

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、令和3年3月に閣議決定され6年3月に見直しが行われた「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」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、海岸や下水道等、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5年度にすべての特定復興再生拠点区域における避難指示が解除されたところであり、引き続き、双葉町、大熊町等における市街地整備の支援を継続するとともに、新たに設定された特定帰還居住区域等への帰還・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6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（26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（22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5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。第三次国土形成計画（令和5年7月閣議決定）では、我が国が直面するリスクと構造的な変化を踏まえ、地方に軸足を置いたビジョンとして、目指す国土の姿に「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、そのための国土構造の基本構想として、広域レベルにおいては、広域圏の自立的発展と日本海側・太平洋側二面活用等の広域圏内・広域圏間の連結強化を図る「全国的な回廊ネットワーク」や、リニア中央新幹線等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成等から、「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図ることにより、地域の魅力を高め、地方への人の流れの創出・拡大を図ることとしている。また、国土の刷新に向けた4つの重点テーマとして、「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」を掲げるとともに、これを支える横断的な重点テーマとして、「国土基盤の高質化」、「地域を支える人材の確保・育成」を位置付け、相互に連携しながら相乗効果を発揮できるように、統合的に取り組むこととしている。

計画の実装に当たっては、地域生活圏の形成をはじめ、計画が描く将来ビジョンを国民全体で共有していくとともに、関係省庁とも緊密に連携しながら推進していく。また、令和5年10月に国土審議会の下に推進部会を設置し、検討を行っていく。二地域居住等の促進については、推進部会の下に設置された移住・二地域

居住等促進専門委員会において検討を行い、中間とりまとめを公表した。今後はそれに基づき、計画の掲げる「地方への人の流れの創出・拡大」の実現を図っていく。

国土利用計画（全国計画）は、国土の利用に関する基本的な方向を示すものである。第六次国土利用計画（全国計画）（令和5年7月閣議決定）では、人口減少や高齢化等の国土利用をめぐる基本的条件の変化と課題を踏まえ、「地域全体の利益を実現する最適な国土利用・管理」、「土地本来の災害リスクを踏まえた賢い国土利用・管理」、「健全な生態系の確保によりつながる国土利用・管理」等を基本方針とし、持続可能で自然と共生した国土利用・管理を目指すこととしている。

第六次国土利用計画（全国計画）では、特に、中山間地域や都市の縁辺部において、人口減少により、従来と同様に労力や費用をかけて土地を管理し続けることは困難になることが想定されることから、地域の目指すべき将来像を見据えた上で、優先的に維持したい農地をはじめとする土地を明確化し、粗放的な管理や最小限の管理を導入するなど、地域の合意形成に基づき、管理方法の転換等を図る「国土の管理構想」を全国で進めることとされた。

国土形成計画（全国計画）を基本とする国土形成計画（広域地方計画）については、新たな計画策定に向けて、令和5年7月に公表した基本的な考え方の議論を進め、6年度冬頃に中間とりまとめを公表する。

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

割合が加速度的に増加していく。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、政府全体の取り組みとして、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り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・財政的支援等を実施してきた。

さらに、令和3年6月に策定した「第2次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「予防保全型」のインフラメンテナンスへの本格転換、新技術・官民連携手法の普及促進等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等の取り組みを推進し、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」

として位置付け、メンテナンスサイクルの確立等、様々な取り組みを行ってきた。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割削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、多くの地方公共団体では、適切な維持管理を進める上で体制面・予算面に課題を抱えている。このような状況を踏まえ、今後は、各地方公共団体が個々のインフラを管理するのではなく、広域・複数・多分野のインフラを群としてとらえ、戦略的にマネジメントを行う「地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）」を推進していく必要がある。令和5年12月に11件40地方公共団体を先行的に課題解決に取り組むモデル地域に選定した。まずはモデル地域において取り組みを進め、その知見を全国展開へつなげていくことで、持続可能なインフラメンテナンスの実現を図っていく。

(3) インフラメンテナンスに関する理念の普及と新技術等の導入促進

社会インフラの維持管理における理念の普及や業務効率を飛躍的に高めるための新技術の社



【関連リンク】
建設後50年以上経過する社会資本の割合
URL : https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/_pdf/50year_percentage.pdf



【関連リンク】
令和4年12月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 提言本文
URL : <https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001574054.pdf>



【関連リンク】
地域インフラ群再生戦略マネジメント 戦略マネジメント実施手法検討会
URL : https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_02_06.html



【関連リンク】
群マネモデル地域への支援
URL : https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_02_07.html

会実装を進める。

具体的には、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「インフラメンテナンス国民会議」が設立され、シンポジウム・セミナーの開催や、自治体等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。そして、首長のイニシアティブによるインフラメンテナンスの強力な推進を後押しするため、令和4年に「インフラメンテナンス市区町村長会議」が設立され、(公社)土木学会と技術的助言や人材育成等の面で連携するための協定を締結し、地方公共団体に対し技術的助言を行うなどの取組みが進められている。

また、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、インフラメンテナンスの重要性を踏まえ、受賞の価値向上や分野の拡充を目的に、内閣総理大臣賞及び環境大臣賞を創設した。

さらに、インフラメンテナンスに関する新技

術の活用促進を目的に、アドバイザーによる自治体支援を行う「ハンズオン支援事業」を実施している。令和5年度は、全国13のモデル自治体にて支援を開始した。

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付け、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、橋梁、トンネル等の定期点検要領を見直し、令和6年度からの三巡目点検においても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・価値観の多様化等、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、



【関連リンク】
インフラメンテナンス国民会議
URL : <https://jcm.jp/>



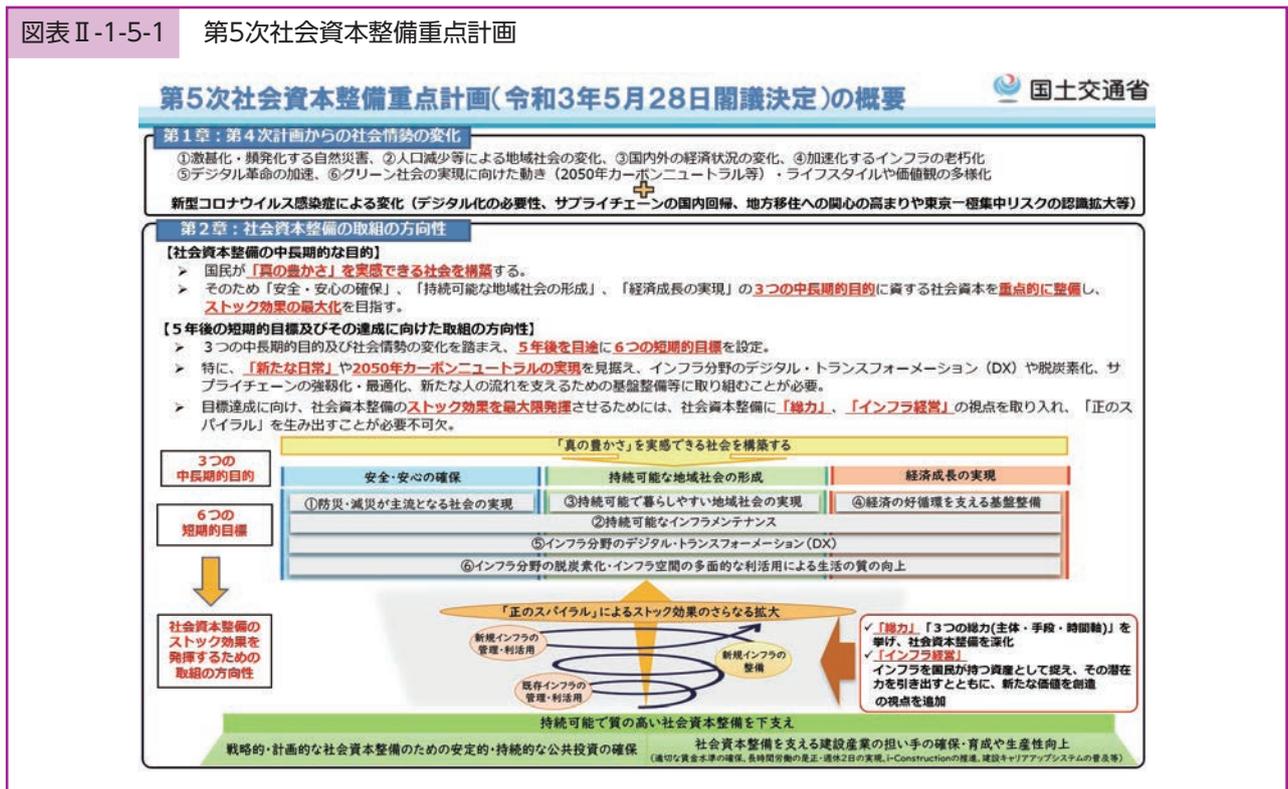
【関連リンク】
インフラメンテナンス大賞 - インフラメンテナンス情報
URL : https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_award.html

「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」としてとらえ、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

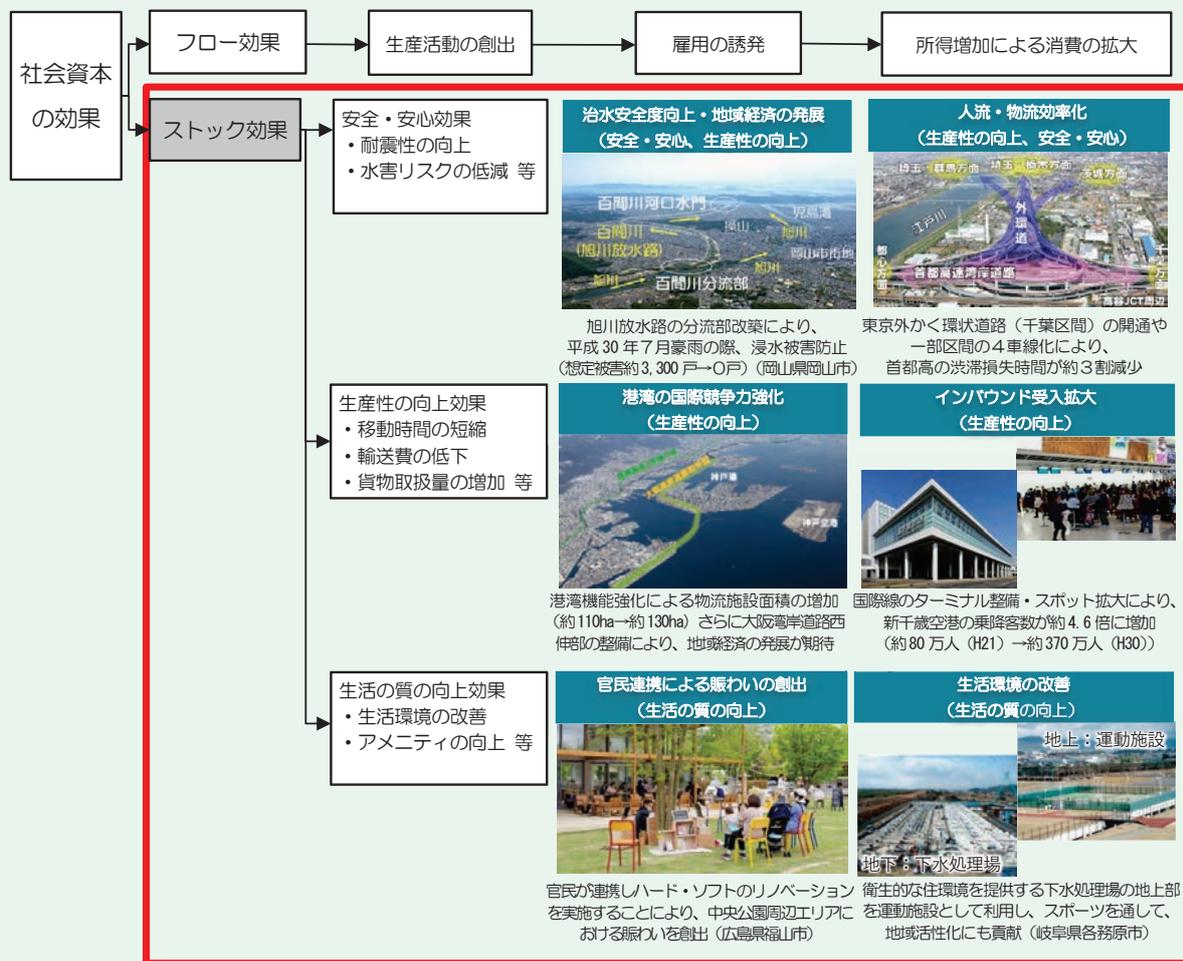


Column コラム

ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的かつ計画的な推進

社会資本の整備は、未来への投資であり、その効果には、生産活動による雇用の誘発といった「フロー効果」はもとより、整備された社会資本が機能することによって、整備直後から継続的に中長期にわたり得られる効果である「ストック効果」があります。このストック効果には、生産性の向上や民間投資の誘発等の経済的な効果や、ゆとりや安らぎ、活力ある地域社会の形成といった

社会的な効果があります。近年、自然災害が激甚化・頻発化し、国際競争が激化する中、インフラが本来の役割を果たすことの重要性は一層高まっています。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必要となる社会資本の整備に、戦略的・計画的に取り組んでいくことが重要です。



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



【関連リンク】
ストック効果の事例等
URL : <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/stock/case.html>

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5年版交通政策白書は、令和5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、運転手等の人手不足による供給の減少により、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、地域交通法に基づき、令和5年度末までに1,021件の地域公共交通計画が作成されるなど、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、地域の関係者の連携と協働の促進を国の努力義務として位置付けるとともに、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充、エリア一括協定運行事業の創設、道路運送高度化事業の拡充等を盛り込んだ改正地域交通法が施行されたほ

か、地域の関係者の連携・協働（共創）の取組みの支援やDX・GXによる経営改善支援、社会資本整備総合交付金等、地域公共交通の再構築を図るための所要の予算が措置された。このうちローカル鉄道の再構築については、JR芸備線について、JR西日本からの要請に基づき、国が主催する再構築協議会の設置を決定、開催したほか、鉄道の維持・高度化により利便性・持続可能性の向上を図る鉄道事業再構築事業について、JR城端線・氷見線等7件の実施計画の認定を行った。

引き続き、あらゆる政策ツールを最大限活用しつつ、デジタル田園都市国家構想実現会議の下に設置された地域の公共交通リ・デザイン実現会議における議論も踏まえ、関係府省庁とも連携して利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通へのリ・デザインを加速化させる。



【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、令和5年4月に閣議決定された「第4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4期海洋基本計画」に基づき、総合的な海洋の安全保障の観点から、海上保安能力の強化、旅客船の安全・安

心な運航の確保等の各種施策、また持続可能な海洋の構築の観点から、洋上風力発電の導入促進、ゼロエミッション船の開発等の各種施策に取り組む。そのほか、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。

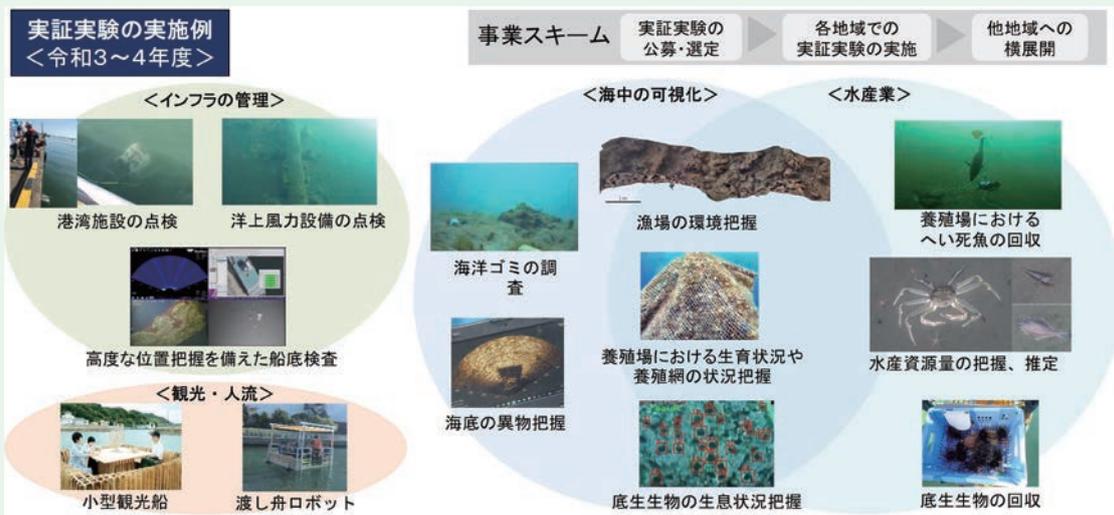
Column コラム

AUV 戦略の実現に向けて

令和5年12月、「自律型無人潜水機（AUV）の社会実装に向けた戦略」（AUV戦略）が総合海洋政策本部において決定されました。

これは、少子高齢化による人口減少や産業構造の転換等を見据え、広大な海洋の開発・利用における省人化や生産性向上のため、AUVの国産化・産業化が急務であること等から、2030年までに我が国のAUV産業が育成され、海外展開まで可能となるよう、官民が連携して取組みを推進するための戦略となっています。

国土交通省では、AUV戦略の実現に寄与する取組みとして、高齢化・過疎化による担い手不足等に直面する我が国沿岸・離島地域を主な対象に据え、AUVのほか、ASV（小型無人ボート）、ROV（遠隔操作型無人潜水機）等を含む「海の次世代モビリティ」により、実海域における課題解決のための社会実装事業を令和3年度より開始し、5年度までの3年間で合計18件の実証実験を実施しています。



【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

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。

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。政府機関等が保有する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^注を公開しています。「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「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。そのうち、小笠原海台海域におい

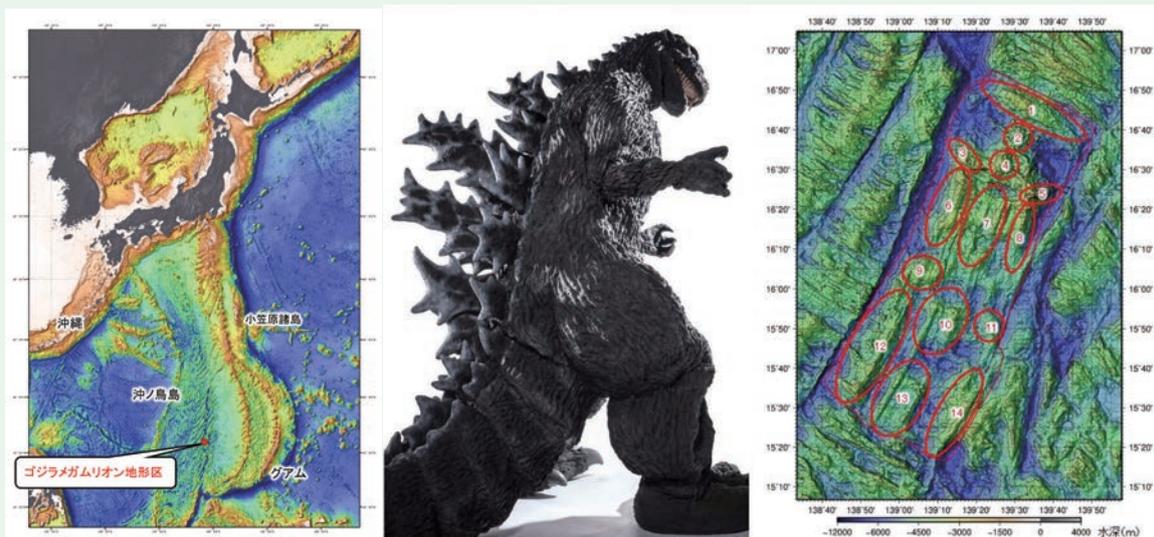
ては、令和5年12月、関係国である米国との調整が進捗し、大部分を我が国の延長大陸棚とするための政令を定めることが可能となった。

Column コラム

ゴジラが海底に！？

海底地形名を国際的に標準化するため設置された海底地形名小委員会（SCUFN）において、我が国は世界的に有名な東宝の映画のキャラクター、巨大怪獣「ゴジラ」に因んだ提案をしました。令和4年にゴジラメガムリオン地形区が、5年に同地形区内の顕著な地形をゴジラの身体部位（腕（アーム）、尾（テール）等）に見立てた海底地形名が承認されました。

メガムリオンは海底面にマントル物質等が露出し、表面の畝状の構造が特徴的なドーム状の高まりで、海洋プレート形成過程の理解に極めて重要と考えられています。ゴジラメガムリオンは、東京都面積の約3倍もあり、その巨大さからゴジラに関連した名前が付けられました。



（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。

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5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、同海域で操業する日本漁船の安全確保を最優先とし、関係省庁と連携しつつ、これら外国漁船に対して退去警告を行うなど、厳正に対応している。

このほか、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、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、令和4年12月に決定された「海上保安能力強化に関する方針」に基づき、巡視船・航空機等の増強整備等の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、外国海上保安機関等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等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能力を一層強化しているところである。5年12月に開催された「海上保安能力強化に関する関係閣僚会議」においても、これらの取組みを一層進めていくことが確認された。

なお、令和5年度は、大型巡視船5隻、中型ヘリコプター7機が就役したほか、無操縦者航空機3機による24時間365日の海洋監視体制を構築した。

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で
発言する岸田総理大臣

令和5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法の支配、航行の自由、自由貿易等の普及・定着、②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)、③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、海賊対策等での協力)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5年度は、9月にカナダにて開催された第23回NPCGFに参加し、同じく9月にトルコにて開催された第19回HACGAMに参加した。さらに10月には東京において、4年ぶりとなるCGGSを日本財団と共催し、過去最大となる96の海上保安機関等の代表が参加した。”the first responders and front-line actors”たる海上保安機関等が直面する課題を克服し、”Peaceful, Beautiful, and Bountiful Seas”(平和で美しく豊かな海)を次世代に受け継ぐために、海上部門における共通の行動理念への理解を深め、全世界の海上保安機関の能力を向上させることが重要であることを再認識した。

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みを構築、引き続き共同訓練等を実施していく。

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5年度末までに、20か国へ合計105回派遣、8か国1機関に22回のオンライン研修を実施したほか、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、不動産登記簿等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等、周辺の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、4年の「所有者不明土地法」の改正等、政府一丸となって所有者不明土地等に対する取組みを進めてきた。

また、所有者不明土地等対策のための制度の整備が進捗したことを踏まえ、ガイドライン等の見直しによる運用改善、地域における取組みを支援するモデル調査等を通じて得られた知見の横展開等により、制度の円滑な運用を図っ

た。

今後は、共通する課題の多い所有者不明土地等対策と空き家対策との一体的・総合的な推進を図るとともに、「土地基本法」に基づき、関係省庁が一体性を持って人口減少時代に対応した土地政策を迅速に講じることができるよう策定されている「土地基本方針」（令和3年5月28日閣議決定）を令和6年中に改定し、「サステナブルな土地利用・管理の実現」に向けて、最適な土地利用への転換、土地の適正な管理や流動性の確保等のための取組みを推進する。

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、5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5年版土地白書では、令和4年度の不動産市場等の動向

や、適正な土地の利用・管理及び円滑な取引に向けたデジタル技術の活用、4年度に政府が土地に関して講じた基本的施策、5年度に政府が



【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

土地に関して講じようとする基本的施策を取り

まとめ、5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PPP/PFIの普及啓発や案件形成支援を実施している。

令和5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の導入検討調査や、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等、27の案件を先導的官民連携支援事業で支援した。ま

た、インフラ維持管理・修繕等を対象に、4の案件について民間提案に基づく新たな官民連携手法を構築するとともに、地方公共団体が所有・取得する空き家・遊休公的不動産等の既存ストックを活用した小規模なPPP/PFI事業（スモールコンセッション）の推進に向け有識者会議を設置し、推進方策を検討した。加えて、官民が案件形成に向け対話を行うサウンディングや、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、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、特定テーマに絞り込み詳細な分析を行う政策レビューのほか、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。加えて、「独立行政法人通則法」に基づき、所管15独立行政法人の業務実績の評価を、「中

央省庁改革基本法」に基づき、実施庁である気象庁及び海上保安庁の実績評価を実施している。

令和5年度は、政策チェックアップは44施策目標、115業績指標について、政策レビューは5テーマについて評価を実施した。

また、政策評価の制度・運用の改善に向けた見直しを行った上で、令和6年度からの5年間を計画期間とする新たな「国土交通省政策評価基本計画」を策定した。

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



【関連リンク】
国土交通省 総合政策局 社会資本整備政策課ウェブサイト
URL : <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/index.html>



【関連リンク】
国土交通省政策評価関係
URL : <http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/index.html>

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関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1,900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。