令和８年版

国土交通白書

国 土 交 通 省

目　次

はじめに …… 1

第Ⅰ部　経済成長を牽引するハード・ソフトのインフラ

第１章　ハード・ソフトのインフラの生産性向上に関する現状と課題 …… 4

第１節　我が国の経済とインフラ …… 4
1　我が国の経済と生産性向上の重要性 …… 4
2　インフラによる生産性向上に向けた課題 …… 30

第２節　インフラを取り巻く政策と国民意識 …… 46
1　海外と比較した我が国の現状 …… 46
2　政府の政策と国土交通分野に期待される取組 …… 51
3　経済成長を牽引するハード・ソフトのインフラに対する国民・事業者の意識 …… 54

第２章　国土交通分野における取組と今後の展望 …… 60

第１節　生産性向上に向けた国土交通分野における取組 …… 60
1　成長を加速させるハード・ソフトのインフラへの新規投資 …… 60
2　生産性を持続・向上させる既存インフラの活用・再構築 …… 76
3　我が国の潜在力を開花させる新技術等の活用 …… 86

第２節　望ましい未来に向けた展望 …… 111
1　国民の願う将来の社会像 …… 111
2　国民生活が豊かになる明るい未来に向けた展望 …… 119

第Ⅱ部　国土交通行政の動向

第１章　時代の要請にこたえた国土交通行政の展開 …… 136

第１節　能登半島地震・豪雨及び東日本大震災からの復旧・復興の現状と対応策 …… 136
第２節　東日本大震災を教訓とした津波防災地域づくり …… 136
第３節　国土政策の推進 …… 137
第４節　社会資本の老朽化対策等 …… 137
第５節　社会資本整備の推進 …… 139
第６節　交通政策の推進 …… 143
1　交通政策基本法に基づく政策展開 …… 143
2　年次報告の実施 …… 143
3　「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開 …… 143
第７節　海洋政策（海洋立国）の推進 …… 144
1　海洋基本計画の着実な推進 …… 144
2　我が国の海洋権益の保全 …… 145
第８節　海洋の安全・秩序の確保 …… 147
第９節　土地政策の推進 …… 149
1　土地政策の動向 …… 149
2　年次報告の実施 …… 150
第10節　新たな国と地方、民間との関係の構築 …… 150
1　官民連携等の推進 …… 150
第11節　政策評価・事業評価・対話型行政 …… 150
1　政策評価の推進 …… 150
2　事業評価の実施 …… 151
3　国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進 …… 151

第２章　観光立国の実現と美しい国づくり …… 152

第１節　観光をめぐる動向 …… 152
1　観光立国の意義 …… 152
2　年次報告の実施 …… 152
第２節　観光立国の実現に向けた取組 …… 152
1　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 …… 152
2　国内交流・アウトバウンドの拡大 …… 155
3　観光地・観光産業の強靱化 …… 156
第３節　良好な景観形成等美しい国づくり …… 156
1　良好な景観の形成 …… 156
2　自然・歴史や文化を活かした地域づくり …… 158

第３章　地域活性化の推進 …… 159

第１節　地域未来戦略の推進に向けた取組 …… 159
第２節　地域活性化を支える施策の推進 …… 159
1　地域や民間の自主性・裁量性を高めるための取組 …… 159
2　コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた総合的取組 …… 161
3　地域特性を活かしたまちづくり・基盤整備 …… 161
4　広域圏の自立・活性化と地域・国土づくり …… 165
5　地域の連携・交流の促進 …… 166
6　地域の移動手段の確保 …… 167
第３節　民間都市開発等の推進 …… 168
1　民間都市開発の推進 …… 168
第４節　特定地域振興対策の推進 …… 169
1　豪雪地帯対策 …… 169
2　離島振興 …… 169
3　奄美群島・小笠原諸島の振興開発 …… 170
4　半島振興 …… 170
第５節　北海道総合開発の推進 …… 170

1　北海道総合開発計画の推進 …… 170
2　特色ある地域・文化の振興 …… 171

第４章　心地よい生活空間の創生 …… 174

第１節　豊かな住生活の実現 …… 174
1　住生活の安定の確保及び向上の促進 …… 174
第２節　快適な生活環境の実現 …… 176
1　緑豊かな都市環境の形成 …… 176
2　歩行者・自転車優先の道づくりの推進　176
第３節　自転車の活用推進 …… 177
第４節　利便性の高い交通の実現 …… 177

第５章　競争力のある経済社会の構築 …… 179

第１節　交通ネットワークの整備 …… 179
1　幹線道路ネットワークの整備 …… 179
2　幹線鉄道ネットワークの整備 …… 180
3　航空ネットワークの整備 …… 181
4　空港への交通アクセス強化 …… 185
第２節　総合的・一体的な物流施策の推進 …… 185
1　物流を取り巻く現状及び課題と物流革新の「集中改革期間」 …… 185
2　必要な物流機能の維持と物流の持続的成長を実現するための施策の推進 …… 186
3　厳しさを増す国際情勢に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化 …… 189
第３節　産業の活性化 …… 191
1　鉄道関連産業の動向と施策 …… 191
2　自動車運送事業等の動向と施策 …… 192
3　海事産業の動向と施策 …… 194
4　航空産業の動向と施策 …… 198
5　貨物利用運送事業の動向と施策の推進　198
6　物流拠点関連の動向と施策 …… 198
7　不動産業の動向と施策 …… 199
8　公共工事の品質確保 …… 202
9　持続可能な建設産業の構築 …… 204

第６章　安全・安心社会の構築 …… 208

第１節　ユニバーサル社会の実現 …… 208
1　ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化の実現 …… 208
2　少子化社会の子育て環境づくり（こどもまんなかまちづくり等） …… 210
3　高齢社会への対応 …… 211
4　歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化 …… 212
第２節　自然災害対策 …… 212
1　防災減災が主流となる社会の実現 …… 212
2　災害に強い安全な国土づくり・危機管理に備えた体制の充実強化 …… 214
3　災害に強い交通体系の確保 …… 234
第３節　建築物の安全性確保 …… 236
第４節　交通分野における安全対策の強化 …… 237
1　運輸事業者における安全管理体制の構築・改善 …… 237
2　鉄軌道交通における安全対策 …… 238
3　海上交通における安全対策 …… 240
4　航空交通における安全対策 …… 243
5　航空、鉄道、船舶事故等における原因究明と事故等防止 …… 245
6　公共交通における事故による被害者・家族等への支援 …… 246
7　道路交通における安全対策 …… 246
第５節　危機管理・安全保障対策 …… 251

1　犯罪・テロ対策等の推進 …… 252
2　事故災害への対応体制の確立 …… 254
3　海上における治安の確保 …… 256
4　安全保障と国民の生命・財産の保護 …… 257
5　重篤な感染症及び影響の大きい家畜伝染病対策 …… 258

第７章　美しく良好な環境の保全と創造 …… 259

第１節　地球温暖化対策の推進 …… 259
1　地球温暖化対策の実施等 …… 259
2　地球温暖化対策（緩和策）の推進 …… 259
3　再生可能エネルギー等の利活用の推進 …… 264
4　地球温暖化対策（適応策）の推進 …… 265
第２節　循環型社会の形成促進 …… 266
1　建設リサイクル等の推進 …… 266
2　循環資源物流システムの構築 …… 266
3　自動車・船舶のリサイクル …… 267
4　グリーン調達に基づく取組 …… 267
5　木材利用の推進 …… 268
第３節　豊かで美しい自然環境を保全・再生する国土づくり …… 268
1　生物多様性の保全のための取組 …… 268
2　豊かで美しい河川環境の形成 …… 269
3　海岸・沿岸域の環境の整備と保全 …… 270
4　港湾行政のグリーン化 …… 270
5　道路の緑化・自然環境対策等の推進 …… 271
第４節　健全な水循環の維持又は回復 …… 271
1　水循環政策の推進 …… 271
2　水の恵みを将来にわたって享受できる社会を目指して …… 271
3　水環境改善への取組 …… 272
4　水をはぐくむ・水を上手に使う …… 273
5　水道の基盤強化 …… 274
6　下水道整備の推進による快適な生活の実現 …… 276
第５節　海洋環境等の保全 …… 278
第６節　大気汚染・騒音の防止等による生活環境の改善 …… 279
1　道路交通環境問題への対応 …… 279
2　空港と周辺地域の環境対策 …… 279
3　鉄道騒音対策 …… 279
4　ヒートアイランド対策 …… 280
5　シックハウス等への対応 …… 280
6　建設施工における環境対策 …… 281
第７節　地球環境の観測・監視・予測 …… 281
1　地球環境の観測・監視 …… 281
2　地球環境の予測・研究 …… 282
3　地球規模の測地観測の推進 …… 283

第８章　戦略的国際展開と国際貢献の強化 …… 284

第１節　インフラシステム海外展開の促進 …… 284
1　政府全体の方向性 …… 284
2　国土交通省における取組 …… 284
3　国土交通省のインフラシステム海外展開に係るアプローチ …… 286
4　各国・地域における取組 …… 287
第２節　国際交渉・連携等の推進 …… 290
1　経済連携における取組 …… 290
2　国際機関等への貢献と戦略的活用 …… 291
3　各分野における多国間・二国間国際交渉・連携の取組 …… 295
第３節　国際標準化に向けた取組 …… 300

第９章　DX 及び技術研究開発の推進 …… 303

第１節　DXによる高度化・効率化 …… 303
1　国土交通行政のDX …… 303

第２節　デジタル技術の活用によるイノベーションの推進 …… 305
1　ITSの推進 …… 305
2　自動運転の社会実装の推進 …… 306
3　地理空間情報を高度に活用する社会の実現 …… 306
4　デジタル・ガバメントの実現 …… 307
5　公共施設管理用光ファイバ及びその収容空間等の整備・開放 …… 308
6　水管理・国土保全分野におけるDXの推進 …… 309
7　鉄道分野におけるDXの推進 …… 309
8　ビッグデータの活用 …… 309
9　気象データを活用したビジネスにおける生産性向上の取組 …… 310
10　まちづくりDXの推進 …… 310
11　国土交通データプラットフォーム …… 311
12　サイバーポートによる港湾のDX …… 311
13　道路分野におけるDXの推進 …… 311
第３節　技術研究開発の推進 …… 312
1　技術政策における技術研究開発の位置付けと総合的な推進 …… 312
2　公共事業における新技術の活用・普及の推進 …… 313
第４節　建設マネジメント（管理）技術の向上 … 314
1　公共工事における積算技術の充実 …… 314
2　BIM/CIMの取組 …… 314
3　事業監理の効率化・高度化 …… 314
第５節　建設機械・機械設備に関する技術開発等 …… 315

コラム

■我が国の近代化を支えた土木技術 …… 12
■我が国初の高速道路「名神高速道路」の整備による生産性向上効果 …… 15
■インフラに関する英国・ドイツの投資戦略 …… 47
■欧州の成長を牽引する欧州横断輸送ネットワーク（TEN-T） …… 48
■社会経済のニーズに合わせた道路空間の再構築 …… 49
■欧州全体の交通を支えるデータ共有基盤の整備 …… 50
■リニアのある明るい未来へ、工事進行中 …… 61
■整備新幹線の開業効果 …… 62
■つながる街、広がる未来、「大阪湾岸道路西伸部」 …… 63
■北東アジアの国際ハブ空港として世界との連結性の強化へ！ …… 64
■世界の半導体拠点に向けたインフラ整備 …… 67
■北海道の多様な産業発展を牽引するインフラの整備 …… 69
■AI時代を見据えた電力供給網を支えるインフラ技術 …… 70
■世界を舞台に成長を目指す日本企業の挑戦 …… 72
■投資ニーズに応える熊本市の戦略 …… 75
■複々線化と地下化による輸送力向上とまちづくり …… 78
■首都高の更新と日本橋のまちづくり …… 81
■官民連携による都心部の機能強化と魅力づくり …… 82
■人流データで観光客の心を動かすプロモーション …… 88
■観光消費の拡大に貢献「箱根観光デジタルマップ」 …… 89
■観光スポットを周遊、「ぐるりん号」 …… 91
■「交通空白」が地方に与える機会損失・国民負担 …… 92
■住民の移動ニーズに応える自動運転バス …… 93
■島をつなぐ船の自動運転 …… 94
■デジタルで人・モノを管理する造船所「デジタルシップヤード」 …… 100
■再び世界の頂点を目指す「造船ロボット」の最前線 …… 101
■AIで変わる賢いダム運用 …… 102
■AIが見張る水道設備 …… 103
■神戸港におけるコンテナターミナルの競争力強化 …… 104
■海外で進むAIによる港湾運用 …… 105
■潮風から発電、国内初の浮体式洋上風力発電所 …… 106
■太陽の力を受けて走るモビリティ …… 108
■人と車とエネルギーが流れる「多摩川スカイブリッジ」 …… 109
■走りながら充電できる新しいインフラ「走行中無線給電技術」 …… 110
■インフラ整備でつなぐ半島の恵みと安全・安心 …… 121
■機会損失の削減・現場の生産性向上と成長余力の連鎖的拡大 …… 124
■リニア駅を通じた将来のまちづくり …… 127
■半導体産業とともに変わるまちの姿 …… 128
■より生活に寄り添った公共交通機関の実現 129
■様々な目が監視するインフラの未来 …… 131
■高機能な道路が提供するより安全でスムーズな交通 …… 132
■都市と自然を往復する日常 …… 132
■社会資本整備のストック効果最大化を推進するための支援体制構築 …… 142
■海洋ドローンに関する将来ビジョンの策定 145
■海のデータの総合図書館　海しる（海洋状況表示システム） …… 146
■ウポポイでアイヌ文化を体験してみませんか？　～開業５周年を迎えて～ …… 172
■外国法人等による予報業務に関する規制の強化 …… 230
■防災気象情報の体系整理 …… 231
■次世代航海情報の利活用に向けて …… 242

■『特殊救難隊』発足50周年及びIMO（国際海事機関）勇敢賞表彰状受賞『機動防除隊』発足30周年 …… 255
■上下水道一体での復旧支援 …… 274
■i-Construction 2.0　施工のオートメーション化の主な取組状況 …… 304
■宇宙建設革新プロジェクトについて …… 316

インタビュー

■経済学から見た我が国の経済成長に必要な投資とは …… 16
■経済成長を支えつつ、社会全体、将来世代のためにインフラ政策をどうするか …… 28
■造船業再生と次世代船舶・海事イノベーションへの期待 …… 52
■AI等の新技術がもたらす建設業の生産性向上　97
■国土・歴史に根付き、未来に向けて支え続けるインフラ …… 117
■経済成長と社会の成熟に向けた交通インフラの課題 …… 129

※本白書に掲載した我が国の地図は、必ずしも、我が国の領土を包括的に示すものではない。

令和8年版　国土交通白書　はじめに

戦後、我が国は道路や港湾、新幹線、空港などの大規模なインフラ・交通網の整備を推進し、経済成長の基盤を築き上げた。

構造的な人口減少が進む中、低迷する潜在成長率を克服し、持続的な経済成長を実現するためには、官民の資本投入量の増加に加え、限られた人材と時間で高い付加価値を生み出せるよう、生産性の向上が最重要課題となる。

今年の国土交通白書の第Ⅰ部では、「経済成長を牽引するハード・ソフトのインフラ」をテーマとし、経済成長の観点から、国土交通分野のインフラを俯瞰するとともに、生産性の向上に資する施策や取組を取り上げ、豊かな未来を展望する。

具体的には、まずインフラやそれを取り巻く経済社会の状況を整理し、国内外の政策動向や意識調査の結果を取り上げながら、生産性の向上の観点からインフラに期待される方向性を示している。その上で、成長を加速させるインフラへの新規投資、生産性を持続・向上させる既存インフラの活用・再構築、我が国の潜在力を開花させる新技術等の活用を三つの柱とし、行政や企業等が進める様々な取組等を紹介する。さらに、これらを踏まえ、インフラの課題と経済社会の課題が同時解決されるような未来を展望する。

第Ⅱ部では、令和７年度の国土交通行政の各分野の動向を、政策課題ごとに報告する。

第Ⅰ部

経済成長を牽引する
ハード・ソフトのインフラ

第1章　ハード・ソフトのインフラの生産性向上に関する現状と課題

我が国では戦後、ハード・ソフトのインフラ[注1]が飛躍的な発展の基盤となり、高度経済成長期をはじめ、我が国の経済成長を支えてきた。人口減少など社会構造の変化が進む我が国にとって、持続的な経済成長を目指す上で、生産性の向上が必要不可欠である。

第１章では、我が国の経済と生産性の向上の重要性を踏まえ、インフラが我が国全体の生産性向上を牽引する上で果たすべき役割と、インフラを取り巻く課題について述べる。また、海外の社会資本整備政策や我が国政府の政策について取り上げつつ、インフラに関する国民・事業者の意識を踏まえ、国土交通分野の取組の方向性について記述する。

第１節　我が国の経済とインフラ

ここでは、我が国の経済状況を概観した上で、交通インフラを含む社会資本[注2]が経済成長に果たしてきた役割や、社会資本整備が将来の経済成長に影響を及ぼす諸要因について整理するとともに、経済成長の観点から、インフラの現状や生産性向上を果たす上での課題について、データや国内外の動向を基に整理する。

1　我が国の経済と生産性向上の重要性

我が国の経済状況を概観するとともに、社会資本と経済成長との関係について述べる。

（１）我が国の経済状況

我が国の経済状況を概観するに当たり、経済活動の規模や豊かさを示す代表的な指標である国内総生産[注3]（GDP）の推移から、我が国経済の規模や成長率を見ていくこととする。

①名目 GDP の長期的推移

我が国の物価変動の影響を含めた名目GDPの長期的な動向を振り返ると、1970年度以降、およそ５年ごとに100兆円ずつ増加し、1992年度には500兆円を越えた。しかし、1990年代初頭にいわゆるバブルが崩壊し、1997年から1998年のアジア通貨危機や日本の金融システム危機を経て、デフレに陥ったこと、2000年代後半には世界金融危機、2011年の東日本大震災、さらに 2020年には新型コロナウイルス感染症の拡大等、外的ショックにも見舞われたことから、名目GDPは30

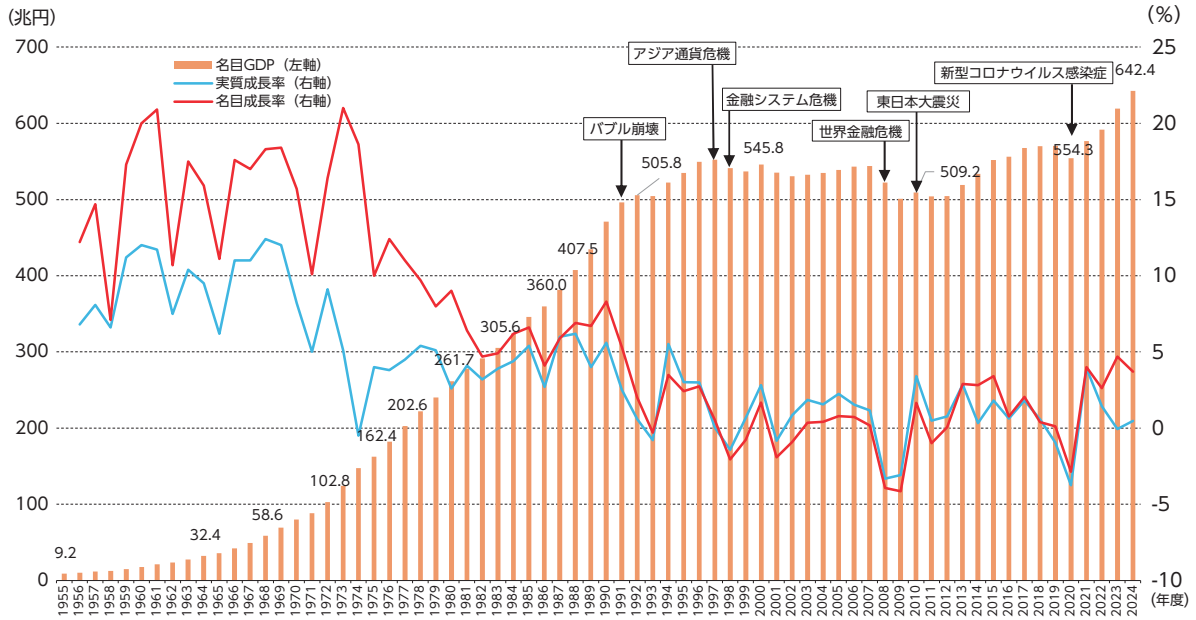
注１　ハード・ソフトのインフラの定義：本白書では、文中に特段の断りがない限りは、国土交通省所管のいわゆる産業・社会の基盤となる物理的な社会資本（施設・設備）だけでなく、民間事業者等により提供される交通サービスまで含めて、「ハード・ソフトのインフラ」として記述する。なお、文中で「インフラ」としている場合も同義である。

注２　公的機関（一般政府及び公的企業）や民間事業者により整備される物理的な施設・設備であり、道路、港湾、航空、鉄道、公共賃貸住宅、下水道、廃棄物処理、水道、都市公園、文教施設、治水、治山、海岸、農林漁業、国有林、工業用水道、庁舎等の施設と関連する設備のこと。

注３　“国内”のため、日本企業が海外支店等で生産したモノやサービスの付加価値は含まない。

年超にわたって500兆円台ないしその前後で推移した。この間、賃金・物価がともに据え置かれる状況が続いてきたが、コロナ禍後の世界的な需要回復や、2022年2月のロシアによるウクライナ侵略に伴う資源・エネルギー価格の高騰を背景とする輸入物価の上昇を起点として、国内物価の上昇が始まった。こうしたコストプッシュ型の物価上昇に対し、政府において円滑な価格転嫁と賃上げに向けた環境整備を推進したこともあって、2024年の春季労使交渉では33年ぶりとなる高い賃上げ率が実現し、賃金と物価がともに上昇する状況に至った。こうした中、名目GDPは2023年度には600兆円を超え、過去最高の状況となっている。

図表Ⅰ-1-1-1　我が国の名目GDPと成長率の推移



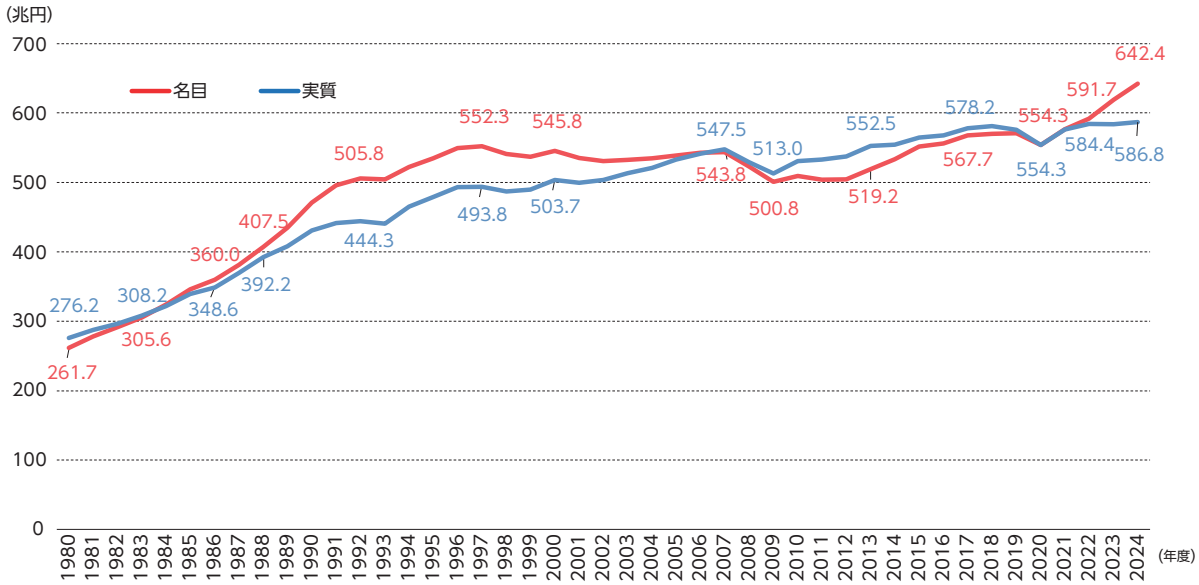
（注）名目GDPは、1979年度（成長率は1980年度）以前は「平成10年度国民経済計算（1990年基準・68SNA）」、1980年度から1993年度まで（成長率は1981年度から1994年度まで）は「支出側GDP系列簡易遡及（2015年基準・08SNA）」、1994年度（成長率は1995年度）以降は「2025年10-12月期四半期別GDP速報（2次速報値）（2020年基準・08SNA）」による。
なお、1993年度以前の総額の数値については、異なる基準間の数値を接続するための処理を行っている。

資料）内閣府「国民経済計算」より国土交通省作成

②名目・実質 GDP の比較

次に、物価変動の影響を除いた実質GDPを見ると、1980年代は名目GDPとともに堅調に増加したものの、1990年代以降、その勢いは名目GDPとともに緩やかになっている。2020年の新型コロナウイルス感染症の拡大以降、名目GDPは物価高を背景に増加する一方、実質GDPは、実質賃金や購買力の低下により、横ばいの状況が続いた。

図表Ⅰ-1-1-2　我が国の名目・実質GDPの比較



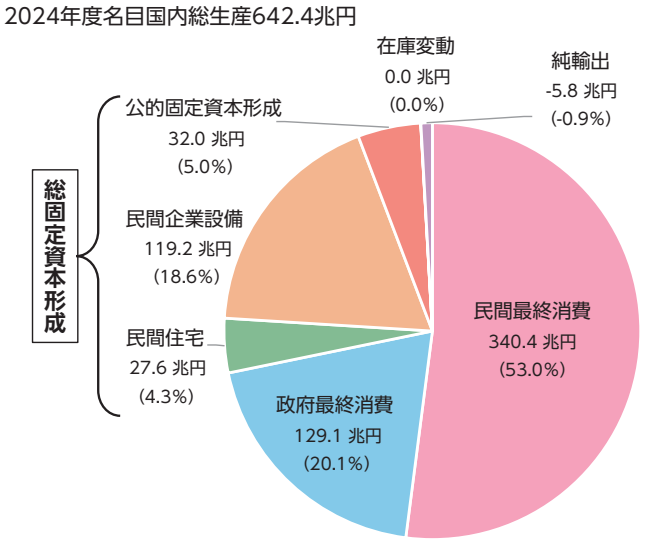
(注) 名目・実質GDPは1980年度から1993年度までは「支出側GDP系列簡易遡及（2015年基準・08SNA）」、1994年度以降は「2025年10-12月期四半期別GDP速報（2次速報値）（2020年基準・08SNA）」による。
なお、1993年度以前の総額の数値については、異なる基準間の数値を接続するための処理を行っている。

資料）内閣府「国民経済計算」より国土交通省作成

③ GDP（支出側）及び各需要項目

GDPを支出側から見ると、民間最終消費、政府最終消費、総固定資本形成[注4]、在庫変動、輸出入[注5]（財貨･サービスの純輸出）といった需要項目からなっており、我が国では、GDPの約５割超を占める民間最終消費をはじめ、民間企業や一般政府等による投資（総固定資本形成）が経済の成長を牽引する項目として、重要な要素となっている。

図表Ⅰ-1-1-3　2024年度名目国内総生産（支出側）の構成



資料）内閣府「国民経済計算（2024 年度（令和６年度）年次推計）」より国土交通省作成

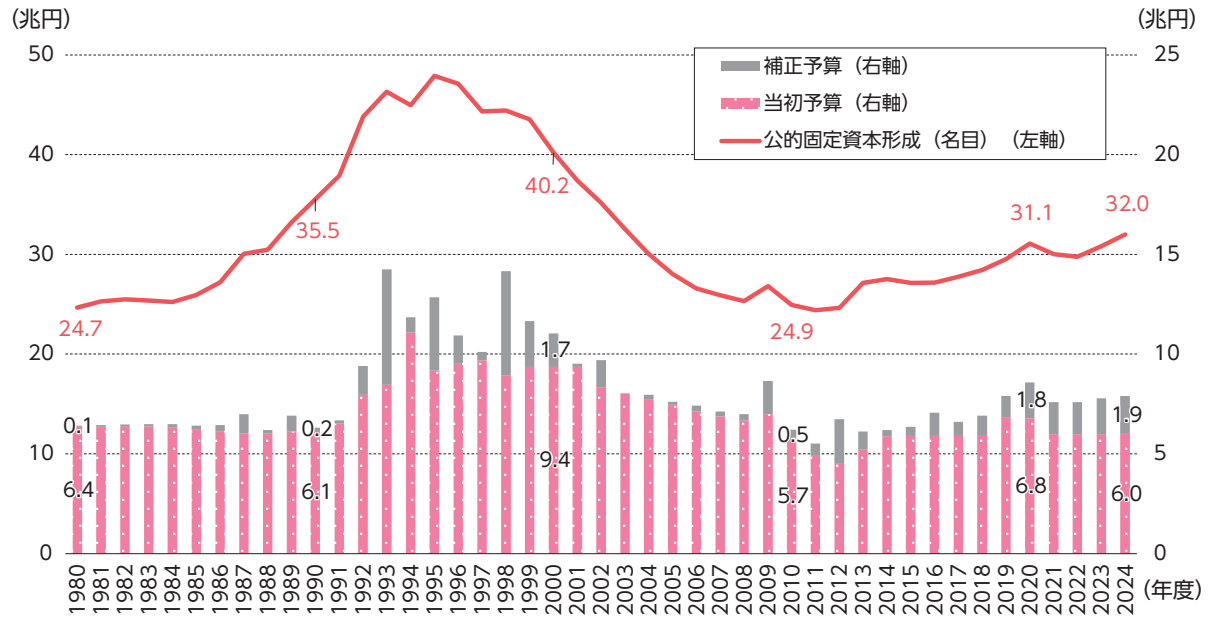
注４　総固定資本形成は、民間住宅、民間企業設備、公的固定資本形成の三つの投資から成る。
注５　財貨・サービスの純輸出＝財貨・サービスの輸出－財貨・サービスの輸入。

（公的固定資本形成）

公的固定資本形成[注6]は、道路や鉄道などの交通インフラや、人流・物流の拠点となる空港や港湾を整備することにより、企業の生産性を高め、民間投資を誘発するなど、経済全体の成長基盤を強化する役割がある。公共投資による雇用創出効果など短期的なフロー効果と、整備後に社会資本が機能を発揮することによる中長期的なストック効果を通じ、経済発展に貢献する。

公的固定資本形成と国の公共事業関係費の推移を見ると、公的固定資本形成の名目値は、1980年代半ばから90年代半ばにかけて、累次の経済対策による公共投資の追加支出に伴い増加した後、1990年代後半以降は、財政再建の下で減少し、2010年代初頭には、1980年代前半の水準に回帰した。その後、2010年代後半以降は、防災・減災、国土強靱化の取組や資材価格・人件費の上昇により、緩やかな増加傾向が継続している。

図表Ⅰ-1-1-4　公的固定資本形成（名目）と国の公共事業関係費の推移



資料）内閣府「国民経済計算」、財務省「一般会計歳出当初予算及び補正予算」より国土交通省作成

（民間企業設備）

民間企業設備は、民間企業の設備投資であり、短期的には需要を生み景気を下支えし、中長期的には生産能力や生産性を高めることでコスト競争力を強化し、国全体の経済成長に貢献する。

総固定資本形成の中で最もウエイトの大きい民間企業設備の名目値の推移を見ると、1980年代は堅調に増加していたが、1990年初頭のバブル崩壊後、約30年にわたって横ばいの状況が続いた。2020年度以降は再び増加傾向となり、2024年度は過去最高を更新している。

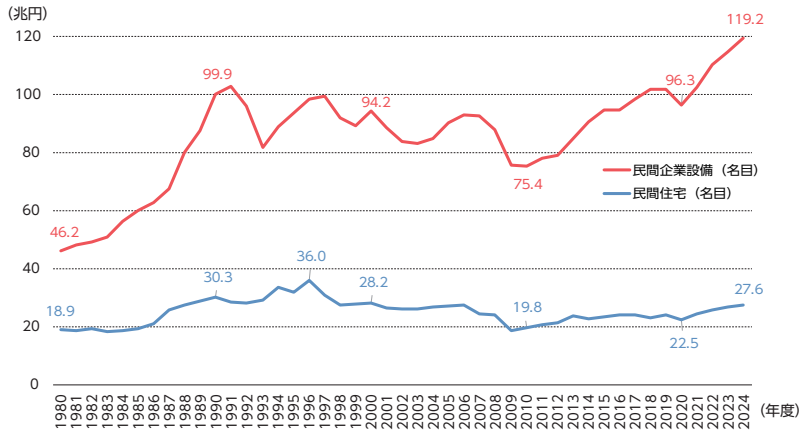
注6　国内総生産（GDP）の構成要素の一つで、一般政府及び公的企業による公的固定資本ストックの増加に対する投資であり、①公的住宅の建設への投資、②公的企業の活動上使用する機械設備や建物への投資、③一般政府（国、地方公共団体）が行う公共工事や施設の建設等への投資の三つに分かれる。公共投資の動向を把握する上で有用な指標として利用されているが、公共投資と異なり、用地費、補償費は含まれない。

（民間住宅）

民間住宅は、GDP比約４％と限定的であるが、建設・不動産だけでなく鉄鋼・窯業など関連産業へ波及し、高い生産誘発能力を発揮し、国内需要を喚起し景気回復を牽引する。

民間住宅の名目値の推移を見ると、1996年をピークに減少していたが、2010年代以降持ち直している。2020年度以降は、資材価格や人件費の上昇により、増加傾向が継続している。

図表Ⅰ-1-1-5　民間企業設備（名目）と民間住宅（名目）の推移



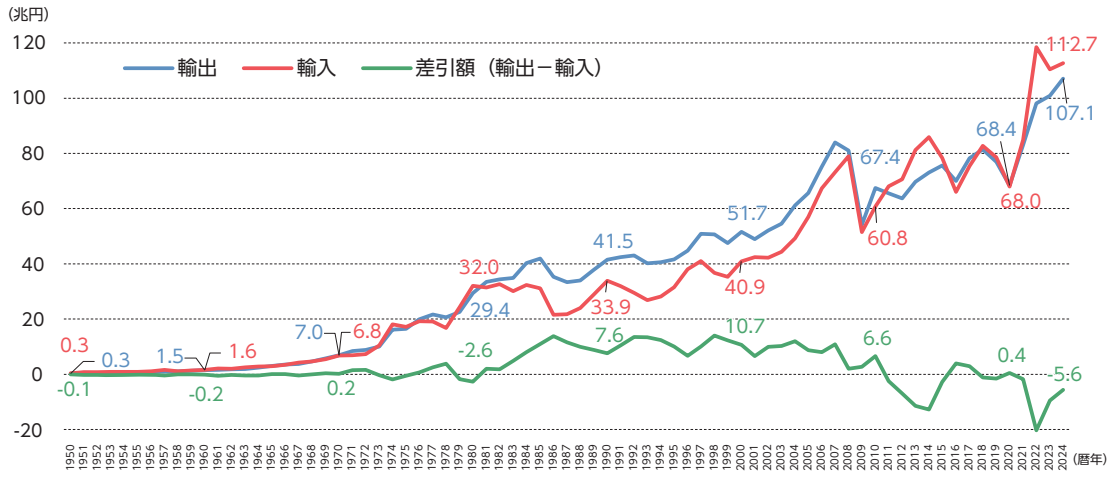
資料）内閣府「国民経済計算」より国土交通省作成

（輸出入）

輸出入は、外貨を獲得し、それを原資に国内の設備投資に回して生産力を底上げするというプロセスにより、経済成長に貢献する。

諸外国との貿易の状況を見ると、1950年以降、輸出・輸入ともに上昇を続け、1980年には輸出入ともに約30兆円と拡大した。その後、1981年から2010年までは輸出が輸入を上回る貿易黒字の状態が続いていたが、2011年からは輸出が輸入を下回る貿易赤字の状態が長くなっている。

図表Ⅰ-1-1-6　我が国の輸出入総額の推移



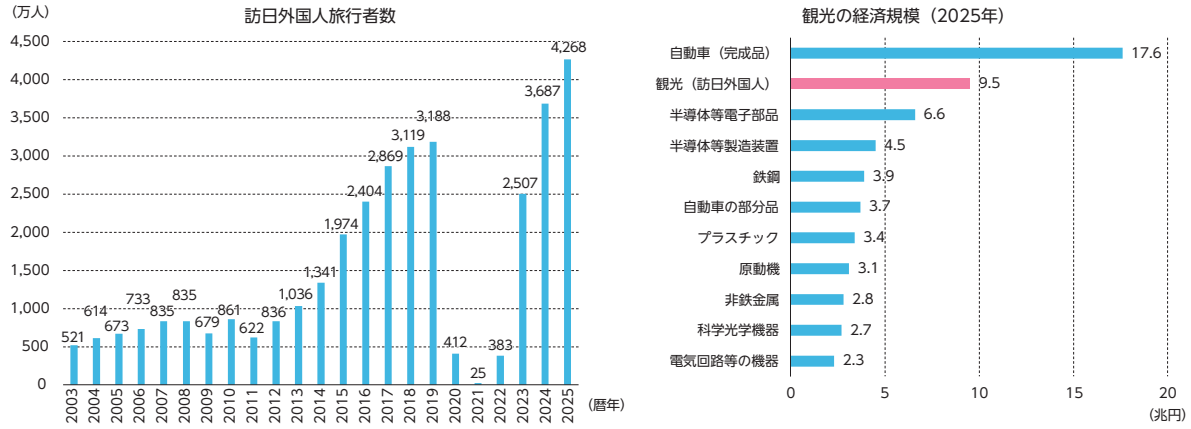
資料）財務省「貿易統計」より国土交通省作成

（インバウンド需要）

インバウンドは、訪日外国人に日本国内でサービスを提供して外貨を獲得できる「サービス輸出」である。宿泊・飲食・交通にとどまらず、農業や製造業など多様な裾野産業へ波及し、地域での雇用創出と経済の好循環を生み出すプロセスにより、経済成長に貢献する。

訪日外国人旅行者数は2020年に新型コロナウイルス感染症の拡大により減少したものの、その後、回復傾向を示し、2025年に過去最高を更新している。また、2025年の訪日外国人の旅行消費額は約9.5兆円となり、輸出産業のうち、自動車（完成品）に次ぐ大きさとなっている。

図表Ⅰ-1-1-7　インバウンドの状況



資料）左は日本政府観光局（JNTO）、右は観光庁「インバウンド消費動向調査（旧訪日外国人消費動向調査）」、財務省「貿易統計」に基づき観光庁作成

これまでGDPの推移を需要側から見てきたが、消費や投資が持続的な経済成長をもたらしたのかを明らかにするためには、需要側からの分析だけでは不十分であり、供給側からも見ていく必要がある。

④潜在成長率の推移

ここでは、「成長会計」[注7]の手法を用いて、経済成長に求められる要素を見ていく。

一般に、一国の経済成長は実質GDPの伸び率で捉えられる。実質GDPの伸びは、「成長会計」の手法を用いることで、労働投入量[注8]、資本投入量[注9]及び全要素生産性[注10]（TFP：Total Factor Productivity）の三つに分解[注11]できる。そして、三つの生産要素の平均的な投入水準から得られる実質GDPの伸びを「潜在成長率」という。

注7　経済成長の源泉を労働投入量の増加、資本投入量の増加、全要素生産性（TFP）の向上に分け、どの要素の寄与が大きいかを量的に把握する手法。Y：GDP、A：技術水準、K：資本ストック、L：労働量、α：資本分配率、1-α：労働分配率として、コブ・ダグラス型の生産関数を仮定すると、GDPは $Y=AK^{\alpha}L^{(1-\alpha)}$ と表すことができる。

注8　労働投入量は、労働時間と就業者数を掛けた値。

注9　公的企業や民間企業が保有する資本ストックの量。

注10　「全生産量の伸びから労働投入及び資本投入の寄与分を除いた残差」と定義され、具体的には、技術革新や資源配分の変化のほか、労働又は資本に関する質的な変化（教育訓練による労働者の能力の向上、最先端のIT技術を含む設備投資等）等が含まれる。

注11　コブ･ダグラス型生産関数の両辺の対数をとり､時間に関して微分すると $Y'/Y=A'/A+\alpha K'/K+(1-\alpha)L'/L+\varepsilon$（Y'、A'、K'、L'はそれぞれY、A、K、Lを時間に関して微分したもの、εは残差項）となり、GDP成長率をTFP上昇率、労働投入量増加率、資本投入量増加率の三つの要素に分解することができる。

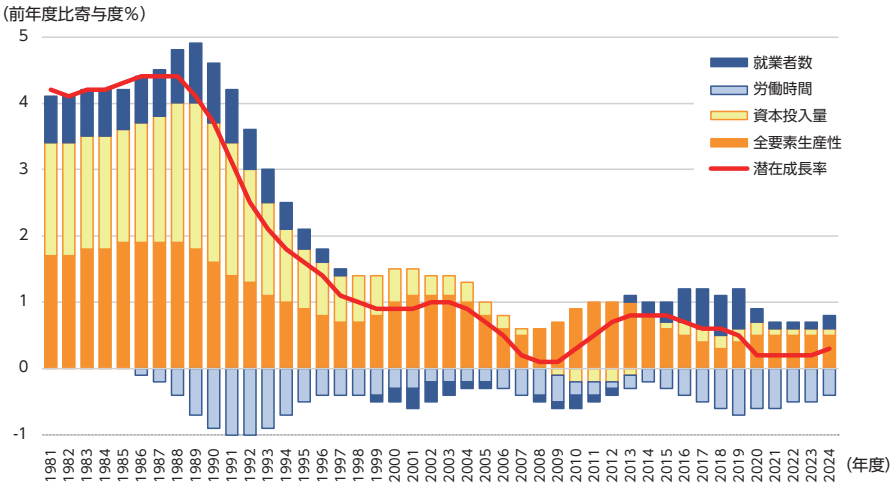
図表Ⅰ-1-1-8　潜在成長率の要素分解のイメージ

資料）国土交通省

潜在成長率は、現在の経済構造を前提にした一国経済の供給力として捉えられ、いわば中期的に持続可能な経済の成長軌道と言える。したがって、経済成長は、この潜在成長率を高めることに他ならない。

我が国の潜在成長率の推移を見ると、1980年代は前年度比４％超で推移していたものの、1990年代以降急速に低下し、2000年以降は１％以下で推移している。

図表Ⅰ-1-1-9　潜在成長率とその要素の推移



資料）内閣府「2025 年 7-9 月期四半期別 GDP 速報（1 次速報）」より国土交通省作成

その変化の要因を見ると労働投入量の寄与度については、労働時間が1980年代後半以降、マイナスに寄与しており、就業者数が1990年代以降、減少し、一時マイナスに寄与していたが、近年はプラスで推移している。これらの傾向は少子高齢化や働き方改革等が影響していると考えられる。資本投入量[注12]については、1990年代以降、その寄与度が減少し、2010年度前後は一時マイナスに寄与していたが、近年はプラスで低水準となっている。公的・民間部門ともに国内投資の減少や資本ストックの老朽化等による減耗[注13]が影響していると考えられる。一方、全要素生産性は1980年代以降減少したものの、1990年代以降横ばいで推移している。

このように、人口減少下では、労働投入量の経済成長への寄与は低下せざるを得なくなる。その結果、経済成長を維持するためには、残された資本投入量と全要素生産性に頼らざるを得ない。

これらのことから、労働投入量の減少を補い、潜在成長率を伸ばしていくためには、新技術の活用等により労働や資本の質を高め、生産性向上を図っていくことが不可欠である。

注12　内閣府推計の資本投入量は、一般政府及び民間住宅を除いた推計。
注13　道路や港湾等の社会資本が経年劣化や陳腐化によって価値を失うこと。

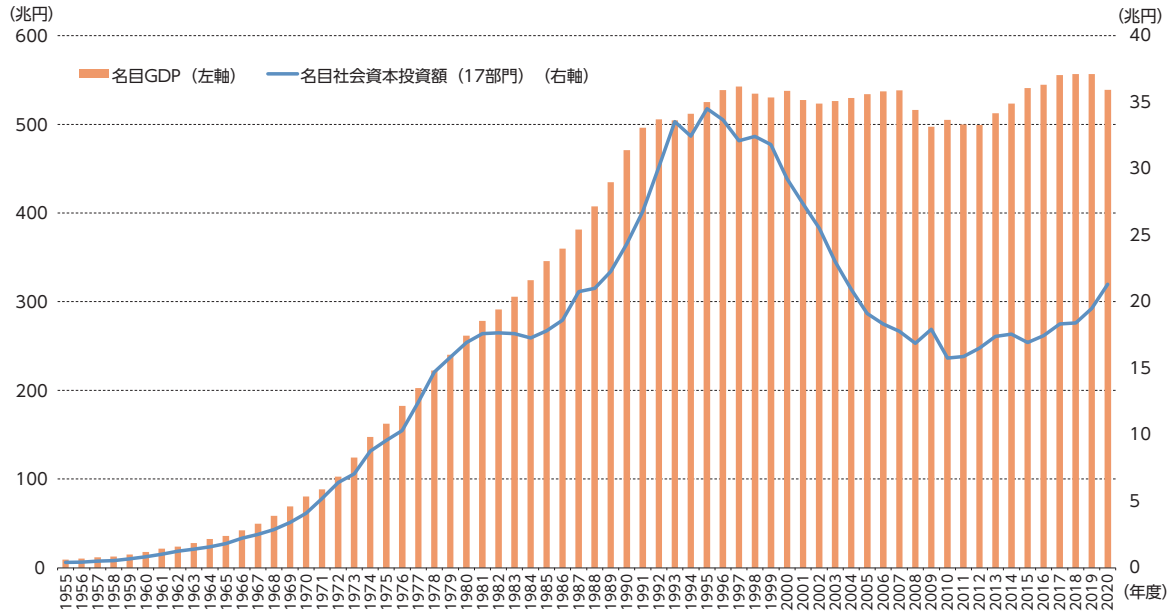
（2）社会資本が経済成長に果たしてきた役割

ここでは、GDPと社会資本整備との関係について見た上で、社会資本整備の効果について整理するとともに、我が国の近代化や高度経済成長期を支えた社会資本の事例を紹介する。

① GDPと社会資本整備との関係

我が国の社会資本整備は、戦後の経済社会の発展に対応して行われ、その投資額[注14]も名目GDPの成長とともに順調に伸びてきた。一方、1990年代後半以降は、社会資本整備の投資額が急激に落ち込み、2000年代後半には1980年代と同水準まで減少した。これに伴い、名目GDPの伸びが大きく縮小している。

図表Ⅰ-1-1-10　名目GDPと名目社会資本投資額（17部門）の推移



資料）内閣府「国民経済計算」、「社会資本ストック推計データ」より国土交通省作成

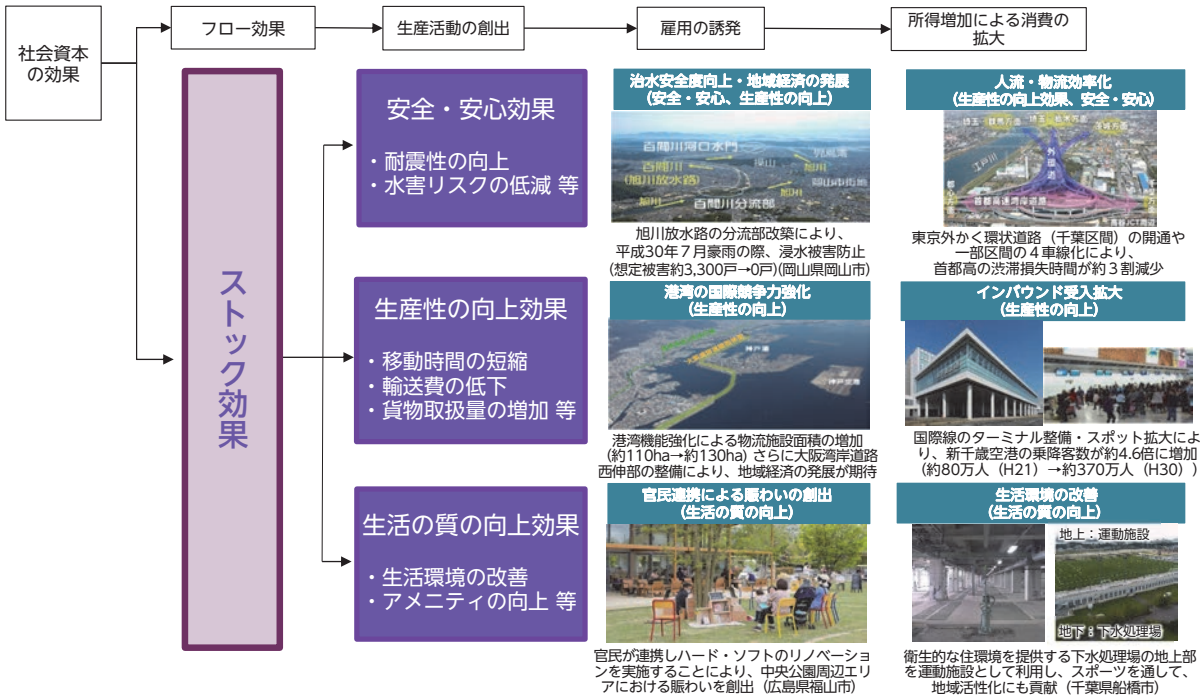
②社会資本整備の意義（フロー効果とストック効果）

社会資本の整備効果は、「フロー効果」と「ストック効果」に分けられる。フロー効果とは、公共投資により、生産、雇用及び所得等の経済活動が派生的に創出され、経済全体が拡大する短期的な需要創出効果のことをいう。ストック効果とは、社会資本が整備され、それらが機能することによって継続的に得られる効果のことをいう。

また、ストック効果には、耐震性の向上や水害リスクの低減といった「安全・安心効果」や、生活環境の改善やアメニティの向上といった「生活の質の向上効果」のほか、移動時間の短縮等による「生産性の向上効果」といった社会のベースの生産性を高める効果がある。

注14　内閣府「社会資本ストック推計データ」にある「道路」、「港湾」、「航空」、「鉄道」、「公共賃貸住宅」、「下水道」、「廃棄物処理」、「水道」、「都市公園」、「文教施設」、「治水」、「治山」、「海岸」、「農林漁業」、「国有林」、「工業用水道」、「庁舎」の17部門の名目投資額合計値。

図表Ⅰ-1-1-11　社会資本の効果



資料）国土交通省

Column　コラム[注15]

我が国の近代化を支えた土木技術

我が国には、河川、港湾、トンネル、鉄道、発電所など多くの近代化遺産がある。近代化遺産には、技術者及び先人の苦労や多大な功績とともに、我が国の近代化に大きく貢献してきた歴史的な意義がある。

昭和の高度経済成長期（1955年～70年代初頭）には、人やモノの大量輸送を可能にする、高速道路、新幹線、地下鉄、空港・港湾などが急ピッチで整備されたが、これらは、明治期に培われた日本人技術者による難工事の克服とその技術的な基盤や蓄積がなければ、成し遂げられなかった。

我が国では明治以降、治水、砂防、港湾、鉄道等の整備が進められてきたが、例えば、東海道本線の一部として建設された、京都-大津間の逢坂山トンネル（1880年完成）は日本人技術者の手による初の長大山岳トンネルであった。その後、琵琶湖の湖水を京都の鴨川、後には伏見まで導いた琵琶湖疏水[注1]事業も、京都の産業振興と水運を目的とし、日本で初めてトンネル工事に竪坑工法[注2]を採用するなど若手日本人技術者の手による画期的なプロジェクトであった。これらにより、難工事への自信とともに、欧州の近代的なトンネル掘削・測量技術と従来の鉱山技術との融合から、構造物の設計・施工技術や土木計画のノウハウなどが培われ、その後に続く全国の幹線道路や鉄道ネットワークの整備、昭和のダム・道路建設の基礎となった。

明治期から続く近代化遺産は、単に歴史上のインフラにとどまらず、我が国の近代化を支えた人々の精神や技術を、現在と未来へとつなぐ架け橋となっている。

注1　琵琶湖疏水関連施設は、近代の土木構造物として初めて、2025年に国宝として指定された。
注2　地表から垂直に穴（竪坑）を掘り、穴の底部から水平方向にトンネルを掘り進める工法。

注15　本白書掲載のコラムは、2025年度に国土交通省が実施した調査・取材によるものである。

＜工事中の逢坂山トンネル西口＞

＜琵琶湖疏水の概要＞

資料）土木の歴史（石井一郎著）、写真は、左：日本国有鉄道百年写真史　右：京都市上下水道局

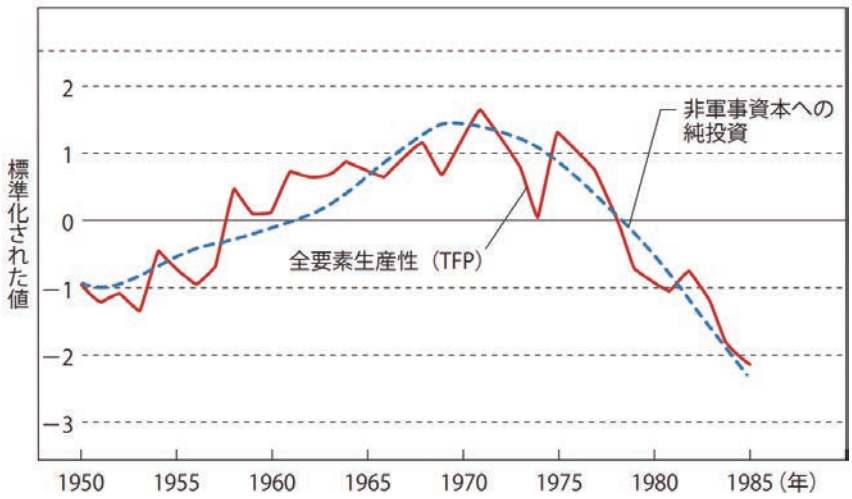
(生産性の向上効果)

ストック効果には、高速道路、港湾、空港等の整備によって、企業立地や設備投資等の民間投資を誘発する効果や、移動時間の短縮、輸送費の低下等によって、経済活動の生産性を向上させ、経済成長をもたらす効果がある。これらの生産性の向上効果をもたらす社会資本の充実は、企業の立地戦略や生産性を左右し、それが一国としての経済力につながる。

生産性の向上効果に関しては、米国のAschauerの1989年の論文「政府支出は生産的か」[注16]を端緒として関心が高まり、世界的に研究が進んでいる。Aschauerの論文では、1950年以降の米国の全要素生産性（TFP）の推移が社会資本の純資本（減耗を除いた資本）の伸びと相関を持っているとの指摘がなされた。

これまで経済の供給力の研究において、労働と民間資本を生産要素として勘案して分析を行うのが一般的であったのに対し、Aschauerは、社会資本ストックの要素を加え、その相関を明らかにしたもので、社会資本の生産性の向上効果を示唆するものとして注目された。

図表Ⅰ-1-1-12　Aschauerによる社会資本の生産性の向上効果に関する研究



資料）D.Aschauer（1989）「Is Public Expenditure Productive?」より国土交通省作成

我が国においても、社会資本ストックの生産性の向上効果についての複数の既往研究が存在している。社会資本1％の増加が、GDP（生産）を何％増加させるかを表す指標として「社会資本の弾力性」がある。図表Ⅰ-1-1-13のとおり、社会資本の増加がGDPにプラスに寄与するとの結果が多い。

注16　Aschauer,D.A.（1989）“Is Public Expenditure Productive?” Journal of Economics, vol.23, pp.177-200.

図表Ⅰ-1-1-13　我が国における社会資本の生産性の向上効果に関する研究事例

研究者	推計期間	社会資本の弾力性（弾性値）
岩本（1990）	1955～1984	0.238～0.408
	1955～1970	0.055～0.416
	1971～1984	0.314～0.396
竹中・石川（1991）	1955～1985	0.2
三井・井上（1995）	1956～1989	0.248～0.316
畑農（1998）	1955～1995	0.296～0.328
	1955～1989	0.317～0.324
	1955～1984	0.316～0.318
吉野・中島・中東（1999）	1955～1970	0.203
	1971～1993	0.079
	1955～1993	0.4623
	1955～1970	0.6487～0.8168（限界生産性）
	1971～1993	0.0842～0.2246（限界生産性）
三井・竹澤・河内（1995）	1966～1984	0.142～0.214
奥井（1995）	1965	0.053～0.055
	1970	−0.116～0.018
	1975	−0.13～0.034
	1980	−0.049～−0.259

研究者	推計期間	社会資本の弾力性（弾性値）
浅子・坂本（1993）	1975～1985	0.159
	1976～1985	0.065～0.144
	1976～1984	0.116
	1977～1985	0.055
	1977～1984	0.177
奥井（1995）	1965～1980	0.072～0.243
土居（1998）	1966～1993	−0.082
	1975～1993	0.015
	1985～1993	0.254
	1966～1974	0.131
	1975～1984	0.029
塩路（2005）	1980～1995	−0.37～0.122
林（2009）	1999～2004	0.209～0.278
宮川・川崎・枝村（2013）	1991～2008	1.008
Kataoka（2014）	1990～2005	0.090～0.170
大越（2015）	1991～2010	0.065～0.140
柳・玉井（2023）	1995～2014	0.338～0.372

資料）李紅梅（2010）「日本における社会資本の生産力効果に関する文献研究」、林正義（2018）「労働減少社会における社会資本整備」、柳充志・玉井寿樹（2023）「社会資本の生産力効果と最適資本ストック」より国土交通省作成

次に、生産性の向上効果を発揮した具体的な事例を紹介する。

Column コラム

我が国初の高速道路「名神高速道路」の整備による生産性向上効果

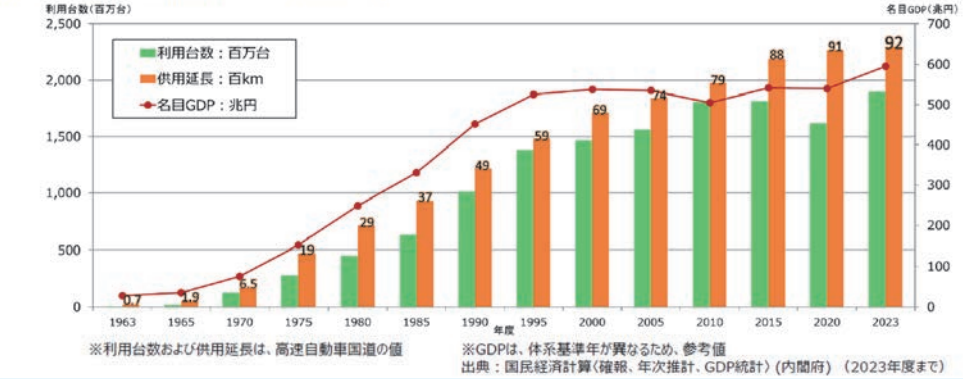
我が国初の高速道路ネットワークは1963年7月16日に開通した名神高速道路（滋賀県栗東～兵庫県尼崎間71.1km）を皮切りに、モータリゼーションの到来とともに全国に拡大し、今では全国に総延長約9,200kmにも及ぶ高速道路ネットワークが完成、名神高速道路は日本の大動脈として機能している。

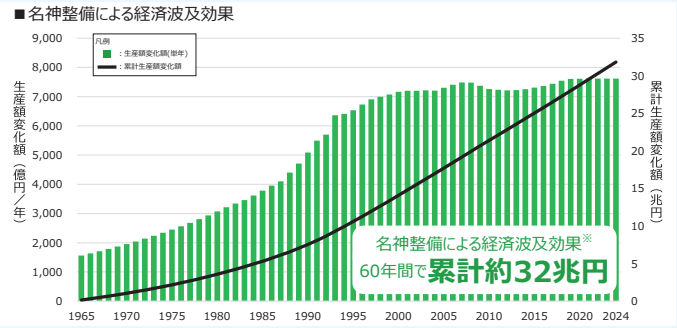
高速道路の整備によって、移動時間の短縮による物流の効率化や、企業の立地促進といった生産性向上効果をもたらす。名神高速道路でも、整備後、モータリゼーションの到来による国内の自動車保有台数の飛躍的な増加も相まって、トラックによる貨物輸送の急増とともに、沿線への企業立地が進み、地域経済に大きなインパクトを与えた。また、高度経済成長期のモータリゼーションを牽引し、物流の効率化、観光産業の発展、郊外型ショッピングセンター等の新たなライフスタイルを生み出し、日本の社会構造に大きな影響を与えた。

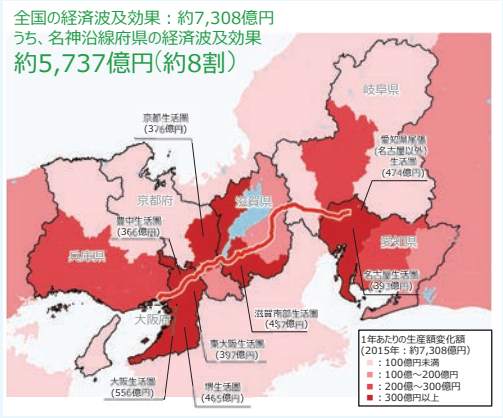
開通後60年間の経済波及効果[注1]は累計32兆円に上っており、名神沿線6府県における約5割の工業団地が名神沿線市町に立地し、工業の製造品出荷額の増加に寄与するなど、沿線府県の地域経済に大きく貢献している。

東海～近畿間の自動車移動量は1日17万台で、関東～東海間に次ぐ全国2位となるなど、名神高速道路は、高速道路のトップランナーとして、東名高速道路とともに、関東～近畿間の自動車移動を支え、日本の東西を結び、日本経済の成長を支え続けている。

【高速道路の整備と日本経済の成長】







資料）NEXCO 中日本・NEXCO 西日本「名神高速道路全線開通 60 年のストック効果の事例」

注1
- 本資料における経済波及効果とは、企業活動における「生産額変化額」を指し、名神の整備の有無による実質生産額の変化額を SCGE（空間的応用一般均衡）モデルによって推計した結果を掲載。
- SCGE モデルとは、道路整備によって所要時間が短縮され、輸送・移動費用の低下が生じることで、企業や消費者に対してその効果が波及し、各地域の産業にどの程度影響を与えるかを推計可能とした手法であり、山梨大学・武藤慎一教授の監修の下に算出。
- 2015 年の「生産額変化額」に民間企業資本ストック及び固定資本ストックの 2015 年比を乗じることで 60 年間の生産額を算出。

Interview インタビュー[注17]

経済学から見た我が国の経済成長に必要な投資とは
～学習院大学経済学部教授　滝澤 美帆氏～

経済学がご専門で、社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会の技術部会の委員であり、日本の生産性についての研究等でご活躍されている滝澤氏に、我が国経済の現状と課題、人口減少下における経済成長に向けた今後の展望などについて、お話を伺った。

1. 我が国経済の現状と課題

①潜在成長率向上のカギは資本と人への投資

人口減少下の我が国の潜在成長率を高めるには、労働力を増やすことには限界があり、今後は資本投入量と全要素生産性を向上させることが重要である。これまで全要素生産性が伸びていなかったのは、資源配分の問題で、生産性の高い民間企業への人材移動が進んでいないというミスアロケーションがあった。また、設備投資をしても、それを使いこなすための人への投資が不足していることも課題であった。様々な分野で深刻な人手不足が問題となっており、設備投資を増やそうとしても対応できないという供給制約が、経済成長のボトルネックとなっている。技術革新やi-Construction 2.0等を通じて、こうした課題に対応していく必要がある。

②新しい技術が設備に「体化」され、使いこなすことで生産性が向上する

経済学では「体化」という考え方がある。これは、新しい技術が機械等の設備に備わることであり、例えば、10年前のパソコンと最新のパソコンでは、処理速度や使えるソフトウェアが大きく進化し、最新のパソコンには新しい技術が「体化」されている。そのような設備を使いこなすことで生産性が向上すると考えられる。日本は過去30年間、設備投資が不足していたため、古い設備を使い続け、生産性が上がらない悪循環に陥っていた。足下では設備投資が少し増えているが、それも更新の投資にとどまっている。新しい技術を体化した設備への投資を進めることで、労働生産性を高めていく必要がある。

公共投資についても、高度経済成長期に整備したインフラは更新時期を一斉に迎えている状況であり、優先順位をつけて選択的に新しい技術を体化したインフラに投資をしていくことが重要である。また、熊本のTSMCや北海道のラピダスなど、政府が重要な投資を示すことで、民間企業にも良い波及効果（スピルオーバー効果[注1]）が期待できる。また、GDPを増やすには、民間企業が海外投資から国内投資に回帰していくことも重要だ。

③我が国の人への投資が低水準な背景

新しい設備に投資しても、それを使いこなせる人がいなければ生産性は向上しない。日本企業の人への投資は、諸外国と比べて低い水準にある。その背景には、日本企業が仕事を通じた訓練（OJT）を重視してきたことであり、それは業務の効率化には有効だったが、新しい知識を外から得たり、業務を超えた知識を習得することには不向きであることから、飛躍的な生産性向上にはつながらなかった。また、人への投資は、ソフトウェアや研究開発等の無形資産投資と補完的な関係にあり、本来は両方を増やすべきだ。しかし、無形資産の中でもICT投資や研究開発投資は「投資」として考えられる一方、人への投資は「コスト」として認識されやすく、また、短期的に効果が見えにくいため、投資が進まなかった。さらに、転職率が上がる中で、教育訓練しても他社に転職されてしまうので投資しないという、「過小投資」の問題もある。

重要なのは、人への投資は毎年継続しなければならないという点である。研究によれば、人的資本の償却率は年40％とされる。つまり、100あった知識のうちの40程度が1年後には古くなり、陳腐化してしまう。継続的な投資がなければ、人的資本は蓄積されない。企業による継続的な人への投資を行うことを促すために、政府が補助することも考えられる。

④AI時代ではリスキリング支援や人材の再配置のための労働の流動化促進が必要

AI・ロボット等の進展により、5年以内には人手が不要になる職種も出てくると予想される。政府の役割としては、そういった職種の人に対して、求められるスキルや教育を明示し、リスキリングを促すことが考えられる。また、AI等によって余剰人員を再配置することは経済上

注1　インフラの整備により、輸送コストの削減等の直接的な効果以外に、周辺地域への企業立地や地価上昇等、広範囲にもたらされる間接的な経済波及効果のこと。

注17　本白書掲載のインタビューは、2026年2～4月に国土交通省が実施した取材によるものであり、記載内容は取材当時のインタビューに基づくものである。

有効だ。この時、労働市場の流動化を同時に進めることが重要である。

現在、人手がそれほど必要ないにもかかわらず、規制等で人を動かせないという「見えない失業状態」が発生している領域がある。これは社会的に大きな損失となっているので、そうした分野に関連する規制は緩和していくべきだ。

2. 人口減少下における我が国の経済成長に向けた取組

①自動運転・データ活用によりサービスの質に応じた価格設定を

自動運転やデータ活用による交通需給の最適化は、人口減少下における生産性向上にとって極めて重要である。しかし、自動運転の分野で日本企業は海外から遅れている。規制があるならば、特区等を活用して緩和し、実証実験を行うなどして、日本企業が技術革新に取り組めるよう、制度面から政府がサポートする必要がある。また、高速道路のダイナミックプライシング（変動料金制）はもっと進めるべきだし、混雑時の料金を大幅に上げるなど、もっと柔軟に価格差をつけて価格の変化で需要がどの程度変化するかを確認することが重要である。

米国と比べると、日本の消費者はサービスの質に対する要求が厳しく、その割に料金負担が小さいため、消費者の余剰が大きい財やサービスがある。一方、米国では、良いサービスを受けるためには消費者が高い料金を負担している。日本でも、人手不足や人件費高騰の流れの中で、消費者がこうした状況を理解し始めているので、例えば、サービス内容に応じて価格を変えることに対して受け入れられる余地はあると思う。

②新市場の創出が長期的な経済成長につながる

経済成長を促進する方法には大きく二つの考え方がある。一つは既存産業の中での資源配分の効率化である。もう一つは新しい産業や新市場の創出であり、これらは長期的な経済成長の道筋を引き上げる効果があるので非常に重要である。しかし、過去を振り返ると、日本は必ずしも市場開拓をうまくできていなかった。例えば、日本の大学で開発された重要な技術について、特許申請の手続きが煩雑で費用もかかるために申請せず、結果的に海外の大学が特許を取得し、大きな市場を獲得したという事例がある。

国土交通分野でも、特許に関するデータからまだ開拓されていない領域を把握するなどした上で、新しい市場を自ら作っていくことが必要だろう。また、成長意欲がある中小企業やスタートアップ企業に対して、政府が伴走支援を行い、手厚くサポートすることも重要である。

3. 経済成長を牽引するインフラの実現に向けて

①政府の役割は「水先案内人」として方向性を示すこと

現政権では17の重点分野[注2]を設定し、官民連携でイノベーション創出に取り組んでいるが、各分野が非常に広く、優先順位付けが重要となる。政府ができることは、「こういう方向でやっていく」というガイダンスを示し、補完的な民間投資を引き出す「水先案内人」の役割である。例えば今後何年間は長期的にサポートするということを示すことで、民間企業は今後の見通しを立てやすくなる。また、規制・制度面での見直しも政府の重要な役割である。経済特区では生産性に関して良好なパフォーマンスを示した例があるので、新技術を阻んでいる規制や制度を柔軟に見直すことが、政府の役割である。

②技術、人材、国際等、様々な投資を「相互に補完」することで生産性向上を

研究開発投資とICT投資には補完性があり、両方を行ってこそ生産性が伸びる。一つが欠けると投資全体の収益率が下がってしまうので、「相互に補完」することが重要となる。特に日本では、今いる労働力を教育・トレーニングしていく人材育成を合わせて行っていくことも必要だ。建設現場でも、i-Construction 2.0などの取組を通じて働き方改革を進め、女性や高齢者の活躍も視野に入れることが重要である。

インフラ・交通分野の国際展開については、政府が標準化や規格の面で支援することが有効と考えられる。また、優れた技術を持つ企業が海外進出する際、先方国との交渉をスムーズにしたり、民間企業を束ねたりするなど、組織力やマネジメント面でのサポートが期待される。

③経済全体の生産性向上に寄与するインフラの維持には新技術によって解決を

社会資本は経済全体の生産性向上と密接に関係しているが、高度経済成長期に整備したインフラが老朽化し、更新をどうしていくかという課題がある。すべてを維持していくことは財政的に困難と考えられるが、うまく選択と集中ができれば生産性向上が期待できる。日本経済の7割を占めるサービス業の生産性向上に、社会資本が寄与しているという研究もある。最先端の技術を導入していくことが飛躍的な生産性向上につながる可能性がある。

整備したインフラを今後維持していくことは人材面や資金面の課題が大変であるが、新しい技術によってそういった課題がクリアされることを期待している。

注2　政府が「「強い経済」を実現する総合経済対策」（令和7年11月21日閣議決定）において掲げた「危機管理投資」・「成長投資」による強い経済の実現に向けた「戦略17分野」（AI・半導体、造船、防災・国土強靱化、港湾ロジスティクス等）の重点投資分野のこと。

（3）将来の経済成長に影響を及ぼす諸要因と社会資本整備

将来の経済成長に影響を及ぼす諸要因として、前述の成長会計に基づく潜在成長率の三つの要素（労働投入量、資本投入量、全要素生産性）について、これまでの傾向や将来の動向をデータに基づき整理する。

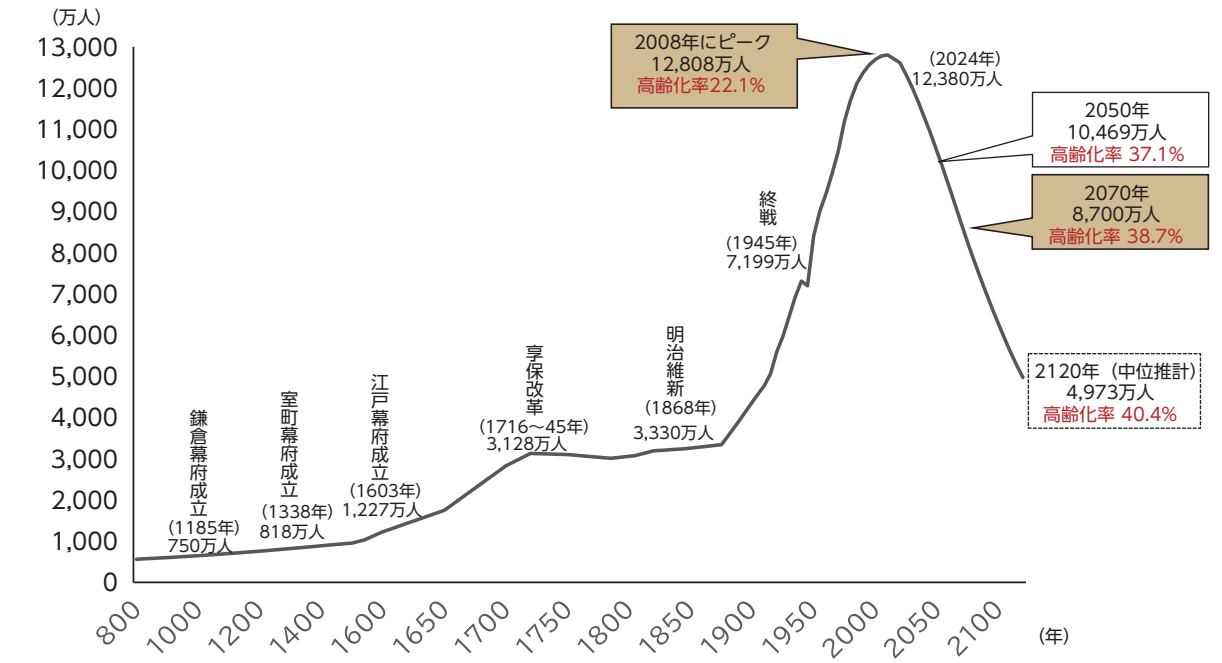
①労働に関する要因

労働に関する要因として、我が国の総人口や建設業、運輸・郵便業の就業者数及び労働時間の推移について確認する。

（総人口の長期的推移）

我が国の総人口は、明治期以降毎年平均１％で増加を続けてきたが、2008年をピークに減少に転じている。2050年には総人口が１億人程度まで減少し、2070年には9,000万人を割り込み、高齢化率は増加すると推計されている。

図表Ⅰ-1-1-14　我が国の総人口の推移と推計



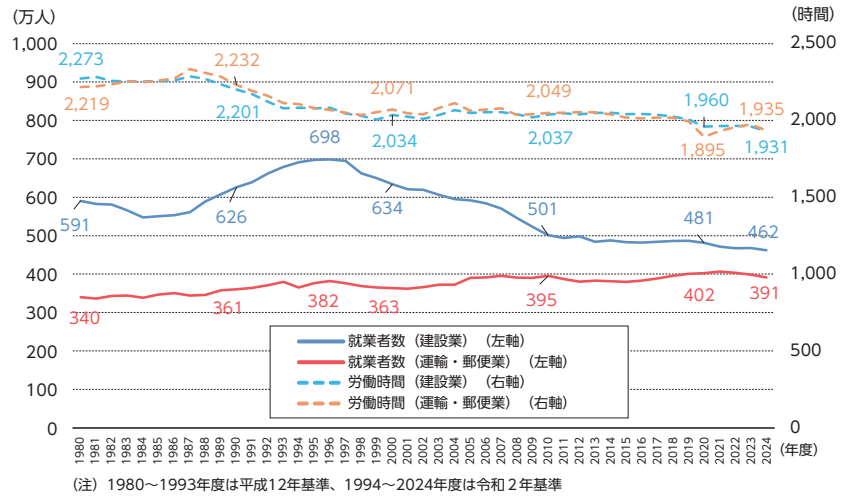
（注）1920年からは、総務省「国勢調査」、「人口推計年報」、「平成17年及び22年国勢調査結果による補間補正人口」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和５年推計）」により追加。値は日本の総人口（外国人含む）。
資料）国土交通省

（建設業、運輸・郵便業における労働力の推移）

国土交通分野の就業者数の推移を見ると、建設業では1980年度の約591万人から1990年代には約698万人まで増加したが、その後、右肩下がりとなり、2024年度には約462万人まで減少している。一方、運輸・郵便業では、1980年度には約340万人であり、これまで微増傾向が続き、2024年度は約391万人まで増加している。

労働時間の推移を見ると、建設業、運輸・郵便業ともにおおむね同様の傾向を示しており、1980年代は年間2,200時間程度であり、横ばいで推移していた。1990年代から減少傾向となり2020年度には、新型コロナウイルス感染症の影響で建設業、運輸・郵便業ともに、年間2,000時間を割り込んだ。2024年度は建設業で約1,931時間、運輸・郵便業で約1,935時間となっている。

図表Ⅰ-1-1-15　建設業、運輸・郵便業における就業者数及び労働時間の推移



(注) 1980～1993年度は平成12年基準、1994～2024年度は令和２年基準

資料）内閣府「国民経済計算」より国土交通省作成

建設業における就業者数の減少は、1990年代から20年にわたって民間投資・公共投資双方の減少が続いたことに加え、技能者の処遇改善が十分に進んでいないことが影響していると考えられる。

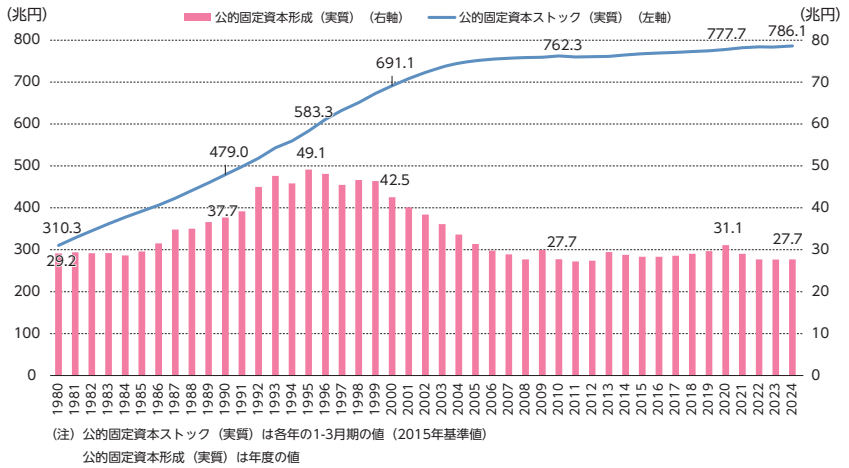
②資本に関する要因

次に、資本に関する要因として、公的部門と民間部門に分けて、投資及び資本ストックの蓄積状況について確認する。

(公共投資と社会資本ストック)

公共投資の動向を把握する上で一般的に利用されている「公的固定資本形成」[注18]と公的固定資本形成により蓄積される「公的固定資本ストック」[注19]の実質値の推移を見ると、公的固定資本形成では、1980年代半ばから90年代半ばにかけて増加した後、1995年度をピークに減少し、2010年代初頭には、1980年代前半の水準

図表Ⅰ-1-1-16　公的固定資本形成と公的固定資本ストックの推移



(注) 公的固定資本ストック（実質）は各年の1-3月期の値（2015年基準値）
公的固定資本形成（実質）は年度の値

資料）内閣府「固定資本ストック速報」、「国民経済計算」より国土交通省作成

注18　国内総生産（GDP）の構成要素の一つで、一般政府及び公的企業による公的固定資本ストックの増加に対する投資であり、①公的住宅の建設への投資、②公的企業の活動上使用する機械設備や建物への投資、③一般政府（国、地方公共団体）が行う公共工事や施設の建設等への投資の三つに分かれる。公共投資と異なり、用地費、補償費は含まれない。

注19　老朽化等による減耗を反映した資本の価値。

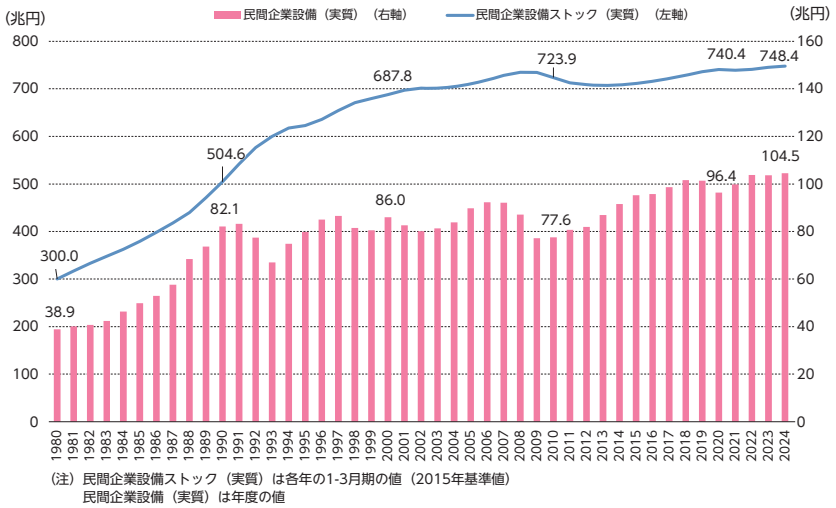
に回帰した。その後は、おおむね横ばいで推移している。

公的固定資本ストックは1980年代から1990年代にかけて、公的固定資本形成とともに、増加傾向を示していたが、2000年代後半以降は、公的固定資本形成の減少とともに、公的固定資本ストックの伸びが鈍化している。

(民間設備投資と民間企業設備ストック)

次に、民間企業の設備投資の動向を把握する上で一般的に利用されている「民間企業設備」[注20]と設備投資により蓄積される「民間企業設備ストック」[注21]の実質値の推移を見ると、民間企業設備では、1980年代は堅調に増加していたが、1990年初頭のバブル崩壊後、一時的に減少するものの、その後、横ばいの状況が続き、2010年代以降は緩やかな増加傾向が続いている。

図表Ⅰ-1-1-17　民間企業設備と民間企業設備ストックの推移



(注) 民間企業設備ストック（実質）は各年の1-3月期の値（2015年基準値）
民間企業設備（実質）は年度の値

資料) 内閣府「固定資本ストック速報」、「国民経済計算」より国土交通省作成

民間企業設備ストックでは、1980年代から民間企業設備の増加とともに、増加傾向を示していたが、1990年代後半以降は、民間企業設備が横ばいで推移しており、民間企業設備ストックも微増にとどまっている。

(民間企業の国内・海外投資の動向)

次に、民間企業の資産の推移を見ると、国内の設備投資である「国内投資」は、バブル経済期(1980年代から1990年代前半）にかけて急拡大し、1990年代後半には一時的にピークとなったものの、その後は減少を続け、2012年度以降は緩やかな増加傾向にある（2024年度は約345兆円)。一方、「対外直接投資等」の推移を見ると、1980年度（約36兆円）から一貫して増加を続けており、2000年代には、国内投資が低迷する中、ついに国内投資を逆転し、直近では国内投資の倍額近く(2024年度は約625兆円）に達している。

このように、民間企業は、1990年代の生産年齢人口のピーク以降、バブル崩壊後の経済環境の変化や我が国経済への成長期待の低下等を背景に、海外に成長の機会を求め、対外投資を中心とした成長戦略を進めたと見られる。

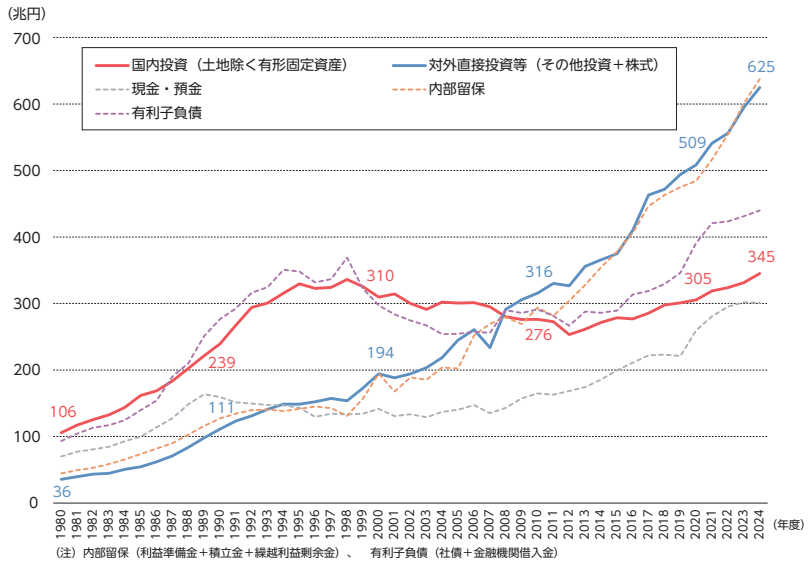
また、企業に蓄積された利益剰余金等（いわゆる内部留保）の額の推移についても、企業が蓄積した資金の使途として「対外直接投資等」を増加させたことから、結果として、内部留保も、対外直接

注20　国内総生産 (GDP) の構成要素の一つで、民間企業が生産活動のために導入する機械、建物 (オフィス・工場)、ソフトウェア等の有形・無形固定資産への投資額。
注21　老朽化等による減耗を反映した資本の価値。

投資等と同様に急増している。

我が国の経済成長に向けては、民間企業における対外直接投資等や内部留保の増加の流れを国内投資にも振り向けさせることが重要であると考えられる。そのために、国内市場の魅力向上や投資環境の整備を促進し、国内経済に対する成長機会を創出していくことが求められる。

図表Ⅰ-1-1-18　民間企業（金融・保険業除く）の資産の推移



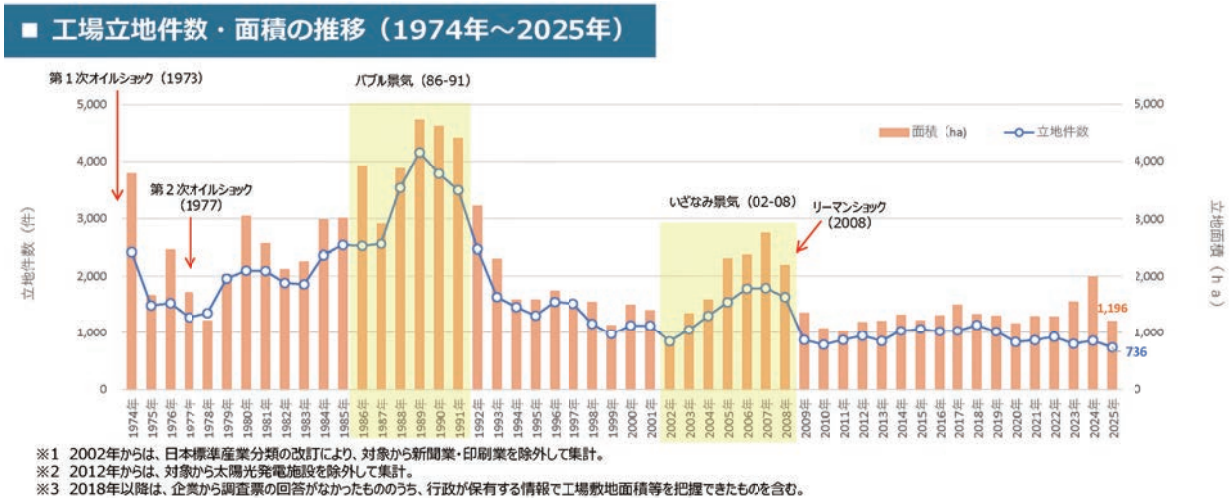
（注）内部留保（利益準備金＋積立金＋繰越利益剰余金）、　有利子負債（社債＋金融機関借入金）

資料）財務省「法人企業統計」より国土交通省作成

(民間企業の国内工場立地の動向)

次に、製造業等の工場立地動向の推移を見ると、立地件数・面積とも、バブル景気時の1989年がピークであり、現在は、ピーク時と比較して、立地件数は1／6程度、立地面積は1／4程度で推移している。近年では、電子部品・デバイスや金属製品等の業種で立地面積が増加しており、AIやデータセンター等の半導体関連への積極投資やサプライチェーンの見直しによる国内回帰の動きが影響していると考えられる。

図表Ⅰ-1-1-19　製造業等における工場立地件数・面積の推移



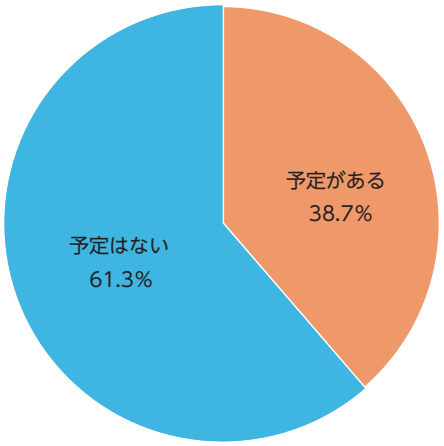
※1　2002年からは、日本標準産業分類の改訂により、対象から新聞業・印刷業を除外して集計。
※2　2012年からは、対象から太陽光発電施設を除外して集計。
※3　2018年以降は、企業から調査票の回答がなかったもののうち、行政が保有する情報で工場敷地面積等を把握できたものを含む。

資料）経済産業省「2025年（1月～12月）工場立地動向調査結果について」

（国内設備投資に関する事業者意識）

国土交通省が実施した国民・事業者を対象とした意識調査[注22]（以下、国土交通省「国民意識調査」、「事業者アンケート」）で、製造業、運輸業を対象とした新たな国内設備投資（事業拡大に伴う用地・建物の取得や老朽化に伴う設備の更新）の予定についてたずねたところ、約４割の事業者が「予定がある」と回答している。

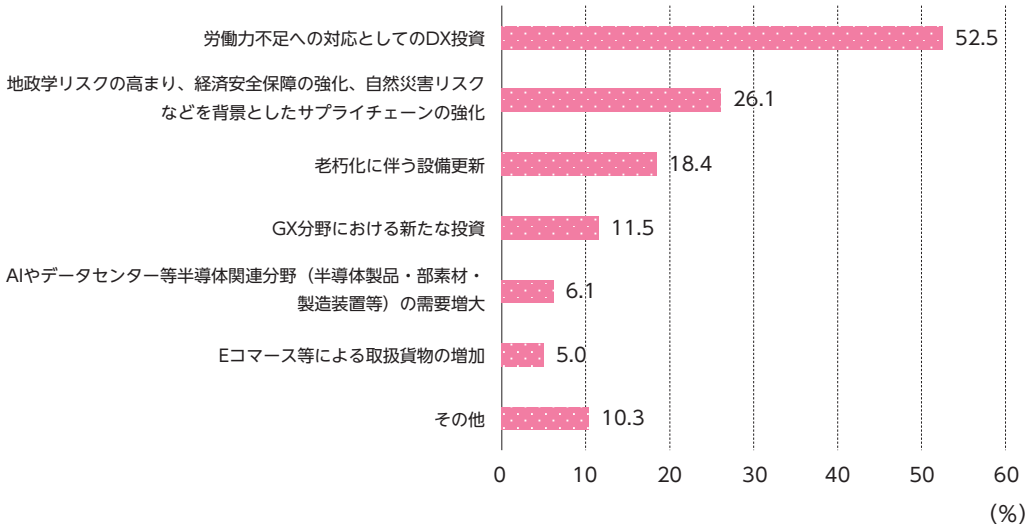
図表Ⅰ-1-1-20　新たな国内設備投資の予定について（製造業、運輸業）



※回答者総数：事業者 675 社（製造業、運輸業）グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

次に、新たな国内設備投資を行う予定があると回答した事業者にその理由についてたずねたところ、「労働力不足への対応としてのDX投資」（52.5%）が最も多く、次いで、「地政学リスクの高まり、経済安全保障の強化、自然災害リスクなどを背景としたサプライチェーンの強化」（26.1%）、「老朽化に伴う設備更新」（18.4%）の順となっており、労働力不足への対応や、経済安全保障・自然災害リスク等への対応、老朽化に伴う設備更新等、国内投資に対する積極的な意欲がうかがえる。

図表Ⅰ-1-1-21　新たな国内設備投資を行う理由（製造業、運輸業）

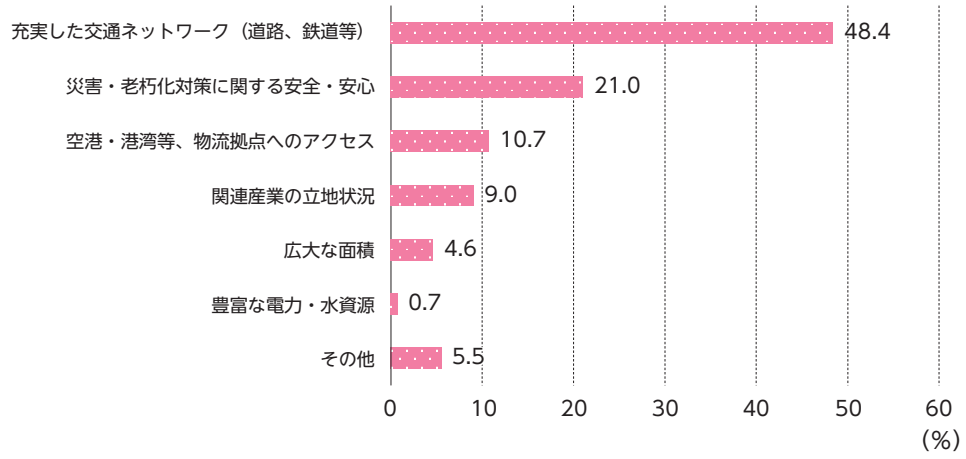


※回答者総数：事業者 261 社（製造業、運輸業）グラフは回答者の比率（複数回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

注 22　2026 年 2 ～ 3 月実施。事業者：全国の製造業、建設業、運輸業、観光業等の民間事業者を対象とした web アンケート。（回答事業者数：1,164 社）。国民：全国の個人を対象とした web アンケート（回答者数：3,600 人）。

また、新たに事業用地等を選定する際に重視する要素についてたずねたところ、「充実した交通ネットワーク（道路、鉄道等）」（48.4%）、「災害・老朽化対策に関する安全・安心」（21.0%）、「空港・港湾等、物流拠点へのアクセス」（10.7%）の順に多い結果となり、インフラの充実を重要視する傾向にあることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-1-22　新たに事業活動を展開する上で事業用地等を選定する際に重視する要素（製造業、運輸業）



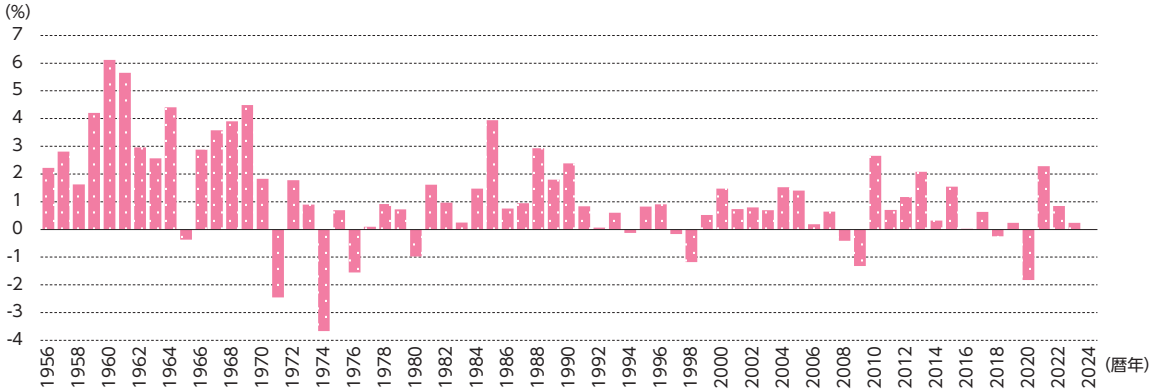
※回答者総数：事業者 675 社（製造業、運輸業）グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

③全要素生産性に関する要因

ここまで労働又は資本に関する量的な指標を見てきたが、次に労働又は資本に関する質的な指標として、全要素生産性の動向を確認する。

我が国の全要素生産性の上昇率の推移を見ると、高度経済成長期の1960年代には４％前後であったが、その後は低下傾向をたどり、近年では１％前後で推移している。

図表Ⅰ-1-1-23　我が国の全要素生産性上昇率の推移



資料）日本生産性本部「日本の全要素生産性（TFP）の推移」より国土交通省作成

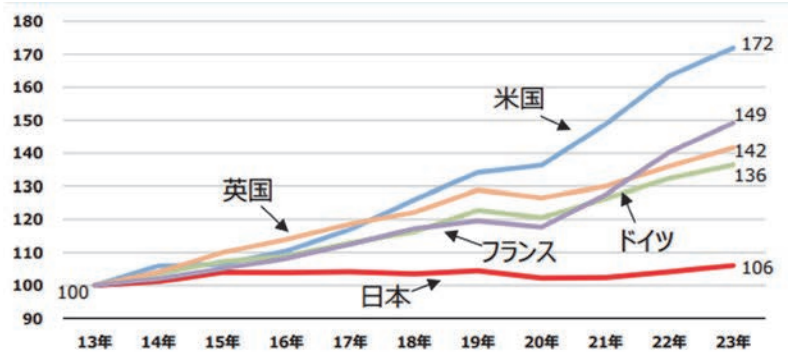
ここからは、全要素生産性について、「資本の質と労働の質」、「企業活動全般の効率性」、「外部的経営環境等」の三つの側面から、全要素生産性に影響を与える要因について見ていく。

（資本の質と労働の質）

まず、全要素生産性を向上させるためには、「資本の質と労働の質」を高めることが挙げられる。資本の質は、生産設備の性能とも言い換えることができる。生産設備の性能の向上は、IoT、ビッグデータ、AI等の新技術の導入のほか、製造現場における設備の改良等からもたらされ、技術進歩が資本の質を高め、全要素生産性を向上させる。

生産設備の性能の向上に資するICT投資や研究開発等の無形資産投資について国際比較を見ると、我が国の無形資産投資額は欧米諸国より伸び悩んでおり、新しい技術を備えた設備への投資が求められる。

図表Ⅰ-1-1-24　無形資産投資の国際比較

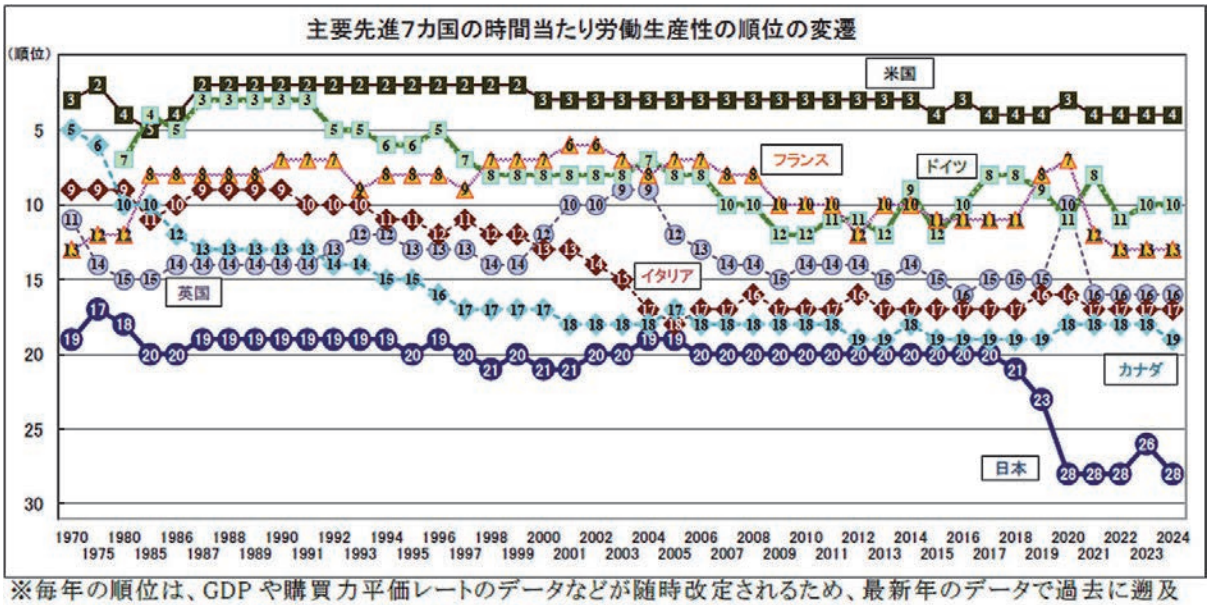


（注）実質値、2013年＝100
資料）内閣官房「日本成長戦略会議基礎資料」

次に、労働の質を高めることにより全要素生産性が向上することも考えられる。例えば、ICTやAI等の導入は、前述のとおり、資本の質を高めることで全要素生産性を向上させるが、こうした新技術の導入に加えて教育訓練など人材育成の取組を行うことにより、両者が相まって全要素生産性を一層高める効果がある。

生産量と生産に使用した労働投入量の比率で生産活動の効率性を示す労働生産性の国際比較を見ると、2024年の日本の就業者1時間当たり労働生産性は、OECD加盟38カ国中28位であり、国際的にも低い水準となっている。

図表Ⅰ-1-1-25　労働生産性の国際比較

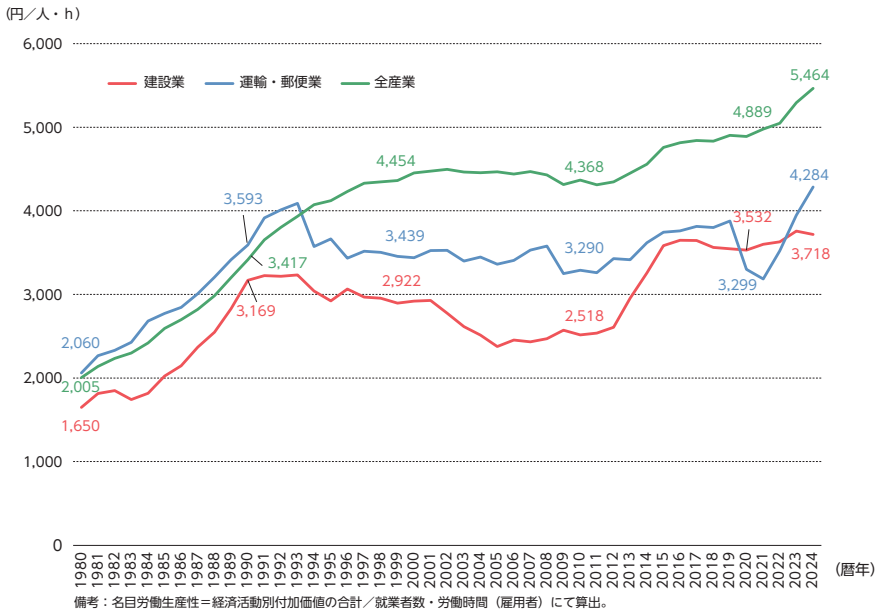


※毎年の順位は、GDPや購買力平価レートのデータなどが随時改定されるため、最新年のデータで過去に遡及して再計算している。そのため、過去のレポート記載の順位と必ずしも一致しない。

資料）日本生産性本部「労働生産性の国際比較 2025」

建設業と運輸・郵便業のマンアワー当たり名目労働生産性の推移を見ると、建設業では1980年から1990年まで急速に上昇後、2000年代にかけて減少傾向を示していたが、2013年以降再び上昇に転じ、2024年は3,718円/人・hとなっている。運輸・郵便業も建設業とおおむね同様の傾向を示しており、1980年から1990年代前半かけて上昇し、その後、約30年間は横ばいで推移しており、2020年、2021年に新型コロナウイルス感染症の影響で大きく落ち込んだ後、回復し、2024年は4,284円/人・hとなっている。全産業と比較して、1990年代後半以降、建設業、運輸・郵便業ともに名目労働生産性が低い状況となっており、建設現場の生産性の向上や物流輸送の効率化を図る必要がある。

図表Ⅰ-1-1-26　経済活動別労働生産性（名目）の推移



備考：名目労働生産性＝経済活動別付加価値の合計／就業者数・労働時間（雇用者）にて算出。

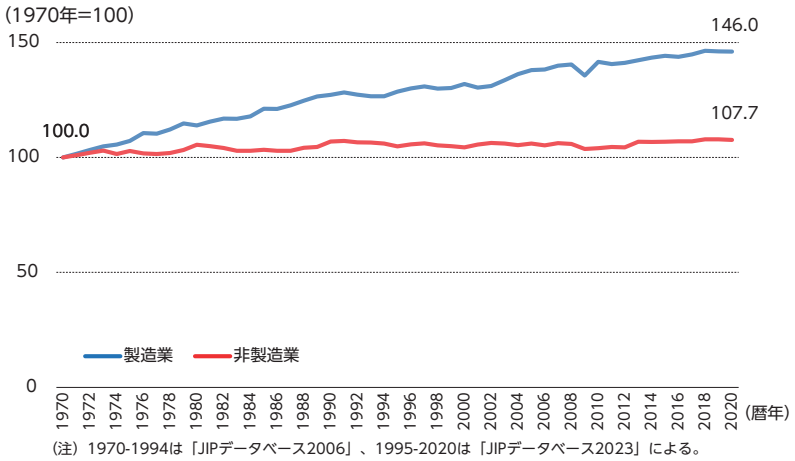
資料）内閣府「国民経済計算」より国土交通省作成

(企業活動全般の効率性)

次に、「企業活動全般の効率性」が高まることで全要素生産性が向上すると考えられる。多様な人材の活躍を促すための働き方や雇用制度の見直し等を含む、企業経営のあらゆる面におけるイノベーションを実現していくことも、全要素生産性の向上につながる。

我が国の製造業と非製造業の全要素生産性の推移を見ると、1970年以降の50年間で製造業が1.46倍の上昇に対して非製造業では1.08倍にとどまっている。また、建設業、運輸業では1970年から2020年にかけ、いずれの業種も減少している。建設業や運輸業をはじめとした労働集約型の業務が多い非製造業では、ICT投資の更なる活用や研究開発の促進等によってイノベーションを実現していくことが必要であると考えられる。

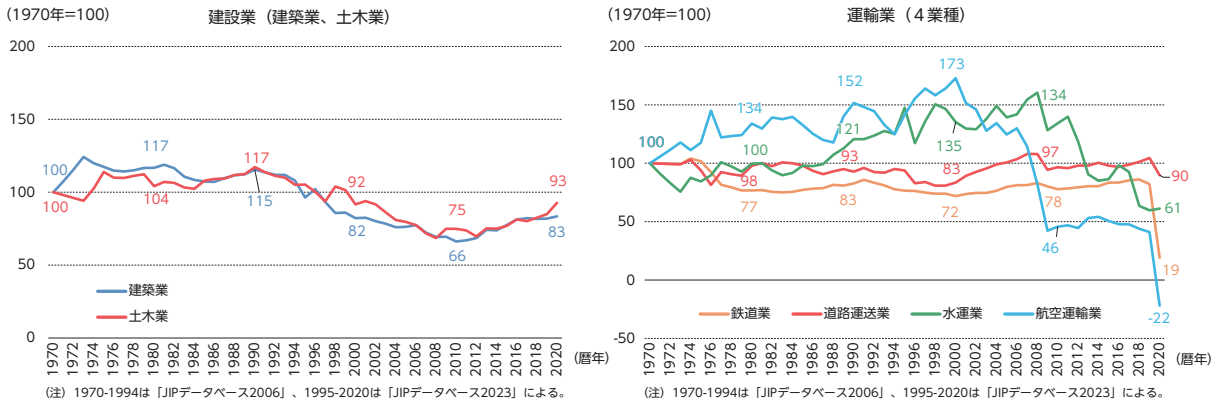
図表Ⅰ-1-1-27　製造業・非製造業の全要素生産性の推移



(注) 1970-1994は「JIPデータベース2006」、1995-2020は「JIPデータベース2023」による。

資料）独立行政法人経済産業研究所「JIP データベース」より国土交通省作成

図表Ⅰ-1-1-28　建設業・運輸業における全要素生産性の推移



(注) 1970-1994は「JIPデータベース2006」、1995-2020は「JIPデータベース2023」による。

(注) 1970-1994は「JIPデータベース2006」、1995-2020は「JIPデータベース2023」による。

資料）独立行政法人経済産業研究所「JIP データベース」より国土交通省作成

(外部的経営環境等)

企業の立地環境や企業にとっての社会経済情勢等、外部的な要因が全要素生産性に影響を与えると考えられる。

例えば、企業の立地環境では、ある地域への産業集積に伴う原材料の入手の容易化や政府の規制緩和策による新たな産業創出等が全要素生産性の向上につながる。

一方、社会経済情勢等により全要素生産性にマイナスの影響を与える要因として、例えば、大規模な自然災害の発生や国際情勢の緊迫化による需給の不安定化等、外部的な要因が挙げられる。

(ア) 自然災害

自然災害については、気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害や巨大地震等により全国各地で人的被害に加え、経済的被害をもたらしている。過去30年間で発生した大規模災害時の資産等の直接被害額を見ると、数千億円から数十兆円規模の多大な経済的被害が発生している。これらから、経済成長の観点からも防災・国土強靱化に向けたインフラの整備が重要となる。

図表Ⅰ-1-1-29　国内の大規模災害における被害額

	発生年月	被害額推計	公表機関
阪神・淡路大震災	1995年1月	約9兆6,000億円	国土庁
平成16年（2004年）新潟県中越地震	2004年10月	約3兆円	新潟県
東日本大震災	2011年3月	約16兆9,000億円	内閣府
平成28年（2016年）熊本地震	2016年4月	約2.4～4.6兆円	内閣府
平成30年7月豪雨（西日本豪雨）	2018年7月	約1兆2,150億円	国土交通省
平成30年北海道胆振東部地震	2018年9月	約1,626億円	北海道
令和元年東日本台風（台風第19号）	2019年10月	約1兆8,800億円	国土交通省
令和6年能登半島地震	2024年1月	約1.1～2.6兆円	内閣府

（注）被害額推計は資産等の直接被害の合計値。
資料）内閣府、国土交通省、北海道、新潟県の資料より国土交通省作成

また、近年、千島海溝地震、日本海溝地震、首都直下地震、南海トラフ地震などの大規模地震の切迫性が高まりを見せている。とりわけ、2025年3月末に公表された南海トラフ巨大地震の被害想定では、人的被害（死者）が最大約29.8万人、資産等の直接被害が約224.9兆円、生産・サービス低下による被害を含めた場合の被害額が約270.3兆円と推計されている。

図表Ⅰ-1-1-30　大規模地震による被害想定

	東日本大震災（2011年）	千島海溝・日本海溝沿いの巨大地震※1	首都直下地震※2	南海トラフ巨大地震※3
	（実績値）	（推計）	（推計）	（推計）
人的被害（死者）	約2.0万人	最大約19.9万人	最大約1.8万人	最大約29.8万人
資産等の直接被害	約16.9兆円	約25.3兆円	約45兆円	約224.9兆円
生産・サービス低下による被害を含めた場合※4	ー	約31.3兆円	約83兆円	約270.3兆円

※1　（出典）：「日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震の対策について　報告書」（令和4年3月22日中央防災会議防災対策実行会議日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震対策検討ワーキンググループ）
※2　（出典）：「首都直下地震の被害想定と対策について（報告書）」（令和7年12月19日中央防災会議 防災対策実行会議 首都直下地震対策検討ワーキンググループ）
※3　（出典）：「南海トラフ巨大地震対策について（報告書）」（令和7年3月中央防災会議防災対策実行会議南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ）
※4　生産・サービス低下による被害については、発災後、1年間を対象に推計している。

資料）「第1次国土強靱化実施中期計画」、「首都直下地震の被害想定と対策について（報告書）」より国土交通省作成

（イ）外部要因による需給の不安定化

外部要因による需給の不安定化も経済的影響をもたらすと考えられる。

新型コロナウイルス感染拡大時には、感染拡大防止のため、旅客需要が大幅に減少し、航空会社や鉄道・バス会社による減便や運休が相次いで発生した。一方、外出自粛によりEコマース等を中心とした物流需要が大幅に増加し、宅配事業者の負担が急増するなど、物流輸送に関して供給側の混乱を招いた。

また、2026年2月以降の中東情勢の緊迫化によりエネルギー輸送の要衝であるホルムズ海峡を経由した原油の安定的な調達が困難になり、単なる原油の供給問題にとどまらず、精製・輸送・販売といったサプライチェーン全体への懸念が広がった。国土交通分野においても、海運、航空、陸上輸送や建設工事において、燃料油・石油製品に関する価格高騰についての懸念が生じている。燃料油・石油製品の供給の偏りや流通の目詰まりを解消し、安定供給を確保することが重要となっている。

Interview インタビュー

経済成長を支えつつ、社会全体、将来世代のためにインフラ政策をどうするか　～神戸大学大学院工学研究科教授　小池 淳司氏～

土木計画学がご専門で、産学官連携インフラ戦略推進プラットフォームのインフラ戦略推進アドバイザリーボードの委員であり、ストック効果の研究等でご活躍されている小池氏に、経済成長を牽引する社会資本の役割・課題、生産性向上に向けた国土交通分野の今後の展望などについて、お話を伺った。

1. 経済成長を牽引する社会資本の役割・課題

①インフラへの投資は高度経済成長を牽引

我が国におけるインフラ整備は、1990年以前は主にフローの経済効果に着目し、雇用対策として行われてきた。そして、60年代から80年代にかけて一貫してインフラを整備し続けたことが、我が国の高度経済成長を支えたという歴史がある。当然、このインフラ投資がなければ高度経済成長は果たせなかったと言える。

高度経済成長期では、自動車や家電産業が土地や労働力を求め地方で工場を立地し、部品や製品を運ぶ高速道路網や人流のための新幹線等のインフラ整備によって人・モノ・情報の伝達がスムーズになった。経済成長とインフラは綿密につながっており、雇用・土地・交通網がうまく連動し、このストック効果が日本全体の経済成長を牽引した。

②産業構造の変化に応じてインフラの役割も変化

90年代以降は、一貫して予算のシーリングによる管理、そして、予算が停滞・縮小する中で、インフラのストック効果も徐々に失われてきた。これが今の低成長の要因の一つである。フロー効果は短期的に発現するが、ストック効果は時間をかけてじわじわと発現してくる。今、インフラを重点投資しても、ストック効果が大きく発現するのは20～30年後になる。したがって、短期的な成果にとらわれず、長い目で見て、粛々と必要なもの、あるいは効率が低いものを効率化していく作業は続けていかなければならない。

現在は半導体やAIといった産業が経済の中心に移行してきており、インフラの役割も少しずつ変わってきている。また、経済成長を牽引するためのインフラはどうあるべきかを考える際、長い目で見て、日本国土はどうあるべきかと連動して、経済成長とインフラの役割を考える必要がある。

③現代はインフラの量に加えて質の向上が経済成長につながる

我が国において、インフラが貧弱なために成長のボトルネックとなっている要因は多々ある。インフラをつくることですぐに生産性が高まるわけではないが、ボトルネックを取り除くという意味で経済成長にとって必要不可欠なものである。現状では、地方都市の交通渋滞、都市部の通勤の混雑、脆弱な国土の防災対策の面など様々なボトルネックを抱えている。人口も経済も成長する時代ではなく、経済が停滞・成熟する中では、実は、量に加えて質を上げていくという考え方にシフトすることが経済成長につながると考える。今後、世界からの需要や要望に応えるためにも日本のインフラの質を上げておくことは非常に重要で、それがうまくマッチすれば、もう一度、高度経済成長が起こる可能性はある。

2. 生産性向上に向けたインフラに関する取組の方向性

①「選択と集中」は東京一極集中と地方衰退を招いた

日本における「選択と集中」の議論には、産業や国土等の様々な状況を十分に理解できない中で、誰がどうやって決めるのか、国民的な議論や合意をどう取るのかといった視点が決定的に欠けている。効率性や採算性に注力し、科学的根拠の基に行われているように見える「選択と集中」という考え方が流布されることによって、結果として東京の一極集中と地方の衰退を生んでいるのではないか。世界では、地方に住み続けることの意味をどう考えるか、それとインフラ政策をどう紐付けるか、という方向で進んでおり、日本もそのような方向性で考えるべきである。国の将来を左右する国土交通行政が、短期的な利益を求める民間投資のような考え方に陥ることを危惧している。

②世界ではインフラの価値を評価するための手法・指標が変化してきている

英国をはじめ世界各国で、科学的手法の万能性が信じられてきたが、今ではそれが変わっている。2000年代以降、経済が停滞する中で、インフラ整備を科学的根拠で証明することが世界中で難しくなってきている。

英国ではシナリオを立てて、インフラがいかに社会に貢献できるかによってインフラ投資を評価する動きになり、オランダでは国家が目指す方向を踏まえてインフラ計画を立てている。世の中が不透明になると、インフラの価値を既存の手法で理解・説明することが不可能になりつつあり、科学的根拠は当然必要だが、指標がかなり変わってきている。インフラがなければ成長しないのは当然であり、国民的な議論や合意をどう取るかが今の関心事になっている。

③インフラの本質的目的は社会的包摂

インフラや公共投資の第一目的は、社会的な包摂のためにある。誰もが安全で安心できる暮らしを作ることが第一で、インフラにより災害リスクを低減することは当然有効な手段で、その追加として民間投資を呼び込むと

いった話がくる。私たちは雇用がないと生きていけないため、安全・安心に暮らせる社会のための雇用を作るという間接的な意味で産業政策があるべきだ。

④インフラ老朽化対策は国の責務である一方、成長産業にもなり得る

インフラ老朽化によって生活の質が低下することは憲法上もあってはならないことで、対策を行わなければならない。一方で、世界に先駆けて人口減少を経験し、アジアの中では早期にインフラを整備した我が国の経験は、アジアをはじめ世界各国に将来的に売り込める新たなビジネスになる。人口減少下での交通マネジメントやインフラメンテナンス技術において日本は先進的であり、そのような技術やノウハウを今後、世界各国にも波及させていくという成長産業としても期待できる。その際は、国土交通省が呼びかけ、技術を定型化・標準化していくことが必要である。

3. 経済成長を牽引するインフラの実現に向けて

①日本の国土全体を見据えてインフラへの投資を考えるべき

インフラ投資には短期のフロー効果、中期のストック効果があり、目の前の労働力減少の課題に対して産業の効率化を図っていくことが期待される。しかし、より長期には、インフラは国土構造そのものを変え、私たちの生活スタイルや働き方にまで影響する。80年代以降起こっている東京一極集中も、その結果の一つである。より長期で考えれば、インフラ投資は人口減少問題にも影響する。すなわち、インフラ投資に伴って地方に雇用を作り、広い家に住んでもらえれば、人口が増える可能性がある。

もっとも、中期で労働力減少を何とかするということと、長期で人口減少そのものに取り組むという二つの視点には、前者を追い続けていると、後者は達成できないといった関係性がある。すなわち、効率の良い都会だけがつくられ、都会だけが残るような国土は問題である。より長期的な視点で国土全体におけるインフラや交通のあり方を議論することが必要である。

②インフラ政策は国民的課題であり、国民的な議論を

80年代から90年代のバブルの頃のゼネコン汚職問題も一因となり、国民は建設業やインフラと政治を切り離すことを望んだ。それによって行われたのが、具体的なインフラ長期計画の廃止と、インフラ選定における科学的根拠や透明性の確保である。世界でそのようなことをやっている国はほとんどない。

国土における政治的課題の一丁目一番地はインフラ政策である。政治とインフラを切り離してうまくできるかというと、うまくいかなかった。ここでの「政治」とは、インフラ政策に対する国民的な議論のことで、国民的な関心が薄れていることに危惧している。日本国民が日本国土をどうしたいかということを真剣に議論する場がないのが最大の問題である。

③ヨーロッパでは地方政策が国家的課題

ヨーロッパでは、地方をどうするか、地方自治をどうするか、地方の産業をどうするかに関して、多くの有識者や専門家が議論している。例えば英国では、レベリングアップ政策という地方活性化政策があり、エビデンスベースの産業政策の議論がある。一方、日本では、地方の自己責任論ということで、議論されなくなった。そのような状況で、海外の手法だけを日本に援用しても決してうまくいかない。インフラ政策のためには、より具体的な日本国土像の議論が不可欠である。

④次世代のために－風土・伝統・文化の継承とインフラの役割

インフラ事業は、次世代、すなわち孫や曾孫の世代に何を残せるかにつながる。東京、名古屋、大阪のような大都市だけが残るのがいいのかというと、そうではないと多くの国民が思っている。私たちが住んでいる日本とは何かを考えたとき、地方には様々な食文化や伝統的なもの、そしてそれらを支える農業、漁業、林業などがあり、こういったものこそが日本だとすると、それをいかに維持できるかを考え、国土のあり方の議論をした後に、持続可能なインフラ政策が議論なされるべきである。目先の生産性や費用便益比の議論で結論付けてはならない。

一度失われたものは取り返しがつかないという中で、どうすれば人が住み続けることができるかを重点に考えるべきで、豊かな文化を次の世代に残すということを意識した方が良い。フランスやオランダ、英国では、その国の風土や伝統、豊かな文化をいかに次世代に残すかという議論をした上で、国土交通行政が存在している。将来世代のために、我が国の風土や伝統、文化をいかに継承するのか、国民的な議論が必要な時期が来ている。

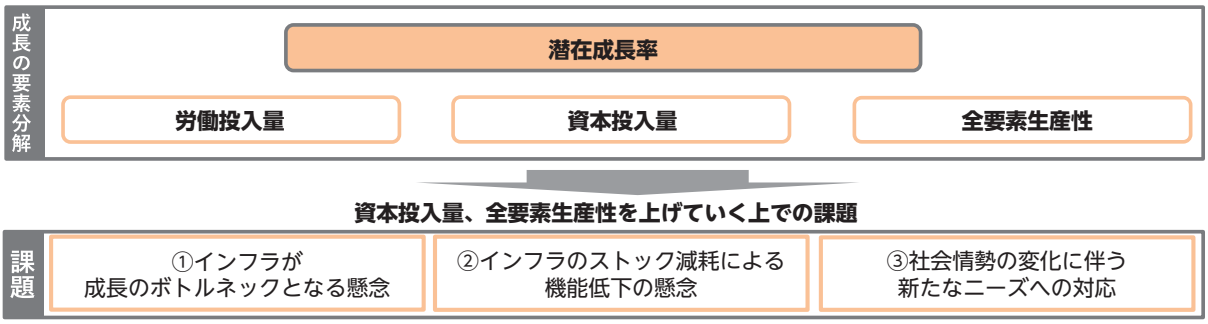
前述してきたとおり、人口減少下の我が国において、潜在成長率を引き上げ、持続的な経済成長を実現していくためには、経済成長の三要素のうち、資本投入量、全要素生産性を上げていくことが重要である。もっとも、我が国の厳しい財政状況からの制約により、資本投入量を無制限に増やせるものではない。そこで、国土交通分野では、老朽化インフラの更新や産業の国内回帰等の機会を捉えつつ、社会情勢の変化をバネにして、ハード・ソフトのインフラの生産性の向上効果を高めるために、時代に合わせた再構築が必要となっている。

2 インフラによる生産性向上に向けた課題

我が国は今後、中長期にわたり続くと予想される人口減少、少子高齢化の下で、いかに持続的な経済成長を実現していくかという課題に直面している。

ここでは、前述の潜在成長率の要素分解と変化の要因を踏まえ、資本投入量及び全要素生産性を上げていく上での課題について述べる。

図表Ⅰ-1-1-31　経済成長の観点から見た国土交通分野の課題



資料）国土交通省

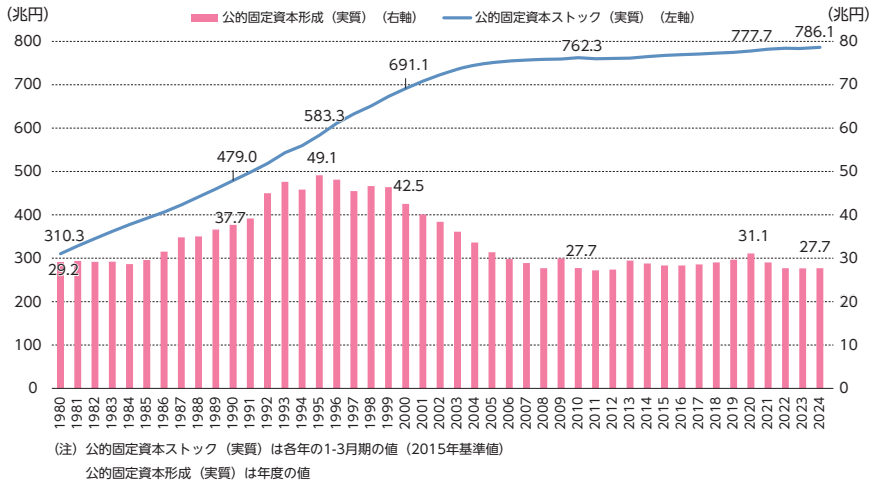
（1）インフラが成長のボトルネックとなる懸念

ここでは、資本投入量を上げていく上での課題として、インフラのネットワークの不連続等、成長のボトルネックに着目した課題を取り上げる。

①公共投資の抑制による社会資本ストックの伸びの鈍化

前述したとおり、公共投資の動向を示す「公的固定資本形成」により蓄積される「公的固定資本ストック」の伸びは、2000年代後半以降の公共投資の減少とともに、鈍化している。

図表Ⅰ-1-1-32　公的固定資本形成と公的固定資本ストックの推移（再掲）



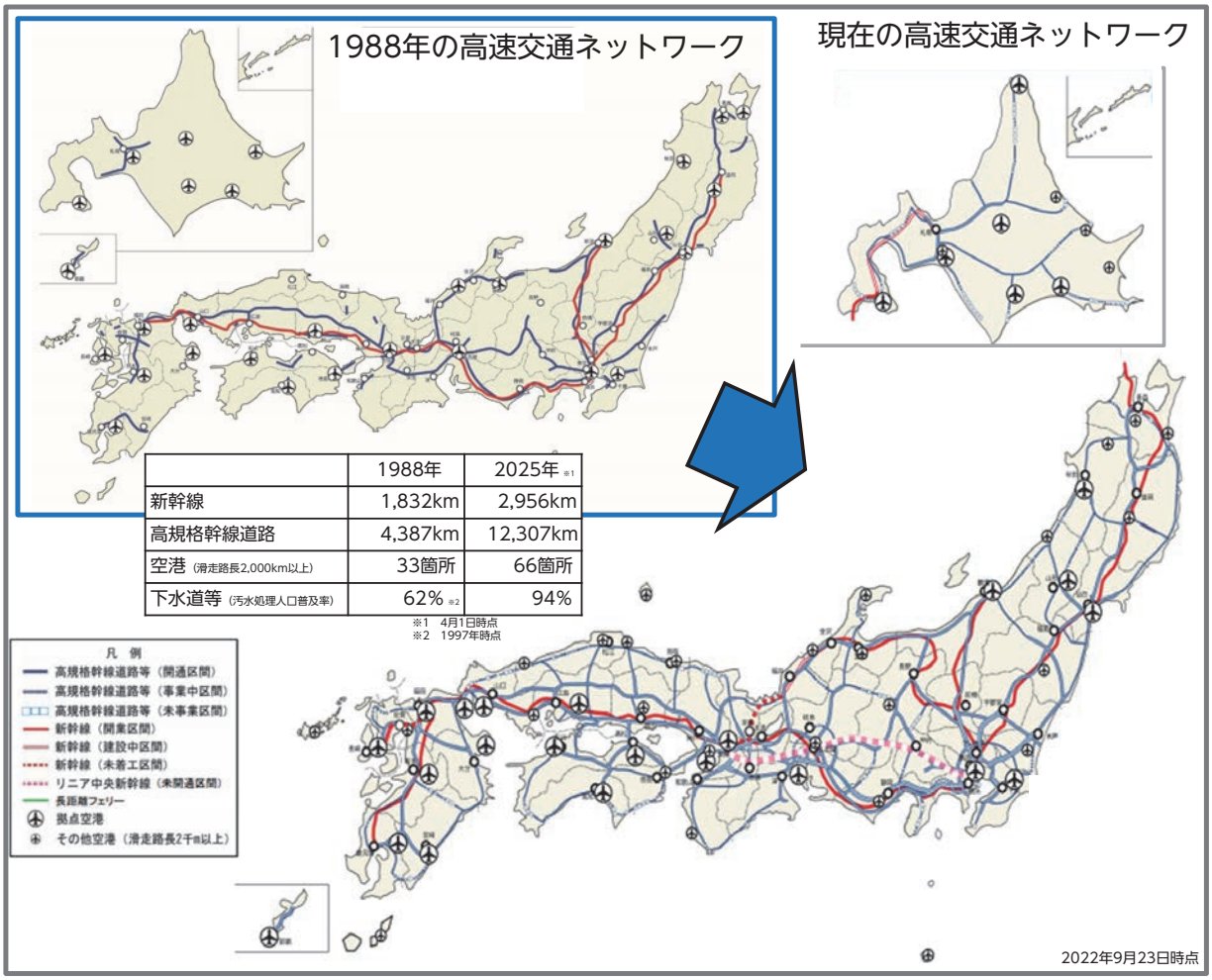
（注）公的固定資本ストック（実質）は各年の1-3月期の値（2015年基準値）
公的固定資本形成（実質）は年度の値

資料）内閣府「固定資本ストック速報」、「国民経済計算」より国土交通省作成

②インフラの未整備区間と国際競争力の低下

我が国のインフラは、これまで着実な整備を進めてきており、例えば1988年[注23]との比較では、高規格幹線道路、新幹線、空港、下水道等の整備が進んでいる。

図表Ⅰ-1-1-33　我が国のインフラ整備の変化



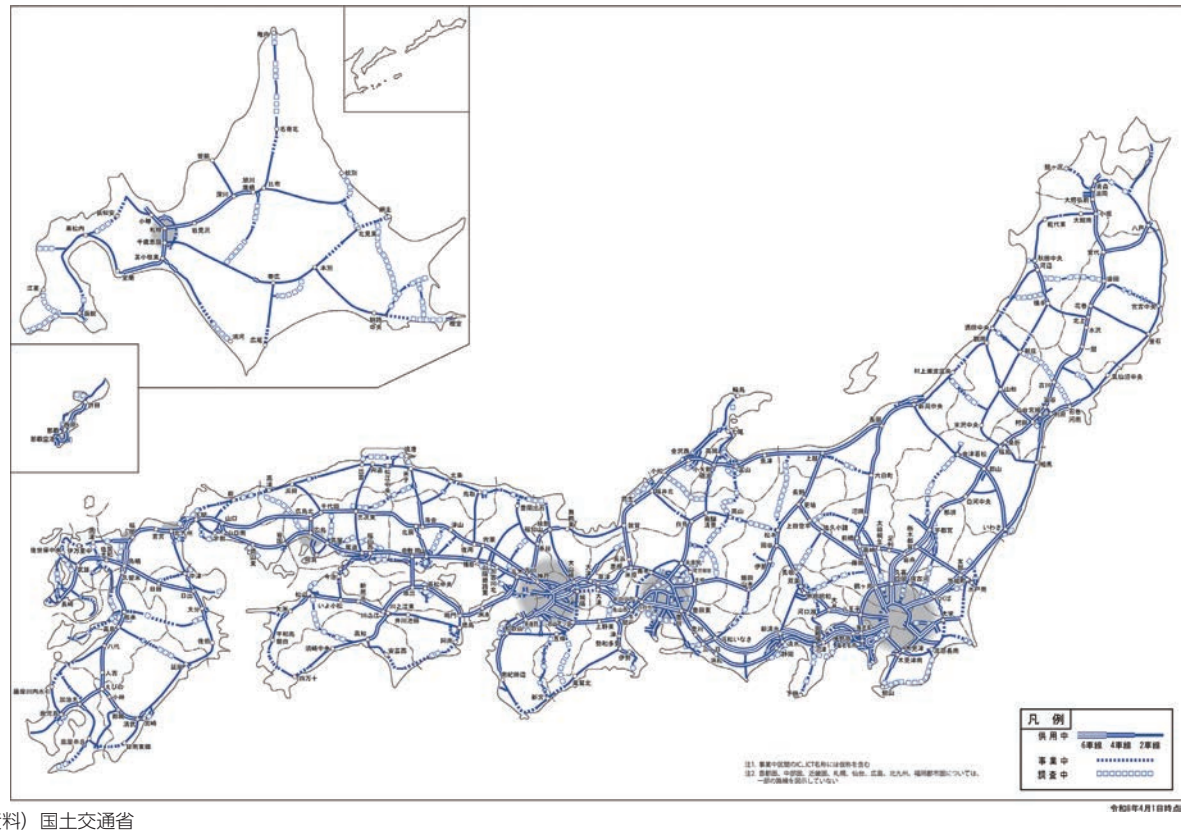
資料）国土交通省

一方、全国で高規格道路の未整備区間が存在しており、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく整備新幹線についても、早期整備に向けた取組を進めているところである。

未整備区間の整備により、広域的なネットワークが形成され、生産性の向上効果等のストック効果の発揮が期待される。

注23　前年の1987年に国鉄が民営化された。

図表Ⅰ-1-1-34　高規格道路ネットワーク図

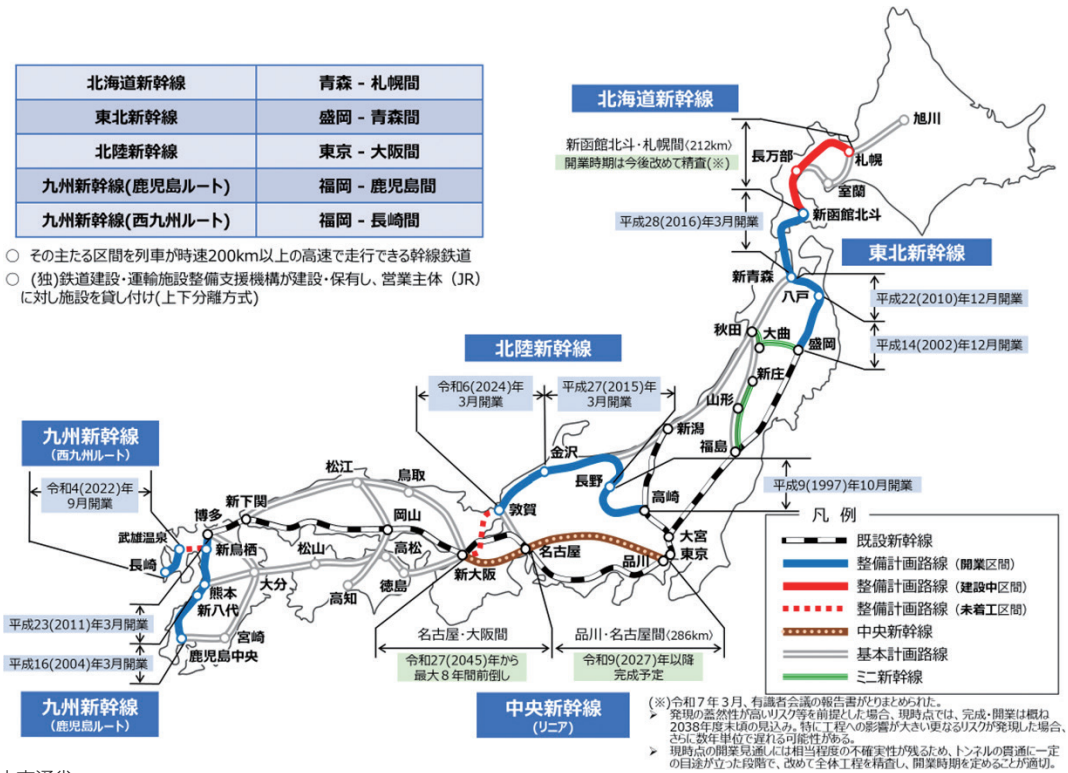


資料）国土交通省

図表Ⅰ-1-1-35　全国の新幹線鉄道網の整備状況

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

○ その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道
○ (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体（JR）に対し施設を貸し付け(上下分離方式)

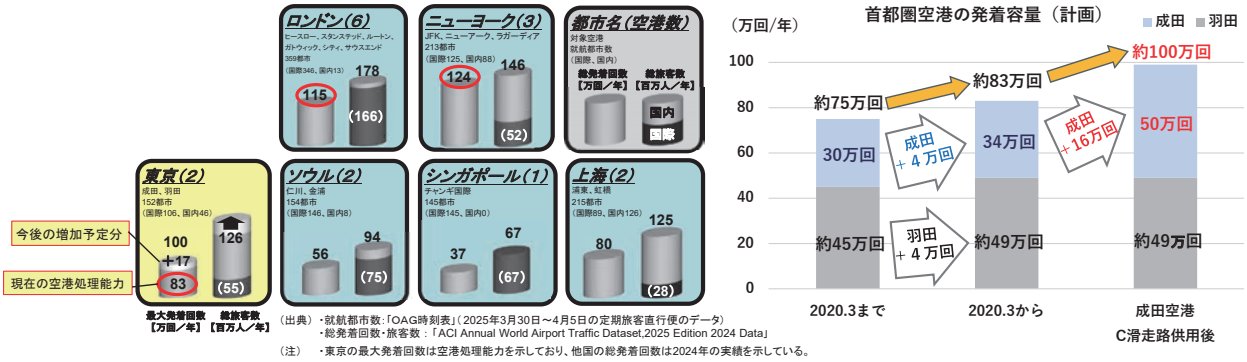


資料）国土交通省

（空港の国際競争力の確保）

首都圏空港は、容量面ではアジア諸国の国際空港と比較しても高い水準にあるが、それら国際空港における戦略的な機能強化が進む中で、更なる国際航空需要の取込みに向けた、欧米主要都市と同水準の発着容量確保が課題となっている。そのため、我が国の国際競争力の強化、インバウンドの受入れ拡大、国際物流ネットワークの構築等の観点から、成田空港の滑走路の新増設等を行う更なる機能強化を進め、羽田・成田の首都圏空港では年間発着容量約100万回の実現を目指している。

図表Ⅰ-1-1-36　主要国における発着回数・国際旅客数と我が国の首都圏空港の発着容量（計画）



（出典）・就航都市数:「OAG時刻表」（2025年3月30日～4月5日の定期旅客直行便のデータ）
・総発着回数・旅客数：「ACI Annual World Airport Traffic Dataset,2025 Edition 2024 Data」
（注）・東京の最大発着回数は空港処理能力を示しており、他国の総発着回数は2024年の実績を示している。

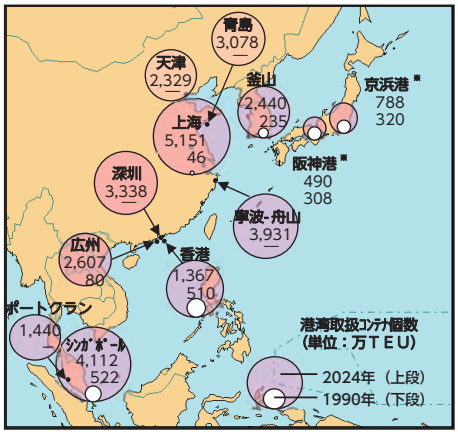
資料）国土交通省

（港湾の国際競争力の低下）

諸外国との物流の拠点となる港湾では、アジア諸国にハブ機能が移り、コンテナ取扱個数で大きく水をあけられている。

図表Ⅰ-1-1-37　アジア主要港のコンテナ取扱個数等

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】



※京浜港は東京港・横浜港・川崎港。
阪神港は大阪港・神戸港。

TEU (twenty-foot equivalent unit)：
国際標準規格（ISO規格）の20 フィート・コンテナを１とし、40フィート・コンテナを２として計算する単位。

（単位：万TEU）

1990年

	港 名	取扱量
1	シンガポール	522
2	香港	510
3	ロッテルダム	367
4	高雄	349
5	神戸	260
6	釜山	235
7	ロサンゼルス	212
8	ハンブルク	197
9	ﾆｭｰﾖｰｸ・ﾆｭｰｼﾞｬｰｼﾞ	187
10	基隆	183
11	横浜	165
⋮		
13	東京	156
⋮		
24	名古屋	90

2024年（速報）

	港 名	取扱量
1 (1)	上海（中国）	5,151
2 (2)	シンガポール	4,112
3 (3)	寧波-舟山（中国）	3,931
4 (4)	深圳（中国）	3,338
5 (5)	青島（中国）	3,087
6 (6)	広州（中国）	2,607
7 (7)	釜山（韓国）	2,440
8 (8)	天津（中国）	2,329
9 (9)	ドバイ（UAE）	1,554
10(11)	ポートクラン（マレーシア）	1,440
⋮		
45(46)	東京	470
⋮		
70(68)	横浜	308
⋮		
75(72)	神戸	277
⋮		
76(75)	名古屋	276
⋮		
87(84)	大阪	232

[注] 数値はいずれも外内貿を含む。ランキングにおける（ ）内は2023年の順位。
なお、2024年の海外港湾のコンテナ取扱個数は、速報値である。
[出典] CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1993及びLloyd's List資料、港湾管理者調べより国土交通省港湾局作成。

※京浜港・阪神港の順位：2024年（2023年）
京浜港：26位（24位）
阪神港：43位（38位）

アジア主要港のコンテナ取扱個数では1990年には世界のトップ10に神戸港が入っていたが、2024年では順位を大きく落とし、中国等のアジア主要港が上位を占めている。

資料）国土交通省

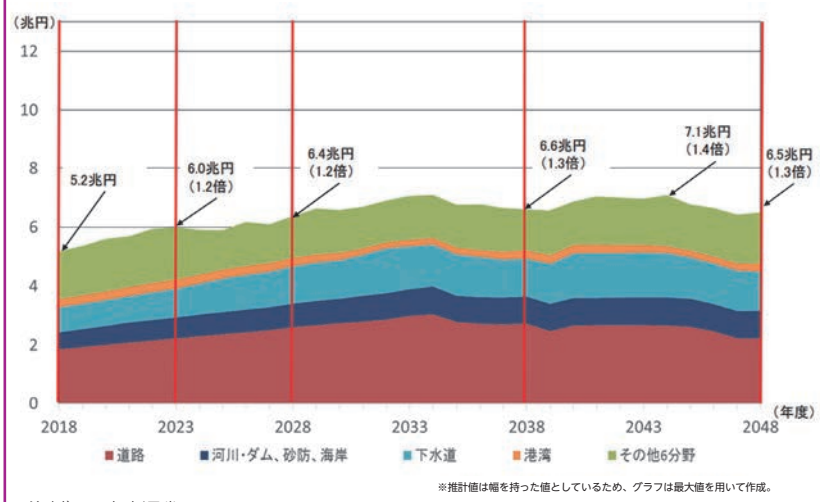
（2）インフラのストックの減耗による機能低下の懸念

次に、資本投入量を上げていく上で、これまで積み上げてきたインフラの老朽化等によるストックの減耗に着目した課題を取り上げる。ストックの減耗は潜在成長率を押し下げる要因となるとともに、老朽化による機能低下の懸念がある。

①維持管理・更新費の増加等による新規ストックへの投資抑制の懸念

国土交通省では2018年に国土交通省所管分野における社会資本の将来の維持管理・更新費の推計を行った。予防保全[注24]の考え方によるインフラメンテナンスの実施を基本として、12分野（道路、河川・ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、航路標識、公園、公営住宅、官庁施設、観測施設）を対象とした推計の結果においても、長期的な費用の増加の程度は、20年後、30年後ともに最大で約1.3倍に増加する見込みとなっており、「事後保全[注25]」から「予防保全」に転換しても、なお維持管理・更新費の増加は避けられない。

図表Ⅰ-1-1-38　国土交通省所管分野における社会資本の将来の維持管理・更新費の推移



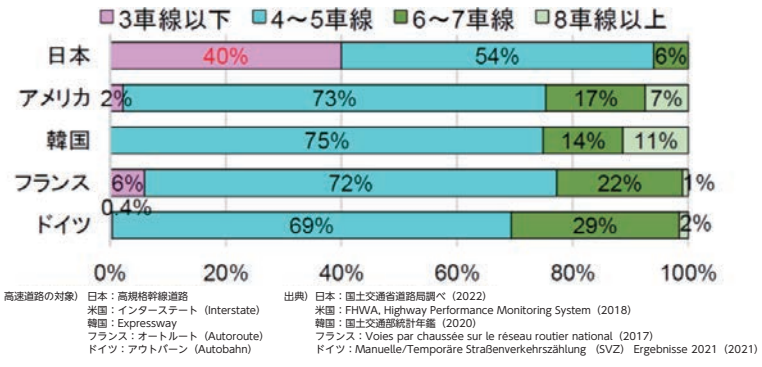
資料）国土交通省

予算が限られている中、既存ストックを維持・更新していくための予算額の割合は年々増加していくことから、新規ストックへの投資の抑制が懸念される。

②インフラの質の不足

我が国の高速道路は、約４割が「３車線以下」、すなわち暫定２車線であり、諸外国にも例を見ない状況となっている。低速車がいても追い越しができないことによる速度低下、大規模災害時や事故時における通行止め、対面通行による重大事故の発生等を引き起こしており、速度低下等による経済的損失の解消や防災性、安全性の向上に不可欠な高速道路の４車線化の進捗が急がれる。

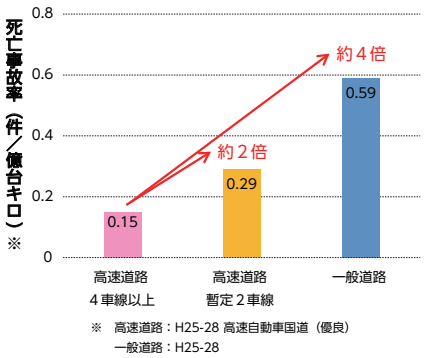
図表Ⅰ-1-1-39　諸外国と比較した高速道路の車線数別延長構成比



資料）国土交通省

注24　施設の機能や性能に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。
注25　施設の機能や性能に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

図表Ⅰ-1-1-40　高速道路の暫定２車線の事故の様子と死亡事故率

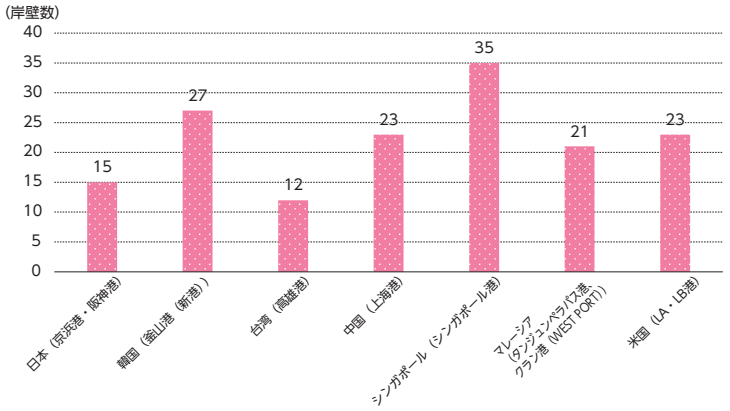


※　高速道路：H25-28 高速自動車国道（優良）
　　一般道路：H25-28

資料）国土交通省

我が国の港湾は、コンテナ取扱量の増加やコンテナ船の大型化に伴い、岸壁の狭あい化、荷役スペースの不足による陳腐化が進んでいる。例えば、超大型コンテナ船の喫水に対応した水深16ｍ以深の岸壁数では、海外主要港と比較してその数が少ない。

図表Ⅰ-1-1-41　我が国及び海外主要港のコンテナターミナルの岸壁数（水深16m以深）

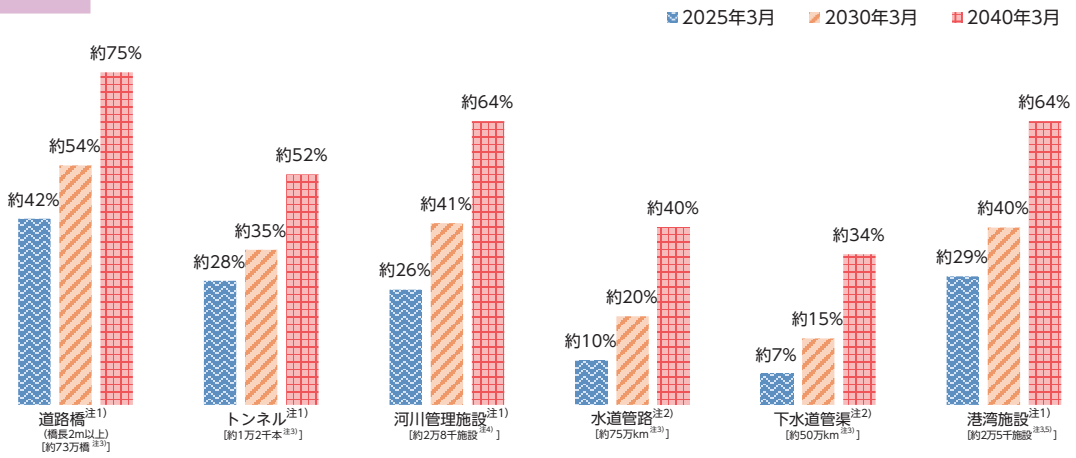


資料）各港 HP 等（2023 年９月時点）より国土交通省作成

③施設の老朽化の進行による管理負担の増加

高度経済成長期以降に集中的に整備された道路橋、トンネル、河川、上下水道、港湾等について、建設後50年以上経過する施設の割合が、今後、加速度的に増加する見込みである。

図表Ⅰ-1-1-42　建設後50年以上経過する社会資本の割合



注１）　建設後50年以上経過する施設の割合については、建設年度不明の施設数を除いて算出。　注２）　2024年３月時点。　注３）　建設年度不明の施設数を含む。
注４）　国：堰、床止め、閘門、水門、揚水機場、排水機場、樋門・樋管、陸閘、管理橋、浄化施設、その他（立坑、遊水池）、ダム。独立行政法人水資源機構法に規定する特定施設を含む。
　　都道府県・政令市：堰（ゲート有り）、閘門、水門、樋門・樋管、陸閘等ゲートを有する施設及び揚水機場、排水機場、ダム。　注５）　公共の港湾施設のうち、海上物流に資する主要な施設。

資料）国土交通省

地方公共団体が管理する橋梁では、老朽化による通行止めや通行車両の重量規制など、本来のインフラの機能が低下している事例も見られる。

一方、市区町村の土木部門の職員数は減少したまま回復しておらず、適切な維持管理体制の確保が喫緊の課題となっている。

図表Ⅰ-1-1-43　老朽化による通行規制の状況

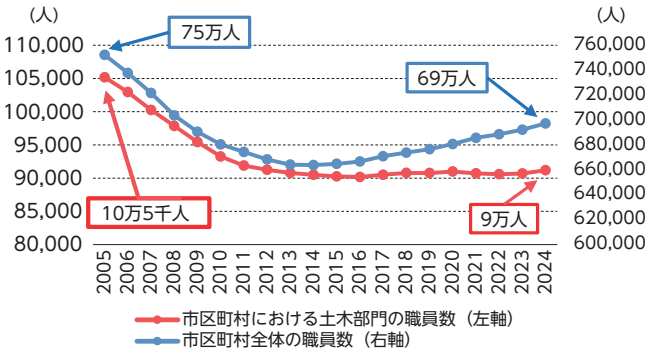
※メインケーブルの破損、主桁の腐食やコンクリート床版の剥離により通行規制を実施している事例

宮崎県延岡市（上祝子橋（かみほうりばし））

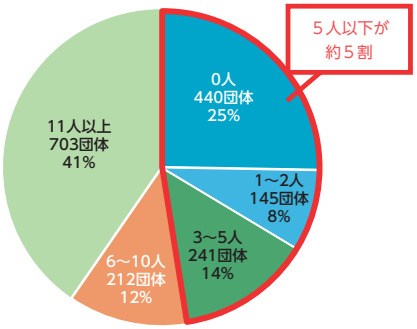
資料）国土交通省

図表Ⅰ-1-1-44　市区町村における職員数の推移

《市区町村における職員数の推移(市区町村全体、土木部門) ※1》



《市区町村における技術系職員数 ※1,※2》



※1：地方公共団体定員管理調査結果（R6.4.1時点）より国土交通省作成。なお、一般行政部門の職員を集計の対象としている。
※2：技術系職員は土木技師、建築技師として定義。

資料）国土交通省

（3）社会情勢の変化に伴う新たなニーズへの対応

最後に、全要素生産性を上げていく上で、インバウンドの増加や物流の小口・多頻度化等の社会情勢の変化に伴う、輸送の効率化等の新たなニーズに着目した課題を取り上げる。

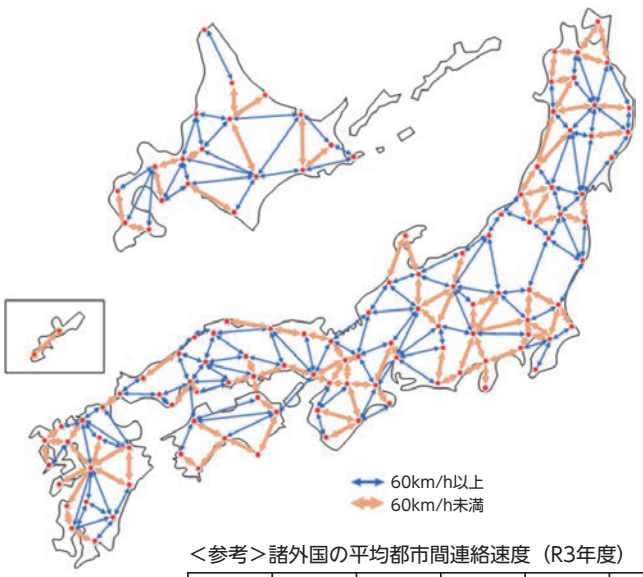
①インフラの効果的な利活用が不十分

道路の都市間移動の速達性を表す都市間連絡速度を見ると、日本の都市間連絡速度は、約４割の都市間が60km/hに満たず、平均都市間連絡速度を比較しても、諸外国に遅れをとっている。

また、我が国における道路ネットワークのポテンシャルを表す自由走行速度は、全道路で61km/hだが、渋滞などにより時間ロス（約４割）が生じている。これは年間約370万人分の労働時間に相当する。

道路を賢く使って、時間ロスを削減し、パフォーマンスを改善していくことが求められる。

図表Ⅰ-1-1-45　主要な都市間連絡速度（R3年度）



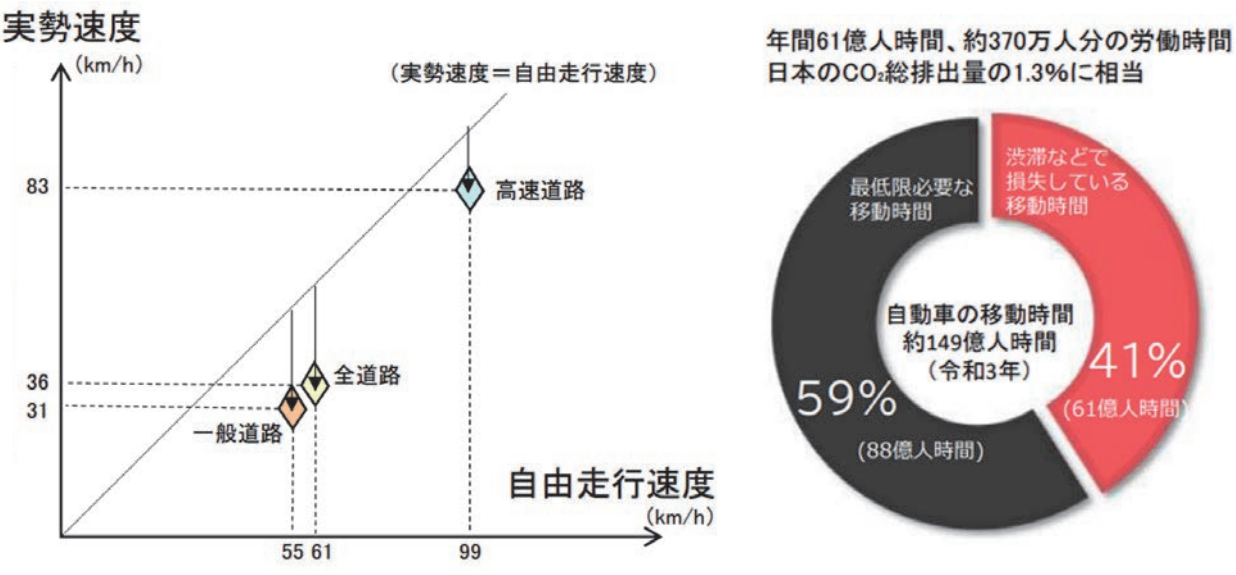
＜参考＞諸外国の平均都市間連絡速度（R3年度）

日本※	ドイツ	フランス	イギリス	中国	韓国
61km/h	84km/h	88km/h	74km/h	87km/h	77km/h

※日本の都市間連絡速度の算出方法
対象は122都市、235リンク。ETC2.0（R6小型車）の旅行速度データを用いて算出

資料）国土交通省

図表Ⅰ-1-1-46　道路ネットワークのパフォーマンス

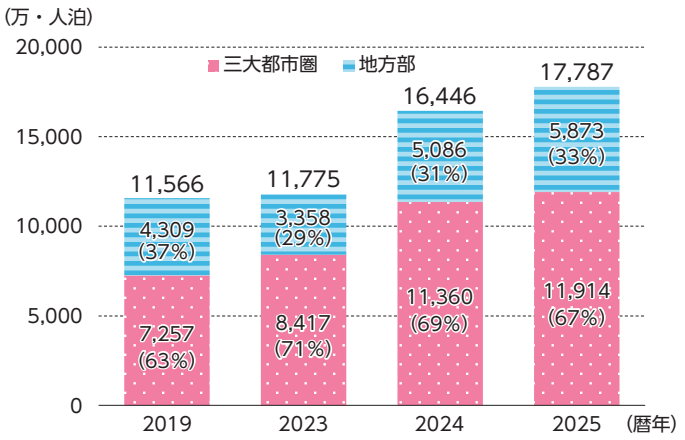


資料）国土交通省

（インバウンド需要の偏在）

2025年累計の訪日外国人旅行者数は初めて4,000万人を突破し過去最高となるなど、旺盛な観光需要が続く中で、外国人延べ宿泊者数の推移を見ると、三大都市圏が約７割を占めており、観光需要が偏在する傾向が引き続き見られる。

図表Ⅰ-1-1-47　三大都市圏及び地方部における外国人延べ宿泊者数の推移



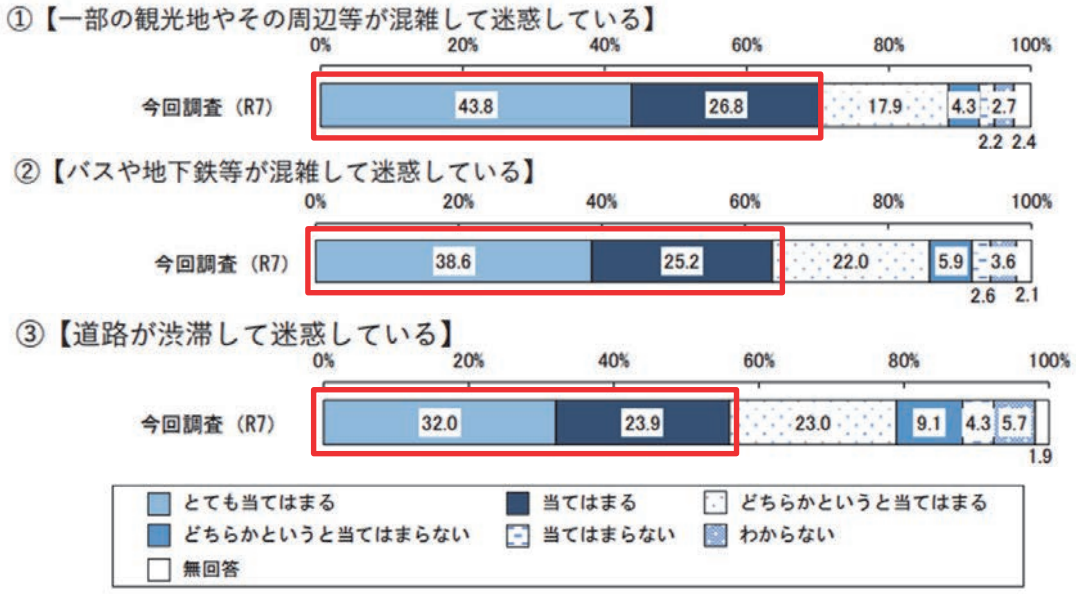
※三大都市圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、愛知県、大阪府、京都府、兵庫県

資料）国土交通省

こうしたことも背景として、観光客が集中する一部の地域や時間帯等によっては、過度な混雑やマナー違反等による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念も生じている。

例えば、観光地のある地方公共団体の調査では、「一部の観光地やその周辺等が混雑して迷惑している」、「バスや地下鉄等が混雑して迷惑している」、「道路が渋滞して迷惑している」と回答した市民の割合が５割以上に上った例が見られる。

図表Ⅰ-1-1-48　観光地における混雑等の状況



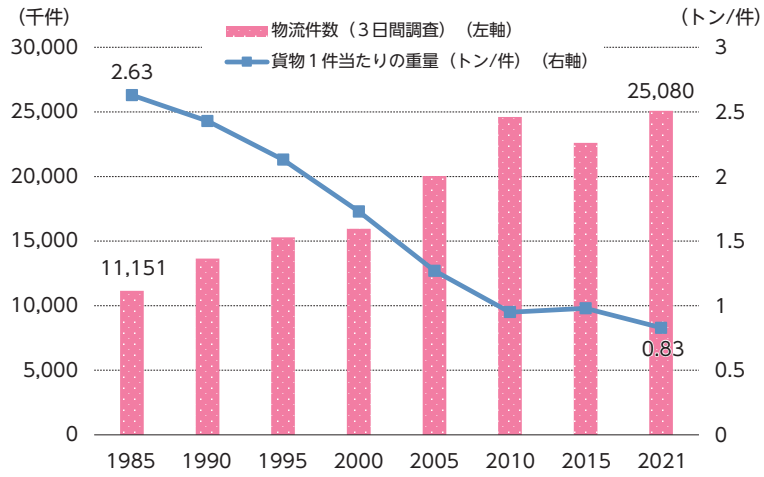
（資料）京都市内在住の満18歳以上の市民5,500人対象、令和7年9月24日～10月23日に実施。

資料）京都市「令和７年「京都観光に関する市民意識調査」」より国土交通省作成

(物流の小口・多頻度化)

我が国の輸送貨物件数と貨物１件当たりの重量の推移を見ると、1985年から物流件数が増加する一方、貨物１件当たりの重量（トン／件）が減少しており、物流の小口・多頻度化が急速に進行している。

図表Ⅰ-1-1-49　我が国の輸送貨物件数と貨物1件当たりの重量の推移

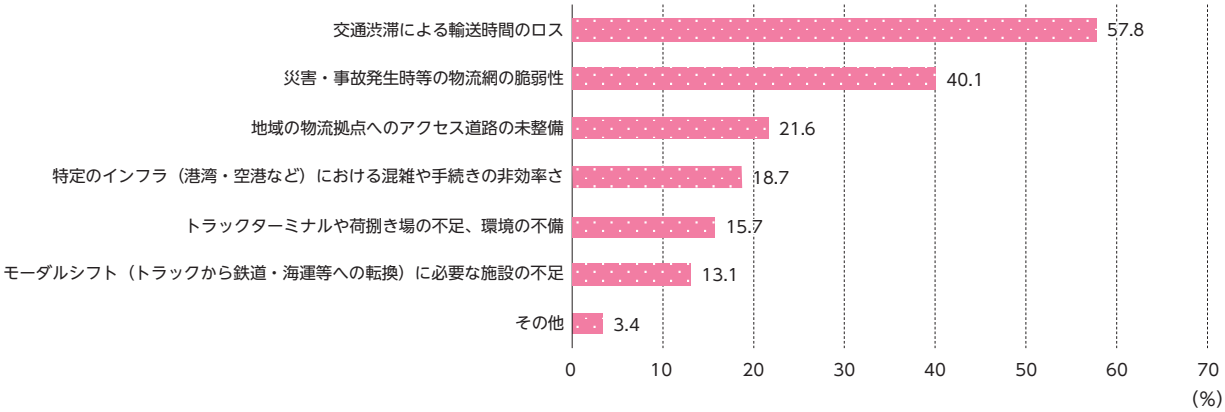


資料）国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」より作成

(事業者から見た物流輸送や観光の移動に関する課題)

国土交通省「事業者アンケート」で、事業者（製造業、建設業、運輸業）に対し、現在の物流輸送に関するインフラ（道路、港湾、空港等の施設）に対して、どのような点が課題と考えられるかたずねたところ、「交通渋滞による輸送時間のロス」（57.8％）が最も多く、次いで「災害・事故発生時等の物流網の脆弱性」（40.1％）、「地域の物流拠点へのアクセス道路の未整備」（21.6％）の順となった。このことから、交通渋滞の解消による移動の効率化や災害・事故時のリダンダンシーの確保、地域の物流拠点へのアクセス性の改善を求めていることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-1-50　物流輸送に関するインフラの課題について（製造業、建設業、運輸業）

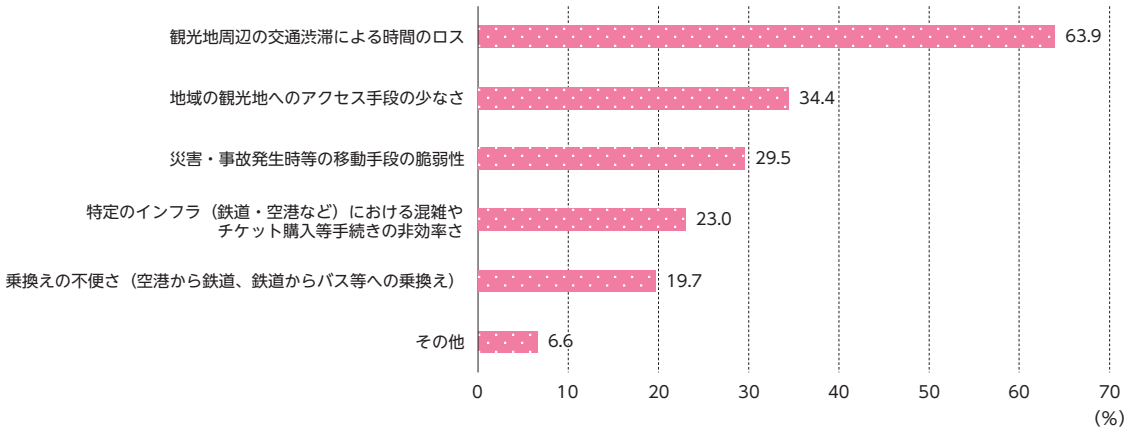


※回答者総数：事業者 1,163 社（製造業、建設業、運輸業）。グラフは回答者の比率（複数回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

また、観光業の事業者に対し、移動に関するインフラ（道路、港湾、空港等の施設）に関して、どのような点が課題と考えられるかたずねたところ、「観光地周辺の交通渋滞による時間のロス」（63.9％）が最も多く、次いで「地域の観光地へのアクセス手段の少なさ」（34.4％）、「災害・事故発生時の移動手段の脆弱性」（29.5％）の順となった。このことから、観光業の事業者も、交通渋滞

の解消による移動の効率化や観光地へのアクセス性の改善、災害・事故時のリダンダンシーの確保を求めていることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-1-51　移動に関するインフラの課題について（観光業）



※回答者総数：事業者61社（観光業）。グラフは回答者の比率（複数回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

②資源・エネルギー価格の上昇がもたらす影響

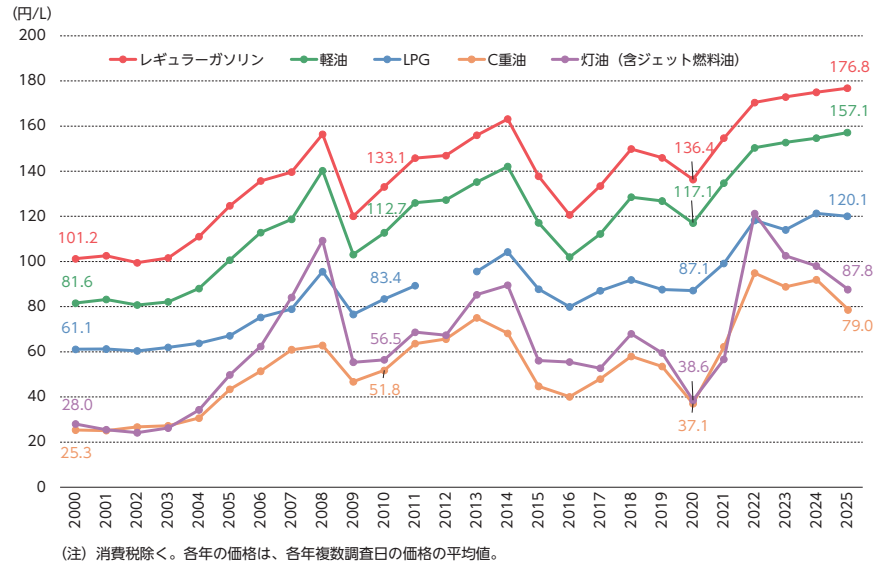
ここでは、輸送燃料・建設資材価格について取り上げる。

（輸送燃料価格）

我が国では、2022年のロシアによるウクライナ侵略により、原油・ガス価格が高騰し、加えて円安が輸入物価を押し上げ、企業間の取引価格や消費者物価の上昇につながった。

輸送燃料価格の推移を見ると、2000年代後半以降、上昇傾向を示しており、ロシアによるウクライナへの侵略を契機に、原油価格の高騰の影響を受け、トラック、タクシー、船舶等の輸送燃料である軽油やLPG、ガソリン等の価格は上昇傾向にある。

図表Ⅰ-1-1-52　輸送燃料価格の推移



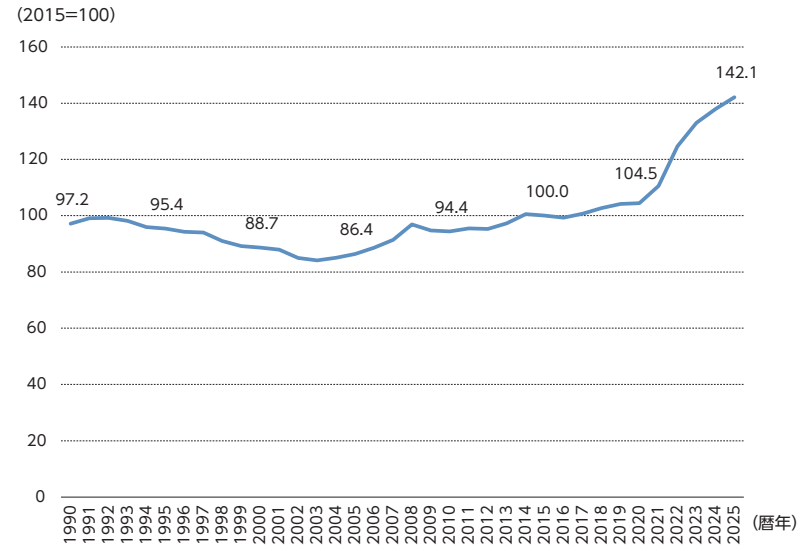
（注）消費税除く。各年の価格は、各年複数調査日の価格の平均値。

資料）経済産業省「石油製品価格調査・オートガス市況調査」、財務省「貿易統計」、日本内航海運組合総連合会「内航燃料油価格調査」より国土交通省作成

(建設資材価格)

また、建設資材価格の高騰は建設費の上昇につながり、建設分野に多大な影響がある。建設資材物価指数の推移を見ると、2021年から、原材料費等の高騰に伴い、建設資材価格は高騰し、高止まりしている。

図表Ⅰ-1-1-53　建設資材物価指数の推移



(注) 建設総合・全国平均の値。2015年基準値。

資料) 一般財団法人建設物価調査会「建設物価　建設資材物価指数」より国土交通省作成

(再生可能エネルギーの導入目標)

エネルギー自給率が低い我が国では、様々な再生可能エネルギー導入拡大施策に取り組んでいる。2012年に始まった「FIT制度（固定価格買取制度)」によって、再生可能エネルギーの導入は大幅に増加した。「電源（電気をつくる方法)」における再生可能エネルギーの比率を示した「電源構成比」では、2011年度は約10.4%であったが、2024年度には約23.1%と倍以上になった。2030年度の電源構成比の目標値では、再生可能エネルギー比率は36 ~ 38%となっている。

図表Ⅰ-1-1-54　2030年度の再エネ導入目標

	2011年度	2024年度	2030年新ミックス
再エネの 電源構成比 発電電力量：億kWh 設備容量：GW	10.4% （1,131億kWh）	23.1% （2,286億kWh）	36-38% （3,360-3,530億kWh）
太陽光	0.4%	9.9% 981億kWh	14-16%程度 1,290～1,460億kWh
風力	0.4%	1.2% 117億kWh	5%程度 510億kWh
水力	7.8%	7.4% 735億kWh	11%程度 980億kWh
地熱	0.2%	0.4% 39億kWh	1%程度 110億kWh
バイオマス	1.5%	4.2% 414億kWh	5%程度 470億kWh

※24年度数値は2024年度エネルギー需給実績（確報）より引用

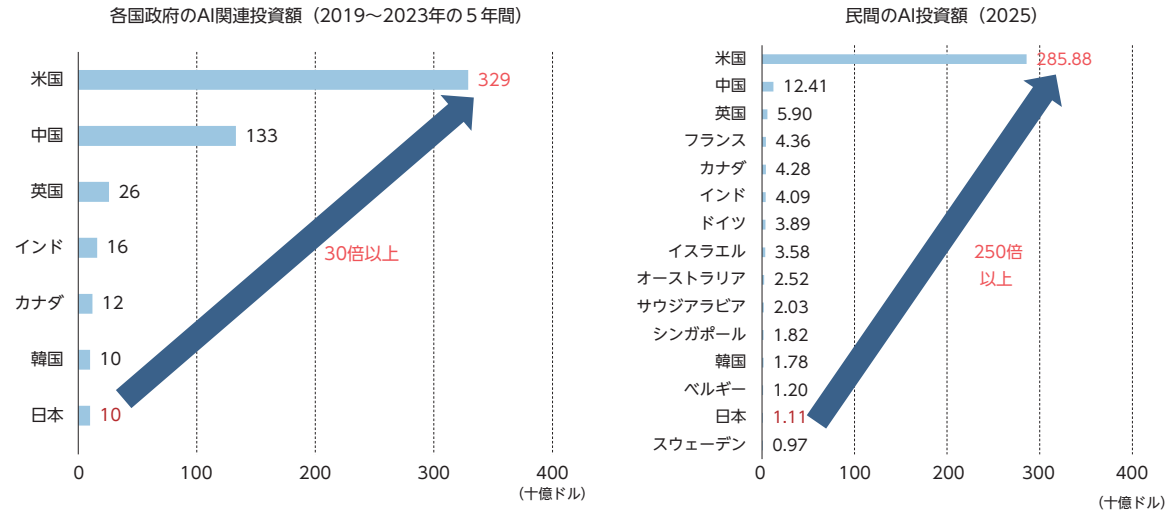
資料) 経済産業省

③新技術や AI の導入の遅れ

(我が国政府・民間の AI 関連投資の遅れ)

我が国のAI投資額を見ると、諸外国と比べ、政府投資、民間投資ともに、大きく差が開いている。政府投資は最も投資額が大きい米国の1/30以下、民間投資は米国の1/250以下となっている。

図表Ⅰ-1-1-55　各国政府・民間のAI関連投資額



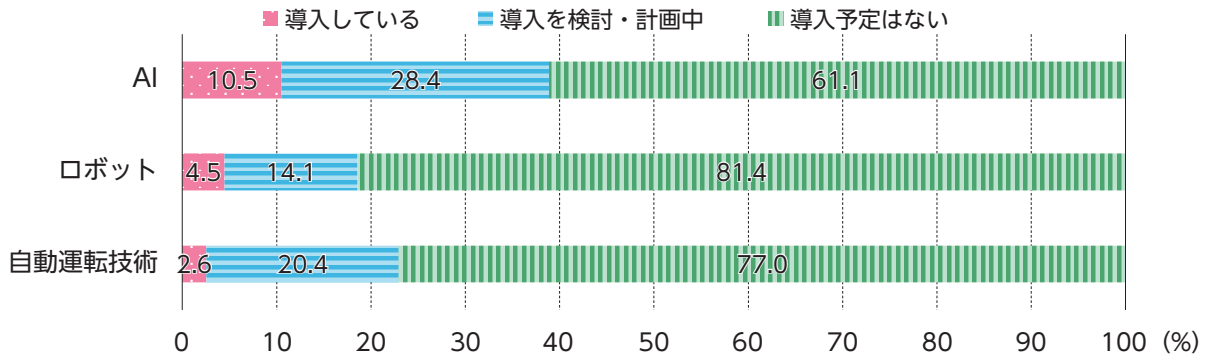
資料）政府は日本：内閣府「AI 関連予算の推移（平成 29 年度～令和７年度）」、日本以外：AIPRM「AI Statistics 2024」
民間は Stanford University Human-Centered Artificial Intelligence（HAI）「Inside the AI Index:12 Takeaways from the 2026 Report」より内閣府で作成

(建設業・運輸業での AI 等の導入の遅れ)

国土交通省「事業者アンケート」で、建設業、運輸業の事業者に対し、物流や建設等の現場における生産性向上を目的としたAI・ロボット・自動運転技術の導入状況についてたずねたところ、「導入している」との回答は、AIで約1割、ロボット、自動運転技術で1割以下となり、「導入予定はない」と回答した事業者は、いずれも半数以上となった。

建設業・運輸業ではAI・ロボット等の新たな技術の導入が遅れていることがうかがえる。

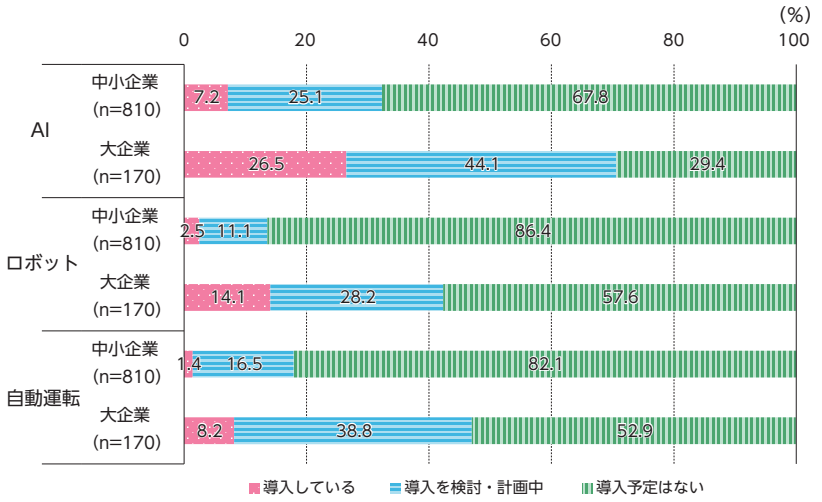
図表Ⅰ-1-1-56　AI・ロボット等の導入状況について（建設業、運輸業）



※回答者総数：事業者 980 社（建設業、運輸業）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

次に、企業規模別のAI・ロボット・自動運転技術の導入状況を見ると、すべての項目で中小企業[注26]より大企業の方が「導入している」、「導入を検討・計画中」と回答した割合が多い結果となった。大企業の方が、新たな技術の導入に積極的な姿勢であることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-1-57　AI・ロボット等の導入状況について（建設業、運輸業　企業規模別）

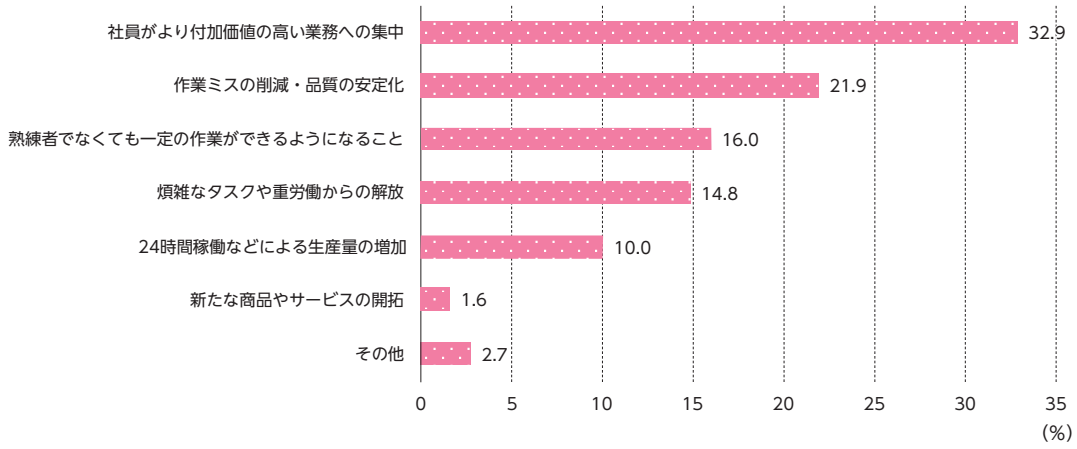


※回答者総数：事業者 980 社（建設業、運輸業）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

次に、AI・ロボット・自動運転技術を「すでに導入している」、又は「導入を検討・計画中」と回答した事業者に、導入による生産性向上に期待することをたずねたところ、「社員がより付加価値の高い業務への集中」（32.9%）が最も多く、次いで、「作業ミスの削減・品質の安定化」（21.9%）、「熟練者でなくても一定の作業ができるようになること」（16.0%）が続いた。

AI・ロボット等の新たな技術の導入により、人材の再配置を行い、生産性を高めたい意向がうかがえる。

図表Ⅰ-1-1-58　AI・ロボット等の導入による生産性向上に期待すること（建設業、運輸業）



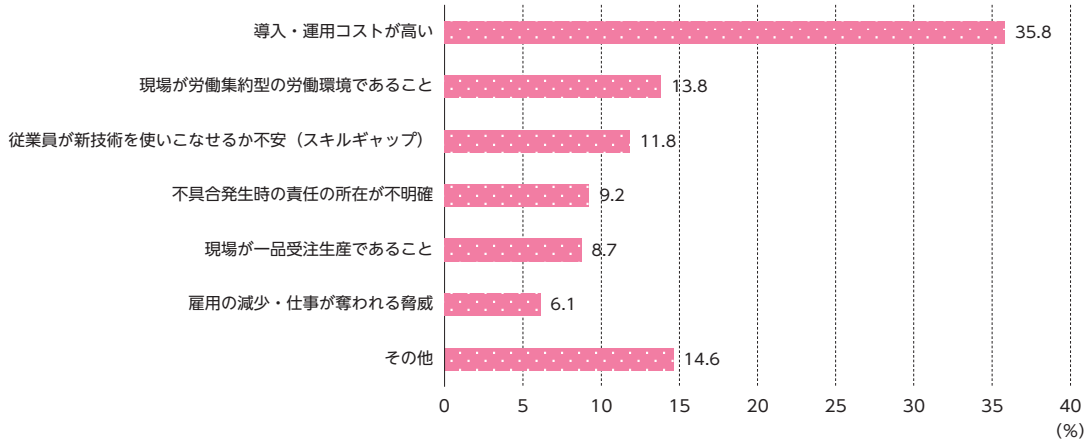
※回答者総数：事業者 438 社（建設業、運輸業）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

注 26　中小企業基本法の分類に基づき、資本金３億円以下並びに従業員 300 人以下の企業を「中小企業」、それ以外の企業を「大企業」とした。

次に、AI・ロボット・自動運転技術の導入状況について、いずれも導入予定はないと回答した事業者のうち、AI・ロボット・自動運転技術の導入に関して、どのような懸念や課題を感じているかたずねたところ、「導入・運用コストが高い」（35.8%）が最も多く、「現場が労働集約型の労働環境であること」（13.8%）、「従業員が新技術を使いこなせるか不安（スキルギャップ）」（11.8%）の順となった。

「導入・運用コストが高い」や、「従業員が新技術を使いこなせるか不安（スキルギャップ）」といった新技術に関する懸念のほか、労働集約型の労働環境といった建設業・運輸業における特有の現場条件がAI・ロボット等の導入が遅れている一因であることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-1-59　AI・ロボット等の導入に関しての懸念、課題について（建設業、運輸業）



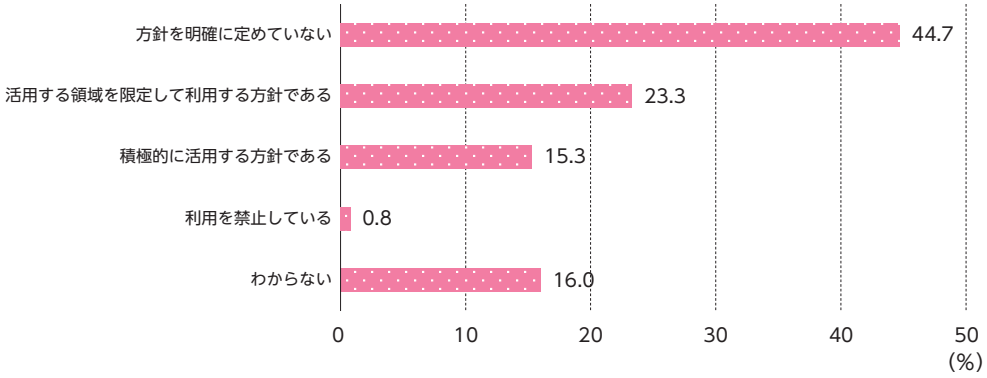
※回答者総数：事業者542社（建設業、運輸業）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

AI・ロボット等の活用方針及びAI・ロボットを扱う人材への投資についてたずねたところ、活用方針では「方針を明確に定めていない」（44.7%）が最も多く、「活用する領域を限定して利用する方針である」（23.3%）、「わからない」（16.0%）、「積極的に活用する方針である」（15.3%）の順となった。

人材投資については、「全く人材投資していない」（32.9%）、「ほとんど人材投資していない」（23.3%）で約半数を占める結果となった。

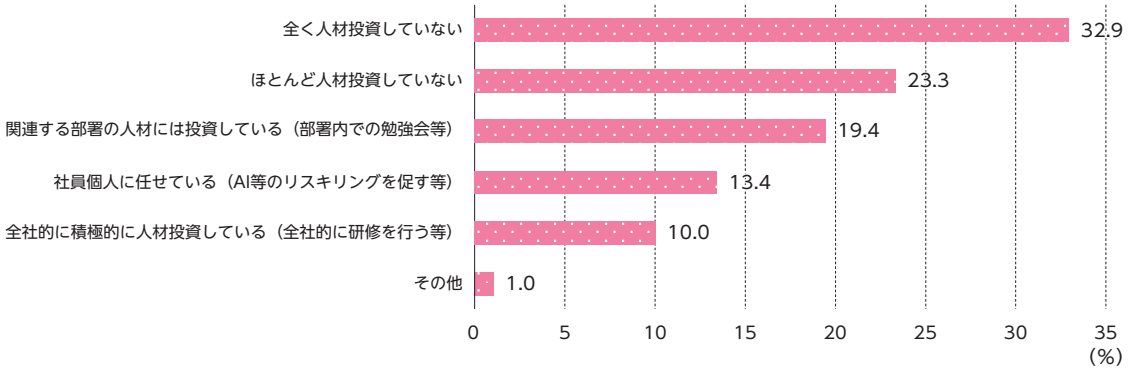
この結果、AI・ロボット等の活用に対し、消極的な姿勢がうかがえる。

図表Ⅰ-1-1-60　AI・ロボット等の活用方針について（製造業、建設業、運輸業、観光業等）



※回答者総数：事業者 1,164 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

図表Ⅰ-1-1-61　AI・ロボット等の人材投資について（製造業、建設業、運輸業、観光業等）



※回答者総数：事業者 1,164 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

第2節　インフラを取り巻く政策と国民意識

ここでは、ハード・ソフトのインフラの生産性向上に関する課題等を踏まえ、国内外の政策動向や、国土交通分野に関連する動きについて取り上げる。また、実際にインフラを利用して事業活動を行う民間事業者へのアンケート結果等より、インフラに関する満足度や、期待する施策の方向性等を記述する。

1　海外と比較した我が国の現状

欧米諸国における社会資本整備政策を概観するとともに、欧米諸国及び我が国のGDP等に関する状況について述べる。

（1）欧米諸国における社会資本整備政策

欧米諸国では、基幹インフラの整備が経済成長を促し、雇用を創出するために不可欠な存在であるとして、将来を見据え、新規の成長インフラへの積極投資、既存インフラの再構築等が進められている。

図表Ⅰ-1-2-1「G7各国における社会資本整備計画等の概要」を見ると、例えば、英国では、「インフラ10カ年戦略」（2025年6月）として、道路、鉄道、社会インフラ（学校・病院等）などを対象分野に、10年間で約7,250億ポンド（約150兆円）の投資を決定している。各国とも、経済成長を支える等の視点から、国家戦略として、計画的に社会資本整備を進めている。

今後も、生産性向上を図っていくために、我が国においても、経済社会の再構築のための積極的なインフラ投資が求められる。

図表Ⅰ-1-2-1　G7各国における社会資本整備計画等の概要

【米国】インフラ投資雇用法（IIJA）
策定：2021年11月
【対象分野】道路、鉄道、航空、公共交通、エネルギー、水、環境関連等
【計画期間】2021年～2026年
【投 資 額】 9,730億ドル（※策定当時の予算総額）

【英国】インフラ10カ年戦略
策定：2025年6月
【対象分野】住宅、道路、鉄道、水、エネルギー、学校、病院、デジタル等
【計画期間】2025年～2035年
【投 資 額】 7,250億ポンド

【ドイツ】インフラ・気候中立のための特別基金
設立：2025年10月
【対象分野】市民保護、交通・エネルギーインフラ、病院、教育・保育・科学、研究開発、デジタル化、住宅建設、スポーツ等
【期　　間】2025年～2037年
【規　　模】5,000億ユーロ

【カナダ】コミュニティ強化基金
設立：2026年4月
【対象分野】住宅関連（水、公共交通、道路等）、教育関連（大学等）、医療関連（病院等）、コミュニティ関連（公園等）等
【期　　間】2026年～2035年
【規　　模】510億カナダドル

【フランス】モビリティ基本法（LOM）
策定：2019年12月
【対象分野】鉄道、道路等
【計画期間】2019年～2037年（現在の支出計画は2027年まで）
【投 資 額】 134億ユーロ（2019年～2023年）
143億ユーロ（2023年～2027年）

【イタリア】インフラ・運輸・物流戦略2026
策定：2026年4月
【対象分野】道路、鉄道、港湾・物流、デジタル化等
【計画期間】分野により異なる
【投 資 額】 総額の記載無し（分野ごとに投資額を設定）

（出典）各国政府ウェブサイト等を基に作成

資料）国土交通省

Column コラム

インフラに関する英国・ドイツの投資戦略

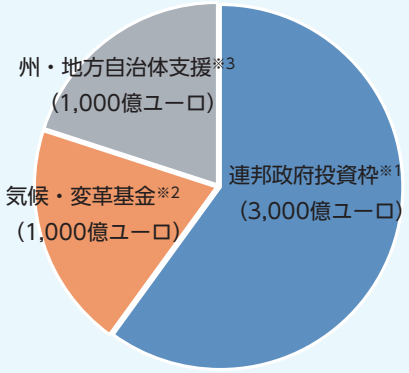
近年、英国やドイツでは、インフラへの大規模な投資を再度活発化させている。

2024年7月に発足した英国労働党政権は「国家再生の10年」を掲げ、「インフラ10カ年戦略」（2025年6月）を策定した。「インフラ10カ年戦略」は、過去数十年の投資不足と短期的意思決定を打破し、経済成長、地域格差是正、ネットゼロ達成を目指す長期ビジョンである。10年間（2025年～2035年）で、総額7,250億ポンド（約150兆円[注1]）以上の公的資本支出を確約しており、産業界に長期的な予見可能性を提示している。重点施策の一つとして、「運輸と接続性の強化」が掲げられており、戦略的道路網の集中投資等が実施されることとなっている。

また、英国は、誰にどのような効果がもたらされるのかをナラティブ（Economic Narrative）として整理し、インフラが社会にいかなる貢献が可能なのかという観点から、インフラ投資を評価する動きになっている。効果の帰着先を明確化した上で、国の戦略と整合した多様な便益指標（非貨幣換算指標含む）を用いて評価を行っている。

一方、ドイツでは、2025年10月、経済強化等を目指すとともに、インフラ整備を通じて国民生活を向上させるため、12年間で、5,000億ユーロ（約90兆円[注1]）規模の特別基金（インフラ・気候中立のための特別基金）を設立した。5,000億ユーロのうち3,000億ユーロが、国土全体の基幹インフラ整備を主導する連邦政府投資枠となっている。特別基金の設立背景には、数十年にわたる投資抑制の結果、道路、鉄道等のインフラ老朽化が進行していたことや、信頼性の高い公共交通網の再構築が求められていたことなどが挙げられる。特別基金の設立により、連邦・州・自治体の財政的余地を確保し、交通などの投資ニーズが高い分野への迅速かつ的確な資金投入が可能となっている。

＜特別基金（5,000億ユーロ）の資金構造と三つの柱（ドイツの例）＞



※1　国土全体の基幹インフラ整備を主導
※2　2045年の気候中立達成に向けた、脱炭素化等への集中投資
※3　教育、地域交通など、住民生活に密着したインフラ改修の原資

資料）ドイツ連邦財務省資料より国土交通省作成

注1　為替レートは2026年4月1日時点（1ポンド＝約210円、1ユーロ＝約180円で換算）。

（2）欧米諸国及び我が国におけるGDPと社会資本整備

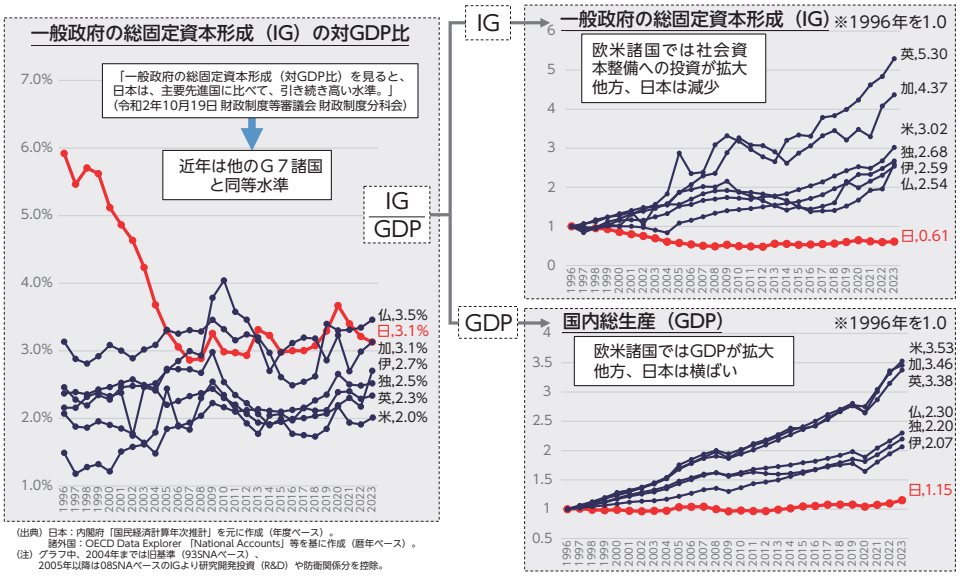
我が国の公共投資の対GDP比は、図表Ⅰ-1-2-2「経済規模と比べた公共投資の国際比較（フロー）」より、主要先進国全体で見ると、1990年代後半から2000年代前半の間は、高い水準を示していたものの、2023年時点において、その水準は他国並みとなっている。

また、欧米諸国[注1]においては、公共投資額そのものは拡大しているのに対し、我が国のみが投資額を減少させてきている。

公共投資は、短期的な需要創出効果だけでなく、経済活動の効率性・生産性を上げ、GDPを直接的・間接的に押し上げる効果が期待されている。GDPについて見ても、欧米諸国が拡大傾向にある中、我が国は横ばいが続いている状況である。

注1　ここでは、図中に示されるフランス、カナダ、イタリア、ドイツ、英国、米国のことをいう。

図表Ⅰ-1-2-2　経済規模と比べた公共投資の国際比較（フロー）



（出典）日本：内閣府「国民経済計算年次推計」を元に作成（年度ベース）。
諸外国：OECD Data Explorer「National Accounts」等を基に作成（暦年ベース）。
（注）グラフ中、2004年までは旧基準（93SNAベース）。
2005年以降は08SNAベースのIGより研究開発投資（R&D）や防衛関係分を控除。

注　データは 2025 年６月時点
資料）国土交通省

（欧米諸国における社会資本整備等の例）

欧米諸国における社会資本整備の例を見ると、欧州では、複数国にまたがる経済活動を円滑化する観点から、EUによる域内交通ネットワークの整備が一体的に進められている。例えば、フェリー輸送に依存している海峡区間が域内交通のボトルネックとなっていることから、沈埋（ちんまい）トンネル[注2]の建設を通じて、鉄道２線と道路４車線に置き換えるなどの、大規模なプロジェクトが進められているものが見られる。

Column コラム

欧州の成長を牽引する欧州横断輸送ネットワーク（TEN-T）（欧州）

EUは、1990年代より、欧州横断輸送ネットワーク（Trans-European Network-Transport：TEN-T）の制度化を進めてきた。TEN-Tとは、域内を貫く幹線鉄道・道路・内陸水運・港湾・空港などからなる交通ネットワークを定めるもので、その中でも特に戦略的重要性の高い区間を「コアネットワーク」として位置付け、国境をまたぐボトルネックやミッシングリンクの解消を優先的に進めてきている。

その一つである「スカンジナビア・地中海回廊」では、フェーマルンベルト固定連絡路（FBFL）やブレンナーベーストンネルを、ミッシングリンク解消の核となるプロジェクトとして位置付け、鉄道・道路・トンネル等の整備を組み合わせながら、北欧から地中海までを一体として結ぶ構想を具体化している。

FBFLは、デンマーク国有企業による全長約18kmの沈埋（ちんまい）トンネル建設を通じて、フェリー輸送に依存している海峡区間を鉄道２線と道路４車線に置き換えるプロジェクトである。 2030年代初頭の供用開始を目標に工事が進められており、フェリーで約45分を要するロービュ～プットガルテン間の所要時間を鉄道約７分・道路約10分に短縮するとともに、ハンブルク～コペンハーゲン間の鉄道所要時間も現在のおよそ５時間から約2.5時間へと半減させることが見込まれている。

TEN-T全体では、2017～2030年で、TEN-Tのコアネットワークが計画通り整備された場合、2030年のEU全体のGDPは、TEN-Tへの追加投資を行わないベースライン・シナリオに比べて約1.6%高くなると見込まれている。さらに、2030年時点の雇用はベースラインより約79.7万人多く、2017～2030年を通じた累計では約750万人の雇用効果が生じるとされている。加えて、コアネットワークへ行われる投資については、１ユーロの投資が平均して約3.3ユーロの追加GDPを生み出す

注２　トンネルをいくつかの区間に分けて陸上でつくり、それを水中に沈めてつなぎ合わせる「沈埋工法」でつくられる。

と推計されている。
　今後もTEN-Tは、2050年の包括ネットワーク完成に向けて整備を着実に進めることとしており、脱炭素・デジタル化を組み込んだスマート回廊への進化とともに、欧州経済の持続的成長を牽引する基盤としての役割が一層高まっていくことが期待される。

＜FBFLの接続ルート＞

＜FBFLの完成イメージ＞

資料）Sund & Bælt Holding A/S

　また、米国では、本来のポテンシャルを発揮できていない既存インフラに対する再構築の取組により、地域の経済成長につながっているものが見られる。

Column コラム

社会経済のニーズに合わせた道路空間の再構築（米国）

　米国東部に位置するニューヨーク州ロチェスター市では、1965年、市の中心市街地を囲むように、全長約4kmの環状の高速道路（インナーループ）が完成した。しかし、開通から数十年を経て、インナーループの交通量が設計時の想定よりもはるかに少なく、本来のポテンシャルを発揮していないことが明らかになった。それに加え、ロチェスター市の人口が、インナーループ建設前（1950年）には約33万人であったものの、1990年には約23万人に減少しており、インナーループが近隣エリアとの交流を妨げている可能性があった。
　そこで、開通から25年後の1990年、ロチェスター市議会と市民は、インナーループの東側部分の撤去を含むインフラ再構築のプロジェクトの実施を提唱し、2014年11月に工事開始、2017年12月に撤去が完了した。
　本プロジェクトは、周辺の道路よりも路面高の低い6車線の高速道路を埋め戻して撤去し、地盤レベルを周辺道路にそろえ、活気のある市東部地区と中心市街地をシームレスにつなぐもので、同時に、幅広い歩道と自転車レーンを備えた大通りを整備し、自転車と歩行者の活動を促進することで、より住みやすく持続可能なコミュニティ形成を目指している。
　本プロジェクトの完成により、新たに造成された土地には500戸以上の住宅が建築され、商業施設の床面積も約1.3ha増加した。また、このエリアの開発投資額として約2.2億ドルが投入されている。
　ロチェスター市は、本プロジェクトを、社会経済のニーズに合わせて、インフラを再構築した成功事例とし、東側に続き、北側部分の撤去についても検討を続けている。

＜インナーループ東側（埋め戻し前）＞

＜インナーループ東側（埋め戻し後）＞

資料）ニューヨーク州ロチェスター市

インフラの運用面での高度化を支える各種データ共有基盤の整備についても、例えば、欧州では、物流拠点における作業状況と道路・鉄道の運行情報を連携させるなどにより、待機時間や非効率な迂回を減らし、安定輸送の実現が見込まれているものが見られる。

Column コラム

欧州全体の交通を支えるデータ共有基盤の整備（欧州）

共通欧州モビリティデータスペース（European Mobility Data Space：EMDS）は、欧州全域における交通データへのアクセスと共有の障壁を取り除き、交通分野の効率化とイノベーションを促し、域内経済の持続的な成長を支えることを目的とした共通枠組みである。

EMDS構想の背景には、欧州の交通データが抱える断片化の問題がある。国・都市・事業者・交通モードごとに個別に管理されたデータは、形式やアクセス条件も統一されておらず、横断的な共有や活用が難しい状況が続いてきた。近年は、各種プラットフォームの整備等により、連携の進展も見られるが、欧州委員会は、こうした断片化を依然として重要課題と認識している。

こうした課題の解決に向け、欧州委員会は、EMDSの段階的な整備を推進してきた。基盤整備に始まり、実装促進、技術調査[注1]に加え、国境をまたいだデータ共有に関するプロジェクトの立上げを支援している。

こうしたデータ共有基盤の整備により、旅客分野では、鉄道・バス・都市内モビリティなど複数の交通手段をまたいだルート案内や、一括での乗車券購入・予約が実現しやすくなるとともに、所要時間や乗換接続の見通しも立てやすくなることが期待される。貨物分野では、港湾・物流拠点の作業状況と道路・鉄道の運行情報を連携させることで、トラック等の到着時刻の予測精度が高まり、待機時間や非効率な迂回を減らしながら、安定した輸送の実現が見込まれている。

今後、欧州委員会及び関係機関は、引き続き、欧州全体の交通を支えるデータ共有基盤と運営ルールを段階的に整備し、モビリティ分野を次世代の経済社会を支える重要領域として確立していくことを目指している。

注1　EMDSの技術面及びガバナンス面の制度設計に向けた検討等のこと。

2 政府の政策と国土交通分野に期待される取組

我が国においても、「強い経済」の実現に向けて、成長戦略等の策定などが進められている。

（1）日本成長戦略

「日本成長戦略」（2025年11月に日本成長戦略本部設置）では、我が国に圧倒的に足りない国内投資に徹底的なてこ入れを行うこととしており、「危機管理投資[注3]」、「成長投資[注4]」により、世界共通の課題解決に資する製品等を開発し、国内外に提供することで、我が国経済の成長につなげることを目指すこととしている。

AI・半導体、造船、港湾ロジスティクス、防災・国土強靱化等の17の戦略分野について、戦略的に選定した主要な製品・技術等の「官民投資ロードマップ」を策定し、着実に実行していくこととしている。また、17の戦略分野において抽出される課題へ対応し、新技術立国・競争力強化、人材育成、労働市場改革等の８つの分野横断的課題の解決策を講ずることにより、17の戦略分野で先陣が切られる民間企業の国内投資を日本全国に広げる環境を整備していくこととしている。

（2）地域未来戦略

地方が持つ伸び代（しろ）を活かし、国民の暮らしと安全を守るため、地域ブロックごとの戦略産業クラスターを全国各地に形成し、世界をリードする技術・ビジネスを創出するとともに、地場産業の付加価値向上と販路開拓を強力に支援することとしている。

「地域未来戦略」（2025年11月に地域未来戦略本部設置）では、従来の取組に加え、地域の特性に応じた地域発のアイデア創出を募り、これまでの地方創生の支援策や税制等の政策ツールを最大限活用しつつ、大胆な投資促進策と産業用地を含めたインフラ整備とを一体的に講じることとしている。

（3）社会資本整備重点計画及び交通政策基本計画

社会資本整備重点計画は、「社会資本整備重点計画法」に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定される計画であり、2026年１月、2030年度までを計画期間とする「第６次社会資本整備重点計画」が閣議決定された。

あわせて、社会資本整備政策と交通政策を「車の両輪」として連携・整合を図り、一体的に施策を実行する観点から、2026年１月、同じく2030年度までを計画期間とする「第３次交通政策基本計画」が閣議決定された。

両計画とも、共通のゴールとして「人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現」を掲げ、両計画に共通する視点と相互に関連する施策が盛り込まれており、関連する施策分野ごとに、指標等を用いて一体的な進捗管理を行うこととしている。

注３　経済安全保障、エネルギー・資源安全保障、国土強靱化対策、サイバーセキュリティ等の様々なリスクを最小化する投資。
注４　AI・半導体、造船などの先端技術を花開かせる投資。

Interview インタビュー

造船業再生と次世代船舶・海事イノベーションへの期待
～東京海洋大学学術研究院 教授　清水 悦郎氏～

日本成長戦略会議における「造船ワーキンググループ」等の構成員であり、造船業の再生や、自動運航船、海洋ドローン等の推進に取り組み、活躍を続けておられる清水氏に、次世代船舶や海事イノベーションへの期待等について、お話を伺った。

1. 造船業の再生に向けて

①百年に一度のチャンスを生かして造船業再生と海事産業全体の底上げを

昨今、特に、2025年の米国との関税交渉以降、造船業への注目が急速に高まり、業界全体が盛り上がっている。日本の海事関連団体は以前から「日本の物流・経済を支えるのは海運だ」とアピールしてきたが、社会への浸透は十分ではなかった。英国の空軍博物館においても、島国として「シーレーンの確保が経済の根幹をなす」という展示が子供向けになされており、こうした海事教育が日本ではまだ弱いと感じる。今こそまさに「百年に一度のチャンス」であり、造船業の再生を起点として、日本の海事産業全体への注目を高めていく絶好の機会である。

②現場技能者の価値を再評価し、交渉力を持つ人材の育成を

AI・ロボット技術が進展する一方で、米国では、現場技能者の価値が見直されている。修繕の際には、異音の原因を探りながら対処するような高度な判断も求められ、こうした技能はAIには代替しにくい。設計やデータ分析はAIに置き換えられても、最終的に「もの」へ関わる現場作業は人間が担わざるを得ない。

一方で、機械化できる作業は機械化すべきであり、AIやロボットで置き換えられる部分は積極的に置き換えるべきである。そのような状況の中で重要なのは、自分の技術・技能をきちんと言語化し、「自分の能力をいくらで売るか」を交渉できる力を持つことである。言われた作業をこなすだけでなく、自らの能力を分析してアピールできる人材の育成が今後の課題である。

③人口減少・海洋利用拡大の中で、DX・AI・ロボット導入は不可欠

人口減少社会は変えられていない現実であり、洋上風力の設置・維持管理、海底資源探査、海底ケーブル敷設など、海の利用ニーズが高まる中で、人材の取合いはさらに激化する。船員の就職先も海運会社だけでなく建設会社など多岐にわたってきており、こうした状況において、海洋の利用拡大に対応するには、DX・AI・ロボット等の新技術導入は不可欠である。

2. 自動運航船等の次世代船舶に関する現在地と課題

①自動運航船の課題は「システムの簡素化」と「センサ技術」

自動運航船については、日本財団が推進している「MEGURI2040」プロジェクト等、実証実験については、我が国は世界と同水準の取組を行っている。しかし、開発関係者ではない一般の利用者が使い始めた際の想定外の事態への対処、すなわちシステムの簡素化と使いやすさの向上が課題として見えてきている。また、センサ技術、特に、障害物検知の部分はまだ不十分である。障害物を回避するソフトウェアは整いつつあるが、ベースとなる障害物の認知・判断が未成熟である。例えば、自動車用LiDAR[注1]の検知距離は最大1km程度だが、全長400mの大型船では1km先の障害物を発見しても間に合わない場合もあり、船種に応じたセンサ性能の要件定義が急務である。

②ゼロエミッション船の課題は「インフラ整備」

ゼロエミッション船のうち電池推進船は、海外に目を向けると、ノルウェーの電動フェリー、アムステルダムの運河観光船、タイの電動水上バスなど、既に当たり前の技術として普及している。この点で日本は遅れていると言わざるを得ない。

ゼロエミッション船は、アンモニア・水素・LNG・バッテリーなど多様な燃料が議論されているが、最大の課題はインフラ不足だ。電力・燃料の供給体制は寄港する全ての港で、整っていなければ運航できないが、現状、横浜・川崎・神戸港の陸電設備は規模が小さく、実用的ではない。ノルウェーでは大容量電池（1MWh）を約20分で充電可能であり、ハンブルク港では15MWの電力供給体制を持っている。この点は、日本との差が歴然としている。インフラ整備については行政頼みになりがちだが、

注1　LiDAR（Light Detection and Ranging）は、レーザー光を照射し、反射光が戻ってくる時間を基に、対象物までの距離や形状を高精度に計測するリモートセンシング技術。

米国企業がスーパーチャージャー（急速充電設備）を自社整備したように、業界自らがマーケットを創る気概が求められる。

③海は「波・うねり・反射」が加わり、陸上の自動運転より技術的難易度が高い

自動運航船は陸上の自動運転と比べ、技術的難易度が格段に高い。第一に、海には車線等の目印がなく、自動車のように、精緻なインフラに依拠した走行ができない。第二に、船は波で傾くためセンサ精度が大幅に低下し、自動車メーカーとの共同実験でも「船の方がよっぽど自動運転が難しい」との評価を得た。第三に、波・うねりの識別が困難であり、うねりは人間なら目視で容易に判断できるものの、センサでの識別は難しく、うねりを受けて転覆するリスクも高まる。第四に、陸上の構造物が海面に映り込んで物体として誤検知されるなど、海面反射によるセンサの誤作動も起こりうる。人間ならば直感的に識別できる「陸上構造物の反射」を、センサが認識するには、まだ大きな技術的ギャップがある。

3. 次世代船舶や海事イノベーションへの期待

①担い手不足解消と海洋利用拡大に向けて、自動運航船の活用は必須

担い手不足の解消、離島・沿岸の地域活性化、新たな海洋利用ニーズへの対応、いずれにおいても、より少ない人数で安全に運航できる自動運航技術の実用化は不可欠だ。労働時間の短縮という観点からも有用である。

ルール形成においては、日本が国際的プレゼンスを発揮する機会でもある。センサ等の要素技術の性能に関する標準化・規格化は、IEC（国際電気標準会議）やISO（国際標準化機構）で勝負が決まる。メーカーが積極的に国際標準の取得に向けて動くべきであり、官民連携でISOやIECの規格策定に関与し、その内容をIMO（国際海事機関）の文書等に反映させていく戦略が重要である。

②AI・ドローンは幅広い海洋分野で活躍

水中ロボット・ドローンは今や「マリタイムドローン」として一体的に普及が進んでおり、海底レアアース採取、洋上風力の維持管理、海底ケーブルのメンテナンス、下水道等のインフラ点検など活躍の場は広い。また、津波等の被災直後に人や船が立ち入れない地域への先行調査にも有用だ。AIは、自動運航における障害物認識において特に不可欠であり、カメラ映像から「これが船」、「これがブイ」と識別する作業は、人間以外ではAIにしかできない。漁業分野においても、捕獲可能サイズや魚の健康状態の判定、養殖データの収集・分析による効率化など、海でのAI活用の余地は大きく残っている。

③新技術の規制整備では、メーカーが技術の「守れる線」を率直に示すことが前提

新技術の規制整備に当たっては、詳細な仕様規定よりも、「安全を達成するための最低限の要件（守るべき一線）」を示す機能要件型の規制が適切だ。センサ性能等の具体的な基準については、メーカーが自社技術で保証できる範囲を委員会等の場で明示し、それを基に規制水準を設定するという双方向の対話が不可欠である。第三者による認証を条件とする方法も有効だろう。

行政担当者は数年で異動してしまうため、大学・研究機関・メーカーが5年・10年単位で規制・規格形成にもっとコミットし、エビデンスを継続的に提供する体制を整えることが求められる。また、規制以前の問題として、新技術には当然リスクが伴うため、社会受容性の醸成が必要である。実験区域を予め明示して、リスクを承知の上で、新たな取組を試みる社会的合意形成が求められる。

4. 次世代船舶や海事イノベーションに関する将来展望

①自動化技術が拓く、海の多様な活用～資源・エネルギー・物流・安全保障～

世界情勢の不安定化に伴い、シーレーン確保を含む海の安全保障もますます重要性を増している。自動化・無人化技術を活用して、人間の負担を効率的に軽減しながら、安全と経済を守ることが求められる。

深海6,000m級での海底資源採取には自動化技術が不可欠であり、洋上風力で発電した電力を水素や他のエネルギーに船上で変換して輸送するといった活用も考えられる。また、将来的には、浮体式の洋上プラットフォームとして、海上に工場・発電施設を設置し、不要になれば解体して資源としても利用できる。埋立地と異なり自然環境への影響が少なく、サステナブルな活用形態ともいえる。

②海事産業は、次世代人材が大きく活躍できる分野

海事産業はイノベーションという観点では遅れている分野で、関わる人が少ない分、次世代の人材にとってはチャンスが多く、研究開発や新技術へのチャレンジの余地は非常に大きい。海流予測の面でも、黒潮の蛇行終息を事前に予測できた研究者がほとんどいなかったように、まだ解明されていない課題が数多く残っており、科学者・研究者としても挑戦できる余地が十分残っている。

AI・ロボティクス等の最新技術と組み合わせれば、未開拓の課題に挑む技術者・研究者として大きく活躍できる。人が少ない分野だからこそ、一人ひとりの貢献が大きく、やりがいも大きい産業と感じている。

3 経済成長を牽引するハード・ソフトのインフラに対する国民・事業者の意識

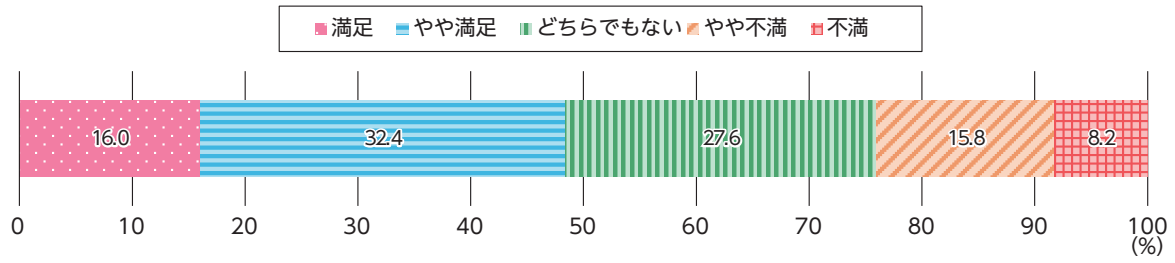
我が国の経済成長を牽引する観点から、ハード・ソフトのインフラの整備・運営の方向性を検討するにあたり、国民意識調査に加え、事業者アンケートを実施した[注5]。ここでは、その結果を示し、インフラへの満足度や期待する方向性等について紹介していく。

（1）インフラの満足度と地域経済に対する貢献への理解度

(インフラの満足度と地域経済に対する貢献への理解度（国民意識調査))

国土交通省「国民意識調査」において、お住まいの地域におけるインフラの整備状況の満足度[注6]についてたずねたところ、満足（「満足」及び「やや満足」）と回答した人が約５割と、不満（「不満」及び「やや不満」）と回答した人の約２倍となっており、現在の整備水準は、日常生活を送る上で、概ね満足と捉えられていることがうかがえる。

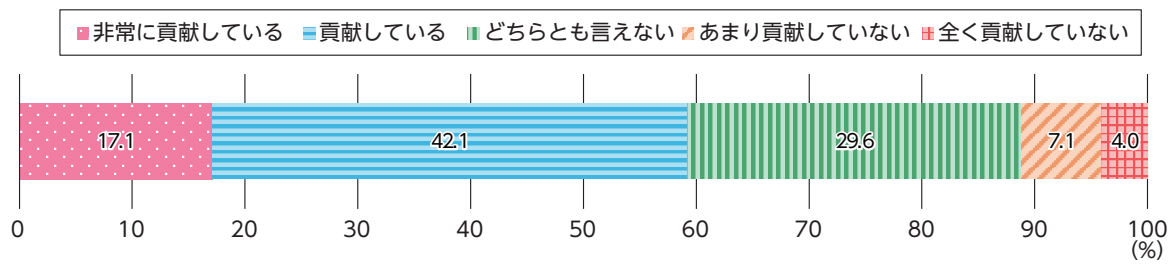
図表Ⅰ-1-2-3　お住まいの地域のインフラの整備状況の満足度



※回答者総数：国民 3,600 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

また、インフラの整備が、地域経済の発展にどの程度貢献しているかをたずねたところ、「非常に貢献している」及び「貢献している」と回答した人が約６割となっており、インフラの整備が地域経済へ貢献していることは、概ね実感されていることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-4　インフラの整備に関する地域経済への貢献



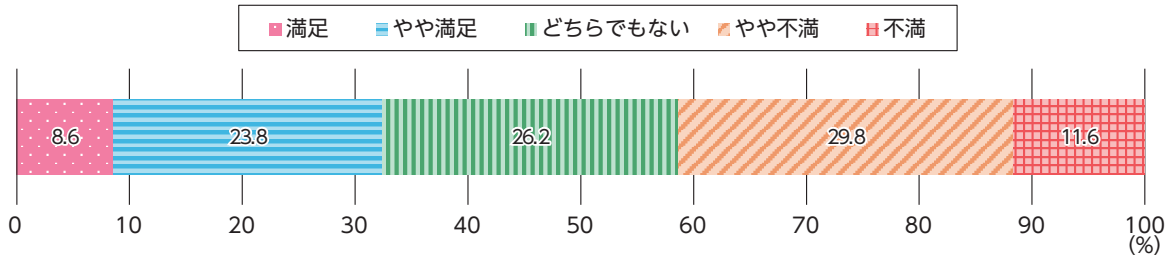
※回答者総数：国民 3,600 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

注５　国民意識調査と事業者アンケートの詳細については、第１章第１節 P22 の脚注参照。
注６　ここでは、インフラ全般（道路、鉄道（新幹線、地下鉄を含む）、地域公共交通（バス・タクシー）、空港、港湾、河川・ダム、上下水道、公園等）の整備状況に対する満足度をたずねている。

(インフラの満足度と地域経済に対する貢献への理解度（事業者アンケート))

一方、国土交通省「事業者アンケート」において、インフラの整備状況の満足度についてたずねたところ、満足（「満足」及び「やや満足」）と回答した事業者が約３割と、「国民意識調査」と比較して約２割低い結果となり、日々事業活動を行う事業者にとって、その満足度は比較的低いことがうかがえる。

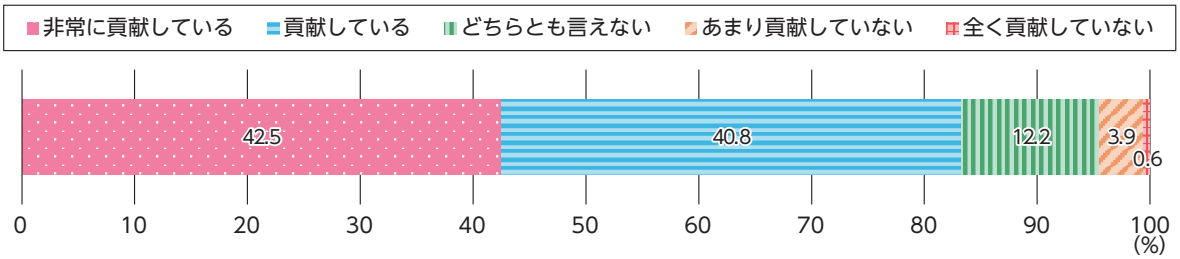
図表Ⅰ-1-2-5　事業所のある地域（海外除く）のインフラの整備状況の満足度



※回答者総数：事業者 1,163 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

また、同じく事業者に対して、インフラの整備が、地域経済の発展にどの程度貢献しているかをたずねたところ、「非常に貢献している」及び「貢献している」との回答が、８割を超えており、インフラの地域経済への貢献は、日々事業活動を行う事業者に、幅広く実感されていることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-6　インフラの整備に関する地域経済への貢献



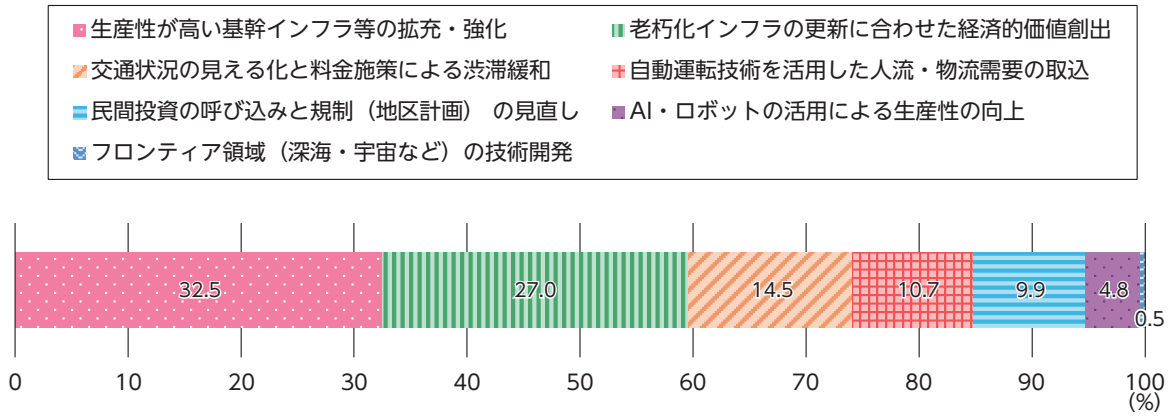
※回答者総数：事業者 1,163 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

（2）事業者が重要と考える施策、期待する施策

(生産性向上のために重要と考える施策（事業者アンケート))

国土交通省「事業者アンケート」において、今後、事業活動を行う上で、インフラに関して、生産性向上のために重要と考える施策は何かをたずねたところ、「生産性が高い基幹インフラ等の拡充・強化」と「老朽化インフラの更新に合わせた経済的価値創出」が高くなっている。生産性を向上させるために、インフラへの積極的な投資や、老朽化対策を契機とした更新等が求められていることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-7　インフラに関して生産性向上のために重要と考える施策

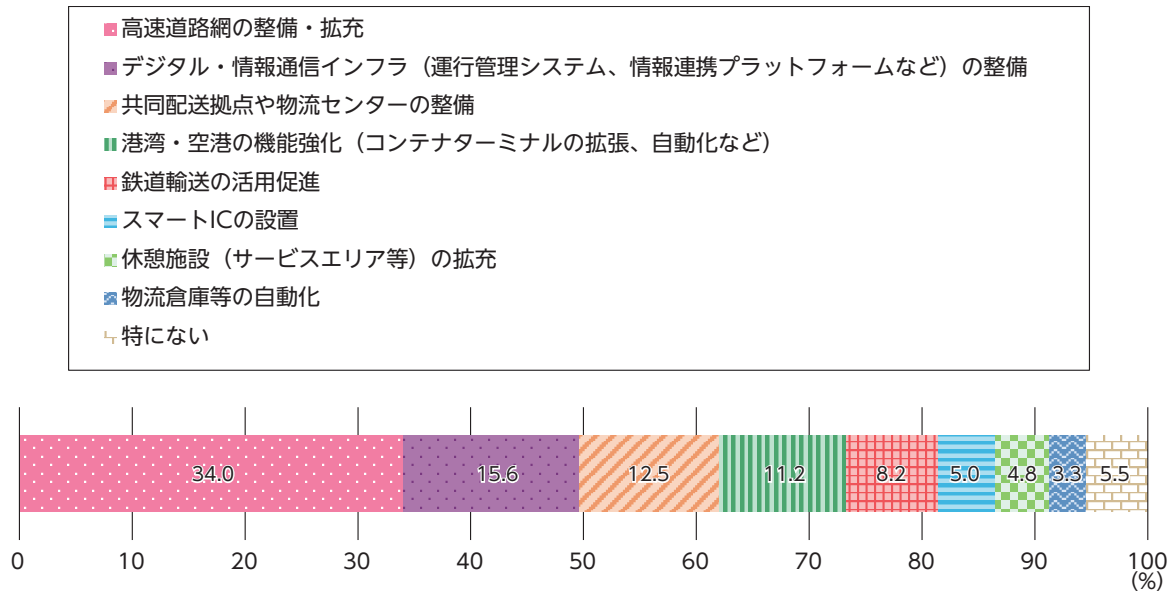


※回答者総数：事業者 1,163 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

（整備・強化を期待する物流インフラ（事業者アンケート））

国土交通省「事業者アンケート」において、今後、物流効率化のために、特に整備・強化を期待する物流インフラについてたずねたところ、「高速道路網の整備・拡充」と回答した事業者の割合が最も高くなっている。いわゆる「2024年問題」で貴重な労働時間の価値も一層高まる中、移動時間の短縮に資する物流ネットワークの整備・拡充が求められていることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-8　今後、物流効率化のために特に整備・強化を期待する物流インフラ

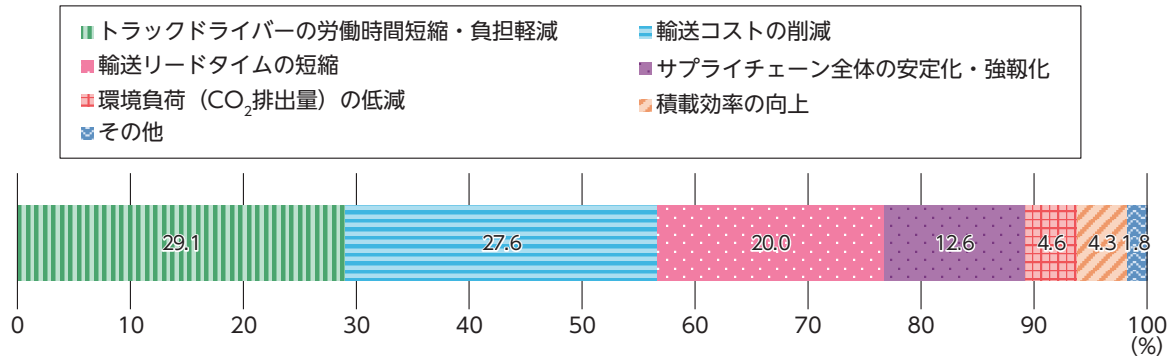


※回答者総数：事業者 1,163 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

(物流インフラの整備による期待（事業者アンケート))

また、国土交通省「事業者アンケート」において、物流インフラの整備によって、どのような物流効率化を期待するかをたずねたところ、「トラックドライバーの労働時間短縮・負担軽減」と回答した事業者の割合が最も高くなっている。物流インフラの整備は、単に利便性の向上だけでなく、トラックドライバーの担い手不足や長時間労働といった、物流を取り巻く構造的課題への対応として期待されていることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-9　物流インフラの整備によって、期待される物流効率化



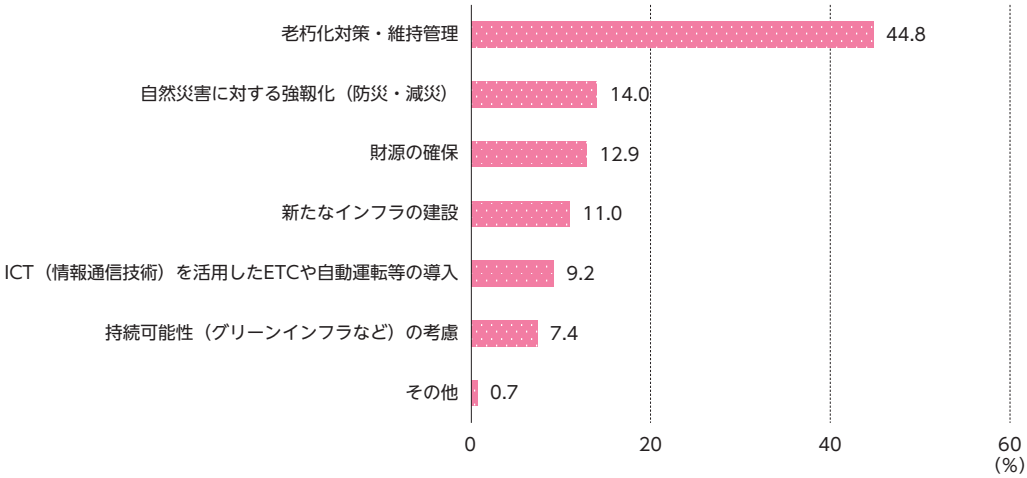
※回答者総数：事業者 1,163 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

（3）公共投資に対する国民意識

(公共投資において、特に優先して取り組むべきと考える課題（国民意識調査))

国土交通省「国民意識調査」において、国や自治体による公共投資（インフラの整備・管理）における特に優先して取り組むべき課題をたずねたところ、「老朽化対策・維持管理」と回答した人の割合が最も高くなっている。本調査結果からは、特に、既存インフラについて、将来にわたり安全に使い続けられるかどうかについて、多くの国民が不安を抱いていることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-10　公共投資において、優先して取り組むべき課題

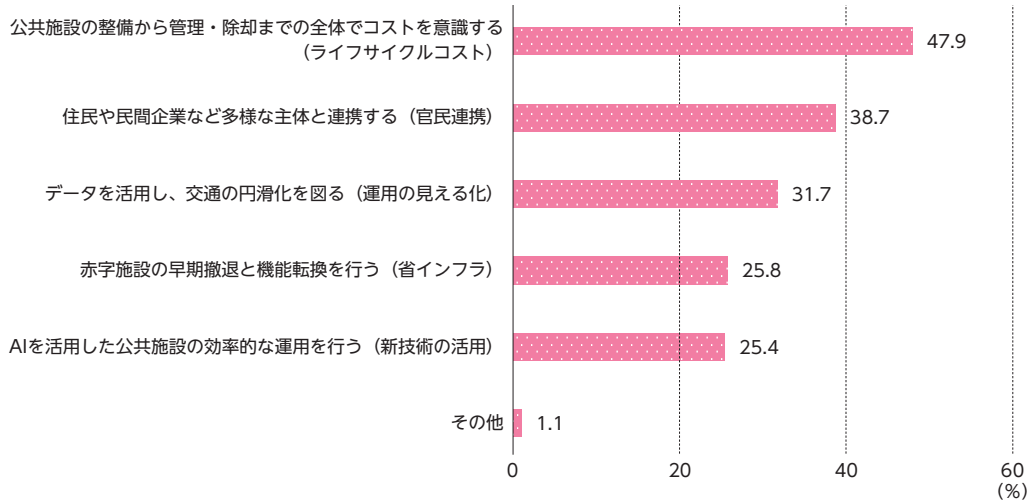


※回答者総数：国民 3,600 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

(公共投資において、行政側の視点として重要だと思うもの（国民意識調査))

同じく、国や自治体による公共投資において、行政側の視点として重要だと思うものは何かをたずねたところ、「公共施設の整備から管理・除却までの全体でコストを意識する（ライフサイクルコスト)」と回答した人の割合が高くなっており、限られた財源の中で、建設時のコストだけでなく、維持管理・除却に至るまでのコストの最適化が求められていることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-11　公共投資において、行政側の視点として重要だと思うもの



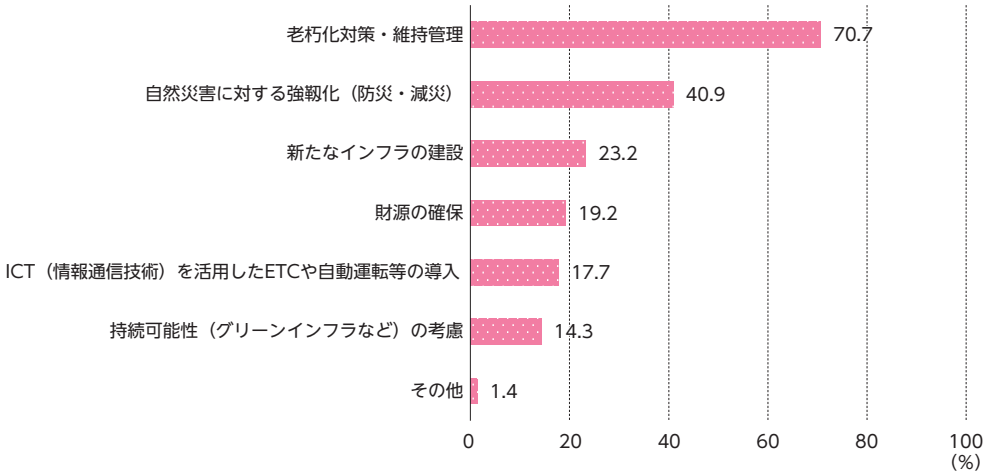
※回答者総数：国民 3,600 人（国内在住の 18 歳以上)。グラフは回答者の比率（複数回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

（4）公共投資に対する事業者意識

(公共投資において、特に優先して取り組むべきと考える課題（事業者アンケート))

事業者に対して、国や自治体による公共投資において、特に優先して取り組むべき課題をたずねたところ、「老朽化対策・維持管理」と回答した事業者の割合が高くなっている。本アンケート結果からは、事業活動を行う上で、特に、既存インフラの老朽化に関して多くの事業者が不安を抱いていることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-12　公共投資において、優先して取り組むべき課題

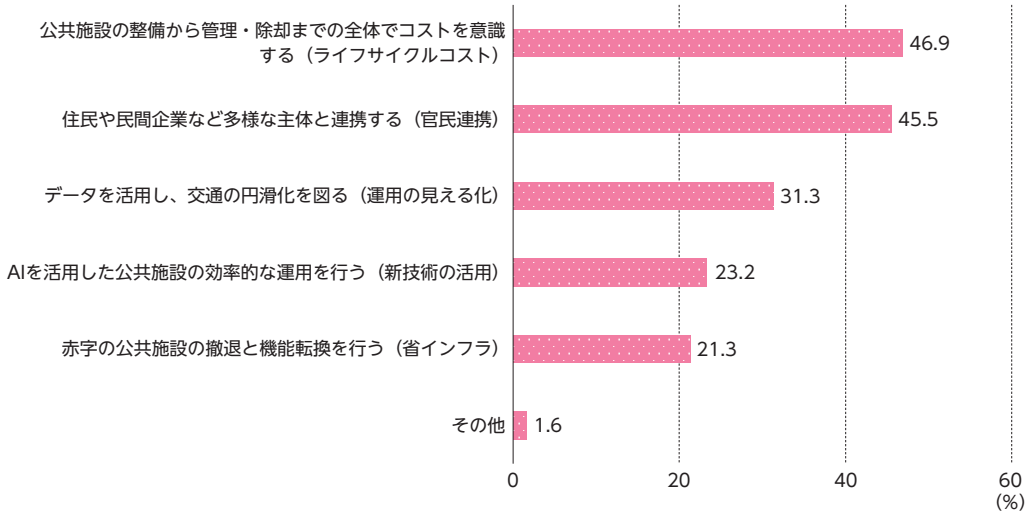


※回答者総数：事業者 1,163 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等)。グラフは回答者の比率（複数回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

（公共投資において、行政側の視点として重要だと思うもの（事業者アンケート））

また、事業者に対して、行政側の視点として重要だと思うものをたずねたところ、「公共施設の整備から管理・除却までの全体でコストを意識する（ライフサイクルコスト）」ことや「住民や民間企業など多様な主体と連携する（官民連携）」ことを挙げる事業者の割合が高くなっている。「国民意識調査」でも高い結果となったライフサイクルコストの最適化に加えて、多様な主体と連携する官民連携をより一層推進することが期待されていることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-13　公共投資において、行政側の視点として重要だと思うもの



※回答者総数：事業者 1,163 社（製造業、建設業、運輸業、観光業等）。グラフは回答者の比率（複数回答）を示している。
資料）国土交通省「事業者アンケート」

第2章　国土交通分野における取組と今後の展望

生産性の向上効果をいかに発揮し、新たな価値を創出するかの観点から、経済成長を牽引するハード・ソフトのインフラに関する取組について整理し、国民生活が豊かになる未来を展望する。

第1節　生産性向上に向けた国土交通分野における取組

我が国のハード・ソフトのインフラは、国民生活や社会経済活動を支える基盤であり、経済・生活・防災等の面で様々な効果を長期にわたって発揮してきている。また、インフラの老朽化が加速度的に進んでおり、インフラの機能低下が懸念される中、的確な維持管理や更新の重要性が増している。さらに、近年、AIや自動運転技術等、新たな技術が急速に進展してきており、これらを効果的に活用することが求められている。

1　成長を加速させるハード・ソフトのインフラへの新規投資

速達性と輸送の効率性は、経済成長を牽引する上で必要不可欠であるが、高規格道路網には未だ未整備区間が残っている。また、人流・物流の拠点となる空港・港湾については、アジア諸国の中で、その地位や国際競争力が相対的に低下したとの指摘がある。

我が国には、成長のボトルネック解消に向けて、生産性向上を支える強靱で効率的な人流・物流ネットワークの整備に向けたインフラへの投資が重要である。

（1）基幹インフラの拡充・強化

我が国では、経済成長を牽引する基幹インフラへの投資が現在も進められている。新幹線等の基幹インフラの整備は、地域間・都市間の連結を強化し、大きな経済効果をもたらす。また、空港や港湾については、国際競争力の強化に向けた機能強化の動きも見られる。

①広域経済圏を形成するリニア中央新幹線の整備

リニア中央新幹線は、新たな新幹線ネットワークとして、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき計画されており、東京を起点、大阪を終点とする新幹線鉄道である。最高速度は505km/hであり、従来の新幹線と比べて移動時間が大幅に短縮される。現在は品川～名古屋間の工事が進行している。

図表Ⅰ-2-1-1　リニア中央新幹線の路線図

資料）国土交通省

（整備による広域経済圏の形成）

リニア中央新幹線の開業により、品川～大阪間の移動が約１時間で結ばれる。これにより、これまでにない一体的な広域経済圏が形成され、生産性の向上や観光・消費の拡大をもたらすことで、地域活性化や国際競争力の強化につながることが期待される。

Column コラム

リニアのある明るい未来へ、工事進行中（東海旅客鉄道㈱）

リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）は、神奈川県相模原市の旧相原（あいはら）高校跡地にて建設中であり、その規模の大きさから地域の注目を集めている。開業すれば名古屋駅まで約60分、品川駅まで約10分で移動が可能になり、人や企業の集積による広域交流拠点の形成が期待される。

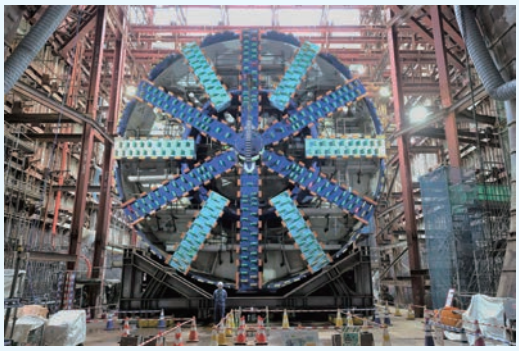
同駅は延長約680m、深さ約30mに及ぶ巨大な地下構造物でありホーム２面、線路４線を備える予定である。また、駅より西側を掘り進める直径約14mのシールドマシンが2026年２月に完成した。

事業主体の東海旅客鉄道㈱（以下、「JR東海」）は、工事を進める上で、工事ヤード周辺の地域住民の理解促進とリニア開業へ向けた機運醸成を目的とした取組を行っている。

工事ヤードの一部を「さがみはらリニアひろば」として定期的に一般に開放し、現場の見える化を図る取組だけでなく、近隣に住む小学生の見学会や広大な工事現場を活かした「さがみはらリニアフェスタ2025」等のイベントも実施している。

このような取組を通じて、同社は将来、同駅を利用すると見込まれる地域住民へ向けて、「リニアのある明るい未来」を提示している。

＜シールドマシン＞



＜さがみはらリニアフェスタ2025の様子＞

資料）東海旅客鉄道㈱（JR東海）

②産業発展・観光立国に資する整備新幹線

整備新幹線は、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、1973年に整備計画が定められた、北海道新幹線、東北新幹線、北陸新幹線、九州新幹線（鹿児島ルート）、九州新幹線（長崎ルート）の五つの路線のことであり、順次整備が進められてきた。

整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域相互の交流を促進し、我が国の産業の発展や観光立国の推進等に対し、大きな役割を果たしてきた。近年では、巨大災害リスクの切迫など、整備開始当初には考えられていなかった課題への対応としての役割も与えられている。

現在は、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）、九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）の整備に向けた取組を進めている。

Column コラム

整備新幹線の開業効果

整備新幹線は、まちづくりの進展や人流の活発化、地域の活性化など、様々な開業効果をもたらす。

2022年９月に開業した九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の沿線では、その開業に合わせて、まちづくりが進められている。長崎駅周辺では、新幹線開業に合わせて、MICE施設や外資系ホテル等が開業しており、「100年に一度の大変革」として、駅周辺の整備が行われている。その他の沿線各駅においても、商業施設やホテルの開業など、駅周辺のまちづくりが進められている。

また、2024年３月に開業した北陸新幹線（金沢・敦賀間）の沿線においても、観光客の増加や民間投資の拡大などが見られる。福井県内各駅周辺の県外来訪者数が新幹線開業前と比較して年間で15％程度増加しているほか、福井県立恐竜博物館等の主要観光地の来訪者も増加している。また、宿泊施設の整備など民間投資の拡大の動きも見られる。

＜整備が進む長崎駅前＞

資料）長崎市

＜観光客で賑わう福井県立恐竜博物館＞

資料）福井県

③国土をシームレスにつなぐ高規格道路ネットワーク

新たな道路ネットワークの整備は、渋滞緩和による移動時間の短縮や輸送コストの低減といった便益をもたらし、経済成長に寄与することが期待される。

今後、貨物取扱量の増加が想定されるコンテナ港湾の周辺でも、物流の効率化に向けた新たな道路ネットワークの整備が求められている。例えば、国際的なコンテナ港湾を有する神戸市では、高規格道路の新設により、コンテナ港湾などの物流拠点への定時性を確保する取組が進められている。

Column コラム

つながる街、広がる未来、「大阪湾岸道路西伸部」（近畿地方整備局、阪神高速道路㈱）

大阪湾岸道路は、大阪湾沿岸地域の既存幹線道路の交通負荷を軽減し、都市環境の改善を図るとともに、大阪湾沿岸諸都市を有機的に連絡して、都市の活力向上に資することを目的として、神戸淡路鳴門自動車道（垂水JCT）から関西国際空港（りんくうJCT）までを結ぶ、延長約80kmの自動車専用道路である。

この大阪湾岸道路の一部として延長14.5kmの大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）が2016年度に事業化された。

この大阪湾岸道路西伸部が接続するポートアイランドは、世界的にも珍しく空港と港が近接しており、神戸空港では2025年から国際チャーター便の運航が開始された。また、神戸医療産業都市として、研究機関や高度専門病院等が集積しており、経済の観点からも高いポテンシャルを有している。大阪湾岸道路西伸部は浪速国道事務所、神戸港湾事務所、阪神高速道路㈱が連携し、三者共同で早期開通に向けて事業を進めている。

本事業の整備により、渋滞損失時間が多い阪神高速3号神戸線（西宮JCT～第二神明接続部）の交通が転換され、混雑の緩和が図られるとともに、国際コンテナ戦略港湾[注1]（阪神港）等の物流拠点への定時性が確保されるなど、物流の効率化が期待される。また、阪神高速3号神戸線の老朽化に伴う更新事業や事故発生時の一般道への交通集中が緩和されるなどの代替路が確保される。さらに、高潮や津波の影響を受けない高規格道路ネットワークが構築され、陸・海・空の防災施設が機能を発揮し、災害時の交通が確保される。

六甲アイランドとポートアイランド間の海上部には、世界最大級の斜張橋が架かる計画となっており、「みなと神戸」にふさわしい、世界に誇れる景観が創出され、観光都市としての魅力向上にも寄与することから、地域住民からも大きな期待が寄せられている。

＜事業概要図＞

＜海上部長大橋（六甲アイランド～ポートアイランド間）完成イメージ＞

完成イメージの構造、デザイン、色彩は現時点での計画であり、今後変更される可能性がある。

資料）近畿地方整備局浪速国道事務所・神戸港湾事務所、阪神高速道路㈱

注1　国際コンテナ港湾の競争力強化を目的に、2010年8月に京浜港（東京・横浜・川崎）、阪神港（大阪・神戸）を選定。

④国際競争力向上に資する空港・港湾の機能強化

インバウンド獲得の国際競争が激しさを増す中で、我が国では、「観光立国推進基本計画（第5次）」（2026年3月27日閣議決定）において、2030年にインバウンド6,000万人、インバウンド消費額15兆円を目標に掲げており、今後も増加が見込まれるインバウンド需要に十分応えられるよう空港・港湾のキャパシティの拡大など、国際競争力強化に向けた機能強化の取組が進められている。

（空港の機能強化）

我が国の国際航空市場は、インバウンドの増加を追い風に成長を続けてきており、成田国際空港では、2030年代初頭から2040年代後半には年間発着回数50万回、年間旅客数は7,500万人に達すると予測されている中で、今後も増大する旅客数や貨物取扱量の需要増への対応が喫緊の課題となって

いる。そこで、空港における人流・物流の処理能力向上に向けた空港機能の強化が進められている。

Column コラム

北東アジアの国際ハブ空港として世界との連結性の強化へ！（成田国際空港㈱）

成田国際空港（以下、「成田空港」）は、我が国最大のインバウンドのゲートウェイ[注1]・我が国最大の貿易港[注2]であり、東京国際空港（以下、「羽田空港」）とともに首都圏空港として、我が国の経済成長及び地域の発展を牽引している。一方で、インバウンドの受入れ拡大、国際物流ネットワーク構築や我が国の国際競争力の強化の観点からは、世界の主要都市に所在する国際空港と比較して遜色ない処理能力を備えることが重要であり、首都圏空港で年間発着容量100万回を目指している。

このため、成田空港においては、C滑走路（3,500m）の新設及びB滑走路の延伸（2,500mから3,500mへ）を行う「更なる機能強化」が進められており、これにより年間発着容量を現在の34万回から50万回への拡大を目指している。

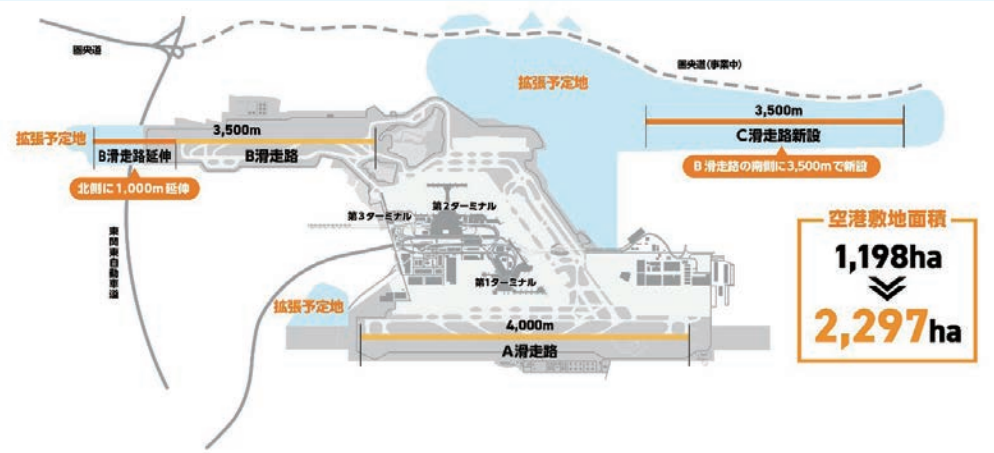
また、この「更なる機能強化」に加え、今後の旅客需要に対応するための集約型ワンターミナルを目指した旅客ターミナルの整備や、航空貨物需要の増加に対応するための新たな貨物地区の整備に向けた検討を進めている。加えて、鉄道による輸送力増強・利便性向上を図るため、成田空港周辺に存する単線区間の複線化や、東京都心や新幹線・リニア駅や羽田空港といった地方送客拠点へのアクセス強化など空港への鉄道アクセスの機能強化についても、関係機関による検討・調整が進められている。

さらに、この成田空港の更なる機能強化に対応し、圏央道や北千葉道路など成田空港と都内とのアクセス、成田空港と羽田空港との間の連携強化を考慮した広域道路ネットワーク整備の検討も進められている。

空港周辺では、国際的な産業拠点の形成などエアポートシティの実現を図るため、成田国際空港㈱と千葉県が2025年4月にNRTエリアデザインセンターを設立し、空港周辺地域が目指すべき方向性を検討するための議論の出発点として「SORATO NRT（ソラト ナリタ）エアポートシティ構想」を策定している。これを呼び水に、関係者との議論の活発化、具体的な施策・事業につなげるための取組を推進することとしている。

成田空港の更なる機能強化によって、航空旅客数は年間約7,500万人、貨物取扱量は年間約300万トン、空港内従業員数は約7万人規模に達する。経済波及効果としては、全国で約10兆4,160億円、空港周辺9市町においては約2兆5,478億円の効果[注3]が見込まれているが、上記で紹介したように、当該事業は単なる空港の拡張事業にとどまらず、関連するプロジェクトの起点にもなっている事業であり、実現に向けて着実に歩みを進めていく必要がある。

＜機能強化の概要図＞



資料）成田国際空港㈱

注1　法務省 出入国在留管理庁「出入国管理統計」2024年（年次）。
注2　財務省 貿易統計における「積卸港別貿易額」令和6年。
注3　千葉県「成田空港の更なる機能強化と成田空港周辺地域づくりに関する実施プラン（2024年9月改訂）」。

（港湾の機能強化）

増大する国内・海外の物流ニーズを安定的に支えるため、海上輸送網の拠点である港湾の機能強化が進められている。これにより、周辺への産業集積が促進され、地域の雇用と経済を支え、ひいては国際競争力の向上につながる。例えば、国際物流ターミナルの岸壁や防波堤等の整備によって、工場やコンビナートの新規立地など民間投資の誘発効果が生まれる。

図表Ⅰ-2-1-2　港湾整備の効果

資料）国土交通省

（クルーズ船受入環境の整備）

我が国は、2030年までに外国クルーズ船等の寄港回数3,000回を目標として掲げており、達成するためには大型船の停泊に対応した岸壁改良やクルーズターミナル等の受入施設の整備を進めるなど、受入環境の整備が重要である。

国土交通省は、2025年３月に「クルーズ旅客の受入機能高度化に関するガイドライン」[注1]を策定しており、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上を推進している。

鹿児島港では、東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増加及び大型クルーズ船（22万トン級）の寄港に対応するため、港湾施設を整備し、国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化を促進している。

今後も全国の港湾で、大型化するクルー

図表Ⅰ-2-1-3　鹿児島港に寄港する大型クルーズ船

資料）国土交通省　　全長：315.83m

注1　2026年３月改訂。

ズ船等の受入環境を整備することにより、クルーズ市場の拡大を推進し、寄港地域の観光消費拡大を目指すこととしている。

（2）成長産業を支えるインフラ

半導体関連等の成長産業の拠点が集積しつつある地域では、企業立地の促進や既存拠点の強化を目的に、周辺の道路や上下水道等のインフラ整備が進められている。また、AIやDX等の進展に伴い、データセンターの需要が高まりを見せており、インフラ側（建設、電力、設備）の充実も求められている。

①地域経済の核となる半導体産業を支えるインフラ整備

半導体関連企業の大規模な工場等が立地される場合、多くの従業員・関係者の出入りや、材料・製品の運搬に道路は必要不可欠である。また、半導体工場では、各工程で洗浄を行うため、大量の水が使用されることから、下水道等のインフラ整備も重要となる。

熊本県では、大型の半導体工場（JASM社[注2]）の進出を契機に関連企業が集積しており、産業の更なる成長を支えるインフラ整備が推進されている。

図表Ⅰ-2-1-4　熊本県におけるインフラ整備

注2　Japan Advanced Semiconductor Manufacturing㈱（JASM社）は、台湾企業のTaiwan Semiconductor Manufacturing Company Limited（TSMC社）と国内企業が出資し、熊本県に設立した半導体製造会社。2024年に第一工場が稼働、2027年に第二工場の稼働を予定。

Column コラム

世界の半導体拠点に向けたインフラ整備（九州地方整備局、熊本県）

熊本県の中心部は、加藤清正公が築城した熊本城を中心に城下町が発展した経緯があり、敵の侵入を防ぐため、あえて見通しづらい曲がりくねった道を整備しており、この名残が現在の県内の渋滞問題[注1]につながっているとの説もある。

このような中で、従来から県内では渋滞解消に向けた道路整備が施されてきたが、半導体企業（JASM社）の大型工場の立地、また、それに伴う関連企業の集積により、更なる交通量の増加が見込まれており、経済活動を停滞させないためにも渋滞対策は喫緊の課題である。

●中九州横断道路の整備

中九州横断道路は、大分市から熊本市に至る計画延長約120kmの高規格道路であり、大分県・熊本県間の広域交通ネットワークを形成するとともに、沿線地域の産業発展や防災機能の向上等を目的とした事業である。全線の開通によって、大分市・熊本市間の移動時間が95分短縮されると見込まれており、移動時間の短縮や走行経費の削減、事故の減少により50年間で約1.2兆円の投資効果が得られると推計されている。また、トマトなど農産品の販路拡大や九州唯一の製油所がある大分県からのガソリン輸送の時間短縮など、物流効率化も見込まれる。

現在、整備中の大津熊本道路区間は、半導体企業が集積している菊陽町に隣接していることもあり、地域経済を支えるインフラとして大きな期待が寄せられている。

＜概要図＞

資料）国土交通省

注1　熊本市の主要渋滞箇所数及び自動車の平均速度はともに三大都市圏を除く政令指定都市で全国ワースト1位。

●熊本県の取組

熊本県でも、JASM等が立地するセミコンテクノパーク周辺（合志市、菊陽町、大津町）における県道等のインフラ整備を推進している。JASM社の進出により、新たに3,400人の雇用[注2]が予定されており、また、半導体関連企業等の集積による周辺道路の渋滞が一層深刻化することが懸念されている。

同県は、「熊本県渋滞解消推進本部」を設置し、道路施策と公共交通施策を両輪に、セミコンテクノパーク周辺を含む、熊本都市圏の渋滞対策に取り組んでいる。

抜本的な渋滞解消に向けて同県は、半導体関連企業が集積するセミコンテクノパークの南側を通る大津植木線の多車線化及び中九州横断道路の合志IC（仮称）に接続するアクセス道路などの整備を進めている。

大津植木線の多車線化は、交差部３か所を立体交差にするとともに、６車線化も可能な幅員で施工しており、将来的な交通需要増への対応も視野に入れている。大津植木線の多車線化により、東西への移動の利便性を向上させる。また、合志IC（仮称）へのアクセス道路は南北の移動の円滑化に資する道路であり、企業集積地から中九州横断道路へのアクセス性の向上が見込まれ、人流の円滑化や物流の効率化が期待される。

さらに、同県は、道路以外のインフラの整備も進めている。半導体工場では、製造工程において多くの水を使用するため、使用後の排水を処理するインフラが必要であり、JASM第二工場の量産開始に伴い、将来的に既存の下水処理場の容量不足が見込まれることから、現在、新たな下水処理場の整備を進めている。

＜大津植木線多車線化工事の様子＞

資料）熊本県

一連の取組は、半導体等の成長産業の経済活動を支えており、更には今後の企業立地や設備投資の促進にもつながっている。既に周辺では、企業集積の効果として、税収の増加や地価の上昇が見られており、今後も企業立地に伴うインフラ整備が、経済成長に貢献していくこととされている。

注２　第一工場・第二工場合わせた雇用予定者数。

②地域産業の市場拡大に向けた広域ネットワーク

北海道では、我が国の食料安全保障問題の深刻化、エネルギー・食料品や原材料等の価格高騰、2050年カーボンニュートラル実現に向けた取組の一層の加速等、内外の課題に直面している中、次世代半導体関連産業や大規模データセンター等の進出・集積が始まっている。北海道の基幹産業である食や観光だけでなく、これらの産業に係る人流・物流を支え、物流効率化や生活環境の向上に資する広域ネットワークを構築するため、高規格道路や空港・港湾施設の整備等を進めている。

Column コラム

北海道の多様な産業発展を牽引するインフラの整備（北海道開発局）

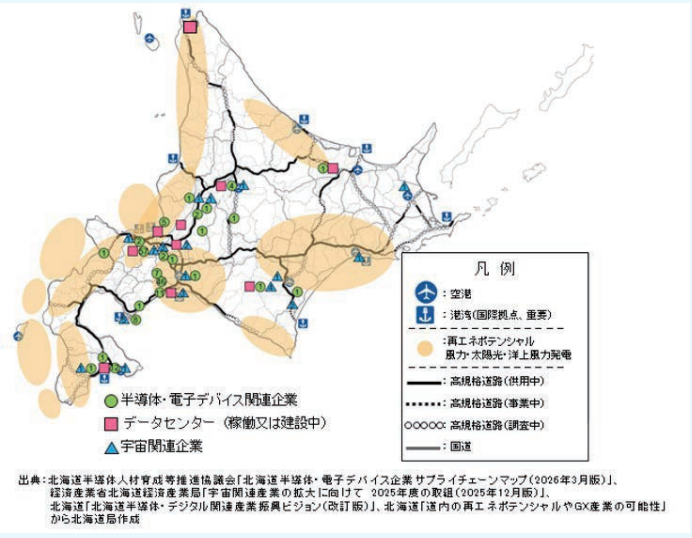
北海道では、豊富な再生可能エネルギーを活用したGX関連産業、次世代半導体製造工場（ラピダス社[注1]）の千歳市への進出を契機とした半導体・デジタル産業、豊富な脱炭素電源を活用したAIデータセンター、地理的優位性を活かした宇宙関連産業等が道内全域に進出・展開されており、これらの成長産業に関する物流効率化や生活環境の向上に資するインフラの整備等を推進している。

一例として、国際的な交流・物流拠点として人流・物流を支える新千歳空港、苫小牧港、石狩湾新港と、札幌を中心とする道央地域を半円状で結ぶ延長約80kmの高規格道路である「道央圏連絡道路」は、現在整備中の長沼町から南幌（なんぽろ）町間を除いた約８割の区間が開通しており、沿線自治体の工業団地から苫小牧港や石狩湾新港への所要時間の短縮が見られるといった交流・物流拠点へのアクセス性が向上し、沿線自治体の工場団地の立地件数は増加（2011年～2024年で約80社増）を続けている。

また、「道央圏連絡道路」は、ラピダス社の工場が存する千歳市や、GX関連産業の集積が進む苫小牧市や石狩市等、優れた住・教育環境を有する自治体を経由しており、良好な住環境の提供、通勤範囲の拡大等を通じて従業者の確保にも貢献することが期待される。さらに、道内で生産された野菜や魚介類を出荷している苫小牧港東港区では「複合一貫輸送ターミナル整備[注2]」も進められており、陸上輸送と海上輸送の連携により、更なる物流の効率化が期待できる。

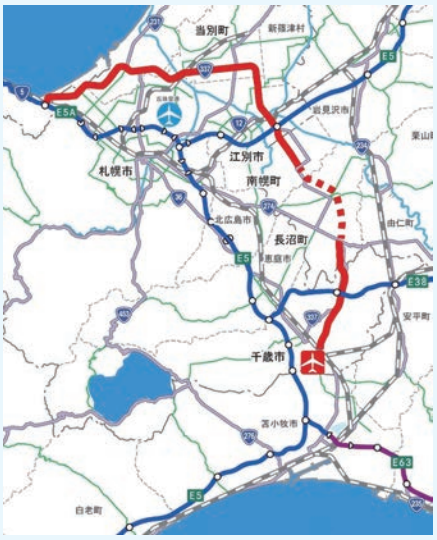
次世代半導体製造工場の本格稼働も控える中、北海道の持続的な成長を牽引する上で、道路・空港・港湾等により形成される広域ネットワークが果たしていく役割は一層重要となっている。

＜北海道内の成長産業の形成＞



出典：北海道半導体人材育成等推進協議会「北海道半導体・電子デバイス企業サプライチェーンマップ（2026年3月版）」、経済産業省北海道経済産業局「宇宙関連産業の拡大に向けて　2025年度の取組（2025年12月版）」、北海道「北海道半導体・デジタル関連産業振興ビジョン（改訂版）」、北海道「道内の再エネポテンシャルやGX産業の可能性」から北海道局作成

＜道央圏の成長産業を支えるインフラ整備＞



資料）国土交通省

注1　国内主要企業が出資して2022年に設立され、日本政府が計画的･戦略的な支援を実施している半導体メーカー。
注2　複合一貫輸送とは、船舶・鉄道・トラック等の種類の異なる二つ以上の輸送手段を用いて、単一運送人の一元的な管理の下で輸送する運送形態のこと。

③成長産業の電力需要を支えるインフラ整備

AIや自動運転等の普及により、今後、多くの産業でデータ処理量が急増することが予想されており、大量のデータを安全・確実に処理・保存するための施設としてデータセンターの役割は、更に重要となる。

データセンターには、多くの電力を供給する必要があり、例えば、洞道（どうどう）と呼ばれる電力ケーブルを収容するトンネルのような電力輸送を支えるインフラの整備によって、データセンターの能力を最大

限引き出すことが可能になり、生産力の強化を実現した取組が見られる。

Column コラム

AI時代を見据えた電力供給網を支えるインフラ技術（東京電力パワーグリッド㈱）

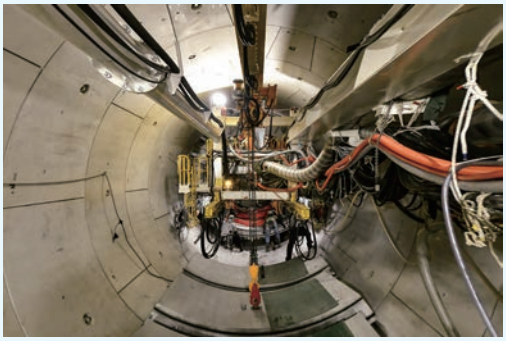
千葉県印西市は、東京都心から約40kmに位置し、強固な地盤による災害リスクの低さ、成田国際空港へのアクセスの良さ、充実した電力供給網や通信インフラ等、データセンターの立地における好条件を有し、国内外のIT企業による大規模データセンターの一大集積地となっている。実際、同市内における全産業売上高のうち、情報通信業の売上高は、2016年の127億円から2021年には311億円と約145%の増加率を誇る。一方で、データセンターは多くの電力を消費するため、周辺地域の電力需要は急速に増加し、2027年度の電力需要は2017年度の6倍に達することが見込まれている。

そこで、東京電力パワーグリッド㈱は、千葉印西変電所の新設と、既設の新京葉変電所から275kVの超高圧を送電するための約12.3kmの電力洞道新設工事を実施した。

プロジェクトの立ち上げ時点（2020年）で、数年後には約3～4倍の電力需要が見込まれていたことから、早期の整備が求められた。そこで、施工者[注1]は、設計と施工計画を同時進行することで、通常2年ほど要する準備期間を1年で完了し、施工においても、トンネルの掘進に使用する機械に「泥水泥土複合式シールド」を採用することで、平均掘進速度67ミリ/分（通常30ミリ/分）、月進663m/月（通常200m/月）を達成するなど、工期の短縮を実現させた。これらの取組により、3年3ヶ月で施工が完了し、千葉印西変電所は予定どおり2024年6月より運用が開始された。これにより、印西地区への電力供給が60万kW増強され、データセンター等が求める大規模な特別高圧電力の安定供給が実現し、更なるデータセンター投資への基盤が整備された。

今後、全国で立地が加速することが見込まれるデータセンターだが、その施設の能力を最大限活かすには、周辺インフラの整備が重要となっている。

＜建設中の洞道内部＞



資料）東京電力パワーグリッド㈱

注1　施工者は千葉印西エリア洞道新設工事共同企業体（大成建設、佐藤工業、大豊建設共同企業体）。

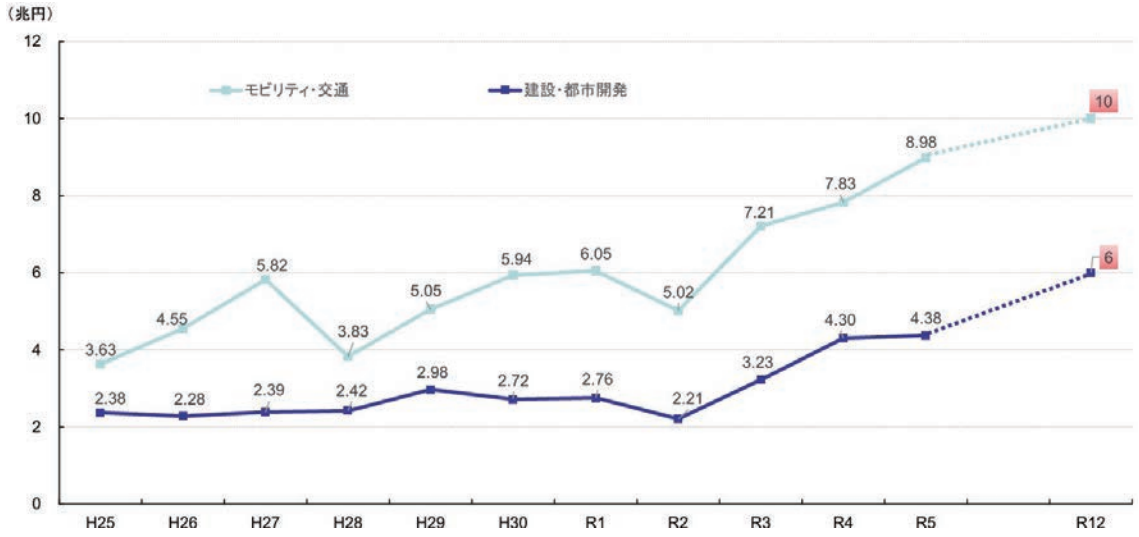
④海外需要を取り込むインフラ海外展開

国内市場だけでなく、新興国を中心とした世界の膨大なインフラ需要を積極的に取り込み、我が国の経済成長につなげていくために、政府一体となってインフラシステムの海外展開に取り組んでいる。

我が国は、世界に先駆けて人口減少を経験するとともに、高度経済成長期以降、集中的に整備されたインフラの老朽化対策が喫緊の課題となっており、アジアをはじめ世界各国に対して、課題先進国として、将来的に貢献できるポテンシャルを有している。また、相手国とともに、インフラプロジェクトに取り組むことで、双方企業の技術の維持向上や新たなノウハウの蓄積、海外企業との競争の中で起こる生産性向上や技術革新、人材の確保・育成に寄与することになる。

2023年（令和5年）現在、モビリティ・交通で8.98兆円、建設・都市開発で4.38兆円を海外から受注している。これらを、2030年（令和12年）に、それぞれ10兆円、6兆円とすることを目指して、引き続き取組を進めている。

図表Ⅰ-2-1-5　インフラシステムの海外展開（インフラ受注額）の推移



資料）国土交通省

（台湾高速鉄道車両の追加調達事業）

台湾を縦断する台湾高速鉄道は、海外で初めて我が国の新幹線方式を採用し、2007年の開業以降、高い安全性や信頼性を維持している。2023年５月、旅客需要の増加を背景として、本邦企業が、車両の追加調達事業（鉄道車両144両、契約額約1,240億円）を受注している。

台湾高速鉄道は、世界的な半導体需要で急成長する台湾経済を支える重要なインフラであり、台湾の実質GDPは、この約20年間で約２倍に増大している。台湾の地で、我が国の新幹線方式を採用している高速鉄道が、人々の移動時間を短縮して人流を活発化させ、より大きな都市圏の形成を促し、経済成長に寄与している。

図表Ⅰ-2-1-6　台湾高速鉄道の車両

資料）国土交通省

Column コラム

世界を舞台に成長を目指す日本企業の挑戦（酒井重工業㈱）

1918年創業の酒井重工業㈱は、ロードローラを国内の黎明期より世に送り出し、道路建設機械のパイオニアとして、道路建設及び維持補修の両面で道路インフラの品質向上に寄与してきた。

国内はもとより、1935年のタイへのロードローラ輸出開始以来、北米・インドネシア・中国（上海）に生産・販売拠点を設け、世界130か国以上で販売を行うなど、グループ売上の６割近くを海外で稼ぎ出している。

一方、アフリカでは、ある程度道路インフラの整備が進んでいる国はあるものの、ほとんどの国において道路の整備が物流の伸びに追いつかず、交通量の増大や過積載により破損が進行した道路の補修に限られた予算を使用せざるを得ないという状況から、舗装率が伸びないという課題を抱えている。このように交通インフラが脆弱であることは、経済発展、成長を進める上で大きな障害となっている。

同社は、アフリカ諸国へ日本政府のODA（政府開発援助）を通じて、スタビライザ工法[注1]に関する技術移転を進めている。スタビライザ工法は、アスファルト乳剤とセメントを複合的に添加することにより「たわみ性」と「剛性」を併せ持ったリサイクル路盤を構築することができ、舗装の長寿命化につながることから、ライフサイクルコストの低減に資するものである。

また、同社は、単に機械を提供するのではなく、日本から技術者を派遣し、現地の技術者や作業者が、自らの手で機械を操作し、十分な施工が実施できるよう技術移転につながるサポートを行っている。

同社は、道路建設機械という分野において、世界一流の“グローバルニッチ”な企業を目指し、これからも、質の高い道路インフラの提供を通じて、諸外国の人々が健康や幸せを享受することができる社会の構築に向けて今後もこの取組を進めていく[注2]。

＜アフリカでのサポートの様子＞

資料）酒井重工業㈱

注１　スタビライザ工法は、既存の舗装材等を粉砕し安定材を加えて混合、再利用することで、路盤の耐久性向上を図る工法で、資源の建設リサイクルにも資する。
注２　同社は、海外での先導的な活躍が評価され、第１回ジャパンコンストラクション国際賞（国土交通大臣表彰）の中堅・中小建設企業部門において受賞している。

（３）安全・安心で呼び込む民間投資

安全・安心に資するインフラは、切迫する巨大地震や激甚化・頻発化する気象災害から、国民の生命と財産を守るだけでなく、経済成長の観点から、災害リスクの低減により、投資リスクを減少させ、災害時の経済的被害を軽減させる。工場等の新設など民間企業の設備投資を呼び込む上では、アクセス性だけでなく、災害時にも事業継続性を確保する安全・安心なインフラが構築されていることもサプライチェーン上、重要である。

①事業の継続性を確保する道路の強靱化

(災害に強い道路ネットワークの機能強化対策)

激甚化・頻発化する災害から速やかな復旧・復興、経済活動の継続を可能とするためには、道路ネットワークの機能強化が必要となる。発災後おおむね１日以内に緊急車両の通行を確保し、おおむね１週間以内に一般車両の通行を確保することを目的として、災害に強い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車線化等が進められている。

（ダブルネットワーク化）

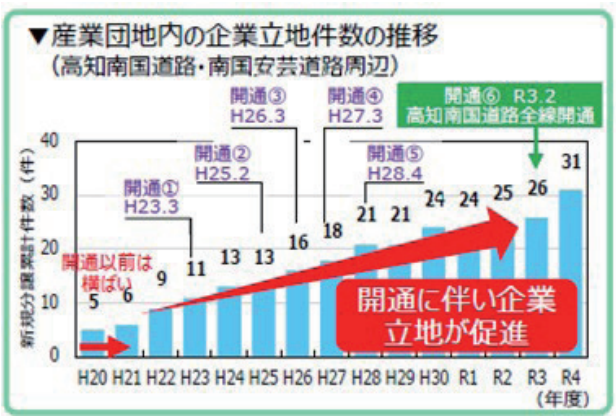
高知県の阿南安芸自動車道（安芸道路区間）では、直轄国道（現道）より路面高が高い位置に高規格道路が整備される予定であり、開通することで、津波の影響で直轄国道が浸水した際にも、安全で確実な移動が可能になる。また、安芸道路の開通により、高速交通ネットワークが実現し、物流の効率化や空港等の拠点への利便性が向上する。さらには、ダブルネットワークによって交通が分散され、慢性的な交通渋滞の解消も期待されている。

図表Ⅰ-2-1-7　阿南安芸自動車道（安芸道路区間）

資料）国土交通省

安芸道路との接続が予定されている高規格道路の高知東部自動車道（高知南国道路・南国安芸道路）は、既に一部開通しており、周辺では企業立地が促進されている。災害に強い高規格道路ネットワークが整備されることで、信頼性とアクセス性が高まり、民間投資が誘発され、地域経済の活性化につながっている。

図表Ⅰ-2-1-8　産業団地内の企業立地件数の推移



資料）国土交通省

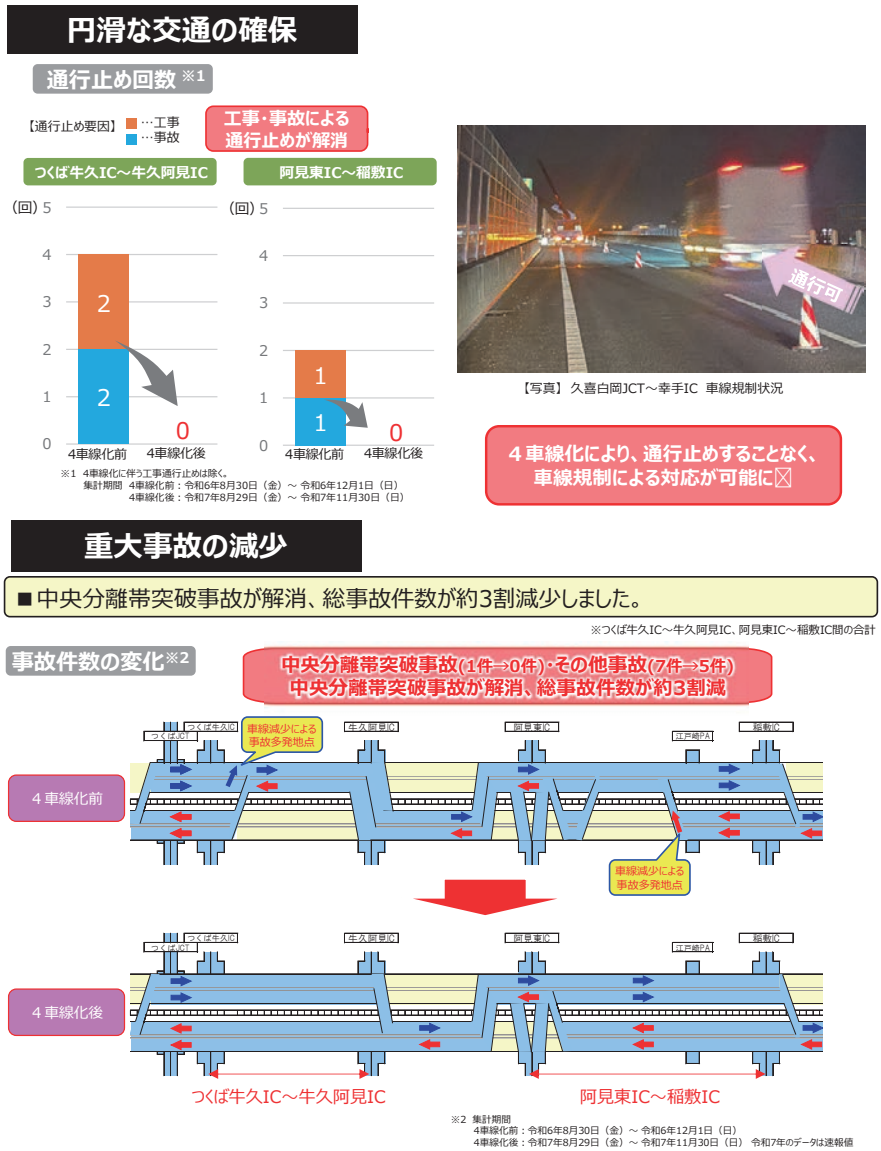
（高速道路の４車線化）

我が国の高速道路は、諸外国に比べ、未だに暫定２車線区間が多く、対面走行による安全性の低下や、低速車がいても追い越しができないことによる速度低下に起因する時間信頼性の低下等、多くの課題を有している。特に、暫定２車線における対面車両の衝突の際には、重大事故となる可能性が高く、それに伴い、通行止めの時間も長くなり、利用者の移動時間のロスにつながるとされている。

このような中、国土交通省は、暫定２車線区間における走行性や安全性の課題を効率的に解消するため、時間信頼性の確保や事故防止、ネットワークの代替性確保の観点から、2019年以降、優先整備区間（約880km）を選定し、４車線化を順次事業化している。

４車線化により、圏央道では、通行止めや事故が減少するといった効果が現れている。

図表Ⅰ-2-1-9　圏央道（つくば牛久IC～牛久阿見IC間、阿見東IC～稲敷IC間）４車線化による効果



資料）東日本高速道路㈱・国土交通省「圏央道４車線化後による交通状況」

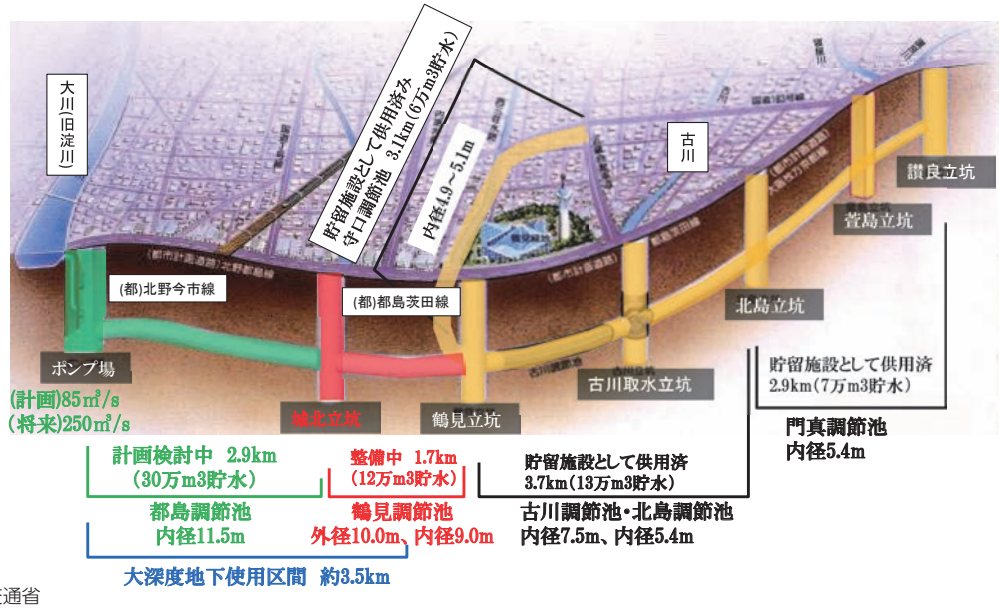
②投資を喚起する水害リスクへの対策強化

ひとたび水害が発生すれば、国民の生命・財産が脅かされることに加え、工場の浸水や停電・断水により、企業の経済活動に直接影響が出るほか、サプライチェーンを通じてその影響がより広域に広がる。地域の生産性の向上や、民間事業者が安心してかつ計画的に企業進出や設備投資など活発な経済活動・成長投資を進めることができるよう、水害対策によって、地域の安全・安心を確保することが重要である。

大阪府の寝屋川流域では、1988年から、河川・下水道等が連携した浸水被害の軽減に取り組んでいる。地下河川や調節池等の整備を進めており、一部供用済区間が既に効果を発揮している。

2024年11月の豪雨において、調節池等の施設がない場合に想定される約495haの内水浸水被害を軽減しており、浸水被害軽減効果額は約524億円と推計されている。また、2024年度の浸水被害軽減効果額は年間3,065億円とされており、今後も水害に強い地域として経済を支えていくことが見込まれる。

図表Ⅰ-2-1-10　一級河川淀川水系寝屋川北部地下河川 整備の概要



資料）国土交通省

③土地利用転換の迅速化による産業立地の促進

（開発許可制度の弾力的運用）

企業の立地・設備投資を促すため、例えば、市場アクセス性が高く、災害リスクが低い産業用地の確保を加速することが重要となる。

企業の進出意欲に対し、市街地再編が図られてもなお用地が確保できない場合もあることから、国土交通省では、市街化調整区域における開発許可の柔軟化や土地利用転換の迅速化といった自治体として取り得る措置を、各自治体に周知しており、各自治体において活用されている。

Column コラム

投資ニーズに応える熊本市の戦略（熊本市）

半導体関連産業の進出が進む熊本県では、企業立地を支援する道路や下水道といったハード面のインフラ整備が進められているが、更なる民間投資のニーズに的確に応えるために熊本市では、官民が協力し、企業誘致を促進している。

同市は、大型半導体工場が立地している菊陽町に隣接しており、企業立地の件数は近年、高水準で推移している。一方、同市の都市計画区域における工業系用途地域面積（準工業地域・工業地域）は、他都市に比べ割合が低く、産業用地に余裕がない状態であった。今後も企業集積が見込まれる同市内では、民間企業の投資意欲の高まりという好機を逃さぬよう、官民で連携し、企業の立地を促すことで地域経済の活性化を進めている。

2022年に、同市は「半導体関連産業の集積に向けた産業用地整備方針」の策定を行い、2023年には、産業用地の整備を行う民間事業者を公募し、同年に事業者（3グループ）と協定を締結している。開発の対象となるエリアについては、災害リスクの低さや取引先との近接性といった企業ニーズ等をかんがみ選定した。公募により採択された民間事業者は用地の取得から企業誘致、用地の売却等を、同市は開発に関する特例基準の適用（建ぺい率、容積率、高さの緩和等）や各種許認可の取得に必要な計画の策定を担っている。選定されたエリアは、土地開発に規制のある市街化調整区域であり、同市は、土地利用転換手続きを迅速化するなど、開発を支援している。

同市は、今後も官側の各種許認可の取得に係る支援と民間の豊富な知識や経験を活かした企業誘致に取り組み、地域経済の発展を支えていくこととしている。

＜熊本市内の企業立地＞

＜産業用地整備事業の概要＞

資料）熊本市

2 生産性を持続・向上させる既存インフラの活用・再構築

インフラが果たすべき機能の低下が懸念される中では、経済社会のニーズに合わせて、新設・既存を問わず、インフラを最大限有効に活用するとともに、地域の将来の姿を踏まえつつ再構築することが求められる。

また、インフラ老朽化が急速に進行する中で、その機能を持続させることができるよう、メンテナンスを戦略的・計画的に進めていくことも重要となる。

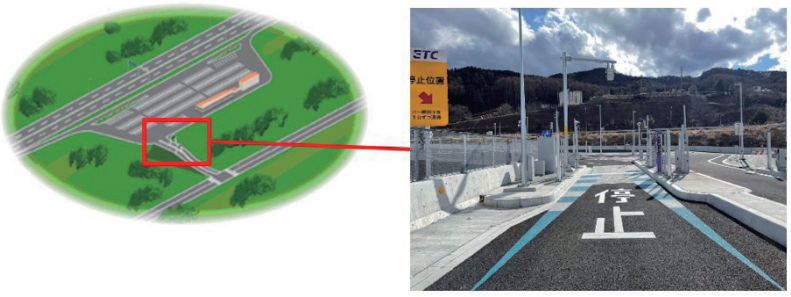
（1）既存インフラの有効活用（質的改善）と高度化

新規で整備するインフラに限らず、既存インフラに関しても、時代や社会の変化に柔軟に対応して、国民や地域のニーズに合った便益やサービスを効果的・効率的に提供していくことが求められる。

①産業地域等のアクセス性向上に資するスマートIC

高速道路の有効活用を目的として、スマートインターチェンジ（スマートIC）の新規事業化・準備段階調査が進められている。2004年以降、社会実験を経てスマートICの整備事業制度実施要綱が策定され、2026年3月時点で、開通済が165か所、事業中が51か所、準備段階調査箇所が2か所となっている。

図表Ⅰ-2-1-11　スマートICのイメージ図（SA・PA接続型）

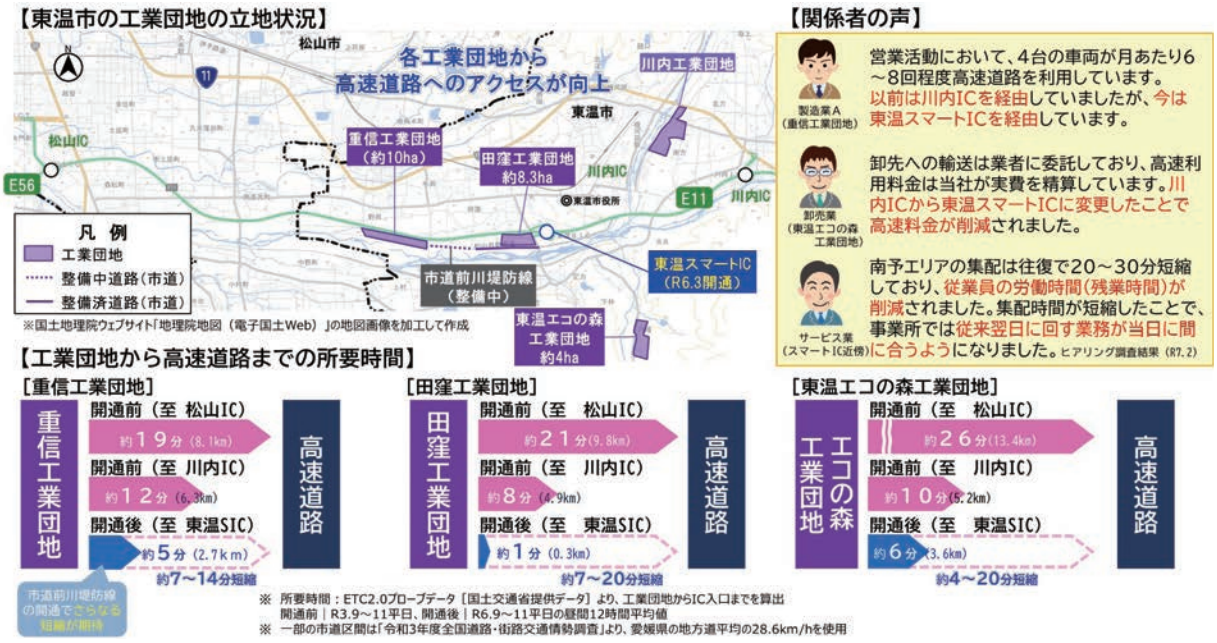


資料）国土交通省

神坂スマートIC

スマートICは、ETC限定・簡易料金所により、短期間・低コストで開設でき、周辺産業・観光のアクセス改善と地域物流の効率化に資するものであり、料金徴収員を要しない。

図表Ⅰ-2-1-12　松山自動車道「東温スマートIC」の整備効果例



資料）東温市

②交通円滑化と地域の賑わい創出に資する連続立体交差事業

鉄道と道路の交錯部を連続的に立体化し、複数の踏切を一挙に除却する連続立体交差事業は、都市の分断解消、交通円滑化、防災力向上、沿線まちづくりの高度化に大きな効果を有する。連続立体交差事業により、高架下などに生じた空間の活用をはじめ、景観形成や駅前広場整備等と一体の取組が進められている。

高架下の活用等により、駅前広場や自転車駐輪場、公共施設等の整備が進み、新規用地取得を抑えつつ、歩行者空間の拡充や交通結節機能の強化、沿線の賑わい創出が図られている。

1968年度の制度創設以来、これまでに全国約170か所で事業が完了し、約1,800か所の踏切を除却している。

図表Ⅰ-2-1-13　連続立体交差事業のイメージ

資料）国土交通省

Column コラム

複々線化と地下化による輸送力向上とまちづくり（小田急電鉄㈱）

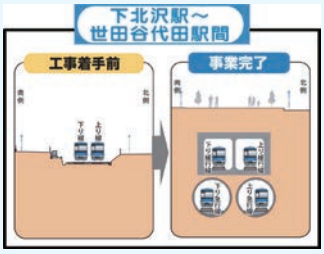
下北沢駅は、新宿駅・渋谷駅へ約10分でアクセスでき、小田急線と京王線の２路線が乗り入れる利便性の高い駅である。戦後の急激な輸送人員の増加により、1980年代には小田急線の下北沢駅到着時の乗車率が200％を超えていた。混雑緩和のため、1989年から始まった10.4kmの複々線化事業及び連続立体交差事業は2018年３月に全区間の供用を開始し、その後の付帯工事などを含め2019年３月に事業が完了を迎えた。

複々線化の完成により、朝方ピーク時の列車運行本数を27本から36本に増発することが可能となり、ピーク時の乗車率はダイヤ改正前後で192％から150％台まで低下したほか、町田駅から新宿駅間の所要時間は49分から37分と約10分短縮された。また、連続立体交差の完成により、朝方ピーク１時間に遮断時間が40分以上となる「開かずの踏切」を含む39か所の踏切が廃止されたことで、渋滞緩和に加え、安全性も大きく向上した。

上記事業完了に伴い、2019年９月、鉄道跡地の開発計画である「下北沢地区上部利用計画（下北線路街）」を決定した。開発計画にあたっては、主体を地域のプレーヤーに置き、事業者は地域の価値観を重視して支援するという「支援型開発」のスタンスを掲げ、街の特性・魅力を活かした13の施設が2022年５月までに全面開業した。

毎年秋に下北線路街周辺で開催されるアートイベントでは、約２週間でのべ50万人以上が訪れるなど、本事業が街の価値や魅力を高め、地域の活性化に貢献している。また、2025年３月時点の下北沢半径１kmの地価（住宅地）は、対2017年比で約４割上昇しており、世田谷区全体に比べて大きく上昇している。現在も地元自治体である世田谷区を中心に、将来の街を見据えた新たなまちづくりが進められている。

＜地下化・複々線化の断面図＞



＜下北沢地区の線路跡地のまちづくり＞

資料）小田急電鉄㈱

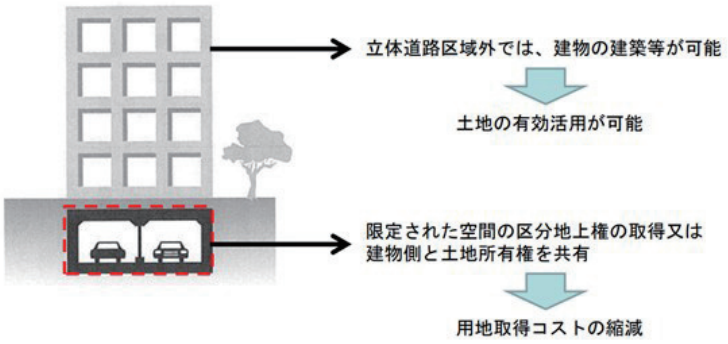
③道路の整備促進と道路地上地下空間の高度利用を実現する立体道路制度

都市構造が複雑化し、土地の高度利用や産業集積が求められる中、制度改革により、都市機能の向上と効率的な空間活用の実現に向けた取組が進められている。

立体道路制度は、道路空間と建築物等を立体的に重ねて配置できるようにする法制度であり、限られた都市空間の高度利用を可能とするものである。原則、道路区域は上下空間すべてとされており、建物の建築はできないところ、立体道路として、道路区域を立体的に限定し、上下空間を区域外とすることで、区域外では建物の建築等が可能となり、土地を有効活用することができる。

本制度は、都市の魅力向上や交通利便性向上を通じ、民間投資を呼び込み、経済成長の基盤強化に寄与する制度である。

図表Ⅰ-2-1-14　立体道路制度の利点



資料）国土交通省

④グリーンインフラの活用推進

グリーンインフラとは、自然の多様な機能を活用した社会資本であり、将来にわたり持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりやウェルビーイングの向上に貢献するものである。

2026年1月、国土交通省は「グリーンインフラ推進戦略2030」を公表し、2030年までに「グリーンインフラ活用が当たり前の社会」の実現を目指している。

グリーンインフラの実装に当たっては、他インフラとの連携・融合の視点が重要であり、自然と人工物を組み合わせることで効果の向上を図ることや、既存のインフラ整備によって形成された空間に、自然を取り入れていくことを検討することも有効である。

図表Ⅰ-2-1-15　自然の多様な機能とグリーンインフラの効果

資料）国土交通省

（2）新技術も活用した老朽化対策

インフラの老朽化に起因する事故の未然防止と、社会経済活動の維持は最優先の課題であり、まずはインフラの安全性確保に万全を期すことが重要である。それと同時に、地域の将来像にふさわしい適正なインフラストックの形成を図ることも求められている。

また、維持管理・更新費が増大することが見込まれる中、「予防保全型」メンテナンスへの転換を加速させるとともに、AI、IoT、ロボット等の新技術の活用を促進し、効果的・効率的なインフラ管理の実現につなげていく必要がある。

①老朽化インフラの再構築と合わせた付加価値創出

本格的な人口減少時代が到来した今、インフラ老朽化対策については、あるべき対策を周到に実行していくことが必要である。地域の将来の姿を見据えて、インフラの集約・再編や優先度に応じた維持管理を行い、地域構造の変化に応じてインフラストックを適正化していく取組が重要となる。

あわせて、まちの魅力やエリア価値の向上等につなげていくことが重要である。日本橋（東京）周辺では、老朽化が進行している首都高の高架橋の撤去に合わせ、新たな都市景観を形成するまちづくりが進められている。

図表Ⅰ-2-1-16　地域のニーズや環境変化に対応したインフラの集約・再編

資料）国土交通省

Column コラム

首都高の更新と日本橋のまちづくり（首都高速道路㈱）

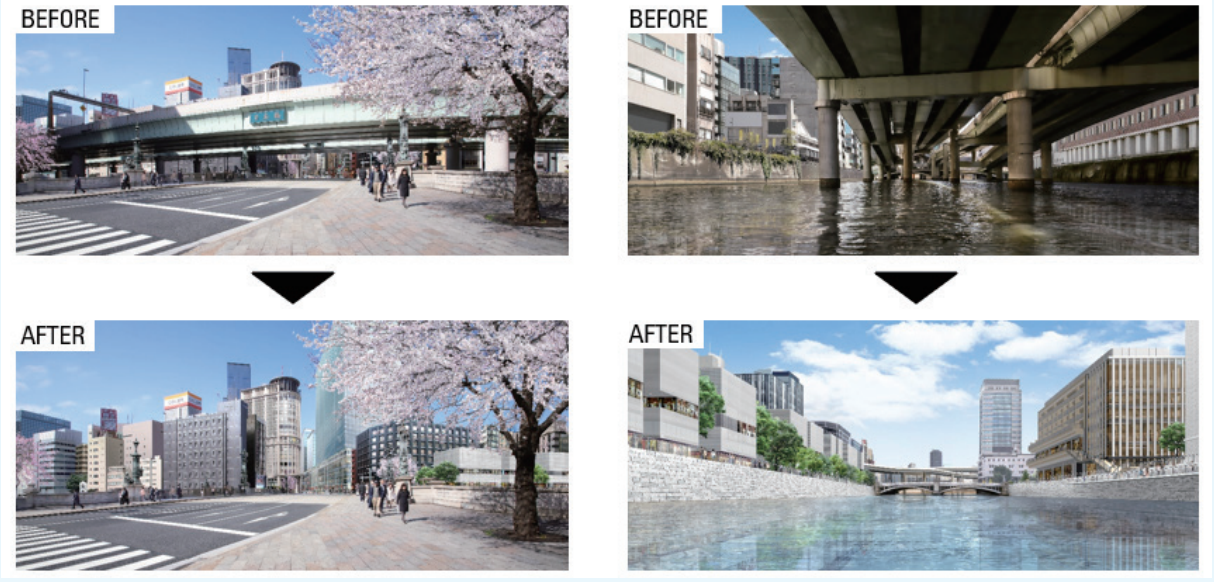
日本橋川上空を走る首都高都心環状線は、1964年の東京オリンピックを翌年に控えた1963年12月21日に開通し、建設時は既に建物が密集した東京都心部であったため、川や道路などの公用地の上空を使用して建設が行われた。その後、開通から現在まで60年以上が経過したことによる構造物の高齢化に加え、1日当たり約10万台の自動車が走行する使用状況にあり、老朽化が進行している。

そこで、2014年にこの区間も含めた首都高の大規模更新計画が策定され、その後、地下ルートで整備することが決定した。一方、2016年には日本橋周辺で検討が進むまちづくりの取組が国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加された。これを機に、国、東京都、中央区、首都高速道路㈱は共同で、日本橋周辺のまちづくりと連携して首都高の地下化に取り組んでいる。

地下ルートは2035年度に完成予定であり、従来よりも路肩が広くなり、車の走行性向上が期待される。地下化に合わせて、新たな都心環状ルートを整備する予定であり、江戸橋JCT～箱崎JCT間の渋滞が、最大渋滞長3.0kmから1.5kmへ緩和される見込みである。また、日本橋周辺のまちづくりでは、道路トンネルの上部にも建物の建設を可能とする立体道路制度を活用し、周辺5地区の再開発により合計約122haの施設延床面積が築造される計画である。加えて、これまで都心環状ルートと並走していた東京高速道路（KK線）は、通過交通が新たな都心環状ルートに転換することで、自動車専用道路としての役割が大きく低下することから廃止、上部空間を新たな公共的空間として再生することとしている。再生に当たっては、ニューヨークの高架鉄道跡地を公園・遊歩道化したハイライン等をモデルにしながら、「世界から注目される観光拠点」を目指し、歩行者中心の公共的空間としていくこととしている。

日本橋川上空の首都高は、2040年度に高架橋の撤去工事完了が予定されている。撤去が完了することにより、日本橋に青空を取り戻すとともに、国際金融都市にふさわしい品格のある都市景観の形成、歴史や文化を踏まえた日本橋の顔づくり、沿道環境の改善など新しいまちづくりへの効果が期待される。

＜首都高の地下化と再開発のイメージ＞



再開発の計画はイメージである。

資料）首都高速道路㈱

（官民連携による都市再生）

2002年に都市再生特別措置法が制定されて以来、都市の再生を通じ、都市機能の高度化と都市の居住環境の向上が図られてきた。都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域である都市再生緊急整備地域や、その中でも市街地の整備を通じて都市の国際競争力の強化を図る特定都市再生緊急整備地域が全国で指定され、金融支援や税制特例措置等を通じて、官民の連携による都市再生が進められてきた。

これら都市再生の取組の一つである福岡市の「天神ビッグバン」プロジェクトでは、更新期を迎えたビルを耐震性の高い先進的なビルへ建て替えるよう民間事業者に対する誘導施策を講じるとともに、水辺や緑・文化芸術・歴史などの魅力に磨きをかけ、多くの市民や企業から選ばれるまちを目指している。

Column コラム

官民連携による都心部の機能強化と魅力づくり（福岡市）

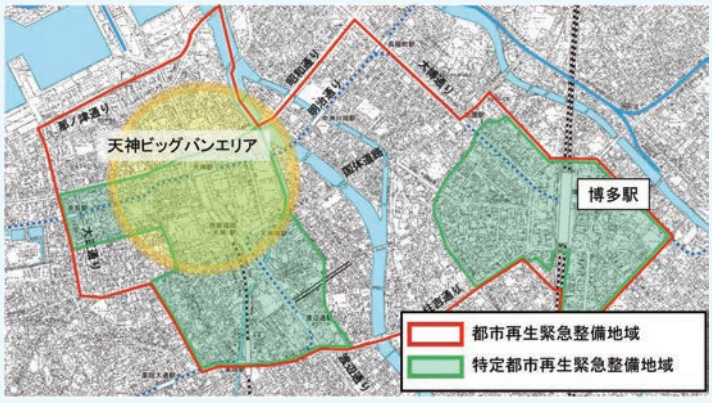
商業や業務などの都市機能が集積する福岡市の天神地区では2015年に「天神ビッグバン」が始動し、規制緩和を活用したビルの建替えや、それに伴うまちのアップデートが進んでいる。航空法の高さ制限の特例承認や容積率の緩和によって、2026年までに、更新期を迎えたものを含む約90棟のビルが耐震性の高い先進的なビルへ建て替えられる予定である。これにより、新たな空間や雇用、税収を生み出すとともに、建替えにあわせ、水辺や緑、文化芸術、歴史などが持つ魅力にさらに磨きをかけ、多様な個性や豊かさを感じられる、多くの市民や企業から選ばれるまちづくりに取り組んでいる。

天神地区は、福岡空港が近く、それまで航空法により建物の高さが制限されていたが、国家戦略特区により、航空法における高さ制限のエリア単位での特例承認が認められた。これにより、天神明治通り地区は約67mから最大約115mへ、旧大名小学校跡地は約76mから最大約115mへ、天神１丁目地区では約65mから最大約96mまで高層化が可能となった。また、地区計画により、様々なまちづくりの取組（国際競争力や環境、安全安心、魅力の向上など）を行うことで、容積率が800%から最大1,550%まで緩和可能となった。

このほか、都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域に指定されており、金融支援・税制支援を活用した民間都市開発事業や官民連携による公共性の高い基盤整備に取り組みながら、国際競争力の強化に資する都市機能の中枢拠点の形成を目指している。

＜建替え事例（ONE FUKUOKA BLDG.）＞

＜天神ビッグバンエリア及び特定都市再生緊急整備地域＞



資料）福岡市

一方、地方部を中心に人口減少が進む中、若者の地方離れの深刻化などによる担い手不足により、地方都市等の生活サービス機能の維持が危ぶまれている。地域に民間投資を積極的に呼び込み、歴史や文化、景観といった固有の魅力を生かし、個性ある都市空間を実現することが重要である[注3]。

②予防保全に向けた戦略的インフラマネジメント

インフラ老朽化が加速度的に進行する中、あらかじめ定期的に点検・診断を実施する「予防保全型」メンテナンスへの転換を推進し、安全確保とともに、インフラ管理に要するトータルコストの縮減と予算の平準化を図っていくことが重要である。

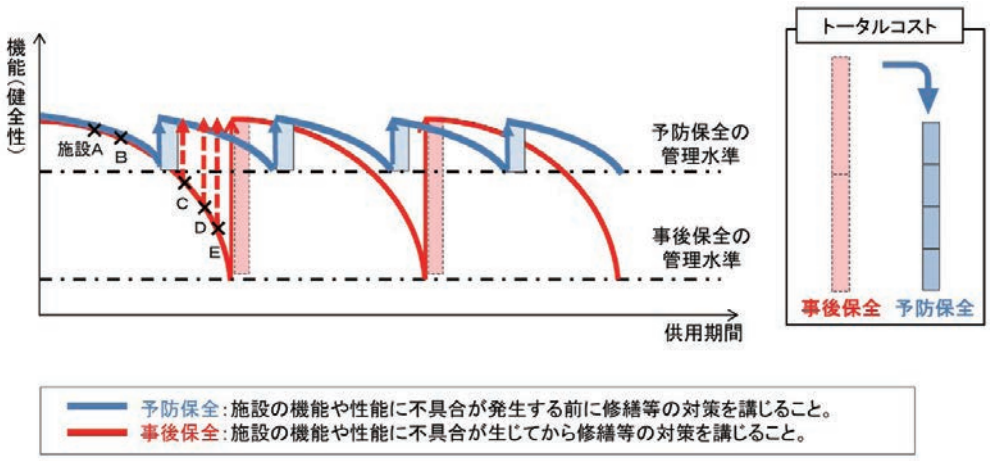
また、国際的にも、AIによる劣化予測や、IoTセンサによるリアルタイム監視が標準化されつつある中、我が国においても、点検・調査等において、新技術を積極的に導入し、予防保全を推進していくことが求められている。

(予防保全への転換)

予防保全とは、施設に不具合が発生してからではなく、あらかじめ定期的に点検・診断を実施し、施設の機能や性能に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じることである。「第1次国土強靱化実施中期計画」(2025年6月6日閣議決定)においても、「予防保全型メンテナンスへの早期転換」が掲げられており、予防保全への転換が強力に推進されている。

予防保全への転換により、事後保全と比較して、トータルコストが縮減することが見込まれており、増加が予想される維持管理・更新費を抑えていくことが重要である。

図表Ⅰ-2-1-17　事後保全と予防保全のメンテナンスサイクル



資料)国土交通省

注3　国土交通省では、2026年中の施行を目途に、「都市再生特別措置法」について、「地域の稼ぐ力の強化や、まちの魅力向上を通じ、地域に民間投資を呼び込み、個性ある都市空間を実現する」ことを目的に、立地適正化計画の都市機能誘導区域に特定業務施設等の誘導を位置付け、建築物のリノベーションや活用等のための区域制度の創設、民間事業者の公共貢献を促進するための協定制度の創設、エリアマネジメント活動に関する計画制度の創設、金融支援・税制特例措置の前提となる民間都市再生事業計画の大臣認定の申請期限の延長などを内容とする改正案を、第221回特別国会に提出した(2026年5月に成立)。

（地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）の推進）

自治体の技術系職員が限られる中で、的確なインフラメンテナンスを確保するため、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、効果的・効率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）」を推進している。

2025年10月、国土交通省は、群マネの全国展開に向けて「群マネの手引きVer.1（群マネ入門超百科）」を公表した。本手引きは、群マネの類型や先行事例、実施プロセス、計画策定の考え方等を解説することで、導入検討から実践までをサポートしている。

図表Ⅰ-2-1-18　「群マネの手引きVer.1（群マネ入門超百科）」のイメージ

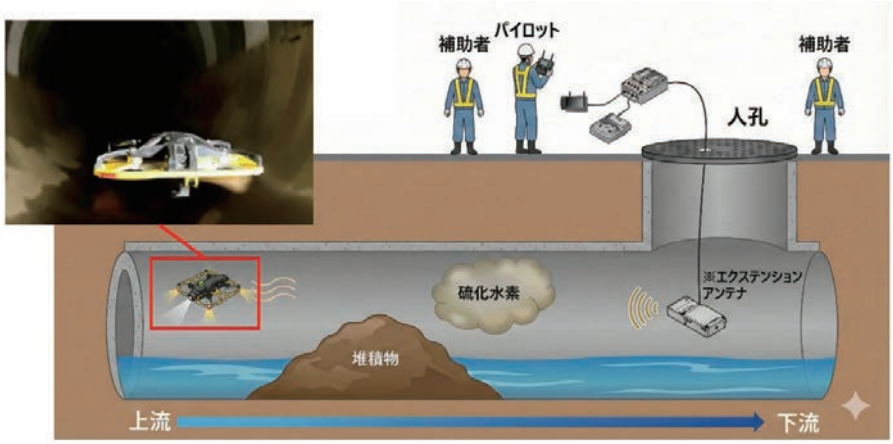
資料）国土交通省

（ロボット等を活用したメンテナビリティの確保）

インフラ老朽化の進行や担い手不足等の課題に、効果的・効率的に対応するためには、ドローンやロボット等の新技術の活用が不可欠である。

下水道は延長約50万kmに及ぶ広範なストックであり、硫化水素中毒等のリスクも伴うことから、人ができる限り管路に入らず、安全に点検・調査を行えるよう、ドローンやロボットを活用し、無人化・省力化に向けた自動化技術の高度化や点検方法等の充実を図り、点検・調査を実施していくことが求められる[注4]。

図表Ⅰ-2-1-19　ドローンによる下水道管路内点検のイメージ



資料）国土交通省

注4　2025年1月、埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故を踏まえ実施された「全国特別重点調査」において、下水道管路は調査延長（対象5,332km）のうち、2026年2月末時点で、緊急度Ⅰ（原則1年以内に速やかな対策を要するもの）の要対策延長は201km、空洞が96か所確認されている。

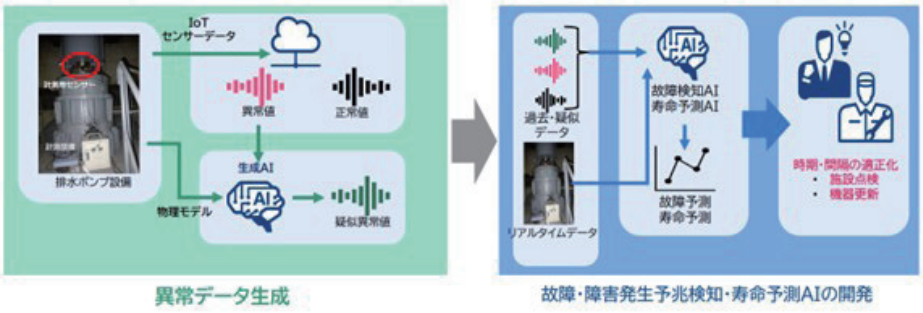
（AIを活用した異常検知システム）

インフラメンテナンスの高度化・効率化に向けては、AIを活用した取組も進められている。河川機械設備[注5]については、気候変動による水害の激甚化や担い手不足に対応するため、AI・デジタル技術を活用し、産官学連携による技術開発を進めている。

具体的には、河川機械設備にセンサを設置し、運転時に発生する振動等のデータを収集する状態監視や、AIを活用した異常検知システムの研究・開発を実施している。

本システムの開発により、設備に発生している異常や、故障の発生予兆を検知することで、施設点検や機器更新に関する時期や間隔が適正化されることが期待されている。

図表Ⅰ-2-1-20　AI異常検知システムのイメージ



資料）国土交通省

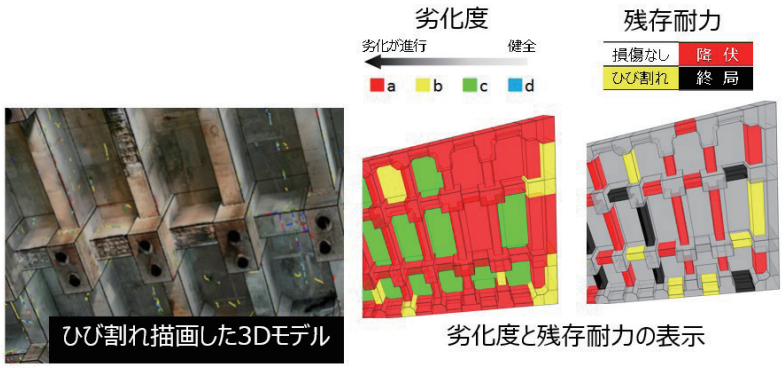
（AIを活用した港湾構造物の維持管理）

海上に建設される港湾構造物は、塩害等による劣化が著しく、中でも桟橋上部工の下面は普段、人が目にすることがないため、気付かないうちに劣化が進行してしまう場合がある。

そこで、対象構造物の形状を忠実に3Dモデル化する技術に加え、AIで劣化度を部材ごとに自動判定する技術、地震時に劣化が進行している箇所のコンクリートはどう損傷するか等をAIで判定する技術、将来の経年劣化を予測する技術の構築が進められている。

このような取組は、ライフサイクルコストの低減や、桟橋の長寿命化に資するものと考えられる。また、災害耐力の低下を防ぐことも期待される。

図表Ⅰ-2-1-21　AIを活用した港湾構造物の維持管理イメージ



資料）五洋建設㈱

注5　台風・集中豪雨等が発生した際に、支川の水を本川に強制排水することにより内水被害を防ぐための設備。

3 我が国の潜在力を開花させる新技術等の活用

近年、デジタル化社会への進展が急速に進み、自動化技術やAI等、新たな技術も次々と生まれている。生産性向上に向けては、これらの技術を最大限活用し、地域活力や産業基盤を強化していくことが重要である。また、インフラの新たな活用によって、エネルギー安全保障に貢献していくことが求められている。

前述したインフラの新規投資や再構築等に関する取組だけでなく、新技術等も活用し、我が国の潜在力を開花させる様々な取組が推進されている。

（1）デジタルデータ・AI等の活用による地域活力と産業基盤の強化

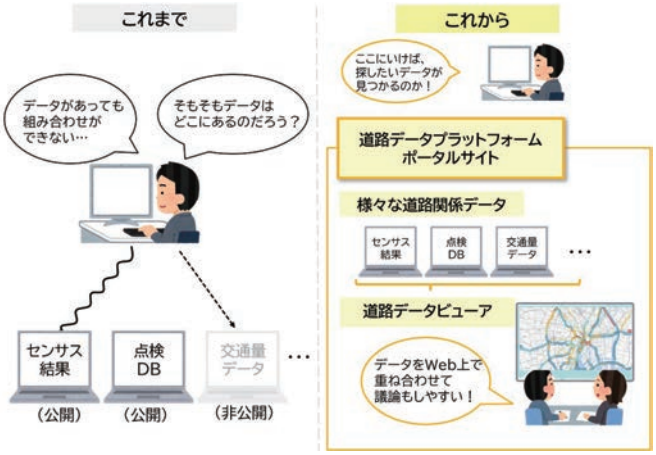
デジタルデータや自動化技術等の効果的な活用を通じて、道路利用者の利便性向上や観光消費の拡大、更には、単なる移動手段の確保にとどまらない「交通空白」の解消に向けた取組等が進められている。また、AIを活用した効率的なインフラの管理・運用等に関する取組等も見られる[注6]。これらは、地域活力や産業基盤の強化につながるものである。

①道路システムのDX「xROAD（クロスロード）」の推進

国土交通省は、xROAD（道路システムのDXに関する取組の総称）を推進しており、この中で、AIやICT等の新技術の導入による維持管理作業や調査の省力化・高度化、ETCの利用促進等による道路利用者の利便性の向上に取り組んでいる。

2025年、xROADの取組の一環として「道路データプラットフォーム」を一般公開した。交通量データ[注7]、ETC2.0の平均旅行速度データ[注8]、道路の指定・特定状況、全国道路施設点検データ等を統合・可視化することで、道路管理の高度化を図るとともに、道路管理者に限らず誰もがデータを活用可能な環境の構築を目指している。今後も、民間での利活用やオープンイノベーションの促進に向け、道路関係データのオープン化を順次進めていく。

図表Ⅰ-2-1-22　道路データプラットフォームの効果イメージ



資料）国土交通省

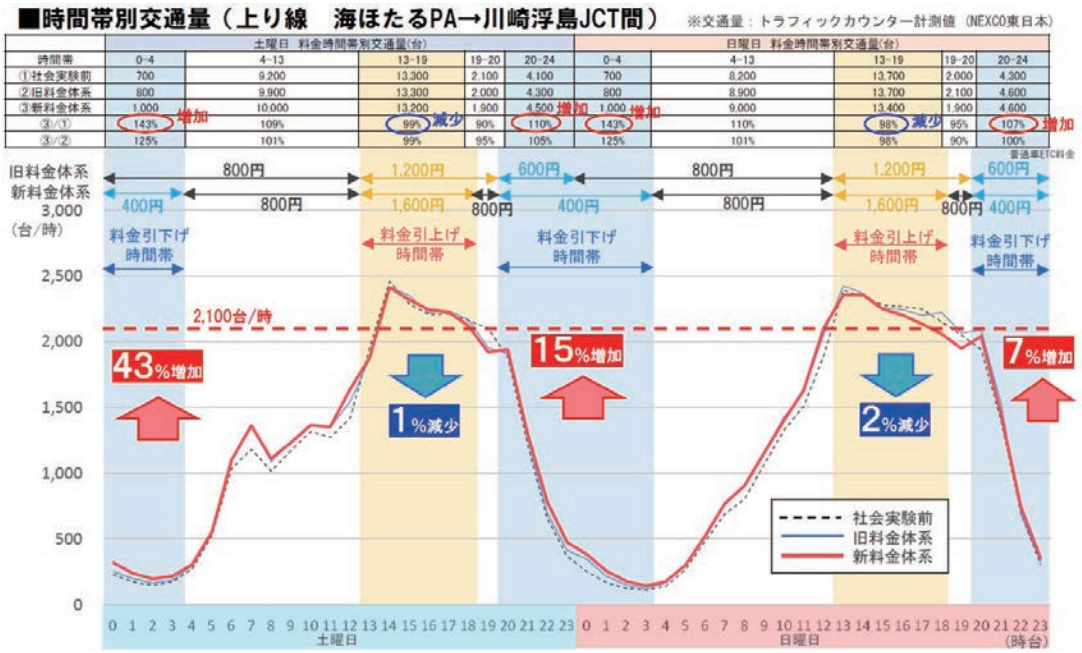
注6　AIを含む新技術の活用においては、技術の限界を正しく認識し、意思決定の最終責任は人が負うことに留意すべきである。
注7　全国約2,600か所で観測される交通量を最速30分前からリアルタイムで公開している。
注8　全国の道路約20万kmの平均旅行速度データが毎月更新され、最長1年分公開している。

②交通行動変容を促す変動料金制の導入

道路交通分野においては、インフラの潜在力を活かし、賢く利用していくために、交通インフラだけでなく道路利用者等のデータも活用して、需要サイドと連携することが重要である。東京湾アクアラインでは、土日・祝日の特定の時間帯に交通量が集中するために、激しい混雑が発生していた。渋滞の緩和と需要の平準化を目的として、2023年７月より、特定の時間帯の割引料金を変動させるETC時間帯別料金（変動料金制）の社会実験を実施している。

社会実験の結果[注9]より、ETC時間帯別料金実施の前後の交通状況について見ると、時間帯別交通量（上り線）では、料金を引き上げている時間帯の交通量は減少し、料金を引き下げている時間帯は増加している。また、渋滞緩和の指標である最大損失時間[注10]の減少も確認されたことから、混雑の緩和等に一定の効果が認められている[注11]。

図表Ⅰ-2-1-23　東京湾アクアライン（上り線）の交通状況について（2025.4～2025.12）



資料）国土交通省

③観光需要を取り込むためのデータ分析・利活用

我が国の観光産業は、観光立国の実現に向けて、インバウンド等の需要を取り込み、経済の発展をリードする戦略産業として、更なる成長が求められている。

「観光立国推進基本計画（第５次）」においては、「観光の持続的な発展」、「消費額拡大」、「地方誘客促進」、「観光と交通・まちづくりの連携強化」、「新技術の活用・本格展開」を施策の方向性として位置付け、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等に取り組むこととしている。

今後も更なる増加が見込まれる観光需要に対して、観光地を中心に、人の移動に関するデータやAI

注９　ここでは、2025年４月から2025年12月の期間の結果を示す。
注10　道路利用者が通常の走行時と比べて、渋滞によって失う所要時間の最大値のこと。
注11　なお、東京湾アクアラインでは、引き続き交通量を見える化し、需要サイドの行動変容を促す効果を継続的に分析・評価していくこととしている。

オンデマンド交通等を活用した取組が進められており、観光需要を確実に取り込む取組が見られる。

（移動の分析・可視化による観光消費拡大）

観光業者や鉄道事業者の取組の中には、インバウンド等の移動の分析、可視化を行い、データに基づいた効果的な誘客に資する観光プロモーションにより、訪問者の快適な滞在を実現させているものも見られる。

Column コラム

人流データで観光客の心を動かすプロモーション（㈱ unerry・出雲市）

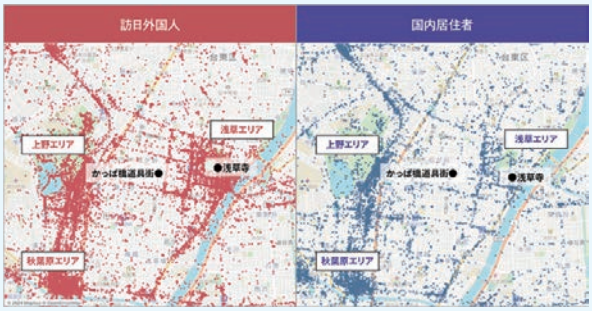
インバウンドが増加する中、観光や鉄道の事業者側では、旅行客が「どこからどこへ回遊し、どのようなコンテンツに関心を示しているのか」といった行動実態を駅・エリア・施設レベルで十分に把握できておらず、データに基づくターゲティングや施策効果の検証が課題となっている。

そこで、㈱unerryはインバウンドの移動の分析・可視化、広告配信、効果測定を一体的に行えるインバウンドマーケティングサービスの提供を開始した。このインバウンドマーケティングサービスでは、国籍別の主要な訪問ルートやエリア別滞在実態、施設単位での来訪状況や興味・関心の分析を可能とし、人流データに基づくサービスの高度化を進めている。

鉄道事業者との連携では、駅・路線ごとのインバウンド利用の特徴や、主要観光スポットを含む周遊傾向、カテゴリ別の行動嗜好などを分析し、インバウンド向け広告やサービス設計の根拠となるデータを提供している。一方、出雲市では、国内観光客を主な対象としつつ、同社の人流データを活用して、過去の来訪経験者や神社仏閣の訪問経験者といった出雲観光に関心がありそうな人を抽出し、対象を絞ってオンライン広告による観光プロモーションを実施した。広告配信後、出雲市に来訪した観光客を計測したところ、観光客１人当たりの来訪獲得単価を前年から約55％改善し、より小さなコストで誘客することに成功している。

同社は今後も、インバウンドマーケティングサービスを交通事業者や地方公共団体をはじめ、小売業・観光業など幅広い団体・企業における重要なマーケティング基盤として位置付け、これらの事業者への提供・活用範囲の拡大を進めていくこととしている。

＜人流データ分析の例＞



例えば浅草エリアでは、国内居住者は、浅草寺周辺に集まり、訪日外国人は西側のかっぱ橋道具街（プロの料理人も訪れ、調理器具等が豊富な街）まで一帯に広く訪問する傾向。

＜出雲市の観光プロモーションの例＞

資料）　㈱ unerry、出雲市

これまでは、大規模なトリップ調査や通行量カウントといった手法に頼らざるを得なかった人流の把握について、データを活用することで、より精度高く、リアルタイムに近い形で取得が可能になっている。

観光や交通に関する人流データが統合的に可視化されることで、需要の分散と周遊性の向上が図られ、観光地の消費拡大に貢献しているものも見られる。

Column コラム

観光消費の拡大に貢献「箱根観光デジタルマップ」（箱根 DMO（一般財団法人箱根町観光協会））

神奈川県の南西部に位置する箱根町は、人口約１万人規模でありながら、首都圏からのアクセスの良さ等を背景に年間約2,000万人（2024年）の観光客が訪れる日本有数の温泉観光地である。一方で、こうした高い需要は、休日を中心に、交通渋滞や駐車場・飲食店の混雑を恒常化させ、観光客の満足度や住民生活への影響が課題となっていた。

このような課題に対し、箱根DMO[注1]（一般財団法人箱根町観光協会）は「箱根観光デジタルマップ[注2]」を中核とした観光DXを進め、観光・交通データの統合的な可視化を通じて、需要分散と周遊性向上を図っている。本マップでは、観光スポットや飲食店の待ち状況の情報に加え、混雑状況や渋滞予測情報等を一体的に提供している。

箱根町の観光戦略では、観光経済消費額[注3]は、2017年時点では約2,900億円だったところ、箱根DMOの推計によると、2024年における箱根町の観光消費額は約3,300億円に達しているとされている。箱根町の観光消費拡大に合わせて、本マップの普及も進んできている。

本マップは、つくって終わりではなく、使ってもらえるよう取組が進められている。箱根DMOを中心として、本マップで蓄積された観光・交通データを活用し、周遊ルート提案の高度化等により、周遊性向上・消費拡大を図るとともに、防災情報等の掲載を通じて、平時・有事の双方で機能する地域プラットフォームとして、今後実装を検討していく予定である。

＜箱根観光デジタルマップのイメージ＞

資料）箱根 DMO

注１　箱根 DMO は、観光庁が設立した日本版 DMO（観光地域づくり法人、Destination Management / Marketing Organization の略）の仕組みを活用し、2018 年４月に発足、同年 12 月に観光庁より登録 DMO の認定を受けた法人。
注２　2023 年 11 月のリリースを経て、2024 年１月に本格稼働。
注３　観光消費によって生じた、地域内産業への波及効果を含む。

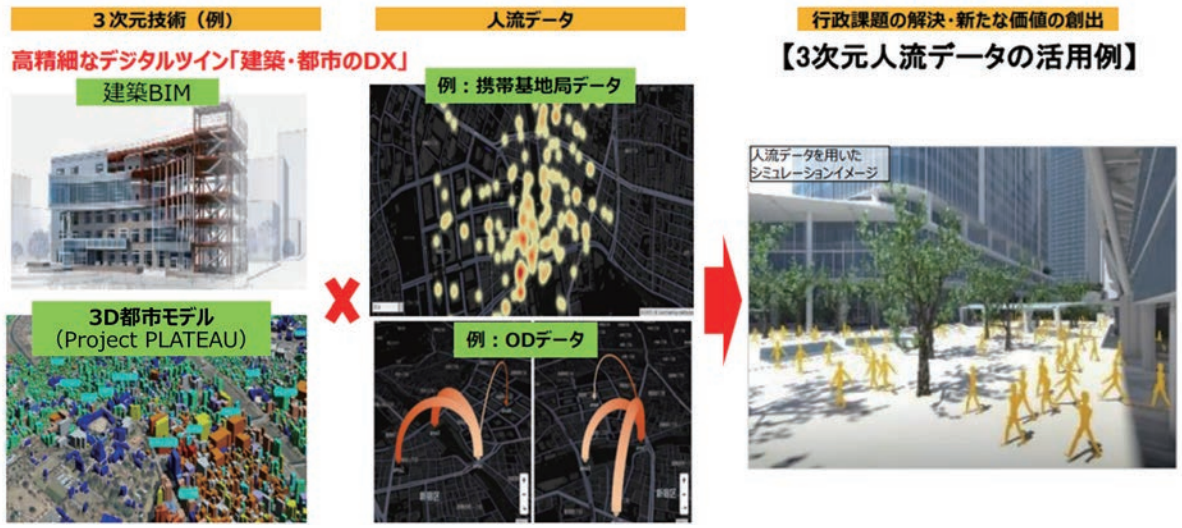
(三次元人流データ活用によるまちづくりの高度化)

従来の人流データは平面的な分布の把握にとどまっていたのに対し、近年は、高さ方向の測位技術の発達により、緯度・経度に加えて高さ情報を持った「三次元人流データ」の取得が可能となり、都市空間での人の動きを立体的に分析できるようになっている。

この三次元人流データは、地下街・地上・駅ビル内等、高さ方向の動きを把握できるため、高度利用が進む都市部の交通結節点における混雑の把握や回遊行動の分析精度の向上に大きく貢献している。

また、都市や建築の三次元モデル（3D都市モデル[注12]や建築BIM）の活用と合わせることにより、三次元の回遊行動把握によるエリア活性化、歩行者動線の改善、大規模商業施設内における消費者・利用者ニーズの把握等に活用されている。

図表Ⅰ-2-1-24　3次元人流データの活用例

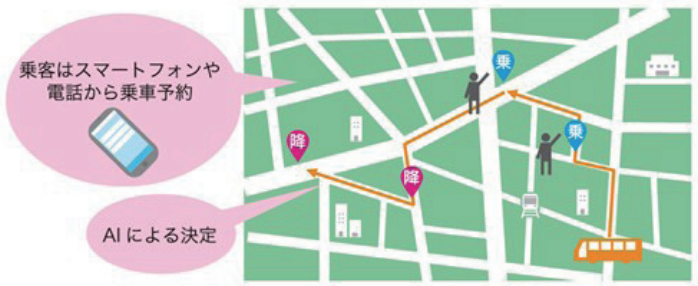


資料）国土交通省

(AIオンデマンド交通)

AIオンデマンド交通は、利用者からの事前予約に応じてルートや時刻を柔軟に設定して最適配車を行うシステムである。定時定路線のバス等と比較して、待ち時間も短く、効率的な移動ができるため、周遊性の向上による観光消費の拡大が見込まれる。

図表Ⅰ-2-1-25　AIオンデマンド交通のイメージ



資料）国土交通省

一部地域では、インバウンド等の観光消費の拡大や地域交通の運行効率の向上を目的として、AIオンデマンド交通を導入した例が見られる。

注12　Project PLATEAUにより整備される、都市空間の地物及び属性を都市スケールで三次元的に再現したデータ。

Column コラム

観光スポットを周遊、「ぐるりん号」（長野県大町市）

長野県大町市は、北アルプス山麓に位置し、立山黒部アルペンルートの玄関口として、年間約260万人の観光客が訪れる自然豊かな観光都市である。

同市では、インバウンド宿泊者数が2021年の139人から2023年の4万人超へ急増していることなどを背景に、観光客の二次交通を確保し、市内観光地の周遊性を高めることを目的として、観光周遊バス「信濃大町ぐるりん号」（定時定路線）を導入していた。しかし、平均待ち時間約40分、1日で訪問できる観光スポット数が1～2か所にとどまるなど、周遊性や利便性に課題を抱えていた。

そこで同市では、平均待ち時間を13.5分（従来比26.5分短縮）に削減できる等のシミュレーション結果を踏まえ、2025年度からぐるりん号を需要応答型のAIオンデマンド交通へ移行することを決定した。

ウェブサイト及び専用スマートフォンアプリは多言語（日本語・英語等）で案内され、キャッシュレス決済にも対応することで、インバウンドを含む多様な利用者にとって利用しやすいサービスとなるよう設計されており、国際観光地としての受入基盤強化にもつながっている。運行初年度は、460人が利用し、平均待ち時間は4分（36分短縮）、平均乗車時間は11.2分（25.8分短縮）と大幅な時間短縮が実現し、1日券利用者の半数以上が3回以上（最大は5回）の乗車をするなど、利用者にとっての利便性が大きく向上したことから、更なる観光消費の拡大や運行効率の向上など、多面的な効果が期待されている。

今後は、運行結果とデータ分析を踏まえ、市全体の公共交通ネットワークの再編や効率化を検討していく予定である。また、将来的な広域連携の可能性も期待されており、観光と日常の両面を支える持続可能な地域交通体系の構築と、北アルプスエリア全体の経済活性化に資することが見込まれている。

資料）大町市

＜市内を走るぐるりん号＞

④地域交通DX推進プロジェクト「COMmmmONS（コモンズ）[注13]」

我が国の地域公共交通では、地域住民や来訪者の利用を促進するため、デジタル技術を活用したモビリティサービスの高度化を目指しており、MaaS（Mobility as a Service）アプリなど様々な取組が進められている。MaaSアプリや配車アプリの開発、デジタル・チケッティング（交通キャッシュレス）の導入等、地域交通に関するデジタル施策は、これまでも各提供主体の下で進められてきたが、業務モデルやシステムが独自に構築されてきた結果、それぞれのサービスやデータが連携していない「個別最適化」の課題が生じている。地域交通の持続可能性も懸念され、「交通空白」に関する議論も進められている中、交通サービスの利便性向上や産業構造の強靱化等の観点から、これらのデジタル施策の相互連携をより深める必要がある。

地域交通DX推進プロジェクト「COMmmmONS」は、地域交通におけるデジタル技術の活用を、地域交通の持続可能性、利便性、生産性向上という価値にコミットするエコシステムとして再構築するため、「サービス」、「データ」、「マネジメント」、「ビジネスプロセス」の四つの観点から、デジタル活用を一体的に進める取組としてスタートしている。

例えば、ICカードや配車システム等から出力されるモビリティ・データの仕様の標準化の推進や、バス業務の共同化、タクシー運行管理業務の共同化等、標準モデルの開発等の取組が進められている。

注13　Code for Moblity Common Society の略。地域交通におけるデジタル活用や標準化を進めるプロジェクトのこと。

図表Ⅰ-2-1-26　COMmmmONSにおける標準化プロジェクトの例

資料）国土交通省

「交通空白」は、移動手段の不足だけでなく、社会経済全体に、目に見えない形で機会損失や国民負担を及ぼすものである。「交通空白」解消に向けた取組により、これらの「見えない壁」を打破し、個人や地域の成長力を掘り起こしていくことが重要である。

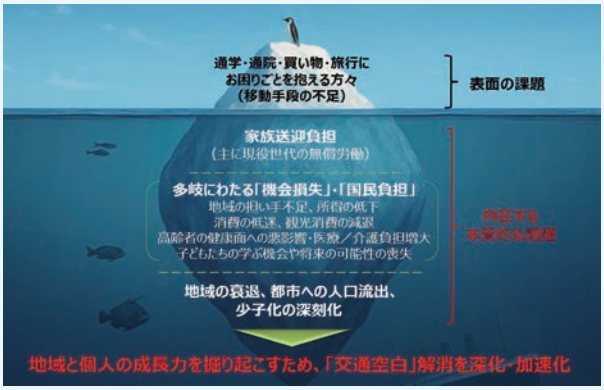
Column コラム

「交通空白」が地方に与える機会損失・国民負担

我が国は、人口減少・少子高齢化や担い手不足の拡大など複合的な課題に直面しており、これらは相互に影響し「負の連鎖」を形成している。特に、地方では生活サービスの維持が困難となり、暮らしの質の低下を招いているが、この構造の根底にあるのが、移動手段の確保が困難な「交通空白」の課題である。移動手段の不足は、通学や通院、就労、消費、観光など様々な生活行動を制約し、社会経済全体に、目に見えない形で「機会損失」や「国民負担」を及ぼしている。中でも、地域公共交通の不足による家族送迎の増加は、現役世代、特に女性の可処分時間を奪い、就業機会の制約や所得低下、消費の低迷につながる。また、地域経済の担い手不足やインバウンドをはじめとする観光機会の逸失、さらには、外出機会の減少によるフレイル化（高齢による虚弱化）等の健康悪化やそれに伴う社会全体の医療・介護負担の増大、子どもの将来の可能性の喪失など、多面的な影響が生じている。

「交通空白」解消に向けた取組は、単なる移動手段の確保にとどまらず、これらの「見えない壁」を打破し、個人や地域が本来持つ成長力を掘り起こし、地域の将来を切り拓く、我が国の成長戦略の一翼を担うものである。

＜「交通空白」は地域と個人の成長を阻む“見えない壁”＞



資料）国土交通省

⑤自動運転技術の積極的な実装

自動運転技術は、移動に関わる人手不足や安全性の向上など複数の社会的課題を同時に解決し得る可能性を有しており、将来の交通体系を支える基盤技術として期待されている。また、自動運転の普及は、産業構造や人々の暮らし・生活に広範な影響を及ぼすことが見込まれている。

国土交通省は、2026年1月に「国土交通省自動運転社会実現本部」を立ち上げ、自動運転社会の早期実現に向けて、その推進・連携体制を強化するとともに、自動運転車両の開発・普及の促進や社会受容性の向上、自動運転を支える道路・都市インフラ側の取組などを強力に進めている。具体的には、自動運転レベル4[注14]・レベル2++[注15]事業用車両等の社会実装支援、自動運転レベル2++車両の優良認定制度の創設による開発・普及の促進、インフラからの支援や道路の適切な利活用に向けた取組、国際基準策定に係る議論の主導、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築等、あらゆる施策に取り組んでいる。

(無人自動運転移動サービスの事業化推進)

ドライバー不足解消や地域における移動手段の確保のため、地方自治体による自動運転の社会実装に向けた取組を支援している。一人が複数車両の運行を遠隔監視するなどの先進的な取組や優良事例として横展開できる事業を重点的に支援するとともに、デジタル庁など他省庁とも連携することにより、自動運転の事業化を推進している。

図表Ⅰ-2-1-27　平塚市における自動運転移動サービスの社会実装の取組

資料）平塚市

Column　コラム

住民の移動ニーズに応える自動運転バス（長野県塩尻市）

長野県塩尻市では、人口減少や少子高齢化が進む中、市街地だけではなく農村地域の暮らしも維持することで、「まちなかの便利な生活」と「農山村地域のゆとりのある生活」を両立する「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の都市構造の構築を目指している。一方で、高齢化による慢性的なドライバー不足に直面しており、将来にわたって持続的なサービスを提供するための抜本的な対策が急務となっている。

このような中、地域課題解決のために2020年度より自動運転バスの実証事業を実施している。2025年1月からは、JR塩尻駅と塩尻市役所を結ぶルートでレベル4運行を開始したほか、同年5月からは、市内中心部でのルートを拡大してレベル2による通年運行を開始している。

今後は、安全かつ安定的な運行を行うために、車両の行動計画や予測にもAIを活用した走行技術の検証を行う予定である。また、市が推進するテレワーク拠点「KADO」による地域人材の活用により、高精度三次元地図の整備などデジタル基盤の構築を内製化している点も、本取組の特徴である。

このような取組を通じて、地域の移動課題の解決や住民生活の質の向上を図り、「次世代交通がもたらす誰もが安心して便利に暮らせる地域社会」への変革を進めている。

注14　特定条件下における完全自動運転。特定条件下においてシステムがすべての運転タスクを実施。
注15　レベル2++車とは、AI技術を活用した高度な運転支援機能を搭載した車両のことをいう。

（離島・沿岸地域の交通需要を満たす自動運航船）

我が国は、離島が多く、そこで暮らす住民の移動手段として、船舶は重要な役割を担っている。一方、定期運航便の本数が少ない離島では、島外への移動可能な時間が限定される。

このような中で、一部地域では、離島住民のレジャーや観光客の離島への移動ニーズに応えるべく、定期運航便が対応していない深夜や早朝に、自動運航船による輸送サービスの実証実験が実施されている。

Column コラム

島をつなぐ船の自動運転（広島県大崎上島町）

瀬戸内海に位置する広島県大崎上島町では、フェリーが日中のみ運航し、早朝・夜間の移動手段が存在しないことに加え、二次離島・生野島では生活協同組合ひろしまの宅配サービスがコスト制約から展開できないなど、交通・物流の制約が地域生活と経済活動のボトルネックとなっていた。

こうした課題を背景に、国の「スマートアイランド推進実証調査業務」として、大崎上島町・竹原市間の自律航行オンデマンド水上タクシーと貨客混載サービスの導入・実証が進められてきた。

2025年１～３月に実施されたスマート海上バス「ゆき姫」の試験運航では、夜間・早朝便の総利用者数が80人となり、月を追うごとに利用者が増加し、金曜日に利用が集中する傾向がみられ、実需が確認された。利用者アンケートでは「満足」「やや満足」が９割超、「不満」はゼロで、本格導入時の利用意向も８割超と高い需要が示された。生協ひろしまとの連携による生野島全世帯対象の宅配サービスでは全配送日で注文が発生し、「暮らしが楽になった」等の声が得られ、買い物負担軽減と生活利便性向上が実現している。こうした夜間・早朝の移動手段と宅配サービスの整備は、島民の暮らしを支えるとともに、瀬戸内の島しょ部における島外からの来訪者の周遊性を向上させる。

今後、大崎上島町は運航データ等を踏まえ、24時間に近い海上交通ネットワークの構築と本格導入のあり方を検討するとしており、瀬戸内エリア全体で高まる観光需要と島しょ部の二次・三次交通を結び付けることで、地域内での観光消費の拡大と物流の持続可能な発展を図ることが期待されている。

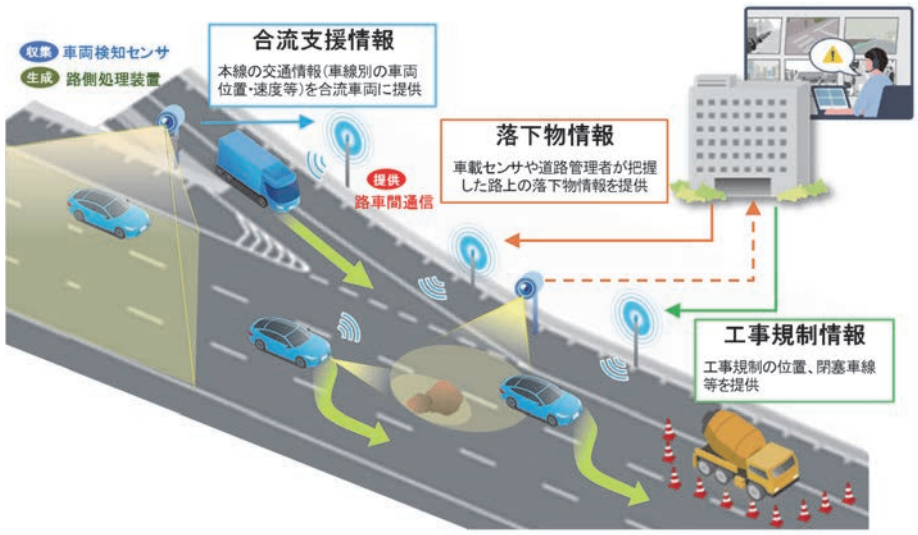
＜自動運航船＞

資料）大崎上島町

（輸送力強化に資する自動運転トラック）

国土交通省では、高速道路における自動運転レベル４トラックの社会実装を目指し、2025年３月から、新東名高速道路において路車協調システムによる自動運転トラックの公道走行の実証実験を実施している。2026年は、新東名高速道路での実証結果等を踏まえ、合流長が短いなど、より厳しい道路構造を有する東北自動車道（佐野SA～大谷PA）における実証実験を予定している。

図表Ⅰ-2-1-28　路車協調システム



資料）国土交通省

また、自動運転トラックの実装により、一人が複数の車両を遠隔監視する「1対N」運行が可能になると、労働生産性の向上により、担い手の処遇改善や自動運転技術への投資に向けた原資の創出が期待される[注16]。

今後も引き続き自動運転トラックの導入やシステム開発を支援し、早期の社会実装を目指すこととしている。

図表Ⅰ-2-1-29　自動運転トラックの遠隔監視

資料）国土交通省

⑥自動化技術の飛躍的進化

工事現場や物流倉庫、造船所といった地域の「現場」においても、自動化が進められている。人の代替や作業効率の向上による更なる生産性向上を目指し、AIやデータの活用による自動化の深化が進んでいる。

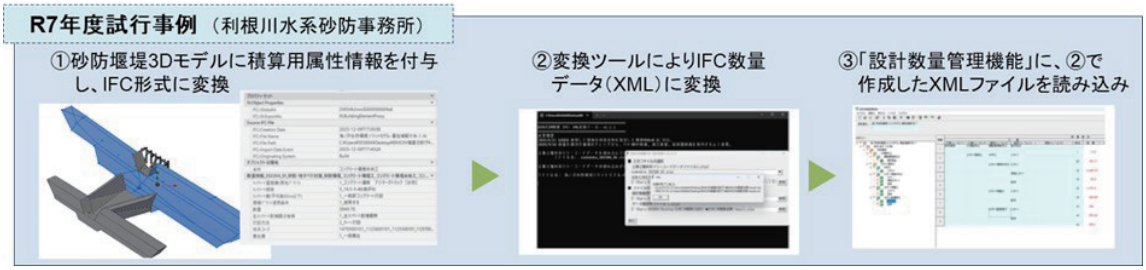
注16　例えば、2050年までの人口減少2,100万人（約17%減少）に単純比例すると、商用車（バス、タクシー、トラック）のドライバーは約20万人減少するが、自動運転等で生産性が向上して現在の事業規模を維持できれば、ドライバー1人当たりの人件費を500万円と仮定した場合、事業者において人件費減少分に相当する年間1兆円が活用できる投資余力が生まれることになる。

（建設現場の更なる省人化・省力化に資する取組（i-Construction 2.0））

我が国の建設業が直面する将来の担い手不足や生産性向上の課題を踏まえ、策定されたi-Constructionの下で、ICT等を活用した建設現場の省人化・省力化が進められてきたところ、更なる生産性向上に向けて、新たな技術を活用したi-Construction 2.0[注17]を推進している。

設計段階においては、構造物の設計データを標準化することで、AIなどのシステムによる数量の自動判読が可能になるなどデータ活用の効率化が図られる。一部では、標準化された三次元モデルのデータから算出される数量を、積算システムに自動入力する「BIM/CIM積算」の試行が始まっている。

図表Ⅰ-2-1-30　砂防堰堤におけるBIM/CIM積算の試行

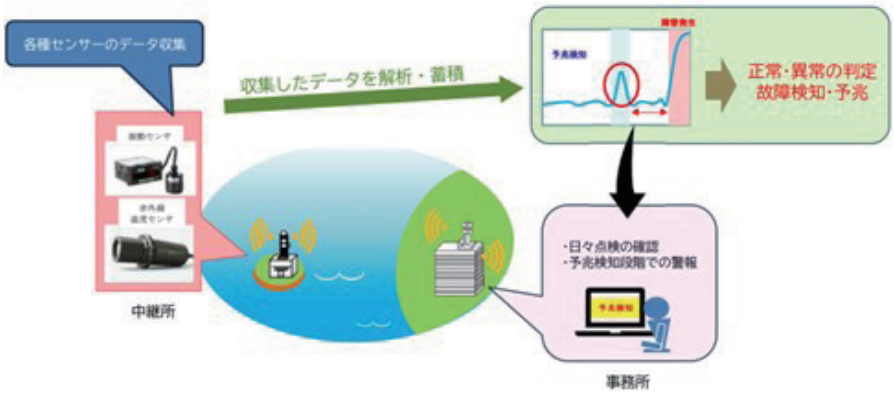


資料）国土交通省

また、施工段階においては、AIカメラやデータを用いた建設機械の稼働状況把握や、建設機械にAIやセンサを組み込み、人が認識・判断している作業の補完・代替することなど、建設現場におけるあらゆる活動をデータにより可視化し、建設現場の最適化を目指す取組を推進している。

さらに、維持管理の段階においては、設備の維持管理における省人化及び効率化を図るとともに、平時、災害時に遠隔で機器障害状況の把握、迅速な復旧を可能とするため、リモートメンテナンスを推進している。離島等に所在する電気通信設備にセンサを設置し、温度・振動・異常音等のデータを収集・蓄積・解析することで、遠隔からでも設備の状態把握が可能となる。また、異常が見られた際には、遠隔操作ロボット等によるメンテナンスを実施することで迅速な措置につながることが期待される。

図表Ⅰ-2-1-31　リモートメンテナンス



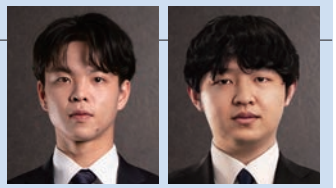
資料）国土交通省

注17　国土交通省では、AI・ロボットを含む様々な技術を活用することにより、2040年度までに建設現場の省人化を少なくとも3割、生産性を1.5倍にすることを目指す取組「i-Construction 2.0」を公表した（2024年4月）。

Interview インタビュー

AI等の新技術がもたらす建設業の生産性向上

燈(あかり)㈱ 野呂 侑希氏（代表取締役社長 兼 CEO）
武田 亮太氏（DX Solution 事業本部 General Manager）


野呂 侑希氏　武田 亮太氏

AI技術は、社会課題の解決と構造変革をもたらし、成熟した産業を成長させる可能性をもつイノベーションである。日本最先端のAIの研究開発を社内で行い、建設・製造・物流分野などにサービスを提供している燈㈱代表の野呂氏とDX Solution事業本部General Managerの武田氏に我が国におけるAI活用の現状と社会実装に向けた課題等、お話を伺った。

1. 我が国のAI活用の現在地

①AI活用の現状と課題

AI活用をめぐるフェーズは現在、「AIを使って何ができるか」を模索（概念実証）する段階を終え、一部の先進的な企業や大企業を中心に、AIの現場導入（社会実装の初期段階）まで進んできている。一方で、米国や中国と比較すると、全社的な業務プロセスの統合や破壊的なイノベーションにつながるようなレベルには達していない。AI活用の課題としては、第一にフェーズ、部門、企業ごとのデータの分断・サイロ化であり、第二に、失敗を許容できない文化があるのではないか。

②AI導入に関する四つの建設業界特有の課題

建設業界へのAI導入には、業界特有の課題として、大きく四点あると考えている。

第一に、建設現場は地形や気候、周辺環境が案件ごとに異なる一品受注生産であるため、同じAIモデルをそのまま適用しにくいという点である。

第二に、熟練職人の経験や勘といった暗黙知をデータとして取り込む必要がある点である。また、粉塵や天候変化、不安定な足場というロボットやIoT機器を導入する上での物理的な課題も存在している。

第三に、意匠・設計・構造などの細かな分業体制により、全体最適が困難である点である。昨今需要が高まるデータセンターなどでは設計プロセスが従来と異なることもあり、従来の分業体制のままでは難しいと考えている。

第四に、重層下請構造により、１社だけではシステムをアップデートしづらいという点が挙げられる。

2. 生産性向上に向けたAIの活用、役割について

①写真・画像データのAI活用が、定型的かつ膨大な業務の効率化に効果を発揮する

施工計画・施工管理には、写真記録、出来高管理、安全、資材管理などの定型的かつ膨大な業務が多く存在し、こうした領域はAIの力が発揮されやすい。一方で設計については、法規制への対応やデザインなど創造的な側面も多いため、実用レベルでの自動化に到達するまでには一定の時間が必要と考えている。

施工管理については、写真・画像データの活用が抜本的な生産性向上のカギになると見ている。これまで工事写真台帳に記録として残されるに過ぎなかった現場写真だが、精度が年々向上している画像認識AIの活用により、その活用の幅は大きく広がってきている。

施工計画においても、資材の配置、工程の順序、スペースのやりくりのシミュレーションなどに有効である。さらに、出来高データが自動で集計され、請求業務まで一気通貫で処理できるようになれば、施工管理の構造そのものが大きく変わる可能性がある。

②フィジカルAIが担うべき仕事と、人が担い続けるべき仕事

重労働や危険作業、定期的な巡視等はフィジカルAIが代替していくべきである。その上で、人が行う価値ある仕事としては、①不確実性への対応、②合意形成、③問いを立てる力、④領域を横断する力、の四つであると考えている。

現場での突発的事象に臨機応変に対応するには、人間の判断が必要であり、発注者や協力業者、さらには近隣住民など多様なステークホルダーとのコミュニケーションを通じて物事を進める力は、人間のコアな価値領域であると認識している。また、AIは与えられたタスクを解くことには長けている一方、「何を解くべきか」を定義することは難しい。AIでカバーできるコンテキストには限界があるため、複数領域を横断して現場の意思決定に落とし込む役割は、今後も人間が担い続ける必要があると考えている。

③技能労働者の価値はさらに高まる

米国で起こっているような「ブルーカラービリオネア」（AIがホワイトカラーの仕事を奪っていると言われる一方で、職人的な技術が必要なブルーカラーの収入が上昇している現象）は、日本でも起きる可能性は高い。知識・経験が要求され、複雑な物理作業を完遂できる技能労働者の価値は今後も上昇するとみている。

一方で、ホワイトカラーが価値を失うとは考えていない。経験とAI技術の双方を兼ね備え、新しい建設業の姿をデザインできる人材にとっては、AI時代はチャンスとなると考えている。

3. 社会実装に向けた課題について

①技術の進歩に即した法律等のアップデートが必要

経済成長に資するイノベーションを促進するという観点では、技術の進化スピードに対して法律のアップデートが追いついていないと考えている。特定の技術や手段などの仕様を細かく規定するのではなく、安全性に基づいた性能規定を進めていくのは一つの手段ではないか。

事故等に対する責任の所在を明確にしつつ、実証実験を奨励していくことも有効だと考えている。また、紙をベースにした手続きといった既存慣習を積極的に棚卸しし、制度をアップデートしていくことも重要なポイントだと感じている。

②AI推進に必要なのは、失敗を許容して挑戦を評価する文化づくり

新たな技術を適切に使いこなせる人材を育てるためには、AIに関する知識と自社の業務の双方に精通した人材の育成が重要だ。事業者には、AIツールを自主的に活用できる環境を整え、さらにノウハウや成功事例を共有して刺激し合う環境作りや、AIに不慣れな人材でも置き去りにしない仕組みづくりが必要である。

そして、試行錯誤の中でアイデアは生まれてくるため、社員が試行錯誤してアイデアを生み出せる環境を醸成することが重要である。

③国主導のデータ標準化、データ統合基盤の整備を期待

すでにPLATEAUや全国道路施設点検データベース、水防災オープンデータ提供サービスなど、国では多くの情報を公開しているが、さらに画像や点群、映像といった非構造データが、AIの学習においては不可欠だ。ひび割れや変状について画像と、その画像と劣化度が紐付けられる形で公開されれば、予知保全技術の促進に大きく貢献するだろう。

また、現状ガス・水道・電気・通信事業者が分散して管理している埋設物に関するデータを国として標準化し、統合できる基盤が整備されれば、地中を探査する技術と組み合わせて活用の可能性が広がると期待している。

工事写真や予知保全の分野について、民間の市民開発や民間での開発に任せるだけでなく、国のプロジェクトとして進めていくことも一つの選択肢ではないかと考えている。これらは大きなイノベーションが求められる領域であり、民間企業が単独でリスクを取るには投資や予算面で不安もあるため、国主導で進めてもらえるならば、我々としても手を挙げやすくなる。

また、その際の支援のあり方も重要だと感じている。人件費補助を中心とした形は、我々のようなテクノロジーを産業に実装していく事業体には必ずしも適合しない面がある。売上を立てながら実現していくことが前提となるため、その形に合った支援スキームが整備されれば、スタートアップを含む民間からの参入も増えるのではないか。

4. AI等、新技術によって生産性が向上した明るい未来について

①AI等、新技術の普及がもたらすインフラ・交通の未来

これまで専門家にしかできなかったことが、日常のインフラに組み込まれていくという転換が起こるのではないかと予想している。現在、技術者が数年に一度行っている橋梁やトンネルの点検を、道路を走る車のドライブレコーダーやスマートフォンのカメラにより「毎日点検」されることが実現されるのではないか。これは、点検頻度が劇的に上がるだけにとどまらず、都市の三次元モデルが常にリアルタイムで更新されるようなデジタルツインを実現させることもできると予想される。

交通分野では、自動運転やMaaSの普及によって自動化や渋滞解消が進んでいくと考えられる。そのためにはデータが継続的に集まる仕組みをいかに設計するかがカギとなる。

②地方へのインパクトはより大きなものに

AIは都市部との距離やスキルの差を埋める手段ともなり得る。例えば、地方にいながら都市部のプロジェクトに遠隔で関わることや、熟練者が不足している地方の現場を、AIを通じて都市部からサポートすることも期待される。

自動運転に関しても、公共交通が衰退している地方は、人流が少なく、自動運転を導入しやすい環境であり、ラストワンマイルの移動手段として有効になり得る。さらに、橋や道路、上下水道などの老朽化対応が大きな課題となっている地方自治体にとって、AIによる補修優先箇所の自動判定や、予算配分の意思決定支援は、都市部と同等の品質維持を可能にすると考えている。

こうした各種インフラ面の整備は、医療・教育・行政といったサービスのリモート化にも連鎖的につながっていき、やがて国土交通分野にとどまらず、社会全体に効果が波及していくことが期待される。

（物流分野の更なる省人化・省力化）

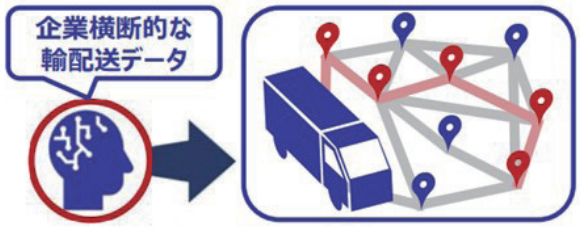
物流分野では、2024年度に約14%の輸送力不足が生じるとされていたが、官民の取組の成果によりおおむね克服し、物流の機能を維持する一方で、物流革新の「集中改革期間」と位置付けられる2030年度までに、更に深刻化する担い手不足等に対応し、物流機能を維持するための施策の具体化・深度化が必要である。

このような中で、国土交通省では、物流について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、2026年3月に「総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）」を策定し、徹底的な物流効率化や物流DX等に取り組むこととしている。

（AI等を活用した物流効率化）

AI等の新技術の開発と実用化を踏まえ、物流分野のイノベーションの実現に向けて、企業横断的な輸配送データを扱い、多数の荷主・物流事業者が関わる集配送のマッチングや配車・運行計画の最適化などの先進性・革新性の高いユースケースの創出を行う取組を推進している。また、EC市場や冷凍食品市場の拡大に伴う、輸送・保管需要の増大に対応するため、無人荷役機器や無人搬送機（AGV）、自動倉庫等を活用した作業の効率化が見られる。

図表Ⅰ-2-1-32　AI等を活用した配車・運行計画の最適化

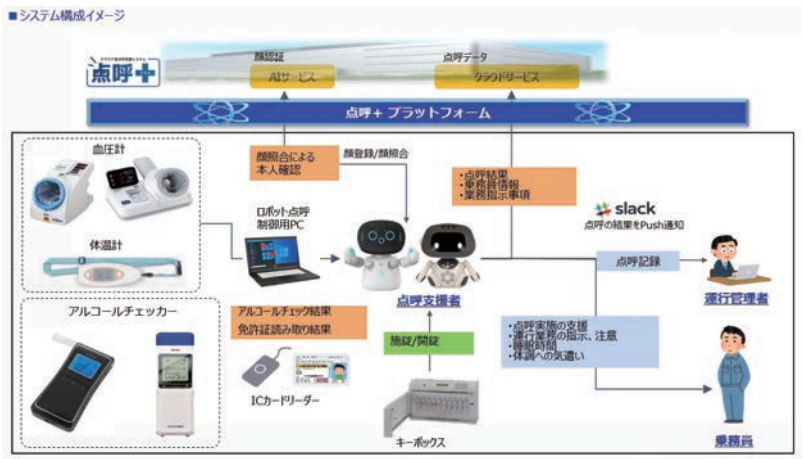


資料）国土交通省

（自動点呼ロボット）

自動車運送事業者は、乗務前後のドライバーに対して原則対面での点呼業務が法令で定められているが、2025年の法改正により「対面と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法」としてICT等の活用による遠隔点呼や、ロボットを活用した自動点呼も認められている。これにより対面での点呼という労働集約型の働き方が解消され、点呼執行者の業務効率化、生産性の向上が見込まれる。

図表Ⅰ-2-1-33　自動点呼のイメージ



資料）㈱ナブアシスト

（造船業における AI・ロボット等を活用した取組）

四方を海に囲まれている我が国において、貿易量の99%以上を担う海上輸送は、国民生活・経済活動を支える重要な役割を担っている。造船業は、その海上輸送に必要な船舶を安定的に供給しており、経済安全保障の観点からも重要な産業である。一方で、我が国の造船業は、近年、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、国内船主の需要を十分に受け止め切れていない状況である。

今後、ゼロエミッション船をはじめとする次世代船舶の需要の増大も見込まれているところ、造船業の再生に向け、DXやAI・ロボット技術を駆使した建造プロセス全体の生産性向上が求められている。

Column コラム

デジタルで人・モノを管理する造船所「デジタルシップヤード」（国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所海上技術安全研究所）

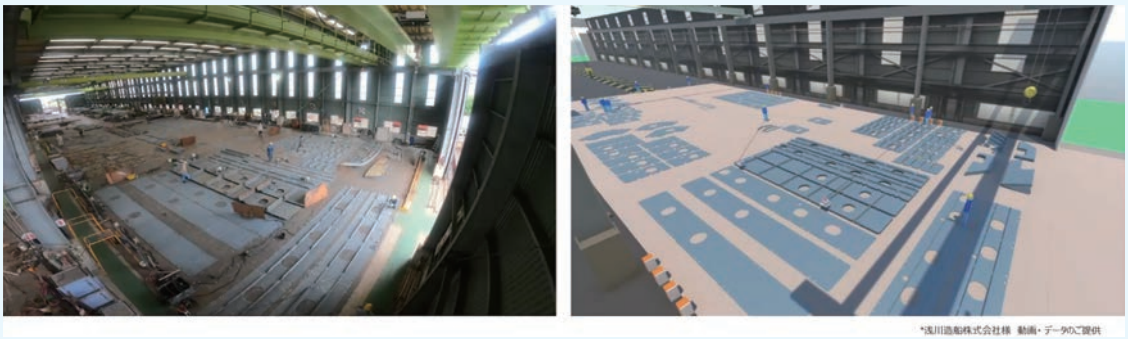
我が国は、かつて新造船受注量世界シェアの約50%を占める世界最大の造船国であったが、近年は国際競争の激化により建造量は減少傾向にあり、2019年の1,600万総トンから2024年には900万総トンへと減少している。また、造船業では、鋼材・資材の高騰や、人材不足等の要因が指摘されているほか、造船所で蓄積されている図面等の設計資産や実績データが体系的に整理されていないため、建造までの納期やコストの見積りが困難であるといった課題を抱えている。

そこで、海事・海洋技術に関する中核的研究機関として、海上交通の安全及び効率の向上のための研究等に取り組む国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所海上技術安全研究所は、すべてが数値表現され、すべてが計画通りに完結する造船所を目指す「デジタルシップヤード」構想を掲げ、造船作業の様々な場面に発生するあいまいさを排除（デジタル化）するための研究開発を行っている。

その一環として、バーチャル空間上で造船作業を精密に再現する「建造シミュレータ」の開発や、設計から造船までの一貫したデータ連携・標準化に関する研究開発を行っている。建造シミュレータの実用化により、作業員の配置計画、コストの算定の正確性が向上するほか、作業の支援システムにより作業が効率化し、建造にかかる期間が短縮され、さらに、設計データ、建造工程、品質管理をすべて数値的に管理することにより、納期、品質、コストが計画通り達成されることが期待されている。

造船が成長戦略の17分野の一つに位置付けられ、2026年においては、「研究開発とSociety 5.0との橋渡しプログラム（BRIDGE）」を活用し、AIの活用による次世代造船所の実現に資する技術開発を推進しており、建造シミュレーションの開発を継続・拡大するとともに、民間企業等と連携しデジタルシップヤードに資する造船AIロボットの開発を進めることとしている。

＜建造シミュレーション＞



資料）国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所海上技術安全研究所

また、造船の工程は、船体の鋼板加工・組立から、完成した船体を水上（海）に浮かべる「進水」、船体にエンジンやパイプ等の各種装備を取り付ける「艤装」まで多岐にわたり、熟練の技術・技能を必要とする。造船の技術・技能者の高齢化や若年者不足が顕在化する中、将来にわたり高品質な船を建造するため、技術・技能の維持（技術伝承）が求められている。

また、造船の工程の中でも非常に重要であり、高度な技術である「撓鉄」について、AIやロボットも活用した技術伝承が進められている。

Column コラム

再び世界の頂点を目指す「造船ロボット」の最前線（ジャパンマリンユナイテッド㈱）

近年、造船所では、担い手不足や技術伝承の課題が顕在化しており、今後、新造船の需要増大も見込まれる中、生産性向上に資する取組が求められている。

大型バルクキャリア、大型タンカー等を多数建造し、我が国の造船業界をリードするジャパンマリンユナイテッド㈱津事業所では、生産性向上を目的として、撓鉄ロボット等の導入が進められている。撓鉄とは、鋼板を加熱・冷却し、熱膨張と収縮を利用して、船体等の滑らかな三次元曲面を作り出す高度な造船技術である。撓鉄ロボットは２台で１人分の作業を代替し、AIも活用しながら、「鋼板のどの位置を、どれくらいの入熱で、どの順序で加熱すればよいか」シミュレーションも行っている。一般に、一人前の撓鉄技術者と認められるまで、おおむね10年程度の実務経験を要するとされているところ、撓鉄ロボットによる仕上がり精度は、熟練の技術者に遜色ない水準に達しつつある。

また、自社で開発している「大組立溶接ロボット」は１人のオペレーターで８台以上を順次操作し、作業効率を大幅に向上させており、「大組立溶接ロボット」では対応困難であった狭あい箇所の溶接にも「小型・可搬ロボット」を開発･運用して、自動化をさらに進めている。

同社は、AI・ロボット等の導入によって、更なる生産性向上を図るだけでなく、造船業は「きつい、汚い、危険」の３Kのイメージが根強い中、人が働きやすい環境をつくり、建造量の拡大に向けて、人材の確保・育成を行っていくこととしている。

＜撓鉄ロボットの稼働状況＞

資料）ジャパンマリンユナイテッド㈱

⑦ AI・新技術によるパフォーマンス向上

生産性向上に向けては、自動化だけではなく、AI・新技術の活用によって、インフラのパフォーマンスを向上させていくことが重要である。例えば、ダムの運用や水道管の漏水探査等にAIを活用することで、効率的なインフラの管理・運用を進める取組が見られる。

(AIを活用したダム最適運用)

水力発電は、再生可能エネルギーの中でも、設備の寿命が長く、100年以上稼働している発電所も存在している。一方で、設備保護のため、余裕を持った安全率（設備余力）の設定がされており、最大限の活用に至っていない状況である。このような中、AIを活用し、ダムの最適な運用による効率化を図ることで、生産性を向上させていく取組が推進されている。

Column コラム

AIで変わる賢いダム運用（北陸電力㈱）

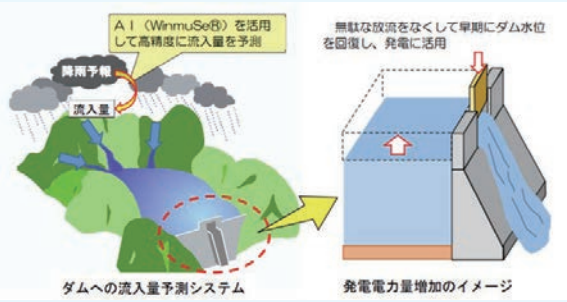
水力発電は、天候の影響を受けにくく安定した発電が可能で、制御性にも優れているほか、適切な維持管理により長期間利用できる点が特長である。一方、気候変動に伴う洪水調整への対応ニーズの高まりや、クリーンエネルギーとしての注目が増す中で、ダム運用は一層複雑化している。このため、AIを活用した高度な判断・意思決定に加え、専門的な技術の継承が求められている。

北陸電力㈱では、降雨実績や降雨予測等を基に、33時間先までのダムへの流入量を高精度で予測する「流入量予測AI」と、それから得られたダムへの流入量を基に、ダム・発電所のゲート放流のタイミングを運用上定められた規則を守りつつ提案する「ダム最適運用システムAI」とを運用している。

2019年に、浅井田ダム（岐阜県）において実施された実証実験では、流入量の予測精度が従来に比べて大幅に向上し、予測結果を活用しダム運用を最適化することで、無駄な放流をなくして早期にダム水位を回復させ、年間約500万kWhの発電電力量が見込まれることが確認された。2021年度からは、浅井田ダムを含む五つのダムに適用範囲を拡大し、五つのダム全体で検証したところ、水系全体で、発電量として年間約1,500万kWh程度の発電量増加が見込まれることが確認されている。

今後、同社は、ダム最適運用システムを引き続き活用していくとともに、クリーンエネルギーである水力発電の電力量増加に向けて継続的に取り組んでいくこととしている。

<ダム最適運用システムのイメージ>



資料）北陸電力㈱

(AIを活用した水道事業の効率化（有収率の向上))

浄水場等から送出された水量のうち、料金を徴収できなかった水量である無収水量を削減することで有収率が向上する。無収水量が生じる要因としては、水道管の漏水等が挙げられる。

AIの活用による漏水調査等のスクリーニング技術により、効率的に維持・管理を行うことで無収水量を削減し、水道事業の効率化を図る取組が見られる。

Column コラム

AIが見張る水道設備（㈱日立システムズ）

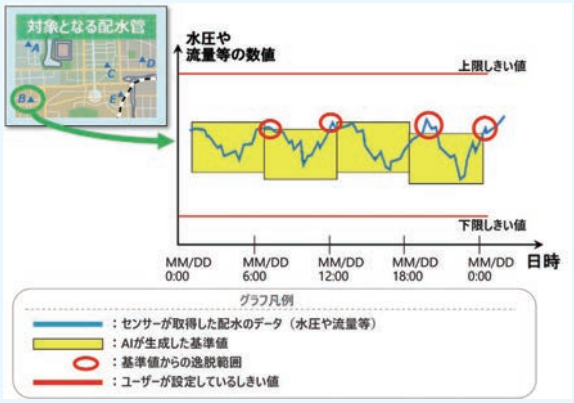
水道事業においては、事故発生の未然防止や早期復旧対応を通じての水の安定供給が求められているが、一方で、給水人口の減少による水道事業の経営悪化や人手不足、設備維持・管理の難しさといった課題を抱えており、水道設備のメンテナンス作業における効率化や精度向上が急務となっている。

そこで㈱日立システムズは、水道事業者の水運用の効率化と安定供給の両立をサポートする「CYDEEN 水インフラ監視サービス」のオプションとして、「AI異常検知サービス」の提供を2025年5月より開始した。

水インフラ監視サービスは住民の生活圏に近い配水管に設置したセンサにより、水圧、流量、水質、水位を監視し一元的に管理する機能をもつ。「AI異常検知サービス」は、さらに正常時に取り得る水圧や流量等の基準値をAIが生成し、比較・分析まで行うことで、リアルタイムの水圧等のデータが、生成された基準値からどの程度逸脱しているかを可視化し、配水状態の微細な変化を捉えることで異常を検知することを可能とする。当サービスにより、漏水や事故による突発的かつ長時間の断水などの影響が減少し、さらに水道局員の復旧作業の負担を軽減し、メンテナンス作業が効率化することが期待される。

同社は、2025年に兵庫県内の水道事業体において水道管の劣化要因と漏水発生の可能性をAIで分析する実証実験も実施しており、今後、水道設備におけるAI分析の高度化、拡大化に取り組むとともに、水道DXの研究開発を進め、高品質な水道事業の実現を目指している。

＜AI分析・可視化のイメージ＞



資料）㈱日立システムズ

（港湾分野における技術活用）

港湾では、「ヒトを支援するAIターミナル」の取組やサイバーポートの活用により生産性の向上を図り、港湾ロジスティクスの強化に取り組んでいる。

一部の港湾では、遠隔操作技術やサイバーポートの導入によって、荷役作業時間の短縮や手続きの電子化が進んでおり、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図るシステムの導入も進められている。

Column コラム

神戸港におけるコンテナターミナルの競争力強化（近畿地方整備局港湾空港部）

神戸港における外貿コンテナ取扱貨物量は、増減を繰り返しつつ近年は回復傾向にあるコンテナ需要に対応するため、AIやIoT技術を組み合わせたAIターミナルの取組を進め、良好な労働環境の整備と生産性の向上を目指している。

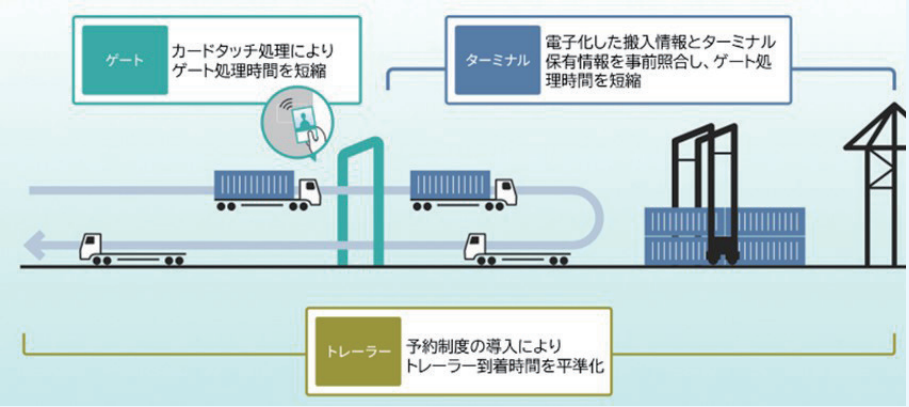
神戸港では、コンテナ物流の効率化を目的とした新・港湾情報処理システム「CONPAS（Container Fast Pass）」を導入し、搬出入の予約によるトレーラー到着時間の平準化、搬出入情報の事前確認によるコンテナターミナルのゲートトラブルの回避、ゲートでのPSカード[注1]のタッチと同時に専用携帯端末にトレーラーのターミナル内の行き先を表示させることによるゲート処理時間の短縮などにより、コンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図っている。

また、遠隔操作RTG[注2]の導入に係る補助事業を通じて、港湾労働者の労働環境の改善や「大型貨物の梱包、コンテナへの積込み、コンテナターミナルへの移動」を一貫して実施する上屋の整備など、港湾荷役設備の遠隔化や高度化を実施し、労働環境の改善と生産性向上の取組を進めている。

その他、GXの面では、水素・アンモニア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）形成推進の一環として、一部のRTGのディーゼルエンジン発電機を水素エンジン発電機に換装し、2025年4月から6月の間に世界初の現地での稼働実証を実施したところであり、本実証を踏まえ、国土交通省港湾局にて「水素を燃料とする荷役機械の導入ガイドライン」の作成を進めている。

国土交通省港湾局、港湾管理者（神戸市）、港湾運営会社等が密に連携し、関係者が一体となって、神戸港の発展に取り組んでいる。

＜CONPASのイメージ＞



資料）国土交通省

注1　国際埠頭施設への立入確認を円滑に行うために国土交通省が発行する身分証明書。
注2　タイヤ式門型クレーン（Rubber Tired Gantry crane）。

一方、諸外国では、港湾全体を対象にAIを活用した運用最適化を図る取組も見られるところ、我が国においても、国内の港湾の特徴に適した形で、更なる技術の活用による港湾ロジスティクスの強化が期待される。

Column コラム

海外で進むAIによる港湾運用（オランダ）

ロッテルダム港は、42kmにわたる港湾エリアを有する欧州最大の港湾である。2024年には年間約2万8千隻の外航船が寄港しており、同港の管理・運営・開発はPort of Rotterdam Authority（以下、「ロッテルダム港湾局」）が担っている。

港湾に向かう船舶は、着岸して貨物の積み下ろしに使用する場所（バース）が使用できるようになるまで海上で（長い場合は数日間）待機する場合がある。その際に船舶から排出されるCO_2等の有害物質の削減のため、2017年にロッテルダム港湾局は、港へ航行したコンテナ船のすべての動きを分析した。その結果、入港する船舶に対し、より早く、より正確な入港可能時刻を連絡することで、有害物質の排出を削減できることが明らかになり、さらに、港湾の運用効率化にも貢献することが明らかになった。

そこで、ロッテルダム港湾局は、船舶の寄港を可能な限り正確に計画するための寄港最適化プラットフォームとして、2018年に船舶・ターミナル計画プラットフォーム「Pronto」を立ち上げた。現在、同プラットフォームはロッテルダム港湾局が2019年に設立したPortXchange Products BVにより、“PortXchange Synchronizer”（ポートエクスチェンジ・シンクロナイザー）という名称で提供されている。

PortXchange Synchronizerは、港湾に設置された44個のセンサ、多数の予測システム、気象・天文データ等を組み合わせることにより得られる潮位、潮汐流、塩分濃度、風速、風向、視程等の情報のほか、船舶や貨物に関するデータを基に、AIが到着予定時刻や停泊中の荷役作業・給油等のタイムスケジュールを生成する。スケジュールはリアルタイムで更新され、もし変更や遅延等が発生した場合でも対応可能となっている。こうした取組により港湾の利用率が向上し、船舶の待機時間が20％削減されることが確認されている。同プラットフォームは2020年現在、50以上の組織で利用され、10万回以上の寄港をサポートしている。

今後は、欧州の他の港湾やオランダ政府、EU、NATOと協力し、自律型の無人システムの構築に向け、開発を進めていくこととしている。

＜PortXchange SynchronizerのCGイメージ＞

資料）PortXchange Products BV

（2）インフラの新たな活用によるエネルギー安全保障への貢献

経済安全保障や脱炭素を巡る動向を踏まえ、エネルギー・重要鉱物の自律性向上（自給率向上・調達多角化）や、モビリティ・インフラ分野の事業性向上、日本経済の成長力向上を同時追求する「三方よし」に向けた取組が推進されている。陸海空や地域・まちの移動体とインフラを活用するモビリティ・エネリンク構想（仮称）は、Create、Connect、Consume（つくる、つなぐ、つかう）の“３C”で、エネルギーの自律性向上に貢献するものである。

①浮体式洋上風力発電の普及促進

「第７次エネルギー基本計画」（2025年２月18日閣議決定）では、再生可能エネルギーの主力電源化を進めることとしており、洋上風力発電は2030年までに10GW、2040年までに浮体式を含め30 ～ 45GWの案件形成を目指すとされ、さらに、「洋上風力産業ビジョン（第２次）」では、2040年までに15GW以上の浮体式洋上風力発電の案件を形成する目標が設定されている。

2025年11月から、国土交通省は、浮体式洋上風力発電の海上施工等に関する官民WGで整理した海上施工シナリオ等を踏まえ、浮体式の大量導入に向けて港湾機能や港湾の施設規模等について検討するため、「洋上風力発電の導入促進に向けた港湾のあり方に関する検討会」を開催している。

Column コラム

潮風から発電、国内初の浮体式洋上風力発電所（五島フローティングウィンドファーム合同会社・五島市）

我が国は、エネルギー供給の多くを化石燃料の輸入に依存しており、エネルギー安全保障と脱炭素を両立する観点から、再生可能エネルギーの主力電源化を徹底し、地域との共生等を図りながら、最大限の導入を図る必要がある。また、DXやGXの進展による電力需要増加が見込まれる中、それに見合った脱炭素電源を十分確保できるかが、我が国の経済成長や産業競争力を左右する状況にある。

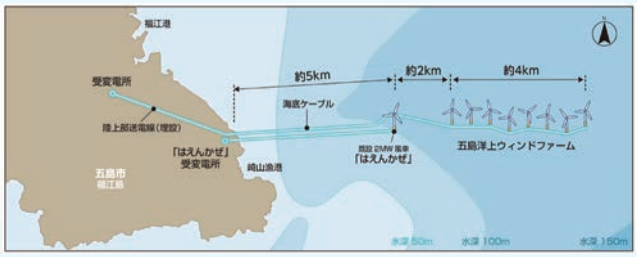
その中で、洋上風力発電は、「第７次エネルギー基本計画」において、再生可能エネルギーの主力電源化に向けた「切り札」と位置付けられている。しかし、我が国は遠浅の海域が少なく、欧州等で洋上風力発電の主な設置方法となっている「着床式」の構造物を設置できる場所には限りがある。

そこで、長崎県五島市椛島（かばしま）沖では、2010 ～ 2015年度に実施された環境省実証事業において、浮体式洋上風力発電施設（はえんかぜ）の設置に成功した。その後、五島フローティングウィンドファーム合同会社[注1]が、五島市福江島の崎山漁港の沖合約７kmの海域で、複数基を設置する商用浮体式洋上風力として国内初となる「五島洋上ウィンドファーム」の商用運転を2026年１月より開始した。「五島洋上ウィンドファーム」では、洋上に８基の風車（2,100kW×８基）が設置されている。発電された電力は、五島市内の一般家庭や企業などに届けられ、五島市の再生可能エネルギーによる発電量は電力需要の80%まで増加する見込みである。五島市の試算では、浮体式洋上風力発電を更に広域に導入した場合、年間想定発電量で約63,600GWhのポテンシャルを有しており、これは五島市の年間電力消費量の約400倍に当たる。

浮体式洋上風力発電は、今後も環境への負荷が少ない新たな発電施設としてカーボンニュートラルへの貢献だけでなく、新たなエネルギー資源や安定した電力供給ツールとして、エネルギー安全保障の面においても貢献していくことが期待されている。

注１　戸田建設㈱を代表企業として構成された特別目的会社（SPC）。

＜風車設置場所＞



＜風車全景＞

資料）五島フローティンウィンドファーム合同会社

②次世代太陽電池を活用した公共施設やモビリティ

再生可能エネルギーのうち、次世代太陽電池として開発が進むフィルム型のペロブスカイト太陽電池[注18]やカルコパイライト太陽電池[注19]は、軽量かつ柔軟という特性を持つ太陽電池である。国土交通分野では、インフラ空間や建築物を活用したペロブスカイト太陽電池の設置が促進されている。

また、ペロブスカイト太陽電池とカルコパイライト太陽電池のそれぞれの利点を踏まえ、両者を組み合わせ、積層構造（タンデム構造）にすることで、高効率で軽量・フレキシブルかつ耐久性のある次世代太陽電池の実現が期待される。この次世代型タンデム太陽電池の社会実装に向けて、既存の公共施設での実証実験が始まっている。

図表Ⅰ-2-1-34　タンデム型ペロブスカイト太陽電池の公共施設での屋外実証

資料）さいたま市

さいたま市役所本庁では、ペロブスカイト太陽電池とシリコン太陽電池を組み合わせたタンデム型ペロブスカイト太陽電池を搭載した独立電源システムの実証事業が開始されている。

さらに、神奈川県では、2026年から、国内で初めてカルコパイライトの次世代型タンデム太陽電池を設置する実証実験を順次開始している。実証実験では、県保有施設（信号機、県庁渡り廊下等）に設置し、太陽光の角度等の変化による発電量への影響や曲面に設置した場合の劣化状況、将来的な用途を検証することとしている。

注18　結晶構造を利用した薄膜型太陽電池。低温プロセスで製造できるため大幅なコスト削減が見込まれ、軽量で柔軟なモジュール化が可能。シリコンでは難しい建材一体型（BIPV）への応用が進み、色調や透過性の調整にも優れ、デザイン性と高効率を両立できる点が特徴。

注19　化合物半導体を用いた薄膜型太陽電池。従来のシリコン太陽電池に比べて軽量で柔軟なモジュールを製造でき、建物の壁面や曲面など、設置場所の自由度が高く、耐久性や長期安定性にも優れている。

図表Ⅰ-2-1-35　地方公共団体保有施設を活用した実証実験

資料）神奈川県

これら次世代太陽電池の特性を活かしたEVモビリティの導入も進んでおり、モビリティのエネルギー転換も進められている。

Column コラム

太陽の力を受けて走るモビリティ（EV ジェネシス㈱）

日本国内では太陽光発電の導入拡大が進み、平地面積当たりの設備容量は主要国の中で最大級（2021年度：514kW/km²）となっている一方、従来型の太陽光パネル設置のための適地が大幅に不足している状況にある。こうした中、ペロブスカイト太陽電池、カルコパイライト太陽電池等の次世代型太陽電池は、軽量・柔軟という特徴を生かし、従来太陽電池の設置が困難であった、建物の壁面・曲面、重量物の設置が困難な屋根、車両等の場所にも導入が可能なことから、再生可能エネルギーの導入拡大と地域共生を両立するものとして期待されている。ペロブスカイト太陽電池等の次世代型太陽電池の需要創出に関しては、自治体を含めた公共部門や環境価値を高く評価する企業からの導入が期待される。

こうした背景を踏まえ、公共施設への導入例として、札幌市役所本庁舎では、ペロブスカイト太陽電池を用いたBIPV（建材一体型太陽光発電）内窓の発電性能の検証等を目的とした実証が開始されている。また、愛知県庁では、ペロブスカイト太陽電池の発電量や経年劣化等の検証を行う実証事業が開始されている。

モビリティ分野では、車載用ペロブスカイト太陽電池の実用化を目指した開発も始まっている。㈱EVジェネシスは、次世代型の「曲がる太陽電池」を搭載したEV三輪車を開発・販売している。

太陽電池については、これまでの屋根や平地を中心に普及が進んできたが、次世代型太陽電池は従来の太陽電池と比較し、景観への影響が小さく、また、軽量であることから、建物の窓や壁面、車載等での需要が広がると見込まれており、我が国が目標として掲げている2050年カーボンニュートラルの実現に貢献することが期待される。

＜EV三輪車＞

資料）EV ジェネシス㈱

③水素実装に向けたシステム構築

水素は、発電・輸送・産業といった幅広い分野の脱炭素化に資することから、2050年カーボンニュートラル実現に向けたカギである。また、多様な資源から製造できるため、我が国のエネルギー供給・調達リスクの低減に資するエネルギーである。

国土交通分野においても水素実装に向け、水素運搬船や港湾における水素等の受入環境整備、FCV商用車の普及促進など様々な取組が進められている。

図表Ⅰ-2-1-36　水素実装に向けた取組の例

水素運搬船

港湾（受入環境整備）

FCV商用車

資料）国土交通省

水素供給網の確保に向けて、神奈川県川崎市では、インフラ地下空間を利用した水素の供給が検討されている。

Column コラム

人と車とエネルギーが流れる「多摩川スカイブリッジ」（川崎市）

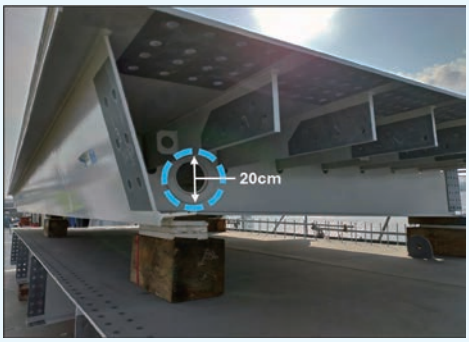
川崎市は、羽田空港に隣接するとともに、川崎港や鉄鋼・非鉄金属を中心とした日本最大級のコンビナートである京浜臨海部を擁しており、交通・産業・国際の観点から、重要な位置に立地している。また、京浜臨海部には、国内水素需要の約１/10が集積していることに加え東京都港湾臨海エリア全体で年間12万トンの需要があることが予測されており、広域的な水素供給の構築が検討されている。

このような中、羽田連絡道路（以下、「多摩川スカイブリッジ」）は、神奈川県川崎市と東京都大田区羽田空港をつなぐ新しい橋として、2022年３月に開通した。開通後、約６か月の効果として、多摩川スカイブリッジと併走する大師橋の全体交通量が約３割減少、うち大型車が約４割減少したことにより、大師橋の混雑状況が大幅に改善した。また、川崎市～東京都大田区間のリダンダンシーが確保され、防災性が向上、川崎臨海部から羽田空港までの平均所要時間が、約14分から約３分に短縮された。

加えて、羽田連絡道路の内部には、将来的な東京方面への水素供給を見込んだ直径20cmの水素配管用スペースが設置されている。川崎臨海部から羽田空港エリアへの水素供給が検討されており、2050年のカーボンニュートラル実現に向けて、交通の輸送力の発揮のみではなく、国内の経済活動を支える新たなエネルギーインフラとしての活躍も期待される。

＜川崎臨海部の概況＞

＜水素配管スペース＞



資料）川崎市

④走行中給電

現在、我が国では、EV商用車の導入支援や走行中給電システムの実装が進められている。走行中給電とは、EVの充電スポットが限られるなどの課題があることから、道路から非接触で充電を行うものである。

Column コラム

走りながら充電できる新しいインフラ「走行中無線給電技術」（㈱デンソー・東日本高速道路㈱）

環境へ配慮するため、化石燃料を使用しないEVトラック等の商用運行が進んでいるが、トラック等大型車両のEV化は搭載する電池の重量が重く貨物の積載量が同型の化石燃料車両より小さくなる、充電スポットが限られるなど課題が存在する。

こうした課題を解決すべく、道路から非接触で車両に給電を行う、走行中無線給電（DWPT）の研究が進められている。例えば高速道路のような、交通量が多く高速で走行が可能な区間や路線バスの走行ルートに設置することで、多数の対応車両に対して効率よく電力を供給し、充電のための停車を必要とせず、長距離走行が可能となる。

このような中、㈱デンソーは、大型の実証実験設備を独自に構築し、性能や耐久性等を評価できる基盤を整備、電気を受け取る「受電コイル」を搭載した電動車両の開発などを進め、2024年9月、50時間充電停車なしの走行を成功させた。

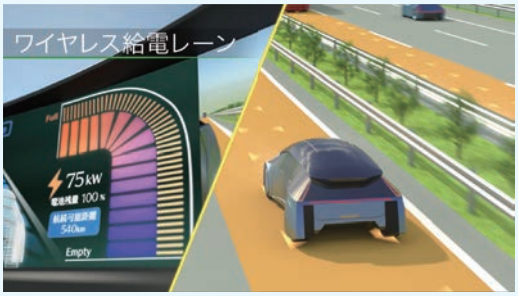
＜運転の様子＞

＜テストコース＞

資料）㈱デンソー

また、東日本高速道路㈱では、先述した㈱デンソーに加え、自動車メーカー、建設会社、大学と協働し、実際の高速道路上での走行中無線給電技術の実証を日本で初めて行う「館山プロジェクト」を発足させた。2027年度以降に複数回の実施を予定する実証実験では、館山自動車道君津PA付近の本線部約300mの区間において、参画事業者が開発した複数の走行中無線給電システムについて、埋設時の仕様や舗装への影響、走行路面の安全性や保守性等、実装に向けた様々な課題を検証する予定である。機器や埋設のコスト低減、法令整備など克服すべき課題もあるが、技術の高度化とともにこれらが解決されることで、搭載電池量の低減による軽量化や積載量増加が実現し、商用車のBEV化/FCEV化を大きく後押しするものと見込まれる。持続可能な物流システムの実現に向けた重要なインフラ技術の一つとして、今後の普及が期待される。

＜走行中無線給電のイメージ＞



＜館山自動車道実証実験箇所＞

資料）東日本高速道路㈱（NEXCO東日本）

第2節　望ましい未来に向けた展望

前節において、我が国の経済成長を牽引するハード・ソフトのインフラに関する取組を整理した。

ここでは、今後の社会の望ましい姿についての国民の意識調査や、有識者の意見を踏まえつつ、経済成長を牽引する未来のプロジェクトや技術等を紹介し、わたしたちの暮らしや社会を展望する。

1　国民の願う将来の社会像

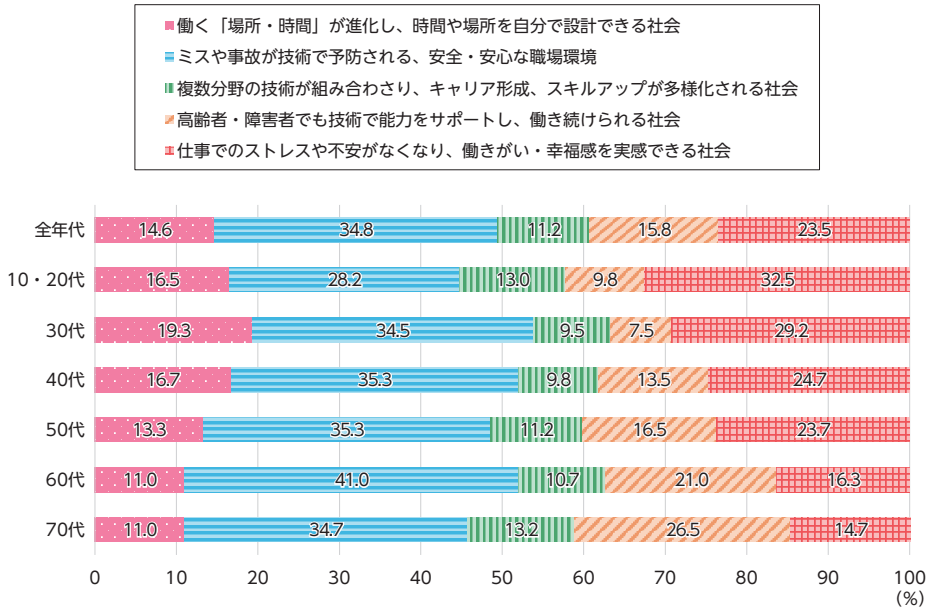
（1）将来の社会に対する国民意識の動向

①将来の働き方について

国土交通省「国民意識調査」において、インフラの整備や技術・イノベーションが発展した未来社会では、どのような働き方を最も期待するかについてたずねたところ、全年代では、「ミスや事故が技術で予防される、安全・安心な職場環境」の割合が最も高く（34.8％）、次いで、「仕事でのストレスや不安がなくなり、働きがい・幸福感を実感できる社会」（23.5％）の順となり、AI・ロボット、ドローン等、新たな技術・イノベーションが、過酷・危険な作業を代替し、安全・安心な職場環境が守られることを重視する結果となった。

年代別でみると、10・20代においては「仕事でのストレスや不安がなくなり、働きがい・幸福感を実感できる社会」の割合が最も高く、年代が上がるにつれ低くなる結果となった。一方、「高齢者・障害者でも技術で能力をサポートし、働き続けられる社会」の回答は、年代が上がるにつれ高くなる結果となった。さらに、10・20代から40代においては、「働く「場所・時間」が進化し、時間や場所を自分で設計できる社会」が、50代以降の年代より高い結果となり、ライフイベントを意識する機会を重視する結果となった。

図表Ⅰ-2-2-1　インフラの整備や技術・イノベーションが発展した未来に向けてどのような社会を最も期待するか（働き方分野）



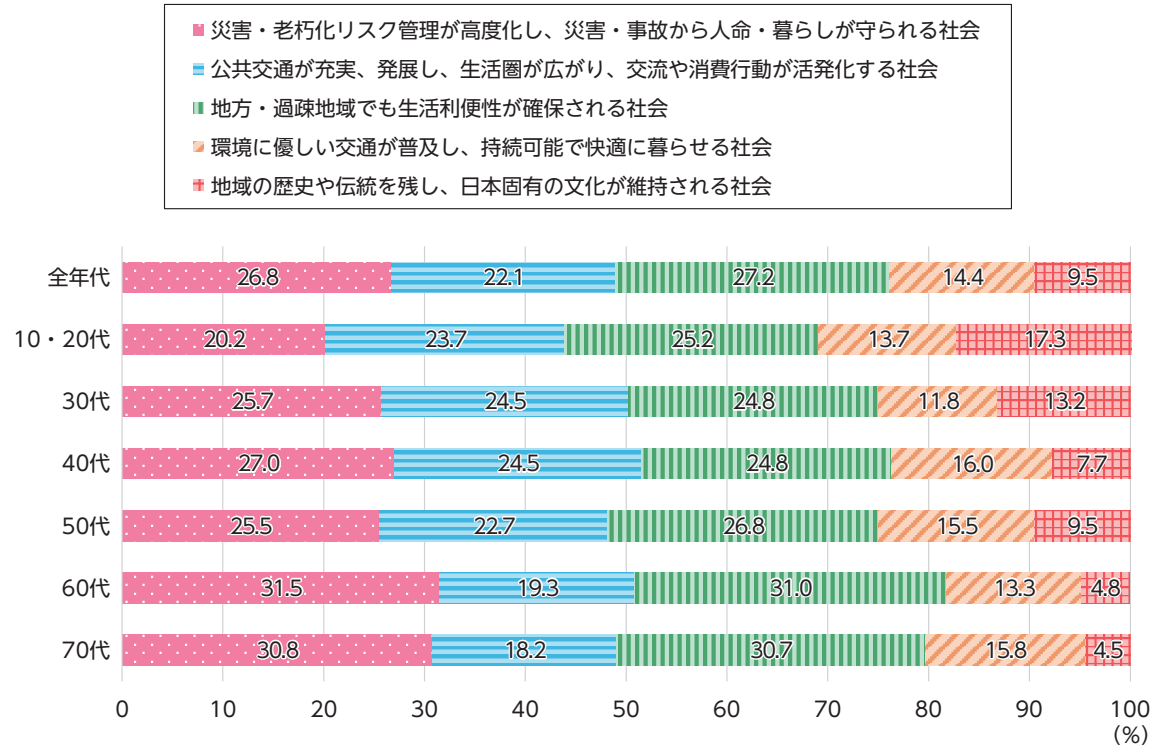
※回答者総数：国民3,600人（国内在住の18歳以上）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

②将来の暮らしについて

国土交通省「国民意識調査」において、インフラの整備や技術・イノベーションが発展した未来社会では、どのような暮らしを最も期待するかについてたずねたところ、全年代では、「地方・過疎地域でも生活利便性が確保される社会」（27.2%）、「災害・老朽化リスク管理が高度化し、災害・事故から人命・暮らしが守られる社会」（26.8%）、「公共交通が充実、発展し、生活圏が広がり、交流や消費行動が活発化する社会」（22.1%）の順に回答が多く、これらの三つの選択肢で、全体の約８割という結果となった。

年代別で見ると、比較的若い世代については、「公共交通が充実、発展し、生活圏が広がり、交流や消費行動が活発化する社会」、「地域の歴史や伝統を残し、日本固有の文化が維持される社会」の回答が多くなっており、経済成長や生活圏の拡大だけでなく、日本固有の文化を残していきたいという意向が高いことがうかがえる。

図表Ⅰ-2-2-2　インフラの整備や技術・イノベーションが発展した未来に向けてどのような社会を最も期待するか（暮らし分野）



※回答者総数：国民 3,600 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

③将来の移動について

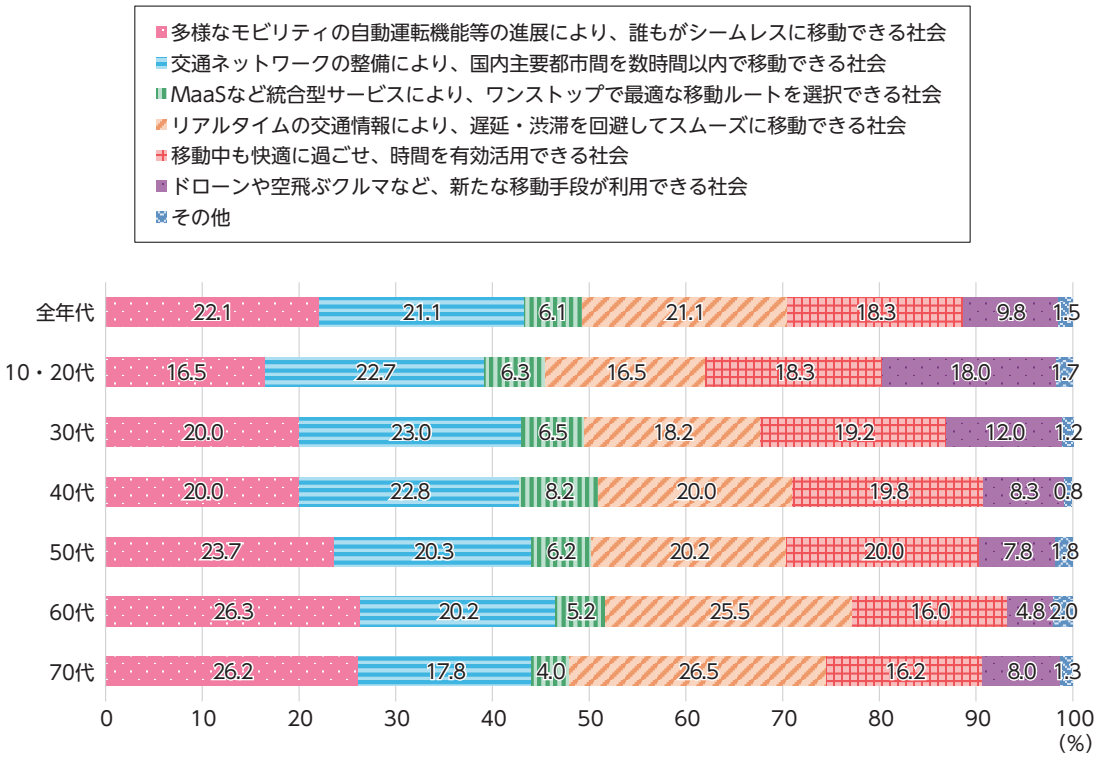
国土交通省「国民意識調査」において、インフラの整備や技術・イノベーションが発展した未来において、どのような移動社会を最も期待するかについてたずねたところ、10代・20代から40代までについては、「交通ネットワークの整備により、国内主要都市間を数時間以内で移動できる社会」の回答が最も多く、ビジネスや旅行といった長距離移動における速達性への期待を意識したと見られる。

一方で、50代から70代については「多様なモビリティの自動運転機能等の進展により、誰もが

シームレスに移動できる社会」の回答が多く、60代から70代では「リアルタイムの交通情報により、遅延・渋滞を回避してスムーズに移動できる社会」の回答が増える傾向が見られ、日常生活でのスムーズな移動への期待を意識したと見られる。

また、10・20代では、他の年代と比較して「ドローンや空飛ぶクルマなど、新たな移動手段が利用できる社会」（18.0%）の回答比率が高く、若年層ほど選択肢に例示された航空分野における新たな移動手段に対する関心、未来への期待が高い傾向にあることがわかる。

図表Ⅰ-2-2-3　インフラの整備や技術・イノベーションが発展した未来に向けてどのような社会を最も期待するか（移動分野）



※回答者総数：国民 3,600 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

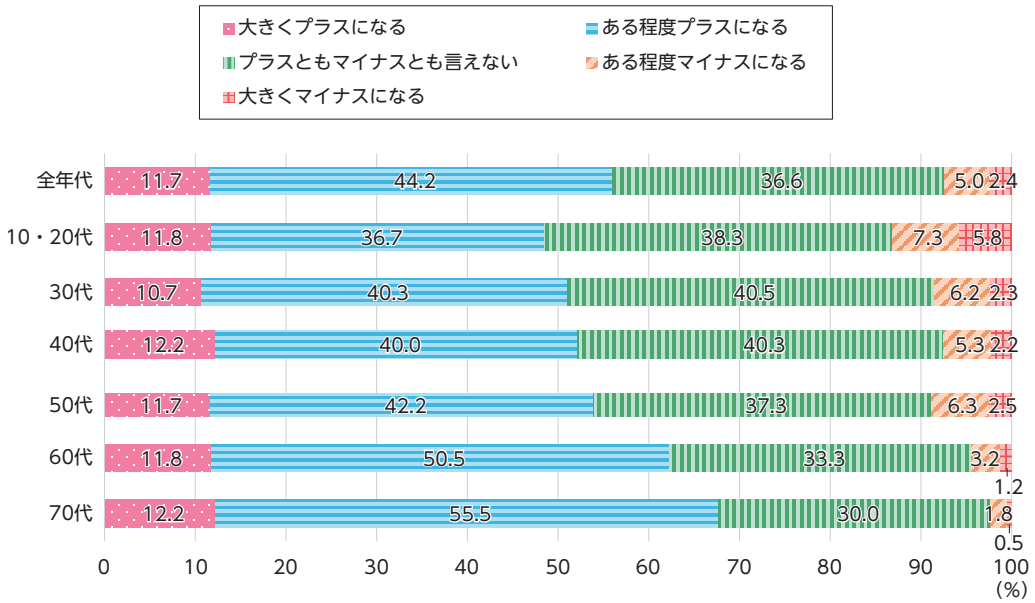
（2）AI や新技術に対する国民の意識

(AI に対する国民の意識)

国土交通省「国民意識調査」において、AIの活用が社会に与える影響についてたずねたところ、「大きくプラスになる」、「ある程度プラスになる」が半数を超え、「ある程度マイナスになる」、「マイナスになる」を大きく超えた。一方、「プラスともマイナスともいえない」が36.6%存在しており、AIの活用に関して、明確な評価の判断がつかない傾向も見られた。

また、年代別の回答状況では、「大きくプラスになる」の回答については大きな差はないものの、60代、70代による「ある程度プラスになる」が50%を超えており、一方で、10・20代については、36.7%と最も低い結果となった。さらに、10・20代について、「ある程度マイナスになる」、「大きくマイナスになる」の回答比率については、他の年代区分のなかで最も高く、AIに対して、より厳しい判断をしていることが判明した。

図表Ⅰ-2-2-4　AIが社会に与える影響について



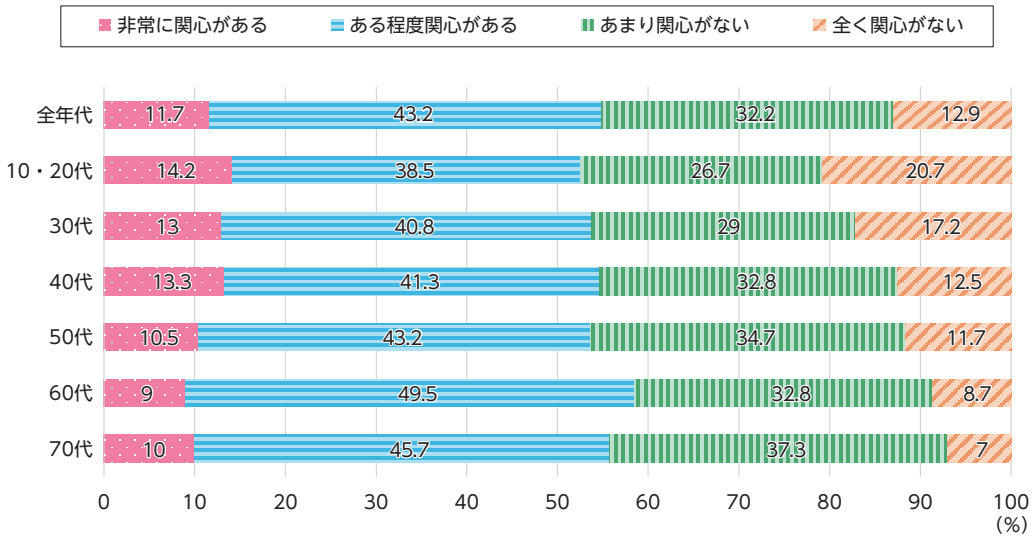
※回答者総数：国民 3,600 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

(輸送サービスの自動化・高度化に対する国民意識)

国土交通省「国民意識調査」において、「自動運転（レベル４以上)」や「ドローン配送」等の輸送サービスの自動化・高度化について、どの程度関心があるかたずねたところ、全年代では「非常に関心がある」、「ある程度関心がある」の合計が50%を超える結果となった。

年代別に見ると、比較的若い世代ほど「全く関心が無い」の割合が高く、また、「非常に関心がある」の割合も高く、関心の度合いがばらつく結果となった。

図表Ⅰ-2-2-5　「自動運転（レベル4以上)」や「ドローン配送」といった輸送サービスの自動化･高度化について、どの程度関心があるか

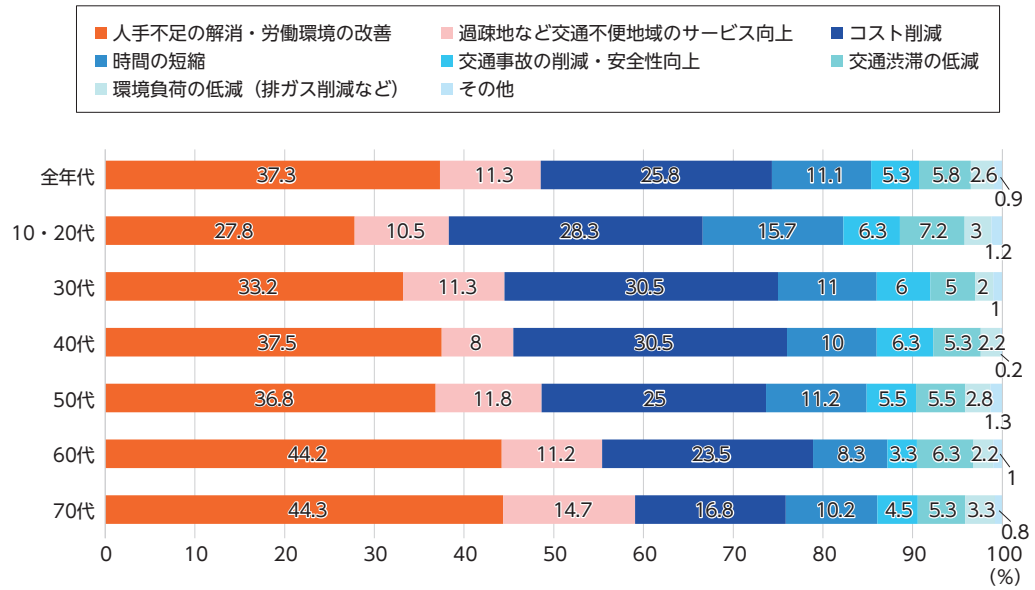


※回答者総数：国民 3,600 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

続いて、輸送サービスが自動化・高度化されることで、最も期待するメリットをたずねたところ、全年代では「人手不足の解消・労働環境の改善」、「過疎地など交通不便地域のサービス向上」といった、輸送サービスの維持に関わる回答を合わせると全体の50%弱を占める結果となり、また、「コスト削減」や「時間の短縮」等の経済的な効果に関する回答が残る50%強を占める結果となった。

年代別に見ると、年代が上がるにつれ輸送サービスの維持に関する回答の割合が高くなる一方、年代が下がるにつれ経済的な効果や効率性を重視する回答が高くなる傾向となった。

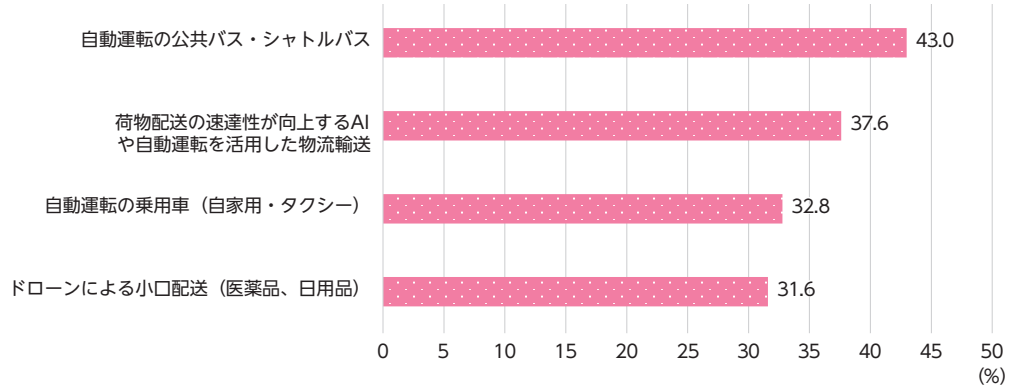
図表Ⅰ-2-2-6　輸送サービスが自動化・高度化されることで、最も期待するメリットについて



※回答者総数：国民3,600人（国内在住の18歳以上）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

続いて、どのような自動化・高度化されたサービスがあれば、利用したいかについてたずねたところ、「自動運転の公共バス・シャトルバス」（43.0%）が最も多く、「荷物配送の速達性が向上するAIや自動運転を活用した物流輸送」（37.6%）、「自動運転の乗用車（自家用・タクシー）」（32.8%）の順となり、人流・物流を問わず、新技術への期待が確認された。

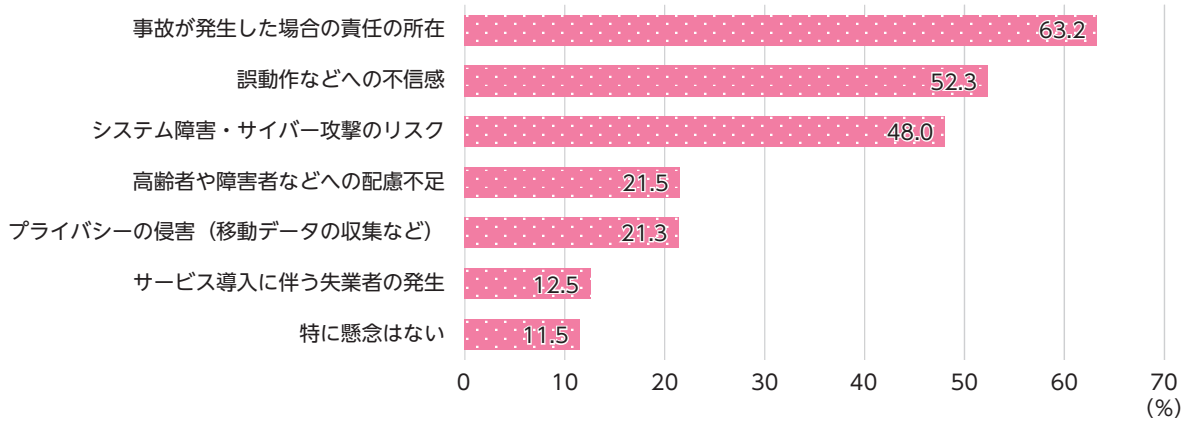
図表Ⅰ-2-2-7　どのような自動化・高度化されたサービスを利用したいか



※回答者総数：国民3,600人（国内在住の18歳以上）。グラフは回答者の比率（単一回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

国土交通省「国民意識調査」において、輸送サービスの自動化・高度化が実用化された場合に、どのような点に不安を感じるかたずねたところ、「事故が発生した場合の責任の所在」が63.2%、「誤動作などへの不信感」及び「システム障害・サイバー攻撃のリスク」がそれぞれ約50%となり、自動化・高度化により生じる未知のリスクを不安視する結果となった。

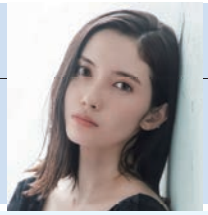
図表Ⅰ-2-2-8　輸送サービスの自動化・高度化に関して、どのような点に不安や懸念を感じる点



※回答者総数：国民 3,600 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは回答者の比率（複数回答）を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

Interview インタビュー

国土・歴史に根付き、未来に向けて支え続けるインフラ
～モデル・タレント　市川 紗椰氏～



人気ファッションモデル・タレントの市川紗椰さんは、大の鉄道好きで、鉄道に関連した番組、イベント、書籍などでも多才ぶりを見せている。その市川さんに、私たちの生活や産業の基盤であり、日本の経済や社会を支えるハード・ソフトのインフラについて、ご自身の視点から、日頃感じていることや今後の課題など、お話を伺った。

1. 私にとってのハード・ソフトのインフラとは

①インフラを意識すれば、日常が楽しく豊かに

私たちが享受している、当たり前と思える日常、便利で安全な暮らし－それらを、道路、鉄道や橋などのインフラが、普段その存在を意識させず、いつも支えてくれている。

鉄道好きの私は、鉄道や車で移動するとき、車窓の流れる景色、電車が奏でる走行音などを感じながら、長時間の移動でも、移動自体を楽しめている。意識を少しだけインフラにも向けて、「楽しめる視点」が加わると、億劫だなと思える時間も、精神的な豊かさが少しだけプラスされた特別なものに変わって、少し得している気分になる。

②インフラ・交通の層を感じる

東京は、世界の大都市と比べても本当に移動がしやすい。それは、これまでのインフラや交通ネットワークの蓄積があるから。鉄道網の充実やダイヤの緊密性、環状線や東西の道路、そして安全に通れる小道まで残されていて、世界から見てもとても恵まれている。

興味深いのは、東京が層になっているところだ。鉄道、首都高などが立体的に配置されていて、モノレールが走っていたり、地下は地下鉄が幾層にも通っていたり、バスや自転車も含め、他の街にはない多様な交通手段が共存している。

③国土をつなぎ、地域をデザインする

日本の鉄道は、正確性、安全性そして清潔感は世界でもトップだと思う。鉄道会社は分かれているとはいえ、国土が一つの線路でつながっていることの素晴らしさは、これまで東西南北、鉄道の最果てを訪れた経験から実感している。

また、鉄道会社によってそれぞれカラーがあり、車両の種類もいろいろあり、中央線っぽいとか、阪急っぽい、東武っぽいとか、その街が鉄道を作っているのか、鉄道が街を作っているのか、そういった何とも言えない、言語化できない「路線らしさ」というのは、海外ではあまり感じることはない。鉄道会社が、沿線を街ごとデザインしている感じが面白い。

2. インフラは熟練の知恵と技能の蓄積の歴史

①未来に伝えたい近代化遺産

JR山手線で、49年ぶりの新駅となった高輪ゲートウェイ駅の開業と並行して、周辺の再開発が進む品川・高輪エリアで、偶然発見された高輪築堤は、明治まもなく、日本初の鉄道開業時に、海上に線路を敷くために建設されたインフラ遺構だ。石積みの構造で、見た目も可愛らしい。「鉄道は陸上のもの」という概念を覆し、海の上に線路をつくるという発想には驚かされるし、ロマンを感じさせる。英国の近代的な鉄道技術と、日本の築城技術を応用した現場力とでつくられたハイブリッドとして、未来にも残したい近代化遺産だと思う。

②昭和100年を紡ぐ交通インフラ

生きたインフラ遺構といえるのは、東京のど真ん中を走る東京メトロ銀座線だ。昭和まもなく浅草・上野間が開業した日本初の地下鉄というだけあって、大都会の地下浅く、営業を続けながら、延伸工事などを積み重ねて渋谷までつながった路線には、駅やトンネルの壁などに当時を偲ばせるものが残っている。

渋谷に近づくと、その名の通り「谷」なので急に地上に顔を出す。最初地下鉄が上がっているのかと思ったが、街の方が下がっている。今の渋谷のターミナルはとても未来的で、そこへシームレスにつながる銀座線は、とても魅力的だ。途中の新橋駅は、今でこそキャパオーバーの駅ホームの小ささだが、当時の技術、予算でできた規模感を伝えるもので、トンネルが小さい分、車両もちょっと小ぶりになっている。新型車両のデザインも、車体カラーはしっかり黄色のまま、席の仕切りや車両間の貫通扉が透明な強化ガラスになっていたり、上の荷物棚も透明アクリルにしたり、その柄は、沿線にあるハチ公や雷門をモチーフにしたデザインだったりと、小さいながらに開放感と、地域や人を考えた演出がされている。

③琵琶湖疏水が伝える文明開化の思想

琵琶湖疏水のトンネルもとても素敵だと思う。琵琶湖疏水は、文明開化の思想が可視化されているような水路

で、当時の土木技術と都市計画と電力の複合体だと思っている。それが今、観光地となって、京都再興にかけた若き技術者たちの情熱を伝えている。第三トンネルの東口は城門のようで、シンプルに削ぎ落とせるのに装飾にも個性があり、威厳を感じる。鉄道が山を切り開いて通るのは今では当たり前かもしれないが、当時はいかに画期的だったのかと思いを馳せてしまう遺構だ。

3. インフラを未来に残すために

①事故が起こる前に対策を

日本は、戦後の復興から、高度経済成長期の集中投資を経て、今はインフラ・交通ネットワークが最も進んだ国として高く評価されている。一方で、これらが一斉に老朽化が進んでいくという現実にも直面している。

交通インフラ関連の仕事をしている方と話すと、よく聞かれるのが、「今が本当に大事な時期だ」ということ。事故があってからでは遅いのは、みなさん、分かっている一方で、何もまだ起こってないところに予防保全の投資をするのを理解してもらうのが難しい。何か壊れる前に再投資しましょう、ということを繰り返し発信して、理解してもらうしかないと思う。引き続きインフラの予防保全は頑張ってほしいし、ドローンやAI、ロボットの実装が進み、現場の人の安全にもつながるのはすごくありがたいことだと思う。

②ローカル線の課題と路線維持のための工夫

地方のローカル線の維持問題は難しい。地元民ではないので軽々しく、「なくして欲しくない」とは言えない。ただ、鉄道は移動手段であると同時に医療、教育、観光などの基盤であり、１日数人しか乗ってなくてもその人の生活がそれによって成立しているので、地域全体の持続性とつながってくる。それと同時に、維持コストの高さの問題もあるのだろう。

ただ、人が乗らないからと列車本数を減らすことで、さらに利用者数を減らし、それによってさらに本数を減らす、という悪循環になっている路線は絶対あると思う。岐阜・富山を結ぶJR高山本線のように、利用者数が減っていたにもかかわらずあえて本数を増やしたところ、利用者が増えたという事例もある。乗りたくても電車が来ないから乗れない人もいる、というアプローチで考えてみるのも選択肢としてあると思う。

また、もっと利用してもらって路線を維持するために、観光で来る交流人口が定期的に来て地域に関われるようなシステム、例えばサブスクリプション（サブスク）があればいいのにと思う。例えばJR北海道のサブスクで、１回払ったら乗り放題にする。実際にはそんなに乗らないけれども、行った時に便利になるから、いつ行っても何度でも乗れます、というサービスにすると、もっと乗る機会が増えるのではないかと思う。

4. インフラがもたらす未来への期待

①リニア中央新幹線が変える鉄道の旅

建設が進むリニア中央新幹線は、最高時速500kmの超高速の輸送インフラだ。地下や山岳部を通過するため、トンネルは品川・名古屋間の86％を占める。

車窓の景色を見ながら会話したり、写真に収めたりと、ゆったりと過ごせるのが、鉄道の旅の楽しみとすれば、リニアは、旅の価値に変化をもたらすものだ。車窓の景色は楽しめないかも知れないが、目的地に早く着けば、現地で過ごせる時間が増えて、それはそれで素晴らしい旅といえる。新幹線よりも速達性があり、乗車時間が短くなっても、そういう楽しい空間が生まれるのではないかと期待している。航空機では、景色が見えなくても、座席モニター画面にフライトマップで現在地が表示されるから、それを見ている乗客も結構多い印象だ。リニアでも、画面上のアイコンの動きで、リアルに速さや場所を実感できるものがあればいいと思う。乗車前の心躍る気持ちも含め、娯楽性やエンタメ性があってリニアを楽しめるのではないか。

②「出かけたくなる」インフラに期待

いつでもどこでも、インターネットやスマートフォンで何でも情報が手に入る時代だが、日本には、現地に出かけないと魅力が分からないことが多い。現地に足を運べば、新たな魅力に出会えるだけでなく、自分だけが感じ取れるささやかな魅力を発見でき、そこでの交流も生まれてくる。

AIの進歩の速さには、いつも驚かされているが、自動運転技術の進展も速い。自動運転タクシーが、鉄道駅から先の交通が止まってしまっている地方と連携していけると良いと思うが、実現もそこまで来ていると感じている。決して遠出でなくても良いので、みんながもっと出かけやすくなり、出かけることで人の交流がもっと生まれるような、そのようなインフラの開発をこれからも期待したい。

2 国民生活が豊かになる明るい未来に向けた展望

ここでは、「1 国民の願う将来の社会像」における意識調査から得られた、将来の社会に対する国民意識を基に、未来投資が実現する次世代の社会像やライフスタイルの変化等について展望する。

（1）未来投資が実現する次世代社会

国民一人ひとりの日常が豊かになる未来へ向けて、ハード・ソフトのインフラ投資を加速させることにより、生産性が大幅に向上し、新たな経済圏の形成や物流の最適化が進むとともに、人やモノの移動がシームレスになるなど、利便性も大きく向上する。さらに、多機能化・多様化された次世代のインフラへの投資が拠点機能を強化する。さらに、新たなポテンシャルを有する分野の成長を後押しすることも期待される。

他方、既存インフラに対しては、再投資や活用の高度化等によって持続的にストック効果を発揮することが肝要である。

加えて、新技術の社会実装を、社会受容性の醸成とともに加速させ、インフラと経済社会の課題を同時に解決していくことも重要である。

①生産性が向上する高度なインフラ
（新たな経済圏の誕生）

リニア中央新幹線や高規格道路等の整備により移動の速達性が向上し、これまでよりも広域な新たな経済圏が誕生する。

リニア中央新幹線により東京～大阪間が67分で結ばれ生活圏が拡大し、中間駅では、これまで日帰りが困難であった東西へのレジャーや出張が可能になる。

図表Ⅰ-2-2-9　リニア中央新幹線開業による移動の変化

資料）国土交通省

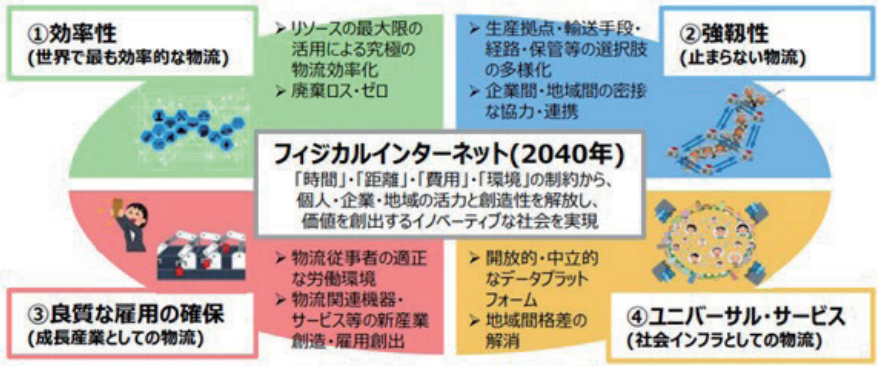
（フィジカルインターネット[注1]による物流革新）

物流全体の最適化に資するフィジカルインターネットの実現には以下の６項目を連動させながら進めることが重要である。

1・2．輸送機器や物流の結節点となる物流拠点の自動化・機械化とその進展による装置産業化[注2]
3．サプライチェーンの垂直統合
4．ハード・ソフトの標準化・シェアリングを通じた水平連携
5．スタートアップ企業等も含めた幅広い事業者の参画とシームレスなデータ連携を可能とする物流・商流データのプラットフォーム
6．その公平性・開放性の確保や費用と利益のシェアリングルール等の確立に向けたガバナンス

国土交通省は、フィジカルインターネットによって、時間や距離、費用等の制約から個人・企業・地域の活力と創造性を解放し、価値を創出するイノベーティブな社会の実現に向けた取組を推進している。

図表Ⅰ-2-2-10　フィジカルインターネットの実現に向けた取組の推進



資料）国土交通省

（インフラの多機能化・多様化）

既存の市街地等への影響、地下空間利用の広がりなどを踏まえ、道路、河川、まちづくりの複合的な観点を早期から取り込んで、インフラの整備・活用を進めることにより、相乗的な効果や新たな価値の創造が期待される。

次世代に向けた拠点施設においては、地方創生・観光を加速する拠点を目指し、地域の賑わい創出、防災機能や自動運転も見据えた交通ハブ機能の強化を推進している。

注１　占有回線ではなく共通の回線によって、通信を効率的に実現しているインターネット通信の考え方を物流（フィジカル）に適用した新しい物流の仕組み。
注２　標準化や自動化を高度に進めることにより、複数の企業によるオープンな共同利用を可能とする新たな物流インフラへと転換すること。

図表Ⅰ-2-2-11　拠点機能の強化（イメージ）

モビリティハブ　イメージ（NEXCO東日本）

高速道路 IC 直結型次世代基幹物流施設（完成予想イメージ）
出典：三菱地所株式会社　プレスリリース資料

資料）国土交通省

Column コラム

インフラ整備でつなぐ半島の恵みと安全・安心（伊豆市ほか）

観光産業が地域経済を支える静岡県の伊豆地域[注1]では、伊豆半島ジオパークや温泉、海水浴場施設といった資源を活かした観光戦略や、ワサビや金目鯛等の特産品の販路拡大等に取り組んでいる。一方で、救難・救護活動や物資供給に不可欠な道路網の整備や港湾施設の老朽化対策といった半島の孤立防止策の強化も推進している。

伊豆市では、土肥地区などで、丁寧に住民合意を重ねながら、観光・環境・防災をバランス良く進める「観光防災まちづくり」の計画（『伊豆市“海と共に生きる”観光防災まちづくり推進計画』）を策定し、観光活性化との両立を図りつつ、防災公園の整備や、我が国初の「海のまち安全創出エリア」（津波災害特別警戒区域（オレンジゾーン））指定といった津波避難対策の強化を進めてきた。

このような中、駿河湾に面し、海水浴場や「世界一の花時計」で有名な伊豆市松原公園内には2024年７月、防災と観光の機能を高度に融合させた、我が国初の津波避難複合施設「テラッセオレンジトイ」が竣工した。最大想定の10mの津波高を超える３階（海抜14m）及び４階部分に災害時には1,200人が避難することが可能なスペースを確保したほか、平時にはレストランや展望台、地域物産品の販売所として、海水浴で訪れた人の９割が利用するなど、観光客や地域住民で賑わいを見せている。当地を初めて訪れる観光客も含め、日常的な施設利用そのものが「津波避難訓練」となって、地域住民や観光客の日常的な防災意識を高める効果が期待されている。伊豆市は、こうした取組により、観光・産業の魅力を高めつつ、災害に強い安全・安心な地域構造への転換を目指している。

また、隣接する地方公共団体でも、伊豆市と同様、津波防災地域づくり推進計画に基づき、住民理解を重ねながら、安全・安心の住みよいまちづくりに向けた取組を進めている。観光等の産業を守るため、防潮堤のかさ上げや水門の設置等のインフラ整備と避難対策を組み合わせた多重防御による津波に強いまちづくりを推進している。

さらに、静岡県は、伊豆縦貫自動車道（背骨道路）に接続し、半島の東西へ伸びる道路（肋骨道路）の整備も順次進めており、災害時のリダンダンシーの確保、半島全体の強靱な道路ネットワークの構築に取り組んでいる。

注１　伊豆地域の年間観光交流客数は 3,967 万人であり、静岡県全体の 28％を占める（2024 年度）。

＜テラッセオレンジトイ＞

＜特産品を活かしたレストランメニュー＞

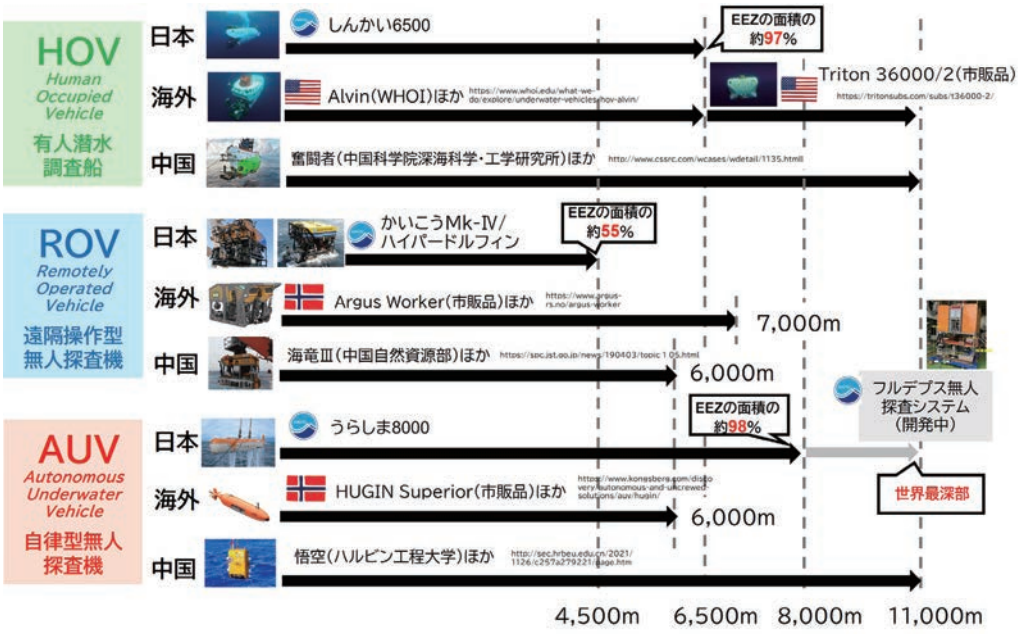
資料）伊豆市

（新たなポテンシャルを有する海洋空間における技術開発）

海洋空間における資源開発は、途上国の経済発展等を背景としたエネルギー需要の増加により、中長期的には拡大すると見込まれ、その目的に応じて、様々な特殊船舶や海洋構造物が用いられている。この分野への挑戦は、造船業や海運業などの我が国の海事産業に高い波及効果をもたらすことが期待されている。

国立研究開発法人海洋研究開発機構（JAMSTEC）では、航行型AUV（自律型無人探査機）「うらしま」で深度8,000mまで潜航可能となるよう改造を行った[注3]。

図表Ⅰ-2-2-12　深海探査の現状



資料）文部科学省「深海・海溝域の探査・採取プラットフォームの構築に向けたタスクフォース報告書」（令和８年４月）

注３　航行型 AUV は、機能的特徴から HOV（有人潜水調査船）や ROV（遠隔操作型無人探査機）が得意とする試料採取などの調査・作業を代替することは困難である。水深 6,000m 以深での調査・作業が可能な我が国の探査機は、現状「しんかい 6500」のみという状況である。

②再投資による持続可能なインフラ

（自動物流道路）

社会全体としての労働力不足が懸念される中、物流分野においては将来的な貨物輸送に従事するトラックドライバーの不足、カーボンニュートラルへの対応などが課題である。特に近年では、ECサイトや個人間取引など小口かつ多頻度の取引が増加しており、将来的な物流の停滞も懸念されている。

このような中で、国土交通省では、既存の道路空間に物流専用のスペースを設け、クリーンエネルギーを電源とする無人化・自動化された輸送手段によって荷物を運ぶ新たな物流システムである「自動物流道路」の検討を進めており、輸送力の向上、ドライバーの待ち時間の削減等による物流の効率化に加えて、環境負荷の軽減が期待される。2025年度には一定条件下で自動、無人で荷物を運ぶという自動物流道路のコンセプトの確認を実施し、引き続き2027年度までの新東名高速道路の建設中区間での実験実施、2030年代半ばまでの第一期区間運用開始に向け、検討を進めていく。

図表Ⅰ-2-2-13　自動物流道路

資料）国土交通省

（次世代交通システムの導入）

次世代交通システムは、AIや自動運転技術等により、安全・環境・利便性を向上させる新たな移動手段や仕組みであり、既存の道路空間等を活用し、渋滞緩和等を目指した自走式の都市型ロープウェイの開発が進められている。

図表Ⅰ-2-2-14　都市型ロープウェイの実験フィールドの様子

資料）Zip Infrastructure㈱

③インフラと経済社会の課題の同時解決

新技術が実装された社会では、自動運転等による公共交通が充実し、送迎負担の軽減といった機会損失等の削減と、可処分時間の増加による消費活動の活発化といった伸び代の連鎖的拡大を同時に実現しており、我が国の活力が向上していく。また、普及が進む自動運転車がEV化し、再生可能エネルギーと組み合わさることで地域経済への貢献も果たしていく。

Column コラム

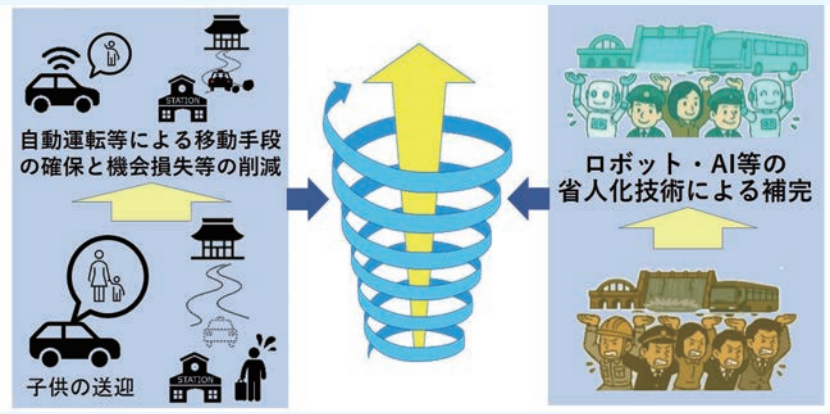
機会損失の削減・現場の生産性向上と成長余力の連鎖的拡大

交通空白による高齢者・子育て世帯の送迎負担は、移動手段の制約を通じて就業や消費等の機会損失を生んでいる。こうした「移動の制約」を解消することは、地域経済の潜在需要を掘り起こす上で、重要な施策でもある。

一方、生産性の向上に向けては、インフラの維持管理においては、メンテナンスを担う技術者等の人材や予算が限られたり、物流の現場においては、深刻なドライバー不足や長時間労働、長い待機時間、そして倉庫内が人手に大きく依存したりといったことが、大きな課題ともなっている。

こうした課題を乗り越え、未来の社会においては、自動運転等の公共交通の充実によって移動手段が確保された結果、機会損失が削減され、また、ロボット・AI等の省人化技術の実装が進むことによって労働力の補完が進み、生産性の向上が達成される。このように、本来は得られていたであろう「成長余力」は、これまで取りこぼされてきたものが、「移動の制約」の解消や省人化技術の進展によって、成長余力が顕在化するだけでなく、インフラをとりまく課題が解決される。また、就業機会の創出や観光消費の拡大、現場の効率性の底上げといった経済社会の課題解決にもつながり、それがまた、更なる成長余力の創出へと連鎖的に拡大していく。

望ましい未来の実現に向けて、インフラと経済社会の課題の同時解決には、新たな技術によるイノベーションが何より重要である。また、官民が連携して新たな技術・イノベーションの実装に向けた法整備、開発支援、実証実験等を推進するとともに、安全性を高め一般人の抱くリスクや不安の解消を図り、社会受容性を醸成しつつ、取り組んでいくことが求められる。



資料）国土交通省

(完全自動運転が普及した未来)

完全自動運転が普及し、運転作業から解放されること、運転者を必要としないことで車両数を需要に合わせてより柔軟に配備できるようになることで、安全性と利便性が向上する。

地方の鉄道やバス等の公共交通機関が少ない地域においては、様々な機会損失が生じてしまっていることが指摘されている。例えば、子供の登校、高齢者の通院といった送迎を家族が担うことが多い中で、子供や高齢者のみで乗り降りを完結し安全に登校や通院を行うことができるようになる。送迎から解放された家族の可処分時間が増えることで、就労を継続することが可能となり生産性が向上することが期待される。

また、夜間の飲食、観光、エンターテインメントといった、いわゆる「ナイトタイムエコノミー」が活性化することが予想される。これまで、代行運転やハンドルキーパーの確保といった、安全に帰宅するためのコストをより安価に完全自動運転車両が担うことができるようになることで、仲間内の宴会や、寺社仏閣でのお祭りや縁日など時間を気にせず堪能することができるようになることが予想

される。

都市部では、自家用車の利用においてまちなかでの駐車が不要となる可能性も考えられる。こうした観点で駐車スペースが賑わいの空間へと転換されることにより、居心地がよく歩きたくなる都市空間の創出が期待される。また、現在も走行しているアドトラックが自動運転車両となることで、人件費が不要となることから、より様々な場所で運用されるようになることが予想される。

図表Ⅰ-2-2-15　完全自動運転が実現した未来の観光イメージ

資料）国土交通省

(空の移動革命の実現に向けて)

次世代モビリティとしての空飛ぶクルマは、都市圏での移動においては、渋滞に影響されない迅速かつ快適なサービスとしての利用が見込まれる一方、山間部等においては、日々の移動や救命救急の手段としての活用が期待される。また、空飛ぶクルマの2050年の世界市場規模は約184兆円と予想されており、航空産業における新興市場として注目されている。

図表Ⅰ-2-2-16　空飛ぶクルマ

資料）©SkyDrive

このような空飛ぶクルマを取り巻く世界の情勢に乗り遅れないよう、社会実装に向けた投資やイノベーションの促進が重要である。大阪・関西万博においてデモフライトやモックアップ展示が行われたところであるが、引き続き、2026年3月に官民協議会において改訂した「空の移動革命に向けたロードマップ」に従って、2027年/2028年の商用運航開始を目指して制度整備や社会受容性向上の取組等を進めていく。

(フィジカルAI・ロボティクスによる現場の革新)

世界では、言葉や論理を扱う生成AIだけでなく、現実世界で実際に作業を行うフィジカルAIの技術も進歩している。

フィジカルAIとは、現実世界で動く製品やデバイスに搭載され、センサ等によるセンシングを通じて物理環境の情報を取込み、AIモデルによる処理を経て、設定された目的を達成する自律的又は半自律的なAIである。現実世界に対して直接的な働きかけ（移動、操作、加工など）を行うことを特徴としており、複雑な環境における判断や作業の高度化が期待されている。

図表Ⅰ-2-2-17　稼働時点検・巡視（設備の状態把握）

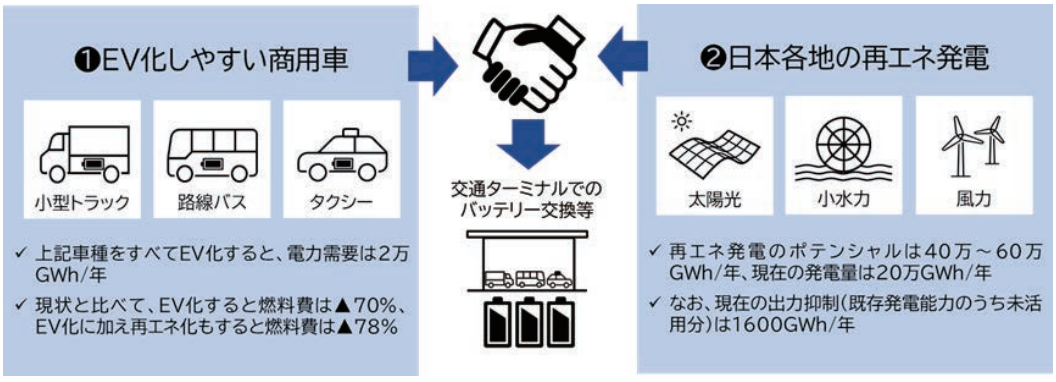
資料）国立研究開発法人 土木研究所

国内でも、国土交通分野では、インフラの点検において、フィジカルAIの導入が検討されており、実現すれば効率的な作業による生産性の向上が見込まれる。また、建設現場や物流倉庫では、固定されたプログラムによる作業を遂行するロボットの導入は進んでいるが、AIを搭載した自律的なロボットの開発・導入は例が少なく、今後の活用が期待されている。

(地産地消型エネルギー社会の実現)

EV化が容易であるとされる商用車においては、エネルギーを化石燃料から太陽光等の再生可能エネルギー電力に転換することにより、日本各地における再エネ発電のポテンシャルを最大限引き出す。これにより、ラストマイル物流・人流の燃料コストを削減し、更には我が国のエネルギー自給率を向上させる。また、EV商用車は、再エネの地産地消やカーボンニュートラルへの貢献等の効果も発揮する。

図表Ⅰ-2-2-18　商用車のEV化と再エネの活用



※上記の「燃料コストの削減」と「エネルギー自給率の向上」に加え、以下も同時に実現可能

再エネ地産地消	⇒	**地域内経済循環（3000億円/年）の創出**
再エネ活用	⇒	**カーボンニュートラルへの貢献**
電源の分散化	⇒	**地域防災力の向上**
電気の宅配	⇒	**送配電コストの削減**

資料）国土交通省

（2）未来のわたしたちのライフスタイル

将来の我が国では、経済成長につながる施策や新技術によって様々なサービスが新たに普及し、ライフスタイルの大きな変化が予想される。まちづくりや身近な公共交通含め、我が国の将来予想について言及する。

①インフラの整備とともに進むまちづくり

リニア中央新幹線の沿線の新駅周辺や、半導体関連企業の進出を支えるためのインフラ整備が進む地域では、今後の経済成長や人口流入による発展を見込んだまちづくりが計画されており、地域住民や訪問者にとって更に魅力的なまちの創造が期待される。

Column コラム

リニア駅を通じた将来のまちづくり（相模原市）

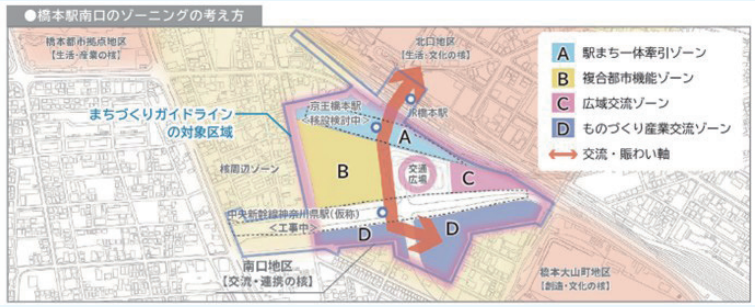
リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）の新設が進められている神奈川県相模原市では、新駅の開業を見据えて、新駅に隣接する橋本駅南口周辺で約13.7haの土地区画整理事業をUR施行で実施しており、JR橋本駅の隣駅であるJR相模原駅周辺のまちづくりと併せて、首都圏南西部の広域交流拠点を目指している。

同市は、2023年に「相模原市リニア駅周辺まちづくりガイドライン」を策定し、橋本のまちの将来像、コンセプト、土地利用についてまとめている。橋本エリアは元々、ものづくり産業が集積した地域であり、この地域の特性等を鑑み、橋本駅前の土地利用の考え方として、区画整理対象の駅前エリアを四つのゾーンに分類している。具体的には、駅を起点としたまちの利便性向上やまち全体へ賑わいを広げる「駅まち一体牽引ゾーン」、複合的な都市機能により、働きやすさ、住みやすさ、過ごしやすさを兼ね備えたライフスタイルを実現する「複合都市機能ゾーン」、交流・発信機能や交通結節機能等を有するとともに、まちの発展に合わせた様々なトライアルを実践し、新たな魅力を創造する「広域交流ゾーン」、ものづくり産業の更なる発展や新たな技術創造を牽引する「ものづくり産業交流ゾーン」に分類しており、また、緑あふれる開放的な歩行者空間の形成も検討している。さらに、同市は、都市機能の集積だけでなく、駅周辺のインフラ整備も進めており、圏央道相模原インターチェンジとのアクセス道路の整備にも取り組むこととしている。こうした取組の効果として、企業の集積や観光振興が期待されている。

同市によると、橋本駅南口周辺の整備後（まちびらき後）、市内の経済波及効果は年間約1,806億円、市の税収効果は年間約36億円を見込んでいるという。

このような経済成長を牽引するインフラの基盤整備が、まちづくりへの機運を高め、更に魅力のある地域の創出につながっていくかも知れない。

＜橋本駅南口のゾーニングの考え方＞



＜土地利用のイメージ＞

資料）相模原市

Column コラム

半導体産業とともに変わるまちの姿（菊陽町）

熊本県菊陽町では、近年で、半導体関連企業が集積しており、雇用の創出、地価の上昇や税収の増加等、経済成長が著しい地域である。

同町は、今後の経済発展や人口増加への対応、さらには鉄道の利便性向上に向けて、鉄道の新駅を設置するとともに、公園拡張整備（アーバンスポーツパーク等）や大規模な土地区画整理事業等、駅を中心とした市街地整備に取り組んでいる。

市街地整備では、JR原水駅周辺の「職住近接エリア」を中心にマンションや住宅地、商業施設等の生活基盤の整備を推進することとしている。また、新駅や総合運動公園周辺の「賑わいエリア」には、駅前広場や商業施設、ホテル、マンション等の立地を進め、新たな賑わいの創出を図っていくこととしている。さらに、「知の集積エリア」では、大学のキャンパスや専門学校、研究機関や企業が共同で利用するマルチテナントの設置、観光にも資する半導体ミュージアムの整備、自動運転バスの導入等を検討しており、半導体企業集積地にふさわしい先進的なまちづくりを目指している。

区画整理事業に先駆けて整備されていた「くまモンアーバンスポーツパーク」は、2026年４月に開業しており、スケートボード等の世界大会が可能な施設である。大会開催時には多くの交流人口の流入が見込まれており、賑わいの創出や地域消費の拡大が期待される。

また、「知の集積エリア」に大学等の教育機関が立地することとなれば、大学が少ない県内南部の進学希望者の受け皿となり、県外への若者の流出が防ぐ効果が見込まれる。さらには、同町内の大学を卒業した後に、半導体関連企業に就職するといった人材の好循環も期待されている。

このように同町の市街地整備は、町内の人口増加への対応や地域の魅力の創出だけでなく、県内全体の発展につながる取組であり、経済成長が進むまちの未来のモデルになり得るかも知れない。

＜「知の集積エリア」のイメージ＞

＜市街地整備のイメージパース＞

資料）菊陽町

② 2050 年のわたしたちの暮らし

ここでは、ハード・ソフトのインフラの発展とともに新技術が受容され、普及・浸透した未来の社会における、わたしたちのライフスタイルについて予想する。

(担い手不足を省人化技術により代替する社会)

タクシー、バス、鉄道等、様々な公共交通機関において、完全自動運転が実現することにより、運転作業から解放されると同時に、より安全に、かつ、より効率的な輸送が実現する。

Column コラム

より生活に寄り添った公共交通機関の実現

運転者の担い手不足が、完全自動運転によって解消されることで、より柔軟に生活に寄り添った公共交通が実現することが予想される。例えば、地方では完全自動運転の超小型自動車を需要に合わせ配備することで、目的地への輸送やバスや鉄道等の乗り換え地点への移動を利用者の好きなタイミングで手配することが可能となる。

また、都市部においては、人流データの蓄積・分析・活用がさらに進み、大規模イベントや鉄道の車両トラブルなどによる運転見合わせといった際の、一時的に増える旅客に対して、自動運転車両による続行便を設定し、混雑に対応するといったことが可能となる。

Interview インタビュー

経済成長と社会の成熟に向けた交通インフラの課題
～ Zip Infrastructure㈱　CEO　須知 高匡氏～

Zip Infrastructure㈱のCEOとして次世代の公共交通システムである自走型ロープウェイ「Zippar」の開発に取り組み、活躍されている須知氏に我が国の経済成長と社会の成熟に向けた交通インフラの課題について、経営者・開発者の立場からお話を伺った。

1.我が国の経済成長および社会の成熟に向けた交通インフラの課題について

①日本独自の課題に対応するイノベーションが不足している

我が国の交通インフラにおける最も深刻な課題は、イノベーションの不足である。キックボードや自動運転など、海外で成功した技術を後追いで導入する傾向が強く、日本独自の課題、特に深刻化する人手不足などに対する独自のイノベーションと、それを促進するための支援が不十分である。結果として、交通分野で言えば運転手不足などの根本的な課題が解決されないまま放置されている状況にある。

課題を解決するためには、無人の自動運転が必要だと考えている。小規模地域であればグリーンスローモビリティやその無人化が有効だろう。また、人口が数万人規模になると、自動運転バスや路面電車の自動運転化も考えられるが、実装は当初のペースで進んでおらず、今後も難しいと思われるので、無人の専用空間を走る交通システムが必要だと考えている。

②スタートアップ企業が直面する実験施設確保の困難さ

次世代交通システムのハードウェア開発には、実験施設での検証が不可欠である。Zipparの開発においても、コンクリート基礎や杭基礎を大規模に設置できる場所を見つけることに非常に苦労した。大企業であれば工場の一角を利用できるが、スタートアップ企業にとってはそういった場所を探すことが大きな障壁となっている。

過去の事例として、2005年（愛知万博）から運行したリニモ（HSST）も、開発時には川崎の東扇島で不等沈下期間の2年間だけ実験場所を借りるなど、同様の困難に直面していた。我々は現在、南相馬市の協力により実験線を確保できているが、今後は北海道の暴風雪環境や沖縄の強風・塩害環境での実験も必要となる可能性がある。スタートアップ企業が大規模施設の一角を借りられる仕組みがあれば、技術革新がより進むと考えられる。

2.社会実装に向けて

①多様なプレイヤーとの協調や地域連携が重要

次世代交通システムの実現には、ゼネコン、デベロッパー、需要調査コンサルタント、車両メーカー、技術系商社など、多岐にわたる分野との協調が不可欠で、「協調しない分野がない」と言えるほど、幅広い連携が必要となる。

地域との連携も重要で、我々は福島県内で調達できる部品は優先的に県内製を使用している。また、大企業からスタートアップ企業への出向も、双方にとって大きな利益があり、Zipparでも出向者を受け入れている。このような大企業とスタートアップ企業の人材交流は、今後さらに推進すべきと考えている。

②実需に基づいた支援方法のあり方

イノベーションの創出において重要なのは、実際に必要とされているものに対して支援を行うことである。その際、無尽蔵に補助をするのではなく、例えば次世代交通システムの需要調査を行う際に自治体が半分を補助したり、開発費も全額補助ではなく、自分たちでファンドや企業から調達した上でその残りを補助する、といった形で、実際にニーズがあって金融マーケットから評価されているものに対して追加の補助を行うことが重要ではないか。こういったやり方により、真に市場が求めるイノベーションが促進されるものと考えられる。

③公平な競争環境の整備が必要

次世代交通システムを開発する際の課題は、補助金制度である。既存の路面電車やモノレールには前例があるが、次世代交通システムには前例がないため、どの程度の補助が受けられるのかが２～３年間も決まらない状況が続いている。次世代交通システムが必ず補助の対象になるようにしてほしいと言っているわけではなく、あくまでも平等な条件で、次世代交通システムもこの補助の対象になる、と言ってもらうだけで、同じ土俵には並ぶ。このように、国には既存のシステムと同じように比較される環境を整えてほしい。

また、Zipparのようなシステムは、同じ移動であっても私有地内で完結するか、公道を移動するかなどによって異なる法規制が適用される可能性があるので、二重三重の開発負担が生じている。一つの基準を通過したら他の用途にも転用できるような柔軟性があれば、開発が加速するので、そういった柔軟性が必要と考えられる。

④「協調」によりともに開発を

自治体や国民には、次世代交通システムを一緒に作り上げていくという「協調」の姿勢を期待したい。開発途中であることを認めてもらった上で、ニーズや希望を反映しながら共に作り上げていくことができれば、より良いシステムが実現できる。早期の完成を求めるだけでなく、開発プロセスへの参加という視点が重要である。

⑤失敗の知見を次の成功につなげる仕組みが必要

イノベーションの創出には、「失敗を前提として次の成功に向かっていく」という視点が非常に重要である。例えば、広島で運行していたスカイレールは、30年ほどで廃線となったが、その知見や車両がZipparの開発に活かされている。Zipparは実際にスカイレールの車両を受領し、そこから多くを学んでいる。

商業的には「失敗」したプロジェクトであっても、蓄積された技術や経験は、新しい企業の血肉となる。そのためには、文献や開発資料をしっかりと残していくことや、一度失敗した人たちが新しいチャレンジをする時に応援することが重要である。失敗を糧として次なる成功に向かっていく、このサイクルを促進する仕組みが、イノベーションの創出には不可欠である。

⑥新技術の社会実装の成功には責任者の明確化が必要

新技術の社会実装において最も重要なのは、しっかりと責任を取って推進する人が明確に存在するかという点である。スタートアップでは、代表者が自らの私財を投じて会社を設立し、成功すれば金銭的な成功を得る一方、失敗すればそれを失うというリスクを負っている。このような仕組みは正常な仕組みであり、健全なイノベーションの基盤となる。一方、官民連携の下、様々な主体が参加する一部の大型プロジェクトについては、責任者が明確になっていないことが懸念される。また、公務員的な給与体系や報酬体系の中では適切なインセンティブ設計が難しいという課題があるが、そうであれば民間に任せるという選択肢も検討すべきである。

新幹線建設における国鉄の十河総裁のように、責任者が強い覚悟を持って「本当にやるぞ」と推進したからこそ成功した事例もある。過去のプロジェクトの成否を見ても、責任者がしっかりと取り組むことが、イノベーションの実現には不可欠である。

3.暮らしと社会の将来展望

①広義の自動運転による無人交通の早期実現を

日本の交通インフラの未来において重要なのは自動運転であることは間違いないと思う。ここでの自動運転とは、自動車に限らず、鉄道、次世代交通システムなど、あらゆる交通手段における無人化を指す「広義」の自動運転である。人口減少に伴い、バスの運転手や交通機関を動かす人員が不足していく中で、公共交通を持続可能なものにするためには、自動運転・無人化が不可欠である。

時速が５～10キロと遅くても、完全無人で運転できる環境を早期に実現することが重要だ。これにより、中学生・高校生の通学問題や、地方での夜間の移動手段不足といった課題が解決できる。レベル４の自動運転や遠隔運転を組み合わせながら、低速でも完全無人の交通手段を早期に実現することが、地方の活力を取り戻す鍵となる。

②安全性のためには専用空間交通システムが必要

人口が数万人規模の地域では、輸送密度が上がるため、専用空間を走行する交通システムが必要となる。安全性の観点からは、交通システムの二極化が進むと予想される。自動運転車両が、歩行者と平面交差する場所では、死亡事故にならない程度の低速度走行に制限される一方、専用空間では高速走行を可能とする。年間3,000人

以上が自動車事故で亡くなっている現状を重く受け止め、自動運転化により事故をゼロに近づけていく必要があるし、自動運転という責任主体の個人からシステムへの意向を考えると必然的にそうなると考えられる。専用空間を走行する交通（鉄道等）では既に年間数件レベルの事故率を実現しており、このような安全な公共交通への需要が高まっていくと考えられる。

専用空間を走行する交通システムは、Zipparのようなロープウェイ方式、細い高架道路を走るシステム、地下の専用トンネルなど、世界的に様々な専用空間交通が開発されているが、日本では地震により諸外国に比べ土木構造物が大規模になることを考慮すると、ロープウェイ方式が最適と考えられる。

③2050年の公共交通ビジョン

自動運転のよいところは、運転手の人件費が不要となるため車両数を増やすことができ、高頻度運行が実現できることだ。待ち時間が短縮されれば、「車ではなくバスでいい」という選択が広がる。専用空間で高速・高頻度に運行する自動運転の公共交通が各地に展開され、安全で利便性の高い移動手段として定着していくだろうという観点で私は、2050年の公共交通は明るいと考えている。

また、自動運転は新たなサービスを生み出す一方、既存のサービスを変化させる。都心の駐車場需要は減少する一方で、広告トラック需要の増加や道路上の商業施設の登場など、新しいビジネスモデルが登場する可能性がある。こうした変化は政策にも大きな影響を与えるため、長期的な視点での検討が必要である。

④我々のひとつひとつの判断が未来を変える

経済成長は、我々のような民間の開発者や行政も含めて、様々なプレイヤーがひとつひとつ努力を重ねることで達成される。その際に重要なのは、「今あなたが作っている一つの回答や一つの解釈で、実際に世界は変わる」ということを理解することだと思う。

例えば高速バスのフルフラット座席は、寝台座席が1車両につき1席までという回答により、長年もの間社会実装がされなかった。その後、上下二段式フルフラットシートの発明や試作車が車検を通過したこともきっかけで有識者会議が始まり、ガイドラインが策定された。ひとつひとつの回答やひとつひとつの打ち合わせが世界を変えていくこともある。規則は重要だが、国民の幸せのために何がベストかという視点を持ち、関係者が一緒に切磋琢磨していくことが、日本の経済成長につながると考えている。

（最新技術で効率化された社会）

将来の社会では、最新技術が普及することにより、生活の中で走行する自動車がインフラの観測を同時に行うなど、高度に効率化が図られている。また、道路やその付属設備に設置させるAIカメラ等が観測した混雑情報等を自動運転車両に伝えることにより、利用者にとって最適なルートでの移動を実現する。

Column コラム

様々な目が監視するインフラの未来

先述した完全自動運転の実現には、高度なAIによる判断とともに安価かつ高性能な各種センサが不可欠である。そのため、完全自動運転が実現した未来では、自動運転中は常に高性能なセンサによって、インフラを観測していることになる。自動運転車両が走行する中で、観測されたポットホールや落下物等は速やかに道路管理者に通報され、道路管理者はAIから修繕にかかる各種助言を受け修繕を指示、迅速かつ効率的なインフラの維持が実現する。

Column コラム

高機能な道路が提供するより安全でスムーズな交通

市街地や交通量の多い道路の要所にAIカメラ等モニタリング装置が設置され、常に交通状況を把握することで、よりスムーズな交通が期待できる。例えば、車両トラブルや大型イベント開催によって、一時的に交通が集中している場合に、その状況をAIカメラで観測し、その情報が共有されることにより、自動運転車両に対して、迂回路を選択するよう促す、進入を禁止するといった交通量の調整ができるようになり、渋滞の抑制、軽減につながる。

（未来の暮らし）

ここでは、経済成長を牽引するハード・ソフトのインフラが日常の風景や人々の暮らしに溶け込み、豊かに彩る未来の情景を描写する。

Column コラム

都市と自然を往復する日常

都市の会社に勤めながらも、私たちは緑豊かな地域で暮らしている。朝は鳥のさえずりで目覚める。窓を開け放つと澄んだ空気が部屋を満たす。胸いっぱいに吸い込む。今日の朝は鮮やかだ。私はデスクに向かった。通勤ラッシュとは無縁で、基本は自宅のワークスペースからテレワーク。ここにはオフィスとほとんど変わらない環境が整っている。

週に一度、対面でのコミュニケーションが必要な日はリニアに乗って日帰りで都市のオフィスへ出社する。自宅から最寄りのリニア駅まで自動運転タクシーが運んでくれる。ドア・ツー・ドアの移動は驚くほどスムーズだ。以前の長距離移動が今では「短い小旅行」程度の感覚に変わっている。

子どもの小学校、習い事への送迎は地域を循環するEV自動運転バスに任せている。バスは個々の通学時間に最適化され、親のスマートデバイスには乗車・降車の通知が届く。このバスを動かすエネルギーは近くのハイブリッドダムから供給され、再生可能エネルギーを地産地消している。地域でつくられた電気を地域で使う、そんな循環が当たり前になった。

ある休日、家族で少し遠くのレジャー施設へ出かけた。出発前にAIが渋滞予測を行い、最適なルートを提示してくれる。道路はダブルネットワーク化されており、万が一の混雑や事故があってもスムーズに迂回できるため、所要時間のばらつきはほとんどない。今日は自動運転車両をレンタルした。移動そのものも楽しみの一つだ。

運転から解放された移動時間は「可処分時間」になる。車内で子どもの宿題を一緒に確認する。夫は隣で、お盆の帰省計画を立てている。AIオンデマンド交通、飛行機、更には空飛ぶクルマまで、すべてが一つのプラットフォームで予約可能だ。予約ウェブサイトには、家族構成やこれまでの旅行履歴を基にした観光スポットの提案が表示されている。同じ観光地域でも、「インバウンド向け」、「国内旅行者向け」といったようにウェブサイト上でエリアが可視化されており、目的に応じた選択がしやすい。

レジャー施設に到着すると、賑わいを見せる広大な敷地が広がっていた。ここはかつての高速道路の跡地だという。老朽化したインフラは地下へと再構築され、地上は人のための空間へと再生し、賑わっている。

帰り際、職場へのお土産を購入したが、当面出社の予定はない。そこで配送方法を「オフィス受取・タイミング最適化」に設定する。自動物流道路を使い、オフィスに人がいるタイミングに合わせて届けてもらえるのだ。荷物が人の都合に合わせて移動する、そんな時代になっている。

帰路の高速道路では、隣を走る大型の自動運転トラックがインターチェンジ直結の物流施設へと滑り込んでいった。道路と物流拠点がシームレスにつながり、物の流れはより効率的に進んでいる。

少し寄り道をして海へ向かうと、港には大型クルーズ船が停泊していた。下船した海外からの旅行者と地元の住民が交流し、屋台やイベントを楽しんでいる。地域と世界が直接つながり、消費と交流が同時に生まれる。こうしたインバウンドは地方にも波及し、経済成長の裾野を大きく広げている。

都会と田舎、仕事と暮らし、移動と滞在。それぞれの境界がやわらかくなったこの時代、私たちは場所に縛られず、自分たちらしい日常を選び取っている。ほんの少し前まで「未来」と呼ばれていた景色は、もうすでに、私たちの暮らしの中に溶け込んでいる。

※イメージを Copilot（生成 AI）で作成。

第Ⅱ部

国土交通行政の動向

第１章　時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

第１節　能登半島地震・豪雨及び東日本大震災からの復旧・復興の現状と対応策

能登半島地震・豪雨からの復旧・復興については、被災者の方々の暮らしとなりわいの再生を支える大前提は、インフラの復旧やまちの復興にあるとの考えに立ち、できる限り具体的な見通しを明らかにしながら、地元の声にも耳を傾けて、各種事業に取り組んできた。その結果、二次災害に直結するような切迫した被災箇所の応急対策はすべて終了し、インフラの機能回復対策、本復旧などが順調に進捗している。

東日本大震災の地震・津波による被災地域については、基幹インフラの復旧・整備や復興まちづくり等の復興事業に全力で取り組んできた結果、復興の総仕上げの段階に入っている。

他方で、福島の原子力災害の被災地域では、復興・再生が「本格的に始まった」ばかりの地域もあり、未だ不自由な生活を強いられている多くの被災者の方々もいる。「第３期復興・創生期間」となる令和８年度からの５年間は、国土交通省にとっても、住民の帰還等に必要なインフラ整備を強力に推進すべき重要な期間である。このため、避難指示の解除を目指して除染を進める区域について、除染に合わせた復旧を着実に進めるとともに、復興の拠点となる市街地の整備や観光振興についても、地域と一体となって着実に取り組む。

第２節　東日本大震災を教訓とした津波防災地域づくり

東日本大震災を契機として平成23年12月に制定された「津波防災地域づくりに関する法律」に基づき、各地で津波防災の取組が進められており、令和８年３月末時点で、最大クラスの津波に対応した津波浸水想定の設定（40都道府県）、警戒避難体制を整備するための津波災害警戒区域の指定（31道府県）、さらに、津波災害特別警戒区域の指定（静岡県伊豆市）、津波防災地域づくりの総合的な推進計画の作成（24市町）が行われている。

また、東日本大震災被災地では、24地区の「一団地の津波防災拠点市街地形成施設」が都市計画決定される（令和７年３月末時点）など、同法を活用した復興の取組も進められている。国土交通省は、関係部局で構成される支援チームを設置して地方公共団体によるこれらの取組に係る支援を実施しており、今後も国民の命を守るための津波防災地域づくりを積極的に推進していく。

【関連リンク】
「令和６年能登半島地震から２年」の復旧・復興状況と今後の見通し～被災者の方々の暮らしとなりわいの再生に向けて～
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo01_hh_000071.html

【関連リンク】
東日本大震災からの復旧・復興に向けた取組
URL：https://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_002322.html

第３節　国土政策の推進

国土形成計画は、総合的かつ長期的な国土づくりの方向性を示すものである。第三次国土形成計画（令和５年７月閣議決定）では、我が国が直面するリスクと構造的な変化を踏まえ、地方に軸足を置いたビジョンとして、目指す国土の姿に「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、そのための国土構造の基本構想として、広域レベルにおいては、広域圏の自立的発展と日本海側・太平洋側二面活用等の広域圏内・広域圏間の連結強化を図る「全国的な回廊ネットワーク」や、リニア中央新幹線等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成等から、「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図ることにより、地域の魅力を高め、地方への人の流れの創出・拡大を図ることとしている。また、国土の刷新に向けた４つの重点テーマとして、「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成」、「持続可能な産業への構造転換」、「グリーン国土の創造」、「人口減少下の国土利用・管理」を掲げるとともに、これを支える横断的な重点テーマとして、「国土基盤の高質化」、「地域を支える人材の確保・育成」を位置付け、相互に連携しながら相乗効果を発揮できるように、統合的に取り組むこととしている。

計画の実装に当たっては、二地域居住の促進や地域生活圏の形成をはじめ、計画が描く将来ビジョンを国民全体で共有していくとともに、関係省庁とも緊密に連携しながら推進していく。地域生活圏の形成に当たっては、国土審議会推進部会の下に設置した有識者から構成される「地域生活圏専門委員会」において、令和７年６月に取りまとめられた報告書を踏まえ、施策を進めることとしている。

国土利用計画（全国計画）は、国土の利用に関する基本的な方向を示すものである。第六次国土利用計画（全国計画）（令和５年７月閣議決定）では、人口減少や高齢化等の国土利用をめぐる基本的条件の変化と課題を踏まえ、「地域全体の利益を実現する最適な国土利用・管理」、「土地本来の災害リスクを踏まえた賢い国土利用・管理」、「健全な生態系の確保によりつながる国土利用・管理」等を基本方針とし、持続可能で自然と共生した国土利用・管理を目指すこととしている。

また、同計画では、特に、中山間地域や都市の縁辺部において、人口減少により、従来と同様に労力や費用をかけて土地を管理し続けることは困難になることが想定されることから、地域の目指すべき将来像を見据えた上で、優先的に維持したい農地をはじめとする土地を明確化し、粗放的な管理や最小限の管理を導入するなど、地域の合意形成に基づき、管理方法の転換等を図る「国土の管理構想」を全国で進めることとしている。

国土形成計画（全国計画）を基本とする国土形成計画（広域地方計画）については、それぞれの地域の個性や強みを活かして自律的に発展する圏域づくりにつながるよう、新たな計画策定を進めており、令和７年10月に時点の検討の成果を取りまとめた「中間とりまとめ（案）」を各圏域広域地方計画協議会にて公表した。今後、計画の策定・推進に取り組んでいく。

第４節　社会資本の老朽化対策等

（１）社会資本の老朽化対策

我が国においては、高度経済成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化が加速度的に進行している。令和７年１月に埼玉県八潮市において発生した下水道管路破損に起因する道路陥没事故も踏まえ、インフラの老朽化は喫緊の課題であり、インフラの機能を確保し、国民の安全・安心を守るため、トータルコストの縮

減・平準化等を図りつつ、計画的なインフラの維持管理・更新を進める必要がある。

このため、平成25年11月、政府全体の取組として、計画的な維持管理・更新等の方向性を示す基本的な計画である「インフラ長寿命化基本計画」が取りまとめられた。

この基本計画に基づき、国土交通省が管理・所管するインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画である「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を平成26年5月に策定し、メンテナンスサイクルの核となる個別施設ごとの長寿命化計画の策定促進や、施設の健全性を把握する点検の着実な実施、新技術の開発・普及に合わせた点検要領の改定、地方公共団体への技術的・財政的支援等を実践してきた。

令和３年６月には行動計画を改定し、損傷が軽微な段階で補修を行う「予防保全型」のインフラメンテナンスへの早期転換に向け、新技術等を最大限活用して確実かつ効率的に点検・診断等を実施し、緊急度に応じて修繕等の加速化を図ってきた。

さらに、八潮市の道路陥没事故を受けて設置された有識者委員会において、インフラ全般のマネジメントについて「見える化」の徹底やメリハリの取組等が必要であるとの提言を受けたことを踏まえ、社会資本整備審議会・交通政策審議会の下に新たに「インフラマネジメント戦略小委員会」を設置し、具体の議論を開始した。

（2）地域インフラ群再生戦略マネジメントの推進

平成25年を「社会資本メンテナンス元年」として位置付け、メンテナンスサイクルの確立等、様々な取組を行ってきた。平成30年には、国土交通省所管分野における社会資本の将来の維持管理・更新費の推計を行い、将来、維持管理・更新費の増加は避けられないものの、「事後保全」から「予防保全」に転換することにより、今後30年間の累計で約３割縮減できる見込みを示した。このことから、今後、予防保全への転換を進めることにより費用の縮減・平準化を図り、持続的・効率的なインフラメンテナンスを推進することが重要である。

しかし、多くの地方公共団体では、適切な維持管理を進める上で体制面・予算面に課題を抱えている。こうした課題に対応するため、複数自治体のインフラや複数分野のインフラを「群」としてとらえ、効率的・効果的にマネジメントを行う「地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）」を推進していく必要がある。令和7年10月には、先行事例におけるノウハウ等を

【関連リンク】
建設後 50 年以上経過する社会資本の割合
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/_pdf/50year_percentage.pdf

【関連リンク】
令和４年 12 月社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会 技術部会　提言本文
URL：https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001574054.pdf

【関連リンク】
地域インフラ群再生戦略マネジメント計画策定手法検討会・実施手法検討会
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_02_06.html

【関連リンク】
群マネモデル地域への支援
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_02_07.html

【関連リンク】
群マネ特設 HP
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/gunmane.html

参考とした「群マネの手引きVer.1」を公表したところであり、群マネの全国展開に向けて取り組んでいく。

（3）インフラメンテナンスに関する理念の普及と新技術等の導入促進

社会インフラの維持管理における理念の普及や、業務効率を飛躍的に高めるための新技術の社会実装を進める。

具体的には、産学官民が一丸となって総力戦でメンテナンスに取り組むプラットフォームである「インフラメンテナンス国民会議」において、地方フォーラムや令和４年に設立された「インフラメンテナンス市区町村長会議」と連携を図りながら、インフラメンテナンスの理念の普及・課題解決に向けたシンポジウム・セミナーの開催や、自治体等が抱える技術的な課題（ニーズ）と民間企業等が保有する技術（シーズ）のマッチング等、インフラメンテナンスの技術導入を支援するイベントを全国で実施している。

また、国内のインフラメンテナンスに係る優れた取組や技術開発を表彰することで、メンテナンス産業の活性化を図ることを目的に「インフラメンテナンス大賞」を実施しており、令和７年度は、極めて顕著な功績へ贈られる内閣総理大臣賞の授与等が、８年１月20日に首相官邸にて行われた。

さらに、人員体制が脆弱な自治体に対して、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、産学官アドバイザーの派遣や新技術の試行サポート等によるプッシュ型の自治体支援を目指し、人材バンクやワンストップ窓口を担う事務局機能の構築の検討を進めている。

また、道路分野においては、道路行政の技術開発ニーズを踏まえた新技術について、研究開発から現場への活用まで積極的に推進している。具体的には、道路分野に携わる広範な研究者の技術研究開発を支援する新道路技術会議において、行政ニーズに応じた研究を中心に支援し、その中でも活用が期待される研究開発等については、新技術導入促進計画に位置付け、必要な技術基準類の整備を迅速化するなど、現場実装を推進していく。橋梁・トンネル等について、点検支援技術性能カタログの充実等の取組により、新技術活用を推進し点検業務の効率化・高度化を図る。また、橋梁、トンネル等の点検・修繕等への新技術等の活用に対し、道路メンテナンス事業補助制度において優先的に支援する。

第５節　社会資本整備の推進

社会資本整備重点計画は、「社会資本整備重点計画法」に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画である。令和８年１月に閣議決定された第６次計画では、社会資本整備政策と交通政策を「車の両輪」として連携・整合を図り、相互の取組の相乗効果が得られるよう、第３次交通政策基本計画と一体的に策定した。具体的には、社会資本整備分野と交通分野で関連する施策を相互に盛り込むとともに、「人口減少とい

【関連リンク】
インフラメンテナンス国民会議
URL：https://jcim.jp/

【関連リンク】
インフラメンテナンス大賞　- インフラメンテナンス情報
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_award.html

う危機を好機に変える」という共通のゴールを掲げている。また、社会資本整備を通じて重点的に対応すべき社会課題とその解決を通じて目指す社会の姿を掲げ、そこからバックキャストして12年度までの計画期間に達成すべき４つの重点目標（「活力のある持続可能な地域社会の形成」、「強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会」、「インフラ分野が先導するグリーン社会の実現」、「戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化」）を設定し、着実に計画を推進していく。具体的には、人口減少の危機に真正面から取り組むため、インフラ整備と交通政策の連携の下、生活サービスの維持に必要な集積と移動の足が確保された地域づくりに取り組むこと、埼玉県八潮市の道路陥没事故を踏まえた、老朽インフラ対策の充実・強化や、地域の将来像に即したインフラ老朽化対策等を推進すること、地方公共団体や建設業等のインフラを支える担い手の確保・育成について、インフラ整備と一体をなすものとして推進することとしている。

また、第６次社会資本整備重点計画における重点目標を達成するため、本計画に基づき、各地方の特性、将来像や整備水準に応じて重点的、効率的、効果的に整備するための計画として、地方ブロックにおける社会資本整備重点計画を策定し、その実施状況を把握していくこととしている。

地方ブロックにおける社会資本整備重点計画に掲載したインフラ整備事業については、その将来の見通しをより分かりやすく提示し、民間投資の誘発等を通じた社会資本のストック効果の更なる発現を促進するため、国土交通省のウェブサイトで「インフラみらいマップ」として、事業の概要、完成時期、事業効果等を地図上に可視化している。

加えて、気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害や切迫する南海トラフ地震をはじめとする巨大地震等から国民の生命・財産・暮らしを守り、国家・社会の重要な機能を維持するため、これまでの災害等の教訓を踏まえつつ、国土強靱化施策の更なる加速化・深化を図る必要がある。このような中、政府は、国土強靱化基本計画に基づく施策の実施に関する中期的な計画として、令和７年６月に「第１次国土強靱化実施中期計画」を閣議決定したところである。本計画は、８年度から12年度までの５年間を計画期間とし、実施すべき国土強靱化施策の内容及び目標等を定めている。

国土交通省としては、この実施中期計画において、推進が特に必要となる施策として、流域治水対策（河川、砂防、下水道、海岸）や陸海空の交通ネットワークの連携強化、進行するインフラ老朽化への対応として上下水道施設の戦略的維持管理・更新等を位置付けているところであり、これらの取組を着実に進めていく。

【関連リンク】
国土交通省における国土強靱化の取組を広報するウェブサイト
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/kyojinka/

【関連リンク】
インフラみらいマップ
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/inframiraimap/

図表Ⅱ-1-5-1　第６次社会資本整備重点計画【概要】

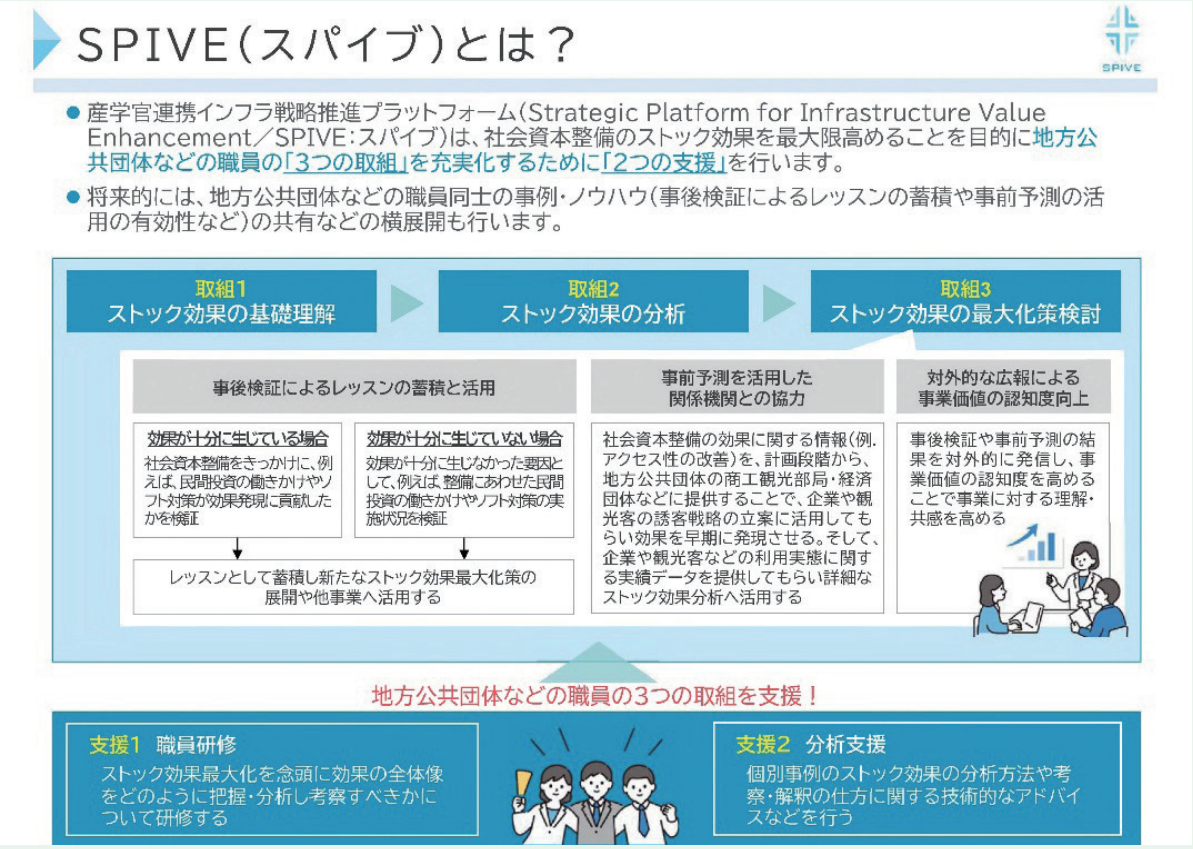
図表Ⅱ-1-5-2　第１次国土強靱化実施中期計画【概要】

Column コラム

社会資本整備のストック効果最大化を推進するための支援体制構築

社会資本（インフラ）は、地域の豊かさを支える基盤です。このインフラを活用し、その効果を最大化するためには、ストック効果の適切な分析と、効果を高める取組の継続的な実践を推進することが重要です。

令和７年６月、国土交通省は、社会資本整備のストック効果最大化を推進するために産学官の関係者を参画者とする「産学官連携インフラ戦略推進プラットフォーム（英語名略称：SPIVE、スパイブ）」を設立しました。ストック効果の分析方法や効果最大化の検討方法等を学ぶ研修の開催や、ストック効果分析に対する技術的助言等を行う支援体制の構築等を通じて、地方公共団体等におけるインフラのストック効果最大化の取組を支援していきます。



【関連リンク】
産官学連携インフラ戦略推進プラットフォーム（SPIVE）
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/infra/spive/

産学官連携インフラ戦略推進プラットフォーム
SPIVE
Strategic Platform for Infrastructure Value Enhancement

第６節　交通政策の推進

1　交通政策基本法に基づく政策展開

「交通政策基本法」に基づき、令和８年１月に閣議決定された「第３次交通政策基本計画」は、「第６次社会資本整備重点計画」と一体的に策定され、７年度から12年度までの基本的な方針、施策の目標、施策等について定めている。具体的には、基本的方針として、A「地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現」、B「成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現」、C「持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現」、D「デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化」の４つの柱を掲げている。

2　年次報告の実施

交通政策白書は、交通政策基本計画の着実な推進を図るため、「交通政策基本法」に基づき、交通の動向並びに政府が交通に関して講じた施策及び講じようとする施策について、毎年国会に報告するものであり、令和７年版交通政策白書は、令和７年５月に閣議決定・国会報告した。

3　「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開

地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤といえる地域交通は、買い物・医療・教育等、日常生活に不可欠なサービスへのアクセスという重要な役割を担っているものの、人口減少や高齢化等による長期的な需要の減少や運転者不足等に伴い、大変厳しい事業環境となっている。

こうした全国各地の「交通空白」の解消等に向けて、令和７年５月に「「交通空白」解消に向けた取組方針2025」を策定し、７年度から９年度までを「交通空白解消・集中対策期間」と定め、「交通空白」解消に向けた取組を推進した。

「地域の足」、「観光の足」確保に向けた取組の具体例として運輸局による首長等訪問を継続して実施した。令和７年５月以降、約400自治体を訪問し、お困りごとをお伺いした上で「交通空白」解消に向けた事例の共有等、地域の実情に寄り添った伴走支援を行った。

地方公共団体の地域公共交通担当者向けに、有用な支援ツールや情報を提供する地域交通のためのポータルサイト「MOBILITY UPDATE PORTAL」を令和８年３月に本公開した。さらに、様々なデータの使い方の解説が記載されている「アップデートガイダンス」の提供、自治体職員向けに年３回程度開催される国土交通大学校での研修を実施するなど、自

【関連リンク】
公共交通政策
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html

【関連データ】
地域交通の現状
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

治体等の交通担当者向けに制度・事例等に係る情報・知見の提供を行った。

また、「交通空白」の早期解消・持続可能な地域交通の実現に向け、地域の暮らしと一体として捉え地域の多様な関係者が連携して行う「共創型交通」、「交通空白」の早期解消に向けた地域の取組の立ち上げのほか、地域の公共交通のリ・デザインを加速化する「モビリティ支援人材の育成・確保」、複数の交通サービスをまとめ、その利用データの地域での利活用等につなげる「地域交通DXの推進」の取組に対して、約500件の支援を実施した。

加えて、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームにおいては、「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体、交通事業者と、様々な技術・ノウハウを持つ幅広い分野の企業・団体を結びつけることで、全国規模で「交通空白」解消に向けた連携・協働体制を構築する取組を進めている。令和６年11月の立ち上げ以来、着実に会員数が増加し、７年度末までに、過半数の市区町村を含め1,644の団体が参画している。官民連携プラットフォームの具体的な活動として、「交通空白」解消に資するサービス等を提供する企業等をまとめたマッチング・カタログの作成、企業検索等が可能な特設サイトの開設、「交通空白」解消に向けたピッチ・イベントの開催のほか、７年10月から12月にかけて、対面によるマッチング・イベントを全国６都市で開催した。また、「交通空白」解消に向けて他地域にも横展開しうる先進的な実証事業、「パイロット・プロジェクト」については、計30件の取組を公表・展開した。

さらに、サービスの共同化・協業化や地域全体でのデータ活用など、連携・協働による「交通空白」解消等のリ・デザインの全面展開を進めるため、事業者間のサービス連携やデータ活用の優良事例（ベストプラクティス）を創出するとともに、その成果を基にシステム連携やデータ仕様、業務プロセスなどを標準化し、その横展開を推進する地域交通DX推進プロジェクト「COMmmmONS[注1]」を令和７年４月に始動し、複数の施設送迎車両の運行計画立案や運行管理等を行うための共同配車管理システムの開発とオープンソース化等に取り組んだ。

共同化・協業化、地方公共団体の体制強化等を図るための新たな制度的枠組みの構築に向けて、2025年６月より、交通政策審議会地域公共交通部会で審議を行い、同年12 月に「とりまとめ」が公表された。これを踏まえ、2026年３月に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年法律第59号。以下「地域交通法」という。）の改正案を国会に提出した。

第７節　海洋政策（海洋立国）の推進

1　海洋基本計画の着実な推進

四方を海に囲まれている我が国では、海洋の平和的かつ積極的な開発及び利用と海洋環境の保全と調和を図る新たな海洋立国の実現を目指して制定された「海洋基本法」に基づき、令和５年４月に閣議決定された「第４期海洋基本計画」、６年４月に総合海洋政策本部において決定された「海洋開発等重点戦略」の下、関係機関が連携し、海洋政策を推進しているところである。

国土交通省においても、上記基本計画及び重点戦略に基づき、総合的な海洋の安全保障の観点から、海上保安能力の強化、旅客船の安全・

注１　Code for Moblity Common Society の略。地域交通におけるデジタル活用や標準化を進めるプロジェクトのこと。

安心な運航の確保、離島の保全等、また、持続可能な海洋の構築の観点から、洋上風力発電の導入促進、ゼロエミッション船の開発等の各種施策に取り組んでいる。そのほか、着実に推進すべき施策として、海上輸送の確保や海洋人材の育成等に取り組むとともに、ASV（小型無人ボート）やAUV（自律型無人潜水機）、ROV（遠隔操作型無人潜水機）等の「海洋ドローン」の社会実装、北極海航路の利活用に関する調査、沿岸域の総合管理と持続可能な開発に関する国際協調等、各般の施策を推進している。

Column コラム

海洋ドローンに関する将来ビジョンの策定

令和８年３月、海洋ドローンの普及と産業化に向けた産学官協議会による検討結果を提言書として公表し、その中で、海洋ドローンの将来ビジョンを策定しました。海洋ドローンが我が国の海における社会経済活動を支える基盤的ツールとなるためには、地域の海の関係者間の連携が不可欠です。国土交通省では、実海域における長期間の効果検証や利用環境の整備、ノウハウ支援を含めた地域ニーズに応じた導入・利活用モデル構築等を通じて、海洋ドローンの更なる社会実装に取り組みます。

【関連リンク】
次世代海洋モビリティビジョン
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/ocean_policy/content/001993351.pdf

【関連リンク】
海における次世代モビリティに関する産学官協議会
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/ocean_policy/seamobi.html

2 我が国の海洋権益の保全

（1）領海及び排他的経済水域における海洋調査の推進及び海洋情報の一元化

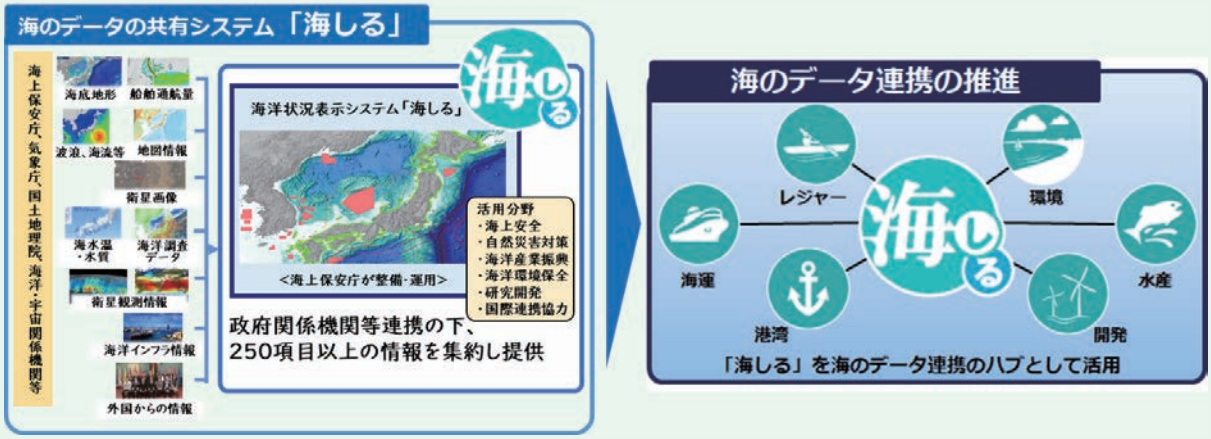
我が国の領海及び排他的経済水域には、調査データの不足している海域が存在しており、海上保安庁では、この海域において、海底地形、地殻構造、底質及び低潮線等の海洋調査を重点的に実施し、船舶交通の安全や我が国の海洋権益の確保、海洋開発等に資する基礎情報の整備を戦略的かつ継続的に実施している。

また、海洋情報の所在を一元的に収集・管理・提供する「海洋情報クリアリングハウス」を運用している。さらに、政府関係機関等が保有する様々な海洋情報を地図上に重ね合わせて表示できるウェブサービス「海洋状況表示システム（海しる）」を構築し、平成31年４月から運用を開始した。

Column コラム

海のデータの総合図書館　海しる（海洋状況表示システム）

「海しる」はウェブブラウザ上で、様々な海洋に関する地理空間情報を一元的に閲覧することができる情報サービスです。政府機関等が保有する250項目以上の海のデータを地図上に重ねて見ることができます。また、「海しる」上で見るだけでなく、外部のアプリやシステムがデータを直接扱えるようAPIを公開しています。「海しる」を通じて海上安全、海洋開発、環境保全、水産等の分野を横断したデータの共有・連携が可能となり、海洋教育といった新たな分野での利用シーンの拡大にもつながっています。今後も「海のデータの総合図書館」として、様々な分野の利用者のニーズに応えられるよう、掲載情報の充実や機能強化を進めていきます。



【関連リンク】
海しる
URL：https://www.msil.go.jp/

（２）大陸棚の限界画定に向けた取組

国連海洋法条約に基づき我が国が平成20年11月に「大陸棚限界委員会」へ大陸棚の延長を申請した。24年４月に同委員会から我が国の国土面積の約８割に当たる４海域について大陸棚の延長が認められる勧告を受領し、１海域については勧告が先送りされた。これを受け、大陸棚の延長が認められた海域のうち、四国海盆海域及び沖大東海嶺南方海域を我が国の大陸棚とするよう26年10月に政令で定めた。また、関係国である米国との調整が進捗し、令和６年７月には小笠原海台海域の大部分を我が国の大陸棚とするよう同政令を改正した。

引き続き、関係国との調整が必要となる海域及び勧告が先送りされた海域について、海上保安庁では、内閣府総合海洋政策推進事務局の総合調整の下、関係省庁と連携し、大陸棚の限界画定に向けた対応を行っている。

（３）沖ノ鳥島の保全、低潮線の保全及び活動拠点の整備等

①沖ノ鳥島の保全・管理

沖ノ鳥島は、我が国最南端の領土であり、国土面積を上回る約40万km^2の排他的経済水域の基礎となる極めて重要な島であることから、基礎データの観測・蓄積や護岸等の点検、補修等を行うほか、観測拠点施設の更新等を行い管理体制の強化を図っている。

②低潮線の保全

「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（低潮線保全法）」等に基づき、排他的経済水域等の外縁を根拠付ける低潮

線の保全が必要な海域として185の低潮線保全区域を政令で指定し、掘削等の行為規制を実施している。また、防災ヘリコプターや船舶等による巡視や衛星画像等を用いた低潮線及びその周辺の状況の調査を行い、排他的経済水域及び大陸棚の基礎となる低潮線の保全を図るとともに、保全を確実かつ効率的に実施していくために、低潮線に関する各種情報を適切に管理している。

③特定離島（南鳥島・沖ノ鳥島）における活動拠点の整備・管理

「低潮線保全法」等に基づき、本土から遠隔の地にある南鳥島・沖ノ鳥島において、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用に関する活動拠点として、船舶の係留、停泊、荷さばき等が可能となる港湾の施設の整備とともに、国による港湾の管理を実施している。

第８節　海洋の安全・秩序の確保

（１）近年の現況

尖閣諸島周辺海域においては、ほぼ毎日、中国海警局に所属する船舶による活動が確認され、領海侵入する事案も発生しており、令和７年には、尖閣諸島周辺の接続水域での中国海警局に所属する船舶の年間確認日数が過去最多を更新したことに加え、６年11月から７年10月にかけて、接続水域における連続確認日数も過去最長となった。また、７年３月には領海侵入時間も過去最長を更新したほか、中国海警局に所属する船舶が領海に侵入し、日本漁船等に近づこうとする事案も繰り返し発生するなど、情勢は依然として予断を許さない状況となっている。また、中国海警局に所属する船舶の大型化、武装化が確認されており、中国の動向を引き続き注視していく必要がある。海上保安庁では、現場海域に巡視船を配備するなど、我が国の領土・領海を断固として守り抜くという方針の下、冷静に、かつ、毅然として対応を続けている。

また、東シナ海等の我が国排他的経済水域等においては、外国海洋調査船による我が国の事前の同意を得ない調査活動等も確認されており、海上保安庁では、関係機関と連携しつつ、巡視船・航空機による監視警戒等、その時々の状況に応じて適切に対応している。

さらに、大和堆周辺海域では、外国漁船による違法操業が確認されるなど、依然として予断を許さない状況が続いており、海上保安庁では、同海域で操業する日本漁船の安全確保を最優先とし、関係省庁と連携しつつ、これら外国漁船に対して退去警告を行うなど、厳正に対応している。

図表Ⅱ-1-8-1　領海警備を行う巡視船

（２）海上保安能力強化の推進

海上保安庁では、我が国周辺海域を取り巻く情勢が一層厳しさを増していることを踏まえ、令和４年12月に決定された「海上保安能力強化に関する方針」に基づき、巡視船・航空機等の大幅な増強整備等に加え、無操縦者航空機等の新技術の積極的活用、防衛省・自衛隊、警察、外国海上保安機関等の国内外の関係機関との連携・協力の強化、人材の確保・育成、職場環境の改善や処遇の向上等の取組を推進するこ

とにより、海上保安業務に必要な能力を一層強化しているところである。７年12月に開催された「海上保安能力強化に関する関係閣僚会議」においても、これらの取組を一層進めていくことが確認された。

なお、令和７年度は、大型巡視船４隻、中型ヘリコプター１機が就役したほか、長時間の航続性能と高い監視能力を有する無操縦者航空機２機が就役した。

図表Ⅱ-1-8-2　令和7年度に就役した無操縦者航空機

図表Ⅱ-1-8-3　海上保安能力強化に関する関係閣僚会議で発言する高市総理大臣

（３）「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて

我が国は「自由で開かれたインド太平洋」（FOIP：Free and Open Indo-Pacific）の実現に向け、①法の支配、航行の自由、自由貿易等の普及・定着、②経済的繁栄の追求（連結性、EPAや投資協定を含む経済連携強化）、③平和と安定の確保（海上法執行能力の向上、人道支援、災害救援、海賊対策等での協力）の３点を「三本柱の施策」と定め、地域全体の平和と繁栄を確保するため、各種取組を推進している。

海上保安庁では、この「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向け、多国間、二国間及び３か国以上の協力枠組みであるミニラテラルの連携・協力を強化するとともに、シーレーン沿岸国等の海上保安機関の能力向上を支援し、年々深化・多様化する国際業務に適切に対応する体制を構築している。多国間の連携・協力に関しては、グローバル化あるいはボーダレス化する傾向にある国際犯罪や、大規模化する事故や災害、環境汚染について、各国で連携して対応していくことが重要であるという認識の下、平成12年から北太平洋海上保安フォーラム（NPCGF）、16年からアジア海上保安機関長官級会合（HACGAM）のほか、29年から世界海上保安機関長官級会合（CGGS）を日本の主導で開催し、海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進している。令和７年度は、中国で開催された第25回NPCGF、オーストラリアで開催された第21回HACGAM、イタリアで開催された第４回CGGSに参加し、「法の支配に基づく海洋秩序維持の重要性」を各国海上保安機関等と共有した。ミニラテラルに関しては、日米豪印（QUAD）海上保安機関によるシップオブザーバーミッション、日米比海上保安機関による合同訓練、日米韓海上保安機関による合同セミナー及び机上訓練を通じたASEANへの能力向上支援といった取組を積極的に実施した。

二国間の連携については、覚書や協定の締結による協力枠組みに基づき、長官級会合や合同訓練等の取組を実施した。

また、増加する諸外国からの海上保安能力向上支援の要望に応えるため、平成29年に発足した能力向上支援の専従部門である「海上保安

庁MCT（Mobile Cooperation Team）」を、令和７年度末までに、23か国へ合計159回派遣、８か国１機関に28回のオンライン研修を実施したほか、各国海上保安機関等の職員を日本に招へいして各種研修を実施するなど、各国の海上保安能力向上を支援した。

第９節　土地政策の推進

1　土地政策の動向

人口減少等に伴い、相続件数の増加、土地の利用ニーズの低下と所有意識の希薄化が進行しており、不動産登記簿等の公簿情報等を参照しても所有者の全部又は一部が直ちに判明せず、又は判明しても所有者に連絡がつかず、円滑な土地利用や事業実施の支障となる土地、いわゆる所有者不明土地や、適正な利用・管理が行われず草木の繁茂や害虫の発生等、周辺の地域に悪影響を与える管理不全土地の増加が懸念されている。

これらの課題に対し、平成30年に所有者不明土地等対策の推進のための関係閣僚会議が立ち上げられ、同年の「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」（平成30年法律第49号。以下「所有者不明土地法」という。）の制定、土地に関する基本理念として土地の適正な「管理」に関する土地所有者等の「責務」や、所有者不明土地の円滑な利用及び管理の確保に関する規定を追加した令和２年の「土地基本法」（平成元年法律第84号）の改正、３年の民事基本法制の総合的な見直し、４年の「所有者不明土地法」の改正等、政府一丸となって所有者不明土地等に対する取組を進めてきた。

こうした所有者不明土地等対策のための制度の整備が進捗したことを踏まえ、地域における取組を支援するモデル事業等を通じて得られた知見の横展開等により、制度の円滑な運用を図った。

令和７年４月に適正管理や利活用が課題となる空き地の対処法について「空き地の適正管理及び利活用に関するガイドライン」を作成し、公表した。

また、「国土利用計画法施行規則」（昭和49年総理府令第72号）を改正し、事後届出の届出事項について、権利取得者が個人の場合にはその国籍等を、法人の場合にはその設立準拠法国を追加した（令和７年７月施行）。さらに、法人が権利取得者となる場合におけるその代表者の国籍等を追加した（８年４月施行）。

地籍調査は、市町村等が土地の境界、面積、所有者等を調査し明確にすることにより、災害からの迅速な復旧・復興やインフラ整備の円滑化等のほか、所有者不明土地の発生抑制等に貢献するものであり、第７次国土調査事業十箇年計画（令和２～11年度）に基づき推進している。同計画の始期となる２年には、「国土調査法」（昭和26年法律第180号）等を改正し、地籍調査の円滑化・効率化に資する調査手続・調査手法を導入した。さらに、６年の同計画の中間見直しでは、現地調査等の通知に無反応な所有者等がいる場合の調査手続の導入やリモートセンシングデータの適用エリアの拡大等を行い、計画期間後期における地籍調査の加速化に取り組んでいる。

【関連リンク】
人口減少時代における土地政策の推進～所有者不明土地等対策～
URL：https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/totikensangyo_tk2_000099.html

2 年次報告の実施

土地白書は、「土地基本法」の規定に基づき、毎年国会に報告するものである。令和７年版土地白書では、令和６年度の不動産市場等の動向や、民間投資を活かした地域の活性化、６年度に政府が土地に関して講じた基本的施策、７年度に政府が土地に関して講じようとする基本的施策を取りまとめ、７年５月に閣議決定・国会報告した。

第10節 新たな国と地方、民間との関係の構築

1 官民連携等の推進

官民連携事業（PPP/PFI）の案件形成を推進するため、地方公共団体等へのPPP/PFIの普及啓発や案件形成支援を実施している。

令和７年度は、民間提案に基づく新たな官民連携のモデルとなる手法の導入を推進するため、地方公共団体のニーズと合致した優良な提案を行った民間事業者による調査検討を実施するとともに、先導的・モデル的な官民連携事業について調査検討を行う地方公共団体を支援した。また、地方ブロックごとに設置されている「地方ブロックプラットフォーム」において、首長会議の開催、案件形成に向けた官民対話、ノウハウの習得のための研修、官民交流のためのマッチングイベント等を開催した。

第11節 政策評価・事業評価・対話型行政

1 政策評価の推進

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づく「国土交通省政策評価基本計画」により、①各施策の達成状況を定期的に測定・評価する政策チェックアップ、②特定テーマに絞り込み詳細な分析を行う政策レビューの２つを基本的な政策評価の方式として実施している。令和７年度は、①は44施策目標と116業績指標について、②は３テーマについて評価を実施した。加えて、個別公共事業、個別研究開発課題、規制及び租税特別措置等の政策評価を政策の特性に応じた政策評価の方式として実施しており、その結果を予算要求や新規施策等の立案へ反映させている。また、「独立行政法人通則法」に基づき、所管15独立行政法人の業務実績の評価を、「中央省庁等改革基本法」に基づき、実施庁である気象庁及び海上保安庁の実績評価を実施している。

【関連リンク】
令和７年版土地白書
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000006.html

【関連リンク】
国土交通省　総合政策局　社会資本整備政策課ウェブサイト
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/index.html

【関連リンク】
国土交通省の政策評価
URL：http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/index.html

2 事業評価の実施

個別の公共事業について、事業の効率性及び実施過程における透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価による一貫した事業評価体系を構築している。

直轄事業等の評価結果については、新規採択時・再評価時・完了後の事後評価時における費用対効果分析のバックデータも含め、評価結果の経緯が分かるように整理した事業評価カルテを作成し、インターネットで公表している。また、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省独自の取組として、直轄事業等において、計画段階評価を実施している。

3 国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進

（1）国土交通ホットラインステーション

国民生活に極めて密接に関わる国土交通行政の推進に当たっては、国民からの意見・要望等を幅広く把握し、国民に直結した行政を展開することが重要である。このため、「国土交通ホットラインステーション」を開設しており、月平均約1,900件の意見等が寄せられている。

（2）消費者等に対する情報提供

従来の行政による監督に加え、消費者等による適切な選択及び市場による監視を通じた安全・安心の確保を図ることを目的に、住宅等の建築物や公共交通機関に関する事業者等の過去の行政処分等の履歴を集約した「ネガティブ情報等検索サイト」を国土交通省ウェブサイト上に公開している。

第2章　観光立国の実現と美しい国づくり

第1節　観光をめぐる動向

1　観光立国の意義

観光は、少子高齢化・人口減少が進む我が国において、国内外との交流人口・関係人口の拡大を通じて地域活性化を可能にし、地域経済・日本経済の発展をリードする戦略産業である。地域住民と観光客双方の満足度の向上を図りながら、日本の魅力・活力を次世代にも持続的に継承・発展させていく観光の実現に向けて、引き続き、政府一丸となって取り組む。

2　年次報告の実施

観光白書は観光立国推進基本法（平成18年法律第117号）第８条第１項及び第２項の規定に基づき、観光の状況及び政府が観光立国の実現に関して講じた施策並びに観光に関して講じようとする施策について、毎年国会に報告しているものであり、令和７年版観光白書は、令和７年５月に閣議決定・国会報告した。

第2節　観光立国の実現に向けた取組

観光立国の実現に向け、中長期的視点に立って講ずべき様々な施策を盛り込んだ「明日の日本を支える観光ビジョン」や、四次にわたって策定してきた観光立国推進基本計画等に基づき、政府一丸となって観光施策を推進してきたところである。

今般策定された新たな観光立国推進基本計画（令和８年３月27日閣議決定）も踏まえ、「観光の持続的な発展」、「消費額拡大」、「地方誘客促進」、「観光と交通・まちづくりとの連携強化」及び「新技術の活用・本格展開」を軸として、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んでいく。

1　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

（1）混雑・マナー違反等の個別課題への対応

力強い観光需要を背景に、依然として都市部を中心とした地域への観光客の偏在傾向が見られ、また、一部の場所・時間帯によっては、過度の混雑やマナー違反により、住民生活に支障が及んでおり、その対応が急務となっている。

【関連リンク】
「令和６年度観光の状況」及び「令和７年度観光施策」（観光白書）について
URL：https://www.mlit.go.jp/kankocho/news02_00041.html

このため、令和５年10月に観光立国推進閣僚会議において決定した「オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」に基づき、観光客向けの移動手段などの受入環境の整備・増強、混雑状況の可視化などによる需要の分散・平準化、マナー違反行為の抑制をはじめ、各地域の実情に応じた意欲的な取組を総合的に支援した。

（２）地方誘客の推進による需要分散

①観光地域づくり法人（DMO）を核とする観光地経営

観光地域のマネジメント及びマーケティングを担う観光地域づくり法人（DMO）を司令塔とする観光地域づくりを推進するため、令和８年４月１日時点で350団体（登録DMOが326団体、候補DMOが24団体）を登録するとともに、観光地域づくり法人に対する各種情報提供や観光地域づくり法人の体制強化の取組に対する支援を行った。

②地域周遊・長期滞在の促進

地方部での滞在の増加に資する取組をより一層推進していく必要があることから、旅行者の地域周遊・長期滞在を持続可能なあり方で促進するため、調査、戦略策定、滞在コンテンツの充実、受入環境の整備、旅行商品の流通環境の整備、プロモーション等、地域が一体となって行う取組を支援した。また、これら取組に対する助言をするため、地域への専門家派遣を支援した。

また、訪日外国人の移動の実態（利用交通機関や周遊ルート等）を把握し、周遊ルートの分析や戦略的なプロモーション施策の企画立案・見直しに活用できる訪日外国人流動データ（FF-Data）を公表した。

③訪日旅行での高付加価値旅行者の誘致促進

観光による地方創生や訪日外国人旅行者の旅行消費額の拡大を目指し、消費単価の高い高付加価値旅行者の誘致促進に取り組む全国14のモデル観光地に対して、各地域のマスタープランに基づくコンテンツの磨き上げやプロモーション等の取組を支援している。

④戦略的な訪日プロモーション

令和７年における訪日外国人旅行者数は過去最高となったところであるが、「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年３月30日策定）で掲げる令和12年までに訪日外国人旅行者数6,000万人の目標達成を見据え、日本政府観光局を通じ、ウェブサイト・SNS、旅行会社やインフルエンサー等を活用し、インバウンド市場の多様化に向けて戦略的な訪日プロモーションを実施している。

⑤観光資源の磨き上げ

訪日外国人旅行消費額の向上や地方誘客の促進に向け、地域固有の歴史・自然・食・文化等の地域資源を活用した観光コンテンツの造成・磨き上げ等を行った。

【関連リンク】
観光地域づくり法人（DMO）
URL：https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/dmo/index.html

【関連リンク】
訪日旅行での高付加価値旅行者の誘致促進
URL：https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku/inbound_kaifuku/kofukakachi.html

【関連リンク】
日本政府観光局（JNTO）HP
URL：https://www.jnto.go.jp/

【関連リンク】
日本政府観光局（JNTO）グローバルサイトHP
URL：https://www.japan.travel/en/

⑥サイクリング環境向上によるサイクルツーリズム等の推進

インバウンド効果を全国へ拡大するために、サイクルツーリズムの推進や自転車を活用した観光地域づくりは有望であるものの、サイクリストの受入環境や走行環境の整備は不十分な状況である。このため、官民連携による先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを設定し、関係者等で構成される協議会において、走行環境整備、受入環境整備、魅力づくり、情報発信に取り組んでいる。

また、国内外のサイクリストの誘客を図るため、日本を代表し、世界に誇り得るサイクルルートを国が指定する「ナショナルサイクルルート制度」を創設し、令和元年11月につくば霞ヶ浦りんりんロード、ビワイチ、しまなみ海道サイクリングロード、３年５月にトカプチ400、太平洋岸自転車道、富山湾岸サイクリングコースをナショナルサイクルルートとして指定した。

⑦MICE誘致の促進

MICEの更なる誘致・開催に向け意欲的な地方都市に対する専門家の支援プログラムや誘致ノウハウの提供、海外MICEイベント等への出展支援を行った。また、MICE開催ニーズの変化に対応するためMICE施設の受入環境の整備を推進するとともに、ユニークベニューの活用等、MICE開催地としての魅力向上のための実証事業を実施した。さらに、MICEの総消費額等の算出、MICE施設におけるコンセッション導入に向けた支援に取り組んだ。

⑧快適な旅を実現する環境の整備

バスタプロジェクトの全国展開を推進している。その際、多様な交通モード間の接続を強化し、MaaS等の新たなモビリティサービスにも対応可能な施設としている。

「道の駅」において、観光等、更なる地方創生に向けた取組を官民の力を合わせて実施している。訪日外国人旅行者をはじめ、すべての利用者にわかりやすい道案内を実現するため、観光地と連携した道路案内標識の改善等に取り組んでいる。

高速道路会社等において、地域振興や観光振興のため、周辺地域や観光関係事業者等と連携し、一定の期間及びエリア内の高速道路が乗り降り自由となる観光周遊パス[注1]を販売している。

⑨クルーズの持続的な成長に向けた取組

「持続可能な観光」、「消費額拡大」、「地方誘客促進」の基本方針や目標を掲げた「観光立国推進基本計画（令和５年３月31日閣議決定）」に基づく訪日クルーズ本格回復への取組を進めた結果、2025年（1月～12月）速報時点では「訪日クルーズ旅客176.6万人」、「外国クルーズ船の寄港回数2,352回」、「外国クルーズ船が寄港する港湾数93港」となった。具体的には、港湾管理者等が実施するクルーズ船受入機能強化やクルーズ船寄港促進に資する取組等ハード・ソフト両面からの支援に加え、「全国クルーズ活性化会議」等と連携したシンポジウムや市民向けのイベント、海外船社とのクルーズセミナー等を実施した。また、７年７月に「日

【関連リンク】
サイクルツーリズムの推進 モデルルート | GOOD CYCLE JAPAN | 国土交通省
URL：https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/model_route/

【関連リンク】
ナショナルサイクルルート | GOOD CYCLE JAPAN | 国土交通省
URL：https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/national_cycle_route/

注１　観光周遊パスは、従来平均約３割であるところ、令和４年11月からは、平日のみの利用を対象として合計で約４割お得となる拡充措置を実施している。

本のクルーズ市場の持続的発展へ向けた有識者検討会」において、12年までに日本人のクルーズ人口100万人を目指すとともに、新規のクルーズ旅客数や日本発着クルーズにおける外国人旅客数の着実な増加を目指す旨の取りまとめを実施した。

⑩快適な公共交通機関等の利用環境の実現

「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律（国際観光振興法）」に基づき実施している外国人観光旅客利便増進措置については、令和７年４月に同措置を講ずべき区間等として、鉄道249区間・バス265区間・旅客船36区間・旅客船ターミナル3港・エアライン17事業者・空港ビル64空港を指定しており、公共交通事業者等から外国人観光旅客利便増進実施計画が提出され、交通サービスインバウンド対応支援事業等を活用して取組を進めている。

また、観光客の大型手荷物による公共交通機関等の混雑等の課題の解決に向けて、日本政府観光局と連携して、手ぶら観光のウェブサイトを活用して手ぶら観光カウンター認知度向上を図るとともに、手ぶら観光カウンターを18件新たに認定した。

⑪ストレスフリーな観光の推進

観光地や公共交通機関等における多言語対応、無料公衆無線LAN環境、公衆トイレの洋式化・高機能化、多様な移動手段の整備等に対する支援を行った。また、外国人旅行者向け消費税免税制度について、地方部免税店数の拡大も含めた利用促進や、「リファンド方式」への移行に向けた必要な情報の周知広報等に取り組んでいる。さらに「道の駅」について、外国人観光案内所のJNTO認定取得や多言語表示の整備等のインバウンド対応を促進し、地域のインバウンドの受入拠点とする取組を推進した。

2 国内交流・アウトバウンドの拡大

（1）新たな交流市場・観光資源の創出

地域との新たな関係構築の推進や、反復継続的な来訪の促進を通じて関係人口の創出を図る「第２のふるさとづくり」を、個人及び企業の２方向で促進し、新たな交流市場の開拓に向けてモデル実証を実施した。

（2）ユニバーサルツーリズムの促進

高齢者等の旅行需要を喚起するため、ユニバーサルツーリズムの促進に向けた調査検討等を行った。さらに、宿泊施設等のバリアフリー化に必要な施設整備等を支援した。

（3）東日本大震災からの観光復興

福島県では教育旅行や外国人のべ宿泊者数の回復に課題が残ることから、同県における観光復興を最大限に促進するため、同県が実施する風評被害対策及び震災復興に資するホープツーリズム等の滞在コンテンツの充実・強化や国内外へのプロモーション等の取組に対して支援を行っている。

また、ALPS処理水の海洋放出による風評への対策として、海の魅力を高めるブルーツーリズムの推進を目的として、海水浴場等の受入環境整備やプロモーションの実施等の取組に対して支援を行っている。

（4）アウトバウンドの促進

令和７年の出国日本人数は、約1,473万人となり、コロナ禍以降年々回復傾向にある。観光庁ではアウトバウンドの促進に向けて、旅行会社と学校等が連携した教育的な付加価値の高いプログラム開発を通じた海外教育旅行の促進や、政府観光局等と連携した普及啓発を実施している。

3 観光地・観光産業の強靱化

（1）観光 DX の推進

先進的な技術の活用を図りながら観光分野のDXを推進することにより、旅行者の利便性向上及び周遊促進、観光産業の生産性向上、観光地経営の高度化等に向けた取組を行った。

（2）観光地・観光産業の担い手の確保

観光庁では、観光産業における人材不足の解消に向けて、外国人材の活用（ジョブフェア等）も含めた国内外の人材の採用活動支援、宿泊施設における省人化のための設備投資支援や取組事例の展開といった取組を実施した。

（3）観光関係の規制・制度の適切な運用及び民泊サービスへの対応

平成30年１月に施行された「通訳案内士法及び旅行業法の一部を改正する法律」に基づき導入された地域通訳案内士制度について、市町村及び都道府県とも連携して育成を推進し、令和７年４月１日時点で42地域にて導入し、4,031名が登録されている。

また、旅行サービス手配業の登録制度について、登録行政庁である都道府県等とも連携して制度周知を図り、同年４月１日時点で3,243社の登録がなされている。

また、「住宅宿泊事業法」に基づく住宅宿泊事業の届出住宅数は、令和８年３月13日時点で39,575件となった。７年度は、住宅宿泊事業などの民泊について、「外国人の受入れ・秩序ある共生社会実現に関する関係閣僚会議」等の議論を踏まえて関係省庁と連携し、各種民泊の適切な運営の確保に向けた取組を実施した。

（4）急患等にも十分対応できる外国人患者受入体制の充実

外国人患者を受け入れる医療機関について、令和７年度に2,721（うち都道府県が指定する「外国人患者を受け入れる拠点的な医療機関」は2,013）の医療機関をリスト化し、情報発信を行うとともに、多言語案内機能等の整備に対する支援を行った。また、引き続き外国人旅行者が医療費の不安なく治療が受けられるように、旅行保険への加入を促進した。

第３節 良好な景観形成等美しい国づくり

1 良好な景観の形成

（1）景観法等を活用したまちづくりの推進

「景観法」に基づく景観行政団体は令和８年３月末時点で828団体に増加し、景観計画は683団体で策定、景観計画に基づく重点的な取組は432団体で進められるなど、良好な景観形成の取組が推進されている。また、「屋外広告物法」に基づく条例を制定している景観行政団体は、同年４月１日時点で237団体に増加し、総合的な景観まちづくりが進められている。

【関連リンク】
外国人患者を受け入れる医療機関の情報
URL：https://www.mlit.go.jp/kankocho/topics08_00031.html

【関連リンク】
景観まちづくり
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/townscape/toshi_townscape_tk_000021.html

（2）無電柱化の推進

良好な景観の形成や観光振興等の観点から、新設電柱の抑制、低コスト手法の普及、事業期間の短縮等により、無電柱化推進計画に基づき無電柱化を推進している。

（3）「日本風景街道」の推進

多様な主体による協働の下、道を中心に、地域資源を活かした景観美化や修景等を進め、観光立国の実現や地域の活性化に寄与することを目的に「日本風景街道」を推進している。令和８年３月末現在149ルートが日本風景街道として登録されており、「道の駅」との連携を図りつつ、道路を活用した美しい景観形成や地域の魅力向上に資する活動を支援している。

（4）水辺空間等の整備の推進

地域の景観、歴史、文化、観光基盤等の「資源」や地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、市町村、民間事業者及び地元住民と河川管理者の連携の下、河川空間とまち空間が融合した良好な空間の形成を目指す「かわまちづくり」、河川空間をオープン化する「河川敷地占用許可準則の緩和措置」や更なる規制緩和に向けた社会実験「RIVASITE」、ダムを活用した水源地域活性化を図る「水源地域ビジョン」、広く一般に向けて川の価値を見いだす機会を提供する「ミズベリングプロジェクト」等により、水辺空間を活用した賑わいの創出を推進している。

また、下水処理水のせせらぎ水路としての活用等を推進し、水辺の再生・創出に取り組んでいる。さらに、汚水処理の適切な実施により、良好な水環境を保全・創出している。

図表Ⅱ-2-3-1　かわまちづくり（北海道砂川市、静岡県伊豆の国市）

（北海道砂川市）

（静岡県伊豆の国市）

動画

脱・電柱社会 キーワードは低コスト化！
URL：https://www.youtube.com/watch?v=w0sJdcjKIh4

2 自然・歴史や文化を活かした地域づくり

（1）我が国固有の文化的資産の保存・活用等に資する国営公園等の整備

我が国固有の優れた文化的資産の保存及び活用等を図るため、国営公園等（22か所）の整備及び維持管理を行っている。令和７年度には、首里城正殿の復元整備工事等を実施した。

（2）歴史的な公共建造物等の保存・活用

地域のまちづくりに寄与するために、長く地域に親しまれてきた歴史的な官庁施設の保存・活用を推進している。歴史的砂防関係施設（令和７年12月31日現在、重要文化財３件、登録有形文化財218件）については、土砂災害を防止する施設及びその周辺環境一帯を地域の観光資源として位置付け、環境整備を行うなどの取組を推進している。

（3）歴史文化を活かしたまちづくりの推進

地域の歴史や伝統文化を活かしたまちづくりを推進するため、「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（歴史まちづくり法）」に基づき、100市町（令和８年３月31日現在）の歴史的風致維持向上計画を認定し、計画に基づく取組を支援している。また、良好な景観や歴史的風致の形成を推進するため、景観・歴史資源となる建造物の改修等の支援を行った。

（4）グリーンインフラの活用推進

グリーンインフラ（自然の多様な機能を活用した社会資本）の活用推進により、将来にわたり持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくり及びウェルビーイング向上を目指す。令和７年度は、グリーンインフラの導入を目指す地域を対象に技術的・財政的支援を行うとともに、企業によるグリーンインフラ関連技術の地域実証を支援した。さらに、グリーンインフラ官民連携プラットフォームの活動を通じて、グリーンインフラの社会実装に取り組んだほか、８年１月にはグリーンインフラの更なる実装に向けた全体の方向性を提示するため、「グリーンインフラ推進戦略2030」を策定・公表した。

【関連リンク】
国営公園
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/park/toshi_parkgreen_kokuei.html

【関連リンク】
首里城公園
URL：https://oki-park.jp/shurijo/fukkou/

【関連リンク】
～我が国の歴史的な砂防施設を紹介します～
URL：https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sabo/sabo01_fr_000014.html

【関連リンク】
歴史まちづくり
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/rekimachi/toshi_history_tk_000010.html

【関連リンク】
グリーンインフラ官民連携プラットフォーム
URL：https://gi-platform.com/

【関連リンク】
グリーンインフラ推進戦略 2030
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000017.html

第3章　地域活性化の推進

第１節　地域未来戦略の推進に向けた取組

平成26年に「地方創生」を開始して以降、急速な少子高齢化や人口減少に対応し、東京圏への人口の過度の集中を是正し、将来にわたって活力ある日本社会を維持していくため、地域における就業機会の創出、出産・子育て支援、生活必需サービスの維持・確保、移住支援等、全国各地で地方創生に向けた様々な取組が行われてきた。

しかし、人口減少や東京一極集中の流れを変えるまでには至っていない。また、我が国全体にとって地方部の経済成長が重要である一方で、地方部では人口減少に伴う消費の減少を通じて地域経済の縮小が懸念されている。

そのため、政府としては、「地域未来戦略」を推進し、地方が持つ伸び代をいかすことで、国民の暮らしと安全を守り、地方に活力を取り戻すため、これまでの地方創生の取組に加えて、「強い経済」の実現に重点を置いて、世界をリードする成長分野のクラスター、地域発のクラスターを全国各地に形成して、地方から日本を成長軌道に押し上げていくこととされている。国土交通省としても、従来からの地方創生の取組に加え、「地域未来戦略」の推進に向け、施策の推進・充実を図る。

第２節　地域活性化を支える施策の推進

1　地域や民間の自主性・裁量性を高めるための取組

（1）地方における地方創生・地域活性化の取組支援

令和７年度補正予算において「地域未来交付金」が創設され、1,000億円が計上された。８年度予算においても1,600億円が計上されている。本交付金は、従来の地方創生に資する取組のみならず、地方の暮らしの安定を実現し、「強い経済」を構築するため、地方公共団体による産業クラスター計画や地場産業の成長戦略が、真に地方の活力を最大化することにつながるような取組等を支援することとされている。

国土交通省としても、地方公共団体に対し、本交付金を活用した案件形成の支援や、事業実施における伴走支援を行うなど、地方公共団体の自主性と創意工夫に基づく独自の取組を後押ししている。

そのほか、地域の発展及び持続可能性の向上を図ることを目的に、創意工夫を活かした自主的な優れた地域づくり活動に対し、各団体と協働し「地域づくり表彰（国土交通大臣賞等）」を昭和59年度より実施している。42回目となる令和７年度は、全国より32件の推薦があり、計10件を表彰した。

また、全国各地の個性的で魅力ある地域づくりに向けた取組を一層推進するため、社会インフラと関わりのある地域活性化の取組を「手づ

【関連リンク】
網走市・塩尻市・今治市の地域づくり３団体が「国土交通大臣賞」を受賞
～「新時代に地域力をつなぐ国土」を体現する 10 団体を令和７年度「地域づくり表彰」受賞団体に決定～
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001969364.pdf

くり郷土賞（国土交通大臣表彰）」として昭和61年度より表彰している。40回目となる令和７年度は10件（一般部門10件）が同賞を受賞した。

（２）民間のノウハウ・資金の活用促進

地域に民間投資を呼び込み、地域活性化を図るため、国土交通大臣認定を受けた優良な民間都市開発事業等に対し、一般財団法人民間都市開発推進機構による出資等の支援を行った。あわせて、同機構が地域金融機関や地方公共団体等との間で設立するまちづくりファンドを通じて、一定のエリア内において連鎖的に行われるリノベーション事業、クラウドファンディングや寄付（ふるさと納税含む）を活用した事業を出資等により支援した。

また、まちの魅力・活力の維持・向上を通じた地域参加型の持続可能なまちづくりの実現と定着を図るため、先進的に民間まちづくり活動を行う団体が、活動を行う中で一定の収益を継続的に得ることができるノウハウ等を、これから活動に取り組もうとする他団体に水平展開するための普及啓発や、官民連携によるエリアマネジメント活動等、エリア価値向上の取組をより一層推進するため先進的な取組等に対する支援を行った。

さらに、まちなかにおける道路、公園、広場、沿道建物等の官民空間の一体的な利活用等による「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進するため、「都市再生特別措置法」等に基づき、引き続き法律・予算・税制のパッケージで支援した。

加えて、首都高速道路日本橋地区の地下化の取組では、老朽化対策のみならず、その機能向上を図るとともに、日本橋川周辺の水辺空間の再生や都心のビジネス拠点の整備等の民間再開発プロジェクトと連携している。あわせて、地域の賑わい・交流の場の創出や道路の質の維持・向上を図るため、立体道路制度等を活用した官民連携による取組を推進している。

（３）スモールコンセッションの推進

スモールコンセッション[注1]の推進のため、官学金等の多様な関係者が参加・連携する「スモールコンセッションプラットフォーム」において、スモールコンセッションの機運醸成・理解促進のためのイベント等の開催や、課題の共有や解決策の検討を行うワーキンググループの設置等を通じて、全国的な普及・啓発を図った。

また、地方公共団体におけるスモールコンセッションの形成を推進するため、プロジェクトの構想の策定を支援する専門家の派遣を行った。

【関連リンク】
国土交通省「地域づくり表彰」ウェブサイト
URL：https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/chisei/crd_chisei_tk_000020.html

【関連リンク】
手づくり郷土賞
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/tedukuri/index.html

【関連リンク】
官民連携まちづくりポータルサイト
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000047.html

【関連リンク】
スモールコンセッションプラットフォーム
URL：https://www.mlit.go.jp/smcn/

注１　廃校等の空き施設や地方公共団体が所有する古民家等の空き家の活用について、民間事業者の創意工夫を最大限にいかした小規模なＰＰＰ／ＰＦＩ事業を行うことにより、地域課題の解決やエリア価値の向上につなげる取組。

2 コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた総合的取組

都市のコンパクト化と公共交通網の再構築をはじめとする都市の周辺等の交通ネットワーク形成は、居住や都市機能の集積を図ることにより、住民の生活利便性の維持・向上、サービス産業の生産性の向上等による地域経済の活性化、行政サービスの効率化等による行政コストの削減等の具体的な行政目的を実現するための有効な政策手段であり、中長期的な視野をもって継続的に取り組む必要がある。

コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた市町村の取組を促進するため、経済的インセンティブによって居住と都市機能の立地誘導を進める「立地適正化計画制度」を創設した。令和７年12月末時点において、立地適正化計画の作成については、947市町村が具体的な取組を行っており、そのうち、650市町村が立地適正化計画を作成・公表済みとなった。地域公共交通計画については、７年度末において、1,244件が公表済みとなった。

また、こうした市町村の取組が、医療・福祉、住宅、公共施設再編、国公有財産の最適利用等のまちづくりに関わる様々な関係施策との連携による総合的な取組として推進されるよう、関係府省庁で構成する「コンパクト・プラス・ネットワーク形成支援チーム」（事務局：国土交通省）を通じ、現場ニーズに即した支援施策の充実、モデル都市の形成・横展開、取組成果の「見える化」等に取り組んでいる。

さらに、頻発・激甚化する自然災害に対応した安全なまちづくりを推進するため、災害ハザードエリアにおける開発抑制、災害ハザードエリアからの移転の促進、立地適正化計画と防災との連携強化を進めるとともに、まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を形成し、そのような公共交通軸で結ばれる拠点内の回遊性や滞在快適性を向上させ、持続可能な多極連携型のまちづくりの取組を推進していく。

3 地域特性を活かしたまちづくり・基盤整備

（１）民間投資誘発効果の高い都市計画道路の緊急整備

市街地における都市計画道路の整備は、沿道の建替え等を誘発することで、都市再生に大きな役割を果たしている。このため、残りわずかな用地買収が事業進捗の隘路となっている路線について、地方公共団体（事業主体）が一定期間内の完了を公表する取組（完了期間宣言路線（令和７年４月現在55事業主体132路線））を通じ、事業効果の早期発現に努めている。

（２）交通結節点の整備

鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点には、様々な交通施設が集中し、大勢の人が集まるため、都市再生の核として高い利便性と可能性を有する。

このため、品川駅や神戸三宮駅、虎ノ門ヒルズ駅等の交通結節点及びその周辺において、直轄道路事業、又は社会資本整備総合交付金や国際競争拠点都市整備事業、都市・地域交通戦略推進事業、鉄道駅総合改善事業等の活用により、交通機関相互の乗換え利便性の向上や鉄道等により分断された市街地の一体化、駅機能の改善等を実施し、都市交通の円滑化や交通拠点としての機能強化等を推進している。

【関連リンク】
品川駅西口駅前広場の将来イメージ
URL：https://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/toukoku00018.html

（3）交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化

バスタ新宿をはじめとする集約型公共交通ターミナル『バスタプロジェクト』について、官民連携を強化しながら戦略的に展開して、多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れの促進や生産性の向上、地域の活性化や災害対応の強化等のため、バスを中心とした交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化を推進している。

また、バスタ整備の推進に向け、令和２年に道路法を改正し、運送事業者専用の停留施設（特定車両停留施設）を道路附属物に位置付けるとともに、施設運営に民間のノウハウを導入するコンセッションの活用を可能とした。

令和７年度は、品川駅、近鉄四日市駅、神戸三宮駅をはじめとする全国７か所で事業を推進するとともに、15か所で交通拠点における機能強化の必要性等の調査を推進した。

このほか、カーシェアリングやシェアサイクルといった新たな交通モードについて、道路空間を有効活用しながら、公共交通との連携を強化させる取組を推進している。東京都や大阪府においては、駅周辺にカーシェアリングステーション等を設置し、公共交通の利用促進の可能性を検証する社会実験を実施している。今後は、この社会実験の結果を踏まえながら、道路空間の有効活用による道路利用者の利便性向上に向けた検討を進めていく。

（4）企業立地を呼び込む広域的な基盤整備等

各地域が国際競争力の高い成長型産業を呼び込み集積させることは、東アジアにおける競争・連携及び地域活性化の観点から大きな効果がある。このため、空港、港湾、鉄道や高規格道路ネットワーク、半導体等の大規模な生産拠点整備を支える周辺インフラ、地域の産業立地促進に必要な整備等、地域の特色ある取組のために真に必要なインフラへの集中投資を、全国のニーズを総合的に勘案しながら行い、地域の雇用拡大・経済の活性化を支える施策を推進している。

①空港整備

国内外の各地を結ぶ航空ネットワークは、地域における観光振興や企業の経済活動を支え、地域活性化に大きな効果がある。アジア等の世界経済の成長を我が国に取り込み、経済成長の呼び水となる役割が航空に期待される中、我が国全体の国際競争力や空港後背地域の地域競争力強化のため、国際貨物輸送の拠点機能向上や空港ターミナル地域再編による利便性向上等を図っている。

②港湾整備

四方を海に囲まれている我が国においては、海外との貿易の大部分を海上輸送が担っており、国内においても、地域間の物流・交流等に海上輸送が重要な役割を担っている。こうした中で、港湾インフラは海外との貿易の玄関口であるとともに、企業活動の場として日本の産業を支えている。物流効率化等による我が国の産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出を図るため、地域の基幹産業を支える港湾において、国際物流ターミナルの整備等を行っている。

③鉄道整備

全国に張り巡らされた幹線鉄道網は、旅客・貨物輸送の大動脈としてブロック間・地域間の交流を促進するとともに、産業立地を促し、地域経済を活性化させることで、地域の暮らしに活力を与えている。特に全国一元的なサービスを提供する貨物鉄道輸送は、ネット・ゼロの実

【関連リンク】
バスタプロジェクト
URL：https://www.mlit.go.jp/road/busterminal/

現やトラックドライバー不足の中で、環境に優しく効率の高い大量輸送手段として大きな役割が期待されている。

④道路整備

迅速かつ円滑な物流の実現等により国際競争力を強化するとともに、地域活性化の観点から高規格道路等の幹線道路ネットワークの形成を進めている。

（５）地域に密着した各種事業・制度の推進

①道の駅

「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場、トイレ等の「休憩機能」、道路情報や地域情報の「情報発信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進する「地域の連携機能」の３つを併せ持つ施設で、令和８年３月末時点1,231駅が登録されている。

近年、地元の名物や観光資源を活かして、多くの人々を迎え、地域の雇用創出や経済の活性化、住民サービスの向上にも貢献するなど、全国各地で「道の駅」を地域活性化の拠点とするだけではなく、災害時の防災拠点としての活用や子育て応援施設の整備等の取組も進展している。「地方創生・観光を加速する拠点」及び「ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献」というコンセプトの実現に向けて、「まち」と「道の駅」が一体で戦略的に連携する取組を推進していく[注2]。

②高速道路の休憩施設の活用による拠点の作成

高速道路利用者だけの使用を前提とした「高速道路の休憩施設」は、近年、ウェルカムゲートやハイウェイオアシス等により、沿道地域への開放による地域活性化が図られており、その促進のため、関係機関が連携の上、進捗状況に応じた支援を実施している。

③官民連携による道路管理の充実

道路の管理は、これまでも地域の方々と協働しながらボランティア・サポート・プログラム（VSP）等により民間団体等の協力を得て進めている。さらに「道路法」により指定された道路協力団体は、地域の魅力向上のための道路の美化活動やイベント等を実施し、オープンカフェ等の収益活動により、道路管理の充実を図っている。なお、道路協力団体が行う道路に関する工事や道路占用の手続について、業務内容の範囲において柔軟化しており、令和８年３月末までに直轄国道において42団体を指定している。

④「かわまちづくり」支援制度

河口から水源地まで様々な姿を見せる河川とそれにつながるまちを活性化するため、地域の景観、歴史、文化、観光基盤等の「資源」や地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、市町村、民間事業者及び地元住民と河川管理者の連携の下、「かわまちづくり」計画を作成し、河川空間とまち空間が融合した良好な空間形成を推進している。令和７年８月末までに303か所が「かわまちづくり」支援制度に登録している。

⑤地域住民等の参加による地域特性に応じた河川管理

河川環境に関する専門的知識や豊かな川づくりに熱意を有する人を河川環境保全モニターとして委嘱し、河川環境の保全、創出及び秩序ある利用のための啓発活動等をきめ細かく行っている。

【関連リンク】
道の駅
URL：https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/index.html

注２　令和元年の『「道の駅」第３ステージの提言』に示されたもので、令和２年からを「道の駅」第３ステージとして位置付けている。

また、河川に接する機会が多く、河川愛護に関心を有する人を河川愛護モニターとして委嘱し、河川へのごみの不法投棄や河川施設の異常といった河川管理に関する情報の把握及び河川管理者への連絡や河川愛護思想の普及啓発に努めている。

⑥海岸における地域の特色を活かした取組への支援

海岸利用を活性化し、観光資源としての魅力を向上させることを目的に、砂浜確保のための養浜や海岸保全施設等の整備を行う海岸環境整備事業の支援を行っている。海岸保全に資する清掃、植栽、希少な動植物の保護、防災・環境教育等の様々な活動を自発的に行う法人・団体を海岸協力団体に指定することにより、地域との連携強化を図り、地域の実情に応じた海岸管理の充実を推進しており、令和７年６月時点で25団体が指定されている。

⑦港湾を核とした地域振興

地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を国土交通省港湾局長が申請に基づき「みなとオアシス」として登録している（令和８年3月31日時点、170か所）。

「みなとオアシス」は、「みなとオアシス全国協議会」等が主催する「みなとオアシスSea級グルメ全国大会」等の様々な活動を通じ、地域の賑わい創出に寄与している。

近年では、クルーズ船寄港時のおもてなし等、港湾の多様化するニーズに対応するため、官民連携による港湾の管理等を促進するなどの目的で、港湾管理者が適正な民間団体等を指定する「港湾協力団体」制度を活用し、みなとを核とした地域の更なる活性化を図ることとしている（令和８年３月31日時点、45団体）。

また、令和４年12月には、港湾緑地等において収益施設の整備とそこから得られる収益を還元して緑地等のリニューアルを行う民間事業者に対し、緑地等の貸付けを可能とする港湾環境整備計画制度（みなと緑地PPP）を創設し、官民連携によるみなとの賑わい空間を創出することとしており、８年３月31日時点で６件認定されている。

⑧プレジャーボートの利用振興

ボートの利用振興や市場拡大を目的に、既存のマリーナや漁港等の施設を活用して、誰でも、気軽に、安心して楽しめる施設として「海の駅」の設置を推進しており、令和８年３月末時点で179駅が登録されている。

（６）地籍整備の積極的な推進

災害後の迅速な復旧・復興、インフラ整備の円滑化等に資する地籍整備を円滑かつ迅速に推進するため、「第７次国土調査事業十箇年計画（令和２年５月26日閣議決定）」に基づき、地籍調査を行う市町村等への財政支援のほか、新たな調査手続や効率的な調査手法の活用促進、国が実施する基本調査による先進的・効率的な調査手法の事例の蓄積・普及、地籍調査以外の

【関連リンク】
「みなとオアシス」の概要
URL：https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk1_000001.html

【関連リンク】
「みなと緑地 PPP」の概要
URL：https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk4_000061_2.html

【関連リンク】
海の駅
URL：https://www.umi-eki.jp/

測量成果の活用を推進している。

また、能登半島地震に伴う液状化被害により、地盤が水平方向に移動する「側方流動」が生じた結果、土地境界と現況にずれが生じており、住宅再建や土地取引に支障を生じうるといった課題につながることが懸念されている。このため、令和７年９月には、国・関係自治体等で構成するプロジェクトチームにおいて「土地境界再確定加速化プラン」を策定し、地籍調査事業による境界再確定に向けた調査を最短で８年度中に完了することを目指して、関係者と連携して被災市町の地籍調査事業の支援に取り組んでいる。

（７）大深度地下の利用

東京メトロ南北線延伸（品川・白金高輪間）に係る大深度地下空間の利用調整を行うための大深度地下使用協議会を開催したほか、近畿圏における大深度地下空間の利用状況に関する情報の提供に向けた環境を整備した。

4 広域圏の自立・活性化と地域・国土づくり

（１）新時代に地域力をつなぐ国土・地域づくり

①広域的地域活性化のための基盤整備の推進

自立的な広域圏の形成に向け、広域にわたる活発な人の往来又は物資の流通を通じた地域の活性化を図るため、令和７年度においては、40府県が、２～４府県ごとに協働して35の共通目標を掲げ、のべ83の府県別の広域的地域活性化基盤整備計画を作成しており、同計画に基づくハード・ソフト事業に対して、交付金を交付した。

②官民連携による地域活性化のための基盤整備推進支援事業

官民が連携して策定した広域的な地域戦略に資する事業について、民間の意思決定のタイミングに合わせ、機を逸することなく基盤整備の構想段階から事業実施段階への円滑かつ速やかな移行を図るため、令和７年度においては、地方公共団体が行う概略設計やPPP/PFI導入可能性検討といった事業化に向けた検討に対して、16件の支援を行った。

③連携中枢都市圏等による活力ある経済・生活圏の形成

地方圏の政令指定都市・中核市等を中心とする一定規模以上の人口・経済を擁する都市圏においては、経済成長のけん引、高次都市機能の集積・強化及び生活関連機能サービスの向上の実現を目指す「連携中枢都市圏」の形成を促進しており、令和７年４月１日時点で合わせて38圏域が形成されている。国土交通省では、地域公共交通確保維持改善事業等について、連携中枢都市圏で策定された都市圏ビジョンに基づき実施される事業に対して一定程度配慮するなどの支援を行っている。

（２）地域の拠点形成の促進等

「多極分散型国土形成促進法」に基づく業務核都市において、引き続き、業務施設の立地や諸機能の集積の核として円滑に整備が実施されるよう、必要な協力を行っている。さらに、「関西文化学術研究都市建設促進法」等に基づき、世界トップクラスの研究開発型イノベーション拠点の形成を目指すため、地元関係機関等と連携し、関西文化学術研究都市の建設を推進している。特に令和７年度においては、地元関係機

【関連リンク】
大深度地下利用
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/daisindo/index.html

関や地元自治体、関係省庁等による検討体制の下、８年度からの10年間のビジョンである「けいはんな学研都市 第５期ステージプラン～ポスト万博シティけいはんな～」が策定された。

5 地域の連携・交流の促進

（１）地域を支える生活幹線ネットワークの形成

医療や教育等の都市機能を有する中心地域への安全で快適な移動を実現するため、日常の暮らしを支える道路網の整備や現道拡幅等による隘路の解消を支援している。また、合併市町村の一体化を促進するため、合併市町村内の中心地や公共施設等の拠点を結ぶ道路、橋梁等の整備について、社会資本整備総合交付金等により推進している。

（２）都市と農山漁村の交流の推進

高規格道路等の整備による広域的な交流・連携軸の形成、農山村地域、都市の近郊等における優良な住宅の建設を促進するための住宅・宅地供給、交流の拠点となる港湾の整備等を実施している。

（３）二地域居住の促進

二地域居住を促進するための「広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律の一部を改正する法律」が、令和６年11月に施行された。これを基に、市区町村による「特定居住促進計画」の策定を後押しするとともに、二地域居住者と地域をつなぐ「特定居住支援法人」の育成・確保等を進めている。また、二地域居住の促進に必要な「住まい」「なりわい」「コミュニティ」に係る環境整備を支援するとともに、モデルとなる取組への支援・横展開を行っている。さらに、地域や多様な民間事業者から構成される「全国二地域居住等促進官民連携プラットフォーム」では、更なる課題の解決に向けた具体的方策に関する議論のほか、官民連携を促すマッチングイベント等を行っている。

（４）図柄ナンバーの導入について

地域・観光振興の促進を目的に「走る広告塔」として、平成30年10月に導入した図柄ナンバープレート（地方版）について、令和７年５月に新たに第４弾として５地域で交付を開始した。地方版の導入要件の緩和、新たなモノトーン基調の全国版の導入、既存の地方版及び全国版のフルカラーへの一本化、寄付金の使途の見直し等を柱とする「図柄入りナンバープレート等に関する検討会」の中間取りまとめを同年６月に行った。

大阪・関西万博特別仕様ナンバープレートについて、令和７年12月に交付を終了し、累計約21万件の申込みがなされた。また、GREEN × EXPO 2027（2027年国際園芸博覧会）特別仕様ナンバープレートについては、「GREEN × EXPO 2027」の開催機運の醸成を図ることを目的に、７年７月から全国で交付を開始した。申込時には寄付が可能であり、集まった寄付金はGREEN × EXPO 2027の開催に関連した交通サービスの充実等に充てられる予定である。

図表Ⅱ-3-2-1　GREEN × EXPO 2027 特別仕様ナンバープレート

（2027年国際園芸博ロゴマーク）

（フルカラー）

（モノトーン）

6 地域の移動手段の確保

（１）地域の生活交通の確保・維持・改善

地域交通は買い物、医療、教育といった日常生活に不可欠なサービスを支えているほか、インバウンドの地方誘客を促す観点からも大変重要であり、まさに「地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤」である。

このため、地域公共交通確保維持改善事業において、多様な関係者の連携により、地方バス路線、離島航路・航空路等の生活交通の確保・維持を図るとともに、地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備、バリアフリー化等、快適で安全な公共交通の構築に向けた取組を支援している。

また、全国各地における喫緊の課題である「交通空白」を解消するため、国土交通省「交通空白」解消本部において、令和７年５月に定められた「「交通空白」解消に向けた取組方針2025」に基づき、地方運輸局等による自治体や交通事業者に対する伴走支援や、パイロット・プロジェクトの推進、民間企業の技術やノウハウを生かした連携の推進といった国による総合的な後押しにより、「地域の足」「観光の足」の確保を強力に進めた。

（２）地域バス路線への補助

地域の需要規模や人口特性に応じた最適な生活交通ネットワークの確保・維持が可能となるよう、地域をまたがる地域間幹線バスや地域内のバス交通・デマンド交通等の運行に対する支援を実施するとともに、バス車両の更新への支援を引き続き行う。また、キャッシュレス化の推進等、バス事業者におけるDX化等の経営効率化・経営力強化を図る取組等に対して支援を行い、利便性・生産性・持続可能性が向上する形で地域交通の再構築を促進した。

（３）地域の自家用車・ドライバーの活用

地域交通における「担い手」や「移動の足」不足への対応のため、地域の自家用車・ドライバーを活用した日本版ライドシェアを令和５年度に創設した。また、雨天・酷暑、イベント関係時における時期・時間帯や車両数の拡大のほか、地方部においては電話・現金支払いによる利用を可能とする等、地域の実情やニーズを踏まえ、累次のバージョンアップを行った。

これにより、令和５年と導入後の６年以降の配車アプリのマッチング率を月ごとに比較すると、多くの時間帯で大幅に改善された。

また、タクシー事業者以外の者であるバス・鉄道事業者による日本版ライドシェア事業のありかたに関して、ドライバー・車両等の安全・安心の確保の観点から課題の有無を確認するためのトライアルを行っている。

【関連リンク】
地域の関係者による連携・協働のカタログ
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001745860.pdf

【関連リンク】
地域のモビリティ確保支援
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_tk_000001.html

【関連リンク】
総合交通メールマガジン
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_tk_000005.html

【関連リンク】
地域公共交通確保維持改善事業
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html

（４）地域鉄道の活性化、安全確保等への支援

中小民鉄や第三セクターが運営する地域鉄道は、通勤や通学の足として沿線住民の暮らしを支えるとともに、観光等地域間の交流を支える基幹的な公共交通として、重要な役割を果たしているが、その経営は極めて厳しい状況にある。このため、鉄道施設総合安全対策事業費補助や地域公共交通確保維持改善事業等及び税制特例により、安全設備の整備等に対して支援している。

（５）地方航空路線の維持・活性化

地域航空を持続可能なものとするため、国土交通省では有識者からなる研究会等において検討を行い、その結果、令和元年10月に九州の地域航空３社（天草エアライン、オリエンタルエアブリッジ、日本エアコミューター）及び大手航空２社（全日本空輸、日本航空）が「地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合」を設立し、様々な協業の取組を進めた。５年10月には上記５社が同組合を発展させ、新たに「地域航空サービスアライアンス協議会」（EAS Alliance）を設立し、地域航空における協業が一層効果的なものとなるよう取り組んでいる。

（６）離島との交通への支援

離島航路は、離島住民が日常生活を行う上で必要不可欠な交通手段である。令和６年度は276航路で輸送人員需要は39百万人（ここ５年で約５％減少）となっているが、その多くは本土より深刻な人口減少、高齢化により、航路の運営は極めて厳しい状況である。このため、唯一かつ赤字が見込まれる航路に対し、地域公共交通確保維持改善事業により、運営費への補助、離島住民向け運賃割引への補助、運航効率のよい船舶建造への補助を行っている（８年３月末現在の補助対象航路：127航路）。

離島航空路については、地域の医療の確保をはじめ、離島の生活を支えるのに欠かせない交通手段であることから、安定的な輸送の確保を図るため、離島に就航する航空運送事業者に対して、総合的な支援（予算：機体購入費補助、運航費補助等　公租公課：着陸料の軽減、航空機燃料税の軽減措置等）を講じている。なお、令和７年度の離島航空路線の数は62路線、うち国庫補助対象は20路線となっている。

第３節　民間都市開発等の推進

1　民間都市開発の推進

（１）特定都市再生緊急整備地域制度等による民間都市開発の推進

都市の再生の拠点として都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、全国55地域（令和８年３月末時点）が「都市再生緊急整備地域」に政令指定され、各地域で様々な都市開発事業が着々と進行している。また、昨今の成長が著しいアジア諸国の都市と比較し、我が国都市の国際競争力が相対的に低下している中、国全体の成長をけん引する大都市について、官民が連携して市街地の整備を強力に推進し、海外から企業・人等を呼び込むことができるような魅力ある都市拠点を形成することが、重要な課題になっている。このため、特に都市の国際競争力の強化を図る地域として、15地域（８年３月末時点）が「特定都市再生緊急整備地域」に政令指定され、多くの地域において、官民連携による協議会により整備計画が作成されている。整備計画に基づき、地域の拠点や基盤となる都市拠点インフラの整備を重点的かつ集中的に支援する補助制度として、国際競争拠点都市整備事業を設

けている。

（２）都市再生事業に対する支援措置の適用状況

①都市再生特別地区の都市計画決定

既存の用途地域等に基づく規制を適用除外とした上で、自由度の高い新たな都市計画を定める「都市再生特別地区」は、令和７年12月末現在で135地区の都市計画決定がなされ、うち96地区が民間事業者等の提案によるものとなっている。

②民間都市再生事業計画の認定

国土交通大臣認定（令和８年３月末現在176件）を受けた民間都市再生事業計画については、一般財団法人民間都市開発推進機構による金融支援（メザニン支援事業）や税制上の特例措置が講じられている。

（３）大街区化の推進

我が国の主要都市中心部の多くは、戦災復興土地区画整理事業等により街区が形成されており、現在の土地利用や交通基盤、防災機能に対するニーズ等に対して、街区の規模や区画道路の構造が十分には対応できていない。大都市の国際競争力の強化や地方都市の活性化、今日の土地利用ニーズを踏まえた土地の有効高度利用等を図るため、複数の街区に細分化された土地を集約し、敷地の一体的利用と公共施設の再編を推進している。

第４節　特定地域振興対策の推進

1　豪雪地帯対策

豪雪地帯は、「豪雪地帯対策特別措置法」に基づき、全国で532市町村が指定され、国土の51％に及ぶ広大な面積を占めており、毎年の恒常的な降積雪によって住民の生活水準の向上や産業の発展が阻害されてきた。このため、同法及び「豪雪地帯対策基本計画」に基づき、交通の確保、生活環境・国土保全関連施設の整備、除排雪の担い手の確保及び親雪・利雪の取組の促進等の対策を推進している。特に、除排雪時の死傷事故が多発していることを踏まえ「豪雪地帯安全確保緊急対策交付金」により、将来を見据えた戦略的な方針の策定と持続可能な除排雪体制の整備等に取り組む自治体を支援している。

2　離島振興

「離島振興法」に基づき、都道県が策定した離島振興計画による離島振興事業を支援するため、公共事業予算の一括計上に加え、「離島活性化交付金」により、離島における産業の育成による雇用拡大等の定住促進、観光の推進等による交流の拡大促進等の取組への支援を行っている。また、「離島広域活性化事業」により、移住者受入れのための空き家の改修、シェアオ

【関連リンク】
都市再生緊急整備地域
URL：https://www.chisou.go.jp/tiiki/toshisaisei/kinkyuseibi_list/index.html

【関連リンク】
民間都市再生事業計画に係る支援措置
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/crd_machi_tk_000016.html

フィスや交流施設の整備、安全な定住環境のための避難施設の整備等への支援を行っている。加えて、地方公共団体や民間企業等が連携する「スマートアイランド推進プラットフォーム」を通じて、ICTやドローン等の新技術を離島の課題解決に役立てる「スマートアイランド」の実現に向けて取り組んでいるほか、離島と都市との交流事業「アイランダー」を開催している。

3 奄美群島・小笠原諸島の振興開発

世界自然遺産に登録された自然環境をはじめとする様々な魅力を有する奄美群島や小笠原諸島について、令和６年に延長・改正された「奄美群島振興開発特別措置法」、「小笠原諸島振興開発特別措置法」に基づき、両地域の自立的で持続可能な発展や移住・定住の促進を図るため、社会資本整備や、地域の特性に応じた産業振興、環境保全及び観光・交流促進等の取組を支援している。

4 半島振興

令和７年３月に延長・改正した「半島振興法」に基づき、道府県が作成した半島振興計画による半島振興施策を支援するため、半島振興対策実施地域（７年４月現在23地域（22道府県194市町村））を対象として、「半島振興広域連携促進事業」により、半島地域における資源や特性を活かした交流・定住促進、産業振興、防災・物流強化に資する取組への補助を行っている。

また、半島への誘客促進、半島産品の認知度向上、販路拡大等のための官民連携体制構築に必要な実証調査を行うとともに、「半島税制」による産業の振興等や、半島循環道路等の整備を図っている。さらに、半島振興対策実施地域の振興を図るための半島振興基本方針を令和７年７月２日に初めて策定した。

第５節 北海道総合開発の推進

1 北海道総合開発計画の推進

（1）北海道総合開発計画について

我が国は、北海道の豊富な資源や広大な国土を利用し、国全体の安定と発展に寄与するため、明治２年の開拓使設置以降、特別な開発政策の下、積極的に北海道開発を推進してきた。

「第９期北海道総合開発計画」では、新型コロナウイルス感染症の拡大や2050年カーボンニュートラルに向けた国の政策展開、さらにはウクライナ情勢等を背景とした食料安全保障問題の顕在化等、我が国を取り巻く状況の変化を受け、北海道が我が国に貢献するための土台を固め、北海道の価値を更に高めていくこととしている。

（2）第９期北海道総合開発計画の推進

第９期北海道総合開発計画は、次に掲げる２つの目標達成に向け、官民共創の取組等を通じた諸施策を進めている。

①我が国の豊かな暮らしを支える北海道～食料安全保障、観光立国、ゼロカーボン北海道

他で代替できない北海道の価値を最大化する

ため、食料安全保障を支える農林水産業・食関連産業の持続的な発展、観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくり、地球温暖化対策を先導するゼロカーボン北海道の実現、地域の強みを活かした成長産業の形成、自然共生社会・循環型社会の形成等に向けた取組を進めている。

②北海道の価値を生み出す北海道型地域構造～生産空間[注３]の維持・発展と強靱な国土づくり

北海道の価値を生み出す生産空間の定住環境を維持するため、デジタルの活用による生産空間の維持・発展、多様で豊かな地域社会の形成、北海道型地域構造を支え世界を見据えた人流・物流ネットワークの形成、生産空間を守り安全・安心に住み続けられる強靱な国土づくりの取組を進めている。

2 特色ある地域・文化の振興

（1）アイヌ文化の振興等

先住民族であるアイヌの人々の誇りが尊重される社会の実現に向け、アイヌ文化の復興等の拠点であるウポポイ（民族共生象徴空間）について、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、地域と連携したイベントや国内外への情報発信等の施策を実施し、自然と共生してきたアイヌ文化に触れることを通じた理解促進を図っているほか、「アイヌの人々の誇りが尊重される社会を実現するための施策の推進に関する法律」（平成31年法律第16号）に基づき、アイヌの伝統等に関する知識の普及啓発を推進している。

【関連リンク】
第９期北海道総合開発計画について
URL：https://www.mlit.go.jp/hkb/hkb_tk7_000112.html

【関連リンク】
ウポポイ（民族共生象徴空間）
URL：https://ainu-upopoy.jp/

動画
アイヌ文化と出会う旅
URL：https://www.youtube.com/watch?v=X18o6t6QBDk

【関連リンク】
ウポポイ誘客促進戦略
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/hok01_hh_000062.html

注３　主として農業・漁業に係る生産の場（特に市街地ではない領域）を指す。生産空間は、生産のみならず、観光、脱炭素化に資する森林資源、豊富な再生可能エネルギー導入ポテンシャル、そのほか多面的・公益的機能を提供し、北海道の価値を生み出している。

Column コラム

ウポポイでアイヌ文化を体験してみませんか？　～開業５周年を迎えて～

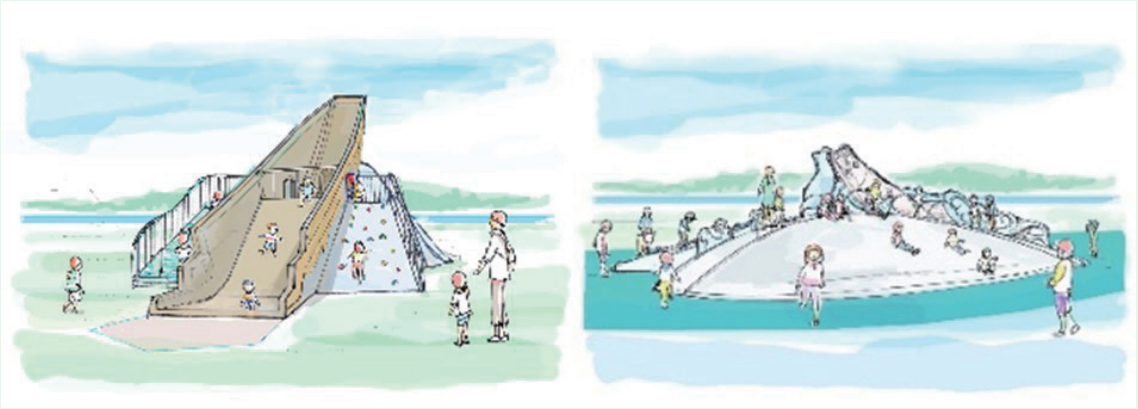
北海道白老町のウポポイは、博物館や公園等から構成されるアイヌの歴史・文化を学び伝えるナショナルセンターとして、令和２年７月に開業しました。７年には、大阪・関西万博での伝統的アイヌ舞踊の披露や開業５周年記念式典の開催、アイヌの伝統芸能と歌舞伎のコラボなど多彩な取組を実施し、多くの方々にアイヌ文化に触れていただきました。

ウポポイでは、弓矢体験や伝承活動が盛んな地域との連携イベント等多様なプログラムを展開しており、令和８年にはアイヌ文化を題材にした遊具の設置や、アイヌの伝統料理を楽しめる飲食店がリニューアルされる等さらにアイヌ文化を楽しく学ぶことができます。

ぜひウポポイでアイヌ文化を体験してみてはいかがでしょうか。

EXPO2025 大阪・関西万博において
伝統的なアイヌ舞踊を披露

狩猟の作法や技術を学べる弓矢体験



令和８年春にオープン予定の大型遊具の完成予想図
（左側：舟をイメージしたもの、右側：サケをイメージしたもの）

【関連リンク】
国土交通省　アイヌ関連施策
URL：https://www.mlit.go.jp/hkb/hkb_fr1_000001.html

【関連リンク】
国立アイヌ民族博物館
URL：https://nam.go.jp/

【関連リンク】
内閣官房アイヌ総合政策室
URL：https://www.cas.go.jp/jp/seisakukaigi/ainusuishin/index.html

（２）北方領土隣接地域の安定振興

領土問題により望ましい地域社会の発展が阻害されている北方領土隣接地域[注４]では「北方領土問題等の解決の促進のための特別措置に関する法律」に基づき、関係市町の長の意見を聴き北海道知事が作成した「第９期北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定に関する計画」の下、魅力ある地域社会の形成のために必要な施策を総合的に推進している。

【関連リンク】
北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定に関する施策
URL：https://www.mlit.go.jp/hkb/hoppo.html

注４　根室市、別海町、中標津町、標津町、羅臼町（１市４町）。

第4章　心地よい生活空間の創生

第1節　豊かな住生活の実現

1　住生活の安定の確保及び向上の促進

（1）目標と基本的施策

令和８年３月、８年度から17年度を計画期間とする新たな住生活基本計画（全国計画）を閣議決定した。住宅政策の基礎となる将来の人口・世帯数等の推計値が示されている32年において、人口・世帯数の減少と単身世帯の増加、既成住宅地等における相続住宅の大量発生、生産年齢人口の減少等が見込まれることを踏まえ、これらの変化とそこから導かれる住生活の姿を「住まうヒト」、「住まうモノ」、「住まいを支えるプレイヤー」の３つの視点に整理した。

「住まうヒト」の視点から①人生100年時代を見据え、高齢者が孤立せず、希望する住生活を実現できる環境整備、②若年世帯や子育て世帯が希望する住まいを確保できる社会の実現、③住宅確保要配慮者が安心して暮らせる居住環境・居住支援体制の整備、④過度な負担なく希望する住生活を実現できる環境整備、「住まうモノ」の視点から⑤多世代にわたり活用される住宅ストックの形成、⑥住宅ストックの性能や利用価値が市場で適正に評価され、循環するシステムの構築、⑦住宅の誕生から終末まで切れ目のない適切な管理・再生・活用・除却の一体的推進、⑧持続可能で多様なライフスタイルに対応可能な住宅地の形成、⑨頻発・激甚化する災害に対応した安全な住環境の整備、「住まいを支えるプレイヤー」の視点から⑩担い手の確保・育成や海外展開等を通じた住生活産業の発展、⑪国と地方における住宅行政の役割の明確化と推進体制の整備という11の目標を位置付けており、当面10年間の施策の方向性を示している。

今後、本計画に基づき、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策を総合的かつ計画的に推進していく。

マンションは、国民の１割以上が居住する重要な居住形態である一方で、建物と区分所有者の「２つの老い」が進行し、外壁等剝落の危険や集会決議の困難化などの課題が顕在化しており、今後、老朽化マンションの急増と、区分所有者の高齢化の進行により、ますます深刻化するものと考えられる。

こうした状況を踏まえ、令和７年５月に成立した「老朽化マンション等の管理及び再生の円滑化等を図るための建物の区分所有等に関する法律等の一部を改正する法律（改正マンション関係法）」（令和７年法律第47号）では、マンションの新築から再生までのライフサイクル全

【関連リンク】
住生活基本計画（全国計画）
https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk2_000032.html

【関連リンク】
マンション管理・再生ポータルサイト
https://www.mansion-info.mlit.go.jp/

体を見通して、その管理や再生の円滑化等を図ることとしている。

具体的には、①新築時から管理計画に基づいて適正な管理を行うことを可能とするなど、管理の円滑化等の推進、②建物・敷地の一括売却や建物更新等による再生について、建替えと同様に、多数決決議で行うことを可能とするなど、再生の円滑化等の推進、③区分所有者等からの相談対応や合意形成の支援を行う民間団体の登録制度を創設するなど、地域で管理組合を支援する体制の充実等の措置を講じている。

令和８年４月の改正マンション関係法の円滑な施行に向けては、マンション標準管理規約の改正、基本方針の改正、地方公共団体向けのガイドライン等の整備等を行ったほか、全47都道府県での全国説明会の開催等による改正内容の周知・広報等に取り組んでいる。

改正マンション関係法の施行により、マンションにおける良好な居住環境の確保や、老朽化マンションの損壊等からの国民の生命、財産の保護等が図られるよう、マンションの管理や再生の取組等の一層の促進に努めていく。

（２）施策の総合的かつ計画的な推進

①住宅金融

消費者が、市場を通じて適切に住宅を選択・確保するためには、金利や家賃等に関する理解を深め、変動型や固定型といった多様な住宅ローンが安定的に供給されることが重要である。

民間金融機関による相対的に低利な全期間固定金利型住宅ローンの供給を支援するため、独立行政法人住宅金融支援機構では証券化支援業務（【フラット35】）を行っている。証券化支援業務の対象となる住宅については、耐久性等の技術基準を定め、物件検査を行うことで住宅の質の確保を図るとともに、耐震性、省エネルギー性、バリアフリー性及び耐久性・可変性の４つの性能のうち、いずれか一定の基準を満たした住宅の取得に係る融資金利を引き下げる【フラット35】Sや、こどもの人数等に応じて融資金利を引き下げる【フラット35】子育てプラス等を実施している。

また、同機構は、高齢者が安心して暮らすことができる住まいを確保するため、住宅融資保険業務や証券化支援業務の枠組みを活用したリバースモーゲージ[注1]型住宅ローンの供給の支援（【リ・バース60】）を行っている。

②住宅税制

令和８年度税制改正において、住宅ローン控除については、2050年カーボンニュートラルの実現に貢献するとともに、世帯構成の変化等を踏まえ、幅広い住まいの選択肢を提供するため、適用期限を５年間延長した上で、省エネ性能等の高い既存住宅に係る借入限度額や控除期間を拡充し、40㎡台の既存住宅を新たに支援対象に追加することとした。また、令和10年以降、一定のハザードエリア内の新築住宅を適用対象外とする立地要件を追加した。そのほか、新築住宅に係る固定資産税の減額措置をはじめとする７年度末までに適用期限を迎える特例措置について、適用期限を延長するとともに、一部の税制について、床面積要件の緩和や立地要件の追加を行うこととした。

③住生活リテラシー

消費者が各ライフステージに応じた最適な住まい方を選択するためには住生活に関するリテ

【関連リンク】
いま身につけよう住まいの判断力　住まリテ
https://www.mlit.go.jp/sumai_literacy_pf/

注１　所有する住宅及び土地を担保に融資を受け、毎月利息のみを支払い、利用者（高齢者等）が死亡したとき等に、担保不動産の処分等によって元金を一括して返済する住宅ローン商品。住宅金融支援機構の住宅融資保険業務や証券化支援業務の枠組み制度を活用する場合は、住宅の建設・購入等に関する融資に限られる。

ラシーを高めることが重要である。官民連携による「住生活リテラシー・プラットフォーム」の取組の一環で「いま身につけよう住まいの判断力　住まリテ」ウェブサイトを令和７年に公開し、さまざまな情報提供を行っている。

第２節　快適な生活環境の実現

1　緑豊かな都市環境の形成

令和６年度末現在の都市公園等整備状況は、115,917か所、約131,243haとなっており、１人当たり都市公園等面積は約11.0m^{2}となっている。

2　歩行者・自転車優先の道づくりの推進

①人優先の安全・安心な歩行空間の形成

安全・安心な社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保し、人優先の安全・安心な歩行空間を形成することが重要である。幹線道路等において安全性を一層高めつつ自動車交通を生活道路から転換するとともに、生活道路において速度抑制や通過交通の進入抑制を図る面的対策等を実施することにより、人優先の安全・安心な歩行空間の形成を推進している。

②安全で快適な自転車利用環境の創出

自転車対歩行者の交通事故件数は近年増加傾向にあり、また、電動キックボード等の新たなモビリティの普及も進みつつあることから安全で快適な自転車等の通行空間の整備が一層求められている。このため、警察庁と共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえた通行空間の整備や自転車の交通ルールの啓発を進めている。

③多様なニーズに応える道路空間の実現

歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の占用特例を活用し、賑わいのある道路空間の構築を推進している。また、社会情勢の変化に伴い多様化する道路へのニーズに対応するため、道路空間の柔軟な利活用等による「人中心の道路空間」の実現に取り組んでいる。

④わかりやすい道案内の推進

地図を用いた案内標識（地図標識）を交通結節点や観光地へ設置するなど、訪日外国人等の公共交通機関の乗換えやまちあるき等の支援を進めている。

⑤柔軟な道路管理制度の構築

自動車交通の一層の円滑化と安全に加え、安全な歩行空間としての機能や地域の賑わい・交流の場としての機能等の道路が有する多様な機能を発揮し、沿道住民等のニーズに即した柔軟な道路管理ができるよう、（ア）指定市以外の市町村による国道又は都道府県道の歩道の新設等の特例、（イ）市町村による歩行安全改築の要請制度、（ウ）NPO等が設置する並木、街灯等に係る道路占用の特例、（エ）道路と沿道施設を一体的に管理するための道路外利便施設の管理の特例、（オ）道路協力団体が設置する施設等に係る道路占用の特例、（カ）道を活用した地域活動における道路占用許可の弾力的な

【関連リンク】
都市公園データベース
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/park/toshi_parkgreen_tk_000156.html

運用等を実施している。

第３節　自転車の活用推進

自転車は、身近な交通手段であり、環境への負荷の低減、災害時における移動手段の確保、国民の健康の増進、交通の混雑の緩和等に資するものである。また、自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもある。そのため、国では、官民が一体となって、自転車の活用の推進に向けて、都市環境、国民の健康増進、観光地域づくり、安全・安心といった各種の分野において施策を進めている。

良好な都市環境の形成のため、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間や駐輪場の計画的な整備に取り組んでいるほか、シェアサイクルの導入、地域公共交通と自転車との連携等を推進している。

また、国民の健康増進に向けて、事業者等に対して自転車通勤導入を促すとともに「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトを展開し、自転車通勤に積極的に取り組む事業者等を認定している。

観光地域づくりについては、サイクルツーリズムの推進に向けて、サイクリング環境の整備や世界に誇るナショナルサイクルルートの磨き上げ等に取り組むほか、サイクルトレイン・サイクルバスの導入を促進している。

さらに、安全・安心について、警察と連携して整備形態に合わせた通行ルールの周知や交通安全の啓発を行うほか、自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を促進している。また、災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の活用を図っている。

第４節　利便性の高い交通の実現

（１）都市・地域における総合交通戦略の推進

安全で円滑な交通が確保された集約型のまちづくりを実現するためには、自転車、鉄道、バス等の輸送モード別、事業者別ではなく、利用者の立場でモードを横断的にとらえる必要がある。このため、地方公共団体が公共交通事業者等の関係者からなる協議会を設立し、協議会において目指すべき都市・地域の将来像と提供すべき交通サービス等を明確にした上で、必要となる交通施策やまちづくり施策、実施プログラム等を内容とする「都市・地域総合交通戦略」を策定（令和８年３月現在129都市で策定・策定中）し、関係者がそれぞれの責任の下、施策・事業を実行する仕組みを構築することが必要である。国は、同戦略に基づき実施されるLRT[注2]等の整備等、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を支援することとしている。

（２）公共交通の利用環境改善に向けた取組

地域公共交通の利用環境改善や訪日外国人旅行者の受入環境整備を促進するために、LRT、

【関連リンク】
GOOD CYCLE JAPAN
URL：https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/index.html

注２　Light Rail Transit の略で、低床式車両（LRV）の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性等の面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

BRT、キャッシュレス決済手段の導入等を支援している。

（３）都市鉄道ネットワークの充実

令和３年７月に取りまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」を踏まえ、東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）及び南北線（品川～白金高輪）の延伸について、引き続き推進していく。また、６年10月に上場した東京メトロについては、利用者サービスの向上等を図るための完全民営化の促進等に向け、関係者とも連携して必要な取組を推進する。

東京圏においては、多摩都市モノレール（上北台駅～（仮称）No.7駅（箱根ケ崎駅付近））が令和７年５月に、新空港線（東急蒲田駅～蒲田新駅（仮称））が同年10月に事業化された。大阪圏においては、なにわ筋線の整備を引き続き推進していく。このほか、７年８月、広島電鉄の駅前大橋ルートが開業し、広島駅と中心市街地との間のアクセス利便性が向上した。

また、ポストコロナ時代のテレワークをはじめとする新たな働き方の進展などの社会情勢の変化や鉄道の利用実態を踏まえ、企業や利用者の理解の下、分散乗車・混雑緩和等の方策を促進する。また、鉄道事業者だけの混雑緩和対策では効果が限定的であることから、企業や利用者等を含めた社会全体における混雑回避に向けた行動変容を促していく。

（４）都市モノレール・新交通システム・LRTの整備

少子高齢化に対応した交通弱者のモビリティの確保を図るとともに、都市内交通の円滑化、環境負荷の軽減、中心市街地の活性化の観点から公共交通機関への利用転換を促進するため、LRT等の整備を推進している。令和７年度は、各都市において都市モノレール等の延伸事業や路面電車のバリアフリー化が進められるなど、公共交通ネットワークの整備等が進められている。

（５）バス・タクシーの利便性の向上

人口減少により利用者も減少する中、バス・タクシーを積極的に利用してもらうためには、利便性の向上が重要であり、バスの位置情報を提供するバスロケーションシステム、円滑な乗降を可能とするキャッシュレス決済等のシステム導入や、電気自動車の導入等によるクリーンかつ快適な利用環境の提供を促進している。

また、高齢者や障害者、大きな荷物を持った外国人旅行者等も含め、誰もが利用しやすいバス・タクシーの利用環境を整備するため、地域公共交通確保維持改善事業補助金や税制特例等を活用し、ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシー・福祉タクシー等の導入を促進している。

さらに、令和５年10月に取りまとめられた「オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」に基づいて、複数アプリの導入促進によるタクシーの実車率の向上、連節バスやジャンボタクシー等、輸送力の大きな車両導入の支援や観光スポットへの急行バスの導入による混雑緩和等に取り組んでいるほか、地方の観光地へのゲートウェイとなる地方空港や駅等の利用環境の刷新に資する取組を支援し、二次交通手段等へのアクセス性の向上を促進している。

第5章　競争力のある経済社会の構築

第1節　交通ネットワークの整備

1　幹線道路ネットワークの整備

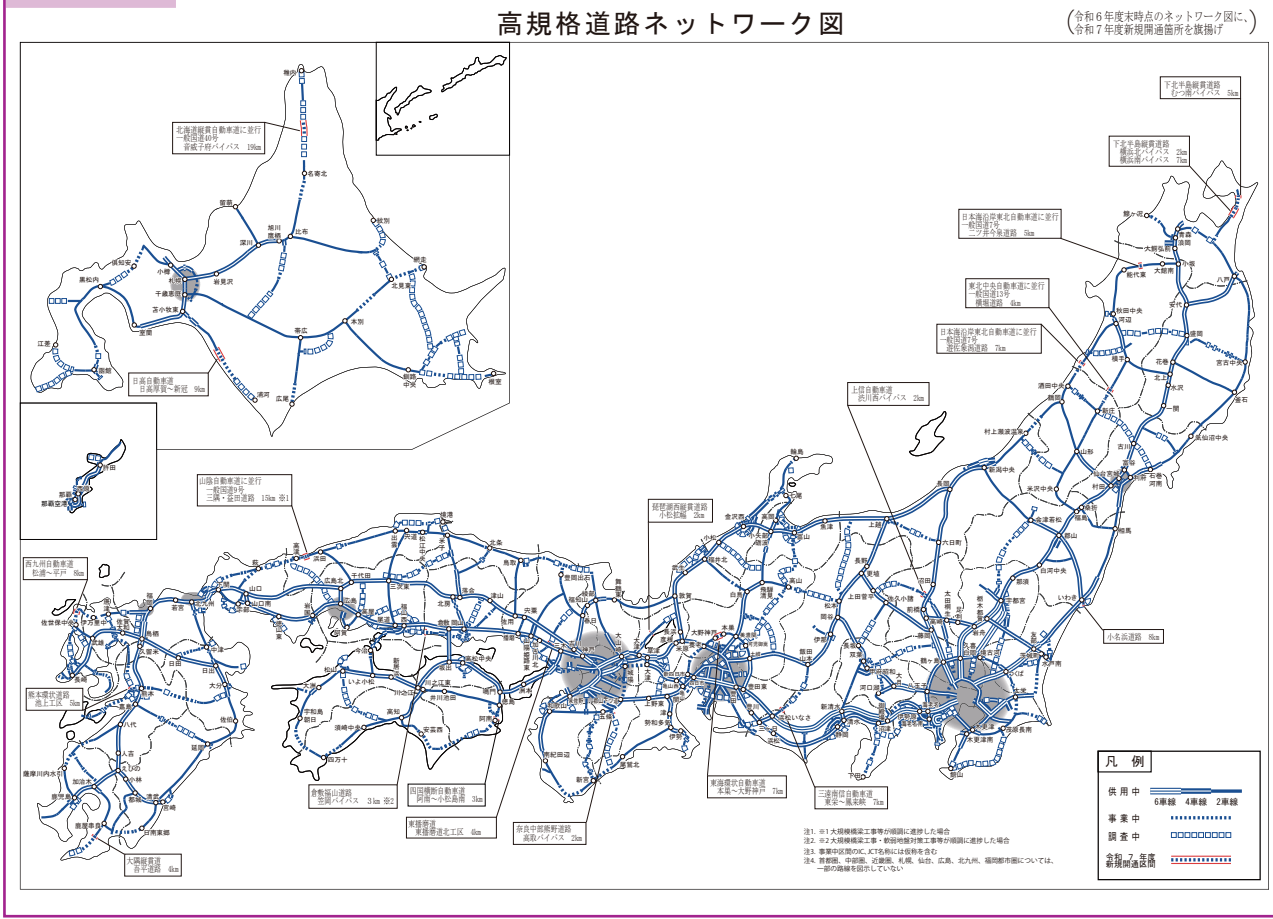
（1）幹線道路ネットワークの整備

幹線道路の整備は、昭和29年に策定された「第1次道路整備五箇年計画」以来、現在に至るまで着実に進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等が可能となるなど、国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

一方で、全国においては未だ高速道路等の幹線道路ネットワークが繋がっていない地域があることから、計画的に整備を推進していく。

また、令和5年10月31日に社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会が取りまとめた「高規格道路ネットワークのあり方　中間とりまとめ」及び、国土交通省道路局として今後取り組む具体的な政策を取りまとめた

図表Ⅱ-5-1-1　高規格道路ネットワーク図



「WISENET2050・政策集」の下、取組を進める。

（2）道路のネットワークの機能を最大限発揮する取組の推進

生産性の向上による経済成長の実現や交通安全確保の観点から、必要なネットワークの整備と合わせ、局所的・面的な渋滞対策等により、ネットワークの階層に応じた道路のサービスレベル向上を図り、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する取組を推進している。特に、平成27年８月より本格的な導入が開始されたETC2.0がその取組を支えている。

①道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する取組を支えるETC2.0

ETC2.0とは、全国の高速道路上に約1,800か所設置された路側機と走行車両が双方向で情報通信を行うことにより、これまでのETCと比べて、（ア）大量の情報の送受信が可能となる、（イ）ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となるなど、格段と進化した機能を有し、ITS推進に大きく寄与するシステムである。

②賢い料金

平成28年４月及び令和４年４月に首都圏で、平成29年６月及び令和６年６月に近畿圏で、令和３年５月からは中京圏で新たな高速道路料金を導入し、外側の環状道路への交通の転換や、都心流入の分散化等の効果が発揮されている。

③賢い投資

今あるネットワークの効果を、最小コストで最大限発揮させる取組として、上り坂やトンネル等の構造上の要因で、速度の低下や交通の集中が発生する箇所を、ETC2.0等により収集したきめ細かい旅行速度データや加減速データ等のビッグデータにより特定し、効果的に対策するピンポイント渋滞対策を実施している。これまで、関越自動車道の大泉JCT付近等14か所で、既存の道路幅員の中で、付加車線等を設置する運用を開始している。現在、関越自動車道の高坂SA付近等13か所で、ピンポイント渋滞対策を実施している。

2 幹線鉄道ネットワークの整備

（1）新幹線鉄道の整備

新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系であり、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらす。また、新幹線は安全（昭和39年の東海道新幹線の開業以来、鉄道事業者の過失による乗客の死亡事故はゼロ）かつ環境にもやさしい（鉄道のCO_2排出原単位（g-CO_2／人キロ）は航空機の1/5、自家用車の1/6）という優れた特性を持っている。「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、48年に整備計画が定められた、いわゆる整備新幹線については、平成９年10月の北陸新幹線（高崎・長野間）の開業を皮切りに、これまで東北新幹線、九州新幹線、北陸新幹線、北海道新幹線が開業しており、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）及び九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）の着実な整備に向けた取組を進めている。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、令和７年12月、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構より、その時点の想定で

【関連リンク】
WISENET（ワイズネット）2050・政策集
URL：https://www.mlit.go.jp/road/wisenet_policies/

は、事業費が最大1.2兆円増加するおそれがあると報告された。この報告を受けて、「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」を開催し、改めて事業費の精査を進めている。引き続き、沿線自治体等の関係者の理解と協力を得て、着実な整備に努める。青函共用走行区間における高速走行については、貨物列車の走行が少ない特定時期に、青函トンネル内において、新幹線と貨物列車の走行時間帯を区分し、新幹線の時速260km走行を実施するなど、取組を進めている。

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、一日も早い全線開業に向けて、沿線地域の理解促進等が図られるよう、鉄道・運輸機構とともに、丁寧かつ着実に取り組む。

九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）については、今後も関係者との協議を進める。

また、交通政策審議会の下に「今後の整備新幹線の貸付のあり方に関する小委員会」を設置し、開業から30年間収受することとされている整備新幹線の貸付料のそれ以降の取扱い等を含め、今後の整備新幹線の貸付のあり方についての議論を進めている。

基本計画路線については、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、全国で計11路線が位置付けられている。こうした基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、方向性も含めた検討を行うため、幹線鉄道の高機能化に係る技術的課題の整理や基本計画路線に係るケーススタディ等、更なる取組を進める。

リニア中央新幹線については、東京・名古屋・大阪の三大都市圏を一つの圏域とする「日本中央回廊」を形成し、日本経済を牽引するとともに、東海道新幹線とのダブルネットワークによるリダンダンシーの確保を図るものである。

現在、国土交通大臣が認可した「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画」に従い、JR東海において、品川・名古屋間の早期開業に向け、工事を進めているところである。このうち、未着工の静岡工区については、「リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議」を通じて、事業主体であるJR東海の対策状況を継続的に確認するとともに、静岡県とJR東海の協議に国土交通省も入って一層の対話を促進すること等により、令和８年３月に静岡県が静岡工区の着工の条件として示している「対話を要する事項」28項目の対話が完了した。引き続き、名古屋・大阪間も含め、全線開業に向け、関係自治体やJR東海と連携して、環境整備を進める。

3 航空ネットワークの整備

（1）航空ネットワークの拡充

国内航空は、高単価のビジネス需要の減少、物価高・円安による費用の増加等を背景に、「実質赤字」であるほど厳しい事業環境となっている。そこで国土交通省では、国民生活を支える重要な交通手段である国内航空ネットワークの維持のため、国内線事業の構造改革に向けた検討を進めている。具体的には、有識者会議を立ち上げ、航空会社間での協調の取組、競争環境のありかた等について議論を行っている。

【関連リンク】
全国の新幹線鉄道網の現状
URL：https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001732043.pdf

【関連リンク】
国内航空のあり方に関する有識者会議
URL：https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk4_000021.html

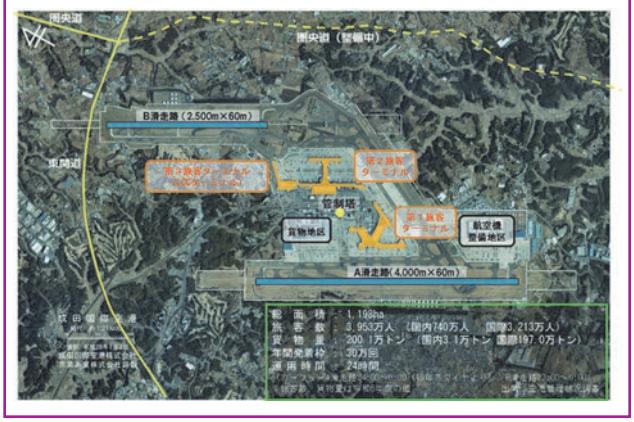
①首都圏空港の機能強化等

訪日外国人旅行者の受入拡大、我が国の国際競争力の強化等の観点から、首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）、成田国際空港（成田空港））の機能強化は必要不可欠であり、両空港で年間約100万回の発着容量とするための取組を進めているところである。

具体的には、羽田空港において、令和２年３月から新飛行経路の運用を開始し、国際線の発着容量を年間約４万回拡大しているところであり、引き続き、騒音対策・落下物対策や、地域への丁寧な情報提供に努めるとともに、経路下地域の更なる騒音負担軽減に向けた取組を進める。また、空港アクセス鉄道の基盤施設整備、国内線・国際線間の乗継利便性向上のための旅客ターミナルの再編・拡充、旧整備場地区の再編整備等を実施している。成田空港においては、地域との共生・共栄の考え方の下、B滑走路の延伸及びC滑走路新設等の年間発着容量を50万回に拡大する「更なる機能強化」を進めるとともに、旅客取扱施設や貨物取扱施設、鉄道アクセスの機能強化についても検討を進めている。

図表Ⅱ-5-1-2　羽田空港の概要

図表Ⅱ-5-1-3　成田空港の概要



②関西国際空港・中部国際空港の機能強化

関西国際空港については国、地元自治体、経済界、運営会社等の関係者が一体となった機能強化を進めている。具体的には、年間発着回数30万回の実現に向けて令和７年３月から新飛行経路の運用を開始し、同年における発着回数は過去最高を記録した。また、運営権者による民間の創意工夫を生かした機能強化として、新国際線保安検査場のオープン等の第１ターミナルの改修事業を推進した。引き続き、国際線商業エリアの拡張等の第１ターミナル改修事業等を進める。

中部国際空港については、現滑走路の大規模補修時における継続的な空港運用及び完全24時間運用の実現等を目的とした代替滑走路の整備を推進している。また、令和７年10月の国内線保安検査場の拡張や８年３月の国際線商業エリアの拡張など第１旅客ターミナルの改修事業を推進している。

③地方空港の機能強化

北九州空港においては、国際貨物輸送の拠点機能向上を図るため、屋久島空港においては、首都圏からの直行便の就航による交流人口の更なる拡大等を図るため、それぞれ滑走路延長事業を実施している。また、那覇空港においては、空港の利便性向上を図るため、国際線ターミナル地域再編事業を、新千歳空港においては、航空機や除雪車両の混雑緩和等を図るため、誘導路複線化等を実施している。

そのほかの地方空港においては、航空機の増便や新規就航等に対応するため、エプロンの拡

張やターミナル地域の整備等を実施している。

また、航空機の安全運航を確保するため、老朽化が進んでいる施設について予防保全型の維持管理を踏まえた空港の老朽化対策を実施するとともに、地震災害時における空港機能の確保を図るため、滑走路等の耐震対策を進めている。

④航空自由化の戦略的推進による我が国の国際航空網の拡充

国際航空網の拡充を図るため、我が国では航空自由化（オープンスカイ）[注1]を推進している。我が国を発着する国際旅客定期便数は、成田空港における二国間輸送を自由化の対象に追加した平成22年時点においては2,649便/週[注2]であったが、令和７年10月末時点は5,679便/週となり、２倍強に増加した。

⑤航空機操縦士等の養成・確保

我が国の航空業界においては、操縦士・整備士共に50代を中心とした年齢構成のピークがあり、将来の大量退職が見込まれている。操縦士等が航空会社において第一線で活躍するまでには長い時間を要することから、今後の航空需要の増加に対応するためには、中長期的な視点で計画的に操縦士等の養成・確保のための取組を継続する必要がある。

このため、令和６年２月に学識経験者及び関係団体等からなる「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」を設置し、７年３月には、「最終とりまとめ」を公表した。今後とも産学官の一層の連携のもと、航空大学校における操縦士の着実な養成、航空業界における女性活躍推進に向けた検討及びリソースの有効活用等に資する資格や養成に係る制度の見直し等に取り組む。

（２）空港運営の充実・効率化

①空港経営改革の推進

国管理空港等において、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（民活空港運営法）」を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営等を通じた空港経営改革を推進し、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていくこととしている。具体的には、平成27年１月に但馬空港、28年７月に仙台空港、30年４月に高松空港、神戸空港、同年７月に鳥取空港、31年４月に福岡空港、静岡空港、南紀白浜空港、令和２年４月に熊本空港、同年６月より順次北海道内７空港、３年７月に広島空港の運営委託が開始された。

② LCC の持続的な成長に向けた取組

平成24年３月に本邦初となるLCCが就航した。それ以降、令和７年冬ダイヤ当初計画時点で、ピーチ・アビエーションは国内23路線及び国際15路線、ジェットスター・ジャパンは国内18路線及び国際６路線、スプリング・ジャパンは国内９路線（貨物専用路線も含む）及び国際４路線、ジップエアトーキョーは国際10路線へネットワークを展開している。

【関連リンク】
航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会
https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk5_000146.html

【関連リンク】
我が国の LCC 旅客数の推移等
URL：https://www.mlit.go.jp/koku/content/002008937.pdf

注１　航空会社の新規参入や増便、航空会社間の競争促進による運賃低下等のサービス水準の向上を図るため、国際航空輸送における企業数、路線及び便数に係る制約を２か国間で相互に撤廃すること。厳しい容量制約を背景として、羽田空港を自由化の対象外とするなど一部制約が残る。

注２　各年の夏期スケジュールの第１週目の事業計画便数（期首時点での数値、往復で１便とカウント）。

政府は、国内各地域における、LCCを含む国際線就航を通じた訪日外国人旅行客の増大や国内観光の拡大等、新たな需要を創出するため、空港の受入環境整備、空港経営改革及び着陸料軽減措置等の取組を実施している。

③ビジネスジェットの受入推進

ビジネスジェットとは、数人から十数人程度を定員とする小型の航空機であり、利用者のスケジュールに応じた時間設定や、プライバシーが確保されるため搭乗中に商談等が可能となるなど、時間価値の高いビジネスマン等が利用の対象となっている。

欧米では既にビジネスジェットがグローバルな企業活動の手段となっている中、我が国においても経済のグローバル化に伴い、従来より、東京国際空港・成田国際空港を中心に、アジア地域における経済成長の取り込みの観点から、ビジネスジェットの振興は重要な課題であったが、近年は高付加価値旅行者の取り込み等インバウンド拡大の観点からも重要性が増している。そこで、我が国ではビジネス需要や高付加価値旅行者の観光需要等に応えるべく、ビジネスジェットの利用環境の改善を図っている。例えば、東京国際空港のビジネスジェット専用ゲートについて、令和7年10月より国内線旅客も利用可能とし、併せてターミナル周辺の乗機・降機用スポットの運用変更を行うなど、ビジネスジェットの利用環境改善を着実に進めている。

④地方空港における国際線の就航促進

増大するインバウンド需要に適切に対応し、政府目標である令和12年訪日外国人旅行者数6,000万人達成に向けては、主要空港のみならず地方誘客・地方分散が重要である。そのため、航空機の運航にとって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の体制強化や、航空燃料供給不足への対応を実施している。空港業務については、５年６月に公表した有識者会議の中間とりまとめを踏まえ、人材確保や職場環境改善等を推進し、人員体制は感染症拡大前の水準まで回復している。航空燃料供給不足については、経済産業省と合同で６年６月に設置した官民タスクフォースにおいて同年７月に取りまとめた「航空燃料供給不足に対する行動計画」に基づき取組を進めた。また、東京国際空港以外の国管理空港（コンセッション空港を除く）・共用空港について、国際線の着陸料の軽減措置を講じている。

（3）航空交通システムの整備

長期的な航空交通需要の増加やニーズの多様化に対応するとともに、国際民間航空機関（ICAO）や欧米等の動向も踏まえた世界的に相互運用性のある航空交通システムの実現のため、「将来の航空交通システムに関する長期ビジョン（CARATS)」を産学官の航空関係者により策定し、航空交通量の増大に対応するとともに、安全性や利便性の向上に取り組んできた。そのような中、航空需要の増大、脱炭素化に向けた社会的要請の高まり、デジタル技術の進化等の状況変化に的確に対応するべく令和22年を目標年次とするCARATS2040を７年６月に策定した。安全・安心対策の強化はもとより、軌道ベース運用（TBO）や持続可能な航空輸送の実現を目指すとともに、空域の有効活用やレジリエンスの強化に取り組み、国際的な連携・協力の下、安全を最優先に利便性の高い持続可能な航空交通システムを構築していく。

（4）航空インフラの海外展開の戦略的推進

アジア・太平洋地域における航空市場は今後

【関連リンク】
グランドハンドリングの体制強化
URL：https://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr5_000059.html

も成長が見込まれる。このため、同地域の航空ネットワークの強化に貢献するとともに、各国の成長を我が国に積極的に取り込むべく、我が国企業による海外空港整備・運営への参画及び我が国企業が強みを有する個別技術の海外空港への展開を推進している。

令和７年度は、モンゴルにおいて、チンギスハーン国際空港の拡張に向けた協力準備調査に参画した。また、本邦企業がケニア政府や関係機関に対して行ったジョモ・ケニヤッタ国際空港の拡張及び運営に係るコンセプト提案を後押しした。加えて、タイ及びマレーシア等において、我が国企業が有する技術を紹介する航空技術セミナーを開催した。

4 空港への交通アクセス強化

空港への鉄道アクセスの更なる改善のため、国際拠点空港等へのアクセス線の整備等に向けた取組を推進している。

東京圏では、平成28年４月に取りまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を踏まえ、羽田空港と多方面とを結ぶJR東日本の羽田空港アクセス線については令和５年３月に工事の施行の認可を行い、JR東日本が同年６月に工事に着手した。羽田空港発着列車の増発のための京急空港線羽田空港第１・第２ターミナル駅引上線（京急空港線引上線）については４年３月に鉄道施設の変更を認可した。加えて、羽田空港内においては、空港整備事業として、JR東日本羽田空港アクセス線及び京急空港線引上線の鉄道基盤施設整備を引き続き実施している。そして、京急品川駅において、引き続き空港アクセス乗換駅等の利便性向上やバリアフリー化の推進を図った。また、新空港線（東急蒲田駅～蒲田新駅（仮称））について、７年10月に事業化された。さらに、成田空港アクセス鉄道については、関係者との意見交換を重ね、引き続き、複線化や新線整備（複々線化）等による更なる輸送力増強や速達性向上等に向けた検討を進め、事業化に向けた取組を進める。

大阪圏では、関西国際空港と新大阪駅・大阪都心部とのアクセス改善に向けて、なにわ筋線の整備を引き続き推進していく。

第２節　総合的・一体的な物流施策の推進

1 物流を取り巻く現状及び課題と物流革新の「集中改革期間」

物流は、国民生活や経済活動などを支える重要なインフラであるが、令和６年４月から、トラックドライバーに時間外労働の上限を定める規制が適用され、何も対策を講じなければ物流に停滞を生じかねない、いわゆる物流の「2024年問題」に直面していた。

この物流の「2024年問題」については、様々な取組の成果により、令和６年度を越えても物流の機能が維持できている一方で、担い手不足が深刻化する中で、必要な物流の機能を維持していくためには、今後も物流の生産性向上や取引環境の適正化に向けた取組が不可欠となる。

このため、物流の効率化に向けた新モーダルシフトや中継輸送、ラストマイル配送の効率化、自動運転トラックの導入、改正物流法やトラック適正化２法等による商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容に向けた先進的な取組の支援等の取組の強化を図っている。

こうした中で、政府においては、令和12年度までの期間を物流革新の「集中改革期間」と位置付け、８年３月に、「総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）」（８年３月31日閣

議決定）を策定した。

同大綱においては、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・強靱化といった政策を推進していくこととしており、本大綱に記載された内容を踏まえ、物流革新に向けた取組の着実な推進を図っていく。

2 必要な物流機能の維持と物流の持続的成長を実現するための施策の推進

令和12年度までの物流革新の「集中改革期間」においては、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じることにより、将来にわたって物流の持続可能性を確保していくとともに、我が国の成長エンジンや公共性の高いサービスとしての物流のポテンシャルを最大限に引き出すことが求められる。このためには、中長期的に物流の機能を維持していく基盤づくりとして、物流の構造改革や生産性向上、担い手の確保・育成などを早急に進める必要がある。また、物流を起点とした新たな投資やイノベーション、価値創造の源泉となる物流標準化や物流DX・GXの推進にも取り組むことが求められる。

（１）新モーダルシフト等の推進

トラック輸送の変容に伴うトラックドライバー不足に対応するためには、従来からの鉄道・海運へのモーダルシフトの取組をより一層強化する必要がある。

このため、関係者が連携した物流の総合化・効率化に関する幅広い取組を支援することを旨とした「物流効率化法」に基づき、運行経費等補助の支援や税制特例措置等を講じるとともに、大型コンテナ導入等に係る支援を行った。

また、ダブル連結トラック、自動運転トラック、航空機、新幹線といった多様な輸送モードの活用に加え、一定の荷量の確保に向けた地域の産業政策・地域政策等との連携や地域の物流ネットワークの再構築を進めていくことも重要である。こうした認識の下、「官民物流標準化懇談会」の下に設置された「モーダルシフト推進・標準化分科会」における令和６年11月の取りまとめを踏まえ、限られた輸送資源の中で陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員する「新モーダルシフト」を強力に推進していく。

（２）地域間物流の効率化

複合一貫輸送等の推進に向け、港湾・貨物駅等の物流結節点の整備等を進めている。貨物鉄道輸送については、輸送力増強や災害対応の機能強化に向けて、大型コンテナに対応したコンテナホームの拡幅や、代行輸送の拠点となる貨物駅の施設整備等について支援を実施している。また、船舶大型化等に応じた複合一貫輸送ターミナルの整備や次世代高規格ユニットロードターミナルの形成に向けた「内航フェリー・RORO船ターミナルにおけるシャーシ・コンテナ位置管理等システム導入ガイドライン」の作成、支援制度の拡充等の取組を推進している。

（３）地域のラストマイル配送等の持続可能な提供の維持・確保

我が国の物流については、１件当たりの平均貨物量、貨物総量が減少している中で、物流件数は増加しており、物流の小口化・多頻度化が進行しているほか、宅配便取扱実績も年々増加を続けている。これらの背景にはＥコマース市場の急成長があるが、この傾向が継続することで、ラストマイル配送を担う宅配便ドライバー

の負担がさらに増加することが懸念されている。

このような中、国土交通省においては、自宅の宅配ボックスへの配達や自宅玄関前等の指定場所への配達、駅・公共施設等の宅配ロッカーへの配達等の多様な受取方法の普及に向けて、Ｅコマース事業者や宅配事業者、自治体等と連携しながら、「再配達削減PR月間」等を通じた消費者への呼びかけ等を行った。

また、令和７年11月に公表された「ラストマイル配送等に向けた検討会」提言の中で、今後の取組の方向性として、宅配ボックス・宅配ロッカー、いわゆる置き配等の多様な受取方法の普及・浸透、輸送サービス水準の維持と宅配事業者の負担軽減を図るための共同配送・貨客混載等の取組の推進、ドローン等の新たな輸送手段の活用等が盛り込まれたことを踏まえ、地域にとって不可欠な輸送力の確保や物流サービスの持続可能な提供等を実現するための取組を早急に進めていく。

ドローン配送については、過疎地域、離島、山間部といった輸送密度が低い地域で飲料、食料品、日用品・医薬品、新聞等の配達を行うビジネスの社会実装が進展している。国土交通省では、関係省庁と連携し、過疎地域等におけるドローン物流の実用化に係る計画策定や機体・設備等の導入に対する支援を行ってきた。

また、荷さばきを目的とした路上駐車を抑制し、道路交通の円滑化及び都市内物流の効率化のため、商業施設等の用途の建築物の新築等の際に駐車場法に基づく条例で荷さばき駐車施設の附置を義務付ける規定を置くよう地方公共団体に促しており、令和７年３月末現在で、90都市において適用されている。近年の電子商取引の増加等に伴う住宅への宅配便需要の増加や、共同住宅の高層化及びセキュリティの向上等により、配送効率の低下や長時間の路上駐車をせざるを得ない状況となっていることを踏まえて、７年３月に標準駐車場条例（駐車場法に基づき、地方公共団体が定めることができる附置義務条例の参考）を改正して、共同住宅への荷さばき駐車施設の附置に係る規定を追加し、地方公共団体に通知するとともに、その旨周知を行った。

（４）物流上重要な道路ネットワークの戦略的な整備・活用

国内輸送の約９割を担う貨物自動車による輸送における効率的な物流ネットワークの構築は極めて重要であり、三大都市圏環状道路や空港・港湾へのアクセス道路等の整備を進めている。平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、トラックの大型化に対応した道路構造の強化や災害時の道路の啓開・復旧の迅速化等の機能強化及び重点支援を実施しており、令和４年４月１日からは、調査中、事業中区間を重要物流道路に追加指定している。また、重要物流道路のうち国際海上コンテナ車（40ft背高）の通行に道路構造等の観点から支障のない区間を、特車許可不要区間として追加指定している。

また、車両運行管理支援サービス等の、ETC2.0を活用した取組を推進しているほか、特殊車両が即時に通行できる特殊車両通行確認制度の利用拡大を促進しており、交差点等の個別協議箇所の削減等による確認制度の利用促進を行った。

さらに、トラックドライバーの拘束時間短縮のため、中継輸送拠点として「コネクトパーキング宮島」、「コネクトパーキング岡山・早島」の事業を行っている。

また、１台で大型トラック２台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」を平成31年１月より本格導入し、令和６年９月には対象路線を拡充し、７年３月には確認制度の対象とするなど、利用を促進する。物流危機への対応や温室効果ガス削減に向けて、新たな物流システムとなる自動物流道路について、2030年代半ばまでに東京―大阪間の一部を先行ルートとして運

用開始することを目指し、検討を進めていく。

加えて、高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートIC制度の活用を推進するとともに、引き続き、スマートICの整備を進めるなど、既存の道路ネットワークの有効活用・機能強化を図っていく。

（５）物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや産業構造の転換と労働環境の改善

少子高齢化や人口減少を背景として、物流分野においても、特にトラック業界、内航海運業界を中心として高齢化が進んでおり、大量退職や、生産年齢人口の減少に伴う人材確保が困難になることへの対応が引き続き必要となる。

トラック運送事業については、「標準的運賃」の周知・浸透に引き続き取り組むとともに、令和６年11月に改組を行ったトラック・物流Gメンによる荷主・元請事業者への監視体制を強化していく。加えて、トラック運送業における多重取引構造の是正に向けて、６年８月に立ち上げた「トラック運送業における多重下請構造検討会」において、過度な多重取引構造の是正に向けた対応策を検討を行った。

休憩施設の駐車マス不足解消や使いやすさの改善に向けた取組として、令和５年12月に高速道路機構及び高速道路会社が取りまとめた整備方針に基づき、休憩施設の駐車マス数の拡充等の対策を推進する。

内航海運業については、令和３年５月に成立した「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」に基づく、労務管理責任者等による船員の労務管理の適正化や、オペレーターに対する船員の労働時間を考慮した運航計画の作成義務等を通じて、船員の働き方改革を推進するほか、７年６月に「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の取りまとめで示された快適な海上労働環境形成の促進に資する仕組みとして、指針を作成・公表し、新たな仕組みが適切に運用されるよう取り組んでいく。

（６）物流標準化や物流 DX の推進

物流機能を将来にわたって適切に発揮させるためには、物流に携わる多様な関係者の連携・協力により、これまで「競争領域」とされる部分の多かった物流の「協調領域」を積極的に拡大する方向で捉え直し、公正な競争を確保する必要があることにも留意しながら、サプライチェーン全体の可視化・最適化や物流の生産性と付加価値の抜本的向上につなげていく必要がある。

また、物流の担い手不足が深刻化する中において、物流の機能と高度なサービスを維持するためには、物流現場におけるAI・デジタル技術等のテクノロジーや自動化・機械化機器等の更なる活用を進めていくことも重要である。

個社や業種分野を超えた共同化や物流施設の自動化・機械化等に向けたユニットロード化、一貫パレチゼーション等を実現するためのパレット標準化については、「官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会」において取りまとめられた標準的なパレットの規格と運用やその推進方策等を踏まえ、「標準仕様パレット」の導入を促進している。また、物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」の活用促進を図るため、「物流情報標準ガイドライン」を活用した共同輸配送等の取組を支援している。

物流DXに向けては、中小物流事業者における自動化機器やトラック予約受付システム等の導入を支援したほか、民間事業者間の港湾物流手続きを電子化・効率化する「サイバーポート」について、商流・金流分野のプラットフォームとの連携機能を拡充するなどの機能改善と利用拡大を進めてきた。

3 厳しさを増す国際情勢に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

令和12年度までの物流革新の「集中改革期間」においては、物流のポテンシャルを最大限に引き出すため、国際社会との連携強化や有事に的確に対応するためのサプライチェーンの高度化・強靱化も不可欠である。

（1）国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化

我が国の国際航空貨物輸送については、今後も伸びが期待されるアジア発着貨物を積極的に取り込むため、成田国際空港のＢ滑走路の延伸及びＣ滑走路新設等により年間発着容量を50万回に拡大する「更なる機能強化」や貨物取扱施設等の機能強化についての検討、関西国際空港における年間発着回数30万回の実現を目指した機能強化等、中部国際空港の完全24時間運用の実現や安定的な輸送機能の確保に向けた代替滑走路整備、長距離国際貨物機の定期便就航を可能にする北九州空港の拠点機能の向上等を進めている。

（2）国際コンテナ戦略港湾政策の推進等

経済のグローバル化が進展する中、世界的な海上輸送量は年々増加してきており、大量一括輸送による海上輸送の効率化の観点から、コンテナ及びバルク貨物輸送船舶の大型化等が進展している。

コンテナ貨物については、日本の港湾は、釜山港や上海港といったアジア主要港に比較して相対的に貨物量が少ないこと等により、船舶の大型化が進む、北米・欧州等と日本とを結ぶ国際基幹航路の寄港数が減少傾向にある。

また、バルク貨物については大型船への対応が遅れており、相対的に不利な事業環境による国内立地産業の競争力低下等が懸念されている。

このような状況を踏まえ、サプライチェーンの安定化等に向けて、国際基幹航路の維持・拡大に、より一層取り組む必要があるほか、主要な資源・エネルギー等の輸入の効率化・安定化に向けて取り組む必要がある。

また、このような取組とともに、引き続き、国際・国内一体となった効率的な海上輸送ネットワークを実現するための取組を推進するとともに、施策の更なる充実・深化を図ることとしている。

国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済・産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾である京浜港・阪神港に、国内外から貨物を集約する「集貨」、港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナル等の整備の推進等によるコストや利便性の面での「競争力強化」の３本柱の施策を進めている。その際、国際競争力強化にも資する港湾の脱炭素化や港湾におけるデジタル・トランスフォーメーション等の取組を進めている。

「集貨」については、既存ストックを最大限に活用しつつ、集貨を促進するため、国際コンテナ戦略港湾において、複数のターミナル間における国際基幹航路と国内外のフィーダー輸送網等との円滑な接続・積み替え等に資するターミナルの一体利用に向けた機能強化を推進している。また、日本の港湾を経由せずに第三国間で輸出入されている外国貨物の、国際コンテナ戦略港湾経由の輸送ルートへの転換を図る（国際トランシップ貨物の集貨）ため、物流手続の円滑化について関係機関と連携した取組も推進している。

「創貨」については、多様な物流ニーズに対応するロジスティクス・ハブを形成し、新たな貨物需要を創出するため、流通加工機能を有する物流施設のコンテナターミナル近傍への立地の促進を図った。「競争力強化」については、国際基幹航路に就航する大型船の入港を可能と

するため、国際コンテナ戦略港湾において、国際標準の水深、広さを有するコンテナターミナル等の整備を推進している。

さらに、「競争力強化」の一環として、コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境改善につながる新たな技術開発を推進するとともに、コンテナターミナルゲート前の混雑解消等を目的としたシステムである「CONPAS」の導入やゲートの高度化に対する取組への支援、また、遠隔操作RTGの導入に対する支援を行うなど、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を推進している。

加えて、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー・食糧の海上輸送網の形成を図るため、大型船に対応した港湾機能の確保や企業間連携により共同輸送を促進する国際バルク戦略港湾政策を推進しており、徳山下松港、水島港、志布志港において岸壁等の整備を進めている。

（３）農林水産物・食品の輸出拡大に向けた物流の改善

令和12年に農林水産物食品の輸出額５兆円等の目標達成に向けて、関係省庁の連携の下、産地から空港・港湾までの最適な輸送ルートや集荷・保管体制の構築、輸出拠点となる港湾における温度・衛生管理が可能な荷さばき施設の整備への支援等に取り組むとともに、我が国の高品質なコールドチェーン物流サービスに関する国際規格の普及を図る。

（４）我が国物流システムの海外展開の推進

サプライチェーンのグローバル化が深化する中、我が国の物流産業の持続的成長に向けて、幅広い分野の物流事業者の積極的な海外展開を進め、アジアをはじめとする海外市場での収益拡大を図る。しかし、我が国の物流システムのアジア地域への展開に当たっては、相手国の制度上・慣習上等の課題が存在している。

このため、物流パイロット事業、政府間での政策対話、㈱海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）による物流関連インフラ整備への資金支援、人材育成事業、コールドチェーン物流サービスに関する国際規格の普及推進等を通じ、官民連携により物流システムの海外展開に向けた環境整備を図っている。

（５）国際物流機能強化に資するその他の施策

大都市圏における国際物流の結節地域である国際港湾等周辺及び物流・産業の拠点である港湾において物流拠点及び物流施設の整備・再整備を推進することにより、大規模災害時における防災機能の向上を図りつつ、都市環境の改善と合わせて国際競争力の強化及び効率的な物流網の形成を図る。

国際物流については、国際的な地政学リスクの高まりによる様々なサプライチェーンの途絶リスクを踏まえ、我が国企業にとって多様な輸送オプションを確保し、強靱なサプライチェーンの構築を図るため、従来の輸送手段・ルートを代替又は補完する輸送手段・ルートについて実態調査や実証輸送を実施するとともに、これらの成果の幅広い共有や新規ルートの利用に向けた協議等の場となる官民コンソーシアムを運営し、関係事業者における平時から備えや意識醸成、相互連携を促す。

第３節　産業の活性化

1　鉄道関連産業の動向と施策

（１）鉄道事業の概況

鉄道の旅客輸送量は、1980年代後半にかけて大きく伸び、近年は人ベース、人キロベースともに緩やかな増加傾向にあったが、令和２年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、減少している。４年度時点の旅客輸送量はコロナ禍前の元年と比べて、約８割程度まで回復している。

令和４年度の鉄道の旅客輸送量は、人ベースでは対元年度比約17％減の約210億人、人キロベースでは対元年度比約19％減の約3,528億人キロとなっている。全国に218社ある事業者をカテゴリ別に分けて旅客輸送量を見ると、人ベースでは、都市部に通勤路線等を多く持つ大手民鉄（16社）やJR（６社）がそれぞれ約４割前後で多く、次に地方交通（175社）、都市部で地下鉄や路面電車を運営する公営（11社）である。一方、人キロベースでは、新幹線をはじめ幹線輸送網を有するJRが６割を超え、大手民鉄の約２倍となっている。

（２）鉄道事業

①鉄道分野の事業基盤強化に向けた取組

人材不足に対応し、特に経営の厳しい地域鉄道におけるコスト削減等を図るため、既設の保安装置を活用した低コストな自動運転システムの開発、鉄道線路内のまくらぎ交換作業等の省力化を目的とした汎用双腕ロボットバックホウの開発、携帯情報端末を活用した地域鉄道の軌道状態評価システムの開発等、鉄道分野における生産性向上に資する取組を推進する。

また、担い手確保のため、鉄道の運賃水準の算定根拠となる収入原価算定要領について、賃金上昇を適切に運賃に反映できるよう人件費の算定方法等の見直しや、動力車操縦者試験の受験資格の見直し（年齢要件の引下げ）等を行った。さらに、外国人材の適正な活用を図るため、特定技能制度への「駅・車両清掃区分」の追加や令和９年４月施行の育成就労制度に関する事項等について、鉄道分野の運用方針を８年１月に閣議決定するなど、引き続き取組を推進する。

② JR の完全民営化に向けた取組

かつての国鉄は、公社制度の下、全国一元的な組織であったため、適切な経営管理や地域の実情に即した運営がなされなかったこと等から、巨額の長期債務を抱え経営が破綻した。このため、昭和62年４月に国鉄を分割民営化し、鉄道事業の再生が行われたところである。

令和７年４月には、JR各社の発足から38年を迎えた。国鉄の分割民営化によって、効率的で責任のある経営ができる体制が整えられた結果、全体として鉄道サービスの信頼性や快適性が格段に向上し、経営面でも、JR東日本、JR西日本及びJR東海に続いてJR九州も完全民営化されるなど、国鉄改革の所期の目的を果たしつつある。一方で、JR北海道、JR四国及びJR貨物については、未だ上場が可能となるような安定的利益を計上できる段階には至っていないため、国としても、設備投資に対する助成や無利子貸付け等、経営自立に向けた様々な支援を行ってきた。しかしながら、JR北海道及びJR四国については、地域の人口減少や他の交通手段の発達、新型コロナウイルス後の利用者の行動変容等により、その経営環境はより一層厳しさを増している。また、JR貨物については、近年は経常黒字を計上している年度もあるものの、災害等の影響を受けやすいなど安定的な事業運営にはなお課題が残されている。

こうした背景を踏まえ、JR北海道、JR四国及びJR貨物に対しては、令和３年の改正日本

国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等に基づき、省力化・省人化に資する設備投資のための出資等の経営自立に向けた支援を実施している。

（３）鉄道関連製造業

鉄道新造車両の生産金額は、受注状況によって波があるが、令和６年度の生産金額は1,855億円（1,309両）であった。生産金額の構成比は国内向け77.5％（1,438億円）、輸出向け22.5％（417億円）であり、前年度比は国内向け19.9％減少、輸出向け8.2％増加であった。

また、鉄道車両部品（動力発生装置、台車等）の生産金額は3,929億円（前年度比0.5％増）、信号保安装置（列車自動制御装置用品、電気連動装置等）の生産金額は1,502億円（前年度比10.8％増）となっている。

車両メーカー等は、鉄道事業者と連携し、高速化、安全性・快適性等の向上、低騒音・バリアフリーといった様々な社会的ニーズを満たす車両の開発を進めている。

2 自動車運送事業等の動向と施策

（１）旅客自動車運送事業

バス事業（乗合・貸切）、タクシー事業については、新型コロナウイルス感染症の拡大等により、輸送人員・運送収入が大きく減少し、依然としてコロナ禍前の水準に戻っていないところである。

こうした中で、バスの運転者については、令和元年度から４年度において約2.4万人が減少した。一方で、直近の動向として、４年度から５年度において約10.8万人から約11.4万人へと増加に転じている。また、タクシーの運転者については、同期間において約５万人減少したが、直近では、4年度から5年度において約21.5万人から約21.7万人へと増加している。しかしながら、両者とも元年度比の水準までは戻っておらず、バス・タクシー運転者の確保は、依然として地域住民や観光客の移動手段確保の観点から喫緊の課題である。

こうした運転者不足を解消するため、令和６年度補正予算に引き続き、７年度補正予算において、第二種運転免許取得支援を含む人材確保支援を実施することとした。具体的には、事業者が負担する第二種運転免許取得費用、人材確保セミナーの開催経費やPR資料の作成等の広報業務等に加え、新たに女性用控え室等の整備経費についても補助対象としており、不足する人員を事業者が確保するために必要な支援を行うこととしている。

また、自動車運送事業の給与水準は他産業に比べて低く、職業としての魅力を高めるためにも賃金を上げていくことが重要である。

そこで、乗合バスについては、令和５年度までに、人件費の算出方法の見直しや地方運輸局への認可権限の大幅な委任と申請書類の簡素化による審査の迅速化を行い、事業者による賃上げ等の労働条件改善を目的とした積極的な運賃改定の実施を促し、２年４月以降７年末までに、126事業者で運賃改定がされた。

また、タクシーについては、令和６年12月に運賃ブロックを見直したことにより、定期的な改定を可能としており、２年４月以降７年度末までに101地域で運賃改定を実施し、賃金引上げに向けた取組を進めている。

また、貸切バスについても、運転者の賃金水

【関連データ】・乗合バスの輸送人員、営業収入の推移
・貸切バス事業の概況
・タクシー事業の現状
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

準を全産業平均に引き上げることを目的として、令和７年９月に新運賃の公示を行い、同年11月までに順次開始したところであり、引き続き、運転者の賃上げ等の進捗状況を着実に把握していく。

こうした取組により、バス運転者の平均年間給与は令和４年の399万円から６年には463万円に増加し、タクシー運転者の平均年間給与は４年の361万円から６年には418万円に増加した。このような賃金の引上げの状況が継続するよう、引き続き必要な支援をしていく。

他方、無許可営業である「白タク」行為や営業所のみでの運送の引受けが可能なハイヤーによる「客引き」等の行為は、道路運送法（昭和26年法律第183号）違反であり、旅客に対する安全・安心の確保の観点から問題があることから、警察等の関係機関と連携して、主要な空港や観光地等において、啓発活動、現地調査、指導等を行っている。安全・安心な二次交通を確保するため、引き続き、関係機関と連携して取組を強化し、違反事実が確認されれば厳正に対処していく。

（２）自動車運転代行業

自動車運転代行業は、飲酒時の代替交通手段として活用されており、令和７年12月末現在、総事業者数7,381者となっている。これまで、自動車運転代行業の健全化及び利用者の利便性・安心感の向上を図るための施策等を推進している。自動車運転代行関係団体と今後の運転代行業の適正化について意見交換を実施した。

（３）貨物自動車運送事業（トラック事業）

トラック事業者数は長期にわたり増加していたが、平成20年度以降はほぼ横ばいで推移しており、足下では約63,000者となっている。中小企業が99％を占めるトラック運送業については、我が国の国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラである一方、他産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、担い手不足が課題となっている。こうした中、トラックドライバーの労働条件を改善し、トラック運送業界を魅力ある職場とすることが喫緊の課題となっており、賃上げの原資となる適正運賃の確保や、トラックドライバーへの負荷の軽減につながる物流の効率化が重要である。このため、「標準的運賃」の周知・浸透や、荷主等に対するトラック・物流Ｇメンの是正指導により、適正な運賃を収受できる環境を整備するとともに、令和８年４月に全面施行された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（令和６年法律第23号）や、８年１月より改正法が施行された「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」（昭和31年法律第120号）に基づき、関係省庁等とも連携しながら、取引環境の適正化や構造的な賃上げ環境の整備を進めている。加えて、トラック運送事業の適正化やドライバーの賃上げを目的として、７年６月に成立した「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（令和７年法律第60号）及び「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」（令和７年法律第61号）の施行に向けた準備を着実に進め、トラックドライバーの更なる賃上げや労働環境の改善を目指していく。

（４）自動車運送事業等の担い手確保・育成

ヒト・モノの輸送を担っている自動車運送事業等は、日本経済及び地域の移動手段として重要な社会基盤産業であり、深刻化する担い手不足は、解決すべき喫緊の課題である。

自動車運送事業においては、職場環境改善に

【関連データ】
トラック事業者数の推移
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

向けた各事業者の取組を「見える化」するための運転者職場環境良好度認証制度の普及を推進しているほか、業種別に様々な対策に取り組んでいる。バス・タクシーについては、賃金引上げ実現に向けた運賃改定の円滑な実施や第二種運転免許取得支援の実施等により、人材確保に取り組んでいる。トラックについては、荷主や消費者等も巻き込んだ「ホワイト物流」推進運動や賃金引上げに向けた標準的運賃の周知・浸透、大型・けん引運転免許取得支援等に取り組んでいる。このほか、令和６年３月、特定技能制度の対象分野に自動車運送業分野等、４分野を新たに追加することが閣議決定されたことを受け、特定技能外国人の受入れを進めている。自動車整備事業については、「自動車整備の高度化に対応する人材確保に係る検討WG」を設置し、産学官が連携して人材確保・育成に取り組んでいる。

3 海事産業の動向と施策

（１）海事産業群の強靱化

四面を海に囲まれる我が国には、海運業、造船・舶用工業、船員を中核分野に、船舶貸渡業、港湾関連業等、金融保険、教育機関など関連分野の集積した「海事産業群」が形成されている。国際競争の激化等により、中核分野のいずれが欠けても「海事産業群」全体の維持が困難となり、経済・国民生活・経済安全保障等に大きな影響が生じる。環境技術・自動運航技術を新たな競争力の源として、各種施策とともに、海事産業群の強靱化を図る必要がある。

造船・海運分野の競争力強化に向け、令和３年５月に成立した「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」に基づき、各種支援を行っている。

具体的には、造船・舶用事業者が生産性向上等に取り組む「事業基盤強化計画」について48件（67社）[注3]、事業基盤強化計画の認定を受けた造船事業者が建造し、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶を海運事業者が導入する「特定船舶導入計画」について105件（107隻）[注3]をそれぞれ認定した。認定事業者に対しては、税制特例及び政府系金融機関からの長期・低利融資等の措置が必要に応じて講じられている。

また、船員の働き方改革を推進するため、船員の労務管理の適正化等に取り組むとともに、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の取りまとめで示された快適な海上労働環境形成の促進に資する仕組みの導入等の対応策の具体化を進めるほか、引き続き内航海運業の取引環境の改善や生産性向上に取り組んでいく。

（２）造船・舶用工業

①造船・舶用工業の現状

貿易を海上輸送に依存している我が国において、造船・舶用工業は、経済安全保障上不可欠であるとともに、地域経済・雇用に貢献している。また、我が国の艦艇・巡視船はすべて国内で建造・修繕されており、造船・舶用工業は我が国の安全保障を支える重要な産業である。

高市政権が立ち上げた日本成長戦略本部の

【関連リンク】
「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案」を閣議決定
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji01_hh_000512.html

【関連リンク】
事業基盤強化計画・特定船舶導入計画（海事産業強化法）
URL：https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk5_000068.html

注３　各計画の認定制度が開始されて以降の累計。

下、「造船」が「危機管理投資」・「成長投資」の戦略分野の一つとして位置付けられた。また、令和７年10月末のトランプ大統領来日時に、ラトニック商務長官との間で日米造船協力に関する覚書が締結される等、日米関係においても造船の重要性が高まっている。

こうした状況を踏まえ、令和７年度補正予算において、我が国の造船能力を抜本的に向上させる設備投資・研究開発等を支援するための造船業再生基金が造成されており、今後10年で総計3,500億円規模の支援の実施を目指すこととしている。

また、令和７年末には、この基金をはじめとする総合的な施策の絵姿を示した「造船業再生ロードマップ」を策定した。

②造船・舶用工業の国際競争力強化のための取組

今後の世界の造船市場においては、新造船の建造需要が更に拡大すると見込まれており、その中では、水素、アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船等の需要への対応が必要となる。一方で、我が国の人口減少に伴い、人手不足が深刻化している。そのため、我が国船舶産業においては、生産性の向上及び人材の確保・育成等を推進する必要があるほか、我が国における安定的な海上輸送の確保という経済安全保障上の課題にも対応していく必要がある。

ゼロエミッション船等の需要への対応については、令和６年度に引き続き、環境省等と連携し、ゼロエミッション船等の国内生産体制の整備支援を行っている。

生産性の向上については、造船・舶用工業のデジタル・トランスフォーメーション（DX）に関する技術開発等への支援を行っている。令和７年度は、ロボット等により複雑な製造工程を自動化する技術（DXオートメーション技術）の技術開発・実証等への支援を行った。また、７年度からは、造船業がオーダーメイドで船舶を供給する産業であることを踏まえ、１隻ごとの構造の違いへの柔軟な対応を可能とするAI造船ロボット等の開発にも着手する。

人材の確保・育成に関しては、船舶産業の魅力の向上・発信及び新燃料船に対応する専門人材の育成促進に向け、産学官による検討等を進めている。

また、外国人材の多能工化に対応するため、令和元年度より開始された「特定技能制度」について、６年３月に造船・舶用工業分野の業務区分[注4]の再編を行い、外国人材が従事可能な作業範囲を拡大したほか、現在の「技能実習制度」に替わるものとして、９年４月から「育成就労制度」の運用が開始される予定のところ、こうした動きも踏まえつつ、引き続き、巡回指導の実施等により、外国人材の適正な受入れを進めていく。

経済安全保障の観点からは、「経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律」に基づき、サプライチェーン強靱化の取組を支援している船舶用機関（エンジン）・航海用具（ソナー）・推進器（プロペラ）の安定供給確保を図ったことに加え、令和７年に、新たに「船体」を支援対象に追加し、造船業再生基金を造成した。

また、関係府省庁と連携し、同法に基づく「経済安全保障重要技術育成プログラム（K Program）」において採択された「デジタル技術を用いた高性能次世代船舶開発技術」を通じて、船舶の開発・設計・建造の効率や船舶の性能を革新的に高める技術（バーチャルエンジニアリング技術）の研究開発支援に取り組んでいる。

加えて、激しい国際競争が繰り広げられる造船分野において公正な競争条件を確保するため、我が国は、経済協力開発機構（OECD）

注４　溶接、塗装、鉄工、仕上げ、機械加工、電気機器組立ての６業務区分から、造船、舶用機械、舶用電気電子機器の３業務区分へ見直された。

造船委員会において、コストを船価に適切に反映させるための船価モニタリングや市場歪曲的な公的支援の抑制に取り組んでいるほか、船舶関連の公的輸出信用アレンジメント[注5]の改定の議論を通じて環境に配慮した船舶の輸出促進に向けても取り組んでいる。

（３）海上輸送産業

①外航海運

外航海運は、経済安全保障の確保に重要な役割を果たしていることから、我が国の管轄権・保護の対象である日本船舶・日本人船員を確保することは極めて重要である。この課題に対処するため、「海上運送法」に基づき、日本船舶・船員確保計画の認定を受けた本邦対外船舶運航事業者が確保する日本船舶等（航海命令発令時に日本籍化が可能である外国船舶（準日本船舶）を含む）について、トン数標準税制[注6]を適用し、安定的な海上輸送の早期確保を図っている。

さらに、令和５年４月に成立した「海上運送法等の一部を改正する法律」にて外航船舶確保等計画の認定制度が創設された。当該認定計画に基づき導入する一定の船舶について、特別償却率を最大32%まで引き上げることにより、外航船舶の日本船主による計画的な導入・確保を促進している。

②国内旅客船事業

国内旅客船事業は地域住民の移動や生活物資の輸送手段として重要な役割を担う一方、令和６年度の国内旅客船事業の輸送需要は約75百万人（５年度比約２%増）であるが、燃油価格高騰等も相まって、経営環境は厳しい状況にある。このため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度や税制特例措置により省エネ性能の高い船舶の建造等を促進している。さらに、海運へのモーダルシフトを一層推進するため、モーダルシフトに最も貢献度の高かったと認められる事業者を表彰する「海運モーダルシフト大賞」を元年度に創設し、表彰を実施している。

③内航海運

令和６年度の内航海運の輸送量は1,531億トンキロであり、国内貨物輸送の約４割、産業基礎物資輸送の約８割を担っており、モーダルシフトの受け皿としても重要である。

一方で、内航船舶は、船齢が法定耐用年数（14年）以上の船舶が全体の約７割を占めている。また、内航船員は50歳以上が４割以上を占めているものの、近年、若年船員が増加傾向であり、定着促進が課題となっている。さらに、内航海運業者の99.7%が経営基盤の脆弱な中小企業であり、寡占化された荷主業界の下、専属化・系列化が固定化しているという業界構造になっており、こうした状況の改善が課題である。

これらの課題や環境の変化に対応するため、令和４年４月に施行された改正内航海運業法では、内航海運業に係る契約の書面交付の義務化、「荷主に対する勧告・公表制度」、「船舶管

【関連データ】
国内旅客船事業者数及び旅客輸送人員の推移
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

【関連リンク】
造船業再生ロードマップの策定（令和７年12月26日公表）
URL: https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk5_000090.html

注５　政府系金融機関による船舶輸出への融資の金利や償還期間等に関する国際的なルール。
注６　毎年の利益に応じた法人税額の算出に代わり、船舶のトン数に応じた一定のみなし利益に基づいて法人税額を算出する税制。世界の主要海運国においては、同様の税制が導入されている。

理業の登録制度」等を創設し、例えば、船舶管理業者については、363社（令和７年度末現在）まで増加した。また、荷主業界と内航海運業界との連携強化を図る場である「安定・効率輸送協議会」等の開催に加え、７年度は適正な運賃・用船料等算出の「標準的な考え方」を策定・公表し、合わせて「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」を改定して、「標準的な考え方」を反映するなど、取引環境の改善や生産性向上等に取り組んでいる。

④港湾運送事業

港湾運送事業は、海上輸送と陸上輸送の結節点として、我が国の経済や国民の生活を支える重要な役割を果たしている。令和７年３月末現在、「港湾運送事業法」の対象となる全国93港の指定港における一般港湾運送事業等の事業者数は842者（前年度より４者減）となっており、６年度の船舶積卸量は、全国で13億4,700万トン（前年度比0.3%増）となっている。

また、近年、港湾運送事業においても生産年齢人口の減少等を背景とした担い手不足の実態にかんがみ、令和７年６月に公表した「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」に基づき、港湾運送の魅力発信、適正取引推進のためのガイドラインの策定等を通じた取引環境改善、安全性向上・労働環境の改善に向けた取組を推進している。

（４）船員

船員の確保・育成は我が国経済の発展や国民生活の維持・向上に必要不可欠であり、国土交通省では、独立行政法人海技教育機構（JMETS）をはじめとする船員教育機関と連携し、質の高い船員を育成している。外航船員について、経済安全保障等の観点から、一定数の日本人船員の確保・育成に取り組んでいる。内航船員について、船員教育機関を卒業していない者を対象とした短期養成課程の支援や船員を計画的に雇用して育成する事業者への支援等、若手船員確保に取り組んでおり、業界関係者の努力も相まって、若手船員の割合は増加傾向にある。

一方、厳しい労働環境等を背景に若手船員の定着が課題となっていることから、船員の働き方改革の実現に取り組んでいるほか、快適な海上労働環境形成の促進に資する仕組みとして、指針を作成・公表し、新たな仕組みが適切に運用されるよう取り組んでいく。

（５）海洋産業

浮体式洋上風力発電の導入拡大に向け、設置や維持管理に用いる船舶が適切に確保されるよう、これらの船舶に必要な艤装品のサプライチェーン構築に当たってのボトルネックの把握等の調査を行っている。

（６）海事思想普及、海事振興の推進

海洋立国である我が国において、国民の海洋に対する理解や関心の増進や、暮らしや経済を支える海事産業の認知度向上は、安定的な海上輸送及びそれを支える人材の確保のために重要な取組である。このため、国土交通省は、海事関連団体等と連携して、海事振興事業及び海洋教育事業を全国で展開している。令和７年度には、海事振興事業として「海の日記念行事2025」を開催し、海や船にまつわる各種ブースの展示やステージイベント等を行った。また、海洋教育事業では、児童・生徒・教員・保護者に対し、出前講座や体験型学習等の場を提供することで、海洋や海事産業の理解増進を図った。

4 航空産業の動向と施策

航空産業を取り巻く状況は、LCCの路線拡充や訪日外国人の増加等もあり、航空旅客数は国内・国際ともに７年連続で増加していた。令和２年２月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数は大幅に減少したが、我が国航空会社の輸送実績についてみると、３年度以降は回復傾向にあり、６年度の国内旅客は10,877万人（前年度比3.8％増）、国際旅客は2,116万人（前年度比19.8％増）となっている。

5 貨物利用運送事業の動向と施策の推進

貨物利用運送事業は、運送事業者の行うトラックや船舶、鉄道、航空の運送を利用することで、多様な利用者のニーズに対応した貨物の運送サービスの提供を行っている。近年は、荷主企業のグローバル化に伴い、荷主企業のニーズを踏まえた国際輸送に関する貨物利用運送事業への関心が高まっている。国際貿易の重要性が一層高まり、その迅速性が求められる一方で、輸送の安全確保も重要である。加えて、トラックの輸送力不足や、2050年ネット・ゼロの実現の必要性も踏まえ、従来のトラック輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトに加えて、航空物流における定期便の空きスペース等の活用等、多様な輸送モードを活用した「新モーダルシフト」を推進することとされており、貨物利用運送事業への参入がますます進展することが見込まれることから、国土交通省では監査等を通じて事業者のコンプライアンスの徹底を図るなど、安全で確実な物流サービスの確保に取り組んでいる。

6 物流拠点関連の動向と施策

（１）物流拠点の動向と施策

物流拠点が担う役割は、物資の保管、仕分け等の荷さばき、流通加工等のほか、付随して物流従事者の休憩環境の提供や、地域における災害物資拠点としての役割等、多様化している。

EC等の需要拡大に伴い、物流拠点の所管面積の１社平均は、令和５年時点で、平成25年と比較して26％増加するなど急激に拡大し、賃貸型の物流拠点の整備の供給が進む一方で、人手不足が課題となっているほか、既存の営業倉庫や公共トラックターミナルは、老朽化の進展に直面している。

それらの現状を踏まえ、国土交通省では、物資の流通の効率化に関する法律に基づく特定流通業務施設の整備に対する支援や、物流拠点のDX化・GX化を図る取組に対する支援、非常用電源設備等の導入に対する支援を行ってきているとともに、本年、物資の流通の効率化に関する法律の一部を改正する法律案を国会に提出し、成立後、中継輸送の推進に必要な施設の整備に対する税制特例措置等の支援を行うこととしている。

また、令和８年１月には、特定技能制度・育成就労制度において、「物流倉庫」分野が新たに追加され、倉庫業者等や貨物自動車運送事業者を対象に、一定の条件下で外国人材の受入れが認められることとなり、協議会の設置等により、人材の受入開始に向けた業界の準備を後押

【関連リンク】
航空輸送統計調査
URL：https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&toukei=00600360&metadata=1&data=1

ししている。

（２）倉庫業の動向と施策

倉庫業は、物資の保管により、サプライチェーンにおける結節点として機能することで、市民生活や経済活動を支えている。近年は、保管業務に加えて、庫内での検品、値付けや包装等の流通加工業務を実施する拠点も増加している。

一方で、倉庫業は、営業を行う上での生命線たる倉庫それ自体の老朽化の進展に直面している。建築費や労務費が上昇する中、寄託者から受け取る保管料の水準は上がっておらず、寄託者への価格転嫁が課題となっている。そのため、国土交通省においては、令和８年１月に標準倉庫寄託約款・標準冷蔵倉庫寄託約款を改正し、附帯料金の明確化などを規定することにより、倉庫業者が適正な対価を収受できる環境づくりを後押ししている。また、トラックを含めたサプライチェーン全体の取引適正化を進めるべく、「トラック・物流Ｇメン」により、倉庫業者からの情報収集を行っている。

（３）トラックターミナル事業の動向と施策

トラックターミナル事業は、「貨物自動車運送事業法」に基づく特別積合せ貨物運送事業者に対し、その営業拠点を安定的に提供することで、我が国経済の屋台骨たる、トラックによる幹線物流を下支えしている。施設の老朽化が課題となっていることから、「物資の流通の効率化に関する法律」に基づき、財政投融資による支援を可能としており、この支援を活用して、令和７年４月に、日本自動車ターミナル㈱板橋トラックターミナル新３・４・７号棟が竣工した。

7 不動産業の動向と施策

（１）不動産業をめぐる動向

①不動産業の動向

不動産業は、全産業の売上高の3.5％、法人数の12.9％（令和６年度）を占める重要な産業の一つである。

②地価の動向

令和８年地価公示（令和８年１月１日時点）によると、全国の地価動向は、全用途平均・住宅地・商業地のいずれも５年連続で上昇し、全用途平均・商業地は上昇幅が拡大したが、住宅地は前年と同じ上昇幅となった。

住宅地では、住宅需要は引き続き堅調であり、地価上昇が継続している。東京圏・大阪圏等の中心部のマンション需要が旺盛な地域では、高い地価上昇が継続している。リゾート地域等では、別荘・コンドミニアムや移住者、従業員向け住宅の旺盛な需要を背景に、高い地価上昇が継続している。また、子育てしやすい環境が整備され、転入者が多い地域では、堅調な住宅需要に支えられ、地価上昇が継続している。

商業地では、主要都市において、店舗・ホテル等の需要が堅調であり、オフィスについても空室率の低下傾向や賃料の上昇傾向によって収益性が向上していることから、地価上昇が継続している。特にインバウンドが増加した観光地等では、旺盛な店舗・ホテル需要を背景に、高い地価上昇が継続している。また、再開発事業等が進展している地域では、利便性や賑わいの向上への期待感から、高い地価上昇が継続しており、マンション需要との競合が見られる地域でも、高い地価上昇が継続している。

大手半導体メーカーの工場が進出した地域では、関連企業も含めた従業員向けの住宅需要のほか、関連企業の工場用地や事務所・ホテル・店舗の需要も引き続き堅調であり、住宅地、商業地、工業地ともに、高い地価上昇が継続している。

③既存住宅流通の動向

既存住宅の流通市場については、指定流通機構（レインズ）における令和６年度の成約件数が20.5万件（前年度比12.2％増）となった。

（２）不動産業の現状

宅地建物取引に係る消費者利益の保護と流通の円滑化を図るため、「宅地建物取引業法」の的確な運用に努めている。令和６年度末において、宅地建物取引業者数は132,291業者である。

国土交通省及び都道府県は、関係機関と連携しながら苦情・紛争の未然防止に努めるとともに、同法に違反した業者には、厳正な監督処分を行っており、令和６年度の監督処分件数は147件（免許取消99件、業務停止16件、指示32件）となっている。

不動産管理業については、マンション管理業、住宅宿泊管理業及び賃貸住宅管理業それぞれについて法令に基づく登録制度を設け、適正な業務運営の確保に向けた措置を講じている。マンション管理業については、「老朽化マンション等の管理及び再生の円滑化等を図るための建物の区分所有等に関する法律等の一部を改正する法律（令和７年法律第47号）」により、管理業者が管理組合の管理者を兼ねる場合に利益相反の懸念があるため、自己取引等に係る区分所有者への事前説明を義務化するなどの措置を講じるとともに、標準契約書等の整備を行った。また、住宅宿泊管理業については、登録実務講習制度の運用等を通じた地方部の担い手確保や、立入検査等の実施を行った。賃貸住宅管理業については、令和７年度に有識者会議を通じて業務のありかたや制度の普及促進に加え、今後の課題整理を行った。

（３）市場の活性化のための環境整備

①不動産投資市場の現状

我が国における不動産の資産額は、令和６年末現在で約3,399兆円となっている[注7]。

国土交通省では、令和12年までにリート等[注8]の資産総額を約40兆円にするという目標を設定しているところ、不動産投資市場の中心的存在であるJリートについては、８年３月末現在、58銘柄が東京証券取引所に上場されており、対象不動産の総額は約24.5兆円、私募リートと不動産特定共同事業を合わせて約34.1兆円[注9]となっている。

Jリート市場全体の値動きを示す東証REIT指数は、令和７年４月に1,600ポイント台で底を打ったのちに上昇に転じ、同年11月に2,000ポイントを超えるまで緩やかに上昇を継続した。同年12月以降2,000ポイント前後を推移した。また、Jリートにおける７年度の１年間における資産取得額は、約1.4兆円となった。

②不動産特定共同事業の推進

不動産特定共同事業の意義・活用のメリットや好事例等をまとめた「不動産特定共同事業（FTK）の利活用促進ハンドブック」を更新・周知したほか、一般投資家向けの情報開示等のありかたを検討するため、令和７年３月に学識経験者及び関係団体等からなる「一般投資家の参加拡大を踏まえた不動産特定共同事業のあり方についての検討会」を設置し、同年８月には、「中間整理」を公表した。また、地域における不動産特定共同事業の普及促進に向けたセミナーやウェビナー、ネットワーク形成のための会議の開催等、民間の資金・アイデアを活用した老朽・遊休不動産の再生の推進に向けた取組を実施した。

注７　国民経済計算をもとに建物、構築物及び土地の資産額を合計。
注８　Jリート、私募リート、不動産特定共同事業。
注９　不動産特定共同事業については、令和６年度末時点の数値を使用。

③ ESG 投資等による良好な不動産の形成促進

我が国不動産へのESG投資を促進するため、不動産ESG投資関連情報の充実に向けたガイダンスの普及啓発を行うとともに、改修時期を迎えた中小ビルについて、社会課題に対応することによりバリューアップを図る改修事例等の調査を行った。また、環境不動産等の良質な不動産の形成を促進するため、耐震・環境不動産形成促進事業においては、令和７年度には約89.6億円の出資を決定した。

④不動産に係る情報の環境整備

国土交通省では、不動産市場の透明化、不動産取引の円滑化・活性化等を図るため、以下のとおり、不動産に係る情報を公表している。

（ア）不動産情報ライブラリ

地価公示等の価格情報、防災情報、都市計画情報、周辺施設情報等の不動産に関するオープンデータを利用者のニーズに応じて地図上に分かりやすく表示するWebGISシステムを令和６年４月１日より公開している（７年度末時点累計PV数：28,126,130回）。掲載情報の一部については、API連携で民間事業者等へ提供しており、不動産取引の円滑化に寄与している。今後は、不動産取引の活性化や防災・まちづくり等に資するシステムとするために、ユーザーニーズを踏まえながら、掲載コンテンツの充実や検索機能の向上など利便性向上に向けた取組を行う。

（イ）不動産取引価格情報

全国の不動産の取引価格等の調査を行っている。調査によって得られた情報は、個別の物件が特定できないよう配慮した上で、国土交通省ウェブサイト（不動産情報ライブラリ）で、取引された不動産の所在、面積、価格等を四半期ごとに公表している（令和８年３月末現在の提供件数は、約576万件）。

（ウ）不動産価格指数

国際通貨基金（IMF）等の国際機関が作成した基準に基づき、「不動産価格指数（住宅）」を毎月、「不動産価格指数（商業用不動産・試験運用）」を四半期ごとに公表している。

（エ）既存住宅販売量指数

建物の売買を原因とした所有権移転登記個数を基に、個人が購入した既存住宅の販売量に係る動向を指数化した「既存住宅販売量指数（試験運用）」を毎月公表している。

（オ）法人取引量指数

建物の売買を原因とした所有権移転登記件数を基に、法人が購入した既存建物の取引量に係る動向を指数化した「法人取引量指数（試験運用）」を毎月公表している。

（カ）新築マンションの取引実態把握

近年のマンションの取引実態を把握するため、三大都市圏及び地方四市の新築マンションにおける短期売買（購入後１年以内の売買）の状況、国外に住所がある者による取得の状況について調査を行うとともに、都心６区の新築マンションにおける価格帯別の短期売買及び取得の状況についても併せて分析し、令和７年11月に結果を公表した。

⑤市場の活性化のための環境整備

既存住宅の流通促進を図るため、建物状況調査（インスペクション）や、「安心Ｒ住宅」制度等を通じ、消費者が安心して既存住宅を取引できる市場環境の整備を推進している。さらに、不動産業への後押しを通じた空き家・空き

【関連リンク】
不動産情報ライブラリ
URL：https://www.reinfolib.mlit.go.jp/

地の流通・利活用に向けて公表した「不動産業による空き家対策推進プログラム」の実装を加速化させ、不動産取引に関するノウハウを有する不動産業が、地域とともに新しい価値を創造していくことを図るとともに、「全国版空き家・空き地バンク」の活用促進を通じて、空き家等の取引を促進している。

加えて、「宅地建物取引業法」改正（令和４年）により可能となった不動産取引における書面の電磁的方法による提供等に関し、不動産取引契約に伴う各種業務や関連手続へのデジタル技術の導入・活用に係る実証事業や実態把握の実施等、不動産取引のオンライン化に係る環境整備を行った。

⑥土地税制の活用

令和８年度税制改正においては、長期保有土地等に係る事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置について、対象となる買換資産について一部見直しの上、適用期限を３年間延長した。また、優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例については、対象事業を一部見直し、一部事業について立地に係る要件（地すべり防止区域等に所在する土地等の譲渡を対象外とする）を追加するとともに、都市計画区域内における一定の一団の住宅又は中高層耐火共同住宅の建設の用に供するための土地等の譲渡について、建築費単価上限額要件を引き上げた上で、３年間延長した。

このほか、低未利用地の適切な利用・管理を促進するための特例措置、土地の所有権移転登記等に係る登録免許税の特例措置、土地等の譲渡益に対する追加課税制度（重課）の停止措置、相続税等納税猶予農地を公共事業用地として譲渡した者に対する利子税の免除特例措置についても、それぞれ適用期限を延長した。

⑦「不動産 ID」の活用による不動産関連情報の連携・活用促進

我が国の不動産は、一意に識別・特定する番号がなく、DXや情報連携のボトルネックとなっている。不動産IDは、全国の不動産それぞれに番号を付与して不動産を一意に特定するものであり、キーとして用いることにより、各不動産情報の連携等をスムーズに行うことを可能とするものである。令和６年度より、建物に関する不動産IDについては、日本郵便株式会社の保有する住所データを用いて生成することを検討しており、９年度中の先行整備地域における一部試験運用の開始を目指して検討を進めている。

⑧不動産鑑定評価の信頼性の向上

不動産市場を支える制度インフラである不動産鑑定評価の信頼性を更に向上させるため、不動産鑑定業者に対する立入検査等を内容とする鑑定評価モニタリングを引き続き実施した。

8 公共工事の品質確保

国土交通省では、「公共工事の品質確保の促進に関する法律（公共工事品確法）」、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律（入札契約適正化法）」、「建設業法」を改正する「第三次・担い手３法」が令和６年６月に成立したことを踏まえて、市町村をはじめとするすべての公共工事の発注者が具体的な取組を進めるよう求めている。

（１）発注者責務を果たすための取組

「第三次・担い手３法」の成立を受け、令和６年12月には、「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針（適正化指針）」及び「公共工事の品質確保の促進に関する施策を総合的に推進するための基本的な方針」の改正が閣議決定された。また、７年２月には、「発注関係事務の運用に関する指針」が

改正された。国土交通省では、これらの指針を踏まえた発注関係事務の適切な運用に向けて様々な取組を行っている。また、各発注者において発注関係事務が適切に実施されているかについて、毎年、「入札契約適正化法等に基づく実態調査」等を行い、その結果を公表するとともに、これらの結果を「見える化」した「適正化マップ」を作成している。

①地域の実情等を踏まえた発注

国土交通省では、直轄工事の発注に当たり、地域の実情を踏まえ、競争参加資格や発注規模を適切に設定し、計画的に発注を行いつつ、企業や技術者の技術力を評価する総合評価落札方式の活用をはじめとして、多様な入札契約方式を適切に選択している。また、地方公共団体等の公共発注者に対しても、地域の実情に応じた適切な規模での発注について働きかけている。

②適正な予定価格の設定

公共工事の品質確保と担い手の育成・確保に必要な適正な利潤の確保のため、国土交通省直轄工事では、予定価格の設定に当たっては、適切に作成された仕様書及び設計図書に基づき、賃金の上昇や資機材価格の高騰等を含む市場における労務・資材等の最新の実勢価格を適切に反映しており、地方公共団体に対しても適正な予定価格の設定について様々な機会を通じて働きかけを行っている。また、公共建築工事積算基準とその運用に係る各種取組を取りまとめた「営繕積算方式」活用マニュアルを令和８年３月に改訂するなど、積算に係る最新の各種基準・マニュアル類の整備・周知にも努めている。

③適正な工期設定

国土交通省では、直轄工事において適正な工期を設定するための具体的かつ定量的な工期設定指針を策定している。また、令和６年３月に中央建設業審議会が改定した「工期に関する基準」においては、時間外労働規制を遵守した適正な工期設定や、猛暑日を作業不能日として考慮すること等が明記された。また、近年の過酷な猛暑を踏まえ、受注者が施工の時期、時間や方法を柔軟に選択できるよう、工期の設定等について支援する取組を「建設工事における猛暑対策サポートパッケージ」として取りまとめた。これらを踏まえ、週休２日の確保や猛暑対策の実施等、工期の適正化に向けて発注者等に働きかけを行っている。

④施工時期の平準化

繰越明許費や国庫債務負担行為の適切な活用により、翌年度にわたる工期設定等の取組について国土交通省の事業において実施するとともに、地方公共団体における平準化の進捗・取組状況を把握・公表する「見える化」等により、平準化の促進を図っている。

⑤ダンピング対策

ダンピング受注は建設業の健全な発達を阻害することから、地方公共団体に対して低入札価格調査制度及び最低制限価格制度の適切な活用や、調査基準価格及び最低制限価格の見直しによりダンピング対策の実効性の確保をするよう、あらゆる機会を通じて求めてきた。この結果、令和元年11月時点で95団体あった未導入団体は、７年６月時点で58団体まで減少した。また、各市区町村における工事・業務に関するダンピング対策の取組状況を把握・公表する「見える化」等により、取組の適切な見直しを求めている。

⑥適切な設計変更

国土交通省直轄工事では、設計図書に施工条件を適切に明示するとともに、必要があると認められたときは、適切に設計図書を変更している。また、「入札契約適正化法」において、資機材の高騰時等における受注者からの請負契約の変更の申し出に対し、発注者が誠実に協議に

応じることが義務とされたほか、「適正化指針」において、「設計変更ガイドライン」の策定・公表及びこれに基づいた適正な手続の実施に努めることが明記された。これらを踏まえ、地方公共団体に対して適切な設計変更が実施されるよう、様々な機会を通じて働きかけを行っている。

（２）発注者間の連携・支援

国土交通省では、公共工事の品質確保等に資する各種取組について、「地域発注者協議会」、「国土交通省公共工事等発注機関連絡会」、「地方公共工事契約業務連絡協議会」等を通じて、情報共有を実施し、発注者間の一層の連携に努めている。また、都道府県公共工事契約連絡協議会との更なる連携体制の強化を通じて、市町村等に対して直接入札制度の改善の働きかけを行っている。

（３）受発注者間の意思疎通の緊密化等

「第１次国土強靱化実施中期計画」等による公共工事の円滑な施工確保を図るため、地域の受発注者間の連携・意思疎通を促している。

9 持続可能な建設産業の構築

（１）建設産業を取り巻く現状と課題

建設産業は、社会資本の整備を支える不可欠の存在であり、都市再生や地方創生等、我が国の活力ある未来を築く上で大きな役割を果たすとともに、震災復興、防災・減災、老朽化対策等、「地域の守り手」としても極めて重要な役割を担っている。一方、建設業の現場では担い手の高齢化が進んでおり、将来的な担い手の確保が課題となっており、処遇改善、働き方改革の推進、生産性向上等を推進するための取組を進めていく必要がある。

（２）建設産業の担い手確保・育成

建設産業は、多くの「人」で成り立つ産業である。建設業就業者数は近年、横ばいで推移しているが、今後、高齢者の大量離職が見込まれており、建設産業が地域の守り手として持続的に役割を果たしていくためには、令和６年度からの時間外労働規制の適用も踏まえた働き方改革を含め、引き続き、将来の担い手の確保・育成に取り組んでいくことが重要である。

このため、長時間労働の是正を図るとともに、賃金引上げに向けた取組や建設キャリアアップシステムの活用等による処遇改善、「建設工事従事者の安全及び健康の確保の推進に関する法律」等に基づく安全衛生経費の適切な支払いに向けた取組の推進に加え、教育訓練の着実な実施による円滑な技能承継に取り組む。ま

【関連リンク】
地方公共団体の入札契約適正化の取組状況「見える化」まとめ
URL：https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/nyukei-portal/

【関連リンク】
「発注関係事務の運用に関する指針」改正の概要
URL：https://www.mlit.go.jp/tec/content/001860708.pdf

【関連リンク】
『営繕積算方式』活用マニュアルの普及・促進について
https://www.mlit.go.jp/gobuild/gobuild_tk2_000009.html

【関連リンク】
「建設工事における猛暑対策サポートパッケージ」について
https://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo08_hh_001275.html

た、将来の労働力人口の減少を踏まえ、建設プロセス全体におけるICT活用、インフラ分野全体のDX、技術者制度の合理化、重層下請構造の改善、書類作成等の現場管理の効率化等による生産性の向上も図っていく。

また、現下の建設資材の高騰等を反映した請負代金や工期の設定が図られるよう、取組を進めていく。

これらの取組を制度面から強化するため、担い手確保に向けた処遇改善、資材高騰による労務費へのしわ寄せ防止、働き方改革と生産性の向上を大きな柱に、「持続可能な建設業」の実現に向け、令和６年６月に建設業法等を改正し、７年12月に全面施行したところである。加えて、改正建設業法により、中央建設業審議会が建設工事の労務費に関する基準を作成・勧告できることとされたことを踏まえ、７年12月２日に「労務費に関する基準」が中央建設業審議会から勧告された。これにより、適正な労務費が、公共工事・民間工事にかかわらず、受発注者間、元請－下請間、下請間のすべての段階において確保され、技能者に適正な賃金として支払われることを図る制度的な枠組みが確立することとなる。

こうした取組を官民一体となって推進し、建設業への入職を促進し、誇りを持って仕事に打ち込めるような環境整備に取り組んでいく。

また、将来的に生産性向上や国内人材確保の取組を行ってもなお不足すると考えられる労働力を、外国人材の受入れによって中長期的に確保する必要がある。令和元年度より特定技能（建設分野）の在留資格で外国人材を受け入れており、現在は51,122人（７年12月末時点）が在留している。また、技能実習制度に替わる新たな制度として、９年度より、人材の育成及び人材の確保を目的とした育成就労制度が施行される予定となっており、８年１月に「建設分野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針及び育成就労に係る制度の運用に関する方針」が閣議決定されたところである。今後の育成就労制度の施行も見据え、外国人材の円滑・適正な受入れや育成に引き続き取り組むことで建設業の担い手の確保を図る。

（３）建設キャリアアップシステムの推進

建設産業における中長期的な担い手の確保・育成を図るためには、技能労働者がキャリアパスや処遇について将来の見通しを持ちながら、働きがいや希望をもって働くことができる環境を構築し、業界全体として人材への投資や賃金設定が適切に行われる好循環を生み出すことが重要である。

このため、担い手の技能・経験の見える化や適正な能力評価を業界横断的に進めるための建設キャリアアップシステム（CCUS）について、建設産業の持続的な発展のための業界共通の制度インフラとして普及を促進するとともに、更なる処遇改善等のメリットを技能労働者が実感できる環境づくりを目指す。具体的には、令和６年度からの３か年を「メリット拡大フェーズ」と位置付け、官民一体となって取り組む施策をまとめた「CCUS利用拡大に向けた３か年計画」を６年７月に公表したところであり、同計画に基づき、取組を進めている。計画スタートから約２年、CCUSレベルに応じた賃金・手当制度の拡大、CCUSのスマートフォンアプリ「建キャリ」の提供を開始し、技能者が自らの就業履歴をいつでも簡単に閲覧できる環境を整備、CCUSに蓄積される就業履歴情報が建退共の電子申請サイトに自動共有される機能の提供を開始し、建退共に係る業務を効率化できる仕組みを整える等、同計画は順調に進んでいる。今後は、同計画を進めるとともに、施策が着実に定着するよう努め処遇改善や

【関連データ】
建設投資、許可業者及び就業者数の推移
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

業務効率化のメリット拡大を図る。

（４）公正な競争基盤の確立

技術力・施工力・経営力に優れた建設業者が成長していく環境を整備する上で、建設業者の法令遵守の徹底をはじめとする公正な競争基盤の確立が重要である。

そのため、従前より下請取引等実態調査や立入検査等の実施、建設工事の請負契約を巡るトラブル等の相談窓口である「建設業取引適正化センター」の設置、「建設業取引適正化推進期間」の取組、また請負代金や工期等の契約内容に関する調査等により、発注者・元請・下請間の取引の適正化に取り組んでいる。

（５）建設企業の支援施策

①地域建設業経営強化融資制度

地域建設業経営強化融資制度は、元請建設企業が工事請負代金債権を担保に融資事業者（事業協同組合等）から工事の出来高に応じて融資を受けることを可能とすることにより、元請建設企業の資金繰りの円滑化を推進するものである。本制度では、融資事業者が融資を行うに当たって金融機関から借り入れる転貸融資資金に対して債務保証を付すことにより、融資資金の確保と調達金利等の軽減を図っている。

②下請債権保全支援事業

下請債権保全支援事業は、ファクタリング会社[注10]が、下請建設企業等が元請建設企業に対して有する工事請負代金等債権の支払保証又は買取を行う場合に、保証、買取時における下請建設企業等の保証料、買取料負担を軽減するとともに、保証債務履行時等のファクタリング会社の損失の一部を補償することにより、下請建設企業等の資金繰りの改善、連鎖倒産の防止を図る事業である。なお、本事業は令和８年度においても引き続き実施することとした。

③建設産業の担い手確保に向けた女性・若者の入職・定着の促進事業

他産業を上回る高齢化が進行する建設業にとって将来の担い手確保が喫緊の課題であり、多様な人材が入職し、かつ、働き続けられる業界とする取組が必要である。

こうした問題意識を踏まえつつ、令和７年３月策定された「建設産業における女性活躍・定着促進に向けた実行計画」に基づき、すべての人が働きやすく働きがいのある魅力ある建設産業の実現を目指し、官民をあげて取組を進めていく。

（６）建設関連業の振興

社会資本整備・管理を行う上で、工事の上流に当たる測量や調査設計の品質確保が重要であることから、令和元年６月の改正で新たに、広く公共工事品確法の対象として位置付けられたところであり、建設業だけでなく、建設関連業（測量業、建設コンサルタント、地質調査業）も重要な役割が求められている。

国土交通省では、建設関連業全体の登録業者情報を毎月、その情報を基にした業種ごとの経営状況の分析を翌年度末に公表しており、また関連団体と協力し就職前の学生を対象に建設関連業の説明会を開催するなど、建設関連業の健全な発展と登録制度の有効な活用に努めている。

また、昨今の履行期限平準化の取組や設計技術者単価の上昇等を踏まえた価格転嫁対策を強化するため、令和８年度以降に国土交通省が新規契約する建設コンサルタント業務等からスライド制度（業務スライド）の試行を導入する。

注 10　他人が有する売掛債権の保証や債権の買取りを行い、その債権の回収を行う金融事業会社のこと。現在、銀行子会社系、前払保証会社系、リース会社系等８社のファクタリング会社が、当事業を運営している。

（７）建設機械の現状と建設生産技術の発展

我が国における主要建設機械の保有台数は、令和５年度で約109万台であり、建設機械の購入台数における業種別シェアは、建設機械器具賃貸業が約42％、建設業が約24％となっており、建設業とともに、建設機械器具賃貸業が欠かせないものとなっている。i-Construction 2.0の取組の一環として、ICT施工の普及促進を推進しており、三次元データを活用した建設機械の自動制御等により高精度かつ効率的な施工を実現するMC/MG技術等のICT建設機械の積極的な活用に取り組んでいる。また、チルトローテータを活用した施工による小規模・狭小現場の省人化を目的として、ICT建設機械等認定制度による普及促進とともに、効果等を把握するための省人化建設機械（チルトローテータ）試行工事を７年度より開始した。

（８）建設工事における紛争処理

建設工事の請負契約に関する紛争を迅速に処理するため、建設工事紛争審査会において紛争処理手続を行っている。令和６年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では32件（仲裁７件、調停21件、あっせん４件）、都道府県建設工事紛争審査会では77件（仲裁12件、調停52件、あっせん13件）である。

【関連リンク】
建設施工・建設機械：ICT 建設機械等認定制度 - 国土交通省
https://www.mlit.go.jp/tec/constplan/sosei_constplan_tk_000050.html

【関連リンク】
省人化建設機械（チルトローテータ）の効果等の調査 - 国土交通省
https://www.mlit.go.jp/page/kanbo08_hy_000082.html

第6章　安全・安心社会の構築

第1節　ユニバーサル社会の実現

1　ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化の実現

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、旅客施設等（旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等）の新設等の際の「移動等円滑化基準」への適合義務、既存の旅客施設等に対する適合努力義務を定めるとともに、この「バリアフリー法」に基づいたバリアフリー整備目標を策定し、ハード・ソフト両面での一層のバリアフリー化に取り組んでいる。第３次バリアフリー整備目標が令和７年度までを目標期間としていることから、８年度以降の新たな整備目標の策定に向けて、６年５月から障害当事者団体や有識者等が参画する検討会を開催した。第３次バリアフリー整備目標の達成状況や策定時からの社会経済情勢の変化、障害当事者団体等や有識者等から提出された意見を踏まえつつ検討を行い、７年６月に最終とりまとめを公表し、基本方針を改正して８年度からの５年間を目標期間とする新たなバリアフリー整備目標を策定した（８年４月施行）。

（1）公共交通機関のバリアフリー化

「バリアフリー法」に基づき、公共交通事業者等に対して、旅客施設の新設・大規模な改良及び車両等の新規導入の際に公共交通移動等円滑化基準への適合を義務付け、既存施設については同基準への適合努力義務を課すとともに、その職員に対し、バリアフリー化を図るために必要な教育訓練を行うよう努力義務を定めている。また、一定の要件を満たす公共交通事業者等に対して、施設整備、旅客支援等を盛り込んだハード・ソフト取組計画の毎年度報告・公表を義務付ける制度等により、ハード・ソフト対策を一体的に推進している。さらに、旅客船ターミナル、鉄道駅等の旅客施設のバリアフリー化やノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシー等の車両の導入等に対する支援措置を実施している。

また、鉄道における精神障害者割引について、鉄道事業者に対して導入の働きかけを行った結果、令和７年４月にJR旅客会社及び大手民鉄全社等での導入が実現した。

（2）居住・生活環境のバリアフリー化

①住宅・建築物のバリアフリー化

高齢者、障害者等が地域の中で安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう、一定のバリアフリー性を満たした住宅を取得する際の独立行政法人住宅金融支援機構の【フラット35】Sにおける融資金利の引下げ、バリアフリー改修工事に対する支援等によって住宅のバリアフリー化を促進しているほか、公営住宅や建替え事業によって新たに供給する都市再生機構賃貸住宅については、バリアフリー化を標

【関連データ】
公共交通機関のバリアフリー化の現状
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

準仕様とするとともに、令和６年６月には賃貸の共同住宅を主な対象とした「障害者の居住にも対応した住宅の設計ハンドブック」を策定した。

また、公共施設や店舗等については、「バリアフリー法」に基づく建築物移動等円滑化基準への適合義務付け制度や容積率の特例措置のほか、「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」の周知等を通じてバリアフリー化を促進している。窓口業務を行う官署が入居する官庁施設について、建築物移動等円滑化誘導基準に規定された整備水準の確保等により、高齢者、障害者等を含むすべての人が、安全に、安心して、円滑かつ快適に利用できる施設を目指した整備を推進する。

令和６年には建築物移動等円滑化基準及び建築物移動等円滑化誘導基準のうち、「車椅子使用者用便房」、「車椅子使用者用客席」及び「車椅子使用者用駐車施設」の設置数に係る基準を改正し、７年６月より施行した。

②歩行空間のバリアフリー化

駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、高齢者・障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、踏切道におけるバリアフリー対策、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進している。

③都市公園等におけるバリアフリー化

都市公園等において、出入口や園路の段差解消、高齢者や障害者等が利用しやすいトイレの設置等のバリアフリー化を推進するため、「バリアフリー法」に基づく基準やガイドラインを定めるとともに、それに基づく公園施設の整備を支援している。

（３）ジェンダー主流化の推進

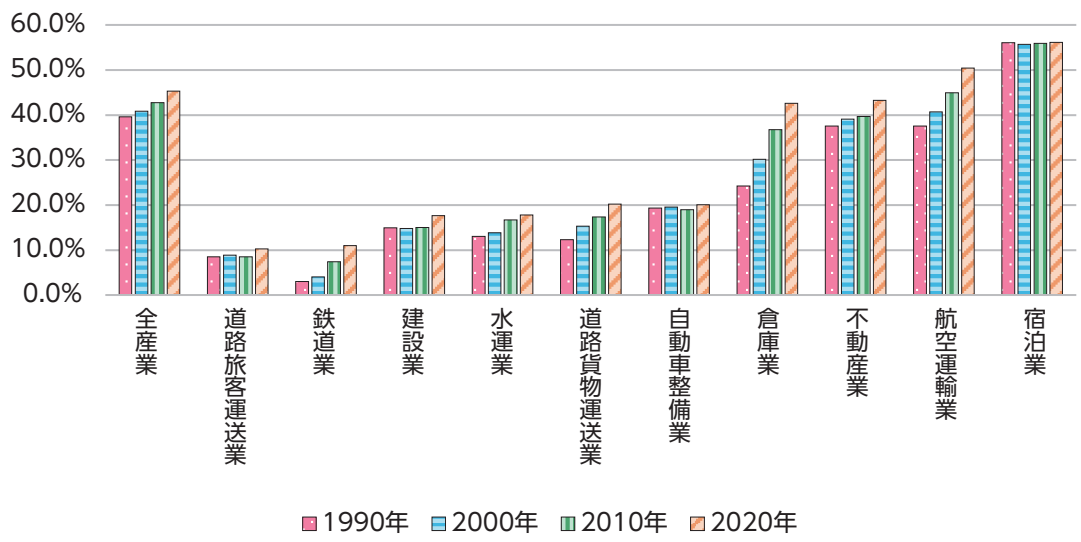
日常生活と密接に関係する国土交通分野において、ジェンダー平等の視点を取り入れる「ジェンダー主流化」[注1]を推進するため、令和７年５月に国土交通大臣を本部長とする「ジェンダー主流化推進本部」を立ち上げ、関連する取組を推進している。また官民連携として、同年10月から「国土交通ジェンダーネットワーク会議」を開催し、民間企業から20名強集まり国土交通省職員も含めて女性活躍推進等について意見交換・交流を進めている。

図表Ⅱ-6-1-1　国土交通ジェンダーネットワーク会議

【関連リンク】
建築物におけるバリアフリーについて
URL：https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/jutakukentiku_house_fr_000049.html

注１　あらゆる分野でのジェンダー平等を達成するため、すべての政策、施策及び事業について、ジェンダーの視点を取り込むこと。（第６次男女共同参画基本計画 令和８年３月 13 日閣議決定）

図表Ⅱ-6-1-2　産業別　女性就業者数比率



2 少子化社会の子育て環境づくり（こどもまんなかまちづくり等）

こどもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるよう、こどもや子育て世帯の目線や、住宅を起点とした「近隣地域」といった視点に立ち、子育てを住まいと周辺環境の観点から支援する「こどもまんなかまちづくり」を進めるとともに、こどもや子育て当事者を社会全体で支える機運を醸成するための取組を実施している。

（1）仕事と育児との両立の支援

①子育て世帯に適した住宅確保等の支援

子育てにやさしい住まいの拡充に向けて、子育て環境の優れた公営住宅等や、子育て世帯に向けた民間の空き家等の活用を進めるとともに、全期間固定金利の住宅ローン【フラット35】におけるこどもの人数に応じた金利引下げ、入居や生活に関する相談等を行う居住支援法人への支援等、住宅支援の強化に取り組んでいる。

また、公的賃貸住宅と子育て支援施設等との一体的整備に対して、地方公共団体を通じて支援しているほか、こどもの安全確保や、親の孤立・孤独防止に資する共同住宅の整備や子育て世帯に適した住宅・居住環境を確保するため、高齢者等が有する比較的広い住宅を子育て世帯等向けの賃貸住宅として活用する取組を支援している。

②テレワークの推進

令和７年６月13日に閣議決定された「デジタル社会の実現に向けた重点計画」（以下、「重点計画」）等において、テレワークの推進が位置付けられている。テレワークは、働き方を変えるだけでなく、人々の日常生活における時間の使い方に大きな変化をもたらすものであり、その更なる導入・定着は不可欠である。

国土交通省では、総務省、厚生労働省、経済産業省とともにテレワーク関係４省をはじめとする関係府省庁や関係団体からなる「テレワーク月間実行委員会」において、毎年11月を

【関連URL】
ジェンダー主流化に向けた取組
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000355.html

「テレワーク月間」と定め、テレワークの普及促進に向けた広報等を集中的に実施しており、周知ポスターやチラシによるPRのほか、テレワーク関連イベントの開催等を行った。

また、新たな働き方・住まい方への対応として、職住近接・一体の生活圏の形成に向け、テレワーク拠点整備等の推進を行ったほか、テレワークによる働き方の実態やテレワーク人口の定量的な把握を行った。

（2）こどもがのびのびと安全に成長できる環境づくり

「こどもまんなかまちづくり」を加速化させる観点から、こどもの遊び場の確保や、親同士・地域住民との交流機会の創出に資する都市公園の整備を推進している。また、こどもをはじめとした公園利用者の安全・安心を確保するため、「都市公園における遊具の安全確保に関する指針（改訂第３版）」等の指針について周知を行うとともに、地方公共団体における公園施設の改築等を支援している。

（3）高速道路のサービスエリアや「道の駅」における子育て応援

全国の高速道路のサービスエリア及び「道の駅」における子育て応援施設の整備等を推進する。

（4）子育てにやさしい移動支援に関する取組

公共交通機関における子連れの方等への優先的な取扱いに関する取組として、鉄道・バス車内におけるベビーカー利用に適したフリースペース、駅構内における乳幼児用設備やこども用トイレ等の設置を促進している。タクシーにおいても、（一社）全国子育てタクシー協会による子育てタクシードライバーの研修・育成に取り組んでいる。また、公共交通機関・商業施設におけるベビーカーの利用環境改善を図るため、ベビーカー使用者及び周囲の利用者に対し、お互いの理解促進や協力を求めるベビーカー利用に関するキャンペーンを実施している。

3 高齢社会への対応

（1）高齢者等が安心して暮らせる生活環境の整備

高齢者、障害者、低額所得者を含む住宅確保要配慮者の住まいの確保に向けて、公営住宅の計画的な建替え等やストック改善を推進するとともに、住宅確保要配慮者の入居を拒まないセーフティネット登録住宅（令和７年度末時点で960,737戸登録）の活用を進め、地方公共団体のニーズに応じて家賃低廉化等の支援を行っている。また、「住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律」等に基づき、居住支援法人等が入居中サポートを行う賃貸住宅（居住サポート住宅）の供給や、地方公共団体の住宅・福祉部局、居住支援法人、不動産関係団体、福祉関係団体等で構成される居住支援協議会の設置を促進すること等により、住宅施策と福祉施策が連携した地域の居住支援体制の整備をより一層推進している。さらに、サービス付き高齢者向け住宅の整備や、先導的な高齢者等向けの住まいづくり・まちづくり及び高齢者や子育て世帯等の生活支援施設等を導入する市街地再開発事業等に関する取組等を支援している。

（2）高齢社会に対応した輸送サービスの提供

高齢化が進展する我が国では、高齢者、障害

【関連リンク】
子育て支援の取組について
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000092.html

者等の自立した日常生活や社会参加の機会を確保し、すべての人々が安心して生活することができるユニバーサル社会の実現が求められており、高齢者や障害のある人等の輸送をより便利にするため、地域公共交通確保維持改善事業補助金や税制特例等を活用し、ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシー・福祉タクシー等の導入を促進している。

4 歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化

移動支援サービスの普及・高度化に向けて、令和７年７月に歩行空間ネットワークデータやバリアフリー施設等データなどのオープンデータ化・利活用促進に向けて「歩行空間の移動支援に係るデータのオープンデータ化・利活用促進ワーキンググループ」を設置した。また、多様な主体の参画によるデータ整備プラットフォームの試行運用開始に向けて、現地実証等の対応を行った。そのほか、施策普及のための広報の取組の一環として、８年１月に第３回「歩行空間DX研究会シンポジウム」を開催した。

第２節 自然災害対策

我が国の国土は、気象、地形、地質等が極めて厳しい状況下にあり、毎年のように地震、津波、風水害・土砂災害等の自然災害が発生している。令和７年度も８月に九州・北陸地方を中心に被害が発生した大雨や、10月に伊豆諸島に接近した台風第22・23号による浸水被害・土砂災害のほか、青森県東方沖を震源とする最大震度６強の地震等、全国各地で様々な災害が発生した。また、気候変動の影響による水害・土砂災害の激甚化・頻発化、大規模地震の発生等も懸念されることから、自然災害対策の重要性はますます高まっている。

1 防災減災が主流となる社会の実現

（１）総力戦で挑む防災・減災プロジェクト

近年、毎年のように全国各地で地震災害や水災害、火山災害等あらゆる自然災害が頻発し、甚大な被害が発生しており、今後も気候変動の影響によって水災害の更なる激甚化・頻発化が懸念される中、国民の命と暮らしを守り、我が国の経済成長を確保するためには、防災・減災、国土強靱化等の取組を更に強化する必要がある。

こうした状況を踏まえ、これまでの災害を教訓とし、あらゆる自然災害に対し、国土交通省として総力を挙げて防災・減災に取り組むべく、国土交通大臣を本部長とする「国土交通省防災・減災対策本部」を設置した。「国民目線」

【関連リンク】
住宅セーフティネット制度 ～誰もが安心して暮らせる社会を目指して～
URL：https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk3_000055.html

【関連リンク】
歩行空間ナビ・プロジェクト - ほこナビ -
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/sogoseisaku_soukou_mn_000002.html

【関連リンク】
総力戦で挑む防災・減災プロジェクト
URL：https://www.mlit.go.jp/river/bousai/bousai-gensaiproject/bousai-gensaiproject.html

と「連携」をキーワードとして施策の検討を進め、令和２年７月に「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」として主要10施策を取りまとめた。

令和３年度以降も、毎年度特に強化すべきテーマを設定し、プロジェクトを取りまとめており、プロジェクトのPDCAサイクルを回しながら、施策の実行に必要な予算要求や制度改正を行い、プロジェクトに盛り込んだ防災・減災対策を着実に推進するとともに災害対応等を踏まえ、プロジェクトの充実・強化を図るなど、継続的に取組を推進し、施策の進捗状況等を踏まえ、防災業務計画等への反映を図っている。

また、令和７年度プロジェクトでは、「災害対応力強化のための体制強化と多様な主体との連携の推進」をテーマとし国土交通省としての体制強化及び多様な主体との連携の推進、そしてそれらを支える情報収集・共有・提供体制の強化により、国土交通分野全体での災害対応力強化を図るべく、特に充実・強化すべき施策を取りまとめた。引き続き、災害対応を踏まえ、プロジェクトについて不断の見直しや改善を行い、防災・減災に関する取組の更なる充実・強化を図っていく。

（２）気候変動を踏まえた水災害対策「流域治水」の推進

気候変動による災害の激甚化・頻発化を踏まえ、これに対応した治水計画への見直しを行うとともに、施設管理者が主体となって行う河川、ダム、砂防、下水道等の事前防災対策を加速させることに加え、あらゆる関係者が協働して、流域全体で「流域治水」の加速化・深化を図る。

（ア）気候変動を踏まえた計画の見直し

河川・下水道分野では、計画的に事前防災対策を進めるために、気候変動の影響による将来の降雨量の増加等を踏まえた治水計画への見直しを順次進めている。

海岸分野では、平均海面水位の上昇や台風の強大化等を踏まえ、「海岸保全基本方針」の変更（令和２年）や海岸保全施設の技術上の基準の見直し（３年）を実施した。これを受け、各都道府県において海岸保全基本計画の見直しを実施し、気候変動を踏まえた海岸保全への転換を図っていく。

また、砂防分野では、土砂災害発生数の増加等の課題・解決の方向性をまとめた「気候変動を踏まえた砂防技術検討会令和５年度版とりまとめ」を受け、これに基づいた適応策を検討している。

（イ）流域治水の加速化・深化

河川管理者等が主体となって行う治水事業等を強力に推進するとともに、あらゆる関係者が協働して、流域全体でハード・ソフト一体となった対策を総動員する「流域治水」を推進する。流域治水では、集水域と河川区域のみならず、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、地域の特性に応じ、①氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策に加えて、②被害対象を減少させるための対策や、③被害の軽減、早期復旧・復興のための対策をハード・ソフト一体で総合的、かつ、多層的に進めることとしている。

具体的には、各水系で重点的に実施する治水対策の全体像を取りまとめた「流域治水プロジェクト」について、気候変動の影響による降雨量の増大を踏まえ、気候変動を踏まえた目標

【関連リンク】
気候変動を踏まえた治水計画のあり方 提言 改訂版【概要】
URL：https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai_blog/chisui_kentoukai/pdf/r0304/00_gaiyou.pdf

【関連リンク】
「流域治水」の基本的な考え方
URL：https://www.mlit.go.jp/river/kasen/suisin/pdf/01_kangaekata.pdf

への見直しに加え、目標とする治水安全度の早期確保に向けてハード・ソフト両面の対策を充実させた「流域治水プロジェクト2.0」に、全国109の１級水系で令和６年度までに更新を行った。引き続き、堤防整備や河道掘削、ダム、遊水地、砂防堰堤などの整備に加え、既存治水施設の能力向上、雨水貯留浸透施設の整備を通じた流域における貯留・浸透機能の向上、災害リスクを踏まえたまちづくりや住まい方の工夫、わかりやすい避難情報の提供など、あらゆる関係者による、様々な手法を活用した、ハード・ソフト両面の対策の充実を図っていく。

（３）大規模地震への対応

南海トラフ地震については、令和７年９月に地震調査研究推進本部が発表した、「今後30年以内にマグニチュード８～９クラスの地震が発生する確率が60～90％程度以上」と評価される（令和８年１月１日現在）など、大規模地震の発生が切迫している状態である。

切迫する大規模地震に対し国土交通省では、「応急活動計画」と「発生に備え戦略的に推進する対策」の２本柱で構成される「国土交通省日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震対策計画」、「国土交通省首都直下地震対策計画」及び「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」について、近年の地震における知見等を踏まえ、適宜計画を見直しながら、地震防災対策を推進している。

特に、「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」は令和８年１月に改定し、７年７月の「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」（中央防災会議決定）の変更等を踏まえ、津波や建物倒壊等による直接死を減らす「命を守る」対策に加え、災害関連死を防止する「命をつなぐ」対策について取り組んでいる。

（４）複合災害への備えの強化

令和６年１月に発生した能登半島地震からの復旧・復興の途上にあった被災地では、同年９月に発生した記録的な豪雨により、再度、甚大な被害が発生した。

南海トラフ地震等の大規模地震の発生が切迫していること、気候変動による水害・土砂災害の発生頻度が高まっていることを踏まえると、先発の自然災害の影響が残っている状態で後発の自然災害が発生することで、単発の災害に比べて大きな被害が発生する「複合災害」は、今後、その発生頻度が高まっていくことが想定される。

そのため、能登半島での地震、大雨を教訓として、複合災害への備え等を強化するべく、「能登半島での地震・大雨を踏まえた水害・土砂災害対策検討会」を令和７年１月に設置し、複合災害等による被害を効果的・効率的に防止、軽減させるための手法等について検討を進め、同年６月に提言をとりまとめた。

2 災害に強い安全な国土づくり・危機管理に備えた体制の充実強化

（１）水災害対策

我が国の大都市の多くは洪水時の河川水位より低い低平地に位置しており、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。これまで、洪

【関連リンク】
国土交通省における南海トラフ巨大地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震対策
URL：https://www.mlit.go.jp/river/bousai/earthquake/index.html

【関連リンク】
能登半島での地震・大雨を踏まえた水害・土砂災害対策検討会
https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai_blog/kentoukai/noto_kentoukai/index.html

水を安全に流下させるための河道拡幅、築堤、ダムの整備等の治水対策により、治水安全度は着実に向上してきている。しかしながら、令和７年も、８月に九州・北陸地方を中心に被害が発生した大雨や、10月に伊豆諸島に接近した台風第22・23号等による浸水被害・土砂災害が発生しており、近年毎年のように水災害が発生している。今後の気候変動の影響による水災害の頻発化・激甚化も踏まえ、河川・ダム・下水道の整備等を加速するとともに、流域全体を俯瞰し、国・都道府県・市町村、地元企業や住民等あらゆる関係者が協働してハード・ソフト対策に取り組む「流域治水」の取組を強力に推進する必要がある。

①計画的に実施する治水対策

気候変動等に伴う水害の激甚化・頻発化を踏まえて、事前防災対策を計画的に実施することが重要である。このため、築堤、河道掘削、遊水地、放水路、ダム等の整備を計画的に推進している。そのうち、既存ストックの有効活用として、ダムの貯水容量を増加させるためのかさ上げや放流設備の増設による機能向上等のダム再生、大雨が見込まれる場合に利水容量の一部を事前に放流して空き容量を確保する事前放流等に取り組んでいる。

また、首都圏・近畿圏のゼロメートル地帯等においては、まちづくりと一体で高規格堤防を整備している。高規格堤防は幅を広くなだらかな勾配で整備することで堤防の決壊を防ぐとともに、高台の避難場所としての機能や良好な住環境・都市空間が提供されるなど多様な効果の発揮が期待される。

②地下空間を活用した治水対策の推進

気候変動の影響による水害の激甚化・頻発化に対応するため、全国の水系で河川整備基本方針等の見直しを進めているが、新たな河道掘削等の治水対策は、地形条件、社会的影響等から一定の限界があることも想定される。

治水対策の一つとして河川の地下空間の活用は有効な対策となり得るが、活用状況は限定的であることから、効率的な整備や維持管理に向け、最新の技術的知見を集積することを目的に、「浸水被害軽減に向けた地下空間活用勉強会」を設置し、令和６年６月に「浸水被害軽減に向けた地下空間活用のあり方」に関する提言が取りまとめられた。

引き続き、提言を踏まえ、施工、維持管理も踏まえた基準類の充実等を図るとともに地下空間を活用した治水対策を推進していく。

③水害の再度災害防止対策

激甚な水害の発生や床上浸水の頻発により、人命被害や国民生活に大きな支障が生じた地域等について、再度災害の防止を図るため、河川の流下能力を向上させるための河道掘削や築堤等を短期集中的に実施するなどの対応を行っている。

④流域の特性等を踏まえた様々な治水対策

（ア）流域関係者が連携した流域での取組

集水域においては、公共に加え、民間による雨水貯留浸透施設の整備促進や水田に降った雨を一時的に貯留する取組（「田んぼダム」）、ため池の活用、また特定都市河川流域における貯留機能保全区域の指定等により流域での貯留を強化し、河川への雨水の流出を抑制することで氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策を推進する。また、氾濫域における土地利用や住まい方についての対応も重要である。例えば、災害危険区域の指定や、特定都市河川流域における浸水被害防止区域の指定等により、災害リスクを抱えた地域において発災前の段階からより安全なエリアへの住居や施設の移転、人口動態や土地利用等を踏まえた居住誘導、立地適正化計画の防災指針に基づく居住の安全性強化等の防災対策を推進し、安全なまちづくりを促進していく。

（イ）内水対策

近年、計画規模を上回る局地的な大雨等の多発や、都市化の進展による雨水流出量の増加等、内水氾濫の被害リスクが増大している。このため、河道掘削等の水位を下げる取組や、雨水幹線やポンプ施設等の下水道整備をはじめ、雨水流出抑制対策等のハード対策の加速化に加え、特定都市河川制度を活用した浸水リスクが高い区域における土地利用・住まい方の工夫、内水ハザードマップの作成、止水板や土のうの設置等のソフト対策の充実により、流域のあらゆる関係者が一体となった総合的な浸水対策を推進している。

⑤水防体制の強化

水防管理団体等と連携し、出水期前に洪水に対しリスクの高い区間の共同点検を実施するとともに、水防技術講習会、水防演習等を実施し、水防技術の普及を図るなど、水害による被害を最小限にするための水防体制の強化に向けた支援を行っている。

また、市町村地域防災計画に位置付けられた浸水想定区域内の地下街等（建設予定・建設中のものを含む）、要配慮者利用施設、大規模工場等における避難確保・浸水防止計画作成等の取組を支援している。

⑥自衛水防の取組の推進

市町村地域防災計画に定められた社会福祉施設、学校、医療施設等の要配慮者利用施設については、「水防法」及び「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」（以下、「土砂災害防止法」という。）により、当該施設管理者等に洪水・土砂災害等に対する避難確保計画の作成及び避難訓練の実施が義務付けられている。また、令和３年の「水防法」及び「土砂災害防止法」の改正により、要配慮者利用施設における避難の実効性確保のため、避難確保計画や避難訓練の結果を市町村長へ報告することを義務付け、報告を受けた市町村長が施設管理者等に対して必要な助言・勧告を行うことができる制度が創設された。国土交通省としては、水災害の防止・軽減を図るため、こうした自衛水防の取組を推進している。

⑦洪水時の予報・警報の発表や河川情報の提供

国土交通大臣又は都道府県知事は、流域面積が大きい河川で洪水によって国民経済上重大又は相当な損害が生じるおそれのある河川を洪水予報河川として指定し、気象庁長官と共同して水位又は流量を示した洪水予報を発表している。令和５年５月31日に公布された「気象業務法及び水防法の一部を改正する法律」により、国から都道府県に対して都道府県管理河川の水位予測情報を提供する仕組みが構築され、都道府県管理河川でもバックウォーターを考慮した長時間先の水位予測情報の活用が可能となることにより、新たな洪水予報河川の指定促進、洪水予報の早期化が期待される。また、洪水予報河川以外の主要な河川を水位周知河川として指定し、洪水時に氾濫危険水位（洪水特別警戒水位）への到達情報を発表している。７年３月末現在、洪水予報河川は436河川、水位周知河川は1,813河川が指定されている。さらに、国が管理する洪水予報河川を対象に洪水情報のプッシュ型配信も行っている。このような河川を対象にした情報のほか、洪水によって災害が起こるおそれがある場合に、国土交通省令で定める予報区を対象に気象庁は警報等を発表している。

また、令和７年12月の水防法改正により、氾濫の発生による著しい危険が切迫し、命の危険から直ちに身の安全を確保することが必要な緊急的な状況下における河川管理者等による氾濫等の通報が明確に規定された。この河川管理者等が行う迅速な通報が水防管理者や市町村長による緊急安全確保措置の指示等に的確に活用されることにより、住民の安全確保に向けた対応強化を図っている。

雨量観測については、適切な施設管理や防災

活動等に役立てるために、高分解能・高頻度に集中豪雨や局地的な大雨を的確に把握できる国土交通省XRAIN（高性能レーダー雨量計ネットワーク）での観測を行っており、インターネット上でもほぼリアルタイムにレーダー雨量情報の提供を行っている。

また、国管理河川においては、災害の切迫感をわかりやすく伝えるため、雨量や観測水位を基に、河川の上下流連続的な水位を推定し、堤防等の高さとの比較により危険度を表示する、洪水の危険度分布（水害リスクライン）を公表している。また、洪水予報河川以外の河川を対象に、河川の上流域の降雨が地表面や地中を通って河川を流れ下る流量を指数化し、過去の災害時の指数値と比較して洪水危険度を表した「洪水キキクル」を公表しており、これらの洪水危険度を気象庁ウェブサイトにおいて一体的に表示している。なお、この「洪水キキクル」においても、危険度が上昇したときに、希望者向けのプッシュ型通知を民間事業者と協力して実施している。

河川の水位やカメラ画像、洪水予報、水防警報等の河川情報や、河川の水位に影響を及ぼす雨量等の気象データや気象警報等の発表状況については、国土交通省「川の防災情報」ウェブサイトより、リアルタイムで河川管理者、市町村、住民等に提供を行っており、洪水時の警戒や避難等に役立てられている。

また、河川の水位等の河川情報をデータ配信し、民間企業によりウェブサイトやアプリを通じて配信する等、メディア等と連携した防災情報の発信を推進するとともに、アプリ等を活用して離れて暮らす家族の住む地域の防災情報をプッシュ型で入手し、直接電話をかけて避難を呼びかける「逃げなきゃコール」等により、住民の適切な避難行動等を支援する取組の高度化を図っている。

⑧水害リスク情報の充実

令和３年の「水防法」改正により、住宅等の防護対象のあるすべての一級・二級河川について、想定最大規模の降雨に対応した洪水浸水想定区域の指定・公表の対象に追加された。

都道府県が実施する洪水浸水想定区域の指定・公表及び市町村が実施する洪水ハザードマップの作成・公表について、防災・安全交付金により支援している。

洪水浸水想定区域については、すべての洪水予報河川及び水位周知河川で指定・公表済みであり、それ以外の住宅等の防護対象のある一級・二級河川（以下「中小河川」という。）の約79%[注2]において指定・公表済みである。洪水ハザードマップ（想定最大規模の降雨）については、中小河川の洪水浸水想定区域が指定されている市区町村の約67%[注3]で作成済みである。

ハザードマップは、住民の避難に役立つことが期待されており、ハザードマップを見ながら、避難先の確認や避難準備をするなど、住民一人ひとりが取るべき行動を時系列で整理する「マイ・タイムライン」の作成支援を行っている。その一方で、情報の理解には一定のハードルがあるとともに、利用者の多様な特性に対応する必要があるため、ハザードマップのユニバーサルデザインに関する検討会を行い「わかる・伝わる」ハザードマップのありかたについて報告書を取りまとめ、公表するとともに、「水害ハザードマップ作成の手引き」を改定し、市町村へ周知している。この取組の一環として「重ねるハザードマップ」のウェブサイトを改良し、誰でも簡単に災害リスクと災害時に取るべき行動が分かるよう公開している。

また、浸水範囲と浸水頻度の関係をわかりやすく図示した「水害リスクマップ（浸水頻度図）」について外水に加え内水も考慮したものの整備を推進し、水害リスク情報の充実を図り、

注２　令和７年７月末現在。
注３　令和７年７月末現在（洪水浸水想定区域が指定されている河川が存在する市区町村において、１河川以上の浸水想定区域図に対応したハザードマップを公表している市区町村数）。

防災・減災のための土地利用等の促進を図る。

さらに、このような水害リスク情報等の提供を通じて、民間企業における「気候関連財務情報開示タスクフォース」（TCFD）への対応等の気候変動リスク開示の取組を支援する。

⑨災害伝承の取組

水災害から命を守り、被害を最小化にするためには、住民一人ひとりが水災害リスクを「自分事」として考え、主体的な避難行動や防災行動をとることが重要であるとの観点から、「地域で発生した災害の状況をわかりやすく伝える施設」や「災害の教訓を伝承する語り部といった活動」等を内閣府防災担当大臣及び国土交通大臣が認定する「NIPPON防災資産」について、令和７年12月に第２回認定として、10件（優良認定：６件、認定：４件）を新たに認定した。本認定制度を通じ、各地域において、過去の災害の教訓や今後の備えに対する理解を深めてもらうことで、水害リスクの自分事化を図るとともに、地域の防災力の更なる向上につなげていく。

⑩河川の戦略的な維持管理について

樋門、水門、排水機場等の河川管理施設が洪水時等に所要の機能を発揮できるよう、施設の状態を把握し、適切な維持管理を行う必要がある。河川整備の推進により管理対象施設が増加してきたことに加え、今後はそれら施設の老朽化が加速的に進行する中、「河川法」では、管理者が、施設の点検を適切な頻度で行うことや施設を良好な状態に保つように維持・修繕することが明確化されている。

このことから、河川管理施設等の維持管理は、機能に支障が生じてから対策を行う従来の事後保全型から、点検等により状態を把握して適切な時期に対策を行う予防保全型への転換を図りつつ、主要な河川構造物については長寿命化計画を策定し、計画的に施設の修繕や更新等を行うこととしている。あわせて、長寿命化のために必要な技術開発等を進めている。また、中小河川についても適切に維持管理が実施されるよう、維持管理に関する技術基準等の検討を都道府県等と連携して進めているほか、各地方整備局等に相談窓口を設け、技術支援等を行っている。

⑪河川における不法係留船対策

河川において不法係留船は、河川管理上の支障（河川工事実施の支障、洪水時の流下阻害、河川管理施設の損傷、燃料漏出による水質汚濁、河川利用の支障等）となるため、その所有者等に対し、適法な係留・保管施設への移動を指導するとともに、必要に応じて所有者に代わり行政代執行等を実施して、不法係留船の解消に取り組んでいる。

なお、これまでの放置艇対策を踏まえ、令和６年３月に「三水域（港湾・河川・漁港）におけるプレジャーボートの適正な管理を推進するための今後の放置艇対策の方向性」を策定し、取組を推進しているところである。

⑫道路における洪水・冠水対策

道路においては、近年の豪雨被害を踏まえ、渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策を行うとともに、各道路管理者、警察、消防等とアンダーパス等の冠水危険箇所に関する情報を共有し、情報連絡及び通行止め体制を構築するとともに、冠水の警報装置や監視施設の整備、ウェブサイト[注4]による冠水危険箇所の公開等を推進している。

⑬上下水道の耐水化等

水道では、近年頻発する豪雨等に伴い発生する浸水被害に対してや、給水停止すると影響が

注４　「道路防災情報ウェブマップ」ウェブサイト：
https://www.mlit.go.jp/road/bosai/doro_bosaijoho_webmap/index.html

大きい重要性の高い浄水場に防水扉の整備を図るなど、大規模かつ長期的な断水のリスクを軽減させる対策を実施している。また、国土強靱化実施中期計画に浸水災害対策の指標を設定し、浸水対策の加速化を進めるとともに、浸水への備え等を盛り込んだ危機管理対策マニュアル策定指針を公表することで、水道事業者等に対する技術的支援を実施している。

また、令和７年台風第22号においては、東京都八丈町で土砂崩れによる導水管の破損等が発生し、最大約4,100戸が断水したが、可搬式浄水施設を活用することにより、導水管の復旧を待たずに断水が解消され、水害等の災害時の断水対応としての有効性が示された。

下水道では、令和元年東日本台風や令和２年７月豪雨において、河川からの氾濫や内水氾濫の発生により、下水処理場、ポンプ場の浸水に伴う機能停止等の被害が発生したことを踏まえ、耐水化を検討する上での浸水深の設定方法や効果的・効率的な対策手法等を通知するとともに、耐水化計画に基づき、早期にポンプ設備等の耐水化を目指すとともに、浸水への備えを盛り込むなどのBCP（業務継続計画）の見直しを実施している。

（２）土砂災害対策

我が国は、平地が少なく急峻な地形と脆弱な地質が広く分布しており、さらに経済の発展・人口の増加に伴い、丘陵地や山麓斜面にまで宅地開発等が進展している。土砂災害が発生するおそれがある箇所は令和７年３月末時点で約70万か所存在することが明らかにされており、多くの人々が土砂災害の危険にさらされている。豪雨や地震等に伴う土砂災害は、過去10年（平成27年～令和６年）の平均で、１年間に1,524件発生しており、それ以前の10年（平成17年～平成26年）に比べておよそ1.5倍の発生件数となっている。７年は578件と例年の３分の１程度にとどまったが、岩手県大船渡市等における林野火災や、霧島連山の新燃岳で噴火活動が活発化するなど豪雨や地震のみならず様々な要因により土砂災害が発生するおそれがあった。

今後の気候変動に伴う降雨の増加による土砂災害の頻発化・激甚化や令和６年能登半島地震・９月20日からの大雨等を踏まえ、従来の砂防関係施設整備による事前防災対策や、土砂災害警戒区域等の指定及び標識の設置等による土砂災害リスクに関する周知に加えて、林野部局と連携した流域流木対策や、防災まちづくりの計画と一体的に実施する土砂災害対策、道路や上下水道施設等の公共インフラ・ライフライン保全対策、地域を支える「産業・なりわい」を保全する土砂災害対策等、関係部局と連携した効果的・効率的な土砂災害対策を推進している。

図表Ⅱ-6-2-1　「いのち」と・「くらし」・「産業・なりわい」を守る土砂災害対策の推進

①根幹的な土砂災害防止施設の整備

近年の大規模な土砂災害では、人命だけでなく道路やライフライン等の公共インフラが被災し、応急対策や生活再建に時間を要する事例が多数生じている。土石流や土砂・洪水氾濫等の大規模な土砂災害から、人命はもちろん地域の社会・経済活動を支える公共インフラ・ライフライン、地域を支える「産業・なりわい」を保全するため、土砂災害防止施設の整備を推進している。

②土砂災害発生地域における緊急的な土砂災害対策

土砂災害により人命被害や国民の生活に大きな支障が生じた地域において、安全・安心を確保し、社会経済の活力を維持・増進していくため、再度災害防止を目的とした土砂災害防止施設の集中的な整備を推進している。

③要配慮者の円滑かつ迅速な避難の確保

自力避難が困難な高齢者や幼児等は、日本の人口の約３割（総務省統計局『人口推計（2024年（令和６年）10月１日現在)』より算出）にもかかわらず過去20年間の土砂災害による死者行方不明者の約半分を占めている。このため「土砂災害防止法」に基づき、土砂災害警戒区域内に位置する要配慮者利用施設のうち、市町村地域防災計画に名称及び所在地等を定められた施設の管理者等に対し避難確保計画の作成及び計画に基づく訓練の実施・報告を義務付けている。また、それらの報告を受けた市町村長が施設管理者等に対して必要な助言・勧告を行うことができる制度とすることで、施設利用者の円滑かつ迅速な避難の確保が図られるよう支援を行っている。

④市街地に隣接する山麓斜面における土砂災害対策

山麓斜面に市街地が接している都市において、土砂災害に対する安全性を高め緑豊かな都市環境と景観を保全・創出するために、市街地に隣接する山麓斜面にグリーンベルトとして一連の樹林帯の形成を図っている。

⑤道路の法面・盛土の土砂災害防止対策

高度化された点検手法等により把握した災害リスク等に対し、法面・盛土対策を実施している。

また、令和６年能登半島地震を踏まえた盛土対策を実施している。

⑥地域防災力向上に資する土砂災害対策

土砂災害リスクが高い地域において、地域社会の維持・発展を図るため、人命を守るとともに、避難場所や避難路、役場等の地域防災上重要な役割を果たす施設を保全する土砂災害防止施設の整備を推進している。また、リスク情報の提示等、避難体制の充実・強化に係る取組や、「ダイナミックSABOプロジェクト」により砂防を活用した防災啓発・地域活性化の取組に対して支援している。

⑦土砂災害警戒区域等の指定等による土砂災害対策の推進

「土砂災害防止法」に基づき、土砂災害が発

【関連リンク】
砂防関係施設と警戒避難の効果事例
URL：https://www.mlit.go.jp/river/sabo/shisetsu_kouka/koukajirei/index.html

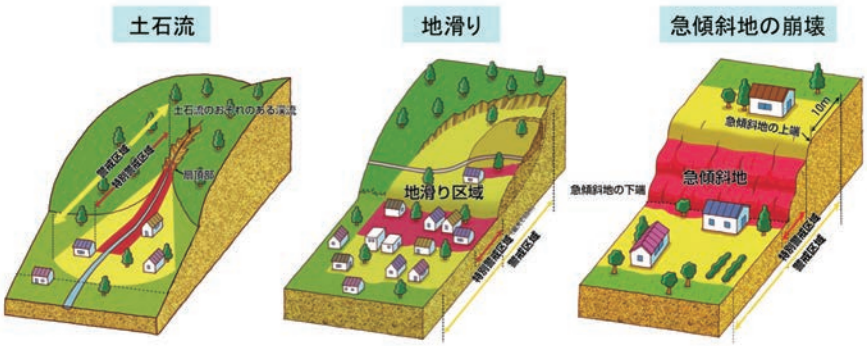
【関連データ】
土砂災害による死者・行方不明者に占める高齢者、幼児等の割合（平成18年～令和７年）
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

【関連リンク】
ダイナミックSABOプロジェクト
URL：https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sabo/dynamic_sabo.html

生するおそれがある土地の区域を明らかにするため、法に基づく基礎調査を行い、土砂災害により住民等の生命又は身体に危害が生ずるおそれのある区域を土砂災害警戒区域に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれのある区域を土砂災害特別警戒区域に指定している。土砂災害警戒区域にかかる基礎調査は令和元年度末までに一通り完了し、それらの箇所については３年度末までに区域指定をおおむね完了している。また、近年の土砂災害の発生状況等を踏まえた社会資本整備審議会からの答申を受け、２年８月に土砂災害対策基本指針を変更し、土砂災害警戒区域等の指定基準を満たす箇所の抽出精度を向上させるため、今後の基礎調査においてより詳細な地形図データを用いることとした。さらに、土砂災害警戒区域等の認知度向上を図るため、標識の設置等の取組を推進している。

土砂災害警戒区域においては、市町村地域防災計画に避難場所、避難経路等に関する事項を定めるなどにより警戒避難体制の整備を図るとともに、土砂災害特別警戒区域においては、一定の開発行為の制限、建築物の構造規制等を図るなどのソフト対策を講じている。また、警戒避難体制の整備やハザードマップの作成のためのガイドラインや事例集を示し、市町村における土砂災害に対する取組を促進している。

図表Ⅱ-6-2-2　土砂災害警戒区域等のイメージ図



⑧大規模な土砂災害への対応

河道閉塞や火山噴火に伴う土石流等のおそれがある場合には、「土砂災害防止法」に基づく緊急調査を行い、被害が想定される土地の区域及び時期の情報を市町村へ提供している。また、緊急調査を含め災害対応力の強化を図るための検討を進めるとともに、訓練や関係機関との連携強化を推進するほか、このような大規模な土砂災害のおそれを早期に把握するため、人工衛星の活用を行っている。

⑨土砂災害警戒情報の発表

大雨による土砂災害発生の危険度が高まったときに、市町村長が警戒レベル４避難指示を発

【関連リンク】
警戒避難体制の構築
URL：https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sabo/keikaihinan.html

【関連リンク】
土砂災害警戒情報・土砂キキクル（大雨警報（土砂災害）の危険度分布）
URL：https://www.jma.go.jp/jma/kishou/know/bosai/doshakeikai.html

【関連リンク】
土砂災害警戒情報
URL：https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sabo/sabo_ken_link.html

令する際の判断や住民の自主避難の参考となる情報を対象となる市町村等を特定し、土砂災害警戒情報（令和８年５月下旬からレベル４土砂災害危険警報に名称を統一予定）として都道府県と気象庁が共同で作成・発表している。さらに、都道府県知事に対しては、土砂災害警戒情報の関係市町村長への通知及び一般への周知を義務付けており、情報伝達体制の確立を図っている。また、土砂災害警戒情報を補足する情報として、土砂災害発生の危険度をより詳細に示した土砂災害危険度情報等を提供している。

（３）火山災害対策

①活発な火山活動に伴う土砂災害への対策

火山噴火活動に伴い発生する火山泥流や降灰後の降雨による土石流等に備え、被害を防止・軽減する砂防堰堤や導流堤等の整備を進めている。また、継続的かつ大量の土砂流出により適正に機能を確保することが著しく困難な施設は、除石等を行い機能の確保を図っている。

火山噴火活動に伴う土砂災害は、大規模となるおそれがあるとともに、あらかじめ噴火位置や規模を正確に予測することが困難であることから、被害が大きくなる傾向にある。このため、活発な火山活動等があり噴火に伴う土砂災害のおそれがある50火山を対象として、事前の施設整備とともに噴火状況に応じた機動的な対応によって被害を軽減するため「火山噴火緊急減災対策砂防計画」の策定、及び訓練等を通じ見直しを進めている。また、「活動火山対策特別措置法」においては、火山防災協議会の構成員となる都道府県及び地方整備局等の砂防部局が、噴火に伴う土砂災害の観点から火山ハザードマップの検討を行うこととなった。そのため、「火山砂防ハザードマップ（火山ハザードマップのうち、土砂災害に関するもの）」を整備することにより、火山防災協議会における一連の警戒避難体制の検討を支援している。

火山噴火の際に噴火前後の比較による迅速な状況把握を可能とするため、測量用航空機に搭載したSAR観測機器を用いて、全国の活動的な火山を対象とした周期的な観測を実施している。

また、火山噴火リアルタイムハザードマップシステムの整備を行い、浅間山や富士山をはじめとした16火山を対象に運用するなど（令和７年度末時点）、噴火時に自治体を支援する取組を推進している。

②活発な火山活動に伴う降灰対策

道路においては、噴火に伴う路上への降灰が交通の支障になるなど、社会的影響が大きいことから、路面清掃車による迅速かつ的確な除灰作業を行うための体制整備を推進している。

③気象庁における取組

火山噴火災害の防止と軽減のため、全国111の活火山について、火山活動の監視を行い、噴火警報等の迅速かつ的確な発表に努めている。そのうち51火山については、観測施設を整備し、24時間体制で火山活動を監視している（常時観測火山）。

また、平成26年９月の御嶽山の噴火災害を踏まえた「活動火山対策特別措置法」の改正等による火山防災協議会の必須構成員として、警戒避難体制の整備に必要な事項である噴火警戒レベルについて、常時観測火山のうち49火山で運用するとともに改善を進めている。

【関連リンク】
火山噴火緊急減災対策砂防計画の策定状況
URL：https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sabo/kazan_kinkyugensai_all.pdf

【関連リンク】
火山の監視
URL：https://www.jma.go.jp/jma/kishou/intro/gyomu/index92.html

④海上保安庁における取組

南方諸島及び南西諸島の海域火山について、航空機による変色水等の観測を行い、航行船舶に情報を提供している。また、海域火山の活動状況を把握するための基礎資料とするため、測量船による海底地形の調査を行っている。

令和７年９月１日に、硫黄島の西岸で噴火が発生した。海上保安庁では翌２日に航空機による観測を実施して噴火状況を確認するとともに、航行船舶への情報提供として航行警報を発出した。海上保安庁では、今後も海域火山観測を実施していく。

⑤国土地理院における取組

（ア）火山活動観測・監視体制の強化

全国の活動的な火山において、電子基準点（GNSS[注5]連続観測施設）や可搬型GNSS連続観測装置（REGMOS）等によるGNSS連続観測を実施し、地殻の三次元的な監視を行っている。さらに、他機関のGNSS観測データを合わせた統合解析や、陸域観測技術衛星２号「だいち２号」（ALOS-2）及び先進レーダ衛星「だいち４号」（ALOS-4）のデータを使用したSAR干渉解析[注6]により、火山周辺の地殻変動をより詳細に監視している。

（イ）火山周辺の地理空間情報の整備

火山特有の地形等を詳細に表した火山基本図や火山の地形分類を表した火山土地条件図の整備・更新を行っている。

（ウ）火山噴火等に伴う自然災害に関する研究等

GNSSや干渉SAR等の観測と解析の精度を向上する研究や、それらの観測データの解析結果から火山活動のメカニズムを解明する研究を行っている。

（４）高潮・侵食等対策

①高潮・高波対策の推進

頻発する高潮や高波による災害等から人命や財産を守るため、海岸堤防の整備等のハード対策を行うとともに、「水防法」に基づく水位周知海岸及び高潮浸水想定区域の指定等のソフト対策を推進しており、令和３年には高潮浸水想定区域の指定対象を拡大し、浸水リスク情報の空白域を解消するために、「水防法」が改正された。この「水防法」改正を踏まえ、高潮浸水想定区域図作成の手引きを改定した。８年３月末までに31都道府県で高潮浸水想定区域図が公表されている。

また、港湾において、官民の関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」について、令和７年に「港湾法」を改正し、協働防護協議会や協働防護計画等の制度的枠組みを構築した。計画作成に係る予算補助や民有港湾施設への税制特例措置、ガイドライン等の技術面の支援も含め、取組を推進する。

②海岸侵食対策の推進

様々な要因により全国各地で海岸侵食が生じていることから、離岸堤・突堤等の整備や養浜等に加え、河川、海岸、港湾、漁港の各管理者間で連携したサンドバイパス[注7]やサンドリサイクル等[注8]の侵食対策を進めている。

【関連リンク】
日本列島の地殻変動
URL：https://www.gsi.go.jp/kanshi/

注５　Global Navigation Satellite System：全球測位衛星システム。
注６　人工衛星で宇宙から地球表面の変動を監視する技術。
注７　海岸の構造物によって砂の移動が断たれた場合に、上手側に堆積した土砂を、下手側海岸に輸送・供給し、砂浜を復元する工法。
注８　流れの下手側の海岸に堆積した土砂を、侵食を受けている上手側の海岸に戻し、砂浜を復元する工法。

③高潮にかかる防災気象情報の提供

気象庁では、高潮による災害のおそれがある場合には高潮特別警報、高潮警報、高潮注意報を発表して警戒・注意を呼びかけるとともに、高潮にかかる防災気象情報の改善を進めている。台風や発達した低気圧等の接近に伴う高潮災害では、潮位が上昇する前に風が強まり屋外への立退き避難が困難な状況となることがあり、暴風が吹き始める前に避難を完了することが重要である。このため、警戒レベル４避難指示を発令する目安となる高潮警報について、暴風が吹き始める時間帯も考慮して十分なリードタイムを確保して発表する運用をしている。

また、令和７年12月の気象業務法及び水防法の改正を受け、高潮により国民経済上重大な損害を生ずるおそれがあるものとして国土交通大臣が指定した海岸において、国土交通大臣・気象庁長官・都道府県知事が共同して、波の打上げの要素を加味した指定海岸高潮予報の運用を８年５月下旬に開始した。

（５）津波対策

①津波対策の推進

南海トラフ巨大地震等による大規模な津波災害に備え、最大クラスの津波に対しては「津波防災地域づくりに関する法律」に基づき、ハードとソフトの施策を組み合わせた多重防御による対策を進めており、津波浸水想定の設定、ハザードマップの作成、津波災害警戒区域等の指定、推進計画の作成、避難計画の立案等において地方公共団体を支援している。

また、地方公共団体の津波防災地域づくりに関する取組を支援する相談窓口を国に設け、ワンストップで相談・提案を行う体制を構築している。

海岸の津波対策においては、堤防の損傷等を軽減する機能を発揮する粘り強い構造の海岸堤防等の整備や耐震化、水門・陸閘等の統廃合や自動化・遠隔操作化等のハード対策を行うとともに、水門・陸閘等の安全かつ確実な操作体制の構築等のソフト対策を推進している。水門・陸閘等については、「海岸法」において操作規則の策定を義務付けており、「津波・高潮対策における水門・陸閘等管理システムガイドライン」により、現場操作員の安全の確保を最優先した上で、津波・高潮等の発生時に水門等の操作を確実に実施できる管理体制の構築を図っている。

港湾の津波対策においては、大規模津波発生時にも港湾機能を維持するため、「粘り強い構造」の防波堤の整備や航路啓開訓練、大規模災害発生後における緊急物資輸送等のための海上支援ネットワークの形成等、防災・減災対策を推進している。また、津波防災等の分野で顕著な功績を挙げた方々を表彰する「濱口梧陵国際賞」授賞式を開催し、津波防災に係る普及啓発活動を行っている。

道路の津波対策においては、高規格道路の未整備区間の整備及び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を進め、津波の発生に対して代替路となる経路の確保を推進しているほか、緊急時の一時的な避難場所を確保するため、直轄国道の高架区間等を避難場所等として活用するための緊急避難施設の整備を実施し、防災機能の強化を図っている。

空港の津波対策においては、津波被災の可能性のある空港において、津波被災後に早期に緊急物資・人員の輸送拠点機能を確保するための、地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画を策定し、計画に基づき避難訓練等の取組や関係機関との協力体制構築等の取組を推進している。

鉄道の津波対策においては、南海トラフ巨大地震等による最大クラスの津波からの避難の基本的な考え方（素早い避難が最も有効かつ重要な対策であること等）を踏まえた津波発生時における鉄道旅客の安全確保への対応方針と具体例等を取りまとめており、鉄道事業者における取組を推進している。

その他、切迫する巨大地震・津波等に備え、津波浸水リスクの高い地域等において、河川堤防のかさ上げ、液状化対策、復興まちづくりのための事前準備等を推進している。

②津波に係る防災情報の提供

津波による災害の防止・軽減を図るため、気象庁は、全国の地震活動を24時間体制で監視し、津波警報、津波情報等の迅速かつ的確な発表に努めている。また、気象庁や関係機関が運用する海底津波計、GPS波浪計及び沿岸の津波観測点のデータを監視し、津波警報の更新や津波情報等に活用している。令和７年度には、国立研究開発法人防災科学技術研究所が高知県沖から日向灘に整備した「南海トラフ海底地震津波観測網（N-net）」の沿岸システムの津波観測データを７年11月から活用開始するとともに、８年３月には、気象庁が新たに９地点に整備した巨大津波観測計による津波の観測を開始し、津波警報等の更新、津波情報の発表の迅速化や精度向上を図った。

また、聴覚障害者や遊泳中の人等への情報伝達手段として「津波フラッグ（赤と白の格子模様の旗）」の全国的な周知・普及を推進している。

船舶の津波対策に役立てるため、海上保安庁は、海底地形データの提供を行い、自治体等による津波浸水想定の設定や津波ハザードマップの作成を支援している。

③津波避難対策

将来、南海トラフ巨大地震をはじめとする巨大地震の発生による津波被害が懸念されることから、都市計画の基礎的なデータを活用した避難施設等の適正な配置を行うための方法を取りまとめた技術的な指針を平成25年６月に策定し、公表するとともに、都市防災総合推進事業等を通じて、地方公共団体が実施する避難場所・避難経路等の整備を支援している。

④避難地となる防災公園等の整備

立地適正化計画に定める防災指針等において津波又は風水害からの避難地としての機能を確保することが位置付けられた防災公園等の整備を推進している。

⑤官庁施設における津波対策

「津波対策の推進に関する法律」（平成23年法律第77号）の制定を受け、「大津波等を想定した官庁施設の機能確保の在り方について」（平成25年２月社会資本整備審議会答申）において、津波襲来時における人命の安全確保、防災拠点としての機能維持と行政機能の早期回復を図ることを目標とし、ソフト対策（避難計画の策定等）とハード対策（改修等）の一体的な実施により津波防災機能強化を図る考え方が示された。同答申を踏まえ、官庁施設を運用管理する機関と連携しつつ、官庁施設の総合的かつ効果的な津波対策を推進している。

（６）地震対策

①住宅・建築物の耐震・安全性の向上

令和17年までに耐震性が不十分な住宅を、12年までに耐震性が不十分な要緊急安全確認大規模建築物を、それぞれおおむね解消とする目標等を掲げ、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」に基づく、耐震診断の義務付けのほか、地方公共団体と連携し、耐震化に向けた普及啓発、耐震診断・耐震改修等に要する費用の補助、税制優遇、融資等による支援を行っている。ブロック塀等については、所有者等に向けた安全点検チェックポイントの周知を行うとともに、耐震診断や除却・改修等に要する費用への支援等により、安全確保の推進を図っている。

【関連リンク】
令和６年能登半島地震における建築物構造被害の原因分析を行う委員会
URL：https://www.nilim.go.jp/lab/hbg/iinkai/notohantouzisinniinnkai/notoiinkai.html

令和６年能登半島地震による被害の発生を受けて、６年２月に建築構造の専門家等からなる「令和６年能登半島地震における建築物構造被害の原因分析を行う委員会」を国立研究開発法人建築研究所とともに設置し、被害の特徴と要因の分析を行うとともに、対策の方向性を示した最終とりまとめを７年12月に公表した。

②宅地耐震化の推進

大地震等による盛土造成地の滑動崩落や宅地の液状化による被害を防ぐため、宅地耐震化推進事業により地方公共団体が実施する変動予測調査を支援するとともに、宅地の安全性確保に向けた対策工事を支援している。

③被災地における宅地の危険度判定の実施

大地震等により被災した宅地における二次災害を防止し、住民の安全確保を図るため、被災後に迅速かつ的確に宅地の危険度判定を実施できるよう、都道府県・政令市から構成される被災宅地危険度判定連絡協議会と協力して体制整備を図っている。

④密集市街地の整備改善

防災・居住環境上の課題を抱えている密集市街地の早急な整備改善は喫緊の課題であり、「地震時等に著しく危険な密集市街地（危険密集市街地）」（約1,347ha、令和６年度末）について12年度までに最低限の安全性を確保し、おおむね解消することとしている。

この実現に向け、防災街区整備事業、住宅市街地総合整備事業、都市防災総合推進事業等により、幹線道路沿道建築物の不燃化による延焼遮断機能と避難路機能が一体となった都市の骨格防災軸（防災環境軸）の形成や避難地となる防災公園の整備、老朽建築物の除却と合わせた耐火建築物等への建替え、避難や消防活動に資する狭あい道路の拡幅等のハード対策及び感震ブレーカーの設置や防災マップの作成、訓練の実施等の地域防災力の向上に資するソフト対策を推進している。

⑤オープンスペースの確保

防災機能の向上により安全で安心できる都市づくりを図るため、地震災害時の復旧・復興拠点や物資の中継基地等となる防災拠点、市街地火災等から避難者の生命を保護する避難地等として機能する防災公園等の整備を推進している。また、防災公園と周辺市街地の整備改善を一体的に実施する防災公園街区整備事業を実施している。

⑥防災拠点等となる官庁施設の整備の推進

官庁施設については、災害応急対策活動の拠点としての機能を確保するとともに人命の安全を確保する必要があることから、官庁施設の耐震基準を満足する割合を100％とすることを目標とし、所要の耐震性能を満たしていない官庁施設について、耐震改修等による耐震化を推進している。また、地方公共団体をはじめとする様々な関係者との連携の下、大規模災害の発生に備え、防災拠点等となる官庁施設の整備を推進している。

⑦公共施設等の耐震性向上

河川事業においては、いわゆるレベル２地震動においても堤防、水門等の河川構造物が果たすべき機能を確保するため、耐震照査を実施するとともに、必要な対策を推進している。

道路事業においては、地震による被災時に円滑な救急・救援活動、緊急物資の輸送、復旧活動に不可欠な緊急輸送を確保するため、緊急輸送道路上の橋梁及び同道路をまたぐ跨道橋、ロッキング橋脚橋梁の耐震補強対策や無電柱化

【関連リンク】
密集市街地の整備改善について
URL：https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/content/001997781.pdf

を実施している。

海岸事業においては、ゼロメートル地帯等において地震により堤防等が損傷し、大規模な浸水が生じないよう、また、南海トラフ地震等において、津波到達前に堤防等の機能が損なわれないよう、施設の機能や背後地の重要度等を考慮して、耐震対策を推進している。

港湾事業においては、災害時に陸上輸送機能が低下した場合でも、必要となる緊急物資輸送を実施できるようにするとともに、国民生活や産業活動に必要な港湾物流機能を維持するため、耐震強化岸壁の整備及び臨港道路の耐震化等を推進している。

空港事業においては、地震発生後における緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持及び背後圏経済活動の継続性確保と首都機能維持に必要となる滑走路等の耐震対策を実施している。

鉄道事業においては、首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、地震時における、鉄道ネットワークの維持や鉄道利用者の安全確保等を図るため、主要駅や高架橋等の鉄道施設の耐震対策を推進している。また、令和４年３月に発生した福島県沖を震源とする地震による東北新幹線の脱線及び施設被害を契機に立ち上げた検証委員会の中間とりまとめを踏まえ、地震に対する更なる安全性の向上に向けた対策を推進するため、５年３月に「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」等を改正し、新幹線鉄道については７年度、新幹線鉄道以外については９年度までに前倒しする形で、優先的に耐震補強を進めている。

上下水道事業においては、地震時においても上下水道が果たすべき役割を確保するため、重要な上下水道施設の耐震化を図る「防災」と、被災を想定して被害の最小化を図る「減災」を組み合わせた総合的な地震対策を推進している。上下水道施設の耐震化にあたっては、令和６年能登半島地震の教訓を踏まえ、浄水場や下水処理場等の「急所施設」や、避難所等の重要施設に接続する水道・下水道の管路等について、令和６年度補正予算より、水道における耐震化の取組を加速する自治体を支援対象に追加したほか、補助率を１／４から１／３へ引き上げるとともに、令和７年度予算より、上下水道システムの「急所」に関する個別補助制度を創設すること等により、上下水道一体の耐震化を計画的・集中的に進めている。

令和７年12月８日に青森県沖に発生した地震においては、八戸市（を含む１市６町）に給水している八戸圏域水道企業団は、管路の耐震化に積極的に取り組んできており、八戸市で震度６強が観測されたものの、八戸市での断水は生じなかった。

⑧大規模地震に対する土砂災害対策

南海トラフ地震等の大規模地震に備え、防災拠点や重要交通網等への影響、孤立集落の発生が想定される土砂災害警戒区域等において、ハード・ソフト一体となった総合的な土砂災害対策を推進している。

また、大規模地震発生後は、関係機関と連携を図り、災害状況等を迅速に把握するとともに、応急対策を的確に実施することが重要である。このため、人工衛星等を活用した状況把握の迅速化や関係機関等と実践的な訓練を行うなど危機管理体制の強化を図っている。

⑨気象庁における取組

地震による災害の防止・軽減を図るため、全国の地震活動及び南海トラフ沿いの地殻変動を24時間体制で監視し、緊急地震速報、地震情報、長周期地震動に関する情報、南海トラフ地震に関連する情報、北海道・三陸沖後発地震注意情報等の迅速かつ的確な発表に努めている。

令和７年度には、「南海トラフ海底地震津波観測網（N-net）」沖合システムの地震観測データを７年10月から、沿岸システムの地震観測データを８年３月から活用開始し、緊急地震速報の発表の迅速化や精度向上を図った。

そのほか、トカラ列島近海の地震活動等に対して地震情報等を適切に発表するとともに、令和７年12月８日の青森県東方沖の地震に対して北海道・三陸沖後発地震注意情報等を適時・適切に発表した。また、1925年に兵庫県北部で発生した北但馬地震から100年等、節目を捉えて、各種情報や地震・津波への備えについて普及啓発を推進した。

⑩海上保安庁における取組

巨大地震発生メカニズムの解明のため、海溝型巨大地震の発生が将来予想されている南海トラフ等の太平洋側海域において、海底地殻変動観測を実施し、想定震源域におけるプレート境界の固着状態の把握に努めている。これまでの観測で南海トラフの強固着域の沖側における「ゆっくりすべり」の検出及び東北地方太平洋沖地震後の経時的な地殻変動メカニズムの理解に貢献している。

⑪国土地理院における取組

（ア）地殻変動観測・監視体制の強化

全国及び南海トラフ沿いの地域等において、電子基準点等約1,300点によるGNSS連続観測、陸域観測技術衛星２号「だいち２号」（ALOS-2）及び先進レーダ衛星「だいち４号」（ALOS-4）の観測データを使用したSAR干渉解析、水準測量等による地殻変動の監視を強化している。

（イ）防災地理情報の整備

主要な活断層が存在する地域や、人口や社会インフラが集中している地域を対象に、活断層の位置情報及び土地の自然条件等に関する防災地理情報を整備・更新している。

（ウ）地震に伴う自然災害に関する研究等

GNSS、干渉SAR、水準測量等の測地観測成果から、地震の発生メカニズムを解明するとともに、観測と解析の精度を向上する研究を行っている。また、国土の基本的な地理空間情報と震度を組み合わせて解析し、災害時における迅速な情報の提供に関する研究開発及び評価を行っている。さらに、観測・研究に携わる機関が参加し、地殻活動（地震活動・地殻変動等）のモニタリング結果と地震発生の予知・予測に関わる研究についての情報交換とそれらに基づく学術的な検討を行う地震予知連絡会を運営している。

⑫帰宅困難者対策

大都市において大規模地震が発生した場合、都市機能が麻痺し多数の帰宅困難者が発生することが予想されることから、人口・都市機能が集積した地域における滞在者等の安全確保のため、平成24年に都市再生安全確保計画制度を創設し、都市再生緊急整備地域（全国55地域：令和８年３月末現在）において、都市再生安全確保計画の作成や、都市再生安全確保施設に関する協定の締結、各種規制緩和等により、官民の連携による都市の防災性の向上を図っている。また、主要駅周辺等も補助対象地域としている都市安全確保促進事業により、都市再生安全確保計画等の作成や計画に基づくソフト・ハードの取組を総合的に支援している。加えて、帰宅困難者等への対応能力を都市機能として事前に確保するため、「災害時拠点強靱化緊急促進事業（住宅・建築物防災力緊急促進事業）」により、受入拠点の整備を支援している。

⑬災害時の業務継続機能の確保

大都市の業務中枢拠点において、世界水準のビジネス機能・居住機能を集積し、国際的な投資と人材を呼び込むためには、大都市の災害に対する脆弱性を克服していくことが必要である。このため、災害に対する対応力の強化として、災害時の業務継続に必要なエネルギーの安定供給が確保される業務継続地区の構築を行うため、エネルギー面的ネットワークの整備を推進している。

⑭地下街の安心安全対策

都市内の重要な公共的空間である地下街は、大規模地震等災害発生時に利用者等の混乱が懸念されるとともに、施設の老朽化も進んでいることから、「地下街の安心避難対策ガイドライン」を策定し、利用者等の安心避難のための防災対策を推進している。

（７）雪害対策

①冬期道路交通の確保（雪寒事業）

冬期の道路交通確保のため、道路管理者と関係機関で構築した情報連絡本部等で策定したタイムラインに基づき、出控え等の行動変容を促すとともに、躊躇なく並行する高速道路と国道の同時通行止めを含む予防的な通行止めや集中除雪等を実施し、早期開放に努める。また、立ち往生等の発生が懸念される箇所の事前把握や消融雪施設等の整備、除雪機械の確保や適切な配置、AI技術を活用したカメラ画像の解析による交通障害自動検知の推進や、通行止めが長時間見込まれる際は乗員保護を実施することとしている。さらに、関係機関及び民間企業との災害時における協定の締結等の推進、地方公共団体への除雪機械貸与や連携除雪を実施している。

②豪雪地帯における雪崩災害対策

全国には、約21,000か所の雪崩危険箇所があり、集落における雪崩災害から人命を保護するため、雪崩防止施設の整備を推進している。

③大雪に関する防災気象情報の提供

気象庁では大雪による災害の防止や交通障害等の雪による社会的な混乱を軽減するために、警報・注意報や気象情報等を発表し段階的に警戒や注意を呼びかけている。５日先までに警報級の大雪が予想されているときには、「早期注意情報（警報級の可能性）」を発表して注意を呼びかけ、冬型の気圧配置により日本海側で数日間降雪が持続するようなときなどで精度良く予測が可能な場合には48時間先からの24時間予想降雪量を情報発表して、早めの対策を呼びかけている。社会的影響の大きい災害が起こるおそれのあるときには、そのおおむね３～６時間前に「大雪警報」を発表して警戒を呼びかけ、短時間に顕著な降雪が観測され今後も継続すると見込まれる場合には、「顕著な大雪に関する気象情報」を発表し大雪への一層の警戒を呼びかけている。

加えて、積雪の深さと降雪量について24時間前の状況から６時間先までの面的な分布を一体的に確認できる、「今後の雪（降雪短時間予報）」を気象庁ウェブサイトで公開しており、外出予定の変更や迂回経路の選択等の行動判断を支援する資料となっている。

（８）防災情報の高度化

①防災情報の集約

「国土交通省防災情報提供センター」[注9]では、国民が防災情報を容易に入手・活用できるよう、保有する雨量等の情報を集約・提供しているほか、災害対応や防災に関する情報がワンストップで入手できるよう公開している。

②ハザードマップの整備

災害発生時に住民が適切な避難行動をとれるよう、市町村によるハザードマップの作成及び住民への周知・活用を促進するとともに、防災に役立つ様々なリスク情報や全国の各種ハザードマップを検索閲覧できるハザードマップポータルサイト[注10]を整備し、公開している。

【関連データ】
ハザードマップの整備状況
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

注９　「国土交通省防災情報提供センター」ウェブサイト：https://www.mlit.go.jp/saigai/bosaijoho/
注10　「ハザードマップポータルサイト」：https://disaportal.gsi.go.jp/

③防災気象情報の改善

気象庁では、気象災害を防止・軽減するために、気象に関する警報や気象情報等を発表し段階的に警戒や注意を呼びかけるとともに、実際にどこで危険度が高まっているかリアルタイムで予測し地図上で確認できるキキクル等を提供している。また、国土交通省や都道府県と共同で土砂災害警戒情報、指定河川洪水予報を発表している。

近年の豪雨等の自然災害の頻発化・激甚化を背景として、地方公共団体や住民等の防災対応の判断に資する、より明確で、きめ細かな情報のニーズが高まっていることを踏まえ、防災気象情報全体の体系整理について検討を進め、気象業務法及び水防法の一部を改正するとともに、令和８年５月下旬からの新たな防災気象情報の運用を目指し、システム改修や関係機関等への事前周知等、各種準備を進めた。

新たな防災気象情報では、河川氾濫、大雨、土砂災害、高潮に関する情報について、避難情報の５段階の警戒レベルに対応し、避難の判断をしやすくするため、情報名称に警戒レベルの数字を付けて発表するなどの改善が図られる。また、河川氾濫の危険性を住民へ迅速かつ確実に伝えるため、レベル５氾濫特別警報を新たに実施するほか、前述の指定海岸高潮予報を新たに実施する。加えて、線状降水帯による大雨の半日程度前からの呼びかけの運用を継続的に行うとともに、線状降水帯発生の２～３時間前を目標に発表する気象防災速報（線状降水帯直前予測）を運用する。

Column コラム

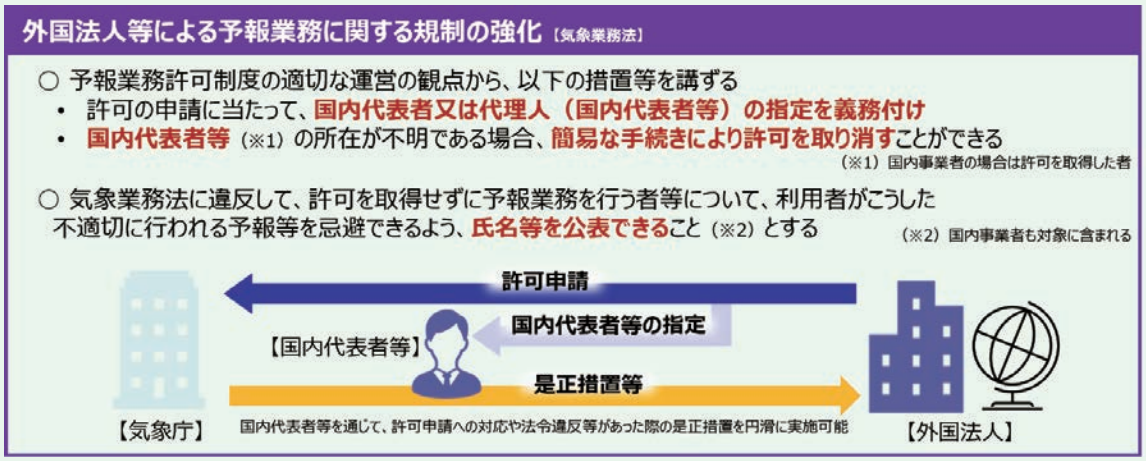
外国法人等による予報業務に関する規制の強化

我が国では、技術的な裏付けのない予報が流通することによる被害を防ぐため、事業者等が予報業務を行う場合に許可を必要としています。

しかし近年、情報通信技術の進展により、外国法人が無許可のまま国内に向けて気象情報を提供する事例が見受けられます。

このため、本許可制度を定める気象業務法を改正し、外国法人等も国内事業者と同様に責任の所在を明確にするよう、国内代表者等の指定を義務付ける仕組み等を整備しました。さらに、許可を受けずに予報業務を行う外国法人等について、利用者保護の観点から事業者名等を公表できるようにしました。

これらの措置により、国内に流通する情報の技術的裏付けを担保し、国民の安全･安心の確保に努めます。



Column コラム

防災気象情報の体系整理

大雨警報等の防災気象情報の再構築に向け、情報体系の整理や個々の情報の見直し・改善方策、情報のより一層の活用に向けた取組等について検討を行うため、気象庁と国土交通省水管理・国土保全局が共同で、学識者、報道関係者等を構成員とする「防災気象情報に関する検討会」（以下、「検討会」）を令和４年１月から開催し、６年６月に検討の成果が取りまとめられました。

検討会では、住民の自主的な避難行動の参考となる「警戒レベル相当情報」の整理を中心に議論が行われました。現行の警戒レベル相当情報には、大雨や洪水、土砂災害、及び高潮に関する情報がありますが、これらには、情報名称がわかりにくい、同じ現象を対象とした情報でも相当する警戒レベルによって発表主体や発表基準が異なる、といった課題がありました。

検討会ではこのような課題を踏まえ、①わかりやすい情報名称案、②現象ごとの情報発表基準の考え方の統一、③関係機関が協力した情報発表、④新たな技術を活用した情報の高度化等が議論されました。議論の結果、各警戒レベルに一つの情報を位置付けることとなりました。情報名称については、住民アンケートを実施の上、相当する警戒レベルを連想しやすい名称となるよう、社会に定着した「特別警報」「警報」「注意報」のワードを活かしつつ名称の「横並び」を揃える形を基本とする案が示されました。

このような検討会の取りまとめを受けた新たな防災気象情報について、気象庁及び国土交通省水管理・国土保全局では、これまで必要な準備を進めてきており、令和８年度５月下旬から運用を開始しています。加えて、利用者が情報の意味合いを適切に理解できるよう、周知広報活動についても着実に進めてまいります。

新たな警報等の一覧表

	河川氾濫	大　雨	土砂災害	高　潮
警戒レベル５相当	レベル５ 氾濫特別警報	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相当	レベル４ 氾濫危険警報	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
警戒レベル３相当	レベル３ 氾濫警報	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
警戒レベル２	レベル２ 氾濫注意報	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
警戒レベル１	早期注意情報			

【関連リンク】
防災気象情報に関する検討会
URL：https://www.jma.go.jp/jma/kishou/shingikai/kentoukai/bousaikishoujouhou/bousaikishoujouhou_kentoukai.html

【関連リンク】
新たな防災気象情報の特設ページ
URL：https://www.jma.go.jp/jma/kishou/know/bosai/keiho-update2026/index.html

（９）危機管理体制の強化

自然災害への対処として、災害に結びつくおそれのある自然現象の予測、迅速な情報収集、災害時の施設点検・応急復旧、海上における救助活動、被災自治体の支援等の初動対応体制を構築するとともに、災害対応の更なる迅速化・高度化を図るため、「統合災害情報システム（DiMAPS）」等を用いて災害初動期の情報収集・共有体制を強化するなど、災害対応力の向上を図っている。

① TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）による災害対応

令和７年度はこれまで17の災害に対して、のべ約3,000人・日のTEC-FORCEの派遣を行っている。

このうち、8月6日からの大雨では、熊本県や鹿児島県等で土砂崩れや浸水等の被害が発生し、被災自治体へTEC-FORCEを派遣したほか、台風第22号、23号では、土砂崩れや倒木等による道路寸断、断水、停電が発生したため、東京都八丈町等へTEC-FORCEを派遣した。

これらの災害においては、被害拡大防止のために排水ポンプ車による湛水排除を行ったほか、被災自治体の被害状況や支援ニーズの把握のためのリエゾンやJETT（JMA Emergency Task Team：気象庁防災対応支援チーム）等の派遣、支援ニーズに応じた散水車（給水装置付）による給水支援や照明車による避難所への電源支援等、防災ヘリコプター等による広域被災状況調査やドローン等を活用した効率的な被災状況調査等を実施し、被災地の早期の復旧を支援した。

さらに、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・強化に取り組んだ。

②業務継続体制の確保

首都直下地震発生時等に防災対策業務を遅滞なく実施するとともに、業務停止が社会経済活動に重大な影響を及ぼす業務の継続性を確保することを目的に、令和６年12月に国土交通省業務継続計画（第５版）を策定した。これらを踏まえ、業務の継続体制確保に向け、首都直下地震を想定した職員非常参集訓練等を毎年実施している。

③災害に備えた情報通信システム・機械等の配備

災害時の情報通信体制を確保するため、本省、地方整備局、関係機関等の間で、マイクロ回線と光ファイバを用いた信頼性の高い情報通信ネットワーク整備に加え、災害現場からの情報収集体制を強化するために衛星通信回線を活用した通信機器や臨時回線を構築可能なi-RAS、公共BBといった通信機器も全国に配備し、機動性の高い運用体制を整えている。また、大規模災害が発生した場合、全国の地方整備局等に配備している災害対策用ヘリコプター、移動型衛星通信設備（Car-SAT）、衛星通信車、排水ポンプ車、照明車、対策本部車等の災害対策用機械を迅速に派遣できる体制をとっており、令和７年度に発生した災害時においてこれらの災害対策用機械を現地へ派遣し、復旧活動の支援等を行った。

④実践的・広域的な防災訓練の実施

「水防月間」（５月、北海道は６月）において、全国９か所にて各地域の特性に応じた総合水防演習を実施し、水防技術の向上・伝承及び水防団の士気高揚を図るとともに、幅広い主体の参加による地域社会全体の防災意識の向上、災害対処能力の更なる向上を図った。

「防災の日」（９月１日）には、首都直下地震を想定した国土交通省緊急災害対策本部運営訓練を実施したほか、地方整備局等において自治体とのTV会議等による情報伝達訓練等を実施し、大規模地震への対応力の向上を図った。

⑤海上保安庁による災害対策

海上保安庁では、組織力・機動力を活かし、海上で発生した災害のほか、陸域で発生した災害に対しても巡視船艇・航空機や特殊救難隊等を出動させ、人命救助や被害状況調査を実施するとともに、被災地域の状況やニーズに合わせ情報発信を行いつつ、被災者支援を実施している。

令和７年も自然災害による被害が各地にもたらされ、行方不明者の捜索のほか、航行警報や海の安全情報による情報提供、給水支援による被災者支援を実施した。

図表Ⅱ-6-2-3　海上保安庁による災害対応の状況

⑥地方整備局及び北海道開発局の体制の確保

国土交通省の現場を支える地方整備局及び北海道開発局は、災害からの復旧・復興や新たな社会資本整備等に努めてきたところであり、近年の激甚化・頻発化する自然災害やインフラ老朽化対策に対応する中で、その役割や地域からの期待も大きくなっている。

一方で、地方整備局等については、避難につながる迅速な情報提供や災害発生時の機敏な初動対応等、国民の命と暮らしを守るための的確な対応を行う上で多くの課題に直面している。

こうした中、数多くの自然災害からの復旧・復興や、防災・減災、国土強靱化への取組等に対応するため、地方整備局等に必要な体制を確保していく。

（10）ICT を活用した施設管理体制の充実強化

危機に備えるため、ICT を活用した公共施設管理体制の充実強化を図っている。具体的には、インターネット等を活用した防災情報の提供等、安全な道路利用のための対策を進めているほか、排水機場等の河川管理施設や下水処理場・ポンプ場等の遠隔監視・操作、河川の流況や火山地域等の遠隔監視を実施するなど、管理の高度化を図っている。

さらに、津波・高潮等による災害に対して、水門・陸閘等を安全かつ迅速、確実に閉鎖するため、衛星通信等を利用した水門・陸閘等の自動化、遠隔操作化について、防災・安全交付金により支援している。

（11）公共土木施設の災害復旧等

令和７年の国土交通省所管公共土木施設（河川、砂防、道路、海岸、水道、下水道、公園、港湾等）の被害は、「令和７年８月６日からの大雨」や「令和７年台風第22号、第23号」等、全国的に災害が頻発したことにより令和8年3月末時点で約2,339億円（5,567か所）と報告されている。

これらの自然災害による被害について、被災直後から現地にTEC-FORCEを派遣し、被災調査等を実施したほか、災害復旧や改良復旧の計画立案を支援するため、本省防災課の職員や技術専門家を派遣し、復旧方針、工法等の技術的助言等、被災自治体への支援を実施している。

大規模災害時においては、災害時に急増する業務を円滑に遂行することが困難な状況となるため、様々な災害査定の効率化（机上査定限度額の引上げ、設計図書の簡素化等）やデジタル技術の活用により、被災地域における迅速な災害復旧に向け取り組んだ。

また、災害復旧においては、原形復旧のみならず、再度災害を防止するため、施設の機能を強化する改良復旧の観点から取り組んでいる。

さらに、砂防堰堤等が土石流を捕捉した場合において、災害復旧事業として緊急的な除石が可能な制度に拡充することにより、砂防堰堤等の機能の早期復旧に努めている。加えて、地方

公共団体からの要請に基づき、直轄権限代行により災害復旧事業を支援している。

このほか、自然災害等により被災した地域や防災・減災対策を図る必要の生じた地域等90地区において、緊急的かつ機動的に防災・減災対策等強化事業推進費を配分し、住民等の安全・安心の確保を図っている。

（12）盛土による災害防止に向けた取組

盛土等を行う土地の用途やその目的にかかわらず、危険な盛土等を全国一律の基準で包括的に規制する「宅地造成及び特定盛土等規制法」（昭和36年法律第191号）の円滑な運用のため、基礎調査実施要領や盛土等の安全対策、不適切な盛土等の対策についてまとめたガイドライン等の内容周知に加え、地方公共団体への必要な助言や情報提供等を行った。

引き続き、地方公共団体が行う盛土等に伴う災害の防止のための基礎調査や、危険な盛土等に対する安全性把握調査、安全対策の取組を支援するなど、盛土等による災害の防止に向けて取り組む。

（建設工事から発生する土の搬出先の明確化等）

盛土等に伴う災害防止を促進するため、盛土等の行為に関する規制（盛土規制法）と合わせて、建設発生土の搬入・搬出プロセスに着目し、必要な対策を講ずる。具体的には、工事の発注段階で建設発生土の搬出先を指定するなど指定利用等を進めるとともに、「資源有効利用促進法」等に基づく計画制度を強化し元請業者の最終搬出先までの確認を義務付け、ストックヤード運営事業者登録制度により実効性の向上を図っている。

引き続き、制度の浸透・徹底が図られるよう、元請業者や登録ストックヤード運営事業者等に対し、制度浸透状況の調査や制度周知等に取り組む。

（13）災害危険住宅移転等

自然災害の発生した地域又は災害のおそれのある区域内の住居について、防災集団移転促進事業や、がけ地近接等危険住宅移転事業により移転を促進している。

3　災害に強い交通体系の確保

（１）多重性・代替性の確保等

風水害・土砂災害・地震・津波・噴火・豪雪・原子力災害等が発生した直後から、救命・救助活動等が迅速に行われ、社会経済活動が機能不全に陥ることなく、また、制御不能な二次災害を発生させないこと等を目指し、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、災害時の道路閉塞を防ぐ無電柱化等を推進し、災害に強い道路ネットワークの構築を進め、鉄道・港湾・空港等の施設の耐災化、地震を想定した代替海上輸送に関する訓練の実施や緊急輸送体制の確立を図ることにより多重性・代替性を確保

【関連リンク】
防災集団移転促進事業の概要
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001609106.pdf

【関連リンク】令和６年１月８日プレスリリース
「水道施設の早期復旧を支援するため地方整備局等の職員を被災地に派遣」
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/mizukokudo13_hh_000549.html

【関連リンク】令和６年１月５日プレスリリース
「水道施設の早期復旧を支援するため職員を被災地に派遣」
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/mizukokudo13_hh_000548.html

するとともに、利用者の安全確保に努めている。

（２）道路防災対策

大規模災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築、レーザープロファイラ等を活用した土砂災害等の危険箇所の把握及び防災対策や、令和６年能登半島地震を踏まえた盛土対策（法面・盛土対策等）、震災対策（耐震補強等）、雪寒対策（防雪施設の整備等）、道路施設への防災機能強化（道の駅及びSA・PAの防災機能の付加、避難路・避難階段の整備）等を進める。

大規模災害に備えた道路啓開計画の実効性を高めるため、令和７年４月に改正された「道路法」（昭和27年法律第180号）等に基づき、地震・津波災害については、７年度内に、全国のブロックごとに道路啓開計画を策定するとともに、令和８年度は、都道府県単位で道路啓開計画を策定する。また、火山災害等についても、順次、ブロック単位の道路啓開計画を策定する。加えて、多くの関係機関の協力の下で、道路啓開計画に位置付けられた実践的な啓開訓練を実施する。

さらに、発災時には、道路管理用カメラ等による状況把握や官民のプローブデータ等も活用した「通れるマップ」により関係機関に通行可否情報の共有・提供を実施している。

令和６年能登半島地震においては、防災道の駅「のと里山空港」（石川県輪島市）が支援物資の集配拠点や道路啓開活動の拠点として機能したほか、停電や断水状況下でも使用可能な防災用コンテナ型トイレを防災道の駅「うきは」（福岡県うきは市）より被災地へ派遣するなど、「道の駅」が防災拠点としての役割を果たした。この教訓を踏まえ、「防災道の駅」における防災用コンテナ型トイレの配備等を推進している。

また、令和８年３月までに、近年の自然災害の頻発化・激甚化を踏まえ、災害時に防災拠点としての利用以外の禁止・制限等が可能となる防災拠点自動車駐車場として、道の駅389か所、SA・PA 146か所を指定した。令和６年能登半島地震においては、防災拠点自動車駐車場に指定されている道の駅「千枚田ポケットパーク」の駐車場の一部で道路法に基づく一般利用の制限を行い、道路復旧作業に活用した。

このほか、地方公共団体のニーズを踏まえた、津波や洪水による浸水から避難するため、道路の高架区間等の活用が可能な箇所において、避難階段等の整備を推進している。また、津波被害を軽減するための対策の一つとして、標識柱等へ海抜表示シートを設置し、道路利用者への海抜情報の提供を推進している。

（３）無電柱化の推進

道路の防災性の向上や安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成、観光振興の観点から、無電柱化推進計画に基づき無電柱化を推進しており、新技術・新工法の導入促進によるコスト縮減や設計・施工・関係者調整等を一体的に実施する包括委託等によるスピードアップに取り組んでいる。そのほか、すべての緊急輸送道路において新設電柱の占用制限を指定し、既設電柱の占用禁止や沿道届出勧告制度についても導入を進めている。

これまでの取組や課題を整理するとともに、有識者等の意見も踏まえ、無電柱化を一層加速できるよう令和８年度からの無電柱化推進計画の策定を進めている。

（４）各交通機関等における防災対策

空港については、平成30年の台風第21号や北海道胆振東部地震や令和元年房総半島台風により空港機能やアクセス機能が喪失し、多くの滞留者が発生したことを踏まえ、このような大規模自然災害による多様なリスクに対し、アクセス事業者を含めた関係機関が一体となって対応する「統括的災害マネジメント」の実現による自然災害に強い空港づくりを目指している。

そのため、耐震対策や浸水対策等のハード対策に加え、ソフト対策として「統括的災害マネ

ジメント」の考え方を踏まえ、各空港で策定された空港BCP[注11]に基づき、災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による空港BCPの実効性強化に取り組んでいる。

鉄道については、激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、鉄道事業者等が実施する鉄道施設の豪雨・浸水・耐震・老朽化等の対策について支援を行っている。このうち豪雨対策では、貨物鉄道ネットワークの維持の観点も考慮した対策を推進している。また、北海道と本州間の円滑かつ安定的な人流・物流の確保において重要な役割を担う青函トンネルについて、開通以来30年以上が経過していることを踏まえ、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が実施する老朽化等の対策を支援している。

こうしたハード対策に加え、ソフト対策として、風水害・雪害等からの鉄道の安全確保を図るため、トンネル、落石覆い等の災害防止設備の点検、除雪体制の整備、計画運休等の実施等が適切に行われるよう、必要な対応を講じている。

なお、被災した鉄道に対しては、「鉄道軌道整備法」に基づく災害復旧事業費補助等による財政支援や、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構のRAIL-FORCEの派遣等を通じた技術的支援などにより、早期復旧を図っている。港湾については、令和６年能登半島地震の教訓を踏まえ、災害時の海上からの円滑な輸送のため、災害時の海上支援ネットワークの形成のための防災拠点機能の確保を進めており、港湾施設の耐震化の更なる推進や、大規模災害時でも港湾機能を維持するため、関係機関と連携し、地方港湾を含めた港湾BCPの策定やそれに基づく防災訓練の実施、衛星・ドローン・カメラ等を活用した港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化等、災害対応力強化に取り組んでいる。

（５）大規模自然災害等に備えた緊急物資輸送の体制強化等

首都直下地震や南海トラフ巨大地震等の広域かつ大規模な災害が発生し、物流システムが寸断された場合、国民生活や経済活動へ甚大かつ広域的な影響が生じることが想定される。被災者の生活の維持のためには、必要な支援物資を確実・迅速に届けることが重要であることから、災害時における円滑な支援物資物流を実現するため、引き続き、地方ブロックごとに国、地方公共団体、物流事業者団体等の関係者が参画する協議会等の開催、物流専門家の派遣を含む地方公共団体、物流事業者団体等との災害時協力協定の締結の促進、「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」の活用促進に向けた周知、新たな民間物資拠点のリストアップの促進を行った。また、災害時のサプライチェーンの確保と災害対応能力強化のために倉庫事業者や物流不動産開発事業者等が行う非常用電源設備の導入や、ラストマイルにおける円滑な支援物資輸送体制の構築・強化を促すために地方公共団体と物流事業者等の官民が連携して行う支援物資輸送訓練に対しての支援を行っている。

第３節　建築物の安全性確保

（１）建築分野の持続性の確保

ストック活用社会の到来、深刻化する担い手不足への対応、新技術等による新たな可能性、気候変動による災害激甚化等への対応など、広範な課題への対応が急務である。建築に関わる多様な関係者ごとの目線を踏まえ、建築に関わ

注11　空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係機関の役割分担等を明確化した空港の事業継続計画（A2（Advanced/Airport）-BCP）。

るすべての関係者が共通認識を持てるよう、建築分野全体の方向性を示すべく、令和７年４月より建築分野の中長期ビジョンに関する議論を進めている。８年１月には中間的な取りまとめを行い、目指す社会像の実現に向けて、国民・産学官の関係者の役割分担や連携も含めた取組事項として、①建築物・市街地（モノ）のあり方、②建築を支える担い手（ヒト）、③建築を支える環境・仕組み（社会）の３つの視点ごとに整理を行うこととした。今後は、９年春頃に建築分野の中長期的なビジョンの取りまとめに向けた議論を継続する。

（２）住宅・建築物の安全性の確保

構造・防火安全性等が確保されたストック形成、既存ストックの有効活用等の観点から、建築基準及び関係規定等の適切な運用及び見直しに継続的に取り組んでいる。

具体的には、近年のビル火災等を踏まえ、令和４年12月に「直通階段が一つの建築物等向けの火災安全改修ガイドライン」を策定するとともに、５年度より建築物の火災安全改修に係る支援制度を新たに設けるなど、既存建築物の火災安全対策の推進に取り組んでいる。また、４年６月公布の改正建築基準法が７年４月に施行され、省エネ化に伴い重量化している建築物の構造安全性を確保するために、木造２階建て住宅等の構造審査が始まった。

（３）昇降機や遊戯施設の安全性の確保

昇降機（エレベーター、エスカレーター）や遊戯施設の事故原因究明のための調査並びに地方公共団体及び地方整備局職員を対象とした安全・事故対策研修を引き続き行うとともに、昇降機の適切な維持管理に関する指針等の積極的な活用及び既設エレベーターへの戸開走行保護装置の設置の促進等についての周知を行い、安全性の確保に向けた取組を引き続き進める。

第４節　交通分野における安全対策の強化

1　運輸事業者における安全管理体制の構築・改善

「運輸安全マネジメント制度」は、運輸事業者に安全統括管理者の選任と安全管理規程の作成を義務付け、経営トップのリーダーシップの下、会社全体が一体となった安全管理体制を構築することを促し、国土交通省が運輸安全マネジメント評価（運輸事業者の取組状況を確認し、必要な助言等を行うもの）を行う制度であり、JR西日本福知山線列車脱線事故等の教訓を基に、平成18年10月に導入されたものである。

令和７年度においては、運輸安全マネジメント評価を、のべ262者（鉄道43者、自動車83者、海運126者、航空10者）に対して実施し、輸送の安全の確保に係る取組や自然災害、テロ、感染症への対応状況を評価するとともに、集約した先進事例等の知見を事業者間で共有した。

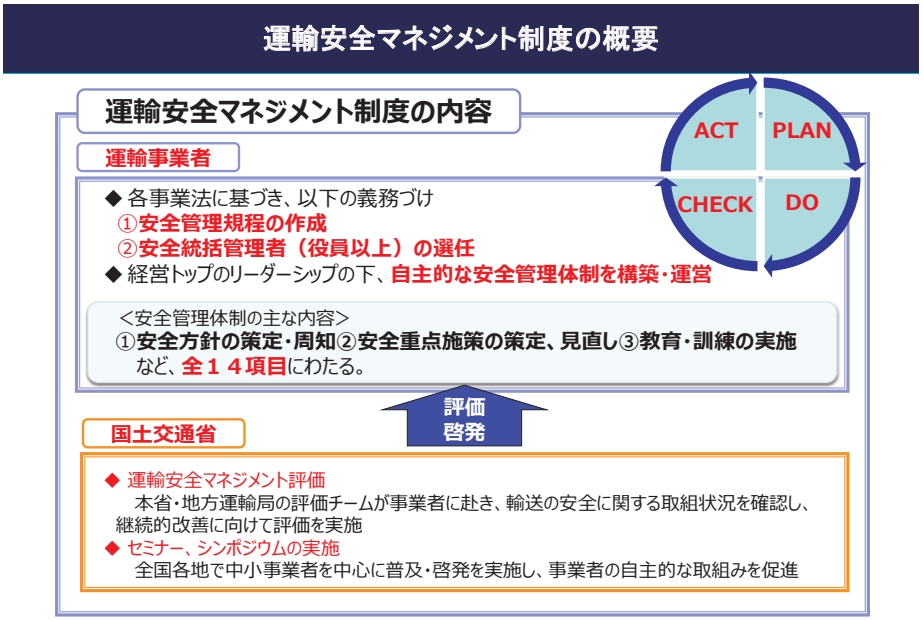
また、同制度への理解を深めるため、国が運輸事業者を対象に実施する運輸安全マネジメントセミナーについては、令和７年度において3,466人が受講した。加えて、中小事業者に対する同制度の一層の普及・啓発等を図るため、平成25年７月に創設した認定セミナー制度（民間機関等が実施する運輸安全マネジメントセミナーを国土交通省が認定する制度）に関しては、令和７年度において5,527人がセミナーを受講した。そのほか、運輸事業の安全に関す

【関連リンク】
脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律（令和４年法律第69号）について
URL：https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/build/r4kaisei_shoenehou_kijunhou.html

るシンポジウム等も実施した。

さらに、知床遊覧船事故を受け、小型旅客船事業者に対し、運輸安全マネジメントの取組の強化を通じ、経営トップの安全意識の底上げ・向上を図ることや、効果的な評価実施のため国の体制強化を図ることが急務となっている。特に、小型旅客船不定期航路事業者に対しては、令和５年３月に策定した「小型旅客船事業者に対する運輸安全マネジメント評価の実施方法について」に基づき、経営トップの交代があった事業者や重大な事故を発生させ又は行政処分を受けた事業者等の評価を優先するとともに、９年度末までにすべての事業者の評価を実施しており、７年度は21者に対して実施した。

図表Ⅱ-6-4-1　運輸安全マネジメント制度の概要



2　鉄軌道交通における安全対策

鉄軌道交通における運転事故件数は、自動列車停止装置（ATS）等の運転保安設備の整備や踏切対策の推進等を行ってきた結果、長期的には減少傾向にあるが、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、引き続き安全対策の推進が必要である。

（１）鉄軌道の安全性の向上

過去の事故等を踏まえて、必要な基準を制定するなどの対策を実施し、これを鉄軌道事業者が着実に実行するよう指導するとともに、保安監査等を通じた実行状況の確認や、監査結果等のフィードバックによる更なる対策の実施を通じて、鉄軌道の安全性の向上を促している。

また、鉄軌道事業者に対し、計画的に保安監査を実施するほか、重大な事故等の発生等の際にも臨時で保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなどして、保安監査の充実を図っている。

（２）踏切対策の推進

都市部を中心とした「開かずの踏切」[注12]等は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、

注 12　列車の運行本数が多い時間帯において、踏切遮断時間が 40 分／時以上となる踏切。

早急な対策が求められている。このため、道路管理者と鉄道事業者が連携し、「踏切道改良促進法」及び「第12次交通安全基本計画」に基づき、立体交差化、歩道拡幅等の構造改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、特定道路等を優先とした踏切道におけるバリアフリー対策、踏切遮断機等の踏切保安設備の整備、第４種踏切道等の統廃合等により踏切事故の防止及び交通の円滑化に努めている。

踏切対策は、「踏切道改良促進法」に基づき、改良すべき踏切道を指定し、指定した踏切道をはじめ、課題のある踏切道については、地方踏切道改良協議会等を適宜開催し、道路管理者と鉄道事業者が、地域の実情に応じた踏切対策の一層の推進を図っている。

また、災害時の管理方法の指定制度に基づき、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道を指定し、指定した踏切道については、道路管理者と鉄道事業者が、災害時に長時間遮断が生じないよう、連絡体制や優先開放の手順等の管理方法の策定に向けた協議を行い、定期訓練等の取組を推進している。さらに、道路管理者と鉄道事業者が連携して作成・公表している「踏切道安全通行カルテ」を更新し、踏切対策の「見える化」を進めている。

引き続き、改良すべき踏切道を国土交通大臣が機動的に指定し、総合的かつ一体的な踏切対策を推進する。また、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道については、道路啓開計画に位置付けられた道路啓開ルート上の踏切についても、優先して開放する踏切として指定を進める。あわせて、改良後の踏切対策の評価により、着実なフォローアップを実施する。加えて、指定された改良すべき踏切道以外についても、第４種踏切道を横断する歩行者の安全対策の観点から、安全対策を簡易かつ効果的に実施できる設備の導入を推進する。

（３）ホームドアの整備促進

視覚障害者等をはじめとしたすべての駅利用者の安全性向上を図ることを目的に、ホームからの転落等を防止するホームドアの整備を促進しており、「交通政策基本計画」（令和３年５月28日閣議決定）及び「移動等の円滑化の促進に関する基本方針」（２年12月25日）において、７年度までに、全体で3,000番線、うち平均利用者数が10万人/日以上の駅で800番線を整備することを目標としてきた。６年度末時点において、駅全体で2,830番線、うち平均利用者数が10万人/日以上の駅で621番線が整備された。８年度からは、新たな整備目標として、12年度までに、全体で4,000番線、うち平均利用者数が10万人/日以上の駅で900番線を整備することとしており、この目標の達成に向け、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度（８年３月末時点で14社が活用）など利用者の薄く広い負担も得た施設整備、地方部では予算措置による重点的支援を活用しながら、全国の鉄道駅のバリアフリー化を推進していくこととしている。

図表Ⅱ-6-4-2　ホームドア

（４）鉄道施設の戦略的な維持管理・更新

鉄道の橋梁やトンネル等の老朽化が進んでおり、これらの鉄道施設を適切に維持管理することが課題となっている。鉄道利用者の安全確保及び鉄道の安全・安定輸送の確保を図るため、地域の人口減少が進み経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、鉄道事業の継続性等を確認した上で、将来的な維持管理費用を低

減し長寿命化に資する鉄道施設の改良・補強を支援するとともに、広域的・戦略的なインフラメンテナンス実現に向け、鉄道事業者の技術力向上、業務体制の再構築を推進している。

3 海上交通における安全対策

（１）船舶の安全性の向上及び船舶航行の安全確保

①知床遊覧船事故を受けた安全・安心対策

令和４年４月に発生した知床遊覧船事故を受け、国土交通省では、このような痛ましい事故が二度と起きることがないよう、改正海上運送法に基づき、船員の資質向上や監査の強化などの対策を行うとともに、８年４月からは安全統括管理者・運航管理者の資格者証保有者からの選任が義務化されるなど、その対策を着実に進めている。利用者が安心して乗船できるよう、各対策の進捗に応じフォローアップも行っていくことにより、引き続き、旅客船の安全・安心対策に万全を期していく。

②船舶の安全性の向上

船舶の安全に関しては、国際海事機関（IMO）を中心に国際的な基準が定められており、我が国はIMOにおける議論に積極的に参画している。また、我が国で航行する船舶の安全を確保するため、日本籍船に対する船舶検査を実施し、国際基準等への適合性を確認している。ヒューマンエラーの防止による海上安全の向上や船員の労働環境改善が期待される自動運航船については、令和12年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、７年６月には安全基準・検査方法を策定するなど国内制度の検討・整備を進めるとともに、IMOにおける国際ルール策定作業を主導している。

③船舶航行の安全確保

船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW条約）に準拠した「船員法」及び「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に基づき、船員に必要な資格・教育訓練等や、小型船舶操縦者の資格・遵守事項について定め、人的な面から船舶航行の安全を確保するとともに、運航労務監理官による監査を通じて、関係法令の遵守状況等の確認を行い、関係法令に違反していることが判明した事業者等に対して、行政処分等を行うことにより再発防止を図っている。令和７年４月からは、旅客船の安全確保に役立つ情報を分かりやすく届けるメールマガジン「うみマガ」を発行している。また、小型船舶の安全確保のため、小型船舶操縦者が遵守すべき事項として、酒酔い等操縦の禁止、危険操縦の禁止、ライフジャケットの着用等を義務付けており、これらについて、小型船舶乗船者を中心に規制内容の説明やリーフレットの配布を行うなどの周知・啓発を図るとともに、違反者への再教育講習を行っている。

また、「水先法」に基づき、水先人免許の資格を定め、水先業務の適正かつ円滑な遂行を確保することにより、船舶交通の安全を図るとともに、水先人の安定的な確保・育成に向けた施策を推進している。

海難審判所では、職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士、小型船舶操縦士及び水先人等に対して「海難審判法」に基づく調査、審判を実施しており、令和７年には218件の裁決を行い、海技士、小型船舶操縦士及び水先人等計293名に対する業務停止（１から２か月）及び戒告の懲戒を行うなど、海難の発生防止に努めている。

海上保安庁では、５年ごとに取り組むべき海上安全行政の方向性と具体的施策を「交通ビジョン」として位置付けており、令和５年３月に策定された「第５次交通ビジョン」に基づき各種施策を推進している。

令和７年における船舶事故の特徴として、船

舶種類別では、プレジャーボート、漁船、貨物船の順で船舶事故隻数が多く、プレジャーボートの船舶事故隻数は約５割を占めている。また、プレジャーボートの船舶事故について事故種類別でみると、運航不能（機関故障）が最も多く発生しており、プレジャーボートの船舶事故全体の約３割を占めている。

このため、海上保安庁では、プレジャーボートの機関故障対策として、海事局等の関係機関と連携し海難防止講習会や訪船指導等のあらゆる機会を通じて、発航前検査のみでなく、整備事業者等による定期的な点検整備の実施及びユーザーによる整備記録の管理を呼び掛けている。

また近年、カヌー、SUP、ミニボート等のマリンレジャーが盛んになっており、海上活動が多様化・活発化している状況を踏まえ、関係機関と連携したユーザーに対する現場指導、販売店等と連携した事故防止に係る周知・啓発活動を実施している。

このほか、各アクティビティを安全に楽しむための知識及び技術等を掲載している総合安全情報サイト「ウォーターセーフティガイド」の充実を図るとともに、近年増加傾向にある外国人の事故についても、ウォーターセーフティガイド外国語リーフレット作成等の安全対策を実施している。

加えて「海の安全情報」では、避難勧告等の緊急情報、全国各地の灯台等で観測した気象現況等の海難防止に資する情報を海事関係者からマリンレジャー愛好者まで幅広く提供している。

平成30年９月の台風21号の影響により発生した関西国際空港連絡橋への船舶衝突事故を受け、走錨事故対策のために、令和５年度までに大阪湾北部海域の監視及び情報提供体制の強化を完了したほか、令和３年７月に施行された「海上交通安全法等の一部を改正する法律」に基づき、台風接近時においても、大型船等の一定の船舶に対する、湾外等の安全な海域への避難等の勧告制度やバーチャルAIS（Automatic Identification System：船舶自動識別装置）航路標識の緊急表示制度を運用するなどして、船舶交通の安全確保に努めている。

また、来島海峡航路西側海域において、令和３年及び５年に死者・行方不明者を伴う船舶同士の衝突事故が相次いで発生したことから、同種事故の再発防止の徹底を図るため、６年７月から来島海峡航路西口の入出航に係る経路を指定するとともに安芸灘南航路第四号灯浮標を廃止した。引き続き、同海域における安全対策を推進していく。

海図については、電子海図情報表示装置（ECDIS）の普及に伴い、重要性の増した電子海図の更なる充実を図っている。このほか、航路、港湾施設、潮汐等に関する情報を水路書誌として刊行するとともに、水路通報、航行警報等により最新の情報提供を行っている。

航路標識については、海水の浸入を防止する対策及び電源喪失時における予備電源設備の整備等、船舶交通の環境及びニーズに応じた効果的かつ効率的な整備を行っており、令和７年度に479か所の改良・改修を実施した。

我が国にとって輸入原油の９割以上が通航する極めて重要な海上輸送路であるマラッカ・シンガポール海峡については、船舶の航行安全確保が重要であり、沿岸国及び利用国による「協力メカニズム」[注13]の下、我が国として航行援助施設基金[注14]への資金拠出等の協力を行っている。今後も官民連携して同海峡の航行安全・環境保全対策に積極的に協力していく。

注13　国連海洋法条約第43条に基づき沿岸国と海峡利用国の協力を世界で初めて具体化したもので、協力フォーラム、プロジェクト調整委員会及び航行援助施設基金委員会の３要素で構成されている。

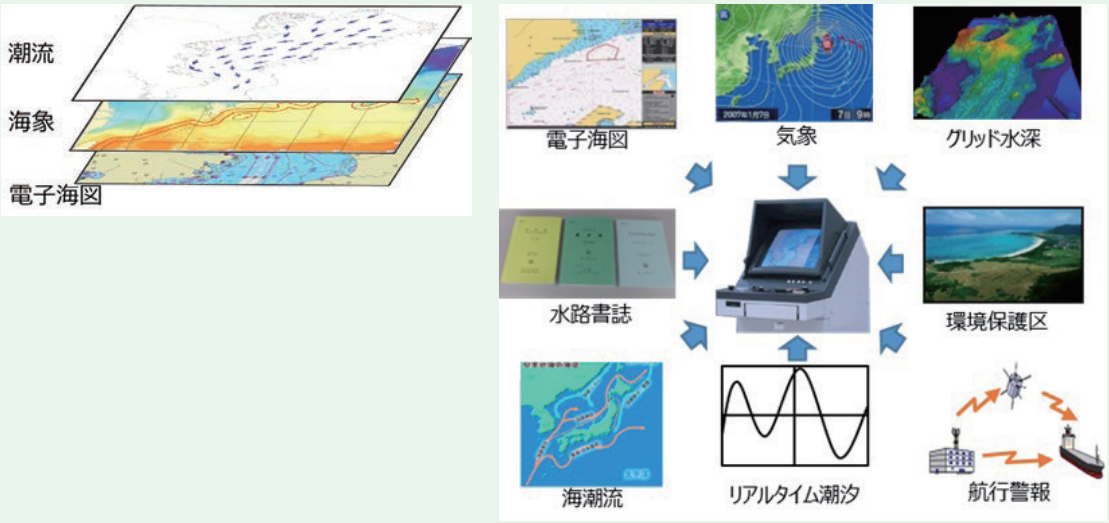
注14　マラッカ・シンガポール海峡に設置されている灯台等の航行援助施設の代替又は修繕等に要する経費を賄うために創設された基金。

Column コラム

次世代航海情報の利活用に向けて

近年、海洋分野でもDXが進んでいます。

海洋分野のDXを支えるべく、国際水路機関は、電子海図にリアルタイムデータを含む様々なデータを重畳できる次世代航海情報の新規格「S-100シリーズ」を開発しています。国内でも（一財）日本船舶技術研究協会及び産官学の団体が、（公財）日本財団の助成により内航船の無人化・省人化に資する航海情報サービス（海洋ダイナミックマップ）の研究開発を進めており、海上保安庁が提供する航海情報への期待が高まっています。海上保安庁は令和６年度より同協会の連絡会に参加し、関係機関との連携・調整を行っており、国内・国際動向を踏まえつつ、次世代航海情報の提供を目指して海洋分野のDXに貢献します。



次世代航海情報では、電子海図上に様々な情報を重ね合わせることが可能

（２）乗船者の安全対策の推進

乗船者の事故における死者・行方不明者のうち約4.5割は海中転落によるものである。乗船時に限らず海で活動する際には、ライフジャケットを着用していることが重要であり、万が一落水した際には速やかに救助要請を行うことが必要である。小型船舶（漁船・プレジャーボート等）からの海中転落による乗船者の死亡率は、ライフジャケット非着用者が着用者の約４倍と高く、ライフジャケットの着用が海中転落事故からの生還に大きく寄与していることが分かる。また、緊急通報用電話番号118番への早期通報に加え、携帯電話のGPS機能を「ON」にしていることで、緊急通報位置情報通知システムにより遭難位置を早期に把握することができ、救助に要する時間の短縮につながる。

このため、海上保安庁では、海での痛ましい事故を起こさないために①ライフジャケットの常時着用、②防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保、③118番・NET118の活用という「自己救命策3つの基本」のほか「家族や友人・関係者への目的地等の連絡」について講習会やメディア等を活用して周知・啓発を行っている。

（３）救助・救急体制の強化

海上保安庁では、迅速かつ的確な救助・救急活動を行うため、緊急通報用電話番号「118番」・聴覚や発話に障害を持つ方を対象とした「NET118」・通報者がスマートフォンを使用し、現場の状況を映像でリアルタイムに伝えることができる機能等を有した「Live118」の運用を行っているほか、「海上における遭難及び

安全に関する世界的な制度（GMDSS）」により、24時間体制で海難情報の受付を行うなど、事故発生情報の早期把握に努めている。また、海上において発生した海難や人身事故に適切に対応するため、特殊救難隊、機動救難士、潜水士等の救助技術・能力の向上を図るとともに、救急救命士及び救急員が実施する救急救命処置等の質を医学的・管理的観点から保障するメディカルコントロール体制の強化、巡視船艇・航空機の高機能化、関係機関及び民間救助組織との連携を推進するなど、救助・救急体制の充実・強化を図っている。

4 航空交通における安全対策

（1）航空の安全対策の強化

①航空安全プログラム（SSP）

国土交通省航空局は、航空事故等を継続的に低減するために国際民間航空条約第19附属書に従い、航空安全プログラム（SSP）を定め、平成26年から実施しており、関係省庁や航空業務提供者と協力して安全に関する法令及び規定類の策定、安全情報の収集、分析及び共有、監査及び検査活動、安全文化に係る啓発活動を行っている。また、我が国の航空の安全上の課題を特定し、これに対処するための具体的取組等を取りまとめた、我が国における航空安全実施計画（NASP）の策定に向けた検討を行った。

そのほか、報告が義務付けられていない航空の安全情報の収集のため、平成26年より航空安全情報自発報告制度（VOICES）を運用しており、航空の安全性向上に向けた提言が得られている。

②航空輸送安全対策

本邦航空会社において、航空機に起因する乗客の死亡事故は昭和61年以降発生していない[注15]が、安全上のトラブルに適切に対応するため、会社における安全管理体制の強化を図り、予防的安全対策を推進するとともに、事業参入時・事業拡張時の事前審査及び抜き打ちを含む厳正かつ体系的な立入監査を的確に実施している。また、外国航空会社に対しても、日本に乗り入れる航空機に対する立入検査等により、航空機の運航及び機体の安全性について監視している。

航空機からの落下物対策については、平成30年３月に策定した「落下物対策総合パッケージ」に基づき、本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社に対して「落下物防止対策基準」の内容の実施を義務付けるとともに、航空会社からの部品欠落に係る報告制度の運用、原因究明の結果を踏まえた航空会社への情報共有や上記基準への対策追加等を実施している。引き続き「落下物対策総合パッケージ」に盛り込まれた対策を関係者とともに着実かつ強力に実施していく。

平成30年10月末以降、本邦航空会社の航空従事者の飲酒に係る不適切事案が相次いで発生したことを踏まえ、平成31年１月から令和元年７月にかけて厳格な飲酒基準を策定し、こうした基準が適切に遵守されるよう、監査等を通じて指導・監督を実施してきたところである。しかしながら、最近においても運航乗務員等の飲酒に係る不適切事案が発生していることから、アルコール検査体制の強化、アルコール教育の適切な実施及び組織的な飲酒傾向の把握等が図ら

【関連リンク】
航空安全プログラム（SSP）について
URL：https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk2_000005.html

注15　客席数が100又は最大離陸重量が５万キログラムを超える航空機を使用して航空運送事業を経営する本邦航空運送事業者に係る事故に限る。

れるよう、引き続き指導・監督を実施していく。

③航空機等の安全性審査

国土交通省では、米国・欧州の航空当局等と密接に連携するとともに、安全性審査を担当する職員の能力維持・向上等を図ることにより、「空飛ぶクルマ」を含む国産及び輸入航空機の安全・環境基準への適合性の審査を適切かつ円滑に実施している。また、無人航空機について、産業界及び諸外国の動向を踏まえた基準の策定や、機体の審査等を実施している。

④無人航空機等の安全対策

無人航空機については、「航空法」において、飛行のための許可・承認制度、機体登録制度、レベル４飛行実現のための機体認証制度や操縦者技能証明制度等の基本的なルールを定めている。更なる無人航空機を活用した事業の拡大に向けては、安全性を確保しつつ、採算性や効率性を高めていくことが重要であるところ、操縦者の数より多い複数の無人航空機の同時運航（多数機同時運航）の普及拡大に向け、「無人航空機の多数機同時運航を安全に行うためのガイドライン」（第一版）を令和７年３月に策定した。今後は新技術の活用も含めた機体数の上限拡大等に向け、必要な環境整備等を進めていく。また、より高度かつ高密度な運航を実現するための、無人航空機の運航管理システム（UTM）の段階的導入を行っていく。

「空飛ぶクルマ」については世界各国で機体開発の取組が進められているが、我が国においても、都市部での送迎サービスや離島や山間部での移動手段、災害時の救急搬送等の活用を期待し、世界に先駆けた実現を目指している。令和７年の大阪・関西万博で空飛ぶクルマのデモフライトを実施した。また、万博後の社会実装に向け、「空の移動革命に向けた官民協議会」において８年３月に「空の移動革命に向けたロードマップ」を改訂し、9年/10年から一部地域での商用運航開始を目指すことを明確化した。引き続き、ロードマップに基づき、社会受容性の向上、多様な機体や高度な運航（自動・自律飛行、高密度運航）等への対応、離着陸場の普及等を進めるために、官民一体となって取組を進めていく。

また、小型無操縦者航空機については、山間地や災害時における物資輸送等への幅広い活用が期待されるため、早期実装に向けて当該機体の開発促進及び運航実現に必要となる基準等の整備を進めていく。

⑤小型航空機の安全対策

平成28年12月に有識者や関係団体等から構成される「小型航空機等に係る安全推進委員会」を立ち上げ、「新技術の活用」、「操縦士に対する指導監督の強化」及び「安全情報の発信強化」の三つの柱で、安全対策を推進しているほか、令和７年の航空法等の一部改正に基づき操縦者のヒューマンエラー防止を目的として技能発揮訓練の修了が求められるようになることを通じ、滑走路への誤進入等の危険な事態の発生防止に取り組んでいる。

（2）安全な航空交通のための航空保安システムの構築

「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」の中間取りまとめを踏まえ、滑走路誤進入に係る安全・安心対策を順次に講じる。また、将来

【関連リンク】
安全対策｜羽田空港のこれから
URL：https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/report/safety/01/

【関連データ】
本邦航空会社の事故件数及び発生率
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

的な航空需要の増加も踏まえたデジタル技術等の活用による滑走路誤進入検知システムの強化、航空交通管理の高度化に向けた調査・研究を推進していく。

5 航空、鉄道、船舶事故等における原因究明と事故等防止

運輸安全委員会は、独立性の高い専門の調査機関として、航空・鉄道・船舶の事故及びインシデント（事故等）の調査により原因を究明し、国土交通大臣等に再発防止及び被害の軽減に向けた施策等の実施を求めている。

令和７年度中、調査対象となる事故等は、航空28件、鉄道16件、船舶620件発生した。また、同年度中、航空34件、鉄道７件、船舶627件の調査報告書を公表した。

①令和７年度中に調査報告書を公表した主な事案

航空事故等では、令和５年１月、中部国際空港で、旅客機が着陸後、脱出スライドを使用して乗客を降機させた際に乗客数名が重軽傷を負った事案について、乗客のスライド滑降が正しい姿勢で行われなかったために発生したことを明らかにした。その再発防止策として、各航空運送事業者において、「乗客に対してスライド滑降時にとるべき姿勢を確実に周知するとともに、地上援助者の要請を確実に行うことが重要である」と提言した（7年4月公表[注16]）。

鉄道事故等では、令和６年10月、千葉県で列車が右曲線を走行中に脱線した事案について、曲線中の軌間変位が大きく不良まくらぎが連続しており、それらを定期検査で把握していたが必要な補修ができていなかったことなどにより発生したことを明らかにした。この事案の再発防止を図るため、当該事業者に対し、適切に軌道変位の管理・補修ができる体制を構築すること等を勧告した（７年10月公表[注17]）。

船舶事故等では、令和６年７月、北海道苫小牧市苫小牧港で、旅客フェリーが消波ブロックに衝突した事案について、船長が正確な船位を把握しておらず、進路を誤認して変針を遅らせたほか、安全管理に関する社内ルールを遵守していなかったなどの複合的な要因により発生したことを明らかにした。また、再発防止を目的とし、船舶事故調査官が事業者に向けた出前講座を実施した（７年４月公表[注18]）。

②事故等防止に関する普及啓発活動

事故等の再発防止に係る安全提言や各種統計に基づく分析及び参考にすべき事故事例をまとめた「運輸安全委員会ダイジェスト」等を発行しており、また安全啓発のための特集ページ[注19]をウェブサイト上で作成、公開している。船舶事故等調査報告書については、地図上から検索できる「船舶事故ハザードマップ」[注20]（モバイル端末対応）や船舶の機関故障部位から検索できる「機関故障検索システム」[注21]を公開している。

③デジタル技術の活用

多様な交通分野で情報化・自動化等が進んでおり、また次世代モビリティの実用化が計画されている中、より適確な事故調査・原因究明を行うため、最新技術に関する情報を調査・研究し、事故等調査能力の強化を推進する。

注16　報告書　https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-4-1-JA14JJ.pdf
注17　報告書　https://jtsb.mlit.go.jp/railway/rep-acci/RA2025-5-1.pdf
注18　報告書　https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-4-2_2024tk0005.pdf
注19　安全へのツール　http://jtsb.mlit.go.jp/bunseki.html
注20　船舶事故ハザードマップ　https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap.html
注21　機関故障検索システム　https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/etss/
小型船舶機関故障検索システム　https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/s_etss/

また、ドローン、3Dスキャン装置、CTスキャン装置等を活用し、より多様な事故現場又は事故対象物品に対して高精度なデータを取得するなど、今後も新たな調査手法の導入により科学的かつ客観的な解析能力の強化を推進する。

6 公共交通における事故による被害者・家族等への支援

令和７年度においても、公共交通事故発生時には、被害者等へ相談窓口を周知するとともに被害者等からの相談を聞き取って適切な機関を紹介し、平時には、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定の働きかけ等を行っている。

平成28年に発生した軽井沢スキーバス事故や令和４年に発生した知床遊覧船事故については被害者等との意見交換会や情報提供の場を設けるなどの支援を継続して実施している。

7 道路交通における安全対策

令和７年の交通事故死者数は、2,547人で前年比116人、4.4%の減少で、統計が残る昭和23年以降最少となった。しかし、交通事故死者の約半数が歩行中・自転車乗用中で、その約半数が自宅から500m以内の身近な場所で発生するなど依然として厳しい状況である。このため、更なる交通事故の削減を目指し、警察庁等と連携して各種対策を実施している。

（１）道路の交通安全対策

①ビッグデータ等を活用した幹線道路・生活道路の交通安全対策の推進

道路の機能分化を推進することで自動車交通を安全性の高い高速道路等へ転換させるとともに、幹線道路については、安全性を一層高めるために都道府県公安委員会と連携した「事故危険箇所」の対策や「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」により、効果的・効率的に事故対策を推進している。

一方、生活道路については、車両の速度抑制や通過交通進入抑制による安全な歩行空間の確保等を目的として、警察庁と国土交通省は、「ゾーン30プラス」として設定し、人優先の安全・安心な通行空間の整備を推進している。

具体的には、警察と道路管理者は検討段階から緊密に連携して、最高速度30キロメートル毎時の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、ハンプや狭さくの設置等による車両の速度抑制対策や通過交通の進入抑制対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良等を推進している。これらの交通安全対策の立案等に当たっては、急減速や速度超過等の潜在的な危険箇所を見える化するため、ビッグデータ等の活用を推進している。また、世代別の事故特性を踏まえ、データや新技術を活用し、中高生の自転車通学中の事故対策や、高齢者の横断中の事故対策、積雪地域での冬期の通学路対策等の交通安全対策を強化している。

②通学路等の交通安全対策の推進

通学路や未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保す

【関連データ】
交通事故件数及び死傷者数等の推移
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

るため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進しており、「通学路交通安全プログラム」に位置付けられた交通安全対策事業への支援を重点的に実施している。

また、令和元年に発生した園児等の死傷事故を受け決定された「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」（元年６月18日関係閣僚会議決定）に基づき行われた緊急安全点検の結果を踏まえた交通安全対策事業への支援も重点的に実施している。

さらに、令和３年６月に発生した下校中の小学生の死傷事故を受け決定された「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」（３年８月４日関係閣僚会議決定）に基づき通学路合同点検を実施し、この結果を踏まえ、学校、教育委員会、警察、道路管理者等の関係者が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進している。また、こどもの安全性を更に高めるべく、小学校周辺のゾーン30内にある通学路に着目し、事故の状況、交通規制、自動車走行速度などのデータ分析・評価を基に、ゾーン30プラスの導入などの面的な対策を、警察や学校、地域などとも連携して実施する。

③高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組

令和元年９月に策定した「高速道路における安全・安心基本計画」等を踏まえ、利用者視点の下、新技術等を活用しつつ、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組を計画的に推進していく。

具体的には、暫定２車線区間における走行性や安全性の課題を効率的に解消するため、時間信頼性の確保や事故防止、ネットワークの代替性確保の観点から選定した優先整備区間の中から財源確保状況も踏まえ、計画的に４車線化等を実施していく。また、正面衝突事故防止対策として、土工部及び中小橋においては令和４年度にワイヤロープ設置が概成しており、長大橋及びトンネル区間においては、車両の逸脱防止性能等を満たす区画柵を全国79か所（約31km）の実道で３年度より試行設置し、効果検証を推進していく。

また、高速道路での逆走事故対策として、逆走車に対して強く衝撃を与えるような段差や突起物を路面上に設ける物理的対策等を実施するとともに、高速道路に設置されている道路管理用カメラの画像からAI技術により逆走車両を検知し、カーナビやスマートフォンを通じて、逆走車及び周囲の順走車に対して逆走情報を通知する技術の開発等を推進する。

（２）安全で安心な道路サービスを提供する計画的な道路施設の管理

全国には道路橋が約73万橋、道路トンネルが約１万本存在し、高度経済成長期に集中的に整備した橋梁やトンネルは、今後急速に高齢化を迎える。こうした状況を踏まえ、平成26年より、全国の橋やトンネル等について、国が定める統一的な基準により、５年に１度の頻度で点検を行っている。平成31年度から令和５年度までに実施した橋梁、トンネル等の二巡目点検の結果、橋梁では次回点検までに措置を講ずべきものが全国に約６万橋存在する。このうち、地方公共団体管理の橋梁では修繕が完了したものが約32％（令和６年度末時点）にとどまることから、「道路メンテナンス事業補助制度」により計画的かつ集中的に支援している。

今後、地方公共団体が計画的にメンテナンスを図られるよう、具体的な対策内容を盛り込んだ長寿命化修繕計画の策定・公表を促す職員の技術力向上に向けた研修の充実等による支援を実施するとともに、緊急的な対応が必要かつ高度な技術力を要する施設については直轄診断・

修繕代行による支援を実施する。さらに、高速道路の老朽化に対応するため、大規模更新・修繕事業を計画的に進めているほか、跨線橋の計画的な維持及び修繕が図られるよう、あらかじめ鉄道事業者等との協議により、跨線橋の維持又は修繕の方法を定め、第三者被害の予防及び鉄道の安全性確保等に取り組んでいる。

（３）バスの重大事故を受けた安全対策の実施

平成28年１月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、同年６月に「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」において取りまとめた85項目に及ぶ「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を着実に実施してきた。令和８年度から、「軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会議」に代えて貸切バスの安全対策に係る協議会を設置し、貸切バス全体について更なる安全対策の協議を行っていく。

（４）事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故については、令和８年３月に策定した「事業用自動車総合安全プラン2030」に基づき、12年までに事業用自動車の事故による24時間死者数を225人以下、重症者数を1,740人以下、人身事故件数を16,500件以下、飲酒運転を０件とする事故削減目標の達成に向けて関係者が一丸となって各種取組を進めていく。

①業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全の確保を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとの特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組について評価し、更なる事故削減に向け、必要に応じて見直しを行う等、フォローアップを実施している。トラックの中でも事業用軽貨物自動車の死亡重傷事故件数が増加していることを踏まえ、貨物軽自動車運送事業者に対し、貨物軽自動車安全管理者の選任等を義務付ける改正（流通業務の統合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和６年法律第23号））を令和６年に行ったほか、荷主や元請運送事業者等の関係者を交えた「貨物軽自動車運送事業適正化協議会」において、輸送の安全に関する情報共有や意見交換を引き続き実施している。

②運輸安全マネジメントを通じた安全体質の確立

平成18年10月より導入した「運輸安全マネジメント制度」により、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を、令和７年度は自動車運送事業者83者に対して実施した。特に、平成29年７月の運輸審議会の答申を踏まえ、令和３年度までにすべての貸切バス事業者について評価を終了した。その後、新規許可を受けた貸切バス事業者や一定規模以上の貸切バス事業者について優先的に評価を実施している。

（５）自動車の総合的な安全対策

①今後の車両安全対策の検討

第11次交通安全基本計画（計画年度：令和３～７年度）を踏まえ、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会において、今後の車両の安全対策のあり方、車両の安全対策による事故削減目標等について審議され、３年６月に報告書が取りまとめられた。報告書では「歩行者・自転車等利用者の安全確保」、「自動車乗員の安全確保」、「社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止」及び「自動運転関連技術の活用・適正利用促進」を今後の車両安全対策の柱とするとともに、12年までに、車両安全対策により、年間の30日以内交通事故死者数を1,200人削減、重傷者数を11,000人削減するとの目標が掲げられた。また、高齢運転者の事故防止対策として、ペダルの踏み間違い等、運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者

の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、「安全運転サポート車（サポカー）」の普及促進に取り組む等により、先進的な安全技術を搭載した自動車の性能向上と普及促進に取り組んだ。さらに、ペダル踏み間違い時加速抑制装置については、国際基準化を踏まえ７年６月に道路運送車両の保安基準等を改正し、乗用車について、障害物の手前で停止中に誤ってアクセルを踏み込んだときに急発進や急加速を抑制する装置の搭載を義務付けた。加えて、８年１月には、停止中だけでなくクリープ走行中にも作動することとする要件強化を行うなど、保安基準の拡充・強化を行った。

②安全基準等の拡充・強化

自動車の安全性の向上を図るため、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）において日本が副議長を担うなど議論を主導している。特に、電気自動車等のバッテリーが異常発熱を生じた場合においても乗員を保護するための要件について、日本の提案に基づき、国際基準の改正が合意された。これを受け、令和７年９月に道路運送車両の保安基準等の改正を行った。引き続き、自動車の安全性向上に向けて、更なる安全基準の拡充・強化を図っていく。

③先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進

産学官の連携により、先進技術を搭載した自動車の開発と普及を促進し、交通事故削減を目指す「先進安全自動車（ASV）推進プロジェクト」では、令和３年度から７年度の５年間にわたる第７期ASV推進検討会において「自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進」を基本テーマに掲げ、７年度は、誰もが使用する技術となったASVの正しい理解・利用の徹底と効果的な普及を図るための動画の作成、ドライバー異常時対応システム作動時の車外への報知性改善のためのガイドライン改訂に向けた検討等を行った。

④自動車アセスメントによる安全情報の提供

安全な自動車及びチャイルドシートの開発やユーザーによる選択を促すため、これらの安全性能を評価し結果を公表している。令和７年度は、８車種について、衝突安全性能、予防安全性能等の評価に取り組み、「自動車安全性能2025」として結果を公表した。なお、6年度より新たに交差点に対応した衝突被害軽減ブレーキ及び新しいオフセット前面衝突（相手車への加害性を考慮した対向車との部分衝突）について、評価を開始した。

⑤自動運転の実現に向けた取組

より高度な自動運転の国連基準について、令和８年６月の合意を目指し、７年度においても、国連WP.29傘下の自動運転システム専門家会議で日本は共同議長を務め、WP.29における議論を官民をあげて主導した。

また、自動運転機能等の故障による事故を防ぐため、令和６年10月から自動車の電子的な検査（OBD検査）を実施している。

加えて、将来のL4車両に繋がるL2++車両の開発が進められているところ、L2++車両について、一定の安全性や運転支援機能を有することを国が性能認定する「優良認定制度」を2026年中を目途に創設し、社会受容性の向上を図るとともに、自動車ユーザーが安全性の高いシステムを搭載した車両を選択しやすい環境を整備することにより、事故削減に効果的なL2++車両の普及を促進する。

⑥自動車型式指定制度

自動車型式指定制度においては、自動車の保

【関連リンク】
自動車の型式指定制度等の概要
URL：https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001610987.pdf

安基準への適合性審査を独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所と連携して実施するとともに、国土交通省において生産過程における品質管理体制の審査を行うことにより、自動車の安全・環境性の確保を図っている。

また、複数の自動車メーカー等において明らかとなった認証不正事案に対応するため、令和６年12月に外部有識者を含めた検討会で取りまとめられた再発防止策を踏まえ、自動車メーカー等における内部統制の強化のための制度見直しを実施した。

⑦リコールの迅速かつ着実な実施・ユーザー等への注意喚起

設計・製造過程における問題を原因とした自動車の事故・トラブルを未然に防止するため、リコール制度を運用し、自動車製作者等から届出された情報について、ウェブサイト等を通じて発信している。令和６年度のリコール届出件数は337件、対象台数は7,564,968台であった。

この制度の的確な運用のため、不具合情報等について、自動車製作者等及びユーザーからの収集に努めるとともに、安全・環境性に疑義のある自動車について、独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所において技術的検証を行い、自動車製作者等への確認・指導を行っている。

また、収集した不具合情報や事故・火災情報等を公表し、ユーザー等への注意喚起が必要な事案や適切な使用及び保守管理、不具合発生時の適切な対応について、ユーザーへの情報提供を実施している。令和７年度は、運転支援システムの特性等についての啓発動画を公表して注意喚起を行うとともに、冬季の冬用タイヤやチェーンの適切な使用を促すため、季節に合わせた報道発表やX（旧Twitter）を通じてユーザー等への注意喚起を行っている。

⑧自動車の整備・検査の高度化

自動車に搭載される先進安全技術の進化に伴い高度化する自動車整備技術に対応するため、令和２年４月に特定整備制度を導入するとともに、「自動車整備技術の高度化検討会」を開催し、高度な整備に必要な情報や機器及びこれらを使いこなす自動車整備士の確保・育成に関する制度等の検討を行っている。７年度は、自動車特定整備事業者の「困りごと」の実態調査、

【関連リンク】
車の異常を連ラクダ！自動車のリコール・不具合情報サイト
URL：https://www.mlit.go.jp/RJ/

【関連リンク】
令和６年度の自動車不具合情報について
URL：https://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/common/data/r6-defects.pdf

動画
【動画】
電動車等の特性を理解して運転しましょう～電動車を運転するときの注意点をビデオで解説します～
URL：https://youtu.be/b6xSocRravE

【関連リンク】
自動車整備技術の高度化検討会
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk9_000023.html

【関連リンク】
【改訂版】自動車整備士等の働きやすい・働きがいのある職場づくりに向けたガイドライン（令和７年６月）
https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001895713.pdf

【関連リンク】
自動車の電子的な検査（OBD 検査）について
URL：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_OBD.html

整備マニュアル等の提供環境の改善及びスキャンツールの高機能化に関する取組を行うとともに、人材確保・育成に資する職場環境づくりについてのガイドラインの改訂等を行った。

また、自動運転機能等の先進安全技術の機能確認を行うため、令和６年10月から自動車の電子的な検査（OBD検査）を実施している。

（６）被害者支援

①自動車損害賠償保障制度による被害者保護

自動車損害賠償保障制度では、クルマ社会の支え合いの考えに基づき、自賠責保険の保険金支払いとともに、ひき逃げ・無保険車事故による被害者の救済（保障事業）や、重度後遺障害者への介護料の支給や療護施設の設置・運営等（被害者保護増進等事業）を実施している。今後も「被害者保護増進等事業に関する検討会」を通じた施策の効果検証等を踏まえ、被害者支援等の更なる充実に取り組むとともに、自動車事故被害者への情報提供の充実、自動車損害賠償保障制度に係る自動車ユーザーの理解促進にも取り組み、安全・安心なクルマ社会を実現していく。

②交通事故相談活動の推進

地方公共団体に設置されている交通事故相談所等の活動を推進するため、研修や実務必携の発刊を通じて相談員の対応能力の向上を図るとともに、関係者間での連絡調整・情報共有のための会議やウェブサイトで相談活動の周知を行うなど、地域における相談活動を支援している。これにより、交通事故被害者等の福祉の向上に寄与している。

（７）機械式立体駐車場の安全対策

機械式駐車装置の安全性に関する基準について、国際的な機械安全の考え方に基づく質的向上と多様な機械式駐車装置に適用するための標準化を図るため、平成29年５月にJIS規格を制定しており、令和５年５月に更なる安全性向上を図るため、ワイヤーロープの強度及び安定性に関する基準等について一部改正した。

また、平成29年12月の社会資本整備審議会「都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループ」取りまとめを踏まえ、平成30年７月に策定した「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」について、近年、機器等の交換が適切に実施されなかったことによる機械式駐車設備の事故が発生している状況を踏まえ、令和３年９月に指針の一部見直しを行っており、機械式駐車装置設置後の点検等による安全確保を推進している。

第５節　危機管理・安全保障対策

鉄道、航空機等における多数の死傷者を伴う事故や船舶からの油、危険・有害物質流出事故等の事故災害が発生した場合には、国土交通省に災害対策本部を設置し、迅速かつ的確な情報の収集・集約、関係行政機関等との災害応急対策が実施できるよう体制整備を行っている。海上における事故災害への対応については、巡視船艇・航空機・大型浚渫兼油回収船や、海上保安庁の特殊部隊である特殊救難隊・機動防除隊等の出動体制の確保、防災資機材や救助資機材の整備等を行うとともに、合同訓練等を実施し、関係機関等との連携強化を図っている。また、油等防除に必要な沿岸海域環境保全情報を整備し、海洋状況表示システム（海しる）を通じて提供している。

1 犯罪・テロ対策等の推進

（1）各国との連携による危機管理・安全保障対策

①セキュリティに関する国際的な取組

主要国首脳会議（G7）、国際海事機関（IMO）、国際民間航空機関（ICAO）、アジア太平洋経済協力（APEC）等の国際機関・フォーラムにおける交通セキュリティ分野の会合やプロジェクトに参加し、我が国のセキュリティ対策に活かすとともに、国際的な連携・調和に向けた取組を進めている。平成18年に創設された「陸上交通セキュリティ国際ワーキンググループ（IWGLTS）」には、現在16か国以上が参加しており、陸上交通のセキュリティ対策に関する枠組みとして、更なる発展が見込まれているほか、日米、日EUといった二国間会議も活用し、国内の保安向上、国際貢献に努めている。

②海賊対策

国際海事局（IMB）によると、令和７年における海賊及び武装強盗事案の発生件数は137件であり、地域別では、ソマリア周辺海域が５件、西アフリカ（ギニア湾）が21件及び東南アジア海域が95件、その他16件となっている。

平成20年以降、ソマリア周辺海域において凶悪な海賊事案が急増したが、各国海軍等による海賊対処活動、商船側によるベスト・マネジメント・プラクティス・マリタイム・セキュリティ（BMP-MS）[注22]に基づく自衛措置の実施、商船の民間武装警備員の乗船等国際社会の取組により、近年は低い水準で推移していた。しかしながら、令和６年１月以降同海域で海賊事案が続発するようになり、商船の航行にとって予断を許さない状況が続いている。

このような状況の下、我が国としては、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」に基づき、海上自衛隊の護衛艦により、アデン湾において通航船舶の護衛を行うと同時に、P-3C哨戒機による警戒監視活動を行っている。国土交通省においては、船社等からの護衛申請の窓口及び護衛対象船舶の選定を担うほか、一定の要件を満たす日本船舶において民間武装警備員による乗船警備を可能とする「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法」の運用を適切に行い、日本船舶の航行安全の確保に万全を期していく。

海上保安庁においては、ソマリア沖・アデン湾における海賊対処のために派遣された護衛艦に、海賊行為があった場合の司法警察活動を行うため海上保安官を同乗させ、海上自衛官とともに海賊行為の監視、情報収集等を行っている。また、同周辺海域沿岸国の海上保安機関との間で海賊の護送に関する訓練等を実施している。

東南アジア周辺海域等においては、巡視船や航空機を派遣し、公海上でのしょう戒のほか、寄港国海上保安機関等と連携訓練や意見・情報交換を行うなど連携・協力関係の推進に取り組んでいる。

③中東地域における対応

我が国は輸入原油の９割以上を中東地域に依存しており、中東地域における船舶の安全確保は必要不可欠である。しかしながら、中東地域においては、高い緊張状態が継続しており、令和５年11月19日には、紅海において、我が国海運事業者が運航する船舶が「拿捕」される事案[注23]が発生した。

また、令和８年２月には、イスラエル及び米国とイランとの間の攻撃の応酬によりホルムズ海峡が実質的に封鎖され、日本関係船舶がペル

注 22　国際海運会議所等海運団体により作成されたソマリア海賊による被害を防止し又は最小化するための自衛措置（海賊行為の回避措置、船内の避難区画（シタデル）の整備等）を定めたもの。
注 23　令和７年１月 22 日、乗組員 25 名は約 14 ヶ月ぶりに解放された。

シャ湾内に留め置かれる事案が発生した。

我が国としては、令和７年11月に閣議決定にて一部変更した「中東地域における日本関係船舶の安全確保に関する政府の取組について」を踏まえ、引き続き、更なる外交努力や航行安全対策の徹底、自衛隊による情報収集活動を行い、我が国関係船舶の航行安全の確保に万全を期していく。

（２）公共交通機関等におけるテロ対策の徹底・強化

国際的なテロの脅威は極めて深刻な状況であり、公共交通機関や重要インフラにおけるテロ対策の取組を進めることは重要な課題である。令和９年３月からの国際園芸博覧会の開催を見据え、国土交通省では、所管の分野においてハード・ソフトの両面からテロ対策を強化するなど、引き続き、関係省庁と連携しつつ、取組を進める。

①鉄道におけるテロ対策の推進

令和３年10月に発生した京王線車内傷害事件等を受けて同年12月に取りまとめた対応策等を踏まえ、「車内非常用設備等の表示に関するガイドライン」に基づき表示された非常通報装置等の活用や車内への危険物の持込みの制限について、利用者への呼びかけを継続することで、鉄道の安全安心の確保に取り組んでいる。また、他人に危害を及ぼすおそれのある行為等を抑止する効果を高めるため、「鉄道運輸規程及び軌道運輸規程」を５年10月に改正し、新幹線や利用者の多い在来線等の新造車両を対象に車内防犯カメラの設置を義務付けたところであるが、その設置率は大手民鉄で約６割に達しており、今後とも普及促進に取り組んでいく。さらに、大阪・関西万博の開催に先立つ７年２月に「鉄道テロへの対応ガイドライン」を一部改正し、列車内への危険品持込規制の内容について利用者に周知するよう鉄軌道事業者に対して指導するなど、鉄道におけるテロ対策の推進に取り組んでいる。

②船舶・港湾におけるテロ対策の推進

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に基づく国際航海船舶からの船舶保安情報の確認、保安規程の承認・船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶・国際港湾施設に対する立入検査及びポートステートコントロール（PSC）を通じて、保安の確保に取り組んでいる。

③航空におけるテロ対策の推進

国際民間航空条約に規定される国際標準や航空法に基づき策定している危害行為防止基本方針等に従って、関係者と連携を図りながら、航空保安対策を推進している。具体的には、各空港において、車両及び人の侵入防止対策としてフェンス等にセンサを設置するなど、侵入があった場合の迅速な対応を可能とする対策を講じているほか、先進的な保安検査機器の導入を促進するなど航空保安検査の高度化を図っている。

加えて、令和２年７月に「重要施設の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律」に基づき８空港[注24]を対象空港として指定し、当該空港周辺での小型無人機等の飛行を禁止するとともに、これに違反して飛行する小型無人機等に対する退去命令や飛行妨害等の措置を警察官等により行うことができるよう体制整備を行っている。また、上記８空港以外の空港についても、同年９月より、空港の機能を確保する観点から、空港の設置者に対し、空港周辺における無人航空機の飛行等の行為に関し、行為が禁止されていることの周知や場周警備の一環としての巡視の実施、違反行為が確

注 24　新千歳空港、成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、大阪国際空港、関西国際空港、福岡空港、那覇空港。

認された場合の連絡体制の構築等を義務付け、空港の設置者においてこれらの実施のための体制整備を行っている。

④自動車におけるテロ対策の推進

車内の点検、営業所・車庫内外における巡回強化、警備要員等の主要バス乗降場への派遣、防犯カメラの設置、不審者・不審物発見時の警察への通報や協力体制の整備等、テロの未然防止対策を推進している。さらに、バスジャック対応訓練の実施等についても推進している。

⑤重要施設等におけるテロ対策の推進

河川関係施設等では、河川・砂防・海岸等の点検・巡視時における不審物等への特段の注意、ダム管理庁舎及び堤体監査廊等の出入口の施錠強化等を行っている。道路関係施設では、道路、橋梁下、共同溝、休憩施設等の巡回・点検時における不審物等への特段の注意、工事用資機材の盗難防止・紛失等の管理強化を行っている。都市公園関係施設では国営公園における、巡回警備の強化、貼り紙掲示等による注意喚起等を行っている。

（３）物流におけるセキュリティと効率化の両立

航空貨物に対する保安体制については、荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護することを目的に、ICAOの国際基準に基づき制定されたKS/RA制度[注25]を運用している。

また、主要港のコンテナターミナルにおいては、トラック運転手等の本人確認及び所属確認等を確実かつ迅速に行うため、出入管理情報システムを導入し、平成27年１月より本格運用を開始しているほか、CONPAS（新・港湾情報システム）における入場受付にもPS（Port Security）カードを活用することでゲート処理時間の短縮を図っている。また、感染症が流行した際においても、港湾物流事業を継続する必要があるため、セキュリティを確保しつつ本人確認及び所属確認等を非接触に行えるよう出入管理情報システムの改修を進めている。

さらに、令和５年７月の名古屋港のコンテナターミナルに対するサイバー攻撃事案を受け、港湾の情報セキュリティ対策等の強化を図るため、港湾運送事業法、サイバーセキュリティ基本法及び経済安全保障推進法の観点から制度的措置を講じたほか、港湾運送事業者等のサイバーセキュリティ対応能力の向上に係る支援に取り組んでいる。

（４）サイバーセキュリティ対策

近年、民間企業へのサプライチェーン・リスクを突いた攻撃やゼロデイ攻撃を含め、サイバーセキュリティに対する脅威が増大している。

国土交通省においては、所管する独立行政法人や重要インフラ事業者、更には交通・運輸分野におけるサイバーセキュリティの情報共有等を行う交通ISAC等とともにサイバーセキュリティ対策の強化に取り組んでおり、国家サイバー統括室（NCO）等との連携の下、サイバー攻撃への対処態勢の充実・強化等の取組を推進している。

2 事故災害への対応体制の確立

海上における船舶の海難に伴って発生する油等の汚染や難破物除去等の損害に関し、船舶油濁等損害賠償保障法により、船舶所有者等の賠償責任、船舶所有者に対する保険者との保障契約締結義務が課せられており、地方運輸局等において、保障契約証明書の交付、入港予定の外

注25　航空機搭載前までに、特定荷主（Known Shipper）、特定航空貨物利用運送事業者又は特定航空運送代理店業者（Regulated Agent）又は航空会社においてすべての航空貨物の安全性を確認する制度。

航船舶から通報される保障契約情報の確認により、無保険船舶の排除を行うとともに、船舶の海難等からの被害者保護を図り、海上輸送の健全な発達に寄与している。

また、タンカーの事故により油濁損害が発生した際、船舶所有者等の賠償責任を超える被害に対する補償を行うなどの国際的な枠組みである国際油濁補償基金（IOPCF）において、我が国は主要拠出国として、基金の運営をリードし、世界各地で発生する油濁損害対応に大きく貢献している。

Column コラム

『特殊救難隊』発足 50 周年及び IMO（国際海事機関）勇敢賞表彰状受賞 『機動防除隊』発足 30 周年

令和７年度、海上保安庁の海難救助のスペシャリストである特殊救難隊が発足50周年、海上防災のスペシャリストである機動防除隊が発足30周年を迎え、記念式典を挙行しました。

令和８年３月末時点で、特殊救難隊は出動実績6,001件及び救助者数3,091人、機動防除隊は出動実績464件を誇ります。

また特殊救難隊は令和６年11月に神戸港で発生した転覆した押船からの救助事案の活躍や世界の海難救助機関に対する技術向上支援の貢献等が評価され、世界各国の応募の中からIMO勇敢賞表彰状に選出されました。

海上保安庁では引き続き、一人でも多く、一分一秒でも早く尊い人命を救助すると共に、海洋汚染の防止や海洋環境の保全に努めてまいります。

特殊救難隊発足 50 周年記念式典　記念撮影

IMO 本部（ロンドン）において開催された表彰式典

3 海上における治安の確保

（1）テロ対策の推進

テロの未然防止措置として、原子力発電所や石油コンビナート等の重要インフラ施設に対して、巡視船艇・航空機による監視警戒を行っているほか、旅客ターミナル、フェリー等のいわゆるソフトターゲットにも重点を置いた警戒を実施している。

また、新たなテロの脅威として、ドローンを使用したテロの発生も懸念されていることから、関係機関と連携して不審なドローン飛行に関する情報を把握するとともに、ドローン対策資機材を活用するなど複合的な対策を講じている。

さらに、テロ対策については、官民の連携が重要であるところ、海上保安庁では、官民が参画する「海上・臨海部テロ対策協議会」を定期的に開催しており、ソフトターゲットへのテロ対策を官民一体となり推進している。

（2）不審船・工作船対策の推進

不審船・工作船は、覚醒剤の運搬や工作員の不法出入国等の重大犯罪に関与している可能性が高く、我が国の治安を脅かすこれらの活動を未然に防止することは重大な課題である。

海上保安庁では、巡視船艇・航空機により不審な船舶に対する監視警戒を行うとともに、海上自衛隊との共同訓練を含む各種訓練を通じて事案対処能力の維持・向上にも努めている。引き続き、関係機関等との連携を一層強化して、不審船・工作船に対して厳格に対処していく。

（3）海上犯罪対策の推進

最近の海上犯罪の傾向として、密漁事犯では、密漁者と買受業者が結託した組織的な形態で行われるものや、暴力団員が関与する組織的かつ大規模に行われるもの等が見受けられるほか、本邦滞在中の外国人による沿岸部における密漁が増加しており、令和７年７月には、本邦滞在中の中国人による日本漁船を使用したサンゴの密漁も発生している。海上環境事犯では、漁業残渣、廃材、廃船等の不法投棄や、企業による汚水の不法排出等が発生している。密輸事犯では、海上貨物への隠匿やパラサイト型密輸といった密輸手口の大口・巧妙化の傾向が益々高まっている。密航事犯では、貨物船の船員による不正上陸、訪日クルーズ船の乗客による不法上陸が発生している。

このような各種海上犯罪については、その態様が悪質・巧妙化しており、依然として緊張感を持った取締りが求められているところ、海上保安庁では、巡視船艇・航空機を効率的かつ効果的に運用することで監視・取締りや犯罪情報の収集・分析、立入検査を強化するとともに、国内外の関係機関との情報交換等、効果的な対策を講じ、厳正かつ的確な海上犯罪対策に努めている。

図表Ⅱ-6-5-1　フェリーターミナルにおける警戒の様子

4 安全保障と国民の生命・財産の保護

（1）北朝鮮問題への対応

我が国では、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づき、すべての北朝鮮籍船舶、北朝鮮の港に寄港したことが確認された第三国籍船舶及び日本籍船舶並びに国際連合安全保障理事会の決定等に基づき制裁措置の対象とされた船舶が入港禁止措置の対象とされているが、令和７年４月８日の閣議において、国際情勢にかんがみ、当該入港禁止措置の期限を９年４月13日まで延長することが決定された。

国土交通省・海上保安庁では、本措置の確実な実施を図るため、これら船舶の入港に関する情報の確認等を実施しているほか、関係行政機関と緊密に連携し、「国際連合安全保障理事会決議第千八百七十四号等を踏まえ我が国が実施する貨物検査等に関する特別措置法」に基づく対北朝鮮輸出入禁止措置の実効性確保に努めている。

国土交通省・海上保安庁及び気象庁では、累次の北朝鮮関係事案の発生を踏まえ、関係省庁との密接な連携の下、即応体制の強化、北朝鮮に対する監視・警戒態勢の継続をしているところであり、弾道ミサイル等発射事案や核実験においても、関係する情報の収集や必要な情報の提供を行うなど、国民の安全・安心の確保に努めている。特に、北朝鮮の弾道ミサイル等が我が国周辺に発射された場合等には、我が国周辺の航空機や船舶に対して直接、または、事業者等を通じて迅速に情報を伝達し、注意を促すこととしている。

（2）国民保護計画による武力攻撃事態等への対応

「武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律」及び「国民の保護に関する基本指針」を受け、国土交通省・観光庁、国土地理院、気象庁及び海上保安庁において「国民の保護に関する計画」を定めている。

国土交通省・観光庁では、地方公共団体等の要請に応じ、避難住民の運送等について運送事業者である指定公共機関との連絡調整等の支援等を実施すること、国土地理院では、地理空間情報を活用した被災状況や避難施設等に関する情報を関係省庁等と連携して国民に提供すること、気象庁では、気象情報等について関係省庁等と連携して国民に提供すること、海上保安庁では、警報及び避難措置の指示の伝達、避難住民の誘導等必要な措置を実施することを定めている。

（3）総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備

令和４年12月に閣議決定された国家安全保障戦略に基づき、国土交通省は関係省庁と連携して、総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備に取り組んでいる。この取組では、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み」を設け、これらを「特定利用空港・港湾」とし、「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も資するよう、必要な整備や既存事業を促進することとしている。また、８年４月８日時点で、全国で24空港及び33港湾を「特定利用空港・港湾」としている。

5 重篤な感染症及び影響の大きい家畜伝染病対策

（１）感染症対策

感染症対策については、関係省庁と緊密に連携し対応している。

特に新型インフルエンザ等対策については、「新型インフルエンザ等対策特別措置法」において、国土交通省を含む指定行政機関は自ら新型インフルエンザ等対策を的確かつ迅速に実施し、並びに地方公共団体及び指定公共機関が実施する対策を的確かつ迅速に支援することにより、国全体として万全の態勢を整備する責務を有するとされている。

国土交通省では、「国土交通省新型インフルエンザ等対策行動計画」において、新型インフルエンザ等対策について国土交通省が行うべき対応や、地方公共団体や所管の指定公共機関に対する支援の内容等を規定している。

（２）影響の大きい家畜伝染病対策

影響の大きい家畜伝染病対策については、平成30年９月、岐阜県の養豚場において、26年ぶりとなる豚熱の発生が確認され、令和８年３月31日までに、25都県で計102事例の発生が確認されている。また、令和７年10月、北海道の養鶏場において、我が国では前年度に引き続き高病原性鳥インフルエンザの発生が確認され、７年シーズン（８年５月末時点）では16道府県で24事例の発生が確認されている。

国土交通省では、地方公共団体が実施する防疫措置に必要となる資機材の提供、同地方公共団体が行う防疫措置についての関係事業者に対する協力要請を行うなど、更なる感染拡大の防止のため、関係省庁と緊密に連携して必要な対応を講じている。

第7章　美しく良好な環境の保全と創造

第１節　地球温暖化対策の推進

1　地球温暖化対策の実施等

気候変動の影響により、自然災害が激甚化・頻発化するなど、地球温暖化対策は世界的に喫緊の課題となっている。世界平均気温は上昇傾向にあり、1970年以降、過去2000年間のどの50年間よりも気温上昇は加速している。世界気象機関（WMO）の報告によると、2025年の世界の年平均気温は、工業化以前1850～1900年の平均気温を1.43℃（±0.13）上回っており、2023年から2025年は、過去176年の観測史上最も温暖な３年間となった。

我が国においては、2050年ネット・ゼロの実現及び2013年度比で2030年度温室効果ガス46％削減、さらに50％の高みに向けた挑戦を続けるとともに、2035年度60％削減、2040年度73％削減という野心的な目標を掲げている。また、令和７年５月に改正された「脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律」に基づき、我が国でも８年度から排出量取引制度が本格稼働し、運輸部門をはじめとする国土交通分野も対象となるなど、GX（グリーントランスフォーメーション）に係る一層の取組が求められているところである。

こうした中で、地域のくらしや経済を支える幅広い分野を所管する国土交通省では、民生・運輸部門の脱炭素化等に貢献するため、令和７年６月に「国土交通省環境行動計画」の改定を行い、住宅・建築物や公共交通・物流等における省エネ化、インフラを活用した太陽光や水力、バイオマス等の再エネの導入・利用拡大（創エネ）、輸送・インフラ分野における非化石化等を推進している。

2　地球温暖化対策（緩和策）の推進

（1）まちづくりGXの推進

地球的・国家的規模の課題である①気候変動への緩和策・適応策（CO_2排出削減、暑熱対策等）や②生物多様性の確保（生物の生息・生育環境の確保等）、人々のライフスタイルの変化を受けた③Well-beingの向上（健康の増進、良好な子育て環境等）の社会的要請に対応するため、「まちづくりGX」に取り組んでいる。具体的には、都市のコンパクト・プラス・ネットワークや「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを進め公共交通の利用の促進等を図ることでCO_2排出量の削減につなげる「都市構造や移動手段の変革」、エネルギーの面的利用や環境に配慮した民間都市開発等を推進することでエネルギー利用の効率化につなげる「街区・建物単位での取組」、グリーンインフラの社会実装の推進等により都市部のCO_2吸収源拡大につなげる「都市における緑とオープンスペースの確保」の３つの柱に加え、「猛暑の中でも安全・快適に暮らせる都市環境の形成」の取組を進めている。

特に、「都市における緑とオープンスペースの確保」の取組としては、都市公園の整備を含むグリーンインフラの社会実装、緑地の保全

及び緑化の推進、優良緑地確保計画認定制度（TSUNAG）等を活用した民間事業者等による緑地確保の後押しを行うことで、CO_2吸収、生物の生息・生育空間の確保、健康増進等を推進する。

（2）環境にやさしい自動車の開発・普及、最適な利活用の推進

環境性能に優れた自動車の普及を促進するため、エコカー減税等による税制優遇措置を実施している。また、地球温暖化対策等を推進する観点から、関係省庁とも連携し、トラック・バス・タクシー事業者等に、燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車等の導入に対する補助を行っている。また、車載用蓄電池のリユースを促進し、再生可能エネルギーの有効活用に貢献する。

（3）道路分野の脱炭素化に向けた取組

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、道路の脱炭素化の推進に関する基本的な方針である「道路脱炭素化基本方針」を策定し、国の道路脱炭素化基本方針に基づき道路管理者が脱炭素化推進計画を策定する枠組みを導入した。

充電・水素充てんインフラの整備促進、安全・安心な歩行空間や自転車等通行空間の整備等による自動車交通量の減少等を通じたCO_2排出の削減、ダブル連結トラックの利用環境の整備や自動物流道路の実現に向けた検討等による低炭素な物流への転換、渋滞対策等の推進、LEDの道路照明への導入や低炭素な材料の導入促進による道路のライフサイクル全体の低炭素化等により、道路分野の脱炭素化を推進している。

（4）公共交通機関の利用促進

自家用乗用車からCO_2排出の少ない公共交通機関へのシフトは、地球温暖化対策の面から推進が求められている。自家用車だけに頼ることなく移動しやすい環境整備を図る観点から、MaaSやコンパクト・プラス・ネットワークの推進、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再編、バリアフリー化の促進等による公共交通サービスの更なる利便性向上を図るとともに、エコ通勤優良事業所認証制度を活用した自治体・事業者によるエコ通勤の普及促進に取り組んだ。

（5）サプライチェーン全体の脱炭素化の推進

国内物流の輸送機関分担率（輸送トンキロベース）はトラックが最大であり、５割を超えている。トラックのCO_2排出原単位は、大量輸送機関の鉄道、内航海運より大きく、物流部門におけるCO_2排出割合は、トラックが太宗を占めている。

国内物流を支えつつ、CO_2の排出を抑制するために、トラック単体の低燃費化や輸送効率の向上と併せ、鉄道、内航海運等のエネルギー消費効率の良い輸送機関の活用を図ることが必要である。更なる環境負荷の小さい効率的な物流体系の構築に向け、EVトラック・FCVトラック等の普及促進、港湾の低炭素化の取組への支援や冷凍冷蔵倉庫において使用する省エネ型自然冷媒機器の普及促進等を行っている。また、共同輸配送やモーダルシフトの促進、省エネ船の建造促進等内航海運・フェリーの活性化に取り組んでいる。加えて、「エコレールマーク」（令和８年１月現在、商品180品目（153件）、取組企業97社を認定）や「エコシップマーク」（８年３月末現在、荷主259者、物流事業者284者を認定）の普及に取り組んでおり、７年度より「エコレールマーク」の認知度向上や貨物鉄道輸送の利用拡大に貢献したエコレールマーク認定企業の功績を称えることを目的とした表彰制度を創設した。

また、港湾においては、我が国の港湾や産業の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア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）の形成を推進しており、水素を燃料とする荷役機械の導入促進の検討、低炭素型荷役機械の導入支援等を行った。さらに、国際海上コンテナターミナルの整備、国際物流ターミナルの整備、複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の整備等を推進することにより、貨物の陸上輸送距離削減を図っている。

このほか、関係省庁、関係団体等と協力して、グリーン物流パートナーシップ会議を開催し、荷主と物流事業者の連携による優良事業者への表彰や普及啓発を行っている。総合物流施策大綱（2026 ～ 2030年度）策定後は、「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」、「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」、「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」、「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」、「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つの柱を踏まえた取組も表彰対象とし、物流分野全般の課題解決に資する取組を幅広く周知している。

（6）鉄道・船舶・航空・港湾における脱炭素化の促進

①鉄道分野における脱炭素化の取組

鉄道分野については、令和５年５月に出された「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」の最終とりまとめにおいて、鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿と、それに向けて取り組むべき施策の方向性を整理した。同とりまとめを踏まえ、関係省庁とも連携しながら、エネルギー効率の高い鉄道車両の導入、水素燃料電池鉄道車両の社会実装やバイオディーゼル燃料の導入等を推進するほか、鉄道アセットを活用した再生可能エネルギーの導入拡大、環境優位性のある鉄道の利用促進等の取組を進める。

また、令和７年９月に、「鉄道分野のGXに関する官民研究会」において、主要鉄道事業者を対象とする、省エネの徹底、非電化区間のGX及び再エネの最大限導入について具体的な目標等を示した基本的考え方を整理した。

さらには、鉄道事業の低炭素化に係る補助制度等鉄道事業者の積極的な取組を後押しするとともに、鉄道の脱炭素に関心を持つ幅広い主体が参加する「鉄道脱炭素官民連携プラットフォーム」における情報共有、協力体制の構築を通じて、鉄道分野における脱炭素化の取組を推進していく。

②海運における省エネ・低脱炭素化の取組

国際海運分野においては、国際海事機関（IMO）において令和５年に合意された国際海運からの「2050年頃までにGHG排出ゼロ」等の目標達成に向けて、GHG排出削減に関する新たな国際ルールの策定の議論が進められているところ、我が国は各国と連携・協力しながら、その議論の着実な進展に貢献している。加えて、３年度より、グリーンイノベーション基金を活用して水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船の技術開発を行っており、７年８月には純国産の大型商用アンモニア燃料エンジンが完成した。内航海運分野においては、荷主等と連携した離着桟・荷役等の運航全体で省エネとなる連携型省エネ船の建造・普及や、省エネルギー性能の見える化（内航船省エネルギー格付制度（8年3月末時点で268隻認定））を推進している。また、LNG等のガス燃料船、メタノール燃料船、バッテリー船等の導入・実証を推進している。さらに、船舶のバイ

【関連リンク】
カーボンニュートラルポート（CNP）
URL：https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk4_000054.html

オ燃料利用に向けた勉強会の開催など、既存船舶にも利用可能なバイオ燃料をはじめとする代替燃料の利用に向けた環境整備を図り、関係省庁と連携して、一層の船舶の低・脱炭素化を推進している。

造船・舶用工業分野については、令和６年度に引き続き、ゼロエミッション船等の建造に必要となるエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の生産設備及びそれらの機器等を船舶に搭載するための設備等の整備への支援を実施している。

③航空分野の CO_2 排出削減の取組

航空の脱炭素化に向けて、航空会社や空港会社による主体的・計画的な脱炭素化の取組を後押しすることが重要であり、航空法等に基づく「航空運送事業脱炭素化推進計画」及び「空港脱炭素化推進計画」の認定等を進めている。

具体的な取組として、航空機運航分野においては、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、官民協議会の場等を活用して関係省庁や民間事業者と連携しながら、SAF（Sustainable Aviation Fuel：持続可能な航空燃料）の導入促進、管制の高度化等による運航の改善、機材・装備品等への環境新技術の導入等に取り組んでいる。特にCO_2削減効果の高いSAFについては、2030年時点の本邦航空会社による燃料使用量の10％をSAFに置き換えるという目標を設定しており、国際競争力のある価格でのSAFの導入促進に向け、官民連携して取り組んでいる。

空港分野においては、令和８年３月末時点で51空港の空港脱炭素化推進計画が策定され、空港施設・車両等からのCO_2の排出削減、空港の再エネの導入等に取り組んでいる。また、「空港の脱炭素化に向けた官民連携プラットフォーム」を活用し、空港関係者等と情報共有や協力体制を構築するとともに、空港関係者の意識醸成や空港利用者への理解促進を図っている。

④港湾におけるカーボンニュートラルポート（CNP）形成の推進

港湾においてはCNPの形成を推進しており、港湾管理者における港湾脱炭素化推進計画作成への費用の補助、横浜港・神戸港における水素を燃料とする荷役機械の現地実証、低炭素型荷役機械や船舶に陸上電力を供給する設備の導入支援の他、新たに、コンテナターミナルにおける脱炭素化の取組を客観的に評価する「CNP認証（コンテナターミナル）」の運用を開始した。また、水素等のサプライチェーンの構築を促進するため、「港湾における水素・アンモニアの受入環境整備に係るガイドライン」の作成等にも取り組んだ。加えて、ブルーカーボンの活用、洋上風力発電の導入等を推進した。

（7）住宅・建築物の脱炭素化の推進

2022年６月の建築物省エネ法の改正により、2025年４月から原則すべての新築住宅・非住宅に省エネ基準適合が義務化された。2050年カーボンニュートラルの実現に向け、遅くとも2030年までに省エネ基準をZEH・ZEB基準の水準まで引き上げることを目標として掲げており、引き続き省エネ性能の向上に取り組んでいく。

さらに、省エネ基準より高い省エネ性能を有する住宅等への支援は、国土交通省・環境省・経済産業省が連携し行う、住宅省エネキャンペーンにおけるZEH水準住宅の新築や省エネリフォーム等への補助制度、住宅ローン控除等の税制措置、独立行政法人住宅金融支援機構の【フラット35】SにおけるZEH等への融資金利引下げ等を実施している。

【関連リンク】
海事：内航船省エネルギー格付制度について - 国土交通省
URL：https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk7_000021.html

また、非住宅建築物に対しても支援を行っており、ZEB等の省エネ性能の高い建築物に対する支援や、既存建築物の改修による省エネ性能向上、省エネ・省CO_2等に係る先導的なプロジェクトに対する支援を実施している。

建築物の脱炭素化に向け、更なる取組の検討も進められている。2028年度を目途に建築物のライフサイクルカーボン評価の実施を促す制度の開始を目指して、2025年6月に国土交通省において「建築物のライフサイクルカーボンの算定・評価等を促進する制度に関する検討会」を設置し、制度の検討を行った。2026年1月には、中間とりまとめが行われ、統一的な算定ルールの構築や、ライフサイクルカーボン評価に係る説明制度、届出制度、第三者認証・表示制度の創設等の方向性が示された。

また、制度の開始に先駆けて実施されるライフサイクルカーボン評価や、評価実施に必要なCO_2原単位等の策定に対する支援を実施している。

（8）上下水道における脱炭素化の推進

水道事業においては、省エネルギー・高効率機器の導入、ポンプのインバータ制御化等の省エネルギー設備の導入及び施設の広域化・統廃合・施設配置の最適化（上流からの取水等）による省エネルギー化の推進や、小水力発電、太陽光発電等の再生可能エネルギー発電設備の導入を実施している。

下水道事業においては、高効率機器の導入等による省エネ対策、下水汚泥のバイオガス化等の創エネ対策、下水汚泥の高温焼却等による一酸化二窒素の削減を推進している。

（9）建設分野における脱炭素化の推進

「国土交通省土木工事の脱炭素アクションプラン」に基づき、建設分野における脱炭素化を進める。

まず、建設機械については、燃費基準値を達成した主要建設機械を燃費基準達成建設機械として認定し、認定型式購入に対し低利融資制度等の支援を行っている。令和12年度を目途に、普及が進む油圧ショベルについて、直轄工事での認定型式使用を原則化する。加えて、2050年ネット・ゼロの実現に向けて、GX建設機械活用推進工事及び次世代燃料を活用したゼロエミッション促進モデル工事を7年度より実施している。

また、GX需要創出の進展を踏まえた公共工事における本格活用を見据えて、低炭素型コンクリート、グリーンスチールなどのグリーン建材についても、試行工事を行う。

（10）都市緑化等によるCO_2の吸収源対策の推進

都市緑化等は、パリ協定に基づく我が国の温室効果ガス削減目標の吸収源対策に位置付けられており、令和6年12月に策定した「緑の基本方針」等に基づき、都市公園の整備や公共施設の緑化、民有地における緑地の確保を推進している。また、地表面被覆の改善等、熱環境改善を通じた都市の低炭素化や緑化によるCO_2吸収源対策の意義や効果に関する普及啓発にも取り組んでいる。

【関連リンク】
建築物省エネ法のページ
https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/shoenehou.html

【関連リンク】
建築物のライフサイクルカーボンの算定・評価等を促進する制度に関する検討会
https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/build/jutakukentiku_house_tk4_000302.html

【関連リンク】
建設分野のカーボンニュートラル
URL: https://www.mlit.go.jp/tec/tec_tk_000149.html

（11）ブルーカーボン生態系を活用した吸収源対策の推進

CO_2吸収源の新しい選択肢として、海洋生態系により吸収・固定される炭素（ブルーカーボン）が注目されている。国土交通省では藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物を「ブルーインフラ」と位置付け、ブルーカーボン生態系を活用したCO_2吸収源の拡大によるネット・ゼロの実現への貢献や生物多様性による豊かな海の実現を目指し、「命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクト」の取組を推進するとともに、ブルーカーボン由来のカーボン・クレジット制度の活用促進等に取り組んでいる。

3 再生可能エネルギー等の利活用の推進

（1）海洋再生可能エネルギー利用の推進

洋上風力発電の導入に関し、港湾区域内において、港湾管理者が事業者を選定済みの全国６港のうち、北九州港内において、令和８年３月に洋上風力発電設備の運転が開始された。また、一般海域においても、「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」に基づき、７年７月に経済産業省及び国土交通省が新たに「北海道松前沖」及び「北海道檜山沖」の２区域を「促進区域」として指定した。加えて、８年１月には、長崎県五島市沖に係る促進区域において、浮体式洋上風力発電設備が運転を開始した。当該事業は、再エネ海域利用法の規定に基づいて実施する事業において、初めて発電設備の運転を開始するものであり、洋上風力発電の導入が進んでいる。

洋上風力発電設備の設置及び維持管理に利用される港湾（基地港湾）については、これまで国土交通大臣が７港を指定し、必要な整備を実施している。このうち、令和７年５月に、秋田港において２者目となる港湾法に基づく賃貸借契約が締結された。同年10月には、基地港湾の一時的な利用に関する協議を行うための協議会制度等の創設等を位置付けた、「港湾法の一部を改正する法律」が施行された。

また、今後普及拡大が期待される浮体式洋上風力発電について、令和７年８月には「洋上風力産業ビジョン（第２次）」が公表され、浮体式の産業競争力の強化に向けた取組の方向性が示された。具体的には、2040年までに15GW以上の浮体式の案件形成を目指すとの目標が示されたほか、浮体式に対応した施工・O&Mに必要な港湾等の基盤整備や技術開発の推進についても位置付けられた。ビジョン等を踏まえ、浮体式の大量導入に向けて港湾機能や港湾の施設規模等について検討するため、７年11月から「洋上風力発電の導入促進に向けた港湾のあり方に関する検討会」を開催している。

（2）未利用水力エネルギーの活用

気候変動への適応、ネット・ゼロ実現に向けた対応のため、ダムによる治水機能の強化と水力発電の促進を両立する「ハイブリッドダム」の取組を推進している。この取組の一環として、国・水資源機構が管理する多目的ダム等において最新の気象予測技術を活用した洪水後期放流の活用、非洪水期の弾力的運用等のダム運

【関連リンク】
ブルーカーボンとは
URL：https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk6_000069.html

【関連リンク】
洋上風力発電
URL：https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_mn6_000005.html

用の高度化の試行を継続するとともに、既設ダムへの発電施設の新増設へ向け３ダムで公募を実施するなど未利用エネルギーの徹底的な活用を図ることとしている。

また、河川等における取組として、登録制による従属発電の導入、現場窓口によるプロジェクト形成支援、砂防堰堤における小水力発電の導入事例の共有、技術的支援及び発電設備の導入支援等を実施し、小水力発電の導入促進を図っている。

（３）下水道バイオマス等の利用の推進

国土交通省では、下水汚泥のエネルギー利用、下水熱の利用等を推進している。平成27年５月には、「下水道法」が改正され、民間事業者による下水道暗渠への熱交換器設置が可能になったほか、下水道管理者が下水汚泥をエネルギー又は肥料として再生利用することが努力義務化された。バイオガス利用等による下水汚泥のエネルギー利用、再生可能エネルギー熱である下水熱の利用について、PPP/PFI等により推進している。

（４）太陽光発電等の導入推進

公的賃貸住宅、官庁施設や、道路、空港、港湾、鉄道・軌道施設、公園、ダム、上下水道等のインフラ空間等を活用した太陽光発電等について、施設等の本来の機能を損なわないよう、また、地域との共生を確保しつつ、可能な限りの導入拡大を推進している。あわせて、ペロブスカイト太陽電池について、技術開発や市場化の動向等を踏まえつつ、積極的に導入を検討する。

（５）水素社会実現に向けた国土交通省における水素政策

①燃料電池自動車の普及促進

商用車に重点を置いた燃料電池自動車の普及を進めるため、関係省庁とも連携し、民間事業者等による燃料電池自動車の導入事業について支援している。

②水素燃料船の開発

令和10年までの実証運航開始を目指して、３年度より、グリーンイノベーション基金を活用して、水素燃料船のコア技術である水素燃料エンジン等の技術開発を行っており、７年２月には世界初の水素専焼対応エンジンの燃焼試験を開始した。

③水素燃料電池鉄道車両の導入・普及の推進

水素燃料電池鉄道車両等の水素を活用した鉄道車両の実用化に当たっては、技術課題の解決及び社会実装に向けた量産化・コスト低減が必要不可欠であり、今後の水素の供給量や更なる技術開発の動向、水素供給拠点等のインフラの整備状況を見極めつつ、制度面での措置を含めた官民一体の取組を進めることが重要である。

このため、水素燃料電池鉄道車両の構造に関する技術基準を整備するとともに、国と鉄道事業者等から構成される「水素燃料電池鉄道車両等の導入・普及に関する連絡会」を設置し、水素の利活用に関する検討状況等を共有するなど、必要な情報を収集・整理し、我が国の鉄道における水素燃料電池鉄道車両等の導入・普及の推進を図った。

4　地球温暖化対策（適応策）の推進

気候変動による様々な影響に備えるための取組は、「気候変動適応法」（平成30年法律第50号）に基づき策定された、政府の「気候変動適応計画」（令和３年10月22日閣議決定）に基づいて、総合的かつ計画的に推進している。

第２節　循環型社会の形成促進

1　建設リサイクル等の推進

（１）建設リサイクルの推進

「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（建設リサイクル法）」に基づき、全国一斉パトロール等による法の適正な実施の確保に努めている。

また、循環経済への移行の推進に向けて、建設廃棄物由来の再生資材の需給等の実態調査を踏まえ、水平リサイクルの推進やCO_2排出抑制等のリサイクルの質の向上や需要拡大のための取組を推進するとともに、建設発生土の現場内・工事間利用等の有効利用や適正処理を推進している。

（２）下水汚泥資源の肥料利用等の推進

国土交通省と農林水産省は令和４年度の「下水汚泥資源の肥料利用の拡大に向けた官民検討会」にて、下水汚泥資源の肥料利用の大幅な拡大に向けて総力を挙げて取り組むとして方向性を取りまとめた。国土交通省は５年３月に、下水汚泥の処理を行うに当たって、肥料利用を最優先し最大限の利用を行うことを基本方針として明確化し、下水道管理者に通知するとともに、６年３月には下水道管理者の検討の参考となるよう「下水汚泥資源の肥料利用に関する検討手順書（案）」の作成・公表を行った。

令和７年度には、公園等の公共施設における下水汚泥の肥料利用促進に向けたパンフレットの作成・公表や、下水汚泥燃焼灰の利用等に関して「下水汚泥資源の肥料利用に関する検討手順書（案）」への追記を行った。また、下水汚泥の重金属や肥料成分の分析（49処理場）、肥料の流通確保に向けた案件形成（18団体）を行うとともに、５つの下水道施設において、下水処理過程からのリン回収に関する技術実証を行っている。

2　循環資源物流システムの構築

（１）海上輸送を活用した循環資源物流ネットワークの形成

循環型社会の構築に向けた資源循環ネットワークを形成するため、循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポート（総合静脈物流拠点港）として全国で22港指定している。リサイクルポートでは、岸壁等の港湾施設の確保、循環資源取扱支援施設の整備への助成、官民連携の促進、循環資源の取扱いに関する運用等の改善を行っている。サーキュラーエコノミーへの移行を踏まえ、循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）の選定・整備に向けた検討を行っており、港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環の促進を図っている。

また、大規模災害時に発生する災害廃棄物を適正かつ円滑・迅速に処理するため、災害廃棄物の仮置場や輸送拠点等としての港湾の活用可

【関連リンク】
建設リサイクル推進計画 2020 ～「質」を重視するリサイクルへ～
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo03_hh_000247.html

【関連リンク】
下水汚泥資源の肥料利用
URL：https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sewerage/mizukokudo_sewerage_tk_000555.html

能性について関係機関等と連携して検討を行っている。

（２）廃棄物海面処分場の計画的な確保

港湾整備により発生する浚渫土砂や内陸部での最終処分場の確保が困難な廃棄物等を受け入れるため、海面処分場の計画的な整備を進めている。特に大阪湾では、大阪湾フェニックス計画[注1]に基づいて広域処理場を整備し、大阪湾圏域から発生する廃棄物等を受け入れている。また、首都圏で発生する建設発生土をスーパーフェニックス計画[注2]に基づき海上輸送し、全国の港湾等の埋立用材として広域利用を行っている。

3 自動車・船舶のリサイクル

（１）自動車のリサイクル

「使用済自動車の再資源化等に関する法律（自動車リサイクル法）」に基づき、使用済自動車が適切にリサイクルされたことを確認する制度を導入している。また、「道路運送車両法」の抹消登録を行う際、自動車重量税還付制度も併せて実施し、使用済自動車の適正処理の促進及び不法投棄の防止を図っている。なお、令和６年度において、自動車リサイクル法に基づき解体が確認され、永久抹消登録及び解体届出がなされた自動車は999,076台である。

（２）船舶のリサイクル

船舶の再資源化解体（シップ・リサイクル）[注3]は、インド、バングラデシュ等の開発途上国を中心に実施されており、労働災害と環境汚染等が問題視されてきた。この問題を国際的に解決するため、我が国は世界有数の海運・造船国として国際海事機関（IMO）における議論及び条約起草作業を主導し、「2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再資源化のための香港国際条約（シップ・リサイクル条約）」が採択された。

我が国は、平成31年３月に同条約を締結するとともに、同条約の早期発効に向けて各国に対して締結を働きかけてきた。令和５年６月に同国及びリベリアが同条約を締結したことにより、条約の発効要件が充足され、令和７年６月に同条約が発効した。また、円滑な条約の発効に向けた国際協力を推進するため、JICAを通じてバングラデシュへの技術協力（長期専門家派遣）等を実施しているほか、日本国内においては、同条約の国内法である「船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律」（シップ・リサイクル法）が施行された。

4 グリーン調達に基づく取組

「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（グリーン購入法）」に基づく政府の基本方針の一部変更を受け、「環境物品等の調達の推進を図るための方針（調達方針）」を策定した。これに基づき、公共工事における資材、建設機械、工法、目的物等のグリーン調達を積極的に推進している。

注１　近畿２府４県 169 市町村から発生する廃棄物等を、海面埋立により適正に処分し、港湾の秩序ある整備を図る事業。
注２　首都圏の建設発生土を全国レベルで調整し、埋立用材を必要とする港湾において港湾建設資源として有効利用する仕組み。
注３　寿命に達した船舶は、解体され、その大部分は鋼材として再活用される。

5 木材利用の推進

木材は、加工に要するエネルギーが他の素材と比較して少なく、多段階における長期的利用が地球温暖化防止、循環型社会の形成に資するなど環境にやさしい素材であることから、公共工事等において木材利用の推進を図っている。

令和３年10月１日に施行された「脱炭素社会の実現に資する等のための建築物等における木材の利用の促進に関する法律」（通称：都市（まち）の木造化推進法）により、法律の対象が公共建築物から建築物一般に拡大された。また、同法等に基づき、自ら整備する公共建築物において木造化、内装等の木質化、CLTの活用等に取り組むとともに、木材利用に関する技術基準、手引き等の作成及び関係省庁や地方公共団体等への普及に努めている。

また、森林資源の循環により温室効果ガスの吸収源対策の強化を図る上でも、我が国の木材需要の約４割を占める建築物分野における取組が求められている。このような中、建築物分野における木材利用の更なる促進に資する規制の合理化等も盛り込んだ改正建築物省エネ法・建築基準法が令和７年４月１日に全面施行された。また、木材利用の更なる促進のため防火関係規定の合理化を行う「建築基準法施行令の一部を改正する政令」を７年９月３日に公布し、７年11月１日に施行された。

さらに、炭素貯蔵効果が期待できる中大規模木造建築物の普及に資するプロジェクト等に対して支援しているほか、国産木材を多く活用する住宅で使用量を表示する仕組み（国産木材活用住宅ラベル）の運用を通じて、木材利用の一層の促進を図っている。

図表Ⅱ-7-2-1　木材利用の事例

国立アイヌ民族博物館（内装等の木質化）[注4]

第３節 豊かで美しい自然環境を保全・再生する国土づくり

1 生物多様性の保全のための取組

令和４年12月にカナダ・モントリオールで開催されたCOP15において、「昆明・モントリオール生物多様性枠組」が採択され、さらに５年３月に「生物多様性国家戦略2023-2030」が策定されたことを受け、グリーンインフラを含め、河川、都市の緑地、海岸、港湾等において生物の生息・生育地の保全・再生・創出等の取組を引き続き推進することとした。特に、都市の緑地については、量・質両面での都市の緑地の確保等を進めるまちづくりGXを通じて、生息・生育空間の保全・再生・創出による生物多様性の確保を進める。

注４　農林水産省予算の委任を受け国土交通省が整備を実施。

2 豊かで美しい河川環境の形成

（1）良好な河川環境の保全・再生・創出

①多自然川づくり、生態系ネットワークの形成

河川整備に当たっては、「多自然川づくり基本指針（令和６年６月改定）」に基づき、河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出する多自然川づくりを基本とし、河川整備計画（国管理河川）において河川環境の定量的な目標を位置付ける取組などを推進している。

また、自然再生事業による湿地再生、魚道整備による魚類の遡上・降下環境の改善等を図るとともに、多様な主体と連携した生態系ネットワークの形成による流域の生態系の保全・創出を推進している。

②河川における外来種対策

生物多様性に対する脅威の１つである外来種は、全国の河川において生息域を拡大している。この対策として、「地域と連携した外来植物防除対策ハンドブック（案）」等の周知を行うなどの対策を実施している。

（2）河川水量の回復のための取組

良好な河川環境を保全するには、豊かな河川水量の確保が必要である。このため、河川整備基本方針等において動植物の生息・生育環境、景観、水質等を踏まえた必要流量を定め、この確保に努めているほか、水力発電所のダム等の下流の減水区間における清流回復の取組を進めている。また、ダム下流の河川環境を保全するため、洪水調節に支障を及ぼさない範囲で洪水調節容量の一部に流水を貯留し、活用放流するダムの弾力的管理及び弾力的管理試験を行っているほか、河川の形状等に変化を生じさせる中規模フラッシュ放流の取組を進めている。さらに、平常時の自然流量が減少した都市内河川では、下水処理場の処理水の送水等により、河川流量の回復に取り組んでいる。

（3）流域の源頭部から海岸までの総合的な土砂管理の取組の推進

土砂の流れの変化による河川環境の変化やダム堆砂、海域への土砂供給の減少、沿岸漂砂の流れの変化等による海岸侵食等が進行している流砂系について、流域の源頭部から海岸まで一貫した総合的な土砂管理の取組を関係機関が連携して推進している。具体的には、砂防、ダム、河川、海岸等における土砂の流れに関する問題に対応するため、適正な土砂管理に向けた総合土砂管理計画の策定や、土砂を適切に下流へ流すことのできる透過型砂防堰堤の設置並びに既設砂防堰堤の改良、ダムにおける土砂バイパス等による土砂の適切な流下、河川の砂利採取の適正化、サンドバイパス、養浜等による砂浜の回復等の取組を行っている。

（4）河川における環境教育

川は身近に存在する自然空間であり、環境学習や自然体験活動等の様々な活動が行われている。安全に川で学び、遊ぶためには、河川への理解を深めるとともに、正しい知識が不可欠であることから、教育関係者や一般利用者向けの

【関連リンク】
多自然川づくり基本指針（令和６年６月改定）
URL：https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/05/051013/02.pdf

【関連リンク】
○地域と連携した河川における外来植物対策ハンドブック（案）（令和７年４月）
URL：https://www.mlit.go.jp/river/shishin_guideline/kankyo/gairai/pdf/handbook.pdf

学習支援素材の作成や、市民団体が中心となって設立された特定非営利活動法人「川に学ぶ体験活動協議会（RAC）」等と連携した川の指導者の育成等を推進している。

3 海岸・沿岸域の環境の整備と保全

津波、高潮、高波等から海岸を防護しつつ、生物の生息・生育地の確保、景観への配慮や海岸の適正な利用の確保等が必要であり、「防護」「環境」「利用」の調和のとれた海岸の整備と保全を推進している。また、「美しく豊かな自然を保護するための海岸における良好な景観及び環境並びに海洋環境の保全に係る海岸漂着物等の処理等の推進に関する法律（海岸漂着物処理推進法）」に基づき、関係機関と緊密な連携を図り、海岸漂着物等に対する実効的な対策を推進している。

また、海岸に漂着した流木等が異常に堆積し、これを放置することにより海岸保全施設の機能を阻害する場合は、海岸管理者に対して「災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業」により支援している。なお、海岸保全施設の機能の確保や海岸環境の保全と公衆の海岸の適正な利用を図ることを目的に、放置座礁船の処理や海域において異常に堆積しているヘドロ等の除去についても支援している。

4 港湾行政のグリーン化

（1）今後の港湾環境政策の基本的な方向

我が国の港湾が今後とも物流・産業・生活の場としての役割を担い、持続可能な発展を遂げていくためには、過去に劣化・喪失した自然環境を少しでも取り戻し、港湾のあらゆる機能について環境配慮に取り込むことが重要である。そのため、港湾の開発・利用と環境の保全・再生・創出を両輪としてとらえた「港湾行政のグリーン化」を図る。

（2）良好な海域環境の積極的な保全・再生・創出

港湾整備で発生する浚渫土砂等を有効に活用した干潟造成、覆砂、深掘跡の埋め戻し、生物共生型港湾構造物の普及方策の検討を引き続き実施するとともに、行政機関、研究所等の多様な主体が環境データを登録・共有することができる環境情報データベースを構築し、環境データの収集・蓄積・解析・公表を図りつつ、沿岸域の良好な自然環境の保全・再生・創出に積極的に取り組む。

また、自然環境の大切さを学ぶ機会の充実を図るため、保全・再生・創出した場を活用した「海辺の自然学校」を全国各地で実施する。

（3）放置艇対策の取組

令和６年３月に策定した「三水域（港湾・河川・漁港）におけるプレジャーボートの適正な

【関連リンク】
総合的な土砂管理と流砂系
URL：https://www.mlit.go.jp/river/sabo/sougoudoshakanri/sougoudosyatowa.pdf

【関連リンク】
川に学ぶ社会を目指して
URL：https://www.mlit.go.jp/river/kankyo/play/kawanimanabu.html

【関連リンク】
河川水難事故防止ポータルサイト
URL：https://www.mlit.go.jp/river/kankyo/play/anzenriyou.html

管理を推進するための今後の放置艇対策の方向性」に基づき、各水域が所在する地域の実情を踏まえ、関係省庁、関係団体及びプレジャーボート利用者等と緊密に連携し、放置艇の解消に取り組むことにより、プレジャーボートの適正な管理を推進している。

5 道路の緑化・自然環境対策等の推進

道路利用者への快適な空間の提供、周辺と一体となった良好な景観の形成、地球温暖化やヒートアイランドへの対応、良好な都市環境の整備等の観点から、道路の緑化は重要である。このため、道路緑化に係る技術基準に基づき、良好な道路緑化の推進及びその適切な管理を図っている。

図表Ⅱ-7-3-1　道路緑化の事例（兵庫県神戸市）

第４節 健全な水循環の維持又は回復

1 水循環政策の推進

（1）水循環基本法に基づく政策展開

令和７年５月、水循環基本法に基づき、「水循環白書」を閣議決定、国会報告した。「水循環白書」は、政府が水循環に関して講じた施策について、毎年、国会に報告するものであり、今回は、「水循環施策の今後の展望～新たな「水循環基本計画」の閣議決定について～」と題して新たな水循環基本計画の概要及び重点的に取り組む主な内容を特集するとともに、６年度に政府が講じた施策を報告した。

（2）流域マネジメントの推進

流域の森林、河川、農地、都市、湖沼、沿岸域、地下水盆等において、人の営みと水量、水質、水と関わる自然環境を適正で良好な状態に保持又は改善するために、流域において関係する行政等の公的機関、有識者、事業者、団体、住民等の様々な主体がそれぞれ連携して活動する「流域マネジメント」についても流域総合水管理を踏まえつつ一層の推進を図ることとしている。

令和７年度は、各地域の水循環に係る計画のうち、３計画を「流域水循環計画」として公表した（８年３月時点で合計85計画）。

また、流域マネジメントに関する知識や経験を有するアドバイザーから、流域水循環計画の策定・実施に必要となる技術的な助言・提案等を行うことを目的とした「水循環アドバイザー制度」により、７の地方公共団体への支援を実施した。

2 水の恵みを将来にわたって享受できる社会を目指して

水資源政策については、平成27年３月国土審議会答申に基づき、安全で安心できる水を確保し、安定して利用できる仕組みをつくり、水の恵みを将来にわたって享受することができる

社会を目指した取組が進められている。人口及び産業活動が集中する水資源開発水系では、平成29年５月国土審議会答申を受けて需要主導型の「水資源開発の促進」から、危機的な渇水、大規模自然災害、大規模事故等のリスクに対しての「水の安定供給」を実現するため、ソフト・ハード両面で対策するリスク管理型の水資源開発基本計画へと順次見直しを進めており、令和７年度は木曽川水系の計画の見直しに着手している。令和８年３月末時点において、利根川水系・荒川水系、豊川水系、淀川水系、吉野川水系、筑後川水系の６水系５計画の見直しが完了している。

また、令和７年６月に国土審議会水資源開発分科会及び社会資本整備審議会河川分科会において、「流域総合水管理のあり方について」答申が取りまとめられた。答申を踏まえ、流域全体であらゆる関係者が協働し、「水災害による被害の最小化」、「水の恵みの最大化」そして「水でつながる豊かな環境の最大化」を目指す「流域総合水管理」を各流域の特性を踏まえつつ進めていく。

3 水環境改善への取組

（１）水質浄化の推進

水環境の悪化が著しい全国の河川等においては、地方公共団体、河川管理者、下水道管理者等の関係機関が連携し、河川における水質浄化対策や下水道整備による生活排水対策等、水質改善に取り組んでいる。

（２）水質調査と水質事故対応

良好な水環境を保全・回復する上で水質調査は重要であり、令和６年は一級河川109水系の1,086地点を調査した。また、市民と協働で水質調査マップの作成や水生生物調査等を実施した。

油類や化学物質の流出等による河川の水質事故は、令和６年に一級水系で592件発生した。水質汚濁防止に関しては、河川管理者と関係機関で構成される水質汚濁防止連絡協議会を109水系のすべてに設立しており、水質事故発生時の速やかな情報連絡や、オイルフェンス設置等の被害拡大防止に努めている。

（３）閉鎖性海域の水環境の改善

東京湾、伊勢湾、大阪湾を含む瀬戸内海等の閉鎖性海域では、陸域からの汚濁負荷量は減少しているものの、藻場・干潟の消失による海域の浄化能力の低下等により、依然として赤潮や青潮が発生し漁業被害等が生じている。

また、漂流ごみ・油による環境悪化や船舶への航行影響等が生じている。このため、海洋環境整備船による漂流ごみや油の回収を行うとともに、漁業者等の関係者と連携しつつ、海域環境の改善を図っている。あわせて、海洋環境整備船を設計標準化することで地域間の相互補完機能の強化を図り、災害対応力の向上を目指す。

加えて、きれいで豊かな海を取り戻すため、①汚泥浚渫、覆砂、深掘跡の埋め戻しによる底質改善、②藻場・干潟の再生や生物共生型港湾構造物の普及による生物生息場の創出、③海洋環境整備船による漂流ごみ・油の回収、④下水道整備等による汚濁負荷の削減、⑤多様な主体が連携・協働して環境改善に取組む体制の整備

【関連リンク】
「流域総合水管理のあり方について」答申
https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/water02_sg_000215.html

【関連リンク】
令和６年全国一級河川の水質現況（令和７年７月４日発表）
URL：https://www.mlit.go.jp/river/toukei_chousa/kankyo/kankyou/suisitu/r6_suisitu.html

等の取組を推進する。また、大阪湾においては、これらの取組を引き続き推進するため、令和６年６月に大阪湾再生推進会議において「大阪湾再生行動計画（第三期）」を策定した。

（４）下水道における戦略的な水環境管理

豊かな海の再生や生物の多様性の保全に向け、近傍海域の水質環境基準の達成・維持等を前提に、冬期に下水放流水に含まれる栄養塩類の濃度を上げることで不足する窒素やリンを供給する、栄養塩類の能動的運転管理を進めている。合流式下水道の改善は、令和５年度までに全国一律の基準の達成に向けた緊急改善対策が完了しており、引き続き地域の望ましい水環境の創造に向け、水域の特性や水環境へのニーズ・利用用途に応じた改善対策の強化を進めている。

このような、豊かな海等、水環境に対する新たなニーズの高まりに加え、人口減少社会への対応や脱炭素社会への貢献等、下水道における水環境施策が大きな転換期にあることを踏まえ、望ましい水環境管理のあり方について検討を行っている。

4 水をはぐくむ・水を上手に使う

（１）水資源の安定供給

水利用の安定性を確保するためには、需要と供給の両面から地域の実情に応じた多様な施策を行う必要がある。具体的に、需要面では水の回収・反復利用の強化、節水意識の向上等があり、供給面ではダム等の既存施設の徹底活用、水資源開発施設の建設、維持管理、老朽化対策、危機管理対策等がある。

また、地下水の適正な保全及び利用、雨水・再生水の利用促進のほか、「水源地域対策特別措置法」に基づいて、水源地域の生活環境、産業基盤等を整備し、併せてダム貯水池の水質汚濁の防止等に取り組んでいる。

さらに、気候変動の影響により、渇水がより深刻化し、渇水による社会生活や経済への更なる影響が発生することが懸念されている。このため、渇水による被害を防止、軽減する対策を推進するべく、既存施設の水供給の安全度と渇水リスクの評価を行うとともに、渇水被害を軽減するための対策等を定める渇水対応タイムライン（時系列の行動計画）の作成を促進する。渇水による影響が大きい水系から渇水対応タイムラインの作成を進め、令和７年度末に国が管理する42水系で運用を開始している。

（２）水資源の有効利用

①下水処理水の再利用拡大に向けた取組

下水処理水は、都市内において安定した水量が確保できる貴重な水資源である。下水処理水全体のうち、約1.7％が用途ごとに必要な処理が行われ、再生水としてせせらぎ用水、河川維持用水、水洗トイレ用水等に活用されており、更なる利用拡大に向けた取組を推進している。

②雨水利用等の推進

水資源の有効利用を図り、併せて下水道、河川等への雨水の集中的な流出の抑制に寄与するため、雨水の利用を推進する取組を実施している。具体的には、雨水を一時的に貯留し水洗トイレ用水や散水等へ利用する取組を推進しており、これらの利用施設は、令和６年度末において4,563施設あり、その年間利用量は約1,278万m^3である。

（３）安全で良質な水の確保

安全で良質な水道水の確保のため、河川環境や水利用に必要となる河川流量の確保や、水質事故等の不測の事態に備えた河川管理者や水道事業者等の関係機関の連携による監視体制の強化、下水道、集落排水施設、浄化槽の適切な役

割分担の下での生活排水対策の実施により、水道水源である公共用水域等の水質保全に努めた。

（４）雨水の浸透対策の推進

近年、流域の都市開発による不浸透域の拡大により、降雨が地下に浸透せず短時間で河川に流出する傾向にある。降雨をできるだけ地下に浸透させることにより、豪雨による浸水被害等を軽減させるとともに、地下水の涵養や湧水の復活等の健全な水循環系の構築にも寄与する雨水貯留浸透施設の整備を推進・促進している。

（５）地下水の適正な保全及び利用

地下水の減少や汚染による地下水障害はその回復に極めて長時間を要し、特に地盤沈下は不可逆的な現象である。このため、地下水障害の防止や生態系の保全等を確保しつつ、地域の地下水を守り、水資源等として利用していくことが求められている。これらの課題に対応するため、より一層地域の実情に応じた地下水マネジメントの推進を支援する。

Column コラム

上下水道一体での復旧支援

国土交通省では、被災自治体にて検討されるまちづくり等の復興方針と整合をとりながら、能登半島の地域の特性を考慮し、持続可能な上下水道一体となった復興に向けた支援を行うため、令和６年４月１日に石川県七尾市に国土技術政策総合研究所『能登上下水道復興支援室』を設置し、上下水道の技術職員を常駐させ、技術的にサポートする体制を構築しました。

あわせて、令和６年能登半島地震や能登半島における令和６年９月20日からの大雨では、上下水道一体となった災害対応を行うため、国土交通省の職員を派遣し復旧に関する全体調整や被災市町の長や担当部局への定期訪問を行い、緊密なコミュニケーションをするなどし、災害対応の支援を実施しました。

5 水道の基盤強化

（１）水道の基盤強化に向けた改正水道法に基づく取組の実施

水道は、災害時においても安定した給水を確保することが求められるライフラインであり、その普及率は2024（令和６）年度末時点で98.3%に達している。一方で、その多くが高度経済成長時代の1970年代に集中的に整備されたものであり、施設の老朽化や管路の耐震化の遅れ、人口減少等による料金収入の減少といった課題に直面しており、また、多くの水道事業者が小規模で経営基盤が脆弱であり、計画的な更新のための備えが不足している状況にある。

このような状況を踏まえ、2013（平成25）年３月に新水道ビジョンを策定し、「安全」、「強靱」、「持続」の３つの観点から、取組の目指すべき方向性を示した上で、各種施策の推進を図ってきたほか、水道の基盤強化を目的とする「水道法の一部を改正する法律」（平成30年法律第92号）が2018（平成30）年12月６日に成立し、2019（令和元）年10月１日から施行されている。この改正水道法により、国は、広域連携の推進を含め、水道の基盤強化のため

の基本方針を定めることとされるとともに、都道府県は、水道事業者等の広域的な連携を推進するよう努めなければならないものとされ、水道基盤強化計画を定めることや広域的連携等推進協議会を設けることができることとされた。

また、今後の人口減少社会等への対応の観点から、地域特性に応じて、集約型の水道システムと分散型の水道システムを適切に組み合わせた、施設配置の最適化を実現することが重要であり、「上下水道政策の基本的なあり方検討会」にて「上下水道における集約型・分散型に関する今後の方向性について」を議論したほか、上下水道一体革新的技術実証事業（AB-Cross）にて、小規模分散型水循環システム等の新技術の技術実証を進めている。加えて、水道事業者における集約・分散のベストミックスの検討のために必要な方法論を示した手引きのとりまとめを行った。

さらに、水道事業者等の置かれた状況に応じ、長期的な視点に立って、優れた技術、経営ノウハウを有する民間企業や、地域の状況に精通した民間企業と連携することは、水道の基盤強化を図る上で有効な選択肢の一つである。国土交通省では、PPP/PFI推進アクションプラン（令和７年改定版）において導入拡大を図ることとなっている「水の官民連携」（ウォーターPPP）も含め、先進的に官民連携に取り組んでいる事例の紹介や、「水分野のPPP/PFI（官民連携）推進会議」の開催等により、官民連携の取組を支援している。さらに、水道施設等の適切な資産管理を進める観点から、改正水道法において、水道事業者等に対し、水道施設を良好な状態に保つため、水道施設の点検を含む維持・修繕の実施に関する規定に加え、水道施設台帳の作成・保管に関する規定を設けている。

また、水道施設の計画的な更新や事業の収支見通しの作成・公表に関する努力義務規定を設けている。国土交通省では、これらに関連する指針やガイドラインの作成・公表等を行い、適切な資産管理を推進している。加えて、水道事業に対する国民の理解増進を図るべく、水道事業経営等についてわかりやすくまとめたパンフレットを作成し、国土交通省ホームページに掲載している。

図表Ⅱ-7-4-1　水道事業経営等についてわかりやすくまとめたパンフレット

（２）全ての国民が安心しておいしく飲める水道水の供給

国土交通省では、環境省と連携し、安全で良質な水道水の確保を図るため、水道事業者等における水安全計画の策定や、クリプトスポリジウム等の耐塩素性病原生物の対策指針等に基づいた対策の徹底を促進するとともに、貯水槽水道の管理水準の向上に向けた取組を促進している。

令和７年度においては、８年４月１日からPFOS及びPFOAが水道水質基準に引き上げられることを踏まえ、環境省と連携し、６年度に実施した全国調査のフォローアップ調査を行うとともに、円滑な施行に向けて、水質検査を早急に実施するよう要請し、また、超過が確認された場合は、６年度に公表した「水道事業者等によるこれまでのPFOS及びPFOA対応事例について」を参考に、水道事業者等により適切な対応が速やかに図れるよう取り組んだ。

（３）東日本大震災からの復興に関する取組

東日本大震災に伴い、累計で約257万戸に及ぶ大きな断減水が発生した。津波の被災地域や東京電力福島第一原子力発電所の事故による帰還困難区域を除いては復旧がおおむね完了し、復旧未完了地域についても、国土交通省や県、水道事業者、公益社団法人日本水道協会等の関係団体から構成される「東日本大震災水道復興支援連絡協議会」において、現地の課題や支援ニーズの把握に努め、早期復興に向けた取組を支援している。

6 下水道整備の推進による快適な生活の実現

（１）下水道による汚水処理の普及

汚水処理施設の普及率は令和６年度末において、全国で93.7%（下水道の普及率は81.8%）となったものの、地域別には大きな格差がある。特に人口５万人未満の中小市町村における汚水処理施設の普及率は84.5%（下水道の普及率は55.3%）と低い水準にとどまっている。今後の下水道整備においては、人口の集中した地区等において重点的な整備を行うとともに、地域の実情を踏まえた効率的な整備を推進し、普及格差の是正を図ることが重要である。

①汚水処理施設の早期概成に向けた取組

汚水処理施設の整備を進めるに当たっては、汚水処理に係る総合的な整備計画である「都道府県構想」において、経済性や水質保全上の重要性等の地域特性を踏まえ、適切な役割分担を定めることとしている。令和８年度末までの汚水処理施設整備の概成を目指して整備を促進しており、人口減少等の社会状況変化を踏まえ、汚水処理手法の徹底的な見直しを推進している。

また、早期かつ安価な整備を可能とするため、地域の実情に応じた新たな整備手法を導入するクイックプロジェクトの導入や、民間活力を活用して整備を推進するための官民連携事業の導入等、整備手法や発注方法の工夫により、未普及地域の解消を推進している。

（２）下水道事業のインフラマネジメント

下水道は、50万km（令和５年度末）、終末処理場約2,200か所（４年度末）に及ぶ膨大なストックを有している。これらは、高度経済成長期以降に急激に整備されたことから、今後急速に老朽化施設の増大が見込まれている。小規模なものが主ではあるが、管路施設の老朽化や硫化水素による腐食等に起因する道路陥没等が年間に約2,600か所（４年度末）で発生している。下水道は人々の安全・安心な都市生活や社会経済活動を支える重要な社会インフラであり、代替手段の確保が困難なライフラインであることから、効率的な管路点検・調査手法や包括的民間委託の導入検討を行うとともに、予防保全管理を実践したストックマネジメントの導入に伴う計画的かつ効率的な老朽化対策を実施し、必要な機能を持続させることが求められている。

令和７年１月28日に埼玉県八潮市で発生した道路陥没を伴う下水道管路の破損事故では、トラック１台が巻き込まれ、運転手の方が亡くなられるとともに、約120万人に下水道の使用自粛が求められるなど、甚大な影響が生じた。

事故を受け、令和７年２月に設置した「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」からの提言に基づき、下水道管路の対象を重点化したうえで全国特別重点

【関連リンク】
都市規模別汚水処理人口普及率
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001906145.pdf

調査を７年３月から実施した。また、同委員会から更に、７年５月と12月に提言を受け、安全性確保を最優先し、点検・調査の重点化及び管路の複線化等によるリダンダンシー（多重性）・メンテナビリティ（維持管理の容易性）の確保や、点検・調査における２つの「メリハリ」と２つの「見える化」等による管路マネジメントの転換が示された。７年６月に閣議決定された第１次国土強靱化実施中期計画では、事故発生時に重大な影響を及ぼす大きな管径の下水道管路の更新や複線化が位置付けられ、令和７年度補正予算において、これらを重点的に支援するための措置を講じた。

また、「下水道管路マネジメントのための技術基準等検討会」を令和７年８月に設置し、上記の提言を踏まえ、下水道管路の維持管理や再構築に関する具体的な基準等について専門的見地から検討を行い、８年１月に本検討会の中間整理として、下水道管路のメリハリをつけた点検方法や健全度を踏まえた診断基準等、具体的な見直しの骨格を公表した。引き続き、下水道管路マネジメントの包括的な見直しに取り組むこととしている。

（３）基盤強化に向けた取組

将来にわたって強靱で持続可能な下水道事業を実現するためには、広域連携や経営健全化、官民連携など、基盤強化に向けた取組が重要であり、上下水道政策の基本的なあり方検討会において、取組の方向性が議論されている。

①下水道の広域連携の取組

「複数自治体による事業運営の一体化」を推進するため、令和８年度より「下水道広域連携推進事業」を創設するほか、先行して取り組む事例の水平展開を行うなど、持続可能な事業運営に向けた取組を推進している。

②経営健全化の推進

下水道は、国民生活に不可欠なインフラであるが、その経営は汚水処理費（公費で負担すべき部分を除く）を使用料収入で賄うことが原則とされている。人口減少等に伴う収入の減少や老朽化施設の増大等、課題を克服し、将来に渡って下水道サービスを維持するため、経営に関する的確な現状把握や中長期収支見通しを含む経営計画の策定、定期検証に基づく収支構造の適正化を促すなど、経営健全化に向けた取組を推進している。

③下水道分野における官民連携の推進

「水の官民連携」（ウォーターPPP）（コンセッション方式と、同方式に準ずる効果が期待できる管理・更新一体マネジメント方式の総称）について、下水道分野においては、国費による定額支援制度により、「水の官民連携」を導入しようとする地方公共団体の検討費用の補助を行うほか、地方公共団体等向けの会議において情報提供や意見交換を実施した。加えて、「下水道分野におけるウォーターPPPガイドライン」について、主に官民のリスク分担や分野横断型・広域型に関する記載を拡充するため、策定検討委員会を設置し改訂内容を審議した。

【関連リンク】
国土交通大臣賞「循環のみち下水道賞」
URL：https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sewerage/mizukokudo_sewerage_tk_000908.html

【関連リンク】
下水道管路マネジメントのための技術基準等検討会
URL：https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sewerage/mizukokudo_sewerage_tk_001028.html

第５節　海洋環境等の保全

（１）船舶からの排出ガス対策[注５]

船舶の排ガス中の硫黄酸化物（SOx）による人や環境への悪影響低減のため、MARPOL条約[注６]により、船舶用燃料油の硫黄分濃度の上限が規制されている。同条約に基づき令和２年１月１日から、基準値が従来の3.5%から0.5%へ強化されている。

国土交通省としては、規制適合油が適切に使用され、安全に運航が行われるよう、引き続き状況の把握に努めていく。

（２）海洋汚染への対策

大規模な油汚染への対応策として策定している「油等汚染事件への準備及び対応のための国家的な緊急時計画」及び「排出油等防除計画」を見直し、本邦周辺海域で発生した大規模油流出事故における防除体制等を整えるとともに、大型浚渫兼油回収船による迅速かつ確実な対応体制を確立している。

さらに、MARPOL条約に基づく油、廃棄物等の排出規制を実施するとともに、海洋プラスチックごみ対策として「貨物コンテナによるプラスチックペレットの海上輸送に関するIMO勧告」を国内関係事業者等へ周知し、同勧告に基づく取組を促進している。

（３）船舶を介して導入される外来水生生物問題への対応

水生生物が船舶のバラスト水[注７]に混入し、移動先の海域の生態系に影響を及ぼす問題に対応すべく、IMOにおいて平成16年に船舶バラスト水規制管理条約が採択され、29年に発効した。本条約は、規制対象船舶に対して、有害水バラスト処理設備を用いてバラスト水中の水生生物を除去するなどのバラスト水管理の実施を求めている。現在、IMOでは、当該条約の実運用を通じて確認された課題を踏まえた条約改正の検討が行われており、我が国は合理的な改正により課題の解決が図られるよう議論に参画している。

（４）条約実施体制の確立

船舶事故や海洋汚染の大きな要因となり得るサブスタンダード船[注８]を排除するため、日本への寄港船舶に立入検査を行って基準に適合しているかを確認するポートステートコントロール（PSC）を実施している。さらに、効果的なPSCを実施するため、東京MOU[注９]の枠組みに基づき、アジア太平洋域内の加盟国との協力関係を推進した。

また、IMOは、国際条約で定められた措置が確実に実施されているか確認するため、平成28年からすべての加盟国に対し監査を行っている。なお、我が国においても、船舶検査やPSC等の実施に当たり、ISO9001に基づく品質管理システムを導入し、国際的な水準での条約実施体制を確立している。

注５　国際海運からの温室効果ガス（GHG）削減に向けた我が国の取組は、第８章第２節２（４）①国際海事機関の項目を参照。
注６　船舶による汚染の防止のための国際条約。
注７　主に船舶が空荷のときに、船舶を安定させるため、重しとして積載する海水等。
注８　旗国による十分な検査が行われず、条約の技術基準を満足しないまま航行している船があり、こうした船を「サブスタンダード船」と呼んでいる。
注９　東京MOU：1993年に日本を含むアジア太平洋地域の国・地域が、PSCについて地域的な協力体制を構築することを目的として採択したMemorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region（アジア太平洋地域におけるPSCの協力体制に関する覚書）のこと。

第６節　大気汚染・騒音の防止等による生活環境の改善

1　道路交通環境問題への対応

（１）自動車単体対策

①排出ガス低減対策

新車の排出ガス対策に関しては、四輪車及び二輪車について国際調和排出ガス試験法を導入しており、世界的にトップレベルの排出ガス規制を適用している。

また、ディーゼル乗用車等の型式認証における路上排出ガス試験法について、国際基準を令和６年に導入し、排出ガス規制値を強化した。

②騒音対策

自動車騒音対策に関しては、四輪車及び二輪車の騒音に係る国際基準を導入している。また、定常走行時の騒音への寄与率が高い四輪車のタイヤに関しては、タイヤ単体の騒音に係る国際基準を導入している。

（２）交通流対策等の推進

①大気汚染対策

自動車からの粒子状物質（PM）や窒素酸化物（NOx）の排出量は、発進・停止回数の増加や走行速度の低下に伴い増加することから、沿道環境の改善を図るため、バイパス整備による市街地の通過交通の転換等を推進している。

②騒音対策

交通流対策とともに、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置、環境施設帯の整備等を進めている。

また、「幹線道路の沿道の整備に関する法律」に基づき、道路交通騒音により生ずる障害の防止等に加えて、沿道地区計画の区域内において、緩衝建築物の建築費又は住宅の防音工事費への助成を行っている。

2　空港と周辺地域の環境対策

これまで我が国では、低騒音機の導入等による機材改良、夜間運航規制等による発着規制、騒音軽減運航方式による運航方法の改善、空港構造の改良並びに防音工事や移転補償等の周辺環境対策からなる航空機騒音対策を着実に実施してきた。近年、低騒音機の普及等により、航空機の発着回数が増加する中にあっても、空港周辺地域への航空機騒音による影響は軽減されてきている。

今後も、航空需要の変動等、状況の変化に応じ、地域住民の理解と協力を得ながら総合的な航空機騒音対策を講じることで、空港周辺地域の発展及び環境の保全との調和を図っていく必要がある。

3　鉄道騒音対策

新幹線の騒音については、昭和50年環境庁告示「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」に基づき、環境基準が達成されるよう、音源対策では防音壁の設置や嵩上げ等を引き続き推進している。

また、在来線の騒音については、平成７年環

【関連データ】
自動車からの粒子状物質（PM）、窒素酸化物（NOx）の排出量と走行速度の関係
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

境庁通達「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針」に基づき、指針を満たすよう、音源対策ではロングレール化等を引き続き推進している。

4 ヒートアイランド対策

ヒートアイランド現象とは、都市の中心部の気温が郊外に比べて島状に高くなる現象である。1929年からの統計において、日本の年平均気温は、都市化の影響の比較的小さい地点では、主に地球温暖化の影響により100年当たり約1.8℃の割合で上昇している。一方、日本の大都市では、100年当たり約２～３℃の割合で上昇しており、地球温暖化の傾向に都市化の影響が加わり、気温の上昇は顕著に現れている。総合的かつ計画的な気候変動適応に関する施策の推進を図るため、関係省庁の具体的な施策を体系的に取りまとめた「気候変動適応計画」（令和３年10月22日閣議決定、５年５月30日一部変更　閣議決定）に基づき、人間活動から排出される人工排熱の低減、公共空間等の緑化や水の活用による地表面被覆の改善、都市形態の改善（緑地や水面からの風の通り道の確保等）、ヒートアイランド現象の観測・監視体制の強化及び調査研究等の取組を進めている。

5 シックハウス等への対応

（1）シックハウス対策

住宅に使用する内装材等から発散する化学物質が居住者等の健康に影響を及ぼすおそれがあるとされるシックハウスについて、「建築基準法」に基づく建築材料及び換気設備に関する規制や、「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく性能表示制度等の対策を講じている。

また、官庁施設の整備に当たっては、化学物質を含有する建築材料等の使用の制限に加え、施工終了時の室内空気中濃度測定等による対策を講じている。

（2）ダイオキシン類問題等への対応

「ダイオキシン類対策特別措置法」で定義されているダイオキシン類について、全国一級水系で水質・底質調査を実施している。令和６年度は、水質は約94％（162地点／172地点）、底質はすべての地点で環境基準を満たした。

なお、河川や港湾では、「河川、湖沼等における底質ダイオキシン類対策マニュアル（案）」や「港湾における底質ダイオキシン類対策技術指針（改訂版）」に基づき、必要に応じてダイオキシン類対策を実施している。

（3）アスベスト問題への対応

アスベスト問題は、人命に係る問題であり、アスベストが大量に輸入された1970年代以降に造られた建物が今後解体期を迎えることから、被害を未然に防止するための対応が重要である。アスベスト含有建材の使用実態を的確かつ効率的に把握するため、平成25年度に創設（30年からは厚生労働省・環境省と共管）の「建築物石綿含有建材調査者講習」制度に基づき、調査者の育成を行っている。また、「建築基準法」により、建築物の増改築時における吹付けアスベスト等の除去等を義務付けており、既存建築物における吹付けアスベスト等の除去等を推進するため、社会資本整備総合交付金等の補助制度を行っているほか、各省各庁の所管の既存施設における吹付けアスベスト等の除去・飛散防止の対策状況についてフォローアップを実施している。さらに、アスベスト含有建材情報のデータベース化、建築物のアスベスト対策の普及啓発に係るパンフレット等により情

報提供を推進している。

6 建設施工における環境対策

公道を走行しない建設機械等に対し、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」等により排出ガス（NOx、PM等）対策を実施している。また、最新の排出ガス規制等に適合する環境対策型建設機械の購入に対して低利融資制度等の支援を行っている。

第７節 地球環境の観測・監視・予測

1 地球環境の観測・監視

（1）気候変動の観測・監視

気象庁では、地球温暖化の原因となる温室効果ガスの状況を把握するため、大気中のCO_2等を国内２地点で観測しているほか、北西太平洋の洋上大気や表面海水中のCO_2を海洋気象観測船で観測している。また、世界気象機関（WMO）温室効果ガス世界資料センターとして、世界中の温室効果ガス観測データの収集・提供を行っている。

また、WMOをはじめ国内外の関係機関と協力して大気・海洋等の観測・監視を行って長期変化傾向を把握し、最新の情報を気象庁ウェブサイト「気候変動監視レポート」にまとめている。

（2）異常気象の観測・監視

気象庁は、我が国や世界各地で発生する異常気象を監視し、極端な高温・低温や多雨・少雨等が観測された地域や気象災害について、定期及び臨時の情報を取りまとめて発表している。

また、社会的に大きな影響をもたらした異常気象が発生した場合は、特徴と要因、見通しをまとめた情報を随時発表している。さらに、気象庁では、アジア太平洋地域の気候情報提供業務支援のため、世界気象機関（WMO）の地区気候センターとしてアジア各国の気象機関に対し、異常気象の監視・解析等の情報を提供するとともに、研修や専門家派遣を通じて技術支援を行っている。

（3）静止気象衛星による観測・監視

気象庁は、静止気象衛星「ひまわり８号・９号」の運用を継続して実施している。「ひまわり８号・９号」の２機体制によって長期にわたる安定的な観測体制を確立し、東アジア・西太平洋地域の広い範囲を、24時間常時観測している。これらの衛星では、台風や集中豪雨等に対する防災機能の向上に加え、地球温暖化をはじめとする地球環境の監視機能を世界に先駆けて強化している。

（4）海洋の観測・監視

海洋は、大気と比べて非常に多くの熱を蓄えていることから地球の気候に大きな影響を及ぼしているとともに、人類の経済活動により排出されたCO_2を吸収することによって、地球温暖化の進行を緩和している。このことから、地球温暖化をはじめとする地球環境の監視のためには、海洋の状況を的確に把握することが重要である。気象庁では、国際的な協力体制の下、海洋気象観測船により北西太平洋において高精度な海洋観測を行うとともに、人工衛星や海洋の内部を自動的に観測するアルゴフロートによるデータ等を活用して、海洋の状況を監視している。

その結果については、気象庁ウェブサイト

「海洋の健康診断表」等により、我が国周辺海域の海水温・海流、海面水位、海氷等に関するデータとして提供し、その現状と今後の見通しの解説も行っている。

海上保安庁では、日本周辺海域の海況を自律型海洋観測装置（AOV）及び漂流ブイにより常時監視・把握するとともに、観測結果を公表している。また、日本海洋データセンターにおいて、我が国の海洋調査機関により得られた海洋データを収集・管理し、関係機関及び一般へ提供している。

（５）オゾン層の観測・監視

気象庁では、オゾン・紫外線を観測した成果を毎年公表しており、それによると世界のオゾン量は2000年以降ではわずかな増加がみられるが、1970年代と比較すると少ない状態が続いている。

また、国民の有害紫外線対策に資するため、気象庁ウェブサイト「紫外線情報」において、現在の紫外線の強さ（紫外線解析値）を毎時間提供し、当日、又は翌日の紫外線の強さの予測（紫外線予測値）を毎日提供している。紫外線の強さには、有害紫外線の人体への影響度を示す指標（UVインデックス）を用いている。

（６）南極における定常観測の推進

気象庁は、昭和基地でオゾン、日射・赤外放射、地上、高層等の気象観測を継続して実施しており、観測データは南極のオゾンホールや気候変動等の地球環境の監視や研究に寄与するなど、国際的な施策策定のために有効活用されている。

国土地理院は、南極地域観測隊の活動、地球環境変動の研究及び測地測量に関する国際的活動等に寄与するため、GNSS連続観測等により位置の基準を整備し、地形図の作成・更新、衛星画像図の整備等を実施している。

海上保安庁は、海底地形調査を実施しており、観測データは、海図の刊行、氷河による浸食や堆積環境等の過去の環境に関する研究等の基礎資料として役立てられている。また、潮汐観測を実施し、地球温暖化と密接に関連している海面水位変動の監視にも寄与している。

2 地球環境の予測・研究

文部科学省及び気象研究所では、世界全体の炭素循環過程等を含む地球システムモデルや、日本付近の気候の変化を詳細に予測可能な地域気候モデルの開発等を行い、気候変動の予測研究を行うとともに、世界気候研究計画（WCRP）等の国際研究計画に積極的に参加している。文部科学省と気象庁は、気候変動の影響評価研究者や地方公共団体、民間企業等の様々な分野で気候変動対策に活用できるデータを取りまとめた「気候予測データセット2022」及び解説書をデータ統合・解析システム（DIAS）を通じて令和４年12月に公開した。さらに、文部科学省と気象庁が「気候変動に関する懇談会」の議論を踏まえて７年３月に公表した「日本の気候変動2025」では、今後の世界平均気温が２℃及び４℃上昇した場合等の将来予測に加え、新たに、100年当たり一回等の頻度で生じるような発生頻度が低い極端現象が、地球温暖化の進行に伴いどのように変化するかについて、確率的表現を用いた評価も掲載している。

このような取組により、気候変動の自然科学的根拠について観測結果や予測結果を提供することで、気候変動影響評価報告書（令和８年２月公表）、気候変動に関する政府間パネル

【関連データ】
海洋気象観測船による地球環境の監視
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

（IPCC）第６次評価報告書（３～５年公表）、地球温暖化対策計画（７年２月閣議決定）や気候変動適応計画（３年10月22日閣議決定）等の作成・策定に関与し、また、地方公共団体等による適応策策定に向けた取組等に対し積極的に貢献している。

3 地球規模の測地観測の推進

VLBI（天体からの電波を利用してアンテナの位置を測る技術）やSLR（レーザ光により人工衛星までの距離を測る技術）を用いた国際観測、験潮、絶対重力観測、電子基準点によるGNSS連続観測等を通じて全球統合測地観測システム（GGOS）に参加し、地球の形状と動きの決定に貢献することで、地球規模の測地基準座標系（GGRF）の構築を推進している。

また、国土地理院は、令和５年度から日本の機関で初めて国際機関（国際GNSS事業）に認定された「解析センター」として、高精度測位に不可欠な衛星の精密な軌道情報の算出にJAXAと共同で取り組み、高精度測位基盤の維持に貢献している。

第8章　戦略的国際展開と国際貢献の強化

第1節　インフラシステム海外展開の促進

1　政府全体の方向性

新興国を中心とした世界の膨大なインフラ需要を積極的に取り込むことにより、我が国の経済成長につなげていくため、政府は平成25年3月に国土交通大臣を含む関係閣僚を構成員とする「経協インフラ戦略会議」を設置し、政府一体となってのインフラ海外展開に取り組んできた。

その一方で、インフラシステムの海外展開を取り巻く環境が急速に変化するとともに、国際社会は、気候変動等の地球規模課題の深刻化、自由で開かれた国際秩序への挑戦と分断リスクの深刻化、世界各地での人道危機等といった複合的危機に直面しており、カントリーリスクをはじめとする投資環境や事業環境に関するリスクやサプライチェーン途絶といった経済安全保障上のリスクが増加している。我が国企業による持続的なインフラシステムの海外展開を推進するためにはこうした課題に対する一層の対応が求められている。

このような状況を踏まえ、令和6年12月には、政府全体のインフラシステム海外展開の方向性を示した「インフラシステム海外展開戦略2030」が策定され、今後の重点戦略を①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、②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、③GX・DX等の社会変革をチャンスとして取り込む機動的対応の3つの柱として整理し、政府全体で我が国の強みを活かしたインフラシステムの海外展開に取り組んでいる。

2　国土交通省における取組

国土交通省では、上記1．の通り、政府を挙げて取り組んでいる我が国の強みを活かしたインフラの海外展開について、関係者と情報・戦略を共有し、官民一体となった取組を進めるため、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」を策定している。具体的には、以下の（1）～（7）を主な施策として精力的に推進しているところである。

（1）「川上」からの継続的関与の強化

我が国企業が確実に案件を獲得するために、案件が成立するか不明確な「川上」の段階から相手国に働きかけ、我が国企業が参入しやすい環境を整備する必要がある。このため、相手国の国土計画・マスタープラン等の上位計画から関与し、トップセールス、二国間枠組みによる政府間対話等のGtoGによる情報発信等に取り組んでいる。

（2）PPP案件への対応力の強化

世界の膨大なインフラ需要を公共投資だけで賄うことは困難であり、対外債務増加に消極的な国もあることから、民間資金を活用する官民連携（PPP：Public-Private Partnership）への期待が高まっている。しかしながら、PPP案件を円滑に進めるための相手国における法制

度が未整備な場合や、相手国政府における官民の適正なリスク分担に対する理解が不十分な場合もあることから、政府としても相手国の状況を十分に踏まえ、環境整備を働きかけている。

（3）我が国の強みを活かした案件形成

我が国のインフラシステムは、①使いやすく長寿命かつ低廉なライフサイクルコスト、②技術移転、人材・企業育成等相手国発展のための基盤づくり、③工期等契約事項の確実な履行、④環境や防災、安全面にも配慮した経験に基づいた技術導入を特長として有し、これらの強みを活かした案件形成や「川下」までを見据えた案件形成後の継続的なフォローを行う。

（4）我が国コンサルタントによる調査等の質の向上

案件形成を円滑に進めるためには、我が国コンサルタントによる成果の質の更なる向上を図る必要がある。このため、第三者による技術的助言への支援、事業調査の早期段階における我が国企業の知見を聴取する仕組みの構築及びコンサルタントの業務実施環境の整備等に取り組む。

（5）我が国企業の競争力の強化

競合国企業は、海外展開事業の規模と実績において我が国企業を大きく上回っており、価格面及び提供する商品の質の柔軟性を含めた供給能力面において、我が国企業の競争力を強化していく必要がある。そのため、現地ローカル企業との連携の促進、海外での設計・製造拠点の設置や現地職員の活用並びにM&Aによる現地・海外企業の取得といった取組を支援するとともに、国際標準化等に係る戦略的取組を推進する。

（6）我が国企業の海外展開に係る人材の確保と環境の整備

海外案件に従事できる能力を有する人材不足を解消し、我が国企業の人材流動化を促進するため、技術者の海外工事・業務の実績を国内事業で活用できるよう認定・表彰する「海外インフラプロジェクト技術者認定・表彰制度」の運用等を行うほか、インフラ分野に特化したジョブマッチング等の人材育成に係る具体の支援策の検討を行う。また、現場で活躍できる基礎的能力等を付与することを目的とした「海外インフラ展開人材養成プログラム」や中堅・中小建設企業海外展開促進協議会（JASMOC）の設置・運営、各種セミナーや個別相談等を通した中堅・中小建設企業の海外展開の支援を行っている。

（7）案件受注後の継続的なフォローアップ

海外案件においては、プロジェクトの受注後に発生する、相手国からの金銭の支払遅延等のトラブルが潜在的なリスクと見込まれており、事業価格の高騰等や海外事業への参入意欲の低下を招いている。このようなトラブルの解決を働きかける相手方が相手国政府や自治体、公的機関であることも多く、我が国企業の独力での解決は困難を伴う。

このため、トラブル発生時のトップクレーム等の実施や相談窓口の設置、政変・騒乱等への対応支援を行っている。

3 国土交通省のインフラシステム海外展開に係るアプローチ

国土交通省は、具体的には以下の（1）～（4）を利用して、企業が海外インフラ展開に参入しやすい環境を形成するために、様々な形で支援を行っている。

（1）トップセールスによる案件形成への働きかけ

政務レベルによるトップセールスは、インフラ案件獲得等に重要な役割を有しており、コロナ禍においてはオンライン会議等による相手国への働きかけを実施してきた。

一方で、対面での取組によって我が国の強みを活かしたインフラシステムに対する理解を醸成する重要性も再認識された。往来を再開する動きが本格化していることを踏まえ、国土交通省として政務レベルのトップセールス等による政府間対話を復活させ、我が国企業の参入・受注に向けた活動を支援している。

（2）官民ファンドによる事業支援

海外における交通・都市開発分野の事業は、初期投資が大きく資金回収までに長い期間を要することに加えて、政治リスク、需要リスク等の様々なリスクが存在するため、民間だけでは参入が困難なケースもみられる。

㈱海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）は、このようなリスクを分担し、出資や人材派遣等を通じて事業参画を行う、ハンズオン機能を有する官民ファンドとして平成26年に設立され、これまでに46事業への支援決定を行っている（令和８年３月末時点）。

JOINは令和５年度決算において多額の損失を計上したが、７年６月の財政投融資分科会において、JOIN及び国土交通省より、有識者委員会の最終報告を踏まえた経営改善策の進捗を受け、新規支援決定を再開していくことを報告した。７年９月には、国土交通省において、オーストラリアにおける都市開発事業の支援に向けた認可を行った。また、国土交通省が出席する国際会議等において、JOINの活用を呼びかけるとともに、JOINにプレゼンテーションを行う機会を提供したほか、調査事業で得られた情報をJOINにも共有した。さらに、JOINは海外展開に関する地方企業向けの説明会に参加し、JOINの支援施策を知る機会が限られる地方企業へのアプローチを実施した。

（3）官民合同の協議会等による情報提供やビジネスマッチングの機会提供

我が国のスタートアップ企業、地方・中小企業が高い技術力やノウハウを有していながら、海外進出を具体化するに及んでいないケースも考えられることから、インフラシステム海外展開の担い手の裾野を広げることを目指し、支援を進めてきた。

中堅・中小建設企業を対象とした海外展開に係る情報提供や技術PR等のプロモーション、ビジネスマッチング等の機会提供といった取組を推進していく。具体的には、スマートシティ分野において、“Smart JAMP”支援策や日ASEANスマートシティ・ネットワーク官民協会（JASCA）、交通ソフトインフラ分野においては、交通ソフトインフラ海外展開支援協議会（JAST）の活動を通じて、この分野におけるスタートアップ等の海外展開を積極的に推進している。

（4）国際標準化の推進と戦略的活用

海外展開を有利に進める上で、我が国の技術・ノウハウの国際標準化は極めて重要であり、国際機関で決定される国際基準を戦略的に活用し、我が国企業が受注しやすい環境を整備する必要がある。それぞれの分野の実情を踏まえて戦略的な取組を行う必要があるため、①国際標準化機関（ISO、IEC等）における国際標準の獲得、国連機関等での基準化、②国際標準

となった後、相手国での採用を働きかけ他国との差別化を確保、③国際標準未取得の場合、日本規格のデファクトスタンダード化を柱に取組を進めている。

4 各国・地域における取組

①東アジア・大洋州

台湾については、令和7年9月に発生した河道閉塞決壊による二次災害防止の支援のため、我が国が開発したヘリから設置可能な水位観測機器を（公財）日本台湾交流協会を通じて提供した。

大洋州については、令和７年11月に、フィジー共和国ランブカ首相と金子国土交通大臣との会談が実施され、海上保安やインフラ整備等に係る協力について幅広く意見交換を行った。

② ASEAN 地域

（ア）インドネシア

令和７年10月、日本の支援により建設が進んでいるインドネシア ジャカルタ都市高速鉄道（MRT）南北線延伸工事（フェーズ2A）において、フェーズ１に引き続き、車両を本邦企業が受注した。７年10月にジャカルタ下水道整備事業（第6区）の下水処理場建設工事を本邦企業が受注した。

（イ）カンボジア

令和７年５月に、コイ・ソダニィ公共事業運輸省筆頭長官による古川国土交通副大臣表敬が実施され、交通インフラ整備や人材育成に関する意見交換を行った。

（ウ）シンガポール

令和７年７月、日本とシンガポール間のグリーン・デジタル海運回廊協力覚書に基づく第２回年次会合を日本で開催した。同会合では、港湾パートナーや民間事業者も参加し、港湾の脱炭素化や海運におけるアンモニア燃料の活用、自動運航船の社会実装に向けた取組を共有し、引き続き、これらの分野における両国の協力を推進することで合意した。

（エ）タイ

令和７年３月28日にミャンマーで発生した地震後、４月５日及び10日に道路分野の専門家を派遣し、現地調査、ワークショップを開催した。後述の大臣会談でセミナーの開催要請を受け、６月10日日タイ技術協力会議を開催し「建設時の安全管理や地震後のインフラ点検」をテーマに、日本の知見を共有した。

令和７年４月に、中野国土交通大臣がタイを訪問し、スリヤ副首相兼運輸大臣との会談を実施し、インフラ・交通分野における両国間の協力について意見交換するとともに、鉄道、都市開発、港湾など我が国企業が参画を目指す事業に関する政策協議を行った。

また、国土交通省とタイ運輸省との間で「鉄道及び都市開発分野における協力覚書」の署名式を行い、同分野における両国の一層の協力を確認した。

（オ）フィリピン

令和７年４月、中野国土交通大臣はフィリピン・マニラにて、日本企業が経営に参画し、日本の鉄道事業のノウハウを活かした取組を実施しているLRT1号線において、車両基地の視察を行った。また４月28日、中野国土交通大臣はフィリピン国公共事業・道路省の招待を受け、ダバオ市バイパス建設事業のトンネルの貫通式に出席し、日本企業による海外道路事業の受注拡大や本邦技術の伝承等に向けたトップセールスを行った。

令和７年３月、９月に開催された日・フィリピン経済協力インフラ合同委員会では、日本の強みを生かした形で、防災、鉄道や道路を含む

インフラ整備など、フィリピンの社会経済発展に向けた支援が着実に進展していることを確認するとともに、フィリピンの上位中所得国入りを見据えて鉄道・道路等の運営・維持管理等の分野でも協力を一層強化していくことで一致した。

令和７年12月、「第４回道路建設・O&Mに関するビジネスワークショップ」を開催し、国土交通省や高速道路会社などから本邦道路技術等を共有した。

（カ）ベトナム

令和７年５月には、国土交通省とベトナム農業環境省間の水分野（水防災、水資源管理等）に関する協力覚書に基づく防災協働対話を官民協働で開催し、二国間協力の取組を継続することを確認した。

令和７年９月に、チャン・ドウック・タン農業環境大臣による中野国土交通大臣表敬が実施され、表敬後、国土交通省とベトナム社会主義共和国農業環境省との間で水分野（水防災、水資源管理等）に関する協力覚書に署名し、両国の国土交通分野における一層の協力を確認した。

令和７年10月、トラン・ホン・ミン建設大臣が国土交通省を訪れた際には、スマートシティ分野における我が国企業の取組の紹介に加えて、下水道分野について我が国の都市浸水対策等の紹介を行い、これらの分野における二国間協力の一層の深化に向けた政策協議を行った。

（キ）マレーシア

令和７年９月に、マレーシアエネルギー移行・水変革省との間で水分野（水資源管理、水防災、上下水道等）に関する協力覚書に署名した。

（ク）ミャンマー

ミャンマー国内で日本企業により実施されていた建設等のプロジェクトについて、現下の情勢を踏まえつつ、事態の推移を注視した。

（ケ）東ティモール

令和８年１月に、マルサル公共事業大臣による佐々木国土交通副大臣表敬が実施され、日本の治水・砂防事業について意見交換を行った。

③南アジア

（ア）インド

令和７年３月、「インフラメンテナンス国民会議　海外市場展開フォーラム」の活動の一環として、インフラメンテナンスの海外市場展開セミナーをインド国政府、民間企業と対面及びオンライン併用のハイブリッド形式で開催し、インド国のニーズに合わせた日本企業保有技術を紹介し、日本企業のインドにおけるインフラメンテナンス事業への参画・協同に向けたネットワーク構築を支援した。

令和７年８月に行われた日印首脳会談において、両首脳は、日印の旗艦プロジェクトであるムンバイ・アーメダバード間高速鉄道事業において、なるべく早期の運行の開始に向けて共に取り組み、インドへの最新の日本式新幹線技術の導入に向けて協力することで一致した。

令和７年９月にインドでムンバイ都市圏開発庁等と「第２回日印道路技術セミナー」を開催し、海上道路建設・維持管理をテーマに日本の知見を共有するとともに、同月に東京でインド道路交通省等と「第11回日印道路交流会議」を開催し、トンネル建設、デジタル技術の活用、橋梁設計技術、インドの投資機会などについて両国知見を共有し意見交換等を実施した。

令和７年12月、スマートシティ分野での協力を更に深めていくため、マハラシュトラ州タネ市とのスマートシティ分野に関する協力覚書を締結し、官民で協力できる分野や具体策について意見交換等を実施した。

また、令和８年１月に国土交通省水管理・国土保全局とインド水活力省水資源・河川開発・

ガンガー再生局との水資源分野における協力に関する覚書に基づき、ダム点検技術等について意見交換を実施した。

（イ）バングラデシュ

PPP庁との覚書に基づき日本バングラデシュ・ジョイントPPPプラットフォームを構築し、政府間協力の下でバングラデシュ側の関係省庁と我が国関心企業による各種プロジェクトの案件形成を支援している。

④北米・欧州

（ア）北米

令和７年10月、米国のラトニック商務長官が金子国土交通大臣を表敬訪問し、造船分野における協力を促進するための協力覚書に署名した。

令和７年12月、第34回日本・カナダ次官級経済協議が東京で開催され、インフラ分野や観光分野などにおける協力について意見交換を行った。

（イ）欧州

令和７年７月、中野国土交通大臣はイタリアのサルヴィーニ副首相兼インフラ運輸大臣と会談を行い、長大橋の建設、運営・維持管理に関する協力覚書への署名を行い、二国間協力を一層の強化することを確認した。

令和７年９月、欧州委員会（EU）のツィツィコスタス欧州委員（持続可能な運輸・観光担当）による古川国土交通副大臣への表敬訪問が実施され、航空分野や観光分野での日EU間の協力などについて意見交換を行った。

ウクライナ復興に関しては、ウクライナにおける国土交通分野のインフラ復興への本邦企業の参画を促すため、令和7年1月に設立した「日ウクライナ・国土交通インフラ復興に関する官民協議会」（JUPITeR）の活動を行った。特に、7年10月には、ウクライナ・キーウにおいて遠隔施工技術のデモンストレーションを実施し、日本が強みを持つ技術を活用したウクライナ復興支援への強い期待が寄せられた。

また、令和８年３月には同協議会の取組として、遠隔施工技術導入や住宅復興に関する協力関係強化のため、第２回官民ミッションをキーウ及びリヴィウへ派遣し、インフラ復興の主務官庁である地方・国土発展省をはじめとした政府機関との協議のほか、公社・業界団体等とJUPITeR会員間のネットワーキング等を行った。

⑤中南米

中南米地域においては、インフラ需要が旺盛であるが、必ずしも日本企業の関心が高いわけではない。一方で、PPP案件の増加等、変化しつつある域内のインフラ需要に対して適切な対応が必要である。このような背景から令和7年7月、外務省・経済産業省と共同で、日本企業による中南米への進出を支援するため、「中南米地域へのインフラ海外展開に関する官民プラットフォーム（PLACIDA）」を立ち上げ、７年7月、８年3月に協議会を開催したほか、メキシコ・ペルーへの官民ミッション派遣等の活動を行っている。

⑥トルコ

令和７年４月、ボラット貿易大臣による中野国土交通大臣表敬が実施され、建設産業における第三国連携を通じたウクライナ復興支援策等について意見交換を行った。

令和７年９月に開催された日・トルコ防災セミナーでは、官民による日トルコの防災協力を一層強化するとともに、日本企業によるトルコ進出の支援を行った。

⑦アフリカ

第６回アフリカ開発会議（TICAD Ⅵ）に合わせて平成28年８月に開催した「日・アフリカ官民インフラ会議」を契機として設立した「アフリカ・インフラ協議会（JAIDA）」と連

携し、アフリカにおける「質の高いインフラ投資」を推進するため、我が国の「質の高いインフラ」を支える技術や経験等について積極的に情報発信するとともに、相手国との官民双方の関係構築を促進している。

令和７年度までにアフリカ14か国において「官民インフラ会議」（閣僚級）を開催してきたことに加え、官民インフラ会議のフォローアップを目的とした「質の高いインフラ対話」を開催しているほか、近年は、実務者レベルのミッションを派遣した現地調査や政府関係者との面談や国際機関の専門家を招いたJAIDA会員向けセミナーの実施等、小規模・機動的な活動を強化している。

令和７年８月には、第９回アフリカ開発会議（TICAD９）の機会を捉えて、「第４回日・アフリカ官民インフラ会議」及び水管理・国土保全局、航空局、住宅局（共催JUBH等）が各々主管するセミナーを開催し、「官民インフラ会議」には中野国土交通大臣が、「航空セミナー」には吉井国土交通大臣政務官がそれぞれ出席した。

中野国土交通大臣とアフリカ各国の要人との間で二国間会談を実施し、インフラ分野における官民一体となった協力関係の強化について確認した。このうち、タンザニアとは建設分野における人材育成に関する協力覚書を大臣間で締結した。

また、令和８年２月には、エジプトにおいて「日・エジプト質の高いインフラ対話」を開催し、本邦企業の参入を促し案件形成につなげるために両国間が協力することを確認した。

⑧中央アジア

令和７年５月、ウズベキスタン共和国の移民庁ムサエフ長官による古川国土交通副大臣への表敬が実施され、国土交通省に関連する分野として、建設・自動車・造船・宿泊業における同国の若者のポテンシャルの高さについて紹介を受け、その後意見交換を行った。

令和７年12月に開催された「中央アジア＋日本」対話・首脳会合に合わせて、国土交通省は、ウズベキスタン政府及びタジキスタン政府との間で、スマートシティ開発、交通、水資源管理の各分野に関する省庁間の協力覚書に署名した。

令和８年３月、国土交通省とウズベキスタン・投資産業貿易省の共催で、ウズベキスタン・タシケントにおいて「日本・ウズベキスタン　インフラ・スマートシティ開発フォーラム」を開催した。

第２節　国際交渉・連携等の推進

1　経済連携における取組

（１）経済連携協定 / 自由貿易協定（EPA/FTA）

我が国は、アジア・太平洋地域、東アジア地域、欧州等との経済連携を戦略的に推進している。令和８年３月現在、22のEPA/FTA等について、発効済み・署名済みであり、EPA/FTAを活用し、我が国の運輸、建設業等の国際競争力の強化及び海外展開の推進の観点から、相手国の外資規制の撤廃・緩和等を通じたサービス分野の自由化、相手国の政府調達に関する参加機会の拡大に取り組んでいる。

【関連リンク】
「第４回 日・アフリカ官民インフラ会議」、二国間会談等の結果概要
～ TICAD ９テーマ別イベントを開催しました～
https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo07_hh_000774.html

（２）世界貿易機関（WTO）

WTOは、多角的貿易体制の中核であり、①貿易自由化・ルール形成のための交渉の場、②加盟国によるWTO協定の履行状況の監視、③加盟国間のWTO協定上の貿易紛争を手続きに従って解決する制度の運用という機能を果たしている。

2 国際機関等への貢献と戦略的活用

（１）アジア太平洋経済協力（APEC）

APECは、アジア太平洋地域の持続可能な成長と繁栄に向けて、貿易・投資の自由化、ビジネスの円滑化、経済・技術協力等の活動を行う経済協力の枠組みであり、国土交通省では、APECの交通・観光分野に係る大臣会合及び作業部会等に出席し、APEC域内における効率的でシームレスな輸送システムの構築等に積極的に取り組んでいる。

APECの交通分野を取り扱う作業部会「APEC交通ワーキンググループ」については、令和７年８月に第55回会合が韓国にて開催され、全体会合と航空、陸上・インターモーダル、海事の分野別会合が実施された。会合に先立ち開催されたAPECスマートモビリティフォーラムの成果として「APECスマートモビリティレコメンデーション」が採択されたほか、分野別会合の統合による組織改革について議論が行われた。

APECの観光分野を取り扱う作業部会「APEC観光ワーキンググループ」については、令和７年７月に第65回会合が韓国・仁川、同年10月に第66回会合が中国・青島で開催され、APEC域内における包括的で持続可能な観光の実現に向けた取組等について議論された。

国土交通省は、APECの貿易・投資に関する分野を取り扱う「貿易・投資委員会」のプロジェクトとして、令和７年６月に、気候変動に強い都市づくりの推進をテーマに、「APEC質の高いインフラプロジェクト2025」を東京にて開催した。当会議では、APECエコノミーの政府関係者を招へいし、取組の共有や日本のインフラ技術の視察を実施した。

（２）東南アジア諸国連合（ASEAN）との協力

国土交通省は、ASEANにおける「質の高い交通」を更に推進するため、日本とASEANの交通分野の協力枠組みである「日ASEAN交通連携」の下、陸上、海上、航空にわたる様々な協力プロジェクトを実施している。

また、ASEAN各国のスマートシティ実現に向けたプラットフォームである「ASEANスマートシティ・ネットワーク（ASCN）」への協力の一環として、令和７年11月、「第７回日ASEANスマートシティ・ネットワーク　ハイレベル会合」をASEAN各国、国内関係省庁、関係自治体と連携して、香川県高松市にて開催した。本会合では、「インクルーシビティ」をテーマに、この観点を踏まえたスマートシティの取組事例を共有し、その成功要因について議論し、誰一人取り残されない人間中心の社会の実現に向けた協力の更なる推進を確認し、本会合の継続的な開催と、ASEANでのスマートシティ実現に向けて引き続き協力を強化していくことを確認した。あわせて、日本とASEANの協力を促進するための枠組みである、日ASEANスマートシティ・ネットワーク官民協議会（JASCA）の活動の一環として、同年９月にマレーシアにおいて開催された「Smart City Expo Kuala Lumpur」において、国土交通省からの講演会登壇・知見発信及び企業ブースの出展・ネットワーキングを実施した。

さらに、観光分野においては、ASEANとの観光協力やASEAN+３（日中韓）地域における観光の促進を目的に、毎年「ASEAN+３観光大臣会合」が開催されている。令和８年１月、「第25回ASEAN+３観光大臣会合」が

フィリピン・セブで開催され、我が国からは永井国土交通大臣政務官が出席した。本会合では、ASEAN域内における観光分野の協力について、持続可能性、包摂性、デジタル化等の推進に向けて今後更に連携強化を図っていくことを主な内容とする「観光協力行動計画2026-2030」が採択された。

（３）経済協力開発機構（OECD）

国土交通省は、OECDの活動のうち、国際交通フォーラム（ITF）、造船委員会（SBC）、地域開発政策委員会（RDPC）、開発センター（DEV）、観光委員会等における議論に参画している。

ITFは、加盟72か国が全交通モードを対象に交通政策に関する議論・研究を行っており、毎年５月には各国の交通担当大臣を中心に、著名な有識者・経済人を交えて交通政策に関する議論を行うITFサミットをドイツ・ライプチヒにて開催している。令和７年５月に開催されたサミットでは、ウクライナに関する特別大臣ラウンドテーブル及び交通レジリエンスをテーマとした大臣ラウンドテーブルに加え、中米地域の物流マスタープランに関するサイドイベント、ITF等が主催するジェンダーとレジリエントに関するサイドイベントに参加するとともに、サプライチェーン強靱化について、欧州と北東アジア間の輸送ルート多様化に関するサイドイベントを主催し、日本企業、ITF事務局、ジョージア政府とともに登壇した。また、ITFの調査研究部門である交通研究委員会（TRC）の「ビジョン主導の交通計画」ワーキンググループや「障害者のアクセシビリティ」ラウンドテーブル等に我が国から多くの専門家が参画し、国際的な研究活動の推進に貢献している。

SBCは、造船に関する唯一の多国間フォーラムとして、国際造船市場に関する政策協調のための重要な役割を担っており、公的支援の適正化や透明性確保、輸出信用等に関する議論を行っている。環境に配慮した船舶への融資等を促進するための国際的なルールの改正を検討する特別会合では、我が国が提出した提案文書をベースに環境に配慮した船舶の定義及び金融条件の議論が行われている。我が国はSBC及び同特別会合の副議長国として活動しており、引き続き、政策協調のための議論を継続的に実施し、加盟国間による公的支援の相互監視等を通じて、公正な競争条件の確保に努める。

RDPCでは、国土・地域政策等に関する各加盟国の政策レビューや、我が国の提案により、日本の３Ｄ都市モデル（PLATEAU）を先進事例とした、持続可能な都市政策のためのデジタルツイン活用に向けた調査等に積極的に取り組んでいる。また「スマートシティと包括的成長に関するOECDプログラム」の一環としてスマートシティのデータ利活用に関する調査に取り組んでいる。

DEVは、途上国及び新興国の成長を促進し、生活水準を向上させるための政策的解決策を見つける手助けを行う機関であり、今後の開発に関する議論を行うとともに、セミナー等により質の高いインフラの途上国及び新興国への普及・実施についても取り組んでいる。令和７年度は、主に途上国政府に向けた政策提言に活用することを目的として、自然災害による被害を受けた地域がより良い復興（Build Back Better）を遂げた（遂げつつある）事例を集めた資料を作成した。各国の事例の中に、日本からは2011年東北地方太平洋沖地震からの復興を進めている地方公共団体の事例を採り上げた。

観光委員会では、各国の観光関連政策のレビューや、各国共通の課題への対応等についての意見交換、観光統計データの整備及び分析等を行っており、我が国は同委員会の副議長国として、日本の観光政策や我が国がアジア太平洋諸国と連携して実施している観光レジリエンス向上に向けた取組の発信等、積極的に議論に関与している。

（４）国際連合（UN）

①国際海事機関（IMO）

IMOは、船舶の安全・環境等に関する国際ルールを定めている国連の専門機関である。我が国は、世界の主要海運・造船国として同機関の活動に積極的に参加し、世界の海事分野におけるルール作りを主導している。

環境対策については、令和５年に合意された国際海運からの「2050年頃までにGHG排出ゼロ」等の目標達成に向けて、IMOにて、GHG排出削減に関する新たな国際ルールの策定の議論が進められているところ、我が国は各国と連携・協力しながら、その議論の着実な進展に貢献している。

また、安全面については、今後のGHG排出削減に必要不可欠なゼロエミッション船の普及の前提である安全確保に向けて、令和７年９月には我が国提案を踏まえた水素を燃料とする船舶の安全基準がIMOで合意されるなど、我が国は安全に関する国際ルール作りに積極的に貢献している。

②国際民間航空機関（ICAO）

ICAOは、昭和19年に採択された国際民間航空条約（シカゴ条約）に基づき設立され、国際民間航空の安全・保安・環境等に関する国際標準の策定、各国の安全監視体制の監査等の取組を実施している国連の専門機関の一つである。

我が国は、昭和31年以降今日に至るまで連続して理事国に選出されており、第１カテゴリー（航空運送において最も重要な国）の理事国として、ICAOの諸活動に積極的に参加してきた。

また、令和７年11月に実施された理事会議長選挙において、我が国が擁立したICAO日本政府代表部特命全権大使（当時）の大沼俊之氏（元 国土交通省航空局航空政策戦略監）が選出され、８年１月に理事会議長に就任した。これをきっかけとして、ICAOとの協力関係を一層強化するとともに、日本が航空分野において世界をリードできるよう、国際民間航空の持続可能な発展に積極的に貢献していく。

③国連人間居住計画（UN-Habitat）

UN-Habitatは、都市化と居住の問題に取り組む国連機関である。我が国は、設立以来の理事国としてUN-Habitatの諸活動に積極的に参加し、我が国の国土・地域・居住環境改善分野での知見を活かした協力を通じ、世界における、急激な都市化に伴う人間居住問題の改善に貢献している。

令和７年５月に開催された、全国連加盟国等が参加する修正第２回総会において、戦略計画（期間：2026年-2029年）が承認され、国土計画及び都市計画が、すべての人々への適切な住宅、土地、基礎的なサービスを確保するための解決策として位置付けられた。

また、令和７年７月に、急激な都市化等への国際的な取組方針であるニュー・アーバン・アジェンダの各国におけるフォローアップとして、国別実施状況報告書を提出した。

④世界観光機関（UN Tourism）

UN Tourismは、観光政策に関する意見交換、観光分野での技術協力、観光統計の整備、各種セミナー等を通じ、世界の観光振興を推進する国連の専門機関である。我が国は、執行理事国としてUN Tourismの企画・運営に積極的に関与するとともに、アジア太平洋地域事務所（RSOAP）（奈良県奈良市）による持続可能な観光の促進、観光レジリエンスの推進、観光産業の発展と地域経済への貢献等に向けた取組を支援している。

【関連リンク】
「国際民間航空機関（ICAO）理事会議長選挙結果について」
https://www.mlit.go.jp/report/press/kouku03_hh_000294.html

また、令和7年11月に開催された第26回UN Tourism総会において、持続可能性、包摂性、AIによるイノベーション等を柱とする「観光の未来に関するリヤド宣言」が採択された。

⑤国連における水と防災に関する取組

令和7年7月にアメリカ・ニューヨークで開催された「水と災害ハイレベルパネル（HELP）」の第25回会合では、日本から気候変動や災害に関する議論の継続や事前防災投資の重要性を表明した。また、7年11月にタイ・バンコクで開催された第26回会合では、日本から国連水会議2026における議論やSDGsの目標達成に向けて、引き続き貢献することを表明した。

⑥国連における地理空間情報に関する取組

国土地理院は、国連経済社会理事会に設置されている「地球規模の地理空間情報管理に関する国連専門家委員会（UN-GGIM）」や、その地域委員会の１つである「国連地球規模の地理空間情報管理に関するアジア太平洋地域委員会（UN-GGIM-AP）」、更には、「国連地名専門家グループ（UNGEGN）」に参加し、我が国で培った技術や経験を活かして、地球規模の測地基準座標系（GGRF）の普及や、地理空間情報に関するパートナーシップの推進等を通じて、より国際社会に貢献している。

（５）G7 交通大臣会合

イタリアがG7議長国を務めるG7交通大臣会合が令和６年２月及び４月に開催された。

令和６年４月の会合では、「交通の未来～不確実な世界での連結性の確保～」をテーマに、ショックへの耐性がある交通、海上における連結性、ウクライナとの連携について議論が行われた。その結果、強靱な交通の実現につながる「交通サプライチェーンに関するG7ワーキンググループ（SCWG）」を設置すること等を内容とするG7交通大臣宣言が採択された。

令和７年は、３月と10月にSCWGがオンラインで開催され、サプライチェーン強靱化に関する優良事例について議論が行われた。12月９日にG7交通次官級会合がオンラインにて開催され、SCWGでの議論の結果が報告された。

（６）G7 都市大臣会合

第１回のドイツ・ポツダム会合、第２回の香川・高松会合に続き３回目となるG7都市大臣会合が令和６年11月にイタリア・ローマにて開催された。

議長国イタリアが前回の香川・高松会合の成果を引き継ぎつつ、深化させ、「ネットゼロ・レジリエンス」「インクルーシブな都市、アフォーダブルな住宅、歴史・文化」「イノベーション創出とデジタル化」をテーマとして議論し、G7が連携して取り組む「共同行動」を含む成果をコミュニケとして取りまとめた。

令和７年９月17日と18日に持続可能な都市開発実務者会合がカナダ・オタワにて開催され、各国より都市空間及び建築物におけるレジリエンス等のテーマについて意見交換を行った。

（７）G20 観光大臣会合

令和７年９月、南アフリカ共和国・ムプマランガ州においてG20観光大臣会合が開催された。本会合では、デジタルイノベーションを通じた起業・中小企業支援、観光分野における資金調達と投資、シームレスな旅行のための航空ネットワーク、観光開発のためのレジリエンス強化をテーマに議論を行い、我が国からは観光におけるレジリエンス向上に関する取組を発信した。会合の成果として、観光が開発の主要な原動力であることを認識し、持続可能で包摂的かつレジリエントな観光を実現するため、国際的な協力及び官民連携を強化することに合意した旨を明記したムプマランガ宣言が採択された。

（８）世界銀行（WB）

令和７年８月のTICAD９に合わせて開催された世界銀行主催の会議「アフリカの都市の覚醒：経済成長の雇用の促進」において、国土交通省は、都市の変革は経済の活力と雇用創出の鍵であると同時に、持続可能性の観点からも重要であることに言及した。

さらに、令和７年10月に東京で開催された「「成長のための都市計画と土地活用」に関する都市開発実務者向け対話型研修（TDD）」においては、都市計画法制の観点から日本における知見を紹介した。また、令和７年12月に京都で開催された「「観光と雇用のための都市」に関する都市開発実務者向け対話型研修（TDD）」において、観光立国の実現に向けた取組を紹介した。

（９）アフリカ開発会議（TICAD）

アフリカにおけるインフラ整備への我が国企業の参画を推進するため「アフリカ・インフラ協議会（JAIDA）」と連携し、官民インフラ会議の開催等の取組を進めてきた。令和７年８月に開催されたTICAD９に合わせ、国土交通省は「第４回 日・アフリカ官民インフラ会議」を主催した。今後も、我が国の強みである「質の高いインフラ投資」の原則を実践しつつ、JAIDAと協力し、インフラ分野での協力を一層強化していく旨を確認した。本会議において、タンザニア共和国とは建設分野における人材育成に関する協力覚書を締結した。今後、二国間の連携強化及び本邦企業の海外展開促進を目的に、現地のインフラ整備等に資する人材の育成に両国で取り組んでいく。

3 各分野における多国間・二国間国際交渉・連携の取組

（１）国土政策分野

アジア諸国等において、政府関係者、国際機関等様々なステークホルダーをネットワーク化し、会議、ウェブサイト等により国土・地域政策に係る課題や知見を共有する仕組みである「国土・地域計画策定・推進支援プラットフォーム（SPP）」の第８回会合を、令和７年12月に福岡市において、オンライン併用のハイブリッド形式で開催した。「広域の地域計画の役割とその実効性」について、国土交通省からは第三次国土形成計画の概要等を紹介しつつ、日本の地域計画である広域地方計画の特徴及び具体例を説明するとともに、南アジア各国（スリランカ、インド、バングラデシュ）とのパネルディスカッションを行った。

（２）都市分野

東南アジアを含むグローバルサウス諸国における課題の解決に貢献し、我が国企業の海外展開促進を図りつつ、各国との連携を強化するため、令和７年度は以下の取組を行った。

タイやインドネシアなどにおいて、公共交通指向型都市開発（TOD）やデジタル分野における連携強化に取り組んだ。例えば、インドネシアでは令和７年12月、同国の持続可能な都市課題解決方策を議論するため、UR都市機構と共催で「TODフォーラム」をジャカルタで開催し、永井国土交通大臣政務官が出席の上、官民の知見の共有及び機運醸成を図った。

さらに、国内で培ってきた知見を生かした３D都市モデルの海外展開に向け、例えばインドネシア新首都庁と協力・連携に関する覚書を締結するなど、各国政府等へ我が国の知見を共有した。

また、都市政策分野における協力を推進するため、令和７年６月に住宅・コミュニティ・地

【関連リンク】
国土・地域計画策定・推進支援プラットフォーム（SPP）
URL：https://spp-pr.com/index_ja.html

方自治省のペニークック閣外大臣と中野国土交通大臣が都市政策に係る覚書を締結した。

世界最大級の国際不動産見本市である「MIPIM」（フランス・カンヌ開催）においては、日本の都市開発・不動産市場や、横浜で令和９年に開催されるGREEN×EXPO2027等のPRを通じて、日本の都市の魅力の発信や、日本企業の海外展開の促進を図った。

また、J-CODE（一般社団法人海外エコシティプロジェクト協議会）による案件形成推進等の取組を支援している。

（３）水分野

水問題は地球規模の問題であるという共通認識のもと、国際会議等において問題解決に向けた議論が行われている。令和７年７月には、アメリカ・ニューヨークにおいて第７回国連水と災害に関する特別会合が開催され、日本からは水防災に関する取組を国際社会に発信した。

それに加え、水資源分野では、独立行政法人水資源機構を事務局とし関係業界団体や関係省庁からなる「水資源分野における我が国事業者の海外展開活性化に向けた協議会」を活用して相手国のニーズや課題を把握し、治水機能やCO_2削減に資する発電を含む利水機能の向上を図るダム再生事業の案件形成に向けた調査を行うなど、水資源分野の案件形成に向けた取組を実施した。また、アジア河川流域機関ネットワーク（NARBO）と連携し、統合水資源管理（IWRM）の普及促進に貢献している。

（４）上下水道分野

世界では、衛生面等で課題がある井戸、地表水等の水源を約4.1億人（令和６年時点）が利用している。また開発途上国においては急激な都市化や人口増加に伴う水質汚濁が深刻化している。

今後、これらの国々では水インフラの需要拡大が見込まれることから、国土交通省では、主にアジア・太平洋地域の開発途上国等を対象として、政府間会合、セミナー等を実施し、国際貢献及び我が国が有する上下水道の技術・ノウハウ等の国際展開支援を行っている。

水道分野については、令和７年10月にフィリピンで開催された上下水道に関する国際展示会において、本邦企業が製品・サービスの紹介を行うセッションを設置した。８年１月には、太平洋島嶼国における水ビジネス展開の支援を目的に、パラオで「太平洋島嶼国水道ワークショップ」を開催した。

下水道分野については、アジアにおける汚水管理の主流化等を目的として日本が主導しカンボジア、インドネシア、ミャンマー、フィリピン及びベトナムと平成30年に設立したアジア汚水管理パートナーシップ（AWaP）等の枠組みを通じた国際協力を行っている。令和６年９月にはAWaPに新たにバングラデシュとタイが加盟した。７年11月にはカンボジアでAWaP第４回総会を開催した。パートナー国より６か国（バングラデシュ、カンボジア、インドネシア、日本、フィリピン及びベトナム）が参加し、「汚水管理の主流化と財政」及び「汚水処理施設の最適配置」について意見交換を行い、ポリシーを制定した。８年１月には、国土交通省とベトナム社会主義共和国建設省との間の「下水、排水及び汚水処理分野に関する技術協力に係る覚書」に基づく政府間会合及び「日本-ベトナム下水道管理に関する技術セミナー」を開催した。

また、令和８年１月にカンボジアで第18回日本-カンボジア上下水道セミナーを開催し、両国における上下水道の交流や情報交換、最新技術の共有を行った。

（５）防災分野

世界の自然災害による被害の軽減に向けて、防災が持続可能な開発の鍵であるという共通認識を形成するため、我が国の経験・技術を発信するとともに、事前防災の重要性に関する国際連帯の醸成に努めている。また、相手国の防災

課題と日本の防災技術をマッチングさせるワークショップ「防災協働対話」をインドネシア、ベトナム、南アフリカ、トルコで実施している。現在、既存ダムを有効活用するダム再生等の本邦技術を活用した案件形成を進めているところである。

国立研究開発法人土木研究所水災害・リスクマネジメント国際センター（ICHARM）では、統合洪水解析システム（IFAS）や降雨流出氾濫（RRI）モデル等の開発、リスクマネジメントの研究、博士課程及び修士課程を含む人材育成プログラムの実施、UNESCOや、アジア開発銀行及び世界銀行のプロジェクトへの参画及び国際洪水イニシアチブ（IFI）事務局としての活動等を通じ、水災害に脆弱な国・地域を対象にした技術協力・国際支援を実施している。

砂防分野においては、イタリア、韓国、スイス及びオーストリアと砂防技術に係る二国間会議を開催しているほか、JICA専門家の派遣等や研修の受入れを通じて土砂災害対策や警戒避難、土地利用規制等の技術協力を行っている。

（６）道路分野

世界道路協会（PIARC）の各技術委員会等に継続的に参画し、国際貢献に積極的に取り組んでおり、令和６年からは４年間の戦略計画がスタートし、加盟国による調査研究が進められている。８年３月にフランス国シャンベリー市で開催された「第17回冬期サービスとレジリエンスに関する世界大会（シャンベリー冬期大会)」では、大会テーマである「冬期サービス」「レジリエンス」「脱炭素」に関する多くのセッションや展示が行われた。日本からも多くの関係者がセッションに登壇したほか、日本パビリオンを出展し、官民連携して最新の道路技術や政策を紹介した。

日ASEAN交通連携の枠組みの舗装維持管理技術共同研究では、令和７年度に第４回及び第５回専門家会合を開催し、ASEAN各国の舗装関連の優良な技術・取組について意見交換するとともに、最終成果となる技術参考資料の内容について議論した。

令和８年２月に国際連合地域開発センターと共同で「第２回質の高い道路インフラ整備に関する国際ワークショップ」を開催し、先進技術等について知見共有等を行った。

さらに、高速道路の運営・維持管理やアスファルト再生技術等、我が国の優れた道路技術の海外展開に向け、多国間・二国間の取組を進めている。

（７）住宅・建築分野

国際建築規制協力委員会（IRCC)、日米加建築専門家会合（BEC）等への参加等、建築基準等に係る国際動向について関係国間での情報交換を行った。また、カンボジアからの要請を受け、建築物の構造安全や火災安全に関する建築技術基準の策定支援に取り組んでいる。

住宅・建築海外展開連携協議会（J-HAB）を立ち上げ、官民連携の下、我が国の住宅産業の海外展開を推進している。

（８）鉄道分野

我が国の鉄道システムの海外展開の推進を通じて、相手国の経済・社会の発展への寄与のみならず、我が国鉄道関連産業の生産性向上・競争力の強化を図るため、令和７年度は、タイ運輸省との間の「鉄道及び都市開発分野における協力覚書」の署名のほか、日スウェーデン鉄道協力会議や日英鉄道協力会議の開催、JICA専門家の派遣を通じた技術協力等、二国間での連携に向けた取組等を実施している。

【関連リンク】
国際機関への参画　（１）世界道路協会（PIARC）
URL：https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/kokusai/sankaku/index02.html

（9）自動車分野

日ASEAN交通大臣会合にて承認された、「自動車基準・認証制度をはじめとした包括的な交通安全・環境施策に関する日ASEAN新協力プログラム」に基づく取組として、アジア地域官民共同フォーラムを開催するなどにより、アジア地域における基準調和・相互承認活動、交通安全・環境保全施策等について情報交換を行っている。

（10）海事分野

令和７年９月に開催されたCSG会議（海運先進国当局間会議）では、米国の海事政策、米中をはじめとする地政学的競争への対応、海運の脱炭素化、船員の労働環境改善など、海運に関する幅広いテーマについて活発な議論を行った。

また、途上国に対して我が国は、海上保安能力向上や公共交通インフラの整備のために巡視船、作業船の供与を行っており、令和７年３月末現在、インドネシア、フィリピン等の６か国に対し、計15隻の供与に向けたODA事業が進行中である。

更に、ASEAN域内に低環境負荷船を普及促進させるため、令和７年２月には、フィリピンにおいて、低環境負荷船の更なる普及促進を目的とした専門家会合のほか、低環境負荷船の技術に関するセミナーを開催した。

（11）港湾分野

日ASEAN交通連携の枠組みの下、令和７年12月にカンボジアにおいて日ASEAN港湾技術者会合（PTG）を開催し、ASEANにおけるカーボンニュートラルポート（CNP）の形成に向けたガイドライン（案）に関して議論を行った。

また、港湾分野の脱炭素化の推進のため、令和５年12月に国土交通省とシンガポール運輸省との間で、温室効果ガスの排出削減及び両国間のグリーン・デジタル海運回廊の創設についての協力に関する覚書を締結した。その覚書に基づく第２回年次会合を７年７月に開催し、港湾の脱炭素化、海運におけるアンモニア燃料の活用等、今後取り組むべき具体的な協力内容等の確認を行い、協力を進めている。

（12）航空分野

令和７年５月には日・チェコ航空協定及び日・ルクセンブルク航空協定の国会承認手続が完了した。同年10月には日・チェコ航空協定が、また８年３月には日・ルクセンブルク航空協定が発効し、航空分野における条約の締結において進展が見られた。加えて、７年６月にはカンボジア航空当局と協議を実施し、日本路線における輸送力の拡大につなげた。

また、令和７年７月に我が国において、第46回以来16年ぶりに第60回アジア太平洋航空局長会議を開催し、航空安全・保安、環境対策、人材育成、新技術対応など、民間航空の持続的発展に向けた幅広いテーマについて活発な議論が行われた。また、同年９月にカナダにおいて開催された国際民間航空機関（ICAO）の総会では中野国土交通大臣による一般演説を実施したほか、各国との意見交換を行うなど、多国間・二国間における航空当局間の連携強化に取り組んでいる。

（13）物流分野

日中韓物流大臣会合における合意に基づき、日中韓の物流分野における協力の推進について中韓と議論を進めた。令和７年８月には日中韓物流課長級会議を開催し、６年２月の第９回日中韓物流大臣会合で採択された共同声明及び行動計画の進捗状況や、第10回日中韓物流大臣会合に向けた今後のスケジュールについて意見交換を行った。

また、ASEANとの関係では、令和７年６月にカンボジアとの間で物流政策対話、８年１月にタイで日ASEAN物流専門家会合・ワークショップを開催し、各国政府の物流関連政策や

物流課題等の情報交換等を行った。

（14）地理空間情報分野

ASEAN地域各国における測地基準座標系の構築・運用支援として、ラオスを対象に電子基準点網の整備・利活用に関する現況調査と意見交換を行った。

（15）気象・地震津波分野

気象庁は、世界気象機関（WMO）の枠組みの下、気象観測データや予測結果等の国際的な交換や技術協力により各国の気象災害の防止・軽減に貢献しており、令和８年２月にアジア・大洋州の国々や主要先進国の国家気象水文機関の専門家を東京に招いて、気象観測データの交換に係る官民連携を推進するワークショップを開催した。

また、国際連合教育科学文化機関（UNESCO）政府間海洋学委員会（IOC）の枠組みの下、北西太平洋における津波情報を各国に提供し、関係各国の津波防災に貢献している。

さらに、国際協力機構（JICA）等と協力して、開発途上国に対し気象、海洋、地震、火山等の様々な分野で研修等を通した人材育成支援・技術協力を行っている。

（16）海上保安分野

海上保安庁は、世界海上保安機関長官級会合（CGGS）、北太平洋海上保安フォーラム（NPCGF）、アジア海上保安機関長官級会合（HACGAM）といった多国間の連携、日米韓による合同訓練といったミニラテラルの連携、長官級会合や合同訓練といった二国間の連携を通じて、捜索救助、海上セキュリティ対策等の各分野で海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進している。

また、シーレーン沿岸国等における海上保安能力向上支援のため、独立行政法人国際協力機構（JICA）や公益財団法人日本財団及び笹川平和財団の枠組み等を通じて、専門的な知識を有する海上保安官や海上保安庁MCT（Mobile Cooperation Team）を各国に派遣しているほか、各国の海上保安機関等の職員を日本に招へいして研修を実施している。

また、海上保安政策に関する教育を行う海上保安政策プログラム（修士課程）を開講し、アジア諸国等の海上保安機関職員を受け入れ、各国の連携協力、認識共有を図っている。

図表Ⅱ-8-2-1　フィリピン沿岸警備隊に対する能力向上支援

（17）観光分野

令和７年は日韓国交正常化60周年という節目の年であることから、両国間の観光交流を拡大するため、観光庁として初めて韓国最大規模の日韓文化交流イベントである「日韓交流おまつり2025 in Seoul」へ出展するなど、両国関係機関と連携し観光イベントに取り組んだ。また、同年12月には日韓の観光当局が滋賀県大津市で「第39回日韓観光振興協議会・交流会」を開催し、両国の持続的な観光交流拡大と地方誘客の必要性を共有し、未来志向の観光交流拡大のための課題についての意見を交換した上で、確認文書に署名した後、両国の官民観光関係者によって「日韓国交正常化60周年記念クロージングセレモニー」が実施された。

また、観光庁では、令和７年７月にはジンバブエ共和国との間で、７年８月にはペルー共和国通商観光省との間で、７年12月には、ウズ

ベキスタン共和国観光委員会との間で、「観光分野における協力覚書」に署名した。８年３月には国土交通省とインドネシア共和国観光省との間で「日本国国土交通省とインドネシア共和国観光省間の観光協力覚書」に署名した。

さらに、令和６年11月に開催した閣僚級会合「観光レジリエンスサミット」において採択した「仙台声明」に基づく取組に、より実効性を持たせ、アジア・太平洋地域における連携を引き続き強化するため、７年７月及び12月にRSOAP（世界観光機関アジア太平洋地域事務所）と連携し、「観光レジリエンス実務者級会合」を開催した。仙台声明の一つ目の柱「危機や自然災害による影響の予防・最小化」について議論し、その成果をガイドラインに取りまとめ、国内外に発信した。

さらに、令和８年３月に「観光レジリエンスシンポジウム」を東京で開催し、実務者級会合の成果であるガイドライン・事例集の発表を行うとともに、韓国やインドネシアの実務者や有識者を交え、官民連携をテーマとするパネルディスカッション等を実施した。

第３節　国際標準化に向けた取組

（１）自動車基準・認証制度の国際化

我が国は、安全で環境性能の高い自動車の早期の普及や高度な自動運転技術等の優れた日本の新技術の国際的な普及のため、自動車の国際基準を策定する国連自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）への積極的な参加を通じ、日本の技術・基準等の国際標準化を推進している。また、WP.29において日本は副議長を務めるなど自動運転分野においても国際議論をリードしている。加えて、自動車基準・認証制度分野において、ASEAN諸国との官民共同フォーラム等の開催を通じて、自動車の安全・環境基準の国際標準化やアジア諸国等との連携の推進を図っている。

（２）鉄道に関する国際標準化等の取組

我が国の鉄道システムの国際競争力の更なる強化をはじめとした鉄道の持続的発展を目的とし、鉄道業界関係者が共通認識の下、「鉄道技術標準化ビジネスプラン」に基づく標準化活動を通じて、国内関係者のみならず海外の関係者との相互理解を深め、直面する社会課題の解決や経済発展への貢献を目指すべく、今後の鉄道分野における技術の標準化活動を戦略的かつ効果的に推進している。国際標準化の分野では、欧州が欧州規格の国際標準化を積極的に推進する中、日本の優れた技術が国際規格から排除されると、鉄道システムの海外展開に当たって大きな障害となる可能性があるなど、鉄道分野における国際競争力へ大きな影響を与えることから、鉄道技術の国際標準化を推進することが重要である。このため、鉄道関係の国際規格を一元的に取り扱う組織である公益財団法人鉄道総合技術研究所「鉄道国際規格センター」において、鉄道の更なる安全と鉄道産業の一層の発展を図っている。

このような取組の結果、国際標準化機構（ISO）の鉄道分野専門委員会（TC269）では議長として国際標準化活動を主導し、国際電気標準会議（IEC）の鉄道電気設備とシステム専門委員会（TC9）と合わせ、それぞれにおける個別規格の提案・審議等の国際標準化活動で中心的な役割を担い、成果を上げている。引き続き、これら国際会議等における存在感を高め、鉄道技術の国際標準化の推進に取り組む。

また、国内初の鉄道分野における国際規格の認証機関である独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所は、鉄道認証室設立以来、着実に認証実績を積み重ね、鉄道システムの海外展開に寄与している。

（３）船舶や船員に関する国際基準への取組

我が国は、海運の環境負荷軽減や安全性向上を目指すとともに、我が国の優れた省エネ技術等を普及するため、国際海事機関（IMO）における「SOLAS条約[注1]」、「MARPOL条約[注2]」、「STCW条約[注3]」等に関連する基準等の策定を主導している。

また、海上保安庁は、国際水路機関（IHO）での海図や水路書誌、航行警報等の国際基準に関する議論に参画している。さらに、船舶交通の安全を確保するとともに、船舶の運航能率のより一層の増進を図るため、国際航路標識機関（IALA）のデジタル技術（DTEC）委員会において新たな海上データ通信方式であるVHFデータ交換システム（VDES）の国際標準化に関する議論を主導している。

（４）土木・建築分野における基準及び認証制度の国際調和

土木・建築・住宅分野において、外国建材の性能認定や評価機関の承認等の制度の運用や、JICA等による技術協力等を実施している。また、設計・施工技術のISO制定に参画するなど、土木・建築分野における基準及び認証制度の国際調和の推進に取り組んでいる。

（５）高度道路交通システム（ITS）の国際標準化

効率的なアプリケーション開発や国際貢献、国内の関連産業育成のため、ISO等の国際標準化機関におけるITS技術の国際標準化を進めている。

特にISOのITS専門委員会（ISO/TC204）に参画し、ITS関連サービスの役割機能モデルに関する標準化活動を行っている。また、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）の自動運転に係る基準等について検討を行う各分科会等の共同議長等又は副議長として議論を主導している。

（６）地理情報の標準化

地理空間情報を異なる地理情報システム（GIS）間で相互利用する際の互換性を確保すること等を目的として、ISOの地理情報に関する専門委員会（ISO/TC 211）における国際規格の策定に積極的に参画している。あわせて、国内の地理情報の標準化に取り組んでいる。

（７）技術者資格に関する海外との取決め

APECアーキテクト・プロジェクト、APECエンジニア・プロジェクトでは、一定の要件を満たすAPEC域内の建築設計資格者、構造技術者等に共通の称号を与えている。APECアーキテクト・プロジェクトでは、我が国は、オーストラリア、ニュージーランドとの二国間相互受入れの取決めの締結、APECアーキテクト中央評議会への参加等を通じ、建築設計資格者の流動化を促進している。

（８）上下水道分野

我が国が強みを有する上下水道技術の海外展開を促進するため、水の再利用に関する専門委員会（ISO/TC282）、汚泥の回収、再生利用、処理及び廃棄に関する専門委員会（ISO/TC275）、飲料水、汚水及び雨水に関するシステムとサービスに関する専門委員会（ISO/TC224）へ参画している。

（９）物流システムの国際標準化の推進

コールドチェーン物流への需要の拡大が見込まれるASEANやインド等のグローバルサウス諸国等を念頭に置いて、我が国の質の高いコールドチェーン物流サービスの国際標準化を推進している。

具体的には、BtoBの日本式コールドチェー

注１　海上における人命の安全のための国際条約。
注２　船舶による汚染の防止のための国際条約。
注３　船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約。

ン物流サービス規格（JSA-S1004）を基に策定された国際規格の普及促進に向けたアクションプランを策定し、ASEANを中心に二国間での物流政策対話やコールドチェーン物流に関するワークショップを実施している。

（10）港湾分野

日ベトナム間で、平成26年に署名した「港湾施設の国家技術基準の策定に関する協力に係る覚書（MOC）」に基づき、我が国のノウハウを活用した、ベトナムの国家技術基準の策定協力を実施しており、これまでに、10項目の国家技術基準の発行に至った。

令和８年度以降もMOCに基づき、基準等の策定及び普及に係る支援を引き続き予定している。

（11）都市分野

3D都市モデルの分野において、地理空間情報の標準化に取り組んでいる国際標準団体OGC（Open Geospatial Consortium）と連携し、最新の技術調査や標準に係る議論に参画している。

（12）水防災分野

水防災分野では、ISO内にIWA 50（国際ワークショップ協定「水文学的リスク」）を設置し、今後の水防災分野の標準形成について議論を主導するとともに、持続可能な都市とコミュニティに関する専門委員会（ISO/TC268）において洪水リスク評価の規格化を進めている。

第9章　DX及び技術研究開発の推進

第1節　DXによる高度化・効率化

1　国土交通行政のDX

社会全体のデジタル化は喫緊の課題であり、政府として、デジタル行財政改革や地方創生2.0といった政策が進められているところ、国土交通省においても必要な取組を、より一層加速させる必要がある。このため、国土交通行政のDXを推進すべく、「デジタル社会の実現に向けた重点計画」（以下「重点計画」）（令和７年６月閣議決定）や国土交通省DXビジョン（７年６月13日公表）等に基づき、行政手続や行政文書のデジタル化を進め、データを活用した政策立案やオープンデータ化を通じた新たなサービスの実現に取り組んでいる。

（1）インフラ分野のDX

インフラ分野のDXは、デジタル技術を活用して、管理者側の働き方やユーザーに提供するサービス・手続等も含めて、インフラ周りをスマートに変容させるものである。例えば、3Dハザードマップを活用したリアルに認識できるリスク情報の提供、現場にいなくても現場管理が可能になるリモートでの立会いによる監督業務やデジタルデータを活用した配筋検査の省力化、及び自動施工・遠隔施工等に取り組んでいる。令和５年８月には「インフラ分野のDXアクションプラン（第２版）」を策定し、個別施策ごとの取組概要や目指す姿、８年度までの具体的な工程等といった実行計画を取りまとめた。

建設業は社会資本の整備の担い手であると同時に、社会の安全・安心の確保を担う、我が国の国土保全上必要不可欠な「地域の守り手」である。人口減少や高齢化が進む中にあっても、これらの役割を果たすため、建設業の賃金水準の向上や休日の拡大等による働き方改革とともに、生産性向上が必要不可欠である。国土交通省では、前述のインフラ分野のDXの取組に先駆けて、インフラ分野のDXを推進する上で中核となるi-Constructionを平成28年度より推進しており、ICTの活用等により調査・測量から設計、施工、検査、維持管理・更新までのあらゆる建設生産プロセスにおいて、抜本的な生産性向上に取り組んでいる。

令和６年４月からは、i-Constructionの取組を更に加速し、2040年度までに建設現場の省人化を少なくとも3割、すなわち生産性を1.5倍向上することを目指し、建設現場のオートメーション化に取り組む「i-Construction 2.0」を推進している。

令和７年４月には、「インフラ分野のオープンデータの取組方針」を取りまとめ、国土交通省が保有する様々な分野のデータと民間等のデータを連携する国土交通データプラットフォームの整備・利活用促進等を進め、産官学連携によるオープンイノベーションを創出することで、施策の効率化・高度化を加速させていく。

建設現場の生産性向上に関するベストプラクティスの横展開に向けて、平成29年度より「i-Construction大賞」を実施しているが、令和４年度には、この取組を更に拡大するため「インフラDX大賞」と改称し、インフラの利用・サービスの向上や建設業界以外の取組についても含めて広く募集した。また、インフラ分

野におけるスタートアップの取組を支援し、活動の促進、建設業界の活性化へつなげることを目的に、これまでの「国土交通大臣賞」「優秀賞」のほか、新たに「スタートアップ奨励賞」を設置した。令和７年度は計33団体（国土交通大臣賞４団体、優秀賞27団体、スタートアップ奨励賞２団体）を表彰しており、引き続きインフラDXの普及促進に取り組んでいく。

（2）行政手続等の DX

国土交通分野における行政手続のデジタル化や、国土交通省が保有する行政情報のデータ化を行い、官民が利用可能な基礎的な情報として提供するとともに、行政内での活用環境の整備を進め、オープンデータを利用したビジネス創出や政策立案等を促進する取組である「Project LINKS」の展開を進める。

Column コラム

i-Construction 2.0　施工のオートメーション化の主な取組状況

i-Construction 2.0では、施工のオートメーション化として、建設機械のデータ共有基盤の整備や安全ルールの策定等、自動施工の環境整備を進めるとともに、遠隔施工の普及拡大やAIの活用等により施工の自動化を進めています。例えば、遠隔施工については、令和７年度の直轄工事において、42件の試行工事を開始しており、今後も遠隔・自動施工の取組拡大を図るため環境整備を実施してまいります。

＜遠隔施工の事例＞

東北地方整備局　立谷沢川上流松沢地区管理用道路整備工事
（山形県）

関東地方整備局　R6 馬返崩壊地対策工事
（栃木県）

近畿地方整備局　慈尊院地区掘削他工事
（和歌山県）

九州地方整備局　令和７年度赤松谷川堰堤群補修その他工事
（長崎県）

【関連リンク】
建設機械施工の自動化・遠隔化技術
URL：https://www.mlit.go.jp/tec/constplan/sosei_constplan_tk_000049.html

第２節　デジタル技術の活用によるイノベーションの推進

1　ITS の推進

ITSは、高度な道路利用、ドライバーや歩行者の安全性、輸送効率及び快適性の飛躍的向上の実現とともに、交通事故や渋滞、環境問題、エネルギー問題等の様々な社会問題の解決を図り、自動車産業、情報通信産業等の関連分野における新たな市場形成の創出につながっている。

また、令和７年６月に閣議決定された「デジタル社会の実現に向けた重点計画」に基づき、交通安全対策・渋滞対策・災害対策等に有効となる道路交通情報の収集・配信に係る取組等を積極的に推進している。

①社会に浸透した ITS とその効果

（ア）ETC の普及促進と効果

ETCは、今や日本全国の高速道路及び多くの有料道路で利用可能であり、車載器の新規セットアップ累計台数は令和８年３月時点で約9,510万台、全国の高速道路での利用率は８年３月時点で95.8％となっている。従来高速道路の渋滞原因の約３割を占めていた料金所渋滞はほぼ解消され、CO_2排出削減等、環境負荷の軽減にも寄与している。さらに、ETC専用ICであるスマートICの導入や、ETC車両を対象とした料金割引等、ETCを活用した施策が実施されるとともに、有料道路以外においても駐車場やドライブスルーでの決済等への応用利用も可能となるなど、ETCを活用したサービスは広がりと多様化を見せている。

（イ）道路交通情報提供の充実と効果

VICSにより旅行時間や渋滞状況、交通規制等の道路交通情報がリアルタイムに提供されることで、ドライバーの利便性が向上し、走行燃費の改善がCO_2排出削減等の環境負荷の軽減に寄与している。

②新たな ITS サービスの技術開発・普及

（ア）ETC2.0 の普及と次世代の ITS 推進

全国の高速道路上に設置されたETC2.0路側機を活用し、渋滞回避支援や安全運転支援等の情報提供の高度化を図り、交通の円滑化と安全に向けた取組を進めている。また、収集した速度や利用経路、急ブレーキのデータ等、多種多様できめ細かいビッグデータを活用して、ピンポイント渋滞対策や交通事故対策、生産性の高い賢い物流管理等、道路ネットワークの機能を最大限に発揮する取組を推進している。

また、データの性質や利活用シーン等を踏まえ、プライバシーの観点にも留意しつつ、データの提供体制を整えるなど、地方公共団体等が活用しやすい環境の構築（オープン化）を進める。

更なる取組として、社会経済活動が成熟化・複雑化する中で、交通課題の解決を超えて、社会経済活動に貢献するため、革新的な技術を活用した次世代のITSを具体化する。

【関連リンク】
ETC 総合情報ポータルサイト
URL：https://www.go-etc.jp/

【関連リンク】
ETC 2.0
URL：https://www.mlit.go.jp/road/ITS/j-html/etc2/

2 自動運転の社会実装の推進

自動運転は、「交通事故の削減」のほか、我が国で課題となっている「地域公共交通の維持・改善」や「ドライバー不足への対応」に効果的なものであり、今後の我が国にとって必要不可欠なものである。国土交通省では、こうした様々な社会課題の解決に有効な自動運転について、自動運転技術の進展にあわせ、これまで、適時、道路運送車両法の改正等必要な制度を整備してきたところであり、本格的な自動運転社会を実現するため、「制度整備」と「事業化推進」の観点から取組を進めている。

「制度整備」については、令和６年10月に交通政策審議会の傘下に設置した自動運転ワーキンググループにおいて検討された自動運転車に係る事故調査機関の在り方等について、７年５月に公表された「中間とりまとめ」を踏まえた検討を実施した。

「事業化推進」については、自動運転サービスの全国各地の普及拡大に向け、サービスの導入に向けた取組を支援しており、令和７年度は、全国の地方公共団体の67事業の取組等を補助した。今後も引き続き、既存バス路線における自動運転車両の導入や、一人が複数車両を遠隔監視する仕組みなど、運転手不足の課題解決に向けてより効果の高い取組への支援を重点化し、地域公共交通等への自動運転の導入の優良事例として横展開することにより、自動運転の社会実装を着実に進めていく。また、自動運転の社会実装を支援するため、車両側の開発状況やニーズを踏まえた上で、自動運転車の走行の安全性・円滑性の向上に資する走行環境の整備（交差点センサや合流支援・先読み情報等の路車協調システム、走行空間等の基準の策定等）を推進した。

また、令和８年１月に閣議決定された第３次交通政策基本計画における「2030年度にバス、タクシー、トラックの自動運転サービス車両数１万台」の目標実現に向けて、同月に国土交通大臣を本部長とする自動運転社会実現本部を設置し、自動運転社会の早期実現に向けた取組を国土交通省の総力を挙げて強力に推進するとともに、自動運転の普及に伴う社会変容への対応について検討を開始した。国土交通省としては、この実現本部の下、安全性の確保を大前提に、一日も早い本格的な自動運転社会の実現に向けて、取組を進めていく。

3 地理空間情報を高度に活用する社会の実現

誰もがいつでもどこでも必要な地理空間情報[注1]を活用できる「G空間社会（地理空間情報高度活用社会）」の実現のため、令和４年３月に閣議決定された「地理空間情報活用推進基本計画」に基づき、各分野を支える共通基盤である地理空間情報の充実や利活用を図りつつ、正確な地理空間情報をもたらす礎となる電子基準点[注2]や電子国土基本図[注3]などの国土情報基盤[注4]の整備・更新を進めている。

注１　空間上の特定の地点又は区域の位置を示す情報（当該情報に係る時点に関する情報を含む）及びこの情報に関連づけられた情報。G 空間情報（Geospatial Information）とも呼ばれる。
注２　全国約 1,300 か所に設置された測量の基準点。みちびきや GPS などの人工衛星からの電波を常時観測し、地殻変動の監視や位置情報サービスの支援にも活用されている。
注３　電子的に整備される我が国の基本図であり、我が国の領土を適切に表示するとともに、全国土の状況を示す最も基本的な情報として、国土地理院が整備する地理空間情報。ベース・レジストリに位置付けられている。
注４　経済社会活動や災害対応の基礎となる、電子国土基本図や電子基準点等のデジタル公共インフラ。ICT 施工やドローン物流等に欠かせないものであり、日本の持続的な成長や国民の利便性向上、安全安心な暮らしの確保等に不可欠。

（１）社会の基盤となる地理空間情報の整備・更新

衛星測位により効率的に標高を取得できる環境を整備するため、令和７年４月には全国の標高成果について、衛星測位を基盤とする値に改定した。電子国土基本図については、基盤地図情報[注5]と一体的に更新するとともに、国土全域で3次元化を実施し、順次提供していく。また、空中写真、地名に関する情報、高精度標高データ、都市計画基礎調査により得られたデータや国土に関する基礎的な情報をGISデータ化した信頼性・統一性の高い国土数値情報の整備等の取組を行っている。国土数値情報については、６年７月公表の「今後の国土数値情報の整備のあり方検討会最終とりまとめ」を踏まえた整備・更新を行っている。

（２）地理空間情報の活用促進に向けた取組

様々な地理空間情報の集約・提供を行うG空間情報センターを中核とした地理空間情報の流通の推進、Web上での重ね合わせができる地理院地図[注6]の充実、人流データの利活用促進（自治体の利活用における課題把握や事例収集、三次元人流データの活用等）、「地理空間情報データチャレンジ」の開催等、社会全体での地理空間情報の共有と相互利用を更に促進するための取組を推進している。さらに、地形と自然災害には密接な関係があるため、地形分類データ、明治期の低湿地データ、自然災害伝承碑等の防災に役立つ地理空間情報を利活用することは、地域における自然災害へのリスクを把握する上で極めて有用であることから、防災・減災の実現等につながるそれらの地理空間情報の活用力の向上を意図して、地理院地図の普及活動を行った。また、地理空間情報を活用した技術を社会実装するためのG空間プロジェクトの推進のほか、産学官民連携による「G空間EXPO」の開催や地理空間情報を扱う様々なユーザーとのコミュニケーションを図る「場」としての「地理空間情報課ラボ」の活用等、地理空間情報施策の一層の普及啓発に向けた取組を行った。

（３）建築・都市のDX

個々の建築物の情報の三次元デジタル化を図る建築BIM、3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化を推進する「Project PLATEAU」、国土数値情報等の地理空間情報、土地・建物を一意に特定する不動産IDに係る取組を一体的に推進する「建築・都市のDX」を加速する。

こうした取組を通じて、建物内外にわたる三次元のデジタルツインの社会実装を図り、まちづくりや防災の高度化、新サービスの創出を推進する。

4　デジタル・ガバメントの実現

重点計画等に基づき、デジタル社会の実現に向けた取組を行っている。特に、国・地方を通じた行政全体のデジタル化により、国民・事業者の利便性向上を図る施策については、「重点計画」を踏まえ、政府全体で取組を進めており、国土交通省においても積極的に推進している。また、国民・事業者に対して書面の作成・提出等を求める行政手続を原則オンライン化するという政府目標の下、国土交通省所管手続についてもこれに基づき対応を進めているところ

注５　電子地図上における地理空間情報の位置を定める基準となる、測量の基準点、海岸線、公共施設の境界線、行政区画等の位置情報。項目や基準等は国土交通省令等で定義される。

注６　国土地理院の運用するウェブ地図（https://maps.gsi.go.jp/）。国土地理院が整備した地形図、写真、標高、地形分類、災害情報等の地理空間情報を一元的に配信。

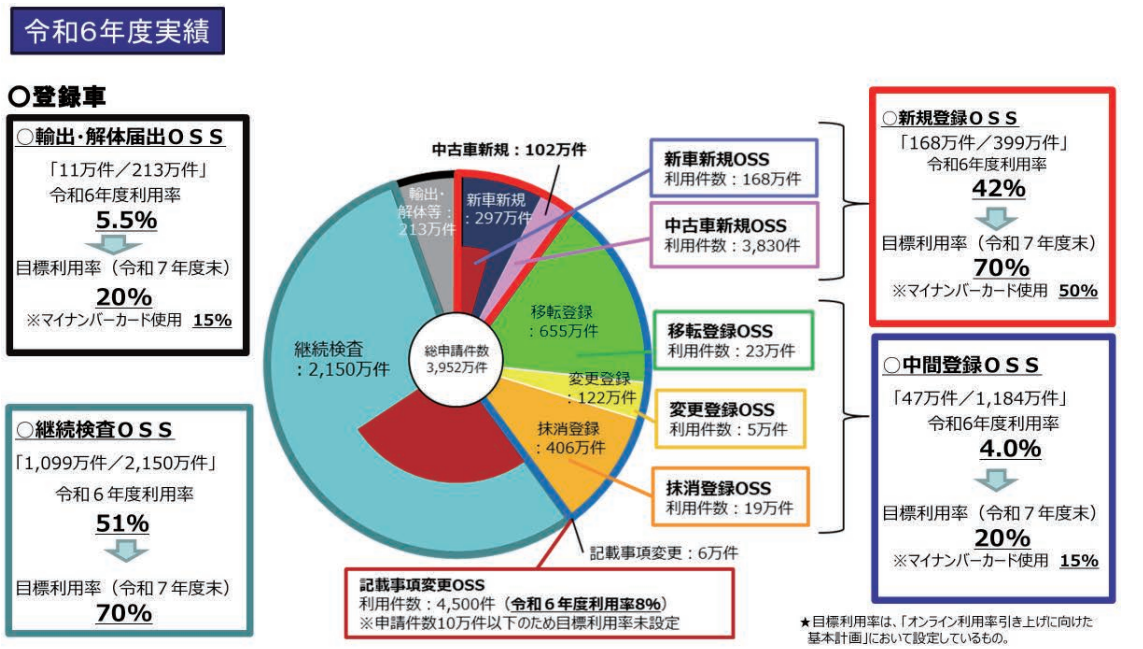
である。

自動車保有関係手続に関しては、検査・登録、保管場所証明、自動車諸税の納付等の諸手続をオンラインで一括して行うことができる「ワンストップサービス（OSS）」を平成17年に新車の新規登録を対象として、関係省庁と連携して開始し、以後、対象地域や対象手続の拡大を進めてきた。

OSSの利用率は、新規登録手続で令和6年度42.3％（168.8万件）、継続検査で６年度51.1％（1,099万件）となっている。

OSS利用率の更なる向上に向けて、令和７年４月に二輪の小型自動車に係る継続検査等の手続きを対象に追加したほか、申請時に提出が必要な書類についてPDFファイルでの提出を可能とすることにより申請時の運輸支局等への出頭を不要とする「添付書類の電子提出サービス」の試行を４支局等において開始した。

図表Ⅱ-9-2-1　自動車保有関係手続のワンストップサービス申請別利用率の状況



【関連リンク】
自動車保有関係手続のワンストップサービス
URL：https://www.oss.mlit.go.jp/portal/index.html

5　公共施設管理用光ファイバ及びその収容空間等の整備・開放

国の管理する河川・道路管理用光ファイバのうち、芯線約18,000kmを民間事業者等へ開放した（令和７年11月募集開始）。

また、民間事業者等による光ファイバ整備を支援するため、国及び地方公共団体が管理する道路及び河川に係る収容空間等の位置情報の集約・開示等について、安全保障やセキュリティにも配慮しつつ、一元的な情報公開と手続きのワンストップ化に向けた環境整備を進めていく。

【関連リンク】
河川・道路管理用光ファイバの民間事業者等への開放
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/tk_000048.html

6 水管理・国土保全分野におけるDXの推進

水管理・国土保全分野においては、流域に関する様々なデータの取得・作成、蓄積・連携、分析・可視化を一体的かつ効率的に行うための技術開発やプラットフォームの構築、デジタル技術の実装等を行い、インフラの整備・管理の効率化・高度化、総合的かつ多層的な防災・減災対策の実施、防災対応の省人化・迅速化、防災情報の高度化等を図り、水管理・国土保全分野におけるDXを推進している。

例えば、河川空間に通信スポット（Smart River Spot）を設置することで、建設機械や除草機械の無人化・自動化、ドローンによる巡視・点検等の取組等を進め、インフラ施設の整備や管理の高度化・効率化を推進している。あわせて、物流分野の担い手不足等の状況の下、河川上空を活用したドローン物流の社会実装の実現にも寄与している。

また、洪水予測の高度化、AIを活用したダム操作支援、センサや衛星による浸水範囲・土砂移動箇所の把握、統合災害情報システム（DiMAPS）の改良による災害情報の集約、火山噴火時の緊急減災対策支援等により、発災時の迅速な災害対応や早期の避難等を支援している。上下水道分野では、施設の老朽化や管理に精通した熟練職員の減少等が進む中、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」を推進しており、上下水道DXに資するデジタル技術の情報をまとめた「上下水道DX技術カタログ」を公表するとともに、水道事業者や下水道管理者による、AIや人工衛星を用いた漏水検知、スマート水道メーターの活用、施設情報や維持管理情報のデジタル化等を支援している。

さらに、流域に関する様々なデータを一元的に管理する「流域データプラットフォーム」の整備や、サイバー空間上の実証実験基盤である「流域デジタルテストベッド」の構築を進め、データ品質の向上や更新の効率化を図るとともに、職員業務効率化や産官学における技術開発の促進等において、データを最大限活用するための基盤を構築する。

7 鉄道分野におけるDXの推進

生産性向上、特に経営の厳しい地域鉄道等の維持コスト削減、人手不足対策等の観点から、デジタル技術を活用した現場業務の効率化・省力化に資する技術開発や安全対策、環境対策に係る技術開発等を推進する。

8 ビッグデータの活用

（1）交通関連ビッグデータ等を活用した新たなまちづくり

移動に関するビッグデータやシミュレーション技術、調査結果の利活用方策等を記載した「都市交通調査ガイダンス」の策定及び公表、近年の都市交通調査データや調査の実施、結果の分析に関する支援ツールを公開する「都市交通調査プラットフォーム」の構築を通じて、データを活用したまちづくりや調査結果のオープン化を進めている。

【関連リンク】
国土交通省都市交通調査プラットフォーム
https://ptplatform.mlit.go.jp/

今後は、「都市交通調査プラットフォーム」の拡充等を通じて地方公共団体を支援し、調査結果を多様な都市政策に活用するための取組を進めていく。

（2）ビッグデータを活用した電子国土基本図の修正

電子国土基本図は、国土の基本図として様々な地図のベースとして利用されている。この電子国土基本図の登山道をより正確に表示するため、民間事業者との協力協定により提供された、登山者がスマートフォンで取得した経路情報（ビッグデータ）を活用して、登山道の修正に取り組んでいる。

9 気象データを活用したビジネスにおける生産性向上の取組

ビッグデータである気象データを活用して企業の生産性向上を図るべく、気象庁では、産学官連携の「気象ビジネス推進コンソーシアム（WXBC）」における「気象ビジネスフォーラム」や各種セミナーの開催等の取組を行っている。

また、「気象データアナリスト」の育成のため、教育内容等が一定以上の水準を満たすと認められる民間講座を「気象データアナリスト育成講座」として認定し、気象データ等を活用したビジネス創出や課題解決等、産業界における気象データ利活用促進に努めている。

10 まちづくりDXの推進

（1）スマートシティの推進

先進的技術や官民データをまちづくりに取り込み、地域の抱える課題解決、新たな価値の創出を図るスマートシティについて、国土交通省においては、「スマートシティモデルプロジェクト」として、令和元年度より全国の牽引役となる先駆的な取組について、都市サービスの導入に向けた実証実験への支援を行っている。

令和７年度は「スマートシティ実装化支援事業」として10地区を選定し、実証事業の支援を行った。また、国が定める特定の政策テーマに関する先進的な都市サービスについて、産学官のマッチング機会を創出することで連携を促進するなど、スマートシティのもたらす効果の最大化を一層推進していく。

（2）3D都市モデルの整備・活用等の推進（Project PLATEAU）

国土交通省ではこれまで、地方公共団体等に対する補助制度等により、全国約300都市で3D都市モデルを整備し、さらに100件以上の多様な分野におけるユースケース開発に取り組

【関連リンク】
PLATEAU ウェブサイト
URL：https://www.mlit.go.jp/plateau/

【関連リンク】
PLATEAU 補助制度ポータルサイト
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/daisei/plateau_hojo.html

【関連リンク】
X（旧 Twitter）の PLATEAU アカウント
URL：https://twitter.com/ProjectPlateau

【関連リンク】
YouTube の PLATEAU チャンネル
https://www.youtube.com/channel/UC3glW7rxyDRCQLq-Jfmx5SA

【関連リンク】
GitHub の PLATEAU ページ
URL：https://github.com/Project-PLATEAU

んできた。令和７年度は、地下構造物の作成や実証を行うなど「建築・都市のDX」を進めたほか、3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化の自律的な進展に向けて、地域ハッカソンへの支援、人材育成、PLATEAUコンソーシアムを通じた産学官連携の促進等を実施した。また、国際標準化団体Open Geospatial Consortiumにおける国際標準化の議論への参画や東南アジアにおけるデータ整備等を通じた国際展開にも取り組んだ。今後も整備・活用・オープンデータ化の取組を一層推進し、都市の課題解決を図る。

11 国土交通データプラットフォーム

国土に関するデータ、経済活動、自然現象に関するデータを連携させ、分野を跨いだデータ検索・取得を可能とすることで業務の効率化やスマートシティ等の施策の高度化、産学官連携によるイノベーション創出等を実現するためのデータ連携基盤として「国土交通データプラットフォーム」の構築を進めている。

令和２年４月の公開以降、連携データの拡充や地図上での表示・検索・ダウンロード機能の改良、API機能の追加、７年9月には、専門的な知識や技術的な操作なしに「AIを用いて自然言語で検索・分析する」MCP（Model Context Protocol）サーバの提供を開始する等、連携基盤としての強化を図っている。７年11月には戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第３期課題「スマートインフラマネジメントシステムの構築」と連携した社会実験の第2期公募を開始し、今後も、データ連携や機能の充実等により、現実空間の事象をサイバー空間に再現するデジタルツインの実現に向け取組を進めていく。

12 サイバーポートによる港湾の DX

港湾を取り巻く様々な情報を電子化し、生産性向上を図る「サイバーポート」について、「物流手続（民間事業者間の港湾物流手続）」では船社・ターミナル連携機能の構築等、「行政手続」・「調査統計」ではクルーズ予約機能の構築及び一般統計調査の電子化等、「港湾インフラ（GISからの港湾施設情報の閲覧）」では他システムとの連携機能高度化等の機能改善を行い、利用促進及びデータ利活用を推進している。

13 道路分野における DX の推進

道路関連データの利活用等により道路調査・維持管理等の高度化・効率化を図る道路システムのDXの取組「xROAD」を推進する。その一環として、AI・ICTの活用、特殊車両通行確認制度の利用推進による通行手続きの迅速化や高速道路のETC専用化によるキャッシュレス化等を進め、道路利用者の利便性向上を図る。また、道路に関する基礎的なデータを一元的に集約し、幅広く提供する「道路データプラットフォーム」において、引き続きデータの充実を図る。

【関連リンク】
サイバーポート
URL：https://www.cyber-port.mlit.go.jp/

第３節　技術研究開発の推進

1　技術政策における技術研究開発の位置付けと総合的な推進

国土交通省では、事業・施策の効果・効率をより一層向上させ、国土交通に係る技術が広く社会に貢献することを目的として、「国土交通省技術基本計画」で技術政策の基本方針を示し、技術研究開発の取組を推進している。令和７年度には、社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会での議論を踏まえ、「第６期国土交通省技術基本計画」を策定した。第６期計画では、「イノベーション・エコシステム[注7]」の確立により、持続可能で強靱な社会を築き、安全・安心で豊かな未来を創造することを目標としている。

（１）施設等機関、特別の機関、外局、国立研究開発法人等における取組

施設等機関、特別の機関、外局や国土交通省所管の国立研究開発法人等における主な取組はリンク先のとおりである。国立研究開発法人においては、我が国における科学技術の水準の向上を通じた国民経済の健全な発展そのほかの公

【関連リンク】
国土地理院
URL：https://www.gsi.go.jp/cais/index.html

【関連リンク】
国土交通政策研究所
URL：https://www.mlit.go.jp/pri/gaiyou/kenkyutheme.html

【関連リンク】
国土技術政策総合研究所
URL：http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/youran.htm

【関連リンク】
気象庁気象研究所
URL：https://www.mri-jma.go.jp/Research/project/plans.html

【関連リンク】
海上保安庁
URL：https://www.kaiho.mlit.go.jp/soshiki/soumu/center/center.html

【関連リンク】
土木研究所
URL：https://www.pwri.go.jp/jpn/about/pr/publication/index.html

【関連リンク】
建築研究所
URL：https://www.kenken.go.jp/english/pdf/pamphlet.pdf

【関連リンク】
交通安全環境研究所
URL：https://www.ntsel.go.jp/main.html

【関連リンク】
海上・港湾・航空技術研究所（分野横断的な研究）
URL：https://www.mpat.go.jp/initiatives/ 分野横断的な研究の取り組み /

【関連リンク】海上・港湾・航空技術研究所（船舶に係る技術及びこれを活用した海洋の利用等に係る技術に関する研究開発）
URL：https://www.nmri.go.jp/study/research_organization/

【関連リンク】海上・港湾・航空技術研究所
（港湾、航路、海岸及び飛行場等に係る技術に関する研究開発）
URL：https://www.pari.go.jp/about/summary/

【関連リンク】
海上・港湾・航空技術研究所（電子航法に関する研究開発）
URL：https://www.enri.go.jp/jp/research.html

【関連リンク】
研究開発税制について（経済産業省 HP）
URL：https://www.meti.go.jp/policy/tech_promotion/tax/about_tax.html

【関連リンク】
SBIR 建設技術研究開発助成制度
URL：https://www.mlit.go.jp/tec/tec_tk_000121.html

【関連リンク】交通運輸技術開発推進制度
URL：
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/safety/sosei_safety_tk2_000007.html

【関連リンク】
SBIR (Small/Startup Business Innovation Research) 制度（内閣府 HP）
URL：https://sbir.csti-startup-policy.go.jp/

【関連リンク】
SBIR フェーズ３基金事業
URL：https://www.mlit.go.jp/tec/tec_tk_000132.html

【関連リンク】
国土交通省技術基本計画
URL：https://www.mlit.go.jp/tec/tec_fr_000136.html

注７　優れた技術革新を継続的に生み出すため、産学官連携や SU 等の異分野も含め多様な組織が互いに協働し、技術開発の支援や人材育成・確保などの各施策を相互に連携させ、各施策を改善・発展させていく仕組み。

益に資するため研究開発の最大限の成果を確保することを目的とし、社会・行政ニーズに対応した研究を重点的・効率的に行っている。

（２）地方整備局における取組

技術事務所及び港湾空港技術調査事務所においては、管内の関係事務所等と連携し、建設工事用材料及び水質等の試験・調査、施設の効果的・効率的な整備や維持管理に関する調査・検討等、地域の課題に対応した技術開発や新技術の活用・普及等を実施している。

（３）産学官の連携による技術研究開発の推進

「総合技術開発プロジェクト」では、行政部局が計画推進の主体となり、建設技術に関する重要な研究課題のうち、特に緊急性が高く、対象分野の広い課題を取り上げ、産学官の連携により、総合的・組織的に研究を実施している。令和７年度は、「カーボンニュートラルに資する新技術の導入促進のための研究開発」等、計４課題について、研究開発に取り組んだ。

（４）スタートアップ等への支援

国土交通省では、建設、交通運輸分野等のスタートアップ（SU）等を対象に、研究開発から社会実装に向けた技術実証等、その後の普及、拡大に至るまで切れ目のない支援を行っている。

研究開発段階では、「SBIR建設技術研究開発助成制度」及び「交通運輸技術開発推進制度」により、毎年度公募テーマを設定し、事業構想から成果の社会還元を目指した研究開発支援を行っている。交通運輸技術開発推進制度では、より行政機関等のニーズに沿った研究開発に対する公募区分を新設した。両制度は、SBIR制度における指定補助金等に位置付けられ、SU支援の更なる拡大を図っている。

技術実証段階では、「SBIRフェーズ３基金事業」により、SUの持つ優れた技術を速やかに社会実装につなげるための支援を実施している。令和５年度から９年度までの５年間でSUによる技術実証への財政的支援を行うとともに、技術実証完了後の社会実装に向けた伴走支援を行っている。

また、「土研新技術ショーケース」（令和７年各地で開催）、「交通運輸技術フォーラム」（８年３月開催）等を通じて、支援したSU技術の普及、拡大を図るほか、研究開発投資に関する税制上の特例措置により、SU等の研究開発を引き続き後押ししている。

2 公共事業における新技術の活用・普及の推進

国土交通省では、民間業者等による技術開発の促進、優れた技術の創出による公共工事の品質確保、良質な社会資本の整備に寄与することを目的とし公共工事等において新技術の活用を推進している。近年では脱炭素化に資する技術の活用も進めている。

公共工事等における新技術を活用する取組として、国土交通省の工事では新技術の活用を義務化しており、更に異分野の技術も取り入れるため、現場ニーズと技術シーズのマッチングイベント等を行っている。

また、国土交通省では新技術に係る情報を共有及び提供するためのデータベースである新技術情報提供システム（以下、NETIS）を運用している。NETISには令和８年１月現在約3,900の新技術が登録されており、登録者からの情報だけでなく、実際に技術を使用した使用者の評価情報も掲載している。加えて、７年10月よ

【関連リンク】
総合技術開発プロジェクト
https://www.mlit.go.jp/tec/tec_tk_000124.html

り、多数の新技術がある中で、個々の技術の比較を容易にするため、類似した技術をAIにより自動的に抽出する機能を実装している。

第４節　建設マネジメント（管理）技術の向上

1　公共工事における積算技術の充実

公共工事の品質確保の促進を目的に、中長期的な担い手の育成及び確保や市場の実態の適切な反映の観点から、予定価格を適正に定めるため、積算基準に関する検討及び必要に応じた見直しに取り組んでいる。

2　BIM/CIMの取組

BIM/CIM（Building/Construction Information Modeling, Management）とは、建設事業で取り扱う情報をデジタルデータとして統合管理することで、調査・測量・設計・施工・維持管理等の建設事業の各段階に携わる受発注者のデータ活用・共有を容易にし、建設生産・管理システム全体の効率化を図ることをいう。令和５年度からすべての直轄土木業務・工事（小規模なもの等は除く）にBIM/CIMを原則適用した。これまで、三次元モデルの工事契約図書化に向けた試行工事や、属性情報を活用した「BIM/CIM積算」、デジタルデータを活用した監督・検査の実施に関する試行を実施し、生産性向上に向けた取組を進めている。

また、官民一体となって建築BIMの推進を図る「建築BIM推進会議」（事務局：国土交通省）を令和元年６月から開催している。建築生産全体（設計・施工・維持管理）のワークフロー等を整理したガイドラインについて、改定に向けた議論を行っているほか、BIMによる建築確認に向けた取組を進めており、８年４月にBIM図面審査を開始している。

官庁営繕事業におけるBIM活用については、令和５年度から、原則としてすべての新築の設計業務と工事においてEIR（発注者情報要件）を適用とすること等により、設計業務及び工事の品質の確保及び事業の円滑化を図るとともに、BIM活用の考え方や手続等を「官庁営繕事業におけるBIM活用ガイドライン」等の技術基準として示すことにより、受発注者におけるBIM活用の円滑化・効率化を図っている。

3　事業監理の効率化・高度化

デジタルデータを活用した新たな働き方を実現させ、事業監理の効率化・高度化を図るため、事業監理を行う際に必要なデジタルデータを一元的に蓄積する等を目的とした事業監理データ連携基盤（プロジェクトCDE）の整備に取り組んでいる。

【関連リンク】
新技術情報提供システム（NETIS）
URL：https://www.netis.mlit.go.jp/netis/input/pubsearch/search

第５節　建設機械・機械設備に関する技術開発等

（１）建設機械の開発及び整備

国が管理する河川や道路の適切な維持管理、災害復旧の迅速な対応を図るため、維持管理用機械及び災害対策用機械の全国的な整備及び老朽化機械の更新を実施している。また、治水事業及び道路整備事業の施工効率化、省力化、安全性向上等を図るため、建設機械と施工に関する調査、技術開発に取り組んでおり、近年ではICT除雪機械の開発に取り組んでいる。

（２）機械設備の維持管理の合理化と信頼性向上

災害から国民の生命・財産を守る水門設備・揚排水ポンプ設備、道路排水設備等は、その多くが高度経済成長期以降に整備されており、今後、建設から50年以上経過する施設の割合は加速度的に増加する見込みである。これらの機械設備は、確実に機能を発揮することが求められているため、設備の信頼性を確保しつつ効率的・効果的な維持管理の実現に向け、状態監視型の保全手法の適用を積極的に推進している。

このような状況の中、AIを活用して排水機場の非常用設備の劣化傾向を迅速・正確に把握し、機能喪失の防止と適切な維持管理体制の確保を目指してAIモニタリングシステムの研究開発を開始したところである。令和７年には「インフラ施設管理AI協議会」を設立し、産官学連携により普及と継続的な研究体制の構築を進めている。

また、総合信頼性の向上を目指し量産品のエンジンを採用したマスプロダクツ型排水ポンプの開発にも取り組んでいる。

（３）建設施工における技術開発成果の活用

道路除雪の現場において今後懸念される熟練オペレーターの減少に対応するため、リアルタイム測位技術等のICTを活用して除雪作業装置を自動制御する除雪機械の開発を行い、実現場に配備し活用することで、省力化や安全性向上を図っている。

（４）建設施工への自動化・自律化技術の導入に向けた取組

建設機械施工の自動化・遠隔化技術は、建設機械を人が搭乗することなく、１人のオペレーターが複数の建設機械を稼働させることや、遠隔地から稼働させることを可能にするものであるため、建設現場の抜本的な生産性向上や働き方改革に資する技術として期待されている。なお、これらの技術は月面拠点建設への応用も見据え、開発が進められている。

本技術の普及を産官学一体となって推進していくことを目的として、関係省庁、業界団体、研究機関で構成する「建設機械施工の自動化・自律化協議会」を設置、自動・遠隔施工の技術開発の促進に資する協調領域や機能要件の整理、現場導入の促進に資する安全ルールや施工管理基準の整備に向けた検討を実施している。

今後はフィジカルAIの活用を通じて、自動化・遠隔化技術の高度化を図るとともに、維持管理等を含む建設技術の開発を加速していく。

【関連リンク】
「インフラ施設管理 AI 協議会」を開催します
～産官学関係者が連携した分野横断的な議論を行います～
https://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo08_hh_001266.html

【関連リンク】
建設施工・建設機械：マスプロダクツ型排水ポンプの開発・導入
https://www.mlit.go.jp/tec/constplan/sosei_constplan_tk_000040.html

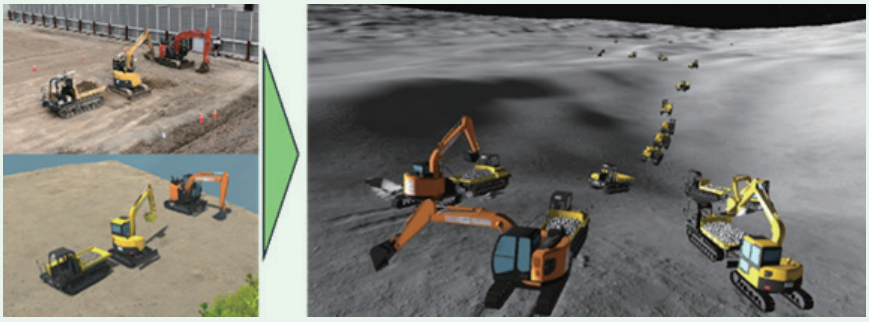
【関連リンク】
建設機械施工の自動化・自律化協議会
URL：https://www.mlit.go.jp/tec/constplan/sosei_constplan_tk_000049.html

Column コラム

宇宙建設革新プロジェクトについて

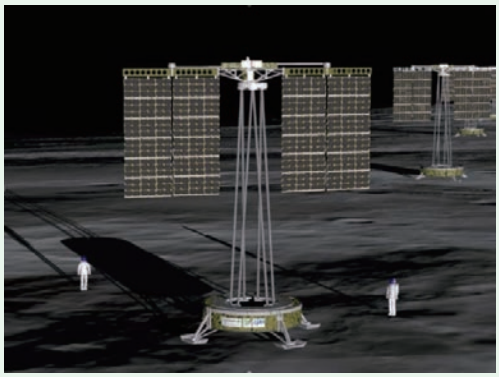
国土交通省では、建設分野で培われた自動化・遠隔施工技術を、将来の月面建設に活用することを見据え、「宇宙建設革新プロジェクト」を推進しています。月面ならではの通信遅延や過酷な環境に対応するため、自律施工を中心とした技術開発を進めています。研究は月面での地質調査、地盤解析、無人・自動化施工、建材製造、簡易施設建設等など多岐にわたり、これらの成果は地上の施工高度化にも役立ちます。2030年代の月面拠点づくりに向け、産学官が連携して開発を加速しています。

宇宙建設革新プロジェクト全体



月面施工デジタルツインの構築：地上（左）から月面（右）へ

月面無人地盤調査ロボット



多目的自動展開タワーの月面設置

【関連リンク】
宇宙建設革新プロジェクト
https://www.mlit.go.jp/tec/constplan/sosei_constplan_tk_000045.html