

国土交通行政をめぐる主要課題

— 安全・安心の確保、担い手不足、持続的な経済成長 —

清野 和彦

(国土交通委員会調査室)

1. はじめに
2. 国民の安全・安心に係る課題
 - (1) 社会資本の維持管理・更新・整備
 - (2) バリアフリー化の推進
 - (3) 水害・土砂災害対策
 - (4) 道路運送車両の安全問題
 - (5) 海上保安体制の強化
3. 担い手をめぐる課題
 - (1) 建設業就業者
 - (2) 交通運輸関係
4. 持続的な経済成長のために取り組むべき課題
 - (1) 生産性の向上（「生産性革命」の取組）
 - (2) 自動運転
 - (3) インフラシステムの輸出・海外への展開
 - (4) 観光先進国に向けての取組
 - (5) 首都圏空港の機能強化
 - (6) 中古住宅の流通・リフォームの推進、急増する空き家への対策
 - (7) リニア中央新幹線の整備
5. 所有者不明の土地問題
6. おわりに

1. はじめに

第195回国会（特別会）において、石井国土交通大臣は、国土交通行政の諸課題について

での考え方を述べている¹。

そこで掲げられた項目は、東日本大震災からの復興²、熊本地震等からの復旧・復興、防災・減災対策、インフラ老朽化対策、交通の安全・安心、我が国の主権と領土・領海の堅守、生産性の向上、担い手の確保・育成及び公共事業の品質確保、国際競争力強化に資する基幹的インフラの整備、観光先進国の実現、豊かな国民生活の実現と持続可能な地域社会の形成、インフラシステムの海外展開、東京オリンピック・パラリンピック競技大会への対応の13項目であり、広範多岐にわたっている。

本稿においては、国土交通行政における当面の主要課題を、「国民の安全・安心の確保に係る課題」、「担い手をめぐる課題」及び「持続的な経済成長のために取り組むべき課題」の3つに大きく整理した上で順次概観し、加えて、喫緊の課題である「所有者不明の土地問題」について触れることとしたい。

2. 国民の安全・安心に係る課題

(1) 社会資本の維持管理・更新・整備

9人が死亡した平成24年12月の中央自動車道笹子トンネルにおける天井板崩落事故発生から、5年が経過した。同事故の発生は、それまでコスト縮減が中心課題とされていた社会資本の維持管理の重要性の見直しの契機となり、国土交通省は、翌25年を「社会資本メンテナンス元年」として位置付け、それ以降、社会資本の老朽化対策への取組が本格化することとなった。

我が国の社会資本は、その多くが高度成長期に集中的に整備されたものであり、既に建設から30～50年が経過し、今後、老朽化が急速に進むと想定されている。建設から50年以上が経過したものの割合を、25年3月時点とその20年後とで比較すると、水門などの河川管理施設は25%から64%、下水道管渠は2%から24%、港湾岸壁は8%から58%へと、いずれも急増が見込まれている。また、全国の約73万の橋梁については、建設後50年を経過しているものが、29年時点で約23%となっており、更に10年経過後には約48%まで増加すると見込まれている。加えて、建設年度不明橋梁が約23万橋存在している。そのような中で、例えば、市町村の管理橋梁における通行規制については、20年4月1日時点では862橋で実施されていたが、28年4月1日時点では2,328橋へと約2.6倍に増加するなど、国民の日常生活に支障が及びつつある。

政府は、25年11月、「インフラ長寿命化基本計画」を策定し、同基本計画に基づき、28年度までに各インフラを管理・所管する者による「インフラ長寿命化計画（行動計画）」の策定を目指すこととした。期限である28年度までに、行動計画を策定した主体は全体の約79%にとどまる一方、30年度以降策定予定としているものも約14%あり、早急な取組が求められている。

国土交通省は、社会資本の維持管理・更新に関し工程表を取りまとめるとともに、同省のインフラ長寿命化計画（行動計画）を策定し、メンテナンスサイクルの構築に向けた道筋を示したほか、点検・診断等の業務に求める知識・技術の明確化、基準を満たす民間資

格の登録、登録された民間資格を保有する技術者の発注業務への活用、インフラの維持管理に精通した民間技術者の自治体への派遣の試行、国や自治体等の社会資本のメンテナンスに関する様々な情報発信等を始め、産官学民が一体で28年11月に設立した「インフラメンテナンス国民会議」により、優れた取組や技術開発を表彰し、ベストプラクティスとして広く紹介する「インフラメンテナンス大賞」などの各種取組を進めている。27年9月の第4次社会資本整備重点計画では、インフラ老朽化を始めとする構造的課題を乗り越えていくためには、「社会資本のストック効果」を最大限発揮できるよう取り組む必要があるとの考えが盛り込まれ、そのため、集約・再編を含めた戦略的メンテナンス、既存施設の有効活用（賢く使う取組）に重点的に取り組むとともに、社会資本整備の目的・役割に応じ選択と集中を徹底することとされている。

なお、道路整備に関する財政上の特例措置を定めた「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」については、29年度末をもって期限切れとなるが、社会資本整備審議会道路分科会の建議等を踏まえ、老朽化対策を始めとする道路整備を促進するため、30年常会に特例措置を継続する改正案を提出することが検討されている。

ほかにも、後述の「担い手不足」とも大きく関連するが、地方公共団体、中でも小規模団体においては、厳しい財政状況や、技術系職員の不足等のためインフラの現状把握、日常的な点検・修繕等が十分に進められないという問題に直面しているところも多く見受けられる³。維持管理・更新に係る安定的な予算の確保はもとより、技術的知見の共有や担当者の技術力向上など国の技術的支援体制の充実、地方公共団体の相互連携による維持管理体制の強化、新たなメンテナンス技術の開発・導入、メンテナンス産業の育成・拡大、官民連携を通じた地域の担い手（メンテナンス技術者）の育成等の取組も喫緊の課題である。

（2）バリアフリー化の推進

2020年の東京オリンピック（同年7月24日～8月9日）及びパラリンピック（同年8月25日～9月6日）の両競技大会開催に当たり、障害者、高齢者等の移動制約者を含む多くの旅客が我が国を訪れるものと見込まれ、従来以上にバリアフリー化の推進が求められる状況となっている。

バリアフリーに関しては、平成18年6月、より一体的・総合的なバリアフリー施策を推進することを目的に、「ハートビル法⁴」と「交通バリアフリー法⁵」とを統合した「バリアフリー法⁶」が成立し、同法に基づき、建築物、旅客施設等及びこれらの間の経路の一体的な整備が進められてきた。また、この間、26年の国連「障害者の権利に関する条約」批准に先立ち、国内法整備の一環として23年に改正障害者基本法が成立するとともに、25年には「障害者差別解消法⁷」が制定され、28年4月に施行されている。

かかる状況の下、政府は29年2月、ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議において「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を決定した。同行動計画では、学校教育、企業、地域などにおける心のバリアフリー推進施策や、両競技大会に向けた重点的なバリアフリー化、全国各地におけるユニバーサルデザインのまちづくりに関する各施策を政府全体

で推進する等とされている。

国土交通省においては、バリアフリー法及び関連施策についての見直しなどを幅広く検討するため、同省の「2020年オリンピック・パラリンピック東京大会準備本部」に「バリアフリーワーキンググループ」を26年9月に設置するとともに、学識経験者、障害者団体・事業者団体の代表等からなる「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」の議論も踏まえ、同年6月には、バリアフリー施策の基本的考え方や、施設設置管理者等の取組の促進、地域の更なる面的バリアフリー化、心のバリアフリー等を主な内容とする「バリアフリー法及び関連施策の見直しの方向性について」を取りまとめた。これに基づく同法改正案が、30年常会に提出される方向となっている。

また、28年8月の東京メトロ銀座線青山一丁目駅での視覚障害者転落・死亡事故の発生を踏まえ、駅ホームにおける視覚障害者等の安全対策が課題となっている。国土交通省は、主要鉄道事業者の担当者等による検討会を開催し、同年12月には「中間とりまとめ」が公表された。そこでは、駅ホームにおける更なる安全性向上に向け、ハード面では、①ホームドアの整備、②新しいタイプのホームドアの普及促進、③頭端駅における固定柵の設置拡大、及び④内方線付き点状ブロックの整備促進、ソフト面では、①駅員等による誘導案内の強化と接遇能力の向上、②旅客による視覚障害のある人に対する配慮の促進、③一般国民による視覚障害のある人への心のバリアフリーの理解促進、④盲導犬の育成及び盲導犬貸与希望者等の駅における訓練への協力等の対策が掲げられた。今後は、鉄道事業者、障害者、ボランティア、地方公共団体等、関係者の連携による取組が求められる。

駅ホームにおいて転落や列車との接触、線路内への進入等を防止する対策としては、ホームに設置した壁や柵とドアによりホームを仕切り、列車到着時のみドア部が開閉する、ホームドアや可動式ホーム柵の設置が進められ、29年3月末時点で、全国686駅に設置されている。ホームドア等の設置には、車両扉位置の相違や多額の整備費用等の課題があるが、整備費用に対する助成に加え、技術面・コスト面の課題に対応可能なホームドアの技術開発の支援も行われており、今後の設置促進が期待される。

（3）水害・土砂災害対策

水害対策に関しては、平成27年9月関東・東北豪雨災害を踏まえ、社会資本整備審議会河川分科会「大規模氾濫に対する減災のための治水対策検討小委員会」における検討が進められ、同年12月には「大規模氾濫に対する減災のための治水対策のあり方について」が答申された。同答申では「水防災意識社会⁸」を再構築する取組を行うこととされ、同月に「水防災意識社会再構築ビジョン」が策定されたが、28年8月の台風第10号による被害に際しては、関係者間の連絡や住民等に対する適切な情報提供、避難行動要支援者等を含む住民の適切な避難に資する対策等の必要性等の課題が浮き彫りとなった。そのため、国土交通省は、直轄河川とその沿川市町村を対象としてきた同ビジョンを、都道府県管理河川に早期に拡大させる取組を加速化することとした。さらに、最近における気象条件の変化に対応して、多様な主体の連携により大規模な洪水等に対する防災・減災対策を推進するため、29年6月施行の改正水防法では、大規模氾濫減災協議会制度の創設、都道府県知

事等が管理する河川管理施設の改築等及び災害復旧の国土交通大臣等による権限代行制度の創設等の措置が講じられた。

平成29年7月九州北部豪雨災害に際しては、福岡県朝倉市の赤谷川において、改正水防法により創設された「権限代行制度」が活用され、国が河川管理者である福岡県に代わり河道の確保に向けた土砂や流木の撤去を実施した。今後も、各主体の連携によって防災・減災対策が推進されることが期待される。

土砂災害に関しては、27年1月施行の改正土砂災害防止法により、土砂災害警戒区域指定のための基礎調査制度の拡充、土砂災害警戒区域における市町村地域防災計画を活用した警戒避難体制の整備など、ソフト対策の充実が図られた。同法に基づく基礎調査は、31年度には全ての都道府県で完了予定となっている。

土砂災害防止法は、29年の水防法改正（前述）に併せて改正され、従前は努力義務であった要配慮者利用施設における避難計画の作成や避難訓練の実施が義務化された。法改正以前の29年3月時点で全国の避難計画の作成状況は約8%にとどまっており、計画策定や訓練の着実な実施に向け、国や地方公共団体の支援が求められる。

（４）道路運送車両の安全問題

平成26年11月以降、タカタ製のエアバッグ・インフレーター（ガス発生装置）の不具合が日米で社会問題化し、自動車メーカー各社は、予防的措置としてのリコールや調査リコール（原因究明の一環としての回収調査）を実施する異例の事態となった。こうした事態を踏まえ、27年6月には自動車装置メーカーに対する報告聴取等を可能とする道路運送車両法の改正が行われた。そのほか、米国ではフォルクスワーゲンによる排ガス試験の不正問題が発生している。自動車技術が高度化・複雑化する中で、検査の実効性、車両の安全性をどのように確保していくかが課題となっていた。

こうした中、28年4月には、三菱自動車が、型式指定申請に際し本来の燃費よりも良くみせるために、排出ガス・燃費試験において設定する走行抵抗値を不正な方法で算出し、かつ、不正に操作して提出した事案が、同年5月には、スズキにおいても不正な方法で走行抵抗値を測定していた事案が判明した。かかる不正行為は、型式指定審査の信頼性を根本から損なうとともに、自動車産業への信頼を傷つけ、自動車ユーザーにも大きな不信感を与えるものである。29年常会においては、道路運送車両法が改正され、不正の手段により型式の指定を受けた場合において当該指定を取り消すことができることとするとともに、虚偽の報告等に対する罰則の強化等の措置が講じられるに至った。

しかしながら、29年9月には日産自動車において、検査員でない者が、完成検査を行っていたこと等が判明し、約120万台についてリコールを届け出る事態となるとともに、SUBARU（スバル）においても同様の不正があったと報告されている。国土交通省は、かかる不適切事案は、我が国の自動車業界に対する信頼を傷つけるとともに、ユーザーにも大きな不信感を与え、型式指定制度の根幹を揺るがすものであるとして、同年11月に学識経験者も参画するタスクフォースを設置し、型式指定車の完成検査の在り方について検討を行っており、その結果が注目される。

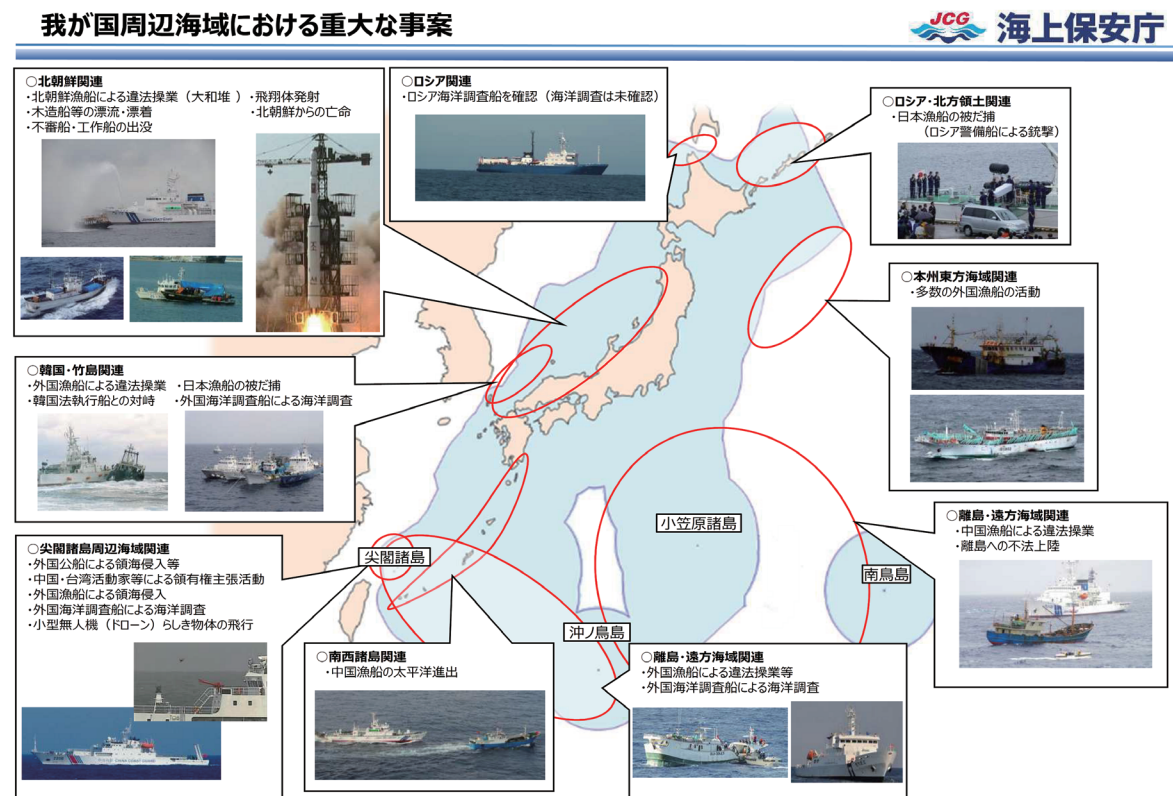
(5) 海上保安体制の強化

我が国は、世界第6位の約447万㎩という広大な領海及び排他的経済水域を有するが、周辺海域では、外国による海洋進出の動きが年々活発化している。とりわけ、沖縄県の尖閣諸島周辺領海付近では、平成22年の中国漁船による海上保安官に対する公務執行妨害等被疑事件の発生以降、中国公船が尖閣諸島周辺をはいかいする事案が断続的に発生し、政府による同諸島の国有化（24年9月）を経て、28年8月には、約200～300隻の中国漁船が同諸島周辺の接続水域で操業する中、多数の中国公船が集結し領海侵入を繰り返すといった事案が確認されるなど、中国公船の「示威行動」が常態化するに至った。

こうした中国側の動きに対し、海上保安庁は同海域を管轄する第11管区海上保安本部（那覇市）に職員や巡視船艇を集結させるなどして、警戒態勢を継続してきた。28年2月には、同海域の警備における専従体制を完成させている。

我が国周辺では、尖閣諸島周辺海域のほかにも、外国海洋調査船による調査活動の活発化や外国漁船の違法操業のほか、北朝鮮による核実験やミサイル発射など、海上の安全や治安をめぐる状況が一層厳しさを増している。最近では、北朝鮮籍とみられる船の漂流・漂着が各地で相次いでおり、29年に入ってから12月15日時点で89件を数え、海上保安庁が統計を取り始めた25年以降で最多になったと報じられている⁹。

図表1 我が国周辺海域における重大な事案



（出所）海上保安庁資料

かかる情勢の中、海洋における法の支配を確立するため、海上保安庁の海上法執行能力、海洋監視能力及び海洋調査能力の3点の強化を図る必要があることから、政府は、

「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議¹⁰」（28年12月21日）において「海上保安体制強化に関する方針」を決定した。同方針では、尖閣領海警備体制の強化と大規模事案の同時発生に対応できる体制の整備、海洋監視体制の強化など5つの内容を柱として海上保安体制を強化することとされている。

29年12月18日には、第2回目の「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議」が開かれるなど、体制強化が推進される状況にあるが、前述のとおり北朝鮮籍とみられる船の漂流・漂着が各地で相次ぐ事態となっていることを踏まえ、尖閣諸島周辺海域以外の日本海側等でも警備体制の一層の充実が求められる。他方、尖閣周辺で中国公船の「示威行動」等がエスカレートする可能性も見据えた体制整備も大きな課題となる。

なお、29年11月には、千葉港に入港していた香港籍貨物船の船員が、停泊中の千葉県警の事情聴取に対し、北朝鮮に寄港した旨証言していたにもかかわらず必要な刑事手続などが取られないまま出港していたと報じられた¹¹。警察と海上保安庁との間での情報が共有できていなかったとも報じられており、入港禁止措置の実効性確保のための取組にも留意が求められる。

海上保安体制の強化が進む中、近年累次にわたり海上保安庁の人員増が図られてきた。これに対応するため、海上保安大学校（呉市）及び海上保安学校（舞鶴市）における教育の充実・強化等が重要となるほか、進行する少子化の下、人材の確保・育成も課題となる。

3. 担い手をめぐる課題

（1）建設業就業者

我が国の建設産業は、長く続いた公共投資削減の流れや民間需要の低迷で市場全体が冷え込む中、行き過ぎた価格競争等により、賃金の低下、事業者の疲弊を招いたとも言われる。こうした中、建設業就業者数は、平成28年平均で492万人と、ピーク時の9年平均から約3割減少した。この間の若年入職者の減少や高齢化の進行により建設工事の適正な施工や品質確保が懸念されると同時に、これまで地域の建設業者が担ってきた、災害対応、除雪作業、インフラの維持管理等、地域の守り手としての役割を今後も果たすためには、担い手の確保・育成や技術の継承、抜本的な生産性向上等が喫緊の課題となっている。

建設工事の適正な施行とその担い手確保を実現することを目的に、26年5月には、3つの法律が一体的に改正された（「担い手3法」）。具体的には、ダンピング対策の強化と建設工事の担い手の確保や、維持更新時代に対応した適正な施工体制の確保のための措置を講ずるため「入契法¹²」及び「建設業法」が、また、インフラの品質確保とその担い手の中長期的な育成・確保を目的として「品確法¹³」が、それぞれ改正された。

建設業における若者を始めとする担い手の確保・育成のためには、適切な賃金水準の確保や社会保険への加入促進等の処遇改善を始め、週休2日の確保、就労者の安全・健康の確保といった就労環境の改善が必要である。国土交通省は、24年度から社会保険未加入対策を5年計画で実施してきており、29年度までに事業者単位で許可業者の加入率100%、

労働者単位では少なくとも製造業相当の加入状況を目指した取組を行ってきたが、28年10月の公共事業労務費調査では、雇用保険、健康保険、厚生年金保険の3保険全てに加入している企業の割合は約96%、労働者の割合は約76%となっている。

29年2月には、国土交通省及び農林水産省が、翌月から適用される、公共工事の工事費の積算に使用する「公共工事設計労務単価」を決定した。労働市場の実勢価格を適切・迅速に反映させるとともに、社会保険加入への加入徹底の観点から、例年の4月改定を4年連続で前倒ししたほか、6年連続して引き上げられた単価は、ピーク時（9年度）の94.5%の水準に達した。しかしながら、設計労務単価と現場労働者の賃金との乖離も依然として指摘されている。国土交通省は、この引上げが民間工事の現場に従事する技能労働者の賃金水準の上昇につながることを目指し、建設業団体に対し、今回の引上げを踏まえた適切な賃金水準を確保するよう要請している。労務単価の引上げが確実に現場の隅々まで行き渡り、若年層の建設業への入職の促進につながることを求められる。

また、29年3月には、政府の「働き方改革実現会議」において、「働き方改革実行計画」が策定され、労働基準法の改正により罰則付き時間外労働の上限規制を設け、建設業についても改正法施行5年後に他産業と同様に上限規制を適用することとされた。これを踏まえ、国土交通省は、①民間発注工事等における働き方改革の推進、②建設技術者の働き方改革の推進、③建設業における女性の働き方改革の推進、④建設業許可等の電子申請化に向けた検討について重点的な対策を講ずることとしている。

中長期的な「担い手不足」の状況を見据えると、週休2日の確保や時短といった就労環境の改善と、賃金や社会保険等の処遇改善の確保のいずれもが図られる施策が望まれる。

（2）交通運輸関係

ア トラック運転者

トラック運送事業は、国内貨物輸送量の9割以上を担う、市場規模約14兆円の産業であるが、荷主に対して立場が弱い上に、規制緩和の影響により事業者数の増加や零細化が進むとともに元請・下請の関係も厳しさを増し、長年、競争が激化してきた。近年、トラック運送契約の書面化、燃料サーチャージの導入など取引の適正化に向けた取組が進められたが、事業者間の競争激化がトラック運転者の労働条件にも深刻な影響をもたらしており、その年間労働時間（平成28年度）は、大型トラック運転者で2,604時間、中小トラック運転者で2,484時間と、全産業平均の2,124時間よりも長い上、年間所得額（同）は大型トラック運転者で447万円、中小トラック運転者では399万円と、いずれも全産業平均の490万円より低く、人手不足が深刻化しつつある。

29年3月の働き方改革実現会議による「働き方改革実行計画」では、自動車運転者に関しては、①改正労働基準法の時間外上限規制の一般則の施行期日の5年後に、年960時間（＝月平均80時間）以内の規制を適用することとし、かつ、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設け、②5年後の施行に向けて、荷主を含めた関係者で構成する協議会で労働時間の短縮策を検討するなど、長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進するなどとされた。同計画実現のため、「自動車運送事業の働き方

改革に関する関係省庁連絡会議」が開催され、自動車運送事業について、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的とした関連制度の見直しや、支援措置に関する行動計画の策定及び実施を総合的かつ計画的に推進する具体策の省庁横断的な検討が進められている。

他産業に適用される一般則（年720時間以内）を上回る、年960時間以内の規制とすることの適否については、960時間には休日労働が含まれず、年間総拘束時間に置き換えると、現行の改善基準告示と変わらない水準となる等の指摘も存在する。

トラック運転者は、残業手当によって一定の給与水準を確保している側面があり、長時間労働是正による手当の減少に伴う給与水準の低下も懸念される。適正な運賃・料金が収受可能な環境確保など荷主との取引条件の改善も求められる。

イ 船員

平成28年時点の我が国の船員数は約6.4万人と、昭和49年のピーク時（27.8万人）の4分の1以下まで大幅に減少している。内航船員は横ばいで推移しているものの、30歳未満の若年船員が16.9%であるのに対して、50歳以上が48.2%、このうち60歳以上は22.9%に上り、高齢化が著しい。かかる状況の下、日本人船員の確保・育成が喫緊の課題となっている。

内航船員については、内航海運事業者による計画的な若年船員の雇用の支援、即戦力となる船員の安定的な供給等のための取組がなされており、新たな船員の就業ルートとして、船員の専門教育機関を卒業していない者の内航船員への就業を促進するため、海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画に従って若年船員の計画的雇を進める内航海運事業者に対する助成が行われるなどしている。

外航海運においては、中小船社では、新規学卒者の自社による育成が困難として、その採用を控え実務経験を有する者を採用する傾向があることなどから、新規学卒者の外航海運への就職は困難となり、雇用のミスマッチが発生している。そのため、船員教育機関の卒業生等を対象に、キャリア形成を支援するための訓練を行うことにより、若年船員の雇を促進する外航基幹職員養成事業が実施されるなどしている。

内航、外航のいずれについても、若年層にとっては、その勤務形態や携帯電話・インターネットの接続状況など、船員の就労環境は必ずしも魅力的ではないともされる。船員という職業の魅力や社会的認知度の向上に向け一層の取組が求められる。

ウ 航空機操縦士・航空整備士

世界的に航空需要が拡大する一方で、人員の供給が追いつかず、操縦士の人材獲得が激しくなっている。我が国でもLCC¹⁴の参入により小型機を中心に操縦士不足が顕在化しており、長期の減便を余儀なくされるケースも発生している。

航空機操縦士、中でも機長の人材不足が深刻化しているが、2030年頃には大量退職の時期を迎えると見込まれており、訪日外国人旅行者数の目標が2030年に6,000万人とされる中で、操縦士の養成・確保が重要な課題となっている。

これに関し、平成30年度からは航空大学の養成規模を拡大するため、帯広分校の教官や訓練機の増強等を図り、宮崎本校の訓練機の更新により着実な訓練を推進する

方向とされている。加えて、航空業界においても、パイロット養成課程をもつ大学等の機関と航空会社が連携して操縦士を目指す学生を対象とする無利子奨学金制度が創設されるなどの取組が進められている。

航空整備士に関しては、合理化や機材の信頼性向上等により航空機一機の整備に必要な整備士の数が減少してきており、航空需要の増加が単純に整備士の需要増加には直結しない面があるものの、世界的な航空需要の増大に伴い、世界全体で整備士の需給がひっ迫すると見込まれているほか、我が国においても、中長期的には、整備士の需要が増大すると考えられている。

また、我が国の航空会社は、数年単位で行われる航空機のオーバーホールや機体・装備品の故障が発生した際の修理が必要な場合、コスト削減等の理由から受託整備会社である海外の航空機整備事業者（MRO（整備・修理・オーバーホール））に多くを委託しているのが現状であり、オーバーホール等において必要な技術の継承が困難になっている。今後、国産航空機であるMRJ¹⁵の本格生産等を契機に国内のMROを発展させていく必要があるため、整備士の養成・確保が不可欠となるが、整備士養成において、現場において中心的な役割を果たすための上級資格を得るためには、実務的訓練経験が必要であり、訓練期間を考慮すると、早急な対策が求められる。

4. 持続的な経済成長のために取り組むべき課題

（1）生産性の向上（「生産性革命」の取組）

人口減少時代を迎えた我が国においては、成長を支えてきた労働者の減少にかかわらず、社会の様々な無駄を減らし、労働者の減少を上回る生産性の向上により、経済成長を実現することが期待されている。生産性向上のためには、①都市の渋滞解消による移動時間の短縮・有効労働時間の増大、事故や災害リスクの低減といった「社会のベース」の生産性の向上、②建設産業、住生活産業、造船業、物流産業、観光産業等の「産業別」の生産性の向上、③急速に発達しつつあるICT（情報通信技術）、IoT、ロボットの活用など「未来型」の投資や新技術の活用が欠かせないものとなっている。

国土交通省は平成28年を「生産性革命元年」と位置付け、同年3月、省内に「国土交通省生産性革命本部」を設置し、「社会のベース」、「産業別」、「未来型」の3つの切り口から生産性革命に取り組むこととし、渋滞をなくすピンポイント対策と賢い料金、建設産業i-Construction、科学的な道路交通安全対策などの20のプロジェクトを選定している。また、29年を生産性革命「前進の年」として、これらのプロジェクトの更なる具体化を進め、その基礎にある「生産性革命」の考え方を施策全般に組み込む方針を示している。生産性革命に向けた取組は、「未来投資戦略2017」等においても政府の取り組むべき課題に位置付けられている。

ア 建設現場の生産性の向上とi-Construction

「i-Construction（アイ・コンストラクション）」は、建設現場における生産性を向上させ、魅力ある建設現場を目指すため、建設現場の生産性向上に向け、国土交通

省が進めている取組であり、①ICTの全面的な活用、②規格の標準化、③施工時期の平準化等の施策を建設現場に導入することにより建設現場のプロセス全体の最適化を図るプロジェクトである。同省は、i-Constructionによって、建設現場における一人一人の生産性の向上により企業の経営環境を改善し、建設現場に携わる人の労働条件の向上を図るとともに、安全性の確保を推進することとしている。平成29年1月には、「i-Construction推進コンソーシアム」が設立され、産官学が連携し、新技術の発掘や企業間連携の促進、3次元データの利活用に向けた検討等を行い、生産性の高い魅力的な建設現場の実現を目指すこととされている。

i-Construction推進に当たっては、導入企業や地方公共団体等発注者に対する支援の在り方、ICT活用を前提としていない現在基準による設計ストックへの対応、ICT技術等の国際標準化への取組等が課題となる。

イ 物流生産性革命・海事生産性革命

近年の我が国の物流において、ネット通販の拡大等により配送の小口化・多頻度化などが進み、トラックの許容積載量に対して実際に積載する貨物の割合である積載率が平成7年度の約55%から26年度には約41%に低下し、道路移動時間の約4割が渋滞損失となるなど、トラック輸送をめぐり様々な非効率が発生している。そこで、生産性を向上させ、将来の労働力不足を克服し、経済成長に貢献していくため「物流生産性革命」の取組が進められている。具体的には、①荷主協調のトラック業務改革など「業務効率の改善」、②受け取りやすい宅配便、物流システムの国際標準化の推進など「付加価値の向上」を推進し、物流事業の労働生産性を2割程度向上させることなどが目標とされている。その一環として、トラック等の手待ち時間削減のため、28年5月には「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」（物流効率化法）が改正され、特定流通業務施設の整備を前提としてきた流通業務総合効率化事業の要件を2以上の者が連携するものに変え、モーダルシフトの推進、積載率や運行頻度の改善、輸送網の集約等に関する事業を幅広く支援していくこと等とされた。これにより、トラックの搬入・搬出を予約化するトラック予約受付システム等への税制上の特例や、これら事業に係る総合効率化計画の策定経費への支援などがなされている。

配送の現場における疲弊の深刻化が伝えられる中、物流の効率化については、トラック運転者に対する働き方改革等と並行して、取組を推進していく必要がある。

また、海事分野に関しては、「海事生産性革命」として、船舶の開発・建造から運航に至るすべてのフェーズにICTを取り入れ、造船・海運の競争力向上を図る「i-Shipping」と、海洋開発分野で用いられる船舶等の設計、建造から操業に至るまで、幅広い分野で我が国海事産業の技術力向上等を図る「j-ocean」の2つの取組が展開されている。造船、海運、海洋開発等の分野において、抜本的な生産効率の向上や新分野への進出、中長期的な人材育成を一体的に推進するなどの取組を進め、諸外国との競争に勝ち抜き、経済活性化や雇用確保等に寄与することが期待されている。

(2) 自動運転

自動車の自動運転については、高速道路での自動運転（「準自動パイロット」）や限定地域での無人自動走行移動サービスを2020年までに実現するべく、平成29年5月には、そのための工程表と具体的検討課題等を明確化した「官民ITS構想・ロードマップ2017」が、高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部（IT総合戦略本部）により決定されるなどしてきた。また、「未来投資戦略2017」において、自動運転については、世界に先駆けた無人自動走行による移動サービスの実現などを旨し、制度整備、技術開発、実証環境整備等の取組みを強力に推進することとされている。

国土交通省は、「国土交通省自動運転戦略本部」を設置し、29年6月、「自動運転の実現に向けた今後の国土交通省の取組」を取りまとめ、①G7交通大臣会合での、より高度な自動運転技術の実用化に向けた国際的なレベルでの協力の提案、②有識者、関係省庁等から構成される「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」の設置、③先進安全技術の国際基準化の主導や自動ブレーキの新車乗用車搭載率を2020年までに9割以上とするなどの自動運転技術の開発・普及促進、④ラストマイル自動運転による移動サービスや中山間地域における道の駅を拠点とした自動運転サービスなどの自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装等の取組を行うとされた。また、同月の「G7交通大臣会合宣言」では、自動運転技術の開発を促進すること、その取組やベストプラクティスを共有することを目指すこととされた。

自動運転実現に向け、技術開発や実証実験が進み、その効果が期待されているが、一方で、国際基準を含む車両の安全基準の策定、事故時の責任等の在り方など、行政として実用化・普及に向け検討すべき課題も多い。

(3) インフラシステムの輸出・海外への展開

新興国を中心とした世界のインフラ需要は膨大であり、急速な都市化と経済成長により、今後の更なる市場の拡大が見込まれている。このため、我が国の成長戦略・国際展開戦略の一環として、インフラシステムに関する我が国の強みである技術・ノウハウを最大限に活用し、世界のインフラ需要を積極的に取り込んでいく必要がある。一方で、プロジェクト受注獲得競争は一層熾烈となっており、我が国企業の受注に向けては、様々な側面で官民が緊密に連携し、環境整備を図っていくことが必要である。

「未来投資戦略2017」においては、「インフラシステム輸出戦略（平成29年度改訂版）」（29年5月29日経協インフラ戦略会議決定）における重点施策を官民一体となって推進する等とされるとともに、引き続き、インフラシステム受注（事業投資による収入額等を含む）に関するKPIとして、2010年の約10兆円から2020年には約30兆円を実現することとされた。国土交通省は、この輸出戦略に基づき、①「川上」（プロジェクト構想段階）からの参画・情報発信、②インフラシステム海外展開に取り組む企業支援、③ソフトインフラの展開と人材育成の3つの施策を柱にして、官民が連携した取組を進めている。

なお、各国では厳しい財政事情により政府資金での整備には限界があり、民間資金のノウハウを活用したプロジェクトが増えているが、交通や都市開発の分野では、長期的には

リターンが期待される一方、長期間にわたる整備、運営段階の需要リスク、現地政府の影響力などの不安要素があり、これに適切に対応することが我が国企業の参画に当たっての課題である。これを踏まえ、我が国企業の交通事業・都市開発事業の海外市場への参入促進のため、26年10月にインフラ関係業界団体等民間から54億円、政府から54億円の出資により海外交通・都市開発機構（JOIN）が設立された。JOINによる支援案件は、27年のベトナム・チーバイ港整備運営事業以来、これまで9件を数えている。

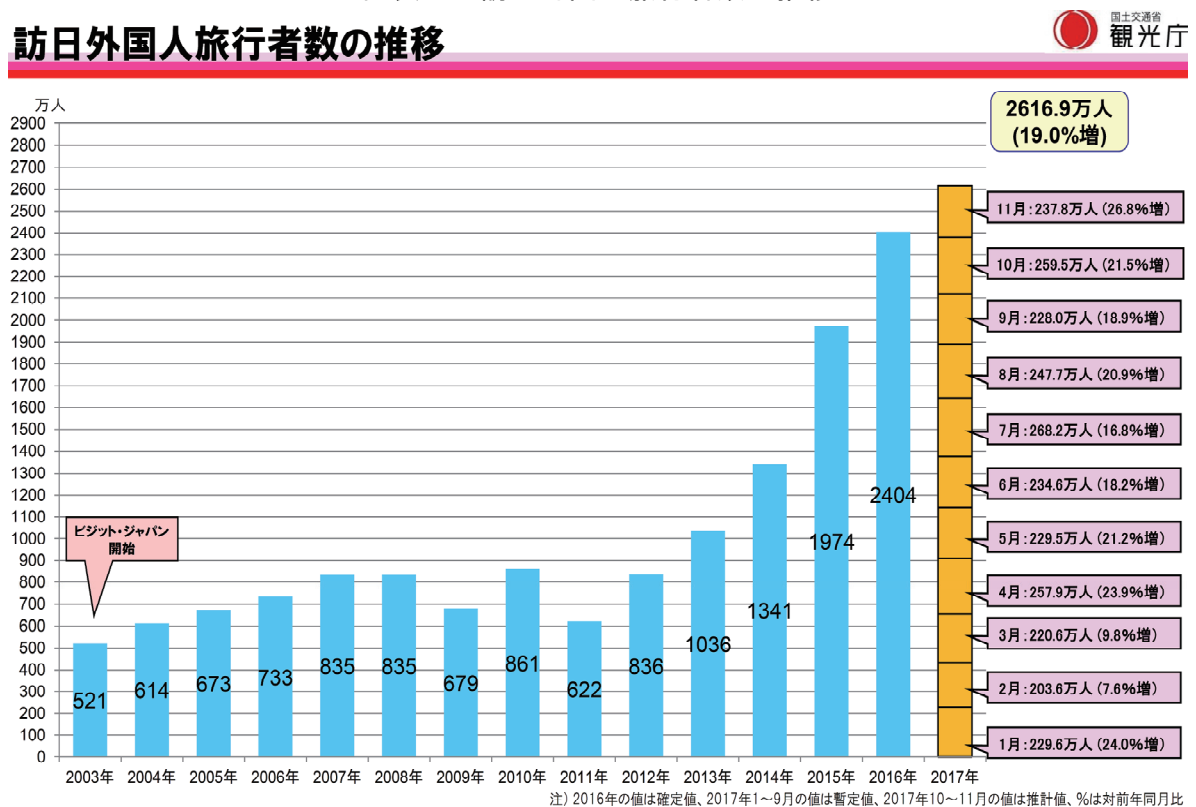
新幹線などの交通ネットワークや都市開発等に係るインフラシステムの海外展開に当たっては、政策的意義、事業目的の達成、事業サポート、長期的な収益性の確保に留意するとともに、環境社会の実現等にも配慮した取組が求められる。

また、高速鉄道に係るプロジェクトマネジメントに関しては、我が国では電気、信号、軌道、車両、土木などの要素ごとにメーカーが細分化しており、海外案件における日本連合のとりまとめに課題があると指摘されている。鉄道関連事業者と連携・協力して、独立行政法人鉄道・運輸機構が、高速鉄道に係るプロジェクトのマネジメントに参画できる体制を構築するための、制度的な措置が課題となっている。

（４）観光先進国に向けての取組

我が国の訪日外国人旅行者数は、平成25年に1,000万人を初めて達成し、26年の1,341万人、27年の1,974万人を経て、28年には2,404万人に上った。29年においても前年を上回るペースで増加し、11月までの累計が対前年同期比19.0%増の2,616.9万人となっている。

図表２ 訪日外国人旅行者数の推移



(出所) 観光庁資料

また、訪日外国人旅行消費額は、28年には前年比7.8%増の3兆7,476億円に達し、29年は9月までの推計で3兆2,761億円を記録し、前年を上回るペースで伸びているものの、為替レートの円高傾向や、従来の中国人観光客による「爆買い」に変化が生じてきたことも影響し、訪日外国人旅行者数の増加ほどは伸びていない。

観光施策に関しては、「観光立国推進基本法」に基づき24年3月に「観光立国推進基本計画」が閣議決定され、成長戦略の柱とされてきた。訪日外国人旅行者数が28年に2,000万人を超えるに至り、ポスト2,000万人時代に向けた目標や必要な対応を検討する「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」が政府に設置され、28年3月には、「観光先進国」を目指し、訪日外国人旅行者数を32（2020）年に4,000万人、42（2030）年には6,000万人とするなどの新たな目標が、「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げられた。政府においては、この観光ビジョンを踏まえ、毎年、短期的な行動計画を策定されており、直近では29年5月に「観光ビジョン実現プログラム2017」がとりまとめられている。

これら施策の推進に当たり、クルーズ振興や地域づくり政策等との連携、官民連携の強化、関係府省との調整・連携による政府一体となった取組、地域の活性化に繋がる実効性ある施策の展開が課題である。裾野が広く、波及効果が大きいとされる観光産業については、例えば、27年の国内における旅行消費額25.5兆円が我が国にもたらす経済効果（他産業への間接的な波及効果を含む）は、生産波及効果が52.1兆円、雇用効果が440万人、税収効果が4.6兆円と推計されていることから、取組の一層の推進が望まれる。

これに関し、訪日外国人旅行者数の目標達成に向け、今後更に増加する観光需要に対して、高次元で観光施策を実行するため必要となる財源の確保が課題となっている。出入国、航空旅行の際に外国人旅行者や出発・出国旅客から租税、手数料を徴収する諸外国における例等を参考に、受益と負担の適正な在り方や訪日旅行需要への影響を勘案しつつ、国の財源の確保策について検討が進められてきたが、政府の平成30年度税制改正の大綱（29年12月22日閣議決定）において「観光促進のための税として国際観光旅客税（仮称）の創設」を行うこととされた。具体的には、観光立国実現に向けた観光基盤の拡充・強化を図る観点から、観光促進のための税として国際観光旅客税（仮称）を創設し、航空機又は船舶により出国する旅客から、31年1月7日以降1回につき1,000円を徴収することとされている。

当該財源の使途に関しては、「国際観光旅客税（仮称）の使途に関する基本方針等について」（平成29年12月22日観光立国推進閣僚会議決定）により、充当する施策についての基本的考え方を、①受益と負担の関係から負担者の納得が得られること、②先進性が高く費用対効果が高い取組であること、③地方創生を始めとする重要な政策課題に合致するものとし、具体的には、ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備、我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化、地域固有の文化や自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験・滞在の満足度の向上に資する施策を実施するとしている。

今後、制度の創設をめぐっては、受益と負担の面からの日本人出国者の理解や、地方公共団体による観光振興に係る財源確保のための各種独自課税等との関係、さらには具体的な使途の範囲や在り方などが課題となる。

また、訪日外国人旅行者が増加する中、宿泊ニーズが多様化しており、近年、Airbnb（エアビーアンドビー）などの仲介業者の出現によって民泊サービスが急速に普及している。自宅の一部やマンションの空き室等を活用し宿泊サービスを提供する民泊サービスについては、これまで無許可の違法なサービスが提供されているとされ、治安や防火等の安全面、近隣住民とのトラブル、衛生面の問題などが指摘されてきた。かかる状況を踏まえ、29年6月には、住宅宿泊事業（住宅に人を180日を超えない範囲で宿泊させる民泊サービス）に係る届出制度、住宅宿泊管理業及び住宅宿泊仲介業に係る登録制度の創設などを内容とする「住宅宿泊事業法」（民泊新法）が制定された。同法は、一部の規定を除き、30年6月15日から施行される予定であるが、その運用に当たっては、家主不在型物件での宿泊者の本人確認や180日以内とされた年間宿泊日数の把握、近隣トラブルを防止するための苦情処理体制、地域特性への配慮と条例による更なる規制の在り方、旅館・ホテルとの公正な競争条件の確保等が課題となる。

（５）首都圏空港の機能強化

成田国際空港と東京国際空港（羽田）では、新規乗り入れや増便要望に対応できない状況が続いてきたが、成田空港の2,500m平行滑走路の供用開始（平成21年10月）、羽田空港の2,500mD滑走路供用開始（22年10月）を契機に発着枠が拡大して、両空港一体で首都圏空港の24時間化が実現し、27年3月には約75万回まで増加した。

羽田空港については、国際線旅客ターミナル拡張など24時間国際拠点空港化の推進とともに、充実した国内路線網を活用した内際ハブ機能を強化することとし、成田空港については、LCCやビジネスジェットへの対応強化等により、アジアのハブ空港としての地位を確立することとしているが、近い将来には両空港の容量不足が見込まれている。

羽田空港は、国内航空の中心として国内48空港との間に1日約500往復、また国際航空では海外32都市との間にネットワークが形成され、内際合わせて年間約8,000万人の旅客数となっている。今後、東京オリンピック・パラリンピックの円滑な開催、更にはその先を見据え、首都圏の国際競争力の強化、増加する訪日外国人旅行者の受入れ、地方創生等の観点から、首都圏空港の機能強化に向け、羽田空港の飛行経路の見直し等により、両空港の年間合計発着枠を約8万回拡大することに取り組むこととされている。

首都圏空港の機能強化の具体化について、関係自治体や航空会社等の関係者間で協議を行うため設置された「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」において、関係区市から、羽田空港の新たな飛行経路に伴う騒音の影響、安全性等についての意見が提出されていたが、28年7月の協議会では、国土交通省から、騒音や安全対策の方策（①空港周辺の学校や病院の騒音対策工事の全額補助、②航空機の騒音が低くなるほど着陸料を安くし航空会社に新鋭機の導入を促す制度の導入、③騒音測定局を設置して新飛行ルートの影響の監視、④駐機中の航空機に氷や部品等の落下を防ぐ対策の検査制度の導入）が示された。同省は、できるだけ多く理解がなされるよう、説明会を引き続き開催するなど住民への丁寧な情報提供を続けたいとしている。29年11月からは、地域住民に対して開催されてきた説明会も第4フェーズに入り、詳細な情報が提供されることとなっている。なお、最近の

航空機からの部品落下事案等を踏まえ、国土交通省が「落下物防止等に係る総合対策推進会議」を開催し、落下物防止対策基準の策定を検討するなど、落下物防止等に係る対策の総合的かつ迅速な推進が求められる状況にある。新飛行経路による環境影響などに配慮した方策の進捗状況等の丁寧な説明に加え、落下物対策の検討状況に関する十分な情報の公開も課題となる。

（6）中古住宅の流通・リフォームの推進、急増する空き家への対策

我が国の全住宅流通量に占める中古住宅のシェアは、欧米諸国と比べ6分の1程度と、依然、低い水準にある。また、住宅ストック数が総世帯数を上回り空き家が増加する中で、リフォーム等により適切に維持管理された既存住宅が市場において循環利用される環境の整備が課題とされている。政府の「未来投資戦略2017」では、既存住宅流通・リフォーム市場の活性化等をその戦略分野とし、既存住宅流通市場の規模については、2025年までに2010年から倍増、リフォーム市場の規模も同様に2025年までに2010年から倍増するとのKPIが示され、いずれも可能な限り2020年までに達成を目指すとされている。

平成28年の常会で成立した「宅地建物取引業法の一部を改正する法律」では、宅地建物取引業者に対して、中古住宅の媒介契約時に買主や売主に当該建物の基礎・外壁等の現況を調査（＝インスペクション）する業者をあっせんし、調査の結果を重要事項説明の際に買主に説明し、売買契約締結時には買主・売主が現況を確認の上、その内容を契約書類に記載することを義務づけることとなった。

また、耐震性がある、インスペクションが行われた住宅であり、リフォーム等につき情報提供が行われる既存住宅に対し国の関与のもと事業者団体が標章を付与する仕組み（安心R住宅）の実施に向け、事業者団体の登録申請の受付が、29年12月に始まっている。

中古住宅の流通市場活性化に向け、これらの仕組みが十分に機能するような運用が今後の課題となっている。

空き家に関しては増加が続いており、25年調査では、全国の住宅総数の13.5%に上っている。適切な管理が行われない空き家は防災、防犯、衛生、景観等の地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼすことから、26年11月の「空家等対策の推進に関する特別措置法」の制定により、空き家等に関する施策を総合的かつ計画的に推進することとされた。空き家対策としては、活用・除却に対する社会資本整備総合交付金による支援のほか、所有者の情報を活用するモデル的な取組を行う地方公共団体への支援と取組の全国的な普及、空き家の流通促進に取り組む団体等への支援が進められてきた。29年8月には、地方公共団体等が専門知識やノウハウが必要な具体的課題等について共有し、専門家と連携し対応方を協議・検討し政策提言を行い、蓄積したノウハウ等の周知・普及を図るため、「全国空き家対策推進協議会」が設立され、同年10月には「全国版空き家・空き地バンク」が試行運用されている。

なお、空き家などのストック活用の促進、木造建築に関する多様なニーズへの対応、さらには、適切な維持管理・更新による建築物の安全性の確保を図るため、社会資本整備審議会の建築分科会及び建築基準制度部会において、建築基準法の改正も視野に入れた検討

が進められている。これに加え、いわゆる「都市のスポンジ化¹⁶」への対応の一環として、都市再生特別措置法の改正により、空き家・空き地を集約する制度等を創設することも検討されており、今後の動向が注目される。

(7) リニア中央新幹線の整備

超電導リニア（超電導磁気浮上式鉄道）は、車両の超電導磁石と地上のコイルの間の磁力によって車両を浮上させ、超高速で走行する鉄道であるが、平成9年以来、山梨リニア実験線において走行試験が実施され、21年には、運用面も含めた実用化の技術の確立の見通しが得られたと評価された。国土交通大臣は、23年5月に、中央新幹線の営業主・建設主体として、東海旅客鉄道株式会社（JR東海）を指名するとともに、同月、中央新幹線の整備計画の決定並びに同社に対する建設指示を行った。この整備計画では、最高設計速度は時速505km、建設費は概算で9兆300億円で、全額が同社の自己負担となっている。26年10月には、国土交通大臣により工事实施計画が認可され、工事対象地域の住民説明会実施を経て、同年12月には着工されている。

JR東海の建設計画では、当初東京～名古屋間は39（2027）年度、名古屋～大阪間は57（2045）年度の開業をそれぞれ目指すこととされてきたが、28年の政府の経済対策において、低金利状況を活かし、JR東海に対し鉄道・運輸機構を通じて財政投融资の低利融資を行うことにより、東京～名古屋間の開業後、連続して名古屋～大阪間の工事に着手し、全線開業までの期間を最大8年間前倒しすることとされた。そのため、財政投資資金活用により金利負担を縮減し、リニア中央新幹線の整備を加速化することを目的に、28年11月に「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」が改正され、JR東海に3兆円の資金貸付けが行われた。法案審査においては、トンネル掘削に伴う河川流量の減少、大量の建設発生土の処理、騒音や振動、景観の問題を始め、災害時の事故発生への懸念、東京一極集中への懸念等について指摘されており、これらの観点への留意が求められる。

なお、リニア中央新幹線の建設工事の入札については、ゼネコン大手4社により事前に不正な受注調整がなされた疑いがあるとして、東京地検特捜部や公正取引委員会により関係先の家宅捜索がなされる事態となった。建設産業の経営環境をめぐっては、建設投資が回復基調となる一方で人手不足が深刻化する状況の下、競争よりも受注を分け合うことを志向するような様相も見られるとの指摘も存在する。事件の全容解明や、事業の透明性確保が課題となる。

5. 所有者不明の土地問題

人口減少や超高齢社会を迎える我が国において、不動産登記簿等の所有者台帳により、所有者が直ちに判明しない、又は判明しても所有者に連絡がつかない土地（「所有者不明土地」）が多数発生していることが指摘されている。公共事業や民間の事業において、所有者不明土地を取得・利用しようとする際に所有者の探索等に多大な時間とコストを費やすことが強いられており、とりわけ市町村が公共事業を実施しようとする場合に直ちに所

有者不明土地を利用できないという状況が生じているなど、土地の円滑・有効な利用の妨げとなっている。（一財）国土計画協会の所有者不明土地問題研究会によれば、平成28年時点の所有者不明土地面積は、約410万haと、九州の面積（約367万ha）を上回っていると推計されている¹⁷。

このような状況の下、喫緊の課題である所有者不明土地問題に関する制度の方向性等について検討を行うとともに、中長期的課題としての人口減少社会における土地制度の在り方について検討を行うため、国土審議会土地政策分科会特別部会が29年9月から開催されてきたが、同年12月、中間とりまとめが公表されている。

同中間とりまとめにおいては、所有者不明土地の円滑な利用を可能にする制度として、道路や河川などの公共事業で用いる場合、土地収用法の手續を合理化・円滑化し、居住や事業に使われていない場合には、収用委員会の審理を省略し、都道府県知事の裁定で権利取得できるよう、土地収用法の特例を設けることとしている。また、土地収用の対象とならない、緑地や広場など、地域住民のための公共的な事業の場合は、都道府県知事の裁定による、最低5年程度の「利用権」を設定できるようにすることとされた。さらに、所有者探索の手續も合理化し、固定資産課税台帳や地籍調査票、電力・水道等のインフラ事業者の保有情報を行政機関等が利用可能とすることとされている。この中間とりまとめを踏まえ、30年常会に関連法案が提出される方向となっている。

6. おわりに

以上、国土交通行政をめぐる主要な課題を概観してきた。ここに掲げられた課題のうち、国民の安全・安心に係るものや、担い手不足への対策については、言わば時間との勝負とならざるを得ないものである。今後、時宜を逸することなく、如何なる取組が進められていくのか、国土交通行政の行方に注視が求められる。

（せいの かずひこ）

¹ 第195回国会参議院国土交通委員会会議録第1号1～2頁（平29.12.5）及び第195回国会衆議院国土交通委員会会議録第1号11～12頁（平29.12.1）

² 東日本大震災からの復興をめぐる課題については、泉水健宏「東日本大震災からの復興の現状及び課題－まちづくり、被災者支援、交通、観光、避難解除区域の再生等－」『立法と調査』No.395（平29.12）参照。

³ 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「市町村における持続的な社会資本メンテナンス体制の確立を目指して」（平成27年2月）及び同参考資料によれば、社会資本の維持管理・更新業務を担当する職員の数は、5人以下である市町村が多く、その傾向は人口規模が小さくなるほど顕著であるとされている。また、規模の小さい地方公共団体を中心にインフラの巡視・点検を実施できていない例があることや、市町村の土木費が20年間で約47%減少していること等が指摘されている。

⁴ 高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律

⁵ 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律

⁶ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

⁷ 障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律

⁸ 氾濫が発生することを前提として、社会全体で常にこれに備える社会。

⁹ 『産経新聞』（平29.12.16）など

- ¹⁰ 内閣総理大臣、外務大臣、財務大臣、国土交通大臣、防衛大臣及び内閣官房長官を構成員とし、内閣総理大臣が会議を主宰する。
- ¹¹ 『東京新聞』（平29.11.17）など
- ¹² 公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律
- ¹³ 公共工事の品質確保の促進に関する法律
- ¹⁴ LCC：格安航空会社（Low Cost Carrierの頭文字を取った略称）。これに対し、従来からの航空会社はFSC（Full Service Carrier）と呼ばれる。
- ¹⁵ ミツビシ・リージョナル・ジェット。YS-11以来約半世紀ぶりの国産旅客機として、(株)三菱航空機により開発が進められている。
- ¹⁶ 都市の内部において、空き地、空き家等の低未利用の空間が、小さな敷地単位で、時間的・空間的にランダムに、相当程度の分量で発生する現象。
- ¹⁷ 所有者不明土地問題研究会『所有者不明土地問題研究会最終報告概要～眠れる土地を使える土地に「土地活用革命」～』（平29.12.13）10頁