されるよう取り組んでいる。

トラックの後続無人隊列走行は、ドライバー不足の解消等、生産性向上に大きな効果が期待されている。このため、30年1月から、後続車両が有人の隊列走行について新東名での実証実験を開始するなど、技術開発等に取り組んでいる。

(5) 物流分野における働き方改革

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高齢化が進んでおり、大量退職や、生産年齢人口の減少に伴う人材確保が困難になることへの対応が引き続き必要となる。

トラック運送事業の長時間労働を是正するための環境を整備することを目的として、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を立ち上げ、63の施策を盛り込んだ「直ちに取り組む施策」を取りまとめた。

内航海運業界については、船内居住環境・労働環境の向上等を通じた若年船員の雇用を促進している。

コラム 宅配便の再配達削減に向けた取り組みについて

ライフスタイルの多様化等により通信販売の利用が年々伸びており、経済産業省の調査によると、市場規模は平成28年には15.1兆円に達し、この5年間で約1.8倍の規模に拡大しています。これに伴い、宅配便の取り扱い個数も年々増加しており、24年度では約35億個であったものが、28年度には40億個を超えるまでになっています。一方、商品を実際に届ける「配送」を支えるトラックドライバー不足は深刻化しており、高齢化も進んでいます。

このような状況の中、再配達の取り扱い個数は約15.5%にのぼっています。国土交通省が27年に試算した結果によると、この再配達に費やされている時間は年間で1.8億時間にものぼり、これを労働力に換算すると、年間約9万人のドライバーの労働力に相当します。ドライバー不足が顕在化する中で持続可能な宅配便サービスを着実に確保するためには、再配達削減が急務となっています。また、この再配達によって排出される CO_2 は年間およそ42万トンと試算されており、環境負荷の面からも対応を考えなくてはなりません。

国土交通省はこの問題に対応するため、政府広報や、環境省及び経済産業省と連携した「COOL CHOICEできるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン〜みんなで宅配便再配達防止に取り組むプロジェクト〜」等を通して、スマートフォンから簡単に受け取り日時などの変更ができるアプリの活用等を呼びかけました。また、受け取り方法の更なる多様化・利便性向上等の新たな取組みの促進として、宅配事業者の窓口やコンビニでの受け取りのほか、環境省と連携して、駅やコンビニなどの公共スペースに設置し、複数の宅配事業者かつ誰もが利用可能な「オープン型宅配ボックス」の設置に対する支援等を行っているところです。



資料) 国土交诵省

国土交通省では、利便性の高い宅配便サービスの持続性の確保および一層の利便性の向上な どの観点から、宅配便の再配達削減に向け、宅配事業者等の関係者と連携して各種政策や情報 発信を引き続き行って参ります。

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28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、在来線輸送も増加しており、民営鉄道も増加した。

28年度の鉄道貨物の年間輸送トン数、輸送トンキロは、コンテナ輸送については、前年度と比べ て微増、車扱輸送については、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。

②JR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、JR東日本、JR西日本及びJR東海に続いてJR九州も完全民営化されるなど、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、未だ上場が可能となるような安定的利益を計上できる段階には至っていないため、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、厳しい経営状況に置かれているJR北海道は、単独では維持困難な線区を公表し、各線区の置かれた状況や、地域によってより効率的で利便性の高い交通サービスのあり方などについて、地域の関係者への説明・協議を開始している。国としては、北海道庁と密接に連携しながら、地域の協議に積極的に参画し、各地域において将来にわたって持続可能な交通体系を構築するための取組みに対する支援を行っていく。

(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28年度の生産金額は1,601億円(1,761両)であった。生産金額の構成比は国内向け88.8%(1,422億円)、輸出向け11.2%(179億円)であり、27年度比は国内向け2.8%減少、輸出向け49.2%減少であった。

また、鉄道車両部品(動力発生装置、台車等)の生産金額は3,261億円、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1,006億円となっている。

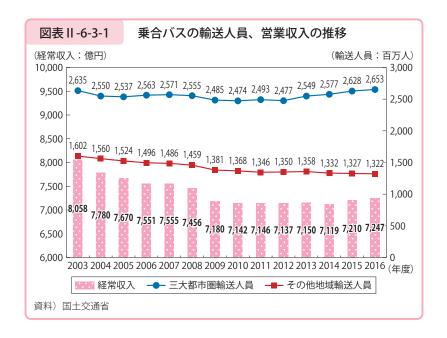
車両メーカー等は、鉄道事業者と連携し、高速化、安全性・快適性等の向上、低騒音・バリアフリーといった様々な社会的ニーズを満たす車両の開発を進めているほか、昨今の海外案件の受注を契機として、米国や英国等で現地の生産拠点や保守拠点を設置、拡大している。

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

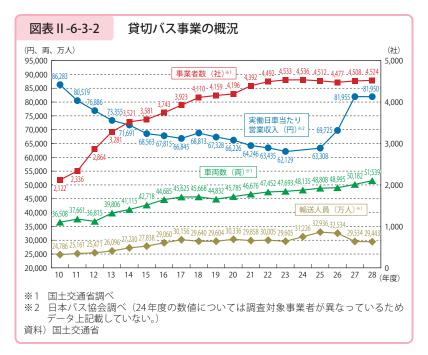
乗合バスの輸送人員及び収入は、人口が増加した大都市部において若干の増加がみられるものの、 地方部においてはモータリゼーションの進展等に伴う自家用自動車の普及等により、依然として輸送 需要の減少が続いており、乗合バスを取り巻く環境は極めて厳しい状況が続いている。



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

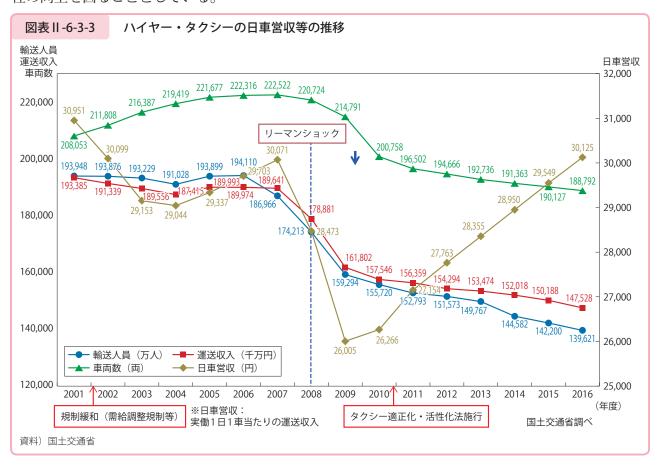


スキーバス事故が発生し、同事故を受けて開催された「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」にお いて取りまとめられた総合的な対策を踏まえ、貸切バス事業者等の遵守事項の強化等、安全・安心な 貸切バスの運行を確保するための取組みを進めている。

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(114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。



(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29年12月末現在、自動車運転代行業者は8,850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。

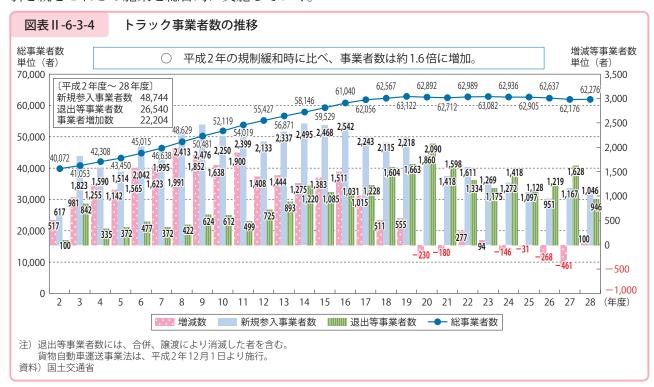
(3) 貨物自動車運送事業 (トラック事業)

トラック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。

中小企業が99%を占めるトラック運送事業では、荷主都合の長時間の荷待ち等によるドライバーの長時間労働、荷主に対して立場が弱く適正な運賃が収受できないなどの課題がある。このため、29年7月から、荷待ち時間の削減に向けその実態を把握すること等を目的として、荷主都合による荷待ち時間を記録することをトラック事業者に義務付ける措置を講じたほか、トラック事業者の法令違反行為に荷主の関与があった場合に行う荷主勧告制度について実効性を高める見直しを行い、荷主関与の判断基準の明確化や荷主に対する早期の働きかけを行うなどの新たな運用を開始した。このほか、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行い、運送の対 価である「運賃」と運送以外の役務の対価である「料金」の範囲を明確化するため、平成29年8月 に標準貨物自動車運送約款等の改正を行い同年11月4日に施行した。

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。



(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等、担い手不足が深刻化している。

このため、自動車運送事業(トラック事業、バス事業及びタクシー事業)については、平成29年 に野上内閣官房副長官を議長とする「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が立 ち上げられ、関係省庁が連携して当該施策を推進している。

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」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、子育で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して取組を進めた。また、平成29年12月に「自動車整備業における女性が働きやすいためのガイドライン」を策定し公表した。さらに、自動車整備事業者に対して、「人材確

図表 | 1-6-3-5 自動車運送事業等の就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・	13万人	34万人	83万人	40万人	_
整備要員数	(2015年度)	(2015年度)	(2017年)	(2017年)	
女性比率	1.7%	2.7%	2.4%	1.4%	43.8%
	(2016年度)	(2016年度)	(2017年)	(2017年)	(2017年)
平均年齢	49.8歳	59.3歳	47.8歳	45.0歳	42.5歳
	(2017年)	(2017年)	(2017年)	(2017年)	(2017年)
労働時間	210時間	189時間	217時間	187時間	178時間
	(2017年)	(2017年)	(2017年)	(2017年)	(2017年)
年間所得額	457万円	332万円	454万円	427万円	491万円
	(2017年)	(2017年)	(2017年)	(2017年)	(2017年)

- (注) 1 運転者・整備要員数:バス、タクシーは自動車局調べ
 - 2 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
 - 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
 - 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、適勤手当、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

保セミナー」を開催することにより、自動車整備人材の確保・育成を図っていくこととしている。

3 海事産業の動向と施策

(1) 安定的な海上輸送の確保

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合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、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)に対象を拡大して、日本船舶・日本人船員の確保を進めている。

さらに、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を内容とする改正海上運送法を平成29年10月に施行し、これを前提とする新しいトン数標準税制が平成30年度から開始されることとなっている。

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。

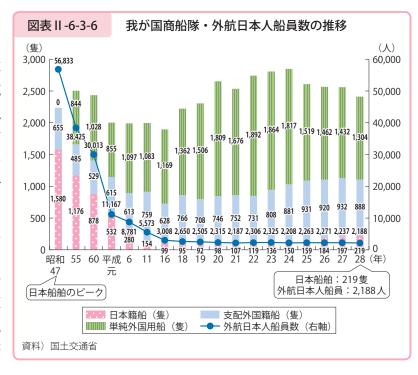
注 毎年の利益に応じた法人税額の算出に代わり、船舶のトン数に応じた一定のみなし利益に基づいて法人税額を算出する 税制。世界の主要海運国においては、同様の税制が導入されている。

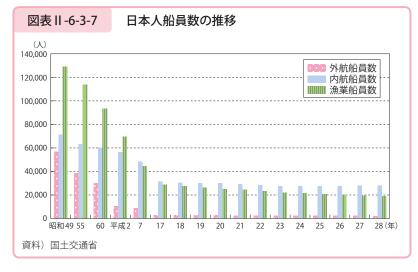
②船員(海技者)の確保・育成

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 船員の年齢構成において、60歳以 上の割合は増加する傾向にある一方 で、若年船員の確保に向けた官民の 取組の効果もあり、若年船員の割合 も徐々に増加がみられるところであ るが、今後とも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企業説 明会等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して育成す る事業者への支援など、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。 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、「海の日」を中心とする「海の月間」において、海フェスタ(平成29年は神戸市で開催)をはじめとする各種イベント、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。さらに、年間を通して海と日本プロジェクトに取り組んでいる。

また、29年3月に改訂された、小学校・中学校の学習指導要領において、海洋・海事の重要性についての記載が充実されたことを受け、初等中等教育における海洋教育プログラム等を作成した。今後、地方運輸局・関係団体と教育委員会等との連携を更に強化して、各地の特色を踏まえ、小中学校を中心とした海洋教育に取り組んでいく。

(2) 海上輸送産業

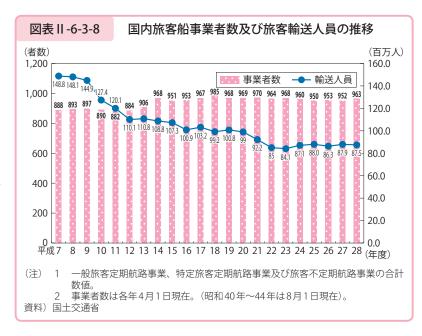
①外航海運

平成28年の世界の海上荷動き量は、110億910万トン(前年比2.7%増)で、我が国の海上貿易量は9億3,522万トン(前年比1.2%減)となった。

29年度の外航海運は、前年後半からの米国や中国等を中心とした緩やかな景気回復、燃料油価格の低下等、外航海運を取り巻く事業環境に改善が見られたものの、運賃市況の歴史的低水準の影響を受け、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28年度の国内旅客船事業の 輸送需要は87百万人(前年度比 0.5%減)と、長期的には人口構造 の変化等に伴い減少傾向にあり、 近年、燃油価格が安定しつつある ものの、経営環境は依然として 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で おり、また、海上の景観等を担って おり、また、海上の景観等をれる。 といまが、フェリー事業について、 さらに、フェリー事業について、 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。さらに、海運へのモーダルシフトの更なる推進を図るため、29年11月に、RORO船・コンテナ船・フェリー事業者のほか、利用運送事業者、トラック事業者、荷主企業、行政等から成る「海運モーダルシフト推進協議会」を設置し、モーダルシフト船の運航情報等一括情報検

索システムの構築や新たな表彰制度である「海運モーダルシフト大賞(仮称)」の創設に向けた議論 を進めている。

また、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(30 年3月末現在18地区を認定)している。さらに、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」に より、無料公衆無線LAN環境の整備、案内標識等の多言語化等を支援するなど、訪日外国人旅行者 の利便性向上を図るために必要な取組みを推進している。

③内航海運

平成28年度の内航海運の輸送量は1,804億トンキロであり、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、28年4月に「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、29年6月に新たな産業政策として「内航未来創造プラン」をと りまとめた。内航海運の目指すべき将来像として「安定的輸送の確保」と「生産性向上」の2つを軸 として位置づけ、それぞれの実現に向け、「内航海運事業者の事業基盤の強化」「先進的な船舶等の開 発・普及」「船員の安定的・効果的な確保・育成」等の具体的施策を盛り込んでいる。



- 内航海運が今後も産業基礎物資の輸送やモーダルシフトを担う基幹的輸送インフラとして機能する必要があること、社会全体で生産性向 上が求められていることから、現下の内航海運を巡る諸課題の早期解決のために、まず、内航海運が目指すべき将来像を明確化した上で 対策を講じる必要がある。このため、目指すべき将来像として「安定的輸送の確保」と「生産性向上」の2点を軸として位置づけ。
- それぞれの実現に向け、「内航海運事業者の事業基盤の強化」「先進的な船舶等の開発・普及」「船員の安定的・効果的な確保・育成」等の 具体的施策を盛り込むとともに、それぞれの施策についてスケジュールを明示。

目指すべき将来像

たくましく 生産性向上

日本を支え 安定的輸送の確保

進化する

3. 船員の安定的・効果的な 確保・育成 ○高等海技教育の実現に向けた船員の教育体

・(独) 海技教育機構の4級海技士養成課程におけ

499総トン以下の船舶の居住区域を拡大しても、 従前の配乗基準を適用するための検討、安全基

行政・業界・全ての関係者が 変革し、未来創造

 \prod

- <将来像の実現のための具体的施策>
 - 1. 内航海運事業者の 事業基盤の強化

○船舶管理会社の活用促進

- 「国土交通大臣登録船舶管理事業者」(仮称)登 録制度の創設 (H30~)
- ○荷主・海運事業者等間の連携による取組強
- 化 ・「安定・効率輸送協議会」(仮称)の設置(H29~)

○新たな輸送需要の掘り起こし

- ・「海運モーダルシフト推進協議会」(仮称)の設 置 (H29~)
- モーダルシフト船の運航情報等の一括検索シス テムの構築 (H29~)
- ○港湾インフラの改善・港湾における物流 ネットワーク機能の強化等

2. 先進的な船舶等の

OloT技術を活用した船舶の開発・普及 ~内航分野のi-Shippingの具体化~

- ・自動運航船(Auto-Shipping)の開発(H37目途) 〇円滑な代替建造の支援
- (独) 鉄道建設・運輸施設支援整備機構の船舶共 有建造制度による優遇措置の拡充(H30~)

O船舶の省エネ化・省CO₂化の推進

- ・内航船「省エネ格付け」制度の創設・普及 (H29~暫定試行、H31~本格導入)
- ・代替燃料の普及促進に向けた取組 (「先進船舶」としてのLNG燃料船の普及促進)

〇造船業の生産性向上

準の緩和 (H29~) ・船内で調理できる者の人材の確保

制の抜本的改革

船員派遣業の許可基準の見直し、(H29~)等

る教育改革 (養成定員拡大等)

○船員のための魅力ある職場づくり

○働き方改革による生産性向上 ・船員配乗のあり方の検討(H29~)等

4. その他の課題への対応

〇内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応 ○船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制への対応

○海事思想の普及

資料)国土交通省

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29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865者(前年度比0.3%減)となっている。また、28年度の船舶積卸量は、全国で約14億1,128万トン(前年度比0.9%増)となっている。

(3)造船産業

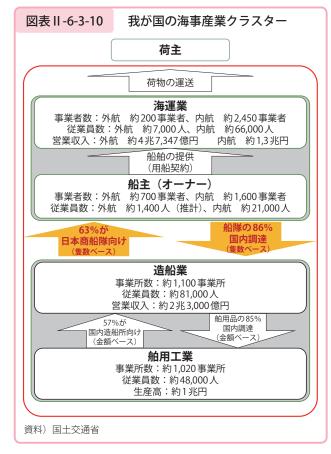
①造船産業の現状

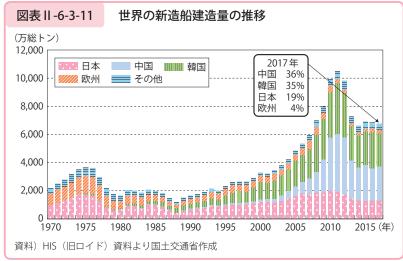
我が国造船産業は、船主の多様なニーズに応じた良質な船舶を安定的に提供することにより、地域経済・雇用に貢献している非常に重要な産業である。また、我が国は、海運業、造船業、舶用工業が互いに強く結びついて集積した海事産業クラスターを有している。

造船業については、平成24年末以降、過度な 円高が是正されるなど、競争条件が改善された

こと等により、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3年連続で増加したものの、海運市況の悪化、船腹過剰等の影響により、28年に入ると世界の受注量減少と連動して激減した。

平成29年の我が国の建造量は 1,317万総トン(世界の建造量 6,763万総トン)、世界シェアは 19.5%(前年比増減0%)となっ た。我が国舶用工業製品について は、28年の生産額9,757億円(前





年比約4.5%減)、輸出額3.870億円(前年比約9.8%増)となった。



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ICT等を造船・海運の現場に積極的に活 用していく必要がある。

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 ICT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、高付加価値船の導入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上の措置等により、生産性向上に積極的に挑戦す る事業者を支援している。また自動運航船の実用化に向けて、ロードマップ策定の議論等を開始し た。さらに、先進的な船舶の実用化を後押しするため、平成29年4月に海上運送法の改正により、 「先進船舶導入等計画認定制度」を創設し、29年10月より制度を開始するとともに、同計画の策定 に対する支援を実施した。

「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、外国人材の活用のた め、緊急かつ時限的措置として導入している外国人造船就労者受入事業については、平成32年度末 までに就労を開始した者に限って、最長34年度まで就労を可能とする等の制度改正を実施した。

これらの施策によって、我が国造船業の建造シェアを平成37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、我が国の海洋開発産業は未成熟である。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こととし、大学生向けの教材を開発した。

(5) 海事振興の推進(C to Sea プロジェクト)

平成29年「海の日」に、「国民一人一人に海への関心と理解を持っていただき、海と接し、海を知っていただくことを願う」こと等を内容とする内閣総理大臣メッセージが出された。これを踏まえ、国土交通省では、平成29年夏、子どもや若者をはじめ、より多くの人に「海や船の楽しさを」知ってもらうため、「海と日本プロジェクト」の一環として「C to Seaプロジェクト」を開始した。同プロジェクトにより、海に親しむイベント開催や戦略的な情報発信など、様々な取組を官民一体で推進している。

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が続く中で、訪日外国人の増加等により、需要は概ね堅調に推移した。我が国航空企業の輸送実績についてみると、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、28年度は国内旅客は9,812万人(前年度比2.1%増)と、国際旅客は2,105万人(前年度比約11.7%増)となり、いずれも過去最高の輸送実績となった。



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、30年3月時点で運航している本邦LCCは5社となっている。ピーチ・アビエーションは国内15路線、国際14路線、ジェットスター・ジャパンは国内17路線、国際9路線、バニラ・エアは国内6路線、国際7路線、春秋航空日本は国内2路線、国際4路線、エアアジア・ジャパンは国内1路線に就航するなど事業が拡大している。我が国の28年度の本邦LCCの旅客数シェアは、国内線で9.7%、国際線で18.9%となっている。

5 貨物利用運送事業の動向と施策

貨物利用運送事業^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

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

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は、通信販売の急増や機能集約へ の対応、作業の効率化や複合化を図るための施設規模の拡大によって、倉庫を含む物流施設で働く人 材の需要が高まっている。一方、人材供給能力を超えた郊外への立地の増加等により、庫内作業をは じめとして人材確保が難しくなっている。これらを踏まえ、庫内作業の省力化や生産性向上に資する 取組みを促進している。

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。

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3.0%、法人数の11.6%(平成28年度)を占める重要な産業の一

平成30年地価公示(30年1月1日時点)の結果によると、平均変動率について、全国平均では、 住宅地は昨年の横ばいから10年ぶりに上昇に転じ、商業地は3年連続の上昇、工業地は2年連続の 上昇となった。三大都市圏平均では、住宅地、商業地及び工業地のいずれについても、各圏域で上昇 を示した。また、地方圏平均では住宅地は下落幅の縮小傾向が継続し、商業地及び工業地は26年ぶ りに上昇に転じた。新規住宅着工戸数は、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88万戸と前年比で減少したが、27年度には92万戸と再び増加し、28年度には97万戸と更 に増加した。

既存住宅の流通市場については、指定流通機構(レインズ)^注の29年度の成約件数が179万件(前 年度比0.4%増)となった。

(2) 不動産業の現状

字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28年度末において123.416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、28年度の監督処分件数は251件(免許取消

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 注 等は指定流通機構に蓄積される。

168件、業務停止55件、指示28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、28年度末において2,131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、28年度末において3,896業者となっている。また、28年8月に制度の改正を行ったことを受け、検討会を開催し住宅の標準賃貸借代理及び管理委託契約書の見直しを行った。

加えて、29年6月に、適切な規制のもとに民泊サービスを推進するため「住宅宿泊事業法」が成立し、民泊に関する新たな事業類型として住宅宿泊管理業が定義された。標準管理受託契約書の策定や制度に関する説明会の開催等、30年6月の同法の円滑な施行に向けた環境整備に努めた。

(3) 市場の活性化のための環境整備

①不動産投資市場の現状

我が国における不動産の資産額は、平成28年末現在で約2,562兆円となっている^{注1}。

29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。

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、29年度の1年間で新たに3件の新規上場が行われた。30年3月末現在、60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18.6兆円、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、29年前半は、長期金利の不安定な動きや毎月分配型投資信託の解約売り等により1,800ポイント台半ばから1,600ポイント台まで低下した。29年後半初めは、投資口価格下落に伴う利回りの高さへの着目から1,700ポイント台まで上昇した。その後、長期金利の上昇や東アジア情勢等の地政学リスク、米国株高等により、1,600ポイント付近まで再び低下した後、割安感から買いが進行し1,600ポイント台後半まで上昇した。

また、Jリートにおける29年の1年間における資産取得額は、約1.3兆円となった。

②不動産投資市場の整備

2020年頃までにリート等の資産規模を約30兆円にすることを目指し、平成29年6月に「不動産投資市場の成長に向けたアクションプラン」 22 を策定した。

③公的不動産の利用促進

地方公共団体への専門家の派遣や民間事業者等の関係者との協議を通じて、公的不動産(PRE)の 証券化を進めるための条件の調査・検討を実施し、地方公共団体職員向けの手引書の改訂を実施し た。

注1 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

注2 具体的施策の柱立ては以下の通り。「1.CRE等の改革(企業・団体不動産の活性化)」、「2.リート市場等の改革」、「3.不動産投資家の投資環境の改革」、「4.人材育成の改革」

④リートの多様化の推進

リートの取得資産は、これまでオフィスや住宅、商業施設が中心であったが、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。リート市場の更なる拡大に資するため、関係省庁等と 連携し、介護・医療施設関連事業者を対象としたヘルスケアリートに関するセミナーを実施した。

⑤環境不動産の普及促進

投資家が企業に対して環境・社会・ガバナンスへの配慮を求めるESG投資の世界的潮流を踏まえ、 健康性、快適性等に優れた不動産の普及促進に向けた検討を行った。また、環境不動産等の良質な不 動産の形成を促進するため、耐震・環境不動産形成促進事業においては、平成29年度には4件の環 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。

⑥不動産特定共同事業の推進

小規模不動産特定共同事業の創設、クラウドファンディングに対応した環境整備、適格特例投資家 限定事業の創設等を主な内容とする不動産特定共同事業法の一部を改正する法律を平成29年6月に 公布、12月に施行した。同法に係る説明会やセミナーを全国で開催し、各地の事業者等に向けて改 正の概要等について説明を行ったほか、実務手引書やモデル約款の作成等、同法の適切な運用に必要 な措置を講じるとともに、小規模不動産特定共同事業に係る登録を受けることを検討している事業者 に対し、専門家を派遣するなど、新制度の活用促進に向けた取組を実施した。

⑦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、以下の通り、不動産 に係る情報を公表している。

(ア) 不動産取引価格情報

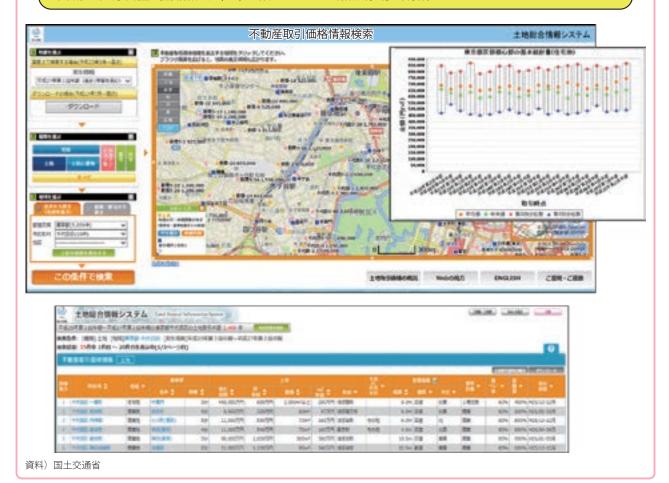
全国の不動産の取引価格等の調査を行っている。調査によって得られた情報は、個別の物件が特定 できないよう配慮した上で、取引された不動産の所在、面積、価格等をインターネット(土地総合情 報システム) を通じて公表している(平成30年3月末現在の提供件数は、3.265.830件、Webアク セス総数は、約7億9千万件)。

(イ) 不動産価格指数

IMF等の国際機関が作成した基準に基づき、不動産価格指数(住宅)を毎月、公表している。また、 不動産価格指数(商業用・試験運用段階)を四半期毎に公表している。

図表 || -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30年3月末現在の提供件数は、3,265,830件、Webアクセス総数、約7億9千万件。



⑧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29年度は、宅地建物取引業者が専門家による建物状況調査(インスペクション)の活用を促す改正宅地建物取引業法(28年6月成立)の施行(平成30年4月)に向け、制度内容に関する説明会を開催する等、制度の周知徹底を図った。

また、空き家等の媒介・マッチング機能の強化を図るため、低廉な空き家等であって通常より現地調査費用等を要するものについて、従前の報酬額の上限に加え、当該費用等を考慮した額の報酬を売主から受領できるようにするためいわゆる報酬告示^注を改正したほか、全国の空き家・空き地の情報がワンストップで検索可能な「全国版空き家・空き地バンク」の試行運用を開始した。

⑨土地税制の活用

平成30年度税制改正においては、土地に係る固定資産税の負担調整措置及び条例減額制度を延長したほか、土地等に係る不動産取得税の特例措置の適用期限の延長等を実施した。

注 「宅地建物取引業者が宅地又は建物の売買等に関して受けることができる報酬の額」(昭和45年建設省告示第1552号)

⑩不動産市場を支える制度インフラの整備

不動産鑑定評価制度の課題等について検討するために開催された不動産鑑定評価制度懇談会において、「不動産鑑定評価制度の今後の方向性(当面の方策に関する提言)」をとりまとめた。

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などを内容とする鑑定評価モニタリングを実施した。

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。

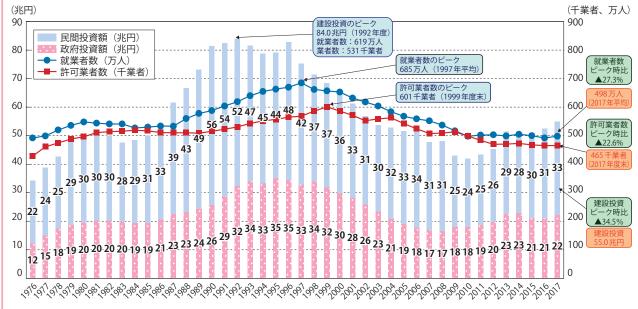
こうした中、平成28年10月に建設産業政策会議を立ち上げ、10年後においても建設産業が「生産性」を高めながら「現場力」を維持できるよう、建設業関連制度の基本的な枠組みについて検討を行い、平成29年7月には「建設産業政策2017(にいまるいちなな)+(プラス)10(テン)~若い人たちに明日(あす)の建設産業を語ろう~」がとりまとめられた。これを受け、同年7月に経営事項審査、建設工事標準請負契約約款の改正を行ったほか、同年8月には「適正な工期設定等のためのガイドライン」を策定するなど、提言された政策については、スピード感を持って着実に実施・具体化に取り組んでいるところである。

この他、平成28年12月に成立した「建設工事従事者の安全及び健康の確保の推進に関する法律」に基づく基本計画が平成29年6月に閣議決定された。

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 -6-3-15 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1992年度:約84兆円から2010年度:約41兆円まで落ち込んだが、その後、増加に転じ、2017年度は約55兆円となる見通し(ピーク時から約35%減)。
 - 建設業者数(2017年度末)は約46万業者で、ピーク時(1999年度末)から約23%減。
- 建設業就業者数(2017年平均)は498万人で、ピーク時(1997年平均)から約27%減。



- (注) 1 投資額については2014年度まで実績、2015年度・2016年度は見込み、2017年度は見通し
 - 2 許可業者数は各年度末(翌年3月末)の値
 - 3 就業者数は年平均。2011年は、被災 3 県(岩手県・宮城県・福島県)を補完推計した値について2010年国勢調査結果を基準とする推計人口で遡及推計した値
- 資料)国土交通省「建設投資見通し」・「許可業者調べ」・総務省「労働力調査」

(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、横ばいで推移しているが、今後、高齢者の大量離職が見込まれており、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、平成30年3月に策定した「建設業働き方加速化プログラム」を踏まえ、長時間労働の 是正を図るとともに、適切な賃金水準の確保や社会保険への加入徹底、建設キャリアアップシステム の構築等による処遇改善に取り組む。また、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、建設業従事者に必要とされる技能の習得をICT等を活用し効 果的・継続的に行う「建設リカレント教育」等による生産性の向上も図っていく。

加えて、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り、さらに、建設業における女性の更なる活躍を推進する。

こうした取組みを官民一体となって推進し、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取り組んでいく。

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、2,983人の外国人建設就労者が入国している(30年3月31日時点)。

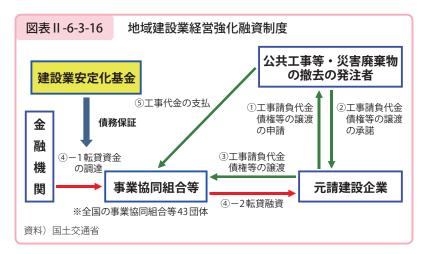
(3) 公正な競争基盤の確立

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、「建設企業のための適正取引ハンドブック」の作成、配布を通じて、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 融資を受けることを可能とするも 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

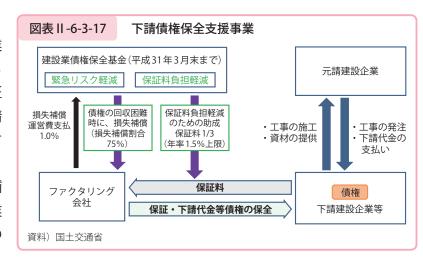


資資金の確保と調達金利等の軽減を図っている。

なお、本制度は平成20年11月から実施されており、30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、30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建設産業生産性向上支援事業

建設産業生産性向上支援事業は、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・中堅建設企業に対して、人材開発の専門家や中小企業診断士等の相談支援アドバイザーが、建設産業を取り巻く様々な課題解決に向けた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、重点支援として計画実行段階の経費の一部支援を実施しており、平成29年度は5件を選定して支援を実施した。

(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職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28年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では33件(仲裁4件、調停23件、あっせん6件)、都道府県建設工事紛争審査会では99件(仲裁17件、調停63件、あっせん19件)となっている。