

# 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）<sup>1</sup>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<sup>2</sup>。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 年夏頃に新たな国土形成計画（全国計画）が閣議決定される予定である。

#### (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、

<sup>1</sup> 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。

<sup>2</sup> 「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）。

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<sup>3</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。

<sup>3</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。行動計画の策定率は約98%（令和4年4月時点）、個別施設計画（国土交通省所管）については、道路の橋梁、主要な河川構造物等では計画未策定の施設が残っている（令和4年3月末時点）。

### (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。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<sup>4</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。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」が創設されており、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、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料金徴収期間<sup>5</sup>の延長について検討する必要があるとしており、中間答申を踏まえ、料金徴収期間の延長等について、今国会に関連法案の提出が予定されている。

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>6</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<sup>7</sup>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パ<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>。令和4年度予算において、合同点検

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
			うち完了(C)	
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%)

(出所)国土交通省資料

<sup>4</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>5</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>6</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>7</sup> 全国で7万6,404箇所対策必要箇所を抽出、そのうち4万5,057箇所(59.0%)の対策を完了している(令和4年3月末時点)。

<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。

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JR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。

整備新幹線の一覧

北海道新幹線については、資材高騰等のため建設事業費が当初の1兆6,700億円から約6,450億円増加することや、一部の工区での3～4年程度の遅れが明らかとなり、地元の負担増加や開業時期への影響が懸念されている。また、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、道と沿線自治体で協議が行われている。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、道と沿線自治体の協議とは別に、国土交通省、道、JR北海道及びJR貨物の4者での協議が行われている。

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…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 金沢～長野…2015年3月開業 敦賀～大阪間は未着工 (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。

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、開業は令和28年（2046年）頃となる見通しであるが、同区間の着工に向け必要となる環境影響評価の遅れから、令和5年度当初の着工は見送られている。

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

<sup>10</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、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、毎年使用料が算定される。

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>11</sup>）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。令和3年12月には、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<sup>12</sup>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とす内容の中間報告を公表し、また国土交通大臣も、水資源についての地域の懸念の払拭に努めるようJR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、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

地域公共交通の活性化や再生については、平成19年に制定された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域公共交通活性化再生法」という。）等に基づき、各自治体において様々な取組が進められ、国も自治体の取組を支援してきた。

しかし、従来からの人口減少及び少子高齢化に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により、旅客の輸送需要がかつてないほどに減少し、交通事業が独立採算制を前提として存続することはこれまでも増して困難となっている<sup>13</sup>。

こうした中、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、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。

国土交通省は、危機的状況にあるローカル鉄道について、より利便性と持続可能性が高

<sup>11</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。

<sup>12</sup> 令和4年6月より、有識者会議では、生態系等の環境保全に関する検証が行われている。

<sup>13</sup> 国土交通省の資料によれば、一般路線バス事業が赤字であるバス事業者（保有車両30両以上の事業者）の割合は、令和元年度は74%であったが、令和2年度は99.6%であった。また、経常収支が赤字である地域鉄道事業者（中小民鉄等）の割合は、令和元年度は78%であったが、令和2年度は98%であった。

い地域モビリティに刷新するための具体的な方策を議論するため「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 東京女子大学現代教養学部国際社会学科経済学専攻教授）を設置し、令和4年7月に提言が取りまとめられた。提言では、利用者の著しい減少等を背景に、利便性及び持続可能性が損なわれており、対策を講じることが必要（JR各社のローカル線区については輸送密度（1km当たりの1日の平均乗客数）が1,000人未満、かつピーク時の1時間当たり輸送人員500人未満を一つの目安としつつ、より厳しい状況にある線区から優先順位を付けながら総合的に判断）と認められる等の線区について、鉄道事業者又は自治体の要請を受け、国が協議会を設置し、協議することなどが示された。

両検討会の提言を受け、令和4年10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（部会長：中村文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授）において、新たな制度の具体化等について議論が進められており、今国会に地域公共交通活性化再生法等の改正法案の提出が予定されている。

また、令和5年度予算では、自治体と交通事業者が協定を締結し、一定のエリアについて一括して運行する事業に対する補助制度（エリア一括協定運行事業）の創設や、地域づくりの一環として、地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組む自治体への支援を可能とするため、中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援する事業（社会資本整備総合交付金における地域公共交通再構築事業）の創設等新たな支援策を講ずることとされている。

## (2) 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<sup>14</sup>。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。

また、国土交通省は、令和4年8月から、「持続可能な建設業に向けた環境整備検討会」（座長：楠茂樹 上智大学法学部教授）において、担い手確保等の従前からの建設業における課題や、昨今の建設資材の急激な価格変動等の建設業を取り巻く環境の変化を踏まえ、

<sup>14</sup> 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。

将来にわたり建設業を持続可能なものとするための環境を整備するために必要な施策の方向性について検討を行っている。検討会では、主に、資材価格変動に対応しやすい契約の在り方や、重層下請構造の適正化等の技能者の賃金を適切に行き渡らせる方策などについて検討が行われており、令和4年度内の取りまとめが予定されている。

### (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>15</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、「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3月に中間とりまとめに向けた議論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、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<sup>16</sup>、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。さらに、「盛土等防災対策検討会」が同年6月設置され、盛土等の安全基準や各種運用等について検討が進められるとともに、検討会の議論を踏まえ同年9月基礎調査実施要領（規制区域指定編）（案）等が公表された。令和5年5月の法施行に向け、都道府県知事等の規制区域の指定の準備が進められている。

#### 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<sup>17</sup>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、

<sup>15</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。460都市が令和4年7月31日までに計画を作成・公表している。

<sup>16</sup> 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」。

<sup>17</sup> 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）。

「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。

#### (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住まい・くらしの安全確保

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>18</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年度までに施行）等が措置された。

また、令和3年度補正予算等により措置された、子育て世帯や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や住宅の省エネ改修等に対し補助を行う「こどもみらい住宅支援事業」が終了し、同様の世帯によるZEH<sup>19</sup>レベルの省エネ性能を有する新築住宅等の取得や住宅の省エネ改修等に対して支援する「こどもエコすまい支援事業」が令和4年度補正予算により創設された。

さらに、大阪市北区ビル火災等を踏まえ、既存建築物の火災安全対策改修支援<sup>20</sup>の創設が令和5年度予算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<sup>21</sup>、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<sup>22</sup>。

##### 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、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

<sup>18</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」。

<sup>19</sup> ゼロエネルギーハウス：外皮の断熱性能等を大幅に向上させるとともに、高効率な設備システムの導入により、室内環境の質を維持しつつ大幅な省エネルギーを実現した上で、再生可能エネルギー等を導入することにより、年間の一次エネルギー消費量の収支がゼロとすることを目指した住宅。

<sup>20</sup> 2方向避難の確保や避難経路の防火・防煙対策等への支援。

<sup>21</sup> 平成29年10月に施行され、令和5年1月11日現在約82万戸が登録されている。

<sup>22</sup> 令和4年12月末時点で、8,165棟、280,384戸が登録されている。

画認定制度<sup>23</sup>の創設や、マンション敷地売却事業<sup>24</sup>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、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に、固定資産税額を減額する制度<sup>25</sup>の創設が、「令和5年度税制改正の大綱」（令和4年12月23日閣議決定）に盛り込まれた。

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<sup>26</sup>、特定空家等<sup>27</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>28</sup>による空き家<sup>29</sup>の活用・除却が進められている。さらに、空き家の発生抑制や利活用を積極的に進めるための方策等について、令和5年1月頃の取りまとめを目指し検討するため、令和4年10月20日、社会資本整備審議会住宅宅地分科会に「空き家対策小委員会」が設置され、同小委員会における検討結果を踏まえ、同法改正案の提出が予定されている。

## (5) 流域治水の推進

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いく対策に加え、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」へ転換された。

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

---

<sup>23</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>24</sup> 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。

<sup>25</sup> 家屋部分について、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を参酌して1/6以上1/2以下の範囲内において市町村の条例で定める割合に相当する金額を減額する制度。

<sup>26</sup> 1,399市区町村（80%）で既に策定済み（令和4年3月31日現在）。

<sup>27</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>28</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。

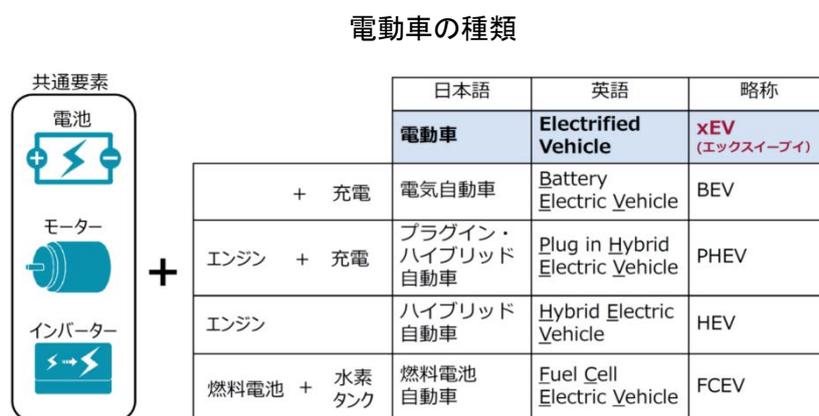
<sup>29</sup> 最新の平成30年住宅・土地統計調査によると、空き家の総数は849万戸、空き家率は13.6%に上る。このうち、賃貸用又は売却用等を除いた、特に管理不全になりやすいとされる「その他の空き家」は349万戸である。

法の主な内容は、①流域治水の計画・体制の強化<sup>30</sup>、②氾濫をできるだけ防ぐための対策<sup>31</sup>、③被害対象を減少させるための対策<sup>32</sup>、④被害の軽減、早期復旧・復興のための対策<sup>33</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。加えて、流域治水の考え方に基づく河川整備基本方針の見直しが進められており、令和4年に5水系（新宮川、五ヶ瀬川、球磨川、十勝川、阿武隈川）が改定されている。

## (6) 自動車関係

### ア 電動車の普及に向けた取組

電動車<sup>34</sup>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、令和4年6月に閣議決定された「経済財



(出所) 資源エネルギー庁 HP

政運営と改革の基本方針2022」（「骨太方針2022」）では、この目標等に向けて蓄電池の大規模投資促進等や車両の購入支援、充電・充てん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 送迎用バスの置き去り防止

令和4年9月、送迎用のバスに置き去りにされた女児が死亡するという静岡県で起きた事案を受け、当該事案への対応のため設置された「保育所、幼稚園、認定こども園及び特

<sup>30</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>31</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>32</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>33</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>34</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。

別支援学校幼稚部におけるバス送迎に当たっての安全管理の徹底に関する関係府省会議（議長：こども政策担当大臣）において、送迎用バスの安全装置の設置の義務化及びそれを踏まえた安全装置の仕様に関するガイドラインの作成等を含む緊急対策が、同年10月、決定された。

緊急対策を受け、国土交通省は、ガイドライン策定に向け、車両安全対策検討会の下に学識経験者等によるワーキンググループを設置し、同安全装置の性能要件等について検討を行い、同年12月、「降車時確認式」と「自動検知式」の2種類の装置の最低限満たすべき要件について定めるガイドラインを決定した。今後、同安全装置の装備義務化に向けた、関係府省による法令の整備に併せ、策定されたガイドラインの規定を満たす安全装置のリストの公表等の準備を進めるとしている。

## ウ 物流の2024年問題

トラック運転者に対する時間外労働の上限規制については、平成30（2018）年の労働基準法改正の際に設けられた5年間の猶予期間が経過し、令和6（2024）年4月より「年960時間」という上限時間が罰則付きで適用されることとされている。これにより、トラック運転者の労働時間が短縮され、運ぶモノはあるのに物理的に運べないという状況が生じる可能性（いわゆる2024年問題）が、物流業界で危惧されている。

同問題が及ぼす影響として、国土交通省、経済産業省及び農林水産省の3省で構成される「持続可能な物流の実現に向けた検討会」において、令和12（2030）年度には不足する輸送能力の割合が14.2%に、さらに今後も運転者不足が進行するものと想定した場合には34.1%になる可能性があるとの試算も示されている<sup>35</sup>。

### (7) 今後の気象業務の在り方

気象庁は、線状降水帯<sup>36</sup>について、現状の観測及び予測技術では正確な予測が困難なため、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月からは「顕著な大雨に関する情報」を、令和4年6月からは、広域における半日前からの線状降水帯等による大雨可能性情報を伝えている。今後は、スーパーコンピュータの強化等を通じて、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。

<sup>35</sup> 令和4年11月11日に開催された第3回検討会に株式会社N X総合研究所が提出した資料による。

<sup>36</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。

## 【線状降水帯による豪雨に対する情報提供の改善】



(出所) 気象庁資料

また、近年激甚化している洪水及び土砂災害の予報へのニーズが多様化していることから、気象庁及び水管理・国土保全局により設置された「洪水及び土砂災害の予報のあり方に関する検討会」において、令和3年10月に報告書がとりまとめられ、適切な防災行動につながる情報提供の在り方や国等による洪水等の予報の高度化、民間事業者による洪水等の予報の提供に向けた制度の構築等について法改正を含めた検討がなされている。

### 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5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3割が減額され、航空機燃料税についても、本則26,000円/klの半額13,000円/klに軽減されることとなっている。

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、同年12月、航空脱炭素化推進基本方針が策定された。この方針の下、航空会社においてはSAF<sup>37</sup>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、令和3年の第204回国会において航空法

<sup>37</sup> バイオジェット燃料等の持続可能な航空燃料 (Sustainable aviation fuel)

が改正された。本改正により、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。令和4年の第210回国会（臨時会）では、①港湾における脱炭素化の推進、②パンデミック・災害の際の港湾機能の確実な維持、③港湾の管理、利用等の効率化と質の向上を主な内容とする改正港湾法が成立した。また、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、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、令和2年3月以降、国際クルーズの運航が停止されていたが、令和4年11月から国際クルーズの受入は再開されている。

## (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<sup>38</sup>。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<sup>39</sup>、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<sup>40</sup>。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

<sup>38</sup> 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っており、令和5年7月のIMOの第80回海洋環境保護委員会（MEPC80）において、改定目標を含めた国際船舶のGHG（温室効果ガス）削減戦略が採択されることとなっている。

<sup>39</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>40</sup> 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、目標の令和10（2028）年より前倒しで実現することを目指す、とされている。

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。

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が、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」は、令和4年7月に中間とりまとめを公表し、12月に「旅客船の総合的な安全・安心対策」を取りまとめた。これらにおいて、安全統括管理者・運航管理者の試験制度や事業許可更新制度の創設等の事業者の安全管理体制の強化、船長となる者の要件の創設等の船員の資質向上、船舶使用停止処分の導入や罰則の強化等の監査・処分の強化等の対策が示され、それらの事項を法制化するため今国会に海上運送法等の一部改正案の提出が予定されている。また、令和4年度補正予算及び令和5年度予算を併せ、小型旅客船等の安全対策に約36億円が計上されている。

#### 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、大幅な減少となった。

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、令和2年7月から「Go To Travel」事業を実施して支援を行ったが、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

ロックに順次拡大し、同年10月からは、全国旅行支援<sup>41</sup>を実施し、国内旅行需要が回復しつつある<sup>42</sup>。また、水際対策も緩和され<sup>43</sup>、訪日外国人旅行者数も増加傾向にあり<sup>44</sup>、今後は、インバウンドの本格的な回復に向け、関係省庁の施策も総動員して観光地の再生を含む集中的な取組<sup>45</sup>が実施され、インバウンド消費5兆円超の速やかな達成を目指すこととされた。

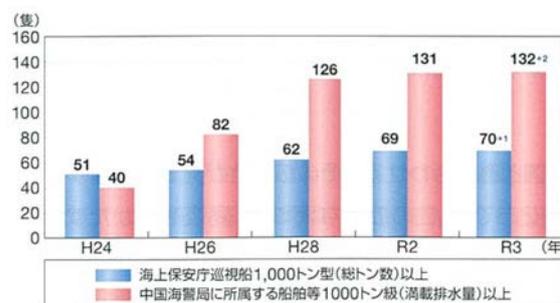
I R（統合型リゾート）については、2020年代後半の事業開始を目標に、令和2年12月、特定複合観光施設区域整備法に基づく基本方針が決定され、令和3年7月、国土交通省に外部有識者からなる特定複合観光施設区域整備計画審査委員会が設置された。令和3年10月から区域整備計画の認定申請の受付が開始され、令和4年4月、大阪府と長崎県が申請を行った。

## 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<sup>46</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、中国は令和3年2月に施行された海警法<sup>47</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4年12月には、海警局の船舶が、過去最長の72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。

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)  
(出所)「海上保安レポート2022」

<sup>41</sup> 令和4年10月11日～12月27日は、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)。令和5年1月10日からは、割引率20%、割引上限額(交通付旅行商品:5,000円、左記以外:3,000円)、クーポン券(平日:2,000円、休日:1,000円)となっている。

<sup>42</sup> 「宿泊旅行統計調査」(令和4年12月26日 観光庁)によると、日本人延べ宿泊者数(速報値)は、令和4年10月 4,215万人泊(2019年同月比+5.9%、前年同月比+32.7%)、同年11月 4,170万人泊(2019年同月比+2.7%、前年同月比+13.9%)となっている。

<sup>43</sup> 令和4年10月11日から、観光目的の短期間滞在の新規入国者等に対し、①日本国内に所在する受入責任者による入国者健康確認システムにおける申請を求めない、②原則として、入国時検査を実施せず、入国後の宿泊施設等での待機を求めない、③入国者総数の上限を設けないといった緩和がなされた。

<sup>44</sup> 訪日外国人旅行者数は、令和4年10月 498,600人(2019年同月比-80.0%、前年同月比+2154.8%)、同年11月 934,500人(2019年同月比-61.7%、前年同月比+4418.4%)となっている。(「訪日外客数(2022年11月推計値)」2022年12月21日 日本政府観光局)

<sup>45</sup> インバウンド消費5兆円超達成のため「インバウンドの本格的な回復に向けた政策パッケージ」(令和4年10月28日 観光立国推進閣僚会議)が策定された。

<sup>46</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4年の入域日数は336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4年において領海侵入のあった日数は37日である。)

<sup>47</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。

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、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、海上保安能力強化のため、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>48</sup>（令和5年度当初予算額は令和4年度から200億円増額して計上）。

また、海上保安庁と自衛隊との情報共有・連携の深化、武力攻撃事態時における防衛大臣による海上保安庁の統制要領の策定、共同訓練の実施等訓練の充実も図ることとしている。

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<sup>49</sup>」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にしており、これらの救助・救急体制強化のため、令和4年度補正予算と令和5年度予算を併せ、10.8億円が計上されている。

## II 第211回国会提出予定法律案等の概要

### 1 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案（予算関連）

近年における地域旅客運送サービスを取り巻く厳しい状況に鑑み、その持続可能な提供の確保に資する関係者の連携と協働による取組を一層推進するため、鉄道の特性を発揮することが困難な状況にある区間に係る交通手段の再構築に関する措置を創設するとともに、地域公共交通特定事業を拡充するほか、鉄道事業及び一般乗用旅客自動車運送事業に係る運賃について地域の関係者の協議を踏まえた届出制度を創設する等の措置を講ずる。

<sup>48</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。

<sup>49</sup> 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。

## 2 道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律案（予算関連）

高速道路その他の料金を徴収する道路の適正な管理及び機能の強化を図るため、高速道路の料金の徴収期間の満了の日の延長、地方道路公社等が二以上の道路を一の道路として料金を徴収する特例の拡充、道路の通行等に係る料金徴収の対象の明確化、高速道路において通行者等の利便の確保に資する施設と一体的に整備する自動車駐車場に係る貸付制度の創設等の措置を講ずる。

## 3 気象業務法及び水防法の一部を改正する法律案

自然災害の頻発等により、洪水等の予報の重要性が増大していることに鑑み、気象業務に関する技術の進展に対応した洪水等の予報の高度化を図るため、予報業務の許可の基準の見直し等を行うほか、噴火等の一定の現象の予報の業務については、利用者への説明を義務付け、当該説明を受けた者にのみ利用させることを目的とした業務に限り許可を行うこととするとともに、都道府県知事が行う洪水予報に資する国土交通大臣による河川の水位又は流量に関する情報の提供等の措置を講ずる。

## 4 海上運送法等の一部を改正する法律案

海上旅客輸送の安全の確保等を図るため、一般旅客定期航路事業等に係る許可制度の充実、対外旅客定期航路事業等に係る登録制度の導入及び旅客運送船舶運航事業（仮称）に係る安全統括管理者等の資格、職務等に関する規定の整備を行うとともに、旅客の輸送の用に供する小型船舶（仮称）の乗組員に対する教育訓練の実施の船舶所有者への義務付け等の措置を講ずるほか、安定的な国際海上輸送の確保に資するため、対外船舶貸渡業者等（仮称）が作成する外航船舶確保等計画（仮称）の認定制度を創設する。

## 5 空家等対策の推進に関する特別措置法の一部を改正する法律案

空家等の適切な管理及びその活用を一層促進するため、空家等活用促進区域（仮称）に関する制度の創設、適切な管理が行われていない空家等に対する措置の拡充、空家等管理活用支援法人（仮称）の指定制度の創設等の措置を講ずる。

（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)