

国土交通委員会

国土交通調査室

I 所管事項の動向

1 国土政策及び社会資本整備の動向

(1) 国土政策の動向

ア 国土形成計画の改定

我が国では、総合的な国土の形成に関する施策の指針である国土形成計画（全国計画及び広域地方計画）及び国土利用計画（全国計画）¹に基づき、総合的な国土政策が推進されている。

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、現在の第二次国土形成計画（全国計画）は、平成 27（2015）年からおおむね 10 年間を計画期間としている。同計画では、本格的な人口減少社会において地域の多様な個性に磨きをかけ、地域間のヒト、モノ、カネ、情報の活発な動き（対流）を生み出すことにより新たな価値を創造する「対流促進型国土」の形成を国土の基本構想とし、この実現に向け、生活サービス機能をはじめとした各種機能を一定の地域にコンパクトに集約し、各地域をネットワークで結ぶ「コンパクト＋ネットワーク」の国土構造、地域構造の形成を進めていくこととされている。

また、国土利用計画法に基づき策定される国土利用計画は、国土の利用に関する基本的な事項を定めるものであり、現在の第五次国土利用計画（全国計画）は、国土の安全性を高め、持続可能で豊かな国土を形成する国土利用を目指すものである。

令和 3 年 6 月、国土交通省は、第二次国土形成計画策定後の新型コロナウイルス感染症の拡大等の、我が国の持続可能性を脅かしかねない急激な状況の変化を踏まえ、おおむね 2050 年の国土を見据えた長期的な課題と解決方を整理する「国土の長期展望」最終とりまとめを公表した²。同とりまとめを受け、国土審議会計画部会において、同年 9 月から、新たな国土形成計画及び国土利用計画の策定に向けた検討が開始され、令和 4 年 7 月、「国土形成計画（全国計画）中間とりまとめ」が公表された。今後は、同部会において最終とりまとめを行い、令和 5 年央に新たな国土形成計画が閣議決定される予定である。

イ 離島の振興

離島は、我が国の領域、排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用、多様な文化の継承、自然環境の保全、自然との触れ合いの場や機会の提供、食料の安定的な供給等、我が国及び国民の利益の保護及び増進に重要な役割を担っている。一方で、厳しい自然的・社会的

¹ 国土交通省は、平成 26 年 7 月、中長期を見据えた国土・地域づくりの理念を示す「国土のグランドデザイン 2050」を発表し、これを踏まえ、平成 27 年 8 月、国土形成計画（全国計画）及び国土利用計画（全国計画）の変更について閣議決定されるとともに、平成 28 年 3 月、国土形成計画（広域地方計画）が国土交通大臣決定されている。

² 「国土の長期展望」最終とりまとめ（令和 3 年 6 月 国土審議会計画推進部会 国土の長期展望専門委員会）。

条件の下に置かれていることから、このような条件不利地域である離島の振興を図るため、昭和28年、議員立法により「離島振興法」が10年間の時限立法として制定された。このほか、奄美、小笠原、沖縄については、その後、それぞれ特別措置法が制定されている。離島振興法は、制定後、6度にわたり有効期限が10年間ずつ延長され、同法に基づき実施される離島振興施策の拡充が図られてきた。平成24年に改正された現行の離島振興法では、「人が住み続けられる離島」を実現するため、従来のハード整備支援に加えて、ソフト面を中心に離島振興施策の一層の充実・強化が図られ、離島への定住促進等を図るための大幅な改正が行われた。この中で、ソフト面の離島振興施策の実施に充てる費用を確保するため、離島活性化交付金に関する規定が創設され、同交付金により、離島における産業の育成による雇用拡大等の定住促進、観光の推進等による交流の拡大促進、安全・安心な定住条件の整備強化等の取組への支援等が行われている。

また、平成28年、離島のうち、とりわけ厳しい自然的・地理的条件を有する国境離島に関する施策を講ずるため、議員立法により「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」（有人国境離島法）が、10年間の時限立法として制定された。同法に基づき、特定有人国境離島地域³において、航路・航空路の運賃低廉化、物資の費用負担の軽減、雇用機会の拡充等が実施されており、離島振興法と併せて、これらの取組の一層の促進が図られている。

離島振興法については、令和4年度末に法の有効期限が到来することから、離島振興計画のフォローアップ作業が行われ、令和3年6月、国土交通省から国土審議会離島振興対策分科会に対し最終報告が行われた。また、令和4年4月、同分科会において、今後の離島振興について意見が取りまとめられ、同年5月、国土審議会議長から国土交通大臣等に対し意見申出が行われた。

(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

³ 有人国境離島地域のうち、継続的な居住が可能となる環境の整備を図ることがその地域社会を維持する上で特に必要と認められるもので、平成29年度より15地域・71島が指定されている。

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⁴」（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留まらず、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～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。

(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。

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3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
		完了(C)	3/4完了(D)	
国土交通省	3,402	3,107 (91%)	1,805 (53%)	295 (9%)
高速道路会社	2,539	2,068 (81%)	1,533 (60%)	471 (19%)
地方公共団体	62,694	40,611 (65%)	28,589 (46%)	22,083 (35%)
都道府県 政令市等	20,393	16,385 (80%)	11,168 (55%)	4,008 (20%)
市区町村	42,301	24,226 (57%)	17,421 (41%)	18,075 (43%)
合計	68,635	45,786(67%)	31,927(47%)	22,849(33%)

出典:国土交通省資料

⁴ 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 98%（令和 3 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）。

国土交通省は、令和4年8月に「道路メンテナンス年報」として令和3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⁵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。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」を創設されており、同省は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⁶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、料金徴収期間の延長等について検討した上で、有料道路制度について令和5年度までに所要の措置を講じるとしている。

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⁷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⁸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⁹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¹⁰。令和4年度予算、合同点検に基づいた交通安全対策について、計画的かつ集中的に支援するための個別補助事業（「交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）」）が創設されている。

(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次頁の表の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¹¹がまず充当され、残額を国及び地方がそれぞれ2：1

⁵ 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。）

⁶ 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。

⁷ 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。

⁸ 全国で約7万6,000箇所対策必要箇所を抽出（令和4年3月末時点）。

⁹ 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。

¹⁰ 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。

¹¹ 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、毎年使用料が算定される。

の割合で負担している。

整備新幹線の一覧

北海道新幹線については、札幌延伸に伴い並行在来線となる函館本線の取扱いについて、道で検討が行われている。このうち、長万部～小樽間については、鉄道を廃止しバス転換することで既に合意し、函館～長万部間についても、沿線自治体において函館～新

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。

函館北斗間のみ第三セクターで存続させることが検討されているが、残余の区間を含めた同区間は全国的な貨物物流ネットワークの一部であり、貨物路線としてどのように維持するか、地元での協議の場とは別に国土交通省、道、JR北海道、JR貨物の4者で協議が行われることとなっている。

北陸新幹線の敦賀までの開業については、想定より約1年遅れ令和5年度末となる見込みである。なお、敦賀～大阪間については、現在建設中の2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、令和4年9月23日に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」で暫定開業しているが、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、全線に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おり、現在、同県と国土交通省の間で、整備方針をめぐる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¹²）は全額JR東海が自己負担するが、政府がJR東海に対し、財政投融资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。令和3年12月には、この問題について検証を行っている国土交通省の有識者会議が、トンネル掘削による大井川への影響に関し、中下流域の流量は維持されるとする内容の中間報告を公表し、また国

¹² 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。

土交通大臣も、水資源についての地域の懸念の払拭に努めるよう J R 東海に行政指導を行う等の動きがあったものの、早期解決の見通しは立っておらず、J R 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¹³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¹⁴を促進するための地域公共交通利便増進事業の創設、③M a a S¹⁵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、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¹⁶することが定められた。

さらに、国土交通省は、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再設計）する方策を探る「アフターコロナに向けた地域交通の『リ・デザイン』有識者検討会」（座長：中村文彦 東京大学大学院特任教授）を設置し、令和 4 年 8 月には、提言が取りまとめられた。提言では、『共創』により地域交通の確保に取り組む場

¹³ 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 N P O 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。

¹⁴ 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。

¹⁵ 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。

¹⁶ 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。

合には、現行の補助制度と比べてより持続可能で実効性ある支援措置を講ずるべき」との考え方から、①意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設、②事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援、③地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化等が具体的な検討の方向性として示された。

なお、令和5年度予算概算要求において、国土交通省から、地域の公共交通事業者に対する持続可能な運行の確保に向けた支援や官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークへの再構築等に向けた支援のための予算が「事項要求」として要求されており、具体的内容は今後の予算編成過程で検討されることとされている。

(2) ローカル鉄道の在り方

全国のローカル鉄道は、沿線の人口減少や少子化に加えてマイカーへの転移等により利用者が大幅に減少するなど、大手・中小事業者かを問わず、危機的な状況にある。加えて、近年は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛や仕事・生活のスタイルの変化がこれに拍車をかけており、JR旅客各社において、輸送密度（1km当たりの1日の平均乗客数）が国鉄改革時のバス転換の目安であった4,000人に満たない路線は、令和元年度は41%であったが令和2年度は57%に増加している。

新型コロナウイルス感染症の影響は、鉄道事業が黒字であった事業者にも深刻な影響を及ぼしており、令和4年4月にはJR西日本が、地域と課題を共有するためとして輸送密度2,000人未満の17路線30区間の収支を公表し¹⁷、今後の運営についての協議を沿線自治体と行いたい意向を明らかにした。

これに対し、自治体側では協議が廃線の糸口になるとの不安や懸念が広がる一方、議論の前に国がローカル線の在り方を示すべき、事業の改廃等に地域の実情が反映されるよう鉄道事業法の手続を見直すべき等の意見もあり、5月には上記の意見等を内容とする緊急提言が、利用者の少ない鉄道路線を抱える28道府県から国土交通省に対し行われるなど、ローカル線をめぐる動きが活発化している。

ローカル鉄道に関するこのような現状に対し、令和4年6月に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2022」（「骨太方針2022」）では、「国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する」としている。国土交通省も、鉄道事業者と沿線自治体が危機意識を共有し、協力・協働し輸送サービスの刷新に積極的に取り組むべきとし、そのような取組を促す政策について検討を行う「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」（座長：竹内健蔵東京女子大学教授）を令和4年2月に設置し、7月に提言を公表している。提言では、沿線自治体がローカル鉄道の在り方の見直しに積極的に取り組むこととした上で、今後の方向性として、国も積極的に関与する協議の枠組みの創設等が

¹⁷ JR西日本の公表対象の全ての路線で収支は赤字であり、これらの路線の2017～2019年度の平均赤字額は約248億円に上る。なお、JR東日本も7月に同様の収支公表を行っている。JR東日本の公表対象路線も全て赤字で、赤字額の総計は2019年度が約693億円、2020年度が約707億円である。

示されている。

(3) 建設産業政策の動向

建設産業は、社会資本の整備の担い手であるとともに、防災・減災、老朽化対策など「地域の守り手」としての役割も担っている。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いることから、働き方改革の推進や生産性向上が不可欠となっている。

このため、建設業の働き方改革、生産性向上、災害時の緊急対応強化等を目的として、令和元年6月、「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）を改正する「新・担い手3法」が成立し、令和2年10月1日に施行された¹⁸。新・担い手3法により、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に向けた取組等による働き方改革の促進、建設現場の技術者に関する規制の合理化による人材の有効活用やICTの活用等を通じた生産性の向上などの取組が更に進められている。

このほか、建設資材価格が高騰する中、経営基盤の脆弱な中小企業が多数を占める下請建設企業に対する適切な代金支払等の確保について、その経営の安定性、健全性を確保するため十分な配慮が必要となっている。政府は、原油価格の高騰等を受け、「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」（令和3年12月27日）を策定し、中小企業等が労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できるようにし、賃金引上げ環境を整備するための取組を実施している。国土交通省は、政府の方針を受け、公共発注者、民間発注者、建設業団体等に対して、労務費等の取引価格を反映した適正な請負代金の設定や適正な工期の確保について、契約後の状況に応じた必要な契約変更の実施も含め、必要な対応を図ることなどの要請等を行っている。一方、特に民間建設工事において、価格転嫁が契約上困難となっている事例が一部見られること等も踏まえ、適切な価格転嫁に向けた取組が課題となっている。

(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

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¹⁹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。

¹⁸ 品確法については公布の日（令和元年6月14日）に施行。建設業法・入契法については、令和元年9月1日、令和2年10月1日、令和3年4月1日の三段階で施行。著しく短い工期の禁止等、建設業法の主な改正は、令和2年10月1日、技術検定関係の改正は、令和3年4月1日に施行。

¹⁹ 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。448都市が令和4年4月1日までに計画を作成・公表している。

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、「広域的な観点からの土地利用の最適化」及び「公共交通との連携強化」等について有識者による議論が行われており、令和5年2～3月頃に中間とりまとめを行うこととされている。

イ 防災・減災まちづくりの推進

令和2年の「都市再生特別措置法」改正により、都市の防災機能を高めるため、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基準の厳格化等が行われた。

また、令和3年7月の熱海市土石流災害を受け、関係省庁連携の下、人家等に影響のある盛土について点検が行われ、点検結果に基づき、盛土の安全確保に向け対策が進められている。加えて、危険な盛土等による災害の発生を防止するため、令和4年の「宅地造成等規制法」改正により²⁰、都道府県知事等が指定する規制区域内における盛土等をその区域及び当該盛土等の規模に応じて、許可制又は届出制とした上で、罰則を強化する等の措置が講じられた。

ウ 景観まちづくり、緑とオープンスペースの活用等

「景観法」に基づき、景観計画の策定²¹による景観形成の推進が進められている。

また、上述の令和2年の「都市再生特別措置法」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。

このほか、「令和九年に開催される国際園芸博覧会の準備及び運営のために必要な特別措置に関する法律」が令和4年に制定され、同法に基づき指定された法人が中心となって神奈川県横浜市で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住まい・くらしの安全確保

建築物の省エネ化及び建築物における木材利用促進により、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²²、住

²⁰ 改正後における法律の題名は「宅地造成及び特定盛土等規制法」。

²¹ 景観計画区域、行為の制限（形態・色彩等や高さ等）、方針等を定めた計画で646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4年3月31日時点）。

²² 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」。

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年度までに施行）、市町村が定める区域の建築物に再エネ利用設備の設置を促進する制度の創設、建築物の防火及び構造に関する規制の合理化等が措置された。

また、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に実施されている。

さらに、大阪市北区ビル火災等を踏まえ、既存建築物の防火上・避難上の安全性の確保を図るため、建築物の火災安全対策²³改修を支援する事業の創設が令和5年度予算概要求に盛り込まれている。

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、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²⁴、一定の登録住宅につき、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。

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²⁵。

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²⁶、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、管理計画認定制度²⁷の創設や、マンション敷地売却事業²⁸の対象への一定の老朽化マンションの追加等が行われるとともに、令和5年度税制改正に向け、管理計画認定マンション等の一定の要件を満たすマンションについて、長寿命化に資する大規模修繕工事が実施された場合

²³ 火災安全対策の内容として、2方向避難の確保等（直通階段の増設等又は退避区画の確保）、避難経路・上階の防火・防煙対策（直通階段の防火・防煙区画化）が見込まれている。

²⁴ 平成29年10月に施行され、令和4年9月15日現在約76万戸が登録されている。

²⁵ 令和4年8月末時点で、8,112棟、277,614戸が登録されている。

²⁶ 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。

²⁷ 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。

²⁸ 区分所有者全員の同意によらず5分の4以上の特別多数決議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。

に、固定資産税額を減額する制度²⁹の創設が要望されている。

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³⁰、特定空家等³¹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³²による空き家³³の活用・除却が進められている。

(6) 流域治水の推進

近年の気候変動や水災害の状況を受け、令和2年7月、社会資本整備審議会は「気候変動を踏まえた水災害対策のあり方について」(答申)を取りまとめた。答申では、気候変動に伴う外力の増大に対する整備のスピードを考えると、従来 of 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ことが指摘され、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」へ水災害対策の方向性を転換することが提案された。

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、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。

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月に成立した。同法の内容は、①流域治水の計画・体制の強化³⁴、②氾濫をできるだけ防ぐための対策³⁵、③被害対象を減少させるための対策³⁶、④被害の軽減、早期復旧・復興のための対策³⁷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、流域治水の考え方に基づく河川整備計画の見直しが進められている。

²⁹ 建物部分について、当該大規模修繕工事が完了した翌年度分の固定資産税を1/3減額する制度。

³⁰ 1,397市区町村(80%)で既に策定済み(令和4年3月31日現在)。

³¹ 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であると認められる空家等。

³² 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。

³³ 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。

³⁴ 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。

³⁵ 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。

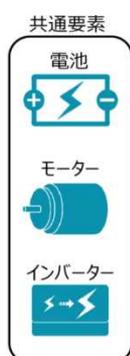
³⁶ 浸水被害防止区域(洪水等発生時に建築物への浸水等により住民の生命等に著しい危害が生ずるおそれがある土地の区域で、都道府県知事が指定)を創設し、住宅や要配慮者利用施設等の安全性を事前確認する等。

³⁷ 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する等。

(7) 自動車関係（電動車の普及に向けた取組と燃料価格高騰への対応）

ア 電動車の普及に向けた取組

電動車³⁸の普及について、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100%を実現できるよう、包括的な措置を講じることとし、骨太方針2022では、この目標等に向けて



+

電動車の種類

		日本語	英語	略称
電動車		電動車	Electrified Vehicle	xEV (エックスイーブイ)
+ 充電	電気自動車	電気自動車	Battery Electric Vehicle	BEV
エンジン + 充電	プラグイン・ハイブリッド自動車	プラグイン・ハイブリッド自動車	Plug in Hybrid Electric Vehicle	PHEV
エンジン	ハイブリッド自動車	ハイブリッド自動車	Hybrid Electric Vehicle	HEV
燃料電池 + 水素タンク	燃料電池自動車	燃料電池自動車	Fuel Cell Electric Vehicle	FCEV

出典：資源エネルギー庁 HP

蓄電池の大規模投資促進等や車両の購入支援、充電・充電インフラの整備等による集中的な導入を図るとともに、中小サプライヤー等の業態転換を促すとしている。

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。

イ 燃料価格高騰への対応

国土交通省は、今般の原油価格の高騰等への対応として、経営に大きな影響を受けているトラック事業者やタクシー事業者に向けた対策を講じている。

トラックについては、「コロナ禍における『原油価格・物価高騰等総合緊急対策』（令和4年4月原油価格・物価高騰等に関する関係閣僚会議決定）に基づき、経済産業省が実施する燃料油に対する激変緩和事業（元売事業者等に対する価格抑制原資の支給）とともに、中小零細事業者が多く、荷主と比べ立場が弱い等の理由から、価格交渉が出来ず燃料費高騰分の運賃等への適正な転嫁が困難な事業者も存在していることを踏まえ、

- ①「標準的な運賃」の設定、燃料サーチャージの導入等により、燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しが行われるよう荷主への周知活動、
 - ②相談窓口の設置、
 - ③トラック事業者の求めに対し不当に運賃等を据え置いた場合、貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ、要請、勧告等の対象とする
- といった対応を実施している。

また、タクシーについては、LPガスの価格高騰による負担軽減のため、燃料油に対する激変緩和事業に準じた事業者に対する支援として、上述の緊急対策に基づき、LPガスを使用するタクシー事業者に対し燃料高騰相当分を支援する「タクシー事業者に対する燃料価格激変緩和対策事業」を実施している。

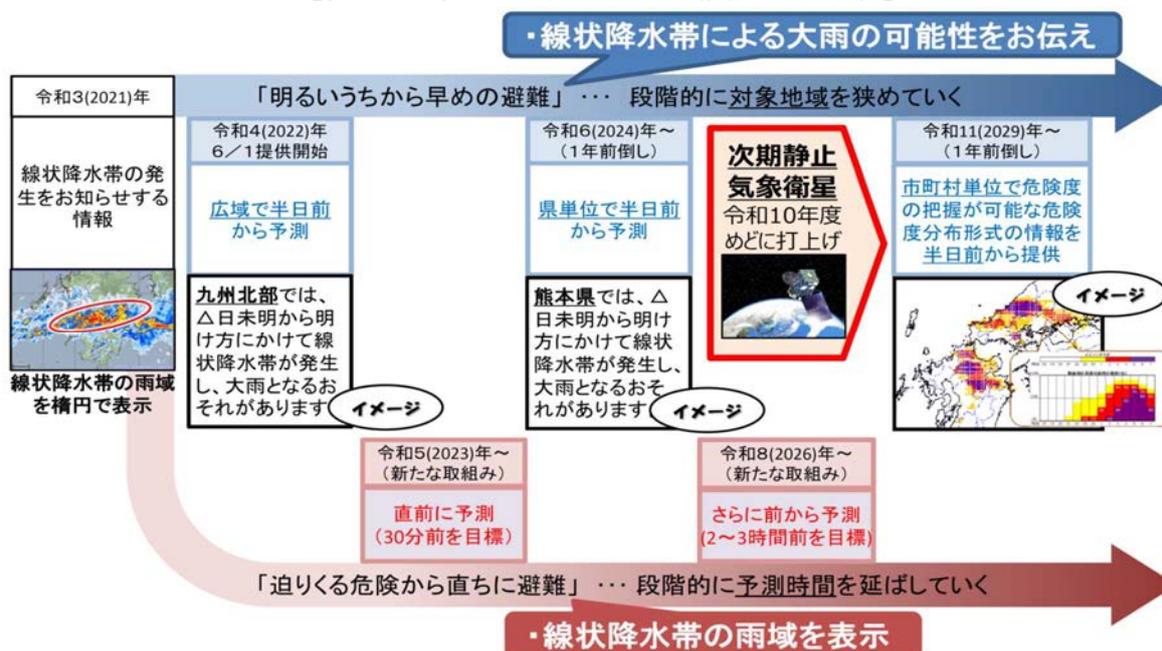
³⁸ 電気自動車（BEV）、プラグインハイブリッド自動車（PHEV）、ハイブリッド自動車（HEV）、燃料電池自動車（FCEV）の総称。「電動車の種類」の図中のインバーターとは、電池から出力される直流電力をモーターが駆動する交流電力に変換する部品。

(8) 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³⁹の予測に関する課題⁴⁰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⁴¹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」を公表している。また、令和4年6月からは、半日前からの線状降水帯等による大雨となる可能性を「九州北部」などの広域における範囲で提供している。今後は、スーパーコンピュータの強化等を通じて、現在行っている半日前からの大雨可能性情報の範囲を広域から県単位、市町村単位へ段階的に狭めていくと同時に、線状降水帯の発生の予測時間についても、令和5年度には30分前、令和8年度には2～3時間前と段階的に延ばすことが目標とされている。

【線状降水帯による豪雨に対する情報提供の改善】



出典：気象庁資料

³⁹ 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。

⁴⁰ 現在の数値予報モデルの技術では、線状降水帯の発生を事前に正確に予測することができないものの、発生の可能性が出てきた段階でいかに危機感を伝え、防災対応につなげていくかが大きな課題となった。

⁴¹ 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。

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、令和4年度において、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について、合計で約6割が減額されている。航空機燃料税についても、令和4年度において、本則26,000円/kℓの半額13,000円/kℓに軽減されている。

また、航空分野での2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向け、令和4年の第208回国会において航空法が改正され、国土交通大臣は航空脱炭素化推進基本方針を策定することとされ、令和4年12月に策定が予定されている。この方針の下、航空会社においてはSAF⁴²や新技術導入のための計画的な投資、空港においては空港内及び空港周辺の未利用地を活用した再生可能エネルギー発電の導入等を促進し、航空分野全体での脱炭素化を実現することとしている。

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、段階的に航空法の改正が行われた。令和2年（第201回国会）改正において、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4年6月から登録が義務化された。令和3年（第204回国会）改正において、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月から新制度が施行される。

(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いるほか、洋上風力発電の導入促進に向け、そ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、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。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。

⁴² バイオジェット燃料等の持続可能な航空燃料（Sustainable aviation fuel）

(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。令和 3 年 10 月に、国土交通省と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⁴³、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いる⁴⁴。一方、内航海運については、国土交通省に設置された「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」の令和 3 年 12 月のとりまとめを受け、国土交通省は、代替燃料の活用に向けた取組の支援とともに、荷主等とも連携し、省エネ性能や二酸化炭素の排出削減性能を高度化した「連携型省エネ船」の開発と普及を進めることとしている。

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、令和 3 年 5 月、第 204 回国会において、海上運送法等 6 本の法律が改正され、造船所の生産性向上と海運事業者による高品質な船舶導入を支援する制度の創設や、船員の労務管理の適正化等、我が国海事産業の基盤強化を図る措置が実施された。

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。

さらに、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を受けて設置された「知床遊覧船事故対策検討委員会」が、7 月に中間とりまとめを公表した。中間とりまとめでは、救命具等の設備要件の強化、事業許可の更新制や運航管理者等への試験制度の導入のほか、実効性を確保するための国土交通省の監査・行政処分の在り方等、小型船舶を用いた旅客船事業の安全対策の総合的な見直しの方向性が示され、これを反映した令和 5 年度予算概算要求においては、小型旅客船等の安全対策に約 27 億円を計上している。

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 万人等を目指とする「明日の日本を支える観光ビジョン」を、平成 28 年

⁴³ 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。

⁴⁴ 令和 3 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。

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、大幅な減少となった⁴⁵。

このような訪日外国人旅行者の激減に加え、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たことから、政府は「Go To Travel」事業を実施し、支援を行った。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。このため、観光庁は、事業停止中の措置として、都道府県が行っている県内旅行の割引事業（県民割）等を支援する「地域観光事業支援」を令和3年4月から行い、支援対象を同年11月に隣県、令和4年4月に地域ブロックに拡大した。今後は、感染状況を見極めた上で、全国旅行支援⁴⁶が実施される予定である。

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、令和4年4月、大阪府と長崎県が申請を行い、現在は、国土交通省に設置された外部有識者からなる審査委員会において、認定審査が行われている。

5 海上保安の動向

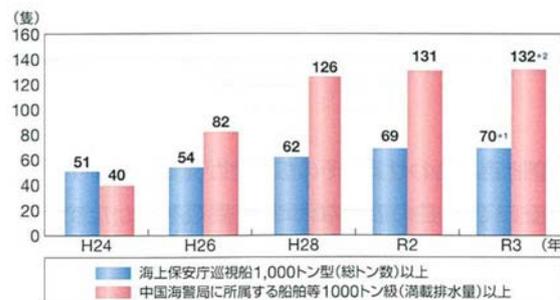
尖閣諸島周辺の海域においては、平成24年の尖閣諸島の国有化以来、中国船舶の活動⁴⁷が活発化し常態化している。特に平成25年の中国海警局の発足後は、同局船舶の隻数の増加とともに、船舶の大型化・武装化が進んでいる。

また、中国は令和3年2月に施行された海警法⁴⁸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4年7月には、海警局の船舶2隻が、過去最長の64時間にわたり尖閣諸島付近の領海に侵入する事案も生じている。

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5年度予算概算

中国海警局所属船舶の勢力増強



*1 令和3年度末の隻数
*2 令和3年12月末現在の隻数 公開情報を基に推定(今後、変動の可能性あり)

(出典:「海上保安レポート2022」)

⁴⁵ 政府は、令和2年2月からの水際対策を緩和し、令和4年6月10日から観光目的の外国人の入国を再開した。

⁴⁶ 割引率40%、割引上限額（交通付旅行商品：8,000円、左記以外:5,000円）、クーポン券（平日：3,000円、休日：1,000円）。

⁴⁷ 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。

⁴⁸ 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。

要求において、「戦略的海上保安体制の強化」で約 997 億円を計上し、4 機の巡視船搭載のヘリコプターや、無人航空機の追加導入等を求めている。

さらに、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際しては、救助のヘリコプターが現場海域に到着するまで 3 時間以上を要したことが問題となった。これに関し、事故現場を含む道東と道北の広範囲の海域は、ヘリコプターを使い人命救助を行う「機動救難士⁴⁹」が 1 時間以内に到達することができない救助の空白地帯となっているとの指摘を受け、海上保安庁は、釧路基地に機動救難士を配備するほか、同基地のヘリを 1 機追加し、北海道東部海域において機動救難士による 24 時間の即応を可能とすることとしている。

6 建設工事受注動態統計調査の不適切処理

令和 3 年 12 月、国土交通省が実施している「建設工事受注動態統計調査」（以下「本統計調査」という。）において、調査票の書換えや、二重計上等の不適切処理が行われている旨が報じられた。事態の発覚を受け、同月、同省は「建設工事受注動態統計調査の不適切処理に係る検証委員会」（委員長：寺脇一峰弁護士・元大阪高検検事長）を設置し、令和 4 年 1 月、検証委員会は調査報告書を取りまとめた。

多くの問題が指摘された検証委員会報告書を受け、同月、国土交通省は、本統計調査の不適切処理に係る再発防止策の検討や、同省の所管統計の検証等のための「建設工事受注動態統計調査の不適切処理に係る再発防止策検討・国土交通省所管統計検証タスクフォース」（座長：国土交通事務次官、以下「検証タスクフォース」という。）と、本統計調査を適正な姿に遡及改定するため、調査票の精査手法や推計手法等について検討する「建設工事受注動態統計調査の不適切処理に係る遡及改定に関する検討会議」（座長：美添泰人青山学院大学名誉教授、以下「遡及改定検討会議」という。）の 2 つの会議体を設置するとともに、担当職員及び組織管理上の責任を有する職員に対し処分等を行った。

8 月、国土交通省は、遡及改定検討会議が 5 月に発表した推計手法を基に、遡及改定値を算出し公表するとともに、検証タスクフォースにおいて、①検証委員会報告書等による指摘事項、②所管統計の点検結果概要、③統計改革に向けた具体策等を内容とする「国土交通省統計改革プラン」を策定した。また、同月、同プランに基づき、統計の品質改善を図ることにより、所管統計の有用性及び信頼性の確保や向上を目指すことを目的とした「統計品質改善会議」（座長：美添泰人青山学院大学名誉教授）を設置した。加えて、集中的な統計改革の推進に必要な経費として、令和 5 年度予算概算要求において約 3 億円を計上している。

⁴⁹ 海難等に迅速かつ的確に対処するため、ヘリコプターからの降下、吊上げ救助技術、潜水能力、救急救命処置能力を活用し、人命救助等を行うことを任務としている。

Ⅱ 第 210 回国会提出予定法律案等の概要

1 港湾法の一部を改正する法律案

脱炭素社会の実現に向けた港湾の効果的な利用等を推進するため、港湾脱炭素化推進計画に基づく取組への支援措置の創設、感染症等に対応した港湾施設の管理代行制度の拡充等の措置を講ずる。

(参考) 継続法律案等

○ 新型コロナウイルス感染症等の影響を受けている観光関連事業者に対する緊急の支援に関する法律案（小宮山泰子君外 7 名提出、第 208 回国会衆法第 6 号）

新型コロナウイルス感染症及びそのまん延防止のための措置が長期間にわたり観光産業に深刻な影響を及ぼしていることに鑑み、観光関連事業者に対する緊急の支援に関し必要な事項を定める。

○ 特定土砂等の管理に関する法律案（足立康史君外 2 名提出、第 208 回国会衆法第 18 号）

災害の防止及び生活環境の保全に資するため、特定土砂等の管理に関する制度を設けることにより、特定土砂等の管理の適正化を図るため、所要の措置を講ずる。

○ 土砂等の置場の確保に関する法律案（足立康史君外 2 名提出、第 208 回国会衆法第 19 号）

災害の防止及び生活環境の保全に資するため、自然災害、大規模な工事等により発生した土砂等の置場の確保について定める。

内容についての問合せ先

国土交通調査室 國廣首席調査員(内線68580)