

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、

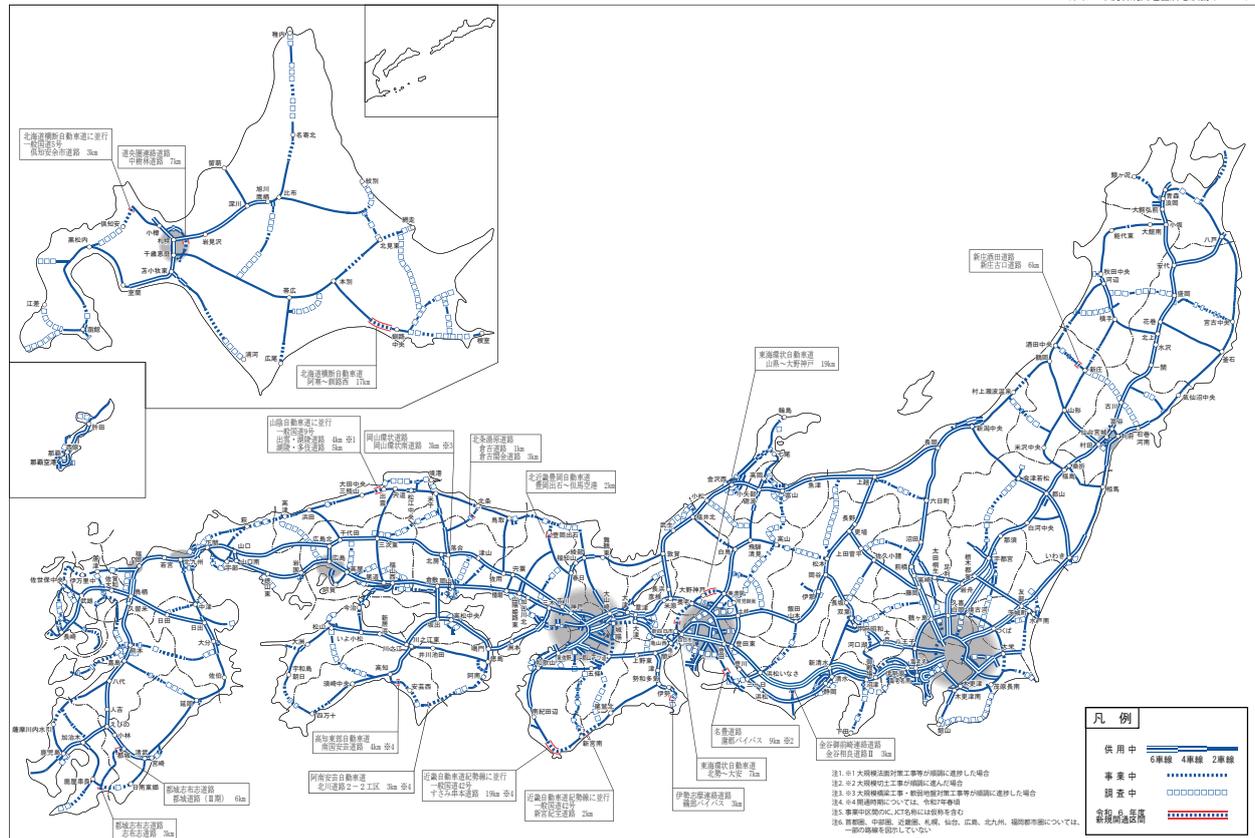
国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

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。

図表Ⅱ-5-1-1 高規格道路ネットワーク図

高規格道路ネットワーク図

(令和5年度末時点のネットワーク図に、令和6年度新規開通箇所を抜粋)



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、取り組みを進める。

(2) 道路のネットワークの機能を最大限発揮する取り組みの推進

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り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がその取り組みを支えている。

①道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する取り組みを支える 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り組みとして、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12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12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、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、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



【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/

した。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、工事延長（212km）のうち約8割を占めるトンネル区間や、高架橋・橋りょう等において、工事を進めているところであり、引き続き、安全や環境に配慮し、関係者と協力しつつ、着実な整備を進める。青函共用走行区間のうち、青函トンネル内では、令和6年度より、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、新幹線の時速260km走行を実施することとしている。引き続き、安全の確保に万全を期して、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。

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、工事実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る。

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、全国で計11路線が、基本計画路線に位置付けられており、基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワーク等に関する調査」を行っている。引き続き、幹線鉄道ネットワークの今後の方向性について、調査・検討に取り組んでいく。

リニア中央新幹線は、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」を形成して日本経済を牽引するとともに、令和6年10月に開業60周年を迎える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。

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・大阪間については、令和5年にJR東海が環境影響評価に着手したところである。

（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。



【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>

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・国際線間の乗継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みを進めるとともに、空港会社において、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



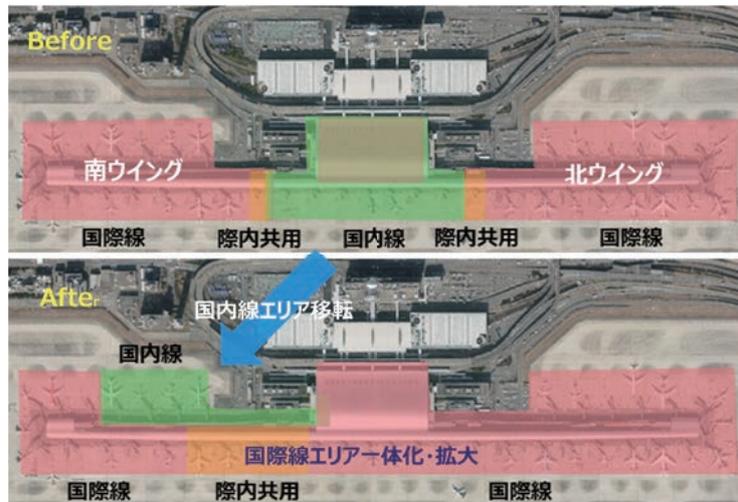
② 関西国際空港・中部国際空港の機能強化

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5年12月には新国際線出発エリアがオープンした。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、現滑走路の大規模補修を速やかに実施するため代替滑走路の整備等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



II

第5章

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、滑走路増設事業を実施しており、北九州空港においては、北米・欧州の主要都市へ貨物専用機の直行便運航に対応するため、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（5年10月末時点：4,311.5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、今後の航空需要の回復・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を継続する必要がある。

注1 航空会社の新規参入や増便、航空会社間の競争促進による運賃低下等のサービス水準の向上を図るため、国際航空輸送における企業数、路線及び便数に係る制約を2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）。

これらを踏まえ、先進的な訓練手法の更なる効果向上に資する訓練データ分析手法の確立に向けた検討、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着実な運用及び航空大学校における操縦士の着実な養成、航空会社等と連携した指定航空従事者養成施設等における航空整備士養成課程の学生に対する無利子貸与型奨学金の創設・開始、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て民間の能力の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営等を通じた空港経営改革を推進し、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていくこととしている。具体的には、国管理空港について、平成28年7月に仙台空港、30年4月に高松空港、31年4月に福岡空港、令和2年4月に熊本空港、2年6月より順次北海道内7空港（うち3空港は地方管理空港）、3年7月に広島空港の運営委託が開始された。

② LCCの持続的な成長に向けた取組み

平成24年3月に本邦初となるLCCが就航した。それ以降、令和5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25路線及び国際12路線、ジェットスター・ジャパンは国内17路線及び国際3路線、スプリング・ジャパンは国内2路線及び国際3路線、ジップエア トーキョーは国際8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みが行われている。

具体的には、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5年度においては、観光目的の外国籍ビジネスジェットに係る運航許可に関する航空局への申請期限を緩和し、また、新千歳空港及び下地島空港において、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。



【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/001622512.pdf>

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（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。また、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査をはじめとする空港業務は、コロナ禍の影響等により、人手不足に直面している。このため、令和5年2月に有識者会議を設置し、同年6月には「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」の中間とりまとめを公表したところであり、空港業務が持続可能な形で発展するよう、地方公共団体等の地域の関係者が一丸となって、人材確保・育成、職場環境改善等を推進する。加えて、ボーディングブリッジやCIQ施設の整備等の旅客の受入環境高度化への支援等を実施し、各地における国際線就航に向けた取組みを促進している。

(3) 航空交通システムの整備

長期的な航空交通需要の増加やニーズの多様化に対応するとともに、国際民間航空機関（ICAO）や欧米等の動向も踏まえた世界的に相互運用性のある航空交通システムの実現のた

め、平成22年に「将来の航空交通システムに関する長期ビジョン（CARATS）」を産学官の航空関係者により策定し、ICAOの「世界航空交通計画（GANP）」と協調しつつ、その実現に向けた検討を進めている。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、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ることで、長期ビジョンを実現していく。

(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5年度は、パプアニューギニアにおいて、円借款で整備したナザブ空港ターミナルの供用式典が行われた。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、タイ・フィリピン・ベトナムにおいて、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



【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

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、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を引き続き実施したほか、JR東日本の羽田空港アクセス線についても本格着工した。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。

大阪圏では、令和13年春の新線「なにわ筋線」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

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、外装やパレット等、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、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。



【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

Column コラム

物流 2024 年問題への対応について

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ます。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、このまま対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力が不足すると見込まれており、物流が停滞するおそれがあります。

こうした状況を踏まえ、政府では2023年6月に、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「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定しました。さらに10月には、このうち

緊急的に取り組むべき対策を具体化した「物流革新緊急パッケージ」を決定しました。

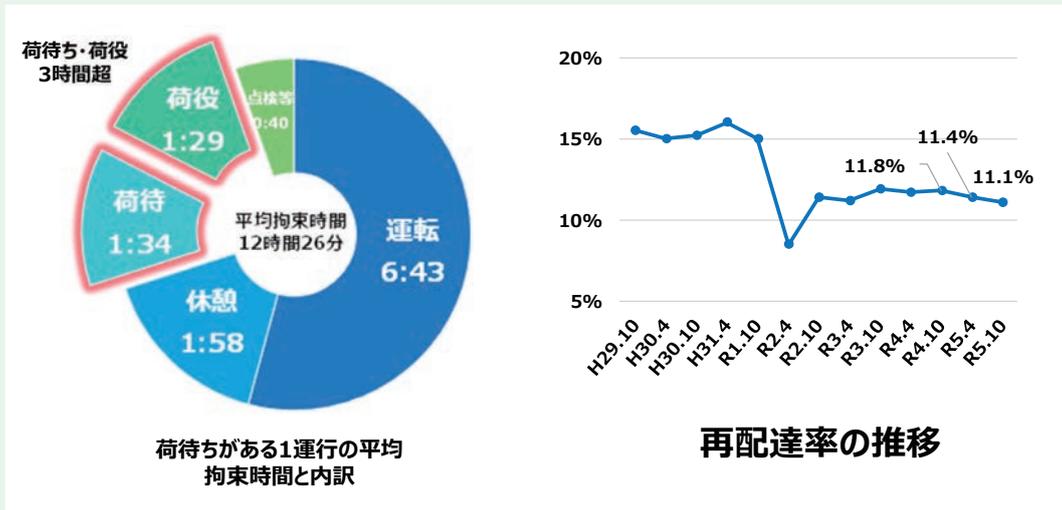
また構造的な対策として、一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画策定の義務付けや、トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成の義務付け等について、今般成立した法律に盛り込んだところです。

2024年問題を、年々深刻化していく担い手不足に抜本的な手を打つ「始まり」にすべく、法の円滑な施行に向けた施策を含め、引き続きしっかりと取り組んでいきます。

II

第5章

競争力のある経済社会の構築



【関連リンク】我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定
URL : https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/kettei.html

(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、燃料高・物価高への対応として、令和5年8月の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」による最終とりまとめや、5年

6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」により取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づき、抜本的・総合的な対策に取り組んでいる。

トラック運送事業については、平成30年12月に成立した改正「貨物自動車運送事業法」に基づき、令和2年4月に告示した「標準的な運賃」の浸透を図るなど各種施策に取り組むとともに、賃上げ原資となる適正運賃の収受に向け「標準的な運賃」の見直しを行ったほか、「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。

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みとして、令和5年12月に高速道路機構及び高速道路会社に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」に基づき、労務管理責任者の選任制度の創設等により船員の労務管理の適正化を推進するとともに、オペレーターに対して船員の労働時間を考慮した適切な運航計画の作成を義務付けること等により、船員の働き方改革を推進した。

(2) 高度化・総合化・効率化した物流サービス実現に向けた更なる取組み

物流分野における労働力不足、多頻度小口輸送の進展等に対応し、物流事業の省力化及び環境負荷低減を推進するため、関係者が連携した物流の総合化・効率化に関する幅広い取組みを支援することを旨とした「物流総合効率化法」に基づき、共同輸配送、モーダルシフト、輸送網の集約等を内容とする合計406件（令和6年3月現在）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、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進めることとしている。

また、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について議論を行った。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利用手引き」を作成し、周知を行った。

(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

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5年3月末現在で、89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。

トラックドライバー不足が深刻化する中、再配達削減に向けては、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、宅配便やEコマースの注文時に、コンビニ受取等、物流負荷軽減に資する受取方法等を選択した場合に、消費者にポイントが還元される仕組みを社会実装すべく、実証事業を実施することとしている。

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。令和2年度には「過疎



【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>

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、5年度までの4か年において、全国63地域の事業を採択するとともに、「無人航空機等を活用したラストワンマイル配送実証事業」において、レベル4飛行によるド

ローン物流等の先進的な実証事業を9件採択し、実証事業を行った。また、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

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等を踏まえ、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日からは、調査中、事業中区間を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、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、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」を平成31年1月より本格導入し、令和4年11月には、事業者の要望を踏まえ、更なる対象路線の拡充を行った。引き続き、利用促進を進める。

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3}については大型船への対応が遅れており、相対的に不利な事業環境による国内立地産業の競争力低下等が懸念されている。

このような状況を踏まえ、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

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、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、「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している。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」の導入促進に向けた取組みを推進するとともに、ターミナルゲート作業を迅速化・効率化するための高機能なゲートの導入を支援する。

加えて、港湾を取り巻く様々な情報を電子化し、生産性向上を図る「サイバーポート」については、港湾管理分野（港湾行政手続等）の運用を令和6年1月より順次開始、港湾物流分野（民間事業者間の港湾物流手続）は商流・金流分野のプラットフォームとの連携等、港湾インフラ分野（港湾施設情報）は令和6年度中に全932港への拡大を行い、3分野一体での利活用を推進する。



【関連リンク】
サイバーポート
URL : <https://www.cyber-port.mlit.go.jp/>

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

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、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、我が国の質の高いワ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、(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3年度の鉄道の旅客輸送量は、人ベースでは対元年度比約25%減の約188億人、人キロベースでは対元年度比約33%減の約2,901億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 鉄道分野の事業基盤強化に向けた取組み

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方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効率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みを推進する。

また、担い手確保のため、鉄道運賃に係る収入原価算定要領を見直し、適正な賃金上昇を反映できるよう人件費の算定方法等を見直しを行った。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）等の取組みを進めている。

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5年4月には、JR各社の発足から36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の影響やその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4年度の生産金額は2,542億円（1,798両）であった。生産金額の構成比は国内向け79.6%（2,023億円）、輸出向け20.4%（518億円）であり、前年度比は国内向け9.7%減少、輸出向け37.7%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3,769億円（前年度比6.9%

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1,282億円(前年度比11.6%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、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5.5万人の運転者が減少しており、地域住民や観光客の移動手段確保の観点からも危機的な状況である。

こうした運転者不足を解消するため、令和4年度補正予算に引き続き、令和5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5年までに、84事業者で運賃改定がされた。

また、タクシーについては、運賃ブロック見直しにより、定期的な改定を可能とする環境整備に取り組んでおり、令和2年4月以降令和5年度末までに93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。

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、10月より順次適用開始されたところであり、今後、運賃改定後の賃金の引上げ等の状況について、適切にフォローアップしていくこととしている。

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、関係府省庁と連携して対応してきたところであり、令和5年度には、コロナウィルス感染症に起因する水際対策が緩和された以降、訪日外国人旅行者が増加している状況を踏まえ、白タク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5年12月末現在、総事業者数7,707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。



【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>

(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、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とからドライバーの健康と安全を確保するため、令和6年4月よりトラックドライバーにも時間外労働の上限規制を適用し、労働環境の改善を図ることとされている。

一方で、何も対策を講じなければ輸送力が不足し物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面している。このため、令和5年6月に関係閣僚会議により抜本的・総合的な対策として取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、賃上げ原資である適正運賃の収受に向けて「標準的な運賃」の見直しを行ったほか、5年7月に創設した「トラックGメン」による、長時間の荷待ちや運賃・料金の不当な据置き等の適正取引の阻害行為の疑いがある悪質荷主に対する監視・指導強化等を行っている。

さらに、適正運賃の収受等に向けて、トラック事業における多重下請構造の是正等に関する仕組みの創設等のため、令和6年の通常国会に貨物自動車運送事業法等の改正案を提出した。

(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、業種別に様々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「標準的な運賃」の見直し・更なる普及浸透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、特定技能制度の活用により外国人材を早期に受け入れられるよう、分野別協議会における議論を開始し、制度の運用開始に向けた準備等を行う。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。

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99.6%、国内の貨物

輸送量の約4割を担い、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



【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>



【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

員の3分野が一体となって支えている。

このような特徴を持つ海事産業全体が近年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・海運分野の競争力強化のため、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32件（50社）^{注4}、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35件（36隻）^{注4}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おり、令和5年5月には指定金融機関^{注5}として、初めて民間金融機関を指定した。

また、船員の労務管理の適正化、荷役作業の効率化を通じて船員の働き方改革に取り組むとともに、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、行政手続のデジタル化に取り組んでいく。

（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、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、し烈な国際競争を繰り広げている。そのような中、原材料費の高騰や人手不足の深刻化等、我が国の造船・船用工業は依然として様々な課題に直面しており、事業基

盤の強化が重要である。また、世界の海上輸送の荷動き量の増加に伴い、今後の船舶市場の拡大が見込まれる中、海運分野の脱炭素化の加速、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不可欠である。経済安全保障確保の観点から、「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8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。エンジンについては、従来の支援対象である2ストロークエンジン及びそのクランクシャフトに加え、令和6年2月、新たに4ストロークエンジンを追加した。引き続き、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。

加えて、「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、令和6年度から、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の研究開発支援を行っていく。

③造船・船用工業の国際競争力強化のための取組み

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するため、業界における仕様書の標準化や船用機器の共同輸送実証等を行い、その成果の普及を図っている。さ

注4 各計画の認定制度が開始されて以降の累積。

注5 国土交通大臣が認定した計画に従って事業を行う認定事業者に対し、政府系金融機関からの貸付けを受けて、当該事業に必要な資金の融資を実施する金融機関。造船法及び海上運送法に基づき国土交通大臣及び財務大臣が指定する。

らに、造船事業者による生産性向上やビジネスモデルの変革を促進するため、令和4年度から5年度にかけて、造船所のデジタル・トランスフォーメーション（DX）に向けた技術開発等への支援を行ってきたところ、令和6年度には、人手不足への対処を目的として、シミュレーションにより効率よく船を造る技術（バーチャル・エンジニアリング技術）の開発・実証を行っていく。

加えて、海運分野の脱炭素化推進のため、令和6年度から、水素、アンモニア等の新燃料に対応した船用機器の生産設備及び造船所におけるそれらの機器の艤装設備の整備に対する支援を行っていく。

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、技術開発や設計を行う技術者の確保に加え、必要な高度技術の習得に向けた人材育成も重要である。このため、国内人材の持続的な確保・育成に向け、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の検討等を進める。

また、現場を支える技能者の安定的な確保に向け、令和元年度より開始された「特定技能制度」について、令和5年6月に造船・船用工業分野の業務区分^{注6}の追加を行った。技能実習制度及び特定技能制度のあり方について見直しが進められているところ、これらの動きも踏まえつつ、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。

一方で、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、一部の国においては市場を歪曲するような公的支援が行われている

ことから、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取り組んでいる。引き続き、これらの取組みを推進し、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8}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。



【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 特定技能2号における塗装、鉄工、仕上げ、機械加工、電気機器組み立ての5業務区分

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。

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4年度の国内旅客船事業の輸送需要は63.3百万人（3年度比28.8%増）と、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による落ち込みから回復の途上にあるが、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1,627億トンキロであり、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、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、また、年齢50歳以上の船員が半数近くとなっており、こうした状況の改善が課題である。加えて、令和3年8月に船舶の供給に関する規制が終了したことで、内航海運を取り巻く環境は大きく変化している。

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」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、例えば、船舶管理業者については、328社（令和6年3月末現在）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」等の開催を通じて、取引環境の改善や内航海運の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5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856者（前年度より2者増）となっており、令和4年度の船舶積卸量は、全国で13億6,700万トン（前年度比1.5%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など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み等を通じ、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。外航船員については、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のに対し、内航船員については、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、若手船員の割合はこれまで増加傾向にある。

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、海上における通信環境の改善等を通じて、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は、再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札であるとともに、海事産業にとっても新たな市場として期待されており、造船業界もグリーンイノベーション基金による要素技術開発に参画している。国土交通省では、日本の海域に合わせたメンテナンス作業員輸送船の設計上の留意事項等を取りまとめたガイドラインを策定するなど、浮体式洋上風力発電の普及に向けた環境整備を行っている。

(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5年度には、海事振興事業として「海の日プロジェクト2023」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、4年度の国内旅客は9,066万人（前年度比82.4%増）、国際旅客は951万人（前年度比約440.1%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、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。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。加えて、2030年度にはトラックの輸送力が34%不足すること、また、2050年カーボンニュートラル実現の必要性も踏まえ、トラック輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを強力に推進していくことが不可欠となっている。

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、2024年問題への対応や、電気料金の高騰や労働力不足、カーボン・ニュート



【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>

ラル（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」や「物流の革新に向けた政策パッケージ」等を踏まえ、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、幹線と末端のトラック輸送の結節点として、輸送の効率化等に重要な役割を果たしている。近年は、高度化・

多様化する物流ニーズに対応するため、配送センター機能（仕分け・流通加工等）も有する施設の整備が進んでいる。

8 不動産業の動向と施策

（1）不動産業をめぐる動向

①不動産業の動向

不動産業は、全産業の売上高の2.9%、法人数の12.9%（令和4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6年地価公示（令和6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3年連続で上昇し、上昇率が拡大した。

住宅地では、都市中心部や利便性・住環境に優れた地域などでは住宅需要は堅調であり、地価上昇が継続している。また、三大都市圏や地方四市の中心部における地価上昇に伴い、周辺部においても上昇の範囲が拡大しており、特に地方四市の周辺の市等では、高い上昇となった地点が見られる。

商業地では、都市部を中心に、人流回復を受けて店舗需要の回復傾向が続いたほか、オフィス需要も底堅く推移したことなどから、地価の回復傾向が進んでいる。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等から、地価上昇が継続しており、また、インバウンドを含めた観光客が回復した観光地や、人流回復が進む繁華街では、地価の大幅な回復が見られる。

大手半導体メーカーの工場が進出する地域では、関連企業も含めた従業員向けの住宅用地等の需要のほか、関連企業の事務所用地等の需要も旺盛となっており、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5年度の成約件数が18.3万件（前年度比5.1%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4年度末において、宅地建物取引業者数は129,604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、4年度の監督処分件数は139件（免許取消63件、業務停止38件、指示38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5年度には標準管理委託契約書の改訂を行った。また、住宅宿泊管理業については、地方部における担い手確保を目的とした講習制度を創設するとともに、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9,482件の登録（令和6年3月末日時点）を行うとともに、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4年末現在で約3,055兆円となっている^{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、6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23.1兆円、私募リートと不動産特定共同事業と合わせて約30.5兆円^{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5年4月から11月まではおおむね1,800ポイント台から1,900ポイント台を推移したが、同年12月からは金融政策の一部見直しへの懸念等も背景に下落し、6年3月には一時1,700ポイントを下回った。しかし、金融政策の具体的な見直し内容が示された後は回復し、同月末時点で1,800ポイント近くとなった。また、Jリートにおける令和5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ワークショップの開催やクラウドファンディングを活用した不動産特定共同事業に係る実務手引書の公表等、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、不動産分野TCFD対応ガイダンスについて、国内外の動向変化や開示事例の充実等の改訂を行うとともに、「社会的インパクト不動産」の実践ガイダンスに関するセミナー等を通じて普及啓発を行った。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5年度には約131.5億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）不動産取引価格情報

令和6年4月1日より、地価公示等の価格情報、ハザード情報、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「不動産情報ライブラリ」を公開している。



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

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4年度末時点の数値を使用

複数のテーマの情報をWeb地図上で重ねて閲覧することができるようにし、消費者の不動産購入等に係る検討を支援することにより、不動産取引の円滑化・活性化を図る。

(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。

(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。

(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、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」の活用促進を通じた需要と供給のマッチングにより取引を促進している。

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「宅地建物取引業法」改正（令和4年）等を踏まえ、不動産分野におけるDXの推進について議論する有識者会議を開催するなど、不動産取引のオンライン化に係る環境整備に向け、検討を行った。

⑥土地税制の活用

令和6年度税制改正においては、光熱費や修繕費などのコストが増加する中、企業の設備投資を促進し、コロナ禍からの経済回復を確実なものとするため、令和6年度から8年度までの間、下落修正措置を含め土地に係る固定資産税の負担調整の仕組みと地方公共団体の条例による減額制度を継続することとした。

このほか、土地等に係る不動産取得税の特例措置や、工事請負契約書及び不動産譲渡契約書に係る印紙税の特例措置についても、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、官民が保有する不動産関連情報のデータ連携のキーとして活用されるべく、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・公表するとともに、令和5年5月に設置した不動産ID官民連携協議会を通じ、新サービスの実現を目指した社会実装に向けて取組みを進めている。

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。

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「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、「入札契約適正化法等に基づく実態調査」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取りまとめた「営繕積算方式活用マニュアル」を令和6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。

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、5年7月時点で72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。令和6年度からの時間外労働規制適用も踏まえ、「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

「公共工事品確法」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。

(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みについて、「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。

図表 II-5-3-1 「発注関係事務の運用に関する指針」の主なポイント

「発注関係事務の運用に関する指針(運用指針)」改正の主なポイント	
運用指針とは：品確法第22条に基づき、地方公共団体、学識経験者、民間事業者等の意見を聴いて、国が作成(令和2年) > 各発注者が発注関係事務を適切かつ効率的に運用できるよう、発注者共通の指針として、体系的に取りまとめ > 国は、本指針に基づき発注関係事務が適切に実施されているかについて毎年調査を行い、その結果を取りまとめ、公表	
	工事
必ず実施すべき事項	測量、調査及び設計【新】 ① 予定価格の適正な設定 ② 歩切りの根絶 ③ 低入札価格調査基準又は最低制限価格の設定・活用の徹底等 ④ 施工時期の平準化【新】 ⑤ 適正な工期設定【新】 ⑥ 適切な設計変更 ⑦ 発注者間の連携体制の構築
実施に努める事項	① ICTを活用した生産性向上【新】 ② 入札契約方式の選択・活用 ③ 総合評価落札方式の改善【新】 ④ 見積りの活用 ⑤ 余裕期間制度の活用 ⑥ 工事中の施工状況の確認【新】 ⑦ 受注者との情報共有、協議の迅速化
災害対応	① 随意契約等の適切な入札契約方式の活用 ② 現地の状況等を踏まえた積算の導入 ③ 災害協定の締結等建設業者団体等や、他の発注者との連携



【関連リンク】
 「発注関係事務の運用に関する指針(運用指針)」改正の主なポイント
 URL: <https://www.mlit.go.jp/tec/content/200130unyoshisishipoit.pdf>

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など、我が国の活力ある未来を築く上で大きな役割を果たすとともに、震災復興、防災・減災、老朽化対策など「地域の守り手」としても極めて重要な役割を担っている。一方、建設業の現場では担い手の高齢化が進んでおり、将来的な担い手の確保が課題となっており、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みを進めていく必要がある。また、平成28年12月に成立した「建設工事従事者の安全及び健康の確保の推進に関する法律」及び同法に基づく基本計画に基づき、安全衛生経費が下請まで適切に支払われるような施策の検討を進めてきた検討会の提言^{注12}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・普及等の取組みを進める。

(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。

これらに加えて、令和5年9月には中央建設業審議会・社会資本整備審議会の基本問題小委員会において、請負契約の透明化による適切なリスク分担、賃金引き上げ、働き方改革の3つの観点から、持続可能な建設業に向けた制度のあり方について、中間とりまとめが策定された。これを受け、第213回通常国会に「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を提出した。さらに、令和6年4月からの建設業の時間外労働規制適用を踏まえ、規制の遵守を図るべく、同年3月に「工期に関する基準」を改定した。

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在留資格「特定技能」（建設分野）による外国人材24,463人（令和5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



【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12 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。

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

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

このため、担い手の技能・経験の見える化や適正な能力評価を業界横断的に進めるための建設キャリアアップシステム（CCUS）について、建設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、公共工事設計労務単価を基にCCUSレベル別の年収を試算・発表することでキャリアパスが見える化し、能力に応じた処遇を目指すとともに、能力評価を技能労働者の手当につなげるなどの個々の元請建設企業の取組みについて水平展開を行う。また、CCUSは、施工体制台帳の

作成機能の活用等により、事務の効率化や書類削減などにも資するものであり、その普及を通じて、建設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

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」の取組み、また請負代金や工期など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13}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

注13 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者のこと。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。

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5年度末を期限としていたが、6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り組みが必要である。官民で策定した令和6年度までの5か年計画である「女性の定着促進に向けた建設産業行動計画」の最終年を迎えるに当たり、計画を総括するとともに、次期5か年に向けて新たな行動計画策定に向けた検討を実施する。

(6) 建設関連業の振興

社会資本整備・管理を行う上で、工事の上流に当たる測量や調査設計の品質確保が重要であることから、令和元年6月の改正で新たに、広く公共工事品確法の対象として位置付けられたところであり、建設業だけでなく、建設関連業（測量業、建設コンサルタント、地質調査業）も重要な役割が求められている。

国土交通省では、建設関連業全体の登録業者情報を毎月、その情報を基にした業種ごとの経営状況の分析を翌年度末に公表しており、また

関連団体と協力し就職前の学生を対象に建設関連業の説明会を開催するなど、建設関連業の健全な発展と登録制度の有効な活用に努めている。

(7) 建設機械の現状と建設生産技術の発展

我が国における主要建設機械の保有台数は、令和元年度で約103万台であり、建設機械の購入台数における業種別シェアは、建設機械器具賃貸業が約49%、建設業が約27%となっており、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の取り組みの一環として、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4年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では30件（仲裁5件、調停22件、あっせん3件）、都道府県建設工事紛争審査会では71件（仲裁19件、調停41件、あっせん11件）である。