

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 －提出予定法案の紹介を中心に－
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	473号
刊行日	2025-2-27
頁	147-161
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/ripou_chousa/backnumber/20250227.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

— 提出予定法案の紹介を中心に —

藤乗 一道

(国土交通委員会調査室)

1. 令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応の深化に向けた道路行政の取組等
 - (1) 社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会
 - (2) 法律案の概要
2. 災害時等における港湾機能の確保及び気候変動に対応した港湾の保全
 - (1) 気候変動等を考慮した臨海部の強靱化
 - (2) 能登半島地震を踏まえた対策
 - (3) 協働防護の推進
 - (4) 港湾施設の持続可能な維持管理に向けた検討会
 - (5) 洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応
 - (6) 法律案の概要
3. 老朽化マンションの管理・再生の円滑化等
 - (1) 法制審議会区分所有法制部会
 - (2) 社会資本整備審議会住宅地分科会マンション政策小委員会
 - (3) 法律案の要旨
4. 船員の確保、国際条約の適確な実施及び船員関係手続のデジタル化
 - (1) 船員職業安定制度の充実
 - (2) 国際的な規制強化への対応
 - (3) 船員関係手続のデジタル化への対応
 - (4) 法律案の要旨
5. 航空の安全確保及び災害時における空港の早期復旧等
 - (1) 羽田空港航空機衝突事故を踏まえた航空の安全確保
 - (2) 災害時における空港の早期復旧等
 - (3) 法律案の要旨
6. 半島振興策の今後の方向性
7. おわりに

本稿では、国土交通行政の主な課題について、第217回国会（令和7年常会）に提出又は今後提出予定の5法案を中心に提出の経緯や主な改正項目を紹介する。なお、本稿は、令和7年2月12日時点の情報に基づき記述している¹。

1. 令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応の深化に向けた道路行政の取組等

（1）社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会

令和6年能登半島地震（以下「能登半島地震」という。）においては、半島の地形的制約から道路ネットワークが限られる中、道路啓開を含む復旧や被災地支援の活動のアクセスルートとなるべき能越自動車道などの幹線道路が被災し、厳冬期の降積雪とも重なり、初動における被災状況の把握や復旧等の対応が困難化した。地震動による直接的な被害のほか、土砂災害や津波災害、地盤の液状化など複合的な災害が内陸、沿岸の広域で発生したことにより、ライフライン等が寸断され、集落の孤立等が多く発生した。緊急輸送道路が寸断されたこれらの孤立地域では、被災の実相を把握することに時間を要するとともに、復旧作業が遅延するなど、耐震性や復旧性を含め災害時に機能する道路ネットワークのあり方について多くの課題が顕在化した²。

このため、国土交通省は、令和6年3月から社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会において、能登半島地震を踏まえた広域道路ネットワークのあり方について検討を進め、同年6月28日に「令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言³」（以下「緊急提言」という。）を公表した。

緊急提言では、能登半島地震における災害対応から得られた教訓事項を踏まえ、今後、道路行政が取り組むべき施策として、①機動性と持続可能性を備えた管理体制（適切な管理のあり方の検討／道路啓開等の権限代行の手続等についての必要な見直し）、②防災拠点としての「道の駅」の機能強化（「防災道の駅⁴」の追加選定、災害時における国による機動的な支援体制の強化や占用等に係る運用基準の柔軟化、高付加価値コンテナの活用推進）、③道路啓開計画などの事前準備と訓練等による実効性向上（道路啓開計画の事前準備、関係機関等との連携や対応の迅速性などの向上）等が掲げられた。

その上で、①について、直轄管理ではない区間は、災害時において、状況により道路啓開や道路復旧について権限代行による国の機動的な支援を講ずることが重要であり、地方における直轄組織の体制確保を図るとともに、代行を行うため必要な権限や本来管理者との手続等につき、必要な見直しを図るべきであるとされた。②については、「道の駅」を活用した災害支援に当たり、直轄管理以外の「道の駅」の国による迅速な活用を可能とするとともに、災害時における国による機動的な支援体制の強化や占用等に係る運用基準の柔

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7年2月12日である。

² 北陸地方整備局では、道路啓開計画が未策定であった。『東京新聞』（令6.1.26）

³ 国土交通省ホームページ<<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001751792.pdf>>

⁴ 都道府県の地域防災計画等で広域的な防災拠点に位置付けられている「道の駅」であり、防災拠点としての役割を果たすためのものとして国土交通省が選定したもの。

軟化など更なる機能向上が必要であること、コンテナについては、可動性や機能を向上させた高付加価値コンテナの活用を推進するため、平時の利活用方策も含め、設置や運用に関する制度・体制について検討を進める必要があることが示された。③については、複合災害の発生など過酷な災害状況を想定した道路啓開計画を事前に準備し、訓練等を通じて関係機関等との連携や対応の迅速性など災害時対応の実効性を向上させることが重要であるとされた。

なお、中央防災会議の防災対策実行会議の下に設置された「令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応検討ワーキンググループ」による「令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応の在り方について(報告書)」(令和6年11月)(以下「報告書」という。)においても、以上の①～③に相当する内容などが「実施すべき取組」として示されている⁵。

(2) 法律案の概要

以上のようなことを背景として、道路啓開計画の法定化、防災拠点となる「道の駅」に設けられる災害応急対応に資する施設(トイレコンテナ等)に係る占用許可基準の緩和、トレイコンテナ等の設置に対する無利子貸付制度の創設⁶等を主要改正項目とする「道路法等の一部を改正する法律案」(閣法第12号)が、令和7年常会に提出されている。

また、同法律案では、これらの内容に加え、①市町村における技術系職員の減少⁷等に対応し、効率的な道路管理の実現のため、道路管理者間の協議により道路の点検や修繕等を他自治体が代行できる制度である「連携協力道路制度」の創設、②道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため⁸、国の道路脱炭素化基本方針に基づき、道路管理者が道路脱炭素化推進計画を策定する枠組みを導入するとともに、脱炭素技術の活用を促進するため、道路の構造に関する原則に脱炭素化の推進等への配慮を義務付け、計画に基づく脱炭素化に資する施設等の占用許可基準を緩和することなども盛り込まれている。

2. 災害時等における港湾機能の確保及び気候変動に対応した港湾の保全

⁵ 内閣府ホームページ<https://www.bousai.go.jp/jishin/ното/taisaku_wg_02/pdf/hokoku.pdf>

⁶ 能登半島地震では、防災用コンテナ型トイレ等の災害応急対策移動施設が被災地へ派遣され、被災者支援に有効活用された。同施設の設置を促進するため、民間事業者等が自動車駐車場に道路占用許可を受けて設置する場合に係る費用の一部について、地方公共団体を通じ国が無利子貸付を行う制度を創設する予定とされている。(国土交通省道路局「令和7年度道路局関係予算決定概要」(令6.12)<<https://www.mlit.go.jp/road/content/001854239.pdf>>)

⁷ 全国約73万橋の橋梁のうち、地方公共団体が管理する橋梁は約66万橋と9割以上を占め、建設後50年を経過した橋梁の割合は令和6年時点で39%であり、10年後の令和16年には約63%へと増加が見込まれる一方、市区の4%、町の23%、村の56%で橋梁管理に携わる土木技術者が存在せず、職員や技術力の不足への懸念が高まっている(建設後50年を経過した橋梁の割合は、建設年度不明橋梁の約19.5万橋を除く。国土交通省道路局「道路メンテナンス年報」(令6.8)<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/pdf/r05/r05_08_maint.pdf>)

⁸ 国土交通省の社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会による「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」(令和5年9月)では、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つの柱で取組を実施するとされた。その後、令和6年8月の同部会に「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略」の骨子が示され、検討が行われた結果、同年12月に「道路分野の脱炭素化政策集 Ver1.0」(<<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/datutannsoka/collv1.pdf>>)として整理されている。

（１）気候変動等を考慮した臨海部の強靱化

近年、台風の強大化が顕著となっていることに加え、将来的にも気候変動の影響により、平均海面水位の上昇や猛烈な台風の発生頻度の増加、高潮リスクの増大、極端な高波の増加等、更なる影響が想定されている。また、南海トラフ地震について、30年以内の発生確率が80%程度と予想されるなど、大規模地震・津波の発生の切迫性が高まってきている。

このため、国土交通省は、令和4年12月から交通政策審議会港湾分科会防災部会（以下「防災部会」という。）において検討を進め、令和5年7月に国土交通大臣に対し「気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方」を答申した。答申の主な内容としては、①災害等に強い海上交通ネットワークの構築、②物流・産業・生活機能が集積し、面的に広がる港湾・臨海部の強靱化（面的強靱化）、③実現のための枠組が示された。

①については、事前対策として耐震強化岸壁整備等の加速化や、気候変動適応への埠頭用地のかさ上げ、防波堤等の補強・かさ上げ、暴風・高潮等予報に基づくコンテナ固縛など公共や民間企業の事業継続体制の構築、また、被災後の早期啓開・早期復旧、残されたリソースの最大限の活用として全国的視点による広域的・一元的な利用調整を国と港湾管理者が連携して行うこととされた。②については、災害等に対する脆弱性の評価（リスクの見える化）や、官民が連携した防災・減災計画による対策を実施することとされた。③については、気候変動適応等を関係者が協働して進めるための枠組みの構築や、港湾防災情報のデジタル化・高度化（港湾防災DX（仮称））などに取り組むこととされた。

（２）能登半島地震を踏まえた対策

能登半島地震において特に甚大な被害を受けた能登半島地域では、複数の港湾において、緊急物資の輸送等の支援活動が行われたが、被災後も利用可能であった岸壁の多くが条件付きでの運用を強いられたため⁹、海上ルートでの支援活動を十分に行うことができなかった。

前述の「気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方」から、能登半島地震を受けて明らかになった課題について¹⁰、改めて検討する必要が生じたため、令和6年3月から防災部会において議論が行われ、同年7月、「令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方」が答申された。

本答申においては、今後の大規模災害リスク等を見据えて取り組むべき施策として、施策推進にあたっての基本的考え方、ハード面及びソフト面の施策が提言された。ハード面では、海上支援ネットワーク形成のための防災拠点として、地域防災拠点や、広域防災拠点を設けるとともに、各防災拠点では、耐震強化岸壁、内陸へ繋がる道路、物資の仮置き等のための背後用地や緑地、航路・泊地等、一気通貫した施設の健全性の確保が必要であることなどが示されている。ソフト面では、港湾BCP・広域港湾BCPの実効性向上の

⁹ 地震動、液状化等により、港湾施設にも被害が発生し、岸壁自体は健全であっても、岸壁背後の用地や臨海道路の損傷等により、岸壁までの車両進入ルートが寸断され、緊急物資輸送に支障が生じた。

¹⁰ 港湾を核とした海上輸送の重要性が再認識された一方で、陸路の寸断により港湾施設の応急復旧資材の調達等に困難が生じた。このため、災害時における港湾の緊急物資等の輸送拠点としての機能を速やか、かつ確実に確保するための体制構築が不可欠とされた。

ための不断の見直しや定期的な訓練の実施、災害発生時の対応の迅速化・的確化のための利用可否判断の自動化・遠隔化を進めること、臨海部の倉庫等民間のリソース活用のための体制づくりの重要性、防災情報の一元化・共有のための「防災情報システム」によるソフト面の各施策の更なる円滑化などが示されている。

（３）協働防護の推進

気候変動に伴う平均海面水位の上昇、潮位偏差と波高の増加により、港湾の災害リスクが高まっている。特に官民の多様な主体が集積する港湾について、その気候変動適応策の実装に向け、令和３年２月から、国土交通省の「港湾における気候変動適応策の実装に向けた技術検討委員会」において検討を行い、令和６年３月、「港湾における気候変動適応策の実装方針」を取りまとめた。取りまとめにおいては、官民の多様な関係者がそれぞれの施設を所有・管理している港湾の特徴に鑑み、関係者が協働で耐浸水性等を検討・実施していく必要があることから「協働防護プラン」として、関係者間で適応水準や気候変動適応時期に係る共通の目標等を定め、これを共通認識として、取り組んでいくことが望ましいとされた。

（４）港湾施設の持続可能な維持管理に向けた検討会

現在、港湾施設は急速な老朽化の進展が見込まれている中、港湾施設を管理する港湾管理者の人員面、技術面及び財政面での課題が顕在化しており、港湾施設の維持管理が十分にできていない状況となっていた。

国土交通省は、令和６年２月、港湾管理者による港湾施設の維持管理が、予算・人員などが限られる中であっても適切に実施されるよう、点検診断結果の推移の分析や新技術及びICTの活用、メンテナンス体制等について検討するため「港湾施設の持続可能な維持管理に向けた検討会」を設置した。また、体制等を中心に実施上の課題を議論するため、検討会にメンテナンス体制検討ワーキンググループ（以下「WG」という。）を設置し、検討を進めた。WGでは、施設の集約・再編や包括民間委託等を進めた上で、なお残る港湾固有の課題への対応として、①港湾管理者間連携の枠組みの検討、②港湾管理者に対して技術的支援を実施する国の体制の検討、③港湾管理者の実情に応じて、高度な技術力を要する点検や建設・改良等について国が代行できる枠組みの検討をしていくべきという意見が出され、同検討会等での議論に反映することとされた。

（５）洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応

洋上風力発電は、陸上に比べ風況が良好で、設備稼働率が高い等の利点があり、第６次エネルギー基本計画（令和３年１０月２２日閣議決定）や海洋基本計画（令和５年４月２８日閣議決定）では、導入拡大を図る旨が記されている。

平成２８年の港湾法改正により、長期間にわたり港湾区域内の水域等を占用する施設（洋上風力発電施設等）の設置に関する手続が創設された。

洋上風力発電の導入には、重厚長大な資機材を扱うことが可能な広さ、耐荷重を備えた埠頭を長期・安定的に利用することが必要とされる。令和元年の港湾法改正により、そのような海洋再生可能エネルギー発電設備等取扱埠頭（洋上風力発電設備の設置及び維持管理に利用される埠頭）を有する港湾を海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾（基地港湾）として指定し、発電事業者に当該港湾の同埠頭を長期間（最大30年間）貸し付ける制度が創設された¹¹。

国土交通省は、令和5年5月、洋上風力発電を取り巻く状況の変化¹²を踏まえ、更なる導入促進に向けて必要となる港湾機能について検討するため、「洋上風力発電の導入促進に向けた港湾のあり方に関する検討会」を開催し、指定済み基地港湾における課題の整理が行われた。具体的には、①発電所の大規模化、②資機材の国産化、③案件形成の進展、④風車大型化の進展が項目として示された。このうち、③については、令和2年以降、基地港湾として7港を指定してきたが、基地港湾の整備・利用スケジュールの緊密化等により、大規模修繕や突発的な事案に対応しなければならない場合、柔軟な基地港湾利用が困難になることが課題とされた。このため、基地港湾利用効率の最大化を図るべく、基地港湾の有効利用に向けた広域的な連携枠組みが必要であるとともに、基地港湾の利用に当たっての技術的助言や効率的な維持管理・運用手法の検討を進めるべきといった方向性が示された¹³。

（6）法律案の概要

以上のようなことを背景として、災害時等における港湾機能の確保及び気候変動に対応した港湾の保全のため、「港湾法等の一部を改正する法律案」（閣法第13号）が、令和7年常会に提出されている。主要な改正項目は、災害時に民有港湾施設を港湾管理者が使用することができる協定制度の創設、気候変動に対応した護岸のかさ上げ等の官民協働の取組を促進するための協働防護計画の作成、国による高度な技術等を要する港湾工事の代行制度の創設、洋上風力発電基地港湾の効率的な利用を図るための協議会制度の創設などである。

3. 老朽化マンションの管理・再生の円滑化等

（1）法制審議会区分所有法制部会

¹¹ 基地港湾として秋田港、能代港、鹿島港、北九州港の4港（令和2年9月指定）に加え、新潟港（令和5年4月指定）、青森港（令和6年4月指定）、酒田港（同左）が指定されている。

¹² 日本国内における洋上風力発電事業の案件形成が大きく進展しており、資機材の国内生産に向けた取組や浮体式洋上風力発電に関する取組が活発化するなど、洋上風力発電を取り巻く状況は日々変化しており、また、風車の大型化や洋上風力発電事業の大規模化も今後進むことが見込まれている。（国土交通省「風車の大型化等に対応した港湾施設の規模等の検討を開始」（令6.12.17）〈<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001852135.pdf>〉）

¹³ ③においては、状況の進展・変化として、再エネ海域利用法改正の動きが挙げられた。令和6年3月、我が国の排他的経済水域（EEZ）における案件形成の促進を図るため、「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の一部を改正する法律案」が提出された。同法案により、EEZにおける海洋再生可能エネルギー発電設備の設置に係る制度が創設される予定であったが、第214回国会において衆議院解散により参議院内閣委員会で審査未了となった。令和7年常会に再提出が予定されている。

ア 検討の経緯

近年、老朽化したマンションの急増とその区分所有者の高齢化による相続等を契機として、区分所有建物の所有者不明化や区分所有者の非居住化が進行し、区分所有建物の管理不全を招くとともに、老朽化したマンション等の区分建物の再生が困難になっているとの指摘がされていた。また、災害により大規模一部滅失をした区分所有建物についても、その建替え等の決議要件が厳格であることなどから、円滑な復興が難しいとの指摘もされていた。

これらの指摘に係る各課題に対応するため法務省は、令和4年9月、法制審議会区分所有法制部会を設置し、区分所有法制の見直しの検討を進めた¹⁴。同部会では、令和6年1月に「区分所有法制の見直しに関する要綱案」が取りまとめられ、同年2月には、法制審議会総会において、この要綱案のとおり、要綱が採択され、法務大臣に答申された。

イ 要綱の概要

要綱では、①マンション等の区分所有建物の管理の円滑化を図る方策、②マンション等の区分所有建物の再生の円滑化を図る方策、③団地の管理・再生の円滑化を図る方策、④被災区分所有建物の再生の円滑化を図る方策が示された。

(ア) マンション等の区分所有建物の管理の円滑化を図る方策

集会の決議の円滑化として、所在等が不明な区分所有者がいる場合、裁判所の判断により、その所有者を集会の決議の母数から除外することができる規律を設けるとともに、普通決議や共用部分の変更決議などの集会の議事について、出席した区分所有者及びその議決権の多数で決する旨の規律を設けることとされた。

また、区分所有建物の管理に特化した財産管理制度の創設として、所在等が不明な区分所有者の専有部分、区分所有者による管理が不相当である専有部分又は共用部分等について、裁判所が選任する管理人に管理させる制度を設けることとされた。

(イ) マンション等の区分所有建物の再生の円滑化を図る方策

建替え決議の多数決要件の緩和等として、建替え等の区分所有権の処分を伴う決議について、原則的な多数決割合を現行の割合（5分の4以上）としつつ、区分所有建物が地震に対する安全性に関する基準に適合していないなどの一定の客観的事由¹⁵がある場合には、区分所有者及び議決権の各4分の3以上の多数決で行うことができる旨の規律を設けるとともに、当該決議がされた場合に、金銭補償を前提として、専有部分の賃貸借を終了させることを可能とする規律を設けることとされた。

また、多数決による区分所有建物及び敷地の一括売却等について、建替えと同等の多数決により、建物・敷地の一括売却、建物の取壊し、建物を取り壊した上での敷地売却等を可能とする規律を設けることとされた。

(ウ) 団地の管理・再生の円滑化を図る方策

¹⁴ 同部会では、建物の区分所有等に関する法律（昭和37年法律第69号）（以下「区分所有法」という。）及び被災区分所有建物の再建等に関する特別措置法（平成7年法律第43号）が見直しの対象とされた。

¹⁵ 一定の客観的事由とは、耐震性の不足、外壁等の剥落により周囲に危害が生ずるおそれ、給排水管等の腐食等により著しく衛生上有害となるおそれ、バリアフリー基準への不適合とされている。

団地制度についても、集会決議の円滑化、一括建替え等の実施の円滑化等のための規律を設けることとされた。

(エ) 被災区分所有建物の再生の円滑化を図る方策

被災した区分所有建物の再生の円滑化として、建替え等の区分所有権の処分を伴う決議について、大規模な災害により区分所有建物が重大な被害を受けた場合には、区分所有者及び議決権の各3分の2以上の多数決で行うことができる旨の規律を設けることとされた。

(2) 社会資本整備審議会住宅宅地分科会マンション政策小委員会

我が国におけるマンションストックは約700万戸にのぼり、国民の1割以上が居住する重要な居住形態となっている。一方で、マンションをめぐる「2つの古い」が進行し、建物・設備の老朽化、管理組合の担い手不足、建替え等の合意形成の困難さ等の課題が顕著になっていることから、マンションの維持管理の適正化や再生の円滑化に向けた取組の強化等、マンション政策のあり方を検討する必要があるとされていた。

このため、令和6年10月、国土交通省は、社会資本整備審議会住宅宅地分科会の下にマンション政策小委員会を設置した。主に、①マンション管理適正化を促す仕組みの充実、②多様なマンション再生のニーズに対応した事業手法の充実、③地方公共団体によるマンション管理適正化・再生円滑化への関与の強化・充実といった観点を中心に議論が行われ、令和7年2月にとりまとめが公表された。

とりまとめでは、マンションの「2つの古い」に対応し、良好な居住環境の確保を図るためには、新築から再生までのライフサイクル全体を見通して、マンションの管理適正化・再生円滑化等を図ることが必要であり、管理組合や区分所有者に果たすべき責務があることを踏まえ、当面取り組むべき施策の方向性が示された。具体的には、①としては、マンション管理計画認定制度の拡充等や、管理業者管理者方式への対応、②としては、区分所有法の見直し及び多様な建替え等のニーズへの対応、③としては、地方公共団体の権限強化及び地方公共団体をはじめ地域全体で支援を行う体制の強化が示された。

このうち、①については、マンション管理計画認定制度を拡充し、分譲事業者に対しても適切な管理計画の作成を誘導し、管理組合に引き継ぐこと、マンション管理業者が管理事務を受託している管理組合から管理者として選任される場合については、管理者事務受託契約に係る重要事項の区分所有者への説明や、利益相反のおそれが高い行為を行おうとする際の区分所有者への事前説明を義務付ける等の措置を講ずるべきとされた。

また、②については、区分所有法の見直しにより措置される予定の一棟リノベーション等に対応した新たな決議について、安定的な事業遂行が可能となるよう、対応する事業手続の創設のほか、隣接地を取り込む建替えや、借地権型マンションから所有権型マンションへの建替えにおいて、隣接地や底地の所有権等について、建替え等の後のマンションの区分所有権等への権利変換を可能とするなど、関係権利者との合意形成を促進するための措置を講ずるべきとされた。

③については、マンションの管理状況の把握や勧告後の対応を可能とする仕組みの創設

や、マンションの管理組合への支援を行う民間団体を登録できる仕組みを導入するとともに、マンションの管理等に関連する専門家の育成を推進し、地域全体で管理組合を支援する体制を強化する必要性等が示された。

(3) 法律案の要旨

以上のようなことを背景として、令和7年常会に、「老朽化マンション等の管理及び再生の円滑化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案」（以下「老朽化マンション管理再生円滑化法案」という。）の提出が予定されている。主要な改正項目は、新築時に分譲事業者が管理計画を作成し管理組合に引き継ぐ仕組みの導入、マンション管理業者が管理者事務を受託する場合の措置、修繕工事の実施等に係る決議は集会出席者の多数決によることとする措置、一棟リノベーション等を多数決決議により可能とし、これらに対応した事業手続の創設、勧告制度や民間団体との連携強化など地方公共団体の取組の充実等としている。

4. 船員の確保、国際条約の適確な実施及び船員関係手続のデジタル化

(1) 船員職業安定制度の充実

我が国の令和5年の船員数¹⁶は6万2,579人（うち内航船員28,549人、外航船員2,017人）で、ピーク時の昭和49年の約28万人に比べ大幅に減少している。最近10年間では、内航船員については微増、外航船員については微減とほぼ横ばい傾向であるものの、最低限度の国民生活・経済活動水準を確保するために必要と試算されている外航船員約5,500人の確保の見通しが立たないことが課題となっていた¹⁷。

また、船員の新規求人数は増加傾向である一方、新規求職数は減少傾向にあり、有効求人倍率は4.41倍（令和6年3月時点）となっている。同時期の陸上労働者の有効求人倍率が1.28倍であることから、船員の確保はより厳しい状況に置かれている。

このため、国土交通省は、令和6年4月から「海技人材の確保のあり方に関する検討会」において検討を進め、同年12月17日に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、「海技人材の養成ルートの強化」、「海技人材確保の間口の拡充」、「海技人材の養成・就業拡大に向けた訴求強化」、「海技人材の多様な働き方の促進と職場環境の改善」、「新燃料に対応可能な海技人材の確保・育成」等の5つの方向性が示された。

特に、海技人材確保の間口の拡充の対応策としては、今後の少子化の進展等も見据え、陸上からの転職者等も視野に入れて、①船員職業安定制度の見直しとして、地方公共団体の無料職業紹介事業の導入や、求人情報等の的確表示の義務付け、②ハローワークとの連携強化、③退職海上自衛官の活用推進等が提案されている。

¹⁶ 船員は、主に内航船員（国内貨物・旅客輸送）、外航船員（国際貨物・旅客輸送）、漁業船員であり、その他として、官公署船（海上保安庁等）等に乗組む船員がいる。

¹⁷ 国土交通省交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について（答申）」（平19.12）によると、最低限度の国民生活・経済活動水準を確保するには日本船舶は約450隻、日本人船員は約5,500人が必要と試算されている。

(2) 国際的な規制強化への対応

ア STCW-F条約の改正

「1995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」¹⁸（以下「STCW-F条約」という。）は、1995年の採択以降、一度も改正されておらず、古い規定や不足内容が多かったことから、2015年より、包括的な見直し作業が行われ、国際海事機関（以下「IMO」という。）においてSTCW-F条約改正案の検討が進められてきた。

2024年5月に開催されたIMO第108回海上安全委員会において、STCW-F条約の改正案が採択された¹⁹。主な改正内容としては、漁船の安全な運航を確保することを目的として、①船長及び航海士、機関長及び機関士、無線通信士の資格要件に関して、STCW条約²⁰と同等の能力要件表を導入することに加え、漁具の取扱いに関する事項など漁船特有の知識を担保する能力表の導入、②漁船員の身体検査基準や健康証明に関する基準の導入、③各基準の適用について、これまで漁船の長さに基づいたものとなっていたものを、各国の状況に応じて柔軟な基準の適用が可能となるように、漁船の長さと同数の読替規定の導入等が行われている。

イ SOLAS条約²¹のコンテナ流出に関する改正

世界海運評議会²²の調査によると、2008年から2021年の14年間で、毎年平均1,629個のコンテナが海上で失われていると推測されている。特に2020年から2021年の冬にかけて、新型コロナウイルス感染症のパンデミックによる米国向けコンテナ貨物の急増や悪天候の影響で多くのコンテナ流出事故が発生した。

現行のSOLAS条約は、航行の安全を確保する観点から、危険通報の義務を課す旨を規定しているところであるが、コンテナの落下に関する具体的な報告義務は課されていない。

このため、前述のIMO第108回海上安全委員会において、コンテナの紛失・流出に関する報告を義務化するSOLAS条約附属書の改正案等が採択され、船長はコンテナの紛失・

¹⁸ STCW-F条約（The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel）は、漁船員に求められる最小限の国際基準として、教育訓練や資格証明の要件等を定めることで、漁船員の質の向上を図るとともに漁船員の安全を確保、ひいては海上の人命安全、海洋環境保護等が促進されることを目的として、1995年に採択され、2012年に発効した（我が国は未批准）。（国土交通省ホームページ〈https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji04_hh_000138.html〉）

¹⁹ 2026年1月に発効予定。

²⁰ 「1978年の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」（The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978：STCW条約）は、船員に求められる最小限の国際基準として、教育訓練や資格証明の要件等を定めることで、船員の質の向上を図るとともに船員の安全を確保、ひいては海上の人命安全、海洋環境保護等が促進されることを目的として、1978年に採択され、1984年に発効した。（国土交通省ホームページ〈https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji04_hh_000138.html〉）

²¹ 「1974年の海上における人命の安全のための国際条約」（International Convention for the Safety of Life at Sea：SOLAS条約）は、船舶の構造、救命設備や航海道具などの技術基準等を規定している。

²² 世界海運評議会（WSC：World Shipping Council）は、世界の定期航路船社約30社からなる海運業界団体であり、IMOのオブザーバー資格を有する。

漂流に関与した場合には、その詳細を付近の船舶や最も近い沿岸国に通報しなければならないこととされた²³。

（３）船員関係手続のデジタル化への対応

社会・経済活動がデジタル化とネットワーク化を深める中で、社会全体のデジタル化は喫緊の課題となっており、国土交通省においても、取組を加速させるため、全省的な推進組織として、令和3年12月に「国土交通省DX推進本部」を設置する等、国土交通行政のDXを推進していた。また、政府全体としても、新型コロナウイルス感染症への対応において、窓口への出頭が困難な状況においても行政手続がオンライン化されていないといったデジタル化への課題が浮き彫りとなり、「規制改革実施計画」（令和3年6月閣議決定）においては、書面の提出等を求める行政手続について、令和7年までにオンライン化するとの政府方針が示されるなど、行政手続のデジタル化に向けた取組が急加速している状況にあった。

これらを受けて、令和5年2月、交通政策審議会海事分科会船員部会（以下「船員部会」という。）において、船員行政のDXに関する議論が開始された。

船員の雇入契約に係る手続では、陸上から離れた特殊な環境下で長時間労働することとなる船員の保護を図るため、船舶所有者に対し、雇入契約の成立時の届出の際、地方運輸局等の窓口で多数の書類の提出・提示を求めており²⁴、申請者の大きな負担となっていた。

船員部会における検討の結果、船員手帳以外の申請書類・添付書類は、デジタル行政推進法²⁵やe-文書法²⁶の規定を活用することにより、電子化を図ることで、オンライン化に対応可能とされた。一方、船員手帳は有体物であり、船員法上、船員手帳に記載・証印等を行うこととされているものについてはデジタル行政推進法やe-文書法の規定を活用しても電子化を図ることが困難とされた。

このため、雇入契約に係る手続の際に確認している事項の証明機能を船員手帳から分離し、別途交付した電子書面等により確認することを可能とすることにより、雇入契約に係る手続のオンライン化を実現することとされた。

（４）法律案の要旨

以上のようなことを背景として、令和7年常会に、船員の確保、国際条約の的確な実施及び船員関係手続のデジタル化のため、「船員法等の一部を改正する法律案」の提出が予定されている。主要な改正項目は、地方公共団体による無料の船員職業紹介事業の創設、特定の漁船に係る船舶職員の乗組みに関する要件の創設及びコンテナを海中に転落させた場

²³ 2025年7月1日までに締約国の3分の1超が反対の意志を表明しない場合、同条約の発効日（2026年1月1日）から適用される。

²⁴ 雇入契約の成立時の届出書類は、雇入届出書、海員名簿、船員手帳、資格証明書であり、添付書類は、雇入契約書、就業規則、船舶検査証書等である。

²⁵ デジタル行政推進法：情報通信技術を活用した行政の推進等に関する法律（平成14年法律第151号）

²⁶ e-文書法：民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する法律（平成16年法律第149号）

合の付近の船舶等への通報制度の創設、船員手帳への記載・証印に代えて電子書面・電子証書の交付による代替を可能とする規定の整備などとしている。

5. 航空の安全確保及び災害時における空港の早期復旧等

(1) 羽田空港航空機衝突事故を踏まえた航空の安全確保

令和6年1月2日、羽田空港において日本航空機と海上保安庁機が衝突する事故が発生した。これを受け、国土交通省は同月9日、「航空の安全・安心確保に向けた緊急対策」を取りまとめた。また、滑走路における航空機等の衝突防止のための更なる安全・安心対策をハード・ソフト両面から検討するため、羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会を同月に設置し、同年6月24日に中間取りまとめを行った（以下「検討委員会中間取りまとめ」という。）。

検討委員会中間取りまとめにおいて提言された対策は、①管制交信に係るヒューマンエラーの防止、②滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化、③管制業務の実施体制の強化、④滑走路の安全に係る推進体制の強化、⑤技術革新の推進である²⁷。また、今回提言された対策にとどまらず、将来的な航空需要の増加や科学技術の発展も見据えながら、関係者全体で対策を不断に検証し、必要に応じ見直していく必要性についても言及している。

中野国土交通大臣は、令和6年12月25日に運輸安全委員会が航空機衝突事故に係る調査の経過報告を公表したことを受け、今後、運輸安全委員会において事故の原因及び被害の軽減に関する事項について、更なる調査及び分析が実施されるものと承知しており、国土交通省としては、引き続き同委員会の調査に全面的に協力していく。今回の経過報告も踏まえ、航空の安全・安心の確保のための対策に、着実に取り組んでいく。また、運輸安全委員会の最終的な事故調査報告書が示された暁には、当該報告に基づき、必要な対策をしっかりと講じていく旨の談話を公表した²⁸。

(2) 災害時における空港の早期復旧等

平成30年9月の台風第21号等による空港への被害を契機として、国土交通省は令和2年3月に「『A2-BCP』²⁹ガイドライン」を策定し、以後、全国95空港において、「A2-BCP」が策定され、災害時対応や訓練等が実施されてきた。国土交通省は、近年の激甚化・多頻度化している自然災害に対応していくため、令和5年7月から「空港における自然災害対策に関する検討委員会」において「A2-BCP」の実効性強化方策を検討し、

²⁷ 検討委員会中間取りまとめを踏まえ、緊急対策として全国の空港で停止されていた離陸順序に関する情報提供（No.1、No.2等）の再開、航空管制官の人的体制の強化・拡充として、繁忙空港における管制業務の実施体制強化のための航空管制官14名（羽田6名、成田2名、関西2名、福岡2名、那覇2名）の配置及び航空管制官の養成機関である航空保安大学校における令和6年12月1日付の採用枠の拡大（28名→40名）、管制官に対する注意喚起システム（滑走路占有監視支援機能）への注意喚起音の追加といった取組等が行われている。（「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会 中間取りまとめで提言された対策の進捗状況一覧（令和6年12月時点）」〈<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001854990.pdf>〉）

²⁸ 国土交通省「羽田空港航空機衝突事故の調査経過報告書に関する国土交通大臣談話」（令6.12.25）〈https://www.mlit.go.jp/report/press/kouku01_hh_000131.html〉

²⁹ A2（Advanced/Airport）-BCP（空港業務継続計画）とは、空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係機関の役割分担等を明確化したものである。

令和6年6月、同ガイドラインを改訂した。併せて、今後の課題として、①TEC-FORCE（国土交通省緊急災害対策派遣隊）の体制強化、②大規模災害からの復興に関する法律（平成25年法律第55号）（以下「大規模災害復興法」という。）の指定を待たずとも国が初期の空港施設復旧に対応するとともに、空港運用においても国の支援が可能となる「権限代行制度の整備」、並びに能登半島地震による能登空港の被災状況等³⁰を踏まえた、③地震による滑走路の損傷対策の検討及び④防災拠点として空港が保持すべき機能の検討などを挙げた。

また、令和6年11月に取りまとめられた報告書においても、「空港については、全国の空港において策定済みのBCPについて、不断の見直しを行うとともに訓練の実施等を通じて実効性を確保すべきである。また、災害発生時における救援活動の拠点としての役割を果たすよう、被災地の空港の管理・運用体制をしっかりと確保する必要があるため、地方管理空港の機能に支障が生じる恐れがある場合には、国からの支援により空港管理・運営のための体制確保を図るべきである。」とされた³¹。

（3）法律案の要旨

以上のようなことを背景として、令和7年常会に、羽田空港航空機衝突事故を踏まえた航空の安全確保及び災害時における空港の早期復旧等に向けた取組の推進のため、「航空法等の一部を改正する法律案」の提出が予定されている。主要な改正項目は、操縦者へのCRM訓練（ヒューマンエラーの発生を防止するためのパイロット間のコミュニケーション等を向上させる訓練）の義務付け、空港設置者が遵守すべき機能確保基準に「滑走路誤進入防止措置に関する事項」を追加することによる滑走路の安全に係る推進体制の強化、地方管理空港に係る滑走路等の応急の災害復旧工事の国土交通大臣による代行制度の創設等としている。

6. 半島振興策の今後の方向性

半島振興法は、三方を海に囲まれ、幹線交通体系から遠く離れ、平地に恵まれず、水資源が乏しいなど国土資源の利用の面における制約から、交通基盤（道路、空港、港湾等）、産業基盤（漁港、農業水利施設等）等の整備の面で他の地域に比較して低位にある半島地域の振興を図るため、昭和60年に議員立法で時限立法として制定された。制定以来、4度の法改正を経て法律の期限を延長しており、令和7年3月末に現行の期限を迎えようとし

³⁰ 震度6強を観測した能登空港では、滑走路や誘導路、灯火等に多数の亀裂や損傷が生じるなど甚大な被害があった。「大規模災害からの復興に関する法律」に基づく権限代行により、空港管理者である石川県に代わって、国土交通省が本格的な災害復旧工事を実施することとされた。（国土交通省航空局「能登地震対応について」（令7.1）〈<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001856533.pdf>〉）

³¹ 地方管理空港においては、空港供用後、立地条件に伴う「高盛土」、「地盤改良」、「進入灯橋梁」、「埋立」など技術的に高度な工事が頻繁に行われないことから、地方公共団体においては、工事を行うために必要な人材確保が課題となっている。このため、地方公共団体からは、空港において実施する工事が技術的に高度であり、県が自ら施工することが困難である場合において、県の要請に基づき、国が代行して工事を行うことができる制度の創設が要望されていた。（国土交通省航空局「空港の老朽化状況及び技術者不足について」（令7.1）〈<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001856529.pdf>〉）

ている。この間、同法に基づき23の地域が半島振興対策実施地域に指定され、半島振興計画に基づく各種の施策が講じられてきた。

令和6年6月25日、国土交通省の国土審議会半島振興対策部会は、これまでの成果と現状及び今後の方向性についての中間とりまとめを行った。中間とりまとめでは、半島振興策のこれまでの成果と現状について、道路等の基盤整備が着実に進展し、半島振興に係る取組は一定の成果を上げてきたものの、半島地域では、全国平均を上回るペースで人口減少・高齢化が進行し、農業産出額は順調に推移しているものの、一人当たりの平均所得額では全国との差を縮められず、地域産業支援による半島地域全体の活性化は道半ばであるなど、いまだ課題も残されているとされた。

こうした中、中間とりまとめでは、今後の対応の方向性として、現在の半島地域に対する支援措置を継続・強化し、条件不利性に対応した安全・安心な地域づくりや、強みをいかした産業・観光振興、地域の担い手確保、関係人口の拡大等に取り組んでいく必要があるとされた。加えて、半島振興の前提となる「半島強靱化」対策の強化として、能登半島地震における被害実態やその後の状況を踏まえ、交通基盤（道路、空港、港湾等）及び産業基盤（漁港、農業水利施設等）のレジリエンス向上、防災計画の見直しや災害応援協定等、ソフト・ハード両面から半島地域の強靱化のための十分な備えを検討する必要があるとされた。

自由民主党は、半島振興法の期限を10年間延長すること等を内容とする改正案の素案をまとめ、各党との協議に臨んでいくことが報じられており³²、令和7年常会において半島振興法改正案の議員立法による提出が見込まれる³³。

7. おわりに

本稿では、主に、第217回国会に提出又は今後提出予定の5法案について紹介した。今回の道路法等改正案では、能登半島地震を踏まえて、災害時に派遣可能なトイレコンテナ等のコンテナ施設の占用基準を緩和し、道の駅への設置促進が図られるとされているが、設置数の具体的な目標設定を行うなど、災害対応の実効性を高めていく必要があると思われる。また、紹介した5法案のうち、老朽化マンション管理再生円滑化法案以外の法案では、担い手不足や人材不足等への対応を理由、目的とする改正内容が含まれている³⁴。我が国の少子高齢化・人口減少、社会資本の老朽化の進行、頻発化・激甚化する自然災害などの課題へ対処していくため、まずは、政府全体として、担い手の確保、特に土木・建築部門の人材確保に向けた施策について、これまで以上に力を入れて取り組んでいくべきであろう。

³² 『日本経済新聞 電子版』（令7.1.1）〈<https://www.nikkei.com/article/DGXZQQUA010HE0R00C25A1000000/>〉

³³ このほか、「基本理念」の項目新設、国土強靱化が着実に実施されることを明記、国が「半島振興基本方針」を新たに策定し、附則に5年ごとの見直し規定を新設するとしている。『読売新聞』（令7.1.1）

³⁴ 老朽化マンション管理再生円滑化法案は、近年、管理組合役員の担い手不足などを背景として、管理業務を受託している管理業者が、当該マンションの管理者として選任されている事例が増加していることから、自社・グループ内発注など利益相反のおそれがある契約を結ぶ前に、住民への事前説明を義務付けることとしており、担い手不足の影響がうかがえる。

このほか、国土交通行政においては、防災・減災、国土強靱化、自然災害からの復旧・復興、交通空白の解消、老朽化が進むインフラの総点検と改修、整備新幹線・リニア中央新幹線の整備等、持続可能な物流・建設業の実現など、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)