

## 国土交通行政をめぐる主要課題

### — 安全・安心、担い手確保、経済成長、地域をめぐる —

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・安心の確保に係る課題
  - (1) 重要インフラの緊急点検と「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」
  - (2) 交通の安心・安全に係る問題
  - (3) 免震材料・制振部材に係る不正事案
3. 担い手をめぐる課題
  - (1) 建設業就業者
  - (2) トラック運転者
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) 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
5. 地域をめぐる課題
  - (1) 所有者不明の土地問題
  - (2) 奄美群島・小笠原諸島の振興
  - (3) JR北海道
6. おわりに

#### 1. はじめに

第197回国会（臨時会）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

て、自らの考え方を述べている<sup>1</sup>。

そこで掲げられた項目は、大規模災害からの復興等<sup>2</sup>、防災・減災対策、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、「担い手確保、公共事業の効率的・効果的な実施」、ストック効果を高める社会資本整備、観光先進国の実現、豊かで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、「オリパラ大会対応、バリアフリー化の推進」の12項目と、広範多岐にわたるものとなっている。

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」、「持続的な経済成長のために取り組むべき課題」及び「地域をめぐる課題」の4つに大きく整理した上で順次概観することとしたい。

## 2. 国民の安全・安心の確保に係る課題

### (1) 重要インフラの緊急点検と「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」

平成30年においては、年初来からの大雪を始め、草津白根山など各地の火山活動、大阪府北部の地震、7月豪雨、相次ぐ台風による被害、北海道胆振東部地震等、大きな災害が多発した。中でも、西日本を中心に激甚な被害となった「平成30年7月豪雨」については、特定非常災害に指定され、住宅や交通インフラなどに11府県で8月末までの合計で9千億～1兆7千億円に上る広範囲の被害がもたらされた。

こうした状況を受け、安倍内閣総理大臣はその所信において、生活に欠かせないインフラの総点検を進め、その結果を踏まえ、災害時にしっかりライフラインが維持されるよう、強靱なインフラをつくり上げていくことや、治山治水、ため池の改修など、防災・減災、国土強靱化のための対策を年内に取りまとめ、3年間集中で実施し、強靱で誰もが安心して暮らすことができるふるさとをつくり上げていくことなど、決意を述べた<sup>3</sup>。

そのうち、重要インフラの緊急点検については、30年9月21日開催の「重要インフラの緊急点検に関する関係閣僚会議」において、電力や空港など国民経済・生活を支え、国民の生命を守る重要インフラが、あらゆる災害に際してその機能を発揮できることを目的に、12の府省庁により132項目で実施することとされたものである。その実施結果は、対応方策とともにとりまとめられ、「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策」として、同年11月27日の同関係閣僚会議に報告された。報告された結果及び対応方策は「防災のための重要インフラ等の機能維持」と「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」とに大別し整理された。

これらを踏まえ、30年12月14日に、同関係閣僚会議が国土強靱化推進本部会合と併せて開催され、国土強靱化基本計画の改訂とともに、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」が決定され、いずれも同日閣議決定された。

同緊急対策は、前述の「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策」のほか、ブロック塀、ため池等に関する既往点検の結果等を踏まえ、「防災のための重要インフラ等の機能維持」及び「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から、国土強靱化基本計画における45のプログラムのうち、重点化すべきプログラム等20プログラムに

当たるもので、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、3年間で集中的に実施することを基本的考え方としている。取り組む対策として、重要インフラの緊急点検の結果の132項目から、緊急対策に該当しないもの、あるいは項目を統合したものの計20項目を除いた112項目と、既往点検の結果などからの48項目が掲げられた。また、事業規模は、財政投融资の活用（約0.6兆円）や民間負担（約0.3兆円）を含め、7兆円程度が目途とされ、2018（平成30）年度から2020年度の3年間で実施することとされた。防災・減災、国土強靱化を推進する観点から、特に緊急に実施すべき対策を、完了（概成）又は大幅に進捗させることが達成目標とされている（図表1）。

図表1 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の概要

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の概要		国土強靱化 NATIONAL RESILIENCE
<b>1. 基本的な考え方</b>		
<p>○本対策は、「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策」(平成30年11月27日重要インフラの緊急点検に関する関係閣僚会議報告)のほか、ブロック塀、ため池等に関する既往点検の結果等を踏まえ、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防災のための重要インフラ等の機能維持</li> <li>・国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持</li> </ul> <p>の観点から、国土強靱化基本計画における45のプログラムのうち、重点化すべきプログラム等20プログラムに当たるもので、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、3年間で集中的に実施する。</p>		
<b>2. 取り組む対策の内容・事業規模の目途</b>		
<p>○緊急対策160項目</p> <p>○財政投融资の活用を含め、おおむね7兆円程度を目途とする事業規模(※1、※2)をもって実施。</p>		
<p><b>I. 防災のための重要インフラ等の機能維持</b></p> <p>(1)大規模な浸水、土砂災害、地震・津波等による被害の防止・最小化</p> <p>(2)救助・救急、医療活動などの災害対応力の確保</p> <p>(3)避難行動に必要な情報等の確保</p>	<p><b>おおむね3.6兆円程度</b></p> <p>おおむね3.0兆円程度</p> <p>おおむね0.4兆円程度</p> <p>おおむね0.2兆円程度</p>	<p>(※1) うち、財政投融资を活用した事業規模としておおむね0.6兆円程度を計上しているほか、民間負担をおおむね0.3兆円程度と想定している。平成30年度第一次補正予算等において措置済みの事業規模0.3兆円を含む。</p> <p>(※2) 四捨五入の関係で合計が合わないところがある。</p>
<p><b>II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持</b></p> <p>(1)電力等エネルギー供給の確保</p> <p>(2)食料供給、ライフライン、サプライチェーン等の確保</p> <p>(3)陸海空の交通ネットワークの確保</p> <p>(4)生活等に必要な情報通信機能・情報サービスの確保</p>	<p><b>おおむね3.4兆円程度</b></p> <p>おおむね0.3兆円程度</p> <p>おおむね1.0兆円程度</p> <p>おおむね2.0兆円程度</p> <p>おおむね0.02兆円程度</p>	
<b>3. 本対策の期間と達成目標</b>		
<p>○期間:2018年度(平成30年度)~2020年度(平成32年度)の3年間</p> <p>○達成目標:防災・減災、国土強靱化を推進する観点から、特に緊急に実施すべき対策を、完了(概成)又は大幅に進捗させる。</p>		

(出所)「首相官邸」ウェブサイト

同緊急対策に盛り込まれた160の対策は広範多岐にわたるが、以下では、そのうち近時の災害に関連するものを、いくつか例示しておくこととしたい。

平成30年7月豪雨においては、河川における樹木の繁茂や土砂の堆積等に起因するとみられる洪水氾濫により甚大な被害が生じたことを踏まえ、同緊急対策では「全国の河川における洪水時の危険性に関する緊急対策(河道等)」を実施することとし、危険箇所等の緊急点検を行い、流下阻害や局所洗掘等によって、洪水氾濫による著しい被害が生ずる等の危険性を有する約2,340の河川について、樹木伐採・掘削及び橋梁架替等の緊急対策を実施し、危険性が特に高い等の区間において、樹木・堆積土砂等に起因した氾濫の危険性

を、2020年度までに概ね解消するとしている。

同様に、平成30年7月豪雨の被害状況を踏まえ「全国の河川における洪水時の危険性に関する緊急対策（ダム）」として、ダムの洪水調節機能について緊急点検を行い、緊急的・集中的に洪水調節機能を維持・確保する上で、土砂流入対策が必要となるダム、操作改善のために改良が必要なダム、ダムの操作規則の改善のために下流の改修が必要なダムの、あわせて約30ダムについて、洪水調節機能を維持・確保するための緊急対策を実施することとし、2020年度までに概成するとしている。

更に、平成30年台風第21号により関西国際空港が浸水したこと等を踏まえ「航空輸送上重要な空港等に関する緊急対策（基本施設）」として、航空輸送上重要な空港等を対象に、護岸や排水施設の設計条件等の緊急点検を行った結果、部分的な沈下等により必要な護岸高さを確保できていない施設や浸水の可能性が懸念される施設があることが判明した。このことを受け、同国際空港を含む6空港において、護岸の嵩上げや排水機能強化による緊急対策などを実施し、2020年度までに完了することとしている。

## （2）交通の安心・安全に係る問題

### ア 道路運送車両の安全

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、米国でも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、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年には、排出ガス・燃費試験において設定する走行抵抗値の算出に係る不正事案が判明した。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5月には、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た。

しかしながら、不正事案は後を絶たず、29年には、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た事案により、約120万台についてリコールを届け出る事態となり、翌30年3月には、国土交通大臣名で型式指定に関する業務改善指示書が交付されるなどした。

その後においても、各社において排出ガス等の抜取検査における不適切な取扱いがあったことが国土交通省に報告されている。

自動車メーカーにおいて型式指定車の完成検査に不適切な取扱いがあったことを踏まえ、国土交通省は、29年11月、外部有識者も交えて「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」を設置し、30年3月には、完成検査の実施に関するルールの規範性向

上など完成検査の確実な実施のための見直し、効果的なチェックのための見直し、不正の防止のための見直しを講ずべきなどとする「中間とりまとめ」を策定している。また、30年10月、自動車型式指定規則の一部改正等により、通達に規定されていた完成検査員の選任に係るルールが省令等に規定されたほか、完成検査の記録の書換えをできなくする措置や、型式指定制度の適正な運用の確保のための勧告制度に係る規定が新設されている。不正事案が繰り返されることのないよう、実効性ある対策が望まれる。

#### イ 航空従事者による飲酒事案

平成30年10月、ANAウイングスの機長が、夜22時頃まで飲酒し、翌日朝に体調不良により乗務できない旨を自ら申し出たため、別の運航乗務員と交代することとなり、乗務予定であった5便に出発遅延が発生した。また、同月、ロンドンから羽田までの便に乗務を予定していた日本航空の副操縦士が、乗務前の現地警察によるアルコール検査の結果、英国航空法に定められた規定値を超える疑いがあり、拘束される事案が発生した。翌11月にもスカイマークの機長が、乗務前のアルコール検査時に陽性反応があり、別の機長に交替したため、乗務を予定していた便が遅延した事案が発生している。

国土交通省は、定期航空運送事業者の運航乗務員が乗務予定の前日に過度な飲酒に起因して運航便を遅延させる事案が連続して発生したことを踏まえ、30年11月以降、有識者からなる「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」を開催し、諸外国の運航乗務員の飲酒関連基準及び他の運送事業者の飲酒関連基準を参考にしつつ、国内における航空従事者の飲酒に関する基準の検討を開始している。

運航乗務員による飲酒事案は、多数の生命を危険にさらしかねないものであり、実効性ある対策に向けて、早急な取組が求められる。

#### ウ その他

交通の安全・安心に関しては、以上のほか、羽田空港の新たな飛行経路に伴う騒音の影響や安全性等に係る課題、航空機からの落下物対策、東海道新幹線車内殺傷事件（平成30年6月9日）等を受けての公共交通機関における安全の確保対策、東京オリンピック・パラリンピック大会を踏まえたバリアフリー化の推進やユニバーサル社会の実現に向けた取組等が課題として挙げられる。また、我が国の排他的経済水域（EEZ）にある、日本海の「大和堆」や「武蔵堆」周辺などでの北朝鮮漁船等による違法操業事案<sup>4</sup>等への海上保安庁による対応やそのための体制強化等についても注視が求められる。

### （3）免震材料・制振部材に係る不正事案

平成30年10月、KYBと同社の子会社であるカヤバシステムマシナリーが、国土交通大臣認定や顧客との契約の内容に合致しない免震・制振オイルダンパーを出荷していたことが判明した。その不適合の内容は、オイルダンパーの減衰力性能の基準値からの乖離値が、大臣認定等で許容されている値よりも大きいことであり、適合しない乖離値の製品について検査データを許容値に書き換えて出荷していたとされる。対象となる製品は、12年以降、全都道府県の980件の共同住宅、事務所、病院、庁舎等に設置されていた。

国土交通省によると、不適合製品のうち特に乖離値が大きい製品が設置された建築物



(免震4棟、制振2棟)及び27年に免震ゴムの認定不適合等が問題となった東洋ゴム工業関連の1棟について、サンプル的に構造安全性を検証した結果に基づき、震度6強から7程度の地震に対して倒壊するおそれはないとの見解が第三者機関から得られている。また、その他の建築物についても、KYB等から設計事務所に検証を依頼し、結果について第三者機関の確認を早急に得ることとしている。なお、同社は、大臣認定等の内容に不適合な製品について、疑いのあるものを含めて全て交換する方針であるとしている。

かかる事態を受け、国土交通省はKYB等に対し、所有者等関係者への丁寧な説明、構造安全性の確認、交換の迅速な実施、徹底した原因究明及び再発防止策の報告、出荷製品の品質確保、相談窓口の設置を指示するとともに、関係特定行政庁等に対し、大臣認定不適合等が判明したオイルダンパーが設置された建築物について、建築基準法上の不適合状況の確認、構造安全性の検証結果を踏まえた是正指導を行うよう依頼した。加えて、免震ダンパー等に関し大臣認定を取得している他の事業者に対しても、不適合な製品の出荷と同種の事案の有無について確認の上、報告するよう求めた。その後、光陽精機が製造、川金コアテックが出荷した免震・制振オイルダンパーについて、検査データの書換えにより顧客との契約に合致しないものが93件設置されていることなどが判明している。

国土交通省は、専門的見地から不正事案に係る原因究明結果の検証を行うとともに、再発防止策等についての提言を目的として、学識経験者からなる「免震材料及び制振部材に関する外部有識者委員会」を設置し、検討を進めている。

今後、原因究明や再発防止に加え、不適合製品が設置された建築物の利用者や入居者の安全・安心の確保に向けた取組が課題となる。

### 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29年平均で498万人と、前年に比べ増加したものの、ピーク時の9年平均からは約3割減少している。年齢構成も高齢者の割合が高く、新規学卒者の3年以内離職率も他産業に比べ高くなっており、入職者を確保しても、定着が困難なことが浮き彫りとなっている。若年入職者の減少や進む高齢化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、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工とその担い手確保の実現を目的に、26年5月には、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<sup>5</sup>」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<sup>6</sup>」が、それぞれ改正された(総称して「担い手3法」)。

建設業における担い手の確保・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たが、29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割合は、企業で約97%、労働者で約85%となっている。

30年2月には、国土交通省及び農林水産省が、公共工事の工事費積算に使用する「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、社会保険への加入徹底の観点から、例年の4月改定を5年連続で前倒ししたほか、6年連続で引き上げられた単価は、ピーク時（9年度）の97.4%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おり、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、引上げを踏まえた適切な賃金水準の確保を要請している。労務単価引上げが、若年層の建設業への入職促進につながることを求めている。

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、これに基づく「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（「働き方改革関連法」）が30年6月に成立している。全業種に時間外労働の罰則付き上限規制を設け、建設業についても法施行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。こうした中、国土交通省は、30年3月、長時間労働の是正（公共工事における週休2日制の導入促進、適正工期設定の推進等）、給与・社会保険（建設キャリアアップシステム等を活用し、技能・経験にふさわしい給与の実現等）、生産性向上（i-Constructionの推進等を通じた業務の効率化等）の3分野における新たな施策をまとめた「建設業働き方改革加速化プログラム」を策定した。更に、同年7月には、「建設工事における適正な工期設定等のためのガイドライン」を改訂し、工事分野ごとの実情を踏まえ、住宅・不動産、鉄道、電力、ガスの4分野ごとに工期設定で考慮すべき重要事項を例示するとともに、直轄事業で取り組む週休2日の拡大策、生産性向上推進策を追記するなどしている。

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。

なお、30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2018」（骨太の方針）において、人手不足の産業を対象に、新たな在留資格を創設し、即戦力となる外国人材を幅広く受け入れる方針が示され、同年12月には、新たな在留資格に係る制度等を定める「出入国管理及び難民認定法及び法務省設置法の一部を改正する法律」（「改正入管法」）が成立した。これまで、オリンピック・パラリンピック東京大会等に伴う一時的な建設需要の増大に対応するため、緊急かつ時限的措置として外国人材の活用促進を図る「外国人建設就労者受入事業」が、27年4月以降実施されてきている。同事業は、即戦力の確保を念頭に置き、建設分野の技能実習修了者について、技能実習を修了して一旦本国へ帰国した後に再入国し、「特定活動」の在留資格により、雇用関係の下で建設業務に従事することができることとするものであるが、同事業においても事業の監理の在り方等に

係る問題が指摘されている。改正入管法施行後の制度運用の在り方、外国人材の適切な受入環境の整備、建設業就労者の処遇改善との関係などが今後の課題となる。

## (2) 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、運送契約の書面化、燃料サーチャージ導入など取引の適正化に向けた取組が進められたが、競争激化が運転者の労働条件にも深刻に影響し、その年間労働時間（平成29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2,592時間と、全産業平均の2,136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454万円、中小トラック運転者では415万円と、いずれも全産業平均の491万円より低く、人手不足が深刻化しつつある。

29年3月の「働き方改革実行計画」では、自動車運転者に関し、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、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。その後、一般則及び同実行計画の自動車運転業務などの例外規定や、中小企業に対する月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げなどの内容も盛り込んだ「働き方改革関連法」（前述）により、36年4月1日からは、自動車運転業務の時間外労働の上限規制は、年960時間（月平均80時間）以内とされることとなる。

なお、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ある。

前述のとおり、トラック運送事業者は荷主に対して取引上の立場が弱く、運送業務や附帯するサービスに対して適正な運賃・料金の收受が難しいという課題があるとされてきた。従来の商慣行では「運賃」の指す範囲が曖昧で、運賃の中に附帯作業に対する料金も含まれている場合があったため、国土交通省は29年8月に「標準貨物自動車運送約款」を改正するとともに通達を発出し、運送の対価としての運賃と、附帯するサービスの対価としての料金が明確に区別された。さらに、荷待ち等の実態を把握し、そのデータを元にトラック事業者と荷主の協力による改善への取組を促進するとともに、荷待ち時間を生じさせている荷主に対し勧告等を行うに当たっての判断材料とすることを目的に、29年5月「貨物自動車運送事業輸送安全規則」が改正された。加えて、同年7月、「荷主勧告制度」についても、荷主勧告を行うための荷主関与の判断基準を明確化するとともに、荷主の関与の蓋然性が高いと考えられる違反行為については、行政処分の有無にかかわらず早期に荷主に対し協力要請を行うなどの制度の見直しが実施された。

規制緩和により増加・高止まり傾向にあった事業用自動車の事故件数を抑制・減少させるため、25年には、自動車運送事業の監査方針、行政処分基準等の抜本的な見直しが行わ



れ、悪質な法令違反の疑いがある事業者に対して優先的・集中的に監査を実施し、違反が確認された場合には事業停止とする等の処分ができることとなった。加えて、30年7月からは、過労防止関連違反等に係る車両停止等の処分量定が引き上げられる等、行政処分が強化されている。

このような中、貨物自動車運送事業の適確な遂行に関する遵守義務の創設とともに、荷主に勧告した場合における公表制度の創設等のほか、貨物自動車運送事業の業務についての36年度からの時間外労働の上限規制等を踏まえ、運転者の不足により円滑な貨物流通に支障が生ずることのないよう、標準的な運賃を定めることができることとする等の措置を内容とする「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」が、30年12月議員立法により成立している。

#### 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た。翌29年は生産性革命「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すとともに、30年を生産性革命「深化の年」と位置付け、プロジェクト数を31に増やし、社会全体の生産性を向上させる施策に取り組むこととしている。その一環として、i-Constructionでは、官民が連携した研究開発により、建設プロセス全体を3次元データでつなぎ、そこから得られる情報を基にインフラ・データプラットフォームの構築に着手するとともに、更なるオープンデータ化を進め、ベンチャー企業等を巻き込んだオープンイノベーションによる新技術の開発を目指していくこととしている。

29年12月には「新しい経済政策パッケージ」が閣議決定され、32年までの3年間を「生産性革命・集中投資期間」として、大胆な税制、予算、規制改革等の施策を総動員し、我が国の潜在成長力の向上と国際競争力の強化を実現することとされている。生産性革命に向けた取組は、「未来投資戦略2018」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。

## (2) 自動運転

自動車の自動運転については、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）が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」を決定するとともに、これを踏まえて、その実現のために必要な道路交通関連の法制度の見直しの方向性を、30年4月「自動運転に係る制度整備大綱」としてとりまとめている。また、「未来投資戦略2018」も、同大綱に基づき必要な法制度整備を進めるとしている。

必要な法整備としては、30年12月、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会「自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会」において、報告書案が示された。同案では、道路運送車両法に基づく車両の安全確保のための各種制度についても、現行の「ドライバーによる運転を前提とした制度」から「システムによる運転も想定した制度」に見直す必要があると指摘されている。

また、国際的な動きとしては29年6月の「G7交通大臣会合大臣宣言」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ている。

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。環境整備の一つとして、「自動運転車の安全技術ガイドライン」が30年9月に策定されている。同ガイドラインは、国際基準が策定されるまでの間、安全な自動運転車の開発・実用化を促進するために取りまとめられたものであり、ドライバーモニタリング機能の装備、サイバーセキュリティ対策、ユーザーへの情報提供などレベル3及び4<sup>7</sup>の自動運転車が満たすべき安全性に関する要件を明確化するとともに、自動運転システムが引き起こす人身事故がゼロとなる社会の実現を目指すことを目標として設定している。

このほか、自動運転においては、システムの欠陥・障害等による事故が想定され、事故原因・責任関係の複雑化が予想されるため、事故時の責任関係に係る取組として、国土交通省が設置した「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」が、自動運転における自動車損害賠償保障法（「自賠法」）の損害賠償責任の在り方について検討を進めてきた。同研究会は、30年3月に報告書を公表したが、そこでは、レベル3及び4の自動運転システム利用中の事故を中心に、自賠法に基づく損害賠償責任の在り方についての検討結果を整理し、運行供用者の責任、ハッキングによる事故損害、自損事故などについて取りまとめられている。

## (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2018」においては、「インフラシステム輸出戦略（平成30年度改訂版）」（30年6月7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<sup>8</sup>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。なお、同輸出戦略によれば、インフラシステムの受注額は28（2016）年時点で約21兆円であり、官民連携により施策を強力に推進し、KPIである約30兆円の受注を目指すとしている。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おり、30年3月には「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2018」を決定している。同計画では、5つの戦略として、①チームジャパンの確立（官民一体となった海外展開）、②競争力の強化、③増加するPPP案件<sup>9</sup>への対応、④相手国への貢献を通じた受注機会の拡大、⑤受注企業への継続的サポートを策定するとともに、地域別・国別の取組方針及び分野別の今後の海外展開・具体的取組を提示した。

なお、新興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株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（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、30年9月までに14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。

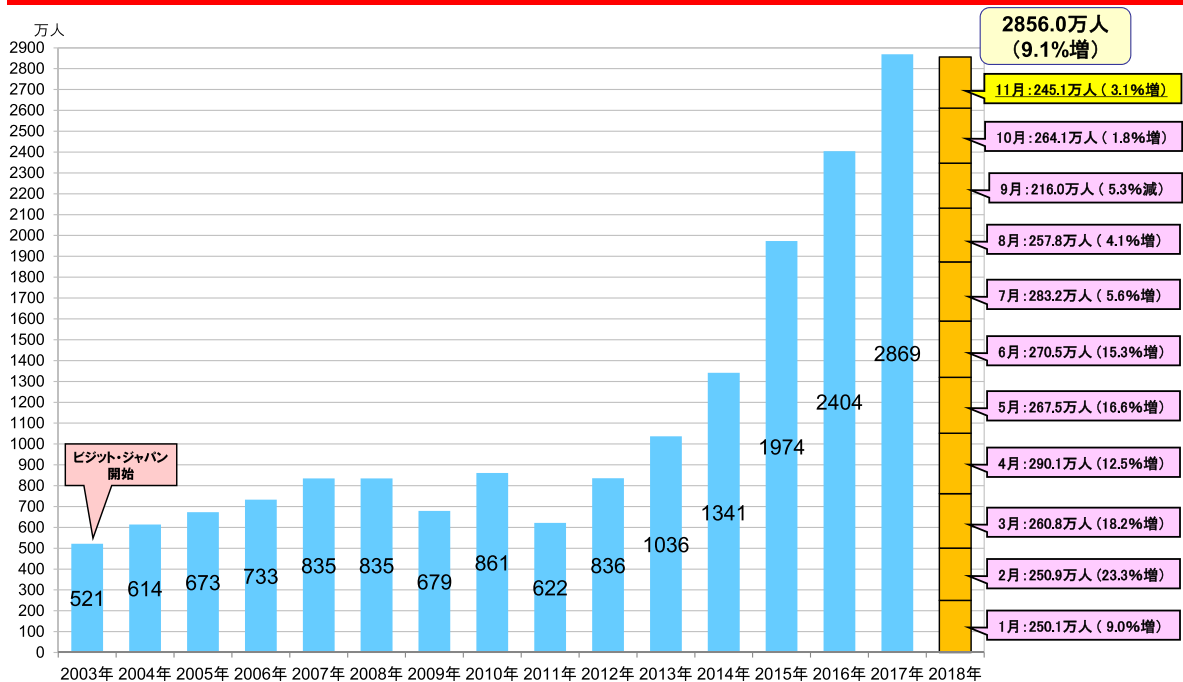
また、高速鉄道に係るプロジェクトマネジメントに関しては、我が国では電気、信号、軌道、車両、土木などの要素ごとにメーカーが細分化しており、海外案件における日本連合のとりまとめに課題があると指摘されている。鉄道関連事業者と連携・協力して、独立行政法人鉄道・運輸機構が、高速鉄道に係るプロジェクトのマネジメントに参画できる体制を構築するための、制度的な措置が課題となってきた。そのため、同機構その他の法人に、我が国事業者の参入促進に資する業務を行わせるための「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」が30年5月に成立している。

#### （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た後も順調に伸び、28年に2,000万人を超え（2,404万人）、29年には2,869万人に上った。30年においては、台風第21号に伴う関西国際空港の被災による航空便欠航が長期間に及んだことに加え、北海道胆振東部地震や台風第24号等の自然災害の影響もあり、9月の訪日外国人旅行者数が5年8か月ぶりに前年同月を下回るなど伸び率がやや鈍化したものの、依然堅調に推移しており、12月18日には初めて3,000万人を突破している。

図表2 訪日外国人旅行者数の推移

## 訪日外国人旅行者数の推移



注) 2017年以前の値は確定値、2018年1月～9月の値は暫定値、2018年10月～11月の値は推計値、%は対前年同月比  
出典：日本政府観光局(JNTO)

(出所) 観光庁資料

また、訪日外国人旅行消費額は、29年には前年比17.8%増の4兆4,162億円と年間値の過去最高を記録したが、訪日外国人旅行者一人当たりの旅行支出は15万3,921円と、前年に比べ1.3%の減少となっている。

我が国成長戦略の一つの柱である観光施策に関しては、28年3月、「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。さらに、30年6月の「観光立国推進閣僚会議」において「観光ビジョン実現プログラム2018」が決定され、観光ビジョン等を実現するための今後1年を目途とした行動計画として、「魅力ある公的施設・インフラの更なる公開・開放」や「新幹線における無料Wi-Fi環境の整備など、世界水準の旅行サービスの実現」、「欧米豪を中心とするグローバルキャンペーンの



推進」、「地域のDMO（観光地域づくりの舵取り役を担う法人等）の育成強化」などの施策が打ち出されている。

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、28年の国内における旅行消費額26.4兆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53.8兆円、雇用効果が459万人、税収効果が4.7兆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、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り、政府の30年度税制改正大綱において、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「国際観光旅客税（仮称）の創設」が盛り込まれた。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」（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。

これを踏まえ、30年4月に成立した「外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律」により、法律上、国際観光旅客税の使途が定められた。また、同月には同税の創設を主な内容とする「国際観光旅客税法」も成立し、31年1月7日に施行となった。なお、30年度予算においては、同税の充当事業として、60億円（うち観光庁は32億5,000万円）が計上されているが、同税が満年度化される31年度予算以降については、全閣僚から構成される観光戦略実行推進会議において、民間有識者の意見も踏まえつつ検討を行い、予算を編成することとされており、前述した使途に関する基本方針における考え方に即した予算となっているか注視する必要がある。

30年に相次いだ台風第21号や北海道胆振東部地震などの自然災害は、外国人旅行者受入れにも大きな課題を残した。30年9月21日の観光戦略実行推進会議において、安倍内閣総理大臣から「今回の災害では、外国人観光客への情報提供が十分ではなかった。有識者のご意見にもとづいて、災害時でも、外国人が安心して日本を旅行できるよう、万全の対策を講じてまいりたい」との方針が示されたのを受け、同月28日の同推進会議において「非常時の外国人旅行者の安全・安心確保のための緊急対策」が決定されている。

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、近年、Airbnb（エアビーアンドビー）などの仲介業者の出現により、民泊サービス（自宅の一部やマンションの空き室等を活用して提供される宿泊サービス）が急速に普及した。民泊サービスについて、無許可の違法なサービス提供、安全面、近隣住民とのトラブル、衛生面等に係る問題などが指摘される中、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、30年6月15日から施行された。観光庁が公表した住宅宿泊事業法に基づく届出及び登録の状況の集計結果によれば、30年11月末時点で、全国における届出件数は12,268件で、そのうち受理済みのものは11,018件、事業廃止済みのものは222件となっている。住宅宿泊事業の届出状況に関し、石井国土交通大臣は、法施行後も順調に増加しているものと受け止めており、今後も届出件数は継続して増えていくものと考えているとの認識を示している<sup>10</sup>。一方で、届出の手続きが煩雑で分かりにくいといった指摘もあり、改善が課題となっている。さらに、地方部における民泊サービス普及も課題である。

同法の制度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されている。観光庁によれば、住宅宿泊仲介業者37社の取扱い物件24,938件のうち、約20%に当たる4,934件については適法と確認できなかったとしている。政府は30年5月に設置された「違法民泊対策関係省庁連絡会議」において、違法民泊取締り対策に関する情報共有や連携強化を図るなどしている。健全な民泊の普及に向け、官民連携による取組が求められている。

#### (5) 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た。

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付けることとなった。

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月に始まり、30年9月末時点で8団体が登録しており、482件の既存住宅が「安心R住宅」として流通している。

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、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、30年4月には「全国版空き家・空き地バンク」が本格運用されている。また、同特別措置法に基づく「空家等対策計画」は、30年3月末時点で全市区町村の45%において策定されている一方、策定予定のない団体も12%に上っている。

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、更には、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、30年6月には建築基準法が改正された。これに加え、いわゆる「都市のスポンジ化<sup>11</sup>」への対応の一環として、立地適正化計画の都市機能誘導区域において空き地等を集約し、集約した土地に医療・福祉施設等の誘導施設の整備を図る土地区画整理事業の実施が可能となるよう、土地区画整理事業の特例を創設する都市再生特別措置法の改正も同年4月に行われた。

## 5. 地域をめぐる課題

### (1) 所有者不明の土地問題

人口減少や超高齢社会を迎える中、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きた。所有者不明土地は、相続が生じても登記がなされないことなどを原因として発生するとされるが、公共事業の用地買収や災害からの復旧・復興事業の実施、民間の土地取引の際に、所有者の探索等に多大な時間とコストが強いられるなど、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<sup>12</sup>。

このような状況の下、29年9月以降、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、国土審議会土地政策分科会特別部会により検討が進められ、同年12月に公表された中間とりまとめ等を踏まえて、30年6月、所有者不明土地の円滑な利用及び土地所有者の効果的な探索を図るため、①地域福利増進事業の実施のための手続の創設、②所有者不明土地の収用又は使用に関する土地収用法の特例の創設、③土地の所有者等に関する情報の利用及び提供等の措置を講ずることを内容とする「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」が成立した。

この間、政府においては、30年1月、所有者不明土地等に係る諸課題について、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対策を推進するため「所有者不明土地等対策の推進のための関係閣僚会議」が設置され、同年6月には「所有者不明土地等対策の推進に関する基本方針」が決定されている。基本方針では、「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」の円滑な施行を図るとともに、土地所有に関する基本制度（土地基本法等）や民事基本法制の見直し等の重要課題については、30年度中に制度改正の具体的方向性を提示した上で、32（2020）年までに必要な制度改正を実現することとしている。また、変則型登記（表題部所有者の氏名、住所が正常に記録されていない登記）を正常な登記に改めるために必要な法制度については、次期常会に法案を提出するなどとしている。国土交通省関係ではそのほか、地籍調査等の着実な実施や登記所備付地図の整備に向け、必要な措置の方向性を31年2月を目途にとりまとめた上で、32年度から始まる第7次国土調査事業十箇年計画の策定と併せ、国土調査法等の見直しを検討するなどとしている。

## （2）奄美群島・小笠原諸島の振興

### ア 奄美群島

奄美群島については、厳しい地理的、自然的、歴史的条件等の特殊事情により、いまだ本土との間に経済面・生活面での諸格差が残されていることから、平成26年に改正された「奄美群島振興開発特別措置法」（「奄振法」）により、自立的で持続可能な発展に向けた地域の取組を後押しするため「奄美群島振興交付金」が創設された。その主な支援メニューは、①農林水産物輸送費支援、②航路・航空路運賃の低減、③世界自然遺産登録に向けた観光キャンペーン、④農業創出緊急支援、⑤情報通信産業等における人材の確保及び育成、防災対策の推進、医療の確保などである。同交付金については、30年8月の奄美群島振興開発審議会による意見具申において「奄美群島の特性に応じた産業の振興や住民の生活の利便性の向上に大きく貢献している」と評価されている。

現在の奄美群島振興開発計画は、30年度が最終年度であり、年度末には奄振法が期限を迎えることとなる。これに関し、前述の意見具申は「平成31年度以降の奄美群島の振興開発についても、国が策定する基本方針の下、地域住民の参画と関係市町村の自助・自立のための努力を基にして、引き続き鹿児島県が国等の関係者と連携していくことを基本とする法的枠組みの下、奄美群島振興開発計画に基づく事業の実施等の特別措置を講じ、奄美群島の振興開発を積極的に推進していくべきである」としており、同法の延長・改正が検討されている。今後、新たな振興開発計画による奄美群島の振興の在り方が課題となる。

なお、奄美大島及び徳之島に関しては、政府の方針の下、世界自然遺産への登録に向けた取組も進められており、登録実現も見据え、近年の入り込み客数増加の動きを更に加速させ、群島の特性に応じた観光の促進や産業の振興を図っていくことが課題となっている。

### イ 小笠原諸島

小笠原諸島は、平成30年6月に本土復帰50周年を迎えた。小笠原諸島については、前



述の「奄振法」と併せて26年に改正された「小笠原諸島振興開発特別措置法」により、小笠原諸島の特性を最大限に生かした産業振興（農業・漁業・観光業）、自然環境の保全、生活環境施策を含めた地域の主体的な取組を支援することとされている。

奄美群島と同様に、現在の小笠原諸島振興開発計画は、30年度が最終年度であり、年度末には振興開発特別措置法が期限を迎えることとなる。これに関し、30年8月の小笠原諸島振興開発審議会の意見具申は「平成31年度以降の小笠原諸島の振興開発についても、引き続き、国が策定する基本方針の下、東京都が小笠原諸島振興開発計画を策定し、地域住民の参画を一層進めた地域の主体的な取組を推進する法的枠組みの下、同計画に基づく事業の実施等の特別措置を講じ、小笠原諸島の振興開発を積極的に推進していくべきである」としており、同法の延長・改正が検討されている。今後、新たな振興開発計画による小笠原諸島の振興の在り方が課題となる。

なお、小笠原諸島における航空路の開設は、長く課題とされてきたが、前述の意見具申においては、東京都と小笠原村が設置した「小笠原航空路協議会」における検討について「自然環境との調和は、実現可能な航空路の検討における最も重要な要素の一つであるとの認識の下、今後は、より実現性の高い洲崎地区活用案を集中的に検討することとし、これまで検討してきた滑走路案よりも短い1,000m以下の滑走路で運用可能な機材について、開発動向や技術開発の進展にも注視しつつ、幅広く情報を収集し、水上航空機も含めてあらゆる可能性を探りながら、調査分析を進めていく」とするとともに、国による技術面での助言を求めている。今後の取組が注目される。

### （3）JR北海道

平成25年9月に発生した函館本線での貨物列車脱線事故を契機に、JR北海道管内の270か所でレール幅が基準値を超過したまま放置されていることが判明した。国土交通省は同社に対し、鉄道事業法に基づく特別保安監査を実施するとともに、同年10月には、行政指導に当たる改善指示を行った。また、翌26年1月には、安全管理体制の再構築や、技術伝承のための教育体制の検討等を促す報告書を取りまとめている。その後、同社に関しては、政府主導による経営トップの刷新や、第三者委員会の設置といった諸施策が講じられたが、26年10月、会計検査院の調査により、同社がレールの補修工事を所定の期限内に行わなかった箇所が存在することが明らかになるなどの問題も発生した。こうした中、27年3月、同社は26年度から5年間で1,400億円をかけ、車両、施設の修繕等を行う計画を策定した。

その後、JR北海道は、28年11月、持続可能な形で安全最優先の鉄道事業を運営する社会的使命を果たしつつ、地域における交通手段の確保を図ることを前提として、同社単独で維持可能な線区（11線区、1,151km）、単独での維持が困難な線区（13区間、1,237km）をそれぞれ発表し、今後沿線自治体と持続可能な交通体系の在り方について協議していくとした。

30年7月、国土交通省は、北海道新幹線の札幌延伸効果が発現する43年度の経営自立を目指し、31・32年度を「第1期集中改革期間」と位置付け、JR北海道に対し、国鉄債務

処理法の規定に基づき、2年間で総額400億円超の国による支援を行うことを発表するとともに、同社に対して、経営改善に向けた取組を着実に進めるよう監督命令を発出した。33年度以降は、取組の着実な進展を前提に「第2期集中改革期間」（33～35年度）に移行するとしているが、同法の規定は、32年度までの期限が付されており、支援継続のため、同省は、所要の法律案の国会提出を今後検討するとしている。

## 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が、間口が広いという国土交通行政の特徴の故に、紙幅の制約もあり、網羅しきれていないところである。

その中でも、例年主要課題として欠かさずに挙げられるものが、国民の安全・安心に係る課題である。冒頭に紹介した石井国土交通大臣による「国土交通行政の諸課題についての考え方」においても「今回の災害を通じ、国民の安全、安心を守る国土交通省の使命を改めて実感いたしました」と述べられているように、国土交通行政に対し真っ先に望まれるものと言えよう。

今般、事業規模7兆円程度の「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」が決定されたことは、2.（1）に記したとおりである。文字どおりの「緊急対策」として、早急な事業進捗による効果の発現が期待される場所である。その一方で、同緊急対策に盛り込まれている各種事業の適切な実施、その進捗状況や効果の把握、更には、同緊急対策以外の事業との関係等についても注視が求められる。

(せいの かずひこ)

<sup>1</sup> 第197回国会参議院国土交通委員会会議録第1号2～3頁（平30.11.15）及び第197回国会衆議院国土交通委員会会議録第1号3～4頁（平30.11.14）

<sup>2</sup> 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—住宅・被災者支援、交通、福島再生、今後の復興施策等—」『立法と調査』No.407（平30.12）参照。

<sup>3</sup> 「平成30年10月24日 第百九十七回国会における安倍内閣総理大臣所信表明演説」（「首相官邸」ウェブサイト）〈[https://www.kantei.go.jp/jp/98\\_abe/statement2/20181024shoshinhyomei.html](https://www.kantei.go.jp/jp/98_abe/statement2/20181024shoshinhyomei.html)〉（平30.12.19 最終アクセス）

<sup>4</sup> 『産経新聞』（平30.12.17）

<sup>5</sup> 公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律

<sup>6</sup> 公共工事の品質確保の促進に関する法律

<sup>7</sup> レベル3は「システムが全ての運転操作を行うが、システムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応することが必要」な条件付自動運転であり、レベル4は「特定条件下においてシステムが全ての運転操作を行う」特定条件下における完全自動運転を指す。

<sup>8</sup> Key Performance Indicator(s)：重要業績評価指標

<sup>9</sup> Public Private Partnership：官民が連携して公共サービスの提供を行う手法

<sup>10</sup> 「石井大臣会見要旨」（平成30年12月14日）（国土交通省ウェブサイト）〈<http://www.mlit.go.jp/report/interview/daijin181214.html>〉（平30.12.19 最終アクセス）

<sup>11</sup> 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。

<sup>12</sup> 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