

令和 8 年度

予算概算要求概要

令和 7 年 8 月

国土交通省

目 次

第 1 令和 8 年度予算概算要求のポイント	1
第 2 令和 8 年度予算概算要求の基本方針	2
第 3 令和 8 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	13
3. 個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり	28
(参考) コラム	36
第 4 令和 8 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8年度予算概算要求のポイント

I. 令和8年度予算概算要求額

1. 国費総額

(1) 一般会計 7兆 812億円 (1.19倍)

公共事業関係費 6兆2,820億円 (1.19倍)

○一般公共事業費 6兆2,403億円 (1.19倍)

○災害復旧等 416億円 (1.00倍)

非公共事業 7,992億円 (1.18倍)

○その他施設費 873億円 (1.49倍)

○行政経費 7,119億円 (1.15倍)

(2) 東日本大震災復興特別会計 367億円 (0.60倍)

2. 財政投融资 1兆6,413億円 (1.23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。
- ・ 第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組の推進に必要な経費
 - ・ 労務費確保の必要性や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
 - ・ 日米協力を踏まえた造船についての強靱なサプライチェーンの構築に必要な経費

第2 令和8年度予算概算要求の基本方針

(基本的な考え方)

- 我が国は、名目GDPが600兆円を超え、力強い賃上げが実現しつつあるなど、成長と分配の好循環が動き始める一方で、頻発する自然災害や甚大な被害が想定される大規模地震、老朽化したインフラの保全等の課題に直面している。こうした中、米国による関税措置に伴う経済全体の下振れリスクを踏まえた内需の拡大を含む外的環境の変化に強い経済構造を構築するとともに、物価上昇を上回る賃上げを起点とした成長型経済と国民生活の豊かさの向上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、埼玉県八潮市の道路陥没事故等を踏まえたインフラ老朽化対策の加速化等、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、成長分野への国内投資の持続的な拡大、賃上げにつながる人への投資、生産性の向上等に寄与する戦略的な社会資本整備、インフラシステム海外展開、観光立国や物流革新に向けた取組、DX・GXを推進する。加えて、地方創生2.0や国土計画の実現に資する地域活性化やまちづくりの推進、「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持続可能で活力ある国づくりを3本柱に、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、「重要政策推進のための要望」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「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく取組の推進や、労務費や資材価格の高騰対策、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、「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく取組を着実に推進する。その際は、近年の資材価格や人件費の高騰の影響等を適切に反映し、今後の災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢等を踏まえ、機動的・弾力的に対応する。また、物価上昇が継続する中、長年据え置かれたままの様々な公的制度に係る基準額や閾値について、国民生活へ深刻な影響が及ばないよう、点検し、見直しを進める。

(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。予防保全型メンテナンスへの本格転換等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、労務費確保の必要性や近年の資材価格の高騰の影響等を考慮しながら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、第三次・担い手3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、建設産業における賃上げ等の処遇改善、働き方改革の推進、外国人技能労働者の受入・育成等を通じた中長期的な担い手の確保に取り組む。

第3 令和8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 [367 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) 「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく取組の推進
- (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 [7, 636 億円(1.20)]
- (c) 千島海溝・日本海溝周辺海溝型地震、南海トラフ巨大地震、首都直下地震対策等の推進 [2, 479 億円(1.26)]
- (d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の強化 [231 億円(1.24)]
- (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 [243 億円(1.24)]
- (f) 地震、豪雨、豪雪等災害時における物流・人流の確保 [4, 953 億円(1.22)]
- (g) 盛土の安全確保対策の推進 [10, 185 億円の内数]
- (h) TEC-FORCE 等の国の災害支援体制・機能の拡充・強化 [480 億円(1.21)]

(3) 埼玉県八潮市の道路陥没事故等を踏まえたインフラ老朽化対策等による予防保全型のインフラメンテナンスの実現 (P. 10)

[10, 783 億円(1.29)]

(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. 10)

[10, 185 億円(1.20)]

(5) 交通の安全・安心の確保 (P. 11)

- (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 [153 億円(1.39)]
- (b) 通学路等の交通安全対策の推進 [2, 411 億円(1.21)]

(6) 海上保安能力の強化等 (P. 12)

[3, 156 億円(1.14)]

(7) 総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備 (P. 12)

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. 13)

- (a) 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用 [4, 182 億円(1.23)]
- (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 [150 億円(1.16)]
- (c) 航空ネットワークの充実 [149 億円(1.06)]
- (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 [209 億円(1.22)]
- (f) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化 [799 億円(1.25)]
- (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) [5, 862 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. 15)

- (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, 178 億円(1.07)]
- (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 [173 億円(1.19)]
- (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 [140 億円(1.23)]

(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. 17)

- (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 [129億円(1.29)]
- (b) 我が国の経済安全保障を支える造船・海運の国際競争力強化、自動運航船の実現や海洋開発等の推進 [29億円(1.33)]
- (c) DXの推進等 [9億円(2.26)]

(4) 持続可能な観光立国の実現 (P. 20)

- (a) 持続可能な観光の推進 [98億円(1.30)]
- (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 [700億円(1.59)]
- (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. 23)

- (a) 次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた物流革新の集中改革の推進 [179億円(1.48)]
- (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(1.69)]
- (c) 運輸業、造船・海運業、宿泊・観光業等における人材確保・育成 [303億円の内数]

(6) 民間投資やビジネス機会の拡大 (P. 25)

- (a) ビジネスでの利活用に向けた地理空間情報等の充実、地籍整備等の推進、データ基盤・提供環境の整備 [123億円(1.28)]
- (b) PPP/PFIの推進 [42億円(1.25)]
- (c) インフラシステム海外展開の戦略的拡大 [34億円(1.28)]
- (d) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [334億円(1.20)]

(7) 2027年国際園芸博覧会に向けた対応 (P. 27)

[58億円(3.02)]

3. 個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり

(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づくり (P. 28)

- (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 [317億円の内数]
- (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 [113億円(1.29)]
- (c) 離島、奄美群島、小笠原諸島、半島、豪雪地帯等の条件不利地域の振興支援 [56億円(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 [55億円の内数]
- (f) 海外活力の適正な取り込みに向けた外国人との秩序ある共生社会の推進 [17億円の内数]

(2) 持続可能で活力ある国土の形成 (P. 30)

- (a) 国土形成計画・国土利用計画の推進 [1億円(1.17)]
- (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 [584億円(1.20)]
- (c) ゆとりとにぎわいのあるコンパクト・プラス・ネットワークと地域資源を活用したまちづくりの推進 [926億円(1.20)]
- (d) スマートシティの社会実装の加速 [11億円(2.00)]
- (e) 次世代モビリティの普及促進 [269億円の内数]
- (f) 地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備 [4,472億円(1.21)]
- (g) 地域の暮らしと産業を支える港湾整備の推進 [1,587億円(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. 33)

[342億円(1.46)]

(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. 33)

(5) 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 (P. 34)

[917億円(1.36)]

(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. 34)

[5,862億円(1.20)]

国土交通省における組織変革(CX)の推進 ※CX:Corporate Transformation (P. 34)

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 [367億円] (注) 復興庁一括計上

「第3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等への支援
- ・ 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の家賃の減額等に対する支援

(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。特に、能登半島地震等の被災地については、公共施設の災害復旧、和倉港の復旧、災害公営住宅の整備、宅地液状化対策、復興に向けた観光再生支援等に取り組むとともに、「土地境界問題対策プロジェクトチーム」の議論を踏まえ、土地境界の再確定に向けた地籍調査の加速化を図る。

【コラム1 (P36) 参照】

【コラム2 (P36) 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

(a) 「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく取組の推進

気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害や、切迫する千島海溝・日本海溝周辺海溝型地震、南海トラフ地震、首都直下地震などの大規模地震から国民の生命・財産・暮らしを守り、国家・社会の重要な機能を維持するため、本年6月6日に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づき、防災・減災・老朽化対策を含む国土強靱化の取組を切れ目なく推進する。このため、「第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組の推進に必要な経費」については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

【コラム3 (P37) 参照】

(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

[7,636億円(1.20)]

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
- ・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
- ・防災まちづくりと連携した土砂災害対策等の推進
- ・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4 (P38) 参照】

(c) 千島海溝・日本海溝周辺海溝型地震、南海トラフ巨大地震、首都直下地震 対策等の推進 [2,479 億円 (1.26)]

切迫する千島海溝・日本海溝周辺海溝型地震、南海トラフ巨大地震、首都直下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、津波避難タワーの整備等の推進
- ・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
- ・災害発生時の迅速な住まいの供給に向けた体制整備への支援
- ・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

(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
- ・道路啓開計画の策定及び実践的な啓開訓練の実施による道路啓開の実効性向上
- ・災害時における海上支援ネットワーク形成の推進

【コラム 5 (P39) 参照】

(d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の強化 [231 億円 (1.24)]

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

[243 億円 (1.24)]

線状降水帯、台風、地震、火山噴火等に関する防災気象情報を高度化するとともに、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、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次期静止気象衛星等の整備
- ・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
- ・水災害時の住民避難等を支援する防災情報の充実
- ・大規模地震や大規模噴火から国民の命と暮らしを守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
- ・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
- ・砂防現場における遠隔施工の活用拡大
- ・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 6 (P39) 参照】

(f) 地震、豪雨、豪雪等災害時における物流・人流の確保

[4,953 億円 (1.22)]

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
- ・官民が連携した「協働防護」による港湾における気候変動適応の推進
- ・空港における浸水・耐震対策の推進

【コラム 7 (P40) 参照】

(g) 盛土の安全確保対策の推進 [10,185 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既存の危険な盛土の把握のために必要な調査や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 [480 億円(1.21)]

令和7年6月の「災害対策基本法等の一部を改正する法律」の公布・一部施行を受け、千島海溝・日本海溝周辺海溝型地震、南海トラフ巨大地震、首都直下地震等の大規模広域災害時にも自治体等を迅速かつ的確に応援できるよう、TEC-FORCE の増強と行政機関・民間企業・学識者などの専門性を持った多様な主体との更なる連携強化による新たな応援体制の構築を進めるとともに、TEC-FORCE 等が使用する資機材の充実等により、災害支援体制・機能を拡充・強化する。また、災害対応を行う職員の活動環境・処遇の改善を図る。

- ・ TEC-FORCE の新たな応援体制の構築・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
- ・ 上下水道の災害対応力強化

【コラム8 (P40) 参照】

(3) 埼玉県八潮市の道路陥没事故等を踏まえたインフラ老朽化対策等による予防保全型のインフラメンテナンスの実現 [10,783億円(1.29)]

埼玉県八潮市の道路陥没事故等を踏まえた上下水道の老朽化対策をはじめ、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予防保全型のインフラメンテナンスの実現に向けた取組を推進する。

- ・ 事故発生時に社会的影響が大きい上下水道管路の更新及びリダンダンシーの確保
- ・ 官庁施設の危険箇所の解消等による老朽化対策
- ・ 戦略的なインフラメンテナンスの全国展開
- ・ 公園施設長寿命化計画に基づく公園施設の計画的かつ戦略的な修繕等の推進
- ・ 河川管理施設・砂防事業等の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サイクルの実現
- ・ 橋梁・トンネル、道路附属物等の道路施設の老朽化対策の推進
- ・ 鉄道施設の老朽化対策
- ・ 港湾の老朽化対策
- ・ 海岸の老朽化対策
- ・ 空港等の老朽化対策

【コラム9 (P41) 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) [10,185億円(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 **[153 億円 (1.39)]**

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等の充実

(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
- ・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 **[2,411 億円 (1.21)]**

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 [3,156 億円 (1.14)]

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
- ・ 海上交通の安全確保
- ・ 防災・減災、国土強靱化の推進

【コラム 10 (P42) 参照】

(7) 総合的な防衛体制の強化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総合的な防衛体制の強化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 11 (P43) 参照】

(a) 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用 [4,182 億円 (1.23)]

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

[150 億円 (1.16)]

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 [149 億円 (1.06)]

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
- ・国内航空ネットワークの維持・確保に向けた取組の推進

(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 [209 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 [799 億円 (1.25)]

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）

[5,862 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 **[1,178 億円 (1.07)]**

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
- ・ 優良な中大規模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 **[173 億円 (1.19)]**

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の創出
- ・ 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
- ・ 上下水道事業における脱炭素化、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 の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

[140 億円 (1.23)]

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
- ・ 地域交通のり・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
- ・ 商用電動車のバッテリー再利用に関する実証事業
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 排他的経済水域 (EEZ) における浮体式洋上風力発電も含めた洋上風力発電の更なる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 12 (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 13 (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 [129 億円 (1.29)]

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、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ため、建築 BIM や PLATEAU などの 3D モデルや国土数値情報等を整備・活用し、これらの地理空間情報を不動産 ID によって相互に連携させる「建築・都市の DX」を一体的に推進する。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
- ・ 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
- ・ 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国土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・産業化

(b) 我が国の経済安全保障を支える造船・海運の国際競争力強化、自動運航船の実現や海洋開発等の推進 [29 億円 (1.33)]

我が国の経済安全保障を支える造船・海運の国際競争力強化や生産性向上に向けた取組を推進するとともに、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。

(海事クラスターの競争力強化・生産性向上)

- ・造船のDXオートメーションによる生産性向上
- ・経済安全保障の強化のための船舶関連機器のサプライチェーン強靱化
- ・内航海運における新技術の開発・導入の促進
- ・内航海運と荷主等の連携による取引環境改善・生産性向上
- ・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

(経済安全保障の強化による各産業・インフラの安定的な役務提供の確保)

- ・各産業・インフラにおける経済安全保障上のリスクの点検及び軽減の推進

* 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。

※ 日米協力を踏まえた造船についての強靱なサプライチェーンの構築に必要な経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

(c) DXの推進等 [9億円(2.26)]

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、Project LINKS 等による行政情報のデータ化・活用を進め、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）に基づき、統計全般の省横断的な品質改善を図る。

(交通・物流分野の非接触化・リモート化)

- ・デジタル技術等の活用による効率化・省力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 [98 億円 (1.30)]

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
- ・海外教育旅行を通じた若者の国際交流の促進
- ・外国人向け消費税免税制度の「リファンド方式」への移行等の支援
- ・空港業務（グランドハンドリング・保安検査）の人材確保・育成、業務効率化の推進、処遇改善等の推進
- ・クルーズの持続的な成長に向けた取組

(国内交流拡大)

- ・新たな交流市場・観光資源の創出
- ・ユニバーサルツーリズムの促進に向けた環境整備

【コラム 14 (P46) 参照】

【コラム 15 (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 [700億円(1.59)]

「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6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7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
- ・観光地のインバウンド受入環境整備の高度化
- ・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・開催促進

(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
- ・ 地域の歴史・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) 次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた物流革新の集中改革の推進

[179 億円 (1.48)]

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)

- ・ 物流ネットワークの再構築に向けた新モーダルシフトや物流拠点の整備等に対する支援
- ・ ラストマイル配送の効率化等に向けた受取拠点整備や貨客混載、ドローン活用等に対する支援
- ・ 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
- ・ 自動運転トラックの1対多運行や輸送効率の向上等を目指す事業者の取組に対する支援
- ・ 中小物流事業者の労働生産性向上のための機械化・自動化・デジタル化・標準化に対する支援
- ・ 物流倉庫における外国人材の適正な受入環境を確保するための調査等の実施
- ・ 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
- ・ 物流の維持・安定化に資する基幹的な物流拠点の整備等に係る調査の実施

(商慣行の見直し)

- ・ 改正物流法の全面施行に向けた荷主・物流事業者に対する規制的措置の執行体制の整備
- ・ トラック適正化二法に基づく許可更新制度の構築や「適正原価」の設定に向けた調査等の実施
- ・ 物流業界の多重取引構造の是正に資する事業者間の連携・マッチング等の実現に向けた環境整備
- ・ トラック・物流Gメンが悪質な荷主・元請事業者へ是正指導等を的確に行うための調査等の実施
- ・ 港湾運送事業の取引環境改善の推進

(荷主・消費者の行動変容)

- ・ 宅配事業者の負担軽減のための置き配などの多様な受取方法等の普及促進
- ・ 物流統括管理者間の連携や荷主・物流事業者間の協働・協調を促す先進的な取組に対する支援

(次期「総合物流施策大綱」に関する新機軸の検討や輸送力見通しの検証等)

- ・ 次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた施策効果、貨物輸送量等の調査の実施

* 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 16 (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 (1.69)]

第三次・担い手3法を踏まえ、「労務費の基準」の作成や実効性確保、建設資材価格の変動への対応、週休2日の実現や現場環境の改善に向けた働き方改革、建設Gメンの取組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や災害対応力の強化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。

- ・ 担い手確保等を通じた持続可能な建設業の実現
- ・ 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 17 (P47) 参照】

(c) 運輸業、造船・海運業、宿泊・観光業等における人材確保・育成

[303 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
- ・ 貨物・旅客両運送事業者等の連携によるドライバークルアの推進
- ・ 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

(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理空間情報等の充実、地籍整備等の推進、 データ基盤・提供環境の整備 [123 億円 (1.28)]

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、幅広い分野を支える公的 GIS データの国土数値情報等の整備・提供の充実化や、このような地理空間情報の産業の垣根を越えた利活用を推進するとともに、土地の適正価格の把握や、社会資本整備、防災対策、まちづくり等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 [42 億円 (1.25)]

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
- ・ 産官学金等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
- ・ 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 [34 億円 (1.28)]

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、「インフラシステム海外展開戦略 2030」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、我が国のプレゼンス向上のための国際機関との連携の強化
- ・ 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）等の海外展開

(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实施
- ・ グローバル人材の採用・育成
- ・ 国際標準化への適応と活用

(d) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [334 億円 (1.20)]

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

(7) 2027年国際園芸博覧会に向けた対応 [58億円(3.02)]

2027年国際園芸博覧会（正式略称: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（通称:GREEN×EXPO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持続可能で活力ある国づくり

(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づくり

(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 **[317 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
- ・ ホーム拡張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及びジェンダー主流化の推進
- ・ 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 18 (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

[113 億円 (1.29)]

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・低未利用土地の円滑な利活用・管理を図るための取組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 19 (P48) 参照】

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

[56 億円 (1.20)]

離島、奄美群島、小笠原諸島、半島、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。

- ・ 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
- ・ 半島地域における交流・定住促進、産業振興、防災・物流強化等の取組に対する支援
- ・ 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 20 (P49) 参照】

(e) 首里城の復元に向けた取組の推進 [55 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。

(f) 海外活力の適正な取り込みに向けた外国人との秩序ある共生社会の推進

[17 億円の内数]

海外活力の適正な取り込みに向けて、外国人との秩序ある共生社会の実現を図るため、自動車運送業、建設業等における外国人材の適正な受入れ、オーバーツーリズム対策、外国人による不動産取引の調査・分析等を実施する。

(2) 持続可能で活力ある国土の形成

(a) 国土形成計画・国土利用計画の推進 [1 億円 (1.17)]

第三次国土形成計画及び第六次国土利用計画（令和5年7月閣議決定）の実効的な推進等のため、両計画及び広域地方計画のモニタリングを推進するとともに、人口減少下においても地域の持続性確保につながる産業集積を促進しつつ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。

- ・ 国土形成計画、国土利用計画及び広域地方計画のモニタリング等の推進
- ・ 広域地方計画等に基づく地域活性化への支援
- ・ 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 [584 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、暮らしに必要なサービスが持続的に提供される「地域生活圏」の形成を促進し、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とともに、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。

(地域生活圏の形成)

- ・ 暮らしに必要なサービスが持続的に提供される「地域生活圏」の形成
- ・ 地域生活圏の形成に資する基盤整備の推進
- ・ 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
- ・ PFAS 対策の推進

(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
- ・ 特定居住支援法人によるマッチングの支援
- ・ 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
- ・ 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

【コラム 21 (P49) 参照】

(c) ゆとりとにぎわいのあるコンパクト・プラス・ネットワークと地域資源を活用したまちづくりの推進 [926 億円 (1.20)]

地域の生活機能の誘導・集約、防災・減災やゆとりとにぎわいのあるまちづくりの推進に加え、まちなかにおける業務施設等の立地を促進することにより、コンパクト・プラス・ネットワークの強化を図る。あわせて、歴史まちづくり計画に位置付けられた取組への支援や地域資源の活用への支援等を推進する。

- ・ 持続可能な都市の実現に向けたまちづくりの深化・発展
- ・ 防災・減災を主流化したコンパクト・プラス・ネットワークの更なる推進
- ・ 景観・歴史まちづくり、地域資源の保全・活用やウォーカブルなまちづくりに対する支援
- ・ 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 22 (P50) 参照】

(d) スマートシティの社会実装の加速 [11 億円 (2.00)]

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 [269 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、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。

- ・ 自動運転の事業化促進
- ・ 事業者・他分野連携による MaaS 等の高度サービス実装支援
- ・ 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 の具体化
- ・ 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」等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 [4,472億円(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 [1,587億円(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

[342 億円 (1.46)]

地方創生の基盤である地域交通の「り・デザイン」を全国的に展開し、持続可能な地域交通を実現するため、「取組方針 2025」に基づいた集中対策期間における「交通空白」の解消、共同化・協業化等の自治体・事業者の体制強化、MaaS 等による交通サービスの高度化などの地域交通 DX による生産性等の向上や人材確保、自動運転の事業化促進、ローカル鉄道再構築の取組等に対し支援を実施する。

- ・ 「交通空白」の早期解消に向け、自治体・事業者の共同化・協業化をはじめとする「地域の足」確保の総合的な後押しや地域交通 DX の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、共同化・協業化、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 23 (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

(5) 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

[917 億円 (1.36)]

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

(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】

[5,862 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 24 (P51) 参照】

国土交通省における組織変革 (CX) の推進 ※CX:Corporate Transformation

上記の3本柱の取組を着実に進めるため、国土交通省の6万人の職員が働きがいと働きやすさを両立しながら成長できる職場の実現に向けて、業務効率化や快適な勤務環境の実現を含む「組織変革 (CX)」を推進する。

【コラム 25 (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]

国土交通省が関係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、国土交通省等において執行する。

(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
- ・ 数値解析予報システム

等

【コラム1】事前防災対策の重要性

令和6年も、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130を超える河川での氾濫や1,433件の土砂災害が発生しました。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、大規模な河道掘削や砂防関係施設の整備を全国で実施してきた効果に比べ、全国のべ184ダムの事前放流により約5.7億m³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。

このように、災害による被害の発生を未然に防止し、又はその被害を軽減するためには、あらかじめ計画的に整備・管理を行う事前防災対策が重要であり、実際に近年の豪雨・台風災害では、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ます。今後も気候変動による降雨量の増加が予測される中、さらに事前防災対策を強化していく必要があります。

※平成30年から令和6年までで、全国でダンプトラック約2,310万台分相当の河道掘削を実施

浸水被害防止対策（河道掘削、堤防整備等）

〇3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11,500万m³（ダンプトラック約2310万台））

【令和6年8月（台風第5号）の大雨】

効果事例：河道掘削等により、浸水被害を防止。

小本川（おもとがわ）の
河川改修[河川激甚災害対策特別緊急事業]（岩手県岩泉町）の例

小本川水系小本川				
	降雨量	浸水戸数		死者数 (関連死含む)
		床上	床下	
H28.8 台風第10号	251mm	558戸	44戸	24人
R6.8 台風第5号	251mm	0戸	0戸	0人

令和6年台風第5号と平成28年台風第10号の降雨量は同等であったが、治水対策の進捗により河川氾濫による家屋等の浸水被害を防止。

対策前(H28.8洪水 台風第10号)



対策後<乙茂地区>



〇気候変動によって気温が2℃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】事前復興まちづくり計画の重要性

大規模な災害が発生し、市街地等が壊滅的な被害を受けた場合、被災した地方公共団体は復興まちづくり事業に取り組むこととなりますが、まちづくりの基盤となる市街地整備等は、産業や住宅、教育等の分野の基盤として他分野の復興に関する取組に先立って実施する必要があります。早期に復興まちづくり計画を策定し、計画に基づく事業着手、事業完了が求められます。

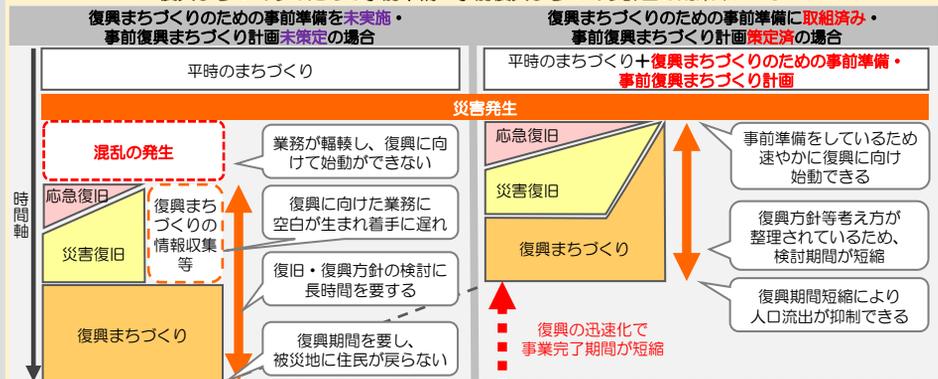
そのため、地方公共団体においては、被災後に早期かつ確実に復興まちづくりに着手できるよう、平時から復興体制や手順、復興における目標等の事前検討等の復興まちづくりのための事前準備に取り組むことや事前復興まちづくり計画を策定することで、被災後の職員の負担軽減、復興まちづくり事業に対応可能な人材の育成、復興までの時間短縮等が図られるとともに、より良い復興の実現につながる事が期待されます。

激甚化・頻発化する災害に備えるためには、防災・減災対策だけでなく、復興まちづくりのための事前準備に取り組むことや事前復興まちづくり計画を策定することが重要です。

復興まちづくりのための事前準備の取組内容

- 体制** 復興体制の事前検討
- 手順** 復興手順の事前検討
- 訓練** 復興訓練の実施
- 基礎データ** 基礎データの事前整理、分析
- 目標** 復興における目標等の事前検討

復興まちづくりのための事前準備・事前復興まちづくり計画の効果イメージ



【コラム3】「第1次国土強靱化実施中期計画」を踏まえた防災・減災、国土強靱化の推進

令和7年6月に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」では、気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害や切迫する南海トラフ地震を始めとする巨大地震等から国民の生命・財産・暮らしを守り、国家・社会の重要な機能を維持・発展させていくため、国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理や経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化等を着実に推進するための施策の内容と目標等が示されています。

また、その裏付けとなる事業規模は、今後5年間でおおむね20兆円強程度を目処とし、今後の資材価格・人件費高騰等の影響については、予算編成過程で適切に反映することとされています。

国土交通省では、必要かつ十分な予算の継続的・安定的な確保に努め、防災・減災、国土強靱化の取組を全力で進めてまいります。

＜第1次国土強靱化実施中期計画 第4章 特に推進が必要となる施策 主な国土交通省の取組＞

(1) 国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理

流域治水対策

気候変動の影響により激甚化・頻発化する水災害に対応するため、河川等の整備、特定都市河川制度を活用した対策等の流域治水の取組をハード・ソフト一体として推進する。

線状降水帯・台風等の予測精度の向上

次期静止気象衛星の整備等による観測の強化とともに、気象庁スーパーコンピュータ等を活用した予測技術の開発等を進め、線状降水帯・台風等の予測精度向上を図る。

■大和川流域における流域治水対策



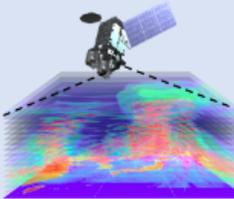
河川整備の状況

■主なKPI

指標名		気候変動を踏まえた洪水に対応（必要な流出能力を確保）した国管理河川（約1,500万m ³ /s・km）の整備完了率					
		現況		5か年目標		将来目標	
値	年度	値	年度	値	年度	値	年度
31%	R5	39%	R12	100%	R62		

■主なKPI

指標名		線状降水帯に関する情報の迅速化・詳細化（発生情報の早期提供に係る3工程、半日前予測の開始及び対象領域の段階的な絞り込みに係る3工程）の実進捗率					
		現況		5か年目標		将来目標	
値	年度	値	年度	値	年度	値	年度
67%	R6	100%	R11	100%	R11		



次期静止気象衛星のイメージ

(2) 経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化

道路ネットワークの機能強化対策

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する。

進行するインフラ老朽化への対応

AIやドローン等のデジタルなど新技術の活用等により、早期に確実な点検・診断を進めるとともに、緊急に対策を講じる必要のある要緊急対応箇所の早期解消を図る。

■道路ネットワークの機能強化対策効果事例

（宮崎県宮崎市～日南市）



■主なKPI

指標名		災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路（約20,000km）の未整備区間（約6,000km（令和2年度末時点））の整備完了率					
		現況		5か年目標		将来目標	
値	年度	値	年度	値	年度	値	年度
6%	R5	19%	R12	100%	R66		



■主なKPI

指標名		損傷リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径下水道管路（「下水道管路の全国特別重点調査」の対象※：約5,000km）の健全性の確保率 ※口径2m以上かつ30年以上経過した下水道管路					
		現況		5か年目標		将来目標	
値	年度	値	年度	値	年度	値	年度
0%	R6	100%	R12	100%	R12		

管更生工法

(3) デジタル等技術の活用による国土強靱化施策の高度化

TEC-FORCE等に係る機能強化

首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模災害に備え、TEC-FORCE等の活動の迅速性・安全性・継続性を向上させるための資機材や装備品等の充実・強化を図る。

i-Construction 2.0の推進

2040年度までに建設現場の省人化3割を目指すi-Construction 2.0の取組により、平時及び災害時において自動施工機械やICT機器などのデジタル技術の最大限の活用を推進する。



ドローンを用いた被災状況調査

■主なKPI

指標名		TEC-FORCE（対象隊員数：約8,900人）による被災状況把握等の高度化（DIMAPSを始めとした情報集約ツールの開発等）への対応（訓練・研修・講習の受講）完了率					
		現況		5か年目標		将来目標	
値	年度	値	年度	値	年度	値	年度
16%	R5	100%	R12	100%	R12		



建設機械施工の自動化

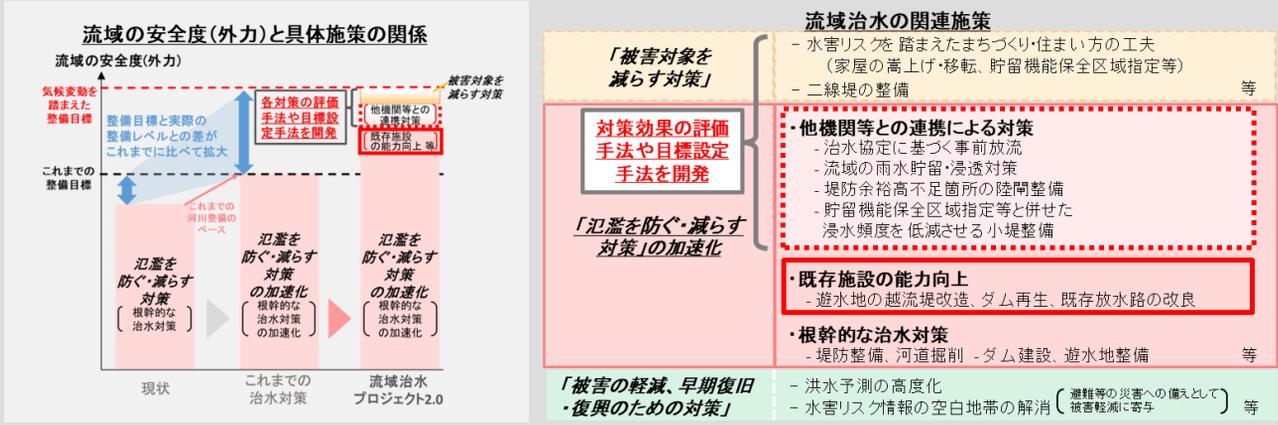
■主なKPI

指標名		工種（盛土・掘削・積み込み・運搬・押土・敷均し・締固めの7工種）における自動施工機械の技術基準の適用（基準整備、試行工事の実施）完了率					
		現況		5か年目標		将来目標	
値	年度	値	年度	値	年度	値	年度
0%	R6	100%	R12	100%	R12		

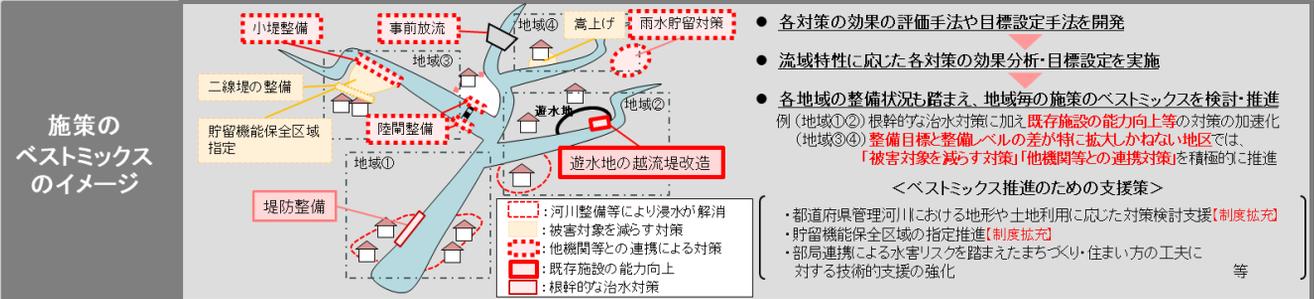
【コラム4】流域治水の加速化・深化に向けた施策のベストミックスと流域総合水管理の推進

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、既存施設の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。

＜流域治水の加速化・深化に向けた施策のベストミックス＞



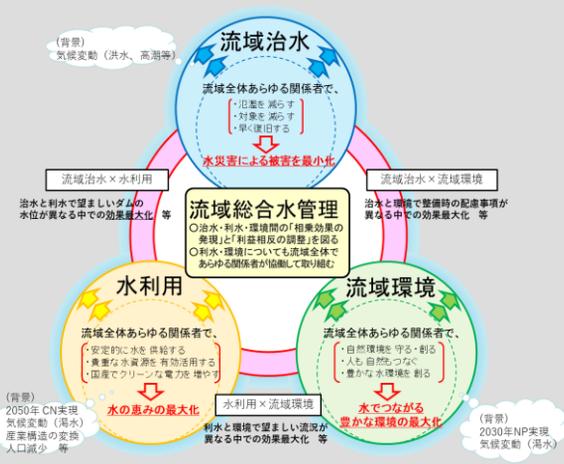
～施策のベストミックスのイメージ～



人口減少や産業構造の変化に伴う水需要の変化、カーボンニュートラルなどの社会経済情勢の変化に加え、気候変動の影響による水災害の激甚化・頻発化や渇水リスクの増大など、水を巡る課題は多様化かつ深刻化しています。

そのような課題に対応するため、国土審議会水資源開発分科会と社会資本整備審議会河川分科会を初めて合同で開催し、本年6月に「流域総合水管理のあり方について」の答申がとりまとめられました。

答申を踏まえ、流域総合水管理を推進することにより、治水に加え利水・環境も流域全体であらゆる関係者が協働して取り組むとともに、流域治水・水利用・流域環境間の「相乗効果の発現」「利益相反の調整」を図るなど、流域治水・水利用・流域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」を実現させていきます。



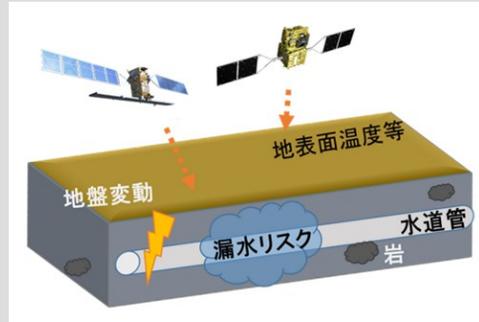
【コラム5】上下水道一体の機能強化（耐震化、DX）

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。今般の被害を踏まえ、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、避難所などの重要施設に接続する管路などの耐震化状況について緊急点検を実施するとともに、全国の水道事業者や下水道管理者に対して上下水道耐震化計画の策定を要請しました。また、本年6月に閣議決定された第1次国土強靱化実施中期計画では、上下水道施設の地震対策が位置づけられました。災害に強く、持続可能な上下水道システムの構築に向け、上下水道一体での地震対策を推進してまいります。

加えて、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技術カタログの充実、DX導入手引きの作成、施設・維持管理情報の電子化への支援、経営状況の可視化などの取組を通じ、今後3年程度でDX技術の全国での標準実装を進めていきます。



<地震による送水管の継手の抜け出し>

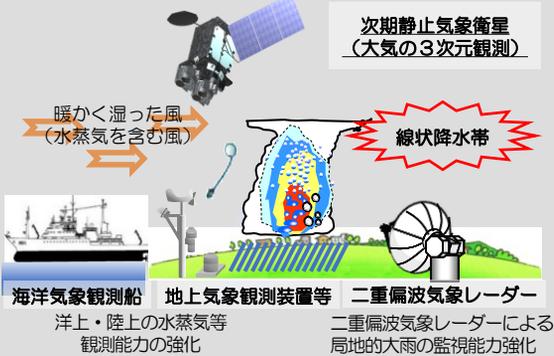


<人工衛星データを用いた漏水リスク評価>

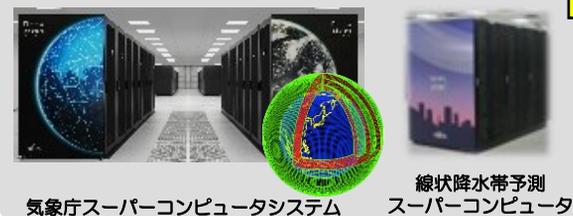
【コラム6】線状降水帯・台風等の予測精度向上等に向けた取組の強化

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し大雨をもたらす現象で、ひとたび発生すると災害の危険性が急激に高まります。気象庁では、線状降水帯や台風に対する的確な防災対応等を支援するため、次期静止気象衛星の整備等、観測・予測技術を強化し、線状降水帯に関する情報の更なる改善や台風進路予測の精度向上を図ります。

観測の強化



予測技術の強化



気象庁スーパーコンピュータシステム

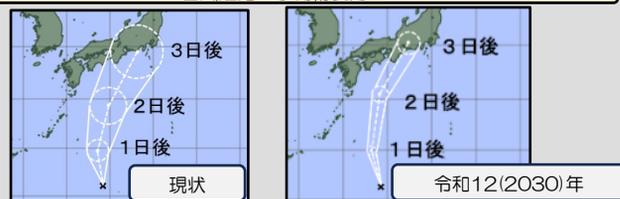
線状降水帯予測スーパーコンピュータ

線状降水帯に関する情報の更なる改善

発生情報 現在 線状降水帯の発生をお知らせする情報を最大30分前に発表 	確度の高い直前の予測 令和8(2026)年 2~3時間前を目標に予測情報を発表 イメージ 	半日前からの呼びかけ 現在 府県単位で予測情報を発表 令和11(2029)年 市町村単位で把握可能な危険度分布形式の情報を提供 イメージ
---	---	--

順次成果を反映

台風進路の予測精度向上



3日先の台風進路予報誤差を約200kmから約100kmに改善

【コラム7】 災害に強い道路ネットワークの構築や道路における防災拠点の機能強化

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えています。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。

また、災害時にも活用可能な高付加価値コンテナについて、「道の駅」への設置に係る占用許可基準の緩和等を措置した改正道路法等や「道の駅」における活用ガイドライン等を踏まえ、導入を推進します。



【ダブルネットワークの強化等】

南海トラフ地震による津波により、並行する国道55号の浸水が予測されるため、安芸道路の整備により津波浸水想定区域を回避する緊急輸送道路を確保



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（令和5年7月）



防災用コンテナ型トイレ

【「道の駅」における防災機能強化】

令和6年能登半島地震では、防災用コンテナ型トイレを、防災道の駅「うきは」から、被災地の道の駅「あなみず」へ派遣

【コラム8】 TEC-FORCEの増強と多様な主体との連携による新たな応援体制の構築

TEC-FORCE は平成20年の発足以来、東日本大震災や西日本豪雨など様々な災害における現場対応を積み重ね、蓄積した知見を次なる災害対応に活かすことで着実に備えを充実してきました。

令和7年6月の「災害対策基本法等の一部を改正する法律」の公布・一部施行を受け、南海トラフ地震等の大規模広域災害にも自治体等を迅速かつ的確に応援できるよう、TEC-FORCE の増強と行政機関・民間企業・学識者などの専門性を持った多様な主体との更なる連携強化による新たな応援体制の構築を進め、災害対応力の強化を図ります。



南海トラフ地震等の大規模広域災害 **《TEC-FORCE予備隊員》**

専門的な知識を有する民間企業等の人材を TEC-FORCE 隊員として非常勤雇用する制度の創設により、人員体制を強化。

《TEC-FORCEパートナー》

民間企業等との災害協定の拡充により、広域的な被災自治体応援においても TEC-FORCE と一体的に活動できる体制を確保。

《TEC-FORCEアドバイザー》

学識者の方々から災害対応の技術的助言を得る枠組みの創設により、技術的判断が難しい事案に対応する体制を確保。

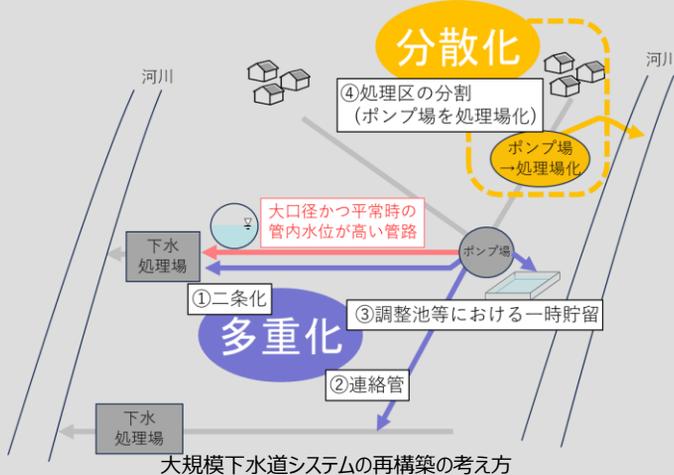
《都道府県等との連携》

平時から、都道府県等の危機管理事務局や土木部局等との合同研修等による連携を強化することにより、被災地における一体的な活動を促進。

【コラム9】八潮市の道路陥没事故を受けた取組とこれからのインフラ老朽化対策

【八潮市の道路陥没事故を受けた取組】

埼玉県八潮市において、令和7年1月28日に発生した道路陥没事故を受けて、同様の事故の発生を未然に防ぐため、国土交通省では有識者委員会を設置し、地下管路の施設管理のあり方などの検討を進めています。本年3月には、有識者委員会の第1次提言を踏まえ、全国の地方公共団体に対して、下水道管路の全国特別重点調査の実施を要請しました。また、5月には、安全性確保を最優先する管路マネジメントの実現に向けた取組の方向性についての第2次提言が取りまとめられました。第2次提言を踏まえ、令和7年6月に閣議決定された第1次国土強靱化実施中期計画では、上下水道施設の戦略的維持管理・更新の施策として、事故発生時に社会的影響が大きい大口径の上下水道管路の更新や、管路の二条化などによるリダンダンシー（冗長性）の確保が位置づけられました。第2次提言におけるメンテナビリティ（維持管理の容易性）の観点も踏まえながら、本計画を推進し、強靱で持続可能な上下水道の構築に向けた取組を進めていきます。



【これからのインフラ老朽化対策】

我が国では、平成24年の笹子トンネル天井板崩落事故を受け、所管のインフラ全分野を対象に、点検ルールを明確化するとともに、メンテナンスサイクルを確立させるため、インフラ長寿命化計画を策定しました。これに基づき定期的な点検・診断、修繕計画への反映、計画的な修繕などを推進してきました。

今後の老朽化対策にあたっては、人口減少に伴う財政への影響も踏まえ、中長期的な対策予算を低減・平準化するため、予防保全型メンテナンスへの転換を加速させるとともに、地域の将来像を考慮したインフラの集約・再編等を促進し、インフラストックの適正化を進めます。

さらに、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、効率的・効果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)」を推進するとともに、新技術導入をはじめとする維持管理業務のノウハウを助言するため、専門家の派遣等による自治体支援の充実を図ります。

〔国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）〕

〔地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)のイメージ〕

I. 予防保全への本格転換



II. 新技術等の普及促進

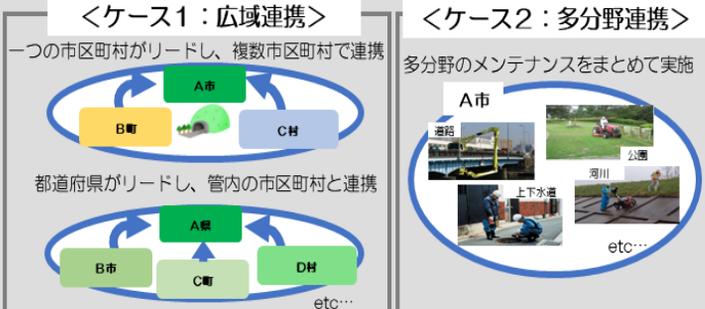


III. 集約・再編やパラダイムシフト型更新等の取組

■ 集約・再編の事例



老朽化が進んだ跨線橋を撤去し隣接橋へ機能を集約



【コラム10】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・航空機等の整備



大型巡視船(3,500トン型)2隻



ヘリ搭載型巡視船1隻



中型ジェット機1機



無操縦者航空機4機

国内外関係機関との連携



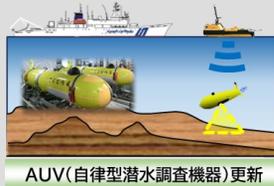
国際業務対応・練習船の外国派遣

新技術の活用



大型ドローン導入にかかる国内飛行実証

海洋権益の確保



AUV(自律型潜水調査機器)更新

業務基盤の取組



人的基盤の強化



教育訓練施設の拡充



学生寮の個別空間確保



庁舎の環境整備



公務員宿舎の環境整備



海洋監視体制の秘匿通信機能強化
(乗組員用インターネット環境整備)

※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11】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。



【コラム12】 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】

全国の港湾で官民連携による脱炭素化の取組を定めた「港湾脱炭素化推進計画」の作成等が進められています。国土交通省では、引き続き同計画作成への支援や、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を進めると共に、令和7年6月に運用したコンテナターミナルにおける脱炭素化の取組の促進に繋がる認証制度（客観的評価、透明化）の活用・向上により、CNP形成を推進します。



【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。

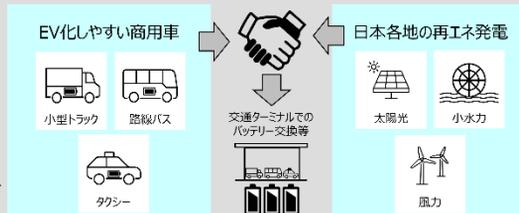


国際ルールの策定に向けた議論に積極的に参画



【自動車分野におけるカーボンニュートラルの推進】

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・余剰電力の活用を図ります。



【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。

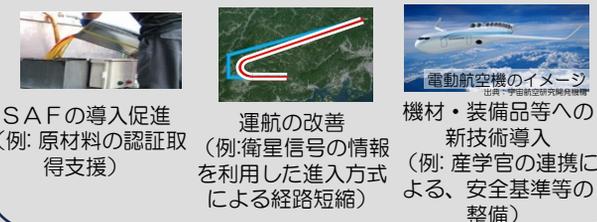
次世代型GX車両



【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



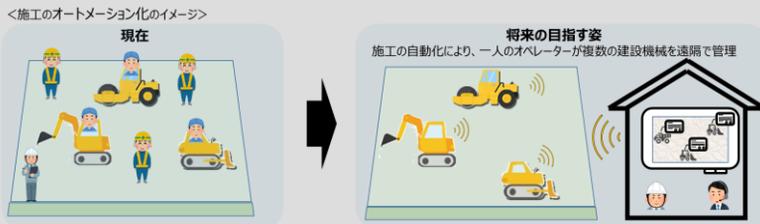
空港分野の取組



【コラム13】 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、試行工事・業務を実施し基準類等の改定を進め、建設現場のオートメーション化に取り組みます。



【建築・都市のDXの推進（インフラ分野のDX）】

「建築・都市のDX」は、建築BIM やPLATEAUなどの3Dモデルや国土数値情報などの様々な地理空間情報を不動産IDによって相互に連携させる取組を一体的に進めている取組です。

このような「建築・都市のDX」を進めることで、建物内外にわたる3次元のデジタルツインの社会実装を図り、データを活用したまちづくりや、防災の高度化、新ビジネスの創出などを推進しています。



- ◆ 建物内外にわたる3次元の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

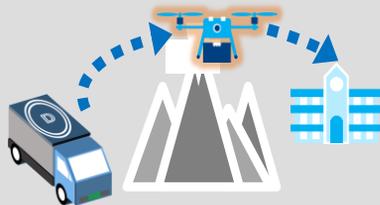
【国土交通分野横断のDXの推進（Project LINKS）】

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。

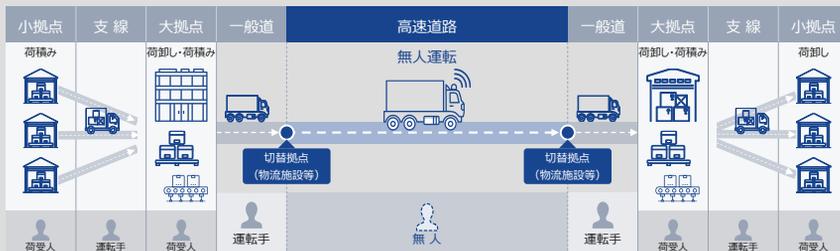
幅広い施策・制度・手続を所管する国土交通省に蓄積された膨大な行政情報を機械判読可能な「データ」として整備し、官民が利用可能な基礎的な情報として提供するとともに、行政内での活用環境を整備することで、オープンデータを利用したビジネス創出（オープン・イノベーション）や政策立案におけるデータ活用（EBPM）を促進します。

【物流DXの推進】

自動運転トラックを活用した幹線輸送サービスを実現するため、物流拠点間の幹線輸送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その運用に資する物流拠点の整備等を後押しするとともに、ドローン配送拠点の整備や自動化・機械化機器の導入、データ連携の促進等に取り組む事業者を支援します。また、物流DXの前提となる物流標準化にも取り組んでまいります。



ドローンによるラストマイル配送の効率化



【コラム14】 持続可能な観光の推進

観光は成長戦略の柱、地方創生の切り札であり、国民生活の安定・向上や国際相互理解の増進にも寄与するなど極めて重要なものです。令和7年上半期のインバウンドは、旅行者数・消費額がともに過去最高を更新しており、非常に好調である一方、インバウンドの宿泊者数については三大都市圏への偏在傾向がみられます。こうした中、令和7年3月18日の第26回観光立国推進閣僚会議では、総理から、2030年訪日客6,000万人・消費額15兆円の政府目標の達成に向けて必要な取組を盛り込んだ、新たな観光立国推進基本計画を2025年度末までに策定するよう、指示があったところであり、国土交通省として、観光立国の実現に向けて取り組んでまいります。

特に、インバウンドの地方誘客促進に寄与する我が国が誇る観光資源の磨き上げや、高付加価値な旅行需要を取り込むための観光地づくりを進めてまいります。また、持続可能な観光を推進するべく、オーバーツーリズムの未然防止・抑制をはじめとする訪日外国人受入環境整備に向けた対策、観光地・観光産業における人材不足対策事業や、DX推進事業等に取り組んでまいります。また、これらの観光施策を充実・強化するために、必要となる国の財源確保策について、具体的検討を行ってまいります。



オーバーツーリズム対策



プレミアムインバウンドツアー



地域観光魅力向上



観光DX

【コラム15】 空港受入環境整備等の推進

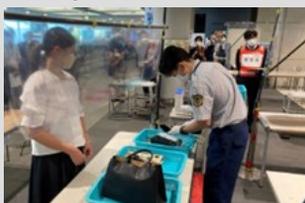
航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査といった空港業務は、コロナ禍等の影響により、一時は人員が約1～2割減少していたものの、足下ではコロナ禍前の水準まで回復しています。他方、令和6年の訪日外国人旅行者数は過去最高の3,687万人を更新するなど、急速に増大するインバウンド需要に適切に対応し、その経済効果を取り込んでいくためには、航空需要の増加に対して自立的に対応できる空港業務の体制の整備を促進し、持続可能な形で空港業務を維持・発展させていくことが必要不可欠となっています。

このため、空港業務の人材確保・育成や職場環境の改善、外国人労働者の受入環境整備を推進するとともに、空港グランドハンドリング分野における委託者及び受託者の対等な関係の構築と公正かつ透明な取引の推進を図ることを目的に、「適正取引等推進のためのガイドライン」の策定を進めてまいります。

また、人口減少社会において、持続可能な形で空港業務を維持・発展させていくためには、空港業務DXを通じた更なる省力化・省人化の取組が必要不可欠となっています。令和6年6月に「空港グランドハンドリング作業の生産性向上に関する技術検討会」を立ち上げ、グランドハンドリング作業の生産性向上に向けた先進技術等の開発・実装を促進するための検討を実施しています。加えて、「空港制限区域内における自動走行の実現に向けた検討委員会」において、令和7年中の空港制限区域内における自動運転レベル4の実現を目指して準備を進めています。



グランドハンドリング業務



保安検査業務



手荷物積付ロボットイメージ



自動運転トローイングトラクター

【コラム16】次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた物流革新の集中改革の推進

物流の「2024年問題」については、令和5年6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく官民の取組の成果等により、令和7年度に入ってから物流の機能を維持できています。一方で、2030年度には34%の輸送力不足が見込まれており、これを確実に乗り越えるためには、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じていくことが不可欠です。

こうした中、令和7年3月の関係閣僚会議では、総理から、輸送力不足が年々深刻化する2030年度までの期間を物流革新の「集中改革期間」と位置付けた上で、物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーションに向けて、「2030年度に向けた政府の中長期計画」の見直しを反映した次期「総合物流施策大綱」を策定すべく、早急に検討を開始するよう指示がありました。これを受け、本年5月に、次期「物流大綱」の策定に向けた国土交通省・経済産業省・農林水産省の3省合同の有識者検討会を立ち上げ、物流の常識を根本から革新していくための施策の具体化・深度化の検討を進めているところです。

また、地方公共団体の産業振興やまちづくり等と連携しながら、自動運転トラック等の革新的車両に対応した基幹的な物流拠点の整備や地域の経済活動の核となる物流拠点の整備・再構築を支援してまいります。



自動運転等に対応した基幹的な物流拠点



中継輸送・共同輸送拠点



ドローン配送拠点

【コラム17】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、建設業法等が令和6年6月に改正・公布されました。適正な水準の労務費が確保され、賃金として行き渡るよう、改正法に基づき、「労務費の基準」の作成やその実効性確保を進めてまいります。

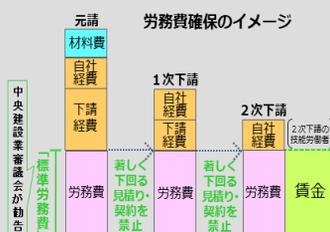
建設キャリアアップシステム(CCUS)は、建設技能者の資格や就業履歴等を登録・蓄積し、技能と経験に応じた処遇改善につなげる取組です。これまでも建設技能者の能力レベルに応じて支給される手当制度の拡大等を進めてまいりました。改正法に基づく取組と一体となって、処遇改善と業務効率化を進めていきます。

○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(概要)

処遇改善	賃金の引上げ
労務費へのしわ寄せ防止	資材高騰分の転嫁
働き方改革	労働時間の適正化
生産性向上	現場管理の効率化

担い手の確保

持続可能な建設業へ



○建設キャリアアップシステムの概要



建設技能者を雇用し、育成する企業に人が集まる

【コラム18】 国土交通分野の共生社会の実現

バリアフリー法の基本方針に基づき、公共交通機関や建築物等のハード面及び心のバリアフリー等のソフト面でのバリアフリー化について、現行目標を踏まえ取組を推進しています。令和8年度以降についても、次期整備目標に基づき、着実にバリアフリー化を推進するとともに、男女共同参画基本計画に基づくジェンダー主流化の取組を進めることで、誰もが互いに認め合い共に生きる社会を実現することを目指してまいります。

＜鉄道駅、バス・タクシー、観光施設・宿泊施設のバリアフリー化＞

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。

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・障害者等が気兼ねなく旅行できる環境を整備し、ユニバーサルツーリズムを促進するため、観光施設や宿泊施設のバリアフリー化に必要な施設整備や設備導入等を支援しています。

＜ジェンダー主流化の推進＞

女性トイレの行列等行政やサービスの提供者が男女の異なるニーズを理解して政策やサービスに反映していく「ジェンダー主流化」を推進しています。サービス提供事業者の従業員や経営幹部における女性比率の向上や、「地方創生2.0」で謳われる「若者や女性にも選ばれる地域」のため女性にも働きやすく暮らしやすい地域づくりの推進に取り組んでいきます。



ホームドア

エレベーター式リフト付きバス



福祉タクシー

施設のバリアフリー化



女性職員による意見交換

【コラム19】 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「空き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一層促進します。

所有者不明土地等対策については、令和4年に改正された「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」に基づき、市町村をはじめとする地域の関係団体との連携・協力、財政支援や税制措置等を講じています。さらに令和6年6月に閣議決定された土地基本方針及び同年7月にとりまとめた「土地政策研究会 中間とりまとめ」を踏まえ、持続可能な土地の利用・管理の実現に向けて空き地の適正管理及び利活用の指針となる「空き地の適正管理及び利活用に関するガイドライン」を令和7年4月に公表しました。

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20】「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100万人を目指して令和6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

◇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

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）



ウポポイ 検索

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

【コラム21】二地域居住の促進と地域生活圏の形成

令和5年7月28日に閣議決定した国土形成計画（全国計画）で掲げた「新時代に地域力をつなぐ国土」や「シームレスな拠点連結型国土」といった理念の実現のため、二地域居住の促進や地域生活圏の形成などを進めています。

「地域生活圏」とは、官民のパートナーシップにより、買い物や交通など暮らしに必要なサービスが持続的に提供される圏域のことで、特に人口減少が進む地方部においては、その形成を図ることが重要です。このため、先導的な取組に対する支援を行うことで、民主導でサービスを提供する地域の経営主体の育成を図りつつ、さらに、官民の関係者がより強固に連携できる体制を整えることで、地域生活圏の形成を強力に推進していきます。

また、多様なライフスタイルの実現を通じたウェルビーイングの向上、「地域生活圏」の形成にも資する地域の担い手確保等のため、人口を複数の地域でシェアし、地方への人の流れの創出・拡大を図る「二地域居住」を促進しています。二地域居住の中長期的な課題（二地域居住者の特定・登録やその経済的負担の軽減等）解決に繋がるモデル的な取組への支援、二地域居住者と地域を繋ぐ中間支援組織の育成・確保、住居や交流施設の整備等により、二地域居住の更なる促進を図ってまいります。



<住まい>

<なりわい>

<コミュニティ>

二地域居住の促進に向けた環境イメージ



地域生活圏の形成イメージ

【コラム22】 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7年3月31日時点で、636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7年6月末時点で、132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、432都市が防災指針を含んだ立地適正化計画を作成・公表済、584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、適切な評価・見直しを推進していくことが重要です。このため、必要な基礎情報を国が市町村に提示しながら、市町村の評価・見直し等を後押しする「まちづくりの健康診断」を令和7年度より開始しました。併せて、「まちづくりの健康診断」の活用による市町村域を越えた広域的な自治体間の連携を促進してまいります。

また、居住と生活関連都市機能に加え、業務施設等も誘導し、これらの近接性も確保する視点を加えることで、居住者の利便性の更なる向上を図り、まちづくりの深化・発展を進めてまいります。

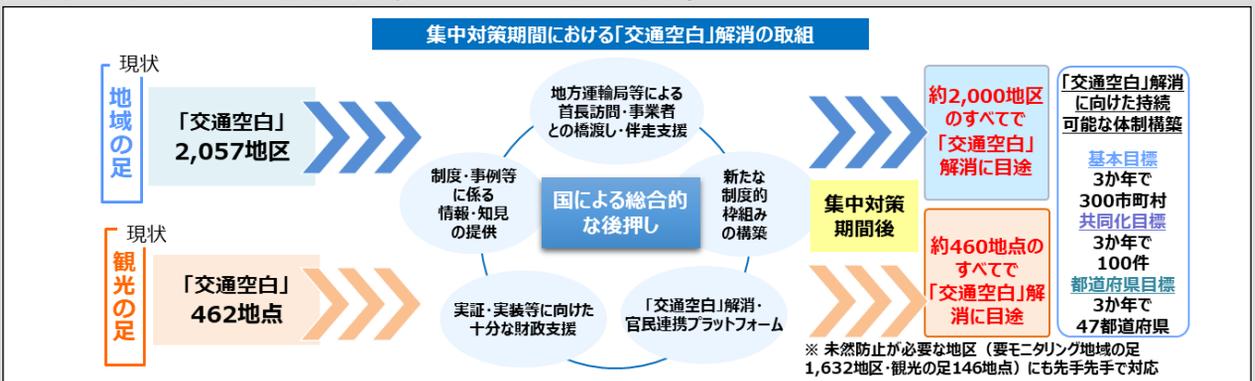
持続可能な都市の実現に向けたまちづくり



【コラム23】 「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、買い物・医療・教育など日常生活を支えておりますが、人口減少や高齢化、圧倒的な担い手不足等に伴い減便や廃止などサービスの低下が進展し、各地で「交通空白」が生じています。こうした状況を踏まえ、国土交通省においては、全国の「交通空白」解消に向け、令和6年7月に設置した国土交通省「交通空白」解消本部の下、地方運輸局等による伴走支援や「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを通じた民間の技術・サービスの活用等により、「地域の足」・「観光の足」の確保に強力に取り組んでいます。また、従来の路線バスやコミュニティバスの運行費に対する補助に加え、「交通空白」の解消に向けて自治体や交通事業者等が地域に必要な交通手段を導入する取組への支援や地域の多様な関係者の連携・協働による取組への支援など、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通へのリ・デザインを進めています。

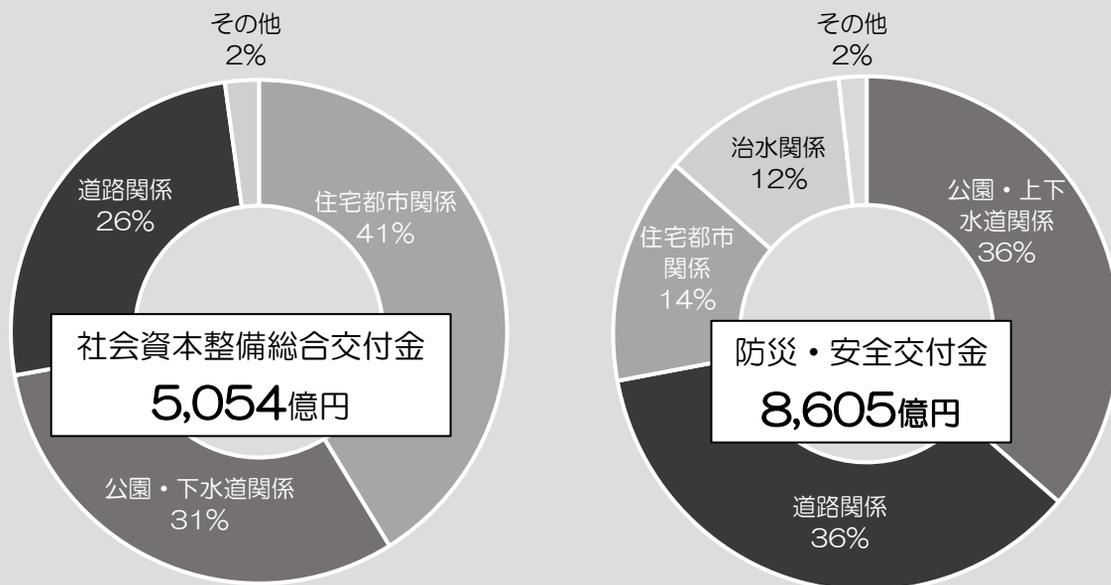
本年5月に定めた「交通空白」解消に向けた取組方針2025に基づき、令和7年度から9年度までの「交通空白」解消・集中対策期間において、全ての「交通空白」地区の解消に目指すべく、国による伴走支援、情報や知見の提供、官民の連携、さらには共同化・協業化や自治体機能を補完・強化する新たな制度的枠組みの構築など、これまでを上回る総合的支援に取り組んでまいります。



【コラム24】 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6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6年度当初予算における事業別交付決定額（令和7年3月末時点）＞



【コラム25】 国土交通省の組織変革（CX）の推進

「国民の命と暮らしを守る」を使命とする国土交通省は、6万人の職員を抱えていますが、中でもその8割にあたる4.8万人は、地方機関においてインフラの整備・管理、地震・水害・雪害等の災害対応、地方創生、輸送の安全、領海警備等に従事し、主に現場で活躍しています。一方で、厳しい職務環境や、職員のいびつな年齢構成、人材獲得を巡る官民間競争の激化や仕事に関する価値観の多様化などの近年の社会情勢などから、必要なサービスを国民に提供するための”人材”の確保が困難な状況となりつつあります。

このため、組織と職員ひとりひとりが、共に成長する「選ばれる国土交通省」にすることを目指し、働きがいと働きやすさを両立した魅力的な職場を実現するべく組織変革に着手しました。

具体的には、DX等による業務効率化の追求や、老朽化した庁舎・宿舍の改修等快適な勤務環境の実現、労苦に報いるための仕組みの構築などについて、取組を進めています。

＜多様な職場環境で活躍する職員＞



水害被災地での被害状況調査



降雪時の滞留車両への対応



山間部の官署



領海の警備

第4 令和8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8年度 要求・要望額 (A)	前 予 算 度 額 (B)	対 前 年 度 率 (A/B)
治 山 治 水	1,191,225	996,345	1.20
治 水	1,145,192	957,528	1.20
海 岸	46,033	38,817	1.19
道 路 整 備	5,367,011	4,546,366	1.18
港 湾 空 港 鉄 道 等	1,034,822	850,794	1.22
港 湾	330,691	272,106	1.22
空 港	208,354	206,371	1.01
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	121,309	81,348	1.49
新 幹 線	348,900	265,800	1.31
船 舶 交 通 安 全 基 盤	25,568	25,169	1.02
住 宅 都 市 環 境 整 備	4,404,604	4,001,217	1.10
住 宅 对 策	3,219,129	3,022,685	1.06
都 市 環 境 整 備	1,185,475	978,532	1.21
市 街 地 整 備	483,105	393,910	1.23
道 路 環 境 整 備	672,730	559,748	1.20
都 市 水 環 境 整 備	29,640	24,874	1.19
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	378,202	317,993	1.19
上 下 水 道	336,381	281,774	1.19
上 下 水 道	10,118	9,825	1.03
水 道	65,137	54,989	1.18
下 水 道 等	261,125	216,960	1.20
国 営 公 園 等	41,821	36,219	1.15
社 会 資 本 総 合 整 備	3,311,376	2,751,992	1.20
社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金	1,196,098	991,822	1.21
防 災 ・ 安 全 交 付 金	2,115,278	1,760,170	1.20
小 計	15,687,241	13,464,707	1.17
推 進 費 等	35,721	27,836	1.28
一 般 公 共 事 業 計	15,722,962	13,492,543	1.17
災 害 復 旧 等	50,173	51,148	0.98
公 共 事 業 関 係 計	15,773,134	13,543,691	1.16
そ の 他 施 設 費	91,626	62,793	1.46
行 政 経 費	-	-	-
合 計	-	-	-

(単位：百万円)

国 費			備 考
令和8年度 要求・要望額 (C)	前 予 算 額 (D)	対前年度 倍 率 (C/D)	
1,061,009	892,209	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、7兆2,261億円である。</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 5,190百万円 社会資本整備円滑化地籍整備事業費 3,368百万円 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 49,475百万円 国土交通省関係の政府情報システムのデジタル庁一括計上分 39,789百万円 東日本大震災復興特別会計（復旧・復興） 36,708百万円 がある。</p> <p>5. 本表のほか、 ・ 第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組の推進に必要な経費 ・ 労務費確保の必要性や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 ・ 日米協力を踏まえた造船についての強靱なサプライチェーンの構築に必要な経費 については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。</p> <p>6. 前年度予算額は、令和8年度との比較対照のため組み替えて掲記してある。</p> <p>7. 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>
1,022,615	859,986	1.19	
38,394	32,223	1.19	
1,992,704	1,672,077	1.19	
476,377	413,580	1.15	
292,841	245,603	1.19	
41,996	39,614	1.06	
35,600	22,822	1.56	
80,372	80,372	1.00	
25,568	25,169	1.02	
875,353	730,158	1.20	
187,272	156,060	1.20	
688,081	574,098	1.20	
123,200	102,416	1.20	
535,241	446,808	1.20	
29,640	24,874	1.19	
204,593	170,807	1.20	
166,052	138,375	1.20	
7,692	6,409	1.20	
24,323	20,269	1.20	
134,037	111,697	1.20	
38,541	32,432	1.19	
1,604,689	1,334,365	1.20	
586,153	487,410	1.20	
1,018,536	846,955	1.20	
6,214,725	5,213,196	1.19	
25,620	20,442	1.25	
6,240,345	5,233,638	1.19	
41,632	41,642	1.00	
6,281,977	5,275,280	1.19	
87,343	58,493	1.49	
711,875	618,989	1.15	
7,081,195	5,952,762	1.19	

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8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	224,400	102,600	2.19
独立行政法人都市再生機構	450,000	490,000	0.92
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	731,000	520,000	1.41
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	68,800	63,000	1.09
自動車安全特別会計	11,200	11,200	1.00
中部国際空港株式会社	12,700	12,200	1.04
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	60,000	110,000	0.55
株式会社海外交通・都市開発事業支援機構	82,700	19,700	4.20
合 計	1,641,300	1,329,200	1.23

- (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8年度 (C)	前 年 度 (D)	対前年度 倍 率 (C/D)	令和8年度 (E)	前 年 度 (F)	対前年度 倍 率 (E/F)
1,071,500	1,144,100	0.94	1,482,014	1,472,602	1.01
100,000	110,000	0.91	1,351,566	1,460,432	0.93
197,000	131,000	1.50	3,018,943	3,116,600	0.97
127,000	27,100	4.69	354,469	219,694	1.61
—	—	—	188,597	186,723	1.01
9,200	10,200	0.90	55,787	40,373	1.38
13,000	8,000	1.63	114,012	108,714	1.05
—	—	—	70,000	120,000	0.58
—	—	—	90,440	21,820	4.14
1,517,700	1,430,400	1.06	6,725,828	6,746,958	1.00

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8年度要求・要望額					
	北海道		離島		奄美	
		対前年度 倍率		対前年度 倍率		対前年度 倍率
国土交通省関係						
一般公共事業	522,444	1.20	26,602	1.24	11,359	1.12
災害復旧等	72	11.40	—	—	—	—
公共事業関係計	522,516	1.20	26,602	1.24	11,359	1.12
農林水産省関係						
一般公共事業	148,297	1.18	17,823	1.18	8,210	1.08
災害復旧等	5	1.00	—	—	—	—
公共事業関係計	148,302	1.18	17,823	1.18	8,210	1.08
環境省関係	2,214	1.20	1,021	1.20	259	1.20
合 計						
一般公共事業	672,955	1.20	45,446	1.21	19,828	1.10
災害復旧等	77	6.82	—	—	—	—
公共事業関係計	673,032	1.20	45,446	1.21	19,828	1.10

※ 本表のほか、第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組の推進等に必要な経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

関係資料

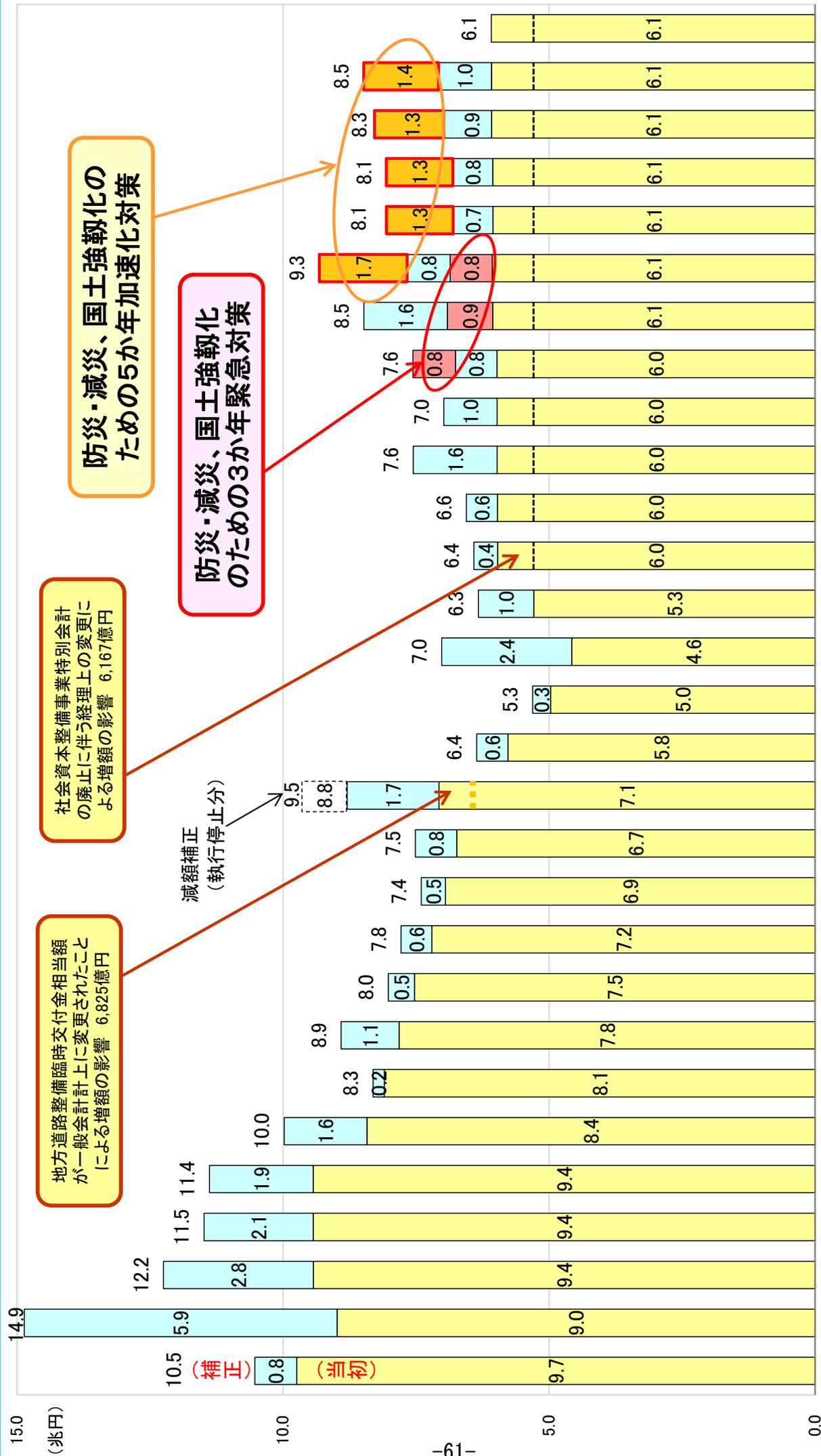
東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算概算要求事業費・国費総括表・・・	60
公共事業関係費（政府全体）の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	61

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8年度 要 求 額	前 年 度 予 算 額	令和8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	皆減	○ 本表の計数は、復興庁所管である。 ○ 港湾の前年度予算額は、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	皆減	
住宅都市環境整備	29,061	29,617	21,051	23,000	0.92	
住 宅 対 策	29,061	29,617	21,051	23,000	0.92	
公園水道廃棄物処理等	0	4,056	0	4,056	皆減	
国 営 公 園 等	0	4,056	0	4,056	皆減	
社会資本総合整備	2,573	48,660	1,330	25,981	0.05	
一般公共事業計	31,634	82,333	22,381	53,037	0.42	
災 害 復 旧 等	13,918	7,709	13,528	7,488	1.81	
公共事業関係計	<u>45,552</u>	<u>90,042</u>	<u>35,909</u>	<u>60,525</u>	<u>0.59</u>	
行 政 経 費	—	—	799	901	0.89	
合 計	—	—	<u>36,708</u>	<u>61,426</u>	<u>0.60</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よっているので、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3) 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1～5年目分は、それぞれ令和2～6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)及び緊急防災枠(2,500億円)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。
 (注7) 令和6年度補正予算については、GX経済移行債で実施する事業(500億円)を含む。



国土交通省

国土交通省ホームページ
令和8年度予算概算要求概要

