

# 国土交通委員会

国土交通調査室

## 所管事項の動向

### 1 国土政策及び社会資本整備の動向

#### (1) 国土形成計画の改定及び二地域居住等の推進

国土形成計画法に基づき策定される国土形成計画は、国土の利用、整備及び保全（国土の形成）を推進するための総合的かつ基本的な計画であり、令和5年7月に新たに「第三次国土形成計画（全国計画）」（計画期間：2050年、更にその先の長期を見据えつつ、今後おおむね10年間）が閣議決定された。

同計画では、目指す国土の姿として「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、その実現に向けた国土構造の基本構想として「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図ることとしている。その具体的な取組として、広域レベルでは、リニア中央新幹線や新東名・新名神高速道路等の整備により東京、大阪、名古屋の三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」を形成すること、また、日常的な生活圏レベルでは、市町村界にとらわれない生活圏内人口10万人程度以上を一つの目安として、官民のパートナーシップにより、デジタルを徹底活用しながら、暮らしに必要なサービスが持続的に提供される「地域生活圏」を形成することとしている。

同計画では、地域生活圏の形成を進め、地方への人の流れの創出・拡大につなげることとしていることから、その実行に向け、国土交通省は、国土審議会推進部会移住・二地域居住等促進専門委員会（委員長：小田切徳美 明治大学農学部教授）において検討を行い、令和6年1月に「中間とりまとめ」を公表した。「中間とりまとめ」では、「住まい（住環境）」、「なりわい（仕事）の確保・新しい働き方」、「コミュニティ（地域づくりへの参加）」等の課題について、子育て世代を含む若年層の二地域居住等へのニーズの高まりを的確に捉え、ソフト・ハードの総合的な政策のパッケージ化が必要であるとし、二地域居住等の促進に関し、市町村による計画の作成並びに計画に基づく事業に係る各種法令手続きの円滑化及びシェアハウスやコワーキングスペースなどの整備等についての財政的支援等の新たな制度設計を提言しており、これを踏まえ、今国会に関連法案の提出が予定されている。

#### (2) 奄美群島及び小笠原諸島の振興開発

奄美群島及び小笠原諸島では、それぞれ昭和28年及び昭和43年の本土復帰以来、時限法である特別措置法の下、諸施策が講じられ、相応の成果をあげてきた。しかし、両地域は、本土から隔絶した外海に位置する厳しい地理的条件があり、台風の常襲に伴う災害のリスクに直面するなどの特殊事情による不利性を抱えており、生活面等での本土との諸格差が依然として存在している。一方で、国境離島である両地域は、我が国の領域の保全や海洋資源の利用等に重要な役割を果たしており、地域社会の維持に資する取組の重要性が高まっている状況にある。

現行の奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法は、令和5年度

末に期限切れを迎えることから、国土交通省に設置されている奄美群島及び小笠原諸島の各振興開発審議会において検討が行われ、令和5年7月、それぞれ意見具申が取りまとめられた。

各意見具申では、各地域の地理的・自然的特性に即した施策を展開し、本土との格差是正や諸課題の解決を図っていく必要があるとした上で、令和6年度以降の各地域の振興開発についても、地域の主体的な取組を推進する現在の法的枠組みを維持し、引き続き安定的に推進すべきであるとしている。これを受け、政府において、法の期限の延長等を内容とする両振興法の改正案の今国会への提出が予定されている。

### (3) 社会資本整備重点計画及びインフラ老朽化対策

#### ア 社会資本整備重点計画

社会資本整備重点計画とは、社会資本整備重点計画法に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定される計画であり、道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、公園・緑地、河川等の事業を対象としている。現在は、令和3年5月に閣議決定された「第5次社会資本整備重点計画」（計画期間：令和3年度～7年度）に基づいてインフラ整備が進められている。

同計画では、計画期間内に達成すべき6つの重点目標（「防災・減災が主流となる社会の実現」、「持続可能なインフラメンテナンス」、「持続可能で暮らしやすい地域社会の実現」、「経済の好循環を支える基盤整備」、「インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX）」、「インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上」）が設定されている。そして6つの重点目標ごとに、その目標達成に向けて必要な事業横断的な19の政策パッケージが設定され、重点的に取り組む具体的な事業や施策が明らかにされている。

#### イ インフラ老朽化対策

高度経済成長期に集中的に整備された社会資本が今後一斉に老朽化することが懸念されており、従来の事後保全からその機能に支障が生じる前に対策を行う予防保全への転換によるトータルコストの縮減及びコスト平準化が不可欠となっている。このような中、政府の「インフラ長寿命化基本計画」（平成25年11月）に基づいて、国土交通省は、平成26年5月、自らが管理・所管するあらゆるインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定し（令和3年6月改定）、行動計画に記載された施設（道路、鉄道等）の管理者による「個別施設毎の長寿命化計画」に基づく取組が進められている。

人員や予算の不足等によりインフラメンテナンスの課題が深刻化している市区町村については、社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会における提言を踏まえ、令和5年8月から、国土交通省は、区域に拘らない広域的な視点で、道路、公園、下水道等の複数、多分野のインフラを群として捉え、更新や集約・再編、新設も組み合わせた検討により、効率的、効果的にマネジメントし、地域に必要なインフラの機能、性能を維持

する「地域インフラ群再生戦略マネジメント」を全国的に展開するため、その計画策定手法や実施手法等について検討を行っている。また、国は、令和3年度～7年度の5か年に防災・減災、国土強靱化に関して追加的に必要となる事業規模（おおむね15兆円程度）等を定めた「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和2年12月閣議決定）において、「重点的に取り組むべき対策」の1つとして「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策」を位置付け、国土強靱化の観点からも老朽化対策に取り組んでいる。国土交通省関連では、河川管理施設・道路・港湾・鉄道・空港等の老朽化対策、老朽化した公営住宅の建替えによる防災・減災対策等を行うこととされた。

#### (4) 道路政策の動向

老朽化が問題となっている我が国の道路施設のメンテナンスについては、平成25年の道路法等改正により、平成26年度から、道路管理者が、全ての橋梁、トンネル、道路附属物等について、5年に1度の点検を行うことが義務付けられている。平成30年度に1巡目点検が完了し、令和元年度から2巡目点検が実施されており、国土交通省は、令和5年8月、「道路メンテナンス年報」として令和4年度の調査結果等を取りまとめた。その中で、1巡目点検において修繕等の措置を講ずべき<sup>1</sup>とされた橋梁の実施状況について、地方公共団体の着手率、完了率ともに低水準となっていることなどが指摘されている。同省は、令和2年度予算において「道路メンテナンス事業補助制度」を創設し、地方公共団体による道路メンテナンス事業の計画的かつ集中的な支援を実施している。

このほか、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会において高規格道路<sup>2</sup>ネットワークの在り方について議論が行われ、令和5年10月、同年7月に閣議決定された新たな国土形成計画で示された国土づくりの方向性を踏まえた「高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ」が公表された。中間とりまとめでは、4つの重点課題として、経済再興、国土安全保障、物流危機対応、低炭素化を挙げ、次世代の高規格道路ネットワークの在り方として「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム（通称：W I S E N E T<sup>3</sup>）」の実現を目標に、シームレスなサービスレベルが確保された

1巡目点検(H26～H30年度)で判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁の修繕等措置実施状況(令和4年度末時点)

管理者	措置が必要な施設数(A)	措置に着手済の施設数(B)	うち完了(C)	未着手施設数
国土交通省	3,359	3,337 (99%)	2,344 (70%)	22 (1%)
高速道路会社	2,533	2,402 (95%)	1,905 (75%)	131 (5%)
地方公共団体	61,466	46,043 (75%)	34,357 (56%)	15,423 (25%)
都道府県政令市等	20,071	17,770 (89%)	12,974 (65%)	2,301 (11%)
市区町村	41,395	28,273 (68%)	21,383 (52%)	13,122 (32%)
合計	67,358	51,782(77%)	38,606(57%)	15,576(23%)

(出所) 国土交通省資料

<sup>1</sup> 判定区分は4段階。修繕等の措置を講ずべきとしているのは、判定区分Ⅲ及びⅣ（判定区分Ⅲ（早期措置段階）は、構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。判定区分Ⅳ（緊急措置段階）は、構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。）。

<sup>2</sup> 新広域道路交通計画における、国土を縦貫あるいは横断し、全国の主要都市間等を連結して、その時間距離の短縮を図る国土の骨格を支える基幹的な高速陸上交通ネットワークとして、高規格幹線道路と地域高規格道路などを一体とした規格の高い道路で、求められるサービスレベルが概ね60km/h以上の道路。

<sup>3</sup> ワイズネット。World-class Infrastructure with 3S (Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork。

高規格道路ネットワークの構築、D X・G Xの推進、技術創造による多機能空間への進化を基本方針としている。また、物流構造を転換する切り札として自動物流道路（オートフロー・ロード）が提案されており、今後10年での実現に挑戦していくことが重要であるとされている。

### (5) 整備新幹線等の整備

整備新幹線とは、「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下表の5路線を指し、現在、表のと通りの2区間で整備が進められている。建設費用はJ Rが毎年支払う新幹線貸付料<sup>4</sup>がまず充当され、残額を国及び地方がそれぞれ2：1の割合で負担している。

整備新幹線の一覧

北海道新幹線に関し、札幌延伸に伴い並行在来線となる函館本線の一部区間について、旅客線として沿線自治体が存続に消極的な同線を貨物路線として存続させる場合の課題等の検討のため、令和5年11月に国土交通省に有識者会議が設置され、令和7

路線名	整備計画区間	開業（ゴシック体は建設中）
北海道新幹線	新青森～札幌	新青森～新函館北斗…2016年3月開業 <b>新函館北斗～札幌…2030年度末予定</b>
東北新幹線※	盛岡～新青森	盛岡～八戸…2002年12月開業 八戸～新青森…2010年12月開業
北陸新幹線	東京～大阪	高崎～長野…1997年10月開業 長野～金沢…2015年3月開業 <b>金沢～敦賀…2024年3月予定</b> (敦賀～大阪間は未着工)
九州新幹線 (鹿児島ルート)	博多～鹿児島中央	新八代～鹿児島中央…2004年3月開業 博多～新八代…2011年3月開業
九州新幹線 (西九州ルート)	博多～長崎	武雄温泉～長崎…2022年9月開業 (博多～武雄温泉間は在来線)

※東北新幹線の東京～盛岡間は整備新幹線ではない。

(2025)年度中に結論を得ることを目指している。

北陸新幹線は、令和6（2024）年3月に敦賀まで開業する予定であるが、敦賀より先の区間については、着工に向け必要となる環境影響評価の遅れ等から、令和5年度当初に見込まれていた着工が見送られている。

令和4年9月に暫定開業した九州新幹線西九州ルートでは、途中区間の新鳥栖～武雄温泉間の整備方針が定まっていない。沿線自治体の佐賀県は、佐賀駅経由で新幹線軌道を新設するフル規格について、財政負担の重さや移動時間の短縮効果が薄い等の理由から難色を示しているが、佐賀空港を経由するルートについては議論の余地があるとしており、現在、同県と国土交通省の間で、ルートや整備方針について協議が行われている。

他方、中央新幹線は、J R東海が、超電導リニア方式による令和9（2027）年の品川駅～名古屋駅間の営業運転開始を目標に、平成26年12月から工事に着手したが、水環境や生態系への影響の懸念から、南アルプストンネルの静岡県内の区間については、J Rと県との合意が得られず、未着工となっている。この問題について検証を行っていた国土交通省の有識者会議が、令和3年12月には水資源問題について、また令和5年12月には生態系等の環境保全について報告書を取りまとめたが、現在も両者の合意は得られていない。なお、工事の進捗を踏まえ、令和5年12月、J R東海は、工事完了の時期を「令和9年以降」とする認可の変更手続を行った。

<sup>4</sup> 整備新幹線は、トンネルや橋梁などの施設を独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）が建設・保有し、J R各社は、それらを借りて車両を運行させている。新幹線貸付料とは、J R各社が同機構に毎年支払う新幹線施設の使用料であり、その額は受益を限度とするとしている。具体的には、新幹線を整備した場合としない場合の30年間の収益の差額を30で除し、毎年の使用料が算定される。

## (6) 水道整備、管理行政の移管

近年の水道整備、管理行政では、水道事業者の経営環境の悪化、水道施設の老朽化や耐震化への対応、災害発生時の断水への迅速な対応等の課題に取り組むことが求められている。このような状況の中、令和5年の第211回国会（常会）において、「生活衛生等関係行政の機能強化のための関係法律の整備に関する法律」が成立したことで、令和6年4月より、厚生労働省が所管している水道整備、管理行政を国土交通省に移管することとなった。これにより、国土交通省が所管する下水道等の他の社会資本と一体的な整備、管理を進め、機能強化を図るとしている。

また、令和6年度予算大臣折衝において、水道整備、管理行政が移管されることを踏まえ、上下水道一体での事業実施による効率化、基盤強化を進めるため、一体的な事業計画策定や官民連携、新技術の活用等の取組への支援を可能とする「上下水道一体効率化・基盤強化推進事業」が予算に盛り込まれることとなった。

## 2 安心・安全で豊かな暮らし

### (1) 地域交通の確保及び利便性向上

地域公共交通は、地域住民の日常生活における移動や観光客等の移動の手段として大きな役割を担ってきたが、自家用自動車の普及や都市部への人口流出等による地方の人口減少などの社会経済環境の変化により、地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向にある。さらに、近年、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、地域公共交通を取り巻く状況は劇的に変化し、地域鉄道や一般路線バスの旅客の輸送需要が激減するとともに、事業者の経営状況についても、一段と厳しい状況となった。

令和5年の第211回国会（常会）に成立した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」では、①法律の目的に地域の関係者の連携と協働の推進を規定するとともに、②ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充、③地域公共交通利便増進事業<sup>5</sup>の拡充、④道路運送高度化事業の拡充<sup>6</sup>、⑤鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設等を措置している。②に関して、ローカル鉄道の再構築を図るため、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できていない区間について、地方公共団体又は鉄道事業者は、国土交通大臣に再構築協議会の組織を要請できることとし、国土交通大臣は、関係地方公共団体から意見を聴取した上で、基準に合致すると認める場合には、再構築協議会を組織することとしている。同協議会において、鉄道輸送の維持・高度化又はバス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは、再構築方針を策定する等の措置を講ずるものとしている。また、同法に関する基本的な事項等を定める地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針が改訂され、再構築協議会の対象となる区間の具体的な要件等が示された。

<sup>5</sup> 地域公共交通の利用者の利便を増進するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ、地域公共交通ネットワークの再編やダイヤ、運賃の改善等を行う事業。

<sup>6</sup> 乗合バス事業について、BRT（Bus Rapid Transit）の導入により、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保といった運送サービスの質の向上を図るものであったが、交通DX・GXを推進する事業を追加した。

同改正法の施行（令和5年10月1日）を受け、西日本旅客鉄道株式会社から国土交通大臣に対し、芸備線の備中神代（岡山県新見市）～備後庄原（広島県庄原市）間について、全国初となる同協議会の設置が要請され、関係自治体への意見聴取等の手続を経て、令和6年1月12日、国土交通省から同協議会の設置が公表された。なお、第1回目の協議会について、令和5年度中の開催を目処に調整中とされている。

## (2) 建設産業政策の動向

建設業に関しては、建設技能者の高齢化が進んでおり、処遇改善や将来の担い手確保が従来から政策課題とされてきた。また、近年は、資材価格高騰が経営に影響を与えており、このような価格変動等が生じた場合のリスク負担の在り方が課題となっているほか、令和6年4月から適用される罰則付きの時間外労働規制への対応などが求められている。

このため、公共工事設計労務単価の引上げや、建設技能者の資格や現場での就業履歴等を登録及び蓄積して能力評価につなげる仕組みである「建設キャリアアップシステム」の普及及び活用の推進などによる処遇改善のための取組とともに、令和元年6月に成立した「新・担い手3法」（「建設業法」、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」（入契法）及び「公共工事の品質確保の促進に関する法律」（品確法）の改正）を踏まえて、適正な工期設定による請負契約の締結や公共工事の施工時期の平準化等による働き方改革の促進に向けた取組などが進められている。

また、現下の課題である資材価格高騰や時間外労働規制等に適切に対応しつつ、適正な請負代金や工期が確保された請負契約の下で、適切に建設工事が実施される環境を整備するため、令和5年9月、中央建設業審議会・社会資本整備審議会産業分科会建設部会基本問題小委員会（委員長：小澤一雅 東京大学大学院工学系研究科特任教授）は「中間とりまとめ」を公表した。

これを踏まえ、政府は、賃金支払の原資となる適切な労務費の確保や適正な工期設定の徹底等の働き方改革、資材価格の適切な価格転嫁対策のため、法令改正や不適切な契約を是正する組織体制の整備を含めた措置を講ずるとして、①中央建設業審議会が適正な労務費の目安（標準的な労務費）を勧告し、下請業者まで適正な労務費が確保された契約を徹底するとともに、②資材価格が変動した際に、賃金原資にしわ寄せをされないよう、請負代金の変更協議に関するルールを明確化すること等を検討しており、今国会での新・担い手3法の改正が見込まれる。

## (3) 都市政策の動向

### ア 都市機能の集約・再編等によるコンパクトシティ等の推進

都市構造のコンパクト化を誘導するため、平成26年の「都市再生特別措置法」改正により立地適正化計画制度が創設された。同制度は、市町村が居住誘導区域や都市機能誘導区

域を定めた立地適正化計画<sup>7</sup>を作成し、居住や医療、福祉、商業等の都市機能の区域内への立地を予算・金融上の支援措置により誘導等するものである。

また、社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会の下に設置されている都市計画基本問題小委員会においては、多様な暮らし方、働き方に応じた実効性のあるコンパクト・プラス・ネットワークの取組の推進も含めた、今後の都市政策の方向性を提言する中間取りまとめが令和5年4月に公表されている。

さらに、国土交通省は、まちなかのにぎわいの創出等による「地方都市の再生」や、子どもや子育て世帯が安心、快適に日常を暮らすための周辺環境の整備による「こどもまんなかまちづくり」といった重点課題に取り組むこととし、令和6年度予算においては関連する予算が盛り込まれている。

## イ まちづくりGX

令和5年7月に開催されたG7香川・高松都市大臣会合の結果を受け、①気候変動への対応、②生物多様性の確保、③Well-beingの向上の実現に向け、地方公共団体等による緑地の保全・整備等の推進とともに、都市のエネルギー利用の再エネ化・効率化を進めるなど、まちづくりGXの総合的な推進が図られている。

また、同月に閣議決定された国土形成計画（全国計画）においても、多様な機能を有する都市緑地の量・質の確保を通じたまちづくりGXの推進を図ることとされており、都市緑地法に基づく特別緑地保全地区<sup>8</sup>の活用等が行われている。しかし、多くの地方自治体において、財政的な制約や緑地の整備・管理に関するノウハウ不足が深刻となっており、そのため、土地の買入れが進まず、特別緑地保全地区の新規指定も抑制的になっている。

このような状況を踏まえ、国は、保全すべき緑地の買入れ等を行う国指定法人の創設や、民間投資を活用して良質な都市の緑地を創出・保全するための評価制度の創設等を行うこととしており、今国会に関連法案の提出が予定されている。

## (4) 住宅政策の動向

### ア 住宅・建築物におけるカーボンニュートラルの実現と子育て世帯への支援強化

建築物の省エネ化等により、脱炭素社会の実現に資するため、令和4年の「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」等改正により<sup>9</sup>、住宅を含む原則全ての建築物の新築等に対する省エネ基準適合の義務付け（令和7年4月施行予定）等が措置された。

また、令和5年6月に閣議決定された「こども未来戦略方針」では、今後10年間で子育て世帯等の居住に供する住宅約30万戸を確保する等の取組を打ち出しており、令和5年度

<sup>7</sup> 住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの。）の立地の適正化を図るための計画で、市町村が都市計画区域内について作成することができる。527都市が令和5年7月31日までに計画を作成・公表している。

<sup>8</sup> 都市の緑地を現状凍結的に保全する地区。都市計画決定により、建築行為等が原則不許可となる。

<sup>9</sup> 改正後における法律の題名は「建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律」。

補正予算では、子の人数等に応じて住宅ローン金利の引下げを実施する「フラット35子育てプラス」や、子育て世帯・若者夫婦世帯による高い省エネ性能を有する新築住宅の取得、住宅の省エネ改修等に対して支援する「子育てエコホーム支援事業」が創設されたほか、令和6年度予算においても関連する予算が盛り込まれるなど、子育て世帯に対する支援の強化が図られている。

## イ 誰もが安心して暮らせる多様な住まいの確保

高齢者、低額所得者、子育て世帯等の住宅確保要配慮者のための住宅セーフティネット機能の強化のため、「住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律」に基づき登録されたセーフティネット登録住宅<sup>10</sup>について、改修費用の補助、家賃及び家賃債務保証料の低廉化に係る費用の補助が行われている。

また、高齢者への施策として、「高齢者の居住の安定確保に関する法律」に基づくサービス付き高齢者向け住宅の整備が国庫補助等により促進されている<sup>11</sup>。

さらに、今後の単身高齢世帯等の増加等を踏まえ、住宅政策と福祉政策が一体となった居住支援機能等の在り方等について検討を行う「住宅確保要配慮者に対する居住支援機能等のあり方に関する検討会」（座長：大月敏雄 東京大学大学院工学系研究科教授）が、令和5年7月に厚生労働省、国土交通省、法務省の3省合同で設置されている。同年12月に提示された中間とりまとめ（案）では、「関連する制度の諸課題を踏まえ、具体的な見直しに向けて必要な検討を進めるべき」とされており、これを受け、今国会に関連法案の提出が予定されている。

## ウ 良質な住宅ストックと流通市場の形成

マンションの老朽化等に対応するため、「マンションの管理の適正化の推進に関する法律」に基づく管理計画認定制度<sup>12</sup>や「マンションの建替え等の円滑化に関する法律」に基づく団地における敷地分割制度<sup>13</sup>等により、マンションの管理適正化や再生円滑化に向けた取組が進められている。また、令和5年8月には、「今後のマンション政策のあり方に関する検討会」（座長：浅見泰司 東京大学大学院工学系研究科教授）から、現時点で考えられる政策の方向性がマンション政策全般の大綱として取りまとめられた。今後は、法務省の法制審議会における区分所有法制の見直しの動向<sup>14</sup>等を踏まえ、更なるマンションの管理適正化や再生円滑化に向けた取組を進めることとされた。

さらに、平成26年制定の「空家等対策の推進に関する特別措置法」に基づき市町村によ

<sup>10</sup> 一定の基準に適合する住宅が登録対象となり、令和6年1月現在約89万戸が登録されている。

<sup>11</sup> 令和5年8月末時点で、8,257棟、285,267戸が登録されている。

<sup>12</sup> 適切な修繕積立金の設定等の基準を満たすマンションの管理計画を地方公共団体が認定する制度。

<sup>13</sup> 要除却認定を受けた老朽化マンションを含む団地において、敷地共有者の5分の4以上の同意によりマンション敷地の分割を可能とする制度。

<sup>14</sup> マンションの建替え決議における多数決要件の緩和等について検討されている。



る空家等対策計画の策定<sup>15</sup>、特定空家等<sup>16</sup>に対する勧告、命令、代執行等が行われており、加えて、令和5年の改正<sup>17</sup>により、管理不全空家等<sup>18</sup>に対する勧告や空家等活用促進区域の創設、空家等管理活用支援法人制度の創設等により空き家の活用が促進されることとされた。

#### (5) 令和6年能登半島地震による住家被害等

令和6年1月1日に発生した能登半島地震では、1月19日時点において既に230人を超える死者や、38,000件を超える住家被害が発生するなど甚大な被害<sup>19</sup>が生じている。特に、直接死の多くが家屋倒壊によるものとされている。また、9市町の住家等において火災が発生したことが判明している。

国は、同月11日に同災害を激甚災害（本激）に指定し、災害復旧事業に関する国庫補助額のかさ上げ等を行っており、各地方公共団体では、公営住宅の空き室を確保し、被災者に提供することとしている。また、12日から石川県輪島市、珠洲市をはじめとして応急仮設住宅の着工が順次始まる<sup>20</sup>など、被災者の住まいを確保するための取組が進められている。

#### (6) 流域治水の推進

令和2年7月、国土交通省社会資本整備審議会は、近年の気候変動や水災害の状況においては、従来の国等の河川、下水道等の管理者が主体となった河川区域を中心としたハード整備だけでは、計画的に治水安全度を向上させていくことは容易ではないため、水災害対策の方向性は、これまでの管理者が主体となって行う対策に加え、集水域と河川区域のみならず、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、その流域全員（流域のあらゆる関係者）が協働して治水対策に取り組む「流域治水」への転換を提言した。

提言後の取組として、令和3年3月、全国109の一級水系において、河川整備、雨水貯留浸透施設、土地利用規制等、あらゆる関係者の協働による治水対策の全体像を示す「流域治水プロジェクト」が策定された。同プロジェクトは、気候変動の影響により2040年頃には降雨量が約1.1倍、流量が約1.2倍、洪水発生頻度が約2倍に増加すると見込まれることを踏まえ、流域治水の取組を加速化、深化させるため、今年度を目途に順次気候変動を踏まえた河川及び流域での対策の方針を反映した「流域治水プロジェクト 2.0」に更新することとされている。

<sup>15</sup> 1,450市区町村（83%）で既に策定済み（令和5年3月31日現在）。

<sup>16</sup> そのまま放置すれば著しく保安上危険又は衛生上有害となるおそれのある状態、著しく景観を損なっている状態、その他周辺の生活環境の保全を図るために放置することが不適切な状態にあると認められる空家等。

<sup>17</sup> 同年6月に成立、12月に全面施行。施行に伴い、空き家対策に関する国の基本指針や地方自治体向けのガイドライン等が国土交通省により公表されている。

<sup>18</sup> 放置すれば特定空家になるおそれのある空家等。

<sup>19</sup> 一部報道によれば、被災地における木造建築物の密集、低い耐震化率及び液状化現象が被害を拡大させたとの指摘もある。

<sup>20</sup> 輪島市によれば、2月上旬から順次完成する予定とされている。

また、令和3年4月、流域治水の実効性を高めるための立法措置である「特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律」（いわゆる流域治水関連法）が成立した。同法の主な内容は、①流域治水の計画・体制の強化<sup>21</sup>、②氾濫をできるだけ防ぐための対策<sup>22</sup>、③被害対象を減少させるための対策<sup>23</sup>、④被害の軽減、早期復旧・復興のための対策<sup>24</sup>であり、令和3年11月に完全施行された。同年12月、大和川水系大和川等について、流域治水関連法施行後、全国初となる特定都市河川の指定が行われ、今後も指定の拡大が見込まれるとともに、河川管理者が長期的な方針を定める河川整備基本方針について、気候変動及び流域治水の新たな視点を踏まえて改定が進められている。

## (7) 物流・自動車関係

### ア 物流の2024年問題

令和6年4月よりトラックドライバーに対する時間外労働の上限規制が罰則付きで適用される。これにより、一部のトラックドライバーの労働時間が短縮されることも想定され、その結果、何も対策を講じなければ、2024（令和6）年度には輸送能力が約14%不足し、さらに、2030（令和12）年度には約34%不足するとの試算も示されている<sup>25</sup>（いわゆる「物流の2024年問題」）。

国土交通省、経済産業省及び農林水産省の3省は、令和4年9月、物流が直面している諸課題の解決に向けた取組を進め、物流を持続可能なものとしていくための方策を検討するため、有識者、関係団体及び関係省庁からなる「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を設置し、令和5年2月に中間取りまとめ、同年8月に最終取りまとめを行った。

また、政府においては、令和5年3月、我が国の社会経済の変化に迅速に対応し、荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置し、同年6月に、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を盛り込んだ「物流革新に向けた政策パッケージ」、10月に「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめた。両パッケージにおいて、荷待ちや荷役時間の削減、多重下請構造の是正、適正な運賃収受や価格転嫁等に向けた「規制的措置」について、今国会での法制化も含めた枠組みを整備するとされている。

<sup>21</sup> 流域水害対策計画（特定都市河川流域における浸水被害の防止を図るための対策に関する計画）を活用する河川について、市街化の進展により河川整備で被害防止が困難な河川に加え、自然的条件により困難な河川を対象に追加（全国の河川に拡大）等。

<sup>22</sup> 利水ダムの事前放流（より多くの洪水をダムに貯めるため、既存ダムの利水容量に貯めている水の一部を、河川の水量が増える前に放流してダムの水位を下げる取組）の拡大を図る協議会（河川管理者、電力会社等の利水者等が参画）の創設等。

<sup>23</sup> 浸水被害防止区域（洪水等発生時に建築物への浸水等により住民の生命等に著しい危害が生ずるおそれがある土地の区域で、都道府県知事が指定）を創設し、住宅や要配慮者利用施設等の安全性を事前確認等。

<sup>24</sup> 洪水等に対応したハザードマップの作成を中小河川等まで拡大等。

<sup>25</sup> 株式会社N X総合研究所提出資料「第3回持続可能な物流の実現に向けた検討会」（令和4年11月11日）

## イ いわゆる「ライドシェア」の導入

いわゆる「ライドシェア」の導入については、令和5年10月に岸田内閣総理大臣の指示を受け、デジタル行財政改革会議の課題発掘対話において議論が開始された。具体的な検討は、規制改革推進会議の地域産業活性化ワーキンググループにおいて行われ、令和5年12月20日、デジタル行財政改革会議において中間とりまとめが決定された。

中間とりまとめでは、地域交通におけるタクシー等のドライバー不足の深刻化と、急増するインバウンド観光や季節・時間帯等で変動する移動需要に的確に対応するサービス提供の仕組みの不足に対応するため、タクシーの規制緩和、タクシー事業者の運行管理下での新たな仕組みの創設（道路運送法第78条第3号<sup>26</sup>に基づく制度の創設）、従来の自家用有償旅客運送制度（同法第78条第2号<sup>26</sup>）の大幅な改善について、できるものから早期に開始し、実施効果を検証することとされた。このうち、道路運送法第78条第3号に基づく制度の創設では、都市部を含め、タクシーが不足する地域、時期、時間帯を特定した上で、タクシー事業者が運送主体となり、地域の自家用車・ドライバーを活用し、アプリによる配車とタクシー運賃の収受が可能な運送サービスを令和6年4月から提供することとされ、この制度創設に当たって、ドライバーとの契約形態については雇用契約に限らず検討を進めるとされた。また、従来の自家用有償旅客運送制度については、令和5年内から大幅に改善し、同制度の適用対象となる交通空白地に夜間など時間帯の概念も取り込むほか、対価の目安の引上げ（タクシー運賃の約8割）、ダイナミックプライシングの導入等の実施、地域公共交通会議等における協議において地方自治体の長が判断できるよう制度の改善を図ること、多様な主体の参画を促すべく運送実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化することなどが示された。なお、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度については、令和6年6月に向けて議論を進めていくこととされている。

このほか、令和5年12月26日に規制改革推進会議において取りまとめられた「規制改革推進に関する中間答申」においても、自家用自動車を用いた有償運送制度（道路運送法第78条第2号及び第3号）の改善、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について議論することなどが示されている。

## ウ 型式指定申請における不正行為

ダイハツ工業株式会社（以下「ダイハツ」という。）は、令和5年4月にダイハツで開発

---

<sup>26</sup> 道路運送法第78条第2号では、自家用有償旅客運送について定められており、交通空白地での輸送や福祉輸送といった地域住民の生活に必要な輸送等について、それらがバスやタクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度である。また、同条第3号では、公共の福祉の確保のためにやむを得ない場合の有償運送について定められており、活用例として、通学通園のため学校等が自家用自動車で行う有償旅客運送や、福祉タクシー事業者が行う訪問介護員等による自家用自動車による有償旅客運送などがある。

を行った海外市場向け車両（4車種）の型式指定申請<sup>27</sup>において不正行為が確認されたことから、第三者委員会を設置して調査を行い、令和5年12月20日、その報告書を受領し、公表した。また同日、国土交通省及び経済産業省に対して、第三者委員会の調査結果や同社による検証結果等を報告した。

ダイハツから国土交通省等に対しては、第三者委員会の調査で、現行生産・開発中の全車種（28車種）及び生産が終了している一部の車種（18車種）において、型式指定申請に係る不正行為が確認されたこと等が判明したこと、ダイハツによる検証の結果、計142件の不正行為のうち141件は基準適合性、諸元値の妥当性が確認され、残り1件は不適合の可能性があり原因を調査中であること、5月より出荷停止している2車種を含め、全ての現行生産車の出荷を自主的に停止すること等が報告された。

上記報告を受け、国土交通省は、ダイハツにおいて、同省が基準適合性を確認するまで、現行生産車の出荷を停止することなどを指示したほか、令和5年12月21日から立入検査を行った。その結果を踏まえ、令和6年1月16日、特に不正行為が悪質な3車種の型式指定の取消手続きを開始するとともに、ダイハツに対する是正命令の発出、基準不適合の可能性のある2車種のリコール届出の指導を行った。

#### (8) 今後の気象業務の在り方

線状降水帯<sup>28</sup>は毎年のように発生する大きな被害をもたらす現象であり、その予測精度の向上が喫緊の課題となっている。気象庁は、観測強化のため、次期静止気象衛星「ひまわり」（令和11年度運用開始予定）の整備を進めるとともに、予測精度向上のため、令和5年度末には「線状降水帯予測スーパーコンピュータ」の利用により、予報時間を10時間から18時間に延長することとしている。

線状降水帯の発生等についての情報の改善策については、令和3年6月から、線状降水帯の発生を検知した際には「顕著な大雨に関する気象情報」が発表されていたが、大雨災害への危機感をいち早く高めるため、令和5年5月からは、予測技術を活用し最大30分程度前倒しして発表し、令和8年からは予測時間をさらに延ばして2～3時間前に発表することを目指している。また、令和4年6月から、半日前から広域を対象に線状降水帯による大雨の可能性の発表が行われており、令和6年には県単位で、令和11年には市町村単位の危険度について、地図上の危険度分布形式の情報として半日前から提供することとしている。

さらに、国等が発表する住民の自主的防災行動等に資する防災気象情報について、警戒

<sup>27</sup> 自動車の型式指定制度は、大量生産される自動車に係る安全確保・環境保全のための検査を合理化する制度。本来、製造された自動車を初めて運行の用に供しようとするときは、個別に現車を提示し、国の定めた保安基準に適合しているかの国による検査（新規検査）を受ける必要がある。型式指定制度は、国土交通大臣が、自動車メーカー等からの申請を受けて、自動車の構造、装置及び性能が保安基準に適合し、かつ、当該自動車が均一性を有するものかどうか（品質管理体制）を自動車の型式ごとに審査し、指定するもので、指定を受けた型式の自動車は、自動車メーカー自らが一台ごとに保安基準適合性を検査する（完成検査）ことにより、国が行う現車提示による検査を省略することができる。

<sup>28</sup> 湿った空気の流入が持続することで次々と積乱雲が発生し、線状の降水域が数時間にわたってほぼ同じ場所に停滞することで大雨をもたらすもの。

レベル<sup>29</sup>導入に合わせ5段階に分類されたが、わかりにくいとの指摘があるため、情報をシンプルでわかりやすいものに再構築するとともに防災気象情報の名称についても検討が行われている。

### 3 航空、港湾、海事政策の動向

#### (1) 航空政策の動向

航空旅客需要は回復しつつあるものの、事業環境の構造的な変化により、特に地方路線の収支が厳しい状況となっていること等を踏まえ、引き続き、航空機燃料税の軽減措置<sup>30</sup>に加え、100億円規模での空港使用料等の軽減を行うこととしている。

また、航空機の運航に不可欠である空港業務（グランドハンドリング（航空機の誘導等の地上支援業務）・保安検査等）は、厳しい労働環境等によりコロナ禍前から人手不足が懸念されていたが、国土交通省は、今後は、空港グランドハンドリング協会等と連携し、処遇改善や人材確保、育成を行っていくとしている。

無人航空機の利活用については、令和4年12月に有人地帯での補助者なし目視外飛行（レベル4飛行）が可能となり、令和5年12月には、ドローン配送の事業化に向けて、レベル3.5飛行<sup>31</sup>の制度が新設されている。いわゆる空飛ぶクルマについては、2025年の大阪・関西万博に向けて、機体の安全性、操縦者の技能証明等に関する制度整備が進められることとなっている。

令和6年1月2日、羽田空港における日本航空機と海上保安庁機の衝突事故を受け、国土交通省は、同月9日、「航空の安全・安心確保に向けた緊急対策」を公表し、管制官による監視体制の強化や滑走路侵入に関するルールの徹底等の対策を講じた。また、羽田空港航空機衝突事故検討委員会を設置し、パイロットと管制官に対する注意喚起システムの強化等について検討し、今夏にも中間とりまとめを公表する予定としている。

#### (2) 港湾政策の動向

我が国が2050年のカーボンニュートラルの実現を目標としている中、港湾は、二酸化炭素の排出源が多く立地しその削減効果も大きいことから、国土交通省は、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進しており、水素・燃料アンモニア等の次世代エネルギーの利活用の検討や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等への取組を推進しており、令和4年には、港湾の脱炭素化の推進等を内容とする改正港湾法が成立・施行され、全国の港湾でCNP形成に向けた取組が進められている。また、国土交通省は、港湾の脱炭素化を客観的に評価する認証制度の創設に取り組んでおり、令和5年3月に「CNP認証」

<sup>29</sup> 災害発生のおそれの高まりに応じて、居住者等がとるべき行動と当該行動を居住者等に促す情報とを関連付けるもの（2019年に導入）。

<sup>30</sup> 本則26,000円/klが13,000円/klへ軽減されている。

<sup>31</sup> レベル3飛行（無人地帯での補助者なし目視外飛行）に一定の要件（操縦者ライセンスの保有、保険への加入、緊急着陸地点の設定）を追加することで、立入管理措置の緩和や道路等の一時的な横断を可能とするもの。

の制度案を取りまとめ、同年11月より東京港等6港湾<sup>32</sup>において試行を開始した。

さらに、国土交通省は、国際基幹航路の寄港維持拡大に向け、京浜港及び阪神港を「国際コンテナ戦略港湾」に選定し、同港湾における「集貨」政策等の各種施策を推進する「国際コンテナ戦略港湾」政策では、大型船の入港に対応したコンテナターミナルの整備、国内及び東南アジア等からの航路網の充実、積み替え機能強化等、利便性・荷役の生産性の向上に向けた各種施策が講じられている。一方で、新型コロナウイルス感染症の影響による物流の混乱を経て、我が国においては国際基幹航路の維持拡大の重要性が一層高まったこと等を背景に、同省は今後の新しい国際コンテナ戦略港湾政策の目標や新たな戦略等についての検討を行っている。

「物流の2024年問題」に関しては、国土交通省はモーダルシフトの受け皿となる内航フェリーやRORO船<sup>33</sup>ターミナル<sup>34</sup>において必要となる港湾整備や荷役の効率化に資する次世代高規格ユニットロードターミナルを検討している。

令和5年7月、名古屋港のコンテナターミナルのシステムがサイバー攻撃を受け停止し、3日間にわたり同港のコンテナの搬入・搬出ができなくなった。国土交通省は同種事案の再発防止に向け、コンテナターミナルにおける必要な情報セキュリティ対策等の検討を行い、緊急に実施すべき対応策とともに、国によるシステムのセキュリティ対策の審査等の制度的措置について公表した。

このほか、穀物、鉄鉱石、石炭等のばら積み貨物（バルク貨物）の安価な輸入の実現のための「国際バルク戦略港湾」政策や、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い運航が停止されていた国際クルーズ船の受入の再開に伴い、令和5年3月の「観光立国推進基本計画」において示された、令和7（2025）年の訪日クルーズ旅客数250万人超等の新たな目標値を目指した取組を進めることとしている。

### （3）海事政策の動向

地球温暖化防止に向け、世界的な脱炭素化の流れが加速する中、我が国の海事分野においても2050年のカーボンニュートラルの実現を目標としている。我が国は、この目標を世界共通のものとするべく、IMO（国際海事機関）に米英等と共同提案を行い、令和5年7月の第80回海洋環境保護委員会（MEPC80）において「2050年頃までにGHG排出ゼロ」を含むIMOのGHG削減戦略が採択された。この実現に向け、現在重油からより環境負荷の低いLNG燃料船の導入が進んでおり、今後は水素やアンモニア等の新燃料の導入も進むと考えられている。国土交通省は、これらの燃料の大型船を用いた技術実証やバンキング（燃料補給）の環境整備等を推進することとしている。

一方、内航海運のGHG対策については、国土交通省は、代替燃料の活用に向けた取組の支援や、荷主と海運事業者が連携して取り組む「連携型省エネ船」の開発と普及を進め

<sup>32</sup> 東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港及び博多港

<sup>33</sup> 車両を自走させて船内に搭載し、また船内から揚陸させることができる貨物船のこと。

<sup>34</sup> 一度に大量（例えば一回の航行で100台以上の車両を運搬する等）のユニットロード貨物（一定の単位（ユニット）にまとめて輸送される貨物のこと）の運搬に対応できることを想定している。

ている。また、内航海運については、「物流の2024年問題」によるトラックドライバーの労働力不足等から、陸送からのモーダルシフトが期待されているが、そのためには十分な規模の港湾施設の整備や荷役の効率化等が必要であるとともに、内航海運自体も船員不足等が課題であり、令和3年5月に改正された内航海運業法や船員法に基づく取引環境改善や船員の働き方改革の取組が進められている。

そのほか、令和4年に成立した経済安全保障推進法<sup>35</sup>において「特定重要物資」に指定された船用製品<sup>36</sup>の安定供給の確保の取組、実用化に向けた動きが世界的に活発化している自動運航船に関する開発支援やIMOの自動運航船の規則策定に向けた国際的な議論の主導、また、令和3年に成立した海事産業強化法<sup>37</sup>に基づく造船・船用事業者の事業基盤の強化や海運業の競争力強化等の各種の取組を通じ、我が国の経済安全保障の推進や海事産業の競争優位性の確立を目指すこととしている。

令和4年4月に発生した北海道知床沖の遊覧船の海難事故では安全対策の形骸化が露呈した。事故を受け、同年12月に「旅客船の総合的な安全・安心対策」が取りまとめられ、同対策の法制化のため令和5年の第211回国会（常会）において海上運送法等が改正されており、実施可能なものから速やかに実行に移されている。

令和5年11月に、イエメンのシーア派武装組織フーシにより日本郵船運航の自動車運搬船が拿捕された事案に関しては、国土交通省はこのような行為を断固避難する声明をホームページに掲載し、同月のIMO総会においても國場国土交通副大臣が同旨の発言を行った。

#### 4 観光施策の動向

政府は、国を挙げて、観光を我が国の基幹産業へと成長させるため、訪日外国人旅行者数2030年6,000万人等を目標とする「明日の日本を支える観光ビジョン」を、平成28年3月に策定し、これらの目標達成のため、多言語対応といった受入環境整備等を行ってきた。その結果、平成30年には初めて訪日外国人旅行者数が3,000万人を突破した。

その後、令和2年からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大により観光需要が大きく減少し、深刻な影響を受けたが、政府による全国旅行支援などにより、国内の観光需要の回復が進み、令和4年10月から水際対策が緩和されたことにより訪日外国人旅行者数も増加<sup>38</sup>した。一方で、観光需要の急速な回復に伴い、混雑やマナー違反が地域住民の生活に影響を与えるなどのオーバーツーリズムへの対応が課題とされ、令和5年10月、観光立国推進閣僚会議において観光客が集中する地域における交通手段や観光インフラの充実、実情に応じた入域管理が異なる需要に対応した運賃設定の促進等を内容とする「オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」が取りまとめられた。

<sup>35</sup> 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

<sup>36</sup> 船舶用機関（主機エンジン及びクランクシャフト）、推進器（プロペラ）及び航海用具（ソナー）

<sup>37</sup> 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

<sup>38</sup> 訪日外国人旅行者数は、令和5年12月、2,734,000人（2019年同月比108.2%、前年同月比199.5%）となっており、令和5年の年間では25,066,100人（2019年比78.6%）となっている。（「訪日外客数（2023年12月および年間推計値）」2024年1月17日 日本政府観光局）

また、政府は、令和5年3月「観光立国推進基本計画」を策定し、訪日外国人旅行消費額の早期の5兆円達成や訪日外国人旅行者数を令和7年までに3,200万人を超える水準にするなどの目標達成に向けて、同年5月に策定された「新時代のインバウンド拡大アクションプラン」に定める施策を着実に実施するとしている。

I R（統合型リゾート）については、令和2年、特定複合観光施設区域整備法に基づく基本方針が決定され、令和4年4月に大阪府と長崎県が区域整備計画の認定申請を行い、外部有識者からなる審査委員会の見解を受け、令和5年4月、国土交通大臣は、大阪府の区域整備計画を認定した一方、同年12月、長崎県の区域整備計画の認定を行わないこととした。

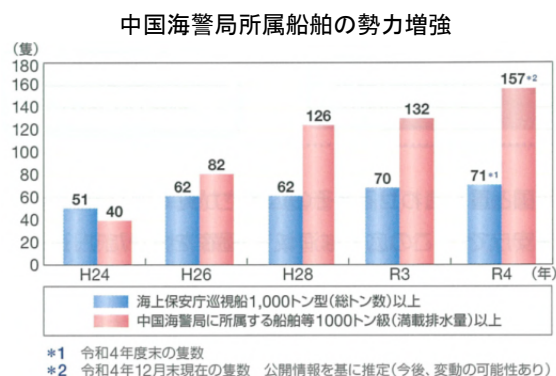
## 5 海上保安の動向

尖閣諸島周辺の海域においては、平成24年の尖閣諸島の国有化以来、中国船舶の活動が活発化し常態化している<sup>39</sup>。特に平成25年の中国海警局の発足後は、同局船舶の隻数の増加とともに、船舶の大型化・武装化が進んでいる。

また、中国は令和3年2月に施行された海警法<sup>40</sup>を根拠に、尖閣海域を含む同国周辺海域における管轄権の主張や領海侵犯等の圧力を強めており、令和5年3月には、海警局の船舶が、過去最長の80時間以上にわたり尖閣諸島付近の領海に侵入する事案が生じており、我が国領海内において、日本漁船に接近しようとする事案も発生している。また、令和5年3月以降、中国公船の自らの位置情報を発信する船舶自動識別装置（AIS）を作動させながらの航行<sup>41</sup>が確認されており、実効支配に向けた実績作りのための、尖閣諸島付近の海域での公船航行のアピールと考えられている。

このほか、我が国の排他的経済水域の外国漁船による違法操業、東シナ海や日本海のみならず沖ノ鳥島と南鳥島周辺海域まで広域化した外国海洋調査船による我が国の同意を得ない調査活動<sup>42</sup>、さらには、令和4年に入ってからかつてない頻度で日本海や太平洋に弾道ミサイルを着弾させている北朝鮮の動き等、我が国周辺海域を巡る状況は、近年、厳しさを増している。

このような状況に対応するため、内閣総理大臣が主催する海上保安能力強化に関する関係閣僚会議は、令和4年12月に、巡視船、航空機等の大幅な増強等のハード面の取組とと



(出典：「海上保安レポート2023」)

<sup>39</sup> 荒天の日等を除き、ほぼ毎日、我が国の接続水域（領海の外側の24海里（約44km）までの海域）に数隻の中国海警局船舶が入域し（令和5年の入域日数は352日で過去最高）、それらの船舶が、月平均3～4日程度、我が国の領海へ侵入している（令和5年において領海侵入のあった日数は42日である。）。

<sup>40</sup> 中国海警局の権限と役割を定めた法律で、「管轄海域」（具体的な範囲は示されていない）における、「武器の使用を含む一切の必要な措置」を認める内容となっている。このような規定について、我が国は、適用範囲や武器使用権限が曖昧であり、国際法に反するものであると主張している。

<sup>41</sup> 通常、警備船艇は業務の秘匿性等を理由にAISを作動させていない。

<sup>42</sup> 令和5年7月には中国による尖閣諸島周辺の日本の排他的経済水域内へのブイの設置が確認されている。



もに、警察、自衛隊、外国海上保安機関との連携強化等のソフト面の取組も推進することとする新たな「海上保安能力強化に関する方針」を決定し、令和9年度における海上保安庁予算の当初予算額を令和4年度の水準（約2,200億円）からおおむね1,000億円増額することとされている<sup>43</sup>

また、令和5年4月には、武力攻撃事態時において、自衛隊法に基づき海上保安庁を自衛隊の指揮下に置く手順を定めた「統制要領」が策定され、有事の際の自衛隊との役割分担や連携強化が図られている。

内容についての問合せ先

国土交通調査室 竹田首席調査員（内線68580）

---

<sup>43</sup> 国家安全保障戦略（令和4年12月16日閣議決定）では、令和9年度において、「防衛力の抜本的強化とそれを補完する取組をあわせ、そのための予算水準が現在の国内総生産（GDP）の2%に達するよう、所要の措置を講ずる。」と明記されている。