

# 令和7年度国土交通省関係予算の配分について

## 1. 配分方針

- (1) 令和7年度国土交通省関係予算では、「国民の安全・安心の確保」、「持続的な経済成長の実現」、「地方創生2.0に資する個性をいかした地域づくりと分散型国づくり」を3本柱として、令和6年度補正予算と合わせて切れ目なく取組を進めることとしている。
- (2) また、社会資本整備については、ストック効果の最大化に取り組みつつ、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していく必要がある。
- (3) 以上のような点を踏まえ、一般公共事業等予算の配分に当たっては、
- ・ 令和6年能登半島地震等を踏まえた防災・減災対策
  - ・ 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・強化
  - ・ TEC-FORCE 等の国の災害支援体制・機能の拡充・強化
  - ・ インフラ老朽化対策等による持続可能なインフラメンテナンスの実現
  - ・ 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）
  - ・ 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用
  - ・ 国際コンテナ戦略港湾の機能強化
  - ・ 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）
  - ・ ゆとりとにぎわいのあるコンパクト・プラス・ネットワークの推進
  - ・ 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
- などについて、地域の実情や要望、事業の必要性や緊急性に基づき、配分を行う。
- (4) なお、東日本大震災からの復興関係予算については、「第2期復興・創生期間」における東日本大震災からの復興・再生に向け、復興庁が定める実施に関する計画に従い、着実に執行する。

## 2. 事業別配分額総括表

[総事業費]

(単位：百万円)

区 分	令和7年度 配分対象額	令和7年度 配分額	保 留 額	国庫債務負担行為（ゼロ国債）	
				平準化等	事業加速円滑化
治 水	812,551	812,537	14	48,409	12,186
直 轄	636,707	636,707	0	48,409	12,186
補 助	175,844	175,830	14	0	0
海 岸	36,562	36,562	0	1,321	0
直 轄	21,826	21,826	0	1,321	0
補 助	14,736	14,736	0	0	0
道 路 整 備	1,793,442	1,762,598	30,843	93,420	40,754
直 轄	1,178,267	1,167,551	10,716	91,320	32,604
補 助	615,175	595,047	20,127	2,100	8,150
港 湾	233,884	233,124	760	6,086	1,220
直 轄	199,601	198,841	760	3,201	510
補 助	34,283	34,283	0	2,885	710
空 港	161,397	159,974	1,423	0	0
直 轄	141,825	141,825	0	0	0
補 助	19,572	18,149	1,423	0	0
都 市 ・ 幹 線 鉄 道					
補 助	81,055	81,055	0	0	0
新 幹 線					
補 助	265,800	265,800	0	0	0
船 舶 交 通 安 全 基 盤					
直 轄	24,372	24,372	0	0	0
住 宅 対 策					
補 助	1,125,753	1,125,106	647	0	0
市 街 地 整 備					
補 助	389,744	389,651	93	180	0
道 路 環 境 整 備	551,159	551,122	37	17,717	0
直 轄	290,219	290,219	0	17,037	0
補 助	260,940	260,903	37	680	0
都 市 水 環 境 整 備					
直 轄	22,776	22,776	0	290	0
上 下 水 道					
補 助	6,932	6,929	3	0	0
水 道					
補 助	54,735	53,982	754	0	0
下 水 道					
補 助	217,565	217,507	58	0	0
国 営 公 園 等	31,624	31,623	1	0	0
直 轄	24,771	24,771	0	0	0
補 助	6,854	6,853	1	0	0
社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金					
補 助	982,658	981,738	919	0	0
防 災 ・ 安 全 交 付 金					
補 助	1,616,765	1,608,952	7,813	0	0
推 進 費 等					
補 助	3,723	3,723	0	0	0
一 般 公 共 事 業 計	8,412,499	8,369,133	43,366	167,423	54,160
直 轄	2,540,364	2,528,888	11,476	161,578	45,300
補 助	5,872,135	5,840,245	31,890	5,845	8,860
官 庁 営 繕					
直 轄	19,297	19,297	0	273	3,037
合 計	8,431,796	8,388,430	43,366	167,695	57,197
直 轄	2,559,661	2,548,185	11,476	161,850	48,337
補 助	5,872,135	5,840,245	31,890	5,845	8,860

(注) 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。

# 令和 7 年度配分額

【直轄事業】

(単位：百万円)

区 分	令和 7 年度配分額			国庫債務負担行為（ゼロ国債）					
				平準化等			事業加速円滑化		
	本省配分	一括配分	計	本省配分	一括配分	計	本省配分	一括配分	計
北海道開発局	158,404	126,465	284,869	13,124	22,204	35,328	1,281	0	1,281
東北地方整備局	156,958	102,917	259,875	3,968	9,763	13,731	900	541	1,441
関東地方整備局	304,743	125,599	430,342	27,455	5,279	32,734	8,800	3,096	11,896
北陸地方整備局	113,459	55,627	169,085	9,334	8,517	17,851	1,481	0	1,481
中部地方整備局	208,713	93,197	301,910	6,414	8,028	14,442	1,350	624	1,974
近畿地方整備局	209,785	86,389	296,173	5,784	6,902	12,686	24,704	3,000	27,704
中国地方整備局	106,884	73,479	180,362	7,999	3,795	11,794	310	0	310
四国地方整備局	89,591	53,411	143,002	4,511	2,854	7,365	900	0	900
九州地方整備局	169,486	90,895	260,382	3,263	10,502	13,765	1,350	0	1,350
沖縄総合事務局	42,509	13,479	55,988	1,010	1,145	2,155	0	0	0
小 計	1,560,530	821,458	2,381,988	82,862	78,988	161,850	41,076	7,261	48,337
東京航空局	84,778	0	84,778	0	0	0	0	0	0
大阪航空局	57,047	0	57,047	0	0	0	0	0	0
小 計	141,825	0	141,825	0	0	0	0	0	0
管区海上保安本部等	24,372	0	24,372	0	0	0	0	0	0
合 計	1,726,728	821,458	2,548,185	82,862	78,988	161,850	41,076	7,261	48,337

(注) 1. 本省配分とは、本省において全国的な観点から事業執行の判断を行い配分を行うものであり、一括配分とは、中央省庁等改革基本法に基づき地方支分部局へ配分権限を委任し、地方支分部局において各地域単位での直轄事業の実施、補助事業の調整等を総合的に行い配分を行うものである。  
 2. 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。

## 【補助事業】

(単位：百万円)

区 分	令和7年度配分額			国庫債務負担行為（ゼロ国債）					
	本省配分	一括配分	計	平準化等			事業加速円滑化		
				本省配分	一括配分	計	本省配分	一括配分	計
北海道	247,853	16,166	264,019	0	0	0	0	0	0
青森県	56,644	1,606	58,249	0	0	0	0	0	0
岩手県	50,181	1,981	52,162	0	0	0	0	0	0
宮城県	64,622	3,205	67,827	0	0	0	0	0	0
秋田県	46,209	6,570	52,779	0	0	0	0	0	0
山形県	45,776	1,792	47,568	0	0	0	0	0	0
福島県	63,721	3,050	66,771	0	0	0	0	0	0
茨城県	99,700	1,125	100,825	0	0	0	0	0	0
栃木県	72,937	3,718	76,655	0	0	0	3,700	0	3,700
群馬県	66,710	951	67,661	0	0	0	0	0	0
埼玉県	124,301	2,482	126,783	0	0	0	0	0	0
千葉県	86,368	8,937	95,305	0	0	0	0	0	0
東京都	486,986	48,612	535,598	180	885	1,065	0	0	0
神奈川県	168,356	2,501	170,857	0	0	0	0	0	0
山梨県	48,430	557	48,987	0	0	0	0	0	0
長野県	106,221	1,936	108,157	0	0	0	750	0	750
新潟県	102,470	4,435	106,905	680	0	680	0	0	0
富山県	45,629	1,506	47,134	0	0	0	0	0	0
石川県	60,677	784	61,461	0	0	0	0	0	0
岐阜県	60,877	1,856	62,733	0	0	0	0	0	0
静岡県	128,936	1,011	129,947	0	0	0	0	0	0
愛知県	211,523	8,952	220,475	0	0	0	710	0	710
三重県	72,349	7,105	79,454	0	0	0	0	0	0
福井県	32,535	5,695	38,230	0	0	0	0	0	0
滋賀県	44,694	2,166	46,860	0	0	0	0	0	0
京都府	69,576	4,577	74,153	0	0	0	0	0	0
大阪府	215,427	33,819	249,247	0	0	0	0	0	0
兵庫県	186,409	3,395	189,804	0	0	0	0	0	0
奈良県	43,173	2,636	45,810	0	0	0	0	0	0
和歌山県	55,428	3,186	58,614	0	0	0	3,700	0	3,700
鳥取県	44,366	1,760	46,125	0	0	0	0	0	0
島根県	46,046	2,441	48,487	0	0	0	0	0	0
岡山県	65,821	2,968	68,788	0	0	0	0	0	0
広島県	111,456	10,297	121,753	0	0	0	0	0	0
山口県	58,169	3,362	61,531	0	0	0	0	0	0
徳島県	33,075	2,020	35,095	0	0	0	0	0	0
香川県	35,928	1,570	37,498	0	0	0	0	0	0
愛媛県	55,988	4,996	60,985	0	0	0	0	0	0
高知県	52,003	6,286	58,290	0	0	0	0	0	0
福岡県	167,654	5,482	173,136	2,000	0	2,000	0	0	0
佐賀県	37,149	2,307	39,456	0	0	0	0	0	0
長崎県	64,118	2,774	66,892	0	0	0	0	0	0
熊本県	78,492	1,681	80,172	0	0	0	0	0	0
大分県	58,911	4,856	63,767	0	0	0	0	0	0
宮崎県	57,385	2,803	60,188	0	0	0	0	0	0
鹿児島県	63,566	7,689	71,254	2,100	0	2,100	0	0	0
沖縄県	33,677	15,139	48,816	0	0	0	0	0	0
小計	4,228,521	264,742	4,493,263	4,960	885	5,845	8,860	0	8,860
独立行政法人等	1,346,982	0	1,346,982	0	0	0	0	0	0
合計	5,575,503	264,742	5,840,245	4,960	885	5,845	8,860	0	8,860

(注)1. 本省配分とは、本省において全国的な観点から事業執行の判断を行い配分を行うものであり、一括配分とは、中央省庁等改革基本法に基づき地方支分部局へ配分権限を委任し、地方支分部局において各地域単位での直轄事業の実施、補助事業の調整等を総合的に行い配分を行うものである。

2. 独立行政法人等は、都市再生機構、鉄道建設・運輸施設整備支援機構、鉄道事業者等に対する補助である。

3. 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。

## (参考1) 復興庁計上予算の配分について

東日本大震災からの復興関係予算については、復興庁設置法第4条第2項第3号に基づき、復興庁が定める「実施に関する計画」に従い、着実に執行する。

### 1. 事業別配分額総括表

[事業費]

(単位：百万円)

区 分	令和7年度配分対象額	令和7年度配分額
国 営 公 園 等		
直 轄	4,028	4,028
社 会 資 本 総 合 整 備		
補 助	48,660	48,660
合 計	52,688	52,688
直 轄	4,028	4,028
補 助	48,660	48,660

### 2. 直轄事業地方支分部局別配分額

[事業費]

(単位：百万円)

区 分	令和7年度配分額
東 北 地 方 整 備 局	4,028

### 3. 補助事業県別配分額

[事業費]

(単位：百万円)

区 分	令和7年度配分額
福 島 県	48,660

## (参考2) 国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備について

国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備に係る事業費として、港湾で324億円、空港で257億円をそれぞれの事業の計数の内数として計上している。

(上記に加え、国管理空港の維持管理費51億円、これら空港・港湾へのアクセス向上に向けた道路ネットワーク整備に係る予算額として337億円がある。)

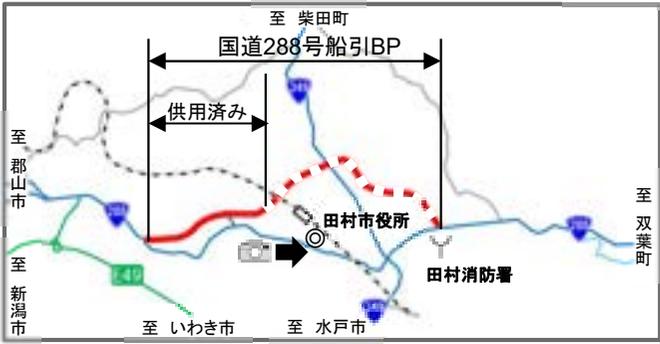
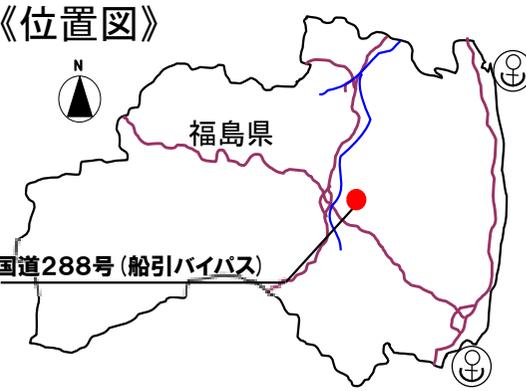
## 参考資料 配分箇所の具体事例

○国道288号は、緊急輸送道路に指定されており、また、福島県復興計画の「避難地域等復興加速化プロジェクト」でふくしま復興再生道路に位置づけられている重要な道路である。

○船引バイパスは、現道の隘路区間を解消し、田村市中心市街地の交通混雑の緩和及び原子力災害被災地域における救急活動の円滑化を図るため、事業を推進。

計画名：復興を支え、災害に強い道路整備の推進  
 (復興基本方針関連(復興))  
 事業主体：福島県  
 令和7年度配分額(事業費)：486.6億円

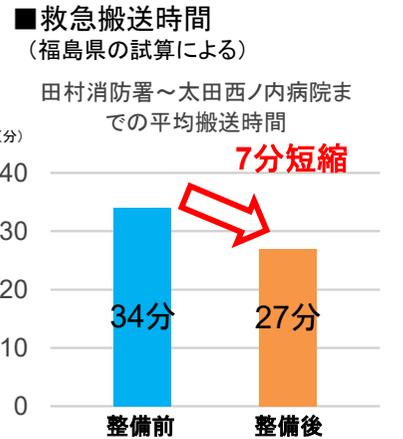
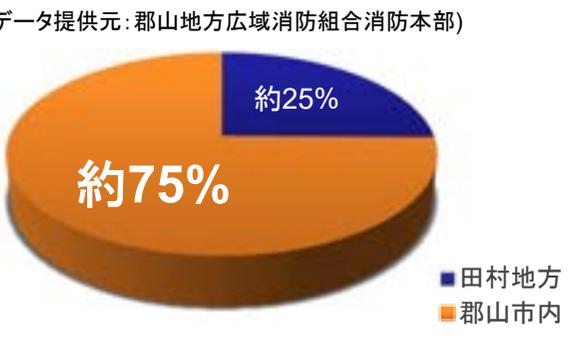
《代表箇所》  
 路線名：国道288号(船引バイパス)  
 事業区間：福島県田村市船引町春山～田村市常葉町西向地内  
 事業主体：福島県  
 延長：6.8km



交通混雑状況(田村市役所入口交差点)



田村消防署の救急搬送収容実績(令和5年)



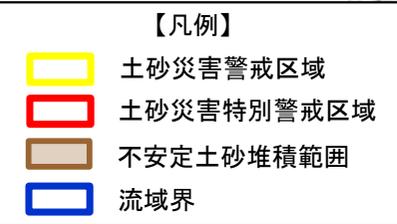
消防署からのコメント

- 葛尾村から郡山市の医療機関に搬送する際、国道288号が搬送ルートのひとつになっているが、船引地区では幅員が狭く混雑しており、搬送に支障をきたしているため、船引バイパス完成後は解消が期待される。(浪江消防署 葛尾出張所)
- 船引バイパスが整備されたら、安全かつ時間短縮を図れる船引バイパスを利用して郡山エリアへ搬送することになる。(田村消防署)

- 令和6年9月20日からの大雨により、石川県内では273件の土砂災害が発生し、甚大な人的・人家被害が発生。
- 土石流により特に激甚な被害が発生した奥能登地区（石川県輪島市）の荒廃の著しい11溪流に対し、緊急的に砂防堰堤等の施設整備を実施することで、再度災害を防止し地域の安全・安心の確保を図る。

## 事業内容

令和7年度配分額(事業費): 7.0億円



全体箇所図(11箇所)



被災状況(輪島市山本町)



## 効果

11箇所です砂防設備（砂防堰堤工、溪流保全工等）を整備することで、人家215戸、避難所、道路等の重要なインフラを保全する。

保全対象の人家及び重要インフラ  
(輪島市山本町)



- 埼玉県・東京都を貫流する荒川は、沿線の土地利用が高度に進展し、また下流部はゼロメートル地帯が広範囲に広がっていることから、一度氾濫すると甚大が被害が生じるおそれがある。
- このため、荒川中流部に荒川調節池群（荒川第二・三調節池）を整備することで河道のピーク流量を低減し、調節池より下流の広範囲において治水安全度の向上を図る。

事業内容

令和7年度配分額(事業費):68.0億円

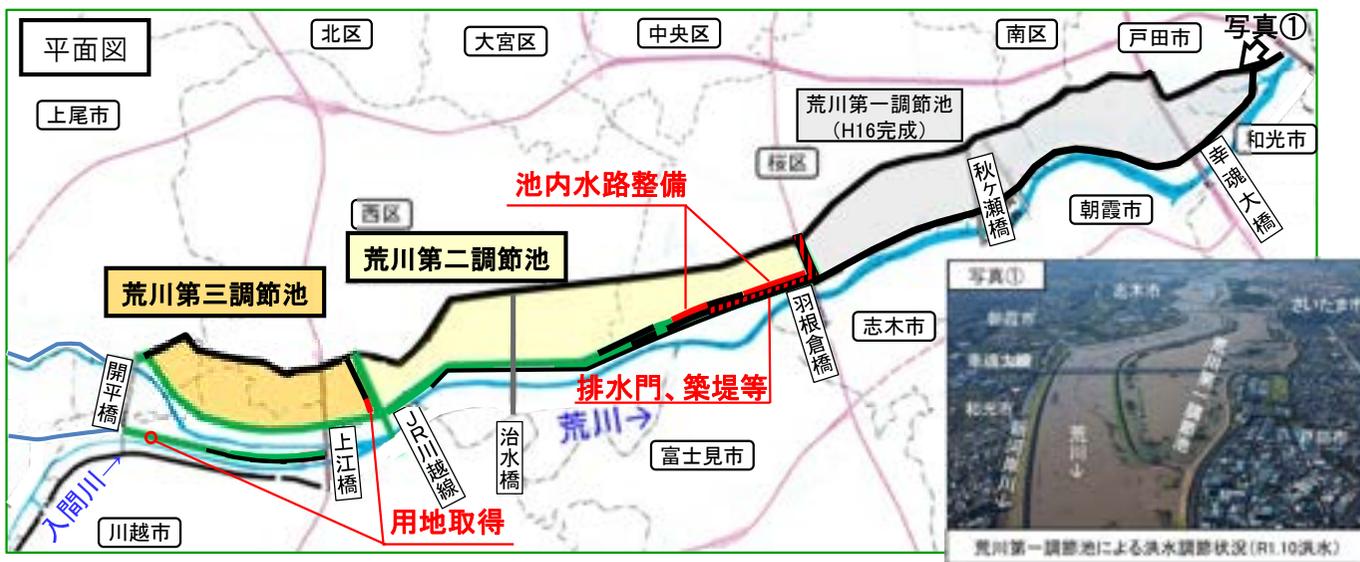


都内浸水イメージ図



凡例

令和6年度まで	■
令和7年度実施	■
令和8年度以降	■



効果

流量規模1/100による浸水範囲の比較  
(荒川下流域における破堤シミュレーション結果)



由比地区地すべり対策事業

直轄【治水】

- 静岡県由比地区には日本の大動脈（東名高速道路・国道1号・JR東海道本線）が集中しており、豪雨や南海トラフ地震の発生等に伴う地すべりにより、重要交通網が分断され人命救助や日本の経済活動に甚大な影響を及ぼすことが想定される。
- 年超過確率1/100規模の豪雨や南海トラフ地震に伴い発生が想定される地すべりに対して、これら重要交通網等への被害防止を目的として地すべり対策を実施。

事業内容

令和7年度配分額(事業費):23.1億円

由比地区地すべり対策事業における事業概要



深礎杭施工イメージ



凡例	
■ (黒)	令和6年度まで
■ (赤)	令和7年度当初
■ (緑)	令和8年度以降



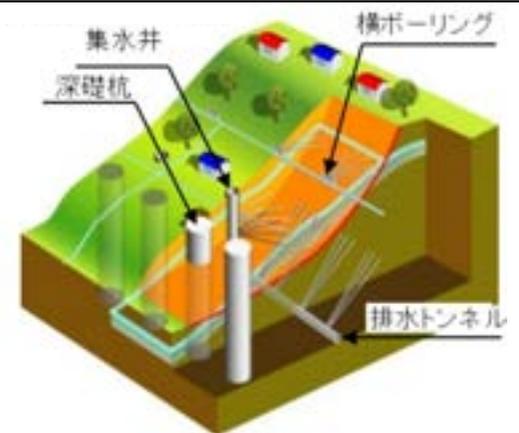
効果

地すべり対策により、東名高速道路等の重要交通網を保全する。

保全対象との位置関係



対策イメージ図



【課題・背景等】

○高知港・高知港海岸は、近い将来発生が予想される南海トラフ地震による広域地盤沈下と液状化に伴う海岸保全施設の倒壊が想定されている。加えて、広範囲に広がるゼロメートル地帯もあいまって、大規模かつ長期的な浸水被害の発生が懸念されることから、防波堤の粘り強い化や耐震対策、既設堤防の嵩上げ等を実施し、「三重防護」による対策をより一層推進する。

事業内容・効果

令和7年度配分額(事業費):37.7億円

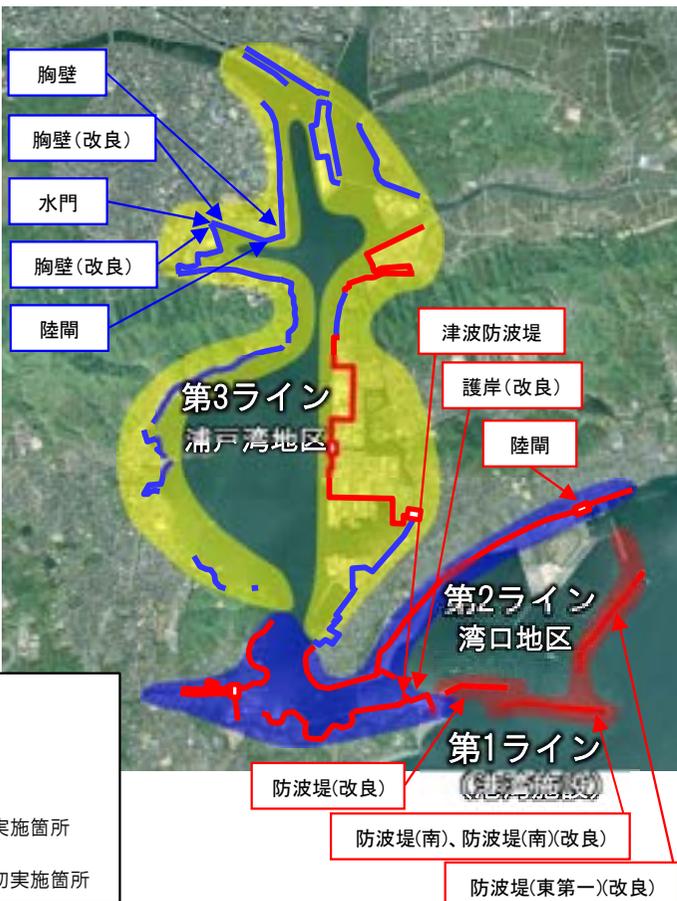
○高知港・高知港海岸において、港湾施設(防波堤)・海岸保全施設(堤防等)の整備を実施。

**第1ライン**  
**第一線防波堤(港湾施設)**  
 【効果】  
 ・津波エネルギーの減衰  
 ・高知新港の港湾機能の確保

**第2ライン 湾口地区**  
**津波防波堤、外縁部堤防等**  
 【効果】  
 ・津波の侵入や北上の防止・低減

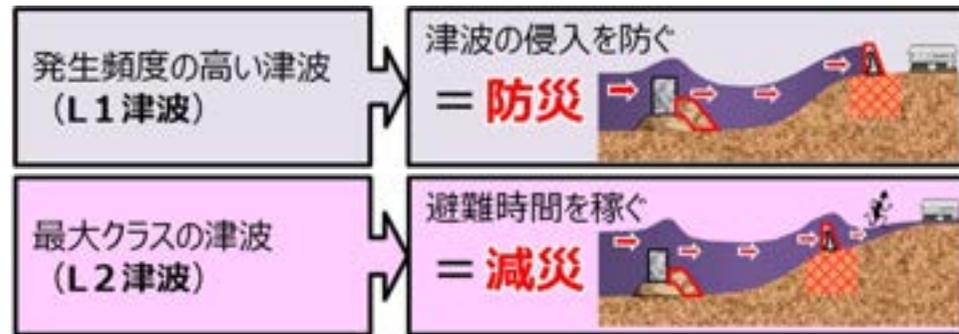
**第3ライン 浦戸湾地区**  
**内部護岸等**  
 【効果】  
 ・護岸の倒壊や背後地浸水の防止等

- 凡例
- : 第1ライン(港湾施設)
  - : 第2ライン
  - : 第3ライン
  - : 直轄施工箇所
  - : 直轄施工箇所のうち令和7年度当初実施箇所
  - : 高知県施工箇所
  - : 高知県施工箇所のうち令和7年度当初実施箇所

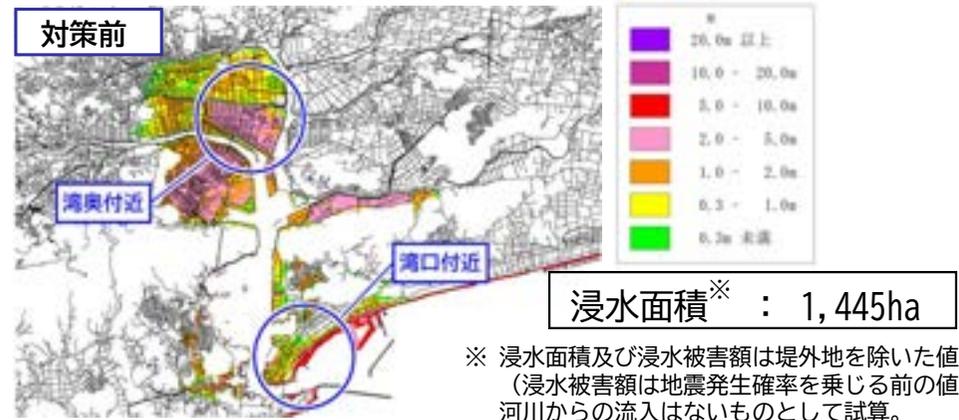


○発生頻度の高い津波(L1津波)による背後地の浸水被害を防止。【浸水被害額<sup>※</sup>1兆9,875億円 → 0億円】  
 ○最大クラスの津波(L2津波)に対し、避難時間を確保。【到達遅延効果:湾口付近 5分、湾奥付近 90分】

■津波に対する防護効果のイメージ



■発生頻度の高い津波(L1津波)による津波浸水想定図(最大浸水深)



※ 浸水面積及び浸水被害額は堤外地を除いた値。(浸水被害額は地震発生確率を乗じる前の値。)河川からの流入はないものとして試算。

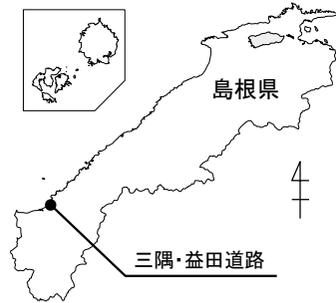
# 【国民の安全・安心の確保】地震、豪雨、豪雪等災害時における物流・人流の確保

## 山陰自動車道 一般国道9号 三隅・益田道路

直轄 【道路】

○災害時においても速やかに緊急車両や一般車両の通行を確保するため、三隅・益田道路において改良工事、橋梁上部工事、舗装工事、道路附属物設置工事等を実施し、令和7年度の開通に向けて事業を推進。

### 《位置図》



《諸元等》  
令和7年度配分額(事業費): 128.8億円

### 《平面図》



### 《効果》

- 並行現道である国道9号は、災害および交通事故を起因とした全面通行止めが過去15年間で年間平均1.0回発生しており、平成21年7月中国・九州北部豪雨では39日間の通行規制を実施。
- 三隅・益田道路を整備することで、災害時においても速やかに緊急車両や一般車両の通行が確保され、道路の安全性・信頼性が向上。

### 《災害時の状況》



＜凡 例＞	
	山陰自動車道(開通区間)
	山陰自動車道(事業中区間)
	高速自動車道
	一般国道(直轄)
	一般国道(補助)
	主要地方道
	全面通行止め発生箇所 (過去15年間:H21~R5)
	整備前 (浜田・三隅道路+国道9号利用)
	迂回時 (国道186号+国道191号利用)
	整備後 (浜田・三隅道路+三隅・益田道路利用)

※1 大規模橋梁工事等が順調に進捗した場合  
※2 所要時間: R3全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度より算出  
三隅・益田道路の旅行速度は、70km/hで計算

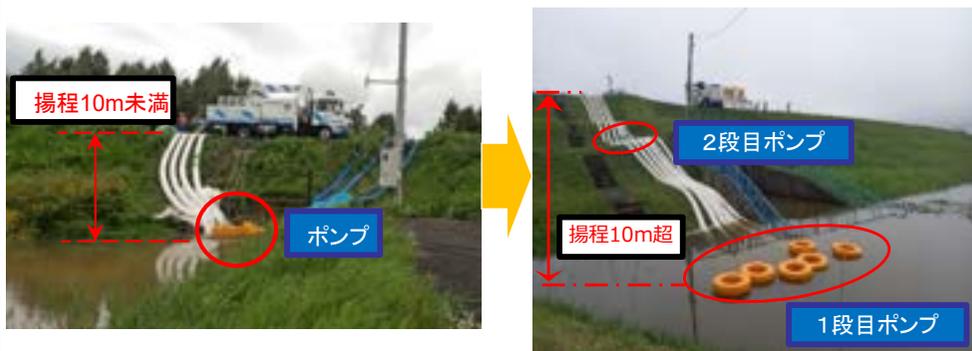
通行規制の影響で  
最大800mの渋滞が発生

- 激甚化する近年の出水では越水による浸水や記録的短時間大雨等による内水被害が頻発しており、浸水による被害を最小化させるため、様々な現場条件に確実に対応するため、高揚程型の排水ポンプ車への更新を実施。
- 災害対応の迅速化を図るため、令和6年能登半島地震の課題・教訓を踏まえ、TEC-FORCEの現場活動をデジタル技術で効率化するiTECツールの改良等を実施。

## 事業内容

### 【排水ポンプ車の高揚程化】

令和7年度配分額(事業費): 28.3億円の内数



### 【iTECツールの改良】

令和7年度配分額(事業費): 29.1億円の内数



## 効果

- 避難時間の確保や浸水後の早期排水、堤防の早期復旧を可能とするため、様々な現場条件に確実に対応するため高揚程型の排水ポンプ車への更新を実施。
- 排水ポンプ車の高揚程化により、排水延長が長い揚程10mを超えるような現場でも対応可能なり、災害対応力が強化される。

- 『iTEC』の推進により、被害の全容把握の迅速化を図る。
- 災害対策本部機能を強化し、災害情報を迅速に把握・集約する。
- 被害状況等に応じた人的・物的資源の配置などが可能となり、より適切かつ迅速な支援や二次災害の防止、復旧段階への早期移行を図る。
- 集約した被害情報等を関係機関（道路例：消防・警察・自衛隊等、道路利用者等）にも迅速に提供することで、より一体的な災害対応を実現。

- 一般道道苫小牧環状線糸井2号橋(上)は北海道苫小牧市の重要な路線にある橋梁であり、1978年(橋齢46年)の架橋から老朽化が進み、早期に措置を講ずべき状態(判定区分Ⅲ)となっている。
- 糸井2号橋(上)は、主桁の劣化が進行していることから、新技術を活用した修繕工事を推進することで、地域防災上の安全、安心の確保を図るとともに、予防保全型メンテナンスへの早期転換を図る。

《代表箇所》

- 事業箇所：糸井2号橋(上) (橋長:21.6m)
- 架設年次：1978年
- 判定区分：Ⅲ(早期措置段階)
- 路線名：一般道道苫小牧環状線
- 所在地：北海道苫小牧市

《長寿命化修繕計画》

- 計画の名称：北海道橋梁長寿命化修繕計画
- 事業主体：北海道
- 令和7年度配分額(事業費)：151.3億円

《位置図》



《平面図》

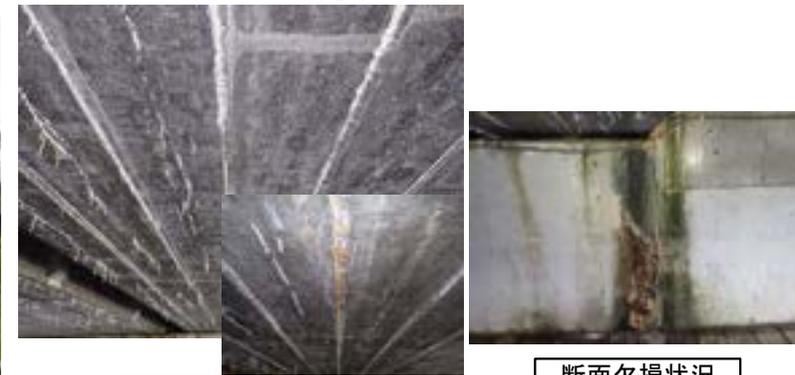


《事業箇所》



全景(写真①)

《劣化状況》



主桁の遊離石灰

断面欠損状況

《対策イメージ》

新技術活用による、コスト縮減

従来技術(ポリマーセメントモルタル)

通常の細骨材(天然砂)を使用

ポリマーセメントモルタル

△耐久性に劣り、補修後劣化  
△耐酸性に劣り、構造物内部の鉄筋腐食が進行

新技術活用(NCショット)

細骨材に特殊加工した高炉水砕スラグ砂を配合することで、単位水量が減り、材料が高密度化

NCショット

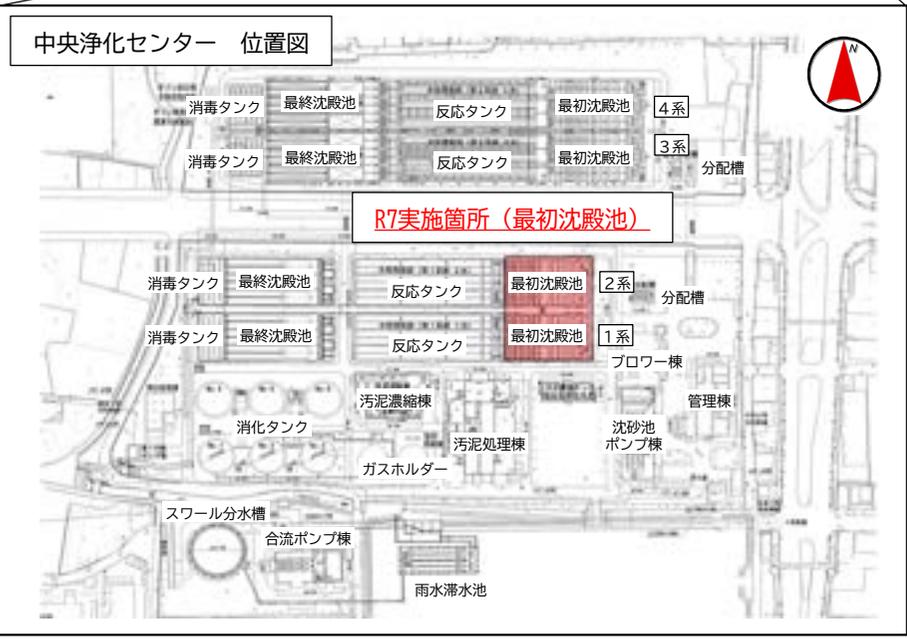
○耐久性に優れ、補修後に劣化しにくい  
○耐酸性に優れ、構造物内部の鉄筋腐食が軽減  
⇒従来技術と比べ補修回数が減り、約11百万円のLCC縮減(従来:22百万円(2回/50年)⇒11百万円(1回/50年))

○松山市中央浄化センターは昭和37年に建設された古い処理場であり、所定の耐震性能を保持していない施設を有している。そのため、「松山市上下水道耐震化計画」に基づき、被災した際に最低限の処理機能を維持できるよう、中央浄化センターの沈殿施設の耐震化を実施する。

### 事業内容

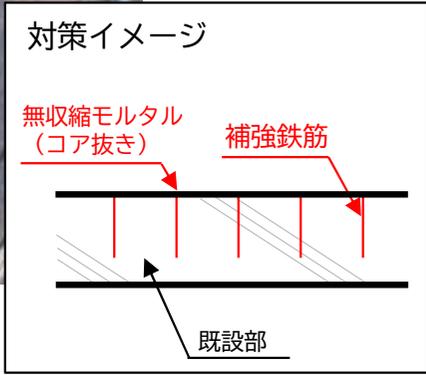
令和7年度当初配分額(事業費):14億円の内数  
令和7年度当初配分による実施内容:せん断補強鉄筋工法等

<事業概要>  
○事業内容:中央浄化センター(1・2系、最初沈殿池耐震補強工事)等



### 対策イメージ

補強鉄筋を既設断面内に挿入することで、せん断耐力を向上させる。



### 効果

下水処理場(沈殿施設)の耐震化を行うことにより、下水道システムの「急所施設」の耐震性能の向上を図り、被災した際にも処理機能を維持することができる。  
また、松山市の下水処理場について、耐震化済み箇所数が2⇒3箇所となる。(全4箇所)

中九州横断道路 一般国道57号 大津～下硯川間

○生産性の高い物流ネットワークを構築するため、大津道路において調査設計、大津熊本道路(大津西～合志)において調査設計、用地買収、大津熊本道路(合志～熊本)において改良工事、橋梁上下部工事等、熊本環状連絡道路において調査設計を実施し、早期の開通に向けて事業を推進。

《位置図》

- 国道57号
- 大津道路
- 大津熊本道路(大津西～合志)
- 大津熊本道路(合志～熊本)
- 熊本環状連絡道路



《諸元等》

令和7年度配分額(事業費): 78.8億円

大津道路: 0.7億円  
 大津熊本道路(大津西～合志): 8.1億円  
 大津熊本道路(合志～熊本): 69.0億円  
 熊本環状連絡道路: 1.0億円

《平面図》



▼新規立地企業数(累積)



▼新規雇用者数(累積)



▼沿線への世界最大手半導体メーカーの進出(R6.2.24開所)



《効果》

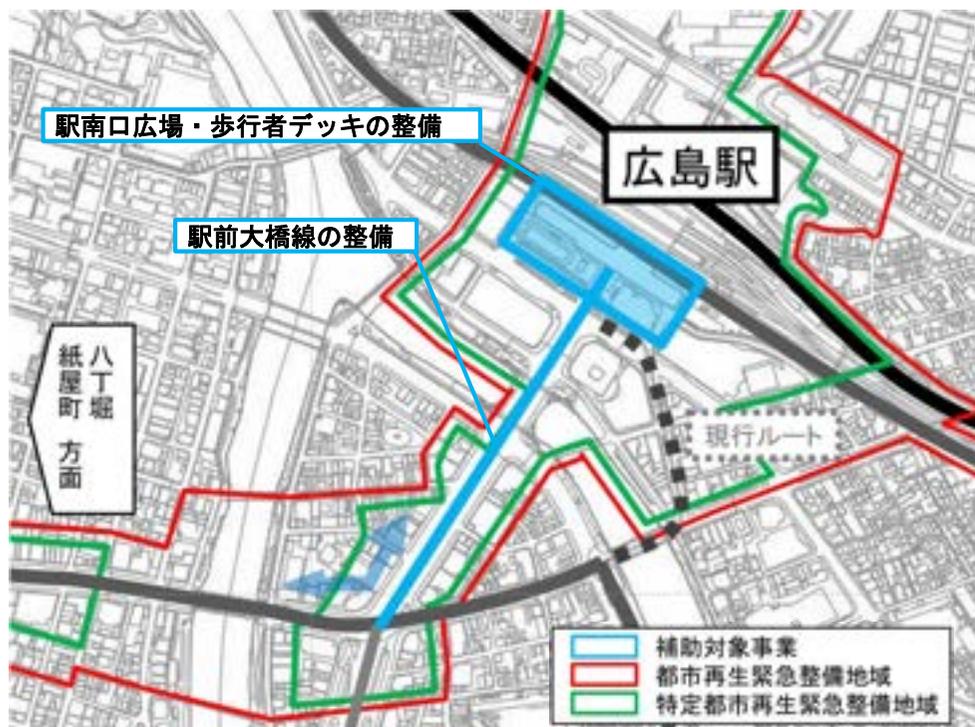
- 大津道路、大津熊本道路沿線地域※は製造品出荷額が県内第1位の工業地域であり、半導体関連企業や二輪四輪車関連企業等が集積。新たな工業団地の開発も進んでいる。
  - 広域道路ネットワーク整備により、走行性の向上と所要時間の短縮が図られ、沿道地域の更なる産業発展、地域活性化が期待されている。
- ※: 菊池市、合志市、菊陽町、大津町

【課題・背景等】

- 国際的な都市間競争が激しさを増すなか、今後も我が国の経済の牽引役として期待される拠点都市において、国際競争力を高めるため、道路や鉄道施設等の重要インフラや市街地開発事業等の都市基盤整備を重点的かつ集中的に支援し、民間投資を促進することが重要である。
- 本地域においては、市内中心部とのアクセス性の向上及び交通結節機能の強化を図るとともに、周辺の民間開発と連携し、歩行者の回遊性を向上させ、にぎわいの創出を図り、都市の国際競争力を強化する。

事業内容

令和7年度配分額(事業費):27.0億円



広島都心地域

効果

路面電車の乗り入れや駅前広場、歩行者デッキの整備を進め、市内中心部とのアクセス性及び公共交通機関の乗換利便性の向上や、回遊性向上によるにぎわいの創出により、民間投資を呼び込み、都市の国際競争力の強化を促進する。



広島駅南口完成イメージ



歩行者デッキ整備イメージ

# 【持続的な経済成長の実現】航空ネットワークの充実

## 北九州空港滑走路延長事業

### 【課題・背景等】

○北米・欧州との航空貨物需要が背後圏で見込まれる北九州空港において、滑走路延長事業（2,500m→3,000m）を行い、長距離国際貨物機の定期便就航を可能とすることで、国際貨物輸送の拠点機能を強化し、我が国の製造企業の国際競争力向上等に資する。

### 事業内容

令和7年度配分額(事業費): 41.9億円

令和7年度事業内容: 用地造成、滑走路・誘導路・無線施設・照明施設整備 等

### 滑走路延長のイメージ



### 効果

- 北九州空港背後圏の国際航空貨物は、北米では輸出79%・輸入81%、欧州では輸出85%・輸入51%が成田国際空港等を利用しており、陸送に係る料金は約4~6倍、時間は約7~12倍、距離は約8~14倍の損失が発生している。
- 本事業により、国際航空貨物の輸送費用・時間費用が低減されるとともに、物流の速達性向上や輸送中の精密物品(半導体等)などの破損リスク低減が図られる。

### 滑走路延長による効果の例

#### 滑走路延長前



#### 滑走路延長後



【課題・背景等】

大阪都心部を南北に縦貫するなにわ筋線を整備し、既存の鉄道路線と接続させることにより、関西国際空港や新大阪駅へのアクセス性の向上、大阪の南北都市軸の強化など、都市機能の一層の充実を図る。

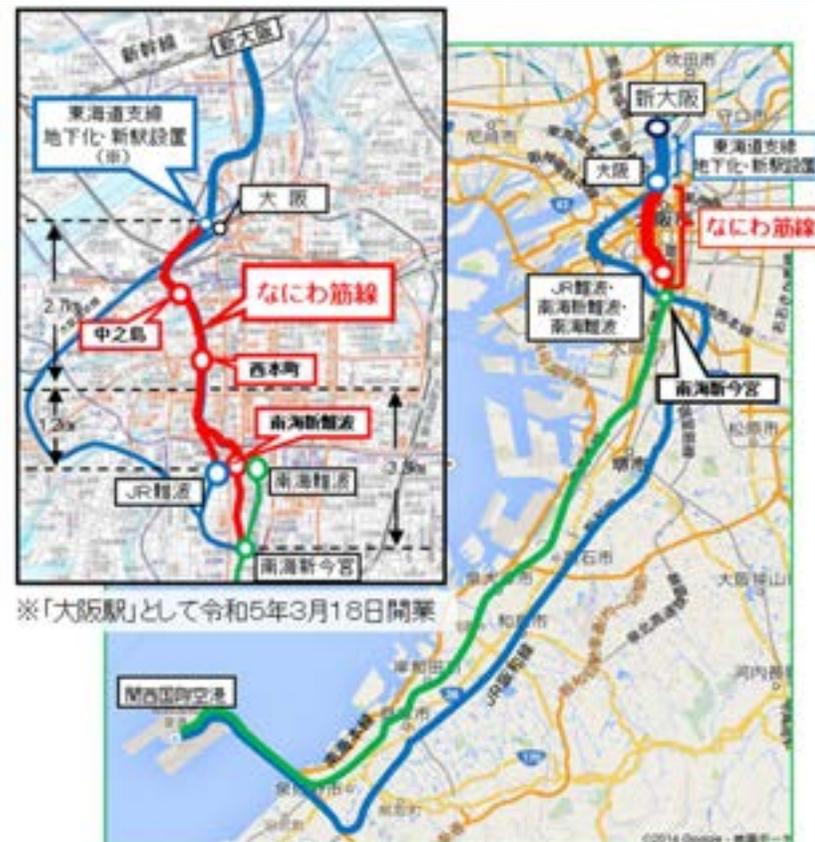
事業内容

令和7年度配分額(事業費): 439.1億円

事業内容: なにわ筋線の整備

令和7年度は駅部の土木工事、用地買収等を実施

- 建設主体 関西高速鉄道(株)
- 運行主体 西日本旅客鉄道(株)、南海電気鉄道(株)
- 建設区間 大阪駅おおさかえき～西本町駅にしほんまちえき～JR難波駅なんばえき  
大阪駅おおさかえき～西本町駅にしほんまちえき～南海新今宮駅なんかいしんいまみやえき 計7.2km
- 開業予定 令和13年春



効果

① 関西国際空港へのアクセス改善

大阪(梅田)～関西空港(デイトムの想定)

経路	現在	なにわ筋線 開業後
JR	64分 乗換0回	44分 ※ 乗換0回
南海	54分 乗換1回	45分 乗換0回

※東海道支線地下化による効果を含む。

② 新大阪へのアクセス改善

なにわ筋線整備により  
新大阪までの所要時間  
が10分以上短縮する  
路線・エリア



③ 地下鉄御堂筋線の混雑緩和

なにわ筋線の整備により、御堂筋線梅田-淀屋橋間において、約17%の混雑緩和が図られる。



【課題・背景等】

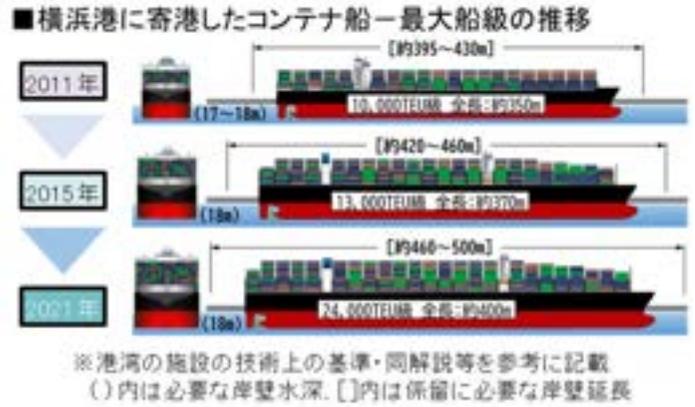
- 横浜港のコンテナターミナルは大黒ふ頭地区・本牧ふ頭地区・南本牧ふ頭地区の3地区に分散し、積み替え時の横持ちが発生していることから、大黒ふ頭地区については、主に自動車を取り扱うふ頭に利用転換し、ふ頭の再編・集約を図ることにより利便性の向上を図る。
- また、大型の船舶が複数同時に接岸できる大水深岸壁を南本牧ふ頭地区・新本牧ふ頭地区・本牧ふ頭地区に整備し、国際コンテナ戦略港湾としての拠点性を強化する。

事業内容・効果

令和7年度配分額(事業費): 252.9億円



- 港湾機能の再編・集約を図ることにより、利便性を向上
- コンテナ船の大型化に対応した大水深コンテナターミナルを整備することで、我が国の国際競争力を強化



### 【課題・背景等】

木更津市では、下水処理過程で発生する下水汚泥を民間事業者への委託によりセメント原料や路盤材として再資源化しているが、資源循環や地域活性化の観点から堆肥化を推進することとし、令和6年度に設計/建設/維持管理一体(DB+O方式)の公募型プロポーザル方式により事業者の選定を行った。令和7年度から8年度にかけ、施設の設計・建設を行い、令和9年度からの運用開始を目指す。

### 事業内容

令和7年度配分額(事業費):6.7億円の内数

事業内容

- ・堆肥化施設設計費 一式
- ・堆肥化施設用地造成 一式
- ・コンポスト棟、ストックヤード棟の基礎工事(一部) 等



完成予想図



### 効果

#### ○資源の域内循環

- ・脱水汚泥全量を堆肥化し、施設稼働10年後を目標に市内及び近隣で**100%利用**することにより、資源の域内循環及び地域活性化を図る。

#### ○官民連携手法による効率的な整備・運営

- ・設計/建設/維持管理一体契約(DB+O方式)により、事業者の技術力とノウハウを活かした事業実施が可能。



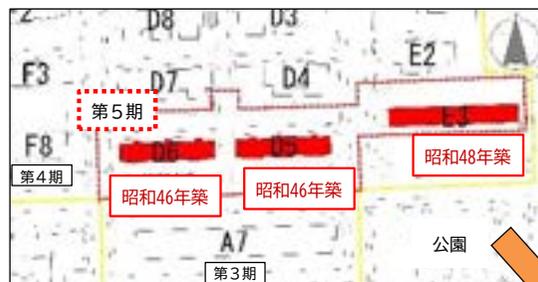
【課題・背景等】

- 良質な公的賃貸住宅ストックの形成のため、公営住宅の整備・改善等を推進する。
- 金沢市営緑住宅は建築後50年が経過し、老朽化した住宅の建替を行うことで、防災性・安全性の向上を図る。

事業内容

事業主体:石川県、金沢市等  
令和7年度配分額(事業費)15.9億円の内数

団地概要(第5期工事分)  
昭和46年度、昭和48年度建設  
鉄筋コンクリート造 5階建て  
3棟 88戸



建替前配置図



建替後計画図



【建替前】  
鉄筋コンクリート造 5階建て  
3棟 88戸

【建替後】  
鉄筋コンクリート造 4階建て  
1棟 37戸



効果

- OZEH水準での建替えを行うことにより、省エネルギー性能を向上させ、脱炭素社会に向けて公営住宅ストックの質を向上させる。
- 特に老朽化した市営住宅の建替を行うことにより、地震等による被害を防止する。

### 【課題・背景等】

- 急激な人口減少や少子高齢化などにより、中心市街地の空洞化が進み、賑わいや市民サービスの低下が危惧されるなど、様々な課題がある。
- 市内に点在する老朽化した公共施設を湯沢駅周辺の公有地に集約することにより、中心市街地における利便性の向上や、にぎわいの創出を図る。

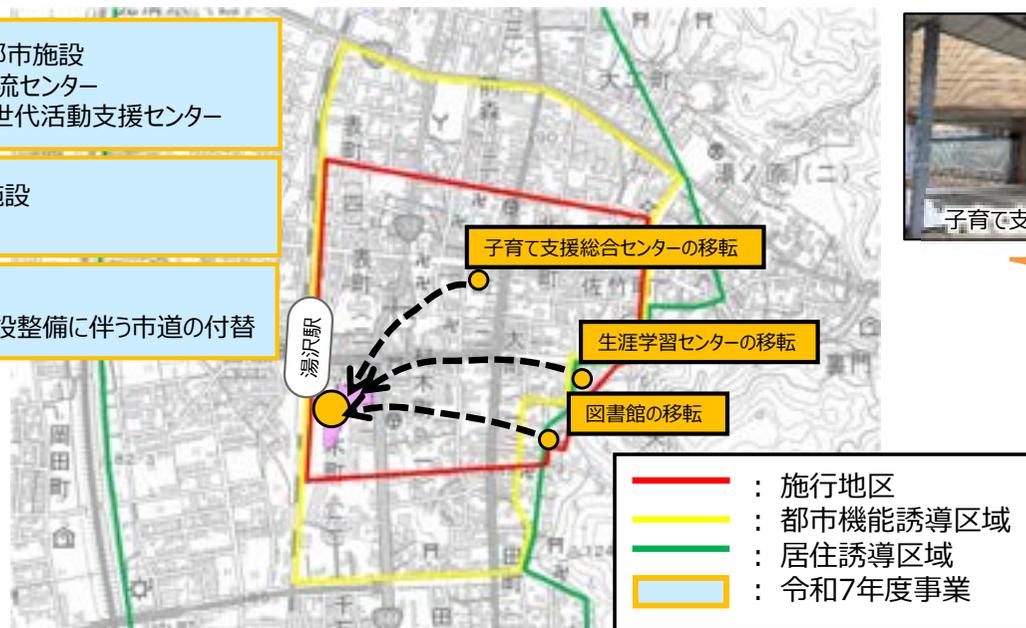
### 事業内容

令和7年度配分額(事業費):13.7億円

- 高次都市施設  
・地域交流センター  
・子育て世代活動支援センター

- 誘導施設  
・図書館

- 道路  
・複合施設整備に伴う市道の付替



湯沢駅周辺に集約化

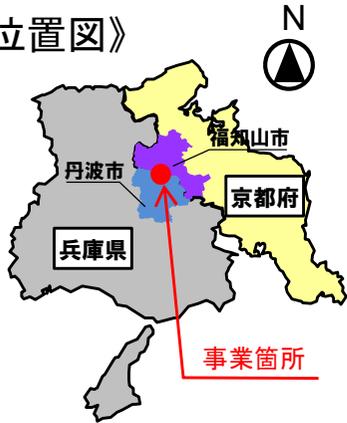


### 効果

- 複数の公共施設を都市機能誘導区域内かつ中心拠点である湯沢駅周辺に集約化し、中心市街地における平日の歩行者通行量や施設利用者数の増加を図ることで、湯沢駅周辺の拠点性向上やにぎわい創出、中心市街地への居住誘導によるコンパクトなまちづくりを推進する。

○道路ネットワークの機能強化及び地域拠点間の連携強化を図り、災害時における代替路として緊急車両や一般車両の通行を確保するため、榎峠バイパスにおいて、トンネル工事を実施し、早期開通に向けて事業を推進。

《位置図》



《諸元等》

令和7年度配分額(事業費) : 27.4億円  
 (うち兵庫県11.6億円  
 うち京都府15.8億円)

《平面図》



🔴: R7予算投入箇所



《整備効果》

【災害時のリダンダンシーを確保】  
 連続雨量による通行規制区間を解消し、緊急時における広域的な道路ネットワークの強化を図る。



【地域医療環境の強化】  
 福知山市と丹波市間の所要時間を約15分短縮することで、緊急搬送時間の短縮を図り、医療環境の向上を図る



# 地域居住機能再生推進事業(福岡市南地区)

## 【課題・背景等】

- 当地区には昭和40年代に整備された市営<sup>やなが</sup>弥永住宅を含んでおり、築40年以上が経過し、建物や設備の老朽化が著しく進んでいるため、老朽化した公的賃貸住宅を順次建替え、居住機能の再生を図る必要がある。
- また、高齢単身化や人口の減少も進んでいるため、建替えを機に、世代間バランスの取れた団地コミュニティ形成に向けた取り組みや高齢化に対応する施設等を整備する。

## 事業内容

令和7年度配分額(事業費): 19.8億円



《整備前イメージ》

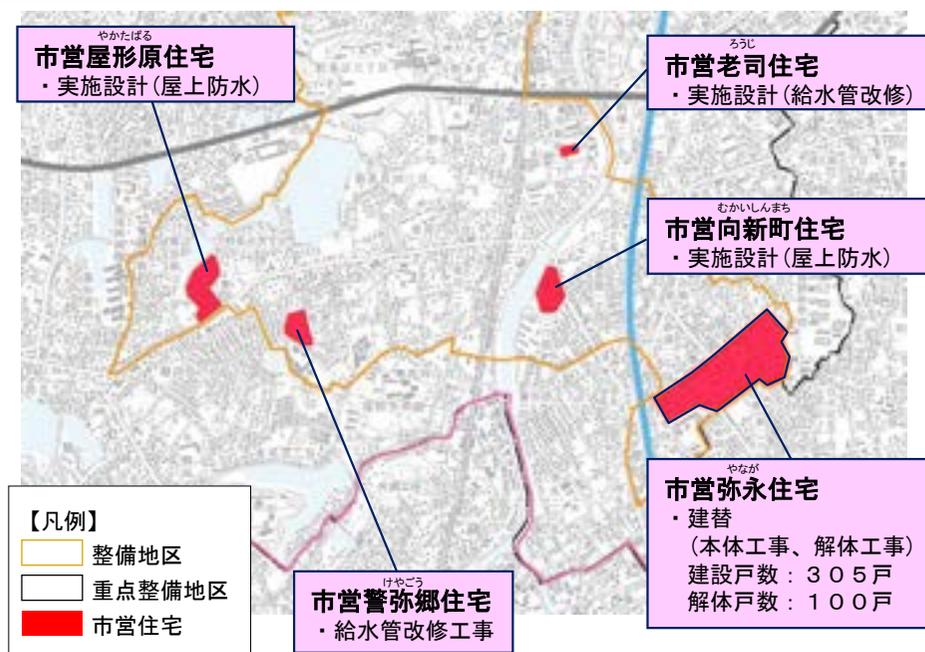


《整備後イメージ》

<sup>やなが</sup>市営弥永住宅

※事業期間全体では、市営弥永住宅の建替は以下のとおり  
【整備前】47棟 約1,500戸 → 【整備後】23棟 約1,500戸

令和7年度事業実施予定団地



## 効果

- 老朽化した公営住宅の建替えによって、バリアフリー化を図るなどの居住水準の向上を図り、良質な公営住宅を供給する。
- 公営住宅等を再生する際に、地域に居住する高齢者世帯、子育て世帯等が安心して暮らすことができるよう、高齢者の福祉に寄与する公益施設等の誘致等を図るなど、良好な居住環境を有する地域拠点整備を推進する。

人口減少等による利用者の大幅な減少により鉄道特性を十分に発揮できていない全国のローカル線において、沿線自治体を含む関係者が一丸となって利便性と持続可能性の高い地域公共交通への再構築を図る必要がある。

## 事業内容

- 事業主体  
北陸鉄道(株)  
石川県 等
- 整備対象  
線路設備、電路設備、  
キャッシュレス決済  
等
- 令和7年度配分額  
(事業費) : 11.0億円



## 効果

車両の更新及び施設の整備・改修やキャッシュレス決済対応等を行うことで、北陸鉄道の利便性向上・持続可能性を高めることが可能となる。

- 年間利用者数(令和21年度見込み)  
再構築事業を行わなかった場合 2,387千人  
再構築事業を実施する場合 3,141千人  
(令和5年度実績 2,661千人)



レールの重軌条化



キャッシュレス決済導入