

国土交通委員会

国土交通調査室

1 国土政策及び社会资本整備の動向

(1) 国土政策

国土形成計画は、総合的かつ長期的な国土づくりの方向性を示すものであり、現行の「第三次国土形成計画（全国計画）」（令和5年7月閣議決定）（以下「全国計画」という。）では、目指す国土の姿として「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、地域課題の解決と地域の魅力向上を図る「地域生活圏¹」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。

その実行に向け、まず、令和6年の第213回国会（常会）において、広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律が改正され、新たに市町村主体で二地域居住の促進に係る取組を推進するための計画制度や地域の関係者が連携しやすくなるための指定法人・協議会等の制度が措置された。

次に、国土交通省は、同年9月に「地域生活圏専門委員会」（委員長：石田東生・筑波大学名誉教授）を設置し、令和7年6月に報告書を公表した。報告書では、全国計画において、地方公共団体の人的、財政的な制約の拡大への懸念に対応して、可能な限り民間主体に活動・サービスを委ねていく地域経営の発想への転換が必要であるとされたことを踏まえ、その担い手として、地域課題解決と事業経営を両立しつつ日常生活サービスの提供を長期的に担う民間の「ローカルマネジメント法人」の創出が提唱された。

令和8年度予算概算要求では、資金や人材を呼び込む環境整備として事業分野横断の官民プラットフォームの創設、課題解決に取り組む民間事業者の活動を支援するための地域生活圏の拠点となる施設整備やそれと一体的なインフラ整備に対して支援を行うこととしている。

(2) 次期「社会资本整備重点計画」の策定

社会资本整備重点計画は、社会资本整備重点計画法に基づき、社会资本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定される計画であり、道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、公園・緑地、河川等の事業並びにこれらの事業と一体となってその効果を増大させるため実施される事務又は事業を対象としている。

令和3年5月に閣議決定された、防災・減災、持続可能なインフラメンテナンス、インフラ分野のDX、脱炭素化等を目標とする現行の第5次社会资本整備重点計画は、令和7年度までを計画期間としており、現在、次期計画の策定に向けた検討が行われている。

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

(3) インフラ老朽化対策

高度経済成長期に集中的に整備されたインフラの老朽化が加速度的に進行する中、その対策は、平成24年12月の笹子トンネル天井板崩落事故を受けて策定された政府の「インフラ長寿命化基本計画」（平成25年11月）に基づいて進められている。同計画は、計画的な維持管理・更新等の方向性を示すもので、各省庁等においては、それぞれ管理・所管す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「インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定し、各インフラの管理者（国、都道府県、市町村等）において行動計画に基づき個別施設ごとの具体的な対応方針を定める「個別施設毎の長寿命化計画（個別施設計画）」を策定することとしている。国土交通省は、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」（平成26年5月策定、令和6年4月最終改訂）を策定し、これに基づき、個別施設計画を核とした、定期的な点検・診断、修繕・更新、情報の記録・活用といったメンテナンスサイクルの構築等を推進している。

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

また、次期社会资本整備重点計画の策定に向け、インフラ老朽化の更なる進行や、令和7年1月の埼玉県八潮市における道路陥没事故を受けて設置された「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」（委員長：家田仁・政策研究大学院大学特別教授）におけるインフラ全般のマネジメントの在り方にに関する検討結果等も踏まえた検討が行われており、この中で、新たなマネジメント方針に関する検討も行われている。

(4) 土地政策

人口減少等に伴い、相続件数の増加、土地の利用ニーズの低下と所有意識の希薄化が進行しており、不動産登記簿等の公簿情報等を参照しても所有者の全部又は一部が直ちに判明せず、又は判明しても所有者に連絡がつかず、円滑な土地利用や事業実施の支障となるいわゆる所有者不明土地や、適正な利用や管理が行われず、周辺の地域に悪影響を与える管理不全土地の増加が懸念されている。

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

また、同省は、管理不全化等の課題が顕在化している空き地をはじめとする低未利用の土地について、低成本での管理や、利用見込みがない宅地の農園・菜園、緑地等への利用転換、土地の適正管理のための是正等を含め、適正管理及び利活用を推進するための取組の指針となるよう、令和7年4月にガイドラインを策定した。

一方、近年、都市部を中心に地価等の不動産価格が上昇しており、特にマンション価格の高騰が顕著になっている状況にある。その要因としては、建設や用地取得のコスト上昇、都市部への人口流入等による実需増などのほか、外国人投資家を含む投機的取引による影響が報道等で指摘されている。国土交通省では、外国人を含めた不動産取引の動向を把握するため、不動産登記を活用した取引の実態調査等を始めている。

(5) 建設産業政策

建設業に関しては、処遇改善や将来の担い手確保、資材価格高騰による価格変動等が生じた場合のリスク負担の在り方が課題となっている。

処遇改善については、公共工事設計労務単価の引上げや「建設キャリアアップシステム²」の普及・活用などの取組が進められている。

令和6年の第213回国会では、担い手確保や生産性向上を促し、地域における対応力を強化するものとして、「第三次・担い手3法³」が制定された。改正建設業法では、中央建設業審議会が建設工事の労務費に関する基準（標準労務費）を作成し、これを著しく下回る見積り・契約締結を禁止するなどの適正な労務費の確保と行き渡りを図る仕組みや、資材高騰時に価格転嫁を円滑化するためのルールが整備された。令和7年12月までの全面施行に向け⁴、現在、同審議会の「労務費の基準に関するワーキンググループ」において、標準労務費の作成や運用に向けた具体的な検討が進められている。

(6) 都市政策

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⁵を作成し、居住、医療、福祉、商業等の都市機能の区域内への立地を予算・金融上の支援措置により誘導等を行うものである。

国土交通省は、「立地適正化計画の実効性の向上に向けたあり方検討会」（座長：谷口守・筑波大学システム情報系教授）を設置して、立地適正化計画制度に求められる取組について検討し、令和6年12月、裾野の拡大と計画の見直しに向けた国による推進策の方向性として、広域連携の推進、データ整備や標準化、人材確保等に向けた支援等を内容とする「持続可能な都市構造の実現のための『立適+（プラス）』」を公表した。

² 建設技能者の資格や現場での就業履歴等を登録及び蓄積して能力評価につなげるシステム

³ 建設業法、公共工事の入札及び契約の適性化の促進に関する法律（入契法）、公共工事の品質確保の促進に関する法律の改正

⁴ 建設業法等の改正のうち、中央建設業審議会による労務費の基準の勧告権限の創設等については令和6年9月に、資材高騰時の価格転嫁の円滑化に関する規定等については同年12月に施行されている。

⁵ 住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの）の立地の適正化を図るための計画で、市町村が都市計画区域内について作成することができ、636都市が令和7年3月末までに作成・公表している。

また、「都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会」（座長：野澤千絵・明治大学政治経済学部教授）を設置して、新しい時代の都市再生の在り方について検討し、令和7年5月、「成熟社会の共感都市再生ビジョン」を公表した。同ビジョンでは、都市の個性と質や価値に着目し、大都市と地方都市とが連携しながら中長期的に持続可能な都市の再生を図る必要があるとされた。

イ まちづくりGX

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、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おり、同月に閣議決定された国土形成計画（全国計画）においても、多様な機能を有する都市緑地の量・質の確保を通じたまちづくりGXの推進を図ることとされている。

このような動きを踏まえ、良好な都市環境の形成に必要な都市緑地の確保や機能増進等を推進するため、令和6年の第213回国会において、都市緑地法等が改正され、同年12月には基本方針が策定された。また、令和7年3月には都道府県等の要請に基づき緑地の買入れを代行する法人が指定されるとともに、「優良緑地確保計画認定制度」（愛称「T S U N A G」）による認定も始まっている。

（7）水管理・国土保全

ア 流域治水の推進

近年、水災害が激甚化及び頻発化しており、今後は、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ている。このような状況を踏まえ、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う「流域治水」への転換が推進されている。

具体的には、令和3年3月に、現行の河川整備計画に基づく戦後最大洪水等に対応した河川整備と流域での対策（雨水貯留浸透施設、土地利用規制等）を組み合わせた、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」が全国109の一級水系において策定され、取組が進められている（令和6年3月末時点で約600の二級水系においても策定済み）。令和5年度から6年度にかけて、一級水系について、気候変動の影響による被害増大の明示や必要な対策の追加などをを行うことで、流域治水の取組を加速化、深化させる「流域治水プロジェクト2.0」への見直しが行われた。

また、令和3年11月に施行された流域治水関連法⁶により、特定都市河川浸水被害対策法に基づく特定都市河川の指定が全国の河川に拡大され、新たな特定都市河川の指定が進められるとともに、ハード整備に加え、水災害リスクを踏まえたまちづくり・住まいづくりや、流域における貯留・浸透機能の向上等が推進されている。

⁶ 特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律

さらに、国は、流域全体で、治水に加えて利水及び環境もあらゆる関係者と協働して取り組むとともに、治水、利水、環境間の「相乗効果の発現」、「利益相反の調整」を図る⁷「流域総合水管理」を推進することとしている。

イ 上下水道の基盤強化

上下水道事業では、人口減少等により今後の大幅な需要減、料金収入減が見込まれている。また、上下水道事業に携わる職員数はピーク時の約4割減となっている。

一方で、上下水道施設については、令和6年能登半島地震において基幹施設が被災し、広範囲かつ長期的な断水や下水道管内での滯水が生じるなど、地震対策の強化及び加速化の必要性が再認識された。さらに、令和7年1月28日、埼玉県八潮市において、下水道管路の破損に起因する道路陥没事故が発生し、トラック1台が巻き込まれるとともに、12市町の約120万人に下水道の使用自粛が要請されるなど多大な影響が発生し、老朽化対策が改めて課題となっている。

このような中、令和6年4月に厚生労働省からの水道行政の移管を受けた国土交通省は、水道事業者や下水道管理者等が策定する上下水道耐震化計画に基づく計画的かつ集中的な上下水道一体の地震対策や、災害時における代替性・多重性の確保を財政支援の拡充等により進めている。

また、下水道では、平成27年の下水道法改正で維持修繕基準が創設され、同法に基づく点検が実施されているところ、国土交通省は、八潮市の事故と同種・同類の事故を防ぐための全国特別重点調査の実施を地方公共団体に要請するとともに、「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」において、上下水道管路の点検・調査などのインフラマネジメントの在り方についての検討を進めている。なお、第1次国土強靭化実施中期計画では、敷設から30年以上経過した大口径の下水道管路の健全性を令和12年度までに100%確保すること等の指標が掲げられた。

(8) 道路政策

2巡目点検（令和元～5年度）で修繕等の措置を講ずべきとされた橋梁の措置状況

我が国の道路施設については老朽化が大きな問題となっており、平成25年の道路法等改正により、道路管理者は、全ての橋梁、トンネル、道路附属物等について、5年に1度の点検を行うことが義務付けられた。

この点検は平成26年度より開始され、令和6年度から3巡目の点検が実施されており、国土交通省は、点検の実施状況や結果等を「道路メンテナンス年報」として取りまとめ、公表している。

| 管理者 | 措置が必要な施設数 | 措置に着手済の施設数 | |
|-----------|-----------|-----------------|-----------------|
| | | うち完了 | |
| 国土交通省 | 3,707 | 2,891 (78%) | 1,328 (36%) |
| 高速道路会社 | 2,716 | 1,662 (61%) | 937 (34%) |
| 地方公共団体 | 49,011 | 28,537 (58%) | 15,574 (32%) |
| 都道府県・政令市等 | 17,037 | 11,988 (70%) | 5,945 (35%) |
| 市区町村 | 31,974 | 16,549 (52%) | 9,629 (30%) |
| 合計 | 55,434 | 33,090 (60%) | 17,839 (32%) |

(出所)「道路メンテナンス年報」(令和6年度)より作成

⁷ 治水と利水（発電）で望ましいダムの水位が異なる中での効果最大化等

令和7年8月に公表された「道路メンテナンス年報（令和6年度）」においては、修繕等の措置が必要な橋梁は着実に減少している一方、2巡目点検（令和元～5年度）で修繕等の措置を講ずべき⁸とされた橋梁のうち、地方公共団体の着手率が、国土交通省や高速道路会社に比べて低水準であること等が指摘されている。同省は、令和2年度予算において「道路メンテナンス事業補助制度」を創設し、以降、地方公共団体による道路メンテナンス事業の計画的かつ集中的な支援を実施している。

(9) 住宅政策

ア 住宅・建築物におけるカーボンニュートラルの実現

建築物の省エネ化等により、脱炭素社会の実現に資するため、令和4年の第208回国会（常会）において、建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等が改正⁹され、令和7年4月に全面施行され、住宅を含む原則全ての建築物の新築等に対する省エネ基準への適合が義務化された。

また、住宅・建築物の省エネ基準については、2030年までに水準を引上げることが社会資本整備審議会建築分科会（座長：中埜良昭・東京大学生産技術研究所教授）において議論されており、具体的には、一次エネルギー消費量等級において、ZEH水準を上回る等級として、等級7及び等級8¹⁰を新たに創設する案が示されている。

イ 良質な住宅ストックと流通市場の形成

令和7年の第217回国会（常会）において、建物と居住者の「2つの老い」に対応するため、「老朽化マンション等の管理及び再生の円滑化等を図るための建物の区分所有等に関する法律等の一部を改正する法律」が制定され、区分所有建物の再生等の実施の円滑化、集会の決議要件の合理化、所有者不明専有部分管理命令の制度の創設等が行われることとなっており、マンションの管理適正化や再生円滑化に向けた取組が促進されることとなる。

また、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¹¹、特定空家等¹²に対する勧告、命令、代執行等が行われている。加えて、令和5年の第211回国会（常会）における改正¹³での管理不全空家等¹⁴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、空家の適切な管理や活用などを促進している。

⁸ 判定区分はIからIVの4段階であり、このうち判定区分III（早期に措置を講ずべき状態）・IV（緊急に措置を講ずべき状態）が修繕等の措置を講ずべきとされている。なお、III・IVと判定された橋梁については、次回点検まで（5年以内）に措置を講ずべきとされている。

⁹ 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」

¹⁰ 等級7級は省エネ基準比エネルギー消費量▲30%、等級8級は同▲35%とすることが検討されている。

¹¹ 1,501市区町村（86%）で既に策定済み（令和6年3月31日現在）。

¹² 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

¹³ 令和5年6月に成立、12月に全面施行。施行に伴い、空家対策に関する国の基本指針や地方自治体向けのガイドライン等が国土交通省により公表されている。

¹⁴ 放置すれば特定空家になるおそれのある空家等

2 交通政策の動向

(1) 地域交通の再構築

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

こうした状況に対して、地域交通の利便性、生産性、持続可能性の向上に向けた再構築（リ・デザイン）が進められており、令和5年の第213回国会では、地域の多様な関係者の連携・協働を定めた「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域交通法」という。）の改正が行われた。

また、令和6年7月には、バス、タクシー、乗合タクシー、公共ライドシェア¹⁵、日本版ライドシェア¹⁶等を地域住民や来訪者が利用できない「交通空白」を解消するため、国土交通大臣を本部長とする「国土交通省「交通空白」解消本部」が設置されており、同本部において決定された「「交通空白」解消に向けた取組方針2025」（令和7年5月）に基づき、令和7～9年度を「交通空白解消・集中対策期間」として、地方運輸局等による伴走支援や予算措置等を通じた「交通空白」地区（計2,057地区（717自治体））等の解消を目指した取組が進められている。

同方針の取りまとめに当たり、中野国土交通大臣から、特に人口規模の小さな自治体における体制面の課題も踏まえ、市町村等が先導する事業者・産業・自治体の壁を越えた連携・協働（モビリティー・パートナーシップ・プログラム）による輸送サービスの共同化・協業化、市町村等の事務を補完・代替する主体の構築、モビリティデータの活用、「地域の足」・「観光の足」の総合的確保等に向けた新たな制度的枠組みの構築の検討を直ちに開始し、地域交通法等の改正も念頭にできるだけ早期に具体化を図るよう指示が出された。この指示等を踏まえ、同年6月から、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会（部会長：山内弘隆・一橋大学名誉教授）において、その具体化のための検討が行われている。

(2) 鉄道政策

ア 整備新幹線の整備

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の5路線をいい、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構が施設を建設・保有し、JR各社が施設を借りて車両を運行させている。

| 路線名 | 整備計画区間 | 整備新幹線一覧 | |
|-------------------|----------|---|--|
| | | 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…開業時期未定 | |
| 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～新大阪 | 高崎～長野…1997年10月開業 長野～金沢…2015年3月開業 金沢～敦賀…2024年3月開業 (敦賀～新大阪間は未着工) | |
| 九州新幹線 (鹿児島ルート) | 博多～鹿児島中央 | 新 博多～鹿児島中央…2004年3月開業 多～新八代…2011年3月開業 | |
| 九州新幹線 (西九州ルート) | 博多～長崎 | 武雄温泉～長崎…2022年9月開業 (新鳥栖～武雄温泉間は未着工) | |

※東北新幹線の東京～盛岡間は整備新幹線ではない。

¹⁵ バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村やNPO法人などが自家用車を活用して提供する有償の旅客運送

¹⁶ タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した輸送サービスを提供する事業

建設費用は、JR各社が毎年支払う新幹線貸付料が充当された後、残額を国及び地方が2：1の割合で負担している。

現在、北海道新幹線の新函館北斗～札幌間が建設中であるが、トンネル工事の遅れ等に伴い、当初2030年度末とされていた開業時期の見通しが立たなくなっている。なお、北海道新幹線の札幌延伸に伴い並行在来線となる函館本線の一部区間については、令和7年9月、延伸時点では貨物路線として維持させる方針が決まった。

未着工の区間については、政府は、北陸新幹線の敦賀～新大阪間の延伸ルートとして小浜・京都ルートを採用する方針であるが、沿線自治体の京都府や京都市から地下水等の環境への影響や多額の財政負担等への懸念が示されたことなどを受け、今後、ルートの再検証が行われる予定である。

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

イ リニア中央新幹線

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

現在、品川駅や名古屋駅、南アルプストンネル等の工事が実施されているが、南アルプストンネルの静岡県内の区間については、水環境や生態系への影響等の懸念から未着工となっている。国土交通省は、令和3年12月には水資源問題について、令和5年12月には生態系等の環境保全について報告を取りまとめたが、現在も静岡県とJR東海との間で合意が得られていない¹⁷。このような状況から、JR東海は、令和6年3月、品川～名古屋間の令和9年の開業を断念する方針を明らかにしている。

（3）物流・自動車政策

ア 物流の適正化等に向けた対応

（7）令和6年の法改正

国内物流の多くをトラック運送が支える中、令和6（2024）年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されることになり、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなる「物流の2024年問題」への対応が必要となっていた。このため、政府は、商慣行の見直し、物流の効率化等を図るため、令和5年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」、令和6年2月に「2030年度に向けた政府の中長期計画」等を取りまとめた。

¹⁷ 令和7年8月現在、静岡県は、JR東海に対話を求めている28項目（水資源6項目、生物多様性17項目、トンネル発生土5項目）中、水資源については全ての対話が、生物多様性については3項目、トンネル発生土については1項目の対話がそれぞれ終了したとしている。

これらに沿って、令和6年の第213回国会において、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律¹⁸と貨物自動車運送事業法が改正され、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減、トラック運送業における多重下請構造の是正、適正な運賃収受等に向けた措置が講じられるなど、商慣行の見直し等に向けた取組が進められている。

(イ) 令和7年の法改正

令和7年の第217回国会においては、ドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、議員立法により、トラック事業の許可について5年ごとの更新制の導入、運賃・料金に係る「適正原価」の導入及びそれに伴う「標準的な運賃」の廃止、トラック事業者等が元請事業者として運送を引き受ける場合の再委託の回数を2回以内に制限する努力義務の明記等を内容とする貨物自動車運送事業法の改正が行われるとともに、この改正を担保するため、貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律が制定された。

イ 次期「総合物流施策大綱」の策定

総合物流施策大綱は、政府における物流施策の指針を示し、関係省庁が連携して総合的な物流施策の推進を図るために策定されるものである。令和3年6月に閣議決定された現大綱のもとでは、①物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（「簡素で滑らかな物流」の実現）、②労働力不足対策と物流構造改革の推進（「扱い手にやさしい物流」の実現）、③強靭で持続可能な物流ネットワークの構築（「強くてしなやかな物流」の実現）の3つの観点を踏まえた関連施策が実施してきた。

現大綱は令和7年度が計画期間の最終年度となっており、物流を取り巻く諸課題に対応する物流施策の在り方について検討する国土交通省の「2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会」（座長：根本敏則・敬愛大学特任教授）は、11月にも提言を取りまとめることとしており、その後、提言に基づく新たな大綱が令和7年度末までに策定される見込みである。

ウ 物流拠点の整備

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

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

¹⁸ 改正後における法律の題名は「物資の流通の効率化に関する法律」

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

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

エ 日本版ライドシェアの実施状況

令和6年3月、タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定した上で、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする「日本版ライドシェア」（自家用車活用事業）が創設され、同年4月から提供が開始されている。

また、国土交通省は、同年7月から10月にかけて、日本版ライドシェアのバージョンアップ第1弾として、雨天時や酷暑、イベント開催への対応や、大都市部以外の地域における制限緩和（供給車両数、時間帯の拡充等）を行った。

令和7年6月からは、バージョンアップ第2弾として、バス・鉄道事業者によるトライアル運行が実施されている。規制改革実施計画（令和7年6月13日閣議決定）では、このトライアルの結果を検証し、バス・鉄道事業者による参画に関し、タクシー事業の許可取得に係る要件の緩和や明確化も含め、制度改正やガイドライン整備等の所要の措置を講ずることとされている。

オ 自動車の自動運転の実装に向けた取組

自動車の自動運転については、デジタル田園都市国家構想総合戦略（令和4年12月23日閣議決定）において、「地域限定型の無人自動運転移動サービスについて、2025年度を目途に50か所程度、2027年度までに100か所以上の地域で実現」、「2025年度頃の高速道路におけるレベル4自動運転トラックの実現、2026年度以降の社会実装」という目標が掲げられた。

国土交通省は、自動運転の社会実装に向けた取組を行う地方公共団体に対する補助事業を実施しており、令和5年5月には福井県永平寺町において全国初のレベル4¹⁹自動運転移動サービスが、令和6年12月には愛媛県松山市において全国初のレベル4自動運転の路線バスの運行がそれぞれ開始された。自動運転トラックについては、令和7年3月から、深夜時間帯に新東名高速道路の駿河湾沼津S A～浜松S A間に自動運転車優先レーンを設定し、車両開発と連携した路車協調（合流支援情報提供、落下物・工事規制情報等の先読み情報提供）により、その実現に向けた実証実験が実施されている。

また、国土交通省は、令和6年10月に交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の下に「自動運転ワーキンググループ」（委員長：塩路昌宏・京都大学名誉教授）を設置して、自動運転タクシー等のより迅速かつ円滑な社会実装を可能とし、事業化を更に加速化するための制度整備の在り方について検討し、令和7年5月にその中間取りまとめを公表した。

¹⁹ 特定条件下における完全自動運転

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

同省は、この内容を踏まえ、その社会実装を加速させる取組を推進することとしている。

(4) 海事政策

海事分野は、造船業及び国際海運業における厳しい国際競争、内航海運業における船員の働き方改革の推進、荷主等との取引環境の改善、生産性の向上等の課題を抱えており、令和3年の第204回国会（常会）において成立した海事産業強化法²⁰により改正された海上運送法、船員法、船員職業安定法等の各法律に基づく取組を通じて、経済安全保障の推進や海事産業の競争優位性の確立を目指している。

特に、造船業については、1990年代には世界の建造量の約5割を占めたが、現在は中国や韓国の台頭を受けて1割程度に落ち込んでおり、経済安全保障や米国トランプ政権の関税政策等に対応した日米協力の推進の観点から、再生を図る必要性が指摘されている。政府は、現在、GXの推進に資するアンモニア燃料船やゼロエミッション船の導入促進、DXの推進による生産性向上、自動運航船への開発支援やその実用化に必要な国際海事機関（IMO）の規則策定に向けた国際的な議論の主導等を進めており、経済財政運営と改革の基本方針2025（以下「骨太方針2025」という。）においても、造船業の再生及び海運業、造船業等の海事クラスターの強靭化が明記された。

また、内航海運では、「物流の2024年問題」を受けて陸送からのモーダルシフトが期待される一方、船員不足等の課題を抱えており、取引環境の改善や船員の働き方改革が進められている。令和7年の第217回国会では、船員等の海技人材の確保の間口の拡充、職場環境の改善等に加え、船員関係手続のデジタル化、漁船員条約²¹の締結に向けた漁船員の乗組み要件、訓練の実施義務等を定める船員法等の改正²²が行われた。

(5) 港湾政策

港湾は、海上輸送と陸上輸送の結節点であるが、令和6年能登半島地震の際には施設の被災等により緊急物資等の円滑な輸送に支障が生じたほか、気候変動に伴う影響、施設の老朽化と港湾管理者（地方公共団体）の技術職員の不足等の課題を抱えている。これらを踏まえ、令和7年の第217回国会において港湾法が改正され、災害時の港湾機能の確保のための措置、官民関係者による港湾の協働防護のための措置、国による港湾の改良工事の代行制度の創設等が行われた。

²⁰ 海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律

²¹ 千九百九十五年の漁船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW-F条約）

²² 「船員法等の一部を改正する法律」であり、船員法、船員職業安定法及び「船舶職員及び小型船舶操縦者法」の計3法律を改正するものである。

国際基幹航路の寄港の維持拡大に向けて、国土交通省は、国際コンテナ戦略港湾（京浜港及び阪神港）への集貨を推進している。一方、我が国全体の人手不足の中、国際コンテナ戦略港湾との間で2次輸送を行う地方港の港湾労働者の人手不足の深刻化により荷役に支障が生じており、これに伴い、2次輸送を担う内航フィーダー航路網の拡充が制約されることで、集貨施策自体に影響が及んでいるとの指摘があり²³、対応が求められている。

また、政府は、洋上風力発電を推進しており、令和7年の第217回国会では、経済産業大臣及び国土交通大臣が発電設備の設置を認める海域として指定できる対象海域として、従来の領海・内水に加え、浮体式設備の活用を念頭に、排他的経済水域（EEZ）を追加する再エネ海域利用法²⁴の改正が行われた。一方、同年8月には、秋田県沖と千葉県沖の領海計3海域で公募を経て事業者として選定されていた三菱商事㈱等の企業連合が、サプライチェーンの逼迫、物価高騰等の事業環境の変化を受けて撤退したため、政府は、公募要件を見直した上で再公募を行う意向を示している²⁵。

(6) 航空政策

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

航空整備士及び操縦士の人材確保等に向けて、国土交通省の「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」（座長：李家賢一・東京大学大学院工学系研究科教授）は、令和7年3月に最終取りまとめを行い、これに従い、同省は、外国人整備士の受け入れ拡大、女性パイロット等の拡大等の取組を行っている。また、最終取りまとめにおいてパイロットに係る重点テーマの一つとされた航空大学校の抜本改革のため、同年4月に「航空大学校の養成に関する検討会」を設置し、検討を進めている。

無人航空機の利活用については、令和4年12月に有人地帯上空での補助者なし目視外飛行（レベル4飛行）が可能となり、令和5年12月には、ドローン配送の事業化に向けて、レベル3.5飛行²⁶の制度が新設された。また、事業化の促進のため、令和7年3月には、「無人航空機の多数機同時運航を安全に行うためのガイドライン」（第一版）が策定された²⁷。

²³ 『日本海事新聞』（令7.9.30）

²⁴ 現行の正式名称は「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律」であるが、令和7年改正により「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に関する法律」に改められる。

²⁵ 『日本経済新聞』（令7.9.5）

²⁶ 「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領」を改正し、レベル3飛行（無人地帯での補助者なし目視外飛行）に一定の要件（操縦者ライセンスの保有、保険への加入、緊急着陸地点の設定）を追加することで、立入管理措置の緩和や道路等の一時的な横断を可能とするもの

²⁷ レベル3又は3.5飛行で実施する1対5（操縦者1人に対して5機）までの運航を対象としており、人間の目による監視を前提とした現時点の上限として設定されている。

3 観光施策、気象業務、海上保安の動向

(1) 観光施策

我が国の観光産業は、令和2年からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大による訪日外国人旅行者の激減などにより、深刻な影響を受けたが、令和4年以降、観光需要の回復が進み、令和6年の訪日外国人旅行者数は約3,687万人、訪日外国人旅行消費額は約8.1兆円といずれも年間の合計で過去最高となった²⁸。

一方、観光需要の急速な回復に伴い、混雑やマナー違反が地域住民の生活に影響を与える事態が生じており、令和5年10月に取りまとめられた「オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」に基づき、先駆モデル地域が選定され、公共交通等の混雑対策や需要分散・周遊促進等の対策が講じられているものの、オーバーツーリズム対策は依然として大きな課題となっている。

また、政府は、令和5年3月に策定した「観光立国推進基本計画」に基づき、観光立国に向けた取組を進めている。現在、骨太方針2025に基づき、2030年訪日外国人旅行者数6,000万人・消費額15兆円の実現を目指し、地方誘客の促進及び持続可能な観光地域づくりに向けた観光施策の充実・強化のため、令和7年度末までに新たな観光立国推進基本計画を策定するとともに、必要となる国の財源確保策について具体的検討を行っている。

(2) 今後の気象業務の在り方

近年、線状降水帯²⁹が毎年のように発生し、大きな被害をもたらしており、その予測精度の向上が喫緊の課題となっている。

線状降水帯の発生等に関する情報としては、令和3年6月から線状降水帯の発生を検知した際に「顕著な大雨に関する気象情報」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分程度前倒しで発表し、令和8年からは予測時間を更に延ばして2～3時間前に発表することを目指している。また、令和6年から線状降水帯による大雨の可能性の発表を県単位で行っており、令和11年から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。

また、複雑で分かりにくいとの指摘がある防災気象情報³⁰について、気象庁及び水管理・国土保全局は、有識者からなる「防災気象情報に関する検討会」の令和6年6月の最終取りまとめを踏まえ、新たにレベル4相当の「危険警報」を設けるとともに、「洪水」「大雨」「土砂災害」「高潮」の4種類の災害の危険度をレベル2～5の4段階で表す運用の令和8年度の出水期からの開始を目指すとしている。

²⁸ 訪日外国人旅行者数は、令和7年8月、3,428,000人（前年同月比116.9%）となっている（「訪日外客数（2025年8月推計値）」2025年9月17日 日本国政府観光局）。

²⁹ 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りほぼ同じ場所に停滞することで、大雨をもたらすもの

³⁰ 国等が発表する、防災関係省庁、地方公共団体等の防災機関が行う防災対応や住民の自主的防災行動に資するための情報

(3) 海上保安

尖閣諸島周辺の海域においては、平成24年の同諸島の国有化以来、中国船舶の活動が活発化し、常態化している。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。

中国は、令和3年2月に施行された海警法³¹を根拠に、尖閣海域を含む我が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、特に、尖閣諸島付近の領海内では、令和7年3月に海警局の船舶が過去最長の92時間以上にわたり侵入する事案が発生したほか、日本漁船に接近しようとする事案も相次いでいる。

また、外国海洋調査船による我が国の同意を得ない調査活動が、東シナ海や日本海のみならず、沖ノ鳥島と南鳥島周辺海域まで広域化しており、令和7月5月までに撤去等が行われたものの、中国が我が国EEZ内の複数の海域や大陸棚「四国海盆海域」に観測ブイを無断で設置していた事案が明らかになった。

さらに、EEZにおける外国漁船の違法操業、北朝鮮による弾道ミサイルの発射及び日本海や太平洋への着弾等、我が国周辺の海域をめぐる状況は厳しさを増している。

このような状況に対応するため、海上保安庁は、令和4年12月に決定された新「海上保安能力強化に関する方針」に基づき、巡視船、航空機等の大幅な増強等のハード面の取組や、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を推進し、領海警備能力、広域海洋監視能力、事案対処能力等を強化している。令和5年4月には、武力攻撃事態時において自衛隊法に基づき海上保安庁を自衛隊の指揮下に置く手順を定めた「統制要領」が策定され、有事の際の自衛隊との役割分担や連携強化が図られており、同要領に基づく自衛隊と海上保安庁の共同訓練が実施された。また、同年6月以降は、同庁とアメリカ、韓国、フィリピンの海上保安機関との合同訓練も実施されている。

内容についての問合せ先

国土交通調査室 須澤首席調査員（内線68580）

³¹ 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。