

第1章

時代の要請にこたえた 国土交通行政の展開

第1節 東日本大震災からの復旧・復興の現状と対応策

東日本大震災からの復旧・復興事業については、国土交通省の最優先課題の一つであり、一日も早い復興を目標に全力で取り組んできた。その結果、道路、鉄道、港湾等の基幹インフラの復旧・整備や住宅の再建・復興まちづくりのハード事業が、地震・津波被災地域ではおおむね完了するなど、復興は着実に進展している。

他方で、特に福島原子力災害被災地域を中心に、未だに不自由な生活を強いられている被災者も多くいる。国土交通省としては、「第2期復興・創生期間」以降における東日本大震災からの復興の基本方針」（令和3年3月9日閣議決定）等に基づき、引き続き、被災者に寄り添いながら、被災地の復興に向けて、総力を挙げて取り組みを進める。

具体的には、地震・津波被災地域においては、引き続き、海岸や下水道など、残る基幹インフ

ラ事業の早期完了に向けて着実に事業を実施する。

原子力被災地域においては、令和4年度に避難指示が解除された双葉町、大熊町などの特定復興再生拠点区域等における市街地整備の支援を継続するとともに、特定復興再生拠点区域外への帰還・居住も見据え、被災者の生活や生業が再建できるよう取り組む。また、ALPS処理水の海洋放出による風評への対策としてのブルーツーリズムや福島県が推進するホープツーリズム等における滞在コンテンツの充実、プロモーションの強化等の取組みを引き続き支援し、観光復興を促進する。加えて、「福島国際研究教育機構基本構想」（令和4年3月29日復興推進会議決定）に基づき、関係省庁と一丸となって取り組みを進める。

第2節 東日本大震災を教訓とした津波防災地域づくり

東日本大震災を契機として平成23年12月に制定された「津波防災地域づくりに関する法律」に基づき、各地で津波防災の取組みが進められており、令和5年3月末時点で、最大クラスの津波に対応した津波浸水想定の設定（40都道府県）、警戒避難体制を整備するための津波災害警戒区域の指定（25道府県）、さらに津波災害特別警戒区域の指定（静岡県伊豆市）、津波防災地域づくりの総合的な推進計画の作成（19市町）が行われている。

また、東日本大震災被災地では、24地区の「一団地の津波防災拠点市街地形成施設」が都市計画決定される（令和4年3月末時点）など、同法を活用した復興の取組みも進められている。国土交通省は、関係部局で構成される支援チームを設置して地方公共団体によるこれらの取組みに係る支援を実施しており、今後も国民の命を守るための津波防災地域づくりを積極的に推進していく。

第3節 国土政策の推進

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る。第二次国土形成計画（全国計画）（平成27年8月閣議決定）では、「対流促進型国土」の形成を国土の基本構想とし、そのための国土構造、地域構造として、「コンパクト＋ネットワーク」の形成を提示した。

第五次国土利用計画（全国計画）（平成27年8月閣議決定）では、国土の安全性を高め、持続可能で豊かな国土を形成する国土利用を目指しており、国土利用計画（都道府県計画・市町村計画）の策定及び変更並びに市町村管理構想・地域管理構想の全国展開に向けた支援等を実施している。

第二次国土形成計画（広域地方計画）（平成28年3月国土交通大臣決定）では、全国8ブロックごとの特性、資源を活かした広域連携プロジェクトを特定し、推進している。

地方における人口減少・流出や巨大災害リスク、コロナ禍を契機とした暮らし方・働き方の

変化など、我が国国土が直面するリスクと構造的な変化を踏まえ、国土審議会計画部会で新たな国土形成計画（全国計画）・国土利用計画（全国計画）の検討を令和5年夏の策定に向けて進めている。国土形成計画（全国計画）については、国土づくりの目標として「新時代に地域力をつなぐ国土 ～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～」を、そのための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」を掲げる予定としている。具体的に、国土の刷新に向けた4つの重点テーマとして、人口減少下でも生活サービスを維持するデジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成、持続可能な産業への構造転換、グリーン国土の創造、人口減少下の国土利用・管理を掲げ、これらを効果的に実行する分野横断的なテーマとして、国土基盤の高質化と地域人材の確保・育成を位置付けるべく検討を進めている。広域地方計画については、基本的な考え方の取りまとめに向けた議論を進め5年夏に公表する。

第4節 社会資本の老朽化対策等

（1）社会資本の老朽化対策

我が国においては、高度経済成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化が深刻であり、今後、建設から50年以上経過する施設の割合が加速的に進行していく。老朽化が進むインフラを計画的に維持管理・更新することにより、国民の安全・安心の確保や維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化等を図る必要がある。

このため、平成25年11月、政府全体の取組みとして、計画的な維持管理・更新等の方向性を示す基本的な計画である、「インフラ長寿命

化基本計画」が取りまとめられた。

この基本計画に基づき、国土交通省が管理・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みの方向性を明らかにする計画である「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を平成26年5月に策定し、メンテナンスサイクルの核となる個別施設毎の長寿命化計画である「個別施設計画」の策定促進や、インフラの大部分を管理する地方公共団体への技術的・財政的支援などを実施してきた。

さらに、令和3年6月に策定した第2次とな



【関連リンク】
社会資本の老朽化の現状
URL : https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/_pdf/roukyuukanogenjou.pdf

る「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」に基づき、損傷が軽微な段階で補修を行う「予防保全」に基づくインフラメンテナンスへの本格転換、新技術等の普及促進によるインフラメンテナンスの生産性向上、集約・再編等によるインフラストック適正化などの取組みを推進し、インフラが持つ機能が将来にわたって適切に発揮できる、持続可能なインフラメンテナンスの実現を目指していく。

（2）地域インフラ群再生戦略マネジメントの推進

平成25年を「社会資本メンテナンス元年」として位置づけ、メンテナンスサイクルの確立など様々な取組みを行ってきた。平成30年には、国土交通省所管分野における社会資本の将来の維持管理・更新費の推計を行い、将来、維持管理・更新費の増加は避けられないものの、「事後保全」から「予防保全」に転換することにより、今後30年間の累計で約3割縮減できる見込みを示した。このことから、今後、予防保全への転換を進めることにより費用の縮減・平準化を図り、持続的・効率的なインフラメンテナンスを推進することが重要である。

しかし、特に小規模な地方公共団体において、体制面・予算面に課題を抱え、予防保全への転換が不十分な状況も見受けられる。そのような状況を踏まえ、令和4年12月に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において、今後のメンテナンスのあり方に関する提言『総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」～インフラメンテナンス第2フェーズへ～』が取りまとめられた。

提言では、各地域の将来像を踏まえ、複数・広域・多分野のインフラを「群」として捉え、総合的かつ多角的な視点から地域のインフラを戦略的にマネジメントする「地域インフラ群再生戦略マネジメント」という考え方を示している。提言を踏まえ、様々な主体と連携し、持続

可能なインフラメンテナンスの実現に向けて取組みを進めていくこととしている。

また、産学官民が一丸となって総力戦でメンテナンスに取り組むプラットフォームとして平成28年に設立された「インフラメンテナンス国民会議」の参画数は令和5年3月末時点では2,756者に達している。4年4月には、地方公共団体における効率的・効果的なインフラメンテナンスの推進を後押しするため、メンテナンスに高い関心を有する市区町村長で構成する「インフラメンテナンス市区町村長会議」が設立された。今後、先進的な取組み事例の共有、メンテナンスの今後の方向性に関する意見交換、社会に対するメッセージの発信といった取組みを通じて首長のイニシアティブにより市区町村におけるインフラメンテナンスの取組みを強力に推進していくことが期待される。

（3）新技術等の導入促進

社会インフラの維持管理における業務効率を飛躍的に高めるため、維持管理に資する革新的技術の研究開発・現場実証を促進させ、戦略的に新技術の社会実装を進める。具体的には新技術の導入を促進するため令和3年3月末に新技術導入の手引き（案）を公表しており、それらの普及・促進を進めている。

また、国民会議では、設立以来、シンポジウム・セミナーの開催や、自治体等の施設管理者が抱える技術的な課題（ニーズ）と民間企業等が保有する技術（シーズ）のマッチング等、インフラメンテナンスの技術導入を支援するイベントを全国で実施している。さらに、インフラメンテナンスに係る優れた取組みや技術開発を表彰するため平成28年に創設した「インフラメンテナンス大賞」について、第6回では195件の応募から37件の表彰を選定し、令和5年1月に開催した表彰式を通じて好事例の横展開を図った。

また、道路分野においては、行政の技術開発ニーズを踏まえた新技術について、研究開発か

ら現場への活用まで積極的に推進している。具体的には、道路分野に携わる広範な研究者の技術研究開発を支援する新道路技術会議において、行政ニーズに応じた研究を中心に支援し、その中でも活用が期待される研究開発については、新技術導入促進計画に位置づけ、必要な技術基準類の整備を迅速化する等、現場実装を推進していく。橋梁・トンネル・舗装・土工につ

いて、点検支援技術性能カタログの充実等の取組みを推進するとともに、直轄国道の定期点検（橋梁・トンネル・舗装）においてカタログ掲載技術の一部の活用を原則化するなど、新技術を積極的に活用し、点検業務の効率化・高度化を図る。また、これら点検や、補修・補強への新技術・新材料の活用に対し、道路メンテナンス事業補助制度において優先的に支援する。

第5節 社会資本整備の推進

社会資本整備重点計画は、「社会資本整備重点計画法」に基づき、社会資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する計画である。第4次計画の策定（平成27年）以降、自然災害の激甚化・頻発化やインフラの老朽化の進展、人口減少による地域社会の変化や国際競争の激化、デジタル革命の加速やグリーン社会の実現に向けた動き、ライフスタイル・価値観の多様化など、社会情勢は大きく変化した。加えて、新型コロナウイルス感染症の拡大が、社会経済活動のあり方や人々の行動・意識・価値観に多大な影響を及ぼしている。こうした点を踏まえ、第5次計画（令和3年5月閣議決定）では、計画期間内（5年）に達成すべき6つの重点目標を設定するとともに、インフラのストック効果を最大限発揮させるため、「3つの総力」と「インフラ経営」の視点を追加した。「3つの総力」については、様々な主体の連携による「主体の総力」、ハード・ソフト一体で相乗効果を生み出す「手段の総力」、整備だけでなく、将来の維持管理・利活用まで

見据えた取組みを行う「時間軸の総力」により、社会資本整備を深化させていく。「インフラ経営」については、インフラを、国民が持つ「資産」として捉え、整備・維持管理・利活用の各段階において、工夫を凝らした新たな取組みを実施することにより、インフラの潜在力を引き出すとともに、インフラによる新たな価値を創造する。また、持続可能で質の高い社会資本整備を下支えするための取組みとして、「戦略的・計画的な社会資本整備のための安定的・持続的な公共投資」と「建設産業の担い手の確保・育成、生産性向上」が必要である。

さらに、新たに設定された重点目標を達成するため、全国レベルの第5次計画に基づき、北海道から沖縄まで全国10ブロックにおいて「地方ブロックにおける社会資本整備重点計画」を令和3年8月に策定し、個別事業の完成時期や今後見込まれる事業費を記載するなど、事業の見通しをできるだけ明確化した。これにより、各地方の特性、将来像や整備水準に応じた重点的、効率的、効果的な社会資本の整備を推進する。

図表 II-1-5-1 第5次社会資本整備重点計画

第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)の概要



第1章：第4次計画からの社会情勢の変化

- ①激甚化・頻発化する自然災害、②人口減少等による地域社会の変化、③国内外の経済状況の変化、④加速化するインフラの老朽化
- ⑤デジタル革命の加速、⑥グリーン社会の実現に向けた動き（2050年カーボンニュートラル等）・ライフスタイルや価値観の多様化

新型コロナウイルス感染症による変化（デジタル化の必要性、サプライチェーンの国内回帰、地方移住への関心の高まりや東京一極集中リスクの認識拡大等）

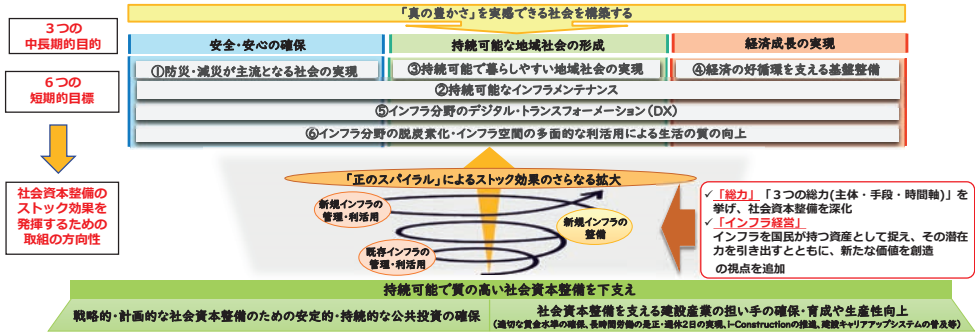
第2章：社会資本整備の取組の方向性

【社会資本整備の中長期的な目的】

- 国民が「真の豊かさ」を実感できる社会を構築する。
- そのため「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」の3つの中長期的目的に資する社会資本を重点的に整備し、ストック効果の最大化を目指す。

【5年後の短期的目標及びその達成に向けた取組の方向性】

- 3つの中長期的目的及び社会情勢の変化を踏まえ、5年後を目標に6つの短期的目標を設定。
- 特に、「新たな日常」や2050年カーボンニュートラルの実現を見据え、インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX）や脱炭素化、サプライチェーンの強靱化・最適化、新たな人の流れを支えるための基盤整備等に取り組むことが必要。
- 目標達成に向け、社会資本整備のストック効果を最大限発揮させるためには、社会資本整備に「総力」、「インフラ経営」の視点を取り入れ、「正のスパイラル」を生み出すことが必要不可欠。



第1章 時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

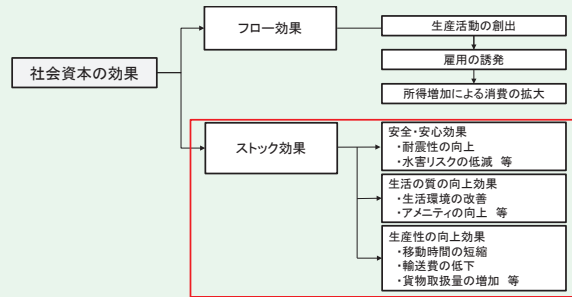
Column コラム

ストック効果最大化を目指して

我が国が持続可能な発展を遂げ、現在を生きる我々や将来の世代が安全・安心に活力ある日々を送るためには、ストック効果（整備された社会資本が機能することで継続的に中長期的にわたり得られる効果）を最大限に発揮する社会資本整備が求められています。このため、国土交通省では、主体・手段・時間軸の「3つの総力」を挙

げ、社会資本整備を深化させていきます。また、インフラを「経営」する発想に立ち、整備・維持管理・利活用の各段階において工夫を凝らした取組みを行うことにより、インフラの潜在力を引き出し、新たな価値を創造する取組みを進めていきます（ストック効果の詳細や具体的な事例は「関連リンク」をご覧ください）。

■インフラ経営の取組事例



【関連リンク】
インフラストック効果（ストック効果の事例等）
URL : <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/stock/index.html>



【関連リンク】
日本のインフラの今
URL : <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/infra/>



第6節 交通政策の推進

1 交通政策基本法に基づく政策展開

「交通政策基本法」に基づき、令和3年5月に閣議決定された「第2次交通政策基本計画」は、3年度から7年度までを計画期間としており、「交通政策基本法」の規定に則り、基本的な方針、施策の目標、施策等について定めている。具体的には、基本的方針として、A「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必

要不可欠な交通の維持・確保」、B「我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化」、C「災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現」の3つの柱を掲げている。

2 年次報告の実施

交通政策白書は、交通政策基本計画の着実な推進を図るため、「交通政策基本法」に基づき、交通の動向並びに政府が交通に関して講じた施

策及び講じようとする施策について、毎年国会に報告するものであり、令和4年版交通政策白書は、令和4年6月に閣議決定・国会報告した。

3 持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に資する取組みの推進

人口減少等による長期的な需要の減少に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により、地域公共交通を取り巻く状況は厳しいものとなっている。他方、高齢者の運転免許の返納件数は依然高い水準にあり、受け皿としての移動手段を確保することは重要性を増している。

これまで、地方公共団体が中心となって、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、令和4年度末までに835件の地域公共交通計画が策定されるなど、持続可能な地域旅客運送サービス提供の確保に資する取組みが進められている。

また、依然として厳しい状況を踏まえ、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会に

おける議論も受け、令和4年度補正予算及び令和5年度当初予算において、「共創」の取組みを支援する予算や、新たなメニューとして「社会資本整備総合交付金」の基幹事業の追加、「エリア一括協定運行事業」を盛り込むなど予算面の支援を大幅に強化するとともに、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が令和5年4月に成立した。これらにより、地方公共団体・公共交通事業者等の地域の関係者の連携・協働を推進し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）の実現を図る。

図表Ⅱ-1-6-1 地域交通の現状と課題

- 地方部では、人口の減少等を背景に、乗合バスの利用者は依然として**減少傾向**。
- 自動車の運転業務の**人手不足が年々深刻化**しており、**有効求人倍率は全職業計を大幅に上回っており**、2022年平均は2.30倍となっている。
- 乗合バス事業者の94.0%が赤字事業者となっているなど、**大変厳しい経営状況**にあり、地方部においては、路線廃止が進み、経営破綻した事例も発生。
- **高齢者の免許返納の数**は、近年**大幅に増加**。



【関連データ】
地域交通の現状
URL : <https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html>

第7節 海洋政策（海洋立国）の推進

1 海洋基本計画の着実な推進

四方を海に囲まれている我が国では、海洋の平和的かつ積極的な開発及び利用と海洋環境の保全と調和を図る新たな海洋立国の実現を目指して制定された「海洋基本法」に基づき、平成30年5月に閣議決定された「第3期海洋基本計画」の下、関係機関が連携し、海洋政策を推進しているところである。

国土交通省においても、「第3期海洋基本計画」に基づき、海上保安体制の強化、海洋由来の自然災害対策、海洋状況把握（MDA）の能力強化、洋上風力発電の導入拡大に向けた環境

整備、海洋産業の国際競争力強化に向けた「海事生産性革命」の推進、海上輸送の確保、沖ノ鳥島等の保全・管理、低潮線の保全、海洋人材の育成のほか、ASV（小型無人ボート）やいわゆる海のドローンとして活用が期待されるAUV（自律型無人潜水機）、ROV（遠隔操作型無人潜水機）等の「海の次世代モビリティ」の活用促進、昨今の情勢を踏まえた北極海航路の利活用に向けての調査等、各般の施策を推進している。

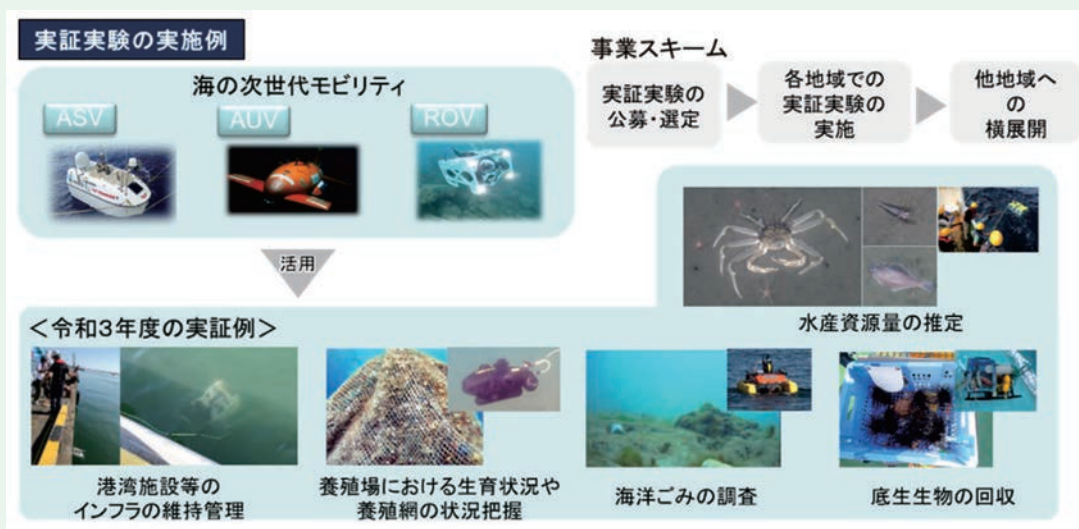
Column コラム

さらに飛ばたく“海のドローン”

社会のあらゆる分野でロボティクス技術等の活用の必要性が高まる中、海分野でも、ASV（小型無人ボート）やいわゆる海のドローンとして活用が期待されるAUV（自律型無人潜水機）、ROV（遠隔操作型無人潜水機）等の「海の次世代モビリティ」の利用と改良が進展しつつあります。

一方、我が国の沿岸・離島地域には、高齢化・過疎化による担い手不足や老朽化が進むインフラの管理、海域の自然環境劣化等、海域の利活用・保全に係る様々な課題が存在しています。

国土交通省では、沿岸・離島地域の課題解決や、国内での新たな技術革新、地域や海洋産業の活性化、ブルーテッククラスター^注の形成促進に資するよう、海の次世代モビリティの社会実装や国内での海洋産業の振興に向けた取組みを進めています。令和3年度より、海の次世代モビリティ技術と海域利用者のニーズをマッチングさせ、海の次世代モビリティの新たな利活用方策を検証するための実証実験を行っており、令和3年度は6件、4年度には7件の実証実験を実施しました。



【関連リンク】海における次世代モビリティに関する産学官協議会
URL: https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/ocean_policy/seamobi.html

注 海洋科学技術（ブルーテック）を核とした地域の産業集積。

2 我が国の海洋権益の保全

（1）領海及び排他的経済水域における海洋調査の推進及び海洋情報の一元化

我が国の領海及び排他的経済水域には、調査データの不足している海域が存在しており、海上保安庁では、この海域において、海底地形、地殻構造、底質及び低潮線等の海洋調査を重点的に実施し、船舶交通の安全や我が国の海洋権益の確保、海洋開発等に資する基礎情報の整備

を戦略的かつ継続的に実施している。

また、海洋情報の所在を一元的に収集・管理・提供する「海洋情報クリアリングハウス」を運用している。さらに、政府関係機関等が保有する様々な海洋情報を地図上に重ね合わせて表示できるウェブサービス「海洋状況表示システム（海しる）」を構築し、平成31年4月から運用を開始した。

II

第1章

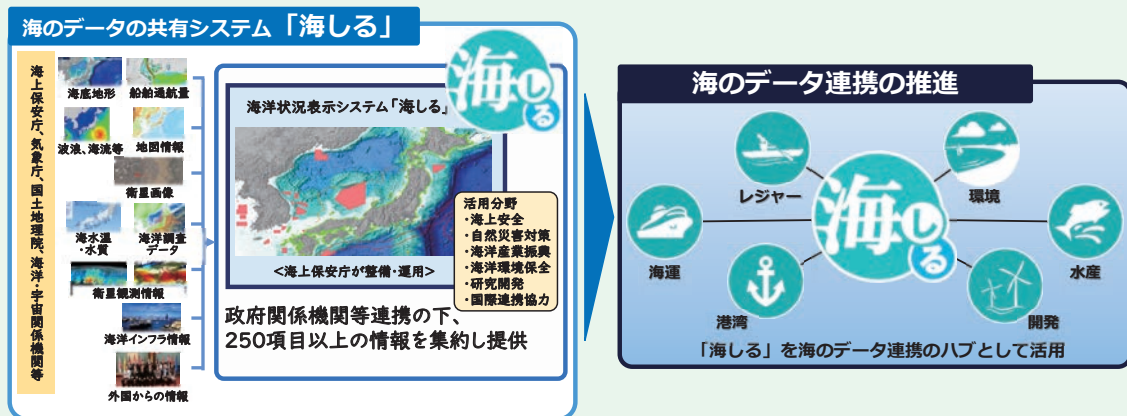
時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

Column コラム

海のデータの総合図書館 海しる（海洋状況表示システム）

「海しる」はウェブブラウザ上で、様々な海洋に関する地理空間情報を一元的に閲覧することができる情報サービスです。政府機関などが保有する250項目以上の海のデータを地図上に重ねて見ることができます。また、「海しる」上で見るだけでなく、外部のアプリやシステムがデータを直接扱えるようAPI[※]を公開しています。「海しる」を通じて海上安全、海洋開発、

環境保全、水産等の分野を横断したデータの共有・連携が可能となり、海洋教育といった新たな分野での利用シーンの拡大にもつながっています。今後も「海のデータの総合図書館」として、様々な分野の利用者のニーズに応えられるよう、掲載情報の充実や機能強化を進めていきます。



【関連リンク】海しる
 URL : <https://www.msil.go.jp/>

注 API (Application Programming Interface) とは、ソフトウェアやアプリケーションの一部を外部に向けて公開することで他のソフトウェアと機能を共有できるようにするもの。

(2) 大陸棚の限界画定に向けた取組み

国連海洋法条約に基づき我が国が平成20年11月に国連の「大陸棚限界委員会」へ提出した200海里を超える大陸棚に関する情報について、24年4月、同委員会から我が国の国土面積の約8割に相当する大陸棚の延長を認める勧告を受領し、26年10月、四国海盆海域と沖大東海嶺南方海域が延長大陸棚として政令で定められた。一方、隣接する関係国との調整が必要な海域と同委員会からの勧告が先送りされた海域について、海上保安庁では、内閣府総合海洋政策推進事務局の総合調整の下、関係省庁と

連携し、引き続き大陸棚の限界画定に向けた対応を行っている。

(3) 沖ノ鳥島の保全、低潮線の保全及び活動拠点の整備等

① 沖ノ鳥島の保全・管理

沖ノ鳥島は、我が国最南端の領土であり、国土面積を上回る約40万km²の排他的経済水域の基礎となる極めて重要な島であることから、基礎データの観測・蓄積や護岸等の点検、補修等を行うほか、観測拠点施設の更新等を行い管理体制の強化を図っている。



【関連リンク】
 沖ノ鳥島の保全・管理
 URL : <https://www.mlit.go.jp/river/kaigan/main/kaigandukuri/pdf/okinotori.pdf>

②低潮線の保全

「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律(低潮線保全法)」等に基づき、排他的経済水域等の外縁を根拠付ける低潮線の保全が必要な海域として185の低潮線保全区域を政令で指定し、掘削等の行為規制を実施している。

また、防災ヘリコプターや船舶等による巡視や衛星画像等を用いた低潮線及びその周辺の状況の調査を行い、排他的経済水域及び大陸棚の基礎となる低潮線の保全を図るとともに、保全

を確実かつ効率的に実施していくために、低潮線に関する各種情報を適切に管理している。

③特定離島(南鳥島・沖ノ鳥島)における活動拠点の整備・管理

「低潮線保全法」等に基づき、本土から遠隔の地にある南鳥島・沖ノ鳥島において、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用に関する活動拠点として、船舶の係留、停泊、荷さばき等が可能となる港湾の施設の整備とともに、国による港湾の管理を実施している。

第8節 海洋の安全・秩序の確保

(1) 近年の現況

尖閣諸島周辺海域においては、ほぼ毎日、中国海警局に所属する船舶による活動が確認され、領海侵入する事案も発生しており、令和4年には、尖閣諸島周辺の接続水域での中国海警局に所属する船舶の年間確認日数が過去最多を更新した。また、中国海警局に所属する船舶が領海に侵入し、日本漁船等に近づこうとする事案も繰り返し発生しており、これに伴う領海侵入時間も過去最長を更新するなど、情勢は依然として予断を許さない状況となっている。また、昨今では、中国海警局に所属する船舶の大型化、武装化、増強が確認されており、3年2月には中国海警法が施行されるなど、中国の動向を引き続き注視していく必要がある。海上保安庁では、現場海域に巡視船を配備するなど、我が国の領土・領海を断固として守り抜くという方針の下、冷静に、かつ、毅然として対応を続けている。

また、東シナ海等の我が国排他的経済水域等においては、外国海洋調査船による我が国の事前の同意を得ない調査活動等も確認されており、海上保安庁では、関係機関と連携しつつ、

巡視船・航空機による監視警戒等、その時々々の状況に応じて適切に対応している。

さらに、大和堆周辺海域では、外国漁船による違法操業が確認されるなど、依然として予断を許さない状況が続いており、海上保安庁では、違法操業外国漁船に対し、退去警告を行う等、関係省庁と連携して同海域で操業する日本漁船の安全確保を最優先とし、厳正に対処している。

この他、日本海沿岸部への北朝鮮からのものと思料される木造船等の漂流・漂着が確認される等、我が国周辺海域を巡る状況は、一層厳しさを増している。

図表Ⅱ-1-8-1 領海警備を行う巡視船



(2) 海上保安能力強化の推進

海上保安庁では、平成28年12月に決定された「海上保安体制強化に関する方針」に基づき、海上保安体制の強化を進めてきた。尖閣諸島周辺海域における中国海警局に所属する船舶の活動の活発化をはじめとして、我が国周辺海域を取り巻く情勢が一層厳しさを増していることを踏まえ、新たな国家安全保障戦略等の策定にあわせて、同方針を見直し、令和4年12月16日に開催された「海上保安能力強化に関する関係閣僚会議」にて「海上保安能力強化に関する方針」が決定された。

旧方針においては、主に巡視船・航空機等の増強整備などのハード面の取組みを推進してきたところであるが、新方針では、ハード面の取組みに加え、無操縦者航空機等の新技術の積極的活用、警察、自衛隊、外国海上保安機関などの国内外の関係機関との連携・協力の強化、サイバー対策の強化などのソフト面の取組みを推進することにより、海上保安業務に必要な6つ

の能力（海上保安能力）を一層強化することとしている。

～強化すべき6つの能力～

- ①新たな脅威に備えた高次的な尖閣領海警備能力
- ②新技術等を活用した隙の無い広域海洋監視能力
- ③大規模・重大事案同時発生に対応できる強靱な事案対処能力
- ④戦略的な国内外の関係機関との連携・支援能力
- ⑤海洋権益確保に資する優位性を持った海洋調査能力
- ⑥強固な業務基盤能力

なお、令和4年度は、大型巡視船1隻、中型ジェット機1機が就役し、無操縦者航空機1機の運用を開始した。

図表 II-1-8-2 海上保安能力強化の推進



海上保安能力強化に関する関係閣僚会議にて発言する岸田総理大臣



令和4年度に運用を開始した無操縦者航空機



令和4年度に就役した大型巡視船

(3) 「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて

我が国は「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP = Free and Open Indo-Pacific) の実現に向け、①基本的原則の定着とそれに基づく秩序形成（法の支配、航行の自由、自由貿易の普及・定着）、②平和と安定の確保（海上法執行能力の向上、人道支援、災害救援、海賊対策などでの協力）、③経済的繁栄の追求（連結性、EPAや投資協定を含む経済連携強化）の3点

を「三本柱の施策」と定め、地域全体の平和と繁栄を確保するため、各種取組みを推進している。

海上保安庁では、この「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向け、多国間及び二国間の連携・協力の取組みを強化するとともに、シーレーン沿岸国等の海上保安機関の能力向上を支援し、年々深化・多様化する国際業務に適切に対応する体制を構築している。多国間の連携・協力に関しては、グローバル化あるいはボーダ

レス化する傾向にある国際犯罪や、大規模化する事故や災害、環境汚染について、各国で連携して対応していくことが重要であるという認識の下、平成12年から北太平洋海上保安フォーラム（NPCGF）、16年からアジア海上保安機関長官級会合（HACGAM）のほか、29年から世界海上保安機関長官級会合（CGGS）を日本の主導で開催し、海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進している。なお、令和4年度は、9月に第22回NPCGFにオンラインで参加し、12月にインドにて開催された第18回HACGAMに参加した。さらに、11月にCGGSのオンラインシンポジウムを日本財団との共催により開催した。

一方、二国間の連携については、覚書や協定

を締結して二国間の枠組を構築しており、5月には、2010年に米国沿岸警備隊と締結した協力覚書の付属文書を作成し、日米共同の取組みを「SAPPHIRE（サファイア）」と呼称することとなった。

また、増加する諸外国からの海上保安能力向上支援の要望に応えるため、平成29年に発足した能力向上支援の専従部門である「海上保安庁Mobile Cooperation Team（MCT）」を、令和4年度末までに、16か国へ合計81回派遣、8か国1機関に21回のオンライン研修を実施するほか、各国海上保安機関等の職員を日本に招へいして各種研修を実施するなど、各国の海上保安能力向上を支援した。

第9節 土地政策の推進

1 土地政策の動向

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、不動産登記簿など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土地、いわゆる所有者不明土地や、適正な利用・管理が行われず草木の繁茂や害虫の発生など周辺地域に悪影響を与える土地の増加が懸念されている。

これらの課題に対し、平成30年に所有者不明土地等対策の推進のための関係閣僚会議が立ち上げられ、同年の「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」（平成30年法律第49号。以下「所有者不明土地法」という。）の制定、土地に関する基本理念として土地の適正な「管理」に関する土地所有者等の「責務

や、所有者不明土地の円滑な利用及び管理の確保に関する規定を追加した令和2年の「土地基本法」（平成元年法律第84号）の改正、3年の民事基本法制の総合的な見直しなど、政府一丸となって所有者不明土地に対する取組みを進めてきた。

令和4年には、所有者不明土地の「利用の円滑化の促進」と「管理の適正化」に対応するとともに、これらの取組みを支える「推進体制の強化」を図る観点から、「所有者不明土地法」が改正された。同改正では、地域福利増進事業（地域住民等の共同の福祉又は利便の増進を図るため所有者不明土地を利用することができる事業）の対象事業の追加や、管理不全所有者不明土地等の管理適正化のための代執行制度の創設、市町村による所有者不明土地対策計画の作成や所有者不明土地利用円滑化等推進法人の指



【関連リンク】
人口減少時代における土地政策の推進～所有者不明土地等対策～
URL：https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/totikensangyo_tk2_000099.html

定を可能とする措置等が講じられた。あわせて、制度運用の参考となる基準や手続を示すガイドライン等を作成・改訂し、公表した。

地籍調査は、市町村等が土地の境界、面積、所有者等を調査し明確にすることにより、災害からの迅速な復旧・復興やインフラ整備の円滑化等のほか、所有者不明土地の発生抑制等に貢献するものであり、その推進も重要である。

第7次国土調査事業十箇年計画に基づき、令

和2年の「国土調査法」（昭和26年法律第180号）の改正等で新たに措置された、所有者が不明な場合等の調査手続や、都市部での街区境界調査及び山村部でのリモートセンシングデータを活用した調査の手法について、4年には、市町村等への財政支援のほか、調査事例の横展開、手引きの作成、研修会の開催等に取り組み、着実にその活用が進展してきている。

2 年次報告の実施

土地白書は、「土地基本法」の規定に基づき、毎年国会に報告するものである。令和4年版土地白書では、令和3年度の不動産市場等の動向や、所有者不明土地対策等における取組状況、「所有者不明土地法」の改正、関連施策の動向、

3年度に政府が土地に関して講じた基本的施策、4年度に政府が土地に関して講じようとする基本的施策を取りまとめ、4年6月に閣議決定・国会報告した。

第10節 新たな国と地方、民間との関係の構築

1 官民連携等の推進

官民連携事業（PPP/PFI）の案件形成を推進するため、地方公共団体等への支援や産官学金の協議の場（地域プラットフォーム）の形成を促進している。

令和4年度は、複数の地方公共団体が連携してインフラ維持管理・修繕等における包括的民間委託を導入検討する調査や、人口20万人未満の中小規模団体枠における公共施設の集約・再編や管理のバンドリングの検討調査など、先

導的官民連携支援事業で26の案件を採択した。また、地方公共団体における利用料金の生じないインフラの維持管理・修繕等に係る官民連携手法の活用やグリーン社会実現に向けた官民連携事業の導入検討を支援した。加えて、ブロックプラットフォームを活用し、官民対話を通じて案件形成を促進するためのサウンディングや計128団体が参加したPPP/PFI推進首長会議等を開催した。

第11節 政策評価・事業評価・対話型行政

1 政策評価の推進

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づく「国土交通省政策評価基本計画」により、①各施策の達成状況を定期的に測定・評価する政策チェックアップ、②特定テーマに絞

込み詳細な分析を行う政策レビュー、③新規施策の必要性等について分析を行う政策アセスメントの3つを基本的な政策評価の方式として実施し、それらの方式を連関させて政策のマネジ

メントサイクルを推進している。令和4年度は各方式で①116業績指標等のモニタリングを実施、②4テーマ、③3新規施策について評価を実施した^注。加えて、個別公共事業、個別研究開発課題、規制及び租税特別措置等の政策評

価を政策の特性に応じた政策評価の方式として実施しており、その結果を予算要求や新規施策等の立案へ反映させている。また、「独立行政法人通則法」に基づき、主務大臣として所管15独立行政法人の業務実績評価を実施した。

2 事業評価の実施

個別の公共事業について、事業の効率性及び実施過程における透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価による一貫した事業評価体系を構築している。

直轄事業等の評価結果については、新規採択時・再評価時・完了後の事後評価時における費

用対効果分析のバックデータも含め、評価結果の経緯が分かるように整理した事業評価カルテを作成し、インターネットで公表している。また、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省独自の取組みとして、直轄事業等において、計画段階評価を実施している。

3 国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進

(1) 国土交通ホットラインステーション

国民生活に極めて密接にかかわる国土交通行政の推進に当たっては、国民からの意見・要望等を幅広く把握し、国民に直結した行政を展開することが重要である。このため、「国土交通ホットラインステーション」を開設しており、月平均約1,700件の意見等が寄せられている。

(2) 消費者等に対する情報提供

従来の行政による監督に加え、消費者等による適切な選択及び市場による監視を通じた安全・安心の確保を図ることを目的に、住宅等の建築物や公共交通機関に関する事業者等の過去の行政処分等の履歴を集約した「ネガティブ情報等検索サイト」を国土交通省ウェブサイト上に公開している。

注 国土交通省政策評価 <https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/index.html>