頃を目途に結論の取りまとめを行う予定である。あわせて、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。

図表 II-6-3-10 内航海運の活性化に係る検討状況について



中長期的に目指すべき方向性

「安定的輸送の確保」

「生産性向上」

〈以下のような取組について議論〉

- ・若年・女性船員の確保・育成の強化
- ・円滑な代替建造の支援
- ・新たな輸送需要の掘り起こし
- ・船舶管理会社の活用促進等 事業者の経営体力の強化
- ・船舶の大型化・省エネ化の促進
- ・効率的な運航のための技術の開発・普及
- ・先進的な船舶の普及促進

資料) 国土交通省

^注 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（交付金の交付は平成27年度末までに終了）。

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28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868者（前年度比0.7%減）となっている。また、27年度の船舶積卸量は、全国で約13億9,900万トン（前年度比2.7%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、平成20年のリーマンショック後、世界経済の停滞と船腹過剰によって受注量は低迷したが、円高是正にも支えられ高性能・高品質な日本船への回帰が進み、我が国の受注量は24年を底に3年連続で増加した。新興国における経済成長の減速等により28年に入ると世界の受注量が激減したが、我が国は前年までの受注により、2-3年先までの手持ち工事量を確保しており、堅調に操業を維持している。28年の我が国の建造量は1,331

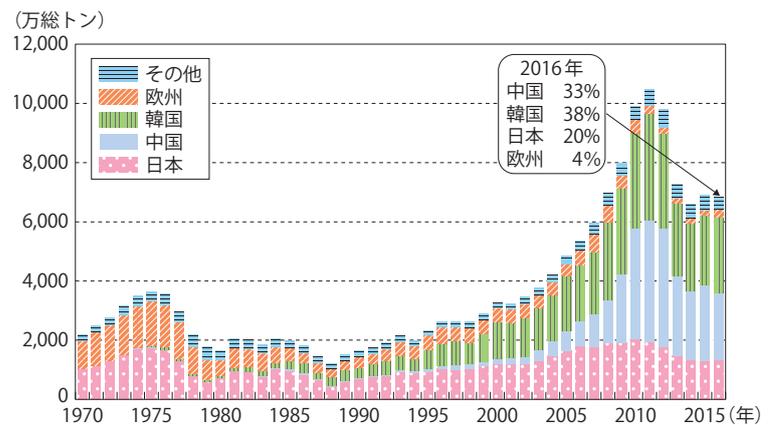
万総トン（世界の建造量6,816万総トン）、世界シェアは19.5%（前年比0.6ポイント増）となった。我が国船用工業製品については、近年の造船の受注増に伴い2年連続で生産額が増加し、27年の生産額1兆221億円（前年比約5.1%増）、輸出額3,525億円（前年比約6.7%減）となった。

図表 II-6-3-11 我が国の海事産業クラスター



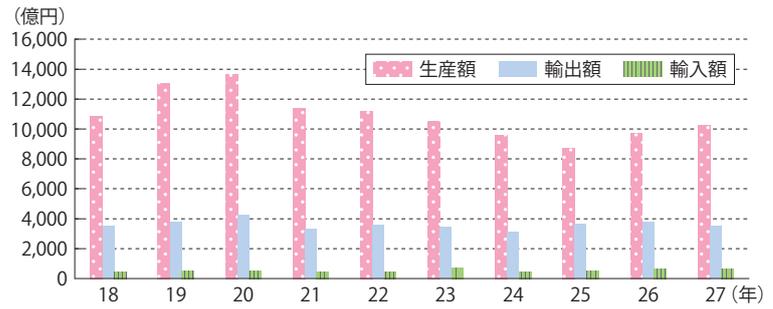
資料) 国土交通省

図表 II-6-3-12 世界の新造船建造量の推移



資料) IHS (旧ロイド) 資料より国土交通省作成

図表 II-6-3-13 我が国の船用工業製品生産・輸出入実績の推移



(注) 輸入額は造船事業者による輸入額を示す。
資料) 国土交通省

②造船産業の国際競争力強化のための取組み

我が国造船業が、今後とも熾烈な競争を勝ち抜いていくためには、強みである生産効率や省エネ技術等の高さを更に向上させるべく、近年著しく発展している情報技術等も活用して抜本的な生産性向上を図る必要がある。

このため、国土交通省では平成28年より船舶の開発・建造から運航に至るすべてのフェーズでIoTやビッグデータ等を活用し、造船業の現場生産性向上や燃料のムダ使い解消・故障による不稼働ゼロの運航を実現するための取組みである「i-Shipping」を推進している。

具体的には、新船型開発の迅速化、現場生産性の向上、高付加価値船の供給に向けた取組み等を推進しており、技術開発補助や設備投資に対する税制の支援等により、生産性向上に積極的に挑戦する事業者を支援するための取組みを開始した。また、先進的な技術を用いた先進船舶の導入等を促進し、我が国海事産業の活性化及び国際競争力の強化を図るため「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」を29年2月に国会へ提出した。

i-Shippingの柱の一つである造船業における人材の確保・育成については、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、工業高校における造船の教育体制強化等、産学官が一体となった取組みを実施している。また、このように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。

これらの施策によって、我が国造船業の建造シェアを現在の20%から37年（2025年）に30%に拡大することを目標に国際競争力の強化に取り組んでいる。

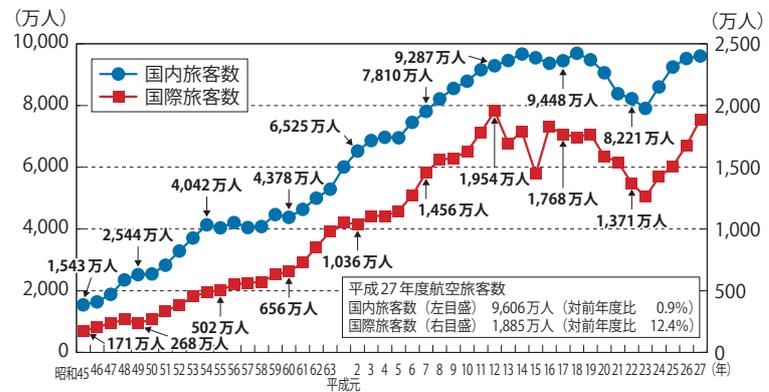
(4) 海洋産業

海底からの石油・天然ガスの生産に代表される海洋開発分野は中長期的な成長が見込まれる。また、この分野では多くの船舶が用いられ、一隻当たりの受注金額も大きいことから、我が国の海事産業（海運業、造船業等）にとって重要な市場である。しかしながら、国内に海洋資源開発のフィールドが存在しないため、我が国においては、海洋開発分野は産業として未成熟である。このため、国土交通省生産性革命プロジェクトのひとつとして位置づけた「j-Ocean」では、海洋開発分野の施設等の設計、建造から操業に至るまでの幅広い分野で我が国海事産業の技術力等の向上を図り、もって海洋開発市場の獲得を目指していくこととしている。まずは、喫緊の課題である海洋開発技術者の育成に向けて教材の開発・整備等に引き続き取り組むとともに、技術開発支援等を着実に進めていく。

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が続く中で、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、27年度は9,606万人（前年度比0.9%増）となった。国際旅客も1,885万人（前年度比約12.4%増）となっており、国内旅客同様に24年度より増加に転じている。

図表 II-6-3-14 航空旅客数の推移（本邦社）



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一層高まり、世界的にもその迅速性が求められる一方で、輸送の安全確保も重要である。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6,031者（普通倉庫4,884者、冷蔵倉庫1,147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業者が現れている。

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

^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

し機能に加え、配送センター機能（仕分け・流通加工等）も有する施設の整備が進んでいる。

8 不動産業の動向と施策

（1）不動産業の動向

不動産業は、全産業の売上高の2.8%、法人数の11.4%（平成27年度）を占める重要な産業の一つである。

平成29年地価公示（29年1月1日時点）の結果によると、全国平均では、住宅地は下落から横ばいに転じ、商業地は2年連続の上昇となった。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、25年度は98万戸、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88万戸となったが、27年度には、92万戸と再び増加した。

既存住宅の流通市場については、指定流通機構（レインズ）^{注1}の28年度の成約件数が17.9万件（前年度比3.4%増）となった。

（2）不動産業の現状

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27年度末において123,307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、27年度の監督処分件数は227件（免許取消137件、業務停止63件、指示27件）となっている。

また、マンション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適正な業務運営を確保するための措置を実施している。マンション管理業者数は、27年度末において2,185業者となっている。

マンション管理業者に対しては、不正行為の未然防止等を図る観点から、立入検査を実施するとともに、必要な指導監督に努めている。

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、27年度末において3,815業者となっている。また、制度創設5年を迎えるにあたり、第三者の有識者会議での検討を踏まえ、より一層の管理業務の適正化、増加するサブリースへの対応など、現下の諸課題に対応するため、28年8月に制度の見直しを行った。

（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27年末現在で約2,519兆円となっている^{注2}。

28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4.8兆円となっている。

^{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

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、28年度の1年間で新たに7件の新規上場が行われた。29年3月末現在、58銘柄が東京証券取引所に上場されており、対象不動産の総額は約17.2兆円、不動産投資証券の時価総額は約11.9兆円となっている。

Jリート市場全体の値動きを示す東証リート指数は、28年前半は日銀によるマイナス金利政策等により市場に有利な状態となり、1月初旬の1,700ポイント前後から上昇し、2～7月は概ね1,850～1,900ポイントで推移した。8月以降は、長期金利の上昇等により軟調に推移したが、米国大統領選挙の結果を受けた米国景気上昇への期待、連邦準備理事会による利上げや我が国の長期金利の安定を背景とした円相場下落等を受け、12月下旬は1,850ポイント前後で推移した。

また、Jリートにおける28年の1年間における資産取得額は、約1.7兆円となった。

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^注）を通じて公表している（平成29年3月末現在の提供件数は、2,971,491件、Webアクセス総数は、約7億1千万件）。

近年の金融危機などの教訓から、不動産価格の動向を適時・的確に把握するため、国土交通省では、IMF等の国際機関が作成した指針に基づき不動産価格指数（住宅）を毎月公表するとともに、28年3月より試験運用している不動産価格指数（商業用不動産）については四半期毎に公表した。

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

図表 II-6-3-15 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29年3月末現在の提供件数は、2,971,491件、Webアクセス総数、約7億1千万件。



資料) 国土交通省

③既存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既存住宅の流通促進を図るため、既存住宅の取引環境の整備に取り組んでいる。平成28年度は、宅地建物取引業者とインスペクションやリフォーム等の関連サービス事業者との連携業務に係る制度設計等の検討を踏まえ、建物状況調査（インスペクション）の活用等を促進するため、宅地建物取引業法を改正した。また、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不動産総合データベースの試行運用を横浜市、静岡市、大阪市及び福岡市で実施し、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」の考え方を反映して27年度に改訂した、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」の実務における普及・定着を図った。

④税制の活用

平成29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の適用期限を延長したほか、土地の所有権移転登記等に係る登録免許税の特例措置等の適用期限の延長、Jリート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（不動産取得税の特例対象となる不動産に

ヘルスケア施設を追加)、特例事業者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適用要件の緩和、不動産特定共同事業法における新たな事業類型の創設に伴う特例措置の創設を実施した。

(4) 新しい時代に対応した不動産市場の構築

「土地政策の新たな方向性2016」(平成28年8月国土審議会土地政策分科会企画部会)において示された土地政策の新たな方向性を踏まえ、今後の不動産鑑定評価制度の課題等について幅広く検討を行うため、不動産鑑定評価制度懇談会を開催した。

また、不動産鑑定評価の信頼性を更に向上させるため、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。リートがヘルスケア施設を取得する際の環境整備として、26、27年度に策定したヘルスケア施設を対象とするリートに係るガイドラインを活用し、関係省庁等と連携してヘルスケア関連事業者を対象としたセミナーを開催した。

地方における不動産証券化手法の普及のため、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やセミナーの開催等を行ったほかクラウドファンディング等を活用した空き家・空き店舗等の再生の取組みを促進するため、小規模不動産特定共同事業の登録制度の創設、クラウドファンディングに係る規定の整備等の措置を講ずる「不動産特定共同事業法の一部を改正する法律案」を29年3月に閣議決定し、国会に提出した。

耐震・環境不動産形成促進事業においては、28年度には2件の環境開発案件及び環境改修案件に出資するための官民ファンドに出資を決定した。

また、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、証券化手法等の活用についての地方公共団体職員向けの手引書の普及や関連モデル事業を実施した。さらに、民間活用等に積極的な地方公共団体等が公表している低未利用地の売却・貸付け情報や民間提案窓口情報を一元的に集約し公開する「公的不動産(PRE)ポータルサイト^注」を開設した。

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、社会資本の整備を支える不可欠の存在であり、都市再生や地方創生など、我が国の活力ある未来を築く上で大きな役割を果たすとともに、震災復興、防災・減災、老朽化対策、メンテナンスなど地域の守り手としても極めて重要な役割を担っている。

一方、少子高齢化の進展に伴い、建設産業は若手入職者の減少や高齢化の進行等の構造的な課題に直面しており、今後、これらの課題に対応し、持続的な建設産業を構築していくことが必要である。

こうした中、平成27年に発覚した基礎ぐい工事問題への対応としては、同年12月の対策委員会の中間とりまとめを受け、28年3月に基礎ぐい工事の適正な施工を確保するためのルール等を策定するとともに、建設業の構造的な課題については、同年6月の中央建設業審議会基本問題小委員会の中

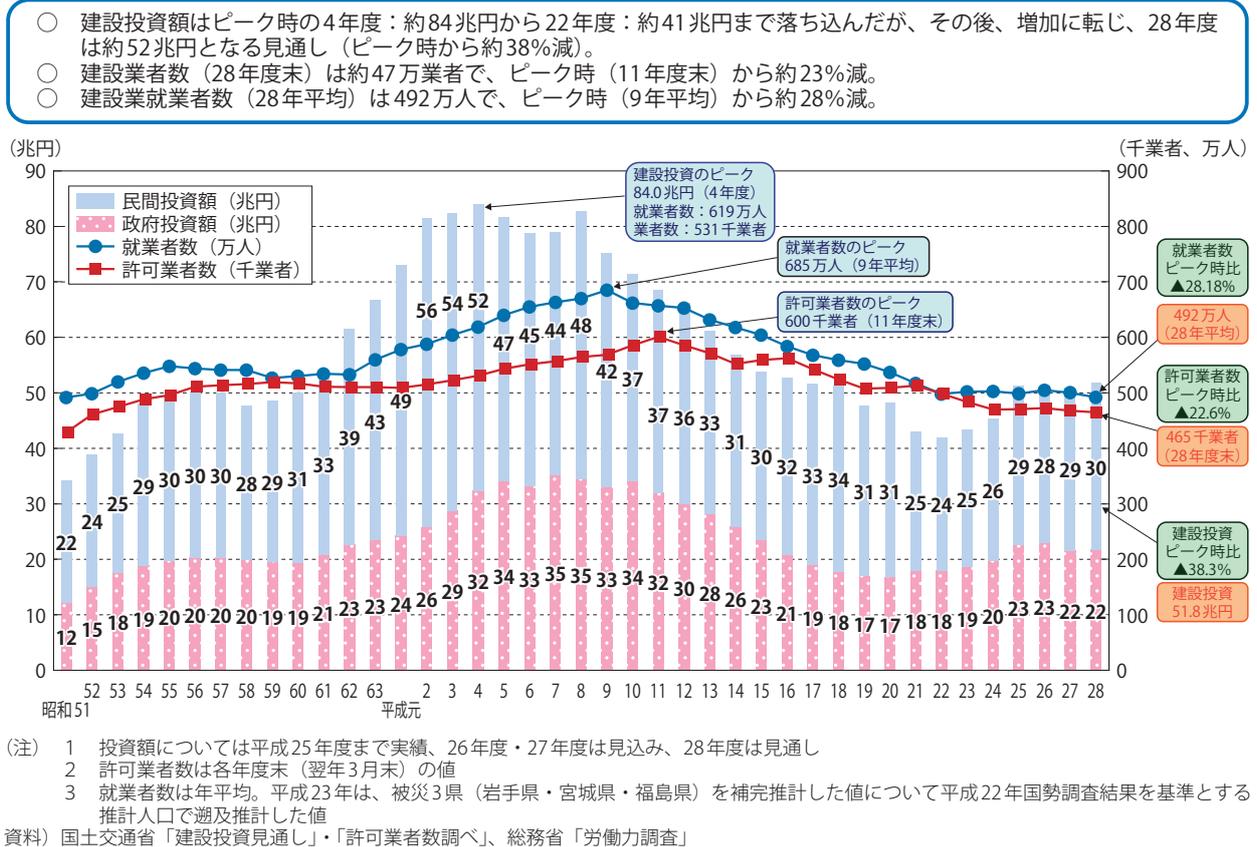
注 <http://tochi.mlit.go.jp/pre-portal-site/preportalsite>

間とりまとめを受け、同年7月に民間建設工事における適正な品質を確保するための指針を策定したほか、同年10月には一括下請負の禁止に係る判断基準の明確化の措置を講じた。

また、同年10月には建設産業政策会議を開催し、10年後においても建設業が「生産性」を高めながら「現場力」を維持できるよう、建設業関連制度の基本的な枠組みについて検討を行っている。

建設投資、許可業者数及び就業者数の推移は図表Ⅱ-6-3-16のとおりである。

図表Ⅱ-6-3-16 建設投資、許可業者数及び就業者数の推移



(2) 建設産業の担い手確保・育成

建設産業は、多くの「人」で成り立つ産業である。建設業就業者数は近年、回復の兆しも見られるが、今後の少子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・育成を図るとともに、働き方改革に取り組んで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処遇改善を徹底することに加え、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く。また、若者の早期活躍を推進するため、技術検定制度の見直しを進めるとともに、建設業における円滑な技能承継を図るため、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。

加えて、将来の労働力人口の減少を踏まえ、建設現場におけるi-Construction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、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、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等による当面の一時的な建設需要の増大に対応するための時限的措置として、平成27年4月1日より外国人建設就労者受入事業を実施しており、1,480人の外国人建設就労者が入国している（29年3月31日時点）。

（3）公正な競争基盤の確立

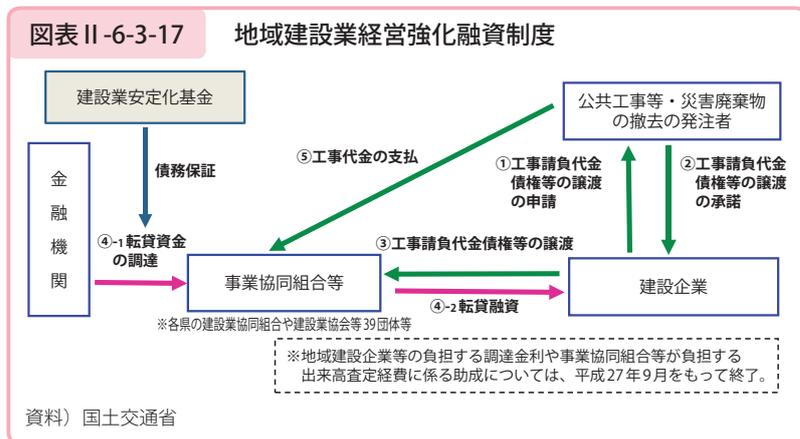
建設産業においては、「技術力・施工力・経営力に優れた企業」が成長していけるよう、建設業者の法令遵守の徹底をはじめとする公正な競争基盤の確立が重要である。このため、従前より下請取引等実態調査や立入検査等の実施、建設工事の請負契約を巡るトラブル等の相談窓口「建設業取引適正化センター」の設置、「建設業取引適正化推進月間」の取組みを行っているほか、下請中小企業振興法に基づく振興基準等の改正を踏まえ、下請代金の支払い手段について、平成29年3月に建設業法令遵守ガイドラインを改正するなど、建設業における元請・下請間の取引の適正化に取り組んでいる。

（4）建設企業の支援施策

①地域建設業経営強化融資制度

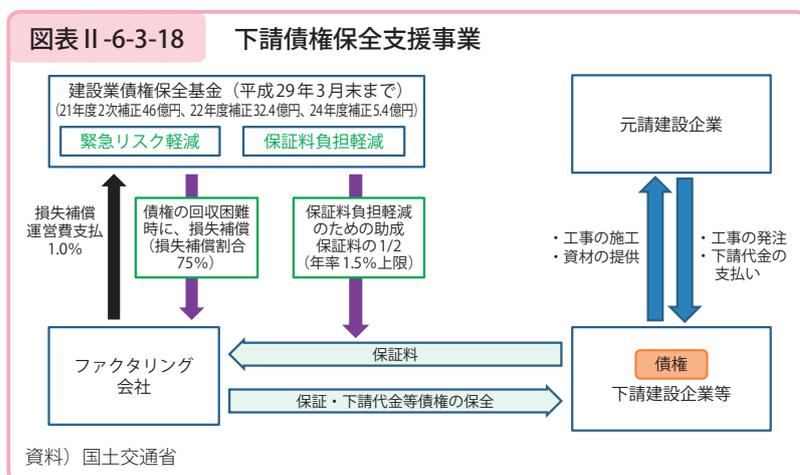
地域建設業経営強化融資制度は、元請建設企業が公共工事請負代金債権を担保に融資事業者（事業協同組合等）から工事の出来高に応じて融資を受けることが可能となるものであり、これにより元請建設企業の資金繰りの円滑化を推進している。本制度では、融資事業者が融資を行うにあたって金融機関から借り入れる転貸融資資金に対して債務保証を付すことにより、融資資金の確保と調達金利等の軽減を図っている。

なお、本制度は平成20年11月から実施されており、29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等に伴



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。

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、29年度においても引き続き実施することとした。

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28年度はコンサルティング支援20件、ステップアップ支援15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いる。

（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月、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

我が国における主要建設機械の保有台数は、平成25年度で約87万台であり、建設機械の購入台数における業種別シェアは、建設機械器具賃貸業が約54%、建設業が約25%となっている。

情報化施工の普及促進のため、第二期「情報化施工推進戦略」（25年3月策定）に基づき、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等の積極的な活用を図っている。情報化施工の普及促進のためには、現状、情報化施工機器の普及が十分とは言えないことから、建設業とともに、建設機械の購入シェアの大きい建設機械器具賃貸業の健全な育成発展が欠かせないものとなっている。

（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27年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では39件（仲裁3件、調停34件、あっせん2件）、都道府県建設工事紛争審査会では94件（仲裁24件、調停55件、あっせん15件）となっている。