

参議院常任委員会調査室・特別調査室

| | |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 論題 | 国土交通行政の主な課題 |
| 著者 / 所属 | 藤乗 一道 / 国土交通委員会調査室 |
| 雑誌名 / ISSN | 立法と調査 / 0915-1338 |
| 編集・発行 | 参議院事務局企画調整室 |
| 通号 | 464号 |
| 刊行日 | 2024-2-26 |
| 頁 | 140-154 |
| URL | https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/ripou_chousa/backnumber/20240226.html |

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください (TEL 03-3581-3111 (内線 75020) / 03-5521-7686 (直通))。

国土交通行政の主な課題

藤乗 一道

(国土交通委員会調査室)

1. 奄美群島及び小笠原諸島への支援の継続及び両地域への移住の促進
2. 二地域居住等の促進
3. 良好な都市環境の形成及び都市における脱炭素化の推進
 - (1) 社会資本整備審議会「都市計画基本問題小委員会」
 - (2) 民間投資による良質な都市緑地の確保に向けた評価のあり方検討会
4. 物流の持続的成長の確保
 - (1) 物流革新に向けた政策パッケージ
 - (2) 物流革新緊急パッケージ
5. 建設業における担い手確保に資する処遇改善及び働き方改革の促進
 - (1) 持続可能な建設業に向けた環境整備検討会
 - (2) 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
6. 住宅確保要配慮者の居住の安定確保に向けた環境の整備
7. その他の課題
 - (1) 令和6年能登半島地震とインフラの老朽化対策
 - (2) 羽田空港航空機衝突事故
 - (3) ライドシェアの導入に向けた動き
8. おわりに

本稿では、国土交通行政の主な課題について、第213回国会（令和6年常会）に提出が予定されている法律案を中心に紹介しつつ、その他の課題についても触れることとしたい。なお、本稿は、令和6年2月2日時点の情報に基づき記述している¹。

¹ 本稿記載の法律案は、国会提出が予定されているものであり、名称は公表資料等による。本稿におけるURLの最終アクセス日は令和6年2月2日である。

1. 奄美群島及び小笠原諸島への支援の継続及び両地域への移住の促進

奄美群島及び小笠原諸島は、戦後、米軍の施政下に置かれ、我が国への復帰後に制定された「奄美群島振興開発特別措置法」（昭和29年法律第189号）及び「小笠原諸島振興開発特別措置法」（昭和44年法律第79号）（以下「両特別措置法」という。）に基づき策定される計画の下、社会資本整備や産業振興等の様々な施策が講じられてきた。奄美群島は日本復帰から70年、小笠原諸島は55年を迎えたが²、地理的条件や厳しい自然条件等から、現在も経済面・生活面で本土との格差が存在している。

国土交通省の奄美群島振興開発審議会及び小笠原諸島振興開発審議会では、いずれも、今後も地域社会を維持するためには、生活環境の整備、移住・定住の促進が必要と考えられるが、住宅の確保等が課題となっており、受入体制の整備が重要とされた。このため、令和5年度末で期限を迎える両特別措置法を延長し、国による支援を継続することが必要とされた。

令和5年7月28日、奄美群島振興開発審議会は、奄美群島について「国が策定する基本方針に基づき鹿児島県が奄美群島振興開発計画を策定し、同計画に基づく事業の実施等の特別な措置を講じて地域の主体的な取組を推進する現在の法的枠組みを維持し、引き続き安定的に推進すべきである。」とし、また、小笠原諸島振興開発審議会は、小笠原諸島について「国が策定する基本方針に基づき東京都が小笠原諸島振興開発計画を策定し、同計画に基づく事業の実施等の特別な措置を講じて地域の主体的な取組を推進する現在の法的枠組みを維持し、引き続き安定的に推進すべきである。」として、令和6年度以降も新たな計画に基づく事業の実施等の特別な措置を講じて振興開発を積極的に推進していくべきである旨の意見を国土交通大臣等に具申している³。

このため、令和6年常会に、奄美群島及び小笠原諸島への支援の継続及び両地域への移住の促進のため、両特別措置法の有効期限を令和10年度末まで5年間延長するとともに、目的規定等に「移住の促進」を追加し、「移住の促進」に関する配慮規定を新設する「奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の一部を改正する法律案」が提出予定とされている。

2. 二地域居住等の促進

第三次国土形成計画（全国計画）（令和5年7月28日閣議決定）⁴では、目指す国土の姿

² 奄美群島は、1953（昭和28）年12月25日、小笠原諸島は、1968（昭和43）年6月26日に、それぞれ復帰した。

³ 奄美群島振興開発審議会「奄美群島の振興開発について」（令5.7.28）

<<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001622813.pdf>>、小笠原諸島振興開発審議会「小笠原諸島の振興開発について」（令5.7.28）<<https://www.mlit.go.jp/common/001251750.pdf>>

⁴ 国土形成計画（全国計画）は、国土形成計画法（昭和25年法律第205号）に基づく、国土の利用、整備及び保全を推進するための総合的かつ基本的な計画とされる。国土形成計画法は、平成17年に従来の国土総合開発法を抜本的に改正し、本格的な人口減少社会を迎え、量的拡大から国土の質的向上を図るとともに、地方分権時代に即した国土計画を策定する仕組みに転換された。「第三次国土形成計画（全国計画）」は、「時代の重大な岐路に立つ国土」として、人口減少等の加速による地方の危機や、巨大災害リスクの切迫、気候危機、国際情勢を始めとした直面する課題に対する危機感を共有し、こうした難局を乗り越えるため、総合的かつ長期的な国土づくりの方向性を定めるものであり、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

として「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、人々を引きつける地域の魅力を高めて、地方への人の流れの創出・拡大を図ることが重要な施策であるとされ、これを実現するための一つの方策として、「地方移住、二地域居住等⁵の促進による地方への人の流れの創出・拡大」等を図ることとされた。

その後、同計画の推進に関して、国土審議会に推進部会を設置することが決定され、10月6日に第1回推進部会が開催された。同推進部会では、地方への人の流れの創出・拡大に向けて、移住・二地域居住等の促進のための施策を検討していくため「移住・二地域居住等促進専門委員会」が設置された。同専門委員会は令和6年1月9日に中間とりまとめを公表し、同月19日第2回推進部会に報告を行った。

中間とりまとめでは、移住・二地域居住等促進の現状認識として、コロナ禍を契機に、テレワークが普及・拡大し、東京の企業に勤めたまま地方に移住しテレワークを行う「転職なき移住」など、個人個人の価値観に応じた暮らし方・働き方の選択可能性を高め、住む場所に縛られない新たな暮らし方・働き方が浸透してきている。東京圏の転入超過数はコロナ禍において減少したものの、現在は再び増加傾向に転じている一方で、近年、若者世代を含め、地方への移住希望者の数は増加しているとされた。

移住・二地域居住等の意義については、地方への人の流れを生み、地域の担い手の確保や消費等の需要創出、新たなビジネスや後継者の確保、雇用創出、関係人口の創出・拡大等につながるとし、二地域居住等の促進は「目的」ではなく、より良い地域づくりを進めるための「手段」であるという「社会的意義」と、多様なライフスタイルの実現を通じたウェルビーイング⁶の向上、新たな暮らし方、新たな働き方の実現、新たな学びの機会の創出等といった「個人的意義」につながるとしている。

この中間とりまとめでは、二地域居住等の促進に当たり、「住まい（住環境）」、「なりわい（仕事）の確保・新しい働き方」、「コミュニティ（地域づくりへの参加）」等の課題（以下「課題」という。）に対し、①地域の実情に応じて市町村が中心となって二地域居住等の促進のための計画を作成し、計画に基づき都市計画法や建築基準法等の各種法令手続円滑化や、シェアハウス・コワーキングスペースなどの整備等について財政的支援を行うことにより、取組を促進する、②二地域居住等の促進に関する活動を行う民間事業者やNPO法人等の指定制度を創設し、官民連携により課題に係る事業をパッケージで促進する、③市町村、都道府県、民間事業者（不動産会社、地域交通事業者、商工会など）、農協、NPO法人等からなる協議会を設置し、情報の連携や提供、課題へのマッチングなどの地域連携を促進するような新たな制度設計が必要とされた。

これを受け、令和6年常会に、二地域居住の促進のため、二地域居住の促進に関する市町村計画制度及び当該計画に定められた事業の実施に関する特例措置の創設、二地域居住の促進に関する活動を行うNPO法人等の指定制度の創設及び二地域居住の促進に関する

している。（国土交通省「第三次国土形成計画（全国計画）（令5.7.28閣議決定）」〈https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudokeikaku_fr3_000003.html〉）

⁵ 「二地域居住等」とは、多拠点居住・お試し居住・長期滞在等についても含まれている。

⁶ 本稿におけるウェルビーイングとは、肉体的にも、精神的にも、そして社会的にも、すべてが満たされた状態にあることや人々の満足度などを意味している。

協議会制度の創設などを主要改正項目とする「広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律⁷の一部を改正する法律案」が提出予定とされている。

3. 良好な都市環境の形成及び都市における脱炭素化の推進

(1) 社会資本整備審議会「都市計画基本問題小委員会」

今後の都市政策は人口減少や少子高齢化等による社会経済状況の変化や、気候変動の加速や生物多様性確保への脅威などの地球規模の課題等への対応が必要とされているほか、コロナ禍を契機としたライフスタイルの変化等を踏まえた、ウェルビーイングの向上等も図ることが求められていた。このため、官民学の都市にかかわる多様な主体の力を結集し、デジタル技術等も活用した柔軟で有効な取組を今後の都市政策の方向性として進めることが肝要であるとされた。

このため、国土交通省は、令和3年12月から社会資本整備審議会「都市計画基本問題小委員会」⁸において検討を進め、令和5年4月14日に「都市計画基本問題小委員会」の中間とりまとめを公表した。中間とりまとめの主な内容としては、「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について」、「広域・施策横断的な都市計画の取組について」、「まちづくりGXについて」、「社会の変化に対応した柔軟なまちづくりについて」、「多様な地域における継続的なエリアマネジメントについて」、「都市に関わるデータの取得、デジタル技術の活用について」などの取り組むべき施策の今後の対応の方向性等を提示している。

まちづくりGXについて求められる今後の対応の方向性としては、①都市の緑地に関して、その配置（立地）も含めた、官民が共通して目指すべき姿を行政として示すことや、②民間資金を活用した緑地の保全・創出を推進する上では、事業者の自発的な取組を客観的に評価できる仕組みの導入や取組を促すインセンティブ付け等についての検討が重要であること、③①や②のような取組に対する国の方針を定め、地方公共団体の支援を強化すべきこと等が提案されている。

(2) 民間投資による良質な都市緑地の確保に向けた評価のあり方検討会

気候変動の加速や生物多様性の確保及びウェルビーイングの向上等の課題に対して、グリーンインフラとして多様な機能を有し、課題解決に大きな役割を果たすことが期待される都市の緑地の質・量両面での確保に向けた取組を進めていくことが肝要であるとされ、今後の都市における緑地の社会的意義や都市構造の中でのあるべき姿を実現するための方策等について、その方向性を探ることが求められていた。

⁷ 「広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律」（平成19年法律第52号）は、広域にわたる人や物の流れを活発にすることを通じて、地域を活性化することを目的としている。（国土交通省「広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律の概要」〈<https://www.mlit.go.jp/common/001297260.pdf>〉）

⁸ 都市計画基本問題小委員会は、都市計画にかかる基本的な問題（都市において現実に生じている、都市計画に起因し、又は関連する基本的かつ構造的な諸課題）について、解決に向けて講ずべき施策の方向性を幅広く検討するため、設置されている。

都市の緑地は、これまでも市区町村が策定する緑の基本計画等に基づき、その確保が総合的に図られてきたが、昨今の社会情勢の変化を受け、国際的・地域的な観点から求められる、都市構造の中での緑地の役割や機能等を踏まえたあるべき姿について、行政がより明確に提示しつつ、それを具現化するための方策を検討することが肝要である。

その際、世界的な広がりが見られるESG投資⁹等の環境分野への民間投資を取り込むことが重要であり、民間投資を促進する観点でも、緑地の効果を客観的に評価し、見える化することが必要であるとされ、新たな緑地の社会的意義の方向性に照らして、国としての関与が求められるかについての考察が行われることが望ましいとされた。

これを受けて、国土交通省は、令和5年2月、気候変動への対応や新たな生物多様性枠組みの達成、ウェルビーイングの向上に向けて、多様な機能を有する都市緑地の量・質の確保を官民で連携して推進するため、都市緑地の確保につながる取組の評価のあり方について議論・検討することを目的とする「民間投資による良質な都市緑地の確保に向けた評価のあり方検討会」（以下「評価のあり方検討会」という。）を設置して検討を進め、同年6月28日に「中間とりまとめ」を取りまとめた¹⁰。中間とりまとめでは、民間投資の促進に向けて評価制度を構築することの重要性、当該制度の枠組みや評価の視点等¹¹が示された。

なお、「成長戦略等のフォローアップ」（令和5年6月16日閣議決定）においても、都市の競争力向上として、「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、民間事業者による都市再開発と一体となった緑地整備等の取組を評価する制度の創設等について検討し、2023年度中に結論を得て、所要の措置を講ずる。」とされた。

これらを受け、令和6年常会に、良好な都市環境の形成を図るとともに都市における脱炭素化を推進するため、国土交通大臣による都市緑地の保全等に関する基本方針の策定、保全すべき都市緑地の買入れや整備等を都道府県等に代わって行う国指定法人制度の創設及び民間事業者等による緑地確保の取組に係る認定制度の創設などを主要改正項目とする「都市緑地法等の一部を改正する法律案」が提出予定とされている。

⁹ 従来の財務情報だけでなく、環境（Environment）・社会（Social）・ガバナンス（Governance）要素も考慮した投融资。投資手法には「ネガティブスクリーニング」、「国際規範スクリーニング」、「ポジティブスクリーニング」、「ESGインテグレーション」、「インパクト投資」、「サステナビリティテーマ投資」、「エンゲージメント・議決権行使」の7類型が存在する。（「民間投資による良質な都市緑地の確保に向けた評価のあり方検討会 中間とりまとめ」（令5.6）22頁<https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/content/001616874.pdf>）

¹⁰ 評価のあり方検討会中間とりまとめでは、都市計画基本問題小委員会との関係について、「都市計画基本問題小委員会 中間とりまとめ」において、まちづくりGXに求められる今後の対応の方向性として示された「②民間資金を活用した緑地の保全・創出を推進する上では、事業者の自発的な取組を客観的に評価できる仕組みの導入や取組を促すインセンティブ付け等についての検討が重要であること」を具体化し、議論を深めるものであるが、「①都市の緑地に関して、その配置（立地）も含めた、官民が共通して目指すべき姿を行政として示すこと」や「③このような取組に対する国の方針を定め、地方公共団体の支援を強化すること」との取組と有機的に関連して実施することで、より高い効果を発揮する点についても付言するとしている。（「民間投資による良質な都市緑地の確保に向けた評価のあり方検討会 中間とりまとめ」（令5.6）2頁<https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/content/001616874.pdf>）

¹¹ 国土交通省では、具体的な評価制度の構築に向けて、必要な意見を聴取するため「民間投資による良質な都市緑地の確保に向けた評価の基準に関する有識者会議」を開催し、本年8月頃を目途に評価制度の基準（案）を取りまとめる見込みである。

4. 物流の持続的成長の確保

物流は我が国の国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラであり、我が国経済の力強い成長や、より豊かな国民生活の実現等のため、その機能を十分に発揮させていく必要があるとされている。一方、物流分野においては、人手不足や労働生産性の低さといった課題に対応するため、働き方改革の推進が求められているほか、カーボンニュートラルへの対応にも迫られていた。令和6年4月には、トラックドライバーに「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」（平成30年法律第71号。以下「働き方改革関連法」という。）が適用される予定であり、時間外労働の上限が年間960時間になる¹²など、一部のトラックドライバーの労働時間が短くなることも想定されている。これに伴い、2024年以降の輸送能力が不足し、物流が停滞することが懸念されており、いわゆる「2024年問題」と呼ばれている。具体的には、このまま推移すると輸送力が2024年度には14%（トラックドライバー14万人相当）、2030年度には34%（トラックドライバー34万人相当）不足し、物流が滞る可能性がある¹³と推計されている¹³。

（1）物流革新に向けた政策パッケージ

令和5年3月、政府は、我が国の社会経済の変化に迅速に対応し、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環境整備について、関係行政機関が連携し、政府一体となって総合的な検討を行うべく「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「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定。以下「政策パッケージ」という。）を取りまとめた。

政策パッケージでは、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荷主・物流事業者間等の商慣行の見直し（規制措置の導入）、②物流の効率化（DX・GXの推進、中継輸送を含む物流拠点の整備・機能強化、ダブル連結トラックの導入促進等）、③荷主・消費者の意識改革・行動変容（再配達削減等）に係る施策が示されるとともに、荷主企業・物流事業者間における物流負荷の軽減、物流産業における多重下請構造の是正、荷主企業の経営者層の意識改革・行動変容等に向けた規制措置について、令和6年常会での法制化も含め、枠組みを整備するとされた¹⁴。

¹² トラック、バス、ハイヤー・タクシー等の自動車運転手について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休憩時間等について基準（「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（厚生労働大臣告示。以下「改善基準告示」という。））が設けられている。働き方改革関連法により、自動車運転の業務にも時間外労働の条件が設けられた（令和6年3月31日まで適用猶予）ことから、改善基準告示においても、上限規制に合わせ、拘束時間、休憩時間等について改正が行われた。2024（令和6）年4月からトラック運転者の拘束時間が短縮されるとともに1日の休憩時間が拡大される。（「トラック運転者の改善基準告示」〈<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/truck/notice>〉）

¹³ 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令5.6.2我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）1頁〈https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/20231226_1.pdf〉

¹⁴ 脚注13と同じ。1頁及び13頁

（２）物流革新緊急パッケージ

政府は、令和５年６月に策定した政策パッケージについて、２０２４年が間近に迫る中、よりスピード感をもって実行するため、緊急的に取り組むべき対策を同年１０月「物流革新緊急パッケージ」（令和５年１０月６日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定。以下「緊急パッケージ」という。）として取りまとめた。

緊急パッケージでは、①物流の効率化、②荷主・消費者の行動変容、③商慣行の見直しに関する施策が示された。

①物流の効率化の具体的な取組としては、物流施設の自動化・機械化や自動運転トラックの実証実験等に取り組み、即効性のある設備投資や物流DXを推進すること、また、モーダルシフトの推進では、鉄道や内航海運の輸送量を今後１０年程度で倍増することとされた。②荷主・消費者の行動変容の具体的な取組としては、ポイント還元を通じ、コンビニ受取や置き配、ゆとりある配送日時の指定など消費者の行動変容を促す仕組みについて、社会実装に向けた実証事業を実施し、再配達率の半減を目指すこととされた。③商慣行の見直しの具体的な取組としては、令和５年１１月～１２月の２か月間をトラックＧメンによる「集中監視月間」とし、関係省庁と連携して、悪質な荷主に対する「要請」「勧告・公表」を含む指導体制の強化等が示された。また、「標準的な運賃」について、現下の物価動向を反映するとともに、荷待ち・荷役の対価等を新たに加算する見直しを図り、引き上げ幅を公表することとされた¹⁵。さらに、適正な運賃收受や賃上げを図るため、荷待ち・荷役時間の短縮や多重下請構造の是正等に係る規制的措置の導入に向け、次期通常国会での法制化に取り組んでいくことが示された。

これらを受け、令和６年常会に、物流の持続的成長の確保のため、大手の荷主企業、トラック事業者等による荷待ち・荷役時間の短縮等に向けた中長期計画の作成や定期報告等を義務付けるとともに、荷主においては物流統括管理者の選任を義務付けることなどを主要改正項目とする「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」が提出予定とされている。

５．建設業における担い手確保に資する処遇改善及び働き方改革の促進

建設業は、社会資本の整備、災害対応、復旧・復興など、地域社会に欠かせない重要な担い手である。一方で、建設業の現場では、若年入職者の減少や担い手の高齢化が進行している。建設業が地域の守り手として持続的にその役割を果たしていくためには、担い手の確保・育成が喫緊の課題であり、担い手の処遇改善や働き方改革の取組を推進していくことが不可欠となっている¹⁶。現下の課題である資材価格の高騰や、令和６年４月から建設

¹⁵ 国土交通省では、令和５年８月より、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」を計３回開催し、「標準的な運賃」及び「標準運送約款」について、提言を作成・公表した。（〈https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000289.html〉）令和６年の年明けに開催する予定の運輸審議会への諮問・答申などの手続を経て、新たな標準的な運賃、標準運送約款を告示するとされている。（『カーゴニュース』（令和５．１２．１２）〈<https://cargo-news.co.jp/cargo-news-main/4511>〉）

¹⁶ このため、建設業の働き方改革の促進、建設現場の生産性の向上、持続可能な事業環境の確保等の観点から、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（以下「入契法」という。）

業にも適用される罰則付き時間外労働規制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も課題となっている。

(1) 持続可能な建設業に向けた環境整備検討会

国土交通省は、令和4年8月、担い手の確保や生産性向上等の従前からの建設業における課題や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、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うため「持続可能な建設業に向けた環境整備検討会」を設置した。同検討会では、資材価格の変動への対応のほか、技能者の処遇改善への対応として重層下請構造の適正化を含めて議論が行われ、令和5年3月29日にとりまとめ（以下「環境整備検討会とりまとめ」という。）を行った。

環境整備検討会とりまとめでは、今後の建設業が目指すべき方向性として、①受発注者間の適切なリスク分担と価格変動への対応を目指す、②重層化下請構造において、役割や責任を明確にするとともに、施工品質や安全性、賃金行き渡りで問題を生じさせないよう措置する、③責任や役割を明確にするため、ICTやCCUS（建設キャリアアップシステム）¹⁷の利用を制度化する、④労務費の圧縮を原資とした廉売行為を制限する、⑤生産性や施工品質で競うことができる環境の整備を目指す等とされている。

(2) 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

環境整備検討会とりまとめで示された施策も踏まえ、国土交通省の中央建設業審議会・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において、令和5年5月以降、喫緊に制度改正等により対応すべきと考えられた主に請負契約の在り方に関連した事項について議論が行われ、同年9月に中間とりまとめが公表された。

中間とりまとめでは、公共工事のみならず民間工事も含めて、受発注者間・元請下請間で締結される建設工事の請負契約等の在り方について、必要な見直しを検討すべきであるとされた。具体的には、①請負契約の透明化による適正なリスク分担、②適正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について、早急に講じるべき施策が示された。このうち、①としては、契約における非対称性の解消（受注者によるリスク情報提供の義務化等）、価格変動等への対応の明確化（価格変動に伴う請負代金の変更条項を契約書上明確化等）、当事者間のコミュニケーションと請負契約の適正化（不当に低い請負代金での契約締結について、国土交通大臣等の勧告対

及び公共工事の品質確保の促進に関する法律（以下「品確法」という。）を改正する新・「担い手3法」が成立した。

¹⁷ 「建設キャリアアップシステム」は、技能者の資格や現場での就業履歴等を登録・蓄積し、技能・経験が客観的に評価されることで、技能者の適切な処遇につなげるための仕組みである。これにより、①若い世代がキャリアパスや処遇の見通しをもてる、②技能・経験に応じて給与を引き上げる、③技能者を雇用し育成する企業が伸びていける建設業を目指し、建設業共通の制度インフラとして、建設業団体と国交省が連携して官民一体で推進していくとされている。（国土交通省「【CCUSポータル】建設キャリアアップシステムの概要」〈https://www.mlit.go.jp/tochi_fudousan_kensetsugyo/const/ccus_about.html〉）

象に民間事業者を含める等)といった方向性が示された。また、②として中央建設業審議会による適切な工事実施のために計上されるべき標準的な労務費の勧告等が、③として、発注者だけではなく受注者による著しく短い工期の禁止等が示された。

これらを受け、令和6年常会に、建設業者による通常必要と認められる原価に満たない金額を請負代金とする請負契約又は著しく短い期間を工期とする請負契約の締結の禁止、監理技術者等の専任に関する規制の合理化、建設工事の適正な施工を確保するために必要な情報通信技術の活用に関する国土交通大臣による指針の策定、公共工事における施工体制台帳の提出に関する規制の合理化等を主要改正項目とする「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」が提出予定とされている¹⁸。

6. 住宅確保要配慮者の居住の安定確保に向けた環境の整備

平成29年4月、「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」(平成19年法律第112号)が改正され、高齢者、障害者、子育て世帯等の住宅確保要配慮者が安心して暮らせる住宅を確保できるよう、賃貸人が所有する空き家等を「要配慮者の入居を拒まない賃貸住宅」(セーフティネット登録住宅)として登録する制度¹⁹が創設されるとともに、都道府県が指定した居住支援法人が要配慮者に対して、それらの登録住宅の情報提供や入居相談等の支援を行うことなどが規定された(同年10月施行)。これに伴い、要配慮者専用の住宅の改修費用や一定所得以下の入居者の家賃・家賃債務保証料等の低廉化などに対し、補助・支援が行われている²⁰。

厚生労働省、国土交通省及び法務省は、今後の単身高齢世帯の増加等により、住宅確保要配慮者の賃貸住宅への居住ニーズは高まることが見込まれているとして、令和5年7月、3省合同による「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」(以下「検討会」という。)を設置し、住宅セーフティネットの機能を一層強化するため、住宅確保要配慮者の円滑な住まいの確保や、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について検討を開始した。その後、同年12月の検討会において「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中間とりまとめ(案)」(以下「中間とりまとめ案」という。)が示された。中間とりまとめ案では、今後の取組(検討事項)として、①居住支援の充実(居住支援法人等が緩やかな見守りを行い、必要な福祉サービスにつなぐなど、伴走型のサポートを行う住宅に係る新たな仕組みの構築等)、②賃貸人が住宅を提供しやすい市場環境の整備(住宅確保要配慮者に対する家賃債務保証制度の充実、終身建物賃貸借(死亡時に借家権が相続されない賃貸借)の対象住宅の拡大等)、③住宅確保要配

¹⁸ このほか、担い手確保、働き方改革、地域建設業維持などの観点から、公共発注者の責務拡大を含め、議員立法による品確法改正案の令和6年常会への提出が検討中であるとされ、2014(平成26)年の担い手3法、2019(平成31)年の新・担い手3法と同様に建設業法、入契法、品確法の一体改正が見込まれている。『建設通信新聞』(令6.1.9)

¹⁹ 令和6年1月現在約89万戸が登録されている。

²⁰ セーフティネット登録住宅については、すぐに入居できる住宅や要配慮者専用の住宅が少ないこと、低家賃の住宅が少ないこと等が課題となっているほか、居住支援については、支援の現場における関係者間の連携が課題となっている。

慮者のニーズに対応した住宅等の確保方策（セーフティネット登録住宅の居住水準の見直し、改修費への支援の柔軟な運用等）、④地域における住宅・福祉・司法と連携した居住支援の体制づくり（基礎自治体レベルで関係者が連携し、各種制度や地域の取組・資源を活用した居住支援を行うための体制整備等）が提示された。

さらに、令和5年12月に閣議決定された「全世代型社会保障構築を目指す改革の道筋（改革工程）」においては、検討会における中間とりまとめ案を踏まえ、要配慮者への居住支援の充実、賃貸人が住宅を提供しやすい市場環境の整備、住宅確保要配慮者のニーズに対応した住宅等の確保方策、地域における住宅・福祉・司法と連携した居住支援の体制づくり等の観点から、住宅セーフティネットの機能の一層の強化に資する必要な制度改正の実施に向けて、関係省庁の連携の下、更なる検討を深めていくとされており²¹、検討会の議論も踏まえ、令和6年常会に、居住安定援助計画（仮称）及び住宅確保要配慮者の家賃債務の保証に関する業務を行う家賃債務保証業者の認定制度の創設、居住支援法人の業務の拡大、終身賃貸事業者が行う事業に係る認可手続の見直し等を主要改正項目とする「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等の一部を改正する法律案」が提出予定とされている。

7. その他の課題

（1）令和6年能登半島地震²²とインフラの老朽化対策

令和6年1月1日16時10分、石川県能登地方の深さ約16kmでマグニチュード7.6の地震が発生し、石川県志賀町及び輪島市で震度7を観測したほか²³、北海道から九州にかけて震度6強～1を観測した。この地震により、石川県能登に対して大津波警報が、山形県から兵庫県北部を中心に津波警報が発表され、石川県の金沢及び山形県の酒田で0.8mなど各地において津波を観測した²⁴。この地震と津波により、石川県では、死者240人、負傷者1,179

²¹ 「全世代型社会保障構築を目指す改革の道筋（改革工程）」（令5.12）20頁

²² 石川県能登地方では、2020（令和2）年12月から地震活動が継続しており、2024（令和6）年1月1日16時10分頃の石川県能登地方の地震により、最大震度7を観測するなど能登半島を中心に強い揺れを観測した。気象庁は、今回の地震及び2020（令和2）年12月以降の一連の地震活動について、陸域でマグニチュード7.0以上かつ最大震度5強以上の基準を満たしたことから、名称を「令和6年能登半島地震」と定めた。（気象庁「令和6年1月1日16時10分頃の石川県能登地方の地震について（第2報）」（令6.1.1）〈https://www.jma.go.jp/jma/press/2401/01b/kaisetsu202401011810_2.pdf〉）

²³ 大きな被害が出た輪島市でも震度7の揺れがあったことが確認された。（気象庁「令和6年能登半島地震」における震度について」（令6.1.25）〈https://www.jma.go.jp/jma/press/2401/25b/20240125_sindo_tsuika.pdf〉）

²⁴ 気象庁の機動調査班が石川、富山、新潟3県の津波観測点や大きな被害があった地点で調査を実施した結果、海から押し流されたごみの位置や、民家の壁についた水などの跡から、「遡上高」や「痕跡高」を推定したところ、遡上高は、新潟県上越市の船見公園で5.8m、同市の直江津海水浴場で4.5m、痕跡高は、石川県能登町白丸で4.7m、同県珠洲市の飯田港で4.3mに達していた。（『読売新聞』（令6.1.27））気象庁が発表する「津波の高さ」は、沿岸における平常潮位（津波がない状態の海面）からの高さを指し、この他に、津波が内陸へ駆け上がった高さである「遡上高」や、津波が去った後に建物などに残された痕跡の高さ「痕跡高」などがあり、これらの高さは「津波の高さ」で発表した値よりも高くなることとされている。（気象庁「令和6年能登半島地震」における気象庁機動調査班（JMA-MOT）による津波に関する現地調査の結果について」（令6.1.26）〈https://www.jma.go.jp/jma/press/2401/26a/20240126_tsunamichousakekka.pdf〉）

人、住家の全半壊・一部損壊が4万7,904棟に上るなど甚大な被害が生じた²⁵。

避難者については、最も多かった時点で約3万4,000人であったが、2月1日現在では、8,232人となっている²⁶。

インフラについては、例えば、水道については、激しい揺れで地割れや地面の陥没が多発し、広範囲で水道管の破断やひびが生じており、断水は、最も多かった時点で約11万戸に上り、2月1日現在でも約4万490戸が断水している²⁷。石川県は、1月21日、水道の仮復旧の見通しを示し、輪島市、穴水町、能登町及び志賀町の4市町が2月末から3月末までに、珠洲市と七尾市では一部地域で4月以降にずれ込むとしている²⁸。

道路に関しては、半島を一周するように走り、「能登の大動脈」と呼ばれる国道249号の沿岸部については、地割れや段差、道路の大規模な崩落、トンネルや橋梁など構造物の損傷等が複数箇所で見られている²⁹。また、能越自動車道の石川県管理区間については、盛土部の道路が崩落するなど甚大な被害が発生しており、崩壊を免れた盛土部についても不安定な状態になっていることや橋梁の損傷等があることから、石川県の要請により、被害が甚大である国道249号の沿岸部及び能越自動車道の石川県管理区間等について、権限代行制度により復旧工事が進められることになった³⁰。

港湾については、石川県・富山県・新潟県・福井県の計22港で防波堤や岸壁等の被害を確認したが、能登地域以外の港湾は、おおむね利用可能な状態となっている。能登地域の港湾では、港湾全体に被害が及んでいたため、石川県からの要請に基づき、1月2日より輪島港、飯田港、小木港、宇出津港、穴水港、七尾港において、国土交通省は港湾施設の一部管理を実施している³¹。

政府は、1月25日、緊急に対応すべき施策を「被災者の生活と生業（なりわい）支援のためのパッケージ」として取りまとめた³²。なお、同パッケージには、観光復興に向けた支援として、「北陸応援割」（補助率50%、最大20,000円／泊）が盛り込まれており、能登地域については、復興状況をみながら、より手厚い旅行需要喚起策を検討するとされている。

²⁵ 石川県「令和6年能登半島地震による被害等の状況について（危機管理監室）（第76報）」（令6.2.1）〈https://www.pref.ishikawa.lg.jp/saigai/documents/higaihou_76_0201_1400.pdf〉による。本稿では主に石川県についての被害を扱うことにする。死者のうち15人は災害関連死（震災による死者数以外で、震災後に災害による負傷の悪化又は身体的負担による疾病のため死亡したと思われる死者数で市町が判断したもの）とされている。

²⁶ 脚注25と同じ。市町が開設した1次避難所における避難者数。他に17か所の広域避難所に956人が避難している。

²⁷ 脚注25と同じ。

²⁸ 『読売新聞』（令6.1.22）

²⁹ 2月1日時点では11区間が通行止めとなっている。（国土交通省「令和6年能登半島地震における被害と対応について（第60報）」（令6.2.1）〈<https://www.mlit.go.jp/common/001721474.pdf>〉）

³⁰ このほか、鉄道に関しては、JR七尾線の七尾～和倉温泉間、第三セクター「のと鉄道」の和倉温泉～能登中島間について、それぞれ2月15日から運転再開予定となっている。一方で、「のと鉄道」の能登長島から穴水までの区間は4月中の運転再開を目指してJR西日本において復旧工事中である。脚注29と同じ。

航空については、地震の被害を受けて滑走路が閉鎖されていた能登空港が、1月11日に仮復旧したが、自衛隊機の救援機などの利用に限定されていた。その後、同月27日に民間航空機の運航が再開された（臨時便として、火・木・土の週3往復を運航）。（『日本経済新聞』（令6.1.24））

³¹ 脚注29と同じ。

³² 令和6年能登半島地震非常災害対策本部「被災者の生活と生業（なりわい）支援のためのパッケージ」（令6.1.25）〈https://www.bousai.go.jp/pdf/240125_shien.pdf〉

また、復旧・復興を政府主導で進めるため、令和6年能登半島地震復旧・復興支援本部を1月31日に設置した。

このように能登半島地震により、道路等の施設に大きな損傷が生じている。自然災害が頻発する現在、被害を最小化するための備えとして、地方のインフラ対策は急務であり、引き続き課題となる。

インフラは、全国的に老朽化が進んでおり、その多くは高度経済成長期の1960～70年代に整備された。2040（令和22）年に建設から半世紀以上が経過する施設は、橋梁で約75%、港湾で約66%、トンネルでは約53%に上る³³。インフラは適切な修繕や補修をしないと災害時のリスクが高まるとされているが、地方公共団体に必要な予算や職員を確保できず、インフラを維持管理する体制が脆弱になっている³⁴。インフラ整備に当たる市町村全体の職員数は、2005（平成17）年度（752,309人）から2021（令和3）年度（685,635人）の間で約9%減少しており、特に土木部門の職員数の減少割合は約14%（105,187人から90,719人に減少）であり、市町村全体の職員数の減少割合よりも大きくなっている。また、市町村全体の約5割で、技術系職員が5人以下となっており、メンテナンス体制の不足が顕著となっているほか、市町村の土木費は、ピーク時の1993（平成5）年度（約11.5兆円）から2011（平成23）年度までの間で約半分（約6兆円）に減少した。近年は約6.6兆円程度で推移しているが、ピーク時と比べると約6割程度に減少している³⁵。

この問題に対処するため国土交通省は、施設の機能や性能に不具合が生じてから対策を行う「事後保全」から、不具合が発生する前に対策を行う「予防保全」へ転換を急いでいる。平成30年に国土交通省が所管インフラ12分野（自動車道、鉄道を除く。）の維持管理・更新費の将来推計を行った結果、従来の「事後保全」から「予防保全」に切り替えることで、30年後の維持管理・更新費を約5割、30年間合計で維持管理・更新費を約3割縮減できることが公表された。しかし、このような取組を進めてきた一方で、特に小規模な市区町村で人員や予算不足により、予防保全への転換が不十分³⁶であるだけでなく、事後保全段階の施設が依然として多数存在し、それらの補修・修繕に着手できていない状態であり、このまま放置すると重大な事故や致命的な損傷等を引き起こすリスクが高まることとなり、早急な対応が必要であるとされている。

このため、国土交通省は、既存の行政区域にかかわらない広域的な視点で、道路、公園、

³³ 国土交通省総合政策局社会資本整備政策課「新たな暮らし方に適応したインフラマネジメント ～インフラ集約・再編の推進に向けて～」(令5.10) <<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/infra/content/001705927.pdf>>

³⁴ 国土交通省が令和5年12月に公表した調査結果によると、政令指定都市を除く市区町村が管理する施設のうち橋梁の60.8%、トンネルの47.4%は修繕されておらず、国管理で未着手なのは、橋梁だと37.7%、トンネルだと31.5%となっており、地方の取組の遅れが目立つとされている。「インフラ長寿命化計画(行動計画)のフォローアップ」(令5.12.18) <https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo21_hh_000228.html>

³⁵ 脚注33と同じ。

³⁶ 阪神・淡路大震災では、9万か所以上の水道管が破損し、この教訓から揺れに強い水道管が重視されるようになった。厚生労働省は2008（平成20）年に水道管や浄水施設の技術的基準を定める省令を改正し、「重大な影響を及ぼさない」程度の耐震化を進めるよう地方公共団体に求めたが、全国の主要水道管のうち、地域で想定される最大規模の地震に耐える「耐震適合率」は、2021（令和3）年度時点で41.2%と、2028（令和10）年度までに60%との政府目標には遠く、珠洲市は2020（令和2）年度時点で35.8%にとどまっていたとされる。（『日本経済新聞』(令6.1.15)）

上下水道といった複数・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・性能を維持することとする「地域インフラ群再生戦略マネジメント」（以下「群マネ」という。）を推進するとしている。国土交通省は、群マネの取組を全国的に展開していくため、群マネの計画策定や業務の実施に関して、具体的に検討を進めていくこととしている。

（２）羽田空港航空機衝突事故

令和6年1月2日、羽田空港C滑走路で、新千歳発羽田行き日本航空516便が能登半島地震の被災地への支援物資輸送準備中の海上保安庁所属JA722Aと衝突、炎上した事故が発生した。この事故（以下「羽田空港事故」という。）で、海上保安庁所属JA722Aの乗員6名のうち、5名の死亡が確認された³⁷。羽田空港事故を受けて、同月9日、国土交通省は、航空の安全・安心確保に向けた緊急対策を公表した³⁸。次いで、国土交通省は、滑走路路上における航空機等の衝突防止のための、さらなる安全・安心対策をハード・ソフト両面から検討するため、有識者及び関係団体から構成される「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」（以下「検討委員会」という。）を設置し、同月19日、第1回検討委員会が開催された。主な検討事項は、パイロットと管制官に対する注意喚起システムの強化の必要性やパイロットと管制官の交信の見直しの必要性等とされ、今後、有識者等からのヒアリングを実施するほか、国土交通省が調査している海外の事例も報告するとされており、令和6年夏頃に中間とりまとめが行われる予定となっている。

齊藤国土交通大臣は、「今般設置した検討委員会では、運輸安全委員会による事故調査報告を待たず、現時点で把握している客観的な情報や、外部有識者等の知見に基づき、ハード・ソフト両面でのさらなる安全・安心対策を検討するものである。最終的には、運輸安全委員会の事故調査報告も踏まえ、抜本的な安全・安心対策を講じていかなければならないと考えている。」旨表明した³⁹。

羽田空港の発着枠は過密状態にあり、離着陸に用いる滑走路の使い分けや、管制官の配置の見直しなどにも取り組む必要性について指摘がされている⁴⁰。まずは検討委員会が羽田空港事故の背景にある問題点を広く洗い出し、実効性の高い安全対策を策定することが期待される。

³⁷ 日本航空機側は、乗員12名、乗客367名の全員が生存であった。（国土交通省羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会（第1回）（令6.1.19）資料2-2「羽田空港航空機衝突事故の概要」〈<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001718799.pdf>〉）

³⁸ 国土交通省により取りまとめられた「航空の安全・安心に向けた緊急対策」の柱は次のとおりである。①管制機関及び航空事業者等への基本動作の徹底指示、②管制官による監視体制の強化、③パイロットによる外部監視の徹底、視覚支援、④滑走路進入に関するルールの徹底、⑤関係者間のコミュニケーションの強化（「航空の安全・安心に向けた緊急対策」（令6.1.9）〈https://www.mlit.go.jp/report/press/kouku13_hh_000139.html〉）

³⁹ 国土交通省「齊藤大臣会見要旨」（令6.1.12）〈<https://www.mlit.go.jp/report/interview/daijin240112.html>〉

⁴⁰ 『読売新聞』（令6.1.13）

(3) ライドシェアの導入に向けた動き

岸田内閣総理大臣は令和5年10月23日、衆議院本会議において「地域交通の担い手不足や移動の不足といった深刻な社会問題に対応しつつ、ライドシェア⁴¹の課題に取り組んでまいります。」⁴²と述べ、ライドシェアの導入に向けた本格的な検討を進める方針を表明した。これを受けて、内閣府の規制改革推進会議・地域産業活性化ワーキンググループで、ライドシェアについての議論が行われた。

政府は12月20日、第3回デジタル行財政改革会議を開催し、「中間とりまとめ」を決定した。中間とりまとめでは、デジタル行財政改革の交通分野の成果として、①タクシー・バス等のドライバー確保のための規制緩和（第二種免許の要件緩和、地理試験の廃止等）、②地域の自家用車・ドライバーの活用によるライドシェア（タクシー事業者の運行管理下での新たな仕組みの創設）、③従来の自家用有償旅客運送制度について大幅に改善、④タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について2024年6月に向けて議論等を行うことが示された⁴³。

②により、本年4月に開始するライドシェアは、都市部を含め、タクシー配車アプリにより客観指標化されたデータに基づき、タクシーが不足する地域・時期・時間帯の特定を行い、タクシー事業者が運送主体となり、地域の自家用車・ドライバーを活用し、アプリによる配車とタクシー運賃の収受が可能な運送サービスを提供するとしている。また、安全確保のためタクシー会社がドライバーへの教育や車両整備の管理、事故時の責任を負うなどとしている⁴⁴。

新たな制度が実施されたとしても、タクシー運転手の高齢化は著しく、日本全体の人手不足に照らしても、タクシーの人員不足が簡単に解消するとは考えにくく、不十分であり、ライドシェアを正面から定義し、本格的に導入するための法制度の検討を急ぐべきであるという指摘もされている⁴⁵。

⁴¹ 導入を検討するライドシェアの形態について、河野国務大臣は「ライドシェアは、一般的に、アプリなどで自家用車、ドライバーと利用者をマッチングさせ、輸送サービスを提供するものであると考えているが、決まった定義はなく、海外では様々な形態で運営されているものと認識している。」と答弁している。（第212回国会衆議院本会議録第7号（令5.11.20））

⁴² 第212回国会衆議院本会議録第2号2頁（令5.10.23）

⁴³ 「デジタル行財政改革中間とりまとめ」（令5.12.20デジタル行財政改革会議決定）〈https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/digital_gyozakaikaku/index.html〉

また、政府は令和5年12月26日、第18回規制改革推進会議において、「規制改革推進に関する中間答申」を決定し、タクシー規制の緩和（地理試験廃止等）やタクシー事業者以外の者によるライドシェア事業のための法律制度についても本年6月までに議論を進めることについて、「デジタル行財政改革中間とりまとめ」とほぼ同様の決定を行っている。

⁴⁴ 『日本経済新聞』（令5.12.21）

⁴⁵ 『日本経済新聞』（令5.12.26）。なお、関係省庁は、人手不足の分野で外国人材が働く在留資格「特定技能」の対象に自動車運送業や鉄道、林業、木材産業の4分野を追加する方向で調整に入り、2023（令和5）年度内の閣議決定を目指すとしている。追加対象の自動車運送業では、バスやタクシー、トラックの運転手に就けるようにしている。（『日本経済新聞』（令6.1.27））

8. おわりに

本稿では、主に、第213回国会に国土交通省が提出予定の6法案について紹介した。このほか、国土交通省の所管としては、ローカル鉄道を始めとする地方公共交通の再構築、水道整備・管理行政の移管、空港におけるグランドハンドリング⁴⁶の人員不足、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2.0⁴⁷など、多数の懸案事項が存在している。今国会において、多面的な議論が行われることが期待される。

(とうじょう かずみち)

⁴⁶ グランドハンドリングは、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。(国土交通省「【概要】グランドハンドリング業務」<<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001512161.pdf>>)

⁴⁷ 流域治水プロジェクトは、上流、下流、本川、支川の流域全体を俯瞰し、河川整備等に加えて、雨水貯留浸透施設、土地利用規制、利水ダムの事前放流など、あらゆる関係者が協働し、各水系で重点的に実施する治水対策の全体像を取りまとめた取組である。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1.2倍、洪水発生頻度が2倍に増加すると見込まれることを踏まえ、流域治水の取組を更に加速化・深化させるため、全国109の一級水系で、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への更新が行われている。(国土交通省水管理・国土保全局河川計画課・治水課「『流域治水プロジェクト2.0』を策定します～気候変動を踏まえた河川及び流域での対策の方向性を公表～」(令5.8.22)<<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001625032.pdf>>)