

「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、全国の高速度道路上に約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14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13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、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、北海道新幹線が開業しており、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）及び九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）の着実な整備に向けた取組を進めている。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、令和7年12月、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構より、その時点の想定で



【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/

は、事業費が最大1.2兆円増加するおそれがあると報告された。この報告を受けて、「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」を開催し、改めて事業費の精査を進めている。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、貨物列車の走行が少ない特定時期に、青函トンネル内において、新幹線と貨物列車の走行時間帯を区分し、新幹線の時速260km走行を実施するなど、取組を進めている。

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、一日も早い全線開業に向けて、沿線地域の理解促進等が図られるよう、鉄道・運輸機構とともに、丁寧かつ着実に取り組む。

九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）については、今後も関係者との協議を進める。

また、交通政策審議会の下に「今後の整備新幹線の貸付のあり方に関する小委員会」を設置し、開業から30年間収受することとされている整備新幹線の貸付料のそれ以降の取扱い等を含め、今後の整備新幹線の貸付のあり方についての議論を進めている。

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。こうした基本計画路線を含む幹

線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、方向性も含めた検討を行うため、幹線鉄道の高機能化に係る技術的課題の整理や基本計画路線に係るケーススタディ等、更なる取組を進める。

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。

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る。このうち、未着工の静岡工区については、「リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議」を通じて、事業主体であるJR東海の対策状況を継続的に確認するとともに、静岡県とJR東海の協議に国土交通省も入って一層の対話を促進すること等により、令和8年3月に静岡県が静岡工区の着工の条件として示している「対話を要する事項」28項目の対話が完了した。引き続き、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

国内航空は、高単価のビジネス需要の減少、物価高・円安による費用の増加等を背景に、「実質赤字」であるほど厳しい事業環境となっている。そこで国土交通省では、国民生活を支

える重要な交通手段である国内航空ネットワークの維持のため、国内線事業の構造改革に向けた検討を進めている。具体的には、有識者会議を立ち上げ、航空会社間での協調の取組、競争環境のありかた等について議論を行っている。



【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>



【関連リンク】
国内航空のあり方に関する有識者会議
URL : https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk4_000021.html

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、経路下

地域の更なる騒音負担軽減に向けた取組を進める。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旅客ターミナルの再編・拡充、旧整備場地区の再編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、B滑走路の延伸及びC滑走路新設等の年間発着容量を50万回に拡大する「更なる機能強化」を進めるとともに、旅客取扱施設や貨物取扱施設、鉄道アクセスの機能強化についても検討を進めている。

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いる。具体的には、年間発着回数30万回の実現に向けて令和7年3月から新飛行経路の運用を開始し、同年における発着回数は過去最高を記録した。また、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、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を進める。

中部国際空港については、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完全24時間運用の実現等を目的とした代替滑走路の整備を推進している。また、令和7年10月の国

内線保安検査場の拡張や8年3月の国際線商業エリアの拡張など第1旅客ターミナルの改修事業を推進している。

③地方空港の機能強化

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。我が国を発着する国際旅客定期便数は、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年時点においては2,649便/週^{注2}であったが、令和7年10月末時点は5,679便/週となり、2倍強に増加した。

⑤航空機操縦士等の養成・確保

我が国の航空業界においては、操縦士・整備士共に50代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。

②LCC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7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15路線、ジェットスター・ジャパンは国内18路線及び国際6路線、スプリング・ジャパンは国内9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10路線へネットワークを展開している。



【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/002008937.pdf>

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。厳しい容量制約を背景として、羽田空港を自由化の対象外とするなど一部制約が残る。

注2 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）。

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者の増大や国内観光の拡大等、新たな需要を創出するため、空港の受入環境整備、空港経営改革及び着陸料軽減措置等の取組を実施している。

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り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、東京国際空港のビジネスジェット専用ゲートについて、令和7年10月より国内線旅客も利用可能とし、併せてターミナル周辺の乗機・降機用スポットの運用変更を行うなど、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

増大するインバウンド需要に適切に対応し、政府目標である令和12年訪日外国人旅行者数6,000万人達成に向けては、主要空港のみならず地方誘客・地方分散が重要である。そのため、航空機の運航にとって不可欠なグランドハ

ンドリングや保安検査といった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、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、人材確保や職場環境改善等を推進し、人員体制は感染症拡大前の水準まで回復している。航空燃料供給不足については、経済産業省と合同で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月に取りまとめた「航空燃料供給不足に対する行動計画」に基づき取組を進めた。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。そのような中、航空需要の増大、脱炭素化に向けた社会的要請の高まり、デジタル技術の進化等の状況変化に的確に対応するべく令和22年を目標年次とするCARATS2040を7年6月に策定した。安全・安心対策の強化はもとより、軌道ベース運用（TBO）や持続可能な航空輸送の実現を目指すとともに、空域の有効活用やレジリエンスの強化に取り組み、国際的な連携・協力の下、安全を最優先に利便性の高い持続可能な航空交通システムを構築していく。

（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



【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

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7年度は、モンゴルにおいて、チンギス

ハーン国際空港の拡張に向けた協力準備調査に参画した。また、本邦企業がケニア政府や関係機関に対して行ったジョモ・ケニヤッタ国際空港の拡張及び運営に係るコンセプト提案を後押しした。加えて、タイ及びマレーシア等において、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及び京急空港線引上線の鉄道基盤施設整備を引き続き実施している。そして、京急品川駅において、引き続き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、新空港線（東急蒲田駅～蒲田新駅（仮称））について、7年10月に事業化された。さらに、成田空港アクセス鉄道については、関係者との意見交換を重ね、引き続き、複線化や新線整備（複々線化）等による更なる輸送力増強や速達性向上等に向けた検討を進め、事業化に向けた取組を進める。

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 物流を取り巻く現状及び課題と物流革新の「集中改革期間」

物流は、国民生活や経済活動などを支える重要なインフラであるが、令和6年4月から、トラックドライバーに時間外労働の上限を定める規制が適用され、何も対策を講じなければ物流に停滞を生じかねない、いわゆる物流の「2024年問題」に直面していた。

この物流の「2024年問題」については、様々な取組の成果により、令和6年度を越えても物流の機能が維持できている一方で、担い手不足が深刻化する中で、必要な物流の機能を維持していくためには、今後も物流の生産性向上や取

引環境の適正化に向けた取組が不可欠となる。

このため、物流の効率化に向けた新モデルシフトや中継輸送、ラストマイル配送の効率化、自動運転トラックの導入、改正物流法やトラック適正化2法等による商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容に向けた先進的な取組の支援等の取組の強化を図っている。

こうした中で、政府においては、令和12年度までの期間を物流革新の「集中改革期間」と位置付け、8年3月に、「総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）」（8年3月31日閣

議決定)を策定した。

同大綱においては、1. サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化、2. 物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換、3. 持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改

善、4. 物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進、5. 厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化といった政策を推進していくこととしており、本大綱に記載された内容を踏まえ、物流革新に向けた取組の着実な推進を図っていく。

2 必要な物流機能の維持と物流の持続的成長を実現するための施策の推進

令和12年度までの物流革新の「集中改革期間」においては、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じることにより、将来にわたって物流の持続可能性を確保していくとともに、我が国の成長エンジンや公共性の高いサービスとしての物流のポテンシャルを最大限に引き出すことが求められる。このためには、中長期的に物流の機能を維持していく基盤づくりとして、物流の構造改革や生産性向上、担い手の確保・育成などを早急に進める必要がある。また、物流を起点とした新たな投資やイノベーション、価値創造の源泉となる物流標準化や物流DX・GXの推進にも取り組むことが求められる。

(1) 新モーダルシフト等の推進

トラック輸送の変容に伴うトラックドライバー不足に対応するためには、従来からの鉄道・海運へのモーダルシフトの取組をより一層強化する必要がある。

このため、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「物流効率化法」に基づき、運行経費等補助の支援や税制特例措置等を講じるとともに、大型コンテナ導入等に係る支援を行った。

また、ダブル連結トラック、自動運転トラック、航空機、新幹線といった多様な輸送モードの活用に加え、一定の荷量の確保に向けた地域の産業政策・地域政策等との連携や地域の物流ネットワークの再構築を進めていくことも重要である。こうした認識の下、「官民物流標準化

懇談会」の下に設置された「モーダルシフト推進・標準化分科会」における令和6年11月の取りまとめを踏まえ、限られた輸送資源の中で陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員する「新モーダルシフト」を強力に推進していく。

(2) 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、輸送力増強や災害対応の機能強化に向けて、大型コンテナに対応したコンテナホームの拡幅や、代行輸送の拠点となる貨物駅の施設整備等について支援を実施している。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「内航フェリー・RORO船ターミナルにおけるシャーシ・コンテナ位置管理等システム導入ガイドライン」の作成、支援制度の拡充等の取組を推進している。

(3) 地域のラストマイル配送等の持続可能な提供の維持・確保

我が国の物流については、1件当たりの平均貨物量、貨物総量が減少している中で、物流件数は増加しており、物流の小口化・多頻度化が進行しているほか、宅配便取扱実績も年々増加を続けている。これらの背景にはEコマース市場の急成長があるが、この傾向が継続することで、ラストマイル配送を担う宅配便ドライバー

の負担がさらに増加することが懸念されている。

このような中、国土交通省においては、自宅の宅配ボックスへの配達や自宅玄関前等の指定場所への配達、駅・公共施設等の宅配ロッカーへの配達等の多様な受取方法の普及に向けて、Eコマース事業者や宅配事業者、自治体等と連携しながら、「再配達削減PR月間」等を通じた消費者への呼びかけ等を行った。

また、令和7年11月に公表された「ラストマイル配送等に向けた検討会」提言の中で、今後の取組の方向性として、宅配ボックス・宅配ロッカー、いわゆる置き配等の多様な受取方法の普及・浸透、輸送サービス水準の維持と宅配事業者の負担軽減を図るための共同配送・貨客混載等の取組の推進、ドローン等の新たな輸送手段の活用等が盛り込まれたことを踏まえ、地域にとって不可欠な輸送力の確保や物流サービスの持続可能な提供等を実現するための取組を早急に進めていく。

ドローン配送については、過疎地域、離島、山間部といった輸送密度が低い地域で飲料、食料品、日用品・医薬品、新聞等の配達を行うビジネスの社会実装が進展している。国土交通省では、関係省庁と連携し、過疎地域等におけるドローン物流の実用化に係る計画策定や機体・設備等の導入に対する支援を行ってきた。

また、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付ける規定を置くよう地方公共団体に促しており、令和7年3月末現在で、90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、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。

（4）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、特殊車両が即時に通行できる特殊車両通行確認制度の利用拡大を促進しており、交差点等の個別協議箇所の削減等による確認制度の利用促進を行った。

さらに、トラックドライバーの拘束時間短縮のため、中継輸送拠点として「コネクトパーキング宮島」、「コネクトパーキング岡山・早島」の事業を行っている。

また、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月には対象路線を拡充し、7年3月には確認制度の対象とするなど、利用を促進する。物流危機への対応や温室効果ガス削減に向けて、新たな物流システムとなる自動物流道路について、2030年代半ばまでに東京―大阪間の一部を先行ルートとして運

用開始することを目指し、検討を進めていく。

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。

（５）物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや産業構造の転換と労働環境の改善

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、令和6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、6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を行った。

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、7年6月に「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の取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として、指針を作成・公表し、新たな仕組みが適切に運用されるよう取り組んでいく。

（６）物流標準化や物流DXの推進

物流機能を将来にわたって適切に発揮させるためには、物流に携わる多様な関係者の連携・協力により、これまで「競争領域」とされる部分の多かった物流の「協調領域」を積極的に拡大する方向で捉え直し、公正な競争を確保する必要があることにも留意しながら、サプライチェーン全体の可視化・最適化や物流の生産性と付加価値の抜本的向上につなげていく必要がある。

また、物流の担い手不足が深刻化する中において、物流の機能と高度なサービスを維持するためには、物流現場におけるAI・デジタル技術等のテクノロジーや自動化・機械化機器等の更なる活用を進めていくことも重要である。

個社や業種分野を超えた共同化や物流施設の自動化・機械化等に向けたユニットロード化、一貫パレチゼーション等を実現するためのパレット標準化については、「官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会」において取りまとめられた標準的なパレットの規格と運用やその推進方策等を踏まえ、「標準仕様パレット」の導入を促進している。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ている。

物流DXに向けては、中小物流事業者における自動化機器やトラック予約受付システム等の導入を支援したほか、民間事業者間の港湾物流手続きを電子化・効率化する「サイバーポート」について、商流・金流分野のプラットフォームとの連携機能を拡充するなどの機能改善と利用拡大を進めてきた。

Ⅱ

第5章

競争力のある経済社会の構築

3 厳しさを増す国際情勢に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

令和12年度までの物流革新の「集中改革期間」においては、物流のポテンシャルを最大限に引き出すため、国際社会との連携強化や有事に的確に対応するためのサプライチェーンの高度化・強靱化も不可欠である。

(1) 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、今後と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、成田国際空港のB滑走路の延伸及びC滑走路新設等により年間発着容量を50万回に拡大する「更なる機能強化」や貨物取扱施設等の機能強化についての検討、関西国際空港における年間発着回数30万回の実現を目指した機能強化等、中部国際空港の完全24時間運用の実現や安定的な輸送機能の確保に向けた代替滑走路整備、長距離国際貨物機の定期便就航を可能にする北九州空港の拠点機能の向上等を進めている。

(2) 国際コンテナ戦略港湾政策の推進等

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。

また、バルク貨物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・安定化に向けて取り組む必要がある。

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。

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・積み替え等に資する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。また、日本の港湾を経由せずに第三国間で輸出入されている外国貨物の、国際コンテナ戦略港湾経由の輸送ルートへの転換を図る（国際トランシップ貨物の集貨）ため、物流手続の円滑化について関係機関と連携した取組も推進している。

「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ている。

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。

加えて、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー・食糧の海上輸送網の形成を図るため、大型船に対応した港湾機能の確保や企業間連携により共同輸送を促進する国際バルク戦略港湾政策を推進しており、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）農林水産物・食品の輸出拡大に向けた物流の改善

令和12年に農林水産物食品の輸出額5兆円等の目標達成に向けて、関係省庁の連携の下、産地から空港・港湾までの最適な輸送ルートや集荷・保管体制の構築、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、我が国の高品質なコールドチェーン物流サービスに関する国際規格の普及を図る。

（4）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、我が国の物流産業の持続的成長に向けて、幅広い分野の物流事業者の積極的な海外展開を進め、アジアをはじめとする海外市場での収益拡大を図る。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、(株)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、コールドチェーン物流サービスに関する国際規格の普及推進等を通じ、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。

（5）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、都市環境の改善と合わせて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、国際的な地政学リスクの高まりによる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多様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するとともに、これらの成果の幅広い共有や新規ルートの利用に向けた協議等の場となる官民コンソーシアムを運営し、関係事業者における平時から備えや意識醸成、相互連携を促す。

第3節 産業の活性化

1 鉄道関連産業の動向と施策

(1) 鉄道事業の概況

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。4年度時点の旅客輸送量はコロナ禍前の元年と比べて、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、既設の保安装置を活用した低コストな自動運転システムの開発、鉄道線路内のまくらぎ交換作業等の省力化を目的とした汎用双腕ロボットバックホウの開発、携帯情報端末を活用した地域鉄道の軌道状態評価システムの開発等、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や、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）等を行っ

た。さらに、外国人材の適正な活用を図るため、特定技能制度への「駅・車両清掃区分」の追加や令和9年4月施行の育成就労制度に関する事項等について、鉄道分野の運用方針を8年1月に閣議決定するなど、引き続き取組を推進する。

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7年4月には、JR各社の発足から38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、新型コロナウイルス後の利用者の行動変容等により、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、JR北海道、JR四国及びJR貨物に対しては、令和3年の改正日本

II

第5章

競争力のある経済社会の構築

国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等に基づき、省力化・省人化に資する設備投資のための出資等の経営自立に向けた支援を実施している。

(3) 鉄道関連製造業

鉄道新造車両の生産金額は、受注状況によって波があるが、令和6年度の生産金額は1,855億円(1,309両)であった。生産金額の構成比は国内向け77.5%(1,438億円)、輸出向け22.5%(417億円)であり、前年度比は国内

向け19.9%減少、輸出向け8.2%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3,929億円(前年度比0.5%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1,502億円(前年度比10.8%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4年度において約2.4万人が減少した。一方で、直近の動向として、4年度から5年度において約10.8万人から約11.4万人へと増加に転じている。また、タクシーの運転者については、同期間において約5万人減少したが、直近では、4年度から5年度において約21.5万人から約21.7万人へと増加している。しかしながら、両者とも元年度比の水準までは戻っておらず、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6年度補正予算に引き続き、7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、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加え、新たに女性用控え室等の整備経費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、2年4月以降7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月に運賃ブロックを見直したことにより、定期的な改定を可能としており、2年4月以降7年度末までに101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、運転者の賃金水



【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>

準を全産業平均に引き上げることを目的として、令和7年9月に新運賃の公示を行い、同年11月までに順次開始したところであり、引き続き、運転者の賃上げ等の進捗状況を着実に把握していく。

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4年の361万円から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、無許可営業である「白タク」行為や営業所のみでの運送の引受けが可能なハイヤーによる「客引き」等の行為は、道路運送法（昭和26年法律第183号）違反であり、旅客に対する安全・安心の確保の観点から問題があることから、警察等の関係機関と連携して、主要な空港や観光地等において、啓発活動、現地調査、指導等を行っている。安全・安心な二次交通を確保するため、引き続き、関係機関と連携して取組を強化し、違反事実が確認されれば厳正に対処していく。

（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7年12月末現在、総事業者数7,381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。自動車運転代行関係団体と今後の運転代行業の適正化について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業につ

いては、我が国の国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラである一方、他産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、担い手不足が課題となっている。こうした中、トラックドライバーの労働条件を改善し、トラック運送業界を魅力ある職場とすることが喫緊の課題となっており、賃上げの原資となる適正運賃の確保や、トラックドライバーへの負荷の軽減につながる物流の効率化が重要である。このため、「標準的運賃」の周知・浸透や、荷主等に対するトラック・物流Gメンの是正指導により、適正な運賃を収受できる環境を整備するとともに、令和8年4月に全面施行された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（令和6年法律第23号）や、8年1月より改正法が施行された「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」（昭和31年法律第120号）に基づき、関係省庁等とも連携しながら、取引環境の適正化や構造的な賃上げ環境の整備を進めている。加えて、トラック運送事業の適正化やドライバーの賃上げを目的として、7年6月に成立した「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（令和7年法律第60号）及び「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」（令和7年法律第61号）の施行に向けた準備を着実に進め、トラックドライバーの更なる賃上げや労働環境の改善を目指していく。

（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



【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>

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実施等により、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、令和6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、特定技能外国人の受入れを進めている。自動車整備事業については、「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、産学官が連携して人材確保・育成に取り組んでいる。

II

第5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) 海事産業群の強靱化

四面を海に囲まれる我が国には、海運業、造船・船用工業、船員を中核分野に、船舶賃貸業、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「海事産業群」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「海事産業群」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、海事産業群の強靱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・船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48件（67社）^{注3}、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

105件（107隻）^{注3}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」の取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、引き続き内航海運業の取引環境の改善や生産性向上に取り組んでいく。

(2) 造船・船用工業

①造船・船用工業の現状

貿易を海上輸送に依存している我が国において、造船・船用工業は、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・船用工業は我が国の安全保障を支える重要な産業である。

高市政権が立ち上げた日本成長戦略本部の



【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3 各計画の認定制度が開始されて以降の累計。

下、「造船」が「危機管理投資」・「成長投資」の戦略分野の一つとして位置付けられた。また、令和7年10月末のトランプ大統領来日時に、ラトニック商務長官との間で日米造船協力に関する覚書が締結される等、日米関係においても造船の重要性が高まっている。

こうした状況を踏まえ、令和7年度補正予算において、我が国の造船能力を抜本的に向上させる設備投資・研究開発等を支援するための造船業再生基金が造成されており、今後10年で総計3,500億円規模の支援の実施を目指すこととしている。

また、令和7年末には、この基金をはじめとする総合的な施策の絵姿を示した「造船業再生ロードマップ」を策定した。

②造船・船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、令和6年度に引き続き、環境省等と連携し、ゼロエミッション船等の国内生産体制の整備支援を行っている。

生産性の向上については、造船・船用工業のデジタル・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）の技術開発・実証等への支援を行った。また、

7年度からは、造船業がオーダーメイドで船舶を供給する産業であることを踏まえ、1隻ごとの構造の違いへの柔軟な対応を可能とするAI造船ロボット等の開発にも着手する。

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・船用工業分野の業務区分^{注4}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、サプライチェーン強靱化の取組を支援している船舶用機関（エンジン）・航海用具（ソナー）・推進器（プロペラ）の安定供給確保を図ったことに加え、令和7年に、新たに「船体」を支援対象に追加し、造船業再生基金を造成した。

また、関係府省庁と連携し、同法に基づく「経済安全保障重要技術育成プログラム（K Program）」において採択された「デジタル技術を用いた高性能次世代船舶開発技術」を通じて、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）の研究開発支援に取り組んでいる。

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）

注4 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、船用機械、船用電気電子機器の3業務区分へ見直された。

造船委員会において、コストを船価に適切に反映させるための船価モニタリング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5}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、我が国の管轄権・保護の対象である日本船舶・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6}を適用し、安定的な海上輸送の早期確保を図っている。

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」にて外航船舶確保等計画の認定制度が創設された。当該認定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6年度の国内旅客船事業の輸送需要は約75百万人（5年度比約2%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6年度の内航海運の輸送量は1,531億トンキロであり、国内貨物輸送の約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、内航船員は50歳以上が4割以上を占めているものの、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、寡占化された荷主業界の下、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



【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>



【関連リンク】
造船業再生ロードマップの策定（令和7年12月26日公表）
URL: https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk5_000090.html

注5 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。

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、363社（令和7年度末現在）まで増加した。また、荷主業界と内航海運業界との連携強化を図る場である「安定・効率輸送協議会」等の開催に加え、7年度は適正な運賃・用船料等算出の「標準的な考え方」を策定・公表し、合わせて「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」を改定して、「標準的な考え方」を反映するなど、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7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842者（前年度より4者減）となっており、6年度の船舶積卸量は、全国で13億4,700万トン（前年度比0.3%増）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、令和7年6月に公表した「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」に基づき、港湾運送の魅力発信、適正取引推進のためのガイドラインの策定等を通じた取引環境改善、安全性向上・労働環境の改善に向けた取組を推進している。

（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、国土交通省では、独立行政法人海技教育機構（JMETS）をはじめとする船員教育機関と連携し、質の高い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、船員の働き方改革の実現に取り組んでいるほか、快適な海上労働環境形成の促進に資する仕組みとして、指針を作成・公表し、新たな仕組みが適切に運用されるよう取り組んでいく。

（5）海洋産業

浮体式洋上風力発電の導入拡大に向け、設置や維持管理に用いる船舶が適切に確保されるよう、これらの船舶に必要な艀装品のサプライチェーン構築に当たってのボトルネックの把握等の調査を行っている。

（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7年度には、海事振興事業として「海の日記念行事2025」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 航空産業の動向と施策

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

航空会社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、6年度の国内旅客は10,877万人（前年度比3.8%増）、国際旅客は2,116万人（前年度比19.8%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、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 物流拠点関連の動向と施策

（1）物流拠点の動向と施策

物流拠点が担う役割は、物資の保管、仕分け等の荷さばき、流通加工等のほか、付随して物流従事者の休憩環境の提供や、地域における災害物資拠点としての役割等、多様化している。

EC等の需要拡大に伴い、物流拠点の所管面積の1社平均は、令和5年時点で、平成25年と比較して26%増加するなど急激に拡大し、賃貸型の物流拠点の整備の供給が進む一方で、人手不足が課題となっているほか、既存の営業倉庫や公共トラックターミナルは、老朽化の進展に直面している。

それらの現状を踏まえ、国土交通省では、物資の流通の効率化に関する法律に基づく特定流

通業務施設の整備に対する支援や、物流拠点のDX化・GX化を図る取組に対する支援、非常用電源設備等の導入に対する支援を行っているとともに、本年、物資の流通の効率化に関する法律の一部を改正する法律案を国会に提出し、成立後、中継輸送の推進に必要な施設の整備に対する税制特例措置等の支援を行うこととしている。

また、令和8年1月には、特定技能制度・育成成就労制度において、「物流倉庫」分野が新たに追加され、倉庫業者等や貨物自動車運送事業者を対象に、一定の条件下で外国人材の受入れが認められることとなり、協議会の設置等により、人材の受入開始に向けた業界の準備を後押



【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>

ししている。

(2) 倉庫業の動向と施策

倉庫業は、物資の保管により、サプライチェーンにおける結節点として機能することで、市民生活や経済活動を支えている。近年は、保管業務に加えて、庫内での検品、値付けや包装等の流通加工業務を実施する拠点も増加している。

一方で、倉庫業は、営業を行う上での生命線たる倉庫それ自体の老朽化の進展に直面している。建築費や労務費が上昇する中、寄託者から受け取る保管料の水準は上がっておらず、寄託者への価格転嫁が課題となっている。そのため、国土交通省においては、令和8年1月に標準倉庫寄託約款・標準冷蔵倉庫寄託約款を改正し、附帯料金の明確化などを規定することにより、倉庫業者が適正な対価を収受できる環境づ

くりを後押ししている。また、トラックを含めたサプライチェーン全体の取引適正化を進めるべく、「トラック・物流Gメン」により、倉庫業者からの情報収集を行っている。

(3) 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、「貨物自動車運送事業法」に基づく特別積合せ貨物運送事業者に対し、その営業拠点を安定的に提供することで、我が国経済の屋台骨たる、トラックによる幹線物流を下支えしている。施設の老朽化が課題となっていることから、「物資の流通の効率化に関する法律」に基づき、財政投融资による支援を可能としており、この支援を活用して、令和7年4月に、日本自動車ターミナル(株)板橋トラックターミナル新3・4・7号棟が竣工した。

7 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6年度）を占める重要な産業の一つである。

②地価の動向

令和8年地価公示（令和8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5年連続で上昇し、全用途平均・商業地は上昇幅が拡大したが、住宅地は前年と同じ上昇幅となった。

住宅地では、住宅需要は引き続き堅調であり、地価上昇が継続している。東京圏・大阪圏等の中心部のマンション需要が旺盛な地域では、高い地価上昇が継続している。リゾート地域等では、別荘・コンドミニウムや移住者、従業員向け住宅の旺盛な需要を背景に、高い地価上昇が継続している。また、子育てしやすい環境が整

備され、転入者が多い地域では、堅調な住宅需要に支えられ、地価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から、地価上昇が継続している。特にインバウンドが増加した観光地等では、旺盛な店舗・ホテル需要を背景に、高い地価上昇が継続している。また、再開発事業等が進展している地域では、利便性や賑わいの向上への期待感から、高い地価上昇が継続しており、マンション需要との競合が見られる地域でも、高い地価上昇が継続している。

大手半導体メーカーの工場が進出した地域では、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・店舗の需要も引き続き堅調であり、住宅地、商業地、工業地ともに、高い地価上昇が継続している。

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6年度末において、宅地建物取引業者数は132,291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、令和6年度の監督処分件数は147件（免許取消99件、業務停止16件、指示32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、住宅宿泊管理業及び賃貸住宅管理業それぞれについて法令に基づく登録制度を設け、適正な業務運営の確保に向けた措置を講じている。マンション管理業については、「老朽化マンション等の管理及び再生の円滑化等を図るための建物の区分所有等に関する法律等の一部を改正する法律（令和7年法律第47号）」により、管理業者が管理組合の管理者を兼ねる場合に利益相反の懸念があるため、自己取引等に係る区分所有者への事前説明を義務化するなどの措置を講じるとともに、標準契約書等の整備を行った。また、住宅宿泊管理業については、登録実務講習制度の運用等を通じた地方部の担い手確保や、立入検査等の実施を行った。賃貸住宅管理業については、令和7年度に有識者会議を通じて業務のありかたや制度の普及促進に加え、今後の課題整理を行った。

（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6年末現在で約3,399兆円となっている^{注7}。

国土交通省では、令和12年までにリート等^{注8}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、8年3月末現在、58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24.5兆円、私募リートと不動産特定共同事業を合わせて約34.1兆円^{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REIT指数は、令和7年4月に1,600ポイント台で底を打ったのちに上昇に転じ、同年11月に2,000ポイントを超えるまで緩やかに上昇を続けた。同年12月以降2,000ポイント前後を推移した。また、Jリートにおける7年度の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・周知したほか、一般投資家向けの情報開示等のありかたを検討するため、令和7年3月に学識経験者及び関係団体等からなる「一般投資家の参加拡大を踏まえた不動産特定共同事業のあり方についての検討会」を設置し、同年8月には、「中間整理」を公表した。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6年度末時点の数値を使用。

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ESG投資関連情報の充実に向けた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ことによりバリューアップを図る改修事例等の調査を行った。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7年度には約89.6億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（7年度末時点累計PV数：28,126,130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検索機能の向上など利便性向上に向けた取組を行う。

(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、国土交通省ウェブサイト（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8年3月末現在の提供件数は、約576万件）。

(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。

(エ) 既存住宅販売量指数

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（試験運用）」を毎月公表している。

(オ) 法人取引量指数

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（試験運用）」を毎月公表している。

(カ) 新築マンションの取引実態把握

近年のマンションの取引実態を把握するため、三大都市圏及び地方四市の新築マンションにおける短期売買（購入後1年以内の売買）の状況、国外に住所がある者による取得の状況について調査を行うとともに、都心6区の新築マンションにおける価格帯別の短期売買及び取得の状況についても併せて分析し、令和7年11月に結果を公表した。

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）や、「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得できる市場環境の整備を推進している。さらに、不動産業への後押しを通じた空き家・空き



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

地の流通・利活用に向けて公表した「不動産業による空き家対策推進プログラム」の実装を加速化させ、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、不動産取引契約に伴う各種業務や関連手続へのデジタル技術の導入・活用に係る実証事業や実態把握の実施等、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8年度税制改正においては、長期保有土地等に係る事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置について、対象となる買換資産について一部見直しの上、適用期限を3年間延長した。また、優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例については、対象事業を一部見直し、一部事業について立地に係る要件（地すべり防止区域等に所在する土地等の譲渡を対象外とする）を追加するとともに、都市計画区域内における一定の一団の住宅又は中高層耐火共同住宅の建設の用に供するための土地等の譲渡について、建築費単価上限額要件を引き上げた上で、3年間延長

した。

このほか、低未利用地の適切な利用・管理を促進するための特例措置、土地の所有権移転登記等に係る登録免許税の特例措置、土地等の譲渡益に対する追加課税制度（重課）の停止措置、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についても、それぞれ適用期限を延長した。

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

我が国の不動産は、一意に識別・特定する番号がなく、DXや情報連携のボトルネックとなっている。不動産IDは、全国の不動産それぞれに番号を付与して不動産を一意に特定するものであり、キーとして用いることにより、各不動産情報の連携等をスムーズに行うことを可能とするものである。令和6年度より、建物に関する不動産IDについては、日本郵便株式会社の保有する住所データを用いて生成することを検討しており、9年度中の先行整備地域における一部試験運用の開始を目指して検討を進めている。

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。

8 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、直轄工事の発注に当たり、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8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。また、近年の過酷な猛暑を踏まえ、受注者が施工の時期、時間や方法を柔軟に選択できるよう、工期の設定等について支援する取組を「建設工事における猛暑対策サポートパッケージ」として取りまとめた。これらを踏まえ、週休2日の確保や猛暑対策の実施等、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、7年6月時点で58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

「第1次国土強靱化実施中期計画」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。

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。

(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、賃金引上げに向けた取組や建設キャリアアップシステムの活用等による処遇改善、「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」等に基づく安全衛生経費の適切な支払いに向けた取組の推進に加え、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



【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
URL : <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



【関連リンク】
「建設工事における猛暑対策サポートパッケージ」について
https://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo08_hh_001275.html

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。

これらの取組を制度面から強化するため、担い手確保に向けた処遇改善、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月に建設業法等を改正し、7年12月に全面施行したところである。加えて、改正建設業法により、中央建設業審議会が建設工事の労務費に関する基準を作成・勧告できることとされたことを踏まえ、7年12月2日に「労務費に関する基準」が中央建設業審議会から勧告された。これにより、適正な労務費が、公共工事・民間工事にかかわらず、受発注者間、元請一下請間、下請間のすべての段階において確保され、技能者に適正な賃金として支払われることを図る制度的な枠組みが確立することとなる。

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51,122人（7年12月末時点）が在留している。また、技能実習制度に替わる新たな制度として、9年度より、人材の育成及び人材の確保を目的とした育成就労制度が施行される予定となっており、8年1月に「建設分

野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針及び育成就労に係る制度の運用に関する方針」が閣議決定されたところである。今後の育成就労制度の施行も見据え、外国人材の円滑・適正な受入れや育成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6年7月に公表したところであり、同計画に基づき、取組を進めている。計画スタートから約2年、CCUSレベルに応じた賃金・手当制度の拡大、CCUSのスマートフォンアプリ「建キャリア」の提供を開始し、技能者が自らの就業履歴をいつでも簡単に閲覧できる環境を整備、CCUSに蓄積される就業履歴情報が建退共の電子申請サイトに自動共有される機能の提供を開始し、建退共に係る業務を効率化できる仕組みを整える等、同計画は順調に進んでいる。今後は、同計画を進めるとともに、施策が着実に定着するよう努め処遇改善や



【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>

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調査等により、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当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8年度に

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、令和7年3月策定された「建設産業における女性活躍・定着促進に向けた実行計画」に基づき、すべての人が働きやすく働きがいのある魅力ある建設産業の実現を目指し、官民をあげて取組を進めていく。

（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。

また、昨今の履行期限平準化の取組や設計技術者単価の上昇等を踏まえた価格転嫁対策を強化するため、令和8年度以降に国土交通省が新規契約する建設コンサルタント業務等からスライド制度（業務スライド）の試行を導入する。

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、リース会社系等8社のファクタリング会社が、当事業を運営している。

（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 2.0の取組の一環として、ICT施工の普及促進を推進しており、三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MC/MG技術等のICT建設機械の積極的な活用に取り組んでいる。また、チルトローテータを活用した施工による小規模・狭

小現場の省人化を目的として、ICT建設機械等認定制度による普及促進とともに、効果等を把握するための省人化建設機械（チルトローテータ）試行工事を7年度より開始した。

（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6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7件、調停21件、あっせん4件）、都道府県建設工事紛争審査会では77件（仲裁12件、調停52件、あっせん13件）である。



【関連リンク】
建設施工・建設機械：ICT建設機械等認定制度 - 国土交通省
https://www.mlit.go.jp/tec/constplan/sosei_constplan_tk_000050.html



【関連リンク】
省人化建設機械（チルトローテータ）の効果等の調査 - 国土交通省
https://www.mlit.go.jp/page/kanbo08_hy_000082.html