第5章　競争力のある経済社会の構築

第1節　交通ネットワークの整備

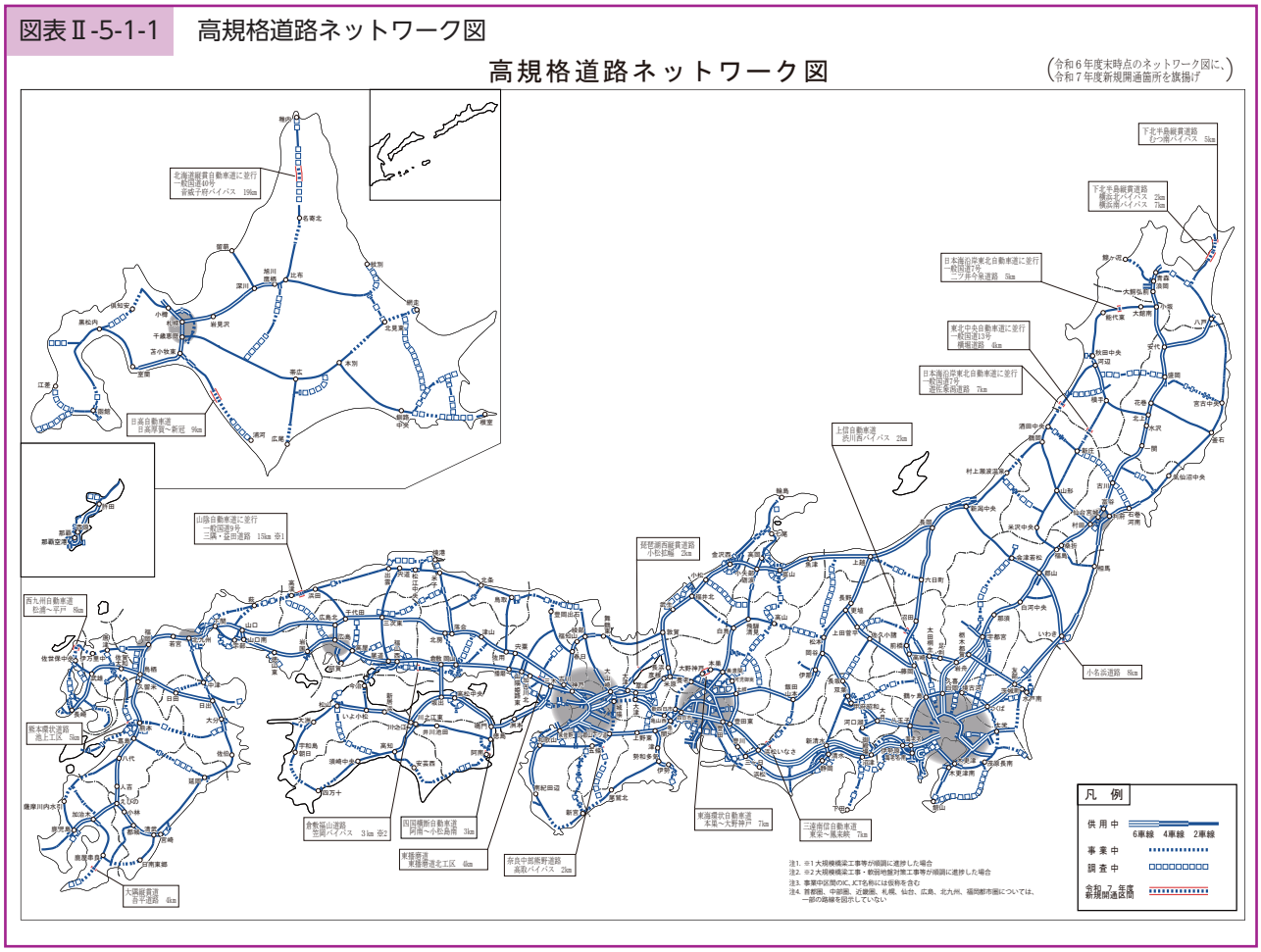
1　幹線道路ネットワークの整備

（1）幹線道路ネットワークの整備

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

例えば、東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）は平成30年6月2日に15.5kmが開通し、東京外かく環状道路の全体で約6割がつながった。これにより、中央環状内側の首都高（中央環状含む）の渋滞損失時間が約3割減少した。このようなストック効果が最大限発揮されるよう、幹線道路ネットワークの整備を引き続き推進する。

図表Ⅱ-5-1-1　高規格道路ネットワーク図



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。

また、令和５年10月31日に社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会が取りまとめた「高規格道路ネットワークのあり方　中間とりまとめ」及び、国土交通省道路局として今後取り組む具体的な政策を取りまとめた「WISENET2050・政策集」の下、取組を進める。

（２）道路のネットワークの機能を最大限発揮する取組の推進

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、局所的・面的な渋滞対策等により、ネットワークの階層に応じた道路のサービスレベル向上を図り、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を支えるETC2.0

ETC2.0とは、全国の高速道路上に約1,800か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月及び令和４年４月に首都圏で、平成29年６月及び令和６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、都心流入の分散化等の効果が発揮されている。

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として、上り坂やトンネル等の構造上の要因で、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か所で、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14か所で、ピンポイント渋滞対策を実施している。

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、鉄道事業者の過失による乗客の死亡事故はゼロ）かつ環境にもやさしい（鉄道のCO_2排出原単位（g-CO_2／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た、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、これまで東北新幹線、九州新幹線、北陸新幹線、

【関連リンク】
WISENET（ワイズネット）2050・政策集
URL：https://www.mlit.go.jp/road/wisenet_policies/

北海道新幹線が開業しており、令和６年３月には北陸新幹線（金沢・敦賀間）が開業した。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、令和７年３月に、「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」において、現時点では、完成・開業は概ね令和20年度末頃となることが見込まれるが、トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で、改めて全体工程を精査し開業時期を定めることが適切であることなどを内容とする報告書が取りまとめられた。引き続き、沿線自治体等の関係者の理解と協力を得て、着実な整備に努める。青函共用走行区間における高速走行については、青函トンネル内では、貨物列車の本数が少ない時期に、新幹線と貨物列車の走行時間帯を区分して実施しているところであるが、令和６年度より、その速度を時速210kmから時速260kmに引き上げるなど、取組を進めている。

未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、令和６年度に、詳細な駅位置・ルートの案を公表した。一日も早い全線開業に向けて、沿線自治体の皆様の理解を得られるよう、鉄道・運輸機構とともに、丁寧かつ着実に取り組む。

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。

基本計画路線については、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、全国で計11路線が位置付けられている。これまで幹線鉄道ネットワーク等に関して調査を行ってきており、引き続き、基本計画路線及び幹線鉄道ネットワークの地域の実情に応じた諸課題について、方向性も含め調査・検討を行う。

リニア中央新幹線については、東京・名古屋・大阪の三大都市圏を一つの圏域とする「日本中央回廊」を形成し、日本経済を牽引するとともに、東海道新幹線とのダブルネットワークによるリダンダンシーの確保を図るものである。

平成28年には、建設主体の当時の令和27年の東京・大阪間開業時期について、最大８年間前倒し（最速令和19年）を図るため、財政投融資を活用して平成28年～平成29年の２年間で３兆円の長期・固定・低利の貸付を行った。現在、国土交通大臣が認可した「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画」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り、名古屋・大阪間も含め、全線開業に向け、関係自治体やJR東海と連携して、環境整備を進める。

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等

訪日外国人旅行者の受入拡大、我が国の国際競争力の強化等の観点から、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・落下物対策や、地域への丁寧な情報提供に努めるとともに、新飛行経路の固定化回避に向けた努力を継続する。また、空港アクセス鉄道の基盤施設整備、国内線・国際線間の乗継利便性向上のための人工地

【関連リンク】
全国の新幹線鉄道網の現状
URL：https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001732043.pdf

盤の整備、旧整備場地区の再編整備、地上支援車両レベル４自動運転の実装のための整備等を実施している。成田空港においては、地域との共生・共栄の考え方の下、C滑走路新設等の年間発着容量を50万回に拡大する取組を進めるとともに、旅客ターミナルの再構築や航空物流機能の高度化等の検討を進めている。

図表Ⅱ-5-1-2　羽田空港の概要

図表Ⅱ-5-1-3　成田空港の概要

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国、地元自治体、経済界、運営会社等の関係者が一体となった機能強化を進めており、容量拡張を目的として令和７年３月から新飛行経路の運用を開始するとともに、運営権者による民間の創意工夫を生かした機能強化として、令和７年３月の新国際線保安検査場のオープン等の第１ターミナルの改修事業を推進した。引き続き、国際線商業エリアの拡張等の第１ターミナル改修事業等を進める。

中部国際空港については、引き続き第１旅客ターミナルの処理能力向上を目的とした取組や現滑走路の大規模補修時における継続的な空港運用及び空港の完全24時間運用の実現等を目的とした代替滑走路事業を推進する。

③地方空港の機能強化

福岡空港においては、滑走路処理能力の向上を図るため、二本目の滑走路を令和７年３月20日に供用開始した。北九州空港においては、国際貨物輸送の拠点機能向上を図るため、屋久島空港においては、首都圏からの直行便の就航による交流人口の更なる拡大等を図るため、それぞれ滑走路延長事業を実施している。また、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を、新千歳空港においては、航空機や除雪車両の混雑緩和等を図るため、誘導路複線化等を実施している。

そのほか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、エプロンの拡張やターミナル地域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予防保全型の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を図るため、滑走路等の耐震対策を進めている。

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

国際航空網の拡充を図るため、我が国では航空自由化（オープンスカイ）[注1]を推進している。首都圏空港の厳しい容量制約を背景に、羽田空

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２か国間で相互に撤廃すること。

港を自由化の対象外とするなど一部制約が残るが、我が国を発着する国際旅客便数は、成田空港における二国間輸送を自由化の対象に追加した平成22年時点（2,649便/週[注2]）と比べて、令和元年時点（5,516便/週[注2]）で2倍強に増加した。

その後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、国際旅客便数は一時激減したが、水際措置が大幅に見直された令和４年10月以降、回復の傾向にある（６年10月末時点：5,178便/週）。

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50代あたりを中心とした年齢構成のピークがあり、将来の大量退職が見込まれている。操縦士等が航空会社において第一線で活躍するまでには長い時間を要することから、今後の航空需要の増加に対応するためには、中長期的な視点で計画的に操縦士等の養成・確保のための取組を継続する必要がある。

このため、令和６年２月に学識経験者及び関係団体等からなる「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」を設置し、７年３月には、「最終とりまとめ」を公表した。今後とも産学官の一層の連携のもと、航空大学校における操縦士の着実な養成、航空業界における女性活躍推進に向けた検討及びリソースの有効活用等に資する資格や養成に係る制度の見直し等に取り組む。

（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、平成27年１月に但馬空港、28年７月に仙台空港、30年４月に高松空港、神戸空港、同年７月に鳥取空港、31年４月に福岡空港、静岡空港、南紀白浜空港、令和２年４月に熊本空港、同年６月より順次北海道内７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

平成24年３月に本邦初となるLCCが就航した。それ以降、令和６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23路線及び国際13路線、ジェットスター・ジャパンは国内18路線及び国際５路線、スプリング・ジャパンは国内８路線（貨物専用路線も含む）及び国際４路線、ジップエア トーキョーは国際９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」を目標とした施策を行っている。また、様々な空港においても、政府の方針に沿った取組が行われている。

具体的には、主に受入環境整備、空港経営改

【関連リンク】
航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会
https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk5_000146.html

【関連リンク】
我が国の LCC 旅客数の推移等
URL：https://www.mlit.go.jp/koku/content/001763604.pdf

注２　いずれも各年の夏期スケジュールの第１週目の事業計画便数（期首時点での数値、往復で１便とカウント）。

革及び着陸料軽減措置を実施している。

③ビジネスジェットの受入推進

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となるなど、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中、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、ビジネスジェットの振興は重要な課題であったが、近年は高付加価値旅行者の取込み等インバウンド拡大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需要や高付加価値旅行者の観光需要等に応えるべく、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、令和６年度においては中部国際空港において、ビジネスジェット専用動線を一部改修整備し、ビジネスジェット利用者の利便性の向上を図るなど、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の促進のため、グランドハンドリングや保安検査等の空港業務の体制強化や、航空燃料供給不足への対応を実施している。空港業務については、令和５年６月に公表した有識者会議の中間とりまとめを踏まえ、人材確保や処遇改善等を推進し、一時は人員が感染症拡大前の８割程度まで減少していたが、足下では感染拡大前の水準まで回復しつつある。航空燃料供給不足については、経済産業省と合同で令和６年６月に設置した官民タスクフォースにおいて同年７月に「航空燃料供給不足に対する行動計画」を取りまとめ、官民一体となった取組の結果として、週900便程度の国際旅客定期便の増便[注3]に対応してきている。また、東京国際空港以外の国管理空港（コンセッション空港を除く）・共用空港について、国際線の着陸料の軽減措置を講じている。

（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、「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、航空交通量の増大に対応するとともに、安全性や利便性の向上に取り組んできた。一方、脱炭素化に向けた社会的要請の高まり、ドローンや空飛ぶクルマの利用拡大等、我が国の航空交通システムを取り巻く環境は大きく変化しているため、令和６年度にCARATSの見直しを行っているところである。今後、新たなCARATSを指針として研究開発から社会実装に至るまで推進し、安全・安心な空域の利用を実現するとともに、利用者等にとってより良いサービスを提供できる航空交通システムを構築していく。

【関連リンク】
グランドハンドリングの体制強化
URL：https://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr5_000059.html

注３　日本を発着する国際旅客定期便について、2023年冬ダイヤ第１週目4311.5便/週と2024年冬ダイヤ第１週目5178便/週を比較。

（4）航空インフラの海外展開の戦略的推進

アジア・太平洋地域における航空市場は今後も成長が見込まれる。このため、同地域の航空ネットワークの強化に貢献するとともに、各国の成長を我が国に積極的に取り込むべく、我が国企業による海外空港整備・運営への参画及び我が国企業が強みを有する個別技術の海外空港への展開を推進している。

令和６年度は、エジプトにおいて、円借款で整備したボルグ・エル・アラブ空港ターミナルが完成した。また、タイにおいて、スワンナプーム国際空港の地上直接送信型衛星航法補強システム（GBAS）の導入を推進した。加えて、インド等において、我が国企業が有する技術を紹介する航空技術セミナーを開催した。

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組を推進している。

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は令和５年３月に工事の施行の認可を行い、JR東日本が同年６月に工事に着手した。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（京急空港線引上線）については４年３月に鉄道施設の変更を認可した。加えて、羽田空港内においては、空港整備事業として、JR東日本羽田空港アクセス線の鉄道基盤施設整備を引き続き実施しているほか、京急空港線引上線の鉄道基盤施設整備に本格着工した。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。また、新宿、渋谷、池袋等と羽田空港とのアクセス利便性の向上等に資する新空港線（矢口渡～京急蒲田）について、都市鉄道等利便増進法に基づき、７年１月に羽田エアポートライン及び東急電鉄から整備構想及び営業構想の認定申請がなされた。

大阪圏では、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向けて、なにわ筋線の整備を引き続き推進していく。

第２節　総合的・一体的な物流施策の推進

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

物流は、国民生活や経済を支える社会インフラである一方、依然として多くの課題に直面している。このような中、2024年４月からは、トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用される一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる物流の「2024年問題」への対応が急務となっていた。

こうした状況を踏まえ、政府では2023年６月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において決定した「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づき、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容を３つの柱とした抜本的・総合的な対策を講じてきたところであり、今後も取組の一層の強化を図っていく予定である。

このうち、物流の効率化に向けては、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が重要であり、物流拠点間の幹線道路における自動運転トラックによるピストン輸送の実証や、自動運転車両の活用に資する物流拠点の整備・最適化等を後押しするほか、「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、デジタル化や自動化・機械化、ドローン物流の社会実装、物流DXやその前提となるパレットやデータ等の物流標準化を促進していく。

また、2025（令和７年）３月の関係閣僚会議において、総理から、輸送力不足が年々深刻化する2030年までの期間を物流革新の「集中改革期間」と位置付け、物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーションに向けて、「中長期計画」の見直しを反映した「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討を開始するよう指示があったところであり、この検討の中で、更なる施策についても具体化を図っていく。

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

生産年齢人口の減少や、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、労働力不足対策と物流構造改革の推進に向けて、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、「標準的運賃」の周知・浸透に引き続き取り組むとともに、同年11月に改組を行ったトラック・物流Ｇメンによる荷主・元請事業者への監視体制を強化していく。加えて、トラック運送業における多重取引構造の是正に向けて、昨年８月に立ち上げた「トラック運送業における多重下請構造検討会」において、過度な多重取引構造の是正に向けた対応策を検討していく。

休憩施設の駐車マス不足解消や使いやすさの改善に向けた取組として、令和５年12月に高速道路機構及び高速道路会社が取りまとめた整備方針に基づき、休憩施設の駐車マス数の拡充

等の対策を推進する。

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」に基づく、労務管理責任者等による船員の労務管理の適正化や、オペレーターに対する船員の労働時間を考慮した運航計画の作成義務等を通じて、船員の働き方改革を推進するほか、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の中間とりまとめで示された快適な海上労働環境形成の促進に資する仕組みの導入等の対応策の具体化に取り組んでいく。

（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

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543件（令和７年３月現在）の総合効率化計画を認定し、運行経費等補助の支援や税制特例措置等を講じた。また、令和５年10月の「物流革新緊急パッケージ」において、鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増させることを目指すとしたことを踏まえ、大型コンテナ導入等に係る支援を行った。

また、2030年度に不足する輸送力34％の解消をより確かなものとすべく、従来のトラック輸送から鉄道と内航海運へのモーダルシフトに加えて、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員して、トラックドライバー不足や物流網の障害等に対応するための「新たなモーダルシフトに向けた対応方策」を令和6年11月に取りまとめており、ダブル連結トラック、自動運転トラック、航空貨物輸送等の多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進に取り組むこととしている。

加えて、令和３年９月から開催している「官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会」において、標準的なパレットの規格と運用やその推進方策等についての取りまとめを行った。また、物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」の活用促進を図るため、「物流情報標準ガイドライン」を活用した共同輸配送等の取組を支援した。

（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。貨物鉄道輸送については、他の輸送モードとの連携（モーダルミックス）が不可避であり、誰でもいつでも利用できる体制づくり、貨物駅の高度利用、貨物鉄道のスマート化の推進等を促進していくこととしている。また、船舶大型化等に応じた複合一貫輸送ターミナルの整備や次世代高規格ユニットロードターミナルの形成に向けた取組を推進している。

（４）都市・過疎地等の地域内物流の効率化

荷さばきを目的とした路上駐車を抑制し、道路交通の円滑化及び都市内物流の効率化のため、商業施設等の用途の建築物の新築等の際に駐車場法に基づく条例で荷さばき駐車施設の附置を義務づける規定を置くよう地方公共団体に促しており、令和６年３月末現在で、91都市において適用されている。近年の電子商取引の増加等に伴う住宅への宅配便需要の増加や、共同住宅の高層化及びセキュリティの向上等により、配送効率の低下や長時間の路上駐車をせざるを得ない状況となっていることを踏まえて、

【関連リンク】
高速道路における SA・PA における利便性向上に関する検討会
URL：https://www.jehdra.go.jp/torikumi/ribenseikoujyou.html

令和７年３月に標準駐車場条例（駐車場法に基づき、地方公共団体が定めることができる附置義務条例の参考）を改正して、共同住宅への荷さばき駐車施設の附置に係る規定を追加し、地方公共団体に通知するとともに、その旨周知を行った。

トラックドライバー不足が深刻化する中、再配達の削減に向けては、令和５年10月の関係閣僚会議で決定した「物流革新緊急パッケージ」を受け、消費者が再配達削減に取り組むよう促すため、再配達率削減緊急対策事業として物流事業者やＥコマース事業者のシステム改修に係る費用を補助するとともに、消費者が物流負荷軽減に資する受取方法等を選択した場合に、ポイントが還元される仕組みを社会実装すべく実証事業を実施した。今後は、消費者の更なる行動変容に向けて、宅配ロッカー等の多様な受取方法等の普及促進のための実証事業として物流事業者やＥコマース事業者のシステム改修費の補助等を実施する。

無人航空機（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い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。2023年３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.4.0」も活用しながらドローン物流の社会実装を推進した。

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

昨今激甚化・頻発化している自然災害等によるサプライチェーンの途絶等を踏まえ、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築に向けて、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とらえて、我が国産業の国際競争力強化等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な整備・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おり、令和４年４月１日からは、調査中、事業中区間を重要物流道路に追加指定している。また、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ている。

また、車両運行管理支援サービス等の、ETC2.0を活用した取組を推進しているほか、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通行確認制度を４年４月１日に運用を開始した。また、道路情報の電子化の推進や確認システム利用マニュアルの作成等の確認制度の利用促進を行った。

さらに、複数のドライバーが長い輸送行程を分担することで日帰り運行を実現する「中継輸送」の拠点として、令和６年４月には、「コネクトパーキング岡山・早島」を新規事業化した。

トラック輸送の省人化を促進し、生産性向上を図るため、１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」を平成31年１月より本格導入し、令和６年９月には更なる対象路線の拡充を行うなど、引き続き、利用を促進する。また、物流危機への対応や温室効果ガス削減に向けて、新たな物流形態として、自動物流道路の社会実装に向けた検討を行っていく。

加えて、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。

（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。

コンテナ貨物については、日本の港湾は、釜山港や上海港といったアジア主要港に比較して相対的に貨物量が少ないこと等により、船舶の大型化が進む、北米・欧州等と日本とを結ぶ国際基幹航路の寄港数が減少傾向にある。さらに、新型コロナウイルス感染症拡大時期には、北米西岸を中心とする港湾混雑等により船舶の運航スケジュールに乱れが生じ、外航コンテナ船社による、運航スケジュールの正常化に向けた更なる寄港地の絞り込みが行われた結果、国際基幹航路の日本への寄港数が減少した。

また、バルク貨物[注4]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、サプライチェーンの安定化等に向けて、国際基幹航路の維持・拡大に、より一層取り組む必要があるほか、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を行っている。

また、このような取組とともに、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

国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済・産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾である京浜港・阪神港に、国内外から貨物を集約する「集貨」、港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナル等の整備の推進等によるコストや利便性の面での「競争力強化」の３本柱の施策を進めている。その際、国際競争力強化にも資する港湾の脱炭素化や港湾におけるデジタル・トランスフォーメーション等の取組を進めている。

「集貨」については、既存ストックを最大限に活用しつつ、集貨を促進するため、国際コンテナ戦略港湾において、複数のターミナル間における国際基幹航路と国内外のフィーダー輸送網等との円滑な接続・積み替え等に関する実証事業を通じて課題を検証し、ターミナルの一体利用に向けた機能強化を推進している。

「創貨」については、多様な物流ニーズに対応するロジスティクス・ハブを形成し、新たな貨物需要を創出するため、流通加工機能を有する物流施設のコンテナターミナル近傍への立地の促進を図った。「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、国際標準の水深、広さを有するコンテナターミナル等の整備を推進した。

さらに、「競争力強化」の一環として、コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境改善につながる新たな技術開発を推進するとともに、コンテナターミナルゲート前の混雑解消等を目的としたシステムである「CONPAS」の導入やゲートの高度化に対する取組への支援、また、遠隔操作RTGの導入に対する支援を行うなど、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を推進している。

注４　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。

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

我が国の産業や国民生活に不可欠な資源・エネルギー・食糧の安定的かつ安価な輸入を実現するため、企業間連携による大型船を活用した共同輸送に対応可能となるよう、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等を進めている。

（４）農林水産物・食品の輸出拡大に向けた物流の改善

農林水産物・食品の輸出拡大に向けて、輸配送の共同化や輸送網の集約等による物流の効率化、輸出拠点となる港湾における温度・衛生管理が可能な荷さばき施設の整備への支援等に取り組むとともに、我が国の質の高いコールドチェーン物流サービスの国際標準化を推進している。

（５）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、質の高い国際物流システムの構築が求められている。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、㈱海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）による物流関連インフラ整備への資金支援、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ほかの施策

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、都市環境の改善と併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。

国際物流については、ウクライナ情勢の影響や海外港湾の混雑等の様々なサプライチェーンの途絶リスクを踏まえ、我が国企業にとって代替的な輸送オプションを確保し、強靱なサプライチェーンの構築を図るため、従来の輸送手段・ルートを代替又は補完する輸送手段・ルートについて実態調査や実証輸送を実施している。

第３節　産業の活性化

1　鉄道関連産業の動向と施策

（１）鉄道事業の概況

鉄道の旅客輸送量は、1980年代後半にかけて大きく伸び、近年は人ベース、人キロベースともに緩やかな増加傾向にあったが、令和２年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、減少している。令和４年度時点の旅客輸送量はコロナ禍前の令和元年と比べて、約８割程度まで回復している。

令和４年度の鉄道の旅客輸送量は、人ベースでは対元年度比約17％減の約210億人、人キロベースでは対元年度比約19％減の約3,528億人キロとなっている。全国に218社ある事

業者をカテゴリ別に分けて旅客輸送量を見ると、人ベースでは、都市部に通勤路線等を多く持つ大手民鉄（16社）やJR（６社）がそれぞれ約４割前後で多く、次に地方交通（175社）、都市部で地下鉄や路面電車を運営する公営（11社）である。一方、人キロベースでは、新幹線をはじめ幹線輸送網を有するJRが６割を超え、大手民鉄の約２倍となっている。

（２）鉄道事業

①鉄道分野の事業基盤強化に向けた取組

人材不足に対応し、特に経営の厳しい地域鉄道におけるコスト削減等を図るため、踏切があるなどの一般的な路線での自動運転の導入促進に向けた要素技術の開発、無線通信技術の活用により信号機等の地上設備の削減を可能とする地域鉄道向けの無線式列車制御システムの開発、鉄道車両における屋根上検査業務の自動化に向けた画像解析手法の開発等、鉄道分野における生産性向上に資する取組を推進する。

また、担い手確保のため、鉄道の運賃水準の算定根拠となる収入原価算定要領について、賃金上昇を適切に運賃に反映できるよう人件費の算定方法等の見直しを行った。さらに、特定技能制度の活用による外国人材の受入れ、動力車操縦者試験の受験資格の見直し（年齢要件の引下げ）等の取組を進めている。

② JR の完全民営化に向けた取組

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等から、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ところである。

令和６年４月には、JR各社の発足から37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け等、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後の利用者の行動変容により、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年度もあるものの、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、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、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）等、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、国内向けは令和３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５年度の生産金額は2,178億円（1,542両）であった。生産金額の構成比は国内向け82.4％（1,794億円）、輸出向け17.6％（383億円）であり、前年度比は国内向け11.3％減少、輸出向け26.2％減少であった。

また、鉄道車両部品（動力発生装置、台車等）の生産金額は4,347億円（前年度比15.2％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1,356億円（前年度比5.8％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

バス事業（乗合・貸切）、タクシー事業については、新型コロナウイルス感染症の拡大等により、輸送人員・運送収入が大きく減少し、依然としてコロナ禍前の水準に戻っていないところである。

こうした中で、バスの運転者については、令和元年度から令和４年度において約2.4万人が減少した。また、タクシーの運転者については、同期間において約５万人減少した一方、運賃改定により経営基盤が回復したこともあり、令和５年３月末に底を打ち増加傾向にある。いずれにせよ、バス・タクシー運転者の確保は、依然として地域住民や観光客の移動手段確保の観点から喫緊の課題である。

こうした運転者不足を解消するため、令和５年度補正予算に引き続き、令和６年度補正予算において、第二種運転免許取得支援を含む人材確保支援を実施することとした。具体的には、事業者が負担する第二種運転免許取得費用に加え、人材確保セミナーの開催経費やPR資料の作成等の広報業務等についても補助対象としており、不足する人員を事業者が確保するために必要な支援を行うこととしている。

また、自動車運送事業の給与水準は他産業に比べて低く、職業としての魅力を高めるためにも賃金を上げていくことが重要である。

そこで、乗合バスについては、令和５年度までに、人件費の算出方法の見直しや地方運輸局への認可権限の大幅な委任と申請書類の簡素化による審査の迅速化を行い、事業者による賃上げ等の労働条件改善を目的とした積極的な運賃改定の実施を促し、令和２年４月以降令和６年末までに、126事業者で運賃改定がされた。

また、タクシーについては、令和６年12月に運賃ブロック見直したことにより、定期的な改定を可能としており、令和２年４月以降令和６年度末までに99地域で運賃改定を実施し、賃金引上げに向けた取組を進めている。

また、貸切バスについても、令和５年８月に新運賃の公示を行い、同年10月より順次適用開始されたところであり、今後も定期的に公示運賃の見直しを行うことにより、賃上げ等の労働条件改善に向けた取組を後押ししていくこととしている。

こうした取組により、バス運転者の平均年間給与は令和４年の399万円から令和６年には463万円に増加し、タクシー運転者の平均年間給与は令和４年の361万円から令和６年には418万円に増加した。このような賃金の引上げの状況が継続するよう、引き続き必要な支援をしていく。

他方、主に訪日外国人旅行者を相手として行われる、道路運送法（昭和26年法律第183号）に違反する自家用車を使用したタクシー行為、いわゆる「白タク」行為については、関係機関

【関連データ】・乗合バスの輸送人員、営業収入の推移
・貸切バス事業の概況
・タクシー事業の現状
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

と連携して対応してきたところであり、令和５年度以降、訪日外国人旅行者が増加している状況を踏まえ、主要空港等において白タク防止を呼びかける啓発活動等を実施し、旅行者の安全・安心を確保できるよう白タク行為防止対策を強化しているところである。

（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６年12月末現在、総事業者数7,558者となっている。これまで、自動車運転代行業の健全化及び利用者の利便性・安心感の向上を図るための施策等を推進している。令和６年度には、今後の運転代行業の適正化について、自動車運転代行関係団体と意見交換を実施した。

（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年度以降はほぼ横ばいで推移しており、足下では約63,000者となっている。中小企業が99％を占めるトラック運送事業では、他産業と比較して、労働時間が長く、低賃金にあることから、担い手不足が課題となっている。こうした中、物流産業を魅力ある職場とするため、昨年４月よりトラックドライバーに対し時間外労働の上限規制が適用された一方で、何も対策を講じなければ物流の停滞が生じかねない「2024年問題」に直面している。このため、昨年策定された「2030年度に向けた政府の中長期計画」等に基づいて様々な取組を進めており、「標準的運賃」については、周知・浸透に取り組んでいるほか、昨年４月に成立した、物流効率化や取引環境適正化を図るための規制を盛り込んだ改正物流法については、改正内容の周知・徹底を行っている。加えて、同年11月に改組を行ったトラック・物流Ｇメンによる荷主・元請事業者への監視体制を強化するとともに、昨年８月に立ち上げた「トラック運送業における多重下請構造検討会」において、トラック運送業における過度な多重取引構造の是正に向けた対応策を検討していく。

（４）自動車運送事業等の担い手確保・育成

ヒト・モノの輸送を担っている自動車運送事業等は、日本経済及び地域の移動手段として重要な社会基盤産業であり、深刻化する担い手不足は、解決すべき喫緊の課題である。

自動車運送事業においては、職場環境改善に向けた各事業者の取組を「見える化」するための運転者職場環境良好度認証制度の普及を推進しているほか、業種別に様々な対策に取り組んでいる。バス・タクシーについては、賃金引上げ実現に向けた運賃改定の円滑な実施や第二種運転免許取得支援の導入等により、人材確保に取り組んでいる。トラックについては、荷主や消費者等も巻き込んだ「ホワイト物流」推進運動や賃金引き上げに向けた標準的運賃の周知・浸透、大型・けん引運転免許取得支援等に取り組んでいる。このほか、2024年３月、特定技能制度の対象分野に自動車運送業分野等、４分野を新たに追加することが閣議決定されたことを受け、自動車運送業分野においては特定技能１号評価試験を開始するなど、特定技能外国人の早期受入れに向けて必要な対応を進めている。自動車整備については、「自動車整備の高度化に対応する人材確保に係る検討WG」を設置し、産学官が協力して人材確保・育成に取り組んでいる。

【関連データ】
トラック事業者数の推移
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

3 海事産業の動向と施策

（1）海事クラスターの強靭化

四面を海に囲まれる我が国には、海運業、造船・舶用工業、船員を中核分野に、船舶貸渡業、港湾関連業等、金融保険、教育機関など関連分野の集積した「海事クラスター」が形成されている。国際競争の激化等により、中核分野のいずれが欠けても「海事クラスター」全体の維持が困難となり、経済・国民生活・経済安全保障等に大きな影響が生じる。環境技術・自動運航技術を新たな競争力の源として、各種施策とともに、海事クラスターの強靭化を図る必要がある。

造船・海運分野の競争力強化に向け、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、各種支援を行っている。

具体的には、造船・舶用事業者が生産性向上等に取り組む「事業基盤強化計画」について42件（58社）[注5]、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」について78件（80隻）[注5]をそれぞれ認定した。認定事業者に対しては、税制特例及び政府系金融機関からの長期・低利融資等の措置が必要に応じて講じられている。

また、船員の働き方改革を推進するため、船員の労務管理の適正化等に取り組むとともに、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の中間とりまとめで示された快適な海上労働環境形成の促進に資する仕組みの導入等の対応策の具体化を進めるほか、内航分野における内航海運業者と荷主間の取引環境の改善や生産性の向上に取り組んでいく。

（2）造船・舶用工業

①造船・舶用工業の現状

貿易を海上輸送に依存している我が国において、造船・舶用工業は、経済安全保障上不可欠であるとともに、地域経済・雇用に貢献している。また、我が国の艦艇・巡視船はすべて国内で建造・修繕されており、造船・舶用工業は我が国の安全保障を支える重要な産業である。

船舶は我が国と中国・韓国で世界需要の９割以上を建造しており、し烈な国際競争を繰り広げている。そのような中、我が国の造船・舶用工業は、ゼロエミッション船等の次世代船舶の供給体制の構築及び人手不足の深刻化等、依然として様々な課題に直面している。我が国船舶産業がこれらの課題に立ち向かい、国際競争力を高め、引き続き我が国の経済・社会を支えていくため、令和６年７月、産官学から成る「船舶産業の変革実現に向けた検討会」において、「2030年の次世代船舶受注量におけるトップシェア確保」という目標及びそれを実現するためのロードマップを作成した。今後は、目標達成に向けて、以下の取組を推進していく。

②造船・舶用工業の国際競争力強化のための取組

今後の世界の造船市場においては、新造船の建造需要が更に拡大すると見込まれており、その中では、水素、アンモニア等を燃料とするゼ

【関連リンク】
「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」を閣議決定
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji01_hh_000512.html

【関連リンク】
事業基盤強化計画・特定船舶導入計画（海事産業強化法）
URL：https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk5_000068.html

注５　各計画の認定制度が開始されて以降の累計。

ロエミッション船等の需要への対応が必要となる。一方で、我が国の人口減少に伴い、人手不足が深刻化している。そのため、我が国船舶産業においては、生産性の向上及び人材の確保・育成等を推進する必要があるほか、我が国における安定的な海上輸送の確保という経済安全保障上の課題にも対応していく必要がある。

ゼロエミッション船等の需要への対応については、それら船舶の供給体制を整えるため、令和６年度から、環境省等と連携し、それらの新燃料に対応した舶用機器の生産設備及び造船所においてそれらの機器を艤装するための設備の整備に対する支援を行っている。

我が国の造船・舶用工業の生産性向上に向けては造船所等のデジタル・トランスフォーメーション（DX）に関する技術開発等への支援を行っている。令和７年度からは、ロボット等により複雑な製造工程を自動化する技術（DXオートメーション技術）の開発等への支援を行っていく。

人材の確保・育成に関しては、船舶産業の魅力の向上・発信及び新燃料船に対応する専門人材の育成促進に向け、産学官による検討等を進めている。

また、外国人材の多能工化に対応するため、令和元年度より開始された「特定技能制度」について、６年３月に造船・舶用工業分野の業務区分[注6]の再編を行い、外国人材が従事可能な作業範囲を拡大したほか、現在の「技能実習制度」に替わるものとして、９年４月から「育成就労制度」の運用が開始される予定のところ、こうした動きも踏まえつつ、引き続き、巡回指導の実施等により、外国人材の適正な受入れを進めていく。

経済安全保障の観点からは、「経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律」に基づき、特定重要物資に指定された船舶用機関（エンジン）・航海用具（ソナー）・推進器（プロペラ）について、安定的な供給体制の確保を図るため、これまでに11件の供給確保計画の認定を行い、設備投資に必要な支援を講じている。引き続き、当該制度の適切な運用を通じて、サプライチェーン強靱化の取組を支援していく。

また、「デジタル技術を用いた高性能次世代船舶開発技術」が同法に基づく特定重要技術の１つとして位置付けられたことを受けて、船舶の開発・設計・建造の効率や船舶の性能を革新的に高める技術（バーチャルエンジニアリング技術）の研究開発支援を行っていく。

加えて、激しい国際競争が繰り広げられる造船分野において、公正な競争条件を確保するため我が国は、経済協力開発機構（OECD）造船委員会において、コストを船価に適切に反映しないような不当廉売の抑止や市場歪曲的な公的支援の抑制に取り組んでいるほか、船舶関連の公的輸出信用アレンジメント[注7]の改定の議論を通じて環境に配慮した船舶の輸出促進に向けても取り組んでいる。

（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、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等（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）を含む。）について、トン数標準税制[注8]を適用し、安定的な海上輸送の早期確保

注６　溶接、塗装、鉄工、仕上げ、機械加工、電気機器組立ての６業務区分から、造船、舶用機械、舶用電気電子機器の３業務区分へ見直しされた。
注７　政府系金融機関による船舶輸出への融資の金利や償還期間等に関する国際的なルール。
注８　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。

を図っている。

さらに、令和５年４月に成立した「海上運送法等の一部を改正する法律」にて創設された外航船舶確保等計画の認定制度が同年７月より施行された。認定を受けた上記の計画に基づき導入する一定の船舶について、特別償却率を最大32％まで引き上げることにより、外航船舶の日本船主による計画的な導入・確保を促進している。

②国内旅客船事業

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う一方、令和５年度の国内旅客船事業の輸送需要は約74百万人（４年度比約17％増）であるが、燃油価格高騰等も相まって、経営環境は厳しい状況にある。このため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援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促進している。さらに、海運へのモーダルシフトを一層推進するため、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」を元年度に創設し、表彰を実施している。

③内航海運

令和４年度の内航海運の輸送量は1,540億トンキロであり、国内物流の約４割、産業基礎物資輸送の約８割を担っており、モーダルシフトの受け皿としても重要である。

一方で、内航船舶は、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。また、内航船員全体の年齢構成は徐々に若返りが進んでおり、50歳以上の割合も他産業と同水準に推移しているが、近年、若年船員が増加傾向であり、定着促進が課題となっている。さらに、内航海運業者の99.7％が経営基盤の脆弱な中小企業であり、寡占化された荷主企業への専属化・系列化が固定化しているという業界構造になっており、こうした状況の改善が課題である。

これらの課題や環境の変化に対応するため、令和４年４月に施行された改正内航海運業法では、内航海運業に係る契約の書面交付の義務化、「荷主に対する勧告・公表制度」、「船舶管理業の登録制度」等を創設し、例えば、船舶管理業者については、347社（令和６年度末現在）まで増加した。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」の周知や、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」等の開催に加え、令和６年度は商慣習の改善を後押しするため本ガイドラインの改訂を行うなど、取引環境の改善や生産性向上等に取り組んでいる。

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６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846者（前年度より10者減）となっており、令和５年度の船舶積卸量は、全国で13億4,300万トン（前年度比1.7％減）となっている。

また、近年、港湾運送事業においても生産年齢人口の減少等を背景とした担い手不足の実態にかんがみ、民間事業者による先進的取組事例の共有、事業者間の協業の促進、適正な取引環境の実現に向けた取組等を通じ、安定的な港湾物流の確保を図ることとしている。

（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・向上に必要不可欠であり、国土

【関連データ】
国内旅客船事業者数及び旅客輸送人員の推移
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

交通省では我が国最大の船員養成機関として独立行政法人海技教育機構（JMETS）を活用し、優秀な船員を育成している。外航船員について、経済安全保障等の観点から、一定数の日本人船員の確保・育成に取り組んでいる。内航船員について、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船員を計画的に雇用して育成する事業者への支援等、若手船員確保に取り組んでおり、業界関係者の努力も相まって、若手船員の割合は増加傾向にある。

一方、厳しい労働環境等を背景に若手船員の定着が課題となっていることから、労務管理責任者制度の創設等による船員の労務管理の適正化や船員の健康確保に関する新たな制度を通じて、船員の働き方改革の実現に取り組んでいる。

（５）海洋産業

浮体式洋上風力発電の導入拡大に向け、大型構造物の設計・製造等の技術力や海に面した広い敷地・製造設備等を有する我が国造船業への期待が高まっている。国土交通省では、設置・維持管理に必要な船舶の需要見通しや求められる性能等の検討等を行っている。

（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組である。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いる。令和６年度には、海事振興事業として「海の日記念行事2024」を開催し、海や船にまつわる各種ブースの展示やステージイベント等を行った。また、海洋教育事業では、児童・生徒・教員・保護者に対し、出前講座や体験型学習等の場を提供することで、海洋や海事産業の理解増進を図った。

4 航空事業の動向と施策

航空産業を取り巻く状況は、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。令和２年２月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数は大幅に減少したが、我が国航空企業の輸送実績についてみると、３年度以降は回復傾向にあり、５年度の国内旅客は10,481万人（前年度比15.6％増）、国際旅客は1,766万人（前年度比約85.7％増）となっている。

5 貨物利用運送事業の動向と施策の推進

貨物利用運送事業は、運送事業者の行うトラックや船舶、鉄道、航空の運送を利用することで、多様な利用者のニーズに対応した貨物の運送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に伴い、荷主企業のニーズを踏まえた国際輸送に関する貨物利用運送事業への関心が高まっている。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。加えて、トラックの輸送力不足や、2050年ネット・ゼロの実現の必要性も踏まえ、従来のトラック輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトに加えて、

【関連リンク】
航空輸送統計調査
URL：https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&toukei=00600360&metadata=1&data=1

航空物流における定期便の空きスペース等の活用等、多様な輸送モードを活用した“新モーダルシフト”を推進することとされており、貨物利用運送事業への参入がますます進展することが見込まれることから、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、豊かな国民生活や力強い経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、平時・災害時を問わず重要な役割を担っている。近年は、電気料金の高騰、労働力不足、ネット・ゼロへの対応等が必要となっており、国土交通省においては、引き続き「物流の革新に向けた政策パッケージ」等を踏まえ、関係省庁等とも連携して省人化や省CO_2型省人化機器等及び再生可能エネルギー設備の同時導入の支援や脱炭素型自然冷媒機器の導入支援等の物流のDX・GXを推進するとともに、新たに、「トラック・物流Gメン」による倉庫業者からの情報収集を開始し荷主との取引適正化を図るほか、地域の産業振興等とも連携した営業倉庫を含む物流拠点の整備に係る政策のあり方の検討等についても取り組んでいる。

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、幹線輸送と集荷、配達とを行う結節点として、国民生活や物流機能における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、効率的な輸配送に向けた配送センター機能（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）不動産業をめぐる動向

①不動産業の動向

不動産業は、全産業の売上高の3.5%、法人数の12.9%（令和５年度）を占める重要な産業の１つである。

②地価の動向

令和７年地価公示（令和７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４年連続で上昇し、上昇率が拡大した。

住宅地では、低金利環境の継続等により、引き続き住宅需要は堅調であり、地価上昇が継続しており、特に、東京圏や大阪圏の中心部等において高い上昇を示している。また、交通利便性や生活利便性に優れ、転入者が多い地域では、堅調な住宅需要に支えられ、比較的高い上昇が継続している。

商業地では、主要都市において、店舗・ホテル等の需要が堅調であり、オフィスについても空室率の低下傾向や賃料の上昇傾向によって収益性が向上していることなどから、地価上昇が継続している。また、駅周辺等、マンション需要との競合が見られる地域では、高い上昇を示しており、外国人を含めた観光客が増加した観光地では、引き続き高い上昇となった地点が見られる。

大手半導体メーカーの工場が進出している地域では、関連企業も含めた従業員向けの住宅需要のほか、関連企業の工場用地や事務所・ホテ

ル・店舗等の需要も旺盛となっており、引き続き住宅地、商業地、工業地ともに高い上昇となっている。

③既存住宅流通の動向

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６年度の成約件数が20.5万件（前年度比12.2％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。令和５年度末において、宅地建物取引業者数は130,583業者である。

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、５年度の監督処分件数は167件（免許取消97件、業務停止33件、指示37件）となっている。

不動産管理業については、マンション管理業・住宅宿泊管理業・賃貸住宅管理業それぞれ法律に基づき管理業を営む者に係る登録制度を設け、適正な業務運営を確保するための措置を実施している。マンション管理業については、立入検査や指導監督を行い管理の適正化を図るとともに、令和６年度には管理業者が管理者となる方式の留意事項を示したガイドラインを整備した。また、住宅宿泊管理業については、令和５年に新設された講習制度を適切に運用するとともに、立入検査等を行い関係法令等の遵守徹底等を図っている。賃貸住宅管理業については、登録の義務化（令和３年６月施行）により、法施行前の任意登録制度での登録数5,104件を上回る9,881件の登録（令和７年３月末日時点）が行われており、立入検査や指導監督、法律の解釈・運用の考え方の普及・啓発等により、事業の適正な運営の確保に努めている。

（３）市場の活性化のための環境整備

①不動産投資市場の現状

我が国における不動産の資産額は、令和５年末現在で約3,137兆円となっている[注9]。

国土交通省では、令和12年までにリート等[注10]の資産総額を約40兆円にするという目標を設定しているところ、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７年３月末現在、57銘柄が東京証券取引所に上場されており、対象不動産の総額は約23.8兆円、私募リートと不動産特定共同事業を合わせて約32.2兆円[注11]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６年４月から９月まではおおむね1,700ポイント台から1,800ポイント台を推移し、同年10月からは下落して1,600ポイント台で推移した後、令和７年２月以降はやや上昇して1,700ポイント前後を推移した。また、Jリートにおける令和６年度の１年間における資産取得額は、約1.2兆円となった。

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等をまとめた「不動産特定共同事業（FTK）の利活用促進ハンドブック」を更新・周知した。また、地域における不動産特定共同事業の普及促進に向けたセミナーやウェビナー、ネットワーク形成のための会議の開催や不動産特定共同事業契約に基づく権利を表象したセキュリティトークン[注12]に関する情報提供資料の公表等、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

注９　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10　Jリート、私募リート、不動産特定共同事業。
注11　不動産特定共同事業については、令和５年度末時点の数値を使用。
注12　トークンという形でデジタル化された証券。

を実施した。

③ ESG 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、不動産分野TCFD対応ガイダンス及び「社会的インパクト不動産」の実践ガイダンスの普及啓発を行うとともに、改修時期を迎えた中小ビルについて、社会課題に対応する改修事例を調査し、ESG改修投資の拡大加速を図る。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６年度には約21.6億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、以下のとおり、不動産に係る情報を公表している。

（ア）不動産情報ライブラリ

地価公示等の価格情報、防災情報、都市計画情報、周辺施設情報等の不動産に関するオープンデータを利用者のニーズに応じて地図上に分かりやすく表示するWebGISシステムを令和６年４月１日より公開している（令和6年度時点累計PV数:17,979,921回）。掲載情報の一部については、API連携で民間事業者等へ提供しており、不動産取引の円滑化に寄与している。今後は、不動産取引の活性化や防災・まちづくり等に資するシステムとするために、ユーザーニーズを踏まえながら、掲載コンテンツの充実やシステムの基盤的な機能強化を行う。

（イ）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（不動産情報ライブラリ）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７年３月末現在の提供件数は、約547万件）。

（ウ）不動産価格指数

国際通貨基金（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）を四半期ごとに公表している。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。

（エ）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基に、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。

（オ）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基に、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市場の活性化のための環境整備

既存住宅の流通促進を図るため、建物状況調査（インスペクション）の活用促進や、建物状況調査が行われた既存住宅であること等を示す「安心Ｒ住宅」制度等を通じ、消費者が安心して既存住宅を取引できる市場環境の整備を推進している。さらに、令和６年６月に「不動産業による空き家対策推進プログラム」を公表し、不動産取引に関するノウハウを有する不動産業が、地域とともに新しい価値を創造していくことを図るとともに、「全国版空き家・空き地バ

【関連リンク】
不動産情報ライブラリ
URL：https://www.reinfolib.mlit.go.jp/

ンク」の活用促進を通じて、空き家等の取引を促進している。

加えて、「宅地建物取引業法」改正（令和４年）により可能となった不動産取引における書面の電磁的方法による提供等に関し、不動産事業者向けの新たな導入・活用支援ツールの公表、不動産取引契約に伴う各種業務や手続へのデジタル技術の導入・活用に係る実証事業の実施等、不動産取引のオンライン化に係る環境整備を行った。

⑥土地税制の活用

令和７年度税制改正においては、不動産市場の資金調達力強化の観点から、一層の不動産証券化の拡大を図るため、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を継続することとした。加えて、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については適用期限を延長するとともに、要件を一部見直したうえ不動産取得後の着工までの期間の要件を緩和することとした。

このほか、地域福利増進事業に係る固定資産税等の課税標準の特例について適用期限の延長を行った。

⑦「不動産 ID」の活用による不動産関連情報の連携・活用促進

我が国の不動産については、各主体が保有する不動産データの住所や地番に表記ゆれが存在するために物件情報の照合やデータ連携が困難となっている。不動産IDは、全国の不動産それぞれに番号（不動産ID）を付与し、不動産IDを連携キーとして用いることにより、各不動産情報の名寄せや連携をスムーズに行えるようにするものである。令和６年度より、建物に関する不動産ID（建物ID）については、日本郵便株式会社の保有するデータを用いることとしており、令和９年度中の一部試験運用の開始を目指して検討を推進している。

⑧不動産鑑定評価の信頼性の向上

不動産市場を支える制度インフラである不動産鑑定評価の信頼性を更に向上させるため、不動産鑑定業者に対する立入検査等を内容とする鑑定評価モニタリングを引き続き実施した。

9 公共工事の品質確保

国土交通省では、「公共工事の品質確保の促進に関する法律（公共工事品確法）」、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律（入札契約適正化法）」、「建設業法」を改正する「第三次・担い手３法」が令和６年６月に成立したことを踏まえて、市町村をはじめとするすべての公共工事の発注者が具体的な取組を進めるよう求めている。

（１）発注者責務を果たすための取組

「第三次・担い手３法」の成立を受け、令和６年12月には、「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」（適正化指針）及び「公共工事の品質確保の促進に関する施策を総合的に推進するための基本的な方針」の改正が閣議決定された。また、７年２月には、「発注関係事務の運用に関する指針」が改正された。国土交通省では、これらの指針を踏まえた発注関係事務の適切な運用に向けて様々な取組を行っている。また、各発注者において発注関係事務が適切に実施されているかについて、毎年、「入札契約適正化法等に基づく実態調査」等を行い、その結果を公表するとともに、これらの結果を「見える化」した「適正化マップ」を作成している。

①地域の実情等を踏まえた発注

国土交通省では、直轄工事の発注にあたり、

地域の実情を踏まえ、競争参加資格や発注規模を適切に設定し、計画的に発注を行いつつ、企業や技術者の技術力を評価する総合評価落札方式の活用をはじめとして、多様な入札契約方式を適切に選択している。また、地方公共団体等の公共発注者に対しても、地域の実情に応じた適切な規模での発注について働きかけている。

②適正な予定価格の設定

公共工事の品質確保と担い手の育成・確保に必要な適正な利潤の確保のため、国土交通省直轄工事では、予定価格の設定に当たっては、適切に作成された仕様書及び設計図書に基づき、賃金の上昇や資機材価格の高騰等を含む市場における労務・資材等の最新の実勢価格を適切に反映しており、地方公共団体に対しても適正な予定価格の設定について様々な機会を通じて働きかけを行っている。また、公共建築工事積算基準とその運用に係る各種取組を取りまとめた「営繕積算方式」活用マニュアルを令和７年３月に改訂するなど、積算に係る最新の各種基準・マニュアル類の整備・周知にも努めている。

③適正な工期設定

国土交通省では、直轄工事において適正な工期を設定するための具体的かつ定量的な工期設定指針を策定している。また、令和６年３月に中央建設業審議会が改定した「工期に関する基準」においては、時間外労働規制を遵守した適正な工期設定や、猛暑日を作業不能日として考慮すること等が明記された。これを踏まえ、週休２日の確保や改正規定の周知徹底等、工期の適正化に向けて発注者等に働きかけを行っている。

④施工時期の平準化

繰越明許費や国庫債務負担行為の適切な活用により、翌年度にわたる工期設定等の取組について国土交通省の事業において実施するとともに、地方公共団体における平準化の進捗・取組状況を把握・公表する「見える化」等により、平準化の促進を図っている。

⑤ダンピング対策

ダンピング受注は建設業の健全な発達を阻害することから、地方公共団体に対して低入札価格調査制度及び最低制限価格制度の適切な活用や、調査基準価格及び最低制限価格の見直しによりダンピング対策の実効性の確保をするよう、あらゆる機会を通じて求めてきた。この結果、令和元年11月時点で95団体あった未導入団体は、６年７月時点で69団体まで減少した。また、各市区町村における工事・業務に関するダンピング対策の取組状況を把握・公表する「見える化」等により、取組の適切な見直しを求めている。

⑥適切な設計変更

国土交通省直轄工事では、設計図書に施工条件を適切に明示するとともに、必要があると認められたときは、適切に設計図書を変更している。また、「入札契約適正化法」において、資機材の高騰時等における受注者からの請負契約の変更の申し出に対し、発注者が誠実に協議に応じることが義務とされたほか、「適正化指針」において、「設計変更ガイドライン」の策定・公表及びこれに基づいた適正な手続の実施に努めることが明記された。これらを踏まえ、地方公共団体に対して適切な設計変更が実施されるよう、様々な機会を通じて働きかけを行っている。

（２）発注者間の連携・支援

国土交通省では、公共工事の品質確保等に資する各種取組について、「地域発注者協議会」、「国土交通省公共工事等発注機関連絡会」、「地方公共工事契約業務連絡協議会」等を通じて、情報共有を実施し、発注者間の一層の連携に努めている。また、都道府県公共工事契約連絡協

議会との更なる連携体制の強化を通じて、市町村等に対して直接入札制度の改善の働きかけを行っている。

（３）受発注者間の意思疎通の緊密化等

「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」等による公共工事の円滑な施工確保を図るため、地域の受発注者間の連携・意思疎通を促している。

10 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等、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、老朽化対策等、「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おり、処遇改善、働き方改革の推進、生産性向上等を推進するための取組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てきた検討会の提言[注13]を踏まえ、安全衛生対策項目の確認表及び安全衛生経費を内訳として明示するための標準見積書の作成・普及等の取組を進める。

（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、令和６年度からの時間外労働規制の適用も踏まえた働き方改革を含め、引き続き、将来の担い手の確保・育成に取り組んでいくことが重要である。

このため、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加え、教育訓練の着実な実施による円滑な技能承継に取り組む。また、将来の労働力人口の減少を踏まえ、建設プロセス全体におけるICT活用、インフラ分野全体のDX、技術者制度の合理化、重層下請構造の改善、書類作成等の現場管理の効率化等による生産性の向上も図っていく。

また、現下の建設資材の高騰等を反映した請負代金や工期の設定が図られるよう、取組を進めていく。

これらに加えて、現場技能者の賃金の原資となる労務費等がしわ寄せを受けないよう、高騰分の適切な価格転嫁が求められているところ、

【関連リンク】
地方公共団体の入札契約適正化の取組状況「見える化」まとめ
https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/nyukei-portal/

【関連リンク】
「発注関係事務の運用に関する指針」改正の概要
URL：https://www.mlit.go.jp/tec/content/001860708.pdf

【関連リンク】
『営繕積算方式』活用マニュアルの普及・促進について
https://www.mlit.go.jp/gobuild/gobuild_tk2_000009.html

注 13　建設工事における安全衛生経費の適切な支払いに向けて（提言）、令和４年６月27日第７回建設工事における安全衛生経費の確保に関する実務者検討会。

処遇改善、資材高騰による労務費へのしわ寄せ防止、働き方改革と生産性の向上を大きな柱に、「持続可能な建設業」の実現に向け、令和６年６月、建設業法を改正した。

こうした取組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。令和元年度より特定技能（建設分野）の在留資格で外国人材を受け入れており、現在は38,578人（令和６年12月末時点）が在留している。国際的な人材獲得競争が激化する中、我が国が外国人材から「選ばれる国」であり続けるための施策を実施するとともに、外国人材の円滑な受入れ、適正な就労監理に引き続き取り組むことで建設業の担い手の確保を図る。

（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、更なる処遇改善等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。具体的には、令和６年度からの３か年を「メリット拡大フェーズ」と位置付け、官民一体となって取り組む施策をまとめた「CCUS利用拡大に向けた３か年計画」を令和６年７月に公表した。今後、計画に掲げた取組の具体化を進め、処遇改善や業務効率化のメリット拡大を図る。

（４）公正な競争基盤の確立

技術力・施工力・経営力に優れた建設業者が成長していく環境を整備する上で、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。

そのため、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である「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期間」の取組、また請負代金や工期等の契約内容に関する実地調査の実施等により、発注者・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ことにより、元請建設企業の資金繰りの円滑化を推進するものである。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。

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14]が、下請建設企業等が元請建設企業に対

【関連データ】
建設投資、許可業者及び就業者数の推移
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

注 14　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、リース会社系等８社のファクタリング会社が、当事業を運営している。

して有する工事請負代金等債権の支払保証又は買取を行う場合に、保証、買取時における下請建設企業等の保証料、買取料負担を軽減するとともに、保証債務履行時等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、下請建設企業等の資金繰りの改善、連鎖倒産の防止を図る事業である。なお、本事業は令和７年度においても引き続き実施することとした。

③建設産業の担い手確保に向けた女性・若者の入職・定着の促進事業

他産業を上回る高齢化が進行する建設業にとって将来の担い手確保が喫緊の課題であり、多様な人材が入職し、かつ、働き続けられる業界とする取組が必要である。

こうした問題意識を踏まえつつ、女性活躍・定着促進を切り口として、全ての人が働きやすく働きがいのある魅力ある建設産業を実現し、建設産業の担い手確保につなげていくため「建設産業における女性活躍・定着促進に向けた実行計画」を策定した。

（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５年度で約109万台であり、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42％、建設業が約24％となっており、建設業とともに、建設機械器具賃貸業が欠かせないものとなっている。i-Constructionの取組の一環として、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建設機械等の普及が必要である。

（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５年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では42件（仲裁7件、調停29件、あっせん6件）、都道府県建設工事紛争審査会では101件（仲裁32件、調停61件、あっせん8件）である。