国土交通委員会

国土交通調査室

１　国土政策及び社会資本整備の動向

(1) 国土政策

国土形成計画は、総合的かつ長期的な国土づくりの方向性を示すものであり、現行の「第三次国土形成計画（全国計画）」（令和５年７月閣議決定）（以下「全国計画」という。）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、二地域居住の促進や地域生活圏[1]の形成などを進め、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。

令和６年９月、地域生活圏の形成促進のための施策を検討するため、国土政策審議会推進部会に「地域生活圏専門委員会」が設置され、令和７年６月に報告書が公表された。報告書では、全国計画において、可能な限り地域づくりに貢献する民間主体に様々な活動・サービスを委ねていく民主導の官民連携による地域経営の発想が強く求められるとされたことを踏まえ、地域生活圏の形成に資する事業については、民間企業の発意の下、民間企業等が主導して事業実施を担い、行政はインフラ基盤整備や官民プラットフォームの構築等の支援を担うというような、これまでの官民の役割分担の刷新が必要であるとされた。

令和８年度予算では、地域生活圏の形成に向け、資金や人材を呼び込む環境整備として事業分野横断の官民プラットフォーム（仮称）の創設や、広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律に基づき民間事業者が国土交通大臣の認定を受けて実施する拠点施設整備に対する民間都市開発推進機構による金融支援について、資金の貸付けによる支援の創設等を行うこととしている。

(2) 社会資本整備重点計画及び交通政策基本計画の策定

社会資本整備重点計画（以下「重点計画」という。）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、河川等の事業並びにこれらの事業と一体となってその効果を増大させるため実施される事務又は事業を対象としている。

第５次重点計画は令和７年度までを計画期間としていたことから、社会資本整備審議会計画部会において次期計画の策定に向けた検討が行われ、令和８年１月、令和12年度までを計画期間とする第６次重点計画が閣議決定された。

また、社会資本整備政策と交通政策を「車の両輪」として連携・整合を図り、一体的に施策を実行する観点から、交通政策基本法に基づく交通政策基本計画の次期計画策定に向けた検討もあわせて行われ、同日、令和12年度までを計画期間とする第３次交通政策基本計画が閣議決定された。各計画には、両計画に共通する視点と相互に関連する施策が盛り

[1] 生活に身近なコミュニティを基礎的な単位としつつ、市町村界にとらわれず、官民パートナーシップにより、デジタルを徹底活用しながら、地域公共交通や買い物、医療・福祉・介護、教育等の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される圏域

込まれており、両計画で関連する施策分野ごとに、指標等を用いて一体的な進捗管理を行うとされている。

(3) 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インフラの老朽化が加速度的に進行する中、今後の老朽化対策については、人口減少に伴う財政への影響も踏まえ、維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や予算の平準化を図るため、予防保全型メンテナンスへの早期転換に向け、新技術等を最大限活用して確実かつ効率的に点検・診断等を実施し、緊急度に応じて修繕等を加速化するとともに、地域の将来像を考慮したインフラの集約・再編等によるインフラストックの適正化を進める必要があるとされている。この早期転換は、第１次国土強靭化実施中期計画（令和７年６月６日閣議決定）においても推進が特に必要となる施策の一つとされている。

また、令和７年１月の埼玉県八潮市における道路陥没事故を受けて国土交通省に設置された「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」が同年12月に取りまとめた第３次提言では、新たなインフラマネジメントに向けた５つの道すじとして、見える化の徹底、重点化・軽量化を行うメリハリの推進等が示された。これを基に、令和８年１月から、新たに設置された「インフラマネジメント戦略小委員会」において、今後のインフラのマネジメントの在り方についての具体的な検討が行われている。

(4) 土地政策

ア　所有者不明土地・管理不全土地

近年、人口減少等に伴い、いわゆる所有者不明土地や、適正な利用や管理が行われず周辺の地域に悪影響を与える管理不全土地が増加している。

このうち、所有者不明土地については、「所有者不明土地等対策の推進のための関係閣僚会議」において決定された基本方針等の下、国土交通省関係では、所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法に基づく取組について、モデル事業等を通じて得られた知見の横展開等が進められている。

また、同省は、管理不全化等の課題が顕在化している空き地等について、低コストでの管理、緑地等への利用転換、土地の適正管理のための是正等を含め、適正管理及び利活用を推進する取組の指針となるよう、令和７年４月にガイドラインを策定した。

イ　外国人による不動産保有実態の把握及び土地取得等のルールの在り方の検討

近年、都市部を中心に地価等の不動産価格が上昇しており、特にマンション価格の高騰が顕著になっている状況にある。その要因としては、建設や用地取得のコスト上昇、都市部への人口流入等による実需増などのほか、外国人投資家を含む者による投機的取引による影響が報道等で指摘されているところであるが、外国人による不動産取得の実態は明らかでない。

国土交通省は、令和７年７月から国土利用計画法の届出事項に国籍を追加したほか、不

動産取引の実態把握のため、不動産登記情報を利用し、都市部の新築マンションを対象に、国外に住所がある者による取得の状況及び短期売買の状況を調査し、同年11月、その結果を公表した。国土交通省は、当該調査を令和８年度以降も継続するとともに、国土利用計画法に基づく過去の届出データを活用して取得者の属性調査を実施する方向である。

また、現在、不動産登記では所有者の国籍を把握していないが、政府は、令和７年12月、不動産の移転登記等の申請情報に申請人の国籍を追加するなどの実態把握に係る施策パッケージを取りまとめ、その実施のための省令改正に必要な手続を進めており、今後の調査では国籍も含めた取引実態の調査が進められる方向である。

このほか、政府は、施策パッケージにおいて、内閣官房による全ての地方公共団体を対象とした外国人による地下水採取事例等の調査結果を公表した。これを受けて、金子国土交通大臣は、全国統一的な地下水採取の実態把握の仕組みについて、新たに有識者会議を立ち上げて検討すると表明した。

こうした中、政府は、令和８年１月、「土地取得等のルールの在り方を含む、国土の適切な利用及び管理に向けた取組」など、外国人の受入れに関する諸課題への取組をまとめた「外国人の受入れ・秩序ある共生のための総合的対応策」を決定し、不動産登記における国籍の把握を踏まえて国内居住者を含む外国人によるマンション取得の実態が明らかになれば、諸外国の取組も参考に必要な対応策を検討すること等が示された。また、安全保障の観点からの土地取得等のルールについて、立法事実を整理し、他国の例も参考に、令和８年夏までに骨格を取りまとめるとされた。

(5) 建設産業政策

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。

このような課題を踏まえ、令和６年の第213回国会（常会）で制定された「第三次・担い手３法[2]」では、改正建設業法において、中央建設業審議会（中建審）が建設工事の労務費に関する基準（標準労務費）を作成し、これを著しく下回る見積り・契約締結を禁止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や、資材高騰時に価格転嫁を円滑化するためのルールが整備された（令和７年12月全面施行）。

中建審は、施行に先立ち、同月、「労務費に関する基準」（標準労務費）を作成・勧告し、国土交通省は、これに沿った適正な労務費の確保を円滑に進めるため、職種分野別の基準値を公表することとしている。また、公共工事・民間工事を問わず、下請取引を含めて適正な労務費が確保されるよう、労務費等を内訳明示した見積書の商慣行化、「建設キャリアアップシステム[3]」の活用等適切に技能者を処遇する事業者の見える化等の取組を推進している。

一方、建設業には、過度な重層下請構造の解消等の課題が残されており、国土交通省は

[2] 建設業法、公共工事の入札及び契約の適性化の促進に関する法律（入契法）、公共工事の品質確保の促進に関する法律の改正

[3] 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システム

令和７年に設置した「今後の建設業政策のあり方に関する勉強会」で施策展開の方向性を検討している。

(6) 都市政策

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[4]を作成し、居住、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を行うものである。

国土交通省は、令和６年11月に、「都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会」を設置して、中長期的な視点や地域文化を育む観点から新しい時代の都市再生の在り方について検討を行い、令和７年５月、「成熟社会の共感都市再生ビジョン」を公表した。同ビジョンに基づき、課題ごとにＷＧ等を設置して今後の都市再生と取り組むべき施策の方向性について検討が行われている。

また、同省は、令和８年１月、社会資本整備審議会都市計画基本問題小委員会の中間取りまとめを公表した。同中間取りまとめでは、立地適正化計画の都市機能誘導区域に業務施設等を位置付けることによる都市機能の集積の促進、歴史まちづくり計画の作成要件を見直すことによる地域の歴史・文化や景観・環境等の地域固有の魅力に根ざすまちづくりの推進、近年の被災状況等を踏まえた防災指針の見直しによる激甚化・頻発化する災害からの安全性・防災力の強化などが提言された。

(7) 水管理・国土保全

ア　流域治水の推進

近年の水災害の激甚化・頻発化や今後の気候変動の影響を踏まえ、あらゆる関係者が協働して流域全体で水災害対策を行う「流域治水」への転換が推進されている。

また、国は、治水における取組に加えて利水及び環境も、流域全体で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[5]「流域総合水管理」を推進している。

イ　上下水道の基盤強化

令和７年１月28日の埼玉県八潮市における下水道管路の破損に起因する道路陥没事故の発生などを受け、上下水道施設の老朽化対策が改めて課題となっている。また、令和６年能登半島地震において基幹施設が被災し、地震対策の強化及び加速化の必要性も再認識されている。加えて、上下水道事業では、人口減少に伴う収入減や職員数の減少など、事業運営の課題が指摘されている。

---

[4] 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、636都市が令和７年３月末までに作成・公表している。

[5] 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

このような中、令和６年４月に厚生労働省から水道行政の移管を受けた国土交通省は、水道事業者や下水道管理者等が策定する上下水道耐震化計画に基づく計画的かつ集中的な上下水道一体の地震対策等を財政支援の拡充等により進めている。また、「第１次国土強靭化実施中期計画」では、敷設から30年以上経過した大口径の下水道管路の健全性を令和12年度までに100％確保することとされており、令和８年度予算では、上下水道管路の老朽化対策や複線化等の支援のための事業の創設・拡充が盛り込まれている。

下水道では、八潮市の事故と同種・同類の事故を防ぐための全国特別重点調査が実施されているほか、既に調査が行われた優先実施箇所の結果も踏まえ、国土交通省は、「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」において、管路マネジメントの在り方についての検討を進めるとともに、「上下水道政策の基本的なあり方検討会」において、広域連携等による基盤強化に向けた検討を行い、それぞれ提言及び取りまとめが行われた[6]。これらにおいて、下水道の点検・調査における診断基準の明確化、更新を見据えた適正な料金設定のための収支見通しの公表、都道府県による広域連携の実施方針を定めた計画策定等が提言された。

(8) 道路政策

平成25年の道路法等改正により、道路管理者は、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た（平成26年度より開始）。

令和６年度から３巡目の点検が実施されており、国土交通省は、点検の実施状況や結果等を「道路メンテナンス年報」として取りまとめ、公表している。

２巡目点検（令和元～５年度）で修繕等の措置を講ずべき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	3,707	2,891 (78%)	1,328 (36%)
高速道路会社	2,716	1,662 (61%)	937 (34%)
地方公共団体	49,011	28,537 (58%)	15,574 (32%)
都道府県・政令市　等	17,037	11,988 (70%)	5,945 (35%)
市区町村	31,974	16,549 (52%)	9,629 (30%)
合計	55,434	33,090 (60%)	17,839 (32%)

（出所）「道路メンテナンス年報」（令和６年度）より作成

令和７年８月の「道路メンテナンス年報（令和６年度）」においては、修繕等の措置が必要な橋梁は着実に減少している一方、２巡目点検（令和元～５年度）で修繕等の措置を講ずべき[7]とされた橋梁のうち、地方公共団体の着手率が、国土交通省や高速道路会社に比べて低水準であること等が指摘されている。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、以降、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。

---

[6] 「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」第３次提言（2025.12.1）及び「上下水道政策の基本的なあり方検討会」第２次とりまとめ（2026.1.20）

[7] 判定区分はⅠからⅣの４段階であり、このうち判定区分Ⅲ（早期に措置を講ずべき状態）・Ⅳ（緊急に措置を講ずべき状態）が修繕等の措置を講ずべきとされている。なお、Ⅲ・Ⅳと判定された橋梁については、次回点検まで（５年以内）に措置を講ずべきとされている。

(9) 住宅政策

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年の第208回国会（常会）において、建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律[8]等が改正され、令和７年４月に全面施行され、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た。

さらなる省エネ性能の向上に向けて、政府は、2030年以降新築される住宅・建築物のＺＥＨ・ＺＥＢ水準[9]の省エネ性能の確保等の目標を掲げており、その実現のためには、建築物の省エネ性能の一層の向上の取組を進めることが重要である。このため、社会資本整備審議会において、高度な省エネ技術の普及やそれに伴う建材・設備のコスト縮減を促す仕組みの導入に向けた検討が行われた。

また、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、内閣官房に設置された「建築物のライフサイクルカーボン削減に関する関係省庁連絡会議」において、令和７年４月、2028年度を目途に建築物ＬＣＡ[10]の実施を促す制度の開始を目指すことを盛り込んだ基本構想が決定された。これを受け、国土交通省は、令和７年６月に「建築物のライフサイクルカーボンの算定・評価等を促進する制度に関する検討会」を設置して、2028年度に建築物のライフサイクルカーボンの算定・評価等を促進するための制度開始に向けた検討を行い、令和８年１月、中間とりまとめを公表した。

これらカーボンニュートラルの実現及び省エネ性能の確保について、令和８年１月29日に社会資本整備審議会から国土交通大臣に対し、今後の住宅・建築物の省エネルギー対策のあり方（第四次答申）「脱炭素社会の実現に向けた建築物のライフサイクルカーボン評価の促進及び省エネルギー性能の一層の向上について」が出された。

２　交通政策の動向

(1) 地域交通の再構築

地域交通は、買物や医療等の日常生活に不可欠なサービスへのアクセス、訪日外国人旅行者を含め観光客の移動手段として重要な役割を担っているが、人口減少、高齢化等による長期的な需要の減少、運転者不足等を背景に、地域鉄道やバス路線の減便・廃止が進んでおり、地域の実情に応じた形で移動手段を確保し、持続可能性を担保していくことが喫緊の課題となっている。

こうした状況を踏まえ、令和６年７月、バス、タクシー、乗合タクシー、公共ライドシェア[11]、日本版ライドシェア[12]等を地域住民や来訪者が利用できない「交通空白」を解消する

---

[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] 年間におけるエネルギー消費量の収支が正味で概ねゼロ以下になるための高断熱化、設備の高効率化の基準を満たしたもの。

[10] 建築物の計画から解体までのライフサイクル全体において排出されるCO_2を含む環境負荷を算定・評価すること。

[11] バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村やＮＰＯ法人などが自家用車を活用して提供する有償の旅客運送

[12] 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を提供する事業

ため、国土交通大臣を本部長とする「国土交通省「交通空白」解消本部」が設置され、同本部において決定された「「交通空白」解消に向けた取組方針2025」（令和７年５月）に基づき、令和７～９年度を「交通空白解消・集中対策期間」として、地方運輸局等による伴走支援や予算措置等を通じた全国約2,500の「交通空白」の解消を目指した取組が進められている。

同方針の取りまとめに当たり、中野国土交通大臣（当時）から、特に人口規模の小さな自治体における体制面の課題も踏まえ、市町村等が先導する事業者・産業・自治体の壁を越えた連携・協働（モビリティー・パートナーシップ・プログラム）による輸送サービスの共同化・協業化、市町村等の事務を補完・代替する主体の構築、モビリティデータの活用、「地域の足」・「観光の足」の総合的確保等に向けた新たな制度的枠組みの構築の検討を直ちに開始し、地域交通法等の改正も念頭にできるだけ早期に具体化を図るよう指示が出された。この指示等を踏まえ、令和７年６月から、「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会」においてその具体化のための検討が行われ、同年12月に取りまとめが行われた。同取りまとめでは、運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が司令塔役として主体性を発揮して、地域の関係者が連携してその実情に応じた適切な形態による運送サービスの提供を図る事業を地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設することなどが示された。

(2) 鉄道政策

ア　整備新幹線の整備

整備新幹線の建設費用は、ＪＲ各社が毎年支払う新幹線貸付料が充当された後、残額を国及び地方が２：１の割合で負担している。貸付料については、開業後30年間定額で支払うこととなっており、令和９年に北陸新幹線の高崎～長野間の貸付期限が到来することから、国土交通省は、令和７年11月から、有識者会議を開催し、開業31年目以降の貸付けの在り方を議論している。

整備新幹線一覧

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**
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～新大阪	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～新大阪間は未着工）
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 （新鳥栖～武雄温泉間は未着工）

※東北新幹線の東京～盛岡間は整備新幹線ではない。

現在、北海道新幹線の新函館北斗～札幌間が建設中であるが、トンネル工事の遅れ等に伴い、当初2030年度末とされていた開業時期の見通しが2038年度末頃となり、事業費が最大1.2兆円増加し、約3.5兆円となる見通しとなっている。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、令和７年９月、延伸時点では貨物路線として維持させる方針が決まった。

未着工の区間について、政府は、北陸新幹線の敦賀～新大阪間の延伸ルートとして小浜・京都ルートを採用する方針であった。しかし、沿線自治体の京都府や京都市から地下水等の環境への影響や多額の財政負担等への懸念が示され、また、与党の日本維新の会がルートの再検討を求め、令和７年12月の与党整備委員会において、複数ルートの検討を行うことで合意したとされる。

九州新幹線西九州ルート（西九州新幹線）の新鳥栖～武雄温泉間では、全区間の「フル規格」での整備を目指す方針に対し、沿線自治体の佐賀県が負担の増加等を理由に難色を示しており、現在、同県と国土交通省の間で整備方針やルートをめぐる協議や、同県と長崎県、ＪＲ九州の３者による合意を図るための協議が行われている。

イ　リニア中央新幹線

リニア中央新幹線は、ＪＲ東海が、令和９（2027）年の品川～名古屋間の営業運転開始を目標に、平成26年12月17日に工事に着工した。品川～大阪間の全線の建設費約10.5兆円は全額同社による自己負担であるが、全線開業を当初計画の令和27（2045）年から最大８年間前倒しするため、財投資金（３兆円）の融資が行われている。

現在、品川駅や名古屋駅、南アルプストンネル等の工事が実施されているが、南アルプストンネル静岡工区については、水環境や生態系への影響等の懸念から未着工となっている。国土交通省は、令和３年 12 月には水資源問題について、令和５年 12 月には生態系等の環境保全について報告を取りまとめたが、現在、静岡県とＪＲ東海との間で対話が続けられており、ＪＲ東海は、令和６年３月、品川～名古屋間の令和９年の開業を断念する方針を明らかにしている。なお、水資源問題について、静岡県とＪＲ東海は、南アルプストンネル静岡工区における工事に伴い大井川流域の水利用に影響が生じた場合の補償を含む対応について合意し、令和８年１月 24 日、国土交通省の立会いの下、補償確認書を締結した。

(3) 物流・自動車政策

ア　物流の適正化等に向けた対応

令和６（2024）年４月から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ことになり、「物流の2024年問題」への対応が必要となっていた。また、トラック運送が将来にわたって国内物流の基幹的役割を果たしていくためには、トラックドライバーの処遇改善やトラック運送業界の質の向上等を図っていく必要があるとされた。

このため、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[13]と貨物自動車運送事業法が改正され、ドライバーの荷待ち・荷役時間の削減、トラック運送業における多重下請構造の是正、適正な運賃収受等に向けた措置が講じられるなど、商慣行の見直し等に向けた取組が進められている。

また、令和７年の第217回国会（常会）において、議員立法により、トラック事業許可の５年ごとの更新制の導入、運賃・料金に係る「適正原価」の導入及びそれに伴う「標準的な運賃」の廃止、トラック事業者等が元請事業者として運送を引き受ける場合の再委託の回数を２回以内に制限する努力義務の明記等を内容とする貨物自動車運送事業法の改正等[14]が行われた。

---

[13] 改正後における法律の題名は「物資の流通の効率化に関する法律」

[14] 貨物自動車運送事業法の改正を担保するため、「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」が併せて制定された。

イ　運輸事業振興助成交付金の取扱い

運輸事業振興助成交付金制度は、昭和51年度の税制改正において軽油引取税の税率が暫定税率の設定により引き上げられた際、営業用のトラック及びバスについて、輸送力の確保、輸送コストの上昇の抑制等を図るために創設されたものである。運輸事業振興助成交付金は、当初は都道府県知事に対し発出された自治事務次官通達を根拠として交付されていたが、現在は、平成23年８月に成立した「運輸事業の振興の助成に関する法律」により、交付に係る努力義務が都道府県に課せられている。

運輸事業振興助成交付金は、都道府県から各都道府県単位で設立されているトラック協会やバス協会等[15]に対し交付され、旅客・貨物の輸送の安全の確保に関する事業、輸送サービスの改善に関する事業、環境対策・地球温暖化対策の推進に関する事業等[16]に充てられている。なお、交付に要する経費については、地方交付税措置を講ずることとされている。

運輸事業振興助成交付金制度の創設の契機となった軽油引取税の暫定税率は、平成22年度の税制改正において廃止されたものの、税率については「当分の間税率」として維持されたため、同制度についても継続することとされた。しかし、第219回国会（臨時会）の令和７年11月に成立した「租税特別措置法及び東日本大震災の被災者等に係る国税関係法律の臨時特例に関する法律の一部を改正する法律」により、軽油引取税の「当分の間税率」は令和８年４月１日に廃止するものとし、このために必要な措置を講ずるものとされた。また、運輸事業振興助成交付金の取扱いについては適切に対応するものとされた。

こうした中、同国会の令和７年12月15日、自民・立憲・維新・国民・公明・れ新・共産・有志の８会派共同提案により、運輸事業振興助成交付金を令和13年３月31日まで引き続き交付すること等を内容とする「運輸事業の振興の助成に関する法律の一部を改正する法律案」が衆議院に提出された。同法律案は、令和８年１月23日、衆議院の解散により審査未了（廃案）となった。

ウ　次期「総合物流施策大綱」の策定

総合物流施策大綱は、政府における物流施策の指針を示し、関係省庁が連携して総合的な物流施策の推進を図るために策定されるものであるが、令和３年６月に閣議決定された現大綱は令和７年度が計画期間の最終年度となっている。

現在、国土交通省の「2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会」は、今後の物流施策の在り方について、令和８年２月中を目途に提言を取りまとめるべく議論を行っており、令和７年度末までに提言に基づく次期大綱が策定される見込みである。

現在検討中の提言案では、次期大綱が目指すべき今後の物流施策を、①サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化、②物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換、③持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善、④物流に携わる多様な関係者の連携・協

---

[15] バス事業を行う地方公共団体も交付対象となっている。

[16] 運輸事業振興助成交付金の使途については、「運輸事業の振興の助成に関する法律第三条第一項の事業を定める政令」に定められている。

力による物流標準化と物流ＤＸ・ＧＸの推進、⑤厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靭化の５つの観点に分類した上で、取り組むべき施策を整理し、この方向性を国のみならず、物流事業者、発着荷主、一般消費者をはじめとした物流に携わる全ての関係者の共通認識とし、一致団結して各種の取組を推進する必要があるとしている。

エ　物流拠点の整備

物流拠点は、トラックドライバーの時間外労働の上限規制を受けたトラック輸送の変容、ダブル連結トラックや自動運転トラックといった新技術の実装、地域活性化や災害時における地域の防災対応の観点からの重要度の高まりなどもあり、求められる役割が大きく変化している。

国土交通省は、「物流の2024年問題」等に社会が直面する中で、地域全体の産業インフラでもある物流拠点へのニーズの変化、アセットの老朽化等の状況の変化も踏まえ、令和６年10月に「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」を設置して、物流拠点への民間投資の促進に寄与する政策の在り方について検討し、令和７年４月にその報告書を公表した。

報告書では、今後の政策の方向性として、①物流拠点の整備に係る国の方針策定、②基幹物流拠点の整備に係る国の関与・支援、③公共性の高い物流拠点の整備・再構築に係る国の関与・支援の３点を示すとともに、物流拠点整備促進に係る具体的な方策が提示された。

同省は、報告書に提示された今後の政策の方向性等を踏まえ、物流拠点に係る政策を推進することとしている。

オ　日本版ライドシェアの実施状況

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、同年４月から提供が開始されている。その後、雨天時や酷暑、イベント開催への対応や、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）などのバージョンアップが図られてきた。

令和７年６月からは、バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアのトライアル運行が実施されており、規制改革実施計画（令和７年６月13日閣議決定）では、このトライアルの結果を検証し、バス・鉄道事業者による参画に関し、タクシー事業の許可取得に係る要件の緩和や明確化も含め、制度改正やガイドライン整備等の所要の措置を講ずることとされている。

カ　自動車の自動運転の実装に向けた取組

自動車の自動運転について、国土交通省は、その社会実装に向けた取組を行う地方公共団体に対する補助事業を実施しており、令和５年５月に福井県永平寺町において全国初の

レベル４[17]自動運転移動サービスが、令和６年12月に愛媛県松山市において全国初のレベル４自動運転の路線バスの運行がそれぞれ開始された。自動運転トラックについては、令和７年３月から、深夜時間帯に新東名高速道路の駿河湾沼津ＳＡ～浜松ＳＡ間に自動運転車優先レーンを設定し、車両開発と連携した路車協調（合流支援情報提供、落下物・工事規制情報等の先読み情報提供）により、その実現に向けた実証実験が実施されている。

また、国土交通省は、同年５月、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の下に設置された「自動運転ワーキンググループ」の中間取りまとめを公表した。

中間取りまとめでは、自動運転タクシーにおいて想定されるビジネスモデルに対応した規制緩和等についての３つの検討課題（管理の受委託の運用の明確化、特定自動運行時に必要な運行管理の在り方、タクシー手配に係るプラットフォーマーに対する規律の在り方）のほか、自動運行装置に係る認証基準等の具体化による安全性の確保、事故原因究明を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償等の３点についての検討結果が示された。同省は、この内容を踏まえ、その社会実装を加速させる取組を推進することとしている。

(4) 海事政策

海事分野は、造船業及び国際海運業における厳しい国際競争、内航海運業における船員の働き方改革の推進、荷主等との取引環境の改善、生産性の向上等の課題を抱えている。

特に、海上輸送に不可欠な船舶を供給する造船業については、中国や韓国との競争の下、我が国船主の造船需要を下回る規模となっており、再生を図る必要性が指摘されている。

令和７年10月に発足した高市内閣においては、日米間における造船分野の協力を促進するための覚書が締結された。また、同年11月の総合経済対策（令和７年11月21日閣議決定）において「危機管理投資」「成長投資」の戦略分野の１つに造船を位置付け、これを踏まえ、同年12月、国土交通省及び内閣府は、「造船業再生ロードマップ」を策定し、令和17（2035）年における我が国の船舶の年間建造量を現在の２倍とする目標を掲げ、官民で１兆円規模の投資実現を目指すこととしている。

国際海運については、令和７年10月のＩＭＯ海洋環境保護委員会臨時会合において、我が国や欧州の提案に基づく温室効果ガス（ＧＨＧ）の排出削減のための海洋汚染防止条約改正案について交渉が行われたが、各国の意見がまとまらず、１年後に再度採択のための審議を行うこととなった。

(5) 港湾政策

港湾は、海上輸送と陸上輸送の結節点であるが、気候変動に伴う影響、施設の老朽化と港湾管理者（地方公共団体）の技術職員の不足等の課題を抱えており、自然災害により機能に支障が生ずる被害も発生している。

政府は、令和７年11月の総合経済対策において、「危機管理投資」「成長投資」の戦略分野の１つに「港湾ロジスティクス」を位置付け、我が国港湾の国際競争力の強化や生産性

[17] 特定条件下における完全自動運転

向上に向けて、港湾手続の電子化やＡＩ等を活用した港湾業務の効率化・自動化等に関する取組を推進することとしている。

また、港湾施設を利用して設置や維持管理を行う洋上風力発電については、令和７年の第217回国会において再エネ海域利用法[18]の改正が行われ、浮体式設備の活用を念頭に、排他的経済水域（ＥＥＺ）に発電設備を設置するための規定が整備された。こうした中、同年８月、秋田県沖と千葉県沖の領海計３海域で公募を経て選定されていた事業者が、サプライチェーンの逼迫、物価高騰等の事業環境の変化を受けて洋上風力発電事業から撤退した。このため、経済産業省及び国土交通省は、同年12月、撤退要因等の分析を公表するとともに、令和８年度における再公募を目指して、事業計画の実行面や電力安定供給・サプライチェーン形成をより重視した新たな公募要件の見直し案を取りまとめた。

(6) 航空政策

我が国の航空事業については、コロナ禍を契機とした需要構造の変化や、世界的な物価高やドル高円安の影響による燃料費等の外貨建てコストの増大等により、国内線の事業環境が厳しい状況になっている。このような状況を踏まえ、国土交通省は、国内航空ネットワークの維持を図るため、令和７年５月から「国内航空のあり方に関する有識者会議」において路線や運航の在り方など制度の抜本的な見直しを含む方策を検討しており、今春に今後の方向性を示す予定としている。

また、運輸安全委員会は、令和６年１月の羽田空港における航空機衝突事故の調査について、同年12月の第１回経過報告において詳細な事実情報等を公表し、令和７年12月に第２回経過報告として第１回経過報告後約１年間の調査・分析の状況を公表した。同委員会は、引き続き事故調査を進めるとしている。

３　観光施策、気象業務、海上保安の動向

(1) 観光施策

我が国の観光産業は、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る訪日外国人旅行者の激減などにより深刻な影響を受けたが、令和４年以降、観光需要の回復が進み、令和７年の訪日外国人旅行者数は約4,268万人、訪日外国人旅行消費額は約9.5兆円といずれも年間の合計で過去最高となった[19]。

一方、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オーバーツーリズムが問題となっており、政府は、令和８年１月に決定した「外国人の受入れ・秩序ある共生のための総合的対応策」の中で、オーバーツーリズム対策の強化等のために速やかに実施する施策や具体化に向け直ちに着手すべき課題等を取りまとめた。なお、令和８年度税制改正大綱において、国際観光旅客税の税率を出国１回につき現行の

---

[18] 現行の正式名称は「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律」であるが、令和７年改正により「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に関する法律」に改められる（令和８年４月１日施行）。

[19] 訪日外国人旅行者数の１～10月は暫定値、11～12月は推計値。訪日外国人旅行消費額は速報値。

1,000円から3,000円に引き上げることとし、オーバーツーリズム対策や多様な国・地域からの誘客、世界水準の受入環境整備等に充てることとされた[20]。

さらに、政府は、骨太方針2025に基づき、2030年訪日外国人旅行者数6,000万人・消費額15兆円の実現を目指し、地方誘客の促進及び持続可能な観光地域づくりに向けた観光施策の充実・強化のため、令和７年度末までに新たな観光立国推進基本計画を策定することとしている。

(2) 民泊問題

訪日外国人旅行者が急増する中、急速に拡大しつつある民泊サービスの健全な普及を図るため、事業を実施する場合の一定のルールを定めた住宅宿泊事業法が、平成30年６月に施行された。同法に基づく届出住宅数は、令和５年以降増加傾向にあり、令和８年１月15日現在で３万8,112件となっている。民泊の増加に伴い、住民からの苦情が増加しており、東京都内では条例で営業日数を制限するなどの規制を強化している。

また、観光庁は、同法の届出等の適正な手続を経ていない違法な民泊サービス（以下「無届民泊」という。）への迅速な対応のため、令和８年度予算において、民泊制度運営システム[21]を改修し、仲介サイトとのデータ連携による無届民泊を迅速かつ確実に削除できる環境の整備、同システムに特区民泊や簡易宿所[22]等の情報を組み込むことによる民泊物件全ての情報の一元管理を行うこととしている。

なお、国家戦略特区法に基づく特区民泊については、令和７年12月31日現在、７自治体で計8,179施設、22,286居室が認定されている。しかし、大阪市での施設の大幅な増加に伴い、周辺地域の住民とのトラブルや苦情の増加等が生じていることから、大阪府及び大阪市は、令和７年11月28日付けで関西圏国家戦略特別区域計画の変更について内閣総理大臣の認定を受け、令和８年５月29日をもって特区民泊の新規受付を終了することとした[23]。

(3) 気象業務

防災気象情報[24]については、複雑で分かりにくいとの指摘があり、気象庁及び水管理・国土保全局は、有識者からなる「防災気象情報に関する検討会」の令和６年６月の最終取りまとめや令和７年の第219回国会における気象業務法及び水防法の改正を踏まえ、新たにレベル４相当の「危険警報」を設けるとともに、「河川氾濫」「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段階で表す新情報の運用を令和８年５月下旬

---

[20] 令和８年７月１日以後の出国について適用することとされている。

[21] 住宅宿泊事業者や住宅宿泊管理業者、住宅宿泊仲介業者（これらの事業を営もうとする者を含む）が、住宅宿泊事業法に基づく届出や申請、報告などの手続を電子的に行うサイト

[22] 宿泊する場所を多数人で共用する構造及び設備を設け、宿泊料を受けて、人を宿泊させる営業（ペンション、ユースホステルなど）

[23] 大阪府については、府内の保健所設置市を除く 34 市町村のうち 29 市町村の全域及び河内長野市の一部地域において新規受付を終了することとした。また、八尾市及び寝屋川市は令和７年 11 月 28 日をもって新規受付を終了することとした。

[24] 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

から開始することとしている。

(4) 海上保安

尖閣諸島付近では、令和７年３月に中国海警局[25]の船舶が過去最長の92時間以上にわたり我が国の領海内に侵入する事案が発生したほか、日本漁船に接近しようとする事案も相次いでいる。

また、外国海洋調査船による我が国の同意を得ない調査活動が、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ているほか、ＥＥＺにおける外国漁船の違法操業、北朝鮮による弾道ミサイルの発射及び日本海や太平洋への着弾等、我が国周辺の海域をめぐ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、海上保安庁は、令和４年12月に決定された新「海上保安能力強化に関する方針」に基づき、ハード・ソフト両面の取組により領海警備能力、広域海洋監視能力、事案対処能力等を強化している。

内容についての問合せ先
国土交通調査室　須澤首席調査員（内線68580）

[25] 令和３年２月に、中国海警局の権限と役割を定めた海警法が施行された。同法の「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」を定める規定について、我が国は、適用範囲や武器使用権限が曖昧であり、国際法との整合性の観点から問題があると主張している。