

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) 半島振興策の動向

半島振興法は、三方を海に囲まれ、平地に恵まれず、水資源が乏しい等の制約から産業基盤及び生活環境の整備等が遅れていた半島地域について広域的かつ総合的な対策を実施するため、昭和60年に議員立法で10年間の時限法として制定された。以降、10年ごとに議員立法でその内容の拡充及び期限の延長のための改正をしてきており、令和7年3月末に期限切れとなる。

国土審議会半島振興対策部会は、令和6年6月25日、半島振興策のこれまでの成果と現状及び今後の対応の方向性についての中間取りまとめを提言した。同取りまとめでは、半島振興に係る取組は一定の成果を挙げてきたと評価する一方、半島地域において全国平均を上回るペースで人口減少及び高齢化が進行していること、地域産業支援による半島地域全体の活性化が未だ道半ばであることや、令和6年能登半島地震において代替ルートが少ない山がちな半島の先という特性により甚大な被害が生じたことを指摘している。

その上で、①「半島強靱化」対策の強化、②安全・安心な地域づくり、③強みをいかした産業振興、観光振興等、④地域の担い手確保・関係人口の拡大を半島振興策の今後の方向性としている。

(2) 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。

なお、次期計画の策定に向けた検討も国土交通省社会資本整備審議会計画部会において既に開始されており、今後の社会資本整備の方向性や計画の実効性を確保する方策等の議論が行われている。

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。

(3) 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おり、平成 30 年度に 1 巡目点検、令和 5 年度に 2 巡目点検が完了し、令和 6 年度から 3 巡目点検が実施されている。国土交通省は、令和 5 年度

1 巡目点検（H26～H30 年度）で修繕等が必要とされた橋梁の措置状況

管理者	措置が必要な施設数	措置に着手済の施設数	
			うち完了
国土交通省	3,340	3,340 (100%)	2,724 (82%)
高速道路会社	2,532	2,532 (100%)	2,164 (85%)
地方公共団体 計	60,482	50,129 (83%)	39,688 (66%)
都道府県・政令市 等	19,814	18,238 (92%)	14,298 (72%)
市区町村	40,668	31,891 (78%)	25,390 (62%)
合計	66,354	56,001 (84%)	44,576 (67%)

（出所）「道路メンテナンス年報」（令和 5 年度）より作成

までの点検や実施状況等を「道路メンテナンス年報（令和 5 年度）」（令和 6 年 8 月）として取りまとめている。その中で、1 巡目（平成 26～平成 30 年度）点検において修繕等の措

置を講ずべき¹とされた橋梁について、次回点検まで（５年以内）に措置を講ずべきとされているが、地方公共団体は、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、令和６年能登半島地震における災害対応から得られた教訓事項を踏まえ、令和６年６月、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、今後道路行政が取り組むべき方向が緊急提言として取りまとめられた。緊急提言では、同地震に関し、半島の地形的制約から道路ネットワークが限られる中、道路啓開を含む復旧や被災地支援の活動のアクセスルートとなるべき能越自動車道などの幹線道路が被災し、厳冬期の降積雪とも重なり、初動における被災状況の把握や復旧等の対応が困難化したと指摘している。その上で、今回の災害で、災害時こそアクセスルートとして最大限に機能することが求められる高規格道路の盛土が大規模に被災し十分に機能しなかったことは道路ネットワークの根幹に関わる課題であるとされ、今後、道路行政が取り組むべき施策として、耐震性や復旧性を備え災害時に機能するネットワーク整備や適切な管理の在り方の検討、防災拠点としての「道の駅」などの拠点機能の強化などが提言されている。

（４）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路線を指す。建設費用はＪＲが毎年支払う新幹線貸付料²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

現在、北海道新幹線の新函館北斗～札幌間で整備が進められているが、トンネル工事の遅れ等から、当初 2030 年度末とされていた開業が遅れることが明らかとなり、同区間の開業時期の見通しが立っていない。なお、北海道新幹線の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は、全国的な鉄道貨物輸送に不可欠な路線であるため、貨物路線としてどのように維持させるかについての協議も行われている。

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 新函館北斗～札幌…開業時期未定
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 金沢～敦賀…2024年3月開業 (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を走行)

※東北新幹線の東京～盛岡間は整備新幹線ではない。

北陸新幹線は、令和６（2024）年３月に敦賀まで開業したが、敦賀～新大阪間については、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６年８月、同区間の詳細な駅位置や京都駅付近の３つのルー

¹ 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。）。

² 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、ＪＲ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、ＪＲ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されている。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。

ト案と、それぞれ想定される建設費や工期が明らかにされ、建設費は約 3.4～3.9 兆円³、工期は約 25～28 年と、当初想定約 2.1 兆円、15 年との見通しから大幅な変更となった。

令和 4（2022）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。

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、未着工となっており、J R 東海は令和 6 年 3 月、令和 9（2027）年の開業を断念する方針を明らかにしている。一方、政府は、「経済財政運営と改革の基本方針 2024」（「骨太の方針 2024」）において、「現行の想定時期の下、適切に整備が進むよう（中略）必要な指導及び技術的支援を行う」として、大阪までの全線開業の時期を当初の想定どおりの「最速 2037 年」と注記している。

（5）上下水道の一体化、地震対策

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 6 年 4 月に厚生労働省が所管していた上水道整備、管理行政が国土交通省に移管されたことを契機として、令和 6 年度予算において上下水道の一体的な施設再編、官民連携、地震対策等の取組を支援する新たな補助事業が創設されるなど、上下水道基盤強化に向けた取組が進められている。

また、令和 6 年能登半島地震において、浄水場などの基幹施設が被災し、広範囲かつ長期的に断水が発生したことなどを契機に実施された「上下水道施設の耐震化状況に関する緊急点検結果」が同年 11 月に公表され、管路や施設の耐震化が十分でないことが明らかとなった⁴。この結果を踏まえ、国土交通省は、全ての水道事業者や下水道管理者等に対して、令和 7 年 1 月末までの上下水道耐震化計画策定を要請しており、計画に基づく上下水道施設の耐震化を計画的かつ集中的に進めることとしている。

さらに、令和 7 年度予算概算要求においても、上下水道施設の耐震化のための個別補助制度の創設、可搬式浄水設備の配備等への交付金の対象拡充が要求されるなど、持続可能で災害に強い水インフラの整備を推進することとされている。

³ 将来の物価上昇を見込んだ場合は 4.8～5.3 兆円とされる。

⁴ 接続する上水道及び下水道の管路等の両方が耐震化されている重要施設の割合（令和 5 年度末時点の全国値）は約 15%であるなど、各施設の耐震化率は全体的に低い水準にとどまっていることが確認された。

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、コロナ禍を経て、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ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充、②地域公共交通利便増進事業⁵の拡充、③鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設等を措置した。①に関して、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、国土交通大臣は、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とし、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としている。同改正法の施行（令和5年10月）を受け、西日本旅客鉄道株式会社から齊藤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、令和6年1月、国土交通省は同協議会の設置を決定した。同年3月、初の協議会が開催され、今後は3年以内を目安に方針が決定される予定である。

(2) 建設産業政策の動向

建設業に関しては、処遇改善や将来の担い手確保、資材価格高騰による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月から適用された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が進められている。

令和6年6月には、担い手確保や生産性向上を促し、地域における対応力を強化するものとして、「第三次・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）が成立した。建設業法及び入契法の改正では、中央建設業審議会が建設工事の労務費に関する基準を作成するなどの適正な労務費の確保と行き渡りを図る仕組みが措置されたほか、資材高騰時に価格転嫁を円滑化するためのルール整備や工期ダンピング対策の強化が図られている。また、品確法の改正では、公共工事等について、発注者の責務等として、

⁵ 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。

休日等の労働環境の改善や、地域の実情を踏まえた適切な入札条件等での発注を定めることなどが盛り込まれた。現在、改正内容の周知徹底など施行に向けた準備が進められている⁶ほか、同年9月には、中央建設業審議会に「労務費の基準に関するワーキンググループ」が設置され、建設工事の労務費の基準作成に向けた検討が進められている。

(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⁷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令和5年4月に公表された、今後の都市政策の方向性を提言する中間取りまとめでは、都市構造の検討として、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が挙げられている。

さらに、コンパクト・プラス・ネットワークの取組を更に実効的なものとする上で、立地適正化計画制度に求められる必要な取組を検討することを目的に、「立地適正化計画の実効性の向上に向けたあり方検討会」（座長：谷口守 筑波大学システム情報系教授）が設置され、令和6年10月、裾野拡大と計画見直しに向けた国による推進策の方向性として、広域連携の推進、データ整備や標準化、人材確保等に向けた支援等を内容とするとりまとめ（案）となる「持続可能な都市構造の実現のための『立適+（プラス）』」が公表されている。

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いる。

このような動きを踏まえ、良好な都市環境の形成に必要な都市緑地の確保や機能増進等を推進するため、都市緑地法等が令和6年5月に改正され、同年11月8日に施行された。

⁶ 建設業法及び入契法の改正のうち、一部の規定については令和6年9年に施行されている。

⁷ 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。568都市が令和6年3月末までに計画を作成・公表している。

(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

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年に「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」等が改正⁸され、改正事項がこれまで段階的に施行されてきた。令和7年4月には、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への適合が義務化され全面施行を迎えることから、マニュアルやガイドラインの作成、講習会や研修会の開催など、円滑な施行に向けた準備が進められている。

イ 誰もが安心して暮らせる多様な住まいの確保と子育て世帯への支援強化

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⁹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¹⁰。

今後の単身高齢世帯等の増加等を踏まえ、令和6年5月の両法律の改正により、入居中の安否確認や緩やかな見守りなどを行う居住サポート住宅の認定制度の創設などが行われることとなっており、住宅政策と福祉政策が一体となった居住支援機能等の充実が図られることとなる。

さらに、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が打ち出されており、令和7年度においても子育て世帯の住宅確保に関連する予算概算要求や税制要望が行われている。

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¹¹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¹²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。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）において、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ており、今後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に当たっては、その前提となる法務省の法制審議会における区分所有法制の見直しに関する要綱案（令和6年2月決定）を

⁸ 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」。

⁹ 一定の基準に適合する住宅が登録対象となり、令和6年6月末時点で約91万戸が登録されている。

¹⁰ 令和6年7月末時点で、8,301棟、287,773戸が登録されている。

¹¹ 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。

¹² 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。

受けた区分所有法改正の動向や、11月に設置された社会資本整備審議会住宅宅地分科会マンション政策小委員会（委員長：齊藤広子 横浜市立大学国際教養学部教授）での議論等を踏まえる必要がある。

また、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る空家等対策計画の策定¹³、特定空家等¹⁴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¹⁵で措置された、管理不全空家等¹⁶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、空き家の適切な管理や活用などが促進されることとなる。

(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、多数の住宅が被害を受け、耐震改修の重要性及び緊急性が顕在化しており、「令和6年能登半島地震における建築物構造被害の原因分析を行う委員会」（委員長：中埜良昭 東京大学生産技術研究所教授）が設置された。同委員会において、建築物の構造被害の原因分析、分析を踏まえた対策の方向性の検討が行われ、11月1日に中間とりまとめが公表された。

また、輪島市で発生した大規模火災を受けて、「輪島市大規模火災を踏まえた消防防災対策のあり方に関する検討会」（座長：関澤愛 NPO法人日本防火技術者協会理事長）が設置され、令和6年7月、報告書が取りまとめられた。木造密集地域における家屋の倒壊等により道路が閉塞したことで、消防活動が困難となっていたことを踏まえ、木造密集地域における耐震化の支援等の強化を図ることとされている。

(6) 流域治水の推進

近年、水災害が激甚化及び頻発化しており、今後は、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ている。

このような状況を踏まえ、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た改定を行うなど、気候変動に対応した治水計画への見直しが行われるとともに、河川管理者等が主体となって行う河川整備等の事前防災対策を加速化させることに加え、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う「流域治水」への転換が推進されている。

具体的には、令和3年3月に、戦後最大洪水等に対応した河川整備と流域での対策（雨水貯留浸透施設、土地利用規制等）を組み合わせ、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、全国109の一級水系において策定され、取

¹³ 1,501市区町村（86％）で既に策定済み（令和6年3月31日現在）。

¹⁴ 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。

¹⁵ 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。

¹⁶ 放置すれば特定空家になるおそれのある空家等。

組が進められている（令和6年3月末時点約600の二級水系においても策定済み）。また、気候変動の影響により目標とする治水安全度が目減りすることを踏まえ、流域治水の取組を加速化、深化させるため、①気候変動の影響による降雨量増加に伴う浸水世帯数等の増大を明示し、②本川の河川整備の目標に加え支川や流域における対策の目標を設定し、③これに必要な対策を追加することを要とした「流域治水プロジェクト2.0」への更新が、一級水系について順次進められている。

さらに、流域治水関連法¹⁷により、特定都市河川浸水被害対策法に基づく特定都市河川の指定が全国の河川に拡大され、ハード整備に加え、水災害リスクを踏まえたまちづくり・住まいづくりや、流域における貯留・浸透機能の向上等が推進されており、新たな特定都市河川の指定が進められ、制度の活用が取り組まれている。

加えて、国は、流域全体で治水に加え利水及び環境もあらゆる関係者と協働して取り組むとともに、治水、利水、環境間の「相乗効果の発現」、「利益相反の調整」を図る¹⁸「流域総合水管理」を推進することとしている。

（7）物流・自動車政策の動向

ア 物流の2024年問題への対応

トラックの運転業務に係る時間外労働の上限規制の適用を令和6（2024）年4月に控え、一部のドライバーの労働時間が短くなることも想定される中、実効性ある対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなるという「物流2024年問題」が大きな課題となっていたことから、令和6年の第213回国会において「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（以下「改正物流法」という。）が制定された。

国土交通省、経済産業省及び農林水産省の3省は、令和6年6月から合同会議¹⁹を開催し、改正物流法に基づく荷主や物流事業者に対する規制的措置の施行に向けた検討を行った。合同会議では、改正物流法に基づき国が定めることとされている、ドライバーの運送や荷役等の効率化の推進に関する基本方針や荷主や物流事業者が取り組むべき措置に関する判断基準を検討するほか、取り組むべき措置について中長期計画の作成や定期報告を義務付ける一定規模以上の大手荷主等の指定基準などについて検討され、9月から10月にかけて取りまとめ案についてのパブリックコメントが実施された。今後は、取りまとめが行われ、令和7年4月と令和8年4月に判断基準や指定基準等に係る政省令等が順次施行される予定である。

また、改正物流法の衆議院国土交通委員会の附帯決議において、「実運送を行わない、いわゆる「専業水屋」についても実態を把握し、規制措置の導入も含め必要な対策を講じる

¹⁷ 「特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律」。令和3年11月施行。

¹⁸ 治水と利水（発電）で望ましいダムの水位が異なる中での効果最大化等。

¹⁹ 「交通政策審議会交通体系分科会物流部会・産業構造審議会商務流通情報分科会流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会食料産業部会物流小委員会合同会議」

こと²⁰」とされたこと等を踏まえ、国土交通省は、令和6年8月から、「トラック運送業における多重下請構造検討会」を開催している。同検討会では、トラック運送業の多重下請構造の是正やドライバーの賃上げの原資となる適正な運賃収受に向けて、11月にかけて多重下請構造に介在する様々な事業者（第一種貨物利用運送事業者や取次事業者等）の実態調査を実施するとともに、トラック運送業における多重下請構造の背景や課題を検証し、令和7年2月から最終取りまとめに向けた検討を行うこととしている。

イ いわゆる「ライドシェア」の導入

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（以下「地域産業活性化WG」という。）において行われ、12月、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。

中間とりまとめを踏まえ、令和6年3月、タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定した上で、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする「日本版ライドシェア」（自家用車活用事業）が創設され、4月から提供が開始されている。また、「公共ライドシェア」（自家用車有償旅客運送）について、対価の目安の引上げ（タクシー運賃の約8割）や、ダイナミックプライシングの導入等の運用改善が図られている。

加えて、「デジタル行財政改革 取りまとめ 2024」（令和6年6月18日デジタル行財政改革会議決定）において、「不断に自家用車活用事業や自家用有償旅客運送のバージョンアップを図ることとし、天候・大規模イベント等への対応、台数制限の緩和、貨客混載の導入、協議運賃の導入、「5%ルール」の適用時間拡大、マッチング率の算定方法合理化を進めていくほか、新たなダイナミックプライシングなど運賃・料金の多様化やタクシー以外の運送事業者（バス、鉄道等）の参入促進の検討を直ちに開始する」とされたことなどを踏まえ、国土交通省は、令和6年7月から10月にかけて、日本版ライドシェアのバージョンアップ第1弾として、雨天時や酷暑、イベント開催への対応、大都市部以外の地域における制限緩和（供給車両数、時間帯の拡充等）を行った。現在、新たなダイナミックプライシングなど運賃・料金の多様化やタクシー以外の交通事業者（バス、鉄道等）の参入促進等について検討を行っており、12月頃にバージョンアップ第2弾としての取りまとめを予定している。

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制度については、令和6年5月30日、岸田内閣総理大臣の前で、河野内閣府特命担当大臣（規制改革）と斉藤国土交通大臣が議論した結果、日本版ライドシェア等のモニタリング及び検証と並行して、特定の期限を設けず議論していくこととされ、「経済財政運営と改革の基本方針 2024」（令和6年6月21日閣議決定）等では、ライドシェアに関し、「全国の移動の足不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を行い、各時点で

²⁰ 参議院国土交通委員会でも同趣旨の附帯決議が付されている。

の検証結果の評価を行う。並行して、こうした検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める」とされた。一方、「規制改革推進に関する答申」（令和6年5月31日）では、「タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業を位置づける新たな法制度について、次期通常国会の法案提出を視野に、年末に向けて、法案化作業を直ちに開始すべきである」との意見が出ている。

タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に係る法制度を含めた事業の在り方の議論については、「規制改革実施計画」（令和6年6月21日閣議決定）において「直ちに開始」とされたことを受け、地域産業活性化WGに設置された非公開の準備会合（サブWG）において検討が行われている。

ウ 型式指定申請における不正行為

ダイハツ工業（株）等による型式指定申請に係る不正行為が相次いで明らかとなったことから、国土交通省は、令和6年4月から「自動車の型式指定に係る不正行為の防止に向けた検討会」において、審査及び監査の強化をはじめとした不正行為の抑止、早期発見のための手法等、メーカーの不正行為を根本から防止するための対策について検討を行っており、取りまとめを行うこととしている。

また、国土交通省は、ダイハツ工業等の型式指定申請に係る不正事案を踏まえ、型式指定を取得している自動車メーカー等85社に対し、型式指定申請における不正行為の有無等に関する調査、報告を指示し、令和6年6月に、トヨタ自動車（株）、マツダ（株）、ヤマハ発動機（株）、本田技研工業（株）、スズキ（株）の5社から型式指定申請における不正行為が行われていたとの報告があったことを公表した。5社のうち、トヨタ自動車（株）については、5月末時点で調査継続中であったことから、7月に、5月末時点で報告していた現行生産車3車種及び過去生産車4車種の計7車種に対する不正行為以外は確認されなかった旨の最終的な調査結果が報告された。

しかし、国土交通省による立入検査の結果、トヨタ自動車（株）については、同社から不正の報告があった7車種における不正行為のほか、追加で7車種（現行生産車4車種、過去生産車3車種）における不正行為が認定された。この結果を踏まえ、令和6年7月31日、国土交通省からトヨタ自動車（株）に対し、道路運送車両法に基づく是正命令が発出され、当該命令を踏まえ、8月9日に同社から国土交通省に対し再発防止策が報告されている。

(8) 今後の気象業務の在り方

線状降水帯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、水蒸気等の観測強化や解析雨量等の精度を改善するとともに、次期静止気象衛星「ひまわり10号」（令和11年度運用開始予定）の整備にも着手している。また、予測精度向上のため、令和6年3月に新しいスーパーコンピュータシステム（従来の約2倍の計算能力）へ更新し、令和5年3月から導入した線状降水

帯予測スーパーコンピュータの運用と合わせて約4倍の計算能力となり、局地モデルの予測時間が10時間から18時間に延長できたとしている。

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、線状降水帯による大雨の可能性の発表を、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、複雑で分かりにくいとの指摘がある防災気象情報²¹について、気象庁及び水管理・国土保全局は、令和6年6月の有識者からなる「防災気象情報に関する検討会」の最終とりまとめを踏まえ、新たにレベル4相当の「危険警報」を設けるとともに、「洪水」「大雨」「土砂災害」「高潮」の4種類の災害の危険度をレベル2～5の4段階で表す運用の令和8年度からの開始を目指すとしている。

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²²に加え、100億円規模での空港使用料等の軽減を行っている。

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²³・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、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。また、航空整備士及び操縦士の確保について、政府目標である2030年訪日外国人旅行者数6,000万人の達成や今後の航空需要の増加を支えるため、国土交通省は、官民一体となって積極的に検討を進め、必要な制度改正や協力体制の構築等を推進するとしている。

無人航空機の利活用について、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²⁴の制度が新設された。また、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、令和5年度末に機体や運航の安全基準、操縦者の技能証明や離着陸場に関する基準等に関する制度が整備された。

²¹ 国等が発表する、防災関係省庁、地方公共団体等の防災機関が行う防災対応や住民の自主的防災行動に資するための情報。

²² 本則26,000円/klが13,000円/klへ軽減されている。

²³ グランドハンドリングとは、航空機が空港に到着してから出発するまでの限られた時間内で行われる地上支援作業の総称。航空機の誘導や客室の整備等を行う。

²⁴ 「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領」を改正し、現在のレベル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。

令和6年1月2日に発生した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進入に関するルールの徹底等の対策を講じた。また、6月の「羽田空港航空機衝突事故検討委員会」中間取りまとめを踏まえ、全国の空港で停止していた航空機の離陸順序（No. 1、No. 2等）に関する情報提供の再開、主要5空港（羽田・成田・関西・福岡・那覇）における計14名の航空管制官の緊急増員、航空保安大学校における航空管制官採用枠の増加、羽田空港C滑走路における滑走路状態表示灯（RWSL）²⁵の工事、滑走路占有監視支援機能²⁶の強化といった取組が行われている。

（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、水素や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進めている。現在、CNPの形成等のために令和4年に改正された港湾法に基づき、全国の港湾において、官民の関係者による協議会の設置（令和6年10月現在、90港）や「港湾脱炭素化推進計画」の作成（同28港）が進んでいる。

国際基幹航路の寄港維持拡大に向けて国際コンテナ戦略港湾（京浜港及び阪神港）における集貨等を推進する国際コンテナ戦略港湾政策では、令和6年2月の国土交通省「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」（座長：河野真理子早稲田大学法学学術院教授）が、北米・欧州航路を始め中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直行サービスの充実に向け、集荷等を引き続き強力に推進し、併せてコンテナ物流のDX、GXを加速するとともに、港湾の情報セキュリティ対策の強化等を施策の基本方針とすること等とする最終取りまとめを公表した。なお、情報セキュリティ対策に関しては、名古屋港のサイバー攻撃事案の発生（令和5年7月）を受け、令和6年の第213回国会（臨時会）において、ターミナルオペレーションシステム（TOS）の導入等に際して国が事前審査を行えるよう、TOSを使用して役務の提供を行う一般港湾運送事業を経済安全保障推進法²⁷の「特定社会基盤事業」に指定することを可能とし、港運の安定提供の確保を図る改正法が成立した。

このほか、国土交通省は、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を推進するとともに、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

²⁵ 滑走路状態表示灯（RWSL：Runway Status Lights）とは、航空機等が滑走路を使用している場合、他の離陸しようとする航空機もしくは滑走路を横断しようとする航空機等に対して警告する灯火をいう。

²⁶ 滑走路占有監視支援機能とは、航空機等が滑走路を使用している状態で、他の航空機等が滑走路に進入しようとした場合、管制卓のレーダー画面上の滑走路及び航空機等情報の表示色が変わる注意喚起システムをいう。

²⁷ 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

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

海事分野における脱炭素化に関しては、国土交通省及び業界団体である日本船主協会が2050年までに国際海運のカーボンニュートラルを目指す方針を表明しており、また、令和5年7月の海洋環境保護委員会（MEPC80）においても「2050年頃までにGHG排出ゼロ」を含むIMO（国際海事機関）のGHG削減戦略が採択されている。国土交通省は、GHGの段階的な削減に向け、重油に代わる新たな燃料の技術実証やバンカリング（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対策として、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上、内航海運自体も船員不足等が課題であることから、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。

さらに、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のため、経済安全保障推進法の「特定重要物資」に指定された船用製品²⁸の安定供給の確保、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、令和3年に成立した海事産業強化法²⁹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も課題となっている。

他方、海事分野においては、近年、安全や信頼を揺るがす深刻な問題も相次いで発生している。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において、海上運送の安全対策の形骸化が露呈したことを受け、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。

また、令和6年4月以降、船舶用エンジンメーカー各社が燃料消費率の試運転記録を改ざんしていたことが判明し、NO_x放出量の基準値の逸脱が確認された事例も生じている。国土交通省は、不適切事案があった会社に対して全容の解明と再発防止策の策定を求めた上、事実確認を踏まえて厳正に対処すると同時に、他のメーカー各社に対しても、同様の不適切行為の有無等に係る調査を実施し、9月末を目途に報告を求めた。最終的に、メーカー22社中4社において不適切事案が判明した。

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

²⁸ 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）

²⁹ 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

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、観光需要の回復が進み、訪日外国人旅行者数も増加³⁰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た。令和 6 年 7 月、全国各地のオーバーツーリズム対策の参考にするため、年内に指針を取りまとめるよう岸田内閣総理大臣から指示があった。

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。

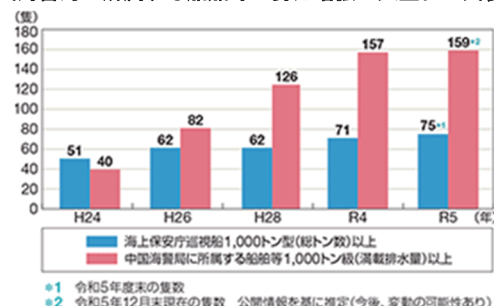
I R（統合型リゾート）については、令和 2 年、特定複合観光施設区域整備法に基づく基本方針が決定され、令和 4 年 4 月に大阪府と長崎県が区域整備計画の認定申請を行い、外部有識者からなる審査委員会の見解を受け、令和 5 年 4 月、国土交通大臣は、大阪府の区域整備計画を認定した一方、同年 12 月、長崎県の区域整備計画の認定を行わないこととした。

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³¹。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³²を根拠に、尖閣諸島の周辺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、同年 7 月には、中国が尖閣諸島周辺

中国海警局に所属する船舶等の勢力増強と大型化・武装化



出典：海上保安庁『海上保安レポート2024』

³⁰ 訪日外国人旅行者数は、令和 6 年 10 月、3,312,000 人（2019 年同月比 132.7%、前年同月比 131.6%）となっており、単月過去最高となっている。（「訪日外客数（2024 年 10 月推計値）」2024 年 11 月 20 日 日本政府観光局）

³¹ 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。）。

³² 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。

の排他的経済水域に大型の観測ブイを設置していたことが発見され、今なお我が国の撤去要求にも応じていない上、令和6年7月にも、中国が沖ノ鳥島北方の大陸棚「四国海盆海域」においても観測ブイを設置していたことが明らかになっている。

さらに、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、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、厳しさを増している。

このような状況に対応するため、令和4年12月、新たに「海上保安能力強化に関する方針」が決定され、海上保安庁は、巡視船、航空機等の大幅な増強等のハード面の取組とともに、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を推進し、領海警備能力等6つの能力³³を強化することとしている。

さらに、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おり、同年5月と6月には、同要領に基づく自衛隊と海上保安庁の共同訓練が実施されている。

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）

³³ ①新たな脅威に備えた高次的な尖閣領海警備能力、②新技術等を活用した隙の無い広域海洋監視能力、③大規模・重大事案同時発生に対応できる強靱な事案対処能力、④戦略的な国内外の関係機関との連携・支援能力、⑤海洋権益確保に資する優位性を持った海洋調査能力、⑥強固な業務基盤能力