

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・協議を開始した。平成30年7月には、国土交通省より、JR北海道に対し、JR会社法に基づき、事業範囲の見直しも含めた経営改善に向けた取組みを着実に進めるよう監督命令を発出するとともに、国の支援内容を公表した。国土交通省としては、JR北海道の令和13年度の経営自立を目指して、徹底的な経営努力を求めるとともに、それを前提に、地域の関係者等とともに、必要な支援・協力を行っていくこととしている。

（3）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29年度の生産金額は1,966億円（2,047両）であった。生産金額の構成比は国内向け76.3%（1,501億円）、輸出向け23.7%（466億円）であり、28年度比は国内向け4.7%増加、輸出向け159.6%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3,638億円、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1,052億円となっている。

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。

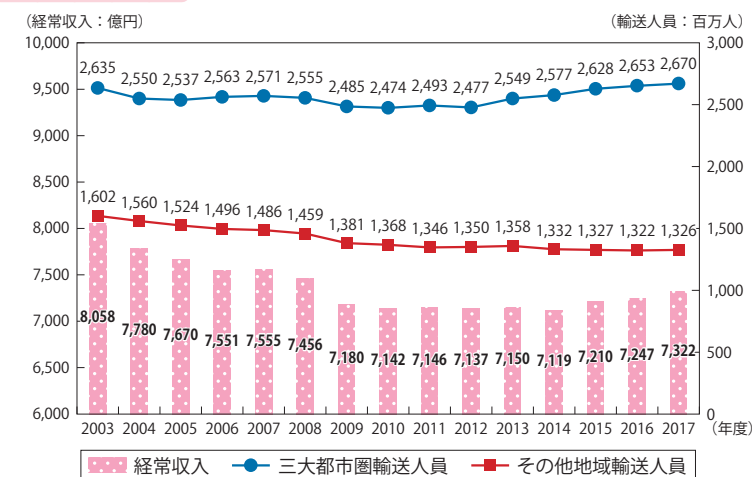
2 自動車運送事業等の動向と施策

(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



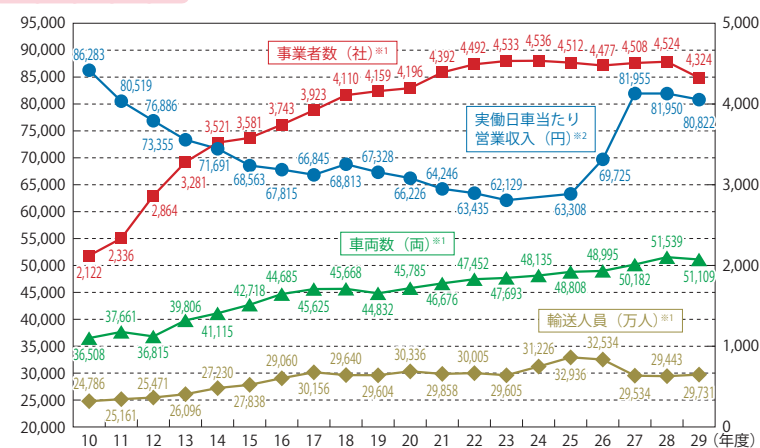
資料) 国土交通省

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きたが、軽井沢スキーバス事故を受けた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づく、平成29年4月の事業許可更新制の導入や同年8月の民間指定機関による巡回指導の開始等により、事業から自ら退出するなど事業者数は減少している。

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。

図表 II-6-3-2 貸切バス事業の概況



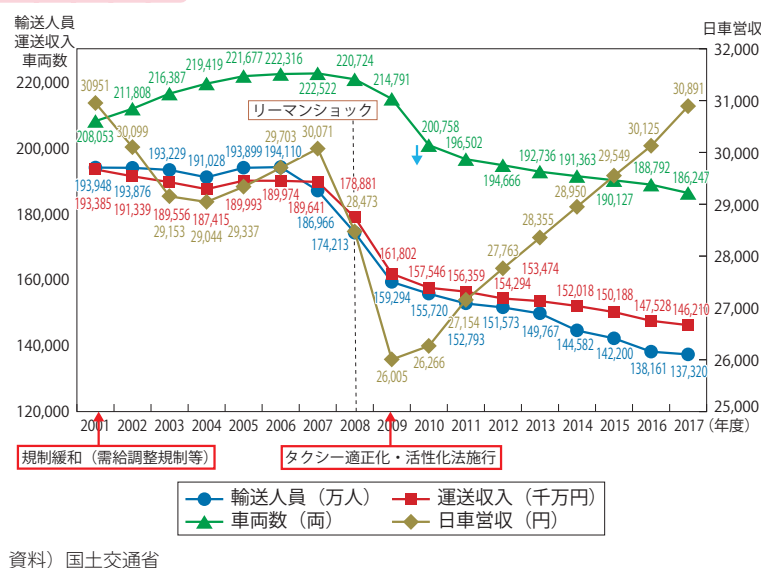
資料) 国土交通省

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、「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（26地域）及び準特定地域（110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



(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30年12月末現在、自動車運転代行業者は8,637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62,000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は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年度から29年度にかけて、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に実施したパイロット事業の成果を取りまとめて「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」を策定するとともに、「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。さらに、コンプライアンス違反を防止しつつトラック運送機能の持続的確保を図る上で一定のコストが必要となること等について荷主・運送事業者双方の共通理解を促すために、事業の実施におけるコスト構成や運行事例等も含めてガイドラインとして取りまとめ、平成30年12月に公表した。

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。

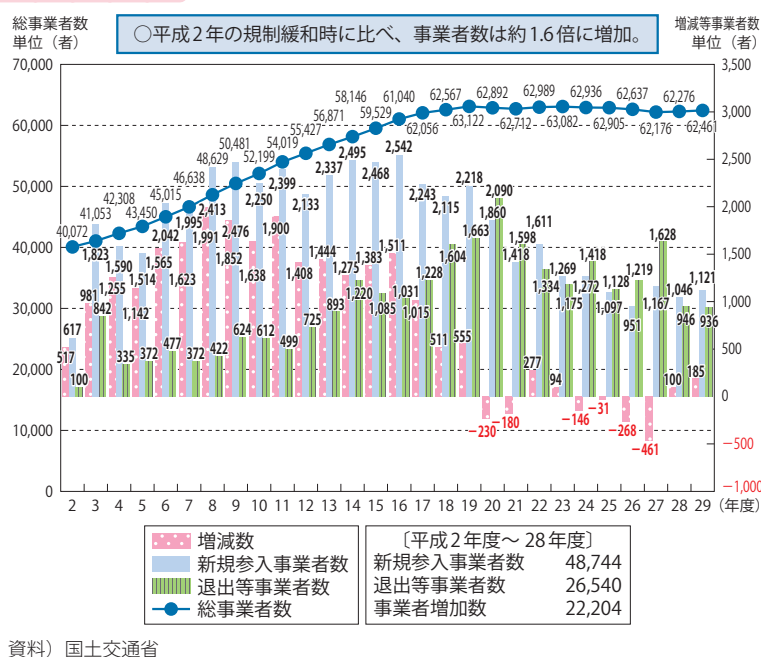
（４）自動車運送事業等の担い手確保・育成

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。

図表 II-6-3-4 トラック事業者数の推移



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)	34万人 (2015年度)	86万人 (2018年)	40万人 (2017年)	—
女性比率	1.7% (2016年度)	2.7% (2016年度)	2.3% (2018年)	1.4% (2017年)	44.2% (2017年)
平均年齢	49.8歳 (2017年)	59.3歳 (2017年)	48.6歳 (2018年)	45.0歳 (2017年)	42.5歳 (2017年)
労働時間	210時間 (2017年)	189時間 (2017年)	215時間 (2018年)	187時間 (2017年)	178時間 (2017年)
年間所得額	457万円 (2017年)	332万円 (2017年)	457万円 (2018年)	427万円 (2017年)	491万円 (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、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

出典）労働力調査（男女計）、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」、全日本トラック協会「トラック輸送産業基礎データ」、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」より作成

トラックについては、中継輸送の普及に向けて手引書の周知、取組み事項のとりまとめを行うとともに、「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、業界と連携して、インターンシップによる職場体験学習受入れ及びインターネットを活用した情報発信等の取組みを進めた。また、自動車整備事業者に対して、「人材確保セミナー」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。

II

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・日本人船員を確保することは極めて重要である。

このような課題に対処するため、「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に、平成21年度からトン数標準税制^注の適用を開始し、25年度には日本船舶を補完するものとして、当該対外船舶運航事業者の子会社保有船舶のうち、当該対外船舶運航事業者が運航し、航海命令発令時に日本籍化が可能である外国船舶（準日本船舶）を対象を拡充して、日本船舶・日本人船員の確保を進めている。

さらに、平成30年度より、準日本船舶の対象に本邦船主の子会社が保有する同様の要件を満たした外国船舶まで拡大した当該計画の適用を開始し、安定的な海上輸送の早期確保を図っている。

こうした取組みを通じて、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みの効果もあり、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

^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。

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。

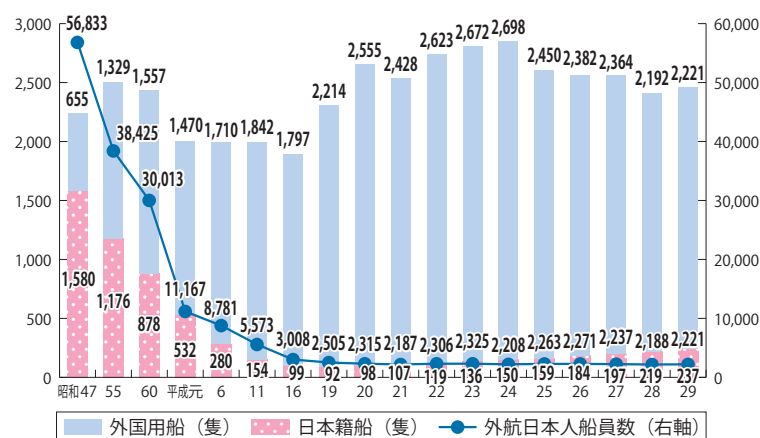
こうした船員の確保・育成のための取組みに加えて、船員の職業的魅力を高めるために、船員災害の持続的減少を図る取組みである「船内労働安全衛生マネジメントシステム」及び「船内向け自主改善活動（WIB）」の普及についても、引き続き取り組んでいく。

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30年は新潟市・佐渡市・聖籠町で開催）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。

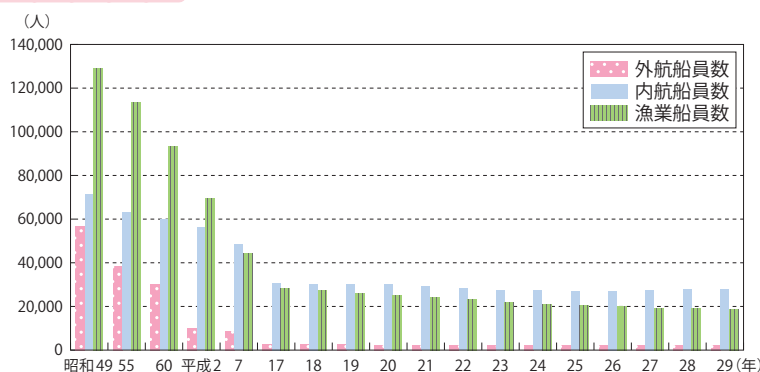
また、29年3月に改訂された、小学校・中学校の学習指導要領において、海洋・海事の重要性についての記載が充実されたことを受け、29年度に海洋教育プログラムを作成し、30年度に試行授業

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

を実施した。引きつづき、小学校・中学校での海事産業に関する教育に取り組んでいく。

(2) 海上輸送産業

①外航海運

平成29年の世界の海上荷動き量は、115億8700万トン（前年比3.9%増）で、我が国の海上貿易量は9億3302万トン（前年比0.2%減）となった。

29年度の外航海運は、燃料油価格の上昇等、マイナス要因はあったものの、米国や中国等を中心とした世界全体での景気回復を背景に、全体としては海上荷動き量が増加するなど、外航海運を取り巻く事業環境に改善が見られた。

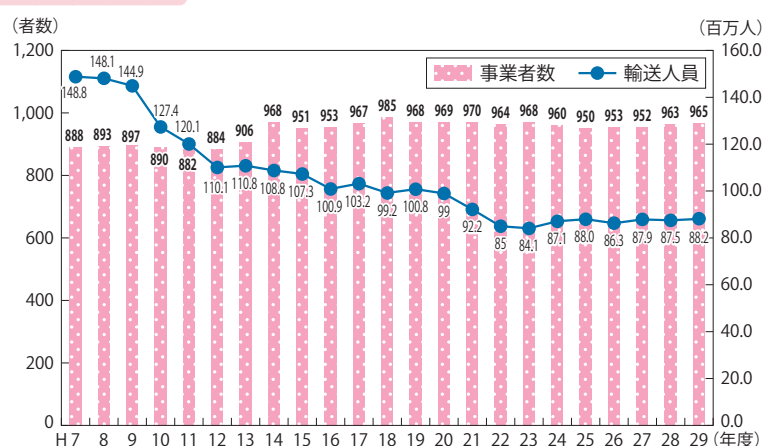
②国内旅客船事業

平成29年度の国内旅客船事業の輸送需要は88百万人（前年度比0.3%増）であるが、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。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、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」（29年11月設置）において、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」の創設に向けた議論を行った。

また、船旅に係る新サービス創出の促進を図るため、28年4月から3年間「船旅活性化モデル地区」制度を設け観光利用に特化した航路の旅客船事業の制度運用を試験的に弾力化した。この結果を踏まえ、2019年4月からは「インバウンド船旅振興制度」を創設し、インバウンド等の観光需要を取り込む環境整備を図っていく。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。

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

③内航海運

平成29年度の内航海運の輸送量は1,809億トンキロであり、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、船齢が法定耐用年数（14年）以上の船舶が全体の7割を占め、船員も従前に比して高齢化が進んでいる傾向にあり、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おり、30年度は登録船舶管理事業者制度の運用を開始（31年3月末現在22者登録）したほか、モーダルシフトの運航情報等一括情報検索システムの構築に係る内容の取りまとめ等を行った。

図表Ⅱ-6-3-9 「内航未来創造プラン」で定めた将来像・具体的施策

- 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。

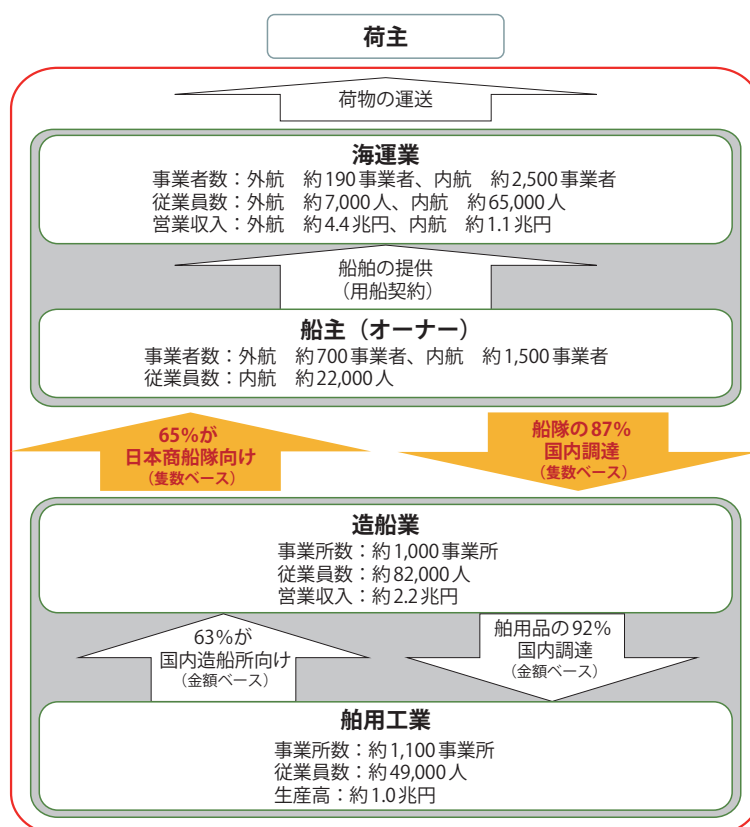


資料）国土交通省

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30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861者（前年度比0.5%減）となっている。また、29年度の船舶積卸量は、全国で約14億5,486万トン（前年度比0.3%増）となっている。

図表Ⅱ-6-3-10 我が国の海事産業クラスター



資料）国土交通省

（3）造船産業

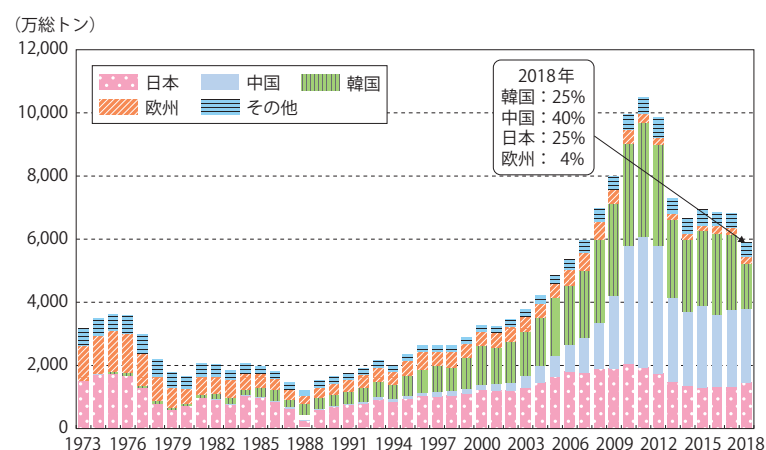
①造船産業の現状

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、海運の船腹量過剰や造船の建造能力過剰などにより、世界の造船業は厳しい状況にあるものの、世界の新造船受注量は平成28年に底をうっており、そのような中で30年の日本のシェアは大幅に増加した。

平成30年の我が国の建造量は1,453万総トン（世界の建造量5,886万総トン）、世界シェアは24.7%（前年比5.3%増）となった。我が国船用工業製品については、28年の生産額9,757億円（前年比4.5%減）、輸出額3,870億円（前年比9.8%増）となった。

図表Ⅱ-6-3-11 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

④造船産業の国際競争力強化のための取組み

国土交通省は、造船・海運の競争力向上を図る「i-Shipping」、海上物流の効率化を実現する「自動運航船」、海洋開発市場への進出を目指し、資源の確保にも貢献する「j-Ocean」からなる「海事生産性革命」を強力に推進している。近年の造船市場の変化や主要造船国の造船政策の動向、自動運航船の導入に向けた国際的議論の活性化等の状況の変化を踏まえ、

改めて、交通政策審議会海事分科会海事イノベーション部会において、海事生産性革命の深化のために今後重点的に取り組む課題、施策等に関する検討を行い、部会の報告書を取りまとめた。現在、国土交通省は、同報告書に基づき取組みを実施している。

具体的には、船舶の開発・建造から運航に至るすべてのフェーズで生産性の向上を図るため、ICT等を活用した革新的な技術開発に対する支援や設備投資に対する税制上の措置等を講じるとともに、自動運航船の実用化に向けた実証事業を実施している。

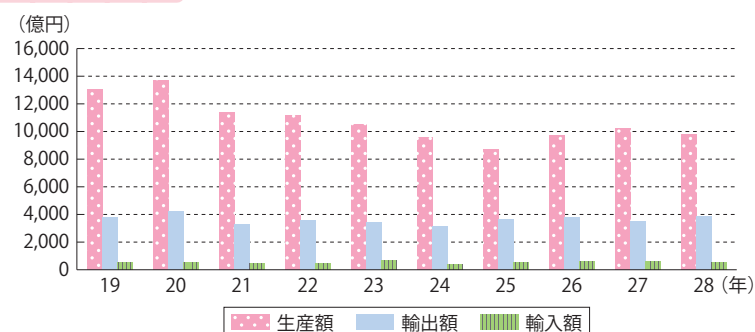
また、造船業における人材の確保・育成について、高校において造船教育を担う若手教員の専門的指導力の向上のため、教員養成プログラムの構築を進めるなど、工業高校における造船の教育体制強化を図る取組みを実施している。加えて、平成30年12月に出入国管理及び難民認定法の一部改正法が成立したところ、一定の専門性を有し、即戦力となる外国人材を受け入れるための制度を平成31年度から運用開始するにあたり、造船・船用工業を対象分野の一つとして位置付けており、外国人材の受入れを適切に実施していく。

さらに、造船分野における世界的な供給能力過剰問題が長期化する中、公正な競争環境整備のため、OECD造船部会において、造船業における公的助成の防止に関する新たな国際規律の策定に向けた議論を進めている。あわせて、韓国政府が政府系金融機関を通じて実施している自国造船業に対する大規模な公的助成について、WTO協定に則り本問題の解決を図るべく、平成30年11月、同協定に基づく紛争解決手続を開始した。

(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、我が国の海事産業（海運業、造船業、船用工業）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、海洋開発市場への進出を目指していくこととしている。具体的には、平成30年度より海洋開発に係るコストやリスクの低減に資する付加価値の高い製品・サービスの開発支援を行っているほか、我が国が優れた技術を有する浮体式洋上風力発電施設や自律型無人潜水機の普及促進に向けた環境整備に取り組んでいる。

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



(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

(5) 海事振興の推進（C to Sea プロジェクト）

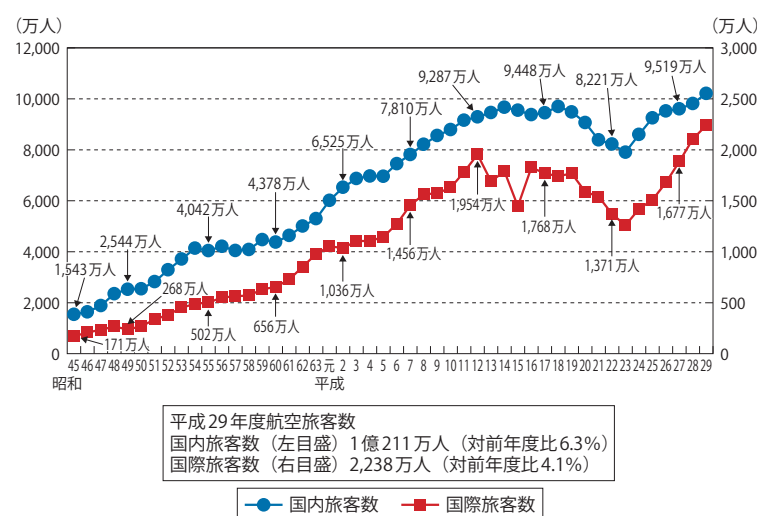
平成29年「海の日」に、「国民一人一人に海への関心と理解を持っていただき、海と接し、海を知っていただくことを願う」こと等を内容とする内閣総理大臣メッセージが出された。これを踏まえ、国土交通省では、「海と日本プロジェクト」の一環として「C to Sea プロジェクト」を開始、アンバサダー「STU48」と連携し、Webサイト・SNSを活用した戦略的な情報発信を行うとともに、体験乗船や見学会等をはじめとした海・船に親しむ機会の創出など、様々な取組みを官民一体で推進している。

4 航空事業の動向と施策

航空産業を取り巻く状況は、年度前半までは燃油市況が低水準で推移した一方、年度後半は燃油市況が高騰した中で、LCCの路線拡充や訪日外国人の増加等もあり、航空旅客数は国内・国際ともに6年連続で増加している。我が国航空企業の輸送実績についてみると、29年度は国内旅客は1億211万人（前年度比4.1%増）と、国際旅客は2,238万人（前年度比約6.3%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、31年4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16路線、国際15路線、ジェットスター・ジャパンは国内22路線、国際7路線、バニラ・エアは国内6路線、国際6路線、春秋航空日本は国内3路線、国際4路線、エアアジア・ジャパンは国内1路線、国際線1路線に就航するなど事業が拡大している。我が国の29年度の本邦LCCの旅客数シェアは、国内線で9.8%、国際線で21.7%となっている。

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、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、安全で確実な物流サービスの確保に取り組んでいる。

^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

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、郊外への立地の増加等により、人材確保が難しくなっている。これらを踏まえ、物流施設の生産性向上等に資する取組みを促進している。

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、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11.5%（平成29年度）を占める重要な産業の一つである。

平成31年地価公示（31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2年連続、商業地は4年連続、工業地は3年連続の上昇となった。三大都市圏では、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、地方圏では住宅地は27年ぶりに上昇に転じ、商業地及び工業地は2年連続の上昇となった。既存住宅の流通市場については、指定流通機構（レインズ）^注における30年度の成約件数が18.2万件（前年度比1.3%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29年度末において123,782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、29年度の監督処分件数は208件（免許取消146件、業務停止36件、指示26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、29年度末において2,001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、賃貸住宅管理業の健全な発達に努めている。登録業者数は、29年度末において

注 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。

4,065業者となっている。また、平成30年度は、サブリースに関するトラブル等の発生を受けて、関係省庁と連携して、サブリース契約に係る注意喚起等を実施した。加えて、「住宅宿泊事業法」（平成30年6月施行）に基づき、住宅宿泊管理業を営む者の登録業務を推進したほか、住宅宿泊管理業者に係る法令等の遵守徹底を求めるなど、同事業の適正な運営の確保に努めている。

（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29年末現在で約2,607兆円となっている^{注1}。

国土交通省では、未来投資戦略2017において、2020年頃にリート等^{注2}の資産総額を約30兆円にするという目標を掲げているが、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、30年度の1年間で新たに4件の新規上場が行われた。31年3月末現在、63銘柄が東京証券取引所に上場されており、30年3月末現在で対象不動産の総額は約18.6兆円、私募リートと不動産特定共同事業と併せて21.8兆円となっている。

Jリート市場全体の値動きを示す東証リート指数は、平成30年前半は、米国株高の影響により相対的に割安なJリート市場に資金が流入し1,700ポイント台半ばまで上昇したが、米国長期金利の上昇等を原因とする国内株式下落の影響による投資家心理の悪化により1,600ポイント台まで低下した。その後は、長期金利等の影響を受けながらも好調な不動産市況等を背景に堅調に推移し、1,700ポイント台後半まで上昇した。平成30年後半は、1,700ポイント台を安定して推移し、株式を始めとした商品市況のなか、安定した運用先として資金が流入し1,800ポイント台まで上昇した。年末にかけて株式相場下落等により一時的に1,700ポイント台前半まで低下したものの、その後1,700ポイント台半ばまで上昇した。

また、Jリートにおける30年の1年間における資産取得額は、約1.8兆円となった。

②不動産特定共同事業の推進

平成29年12月に施行された「不動産特定共同事業法の一部を改正する法律」により整備された不動産特定共同事業におけるクラウドファンディングに係る規定について、業務管理体制や情報開示に係るガイドラインを策定したほか、小規模不動産特定共同事業等の不動産証券化を活用したモデル事業の支援等、民間の資金・アイデアを活用した老朽不動産の再生の推進に向けた取組みを実施した。また、個人が安全に投資することができる長期・安定的な不動産投資商品の組成を促進するべく、対象不動産変更型契約に係る規制の合理化等を内容とする「不動産特定共同事業法施行規則」等の改正を行った。

③環境不動産の普及促進

ESGへの配慮を求める動きが拡大していることを踏まえ、環境整備に向けた検討を行う。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30年度には45億円の出資を決定した。

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 リート、私募リート、不動産特定共同事業

④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

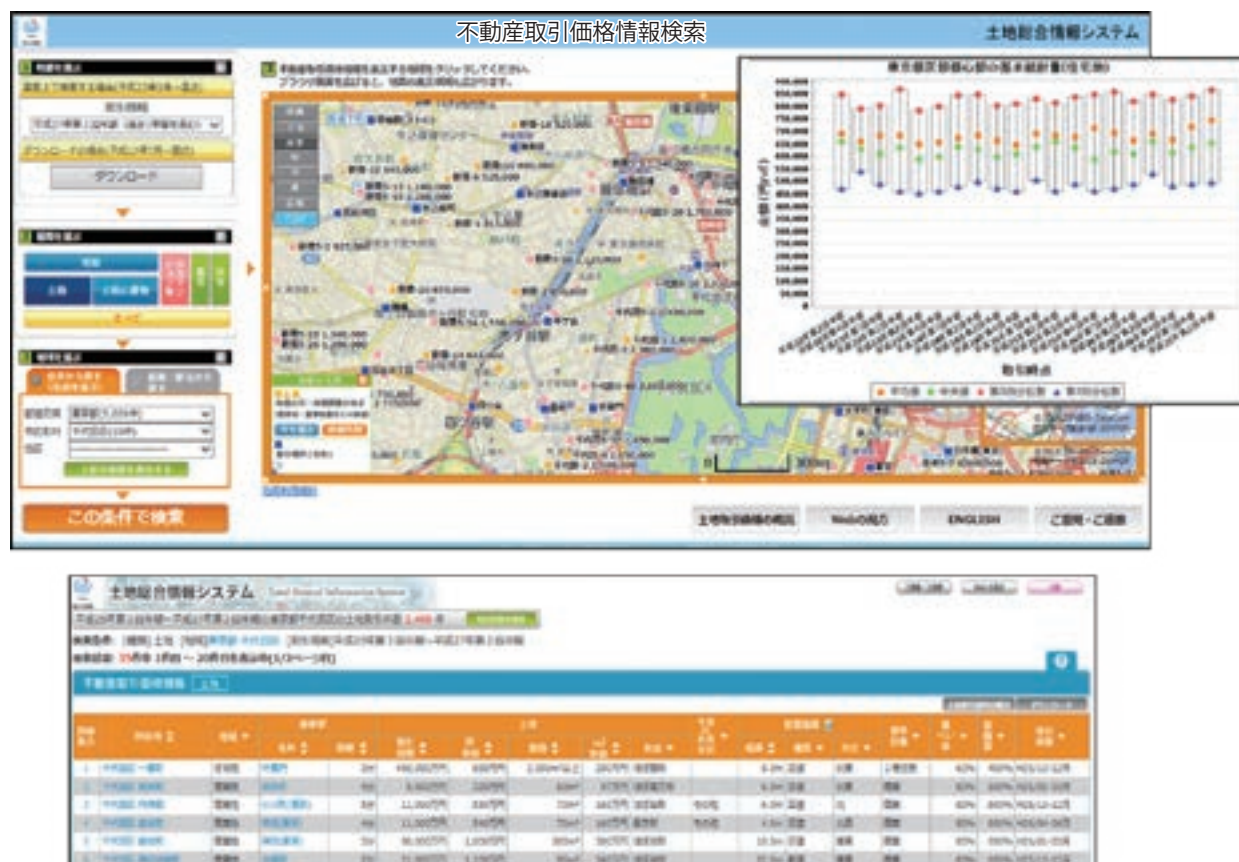
全国の実物の不動産の取引価格等の調査を行っている。調査によって得られた情報は、個別の物件が特定できないよう配慮した上で、取引された不動産の所在、面積、価格等を公表している（平成31年3月末現在の提供件数は、約360万件）。

(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 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。



資料) 国土交通省

⑤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30年度は、建物状況調査を受けるなど、一定の要件を満たす既存住宅を対象に、国が商標登録をしたロゴマークの使用を認める「安心R住宅」制度の運用を開始した。また、平成28年に改正された「宅地建物取引業法」（平成30年4月施行）に基づき、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）の活用を促すなど、消費者が安心して既存住宅を取引できる市場環境の整備を推進した。さらに、平成30年4月より全国の空き家等の情報を簡単にアクセス・検索できる「全国版空き家・空き地バンク」の運用を公募で選定した2事業者により開始するとともに、不動産団体等による空き家等の利活用に向けた先進的な取組みに対する支援を実施する等、空き家等に係るマッチング機能の強化を図った。

⑥土地税制の活用

平成31年度税制改正においては、土地の所有権移転登記等に係る登録免許税の特例措置の適用期限を延長したほか、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、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（特例事業者又は適格特例投資家限定事業者に係る登録免許税の特例措置の要件のうち、「対象不動産に係る工事の竣工後10年以内の譲渡」の要件の撤廃、「土地及び建物」の取得要件の見直し（借地上の建物の追加））、所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法に規定する地域福利増進事業の用に供する資産に係る特例措置の創設等を実施した。

⑦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。また、不動産鑑定評価基準等について、社会ニーズや環境の変化に的確に対応していくための検討を実施した。

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。

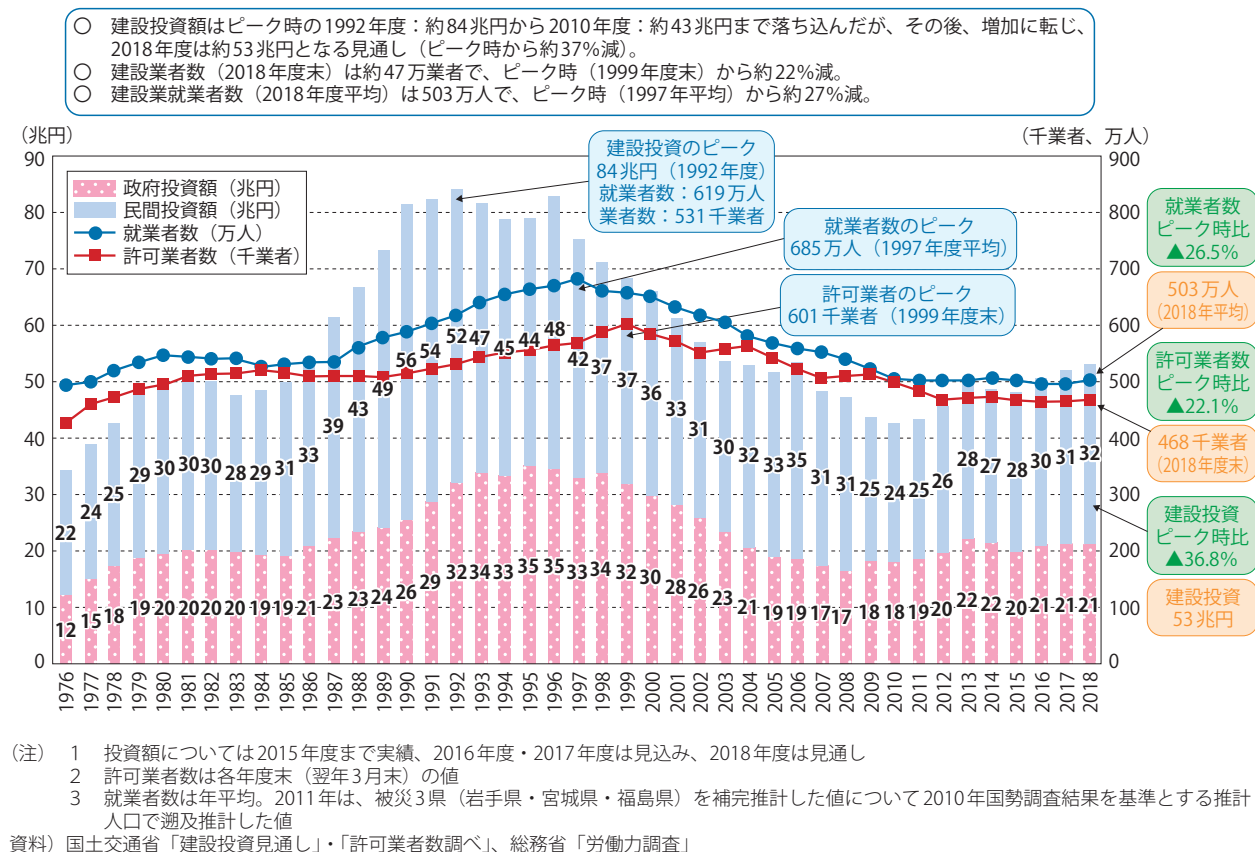
一方、建設業の現場では担い手の高齢化が進んでおり、将来的な担い手の確保が課題となっている。建設業をめぐる状況の変化をとらまえ、建設業における働き方改革を推進するため、平成30年7月には政府として「適正な工期設定等のためのガイドライン」を改訂（平成29年8月策定）した。

また、建設業の働き方改革や生産性の向上を加速化させるため、第198回通常国会に「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を提出した。

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」及び同法に基づく基本計画に基づき、安全衛生経費が下請まで確実に支払われるような施策のフォローアップや、安全衛生経費の算出等を支援する施策として、安全衛生経費の算出手順書の作成・民間発注者向けの安全衛生経費の目安の提示を行う。

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



（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、書類作成等の現場管理の効率化、多能工化の推進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、4,505人の外国人建設就労者が入国している（31年1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。

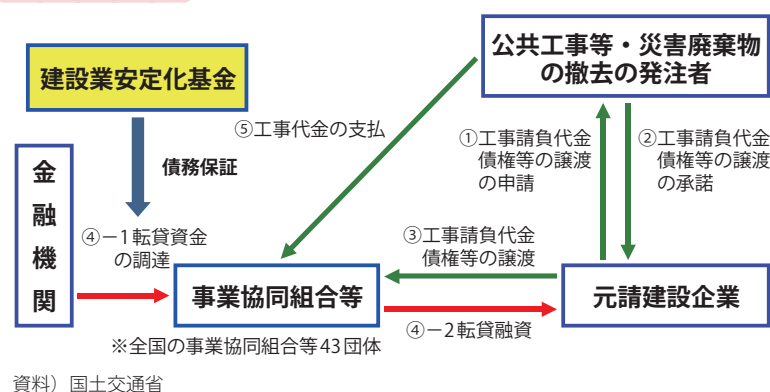
（4）建設企業の支援施策

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、31年度以降も引き続き実施することとした。

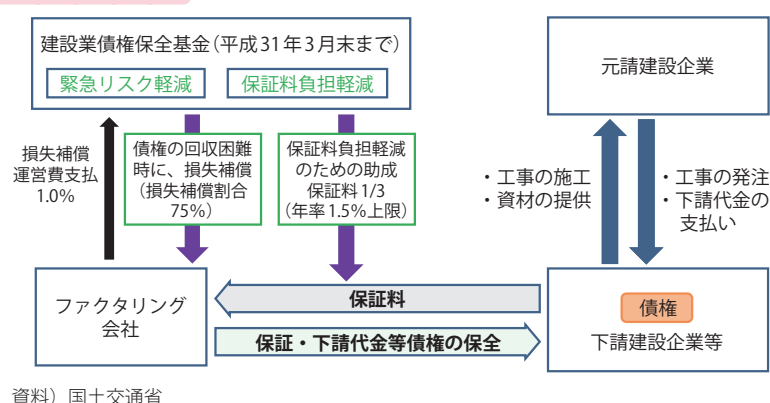
図表Ⅱ-6-3-16 地域建設業経営強化融資制度



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

図表Ⅱ-6-3-17 下請債権保全支援事業



^注 他人が有する売掛再建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。

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、31年度においても引き続き実施することとした。

③地域建設産業における多能工化の推進

地域社会を支える中小・中堅建設企業の生産性向上を図るために、技能者間連携・企業間連携により専門技能の幅を広げる技能者の多能工化に取り組む企業について後押しをするモデル事業の実施や、多能工化の現状や有効性についての調査・検討を行い、セミナーやハンドブックを通じて建設企業に多能工化の推進に関するノウハウの横展開を実施した。

（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27年度で約94万台であり、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49%、建設業が約27%となっている。

i-Constructionの取組みの一環として、ICT施工の普及促進を推進しており、3次元データを活用した建設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。ICT施工の普及促進のためには、現状、ICT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29年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では34件（仲裁9件、調停19件、あっせん6件）、都道府県建設工事紛争審査会では96件（仲裁23件、調停53件、あっせん20件）となっている。