

競争力のある経済社会の構築

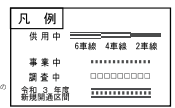
交通ネットワークの整備

(1) 幹線道路ネットワークの整備

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。

（令和2年度末時点のネットワーク図に、
令和3年度新規開通箇所を旗揚げ）



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、財政投融资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）道路のネットワークの機能を最大限発揮する取組みの推進

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道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する取組みを支える ETC2.0

ETC2.0とは、全国的高速道路上に約1,800箇所設置された路側機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、効果を検証する。

中京圏については、名古屋第二環状自動車道の全線開通に合わせ、令和3年5月1日より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

中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系（名二環の開通に合わせて導入）

(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。

<料金水準> 均一料金区間

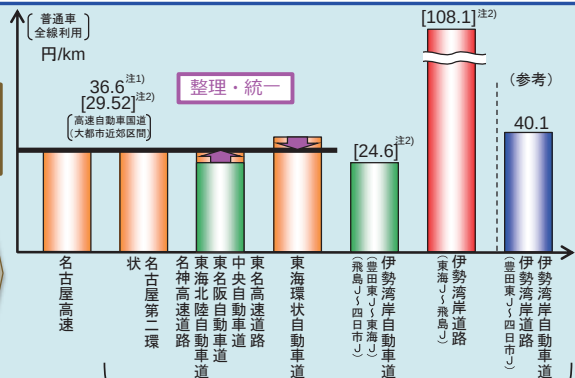
[現行料金]

名古屋高速
(32.3km)
<尾北線内> : 370円>
<名古屋線内> : 780円>

名古屋第二環状
(名古屋南J～飛鳥J)
(54.5km)
<30km未満> : 510円>
<30km以上～45km未満> : 620円>
<45km以上> : 730円>

注1) 中央自動車道(小牧東IC)～東海北陸自動車道(岐阜各務原IC)
注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

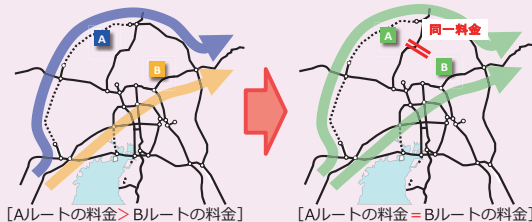
対距離化



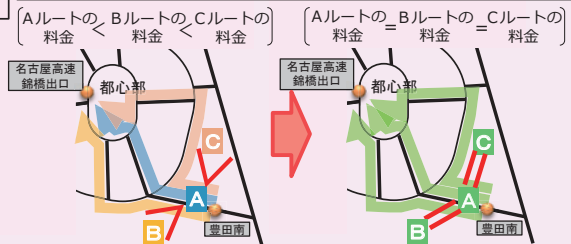
※東海環状自動車道の整備の加速化、一宮JCT付近及び東名三好付近における渋滞解消のためのネットワーク拡充に必要な財源確保を考慮

(2) 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

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。



④ 都心部への流入に関して、交通分散の観点から、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定する。



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13箇所、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16箇所、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、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。

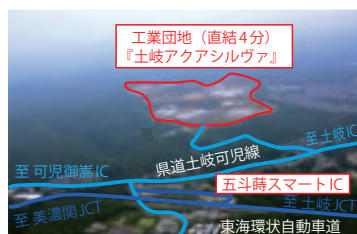
重要物流道路における円滑な交通の確保を図るため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメントの実施を求める運用を2年1月より開始した。

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。

図表 II -6-1-3

五斗時スマートインターチェンジ整備
(整備効果事例)

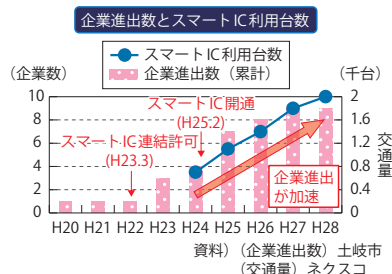
○スマートIC整備後、工業団地「土岐アクアシルヴァ」への企業進出が加速。造成された区画11区画・10社売却（H28.3）して操業中。約700人の雇用創出と土岐市の製造品出荷額の増加に寄与



【進出企業（一例）】



資料）国土交通省



・時間短縮及び燃料低減が図られるため、スマートIC利用にルートを変更しました。（A社）
・既存に利用に比べ時間短縮が図れる。（B社）

資料）土岐市

2 幹線鉄道ネットワークの整備

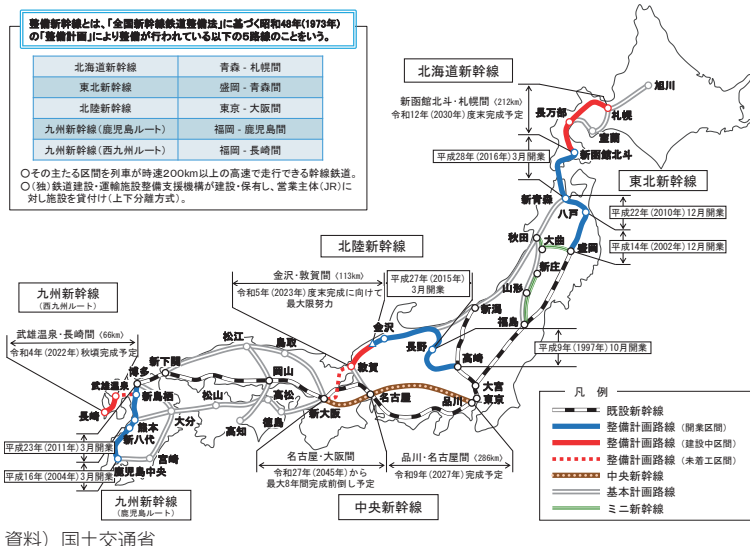
(1) 新幹線鉄道の整備

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CO₂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、現在整備中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）についてそれぞれ令和12年度末、4年秋頃の完成・開業を目指し、着実に整備を進める。北陸新幹線（金沢・

図表 II -6-1-4

全国の新幹線鉄道網の現状



敦賀間)については、約1年程度の工期遅延が判明したが安全確保を大前提としつつ、5年度末の完成・開業に向けて最大限努力することとした。

未着工区間である北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については、与党プロジェクトチームの「敦賀・新大阪間を令和5年度当初に着工するものとする」との決議の内容を重く受け止め、関係機関と調整して着工5条件の早期解決を図り、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、佐賀県との協議を行いつつ、これと並行して、JR九州、長崎県との協議の場を設け、それぞれとの間で在来線や地元負担等に係る課題の解決に向けた検討を行っていく。今後も関係者との間でしっかりと協議を進める。

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、令和2年12月31日～3年1月4日までの5日間において、新幹線列車と貨物列車の走行する時間帯を区分して新幹線が高速走行する時間帯区分方式により、営業運転で初めて210km/hで高速走行したところである。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、効果的・効率的な新幹線の整備・運行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、品川・名古屋間の早期開業に向け、工事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、技術開発を実施

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2030年に6,000万人にする目標の達成、我が国の国際競争力の強化の観点から、首都圏空港（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、両空港で年間約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、羽田空港において、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4万回拡大しているところであり、引き続き、騒音対策・安全対策や、地域への丁寧な情報提供を行う。成田空港においては、高速離脱誘導路の整備等により、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

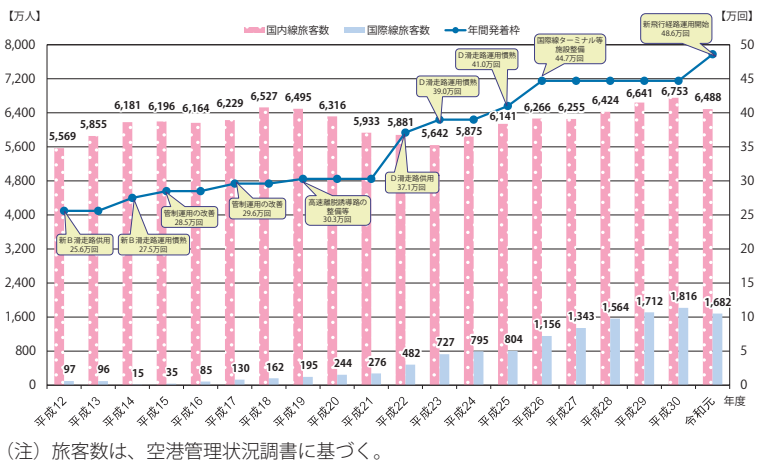
及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万回に拡大する取組を進めていくこととしている。

図表 II-6-1-5 東京国際空港の概要



資料）国土交通省

図表 II-6-1-6 羽田空港の旅客数・年間発着枠の推移

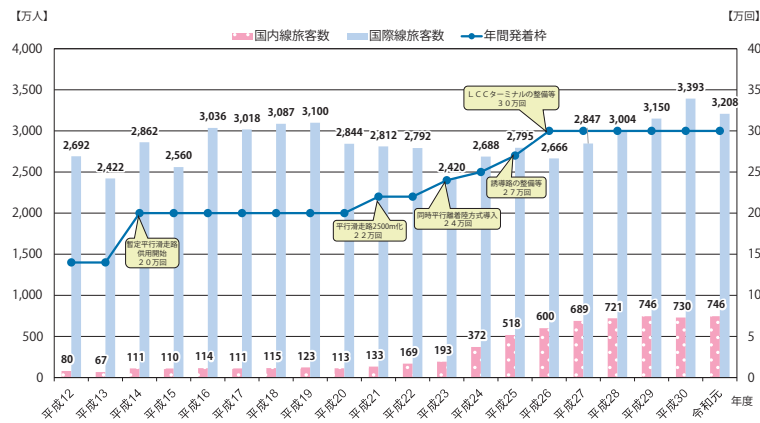


図表Ⅱ-6-1-7 成田国際空港の概要



資料）国土交通省

図表Ⅱ-6-1-8 成田国際空港の旅客数・年間発着枠の推移



（注）旅客数は、空港管理状況調査に基づく。

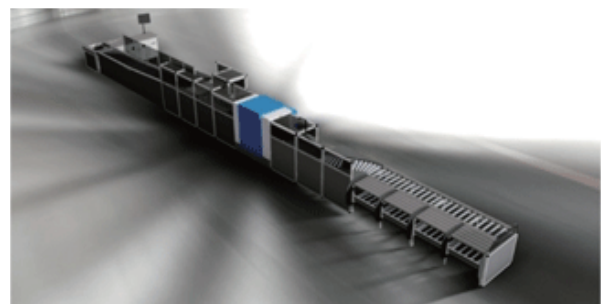
②関西国際空港・中部国際空港の機能強化

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」システム導入等の民間の創意工夫を活かした機能強化に取り組んでいる。今後も引き続き、第1ターミナル改修等の同空港機能強化を推進していく。

中部国際空港においては、令和元年度の旅客数及び発着回数が過去最高を更新した。また、元年9月第2ターミナルを開業する等、引き続き機能強化の取組みを進めている。

図表Ⅱ-6-1-9

関西国際空港「スマートセキュリティ」システムスマートレーンイメージ図



資料）関西エアポート（株）

図表 II-6-1-10 中部国際空港 LCC専用第2ターミナル チェックインロビー



出典) 中部国際空港 (株)

II

第6章

③地方空港の機能強化

福岡空港については、滑走路処理能力の向上を図るため、滑走路増設事業を実施している。

新千歳空港については、冬期における航空機の欠航や遅延等が課題となっており、航空機や除雪車両の混雑を緩和し、駐機場への引き返しを少なくするため、誘導路複線化や滑走路端近傍のデアイシングエプロン整備等を実施している。

那覇空港においては、CIQ施設の機能強化を実施した。また、空港の利便性向上を図るため、高架道路の延伸等を実施している。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、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平成22年から令和元年までの間におよそ2倍に増加している。一方で、2年の国際旅客便数については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大幅に減少しているところであり、国際航空網の更なる拡充を図る上で、まずは感染拡大防止と両立する形での国際航空網の回復を図る必要がある。

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。

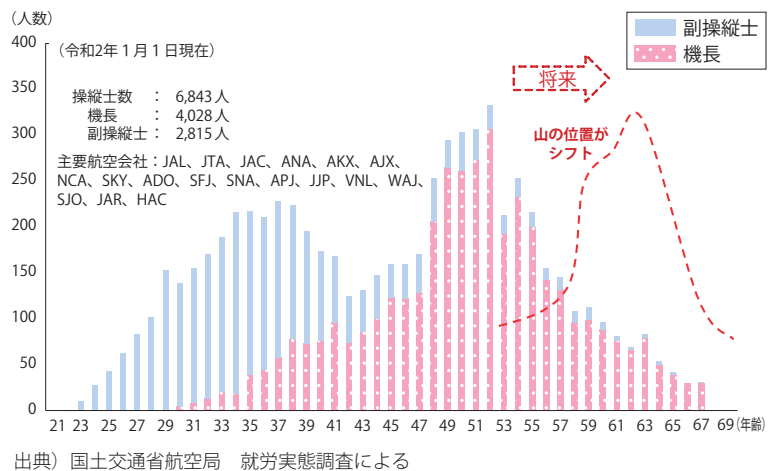
⑤航空機操縦士等の養成・確保

我が国の航空業界においては、操縦士・整備士共に年齢構成に偏りがあり、今後大量退職が見込まれている。さらに、訪日外国人旅行者数の目標を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」等を踏まえ、将来の航空需要の増加に対応した操縦士等の養成・確保も重要である。

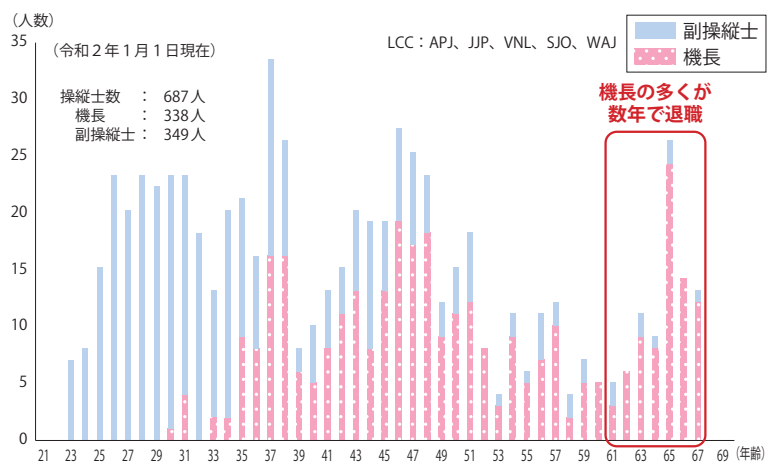
現在、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により航空需要は減退しているが、今後の経済回復の局面に対応するとともに、操縦士等として第一線で活躍するまでに長い時間を要することから、中長期的な視点で計画的に操縦士等の養成を継続する必要がある。

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り組む。整備士については、産学連携による一等航空整備士早期養成課程の実施、新たな在留資格(特定技能)による外国人材の活用等に取り組む。

図表 II-6-1-11 我が国主要航空会社操縦士の年齢構成



図表 II-6-1-12 我が国LCC操縦士の年齢構成



(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、30年4月に高松空港、31年4月に福岡空港、令和2年4月に熊本空港の運営委託が開始された。加えて、北海道内7空港についても、2年6月の新千歳空港を皮切りに順次、運営委託が開始され、広島空港においても手続が進められている。

② LCC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3年1月時点で、ピーチ・アビエーションは国内26路線、国際7路線、ジェットスター・ジャパンは国内14路線、国際6路線、春秋航空日本は国内3路線、国際5路線、ジップエアは国際3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空港発着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、各地域における国際線就航を通じた訪日客誘致の促進のため、同年度より、国土交通省が認定した「訪日誘客支援空港」等に対して、LCCを含む国際線の新規就航・増便、旅客の受入環境高度化等、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等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2年度は、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やターミナル地域の機能強化等の整備を進めている。

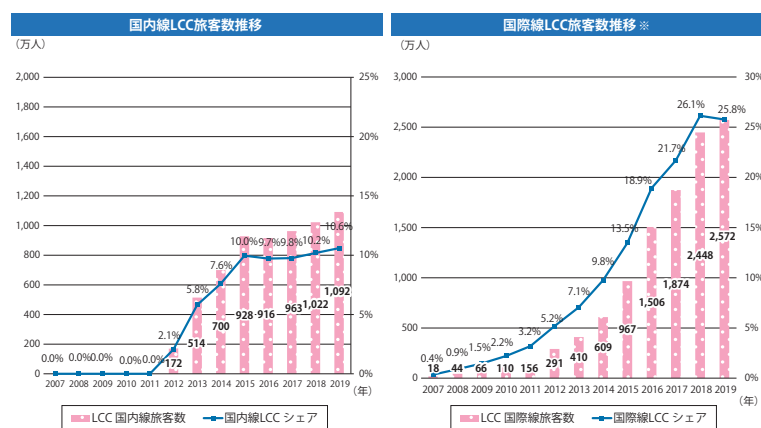
③ビジネスジェットの受入れ推進

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など、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、我が国ではビジネスや上質なインバウンド観光の需要に応えるべく、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、ビジネスジェット専用施設の整備を進める他、駐機スポットの増設を行う方針としている。また、地方空港においても、那覇空港、鹿

図表 II-6-1-13 我が国のLCC旅客数の推移



出典) 国土交通省航空局作成 各年(暦年)の統計

児島空港において専用動線の整備が行われるなど、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、2030年に訪日外国人旅行者数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。

各地域における国際線就航を通じた訪日客誘致の促進のため、東京国際空港以外の国管理空港・共用空港について、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、29年度より、国土交通省が認定した「訪日誘客支援空港」等に対して、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の受入環境高度化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2年度の実施計画としては、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34空港に計70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とその運用に関する具体的な検討を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2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インドでの空港運営案件発掘調査を実施し関係企業への情報共有を行った。この他、カタールのハマド国際空港拡張事業契約締結（2年8月）、そしてタイにおいてGBAS（地上型衛星航法補強システム）導入事業の推進が行われた。

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については、JR東日本が東京貨物ターミナルから羽田空港新駅（仮称）までの新線区間において、令和3年1月の鉄道事業許可取得を受け、工事着手に向けた関係者との調整等を行っているほか、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、京急電鉄が工事着手に向けた設計や空港関係者等との調整を進めている。また、羽田空港内においては、令和2年度から空港整備事業として空港アクセス鉄道の基盤施設整備事業に新規着手している。

大阪圏では、令和13年春の開業に向けて、関西国際空港と新大阪駅・大阪都心部とのアクセス改善に資するなにわ筋線の整備を引き続き推進していく。

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。

第2節

総合的・一体的な物流施策の推進

「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、我が国の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、産業のアジア展開を支える我が国の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、我が国の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2}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。

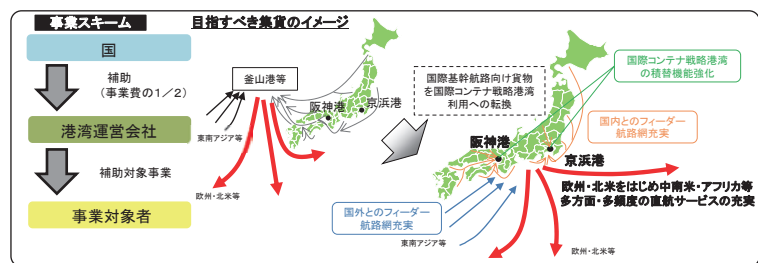
このため、平成22年8月に、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定し、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきた。31年3月に「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」を公表し、それまでの個別施策の取組状況と政策目標のフォローアップを行い、現在はこれに基づき、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ航路等を含めた国際基幹航路の多方面・多頻度の直航サービスの充実を図るため、「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組みを進めている。

「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）においては、令和元年5月に欧州航路の運航が再開され、3年3月には日本に寄港するコンテナ船としては過去最大の船型である24,000 TEU級船舶の寄港が実現している。

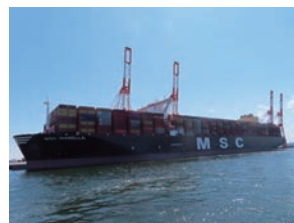
「創貨」については、コンテナ貨物の需要創出に資する流通加工機能を備えた物流施設に対する無利子貸付制度が横浜港4事業、神

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。

図表 II-6-2-1 集貨施策（集貨事業スキーム・大型船入港）



国際戦略港湾競争力強化対策事業のスキーム



大型コンテナ船の寄港（横浜港）

注2 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

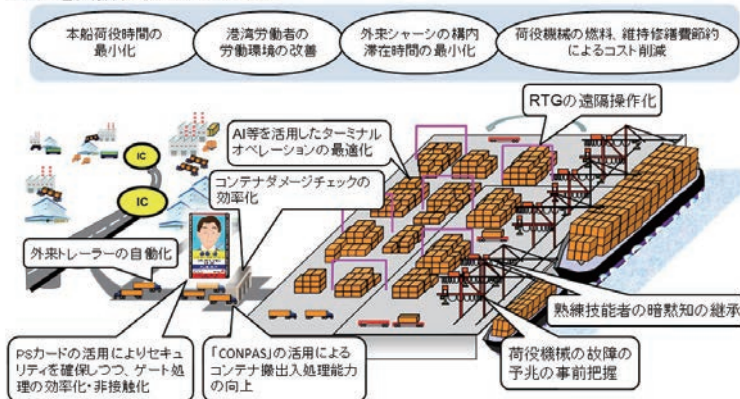
「競争力強化」については、国際基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、大水深コンテナターミナルの機能強化を推進した。また、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を創出するため、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けて取組みを進めている。具体的には、令和元年度に開始した、AIターミナル高度化実証事業の各種取組を推進する

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）を活用し、元年度には、名古屋港における事業を、2年度には清水港・横浜港・神戸港における事業を採択しており、遠隔操作RTGの導入促進を図っている。加えて、現状一部の手続が紙、電話、メール等で行われており、情報を電子化するための再入力作業などが発生しているとともに、情報の照合にも時間を要している。そこで我が国の民間事業者間の港湾物流手続を効率化するため、3年4月に「サイバーポート」（港湾物流分野）の第一次運用を開始したところである。今後、他のシステムとの連携や利用者のニーズに応じた機能改善を実施し、更なる利便性向上と利用拡大を図るとともに、港湾行政手続情報等の電子化（港湾管理分野）や、施設情報等の電子化（港湾インフラ分野）を進める。また、港湾物流・港湾管理・港湾インフラの三分野のデータを連携させることにより、港湾工事等における利用者間調整の円滑化、災害時における代替物流ルートの検討、港湾物流情報を活用した効率的なアセットマネジメントの実現といった多くのシナジー効果の創出を目指す。更に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、3年4月から横浜港での本格運用が開始されており、今後、各ターミナルの実情に応じた形で導入促進を図っていく。

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

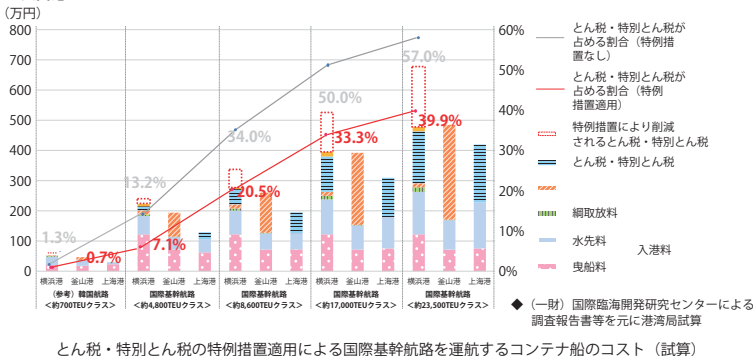
図表Ⅱ-6-2-2 「ヒトを支援するAIターミナル」の実現

＜ヒトを支援するAIターミナル＞



図表Ⅱ-6-2-3 とん税、特別とん税

＜入出港コスト＞



【関連リンク】
Cyber Port（サイバーポート）（再掲） URL：<https://www.cyber-port.net/>

る特例措置が創設され、2年10月に施行された。

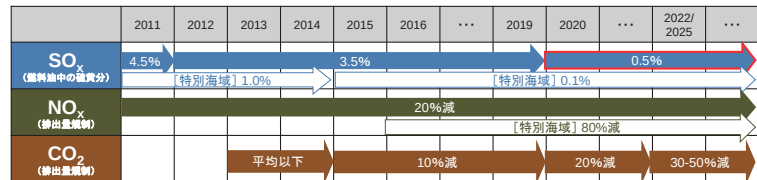
今後も、官民一体となった取組みを進め、国際コンテナ戦略港湾政策を推進する。

② LNG バンカリング拠点の形成

国際海事機関(IMO)において、船舶に対する環境規制の強化が見込まれる中、環境負荷の少ないLNG(液化天然ガス)を燃料とする船舶の導入が進んでいる。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)を創設しており、令和2年10月から伊勢湾・三河湾において、我が国初となるShip to Ship(STS)方式でのLNGバンカリングが実施され、3年には東京湾においてもSTS方式でのLNGバンカリングが実施可能となる見込みである。引き続き、我が国港湾へのLNG燃料船の寄港増加を図るため、LNGバンカリング拠点の形成促進に向けた取組を進める。

図表 II-6-2-4

LNGバンカリング(国際的な船舶の排出ガス規制、バンカリング事業)



○伊勢湾・三河湾(2020年10月事業開始)

燃料供給(10月)	
	
事業者	セントラルLNGマリンフューエル(株) セントラルLNGシッピング(株)
株主	日本郵船(株)、川崎汽船(株)、 (株)JERA、豊田通商(株)

○東京湾(2021年事業開始予定)

進水式(8月)	
	
事業者	エコバンカーシッピング(株)
株主	住友商事(株)、上野トランステック(株)、 横浜川崎国際港湾(株)、(株)日本政策投資銀行

補助制度を活用した日本におけるSTS方式のLNGバンカリング事業

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、民間による荷さばき施設等の整備や保有に対する補助や税制特例措置などハード・ソフト一体となった取組みを行っている。

令和2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、公共投資に伴い民間投資が誘発されている。小名浜港では、一部供用された水深18mの公共岸壁を有

図表 II-6-2-5

小名浜港への大型石炭運搬船の初入港



する国際物流ターミナルに、2年10月に12万トン積みの大型石炭運搬船が初入港した。また、荷さばき施設等の取得に係る固定資産税等の税制特例措置を4年度まで2年間延長することとした。

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3}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2年に9,217億円となり、8年連続過去最高を更新し、少額貨物等を含む輸出額は9,860億円となった。2030年に5兆円とする目標に向けて、輸出先国・地域のニーズや規制に対応する産地が連携して取り組む大ロット・高品質・効率的な輸出を後押しするため、農林水産省との連携の下、輸配送の共同化及び輸送網の集約等による出荷単位の大口化、港湾や空港の具体的な利活用等の方策の検討、輸出促進に資する港湾施設の整備、コールドチェーン物流サービスの規格の普及を推進している。

（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、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流

注3 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

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及び重点支援を実施している。令和2年4月1日には、供用中の道路を重要物流道路に追加指定し、2年7月15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追加指定した。

また、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、特殊車両通行許可の迅速化を図るとともに、令和2年5月27日に公布された改正道路法により創設された特殊車両の新たな通行制度の施行に向けて、制度運用に係る手続の検討や必要となるシステムの設計を実施した。

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」を、特車許可基準の車両長を緩和し、平成31年1月より新東名を中心に本格導入。その後、物流業者等のニーズを踏まえ、令和元年8月より、東北道や山陽道など、特車許可基準の車両長緩和の対象路線を拡充した。加えて、令和2年度末より順次、ダブル連結トラックの休憩スペースの確保のため、駐車予約システムを試行導入している。

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車線化を事業化して、令和2年12月に完成した。また、平成31年3月には財政投融資を活用して新名神の亀山西JCT～大津JCT間、令和2年3月には大津JCT～城陽JCT・IC間及び、八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC間の6車線化を事業化した。加えて、本線合流部での安全対策など新東名・新名神を中心に自動運転・隊列走行等の実現に向けたインフラ側からの支援策について検討を推進する。

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。



高速道路におけるトラックの後続車無人隊列走行技術を実現しました [1] 技術説明
URL : <https://www.youtube.com/watch?v=cdLg6QbErms>



高速道路におけるトラックの後続車無人隊列走行技術を実現しました [2] 走行時の様子
URL : https://www.youtube.com/watch?v=GZf19fC_DPw

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、令和2年3月末までに20都市、29箇所の流通業務市街地^{注4}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。令和2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適用されている。

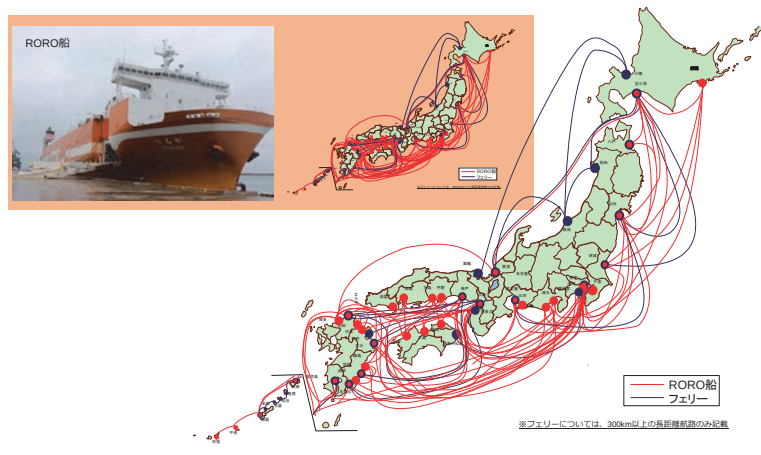
また、大規模建築物が物流を考慮した設計となるよう、物流を考慮した建築物の設計・運用の手引きを周知し、その活用を促進している。

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、路線バス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、再配達への削減に向けては、これまで国や関係事業者等が連携し開催してきた「宅配事業とEC事業の生産性向上連絡会」や「置き配検討会」における検討な

図表 II-6-2-6



注4 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

ども踏まえ、オープン型宅配ボックスや置き配などの推奨を図ってきており、今後もこうした多様な受取方法を推進する。

特に新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、非接触・非対面による受取方法である宅配ボックスや置き配の活用などがクローズアップされている。このため、令和2年3月に公表した「置き配の現状と実施に向けたポイント」に基づき、置き配の普及や運用の改善に努める。また、高機能型宅配ボックスの実証事業を補正で実施した。更に、接触や対面機会を極力減らしたラストワンマイル配送に係るモデル的な取組の構築・普及を推進するべく、今後、3次補正における実証事業を実施する予定である。

(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255件（令和3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。

図表 II-6-2-7 令和3年3月末までに認定した総合効率化計画の実績と効果

類型別

優良な取り組みを認定

項目	件数
モーダルシフト	90
輸配送の共同化	21
輸送網の集約	151
その他 (3企業間の一貫輸送2件、業務の平準化1件、中継輸送2件、高速バス貨客混載1件、村営バス(自家用有償旅客運送)貨客混載1件、路線バス貨客混載2件、空コンテナの回送距離削減2件、積み置きによる効率化1件)	12

注) 複数の類型に該当する取り組みは類型毎に集計

CO₂削減量



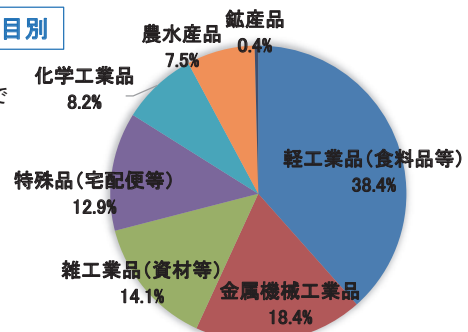
約▲9.8万t-CO₂/年

約1,119万本のスギの二酸化炭素吸収量に相当
(このスギの本数を面積に換算すると、約111.89km²)

出典) 林野庁HP計算式より物流政策課作成

主要取扱品目別

様々な品目で幅広く認定



省力化量



約▲119万時間/年の省力化に相当
約563人のトラックドライバーに相当する労働力の確保

出典) 賃金構造基本統計調査(厚生労働省)より物流政策課作成

荷待ち時間の削減



「トラック予約受付システム」を96件導入

⇒ トラックの到着時間が平準化され、荷待ち時間が削減される



(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、革新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いる。令和2年度は環境省と連携し、ドローン物流を3年以内に実用化することなどを要件とする「過疎地域等における無人航空機を活用した物流実用化事業」において、全国

13地域の事業を採択し、ドローン物流の社会実装を推進した。

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始するなど、技術開発等に取り組んでおり、令和3年2月には、新東名高速道路において、後続車無人隊列走行を実現した。

(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。

トラック運送事業については、平成30年12月に成立した改正貨物自動車運送事業法に基づき、令和2年4月に告示した「標準的な運賃」の浸透を図るなど各種施策に取り組むとともに、「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」に基づき、物流の効率化、取引環境の適正化等を推進している。

船員については、船員の働き方改革等を進めるため、使用者による労務管理責任者の選任制度の創設等を内容とする「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案」を今国会に提出した。

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の導入に向けた検討、無線通信技術の活用により信号機などの地上設備の削減を可能とする地方鉄道向けの無線式列車制御システムや、レーザーを活用した鉄道施設等の保守点検システムの開発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

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、平成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

【関連リンク】
トラガール促進プロジェクト URL : <https://www.mlit.go.jp/jidosha/tragirl/>



動画



高速道路におけるトラックの後続車無人隊列走行技術を実現しました [1] 技術説明 (再掲)
URL : <https://www.youtube.com/watch?v=cdLg6QbErms>



動画



高速道路におけるトラックの後続車無人隊列走行技術を実現しました [2] 走行時の様子 (再掲)
URL : https://www.youtube.com/watch?v=GZf19fC_DPw

互利用が開始された。今後も順次、導入事業者やエリアが拡大するなど、更なる利用者の利便性の向上及び地域の活性化が期待される。

② JRの完全民営化に向けた取り組み

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。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り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、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。令和元年度の生産金額は2,249億円(1,823両)であった。生産金額の構成比は国内向け88.4%(1,987億円)、輸出向け11.6%(262億円)であり、前年度比は国内向け19.6%増加、輸出向け56.3%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3,930億円(前年度比6.8%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1,392億円(前年度比10.2%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。

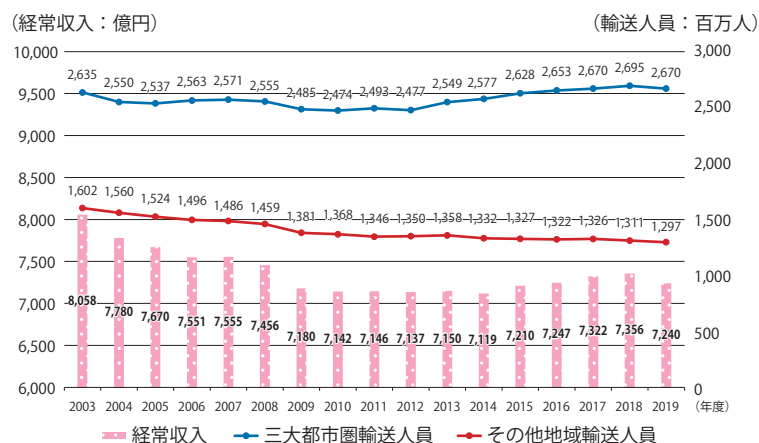
2 自動車運送事業等の動向と施策

(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。

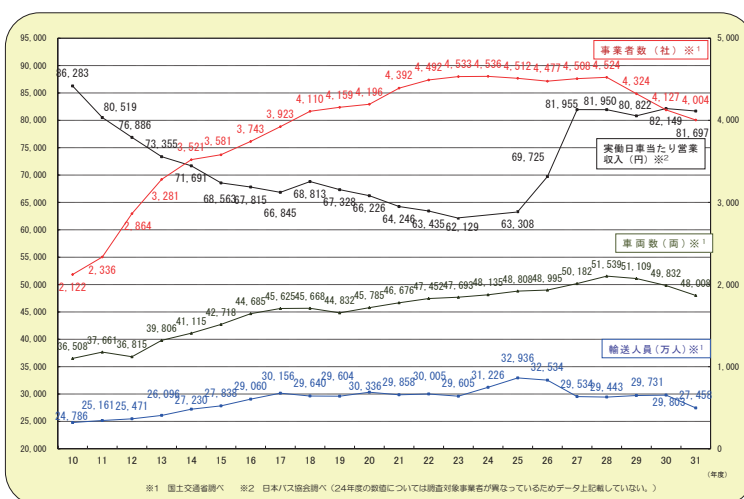
図表 II-6-3-1 乗合バスの輸送人員、営業収入の推移



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、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



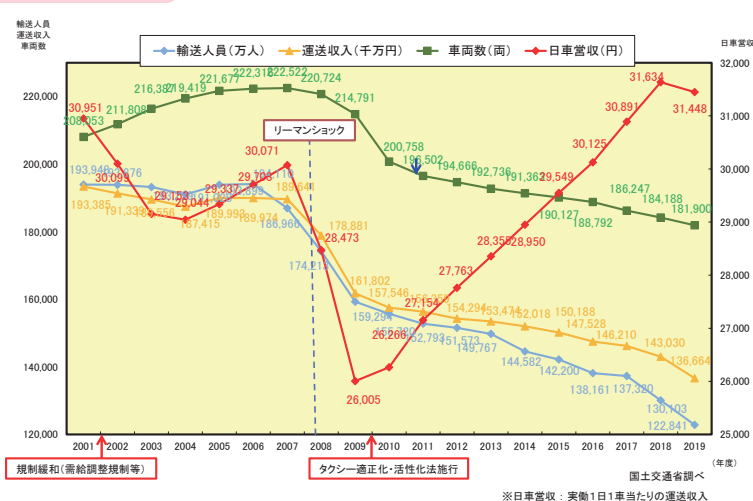
※1 国土交通省調べ ※2 日本バス協会調べ（24年度の数据については調査対象事業者が異なっているためデータと記載していない。）

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、平成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（10地域）及び準特定地域（128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 タクシー事業の現状（法人事業者データ）



(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2年12月末現在、自動車運転代行業者は8,294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、同年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が義務付ける措置を講じたほか、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、同年8月に標準貨物自動車運送約款等の改正を行い同年11月に施行し、取引環境の適正化等に向けた取組を推進している。

また、30年12月に成立した改正貨物自動車運送事業法に基づき、以下の「(i) 規制の適正化」、「(ii) 荷主対策の深度化」、「(iii) 標準的な運賃の告示制度の導入」などの所要の措置を講じているところであり、引き続きトラック運送業の魅力的な労働環境の整備に向けた取組を推進する。

(i) 規制の適正化：

欠格期間の延長等により不適正な事業者の参入制限等を図るなどの環境整備に取り組み、コンプライアンスを確保しながら真摯に努力する事業者が報われる適正な競争環境を実現する。

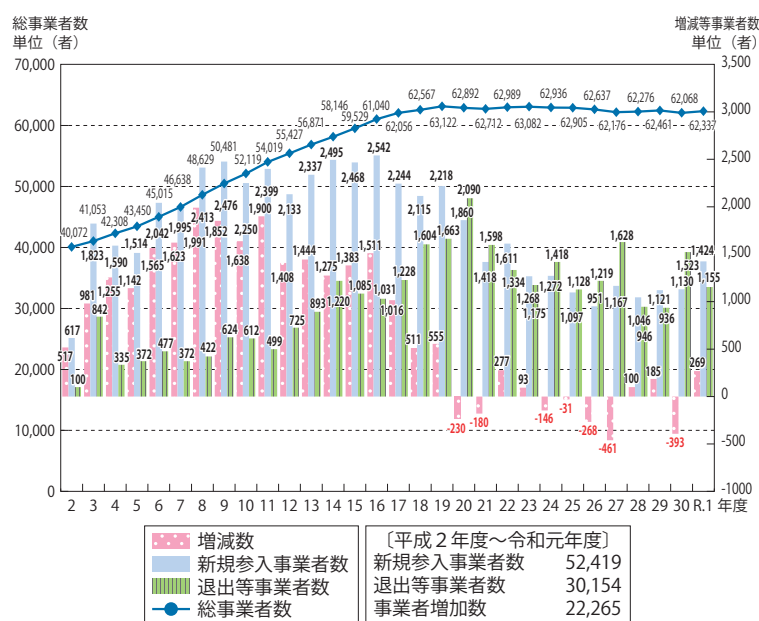
(ii) 荷主対策の深度化：

国土交通省が関係省庁と連携し、違反原因行為をしている疑いのある荷主に対してトラック事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求めるための働きかけ等を実施する。

(iii) 標準的な運賃の告示制度の導入：

令和2年4月に告示した標準的な運賃の浸透を図り、荷主に対して交渉力の弱いトラック事業者が、燃料費、人件費、車両や設備の更新などの必要なコストに見合った対価を収受できていない状況を改善させる。

図表 II-6-3-4 トラック事業者数の推移



コラム

「標準的な運賃」による
トラックドライバーの労働環境改善に向けて

トラックドライバーは、他の職業と比べて長時間労働・低賃金の状況にあり、その担い手不足が大きな課題となっています。

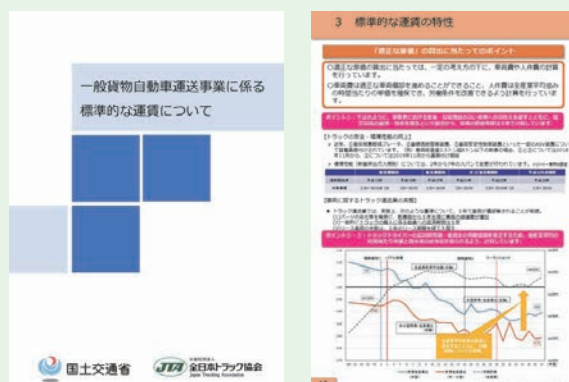
その背景には、「荷主との交渉が難しい」、「不当に低い運賃で運送する者がいる」などを理由として、必要なコストに見合った対価を収受できないという実態があります。

トラックドライバーについては、働き方改革関連法に基づき、令和6年度から年960時間という時間外労働の上限規制が適用されるため、こうした課題の解決が不可欠です。

このようなことを踏まえ、ドライバーの労働条件の改善を図り、もって国民生活と経済を支える持続的な物流の確保を図るため、平成30年に、議員立法により貨物自動車運送事業法が改正され、法令を遵守して経営する際の参考となる運賃を示すための「標準的な運賃の告示制度」が創設されました。【令和6年3月までの時限措置】

新型コロナウイルス感染症の影響により、荷主・運送事業者ともに厳しい状況にありますが、こうした状況も注視しつつ、トラック運送事業者の適正な運賃収受の下支えとなる環境を整備することにより、ドライバーの労働条件を改善し、安定的かつ持続的な物流の確保に取り組んで参ります。

標準的な運賃の解説書



【関連リンク】

全日本トラック協会 標準的な運賃のまとめページ

https://www.jta.or.jp/rodotaisaku/hatarakikata/kaisei_jigyoho_202008.html

(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、同会議により決定された「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」に基づき、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、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」推進運動の推進や、複数人で長距離運送を分担する中継輸送の取組事例集の周知、荷待ち時間の発生件数が多い「加工食品、紙・パルプ、建設資材、生鮮食品、飲料・酒」について、サプライチェーンの関係者が連携した

図表 II-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・整備要員数	13万人 (2018年度)	30万人 (2019年度)	85万人 (2020年)	40万人 (2020年)	—
女性比率	2.1% (2018年度)	3.9% (2019年度)	3.5% (2020年)	1.6% (2020年)	44.5% (2020年)
平均年齢	51.8歳 (2020年)	59.5歳 (2020年)	47.8歳 (2020年)	45.7歳 (2020年)	43.2歳 (2020年)
労働時間	187時間 (2020年)	182時間 (2020年)	209時間 (2020年)	179時間 (2020年)	175時間 (2020年)
年間所得額	428万円 (2020年)	300万円 (2020年)	435万円 (2020年)	432万円 (2020年)	487万円 (2020年)

- 注1：運転者・整備要員数：バス、タクシーは自動車局調べ
 注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
 注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
 注4：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きま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
 注5：トラックの平均年齢、労働時間、年間所得額は、賃金構造基本統計調査における「営業用大型貨物自動車運転者」と「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」の数値を労働者数により加重平均して算出した結果である。
 資料）総務省「労働力調査」、厚生労働省「令和2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

実証実験を行うなど取引環境の適正化や生産性向上に向けた取り組みを実施している。さらに、担い手を確保するため、効果的な理解促進・魅力発信、人材確保・育成等に向けた基礎調査を実施し、その結果を踏まえたパンフレット・好事例集を策定するとともに、「トラガール促進プロジェクトサイト」等を活用した情報発信や経営者への啓発強化を行う等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り組みや、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り組みを進めた。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年度より開始された新たな在留資格「特定技能」による外国人労働者の受入れについて適切な運用を行い、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。

II 第6章 競争力のある経済社会の構築

3 海事産業の動向と施策

(1) 海事産業の競争力強化に向けた取り組み

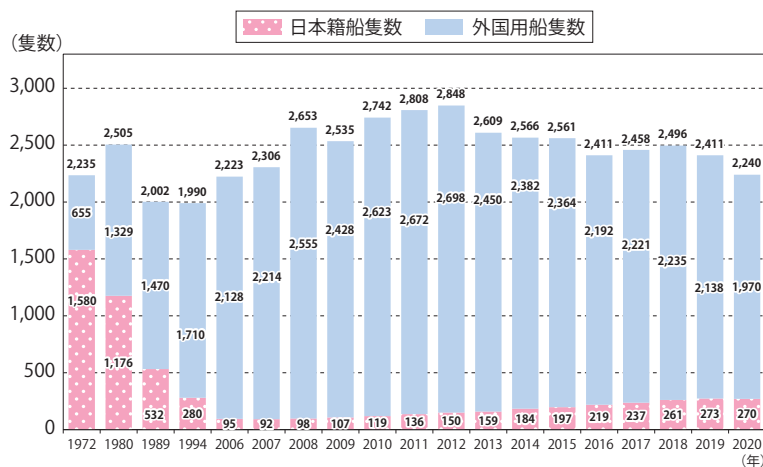
四面を海に囲まれる我が国において、海上輸送は、我が国の貿易量の99.6%、国内の貨物輸送量の43.7%を担っており、我が国の国民生活や経済活動を支える社会インフラである。そして、我が国の海上輸送は、海運と、その物的基盤である造船業及び人的基盤である船員の3分野が一体となって支えており、相互に密接に関連した我が国海事産業を構成している。

今般の新型コロナウイルス感染症拡大により、世界全体の経済社会や市民生活に多大なる影響を及ぼす中、海事産業においても海運、造船、船員の各分野が様々な課題に直面している。

造船業においては、公的支援を受けている中国・韓国に対し、厳しい受注競争を強いられている中、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、海運企業の発注意欲の減退や、人の移動制限による新造船商談の停滞等、元々少な

かった受注量が大幅に減少し、通常2年以上必要な手持ち工事量が約1年とかつてない危機的経営状況に陥っている。我が国造船業が今後も地域の経済と雇用に貢献し、船舶を安定的に供給できる体制を確保するために、生産性向上や事業再編を通じた事業基盤の強化が急務であり、併せて、海運業に

図表 II-6-3-6 我が国商船隊の構成の変化



資料) 国土交通省

対して新造船発注を喚起する環境を整備することが必要である。

また、船員は、若手船員の定着が課題であり、船員の働き方改革を進め、人材を持続的に確保できる環境整備が必要であり、併せて、内航海運業の経営力の向上を図るため、取引環境の改善と生産性向上を促すことが必要である。

これらの課題に対して、予算・税制・財政投融资による措置に加え、必要な制度の創設や改正を行うことで、我が国の海事産業全体の基盤強化を一体的に講じる。

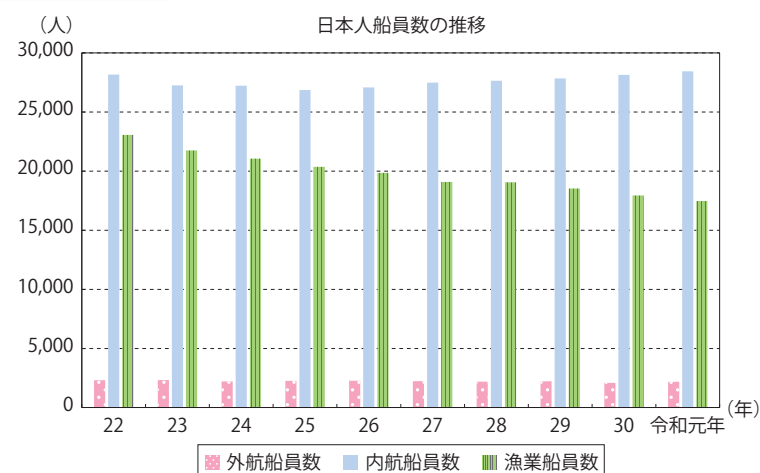
具体的には、造船業・船用工業の事業基盤強化及び海運業の競争

力強化を図るため、造船・船用事業者が行う生産性向上や事業再編等に関する計画に対する国土交通大臣による認定制度を創設し、計画の作成等に係る予算措置や認定した事業に係る税制特例及び政府系金融機関からの長期・低利融資等の必要な支援措置を講じる。併せて、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶を海運事業者が導入する計画に対しても国土交通大臣による認定制度を創設し、認定した事業について政府系金融機関からの長期・低利融資等の必要な支援措置を講じる。

また、船員の働き方改革を進め、内航海運の生産性向上等を図るため、船員の労務管理を適正化し、船員の安定的な確保・育成のための環境整備を進める。併せて、内航海運の取引環境の改善と生産性向上のための各種制度の創設及び新技術の導入促進に向けた船舶検査の合理化制度の創設を進める。

これらの取組を通じて、海運業においては、競争力強化による安定的な海上輸送の確保、造船業においては事業基盤強化による安定的な船舶供給のためのサプライチェーンの確保と地方創生への貢献、船員においては、安定的な船員の確保・育成を実現し、海事産業全体の基盤の強化を図る。

図表Ⅱ-6-3-7 日本人船員数の推移



資料) 国土交通省

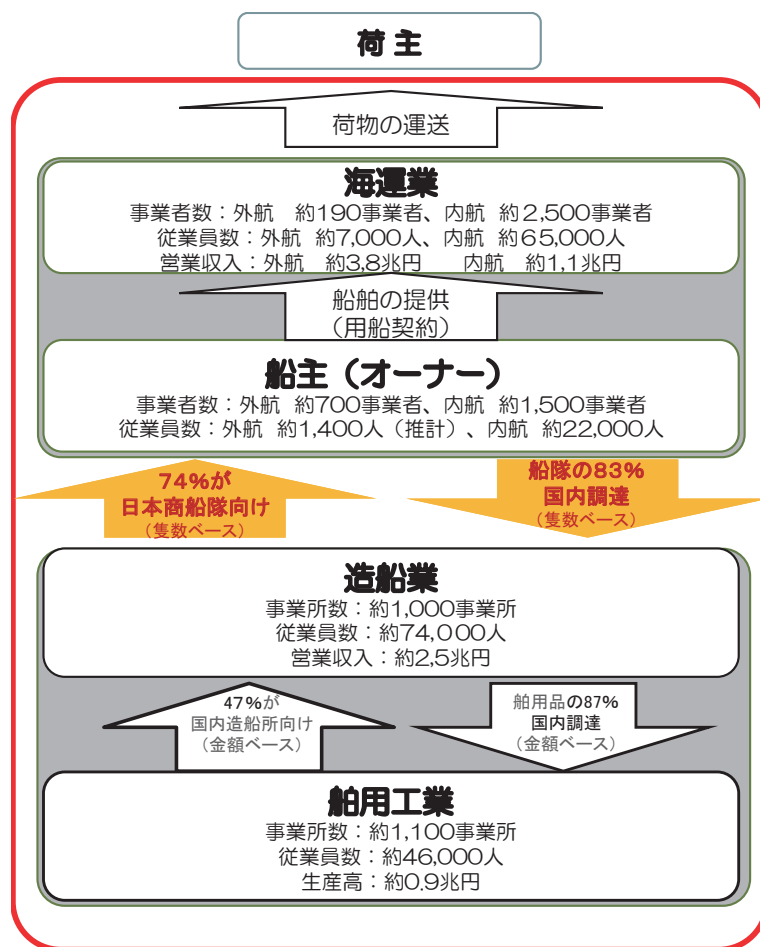
(2) 造船産業

①造船・船用工業の現状

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、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。

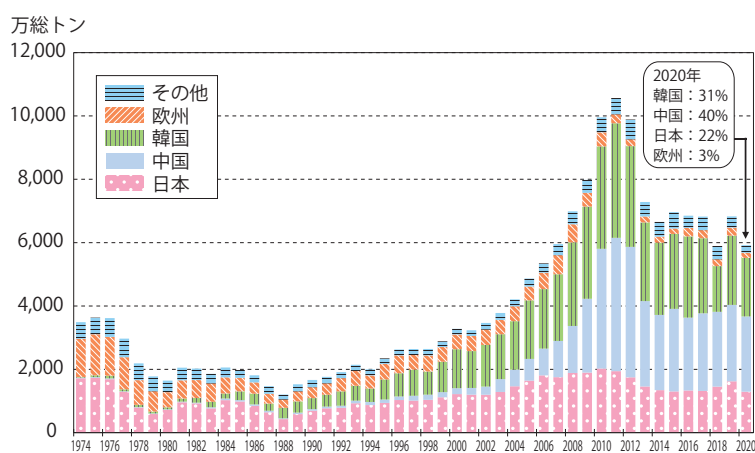
しかし、我が国造船業は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、海運企業の発注意欲の減退、人の移動制限による新造船商談の停滞等により、受注量が大幅に減少し、通常2年以上必要な手持工事量が約1年とかつてない危機的経営状況に陥っている。工事量の枯渇による雇用の喪失を防ぐため造船事業者は受注した工事の先延ばし等、建造量を調整して対応したことから、令和2年の我が国の建造量は1,294万総トンと、前年より約300万総トン減少した。一方、我が国船用工業製品については、令和元年において、生産額は9,414億円と平成30年と比べて約300億円の増加、輸出額は3,621億円と、約100億円の増加となった。

図表 II-6-3-8 我が国の海事産業クラスター



※令和元年度のデータを基に更新

図表 II-6-3-9 世界の造船建造量の推移



資料) IHS 資料より国土交通省作成

②造船・船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。また、令和2年7月より、安定的な国際海上輸送の確保を目的とした造船業の基盤整備を図るため、交通政策審議会海事分科会海事イノベーション部会を4回にわたって開催し、令和2年12月に答申「安定的な国際海上輸送を確保するための今後の造船業のあり方及び造船業の基盤整備に向けた方策について」が取りまとめられ、令和3年1月、交通政策審議会会長より国土交通大臣に手交された。

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促進等の取組により、工業高校における造船の教育体制強化を図っているほか、平成30年度には高等学校指導要領に工業の科目として「船舶工学」が新設され、令和4年度より導入される予定となっている。加えて、平成31年4月に在留資格「特定技能」が開始され、造船・船用工業において

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。

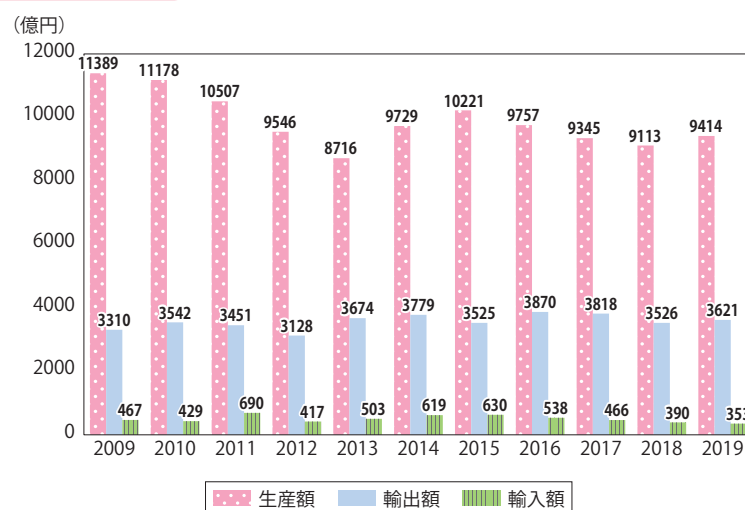
さらに、造船分野における世界的な供給能力過剰問題が長期化する中、一部の国において市場を歪曲するような公的支援が行われている。特に、韓国政府が政府系金融機関を通じて実施している自国造船業に対する大規模な公的助成については、供給力過剰状態の解消を遅らせ、WTO補助金協定に違反して、我が国造船業に大きな悪影響を及ぼしているとして、WTO協定の紛争解決手続きに基づき本問題の解決を図るべく、二国間協議を進めている。また、OECD造船部会では、各国の造船政策のレビューに加えて、造船需給予測及び船価モニタリングの実施に向けた検討を進めている。引き続き、このような造船市場に関する共通認識の醸成や、政策協調のための取組を推進し、公正な競争条件の確保に努める。

(3) 海上輸送産業

①外航海運

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とから、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

図表 II-6-3-10 我が国の船舶工業製品生産・輸出入実績の推移



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5}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）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、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国内旅客船事業

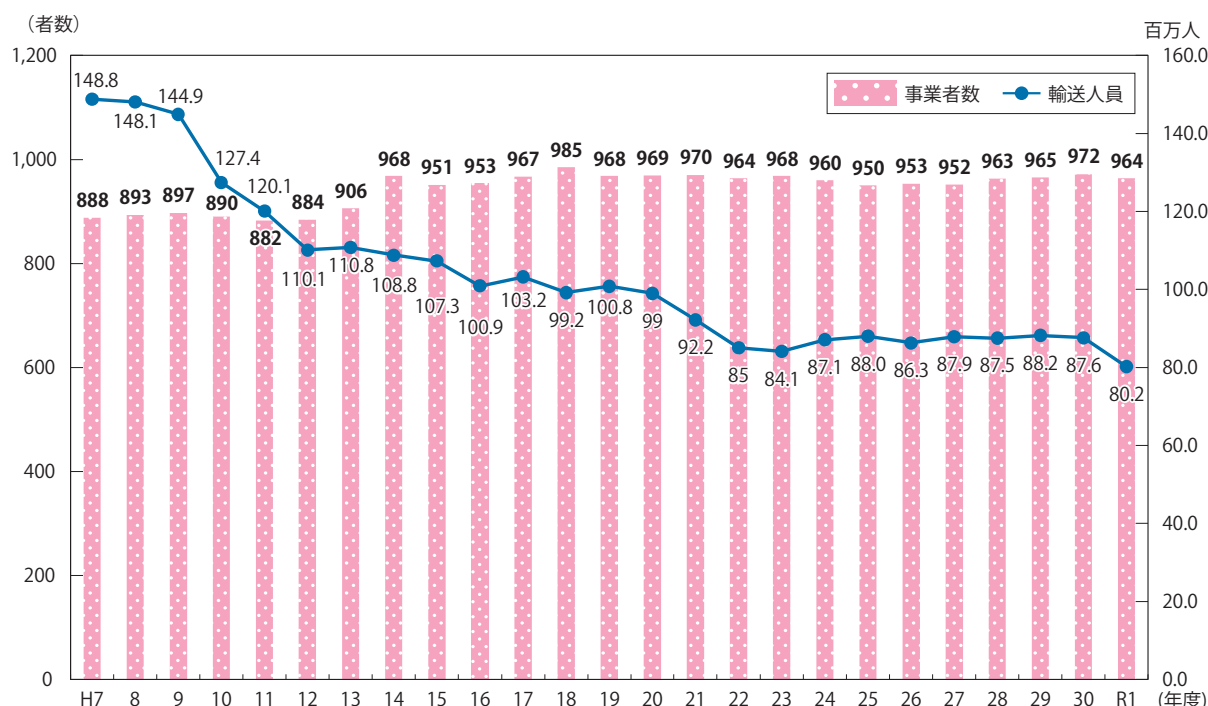
令和元年度の国内旅客船事業の輸送需要は80.2百万人（前年度比8.5%減）と、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等を受け減少傾向にあり、近年、燃油価格が安定しつつあるものの、経営環境は依然として厳しい状況にある。国内旅客船事業は地域住民の移動や生活物資の輸送手段として重要な役割を担っており、また、海上の景観等を活かした観光利用の拡大も期待される。さらに、フェリー事業についてはモーダルシフトの受け皿として、また、災害時の輸送にも重要な役割を担っている。

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、新たな表彰制度として、モーダルシフトに最も貢献度の高かったと認められる事業者を表彰する「海運モーダルシフト大賞」を令和元年度に創設、3年3月には令和2年度の表彰を実施している。

また、船旅に係る新サービス創出を促進するため、平成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。

注5 毎年の利益に応じた法人税額の算出に代わり、船舶のトン数に応じた一定のみなし利益に基づいて法人税額を算出する税制。世界の主要海運国においては、同様の税制が導入されている。

図表 II-6-3-11 国内旅客船事業者数及び旅客輸送人員の推移



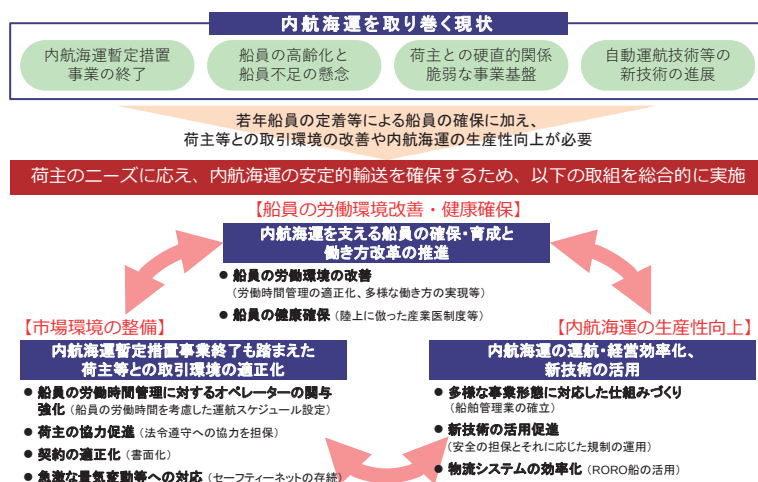
③内航海運

令和元年度の内航海運の輸送量は1,697億トンキロであり、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。

また、人口減少や約50年続いた船舶の供給に関する規制が終了する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、今後の内航海運のあり方について、また船員部会において、船員の働き方改革について、それぞれ検討を重ね、令和2年9月に一定の方向性をとりまとめた。

このとりまとめに基づき、内航海運業法の改正等を国会に提出し

図表 II-6-3-12

交通政策審議会海事分科会・基本政策部会
とりまとめ全体像

た（海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案）。具体的には、内航海運業に係る契約の書面交付を義務化するとともに、内航海運業者による法令違反が荷主の要求に起因する場合の「荷主に対する勧告・公表制度」や、「船舶管理業の登録制度」等を創設する。これらを通じて、荷主等との取引環境改善や経営・運航の効率化等による内航海運の生産性向上、及び船員の働き方改革の実現を図る。

④港湾運送事業

港湾運送事業は、海上輸送と陸上輸送の結節点として、我が国の経済や国民の生活を支える重要な役割を果たしている。令和2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859者（前年度より2者減）となっている。また、元年度の船舶積卸量は、全国で約14億2,670万トン（前年度比2.8%減）となっている。

（4）船員

日常生活や医療に必要な物資を国民に届ける船員を確保し、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。内航船員については、近年、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の支援や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国において、若手船員の確保に向けた取組みを行っており、業界関係者の努力も相まって、新規就職者数が増加し、若手船員の割合も増加傾向にある。

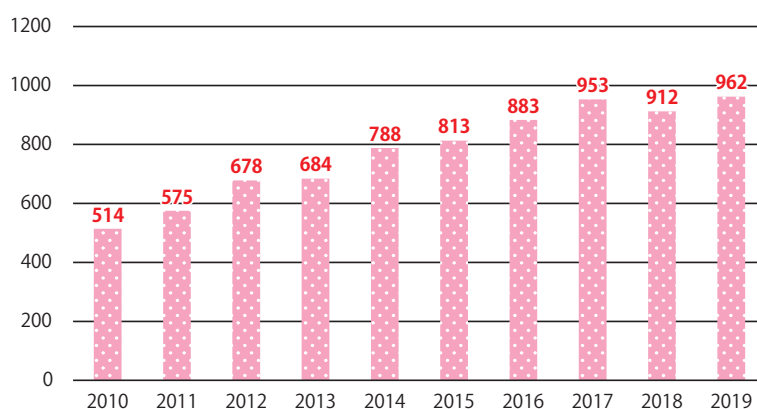
一方、入出港を頻繁に繰り返すなど厳しい労働環境にさらされている船舶にあっては、若手船員の定着が課題となっている。人材を持続的に確保できる環境を整備するには、船員の労務管理の適正化を図ることが重要であり、新たな仕組みを構築する船員法等の改正案を令和3年2月に閣議決定した。

また、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。

さらに、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 학생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。

図表Ⅱ-6-3-13 内航船員新規就業者数の推移



【関連リンク】
海と船のポータルサイト「海ココ」 URL：<https://c2sea.jp/>

(5) 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。

(6) 海事思想普及、海事振興の推進

国土交通省では関連団体等と協力し、国民への海洋に対する理解や関心の増進や、暮らしや経済を支える海事産業の認知度向上を図るために海事振興や海洋教育事業を全国で推進している。

令和2年度は新型コロナウイルスの感染状況を踏まえ、体験型イベントに代えてオンラインイベント「海の日プロジェクト2020」を開催し、海事産業の重要性等を紹介する動画や多様なコンテンツを公開するとともに、「C to Seaプロジェクト」では「海事観光ページ」の開設やオリジナルYouTube動画の公開等を実施した。

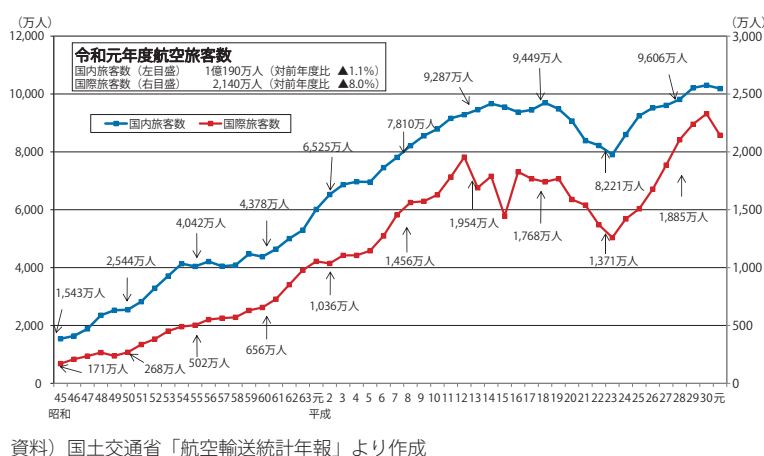
海洋教育事業では、令和2年4月から小学校（中学校は同3年4月から）において海事産業の重要性等が盛り込まれた授業が開始されたことから、新しい学習指導要領に対応して作成した「海洋教育プログラム」の全国小学校教員への周知、中学校での試行授業の実施及び授業動画の公開等を実施した。

4 航空事業の動向と施策

航空産業を取り巻く状況は、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たが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、前年度から減少へと転じた。我が国航空企業の輸送実績についてみると、令和元年度の国内旅客は1億190万人（前年度比1.1%減）と、国際旅客は2,140万人（前年度比約8.0%減）となり、いずれも前年度から減少

へと転じた。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3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26路線、国際7路線、ジェットスター・ジャパンは国内14路線、国際6路線、春秋航空日本は国内3路線、国際5路線、ジップエアは国際線3路線に就航している。我が国の令和元年の本邦LCCの旅客数シェアは、国内線で10.6%、国際線で25.8%となっている。

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6}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3.0%、法人数の12.0%（平成30年度）を占める重要な産業の一つである。令和3年地価公示（3年1月1日時点）によると、全国の地価は、全用途平均は6年ぶり、住宅地は5年ぶり、商業地は7年ぶりの下落となった。新型コロナウイルス感染症の影響により全体的に需要が弱含みとなっている背景として、住宅地については、取引の減少、建築費等の上昇、商業地については、店舗等賃貸需要の減退、国内外の来訪客減少などがあげられる。既存住宅の流通市場については、指定流通機構（レインズ）における令和2年度の成約件数が18.8万件（前年度比0.2%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、令和元年度末において125,638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

^{注6} 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

違反した業者には、厳正な監督処分を行っており、元年度の監督処分件数は198件（免許取消109件、業務停止32件、指示57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、元年度末において1,962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」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、2年6月に成立した「賃貸住宅の管理業務等の適正化に関する法律」に基づき、賃貸住宅のサブリースを行う事業者に対する新たな規制について運用を開始するとともに、3年6月に施行される賃貸住宅管理業登録制度についても、不動産業・建設業などの関係業界や賃貸住宅のオーナー・入居者等に対して広く周知の徹底を図った。

（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、令和元年末現在で約2,847兆円となっている^{注7}。

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8}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、令和3年3月末現在、61銘柄が東京証券取引所に上場されており、同年3月末現在で対象不動産の総額は約23.2兆円、私募リートと不動産特定共同事業と併せて28.3兆円^{注9}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、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年3月には1,145ポイントと平成25年1月以来の安値まで下落したが、緊急事態宣言が段階的に解除されたことで経済活動再開の期待が高まり、令和2年5月末には1,700ポイント台まで回復した。その後、欧米での新型コロナウイルス感染症拡大による投資家心理の悪化等により同年10月末に1,600ポイント前半まで下落したものの、新型コロナウイルスワクチンの開発の進展等を背景に、令和3年3月末には2,013ポイントと令和2年3月以来となる2,000ポイント台まで回復した。

また、Jリートにおける同年の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、環境性能の高い不動産への投資を促すことにより、ESG投資を促進するとともに、一層のガバナンスの確保を図る観点から、「不動産特定共同事業の監督に当たっての留意事項について」の一部を改正した。

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。

注7 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8 Jリート、私募リート、不動産特定共同事業

注9 不動産特定共同事業については、令和元年度末時点の数値を使用

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、環境分野についてはTCFDガイダンスのとりまとめを行い、社会分野については不動産分野における課題整理をし、事例集をとりまとめた。

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、令和2年度には約22億円の出資を決定した。

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

全国の実業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3年3月末現在の提供件数は、約422万件）。

(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。即時的な動向把握を可能とするため、令和2年6月より、季節調整を加えた指数の公表を開始した。

(ウ) 既存住宅販売量指数

令和2年4月より、建物の売買を原因とした所有権移転登記個数をもとに、個人が購入した既存住宅の販売量の毎月の動向を指数化した「既存住宅販売量指数」の公表（試験運用）を開始した。

⑤安心・安全な不動産取引環境の整備

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、インスペクション（建物状況調査等）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、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し支援するとともに、「全国版空き家・空き地バンク」内にこれまで支援した取組事例を紹介するサイトを構築する等の機能拡充を行うなど、空き家等に係るマッチング機能の強化を図った。加えて、不動産売買取引におけるオンラインでの重要事項説明、書面の電子化に係る社会実験の延長やガイドラインの改訂など、不動産分野における新技術の活用を推進した。

図表 II-6-3-15 土地総合情報システム



⑥土地税制の活用

商業地の地価の状況を見ると、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年7月時点では三大都市圏や地方圏の一部では上昇が続いている一方で、全国では5年ぶりに下落に転じた。

このような状況を踏まえ、固定資産税の負担調整措置については、納税者の予見可能性に配慮するとともに固定資産税の安定的な確保を図るため、令和3年度から5年度までの間、下落修正措置を含め土地に係る固定資産税の負担調整の仕組みと地方公共団体の条例による減額制度を継続することとした。

その上で、新型コロナウイルス感染症により社会経済活動や国民生活全般を取り巻く状況が大きく変化したことを踏まえ、納税者の負担感に配慮する観点から、令和3年度に限り、負担調整措置等により税額が増加する土地について前年度の税額に据え置くこととした。このほか、土地等に係る流通税（登録免許税・不動産取得税）の特例措置の適用期限の延長、Jリート及び特定目的会社が取得する不動産に係る特例措置の適用期限の延長、不動産特定共同事業において取得される不動産に係る特例措置の適用期限の延長及び拡充等（10年以内譲渡要件の撤廃・借地上の建物の追加等）、地域福利増進事業に係る特例措置の適用期限の延長、相続税等納税猶予農地を公共事業用地として譲渡した者に対する利子税の免除特例措置の適用期限の延長を行った。

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し、法令及び不動産鑑定評価基準の遵守状況を検査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。

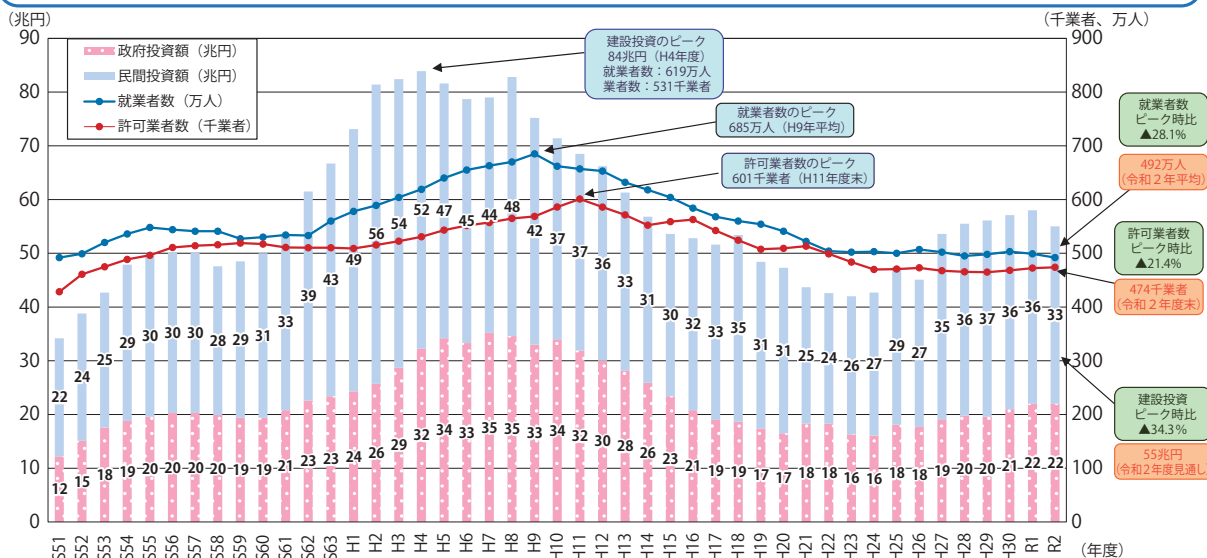
一方、建設業の現場では担い手の高齢化が進んでおり、将来的な担い手の確保が課題となっている。建設業の働き方改革等の推進を目的として、令和元年6月に成立した新・担い手3法（「公共工事の品質確保の促進に関する法律の一部を改正する法律」及び「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律（令和元年法律第三十号）」）に基づき、働き方改革の推進、生産性向上、処遇改善等を推進するための取り組みを進めていく必要がある。

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-6-3-16 建設投資、許可業者及び就業者数の推移

- 建設投資額はピーク時の平成4年度：約84兆円から平成23年度：約42兆円まで落ち込んだが、その後、増加に転じ、令和2年度は約55兆円となる見通し（ピーク時から約34%減）。
- 建設業者数（令和元年度末）は約47万業者で、ピーク時（平成11年度末）から約21%減。
- 建設業就業者数（令和2年平均）は492万人で、ピーク時（平成9年平均）から約28%減。



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」

注1 投資額については平成29年度（2017年度）まで実績、平成30年度（2018年度）・令和元年度（2019年度）は見込み、令和2年度（2020年度）は見通し

注2 許可業者数は各年度末（翌年3月末）の値

注3 就業者数は年平均。平成23年（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平成22年国勢調査結果を基準とする推計人口で適及推計した値

注4 平成27年（2015年）産業連関表の公表に伴い、平成27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、平成23年以降の投資額を適及改定している

（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、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、技術者制度の合理化について検討するとともに、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、建設産業における女性の定着促進に向けて、令和2年1月に策定した「女性の定着促進に向けた建設産業行動計画」に基づく取り組みを推進する。

こうした取り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。

【関連リンク】

建設女子を応援する“おうちクラブ” URL：<http://ouchi-club.com/>

また、将来的に生産性向上や国内人材確保の取組を行ってもなお不足すると考えられる労働力を、外国人材の受入れによって中長期的に確保する必要がある。現在、平成27年度より時限的に措置された在留資格「特定活動」（外国人建設就労者受入事業）による外国人材が3,987人（令和3年3月末時点）に加え、平成31年度より開始された新たな在留資格「特定技能」（建設分野）による外国人材が1,837人（令和3年2月末時点）それぞれ在留しており、その数は着実に増加している。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）建設キャリアアップシステムの推進

建設産業における中長期的な担い手の確保・育成を図るためには、技能労働者がキャリアパスや処遇について将来の見通しを持ちながら、働きがいや希望をもって働くことができる環境を構築するとともに、ダンピング受注が起こりにくい市場構造を構築し、業界全体として人材への投資や賃金設定が適切に行われる好循環を生み出すことが重要である。

このため、担い手の技能・経験の見える化や適正な能力評価を業界横断的に進めるための建設キャリアアップシステム（CCUS）について、建設産業の持続的な発展のための業界共通の制度インフラとして普及を促進し、令和5年度からの建設業退職金共済制度のCCUS活用への完全移行とそれに連動したあらゆる工事におけるCCUS完全実施を目指す。

併せて、公共工事において率先してCCUSの活用を促す見地から、国や地方公共団体等が発注する工事において、CCUSの活用状況を評価するモデル工事の実施や総合評価落札方式における加点等の取組の促進を図る。

加えて、技能労働者の処遇改善に資する観点から、技能労働者の技能と経験に応じてレベル分けを行う能力評価制度の活用を更に進めるとともに、能力評価制度と連動した専門工事業者の施工能力の見える化を推進し、技能労働者の処遇改善や人材投資を行う建設企業が適正に評価され選ばれる環境を整備する。

技能労働者の賃金上昇につながるような好循環を生み出すべく、専門工事業団体等による、レベル別の賃金目安の設定と、賃金目安に応じた賃金支払いの原資確保のための見積りの適正化や元請による見積り尊重の促進・徹底を図る。

また、CCUSは、施工体制台帳の作成機能の活用等により、事務の効率化や書類削減などにも資するものであり、その普及を通じて、建設産業の生産性向上への寄与を図る。

（4）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。

(5) 建設企業の支援施策

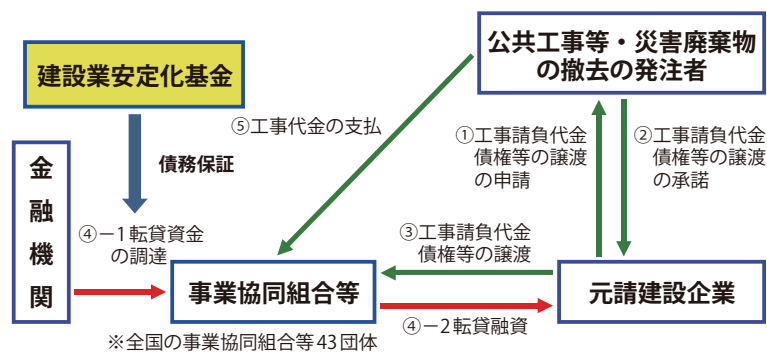
① 地域建設業経営強化融資制度

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3年度以降も引き続き実施することとした。

図表 II-6-3-17 地域建設業経営強化融資制度



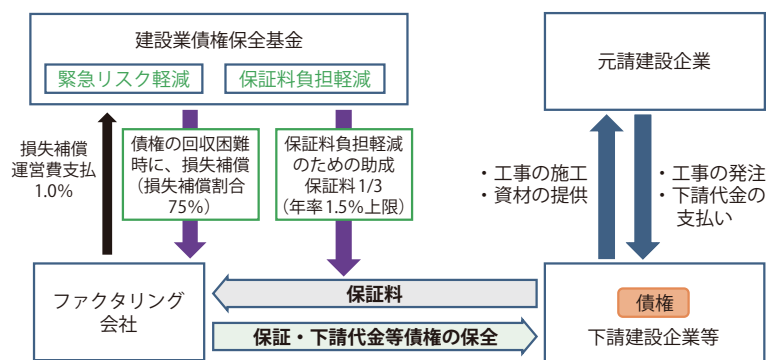
資料) 国土交通省

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10}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、令和3年度においても引き続き実施することとした。

図表 II-6-3-18 下請債権保全支援事業



資料) 国土交通省

③ 地域建設産業生産性向上・事業継続支援事業

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に限られる中での生産性向上が課題である。地域建設産業生産性向上・事業継続支援事業では、多能工化などの経営資源の効率的な活用、非接触化や省人化といった新技術導入による生産性向上及び企業活動の持続性確保を図るために、多能工化やICT活用、事業承継に係る現状や課題の把握、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たノウハウの横展開と普及啓発を実施した。

注10 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。

（６）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WEB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。

（７）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、令和元年度で約103万台であり、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。

（８）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。令和元年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では40件（仲裁4件、調停30件、あっせん6件）、都道府県建設工事紛争審査会では86件（仲裁20件、調停54件、あっせん12件）となっている。