

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

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、令和5年7月に新たに「第三次国土形成計画（全国計画）」（計画期間：2050年、さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間）が閣議決定された。

同計画では、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、その実現に向けた国土構造の基本構想として「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図ることとしている。その具体的な取組として、広域レベルでは、リニア中央新幹線や新東名・新名神高速道路等の整備により東京、大阪、名古屋の三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」を形成し、広域的な人流・物流の効率化等を通じて地方の活性化を図るとともに、我が国全体の国際競争力強化につなげることとしている。また、日常的な生活圏レベルでは、市町村界にとらわれない生活圏内人口10万人程度以上を一つの目安として、官民のパートナーシップにより、デジタルを徹底活用しながら、暮らしに必要なサービスが持続的に提供される「地域生活圏」を形成し、地域課題の解決と地域の魅力向上を図ることとしている。

今後、国土交通省では、同計画で地域生活圏の形成を進め、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ことから、その実行に向け、「移住・二地域居住等促進専門委員会」において、移住・二地域居住等の促進のための新たな施策の骨格について取りまとめを行うこととしている。

また、同計画に基づき、今後、全国の広域圏ごとの広域地方計画の策定作業を進め、国土形成計画全体の実行を図っていくこととしている。

(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。

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¹」（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²を踏まえ、令和 5 年 8 月、国土交通省に検討会³が設置された。同検討会で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が行われている。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による防災・減災対策等を行うこととされた。

¹ 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 4 年 4 月時点）、個別施設計画（国土交通省所管）が約 98%（令和 4 年 4 月時点）。

² 総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」～インフラメンテナンス第 2 フェーズへ～（令和 4 年 12 月）

³ 「地域インフラ群再生戦略マネジメント計画策定手法検討会」及び「地域インフラ群再生戦略マネジメント実施手法検討会」

(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、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いる。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おり、国土交通省は、令和5年8月、「道路メンテナンス年報」として令和4年度の調査結果等を取りまとめた。その中で、1巡目点検において修繕等の措置を講ずべき⁴とされた橋梁の実施状況について、地方公共団体の着手率、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。

道路分野においても、2050年カーボンニュートラルの実現を目指すため、国土交通省は、令和5年9月、「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略 中間とりまとめ」を公表した。同とりまとめでは、政府目標である「2030年度において、温室効果ガスを2013年度から46%削減、2050年カーボンニュートラルの実現」を達成するため、①道路交通の適正化、②低炭素な人流・物流への転換、③道路交通のグリーン化、④道路のライフサイクル全体の低炭素化の4つを柱として、カーボンニュートラルの取組を進めることとしている。カーボンニュートラルの実現には、関係機関との連携、他分野との共創領域の深掘りが不可欠であることから、今後、様々な分野の機関と連携し、施策のロードマップ等を検討して、今年度中に最終とりまとめを行うことを予定している。

(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、表のとおりの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⁵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。

1巡目点検(H26～H30年度)で判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁の修繕等措置実施状況(令和4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)	うち完了(C)	未着手施設数
国土交通省	3,359	3,337 (99%)	2,344 (70%)	22 (1%)
高速道路会社	2,533	2,402 (95%)	1,905 (75%)	131 (5%)
地方公共団体	61,466	46,043 (75%)	34,357 (56%)	15,423 (25%)
都道府県 政令市等	20,071	17,770 (89%)	12,974 (65%)	2,301 (11%)
市区町村	41,395	28,273 (68%)	21,383 (52%)	13,122 (32%)
合計	67,358	51,782(77%)	38,606(57%)	15,576(23%)

(出所) 国土交通省資料

⁴ 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)。

⁵ 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。

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…2024年3月予定 (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。

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、沿線自治体は一部の区間を除き廃止・バス転換で合意したが、同線は全国的な貨物物流ネットワークの一部であるため、貨物路線として存続の可能性について、国土交通省、道、J R北海道及びJ R貨物の4者の協議

が行われた。4者は、貨物路線として存続する方向で一致しており、今後、国土交通省に有識者会議を立ち上げ、令和7（2025）年度をめどに貨物路線としてどのように維持するか最終的な結論を出す方針である。

北陸新幹線の敦賀までの開業は、令和6（2024）年3月となることが発表されたが、敦賀より先の区間については、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。

九州新幹線西九州ルートは、令和4年9月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、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、南アルプストンネルの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J R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、湧水の戻し方について県とJ Rとの間で協議が続けられている。また、県は、建設残土や生態系への影響についても問題提起しており、国土交通省も生態系を含む環境保全についても上記の有識者会議で検討を行うこととし、令和4年6月から議論を開始したが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

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都市部への人口流出等による地方の人口減

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⁶。さらに、近年、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、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⁷。

令和5年の第211回国会（常会）において、「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」が成立しており、同改正法では、①法律の目的に地域の関係者の連携と協働の推進を規定するとともに、②ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充、③地域公共交通利便増進事業⁸の拡充、④道路運送高度化事業⁹の拡充、⑤鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設等を措置している。②に関して、ローカル鉄道の再構築を図るため、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ることとし、国土交通大臣は、関係地方公共団体から意見を聴取した上で、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。そして、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のいずれかにより利便性・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の措置を講ずるものとしている。また、令和5年8月に同法に関する基本的な事項等を定める地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針が改訂され、再構築協議会の対象となる区間の具体的な要件等が示された。

同改正法の施行（令和5年10月1日）を受け、3日には、西日本旅客鉄道株式会社が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を要請した。

(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。

⁶ 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」（地域公共交通活性化再生法）に基づき、地域公共交通に関するマスタープランとなる地域公共交通計画の策定やこれに基づく取組が進められるとともに、赤字系統のバスやデマンド交通（電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態）に対する補助制度（地域公共交通確保維持事業）等による支援が行われてきた。

⁷ 令和2年度の地域鉄道の輸送人員はコロナ禍前（令和元年度）と比較して約28%減少し、地域鉄道事業者95社のうち98%が令和2年度の経常収支が赤字となった。また、令和2年度の一般路線バスの輸送人員は令和元年度同月比平均で約29%減となり、令和2年度において一般路線バス事業が赤字であるバス事業者の割合は99.6%となった。

⁸ 地域公共交通利便増進事業は、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をいう。

⁹ 法改正前の道路運送高度化事業は、乗合バス事業について、BRT（Bus Rapid Transit）の導入により、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保といった運送サービスの質の向上を図るものであったが、今回の改正で交通DX・GXを推進する事業を追加することとした。

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¹⁰。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、中央建設業審議会・社会資本整備審議会産業分科会建設部会基本問題小委員会（委員長：小澤一雅 東京大学大学院工学系研究科特任教授）において、現下の課題である資材価格高騰や時間外労働規制¹¹等に適切に対応しつつ、適正な請負代金・工期が確保された請負契約の下で、適切に建設工事が実施される環境づくりのために必要な実効性ある対策を具体化するため、実務に精通した関係者を交え検討を行い、令和5年9月に「中間とりまとめ」を公表した。「中間とりまとめ」では、①請負契約の透明化による適切なリスク分担、②適切な労務費等の確保や賃金行き渡りの担保、③魅力ある就労環境を実現する働き方改革と生産性向上などの分野について、建設業法等の改正も視野に入れた今後講ずべき施策を提言している。

(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¹²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は、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も含めた、今後の都市政策の方向性を提言する中間取りまとめが令和5年4月に公表されている。

さらに、国土交通省は、まちなかのにぎわいの創出等による「地方都市の再生」や、子どもや子育て世帯が安心、快適に日常を暮らすための周辺環境の整備による「子どもまんなかまちづくり」といった重点課題に取り組むこととし、令和6年度予算概算要求においては関連する予算を要求している。

¹⁰ 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。

¹¹ 令和6（2024）年4月から、時間外労働は年720時間以内とされ、違反した場合には罰則が適用される。

¹² 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。504都市が令和5年3月31日までに計画を作成・公表している。

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、盛土等を行う土地の用途やその目的にかかわらず、危険な盛土等を全国一律の基準で包括的に規制する改正盛土規制法¹³が令和5年5月26日に施行され、地方公共団体において規制区域の指定に向けた基礎調査が進められるなど、盛土等による災害から国民の生命・身体を守るための取組が推進されている。

ウ まちづくりGX等

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、「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（公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会）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¹⁴、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を打ち出しており、令和6年度予算概算要求においては、住宅金融支援機構の提供する「フラット35」等における金利の引下げ等の制度見直しや、子どもの安全・安心、快適な子育て等に配慮された共同住宅の整備への支援強化が盛り込まれるなど、子育て世帯に対する支援の強化が図られている。

イ 誰もが安心して暮らせる多様な住まいの確保

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

¹³ 通称。改正により法律名が「宅地造成等規制法」から「宅地造成及び特定盛土等規制法」に変更された。

¹⁴ 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」。

登録制度が創設され¹⁵、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¹⁶。

さらに、今後の単身高齢世帯等の増加等を踏まえ、住宅政策と福祉政策が一体となった居住支援機能等の在り方等について検討を行う「住宅確保要配慮者に対する居住支援機能等のあり方に関する検討会」（座長：大月敏雄 東京大学大学院工学系研究科教授）が、令和5年7月に厚生労働省、国土交通省、法務省の3省合同で設置され、取りまとめに向けた議論が進められている。

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¹⁷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¹⁸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。また、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）から、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た。今後は、法務省の法制審議会における区分所有法制の見直しの動向¹⁹等を踏まえ、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こととされた。

さらに、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²⁰、特定空家等²¹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年の第211回国会（常会）において、同法改正により、管理不全空家等²²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活用が促進されることとされた。

(5) 流域治水の推進

令和2年7月、国土交通省社会資本整備審議会は、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

¹⁵ 平成29年10月に施行され、令和5年10月5日現在約88万戸が登録されている。

¹⁶ 令和5年8月末時点で、8,234棟、284,154戸が登録されている。

¹⁷ 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。

¹⁸ 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。

¹⁹ マンションの建替え決議における多数決要件の緩和等について検討されている。

²⁰ 1,399市区町村（80%）で既に策定済み（令和4年3月31日現在）。

²¹ 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、その他周辺的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。

²² 放置すれば特定空家になるおそれのある空家等。

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」への転換を提言した。

提言後の取組として、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。同プロジェクトは、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、令和5年8月より、今年度を目途に順次気候変動を踏まえた河川及び流域での対策の方針を反映した「流域治水プロジェクト2.0」に更新することとされている。

また、令和3年4月、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）が成立した。同法の主な内容は、①流域治水の計画・体制の強化²³、②氾濫をできるだけ防ぐための対策²⁴、③被害対象を減少させるための対策²⁵、④被害の軽減、早期復旧・復興のための対策²⁶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、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て改定が進められている。

(6) 物流・自動車関係

ア 物流の2024年問題

トラックドライバーに対する時間外労働の上限規制については、平成30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。これにより、一部のトラックドライバーの労働時間が短縮されることも想定され、その結果、何も対策を講じなければ、2024（令和6）年度には輸送能力が約14%不足し、さらに、2030（令和12）年度には約34%不足するとの試算も示されている²⁷（いわゆる「物流の2024年問題」）。

国土交通省、経済産業省及び農林水産省の3省は、令和4年9月、物流が直面している諸課題の解決に向けた取組を進め、物流を持続可能なものとしていくための方策を検討す

²³ 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。

²⁴ 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。

²⁵ 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。

²⁶ 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。

²⁷ 令和4年11月11日に開催された「第3回持続可能な物流の実現に向けた検討会」に株式会社N X総合研究所が提出した資料による。

るため、有識者、関係団体及び関係省庁からなる「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を設置し、令和5年2月に中間取りまとめ、同年8月に最終取りまとめを行った。

また、政府においては、令和5年3月、我が国の社会経済の変化に迅速に対応し、荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置し、同年6月、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を盛り込んだ「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめた。その中で、荷待ちや荷役時間の削減、多重下請構造の是正、適正な運賃收受や価格転嫁等に向けた「規制的措置」について、令和6年の通常国会での法制化も含めた枠組みを整備するとした。加えて、10月に「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめ、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るため、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むとしている。

イ 自動車分野のGXの推進（次世代自動車の普及促進）

令和3年6月に公表された「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、自動車は電動化を推進するとされた。商用車については、8トン以下の小型の車について、2030年までに、新車販売で電動車²⁸20～30%、2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料²⁹等

電動車の種類

		日本語	英語	略称
		電動車	Electrified Vehicle	xEV (エックスイーブイ)
+ 充電		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	Plug in Hybrid Electric Vehicle	PHEV
エンジン		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	Fuel Cell Electric Vehicle	FCEV



(出所) 資源エネルギー庁 HP

の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進等の包括的な措置を講じることとされた。また、8トン超の大型の車については、貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発や普及の取組の進捗も踏まえ、2030年までに、2040年の電動車の普及目

²⁸ 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。

²⁹ 合成燃料は、CO₂ (二酸化炭素) と H₂ (水素) を合成して製造される燃料。複数の炭化水素化合物の集合体で、「人工的な原油」とも言われる。

標を設定することとされた。

国土交通省は、グリーン成長戦略を着実に進めるため、環境省や経済産業省とも連携しながら、トラックやタクシーなどの電動化の促進について、車両の導入費支援などを実施している。

(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）

線状降水帯³⁰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。正確な予測のためには、より精緻で細やかな解像度の数値予測モデルによる計算が必要になることから、令和5年3月、気象庁は、従来と比べて約2倍の計算能力をもつ「線状降水帯予測スーパーコンピュータ」の導入を行うなど予測の強化を行っている。また、観測能力を大幅に強化した次期静止気象衛星³¹の製作に令和4年度から着手し、令和11年度の運用開始を目指している。

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³²」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、令和4年6月から、半日前から広域を対象に線状降水帯による大雨の可能性の発表が行われており、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。

3 航空、港湾、海事政策の動向

(1) 航空政策の動向

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³³・保安検査等）は、コロナ禍前から人手不足が懸念されていたが、厳しい労働環境やコロナの影響による航空需要の激減により、コロナ禍前に比べて人員が約2割減少した。このため、国土交通省は令和5年2月、「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」を設置し、同年6月の中間とりまとめ³⁴において、まずは職場環境改善の取組や業界団体の設立³⁵等を行い、令和

³⁰ 湿った空気の流入が持続することで次々と積乱雲が発生し、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。

³¹ 現行の気象衛星ひまわり8号、9号の後継機として、線状降水帯や台風等の予測精度を抜本的に向上させるため、大気の3次元観測機能「赤外サウンダ」など最新技術を導入した次期気象衛星の整備を行っている。

³² 「線状降水帯」というキーワードを用いて、非常に激しい雨が同じ場所で降り続き、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解説する情報。

³³ 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であり、その内容は航空機の誘導や客室の整備、旅客の案内、手荷物・貨物の搭降載、燃料の給油等多岐にわたる。

³⁴ 「空港業務の持続的な発展に向けたビジョン」（令和5年6月9日「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」中間とりまとめ）

³⁵ 令和5年8月25日、初の業界団体「空港グランドハンドリング協会（AGHA）」が設立された。

5年度中にコロナ禍前に近い水準の体制整備のため、個社や業界団体が中心となって人材確保や育成、業務の効率化を進め、更にはコロナ禍前を上回る需要にも対応できる体制整備のための見直しを推進していくとした。

保安検査については、令和2年6月から「保安検査に関する有識者会議」において検討がなされ、令和3年3月の中間とりまとめにおいて、短期的取組として保安検査等の法律上の根拠の明確化等を行い、中長期的取組として検査の実施主体や費用負担の在り方を検討することとされた。令和3年6月に航空法が改正され、保安検査等の法律上の根拠は明確化された。一方、実施主体と費用負担の在り方については、その後も検討がなされ、令和5年6月、実施主体については航空会社から空港管理者へ移行し、費用負担については、現在の航空会社と空港管理者の5割ずつの負担から旅客と関係者（国、航空会社等）の負担からなる仕組みを検討することとする「空港における旅客の保安検査の実施主体及び費用負担の見直しの方向性」が公表された。令和6年春頃に最終とりまとめが行われ、令和7年度以降、順次新たな実施主体への移行が行われる予定となっている。

(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、物流の2024年問題、労働力不足等の新たな課題を踏まえ、コンテナ物流のDXを加速する等、コンテナ戦略港湾の機能強化にも取り組んでいる。

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おり、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、2025年の訪日クルーズ旅客数250万人超等の新たな目標値を目指し、取組を進めることとしている。

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、物流の2024年問題への対応として、モーダルシフトの受け皿となる内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化等にも取り組んでいる。

(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。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い、令和 5（2023）年 7 月には IMO の第 80 回海洋環境保護委員会（MEPC80）において「2050 年頃までに GHG 排出ゼロ」を含む IMO の GHG 削減戦略が採択されている。この実現に向け、現在重油からより環境負荷の低い LNG 燃料船の導入が進んでおり、今後は水素やアンモニア等の新燃料の導入も進むと考えられており、国土交通省はこれらの燃料の大型船を用いた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 月のとりまとめにおいて、「更なる省エネの追求」と「先進的な取組の支援」という 2 つの柱が示され、その具体策として、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。

造船業における中国・韓国造船業等の台頭による競争の激化、内航海運業における船員の働き方改革の推進や荷主等との取引環境の改善等の課題を背景に、令和 3 年 5 月、海上運送法等 6 本の法律を同時に改正する海事産業強化法が成立し、造船所の生産性向上や事業基盤強化、海運業の競争力強化を図るための計画・認定制度やそれに基づく支援措置、また、船員の労務管理の適正化等の措置が講じられている。

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。IMO においても、2025 年の規則策定に向けた作業ロードマップが策定されており、国土交通省においても、当面の目標として令和 7（2025）年までにフェーズ II 自動運航（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、IMO での規則策定に向け、国内外の関係者と協力し、国際的な議論を主導するとともに、我が国海事産業の競争優位性の確立を目指すこととしている。

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、同年 12 月に「旅客船の総合的な安全・安心対策」を取りまとめ、対策として示された、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・処分の強化等の事項を法制化するため、令和 5 年の第 211 回国会（常会）において海上運送法等の改正が行われた。

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

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 トラベル」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 月に事業が停止された。その後、令和 3 年 4 月、都道府県が行う県内旅行の割引事業を財政的に支援する「地域観光事業支援」が開始され、令和 4 年 10 月からは「全国旅行支援³⁶」が実施されたことにより、国内の観光需要の回復が本格的に進んだ。また、同年 10 月から水際対策が緩和されたことにより訪日外国人旅行者数も増加³⁷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、令和 5 年秋にも、関係省庁対策会議において対策が取りまとめられる予定となっている。

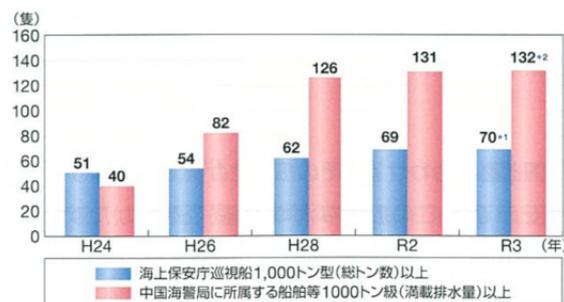
また、政府は、令和 5 年 3 月、「観光立国推進基本計画」を策定し、訪日外国人旅行消費額の早期の 5 兆円達成や訪日外国人旅行者数を令和 7 年までに 3,200 万人を超える水準にするなどの目標達成に向けて、同年 5 月に策定された「新時代のインバウンド拡大アクションプラン」に定める施策を着実に実施するとしている。

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³⁸。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³⁹を根拠に、尖閣海域を含む同国周辺海

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」

³⁶ 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、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）とされ、対象期間は各都道府県が設定し、予算が無くなり次第順次終了とされている。

³⁷ 訪日外国人旅行者数は、令和 5 年 8 月 2,156,900 人（2019 年同月比 -14.4%、前年同月比 +1,169.5%）、となっている。（「訪日外客数（2023 年 8 月推計値）」 2023 年 9 月 20 日 日本政府観光局）

³⁸ 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。）。

³⁹ 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。

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。

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⁴⁰（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⁴¹」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212回国会提出予定法律案等の概要

提出予定法律案等はない（10月19日現在）。

（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

⁴⁰ 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合わせ、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。

⁴¹ 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。

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）