

国土交通委員会

国土交通調査室

1 国土政策及び社会資本整備の動向

(1) 社会資本整備重点計画及びインフラ老朽化対策

ア 社会資本整備重点計画

社会資本整備重点計画とは、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される計画であり、道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、公園・緑地、河川等の事業を対象としている。現在は、令和3年5月に閣議決定された「第5次社会資本整備重点計画」（計画期間：令和3～7年度）に基づいてインフラ整備が進められている。同計画では、計画期間内に達成すべき6つの重点目標（「防災・減災が主流となる社会の実現」、「持続可能なインフラメンテナンス」、「持続可能で暮らしやすい地域社会の実現」、「経済の好循環を支える基盤整備」、「インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX）」、「インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上」）が設定されており、その目標達成に向けて必要な事業横断的な19の政策パッケージが設定され、重点的に取り組む具体的な事業や施策が明らかにされている。また、インフラを国民が持つ資産として捉え、そのストック効果を最大化させるため、工夫を凝らした取組を実施する「インフラ経営」の視点が新たに取り入れられている。

なお、次期計画の策定に向けた検討も国土交通省社会資本整備審議会計画部会において令和6年4月から開始されており、今後の社会資本整備の方向性や計画の実効性を確保する方策等の議論が行われている。

イ インフラ老朽化対策

高度経済成長期に集中的に整備された社会資本が今後一斉に老朽化することが懸念されており、従来の事後保全からその機能に支障が生じる前に対策を行う予防保全への転換によるトータルコストの縮減及びコスト平準化が不可欠となっている。このような中、政府の「インフラ長寿命化基本計画」（平成25年11月）に基づいて、国土交通省は、平成26年5月、自らが管理・所管するあらゆ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の方向性を明らかにする「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定し（令和3年6月改定）、行動計画に記載された施設（道路、鉄道等）の管理者による「個別施設毎の長寿命化計画」に基づく取組が進められている。

人員や予算の不足等によりインフラメンテナンスの課題が深刻化している市区町村については、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ける提言を踏まえ、令和5年8月から、国土交通省は、区域に拘らない広域的な視点で、道路、公園、下水道等の複数、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「地域インフラ群再生戦略マネジメント」を全国的に展開するため、その計画策定手法や実施手法等について検討を行っており、令和5年12月には11件（40地方公共団体）のモデル地域が選定され、モデル地域における取組や知見を全国展開につなげることで行っている。また、国は、令和3～7年度の5か年に防災・減災、国土強靱化に関して追加的に必要となる事業規模（おおむね15兆円程度）等を定めた「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和2年12月閣議決定）において、「重点的に取り組むべき対策」の1つとして「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策」を位置付け、国土強靱化の観点からも老朽化対策に取り組んでいる。国土交通省関連では、河川管理施設・道路・港湾・鉄道・空港等の老朽化対策、老朽化した公営住宅の建替えによる防災・減災対策等を行うこととしている。

(2) 道路政策の動向

我が国の道路施設については、老朽化が大きな問題となっており、平成25年の道路法等改正により、平成26年度から、道路管理者が、全ての橋梁、トンネル、道路附属物等について、5年に1度の点検を行うことが義務付けられており、平成30年度に1巡目点検、令和5年度に2巡目点検が完了し、令和6年度から3巡目点検が実施されている。国土交通省は、令和5年度までの点検や実施状況等を「道路メンテナンス年報

1巡目点検（H26～H30年度）で修繕等が必要とされた橋梁の措置状況

| 管理者 | 措置が必要な施設数 | 措置に着手済の施設数 | |
|-----------|-----------|-----------------|-----------------|
| | | | うち完了 |
| 国土交通省 | 3,340 | 3,340 (100%) | 2,724 (82%) |
| 高速道路会社 | 2,532 | 2,532 (100%) | 2,164 (85%) |
| 地方公共団体計 | 60,482 | 50,129 (83%) | 39,688 (66%) |
| 都道府県・政令市等 | 19,814 | 18,238 (92%) | 14,298 (72%) |
| 市区町村 | 40,668 | 31,891 (78%) | 25,390 (62%) |
| 合計 | 66,354 | 56,001 (84%) | 44,576 (67%) |

（出所）「道路メンテナンス年報」（令和5年度）より作成

（令和5年度）」（令和6年8月）として取りまとめている。その中で、1巡目（平成26～平成30年度）点検において修繕等の措置を講ずべき¹とされた橋梁について、次回点検まで（5年以内）に措置を講ずべきとされているが、地方公共団体においては、着手率、完了率ともに低水準となっていることなどが指摘されている。同省は、令和2年度予算において「道路メンテナンス事業補助制度」を創設し、地方公共団体による道路メンテナンス事業の計画的かつ集中的な支援を実施している。

また、令和6年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、令和6年6月、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、今後道路行政が取り組むべき方向が緊急提言として取りまとめられた。緊急提言では、今回の災害で、災害時こそアクセスルートとして最大限に機能することが求められる高規格道路の盛土が大規模

¹ 判定区分は4段階。修繕等の措置を講ずべきとしているのは、判定区分Ⅲ及びⅣ（判定区分Ⅲ（早期措置段階）は、構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。判定区分Ⅳ（緊急措置段階）は、構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。）。

に被災し十分に機能しなかったことは道路ネットワークの根幹に関わる課題であるとされ、今後、道路行政が取り組むべき施策として、耐震性や復旧性を備え災害時に機能するネットワーク整備や適切な管理の在り方の検討、防災拠点としての「道の駅」などの拠点機能の強化などが提言された。

(3) 半島振興策の動向

半島振興法は、三方を海に囲まれ、平地に恵まれず、水資源が乏しい等の制約から産業基盤及び生活環境の整備等が遅れていた半島地域について広域的かつ総合的な対策を実施するため、昭和60年に議員立法で10年間の時限法として制定された。以降、10年ごとに議員立法でその内容の拡充及び期限の延長のための改正をしてきており、令和7年3月末に期限切れとなる。

国土審議会半島振興対策部会は、令和6年6月、半島振興策のこれまでの成果と現状及び今後の対応の方向性についての中間取りまとめを公表した。同取りまとめでは、半島地域における急速な人口減少及び高齢化の進行、地域産業支援による半島地域全体の活性化が道半ばである状況、令和6年能登半島地震の甚大な被害について指摘した上で、①「半島強靱化」対策の強化、②安全・安心な地域づくり、③強みをいかした産業振興、観光振興等、④地域の担い手確保・関係人口の拡大を半島振興策の今後の方向性として示した。

令和7年1月に入り、与党が期限延長と併せて防災対策・国土強靱化の観点等を盛り込む半島振興法改正案大綱をまとめた旨の報道もあり²、今国会では、3月末の期限切れへ向けて結論を得るため、各党内や与野党間において検討が本格化すると見込まれる。

(4) 整備新幹線等の整備

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、昭和48年に整備計画が定められた右表の5路線を指す。建設費用はJRが毎年支払う新幹線貸付料³がまず充当され、残額を国及び地方がそれぞれ2：1の割合で負担している。

整備新幹線の一覧

| 路線名 | 整備計画区間 | 開業（ゴシック体は建設中） |
|-------------------|----------|--|
| 北海道新幹線 | 新青森～札幌 | 新青森～新函館北斗…2016年3月開業 新函館北斗～札幌…開業時期未定 |
| 東北新幹線※ | 盛岡～新青森 | 盛岡～八戸…2002年12月開業 八戸～新青森…2010年12月開業 |
| 北陸新幹線 | 東京～大阪 | 高崎～長野…1997年10月開業 長野～金沢…2015年3月開業 金沢～敦賀…2024年3月開業 (敦賀～大阪間は未着工) |
| 九州新幹線 (鹿児島ルート) | 博多～鹿児島中央 | 新八代～鹿児島中央…2004年3月開業 博多～新八代…2011年3月開業 |
| 九州新幹線 (西九州ルート) | 博多～長崎 | 武雄温泉～長崎…2022年9月開業 (博多～武雄温泉間は在来線を走行) |

※東北新幹線の東京～盛岡間は整備新幹線ではない。

現在、北海道新幹線の新函館北斗～札幌間で整備が進められているが、トンネル工事の遅れ等から、当初2030年度末とされていた開業が遅れることが明らかとなり、同区間の開業時期の見通しが立っていない。なお、北海道新幹線の札幌延伸に伴い並行在来線となる函館本線の一部区間については、全国的な鉄道貨物輸送に不可欠な路線であるため、貨物

² 『読売新聞』（令7.1.1）

³ 整備新幹線は、トンネルや橋梁などの施設を独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）が建設・保有し、JR各社は、それらを借りて車両を運行させている。新幹線貸付料とは、JR各社が同機構に毎年支払う新幹線施設の使用料であり、その額は受益を限度とするとされている。具体的には、新幹線を整備した場合としない場合の30年間の収益の差額を30で除し、毎年の使用料が算定される。

路線としてどのように維持させるかについての協議も行われている。

北陸新幹線は、令和6（2024）年3月に敦賀まで開業したが、敦賀～新大阪間については、同年8月、同区間の詳細な駅位置や京都駅付近の3つのルート案と、それぞれ想定される建設費や工期が明らかにされ、建設費は約3.4～3.9兆円⁴、工期は約25～28年と、当初想定約2.1兆円、15年との見通しから大幅な変更となった。また、沿線の京都府や京都市からトンネル工事に伴う地下水への影響や財政負担に対する懸念が表明されており、着工に向けてはこれらの課題について自治体の十分な理解を得る必要があり、令和7年度内の着工は困難となっている。

令和4（2022）年9月に暫定開業した九州新幹線西九州ルートでは、途中区間の新鳥栖～武雄温泉間の整備方針が定まっていない。沿線自治体の佐賀県は、佐賀駅経由で新幹線軌道の新設するフル規格について、財政負担の重さや移動時間の短縮効果が薄い等の理由から難色を示しているが、佐賀空港を経由するルートについては議論の余地があるとしており、現在、同県と国土交通省の間で、ルートや整備方針について協議が行われている。

中央新幹線は、JR東海が、超電導リニア方式による令和9（2027）年の品川駅～名古屋駅間の営業運転開始を目標に、平成26年12月から工事に着手したが、水環境や生態系への影響の懸念から、南アルプストンネルの静岡県内の区間が未着工となっており、JR東海は令和6年3月、令和9（2027）年の開業を断念する方針を明らかにしている。静岡県側も鈴木知事が令和7年の年頭の記者会見で、JR東海との年内の対話完了は難しいと述べているが、一方で、政府は、「経済財政運営と改革の基本方針2024」（以下「骨太方針2024」という。）において、「現行の想定時期の下、適切に整備が進むよう（中略）必要な指導及び技術的支援を行う」として、大阪までの全線開業の時期を当初の想定どおりの「最速2037年」と注記している。

(5) 上下水道の一体化、地震対策

上下水道事業では、人口減少等により今後の大幅な需要減、料金収入減が見込まれており、経営改善が求められるとともに、施設の老朽化対策や耐震化への対応等に取り組む必要がある。その一方で、上下水道事業に携わる職員数はピーク時の約4割減となっており、人材確保や技術の継承が困難になるなどの課題が生じている。

このような中、令和6年4月に厚生労働省からの水道行政の移管を受けた国土交通省は、災害に強く、持続可能な上下水道の機能を確保するため、上下水道一体の取組が必要として、上下水道一体となった地震対策、上下水道一体でのウォーターPPP（官民連携）⁵の取組、流域全体として最適な上下水道施設の再編、上下水道DX等による事業の効率化・高度化・基盤強化の取組を推進している。また、同省は、同年11月に「上下水道政策の基本的なあり方検討会」を設置し、長期的な視野から上下水道行政の基本的な方向性について検討を行っている。

⁴ 将来の物価上昇を見込んだ場合は4.8～5.3兆円とされる。

⁵ コンセッション方式と管理・更新一体マネジメント方式の総称

さらに、令和6年能登半島地震において、上下水道の基幹施設が被災し、広範囲かつ長期的な断水や下水道管内での滞水が生じるなど、地震対策の強化及び加速化の必要性が再認識された。

被害を契機に、上下水道システムの急所となる基幹施設や、避難所等に接続する上下水道管路等の耐震化状況の緊急点検が全国で実施され、同省は、点検結果を踏まえ⁶、全ての水道事業者や下水道管理者等に対して、令和7年1月末までに上下水道耐震化計画を策定するよう要請し、計画的かつ集中的に上下水道施設の耐震化を進めることとしている。加えて、令和6年度補正予算では、水道事業について、耐震化の取組状況等を要件とした支援対象の拡充や補助率の拡大等が行われている。なお、料金値上げ等への住民理解を進めるため、耐震化や経営改善の必要性を見える化する「水道カルテ」が公表された。

2 安心・安全で豊かな暮らし

(1) 地域公共交通の維持・確保

地域公共交通は地域住民の日常生活における移動や観光客等の移動の手段として大きな役割を担ってきたが、自家用自動車の普及や地方の人口減少などの社会経済環境の変化により、地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向にある。さらに、コロナ禍を経て、地域公共交通を取り巻く状況は劇的に変化し、地域鉄道や一般路線バスの旅客の輸送需要がコロナ禍前の水準まで回復せず、事業者の経営状況が一段と厳しい状況となっている。

これに加え、長い労働時間や低い賃金水準から、バスの運転業務における人手不足が深刻化しており、人手不足を要因とする路線バスの休廃止の動きが地方部だけでなく都市部においても拡大している。

このような現状に対し、地域公共交通の維持・確保に向け、人口・社会構造の変化に対応した地域公共交通のリ・デザイン（再構築）が避けられない状況となっている。

国土交通省は、平成19年に制定された地域公共交通活性化再生法⁷に基づく様々な支援を実施している。また、令和5年の同法の改正では、①ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充、②地域公共交通利便増進事業⁸の拡充、③鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設等が措置された。

また、令和6年7月には、全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェア⁹、公共ライドシェア¹⁰等を活用しつつ、地域住民や来訪者が公共交通を使えない「交通空白」

⁶ 接続する上水道及び下水道の管路等の両方が耐震化されている重要施設の割合（令和5年度末時点の全国値）は約15%であるなど、各施設の耐震化率は全体的に低い水準にとどまっていることが確認された。

⁷ 地域の交通について、地方自治体が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設け、法に基づく計画をとりまとめ、同計画に基づく地域公共交通の維持・確保等の取組を促進する法律で、かかる取組について、法律の特例措置で支援を行う仕組みが設けられている。

⁸ 地域公共交通の利用者の利便を増進するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ、地域公共交通ネットワークの再編やダイヤ、運賃の改善等を行う事業

⁹ タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスを提供する事業

¹⁰ 地域住民等の生活に必要な輸送を確保するため、タクシーや乗合タクシー、デマンド交通等による輸送が困難で、地域の関係者が必要であるとして協議が整った場合において、一定の要件を満たした市町村やNPO法人等が自家用車を使用した運送を提供する事業

の解消に向け早急に対応していくため、国土交通大臣を本部長とする「交通空白」解消本部が設置され、令和7～9年度の3か年を「交通空白」解消・集中対策期間」と定め、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取組が進められている。

(2) 建設産業政策の動向

建設業に関しては、処遇改善や将来の担い手確保、資材価格高騰による価格変動等が生じた場合のリスク負担の在り方が課題となっているほか、令和6年4月から適用された罰則付きの時間外労働規制への対応などが求められている。このため、公共工事設計労務単価の引上げや、建設技能者の資格や現場での就業履歴等を登録及び蓄積して能力評価につなげる「建設キャリアアップシステム」の普及及び活用の推進などによる処遇改善のための取組が進められている。

また、同年6月には、担い手確保や生産性向上を促し、地域における対応力を強化するものとして、「第三次・担い手3法」（「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」（入契法）及び「公共工事の品質確保の促進に関する法律」（品確法）の改正）が成立した。改正建設業法では、中央建設業審議会が建設工事の労務費に関する基準（標準労務費）を作成し、これを著しく下回る見積り・契約締結を禁止するなどの適正な労務費の確保と行き渡りを図る仕組みや、資材高騰時に価格転嫁を円滑化するためのルールが整備されるなど、建設工事の請負契約における商慣行の適正化が図られている。令和7年12月までの全面施行に向け¹¹、現在、中央建設業審議会の「労務費の基準に関するワーキンググループ」において、標準労務費の作成や運用に向けた検討が進められている。

(3) 都市政策の動向

ア 都市機能の集約・再編等によるコンパクトシティ等の推進

都市構造のコンパクト化を誘導するため、平成26年の「都市再生特別措置法」改正により立地適正化計画制度が創設された。同制度は、市町村が居住誘導区域や都市機能誘導区域を定めた立地適正化計画¹²を作成し、居住、医療、福祉、商業等の都市機能の区域内への立地を予算・金融上の支援措置により誘導等するものである。

また、社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会の下に設置されている都市計画基本問題小委員会において令和5年4月に公表された、今後の都市政策の方向性を提言する中間取りまとめでは、都市構造の検討として、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が挙げられている。

さらに、コンパクト・プラス・ネットワークの取組を更に実効的なものとする上で、立地適正化計画制度に求められる必要な取組を検討することを目的に、国土交通省に「立地

¹¹ 建設業法等の改正のうち、標準労務費中央建設業審議会による労務費の基準の勧告権限の創設等については令和6年9年に、資材高騰時の価格転嫁の円滑化に関する規定等については同年12月に施行されている。

¹² 住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの。）の立地の適正化を図るための計画で、市町村が都市計画区域内について作成することができる。568都市が令和6年3月末までに計画を作成・公表している。

適正化計画の実効性の向上に向けたあり方検討会」(座長：谷口守 筑波大学システム情報系教授)が設置され、令和6年12月、裾野拡大と計画見直しに向けた国による推進策の方向性として、広域連携の推進、データ整備や標準化、人材確保等に向けた支援等を内容とする同検討会の取りまとめとなる「持続可能な都市構造の実現のための『立適+(プラス)』」が公表されている。

イ まちづくりGX

令和5年7月に開催されたG7香川・高松都市大臣会合の結果を受け、①気候変動への対応、②生物多様性の確保、③Well-beingの向上の実現に向け、地方公共団体等による緑地の保全・整備等の推進とともに、都市のエネルギー利用の再エネ化・効率化を進めるなど、まちづくりGXの総合的な推進が図られている。

また、同月に閣議決定された国土形成計画(全国計画)においても、多様な機能を有する都市緑地の量・質の確保を通じたまちづくりGXの推進を図ることとされている。

このような動きを踏まえ、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、令和6年5月、都市緑地法等が改正され(11月8日施行)、12月に基本方針が策定された。

(4) 住宅政策の動向

ア 住宅・建築物におけるカーボンニュートラルの実現

建築物の省エネ化等により、脱炭素社会の実現に資するため、令和4年に「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」等が改正¹³され、改正事項がこれまで段階的に施行されてきた。令和7年4月には、住宅を含む原則全ての建築物の新築等に対する省エネ基準への適合が義務化され全面施行を迎えることから、マニュアルやガイドラインの作成、講習会や研修会の開催など、円滑な施行に向けた準備が進められている。

イ 誰もが安心して暮らせる多様な住まいの確保と子育て世帯への支援強化

高齢者、低額所得者、子育て世帯等の住宅確保要配慮者のための住宅セーフティネット機能を強化する「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」に基づき登録されたセーフティネット登録住宅¹⁴について、改修費用の補助、家賃及び家賃債務保証料の低廉化に係る費用の補助が行われている。

また、高齢者への施策として、「高齢者の居住の安定確保に関する法律」に基づくサービス付き高齢者向け住宅の整備が国庫補助等により促進されている¹⁵。

今後の単身高齢世帯等の増加等を踏まえ、令和6年5月の両法律の改正により、入居中の安否確認や緩やかな見守りなどを行う居住サポート住宅の認定制度の創設などが行われ

¹³ 改正後における法律の題名は「建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律」

¹⁴ 一定の基準に適合する住宅が登録対象となり、令和6年6月末時点で約91万戸が登録されている。

¹⁵ 令和6年7月末時点で、8,301棟、287,773戸のサービス付き高齢者向け住宅が登録されている。

ることとなっており、住宅政策と福祉政策が一体となった居住支援機能等の充実が図られることとなる。

さらに、令和5年12月に閣議決定された「こども未来戦略」では、今後10年間で子育て世帯等の居住に供する住宅約30万戸を確保する等の取組が打ち出されており、令和6年度補正予算において、子育てグリーン住宅支援事業¹⁶が創設された。

ウ 良質な住宅ストックと流通市場の形成

マンションの老朽化等に対応するため、「マンションの管理の適正化の推進に関する法律」に基づく管理計画認定制度¹⁷や「マンションの建替え等の円滑化に関する法律」に基づく団地における敷地分割制度¹⁸等により、マンションの管理適正化や再生円滑化に向けた取組が進められている。

令和5年8月には、国土交通省の「今後のマンション政策のあり方に関する検討会」（座長：浅見泰司 東京大学大学院工学系研究科教授）において、現時点で考えられる政策の方向性がマンション政策全般の大綱として取りまとめられ、今後更なるマンションの管理適正化や再生円滑化に向けた取組を進めるに当たっては、その前提となる法務省の法制審議会における区分所有法制の見直しに関する要綱案（令和6年2月決定）を受けた区分所有法改正の動向や、11月に設置された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（委員長：齊藤広子 横浜市立大学国際教養学部教授）の取りまとめ（令和7年2月策定予定）を踏まえる必要があるとしている。

また、平成26年制定の「空家等対策の推進に関する特別措置法」に基づき市町村による空家等対策計画の策定¹⁹、特定空家等²⁰に対する勧告、命令、代執行等が行われている。加えて、令和5年の改正²¹で措置された、管理不全空家等²²に対する勧告や空家等活用促進区域の創設、空家等管理活用支援法人制度の創設等により、空家の適切な管理や活用などが促進される。

(5) 令和6年能登半島地震による住家被害等

令和6年1月1日に発生した能登半島地震では、多数の住宅が被害を受け、耐震改修の重要性及び緊急性が顕在化しており、同年2月、国土交通省に「令和6年能登半島地震における建築物構造被害の原因分析を行う委員会」（委員長：中埜良昭 東京大学生産技術研

¹⁶ 持家・借家を問わず、「ZEH水準を大きく上回る省エネ住宅」の導入や、「新築住宅のZEH基準の水準の省エネルギー性能確保」の義務化、既存住宅の省エネ改修等への支援を行う制度

¹⁷ 適切な修繕積立金の設定等の基準を満たすマンションの管理計画を地方公共団体が認定する制度

¹⁸ 要除却認定を受けた老朽化マンションを含む団地において、敷地共有者の5分の4以上の同意によりマンション敷地の分割を可能とする制度

¹⁹ 1,501市区町村（86%）で既に策定済み（令和6年3月31日現在）。

²⁰ そのまま放置すれば著しく保安上危険又は衛生上有害となるおそれのある状態、著しく景観を損なっている状態、その他周辺の生活環境の保全を図るために放置することが不適切な状態にあると認められる空家等

²¹ 令和5年6月に成立、12月に全面施行。施行に伴い、空家対策に関する国の基本指針や地方自治体向けのガイドライン等が国土交通省により公表されている。

²² 放置すれば特定空家になるおそれのある空家等

究所教授)が設置された。同委員会において、11月1日に中間取りまとめが公表され、1981～2000年に建築された木造建築物の被害要因や被害がなかった建築物に関する要因分析、杭基礎である鉄筋コンクリート造等建築物の傾斜や転倒被害の原因分析等について、引き続き情報収集や詳細な検討を行うこととされている。

また、輪島市で発生した大規模火災を受けて、令和6年3月、国土交通省に「輪島市大規模火災を踏まえた消防防災対策のあり方に関する検討会」(座長：関澤愛 NPO法人日本防火技術者協会理事長)が設置され、同年7月、報告書が取りまとめられた。木造密集地域における家屋の倒壊等により道路が閉塞したことで、消防活動が困難となっていたことを踏まえ、木造密集地域における耐震化の支援等の強化を図ることとされている。

(6) 流域治水の推進

近年、水災害が激甚化及び頻発化しており、今後は、気候変動の影響により2040年頃には降雨量が約1.1倍、流量が約1.2倍、洪水発生頻度が約2倍に増加すると見込まれている。

このような状況を踏まえ、河川管理者が長期的な方針を定める河川整備基本方針について、気候変動及び流域治水の新たな視点を踏まえた改定を行うなど、気候変動に対応した治水計画への見直しが行われるとともに、河川管理者等が主体となって行う河川整備等の事前防災対策を加速化させることに加え、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う「流域治水」への転換が推進されている。

具体的には、令和3年3月に、現行の河川整備計画に基づく戦後最大洪水等に対応した河川整備と流域での対策(雨水貯留浸透施設、土地利用規制等)を組み合わせた、あらゆる関係者の協働による治水対策の全体像を示す「流域治水プロジェクト」が全国109の一級水系において策定され、取組が進められている(令和6年3月末時点で約600の二級水系においても策定済み)。また、一級水系については、気候変動の影響により目標とする治水安全度が目減りすることを踏まえ、気候変動の影響による被害増大の明示や必要な対策の追加などを行うことで、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2.0」への見直しが実施された。

さらに、令和3年11月に施行された流域治水関連法²³により、特定都市河川浸水被害対策法に基づく特定都市河川の指定が全国の河川に拡大され、ハード整備に加え、水災害リスクを踏まえたまちづくり・住まいづくりや、流域における貯留・浸透機能の向上等が推進されており、新たな特定都市河川の指定が進められ、制度の活用が取り組まれている。

加えて、国は、流域全体で、治水に加えて利水及び環境もあらゆる関係者と協働して取り組むとともに、治水、利水、環境間の「相乗効果の発現」、「利益相反の調整」を図る²⁴「流域総合水管理」を推進することとしている。

²³ 特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律

²⁴ 治水と利水(発電)で望ましいダム水位が異なる中での効果最大化等

(7) 物流・自動車政策の動向

ア 物流の2024年問題への対応

トラックの運転業務に係る時間外労働の上限規制の適用を令和6(2024)年4月に控え、一部のドライバーの労働時間が短くなることも想定される中、実効性ある対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなる「物流2024年問題」が大きな課題となっていたことから、同年の第213回国会において「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」(以下「改正物流法」という。)が制定された。

国土交通省、経済産業省及び農林水産省の3省は、令和6年6月から合同会議²⁵を開催し、改正物流法に基づく荷主や物流事業者に対する規制的措置の施行に向けた検討を行った。合同会議では、改正物流法に基づき国が定めることとされているドライバーの運送や荷役等の効率化の推進に関する基本方針や荷主や物流事業者が取り組むべき措置に関する判断基準が検討されたほか、取り組むべき措置について中長期計画の作成や定期報告を義務付ける一定規模以上の大手荷主等の指定基準などが検討され、同年11月、取りまとめが行われた。同取りまとめを踏まえ、令和7年4月と令和8年4月に判断基準や指定基準等に係る政省令等が順次施行される予定である。

また、改正物流法の衆議院国土交通委員会の附帯決議において、「実運送を行わない、いわゆる「専業水屋」についても実態を把握し、規制措置の導入も含め必要な対策を講じること²⁶」とされたこと等を踏まえ、国土交通省は、令和6年8月から、「トラック運送業における多重下請構造検討会」を開催している。同検討会では、トラック運送業の多重下請構造の是正やドライバーの賃上げの原資となる適正な運賃収受に向けて、同年9月から10月にかけて多重下請構造に介在する利用運送事業者などの実態調査を実施した。調査結果を踏まえ、トラック運送業における多重下請構造の背景や課題を検証し、令和7年2月から最終取りまとめに向けた検討を行うこととしている。

イ いわゆる「ライドシェア」の導入

ライドシェアの導入については、令和5年10月に岸田内閣総理大臣(当時)の指示を受け、デジタル行財政改革会議の課題発掘対話において議論が開始された。具体的検討は規制改革推進会議の地域産業活性化ワーキンググループ(以下「地域産業活性化WG」という。)にて行われ、同年12月、デジタル行財政改革会議において中間取りまとめが行われた。

中間取りまとめを踏まえ、令和6年3月、タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定した上で、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする「日本版ライドシェア」(自家用車活用事業)が創設され、同年4月から提供が開始されている。また、「公共ライドシェア」(自家用車有償旅客運送)について、対価の目安の引上げ(タクシー運賃の約8割)や、ダイナミックプライシングの導入等の運用改善が図られている。

²⁵ 「交通政策審議会交通体系分科会物流部会・産業構造審議会商務流通情報分科会流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会食料産業部会物流小委員会合同会議」

²⁶ 参議院国土交通委員会でも同趣旨の附帯決議が付されている。

加えて、「デジタル行財政改革 取りまとめ2024」（令和6年6月18日デジタル行財政改革会議決定）において、「不断に自家用車活用事業や自家用有償旅客運送のバージョンアップを図ることとし、天候・大規模イベント等への対応、台数制限の緩和、貨客混載の導入、協議運賃の導入、「5%ルール」の適用時間拡大、マッチング率の算定方法合理化を進めていくほか、新たなダイナミックプライシングなど運賃・料金の多様化やタクシー以外の運送事業者（バス、鉄道等）の参入促進の検討を直ちに開始する」とされた。こうしたことなどを踏まえ、国土交通省は、令和6年7月から10月にかけて、日本版ライドシェアのバージョンアップ第1弾として、雨天時や酷暑、イベント開催への対応、大都市部以外の地域における制限緩和（供給車両数、時間帯の拡充等）を行った。現在、新たなダイナミックプライシングなど運賃・料金の多様化やタクシー以外の交通事業者（バス、鉄道等）の参入促進等について検討を行っている。

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制度については、令和6年5月30日、岸田内閣総理大臣の前で、河野内閣府特命担当大臣（規制改革）と斉藤国土交通大臣（いずれも当時）が議論した結果、日本版ライドシェア等のモニタリング及び検証と並行して、特定の期限を設けず議論していくこととされ、「骨太方針2024」（令和6年6月21日閣議決定）等において、ライドシェアに関し、「全国の移動の不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を行い、各時点での検証結果の評価を行う。並行して、こうした検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める」とされた。一方、「規制改革推進に関する答申」（令和6年5月31日）において、「タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業を位置づける新たな法制度について、次期通常国会の法案提出を視野に、年末に向けて、法案化作業を直ちに開始すべきである」とされ、その趣旨が「規制改革実施計画」（令和6年6月21日閣議決定）に掲げられた。これを受けて、地域産業活性化WGに設置された非公開の準備会合（サブWG）において検討が行われている。

ウ 型式指定申請における不正行為

令和5年3月以降、自動車メーカー等による型式指定申請に係る不正行為が相次いで明らかとなったことから、国土交通省は、不正行為の発生原因を究明し、その再発を防止するため、令和6年4月から「自動車の型式指定に係る不正行為の防止に向けた検討会」において、メーカーの不正行為を根本から防止するための対策について検討を行い、同年12月、自動車の型式指定申請に係る不正行為を防止するための対応策が取りまとめられた²⁷。この取りまとめでは、型式指定申請に係る不正防止策として、①内部統制の強化・徹底、②国による監視の強化、③規制の実効性向上が示された。①については、自動車メーカー等が自ら認証業務に係る内部統制を構築・強化する必要性から、認証業務に係る法令遵守の経営方針への明記、認証業務全般に関する責任者の明確化、認証業務に係る内部統制の状況

²⁷ 「自動車の型式指定に係る不正行為の防止に向けた検討会 とりまとめ」（令和6年12月24日）

評価及び報告書の作成について、自動車メーカー等に対して義務的に課すことが必要であるとされた。②については、新たな措置として、型式指定後に、生産ラインから実車を抜き取って試験を行い当該自動車の保安基準適合性等を確認することが考えられるとされた。③については、各自動車メーカー等が安全基準や環境基準に対応するための開発や評価の負荷が増加しており、国も、審査や監査の負荷が増加している現状を踏まえた上で、認証業務に係る内部統制を適切に構築し良好に運用している自動車メーカー等に対しては、国による監査等の頻度を下げるなどの対応を行うことなどが示された。

(8) 今後の気象業務の在り方

線状降水帯は毎年のように発生する大きな被害をもたらす現象であり、その予測精度の向上が喫緊の課題となっている。気象庁は、水蒸気等の観測強化や解析雨量等の精度を改善するとともに、次期静止気象衛星「ひまわり10号」（令和11年度運用開始予定）の整備にも着手している。また、予測精度向上のため、令和6年3月に新しいスーパーコンピュータシステム（従来の約2倍の計算能力）へ更新し、令和5年3月から導入した線状降水帯予測スーパーコンピュータの運用と合わせて約4倍の計算能力となり、局地モデルの予測時間が10時間から18時間に延長できたとしている。

線状降水帯の発生等についての情報の改善策については、令和3年6月から、線状降水帯の発生を検知した際には「顕著な大雨に関する気象情報」が発表されていたが、大雨災害への危機感をいち早く高めるため、令和5年5月からは予測技術を活用し最大30分程度前倒して発表し、令和8年からは予測時間をさらに延ばして2～3時間前に発表することを目指している。また、令和6年には線状降水帯による大雨の可能性の発表を県単位で行っており、さらには、令和11年に市町村単位の危険度について、地図上の危険度分布形式の情報として半日前から提供することとしている。

さらに、複雑で分かりにくいとの指摘がある防災気象情報²⁸について、気象庁及び水管理・国土保全局は、有識者からなる「防災気象情報に関する検討会」の令和6年6月の最終取りまとめを踏まえ、新たにレベル4相当の「危険警報」を設けるとともに、「洪水」「大雨」「土砂災害」「高潮」の4種類の災害の危険度をレベル2～5の4段階で表す運用の令和8年度からの開始を目指すとしている。

3 航空、港湾、海事政策の動向

(1) 航空政策の動向

航空旅客需要は回復しつつあるものの、事業環境の構造的な変化により、特に地方路線の収支が厳しい状況となっていること等を踏まえ、引き続き、航空機燃料税の軽減措置²⁹に加え、100億円規模での空港使用料等の軽減を行っている。

²⁸ 国等が発表する、防災関係省庁、地方公共団体等の防災機関が行う防災対応や住民の自主的防災行動に資するための情報

²⁹ 本則26,000円/kℓが13,000円/kℓへ軽減されている。

グランドハンドリング³⁰について、国土交通省は、安全監督体制の強化のため、事業実態について国が直接情報提供を受けるとともに、重大事案等の発生時に国がグランドハンドリング事業者に対して直接調査や聴き取り等を行える制度の創設を検討することとしており、今国会での航空法改正も視野に詳細を詰めるとの報道³¹がされている。

また、航空整備士及び操縦士の確保について、政府目標である2030年訪日外国人旅行者数6,000万人の達成や今後の航空需要の増加を支えるため、国土交通省は、官民一体となって積極的に検討を進め、必要な制度改正や協力体制の構築等を推進するとしている。

無人航空機の利活用について、令和4年12月に有人地帯での補助者なし目視外飛行（レベル4飛行）が可能となり、令和5年12月には、ドローン配送の事業化に向けて、レベル3.5飛行³²の制度が新設された。また、無人航空機による事業化促進のため、多数機同時運航³³の普及拡大に向けた検討が進められており、国土交通省は、令和6年度中に多数機同時運航のためのガイドラインの策定を目指している。

令和6年1月2日に発生した羽田空港における日本航空機と海上保安庁機の衝突事故を受け、国土交通省は、同月、「羽田空港航空機衝突事故検討委員会」を設置した。そして、同年6月の同委員会の中間取りまとめを踏まえ、全国の空港で停止していた航空機の離陸順序（No.1、No.2等）に関する情報提供の再開、主要5空港（羽田・成田・関西・福岡・那覇）における計14名の航空管制官の緊急増員、航空保安大学校における航空管制官採用枠の増加、羽田空港C滑走路における滑走路状態表示灯（RWSL）³⁴の工事、滑走路占有監視支援機能³⁵の強化といった取組を行った。また、運輸安全委員会は、同年12月25日、本件事故調査の経過報告を公表し、事故に関与した可能性のある多くの事実情報を明らかにした。今後、同委員会は最終報告に向け、事実情報の分析を進め、原因を究明し、具体的な再発防止策や被害軽減策を明らかにすることとしている。

(2) 港湾政策の動向

令和6年能登半島地震では、石川県を中心に計22港で岸壁の変位、岸壁背後の沈下、津波、地盤の隆起等の被害が発生した³⁶。また、地球温暖化の影響に伴う海面の上昇や高潮、高波等の自然災害で重大な浸水被害が発生するおそれも指摘されている。このことから、

³⁰ グランドハンドリングとは、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。航空機の誘導や客室の整備等を行う。

³¹ 『時事通信iJAMP』（令6.12.25）

³² 「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領」を改正し、現在のレベル3飛行（無人地帯での補助者なし目視外飛行）に一定の要件（操縦者ライセンスの保有、保険への加入、緊急着陸地点の設定）を追加することで、立入管理措置の緩和や道路等の一時的な横断を可能とするもの。

³³ 一人の操縦者による複数の無人航空機の同時運航

³⁴ 滑走路状態表示灯（RWSL：Runway Status Lights）とは、航空機等が滑走路を使用している場合、他の離陸しようとする航空機又は滑走路を横断しようとする航空機等に対して警告する灯火をいう。

³⁵ 滑走路占有監視支援機能とは、航空機等が滑走路を使用している状態で、他の航空機等が滑走路に進入しようとした場合において、管制卓のレーダー画面上の滑走路及び航空機等情報の表示色が変わる注意喚起システムをいう。

³⁶ 国土交通省交通政策審議会「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 答申～港を核とした海上支援ネットワークの形成～」(令和6年7月8日) 3-4頁

政府は、護岸や防波堤等の港湾施設の耐震化を促進し、地球温暖化による災害リスクにも対応するため、今国会において、企業に港湾施設の耐震化を促す税制特例措置の対象を全国化する税制改正案や、この措置の適用要件として「協働防護計画（仮称）」を位置付ける港湾法改正案を提出する意向とされる³⁷。

港湾には二酸化炭素の排出源が多く立地し、その削減効果も大きいことから、国土交通省は、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進しており、水素や燃料アンモニア等の次世代エネルギーの利活用の検討や脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等への取組を進めている。現在、CNPの形成等のために令和4年に改正された港湾法に基づき、全国の港湾において、官民の関係者による協議会の設置（令和6年12月現在、94港）や「港湾脱炭素化推進計画」の作成（同33港）が進んでいる。

国際基幹航路の寄港維持拡大に向けて国際コンテナ戦略港湾（京浜港及び阪神港）への集貨等を推進するため、令和6年2月、国土交通省「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」（座長：河野真理子 早稲田大学法学学術院教授）は、多方面・多頻度の直行サービスの充実に向け、集荷等を引き続き強力に推進しつつ、コンテナ物流のDX、GXの加速化、港湾の情報セキュリティ対策の強化等を基本方針とする最終取りまとめを公表した。なお、情報セキュリティ対策に関しては、名古屋港のサイバー攻撃事案の発生（令和5年7月）を受け、令和6年の第213回国会（常会）において、ターミナルオペレーションシステム（TOS）の導入等の際に国が事前審査を行えるよう、TOSを使用して役務の提供を行う一般港湾運送事業を経済安全保障推進法³⁸の「特定社会基盤事業」に指定することを可能とし、港運の安定提供の確保を図る同法の改正法が成立した。

（3）海事政策の動向

国際海運については、国土交通省及び業界団体・日本船主協会が2050年までにカーボンニュートラルを目指しており、国土交通省は、温室効果ガス（GHG）の段階的な削減に向け、重油に代わる燃料の技術実証やバンカリング（燃料補給）の環境整備等を推進することとしている。

内航海運については、国土交通省において、代替燃料の活用に向けた取組の支援や、荷主と海運事業者が連携して取り組む「連携型省エネ船」の開発と普及といったGHG対策を進めている。また、「物流の2024年問題」対策として期待される陸送からのモーダルシフトには、十分な規模の港湾施設の整備、荷役の効率化、船員不足対策等が必要となることから、令和3年5月に改正された内航海運業法や船員法に基づく取引環境の改善や船員の働き方改革の取組が進められている。

関連して、我が国の国民生活・経済に重要な海上運送の安定的確保のため、船員等の海技人材の確保が喫緊の課題となっている。国土交通省「海技人材の確保のあり方に関する検討会」（座長：野川忍 明治大学専門職大学院法務研究科教授）は、令和6年12月、海技

³⁷ 『日本経済新聞』（令7.1.8）

³⁸ 経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律

人材の養成ルート強化、人材確保の間口の拡充等の対応策を盛り込むとともに、関連法の改正も視野に早急な制度設計を国に要請するとして中間取りまとめを公表した。

このほか、我が国の経済安全保障の推進や海事産業の競争優位性の確立のため、経済安全保障推進法の「特定重要物資」に指定された船用製品³⁹の安定供給の確保、令和3年に成立した海事産業強化法⁴⁰に基づく造船・船用事業者の事業基盤の強化や海運業の競争力強化なども進められている。

海事分野においては、近年、安全や信頼を揺るがす深刻な問題も相次いでいる。令和4年4月に発生した北海道知床沖の遊覧船の海難事故を受けて、旅客船の総合的な安全・安心対策等を講ずるため、令和5年の第211回国会（常会）で海上運送法等が改正され、実施可能なものから順次施行されている。このような中、九州旅客鉄道(株)は、子会社・JR九州高速船(株)が日韓航路で使用する旅客船の船体のクラックや浸水を確認しながら船舶安全法に基づき受検義務がある検査等を行わないまま運航を続ける事案を2回起こし、令和5年6月と令和6年9月に行政処分を受けた後、対策を施してもなお確実な安全が担保できないと判断し、令和6年12月、日韓航路事業からの撤退を決定した。

また、令和6年4月以降、船舶用エンジンメーカー22社中4社が燃料消費率の試運転記録を改ざんしていたことが判明し、NO_x放出量の基準値の逸脱が確認された事例も生じている。国土交通省は、不適切事案があった会社に対して全容の解明と再発防止策の策定を求めた上、事実確認を踏まえて厳正に対処することとしている。

4 観光施策の動向

政府は、国を挙げて、観光を我が国の基幹産業へと成長させるため、平成28年3月、訪日外国人旅行者数を2030年に6,000万人とすること等を目標とする「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定し、これらの目標達成のため、多言語対応といった受入環境整備等を行ってきた。その結果、平成30年には初めて訪日外国人旅行者数が3,000万人を突破した。

その後、令和2年からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大により観光需要が大きく減少し、深刻な影響を受けたが、観光需要の回復が進み、訪日外国人旅行者数も増加⁴¹した。その一方、観光需要の急速な回復に伴い、混雑やマナー違反が地域住民の生活に影響を与えるなどのオーバーツーリズムへの対応が課題となり、令和5年10月に取りまとめられた「オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」に基づき、マナー啓発や推奨する行動に関するコンテンツとして、未来の旅のエチケット及び観光ピクトグラムの策定等の取組が行われている。

また、政府は、令和5年3月「観光立国推進基本計画」を策定し、訪日外国人旅行消費額の早期の5兆円達成や訪日外国人旅行者数を令和7年までに3,200万人を超える水準に

³⁹ 船舶用機関（主機エンジン及びクランクシャフト）、推進器（プロペラ）及び航海用具（ソナー）

⁴⁰ 海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律

⁴¹ 訪日外国人旅行者数は、令和6年12月、3,489,800人（2019年同月比138.1%、前年同月比127.6%）となっており、令和6年の年間では36,869,900人（2019年比115.6%）となっている。（「訪日外客数（2024年12月及び年間推計値）」2025年1月15日 日本政府観光局）

するなどの目標達成に向けて、同年5月に策定された「新時代のインバウンド拡大アクションプラン」に定める施策を着実に実施するとしている。

5 海上保安の動向

尖閣諸島周辺の海域においては、平成24年の尖閣諸島の国有化以来、中国船舶の活動が活発化し常態化している⁴²。特に、平成25年の中国海警局の発足後は、同局船舶の隻数の増加とともに、船舶の大型化・武装化が進んでいる。

また、中国は、令和3年2月に施行された海警法⁴³を根拠に、尖閣諸島の周辺海域を含む同国周辺海域における管轄権の主張や領海侵犯等の圧力を強めており、令和5年3月には、海警局の船舶が過去最長の80時間以上にわたり尖閣諸島付近の領海に侵入する事案が生じており、我が国の領海内において日本漁船に接近しようとする事案も発生している。また、同年7月には、中国が尖閣諸島周辺の排他的経済水域（EEZ）内に大型の観測ブイを設置していたことが発見され、今なお我が国の撤去要求にも応じていない上、令和6年7月と12月にも、中国がそれぞれ沖ノ鳥島北方の大陸棚「四国海盆海域」及び与那国島南方の我が国のEEZ内において観測ブイを設置していたことが明らかになっている。

さらに、我が国のEEZ内での外国漁船による違法操業、東シナ海や日本海のみならず沖ノ鳥島と南鳥島周辺海域まで広域化した外国海洋調査船による我が国の同意を得ない調査活動、令和4年に入ってからかつてない頻度で日本海や太平洋に弾道ミサイルを着弾させている北朝鮮の動き等、我が国周辺海域を巡る状況は、厳しさを増している。

このような状況に対応するため、令和4年12月、新たに「海上保安能力強化に関する方針」が決定され、海上保安庁は、巡視船、航空機等の大幅な増強等のハード面の取組とともに、警察、自衛隊、外国海上保安機関との連携強化等のソフト面の取組を推進し、領海警備能力等6つの能力⁴⁴を強化することとしている。

加えて、令和5年4月には、武力攻撃事態時において、自衛隊法に基づき海上保安庁を自衛隊の指揮下に置く手順を定めた「統制要領」が策定され、有事の際の自衛隊との役割分担や連携強化が図られており、同年5月と6月には、同要領に基づく自衛隊と海上保安庁の共同訓練が実施されている。

内容についての問合せ先

国土交通調査室 須澤首席調査員（内線68580）

⁴² 荒天の日等を除き、ほぼ毎日、我が国の接続水域（領海の外側の24海里（約44km）までの海域）に数隻の中国海警局船舶が入域し（令和6年の入域日数は355日で過去最高）、それらの船舶が、月平均3～4日程度、我が国の領海へ侵入している（令和6年において領海侵入のあった日数は42日）。

⁴³ 中国海警局の権限と役割を定めた法律で、「管轄海域」（具体的な範囲は示されていない）における、「武器の使用を含む一切の必要な措置」を認める内容となっている。このような規定について、我が国は、適用範囲や武器使用権限が曖昧であり、国際法に反するものであると主張している。

⁴⁴ ①新たな脅威に備えた高次の尖閣領海警備能力、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