

「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発 に関する基本方針」の変更について

令和7年6月30日
国土交通省港湾局

基本方針とは

1 基本方針とは

国土交通大臣が定める、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する方針
(港湾法第3条の2第1項)

2 基本方針の役割

- ①国の港湾行政の指針 (港湾法第3条の2第1項)
- ②個別の港湾計画を定める際の指針 (港湾法第3条の3第4項)
- ③特定貨物輸入拠点港湾における特定利用推進計画の指針 (港湾法第50条の6第4項)
- ④国際旅客船拠点形成港湾における国際旅客船拠点形成計画の指針 (港湾法第50条の16第4項)
- ⑤港湾脱炭素化推進計画の指針 (港湾法第50条の2第4項)

3 基本方針に定める事項 (港湾法※第3条の2第2項)

- 一 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項
- 二 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項
- 三 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項
- 四 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項
- 五 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項
- 六 官民の連携による港湾の効果的な利用及び保全に関する基本的な事項
- 七 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項

基本方針の変更経緯

昭和48年
(1973年) 港湾法改正（基本方針の策定を規定）

基本方針の策定
(昭和49年)

【港湾の中長期ビジョン】

昭和60年 (1985年)	21世紀への港湾 ～成熟化社会に備えた新たな港湾整備施策～
平成 7年 (1995年)	大交流時代を支える港湾 ～世界に開かれ、活力を支える港づくりビジョン～

基本方針の
抜本的見直し
(昭和62年)

基本方針の
抜本的見直し
(平成8年)

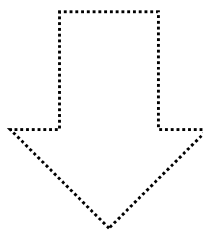


審議会答申、港湾法改正

基本方針の部分的な変更
(平成12、16、…、29年)

平成 30年 (2018年)	港湾の中長期政策「PORT2030」
-------------------	--------------------

基本方針の
抜本的見直し
(令和元年)



港湾法改正、審議会答申等

基本方針の部分的な変更
(令和2、4、6年)

港湾法改正等

基本方針の部分的な変更
(令和7年)

基本方針の構成

全体構成

基本的な考え方

(港湾)

I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

1 特に戦略的に取り組む事項

- (1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成
- (2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用
- (3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

2 引き続き重点的に取り組む事項

3 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項

II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項

2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項

(開発保全航路)

III 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項

1 海上交通の安全性、安定性及び効率性を支える開発保全航路等の開発、保全及び管理の方向

2 開発保全航路の配置

IV 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項

- 1 自然環境の積極的な保全・再生・創出
- 2 多様化する環境問題への対応
- 3 環境の保全の効果的かつ着実な推進

V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項

- 1 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項
- 2 官民の連携による港湾の効果的な利用及び保全に関する基本的な事項
- 3 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項

基本方針の変更の主な内容（案）

基本方針に反映する主な事項と考え方

「気候変動を考慮した臨海部の強靱化」

→港湾法等の一部を改正する法律（令和7年4月成立）を踏まえ、官民関係者がハード・ソフト一体の各種施策を講じる「協働防護」についての記載を追記・修正。

「災害時の海上支援ネットワークの形成」

→令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方（令和6年7月交通政策審議会答申）を踏まえ、防災拠点（支援ふ頭）による海上支援ネットワークの形成に関する記載等を追記・修正。

「洋上風力発電設備設置の拠点となる港湾の利用効率化等」

→港湾法等の一部を改正する法律（令和7年4月成立）や海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律の一部を改正する法律（令和7年6月成立）を踏まえ、基地港湾の埠頭の一時的な利用について調整する利用調整協議会の記載等について追記・修正。

「広域的な資源循環の促進」

→第五次循環型社会形成推進基本計画（令和6年8月）の記載を踏まえ、循環型経済への移行に向けた港湾を核とした物流システムの構築による広域的な資源循環の促進に関する記載について追記・修正。

上記に加え、法改正や政府の会議で示された内容等について反映。

基本方針の変更のイメージ

○新たな内容を追加、又は既存の記述を更新し、取組や対策等を記載する（太字・下線箇所）。

（基本方針の章立て）

基本的な考え方

I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

III 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項

IV 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項

V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項

1. 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項

2. 官民の連携による港湾の効果的な利用及び保全に関する基本的な事項

3. 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項

※今般の港湾法改正において、港湾法第3条の2第2項第六号が改正されたため、V章2の標題についても変更。

基本方針の変更スケジュール（予定）

令和7年6月11日	交通政策審議会（諮問）	（港湾法第3条の2第4項）
6月16日	港湾分科会（付託）	
6月30日	港湾分科会（審議・1回目）	
7月	パブリックコメント 関係行政機関の長への協議 港湾管理者への意見照会	（港湾法第3条の2第4項）
9月	港湾分科会（審議・2回目） 交通政策審議会（答申） 基本方針変更告示	（港湾法第3条の2第4項） （港湾法第3条の2第6項）

参考資料

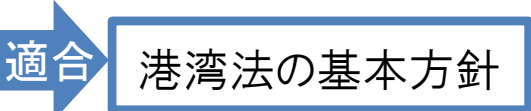
背景・必要性

○多様な主体が立地する港湾において、気候変動による災害から港湾機能を確保するには、官民の協働により、水際線を一連で防護するなどの取り組みを、計画的に進める必要がある。

改正事項

【港湾計画】
気候変動に起因する港湾区域の水面上昇等に対応するための港湾施設の高さ及び機能の最適化に関する事項を記載

実施に関する計画



協働防護協議会
(港湾管理者、民間事業者等で構成)

合意形成

【協働防護計画】

計画に定める事項

●協働防護区域

●目標

●達成状況の評価

●基本的な方針

●事業及び実施主体

●計画期間 等

計画に係る支援・特例措置

【制度改正】

●協働防護計画に記載された事業に係る工事等の許可特例

●関係者の協働による防護水準確保の取り組みを促進するための協定制度の創設

【予算措置】

●港湾管理者の協働防護計画の策定に対する支援

【税制特例措置】

●民間所有護岸等に対する税制優遇措置(固定資産税)

想定される主な取組

●防潮堤・護岸・胸壁等の整備・嵩上げ

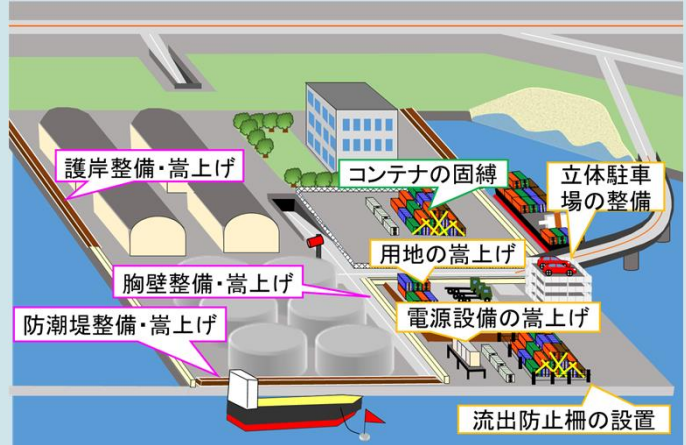
●流出防止柵の設置

●立体駐車場の整備

●用地、電源設備の嵩上げ

●コンテナの固縛などのソフト対策





【協働防護協定】

協働防護計画に定められた事業の実施主体は承継効付きの協定を締結可能

協定に定める事項

●目的となる施設

●有効期間

●施設の整備又は管理に関する事項

●違反した場合の措置



凡例	港湾法改正
	予算措置
	その他

能登半島地震を踏まえた今後の防災・減災施策

能登半島地震での課題等

課題等を踏まえた対応策

実施方法

○発災直後の迅速な連携体制確保に港湾BCPが奏功したが、地方港湾では港湾BCPが策定されていなかった。

○支援船舶により、受援側拠点と支援側拠点との間でピストン輸送が行われた。

○三方を海に囲まれた半島部の被災地支援に、港湾を活用した海上ルートからの支援が有効であることが再確認された。

○支援船舶の着岸は可能なものの、背後の用地や臨港道路の被災により、制限付きでの運用を強いられた岸壁があった。

○応急復旧に必要な資材(砕石)が確保できず、隣接する駐車場の舗装を剥がし、路盤材を流用した。

○応急復旧に必要な機材について、発災前から現地付近で使用されていた機材を調達することで、発災直後の作業着手が可能となった。

○事前に施設の地震時挙動の解析がされていない岸壁では、利用可否判断に時間を要した。

○被災地への支援物資輸送に際し、民間の倉庫が一時仮置き場として活用された。

○受援側に加え、支援側の港湾でも、補給等のため支援船舶が多く入港し、混雑が生じた。

○発災直後に各施設の被災状況を必ずしも十分に確認できず、多数の施設の一部管理を行うこととなった。

○地方港湾での港湾BCP策定の推進

○各地域での広域港湾BCP策定の推進

○支援側/受援側の双方の防災拠点(広域支援ふ頭/地域支援ふ頭等)による海上支援ネットワークの形成

○岸壁に加え、背後の用地や道路、前面の航路・泊地等、一連の施設の健全性を確保した防災拠点(支援ふ頭)の確保

○応急復旧のため、港湾管理者以外が所有する資材についても緊急的な使用を可能に

○防災拠点において、あらかじめ資材・機材を備蓄

○迅速な利用可否判断を可能とするため、重要な施設については事前解析を実施

○利用可否判断に必要となる施設の変位量等の情報を迅速に得られる手法の検討

○民間施設の災害時利用のための協定をあらかじめ締結

○支援側港湾の管理者への船舶の入港情報等、一部管理の国への要請を行うか否かに必要となる情報の共有

○被災地支援活動等に向けた国による一部管理対象施設の絞り込みのための迅速な被災状況把握

○港湾BCPガイドラインの改訂と地方港湾での港湾BCPの策定

○広域港湾BCPガイドラインの策定と離島・半島を中心とした広域港湾BCPの策定

○広域/地域支援ふ頭の告示指定

○特定技術基準対象施設制度の陸域への拡大と各港における必要な施設の指定

○応急公用負担制度の拡充(応急復旧のためにも適用可能に)

○既存予算制度(防災・安全交付金等)の活用による備蓄倉庫の整備や資材・機材の確保

○重要な施設のFLIP解析の実施等

○港湾施設の利用可否判断に係るガイドラインの公表

○民間等の施設の災害時利用協定制度の創設と各港における必要な施設との協定の締結

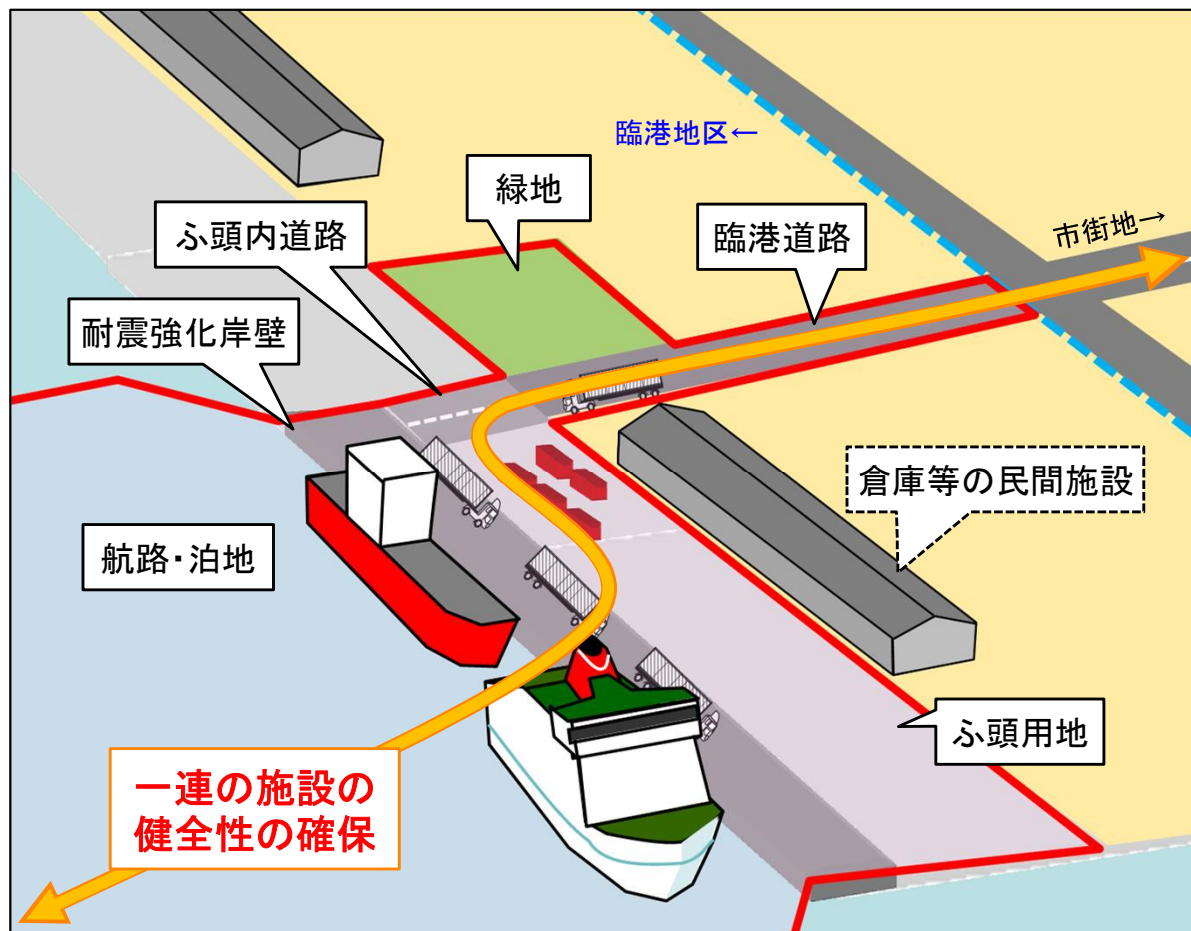
○支援側港湾の管理者への船舶の入港情報等の情報提供規定の創設

○遠隔監視用カメラ設置の推進

○ドローン等による遠隔からの施設の被災状況把握

災害時の海上支援ネットワークの形成

- 地震等の災害時には、一度に大量の人員・物資等を輸送できる海上ルートを活用が有効。
- このため、人員・物資の輸送船舶が利用する岸壁、物資の仮置き等のための背後用地に加え、これらにつながる道路や航路・泊地等、一連の施設の耐震化・液状化対策等を講じた「地域支援ふ頭」を、既存ストックも活用しつつ確保する。
- また、災害時には、全国からの人員・物資等を一次集約拠点となる「広域支援ふ頭」に集約し、近隣の複数の「地域支援ふ頭」等に海上輸送することにより、円滑な海上支援ネットワークを形成する。



防災拠点イメージ



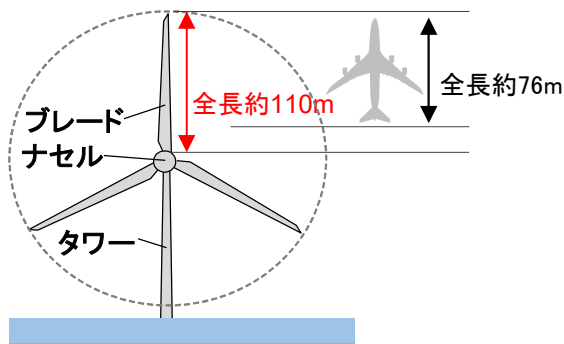
災害時の海上支援ネットワークのイメージ

洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応

背景(基地港湾制度の概要)

- 洋上風車は、100m以上の長さ、1000トン弱の重さの重厚長大な資機材から構成されている。
- これら資機材の輸送には、一般的な港湾施設と比べて地盤強度10倍以上、広さ5倍程度の特別な埠頭が必要となるが、このような特殊な埠頭を全国に配置することは極めて非効率であるため、その役割を担う港湾を基地港湾として国土交通大臣が指定し、その基地港湾内の埠頭を発電事業者に貸し付けることができる仕組みとしている。
- この点、通常の港湾施設の貸付期間は1～2年であるところ、風車の発電期間は長期に及ぶことから、基地港湾内の埠頭については、最大30年間の貸付けが可能となっており、また、複数の発電事業者が埠頭を借り受けられるよう、一の発電事業者が独占的に利用できる期間を「貸付契約」により限定している。

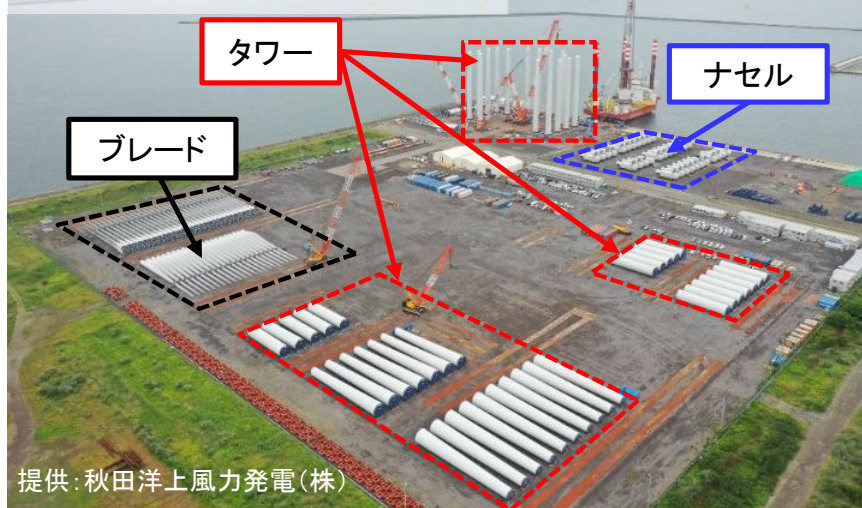
■ 洋上風車の規模



※ブレード重量: 約60トン
 ※ジャンボシット機はB747-8
 ※洋上風車は、現在国内案件での使用が見込まれる最大級の規模

洋上風車の規模感 (12～15MW級)	
全長	ブレード: 約110m タワー: 約120m
重量	ナセル: 約650トン タワー: 約950トン

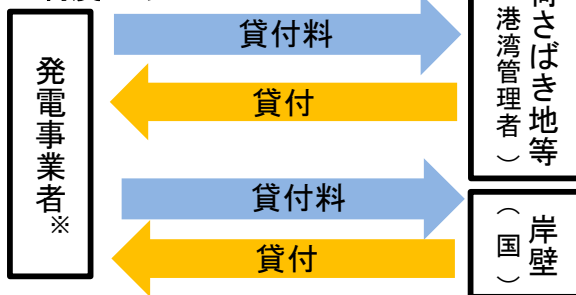
■ 基地港湾利用の様子(秋田港)



■ 基地港湾の位置図 (令和6年10月時点: 計7港)



■ 制度スキーム



※複数事業者が取扱埠頭を利用する場合は、出力量に応じ貸付料を按分する。

■ 基地港湾の特徴

- 一般的な港湾施設と比べて、係留施設の地盤強度が強く※¹、埠頭用地の面積が大きい※²。

※¹: コンテナ貨物の輸送に係る外国貿易船が係留する岸壁の耐荷重 3 t/m^2 に対し、洋上風車の設置等に必要な物資等の輸送に係る船舶が係留する岸壁に求められる耐荷重は 35 t/m^2

※²: (例) 秋田港
 基地港湾指定前: 貨物船の貨物仮置き場として埠頭用地 3 ha 程度
 基地港湾指定後: 洋上風車の資機材の仮置き場等として 15 ha 程度を確保

洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応

背景・必要性

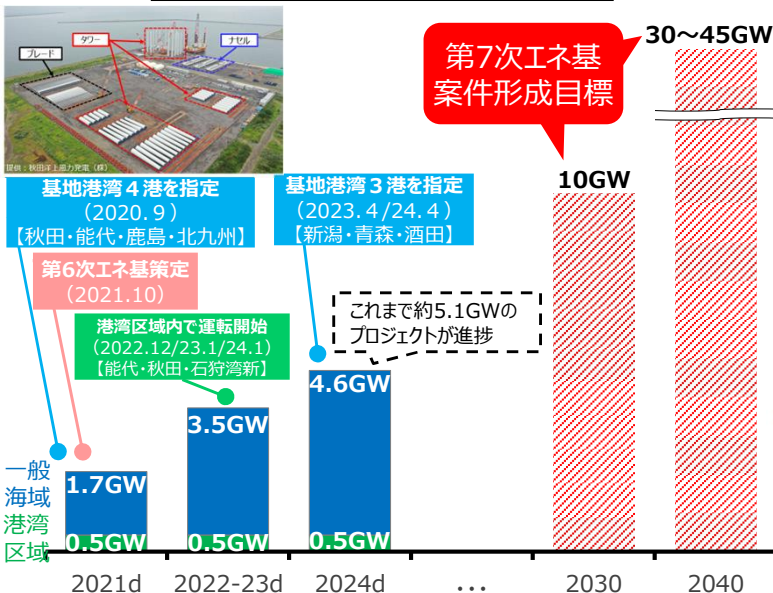
○第6次エネルギー基本計画において、「洋上風力発電は再生可能エネルギー主力電源化の切り札」とされ※、洋上風力発電の導入が進捗。今後、更なる案件の増加に伴い基地港湾の混雑が予見される中、運転開始後の洋上風車の大規模修繕を速やかに行えるよう、広域的な基地港湾の利用調整を行う仕組みが必要。

※ 第7次エネルギー基本計画(R7.2.18閣議決定)においても同様の位置付け

改正事項

- 発電事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が基地港湾の一時的な利用に関する調整を行うための協議会を設置する制度を創設。
- 港湾区域における洋上風力発電の公募占用計画において、「洋上風車の設置・維持管理に関し一体的に利用する港湾」を追加。
- 北海道港湾工事法及び沖振法に基づく直轄工事によって生じた港湾施設について、基地港湾・上記制度の対象に加える。

「第7次エネルギー基本計画」(2025.2)の
目標達成に向けた案件形成状況

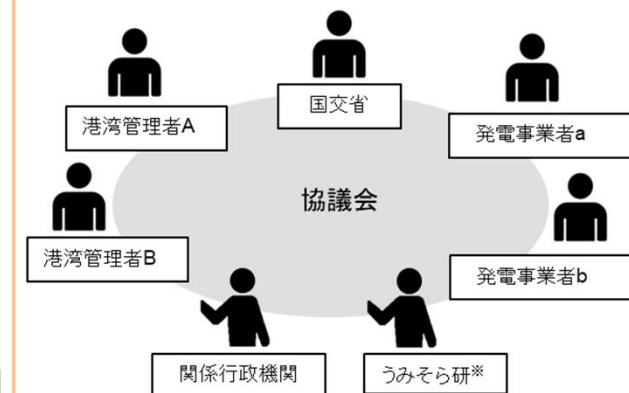


洋上風力発電に係る促進区域等の位置図
(2025.2)



利用調整協議会の効果

・関係者が一堂に会し、円滑な調整を実現



※ うみそら研: (国立研究開発法人) 海上・港湾・航空技術研究所

※ 一般海域は促進区域指定されたもの、港湾区域は稼働中または工事案件をそれぞれ計上。
案件形成目標は再エネ特措法に基づく認定量ベース、導入目標は稼働量ベース。

背景・必要性

- 我が国における2050年カーボンニュートラルの達成に向けて、洋上風力発電は、再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札とされている。
- 2030年までに1,000万kW、2040年までに3,000万kW～4,500万kWの案件形成目標を掲げており、領海及び内水における海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律(以下、「再エネ海域利用法」という。)に基づく案件形成の促進に加え、我が国の排他的経済水域(以下、「EEZ」という。)における案件形成に取り組んでいく必要がある。
- こうした中、現在の再エネ海域利用法では、適用対象を「領海及び内水」としており、EEZについての定めはないことから、EEZにおける海洋再生可能エネルギー発電設備の設置に係る制度を創設する。
- また、洋上風力発電事業の案件形成の促進に当たって、海洋環境等の保全の観点から適切な配慮を行うため、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域(以下、「促進区域」という。)の指定の際に、国が必要な調査を行う仕組みを創設する。

【目標・効果】

EEZにおける海洋再生可能エネルギー発電設備の設置許可や、海洋環境等の保全に配慮した海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定を通じて、海洋再生可能エネルギーの導入拡大を図る。

(KPI)

2030年までに1,000万kW、

2040年までに3,000万kW～4,500万kWの案件形成

法律の概要

- EEZに設置される洋上風力発電設備について、長期間の設置を認める制度を創設。

【EEZにおける洋上風力発電設備の設置までの流れ】

- ①経済産業大臣は、自然的条件等が適当である区域について、公告縦覧や関係行政機関との協議を行い、募集区域として指定することができる。
- ②募集区域に海洋再生可能エネルギー発電設備を設置しようとする者は、設置区域の案や事業計画の案を提出し、経済産業大臣及び国土交通大臣による仮の地位の付与を受けることができる。
- ③経済産業大臣及び国土交通大臣は、仮の地位の付与を受けた事業者、利害関係者等を構成員とし、発電事業の実施に必要な協議を行う協議会を組織するものとする。
- ④経済産業大臣及び国土交通大臣は、協議会において協議が調った事項と整合的であること等の許可基準に適合している場合に限って、設置を許可することができる。

※EEZにおける洋上風力等に係る発電設備の設置を禁止し、募集区域以外の海域においては設置許可は行わない。

- 促進区域(領海及び内水)及び募集区域(EEZ)の指定等の際に、海洋環境等の保全の観点から、環境大臣が調査を行うこととし、これに伴い、環境影響評価法の相当する手続を適用しないこととする。

循環経済(サーキュラーエコノミー)への移行に向けた港湾を核とする物流システムの構築

- サーキュラーエコノミーへの移行により、循環資源の増加、とりわけ広域的な分別収集・再資源化の増加が見込まれている。
- さらに、物流の2024年問題による人手不足、脱炭素化の流れへの対応から海上輸送へのモダルシフトが不可避な状況。
- 循環資源の流動に関するニーズに対応する港湾を「循環経済拠点港湾(サーキュラーエコノミーポート)」として選定・整備することにより、港湾を核とする広域的な資源循環を促進する。

リサイクルポート政策のこれまでの取組

- 地域でリサイクルすることができない循環資源の広域的なリサイクルを促進するため、静脈物流やリサイクルの拠点となる港湾をリサイクルポートとしてこれまでに22港を指定

<リサイクルポートの機能>

- 廃棄物等を取り扱うことが可能な物流機能
- リサイクル処理施設の集積が可能な立地機能



[海上輸送へのシフトが不可避]

- ・物流の2024年問題への対応
- ・温室効果ガス削減への対応

<循環経済への移行に向けた機能強化>

- 増大する循環資源の広域流動に対応するための環境整備
- 広域的な分別収集・再資源化の事業を促進(環境省と連携)

港湾を核とする物流システムの構築による広域的な資源循環ネットワーク形成の促進

循環資源の広域輸送の動き

- 「脱炭素化」、「資源循環」に寄与する電炉鋼材の需要増に伴い、鉄スクラップの海上輸送を開始
- 廃棄物処理技術の高度化により地域の処理業者の対応が困難となり、海上輸送により処理技術をする業者へ輸送を開始
- 非鉄金属のリサイクルのため、国内及び海外からの廃プリント基板などを、広域から製錬拠点への輸送を受け入れるため、物流拠点を整備

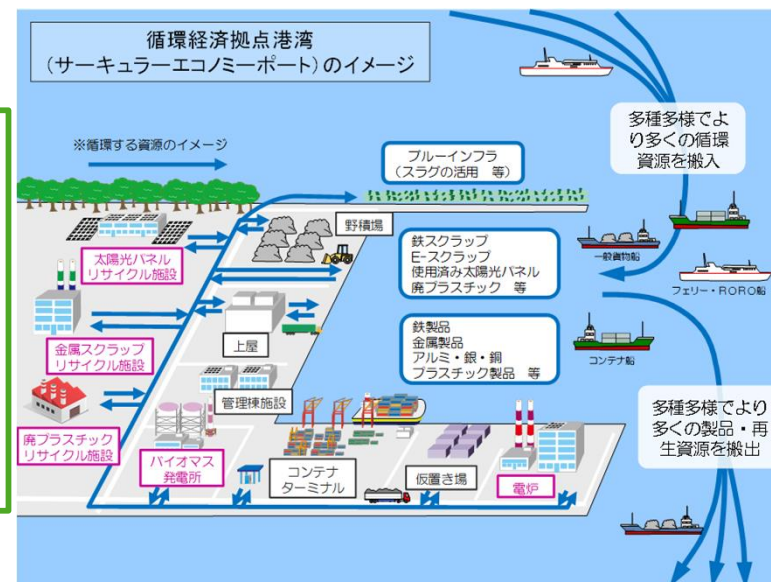
<課題>

- 港湾で循環資源を取り扱う際には、廃棄物関係法令遵守に加え、港湾管理者等が定めた運用等があるため、事業者は個別に関係者と調整しており、合意形成に時間・手間を要している
- 各港湾における循環資源の取り扱いが明確になっていない 等

<具体的な取組>

- 港湾における循環資源の取扱に関するガイドラインの策定
- 循環資源の流動を把握する方法の検討
- 循環資源取扱支援施設の整備に対する支援制度の見直しの検討 等

※既存のリサイクルポートは、サーキュラーエコノミーポートに移行し、その取組を深化



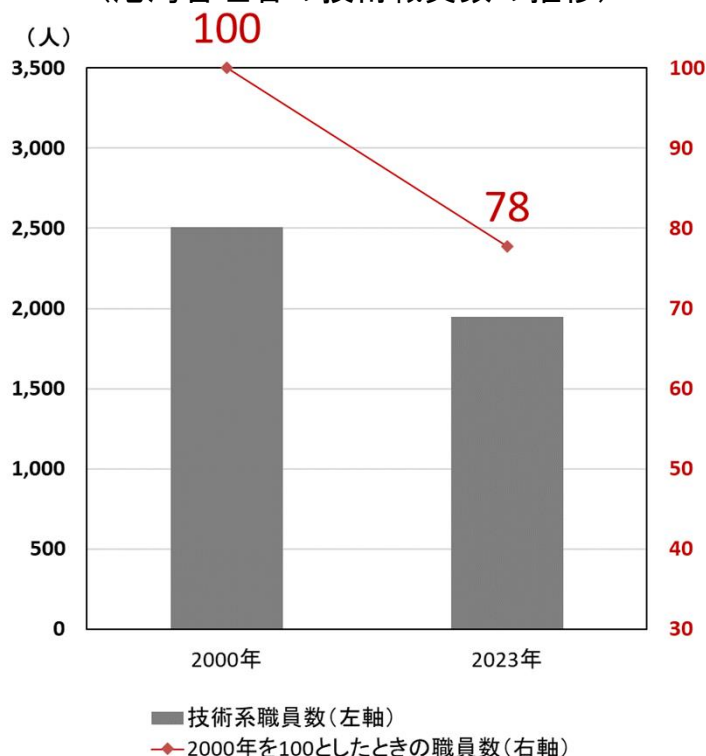
公共岸壁等の適切な機能確保のための工事代行等

背景・必要性

- 一部の港湾管理者においては、港湾に精通した技術職員の不足に伴う技術力の低下が深刻。
- 加えて、港湾インフラの老朽化・陳腐化が進んでおり、地域を支える港湾インフラの更新工事等の実施が困難となっている。そのため、必要に応じてサポートする仕組みが必要。

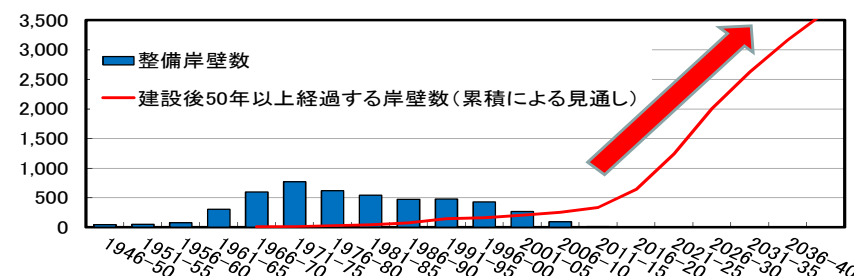
港湾管理者の技術職員が約20年で**2割以上減少**。

(港湾管理者の技術職員数の推移)

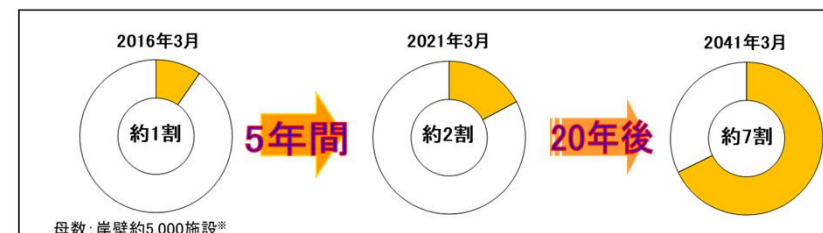


高度経済成長期に集中的に整備された港湾施設の老朽化が進行しており、高度な技術力等を要する更新工事が必要に。

(各年度に整備した係留施設数と供用後50年を経過する公共岸壁の推移)



(供用後50年以上経過する岸壁の割合)



※166港湾管理者のうち、2000年の技術職員数が把握できている107管理者について整理

※国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の公共岸壁数（水深4.5m以深）：国土交通省港湾局調べ

改正事項

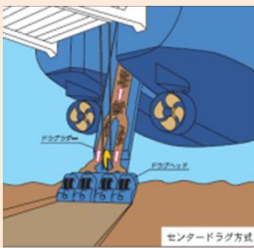
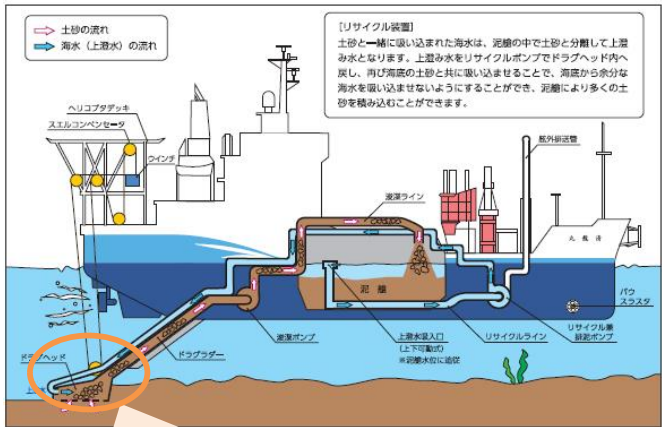
港湾管理者の要請に基づく、高度な技術等を要する港湾工事の国土交通大臣による代行制度を創設

※あわせて、港湾管理者と協議の上、工事に必要な管理権限を代行する措置を創設。直轄工事についても同様に措置し、北海道港湾工事法・沖縄法にも所要の改正を併せて行う。

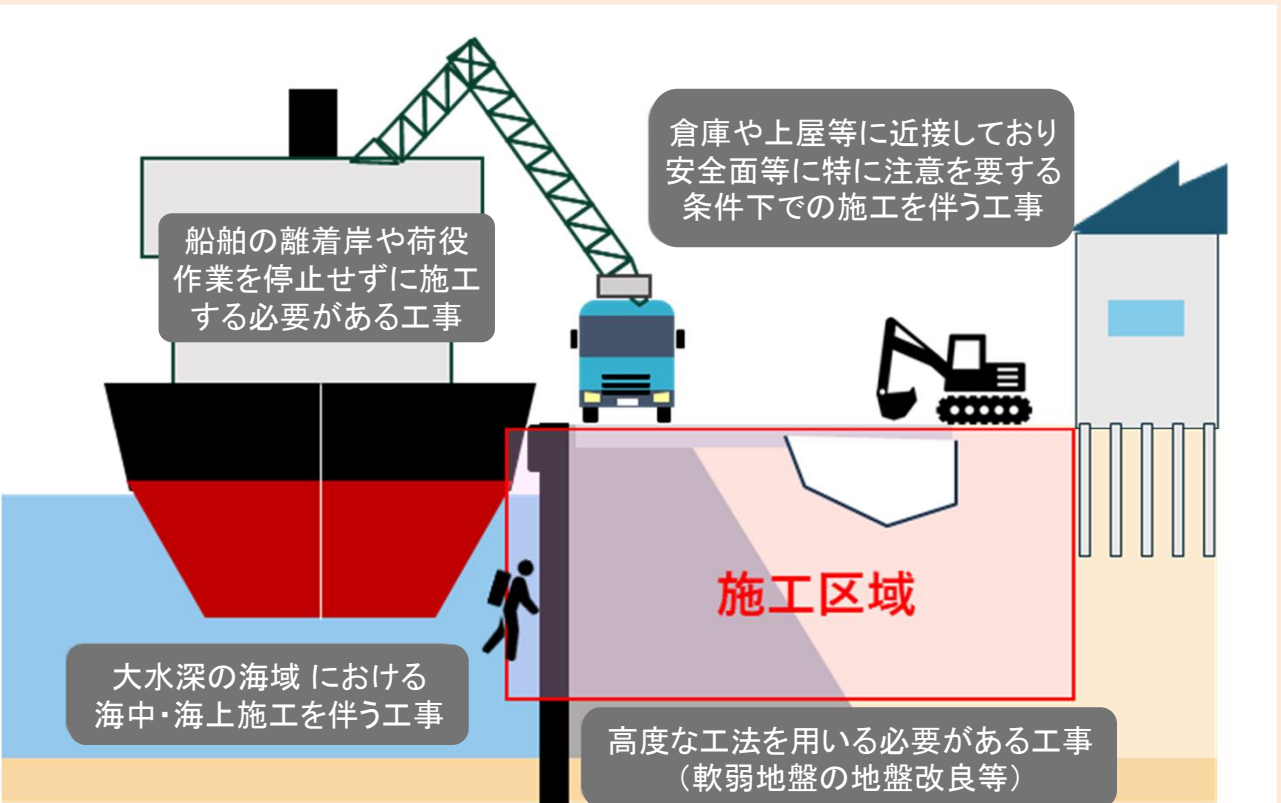
北海道港湾工事法：北海道開発のためにする港湾工事に関する法律（昭和26年法律第73号）
沖縄法：沖縄振興特別措置法（平成14年法律第14号）

◆想定される高度な技術等を要する工事のイメージ

○ドラグサクション船による底掘り(海底面の均し)



ドラグヘッド(吸込口)で土砂を吸込む
※ドラグは「引きずる」の意



戦略的集貨の推進

○2023年のコンテナ流動調査(2023年11月の1か月間)の結果をもとに、日本の輸出入コンテナの流動について国土交通省港湾局が年間値を推計したところ、国際コンテナ戦略港湾を発着する長距離貨物のうち、約135万TEUが海外港湾でトランシップされている。このうち、他国の港湾と比較して国際コンテナ戦略港湾に地理的な優位性があると考えられる北米(西岸・東岸)方面と中南米方面に限っても、約28万TEUが海外港湾でトランシップされている。

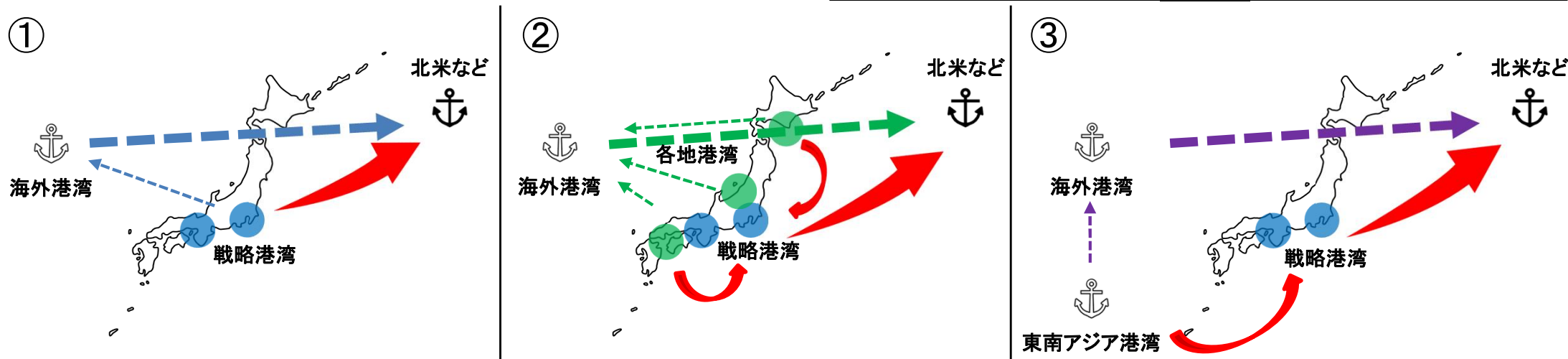
○このような状況を踏まえ、以下の優先順位の下、関係機関が連携した戦略的集貨を推進中。

- ①国際コンテナ戦略港湾から海外港湾を経由して国際基幹航路を利用する貨物
- ②国際コンテナ戦略港湾以外の港湾から海外港湾を経由して国際基幹航路を利用する貨物
- ③東南アジアから北米向けのトランシップ貨物

○今後、地方整備局等の国のネットワークも最大限活用し、全国の荷主に対し、きめ細かに安定輸送を確保する上での長距離直航サービスの重要性を説明するなど、国際コンテナ戦略港湾の利用促進に取り組む。その際、モーダルシフト促進による各地の港湾利用促進も図りつつ、内航航路と外航航路の円滑な接続によるSea & Sea輸送ネットワークの強化を推進する。

■取組方針のターゲット(輸出イメージ図)

--▶ : 現在の輸送ルート ▶ : 目指すべき輸送ルート



第三次・担い手3法 【改正の全体像】

インフラ整備の担い手・地域の守り手である建設業等がその役割を果たし続けられるよう、
担い手確保・生産性向上・地域における対応力強化を目的に、**担い手3法を改正**

		議員立法 公共工事品質確保法等の改正	政府提出 建設業法・公共工事入札適正化法の改正
担い手確保	処遇改善	●賃金支払いの実態の把握、必要な施策 ●能力に応じた処遇 ●多様な人材の雇用管理の改善	●標準労務費の確保と行き渡り ●建設業者による処遇確保
	価格転嫁 (労務費へのしわ寄せ防止)	●スライド条項の適切な活用（変更契約）	●資材高騰分等の転嫁円滑化 - 契約書記載事項 - 受注者の申出、誠実協議
	働き方改革 ・環境整備	●休日確保の促進 ●学校との連携・広報 ●災害等の特別な事情を踏まえた予定価格 ●測量資格の柔軟化【測量法改正】	●工期ダンピング防止の強化 ●工期変更の円滑化
生産性向上		●ICT活用（データ活用・データ引継ぎ） ●新技術の予定価格への反映・活用 ●技術開発の推進	●ICT指針、現場管理の効率化 ●現場技術者の配置合理化
地域における 対応力強化	地域建設業等の維持	●適切な入札条件等による発注 ●災害対応力の強化（JV方式・労災保険加入）	（参考） ◇公共工事品質確保法等の改正 ・公共工事を対象に、よりよい取組を促進（トップアップ） ・誘導的手法（理念、責務規定） ◇建設業法・公共工事入札適正化法の改正 ・民間工事を含め最低ルールの底上げ（ボトムアップ） ・規制的手法など
	公共発注体制強化	●発注担当職員の育成 ●広域的な維持管理 ●国からの助言・勧告【入契法改正】	