

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

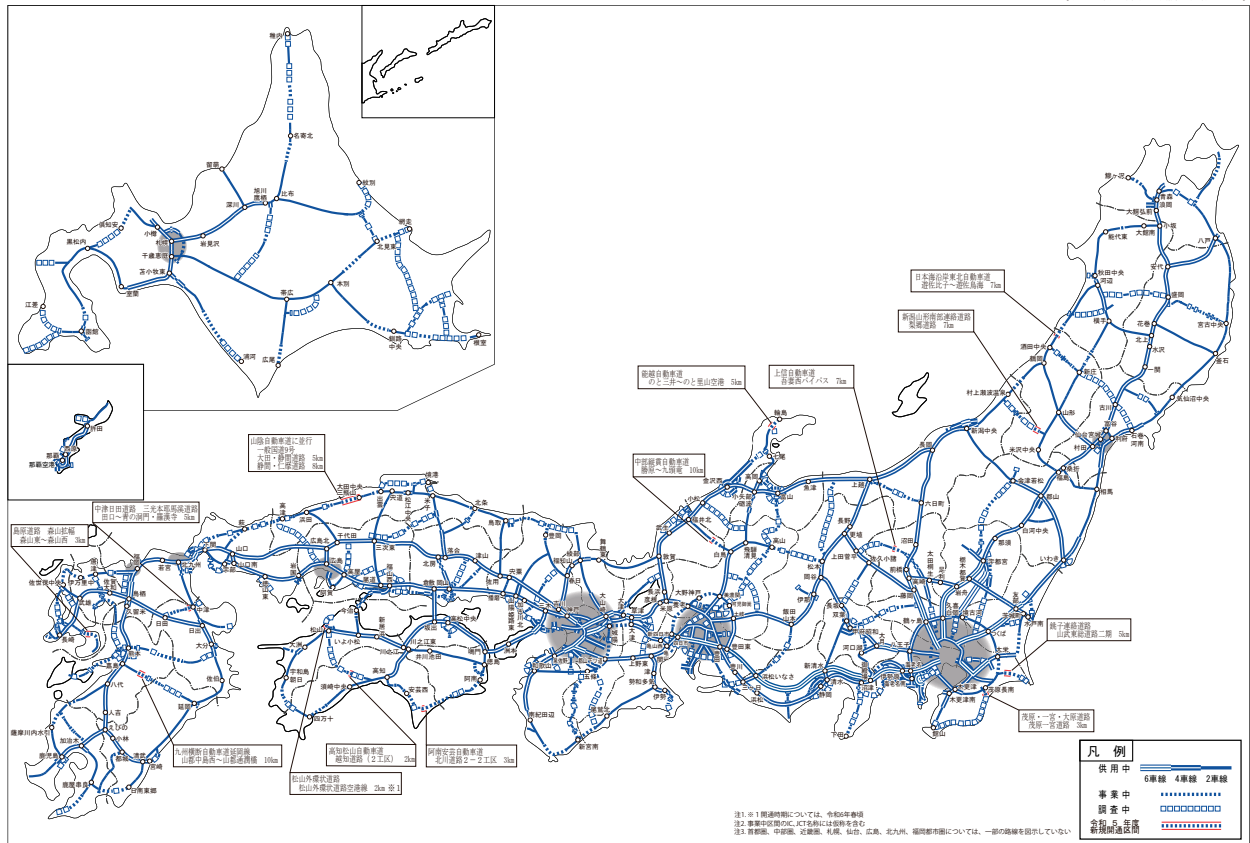
幹線道路の整備は、昭和29年に策定された第1次道路整備五箇年計画以来、現在に至るまで着実に進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等が可能となるなど、国民

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割が繋がった。これにより、中央環状内側の首都高（中央環状含む）の渋滞損失時間が約3割減少した。

このようなストック効果が最大限発揮されるよう、幹線道路ネットワークの整備を引き続き推進する。特に、全国物流ネットワークの核と

図表Ⅱ-5-1-1 高規格道路ネットワーク図



なる大都市圏環状道路等については、現下の低金利状況を活かし、財政投融资を活用した整備加速による生産性向上を図る。

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

(2) 道路のネットワークの機能を最大限発揮する取組みの推進

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

①道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する取組みを支える ETC2.0

ETC2.0とは、全国の高速道路上に約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月及び令和4年4月に首都圏で、平成29年6月に近畿圏で、令和3年5月から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。

③賢い投資

今あるネットワークの効果を、最小コストで最大限発揮させる取組みとして、上り坂やトンネルなどの構造上の要因で、速度の低下や交通の集中が発生する箇所を、ETC2.0等により収集したきめ細かい旅行速度データや加減速データ等のビッグデータにより特定し、効果的に対策するピンポイント渋滞対策を実施している。これまで、関越自動車道の大泉JCT付近等12箇所、既存の道路幅員の中で、付加車線等を設置する運用を開始している。現在、関越自動車道の高坂SA付近等12箇所、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、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、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おり、令和4年9月には九州新幹線（武雄温泉・長崎間）が開業した。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、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、令和4年12月に、事業費が6,445億円増加するとの試算を含めた取りまとめがなされたところであり、引き続き、必要な財源を確保し、着実に整備を進める。青函共用走行区間のうち、青函トンネル内では、2年より、貨物列車の本数が少ない特定時期において、新幹線列車と貨物列車

の走行時間帯を区分し、新幹線の210km/h高速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、新幹線の高速化と鉄道貨物輸送との両立について、検討を進める。北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、工期・事業費ともに見直し後の計画の範囲内で順調に進捗しており、引き続き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、従来、工事实施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査を、先行的・集中的に実施していく。

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。

「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、財政投融资（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・名古屋駅間工事实施計画（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、高温超電導磁石の運用安定性の確保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。

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の観点から、首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）、成田国際空港（成田空港））

の機能強化は必要不可欠であり、両空港で年間約100万回の発着容量とするための取組みを進めているところである。

具体的には、羽田空港において、令和2年3月から新飛行経路の運用を開始し、国際線の発



【関連リンク】
全国の新幹線鉄道網の現状
URL : <https://www.mlit.go.jp/common/001292353.pdf>

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取組みを進める。また、引き続き空港アクセス鉄道の基盤施設整備、国内線・国際線間の乗り継ぎ利便性向上のため

の人工地盤の整備、旧整備場地区の再編整備等を実施する。成田空港においては、地域との共生・共栄の考え方のもと、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みを進めていくこととしている。

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



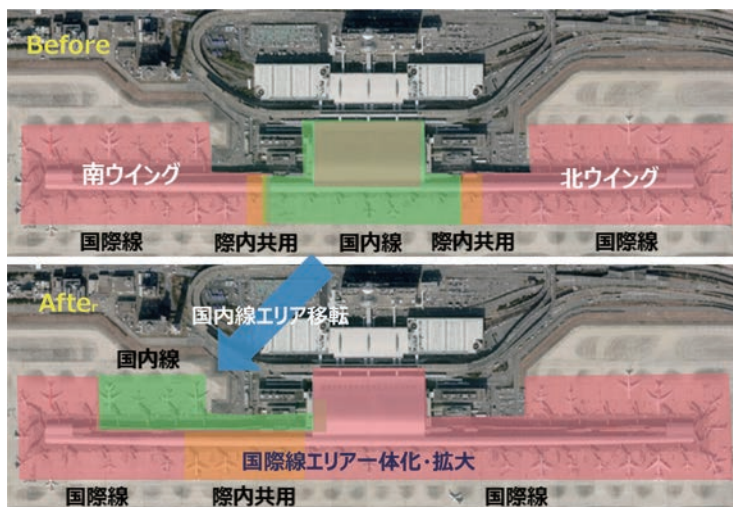
②関西国際空港・中部国際空港の機能強化

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、令和4年10月には新国内線エリアがオープンする等、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し、関西3空港における年間発着容量50万回の実現を目指す。

中部国際空港においては、国際線キャパシティの向上を目的に、第1ターミナル改修等を引き続き行うとともに、完全24時間運用の実現などの機能強化の取組みを推進する。

図表Ⅱ-5-1-4 関西国際空港における第1ターミナル改修



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するとともに、空港の利便性向上を図るため、那覇空港においては国際線ターミナル地域再編事業、新千歳空港においては誘導路複線化等を実施している。

その他の地方空港においては、航空機の増便や新規就航等に対応するため、エプロンの拡張やCIQ施設の整備等を実施している。

また、航空機の安全運航を確保するため、老朽化が進んでいる施設について戦略的維持管理を踏まえた空港の老朽化対策を実施するとともに、地震災害時における空港機能の確保を図るため、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、徐々に回復の傾向にある(4年10月末時点:1,920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。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ものの、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、効率的な操縦士養成手法の導入に向けた調査の実施、国家資格についてのより合理的で利便性の高い試験方式の導入及び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



【関連リンク】
我が国主要航空会社の操縦士の年齢構成
URL : <https://safetyp.cab.mlit.go.jp/>



【関連リンク】
我が国主要航空会社の整備士の年齢構成
URL : <https://safetyp.cab.mlit.go.jp/>

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か国間で相互に撤廃すること。

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)。

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4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31路線、国際7路線、ジェットスター・ジャパンは国内17路線、国際1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6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「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着陸料軽減措置、②空港経営改革、③受入環境整備の3つの観点から実施している。

③ビジネスジェットの受入れ推進

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

欧米では既にビジネスジェットがグローバルな企業活動の手段となっている。我が国においても経済のグローバル化に伴い、従来より、東京国際空港・成田国際空港の両空港を中心にアジア地域における経済成長の取り込みの観点から、その振興は重要な課題であったが、近年は富裕層旅客の取込み等インバウンド振興の観点からも重要性が増している。そこで、我が国ではビジネスや高付加価値旅行者の観光需要に応えるべく、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、富山空港において、令和4年度にビジネスジェット専用動線を整備し、一般旅客と動線を分離して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等があった場合に、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又は全額を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



【関連データ】
我が国のLCC旅客数の推移
URL: <https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html>

に向けた検討を進めている。今後、準天頂衛星システム7機体制が確立されることを踏まえ、その静止衛星3機を用いた衛星航法補強システム（SBAS）の測位精度の向上により、高度化したサービスの提供を開始し、視界不良時における航空機の着陸機会の増加等を図っていく。

（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旅客数及び貨物取扱量は近年、世界最大であり^{注3}、同地域の航空市場は今後も更なる成長が見込まれる。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、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4年度においては、日本企業連合とパラオ政府による空港運営会社により建設が進められていたパラオ国際空港のターミナル供用式典が開催された（4年5月）。「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」の戦略的要所であるパラオにおいて、新ターミナルが新たな玄関口として、地域の連結性向上の要となることが期待される。また、タイにおいては、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）の推進が引き続き行われた。

4 空港への交通アクセス強化

空港への鉄道アクセスの更なる改善のため、国際拠点空港等へのアクセス線の整備等に向けた取組みを推進している。

東京圏では、平成28年4月に取りまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」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っており、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。また、羽田空港内においては、空港整備事業として、京急空港線引上線の鉄道基盤施設整備に必要な歩行者通路の切回し工事に着手したほか、JR

東日本の羽田空港アクセス線についても準備工事に着手した。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、福岡空港と天神地区とのアクセスの改善に寄与する福岡市地下鉄七隈線の延伸（天神南～博多）については、令和5年3月27日に開業した。

注3 出典：ACI World Airport Traffic Dataset, 2022 Edition (2021 data)

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(2021年度～2025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。

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つ目の柱である、「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。

を踏まえ、令和4年9月より「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を設置した。

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。

(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。

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働時間規制、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響

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。



【関連リンク】
総合物流施策大綱
URL: https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000179.html

(2) 高度化・総合化・効率化した物流サービスの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367件（令和5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3年10月から開催し、4年3月に、22年までのロードマップを策定した。

(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みを推進している。

(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4年3月末までに20都市、29箇所の流通業務市街地^{注4}の整備が行われ（うち27箇

所が稼働中）、流通業務施設の適切かつ集約的な立地により都市の流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図っている。

路上荷さばき駐車を削減するため、駐車場法に基づく駐車場附置義務条例に荷さばき駐車施設を位置付けるよう地方公共団体に促している。令和4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。

トラックドライバー不足が深刻化する中、再配達への削減に向けては、これまで国や関係事業者等が連携し開催してきた「宅配事業とEC事業の生産性向上連絡会」や「置き配検討会」における検討なども踏まえ、オープン型宅配ボックスや置き配などの推奨を図っている。令和4年4月には、「多様なライフスタイルをささえる持続可能な宅配の実現に向けた手引き」を公表し、宅配ロッカーの活用を含む、多様な受取方法や関係者の連携等により再配達を削減する取組みを紹介し、普及に向けたポイントを整理した。今後もこうした多様な受取方法を推進する。

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、4年度までの3箇年において、全国46地域の事業を採択するとともに、同年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.3.0」も活用しながらドローン物流の社会実装を推進した。

注4 トラックターミナル、倉庫等の物流関連施設が集約的に立地した大規模物流拠点として、高速道路インターチェンジ周辺部等の適地に建設された市街地。

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いる。令和4年4月1日には、重要物流道路に追加指定し、4年7月1日には、重要物流道路のうち国際海上コンテナ車（40ft背高）の通行に道路構造等の観点から支障のない区間を、特車許可不要区間として追加指定した。

また、車両運行管理支援サービス等の、ETC2.0を活用した取組みを推進しているほか、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多頻度化、特に利用が多い経路の国による道路情報の電子化の代行、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、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。令和4年11月には、事業者の要望を踏まえ、北陸・四国・九州等で更なる対象路線の拡充を行った。

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などにより、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を契機として、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ている。

また、バルク貨物^{注5}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

注5 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。

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

我が国への国際基幹航路の寄港を維持・拡大し、日本に立地する企業のサプライチェーンの安定化等を通じて我が国産業の国際競争力強化を図るべく、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本柱の施策に加え、世界に選ばれる港湾の形成を目指し、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。さらに、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ける実証事業を通じて、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する。

「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、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組みを深化させて、コンテナターミナルの更なる生産性向上や労働環境改善に資する技術開発を推進するため、技術開発テーマを国において設定し、具体の技術開発案件の実施を支援する。また、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、阪神港における令和5年度中の本格運用開始に向け、引き続き取組みを進めていく。加えて、民間事業者間の港湾物流手続（港湾物流分野）、港湾管理者の行政手続や調査・統計業務（港湾管理分野）及び港湾の計画から維持管理までのインフラ情報（港湾インフラ分野）を電子化し、これらをデータ連携により一体的に取扱うデータプラットフォームである「サイバーポート」について、機能改善、利用拡大を進めるとともに、5年度中の三分野一体での運用を実現する。

図表Ⅱ-5-2-1 大型船の入港



【関連リンク】
サイバーポート
URL : https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_00002.html

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た。

③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。

④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を改良等を行うとともに、航路標識の整備等を行うことにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境の整備を行っている。

(3) 国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化

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

(4) 農林水産物・食品の輸出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・空港における温度・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

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、(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、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。

国際海上コンテナ輸送については、令和2年後半以降、北米西岸港湾の混雑に端を発する世界的なコンテナ輸送の需給逼迫により、海上輸送運賃の高騰や運航スケジュールの乱れが発生した。

また、令和4年以降、ロシアによるウクライナ侵略により、ロシアに対する経済制裁やロシア領空の飛行禁止措置が実施され、ロシア・ウクライナ向け海上輸送に係る貨物引受けの原則停止や、欧州向け航空輸送に係る輸送時間・コストの増加等の影響が生じた。その他、新型コロナウイルスの感染拡大により中国・上海等の物流機能が停滞するなど、国際物流を取り巻く状況は大きく変化している。

このため、国土交通省は、船社・物流事業者・荷主団体等が一堂に会した情報共有会合を関係省庁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共有を行うとともに、外国政府に対する物流改善の働きかけを実施して

いる。また、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) 鉄道事業の現況

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2年度の鉄道の旅客輸送量は、人ベースでは対前年度比約30%減の約177億人、人キロベースでは対前年度比約40%減の約2,631億人キロとなっている。全国に217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（174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5割を超え、大手民鉄の約1.8倍以上となっている。

(2) 鉄道事業

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等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、VR空間上での軌道検査や工事・作業の計画策定支援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 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ところである。

令和4年4月には、JR各社の発足から35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、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3年度の生産金額は2,619億円（1,936両）であった。生産金額の構成比は国内向け85.6%（2,241億円）、輸出向け14.4%（377億円）であり、前年度比は国内向け13.5%増加、輸出向け21.0%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4,077億円（前年度比3.6%減）、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1,148億円（前年度比12.2%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

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、厳しい経営状況が続いている。

また、長引くコロナ禍において全国的に運転者が不足しており、バス・タクシー合わせて2年で約4万人の運転者が減少した。このままでは、今後需要が回復する中で供給が追いつかなくなるおそれがある。

こうした運転者不足を解消するため、令和4年度補正予算において、二種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。これまでも氷河期世代を対象とした二種免許取得支援は存在したが、運転者不足に正面から取り組むために国土交通省が事業者に対して二種免許取得にかかる費用を直接支援するのは今回が初めてである。具体的には、事業者が負担する二種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。令和4年において、バスについては7事業者で、タクシーについては8地域で運賃改定を実施し、賃金引上げに向けた取組みを進めている。特にタクシーでは、東京特別区・武三（武蔵野市・三鷹市）地区において約15年ぶりに運賃改定が実施され、運送収入が増加し、運転者の賃金引上げや利用者の利便性を高めるための投資余力の確保につながっている。

（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4年12月末現在、



【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>

総事業者数7,836者となっている。近年の動向としては、利用料金について、各都道府県に対して条例で最低利用料金を設定することが可能である旨の通知を発出したところである。

(3) 貨物自動車運送事業（トラック事業）

トラック事業者数は長期にわたり増加していたが、平成20年度以降は約62,000者とほぼ横ばいで推移している。中小企業が99%を占めるトラック運送事業では、荷主都合の長時間の荷待ち等によるドライバーの長時間労働、荷主に対して立場が弱く適正な運賃が収受できないなどの課題がある。このため、29年7月から、荷待ち時間の削減に向けその実態を把握すること等を目的として、荷主都合による荷待ち時間を記録することをトラック事業者に義務付ける措置を講じたほか、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。

また、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、①規制の適正化、②荷主対策の深度化、③標準的な運賃の告示制

度の導入等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。

(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るが、担い手不足が深刻化している。

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みを「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、業種別にさまざまな対策に取り組んでいる。バス・タクシーについては、運転者不足への対応が喫緊の課題であり、賃金引上げ実現に向けた運賃改定の円滑な実施や二種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「標準的な運賃」の更なる普及浸透等に取り組んでいる。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
・自動車運送事業等の就業構造
URL : <https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html>

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99.5%、国内の貨物輸送量の約4割を担っており、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り、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いる。

新型コロナウイルス感染症による影響など、近年、海事産業全体が直面している様々な課題に一体的に対応するため、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、造船業・船用工業の事業基盤強



【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

化のため、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、23件（39社）、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」について12件（13隻）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・低利融資等の支援措置が必要に応じて講じられるほか、同法に基づき、船員の労務管理の適正化を図るため、令和4年4月に船舶所有者に労務管理責任者の選任を義務付ける等の制度を創設した。

（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、艦艇・巡視船をすべて国内で建造・修繕しており、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、世界単一の船舶市場において、し烈な国際競争を繰り広げている。鋼材等の原材料費の高騰等、我が国造船業を取り巻く環境は依然として厳しい状況が続いており、我が国造船業の事業基盤強化が急務である。また、世界の海上輸送の荷動き量の増加に伴い、船舶市場の拡大も見込まれる中、海運分野のカーボンニュートラル化（CN化）の加速、船舶の省人化・自動化の進展等の世界的な潮流に対応しつつ市場の成長を取り込めるよう国際競争力の強化を図る必要がある。

②経済安全保障の確保に関する取組み

安定的な海上輸送を確保するためには、船舶及びこれを構成する船用機器の安定的な調達が必要不可欠である。政府全体の重要テーマである経済安全保障確保の観点から、令和4年5月に成

立した「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（経済安全保障推進法）」に基づき、同年12月に船舶の運航に欠かせない船舶用機関（エンジン）・航海用具（ソナー）・推進器（プロペラ）を特定重要物資に指定するとともに、安定的な供給体制の確保のため、設備投資の支援に必要な予算を令和4年度補正予算で措置した。当該制度の適切な運用を通じて、船用機器製造事業者の取組みを支援していく。

③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、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、令和4年度に引き続き、船舶産業全体の生産性向上及び国際競争力強化を図るため、造船事業者間の連携や造船・船用業界の垣根を越えたサプライチェーン全体の最適化を推進している。加えて、造船業において抜本的な生産性向上やビジネスモデルの変革を図るため、造船所のデジタル・トランスフォーメーション（DX）の実現に向けた技術開発や実証事業を支援している。

我が国の造船業がDXを実現し、成長力のある産業となるためには、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に加え、CN化や自動運航技術の実装に必要な高度な技術の習得に向けた人材育成も重要である。日本人技術者・技能者については、持続的な人材確保・育成のため、産学官連携の取組みを後押ししつつ、次世代の造船人材のあり方や働き方改革に向けた検討等を進める。また、現場を支える技能者の安定的な確保に向け、外国人材の適正な受入れを進める。

さらに、造船・船用工業の維持発展のためには、国内における原材料費、労務費などのコストの適正な転嫁などの取引適正化も重要であり、国土交通省として「船舶産業取引適正化ガイドライン」を令和4年12月に策定・公表した。これを踏まえて業界において自主行動計画が策

定されており、官民で連携して、海事産業全体の健全な発展に向け引き続き取り組むこととしている。

また、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おり、我が国はWTO紛争解決手続を用いて、その是正が図られるよう取り組むとともに、経済協力開発機構（OECD）造船部会では、新たに合意された船価モニタリングや公的支援通報制度に基づき、コストを船価に適切に反映しないような不等廉価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。引き続き、これらの取り組みを推進し、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、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）や、本邦船主の子会社が保有する一定の要件を満たした外国船舶を含む）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、外航船舶確保等計画の認定制度を盛り込んだ「海上運送法等の一部を改正する法律」が令和5年4月に成立した。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、経済安全保障に資する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3年度の国内旅客船事業の輸送需要は49.1百万人（前年度比8.5%増）と、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けており、燃油価格高騰も相まって、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・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、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し、表彰を実施している。

③内航海運

令和3年度の内航海運の輸送量は1,618億トンキロであり、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。

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。船員については、50歳以上が半数近くを占めており、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、船舶の供給に関する規制が解除されたことで、代替建造の促進や事業者間の競争促進等、内航海運を取り巻く環境は変化している。

これらの内航海運を巡る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を義務化し、契約書に盛り込むべき事項を法定化することで、契約内容の「見える化」



【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>

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。

を図るとともに、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4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854者（前年度より4者減）となっている。また、令和3年度の船舶積卸量は、全国で13億8,905万トン（前年度比7.1%増）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・向上に必要不可欠であり、国土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、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、若手船員確保に取り組んでおり、業界関係者の努力も相まって、新規就職者数が増加し、若

手船員の割合も増加傾向にある。

一方、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や労働時間管理の電子化の推進等を通じて船員の労務管理の適正化を図るなど、船員の働き方改革の実現に取り組んでいる。

（5） 海洋産業

海底からの石油・天然ガスの生産に代表される海洋開発分野は中長期的な成長が見込まれ、我が国の海事産業（海運業、造船業、船用工業）にとって重要な市場である。しかしながら、国内に海洋資源開発のフィールドが少なく、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」や関係省庁とも連携したプログラムを通して自律型無人潜水機（AUV）の技術開発支援を行うなど、海洋開発市場への進出を目指す取組みを推進している。

（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いる。令和4年度には、海事振興事業として、海を楽しく知ることができるオンラインイベント「海の日プロジェクト2022」を開催。海洋教育事業では「海洋教育プログラム（学習指導案）」や「ウェブ授業動画」の周知・広報など海洋教育を行う環境整備を実施した。



【関連データ】
日本人船員数の推移、内航船員新規就業者数の推移
URL : <https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html>

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、令和元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、3年度の国内旅客は

4,969万人（前年度比47.2%増）、国際旅客は176万人（前年度比約120.6%増）となり、2年度より増加しているが、いずれも比較的新型新型コロナウイルス感染症の影響が軽微であった元年度から著しく減少している。

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。近年の倉庫においては、電気料金の高騰や労働力不足、CNへの対応等が課題となっており、国土交通省においては、総合物流施策大綱を踏まえ、物

流のDX・GXを推進するとともに、省人化機器と太陽光発電設備等の導入支援や脱炭素型自然冷媒機器の導入支援を関係省庁と連携して取り組んでいる。

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。



【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>

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。

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3.4%、法人数の12.8%（令和3年度）を占める重要な産業の1つである。令和5年地価公示（令和5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年連続で上昇し、上昇率が拡大した。住宅地では、都市中心部や生活利便性に優れた地域で、住宅需要は堅調であり、地価上昇が継続している。商業地では、都市部を中心に、店舗需要は回復傾向にあり、堅調なオフィス需要やマンション用地需要等から地価の回復傾向がより進んでいる。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4年度の成約件数が17.4万件（前年度比6.5%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3年度末において128,597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、3年度の監督処分件数は162件（免許取消93件、業務停止27件、指示42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4年度から標準管理委託契約書の見直しを行っている。また、住宅宿泊管理業は、地方部

における担い手確保を目的とした講習制度の創設を図るとともに、関係法令等の遵守徹底等を図っている。さらに、賃貸住宅管理業は、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9,031件の登録（令和5年5月末日時点）を行うとともに、サブリース事業に関する法律の解釈・運用の考え方の改正等により、管理業やサブリース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3年末現在で約2,956兆円となっている^{注8}。

国土交通省では、令和12年までにリート等^{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、5年3月末現在、60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22.2兆円、私募リートと不動産特定共同事業と併せて約28.4兆円^{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、欧米の金融引き締め強化への警戒感から令和4年6月に一時1,900ポイントを下回ることがあったものの、同年4月から9月までの上半期は概ね1,900ポイント台から2,000ポイント台を推移した。同年10月から令和5年3月の下半期は、令和4年12月の日銀による金融政策の一部見直しや、令和5年3月の米銀行の経営破綻や欧州金融機関の信用不安等を経て下落し、同年3月末時点で1,700ポイント台となった。

また、Jリートにおける令和4年の1年間における資産取得額は、約0.9兆円となった。

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3年度末時点の数値を使用

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」を更新・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。

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、不動産のE（環境課題）分野について気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）対応ガイダンスの周知と改訂に向けた課題整理を行うとともに、S（社会課題）分野における基本的な考え方と評価項目や指標例について検討する有識者会議を開催し、ガイダンスを策定した。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4年度には約20億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5年3月末現在の提供件数は、約488万件）。

また、不動産取引価格情報を他の土地・不動産関連情報と重ね合わせて表示することが出来

る新システム（土地・不動産情報ライブラリ）を令和6年度から公開できるようにするため、当該システムの開発を進めている。

（イ）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、不動産取引における書面の電磁的方法による提供を可能とする改正「宅地建物



【関連リンク】
土地総合情報システム
URL：<https://www.land.mlit.go.jp/webland/>

取引業法」の施行（令和4年5月18日）に併せ「重要事項説明書等の電磁的方法による提供及びITを活用した重要事項説明実施マニュアル」を公表するなど、不動産取引のオンライン化を推進した。

⑥土地税制の活用

令和5年度税制改正においては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について、適用期限を3年間延長するとともに、①市街化区域又は非線引き都市計画区域のうち用途地域設定区域に所在する土地、②所有者不明土地対策計画を策定した自治体に所在する土地については、土地等の譲渡対価に係る要件を500万円以下から800万円以下に引き上げる等の措置を講じた。これによって、今後、人口減少や世帯数減少等の影響によりさらに多くの低未利用地が発生する可能性があるところ、低未利用地が新たな利用意向のあるものに譲渡され、活用されることを促すとともに、本特例措置の活用などを通じた地域活性化の実現や、所有者不明土地の発生予防が期待される。

また、特例事業者等が不動産特定共同事業契約に基づき不動産を取得した場合の所有権の移転登記等に係る税率の特例措置については、適用期限を延長するとともに、不動産取得税の軽減対象となる建物用途に保育所を追加することとした。

このほか、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は、本社の買換についてのみ圧縮率を見直したうえで、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、対象事業の一部見直しを行ったうえで、適用期限を延長した。

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、Jリート及び特定目的会社に係る登録免許税の特例措置、地域福利増進事業に係る課税標準の特例措置についても、それぞれ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、土地・建物いずれも、幅広い主体で共通で用いられている番号（ID）が存在せず、現状、住居表示の表記ゆれ等により、物件情報の照合やデータ連携が困難となっている。このため、国土交通省において、令和4年3月に「不動産IDルールガイドライン」を策定・公表し、不動産を一意に特定することができ情報連携のキーとなる「不動産ID」のルールを整備するとともに、「不動産ID」を情報連携のキーとした官民のデータ連携の促進に取り組んでいる。

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（公共工事品質法）」、「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「新・担い手3法」が令和元年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み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み

国土交通省では、「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）や「発注関係事務の運用に関する指針」（運用指針）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みを行っている。また、各発注者においてこれらの指針を踏まえた発注関係事務が適切に実施されているかについて、毎年、「入札契約適正化法に基づく実態

調査」等を行うとともに、その結果を取りまとめ、公表している。

①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など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みをとりまとめた「営繕積算方式活用マニュアル」の普及を図るなど、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。

②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を徹底することによりダンピング受注を排除するよう、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、4年10月時点で73団体まで減少した。また、地方公共団体に対して調査基準価格及び最低制限価格の見直しなどダンピング対策の実効性の確保を要請するとともに、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、取組みの適切な見直しを求めている。

③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、令和4年5月に閣議決定にて一部変更した「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を明記するとともに、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。

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み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」を実施するなどして、平準化の促進を図っている。

⑤適正な工期設定

新・担い手3法では、適正な工期設定が発注者の責務とされるとともに、著しく短い工期での契約締結の禁止が規定されている。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2年7月に中央建設業審議会が作成・勧告した「工期に関する基準」においては、週休2日の確保等、適正な工期設定にあたって考慮すべき事項が記載されている。建設業において6年度から罰則付き時間外労働規制が適用されることも見据え、「工期に関する基準」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。

⑥多様な入札契約方式の活用

「公共工物品確法」では、多様な入札契約方式の選択・活用、段階的選抜方式、技術提案・交渉方式、地域における社会資本の維持管理に資する方式（複数年契約、包括発注、共同受注による方式）等が規定されている。国土交通省では、事業の特性等に応じた入札契約方式を各発注者が選定できるよう、「公共工事の入札契約方式の適用に関するガイドライン」を策定している。

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、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、建設業において令和6年度から罰則付き時間外労働規制が適用されることも見据え、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、取組みを進めていく。

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12,776人（令和4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とともに、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の実施、円滑な受入れを促進する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するとともに、ダンピング受注が起こりにくい市場構造を構築し、業界全体として人材への投資や賃金設定が適切に行われる好循環を生み出すことが重要である。

このため、担い手の技能・経験の見える化や適正な能力評価を業界横断的に進めるための建設キャリアアップシステム(CCUS)について、建設産業の持続的な発展のための業界共通の制度インフラとして普及を促進するとともに、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する。

技能労働者の処遇改善を着実に進めるため、技能・経験に応じてレベル別に賃金目安を示し、職種ごとに、レベルにあわせて賃金が上昇していくよう促すとともに、能力評価を技能労働者



【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>

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。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月間(期間)」の取組み、また請負代金や工期などの契約締結の状況に関するモニタリング調査の実施等により、元請・下請間の取引の適正化に取り組んでいる。

(5) 建設企業の支援施策

①地域建設業経営強化融資制度

地域建設業経営強化融資制度は、元請建設企業が工事請負代金債権を担保に融資事業者（事業協同組合等）から工事の出来高に応じて融資を受けることを可能とするものであり、これにより元請建設企業の資金繰りの円滑化を推進している。本制度では、融資事業者が融資を行うにあたって金融機関から借り入れる転貸融資資金に対して債務保証を付すことにより、融資資金の確保と調達金利等の軽減を図っている。

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12}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4年度末を期限としていたが、5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、働きつづけられる業界とする取組が必要である。女性の就業継続の観点から働き方改革を推進するため、中小建設企業でも取り入れられる取組みを収集、課題別に整理し解決策としてまとめ展開するとともに、未だ進路が固まっていない中学生を中心に、出前教室・体験教室を通じた魅力発信を実施していく。

(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、広く公共工物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。

注12 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3年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では35件（仲裁10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87件（仲裁18件、調停51件、あっせん18件）である。

II

第5章

競争力のある経済社会の構築