

令和 9 年度

予算概算要求概要

令和 8 年 8 月

国土交通省

目 次

第 1 令和 9 年度予算概算要求のポイント	1
第 2 令和 9 年度予算概算要求の基本方針	2
第 3 令和 9 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	30
＜参考＞	
補助金・基金の「自己点検」	38
コラム	39
第 4 令和 9 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 9 年度予算概算要求のポイント

I. 令和 9 年度予算概算要求額

1. 国費総額

$\left[\begin{array}{c} \text{対 R 8 当初} \\ + \text{R 7 補正}^{\ast} \end{array} \right] \left[\begin{array}{c} \text{対 R 8 当初} \end{array} \right]$

(1) 一般会計 8 兆 7, 6 9 4 億円 < 1. 3 5 倍 > (1. 44 倍)

(うち、『強く豊かな日本』投資枠 1 兆 5, 5 0 8 億円)

公共事業関係費 7 兆 6, 7 6 1 億円 < 1. 3 8 倍 > (1. 45 倍)

○一般公共事業費 7 兆 6, 3 2 3 億円

○災害復旧等 4 3 8 億円

非公共事業 1 兆 9 3 3 億円 < 1. 1 8 倍 > (1. 40 倍)

○その他施設費 8 7 6 億円

○行政経費 1 兆 5 7 億円

※ R 7 補正から、事項要求を行うものや災害復旧等を除く恒常的な経費

(2) 東日本大震災復興特別会計 3 5 9 億円 (1. 0 3 倍)

2. 財政投融资 2 兆 1 3 4 億円 (1. 4 7 倍)

○ 上記の他、下記項目について事項要求を行い、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(『強く豊かな日本』投資枠)
- ・ 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
- ・ 戦略産業クラスター等の形成に資するインフラ整備等の推進に必要な経費(『強く豊かな日本』投資枠)

第2 令和9年度予算概算要求の基本方針

- 「経済財政運営と改革の基本方針 2026」等で示された新たな予算編成の在り方を踏まえ、物価・賃金上昇を的確に反映するとともに、『「強く豊かな日本」投資枠』も活用した概算要求を行う。

(基本的な考え方)

- 我が国は、所得の増加が消費や投資を生み出す民間主導の循環が生まれつつある一方で、人口減少、エネルギー制約、AIを始めとする技術革新、国家間の産業・技術競争の激化等の歴史的な構造変化への対応、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への備え、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、「暮らしの安全・安心」を確保するとともに、「強い経済」を実現するためには、日本成長戦略、地域未来戦略等を踏まえながら、「危機管理投資」と「成長投資」を強力に進めていくことが必要である。このためには、令和8年熊本地震、令和8年8月千葉豪雨や能登半島地震からの復旧・復興に全力を尽くすとともに、事前防災や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、「危機管理投資」等を進めながら、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・物流革新・造船能力・港湾ロジスティクスの抜本的強化、DXや資源・エネルギー安全保障・GXに向けた取組、横浜グリーンエクスポを契機としたグリーン社会の実現を推進する。加えて、強い地域経済の構築や国土計画の実現に資する地域活性化・令和の都市(まち)リノベーションによる地方都市等の稼ぐ力と防災力の強化、地域の成長を阻む移動制約を打破するための「交通空白」解消の深化・加速化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、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。また、「租税特別措置・補助金・基金の見直し」の自己点検結果も適切に踏まえることとする。

(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。また、事前防災及び予防保全型メンテナンスの徹底とともに、既存施設の計画的な維持管理・更新・利活用を図りつつ、上記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る。そのため、中長期的な見通しの下、インフラ整備の予見可能性を高めながら、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。なお、その際、中東情勢による資材への影響にも適切に対応しつつ、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、公共事業の多様な効果に関する適切な評価手法への改善や近年の金利状況等を踏まえた社会的割引率の見直しを進める。
- 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、建設産業における生産性の向上や賃上げ等の処遇改善、多様な人材の確保、働き方改革やリ・スキリング支援の推進、外国人材の受入れ・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9年度予算概算要求の概要

1. 国民の安全・安心の確保 ……〈危機管理投資〉

(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 [359 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 [7,473 億円(1.17)]
- (c) 千島海溝地震、日本海溝地震、首都直下地震及び南海トラフ地震対策等の推進 [3,416 億円(1.40)]
- (d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の強化 [506 億円(1.15)]
- (e) 災害対応能力強化に向けた線状降水帯・台風、大規模地震・大規模噴火等に関する防災情報等の高度化の推進 [324 億円(1.60)]
- (f) 地震、豪雨、豪雪等災害時における物流・人流の確保 [5,855 億円(1.48)]
- (g) 盛土の安全確保対策の推進 [11,293 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 [515 億円(1.36)]

(3) 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. 9) [11,591 億円(1.34)]

(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) [11,293 億円(1.32)]

(5) 交通の安全・安心の確保 (P. 11)

- (a) 運輸分野の総合的な安全対策の推進 [127 億円(2.79)]
- (b) 交通安全対策の推進 [3,560 億円(1.43)]

(6) 海上保安能力の強化等 (P. 12) [3,420 億円(1.16)]

(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 ……〈成長投資〉

(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 [5,346 億円(1.59)]
- (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 [1,882 億円(2.25)]
- (c) 航空ネットワークの維持・活性化 [150 億円(1.01)]
- (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 [266 億円(1.54)]
- (f) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化・港湾ロジスティクスの強化【戦略分野(港湾ロジスティクス)】 [1,195 億円(1.79)]
- (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) [6,811 億円(1.48)]

(2) モビリティ・インフラを活用した資源・エネルギー安全保障・GXの推進 (P. 16)

- (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 [3,030 億円(2.92)]
- (b) 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 [213 億円(2.20)]
- (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 [216 億円(1.98)]

(3) 国土交通分野のDXや防災技術をはじめとした技術開発等の推進 (P. 18)

- (a) フィジカルAIの導入をはじめとする 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 [438 億円(4.36)]
- (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【戦略分野(造船)】、自動運航船の実現や海洋開発等の推進 [29 億円(1.17)]
- (c) DXの推進等 [44 億円(9.84)]

(4)持続可能な観光立国の実現 (P. 21)

- (a)持続可能な観光の推進 [90 億円(1.22)]
- (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 [1,800 億円(1.45)]
- (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. 24)

- (a)「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化 [381 億円(3.07)]
- (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 [168 億円(2.03)]
- (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 [101 億円(3.78)]

(6)民間投資やビジネス機会の拡大 (P. 26)

- (a)戦略産業クラスター等の形成に資するインフラ整備等の推進
- (b)「G空間データスペース」の形成等に資する地理空間情報の充実、地籍調査の加速化、ジオAIの推進、データ基盤・提供環境の整備等 [134 億円(1.30)]
- (c)PPP/PFIの推進 [49 億円(1.42)]
- (d)インフラシステム海外展開の戦略的拡大 [31 億円(1.44)]
- (e)既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [328 億円(1.13)]

(7)横浜グリーンエキスポを契機としたグリーン社会の実現 (P. 29)

- (a)横浜グリーンエキスポの成果の最大化 [100 億円(4.67)]
- (b)グリーンインフラの活用推進 [2,468 億円の内数]

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 ……〈成長投資〉

(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. 30)

- (a)地域公共交通等のバリアフリー化の推進とジェンダー主流化の視点も取り入れたユニバーサルデザインのまちづくりの実現 [771 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 [106 億円(1.22)]
- (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 [76 億円(1.64)]
- (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 [31 億円(2.00)]
- (e)魅力的な拠点となる国営公園等の取組の推進 [386 億円(1.50)]
- (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 [10 億円の内数]

(2)持続可能で活力ある国土の形成 (P. 32)

- (a)国土形成計画・国土利用計画の推進 [15 億円(18.39)]
- (b)担い手確保のための地域間人材シェア等に資する二地域居住の促進・個性ある多様な地域生活圏の形成 [1,270 億円(3.46)]
- (c)コンパクト・プラス・ネットワークの強化と産業・ビジネス拠点の形成 [3,364 億円(4.16)]
- (d)歴史まちづくり、地域資源の活用を含めたゆとりとにぎわいのあるまちづくり [34 億円(10.71)]
- (e)スマートシティの社会実装の加速 [7 億円(1.38)]
- (f)自動運転をはじめとした次世代モビリティの普及促進 [753 億円の内数]
- (g)地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備 [5,343 億円(1.49)]
- (h)地域の暮らしと産業を支える港湾整備の推進 [1,839 億円(1.38)]

(3)地域の成長を阻む移動制約を打破するための「交通空白」解消の深化・加速化 (P. 35) [835 億円(3.61)]

(4)こどもまんなか社会に向けたこども・子育て政策の推進 (P. 35)

(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. 36) [1,031 億円(1.41)]

(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) [6,811 億円(1.48)]

国土交通省における組織変革(CX)の推進 ※CX: Corporate Transformation (P. 36)

(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 [359 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、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、災害公営住宅の整備、宅地液状化対策、土地境界の再確定に向けた地籍調査等に取り組む。

【コラム1 (P39) 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、切迫する千島海溝地震、日本海溝地震、首都直下地震及び南海トラフ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、令和7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2 (P39) 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 [7,473億円(1.17)]

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推進
- ・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
- ・地域の将来像を踏まえた土砂災害対策の推進
- ・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 (P40) 参照】

(c) 千島海溝地震、日本海溝地震、首都直下地震及び南海トラフ地震対策等の 推進

[3,416 億円 (1.40)]

切迫する千島海溝地震、日本海溝地震、首都直下地震及び南海トラフ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・防波堤等の整備の推進
- ・ 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
- ・ 大規模災害時に自宅に留まる選択を可能とする、住宅における防災機能・レジリエンス機能の推進

(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 4 (P41) 参照】

(d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の強化

[506 億円 (1.15)]

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) 災害対応能力強化に向けた線状降水帯・台風、大規模地震・大規模噴火等に関する防災情報等の高度化の推進

[324 億円 (1.60)]

線状降水帯・台風、大規模地震・大規模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構築の支援
- ・ 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
- ・ 平時からの砂防工事における遠隔・自動施工の活用推進
- ・ 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
- ・ 産学官連携等による河川・砂防技術開発の推進

【コラム5（P41）参照】

(f) 地震、豪雨、豪雪等災害時における物流・人流の確保

[5,855 億円 (1.48)]

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6（P42）参照】

(g) 盛土の安全確保対策の推進 [11, 293 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 [515 億円(1.36)]

令和7年6月に施行された「災害対策基本法等の一部を改正する法律」に基づき、千島海溝地震、日本海溝地震、首都直下地震及び南海トラフ地震など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の推進

(3) 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

[11, 591 億円 (1.34)]

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
- ・ 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
- ・ 公営住宅の老朽化対策

【コラム7（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) **[11,293 億円 (1.32)]**

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) 運輸分野の総合的な安全対策の推進 [127 億円 (2.79)]

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)

- ・白タクや違法なハイヤーの利用防止に向けた取組の強化

(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)

- ・空港の更なる安全・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)

- ・運輸事業者の安全管理体制構築を促す運輸安全マネジメント評価の実施・制度の継続的な見直し
- ・緊急一時避難施設の指定促進に向けた調査
- ・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

(b) 交通安全対策の推進 [3,560 億円 (1.43)]

交通安全確保のため、通学路対策、生活道路対策、自転車利用環境の向上や踏切対策、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走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現
- ・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 [3,420 億円（1.16）]

「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しているところ、「国家安全保障戦略」等の改定に係る今後の議論も踏まえつつ、海上保安庁の「強靱かつ持続的な体制」を確立するとともに、国民の安全・安心を守る業務基盤の充実を図る。

（海上保安能力の強化）

- ・ 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

（国民の安全・安心を守る業務基盤の充実）

- ・ 治安・救難業務の充実
- ・ 海上交通の安全確保
- ・ 防災・減災、国土強靱化の推進

※ 新たな「国家安全保障戦略」に係る海上保安能力の強化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。

【コラム 8（P43）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。

【コラム 9（P43）参照】

(1) スtock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 (P44) 参照】

(a) 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用 [5,346 億円 (1.59)]

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
- ・ 高速道路におけるレベル4自動運転トラックの早期の社会実装に向けた支援
- ・ 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

[1,882 億円 (2.25)]

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維持・活性化 [150 億円 (1.01)]

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、ターミナル再編、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・活性化に向けた取組の推進
- ・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

(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。

※ 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に追加的に要する経費及び北陸新幹線（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。

* この他、西九州新幹線の環境影響評価手続を開始する。

(e) 鉄道ネットワークの充実 [266 億円 (1.54)]

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在来線の高速化等に関する調査、基本計画路線に係るケーススタディを実施する。

- ・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在来線の高速化等に関する調査、基本計画路線に係るケーススタディの実施
- ・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・港湾ロジスティクスの強化【戦略分野
(港湾ロジスティクス)】** **[1,195 億円 (1.79)]**

サプライチェーンの強靱化・安定化を進めるため、国際海上コンテナ輸送に係る国際基幹航路の維持・拡大に向けた取組を推進する。また、物流の他国への依存や、港湾機能停止による遅延・途絶リスクを防止するため、自律的な港湾ロジスティクスの実現による国際競争力の強化、サイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化、港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成に一体となって取り組む。

- ・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
- ・港湾ロジスティクスの強化

【コラム 11 (P45) 参照】

(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） **[6,811 億円 (1.48)]**

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) モビリティ・インフラを活用した資源・エネルギー安全保障・GX の推進

【コラム 12 (P45) 参照】

(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 **[3,030 億円 (2.92)]**

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 4 割を占める住宅・建築物部門における省エネ・省資源・脱炭素等を促進するため、住宅・建築物の省エネ化や木材利用の促進、建築物ライフサイクルカーボンの評価及び削減の促進を図る。

- ・ GX 志向型住宅（環境省連携事業）、ZEH、ZEB、長期優良住宅や建築物ライフサイクルカーボンの評価及び削減への支援の強化
- ・ 既存ストックの省エネ改修への支援等の強化
- ・ 中大規模木造建築物等の普及に資する優良な取組等に対する支援
- ・ 省エネ住宅・建築物の普及の加速や、ライフサイクルカーボンの削減に向けた事業者・評価機関等の体制整備への支援
- ・ 木造の住宅・建築物の担い手の技術力向上等への支援

(b) 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 **[213 億円 (2.20)]**

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モビリティ・インフラを活用したエネルギー自律性向上、脱炭素化やサーキュラーエコノミーを推進する。

- ・ 不動産分野における ESG 投資の促進
- ・ エリア一体での脱炭素化、都市緑化による吸収源対策、公園・都市緑地に対する民間投資の促進、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
- ・ 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
- ・ 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
- ・ ハイブリッドダムを取組による既存ストックを有効活用した水力発電の促進
- ・ 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

(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 **[216 億円（1.98）]**

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モビリティ・インフラを活用したエネルギー自律性向上と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
- ・ 鉄軌道事業者等による脱炭素化に資する取組への支援
- ・ 持続可能な地域交通の実現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
- ・ 商用電動車の導入促進に向けた取組の推進
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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・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
- ・ モビリティ・エネリンク構想の推進

(3) 国土交通分野の DX や防災技術をはじめとした技術開発等の推進

【コラム 13 (P46) 参照】

(a) フィジカル AI の導入をはじめとする 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

[438 億円 (4.36)]

2040 年までに、建設現場の安全性向上と、3 割の省人化すなわち生産性の 1.5 倍引き上げを実現する目標を達成するため、フィジカル AI 等の技術を最大限活用しつつ 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・都市の DX」中長期ビジョン（令和 8 年 3 月策定）に基づき、建築 BIM、3D 都市モデル、不動産 ID、地理空間情報に関する施策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
- ・ 公共工事におけるフィジカル AI を活用した自動化・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・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 AI 等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
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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充実
- ・ 人工衛星・AI 等を活用した防災対策・管理の高度化

(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【戦略分野
(造船)】、自動運航船の実現や海洋開発等の推進** **[29 億円 (1.17)]**

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。

(海事産業群の競争力強化・生産性向上)

- ・ 造船分野の国際連携や修繕体制強化に向けた海外拠点活用等の推進
- ・ 内航海運における新技術の開発・導入の促進
- ・ 内航海運の船団の輸送力向上に向けた支援
- ・ 自動運航船の普及に向けた環境整備

(海洋資源・エネルギー等の開発・利用の推進)

- ・ 海洋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。

※ 日本成長戦略の 17 の戦略分野である「造船」分野の官民投資の促進のため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 14 (P46) 参照】

(c) DX の推進等 [44 億円 (9.84)]

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、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、第Ⅱ期「国土交通省統計改革プラン」（令和 7 年 10 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 [90 億円 (1.22)]

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、地域住民の安全・安心を守り、地域社会との共生を可能とする、持続可能で高付加価値な観光立国の実現に向け、インバウンドの戦略的な誘客と住民生活の質の確保との両立、国内交流・アウトバウンド拡大、観光地・観光産業の強靱化に取り組む。

(インバウンドの戦略的な誘客と住民生活の質の確保との両立)

- ・ 戦略的な訪日プロモーションの実施
- ・ 国際会議等による諸外国との相互交流拡大
- ・ 各種民泊サービスの適正化

(国内交流・アウトバウンド拡大)

- ・ 双方向交流の拡大に向けた環境整備
- ・ 国内交流の活性化

(観光地・観光産業の強靱化)

- ・ 観光地・観光産業における人材育成等の推進
- ・ 観光統計の整備

【コラム 15 (P47) 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

[1,800 億円 (1.45)]

「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 7 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 8 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）

- ・ オーバーツーリズムの未然防止・抑制をはじめとする観光地の受入環境整備の促進
- ・ 最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現
- ・ 地域一体となった持続可能な観光地域づくりの推進 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）

- ・ 観光地域づくり法人（DMO）の取組に対する総合的な支援
- ・ 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等のためのコンテンツ強化や地域資源の磨き上げの実施
- ・ 文化資源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
- ・ 自然災害からの復興に向けた観光再生支援 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
- ・ 外国人運転者の事故等の特性を踏まえた対策の推進
- ・ AI・ICTの活用等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
- ・ 「選ばれる地方」の実現に向けた「かわまちづくり」等の推進

(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) 「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化

[381 億円 (3.07)]

総合物流施策大綱を踏まえ、物流の生産性向上・商慣行の見直しと人材の確保、自動運転社会の実現に向けたレベル4自動運転トラックの早期社会実装、経済安全保障への対応としての石油に過度に依存しない物流の実現、次世代型倉庫の導入促進を強力に推進し、2030年度までの「集中改革期間」における物流革新を抜本的に強化する。

(物流の生産性向上・商慣行の見直しと人材の確保)

- ・ 物流生産性向上によるサステナブル物流実現に向けた支援
- ・ 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
- ・ トラック適正化二法、改正物流法に基づく規制措置や「総合物流施策大綱」を踏まえた施策効果等に係る調査等の実施
- ・ トラック運送業の事業基盤の強化に向けた調査等の実施
- ・ 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・デジタル化に対する支援
- ・ 物流人材の確保・育成や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
- ・ 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、特殊車両通行制度の改善等、道路分野における物流の効率化等に向けた取組の推進

(自動運転社会の実現)

- ・ 高速道路におけるレベル4自動運転トラックの早期の社会実装に向けた支援

(経済安全保障への対応)

- ・ 物流分野における燃料の脱炭素化・燃費効率化の支援

(次世代型倉庫の導入促進)

- ・ 次世代型倉庫の整備促進に向けた調査等の実施や物流施設の災害対応能力強化支援

* 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

[168 億円 (2.03)]

第三次・担い手3法を踏まえ、「労務費に関する基準」の実効性確保、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・取引適正化等に取り組むとともに、17の戦略分野を下支えする建設産業の供給力の向上を図るため、建設キャリアアップシステムも活用した処遇改善、多様な人材の確保、リ・スキリング支援の推進、施工現場におけるICT・ロボット活用等による生産性向上等、技術者制度の合理化、外国人材の適正かつ円滑な受入れ等を通じ、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。

- ・国土と経済成長を支える建設産業の担い手確保及び生産性向上等を通じた供給力強化

【コラム 17 (P48) 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

[101 億円 (3.78)]

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・整備士の着実な養成・確保の推進
- ・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

(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)

- ・観光地・観光産業における人材育成等の推進

【コラム 18 (P48) 参照】

(6) 民間投資やビジネス機会の拡大

(a) 戦略産業クラスター等の形成に資するインフラ整備等の推進

強い地域経済の構築のため、日本成長戦略における 17 の戦略分野に関連する企業の大規模投資を起点として形成される「戦略産業クラスター」や、戦略分野に関連する産業等における投資を起点として形成される「地域産業クラスター」等に関連し、必要となるインフラ及び拠点整備等の推進を図る。このため、「戦略産業クラスター等の形成に資するインフラ整備等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。

※ 「産業立地の基盤となる水資源の適正な保全と利用を図るための、地下水の利用可能量等の明示に向けた取組に必要な経費」については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

(b) 「G空間データスペース」の形成等に資する地理空間情報の充実、地籍調査の加速化、ジオ AI の推進、データ基盤・提供環境の整備等

[134 億円 (1.30)]

優良な不動産ストックの形成のため、インパクト投資推進のための指標整備等を進める。また、地理空間情報と AI の融合（ジオ AI）を推進するため、様々なデータが相互に接続・連携・流通された「G空間データスペース」の形成等に向け、国土数値情報や官民境界情報等の公的 GIS データの AI に対応した整備・提供やデータ連携・流通基盤の整備等を推進する。加えて、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調査の加速化を図る。

- ・ 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
- ・ AI-Ready な地理空間情報の整備・利活用充実を通じたジオ AI 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調査の加速化
- ・ 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

(c) PPP/PFI の推進 [49 億円 (1.42)]

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「水の官民連携」の導入の推進
- ・ 民間の技術を活用した下水道施設整備の推進
- ・ PFI 手法を活用した無電柱化の推進

(d) インフラシステム海外展開の戦略的拡大 [31 億円 (1.44)]

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」及び進化した「自由で開かれたインド太平洋 (FOIP)」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)

- ・ 多国間枠組み及び政府対話等を活用したインフラシステム海外展開の推進
- ・ インフラ整備の推進と併せたインフラマネジメント (O&M) への参画支援
- ・ 適正な PPP 市場構築の推進
- ・ 都市課題に対する公共交通指向型都市開発 (TOD) の展開や JCM の活用

(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
- ・ 競合国の影響力が拡大する中南米・アフリカ等に対するインフラシステム海外展開支援
- ・ ウクライナを含めた経済外交と連携した支援の実施

(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)

- ・ 激甚化・頻発化する世界的な自然災害に対する我が国の防災技術等の活用
- ・ インフラ施工におけるデジタル技術の活用・スマートシティ等の海外展開の推進
- ・ グローバル人材の採用・育成
- ・ 国際標準化への対応と活用

(e) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [328 億円 (1.13)]

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) 横浜グリーンエキスポを契機としたグリーン社会の実現

(a) 横浜グリーンエキスポの成果の最大化 [100 億円 (4.67)]

横浜グリーンエキスポ（正式名称：2027 年国際園芸博覧会）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、2027 年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、会場内の安全確保、途上国への出展支援等に取り組み、運営を円滑に進め、成果の最大化を図る。

(b) グリーンインフラの活用推進 [2,468 億円の内数]

「グリーンインフラの活用が当たり前の社会」の実現に向け、国民的な機運・理解の醸成等の分野横断的な環境整備を推進するとともに、国土・都市・地域づくりにおいてグリーンインフラの実装を進めることで、持続的で快適な都市・生活空間の形成や防災・減災、暑熱対策等の社会課題解決を図る。

- ・ 国民的な機運・理解の醸成、効果の見える化等の分野横断的な環境整備策の推進
- ・ 国や地方公共団体、民間事業者等による公園・緑地の保全・整備の推進、都市の暑熱対策等の支援、都市緑地や農地、歴史・景観資源等を活かしたまちづくりの推進
- ・ 良好な河川環境の保全・創出の推進
- ・ ブルーインフラの保全・再生・創出等の推進
- ・ 道路緑化、ほこみち（歩行者利便増進道路）の活用、道路における生物多様性への貢献
- ・ 地域の自然などを生かした地域振興、低未利用土地等の有効利用等の推進
- ・ 地域バイオマスの有効利用の推進

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

……＜成長投資＞

(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) 地域公共交通等のバリアフリー化の推進とジェンダー主流化の視点も取り入れたユニバーサルデザインのまちづくりの実現 [771 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実現するとともにジェンダー主流化の視点も踏まえつつ、全ての人に優しいユニバーサルデザインのまちづくりに向け、鉄道駅や地域公共交通、駅前広場、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の利便性及び安全性の向上
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 歩行空間等のオープンデータを活用した移動支援サービスの普及・高度化

【コラム 19 (P49) 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

[106 億円 (1.22)]

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
- ・ 住宅団地や既成住宅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 20 (P49) 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

[76 億円 (1.64)]

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排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

＊ この他、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

[31 億円 (2.00)]

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 21 (P50) 参照】

(e) 魅力的な拠点となる国営公園等の取組の推進 [386 億円 (1.50)]

国営公園等が地域においてさらに魅力的な拠点となるよう、エントランスや園路・広場、休憩施設等の高質化等を行い、また首里城や飛鳥・平城宮跡など、我が国固有の文化的資産の保存及び活用に資する取組を推進する。

(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

[10 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、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 [15 億円 (18.39)]

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）や新たな広域地方計画（令和 8 年 6 月国土交通大臣決定）の実効的な推進等のため、これらの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) 担い手確保のための地域間人材シェア等に資する二地域居住の促進・個性ある多様な地域生活圏の形成 [1,270 億円 (3.46)]

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、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、二地域居住の促進により、地域間人材シェアによる担い手確保等を図り、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」の形成を促進する。

（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
- ・ 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
- ・ 「交通空白」解消の深化・加速化等に対する支援
- ・ 観光を軸とした関係人口の創出・二地域居住の促進
- ・ 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
- ・ 離島における定住促進住宅・シェアオフィス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）

- ・ 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
- ・ 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整備等の推進
- ・ PFAS 対策の強化
- ・ クマ被害対策ロードマップに基づく生活圏への出没防止対策の推進

【コラム 22 (P50) 参照】

(c) コンパクト・プラス・ネットワークの強化と産業・ビジネス拠点の形成

[3,364 億円 (4.16)]

人口減少下においても、生活・都市機能の誘導・集約、防災・減災を通じた都市の持続性の確保に加え、市町村域を越えた広域連携、まちなかにおける業務施設等の立地、産業・ビジネス拠点の形成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とともに、民間投資を呼び込み、地域の稼ぐ力の強化につなげる。

- ・持続可能な都市の実現に向けたまちづくりの深化・発展
- ・民間投資を喚起する「稼げる国土」の構築に向けた防災対策の加速化
- ・広域連携の促進、まちなかの稼ぐ力の強化に向けたコンパクト・プラス・ネットワークの更なる強化

(d) 歴史まちづくり、地域資源の活用を含めたゆとりとにぎわいのあるまちづくり

[34 億円 (10.71)]

歴史まちづくりや景観エリアリノベーションに係る取組への支援、地域資源の活用を含めたゆとりとにぎわいのあるまちづくりの推進等により、令和の都市リノベーションを推進する。

- ・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

【コラム 23 (P51) 参照】

(e) スマートシティの社会実装の加速 [7 億円 (1.38)]

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。

(f) 自動運転をはじめとした次世代モビリティの普及促進 [753 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。

- ・自動運転の社会実装・事業化の推進
- ・デジタル技術活用による事業者・他分野連携の推進
- ・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
- ・無人航空機（ドローン）による目視外飛行の事業化促進等に向けた環境整備の推進
- ・「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

(g) 地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備 [5,343 億円 (1.49)]

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

(h) 地域の暮らしと産業を支える港湾整備の推進 [1,839 億円 (1.38)]

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）地域の成長を阻む移動制約を打破するための「交通空白」解消の深化・加速化

[835 億円（3.61）]

「交通空白」は単なる移動手段の不足にとどまらず、通学や通院、買い物などが家族による送迎に委ねられ、現役世代の方が多くの時間を割かざるを得なくなる結果、本来であれば仕事や様々な活動に充てられていたはずの時間が失われ、地域と個人の成長を奪う「見えない壁」として、地方の生活や経済に大きな影響を及ぼしている。そのため、「取組方針 2026」に基づき、令和 9 年度までの集中対策期間において、全国約 3,000 の「交通空白」解消に道筋をつけるとともに、集中対策期間の先も見据え、成長投資として、地方公共団体や公共交通事業者等による地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の取組を進める。また、自動運転の早期の社会実装・事業化を推進する。

- ・ デマンド交通や公共ライドシェア等の移動手段の導入
- ・ 改正地域交通法も活用した輸送資源のフル活用、複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化による再構築
- ・ 自動運転の早期の社会実装・事業化の推進
- ・ 地域交通 DX 推進プロジェクト「コモンズ」の推進等による付加価値・生産性向上等の実現
- ・ 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
- ・ 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 24（P51）参照】

（４）こどもまんなか社会に向けたこども・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

[1,031 億円 (1.41)]

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】

[6,811 億円 (1.48)]

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 25 (P52) 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 26 (P52) 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 [825 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
- ・ 船員情報管理システム
- ・ 地方整備局等行政情報システム
- ・ 数値解析予報システム（気象庁スーパーコンピュータシステム） 等

補助金・基金見直しの経緯と自己点検結果の概要

- ・「租税特別措置・補助金見直しに関する関係閣僚等及び副大臣会議」における議論や「租税特別措置・補助金・基金の適正化に向けた提案募集の結果について」、自由民主党の「補助金・基金見直しの方向性に関する提言」、日本維新の会の「政府効率化（補助金・基金・租税特別措置の見直し）に関する提言」等を踏まえ、補助金・基金の適正化に向け、国土交通省所管の補助事業、交付金事業及び基金事業について自己点検を実施。
- ・自己点検を踏まえて、必要な「危機管理投資」、「成長投資」等を着実に実行する観点から、各補助金などの政策目的に照らした効率的な運用の実現に向けて令和9年度予算要求を実施。

自己点検結果の詳細

- ・対象：国土交通省所管の全ての補助事業、交付金事業（計170事業）及び基金事業（計21事業）
- ・手段：行政事業レビュー、公開プロセス等の取組を活用。
その際、「租税特別措置・補助金・基金の適正化に向けた提案募集の結果について」における「点検の視点」や上記「提言」における見直しの「判定基準」等を考慮。

【主な対応】

◆ 効果検証等を踏まえ、支援の重点化

- ・「現行制度では所得要件が設けられておらず、真に住宅取得が困難な低中所得世帯への支援が手薄となっている」等の提案を頂いたことを踏まえ、補助要件等の見直しを行う。（みらいエコ住宅2026事業）

◆ 自治体・事業者の自立や成長を促す観点から、支援対象の明確化

- ・「一部の者のみが利用する施設の整備に対する補助金は公共性を欠いている。」との提案を頂いたことを踏まえ、都市公園におけるスタジアム等の施設整備への支援における、市民利用の視点の明確化を図る。（都市公園・緑地等事業（社会資本整備総合交付金等）、都市構造再編集集中支援事業）
- ・既に電動キックボードの導入のみを行う事業は補助対象から除外し、また新たな交通モードの導入により公共交通の再構築を図る取組に対して重点的な支援を実施しているところ、「補助金の対象を適正化すべき」「電動キックボードは補助対象とすべきでない」等の提案を頂いたことを踏まえ、持続可能な地域交通の実現に向けてより効果的な取組に支援を行うことができるよう、補助対象等について引き続き検討する。（地域公共交通確保維持改善事業）

◆ 事業の的確な執行、手続の改善等

- ・「自治体の事務負担が増大し、人員・予算制約のある自治体では、予防保全への転換等が進みにくい。」との提案を頂いたことを踏まえ、申請者の負担を一層軽減できるようシステム改修を行う。（社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金）

【コラム1】事前防災対策の重要性

令和7年も豪雨や台風により、全国の70を超える河川における氾濫や578件の土砂災害が発生しました。こうした災害からの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す。

国土交通省がこれまで実施してきた「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」等による大規模な河道掘削(※1)や砂防関係施設の整備等に加え、ダム の事前放流(※2)の実施により、浸水被害や土砂災害の発生を防止し、被害を免れ、又は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、国民の安全・安心の確保に加え、地域経済の活性化や企業活動の促進にも資する事前防災対策を一層強化していく必要があります。

※1 平成30年から令和7年までに、全国でダンプトラック約2,540万台分相当の河道掘削を実施

※2 令和7年は全国のべ41ダムの事前放流により約1.1億 m^3 の洪水調節容量を確保

浸水被害防止対策（河道掘削等）

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12,700万 m^3 （ダンプトラック約2,540万台））

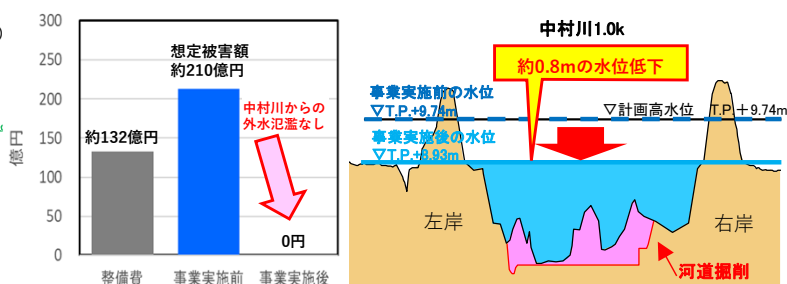
【令和8年6月（台風6号）の大雨】

雲出川水系中村川の河川改修（三重県松阪市）の例

効果事例：河道掘削、橋梁架替等により、浸水被害を防止



【令和8年6月の大雨における効果】



〇気候変動によって気温が 2°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、国土強靱化の推進とTEC-FORCE等の体制強化

【「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】

国土交通省では、「第1次国土強靱化実施中期計画」（令和7年6月閣議決定）に基づき、上下水道施設の戦略的維持管理・更新、気候変動に対応する流域治水の推進、交通ネットワーク・ライフラインの強化などの対策を重点的かつ集中的に実施することとしています。

気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害や、切迫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、防災・減災、国土強靱化の取組を切れ目なく着実に進めてまいります。

【TEC-FORCE等の体制強化】

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年に改正された災害対策基本法を踏まえ、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及び必要な予算の確保を行い、災害対応力の強化を図ります。また、災害対応を行う職員が十分にその力を発揮できるよう、活動環境・処遇の改善を図ります。



【コラム3】流域治水の加速化・深化と流域総合水管理の推進

【流域治水の加速化・深化】

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、既存施設の徹底活用を図りつつ、治水計画の見直しや河川、ダム、砂防、下水道の整備等の事前防災対策を推進するとともに、分かりやすい避難情報の提供や災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軽減対策に取り組むことにより、流域治水の加速化・深化を図ります。

【洪水・高潮の予報・警報の高度化・適正化】（気象業務法及び水防法の一部を改正する法律）

短時間降雨の増加や海面水温の上昇による台風の大型化、土砂災害の頻発化など、温暖化の影響は既に顕在化しています。今後も気候変動により、水災害の激甚化・頻発化が予測されており、洪水や高潮の危険性について、住民や水防関係者へより分かりやすく、きめ細かな周知が求められています。

このため、観測・予測技術や情報通信技術の進展を踏まえ、洪水特別警報や高潮の共同予報・警報を創設するとともに、外国法人等による予報業務への規制を強化する「気象業務法及び水防法の一部を改正する法律」が、令和7年12月の臨時国会で成立し、令和8年5月29日に施行されました。

また、法施行に合わせて、避難行動に対応した5段階の警戒レベルに整合する「新たな防災気象情報」の運用も開始され、河川氾濫などの危険度の高まりに応じて情報を発表しています。

避難情報（警戒レベル）				防災気象情報（警戒レベル相当情報）							
警戒 レベル	状況	住民が とるべき行動	行動を促す 情報 (避難情報等)		警戒 レベル 相当 情報	河川氾濫		大雨	土砂災害	高潮	
						洪水予報河川	水位周知河川	低地の浸水や 洪水予報河川以外の 外水氾濫	急傾斜地の がけ崩れや土石流	海面の上昇や 波の打上げによる浸水	
						河川ごと		市町村ごと			
5	災害発生又は切迫	命の危険 直ちに安全確保！	緊急安全確保	市町村は、 警戒レベル 相当情報 などを参考に、総合的に避難指示等の発令を判断する	5相当	レベル5 氾濫特別警報	レベル5 氾濫発生情報	レベル5 大雨特別警報	レベル5 土砂災害特別警報	レベル5 高潮特別警報	
~~~~~＜警戒レベル4までに必ず避難！＞~~~~~											
4	災害のおそれ高い	危険な場所から 全員避難	避難指示		4相当	レベル4 氾濫危険警報	レベル4 氾濫危険情報	レベル4 大雨危険警報	レベル4 土砂災害危険警報	レベル4 高潮危険警報	
3	災害のおそれあり	危険な場所から 高齢者等は避難	高齢者等避難		3相当	レベル3 氾濫警報	レベル3 氾濫警戒情報	レベル3 大雨警報	レベル3 土砂災害警報	レベル3 高潮警報	
2	気象状況悪化	自らの避難行動を 確認する	洪水、大雨、 高潮注意報		2相当	レベル2 氾濫注意報	レベル2 氾濫注意情報	レベル2 大雨注意報	レベル2 土砂災害注意報	レベル2 高潮注意報	
1	今後気象状況悪化のおそれ	災害への心構えを 高める	早期注意情報	1相当	早期注意情報						

令和8年5月29日から洪水予報などの発表情報が変わりました

#### 【流域総合水管理の推進】

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やネイチャーポジティブの実現など、社会経済情勢が大きく変化していることに加え、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。

これらの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が合同で、令和7年6月にとりまとめた「流域総合水管理のあり方について」の答申を踏まえ、治水に加え利水・環境においても流域全体であらゆる関係者が他者を尊重しながら協働して取組を深化させるとともに、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」を図り、一体的に取り組むことで「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。



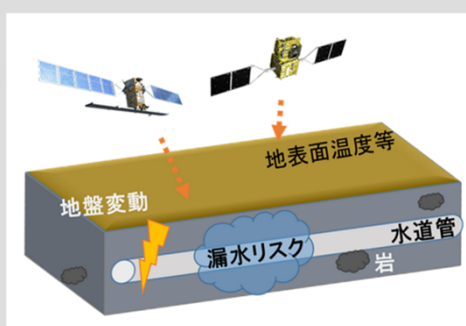
## 【コラム4】上下水道一体の機能強化（耐震化、DX）

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。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、「第1次国土強靱化実施中期計画」（令和7年6月閣議決定）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、令和9年度までに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＞

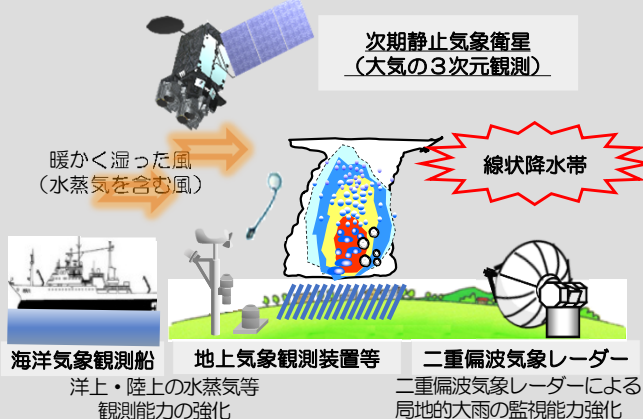


＜点検用ドローン＞

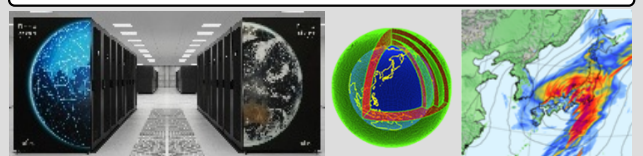
## 【コラム5】線状降水帯・台風等の予測精度向上等に向けた取組の強化

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、最新のスーパーコンピュータの整備等、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



### 線状降水帯に関する情報の更なる改善

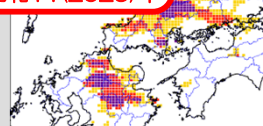
情報のリードタイムを伸ばし、対象地域を絞り込むことで、国民ひとりひとりに危機感を伝え、防災対応につなげていく。

令和8(2026)年5月開始



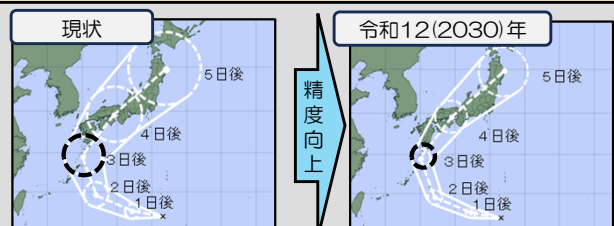
線状降水帯となり、災害をもたらす大雨のおそれがある大まかな領域を2～3時間前を目標に情報発表

令和11(2029)年



線状降水帯発生による大雨の可能性が高い市町村を把握できる格子形式の分布図を半日前に表示

### 台風進路の予測精度向上



3日先の台風進路予測誤差を約200kmから約100kmに改善  
5日先までの台風進路予測精度についても改善していく



## 【コラム6】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

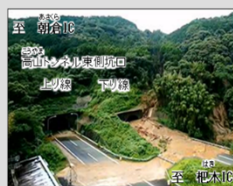
大雨や地震等の災害時、高規格道路と直轄国道のダブルネットワーク区間や高規格道路の4車線区間は、早期交通確保に効果を発揮し、被災地の復旧活動を支えています。災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路の未整備区間の整備及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進します。

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



防災用コンテナ型トイレ

【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）

【「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7】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下水道法・道路法の改正】

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きました。「メリハリ」と「見える化」による下水道管路マネジメントの転換等に関する委員会提言を踏まえ、安全性確保を最優先とする下水道マネジメントの確立や道路地下空間の安全性確保、広域連携等による下水道の基盤の強化を図るための「下水道法等の一部を改正する法律」（以下「改正法」）が令和8年7月15日に成立しました。強靱で持続可能な下水道の実現や、安全かつ円滑な道路交通の確保に向けて、改正法の円滑な施行・運用が図られるよう取り組んでまいります。



第3次提言の金子大臣への手交（令和7年12月）

### 【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。

有識者委員会による提言では、下水道のみならずインフラ全般についても、「見える化」や「メリハリ」等からなる新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじが示され、引き続き「インフラマネジメント戦略小委員会」の中で検討しています。

また、複数自治体のインフラや複数分野のインフラを「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。

## 【コラム8】海上保安能力の強化等の推進

「国家安全保障戦略」等の改定に係る今後の議論も踏まえつつ、海上保安能力の強化等を推進します。

尖閣諸島における情勢の変化への即応

イメージ



大型巡視船の増強・高機能化

イメージ



計画的な老朽代替整備

サイバーリスクへの対応と情報通信インフラの高度化

イメージ



MANET (モバイルアドホックネットワーク)  
※基地局不要のネットワーク

イメージ



ネットワークの相互補完

ジャミング対策強化・高度で迅速な意思決定力の向上

船体



防舷材



「故障修理」から「予防保全」へ



主翼構造物

スマート化による事案対処能力の進化と  
ロジスティクスの確立

イメージ



無人巡視船

イメージ



ドローン

国益の基盤となる海洋情報の高度化  
～海洋GEOINT～



大型測量船・無人機器  
による体制構築

海洋情報提供の高度化

海洋GEOINT: 各機関の意思決定を支援するため、高度かつ多様な海洋基盤情  
報を効果的に提供する取組

進化したFOIPに向けたグローバルパートナーの拡大

日米比合同訓練  
(R7.6 於:鹿児島)



自由で開かれたインド太平洋(FOIP)の進化

国際業務対応・練習船「ふじ」  
(R8.12就役予定)



勤務環境や処遇の向上



給与、諸手当の改善、拡充

故障発生



アウトソーシング



品質管理の向上  
省人・省力化



航空整備、制服管理等アウトソーシングの活用

※新たな「国家安全保障戦略」に係る海上保安能力の強化等に必要な経費については、予算編成過程で検討

## 【コラム9】総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備

安全保障環境を踏まえた対応を実効的に行うため、自衛隊・海上保安庁が平素から必要な空港・港湾を円滑に利用できるよう、インフラ管理者との間で「円滑な利用に関する枠組」を設け、令和8年4月時点で、24空港及び33港湾を「特定利用空港・港湾」としています。

「特定利用空港・港湾」においては、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁の航空機・船舶の円滑な利用に資するよう、必要な整備又は既存事業の促進を図っています。(令和8年度予算(うち対象施設分):空港532億円、港湾534億円)

また、平素から円滑な自衛隊の人員・物資輸送等に資するよう、「特定利用空港・港湾」と自衛隊の駐屯地等とのアクセスの向上に向け、道路ネットワークの整備(令和8年度予算:1,184億円)を図っています。



被災者等の空輸(イメージ)

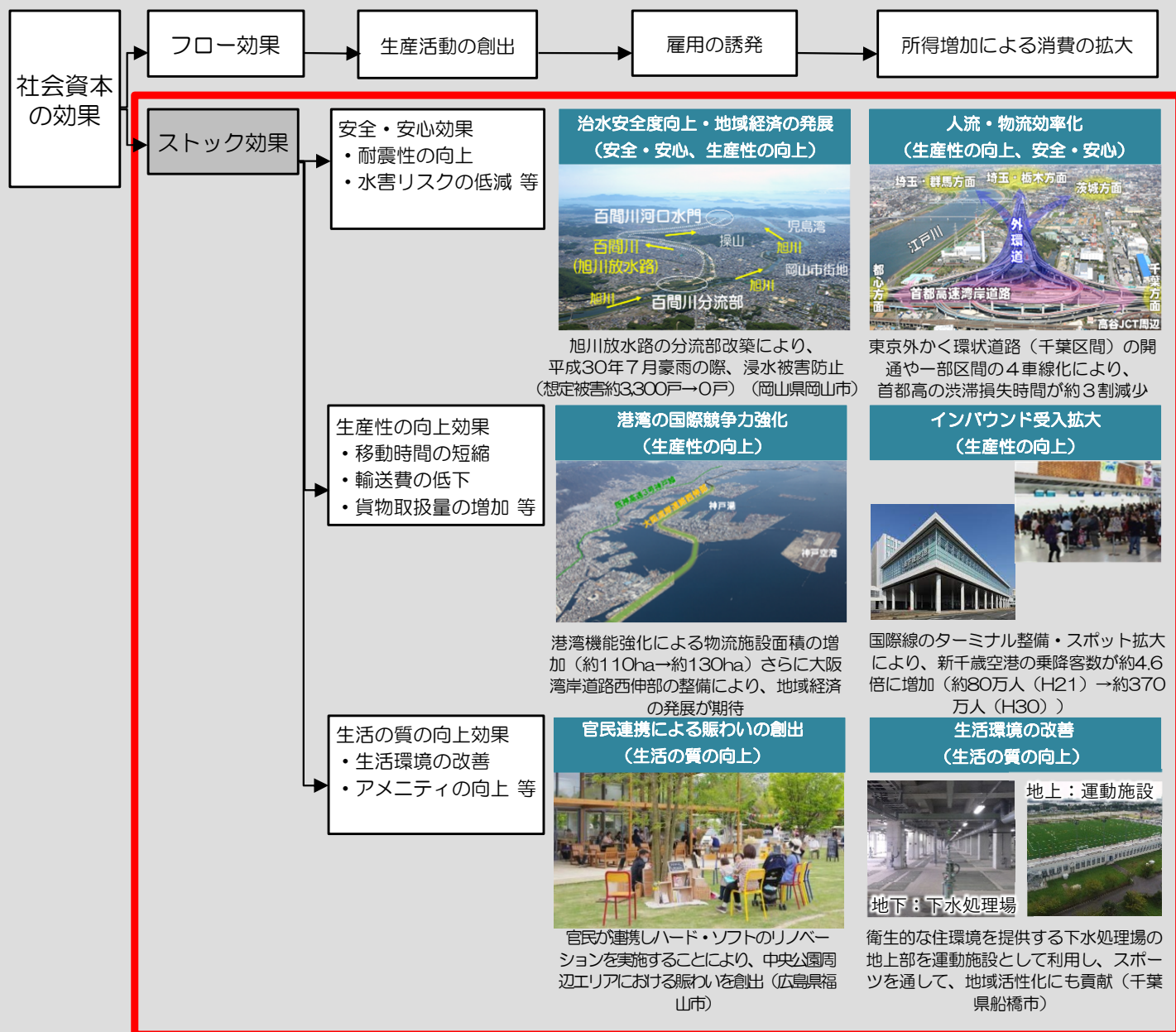


被災地での給水支援(イメージ)



## 【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

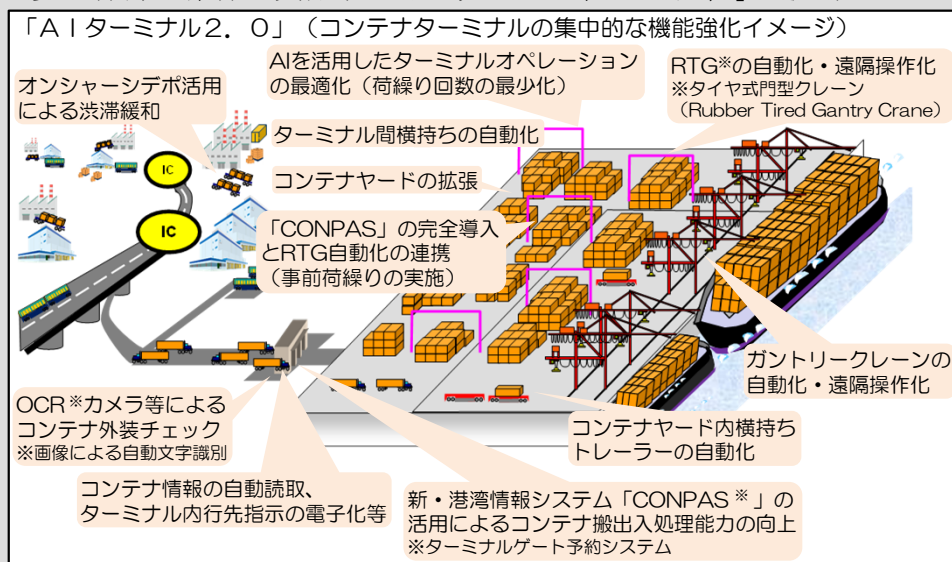
社会資本の整備は、未来への投資であり、その効果には、生産活動による雇用の誘発といった「フロー効果」と、整備された社会資本が機能することによって、継続的に中長期にわたり得られる効果である「ストック効果」があります。このストック効果には、生産性の向上や民間投資の誘発などの経済的な効果や、ゆとりや安らぎ、活力ある地域社会の形成といった社会的な効果があります。近年、自然災害が激甚化・頻発化し、国際競争が激化する中、インフラが本来の役割を果たすことの重要性は一層高まっています。このため、中長期的な視点に立ち、社会資本整備に取り組むための「羅針盤」として、令和8年1月16日に第6次社会資本整備重点計画を策定したところであり、ストック効果の最大化が図られるよう、必要な社会資本整備を戦略的かつ計画的に推進していきます。



## 【コラム11】 港湾ロジスティクスの強化

我が国の港湾は、貿易量の99%以上を扱うとともに、国内と海外、海上輸送と陸上輸送の結節点、積替拠点として、原材料の調達から輸送、生産、保管、流通に至るまでのロジスティクスやサプライチェーンの一連の流れを支える基幹インフラであり、国民生活及び経済活動を支える重要な役割を果たしています。

日本成長戦略における戦略分野である「港湾ロジスティクス」について、「自律的な港湾ロジスティクスの実現による国際競争力の強化」「サイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化」「港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成」の3つの柱の下、自動化・遠隔操作化等荷役機械の生産機能の強化や導入促進、国際コンテナ戦略港湾政策をはじめとする海上物流ネットワークの強靱化等を通じ、我が国の経済成長や経済安全保障の確保に貢献する「港湾ロジスティクスの強化」に取り組んでまいります。



港湾荷役機械



ガントリークレーンの遠隔操作イメージ  
※写真は技術開発中のもの



## 【コラム12】 モビリティ・エネリンク構想の推進

経済安全保障や脱炭素を巡る動向を踏まえ、我が国のエネルギーの自律性向上（調達多角化、自給率向上等）の重要性が増しており、エネルギーの創出や効率的な使用等の検討が必要不可欠となっています。

こうしたなか、モビリティとインフラを活用して我が国のエネルギー安全保障に貢献するため、「インフラ空間を生かしてエネルギーをつくる」、「エネルギーの需要地と供給地をつなぐ」、「再生可能エネルギーをつかう、または効率的にエネルギーをつかう」の3つの観点によりエネルギーの自律性向上を図る「モビリティ・エネリンク構想」の実現を目指しています。

具体的には、インフラ空間等でのペロブスカイト太陽電池や洋上風力の導入、燃料電池トラック（FCV）等の次世代自動車の普及、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成、ゼロエミッション船等の導入、持続可能な航空燃料（SAF）の導入、脱炭素効果の高い住宅・建築物の普及等の促進を通じて、エネルギー自律性向上に貢献していきます。

### 国土交通分野が貢献するエネルギーの自律性向上に向けた “3C”

#### Create（つくる）



- 多様なインフラ空間を活かして、エネルギーを“つくる”（道路、ダム、上下水道、住宅、鉄道、港湾、空港等）
- ペロブスカイト設置促進、洋上風力導入等

#### Connect（つなぐ）



- 再エネ・新エネの需要地と供給地を“つなぐ”
- 代替エネルギーや電力の輸送、結節点（EV商用車のバッテリー交換拠点や水素ステーション等）の整備等

#### Consume（つかう）



- 交通で再エネ・新エネを“つかう”
- 住宅・建築物でエネルギーを効率的に“つかう”

### モビリティ・エネリンク構想

～ 陸海空や地域・まちの移動体とインフラを活用したエネルギーの自律性向上 ～



## 【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）】

建設現場の生産性向上（省人化）、安全確保、働き方改革、新3K（給与、休暇、希望）の実現に向けて、令和6年4月より「i-Construction2.0」に取り組んでおり、その中の主要施策として、フィジカルAI活用も含めた建設現場のオートメーション化を推進しています。



i-Construction 2.0で実現を目指す社会（イメージ）

### 【建築・都市のDXの推進】

「建築・都市のDX」中長期ビジョン（令和8年3月策定）に基づき、建築BIM、3D都市モデル、不動産ID、地理空間情報に関する施策を一体的に推進します。



### 【国土交通分野のDXの推進（Project LINKS）】

国土交通分野の行政情報を機械判読可能なデータとして整備・提供し、行政内の活用環境を整備することで、オープンデータを活用したビジネス創出（オープン・イノベーション）やデータを活用した政策立案を推進します。

### 【物流DXの推進】

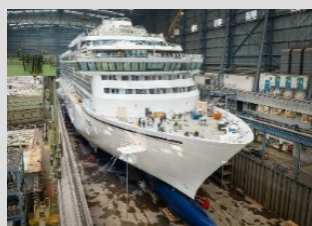
令和8年以降の可能な限り早期における、高速道路におけるレベル4自動運転トラックの社会実装の実現に向けて、ビジネスモデルの検討・実証や安全な運行を実現するためのシステム開発等を支援するとともに、ドローン等を活用する際の配送拠点の整備や庫内作業の自動化・機械化・デジタル化等を支援します。また、データ連携の促進等により、物流DXの前提となる物流標準化にも取り組んでまいります。

## 【コラム14】 造船業の再生に向けた支援

四面を海に囲まれた海洋国家日本にとって、貿易量の99%以上を担う海上輸送は、国民生活や経済活動に不可欠です。我が国の造船業は、質の高い船舶を安定的に供給することにより、海事産業群の中核として我が国の海上物流の土台を支えてきました。しかしながら、近年、我が国造船業は中国・韓国造船業との厳しい競争の中で建造能力が縮小してきており、こうした状況が続けば、近い将来、国内のサプライチェーンが維持できなくなり、船舶の建造を外国に依存することとなるおそれがあります。

このような状況を踏まえ、経済安全保障推進法の下で「船体」を特定重要物資として指定するとともに、船体の安定供給確保のための基金を創設しており、民間事業者等による造船能力の抜本的向上に必要な生産施設・設備整備や研究開発・実証を支援してまいります。また、我が国の安定的な海上輸送を維持するためには、国内修繕の基盤を構築することが必要であるため、国内の修繕需要に対応できる能力の向上を図ります。あわせて、LNGの輸入を海上輸送に頼る我が国にとって、LNG運搬船の建造技術を獲得・保持することは、経済安全保障上の観点から重要であることから、需要側と供給側の連携を通じた安定的な供給体制の構築に取り組んでまいります。さらに、日米造船協力に向けた調査や、専門人材の確保・育成の取組等を推進することにより、我が国造船業の再生に向け取り組んでまいります。

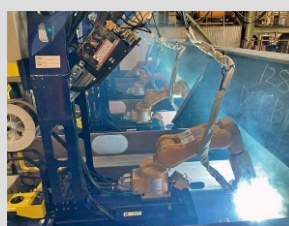
（造船能力向上のための支援の例）



全天候型ドック  
（郵船クルーズ（株））



最新式切断機  
（小池酸素工業（株））



自動溶接ロボット  
（（株）神戸製鋼所）



メガブロック対応クレーン  
（©IMABARI SHIPBUILDING CO., LTD.）

## 【コラム15】 持続可能な観光の推進

観光は地域の活性化・日本経済の発展に不可欠なものであり、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8年上半期のインバウンドは、様々な国際情勢の変化がある中で、消費額は過去最高を更新し、国・地域別でみると市場の多様化も進んでおり、堅調に推移しています。一方、観光を巡り顕在化している課題として、混雑・マナー違反等の個別課題への対応、特定の場所への集中是正などがあり、オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策の強化が不可欠です。加えて、深刻な人材不足への対応、観光の高付加価値化、国内交流の拡大、災害や国際情勢等の様々なリスクに対する強靱性の確保などの課題への対応も必要です。

こうした中、第5次観光立国推進基本計画(令和8年3月27日閣議決定)に基づき、観光を地域経済や日本経済の発展をリードする戦略産業であるとの認識の下、地方誘客の推進を通じたオーバーツーリズム対策の強化等により「インバウンドの戦略的な誘客と住民生活の質の確保との両立」を図るとともに、休暇の分散・旅行需要の平準化等の「国内交流・アウトバウンド拡大」、さらには、インバウンド市場・観光コンテンツの多様化や観光DX、省力化投資等による生産性向上等を通じた「観光地・観光産業の強靱化」に取り組んでまいります。また、令和8年度より拡充することとなった国際観光旅客税も財源として活用しつつ、2030年訪日外国人旅行者数6,000万人、消費額15兆円等の目標達成に向けて、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。



オーバーツーリズム対策  
(スマートごみ箱の設置)



観光DXの推進・省力化投資

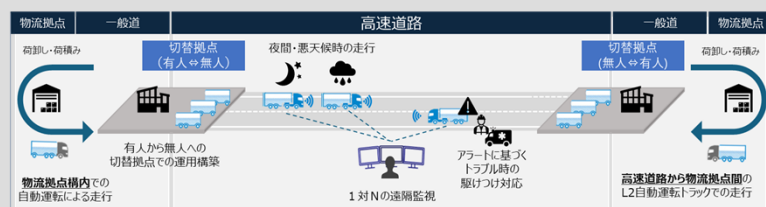


地域資源の観光コンテンツ化

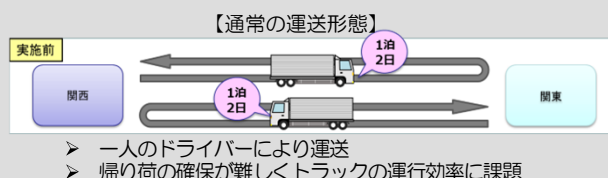
## 【コラム16】 「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化

本格化する人口減少や担い手不足などを踏まえ、2030年度までの物流革新の「集中改革期間」において、将来にわたって物流の持続可能性を確保するとともに、物流を、新たな価値を創造するサービスとして捉え直し、より上質で魅力ある産業へと転換させるため、令和8年3月末に「総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)」を閣議決定し、政府における今後5年間の物流政策の指針を新たに示しました。

本大綱に位置付けられた、①サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化、②物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換、③持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善、④物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進、⑤厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化、の5つの視点を踏まえ、一気呵成に物流施策を推進していきます。



陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」の推進



中継輸送の推進



## 【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

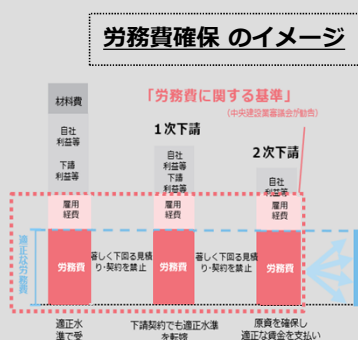
建設業は、社会資本の整備・管理の主体であるとともに、災害時における「地域の守り手」として、国民生活や社会経済を支える極めて重要な役割を担っています。建設業がその重要な役割を将来にわたって果たし続けられるようにするためには、現場の担い手の確保に向けた対策を強化することが急務です。

このため、令和7年12月に全面施行された改正建設業法等に基づき、「労務費に関する基準」の実効性確保・フォローアップを図ることで、適正な労務費の確保・行き渡りを徹底していきます。また、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建設キャリアアップシステム（CCUS）の取組も一体として進め、処遇改善等を進めてまいります。

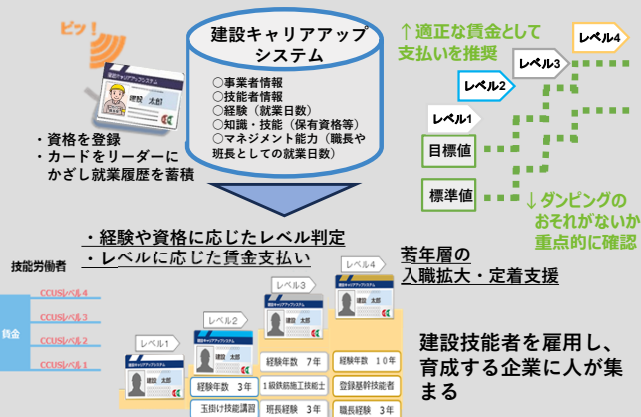
こうした処遇改善等の取組とあわせて、働き方改革の推進、建設人材の確保に向けた戦略的な魅力発信による入職促進、また、建設人材のリ・スキリングとDX推進による生産性向上に向けた取組等を強化することによって、17の戦略分野における全ての投資を下支えする建設産業の供給力の向上に取り組んでまいります。

### ○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・生産性向上	労働時間の適正化 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



## 【コラム18】 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7年の訪日外国人旅行者数は過去最高の4,268万人を更新するなど、インバウンド需要に柔軟に対応し、その経済効果を取り込んでいくためには、航空需要の動向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、空港業務DXを通じた更なる省力化・省人化の取組を進めてまいります。

空港業務のDX化にあたっては、「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、令和7年12月に東京国際空港及び成田国際空港において、空港制限区域内における自動運転レベル4が実用化されており、「空港制限区域内における自動運転技術検討委員会」において、自動運転車両の台数増加や国内空港への導入展開に向けた検討を実施しています。また、令和8年3月に「空港DX技術実装推進会議」を新たに立ち上げ、開発・実装された空港DX技術の普及・本格実装に向けて、顕在化している諸課題の解決を図るとともに、生産性向上の目標やロードマップを盛り込んだ各空港の行動計画の策定を推進してまいります。



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



自動運転トーイングトラクター

## 【コラム19】 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・ソフト両面のバリアフリー化を推進しています。令和9年度以降も、第4次目標に基づき着実に取組を進めるとともに、社会情勢の変化を踏まえたバリアフリー整備を促進してまいります。また、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推進し、誰もが認め合い共に生きる社会の実現を目指してまいります。

### <鉄道駅、バス・タクシー>

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、都市部では運賃や鉄道駅バリアフリー料金制度による利用者からの薄く広い負担、地方部では予算措置による重点的支援を活用し鉄道駅のバリアフリー化を推進しています。

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推進しています。

### <ジェンダー主流化の推進>

事業者における女性活躍の促進や、誰もが働きやすく暮らしやすい交通・まちづくりに向けジェンダーによる多様なニーズを理解し政策やサービスに反映する「ジェンダー主流化」を推進しています。その一環として、官民連携による「国土交通ジェンダーネットワーク会議」を開催しています。



ホームドア



福祉タクシー



エレベーター式  
リフト付きバス



ユニバーサルデザイン  
タクシー



国土交通ジェンダー  
ネットワーク会議

## 【コラム20】 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間の連携・協力を推進するとともに、財政支援や税制措置等を講じています。また、土地政策推進連携協議会の活動や「空き地の適正管理及び利活用に関するガイドライン」における先駆的取組事例の紹介等を通じて、所有者不明土地対策計画と空家等対策計画の一体的な作成や行政・民間による空き地対策と空き家対策の一体的な取組体制の構築等を推進しています。

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。

地域活性化のため、空き家を地域交流施設に活用



所有者不明土地等対策

所有者の分からない土地など低未利用土地を地域住民の役に立つよう利活用



・防災空地としての活用

空き家対策



## 【コラム21】「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.go.jp/>

## 【コラム22】二地域居住の促進と地域生活圏の形成

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。

二地域居住は、新たな人の流れの創出・拡大を通じた地域の活性化だけでなく、多様な暮らし方・働き方による個人のウェルビーイング向上や、災害時の避難先の確保といった事前防災の側面もあり、受け入れ地域・送り出し地域の双方にとって有意義な取組です。また、二地域居住は、地域間で人材をシェアすることで人口減少下における地域の産業や付加価値創出の担い手としても期待されるところであり、地域と二地域居住者の橋渡しを担う「特定居住支援法人」の取組等を支援することにより、その更なる促進を図ってまいります。

また、「地域生活圏」とは、「主体の連携」・「事業の連携」・「地域の連携」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、自身が持つ人材・情報・ノウハウ等のリソースを活用しながら、地域内外の様々な主体をつなぎ、地域全体のマネジメント・課題解決を行う「民間の地域経営主体」による取組等に対する支援を行うことで、地域生活圏の形成を強力に推進していきます。



全国二地域居住等促進官民連携プラットフォーム



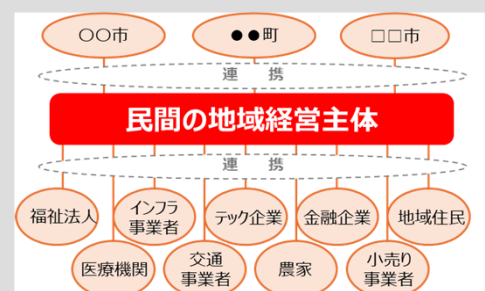
二地域居住

検索

<https://www.2chiiki.org/>



介護タクシードライバーとして  
活躍する二地域居住者



民間の地域経営主体を中心とした地域生活圏の形成

## 【コラム23】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8年3月31日時点で、685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。

※うち、535都市が防災指針を含んだ立地適正化計画を作成・公表済、640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。

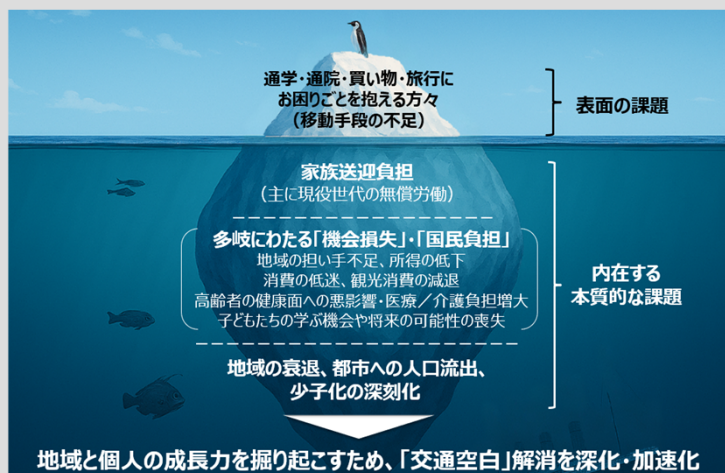
また、居住と生活関連機能に加え、まちなかでの業務施設等の立地を誘導し、地域の稼ぐ力の強化やまちの魅力磨き上げ等を通じた、居住者の利便性の更なる向上を図り、まちづくりの深化・発展を進めてまいります。

### 持続可能な都市の実現に向けたまちづくり



## 【コラム24】「交通空白」は、地域と個人の成長を阻む“見えない壁”

地域公共交通は、通院や通学等の日常生活を支える基盤ですが、人口減少や運転者等の担い手の不足等により、全国で約3,000の「交通空白」が生じています。「交通空白」は、単なる移動手段の不足の問題にとどまらず、例えば、通院や通学等に伴う送迎が家族の負担となり、本来であれば、仕事や様々な活動に充てられた時間が失われることに問題の核心があり、地域と個人の成長を奪う「見えない壁」として、大きな影響を及ぼしています。民間試算では、「交通空白」が地域にもたらす経済・社会的損失が年間約10兆円に及ぶとされています。



こうした状況を踏まえ、国土交通省においては、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やノウハウの活用等により、「地域の足」・「観光の足」の確保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等の運行費に対する補助に加え、地方公共団体等による地域に必要な移動手段を確保に係る取組への支援等も実施しているほか、令和8年特別国会において、地域の輸送資源のフル活用等を進めるための新たな枠組みを盛り込んだ改正地域交通法が成立し、公布されたところです。

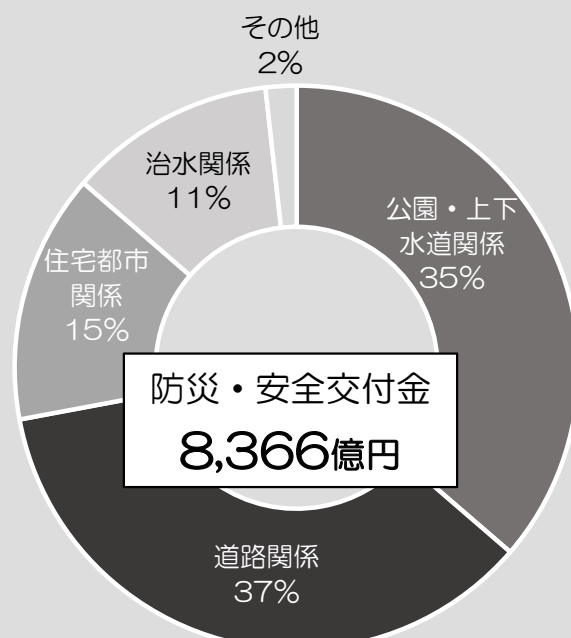
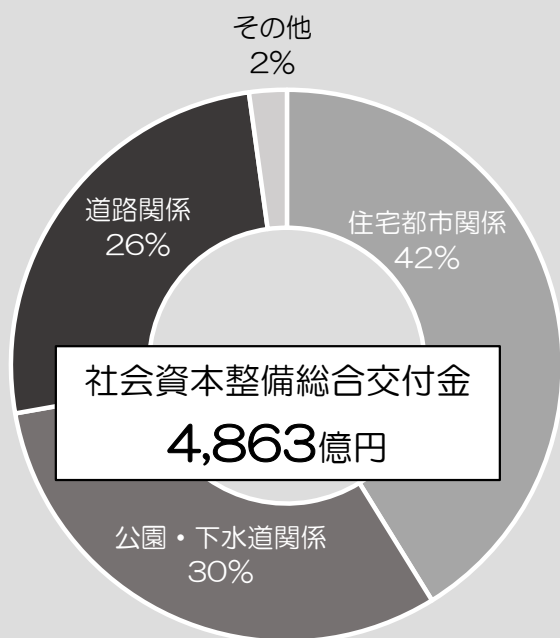
地域の成長を阻む移動制約の打破に向け、まさに成長投資として、令和7年度から令和9年度までの「交通空白解消・集中対策期間」の先も見据え、「交通空白」解消の取組を深化・加速化させてまいります。



## 【コラム25】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7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7年度当初予算における事業別交付決定額（令和8年3月末時点）＞



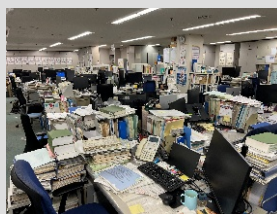
## 【コラム26】国土交通省の組織変革（CX）を推進

「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”人財”の確保が困難な状況となりつつあります。

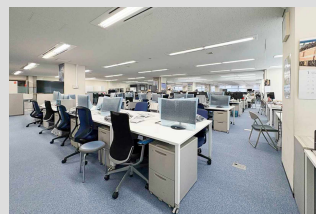
このため、組織と職員ひとりひとりが、共に成長する「選ばれる国土交通省」にすることを目指し、働きがいと働きやすさを両立した魅力的な職場を実現するべく、令和7年6月から組織変革を実施しています。

具体的には、DXの推進等による業務効率化の追求、オフィスのレイアウト変更・老朽化した地方機関等の庁舎・宿舍の改修等快適な勤務環境の実現や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。

### ＜ペーパーレス化によるDXの推進＞



紙であふれるオフィス



ペーパーレス化

### ＜老朽化した庁舎・宿舍の改修の推進＞



快適性が実感できない居室



フローリング化、内装の全面刷新

## 第4 令和9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9年度 概算要求額
	令和9年度 概算要求額	前年度 算 額	対前年度 倍 率	
	(A)	(B)	(A/B)	(C)
治 山 治 水	1,392,386	993,689	1.40	1,248,895
治 水	1,339,591	954,716	1.40	1,204,047
海 岸	52,795	38,974	1.35	44,848
道 路 整 備	5,599,937	5,206,049	1.08	2,431,818
港 湾 空 港 鉄 道 等	1,225,127	933,603	1.31	557,284
港 湾	411,882	268,444	1.53	356,314
空 港	220,135	208,212	1.06	39,923
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	163,080	82,250	1.98	48,345
新 幹 線	397,700	348,900	1.14	80,372
船 舶 交 通 安 全 基 盤	32,330	25,798	1.25	32,330
住 宅 都 市 環 境 整 備	9,324,071	4,267,433	2.18	1,311,231
住 宅 対 策	7,673,712	3,265,500	2.35	348,656
都 市 環 境 整 備	1,650,359	1,001,933	1.65	962,575
市 街 地 整 備	698,749	416,246	1.68	223,211
道 路 環 境 整 備	916,050	560,730	1.63	703,804
都 市 水 環 境 整 備	35,560	24,957	1.42	35,560
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	451,610	358,624	1.26	248,081
上 下 水 道	404,178	323,528	1.25	202,526
上 下 水 道	10,887	8,980	1.21	8,372
水 道	65,182	53,613	1.22	24,591
下 水 道	328,109	260,935	1.26	169,563
国 営 公 園 等	47,432	35,096	1.35	45,555
社 会 資 本 総 合 整 備	3,740,404	2,706,949	1.38	1,810,437
社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金	1,394,062	936,419	1.49	681,091
防 災 ・ 安 全 交 付 金	2,346,342	1,770,530	1.33	1,129,346
小 計	21,733,534	14,466,347	1.50	7,607,746
推 進 費 等	32,305	28,027	1.15	24,601
一 般 公 共 事 業 計	21,765,839	14,494,374	1.50	7,632,347
災 害 復 旧 等	51,540	54,264	0.95	43,752
公 共 事 業 関 係 計	21,817,379	14,548,638	1.50	7,676,099
そ の 他 施 設 費	91,884	62,478	1.47	87,648
行 政 経 費	—	—	—	1,005,654
合 計	—	—	—	8,769,401

(単位：百万円)

国	費			対 前 年 度 率 倍	備 考
	前 予	年 算	度 額		
うち「強く豊かな日本」投資枠		(D)		(C/D)	
183,005		897,082		1.39	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。
176,620		864,761		1.39	
6,385		32,321		1.39	
432,637		1,678,341		1.45	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概算要求額は、8兆9,591億円である。
81,446		417,947		1.33	
63,000		246,613		1.44	
0		42,112		0.95	3. 推進費等の内訳は、
18,446		23,052		2.10	
0		80,372		1.00	
0		25,798		1.25	
434,117		732,144		1.79	
161,167		156,242		2.23	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 65,166百万円 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 82,493百万円 東日本大震災復興特別会計（復旧・復興） 35,934百万円 がある。
272,950		575,902		1.67	
99,837		102,811		2.17	
167,187		448,134		1.57	
5,926		24,957		1.42	
17,217		192,723		1.29	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 ・ 戦略産業クラスター等の形成に資するインフラ整備等の推進に必要な経費 等 について事項要求を行い、予算編成過程で検討する。
10,300		160,187		1.26	
300		6,726		1.24	
0		20,492		1.20	
10,000		132,969		1.28	
6,917		32,536		1.40	6. 上段〈〉書きは、前年度予算額に、令和7年度補正予算のうち事項要求を行うものや、災害復旧等を除く恒常的な経費を加えた予算額である。
229,955		1,312,611		1.38	
127,588		459,693		1.48	
102,367		852,918		1.32	7. 前年度予算額は、令和9年度との比較対照のため組み替えて掲記してある。
1,378,377		5,230,848		1.45	
0		20,500		1.20	
1,378,377		5,251,348		1.45	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。
0		43,701		1.00	
		〈5,569,731〉		〈1.38〉	
1,378,377		5,295,049		1.45	
7,985		58,383		1.50	
164,449		721,448		1.39	
		〈6,494,200〉		〈1.35〉	
1,550,810		6,074,879		1.44	



## Ⅱ. 国土交通省関係財投機関財政投融資計画要求総括表

区 分	財 政 投 融 資		
	令和9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	609,130	224,400	2.71
独 立 行 政 法 人 都 市 再 生 機 構	430,000	450,000	0.96
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	526,000	549,000	0.96
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	309,500	44,500	6.96
自 動 車 安 全 特 別 会 計	—	11,200	皆減
中 部 国 際 空 港 株 式 会 社	19,400	5,500	3.53
独 立 行 政 法 人 水 資 源 機 構	700	500	1.40
一 般 財 団 法 人 民 間 都 市 開 発 推 進 機 構	60,000	60,000	1.00
株式会社海外交通・都市開発事業支援機構	58,700	25,800	2.28
合 計	2,013,430	1,370,900	1.47

(注) 1. 自己資金等との合計所要資金とは、財政投融資や財投機関債のほか、財政投融資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 9 年度 (C)	前 年 度 (D)	対前年度 倍 率 (C/D)	令和 9 年度 (E)	前 年 度 (F)	対前年度 倍 率 (E/F)
798,200	1,069,200	0.75	1,681,324	1,482,014	1.13
95,000	100,000	0.95	1,325,828	1,354,586	0.98
174,000	148,000	1.18	2,839,671	2,993,074	0.95
16,000	127,000	0.13	608,289	330,226	1.84
—	—	—	201,138	188,438	1.07
18,600	9,200	2.02	35,585	55,787	0.64
13,000	13,000	1.00	120,453	116,681	1.03
—	—	—	70,000	70,000	1.00
—	—	—	64,073	28,681	2.23
1,114,800	1,466,400	0.76	6,946,361	6,619,487	1.05

## 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9年度概算要求額					
	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
<b>国土交通省関係</b>						
一般公共事業	615,057	1.41	30,392	1.40	11,285	1.11
災害復旧等	79	1.14	—	—	—	—
公共事業関係計	615,136	1.41	30,392	1.40	11,285	1.11
<b>農林水産省関係</b>						
一般公共事業	164,225	1.30	19,736	1.27	8,006	1.10
災害復旧等	4	0.80	—	—	—	—
公共事業関係計	164,229	1.30	19,736	1.27	8,006	1.10
<b>環境省関係</b>	14,597	7.91	851	1.00	216	1.00
<b>合 計</b>						
一般公共事業	793,879	1.40	50,979	1.34	19,507	1.11
災害復旧等	83	1.11	—	—	—	—
公共事業関係計	793,962	1.40	50,979	1.34	19,507	1.11

※ 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

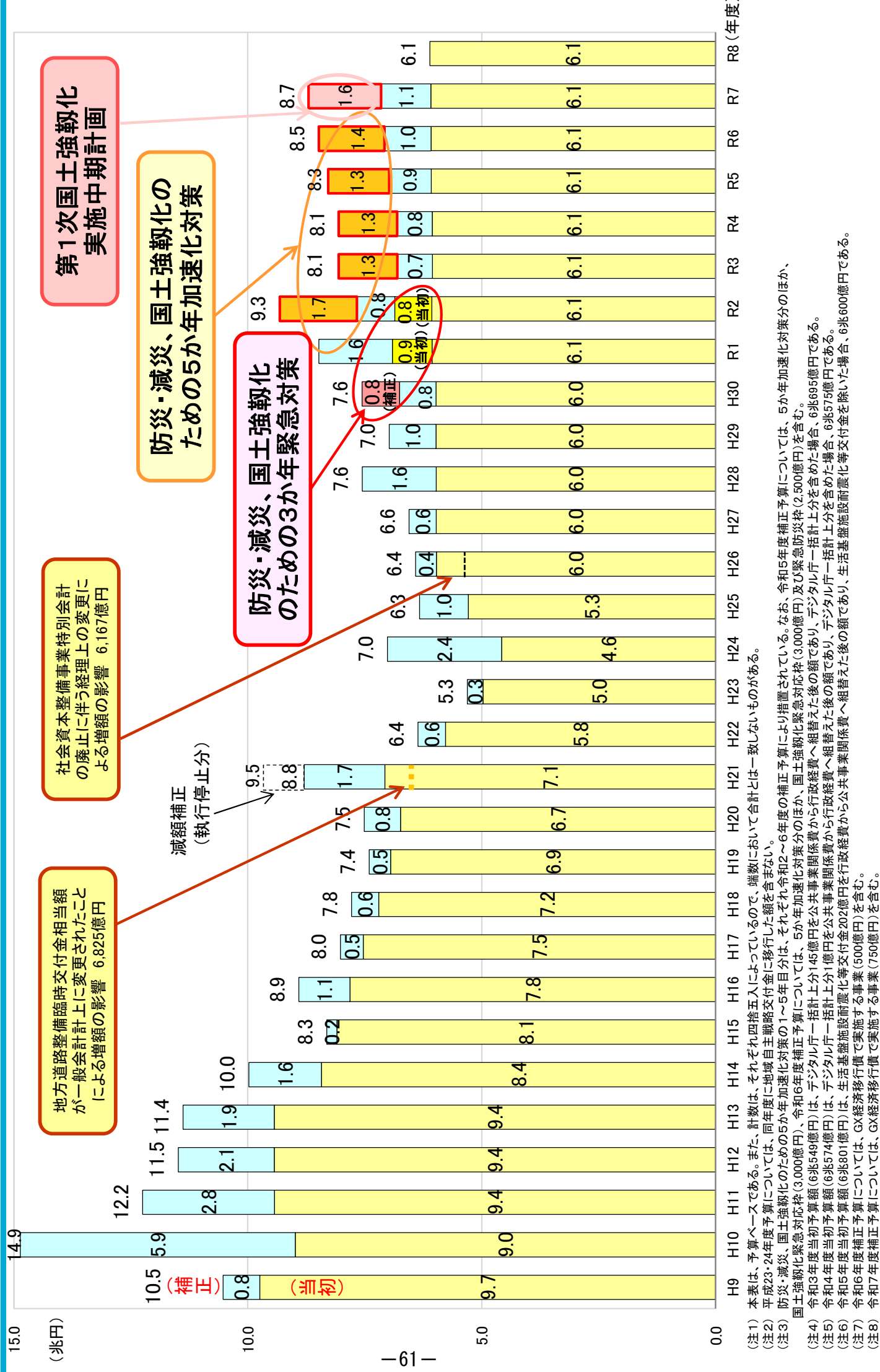
東日本大震災復興特別会計(復旧・復興)予算概算要求事業費・国費総括表

(単位:百万円)

事 項	事 業 費			国 費			備 考
	令和9年度 要 求 額	前 予 算 額	対前年度 倍 率	令和9年度 要 求 額	前 予 算 額	対前年度 倍 率	
	(A)	(B)	(A/B)	(C)	(D)	(C/D)	
住 宅 都 市 環 境 整 備	28,871	29,061	0.99	19,805	21,051	0.94	○ 本表の計数は、復興庁所管である。   ○ 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。
住 宅 対 策	28,871	29,061	0.99	19,805	21,051	0.94	
社 会 資 本 総 合 整 備	28,677	2,573	11.15	15,172	1,330	11.40	
<u>一般公共事業計</u>	57,548	31,634	1.82	34,977	22,381	1.56	
災 害 復 旧 等	226	11,923	0.02	205	11,589	0.02	
<u>公共事業関係計</u>	<u>57,774</u>	<u>43,557</u>	<u>1.33</u>	<u>35,182</u>	<u>33,970</u>	<u>1.04</u>	
行 政 経 費	—	—	—	752	799	0.94	
<u>合 計</u>	—	—	—	<u>35,934</u>	<u>34,769</u>	<u>1.03</u>	



公共事業関係費(政府全体)の推移



(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1～5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、

国土強部に緊急対応(3,000億円)、令和6年度補正予算については、5か年加算に該策分のほか、緊急対応(3,000億円)及び緊急防災(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(45億円)を公共事業課経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米574擔田)は、デジタル庁一括計上分(稲田を公共事業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米575擔田である。

令和5年度当初予算額(6兆801億1,000万円)は、生活基盤施設耐震化交付金202億2,000万円を削減し、生活基盤施設耐震化交付金を除いた場合、6兆600億1,000万円となる。

(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。

(注8) 令和7年度補正予算については、GX経済移行債で皇施する事業(750億)を含む。





国土交通省

国土交通省ホームページ  
令和9年度予算概算要求概要

