

# 国土交通委員会

国土交通調査室

## I 所管事項の動向

### 1 社会資本整備の動向

#### (1) 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

事業の縦割りや事業費への偏重といった批判を踏まえ、平成 15 年に制定された「社会資本整備重点計画法」に基づき、道路、空港等 9 本の事業分野別長期計画が「社会資本整備重点計画」に一本化され、計画の内容が「事業費」から政策目標の実現によって「達成される成果」に転換された。

令和 2 年度末で「第 4 次社会資本整備重点計画」（平成 27 年 9 月閣議決定）の計画期間が終了したことから、令和 3 年 5 月に「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）が閣議決定された。

同計画では、従前の 4 つの重点目標（防災・減災、インフラメンテナンス、持続可能な地域社会の形成、経済成長を支える基盤整備に関する目標）に加え、デジタル革命の加速やグリーン社会の実現に向けた動き、新型コロナウイルス感染症等の社会経済情勢の変化を先取りして対応していくため、インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーションと脱炭素化に関する 2 つの重点目標が新たに追加された。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るとともに、当該政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標については、K P I（重要業績評価指数）<sup>1</sup>として位置付けることとされた。また、目標達成に向け、社会資本のストック効果を最大限発揮させるために、社会資本整備に「3 つの総力<sup>2</sup>」及び「インフラ経営<sup>3</sup>」の視点を取り入れることとされた。さらに、加速化するインフラの老朽化に対応するため、持続可能なインフラメンテナンスに向けた施策の 1 つとして、「集約・再編等によるインフラストックの適正化」を位置付けることとされた。

##### 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

<sup>1</sup> 企業目標等の実現を目的として、業務プロセス等のモニタリングに用いる指標のことで、例えば、社会資本整備重点計画においては、高規格道路（有料）の 4 車線化優先整備区間の事業着手率を令和 7 年度までに約 47%にする等の K P I が設定されている。

<sup>2</sup> ①省庁間の縦割りを打破するとともに、地方公共団体や企業、住民とも連携し、社会資本整備に取り組むという「主体の総力」、②デジタル技術も活用しつつ、ハード施策だけでなくソフト施策など考えうるあらゆる施策を組み合わせ、施策の相乗効果を生み出すという「手段の総力」、③整備段階だけでなく、その後の維持管理・利活用段階までも視野に入れた取組を行うという「時間軸の総力」。

<sup>3</sup> インフラを世代を超えて共有する資産として捉え、整備・維持管理・利活用の各段階において、工夫を凝らした新たな取組を実施すること。

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<sup>4</sup>」（平成 25 年 11 月）に基づいて、国土交通省は、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、これに記載された施設の管理者による「個別施設毎の長寿命化計画（個別施設計画）」の策定やこれに基づく取組が進められている。行動計画（平成 26 年度～32 年度）が令和 2 年度で終了したため、令和 3 年 6 月、第 2 次の行動計画（令和 3 年度～7 年度）が策定された。新たな行動計画において、新設から撤去までの、いわゆるライフサイクルの延長のための対策という狭義の長寿命化の取組にとどまらず、更新を含め、将来にわたって必要なインフラの機能を発揮し続けるための取組を実行することにより、これまで進めてきたメンテナンスサイクルの構築と継続的な発展につなげていくこととされた。

また、国は、令和 3 年度から 7 年度までの 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による防災・減災対策等を行うこととされた。

## (2) 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、橋梁、トンネル及び道路附属物等の道路施設について、5 年に 1 回の定期点検が義務付けられており、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いる。国土交通省は、令和 3 年 8 月に「道路メンテナンス年報」として令和 2 年度の調査結果等を取りまとめた。1 巡目点検において修繕等の措置を講ずべき<sup>5</sup>とされた橋梁等について、地方公共団体の進捗が遅れていることが指摘されている。同省は、令和 2 年度予算において「道路メンテナンス事

1 巡目点検で判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁の修繕等措置実施状況（令和 2 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)		未着手施設数
			うち完了 (C)	
国土交通省	3,411	2,845 (83%)	1,439 (42%)	566 (17%)
高速道路会社	2,537	1,669 (66%)	1,137 (45%)	868 (34%)
地方公共団体	62,836	34,419 (55%)	21,912 (35%)	28,417 (45%)
都道府県 政令市等	20,484	14,156 (69%)	8,437 (41%)	6,328 (31%)
市区町村	42,352	20,263 (48%)	13,475 (32%)	22,089 (52%)
合計	68,784	38,933(57%)	24,488(36%)	29,851(43%)

出典：国土交通省資料

<sup>4</sup> 国民生活やあらゆる社会経済活動を支える各種施設をインフラとして幅広く対象とし、戦略的な維持管理・更新等の方向性を示す基本的計画であり、インフラを管理・所管する各省庁や地方公共団体は、本基本計画に基づき「インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定し、「個別施設毎の長寿命化計画（個別施設計画）」を令和 2 年度までに策定することとされていた。策定率は行動計画が約 97%（令和 2 年 4 月時点）、個別施設計画（国土交通省所管）が約 99%（令和 3 年 3 月末時点）。

<sup>5</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。）

業補助制度」を創設しており、地方公共団体による道路メンテナンス事業を計画的かつ集中的に支援するとしている。

持続可能な高速道路システムの構築に向けた制度の在り方について、令和3年8月に社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会より中間答申が公表された。中間答申では、現行の償還制度<sup>6</sup>について、新たに追加の必要性が明らかになった更新事業等及び高速道路のサービス水準を更に引き上げるための進化、改良事業について財源が確保されておらず、これらに必要となる財源について、財源の継続的かつ安定的な確保が可能なものとなるよう償還制度を見直すことが必要であるとしている。国土交通省では、中間答申を踏まえ、現在は最長 2065 年までとなっている償還期間の延長や料金割引の見直し等を含めた有料道路制度の具体的な見直しについて、今後検討を進めていくとしている。

通学路の交通安全対策については、平成 25 年より通学路交通安全プログラム<sup>7</sup>等に基づいて学校、道路管理者、警察等による定期的な合同点検等が行われてきた。令和3年6月に発生した千葉県八街市におけるトラックによる児童死傷事故を受け、政府は、同年8月に「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」を決定し、通学路における合同点検の実施等をするとともに、国土交通省は、防護柵等の設置や速度抑制、通過交通の進入抑制のためのハンプ<sup>8</sup>や狭さくといった物理的デバイスの設置等により通学路における交通安全対策を推進するとしている<sup>9</sup>。

### (3) 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右表の 5 路線を指し、現在、表のとおり 3 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>10</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。北陸新

整備新幹線の一覧

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…2030年度末予定
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…2023年度末予定 (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年度秋頃 (新鳥栖～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。

<sup>6</sup> 高速道路を借入金により建設した場合、建設費用、維持管理費用、利息等を一定期間の料金収入により賄う制度。債務の償還後、無料公開される。

<sup>7</sup> 文部科学省、国土交通省、警察庁が取りまとめた「通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組の推進（平成 25 年 12 月）」において、市町村が地域ごとに通学路の交通安全の確保に向けた取組の基本的方針（通学路交通安全プログラム）を策定することとされた。

<sup>8</sup> 自動車の走行速度を低減するために、道路上に設けられた凸型の構造物。

<sup>9</sup> 国土交通省と警察庁は、新たな連携施策として「ゾーン 30 プラス」を実施。物理的デバイスと最高速度 30km/h の区域規制との適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域をゾーン 30 プラスとして設定。

<sup>10</sup> 整備新幹線は、トンネルや橋梁などの施設を鉄道建設・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、毎年使用料が算定される。

幹線の敦賀までの開業については、想定していた工期短縮が図れず<sup>11</sup>、開業が約1年遅れ令和5年度末となる見込みである。北陸新幹線の敦賀～大阪間については、現在建設中の3区間のめどがついてからの本格着工となるため、開業は令和28年（2046年）頃となる見通しである。

九州新幹線西九州ルートは、在来線の特急を博多から運行し、武雄温泉駅で新幹線と乗り換える「リレー方式」での暫定開業を令和4年秋頃に予定している。同方式の恒久化の懸念に対し、与党の整備新幹線検討委員会は整備方針の再検討を行い、令和元年8月、全線に新幹線軌道を新設するフル規格で整備する方針を示したが、沿線自治体の佐賀県が、財政負担の重さや移動時間の短縮効果が薄いことからフル規格での整備に反対しており、現在、同県と国土交通省の間で、同県内の整備方針をめぐり協議が行われている。

他方、中央新幹線は、JR東海が、超電導リニア方式による令和9年（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ている。一方、工事に伴う建設残土やその運搬に伴う自然環境や生活環境への影響、また水環境や生態系への影響が懸念されており、国土交通大臣も平成26年10月の工事実施計画の認可に当たり、①地元住民等への丁寧な説明を通じた地域の理解と協力を得ること、②国土交通大臣意見を踏まえた環境の保全、③南アルプストンネル等における安全かつ確実な施工の3点の確実な実施を同社に求めている。なお、全線の建設費（約10.5兆円<sup>12</sup>）は全額JR東海が自己負担するが、平成28年11月に改正された「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、政府がJR東海に対し、財投資金を活用した総額3兆円の低利融資を実施しており、大阪までの延伸時期（令和27年（2045年）予定）の最大8年間前倒しを図っている。

現在、難工事とされる品川駅、名古屋駅、南アルプストンネル等の工事を先行的に実施しているが、南アルプストンネル区間中、静岡県内の区間については、大井川の減水対策等をめぐりJRと県との主張が対立しており、未着工となっている。現在、国土交通省に設置された有識者会議でこの問題に対する検証が行われているが、早期解決の見通しは立っておらず、JR東海も、令和9年の開業が困難であるとの見通しを表明している。

## 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

近年、人口減少の本格化やそれを一因とした運転者不足が深刻化し、特に地方部における公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されている中で、高齢

<sup>11</sup> 建設を行っている鉄道・運輸機構は、用地取得の遅れと工事入札の不調・不落等が重なり工事が集中し、人員・資機材が不足したうえ、さらに敦賀駅工事で人員・作業スペースの不足による工事の遅れ、また石川・福井県境のトンネルの地盤膨張の対処のための追加工事が必要となったこと等を原因として、当初1年半程度の開業の遅れと2,880億円の事業費の増加を見通していた。これに対し、国土交通省は有識者からなる委員会の検討を経て、遅れを1年程度に圧縮し、事業費の増加も2,658億円に抑制する案を示し、同案が与党の整備新幹線建設推進PTでも了承されている。

<sup>12</sup> 品川駅～名古屋駅間の工事費が従来計画より約1.5兆円増え、大阪までの総事業費は約10.5兆円に上る見通しになっている。増加分の内訳は、難工事対応で約0.5兆円、地震対策で約0.6兆円、工事で発生する残土の処分費で約0.3兆円。

者の運転免許の返納が年々増加する等地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。

このような状況を踏まえ、令和2年の第201回国会では、①地域公共交通に関するマスタープランとして定めていた「地域公共交通網形成計画」について、自家用有償旅客運送<sup>13</sup>等の公共交通機関以外の輸送機関も含め、地域の持続可能な旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする「地域公共交通計画」に改め、計画作成を地方公共団体の努力義務化すること、②利用者目線による乗合バスの路線、ダイヤの改善や運賃の設定等<sup>14</sup>を促進するための地域公共交通利便増進事業の創設、③MaaS<sup>15</sup>の普及に向けた手続のワンストップ化等の特例措置の創設等を内容とする改正地域公共交通活性化再生法等が成立し、同年11月に施行された。

また、令和3年5月、交通政策基本法に基づき、令和3年度から令和7年度までの交通政策の基本的な方向性を示す新たな交通政策基本計画（第2次）が閣議決定された。同計画においては、改正地域公共交通活性化再生法等に基づく施策の推進のほか、道路運送法の例外的な運用として、地域の実情に応じた自家用有償旅客運送制度の導入を進めたように、運送サービスの更なる充実に向けた制度拡充について検討<sup>16</sup>することが定められた。

さらに、今般、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて公共交通の利用者が大幅に減少している状況を踏まえ、特に地域公共交通については令和2年度第2次補正予算において、駅・車両等の衛生対策や車内密度を上げないよう配慮した実証運行等への補助の他、同第3次補正予算において、事業者が行う感染症対策のための新技術の活用や、観光事業者との連携などを通じた収支の改善等を図る取組に対して支援が行われた。また、国土交通省は令和4年度予算概算要求において新型コロナウイルス感染症の影響等により危機に瀕する地域の公共交通事業者に対する持続可能な運行の確保等に向けた支援について事項要求を行っており、その具体的内容については、今後の感染状況及び経済情勢や輸送需要等を踏まえつつ、予算編成過程で検討することとしている。

## (2) バリアフリー政策の動向

東京オリンピック・パラリンピック競技大会（東京大会）を契機とした共生社会の実現

<sup>13</sup> バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。

<sup>14</sup> 複数事業者間のダイヤ、運賃調整は独占禁止法の規制（カルテル）に抵触するおそれがあるが、同国会で成立した「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律」により、等間隔運行や定額制乗り放題運賃といった取組を内容とする共同経営の協定について、国土交通大臣の認可を受けた場合、当該協定に基づき行う複数の乗合バス事業者等による共同経営が独占禁止法の適用除外とされた。

<sup>15</sup> Mobility as a Service の略。出発地から目的地までの移動に係る検索・予約・決済などをオンライン上で一括して提供するサービス。さらに、小売、観光、病院等の移動以外のサービスとの連携による移動の高付加価値化も含む。

<sup>16</sup> 例えば、地方部における旅客運送サービスと物流サービスの双方を維持する観点からも、バス・タクシー・鉄道等の事業者やモードを横断した定額制など多様なサービス提供を促進するための制度、バス等の交通事業者が、経営効率化に資するダウンサイジングやデマンド化等を柔軟に実施できる制度や、多様な交通モードにおける貨客混載の適切な展開等について検討を行うとしている。

を目指す観点から、政府は、平成 29 年 2 月、「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」を決定し、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいようあらかじめ都市や生活環境をデザインする考え方であるユニバーサルデザイン（UD）のまちづくりを実現するとともに、様々な心身の特性や考え方を持つ全ての人々が、相互に理解を深めようと対話し、支え合う「心のバリアフリー」の取組を展開することとしている。

国土交通分野においては、平成 18 年制定の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）に基づき、公共交通機関の旅客施設及び車両等や建築物等を新設する等の際の移動等円滑化基準（ハード基準<sup>17</sup>）への適合義務、既存の施設等に対する同基準への適合努力義務等が定められるとともに、同法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（基本方針）においてバリアフリー整備目標が定められ、支援措置<sup>18</sup>等により取組が促進されてきた。また、平成 30 年には、公共交通事業者等によるハード及びソフト対策の一体的な取組を推進するための計画制度の創設や、市町村がバリアフリー方針のマスタープランを定めるといったバリアフリーのまちづくりに向けた取組強化等を内容として同法が改正された（翌 31 年全面施行）。

また、UD タクシーにおける乗車拒否等ソフト面での課題が指摘されている状況を踏まえ、「心のバリアフリー」の観点からソフト対策を強化するため、令和 2 年の第 201 回国会においてバリアフリー法が改正された（本年 4 月全面施行）。その内容は、バリアフリー化された旅客施設等を使用した役務の提供方法に関するソフト基準の公共交通事業者等に対する遵守義務付け<sup>19</sup>、市町村等による教育啓発活動の実施に関する事業の創設等となっている。さらに、基本方針における令和 3 年度から 7 年度までの新たなバリアフリー整備目標が設定され、公共交通の旅客施設、車両、道路、建築物に係る目標が更新されたほか、心のバリアフリーの認知度について目標等が新設され、達成のための取組が進められている。

加えて、令和 3 年 5 月に閣議決定された「第 2 次交通政策基本計画」においても、バリアフリーをより一層身近なものにすることを目標の一つとして掲げている。このようなバリアフリーをめぐる情勢の変化を踏まえ、令和 3 年 9 月に有識者会議「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」が開催され、①視覚障害者等に対する適切な誘導案内方法等、②特急車両におけるバリアフリー対策、③視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法等の 3 点を早急に取り組みすべき検討課題として、年度内に検討結果を取りまとめ、基準、ガイドラインの見直しに繋げていくことで、バリアフリー水準の向上を

---

<sup>17</sup> 鉄道駅の改札口は原則として一つ以上は幅 80cm 以上としなければならないこと、旅客船ターミナルにおいて視覚障害者が水面に転落するおそれのある場所には、視覚障害者の水面への転落を防止するための設備を設けなければならないこと、新幹線鉄道において座席定員に応じた車椅子用スペースを設置しなければならないこと等が定められている。

<sup>18</sup> 旅客船、鉄道駅等旅客ターミナルのバリアフリー化やノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシーの導入等に対し支援措置が講じられている。

<sup>19</sup> 令和 3 年 1 月移動等円滑化基準が改正され、ソフト基準として、①職員等がバリアフリー設備を用いて、役務の提供を行うこと（例：乗降用のスロープ板等）、②バリアフリー設備それ自体を用いて、運行情報の提供や照度の確保などの役務の提供を行うこと（例：運行情報提供設備、照明設備等）、③バリアフリー設備を用いた役務の提供が行われるよう、体制を確保することが定められた。

図ることとしている。

### (3) 土地政策の動向

所有者不明土地の存在が公共事業の実施等の場面において支障を来す事例が生じるなど所有者不明土地問題への対応が喫緊の課題となっていたことから、平成30年6月、所有者不明土地の公共的目的での円滑な利用を実現するための「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」（以下「所有者不明土地法」という。）が制定された。また、残された課題である所有者不明土地の解消・発生抑制については、平成30年1月、「所有者不明土地等対策の推進のための関係閣僚会議」が設置され、同会議が決定する「所有者不明土地等対策の推進に関する基本方針」（以下「基本方針」という。）<sup>20</sup>等の下、政府一体となった取組が進められている。

現在、国土交通省では、令和3年6月に新たに決定された「基本方針」及び工程表に基づき、所有者不明土地法の施行後3年経過（令和3年11月）の見直しに向け<sup>21</sup>、国土審議会において、所有者不明土地の円滑な利活用・管理を図る仕組みの拡充（地域福利増進事業<sup>22</sup>の拡充、同事業における使用権の上限期間（10年）の延長等）や、所有者不明土地の発生予防等の観点から重要となる管理不全土地や低未利用地の利活用・管理を図る仕組み（管理不全土地について代執行等の行政的措置を可能とする仕組みや民法改正により創設された管理不全土地管理命令制度<sup>23</sup>の地方公共団体等による活用を可能とする特例の創設、低未利用土地の円滑な利活用を図るためのランドバンク制度の創設等）について検討しており、令和3年12月に同審議会において取りまとめを行い、次期通常国会（令和4年）に所有者不明土地法改正案の提出を予定している。

### (4) 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の推進等

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、市町村が立地適正化計画に居住誘導区域や都市機能誘導区域を定め、区域外の開発行為等を抑制する一方、居住や医療、福祉、商業等の都市機能の区域内への立地を金融・税制支援等により促進する制度が創設され、同計画の作成等<sup>24</sup>が進められている。

さらに、都市の防災機能を高めるため、令和2年の「都市再生特別措置法」等改正により、立地適正化計画の記載事項への防災指針の追加、災害危険区域等における開発許可の

<sup>20</sup> 平成30年6月に最初の「基本方針」が決定され、その後も、令和元年6月、令和2年7月、令和3年6月に新たな「基本方針」が決定されている。

<sup>21</sup> 所有者不明土地法は、平成30年11月15日及び令和元年6月1日の2段階で施行されている。また、同法において、「政府は、この法律の施行後3年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずる」とこととされている。

<sup>22</sup> 知事の裁定による使用権の設定により所有者不明土地を公共的な事業のために活用可能とする制度。

<sup>23</sup> 管理不全土地について一定の要件の下で、利害関係人の請求により裁判所による管理人の選任を可能とする制度。

<sup>24</sup> 398都市が令和3年7月31日までに計画を作成・公表している。

基準の厳格化等が行われた。また、同改正では、都市の魅力を高めるため、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを創出するための都市公園法等の関係法律の特例の創設等が措置された。この改正法は、令和2年9月に一部を除き施行されており、残余の開発許可基準の厳格化等の規制的措置に係る規定は令和4年4月に施行される。

このほか、新型コロナ危機を契機とし、デジタル化の進展も相まって、都市に対するニーズが変化・多様化しており、ニーズに応じていくため官民の既存ストックを最大限に活用する重要性が指摘されていることから<sup>25</sup>、身近なエリアの価値向上に資する低未利用地や空き家の利活用等に対する支援措置が令和4年度予算概算要求に盛り込まれている。

## イ 景観・歴史的建造物等の観光資源の活用、民間活力を活かした都市と緑・農の共生

「景観法」に基づく景観計画の策定<sup>26</sup>による景観形成の推進や歴史的建造物等の保全等を通じて、景観・歴史的建造物等を観光資源として活用するまちづくりが進められている。

また、民間活力を活かした都市と緑・農が共生するまちづくりを推進するため、平成29年の「都市緑地法」改正により市民緑地認定制度<sup>27</sup>が、「都市公園法」改正により公募設置管理制度（P a r k - P F I）<sup>28</sup>がそれぞれ創設されるとともに、「生産緑地法」改正により条例による生産緑地地区の面積要件緩和措置及び特定生産緑地制度<sup>29</sup>が創設された。

このほか、神奈川県横浜市における2027年国際園芸博覧会の開催に向けた準備が進められている。

## (5) 住宅政策の動向

住生活の安定の確保と向上の促進に関する計画である「住生活基本計画（全国計画）」が見直され、令和3年3月に閣議決定された。同計画は我が国の住宅政策の指針となるものであり、新たな計画は令和3年度から令和12年度までを計画期間としている。

## ア 住宅・建築物におけるカーボンニュートラルの実現と耐震性の向上

令和2年10月の菅内閣総理大臣（当時）による2050年カーボンニュートラル宣言等を受け、脱炭素社会に向けた住宅・建築物における取組を具体化するための検討が進められ

---

<sup>25</sup> 国土交通省により設置された「デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会」の中間とりまとめ報告書（令和3年4月）において示された。

<sup>26</sup> 景観計画区域、行為の制限（形態・色彩等や高さ等建築物の建築等）、方針等を定めた計画で630の景観行政団体（都道府県、政令指定都市、中核市又は都道府県知事とあらかじめ協議した上で、景観行政事務を処理する市町村）で策定されている（令和3年3月31日時点）。

<sup>27</sup> 市町村の認定を受け、NPO法人等の民間主体が空き地等を活用して市民緑地を整備・公開する制度。固定資産税等の軽減や植栽、ベンチ等の施設整備に対する補助の支援が受けられる。

<sup>28</sup> 都市公園内のカフェ等収益施設の設置・管理と周辺広場等の整備を一体的に行う民間事業者の公募選定制

度。

<sup>29</sup> 生産緑地は、都市計画決定から30年が経過する日から市町村に買取り申出が可能となる。同日以後においても、その保全を確実に行うことが、良好な都市環境の形成を図る上で特に有効であると認められる生産緑地について、市町村が、特定生産緑地として指定することができる制度。指定により、買取り申出が可能となる期日が10年後に延期される。平成30年税制改正により、特定生産緑地についても生産緑地と同様の税負担の軽減（相続税の納税猶予等）が措置された。



ている。具体的には、省エネ基準への適合義務の対象範囲の拡大（住宅及び小規模建築物の適合義務化）、太陽光発電等の再生可能エネルギーの利用促進、吸収源対策としての木材利用拡大に向けた木造建築物等に関する建築基準の合理化等について議論が進められており<sup>30</sup>、政府は、早ければ次期通常国会（令和4年）に関連法案を提出するとしている。

住宅・建築物の耐震性の向上については、平成25年の「建築物の耐震改修の促進に関する法律」改正により、病院、旅館等の不特定多数の者が利用する建築物等について、耐震改修等が緊急的かつ重点的に実施されている。

## イ 少子高齢化・人口減少に対応した住まい・まちづくり

子育て世帯への施策として、既存の公的賃貸住宅団地の建替え等を契機に子育て支援施設の整備を推進するとともに、三世帯同居など複数世帯の同居に対応したリフォームに対して支援を行うなど子育てしやすい環境の整備が推進されている。

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補助等により促進されている<sup>31</sup>ほか、独立行政法人都市再生機構において、賃貸住宅団地の建替え等に併せた医療施設及び介護サービス施設の誘致等による医療福祉拠点の形成を推進している<sup>32</sup>。

このほか、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、平成29年の「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」改正により、空き家等を活用した住宅確保要配慮者の入居を拒まない賃貸住宅の登録制度が創設され<sup>33</sup>、登録住宅につき、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。

## ウ 良質な住宅ストックと流通市場の形成

長期間使用できる優良な住宅を認定する長期優良住宅制度や、インスペクション（建物現況調査等）により基礎的な品質が確認された等の既存住宅に標章を付与してその流通を促す安心R住宅制度などにより、良質な住宅ストックと流通市場を形成するための取組が推進されている。令和3年には「長期優良住宅の普及の促進に関する法律」が改正され、分譲マンション等の認定手続の見直し<sup>34</sup>、既存住宅を対象とした認定制度の創設等が措置された。

マンションの老朽化等に対応するため、令和2年に「マンションの管理の適正化の推進

<sup>30</sup> 国土交通省、経済産業省及び環境省により設置された検討会「脱炭素社会に向けた住宅・建築物の省エネ対策等のあり方検討会」の取りまとめが令和3年8月に公表されており、同取りまとめも踏まえ、10月からは社会資本整備審議会建築分科会・建築環境部会・建築基準制度部会において審議が行われている。

<sup>31</sup> 令和3年10月末時点で、7,979棟、271,302戸が登録されている。

<sup>32</sup> 住生活基本計画において、令和12年度（2030年度）までに250団地程度を医療福祉拠点化することとされている。

<sup>33</sup> 平成29年10月に施行され、令和3年11月22日現在約65万戸が登録されている。なお、政府は令和2年度末に17.5万戸の登録を目標としていたが、同年度の実績は約39万戸で目標は達成された。

<sup>34</sup> 区分所有者がそれぞれ認定を受ける仕組みから管理組合が一括して認定を受ける仕組みに変更された。

に関する法律」及び「マンションの建替え等の円滑化に関する法律」が改正され、地方公共団体によるマンション管理適正化の取組が法的に位置付けられたほか、マンション敷地売却事業<sup>35</sup>の対象への一定の老朽化マンションの追加、団地型マンションの敷地分割事業の創設等が行われた。一部は既に施行されており、令和4年4月に全面施行される。

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<sup>36</sup>、特定空家等<sup>37</sup>に対する勧告、命令、代執行等が行われており、併せて予算や税制措置<sup>38</sup>による空き家<sup>39</sup>の活用・除却が進められている。

## (6) 流域治水の推進

近年、我が国においては、「平成30年7月豪雨」をはじめ、「令和元年東日本台風」、「令和2年7月豪雨」等深刻な被害を及ぼす水災害が毎年のように発生している。また、21世紀末には、気候変動の影響により、平均気温の上昇をとする2℃<sup>40</sup>に抑えられた場合でも、降雨量が全国平均で1.1倍、洪水発生頻度は2倍になることが試算されている<sup>41</sup>。これを受け、あらゆる関係者が協働して集水域と河川区域のみならず氾濫域も含めた流域全体で行う「流域治水」への転換が図られるとともに、治水計画を気候変動の影響を踏まえたものにするため、河川整備基本方針の見直しが進められている。

令和2年12月には、令和3年度を開始年度とする「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定され、一級河川における戦後最大洪水等に対応した河川整備の前倒し等の流域治水対策を実施することとされた。

また、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<sup>42</sup>、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・公表された<sup>43</sup>。

さらに、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、令和3年4月に成立し、令和

---

<sup>35</sup> 区分所有者全員の同意によらず多数決によってマンションの建物と敷地を一括して売却する事業で、改正以前には耐震性不足のマンションのみが対象とされていた。

<sup>36</sup> 1,332市区町村（76.5%）で既に策定済み（令和3年3月31日現在）。

<sup>37</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>38</sup> 勧告をした特定空家等に係る敷地について固定資産税等の住宅用地特例の対象から除外する等。

<sup>39</sup> 最新の平成30年住宅・土地統計調査によると、空き家の総数は849万戸、空き家率は13.6%に上る。このうち、賃貸用又は売却用を除いた、特に管理不全になりやすいとされる「その他の空き家」は349万戸である。

<sup>40</sup> パリ協定（2020年以降の気候変動問題に関する国際的な枠組み。2015年にパリで開かれた、温室効果ガス削減に関する国際的取決めを話し合う「国連気候変動枠組条約締約国会議（通称COP）」で合意された。）では、世界の平均気温上昇を産業革命以前に比べて2℃より十分低く保ち、1.5℃に抑える努力をすること等が長期目標とされた。

<sup>41</sup> 国土交通省により設置された「気候変動を踏まえた治水計画に係る技術検討会」が、「気候変動を踏まえた治水計画のあり方」提言改訂版（令和3年4月）において、試算。

<sup>42</sup> 浸水被害の防止を目的として、雨水を一時的に貯留し、又は地下に浸透させる機能を有する施設。

<sup>43</sup> 「令和4年度水管理・国土保全局関係予算概算要求概要（令和3年8月）」によれば、環境保全・創出のための目標設定やグリーンインフラの取組を反映するため、109水系全ての流域治水プロジェクトを改定することとされている。

3年11月に完全施行された。同法の主な内容は、①特定都市河川の指定対象の拡大、②貯留機能保全区域<sup>44</sup>、浸水被害防止区域<sup>45</sup>の創設、③洪水浸水想定区域の指定対象の拡大等である。

①について、現在、特定都市河川は、8水系64河川で指定がなされているが、同法によって、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、自然的条件により被害防止が困難な河川の指定が可能になる等、指定対象が拡大された。流域治水の取組を強力に推進するため、特定都市河川の指定に向け検討が進められている。

②について、貯留機能保全区域及び浸水被害防止区域の指定は、土地利用に対して一定の制限を課すこととなるため、円滑な指定に向けて、対象区域の土地所有者等への十分な説明及び地方公共団体への支援が必要であり、区域指定に係る支援策が検討されている。

③について、洪水浸水想定区域の指定対象が、中小河川まで拡大することとなり、約15,000河川が新たに追加されることとなったが、地方公共団体の負担軽減のため、防災・安全交付金による財政支援の強化が令和4年度予算概算要求に盛り込まれている。

#### (7) 今後の気象業務の在り方（線状降水帯の予測精度向上への取組）

近年、雨の降り方は激甚化しつつあり、このような自然環境等の変化、また、今後の先端技術の展望を踏まえ、平成30年8月、国土交通省交通政策審議会気象分科会は、「2030年の科学技術を見据えた気象業務のあり方」を取りまとめた。

こうした中、令和2年7月豪雨において、線状降水帯<sup>46</sup>の予測に関する課題が浮き彫りとなったことから、気象庁は線状降水帯の予測精度向上<sup>47</sup>を最優先課題と位置付け、海上及び陸上の水蒸気量を正確に把握するための観測強化等の取組を加速させるとともに、線状降水帯による集中豪雨に対する情報を段階的に提供することとし、令和3年6月から、線状降水帯が発生していることを検知した際には「顕著な大雨に関する情報」を発表し、大雨による災害発生の危険度が急激に高まっていることを伝えている。今後は、次期気象衛星への最新技術の導入やスーパーコンピュータの高性能化等を通じて、半日前からの線状降水帯に伴う集中豪雨を高い確率で予測し、これに伴う災害発生の危険度分布を提供する予定としている。

一方、気象庁等が設置した「洪水及び土砂災害の予報のあり方に関する検討会」の報告書（令和3年10月）においては、洪水及び土砂災害に関する予報の予測精度向上のため、線状降水帯等の降水予測の高度化を進めていくとともに、民間気象事業者等と連携し、新

<sup>44</sup> 河川の氾濫水や雨水を一時的に貯留する機能を有する土地の区域で、都道府県知事等が指定する。指定を受けると、雨水等を一時的に貯留する機能を阻害する盛土等の行為は事前に都道府県知事等に届け出なければならない。

<sup>45</sup> 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する。指定を受けると、住宅、要配慮者利用施設等に係る一定の開発行為等が許可制になる。

<sup>46</sup> 次々と発生した積乱雲により、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。

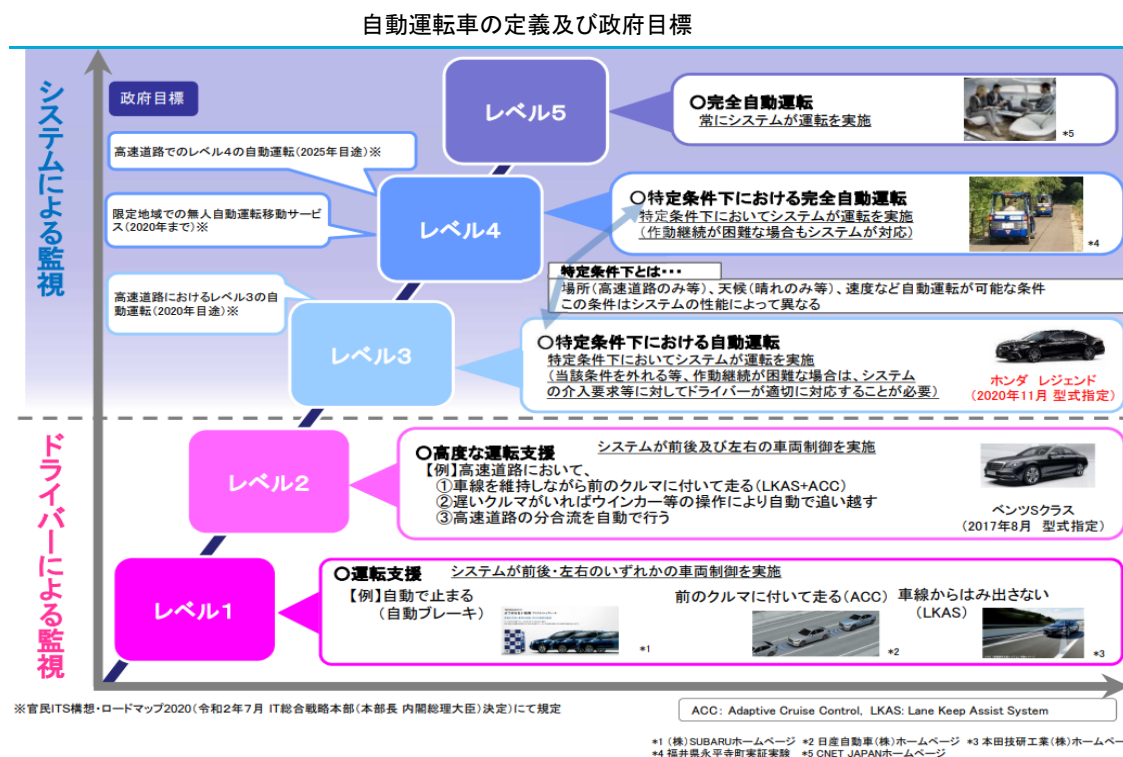
<sup>47</sup> 線状降水帯の予測精度向上の取組は、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」においても掲げられている。

たな技術を活用することとされた。

### (8) 国土交通省における自動運転の実現及び電動車の普及に向けた取組

自動車の自動運転については、早期実現に向け官民が一体となって戦略を実行することを目的に、官民ITS<sup>48</sup>構想・ロードマップが平成26年に策定されて以降、毎年改定が行われてきた。これにより、技術開発（車載センサー技術の開発等）、制度整備（自動運転車両の安全基準の策定等）、インフラ整備（自動運転車の運行を補助する磁気マーカ等の設置）等を推進した結果、令和2年度までに、世界初の自動運転レベル3の型式指定及び市場化、無人自動運転移動サービスの実現等が達成されている。

国土交通省では、経済産業省と連携し、最寄駅等と目的地を結ぶ「ラストマイル自動運転」について、車両技術の検証やビジネスモデルの検討のための実証実験を全国で実施するとともに、トラックドライバー不足解消に資する「トラックの隊列走行」について、技術開発や公道実証を実施している<sup>49</sup>。また、高齢化が進行する中山間地域における生活の足の確保等のため、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの社会実装の実現等に向け取り組んでいる。



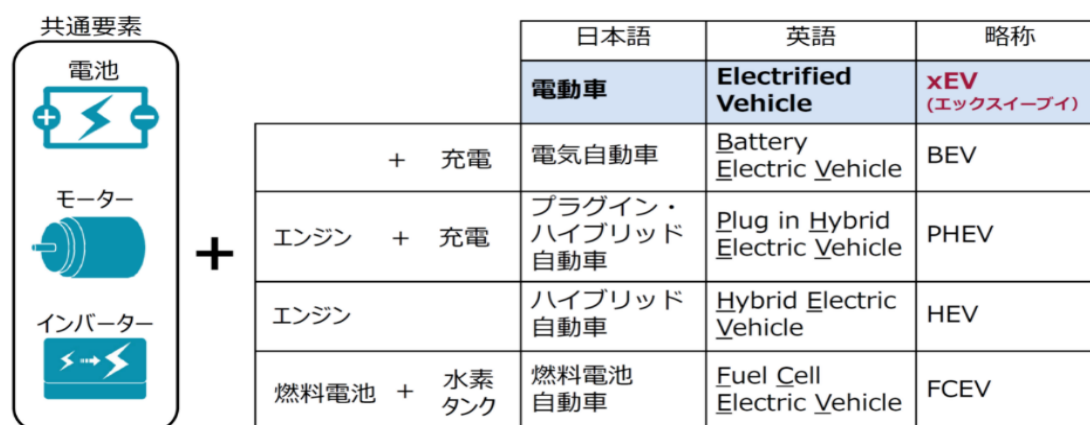
出典:国土交通省資料

<sup>48</sup> Intelligent Transport Systems (高度道路交通システム)。道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人、道路、車両を一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称。

<sup>49</sup> ラストマイル自動運転は、令和3年3月、福井県永平寺町において、全国で初めてレベル3としてサービスを開始。トラックの隊列走行は、令和3年2月、新東名高速道路において、後続車無人隊列走行技術を実現。

また、欧州や中国は、電気自動車等の普及を進めている一方、日本では、普及が遅れており<sup>50</sup>、政府は、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和3年6月18日策定）」において、2035年までに、乗用車新車販売で電動車<sup>51</sup>100%を実現できるよう、包括的な措置を講じることとしている。国土交通省においては、事業用（バス、タクシー、トラック等）として使用する次世代自動車及び充電設備の導入支援等を実施している。充電設備については、新たな現地実証実験として、横浜市において令和3年6月より全国で初めて公道<sup>52</sup>にEV充電器を設置する実証実験が行われている。

#### 電動車の種類



出典：資源エネルギー庁HP

### 3 航空、港湾、海事政策の動向

#### (1) 航空政策の動向

新型コロナウイルス感染症の影響により厳しい経営状況にある航空会社を支援するため、国管理空港における国内線に係る着陸料、停留料、航行援助施設利用料の令和3年度分について、大幅な減額（約9割）が行われている。航空機燃料税についても、令和3年度のみの特例措置として、現在適用されている軽減措置（26,000円/kℓ→18,000円/kℓ）から税率を更に1/2軽減（18,000円/kℓ→9,000円/kℓ）となっている。また、同様に厳しい経営環境にあるコンセッション空港等へも、空港整備勘定から空港施設の整備に対する無利子貸付が行われている。

無人航空機（ドローン）の安全対策については、令和4年度中の有人地帯における補助者なしでの目視外飛行（レベル4）実現のため、段階的に航空法が改正された。まずは、令和2年の第201回国会において、無人航空機の所有者等の情報を把握するための登録制度の創設等が行われ、令和3年12月から登録申請の受付が開始され、令和4年6月には登

<sup>50</sup> 2021年第1四半期の電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の販売台数は、EU全体：約35万台（2020年同期比で1.5倍以上）、日本：約1.1万台（2020年同期比で約2割増）出典：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和3年6月18日策定）。

<sup>51</sup> 電気自動車（BEV）、プラグインハイブリッド自動車（PHEV）、ハイブリッド自動車（HEV）、燃料電池自動車（FCEV）の総称。「電動車の種類」の図中のインバーターとは、電池から出力される直流電力をモーターが駆動する交流電力に変換する部品。

<sup>52</sup> 公道扱いである駐車帯（道の駅、サービスエリア、パーキングエリア）は除く。

録が義務化される。次に、令和3年の第204回国会において、無人航空機の機体認証及び操縦ライセンス制度の創設並びに運航管理のルールが整備され、令和4年12月からのレベル4実現を目指し、関係省令等の検討がなされている。

## (2) 港湾、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。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受入環境の整備や、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いるほか、洋上風力発電の導入促進に向け、洋上風力発電の基地となる港湾の整備を促進している。

国際基幹航路の寄港維持拡大に向けた「国際コンテナ戦略港湾」政策では、国際戦略港湾<sup>53</sup>における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、国際戦略港湾での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政策を推進している。また、ターミナルの機能強化に向け、世界最高水準の生産性と良好な労働環境の確保に向けた「AIターミナル」の実現に向けた政策を実施している。

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厳しい状況となっている、クルーズ船の受入再開に向けた環境整備等にも取り組んでいる。

海事分野では、造船業においては中国・韓国造船業等の台頭による競争の激化、国際海運業においては構造的な船腹過剰と厳しい国際競争等を背景に、いずれも国際競争力の強化が必要な状況である。また、内航海運業においては、若手船員の確保に向けた船員の働き方改革の推進、荷主等との取引環境の改善、中小事業者が大部分の内航海運業の生産性の向上等の課題がある。

このような背景から、本年5月、第204回国会において、海上運送法等6本の法律を同時に改正する法案が成立し、我が国の海運業の競争力強化だけでなく、造船業への需要喚起にもつながる燃費性能に優れる等の高品質な船舶の導入についての支援制度を創設する等、造船、海運及び船員の基盤強化に向けた一体的な措置が行われている。

海事分野のカーボンニュートラルについては、令和10年（2028年）に温室効果ガスを排出しない「ゼロエミッション船」の実船投入開始を目指しており<sup>54</sup>、本年10月には、国土交通省が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いる。また業界団体である日本船主協会も同様の目標を掲げており、政府と産業界がともにカー

<sup>53</sup> 政令により京浜港（東京港、横浜港、川崎港）及び阪神港（大阪港、神戸港）が指定されている。

<sup>54</sup> 本年10月に改訂された、政府の（第6次）エネルギー基本計画においては、目標の2028年より前倒しで実現することを目指す、とされている。

ボンニュートラルの方針を表明している<sup>55</sup>。一方、内航海運では、実現可能な技術を順次導入し、段階的にカーボンニュートラルを目指すとする内容の中間報告書が「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」によって本年8月に取りまとめられている。

また、海上ブロードバンド通信の進展や、IoT技術を活用した運航支援技術の高度化を背景に、自動運航船の実用化に向けた動きが世界的に活発化している。国土交通省においても、当面の目標として令和7年（2025年）までにフェーズⅡ自動運転（最終的な意思決定は船員で行うが、様々な「行動提案」や「情報提示」を行うことができる船舶）の実用化を目指し、自動運航船の実証実験を継続して進めており、令和2年12月には自動運航船の設計指針が策定されている。

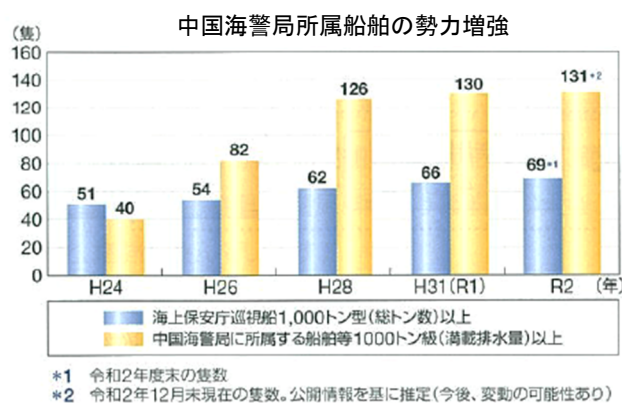
### (3) 海上保安の動向

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<sup>56</sup>が活発化し常態化している。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、本年2月に施行された海警法<sup>57</sup>を根拠に、中国は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いる。

一方、日本海では中央部の「大和堆」周辺の我が国の排他的経済水域で中国籍の漁船が違法操業を行っており<sup>58</sup>、同海域における我が国漁船の漁労を脅かす状況となっている<sup>59</sup>。さらに、最近日本海沿岸には、北朝鮮からの物と思料される木造船等の漂流・漂着が相次いでいる。

我が国周辺を取り巻くこれらの状況に対し、海上保安庁では平成28年の海上保安強化に関する関係閣僚会議の決定等に基づいて体制の強化を進めており、令和4年度予算概算要



(出典：「海上保安レポート2021」)

<sup>55</sup> これに必要なアンモニア燃料船の開発や、舶用水素エンジンの開発が、NEDO（国立研究開発法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構）のグリーンイノベーション基金事業の対象とされており、4つのプロジェクトに対し期間6～10年、320億円の支援が予定されている。

<sup>56</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、それらの船舶が、月平均4回程度、我が国の領海へ侵入している。

<sup>57</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>58</sup> 令和元年当時、大和堆での違法操業の中心であった北朝鮮籍船は、新型コロナウイルス感染症の流行後、北朝鮮が国境閉鎖していることからその数を激減させ、それに代わり中国籍船の違法操業が増加している。水産庁の統計によれば、令和元年に退去警告を受けた漁船は北朝鮮籍が4,007隻、中国籍が1,115隻であるが、令和2年は北朝鮮籍は1隻、中国籍は約4.1倍の4,393隻である（本年は、9月30日までに582隻の中国漁船が退去警告を受けている）。

<sup>59</sup> 大和堆周辺の日本の一部海域では、違法操業の中国漁船が多いため、水産庁が安全確保を理由に断続的に漁業者に対し操業自粛を求めている状況である。また、本年6月、大和堆周辺海域において、北朝鮮籍と思われる武器を携行する国籍不明の船舶が海上保安庁によって確認されている。

求においては、4隻の大型巡視船の新規整備や、広域の監視体制を強化するための無人航空機の導入に必要な予算の要求を行っている。

なお、尖閣海域での実情を踏まえ、海上保安庁の武器使用の要件を緩和する新たな法律の制定が必要であるとの指摘もある。

#### 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。

しかし、令和 2 年 2 月からの新型コロナウイルスの感染拡大による水際対策の強化等の措置により、同年 4 月以降、訪日外国人旅行者数は、大幅な減少が続いている。

このような訪日外国人旅行者の激減、日本国内における移動や外出の自粛要請等により、観光産業は深刻な影響を受けていることから、政府は、令和 2 年度第 1 次補正予算において「G o T o トラベル」事業<sup>60</sup>に約 1.3 兆円を計上<sup>61</sup>し、支援を行うこととした。同事業は、令和 2 年 7 月から開始されたが、新型コロナウイルスの感染拡大を受け、同年 12 月 28 日から全国一斉に事業の一時停止がなされた。令和 3 年 11 月、観光庁は、年末年始の感染状況等を踏まえ、全国規模での同事業再開を念頭に準備を進めるとした<sup>62</sup>。

また、I R（統合型リゾート）については、2020 年代後半の事業開始を目標に、令和 2 年 12 月、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 3 年 10 月 1 日から都道府県又は政令市と I R 事業者が共同で作成する「区域整備計画」の国土交通大臣に対する認定申請の受付が開始された。

内容についての問合せ先

国土交通調査室 鈴木首席調査員（内線 68581）

<sup>60</sup> 国内旅行を対象に、宿泊・日帰り旅行代金の 1/2 相当額を支援。支援額のうち、7 割は旅行代金の割引、3 割は旅行先で使える地域共通クーポンとして付与。1 人 1 泊当たり 2 万円（日帰りは 1 万円）が上限。

<sup>61</sup> その後、令和 2 年度予備費で 3,119 億円、令和 2 年度第 3 次補正で 9,374 億円が追加された。

<sup>62</sup> 観光庁は、令和 3 年 11 月 19 日、「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」が閣議決定されたこと等を受け、同日に隣県まで対象が拡大された「県民割」（都道府県が独自に行う旅行割引の割引支援）の支援対象を年明け以降、近隣圏域（地域ブロック）へ拡大し、その後、年末年始の感染状況等を踏まえ、全国規模での事業再開を念頭に準備を進めるとし、5 月の大型連休前までは国、その後は都道府県による事業とするとした。また、事業再開に当たっては、補助上限を 1 万 3,000 円（割引率 30%（割引上限額 10,000 円）＋クーポン 3,000 円（平日）1,000 円（休日））に引き下げ、ワクチンの接種証明又は陰性証明を利用条件とするとした。