

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

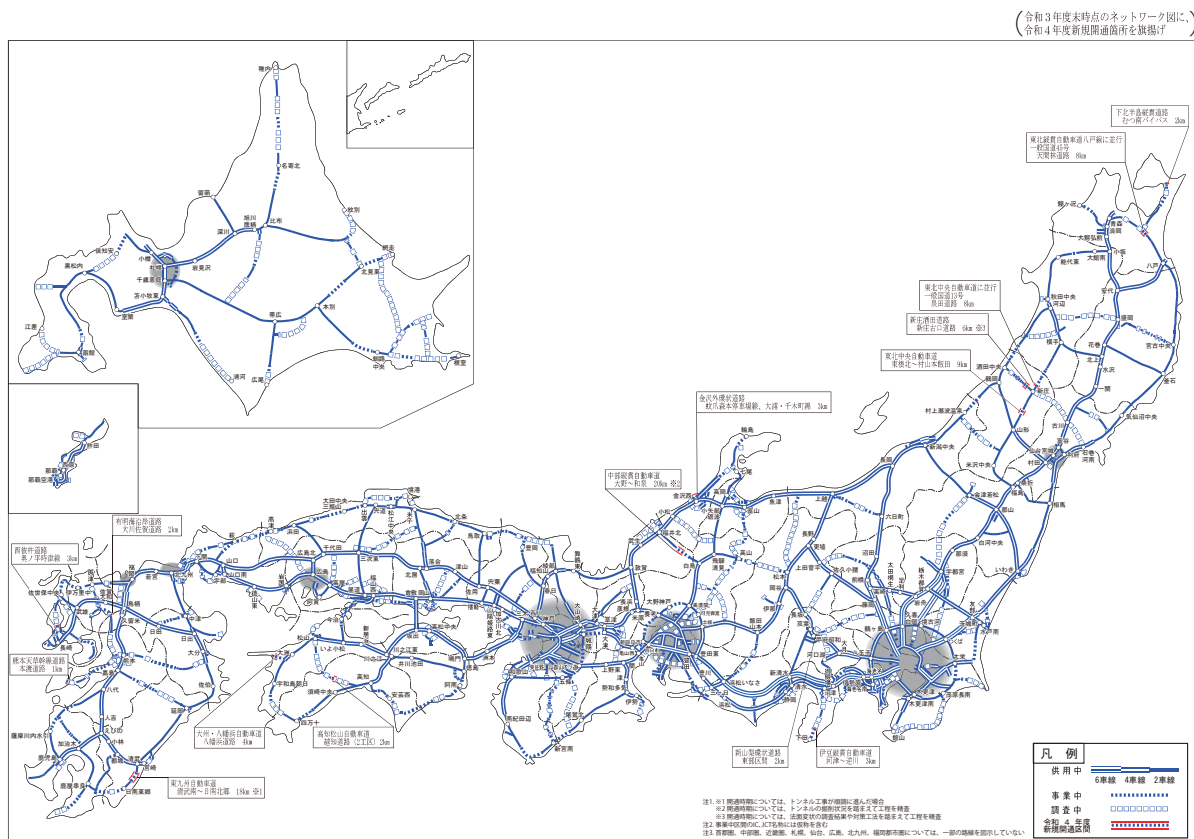
1 幹線道路ネットワークの整備

(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。

図表Ⅱ-6-1-1 災害に強い国幹線道路ネットワーク（高規格道路）の整備状況



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ETC 2.0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 ETC 2.0

ETC 2.0とは、全国の高速道路上に約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。

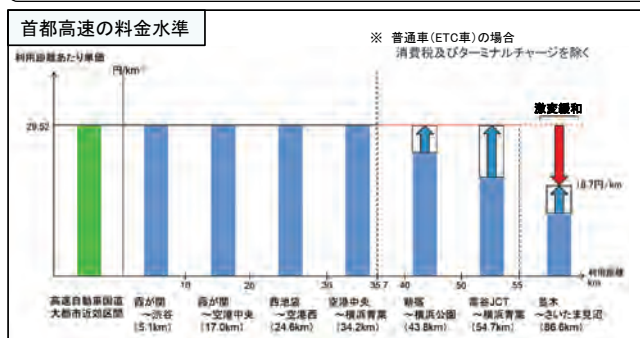
②賢い料金

平成28年4月に首都圏で、29年6月に近畿圏で、令和3年5月からは中京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。令和4年4月からさらに首都圏の高速道路料金を見直し、引き続き、効果を検証する。

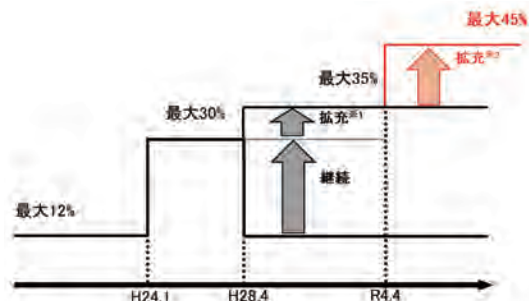
また、ETC 2.0搭載車を対象に高速道路外の休憩施設等へ一時退出しても、高速を降りずに利用した料金のままとする実験を全国23箇所で実施した。これにより、休憩施設の空白区間を解消し、良好な運転環境を実現する。

図表Ⅱ-6-1-2 首都圏の新たな高速道路料金

首都圏の新たな高速道路料金(令和4年4月導入)



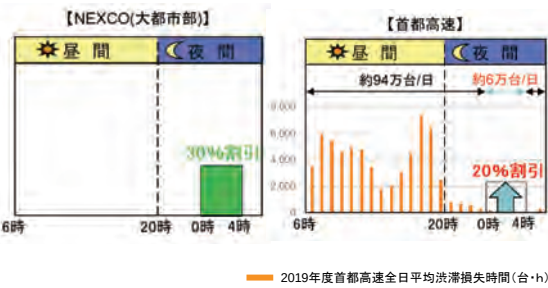
多頻度割引の拡充



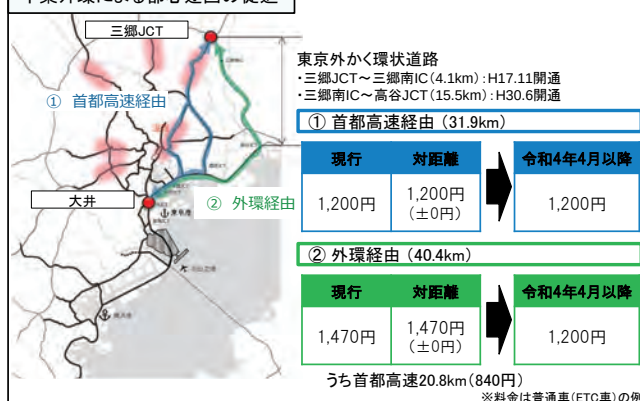
※1 中央環状線の内側を通過しない交通に限定

※2 拡充10%のうち、5%は中央環状線の内側を通過しない交通に限定

夜間割引の導入



千葉外環による都心迂回の促進



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、ETC 2.0 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 12 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 12 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、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開催し、必要な対策を検討・実施している。令和3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

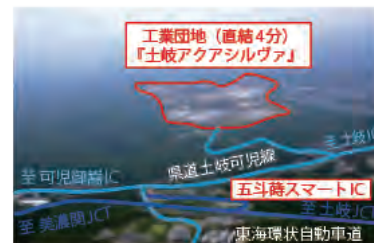
アセスメントの実施を求める運用を令和2年1月より開始した。

広域的に渋滞が発生している観光地において、ETC 2.0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社完売(平成28.3)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

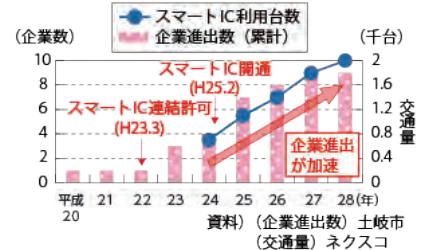


【進出企業(一例)】



資料) 国土交通省

企業進出数とスマートに利用台数



・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IC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。

現在建設中の九州新幹線(武雄温泉・長崎間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間)及び北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、着実に整備を進める。

未着工区間である北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については、環境影響評価の手続きを実施していくとともに、施工上の課題の検討を行っていく。

また、九州新幹線(西九州ルート)については、九州地域、西日本地域の未来にとってどのような整備のあり方が望ましいか議論を積み重ねることが重要と考えており、今後も関係者との協議を引き続き進める。

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年より、年末年始、ゴールデンウィーク、お盆時期において、始発から

【関連リンク】

ETC総合情報ポータルサイト 出典：一般財団法人 ITS サービス高度化機構
URL: <https://www.go-etc.jp/>

15時半頃に青函トンネルを走行する新幹線を対象として、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、210km/hでの走行を実施している。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7千万人を超える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。

（2）技術開発の促進

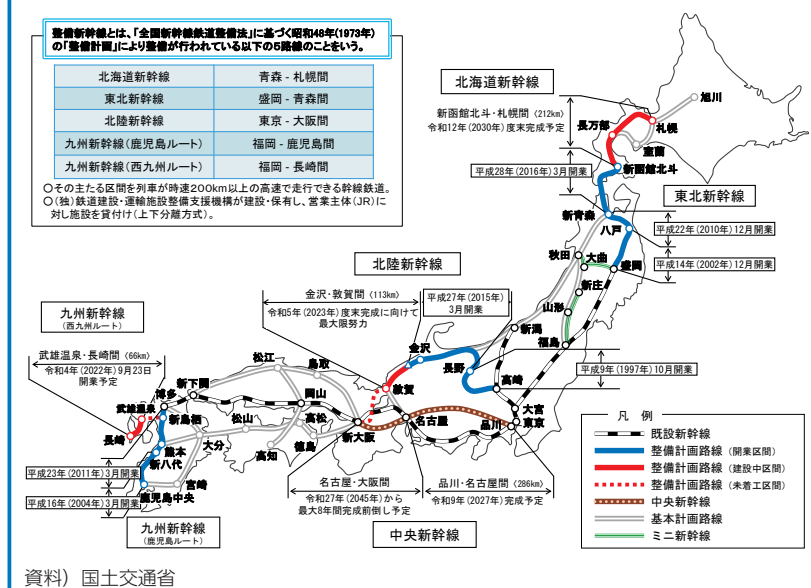
①超電導磁気浮上式鉄道（超電導リニア）

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。

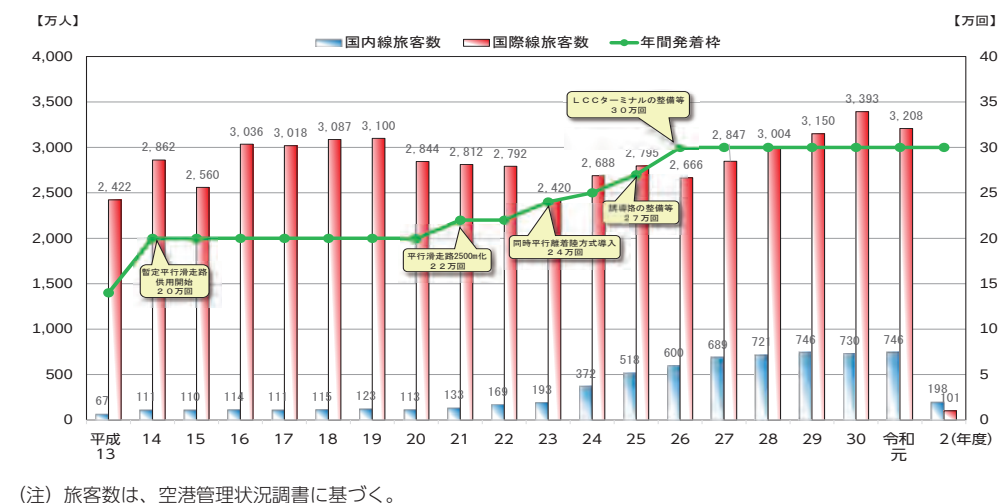
②軌間可変電車（フリーゲージトレイン）

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、技術開発を行う。

図表Ⅱ-6-1-4 全国の新幹線鉄道網の現状



図表Ⅱ-6-1-8 成田国際空港の旅客数・年間発着枠の推移



Ⅱ

第6章

競争力のある経済社会の構築

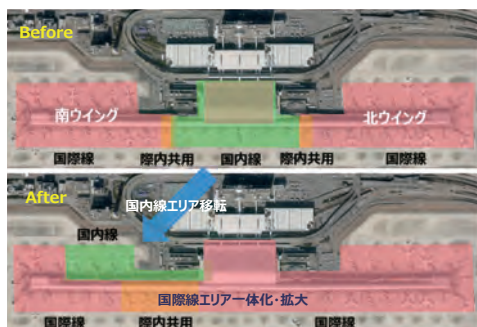
②関西国際空港・中部国際空港の機能強化

関西国際空港については運営権者において、民間の創意工夫を生かした機能強化が図られており、引き続き、国際線キャパシティを向上させるため第1ターミナルにおける国際線/国内線エリアの配置の見直しによる施設配置の再編等を含む第1ターミナル改修等による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

関西国際空港における第1ターミナル改修



資料) 関西エアポート (株) 発表資料より国土交通省作成

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



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、空港の利便性向上を図るため、国際線ターミナル地域再編事業に伴う、高架道路の延伸等を実施した。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、成田空港からの第三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、3年の国際旅客便数については、2年に引き続き、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。

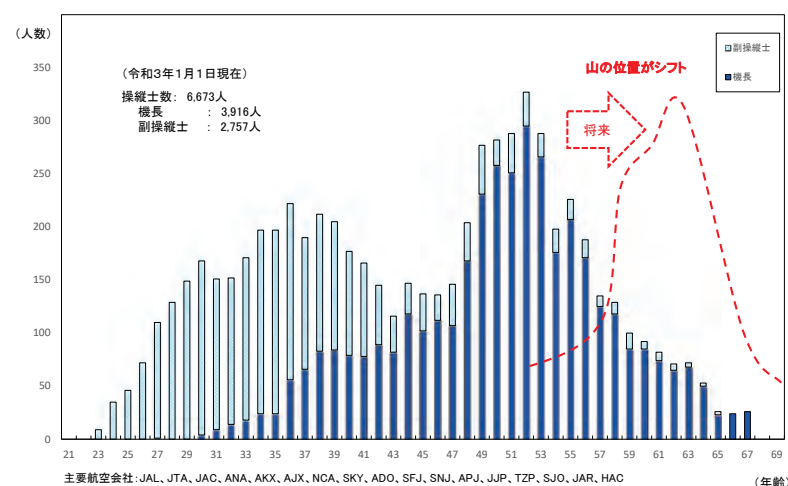
⑤航空機操縦士等の養成・確保

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。

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一時的に減退しているが、今後予想される航空需要の回復・増加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。

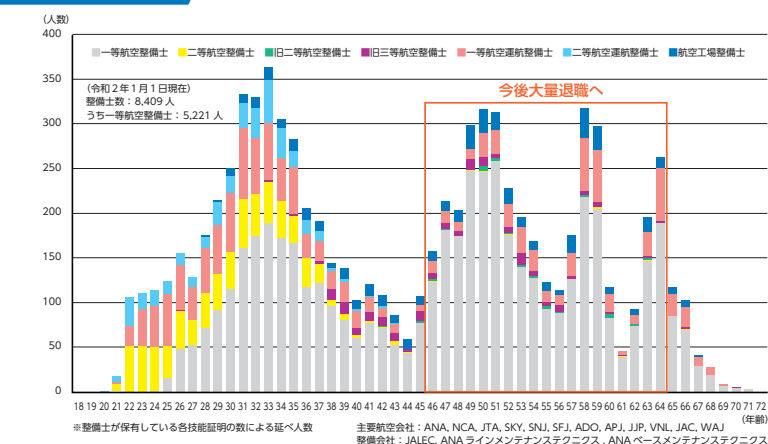
これらを踏まえ、複数の操縦士資格を一連の訓練で取得する手法の導入に向けた調査及びより合理的で利便性の高い学科試験方式への移行に向けた調査の実施を進めるほか、航空大学校における操縦士の着実な養成、新たな在留資格(特定技能)による航空機整備分野での外国人材の受け入れ、航空

図表Ⅱ-6-1-11 我が国主要航空会社の操縦士の年齢構成



出典) 国土交通省航空局 就労実態調査による

図表Ⅱ-6-1-12 我が国主要航空会社等の整備士の年齢構成



出典) 国土交通省航空局 就労実態調査による

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。

業界を志望する若年者の裾野拡大に向けたイベントの開催等に取り組む。

(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。

具体的には、国管理空港について、平成28年7月に仙台空港、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、2年6月より順次北海道内7空港（うち3空港は地方管理空港）、3年7月に広島空港の運営委託が開始された。

② LCCの持続的な成長に向けた取組み

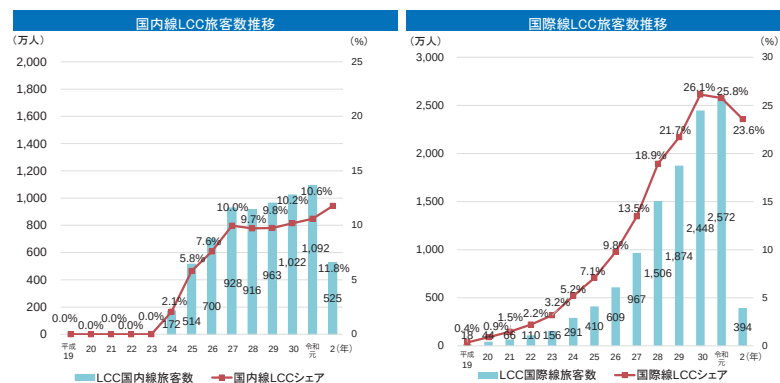
平成24年3月に本邦初となるLCCが就航した。以降、令和3年冬ダイヤ当初計画時点で、ピーチ・アビエーションは国内33路線、国際1路線、ジェットスター・ジャパンは国内17路線、国際3路線、スプリング・ジャパンは国内3路線、国際6路線、ジップエアは国際4路線へネットワークを展開している。

政府は、国内各地域における、LCCを含む国際線就航を通じた

訪日外国人旅行客の増大や国内観光の拡大等、新たな需要を創出するため「令和7年の地方空港における国際線就航都市数130都市」を目標とし、我が国及び各空港において様々な施策を行っている。

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・増便等への支援や旅客の受入環境高度化を推進している。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3年度は広島空港の運営委託を開始している。さらに、③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やターミナル地域の機能強化に係る整備を進めている。

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

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利用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、令和3年にビジネスジェット専用施設を一新し、出発と到着の動線を分離して利便性の向上を図った他、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同年、那覇空港、鹿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利用環境改善を着実に進めている。

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、令和12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重要である。

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、平成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・増便等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3年度取組みとしては、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36空港に計78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3年度においては、ASEAN 諸国の空港関係者向けに我が国の環境に配慮した省エネ等のエコエアポート技術の紹介を行っており（令和4年3月）、我が国の優れたエコエアポート技術の認知向上及び推進を図っている。

タイにおいては、スワンナプーム国際空港の GBAS（地上直接送信型衛星航法補強システム）導入事業の推進が引続き行われた。また、ウタパオ国際空港の運営企業に対して、成田国際空港(株)が新ターミナルの施設計画に関するアドバイザリー業務を実施した。

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、国際拠点空港等へのアクセス線の整備等に向けた取り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」を踏まえ、羽田空港と多方面とを結ぶ JR 東日本の羽田空港アクセス線について令和3年1月に鉄道事業許可を行ったことに続いて、羽田空港発着列車の増発のための京急空港線羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線（以下「京急空港線引上線」という。）について令和4年3月に鉄道施設の変更を認可した。また、羽田空港内においては、空港整備事業として、令和2年度に引き続き、京急空港線引上線及び羽田空港アクセス線の設計を進めるとともに、京急空港線引上線については、令和3年度から現地工事に着手した。そして、京浜急行電鉄品川駅において、線路の増設やホームドア設置、昇降施設の増設工事を進める等、空港アクセス乗換駅等の利便性向上やバリアフリー化の推進を図った。

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5年3月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した。

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（令和3年度～令和7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 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化

総合物流施策大綱の1つ目の柱として、「①物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流）」を掲げている。ここでは、新型コロナウイルス感染症の流行により、非接触・非対面型の物流への転換が喫緊に求められているところ、これまで生産性向上等の観点からその必要性が認識されながらもなかなか進捗してこなかった物流の機械化やデジタ

ル化、そしてそれらの前提となる物流標準化、すなわち、伝票やデータ、外装やパレットなど、物流を構成する各種要素の標準化を、時機を逸せず集中的に推進すべき機会と捉え、その推進を通じて物流分野におけるデジタルトランスフォーメーション（物流DX）の実現を目指していくこととしている。

（1）物流DXとその前提となる物流標準化の推進

物流DXやこれを通じた物流効率化の推進のためには、伝票・データ・外装サイズ・パレット等、物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化が極めて重要であるが、現在は個社最適や少数のグループに閉じた部分最適が主流であり、物流全体での標準化の実現には至っていない。国土交通省では、この物流標準化の実現に向け、経済産業省・農林水産省・物流団体と連携のもと、個社や業界、官民の垣根を越えて長期的視点でその課題や推進方策を議論・検討するため、令和3年6月から、「官民物流標準化懇談会」を設置・開催し、同年9月から懇談会の下でパレット分科会を開催して具体的な議論を進めている。

また、モーダルシフトや輸送網の集約など物流効率化の取組みと併せて、自動化・省人化に資する機器等を導入する取組みの支援を実施するほか、物流事業者における物流DXに関するニーズ、導入事例、効果・課題等を調査・整理し情報発信することにより、物流DXを推進していく。

さらに、発荷主・輸送事業者・着荷主等が連携計画を策定し、物流システムの標準化・共通化、AIやIoT等の新技術の導入により、サプライチェーン全体の効率化を図る取組みの支援を推進することにより、物流効率化に向けた相乗効果の発揮を目指す。

倉庫等の物流施設においては、庫内作業や荷待ちの削減等の労働力不足対策のみならず、エネルギー消費の削減にも資する自動化機器・システムの導入を支援する。

小型無人機（いわゆるドローン等）は、離島や山間部等における物流網の維持等の地域課題の解決手段として期待されていることから、無人航空機の導入等の支援により社会実装を推進している。

また、自動配送ロボットを活用した新たなサービスの実現に向けた実証実験や研究開発が進んでいる。

2 時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進

大綱の2つめの柱である、「②労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流）」については、生産年齢人口の減少や、令和6年4月に迫ったトラックドライバーへの時間外労働の上限規制の適用を踏まえ、トラックドライバーや船員の働き方改革や、労働生産性の改善に向けた革新的な取組みの推進等を図っていくこととしている。

（1）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

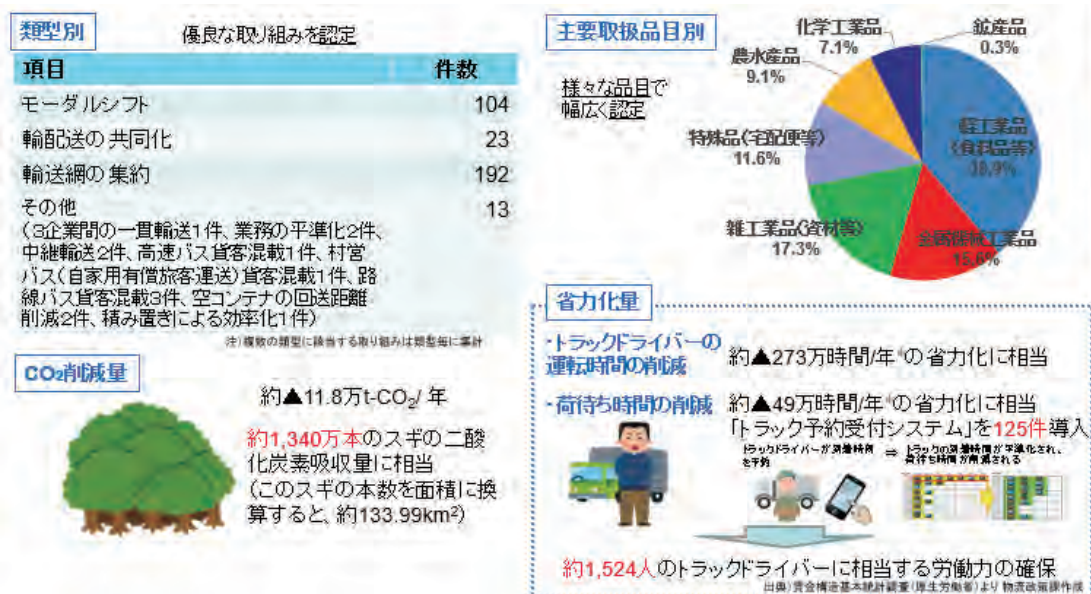
を推進している。

内航海運業については、令和3年5月に成立した「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」に基づき、労務管理責任者の選任制度の創設等により船員の労務管理の適正化を推進するとともに、オペレーターに対して船員の労働時間を考慮した適切な運航計画の作成を義務付けること等により、船員の働き方改革を推進した。

(2) 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312件（令和4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。また、我が国における物流のあるべき将来像を検討するため「フィジカルインターネット実現会議」を令和3年10月から開催し、令和4年3月に、令和22年までのロードマップを策定した。

図表Ⅱ-6-2-1 令和4年3月末までに認定した総合効率化計画の実績と効果



出典）林野庁HP計算式より国土交通省作成

【関連リンク】

「ホワイト物流」推進運動 URL : <https://white-logistics-movement.jp/>
 トラガール促進プロジェクト URL : <https://www.mlit.go.jp/jidosha/tragirl/>
 船員の働き方改革 URL : https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk4_000026.html
 「輝け！フネージュ★」プロジェクト URL : https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk5_000060.html

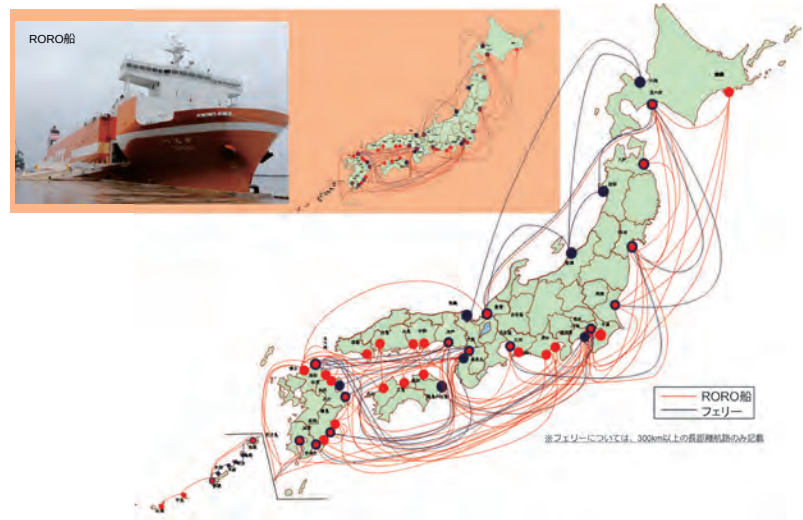


高速道路におけるトラックの後続車無人隊列走行技術を実現しました技術説明（再掲）
 URL : <https://www.youtube.com/watch?v=cdLg6QbErms>

(3) 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。

図表Ⅱ-6-2-2 我が国の中長距離フェリー・RORO 船の航路の状況



(4) 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3年3月末までに20都市、29箇所の流通業務市街地^{注2}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3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、平成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を進めている。

トラックドライバー不足が深刻化する中、再配達削減に向けては、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

注2 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

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、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みの構築・普及を推進するべく、令和2年度3次補正において非接触・非対面型のB to C配送モデルについて実証事業を通じた検証と、優良事例等の横展開を実施した。

小型無人機（いわゆるドローン等）は、離島や山間部等における物流網の維持や買物における不便を解消するなど、地域課題の解決手段として期待されている。令和2年度には「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」を創設し、令和3年度までの2箇年において、全国30地域の事業を採択するとともに、同年6月に公表した「ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドライン Ver.2.0」も活用しながらドローン物流の社会実装を推進した。

II

③ 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築

3つ目の柱である、「③強靱で持続可能な物流ネットワークの構築（強くてしなやかな物流）」においては、昨今激甚化・頻発化している自然災害や今般の新型コロナウイルス感染症の流行によるサプライチェーンの途絶などを踏まえ、物流ネットワークの強靱性・持続可能性の確保を喫緊の課題として捉えて、我が国産業の国際競争力強化などに資する物流ネットワークの構築のほか、脱炭素社会の実現という目標達成に向けた取組みを推進することとされている。

（1）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3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、3年7月2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、ETC 2.0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構築を実施した。

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した。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、ダブル連結トラックの確実な休憩機会確保を目的として、駐車予約システムの実証実験を令和3年4月から開始した。

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。

第6章

競争力のある経済社会の構築

(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3}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」、令和3年5月に「国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ中間とりまとめ」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」により、国内及び東南アジア等からの集貨のためのフィーダー航路網の充実等に取り組んだ。

「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。

「競争力強化」については、横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルにおいて、令和3年4月からMC4が本格供用し、水深16m～18m、岸壁総延長1,600mを有するMC1～4ターミナルを、2大アライアンスによる柔軟な一体的な利用が可能となった。また、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。さらに、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を創出する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組みを進めている。具体的には、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

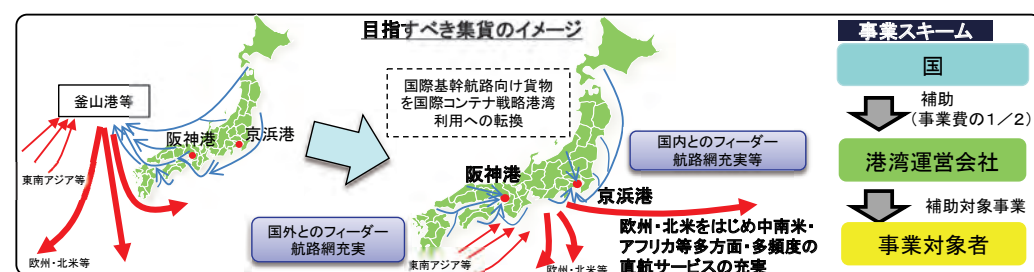
注3 穀物、鉄鉱石、石炭、油類、木材等のように、包装されずにそのまま船積みされる貨物の総称

助率1/3以内)により、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、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するとともに、更なる利用促進等を図るため、輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)等とのデータ連携について検討を行った。さらに、サイバーポートの動作性や利用効果を検証すること等を目的とする「Cyber Port 利用促進・運用効率化実証事業」を行った。今後、NACCS との連携機能を構築するとともに、他のシステムとの連携についての検討や利用者のニーズに応じた機能改善を実施する。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)については、4年度中の稼働を目指しシステムの設計検討ならびにシステム構築を進めている。また、5年度以降の港湾物流・港湾管理・港湾インフラの三分野一体運用を目指す。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」については、3年4月より横浜港での本格運用が開始され、また、3年8～9月には神戸港での試験運用を実施した。今後、各ターミナルの実情に応じた形でさらなる導入促進を図っていく。

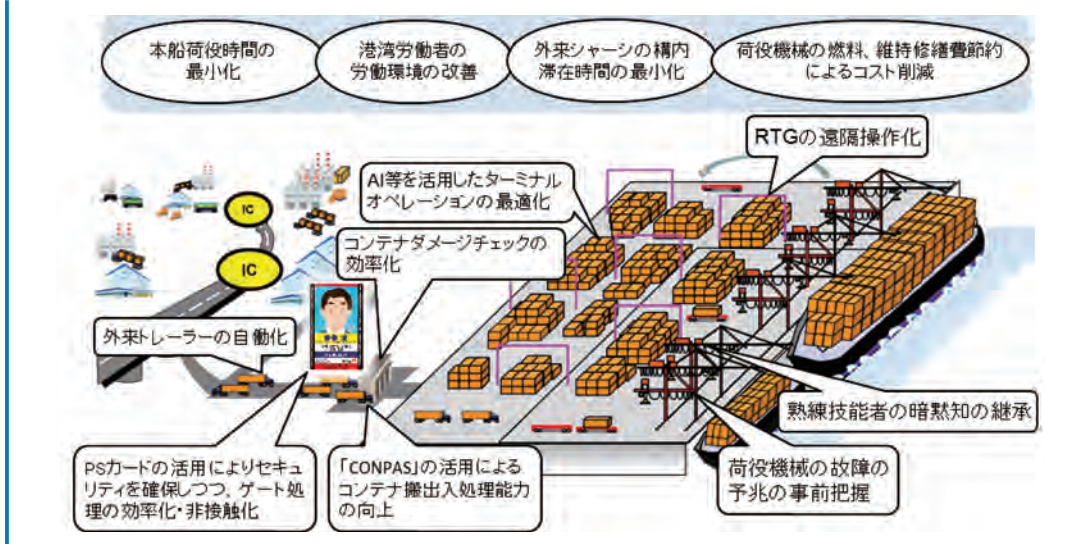
こうした中で、「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組みの成果として、京浜港(横浜港)においては、令和3年3月には日本に寄港するコンテナ船としては過去最大の船型である24,000 TEU 級船舶の寄港が実現している。

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。

図表Ⅱ-6-2-3 集貨施策(集貨事業スキーム)



図表Ⅱ-6-2-4 「ヒトを支援するAIターミナル」の実現



図表Ⅱ-6-2-5

大型船の入港



大型コンテナ船の寄港（横浜港）

②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である。

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国際バルク戦略港湾を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3年度は、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。

③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。

④国際・国内一体となった効率的な海上輸送ネットワークの構築

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、ふ頭再編による国際ターミナルと内貿ユニットロードターミナルの近接化、港湾と背後の道路等とのシームレスな接続、船舶大型化への対応等を推進している。さらに、企業によるサプライチェーンマネジメントの高度化・効率化に対応し、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4}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。

【関連リンク】

Cyber Port（サイバーポート）（再掲） URL：<https://www.cyber-port.net/>

注4 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

⑤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。

⑥国際海上コンテナ輸送の需給逼迫への対応

国際海上コンテナ輸送については、令和2年7月以降、アジア発北米向けのコンテナ荷動き量が大幅に増加したこと、北米西岸を中心とする港湾において貨物を運び出すトラックドライバーやシャーシ、倉庫の空きスペースが不足し、コンテナが港湾に滞留して発生した港湾混雑等によって、コンテナ船の洋上での滞船や慢性的な運航遅延が生じていること等により、世界的な需給の逼迫が発生し、その結果、海上運賃の高騰やスケジュールの乱れが生じている。

このため、国土交通省としては、令和3年2月に、荷主・物流事業者及び船社に対し、コンテナの早期引取・返却や輸送力の増強等、状況の改善に向けた協力を要請した。また、国土交通省は、令和3年4月及び令和4年1月に、船社・荷主団体等が一堂に会した情報共有会合を経済産業省、農林水産省と共同で開催するなど、現状や今後の見通し等に関して随時情報提供を行っている。

(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3年に1兆1,626億円となり、9年連続過去最高を更新し、少額貨物等を含む輸出額は1兆2,382億円となった。令和12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した取り組みを進めている。具体的には、日本式コールドチェーン物流サービスの国際標準化及びASEAN等への普及を推進するとともに、港湾・空港を活用した輸出をさらに促進するため、コールドチェーンを確保するための温度・衛生管理が可能な荷さばき施設の整備への支援等を行う。

(5) 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。

(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。

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、経営自立に向けた様々な支援を行ってきた。しかしながら、JR 北海道及び JR 四国については、地域の人口減少や他の交通手段の発達、低金利による経営安定基金の運用益の低下等に加え、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、その経営環境はより一層厳しさを増している。また、JR 貨物については、近年は経常黒字を計上しているものの、災害等の影響を受けやすいなど安定的な事業運営にはなお課題が残されている。

こうした背景を踏まえ、令和3年度以降も各社の経営状況に応じた適切な支援を講じ、各社の完全民営化に向けた経営自立を図っていくことを目的に、令和3年3月に「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律（令和3年法律第17号）」が可決・成立し、各社への支援の期限が延長された。これに基づき、令和3年度より、各社に対して経営安定基金の下支え、安全に資する設備投資や修繕費に対する助成金の交付、省力化・省人化に資する設備投資のための出資、DES（債務の株式化）など、経営自立に向けた支援を順次実施している。

（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年度から増加傾向である一方、輸出向けはその年の受注状況によって波がある。令和2年度の新造金額は2,286億円（1,784両）であった。生産金額の構成比は国内向け86.4%（1,974億円）、輸出向け13.6%（312億円）であり、前年度比は国内向け0.6%減少、輸出向け19.2%増加であった。

また、鉄道車両部品（動力発生装置、台車等）の生産金額は4,228億円（前年度比7.5%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1,308億円（前年度比6.0%減）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

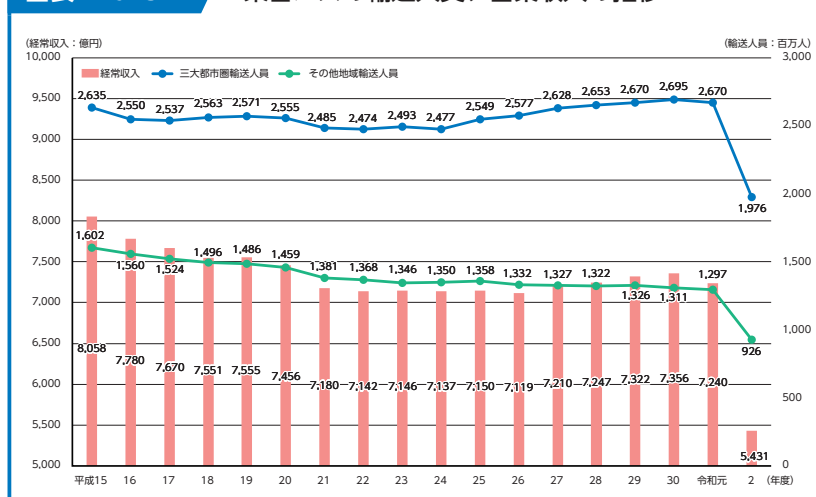
①乗合バス事業

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では若干の増加がみられ、地方部で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る減少がみられたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、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、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。他方で、安全コストが適切に反映された新運賃・料金制度の導入や訪日外国人旅行者の増加等により運送収入は増加に転じ、貸切バス事業を取り巻く環境は、改善しつつあったが、令和2年以降、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛

図表Ⅱ-6-3-1 乗合バスの輸送人員、営業収入の推移



等により運送需要が低下し、極めて厳しい経営状況が続いている。

③タクシー事業

タクシー事業については、運転者の労働条件の改善やタクシーのサービス水準の向上等を実現するため、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」が、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（3地域）及び準特定地域（152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3年12月末現在、自動車運転代行業者は8,106名となっている。国土交通省では、平成24年3月に警察庁と連携した

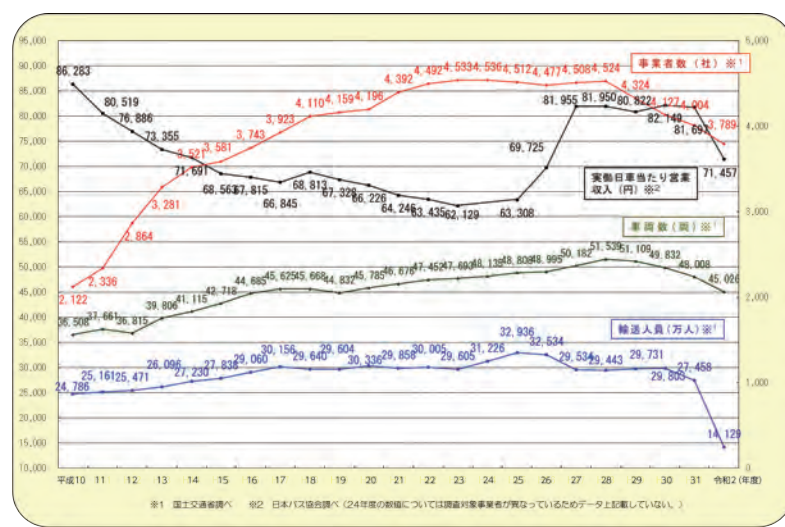
「安全・安心な利用に向けた自動車運転代行業の更なる健全化対策」を策定し、さらに28年3月に国土交通省において「自動車運転代行業における適正な業務運営に向けた「利用者保護」に関する諸課題への対策」を策定し、各種の施策を推進しているところである。

（3）貨物自動車運送事業（トラック事業）

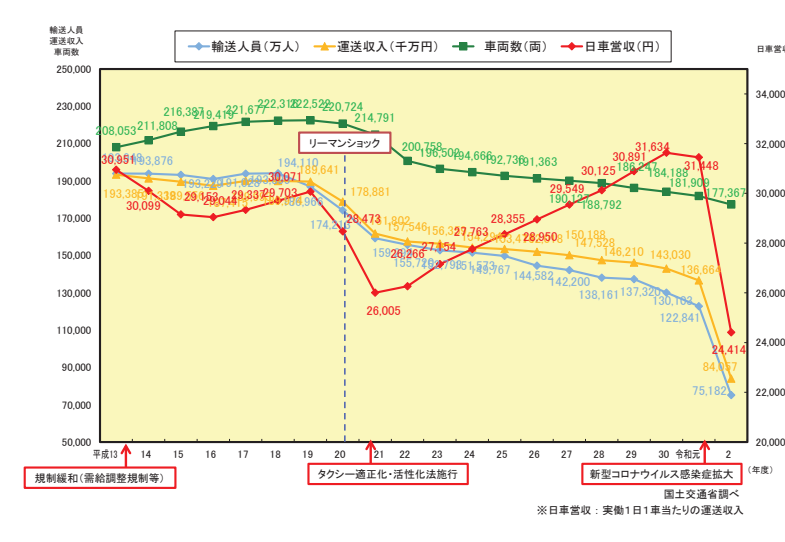
トラック事業者数は長期にわたり増加していたが、平成20年度以降は約62,000名とほぼ横ばいで推移している。

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、平成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対して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みを推進している。

図表Ⅱ-6-3-2 貸切バス事業の概況



図表Ⅱ-6-3-3 タクシー事業の現状（法人事業者データ）



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みを推進する。

(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。

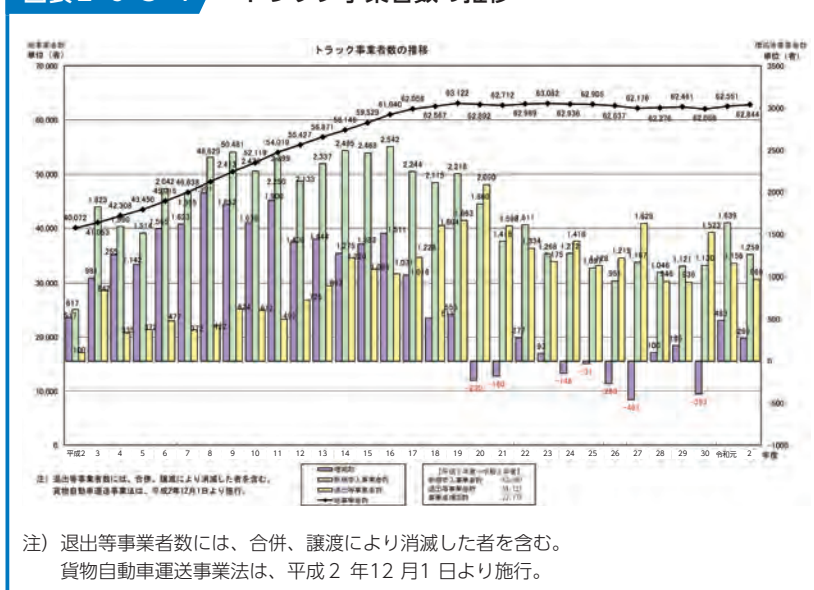
(ii) 荷主対策の深度化：

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



(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、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」等に基づき、関係省庁と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・若者への自動車整備士の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。

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 (令和2年度)	27万人 (令和2年度)	85万人 (令和3年)	40万人 (令和3年)	—
女性比率	2.2% (令和2年度)	4.0% (令和2年度)	3.6% (令和3年)	1.7% (令和3年)	44.7% (令和3年)
平均年齢	53.0歳 (令和3年)	60.7歳 (令和3年)	48.6歳 (令和3年)	46.4歳 (令和3年)	43.4歳 (令和3年)
労働時間	186時間 (令和3年)	176時間 (令和3年)	209時間 (令和3年)	183時間 (令和3年)	176時間 (令和3年)
年間所得額	404万円 (令和3年)	280万円 (令和3年)	446万円 (令和3年)	454万円 (令和3年)	489万円 (令和3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
所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

注4：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値

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。
きまって支給する現金給与額は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、精進手当、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は調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、（一社）日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

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39.8%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。

こうした海事産業において、造船、海運、船員の各分野が様々な課題に直面している。

地方の経済・雇用を支える造船業は、世界単一市場であり、中国・韓国と厳しい受注競争を行っているほか、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による新造船商談の停滞等、かつてない危機的経営

状況に陥っていた。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必要である。また、海運業に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ほか、環境性能等に優れた高性能・高品質な船舶の導入等による外航海運業の競争力強化が不可欠である。

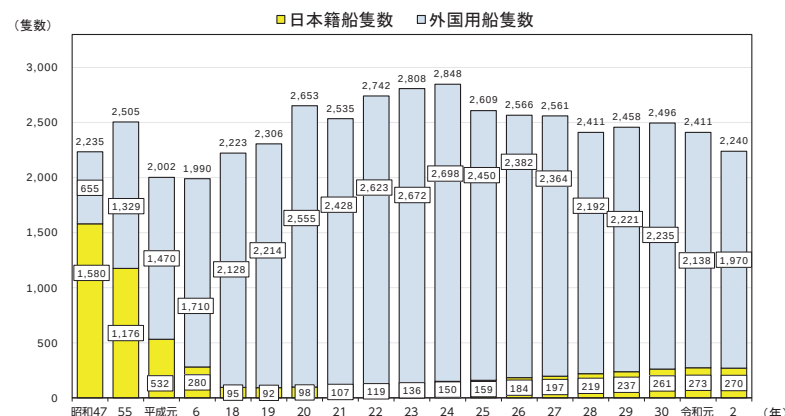
内航海運業においては、若手船員の定着が課題であり、人材を持続的に確保できる環境整備や経営力の向上を図るため、船員の働き方改革を進めるとともに、取引環境の改善と生産性向上を促すことが必要である。

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ため、「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」を国会に提出し、令和3年5月に成立した。

具体的には、造船業・船用工業の事業基盤強化のため、造船・船用事業者が生産性向上や事業再編等に取り組む「事業基盤強化計画」^{注5} 認定制度を令和3年8月に施行し、これまでに14件（28社）の認定をした。これにより、認定事業者に対し、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。同時に、海運業の競争力強化を図るため、事業基盤強化計画の認定を受けた造船事業者が建造し、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「特定船舶導入計画」^{注5} に対しても国土交通大臣による認定制度を創設し、これまでに4件の認定をした。また、認定事業について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。

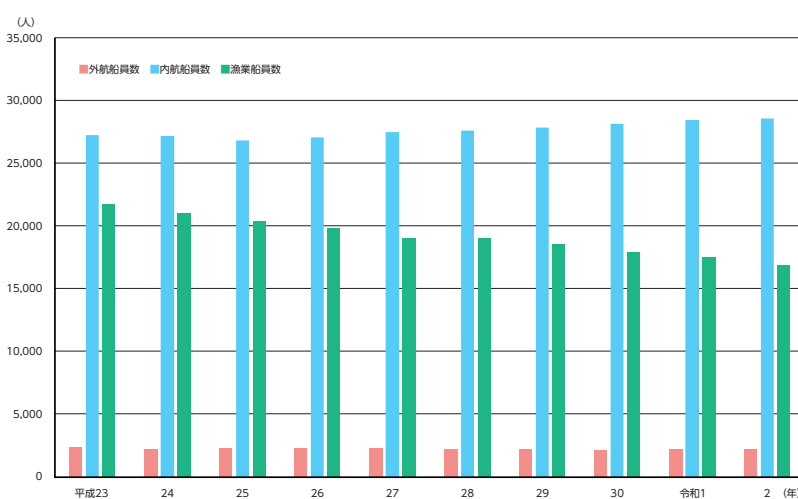
加えて、令和3年11月にはデジタル技術やデータの利活用を促進するため、船舶検査の合理化制

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

図表Ⅱ-6-3-7 日本人船員数の推移



資料) 国土交通省

注5 事業基盤強化計画・特定船舶導入計画に関するウェブサイト
https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk5_000068.html

度が施行され、令和4年4月からは、船員の働き方改革を進めるため、労務管理責任者の選任制度等を創設し、併せて、内航海運の取引環境の改善と生産性向上のため、契約の書面交付を義務化するとともに、荷主勧告・公表制度や船舶管理業の登録制度を創設した。

これらの取組みを通じて、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、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、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。

(2) 造船・船用工業

①造船・船用工業の現状

我が国は、前述したように、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おり、そのうちの我が国造船業・船用工業は、我が国海運業及び経済安全保障を支えている。加えて、地域経済・雇用に貢献しており、さらに、艦艇・巡視船を全て国内で建造・修繕しており、我が国の安全保障を支える非常に重要な産業である。

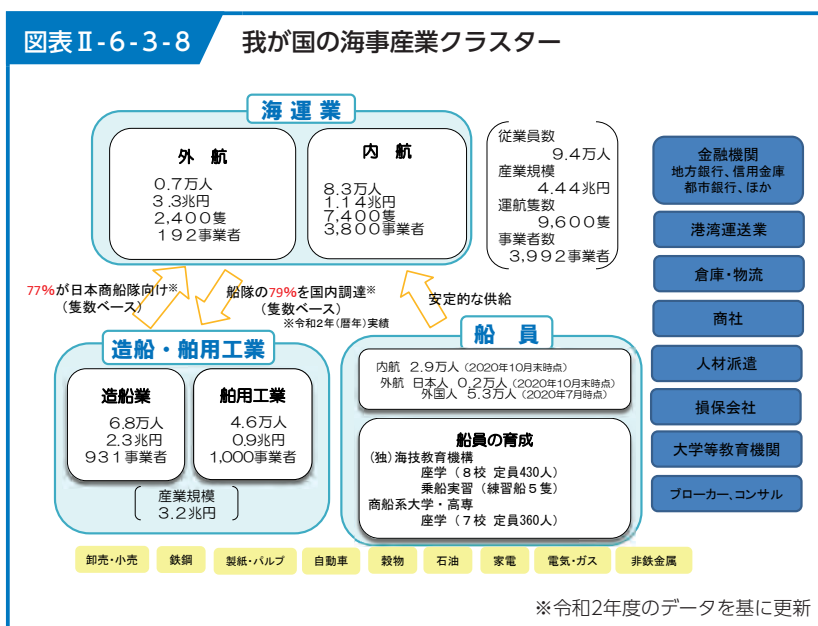
しかし、船舶は世界単一市場の製品であり、我が国造船業

は、非常に厳しい国際競争に加え、新型コロナウイルス感染症の世界的な流行は、国際的な人流・物流、新造船商談の停滞を引き起こしており、我が国造船業の手持工事量は危機的な状況まで落込んでいた。足元では、一定の回復を示している一方、鋼材価格の高騰などにより採算性に課題が生じているほか、依然として世界的な供給能力過剰状態にあり、今後も厳しい国際競争が続くことが予想される。このような中、我が国造船業・船用工業が基幹産業として持続的に発展するためには、省エネ性能等の性能や品質などの強みを生かしながら、社会的要請や海運のニーズにいち早く対応する必要がある。

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、前述の海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画等の支援措置と併せて、船舶産業全体の生産性向上、国際競争力強化のため、造船事業者間の連携・協業や造船・船用業界の垣根を越えたサプライチェーン全体での造船プロセスの最適化を推進する。また、デジタル化等により、船舶の開発・設計、建造から運航・メンテナンスまでの船舶のライフサイクル全体を効率化する「DX造船所」へとビジネスモデルの転換を促すため、造船所における実証を支援していく。

我が国の造船業が発展していくためには、現場で船づくりを支える技能者と、技術開発や設計を支える技術者の確保・育成も重要である。技能者の育成については、国、地方自治体、日本財団、日本海事協会等が設立・運営支援を行った造船技能研修センターを活用して造船会社が共同で研修を行っ



ている。技術者の育成については、大学等の教員と造船所が連携した円滑なインターンシップ実施のためのガイダンスの作成や、海洋開発分野における教育カリキュラムや教材等の開発に取り組んできた。令和4年度からは「船舶工学」を新たに盛り込んだ新高等学校指導要領が実施されたところ、引き続き産学官連携の取組みを後押ししていく。加えて、現場を支える技能者の安定的な確保に向け、令和元年度から「特定技能制度」による特定技能1号の在留資格での外国人材の受入れが開始さ

れている。令和4年度からは熟練技能者として特定技能2号の在留資格に切り替える方も出てくるものと見込まれるところ、引き続き外国人材の適正な受入れを進め、日本人材との共生を実現する。

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、供給能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 紛争解決手続に基づき、本問題の解決が図られるよう取り組んでいる。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や各国公的支援措置の通報制度の強化に関する議論を行っている。引き続き、造船市場を歪曲する公的支援の是正・阻止に向けた取組み等を推進し、公正な競争条件の確保に努める。

(3) 海上輸送産業

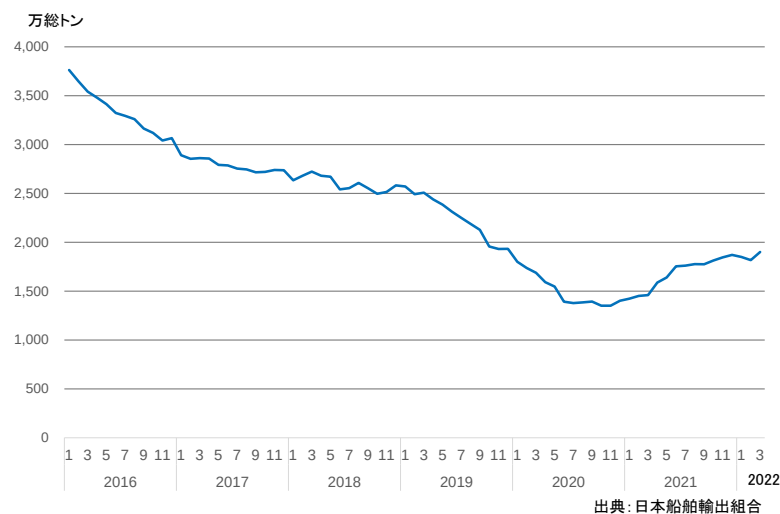
① 外航海運

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6}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

図表Ⅱ-6-3-9 我が国造船業の手持ち工事量の推移



資料) 日本船舶輸出組合資料より国土交通省作成

注6 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。

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。

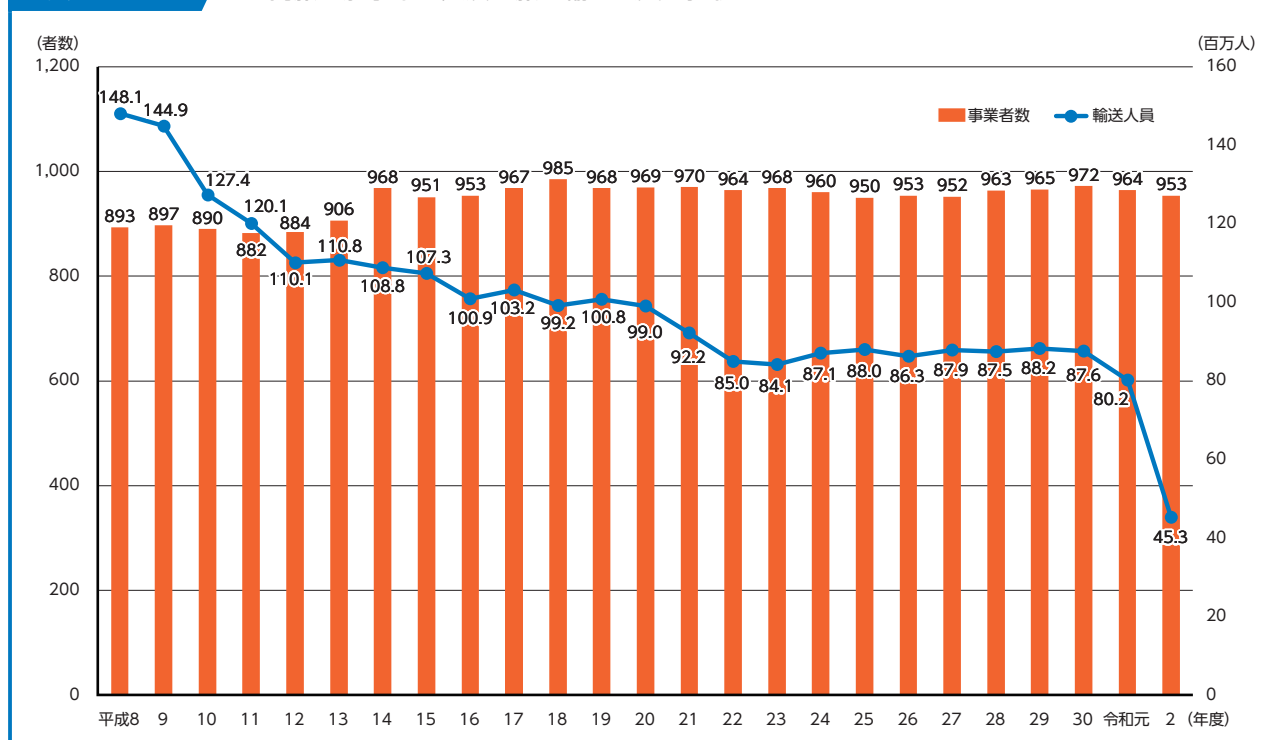
②国内旅客船事業

令和2年度の国内旅客船事業の輸送需要は45.3百万人（前年度比43.5%減）と、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等を受け大幅に減少しており、燃油価格高騰も相まって、経営環境は大変厳しい状況にある。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、独立行政法人鉄道・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、平成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、4年4月には令和3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。

図表Ⅱ-6-3-10 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2年度の内航海運の輸送量は1,538億トンキロであり、国内物流の約4割を担っている。内航海運は、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。また、内航船舶については、船齢が法定耐用年数（14年）以上の船舶が全体の約7割を占めているものの、平成のバブル期に大量建造した船舶の撤退等により、船齢構成は徐々に平準化が見込まれる。一方で、船員は従前に比して30歳未満の割合が増加傾向であるものの、若手船員の定着率の向上が課題となっている。

令和3年8月には内航海運暫定措置事業が終了し、約50年続いた船舶の供給に関する規制が解除されたことで、今後、代替建造の促進や事業者間の競争促進等、業界の活性化が期待される場所である。このように、事業環境が大きく変化する中でも、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、令和4年4月より施行された改正内航海運業法において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」等を創設した。

また、内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドラインや、荷主業界と内航海運業界との意見交換の場である「安定・効率輸送協議会」の開催を通じて、取引環境の改善や内航海運の生産性向上等を図ることとしている。

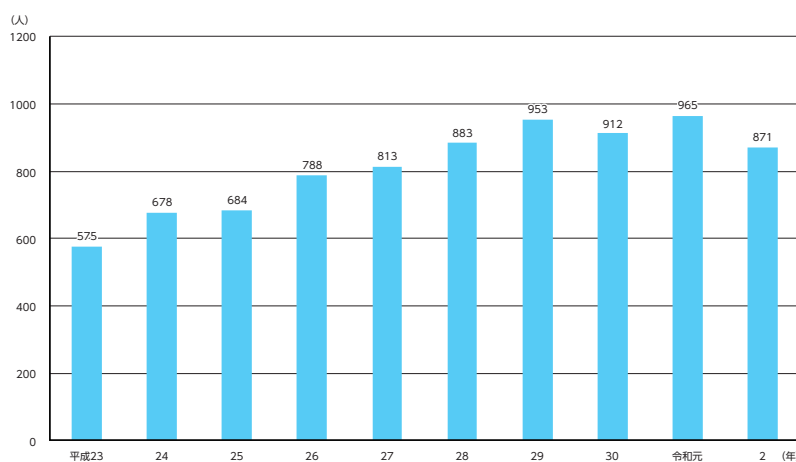
④港湾運送事業

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858者（前年度より1者減）となっている。また、令和2年度の船舶積卸量は、全国で約12億9,640万トン（前年度比9.1%減）となっている。

（4）船員

船員の確保、育成は我が国経済の発展や国民生活の維持・向上に必要な不可欠であり、様々な取り組みを行っている。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、若手船員の確保に向けた取り組みを行っており、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。

図表Ⅱ-6-3-11 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/>

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であることから、令和3年5月に成立した「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」に基づき、労務管理責任者の選任制度の創設等により船員の労務管理の適正化を推進するなど船員の働き方改革の実現に取り組んでいる。

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立行政法人海技教育機構（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。

（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、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少なく、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り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の普及促進や洋上風力関係作業員輸送船の国産化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

海洋立国である我が国において、国民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は、安定的な海上輸送及びそれを支える人材の確保のために重要な取り組みである。このため、国土交通省は、海事関連団体等と連携して、海事振興事業及び海洋教育事業を全国で展開しており、令和3年度には、主に以下の事業を実施した。

【海事振興事業】

令和3年度の「海の日」中央行事は、新型コロナウイルスの感染状況を踏まえ、船舶の一般公開等のイベントに代えて、オンラインイベント「海の日プロジェクト2021」を開催し、本田望結・紗来姉妹が様々な海事関連施設を巡りながら「海の日」の意義や海事産業の重要性、ボートレジャーの楽しさを学ぶ「海の日動画」をはじめ、多様なWEBコンテンツを公開した。また、「C to Sea プロジェクト」では、海事産業の現場取材などのオリジナルYouTube動画を公開するとともに、関係団体や事業者、インフルエンサーと連携し、「海の絶景」を切り口とした海事観光プロモーションを実施した。

【海洋教育事業】

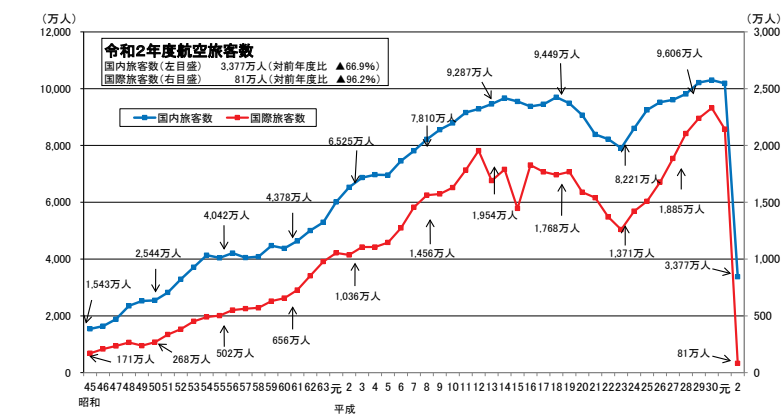
海洋教育事業では、平成29年3月改訂の小中学校の学習指導要領に基づき、令和2年4月から小学校（中学校は同3年4月から）において海事産業の重要性等が盛り込まれた授業が開始されたことから、新しい学習指導要領に対応して作成した「海洋教育プログラム（学習指導案）」の全国小学校教員への周知を行うとともに、教員により授業の補完、児童生徒の自宅学習に対応するため同プログ

ラムに応じたウェブ授業動画の作成・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、前々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2年度の国内旅客は3,377万人（前年度比66.9%減）と、国際旅客は81万人（前年度比約96.2%減）となり、いずれ

図表Ⅱ-6-3-12 航空旅客数の推移（本邦社）



資料) 国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

も比較的新型コロナウイルス感染症の影響が軽微であった前年度から著しく減少した。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年冬ダイヤ当初計画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33路線、国際1路線、ジェットスター・ジャパンは国内17路線、国際3路線、スプリング・ジャパンは国内3路線、国際6路線、ジップエアは国際線4路線に就航している。我が国の令和2年の本邦LCCの旅客数シェアは、国内線で11.2%、国際線で23.6%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7}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

倉庫業は、物流の結節点として生産者と消費者を結ぶ中核的な役割を担っている。近年、コロナ禍による電子商取引市場規模の拡大や物流施設の郊外への立地の増加等により、物流分野における労働力不足が深刻化しているため、省人化・自動化機器の導入支援策を講じることにより、庫内作業の効

注7 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

率化や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3.3%、法人数の12.4%（令和2年度）を占める重要な産業の1つである。令和4年地価公示（令和4年1月1日時点）によると、全国の地価動向は、全用途平均・住宅地・商業地のいずれも2年ぶりに上昇に転じた。景況感の改善を背景に、住宅地では、低金利環境の継続、住宅取得支援施策等による下支えの効果もあり、住宅需要は回復し、地価は上昇に転じており、商業地では、都心近郊部において、店舗やマンション用地に対する需要が高まり、上昇に転じた地点が多く見られる。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3年度の成約件数が18.6万件（前年度比0.8%減）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2年度末において127,215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、2年度の監督処分件数は161件（免許取消122件、業務停止19件、指示20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、令和2年度末において1,957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、「賃貸住宅の管理業務等の適正化に関する法律」に基づき、マスターリース契約を巡るトラブルの未然防止を図るため、マスターリース契約のルールについて、建設・不動産などの関係業界や賃貸住宅のオーナーの方々への周知を徹底するとともに、賃貸住宅の適正な管理を図るため、令和3年6月に施行された賃貸住宅管理業登録制度について、適切な運用を通じて賃貸住宅管理業の適正な運営の確保に努めている。

(3) 市場の活性化のための環境整備

①不動産投資市場の現状

我が国における不動産の資産額は、令和2年末現在で約2,838兆円となっている^{注8}。

国土交通省では、令和12年頃にリート等^{注9}の資産総額を約40兆円にするという目標を新たに設定したところ、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4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21.5兆円、私募リートと不動産特定共同事業と併せて約26.9兆円^{注10}となっている。

Jリート市場全体の値動きを示す東証REIT指数は、令和2年11月から上昇傾向であり、令和3年6月には2,100ポイント台まで回復したが、米金利上昇への警戒感や新型コロナウイルス感染症の再拡大等による投資家心理の悪化やロシアによるウクライナ侵略が影響し、令和4年2月末には1,800ポイント台まで下落した。そこからウクライナ情勢についての改善期待や米金融政策に係る警戒感の後退から、同年3月末には2,000ポイント台まで回復した。

また、Jリートにおける令和3年の1年間における資産取得額は、約1.6兆円となった。

②不動産特定共同事業の推進

不動産特定共同事業の意義・活用のメリットや好事例、成功のポイントをまとめた「不動産特定共同事業（FTK）の利活用促進ハンドブック」を作成・周知した。

また、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・遊休不動産の再生の推進に向けた取組みを実施した。

③ESG投資等による良好な不動産の形成促進

我が国不動産へのESG投資を促進するため、不動産のE（環境課題）分野についてTCFD対応ガイダンスの周知を行うとともに、S（社会課題）分野における評価項目等を検討する有識者会議を開催し、中間とりまとめを行った。

また、環境不動産等の良質な不動産の形成を促進するため、耐震・環境不動産形成促進事業においては、令和3年度には約100億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、不動産取引の円滑化・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、国土交通省ホームページ（土地総合情報システム）で、取引された不動産の所在、面積、価格等を四半期ごとに公表している（令和4年3月末現在の提供件数は、約457万件）。

注8 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9 Jリート、私募リート、不動産特定共同事業

注10 不動産特定共同事業については、令和2年度末時点の数値を使用

(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)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に係る動向を指数化した「既存住宅販売量指数」の公表(試験運用)を開始した。

(エ) 法人取引量指数

令和4年3月より、建物の売買を原因とした所有権移転登記件数をもとに、法人が購入した既存建物の取引量に係る動向を指数化した「法人取引量指数」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、地方公共団体が把握・提供している空き家・空き地の情報について、横断的に簡単に検索することを可能とする「全国版空き家・空き地バンク」の活用促進を通じて、空き家等に係るマッチング機能の強化を図っている。加えて、不動産売買取引におけるオンラインによる重要事項説明の本格運用を開始するとともに、「デジタル社会の形成を図るための関係法律の整備に関する法律」により改正される宅地建物取引業法の令和4年5月までの施行に向け、書面の電磁的方法による交付に係る社会実験を引き続き実施し、オンラインでの不動産取引実現に向けた環境整備を推進した。

⑥土地税制の活用

景気回復に万全を期すため、土地に係る固定資産税及び都市計画税の負担調整措置について、激変緩和の観点から、令和4年度に限り、商業地等における課税標準額の上昇幅を評価額の2.5%(現行：5%)とする。

このほか、所有者不明土地法に基づく地域福利増進事業に係る特例措置の対象事業等の拡充や、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の適用期間の延長といった措置を講じた。

図表Ⅱ-6-3-13 土地総合情報システム



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。

コラム
Column幸せなくらしの場の「共創」に向けて
～「ひと」と「くらし」の未来研究会～

コロナ禍を経て人々の生活様式が大きく変化する中、居心地がよい「くらし」を実現するには、各地の「ひと」と「くらし」に関わるあらゆる産業が連携し「共創」することで、幸せなくらしの場を生み出していく必要があります。

そこで国土交通省では『「ひと」と「くらし」の未来研究会』を立ち上げ、住民と各種産業が幸せなくらしの場の「共創」に取り組む先行事例を調査しました。そし

て、各地域に住まい、集う「ひと」と、人々の「くらし」の舞台である地域の両面に接点を持つ不動産業者・不動産管理業者が、幸せなくらしの場の創出に重要な役割を果たすことを確認しました。

今後も先行事例の認知度向上を図りつつ、不動産業者・不動産管理業者の「共創」への参画を促し、幸せなくらしの場づくりを全国に広げてまいります。

高円寺アパートメント（東京都杉並区）



資料）まめくらし

スタッフが住み込みで住人との関係性を育み、住人が住まいに愛着をもち、暮らしがより楽しくなるよう賃貸住宅を運営。

ハラッパ団地（埼玉県草加市）



資料）（株）アミックス

団地をリノベーションし、カフェや保育園を併設するなど、家族一人ひとりが「自分」らしく過ごせる空間を実現。

【関連 URL】

「ひと」と「くらし」の未来研究会 ホームページ（研究会の資料や録画等を公開しています。）

URL : https://www.mlit.go.jp/tochi_fudousan_kensetsugyo/miraiken.html

「ひと」と「くらし」の未来研究会（Season 1）ダイジェスト動画（研究会の様子をダイジェストでご覧いただけます。）

URL : <https://youtu.be/AOGDFf-ud4E>

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

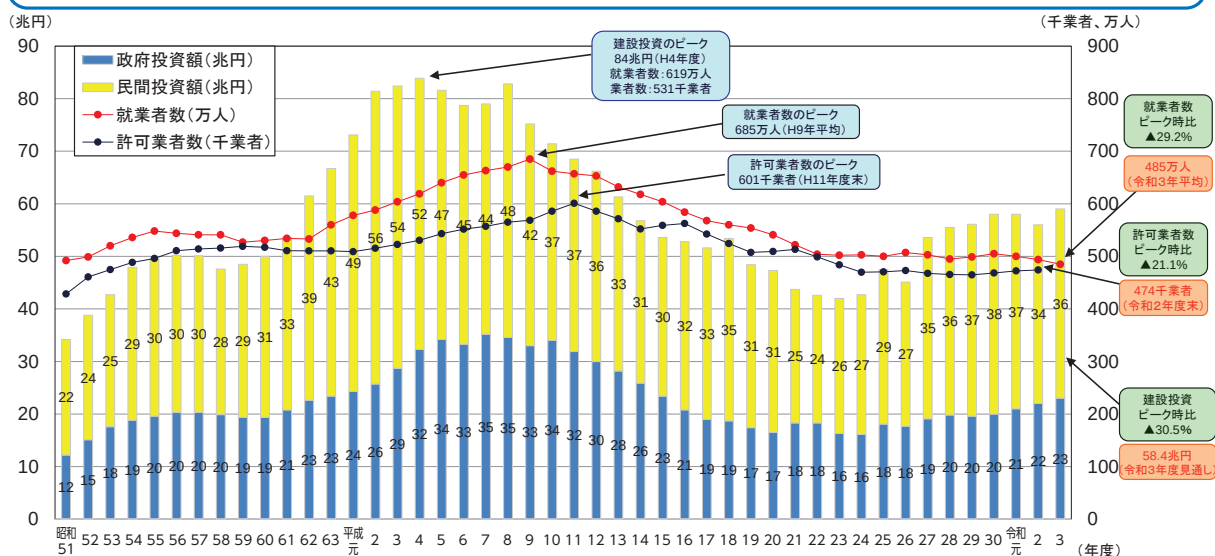
改革の推進、生産性向上、処遇改善等を推進するための取組みを進めていく必要がある。

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-6-3-14のとおりである。

図表Ⅱ-6-3-14 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3年度は約58.4兆円となる見通し（ピーク時から約31%減）。
- 建設業者数（令和2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3年平均）は485万人で、ピーク時（平成9年平均）から約29%減。



Ⅱ

第6章

競争力のある経済社会の構築

（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、賃金引き上げに向けた取組み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、近年の ICT 技術の向上等を踏まえた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

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。

また、将来的に生産性向上や国内人材確保の取組み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2,249人（令和3年12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4,871人（令和3年12月末時点）が在留しており、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れ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するとともに、更なる処遇改善などのメリットを技能労働者が実感できる環境づくりを目指す。また、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みの促進を図る。

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た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、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・徹底を図るとともに、能力評価を技能労働者の手当につなげるなどの個々の元請建設企業の取組みについて水平展開を行う。

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。

【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/>
建設産業女性定着支援 WEB URL : <https://www.kensetsu-kikin.jp/woman/>

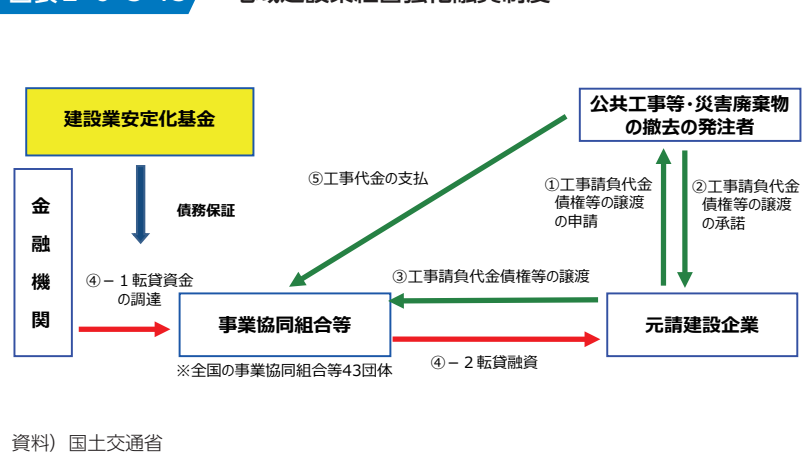
(5) 建設企業の支援施策

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-6-3-15 地域建設業経営強化融資制度

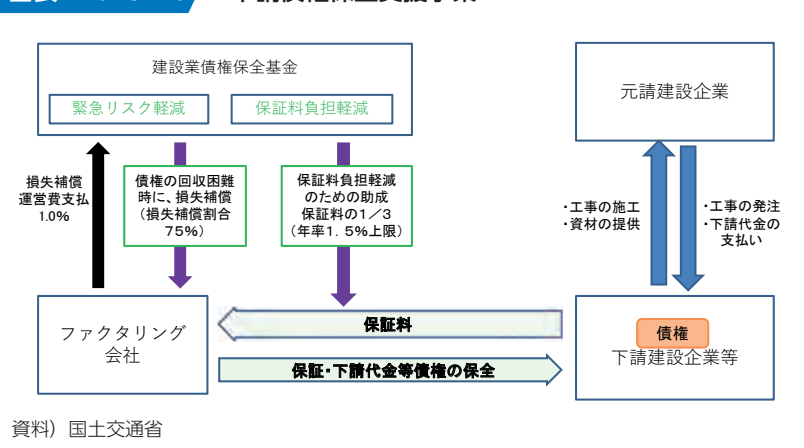


② 下請債権保全支援事業

下請債権保全支援事業は、ファクタリング会社^{注11}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4年度においても引き続き実施することとした。

図表 II-6-3-16 下請債権保全支援事業



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が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、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、ICT技術活用や事業承継に係る現状・課題の把握、専門家によるコンサルティングのほか、事例集等を通じたノウハウの横展開と普及啓発を実施した。

注11 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、ICT建設機械の普及が必要であり、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2年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では32件（仲裁6件、調停22件、あっせん4件）、都道府県建設工事紛争審査会では89件（仲裁21件、調停52件、あっせん16件）である。