第6章

競争力のある経済社会の構築

第1節

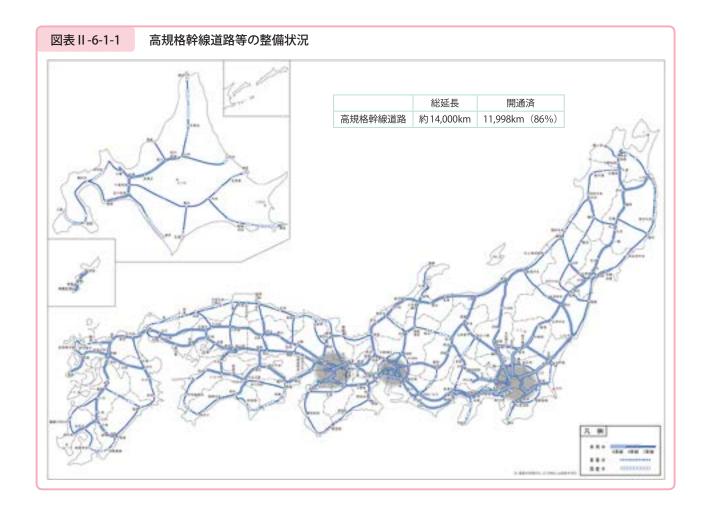
交通ネットワークの整備

1 幹線道路ネットワークの整備

(1) 幹線道路ネットワークの整備

幹線道路の整備は、昭和29年に策定された第1次道路整備五箇年計画以来、現在に至るまで着実に進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等が可能となるなど、国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

例えば、東京外かく環状道路(三郷南IC~高谷JCT)は平成30年6月2日に15.5kmが開通し、東京外かく環状道路の全体で約6割がつながった。これにより、中央環状内側の首都高(中央環状含む)の渋滞損失時間が約3割減少した。



このようなストック効果が最大限発揮されるよう、幹線道路ネットワークの整備を引き続き推進す る。特に、全国物流ネットワークの核となる大都市圏環状道路等については、現下の低金利状況を活 かし、財政投融資を活用した整備加速による生産性向上を図る。

一方で、全国においては未だ高速道路等の幹線道路ネットワークが繋がっていない地域があること から、計画的に整備を推進していく。

(2) 道路を賢く使う取組みの推進

生産性の向上による経済成長の実現や交通安全確保の観点から、必要なネットワークの整備と合わ せ、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮す る賢く使う取組みを推進している。特に平成27年8月より本格的な導入が開始されたETC2.0がその 取組みを支えている。

①賢く使う取組みを支えるETC2.0

ETC2.0とは、全国の高速道路上に約1,700箇所設置された路側器と走行車両が双方向で情報通信 を行うことにより、これまでのETCと比べて、(ア)大量の情報の送受信が可能となる、(イ) ICの 出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となるなど、格段と進化した機能を有し、ITS推進に 大きく寄与するシステムである。

②賢い料金

平成28年4月には首都圏で、29年6月からは近畿圏で新たな高速道路料金を導入し、外側の環状 道路への交通の転換や、都心流入の分散化などの効果が発揮されている。引き続き、効果を検証す

令和2年2月に公表した「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案) 等を踏まえ、名 古屋第二環状自動車道の全線開通に合わせ、新たな料金体系を導入する。

また、ETC2.0搭載車を対象に高速道路外の休憩施設等へ一時退出しても、高速を降りずに利用し た料金のままとする実験を全国23箇所で実施した。これにより、休憩施設の空白区間を解消し、良 好な運転環境を実現する。

図表 II -6-1-2 中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系 (1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備 ①東海環状自動車道の整備の加速化、一宮 JCT 付近及び東名三好付近における渋滞解消のためのネットワーク拡充に必要な財源確保も考慮し、 料金水準を現行の高速自動車国道の大都市近郊区間を基本とする対距離制を導入し、車種区分を5車種区分に統一する。 ②名古屋高速については、都心アクセス関連事業や名岐道路の整備に必要な財源確保にあたり、事業主体の責任を明確にした上で税負担も活 用しつつ、現行の償還期間を延長する。 均一料金区間 ↑ (普通車 全線利用) [108.1]注 円/km 36.6^{注1)} [29.52]^{注2)} 名古屋高速 (32.3km) [24.6] 名古屋第二環状 (名古屋南 J ~飛島 J) (54.5km) 2年自動する四日市 道島動 環状 ※ 東海環状自動車道の整備の加速化、-における渋滞解消のためのネットワー (2) 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現 ④都心部への流入に関して、交通分散の観点から、経路によ ③交通需要の偏在を防ぐとともに、都心部周辺の環境改善を図るため、東海環状自 らず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定する。 動車道および名古屋第二環状自動車道の利用が料金の面において不利になら ないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定する。 東名版 四日市東 IC くこく 中央道 の場合 引下げ 資料) 国十交诵省

③賢い投資

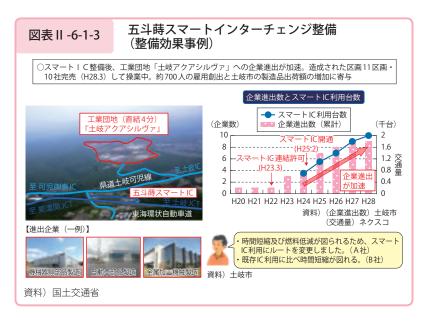
今あるネットワークの効果を、最小コストで最大限発揮させる取組みとして、上り坂やトンネルなどの構造上の要因で、速度の低下や交通の集中が発生する箇所を、ETC2.0等により収集したきめ細かい旅行速度データや加減速データ等のビッグデータにより特定し、効果的に対策するピンポイント渋滞対策を実施している。これまで、関越自動車道の大泉JCT付近等11箇所で、既存の道路幅員の中で、付加車線等を設置する運用を開始している。現在、関越自動車道の高坂SA付近等13箇所で、ピンポイント渋滞対策を実施している。

④その他の取組み

地域との連携促進のため、高速道路と施設との直結等によるアクセス機能の強化を進めている。スマートIC等を柔軟に追加設置することにより、高速道路から物流拠点や観光拠点等へのアクセス向上や、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方による機能の集約化・高度化、既存のIC周辺の渋滞緩和を図る。平成29年7月には高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートIC制度の具体的なルールを定めた。また、民間施設直結スマートICの整備を促進するため、平成30年3月には、整備を行う民間事業者に対し民間事業者のIC整備費用の一部を無利子貸付する制度や、民間事業者が整備に係る土地を取得した場合の登録免許税の非課税措置を創設した。スマートICについては、国として必要性が確認できる箇所等について、「準備段階調査」により、計画的かつ効率的な

スマートICの準備・検討を実施 している。

全国の渋滞箇所において効果的 な対策を推進するため、都道府県 単位等で道路管理者、警察等から 構成される渋滞対策協議会を設置 し、必要な対策を検討・実施して いる。令和元年度は、渋滞対策協 議会とトラックやバス等の利用者 団体が連携を強化し、利用者の視 点で渋滞箇所を特定した上で、速 攻対策を実施する取組みを推進し た。



重要物流道路における円滑な交通の確保を図るため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセス メントの実施を求める運用を令和2年1月より開始した。

広域的に渋滞が発生している観光地において、ETC2.0に加え多様なセンサーやAIによる解析技術 等を融合し、時空間的な変動を考慮した交通マネジメントを強化する。

幹線鉄道ネットワークの整備

(1) 新幹線鉄道の整備

新幹線は、我が国の基幹的な高 速輸送体系であり、地域間の移動 時間を大幅に短縮させ、地域社会 の振興や経済活性化に大きな効果 をもたらす。また、新幹線は安全 (昭和39年の東海道新幹線の開業 以来、乗客の死亡事故はゼロ)か つ環境にもやさしい(鉄道のCO。 排出原単位(g-CO₂/人キロ)は 航空機の1/5、自家用車の1/6) という優れた特性を持っている。 全国新幹線鉄道整備法に基づき、 昭和48年に整備計画が定められ ている、いわゆる整備新幹線につ いては、平成9年10月の北陸新 幹線(高崎・長野間)の開業を皮 切りに、東北新幹線、九州新幹



線、北陸新幹線、北海道新幹線と順次開業してきている。

また、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間)、九州新幹線(武雄温

泉・長崎間)については、「整備新幹線の取扱いについて」(27年1月14日政府・与党申合せ)に基づき、現在、開業に向けて着実に整備を進めているところである。

未着工区間である北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については、令和元年度より環境影響評価の手続きを開始したところであり、今後とも、建設主体である鉄道・運輸機構において、適切に手続きを進められるよう国土交通省としても対応していく。なお、整備財源の確保については、与党において、この環境影響評価の間に検討を行うこととされており、できる限り早期の全線開業に向けて、引き続き適切に対応していく。

また、九州新幹線(西九州ルート)については、令和元年8月の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線(西九州ルート)検討委員会において、フル規格で整備することが適当であるとの方針が示されたところである。国土交通省としては、九州新幹線西九州ルートの整備のあり方に関する関係者との協議を主体的に前に進めていく。

北海道新幹線については、新幹線列車と貨物列車がレールを共用し走行している区間のうち、青函トンネル内において、平成31年3月より160km/h運転が開始されたところである。引き続き、安全の確保に万全を期しつつ、新幹線の高速走行と鉄道貨物輸送との二つの機能に十分に配慮しながら、検討を進める。また、営業主体であるJR北海道は現在厳しい経営状況に置かれていることから、新青森・新函館北斗間の収益向上に資する取組みの実施状況や、新函館北斗・札幌間の開業による効果等について確認していく。

その他、全国新幹線鉄道整備法では、四国新幹線、四国横断新幹線等の計11路線が、いわゆる基本計画路線に位置づけられている。平成29年度よりこれら基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」を行っており、具体的には、新幹線整備が社会・経済に与える効果の検証や、単線による新幹線整備を含む効果的・効率的な新幹線整備手法の研究等に取り組んでいる。

中央新幹線は、東京・名古屋間を約40分、東京・大阪間を約1時間で結び、全線が開業することで三大都市が1時間圏内となり、人口7千万人の巨大な都市圏が形成されることとなる。これにより、我が国の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済全体を発展させるものである。全線開業の時期については、平成28年に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の改正を行い、財政投融資(3兆円)を活用することにより、当初令和27年であった大阪までの全線開業を最大8年間前倒すことを可能としたところである。現在、国土交通大臣が認可した「中央新幹線品川・名古屋駅間工事実施計画(その1)及び(その2)」に従い、JR東海において、令和9年の品川・名古屋間の開業に向け、品川駅、名古屋駅及び南アルプストンネルの工事等を進めているところである。

新大阪駅については、「経済財政運営と改革の基本方針2019」(令和元年6月21日閣議決定)において、「リニア中央新幹線、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。」ことが盛り込まれており、令和元年度より所要の調査を実施し、この取組みの具体化を進めているところである。

(2)技術開発の促進

①超電導磁気浮上式鉄道(超電導リニア)

超電導リニアの技術開発については、超電導磁気浮上方式鉄道技術開発基本計画に基づき、既に確 立している実用技術のより一層の保守の効率化、快適性の向上等を目指した技術開発を推進する。

②軌間可変電車(フリーゲージトレイン)

フリーゲージトレインについては、軌間の異なる在来線間での直通運転を想定し、実用化に向けた 技術開発を着実に実施する。

3 航空ネットワークの整備

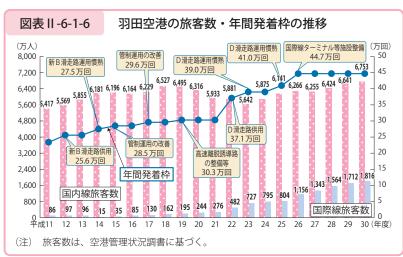
(1) 航空ネットワークの拡充

①首都圏空港の機能強化

「明日の日本を支える観光ビ ジョン」における訪日外国人旅 行者数を2020年に4.000万人、 2030年に6,000万人等の目標の 達成、首都圏の国際競争力の強 化、地方創生、東京2020大会の 円滑な開催等の観点から、首都 圈空港(東京国際空港(羽田空 港)、成田国際空港(成田空港)) の機能強化は必要不可欠であり、 年間約100万回の発着容量とす るための取組みを進めていると ころである。

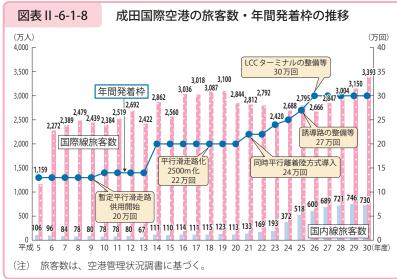
具体的には、羽田空港につい て、令和2年3月29日から新飛 行経路の運用を開始し、国際線 の発着容量を年間約4万回拡大し た。新飛行経路の運用にあたっ ては、これまで騒音・落下物対 策を実施するとともに6巡にわた る住民説明会を開催してきたと ころであり、引き続き丁寧な情 報提供に努めていくこととして いる。また、今般の増枠分につ いては、羽田空港未就航の大都 市を多数抱える米国や中国に加 え、昼間時間帯の新規就航とな





るロシアや豪州など、合計9カ 国・地域に配分した。成田空港に ついては、令和元年12月に高速 離脱誘導路の整備が完了し、令和 2年3月29日から空港処理能力 を年間約4万回拡大したところで ある。また、更なる機能強化とし て、平成30年3月の国、千葉県、 周辺市町、空港会社からなる四者 協議会の合意に基づき、B滑走路 延伸・C滑走路新設及び夜間飛行 制限の緩和により、年間発着容量 を50万回に拡大する取組みを進 める。

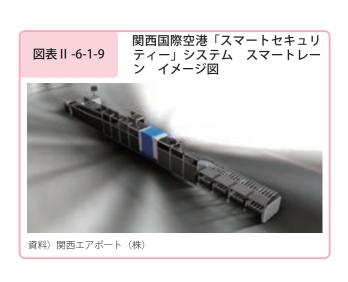




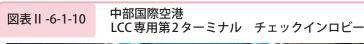
②関西国際空港・中部国際空港の機能強化

関西国際空港においては、平成28年4月から運営の民間委託(コンセッション運営)を開始した。運営権者である関西エアポート(株)は、コンセッション運営開始後、第2ターミナル(国際線)の整備や「スマートセキュリティー」システム導入等の取組みを実施し、令和元年には、開港以来初の旅客数3,000万人超を達成した。今後も引き続き、民間の創意工夫により第1ターミナル改修等の同空港の機能強化を推進する。

中部国際空港においては、令和元年の旅客数及び発着回数が過去最高を更新した。また、



LCCの新規就航等に対応するため LCC専用ターミナルの整備を進 め、元年9月20日に開業した。





出典)中部国際空港(株)

③地方空港の機能強化

沖縄県と国内外とを結ぶ人流・物流の拠点として極めて重要な役割を果たしている那覇空港におい て、更なる沖縄振興を図るため、二本目の滑走路を令和2年3月26日に供用開始した。

福岡空港については、令和2年3月下旬から1時間当たりの発着回数を35回から38回に拡大する とともに、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、滑走路増設事業を 引き続き実施している。

新千歳空港については、令和2年3月下旬から1時間当たりの発着回数を42回から50回に拡大し た。加えて国際線旅客の急速な拡大等に伴う施設の混雑を解消するとともに今後も見込まれる需要増 に対応するため、国際線地区において、エプロンの拡張、誘導路の新設、ターミナルビルの機能向上 (CIO施設)に係る事業を実施した。その他の地方空港においては、航空機の増便や新規就航等に対 応するため、エプロンの拡張やCIQ施設の整備等を実施している。

また、航空機の安全運航を確保するため、老朽化が進んでいる施設について戦略的維持管理を踏ま えた空港の老朽化対策を実施するとともに、地震災害時における空港機能の確保等を図るため、空港 の耐震化を着実に推進している。

④ 航空自由化の戦略的推進による我が国の国際航空網の拡充

世界的な航空自由化^{注1}の動向に対応しつつ、我が国の国際航空網の拡充を図るため、航空自由化を 推進中である。我が国の航空自由化は、首都圏空港の厳しい容量制約を背景に、成田空港からの第3 国輸送と羽田空港を対象外とするほか一部制約が残るが、近年、関西国際空港や中部国際空港におけ る国際旅客便の大幅な伸びを背景に、我が国を発着する国際旅客便数は過去10年でおよそ2倍^{注2}に 増加している。

国際航空網の更なる拡充を図る上で、首都圏空港の航空自由化の在り方や、発着枠の調整の在り方 が今後の課題となっている。令和元年度は、成田空港への乗入れ便数に制約が残る中国との間で、中

注1 航空会社の新規参入や増便、航空会社間の競争促進による運賃低下等のサービス水準の向上を図るため、国際航空輸 送における企業数、路線及び便数に係る制約を二カ国間で相互に撤廃することをいう。

注2 新型コロナウィルス感染拡大による影響を受ける前。

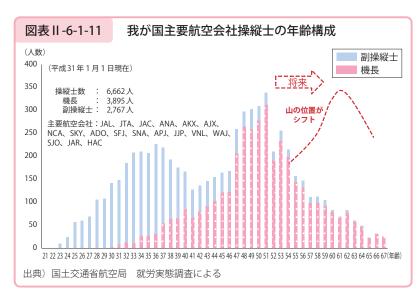
国企業の乗入れ便数を段階的かつ大幅に緩和すること等で合意した。

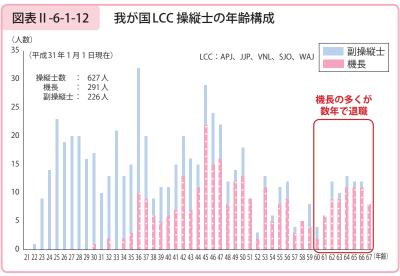
⑤航空機操縦士等の養成・確保

我が国の航空業界においては、 国際線を中心とする航空需要の大幅な増大や、現在主力となっている50歳前後の操縦士の将来における大量退職が見込まれている。

平成26年7月には、交通政策 審議会航空分科会基本政策部会技 術・安全部会の「乗員政策等検討 合同小委員会」において、今後講 じていくべき具体的施策の方向性 がとりまとめられたほか、平成 28年3月には、訪日外国人旅行 者数の目標を2020年に4,000万 人、2030年に6,000万人等とす る「明日の日本を支える観光ビ ジョン」がとりまとめられる等、 航空需要の増加に対応した操縦 士・整備士の養成・確保が益々重 要となっている。

これらを踏まえ、操縦士については、平成30年度入学生から開始した航空大学校の養成規模拡大(72名→108名)に対応した訓練を着実に進めるほか、自衛隊操縦





士の民間活躍等にも取組む。整備士については、新たな在留資格(特定技能)による外国人材の活用 等に向けて取組む。

(2) 空港運営の充実・効率化

①空港経営改革の推進

国管理空港等において、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律(民活空港運営法)」を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営等を通じた空港経営改革を推進し、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていくこととしている。

こうした中、平成28年7月から国管理空港の第1号案件として、仙台空港の運営委託を開始した ところである。仙台空港に続いて、平成30年4月に高松空港、平成31年4月に福岡空港の運営委託 が開始され、熊本空港、北海道内7空港及び広島空港においても手続が進められている。

②LCCの持続的な成長に向けた取組み

平成24年3月に本邦初となる LCCが就航した。以降、令和2年 1月時点で、ピーチ・アビエー ションは国内21路線、国際19路 線、ジェットスター・ジャパンは 国内23路線、国際7路線、春秋 航空日本は国内3路線、国際6路 線、エアアジア・ジャパンは国内 2路線、国際1路線へネットワー クを展開している。

LCC参入促進により、訪日外国 人旅行客の増大や国内観光の拡大 等、新たな需要の創出が期待され ている。政府は「2020年の航空



旅客のうち、国内線LCC旅客の占める割合14%、国際線LCC旅客の占める割合17%」を目標とし、 LCC参入を促進させるため、我が国及び各空港では様々な施策を行ってきている。

国の施策としては、主に①料金体系の変更、②空港経営改革、③受入環境整備の3つの観点から検 討・実施している。まず、①料金体系については、LCC就航促進のため、LCCの拠点空港となってい る成田国際空港及び関西国際空港においては、着陸料を含む空港使用料の引き下げ・見直しを実施し ているほか、平成29年度から、この2空港に加えて、中部国際空港を含む3空港発地方空港着の国 内線の着陸料軽減措置の拡充を実施している。また、29年7月より、訪日客誘致や就航促進の取組 みを行う地方空港を「訪日誘客支援空港」に認定し、LCCを含む国際線の新規就航・増便への支援や 旅客受入環境高度化等、国による総合的な支援を実施している。次に、②空港経営改革については、 民間事業者による滑走路等と空港ビルの運営の一体化などにより、戦略的な料金体系や営業活動等を 可能とする、民間の知恵と資金を活用した空港の活性化を図るため、積極的に推進しており、令和元 年度は、熊本空港、北海道内7空港、広島空港において、民間運営委託の実現のため必要な手続きを 実施している。さらに、③LCCの受入環境整備としては、LCC専用ターミナルの整備の他、地方空港 における滑走路増設等の整備を進めている。

③ビジネスジェットの受入れ推進

ビジネスジェットとは、数人から十数人程度を定員とする小型の航空機であり、利用者のスケ ジュールに応じた時間設定や、プライバシーが確保されるため搭乗中に商談等が可能であることか ら、時間価値の高いビジネスマン等が利用の対象となっている。

欧米では既にビジネスジェットがグローバルな企業活動の手段となっている。我が国においても、 経済のグローバル化に伴い、従来より東京国際空港・成田国際空港の両空港を中心にアジア地域にお ける経済成長の取り込みの観点から、その振興は重要な課題であったが、近年は富裕層旅客の取込み 等インバウンド振興の観点からも重要性が増している。

そこで、我が国では首都圏空港を中心にビジネスジェットの受入環境の改善を図っている。例えば、 東京国際空港においては、駐機スポット増設や既存スポット運用の工夫により最大駐機可能機数を拡 大するとともに、成田国際空港においても、利便性を向上させるため関係者に対しスポット情報の見える化を図っている。また、地方空港においても、ビジネスジェットの受入環境整備を進めている。

④地方空港における国際線の就航促進

平成28年3月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」において掲げられている、2020年に4,000万人、2030年に6,000万人という目標の実現に向けては、国際線就航による地方イン・地方アウトの誘客促進が大変重要になる。

国が管理する空港については、国際線の着陸料を定期便は7/10、チャーター便は1/2に軽減しており、平成28年度より、地方空港において国際旅客便の新規就航又は増便があった場合に、路線誘致等にかかる地域の取組みと協調して、更に着陸料を1/2軽減する措置を行っている。更に、平成29年7月より、訪日客誘致や就航促進の取組みを行う地方空港を「訪日誘客支援空港」に認定し、当該空港に対して、着陸料やグランドハンドリング経費等の新規就航・増便への支援やボーディングブリッジやCIQ施設の整備等の旅客受入施設整備への支援等を実施し、各地における国際線就航に向けた取組みを促進している。

(3) 航空交通システムの整備

長期的な航空交通需要の増加やニーズの多様化に対応するとともに、国際民間航空機関(ICAO)や欧米等の動向も踏まえた世界的に相互運用性のある航空交通システムの実現のため、平成22年に「将来の航空交通システムに関する長期ビジョン(CARATS)」を産学官の航空関係者により策定し、ICAOの「世界航空交通計画(GANP)」と協調しつつ、その実現に向けた検討を進めている。

令和元年度の取組みとしては、新技術や新方式の導入に関して、GPSを利用した航法精度の高い高規格進入方式 (RNP AR) について導入を進め、現在までに33空港に計65方式を設定した。今後も継続的に設定を行うとともに、世界的に進められている更なる高規格な進入方式の開発の動向を注視、導入を図ることで、航空機の運航効率の向上や悪天候時における就航率の向上等を図っていく。さらに、航空情報や運航情報など航空交通管理に必要な情報を世界的に共有するための新たな情報共有プラットフォームの導入についての検討も引き続き実施している。

(4) 航空インフラの海外展開の戦略的推進

アジア・太平洋地域は、近い将来世界最大の航空市場に成長するとされている。同地域の航空ネットワークの強化に貢献するとともに、数多くの航空インフラプロジェクトが進行中である新興国の成長を我が国に積極的に取り込むことが、成長戦略として重要な課題である。

令和元年度においては、航空インフラ国際展開協議会の活動としてポーランドの継続調査を実施し、更なる情報収集を行った。この他、モンゴルの新ウランバートル国際空港の運営事業権契約締結(元年7月)、バングラデシュのハズラット・シャージャラール国際空港拡張工事受注(2年1月)、シンガポールのチャンギ国際空港第2ターミナル拡張工事受注(2年1月)、そして、ミャンマーの航空機監視システム改良事業の受注(元年11月)等が行われた。

4 空港への交通アクセス強化

空港への鉄道アクセスの更なる改善のため、主要な国際拠点空港等へのアクセス線の整備等に向け

競争力のある経済社会の構築

た取組みを推進している。

東京圏では、平成28年4月に取りまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市 鉄道のあり方について」に記載のプロジェクトのうち、羽田空港と多方面とを結ぶ羽田空港アクセス 線(東山手ルート)については、JR東日本が事業主体となることを前提に環境影響評価に着手した ほか、羽田空港発着列車の増発のための京急空港線引上線の新設については、京急電鉄と空港関係者 との間で事業着手に向けた調整が進められている。

大阪圏では、令和元年7月に、関西国際空港と新大阪駅・大阪都心部を結ぶなにわ筋線の鉄道事業 許可を行った。今後、令和13年春の開業に向けて整備を推進していく。

また、天神南・博多間の延伸を予定している福岡市地下鉄七隈線は、福岡空港と天神地区とのアク セスの改善に寄与する路線であり、令和4年度の開業に向けて引き続き整備を進めていく。一方、国 家戦略特区内の空港へのバスによるアクセスの改善については、運賃や運行計画の提出期間の短縮な ど手続の弾力化を可能とする所要の措置を講じている。

総合的・一体的な物流施策の推進 第2節

「総合物流施策大綱(2017年度~2020年度)」に基づき、関係省庁・官民で連携しながら物流施 策を総合的・一体的に推進している。

1 グローバル・サプライチェーンの深化に対応した物流施策の推進

グローバル・サプライチェーンの深化に対応するため、我が国物流システムの海外展開の推進等の 国際物流機能強化に向けた取組みを進めている。

(1) 我が国物流システムの海外展開の推進

サプライチェーンのグローバル化が深化する中、我が国産業の国際競争力を維持・向上させていく ためには、成長するアジア市場の取り込みが不可欠であり、その基盤となる質の高い国際物流システ ムの構築が求められている。また、我が国産業のアジア展開を支える我が国物流事業者にとっても、 物流需要の獲得は急務となっている。しかし、我が国物流システムのアジア地域への展開に当たって は、相手国の制度上・慣習上等の課題が存在している。このため、物流パイロット事業、政府間での 政策対話、物流関連インフラ整備支援、人材育成事業、物流システムの国際標準化の推進等を通じ、 官民連携により我が国物流システムの海外展開に向けた環境整備を図っている。

(2) 国際海上貨物輸送ネットワークの機能強化

経済のグローバル化が進展する中、世界的な海上輸送量は年々増加してきており、大量一括輸送に よる海上輸送の効率化の観点から、コンテナ及びバルク貨物輸送船舶の大型化等が進展している。こ のような状況の中、コンテナ貨物についてはアジア各国の主要港が順調に取扱貨物量を増やす一方 で、日本へ寄港する国際基幹航路の運航便数は、寄港地の絞り込み等により減少傾向にある。また、 バルク貨物^注については大型船への対応が遅れており、相対的に不利な事業環境による国内立地産業

穀物、鉄鉱石、石炭、油類、木材等のように、包装されずにそのまま船積みされる貨物の総称

の競争力低下等が懸念されている。

このような状況を踏まえ、我が国の経済活動や国民生活を支える物流の効率化を進め、企業の国内 立地環境を改善することで、我が国の産業競争力の強化と経済再生を実現するため、国際基幹航路に 就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加や主要な資源・エネルギー等の輸入の効率化・安定化 に向けた取組みを行っている。

また、このような取組みとともに、引き続き、国際・国内一体となった効率的な海上輸送ネットワークを実現するための取組みを推進するとともに、施策の更なる充実・深化を図ることとしている。

①国際コンテナ戦略港湾の機能強化

我が国産業の国際競争力を強化し、国民の雇用を維持・創出するためには、我が国と欧州・北米等 を結ぶ国際基幹航路を安定的に維持・拡大していくことが必要である。

このため、平成22年8月に、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定し、ハード・ソフトー体となった総合的な施策を実施してきた。31年3月に「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」を公表し、それまでの個別施策の取組状況と政策目標のフォローアップを行い、現在はこれに基づき、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ航路等を含めた国際基幹航路の多方面・多頻度の直航サービスの充実を図るため、「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組みを進めている。

「集貨」については、港湾運営会社が実施する集貨事業に対して国が補助する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」による成果が現れており、例えば、京浜港(横浜港)において、欧州航路の寄港再開(令和元年5月)に続き、新たな欧州航路の開設(2年5月)が予定されている。

「創貨」については、コンテナ貨物の需要創出に資する流通加工機能を備えた物流施設に対する無利子貸付制度が横浜港3事業、神戸港2事業で活用されたほか、物流施設を再編・高度化する補助制度が神戸港2事業で活用されているところであり、引き続き、流通加工系企業等の国際コンテナ戦略港湾背後への誘致を促進する。

「競争力強化」については、国際基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、大水深コンテナターミナルの機能強化を推進した。また、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を創出するため、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けて取組みを進めている。具体的には、令和元年度に、AIターミナル高度化実証事業を開始するとともに、遠隔操作RTGの導入に係る事業に対する支援制度(補助率1/3以内)を創設し、同年7月には、名古屋港鍋田ふ頭における事業を採択した。加えて、情報通信技術を活用し、ゲート処理の迅速化を図るために開発した新・港湾情報システム「CONPAS」について、2年度末までの横浜港での本格運用を目指すとともに、他港への横展開を図る。

これらの国際コンテナ戦略港湾政策の一層の強化を図るため、令和元年度に「港湾法」が改正され、国際戦略港湾の港湾運営会社の運営計画に、国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持・増加に関する取組みが明確に位置付けられるとともに、海外ポートセールスに有益な情報の提供や指導・助言及び国の職員の円滑な派遣を可能とする規定等が整備された。さらには、国際戦略港湾の入出港コストの低減を図るため、とん税・特別とん税の負担を軽減する特例措置が創設され、2年10月に施行されることとなっている。

今後も、官民一体となった取組みを進め、国際コンテナ戦略港湾政策を推進する。

② LNGバンカリング拠点の形成

令和2年より船舶の燃料油に含まれる硫黄分濃度の国際的な規制が強化され、LNGを燃料とする船舶の増大が見込まれている。このことから、平成30年度よりLNGバンカリングに必要な施設整備に対する補助制度(補助率1/3)を創設し、同年6月に伊勢湾・三河湾及び東京湾において2事業を採択した。引き続き、環境負荷の少ないLNG燃料船の普及を進めるとともに、我が国港湾へのコンテナ船等の寄港増加を図るため、世界トップの重油バンカリング港であるシンガポール港との連携を進めつつ、LNGバンカリング拠点の令和2年度中の供用開始に向けて支援を行う。

③資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成

資源、エネルギー等の物資のほぼ100%を輸入に依存する我が国において、安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出を図ることは重要な課題の一つとなっている。

平成23年5月に資源・エネルギー等のバルク貨物の海上輸送網の拠点となる港湾を国際バルク戦略港湾として10港選定し、輸入拠点としての機能強化を図り、企業間連携による効率的な輸送を促進するため、大型船が入港できる岸壁等の整備、荷さばき施設等に対する整備後の補助や税制特例措置によりハード・ソフトー体となった取組みを行っている。

令和元年度は、小名浜港、徳山下松港、水島港、志布志港において岸壁等の整備を進めており、穀物の輸入拠点となる国際物流ターミナルが供用された釧路港においては、公共投資に伴い、サイロの増設や新たな飼料工場の建設などの民間投資が誘発された。

今後も、大型船を活用した効率的な輸送による生産性の飛躍的な向上と我が国の産業競争力の強化 に向けた取組みを推進する。

④日本海側港湾の機能別拠点化

経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、既存ストックを活用しつつ、 伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長 に取り入れるとともに災害に強い物流ネットワークの構築を進めている。

⑤国際港湾の機能向上

国際海上輸送ネットワークや地域の拠点となる港湾において、地域の基幹産業の競争力強化等のため、国際物流ターミナル等の整備を行うとともに、ICT化の推進等利便性向上に向けた取組みを推進している。さらに、時間的、距離的に国内物流と大差ない対東アジア物流において、高度化・多様化するニーズに対応し、迅速かつ低廉な物流体系を構築するため、ユニットロードターミナル^注の機能強化や貨物積替円滑化施設等の整備を進めている。

⑥海上交通環境の整備

国際幹線航路のうち、浅瀬等の存在により、湾内航行に支障のある箇所の改良等を行うとともに、 航路標識の整備等を行うことにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環

注 物流の迅速性・効率性を向上させるため、貨物をシャーシやコンテナ等にまとめて(ユニット化)積み卸しする輸送体系に対応したターミナル

境の整備を行っている。

(3) 国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化

我が国の国際航空貨物輸送については、今後も伸びが期待されるアジア発着貨物を積極的に取り込むため、首都圏空港の機能強化や関西国際空港の貨物ハブ化の推進、中部国際空港の利活用の促進に向けた取組み等を進めている。

(4)農林水産物・食品の輸出促進に向けた物流の改善

我が国の農林水産物・食品の輸出額は、令和元年に9,121億円となり、7年連続過去最高を更新したものの、1兆円目標には至らなかった。2030年に5兆円とする目標に向けて、地方空港からの輸出力強化に関する調査、輸出促進に資する港湾施設の整備、地方産地からの航空輸送ニーズに対応した新型航空保冷コンテナを活用した内際空路コールドチェーン網の構築、コールドチェーン物流サービスの国際標準化を推進している。

(5) 物流上重要な道路ネットワークの戦略的整備・活用

国内輸送の約9割を担う貨物自動車による輸送における効率的な物流ネットワークの構築は極めて重要であり、三大都市圏環状道路や空港・港湾へのアクセス道路等の整備を進めている。平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、平成30年3月に道路法等を改正し、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、トラックの大型化に対応した道路構造の強化や災害時の道路の啓開・復旧の迅速化等の機能強化を図るとともに重点支援を実施する「重要物流道路」制度を創設した。平成31年4月1日には、供用中の道路を重要物流道路に指定し、令和元年7月31日には、重要物流道路のうち国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行に道路構造等の観点から支障のない区間を、特車許可不要区間として運用を開始した。

また、ETC2.0車両運行管理支援サービス等の、ETC2.0を活用した取組みを推進しているほか、車載型センシング技術等を活用した道路構造の電子データ化により、地方管理道路分も含めた国による一括審査を推進し、特車通行許可の迅速化を図るとともに、更なる迅速化に向けて、デジタル化の推進により、登録を受けた特殊車両が即時に通行できる新たな制度を創設するため、道路法等の改正について、令和2年2月に閣議決定した。

さらに、トラック輸送の省人化を促進し、生産性向上を図るため、一台で大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の実証実験を平成28年10月より新東名を中心とするフィールドで推進し、平成31年1月に本格導入。その後、物流業者等のニーズを踏まえ、令和元年8月より、主な通行経路となる区間を東北から九州まで拡充した。

トラック隊列走行の実現も見据え、新東名・新名神については、6車線化など機能強化を図ることとし、平成30年8月に新東名の静岡県区間(御殿場JCT~浜松いなさJCT)の6車線化を、平成31年3月には財政投融資を活用して新名神(亀山西JCT~大津JCT)の6車線化を事業化した。

また、財政投融資を活用して、新名神(大津JCT~城陽JCT・IC、八幡京田辺JCT・IC~高槻JCT・IC)の6車線化も実施していく。加えて、隊列走行車の隊列形成・解除スペースの整備など新東名・新名神を中心に隊列走行の実現に向けたインフラ支援を推進する。

さらに、高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートIC 制度の活用を推進するとともに、引き続き、スマートICの整備を進めるなど、既存の道路ネットワークの有効活用・機能強化を図っ

ていく。

(6) 国際物流機能強化に資するその他の施策

大都市圏における国際物流の結節地域である国際港湾等周辺及び物流・産業の拠点である港湾において物流拠点及び物流施設の整備・再整備を推進することにより、大規模災害時における防災機能の向上を図りつつ、都市環境の改善とあわせた国際競争力の強化及び効率的な物流網の形成を図る。

2 国内における効率的・持続的な物流システムの構築のための施策

環境への負荷の低減を図りつつ、我が国産業の競争力強化及び物流の生産性向上に資するよう、国内における効率的・持続的な物流網構築のための取組みを進めている。

(1) 地域間物流の効率化

複合一貫輸送等の推進に向け、港湾・貨物駅等の物流結節点の整備等を進めている。これまで鉄道 貨物輸送力増強事業を行った施設整備を活用することで、更なる鉄道貨物輸送の効率化が期待され る。このほか、北九州港等で海上輸送と他の輸送モードとの連携強化のため、複合一貫輸送ターミナ ルの整備等を実施している。

また、トラック輸送の効率化に向けて、基幹的な道路ネットワークを整備する。

(2) 都市・過疎地等の地域内物流の効率化

「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、平成31年3月末までに20都市、29箇所の流通業務市街地^注の整備が行われ(うち27箇所が稼働中)、流通業務施設の適切かつ集約的な立地により都市の流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図っている。

路上荷さばき駐車を削減するため、駐車場法に基づく駐車場附置義務条例に荷さばき駐車施設を位置付けるよう地方公共団体に促している。平成31年3月末現在で、88都市において、一定規模以上の商業施設等への荷さばき駐車施設の設置を義務付ける条例が制定されている。

また、大規模建築物が物流を考慮した設計となるよう、物流を考慮した建築物の設計・運用の手引きを周知し、その活用を促進している。

このほか、交通流対策として、渋滞ボトルネック箇所への集中的対策、交差点の立体化、開かずの 踏切等の解消を図るとともに、「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づき共同輸配送の促進等 のソフト施策を併せて推進している。

さらに、過疎地等において、物流総合効率化法の枠組みを活用し、JR北海道宗谷線及びタクシーを利用した宅配便の貨客混載事業を認定するなど地域の持続可能な物流ネットワークの構築の取組みを推進している。また、29年9月の制度改正以降、過疎地域における旅客運送と貨物運送の事業の「かけもち」による荷物の集配が開始されるなど、生産性向上を可能とする取組みが進められている。

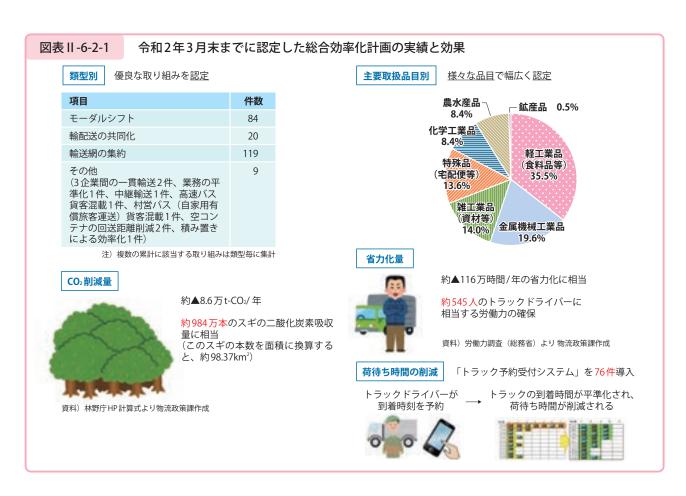
トラックドライバー不足が深刻化する中、宅配便の再配達削減に向けて、「COOL CHOICEできるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」で普及啓発事業を行うとともに、今後とも宅配事業の効

注 トラックターミナル、倉庫等の物流関連施設が集約的に立地した大規模物流拠点として、高速道路インターチェンジ周 辺部等の適地に建設された市街地

率化を推進するため、受取方法の更なる多様化のための支援を行うため、宅配事業者とEC事業者による連絡会等を通じ、必要な施策について検討するなど、関係省庁と連携した取組みを推進している。

(3) 高度化・総合化・効率化した物流サービス実現に向けた更なる取組み

物流分野における労働力不足、多頻度小口輸送の進展等に対応し、物流事業の省力化及び環境負荷低減を推進するため、関係者が連携した物流の総合化・効率化に関する幅広い取組みを支援することを旨とした物流総合効率化法に基づき、共同輸配送、モーダルシフト、輸送網の集約等を内容とする合計214件(令和2年3月31日現在)の総合効率化計画を認定し、運行経費等補助や税制特例措置等の支援を行った。また、物流事業者や荷主等の連携による物量の平準化及び荷姿やデータ仕様の標準化等を推進することにより、積載効率の向上や事業者間連携の円滑化等を図ることとしている。



(4) 新技術 (IoT、BD、AI等) の活用による"物流革命"

物流分野における新技術の活用は、物流の在り方を根底から覆し、革命的な変化をもたらすものである。

小型無人機(いわゆるドローン等)は離島や山間部などの過疎地域や、都市部での荷物配送等における活用が期待されており、「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」において取りまとめられた「空の産業革命に向けたロードマップ」に基づき、平成30年9月に航空法に基づく許可承認の審査要領を改訂したところである。これを受け、同年10月には、補助者を配置しない目視外飛行による荷物配送が実施された。

また、平成30年度に全国5地域で検証実験を実施するとともに、令和元年6月に有識者等から成

る検討会において、過疎地域等におけるドローン物流に係るビジネスモデルを整理することで、新た な物流手段としてのドローンの導入を推進した。 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、平成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

(5)物流分野における働き方改革

始するなど、引き続き技術開発等に取り組んでいる。

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。

トラック運送事業を含む自動車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、88の施策を盛り込 んだ「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を策定し、労働生産性の向上、多 様な人材の確保、育成、取引環境の適正化等の取組みを推進している。また、平成30年12月には、 ドライバーの労働条件の改善等を図るため、①規制の適正化等、②荷主対策の深度化、③標準的な運 賃の告示制度の創設を内容とする貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律が成立した。(①につ いて令和元年11月、②について同年7月、③について同年12月から施行。)

内航海運業界については、「交通政策審議会海事分科会船員部会」において、魅力ある職場環境づ くりに向けた船員の働き方改革について議論を行っている。

コラム 「ホワイト物流」推進運動の展開

国土交通省では、トラック運転者不足に対応し、我が国の国民生活や産業活動に必要な物流 機能を安定的に確保するとともに、我が国経済のさらなる成長に寄与するため、

- ①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
- ②取引適正化を通じた女性や60代以上の運転者等も働きやすい労働環境の実現 に取り組む、「ホワイト物流」推進運動を、経済産業省、農林水産省等と連携して推進している ところです。

昨年3月以降、上場企業等約6300社に対し、本運動への参加要請文の送付や、全都道府県に おける説明会及び全国10ブロックで取引適正化に向けたセミナー等を実施し、令和2年3月末 までに、卸売業、製造業等の924の企業から本運動への賛同表明である「自主行動宣言」を提出 頂きました。

今後も、引き続き荷主企業等に対し、本運動の参加や賛同企業における更なる取組みの具体 化等について呼びかけるとともに、取引適正化に向けたセミナーを開催するなど、関係省庁等 とも連携しながら、荷主と一体となった取引の適正化に向けてしっかり取り組んで参ります。





第3節

産業の活性化

1 鉄道関連産業の動向と施策

(1) 鉄道分野の生産性向上に向けた取組み

将来的な人材不足に対応し、特に経営の厳しい地方鉄道におけるコスト削減等を図るため、踏切がある等の一般的な路線での自動運転や準天頂衛星等を用いた精度の高い位置検知システムの導入、地上と列車の間の情報伝送に無線通信を利用した列車の制御を行うシステムの普及に向けた検討等鉄道分野における生産性向上に資する取組みを推進する。

(2) 鉄道事業

①鉄道事業の動向と施策

平成29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。

競争力のある経済社会の構築

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、平成28年に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、平成31年にJR 北海道が策定した経営計画等に基づき、JR北海道が取り組む収支改善策等の取組状況について、四 半期ごとに検証等を実施しており、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、国内向けは平成28年度から増加しており、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30年度の生産金額は2,260億円(1,931両)であった。生産金 額の構成比は国内向け 73.5%(1,662億円)、輸出向け 26.5%(599億円)であり、前年度比は国内 向け10.7%増加、輸出向け28.6%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3,680億円(前年度比1.1%増)、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1,263億円(前年度比20.1%増) となっている。

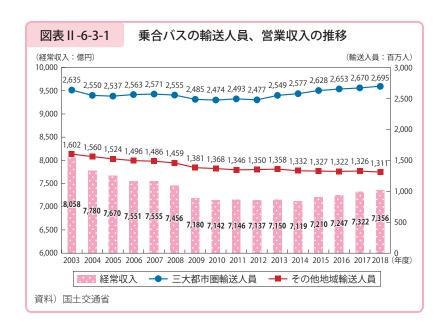
車両メーカー等は、鉄道事業者と連携し、高速化、安全性・快適性等の向上、低騒音・バリアフ リーといった様々な社会的ニーズを満たす車両の開発を進めている。

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

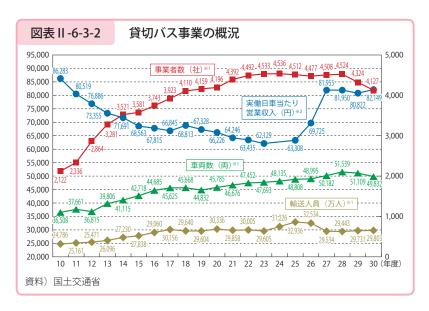
①乗合バス事業

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。



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

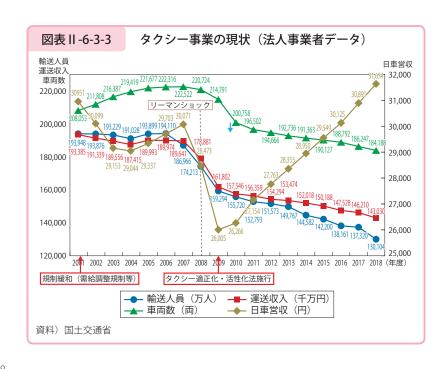


業者数は減少している。また、団体旅行の小口化、旅行商品の低価格化等により運送収入は減少傾向だったが、安全コストが適切に反映された運賃・料金制度の導入や訪日外国人旅行者の増加等により、増加傾向に転じており、貸切バス事業を取り巻く環境は、改善しつつある。

②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。



(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、令和元年12月末現在、自動 車運転代行業者は8,487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。

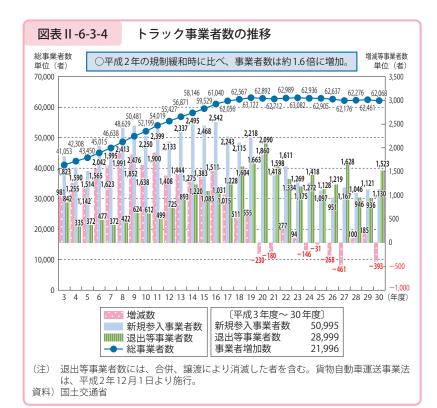
(3) 貨物自動車運送事業 (トラック事業)

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」を開催し、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3%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 || -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
~_	転者・ 語要員数	13万人 (2017年度)	31万人 (2019年度)	87万人 (2019年)	40万人 (2019年)	_
女	性比率	1.8% (2017年度)	3.6% (2019年度)	3.4% (2019年)	1.4% (2019年)	44.2% (2019年)
平	均年齢	50.7歳 (2019年)	59.7歳 (2019年)	48.5歳 (2019年)	45.5歳 (2019年)	43.1歳 (2019年)
労	働時間	203時間 (2019年)	193時間 (2019年)	215時間 (2019年)	187時間 (2019年)	173時間 (2019年)
年間	所得額	466万円 (2019年)	358万円 (2019年)	456万円 (2019年)	440万円 (2019年)	501万円 (2019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
 - 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 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 +年間質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
- 年間員ラでい世村が和子娘ー明旦キ別サーロル フェスカる (ツーキョットのスタラ、 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「令和元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」、

資料)総務省「労働力調査」、厚生労働省「令和元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 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、産学官が協力して、高等学校訪問やパンフレット等による女性・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、経営者向け「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・育成を図っている。これに加え、平成31年度より新たな在留資格「特定技能」による外国人労働者の受入れが開始されたところであり、引き続き外国人材の適正な受入れ環境の確保に取り組んでいく。

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^注の適用を開始した。また、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が保有する船舶のうち、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)に対象を拡充して、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、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、準日本船舶の対象に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、50歳以上の割合が減少傾向にある一方で、若年船員の確保に向けた官民の取組みの効果もあり、若年船員の割合は徐々に増加がみられるところであるが、今後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

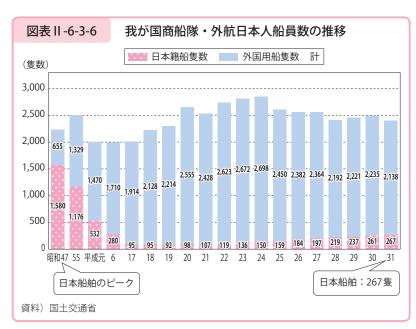
注 毎年の利益に応じた法人税額の算出に代わり、船舶のトン数に応じた一定のみなし利益に基づいて法人税額を算出する 税制。世界の主要海運国においては、同様の税制が導入されている。

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、最近の技術革新等に適応した優秀な船員の養成に取り組み、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、船員の労働環境の改善に向けた船員の働き方改革の議論を進めるとともに、船員災害防止計画に基づき、船員 災害の持続的減少を図るための取組みを実施している。

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 民が海事産業に触れる機会は必ずしも十分でない。このため、国民、特に若年層を対象として、「海 の日」を中心とする「海の月間」において、海フェスタ(令和元年は静岡市で開催)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月改訂の小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述が 充実されたことを受け、海洋教育プログラムの作成等による海洋・海事教育の推進に取り組んでお り、令和元年度は有識者委員会や試行授業(地方都市6校)等の取組みを行った。

(2)海上輸送産業

①外航海運

令和元年の世界の海上荷動き量は、118億3200万トン(前年比2.6%増)で、我が国の海上貿易 量は9億1984万トン(前年比1.4%減)となった。

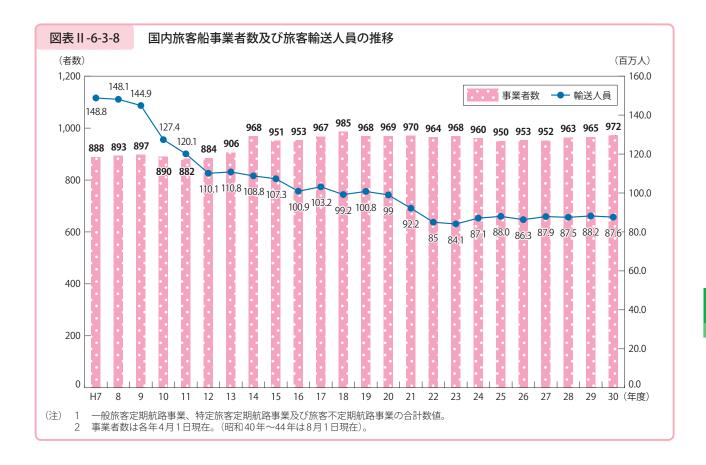
元年の外航海運は、燃料油価格の上昇といったマイナス要因はあったが、好調な米国経済や中国の 経済成長等による世界経済の拡大を背景に、全体としては海上荷動き量は増加するなど、外航海運を 取り巻く事業環境に改善が見られた。

②国内旅客船事業

平成30年度の国内旅客船事業の輸送需要は87.6百万人(前年度比0.6%減)と、人口構造の変化 等に伴い長期的に減少傾向にあり、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を一層推進するため、29年6月にとり まとめた「内航未来創造プラン」に基づき、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 運用に向けた検討を実施するとともに、新たな表彰制度である「海運モーダルシフト大賞」を創設 し、モーダルシフトに最も貢献度の高かった2事業者を大賞に選定し、令和2年2月に第1回の表彰 を実施した。

また、船旅に係る新サービス創出を促進するため、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、31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」等により、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30年度の内航海運の輸送量は1,791億トンキロであり、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おり、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29年6月に「内航未来創造プラン」をとりまとめ、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」を軸として位置づけた。それ ぞれの実現に向け、船舶管理会社の業務の品質を向上させ、その活用促進を図るための告示による任 意の登録制度の構築や、船員の育成及び確保のために船員室を設け、これにより総トン数 500 トン 以上510トン未満となった船舶(いわゆる「船員育成船舶」)が、関係法令において総トン数500ト ン未満の船舶として扱われるよう、所要の改正を実施する等の施策を講じた。

また、人口減少等の事業環境の変化の中でも、内航海運が社会に必要とされる輸送サービスを持続 的に提供し続けるため、交通政策審議会海事分科会の下にある基本政策部会において、事業のあり方 や荷主等との取引環境の改善等について、令和元年6月より総合的に検討を始め、2年夏頃に一定の 方向性をまとめる予定である。

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
- 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。

<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

- ・「登録船舶管理事業者制度」の創設(2018-)
- ○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」の設置(2017-)
- ○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」の設置 (2017-)
- ・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(2017-)
- ○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 開発・普及

- ○IoT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~
- ・自動運航船の実用化(2025年目途)

○円滑な代替建造の支援

- (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共 有建造制度による優遇措置の拡充(2018-)
- 〇船舶の省エネ化・省CO:化の推進 ・内航船省エネルギー格付制度の創設・普及 (2017~暫定試行、2019~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) ○造船業の生産性向上

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 体制の抜本的改革
- ・(独)海技教育機構における教育改革(質が高く、 事業者ニーズにマッチした船員の養成)

○船員のための魅力ある職場づくり

- ・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 準の緩和(2018-
- 船内で調理できる者の人材の確保
- ・船員派遣業の許可基準の見直し(2017-)等

○働き方改革による生産性向上

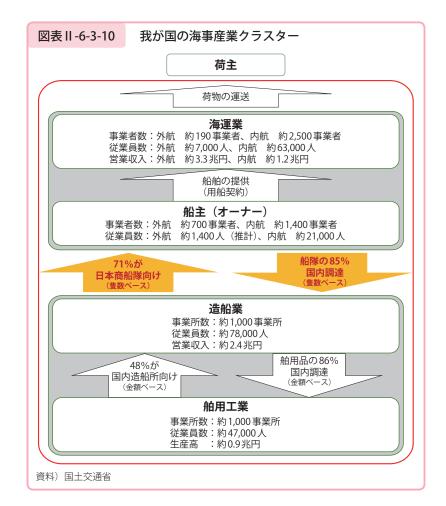
・船員配乗のあり方の検討(2017~)

4. その他の課題への対応

○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 ○海事思想の普及 ○船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制への対応

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31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(前年度と同数) となっている。また、30年度の 船舶積卸量は、全国で約14億 6.781万トン(前年度比0.8%増) となっている。

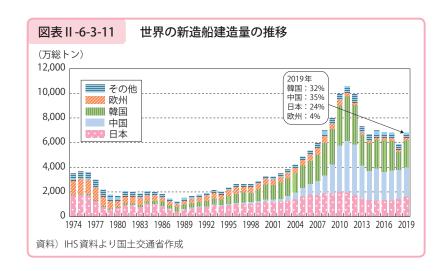


(3)造船産業

①造船・舶用工業の現状

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、リーマンショック(平成20年秋)後に激減し、新造船建造量はリーマン



ショック前の受注船がほぼ竣工した23年をピークに大きく落ち込んでおり、令和元年の我が国の建造量は1,621万総トンであった。また、我が国舶用工業製品については、平成30年は生産額9,113億円、輸出額3,526億円となった。

②造船・舶用工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。この取り組みの中で、船舶の開発・設計、建造から運航に至る全てのフェーズで生産性向上を図



るため、IoT等を活用する技術開発に対する支援等を行った。また、自動運航船についてはその実用 化に向け、実船を用いた実証事業を行うとともに、本実証事業の結果等を踏まえ、自動運航船の安全 設計ガイドラインの策定を進めた。

市場環境の変化や業界構造の変化、一部事業者の海外展開や技術革新に伴う情報通信技術等の分野への技術基盤のシフトなど業界を取り巻く状況は大きく変化していることを踏まえ、海事局に海事産業将来像検討会を設置し、我が国の造船・舶用工業を中心とする海事産業の将来像と、それを実現するために必要な施策について検討している。

我が国の造船業が発展していくためには、産業の基盤である人材の確保・育成も重要である。これまで作成した造船工学の新教材や造船教員の研修プログラムの普及を推進することにより、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31年4月に新たな外国人材の受入れ制度「特定技能制度」が開始され、造船・舶用工業において特定外国人材を順次受け入れているところである。業界にとって有益な制度となるよう、引き続き関係者と連携しながら適切な制

度運用に努めていく。

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、一部の国において市場を歪曲するような公的支援が行われている。特に、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協定に則り問題解決を図ることとし、平成30年、同協定に基づく紛争解決手続を開始した。同年12月、韓国と二国間協議を実施したが、納得のいく結果は得られず、さらに韓国は協議実施以後も新たな支援措置を発表していることから、令和2年3月、改めて協議を実施した。また、OECD造船部会では、平成29年より公的支援等に関する国際規律策定の議論を進めてきたが、韓国の反対により議論は当面凍結となった。他方、各国支援策の報告制度の改善等のための議論が進んでおり、引き続き政策協調のための議論を実施し、公正な競争条件の確保に努める。

(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、我が国の海事産業(海運業、造船業、舶用工業)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せず、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」により、海洋開発市場への進出を目指す取組みを推進している。具体的には、平成30年度より海洋開発用設備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。

(5) 海事振興の推進(C to Sea プロジェクト)

国土交通省では、国民(特に若者)の海や船への興味・関心の向上、海事観光や海洋レジャーの市場拡大を図る「C to Seaプロジェクト」を官民一体で推進している。

令和元年度は、海事産業で働く魅力を紹介する「SEA-GOTO 海のシゴトガイドブック」を全国公立中学校1万校に配布したほか、海の遊びの楽しみ方を紹介する「umiasoBe(うみあそびい)」の作成、SNSの活用による情報発信の強化等を行った。

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上昇した一方、年度後半は燃油市況が年末にかけ急落した後、年初から再び上昇が続く中で、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7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、30年度は国内旅客は1億390万人(前年度比1.7%増)と、国際旅客は2,340万人(前年度比約4.5%増)となり、いずれも過去最高の輸送実績となった。



平成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、令和2年1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21路線、国際19路線、ジェットスター・ジャパンは国内23路線、 国際7路線、春秋航空日本は国内3路線、国際6路線、エアアジア・ジャパンは国内2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30年の本邦LCCの旅客数シェアは、国内線で 10.2%、国際線で26.1%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。

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

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

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

令和2年地価公示(2年1月1日時点)によると、全国の地価は、商業地は5年連続、住宅地は3 年連続、工業地は4年連続で上昇しており、特に、地方圏における札幌市・仙台市・広島市・福岡市 の主要4市を除いた地域についても、商業地が28年ぶりに上昇し、住宅地は下落から横ばいとなり、 工業地は2年連続で上昇するなど、地価の回復傾向が全国に広がっている。

(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30年度末において124,451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、30年度の監督処分件数は182件(免許取消125 件、業務停止31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、30年度末において1,989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、「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関係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。

加えて、賃貸住宅管理業の適正化及びサブリース契約に係る家賃保証を巡るトラブルの防止等を図 るため、令和元年12月に賃貸住宅管理業者、家主、入居者を対象としたアンケート調査を実施する とともに、「賃貸住宅の管理業務等の適正化に関する法律案」を令和2年3月に国会に提出した。

(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、2018年末現在で約2,658兆円となっている^{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

- 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 Jリート、私募リート、不動産特定共同事業

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、2019年度の1年間で新たに1件の新規上場が行われた。2020年3月末現在、64銘柄が東京証券取引所に上場されており、2020年3月末現在で対象不動産の総額は約21.9兆円、私募リートと不動産特定共同事業と併せて26.5兆円^注となっている。

Jリート市場全体の値動きを示す東証リート指数は、良好な不動産市況や国内外の長期金利が低下したことなどを背景に、2019年7月にリーマンショック後初めて2,000ポイントを超え、2019年10月には、2,200ポイント超えるなど、大幅に上昇した。その後、年末にかけては、米中貿易協議の進展期待による投資家のリスク回避姿勢の後退等により、2,100ポイント台前半まで低下した。

2020年2月には2,250ポイント台まで回復したものの、新型コロナウイルス感染症が世界的に拡大し始めると、一時急落した後、2020年3月末において1,595ポイントとなった。

また、Jリートにおける2019年の1年間における資産取得額は、約1.4兆円となった。

②不動産特定共同事業の推進

不動産特定共同事業について、個人投資家が安心して不動産投資を行うことができる環境を整備するため、より投資家保護の図られたスキームの促進並びにブロックチェーン等の新技術及びESG等の新たなグローバルスタンダードといった不動産投資市場の新たな潮流への対応等について、今後の制度改正の方向性を検討し、中間とりまとめを行った。

また、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。

③環境不動産の普及促進

我が国不動産へのESG投資を促進する上での留意点や方向性について検討を行い、中間とりまとめを行った。また、耐震・環境不動産形成促進事業においては、令和元年度には7.2億円の出資を決定するとともに、耐震診断義務付け対象建築物の建替え事業に係る出資等の新要件を創設した。

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(令和2年3月末現在の提供件数は、約391万件)。

(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、不動産価格指数(商業用不動産・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。 ○令和2年3月末現在の提供件数は、約391万件。 不動産取引価格情報検索 土地総合情報システム **电子放射性积化性心电子放弃电池电影** 土地総合情報システム peep are peed were NAME OF TAXABLE PARTY. 45m 62 15 hrs 874

⑤「不動産最適活用」に向けた市場環境の整備

平成31年4月には、不動産業の持続的な発展を確保するための官民共通の指針として、「不動産業 ビジョン2030~令和時代の『不動産最適活用』に向けて~」を策定し、官民共通の目標として「ス トック型社会」の実現や安全・安心な不動産取引の実現等を掲げた。また、既存住宅の流通促進を図 るため、「安心R住宅」制度の運用や、建物状況調査(インスペクション)の活用促進など、消費者 が安心して既存住宅を取引できる市場環境整備の推進を図っている。さらに、「全国版空き家・空き 地バンク」の機能拡充を行うとともに、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。加えて、個人を含む 売買取引におけるITを活用した重要事項説明(IT重説)等に係る社会実験を開始するなど、不動産 業分野における新技術の活用を推進した。

⑥土地税制の活用

令和2年度税制改正においては、譲渡価額が500万円以下で都市計画区域内の低額な一定の低未利 用土地等を譲渡した場合に、長期譲渡所得から100万円を控除する、低未利用地の適切な利用・管 理を促進するための特例措置を創設する。本特例措置の創設により、低未利用のまま保有されていた 土地が、新たな利用意向のある者に譲渡され、活用されることを促すとともに、本特例措置の活用な

どを通じた地域活性化の実現や、所有者不明土地の発生予防が期待される。このほか、長期保有土地 等に係る事業用資産の買換特例、優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得 の課税の特例、工事請負契約書及び不動産譲渡契約書に係る印紙税の特例措置等の適用期間を延長し 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。

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え、建設業における働き方改革を推進するため、建設業の働き 方改革の推進や生産性向上、災害時の緊急対応強化、持続可能な事業環境の確保を目的として、新・ 担い手3法(「公共工事の品質確保の促進に関する法律の一部を改正する法律」及び「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(令和元年法律第三十 号)」)が第198回国会(常会)において成立した。

また、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適切に支払われるような施策の検討を進 める。加えて、都道府県における建設工事従事者の安全及び健康の確保に関する計画について、計画 策定や計画に基づき実施する取組みの支援を行う。

建設投資、許可業者数及び就業者数の推移は図表Ⅱ-6-3-16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2011年度:約42兆円まで落ち込んだが、その後、増加に転じ、 2019年度は約56兆円となる見通し(ピーク時から約33%減) 建設業者数 (2019年度末) は約47万業者で、ピーク時 (1999年度末) から約22%減。 建設業就業者数 (2019年平均) は499万人で、ピーク時 (1997年平均) から約27%減 (兆円) (千業者、 万人) 建設投資のピーク 900 84兆円(1992年度) 政府投資額 (兆円) 就業者数:619万人 就業者数 民間投資額 (兆円) 80 800 業者数:531千業者 就業者数のピーク -ク時比 就業者数 (万人) 685万人(1997年平均) ▲27.1% 許可業者数(千業者 70 700 許可業者数のピーク 601千業者(1999年度末 60 600 4237 37. 36 33 50 500 -ク時比 43 39 40 30 _{32 33}35 400 35 ^{36 37} 3637 33 ₂₉ 30 ³⁰30 28 29 31 31_{31,25,24}2627 2927 30 300 建設投資 ーク時比 20 200 33³⁴ 32 30 28 26 23 21 19 19 17 17 18 18 16 16 18 18 19 20 20 18 19 29 323433 192020202019192123232426 10 100 (2000) (2001) (1988 (2000) (2 出典)国土交通省「建設投資見通し」・「建設業許可業者数調査」、総務省「労働力調査」 投資額については2016年度まで実績、2017年度・2018年度は見込み、2019年度は見通し 許可業者数は各年度末(翌年3月末)の値 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

(2) 建設産業の担い手確保・育成

資額を遡及改定している

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。

平成27年(2015年)産業連関表の公表に伴い、2015年以降建築物リフォーム・リニューアルが追加されたとともに、2011年以降の投

このため、令和元年6月に成立した新・担い手3法も踏まえ、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活用等による処遇改 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、地域建設産業の持続性確保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、教育訓練を充 実強化することで建設業における円滑な技能承継を図るほか、さらに、建設産業における女性の定着 促進に向けて、新計画に基づく取組みを推進する。

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、東京2020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、5,327人の外国人建設就労 者が入国している(令和2年3月31日時点)。また、平成31年4月1日より新たな在留資格「特定技能」による外国人労働者の受入れが開始されたところであり、外国人材の適正な受入れ環境の確保に取り組んでいく。

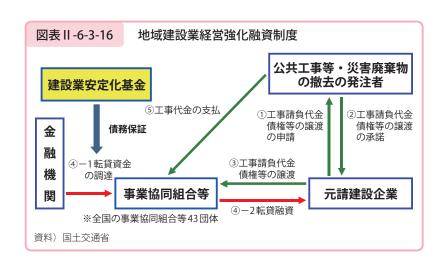
(3) 公正な競争基盤の確立

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

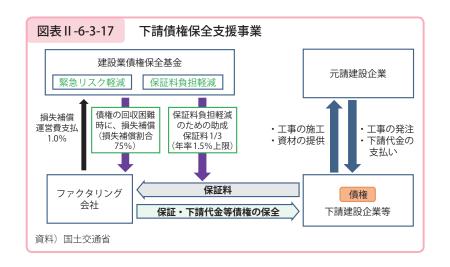


対して債務保証を付すことにより、融資資金の確保と調達金利等の軽減を図っている。

なお、本制度は平成20年11月から実施されており、令和2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



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9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、令和2年度においても引き続き実施すること とした。

③地域建設産業の事業継続支援事業

地域建設産業事業継続支援事業は、建設産業の大宗を占める中小中堅企業では、経営者の高齢化に伴う持続性の確保や投資余力や人材が限られる中での生産性向上が課題であり、地域建設産業の持続性及び経営の効率化を図るために、事業承継や経営改善の足かせとなっている建設業特有の課題についての調査分析や、専門家によるコンサルティングのほか、セミナーや事例集を通じてノウハウの横展開を実施した。

(5)建設関連業の振興

社会資本整備・管理を行う上で、工事の上流に当たる測量や調査設計の品質確保が重要であることから、令和元年6月の改正で新たに、広く公共工事品確法の対象として位置付けられたところであり、建設業だけでなく、建設関連業(測量業、建設コンサルタント、地質調査業)も重要な役割が求められている。

国土交通省では、建設関連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29年度で約86万台であり、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24%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30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12件、調停23件、あっせん4件)、都道府県建設工事紛争審査会では102件(仲裁18件、調停68件、あっせん16件)となっている。