

令和7年度

予算概算要求概要

令和6年8月

国土交通省

目 次

第 1 令和 7 年度予算概算要求のポイント	1
第 2 令和 7 年度予算概算要求の基本方針	2
第 3 令和 7 年度予算概算要求の概要	3
1. 国民の安全・安心の確保	5
2. 持続的な経済成長の実現	14
3. 個性をいかした地域づくりと分散型国づくり	30
第 4 令和 7 年度国土交通省関係予算概算要求総括表	53
I. 国土交通省関係予算概算要求事業費・国費総括表	53
II. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画要求総括表	55
第 5 公共事業予算の一括計上	57

関係資料

東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算概算要求事業費・国費総括表	60
公共事業関係費（政府全体）の推移	61

第1 令和7年度予算概算要求のポイント

I. 令和7年度予算概算要求額

1. 国費総額

(1) 一般会計 7兆 330億円 (1.18倍)

〔うち、「重要政策推進枠」 1兆6,100億円〕

公共事業関係費 6兆2,899億円 (1.19倍)

○一般公共事業費 6兆2,319億円 (1.19倍)

○災害復旧等 580億円 (1.00倍)

非公共事業 7,431億円 (1.12倍)

○その他施設費 812億円 (1.43倍)

○行政経費 6,619億円 (1.09倍)

(2) 東日本大震災復興特別会計 617億円 (1.33倍)

2. 財政投融资 1兆5,443億円 (0.74倍)

- 上記の他、下記項目については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。
- ・ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策
 - ・ 近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施に必要な経費
 - ・ 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費
 - ・ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しに係る大臣間合意を踏まえた更なる増額

第2 令和7年度予算概算要求の基本方針

(基本的な考え方)

- 我が国は、長年続いてきたデフレから完全に脱却するチャンスを迎えており、物価上昇が賃金上昇を上回る現状の日本経済を成長型の新たなステージへ移行させ、豊かさや幸せを実感できる持続可能な経済社会を実現していく必要がある。このためには、能登半島地震からの復旧・復興に全力を尽くすとともに、今回の地震等を踏まえた災害対応力の強化、防災・減災、国土強靱化の着実な推進、交通の安全・安心の確保、海上保安能力の強化等により、国民の生命・財産・暮らしを守り抜く必要がある。また、持続的な経済成長に向けて、成長分野における国内投資を持続的に拡大し、賃上げにつながる人への投資、生産性の向上に寄与する戦略的な社会資本整備、DX・GXの推進に加え、デジタル田園都市国家構想の実現に資する地域活性化の推進、「交通空白」の解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開等に取り組む必要がある。これらの施策を実現するため、
- ・国民の安全・安心の確保
 - ・持続的な経済成長の実現
 - ・個性をいかした地域づくりと分散型国づくり
- を柱に、次頁の主要課題をはじめとして概算要求に取り組む。

- その際、「重要政策推進枠」も最大限活用して、メリハリをつけた要求を行うとともに、「5か年加速化対策」の推進や、物価高騰対策、敦賀・新大阪間の整備新幹線着工等を含めた重要政策のための所要の経費等については、予算編成過程において検討する。国土強靱化については、「5か年加速化対策」の着実な推進とともに、継続的・安定的に切れ目なく取組を進められるよう、施策の実施状況の評価など「国土強靱化実施中期計画」に向けた検討を最大限加速化し、2024年度の早期に策定に取り掛かる。

(公共事業の適確な推進)

- 社会資本整備は未来への投資であり、ストック効果の最大化に取り組む必要がある。既存施設の計画的な維持管理・更新・利活用を図りながら、上記の3本柱の実現に資する波及効果の大きなプロジェクトを戦略的かつ計画的に展開することが不可欠であり、中長期的な見通しの下、必要かつ十分な公共事業予算の安定的・持続的な確保を図る。その際、近年の資材価格の高騰の影響等を考慮しながら労務費も含め適切な価格転嫁が進むよう促した上で、今後も必要な事業量を確保する。
- また、公共事業の効率的かつ円滑な実施・順調な執行のため、改正建設業法等も踏まえ、施工時期等の平準化や適正価格・工期での契約、国庫債務負担行為の積極的な活用、地域企業の活用に配慮した適正規模での発注等を推進するとともに、新技術の導入や i-Construction2.0 の推進、災害に備えた防災体制の拡充・強化にも取り組む。あわせて、建設資材価格の変動への対応、建設産業における処遇改善や働き方改革の推進、外国人技能労働者の受入・育成等に取り組む。

第3 令和7年度予算概算要求の概要

1. 国民の安全・安心の確保

(1) 東日本大震災や令和6年能登半島地震をはじめとする大規模自然災害からの復旧・復興 (P. 5)

- (a) 東日本大震災からの復興・再生 [617 億円]
- (b) 令和6年能登半島地震をはじめとする大規模自然災害からの復旧・復興

(2) 災害に屈しない強靱な国土づくりのための防災・減災、国土強靱化の強力な推進 (P. 6)

- (a) 令和6年能登半島地震を踏まえた防災・減災対策
- (b) 気候変動による水害や土砂災害の激甚化に対抗する「流域治水」の加速化・深化 [8,311 億円(1.31)]
- (c) 南海トラフ巨大地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震対策等の推進 [2,771 億円(1.34)]
- (d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の強化 [392 億円(2.15)]
- (e) 災害対応能力の強化に向けた線状降水帯、火山噴火等に関する防災情報等の高度化の推進 [109 億円(1.46)]
- (f) 地震、豪雨、豪雪等災害時における物流・人流の確保 [4,939 億円(1.21)]
- (g) 盛土の安全確保対策の推進 [10,405 億円の内数]
- (h) T E C - F O R C E 等の国の災害支援体制・機能の拡充・強化 [476 億円(1.24)]

(3) インフラ老朽化対策等による持続可能なインフラメンテナンスの実現 (P. 11) [9,327 億円(1.22)]

(4) 地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援(防災・安全交付金) (P. 11) [10,405 億円(1.20)]

(5) 交通の安全・安心の確保 (P. 12)

- (a) 羽田空港での航空機衝突事故等を踏まえた運輸分野の総合的な安全対策の推進 [133 億円(1.26)]
- (b) 通学路等の交通安全対策の推進 [3,026 億円(1.20)]

(6) 海上保安能力の強化等 (P. 13) [2,916 億円(1.12)]

(7) 国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備 (P. 13)

2. 持続的な経済成長の実現

(1) 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 (P. 14)

- (a) 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用 [4,336 億円(1.20)]
- (b) 地方都市のイノベーション力・大都市の国際競争力の強化 [157 億円(1.20)]
- (c) 航空ネットワークの充実 [140 億円(1.12)]
- (d) 整備新幹線の着実な整備 [804 億円(1.00)]
- (e) 鉄道ネットワークの充実 [210 億円(1.22)]
- (f) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化 [797 億円(1.26)]
- (g) 成長の基盤となる社会資本整備の総合的支援(社会資本整備総合交付金) [6,089 億円(1.20)]

(2) 脱炭素社会の実現に向けたグリーンTRANSフォーメーション(GX)の推進 (P. 17)

- (a) 脱炭素効果の高い住宅・建築物の普及や木材利用の促進などを通じた住宅・建築物の脱炭素対策等の強化 [1,263 億円(1.19)]
- (b) グリーンインフラ、まちづくりGX等のインフラ・まちづくり分野における脱炭素化の推進 [193 億円(1.28)]
- (c) カーボンニュートラルポート(CNP)の形成、持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進、ゼロエミッション船の導入促進等の交通分野における脱炭素化の推進 [156 億円(1.09)]

(3)国土交通分野のデジタルトランスフォーメーション(DX)や技術開発等の推進 (P. 19)

- (a) i-Construction2.0、建築・都市のDX等の「インフラ分野のDXアクションプラン」の推進 [124億円(1.48)]
- (b) 自動運航船の実現を含め経済安全保障にも資する造船・海運の国際競争力強化や海洋開発等の推進 [28億円(1.22)]
- (c) DXの推進等 [16億円(3.76)]

(4)持続可能な観光立国の実現 (P. 22)

- (a) 持続可能な観光の推進 [146億円(1.62)]
- (b) 国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開 [470億円(1.17)]
- (c) 社会資本の整備・利活用を通じた観光振興

(5)国土交通分野における働き方改革等を通じた担い手の確保・育成や生産性の向上 (P. 25)

- (a) 物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進 [168億円(1.56)]
- (b) 担い手の確保・育成や生産性向上による持続可能な建設業の実現 [8億円(1.74)]
- (c) 運輸業、不動産鑑定業、造船・海運業、宿泊・観光業等における人材確保・育成 [307億円の内数]

(6)民間投資やビジネス機会の拡大 (P. 27)

- (a) ビジネスでの利活用に向けた地籍整備等の推進やデータ基盤・提供環境の整備 [113億円(1.17)]
- (b) PPP/PFIの推進 [80億円(1.48)]
- (c) インフラシステム海外展開の戦略的拡大 [36億円(1.36)]

(7)2025年大阪・関西万博に向けた対応 (P. 29)

(8)2027年国際園芸博覧会に向けた対応 (P. 29)

3. 個性をいかした地域づくりと分散型国づくり

(1)共生社会実現に向けたバリアフリー社会の形成と活力ある地方創り (P. 30)

- (a) 地域公共交通や観光地・宿泊施設等のバリアフリー化の推進とユニバーサルデザインのまちづくりの実現 [337億円の内数]
- (b) 空き家対策、所有者不明土地等対策及び適正な土地利用等の促進 [122億円(1.54)]
- (c) 半島、離島、奄美群島、小笠原諸島、豪雪地帯等の条件不利地域の振興支援 [57億円(1.20)]
- (d) 民族共生象徴空間(ウポポイ)を通じたアイヌ文化の復興・創造等の促進 [22億円(1.20)]
- (e) 首里城の復元に向けた取組の推進 [47億円の内数]

(2)デジタル田園都市国家構想の実現に資する分散型国づくりや持続可能な地域活性化 (P. 32)

- (a) 国土形成計画の推進 [1億円(1.01)]
- (b) 地方への人の流れを創出する官民連携による二地域居住等の促進・個性ある多様な地域生活圏の形成 [311億円(1.20)]
- (c) コンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくりの推進 [930億円(1.16)]
- (d) スマートシティの社会実装の加速 [52億円(1.88)]
- (e) 次世代モビリティの普及促進 [272億円の内数]
- (f) 地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備 [4,469億円(1.21)]
- (g) 地域の暮らしと産業を支える港湾整備の推進 [1,590億円(1.19)]

(3)「交通空白」の解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開 (P. 35)

[331億円(1.38)]

(4)「こどもまんなかまちづくり」等こども・子育て政策の推進 (P. 35)

(5)安心して暮らせる住まいの確保と魅力ある住生活環境の整備 (P. 36)

- (a) 多様な世帯が安心して暮らせる住宅セーフティネット機能の強化 [835億円(1.33)]
- (b) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [327億円(1.30)]

(6)豊かな暮らしを支える社会資本整備の総合的支援(社会資本整備総合交付金) (P. 36) [6,089億円(1.20)]

1. 国民の安全・安心の確保

(1) 東日本大震災や令和6年能登半島地震をはじめとする大規模自然災害からの復旧・復興

(a) 東日本大震災からの復興・再生 [617億円] (注) 復興庁一括計上

「第2期復興・創生期間」における東日本大震災の被災地の住まいの再建や復興まちづくりを着実に推進するとともに、インフラの整備や被災者の暮らしを支える被災地の地域公共交通、福島県の震災復興に資する観光関連事業等に対する支援を引き続き実施する。

- ・ 原子力災害被災地域における道路整備への支援
- ・ 福島県における復興の象徴となる国営追悼・祈念施設の整備の推進
- ・ 福島県における住まいの再建や復興まちづくりの進捗に応じた地域公共交通に対する支援
- ・ 福島県の震災復興に資する観光関連事業等に対する支援
- ・ 「住まいの復興工程表」等に基づく災害公営住宅等の家賃の減額に対する支援

(b) 令和6年能登半島地震をはじめとする大規模自然災害からの復旧・復興

令和6年能登半島地震や近年相次ぐ豪雨、台風等の大規模自然災害からの復旧・復興に向けて、道路、河川、砂防、港湾、空港、水道、下水道、公園、鉄道等のインフラの整備や被災地の住宅再建・宅地の復旧等に対する支援を着実に推進する。

【コラム1 (P38) 参照】

(2) 災害に屈しない強靱な国土づくりのための防災・減災、国土強靱化の強力な推進

※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

【コラム2 (P38) 参照】

(a) 令和6年能登半島地震を踏まえた防災・減災対策

令和6年能登半島地震を踏まえ、「事前防災」の観点で、上下水道一体の耐震化などインフラの地震対策を進め、国民の生命と財産を守る防災インフラの充実・強化を計画的・戦略的に推進するとともに、災害リスクを踏まえた事前防災型のまちづくりを推進することで、被害を未然に防止・軽減する。

- ・ 災害リスクを踏まえた事前防災型のまちづくりの推進
- ・ 公共施設と隣接宅地等との一体的な液状化対策等の推進
- ・ 防災まちづくりと連携した土砂災害対策等の推進
- ・ 能登半島地震による地すべり等発生箇所における再度災害防止対策の推進
- ・ 上下水道施設の耐震化と災害時の代替性・多重性の確保
- ・ 迅速な復旧・復興のための高規格道路の未整備区間の整備や4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策の推進
- ・ 大規模災害に備えた道路等の防災・減災対策の推進
- ・ 緊急輸送道路等の電柱の占用制限拡大や届出対象区域指定による沿道電柱の制限、低コスト手法による無電柱化の推進
- ・ 住宅・建築物の耐震改修等の取組に対する支援の強化
- ・ 港湾における地震・津波対策等の推進
- ・ 空港における防災・減災対策
- ・ 災害被害等の軽減に資する水道・下水道施設の機能復旧に関する研究
- ・ 地域特性の変化に適応するフレキシブルな水道・下水道技術に関する研究
- ・ 令和6年能登半島地震を踏まえた地理空間情報の充実
- ・ 令和6年能登半島地震を踏まえた津波観測体制等の強化

(b) 気候変動による水害や土砂災害の激甚化に対抗する「流域治水」の加速化・深化

[8,311億円(1.31)]

気候変動による水災害リスクの増大に備えるために、流域治水関連法も踏まえた「流域治水」の考え方にに基づき、堤防整備、ダム建設・再生などの対策をより一層加速するとともに、自助・共助・公助の観点に立って、国・都道府県・市町村、企業・住民など流域のあらゆる関係者で水災害対策を強力に推進する。また、気候変動による集中豪雨の増加や火山噴火等により激甚化・頻発化する土砂災害に対して、ハード・ソフト一体となった総合的な対策を実施し、地域全体の安全性向上を強力に推進する。

- ・ 気候変動による豪雨の激甚化・頻発化等を踏まえた河川整備計画等の見直しの推進
- ・ 中小河川を含めた洪水氾濫を防ぐための抜本的な治水対策等の推進
- ・ 治水ダムの建設や利水ダムも含めた既設ダムの徹底活用を図るためのダム再生のより一層の推進
- ・ 流域の関係者と協働した雨水貯留浸透施設整備等の流出抑制対策の推進
- ・ 特定都市河川における浸水被害軽減対策の推進
- ・ 甚大な浸水被害等を受けた地域における再度災害防止対策等の推進
- ・ 雨水排水施設の整備や耐水化等による都市浸水対策の強化
- ・ 背後に人命や財産が集中する海岸における海岸保全施設等の整備の推進
- ・ 水災害リスクを踏まえた安全なまちづくりの推進
- ・ 災害の危険性が高い地域から安全な地域への災害発生前の集団移転の促進
- ・ 被災する危険性が高い住宅の安全性確保に対する支援
- ・ 浸水想定区域図の作成・公表等による水害リスク情報の充実
- ・ 近年頻発する浸水被害を踏まえた内水対策の強化
- ・ 豪雨の激甚化・頻発化を踏まえた水防活動の促進
- ・ 流域全体で土砂・洪水氾濫や流木被害等の土砂災害を防止・軽減する砂防事業の推進
- ・ 地域の社会・経済活動を支える基礎的インフラを保全する土砂災害対策の推進
- ・ 土砂災害の被災地域における集中的な再度災害防止対策等の推進
- ・ 火山地域における土砂災害対策や火山活動活発化時の緊急的な対策の推進
- ・ 土砂災害警戒区域等の精度向上等によるソフト対策の充実

【コラム3 (P39) 参照】

(c) 南海トラフ巨大地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震 対策等の推進 **[2,771億円(1.34)]**

切迫する南海トラフ巨大地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震などの大規模地震に備え、想定される被害特性に合わせた実効性のある対策を総合的に推進する。

(被害の防止・軽減のための施設の耐震化等)

- ・ 河川・海岸堤防等のかさ上げ・耐震対策、水門等の自動化・遠隔操作化等の推進
- ・ ネットワークインフラ等を保全するための土砂災害対策の推進
- ・ ライフライン施設の耐震化と一体となって実施する土砂災害対策の推進
- ・ 津波浸水等を軽減するための粘り強い海岸堤防・防波堤等の整備の強化
- ・ 地震・津波被害の防止・軽減のための公共施設の耐震化や構造物の機能継続性検討等の推進
- ・ 帰宅困難者等を受け入れるための施設の整備に対する支援
- ・ 巨大地震発生に備えた地理空間情報の整備の推進
- ・ 上下水道の効率化・基盤強化のための一体的な施設再編・地震対策に向けた取組の推進
- ・ 水道施設の耐災害性強化の推進
- ・ 災害時の衛生環境を守るための下水道施設の耐震化やマンホールトイレの設置等の推進
- ・ 津波災害警戒区域における津波避難体制の強化

(応急対応のための救助・救急ルートの確保等)

- ・ デジタル技術を活用したTEC-FORCEの強化等の災害対応能力の向上
- ・ 道路啓開等に必要な体制の整備や資機材の充実の推進
- ・ 大地震発生時の初動対応に不可欠な地盤災害情報の推計精度向上に関する研究開発

【コラム4 (P40) 参照】

(d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の強化 **[392億円(2.15)]**

大規模地震や大規模火災の発生時における人的・経済的被害の軽減を図るため、密集市街地の改善、住宅・建築物の耐震化や防火対策等を推進する。

- ・ 密集市街地等における建替えや改修等の防災対策の強化
- ・ 密集市街地における災害の被害拡大防止のための無電柱化の推進
- ・ 住宅・建築物の耐震改修等の取組に対する支援の強化
- ・ 耐震診断義務付け対象建築物等への重点的支援措置等による耐震化の強化
- ・ 既存建築物の火災安全改修の促進
- ・ 宅地被害からの復旧や宅地の安全性の確認・向上に向けた取組の促進

(e) 災害対応能力の強化に向けた線状降水帯、火山噴火等に関する防災情報等の高度化の推進

[109 億円 (1.46)]

非接触・リモート型の新技術の活用や共有体制の構築により、線状降水帯、地震、火山噴火等に関する防災気象情報や災害発生状況などの防災情報の適確な把握・提供を図り、行政や住民の災害対応能力を強化する。

- ・ 線状降水帯・台風等の予測精度向上等の防災気象情報の高度化に向けた取組の強化
- ・ 大気の高次元観測機能など最新の観測技術を導入した気象衛星ひまわりの後継機の整備
- ・ 本川・支川が一体となった洪水予測による予測の高度化
- ・ オープンデータ拡充等によるイノベーション創出を通じた流域防災・減災対策の飛躍的な高度化
- ・ 気象・流入量予測を活用したダム運用を支える技術開発の推進
- ・ 水害時の住民避難等を支援する防災情報の充実
- ・ 地震・津波・火山災害時の迅速な避難行動・救助活動を支援するための防災情報の高度化
- ・ 火山噴火リアルタイムハザードマップの現場実装や高精度化の推進
- ・ 大規模土砂災害に対する危機管理の効率化・高度化
- ・ 防災・減災に有効な防災地理情報の認知度の向上や利活用の促進
- ・ 高潮・高波予測の高度化等の推進
- ・ 人工衛星の活用による土砂災害の早期把握と警戒避難体制の強化
- ・ 無人航空機（UAV）等を活用した土砂災害対策の省人化・迅速化
- ・ 健全な水循環の維持・回復に向けた水供給のリスク管理強化や地下水マネジメントの推進

【コラム5（P40）参照】

(f) 地震、豪雨、豪雪等災害時における物流・人流の確保

[4,939 億円 (1.21)]

災害発生時であっても輸送ルートが確保されるよう、啓開体制を構築するとともに、地震、豪雨、豪雪等を想定した防災対策を推進する。

- ・ 迅速な復旧・復興のための高規格道路の未整備区間の整備や4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策の推進
- ・ 大規模災害に備えた道路等の防災・減災対策の推進
- ・ 大雪時の道路交通確保に向けたソフト・ハード両面からの取組の強化
- ・ 緊急輸送道路等の電柱の占用制限拡大や届出対象区域指定による沿道電柱の制限、低コスト手法による無電柱化の推進
- ・ 駅や橋梁等の鉄道施設の耐震・豪雨・浸水対策の促進
- ・ 港湾の基幹的広域防災拠点における緊急物資や支援要員の受入体制の構築
- ・ 空港における護岸かさ上げ等による浸水対策の推進

【コラム6（P41）参照】

(g) 盛土の安全確保対策の推進 [10,405 億円の内数]

令和5年5月に施行された盛土規制法に基づき、都道府県等が実施する規制区域指定のための調査等の取組や盛土の安全性把握調査、対策工事等に対する支援措置を通じて、盛土の安全確保対策を推進する。

(h) TEC-FORCE 等の国の災害支援体制・機能の拡充・強化 [476 億円(1.24)]

南海トラフ巨大地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模広域災害時にも被災自治体の膨大かつ多様なニーズに対応できるよう、迅速な情報収集体制の強化、高度な専門性を有する多様な主体との連携等による自治体支援のための TEC-FORCE 等に係る機能強化、資機材等を活用したインフラ機能の暫定的な確保による被災者支援、陸海空が連携した啓開体制、物資輸送の確保など、発災後に被害の影響を軽減するための応急対応について、災害対応力を拡充・強化する。また、過酷な環境で活動する TEC-FORCE 隊員の活動環境改善を図る。

- ・ より迅速な災害対応を図るための資機材等の充実
- ・ 鉄道・運輸機構 鉄道災害調査隊 (RAIL-FORCE) による被災した鉄道施設の復旧支援活動
- ・ 国土地理院の災害時における対応機能の強化

【コラム7 (P41) 参照】

(3) インフラ老朽化対策等による持続可能なインフラメンテナンスの実現

[9,327 億円 (1.22)]

インフラが持つ機能を将来にわたって適切に発揮できるよう、国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）に基づく取組や、広域的・戦略的なインフラマネジメントの取組など、インフラ老朽化対策等による持続可能なインフラメンテナンスの実現に向けた取組を推進する。

【コラム8 (P42) 参照】

(4) 地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援

(防災・安全交付金)

[10,405 億円 (1.20)]

激甚化・頻発化する風水害・土砂災害や大規模地震・津波に対する防災・減災対策、予防保全に向けた老朽化対策など、地方公共団体等の取組を集中的に支援する。

(5) 交通の安全・安心の確保

(a) 羽田空港での航空機衝突事故等を踏まえた運輸分野の総合的な安全対策の推進 **[133 億円 (1.26)]**

公共交通等における安全・安心の確保を図る取組を推進する。

(鉄道)

- ・ 安全・安心な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う設備更新等に対する支援

(自動車)

- ・ リハビリ機会確保や介護者なき後を見据えた支援等による自動車事故被害者救済対策の充実

(船舶)

- ・ 旅客船事業者等に対する検査・監査等の適正な執行

(港湾)

- ・ 港湾における情報セキュリティ対策等の強化

(航空)

- ・ 羽田空港での航空機衝突事故を踏まえた更なる安全・安心対策の推進
- ・ 空港における航空機のオーバーラン対応等の安全性確保の推進
- ・ 「テロに強い空港」を目指した航空保安対策等の強化

(分野横断的な取組)

- ・ 自然災害への対応を含めた運輸安全マネジメント評価等の実施
- ・ テロ等緊急事態を想定した公共交通事業者等における危機管理対応力の充実・強化
- ・ シームレスな測位情報の確保に資する衛星測位情報等の更なる利活用に向けた技術開発の推進
- ・ 大規模事故に対する事故調査対応力の強化

※ 「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」については、大臣間合意を踏まえつつ、更なる増額を図るため、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

(b) 通学路等の交通安全対策の推進 **[3,026 億円 (1.20)]**

交通安全確保のため、通学路対策、生活道路対策や踏切対策、無電柱化等の道路交通安全環境の整備等を推進する。

- ・ 通学路における合同点検の結果を踏まえた交通安全対策の推進
- ・ 「ゾーン30プラス」の整備等による生活道路の交通安全対策の推進
- ・ 自転車活用推進計画に基づく安全で快適な自転車利用環境の創出
- ・ 立体交差化等の対策に加え周辺の迂回路整備やバリアフリー化等も含めた総合的な踏切対策の推進
- ・ 無電柱化推進計画に基づく通学路等における無電柱化の計画的な推進
- ・ 歩行者の立入対策、逆走対策、暫定2車線区間の4車線化等による高速道路の安全対策の推進

(6) 海上保安能力の強化等 [2,916億円(1.12)]

厳しさを増す我が国周辺海域の情勢等に対応するため、「海上保安能力強化に関する方針」に基づき、海上保安業務の遂行に必要な能力を強化するとともに、国民の安全・安心を守る業務基盤の充実を図る。

- ・ 新たな脅威に備えた高次的な尖閣領海警備能力の強化
- ・ 新技術等を活用した隙の無い広域海洋監視能力の強化
- ・ 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の強化
- ・ 戦略的な国内外の関係機関との連携・支援能力の強化
- ・ 海洋権益確保に資する優位性を持った海洋調査能力の強化
- ・ 強固な業務基盤能力の強化
- ・ 治安・防災業務の充実や海上交通の安全確保
- ・ 防災・減災、国土強靱化の推進や羽田空港航空機衝突事故等を受けた安全対策

【コラム9 (P42) 参照】

(7) 国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備

令和4年12月に閣議決定された国家安全保障戦略等に基づく国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備に取り組む。

2. 持続的な経済成長の実現

(1) 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

我が国の経済を支える人流・物流ネットワークや、企業立地・設備投資を誘発するインフラなど、国内投資の拡大、生産性の向上等に資する社会資本を戦略的かつ計画的に整備する。

【コラム 10 (P43) 参照】

(a) 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用 [4,336 億円 (1.20)]

大都市圏環状道路等の整備やピンポイント渋滞対策等を併せて推進し、交通渋滞の緩和等による迅速・円滑で競争力の高い物流ネットワークの実現を図る。

- ・ 三大都市圏環状道路等の整備の推進
- ・ トラック輸送と空港・港湾等の主要な物流拠点との接続の強化
- ・ 平常時・災害時を問わない安全・円滑な物流等のための道路ネットワーク構築等の推進
- ・ 交通の円滑化や都市の活性化等を図る連続立体交差事業の推進
- ・ ダブル連結トラックによる省人化の推進
- ・ 自動運転トラックを活用した幹線輸送サービスの自動化の推進
- ・ 高速道路の休憩施設 (SA・PA) の大型車駐車マス不足解消等のサービス水準の向上

(b) 地方都市のイノベーション力・大都市の国際競争力の強化

[157 億円 (1.20)]

イノベーション拠点の形成やデジタル技術等を通じた地方都市と大都市との交流・連携を推進するとともに、国際ビジネス拠点を支える都市基盤の整備や優良な民間都市開発事業を推進する。

(c) 航空ネットワークの充実 [140 億円 (1.12)]

航空ネットワークの維持・活性化を推進するとともに、国際競争力の強化や訪日外国人旅行者の受入対応等に資する空港の機能強化等を計画的に推進する。

- ・ 羽田空港の国際競争力強化等のための空港アクセス鉄道、人工地盤、旧整備場地区再編等の整備
- ・ 成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化や新管制塔の整備等の着実な推進
- ・ 関西空港の航空保安施設の更新や中部空港の現滑走路の大規模補修のための代替滑走路等の整備
- ・ 空港業務の体制強化に資する先進技術の導入促進
- ・ 航空交通容量の拡大による航空需要増大への対応
- ・ 北九州空港及び屋久島空港における滑走路延長事業の着実な推進
- ・ 那覇空港における国際線ターミナル地域再編整備等による地方空港のゲートウェイ機能の強化
- ・ 地方航空ネットワークの維持・活性化のための関係者間の協業の促進

(d) 整備新幹線の着実な整備 [804 億円 (1.00)]

我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、着実に整備を進める。

※ 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

(e) 鉄道ネットワークの充実 [210 億円 (1.22)]

大都市圏における国際競争力の強化や利用者の利便性向上を目的とした都市鉄道整備や技術開発等を進めるとともに、東京圏における今後の都市鉄道のあり方や幹線鉄道ネットワーク等に関する調査を行う。

- ・ 新空港線、なにわ筋線の整備や東京メトロ有楽町線、南北線の延伸等都市鉄道の整備の推進
- ・ 鉄道事業者・メーカーの連携強化を通じた鉄道技術の開発・普及の促進
- ・ 東京圏における今後の都市鉄道のあり方や幹線鉄道ネットワーク等に関する調査
- ・ 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進

(f) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化 [797 億円 (1.26)]

サプライチェーンの強靱化・安定化を進めるため、コンテナ船の国際基幹航路の維持・拡大に向けた取組を推進する。

- ・ ハード・ソフト両面でのコンテナターミナルの集貨・創貨・競争力強化の推進

(g) 成長の基盤となる社会資本整備の総合的支援（社会資本整備総合交付金）

[6,089 億円 (1.20)]

将来の成長の基盤となる民間投資・需要を喚起する道路整備やPPP/PFIを活用した公園整備、地域の賑わいの創出に資する民間等と連携した河川の水辺整備、下水道資源・エネルギーの有効利用など、地方公共団体等の取組を総合的に支援する。

(2) 脱炭素社会の実現に向けたグリーントランスフォーメーション (GX) の推進

(a) 脱炭素効果の高い住宅・建築物の普及や木材利用の促進などを通じた住宅・建築物の脱炭素対策等の強化 [1,263 億円 (1.19)]

カーボンニュートラルの実現に向け、我が国の CO₂ 排出量の約 3 割を占める住宅・建築物部門における省エネ、再エネ利用等を促進するため、住宅・建築物の省エネ化や木材利用の促進、ライフサイクル CO₂ の削減を図る。

- ・ ZEH、ZEB、長期優良住宅やライフサイクルカーボン算定への支援の強化
- ・ 既存ストックの省エネ改修への支援等の強化
- ・ 優良な都市木造建築物等の整備への支援
- ・ 省エネ住宅・建築物の普及の加速に向けた中小住宅生産者等による体制整備への支援
- ・ 木造の住宅・建築物の担い手の技術力向上等への支援

(b) グリーンインフラ、まちづくり GX 等のインフラ・まちづくり分野における脱炭素化の推進 [193 億円 (1.28)]

自然の持つ多様な機能を活用するグリーンインフラ等のインフラの活用、都市における緑地の確保やエネルギー利用の再エネ化・効率化、都市の暑熱対策等を進めるまちづくり GX の推進を図るなど、インフラ・まちづくり分野における脱炭素化やサーキュラーエコノミーを推進する。

- ・ グリーンインフラ官民連携プラットフォームの活動拡大
- ・ 安全・安心、Well-being 向上、コミュニティやビジネス機会創出に向けたあらゆる分野・場面におけるグリーンインフラの社会実装の推進
- ・ エリア一体での脱炭素化、グリーンインフラの社会実装、都市の緑地に対する民間投資の促進、地方公共団体等による緑地の保全・整備の推進、都市の脱炭素化に資する民間都市開発、都市の暑熱対策等の支援
- ・ 生態系ネットワーク形成に寄与するグリーンインフラの推進
- ・ 道路交通のグリーン化を支える道路空間
- ・ 低炭素な人流・物流への転換
- ・ 道路交通の適正化
- ・ 道路のライフサイクル全体の低炭素化
- ・ 道路における生物多様性への貢献
- ・ サーキュラーエコノミー・循環型社会に対応した建設資材の再資源化等の推進
- ・ 上下水道一体の革新的技術実証や研究開発による資源循環の推進
- ・ 下水道事業におけるバイオガス発電等による脱炭素化、下水汚泥資源の肥料利用の推進
- ・ 建設施工の脱炭素化に向けた技術開発・実証
- ・ インフラ等を活用した太陽光発電等の地域再エネの導入・利用の拡大
- ・ ハイブリッドダムを取組による水力発電の導入・増強を通じた再生可能エネルギー供給の拡大

- ・ 既設砂防堰堤を利用した小水力発電による再生エネルギーポテンシャルの有効活用の推進
- ・ 河川管理施設の無動力化による脱炭素化の推進

(c) カーボンニュートラルポート（CNP）の形成、持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進、ゼロエミッション船の導入促進等の交通分野における脱炭素化の推進 [156 億円（1.09）]

脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図る「カーボンニュートラルポート（CNP）」の形成推進や洋上風力発電の導入、持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進、ゼロエミッション船の導入促進など、鉄道、自動車、道路、海事、港湾、航空といった交通分野における脱炭素化を推進する。

- ・ 鉄道分野・鉄道関連分野における脱炭素化に向けた取組の検討
- ・ 鉄道軌道事業者等による脱炭素化に資する取組の実装への支援
- ・ 地域交通のリ・デザインに資する先進車両の導入の支援
- ・ 次世代自動車に対応した道路における充電・充填インフラ設置への協力
- ・ 商用電動車の性能評価・導入促進
- ・ 国際海運におけるゼロエミッション船の導入促進等による GHG 削減に向けた国際戦略の推進
- ・ 内航海運におけるカーボンニュートラルに向けた環境整備
- ・ 水素、アンモニアの円滑な海上輸送等に係る環境整備
- ・ シップ・リサイクル事業の高度化による好循環の創出
- ・ カーボンニュートラルポート形成の推進
- ・ ブルーカーボン生態系を活用した地球温暖化対策の推進
- ・ 港湾における水素等の受入環境整備の推進
- ・ 洋上風力発電の導入を促す基地港湾の整備
- ・ 洋上風力発電の導入促進に向けた環境整備
- ・ 持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進に向けた環境整備
- ・ 航空機の運航の改善を通じた燃料消費の削減の推進
- ・ 産学官の連携による航空機の脱炭素化に資する新技術の国際標準化に向けた取組の推進
- ・ 空港施設・空港車両・地上航空機からの CO₂ 排出削減のための取組の推進
- ・ 太陽光発電設備の導入等空港の再エネ拠点化の推進

【コラム 11（P44）参照】

(3) 国土交通分野のデジタルトランスフォーメーション (DX) や技術開発等の推進

【コラム 12 (P45) 参照】

(a) i-Construction2.0、建築・都市のDX等の「インフラ分野のDXアクションプラン」の推進 [124 億円 (1.48)]

2040 年までに少なくとも建設現場の省人化 3 割・生産性向上 1.5 倍を達成するため、自動化・省人化を図る i-Construction2.0 を推進する。また、地籍調査の成果を含むベース・レジストリや国土数値情報等の地理空間情報も活用し、建築物の 3 次元データと属性情報を併せ持つ建築 BIM、3D 都市モデルの整備・活用・オープンデータ化を推進する PLATEAU、土地・建物を一意に特定する不動産 ID の取組を一体的に推進し、まちづくりの高度化や官民データ連携による新サービスの創出を促進する。これらも含め、「インフラ分野の DX アクションプラン (第 2 版)」等に基づき、インフラ DX の推進に向けて取り組む。

(i-Construction2.0 等の推進)

- ・ 地方公共団体における ICT 施工の導入に向けた技術者支援の促進
- ・ 施工データの高度利用 (ICT 施工ステージ II) による現場全体の効率化の実現
- ・ BIM/CIM の普及拡大に向けたデータマネジメント環境等の構築
- ・ 公共工事における自動化・遠隔化技術等の新技術の現場実装の推進
- ・ デジタル技術等を活用した監督検査等の効率化の実現
- ・ 新技術活用促進に向けた技術マッチング等の推進
- ・ 電気通信設備の省人化・高度化の推進による公共サービスの質の向上
- ・ 砂防事業における高速通信技術等を活用した無人化施工等の現場実装の推進
- ・ 無人航空機 (UAV) 等を活用した河川・ダム・砂防関係施設の巡視・点検等の効率化の推進
- ・ 産学官連携等による河川・砂防技術開発の推進
- ・ 上下水道一体での DX の推進
- ・ 河川機械設備における新技術の実装による維持管理の高度化
- ・ 道路システムの DX 「xROAD (クロスロード)」の推進による安全・安心の確保及び持続可能でスマートな道路管理への変革
- ・ スタートアップ・大学等における現場向け新技術開発への助成と国所管の研究施設の機能強化
- ・ デジタル化・リモート化社会の推進に資する位置情報基盤等の環境整備

(建築・都市のDX)

- ・ BIM 活用の推進
- ・ 3D 都市モデルの整備・活用・オープンデータ化の推進 (Project PLATEAU)
- ・ 不動産 ID の利活用・情報連携の促進
- ・ 地理空間情報の充実と利活用の高度化

(b) 自動運航船の実現を含め経済安全保障にも資する造船・海運の国際競争力強化や海洋開発等の推進 **[28 億円 (1.22)]**

造船・海運の国際競争力強化・生産性向上、海洋資源・エネルギー等の開発・利用、海洋権益の保全・確保に関する取組等を推進する。

(海事産業の国際競争力強化・生産性向上)

- ・ 新技術の開発・導入による海事産業の競争力強化
- ・ 内航海運業の取引環境改善・生産性向上の推進
- ・ 造船のDXオートメーションによる省人化推進
- ・ 経済安全保障の強化のためのサプライチェーン強靱化
- ・ 自動運航船の普及に向けた環境整備
- ・ 官公庁船の輸出促進

(海洋資源・エネルギー等の開発・利用の推進)

- ・ 海のドローン等の社会実装等の推進
- ・ 北極海航路の利活用に向けた環境整備の推進

(海洋権益の保全・確保)

- ・ 海洋権益の確保を目的とした広域かつ詳細な海洋調査、精緻な海洋情報の整備の推進

(国民の海洋・海事に対する理解の増進)

- ・ 海洋教育の推進や官民一体での国民の海洋・海事への理解の増進

* この他、沖ノ鳥島における戦略的維持管理等による恒久的な島の保全の推進がある。

(c) DX の推進等 [16 億円 (3.76)]

少子高齢化や人口減少といった社会課題の解決を図る観点から、社会全体の生産性向上に向け、デジタルトランスフォーメーション（DX）の加速化を図るとともに、サイバーセキュリティの確保に向けた取組を同時に推進する。また、「国土交通省統計改革プラン」（令和4年8月10日）に基づき、統計全般の省横断的な企画立案、点検、品質改善を図る。

(交通・物流分野の非接触化・リモート化)

- ・ ICT 等の活用による省力化・効率化を通じた持続可能な鉄道システムへの転換
- ・ 物流現場の機械化・デジタル化等を通じた簡素で滑らかな物流等の構築
- ・ 港湾物流情報の電子化・データ連携による港湾物流の生産性向上・国際競争力強化

(デジタル・ガバメントの構築の加速化)

- ・ 国民の安全・安心、事業者の生産性向上等に直結する国土交通行政における DX の推進

(サイバーセキュリティの強化等)

- ・ 我が国を取り巻くサイバー脅威の高まりを踏まえた、国土交通行政におけるサイバーセキュリティの確保・強化

(統計の品質改善の推進)

- ・ 有識者からなる「統計品質改善会議」における審議内容を踏まえた所管統計の品質改善
- ・ 調査票の回収・集計業務等の民間委託による国の職員が直接担う業務内容の効率化

(4) 持続可能な観光立国の実現

(a) 持続可能な観光の推進 [146 億円 (1.62)]

我が国の成長戦略の柱、地域活性化の切り札である観光について、持続可能なあり方で、全国あまねくその効果を広めるべく、観光産業の「稼げる」産業への変革を進めつつ、持続可能な観光地域づくりや地方を中心としたインバウンド誘客、国内交流拡大に戦略的に取り組む。

(持続可能な観光地域づくり)

- ・ 地域の持続可能な観光地域づくり（二次交通の確保を含む）の支援
- ・ 地方誘客促進に向けたインバウンド安全・安心対策の推進
- ・ 全国の観光地・観光産業における観光DXの推進
- ・ 観光産業の再生の促進
- ・ 地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化の支援

(地方を中心としたインバウンド誘客の戦略的取組)

- ・ 戦略的な訪日プロモーションの実施
- ・ MICE誘致の促進
- ・ 地方部でのインバウンド拡大に向けた誘客・滞在促進の支援
- ・ 海外教育旅行等による若者の国際交流の促進
- ・ 地方部における新消費税免税店モデルの構築
- ・ 航空・空港関係事業者の人材確保・育成等の推進、空港機能の効率的投資・運用に向けた取組推進、航空燃料の輸送体制の強化・供給力の確保に向けた取組推進等
- ・ クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組

(国内交流拡大)

- ・ 新たな交流市場・観光資源の創出
- ・ 観光地・観光産業におけるユニバーサルツーリズムの創出

【コラム 13 (P46) 参照】

【コラム 14 (P46) 参照】

(b) 国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開 [470 億円(1.17)]

「国際観光旅客税の使途に関する基本方針等について」(令和5年12月観光立国推進閣僚会議決定)に基づき、より高次元な観光施策を展開する。

* 国際観光旅客税を充当する施策の考え方については、既存施策の財源の単なる穴埋めをするのではなく、①受益と負担の関係から負担者の納得が得られること、②先進性が高く費用対効果が高い取組であること、③地方創生をはじめとする我が国が直面する重要な政策課題に合致することを基本とする。

* 国際観光旅客税を充当する具体的な施策・事業については、硬直的な予算配分とならず、常に上記の考え方を満たすものとなるべく、毎年度洗い替えが行えるよう、民間有識者の意見も踏まえつつ検討を行い、予算を編成する。(以下は令和6年度事業の例示)

(ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備)

- ・最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現等
- ・ICT等を活用した多言語対応、AIチャットボットの導入等
- ・公共交通利用環境の革新等 等

(我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化)

- ・戦略的な訪日プロモーションの実施
- ・MICE誘致のためのコンベンションビューロー機能高度化支援

(地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験滞在の満足度向上)

- ・世界に誇る観光地を形成するための観光地域づくり法人(DMO)の体制整備
- ・国際競争力の高いスノーリゾートの形成促進
- ・新たなインバウンド層の誘致のためのコンテンツ強化等
- ・文化財や国立公園等に関する多言語解説の整備
- ・文化財や国立公園等を活用したインバウンドのための環境整備 等

(c) 社会資本の整備・利活用を通じた観光振興

観光資源としての既存ストックの公開・開放などの社会資本の利活用や、観光客の移動円滑化等にも資する社会資本の整備を通じて、地域の観光振興に貢献する。

- ・ インフラツーリズムの更なる発展に向けた検討
- ・ 地域の水辺や緑などの景観資源を活用した魅力の向上
- ・ 官民連携等を通じた地域活性化の拠点としての「みなとオアシス」の機能強化
- ・ 道の駅やSA・PAにおけるインバウンド受入環境整備の推進
- ・ 訪日客への対応のための地域の拠点空港等におけるターミナル地域再編整備等の推進
- ・ 更なる周遊促進に向けた高速道路の周遊パスの推進
- ・ 道路案内標識の改善等によるわかりやすい道案内の推進
- ・ 駐車場予約システムの導入やパーク&ライド等の活用による面的な観光渋滞対策の導入支援
- ・ 道路空間の有効活用や、無電柱化等の景観等に配慮した道路整備による観光地の快適な空間づくりの推進
- ・ ナショナルサイクルルート等における走行環境・受入環境の整備、沿線の魅力づくりや情報発信等の推進
- ・ 民間等と連携した賑わいある水辺空間の創出による地域活性化の推進

(5) 国土交通分野における働き方改革等を通じた担い手の確保・育成や生産性の向上

生産年齢人口の減少が見込まれる中、日本経済を成長型の新たなステージへ移行させるため、国土交通分野における処遇改善や働き方改革を推進し、担い手の確保・育成を図る。また、業務効率化や省力化等により、生産性の向上を促進する。

(a) 物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進

[168 億円 (1.56)]

令和6年2月の我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議にて決定された「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容を柱とする施策を一体的に講じ、物流の適正化・生産性向上の更なる推進を図る。

(物流の効率化)

- ・ モーダルシフト等の強力な促進に向けた大型コンテナやシャーシ等の導入支援
- ・ モーダルシフト等に向けた物流効率化法に基づく計画策定や運行に対する支援
- ・ 多様な輸送モードの更なる活用に向けた新規需要調査等に対する支援
- ・ 物流 GX に向けた水素や再生可能エネルギー等を活用するための充電設備等の導入支援
- ・ 物流 DX に向けた AI 等を活用した実証事業や自動運転トラック、ドローン物流の実装に対する支援
- ・ 物流標準化のための標準形式に基づくデータ連携の促進や標準仕様パレットの導入に係る支援
- ・ 中小物流事業者の業務効率化や働き方改革のための機械化・自動化・デジタル化に対する支援
- ・ 災害時等のサプライチェーンの確保や円滑な支援物資物流の実現のための取組に対する支援
- ・ 内航フェリー・RORO 船ターミナルの機能強化等、港湾における物流革新への対応
- ・ 内航海運へのモーダルシフトや内航海運業の輸送効率化に向けた取組の推進
- ・ 貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化や鉄道へのモーダルシフトの強力な促進
- ・ 中継輸送の普及促進や自動運転の推進等、道路分野における物流の効率化等に向けた取組の推進

(商慣行の見直し)

- ・ 改正物流法の施行に向けた荷主・物流事業者に対する規制的措置の執行体制の整備
- ・ 物流業界の多重下請構造の是正や「標準的運賃」の普及・浸透に向けた実態調査等の実施
- ・ 悪質な荷主・元請事業者への是正指導等を的確に行うための調査等の実施

(荷主・消費者の行動変容)

- ・ 宅配事業者の負担軽減のための多様な受取方法やゆとりを持った配送日時指定等の普及促進
- ・ 荷主等の物流改善の取組状況を消費者や市場からの評価につなげるための仕組みづくりの推進

(中長期計画を踏まえた取組の効果等のモニタリング)

- ・ 次期総合物流施策大綱の策定と合わせた中長期計画の見直しに向けた調査・検討の着実な実施

* この他、物流拠点や物流 GX・DX 関連設備の整備等に向けて財政投融资を活用した支援を行う。

【コラム 15 (P47) 参照】

(b) 担い手の確保・育成や生産性向上による持続可能な建設業の実現

[8 億円 (1.74)]

第三次・担い手3法を踏まえ、賃金支払の原資となる適正な労務費の確保、建設資材価格の変動への対応、週休2日の実現に向けた働き方改革、建設Gメンの体制強化による処遇改善・取引適正化、現場管理におけるICT活用による生産性向上等に取り組むとともに、建設キャリアアップシステムも活用した処遇改善、外国人技能労働者の受入れ・育成等を通じ、持続可能な建設業の実現に向けた担い手の確保・育成や生産性向上に取り組む。

- ・ 建設業法等の実効性確保
- ・ 働き方改革等による建設業の魅力向上
- ・ 適正な労務費の確保に向けた取組の推進
- ・ 建設分野における外国人材の円滑かつ適正な受入れ

【コラム 16 (P47) 参照】

(c) 運輸業、不動産鑑定業、造船・海運業、宿泊・観光業等における人材確保・育成

[307 億円の内数]

現場を支える技能人材等の確保・育成や生産性の向上のため、適切な賃金設定等の処遇改善、教育訓練の充実等を官民一体で推進する。

(運輸業)

- ・ バス・タクシー運転者の確保・育成など、人材確保対策の強化
- ・ 自動車運送業における外国人材の適正な受入環境の確保
- ・ 自動車整備業の担い手の確保・育成や生産性向上等に向けた取組の推進
- ・ 航空機の操縦士の着実な養成や養成手法の効率化等の推進

(不動産鑑定業)

- ・ 不動産鑑定士の担い手確保に向けた取組の推進

(造船・海運業)

- ・ 造船・海運業の事業基盤を支える海事人材の確保・育成

(宿泊・観光業)

- ・ 観光産業における人材の確保・育成等の支援

(6) 民間投資やビジネス機会の拡大

(a) ビジネスでの利活用に向けた地籍整備等の推進やデータ基盤・提供環境の整備 [113 億円 (1.17)]

不動産投資市場の活性化等を通じたビジネスの機会拡大・効率化や新ビジネスの創出に向けた環境整備を推進するため、土地の適正価格の把握や社会資本整備の基盤である地籍整備について地域特性に応じた戦略的な推進を図る。

- ・ デジタル化や ESG 投資等の新たな動向を踏まえた不動産投資市場の環境整備
- ・ 不動産価格の変動を的確に把握するための地価公示等の着実な実施
- ・ 人流データ等の地理空間情報を活用した新たなサービスの創出や地域課題解決等の推進
- ・ 不動産管理業の適正化・発展に係る環境整備
- ・ 社会資本整備や防災対策、まちづくり等と連携した地籍整備の更なる推進
- ・ リモートセンシング等の先進的・効率的な手法の導入を通じた地籍調査の円滑化・迅速化
- ・ 都市部での地籍整備モデル・ノウハウの確立

(b) PPP/PFI の推進 [80 億円 (1.48)]

民間の資金・ノウハウを活用した多様な PPP/PFI を通じて、低廉かつ良質な公共サービスを提供するとともに、民間の事業機会を創出し、経済成長の加速化や地域活性化を図る。

- ・ 先導的な PPP/PFI の案件形成
- ・ 産官学金が連携したプラットフォームを通じた案件形成に対する支援
- ・ 民間提案に基づく新たな官民連携手法の構築
- ・ 地方公共団体への専門家派遣等を通じたスモールコンセッションの案件形成・職員の能力向上に対する支援
- ・ 民間事業活動と一体的に実施する基盤整備の事業化検討の機動的な支援
- ・ 都市公園における官民連携の強化による整備・管理運営の推進
- ・ 小規模な地方公共団体等による公営住宅整備に関する PPP/PFI 推進の支援
- ・ PPP/PFI を活用した公的賃貸住宅団地の再生・福祉拠点化の推進
- ・ コンセッション方式の活用による空港経営改革の推進
- ・ 上下水道の効率化・基盤強化のためのウォーター PPP の導入の推進
- ・ 民間の技術を活用した下水道施設のエネルギー拠点化の推進
- ・ PFI 手法を活用した無電柱化の推進

(c) インフラシステム海外展開の戦略的拡大 [36 億円 (1.36)]

我が国の国際競争力を高め、持続的な経済成長を実現するとともに、経済安全保障を確保し、デジタル変革、カーボンニュートラルへの対応等を通じて世界のインフラ需要を取り込んでいくため、「2030年を見据えた新戦略骨子」及び「グローバルサウス諸国との新たな連携に向けた方針」等を踏まえ、我が国の強みである質の高いインフラの海外展開に向けた取組を官民一体で推進するとともに、国際機関との連携の強化を図る。

(相手国との共創を通じた我が国の「稼ぐ力」の向上と国際競争力強化)

- ・ PPP や O&M (運営及び維持管理) を活用した上流から下流への積極的な参画支援
- ・ アフリカ開発会議 (TICAD) 等の多国間枠組みを活用した海外インフラ展開の推進、国際機関トップポスト獲得による連携強化
- ・ オファー型協力やトップセールス等による事業展開の推進
- ・ 第三国市場への進出支援のための連携強化
- ・ スタートアップ企業、中堅・中小企業、地方企業等の海外展開支援
- ・ スマートシティや公共交通指向型都市開発 (TOD) の海外展開

(経済安全保障等の新たな社会的要請への迅速な対応と国益の確保)

- ・ 我が国企業の産業競争力維持・向上に資するサプライチェーン強靱化による支援
- ・ グローバルサウス諸国等との連携強化の推進
- ・ ウクライナに対する案件形成を通じた支援の実施

(グリーン・デジタル等の社会変革をチャンスとして取り込む機動的対応)

- ・ アジア・ゼロエミッション共同体 (AZEC) の枠組みも活用した脱炭素化及びグリーン化に向けた協力の推進
- ・ 気候変動適応策、デジタルインフラ整備の推進
- ・ 相手国の制度構築・人材育成支援の効果的実施
- ・ グローバル人材の採用・育成
- ・ 国際標準化への適応と活用

(7) 2025 年大阪・関西万博に向けた対応

2025 年大阪・関西万博の開幕にあたり、関係省庁や地元自治体等と緊密に連携し、万博のコンセプトである「未来社会の実験場」の具体化に向けた空飛ぶクルマや自動運転走行などを実現するとともに、万博を契機とした誘客促進や関連するインフラ整備等、万博の成功やその後の大阪・関西の発展に資するような取組を行う。

(8) 2027 年国際園芸博覧会に向けた対応

2027 年国際園芸博覧会（略称:GREEN×EXPO 2027）については、SDGs の達成及びGX やグリーン社会の実現等に貢献するため、関係閣僚会議で決定された基本方針等に基づき、国際園芸博覧会協会が実施する会場建設に係る費用の一部補助、日本国政府出展及び参加招請活動等の開催に向けた準備を着実に進める。

3. 個性をいかした地域づくりと分散型国づくり

(1) 共生社会実現に向けたバリアフリー社会の形成と活力ある地方創り

(a) 地域公共交通や観光地・宿泊施設等のバリアフリー化の推進とユニバーサルデザインのまちづくりの実現 [337 億円の内数]

誰もが安心して暮らし、快適に移動できる環境を整備するため、鉄道駅や地域公共交通、観光地・宿泊施設等のバリアフリー化を推進する。また、全ての人に優しいユニバーサルデザインのまちづくりを実現するため、幅広い世代が利用する駅前広場や公園施設等のバリアフリー化を推進する。

- ・ 全ての利用者の安全性向上を図るためのホームドアの更なる整備等の促進
- ・ ホーム拡幅等の駅改良やバリアフリー施設等の整備による駅空間の質的進化の推進
- ・ 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバスやUDタクシー等の導入等に対する支援
- ・ 観光地・宿泊施設等のバリアフリー化による誰もが安心して旅行を楽しめる環境整備の推進
- ・ 心のバリアフリーの普及・啓発に向けた、障害者等用施設の適正利用の推進やモデル的な取組の調査の実施
- ・ 駅前広場等のバリアフリー化や都市公園におけるユニバーサルデザインの推進
- ・ 歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化

【コラム 17 (P48) 参照】

(b) 空き家対策、所有者不明土地等対策及び適正な土地利用等の促進

[122 億円 (1.54)]

空き家・所有者不明土地等の適正かつ効果的な活用により地域の生活環境の維持・向上を図り、魅力・活力のある地域の形成を推進する。また、建物と居住者の「2つの老い」に直面するマンションの管理適正化と再生円滑化を推進する。

- ・ 空き家の活用や除却等への総合的な支援
- ・ 空き家対策促進に向けた環境整備から事業実施までの各段階に応じたモデル的な取組への支援
- ・ 空き家対策における DX の推進
- ・ 所有者不明土地等の円滑な利活用・管理を図るための仕組みづくりに対する支援の強化
- ・ 空き家等の流通活性化に向けた環境整備の推進
- ・ 住宅団地における良好な居住環境の確保・再生を図る取組への支援
- ・ マンションの管理適正化と再生円滑化の推進

【コラム 18 (P48) 参照】

(c) 半島、離島、奄美群島、小笠原諸島、豪雪地帯等の条件不利地域の振興支援

[57 億円 (1.20)]

半島、離島、奄美群島、小笠原諸島、豪雪地帯等の条件不利地域について、地域資源や地域の特性、創意工夫等を活かした取組に対する支援を行う。

- ・ 半島地域における交流促進、産業振興、定住促進等に対する支援
- ・ 離島における定住促進や関係人口・交流人口の拡大に係る取組、スマートアイランドの実現に向けたデジタル実装等に対する支援
- ・ 奄美群島における沖縄との連携強化や産業振興、移住・定住促進等に対する支援
- ・ 小笠原諸島における公共施設の改築や産業振興、移住・定住促進、生活環境の改善等に対する支援
- ・ 豪雪地帯における除雪時の死傷事故防止に向けた安全確保のための体制整備等に対する支援

* 離島振興にあたっては社会資本整備総合交付金も活用

(d) 民族共生象徴空間（ウポポイ）を通じたアイヌ文化の復興・創造等の促進

[22 億円 (1.20)]

令和2年7月に開業した「民族共生象徴空間（ウポポイ）」への年間来場者数 100 万人を目指し、戦略的・効果的な誘客施策の実施、魅力的なコンテンツの提供、地域との連携などウポポイの充実を図り、アイヌ文化の復興・創造等を促進する。

【コラム 19 (P49) 参照】

(e) 首里城の復元に向けた取組の推進 [47 億円の内数]

関係閣僚会議で決定された「首里城正殿等の復元に向けた工程表」に基づき、首里城正殿の本体工事(令和4年11月着工)を引き続き実施し、令和8年の復元に向けた取組を進める。

(2) デジタル田園都市国家構想の実現に資する分散型国づくりや持続可能な地域活性化

(a) 国土形成計画の推進 [1億円(1.01)]

新たな国土の将来ビジョンとして「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図る新たな第三次国土形成計画（令和5年7月閣議決定）を実効的に推進していくため、広域地方計画の検討・策定作業を進めるとともに、新しい資本主義やデジタル田園都市国家構想を踏まえつつ、人口減少下においても地方において人々が安心して暮らし続けることができる社会の実現に向けた取組を推進する。

- ・ 新たな国土形成計画のモニタリング等の推進
- ・ 新たな広域地方計画の策定・推進
- ・ 人口減少下での適正な土地の利用・管理を進める「管理構想」の全国展開

(b) 地方への人の流れを創出する官民連携による二地域居住等の促進・個性ある多様な地域生活圏の形成 [311億円(1.20)]

第三次国土形成計画に掲げる「新時代に地域力をつなぐ国土」を実現するため、各課題に対応した施策を講じ、地方への人の流れを創出する二地域居住等の促進を図る。また、デジタルとリアルが融合した「地域生活圏」の形成を促進するとともに、多様な公園緑地の整備や、固有の歴史・景観資源の活用等により、安全で魅力ある地域づくりを進める。

(二地域居住等の促進)

- ・ 二地域居住等の促進に向けた先導的な取組の支援
- ・ 二地域居住等の促進に資する広域での基盤整備の推進
- ・ 空き家の活用等による二地域居住等の環境整備の強化
- ・ 都市における移住等の促進に資するコワーキングスペース等の整備の強化
- ・ 地域交通のり・デザイン等に対する支援
- ・ 反復継続した来訪を促進するための第2のふるさとづくりの推進
- ・ 離島等での二地域居住・定住促進に資する情報発信等への支援
- ・ 離島における定住住宅・シェアオフィス・交流施設等の整備による移住・二地域居住の環境整備の推進

(地域生活圏の形成)

- ・ デジタルとリアルを融合して地域の諸機能の維持・向上を図る「地域生活圏」の構築
- ・ 官民が連携した公園緑地等の活用を通じた都市の防災・減災対策等の推進
- ・ 国営公園等の整備・活用、都市の緑地や農地、歴史・景観資源等を活かしたまちづくりの推進
- ・ 水源地域における交流促進、産業振興等の推進
- ・ 公衆衛生の確保や地域活性化のための下水道の未普及対策等の推進

【コラム 20 (P49) 参照】

(c) コンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくりの推進 [930 億円 (1.16)]

地域の生活機能の誘導・集約や防災指針を軸とした防災・減災を推進するとともに、多様なライフスタイルを支えるコンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくりを推進する。

- ・ 防災・減災を主流化したコンパクトシティの更なる推進
- ・ ウォーカブルなまちづくり、まちの資源利活用によるエリア価値の向上に対する支援
- ・ 持続可能な都市の実現に向けたまちづくりの深化・発展
- ・ 歩道や路肩等の柔軟な利活用や「人中心の道路空間」の実現等による「多様なニーズに応える道路」の推進
- ・ まちなかの再生や域外から稼ぐ産業の集積等を通じた地方都市等の再生

【コラム 21 (P50) 参照】

(d) スマートシティの社会実装の加速 [52 億円 (1.88)]

デジタル田園都市国家構想の実現等に向けて、新技術や官民データを活用して地域の課題解決、新たな価値の創出を図るスマートシティの実装の加速化を図るとともに、その基盤となる 3D 都市モデルの整備等を推進する。

(e) 次世代モビリティの普及促進 [272 億円の内数]

ポストコロナにおけるヒト・モノの移動ニーズの変化に対応するため、デジタル田園都市国家構想の実現に資する AI・IoT 等の新技術を活用した次世代モビリティの普及等を促進する。

- ・ MaaS・自動運転の社会実装の推進
- ・ 道路空間における新たなモビリティサービスの利用環境の整備
- ・ 道路交通の課題の解決を目指した革新的な技術を活用した次世代の ITS の推進
- ・ 無人航空機（ドローン）の利用拡大に対応した環境整備の推進
- ・ 「空飛ぶクルマ」の社会実装に向けた環境整備の推進
- ・ スタートアップ等支援を通じた交通運輸分野の優れた技術開発・国際標準化の推進

(f) 地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備 [4,469億円(1.21)]

分散型国づくりへの転換を図るとともに、デジタル実装した社会を支え、人流・物流の円滑化・活性化を図るため、地域・拠点をつなぐ道路ネットワークを整備する。

- ・ 地域・拠点をつなぐ高速道路ネットワークの構築
- ・ ICや空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する安定的な支援
- ・ スマートICの活用による地域の拠点形成や民間施設との直結による産業振興の支援
- ・ 高速道路SA・PAの機能高度化の推進
- ・ 「道の駅」第3ステージ応援パッケージの取組や防災拠点化等の施策の推進
- ・ バスタプロジェクト（集約型公共交通ターミナル）の推進

(g) 地域の暮らしと産業を支える港湾整備の推進 [1,590億円(1.19)]

デジタル実装した社会を支え、民間投資の誘発、雇用と所得の維持・創出を図るため、地域の暮らしと産業を支える港湾の整備を推進する。

- ・ 製造業・農林水産業等の地域の産業や離島等の住民生活を支える港湾整備の推進
- ・ エネルギー・食糧等のバルク貨物の安定的かつ効率的な海上輸送網の形成

(3) 「交通空白」の解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開

[331 億円 (1.38)]

我が国のあらゆる地域における待ったなしの課題である「交通空白」の解消に向け「地域の足」「観光の足」の確保を強力に進めるとともに、デジタル技術も活用しつつ、地域のあらゆる関係者が参画した連携・協働の取組を進めることにより、地域交通のり・デザインを全国的に展開する。

- ・ 「交通空白」の解消に向けた「地域の足」確保の取組や、多様な関係者による共創やDX・GX推進等による地域交通のり・デザインの全面的展開
 - ・ 地域公共交通の維持確保・体質改善
 - ・ ローカル鉄道の再構築方針策定等の後押し
 - ・ 快適で安全な公共交通の実現
 - ・ 訪日外国人旅行者の地方部における「観光の足」確保等の公共交通機関等における受入環境整備の推進
 - ・ 安全・安心な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う設備更新等に対する支援
 - ・ まちづくりと連携した公共交通の基盤整備
- * この他、交通DX・交通GXを通じた利便性向上と経営力強化を図る取組への財政投融資を活用した支援を行う。

【コラム 22 (P50) 参照】

(4) 「こどもまんなかまちづくり」等こども・子育て政策の推進

「こども未来戦略」(令和5年12月閣議決定)等を踏まえ、こどもや子育て当事者が安心・快適に日常生活を送ることができるよう、こどもや子育て当事者の目線や、住宅を起点とした「近隣地域」といった視点に立った「こどもまんなか」の生活空間の形成や、こども・子育てにやさしい社会づくりのための意識改革のための取組を実施する。

- ・ 子育て世帯等に対する住宅支援の強化
- ・ こどもの遊び場や親同士の交流の場の整備などによるこども・子育て支援環境の充実
- ・ こどもが安全に自然環境に触れられる河川空間の整備
- ・ 通学路等の交通安全対策の推進
- ・ 全国の「道の駅」における子育て応援施設の整備の推進
- ・ 公共交通機関等における「こどもまんなか」の意識醸成のための調査等の実施

(5) 安心して暮らせる住まいの確保と魅力ある住生活環境の整備

(a) 多様な世帯が安心して暮らせる住宅セーフティネット機能の強化

[835 億円 (1.33)]

高齢者世帯、子育て世帯など、住まいの確保に困難を抱えている世帯をはじめとして、誰もが安心して暮らせる多様な住まいの確保を図る。

- ・ 住宅セーフティネット機能の充実・強化
- ・ 公的賃貸住宅の建替・改修等と併せて子育て支援施設等を導入する取組への支援
- ・ サービス付き高齢者向け住宅の整備や誰もが安心して暮らせるモデル的な住環境整備等への支援
- ・ バリアフリー性能等の優れた住宅の取得促進
- ・ 住宅ストックの活用と医療福祉施設等の誘致によるUR団地の医療福祉拠点化の推進

(b) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [327 億円 (1.30)]

既存住宅流通・リフォーム市場の活性化に向け、取引環境の整備や既存ストックの質の向上を推進する。

- ・ 既存住宅ストックの活用の推進等のための不動産取引環境の整備
- ・ 良質な住宅ストックの適正な評価・流通・金融等に関する仕組みの開発等に対する支援
- ・ 良質な住宅ストック形成に資する長寿命化等のリフォームへの支援

(6) 豊かな暮らしを支える社会資本整備の総合的支援

(社会資本整備総合交付金)【再掲】

[6,089 億円 (1.20)]

コンパクト・プラス・ネットワークの推進やゆとりとにぎわいのあるまちづくり、地域交通のリ・デザインなど、地方公共団体等の取組を総合的に支援する。

【コラム 23 (P51) 参照】

※ 計数については、一部重複がある。

[参考] デジタル庁一括計上 [398 億円]

国土交通省が所管する政府情報システムに係る予算については、デジタル庁に一括計上した上で、国土交通省において執行する。

(一括計上されたシステム)

- ・ 国土交通本省行政情報ネットワークシステム
- ・ 次世代河川情報システム
- ・ 特殊車両通行許可システム
- ・ 海事行政情報連携基盤システム
- ・ 地方整備局等行政情報システム
- ・ 気象資料総合処理システム

等

【コラム1】事前防災対策の重要性

災害による被害の発生を未然に防止したり、その被害を軽減するためには、被害が発生する前から計画的に整備・管理を行う事前防災対策が重要です。近年の豪雨・台風災害では、これまで計画的に整備を実施し、維持管理してきた箇所は、被害を免れたり、被害を大きく軽減できた事例が数多く確認されているなど、事前防災対策の効果が発現しています。

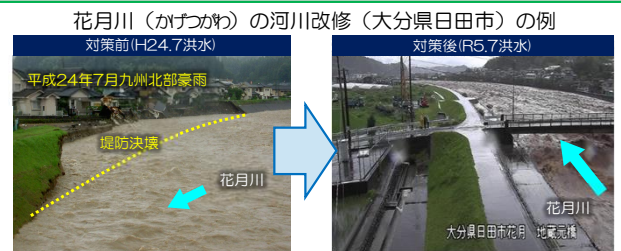
令和5年は、梅雨期の前線の活発な活動や台風により各地で大雨となり、全国において250を超える河川での氾濫や1,450件の土砂災害が発生した一方で、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」や「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」等として、全国で実施してきた大規模な河道掘削（平成30年から令和4年までで、全国でダンプトラック1,800万台分相当）や、砂防施設の整備の効果にくわえ、全国のべ181ダムの事前放流により約7.4億 m^3 の容量を確保し、洪水に備えたことにより、浸水被害や土砂災害を防止、または被害を大きく軽減しました。しかしながら、令和6年も7月には記録的な大雨により秋田県、山形県で甚大な浸水被害が発生しており、今後も気候変動による降雨量の増加が予測されていることから、今後さらに事前防災対策を強化していく必要があります。

浸水被害防止対策（河道掘削、堤防整備等）

【令和5年6月上旬の大雨、6月下旬から7月上旬の大雨、7月中旬の大雨】
 ○3か年緊急対策、5か年加速化対策等により、
 全国で河道掘削等を集中的に実施（全国計約8960万 m^3 （ダンプトラック約1800万台））

効果事例：河道掘削等により、浸水被害を防止、または大きく軽減。

令和5年6月上旬の大雨と過去に大規模な浸水被害をもたらした同規模の降雨による浸水戸数の比較			
① 庄内川水系土岐川	【H23.9洪水】	622戸	→ 【R5.6大雨】 2戸（約99%減）
② 大和川水系大和川	【H29.10洪水】	258戸	→ 【R5.6大雨】 43戸（約83%減）
③ 紀の川水系和田川	【H24.6洪水】	116戸	→ 【R5.6大雨】 0戸（100%減）
令和5年6月下旬から7月上旬の大雨と過去に大規模な浸水被害をもたらした同規模の降雨による浸水戸数の比較			
① 筑後川水系花月川	【H24.7洪水】	720戸	→ 【R5.7大雨】 11戸（約99%減）
② 山国川水系山国川	【H24.7洪水】	194戸	→ 【R5.7大雨】 30戸（約85%減）
③ 筑後川水系赤谷川	【H29.7洪水】	258戸	→ 【R5.7大雨】 0戸（100%減）
令和5年7月中旬の大雨と過去に大規模な浸水被害をもたらした同規模の降雨による浸水戸数の比較			
① 雄物川水系雄物川	【H29.7洪水】	705戸	→ 【R5.7大雨】 0戸（100%減）



花月川（かげつかわ）の河川改修（大分県日田市）の例
 令和5年7月の大雨において、平成24年7月九州北部豪雨と同規模の雨量を観測したものの、浸水戸数を約99%減少。

○気候変動によって気温が $2^{\circ}C$ 上昇した場合、2040年頃には降雨量が約1.1倍、河川の流量は約1.2倍になると予測されていることから、**今後更なる事前防災対策の強化が必要**

【コラム2】防災・減災、国土強靱化の推進

大規模災害から国民の命と暮らしを守るため、引き続き、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を含め、近年の資材価格の高騰の影響等を考慮しながら、防災・減災、国土強靱化の取組を進めていきます。

また、5か年加速化対策後も、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に切れ目なく取組が進められるよう、令和6年能登半島地震の経験も踏まえ、施策の実施状況の評価など、「国土強靱化実施中期計画」に向けた検討を最大限加速化し、令和6年度の早期に策定に取り掛かります。

<防災・減災、国土強靱化の取組イメージ>

<p>激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策</p> <p>事前防災対策</p>	<p>耐震強化岸壁</p> <p>耐震強化岸壁</p> <p>非耐震強化岸壁</p> <p>耐震対策</p>	<p>予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</p> <p>集中的な修繕</p>	<p>国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進</p> <p>事業を円滑化するICTの活用等</p>
--	--	--	---

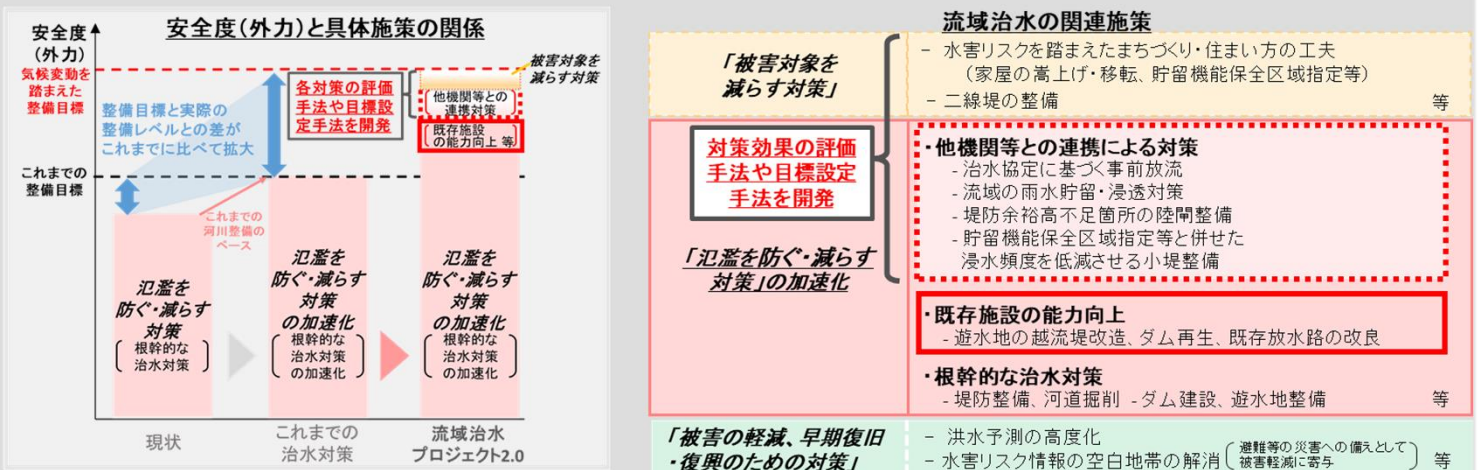
<令和6年能登半島地震における国土強靱化の効果事例>

<p>石川県穴水町における かけ崩れ発生箇所：30件 （令和6年7月30日時点）</p> <p>●：かけ崩れ発生箇所</p>	<p>5か年加速化対策等により事前に整備した急傾斜地崩壊防止施設が効果を発揮</p> <p>穴水町麦ヶ浦地区の被害の例</p>	<p>かけ崩れを防止した代表箇所 （穴水町波志借2号地区）</p>
--	---	--

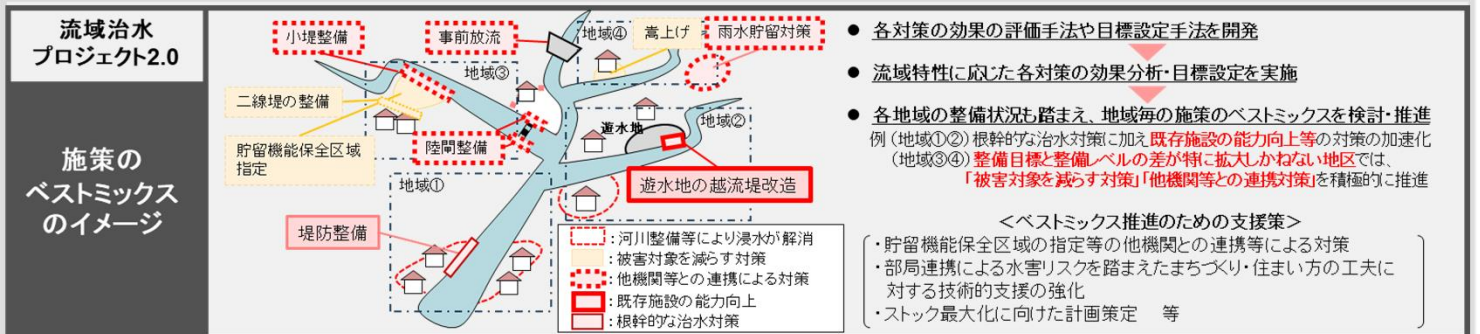
【コラム3】流域治水プロジェクト2.0推進に向けた施策のベストミックスと流域総合水管理の推進

気候変動により外力が増大し、これまでの河川整備のペースでは、整備目標と実際の整備水準の差が拡大します。この差を早期に縮めるため、「氾濫を防ぐ・減らす対策」である根幹的な治水対策に加え、既存施設的能力向上等の対策を加速化するとともに、「他機関等との連携による対策」(=「氾濫を防ぐ・減らす対策」)や、水害リスクを踏まえたまちづくり・住まい方の工夫等の「被害対象を減らす対策」について、効果の評価手法や目標設定手法を開発し、流域特性に応じた各対策の効果分析・目標設定を行うことで、流域毎の施策のベストミックスを検討・推進します。

＜流域治水プロジェクト2.0推進に向けた施策のベストミックス＞

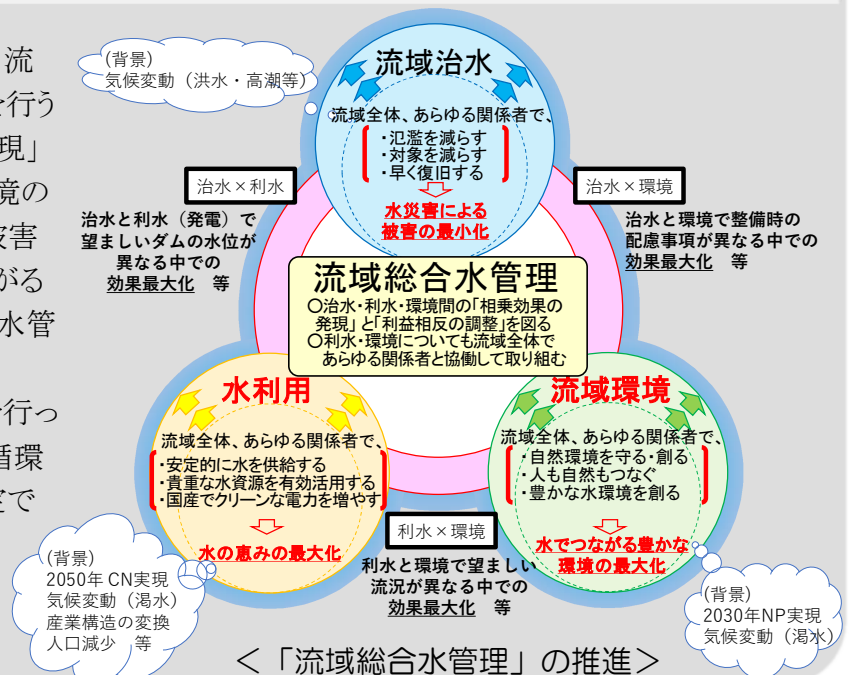


～施策のベストミックスのイメージ～



また、治水に加え利水及び環境においても、流域全体であらゆる関係者が協働した取組などを行うとともに、治水・利水・環境間の「相乗効果の発現」「利益相反の調整」を図るなど、治水・利水・環境の一体的な取組を進めることで、「水災害による被害の最小化」、「水の恵みの最大化」、「水でつながる豊かな環境の最大化」を実現させる「流域総合水管理」を推進していきます。

令和6年8月を目途に見直しに向けた検討を行っている水循環基本計画においても、健全な水循環に向けて、流域総合水管理を推進していく予定です。



【コラム4】上下水道一体の機能強化（耐震化、DX）

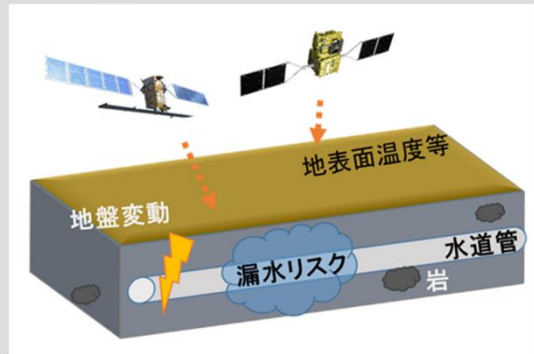
令和6年能登半島地震では、新潟県、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県の6県で最大約14万戸の断水が発生するなど、上下水道施設に甚大な被害が生じました。

一般の被害を踏まえ、災害に強く、持続可能な上下水道システムの構築に向け、特に浄水場、下水処理場、浄水場から配水池までの管路など、その施設が機能を失えば、上下水道システム全体が機能を失うような「急所」となる最重要施設や、避難所など「重要施設に接続する管路」などについて、耐震化状況の緊急点検を10月までに進めるとともに、令和6年度中に上下水道耐震化計画の策定・更新を進めていきます。

また、上下水道施設の老朽化や、管理に精通した熟練職員の減少などが進む中、デジタル技術を活用し、メンテナンスの効率を向上させる「上下水道DX」の推進が重要です。このため、上下水道DX技術のカタログを令和6年度中に策定し、現場への実装を進めていきます。



＜地震による送水管の損傷＞



＜人工衛星データを用いた漏水リスク評価＞

【コラム5】線状降水帯・台風等の予測精度向上等に向けた取組の強化

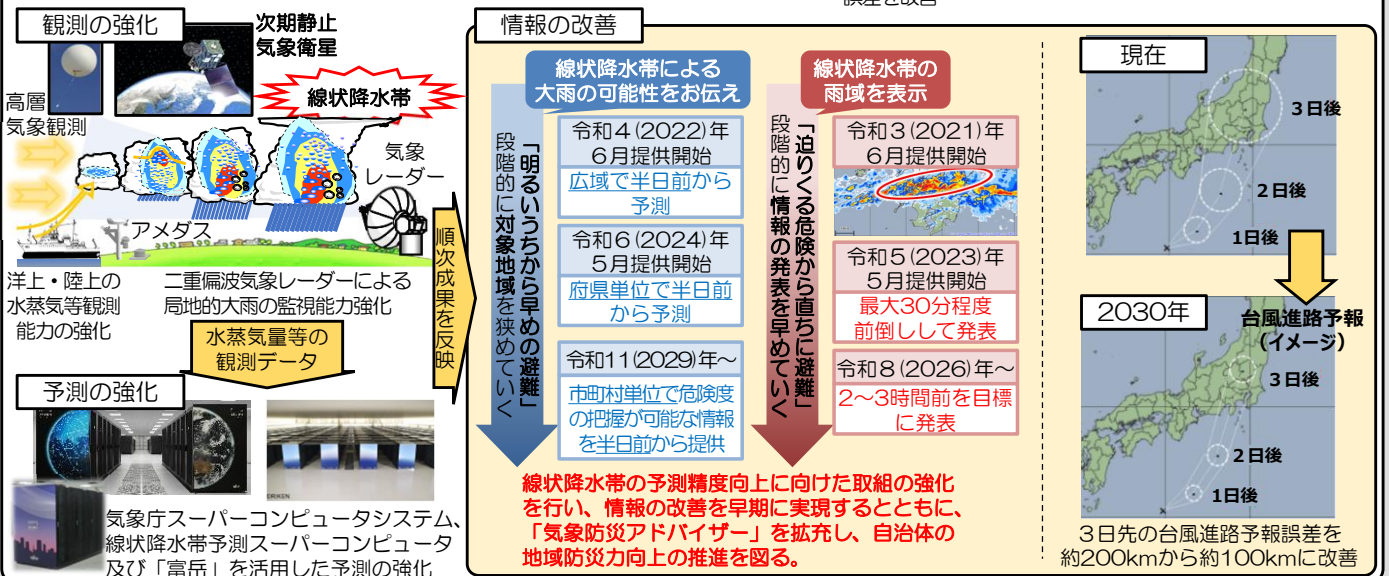
線状降水帯は、湿った空気の流入が持続することで次々と積乱雲が発生し、線状の降水域が数時間にわたってほぼ同じ場所に停滞することで大雨をもたらします。現在提供している線状降水帯に関する情報の更なる改善を進めるため、次期静止気象衛星の整備等により観測・予測技術の向上を図ります。また、台風に関しても同様に予測精度向上を図り、数日前からの的確な広域避難を実現するための取組を推進します。

線状降水帯等の予測精度を大幅に向上し、早め早めの避難行動を実現

- 観測の強化、予測モデルの高度化等を進め、線状降水帯の予測精度向上を強化・加速化
- 大気の3次元観測機能等を搭載した次期静止気象衛星について、令和5（2023）年に整備着手、令和11（2029）年度に運用開始予定

次期静止気象衛星等により台風進路の予測精度を向上し、数日前からの的確な広域避難を実現

- 数日前からの的確な広域避難を実現するため、台風進路の予報誤差を改善



【コラム6】高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化や4車線化による災害時の効果

大雨や地震等の災害時、高規格道路と直轄国道のダブルネットワーク区間や高規格道路の4車線区間は、早期交通確保に効果を発揮し、被災地の復旧活動を支援しています(例:国道220号(宮崎県宮崎市～日南市)と東九州自動車道のダブルネットワークによる交通確保(令和5年7月)、大分自動車道の4車線区間を活用した交通確保(令和5年7月))。

災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路の未整備区間の整備及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進します。



【ダブルネットワークによる交通機能確保】

国道220号(宮崎県宮崎市～日南市)においては雨量規制のため通行止めとなったが、ダブルネットワークを形成する東九州自動車道を活用し、交通機能を確保



被災状況

崩落土の撤去

【4車線区間の早期交通開放】

大分自動車道(朝倉IC～日田IC)では道路区域外からの土砂流入で全面通行止めとなったが、上り線(2車線)を活用した対面通行規制により、約5日間で一般車両の通行を確保

【コラム7】能登半島地震におけるTEC-FORCEの対応

緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)※は、大規模自然災害等に際し、被災自治体を支援するために平成20年4月に創設されました。令和6年4月時点では、全国で約17,000人の隊員が指名されています(創設時約2,500人)。

令和6年1月に発生した令和6年能登半島地震では、令和元年東日本台風に次いで歴代2位となる延べ約25,900人・日のTEC-FORCE隊員を被災地に派遣しました。発災直後より、リエゾンによる支援ニーズの聞き取り、被災情報の収集・提供、地震活動や今後の気象の見通しの解説を石川県等で実施するとともに、防災ヘリと移動型衛星通信設備(Car-SAT)による広域被災状況調査や公共土木施設の被災状況調査、被災建築物の応急危険度判定、待機支援車等による宿泊場所の確保、緊急物資輸送の支援等を行ったほか、被災者支援として給水機能付散水車による給水支援や照明車による電源支援を実施しました。

TEC-FORCEの強化として、被災状況調査等でデジタル技術を活用するiTECの取組を推進しており、オンラインで被災状況の集約等を可能にするTECアプリ等の試行により、活動の効率化や調査結果の迅速な共有等の効果を発揮しました。引き続き、ドローンの空撮等により取得した被災箇所の三次元データの活用等、TECアプリの改良に取り組むとともに、通信途絶地域でも安定した活動を実現するための通信の冗長性確保など、被災地の早期復旧に向けて、TEC-FORCEの対応力強化を図ります。また、過酷な環境で活動する隊員の活動環境改善を図ります。



建設業者と連携した道路の緊急復旧(石川県輪島市)



ドローンによる被災状況調査(石川県輪島市)



被災建築物応急危険度判定(石川県穴水町)

※大規模自然災害時に被災状況調査等による被災地の早期復旧等を支援するため、被災自治体に派遣される国土交通省職員

【コラム8】「待ったなし」のインフラ老朽化対策

笹子トンネル天井板崩落事故を契機に、平成25年を「社会資本メンテナンス元年」と位置づけ、メンテナンスサイクルの確立や地方公共団体に対する補助金・交付金等の財政措置など様々な取組を進めてきました。一方、多くのインフラを管理する市区町村では技術系職員数が減少するなど、メンテナンスに携わる担い手が不足している状況にあります。

このため、「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」(令和3~7年度)に基づき、「予防保全」への本格転換、新技術・官民連携手法の普及促進、集約・再編等を推進しています。さらに、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、個別インフラ施設の維持、補修・修繕、更新、集約・再編、新設などを戦略的にマネジメントしていく「地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)」の推進に向け、令和5年12月に選定したモデル地域での取組を進め、その知見の全国展開を図ります。

国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)

I. 予防保全への本格転換

インフラの機能に支障が生じる前に対策を行う予防保全により増加が見込まれる将来の維持管理・更新費用の縮減が可能。2018年度 30年後(2048年度)



II. 新技術等の普及促進



ドローンを活用した砂防関係施設点検

III. 集約・再編やパラダイムシフト型更新等の取組

広域的・戦略的なインフラマネジメントの推進

■ 地域インフラ群再生戦略マネジメントのイメージ

モデル地域への支援を行うとともに、支援を通じて得た知見を手引き等として取りまとめ

<広域連携の例>

一つの市区町村がリードし、複数市区町村で連携



都道府県がリードし、管内の市区町村と連携



<多分野連携の例>



【コラム9】海上保安能力の強化等の推進

厳しさを増す我が国周辺海域の情勢等に対応するため、「海上保安能力強化に関する方針」に基づき、海上保安業務の遂行に必要な能力を強化するとともに、国民の安全・安心を守る業務基盤の充実を図ります。

巡視船艇・航空機等の増強・活用

※写真・図はイメージ



大型巡視船(3,500トン型)1隻



中型ジェット機1機

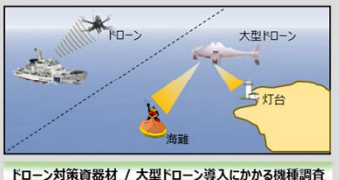


無操縦者航空機5機運用



多目的巡視船1隻

新技術の活用



ドローン対策資器材 / 大型ドローン導入にかかる機体調査

国内外関係機関との連携



国際機関と連携した能力向上支援



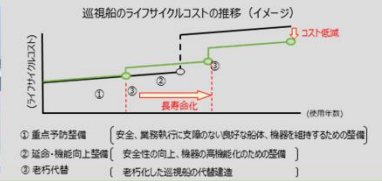
自衛隊との秘匿通信の強化

海洋権益の確保



測量船の高機能代替

業務基盤の取組み



代替整備/巡視船の長寿命化



人的基盤の強化等

羽田空港航空機事故等を受けた安全対策



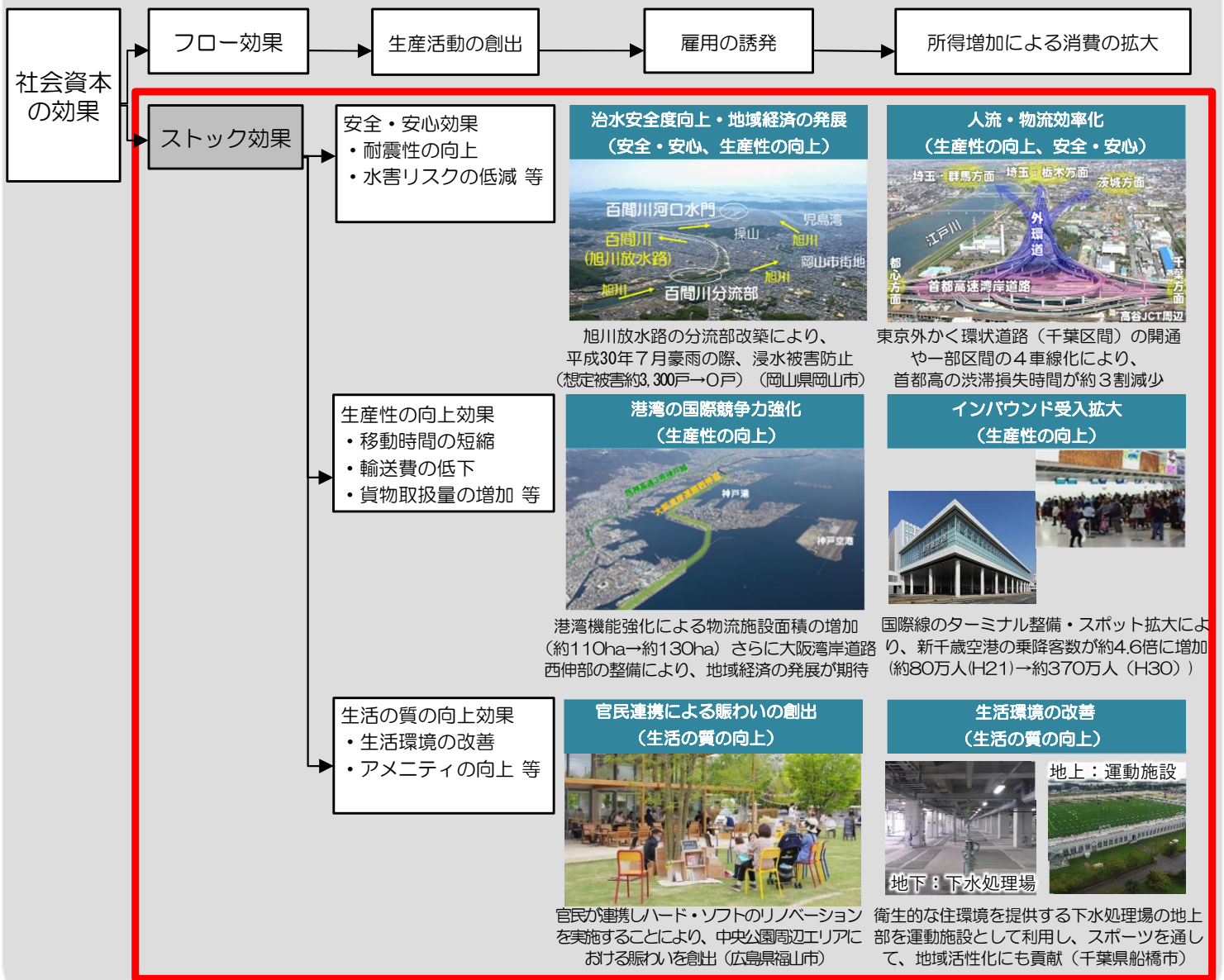
シミュレーターを使用した緊急操作訓練等

※海上保安能力の強化のため、令和9年度における海上保安庁の当初予算額を令和4年度の水準からおおむね0.1兆円程度増額

【コラム10】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」と、整備された社会資本が機能することによって、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などの経済的な効果や、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。

このため、国土交通省では、引き続き、「第5次社会資本整備重点計画」(令和3年5月閣議決定)に基づき、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、国民が持つ「資産」として捉え、インフラのストック効果をいかに最大化させるかという観点から、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「インフラ経営」の取組を進めていきます。



【コラム11】交通分野におけるグリーントランスフォーメーション（GX）の推進

【カーボンニュートラルポート（CNP）の形成】

港湾法に基づき、全国の港湾で官民の連携による港湾における脱炭素化の取組を定めた「港湾脱炭素化推進計画」の作成が進められています。

国土交通省では、引き続き、同計画の作成への支援を行うとともに、水素を燃料とする荷役機械の導入に向けた検討、水素等の受入環境整備に関する検討、CNP認証の創設に向けた検討等を進め、CNPの形成を推進します。

CNPの形成に向けた取組例

水素を燃料とする荷役機械の導入



出典：三井E&S HP

水素等の受入環境整備（川崎港扇島地区の例）



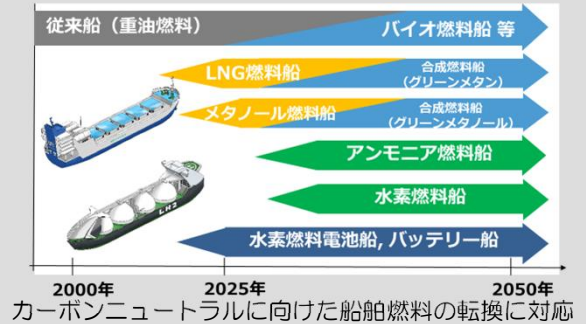
出典：川崎市報道発表資料（令和5年8月31日）

液化水素の他、複数の種類の貨物の取扱を想定

【海事分野におけるカーボンニュートラルの推進】

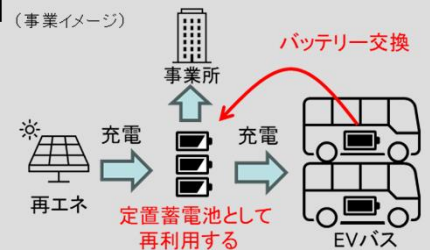
2023年7月、国際海事機関(IMO)において、2050年頃までに国際海運からの温室効果ガスの排出ゼロとの国際的な新たな目標に合意しました。

目標達成のための国際的枠組みやルールを策定を強力にリードしつつ、水素燃料船、アンモニア燃料船等のゼロエミッション船の普及を促進し、日本の海事産業の競争力強化を図ります。



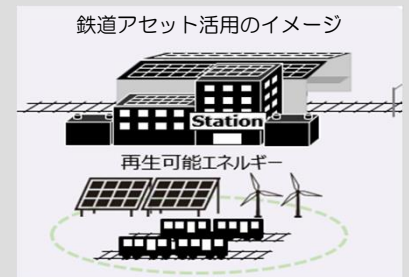
【自動車分野におけるグリーントランスフォーメーション（GX）の推進】

商用車の電動化を促進することで、CO₂排出量だけでなく、ランニングコストの削減、事業継続性の向上を図ります。商用電動車の導入を補助するほか、商用電動車のバッテリー再利用に係る実証事業を行い、再エネ電力の蓄電・余剰電力の活用によるエネルギーの地産地消に貢献します。



【鉄道分野におけるカーボンニュートラルの推進】


基幹的な公共交通機関である鉄道について、①鉄道事業そのものの脱炭素化（鉄道の脱炭素）、②鉄道アセットを活用した脱炭素化（鉄道による脱炭素）、③環境優位性の高い鉄道利用を通じた脱炭素化（鉄道が支える脱炭素）の3つの柱に沿った取組を推進することにより、日本全体のカーボンニュートラルに貢献します。



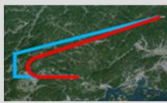
【航空分野におけるカーボンニュートラルの推進】

航空分野の脱炭素化に向け持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進、運航の改善、機材・装備品等への新技術導入を進めるとともに、空港施設・空港車両からのCO₂排出削減等を推進します。


航空機運航分野の取組



SAFの導入促進
(例：SAFの原材料の認証取得支援)



運航の改善
(例：運航の改善による経路短縮)



機材・装備品等への新技術導入
(例：産学官の連携による、安全基準・国際標準等の整備)

空港分野の取組



空港車両のEV・FCV化によるCO₂排出削減



航空機の地上走行距離短縮によるCO₂排出削減



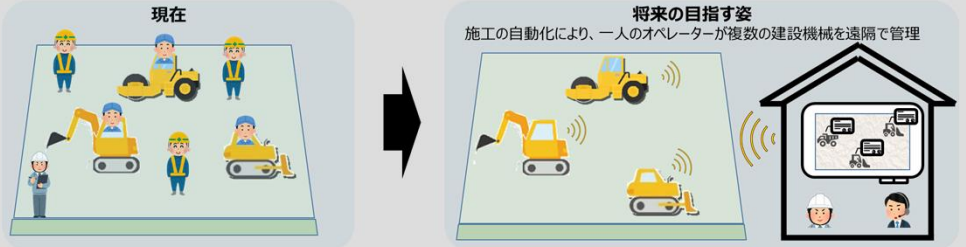
再エネ拠点化

【コラム12】国土交通分野のデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進

【i-Construction2.0（インフラ分野のDX）】

令和6年4月に、国土交通省の新たな建設現場の生産性向上(省人化)の取組を「i-Construction 2.0」としてとりまとめました。生産年齢人口が対2020年度比で約2割減少することが見込まれる2040年度までに建設現場の省人化を少なくとも3割、すなわち生産性を1.5倍向上することを目指し、「施工のオートメーション化」、「データ連携のオートメーション化」、「施工管理のオートメーション化」を3本の柱として、建設現場で働く一人ひとりが生み出す価値を向上し、少ない人数で、安全に、快適な環境で働く生産性の高い建設現場の実現を目指して、建設現場のオートメーション化に取り組みます。

＜施工のオートメーション化のイメージ＞



【建築・都市のDXの推進（インフラ分野のDX）】

「建築・都市のDX」は、地籍調査の成果を含むベース・レジストリ等の地理空間情報も活用し、建築BIM、PLATEAU、不動産IDの取組を一体的に推進し、屋内外シームレスな高精細な3Dデジタルツインや不動産・都市分野の多様なデータを、不動産IDを情報連携キーとして連携する環境を構築する取組です。

これにより、建物内外にわたる避難誘導・計画の高度化や都市開発の効率化等、まちづくりの高度化や官民データ連携による新サービスの創出を促進します。



- ◆ 屋内外シームレスな3Dデジタルツインの構築による可視化・高度なシミュレーションの実現
 - ・ 高度な防災計画の策定 ・ 都市開発の効率化・高度化 ・ 物流の効率化 ・ 新サービスの創出
- ◆ 不動産IDを連携キーとした情報連携環境の構築

【国土交通分野横断のDXの推進（Project LINKS）】

急速に進展する人口減少・少子高齢化に対応し、インフラ、防災、交通、まちづくり等の多様な分野における官民の生産性を向上させるため、政策やビジネスにおけるデータ活用や新サービス創出等を進める必要があります。幅広い施策・制度・手続を所管する国土交通省に蓄積された膨大な行政情報を機械判読可能な「データ」として整備し、官民が利用可能な基礎的な情報として提供するとともに、行政内での活用環境を整備することで、オープンデータを利用したビジネス創出(オープン・イノベーション)や政策立案におけるデータ活用(EBPM)を促進します。

【物流DXの推進】

我が国の物流が直面している「2024年問題」に対応するため、物流拠点間の幹線道路における自動運転トラックによるピストン輸送の実証や、自動運転車両の活用資する物流拠点の整備・最適化等を後押しするほか、「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、デジタル化や自動化・機械化、ドローン物流の社会実装、物流DXやその前提となるパレットやデータ等の物流標準化を促進します。



自動倉庫型ピッキングシステム



ドローンを活用した配送



自動運転トラックによるピストン輸送の実証（イメージ）

【コラム13】 持続可能な観光立国の実現

令和5年3月に閣議決定した観光立国推進基本計画では、「持続可能な観光」、「消費額拡大」、「地方誘客促進」の3つのキーワードに特に留意して、「持続可能な観光地域づくり」、「インバウンド回復」、「国内交流拡大」に戦略的に取り組むこととしています。

そのため、地方部の真の魅力を引き出し、具体的な消費活動に繋げるための特別な体験の提供や、高付加価値な旅行需要を取り込むための観光地づくりに取り組んでいきます。

また、全国各地で課題となっている人手不足への対応、観光地・観光産業の高付加価値化、観光DXなどを進めて収益力、生産性を高め、将来に向けて必要な投資や人材育成を行うことにより、持続可能なあり方での観光地・観光産業の発展を促進していきます。

併せて、オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向け、地域の実情に応じた取組を促進していきます。



早朝の一部エリア貸し切りプラン



観光産業の高付加価値化



人材不足対策



マナー啓発のための看板設置



観光DX

【コラム14】 空港受入環境整備等の推進

航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査をはじめとする空港業務は、コロナ禍等の影響により、一時は人員が約1～2割減少していたものの、足下ではコロナ禍前の水準まで回復しつつあります。他方、政府目標である2030年訪日外国人旅行者数6,000万人を達成するためには、空港業務の体制強化が重要な課題となっています。このため、令和5年6月に公表した「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」の中間とりまとめを踏まえ、引き続き、空港業務の人材確保・育成や職場環境の改善を進めるとともに、自動運転トーイングトラクターの導入など、空港業務DXを通じた更なる生産性向上を推進します。

航空整備士・操縦士についても、将来的な航空需要の増加に対応するため、令和6年6月に公表した「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」の中間とりまとめを踏まえ、デジタル技術を活用した整備の効率化や、操縦士の女性活躍推進など、人材確保・活用に向けた取組を進めてまいります。

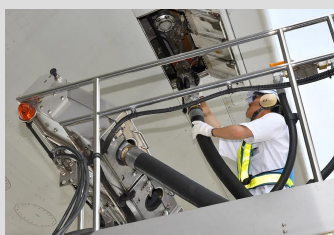
また、インバウンド需要が急回復する中、外国エアラインの新規就航等において航空燃料の供給ができない事態が全国各地で生じたことから、経済産業省と合同で「航空燃料供給不足への対応に向けた官民タスクフォース」を設置し、令和6年7月に「航空燃料供給不足に対する行動計画」を公表しました。この行動計画に基づき、引き続き、関係業界と連携して対応していきます。



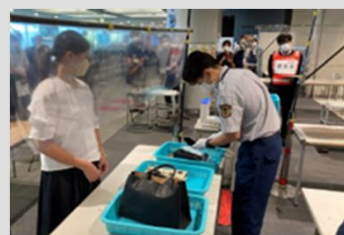
グランドハンドリング業務



自動運転トーイングトラクター



給油業務



保安検査業務

【コラム15】物流の革新や持続的な成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進

物流の停滞が懸念される「2024年問題」に対応するため、令和5年6月、我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議において、①物流の効率化、②商慣行の見直し、③荷主・消費者の行動変容を柱とする抜本的・総合的な対策を取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」が決定されました。また、令和5年10月には、可能な施策の前倒しを図るべく、「物流革新緊急パッケージ」が取りまとめられました。さらに、令和6年2月には、中長期的な対策として、物流の適正化・生産性向上をさらに進めるため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」が策定・公表されたところです。

こうした中、令和6年7月25日には第5回目の関係閣僚会議が開催され、「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応について議論されました。また、会議では、総理から、「来年度予算及び秋に予定する経済対策を含め、長期ビジョンに立った対策を迅速に講じてください」との指示があったところであり、物流の革新と持続的な成長に向けて、国土交通省が中心となり、荷主を所管する関係省庁と連携しながら、政府一丸となって、あらゆる施策を総動員して取り組んでまいります。

特に、物流の効率化に向けては、物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援を図るため、地域の産業振興やまちづくり等と連携しながら、社会資本整備総合交付金等を活用して関連都市インフラの整備等を推進してまいります。



トラックバス



緑地交流スペース



休憩施設

【コラム16】担い手の確保・育成や生産性向上による持続可能な建設業の実現

建設業は、社会資本の整備・管理の主体であるとともに、災害時における「地域の守り手」として、国民生活や社会経済を支える極めて重要な役割を担っています。建設業がその重要な役割を将来にわたって果たし続けられるようにするためには、現場の担い手の確保に向けた対策を強化することが急務です。

これらの課題に対応するため、労働者の処遇改善や資材高騰に伴う労務費へのしわ寄せ防止、働き方改革・生産性向上の観点から、建設業法等が改正・公布されました。建設業が魅力的な産業として若者から選ばれ、持続的に発展していけるよう、今回の改正法を適切に運用していきます。

建設キャリアアップシステム(CCUS)は、建設技能者の資格や就業履歴等を登録・蓄積し、技能と経験に応じた処遇改善につなげる取組です。これまでも建設技能者の能力レベルに応じて支給される手当制度の拡大等を進めてまいりました。改正法に基づく取組と一体となって、処遇改善と業務効率化を進めていきます。

○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の概要

公布:令和6年6月14日
施行:令和6年9月1日[第1弾]
公布から6月以内[第2弾]
公布から1年6月以内[第3弾]

概要

1. 労働者の処遇改善

- 労働者の処遇確保を建設業者に努力義務化
 - 国は、取組状況を調査・公表、中央建設業審議会へ報告
- 標準労務費の勧告
 - 中央建設業審議会が「労務費の基準」を作成、勧告
- 適正な労務費等の確保と行き渡り
 - 著しく低い労務費等による見積りや見積り依頼を禁止
 - 国土交通大臣等は、違反発注者に勧告・公表（違反建設業者には、現行規定により指導監督）
- 原価割れ契約の禁止を受注者にも導入

2. 資材高騰に伴う労務費へのしわ寄せ防止

- 契約前のルール
 - 資材高騰など請負額に影響を及ぼす事象（リスク）の情報は、受注者から注文者に提供しよう義務化
 - 資材が高騰した際の請負代金等の「変更方法」を契約書記載事項として明確化
- 契約後のルール
 - 資材高騰が顕在化した場合に、受注者が「変更方法」に従って契約変更協議を申し出たときは、注文者は、誠実に協議に応じる努力義務*
 - ※公共工事発注者は、誠実に協議に応ずる義務

3. 働き方改革と生産性向上

- 長時間労働の抑制
 - 工期・タビニング対策を強化（著しく短い工期による契約締結を受注者にも禁止）
- ICTを活用した生産性の向上
 - 現場技術者に係る専任義務を合理化（例、遠隔通信の活用）
 - 国が現場管理の「指針」を作成（例、元下間でデータ共有）
 - 特定建設業者[※]や公共工事受注者に効率的な現場管理を努力義務化 ※多くの下請業者を使う建設業者
 - 公共工事発注者への施工体制台帳の提出義務を合理化（ICTの活用で施工体制を確認できれば提出を省略可）

労務費確保のイメージ

元請 材料費
自社経費
下請経費
1次下請 自社経費
2次下請 自社経費
元請 労務費
1次下請 労務費
2次下請 労務費
賃金

著しく下請の契約を締結する禁止
著しく下請の契約を締結する禁止

○建設キャリアアップシステムの概要

建設キャリアアップシステム

- 経験（就業日数）
- 知識・技能（保有資格）
- マネジメント能力（職長や班長としての就業日数など）

技能者の登録数 **146.3万が登録**

事業者の登録数 **26.8万社が登録**

※令和6年6月末現在

資格を登録・カードをリーダーにかざし就業履歴を蓄積

経験や資格に応じたレベル判定

レベルに応じた賃金支払い

若年層の入職拡大・定着促進

レベル	経験年数	登録資格
レベル1	経験年数 3年	登録基礎技能者
レベル2	経験年数 7年	1級技能施工技能士
レベル3	経験年数 10年	登録熟練技能者
レベル4	経験年数 3年	職長経験 3年

建設技能者を雇用し、育成する企業に人が集まる

【コラム17】 国土交通分野のバリアフリー化

【鉄道駅のバリアフリー化】

全国の鉄道駅におけるエレベーター、ホームドアの設置等のバリアフリー化を進めるため、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度の活用、地方部では予算措置による重点的支援を行っています。



ホームドア



エレベーター



バリアフリースイロ



段差・隙間の縮小

【バス・タクシー、宿泊施設のバリアフリー化】

バスについては原則的にノンステップバスによる低床化を推進しており、地形上の理由等でノンステップバスの導入が難しい場合は、リフト付きバス等への転換を推進しています。タクシーについては、リフト等を備えた福祉限定輸送に使用される車両及び標準仕様ユニバーサルデザインタクシーとして認定された車両の導入を促進しています。

また、高齢者・障害者及び訪日外国人旅行者等が利用しやすい宿泊環境を整備するため、旅館・ホテル等宿泊施設における客室や共用部のバリアフリー化について支援しています。



エレベーター式リフト付きバス



福祉タクシー



ユニバーサルデザイン
タクシー



客室のバリアフリー化

【コラム18】 空き家対策・所有者不明土地等対策の充実強化

人口減少・高齢化が進む中、今後更なる増加が見込まれる空き家や所有者不明土地等への対策が喫緊の課題となっています。

空き家対策については、令和5年に改正された「空家等対策の推進に関する特別措置法」に基づき、空き家の発生抑制や利活用、適切な管理、除却等の総合的な取組を進めるとともに、財政支援や税制措置により、周辺に悪影響を及ぼしている空き家の除却や地域活性化のための空き家の活用等を促進します。

所有者不明土地等対策については、令和4年11月に「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法の一部を改正する法律」が施行され、全国10ブロックに土地政策推進連携協議会を設立する等の対策を講じてきたところです。さらに令和6年6月に閣議決定された土地基本方針を踏まえ、本年7月に「持続可能な土地の利用・管理」の実現に向けた所有者不明土地に限らない低未利用土地全般に対する有効な活用・管理のあり方などに関する「土地政策研究会 中間とりまとめ」を公表しました。

引き続き、空き家対策及び所有者不明土地等対策を一体的・総合的に推進し、空き家・土地の有効活用や適切な管理を図り、地域経済の活性化に繋げていきます。



【コラム19】「民族共生象徴空間（ウポポイ）」～アイヌ文化の復興・創造等の拠点～

令和2年7月にアイヌ文化の復興・創造等の拠点としてオープンした「民族共生象徴空間(ウポポイ)」に国内外から多くの人々が訪れ、アイヌ文化の素晴らしさを体験し、民族共生の理念に共感してもらえるよう、多岐にわたるアイヌ文化への理解を深めてもらうための魅力的なコンテンツを提供するとともに、年間来場者数100万人を目指して本年3月に策定した「ウポポイ誘客促進戦略」に基づき、戦略的・効果的な誘客施策を実施することで、ウポポイの充実を図っていきます。

民族共生象徴空間（ウポポイ※）

※ アイヌ語で「（おおぜいで）歌うこと」という意味

ウポポイ全景



伝統的の家屋（チセ）



◇札幌から
高速道路利用で約65分
特急列車利用で約65分

アイヌ古式舞踊



楽器（トンコリ）演奏体験



トゥレップン
（ウポポイPRキャラクター）



◇新千歳空港から
高速道路利用で約40分
特急列車利用で約40分



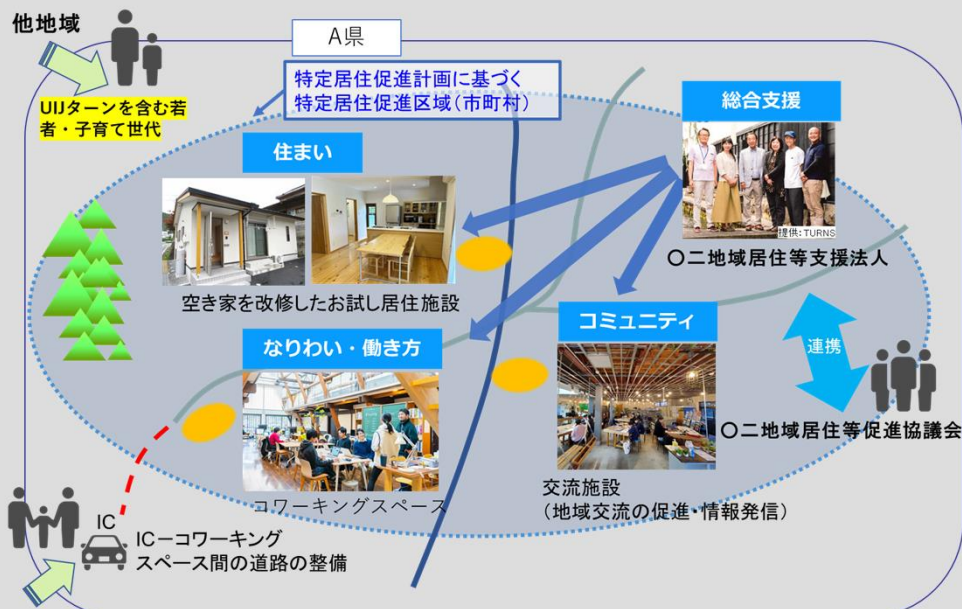
ウポポイ 検索

<https://ainu-upopoy.jp/>

【コラム20】地方への人の流れの創出・拡大に向けた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)では、地方の人口減少・流出の流れを変え、国土全体において地域の活力を高めるため、「地方への人の流れの創出・拡大」を掲げています。コロナ禍を経てUIJターンを含めた若者・子育て世帯を中心とする二地域居住へのニーズが高まっており、また、二地域居住は関係人口を創出・拡大し、魅力的な地域づくりに資することから、国土形成計画に掲げた目標を実現するため、二地域居住を促進することが重要です。

しかし、二地域居住の促進に当たっては、「住まい」「なりわい(仕事)」「コミュニティ」に関するハードルが存在しています。このため、二地域居住者向けの住宅、コワーキングスペース、交流施設等の整備や市町村による地域の実情を踏まえた居住環境の整備の取組が必要です。そこで、令和6年5月22日に公布された改正広域的な地域活性化法(公布の日から6か月以内に施行)では、「二地域居住」という新たな暮らし方の概念を初めて制度的に位置付けたところであり、市町村を中心とした居住環境整備等の取組を支援してまいります。



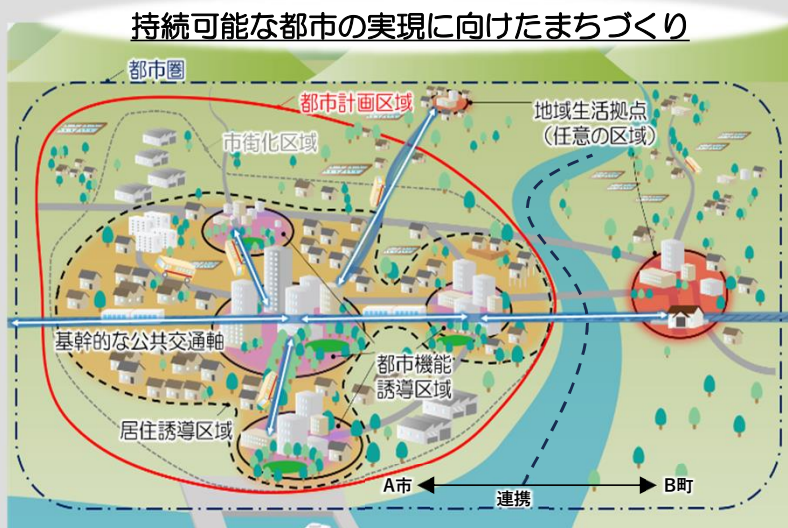
【コラム21】 持続可能な都市の実現に向けたまちづくりの深化・発展

持続可能な都市構造の実現のため、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づいて、平成26年度から立地適正化計画の作成に取り組み、令和6年3月31日時点で、568都市※が計画を作成・公表するとともに、都市の骨格となる公共交通軸を具体的かつ即地的に定めることを促進する等、公共交通ネットワーク確保の取組との連携も推進しているところです。また、これまで、まちなかにおけるゆとりとにぎわいのあるウォーカブルなまちづくりを推進（令和6年6月末時点で、118市区町村が滞在快適性等向上区域を設定）してきたところです。

※うち、291都市が防災指針を含んだ立地適正化計画を作成・公表済、503都市が地域公共交通計画を作成・公表済

立地適正化計画の実効性を高めていくためには、取組の裾野拡大を図りつつ、適切な評価・見直しを推進していくことが今後重要となっています。このため、今後市町村が立地適正化計画の作成の必要性を客観的に認識し、評価・見直しを円滑にできるよう、国が評価スキームを構築し、データや見直し方法を含め必要な情報を市町村に提示していく予定です。

加えて、人口減少局面においては、市町村域を越えた広域的な視点からまちづくりを進めていくことも重要です。このため、自治体間の連携を促進するための取組の充実を図っていきます。



【コラム22】 「交通空白」の解消等に向けた地域交通の「リ・デザイン」の全面展開

地域交通は、人口減少等による長期的な需要減や運転者の不足等により、大変厳しい状況に直面しております。こうした状況を受けて、自治体と交通事業者等の地域の関係者が連携・協働し、地域交通の「リ・デザイン」（再構築）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要があります。

「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」のとりまとめ（令和6年5月17日）を踏まえ、関係省庁の連携の下、各分野の送迎の混乗、集約などに向けて、本年7月に交通部局及び関連部局との連携の推進等を自治体に働きかける「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」を発出しました。

さらに、地域住民や観光客がタクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を利用できない「交通空白」の解消に向けて、国土交通省では、本年7月に「国土交通省『交通空白』解消本部」（本部長：斉藤国土交通大臣）を設置しました。「地域の足」及び「観光の足」の確保に向けて、日本版ライドシェアや公共ライドシェアのバージョンアップをはじめ、取組を強力に推進していきます。

自家用有償旅客運送 (公共ライドシェア)

○ 市町村やNPO法人などが、**自家用車**を活用して提供する、**有償の旅客運送**。

○ 省令において「**交通空白地有償運送**」及び「**福祉有償運送**」を規定。



自家用車活用事業 (日本版ライドシェア)

○ **タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス**（令和6年3月創設）。

○ 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**。

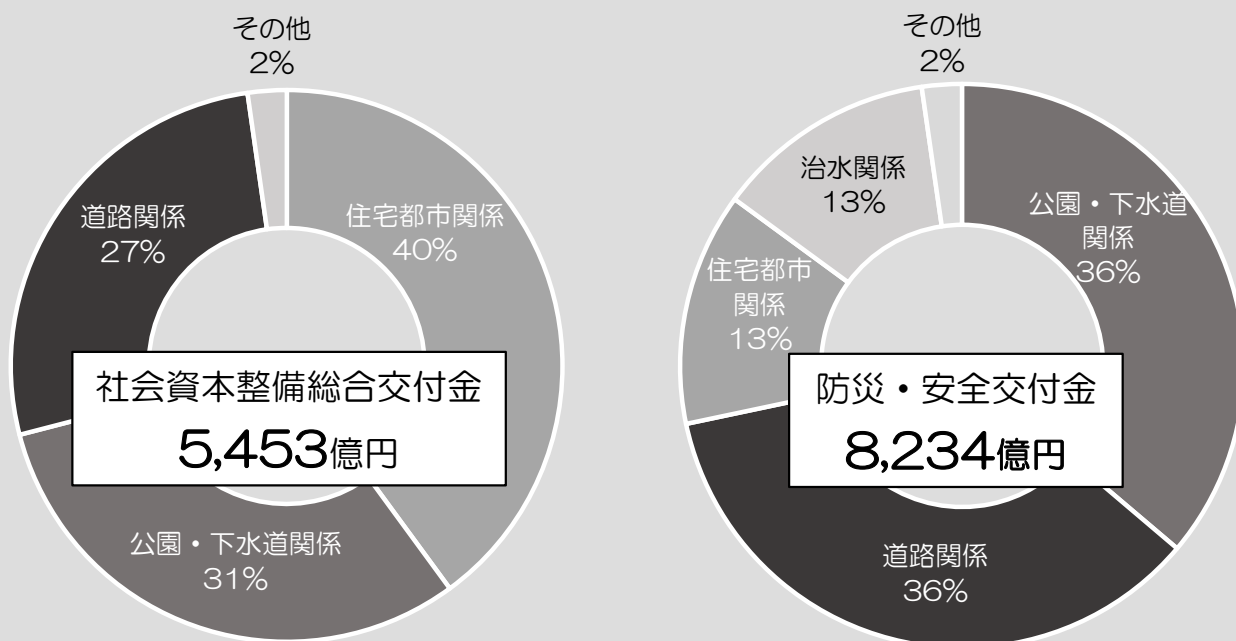


【公共ライドシェアと日本版ライドシェア】

【コラム23】社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の事業別交付決定額

社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金は、地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に対して国が予算配分を行い、計画内の各事業について、地方公共団体が地域の実情に応じて自由に活用することができます。令和5年度における交付決定額の内訳は以下のとおりです。

＜令和5年度当初予算における事業別交付決定額（令和6年3月末時点）＞



第4 令和7年度国土交通省関係予算概算要求総括表

I. 国土交通省関係予算概算要求事業費・国費総括表

事 項	事 業 費			令和7年度 要求・要望額 (C)
	令和7年度 要求・要望額 (A)	前 年 度 予 算 額 (B)	対前年度 倍 率 (A/B)	
治 山 治 水	1,185,357	997,457	1.19	1,050,510
治 海 水 岸	1,139,400	958,773	1.19	1,012,006
	45,958	38,684	1.19	38,504
道 路 整 備	4,940,435	4,758,447	1.04	1,992,081
港 湾 空 港 鉄 道 等	951,810	834,501	1.14	467,620
港 湾	340,647	286,329	1.19	291,435
空 港	211,595	215,643	0.98	39,503
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	108,934	80,317	1.36	31,476
新 幹 線	265,800	227,500	1.17	80,372
船 舶 交 通 安 全 基 盤	24,834	24,712	1.00	24,834
住 宅 都 市 環 境 整 備	3,766,190	3,964,792	0.95	873,632
住 宅 対 策	2,614,370	2,960,101	0.88	187,258
都 市 環 境 整 備	1,151,820	1,004,691	1.15	686,374
市 街 地 整 備	457,193	418,971	1.09	123,092
道 路 環 境 整 備	665,032	560,846	1.19	533,687
都 市 水 環 境 整 備	29,595	24,874	1.19	29,595
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	321,230	265,113	1.21	173,933
上 下 水 道	277,693	227,492	1.22	135,331
上 下 水 道	14,941	5,600	2.67	8,706
下 水 道	52,982	42,733	1.24	19,628
下 水 道	209,770	179,159	1.17	106,997
国 営 公 園 等	43,537	37,621	1.16	38,602
社 会 資 本 総 合 整 備	3,405,424	2,840,610	1.20	1,649,421
社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金	1,241,513	1,030,805	1.20	608,930
防 災 ・ 安 全 交 付 金	2,163,911	1,809,805	1.20	1,040,491
小 計	14,570,446	13,660,920	1.07	6,207,197
推 進 費 等	33,713	27,170	1.24	24,686
一 般 公 共 事 業 計	14,604,159	13,688,090	1.07	6,231,883
災 害 復 旧 等	73,605	72,631	1.01	57,992
公 共 事 業 関 係 計	<u>14,677,765</u>	<u>13,760,721</u>	<u>1.07</u>	<u>6,289,875</u>
そ の 他 施 設	85,559	65,171	1.31	81,234
行 政 経 費	—	—	—	661,856
合 計	—	—	—	<u>7,032,965</u>

(単位：百万円)

国	費		対前年度 倍率 (C/E)	備考
	前 予 (D)	年 算 額 (E)		
	250,491	884,407	1.19	<p>1. 本表は、内閣府計上の沖縄振興予算のうち、国土交通省関係分を含み、国土交通省計上の北海道開発予算、離島振興予算、奄美群島振興開発予算等のうち、他省庁関係分を含まない国土交通省関係予算の概算要求総括表である。</p> <p>2. 本表から内閣府計上の国土交通省関係分を除き、国土交通省計上の他省庁関係分等を加えた国土交通省所管の要求・要望額は、7兆1,971億円である。</p> <p>3. 推進費等の内訳は、 防災・減災対策等強化事業推進費 16,664百万円 官民連携基盤整備推進調査費 398百万円 北海道特定特別総合開発事業推進費 5,191百万円 社会資本整備円滑化地籍整備事業費 2,433百万円 である。</p> <p>4. 本表のほか、委託者の負担に基づいて行う附帯・受託工事費65,137百万円がある。</p> <p>5. 本表のほか、国土交通省所管の政府情報システムのデジタル庁一括計上分として39,769百万円がある。</p> <p>6. 本表のほか、東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）61,672百万円がある。</p> <p>7. 本表のほか、 ・ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 ・ 近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施に必要な経費 ・ 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費 ・ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しに係る大臣間合意を踏まえた更なる増額 については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。</p> <p>8. 計数は、それぞれ四捨五入しているため端数において合計とは一致しない場合がある。</p>
	241,169	852,184	1.19	
	9,322	32,223	1.19	
	491,596	1,671,492	1.19	
	99,859	403,734	1.16	
	69,748	244,903	1.19	
	0	30,925	1.28	
	23,205	22,822	1.38	
	0	80,372	1.00	
	6,906	24,712	1.00	
	205,444	730,304	1.20	
	46,745	156,106	1.20	
	158,699	574,198	1.20	
	30,843	102,516	1.20	
	120,791	446,808	1.19	
	7,065	24,874	1.19	
	43,078	145,161	1.20	
	33,832	112,775	1.20	
	2,177	3,000	2.90	
	4,907	17,136	1.15	
	26,748	92,639	1.15	
	9,246	32,386	1.19	
	422,920	1,377,105	1.20	
	156,516	506,453	1.20	
	266,404	870,652	1.20	
	1,513,388	5,212,203	1.19	
	6,737	19,942	1.24	
	1,520,125	5,232,145	1.19	
	0	57,949	1.00	
	<u>1,520,125</u>	<u>5,290,094</u>	<u>1.19</u>	
	32,433	56,947	1.43	
	57,433	606,632	1.09	
	<u>1,609,990</u>	<u>5,953,673</u>	<u>1.18</u>	

Ⅱ. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画要求総括表

区 分	財 政 投 融 資		
	令和7年度 要 求 額 (A)	前 年 度 (B)	対前年度 倍 率 (A/B)
独立行政法人住宅金融支援機構	142,600	266,300	0.54
独立行政法人都市再生機構	500,000	520,000	0.96
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	695,000	1,023,000	0.68
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	65,470	67,100	0.98
自動車安全特別会計	15,900	36,000	0.44
中部国際空港株式会社	12,200	23,500	0.52
独立行政法人水資源機構	500	500	1.00
一般財団法人民間都市開発推進機構	110,000	50,000	2.20
株式会社海外交通・都市開発事業支援機構	2,600	92,500	0.03
合 計	1,544,270	2,078,900	0.74

- (注) 1. 自己資金等との合計所要資金とは、財政投融资や財投機関債のほか、財政投融资計画における民間借入、業務収入等との総計である。
2. 自動車安全特別会計は、空港整備勘定分である。

(単位：百万円)

(参 考)					
財 投 機 関 債			自己資金等との合計所要資金		
令和7年度 (C)	前 年 度 (D)	対前年度 倍 率 (C/D)	令和7年度 (E)	前 年 度 (F)	対前年度 倍 率 (E/F)
1,310,300	1,624,300	0.81	1,671,885	1,912,739	0.87
100,000	120,000	0.83	1,351,552	1,451,717	0.93
170,000	250,000	0.68	3,101,787	3,501,833	0.89
27,100	59,800	0.45	221,987	268,013	0.83
—	—	—	191,077	194,699	0.98
10,200	9,000	1.13	34,673	40,823	0.85
8,000	10,500	0.76	113,801	143,137	0.80
—	—	—	120,000	60,000	2.00
—	—	—	3,360	95,490	0.04
1,625,600	2,073,600	0.78	6,810,122	7,668,451	0.89

第5 公共事業予算の一括計上

○ 北海道総合開発、離島振興、奄美群島振興開発の推進

地域の総合開発等の推進を図るため、北海道、離島及び奄美群島に係る公共事業予算は、農林水産省及び環境省関係を含めて国土交通省に一括計上を行っている。

(単位:百万円)

区分	令和7年度要求・要望額					
	北海道	対前年度 倍率	離島	対前年度 倍率	奄美	対前年度 倍率
国土交通省関係						
一般公共事業	521,067	1.20	24,995	1.14	11,035	1.06
災害復旧等	6	0.51	—	—	—	—
公共事業関係計	521,073	1.20	24,995	1.14	11,035	1.06
農林水産省関係						
一般公共事業	150,149	1.20	18,398	1.19	7,840	1.03
災害復旧等	5	1.00	—	—	—	—
公共事業関係計	150,154	1.20	18,398	1.19	7,840	1.03
環境省関係	2,214	1.20	1,021	1.20	259	1.20
合 計						
一般公共事業	673,430	1.20	44,414	1.16	19,134	1.05
災害復旧等	11	0.67	—	—	—	—
公共事業関係計	673,441	1.20	44,414	1.16	19,134	1.05

※ 本表のほか、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策等については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

関係資料

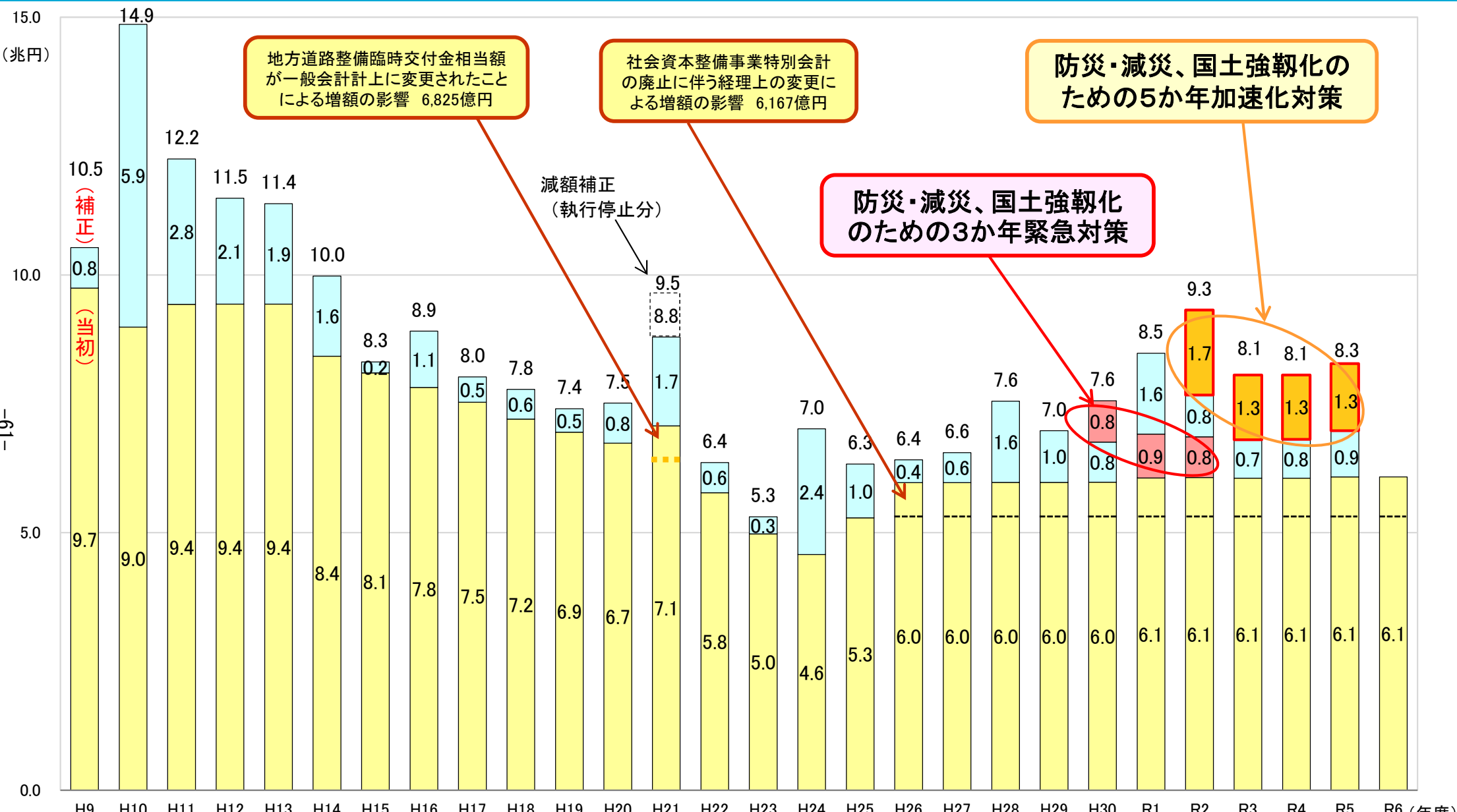
東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算概算要求事業費・国費総括表・・・	60
公共事業関係費（政府全体）の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	61

東日本大震災復興特別会計(復旧・復興)予算概算要求事業費・国費総括表

(単位:百万円)

事 項	事 業 費		国 費			備 考
	令和7年度 要 求 額	前 年 度 予 算 額	令和7年度 要 求 額	前 年 度 予 算 額	対前年度 倍 率	
	(A)	(B)	(C)	(D)	(C/D)	
港湾空港鉄道等	0	0	0	0	皆増	○ 本表の計数は、復興庁所管である。 ○ 港湾の要求額は、精算還付金 13千円である。 ○ 計数は、それぞれ四捨五入しているため端数において合計とは一致しない場合がある。
港 湾	0	0	0	0	皆増	
住宅都市環境整備	29,617	26,496	23,000	21,600	1.06	
住 宅 対 策	29,617	26,496	23,000	21,600	1.06	
公園水道廃棄物処理等	4,056	1,111	4,056	1,111	3.65	
国 営 公 園 等	4,056	1,111	4,056	1,111	3.65	
社会資本総合整備	49,121	30,294	26,227	16,176	1.62	
<u>一般公共事業計</u>	<u>82,794</u>	<u>57,901</u>	<u>53,283</u>	<u>38,887</u>	<u>1.37</u>	
災 害 復 旧 等	7,709	6,920	7,488	6,518	1.15	
<u>公共事業関係計</u>	<u>90,503</u>	<u>64,821</u>	<u>60,771</u>	<u>45,405</u>	<u>1.34</u>	
行 政 経 費	—	—	901	895	1.01	
<u>合 計</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>61,672</u>	<u>46,300</u>	<u>1.33</u>	

公共事業関係費(政府全体)の推移



地方道路整備臨時交付金相当額が一般会計計上に変更されたことによる増額の影響 6,825億円

社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更による増額の影響 6,167億円

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策

(注1) 本表は、予算ベースである。また、計数は、それぞれ四捨五入にしているため、端数において合計とは一致しないものがある。
 (注2) 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。
 (注3) 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1～4年目分は、それぞれ令和2～5年度の補正予算により措置されている。なお、令和5年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)を含む。
 (注4) 令和3年度当初予算額(6兆549億円)は、デジタル庁一括計上分145億円を公共事業関係費から行政経費へ組替えた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、6兆695億円である。
 (注5) 令和4年度当初予算額(6兆574億円)は、デジタル庁一括計上分1億円を公共事業関係費から行政経費へ組替えた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、6兆575億円である。
 (注6) 令和5年度当初予算額(6兆801億円)は、生活基盤施設耐震化等交付金202億円を行政経費から公共事業関係費へ組替えた後の額であり、生活基盤施設耐震化等交付金を除いた場合、6兆600億円である。



国土交通省