

令和7年版

国土交通白書

国土交通省

目 次

はじめに	1

第 I 部 みんなで支え合う活力あふれる社会を目指して

第 1 章 国土交通分野における担い手不足等によるサービスの供給制約の 現状と課題	4

第 1 節 担い手不足等によるサービスの 供給制約	4	第 2 節 サービスの供給制約に対する 国民意識	31
1 直面する課題	4	1 政府の施策と国土交通分野に期待される 取組	31
2 担い手側の供給量に関する将来推計と 需給ギャップ	25	2 担い手不足等によるサービスの供給制約 に対する国民意識	42

第 2 章 国土交通分野における取組と今後の展望	47

第 1 節 国土交通分野における施策の新展開の 萌芽	47	第 2 節 望ましい将来への展望	111
1 処遇改善、担い手の拡大	47	1 国民の願う将来の社会像	111
2 省人化・省力化技術の利活用	64	2 みんなで支え合う活力あふれる社会が 実現する将来の展望	121
3 供給方法の見直し・需要者側の協力	83	3 未来のわたしたちの暮らし	133

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	140
第1節 能登半島地震及び東日本大震災からの 復旧・復興の現状と対応策	140
第2節 東日本大震災を教訓とした津波防災 地域づくり	140
第3節 国土政策の推進	141
第4節 社会資本の老朽化対策等	141
第5節 社会資本整備の推進	143
第6節 交通政策の推進	147
1 交通政策基本法に基づく政策展開	147
2 年次報告の実施	147
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	147
第7節 海洋政策（海洋立国）の推進	148
1 海洋基本計画の着実な推進	148
2 我が国の海洋権益の保全	149
第8節 海洋の安全・秩序の確保	151
第9節 土地政策の推進	153
1 土地政策の動向	153
2 年次報告の実施	154
第10節 新たな国と地方、民間との関係の 構築	154
1 官民連携等の推進	154
第11節 政策評価・事業評価・対話型行政	154
1 政策評価の推進	154
2 事業評価の実施	155
3 国民に開かれた行政運営と対話型行政の 推進	155
第2章 観光立国の実現と美しい国づくり	156
第1節 観光をめぐる動向	156
1 観光立国の意義	156
2 年次報告の実施	156
第2節 観光立国の実現に向けた取組	156
1 観光資源の魅力を極め、地方創生の礎に	156
2 観光産業を革新し、国際競争力を高め、 我が国の基幹産業に	157
3 すべての旅行者が、ストレスなく快適に 観光を満喫できる環境に	159
第3節 良好な景観形成等美しい国づくり	160
1 良好な景観の形成	160
2 自然・歴史や文化を活かした地域 づくり	162
第3章 地域活性化の推進	163
第1節 地方創生2.0に向けた取組	163
第2節 地域活性化を支える施策の推進	163
1 地域や民間の自主性・裁量性を高めるた めの取組	163
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	165
3 地域特性を活かしたまちづくり・基盤 整備	165
4 広域圏の自立・活性化と地域・国土 づくり	169
5 地域の連携・交流の促進	170
6 地域の移動手段の確保	170
第3節 民間都市開発等の推進	172
1 民間都市開発の推進	172
第4節 特定地域振興対策の推進	173
1 豪雪地帯対策	173
2 離島振興	173

3 奄美群島・小笠原諸島の振興開発	173	1 北海道総合開発計画の推進	174
4 半島振興	174	2 特色ある地域・文化の振興	175
第5節 北海道総合開発の推進	174		

第4章 心地よい生活空間の創生 176

第1節 豊かな住生活の実現	176	1 緑豊かな都市環境の形成	180
1 住生活の安定の確保及び向上の促進	176	2 歩行者・自転車優先の道づくりの推進	180
2 良好な宅地の供給及び活用	179	第3節 自転車の活用推進	181
第2節 快適な生活環境の実現	180	第4節 利便性の高い交通の実現	181

第5章 競争力のある経済社会の構築 183

第1節 交通ネットワークの整備	183	第3節 産業の活性化	194
1 幹線道路ネットワークの整備	183	1 鉄道関連産業の動向と施策	194
2 幹線鉄道ネットワークの整備	184	2 自動車運送事業等の動向と施策	196
3 航空ネットワークの整備	185	3 海事産業の動向と施策	198
4 空港への交通アクセス強化	189	4 航空事業の動向と施策	201
第2節 総合的・一体的な物流施策の推進	190	5 貨物利用運送事業の動向と施策の推進	201
1 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化	190	6 倉庫業の動向と施策	202
2 時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進	190	7 トラックターミナル事業の動向と施策	202
3 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築	192	8 不動産業の動向と施策	202
		9 公共工事の品質確保	205
		10 持続可能な建設産業の構築	207

第6章 安全・安心社会の構築 210

第1節 ユニバーサル社会の実現	210	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	216
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	210	3 災害に強い交通体系の確保	235
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）	211	第3節 建築物の安全性確保	237
3 高齢社会への対応	213	第4節 交通分野における安全対策の強化	238
4 歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化	213	1 運輸事業者における安全管理体制の構築・改善	238
第2節 自然災害対策	213	2 鉄軌道交通における安全対策	239
1 防災減災が主流となる社会の実現	213	3 海上交通における安全対策	241
		4 航空交通における安全対策	244

5 航空、鉄道、船舶事故等における原因 究明と事故等防止	247	1 犯罪・テロ対策等の推進	254
6 公共交通における事故による被害者・ 家族等への支援	248	2 事故災害への対応体制の確立	256
7 道路交通における安全対策	248	3 海上における治安の確保	257
第5節 危機管理・安全保障対策	253	4 安全保障と国民の生命・財産の保護	258
		5 重篤な感染症及び影響の大きい家畜伝染 病対策	259

第7章 美しく良好な環境の保全と創造 260

第1節 地球温暖化対策の推進	260	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	273
1 地球温暖化対策の実施等	260	3 水環境改善への取組	273
2 地球温暖化対策（緩和策）の推進	260	4 水をはぐくむ・水を上手に使う	274
3 再生可能エネルギー等の利活用の推進	265	5 水道の基盤強化	275
4 地球温暖化対策（適応策）の推進	266	6 下水道整備の推進による快適な生活の 実現	277
第2節 循環型社会の形成促進	267	第5節 海洋環境等の保全	278
1 建設リサイクル等の推進	267	第6節 大気汚染・騒音の防止等による生活 環境の改善	279
2 循環資源物流システムの構築	267	1 道路交通環境問題への対応	279
3 自動車・船舶のリサイクル	268	2 空港と周辺地域の環境対策	280
4 グリーン調達に基づく取組	268	3 鉄道騒音対策	280
5 木材利用の推進	269	4 ヒートアイランド対策	280
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	269	5 シックハウス等への対応	280
1 生物多様性の保全のための取組	269	6 建設施工における環境対策	281
2 豊かで美しい河川環境の形成	270	第7節 地球環境の観測・監視・予測	281
3 海岸・沿岸域の環境の整備と保全	271	1 地球環境の観測・監視	281
4 港湾行政のグリーン化	271	2 地球環境の予測・研究	283
5 道路の緑化・自然環境対策等の推進	272	3 地球規模の測地観測の推進	283
第4節 健全な水循環の維持又は回復	272		
1 水循環政策の推進	272		

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	第2節 国際交渉・連携等の推進	291
1 政府全体の方向性	284	1 経済連携における取組	291
2 国土交通省における取組	284	2 国際機関等への貢献と戦略的活用	291
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	3 各分野における多国間・二国間国際 交渉・連携の取組	296
4 各国・地域における取組	287	第3節 国際標準化に向けた取組	301

第9章 DX及び技術研究開発の推進 304

第1節 DXによる高度化・効率化	304	9 気象データを活用したビジネスにおける	
1 国土交通行政のDX	304	生産性向上の取組	310
第2節 デジタル技術の活用によるイノベー		10 まちづくりDXの推進	310
ションの推進	306	11 国土交通データプラットフォーム	311
1 ITSの推進	306	12 サイバーポートによる港湾のDX	311
2 自動運転の実現	307	第3節 技術研究開発の推進	312
3 地理空間情報を高度に活用する社会の		1 技術政策における技術研究開発の位置	
実現	307	付けと総合的な推進	312
4 デジタル・ガバメントの実現	308	2 公共事業における新技術の活用・普及の	
5 公共施設管理用光ファイバ及びその収容		推進	313
空間等の整備・開放	309	第4節 建設マネジメント（管理）技術の向上	314
6 水管理・国土保全分野におけるDXの		1 公共工事における積算技術の充実	314
推進	309	2 BIM/CIMの取組	314
7 鉄道分野におけるDXの推進	310	第5節 建設機械・機械設備に関する技術	
8 ビッグデータの活用	310	開発等	314

コラム

■ 拡大するEC市場と再配達状況	28	■ 住民の協力による水道検針	110
■ 首里城復元を契機とした伝統的な建築技術に係る人材育成・技術継承に向けた取組	35	■ みんなで支え合う活力あふれる社会	112
■ 「物流ビッグデータラボ」の創設	36	■ 「フラNavi」～現場見学会を若者の就業につなげる業界との接点に～	116
■ 岐阜市における中心市街地での自動運転バスの取組	37	■ 中継輸送・モーダルシフトによる物流の効率化	121
■ 鉄道における自動運転（GOA4）及び遠隔操作	38	■ 建設キャリアアップシステム（CCUS）によるキャリアパスの可視化	122
■ 鉄道ネットワークを活用した荷物輸送サービス「はこビュン」	41	■ マルチに活躍する労働者の増加	122
■ 建設業者の賃上げの取組	48	■ 人工衛星とAIを活用した漏水調査の効率化	123
■ 工事現場における土日の一斉閉所	52	■ 物流分野における量子コンピューティングの活用	124
■ 中継拠点の整備「コネクトエリア浜松・TSUNAGU STATION浜松」	56	■ 高速道路のサービスエリアに初の無人販売店舗	127
■ 国内初、特定技能2号の取得	59	■ 日本版・公共ライドシェアの取組	130
■ 建設ディレクターの活用	61	■ 需要者の負担増も含めた最適なラストマイル輸送	130
■ グランドハンドリング業務の資格相互承認	62	■ 公共交通の自動運転	131
■ 秋田県成瀬ダムにおける自動施工の取組	66	■ AIによる輸送モードを横断した効率的な貨物輸送	131
■ CFS建築による省人化・省力化	68	■ 貨物輸送料金のダイナミックプライシング	132
■ 沖縄県の物流倉庫の効率化	74	■ ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的かつ計画的な推進	146
■ 全国初、「自動運転レベル4 路線バスの営業運行」	77	■ 「海洋開発等重点戦略」に基づく取組推進	149
■ 鉄道の自動運転（GOA2.5）運転士（操縦免許保有者）による乗務が不要に	79	■ 海のデータの総合図書館 海しる（海洋状況表示システム）	150
■ 埼玉県八潮市の道路陥没事故	84	■ 防災気象情報の体系整理	231
■ ウォーターPPPレベル3.5の導入	87	■ 次世代航海情報の利活用に向けて	243
■ バス車両を活用した貨客混載の取組	92	■ 大阪・関西万博における空飛ぶクルマの運航の実現に向けた取組について	246
■ 多能工人材育成「躯体屋JV」	94	■ 上下水道一体での復旧支援	275
■ スクールバスの混乗	96	■ 観光レジリエンスサミット	301
■ 官民連携によるバス待ち環境整備	98	■ i-Construction 2.0 施工のオートメーション化の主な取組状況	305
■ コンパクト・プラス・ネットワークによるまちづくり	100		
■ 交通空白地におけるオンデマンド交通の取組	104		
■ 置き配による再配達削減の取組	107		
■ 住民と協働した「橋のセルフメンテナンス」	109		

インタビュー

■物流現場の働き方改革と荷主・消費者に求められる行動変容	9	■建設現場における省人化・省力化技術の普及に向けて	69
■建設業をとりまく課題と持続可能な建設業のあり方	33	■持続可能な物流に向けてフィジカルインターネットが描く未来	125
■人口減少に応じた公共施設・インフラ再編と持続可能な公共サービスの実現に向けて	39	■どうすれば持続可能な地域公共交通を実現できるか	128

※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7年版 国土交通白書 はじめに

我が国は、少子高齢化・人口減少が深刻化する中、公務サービスを含むあらゆる産業分野において、労働力の減少が懸念されている。

建設業や運輸業では、今後も就業者の高齢化・若年者の入職の減少が見込まれ、中長期的な担い手の確保・育成が喫緊の課題となっている。これに、いわゆる「2024年問題」に加え、エネルギー・資材の物価高等の社会情勢の変化も相まって、生活に必要な身近なサービスの維持・存続が危ぶまれる状況である。

こうした「担い手不足等によるサービスの供給制約」に対し、国土交通分野では、労働者の処遇改善や担い手の拡大による労働環境の改善、より少ない人員でサービス供給を可能な限り維持するための新技術の利活用による省人化・省力化の推進、また、供給方法の見直し・需要者側からの協力といった取組も見られ、このような動きが今後、加速していくと考えられる。

このような背景等を踏まえ、令和7年版国土交通白書の第Ⅰ部では、「みんなで支え合う活力あふれる社会を目指して」をテーマとし、担い手不足等によるサービスの供給制約を踏まえた様々な取組を広く取り上げ、これを国土交通分野における課題解決に向けた施策の新展開の萌芽として整理し、我が国の将来を展望する。

まず、第Ⅰ部では、担い手確保に関わる長時間労働の是正等や、人口構造の変化に伴う労働力減少の懸念、サービス供給を取り巻く社会情勢の変化について、課題を整理した。次に、処遇改善、担い手の拡大に向けた取組のほか、省人化・省力化技術の開発・導入、供給主体間が連携した供給方法の見直し、需要者側の協力によるサービス内容の一部合理化等の施策・取組を取り上げ、その上で、みんなで支え合う活力あふれる社会が実現する将来を展望している。

さらに、第Ⅱ部では、令和6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

みんなで支え合う
活力あふれる社会を目指して

第1章

国土交通分野における担い手不足等によるサービスの供給制約の現状と課題

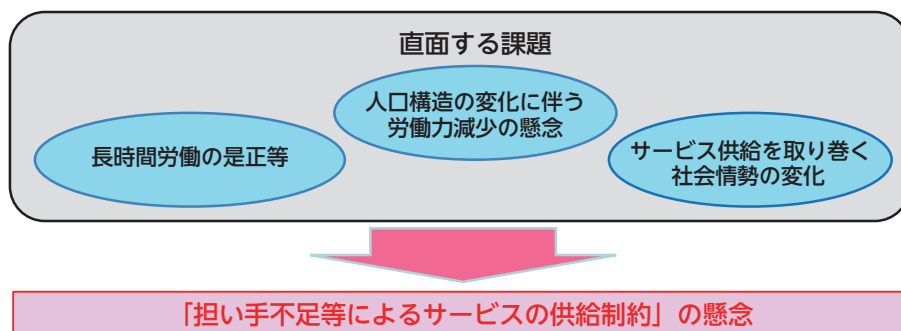
第1章では、担い手不足等によるサービス^{注1}の供給制約の現状と課題、我が国における施策の動向や国土交通分野において期待される取組について取り上げる。また、担い手不足等によるサービスの供給制約に対する国民の認知度等について記述する。

第1節 担い手不足等によるサービスの供給制約

我が国は、少子高齢化・人口減少が深刻化する中、あらゆる産業分野で労働力の減少が懸念されている。建設業や運輸業では、労働時間が他産業に比べて長く、賃金も低い状態の中で、時間外労働の上限規制に関わるいわゆる「2024年問題」に直面している。他産業と比較して高齢化が顕著であり、今後も就業者の高齢化・若年者の入職の減少が見込まれ、中長期的な担い手の確保・育成が喫緊の課題となっている。また、エネルギー・資材の物価高等、サービス供給を取り巻く社会情勢の変化に伴い、サービスの供給主体には、様々な影響が発生している。

国土交通分野では、これら直面する諸課題により、サービス供給自体の維持・存続が危ぶまれる状況（担い手不足等によるサービスの供給制約）が懸念されている。

図表 I-1-1-1 直面する課題



資料) 国土交通省

1 直面する課題

(1) 長時間労働の是正等

①建設業の「2024年問題」

(建設業の労働環境)

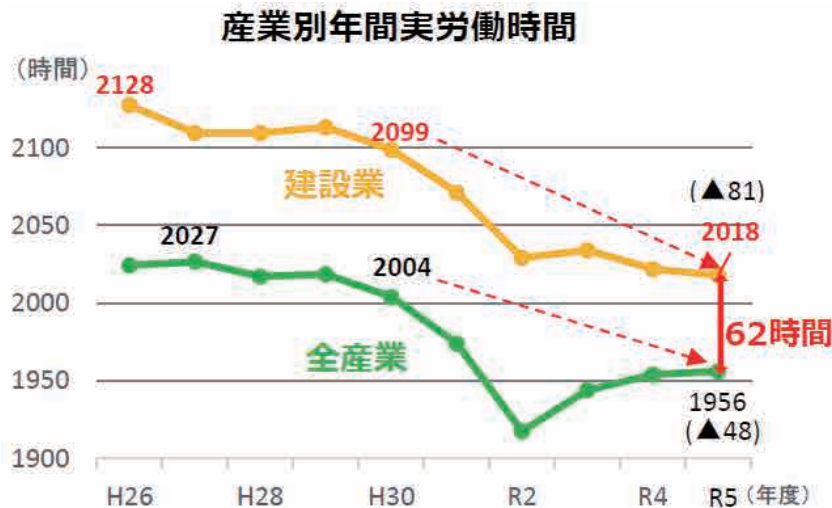
建設業は、地域のインフラの整備やメンテナンス等の担い手であると同時に、地域経済・雇用を支え、災害時には最前線で地域社会の安全・安心の確保を担う「地域の守り手」として、国民生活や社

注1 本白書におけるサービスとは、国民の生活に身近なサービス（地域公共交通、物流、インフラメンテナンス、買い物等）のことをいう。

会経済を支える大きな役割を担っている。

しかし、担い手たる労働者の労働環境を見ると、2023年度（令和5年度）の年間の平均労働時間は、2,018時間となっており、他産業と比較し62時間ほど長く^{注2}、依然として高水準である。

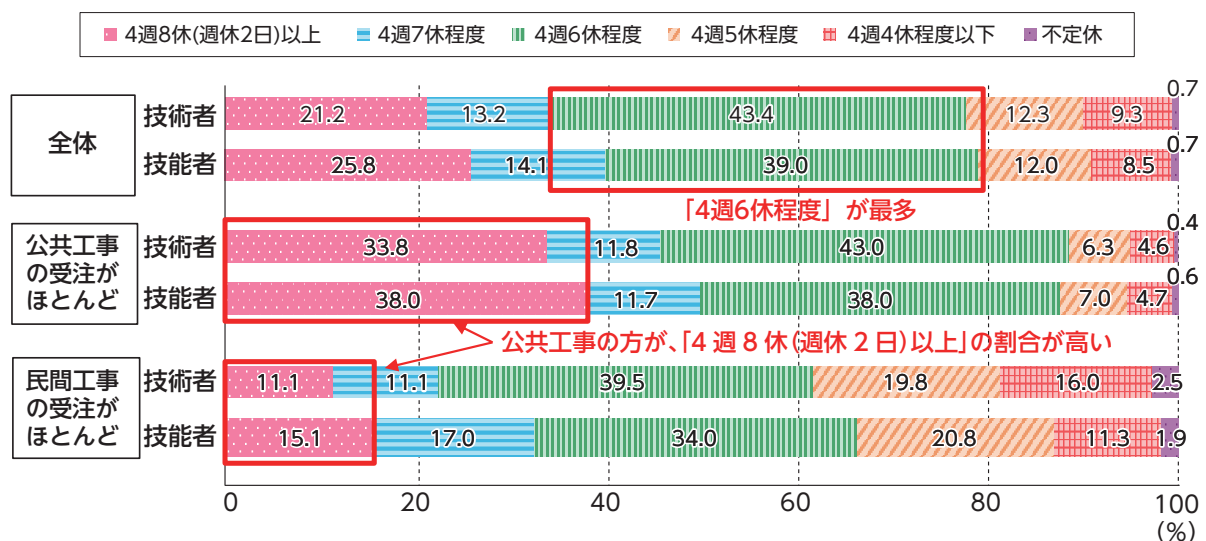
図表 I-1-1-2 建設業の平均労働時間の推移（年間）



資料) 国土交通省

休日の取得状況について、2023年度の調査結果^{注3}では、建設業における平均的な休日の取得状況は、建設工事全体で見ると「4週6休程度」が最多となっており、「4週8休（週休2日）以上」の確保ができていない場合が多くなっている。公共工事では、約3～4割の建設技術者・建設技能労働者で「4週8休（週休2日）以上」の導入が進んでいるが、民間工事では、約1割強にとどまっている。

図表 I-1-1-3 建設業における休日の状況



資料) 国土交通省

注2 厚生労働省「毎月勤労統計調査」を基に国土交通省作成。

注3 国土交通省「適正な工期設定等による働き方改革の推進に関する調査（令和5年度）」より。

また、建設業の賃金水準は、着実な上昇が見られるものの、2023年（令和5年）における建設業生産労働者^{注4}の年間平均賃金は432万円と、全産業労働者の年間平均賃金508万円（非正規除く）より低くなっており^{注5}、今後も必要とされる技能や厳しい労働環境に相応しい、賃金の引上げ（以下、「賃上げ」）に取り組む必要がある。

図表 I-1-1-4 建設業生産労働者の平均賃金の推移（年間）



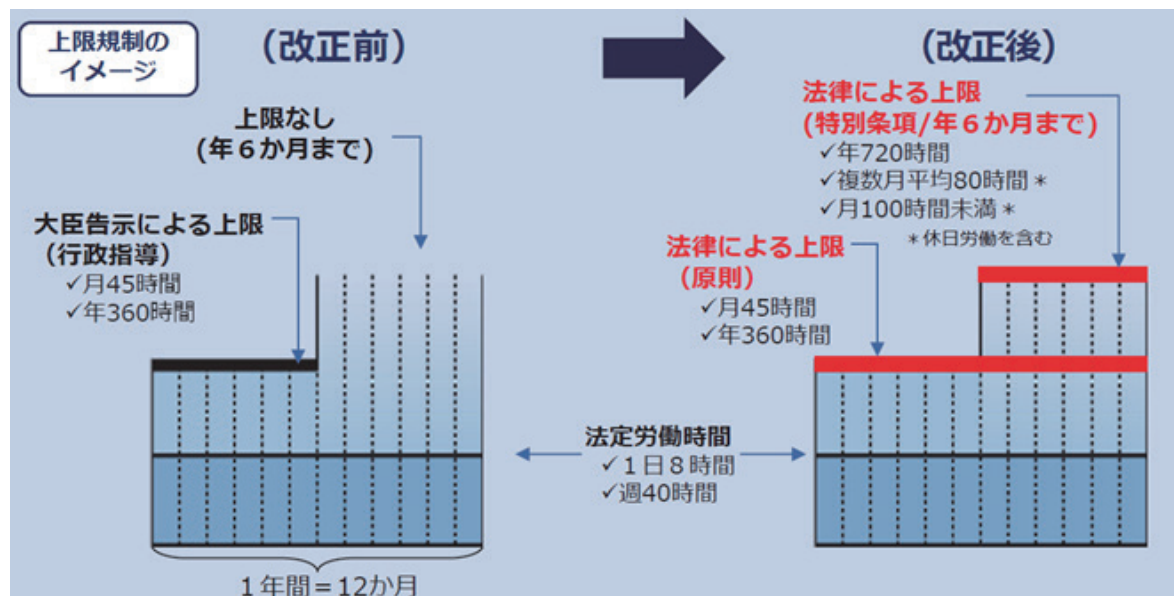
資料) 国土交通省

（建設業における時間外労働規制）

2024年4月から、建設業に対して、時間外労働の上限規制が適用された。36協定^{注6}の限度として、原則、月45時間・年360時間が時間外労働の上限となり、臨時的な特別の事情がなければこれを超えることができなくなった。

時間外労働の上限規制に的確に対応していくため、受注者・発注者が連携して、働き方改革を推進し、長時間労働の是正と生産性の向上に取り組んでいくことが、喫緊の課題となっている。

図表 I-1-1-5 時間外労働の上限規制イメージ



資料) 厚生労働省「時間外労働の上限規制わかりやすい解説」

注4 建設作業現場等で作業に従事する者をいう。

注5 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」を基に国土交通省作成。

注6 労働基準法36条に基づいた「時間外労働・休日労働に関する協定」のこと。

②物流分野の「2024 年問題」

(トラック運送業の労働環境)

物流は国民生活や経済を支える社会インフラである。交通モード別の国内貨物輸送量をトンベースで見ると、自動車約9割を占めるなど、物流においてトラック運送業は大きな役割を担っている。

2023年（令和5年）における、トラックドライバーの平均労働時間は、大型トラックで2,544時間/年、中小型トラックで2,508時間/年と、全産業の2,136時間/年より約2割長くなっており^{注7}、建設業と同様に、その労働時間は高水準である。

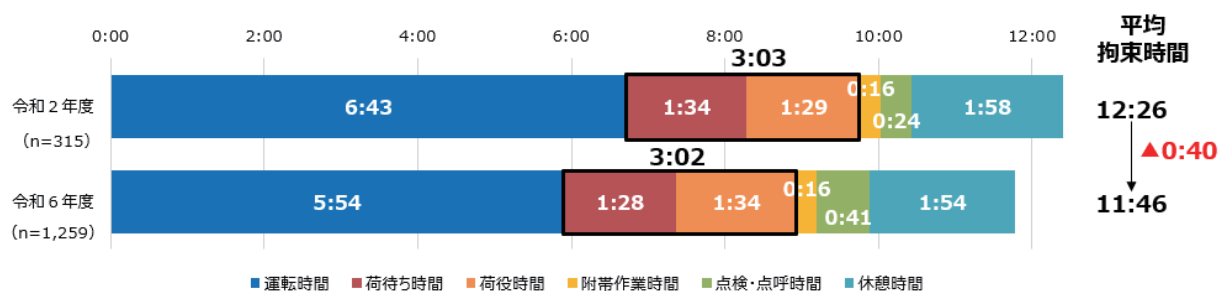
図表 I-1-1-6 トラックドライバーの平均労働時間の推移（年間）



資料) 国土交通省

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち・荷役時間である。2024年度（令和6年度）の調査結果^{注8}では、トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は11時間46分であり、2020年度（令和2年度）に行われた前回調査と比較して約40分減少しているが、荷待ち時間と荷役時間の合計については、ほぼ横ばいとなっており、長時間の荷待ち・荷役時間については依然として解消されていない。

図表 I-1-1-7 トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳



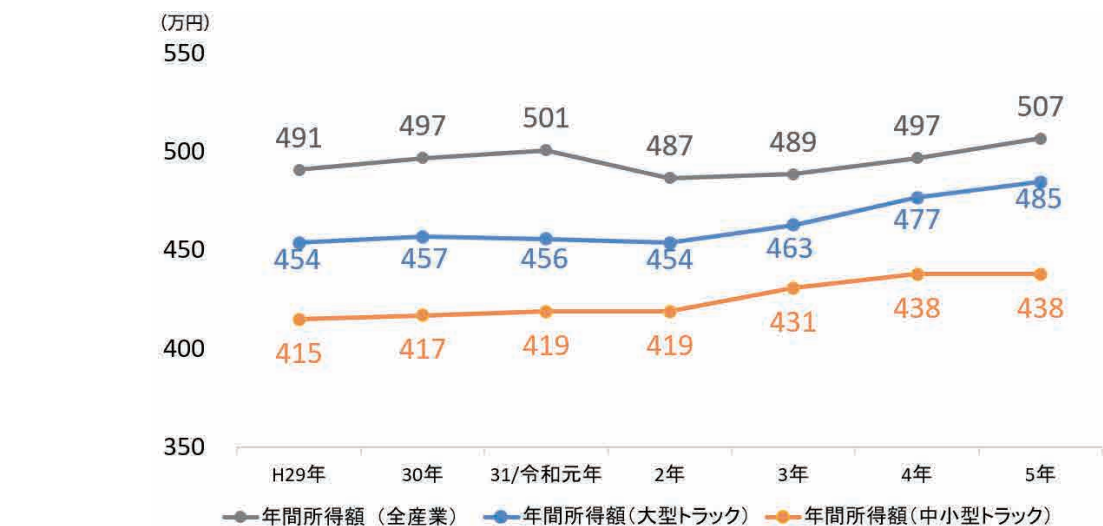
資料) 国土交通省

注7 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」を基に国土交通省作成。

注8 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和6年度）」より。

また、2023年（令和5年）におけるトラックドライバーの年間平均賃金は、大型トラックで485万円、中小型トラックで438万円と、全産業平均の507万円に対して約5～15%低くなっており^{注9}、建設業と同様に、長時間労働に加え、低賃金であるといえる。

図表 I-1-1-8 トラックドライバーの平均賃金の推移（年間）



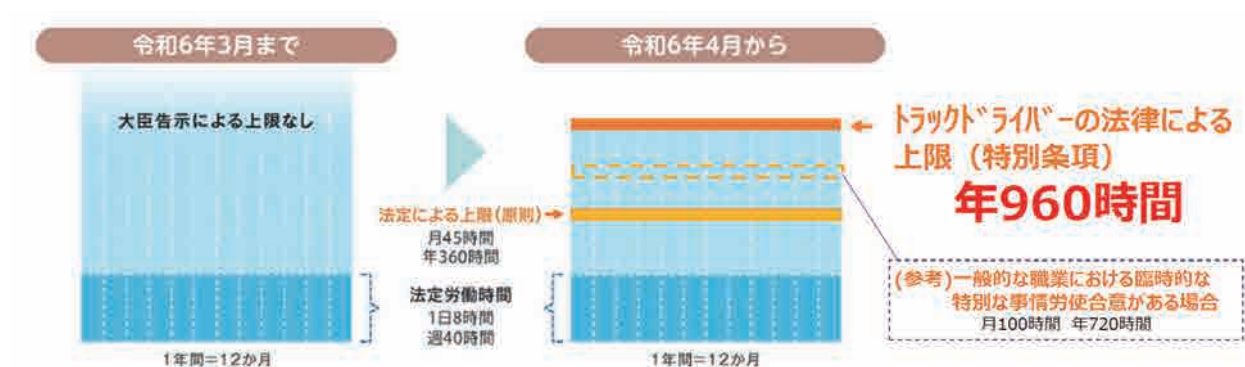
資料) 国土交通省

（物流分野における時間外労働規制）

自動車運転業務についても、2024年4月から、36協定の締結を条件とし、臨時的な特別の事情がある場合に、上限を最大年960時間（休日労働含まず）とする上限規制が適用された。あわせて、トラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）が適用され、拘束時間等の規制が強化された。

物流の混乱を回避するために、荷主企業、物流事業者、消費者が一体となって、トラック運送事業における長時間労働の是正と生産性の向上に取り組んでいくことが、喫緊の課題となっている。

図表 I-1-1-9 トラックドライバーの時間外労働規制



資料) 国土交通省

注9 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」を基に国土交通省作成。

Interview インタビュー^{注10}

物流現場の働き方改革と荷主・消費者に求められる行動変容 ～立教大学経済学部教授 首藤 若菜氏～



労使関係、女性労働がご専門で、国土交通省の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」等の委員であり、労働実態の視点から物流課題の解決に取り組み、活躍を続けておられる首藤氏に、物流分野が抱える課題、持続可能な物流の実現に向けた取組、荷主や消費者が持つべき視点などについて、お話を伺った。

1. 物流「2024年問題」の現在地

①トラック運転手の長時間労働の背景にあるもの

トラック運転手の長時間労働が蔓延していた背景には、労働時間を管理しにくい産業上・職業上の特性とともに、労働基準法の労働時間規制とは別の、「改善基準告示」上の拘束時間規制が、結果的に、長時間労働が当たり前の賃金体系を招き、荷主・消費者側の生産効率や物流の利便性・柔軟性と、それを支えるトラック運転手の長時間労働という構図が生まれ、それを、法の建付けが補完してきたということもある。

②長距離輸送を手掛ける事業者、中小事業者の間では、働き方の変化が進んでいない

改善基準告示の改正により影響を受けるのは、トラック運転手の2、3割、その多くが長距離輸送、特に地方からの長距離輸送運転手である。いわば、「2024年問題」は長距離輸送をどうするかが問題で、圧倒的に、地方の問題である。

一般的には、「2024年問題」による物流の停滞や混乱は、当初予想に反して、生じていない。この背景には、荷物量の減少、生産性の向上、法律違反の3つがある。労働基準法が改正された2019年と比較すると、貨物量は約1割減少しており、貨物量に対する運転手不足が、当初見込みより緩和したと考えられる。また大手は、過労死に対する社会的な問題意識の高まりを受け、2019年頃から中継輸送や共同配送、リードタイムの延長などの導入により労働時間を短縮してきた。それと同時に、自社のキャパシティを超える荷物の運搬は下請けの中小企業に委託してきたのも事実であり、中小企業における統計上の労働時間は、2024年の改正による顕著な減少は認められない。一方で、納品の遅れが商品価値に影響する水産物や農産物など、リードタイムを伸ばせない品

目を扱う事業者では、法律を守れずに従来通りの体制を継続している事業者も多い。特に水産業の現場では、摘発が困難な白トラの横行が課題になっている。生産性の向上には、荷待ち・荷役に係る時間の削減が現実的であるが、パレットの導入や荷主側の人員配置など、コストの増加は避けて通れない。特に商品価格が安い品目ではコスト増加分の価格転嫁のハードルが高く、労働時間短縮への解決策を実行に移せていないのが現状である。

③今後は時間外労働の規制上限についても検討が必要

トラック運転手の時間外労働の上限は、依然として他職種より長く、960時間は過労死ラインである。他職種と差を設ける合理的な理由がないのであれば、他職種と同じく上限を720時間に揃えるのが妥当ではないかと考える。残業時間の上限短縮に対しては、賃金の減額に対する懸念から労働者の強い反対が生じると予想するが、他職種との平等性を実現するためにも、トラック運転手を「普通に働いて普通に稼げる」職種にするべきである。

2. 賃金・価格転嫁、物流効率化について

①物流業界では過当競争により価格転嫁が停滞

価格転嫁を推進するためには、市場環境を変えるか、運賃のあり方を変える必要がある。2024年以降、価格転嫁の交渉をする事業者が増え、運賃の引上げに成功した事例も多くあるが、結果として、より運賃が安い事業者に仕事の依頼が集中している。仕事の減少を恐れて価格転嫁に踏み切れないと話す事業者も多い。

現状の市場は、荷物に対して事業者が多すぎる過当競争状態である可能性がある。事業者の多さ故に有効求人倍率が高くなっているが、運賃も賃金も上がらない現状にかんがみれば、運転手不足であると一概には言えない。市場の競争環境の慎重な分析が必要である。また、トラックの運賃の下限設定は市場競争を歪めるリスクがあるが、賃金の下限設定は現行法上も可能である。人手の確保・定着のために、運転手の賃金を下支える仕組みを検討すべきだ。

②物流関連2法による荷主の意識向上に期待

物流関連2法の公布は、荷主も規制措置の対象に

注10 本白書掲載のインタビューは、2025年2月～3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。

なった点が、物流業界において非常に大きな変化である。現時点では努力義務であるが、自社のブランドイメージを背負う大手では、荷待ち・荷役に係る時間削減への意識が向上し、運転手に代わって集荷前に荷物を集約するなど、対応状況が変わってきている。また、こうした取組を実施しない荷主の荷物が運ばれない流れになれば、業界全体に動きが広がると考える。一方で、荷主対策においては、大企業と中小企業の二極化が進んでいる。中小企業にとっては、問題なく荷物を運んでいる状況において、コストをかけてまで荷主対策をする動機付けがない。中小企業も含めた荷主対策を進めるためには、増加分のコストを価格転嫁し、物流の効率化に係るコストを社会全体で負担する必要がある。

3. 物流「2024年問題」や担い手不足を乗り越えるために

①短時間正社員制度等を活用し、外国人や女性・高齢者を労働力として活用する

外国人や女性、高齢者の労働力を活用するためには、労働時間に比例した処遇を受けられる新たな雇用形態が必要である。日本では労働時間が減ると、非正規雇用になり、処遇やキャリア面で正社員と大きな壁ができる。例えば短時間正社員制度などを活用し、短時間で働きつつも、労働時間に応じたボーナスや昇給を見込める制度などを採用すれば、女性や外国人、高齢者を労働力として確保できると予想する。例えば航空産業では、産休・育休復帰後に50%勤務、80%勤務が客室乗務員で既に導入されている。こうした勤務形態を人手不足が深刻な地上業務に適用することが有効であると考えられる。

②物流業界におけるM&Aはメリットが少ない

過当競争を是正していくために、M&Aは有効な手段と考えられるが、中小企業にとってはM&Aをすると判断するに至るだけのメリットがないのが現状である。トラック業界では多重下請け構造が定着し、他社との協業体制により、仕事の繁閑差やコスト削減にも効率よく対応できる関係が、既に構築されている。中小の零細事業者がおり、小規模事業者の参入も続く業界では、規模の経済が働きにくく、むしろM&Aで規模拡大することには、固定費の増加や柔軟性の欠如といった点に懸念の声が聞かれる。政府としては、不適正な取引を行う事業者

の退出を促し、M&Aが有効だと思える競争環境を整備する必要があると考える。

③社会全体で生産性を高めるために、荷主や消費者もマクロ的な視点を

物流だけでなく、サービス産業全般にいえるが、我が国は、海外比較をみても、サービス産業の生産性が低い。サービス産業の生産性は、サービス品質の問題もあり、測るのが難しい。我が国の物流も、高い品質のサービスを提供し続けているが、それが生産性の向上によってではなく、より安い運賃やより短いリードタイムで提供され続けてきた。その結果として今、労働者の労働条件が悪くなり、行き詰っている状況である。生産性とサービス品質は極めて強く連関する。労働者の処遇改善を図っていくためには、例えば速い輸送は、より高い付加価値を求められるべきであって、需要者側（荷主・消費者）は高い運賃を受容する必要がある。それが難しいのであれば、リードタイムの延長を受容するといった行動変容が重要となる。

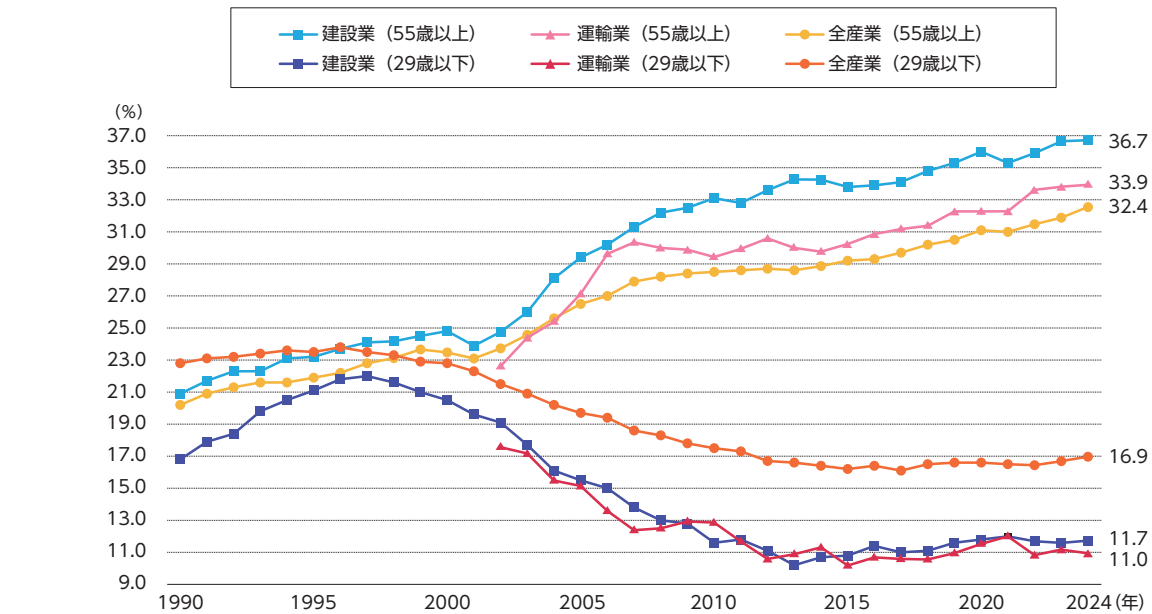
物流の「2024年問題」の要因でもあるが、これまで物流業界では、「合成の誤謬」（注：ミクロでは合理性があるがマクロでは合理性を欠く事態）が生じてきた。個々の荷主が、その経済合理性から、物流コストを安くあげたいと買いたたくといった過当競争の中、運送会社が運賃を上げられずにいると、そうした荷主が集まった社会全体で見ると、運転手の低賃金や過酷な労働環境、ひいては深刻な運転手不足などが生じて物流が停滞し、荷主にとっても不合理な結果を生む。こうした合成の誤謬を是正するためには、マクロの視点からの施策が必要であり、物流関連2法は、まさにマクロの視点を併せ持っている。各荷主や消費者も、自分にとって短期的には安い方が合理的ではあるものの、これで社会が保てるのかなという視点を常に持ちながら、経済活動に参加していくことが重要である。

生産性の向上についても、個社で頑張れば良いというだけでは足りない。荷主会社の効率化のために、運送会社が非効率を請け負ってきた経緯や、下請けに生産性が低い業務を委託してきたようなこれまでの体制を見直し、産業全体としてどのように生産性を上げることができるのか、考えなければならない。

③国土交通分野における担い手不足

建設業及び運輸業について、産業別就業者の年齢構成の推移を見ると、2024年における55歳以上の割合は、全産業の32.4%と比較して、建設業36.7%、運輸業33.9%と高く、29歳以下の割合は、全産業の16.9%と比較して、建設業11.7%、運輸業11.0%と低く推移しており、高齢化がより深刻化している。今後、高齢就業者の大量退職や、少子化による若年者の入職の減少が見込まれることから、建設業及び運輸業については、中長期的な担い手の確保・育成が喫緊の課題である。

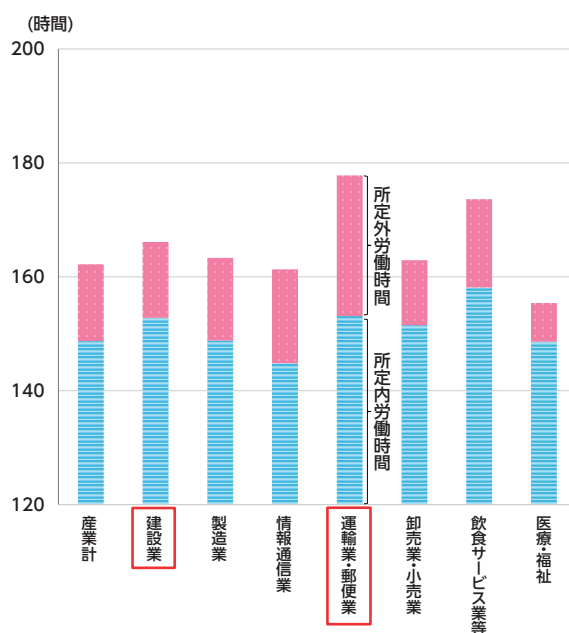
図表 I-1-1-10 産業別就業者の年齢構成の推移



資料) 総務省「労働力調査 (基本集計)」より国土交通省において作成

建設業や運輸業について、若年層の就業者の割合が低い要因の一つとして、先述のとおり、長時間労働であることが挙げられる。一般労働者における産業別の月間総労働時間を見ても、建設業及び運輸業等は、他産業と比較して労働時間が高水準となっている。

図表 I-1-1-11 産業別の月間総労働時間 (2024年平均)



資料) 厚生労働省「毎月勤労統計調査」より国土交通省において作成

I

第1章

(路線バス・タクシー運転手)

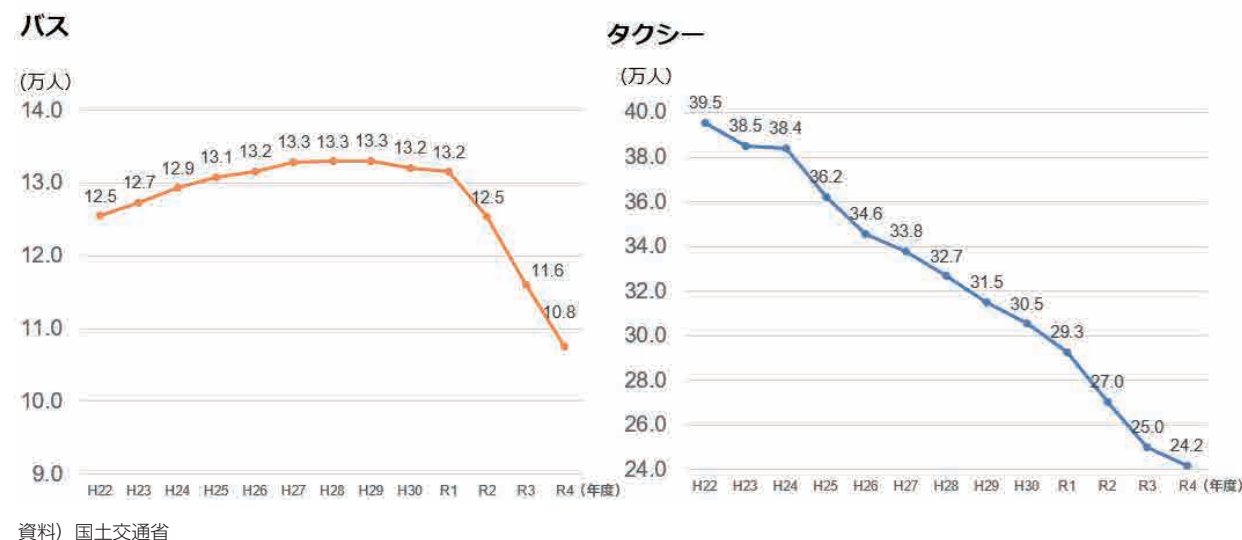
路線バスやタクシーといった地域公共交通は、豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠な基盤である。

路線バスは、少子高齢化・人口減少の進展や、マイカーの普及やライフスタイルの変化等により、これまでも輸送需要そのものが減少していたが、運転手不足を理由として、全国各地で減便や廃止が相次いでおり、地域住民や観光客の移動手段の確保の観点から大変深刻な状況である。

また、タクシー運転手数は、2022年度（令和4年度）まで減少傾向にあり、平均年齢は60.5歳（2024年）と高くなっており、依然として担い手確保は喫緊の課題である。

今後、高齢者の運転免許証の返納が進み、マイカーを保有しない若年層等も増加する中で、地域公共交通としての維持・存続を図ることが重要となっている。

図表 I-1-1-12 バスとタクシーの運転手数の推移

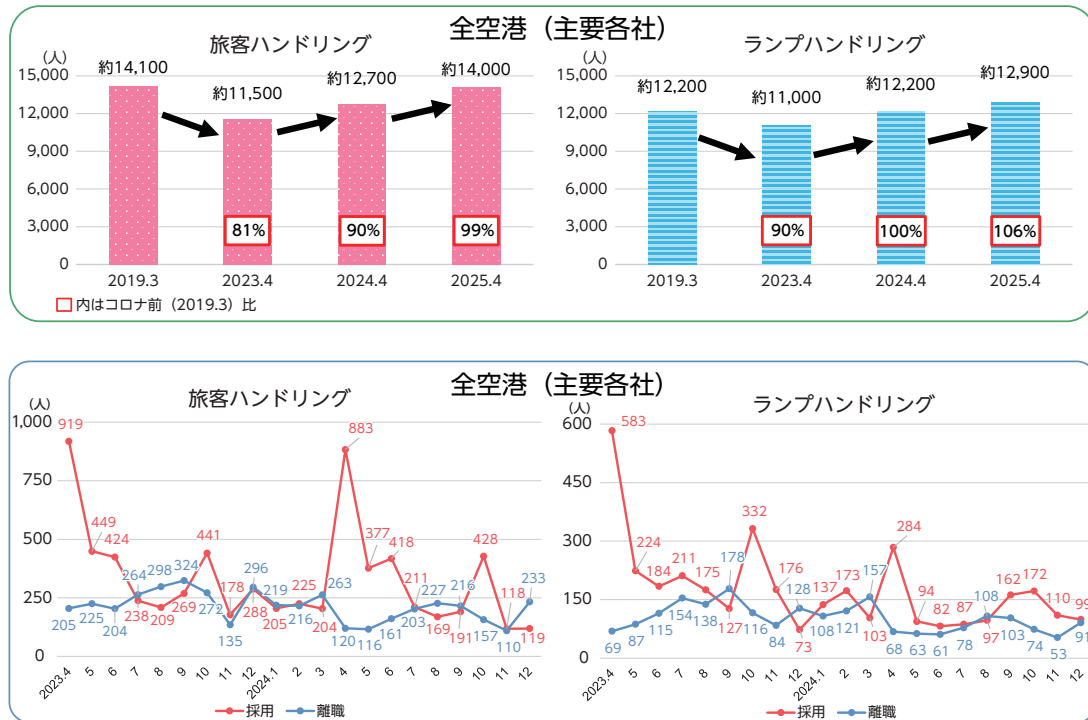


(空港業務職員)

航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査等の空港業務は、新型コロナウイルス感染症の影響等により、一時は人員が感染拡大前の8割程度まで減少していたものの、足下では感染拡大前の水準まで回復しつつある。

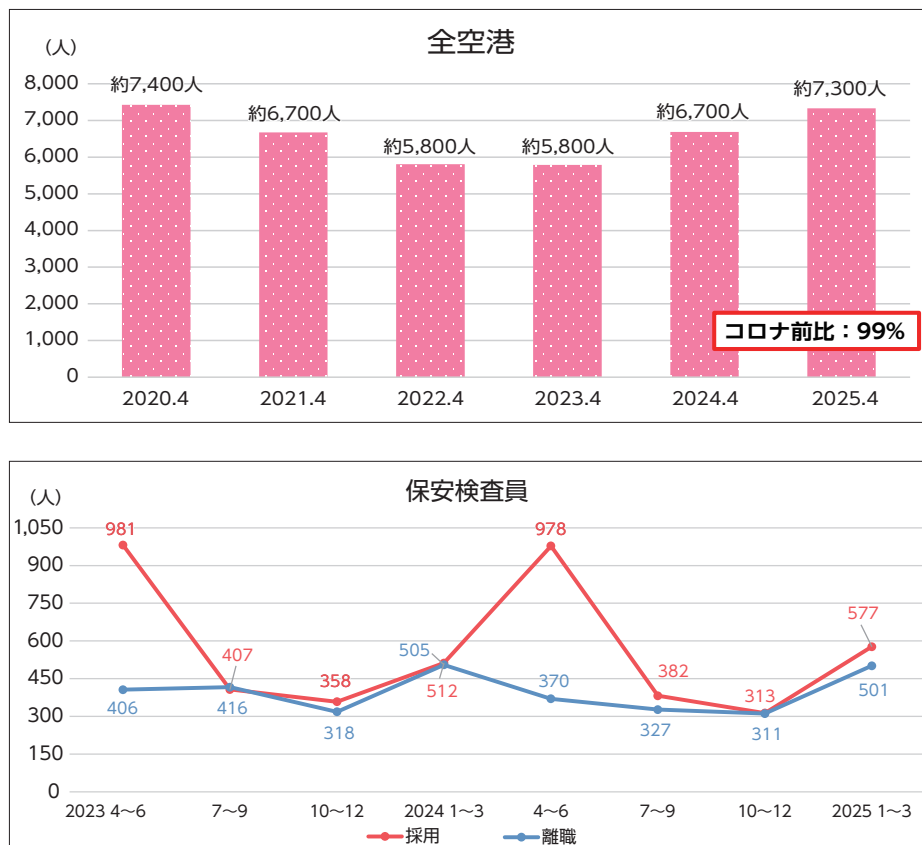
一方、現在も、業務過多や職場環境への不満等を理由として、一定数の退職者が生じており、雇用の定着が課題となっている。政府目標である2030年訪日外国人旅行者数6,000万人受入れのボトルネックとならないよう、空港業務の体制を引き続き強化していくことが重要である。

図表 I-1-1-13 グランドハンドリングの体制（主要各社の従業員数（上）と採用・離職の状況（下））



資料) 国土交通省

図表 I-1-1-14 保安検査の体制（全国の保安検査員数（上）と採用・離職の状況（下））



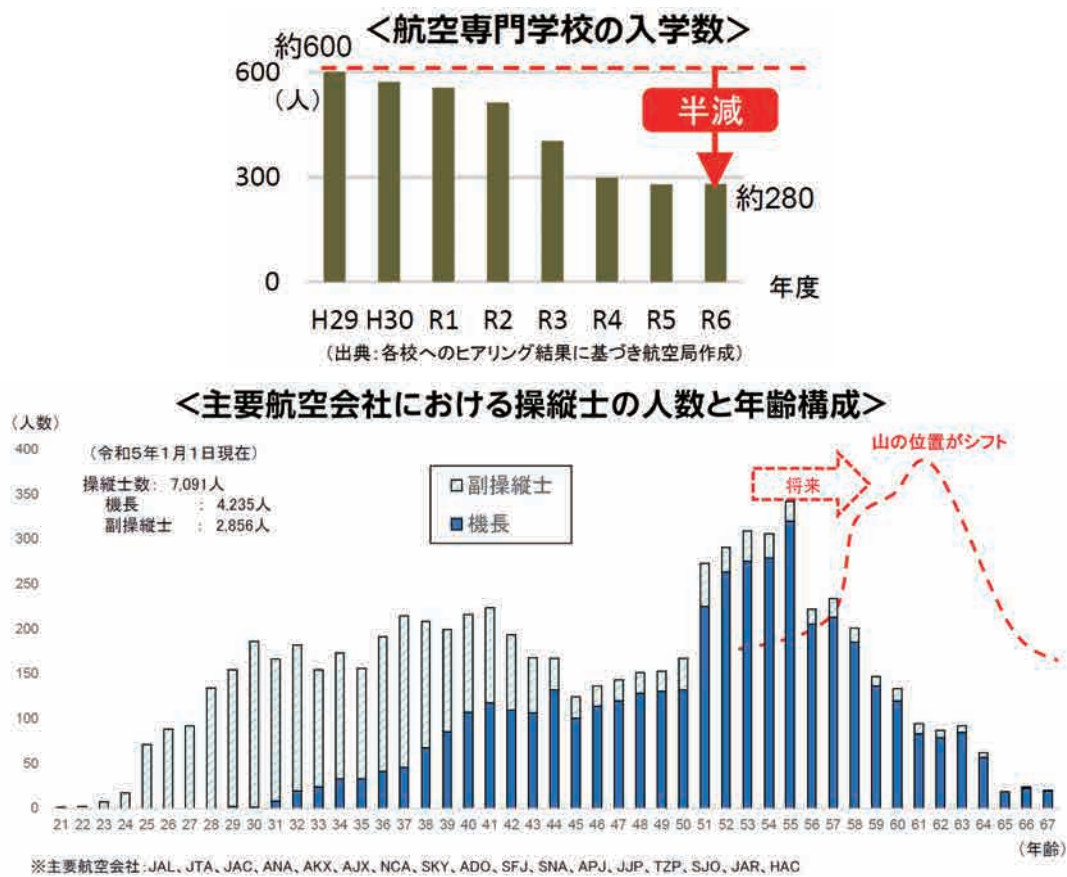
資料) 国土交通省

(航空整備士・操縦士)

航空機の整備業務は、安全な運航を支える重要な業務である。航空整備士は、資格取得者の全体の約6割が航空専門学校卒となっており、専門学校への入学が資格取得の主な手段となっている。ただ、航空専門学校の入学者数は、新型コロナウイルス感染症の影響で急激に減少し、2024年度（令和6年度）の入学者数は、2017年度（平成29年度）と比較して半減するなど、担い手不足が懸念される。

また、同じく安全運航を支える要である操縦士については、高齢化の進展によって、年齢構成が50歳以降に偏っており、2030年頃から大量退職時代の到来が予想されるなど、人材確保に課題がある。

図表 I-1-1-15 航空専門学校の入学数と操縦士の人数・年齢構成



資料) 国土交通省

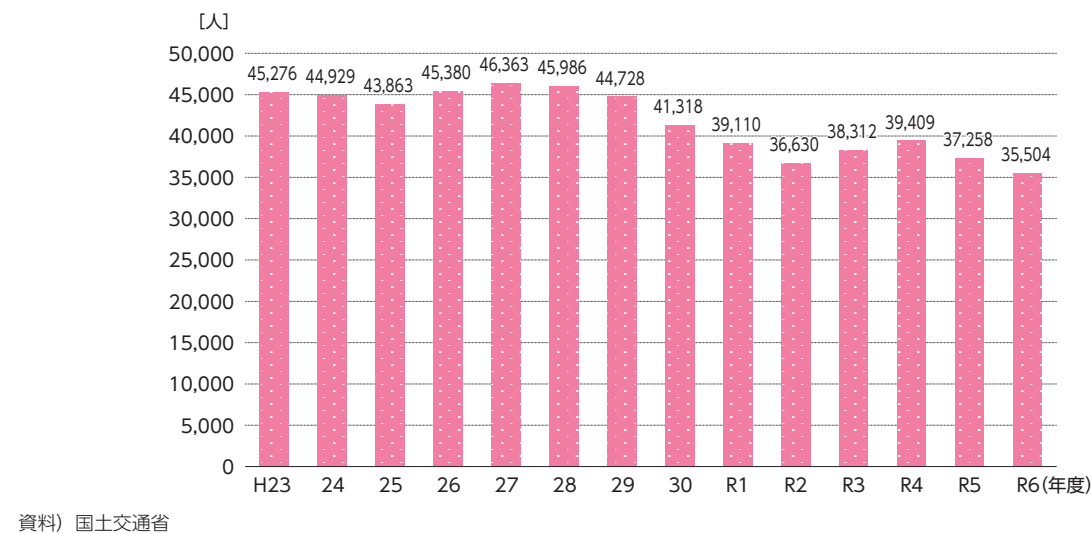
(自動車整備士)

我が国における自動車保有台数が約8,000万台^{注11}を超える中、自動車の点検・整備を適切に行い、安全と安心を守る自動車整備士についても、少子化や若者の車離れ等を背景とした担い手不足が懸念される。

整備士資格を取得するための自動車整備技能登録試験の受験申請者数は、2015年度（平成27年度）をピークに、減少傾向にあり、2024年度（令和6年度）は過去最低であった。今後もこの傾向が継続する場合、必要な自動車整備人材が確保できなくなるといった課題がある。

注11 2024年度末は、82,568,673台。

図表 I-1-1-16 自動車整備技能登録試験の受験申請者数の推移

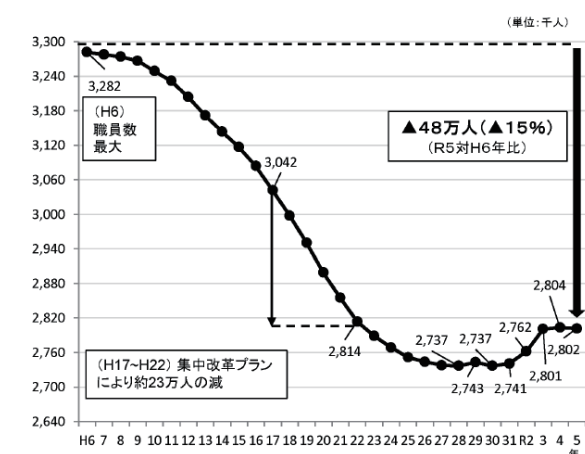


(地方公共団体の職員不足)

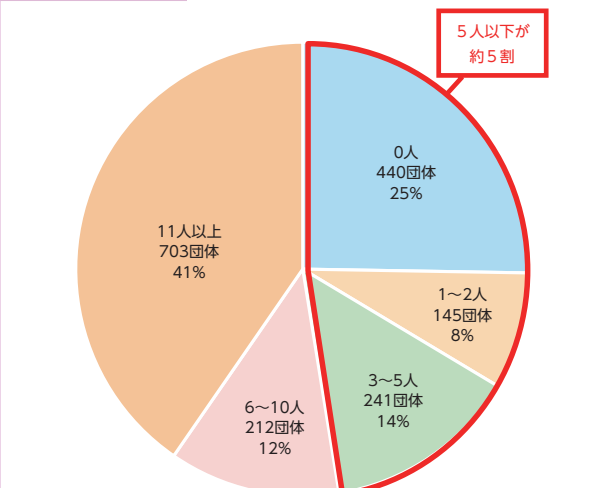
民間事業者だけでなく地方公共団体においても、業務を担う職員の減少が生じている。都道府県を含めた地方公共団体における常勤の職員数は、1994年（平成6年）の約328万人をピークとして、2016年（平成28年）まで一貫して減少している。その後は微増し、2023年（令和5年）は約280万人となっているが、ピーク時に比べ、約48万人（15%）減少している。

また、市区町村の技術系職員（土木技師及び建築技師）数では、5人以下が全体（1,741団体）の約半数を占め、1人もいない市区町村も25%を占める状況となっている^{注12}。なお、市区町村全体の職員数は微増傾向に変化したのに対し、土木部門の職員数は横ばいとなっている。

図表 I-1-1-17 地方公共団体における常勤の職員数の推移



資料) 総務省「持続可能な地方行政のあり方に関する研究会（第1回）」

図表 I-1-1-18 市区町村における技術系職員数[※]

※：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。
資料) 国土交通省

注12 2024年4月時点。

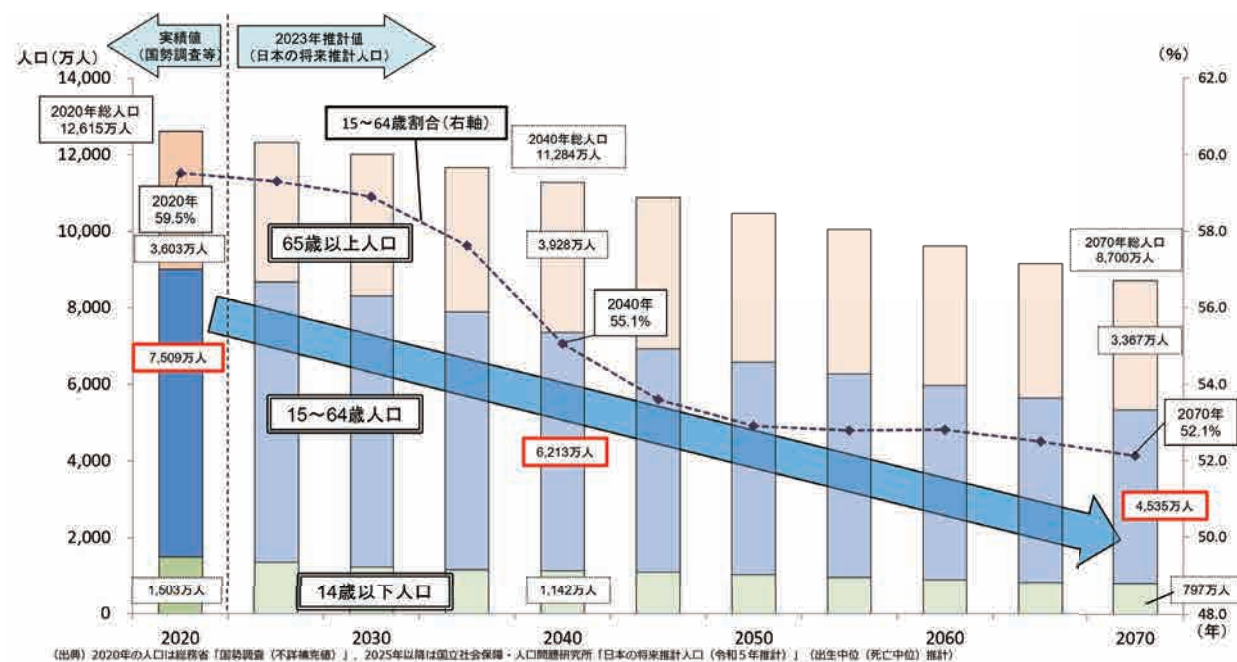
(2) 人口構造の変化に伴う労働力減少の懸念

①構造的な要因からの労働力減少の懸念

(生産年齢人口の減少)

我が国における少子高齢化・人口減少は深刻化しており、2070年には、総人口は9,000万人を割り込むと推計されている^{注13}。特に、生産年齢人口^{注14}の減少ペースが顕著となっており、2020年の7,509万人から、2040年には6,213万人、2070年には4,535万人と、毎年約60万人のペースで減少すると推計されている。このように、構造的な要因からの労働力減少が強く懸念され、今後、若年層の人材確保が一層困難化することが予想される。

図表 I-1-1-19 生産年齢人口の推移



資料) 厚生労働省「人口減少社会への対応と人手不足の下での企業の人材確保に向けて」より国土交通省において作成

(人口構造の変化)

高齢化も進展しており、図表 I-1-1-20「人口ピラミッドの変化」によれば、足下では、団塊の世代がすべて75歳以上となる2025年には、75歳以上の人口は2,155万人(17%)になると推計されている^{注15}。65歳以上の人口で見ると、2020年の3,603万人^{注16}(29%)から、2040年には3,928万人(35%)になるとされている。

その一方で、19歳以下の人口は、2020年の2,074万人(16%)から、2040年には1,547万人(14%)、2070年には1,099万人(13%)まで減少すると推計されている。

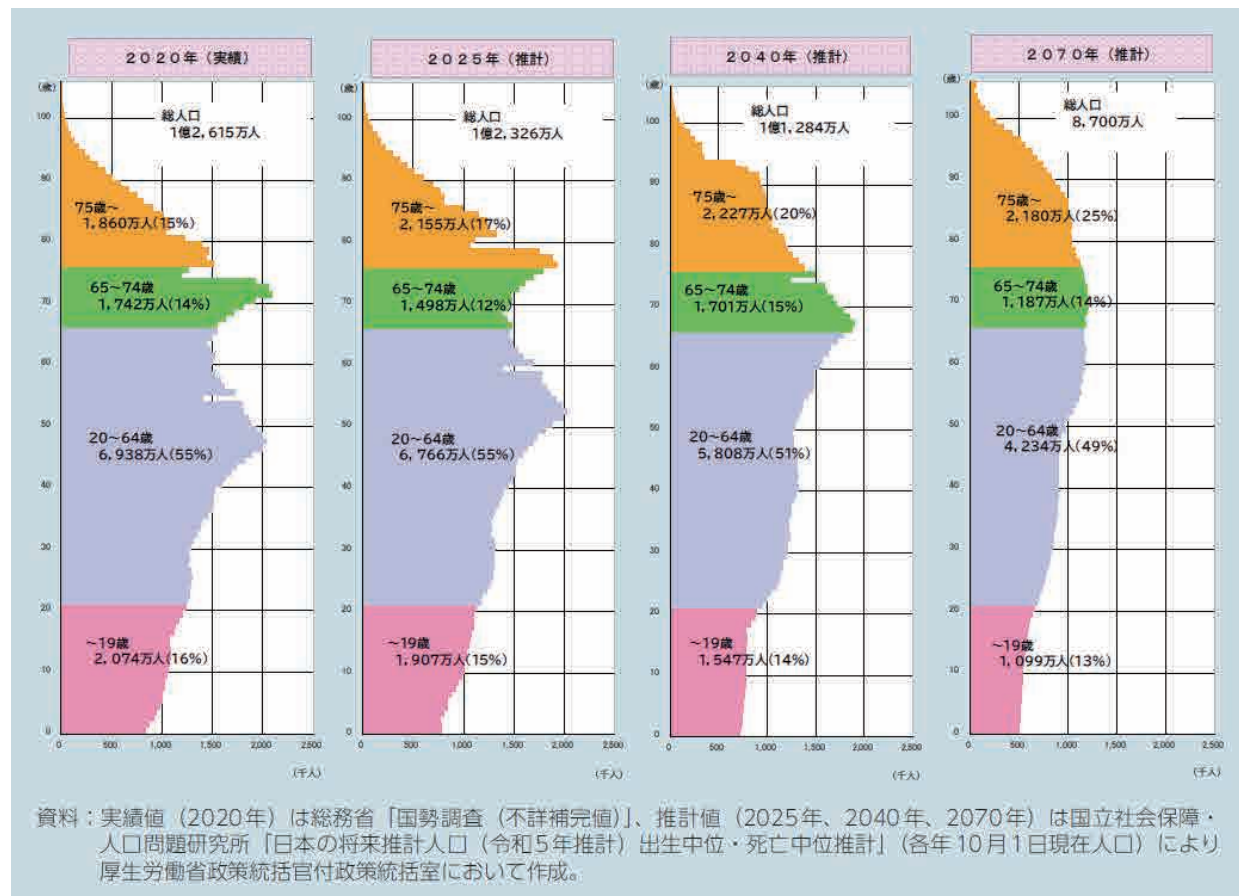
注13 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(令和5年推計)」(出生中位(死亡中位)推計)より。

注14 経済協力開発機構(OECD)では、15歳から64歳までの人々を生産年齢人口としている。

注15 厚生労働省「令和5年版厚生労働白書」より。

注16 令和2(2020)年国勢調査(不詳補完値)における65歳以上人口36,026,632人を四捨五入している。

図表 I-1-1-20 人口ピラミッドの変化（2020年～2070年）



資料）厚生労働省「令和5年版厚生労働白書」

第1章

国土交通分野における担い手不足等によるサービスの供給制約の現状と課題

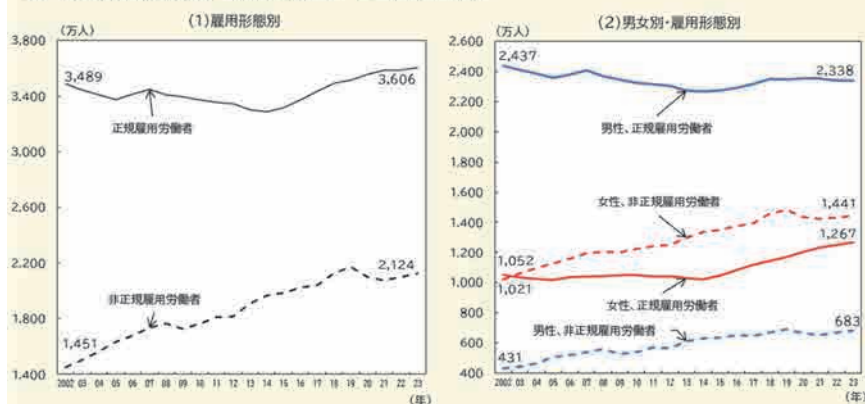
(雇用形態別に見た雇用者数の推移)

生産年齢人口が減少傾向にある中で、雇用形態別に、近年の雇用者数の推移を見てみると、女性や高齢者を中心に、非正規雇用労働者の労働参加が進んでいる。また、正規雇用労働者数についても、女性を中心に2015年以降は増加傾向で推移している。

女性や高齢者の労働参加等により、労働投入量を維持・増加させていくためには、就業者数だけでなく、労働時間との関係も重要である。

図表 I-1-1-21 雇用形態別にみた雇用者数の推移

- 非正規雇用労働者は、2009年にはリーマンショック、2020年には感染症の拡大による景気後退の影響から一時減少がみられたものの、長期的には男女ともに増加傾向。
- 正規雇用労働者は、女性を中心に、9年連続で増加。



資料出所 総務省統計局「労働力調査（詳細集計）」をもとに厚生労働省政策統括官付政策統括室にて作成
 (注) 1) 「非正規雇用労働者」は、労働力調査において「非正規の職員・従業員」と表記されているものであり、2008年以前の数値は「パート・アルバイト」「労働者派遣事業所の派遣社員」「契約社員・嘱託」「その他」の合計、2009年以降は、新たにこの項目を設けて集計した値である点に留意が必要。
 2) 正規雇用労働者、非正規雇用労働者の2011年の値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値（2015年国勢調査基準）を使用。
 3) 雇用労働者数には、役員数は含まれていない。

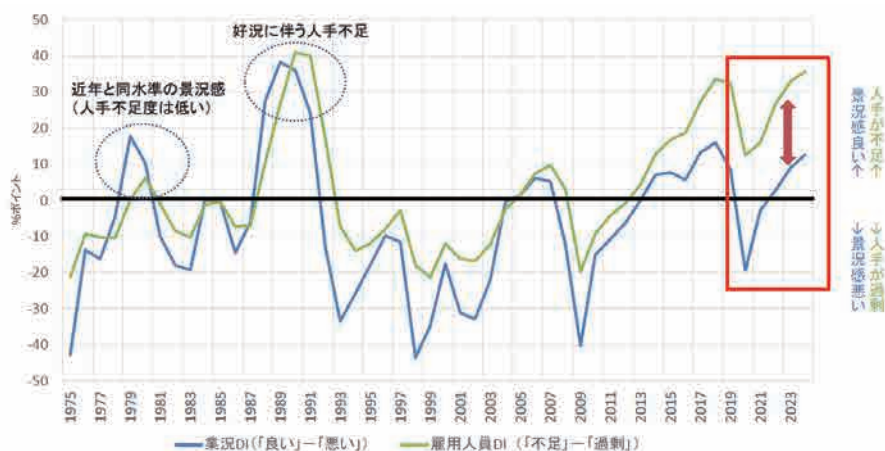
資料) 厚生労働省「令和6年版労働経済の分析」

(これまでの人手不足局面)

過去半世紀を遡ると、これまでも人手不足は生じている。ただ、景況感と人手不足の関係について、図表 I-1-1-22「業況判断D.I.^{注17}及び雇用人員判断D.I.」を見ると、1980年代後半の人手不足は好況に伴うものであったが、2020年頃からは景況感が悪い中でも人手不足が深刻な状況が続いており、景況感と人手不足感の乖離が大きい状況が生じている。

好景気に乗り遅れまいとするこれまでの人手不足と異なり、昨今、業績に関わらず人手不足に悩む企業が増えていることから、適切に人材を確保できず、サービス供給の維持・存続が危ぶまれる状況が懸念される。

図表 I-1-1-22 業況判断D.I.及び雇用人員判断D.I.の推移



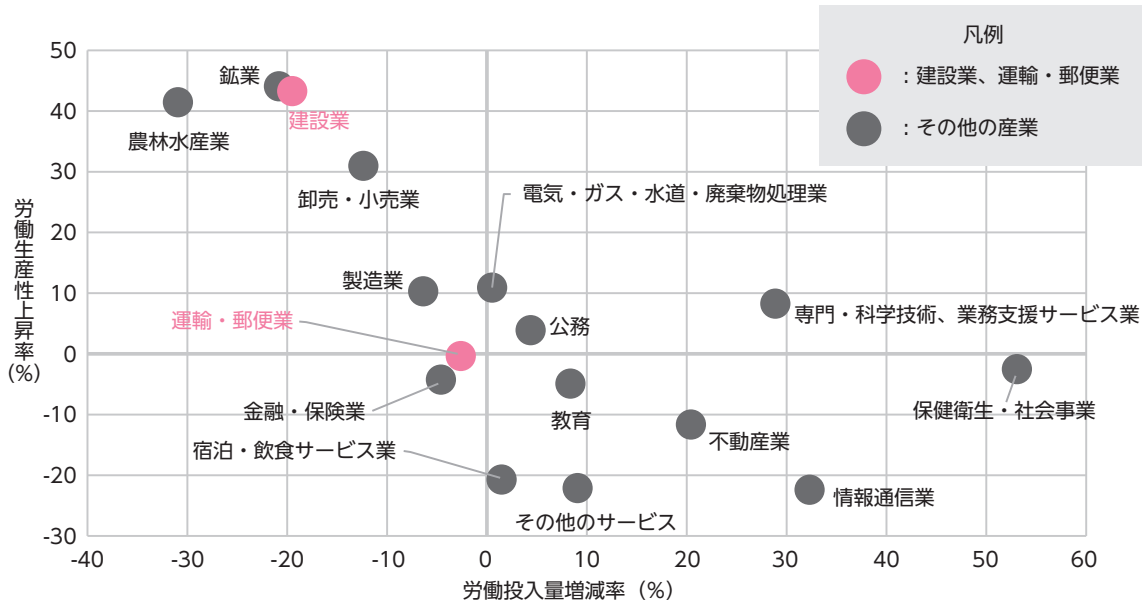
資料) 総務省「持続可能な地方行政財政のあり方に関する研究会（第1回）」

注17 D.I. は Diffusion Index の略で、景気動向指数の一つ。

②産業別に見た労働生産性

労働生産性は、労働投入量1単位当たりの産出量（一般的には付加価値額が用いられる）を示す指標である。生産年齢人口の減少により、経済成長の源泉である労働投入量の減少が懸念される。図表 I -1-1-23「労働生産性上昇率と労働投入量増減率」では、産業別の労働生産性と労働投入量の変化（2007年比）を示しており、運輸・郵便業は、この間、労働生産性は横ばいの状況にある。建設業については、労働投入量が約20%減少している中、労働生産性は約40%と大幅に上昇しており、労働生産性が向上していることがうかがえる。

図表 I -1-1-23 労働生産性上昇率と労働投入量増減率（2007年から2023年の変動率）

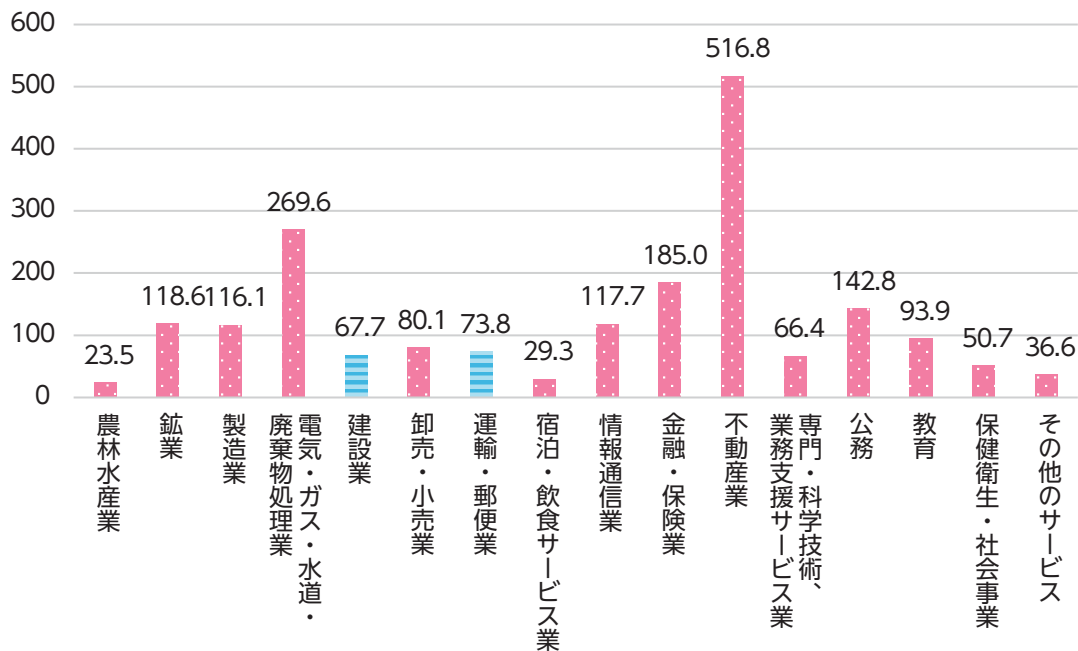


※労働生産性上昇率は、経済活動別国内総生産（名目、単位：10 億円）÷経済活動別就業者数（単位：万人）を暦年で算出し、比較したときの上昇率。
労働投入量は、経済活動別就業者数より増減率を算出。
資料）内閣府「2023 年度国民経済計算」より国土交通省において作成

一方で、図表 I -1-1-24「産業別の労働生産性」を見ると、労働集約型産業である建設業、運輸業等の労働生産性は、他産業と比較してまだ低い水準にある。

労働投入量の減少が見込まれる中で、サービスの供給を維持・存続していくためには、効率よく従来以上の成果をあげていくことが求められる。

図表 I -1-1-24 産業別の労働生産性（2023年）



※労働生産性＝経済活動別国内総生産（名目、単位：10 億円）÷経済活動別就業者数（単位：万人）

資料）内閣府「2023 年度国民経済計算」より国土交通省において作成

（建設業における労働生産性）

建設業の労働生産性が低い要因としては、天候の影響を受けやすいことに加え、土工や現場打ちコンクリートの施工現場において、多くの人手を要していることなどが挙げられる。

また、特に建築工事においては、職種が多いことによって、作業の引継ぎの際に手待ち時間が発生することで、全体として非効率となっている。

図表 I -1-1-25 コンクリート工において人手を要する作業例



資料）国土交通省

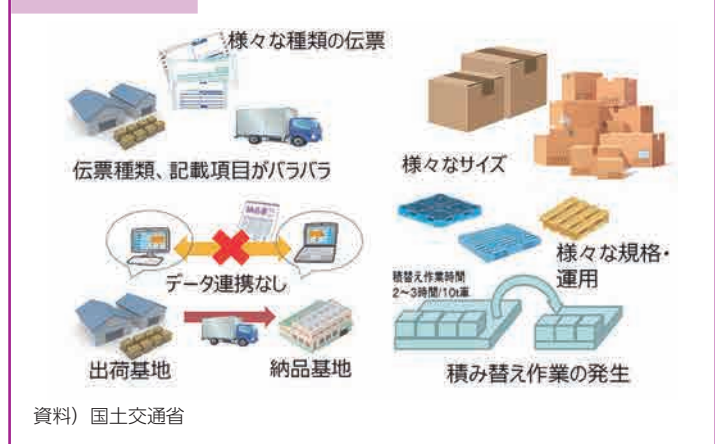
(物流分野における労働生産性)

物流分野の労働生産性が低い要因の一つとして荷役作業等において、未だに多くの人手を要していることが挙げられる。

また、物流事業者と荷主等のデータ連携が不十分であり、伝票の種類や、パレットのサイズが様々あって標準化がされていないことから、共同輸配送や機械化が進まず、荷役作業・トラックへの積載において非効率となっている。

さらに、今まで手元への迅速かつ確実な宅配サービス等、高い品質のサービスが安価で提供されてきたことが、労働生産性の低下要因となっていた可能性も指摘されている。

図表 I-1-1-26 物流分野において標準化が進んでいない事例



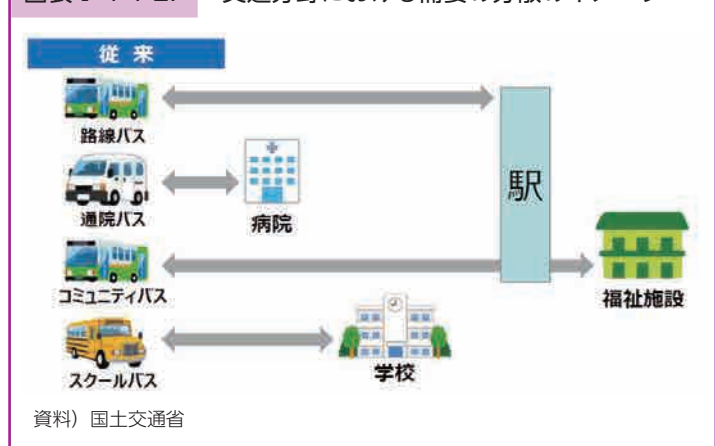
(交通分野における労働生産性)

交通分野については、主に地方中心都市等において、路線バスやスクールバス等、送迎サービスが個々に提供されており、地域全体で見ると、地域公共交通と各施設の送迎によって需要が分散し、重複運行が発生することで乗車密度が低下している。

また、大都市等においては、高度かつ安定的な公共交通サービスが提供されている一方で、公共交通ネットワークが稠密で複雑であるため、観光客など来訪者には使いづらい一面も見受けられる。

さらに、一部の地域や時間帯では多くの観光客を含む利用者が集中することで、移動サービスの水準が低下している場面も見受けられる。

図表 I-1-1-27 交通分野における需要の分散のイメージ



労働集約型産業である建設、物流、交通分野では、これらの要因で、労働生産性が低くなっていることが課題となっており、労働力の減少が懸念される中で、サービスの供給を維持・存続していくためには、労働生産性を向上させる取組が必要不可欠となっている。

(3) サービス供給を取り巻く社会情勢の変化

是正が求められる長時間労働や、構造的な要因からの労働力減少の懸念に加えて、エネルギー・資材の物価高等、サービス供給を取り巻く社会情勢の変化から、サービスの供給主体には様々な影響が発生している。

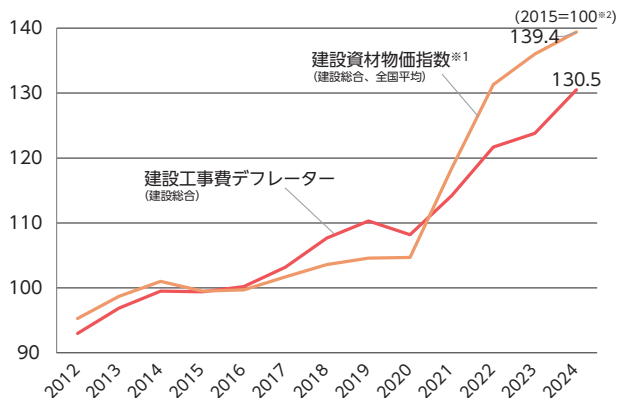
①建設資材価格高騰に伴う労務費への影響

2021年後半から、原材料費等の高騰に伴い、建設資材価格が高騰しており、建設業は大きな影響を受けている。

建設工事費デフレーター（総合）と建設資材物価指数を比較してみると、2021年以降、建設工事費デフレーター（総合）は、建設資材物価指数の上昇に追いついておらず、近年の物価高は、適正な水準の労務費の確保に影響を及ぼしていることがうかがえる。

図表 I-1-1-28

建設工事費デフレーター（総合）と建設資材物価指数の推移



※1：一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
 ※2：建設工事費デフレーターは2015年度基準、建設資材物価指数は2015年度基準であり、指数は毎年12月の公表値としている

資料) 国土交通省

(建設業における価格転嫁の対応状況)

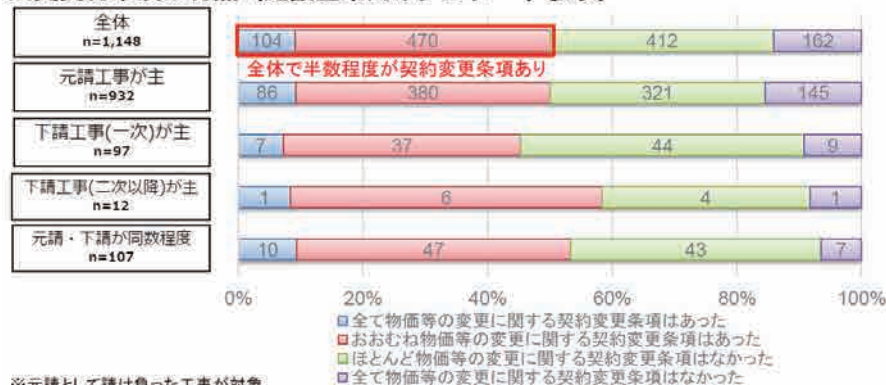
建設業においては労務費へのしわ寄せ防止に向けて、資材価格高騰分の適切な価格転嫁が行われる必要がある。しかしながら、2023年度の調査結果^{注18}では、価格転嫁の対応として、物価等の変動に関する契約変更条項がある請負契約は半数程度にとどまっている。

サプライチェーン全体で、建設資材に関する適切な価格転嫁が図られるよう、受注者・発注者間を含めた建設工事に関する環境整備を進めることが求められる。

図表 I-1-1-29

建設業における価格転嫁への対応状況（契約変更条項の有無）

変更契約条項の有無（建設企業向けアンケートより）



資料) 国土交通省

注18 国土交通省「適正な工期設定等による働き方改革の推進に関する調査（令和5年度）」より。

②燃料価格上昇に伴う輸送費用の増大

トラック運送事業の営業費用の約2割は、燃料費及び車両に関わる経費となっており、燃料価格の上昇は、トラック事業者の輸送費用に大きな影響を与える。

(トラック運送事業における価格転嫁の対応状況)

燃料価格上昇分の収受額への反映が進んでいない事業者も多く、物価高による倒産件数^{注19}を業種別に見ると、運輸業関係は厳しい状況である。2025年4月に公表された調査結果では、運輸・通信業の倒産件数は、建設業、製造業、小売業に次ぐものの、未だに多い状況となっている^{注20}。

トラックドライバーの労働条件（賃金）改善のためにも、トラック事業者が適正な利潤を確保することができるよう、燃料価格上昇分の運賃への適切な転嫁が求められる。

図表 I-1-1-30 物価高倒産 件数推移及び業種別内訳



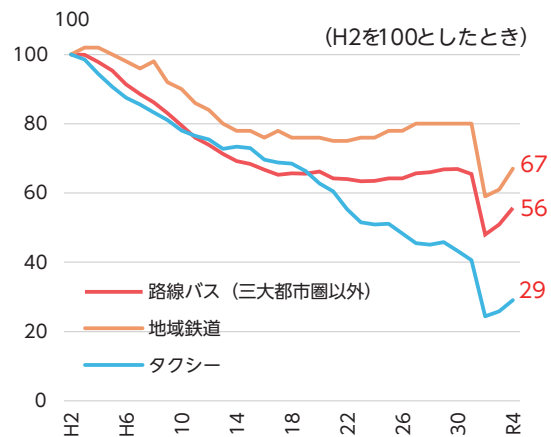
資料) 帝国データバンク「倒産集計 2024 年度報「物価高倒産」」

③公共交通の需要減少

我が国の人口は、2050年には全国の居住地域の約半数で50%以上減少（2015年比）することが予測されており、地域公共交通の利用者は長期的に減少している上、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、路線バスや地域鉄道は、多くの事業者が赤字となっている。人件費の抑制といったコスト縮減も限界にきており、減便・廃止を余儀なくされている状況にある。

地域公共交通は欠くことができない移動手段であることから、高齢者を含む交通弱者に対する移動手段の確保が求められる。

図表 I-1-1-31 路線バス、地域鉄道、タクシーの利用者数の推移



資料) 国土交通省

注19 原油や燃料等の「仕入れ価格上昇」や、取引先からの値下げ圧力等で価格転嫁できなかったことなどによる倒産件数。

注20 帝国データバンク「倒産集計 2024 年度報「物価高倒産」」（2025年4月8日）より（集計期間：2024年4月1日～2025年3月31日）。

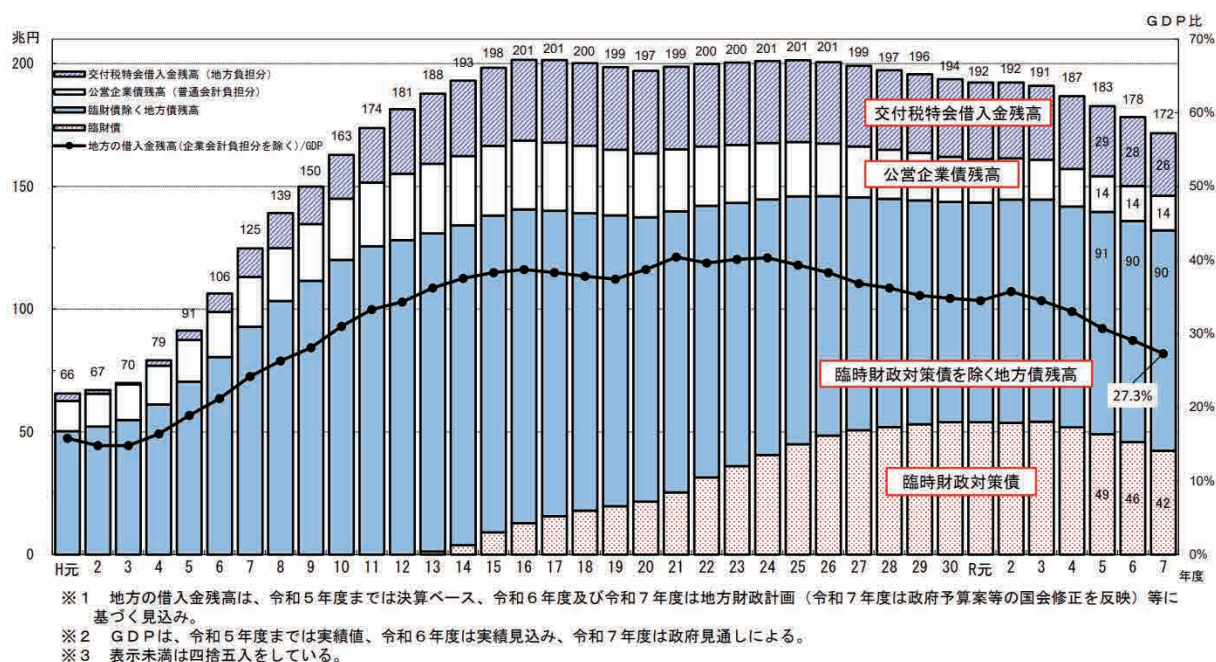
④人口減少に伴う地方公共団体の財政への影響

(地方公共団体の財政状況)

地方公共団体においては、人口減少の進展等によって、借入金残高は20年以上高い水準で推移している^{注21}。

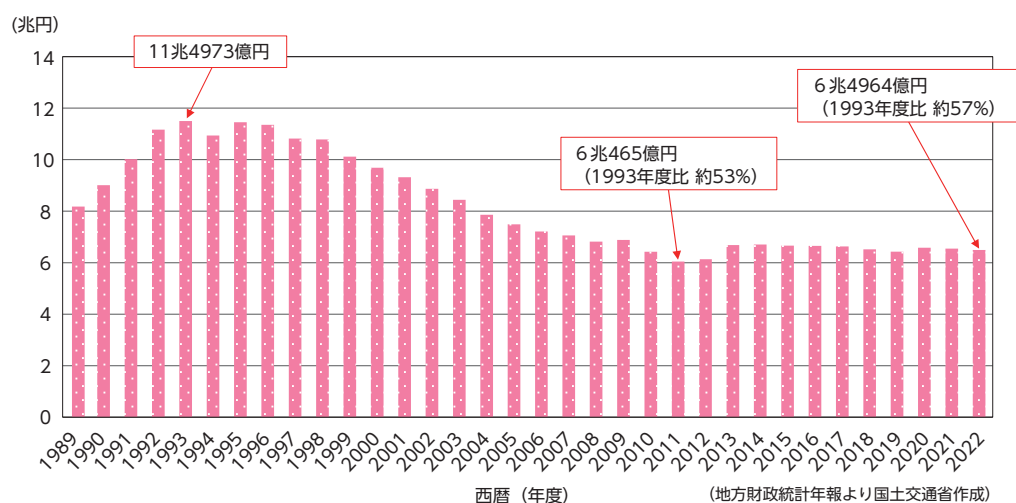
市区町村における土木費の推移を見ると、ピーク時の1993年度の約11.5兆円から、2011年度までの間で約半分（約6兆円）に減少している。近年は、ピーク時と比べると6割程度で推移しており、より一層効率的な予算執行が求められる。

図表 I-1-1-32 地方財政の借入金残高の状況



資料) 総務省「地方財政の借入金残高の状況」

図表 I-1-1-33 市区町村における土木費の推移



資料) 国土交通省

注21 総務省「地方財政の借入金残高の状況」より。

2 担い手側の供給量に関する将来推計と需給ギャップ

ここでは、国土交通分野における担い手側の供給量に関する将来推計や需給ギャップ^{注22}の分析等について記述する。

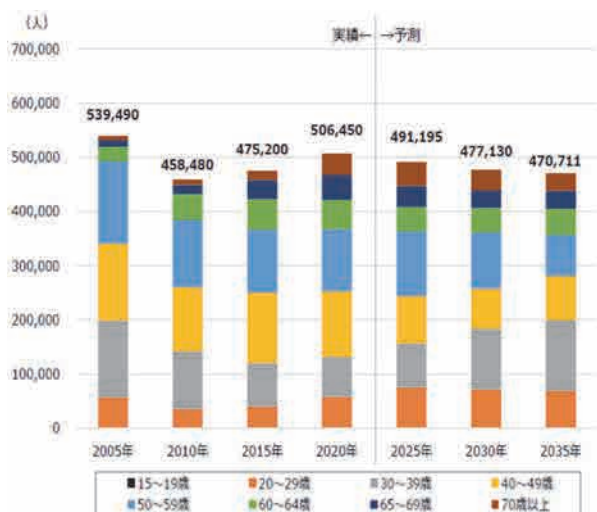
①建設業における将来推計と需給ギャップ

(建設技術者数・建設技能労働者数の将来推計)

国勢調査を基にしたコーホート変化率法^{注23}を用いて、将来の建設技術者数・建設技能労働者数が推計されている^{注24}。この将来推計に基づくと、建設技術者数は、2020年以降、5年ごとに約1.5～3.0%ずつ減少する見込みとされている^{注25}。

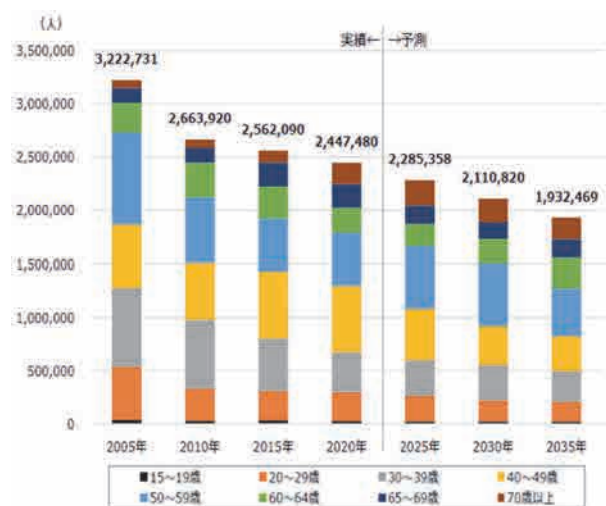
建設技能労働者数は、2020年以降、およそ5年ごとに約7～8%ずつ減少し、その減少率は徐々に大きくなる見込みとされている^{注26}。年齢階層別に見ると、足下の2025年には約半数を50歳以上が占め、その後もその割合は変わらないことから、高齢化が深刻化する見込みとされている。

図表 I-1-1-34 建設技術者数（全産業）の将来推計（年齢階層別）



資料) 一般財団法人建設経済研究所

図表 I-1-1-35 建設技能労働者数（全産業）の将来推計（年齢階層別）



資料) 一般財団法人建設経済研究所

注22 担い手側に関する将来の需要量及び供給量の過不足をいう。

注23 各年齢層における就業者数の変化率が将来にわたって維持されるものと仮定して、将来の各年齢層の就業者数を推定する手法。

注24 一般財団法人建設経済研究所「建設経済レポート No.76（2024年3月）P207～P250」より。

注25 ここでは建設技術者が大幅に減少した時代を含んだ変化率（2005→2010年、2010→2015年及び2015→2020年の変化率の平均値）を用いたケースを示す。

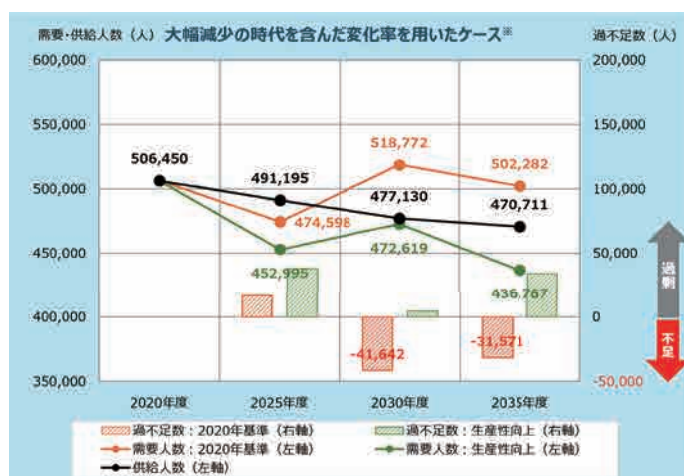
注26 ここでは直近の2015→2020年の変化率を用いたケースを示す。

(建設技術者数・建設技能労働者数の需給ギャップ)

将来推計の結果に基づく建設技術者数の需給ギャップについて、図表 I-1-1-36 では、経済成長率が実質 2 % 程度^{注27} の場合に、「2020 年基準」パターン^{注28}においては、2030 年度、2035 年度で供給不足が生じると示されている。ただ、「生産性向上」パターン^{注29}においては、労働需要が減り、すべての年度で需給ギャップは解消すると示されている。

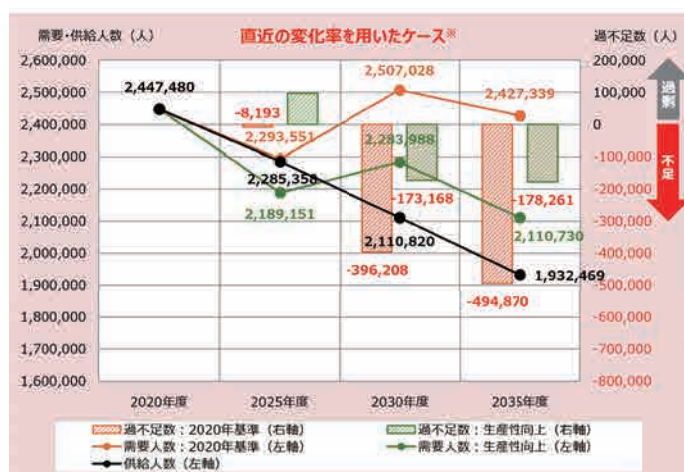
しかし、建設技能労働者数の需給ギャップについて、図表 I-1-1-37 では、「2020 年基準」パターンと「生産性向上」パターンの双方で、2030 年度、2035 年度にも不足が解消されないと示されており、更なる生産性の向上、担い手の確保が求められる。

図表 I-1-1-36 建設技術者数（全産業）の需給ギャップ



※供給人数の将来推計に関して、建設技術者が大幅に減少した時代を含んだ変化率（2005 → 2010 年、2010 → 2015 年及び 2015 → 2020 年の変化率の平均値）を用いたケース
資料）一般財団法人建設経済研究所

図表 I-1-1-37 建設技能労働者数（全産業）の需給ギャップ



※供給人数の将来推計に関して、直近の 2015 → 2020 年の変化率を用いたケース
資料）一般財団法人建設経済研究所

注 27 需要人数算出の基となる中長期的な経済成長率は、実質 2 % 程度を考慮している。

注 28 単位建設投資額に必要となる建設技術者数を、建設投資額による建設技術者数（需要）と、建設技術者の実数（供給）が 2020 年度において合致していると仮定して算出するパターン。

注 29 2035 年度までに 15 % 生産性が向上（2020 年度比）すると仮定して算出するパターン。

②物流分野における将来推計と需給ギャップ
(物流輸送の将来推計)

物流分野については、「物流革新に向けた政策パッケージ」(2023年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)等において、何も対策を講じなければ、輸送力が2024年度には約14%、2030年度には約34%不足する可能性が示されている。

図表 I-1-1-38 物流輸送の将来推計 (対策を講じない場合)



資料) 国土交通省

(需給ギャップの解消に向けた取組方針)

物流の「2024年問題」については、2023年6月の「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等により、2024年度の試算における約14%の輸送力不足を概ね解消できたため、2025年度に入ってからでも物流の機能を維持できている。

他方、2030年度には34%の輸送力不足が見込まれていることから、その解消に向けた更なる施策を具体化するため、2025年5月に「2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会」を設置し、2026～2030年度の次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討を開始したところである。

図表 I-1-1-39 中長期計画^{注30}を踏まえた施策による輸送力への効果

	2024年度			2030年度
	試算	現時点の実績	施策による効果等の考え方	試算
必要輸送力	100	100		100
施策なしケース	▲14	▲14		▲34
施策による効果等	+14.5	+13.6		+34.6
うち荷待ち・荷役の削減	+4.5	+0.0	2020年から2024年にかけて、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間は約3時間のまま横ばい。	+7.5
積載効率向上	+6.3	+8.6	2024年4月から11月までの輸送トン／能力トンとを合計した積載効率(輸送トン／能力トン)41.3%を反映。	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+1.3	2022年度の鉄道の輸送量(165億トン)と内航海運の貨物輸送量(388億トン)の合計値(553億トン)を反映。	+6.4
再配達削減	+3.0	+0.9	2024年10月時点の再配達率10.2%を反映。	+3.0
その他の取組 (トラック輸送力拡大等)		+1.4	2024年度の試算に織り込んでいなかった高速道路のトラック速度規制の引上げによる効果を反映。	+2.0
貨物輸送量の変化等		+1.4	2019年から2023年にかけての営業用トラックの貨物輸送量の変化(2019年：28.4億トン、2023年：25.1億トン)等を反映。	

資料) 国土交通省

注 30 内閣官房「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」(2024年2月)にて決定した「2030年度に向けた政府の中長期計画」。

Column コラム^{注31}

拡大するEC市場と再配達状況

トラックドライバーの担い手不足が深刻化する一方で、近年、多様化するライフスタイルとともに電子商取引（以下、「EC」）が急速に拡大している。2023年度には、EC市場が全体で24.8兆円規模、物販系分野で14.6兆円規模となっている。また、ECの拡大に伴い、宅配便の取扱個数は約50億個であった。

このため、宅配事業者の負担が増えており、2023年6月に関係閣僚会議で取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」では、2024年度に再配達率6%を目指すことが盛り込まれた。

国土交通省は、再配達の削減を図るため、多様な方

法による受取りを推進しており、これらの成果を継続的に把握すること等を目的として、宅配便の再配達率のサンプル調査を年2回（4月・10月）実施している。

2024年10月の宅配便再配達率は約10.2%で前年同月（約11.1%）と比べて約0.9%減、2024年4月（約10.4%）と比べて約0.2%減となった。

宅配便の再配達率削減はドライバーの負担軽減につながり、物流の「2024年問題」へ対応するため必要不可欠である。国土交通省は、引き続き、宅配便の再配達率削減に取り組んでいく。

実態調査に基づく再配達率の推移（総計）



資料）国土交通省

③地域公共交通（バス）における将来推計と需給ギャップ （バス運転手の将来推計と需給ギャップ）

地域公共交通において、特に担い手不足が大きな問題となっているバスの運転手数については、2021年には11万6千人のところ、2030年には9万3千人にまで減少するとされている^{注32}。この将来推計に基づく、2022年の輸送規模を維持したと仮定した上で、時間外労働の上限規制の影響を考慮した場合、2030年には、必要人員が3万6千人（必要人員全体の28%）不足する見込みであると示されている。

注31 本白書掲載のコラムは、2024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。

注32 公益社団法人日本バス協会「国土幹線道路部会ヒアリング資料（令和5年10月5日）」より。

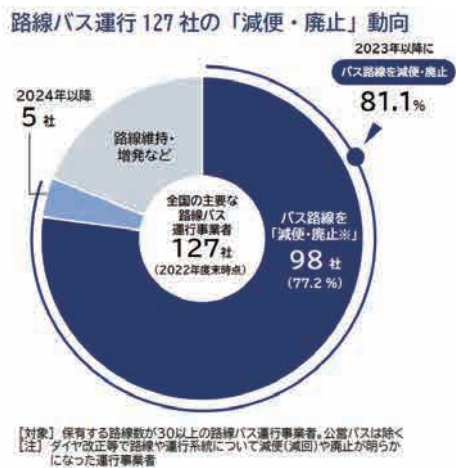
図表 I -1-1-40 バス運転手数の将来推計と不足見込み



資料) 公益社団法人日本バス協会「国土幹線道路部会ヒアリング資料」

既に、路線バス会社においては、担い手不足等が影響し、約8割の会社が2023年中に減便・廃止を行っている状況である。また、2008年度（平成20年度）から2023年度（令和5年度）にかけて、路線の廃止延長は、バスが約23,193km、鉄軌道が約625kmとなっている。

図表 I -1-1-41 路線バス運行127社の「減便・廃止」動向、路線の廃止状況



資料) 帝国データバンク、国土交通省

路線の廃止

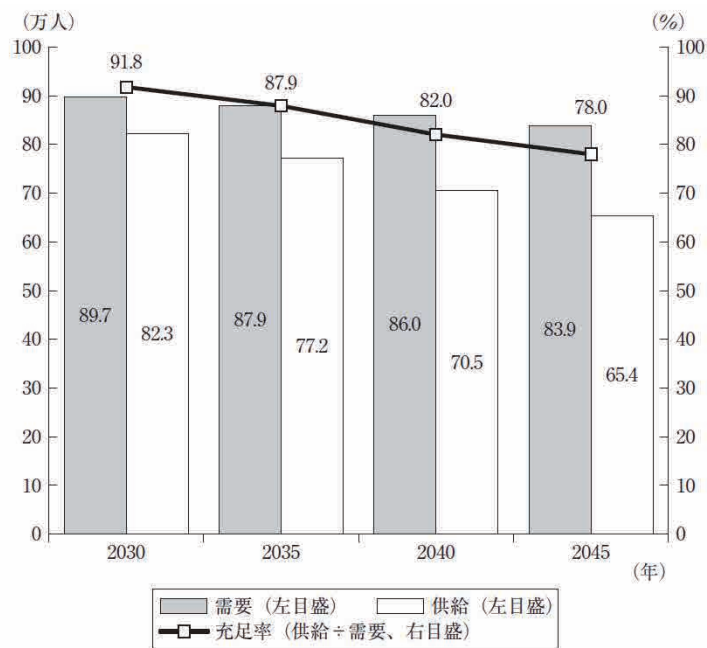


④地方公務員数における将来推計と需給ギャップ

(地方公務員数における需給ギャップ)

地方公務員数については、2024年2月のデジタル行財政改革会議において、需要の減少以上のペースで供給が減少する見込みであることが示されている。この推計に基づく、地方公務員の必要数（需要）に対する地方公務員のなり手（供給）を示す充足率（供給÷需要）は、2045年には全国平均で8割程度に低下する見込みとされている。

図表 I-1-1-42 地方公務員不足の将来推計



(資料) 総務省「地方公共団体定員管理調査結果」、「人口推計」等より作成

(出典) ㈱日本総合研究所「地方公務員は足りているか—地方自治体の人手不足の現状把握と課題—(2021年)」

資料) 内閣官房「デジタル行財政改革会議 (第4回) 資料」

第2節 サービスの供給制約に対する国民意識

ここでは、担い手不足等によるサービスの供給制約の現状と課題を踏まえ、政府の施策と国土交通分野における動き、期待される取組について取り上げる。また、国民の意識に関する調査^{注1}（以下、国土交通省「国民意識調査」）の結果より、担い手不足等に関する国民の認知度や、国民が期待する施策の方向性等を記述する。

1 政府の施策と国土交通分野に期待される取組

（1）政府の施策

政府は、賃金上昇が物価上昇を安定的に上回る経済を実現し、「賃上げと投資が牽引する成長型経済」への移行を確実なものとすることを目指している^{注2}。

日本経済及び地方経済の中長期的な成長力を強化していくために、地方の中堅・中小企業の担い手不足対策を含めた生産性向上に関する取組の支援等を推進していくこととしている。

①新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画

生産年齢人口が減少していく中では、若者・高齢者・女性が潜在的能力を発揮できるようにすること、労働生産性の向上に裏付けられた実質賃金の上昇を実現していくことが求められる。

そこで、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024改訂版」（2024年6月）では、物価上昇を上回る賃上げを定着させるために、中小・小規模企業の「稼ぐ力」の向上を図ることとしている。また、生産年齢人口が減少しつつあることにかんがみ、省力化投資等による担い手不足対策、価格転嫁等の商慣行における定着等を推進していくこととしている。

②国土形成計画

人口減少社会においては、地域の生活サービス提供のあり方として、サービス供給側の視点から、分野ごと、地方公共団体ごとでの個別最適を図る対応だけでは持続性に限界が生じるおそれがある。

国土全体にわたって、地域で生き生きと安心して暮らし続けるためには、「共助」を通じて人と人とのつながりを生み出すなど地域の共同体を形づくりつつ、日常の生活実感や経済活動のまとまりを有する圏域を地域社会の新しい原単位と捉え、事業の発想を「供給者目線」から「需要者目線」に転換し、地域交通、不動産・住まい、買い物、医療・福祉・介護、教育等の生活関連サービスを持続的に提供していくことが必要である。

「第三次国土形成計画（全国計画）」（2023年7月）では、分野の垣根を越えた、行政区域にとらわれない、官民パートナーシップによる地域経営により、日常の暮らしに必要な身近なサービスが持続的に提供される地域生活圏の形成を推進していくこととしている。

注1 2025年2月に全国に居住する18歳以上の個人3,000人を対象とし、インターネットを通じて実施（性別：男・女の2区分で均等割り付け、年齢：20代以下、30代、40代、50代、60代、70代以上の6区分で均等割り付け、居住地：各都道府県の人口比に応じて地域単位で割り付け）。

注2 2024年に、我が国では600兆円超の名目GDP、33年ぶりの高い水準となった賃上げが実現された。

③地方創生 2.0

地方は、少子高齢化・人口減少、産業空洞化等、様々な社会課題に直面している。

そのような中、デジタルの力で、地方の特性を活かしながら社会課題の解決と魅力の向上を図る「デジタル田園都市国家構想」が展開されてきた。

さらに、2024年10月、「地方こそ成長の主役」との発想に基づき、「デジタル田園都市国家構想実現会議」を発展させる形で、内閣に「新しい地方経済・生活環境創生本部」が設置された。新たな地方創生施策（地方創生2.0）では、人口規模が縮小しても経済成長し、社会を機能させる適応策を講じていくために、若者や女性が暮らしやすい地方を創ること、地方を訪れる人を増やすこと、自治体同士が広域で連携すること等を推進していくこととしている。

（2）国土交通分野に期待される取組

（賃上げを含む処遇改善による担い手の確保）

賃上げを含む処遇改善は、担い手のモチベーションを高め、今後、希少となる人材の定着を促す効果がある。賃上げの原資は、企業の「稼ぐ力」であり、これを継続的に高めるには、先端的な設備など有形資産の投資とともに、人への投資など無形資産の投資を行い、事業の高付加価値化及び生産性向上を実現することが重要である。次世代の担い手を確保していくためにも、生産性向上と賃上げの好循環を生み出し、担い手の誇り・魅力・やりがいを向上させていくことが期待される。

（適切な価格転嫁や生産性向上等に関する取組の推進）

担い手の確保・育成が課題となっている建設業や運輸業においては、中小企業が賃上げの原資を確保できるよう、価格転嫁の円滑化や、省力化投資等による生産性の向上に関する取組を推進していくことが期待される。

また、建設業では、未だ建設技能労働者は稼働日数の減少に伴う手取りの減額に対する懸念も強いことから、労働環境に対する意識改革を進めていくことが求められる。

さらに、後継者不足が懸念される熟練の技術・技能では、伝統的な建造物の復元工事を契機に、生産性の向上に関する取組に加え、若い世代への技術継承に積極的に取り組む動きも見られる。

Interview インタビュー

建設業をとりまく課題と持続可能な建設業のあり方 ～芝浦工業大学建築学部教授 蟹澤 宏剛氏～



担い手不足が深刻化する建設業界では、処遇改善や働き方改革の推進だけでなく、生産性向上の取組が鍵となる。建築生産、建築構法が専門で、国土交通省の建設キャリアアップシステム処遇改善推進協議会会長や建築BIM推進会議の委員等を務め、建設業界の課題解決に取り組んでおられる蟹澤氏に、現状と持続可能な建設業のあり方について、お話を伺った。

1. 建設「2024年問題」の現在地

① 大手をはじめとする労働環境への意識改革

2024年4月に時間外労働上限規制が施行されてから、現場の処遇改善に対する意識は徐々に高まっている。特に大企業では、発注者都合の設計変更による工期延長が必要な場合、元請けが発注元に請負代金の変更を交渉するといった動きが見られる。これは、専門工事会社や職人の労働環境改善に対する意識の表れといえる。また、4週8閉所の導入は、公共土木には定着したが、民間建築ではまだ途上だと感じる。未だ建設技能労働者は日給の考え方が根強く、稼働日数の減ることによる手取りの減額に対する懸念が強い。4週8閉所を定着させるために、生産性の2割向上、単価の2割引上げなど考える良い機会になる。

② 大手と中小企業の意識面等の差

働き方改革や賃金上昇など業界全体で労働者の処遇改善に向けた動きが活発になる中、既に大企業と中小企業の間で対応に差が生じている。その最たる要因は、スケールメリットによるものではなく、危機意識の差によるものだと思う。現状の労働環境では担い手が確保できなくなることへの危機感や、労働者を守るためのコンプライアンスへの意識が、中小企業にはもっと必要である。

2. 建設業の維持に向けた取組

① 建築業界内で「継続教育」ができる仕組みづくり

新たな担い手が不足する中で、業界全体として人材を確保するためには、「継続教育」、つまり入職時のみならず継続的な教育・訓練を建設業界の中で行い、能力等があれば、業界の中を渡り歩ける、多様なキャリアアップの道筋をつくる必要がある。大手は他産業に劣らない待遇で、従来は採用していなかった工業高校の卒業生の採用を強化している一方で、専門工事会社

や中小企業の採用は非常に厳しくなっている。また大手になるほど離職率が低いが、中小企業は離職率が高く、人材が定着しにくい。人材不足の解決の方向性として、技能と技術の能力評価の一本化や、企業横断的なキャリアアップを推進すること、そのために、今までは評価されてこなかった個人の経験や知識の可視化が必要である。行政の施策としては、建設キャリアアップシステム（CCUS）の仕組みを活用して、個々のレベルに対応した継続教育のシステムを構築するべきだと考える。

② 多能工化は建築現場の生産性向上に必要不可欠

多能工の定着においては、多能工職人の継続的な雇用機会と、多能工化による生産性向上の価格転嫁が重要である。建築の現場は職種が細分化されており、ひとつの現場に携わる職人が多すぎるために1人あたりの稼働率が低く、現場全体の生産性を下げる要因になっている。人手不足が進む中で多能工化は必然ともいえるが、多能工の育成には、組織への所属、教育システムに加え、元請けによる継続的な多能工職人への発注が必要である。また、多能工を定着させるためには、生産性の向上を賃金に反映する仕組みが重要である。

③ 日本の建築業界の最大の魅力は受け皿の多さ

国際競争が激化する中で、外国人採用を強化するためには、外国人材の日本における実績の定量的な評価制度と日本の受け皿の多様性を生かしたキャリアパスの提示が重要である。日本の建築業界は、既に外国人材なしでは成立しない状況になっている。日本の専門工事会社や工務店にあたる組織は海外では珍しく、他国にない多様な受け皿が日本の魅力であるにもかかわらず、技術者としての来日希望者の受入れ先が少ない状況である。日本の国際競争力を強化するためには、外国人材の日本での現場経験や資格取得の実績を定量的に評価する仕組みを構築しなければならない。その上で外国人材に選ばれる国になるためには、特定技能から技術・人文・国際業務、高度専門職へと、評価に応じた在留資格の付与や、更には本国と日本を往来しながらの事業展開の支援など、外国人にとって魅力のあるキャリアパスの提示が必要である。

④生産性向上の鍵となるのは設計施工分離の原則の見直しとDfMAの導入

建設業の生産性向上には、設計施工分離の原則の見直しとDfMA^{注1}（Design for Manufacture and Assembly）の導入が必要であり、BIM^{注2}（Building Information Modeling）はその実現において不可欠なツールである。2045年には建設業の従事者が2020年の約半分になると予想されており、現場の生産性を上げることは、必然のミッションである。日本の建設業界において、生産性向上のための最大の課題は、意思決定の迅速化である。特に建築では、制度レベルで設計・施工が分離されており、詳細な設計は現場で擦り合わせていく方式が一般的であるが、より早い段階で設計を完成させるべきである。そのためには、各工程の実務者を交えた、施工段階を想定した設計、すなわちDfMAが必要であり、BIMはDfMAの実現にとって欠かせないツールである。生産性向上という最終目的を意識して、制度の観点からも設計施工分離の原則を見直していかなければならない。

3. 持続可能な建設業界の実現に向けて

①規格化とクリエイティブの二分化

建設業では、今後多くの作業がAIに代替されていくと予想されるが、最終的な現場でのものづくりの代替は不可能である。アパートやビジネスホテルのような規格化された建造物と、一品生産性が高くクリエイティブな作業が求められる建造物の二分化が進むと考える。日本の建設業界に見られる職種間での分業制や上下関係などの固定概念を払拭し、業界内での統合を進めることは、建設業の魅力向上と発展に寄与する。

②継続的な職人の仕事の創出

職人の減少が進む中で、熟練の技術を継承するためには、行政による支援が不可欠である。例えば社寺仏

閣といった伝統的な建造物を「博物館」にするのではなく、その現場で人材を育成するために、定期的に一定量の仕事を振り出す仕組みが必要である。伝統文化や技術の継承を目的とした学びの場ととらえて、工期や単価の設定に、行政がある程度以上関与すべきである。

③エンドユーザーの価格転嫁とコンプライアンスに対する意識向上

人手不足により建設業界に供給制約が生じる中で需要側に求められるのは、工期の設定に対する正当な価格転嫁の受容と、建設事業者のコンプライアンス遵守に対する意識の向上である。日本は工期厳守の縛りが非常に強く、公共工事では年度単位での発注による制約がある。供給制約を加味すると、年間を通して偏りのない発注が理想であるが、繁忙期に発注する場合は、労働者の残業時間増加や人員増加など現場の負担が価格に割増されることを、需要者もある程度認識することが重要である。需要者は、事業者の信頼性・公平性に対する意識を高め、その担保としてのCCUSへの加入事業者には対価を払うべき価値があると認識するべきである。

④土木と建築の人材交流について

土木と建築は、基準だけでなく文化も異なっており、人材交流のような取組はほとんど見られない。しかし、土木と建築の間を行き来することで、互いに専門的・技術的な刺激を受け、多様なキャリアパスの形成につながる可能性もある。また、建設業の人手不足が懸念される中では、土木と建築の整合を図ることで手間が省ける部分もあるのではないかと考える。建設技能労働者は難しい部分もあるかもしれないが、技術者は積極的に交流をして、互いの良いところを知り、改善点を考えていくことは重要である。

注1 DfMA（Design for Manufacture and Assembly）とは、工事の大部分を工場で作成し、現場での作業を組立のみにする調達・設計のプロセスを指す。建築の工場生産化を目指す概念である。

注2 BIM（Building Information Modeling）とは、コンピュータ上に作成した主に3次元の形状情報に加え、材料・部材の仕様・性能等、建築物の属性情報を併せ持つ建物情報モデルを構築するもの。

Column コラム

首里城復元を契機とした伝統的な建築技術に係る人材育成・技術継承に向けた取組（内閣府沖縄総合事務局・清水建設株式会社）

沖縄県の歴史・文化の象徴といえる首里城は、2019年の火災により、正殿を含む9施設が焼失又は一部焼失した。復元には、伝統的な建築技術を身につけた宮大工や塗装工等の技能労働者が必要であるが、県内の技能労働者の高齢化や後継者不足が深刻となる中、「令和の復元」が、2026年完成を目指し着々と進められている。

沖縄県では、建設業の担い手確保や伝統的な建築技術の継承といった課題に対して、首里城復元を機に、発注者の内閣府沖縄総合事務局や受注者の清水建設株式会社^{注1}等が協力し、若手技能労働者の育成や、若い世代への伝統的な建築技術の継承に、積極的に取り組んでいる。

正殿の木工工事を担う施工会社は、復元工事を契機に、県内外から20代～40代の若手技能労働者を新たに雇用し、工事現場で積極的に起用している。木材加工や組立等、多岐にわたる作業に従事させながら、伝統的な建築技術の指導を行い、将来の補修工事等でも活躍できる人材を育成している。

また、県も、県内の芸術大学の卒業生や、木工や木彫刻の基礎知識を習得済みの若手技能労働者を対象として、首里城に象徴される伝統的な建築技術の習得を目指す研修を実施している。首里城復元に携わる大学教員や、伝統的な建築技術の専門家が講師となり、講義や実習等を通じ、若い世代の、伝統的な建築技術の学び、技術の習得を支援している。

「令和の復元」では、BIMデータ等のデジタル技術が、リアルな復元状況を発信するデジタルツインの「見える復興」や、ARを活用した焼失前の正殿の観光資源化といった、歴史と文化の継承の取組に役立っているほか、復元作業における省人化・省力化や伝統技術の保存・継承にも大きく役立っている。

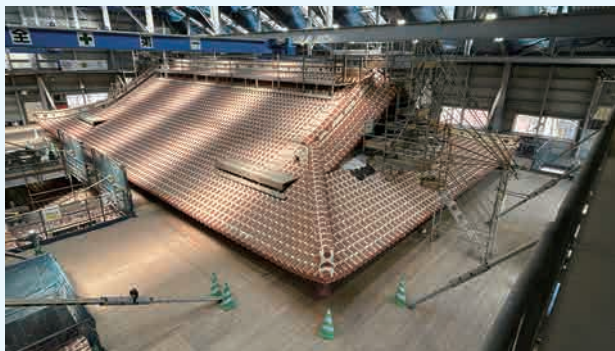
現在着工している正殿工事に続き、今後も北殿・南殿等の復元工事が予定されるが、こうした伝統的な建築技術に係る人材育成や技術継承に向けた取組が、将来の首里城を支える技術・技能を受け継ぐ担い手の確保や伝統の継承につながることを期待されている。

<現場作業を通じた技術指導>



資料）内閣府沖縄総合事務局・清水建設株式会社

<首里城正殿復元の様子（2025年3月時点）>



注1 受注者は清水・國場・大米特定建設工事共同企業体であり、清水建設がスポンサー企業（幹事会社）。

生産性向上に関して、物流分野における民間の取組には、デジタル技術を活用し、共同輸配送の実現や荷待ち・荷役時間の削減に向けた動きが見られる。

Column コラム

「物流ビッグデータラボ」の創設（株）Hacobu

我が国において、物流は国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラである。しかしながら、担い手不足の深刻化や「2024年問題」の影響によって、今後、輸送能力が不足する可能性がある。

2024年、（株）Hacobuは物流分野が抱える輸送能力の不足という課題に対して、共同輸配送を実現するために、個社の枠を超えた物流データの分析・活用基盤となるプラットフォームである「物流ビッグデータラボ」を創設した。

「物流ビッグデータラボ」では、（株）Hacobuが提供するサービスである「MOVO Berth」や「MOVO Vista」を通じて収集した月間約250万件のデータ^{注1}（2025年4月時点）を基に、共同輸配送の実現可能性を分析している。2024年の分析結果では、1都3県から関西への長距離輸送の41.3%で、共同輸配送の

実現可能性があることが明らかになっている。

また、「MOVO Berth」の導入によって、荷待ち・荷役時間の削減が期待される。2024年に、YKK AP（株）東北製造所では、「MOVO Berth」を活用し、計画的な出荷作業を行うことで、平均荷待ち時間の43%削減を実現した。さらに、これまで手作業で行われていた荷待ち・荷役時間の管理業務をデータ化することで、月間43.4時間の業務時間の削減を実現した。これは1人あたりの業務時間（月間160時間）で推定すると、業務時間の27.1%を削減したこととなる。

今後、「物流ビッグデータラボ」は、参画企業の拡大や自動運転時代を見据えたデータ活用基盤の構築を進め、日本全体のサプライチェーン最適化に貢献することを目指している。

<物流ビッグデータラボのイメージ>



資料）（株）Hacobu

<MOVO Berthのイメージ>



注1 参画企業ごとの入出荷情報・車両の動態情報・配送案件情報等を含むデータ。

(自動化技術の利用拡大・自動運転の社会実装)

担い手不足が懸念される中、AIやロボット等の自動化技術の利用拡大が期待される。また、地域の持続可能な生活インフラを作っていくために、自動運転の実装加速に向けた制度整備の推進が期待される。

自治体の取組には、市街地において自動運転バスの継続運行を行い、自動運転技術に対する市民の認知度向上を図っているものが見られる。また、諸外国の取組には、地方路線や貨物路線において、自動運転技術の開発を推進しているものが見られる。

Column コラム

岐阜市における中心市街地での自動運転バスの取組（岐阜市）

岐阜市に本社を置く岐阜乗合自動車(株)では、高齢化などに伴うバス運転手の減少（2019年度末431名→2024年度末374名）により、運転手不足が深刻な課題となっており、市民の移動の足への影響が懸念されている。

このような背景もあり、岐阜市では持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、「自動運転レベル4」の実装を目指し、2023年11月より自動運転バス（GIFU HEART BUS）の継続運行を実施している^{注1}。駅前等、交通量が多い中心市街地で自動運転バスが継続運行されるのは全国初である。

信号協調システムや路車協調システム^{注2}の整備を進め、中心市街地における完全自動右折を実現させており、自動運転での走行割合は89%に達している。乗車実績としては、2025年4月に6万人を達成してお

り、運行のべ便数も6,600便を超えている。

また、利用者の多い中心市街地で自動運転バスの継続運行を実施することで、市民が自動運転技術を知るきっかけになるなど社会受容性の向上が期待される。車体は、視認性の高い「赤色」を採用するなど、街中を走行していると一目でGIFU HEART BUSと分かる工夫がなされている。さらに、岐阜市は、ルート沿線に住む市民等を対象とした試乗会や、市内の全小学校を対象にした体験乗車等、自動運転バスの認知度を高める取組を積極的に実施している。

公共交通への自動運転技術の導入に向けて、今後、岐阜市は5年間の継続運行を通して技術の検証を進めるとともに、更なる社会受容性の向上を図りながら、自動運転技術を様々な地域へ広く展開するための運行体制の構築を検討することとしている。

<岐阜市中心部を走る自動運転バス>



資料）岐阜市

<市内の小学校を対象にした体験乗車>



注1 2024年度時点は自動運転レベル2。

注2 車載センサで検知が困難な道路状況を道路に設置するセンサ等により検知し、自動運転車両等へ情報提供する仕組み。

Column コラム

鉄道における自動運転（GOA4）及び遠隔操作（ドイツ）

ドイツでは、脱炭素社会の実現に向けて、CO₂排出量が少ない鉄道での移動ニーズが高まりつつある一方で、運転士の高齢化が進んでおり、大量退職による運転士不足の深刻化が懸念されている。このような中、鉄道車両やメンテナンス事業等、鉄道関連の総合的な事業を行うアルストム社では、地方路線や貨物路線において、運転士の乗車が不要となる自動運転技術の開発を進めている。

同社が目指す自動運転レベルはGOA 4（無人運転）に分類され、2024年9月、同社の試験線で実施した実証運行では、運転士が運転操作に介入することなく自動運転を成功させた。自動運転車両は、線路上の障害物を検知するカメラや、信号を判断する画像認識システムを搭載し、周囲の状況を把握しながら走行することができる。

<自動運転車両（GOA4）>



資料）アルストム社

また、自動運転車両には、駅間で自動運転のシステム障害が発生した場合に備え、タブレットから車両を遠隔操作できる技術が備わっている。タブレットには、車両前方にあるカメラの映像がリアルタイムで表示され、オペレーターは、タブレットを見ながら実際に乗務する運転士と同じように前方を確認し、次の駅まで車両の加速・減速をタブレットから操作することができる。タブレットは持ち運びできるため、車両から離れた車両基地や遠隔監視室にしながら車両を遠隔操作することができる。

同社は、自動運転の社会実装を進めており、自動運転技術が、深刻化する運転士不足を解決するだけでなく、24時間体制での運行サービスを可能とすることで、鉄道車両の稼働率向上に寄与すると考えている。

<オペレーターによるタブレットを用いた遠隔操作>



(持続可能な地域社会の構築)

人口減少により、将来的な生活サービスの維持・存続が危ぶまれる中、地域社会の持続性を確保していくために、居住や都市機能の誘導を進める都市のコンパクト化と交通ネットワークの確保をさらに推進していくことが期待される。

公共施設やインフラの再編においては、公共と民間の役割分担を固定的に考えず、地域ごとの状況に応じて、広域連携による複数自治体での共同運営・共同管理を視野に入れた体制の検討が求められる。また、そのような体制を整えた上で、地域の将来像を見据え、民間の持つノウハウが最大限活かされていくことが求められる。

Interview インタビュー

人口減少に応じた公共施設・インフラ再編と
持続可能な公共サービスの実現に向けて

～東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 准教授 瀬田 史彦氏～



都市計画、地域開発が専門で、国土審議会推進部会等の委員であり、公共施設・インフラの再編等の研究で活躍されている瀬田氏に、人口減少局面におけるまちづくりが抱える課題、公共施設・インフラ再編のあり方、持続可能な公共サービスの実現に向けた展望などについて、お話を伺った。

1. 公共施設・インフラが抱える課題

①国民の意識が、人口減少のペースに追いついていない

都市計画の専門の立場から、大きな課題と思うのは、都市計画等の制度や都市行政上の施策の多くが人口増加を前提としていることである。人口が減少に転じて久しい中、それに応じて制度等も見直されるべきところ、政策担当者、専門家、そして一般市民の意識が、その現実を追いついていないことが大きな問題となっている。人口減少の事実を受け止める覚悟がまだ十分でないため、制度等の見直しが進まず、現実に対応できない状況となっている。

人口減少への対応においてまず最も重要なのは、当事者による問題の「自分ごと化」である。公共施設再編のワークショップで全国を回った経験から感じるのは、施設やサービスの削減に対して反対する意見が多く出る中、現実を「自分ごと化」できている地区は、市民が自ら積極的に課題に向き合っていたことである。少しずつでもいいので、政策担当者、専門家は現実を直視し、またより多くの市民が人口減少という現実を「自分ごと化」できるよう粘り強く働きかけなければならない。

②インフラ集約やコンパクトシティ化は、中長期的かつ段階的に進めるべき

市街地やインフラと比べると、公共施設は人口減少に適応するための再編のハードルが概して低い。市街地の土地の多くは民間の個人・法人が所有している。インフラの多くは行政が持っているが、生活の根幹を支えるものが多く、簡単には再編できない。それに対して、公共施設は行政が所有しており制御がしやすく、かつ市民の協力を得てサービスの方法を変化させていく選択肢も多い。もちろん公共施設再編も大きな困難を伴うが、それでも2000年代後半からFM（ファシリティマネジメント）という形で取組が進んできている。

市街地の集約については、密度が高い市街地の方が

サービス供給が効率的なのは自明であるが、民有地が多いため、土地利用の誘導で短期的な成果を得るのは難しい。ただ、それでも行政として、中長期的に目指す理想のコンパクトシティ、集約した市街地の姿を計画で掲げ、意思表示し続けることは重要である。長期的に理想の姿を目指しつつ、そこまでの過渡期として、拡散した市街地を前提としたサービスの提供のあり方を考えるという、段階的なプランニングが求められている。

2. 人口減少局面において求められる公共施設・インフラ再編

①公の負担で維持すべき必要不可欠なサービスを厳選する議論が必要

インフラや公共施設による公共サービスの提供における公共と民間の責任範囲は、時代の変化に従ってこれまでも変化してきた。今後も、この役割分担を固定的に考えず、状況に応じて変化させることが必要である。近年では、例えば、民営のプール施設が充実することによって、老朽化した市営プールが更新されず閉鎖される例も増えてきている。人口減少が加速する今、公共が負担して維持すべき必要不可欠なサービスを厳選する必要がある。

公共施設・インフラの再編はもちろん簡単なことではないが、大きな出来事が全国に報道されることを契機に、市民の多くがその重要性に気付くこともある。例えば2012年12月に起きた笹子トンネル天井板崩落事故を機に、インフラの維持管理不足が明るみになり、インフラの取捨選択の必要性に対する理解が市民レベルでも高まり、人口減少対策としてのインフラ集約に関する議論もそれ以前に比べて大きく進んだ。

②官民連携においては、公による目配りと地域ごとの状況に合わせた検討が必要

インフラ再編における官民連携の選択肢は、地域ごとの状況に応じて検討されるべきである。各自治体にインフラの維持管理や運営に精通する人材を置くべきであるが、こうした人材の確保が困難な場合、合併や広域連携による複数自治体での共同運営・共同管理を視野に入れた体制の検討が必要となる。そのような体制を整えつつ、公が地域に目配りして地域全体としての望ましい姿を見据え、それを前提に民間の持つノウハウを上手く

活用することが重要である。民間の担い手を得られるかは条件によって異なり、人口減少が進行する多くの地域では市場が成り立たず民間の活力に多くを期待できないだろう。

特定の自治体における成功例がもてはやされることがあるが、条件の異なる地域への横展開には限界がある。地域の特性と現状を踏まえ、公民でどのような役割分担が可能かを、それぞれの地域で検討する必要がある。

③自治体同士の広域連携を促す取組の重要性

自治体間の連携においては、広域連携をすれば全体としてより効率的にサービス供給が行えるという理論上のスケールメリットは認識されているものの、すべての地域がおしなべてメリットを得られない限り、広域連携に至らないことが多い。国が広域連携を促すための補助金は、そのメリットを補って一定の成果を出しているものの、まだ十分とは言えない。

また、広域連携の障害には、メリットが得られそうでも不確実である限り、自治体が二の足を踏んでしまうという問題もある。こうした自治体の背中を押す広域連携の好事例として、「奈良モデル」が挙げられる。奈良県では、財政と人員のキャパシティがあり制度にも精通している県と、現場の課題を最もよく理解している市町村の実務者が集うフォーラムを毎年開催し、枠組みごとに広域連携の推進体制を議論することで、自治体間の橋渡しをし、地域の状況に応じた様々な形の広域連携を進めている。

一方で、市町村合併は、複数自治体間におけるメリットの食い違いや意思疎通・意思決定の問題を解消する効果は大きいものの、すべての施策を合併によって統合することの副作用も大きい。

地方部におけるインフラと公共施設の充実が、地方創生に資するとは限らない。特に公共施設サービスについては、地方部が都心部より劣っているとは必ずしも言えない。1970年代の三全総（第三次全国総合開発計画）では、東京への人口流出の要因は地方部での公共施設の不足であるという論理のもと、地方部で文化ホールやスポーツセンターなどの公共施設の設置が進んだが、人口流出の抑制効果は概して見られなかった。現在において、なお東京圏への転入超過が続く現状を鑑みると、その主要な要因は、公共施設やインフラによるサービスとは異なる部分にあると考えられる。

④デジタル化や新技術の導入の可能性と限界を認識する必要

デジタル化は、データの取得と分析を通じて既存の供給方法を飛躍的に効率化する効果が得られる。それと同時に、高齢者を含めてスマートフォン等やオンライン

サービスの利用増加をはじめとする市民のデジタルリテラシーの向上により、公共サービスの供給自体を一部デジタル化することでコストを大幅に下げることが可能となる。しかし、福祉、移動、供給処理等、公共サービスの多くは、現状では専らフィジカルで提供されており、そのサービス自体がデジタルで代替可能な領域は限定的となっている。

インフラの維持管理においても、最先端技術の導入が進められている。しかし数十年以上前に建設され、現在は老朽化したインフラ・公共施設の情報は限られているのが現状であり、デジタル技術だけで、インフラの更新や老朽化対策がすぐに大きく改善されるとは言い難い。先進技術にも限界があることを念頭に置き、地道な対策を続けていくことが求められる。

3. 持続可能な公共サービスの実現に向けて

①人口減少局面での広域連携の推進には、国による自治体間の橋渡しが求められる

人口減少局面では、中長期的かつ全体的な視点から連携の圏域を拡大すべき課題が増えるはずである。しかし上述のように、それぞれの自治体がメリットを確信しなければ広域連携は進まない。国は財政的支援も含めて、広域連携のための施策を進め、人口減少局面でも公共サービスとそれを支えるインフラ、公共施設が維持できるよう、新たな制度設計を進めるべきである。同時に、広域連携がもたらす効果を最大化するための体制を、課題ごとに検討し、連携におけるハードルを下げる必要がある。例えば、国土形成計画で提唱されている「地域生活圏」の形成等を通じ、地域の生活の維持に不可欠なサービスを、国の支援を得ながら自治体が連携して供給すると同時に、サービスの広域化によって市場性が見込めるものについては民間の参入を積極的に促す仕組みは重要であり、推進していくべきである。

②人口減少は疑いようのない事実であるとの共通認識を持つべき

人口減少が疑いようのない事実であるにもかかわらず、直視されて来なかった影響は、具体的な制度にも表れている。例えば、地域づくりの補助金や低利融資の評価においても、人口増加を前提とする判断基準が残っている。人口減少を共通認識として念頭に置き、判断基準も変えるべきものは変えていくべきである。

一方で、インフラの維持管理の方法として、例えば、壊れたインフラを市民が点検・報告するといったことが一定の効果を果たしつつあるように、サービスの利用者側は、「自分たちでできることは自分たちでやっていく」という基本姿勢への回帰が問われている。

(分野の垣根を越えた横串の発想)

各自が有する資源を融通・共有し合うなど、国や地方公共団体、民間事業者等のそれぞれの主体は、縦割りの発想で課題解決に取り組むのではなく、分野の間での十分な情報共有や連携を進め、取組主体間の垣根を越えた横串の発想で課題解決に取り組むことが期待される。

民間の取組には、鉄道ネットワークを活かして、列車ならではの定時性・安定輸送により、高度な品質で荷物輸送を行うサービスが見られる。

Column コラム

鉄道ネットワークを活用した荷物輸送サービス「はこビュン」(JR 東日本グループ)

物流分野における担い手不足の深刻化等、社会的課題を解決するため、JR東日本グループは、新幹線での高速・多量荷物輸送をはじめ、鉄道ネットワークを活用した新たな輸送網を構築し、様々な取組を試行している。

鉄道ネットワークを活用した荷物輸送サービスである「はこビュン」は、JR東日本が運行する新幹線や在来線特急等と、荷物の積卸し等を行うグループ企業とが一体となり、列車輸送のノウハウを活かして、小口から大口の荷物まで、高度な品質で輸送を行っている。列車ならではの定時性・安定輸送によって、これまで

新鮮な食品や、速達ニーズのある医療関係品、機械類・電子部品などを多数輸送してきた。

今後、E3系新幹線1編成の全号車を荷物輸送専用車両として改造し、2025年秋の東北新幹線盛岡・東京間上り列車での平日定期運行を皮切りに、最大で1,000箱程度の大口径輸送を定期化していく予定である。また、2030年を目途に営業運転を開始する次期東北新幹線車両にも荷物輸送用ドアを設置し、途中駅での積卸しを行うなど「はこビュン」のサービスを推進していく予定である。

＜新幹線からの荷卸しの様子＞



資料) JR 東日本

＜客室内への積載状況＞

**(住民や地域団体等との多様な主体との連携)**

官民連携において、民の力を最大限発揮するには、住民やNPO等の地域団体、企業等の多様な主体と行政が連携して、地域を共に創る発想により課題解決に取り組んでいくことが期待される。

I

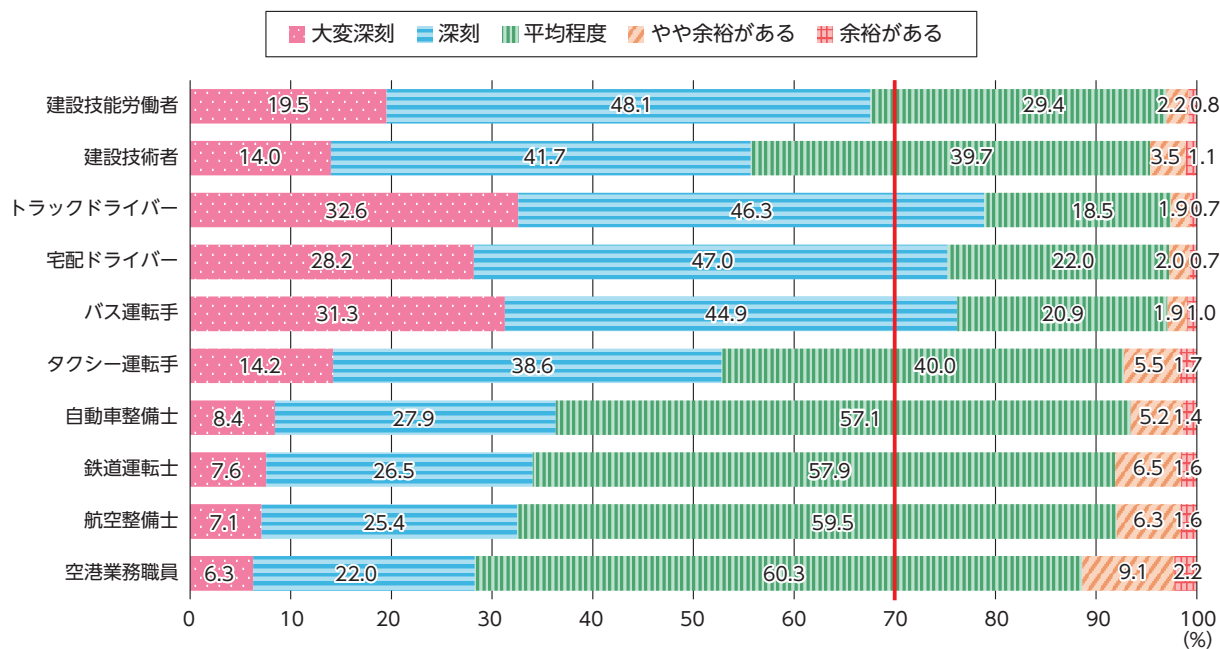
2 担い手不足等によるサービスの供給制約に対する国民意識

(担い手不足に対する現状のイメージ)

国土交通省「国民意識調査」において、国土交通分野に関わる業種の担い手不足の状況について、どの程度深刻なものと感じているかたずねたところ、「トラックドライバー」、「宅配ドライバー」、「バス運転手」について、深刻（大変深刻、深刻）と回答した人が7割を超えている。

物流分野における「2024年問題」やバスの減便・廃止状況の影響により、国民に身近な物流や交通分野において、担い手不足が深刻化しているイメージを持たれていることがうかがえる。

図表 I-1-2-1 各業種の担い手不足に対するイメージ



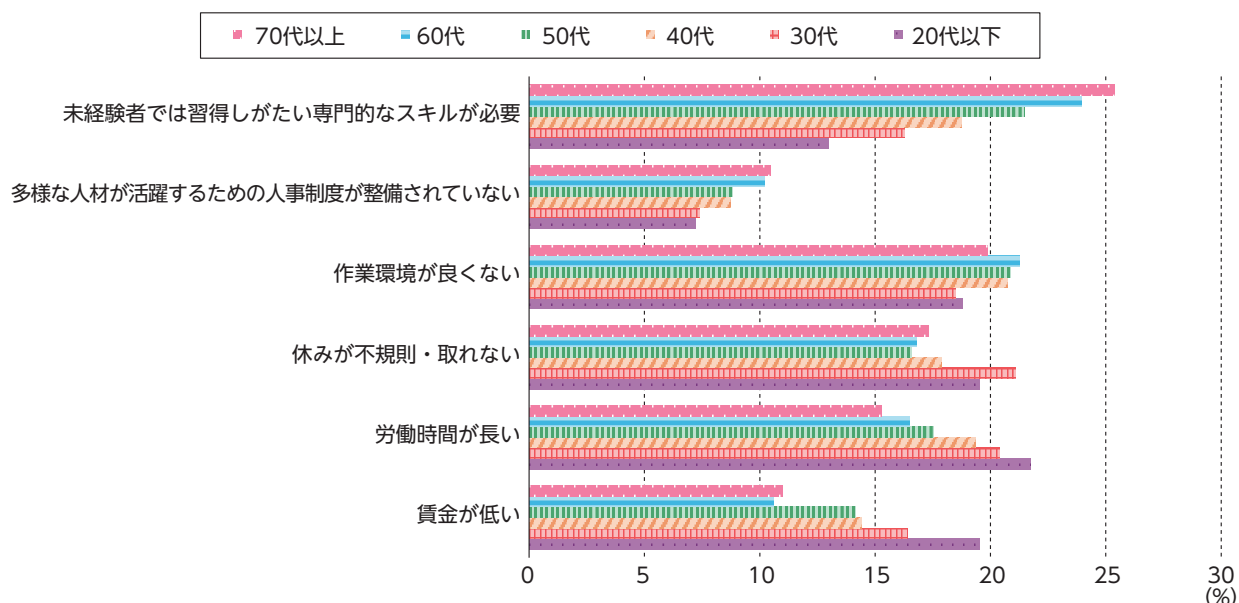
※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは選択した回答者の比率を示している。

資料) 国土交通省「国民意識調査」

(建設技能労働者・トラックドライバーへの入職に対する意識の動向)

担い手の確保が求められる建設技能労働者に入職する場合、どのような点が懸念されるかたずねたところ、50代～70代では「未経験者では習得しがたい専門的なスキルが必要」と回答した人が多く、30代以下は「労働時間が長い」や「休みが不規則・取れない」と回答した人が多い。建設技能労働者への入職に関する懸念は世代間で違いが見られ、比較的若い世代は長時間労働を懸念していることがうかがえる。

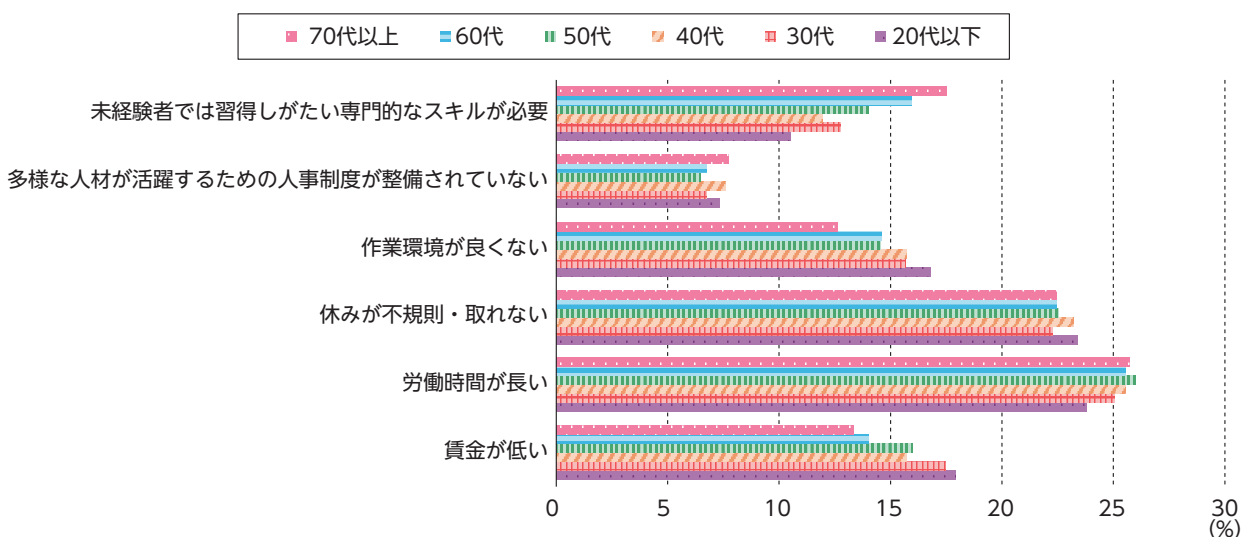
図表 I-1-2-2 建設技能労働者に入職する際の懸念



※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。回答者は該当する選択肢を 3 つ回答し、グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

同じく担い手の確保が求められるトラックドライバーに入職する場合、どのような点が懸念されるかたずねたところ、すべての年代で共通して「労働時間が長い」、「休みが不規則・取れない」と回答した人が多かった。トラックドライバーへの入職は、全世代共通して長時間労働を懸念していることがうかがえる。

図表 I-1-2-3 トラックドライバーに入職する際の懸念



※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。回答者は該当する選択肢を 3 つ回答し、グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

I

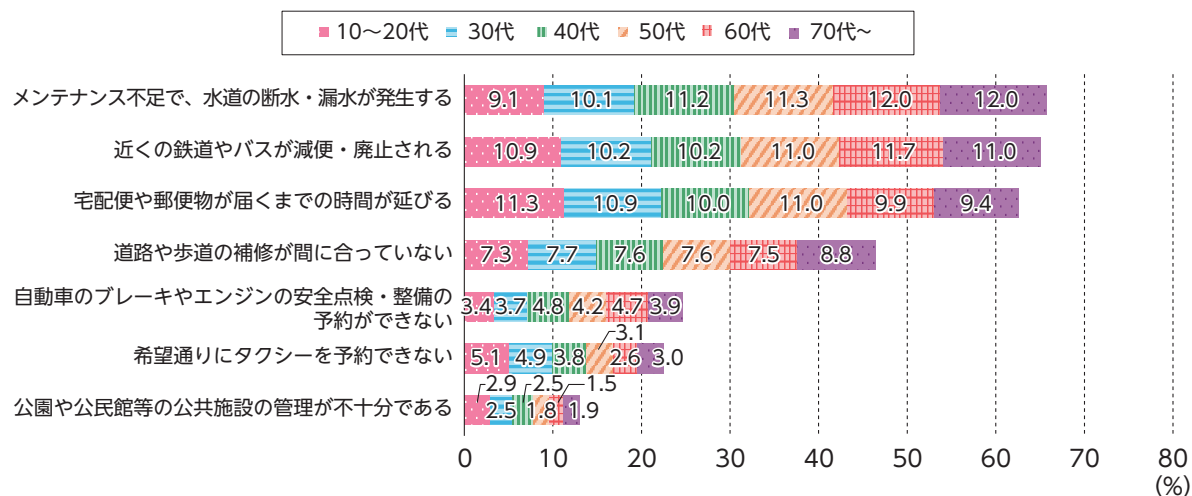
第1章

(水準が下がると困るサービスに関する意識の動向)

担い手不足の深刻化により、身近なサービスのうち、廃止あるいはサービス水準の低下が生じると困るものをたずねたところ、「メンテナンス不足で、水道の断水・漏水が発生する」と回答した人が最も多く、次いで、「近くの鉄道やバスが減便・廃止される」、「宅配便や郵便物が届くまでの時間が延びる」が多く、生活に密着したサービスの維持が求められていることがうかがえる。

年代別に見ると、20代以下、30代は「宅配便や郵便物が届くまでの時間が延びる」を困るものとして回答した人が多く、比較的若い世代は、物流に関するサービスの維持を求めていることがうかがえる。

図表 I-1-2-4 身近なサービスのうち、廃止あるいはサービス水準が低下すると困るもの

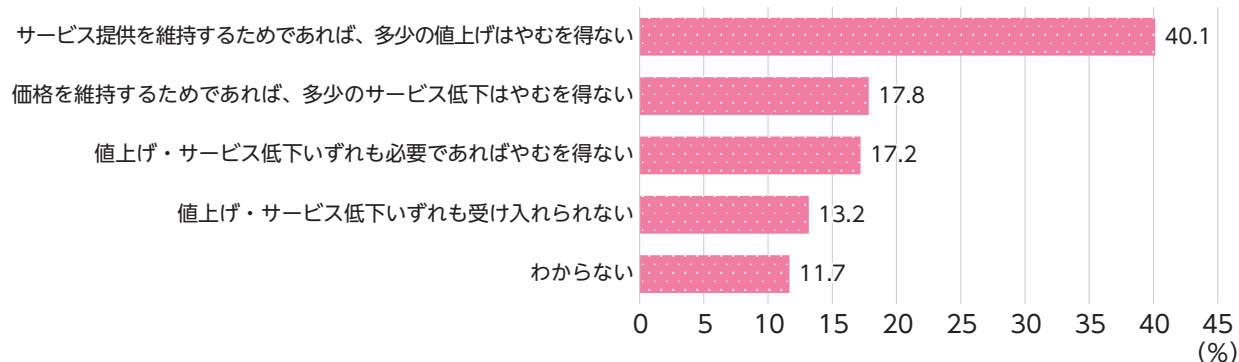


※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。回答者は該当する選択肢を 3 つ回答し、グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料) 国土交通省「国民意識調査」

(サービスの維持と値上げに関する意識の動向)

サービスの維持と値上げの関係についてたずねたところ、「サービス提供を維持するためであれば、多少の値上げはやむを得ない」と回答した人が最も多くなっており、サービスを維持するための値上げを受容する人が比較的多いことがうかがえる。

図表 I-1-2-5 サービスの維持と値上げの関係

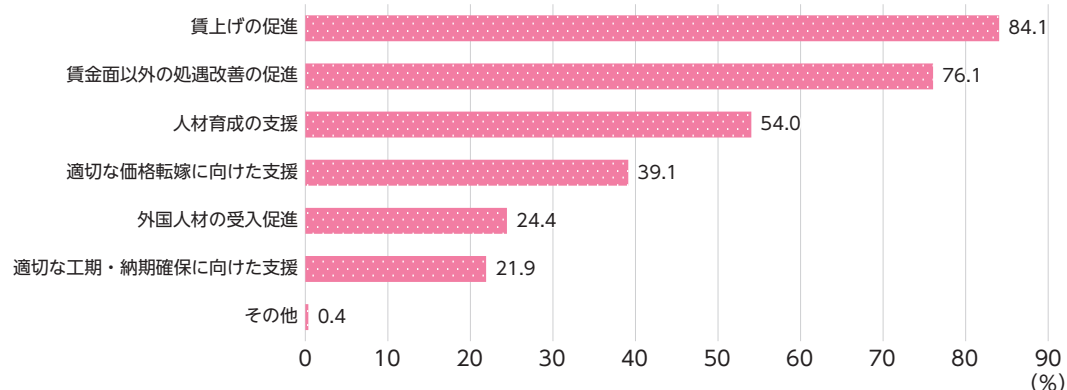


※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料) 国土交通省「国民意識調査」

(担い手確保に関する取組への期待)

担い手確保に関する取組について、行政にどのような役割を期待するかたずねたところ、「賃上げの促進」と回答した人が最も多くなっており、賃上げに向けた環境整備等の支援が求められていることがうかがえる。

図表 I-1-2-6 担い手確保のため、行政に期待する役割



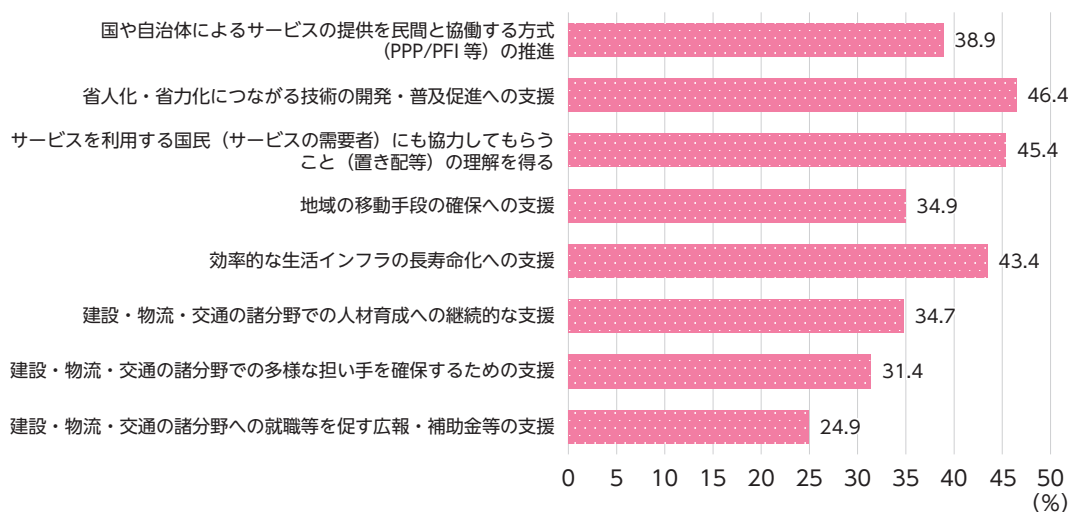
※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。回答者は該当する選択肢を 3 つ回答し、グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

(国土交通分野の取組への期待)

担い手不足等によるサービスの供給制約の影響を緩和・解消するため、国土交通分野にどのような役割を期待するかたずねたところ、「省人化・省力化につながる技術の開発・普及促進への支援」、「サービスを利用する国民（サービスの需要者）にも協力してもらうこと（置き配等）の理解を得る」と回答した人が多く増えており、デジタル技術等の活用や、社会受容性の醸成について期待が高いことがうかがえる。

次いで、「効率的な生活インフラの長寿命化への支援」と回答した人が多く増えており、効率的なインフラ維持管理への期待が高いことがうかがえる。

図表 I-1-2-7 国土交通分野に期待する役割

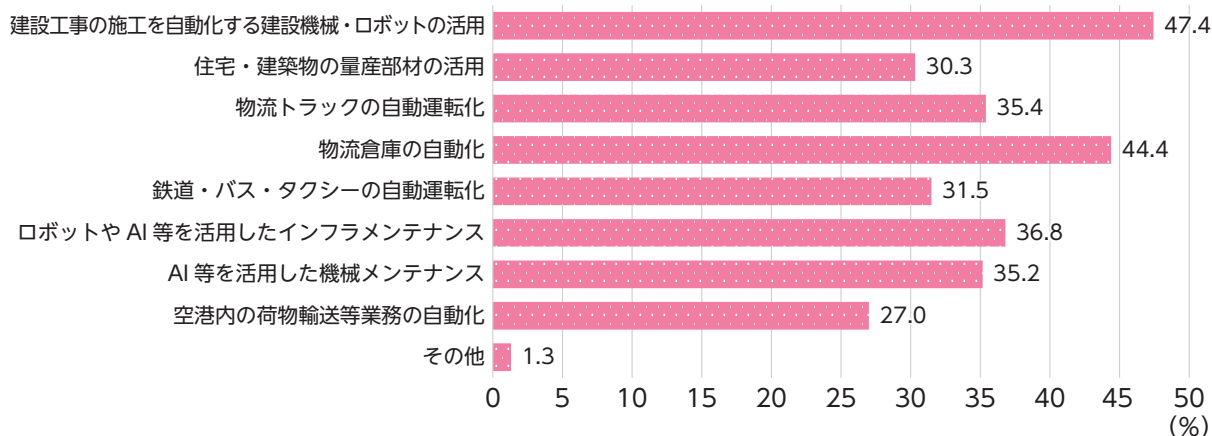


※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。回答者は該当する選択肢を 3 つ回答し、グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

(省人化・省力化技術の利活用に関する期待)

省人化・省力化技術の開発・利活用に関する取組について、積極的に活用すべき技術についてたずねたところ、「建設工事の施工を自動化する建設機械・ロボットの活用」、「物流倉庫の自動化」と回答した人が多くっており、建設や物流分野における自動化技術の活用への期待が高いことがうかがえる。

図表 I-1-2-8 積極的に活用すべきと考えられる技術

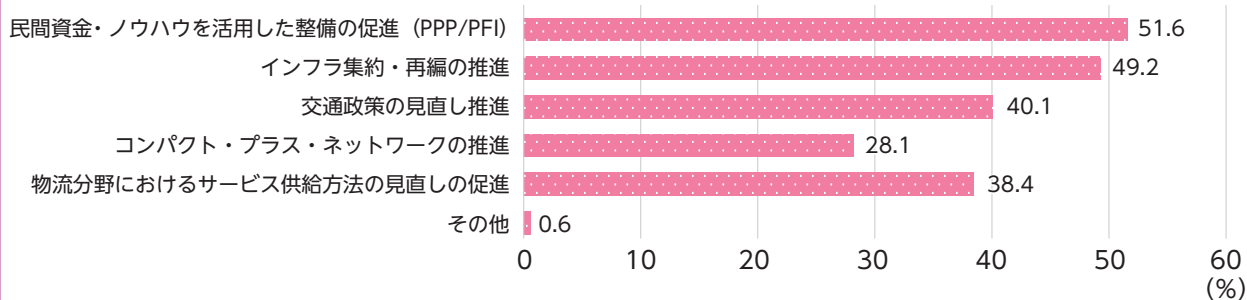


※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料) 国土交通省「国民意識調査」

(分野を超えた連携・協働等に関する取組への期待)

サービスの提供方法の見直しに関する取組について、行政にどのような役割を期待するかたずねたところ、「民間資金・ノウハウを活用した整備の促進（PPP/PFI）」や「インフラ集約・再編の推進」と回答した人が多くっており、PPP/PFIの推進や、効率的なインフラマネジメントの期待が高いことがうかがえる。

図表 I-1-2-9 各種サービスの見直しにおいて、行政に期待する役割



※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料) 国土交通省「国民意識調査」

第2章

国土交通分野における取組と今後の展望

I

第2章

国土交通分野における取組と今後の展望

担い手不足等によるサービスの供給制約が懸念される国土交通分野の状況を踏まえ、処遇改善、担い手の拡大に向けた取組や省人化・省力化技術を活用した取組が見られるほか、少ない人員でサービス供給を可能な限り維持するため、様々な工夫・やり繰り等、総合的に取り組む事例も見られるようになってきている。

ここでは、国土交通分野における様々な取組を、施策の新展開の萌芽として整理し、今後を展望する。

第1節 国土交通分野における施策の新展開の萌芽

1 処遇改善、担い手の拡大

人材確保が喫緊の課題である国土交通分野の業種において、技術の継承を図り、将来を担う若者の入職・定着を促すためには、担い手にとって魅力ある産業となるよう、賃上げを含む処遇改善や、労働環境の改善が求められている。特に、建設・物流分野は、他産業に比べ賃金が低い状況が続いており、担い手の確保に向けて、労働者の賃上げを含む処遇の改善が重要である。そのため、賃上げの原資が確保されるよう、物価高等の影響を適正に価格に転嫁するような取組が進められている。また、労働時間が他産業に比べ長い傾向にあり、働き方改革を推進し、長時間労働の是正と生産性の向上により業務効率化等が進むことも期待されている。

加えて、多様な人材の受入れ等、担い手の拡大も進められており、労働力の確保が期待されている。

(1) 賃上げ

①建設業における賃上げ

建設業は長年、長時間労働かつ低賃金で、3K、「きつい、汚い、危険」とも指摘されてきたが、持続可能な産業として発展していくために、未来への前向きな新3K、「給与がよく、休暇が取れ、希望が持てる」産業に変えていく必要がある。

これまでも、処遇改善に向け、国土交通大臣と建設業団体のトップでの申合せなど賃上げに向けた取組や社会保険への加入徹底、建設キャリアアップシステム（CCUS）の活用等が進められてきた。

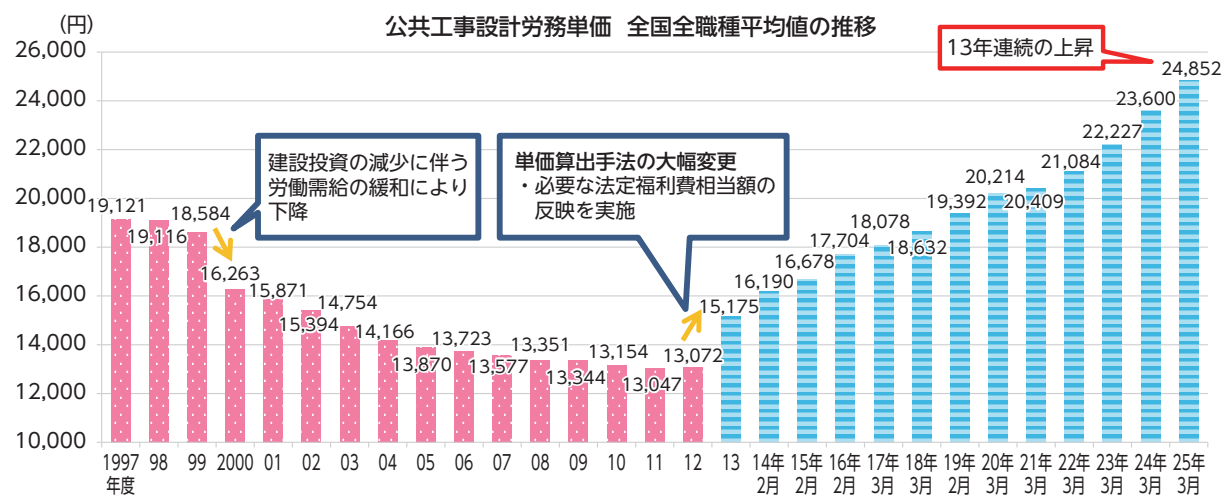
今後、構造的な賃上げを実現するには、発注者と建設業者が協力し、発注者を含め、サプライチェーン全体で適正な価格転嫁を定着させていく必要がある。

これを制度面から後押しするため、2024年6月に成立した第三次・担い手3法において、担い手確保に向けた処遇改善を進めるための新ルールを設けている。

(賃上げに向けて)

これまで、公共工事設計労務単価の引上げをはじめ、様々な取組によって、建設分野の賃金は着実に上昇している。今後も、未来を支える担い手の確保のため、必要とされる技能や厳しい労働環境に相応しい賃上げに取り組む必要がある。また、省力化投資による業務の効率化や生産性の向上を図ることも重要である。

図表 I-2-1-1 公共工事設計労務単価の推移



Column コラム

建設業者の賃上げの取組 (株沼田建設)

業務の見直しや生産性向上に取り組むことで、賃上げの原資となる収益・利益を確保し、継続的に賃上げを実現している事業者も見られる。

愛媛県に拠点を置き、県や久万高原町から受注する公共土木工事を中心に事業を展開している(株)沼田建設では社員数が減少し、次世代の担い手となる人材の確保が問題となっていた。同社の社員数は2020年度に10名程度まで減少しており、さらに減少が続けば受注数が減少、その結果として利益も減少し、経営不振や社員のモチベーション低下等を招き、労災の発生等に至る負のスパイラルに陥ることも懸念されていた。

そこで同社は、生産性の向上に向けた取組を実施することで、利益を確保し、社員の処遇を改善するなど、担い手を確保するための活動につなげている。まず、生産性を向上させるために、過去のデータを抽出、現場ごとに工事原価が見える化し、生産性が低い原因を分析した。また、各現場の工事全体の進捗と社員の作業内容を開示

することで、各自の作業の計画性も向上させた。さらに、3Dレーザースキャナーの導入、重機による掘削作業の自動化等、技術の導入による現場作業の省人化も実践した。これらの取組により向上した利益を原資として、社員の基本給やボーナスの賃上げを実現しており、年収については、2021年で前年比13%増、2022年で前年比7%増、2023年で前年比6%増と大幅に上昇している。加えて、人事評価制度の導入や従業員の資格取得支援を実施しており、社員の技術やモチベーション向上を図るとともに、企業全体の評価を向上させ、受注数及び収益を増加させる正のスパイラルを生むための仕組みを構築している。

一連の取組の結果、同社の社員数は20名程度にまで増加している。同社は今後、高い生産性と高レベルな作業品質を強みとして、より高難度な工事の受注を目指した取組を実施することとしている。

<ICT重機による掘削工>



資料) ㈱沼田建設

<3Dレーザースキャナーによる測量>

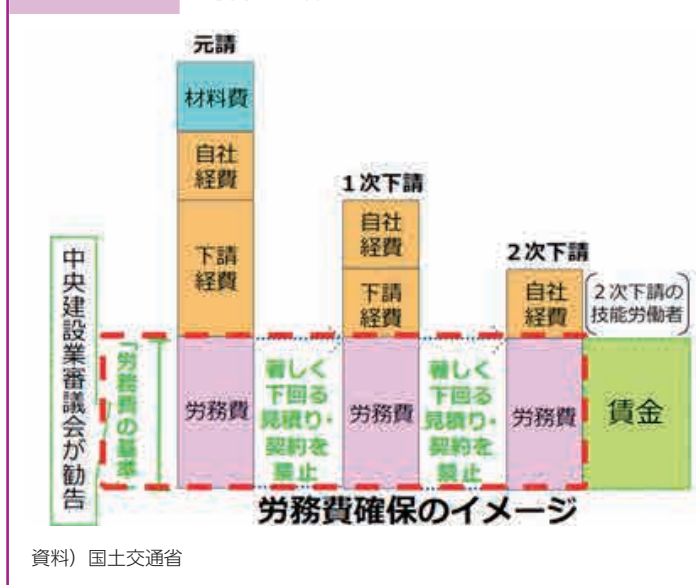


(適正な労務費の確保)

建設工事の請負契約において、労務費（賃金の原資）は、材料費等よりも削減が容易であることもあり、労務費分を削ったり、資材の高騰分を労務費の減額によって補填したりするなど、建設技能労働者の処遇を適切に考慮しないケースが生じている。こうした課題を受け、国土交通省では、第三次・担い手3法により制度的な手当を行っている。具体的には、中央建設業審議会が「建設工事の労務費に関する基準」を勧告し、著しく低い労務費等による見積り提出や見積り変更の依頼を禁止するとともに、違反して契約した発注者に対しては国土交通大臣あるいは都道府県知事から勧告、公表できるようにした。

また、不当に低い請負代金の禁止を徹底するべく、注文者の優越的地位の濫用による原価割れ契約の禁止に加え、新たに受注者にも総価での原価割れ契約の締結を禁止した。

図表 I-2-1-2 労務費確保のイメージ



(建設Gメン)

処遇改善や取引の適正化を目的として、建設業法に基づき実地調査を行う「建設Gメン」の取組を強化している。発注者を含めた請負契約の各当事者が、請負代金・労務費の確保や価格転嫁等について適切に対応しているか実地調査し、不適正な取引については、改善指導を行い、必要に応じて立入検査等を行うこととしており、規制の実効性の確保を図っている。

②物流分野における賃上げ

トラックドライバーの処遇と労働環境が改善されなければ、担い手の確保は困難であることから、労働時間の短縮と、適正運賃収受による賃上げが課題となっており、解決に向けた取組が進められている。

(標準的運賃)

トラックドライバーの賃上げでは、荷主との運賃交渉に臨むに当たっての参考指標として、2020年に、貨物自動車運送事業法に基づき「標準的運賃」を告示したほか、2024年3月の見直しにより運賃水準を平均8%引き上げるとともに、荷待ち・荷役などの輸送以外のサービス対価や下請手数料等、新たな運賃項目を設定することで、足下では10%前後の賃上げにつながると見込まれている。標準運送約款の見直しと併せ、トラックドライバーの労働条件の改善に向けた取組を進めている。

(2) 適切な価格転嫁

①建設業における適切な価格転嫁に向けて

持続可能な建設業の実現には、適切な価格転嫁を促した上で、建設業者の適正な利潤の確保と建設技能労働者の賃上げにつなげていくことが重要である。労務費が、契約後の資材高騰等のしわ寄せを受けることなく、サプライチェーン全体の中で適切に価格転嫁を行い、また、変更契約等の働きかけを行うことが重要である。

(改正法による価格転嫁の円滑化)

建設業者が安心して請負契約の変更交渉ができる環境を整えるべく、制度面の後押しとして、第三次・担い手3法では、資材高騰に伴う価格転嫁が円滑に行われるよう、資材高騰に伴う請負代金等の「変更方法」を契約書の記載事項として定めており、契約上で変更協議を行うことを義務づけ、変更を促進することとした。その他、注文者と受注者の間のパートナーシップを構築しやすいよう、契約前の段階から資材が高騰するリスク等の情報を相互に共有し、実際に資材が高騰した場合には注文者は誠実に協議に応じる義務（民間発注者は努力義務）をルール化し、価格転嫁の円滑化を図っている。

図表 I-2-1-3 2024年度の建設Gメンの実地調査



資料) 国土交通省

②物流分野における適切な価格転嫁に向けて

物流分野では、荷主から運送事業者への価格転嫁を後押しするため、関係省庁と連携し各荷主の業界団体が取引適正化に向けた自主行動計画を定めている。荷主の立場で適正な運賃水準に配慮する旨、定めるように働きかけを行い、併せて業界団体に所属する事業者への周知徹底等を求めている。

また、トラック運送業を含め、価格転嫁の状況を調査、公表するほか、取組が芳しくない企業へ事業所管大臣名での指導・助言を行っている。

(適正運賃の収受)

トラック事業者が適正運賃を収受できるよう、標準的運賃を引き上げたほか、下請手数料等を新たな運賃項目として設定することにより、元請事業者は、実運送事業者が収受すべき運賃に手数料等の合計を上乗せした金額を荷主に求めることになる。

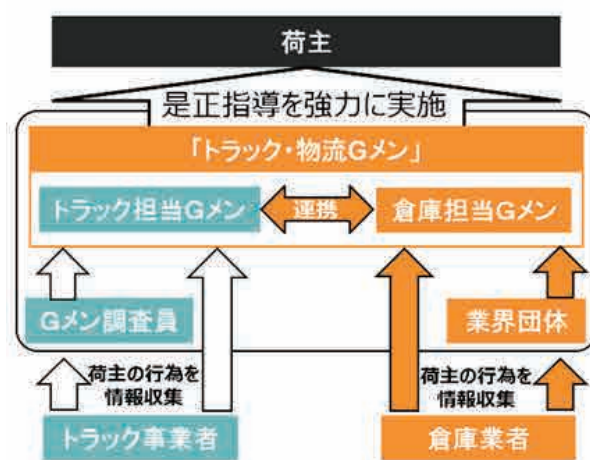
また、実運送体制管理簿の作成義務による運送体制の可視化と運送契約締結時の書面交付義務（電磁的方法を含む）による契約条件の明確化を行った。これにより、荷主は運送コストを適正化すべく、過度な取引構造の回避を運送事業者に求めることとなり、多重取引構造の是正が図られる。

(トラック・物流Gメン)

2023年に発足したトラックGメンは、トラック事業者を通じて入手した情報を基に、悪質な荷主、元請事業者等への是正指導を強化している。これにより、実運送事業者の適正運賃の収受が担保される。

物流全体の適正化を図る観点から、2024年11月からはトラック・物流Gメンに改組し、倉庫業者からの情報収集を行うとともに、体制の拡充も図り、国土交通省の職員に、各都道府県のトラック協会が新たに設ける「Gメン調査員」を加えた、総勢360名規模で対応している。

図表 I-2-1-4 トラック・物流Gメンのフロー



資料) 国土交通省

(3) 適正な工期・納期

①適正な工期に向けて

賃上げといった処遇改善だけでなく、働き方の観点からも対策を進める必要がある。

働き方改革の推進に当たり、週休2日や4週8休の実現を進めているが、建設工事では、発注者、元請事業者、下請事業者など関係者が多数に及ぶことから、一事業者の自助努力だけで週休2日を実現することが難しい面もあり、建設工事全体で工期の適正化に取り組む必要がある。

(新たな制度的対応)

建設業においては、従前より、週休2日が前提の工期設定や施工時期の標準化などを実施し、長時間労働の抑制

に取り組んでいるが、2024年度から適用された時間外労働の上限規制にも対応するため、更なる処遇改善・労働時間の短縮に必要な対策が求められている。

そこで、過当競争から生じる労働環境を犠牲にした受注を抑制するため、無理な工期での受注を防止する、いわゆる工期ダンピング対策に取り組んでいる。既に発注者側の工期ダンピングは禁止されている（建設業法第19条の5）のに加え、第三次・担い手3法により、受注者側に対しても工期ダンピングについて禁止する規定を設け、対策を強化したものである。これにより著しく短い工期で契約を交わした受注者にも、指導・監督処分が下されることとなる。

図表 I-2-1-5 適正取引の啓発ポスター



資料) 国土交通省

Column コラム

工事現場における土日の一斉閉所（茨城県）

人材確保が急がれる建設業は、労働環境の改善において他産業に遅れをとっている。また、建設技術者の休日の取得状況は、「4週6休程度」が43.4%と最も多く、他産業で一般的な「4週8休以上」は、わずか21.2%である（2024年8月時点）。

こうした背景を踏まえ、茨城県では、県が発注する公共工事において、受注者側・発注者側双方が協力して休工日の確保と適正な工期の設定を実現したほか、県内の市町村や民間事業者が発注する工事における同様の取組への働きかけを実施した。公共工事の受注者側である茨城県建設業協会では、2019年から県内公共工事の土日

一斉休工を始め、2023年までの4年間で設定日を段階的に引き上げた。

一方で、発注者側である茨城県も、2017年から週休2日制促進工事を試行導入し、2023年から完全週休2日制・4週8休制を受注者が選択できる体制の整備を通して、受注者側の処遇改善に取り組んだ。また、2024年4月から、すべての工事を対象に「発注者指定型」として着手前に経費補正を行うことで、適正な工期の確保を推進している。さらに、同県は、民間事業者が主体となる取組への働きかけとして、2022年から、関係団体と連携し、「民間工事における適正な工期の確保に係る

連絡会議」を開催しているほか、県内市町村の取組への働きかけとして、2023年に、国土交通省が実施する入札契約の改善に向けたハンズオン支援に参加した。

一連の取組の結果、2023年度、茨城県土木部における発注工事での4週8休の実施率は約70%に達した。2024年4月から、原則すべての工事を4週8休としており、実施率は今後100%に達すると見込まれる。また、同県は、ハンズオン支援において国土交通省が定めた「入札契約改善に向けた重点取組14項目」について、2026年末までに市町村平均で実施率8割以上を目指している。

資料) 一般社団法人日本建設業連合会



②適正な納期に向けて

トラックドライバー不足が懸念される中、過度な短納期発注への対応は、物流事業者の時間外労働や休日労働につながり、働き方改革の推進を阻害する一因となるため、余裕をもった適正な納期による発注に取り組む必要がある。

(納品リードタイムの確保)

物流の「2024年問題」への対応を加速することを目的に、関係省庁と連名で、発荷主事業者・着荷主事業者・物流事業者が取り組むべき事項をまとめた「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を策定している。

ガイドラインでは、着荷主事業者の実施が必要な事項として、納品リードタイムの確保が挙げられている。物流事業者等の準備時間を確保し、輸送手段の選択肢を増やすために、発注から納品までの納品リードタイムを十分に確保するなど、物流負荷の軽減に取り組んでいる。

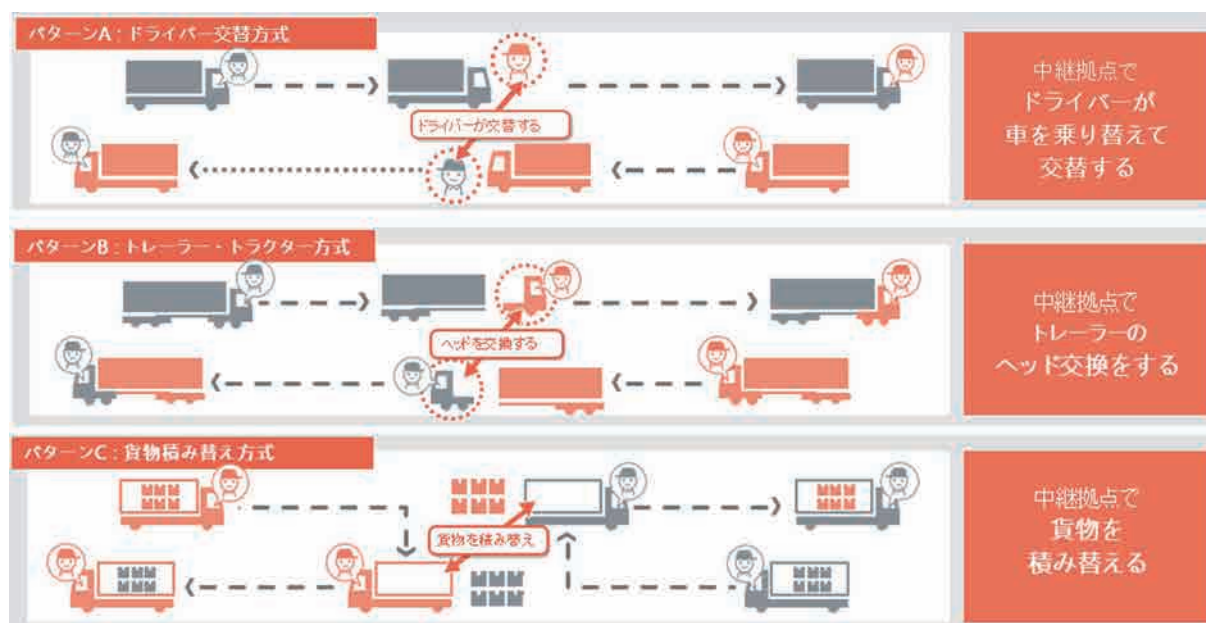
(4) 労働環境の改善

① 中継輸送

トラックの長距離幹線輸送では、長時間運転や宿泊を伴う運行が行われており、一人のトラックドライバーが往復する場合、2日ないし3日程度を要することもある。トラックドライバーの担い手の確保に向けては、このような長い拘束時間や数日間自宅に帰れないという労働環境の改善が必要である。

こうした中、労働環境の改善に向けた取組として、各地で中継輸送が実施されている。中継輸送は、物流事業者の営業所や中継輸送専用の拠点でドライバーの乗り替えやトレーラーのヘッドの交換等を行うことで、長距離運行を複数のドライバーで担う輸送形態である。これによりドライバーの日帰り勤務が可能になり、労務負担の軽減や担い手不足の緩和につながっている。

図表 I-2-1-6 中継輸送の主なパターン



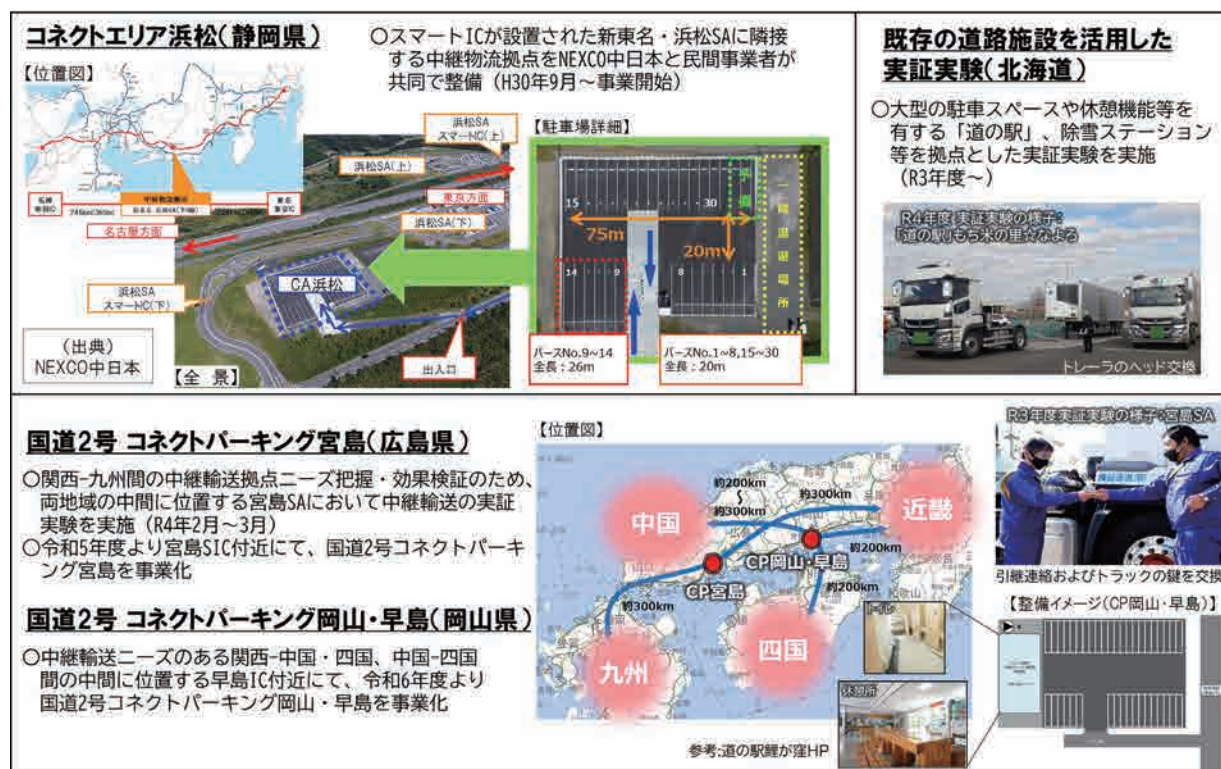
資料) 国土交通省

(拠点整備等)

国土交通省では、除雪ステーション、サービスエリア等の既存道路ストックを活用した中継輸送の実証実験や拠点整備を進めている。

また、拠点を複数持たない中小の物流事業者は、自社だけで中継輸送を行うことが難しいことから、物流事業者が共同利用できる中継拠点の整備や、中継輸送を希望する同業他社とのスムーズなマッチングの支援も重要となる。

図表 I-2-1-7 中継輸送における拠点整備の取組



資料) 国土交通省

北海道では、道の駅や道路施設(簡易パーキング等)を活用した中継輸送実験を実施しているほか、物流事業者間のマッチングイベント「ロジスク」を道内の関係行政機関で共催しており、中継輸送・共同輸送の実現に向けた取組を進めている。

「ロジスク」では、物流事業者同士が物流課題や中継輸送・共同輸送のニーズ等について話し合える少人数のワークショップを提供しており、中継輸送・共同輸送の実現に向けた積極的な協業成立を促すための支援体制を試行している。

図表 I-2-1-8 ロジスクの取組



資料) 国土交通省

Column コラム

中継拠点の整備「コネクトエリア浜松・TSUNAGU STATION 浜松」 (遠州トラック(株)・中日本高速道路(株)、センコー(株))

中継輸送の更なる普及・拡大に向けて、物流事業者が共同で利用できる中継拠点の整備や、物流事業者同士の中継輸送ニーズをマッチングするシステムの構築が期待されている。

静岡県浜松市の新東名高速道路浜松SAスマートICは、東京（東京IC）から約230km、大阪（吹田IC）か

ら約250kmに位置しており、IC付近にいくつかの中継拠点が整備されている。中継拠点が、東京・大阪のおおよそ中間地点に位置することで、中継輸送を活用した両地点からの日帰り運行が可能となっている。また、トラックドライバーが、中継輸送に併せて、インターバルを取ることができる中継拠点も整備されている。

●遠州トラック(株)・中日本高速道路(株)の取組

主に静岡県で運送業を営む遠州トラック(株)は、中日本高速道路(株) (NEXCO中日本) と協力し、浜松SA（下り）に隣接した土地に中継拠点「コネクトエリア浜松」を整備することで、自社以外の物流事業者へ中継拠点の利用を促進している。同拠点は、利用登録した物流事業者が予約可能であり、幅4m・長さ26m等と広く確保された駐車マスによって、トレーラーの交換作業が効率的に行える。また、同拠点の徒歩圏内に浜松SA（下り）があり、中継輸送と併せて利用することもできるため、利便性も高い。

また、2025年6月には、新たに「コネクトエリア東名浜松西」と「コネクトエリア静岡」が開業しており、更なる中継拠点の整備が進められている。

<トレーラー交換の様子>



資料) 遠州トラック(株)

●センコー(株)の取組

全国で運送業や倉庫業等を展開するセンコー(株)は、トラックドライバーの宿泊を伴う運行をなくすことを目的に、浜松スマートIC付近に中継拠点「TSUNAGU STATION 浜松」を開業した。同拠点は、会員登録した物流事業者が利用可能（予約制）であり、ダブル連結トラックの駐車にも対応するなど、車種による制限を設けていない。また、倉庫機能も持ち合わせており、荷役作業に24時間対応しているため、貨物の積替えによる中継輸送も可能である。加えて、同拠点内にあるドライバー専用の休憩スペースには、シャワー設備等が備えられており、ドライバーの労働環境が整備されている。

同社は今後、中継輸送のニーズが高い地域に同様の中継拠点を整備していくとともに、システムを活用して、物流事業者をマッチングさせて、中継輸送を支援する取組も検討している。これにより、自社だけでは中継輸送を行えなかった物流事業者も巻き込み、トラックドライ

バーの日帰り運行が普及・拡大していくことが期待されている。

<TSUNAGU STATIONの利用用途>



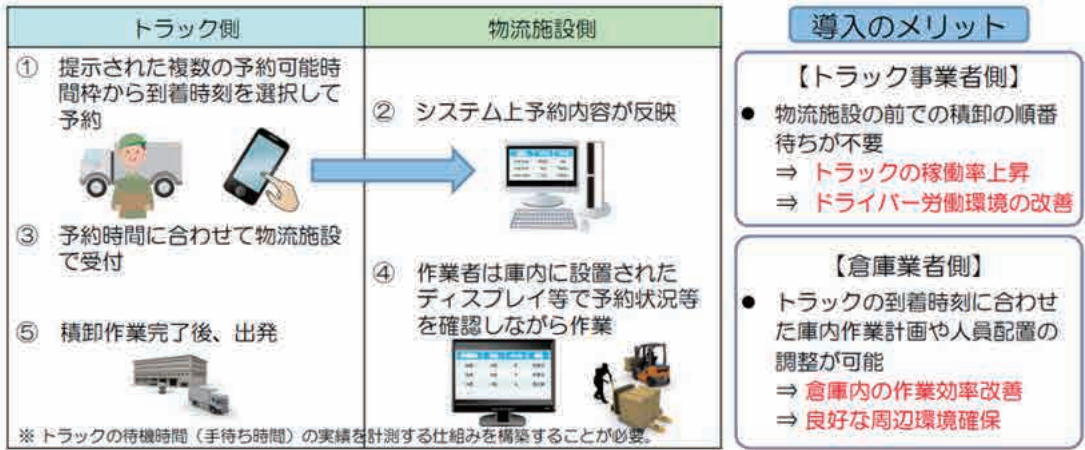
資料) センコー(株)

②トラック予約受付システム

トラック予約受付システムは、トラックドライバー等が、携帯端末により物流施設の指定する入場可能時刻に合わせて入場時刻を事前予約できるシステムである。これにより、受付順に積卸し作業をする場合に発生していたトラックドライバーの待機時間が解消される。

また、物流施設側も、トラックの入場時刻に合わせた作業計画や人員配置の調整が可能となり、積卸し作業の効率化につながっている。

図表 I -2-1-9 トラック予約受付システム



資料) 国土交通省

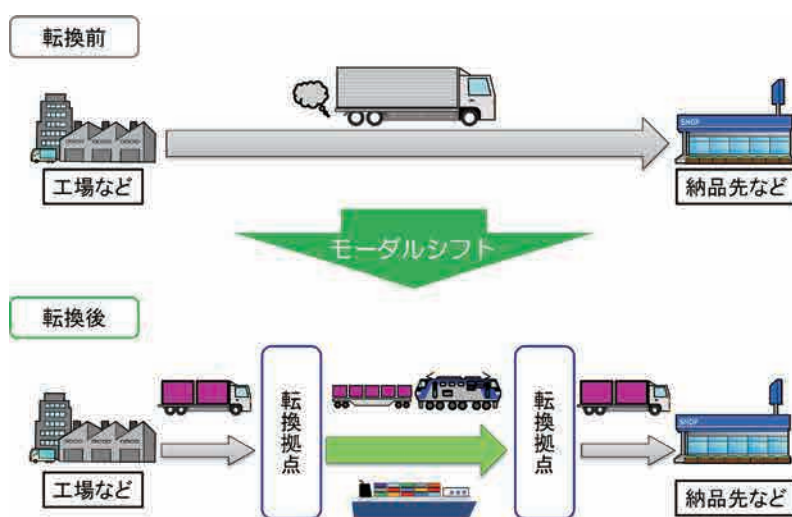
③ モーダルシフトの推進

モーダルシフトとは、トラック輸送などの貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用に転換することである。モーダルシフトにより、トラックは、出荷先から転換拠点、又は転換拠点から納品先までの運行だけで済むため、トラックによる長時間の幹線輸送を減らし、省人化やドライバーの労働時間改善にもつながっている。

(新モーダルシフト)

物流を巡る技術革新が進み、環境負荷が相対的に高いと考えられていたトラックや航空機等の輸送モードにおいても、運用条件等によっては環境負荷の低減に資するケースも見られる。今後は、物流の「2024年問題」を受け、従来のトラック輸送から鉄道や船舶への転換だけでなく、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」を推進する。新モーダルシフトの転換先としては、1台で大型トラック2台分の貨物輸送が可能なダブル連結トラックや効率的な運行を実現する自動運転車両の活用、航空機の空きスペースを活用した貨物輸送など多様な手段が挙げられる。

図表 I-2-1-10 モーダルシフトのイメージ図



資料) 国土交通省

(5) 新たな担い手の活用

① 外国人材の受入れ拡大

我が国では、様々な産業で担い手不足が懸念されている中、人材の確保を目的に、2019年4月に外国人材を受け入れる新たな在留資格「特定技能」が導入された。特定技能制度は、生産性向上や国内人材の確保のための取組を行ってもなお人材を確保することが困難な状況にある産業上の分野において、一定の専門性・技能を有し即戦力となる外国人を受け入れる制度として構築されている。

このような中で、更なる人材確保の困難化等を背景に、外国人材の受入体制が拡大されている。2023年6月、熟練した技能を要する特定技能2号の対象分野が、従来の建設、造船・船用工業に加え、自動車整備、航空、宿泊を含む11分野に拡大されたほか、2024年3月には、特定技能1号の対象に、自動車運送業、鉄道を含む4分野が新たに追加され、現在では16分野となっている。国土

交通省が所管する分野^{注1}では、2024年度から2028年度末までの受入れ人数を最大で約18万1千人と見込むなど、受入れ拡大を図っていく。

図表 I-2-1-11 外国人材（特定技能）の受入れ見込数等

令和 6 年 4 月からの受入れ見込数等																	(人)
	介護	ビルク リーニ ング	工業製品 製造業	建設	造船・ 船用工業	自動車 整備	航空	宿泊	農業	漁業	飲食品 製造業	外食業	自動車 運送業	鉄道	林業	木材産業	合計
特定技能1号在留者数 (令和5年12月末現在：速報値)	28,400	3,520	40,069	24,433	7,514	2,519	632	401	23,861	2,669	61,095	13,312					208,425
制度開始時の 受入れ見込数	60,000	37,000	31,450	40,000	13,000	7,000	2,200	22,000	36,500	9,000	34,000	53,000					345,150
令和5年度末までの 受入れ見込数 (※1)	50,900	20,000	49,750	34,000	11,000	6,500	1,300	11,200	36,500	6,300	87,200	30,500					345,150
令和6年4月から 5年間の受入れ見 込数 (※2)	135,000	37,000	173,300	80,000	36,000	10,000	4,400	23,000	78,000	17,000	139,000	53,000	24,500	3,800	1,000	5,000	820,000

※1

コロナ禍の影響による大きな経済情勢の変化を踏まえ、令和4年8月に見直した受入れ見込数。

※2

受入れ見込数が増加することを踏まえ、受入れ機関が地域における外国人との共生社会の実現のため寄与することが当該機関の責務であること等を明記（基本方針に追記）。

資料) 出入国在留管理庁「特定技能制度の受入れ見込数の再設定（令和6年3月29日閣議決定）」より国土交通省作成

Column コラム

国内初、特定技能2号の取得（コンクリートポンプ株）

2019年の特定技能制度創設後、国内における外国人労働者は、新型コロナウイルス感染症の影響で停滞したものの、2021年以降急激に増加しており、2024年10月時点で約230万人（対2021年で約33%増加）に達している。

岐阜県に本社を構え、生コンクリート圧送事業を展開するコンクリートポンプ株では、積極的に外国人材の採用に取り組んでいる。同社は、「外国人に選ばれる」職場づくりを目指し、外国人の視点に立って、同社に入職するメリットを創出・訴求している。具体的には、運転免許証の取得サポートや勉強会の実施、社員同士の関係構築を目的としたレクリエーションの実施や、外国人の意見を取り入れた労働環境・居住環境の整備を実施した。また、特定技能2号の取得を見据えた資格取得の支援や、特定技能1号から2号への移行申請の支援を行っている。

一連の取組の結果、同社は2022年4月に、国内で初めて特定技能2号の取得者を輩出した（建設分野）。同社員は、「職長」として現場の管理・監督を担当するなどの活躍が評価され、国土交通省が実施している「優秀外国人建設就労者表彰」に2度選出されている。また、同年10月にも、2名が特定技能2号を取得している。さらには、2025年1月時点で5人の特定技能1号を取

資料) コンクリートポンプ株

得した外国人が2号の取得を目指しており、同社は希望者全員の資格取得に向けたサポートを実施している。

特定技能2号への移行は、家族の帯同と無期限での在住が可能になることから、外国人材の国内での長期的な就労を後押しする。また、国内初の特定技能2号取得以降、国内の建設業における特定技能者数は急激に増加しており、2024年9月時点で126人と全産業の特定技能者数（408人）のうち約25%を占めている。同社の一連の取組は、同社のみならず、建設業界全体における外国人材雇用のモデルケースになっており、普及していくことが期待される。

<特定技能2号を取得した社員>



注1 建設、造船・舶用工業、自動車整備、航空、宿泊、自動車運送業、鉄道の7分野。

②女性の活躍と定着促進

ジェンダー主流化に向けた働きやすい環境整備によって、国土交通分野へ女性の入職を促すとともに、離職を防止し、女性人材の定着につなげる取組を進めている。

（建設業における取組）

国土交通省は、関係団体と連携し、2025年3月に、「建設産業における女性活躍・定着促進に向けた実行計画」を策定した。建設業で働く女性の活躍・定着促進を切り口としつつ、若者や高齢者、さらには外国人等、すべての人が働きやすく、また、働きがいのある、魅力的な建設業を実現し、担い手確保につなげることを目指している。

建設現場における快適なトイレ環境や更衣室の整備等、働く女性に対してのハード面の環境整備を進めるとともに、ICTの積極的活用を前提に、一堂に会した朝礼の見直しや、作業分担の工夫などによる多様な働き方ができる現場運営を推進している。

（航空分野における取組）

航空分野では、航空整備士・操縦士の裾野拡大のため、なり手の拡大と職員の定着を軸として、女性活躍を推進している。2025年2月には、「操縦士・航空整備士の女性活躍推進WG」のとりまとめを行い、10年後に、航空整備士・操縦士の女性比率を10%にすることを目指すこととしている。

具体的には、航空大学校の入学要件の撤廃や、男性の仕事といったイメージを払拭する広報活動等、なり手拡大につながる取組を検討するとともに、育休等に配慮した国家資格制度の見直しや、体力面での不足を補う整備ツールの普及等、職員の定着につながる取組も進めていくこととしている。

③建設技術者の一部業務を代行する新職種

建設技術者は、施工管理や書類作成等、多くの業務に携わっており、担い手不足の中で、業務の逼迫が懸念される。人口減少によって今後も建設技術者の確保が難しくなっていく中で、新たな職種を創出し、書類作成やICT等の支援により建設技術者の負担を軽減する取組が見られている。書類作成の支援だけでなく、ドローン操作や3次元設計といったICTスキルを駆使することで、建設技術者の業務効率化や労働時間の短縮につながっている。

図表 I -2-1-12 国土交通分野で活躍する女性



資料) 国土交通省

Column コラム

建設ディレクターの活用（㈱愛亀）

建設業界では、建設技能労働者だけでなく、建設技術者においても担い手不足が懸念されており、地域のインフラを支える人材の確保が課題となっている。

愛媛県松山市の㈱愛亀は、県内を中心に主に道路舗装を行う建設会社である。同社は、「インフラの町医者」としての責任を果たすべく、様々な取組を行っている。

同社は、働き方改革を進める中で、現場技術者の業務削減に向けて、業務の一部を担う「建設ディレクター^{注1}」を2023年度から導入している。建設ディレクターは、施工書類やデータの管理等をはじめ、ドローン操作や3次元設計等のICT業務も行う新たな職種である。

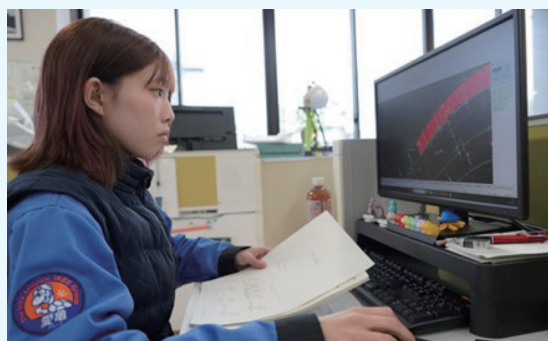
同社社員の4名（女性3名、男性1名）が、一般社団法人建設ディレクター協会の講座を受講し、建設ディレクターとして認定されている（2025年2月1日現在）。建設ディレクターの導入に当たり、同社は、これまで現場技術者が担っていた書類作成等の業務を難易度別に分類し、移管が容易な業務から建設ディレクターに教育を行った。同社の建設ディレクターを導入した現場では、現場技術者の時間外業務が約3割削減され、既に一定の効果が見られている。

資料）㈱愛亀

同社は、今後も建設ディレクターへの業務移管を進めていくこととしており、さらには、書類作成だけでなく、ICTを活用した業務についても取り入れる予定である。そのため、同社は、ICT技術に長けた人材を確保し、社内での教育体制を構築することを計画している。

このような建設ディレクターの取組は、これまで建設業に関わりがなかった人材の流入を促進し、新たな建設業の担い手を生み出すとともに、建設現場の業務効率化や生産性向上にもつながることが期待されている。

＜同社で活躍する建設ディレクター＞



注1 「建設ディレクター」は、一般社団法人建設ディレクター協会の登録商標である。（登録番号：第5939693号、第6327912号）

（6）体制強化・資格の見直し

①航空分野における人材確保・活用

（グランドハンドリング・保安検査員等の空港業務の体制強化）

航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査等の空港業務は、今後の観光需要の増加に対応するため、人材の定着・育成が課題となっている。このような中で、空港機能が持続的に維持・発展できるよう、グランドハンドリングや保安検査業務の体制強化が推進されている。

具体的には、航空会社の系列ごとに異なっていた資格の相互承認を行う取組や、空港見学会を通じたグランドハンドリングスタッフや保安検査員を目指す若者に向けた裾野の拡大が進められている。また個社の取組として、休憩スペースの整備や福利厚生充実といったハード・ソフト両面からの労働環境の改善も見られている。

Column コラム

グランドハンドリング業務の資格相互承認（全日本空輸(株)・日本航空(株)）

日本の航空業界をリードする全日本空輸(株)（以下、「ANA」）と日本航空(株)（以下、「JAL」）において、人口減少や高齢化の影響により、将来的なグランドハンドリング業務の担い手不足が課題となっている。

グランドハンドリング業務に従事する職員は、新型コロナウイルス感染症の影響等により、一時、感染拡大前の8割程度まで減少し、人材の確保・育成、及び業務効率化を推進する必要性に迫られた。

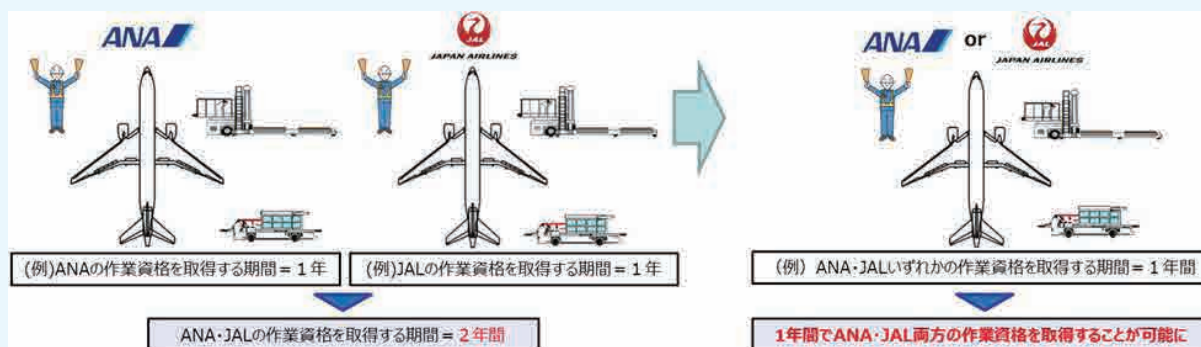
このような中、2024年4月からANA・JALの両社は、持続可能なサービス提供を目的とし、両社の委託先事業者が同一である国内10空港を対象に、ランプハンドリング^{注1}の作業資格を相互に承認する仕組みの運用を開始した。

ランプハンドリングにおける作業資格は、従来、航空会社ごとに定められており、同種の作業であっても他社ごとに資格を取得するための訓練を行う必要があった。

そこで、委託先事業者のランプハンドリングスタッフが、両社のどちらかの資格を取得した後に、他方の資格を取得する場合には、異なる部分の知識確認及び座学での教育のみで資格を付与することを可能とした。これにより、ランプハンドリングスタッフの資格取得に要する訓練期間が削減され、ANA・JAL両社の作業に従事できる資格者の早期養成を図ることができるようになった。例えば、ANA・JALの作業資格を取得するのにそれぞれ1年かかる場合、従来であれば合わせて2年かかるところ、当運用により1年で両社の資格を取得することができるとした。

両社は今後とも持続的に航空路線の維持に向け、将来の担い手不足へ備える取組を加速させることとしており、新たに旅客部門においても協業の取組をスタートさせている。

<系列ごとに異なる資格の見直し例>



資料) 日本航空(株)

注1 グランドハンドリングにおける航空機の地上移動や、貨物・手荷物を搭降載・搬送する業務等。

（航空整備士・操縦士の人材確保・活用）

航空整備士の主要養成機関である航空専門学校の入学者は大幅に減少しており、航空整備士の担い手不足が懸念される。また、航空機の操縦士も、高齢化に伴う大量退職等、人材確保に課題がある。

このような中で、国土交通省では、有識者検討会において航空整備士・操縦士の確保や業務効率化等に向けた必要な対策について、2025年3月に最終とりまとめを行っており、具体的な取組の方向性を示している。航空整備士においては、自衛隊整備士の活用促進や外国人整備士の受入れ拡大等、操縦士においては、養成機関としての私立大学等の活用促進や女性パイロット等の拡大等の取組が期待されている。また、官民連携した協議体を設置の上、戦略的な広報活動にも取り組むこととしている。

図表 I -2-1-13 航空整備士・操縦士の人材確保策について

	航空整備士	操縦士
リソースの有効活用	1 資格の業務範囲（＝整備士一人のできる仕事の範囲）を拡大（日常の運航間点検をカバー） 2 型式別資格の共通化（軽微な作業は型式別資格を不要。ベースとなるライセンスで複数機体（B737、A320等）の運航整備が可能） ※1、2ともにR7年度第一四半期に制度改正見込み	1 外国人操縦士の受入円滑化（資格切替手続のデジタル化に加え、HPでの海外向けの日本資格切替案内等の対策検討） ※R7、4～ 2 シニア人材等の活用推進（身体検査証明を取得できなくなった機長経験者がシミュレータによる訓練審査などを全面的に可能とするよう制度を見直し） ※R7年度第一四半期に制度改正見込み
養成・業務の効率化	3 時間ベースから能力ベースの教育へ ※R7年度第一四半期に制度改正見込み 4 最近の技術を踏まえた試験項目への刷新（複合材やソフトウェアアップデートなどを反映） ※R7年度第一四半期に制度改正見込み 5 デジタル技術の活用（カメラ使用により整備後確認を遠隔にて可能） ※R7年度第一四半期にガイドライン制定見込み	3 航空大学校の抜本改革（体制強化、訓練効率化、収支改善等の対策をまとめ、次期中期に反映。回転翼操縦士養成課程の検討） ※引き続き検討 4 機長養成の迅速化（航空会社により可能な機長の認定範囲を拡大（海外機長等）することで、社内運用の効率性・機長養成の迅速化） ※R7年度第一四半期に制度改正見込み
裾野拡大	6 戦略的な普及啓発（官民連携の協議体を設置、広報戦略を策定・実行（R7、3）） 7 自衛隊整備士の活用促進（円滑な民間資格取得を可能とするスキームを防衛/国交で協力し構築） ※R7年内より試行開始見込み 8 外国人整備士の受入拡大（特定技能外国人の拡大に向け、小型機事業者を対象とした制度活用マニュアル等を制定（R7年度見込み））	5 戦略的な普及啓発（官民連携の協議体を設置、広報戦略を策定・実行（R7、3）） 6 私立大学等の活用促進（関係者を集めた検討会で、奨学金の充実、航空会社との連携等の具体的対応策の検討を開始） ※R7年度上期にとりまとめ見込み 7 女性パイロット等の拡大（航大の女性比率向上（女性枠等）・国家資格の見直し等の対策をとりまとめ（R7、2））

資料）国土交通省「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会 最終とりまとめ」

②自動車整備士等の人材確保

自動車整備業では、電気自動車や自動ブレーキ等を搭載した自動車に対応する整備技術が高度化しており、少子高齢化や、働き方の多様化が進む中で、整備要員の定着・育成を進めている。

国土交通省では、整備事業者働く環境や処遇改善等を促し、担い手を確保することを目的に「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」を策定・公表している。ガイドラインでは、働きやすさ・働きがいに係わる4つの要素（①働き方・労働条件、②人間関係・コミュニケーション、③人材開発、④待遇（働く価値））ごとに整備事業者が目指す姿や取組例を示している。

図表 I -2-1-14 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（概要）

働きやすい・働きがいのある職場づくりに係る4つの要素		ガイドラインに示す取組みの例
働きやすい職場	働き方・労働条件	■ 定期的な作業機械等の安全点検、事業場内の清掃、安全又は衛生のための特別の教育などを実施 □ 女性用の作業機械などの設備・機器や産後の復職研修制度の充実により、女性整備士の活躍を推進 □ フレックス勤務、時差出勤等の勤務シフトの柔軟化により、個々の背景に合った働き方を実現
	人間関係・コミュニケーション	■ メンター制※の導入などを通じ、若手が先輩に対して人間関係等の困りごとを相談できる機会を提供 ※ 年功序列の古い先輩が新卒採用若手をサポートする制度 □ コミュニケーション能力を昇給等の評価を行う際に考慮することなどにより、風通しの良い意思疎通の文化を醸成 □ 入庫から出庫までの一連の過程を随時共有するシステムの活用などにより、社内で作業の進捗を見える化
働きがいのある職場	人材開発	■ 法令遵守、整備業務、作業の安全確保策などに関する社内教育の実施又は社外研修への参加を推奨 □ 等級制度、研修制度、コーチング等の多様なキャリアアップの支援を提供 □ 新技術に対応する診断機器・整備器具の導入により、継続的に知識・技能を向上できる環境を整備
	待遇（働く価値）	■ 労務費等の適正な価格転嫁などにより、若年層を含む整備要員に支払う賃金を確保 □ 整備士資格手当や役職手当の支給などにより、個人の能力に応じた報酬の支給 □ アンケートなどで顧客の声を知る機会を設けるなど、整備要員に社会貢献を実感できる機会を提供

（備考）整備事業者において実施することが求められる取組みを「■」、実施することが望ましい取組みを「□」で示している。

資料）国土交通省

また、国土交通省の運輸支局等では、高等学校等を訪問し、自動車整備士の社会的重要性や将来性等を説明するとともに、学校側からの意見・要望を情報共有することで、今後の人材確保の取組に活かすこととしている。

2 省人化・省力化技術の利活用

省人化・省力化技術の利活用に関する取組として、少ない人員でもサービス供給が維持できるよう新技術等の導入を促進している。取組内容は、「技術で人を代替」、「技術で作業効率の向上」、「技術が資格・作業能力を補完」の大きく3つの分類に分けられる。

(技術で「人を代替」)

建設分野では、人に代わり自動で鉄筋結束作業を行うロボットの導入が進められている。

物流分野では、物流施設の機械化を目指し、倉庫に届いた荷物を配送先別に自動で仕分け出荷口に搬送する機械や伸縮自在のベルトコンベアによるトラックからの荷卸し作業の機械化が進められている。

(技術で「作業効率の向上」)

物流分野では、ダブル連結トラックの活用により、大型トラック1台で通常の2台分の輸送が可能になり、生産性向上が図られている。

また、ドローン物流の多数機同時運航の事例では、1人の操縦者により5機のドローンを全国4地点で同時運航させる実証に成功している。

(技術が「資格・作業能力を補完」)

建設分野では、国土交通省が推進するi-Construction 2.0の事例として、現場において自動施工を導入し、重機免許を持つオペレーターの操作を不要化している。

交通分野では、路線バスにおいて、特定の走行環境条件で自動運行可能なレベル4の自動運転バスを導入し、大型二種免許を持つ運転手が乗車せずに、営業運行を開始している。

次に、国土交通分野における各取組について分野ごとに記述する。

(1) 建設分野における取組

国土交通省では、建設現場の生産性向上を図るため、2016年度から、i-Construction^{注2}を推進しており、ICT施工や設計・施工におけるデジタル技術の積極的な活用等の取組を進めている。

また、将来にわたって持続的にインフラの整備・維持管理を行うために、2024年4月に更なる抜本的な建設現場の省人化対策として、「i-Construction 2.0」を策定し、取組を加速させている。これまでの「ICT等の活用」から、「自動化」を推進し、「施工のオートメーション化」、「データ連携のオートメーション化」、「施工管理のオートメーション化」により、今よりも少ない人数で、安全に、快適な環境で働く生産性の高い建設現場の実現を目指すこととしている。

注2 i-Construction とは、建設現場、すなわち調査・測量、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、抜本的に生産性を向上させる取組であり、建設生産システム全体の生産性向上の取組のことである。

図表 I-2-1-15 鉄筋結束ロボット



資料) 建ロボテック(株)

図表 I-2-1-16 重機による自動施工



資料) 国土交通省

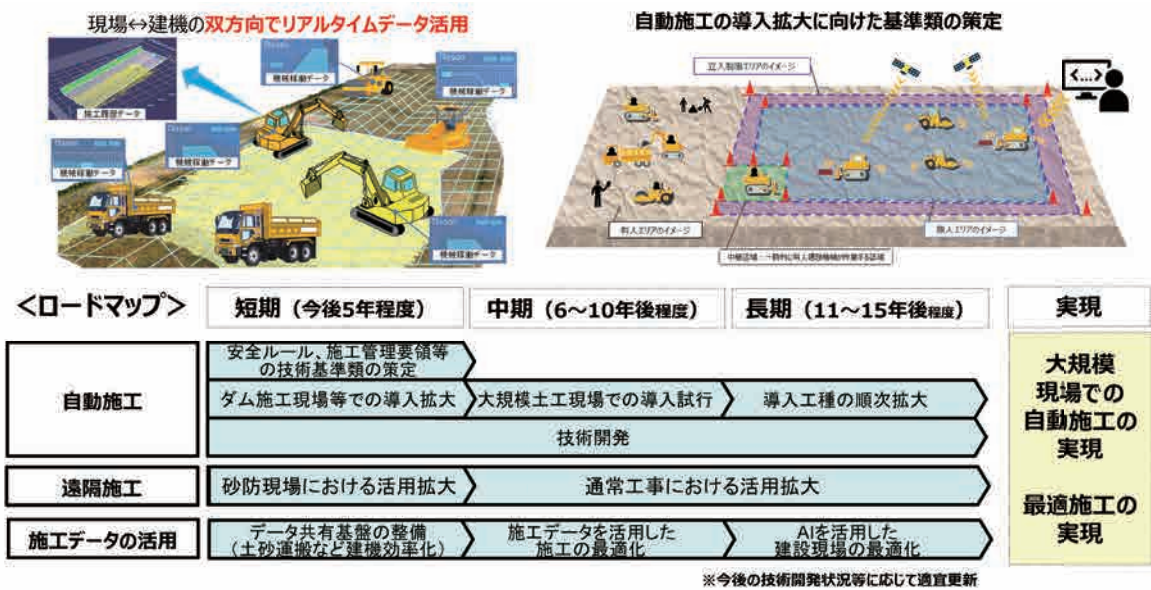
①施工のオートメーション化

施工のオートメーション化とは、各種センサやAI等を活用し、自動的に作成された施工計画に基づき、1人のオペレーターが複数の建設機械の動作を管理するものである。

「施工のオートメーション化」の実現に向けて、自動施工の標準的な安全ルール等の環境整備や、異なるメーカー間の建設機械を制御できる共通制御信号の策定、人の立ち入らない現場において安全かつ効率的な作業を可能にする遠隔建設機械の普及促進等を行っている。

また、様々なシステムが活用されている建設現場においては、異なるメーカーの建設機械であってもリアルタイムの施工データを円滑に取得・共有することにより、建設現場をデジタル化・見える化することができる。さらに、現場で取得したデータを建設機械にフィードバックするなど双方向のリアルタイムデータを活用することで、施工の自動化に向けた取組を推進する。

図表 I-2-1-17 施工のオートメーション化のイメージ及びロードマップ (2024.4)



資料) 国土交通省

Column コラム

秋田県成瀬ダムにおける自動施工の取組（国土交通省・鹿島建設(株)）

i-Construction 2.0では、生産年齢人口減少下においても必要な施工能力を確保するため、「施工のオートメーション化」を掲げている。このような中、鹿島建設(株)は、秋田県東成瀬村で建設中の成瀬ダムにおいて一部自動施工に取り組んだ。

成瀬ダムは、2027年度の完成に向け建設が進められている多目的ダムである。ダム高114.5m、堤頂長755m、総貯水容量78,500千 m^3 と、完成すると台形CSGダム^{注1}では国内最大規模となる。

成瀬ダムでは、鹿島建設(株)が開発した自動化施工システム「A⁴CSEL[®]」^{注2}（クワッドアクセル）を活用している。「A⁴CSEL[®]」は最適化された作業計画データに基づき、ITパイロットと呼ばれる3人の管制員で、自動化された最大14台の建設機械を同時に稼働させることを可能とし、オペレーターによる機械の遠隔操作は必要としない。

成瀬ダムは、2019年10月にダム堤体の打設^{注3}を開始し、2020年7月から堤体の打設において「A⁴CSEL[®]」を導入し、現場近傍の広報施設を兼ねるKAJIMA DX LABOの2階に設置したA⁴CSEL[®]管制室からITパイ

ロットが管制を実施。並行して遠隔地からの管制について試験を重ね、最終的には現場から約400km離れた神奈川県から成瀬ダムの自動施工を管制するに至った。2023年5月には、1か月間で281千 m^3 のCSG及びコンクリートを打設し、コンクリート系ダム工事における月間打設量の国内最高^{注4}を更新するなど、大きな成果を上げている。

また、「A⁴CSEL[®]」は、省人化効果だけでなく、人と機械が接触するリスクが減り安全性が向上する。さらに、得られる施工データを基にした、PDCAのハイサイクル化（迅速な対策と効果の検証）により生産性を向上させており、燃料消費量、CO₂排出量の抑制にもつながっている。例えば、自動運転でのブルドーザーによる敷均しは有人運転と比較し、約40～50%の燃料使用が削減された。

今後、「A⁴CSEL[®]」は、更なる省人化効果や生産性・安全性の向上を目指し、成瀬ダムの工事で培った技術を適用し、導入工種の順次拡大に取り組んでいく。

<自動施工の状況>



資料) 鹿島建設(株)

<ITパイロットによる管制状況>



注1 建設現場周辺で手近に得られる石や砂れきとセメント、水を混合してつくるCSG（Cemented Sand and Gravelの略）を使い、堤体の上流面と下流面が同じ勾配をもつ台形型に造るダム形式。

注2 鹿島建設の登録商標（Automated / Autonomous / Advanced / Accelerated Construction system for Safety, Efficiency, and Liability）。

注3 ダンプトラックによるCSG運搬→ブルドーザーによる敷均し→振動ローラによる締め固めの繰返し作業。

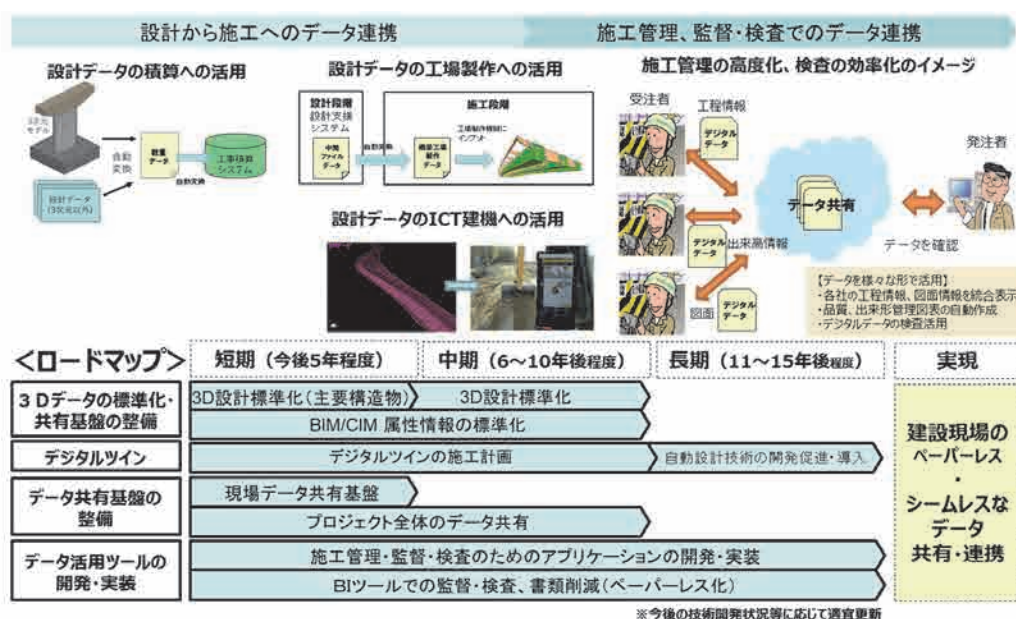
注4 それまでの国内最高は、富山県黒部（黒四）ダムにおける約14.7万 m^3 （1960年8月）。

②データ連携のオートメーション化（デジタル化・ペーパーレス化）

「データ連携のオートメーション化」は、BIM/CIM等のデジタルデータの活用により、調査・測量、設計、施工、維持管理といった建設生産プロセス全体をデジタル化、3次元化することで、必要な情報を必要な時に容易に取得できるものである。これにより、調査の一部や問合せ、資料を探す手間や待ち時間の削減が実現される。

また、設計データを直接、施工データに活用することや、デジタルツインによる施工計画の検討等、現場作業に関わる部分の効率化を進めていく。さらに、BIツール等の活用により、紙での書類は作成せず、データを可視化し、分析や判断ができるようペーパーレス化（ASP（情報共有システム）の拡充といった現場データの活用による書類削減）などバックオフィスの効率化も進めている。

図表 I-2-1-18 データ連携のオートメーション化のイメージ及びロードマップ（2024.4）



資料) 国土交通省

③施工管理のオートメーション化（リモート化・オフサイト化）

施工管理のオートメーション化は、施工の自動化やBIM/CIM等によるデジタルデータの活用に加え、部材製作、運搬、設置や監督・検査等のあらゆる場面で有用な新技術を積極的に活用することで、建設現場全体のオートメーション化を進めるものである。

これまで立会い等の確認行為において活用していた遠隔臨場を検査にも適用するとともに、コンクリート構造物の配筋の出来形確認においては、デジタルカメラで撮影した画像の解析による計測技術も適用している。

また、小型構造物や中型構造物を中心に活用していたプレキャスト製品について、大型構造物についてもVFM^{注3}（Value for Money）の評価手法の確立等を進めながら導入することにより、リモート化・オフサイト化が図られる。

注3 支払い（Money）に対して最も価値の高いサービス（Value）を供給するという考え方。

図表 I-2-1-19 施工管理のオートメーション化のイメージ及びロードマップ（2024.4）



資料) 国土交通省

Column コラム

CFS 建築による省人化・省力化(野原グループ(株)・一般社団法人日本 CFS 建築協会)

将来の建設技能労働者の不足が懸念される建設業では、あらかじめ工場で生産・加工された部材を使用するプレキャスト工法やモジュール建築等、現場作業を省人化・省力化する新たな工法の活用が期待されている。

モジュール建築の一つであるCFS建築とは、Cold-Formed Steel（板厚約0.8～6.0mmの冷間成形薄板形鋼）を構造部材として使用する建築工法であり、現場作業の省人化・省力化や標準化を実現する。部材は工場で生産・加工されており、現場では溶接等の技術を使わずに、ドリルねじでの留め付けによって組立可能であり、造作が少なく、また、属人的な技術による仕上がりのバラツキも少なくなる。

建設業の生産性向上を推進している野原グループ(株)は、2024年4月に、一般社団法人日本CFS建築協会の協力のもと、CFS建築を採用した2階建て・延床面積662㎡の医療施設を建設した。また、同社は、この医療施設の建設に当たり、仮想竣工したBIMモデルを活用することで、関係者との合意形成の迅速化も図っている。

資料) 野原グループ(株)、一般社団法人日本 CFS 建築協会

CFS建築とBIMの活用の結果、従来工法に比べ約2か月の工期短縮と35%の省人化を実現した。

同社は今後、建築工事でのCM^{注1}の役割を増やし、DfMAの思想を汲むモジュール建築等の推進により、省人化、工期短縮、品質確保、コスト低減や技術の標準化等を目指すこととしている。

<CFS建築による施工の様子>



注1 CM（Construction Management）とは、発注者とCM契約を締結し、発注者の立場から一貫して建設プロジェクトをマネジメントする建築生産方式。これにより、中立的立場から設計者と施工者の役割分担や意見調整を行い、コスト・品質・スケジュールの最適化を実現する。また、発注者の意思決定を支援する役割も担う。

Interview インタビュー

建設現場における省人化・省力化技術の普及に向けて ～建ロボテック(株) 代表取締役社長兼 CEO 眞部 達也氏～



建設技能労働者の高齢化や若年者の入職減少が進む中、建設現場においては、人による作業を代替するロボットの活用が進められている。建ロボテック(株)の代表で、建設現場における省人化・省力化技術の開発、現場への導入に取り組んでおられる眞部氏に、建設現場が抱える課題と生産性向上の取組についてお話を伺った。

1. 建設現場が抱える課題

①深刻な高齢化と若手の離職

建設現場では、職人の高齢化と入職者の不足がかなり進んでいる。職人が高齢になり過ぎて、体への負担の大きさから職人自ら建材を運搬できず、従来は高所への荷物運搬を担っていた「荷揚げ屋」が職人に代わって建材の水平移動も担うほどに深刻な状況である。また、労働環境の過酷さが、若手の不足に拍車をかけている。夏は体温を超えるほどの猛暑、冬は手が凍り付くような寒さの中での作業となるために、若手の入職者数が少ない上に、入職後短期間で現場の環境に耐えられず離職する人も多い。

②中小企業こそ、生産性向上が不可欠

中小企業では、大企業と比較して未だ働き方改革が浸透しておらず、土曜日も稼働しようとするケースも多いのではないかと。背景には、低い粗利率ながら受注量の多さで利益を得る大企業と、単価は高いが受注量が少ない中小企業の財務体質の違いがある。中小企業では、価格転嫁の停滞も相まって、受注量が経営状況に直接的に影響するため、「2024年問題」に対応し切れないところもあるのではないかと。

また、地方の中小企業には、そもそも生産性向上というアイデアが乏しい。これは経済的なリソースではなく、危機感の欠如が根本にあると考える。中小企業は、休日も下請けに稼働させることで現場を間に合わせている現状であり、生産性向上に対する意識が低い。しかし、不動産事業や海外事業などで利益を支えている大企業ならともかく、下支えとなる収入がない中小企業では、人手不足が加速する中で現状の生産性に留まっていればいずれ経済的な体力が尽きてしまうと思われる。

2. 担い手不足対策を現場に近いロボットで

①反復作業を得意とするロボットはインパクトが大きい

ロボットの開発に至る経緯は、生産性向上のための技術開発への参入、その手段としてのロボットの選択という大きく2つあるが、前提として、自分自身の職人としての現場経験や、職人を束ねる建設会社の経営者としての経験から、若手がもっと楽しく働ける環境をつくりたいと望んできたといった背景がある。社会情勢の変化に伴い建設業界の景気が悪化し、厳しい経済状況の中で、生産性を上げるために職人の背中を叩いて「頑張れ」と声をかけるだけの、職人頼みの状況に危機感を感じ、省人化・省力化技術の開発に踏み切った。具体的には、現在の会社の前身となる会社を設立し、鉄筋工事を省力化する副資材の開発・販売事業を展開したが、結果的に生産性の飛躍的な向上に結びつかなかった。そこで、代替労働力の必要性を実感し、ロボットによる課題解決への挑戦を決意した。解決策の検討においては、生産性向上効果ではなく、反復作業を得意とするロボットの特性が活かされ、開発実現の確実性の高さを重視した。その上で、「人ではなくてもできる単調な作業を人から引き剥がす」ことをコンセプトに開発したのが、トモロボ^{注1}である。

ロボットの開発においては、現場作業を定量的に分析し、必要な人工と作業の難度を加味した上で、自動化によるインパクトが最も大きい作業を特定できる人材が必要である。トモロボの開発の際には、実際に使用時と不使用時での作業時間を計測し、導入による生産性への貢献度を定量化した。開発を委託するエンジニアとの合意形成においても、定量化された数字に基づく要件定義は欠かせない。現場の目線から、現場に即した重量は何キロまでか、また、価格との見合いで現場に無用な機能は不要といった開発アプローチである。

建設現場は一つとして同じ条件下の環境はない。様々な想定外の環境への対応力を高めるために、継続的にシステムをアップデートし、性能を向上させている。お客様に常に最新型のロボットを提供するためにも、販売よりレンタルの方が適している。また、同じ作業の反復という性質上、一般的にロボットは工事期間に対して稼働率が低く、販売の場合、投資回収にかかる負担が大きいため、短期使用に即したレンタルでの提供を提案

注1 建設工事における鉄筋結束等の単純作業を自動化するロボット。

している。また、職人の1日あたりの人件費を2万円として、それを超えないようにレンタルフィーを設定している。

②必ずしもロボットが最適解ではない

小規模な現場での生産性向上においては、必ずしもロボットが最適解ではない。比較的小規模な現場の生産性向上も視野に入れ、ロボットというよりは、電動工具に近い商品も提案し始めている。あくまで省力化が目的であることを念頭に置くと、小規模な現場では、必ずしも自動化を必要としない。

3. 持続可能な建設業界の実現に向けて

①現場へのロボット普及に向けて必要なこと

少子高齢化・人口減少が深刻化する中、持続可能な建設業にしていくために、建設業界に対しては、技術の開発だけでなく、現場でまず技術を利用させる、ロボットの導入に重きを置き、継続的な事業投資を期待している。大手企業において、技術導入に向けたナレッジの蓄積を可能にしているのは、本部が費用負担する仕組みであると思う。一方で、ほとんどの中小企業では、技術の導入にかかる予算は現場負担であるため、既にリソースが逼迫している現場にとって、技術の導入は、遅延のリスクやコストの増加などデメリットの方が大きい。せめて金銭的なリスクを排除しなければ、現場への技術導入は普及しないと考える。

また、行政に対しては、直轄工事であれば、技術提案等による技術導入の促進に加え、技術による省力化を加味した新たな労働力管理の体制構築を期待する。同じ現場でも、経営側と実際の最前線の現場とでは、生産性向上に対する認識が異なっている。経営側は中長期的な生産性向上の必要性を認識している一方で、現場では短期的な生産性向上が重視される。労働集約型のビジネスモデルの中、最前線の現場を担っている者にとって、技術による代替は、自らの仕事の略奪、ひいては収入の減額といった脅威でさえある。

下請けにおいてロボットを導入した場合とそうでない場合の生産性を、元請けが公平に評価するためには、建設キャリアアップシステム（CCUS）にロボットの投入量を記録し、1人当たりの生産量の管理において、人件費に加えて生産性を向上させたコストを加味したコスト管理を行うことが必要であると考ええる。

②ロボットフレンドリーな現場環境の整備のために、設計思想の改善が必要である

建設の現場においては、どんなに技術が向上しても、こだわった設計をする限り、人の叡智は欠かせない。また、人手不足が進む中で、最低限の労働力で建設業を持続的に成長させるためには、少なくとも30%の生産性向上が必要であると考ええる。そのためには、ロボットをはじめとした代替労働力の導入は欠かせない。しかし、現状の日本の建設現場は、設計思想の段階からロボットフレンドリーではなく、ロボットの普及の障壁となっている。例えば、トモロボは5cmの段差を超えられないといった制約があるなど、ロボットの動作の確保には様々な環境整備が必要であるが、日本の建設現場は対応が追いついていない。日本においても、大手企業も含め、トレードオフによるコストアップの許容と、設計思想段階からの根本的な課題解決が必要である。

現場全体の生産性向上に必要なのは、高度な機能が備わった高価な「スーパーロボット」ではなく、一部の作業を省力化する安価なソリューションを、複数の作業に適用することである。単一の工程を省力化しても、工事全体に与えるインパクトはごく限定的であるにもかかわらず、ロボットの導入が目的化し、結果微々たる省人化に莫大な投資をしている例が散見される。省力化技術の導入においては、導入しやすい価格かつ、現場に定着しやすいシンプルなオペレーション、そして人件費以上の生産性向上を証明する経済合理性を達成することが必要であり、これらがロボットの一般化に向けても必要である。

（2）物流分野における取組

国民生活や経済活動に不可欠な社会インフラである物流も、人口減少の下で、トラックドライバーの長時間労働、物流の小口・多頻度化の進行、非効率な積載といった課題に加え、2024年4月からトラックドライバーへの時間外労働の上限規制の適用に伴い、輸送能力の不足が強く懸念されている。

こうした物流の危機への懸念から、政府として、抜本的・総合的な対策として「物流革新に向けた政策パッケージ」（2023年6月関係閣僚会議決定）を策定したほか、中長期的な対策として、「2030年度に向けた政府の中長期計画」（2024年2月関係閣僚会議決定）を策定するなど、物流の適正化・生産性の向上の更なる推進を図っている。また、デジタル技術を活用した物流の効率化、自動物流道路といった多様な輸送モードの活用等の検討を進めることとしている。

①自動運転トラック

トラックドライバー不足が懸念される中、担い手不足の解消や物流の効率化に向けて、トラックにおける自動運転の活用も進めている。

国土交通省は、高速道路事業者等と連携し、2025年3月から新東名高速道路の一部区間（駿河湾沼津SAから浜松SAまで）において、深夜時間帯に設定された自動運転車優先レーンを活用し、実証実験を行っている。実証実験では、自動運転トラックが安全・円滑な走行を行えるよう、高速道路における合流支援情報、落下物情報、工事規制情報等の情報提供を通じた路車協調等、道路インフラ側からの支援を行っている。

今後は、自動運転車両の開発状況や物流ニーズ等を踏まえつつ、道路インフラ側からの支援を全国展開するとともに、自動運転トラックによる幹線輸送実証事業を通じた物流の効率化を検証し、自動運転物流サービスの社会実装を推進していく。

図表 I-2-1-20 高速道路の自動運転サービスに求められるインフラ支援



資料）国土交通省

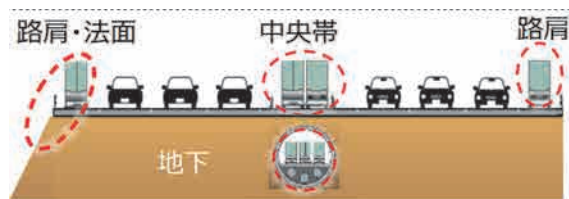
②自動物流道路

「自動物流道路」は、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貨物を運ぶ新たな物流システムである。これは、物流危機やネット・ゼロの実現といった社会の変化に対応することを目的としている。

国土交通省では、2027年度までの実験実施、2030年代半ばまでの第1期区間運用開始に向け検討を進めている。

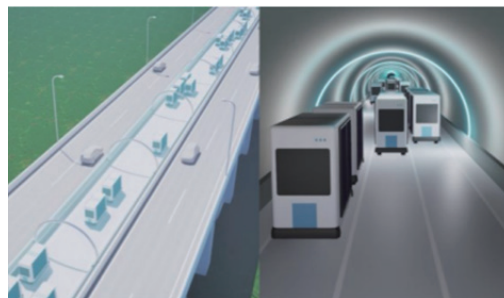
自動物流道路が実現することで、増加傾向にある小口・多頻度輸送に24時間対応することが可能になる。また、人手による夜間長距離輸送が減ることにより、トラックドライバーの労働環境の改善につながることも期待される。

図表 I-2-1-21 道路空間の利活用イメージ



資料) 国土交通省

図表 I-2-1-22 自動物流道路のイメージ



資料) 国土交通省

③ダブル連結トラック

トラックドライバー不足による物流停滞が懸念される中で、少ないドライバーで、より多くの荷物を運ぶためにダブル連結トラック^{注4}の導入が進められている。ダブル連結トラックは、1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能であり、これまでドライバー2人を要して運んでいた荷物を1人のドライバーが運ぶことで、トラック輸送の省人化につながっている。

(ダブル連結トラックの普及)

ダブル連結トラックを扱う物流事業者は年々増加していることもあり、国土交通省では、2024年9月に、ダブル連結トラックの通行区間を約5,140kmから約6,330kmに拡充するなど、更なる普及に取り組んでいる。

図表 I-2-1-23 ダブル連結トラック



資料) 国土交通省

図表 I-2-1-24 ダブル連結トラックの対象路線の拡大について (2024.9)



資料) 国土交通省

注4 単車トラックの後ろにトレーラーを連結させて走行する車両。2019年より社会実装。

(駐車マスの整備)

高速道路事業者は、ダブル連結トラックの通行区間拡充に併せて、駐車可能な駐車マスの整備を推進しており、サービスエリア等に、ダブル連結トラックのドライバーが確実に休憩できる予約制の駐車マスを設置するといった取組も見られる。2025年3月末には、187か所357台分のダブル連結トラック駐車マスの整備が完了している。

(運行手続の見直し)

国土交通省は2025年3月に、ダブル連結トラックの通行区間の拡充や許可件数が増加している状況を踏まえ、手続の利便性を向上させるため、「特殊車両通行許可制度」に加えて、即時通行可能な「特殊車両通行確認制度」を利用可能とした。

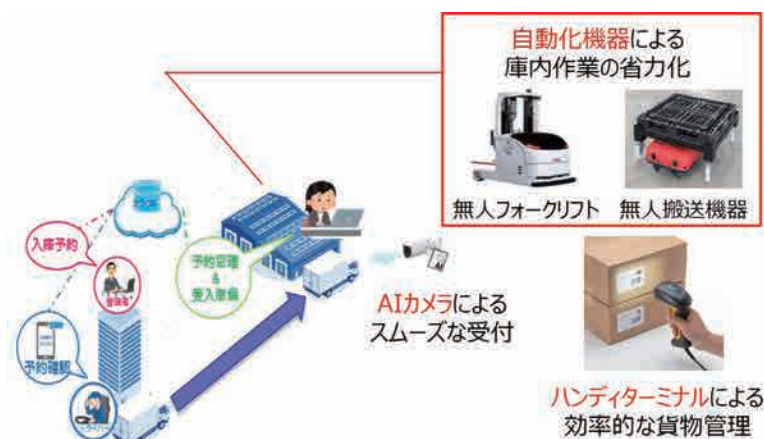
④物流の効率化

(物流施設の自動化・機械化)

物流施設の自動化・機械化は、サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす物流施設において、物流の停滞が生じないように、作業の効率化の推進を図るものである。これにより、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減や、物流施設の省人化・省力化等が推進されている。

そこで国土交通省では、物流施設におけるシステムの構築や自動化・機械化機器の導入を支援している。例えば、自動化機器による倉庫内作業の省力化やAIカメラによるスムーズな受付、トラック予約受付システムの導入による荷待ち時間の削減等により、効率的な物流が実現するよう支援している。

図表 I-2-1-25 物流施設における自動化・機械化



資料) 国土交通省

Column コラム

沖縄県の物流倉庫の効率化（琉球海運株）

沖縄県は、生活物資の多くを海上輸送に依存しており、沖縄県民の生活及び経済活動にとって、安定的かつ安全な物流の確保が重要となる。

その物流の一翼を担う琉球海運株は、海上運送業のほか、県内数か所に大型倉庫を構え、同県の経済を支えている。海上輸送は、天候の影響を受けやすく、貨物船の遅れが生じ、荷物が集中することもあり、倉庫作業の効率化が長年の課題であった。そこへ今回、物流の「2024年問題」への対応も加わった。

そのような中、同社では、県内最大規模の物流拠点「琉球ロジスティクスセンター」を2023年5月から稼働させ、倉庫作業の効率化を進めている。

ここで取扱う商品は50,000品目にも及び、その多くはばら積みで運ばれてくる。1日約29,000ケースの仕分けを行っているが、荷物を配送先別に自動仕分けする機械（ソーター）を導入することで、倉庫作業の正確性や生産性が飛躍的に向上した。

また、トラックからの荷卸し作業は、これまで複数の作業員の手による作業が中心だったが、ソーターからトラックのコンテナ内部まで伸縮自在のベルトコンベアによって、作業負担の軽減が図られている。

長時間の荷待ち対策としては、あらかじめ荷役時間を決めておくことで、運送会社側での到着時間を見越した運行計画の策定、倉庫側による作業準備が可能となり、荷待ち時間の削減につながっている。また、トラック到着台数が平準化されることで、効率的な作業員の配置が可能となった。

これらの取組により、荷物の仕分け能力は2倍程度向上し、トラック1台当たり平均の荷待ち時間も70分から20分と、3分の1以下に短縮した。

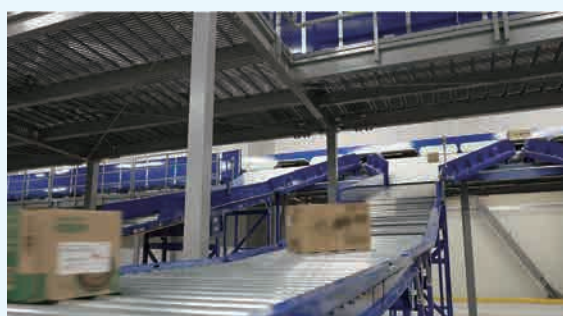
担い手不足が深刻となる中、持続可能な物流の実現のためには、このような倉庫作業の自動化・機械化による生産性向上だけでなく、運送会社との連携による物流の効率化も期待される。

＜琉球ロジスティクスセンター＞



資料）琉球海運株

＜ソーター＞



（共同配送による積載率の改善）

トラックドライバーが不足する中で、少ない人員で物流を維持していくためには、貨物自動車輸送における低い積載率の改善が重要となる。

積載率を向上させる取組として、複数の荷主の荷物を1台のトラックに混載して運ぶ、共同配送が進められている。また、共同配送を行う際に、AI等を活用し、最適な積付け計算による積載率の最大化を図る取組も行われている。

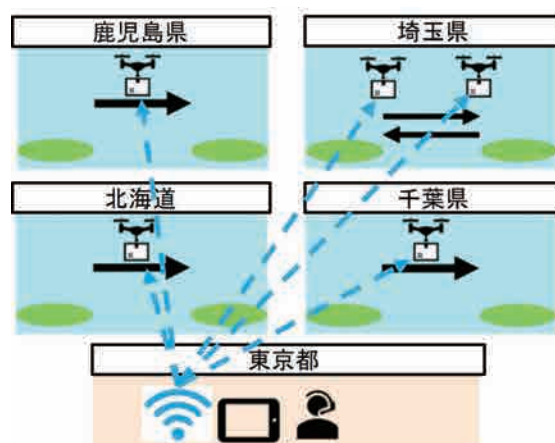
⑤ ドローン物流の実現に向けた取組

物流分野においてドローンを活用することで、地域における輸配送が効率化かつ迅速化される。また、住民の買い物支援や医薬品配送等での活用も想定される。

2023年12月には、国土交通省が、ドローンの事業化を推進するため、「レベル3.5飛行」制度を新設した。これは、デジタル技術の活用（機上のカメラによる歩行者等の有無の確認）等の一定要件を満たすことにより補助者や看板の配置といった従来の立入管理措置を撤廃するとともに、操縦ライセンスの保有、及び保険への加入により道路や鉄道等の横断を伴う飛行を容易化する飛行形態である。

また、2024年10月に国土交通省が設置した「多数機同時運航の普及拡大に向けたスタディグループ」において、官民の関係者で検討を進め、レベル3.5飛行を念頭に置いた多数機同時運航の普及拡大に向け、2025年3月に「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）を策定・公表した。

図表 I-2-1-26 多数機同時運航の実証事例



資料）日本航空㈱

（3）交通分野における取組

地域公共交通においては、多くの交通事業者がバス・タクシーの運転手不足等の問題をはじめ、深刻な経営状況にあるため、路線等の撤退や縮小が進み、地域の移動手段の確保に懸念が生じている。

このような中、国土交通省では、地域の移動手段の確保を図るために、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ」（2024年5月）を公表し、自動運転サービスの社会実装やAIオンデマンド交通、MaaS^{注5}等の新技術・デジタル技術の活用により、生産性の向上による持続性の確保や、利用者の利便性の向上を進めている。

① 自動運転バス等

ドライバー不足等が懸念される中、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」（2022年12月閣議決定）では、2025年度を目途に50か所程度、2027年度に100か所以上で、地域限定型の無人自動運転移動サービスの実現を目指している。

これを踏まえ、国土交通省では、一般道の自動運転について、2025年度には全都道府県での通年運行の計画策定又は実施を目指しており、自動運転の社会実装・事業化を推進している。

注5 MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

図表 I -2-1-27 自動運転に係る全都道府県での初期投資支援に係る取組



資料) 国土交通省

一方、自動運転の安全性に関する審査は専門的であり、行政手続が長期化している。また、開発・導入コスト等が高いこともあり、新規参入が容易でないという課題も見られる。

これを受けて、警察庁と連携し、伴走型の支援体制の構築による審査手続の迅速化を図るとともに、先行実装地域で認可された自動運転車両を別地域でも活用しやすくするといった取組も支援している。

(自動車における自動運転技術)

「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」(2024年6月)は、一定の条件下においてドライバーの存在を必要としない「自動運転レベル4」での走行を行う車両について、システムの責任範囲及び判断のあり方から、安全水準を明確化することを目的として策定された。今後は、一般道でのレベル4の移動サービス実現に向け、道路状況の情報提供や走行環境の整備に関する取組を推進していくとともに、路車協調システムの実装に必要な技術基準類や走行環境の整備に関するガイドライン等の策定に向け、実証実験等の取組も推進していく。

図表 I -2-1-28 路車協調システム及び走行環境の整備イメージ



資料) 国土交通省

Column コラム

全国初、「自動運転レベル4 路線バスの営業運行」(伊予鉄バス(株))

バス運転手が不足する中で、地域公共交通の維持に向け、運転手の乗車を必要としない自動運転バスの開発・導入が進められている。

愛媛県松山市に本社を置く伊予鉄バス(株)は、主に松山市内でバス運行を行っており、地域公共交通を支えている。同社は、2024年12月から全国で初めて「自動運転レベル4 路線バス運行」を開始した。

全国的にバス運転手が不足している状況で、同社においても安定してバス運行を続けていくために必要な人員よりも10%程度足りていなかった。また、今後も担い手不足は続いていくと予想され、地域の交通、ひいては地域経済の維持のためには、運転手を必要としない自動運転バスの導入に必要性を感じていた。このような中で、同社は、自動運転に関する事業を展開する企業と協業し、自動運転車両を活用した路線バスの運行計画を進めていた。

営業運行を開始したこの路線バスは、伊予鉄道高浜駅から松山観光港間を1日に66便運行しており、約

800mをおよそ2分(最高時速35km)で走行している。使用されている自動運転車両は、最大12名乗車可能なEV車両であり、誰でも通常の路線バスと同じ料金で利用が可能である。車体の外装には、多くのカメラとLiDAR等のセンサが備えられており、車両周囲の人や動物、障害物を的確に認知することで安全走行を実現している。また、走行中であっても、常に対向車両や歩行者等の動きを分析しており、7秒後に車両に衝突するかを判断基準の1つとして、衝突回避のための減速、あるいは停止ができる設計になっている。現在は、運賃収受や車椅子の介助等のサービスのためと運転に手動介入が必要な場合に備えて大型2種免許を保持した乗務員1名が同乗し、さらに、営業所で遠隔監視を行いながら運行している。

同社は今後、乗務員を乗せない完全無人化を目指しており、実現することで地域公共交通を維持していくことが期待されている。

<運行に使用されている自動運転バス車両>



資料) 伊予鉄バス(株)

<車内の様子>



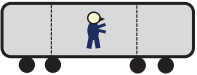
②鉄道における自動運転技術

鉄道分野では、担い手不足による運行本数の減便や廃線等が相次ぐ中で、運転士や係員が同乗しない自動運転の実現に向けた取組が進められている。鉄道における自動運転は、安全面の配慮から、人や自転車が容易に立ち入ることができない一部の新交通システム^{注6}等で実現されているものの、これまで踏切道がある等の一般的な路線では、運転士が乗務しない自動運転の導入はされていなかった。

国土交通省では、一般的な路線を対象とした自動運転の技術的要件の基本的な考え方について、「鉄道における自動運転技術検討会とりまとめ」（2022年9月）を公表し、これを踏まえ自動運転の技術基準（解釈基準）を改正した（2024年3月）。

また、踏切道がある等の一般的な路線であるJR九州香椎線において、GOA2.5（運転士以外の緊急停止操作等を行う係員が列車の先頭車両の最前部の運転台に乗務する形態）による営業運転が開始され（2024年3月）、他の事業者においても自動運転の導入に向けた検討が進められている。

図表 I-2-1-29 鉄道の運転形態と自動化レベル

自動化レベル	乗務形態のイメージ
GOA0 目視運転 TOS	 運転士（および車掌）
GOA1 非自動運転 NTO	
GOA2 半自動運転 STO	 運転士 ＜役割＞列車起動、緊急停止操作、避難誘導等
GOA2.5 緊急停止操作等を行う係員付き自動運転 ※IEC及びJISには定義されていない 日本が独自に設定したレベル	 運転士以外の係員が列車の前頭に乗務 ＜役割＞緊急停止操作、避難誘導等
GOA3 添乗員付き自動運転 DTO	 列車に乗務する係員 ＜役割＞避難誘導等
GOA4 自動運転 UTO	 係員の乗務無し

GOA: Grade Of Automation
TOS: On Sight Train Operation, NTO: Non-automated Train Operation, UTO: Unattended Train Operation
STO: Semi-automated Train Operation, DTO: Driverless Train Operation.
※IEC 62267 (JIS E 3802): 自動運転都市内軌道旅客輸送システムによる定義
(IEC: 国際電気標準会議 (International Electrotechnical Commission) 電気及び電子技術分野の国際規格の作成を行う国際標準化機関)

資料) 国土交通省

さらに、自動運転の導入に向けた検討状況等を踏まえ、前方支障物検知システム等自動運転に関する要素技術の開発を支援している。

注6 都市内の交通機関のうち、自動運転を行うような新しいシステムを取り入れた軌道系交通機関。主としてガイドウェイシステムやモノレール等がある。

Column コラム

鉄道の自動運転(GOA2.5) 運転士（操縦免許保有者）による乗務が不要に（九州旅客鉄道株）

人口減少、将来の担い手不足の中でも、鉄道のネットワークを維持するという課題を解決するため、九州旅客鉄道株（以下、「JR九州」）では「大きなインフラ投資を伴わず安全を確保してドライバーレス運転の実現」を目指し、2017年から、操縦免許^{注1}を保有しない車掌の乗務が可能となる自動運転技術の開発を進めてきた。

2024年3月、同社の香椎線において、国内で初めて、踏切があり、ホームドアが無い営業路線での自動運転を開始した。現在、この香椎線における自動運転レベルはGOA2.5（緊急停止操作等を行う係員が列車の先頭車両の最前部の運転台に乗務する形態）に分類され、操縦免許を保有しない車掌（自動運転乗務員）により、約4割^{注2}の列車が運行されている。

香椎線の自動運転では、駅間の速度調整はすべて自動で実施される^{注3}。自動運転乗務員は、走行開始要求の操作、ドア開閉を実施するほか、自動運転中、異常を認めた時には緊急停止ボタンを押すことにより、列車を速やかに安全停止させることができる。

JR九州の自動運転乗務員は、車掌経験者に追加で研修を行い、実務認定試験を合格することで乗務できる。同社では通常、車掌から列車の運転士の養成期間は約9か月であるが、自動運転乗務員の場合、約2か月である。

一般に、運転士は、信号や計器等を適宜確認しながら、確認できる範囲で異常を認めた場合には被害軽減に最善を尽くし、駅の所定停止位置にスムーズに停止操作を行うことが求められるなど、長期間の学科研修及び操縦操作をはじめとした習熟訓練が必要となる。

資料) JR九州

自動運転乗務員の養成では、自動運転であるため操縦操作の習熟訓練を要さない。一方で、単独乗務となるほか、列車乗務に必要な知識や技能習得のため、学科講習及び技能講習の中では緊急停止操作や異常時対応等の訓練を実施する。

また、自動運転乗務員は従来通り車掌として乗務することも可能であり、一例として、香椎線では自動運転乗務員として乗務し、別の路線では車掌として乗務するといった人材の有効活用が可能となり、担い手不足の解消につながる事が期待される。

同社では、異常時等における手動運転を行うための運転士を確保した上で、今後GOA2.5自動運転の対象列車・区間拡大を行い、運転士から自動運転乗務員に置き換えていくことで、担い手不足に対応する予定である。

<香椎線の運行の様子>



注1 動力車操縦者運転免許。

注2 2025年3月ダイヤ改正時点。

注3 車内に設置された自動列車運転装置は、線路に設置された地上子からの位置情報及び信号の制御情報を受信し、列車の速度調整を自動的に行う。

(4) 航空分野における取組

空港業務では、担い手不足の課題を踏まえ、また、観光需要の増加も見込まれる中、先進技術等による空港業務の生産性向上が求められる。

特に、グランドハンドリングは、航空機の機体や旅客、貨物・燃料等の搭載物の取扱い等に関わる航空機の運航に不可欠な業務であり、国土交通省では、各業務における先進技術の開発・実装に向けた取組を推進している。

①グランドハンドリングにおける省力化・自動化

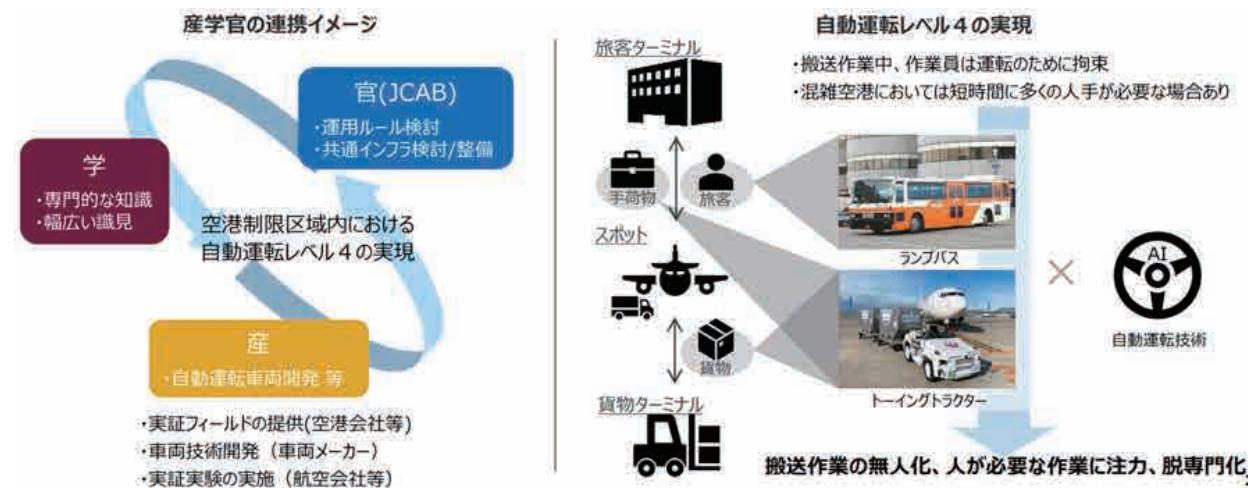
(ランプバス・トーイングトラクターにおける自動運転技術)

混雑空港において、ランプバス^{注7}やトーイングトラクター^{注8}は、短時間に多くの旅客の輸送や貨物・手荷物の搬送を行うため、多くの人手が必要であり、自動運転の導入による搬送作業の無人化が進められている。

国土交通省は、産学官の連携により、空港制限区域内における「自動運転レベル4」の実現に向けた取組を進めている。また、自動運転車両の導入に当たり、センサやカメラ等の共通インフラの整備や運用ルールについてのガイドラインを公表しており、さらに、自動運転の導入に向けた実証実験を進めている。

今後は、2025年中の空港制限区域内における自動運転レベル4の実装に向けて、共通インフラの整備等の取組を進めていくこととしている。

図表 I-2-1-30 グランドハンドリング業務における産学官の連携イメージ・自動運転レベル4の実現



資料) 国土交通省

②保安検査業務の量的・質的向上の推進

空港の保安検査業務において、保安検査の量・質をともに向上させるため、高度な保安検査機器の導入に取り組んでいる。自動で手荷物の仕分け・搬送が可能なスマートレーン、自動的に非接触で人

注7 空港旅客ターミナルと離れた場所に駐機した航空機との間を輸送する車両。

注8 手荷物・貨物を収容した荷車・コンテナ等をけん引する車両。

体表面の異物を検知するボディースキャナー等の先進的な検査機器の導入により、検査精度の効率化や保安検査員の負担軽減が進んでいる。

図表 I -2-1-31 高度な保安検査機器



資料) 国土交通省

本節の 2 で紹介した新技術を含め、国土交通省が推進する省人化・省力化に資する新技術^{注9}については、以下の資料にまとめられているため、紹介する。

図表 I -2-1-32 国土交通省が推進する省人化・省力化に資する新技術

インフラDX

- ・「国土交通データプラットフォーム」(国土交通省)
- ・「i-Construction 2.0の主な取組成果と今後の予定」(国土交通省, 令和7年4月18日)
- ・「点検支援技術性能カタログ」(国土交通省, 令和7年4月10日)
- ・「建設現場における遠隔臨場事例集 (第三版)」(国土交通省, 令和7年3月19日)
- ・「i-Construction 2.0～建設現場のオートメーション化～」(国土交通省, 令和6年4月16日)
- ・「インフラ分野のDXアクションプラン (第2版)」(国土交通省, 令和5年8月8日)
- ・「建設現場の生産性を飛躍的に向上するための革新的技術の導入・活用に関するプロジェクト 試行技術集」(国土交通省, 令和5年6月)
- ・「建設現場における遠隔臨場取組事例集 (第二版)」(国土交通省, 令和5年3月13日)
- ・「土木工事におけるプレキャスト工法の活用事例集 (第二版)」(国土交通省, 令和4年3月31日)
- ・「インフラ分野のDXアクションプラン」(国土交通省, 令和4年3月30日)
- ・「建設現場における遠隔臨場取組事例集」(国土交通省, 令和4年3月29日)

地理空間情報

- ・「PLATEAUウェブサイト」(国土交通省)
- ・「都市空間情報デジタル基盤構築支援事業 (PLATEAU補助制度) 取組事例集」(国土交通省)
- ・「国土数値情報ダウンロードサイト」(国土交通省)
- ・「不動産情報ライブラリ」(国土交通省)
- ・「「建築・都市のDX」の具体的な取組」(国土交通省)

注9 「資料名」(出典, 公表時期) ウェブサイト等は随時更新されるため公表時期省略。

- ・「作業規程の準則（GNSS 標高測量、三次元点群データを用いた断面図作成）」（国土地理院, 令和 7 年 3 月 31 日）
- ・「今後の国土数値情報の整備のあり方に関する検討会 最終とりまとめ（本文）」（国土交通省, 令和 6 年 7 月 25 日）
- ・「地上レーザ測量システムを用いた三次元点群合成マニュアル」（国土地理院, 令和 6 年 3 月 29 日）
- ・「人流データ利活用事例集 2025」（国土交通省, 令和 7 年 3 月）

建設マネジメント

- ・「BIM/CIM ポータルサイト」（国土交通省）
- ・「BIM活用促進ポータルサイト」（国土交通省）
- ・「BIM/CIM 事例集 ver.1 港湾編（令和 6 年度改訂版）」（国土交通省, 令和 6 年 7 月）
- ・「BIM/CIM 事例集 ver.2 港湾編（令和 6 年 7 月版）」（国土交通省, 令和 6 年 7 月）

オープンデータ

- ・「国土交通省インフラ分野のオープンデータの取組方針」（国土交通省, 令和 7 年 4 月 17 日）

治水・上下水道

- ・「水管理・国土保全局 DX ウェブサイト」（国土交通省）
- ・「上下水道 DX 技術カタログ」（国土交通省, 令和 7 年 3 月 28 日）
- ・「下水道分野における DX 技術導入に関する検討事例集」（国土交通省, 令和 7 年 3 月）
- ・「下水処理場運転操作への AI 導入に向けた環境整備に関するあり方について（提言）」（国土交通省, 令和 6 年 3 月 28 日）
- ・「河川・ダムの「点検技術カタログ」」（国土交通省, 令和 5 年 3 月 17 日）

港湾

- ・「Cyber Port ポータルサイト」（国土交通省）
- ・「港湾の施設の新しい点検技術カタログ」（国土交通省, 令和 7 年 3 月 31 日）
- ・「港湾工事における“新技術カタログ”」（国土交通省, 令和 6 年 3 月 26 日）
- ・「AI等を活用したターミナルオペレーションの最適化実証と効果検証結果」（国土交通省, 令和 5 年 5 月 26 日）

自動運転

- ・「都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集」（国土交通省, 令和 7 年 5 月 27 日）
- ・「自動運航船に関する技術開発の状況等（第 1 回自動運航船検討会資料）」（国土交通省, 令和 6 年 6 月 27 日）

物流

- ・「物流・配送会社のための物流 DX 導入事例集」（国土交通省, 令和 4 年 3 月）

技術研究開発

- ・「NETIS（新技術情報提供システム）」（国土交通省）
- ・「電気通信技術ビジョン 4」（国土交通省, 令和 5 年 3 月 17 日）

資料) 国土交通省、国土地理院

3 供給方法の見直し・需要者側の協力

労働者の「処遇改善、担い手の拡大」の推進により、労働市場から、サービスの担い手として新たな労働参加を得ることが期待できるが、生産年齢人口が減少する中では、併せて省人化・省力化の推進も不可欠であり、先述のとおり、「省人化・省力化技術の利活用」の取組も推進している。

あわせて、労働需給が逼迫していく中、サービス供給の現場では、サービスの廃止・撤退といった最悪の事態を回避し、持続可能なサービスを維持していくために、努力が続けられており、やむを得ずサービスの低下等を国民に受容してもらうケースもあり得る。例えば、地域の実情に合わせて、サービスの供給方法を見直したり、サービス内容を合理化したりするなど、サービスの需要者・消費者（エンドユーザー）側の理解にも配慮しつつ、様々な工夫・やり繰りで総合的に取り組む事例が見られるようになっている。

本白書では、以下の7つの類型に分け、それぞれの具体的な取組を紹介するとともに、併せて、国民の理解、受容の度合い等を見ていくこととする。

- (1) 限られた自治体人材が広域・多分野をまとめて対応
- (2) 官民の役割分担を見直し、民の活動領域を拡大
- (3) 民間の収益事業の中でインフラを整備・管理
- (4) 類似業務に拡張してより幅広いサービスを提供
- (5) 地域にある既存資源の協力を得てサービス提供
- (6) 重複排除を目指した役割分担や広域化
- (7) ユーザー側の協力を得てサービス供給を一部縮小

(1) 限られた自治体人材が広域・多分野をまとめて対応

我が国の公共インフラは、高度経済成長期以降、一斉に整備され、現在、老朽施設の割合が加速度的に高まる中、その適確な維持管理や更新の重要性が増している。

一方で、市区町村が抱える財政面、体制面の課題や、人口減少、DX 進展等の社会情勢の変化に応じて適確にインフラ機能を発揮させる必要があることを踏まえると、個別インフラ施設のメンテナンスを継続するだけでなく、発展させた考え方のもと、トータルコストの縮減・平準化等を図りつつ、計画的・効率的なインフラの維持管理・更新を進める必要がある。

埼玉県八潮市において発生した流域下水道管に起因すると考えられる道路陥没事故も踏まえ、インフラの老朽化対策は喫緊の課題である。

Column コラム

埼玉県八潮市の道路陥没事故

○八潮市の道路陥没事故の対応

2025年1月28日、埼玉県八潮市で流域下水道管の破損に起因すると考えられる道路陥没事故が発生し、トラックが巻き込まれた。さらに、一時は約120万人に下水道（洗濯や入浴）の使用自粛が求められるなど、大きな影響が発生した。国土交通省では同様の事故の発生を未然に防ぎ、国民の安全・安心が得られるよう、全国の地方公共団体に対して下水道管路の全国特別重点調査の実施を要請している。また、地下管路の施設管理のあり方などを検討する有識者委員会を設置し、2025年度にかけて引き続き検討を進めることとしている。

○これからのインフラ老朽化対策の重要性

埼玉県八潮市で発生した陥没事故のような下水道管に起因する道路陥没等は、2022年度には全国で、約2,600件発生している。

我が国では、2012年の笹子トンネル天井板崩落事故を受け、所管のインフラ全分野を対象に、点検ルールを明確化するとともに、メンテナンスサイクルを確立させるため、インフラ長寿命化計画を策定した。これに基づき定期的な点検・診断、修繕計画への反映、計画的な修繕などを推進してきた。

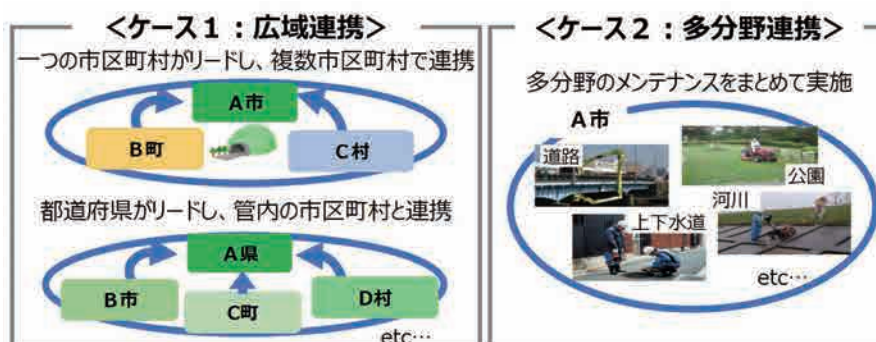
今後の老朽化対策にあたっては、人口減少に伴う財政への影響も踏まえ、中長期的な対策予算を低減・平準化するため、予防保全型メンテナンスへの転換を加速させるとともに、地域の将来像を考慮したインフラの集約・再編等を進める必要がある。

2025年6月の国土強靱化実施中期計画の策定においては、下水道の老朽化対策について、本件事故も踏まえて検討することが位置づけられており、今後、有識者委員会等での議論も踏まえ、インフラ老朽化対策に必要な対策の検討を進めることとしている。

①地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）

小規模自治体では、老朽化対策に必要な技術者が不足しており、これを支援することも重要である。市区町村の財政面・体制面の課題を踏まえ、地域に必要なインフラの機能・性能を維持していくためには、個別インフラ施設の計画的な修繕に加え、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、効率的・効果的にマネジメントしていく「地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）」を推進していくことが求められる。群マネでは「自治体の束」や「事業者の束」、「技術者の束」が重要であり、取組を通じ施設管理者が一定規模のインフラ施設を一体的・効率的にマネジメントすることが可能になるとともに、民間事業者にとっても地域建設業の経営安定化や体制確保（人員、資機材等）につながることを期待される。2023年度に選定したモデル地域（11件40地方公共団体）において取組を進めており、今後はモデル地域における検討により得た知見等を手引きに取りまとめ、全国展開につなげていく。

図表 I-2-1-33 地域インフラ群再生戦略マネジメント（広域・多分野の考え方）



資料) 国土交通省

(2) 官民の役割分担を見直し、民の活動領域を拡大

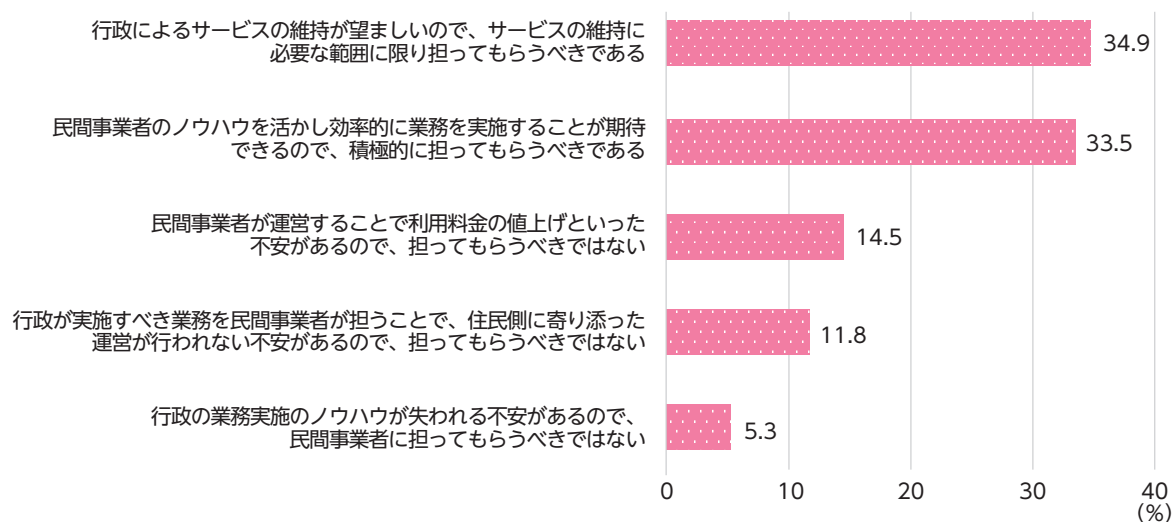
多くの地方公共団体にとって、人口減少や公共施設の老朽化等に適切に対応しつつ、活気に溢れる地域経済を実現していくことは喫緊の課題となっている。PPP（Public Private Partnership）は、公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間事業者の創意工夫を活用し、財政資金の効率的使用や行政の効率化を図るものである。

国土交通分野においても、財政負担平準化や不足する地方公共団体職員の補完を目的として、各地域の実情に合わせ、官民連携事業が検討・実施されている。

また、地域に必要なインフラの機能・性能を維持するため、複数の地方公共団体で連携するなど、既存の行政区域にこだわらない総合的かつ多角的な視点をもって、インフラマネジメントに取り組む事例も見られる。

なお、国土交通省「国民意識調査」によると、官民連携（PPP/PFI）のように、行政の責任の下、行政の業務の一部を民間事業者に担ってもらう取組について国民の受容度をたずねたところ、「行政によるサービスの維持が望ましいので、サービスの維持に必要な範囲に限り担ってもらうべきである」（34.9%）、「民間事業者のノウハウを活かし効率的に業務を実施することが期待できるので、積極的に担ってもらうべきである」（33.5%）という結果であった。利用料金の値上げといった不安（14.5%）、住民に寄り添った運営が行われない不安（11.8%）、行政の業務実施のノウハウが失われる不安（5.3%）から反対する意見もあるが、約7割の回答者が、行政の責任の下、行政の業務の一部を民間事業者に担ってもらう取組について賛同していることが分かった。

図表 I-2-1-34 行政の責任の下、行政の業務の一部を民間事業者に担ってもらう取組



※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

①包括的民間委託

「包括的民間委託」とは、公共施設の管理・運営を受託した民間事業者が創意工夫やノウハウの活用により効率的・効果的に実施できるよう、複数の業務や施設を包括的に委託することである。包括的民間委託の導入により、市区町村にとっては、発注業務等の効率化が図られ、職員の負担軽減が期待できる。事業者にとっては、包括化により一定規模の業務を一定期間にわたり安定して確保できることから、経営の安定化、新規投資や技術力向上への意欲をもたらすことが期待できる。

多摩市では、橋梁の維持管理において、複数年の包括的民間委託を活用し、長寿命化計画の改定等、一部行政業務を民間に委託している取組が進められている。

②ウォーター PPP の推進

上下水道分野のウォーター PPP は、コンセッション方式^{注10}（レベル4）と管理・更新一体マネジメント方式（レベル3.5）の総称であり、職員不足、施設の老朽化、水道料金や下水道使用料収入の減少等、地方公共団体の抱える課題を解決し、上下水道分野の持続性を向上させるためのひとつの有効な手段である。

レベル3.5は、レベル4に準ずる効果が期待できる官民連携方式として、また、水道、下水道、工業用水道分野において、レベル4に段階的に移行するための官民連携方式として、長期契約で管理と更新を一体的にマネジメントする方式である。

また、ウォーター PPP は、2022年度から2031年度の10年間で、水道・下水道ともに100件、工業用水道で25件の事業件数がターゲットに掲げられている^{注11}。

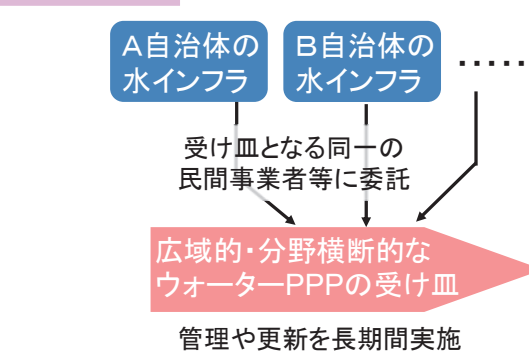
さらには、水インフラの管理や更新を広域的・分野横断的な受け皿に一括して任せる広域型・分野横断型ウォーター PPP の形成を促進している。

図表 I-2-1-35 包括的民間委託の例



資料) 国土交通省

図表 I-2-1-36 広域型・分野横断型ウォーター PPP



資料) 国土交通省

注10 利用料金の徴収を行う公共施設について、施設の所有権を公共主体が有したまま、施設の運営権を民間事業者に設定する方式。

注11 内閣府「PPP/PFI 推進アクションプラン（令和6年改定版）」より。

図表 I -2-1-37 ウォーター PPPの説明図



資料) 内閣府

Column コラム

ウォーター PPP レベル 3.5 の導入 (神奈川県企業庁)

我が国の水道事業者は、担い手不足や職員の高齢化等の課題を抱えている。神奈川県企業庁（以下、「企業庁」）においても、職員の高齢化が進んでおり、今後10～15年の間に、技術系職員の大幅な減少が見込まれている。

将来にわたって安定的な事業運営を継続していくことが課題となる中、企業庁は、民間事業者と連携した水道事業の運営に取り組み、2014年から、箱根地区の水道業務に包括的民間委託を導入している。2024年から開始した「箱根地区水道事業包括委託（第3期）」は、委託期間を5年から10年に延長したことで、ウォーターPPPの管理・更新一体マネジメント方式（レベル3.5）の要件を満たすこととなった^{注1}。

包括的民間委託の導入により、企業庁は、これまで旧箱根水道営業所の職員20名で行っていた業務に加えて、個別に発注していた複数の民間委託業務を一括して発注することにより、契約と業務の履行確認を一体化できるようになり、現在、企業庁職員7名によるモニタリング体制のもと箱根地区の水道事業運営は、受注者により適切に行われている。

資料) 神奈川県企業庁

また、管理・更新一体マネジメント方式の採用により、第3期では、受注者自ら水道施設の更新計画の原案を作成する業務が加わり、企業庁は、受注者のさらなる水道事業に係る運営ノウハウの習得を促している。

企業庁は、今後も箱根地区において包括的民間委託を活用し、民間事業者と連携しながら、より効率的かつ安定的な水道事業の運営を目指すこととしている。

<箱根地区水道事業の概要>



注1 本委託におけるウォーター PPP はコンセッション方式（レベル4.0）を目指すものではなく、管路・更新一体マネジメント方式（レベル3.5）を継続する。

(3) 民間の収益事業の中でインフラを整備・管理

①公募設置管理制度 (Park-PFI)

公募設置管理制度 (Park-PFI) とは、都市公園において、飲食店、売店等の公園施設の設置又は管理を行う民間事業者を公募により選定し、民間事業者が設置する施設から得られる収益を公園整備に還元することを条件に、民間事業者には都市公園法の特例措置がインセンティブとして適用される制度である。

Park-PFIの活用により、公共部分の整備に収益を充当させる仕組みが法定化されたことで、公園管理者は、効果的・効率的な公園の再整備が期待できる。また、民間事業者にとっても、公園という立地環境を活かしつつ、長期的な戦略をもって安定的な施設運営を行うことが可能となる。さらに、住民等の公園利用者側にとっても、公園の利便性が向上し、公園の周辺を含めたエリアの魅力向上につながる。

図表 I-2-1-38 Park-PFIの概要図



資料) 国土交通省

②港湾環境整備計画制度 (みなと緑地 PPP)

港湾環境整備計画制度 (みなと緑地 PPP) は、官民連携による賑わい空間を創出するため、港湾における緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益還元として港湾緑地等のリニューアルを行う民間事業者に対し、港湾緑地等の貸付けを可能とする制度である。

港湾管理者の厳しい財政制約等により、港湾緑地等の十分な維持管理や更新がなされず、老朽化・陳腐化が懸念されている中、みなと緑地 PPP の活用により、良好な港湾環境の形成と港湾管理者の負担の軽減が期待される。

図表 I -2-1-39 みなと緑地PPPの概要図



資料) 国土交通省

③河川敷地の更なる規制緩和 (RIVASITE)

原則として、民間事業者による河川敷地の占有は認められていないが、一定の要件を満たす場合に特例として民間事業者も占有が可能な「河川空間のオープン化」が推進されている。この取組は全国的に拡大しているものの、占有許可期間の上限が10年以内となっていることや占有許可が施設ごととなっていることで長期的な経営戦略がたてられないといった課題を有していた。こうした中、2023年5月に、更なる規制緩和として「RIVASITE」の社会実験を開始している。

「RIVASITE」では、民間事業者が、河川管理施設の整備や占有区域外の清掃・除草等を行うことを条件に、占有期間が最大20年まで保証され、占有範囲も施設ごとではなく、エリア一体の占有に拡大される。このような、河川敷地の官民連携による更なる「地域の活性化」と「河川管理の効率化」を進めていくこととしている。

図表 I -2-1-40 RIVASITEの概要図



資料) 国土交通省

(4) 類似業務に拡張してより幅広いサービスを提供

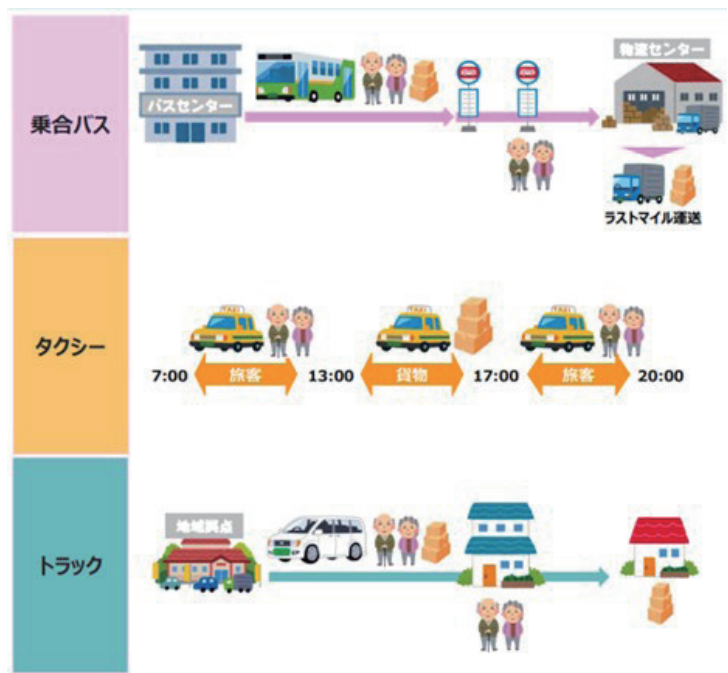
自動車運送事業者における人流・物流サービスの「かけもち」や、建設現場における建設技能労働者の作業範囲拡大等、従来のあり方とは異なる新しい事業展開により、限られた人材でより幅広いサービスを提供する取組が進められている。

①貨客混載

物流・人流サービスの持続可能性を確保するため、運送事業者が、旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、空きスペースを活用して旅客と貨物を同時に運ぶといったサービスの「かけもち」を可能とする貨客混載の導入が進められている。2023年には、過疎地域に限定されていた貸切バス、タクシー、トラックについて、地域の関係者による協議が調ったことを条件として全国で貨客混載が可能となった。

貨客混載は二つの輸送を同時に行うため、到着に時間がかかるといったデメリットもあるが、担い手が限られた中でサービスを維持していくために、このような業種を横断した取組も進められている。

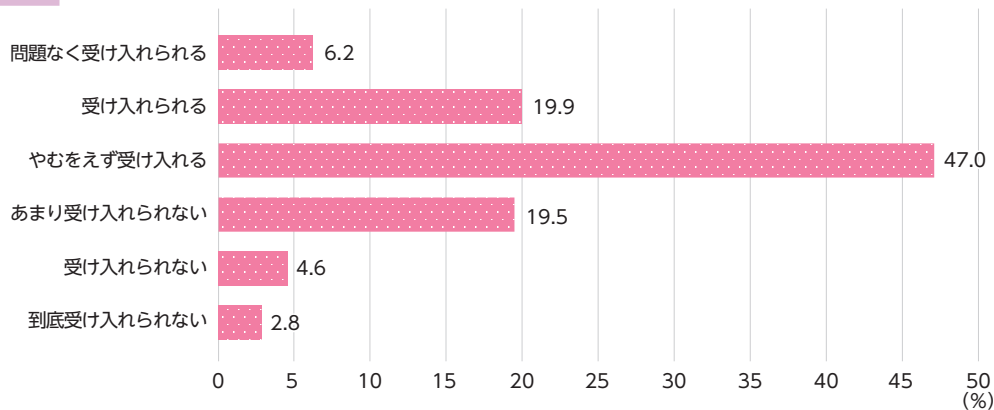
図表 I -2-1-41 貨客混載で想定されるケース



資料) 国土交通省

国土交通省「国民意識調査」によると、「配達業務に併せて貨物車両の助手席等を利用した旅客を輸送する貨客混載の実施」について、目的地への到着に時間が掛かる可能性がある点を踏まえつつ、国民の受容度をたずねたところ、「問題なく受け入れられる」(6.2%)、「受け入れられる」(19.9%)、「やむをえず受け入れる」(47.0%) という結果であった。これに対し、「あまり受け入れられない」「到底受け入れられない」を含め、「受け入れられない」と回答したのは、全体の26.9%であった。

図表 I -2-1-42 配達業務に併せて貨物車両の助手席等を利用した旅客を輸送する貨客混載の実施



※回答者総数 3,000 人 (国内在住の 18 歳以上)。グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料) 国土交通省「国民意識調査」

Column コラム

バス車両を活用した貨客混載の取組（十勝バス(株)）

国内のバス会社は、全国的に、人口減少に伴う利用者の減少による経営環境の悪化や運転手不足が深刻化している。北海道帯広市や近隣の町村では、人口減少に伴い、バスの利用人数は年々減少しており、バス会社の収益改善や、公共交通サービスの利便性向上が喫緊の課題となっていた。

物流分野においても担い手不足が深刻化しており、北海道では、その地理的・気候的特性からトラックの輸送能力低下による影響は大きく、輸送可能な地域・品目が制限されつつある。

このような交通、物流の現状を受けて、2024年2月、十勝バス(株)は、運送事業者と連携して、貨客混載の実証実験を行った。本実証実験では、貨客混載専用バス2

台を改造し、前方を客席、後方を荷物置き場とし、運送事業者の営業所で荷物を積み込んだ後、始発の停留所がある帯広駅を經由し、各地のバス停を回り、最終目的地の十勝バス広尾営業所まで荷物を運搬した。

本実証実験では、1日1回、計10日間運行し、合計で208人の旅客を輸送すると同時に、1,090個の荷物を配送した。荷物1つ当たりの重量を9kgと仮定すると、荷物の総重量は9,810kg（1,090個×9kg）となり、4tトラック換算で約3運行分のトラックドライバーの省人化効果を創出している。

今後、十勝バスは収益面の検討を行い、貨客混載事業の本格導入に向けた検討を進めることとしている。

<貨客混載バスに荷物を積む様子>



資料) 十勝バス(株)

<貨客混載バスの貨物積載スペース>



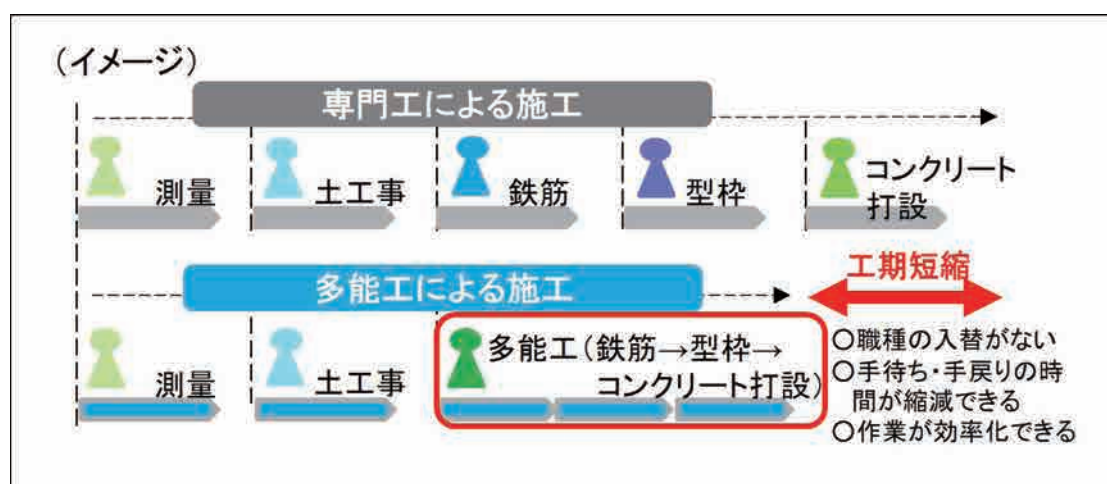
②多能工化

建設業における生産性向上の取組として、複数の異なる作業を連続して実施できる多能工（マルチクラフター）の活用が進められている。

多能工化によって、作業工程の中で工種の入替が発生しないことによる工期の短縮、手戻りの縮小、人材の有効活用等が実現される。建設技能労働者にとっては、能力を活かせる場が拡大し、適切な評価システムの下で、取得した資格等に応じた給与・地位の向上が期待できる。

多能工化への取組は、建設業だけではなく物流分野でも、一部で実施されている。例えば、労働時間の短縮に向けて、フォークリフト作業員が大型免許を取得し、ドライバーと互いの業務を補う取組が実施されている。また、倉庫内作業では、入荷・ピッキング・積み込み等、多くの工程に対応できる多能工の活用も見られる。遅れている工程に多能工を集中させることで、倉庫作業全体の手待ち時間削減につながっている。

図表 I -2-1-43 建設業における多能工のイメージ



資料) 国土交通省

Column コラム

多能工人材育成「躯体屋 JV」（株大林組）

建設業界では、少子高齢化に伴う建設技能労働者の高齢化や、担い手不足、時間外労働の上限規制への的確な対応が喫緊の課題となっている。

総合建設業を営む(株)大林組は、同社や調達先の社員が講師を務めとび工・鉄筋工・型枠工の育成を行う「大林組林友会教育訓練校」の開校・運営をはじめ、多能工人材を育成する、「躯体屋 JV」の組成等を通じ、建設技能労働者の育成環境を整備に取り組んでいる。

「躯体屋 JV」は2021年、とび・鉄筋・型枠業者により組成され、現在は4社が参画している。躯体屋 JV では、勉強会の開催や、建設現場での実務研修を展開しており、現場に即した経験を積むことができる。また、職長クラスの人材を、(株)大林組の建設現場へ出向させ、躯体工事一式として現場施工管理業務を経験してもらうことで、多能工組織の管理者育成にも注力している。躯体屋 JV には、これまででのべ14名が勉強会・実務研修に参加している。

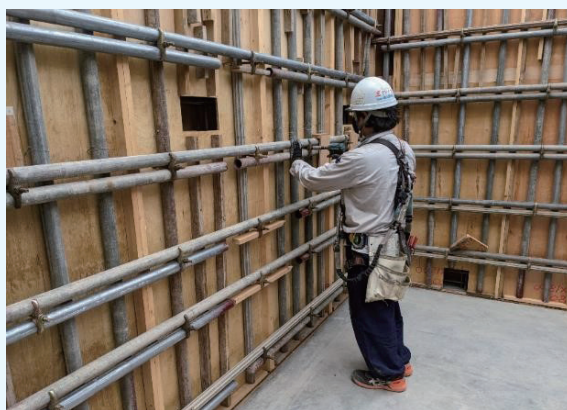
マンション等の繰り返し工程がある物件において、従来はとび工・鉄筋工・型枠大工の作業員数を増減させ、他工種と調整する必要があったが、多能工化に取り組むことで調整の手間がなくなり、作業員の無駄を削減することが期待される。

資料) (株)大林組

実際に、躯体屋 JV に参画している(株)松居組では、多能工化を進めることで工事の効率化を実現しており、同社が手掛けた工事に多能工を活用することで、12 人工（約4%）の削減を実現した。

1人で複数の工程をこなすことができる多能工人材を育成することで、作業の引継ぎの際に手待ち時間が解消される。人材育成に注力することで、現場で活躍できる人材の輩出が可能になり、建設業が抱える担い手不足の解消につながることが期待される。

＜とび工が型枠組立を行う様子＞



③航空整備士制度の見直し

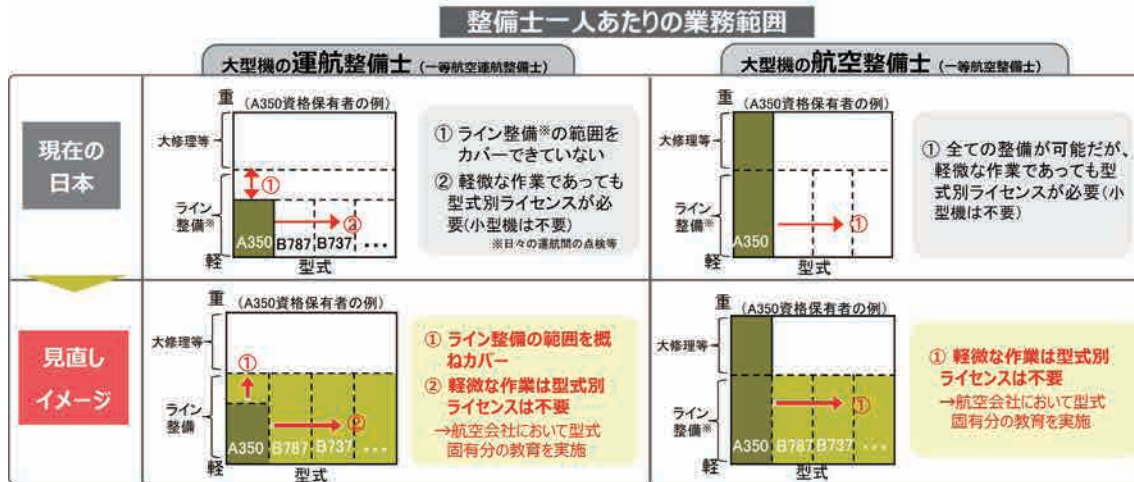
航空専門学校の入学者数が減少する中、今後の航空需要の増加に対応するため、国土交通省では、整備士の担い手確保に資する裾野拡大だけでなく、整備業務の生産性向上に向けた、リソースの有効活用や整備士養成・整備業務の効率化といった取組を進めている。

具体的には、運航整備士^{注12}と航空整備士^{注13}の整備現場の実態や、電子化等による最近の機体整備の変化などを踏まえ、我が国の整備士制度を大幅に見直し、資格の業務範囲の拡大や型式別資格の共通化など、整備人材の有効活用を推進している。

注12 日々の運航間の点検等を念頭に置いた資格（養成期間：約2～3年）。

注13 機体のすべての整備が実施可能な資格（養成期間：約5年）。

図表 I -2-1-44 整備士一人当たりの業務範囲



資料) 国土交通省

I

第2章

国土交通分野における取組と今後の展望

(5) 地域にある既存資源の協力を得てサービス提供

行政・民間・個人が所有する車両や人材等の地域資源を活用し、地域の足の確保やモビリティハブの機能強化等の取組が進められている。

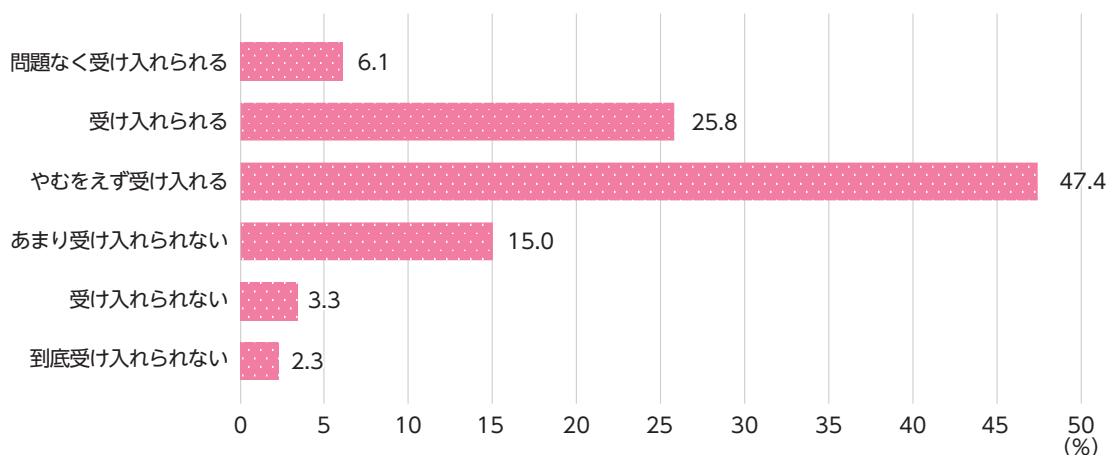
① スクールバスの活用

本来、スクールバスは学生専用であるが、バス事業者の担い手不足を背景に、地域の輸送資源と捉え、通学時間帯における地域住民の混乗や空き時間の有効活用が、本来の用途を妨げない範囲で推進されている。

通学時間帯は学生優先であるため、地域住民にとって利用の一部制約とはなるものの、バスの減便・廃止が進む地域の足の確保につながっている。

国土交通省「国民意識調査」によると、「スクールバスや事業者の送迎バスの活用によるコミュニティバスの運行」について、時間によって利用できなかつたり、車内の混雑が生じたりする不便がある点を踏まえつつ、国民の受容度をたずねたところ、「やむをえず受け入れる」(47.4%)が最も多く、「問題なく受け入れられる」を含め、「受け入れられる」と回答したのは全体の約8割であった。これに対し、「あまり受け入れられない」「到底受け入れられない」を含め、「受け入れられない」と回答したのは、全体の約2割という結果であった。

図表 I -2-1-45 スクールバスや事業者の送迎バスの活用によるコミュニティバスの運行



※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

Column コラム

スクールバスの混乗（群馬県下仁田町）

利用者の減少や担い手不足を背景に、バスの減便・廃線が相次ぐ中、地域住民の移動手段としてスクールバスを活用する動きが見られる。

群馬県下仁田町では、2012年4月に町内の4つの小学校の統合に併せて、スクールバスの増車や運行エリアの拡大が必要となり、町営の路線バスとの運行ルートやダイヤの重複が課題となっていた。町営の路線バスは、当時、利用者の減少により経営状況が厳しく、サービスの維持が困難化していたことから、同町は、2012年から町営バスとスクールバスを統合し、一般の利用者をスクールバスに混乗させる取組を実施している。

平日の登下校の時間帯には、路線バスの代わりにスクールバスが運行し、平日の昼間と休日は路線バスが町内を運行している。スクールバスは、空席があれば一般の利用者も無料で乗車でき、1日を通じて、町中心部と町内各地を結ぶ住民の足を確保している。また、車内には防犯カメラを設置するとともに、車両後部には電光乗降灯を取り付け、児童が安全に利用できるよう対策を行っている。

資料）下仁田町

スクールバスの混乗者は通院目的の高齢者が多く、高齢者や交通弱者の移動手段となっており、2024年度の混乗利用者は3,789人であった。

地域公共交通の維持が困難な地域においては、同町のようなスクールバスに一般の利用者を混乗させる取組が、地域住民の移動手段の確保につながることが期待される。

<スクールバス車両>



②公共・日本版ライドシェア

地域の足、観光の足を確保するため、公共ライドシェアや日本版ライドシェアの導入を進めている。

公共ライドシェアは、バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、市町村やNPO法人等が自家用車を活用して運送サービスを提供する有償の旅客輸送である。

日本版ライドシェアは、2024年3月に、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする、自家用車活用事業として創設されている。タクシー配車アプリデータ等により、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給している。

図表 I-2-1-46 公共・日本版ライドシェアのイメージ



資料) 国土交通省

③モビリティハブの機能強化

モビリティハブとは、複数の交通手段が集まる場所（結節点）のことである。バスや鉄道を待つ際、多くの高齢者が利用するほか、パブリックスペースとして周辺住民の憩いの場ともなり得ることから、利便性・快適性の向上が求められる。そこで、バス停や駅を整備する際、その場で買い物や郵便サービス等も利用できるように整備が求められる。地方公共団体と事業者が連携し、コンビニ店内にバス接近情報を表示するデジタルサイネージ等を設置し、店内のイートインスペース等で、雨や風の影響を受けることなく、快適にバスを待つことができる取組も、一部で開始されている。

図表 I-2-1-47 モビリティハブのイメージ図



資料) 国土交通省

Column コラム

官民連携によるバス待ち環境整備（岐阜市）

公共交通を軸とした持続可能なまちづくりの実現には、利用者が快適に公共交通を利用できる環境整備が求められる。

しかし、バス事業者の担い手不足が深刻化する中、バス停の整備には設置場所の選定・確保に調整を要するため、「バスを待つ」ための環境（バス待ち環境）は必ずしも十分に整っているとはいえない状況である。

岐阜市では2022年から、中部地方で初めて、官民連携によるバス待ち環境の整備の一環として、コンビニ等の民間施設をバス待合スペースに活用する「バスまちば」という取組を実施している。

「バスまちば」では、市、市総合交通協議会、コンビニ等の事業者、バス事業者が協定を結び、民間施設の屋内にバス接近情報を表示するデジタルサイネージを設置し、利用者は天候の影響を受けず、快適にバスを待つことができる。市やバス事業者にとっては、既存の民間施設を活用することで、新たなバス停上屋の整備等が不要

資料）岐阜市

となる。

「バスまちば」は岐阜市内で18店舗^{注1}に拡大しているだけでなく、2024年には長岡市にも開設されるなど、他の自治体にも同様の取組が広がっている。「バスまちば」のように、市町村、バス事業者、沿線の企業等が連携し、よりよいバス待ち環境を実現していくことが期待される。



注1 2025年3月時点。

（6）重複排除を目指した役割分担や広域化

サービスの供給主体側で重複しているサービスについては、主体同士が連携・協働し、全体最適の観点から、適切な役割分担の下、サービスの一部廃止や統合等により、省力化を図る取組が見られる。また、事業者間で協力しサービスのエリアを広域化するなどの事例もある。

①幹線とフィーダー等による公共交通網の再編

複数拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた「コンパクト・プラス・ネットワーク」によるまちづくりにおいては、適切な公共交通軸の設定が必要であり、地域の特性に応じた幹線交通や地域内フィーダー交通等の再編が見られる。公共交通軸とは、路線バスや地域鉄道等、定時定路線で運行される地域交通のことであり、「幹・枝・葉の交通」の考え方のうち「枝の交通」を担っている。

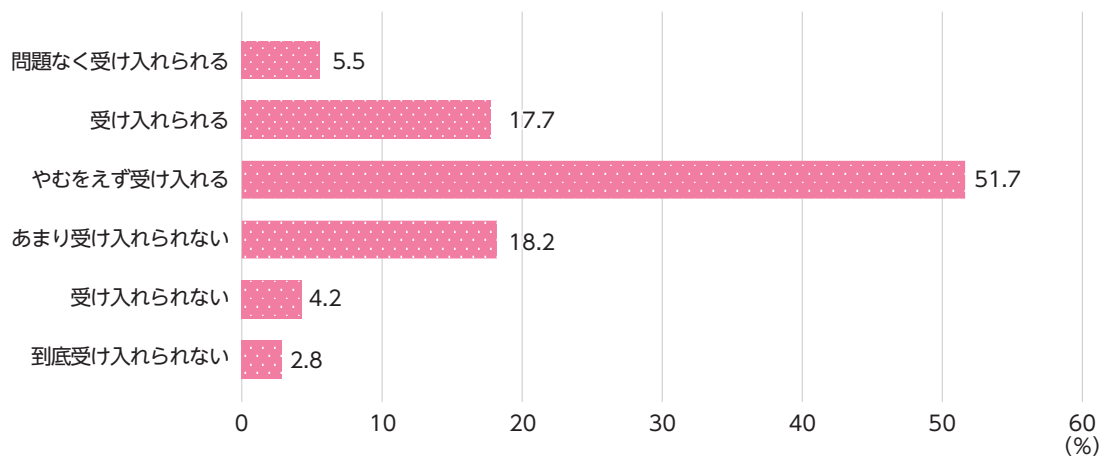
図表 I -2-1-48 「幹・枝・葉の交通」のイメージ図



資料) 国土交通省

国土交通省「国民意識調査」によると、「集約された路線バスの幹線と支線への乗換えを前提とする移動」について、移動の時間や手間が増える不便があることを踏まえつつ、受容度をたずねたところ、「やむをえず受け入れる」(51.7%)が最も多く、「問題なく受け入れられる」を含め、「受け入れられる」と回答したのは全体の約7割であった。これに対し、「あまり受け入れられない」「到底受け入れられない」を含め、「受け入れられない」と回答したのは、全体の約3割であった。

図表 I -2-1-49 移動の時間や手間が増えるが、集約された路線バスの幹線と支線への乗換えを前提とする移動



※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは選択した回答者の比率を示している。

資料) 国土交通省「国民意識調査」

Column コラム

コンパクト・プラス・ネットワークによるまちづくり（香川県高松市）

香川県高松市は、2015年をピークに人口が減少に転じる中、市の中心市街地でバス路線のルートが重複している一方で、市の郊外部には交通不便地域が存在し、バス運転手になり得る免許^{注1}の保有者が減少傾向にある等の公共交通をめぐる課題を抱えていた。

このような状況を踏まえ、同市では、公共交通を基軸とした集約型都市（コンパクト・プラス・ネットワーク）の構築に向けた取組を推進している。2024年に策定した「第7次高松市総合計画」、「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画」等に基づき、同市で鉄道・バス等の事業を運営している「ことでんグループ^{注2}」と連携し、鉄道駅を基軸としたバス路線の再編・再構築に取り組んでいる。

まず、鉄道新駅を開業し新たな交通結節拠点とすることとし、2020年に高松市内のことでん琴平線に伏石駅^{注3}を整備した。同駅の整備以降、ことでんバスでは伏石駅を発着する系統の新設・再編に取り組んでおり、2024年のダイヤ改正の際には、従来、中心市街地まで運行されていた系統の減便を実施した代替として、伏石

駅を発着する路線系統を新設し、利用者がバスと鉄道を乗り継いで市街地に移動する形に変更している。

乗り継ぎの増加という点では、利用者の利便性は低下している一方で、同市及びことでんグループでは、待ち時間が生じないような鉄道とバスのダイヤ調整や、ICカードを利用した乗り継ぎ割引等の利用促進施策等を実施し、利用者の負担・抵抗感の軽減を図っている。その結果、2024年のダイヤ改正前後でバス利用者数は減少しておらず、バスの便数は平日25.1%、休日26.4%削減されている中で、サービス水準を大きく下げることなく運行を継続している。また、バス路線の再編に伴い、総走行距離数及び運転手の労働時間削減につながっている。

同市及びことでんグループでは、今後も、さらに新駅（多肥駅）を開業し、交通結節拠点として整備することを予定している。同市は民間事業者と連携しながら、コンパクト・プラス・ネットワークの考えの下、サービス水準を維持しながら需要に合わせた供給の最適化を目指している。

<公共交通ネットワーク再構築のイメージ>



資料) 高松市

注1 第二種大型自動車運転免許。

注2 同市で鉄道・バス等の事業を運営している民間事業者。

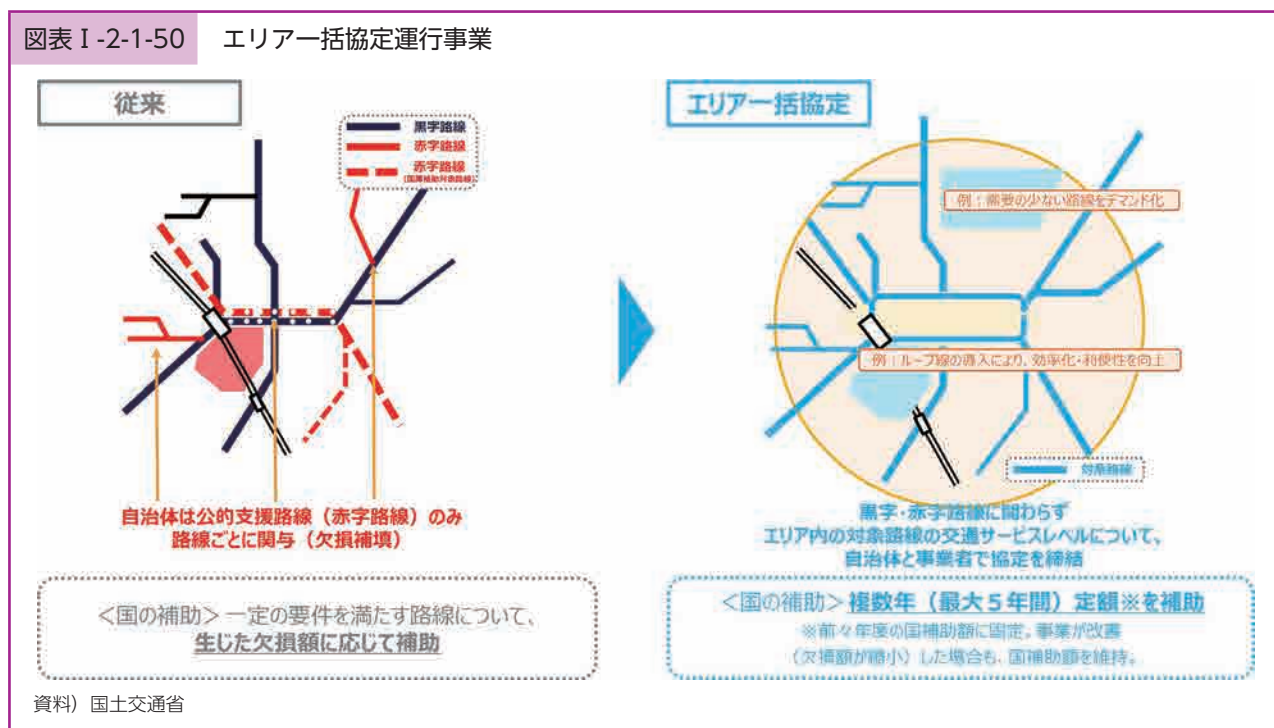
注3 高松市内のことでん琴平線。

(エリア一括協定運行事業)

エリア一括協定運行事業とは、交通事業者が一定のエリアを一括して運行（エリア一括協定運行）する場合に、行政が長期・安定的な支援を行うもので、2023年4月に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（地域交通法）の改正に伴い新設されたものである。路線再編や重複路線を統合することにより、運行の効率化やアクセス時間の短縮等が図られ、安定的な運行を確保できる。

長野県松本市（松本地域）では、路線バス、市街地を走る周遊バス、郊外のコミュニティバス等、エリア全体の交通サービス事業形態を、松本市が一括でマネジメントし、重複路線の廃止・統合や交通空白地帯の解消、地域ニーズに応じた増便やルートの新設を進め、民間事業者が運営運行を担う「公設民営」体制^{注14}へと移行している。この取組は、2023年9月に全国初の「エリア一括協定運行事業」に認定されており、利便性や持続可能性・生産性の高い公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」を実現している。

図表 I-2-1-50 エリア一括協定運行事業

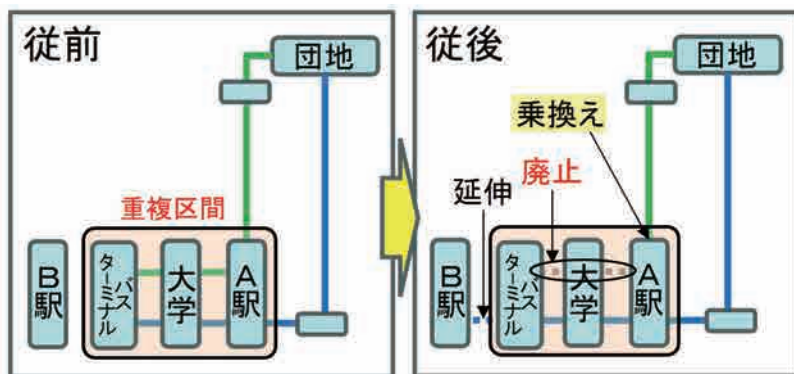


注14 締結した長期運行協定に基づき、行政が主体的に設定したエリア全体での交通サービスの提供について、市が5年間にわたり負担金（交通サービス購入費）を支出する「公設民営型」のバスネットワーク。

②交通事業者間の連携・共同経営

乗合バスの事業維持が困難となる中、複数の交通事業者が、共同経営計画の認可を受け、運行事業者間で重複する区間の便数やダイヤの効率化を図り、待ち時間の短縮や平準化等に取り組む事例がみられる。

図表 I-2-1-51 重複区間を統合し省力化と路線延伸を実現した例

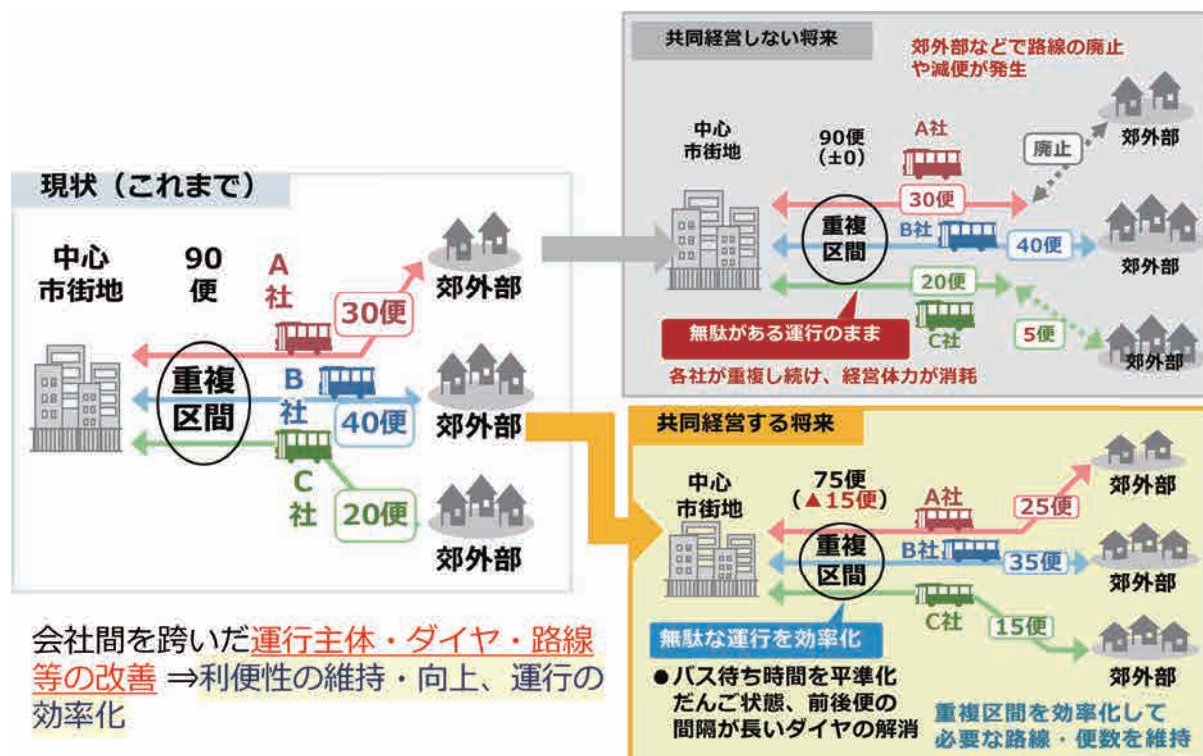


資料) 国土交通省

熊本県においては、域内の交通事業者と地方公共団体が連携して共同経営を実施し、交通の利便性を維持しつつ運行体制の効率化を実現している。一部で乗換えの必要性が生じたが、社会的影響も少なく事業者の省力化が図られている。

また、統合により新たに生み出した資源で路線の延伸も実現している。

図表 I-2-1-52 共同経営の内容



資料) 産交バス(株)

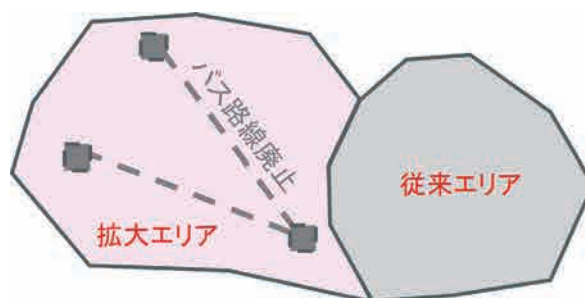
③乗合オンデマンド交通

新幹線の駅や空港等の主要交通結節点と観光地を結ぶタクシーや路線バスといった二次交通は、需要の季節・時間帯変動が大きく、繁忙期には多くの供給が必要となる。一方で、二次交通を担う交通事業者は、担い手不足により、二次交通そのものの維持が困難になっている。

このような担い手不足の中、先行的に課題の解決を図る交通結節点として、全国58か所の鉄道駅・空港等において、観光の足の確保・改善に向けたオンデマンド交通^{注15}（乗合タクシー等）の取組・準備が進められている。また、オンデマンド交通のエリアを広域化することで、路線バスのエリアを新たにカバーし、一事業体制での運行を可能にし、効率化へ寄与している例もある。

乗合型のオンデマンド交通は、需要が多い場合には、配車までに時間がかかることや他の利用者の乗降場所によっては目的地まで迂回するという難点があるが、交通空白地や観光地における移動手段として、取組が進められている。

図表 I -2-1-53 オンデマンド交通拡大のイメージ



資料）国土交通省

（乗合タクシー）

乗合タクシーとは、タクシー車両（定員10人以下）を使用した乗合型の交通モードのことであり、主にバスが運行できない交通空白地域等において、区域運行型や路線不定期型のオンデマンド交通によって運行されている。観光スポットや宿泊施設・飲食店等を巡ることが可能な乗合オンデマンド交通は、MaaSとの連携等も見られ、外国人旅行者を含む多くの観光客に利用されている。

（事業者の連携）

一部の地域では、地方公共団体と鉄道事業者等が連携した二次交通サービスが導入されており、駅や主要観光施設等を結ぶオンデマンドバスの実証運行が見られる。また、鉄道事業者とタクシー事業者が連携し、鉄道の車内から降車駅の到着時刻に合わせて二次交通で利用するタクシーを予約できるサービスの実証実験も行われている。

事業者が連携することで、二次交通への乗継ぎの利便性が向上するとともに、観光の足の確保につながっている。

注15 運行経路・乗降地点・運行時刻が定められている一般的な路線バスとは異なり、経路・乗降地点・時刻のいずれか、あるいは、すべてに柔軟性を持たせることで、利用者の要求に応じて運行する乗合型の公共交通サービス形態。

Column コラム

交通空白地におけるオンデマンド交通の取組（仙北市）

秋田県仙北市^{かくのだて}角館には、「武家屋敷通り」や、角館駅からのアクセスが近い「抱返り溪谷」等の多くの観光名所があり、特に桜や紅葉の季節は観光客で賑わう地域である。一方で、少子高齢化・人口減少の影響により、観光客の足となる路線バスが、減便・廃止となり、タクシーの増車も困難な状況であった。

同市は、観光客の需要に的確に応えつつ、持続可能な地域交通を実現するため、2022年5月から、乗合オンデマンド交通「よぶのる角館」の実証運行を始めた。

「よぶのる角館」は、ウェブサイトもしくは電話から簡単に予約可能であり、AIによる配車・経路選択等を行っている。利用実績で見ると、2024年度は約12,300人と運行開始初年の2022年度から順調に利用を伸ばしており、タクシーの増車が困難な中、効果的なモビリティサービスを提供している。また、利用者が減少していた定時・定路線バスは一部廃止され、「よぶのる角館」に整理・統合されている。

乗合サービスであることから、利用客の多い時間帯は待ち時間が発生することもあるが、利用者からは、安価で便利な公共交通を利用できることへの喜びの声が多く上がっており、市内全体の幸福度向上が図られている。また、不便だった観光地へのアクセスを確保することで、

市内全体の活性化につながっている。

「よぶのる角館」は、2025年度から時間帯別の運行エリアや予約体制、運行エリア別の料金体系の導入等、持続的な運行に向けた最適化の検証のため、新たな実証運行の段階に入った。また、予約サイトのログイン認証方法の見直しなども行い、角館や周辺エリアにも増加しているインバウンド客が使いやすいような工夫をして利用拡大を目指しており、観光客と地元客との相互利用によって交通空白の解消につなげようとしている。

＜よぶのる角館で運行されている車両＞



資料）仙北市

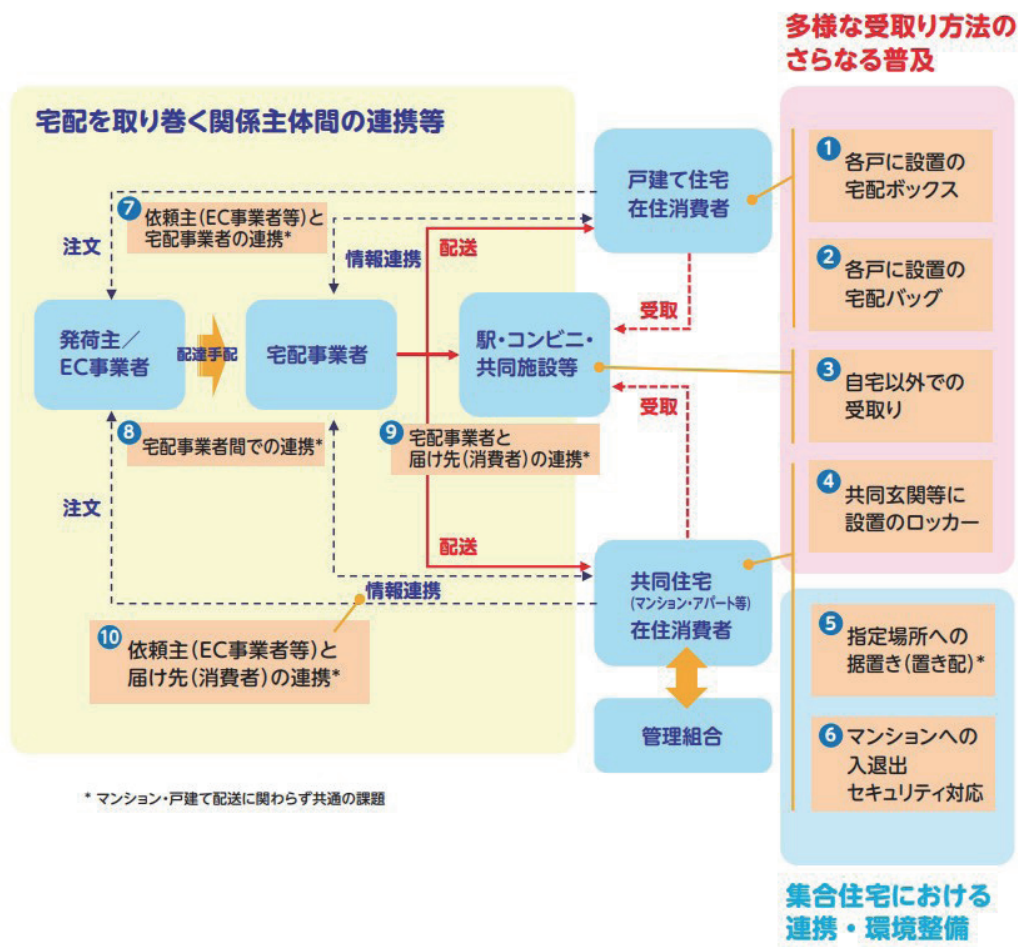
（7）ユーザー側の協力を得てサービス供給を一部縮小

担い手不足の影響により、従来のサービス供給の維持が難しい場合に、サービス供給を縮小し、縮小されたサービスの一部で需要者と協力して取り組む事例が見られるようになっている。

①荷物の多様な受取り方法

ECサイト等の普及によって、急速に増加した宅配個数は、宅配事業者の負担の増加につながっている。このような中で、宅配サービスを維持するために、受取り側（消費者）が多様な受取り方法を活用して、再配達削減につなげることや、宅配を取り巻く関係主体間の更なる連携等が推進されている。

図表 I -2-1-54 持続可能な宅配の実現に向けた10の施策



資料) 国土交通省

(宅配ボックス等の活用)

宅配便が到着する日時に対面での受取りが難しい場合、各戸に設置された宅配ボックスや宅配バッグを活用することで、再配達を回避することが可能になる。宅配ボックスは、設置に費用がかかるといった課題もある一方で、置き配バッグは工事不要で比較的安価なため取り入れやすい。どちらも導入に費用がかかるものの、受取り側（消費者）の理解によって導入が進んでいる。

(共同ロッカーの活用)

共同住宅においては、各住戸の玄関前に宅配ボックスの設置が難しく、またオートロック機能のエントランスの場合には、住民不在時に配達員が玄関前に置き配をすることが難しい。そうした背景から、共同玄関等に設置された宅配ロッカーの活用が進んでいる。

戸数に対し、宅配ロッカーの数が十分でなく、荷物の長時間放置による満杯の状態では再配達になってしまわないよう、受取り側（消費者）が頻繁にチェックするなど共同住宅の住民同士の協力が求められる。受取り側（消費者）は、宅配ロッカーから自宅までの荷物の運搬といった負担があるが、不在時でも受取り可能な取組である。

(置き配等の推進)

再配達削減に向けた受取り側（消費者）の協力として、不在時にも荷物を受け取ることが可能な指定場所への置き配が挙げられる。置き配は悪戯や誤配、汚損等のリスクがあるが、受取り側（消費者）がリスクを受容することで成り立っている。また、共同住宅においては、オートロック機能を備えたマンション等であっても置き配ができるよう、担当の配達員のみが一時的にオートロックを解除し、入退出可能となるセキュリティシステムの開発・展開も進められている。

(自宅以外での受取り)

自宅以外の場所で受取りが可能となるよう、駅やコンビニ等に宅配ロッカーを設置する取組も進められている。このような誰でも利用可能なオープン型のロッカーを利用することで、再配達削減につながっている。

また、宅配事業者からコンビニエンスストアへ配達してもらい、店舗で受け取るという取組も展開されている。これにより、受取り側（消費者）は24時間いつでも、希望した場所で荷物を受け取ることが可能になる。

受取り側（消費者）が店舗等から荷物を運搬する必要があるが、負担を受容することで、再配達削減につながっている。

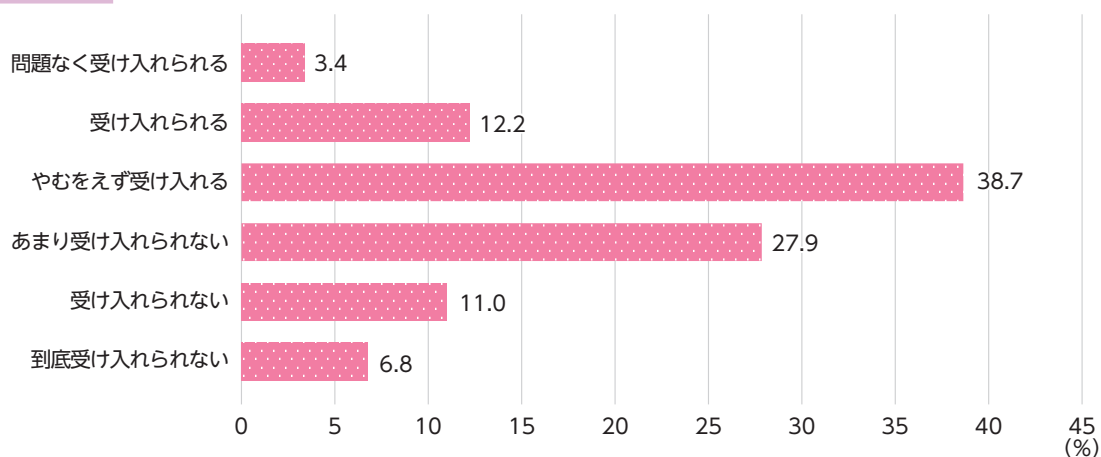
国土交通省「国民意識調査」によると、「自宅以外の場所での宅配便の受取り」について、受取場所へ出向く負担がかかることを踏まえつつ、受容度についてたずねたところ、「やむをえず受け入れる」(38.7%)が最も多く、「問題なく受け入れられる」を含め、「受け入れられる」と回答したのは全体の54.3%であった。これに対し、「あまり受け入れられない」「到底受け入れられない」を含め、「受け入れられない」と回答したのは、全体の45.7%であった。

図表 I -2-1-55 駅前に設置された宅配ロッカー



資料) Packcity Japan (株)

図表 I -2-1-56 受取場所へ出向く負担がかかるが、自宅以外の場所での宅配便の受取り



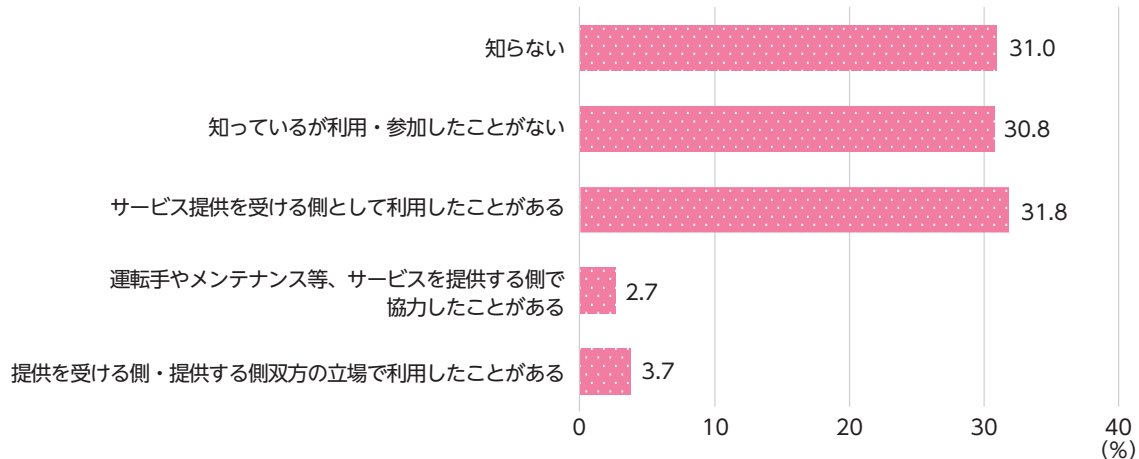
※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料) 国土交通省「国民意識調査」

(関係主体間の連携)

宅配事業者と受取り側（消費者）が情報共有するといった、関係主体間の連携も再配達削減に効果的である。一部の宅配事業者では、受取り側（消費者）に会員登録といった手間がかかるが、メールやアプリで事前に配達予定日を通知するサービスを行っている。これにより、受取り側（消費者）が、配達時間に合わせて在宅することが可能になり、荷物が届くことを認知しておらず、不在にするといったケースが解消される。また、メールやアプリから配達日時の変更も可能であり、一度で受け取れるよう受取り側（消費者）が選択できる。

国土交通省「国民意識調査」によると、サービスを維持するために需要者（サービスの利用者）が協力する取組の中で、「置き配やコンビニ・営業所受取りといった再配達を減らす取組」について、認知度・利用度をたずねたところ、「知らない」（31.0%）、「知っているが利用・参加したことがない」（30.8%）と過半数が利用したことがないという結果であった。

図表 I-2-1-57 置き配やコンビニ・営業所受取りといった再配達を減らす取組



※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

Column コラム

置き配による再配達削減の取組（Yper ㈱）

置き配は、不在時にも荷物を玄関先など指定された場所に置くことで再配達が削減できる取組である。一方で、荷物の盗難や悪戯等のリスクもあり、利用をためらう受取り側（消費者）もいる。

このような中で、再配達の削減等への貢献を目指している Yper ㈱は、置き配バッグ「OKIPPA」（オキッパ）の製造・販売を推進している。

「OKIPPA」は、設置工事不要の吊り下げ式であり、簡易型宅配ボックスに分類される。折りたたんだ状態は手のひらサイズで、玄関のドアや玄関口の格子、手すり等

に簡単に取付けが可能であり、宅配事業者は、配送時に荷物を「OKIPPA」に入れ、施錠することで配達が完了する。また、最大容量 57L であり、大きな荷物でも、利用可能である。さらに、撥水加工のため、天候による荷物への影響も少ない仕様である。

同社は、これまで全国各地の地方公共団体と共同で、再配達削減に向けた実証実験を実施しており、9 割以上の再配達削減を実現した地域もある。今後も、共働き世帯や EC のヘビーユーザー等、再配達となることが多い世帯へ「OKIPPA」の利用を促すことで、効果的に再配

達削減につなげていくこととしている。

このような簡易に設置できる置き配バッグの利用が受取り側（消費者）に受容されることで、宅配事業者の再

配達の負担が減り、物流の効率化が実現することが期待される。

＜「OKIPPA」利用の様子＞



資料) Yper (株)

＜配達員が「OKIPPA」へ荷物を入れる様子＞

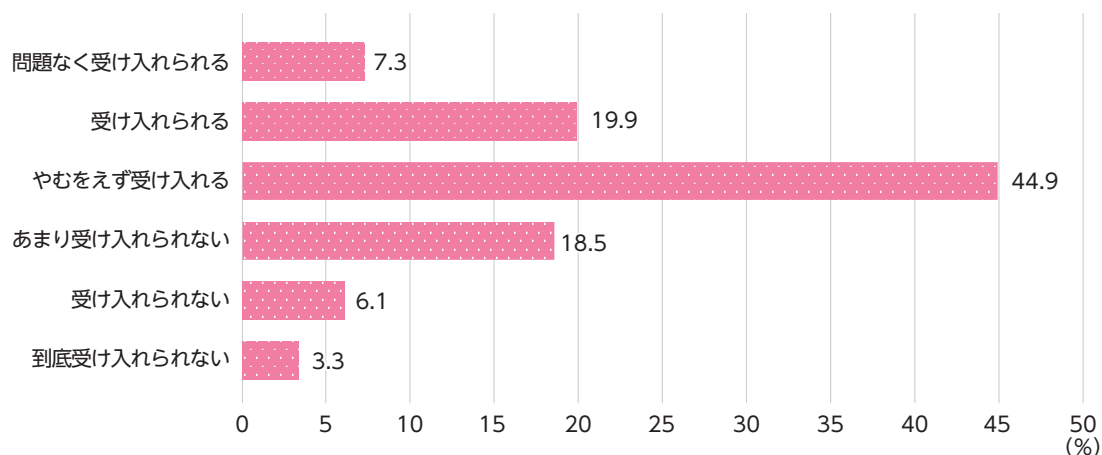


②住民参加型インフラメンテナンス

職員が不足している地方公共団体では、橋等の点検に人員が充てられないこともあり、一部の地方公共団体で、住民参加によるインフラメンテナンスの取組が進められている。

国土交通省「国民意識調査」によると、地域住民の手による橋等のメンテナンスについて、手間や労力の負担がかかる不便があることを踏まえつつ、受容度をたずねたところ、「やむをえず受け入れる」(44.9%)が最も多く、「問題なく受け入れられる」を含め、「受け入れられる」と回答したのは、全体の72.1%であった。これに対し、「あまり受け入れられない」「到底受け入れられない」を含め、「受け入れられない」と回答したのは、全体の27.9%であった。

図表 I-2-1-58 手間や労力の負担がかかるが、地域住民の手による橋等のメンテナンス



※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料) 国土交通省「国民意識調査」

Column コラム

住民と協働した「橋のセルフメンテナンス」(福島県平田村)

我が国の道路橋約73万橋のうち、7割以上となる約52万橋は市区町村(政令市含む)が管理する橋梁であり、その維持管理の担い手不足が深刻な課題となっている。

福島県平田村^{注1}では、技術系職員はゼロの状態が続いており、インフラ維持管理に関わる業務を事務系職員が補っていた。そのため、管理する約70橋の橋に対して、5年に1回の定期点検^{注2}で手一杯であり、橋の状態を日常的に把握し続けることが困難な状況となっていた。

このような中、平田村には「地域のインフラは住民自らの手で」という普請の精神が息づいていたこともあり、住民と協働して2018年度から、「橋のセルフメンテナンス」に取り組んでいる。住民による毎年の簡易点検のおかげで、5年に1回の定期点検だけでは収集が難しい橋面上の経年変化をこまめに把握でき、緊急性の高い損傷を早期に発見できるようになった。2024年度からは、SIP第3期^{注3}の一環としてセルフメンテナンスのデジタル化に取り組んでおり、従来の紙のチェックシート^{注4}と並行して、橋の簡易点検用アプリケーション「橋ログ」を導入している。「橋ログ」によって、スマートフォン等から点検結果を投稿することが可能となり、住民は紙での点検結果の提出が不要になるとともに、職員も手入力による整理等が不要となる。

資料) 平田村

また、住民から得た簡易点検結果に加え、定期点検結果、橋梁台帳等、これまで個別で管理されていた橋の維持管理に関する情報を、同一のプラットフォームでシームレスに閲覧することができる「橋マップ+」を構築している。「橋マップ+」にはSIP内で構築された橋の三次元可視化システムであるInfraWalk等を実装し、効率的な維持管理を目指している。

今後、平田村は、「橋ログ」の普及と「橋マップ+」の活用により、橋のメンテナンスに関わる村民、管理者、事業者の負担軽減を図り、更なるインフラ維持管理の効率化を目指すこととしている。

<「橋ログ」を活用した住民による点検状況>



注1 2024年12月1日現在人口5,250人。

注2 道路法の規定に基づいて行う点検。

注3 内閣府・戦略的イノベーション創造プログラム第3期「スマートインフラマネジメントシステムの構築」。

注4 橋面上のチェック項目が記載されているシート。イラストや損傷例が具体的に示されており、専門知識のない住民でも点検ができるよう工夫されている。

③住民が検針サービスを代行する取組

一部の地方公共団体では、水道メーターの検針員不足が懸念されることから、スマートフォン等を活用して、検針業務を住民が代行する仕組みが導入されている。

Column コラム

住民の協力による水道検針（足利市）

水道料金を算出する際に必要なメーターの検針作業について、一部の地域では高齢化や人口減少等による検針員不足が懸念されている。

栃木県足利市では、同市が委託している水道メーターの検針員28名の平均年齢が約65歳であり、今後、新たな検針員が必要とされているが、担い手の確保が進まず、安定した検針業務の継続が困難になることが想定されている。将来的にはスマートメーターの導入を検討しているが、普及までに費用と時間がかかるため、まずは検針員不足を補いながら、検針業務を安定的に継続させる対策が必要であった。

そのような中で、同市は、市民の協力を得た形での行政サービスを行う方法として、水道利用者である市民が自宅の水道メーターを撮影し、検針業務を代行する仕組みの構築を目指した実証実験を行った。

実証実験は、専用アプリ「足利市My水アプリ」が使用されており、同市の職員や検針員、市民の中から計75名がアプリのモニターとなり、2024年3月から実施された。モニターが、スマートフォン等からアプリを起動し、水道メーターを撮影、写真をアップロードすることで検針が完了する。操作自体は2～3分で終了し、従来のように検針員が直接訪問して検針する手間が省ける。

同市では、2025年3月まで実証実験を実施しており、システムの安定的な稼働が確認できたため、2025年6月から、市内全域の希望者を対象に導入を開始していく。

アプリのインストールや利用者登録、検針写真のアップロード等、市民側に負担がかかるが、担い手不足の中で、市民と協力した取組の工夫として、横展開が期待されている。

＜市民が水道メーターを撮る様子＞



資料）足利市

＜アプリ画面＞



第2節 望ましい将来への展望

前節において、担い手不足等によるサービスの供給制約に対応すべく、国土交通分野における施策の新展開の萌芽を整理するとともに、取組の方向性について記述した。

ここでは、今後の社会の望ましい姿に関する国土交通省「国民意識調査」や、有識者の意見を踏まえつつ、わたしたちの暮らしや社会を展望する。

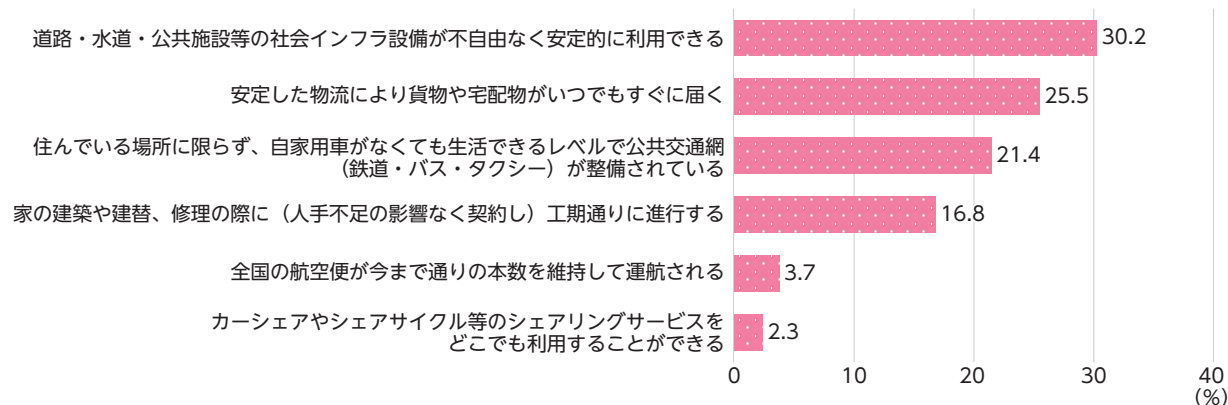
1 国民の願う将来の社会像

(将来の社会に対する国民意識)

国土交通省「国民意識調査」によると、我が国の人手不足の傾向は、今後も続くことが予想される中、「今後、人手不足が深刻化する中でも、どのようなサービスが保たれた社会を望みますか。」とたずねたところ、最も期待されているサービスは「社会インフラ設備が不自由なく安定的に利用できる」(30.2%)であり、次いで「安定した物流により貨物や宅配物がいつでもすぐに届く」(25.5%)、「住んでいる場所に限らず、自家用車がなくても生活できるレベルで公共交通網が整備されている」(21.4%)の順に回答した人が多かった。

住宅や建築物も含め、日常生活や社会活動を支える社会インフラの安定的利用や、物流サービスの確保、また、地域の移動を支える公共交通網の充実等への期待度が高い結果となった。

図表 I-2-2-1 将来の社会に求めるサービス



※回答者総数 3,000 人(国内在住の 18 歳以上)。グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料) 国土交通省「国民意識調査」

Column コラム

みんなで支え合う活力あふれる社会

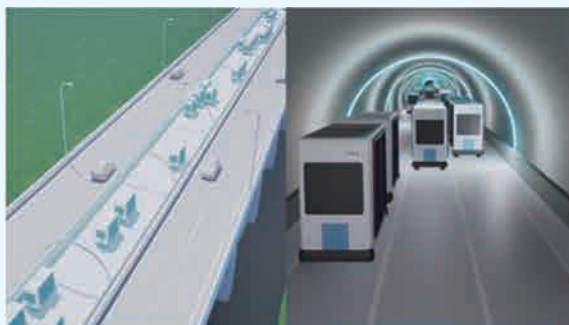
○サービスの消滅を回避し、維持・存続を図る

わたしたちは、日々の暮らしの中で、社会の基盤である施設・インフラから、公共交通、物流、日常の買い物に至るまで、様々なサービスを楽しんでいる。

担い手不足等によるサービスの供給制約の問題に対し、供給側では、担い手の処遇や働き方を改善し、新たな担い手の拡大を図るとともに、デジタルやAI・ロボット等の新技術による省人化・省力化を進め、多様な人材に能力を発揮してもらい、産業全体の生産性を向上させていくことが重要となる。

もっとも、供給制約の深刻化に堪え、持続可能な社会を目指す上では、こうした供給者側の取組だけではなく、需要者側を巻き込みながら、サービスの供給方法の見直し等を進め、需要者側の受容・協力によりサービスの維持・存続を図ることが重要となる。

<省力化技術とサービス提供を最適化した事例>



自動物流道路による貨物輸送

○サービスレベルの低下を受け入れる国民的合意の形成

暮らしに身近な「宅配便」が、「価格の割にサービス品質が高い」と評されるように、わたしたちの日々の暮らしを支えているサービスは、高い品質がありながら、安価に需要者側（各荷主・消費者）に提供されている。ただ、「各コンビニ店舗へ1日4回の弁当配送」、「受取場所・時間を指定できる宅配・再配達」などのサービスのように、需要者側にとっては効率性・合理性に資するものが、他方で、供給者側に対し、非効率を担わせ、結果、供給制約につながることもあり得る。

わたしたち需要者は、単に需要する側だけではなく、ときにサービスを供給する側（担い手）としても関わっている。供給制約を乗り越える上で、この問題について、需要者を含む関係者全体で共有し、改善に向けた行動変容が期待される。

サービスの供給を維持するため、供給方法の見直しや需要者側が供給に協力する取組の広がりが期待される中、需要者側には、時間や手間、利便性低下などの負担が生じ得ることから、国土交通省「国民意識調査」において、図表I-2-2-7（第2章第2節）のように、サービスレベルの低下を受け入れるか、その社会受容度を見たところ、サービスの供給方法の見直し等を、受容する旨の回答割合^{注1}は、平均で約7割を占める結果となった。

国民の生活に必要な身近なサービスが、持続可能な形で安定的に供給されるためには、供給側が供給力の維持に努めることに加え、需要者を含む関係者全体で供給制約の問題を共有し、サービスレベルの低下を受け入れる国民的合意の形成が期待される。

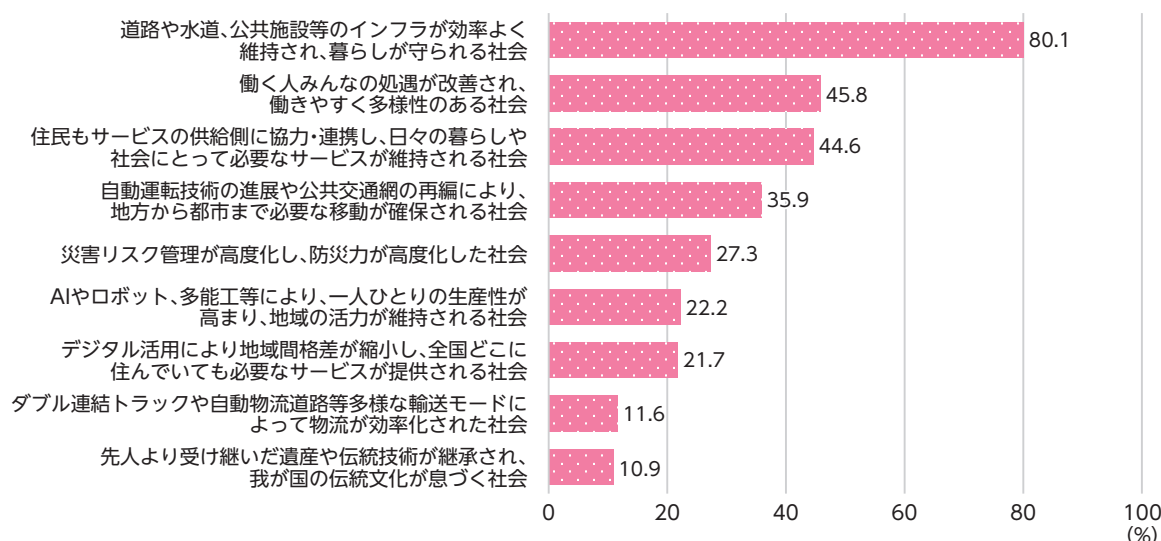
注1 受容する 69.6% 受容しない 30.4%。

なお、「受容する」は問題なく受け入れられる・受け入れられる・やむを得ず受け入れる、の合計。

（国土交通行政への将来の期待）

国土交通省「国民意識調査」によると、「今後も人口減少や供給制約が進む中、将来、我が国の社会がどのように発展することを望みますか。」とたずねたところ、「道路や水道、公共施設等のインフラが効率よく維持され、暮らしが守られる社会」（80.1%）が最も高い回答率となった^{注1}。次いで、「働く人みんなの処遇が改善され、働きやすく多様性のある社会」（45.8%）、「住民もサービスの供給側に協力・連携し、日々の暮らしや社会にとって必要なサービスが維持される社会」（44.6%）が挙げられた。将来にわたり社会インフラが維持されるとともに、働く人々の処遇改善や、担い手不足が深刻化する中でもサービスが維持・存続されることなど、国民の身近に関わる生活環境や職場の改善が挙げられた。

図表 I-2-2-2 国土交通行政に期待する社会



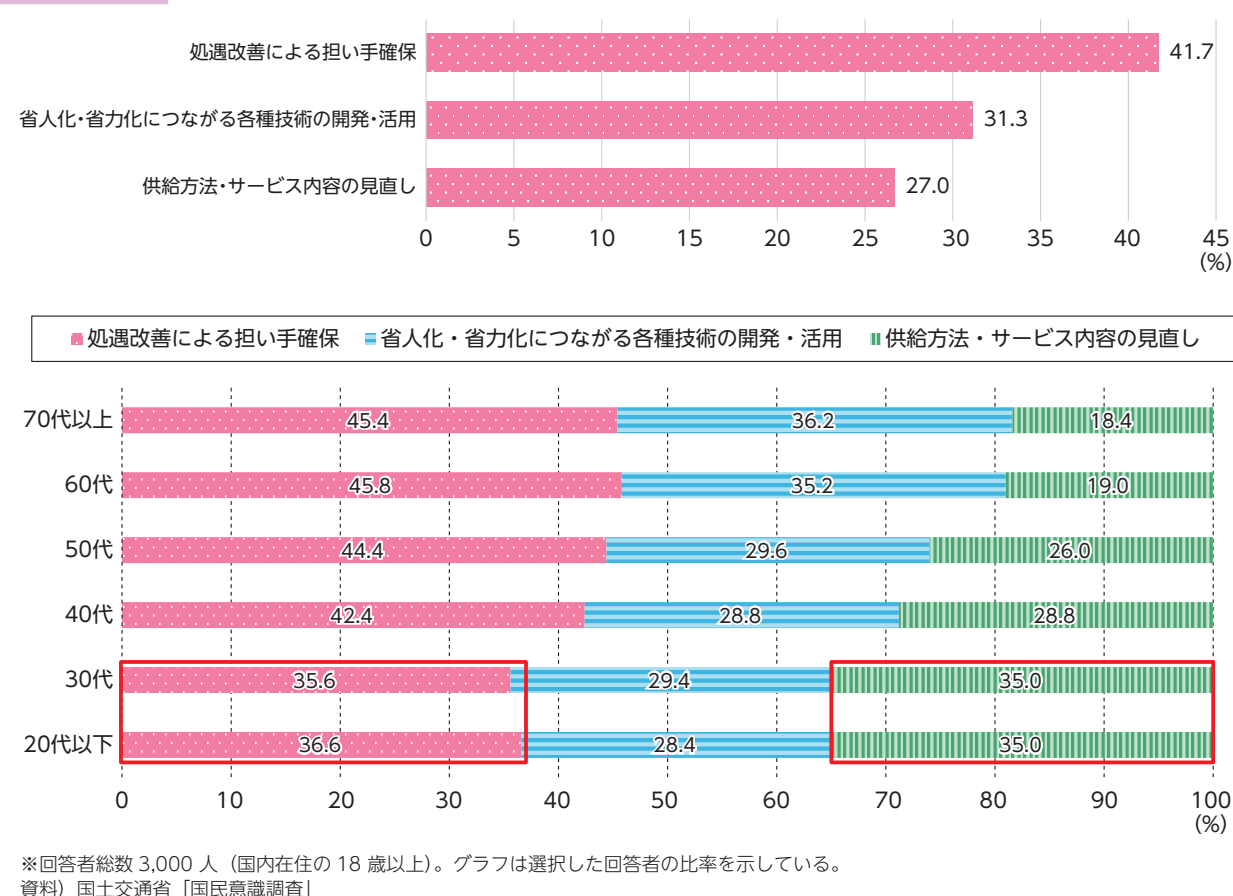
※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。回答者は該当する選択肢を 3 つ回答し、グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

続いて、国土交通分野における担い手不足に伴うサービス低下を解消又は緩和するために、企業や地方公共団体が行うべき対策として優先度が高いと思うものについてたずねたところ、「処遇改善による担い手確保」（41.7%）が最も多く、次いで、「省人化・省力化につながる各種技術の開発・活用」（31.3%）、「供給方法・サービス内容の見直し」（27.0%）が挙げられた。サービスを維持するために企業や地方公共団体が行うべき対策としては、処遇改善や、省人化・省力化技術の活用によるサービスの維持のいずれかを優先度が高いと思うと回答したものが、全体の 7 割を超えており、供給方法・サービス内容の見直しについては比較的、消極的な姿勢であることが確認された。

一方、年代別に回答を比較したところ、将来の担い手となる 30 代以下の比較的若い世代は「処遇改善による担い手確保」と「供給方法・サービス内容の見直し」で約 7 割を占めており、また、特に「供給方法・サービス内容の見直し」を優先度が高いと思うと回答した割合が全体よりも有意に高いことから、サービスの見直しに消極的な年代が高い世代より、現状のサービスの提供方法を変更することに対して抵抗感が少ないことが判明した。

注 1 アンケート実施時期が令和 7 年 2 月上旬であり、7 年 1 月に発生した埼玉県八潮市の道路陥没事故当時の報道状況が影響を与えた可能性がある。

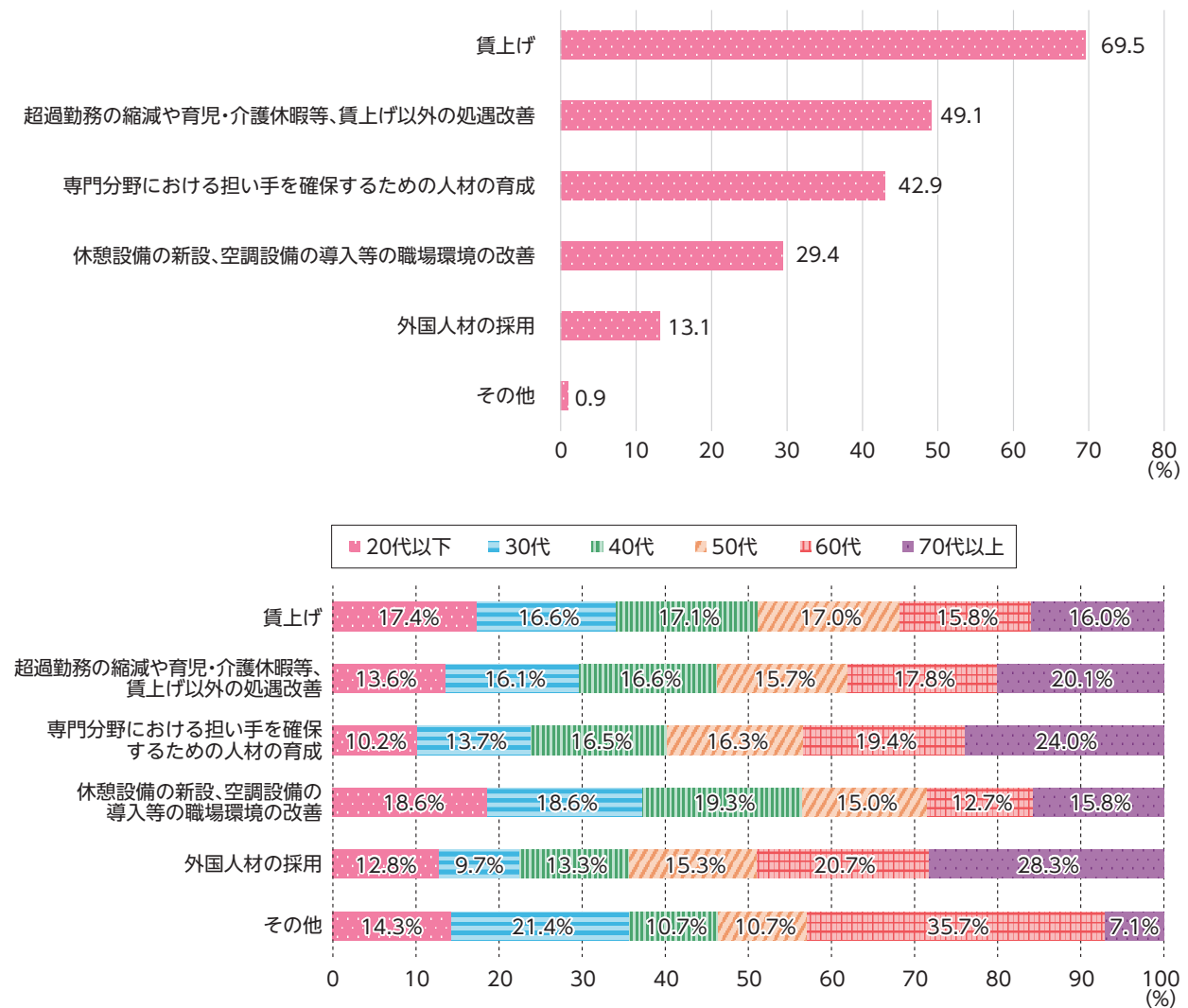
図表 I-2-2-3 サービス低下を解消・緩和するための企業・地方公共団体が行うべき対策



続いて、処遇改善による担い手確保に向けた企業及び地方公共団体の対策についてたずねたところ、「賃上げ」（69.5%）が最も多く、「超過勤務の縮減や育児・介護休暇等、賃上げ以外の処遇改善」（49.1%）、「専門分野における担い手を確保するための人材の育成」（42.9%）が続いた。

年代別の回答を分析したところ、将来の担い手となる30代以下の比較的若い世代は「休憩設備の新設、空調設備の導入等の職場環境の改善」、「賃上げ」、「超過勤務の縮減や育児・介護休暇等、賃上げ以外の処遇改善」の順に回答比率が高くなっており、労働環境の改善を比較的、重要視している。

図表 I -2-2-4 処遇改善による担い手確保の対策



※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

（産官学共同の人材好循環）

建設業では、担い手確保に向けて、賃上げを含む処遇改善等の取組が行われているが、その取組や業界の魅力、やりがいについて、将来の担い手世代に広く情報発信していくことも重要である。また、情報発信に当たっては、地域の身近な現場見学を通じた体験や、新たな担い手側が知りたい情報を発信することで、建設業へのイメージも掴みやすく、入職後のミスマッチも減らすことができる。

Column コラム

「フラ Navi」～現場見学会を若者の就業につなげる業界との接点に～ (徳山工業高等専門学校・山口県)

山口県では、建設業界における将来の担い手確保に向け、学生が主体となって、建設業の魅力・やりがい等の情報を発信する産学官共同の取組が始まっている。

周南市の徳山工業高等専門学校土木建築工学科では、2014年から、主に県内の建設現場を対象に、年間15回以上の現場見学会が開催されてきた。これは、授業の一環としてではなく、休日や放課後等に学生自ら、興味のある建設現場や企業を選んで、少人数で気軽に参加するものであり、学生の間では、現場で質問もしやすく様々な体験ができることに加え、建設現場や建設企業の理解を深められると好評だった。

このような中、現場見学会へ積極的に参加している同校の学生が、現場見学を希望する県内の若者と現場見学を企画する企業や地方公共団体をマッチングさせるプラットフォームとして、現場見学総合情報サイト「フラ Navi for Yamaguchi」（以下、「フラNavi」）を発売^{注1}した。学生がフラッとインフラに足を運べる少人数の現場見学会が持つ利点を広げ、現場規模や土木・建築といった工事内容に関係なく、県内のあらゆる建設現場を対象として、受入れ側の負担が少なく、また、見学だけでなく職人の技術等を体験できるといった特長がある。また、

学生側が現場を選ぶ際には、検索機能を使って「#昼食付き」や「#夏休み」等の希望条件で絞ることも可能であり、学生たちの経験を活かし、より若者の需要にあった現場見学会の申込みが可能となる機能も備えている。

同校は、「フラNavi」の対象現場を主に県内の建設現場とし、地域に根ざした取組を目指しており、多くの企業からの賛同も得られている。建設業の担い手確保に課題を持っていた山口県は、この「フラNavi」のアイデアに賛同し、2023年度から3か年計画でサポートを行っており、2026年度の「フラNavi」の本格運用を目指し、今後は、学生だけでなく子どもや県外からの就職希望者等、幅広く利用してもらえよう、利用者に制限を設けないこととしている。

将来的には、「フラNavi」を体験し、建設業に興味を持った学生や子どもが県内の建設業に就職し、学から産へと立場が変わった後も、産の立場から自ら現場見学会を企画し、将来の担い手確保が続いていくような「人に関する好循環」を産み出すことが期待されている。

このような建設業の魅力発信の取組が、各地域で独立して行われることで、地域からの人材の流出を防ぎ、持続可能な地域の建設業が続いていくことが期待される。

<フラNavi for Yamaguchi>



資料) 徳山工業高等専門学校

<現場見学・技術体験の様子>



ケーソン設置工事見学会

ガス圧接体験

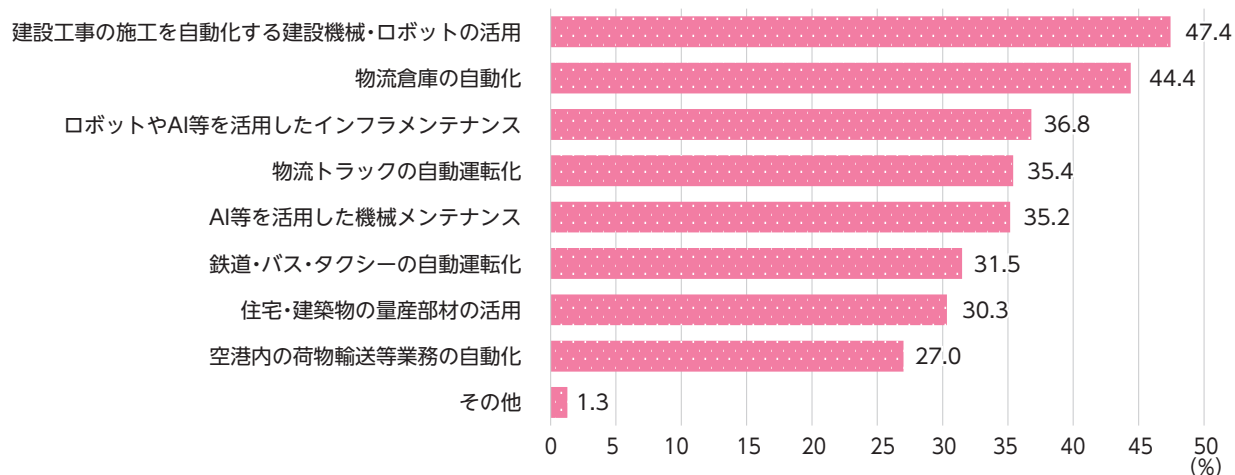
注1 「インフラマネジメントテクノロジーコンテスト 2022」で地域賞を受賞。

前述の図表 I-2-2-3の質問「サービス低下を解消・緩和するための対策」に対して「処遇改善による担い手確保」の次に回答が多かったのは、「省人化・省力化につながる各種技術の開発・活用」である。国民が将来の社会に求める「社会インフラの安定的利用」、「物流サービスの確保」、「公共交通網の充実」に向けて、省人化・省力化をいち早く実現するために、各種技術を積極的に導入する必要がある。

(担い手不足等に対応するための新技術の活用)

国土交通省「国民意識調査」によると、担い手不足への対応のため、積極的に活用すべき技術についてたずねたところ、「建設工事の施工を自動化する建設機械・ロボットの活用」(47.4%)、「物流倉庫の自動化」(44.4%)、「ロボットやAI等を活用したインフラメンテナンス」(36.8%)が続いた。

図表 I-2-2-5 担い手不足への対応ため積極的に活用すべき技術



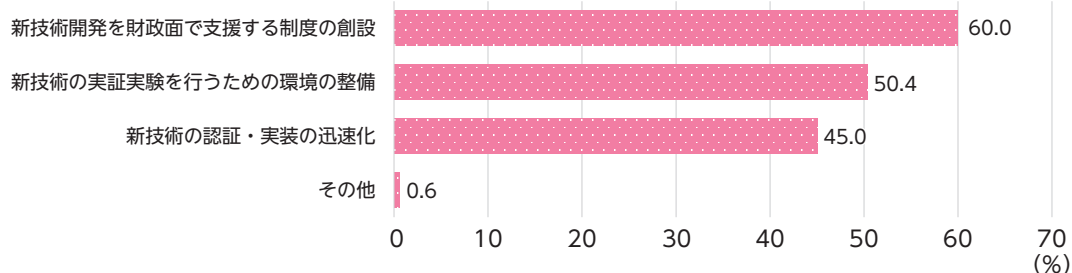
※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

(新技術の開発・活用に向けた行政への期待)

国土交通省「国民意識調査」によると、省人化・省力化技術の開発・活用に向けた行政への期待についてたずねたところ、「新技術開発を財政面で支援する制度の創設」(60.0%)、「新技術の実証実験を行うための環境の整備」(50.4%)、「新技術の認証・実装の迅速化」(45.0%)となり、すべての年代に共通した回答傾向であった。

民間の技術研究・開発意欲を促進する制度面でのインセンティブをはじめ、技術開発・実証実験を推し進める環境の整備や、早期の社会実装に資する新技術の認証・実装の迅速化はともに将来にわたり行政に期待される重要な支援策であり、そのような支援への期待が万遍なくあることが確認された。

図表 I-2-2-6 省人化・省力化技術の開発・活用に向けた行政への期待



※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

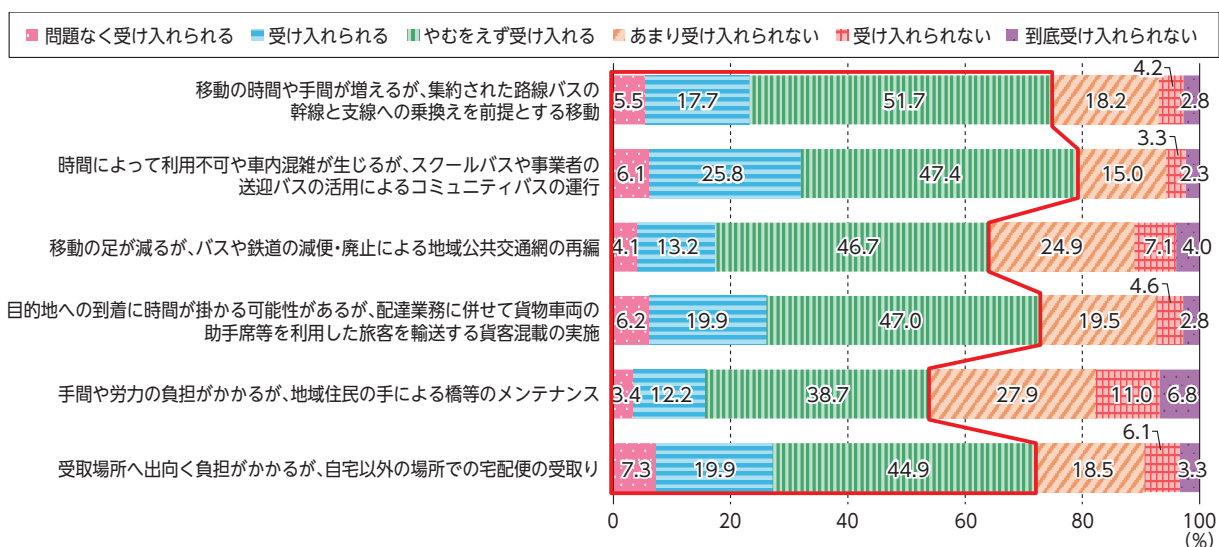
次から、前述の図表 I-2-2-3 の質問「サービス低下を解消・緩和するための対策」に関する国土交通省「国民意識調査」で、「処遇改善」、「省人化・省力化」に続いて回答が多かった「供給方法・サービス内容の見直し」について、傾向を記述する。

（供給方法・サービス内容の見直しに対する国民意識）

国土交通省「国民意識調査」によると、サービスを維持するため、移動時間や乗換えの手間の増加を伴う地域公共交通の減便や廃止、自宅以外の場所での宅配便の受取り等、サービスの供給方法の見直しや需要者側の協力についての意見をたずねたところ、受け入れられる（問題なく受け入れられる・受け入れられる・やむを得ず受け入れる、の合計）と回答した割合は、約 7 割となった。各質問では、「スクールバスや事業者の送迎バスの活用によるコミュニティバスの運行」（79.3%）、「集約された路線バスの幹線と支線への乗り換えを前提とする移動」（74.9%）、「貨客混載の実施」（73.1%）と続いた。

一方、受け入れられない（あまり受け入れられない・受け入れられない・到底受け入れられない、の合計）と回答した割合が多かった内容は、「地域住民の手による橋等のメンテナンス」（45.7%）、「地域公共交通網の再編」（36.0%）、「自宅以外での宅配受取り」（27.9%）となった。

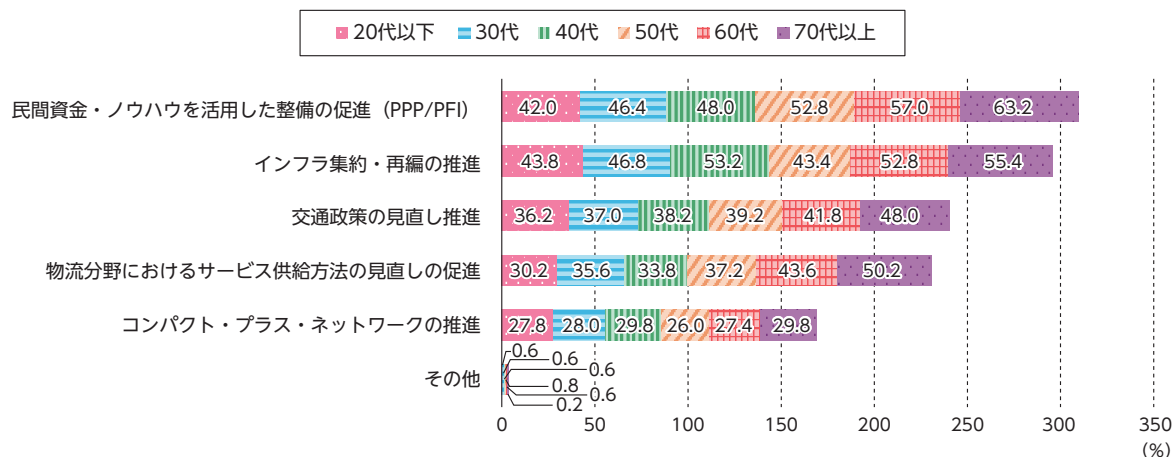
図表 I-2-2-7 サービスの供給方法の見直しや需要者側の協力等の取組についての意見



※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。回答者は各質問ごとに該当する選択肢を 1 つ回答。
資料）国土交通省「国民意識調査」

次に、サービスの供給方法の見直しに関する取組について、行政にどのような役割を期待するかをたずねたところ、全世代で大きな変化は見られず、「民間資金・ノウハウを活用した整備の促進 (PPP/PFI)」や「インフラ集約・再編の推進」の回答した割合が多い結果となった。サービスの供給方法の見直しに併せて、官民連携による取組も活用しながら検討していくことが必要である。

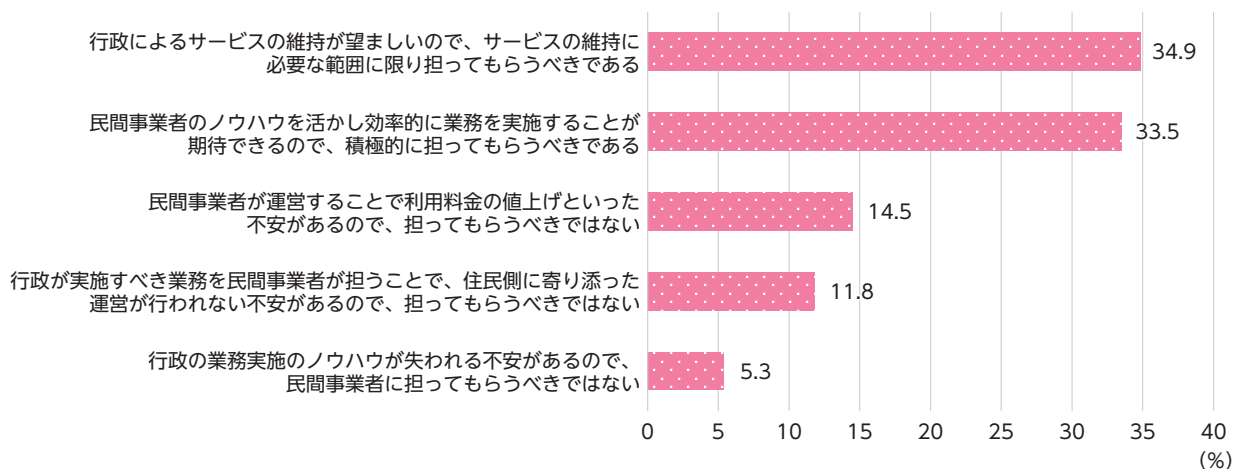
図表 I-2-2-8 サービスの見直しにおいて、行政に期待する役割（年代別）



※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

続いて、サービスを維持するための取組として、民間の資金・ノウハウを活かす官民連携 (PPP/PFI) の取組について意見をたずねたところ、「サービスの維持に必要な範囲に限り担ってもらうべき」(34.9%)、「民間事業者に積極的に担ってもらうべき」(33.5%) であった。官民連携によるサービスの維持の取組に対し、受容する回答の割合は約 7 割となっており、生活サービスに係る公共サービスの分野において民間領域を広げることに、大きな抵抗感はないといえる。

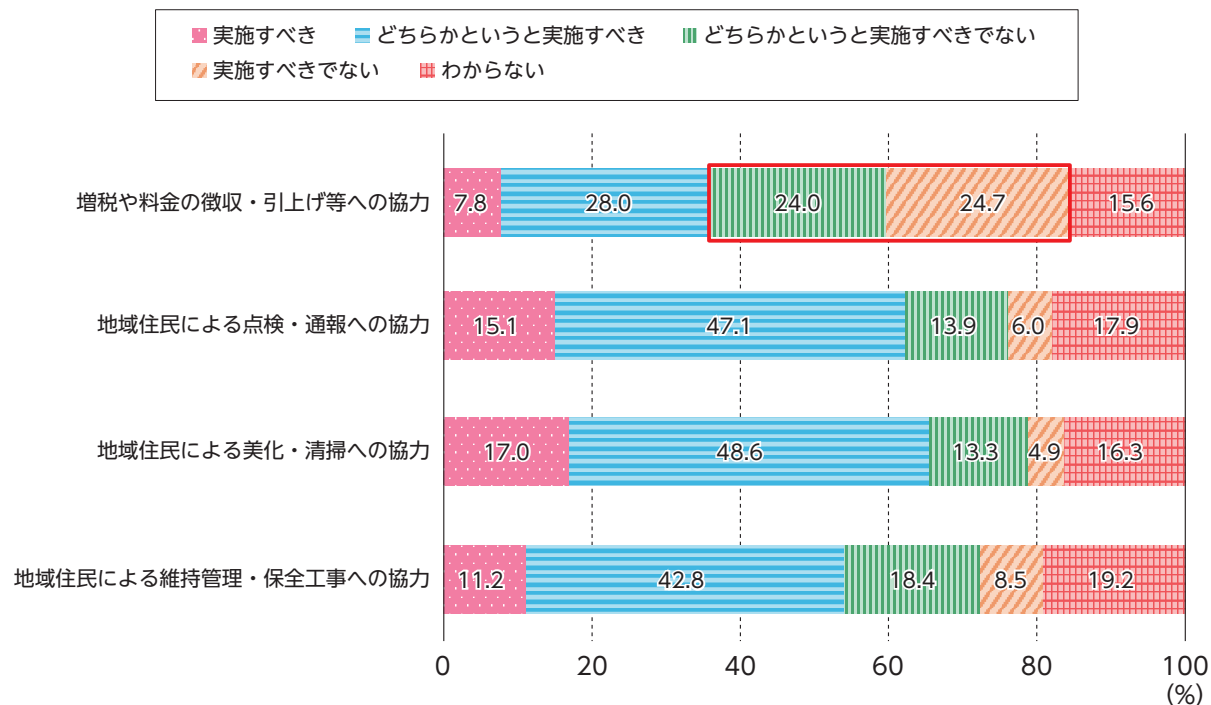
図表 I-2-2-9 官民連携の取組についての意見



※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは選択した回答者の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

なお、図表 I-2-2-7 の質問で、受け入れられないと回答した割合が最も多かった「地域住民の手による橋等のメンテナンス」について、人口減少や財政状況の悪化等の制約の下でも社会インフラの維持管理等を実施するため、住民に協力を求めるとした場合に、協力の内容に対する意向をたずねたところ、「増税や料金の徴収・引上げ等」の金銭負担については、否定する回答（「どちらかというを実施すべきでない」、48.7%）が、肯定する回答（「実施すべき」、「どちらかというを実施すべき」35.8%）を上回った。住民協力の内容として、増税や料金の徴収・引上げ等の経済的負担を肯定する回答の割合は低い一方で、地域住民による「美化・清掃への協力」や、「点検・通報への協力」、「維持管理・保全工事への協力」については、肯定する回答がそれぞれ50%を上回るなど割合が高いことから、住民は、経済的な負担よりも、維持管理の主体として住民自らが協力参加することを優先しているといえる。

図表 I-2-2-10 インフラメンテナンスの需要者側の協力についての意見



※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。回答者は各質問ごとに該当する選択肢を 1 つ回答。
資料）国土交通省「国民意識調査」

2 みんなで支え合う活力あふれる社会が実現する将来の展望

ここでは、「1 国民の願う将来の社会像」における国民意識調査により得られた国民の願う将来の社会像を基に、我が国の将来予想について、3つの分野（働き方、省人化・省力化技術、サービス）ごとに記述し、より生産性が向上した社会についても言及する。

（1）未来の働き方

活力あふれる社会では、サービスの供給主体間が連携した供給方法の見直しや労働者の処遇改善が進展し、効率的かつ柔軟に働ける「未来の働き方」が定着している。

（長時間労働に依存しない物流の実現）

長距離輸送について、物流の中継輸送拠点の整備や輸送モードの適切な選定等を通じて、より効率的な輸送計画を策定することにより長時間労働が削減されている。

Column コラム

中継輸送・モーダルシフトによる物流の効率化

都市圏間を結ぶ長距離のトラック輸送は、長時間運転や宿泊を伴う業務であり、往復の輸送で2～3日間の長時間の拘束が発生する労働環境のため、担い手不足の要因と指摘されている。

今後は、高速道路網を中心に出発地から1日で往復が可能な中継拠点が整備され、トレーラーの交換やスワップコンテナを用いたリレー形式の輸送を行う中継輸送が

広く普及すれば、物流が効率化され、トラックドライバーの長時間労働の解消が実現することが期待される。

また、荷主側においては、長時間労働の是正の必要性を認識するとともに、トラック事業者が柔軟な輸送経路を設定することができるトラック輸送と、定時性と大量輸送に優れる鉄道輸送や内航輸送を適切に組み合わせ、より効率化された輸送計画を策定することが期待される。

（建設キャリアアップシステム（CCUS）を活用した処遇改善）

建設技能労働者の経験や技能を業界横断的に登録・蓄積する建設キャリアアップシステム（CCUS）を活用した建設技能労働者の処遇改善が期待される。

Column コラム

建設キャリアアップシステム（CCUS）によるキャリアパスの可視化

建設キャリアアップシステム（CCUS）は、一人ひとりの建設技能労働者の技能と経験に応じた処遇につなげることを目的に、技能者の資格や就業履歴等を業界横断的に登録・蓄積する仕組みである。

CCUSでは、登録・蓄積された資格や就業履歴を基に、4段階のレベル別に評価する能力評価を進めており、専門工事ごとに体系化された統一の能力評価基準に基づき、客観的に評価するとともに、キャリアパスの可視化を図っている。また、この能力評価に応じた賃金について

目指すべきイメージを業界全体で共有することを目的に、能力レベル別の年収目安を公表している。このほか、建設業者の中には、能力レベルに応じて手当を支給するなど、CCUSの能力評価を建設技能労働者の処遇改善に活用している企業も増えてきている。

CCUSの活用を進めることで、建設技能労働者の技能と経験に応じた処遇につながり、技能者自身が将来を見通せる建設業界の実現が期待される。

（マルチスキル化した労働者の活躍）

人口減少した社会・地域において、限られた人員でサービスの供給力を維持するため、様々な工夫・やり繰りで総合的に取り組んでいる。

Column コラム

マルチに活躍する労働者の増加

今後、人口減少がさらに進み、一部地域ではサービスの需要以上に供給力が低下することによって、供給力不足による各種サービスの維持が困難となる中で、普段の

業務の「ついで」に他のサービスも提供することが想定される。例えば、タクシードライバーが旅客の輸送だけでなく、処方薬を患者に届ける取組等が想定される。

（2）未来の省人化・省力化技術

活力あふれる社会では、省人化・省力化技術の開発・導入やICTを活用した業務効率化（DX）が進展し、インフラの建設・維持管理、物流輸送、地域公共交通における生産性が確保されている。

（先端技術によるインフラ維持管理の省力化）

地方公共団体の技術系職員が減少していく中で、インフラの維持管理に係る生産性向上は喫緊の課題である。AIやIoT機器、カメラや各種センサを用いたインフラの診断技術等が開発される中、広範囲に敷設されている管渠の効率的なメンテナンスを安定的、持続的に管理していくため、衛星画像とAIを活用した取組が浸透している。

Column コラム

人工衛星とAIを活用した漏水調査の効率化（愛知県豊田市）

水道管の老朽化が全国的に進む中、漏水対策は地方公共団体にとって喫緊の課題である。豊田市の漏水調査は、職員が水道管の通る道路を徒歩で少しずつ移動しながら、漏水探知機で漏水音を聞き分けているため、調査に相当な時間を要していた。また、調査に熟練した職員の高齢化が進んでおり、退職による担い手不足も懸念されていた。

このような中、豊田市では、漏水調査に人工衛星とAIを活用し、調査の効率化に取り組んでいる。

2020年には、人工衛星からマイクロ波を照射して地下で反射して返ってきた水の成分データから、AIが水道水か非水道水かを識別する技術を導入した。衛星画像から漏水の可能性のあるエリアを直径約200m単位で検知

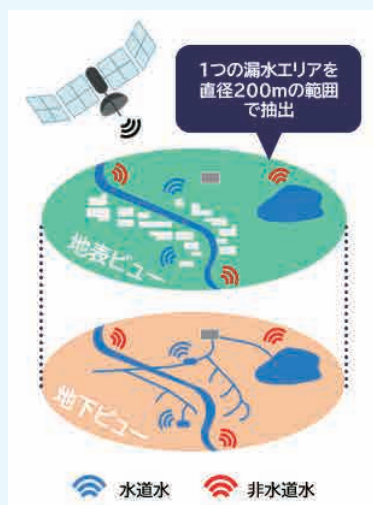
することができるため、エリアを絞り込んだ漏水調査が可能になり、従来の調査方法に比べ、調査距離は10分の1程度まで削減され、5年ほどかかる調査期間は約7カ月に短縮した。

また、2022年には、複数種類の衛星から水道管にストレスを及ぼす環境要因（地表面温度、気象情報、地盤変動等）をAI解析することで、漏水エリアの特定範囲を更に100m四方に絞り込むとともに、当該エリアの漏水リスクを5段階で評価する実証実験も行っている。

豊田市では、今後、担い手不足が懸念される中でも、重要なライフラインを維持する体制の構築が可能となるように、デジタル技術の活用に取り組むこととしている。

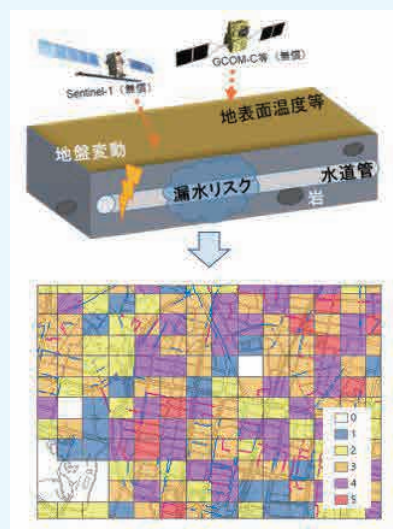
<豊田市が導入・実証した漏水調査における最新技術>

漏水エリア特定診断



資料) 豊田市

漏水リスク評価



(複数の主体が協力した物流網)

限られたトラックドライバーを効率的に活用する手段として、積載率の向上が挙げられる。国土交通省で実施する自動車輸送統計調査によると、常に満載で輸送した場合の輸送貨物の重量と輸送距離を掛け合わせたトンキロに対し、実際の輸送貨物の重量のトンキロを比較し、積載効率を算出したところ、営業用貨物自動車において積載効率は約40%であり、残る約60%は活用されていない状態であった。担い手不足が進む中で、より効率的な輸送が可能となるよう、AIによってより効率的な運行・配送計画を策定する試みが行われている。

Column コラム

物流分野における量子コンピューティングの活用（NEXT Logistics Japan (株)）

物流分野では、トラックドライバーの担い手が不足する中、時間外労働の上限規制への対応等が求められており、少ない人員で物流を維持するために、荷役・荷待ち時間の削減や効率化が進められている。

NEXT Logistics Japan株式会社は2018年に設立され、物流に携わる荷主企業と運送事業会社をつなぎ、先進技術を活用することで健全な物流を実現することを目指して、「物流効率の最大化」「安心安全な物流」「持続可能な社会の実現」に取り組んでいる企業である。

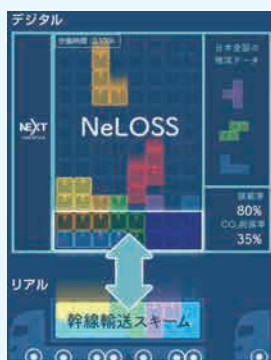
荷物輸送については、物流事業者が、どの荷物をどの車両で運搬するかを割り付けし、どの位置にどの荷物を積みか検討したうえで運行・配送計画を策定するが、この業務は個人の知識や経験に基づいて行われているため、効率化・省人化・自動化が喫緊の課題となっていた。また、配車もしくは積付けをそれぞれ自動化したシステムはあったものの、一方で、配車と積付けの自動計算が一体となったシステムは実用化が進んでいなかった。

そこで同社は世界初の量子コンピュータ技術を活用した、配車と積付けの組み合わせを高速自動計算するシステム「NeLOSS (NEXT Logistics Optimal Solution System：ネロス)」(以下、「NeLOSS」)を開発した。

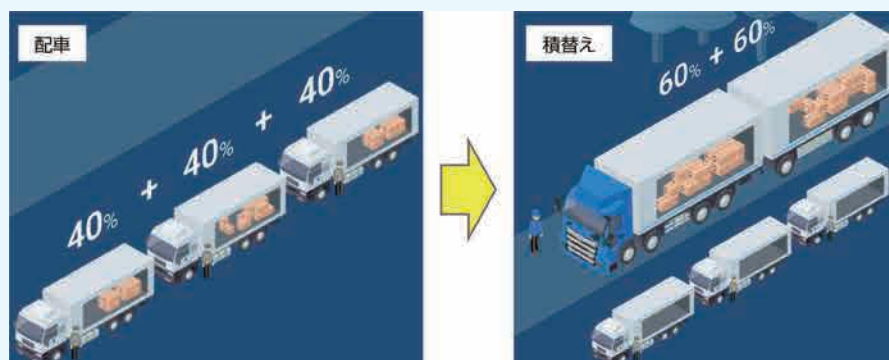
NeLOSSは、荷物情報・荷室・車両・荷物の大きさ等を量子コンピュータで分析することで、人の手では2時間以上かかっていた配車・積付け業務が約40秒に短縮され、業務の効率化や省力化が実現している。さらに、最適な配車と積付けができるようになることで、積載率の向上も実現している。

今後、同社は更にNeLOSS開発を進めるとともに、他社への導入を推進し、将来的には最適な運行計画の立案やダイアグラム設計、他社との共同配送設計等の機能を実装する予定である。デジタル技術を活用したソリューションの開発を進めることで、さらなるドライバーの省人化や効率化、積載率向上を実現し、物流業界の課題解決を目指すこととしている。

<NeLOSSイメージ図>



<配車・積替えのイメージ>



資料) NEXT Logistics Japan (株)

(自動化される輸送)

トラックに限らず、各輸送モードにおいて貨物輸送の担い手が不足する中で、新たな輸送手段として、貨物輸送を自動化する取組の検討が進められている。国内では「自動物流道路に関する検討会」において、既存の道路空間の利用を前提に、自動物流の目指すべき方向性、必要な機能や技術、課題等について検討が進められている。また、諸外国においても検討が進められており、米国では地下空間に配送管を展開し、その中で自動配送ロボットが配達を担う新たな輸送システムの実証実験が行われている。

Interview インタビュー

持続可能な物流に向けてフィジカルインターネットが描く未来 ～学習院大学教授 河合 亜矢子氏～



オペレーションズマネジメント、経営情報システムがご専門で、経済産業省や国土交通省の審議会等で委員を務め、物流・ロジスティクス業界の改善に向けて活躍を続けておられる河合氏に、業界が抱える課題や、持続可能な物流に向け、特にフィジカルインターネット^{注1}の実現等の今後の展望などについて、お話を伺った。

1. 物流・ロジスティクス業界が抱える課題

①人材の確保には「質」の問題も

物流・ロジスティクス業界も、就業者数の減少と高齢化の進行が継続し、これは不可逆な変化と見られている。現場の担い手不足は周知の事実として、最近では、質の問題に言及する声も聞かれる。物流倉庫の現場では、人的リソースを非正規雇用の派遣社員、ときには時間単位での契約のアルバイトに頼らざるを得ない状況であり、入れ替わりの激しい人材の教育に負担がかかる上に、作業員の業務の質が安定しないという問題が多発している。

②物流も含めロジスティクスの全体最適を図れる人材を

物流は顧客に価値を提供するために戦略的にモノの動きを管理する、ロジスティクスという概念の重要な機能。そして、ロジスティクスは供給源から顧客までのすべてを含めたプロセス全体の長期的なパフォーマンスを向上させることを目的としたサプライチェーンマネジメントという概念の重要な機能だ。こうした視点から広い視野でビジネス全体を見渡してサプライチェーンマネジメントやオペレーションズマネジメントができる人材を育成する環境が整備されるべきである。経営学と理工系双方の知識を持ち、幅広い視野で全体を見て最適化を図る人材が求められるが、我が国には、こうした人材が育っていない。大学教育では例えば経営工学のような学際的な分野への認知度がより高まって欲しい。企業も組織が縦割り、横断的な視野を求められるサプライチェーンマネジメント人材が育ち、活躍できる土壌が乏しい。他部門でキャリアを積んできた人が、物流部門への異動をきっかけに、「物流とは当然にあるもの」という意識を壊され、その重要性和奥深さに魅了されるケースも多々ある。ロジスティクスと経営はまさに隣り合わせで、ロ

ジスティクスや物流が動かないと経営も動かないことをビジネスの基礎教養として知る人材を、より若い層で育成すべきである。

③働き方改革が浸透するために

働き方改革に対して、例えば時間外労働の上限規制により、従来通りの貨物量を運べなくなることに対する事業者からの反発がある。規制内で対応できないものまで頑張ってしまうというのは、お客様に対する責任感、長年積み重ねてきた気質であり敬うべきプロ意識であるともとれるが、一方で、運べないものをいつまでも運んでいるから、根本的な問題の解決に至らないのではないかとも思う。働き方改革が浸透するために、「運べないものは運ばない」という英断によって、問題をまずは見える化することも必要ではないかと考える。

2. サービスの維持・向上に向けた取組

①商品の多様性と商品マスタの標準化

フィジカルインターネットは、荷主と物流企業が、異なる業種をまたいだ標準化を進め、究極の共同配送による輸配送の最適化を図る、画期的な物流システムである。その実現は、共通基盤システムの心臓部となる商品マスタの標準化にかかっている。小売業界の市場が細分化された現状では、多くの「標準」が乱立しているために、そのサプライチェーンに携わる事業者は、標準の数だけシステムを導入し、さらにシステムごとの例外処理に追われている。今後は国全体での標準の統一化に向け、商品マスタの標準化が急がれる。

反面、地域ならではの多様性ある商品の物流網が確立されている現状は、生活者の暮らしを豊かに彩る日本の良さでもあり、レジリエンシーという観点からも利点が多い。物流への負荷を軽減した仕組みをいかに構築できるかが、成熟社会に向かう正念場と考える。

②技術の費用対効果を最大化する

物流分野、特に倉庫のような物理的に閉じた世界は、コンピュータが最も得意とする環境だ。倉庫内の自動化等、高度化が進む技術の導入に当たっては、費用対効果

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。業界横断のプラットフォーム、業種・業界を超えた物流データの統一・共有、需要予測からサプライチェーンを最適化するデマンドウェブ、輸送機器等の自動化など、事前の仕掛けが必要となる。

を最大化する商習慣づくりを並行して進めること、即ち「輸配送の計画化と効率化」が必要である。特に、BtoBの輸配送について、ある程度のロットで計画化ができるにもかかわらず、BtoCの輸配送と同じく、無計画に小ロットで輸配送している現状は変わるべきである。開店前の時間帯での時間指定や、在庫削減のための小ロット注文など、各々の顧客要望に対応するために、例えば大型自動運転トラックによる巡回配送のような技術は適用できず、結局、人的リソースを割かざるを得ない状況になってしまっている。

③情報システムの導入にプロセス簡略化は必須

フィジカルインターネットも、サプライチェーンのマネジメントに欠かせない情報システムの導入においても、プロセスの簡略化が最優先の課題である。本来、情報システムとは、シンプルなプロセスにおいてその成果を最大限に発揮するものである。現状の業務をそのままシステム化するという情報化のあり方を見直し、抜本的なビジネスプロセス変革と情報化をセットにして進めていくという姿勢を大切にしたい。

3. 持続可能な物流、フィジカルインターネット実現に向けた将来展望

①サービス内容を見直し、需要者（荷主・消費者）は供給制約への順応を

サービスの供給側の担い手不足が深刻化する中、持続可能な物流に向けて、サービスの自動化をできるだけ徹底し、省人化・省力化を進めることは避けては通れない。

また、需要側（荷主・消費者）に対し意識改革を求めすることも必要だが、供給側から、そのサービス内容や提供方法を見直していくべきである。サービスや利便性が低下しても、以前のレジ袋の廃止やセルフレジの導入でも見られたように、需要側はうまく順応していく。需要側は、サービスや利便性を、「あるから使っている」に過ぎず、サービスやその提供方法が変われば、需要側は「あるもの」の中で最適化を図っていくだろう。

また、荷主に対しては、提供するサービスの質に見合うコストを求めるべきである。物流コストに対する意識が上がれば、荷主も物流費の削減に真剣に向き合うようになる。物流危機を受け、小売企業同士が共同物流に向けた研究会を立ち上げるような流れを見ると、（合理的な）コストが可視化されれば、荷主側の意識改革が更に促進されると予想する。

荷主同士の協力に対しては、中継輸送によって復路も貨物の運搬に活用できるような、「静脈を上手く使うビジネス」が生まれることを期待している。フィジカルインターネットでは、複数の事業者による運搬が前提となるため、責任所在の明確化は熟考すべき課題であるが、問題点を特定するためには、まずは小さな取組からでも実行に移さなければならない。

②持続可能な物流の実現とフィジカルインターネット

我が国のフィジカルインターネットの実現は、2040年をゴールと見据えている。EUなどと違い、我が国のフィジカルインターネットは、国が先頭に立って推進する体制である。フィジカルインターネットの実現には、業務やマスタの標準化、商習慣の見直しなど民間企業だけでは乗り越え難い課題が山積しているため大変心強いし、国の役割も、その寄せられる期待も大きいものがある。

フィジカルインターネットの実現の先に、どのような未来社会を描けるかの議論も必要である。例えば、日本の宝とも言える中小企業の多様な商品が、物流技術を使って世界の市場に広がっていく「世界につながった楽市楽座」の実現や、地域住民がサービスの担い手となり、また受け手となって、様々なニーズ・志向が物流技術でつながることのでかつての活気ある「ふるさと」ができるような未来社会を描けるのではないかと思う。

フィジカルインターネットの実現には、その効率性・合理性が最大限に発揮されることが求められる。2022年策定の「フィジカルインターネット・ロードマップ」に基づき、世界で最も効率的で強靱な物流を目指し、5年ごとの計画を着実に実行することが重要である。

(3) 未来のサービス

みんなで支え合う活力あふれる社会では、処遇改善や省力化技術だけでなく、サービスの供給サイドによる各種取組が需要者（国民）に受容され、サービス内容の合理化が図られている。

人手を必要としない無人サービス、公共ライドシェア等による新たな担い手が活躍できるサービスや、よりコンパクトなまちづくりと公共交通網の再編等も実施されている。

(無人サービスの充実)

人口減少した社会でも一定のサービス水準が確保されるよう、無人での商品の販売及び決済が行える店舗の実証実験等の取組が進められている。

Column コラム

高速道路のサービスエリアに初の無人販売店舗（株ネクスコ東日本エリアトラクト）

我が国の高速道路に設置されているサービスエリア・パーキングエリア（SA・PA）は、高速道路を利用するドライバーに対し、休憩施設等のサービスを提供し、良好な運転環境の実現に寄与している。全国的に人口減少が進む中、山間部に立地することも多いSA・PAは、施設の担い手不足への対応が、今後の重要な課題となっている。

関東以北、長野、新潟から北海道までの高速道路のSA・PAの管理・運営を行うNEXCO東日本グループは、商業施設のサービスの維持向上に向け、「イノベーションによる省人化」を方針に掲げ、取組を進めている。

2024年11月には、株式会社ネクスコ東日本エリアトラクトと無人販売・自動決済のシステムを提供する法人との提携の下、上信越道・東部湯の丸サービスエリア（下り線）に、SA・PAでは国内初の「無人販売店舗」をオープンさせた。

この「無人販売店舗」は、地域の名産品「峠の釜めし」をはじめ、土産品や菓子・飲料など約230品目の豊富な品揃えと、非対面決済端末によるスピーディな会計が魅

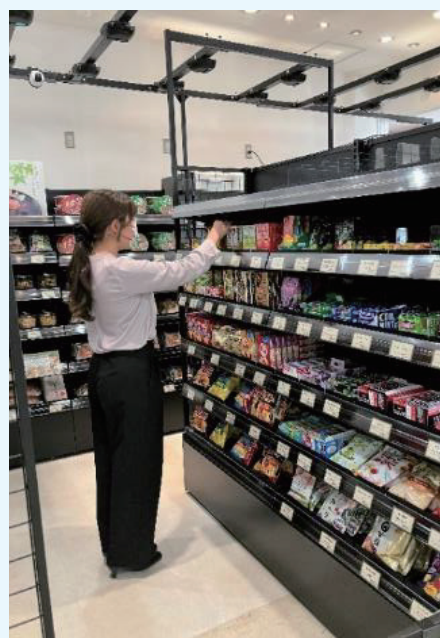
力である。利用客はただ商品を手にとりレジの前に立つだけで、商品をスキャンせずに買い物ができる。複数のカメラによる人物捕捉データと、商品棚自体がリアルタイムに荷重変化を検知する商品取得データにより、レジのディスプレイには購入予定の商品名や価格等の会計額が自動表示されるシステムである。

利用客は、事前にアプリのダウンロードや登録の手間も不要で、カード決済だけでなく現金払いもできる。

SA・PAは昼夜を問わず24時間利用されるが、同社は、スタッフを配置した従来通りの営業では、時期による利用状況の変動に応じた営業や、夜間の営業の維持・拡大が難しいといった課題を抱えている。そのため、有人店舗の設置も進める一方で、採算上の問題や利用客のニーズも踏まえ、今後は無人販売店舗の導入による省人化も進め、営業時間の確保、店舗の運営効率の向上を図っていきたいと考えている。

人口減少、担い手不足が深刻となりつつある中、SA・PAにおける省人化の取組が進展することが期待される。

<東部湯の丸サービスエリア（下り線）内の無人販売店舗>



資料）（株）ネクスコ東日本エリアトラクト

(公共交通網を活かした持続可能なまちづくり)

人口減少した社会では、地域の活力を維持するには、日常生活を支える医療、福祉、商業等の各種施設に加え、長距離の移動手段を持たない住民と施設をつなぐ公共交通網の維持が重要となる。地域ごとに異なる事情に合わせる必要があることから、地域住民を巻き込んだ熟議を通じ、持続可能なまちづくりが進展している。

I

第2章

国土交通分野における取組と今後の展望

Interview インタビュー

どうすれば持続可能な地域公共交通を実現できるか
～名古屋大学教授 加藤 博和氏～

相次ぐバス・鉄道等の減便・撤退などで、地域交通の持続可能性への懸念が高まっている中、全国の現場に足を運び、危機に直面する公共交通網の再生や活性化に向け、自治体や住民に寄り添い、活躍を続けておられる加藤氏に、バスやタクシーなど地域公共交通が抱える課題、維持に向けた有効な取組などについて、お話を伺った。

1. 地域公共交通が抱える課題

①公共交通の各分野で担い手不足が深刻

地域公共交通は、近年の担い手不足の深刻化により、厳しい状況にある。乗合バス運転手は不規則で長い労働時間に加え、給料も全産業平均を2割ほど下回る水準まで待遇が悪化する等、過酷な労働環境に置かれ、若手が入社しても仕事がきつくて辞めるといったように、離職率も高い。

タクシー運転手も、地方では最低賃金ギリギリの状況が見られる。鉄道業界も、運転手だけでなく保線作業員や駅員などの不足が深刻で、その背景は、やりがいを感じて仕事に携わる人の善意に甘え、「やりがい搾取」のような状況が続いた結果、立ち行かなくなったと考えている。今は地方だけでなく都市部でも深刻である。

②運賃・補助金の引上げや業務効率化・収益性向上を伴う処遇改善を

バスの減便・廃止に陥る事態を避けるには、運転手を確保するために処遇改善に取り組むべきである。「2024年問題」の本質には、そもそも残業上限規制が施行された途端、減便・路線廃止等が免れないほどに、上限ギリギリの長時間労働が常態化していたという状況がある。処遇改善には、労働時間の短縮とともに、単位当たりの賃金引上げのため業務効率化や収益性を上げる取組を進めることが必要である。長年抑制されてきた乗車運賃の引上げや補助金の増額もやむを得ない。

2. 地域公共交通の維持に向けた取組

①「熟議」があってこそ「地域公共交通のリ・デザイン」

「公共交通は、地域を支える不可欠な社会基盤」との意識をどう根付かせるかが重要となる。私が2005年に「地域公共交通会議」の仕組みを提案し、翌年に法制化されて以来、全国で協議会が立ち上がり開催されるようになった。しかし、これがセレモニー化し、より良い地域公共交通のあり方を検討する上で本来必須である「熟議」が抜け落ちてしまっている協議会が少なくない。公共交通を取り巻く環境を改善できる関係者が参画する協議の場において、公共交通の利用者との間で、合意形成に向けて「熟議」を重ねてこそ、地域の関係者同士の連携・共創による地域公共交通の「リ・デザイン」が達成される。

②『検討する』よりも、取組内容や具体的なスケジュールが肝要

地域公共交通計画の中には、目的達成のためにやるべき施策が具体的に書かれておらず、スケジュールも不明確なため、実行性に乏しいものが散見される。計画には、具体的に取り組む内容を書くのであって、これから検討するというなら検討が終わるまで計画をつくるべきではない。取り組む内容が決まったら、具体的なスケジュールとして実行から再検討までのPDCA各段階を落とし込む。場合によっては機動的に計画を改定することも必要である。要するに、『検討する』の文言や「単なるPDCAサイクルの図」がない計画こそが実行性の高い計画である。

③デジタル活用は「マーケティングの高度化」・「業務の省力化」・「利用者の利便性向上」に寄与

地域公共交通におけるデジタル技術の活用には3つの方向性がある。デジタル技術でマーケティングの高度化が実現できるが、現場では既存の技術で収集できているデータをほぼ捨ててしまっているのが現状である。例えば、ドライブレコーダーの映像を活用すれば、従来運転

手が行っていた利用者数の計測が自動化できるが、ごく一部でしか導入されていない。

業務の省力化につながるデジタル技術の活用も重要である。自動点呼や遠隔点呼の導入による運行管理の省力化は、1人当たりの業務負荷の軽減だけでなく、管理の精度向上も見込める。運転手ごとの経時変化を客観的に評価し、状態を正確に分析して人員配置に反映することで、サービスの信頼性向上にもつなげられる。

利用者の利便性向上の面では、既存のQRコード決済を活用した決済の利便性向上や、スマホの既存アプリを活用した各種モビリティサービスの予約システムの構築等の取組がある。サービスの普及には、「日常生活の延長」として位置付けることがポイントである。特化したアプリの導入ではなく、幅広い年齢層になじみのあるプラットフォームを活用し、日常的な買い物と公共交通機関でシームレスに利用できる決済ツールを提供することで、公共交通の利用者数の増加にも寄与し得る。

④シームレスな接続、「居場所」となる交通結節点の整備に期待

交通結節点は、シンプルに、かつシームレスに様々な交通手段が連続して利用できるようになっていることが重要である。例えば、鉄道を廃止してバスに代替する場合、乗換えがホーム上ででき切符もそのまま使えるようであればいい。逆に、それさえできれば、バスに代替してもサービス水準低下は抑制され、逆に鉄道では経由できなかった学校や病院などを通れるようになり、むしろサービスの向上が実現できる可能性さえある。

多様な選択肢があることも重要である。結節点は、各種移動手段を利用してあそこに行ける、ここに行けるという期待感を持たせるようなゲートウェイとなるべきであり、使える移動手段も、バス・タクシーだけでなく、自転車や電動キックボード、さらにはベビーカーやショッピングカート等もシェアしながら、バリアがなく皆が移動しやすい交通結節点が整備できると良い。

今の20代以下は、家で過ごすより、街なかで過ごしている方が落ち着くという人も多い。一人でクルマを運転するよりも、人とつながれる場となり得る公共交通の役割が高まる、そういう時代が到来すると感じる。交通

結節点には、例えば、会話を楽しんだり、仕事や勉強をしたり、居眠りしたりと皆が好きなことができるように、机やイスを多くしつらえる等して「居場所」を作る、地域の誇れる場所へと付加価値を付けることも重要である。

MaaSは、地域と公共交通の共創が大前提であり、デジタル技術の導入はその実現のための手段である。一部の観光地域では、かなり以前から紙の切符のフリーパスで地域までの往復交通機関と地域の観光施設の入場チケットをセットにした商品を提供しており、公共交通も観光施設も客単価が下がるものの公共交通利用者や施設来訪者が増えプラスになるという、まさに共創の考えに基づいたサービスが提供されている。このような取組をMaaSとしてデジタル技術を活用すると、マーケティングの高度化に有効なデータ取得に活用できるようになるので、是非そのような形で進めてほしいと思っている。

3. 持続可能な地域公共交通の実現に向けて

自動運転はまだ、人間による補助を必要とする「仮免許」状態といえるが、いずれ公共交通においても欠かさない技術になる。自動運転技術の向上を上回る勢いで運転手不足が加速する中、実証実験を積極的に実施し、人手を必要としない自動運転が一刻も早く実現できるようにすることを目指すべきである。

少子高齢化が深刻化する中、交通サービスの供給者側の制約について、需要者側がよく理解し、限られた人数でどれだけ多くの人がサービスを受けられるかを考えることが必要である。従来のように、特定の公共交通に個々人の十分な満足を求めることは最早できない。むしろ、乗合バスやデマンドサービスなど、多様な手段を乗り継ぐなどして活用する方が、需要者側にとってもメリットがあることを広く理解していただくことが必要である。

また、供給者側も、地域での話し合いやデータの活用により、利便性と効率性の高い公共交通サービスをプロデュースしていくために、関係する交通事業者と意識を共有できるよう努めるべきである。自治体と事業者が熟議し、地域の課題と事業者のケイパビリティについて情報を共有することを通じて、限られたリソースで輸送能力を最大化する仕組みの構築につながると考える。

(多様な移動手段)

旅客の輸送をタクシーやバスに限定せず、自家用車や自動運転車両による輸送も含め、輸送手段を確保する取組が進められている。

Column コラム

日本版・公共ライドシェアの取組

バスやタクシーの輸送力の減少や交通空白地における移動手段の不足といった課題に対応するための手段として、日本版ライドシェア及び公共ライドシェアが全国で着実に浸透してきており、令和6年度末時点では、日本版ライドシェアは130地域、公共ライドシェアは645地域（788団体）に導入されている。

日本版ライドシェアは、タクシー事業者の管理の下、タクシーの不足する地域、時期、時間帯においてその不足分を補うために令和6年3月に創設した輸送サービスであり、制度創設以降、実情や現場ニーズを踏まえ、雨天・イベント時の台数拡大や電話・現金での決済も可能とする等の運用改善を行ってきた。

また、公共ライドシェアは、バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する輸送サービスであり、平成18年の制度創設以降一定程度普及してきたが、地域の足を取り巻くさらに厳しい状況を背景に、より円滑に導入でき、持続的なサービスとするため、「時間帯による空白」の導入や対価の目安の見直し等、大幅な運用改善を行った。

今後も、日本版ライドシェアや公共ライドシェアを含めた様々な輸送手段により、全国の交通空白解消に向けた取組を進めていくことが期待される。

（置き配やドローン等によるラストマイル輸送）

中継輸送、ダブル連結トラックの利用やモーダルシフトが進むことで、都市圏間の長距離輸送が効率化されるなど、配達事業者の負担が軽減されている。

Column コラム

需要者の負担増も含めた最適なラストマイル輸送

各家庭での置き配に対応した設備の設置、自動配送ロボット、ドローンでの自宅敷地内への配達など様々な地域の状況に合わせ、ラストマイル輸送の最適化が今後進められると期待される。

配達事業者側の取組としては、AIによる貨物状況に応じた最適な輸送体制の構築、コミュニケーションアプリを通じた配達日時指定サービスの高度化、警備員や受付等によって常時受取り対応が可能なオフィスエリアでの自動配送ロボットの導入、地方などで配達先が広範囲に点在する地域でのドローンを利用した配送といった、配達先の事情に合わせた最適化が行われることが期待される。

需要者側に協力を求める取組としては、配達依頼時に余裕のある日程を指定する、コンビニ受取りや営業所受取り等、配達事業者の負荷軽減につながるアクションについて、ポイント等による還元策の実施が考えられる。一方で、宅配時の不在や置き配設備が満杯といった場合の再配達料金の徴収、置き配での受領では不安となる高額商品や輸送条件が厳しい生鮮食品・冷凍食品については営業所あるいはコンビニ受取りの利用等、負担増となる施策についても協力してもらい、ラストマイル輸送の維持に協力してもらうことが期待される。

（国民、民間事業者、行政によるインフラメンテナンス）

道路、橋梁、水道といった膨大なインフラストックのメンテナンスについては、地方公共団体単独で対応が難しいため、周辺地方公共団体との水平連携や、都道府県と市区町村の垂直連携が進み、より広域的で民間事業者のノウハウを活用した効率的なメンテナンスが行われている。

また、自治会や町会といった住民で構成される任意団体が、橋や道路等の清掃等の美化活動に加

え、軽微な修繕やチェックシートを用いた簡易的な点検の実施等、インフラ維持管理の一部を負担し、サービスの需要者自らサービスを提供する取組が実施されている。

(4) より省人化された未来

人口減少した社会において、労働供給はもとより、様々なサービスが成り立たなくなるほど、需要が縮小することが確実視される。

そのような状況において、各地域のニーズに沿ったサービスの供給が行われることが期待される。

Column コラム

公共交通の自動運転

自動運転車両の導入により、限られた需要であっても運用可能な公共交通システムの構築が期待される。運転時に操作及び監視が不要となるレベル5の自動運転車両を公共交通システムに組み込むことで、誰でも好きなときに移動を行うことができるようになると期待される。例えば、原付ミニカー規格に準拠した1人用の自動運転

車両を用いることで、車両の維持コスト（車検・重量税）を大幅に抑えることが可能となる。自家用車として所有せずともサブスクリプションサービスとして提供することで、個々の住民の移動ニーズに沿った移動を少額な負担で実現することが期待される。

Column コラム

AIによる輸送モードを横断した効率的な貨物輸送

大半の輸送貨物は、輸送前に貨物の量、温度指定、許容されるリードタイム等の性質をAIが判断し、輸送形態の選択が行われるようになると期待される。大量輸送に適した貨物鉄道や内航船舶、トラックドライバーによる納品先での付帯作業が可能で融通の利くトラック輸送、

1単位当たりの輸送量は最も小さいが、24時間体制で輸送可能な自動物流道路を用いた輸送等、それぞれの輸送モードが効率的に稼働できるよう最適な組合せをAIが導き出し、無駄のない輸送が実現することが期待される。

Column コラム

貨物輸送料金のダイナミックプライシング

貨物輸送料金について、AIによる効率的な積載に加え、貨物の輸送に係るデータを蓄積・学習させることで、貨物輸送量の推計を行うことが可能となり、推計結果から、ダイナミックプライシング^{注1}を適用することで、貨物輸送量を平準化させることが期待される。例えば、季節や行事などの波動を、早期の予約や空きスペースを活用しての分割輸送などに料金の割引といったインセンティブ

を設け、逆に、直前での依頼や納品時にトラックドライバーによる付随作業が必要な場合に、割増料金を調整することなどが可能となる。運送会社にとってはより正確な輸送需要に沿って、輸送体制を組むことができ、荷主側にとっては料金のインセンティブによって輸送量の平準化につながるアクションをとるよう促すことが期待される。

注1 需給に応じた柔軟な運賃や料金の設定を行うこと。

(省人化・省力化が進んだ建設現場)

デジタル技術を最大限活用し、少ない人数で、安全に、快適な環境で働く生産性の高い建設現場を実現することが期待される。

ダム工事や河川整備等の大規模な土木現場における省人化・省力化技術として、i-Construction 2.0による取組が進んでいる。今後取組が更に進んだ現場においては、BIM/CIM等の技術を活かし、デジタル上での施工計画の検討が行われ、実際の建設作業では、自動化された建設機械によって、1人で複数台の建設機械施工の管理を現場外から行うことが可能となる。

また、小規模な建設の現場においては、短い施工期間に工種が組み合わさった工事となることから、省人化・省力化技術の多くは導入コストに対して実運用期間が短く導入のメリットが小さいことから、導入しやすい器具の普及が必要となる。

(生産性向上と賃上げの推進)

国土交通分野の様々な職業において、働き方改革が進められており、国土交通省においても働き方改革を下支えする施策を推進している。

建設現場の自動化により、屋外作業や危険の伴う作業、厳しい環境で行う作業がなくなり、これまで真夏の暑い中、屋外で実施していた作業を、クーラーが効いた室内の快適な環境下に移行するなど、働く環境が大幅に改善されるとともに、生産性が大幅に向上している。

これにより、賃金水準の大幅な向上が期待されるとともに、天候に大きく左右されず計画的に工事を進めることが可能となり、完全週休二日の確保など、他産業と比較しても遜色ない魅力ある就労環境の実現が期待される。さらには、働く環境の改善や、多様な人材が活躍できる場の創出により、多くの若者が、地図に残るものづくりに携わることができ、地域社会に貢献できる誇りとやりがいを感じる、新3K（給与がよく、休暇が取れ、希望が持てる）の建設産業の実現が期待される。

3 未来のわたしたちの暮らし

将来の人口減少及び高齢社会では、前述した未来の働き方、未来の省人化・省力化技術、未来のサービスに関する取組が国内外で普及し、わたしたちのサービスが維持されていく側面に焦点を当て、想定される暮らしの事例について、イラストを用いて表す。

(1) 遠隔・自動施工

将来、土木分野に係る工事は遠隔または自動建機による施工が珍しくなくなり、現場に赴くことなくオフィスで建設機械を操縦し、施工における安全性が高まる。

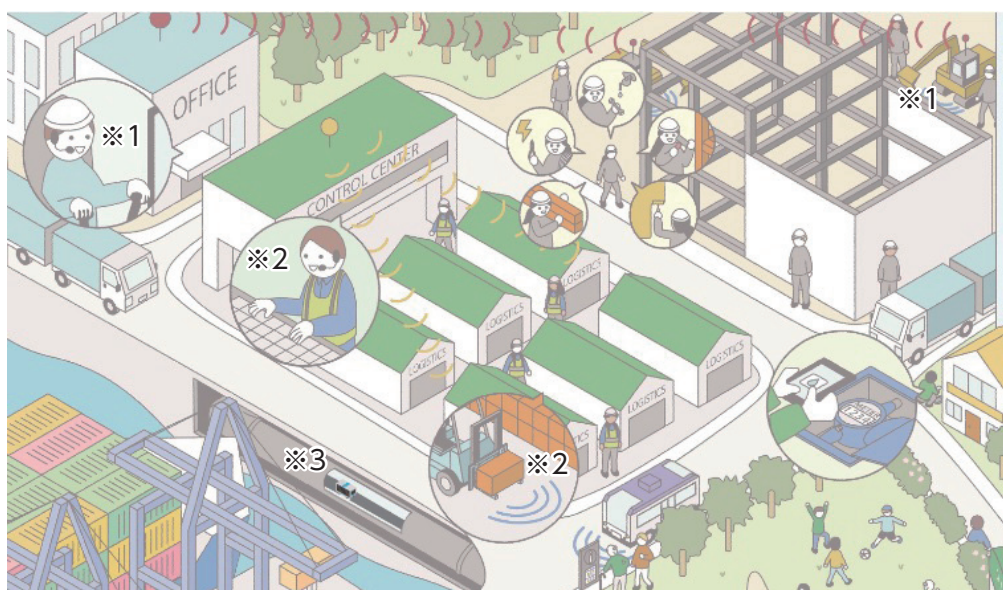
(2) 物流施設の自動化・機械化

将来、無人搬送車（AGV）や自動運転フォークリフトが普及し、物流施設内の荷役を無人で行うことができるようになる。

(3) 自動物流道路

将来、高速道路や一般道路の道路空間等を用いて、24時間体制で荷物を運搬可能な自動物流道路が整備される。

図表 I-2-2-11 未来の私たちの暮らし①



(4) 外国人材

将来、自動車整備の現場に限らず、バス・タクシー・トラック運転手、パイロット等様々な分野で外国人材が活躍するようになる。

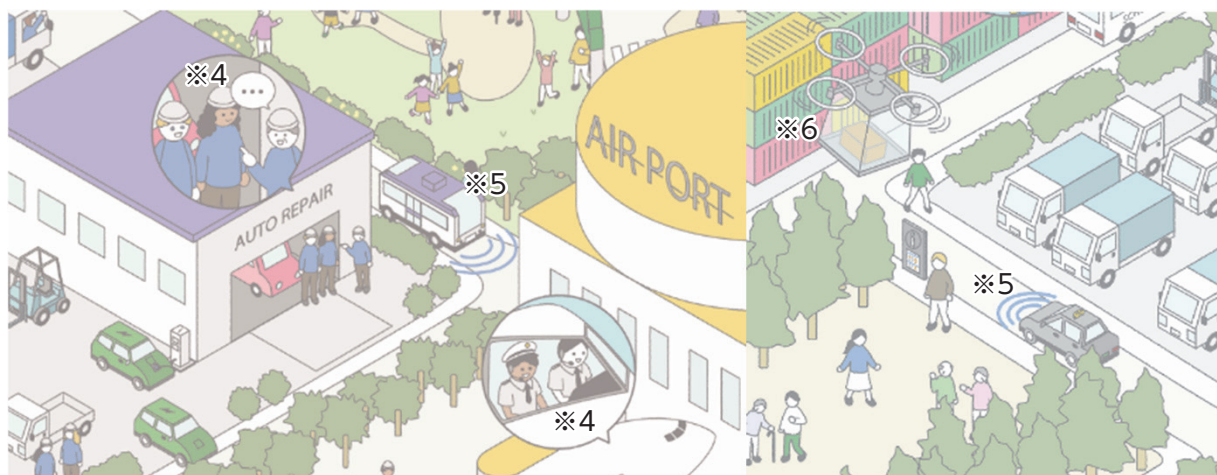
(5) 自動運転バス・自動運転タクシー

将来、自動運転化されたバス・タクシーが、需要に応じた様々な運行形態で運行されるようになる。

(6) ドローンによる輸送

将来、ドローンの安全性が更に向上し、まちなかでも各種輸送を担い、安全に貨物を輸送できるようになる。

図表 I-2-2-12 未来の私たちの暮らし②



(7) スクールバスの混乗

将来、スクールバスや社員送迎用のバスなど特定の用途に使用されるバスを混乗可能とするとともに、AIを活用した利用者の需要に合わせ、適切な運行ルートを設定する等、より効率よくバスを使用できるようになる。

図表 I-2-2-13 未来の私たちの暮らし③



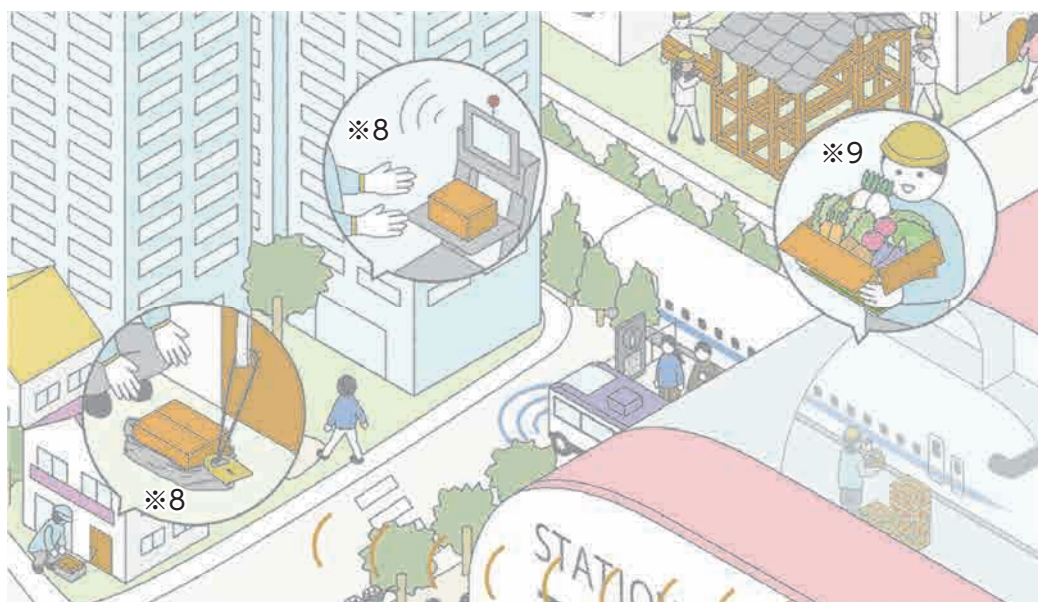
(8) 置き配

将来、宅配ボックス型や鍵付きの袋等、様々な形態の置き配設備が普及し、再配達の手数を大幅に削減できるようになる。

(9) 貨客混載

将来、新たな高速輸送手段として新幹線、特急電車等で旅客とともに貨物も運搬されることが増え、朝とれた野菜や鮮魚を素早く消費地に運べるようになる。

図表 I-2-2-14 未来の私たちの暮らし④



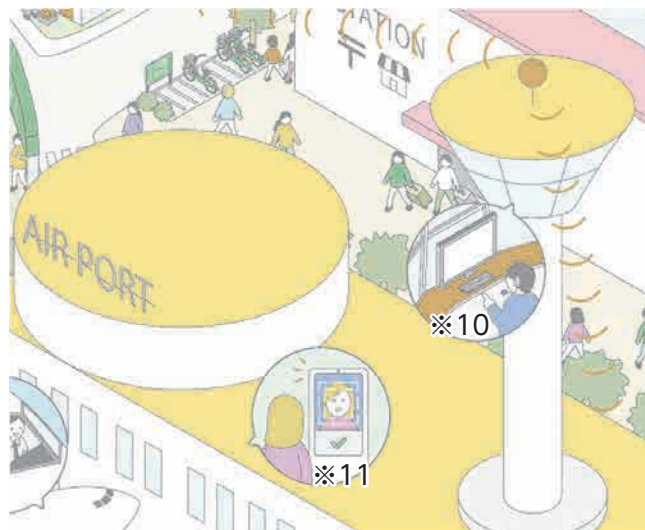
(10) 遠隔管制

将来、管制業務を1つの空港だけでなく、混在状況に応じて、複数の空港の管制も可能となり、より効率的な管制業務が可能となる。

(11) 顔認証

将来、空港に限らず、様々な場所で、顔認証による個人認証が行われるようになり、チケットやスマートフォン等を提示しなくとも搭乗手続等を行うことができるようになる。

図表 I-2-2-15 未来の私たちの暮らし⑤



I 第2章

国土交通分野における取組と今後の展望



※1 遠隔・自動施工、※2 物流施設の自動化・機械化、※3 自動物流道路、※4 外国人材、※5 自動運転バス・自動運転タクシー、



※6 ドローンによる輸送、※7 スクールバスの混乗、※8 置き配、※9 貨客混載、※10 遠隔管制、※11 顔認証

第Ⅱ部

国土交通行政の動向

Ⅱ

第1章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

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

能登半島地震と令和6年9月の豪雨による災害の復旧・復興については、インフラの復旧やまちの復興は被災者の方々の暮らしと生業の再建に不可欠であり、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、7年の梅雨入り前を目指した機能回復対策が順調に進捗するとともに、本復旧・本格対策にも着手した。

東日本大震災の地震・津波による被害については、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、地震・津波による被害からの復興は総仕上げの段階に入っている。

他方で、福島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。このため、これから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7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（27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（23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6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年能登半島地震における被害と対応について
URL: https://www.mlit.go.jp/saigai/saigai_240101.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、二地域居住等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ついては、令和6年9月に国土審議会推進部会の下に、有識者から構成される「地域生活圏専門委員会」を設置し、地域生活圏の形成を促進するための施策の

あり方について議論を進めている。

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性を示すものである。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された。

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、新たな計画策定に向けて、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計画となるよう検討・策定作業を進めており、令和6年末に、時点の検討の成果を取りまとめた「中間とりまとめ（素案）」を各圏域広域地方計画協議会にて公表した。今後、計画策定に向けて引き続き検討を進めていく。

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、今後、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

速度的に進行する。埼玉県八潮市において発生した流域下水道管に起因すると考えられる道路陥没事故も踏まえ、インフラの老朽化は喫緊の

II

第1章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

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。

さらに、令和3年6月に策定した「第2次国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」に基づき、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を加速化するとともに、集約・再編等によるインフラストック適正化、八潮市における道路陥没事故に係る有識者委員会の結果を踏まえた対策等を着実に推進し、インフラが持つ機能が将来にわたって適切に発揮できる、持続

可能なインフラメンテナンスの実現を目指していく。

（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。このような状況を踏まえ、各地方公共団体が個々のインフラを管理するのではなく、広域・複数・多分野のインフラを「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5年度に選定したモデル地域（11件40地方公共団体）において取組を進めており、今後はモデル地域における検討から得られた知見等を手引きに取りまとめ、全国展開へつなげることで、



【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

持続可能なインフラメンテナンスの実現を図っていく。

(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」や地方フォーラムにおいて、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6年度は、極めて顕著な功績へ送られる内閣総理大臣賞の授与等が、7年1月16日に首相官邸にて行われた。

さらに、インフラメンテナンスに関する新技術の活用促進を目的に、専門家によるハンズオン支援等を通じ、新技術の導入・維持管理業務に関するノウハウの蓄積や技術力向上を図る「新技術導入に関するハンズオン支援事業」を実施しており、13のモデル自治体にて支援している。また、産学官の多様な主体が連携して、自立的に地方自治体を支援する体制を構築できるよう検討を進めている。

また、道路分野においては、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等、現場実装を推進していく。橋梁・トンネル・舗装・土工について、点検支援技術性能カタログの充実等の取組を推進するとともに、橋梁、トンネル等の定期点検要領を見直し、令和6年度からの三巡目点検においても新技術を積極的に活用し、点検業務の効率化・高度化を図る。また、これら点検や、補修・補強への新技術・新材料の活用に対し、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3年5月に閣議決定された

第5次計画では、令和7年度までの計画期間に達成すべき6つの重点目標（「防災・減災が主流となる社会の実現」、「持続可能なインフラメンテナンス」、「持続可能で暮らしやすい地域社



【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

会の実現」、「経済の好循環を支える基盤整備」、「インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX）」、「インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上」と19の政策パッケージを設定するとともに、代表的な指標についてはKPI（Key Performance Indicator）として位置づけ、着実に計画を推進している。

さらに、新たに設定された重点目標を達成するため、全国レベルの第5次計画に基づき、北海道から沖縄まで全国10ブロックにおいて「地方ブロックにおける社会資本整備重点計画」を令和3年8月に策定し、個別事業の完成時期や今後見込まれる事業費を記載するなど、事業の見通しをできるだけ明確化した。これにより、各地方の特性、将来像や整備水準に応じた重点的、効率的、効果的な社会資本の整備を推進する。

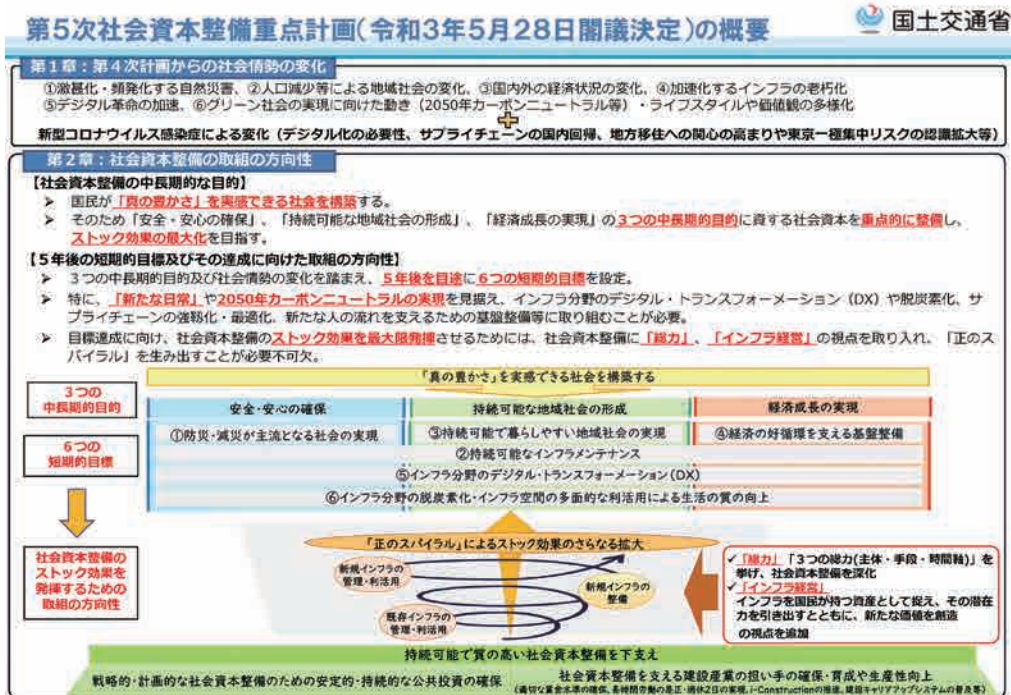
地域における人口減少やインフラ老朽化の更なる進行、激甚化・頻発化する自然災害等、第

5次計画策定以降の社会経済情勢の変化を踏まえ、現在、社会資本整備審議会及び交通政策審議会において、計画の見直しについて審議を進めている。

大規模自然災害等に強い国土及び地域を作るとともに、自らの生命及び生活を守ることができるよう地域住民の力を向上させるため、東日本大震災を教訓とし制定された「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」に基づき、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」等、政府一丸となって国土強靱化の取組を推進してきている。

令和5年6月には、国土強靱化基本法の改正により、「国土強靱化実施中期計画」が法定化された。同法に基づき、5か年加速化対策後も継続的・安定的に国土強靱化の取組を推進する。

図表Ⅱ-1-5-1 第5次社会資本整備重点計画



図表Ⅱ-1-5-2 強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法 改正



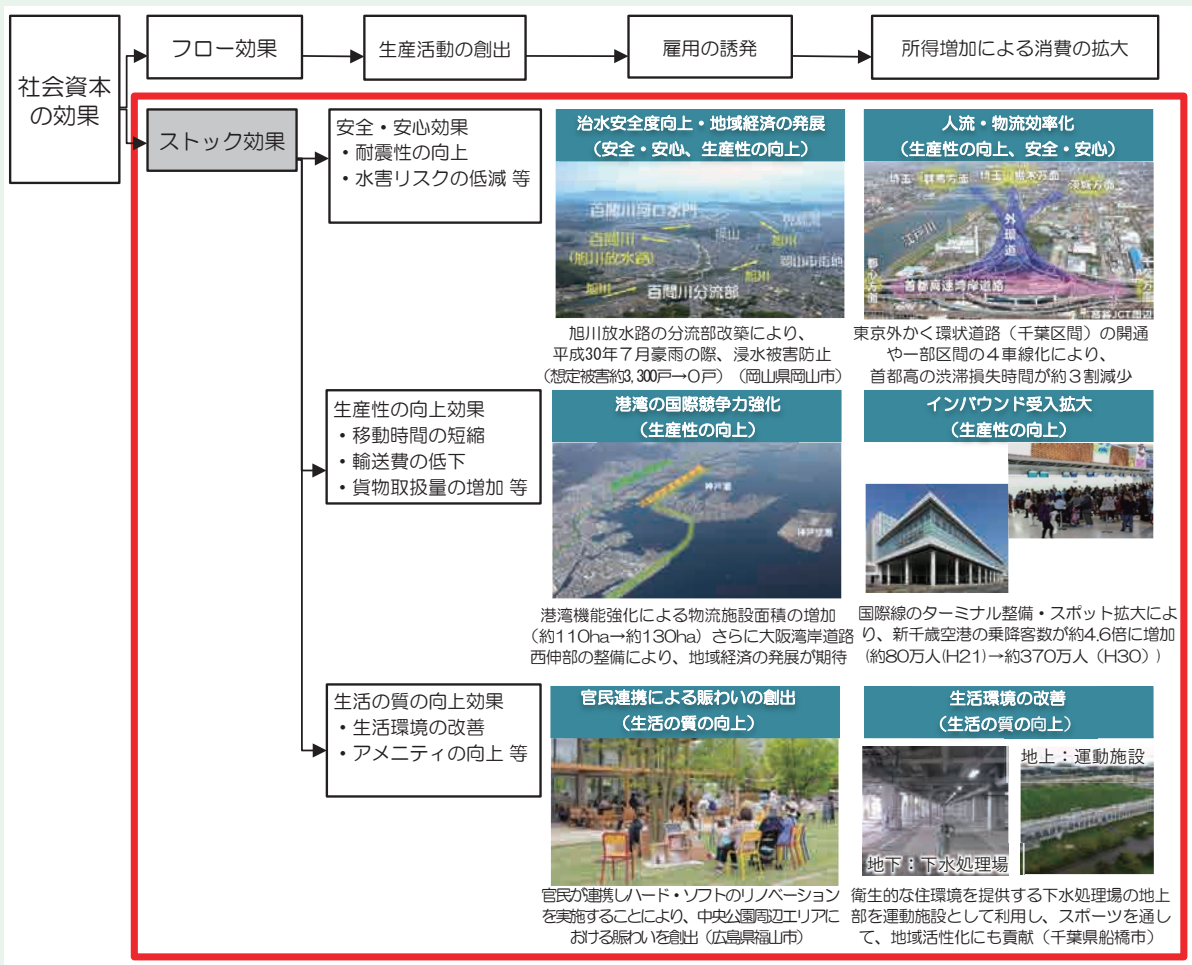
【関連リンク】
国土交通省における国土強靱化の取組を広報するウェブサイト
URL : <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/kyojinka/>

Column コラム

ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的かつ計画的な推進

社会資本の整備は、未来への投資であり、その効果には、生産活動による雇用の誘発といった「フロー効果」と、整備された社会資本が機能することによって、継続的に中長期にわたり得られる効果である「ストック効果」があります。このストック効果には、生産性の向上や民間投資の誘発等の経済的な効果や、ゆとりや安らぎ、活力ある地域社会の形成といった社会的な効果があります。

近年、自然災害が激甚化・頻発化し、国際競争が激化する中、インフラが本来の役割を果たすことの重要性は一層高まっています。現在を生きる我々や将来の世代が安全・安心に活力ある日々を送るために必要となる社会資本の整備に、戦略的・計画的に取り組んでいくことが重要です。



【関連リンク】
日本のインフラの今
URL : <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/infra/>



【関連リンク】
ストック効果の事例等
URL : <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/stock/case.html>

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3年5月に閣議決定された「第2次交通政策基本計画」は、3年度から7年度までを計画期間としており、「交通政策基本法」の規定に則り、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「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な不可欠な交通の維持・確保」、B「我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化」、C「災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が

徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現」の3つの柱を掲げている。

人口減少・超高齢化等に伴う担い手不足の深刻化や、国際情勢の不安定化、国民の安全・安心、地球環境の確保といった既存課題がより先鋭化した視点のほか、DX、新しい技術への対応といった重要性の高まる新たな視点等を踏まえ、現在、社会資本整備審議会及び交通政策審議会において、計画の見直しについて審議を進めている。

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6年版交通政策白書は、令和6年6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り・デザインの全面展開

地方創生の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。

こうした状況に対して、令和5年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）を改正し、地域の関係者の連

携と協働の促進を国の努力義務として位置付けるとともに、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みを創設するなど制度面での拡充を行ったほか、地域の多様な関係者との連携・協働による取組の導入に対する支援や交通事業者によるDX・GXによる経営改善支援、社会資本整備総合交付金による鉄道施設やバス施設の整備への支援等、予算面の拡充も行い、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通へのり・デザイン



【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>

II

第1章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

ンを推進している。

特に、令和6年7月には、バス、タクシー、乗合タクシー、公共ライドシェア、日本版ライドシェア等を地域住民や来訪者が利用できない「交通空白」の解消に向け、国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）を立ち上げた。この本部のもと、地方運輸局・運輸支局等により課題を抱える自治体の首長を直接訪問、現場担当者への伴走支援、関係業界との橋渡し等に精力的に取り組んでいるほか、令和6年度補正予算においては、自治体等が、「交通空白」解消に向けて公共ライドシェアや日本版ライドシェア等を導入する場合に、制度設計段階からサービス開始まで、総合的に支援する制度を新たに創設した。

さらに、同年11月には、「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」を設置し、令和7年3月末時点で自治体、交通事業者、パートナー企業等計1,000超の団体が会員として参画する等、官民関係者の幅広い連携をもとに、全国各地の課題解決に取り組む体制を整えた。

今後、全国各地の「交通空白」の一つ一つの解消等に向けて、令和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、地方運輸局・運輸支局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、民間の技術やサービスの導入、十分な財政支援等、あらゆるツールを総動員し、地域交通のリ・デザインを全面展開していくこととしている。

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・

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「海の次世代モビリティ」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

「海洋開発等重点戦略」に基づく取組推進

令和6年4月、「海洋開発等重点戦略」が総合海洋政策本部において決定されました。

これは、海洋政策全体の大きな方向性を定める「海洋基本計画」に掲げられている施策のうち、フロンティアである海洋の開発及び利用と海洋環境の保全との調和を通じた海洋立国の実現に向けて、我が国の総合的な国力の向上、国益の観点から特に重要であって、府省横断で取り組むべき以下6つの重要ミッションを実現するための戦略となっています。

- ①自律型無人探査機（AUV）の開発・利用の推進
- ②海洋状況把握（MDA）及び情報の利活用の推進
- ③洋上風力発電のEEZ展開に向けた制度整備の推進
- ④特定離島である南鳥島とその周辺海域の開発の推進
- ⑤管轄海域の保全のための国境離島の状況把握
- ⑥北極政策における国際連携の推進等

国土交通省は、上記の重要ミッション全てにおいて重要な役割を担っており、内閣府総合海洋政策推進事務局との緊密な連携の下、これら重要ミッションの着実な推進に取り組んでいます。



【関連リンク】
海洋開発等重点戦略について
URL：https://www8.cao.go.jp/ocean/policies/focus_strategy.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。

II

第1章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

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く。

(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km²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、保全を確実に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6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、5年12月から6年7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

図表Ⅱ-1-8-1 領海警備を行う巡視船



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。

(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

II

第1章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

化に関する方針」に基づき、巡視船・航空機等の増強整備等に加え、無操縦者航空機等の新技術の積極的活用、警察、自衛隊、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、処遇・職場環境の改善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。6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6年度は、大型巡視船3隻、大型ジェット機1機、中型ヘリコプター1機が就役したほか、高い国際航海能力及び乗船実習能力を有する大型練習船「いつくしま」が就役した。

図表Ⅱ-1-8-2 海上保安能力強化の推進

海上保安能力強化に関する関係閣僚会議で
発言する石破総理大臣

令和6年度に就役した大型練習船「いつくしま」

(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、多国間及び二国間の連携・協力の取組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。なお、令和6年度は、7年ぶりの日本開催となる第24回NPCGFを主催したほか、韓国で開催された第20回HACGAMに参加した。加えて、「日米韓」3か国による初の合同訓練や能力向上支援、「日米比」3か国間の洋上交流プログラムといった取組を推進し、「法の支配に基づく海洋秩序維持の重要性」を地域の海上保安機関等と共有するよう取り組んだ。

二国間の連携については、覚書や協定を締結して二国間の枠組みを構築、引き続き共同訓練等を実施していく。

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6年度末までに、23か国へ合計132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。

また、「土地基本法」に基づき、関係省庁が一体性を持って人口減少時代に対応した土地政策を講じることができるよう基本的な方向性を取りまとめる「土地基本方針」の変更を令和6年6月11日に閣議決定した。今後は、共通する課題の多い所有者不明土地等対策と空き家対策との一体的・総合的な推進を図るとともに、「サステナブルな土地利用・管理の実現」に向けて、限られた国土の有効利用や適正な管理を進めるための施策を総合的に推進する。

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

II

第1章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

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6年版土地白書では、令和5年度の不動産市場等の動向や、サステナブル（持続可能）な土地利用・管

理に向けた取組、5年度に政府が土地に関して講じた基本的施策、6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、6年6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6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、官民交流イベントを開催した。

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6年度は、各方式で①116業績指標のモニタリングを実施、②3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6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】
国土交通省政策評価関係
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、成長戦略の柱、地域活性化の切り札である。人口減少を迎える我が国において、観光を通じた国内外との交流人口の拡大を通じ

て、地域を活性化することは重要であり、「持続可能な観光」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6年版観光白書は、令和6年6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

1 観光資源の魅力を極め、地方創生の礎に

「明日の日本を支える観光ビジョン」や観光立国推進基本計画（令和5年3月31日閣議決定）を踏まえ、「持続可能な観光」、「消費額拡大」及び「地方誘客促進」をキーワードに、地方部での滞在を促進するためのコンテンツ造成や持続可能な観光地域づくり等を推進し、政府一丸となって取り組んできた。

（1）魅力ある公的施設・インフラの大胆な公開・開放

インフラを観光資源として活用・開放し、地域振興を図るインフラツーリズムを推進している。

（2）新たな交流市場・観光資源の創出

訪日外国人旅行消費額の向上や地方誘客の促進に向け、地域固有の自然や文化、食等の観光資源を活用したコンテンツの造成・磨き上げを行った。



【関連リンク】
「令和5年度観光の状況」及び「令和6年度観光施策」（観光白書）について
URL：https://www.mlit.go.jp/kankocho/news02_000517_00001.html



【関連リンク】
インフラツーリズムについて（インフラツーリズムポータルサイト）
URL：<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/infratourism/about/>

また、近年の働き方や住まいのニーズの多様化等を踏まえ、反復継続した来訪を促進する「第2のふるさとづくり」やテレワークを活用したワーケーションの普及・定着といった国内における新たな交流市場の開拓に向けてモデル実証を実施した。

（3）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いく取組を支援している。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ている。

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。

（4）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に対して支援を行っている。

2 観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業に

（1）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6年4月1日時点で42地域にて導入し、3,782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2,617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7年3月14日時点で30,318件となった。健全な民泊サービスの更なる普及に向けて、令和6年度は、宿泊日数の算定方式等の考え方を明確化するためにガイドラインの改正を行ったほか、営業日数を効率的に集約するシステムの活用等により違法民泊

対策の実効性を向上させた。

（2）ポストコロナ時代を支える観光人材の育成・強化

観光庁では、観光地・観光産業の高付加価値化、持続可能な観光地域づくりを進めることが必要であるとの認識の下、これからの時代に求められる新たな観光人材の育成に向けて、令和4年度に「ポストコロナ時代における観光人材育成ガイドライン」を策定した。令和6年度は、本ガイドラインに基づき開発した、教育プログラムについてフォローアップを実施した。

（3）観光地域づくり法人（DMO）を核とする観光地域づくりの推進

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7年3月25日時点で353団体（登録DMOが

II

第2章

323団体、候補DMOが30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。

(4) 観光遺産産業化ファンド等の活用

観光庁では、(株)地域経済活性化支援機構(REVIC)や地域金融機関等が組成した観光遺産産業化ファンド等も活用し、関係事業者や関係省庁、自治体と連携して、地域の観光資源の磨き上げ等を図るための取組を行った。

(5) 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。

(6) 戦略的な訪日プロモーション

2024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2030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、コロナ禍を経た旅行者の意識変化

を踏まえ、メディアやSNS、インフルエンサー等を活用し、戦略的な訪日プロモーションを実施している。

また、「2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)」開催を契機とした日本各地の魅力発信や、持続可能な観光、消費額拡大、地方誘客促進をキーワードとした、国・地域ごとのニーズを踏まえたきめ細やかなプロモーションに取り組んでいる。

(7) MICE 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の総消費額及び経済波及効果の算出、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) ビザの戦略的緩和

更なるインバウンド需要の拡大に向けて、今後のビザ緩和の実施について関係省庁間で検討を行っている。



【関連リンク】
観光地域づくり法人 (DMO)
URL : https://www.mlit.go.jp/kankoch/seisaku_seido/dmo/index.html



【関連リンク】
観光遺産産業化ファンド
URL : https://www.mlit.go.jp/kankoch/topics06_00001.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/kankoch/seisaku_seido/kihonkeikaku/inbound_kaifuku/kofukakachi.html

3 すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に

(1) 訪日外国人旅行者の受入環境整備

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環境の整備、公衆トイレの洋式化や多様な移動手段の整備等に対する支援を行った。また、宿泊施設におけるインバウンド対応の取組への支援を実施した。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) 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6年度に2,411（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1,910）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。

(3) 「地方創生回廊」の完備

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。

(4) クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組

クルーズの再興へ向け、「持続可能な観光」「消費額拡大」「地方誘客促進」をキーワード



【関連リンク】

インバウンド受入環境整備高度化事業

URL : https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku/inbound_kaifuku/ukeire/kankochi/shien/kodoka.html



【関連リンク】

インバウンド安全・安心対策推進事業

URL : https://www.mlit.go.jp/kankocho/kobo08_00008.html



【関連リンク】

宿泊施設インバウンド対応支援事業

URL : https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku/jizoku_kankochi/kankosangyokakushin/seibisokushin/shienseido.html



【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_00012.html

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。

II

第2章

観光立国の実現と美しい国づくり

に、「観光立国推進基本計画（2023年3月31日閣議決定）」で掲げた、日本におけるクルーズ再興に向けた2025年までの目標である「訪日クルーズ旅客250万人」「外国クルーズ船の寄港回数2,000回」「外国クルーズ船が寄港する港湾数100港」の達成に向け、引き続き訪日クルーズ本格回復への取組を進めた。具体的には、クルーズ船受入れに関するハード・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。

（5）公共交通利用環境の革新

「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6年4月に同措置を講ずべき区間等として、鉄道248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措置実施計画が提出され、公共交通利用環境の革新等事業等を活用して取組を進めている。

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36件新たに認定した。

（6）サイクリング環境向上によるサイクルツーリズムの推進

インバウンド効果を全国へ拡大するために、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、情報発信を行う等、サイクルツーリズムの推進に取り組んでいる。

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。

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7年3月末時点で822団体に増加し、景観計画は675団体で策定、景観計画に基づく重点的な取組は423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233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】
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7年3月末現在147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（東京都多摩市）



脱・電柱社会 キーワードは低コスト化！
URL : <https://www.youtube.com/watch?v=w0sJdcjKlh4>

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6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6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、98市町（令和7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

社会資本整備や土地利用等において、多様な機能を有する自然資本（グリーンインフラ）の活用を推進している。令和6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、グリーンインフラへの市場における民間投資の促進に向けて、「グリーンインフラの事業・投資のすゝめ」（グリーンインフラの市場における経済価値に関する研究会）を発行したほか、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。



【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】

グリーンインフラの市場における経済価値に関する研究会

URL : https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000034.html

第3章

地域活性化の推進

第1節 地方創生2.0に向けた取組

II

第3章

地域活性化の推進

地方創生の取組が始まって10年が経過し、我が国全体の人口減少が続く中、産業活性化、出産・子育て支援、移住促進等の取組により、人口が増加した地域もみられる。一方、東京一極集中の大きな流れを変えるには至らず、若者や女性が地方を離れる動きが加速している。我が国の成長力を維持していくためには、都市も地方も、楽しく、安心・安全に暮らせる持続可能な社会を創っていく必要がある。それぞれの地域の「楽しい」取組が広がっていくよう、次の10年を見据えた地方創生2.0を起動する必要がある。国土交通省としても、地方創生の実現に向け、総合的に取り組む。

まず、暮らしに必要な生活サービスを確保し、若者・女性にも選ばれる地方を実現するため、地域生活圏の形成促進、コンパクト・プラス・ネットワークの推進や地域資源を活用した個性あるまちづくり、地域の足の確保等、「交通空白」の解消、ジェンダー主流化に取り組むとともに、地域の防災力を強化する。

また、地方への人や企業の分散に向けて、二地域居住を促進するとともに、高規格道路やリニア・整備新幹線等、都市と地方を結ぶ交通ネットワークの整備等に取り組む。

また、活力ある地方経済の創出に向けて、地域観光資源の磨き上げや観光地の高付加価値化、建設業・物流業等の産業連携によるシナジー効果の創出、再生可能エネルギーの地産地消に取り組む。

これらの取組を進めるため、空き家を積極的に活用することで二地域居住を促進する等、地方への人の流れの創出に取り組む。未来社会を地方から構築すべく、自動運転やドローン等の新技術を積極的に取り入れることで新しい付加価値を生み出すとともに、広域連携等によるメンテナンス体制の強化や、地域の将来像を踏まえたインフラの集約・再編を進める。また、地方の発展を支える強靱で効率的な人流・物流ネットワーク（高規格道路、リニア・整備新幹線等）の整備を計画的に進める。

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

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（国土交通大臣表彰等）」を昭和59年度より実施している。41回目となる令和6年度は、全国より45件の推薦があり、計9件を表彰した。

財政面の支援としては、新しい地方経済・生



【関連リンク】

厚真町・勝浦町・薩摩川内市の地域づくり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9団体を令和6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/001842525.pdf>

活環境創生交付金や、地方創生応援税制（企業版ふるさと納税）等により、地方が地域全体で共創する、地方創生に資する事業を実施できるよう、支援を行っている。

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。39回目となる令和6年度は13件（一般部門11件、大賞部門2件）が同賞を受賞した。

（2）民間のノウハウ・資金の活用促進

地方都市の成長力・競争力の強化を図るため、広域的地域活性化基盤整備計画に記載された重点地区の区域における拠点施設の整備に関する民間都市開発事業で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、民間まちづくり活動における先進団体が持つ、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に関する事業等への支援や、官民連携による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や合意形成手法等について普及啓発を行った。

さらに、まちなかにおける道路、公園、広場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。このほか、平成27年度に改正「構造改革特別区域法」が施行され、民間事業者による公社管理有料道路の運営が可能となった。



【関連リンク】
令和6年度 手づくり郷土賞（国土交通大臣表彰）13件を認定！
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo03_hh_000340.html



【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/report/press/content/001705457.pdf



【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

(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、事業の進め方が分からない、官民の連携体制が構築できない等の課題を解消することを目的とし、産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」

」を令和6年12月16日に設立した。また、スモールコンセッションの機運醸成・理解促進のためのシンポジウム等の開催や、事例等を掲載した専用のHPの開設を通じて、全国的な普及・啓発を図った。

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6年度末時点において、立地適正化計画の作成については、907市町村が具体的な取組を行っており、そのうち、636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、令和6年度末において、1,184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6年4月現在52事業主体134路線））を通じ、事業効果の早期発現に努めている。

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) 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。

(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、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する「道路法」等の改正法が、令和2年5月に成立し11月に施行された。

令和6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。東京都においては、地下鉄大手町駅及び新橋駅付近に、カーシェアリングステーションを設置し、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等、地域の特色ある取組のために真に必要なインフラへ集中投資を行い、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。



【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>



【関連リンク】
バスタプロジェクト
URL : <https://www.mlit.go.jp/road/busterminal/>

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7年3月末時点1,230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7年3月末までに直轄国道において45団体を指定している。



【関連リンク】

道の駅

URL : <https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/index.html>



【関連リンク】

海の駅

URL : <https://www.umi-eki.jp/>

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「道の駅」第3ステージとして位置付けている。

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6年8月末までに286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。

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6年6月時点で26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7年3月31日時点、166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7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、令和7年3月31日時点で2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



【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

のマリーナや漁港等の施設を活用して、ボート利用者がクルージング時に気軽に寄港して憩える「海の駅」の設置を推進しており、令和7年3月末時点で180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、地籍調査以外の測量成果の活用を推進している。

(7) 大深度地下の利用

大深度地下の利用については、大深度地下使用制度に関する内容をウェブサイトに掲載する等、大深度地下の適正かつ合理的な利用を図っている。

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6年度においては、36府県が、2～4府県ごとに協働して33の共通目標を掲げ、のべ80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6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6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」に基づき、文化・学術・研究の拠点形成を目指すため、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。



【関連リンク】
大深度地下利用
URL : <https://www.mlit.go.jp/toshi/daisindo/index.html>

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) 二地域居住等の推進

二地域居住等を促進するための「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、地域のコーディネーター役となる「特定居住支援法人」の育成を進めている。また、二地域居住等の促進に当たって課題となる「住まい」「なり

わい」「コミュニティ」の解決のため、住宅、コワーキングスペース、交流施設の整備等を支援している。同年10月には地方自治体と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」が発足し、優良事例の共有や発信、更なる課題の解決に向けた議論が行われている。

(4) 地方版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月より、地方版図柄入りナンバープレートを導入した。令和5年10月には新たに10地域を追加し、全国73の地域名表示で交付を行っている。7年5月には全国5地域において新たな地域名表示の同ナンバープレートの交付を予定している。申込時には寄付が可能であり、集まった寄付金は各地域の交通改善や地域・観光振興等の取組に充てられる。

また、「2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）」の開催機運の醸成を図ることを目的に、大阪・関西万博特別仕様ナンバープレートを令和4年10月から7年12月まで交付する。申込時には寄付が可能であり、集まった寄付金は大阪・関西万博の開催に関連した交通サービスの充実等に充てられる。

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「地方創生の基盤」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、令和6年7月に設置された国土交通省「交通空白」解消本部のもと、首長等への訪問、自治体での事業者への橋渡し、都道府県との連携した取組等、地方運輸局による伴走支援等を行いつつ、同年11月

には「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを立ち上げ、パイロット・プロジェクトの創出・全国への浸透等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ている。

さらに、地方公共団体における総合的な交通施策の立案に当たって参考となるよう、デジタル技術活用の事例等、地域交通確保のための必要な調査を行い、今後の地域交通のあり方を検討した。

（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強化するとともに、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する。

（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、全47都道府県で日本版ライドシェアが導入され、令和5年と導入後の令和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、多くの時間帯で改善された。

（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



【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

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5年度は283航路で輸送人員需要は約37百万人（ここ5年で約12%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（令和7年3月末現在の補助対象航路：125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6年度の離島航空路線の数は63路線、うち国庫補助対象は17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54地域（令和7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（令和7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3月末現在で132地区の都市計画決定がなされ、うち95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7年3月末現在170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



【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

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、都道府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、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推進実証調査」を行っているほか、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「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」を延長・改正し、両地域の自立的で持続可能な

発展や定住の促進に加え、移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及び移住促進住宅の整備等の取組を支援している。



【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

4 半島振興

「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（令和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促進、産業振興、定住促進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、半島製品の認知度

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、半島振興を引き続き実施するため、法期限の延長と能登半島地震等の教訓を踏まえた内容の拡充を行う同法の延長・改正法律案が議員立法により令和7年3月26日に成立した。

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。

令和6年3月、新型コロナウイルス感染症の拡大や2050年ネット・ゼロ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、計画期間を令和6年度からおおむね10年間とする「第9期北海道総合開発計画」が閣議決定された。

（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、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

官民の垣根を越えた共創により、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



【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

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。

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

アイヌ文化の復興・創造等の拠点であるウポポイ（民族共生象徴空間）については、国内外から多くの人々が訪れ、アイヌ文化に触れることを通じて理解を深めてもらえるよう、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、園内コンテンツの充実や積極的な広報活動をはじめとする誘客施策を実施している。このほか「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等を推進してい

る。

(2) 北方領土隣接地域の安定振興

領土問題が未解決であることから、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}を対象に、「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」に基づく第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（令和5年度～9年度）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】
ウポポイ（民族共生象徴空間）
URL：https://ainu-upopoy.jp/



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



【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

①「新たな日常」やDXの進展等に対応した新しい住まい方の実現

働き方改革の進展やコロナ禍を契機として、多様な住まい方、新しい住まい方への関心が高まる中、地方、郊外、複数地域での居住等、国民の新たな生活観をかなえる居住の場の多様化を推進している。また、家族構成、生活状況、健康状況等に応じて住まいを柔軟に選択できるよう、既存住宅市場・賃貸住宅市場の整備を推進している。さらに、社会経済のDXの進展等を踏まえ、住宅分野においても、契約・取引プロセスのDXや生産・管理プロセスにおけるDXを推進している。

②頻発・激甚化する災害新ステージにおける安全な住宅・住宅地の形成と被災者の住まいの確保

安全な住宅・住宅地の形成に向けて、ハザードマップの整備・周知をはじめとする災害リスク情報の提供、防災・まちづくりと連携し、ハード・ソフトを組み合わせた住宅・住宅地の浸水対策の推進とともに、地震時等に著しく危険な密集市街地の解消、住宅・住宅地のレジリエンス機能の向上等に取り組んでいる。また、災害発生時には、今ある既存住宅ストックの活用を重視して被災者の住まいを早急に確保することとしている。

③こどもを産み育てやすい住まいの実現

こどもを産み育てやすく良質な住宅が確保されるよう、子育てしやすく家事負担の軽減に資するリフォームの促進とともに、若年世帯・子育て世帯のニーズに合わせた住宅取得の推進、こどもの人数、生活状況等に応じた柔軟な住替えの推進に取り組んでいる。また、良質で長期に使用できる民間賃貸住宅ストックの形成と賃貸住宅市場の整備を推進している。あわせて、子育てしやすい居住環境の実現とまちづくりに向けて、住宅団地の建替えや再開発等における子育て支援施設・公園・緑地、コワーキングスペースの整備等、職住・職育が近接する環境の整備とともに、地域のまちづくり方針と調和したコンパクトシティの推進等を行っている。

④多様な世代が支え合い、高齢者等が健康で安心して暮らせるコミュニティの形成とまちづくり

高齢者、障害者等が健康で安心して暮らせる住まいの確保に向けて、バリアフリー性能や良好な温熱環境を備えた住宅の整備・リフォームを促進するとともに、サービス付き高齢者向け住宅等について、地方公共団体の適切な関与を通じての整備・情報開示を推進している。また、三世代同居や近居、身体・生活状況に応じた円滑な住替えが行われるとともに、家族やひとの支え合いで高齢者が健康で暮らし、多様な世代がつながり交流するミクストコミュニティの形成等を推進している。

⑤住宅確保要配慮者が安心して暮らせるセーフティネット機能の整備

住宅確保要配慮者（低額所得者、高齢者、障害者、外国人等）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6年度末時点で943,143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、住宅確保要配慮者の民間賃貸住宅等への円滑な入居を促進するため、地方公共団体の住宅・福祉部局が居住支援法人（6年度末時点で1,029法人を指定）、不動産関係団体、福祉関係団体等、地域の様々な関係者と連携し設置する居住支援協議会の設立（6年度末時点で155協議会（全都道府県、117市区町村）が設立）を促進し、住まいに関する相談窓口から入居前・入居中・退居時の支援まで、住宅と福祉の関係者が連携した地域における総合的・包括的な居住支援体制整備を推進している。

さらに、単身世帯の増加、持ち家率の低下等により、住宅確保要配慮者の賃貸住宅への居住ニーズが高まることが見込まれていることを背景として、「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」の一部を改正する法律が6年5月に成立、同年6月に公布された。同法により、賃貸人と住宅確保要配慮者の双方が安心して利用できる市場環境の整備や、居住支援法人等が賃貸人と連携し、入居中のサポートを行う賃貸住宅（居住サポート住宅）の供給促進、住宅施策と福祉施策が連携した地域の居住支援体制の強化をより一層推進していくことで、誰もが安心して暮らすことができる居住環境の整備を進めることとしている。

⑥脱炭素社会に向けた住宅循環システムの構築と良質な住宅ストックの形成

（ア）既存住宅流通の活性化

既存住宅流通の活性化に向けて、基礎的な性能や優良な性能が確保された既存住宅の情報が購入者に分かりやすく提示される仕組みを改善し、購入物件の安心感を高めていく。具体的には、「長期優良住宅の普及の促進に関する法律」に基づき、住宅の構造や設備について、一定以上の耐久性、維持管理容易性等の性能を備えた住宅（長期優良住宅）の普及を図ってきたところである（認定長期優良住宅のストック数（令和5年度末時点）：159万戸）。また、既存住宅に関する瑕疵保険の充実、既存住宅状況調査や「安心R住宅」制度の普及、紛争処理体制の拡充等により、購入後の安心感を高めるための環境整備に取り組んでいる。

加えて、既存住宅流通の活性化には、良質な既存住宅が適正に評価される環境を整備することも重要である。そのため、宅地建物取引業者や不動産鑑定士の適正な評価手法の普及・定着を進め、建物の性能やリフォームの状況が評価に適切に反映されるよう取り組んでいる。また、住宅ストックの維持向上・評価・流通・金融等の仕組みを一体的に開発・普及等する取組に対して支援を行っている。

（イ）長寿命化に向けた適切な維持管理・修繕、老朽化マンションの再生円滑化

適切な維持管理・修繕がなされるよう、住宅の計画的な点検・修繕と履歴情報の保存を推進している。加えて、耐震性・省エネ性能・バリアフリー性能等を向上させるリフォームや建替えに対して補助・税制面での支援を行い、安全・安心で良好な温熱環境を備えた良質な住宅ストックへの更新を図っている。また、「マンションの管理の適正化の推進に関する法律」に



【関連リンク】

住宅セーフティネット法等の一部を改正する法律について

URL：https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk3_000055.html

基づく管理計画認定制度等により、マンション管理の適正化や長寿命化、再生の円滑化を推進している。

一方で、マンションを巡っては、建物と居住者の「2つの老い」が進行しており、外壁剥落等の危険や集会決議の困難化等の課題が深刻化する恐れがある。こうした状況を踏まえ、今後のマンション政策のあり方を検討するため、令和6年10月に「社会資本整備審議会 住宅宅地分科会 マンション政策小委員会」を設置し、7年2月に総合的な施策の方向性についてとりまとめが行われた。

これを踏まえ、新築から再生までのライフサイクル全体を見通して、管理・再生の円滑化等を図るため、「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案」を令和7年通常国会に提出した。

(ウ) 世代を超えて既存住宅として取引され得るストックの形成

2050年ネット・ゼロの実現に向け、2025年までにすべての新築住宅への省エネ基準適合の義務化を含め、より高い省エネ性能を有する住宅が市場において選択される取組を強化することで、ストックの質の向上を図っている。

既存住宅については、省エネ改修への支援や、住宅の温熱環境と居住者の健康との関係を調査・周知しており、これらの取組によって、2050年にストック平均でZEH基準の水準の省エネ性能の確保を目指している。

また、炭素貯蔵効果の高いCLT等の木材を利用した住宅・建築物の推進により、まちにおける炭素の貯蔵を促している。

⑦空き家の状況に応じた適切な管理・除却・利活用の一体的推進

平成27年5月に施行された「空家等対策の推進に関する特別措置法」に基づき、周辺の居住環境に悪影響を及ぼす空き家（特定空き家等）の除却や、立地・管理状況の良好な空き家の多様な活用の推進等、着実に取組は進展してきた。

しかし、使用目的のない空き家はこの20年間で約1.8倍に増加しており、今後も増加が見込まれている。これを踏まえ、空き家の除却等の更なる促進に加え、空き家が周囲に悪影響を及ぼす前の段階から有効活用や適切な管理の確保、所有者等の空き家の管理や活用を支援する「空家等管理活用支援法人制度」の創設等、対策を総合的に強化するため、「空家等対策の推進に関する特別措置法の一部を改正する法律」（令和5年法律第50号。以下、「改正空家法」という。）が令和5年12月13日に施行された。

改正空家法に基づく取組をはじめ、地方公共団体や民間事業者等による空き家の除却や活用等に係る取組に対して支援することにより、空き家対策を推進している。

⑧居住者の利便性や豊かさを向上させる住生活産業の発展

居住者の利便性や豊かさを向上させるために欠かせない住生活産業については、平時・災害時ともに担い手の確保・育成を図るとともに、更なる成長に向けて新技術の開発や新分野への進出等による生産性向上や海外展開しやすい環境の整備に取り組んでいる。

**【関連リンク】**

社会資本整備審議会 住宅宅地分科会 マンション政策小委員会
URL : https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s204_mannsyou601.html

**【関連リンク】**

住宅：空き家対策 特設サイト
URL : <https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/akiya-taisaku/>

(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り、リースモーゲージ^{注1}型住宅ローンの供給の支援（【リ・リース60】）を行っている。

②住宅税制

令和7年度税制改正において、住宅ローン控除については、子育て世帯等の住宅取得環境が厳しさを増していること等を踏まえ、子育て世帯・若者夫婦世帯の借入限度額の上乗せ、及び床面積要件の緩和措置を令和7年も引き続き実施することとした。既存住宅の子育て対応リフォームに係る特例措置についても、住宅ローン控除と同様に、現行の措置を令和7年も引き続き実施することとした。

2 良好な宅地の供給及び活用

(1) 宅地供給の現状

良好な居住環境を備えた宅地の供給を促進するため、宅地開発に関連して必要となる公共施設の整備に対する支援等を実施している。

(2) ニュータウンの再生

高度成長期等において大都市圏の郊外部を中心に計画的に開発された大規模な住宅市街地（ニュータウン）は、急速な高齢化及び人口減少の進展を背景に地域の活力の低下等の課題を抱えており、老朽化した住宅・公共施設の更新や生活を支える機能の充実等を通じて、誰もが暮らしやすい街へと再生を進めていく必要が

ある。また、ニュータウンの再生に資するための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組を推進するため、地方公共団体、民間事業者等からなる「住宅団地再生」連絡会議を開催し、推進の手法や取組事例に関する情報提供及び意見交換等を行っている。

さらに、令和6年10月1日に、「地域再生法の一部を改正する法律」を施行し、行政手続のワンストップ化を可能にする特例の拡充やワンストップ化に留まらない実質的な特例を追加する等の措置を設け、拡充した地域住宅団地再生事業により、官民共創によるニュータウンの再生を推進している。

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。

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5年度末現在の都市公園等整備状況は、115,327か所、約130,870haとなっており、

1人当たり都市公園等面積は約10.9m²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

賑わいのある道路を構築するため、令和2年度に歩行者利便増進道路（ほこみち）制度を創設した。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運用等を実施している。



【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

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。

II

第4章

心地よい生活空間の創生

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7年3月末現在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、BRT、キャッシュレス決済手段の導入等を支援している。



【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。

(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、6年に両線の工事の施行の認可を行い、東京メトロが工事に着手した。また、6年10月に財務省及び都が保有株式の50%を売却し、東京地下鉄株式会社は上場した。引き続き、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。このほか、7年1月、大阪・関西万博のアクセスルートとなる大阪メトロ中央線（コスモスクエア～夢洲）が延伸開業した。

また、これまで大都市圏の鉄道において慢性的に続いていた通勤混雑は、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化等により大きく改善したが、混雑状況が戻りつつあることから、誰でも安心して利用可能な快適な移動の提供のため、継続的に混雑対策に取り組むことが重要である。今後も、鉄道の利用動向を注視しつつ、社会全体の取組として、鉄道利用の時間的・空間的な分散・平準化を促すために必要な施策を検討する。これらにより、国際競争力の強化や豊かな国民生活に資する都市鉄道等の実現を図る。

(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6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「オーバート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、タクシーへの複数アプリの導入の促進による実車率の向上、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

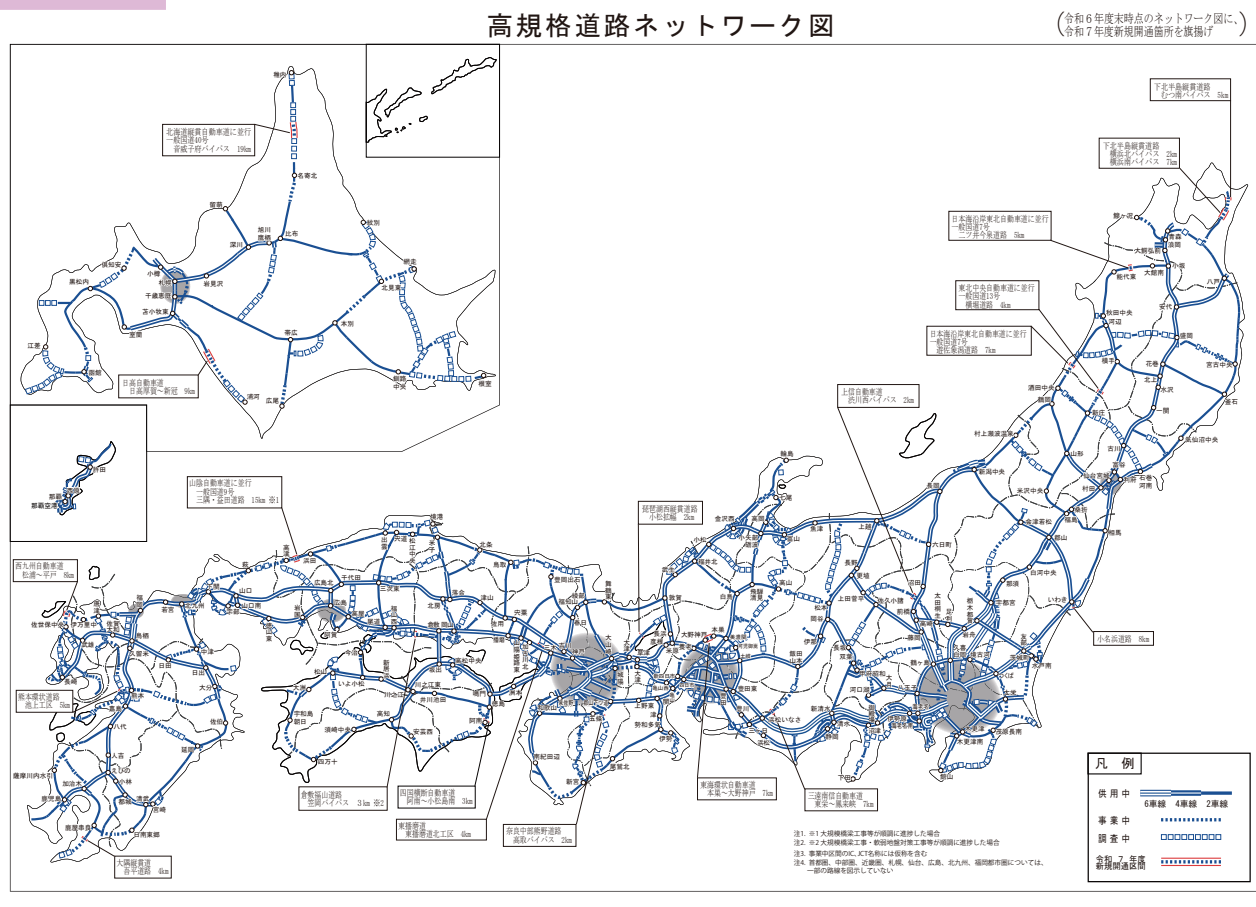
(1) 幹線道路ネットワークの整備

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。

例えば、東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）は平成30年6月2日に15.5kmが開通し、東京外かく環状道路の全体で約6割がつながった。これにより、中央環状内側の首都高（中央環状含む）の渋滞損失時間が約3割減少した。このようなストック効果が最大限発揮されるよう、幹線道路ネットワークの整備を引き続き推進する。

図表Ⅱ-5-1-1 高規格道路ネットワーク図



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「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13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14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CO₂排出原単位（g-CO₂ /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、昭和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、



【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/

北海道新幹線が開業しており、令和6年3月には北陸新幹線（金沢・敦賀間）が開業した。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、令和7年3月に、「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」において、現時点では、完成・開業は概ね令和20年度末頃となることが見込まれるが、トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で、改めて全体工程を精査し開業時期を定めることが適切であることなどを内容とする報告書が取りまとめられた。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、青函トンネル内では、貨物列車の本数が少ない時期に、新幹線と貨物列車の走行時間帯を区分して実施しているところであるが、令和6年度より、その速度を時速210kmから時速260kmに引き上げるなど、取組を進めている。

未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、令和6年度に、詳細な駅位置・ルート案を公表した。一日も早い全線開業に向けて、沿線自治体の皆様の理解を得られるよう、鉄道・運輸機構とともに、丁寧かつ着実に取り組む。

また、九州新幹線（西九州ルート）については、九州地域、西日本地域の未来にとってどの

ような整備のあり方が望ましいか議論を積み重ねることが重要と考えており、今後も関係者との協議を引き続き進める。

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。これまで幹線鉄道ネットワーク等に関して調査を行ってきており、引き続き、基本計画路線及び幹線鉄道ネットワークの地域の実情に応じた諸課題について、方向性も含め調査・検討を行う。

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。

平成28年には、建設主体の当時の令和27年の東京・大阪間開業時期について、最大8年間前倒し（最速令和19年）を図るため、財政投融资を活用して平成28年～平成29年の2年間で3兆円の長期・固定・低利の貸付を行った。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り、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

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、新飛行経路の固定化回避に向けた努力を継続する。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人工地



【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>

盤の整備、旧整備場地区の再編整備、地上支援車両レベル4自動運転の実装のための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、C滑走路新設等の年

間発着容量を50万回に拡大する取組を進めるとともに、旅客ターミナルの再構築や航空物流機能の高度化等の検討を進めている。

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おり、容量拡張を目的として令和7年3月から新飛行経路の運用を開始するとともに、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、令和7年3月の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、引き続き第1旅客ターミナルの処理能力向上を目的とした取組や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空港の完全24時間運用の実現等を目的とした代替滑走路事業を推進する。

③地方空港の機能強化

福岡空港においては、滑走路処理能力の向上を図るため、二本目の滑走路を令和7年3月20日に供用開始した。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。首都圏空港の厳しい容量制約を背景に、羽田空

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。

港を自由化の対象外とするなど一部制約が残るが、我が国を発着する国際旅客便数は、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（2,649便/週^{注2}）と比べて、令和元年時点（5,516便/週^{注2}）で2倍強に増加した。

その後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、国際旅客便数は一時激減したが、水際措置が大幅に見直された令和4年10月以降、回復の傾向にある（6年10月末時点：5,178便/週）。

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代あたり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。



【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/001763604.pdf>

（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。

②LCC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6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13路線、ジェットスター・ジャパンは国内18路線及び国際5路線、スプリング・ジャパンは国内8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9路線へネットワークを展開している。

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「令和7年の地方空港における国際線就航都市数130都市」を目標とした施策を行っている。また、様々な空港においても、政府の方針に沿った取組が行われている。

具体的には、主に受入環境整備、空港経営改

注2 いずれも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）。

革及び着陸料軽減措置を実施している。

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、令和6年度においては中部国際空港において、ビジネスジェット専用動線を一部改修整備し、ビジネスジェット利用者の利便性の向上を図るなど、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

平成28年3月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」において掲げられている、令和12年に訪日外国人旅行者数6,000万人という目標の実現に向けては、国際線就航による地方イン・地方アウトの誘客促進が重要である。各地域における国際線就航の促進のため、グランドハンドリングや保安検査等の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、令和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、人材確保や処遇改善等を推進し、一時は人員が感染症拡大前の8割程度まで減少していたが、足下では感染拡大前の水準まで回復しつつある。航空燃料供給不足については、経済産業省と合同で令和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「航空燃料供給不足に対する行動計画」を取りまとめ、官民一体となった取組の結果として、週900便程度の国際旅客定期便の増便^{注3}に対応してきている。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。一方、脱炭素化に向けた社会的要請の高まり、ドローンや空飛ぶクルマの利用拡大等、我が国の航空交通システムを取り巻く環境は大きく変化しているため、令和6年度にCARATSの見直しを行っているところである。今後、新たなCARATSを指針として研究開発から社会実装に至るまで推進し、安全・安心な空域の利用を実現するとともに、利用者等にとってより良いサービスを提供できる航空交通システムを構築していく。



【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

注3 日本を発着する国際旅客定期便について、2023年冬ダイヤ第1週目4311.5便/週と2024年冬ダイヤ第1週目5178便/週を比較。

(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6年度は、エジプトにおいて、円借款で整備したボルグ・エル・アラブ空港ターミナルが完成した。また、タイにおいて、スワンナプーム国際空港の地上直接送信型衛星航法補強システム（GBAS）の導入を推進した。加えて、インド等において、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の鉄道基盤施設整備を引

き続き実施しているほか、京急空港線引上線の鉄道基盤施設整備に本格着工した。そして、京浜急行電鉄品川駅において、線路の増設やホームドア設置、昇降施設の増設工事を進める等、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、新宿、渋谷、池袋等と羽田空港とのアクセス利便性の向上等に資する新空港線（矢口渡～京急蒲田）について、都市鉄道等利便増進法に基づき、7年1月に羽田エアポートライン及び東急電鉄から整備構想及び営業構想の認定申請がなされた。

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DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化

物流は、国民生活や経済を支える社会インフラである一方、依然として多くの課題に直面している。このような中、2024年4月からは、トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用される一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる物流の「2024年問題」への対応が急務となっていた。

こうした状況を踏まえ、政府では2023年6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において決定した「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づき、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容を3つの柱とした抜本的・総合的な対策を講じてきたところであり、今後取組の一層の強化を図っていく予定である。

このうち、物流の効率化に向けては、物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化が重要であり、物流拠

点間の幹線道路における自動運転トラックによるピストン輸送の実証や、自動運転車両の活用資する物流拠点の整備・最適化等を後押しするほか、「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、デジタル化や自動化・機械化、ドローン物流の社会実装、物流DXやその前提となるパレットやデータ等の物流標準化を促進していく。

また、2025（令和7年）3月の関係閣僚会議において、総理から、輸送力不足が年々深刻化する2030年までの期間を物流革新の「集中改革期間」と位置付け、物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーションに向けて、「中長期計画」の見直しを反映した「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討を開始するよう指示があったところであり、この検討の中で、更なる施策についても具体化を図っていく。

2 時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進

生産年齢人口の減少や、トラックドライバーへの時間外労働の上限規制の適用を踏まえ、労働力不足対策と物流構造改革の推進に向けて、トラックドライバーや船員の働き方改革や、労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進等を図っていくこととしている。

（1）物流分野における働き方改革

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、同年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、昨年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していく。

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を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、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の中間と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に取り組んでいく。

(2) 高度化・総合化・効率化した物流サービス実現に向けた更なる取組

物流分野における労働力不足、多頻度小口輸送の進展等に対応し、物流事業の省力化及び環境負荷低減を推進するため、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「物流総合効率化法」に基づき、共同輸配送、モーダルシフト、輸送網の集約等を内容とする合計543件（令和7年3月現在）の総合効率化計画を認定し、運行経費等補助の支援や税制特例措置等を講じた。また、令和5年10月の「物流革新緊急パッケージ」において、鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増させることを目指すとしたことを踏まえ、大型コンテナ導入等に係る支援を行った。

また、2030年度に不足する輸送力34%の解消をより確かなものとすべく、従来のトラック輸送から鉄道と内航海運へのモーダルシフトに加えて、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員して、トラックドライバー不足や物流網の障害等に対応するための「新たなモーダルシフトに向けた対応方策」を令和6年11月に取り

まとめており、ダブル連結トラック、自動運転トラック、航空貨物輸送等の多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進に取り組むこととしている。

加えて、令和3年9月から開催している「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、標準的なパレットの規格と運用やその推進方策等についての取りまとめを行った。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た。

(3) 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、他の輸送モードとの連携（モーダルミックス）が不可避であり、誰でもいつでも利用できる体制づくり、貨物駅の高度利用、貨物鉄道のスマート化の推進等を促進していくこととしている。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取組を推進している。

(4) 都市・過疎地等の地域内物流の効率化

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づける規定を置くよう地方公共団体に促しており、令和6年3月末現在で、91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、



【関連リンク】
高速道路におけるSA・PAにおける利便性向上に関する検討会
URL：<https://www.jehdra.go.jp/torikumi/ribenseikoujyou.html>

令和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。

トラックドライバー不足が深刻化する中、再配達の削減に向けては、令和5年10月の関係閣僚会議で決定した「物流革新緊急パッケージ」を受け、消費者が再配達削減に取り組むよう促すため、再配達率削減緊急対策事業として物流事業者やEコマース事業者のシステム改修に係る費用を補助するとともに、消費者が物流負荷軽減に資する受取方法等を選択した場合

に、ポイントが還元される仕組みを社会実装すべく実証事業を実施した。今後は、消費者の更なる行動変容に向けて、宅配ロッカー等の多様な受取方法等の普及促進のための実証事業として物流事業者やEコマース事業者のシステム改修費の補助等を実施する。

無人航空機（いわゆるドローン等）は、離島や山間部等における物流網の維持や買い物における不便を解消するなど、地域課題の解決手段として期待されている。2023年3月に公表した「ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドライン Ver.4.0」も活用しながらドローン物流の社会実装を推進した。

3 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築

昨今激甚化・頻発化している自然災害等によるサプライチェーンの途絶等を踏まえ、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築に向けて、物流ネットワークの強靱性・持続可能性の確保を喫緊の課題としてとらえて、我が国産業の国際競争力強化等に資する物流ネットワークの構築のほか、脱炭素社会の実現という目標達成に向けた取組を推進することとされている。

（1）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、令和2年5月27日に公布された改正「道路法」により創設された特殊車両通行確認制度を4年4月1日に運用を開始した。また、道路情報の電子化の推進や確認システム利用マニュアルの作成等の確認制度の利用促進を行った。

さらに、複数のドライバーが長い輸送行程を分担することで日帰り運行を実現する「中継輸送」の拠点として、令和6年4月には、「コネクトパーキング岡山・早島」を新規事業化した。

トラック輸送の省人化を促進し、生産性向上を図るため、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月には更なる対象路線の拡充を行うなど、引き続き、利用を促進する。また、物流危機への対応や温室効果ガス削減に向けて、新たな物流形態として、自動物流道路の社会実装に向けた検討を行っている。

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。

(2) 国際海上貨物輸送ネットワークの機能強化

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。さらに、新型コロナウイルス感染症拡大時期には、北米西岸を中心とする港湾混雑等により船舶の運航スケジュールに乱れが生じ、外航コンテナ船社による、運航スケジュールの正常化に向けた更なる寄港地の絞り込みが行われた結果、国際基幹航路の日本への寄港数が減少した。

また、バルク貨物^{注4}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・安定化に向けた取組を行っている。

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。

①国際コンテナ戦略港湾の機能強化

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・積み替え等に関する実証事業を通じて課題を検証し、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。

「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た。

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。

注4 穀物、鉄鉱石、石炭、油類、木材等のように、包装されずにそのまま船積みされる貨物の総称。

②資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成

我が国の産業や国民生活に不可欠な資源・エネルギー・食糧の安定的かつ安価な輸入を実現するため、企業間連携による大型船を活用した共同輸送に対応可能となるよう、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) 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、首都圏空港の機能強化や関西国際空港の貨物ハブ化の推進、中部国際空港の利活用の促進に向けた取組等を進めている。

(4) 農林水産物・食品の輸出拡大に向けた物流の改善

農林水産物・食品の輸出拡大に向けて、輸配送の共同化や輸送網の集約等による物流の効率化、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。

(5) 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、我が国の産業の国際競争力を維持・向上させていくためには、質の高い国際物流システムの構築が求められている。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、(株)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、物流システムの国際標準化の推進等を通じ、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。

(6) 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、都市環境の改善と併せた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、ウクライナ情勢の影響や海外港湾の混雑等の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代替的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している。

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。令和4年度時点の旅客輸送

量はコロナ禍前の令和元年と比べて、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、踏切があるなどの一般的な路線での自動運転の導入促進に向けた要素技術の開発、無線通信技術の活用により信号機等の地上設備の削減を可能とする地域鉄道向けの無線式列車制御システムの開発、鉄道車両における屋根上検査業務の自動化に向けた画像解析手法の開発等、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を行った。さらに、特定技能制度の活用による外国人材の受入れ、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）等の取組を進めている。

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6年4月には、JR各社の発足から37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、低金利による経営安定基金の運用益の低下等に加え、新型コロナウイルスの感染拡大後の利用者の行動変容により、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、令和3年度以降も各社の経営状況に応じた適切な支援を講じ、各社の完全民営化に向けた経営自立を図っていくことを目的に、3年3月に「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の一部を改正する法律」（令和3年法律第17号）が可決・成立し、各社への支援の期限が延長された。これに基づき、3年度より、各社に対して経営安定基金の下支え、安全に資する設備投資や修繕費に対する助成金の交付、省力化・省人化に資する設備投資のための出資、DES（債務の株式化）等、経営自立に向けた支援を順次実施している。

（3）鉄道車両工業

鉄道新造車両の生産金額は、国内向けは令和3年度から増加傾向である一方、輸出向けはその年の受注状況によって波がある。令和5年度の生産金額は2,178億円（1,542両）であった。生産金額の構成比は国内向け82.4%（1,794億円）、輸出向け17.6%（383億円）であり、前年度比は国内向け11.3%減少、輸出向け26.2%減少であった。

また、鉄道車両部品（動力発生装置、台車等）の生産金額は4,347億円（前年度比15.2%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1,356億円（前年度比5.8%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、令和元年度から令和4年度において約2.4万人が減少した。また、タクシーの運転者については、同期間において約5万人減少した一方、運賃改定により経営基盤が回復したこともあり、令和5年3月末に底を打ち増加傾向にある。いずれにせよ、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5年度補正予算に引き続き、令和6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に加え、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、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、令和2年4月以降令和6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月に運賃ブロック見直したことにより、定期的な改定を可能としており、令和2年4月以降令和6年度末までに99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、令和5年8月に新運賃の公示を行い、同年10月より順次適用開始されたところであり、今後も定期的に公示運賃の見直しを行うことにより、賃上げ等の労働条件改善に向けた取組を後押ししていくこととしている。

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399万円から令和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令和4年の361万円から令和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、主に訪日外国人旅行者を相手として行われる、道路運送法（昭和26年法律第183号）に違反する自家用車を使用したタクシー行為、いわゆる「白タク」行為については、関係機関



【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>

と連携して対応してきたところであり、令和5年度以降、訪日外国人旅行者が増加している状況を踏まえ、主要空港等において白タク防止を呼びかける啓発活動等を実施し、旅行者の安全・安心を確保できるよう白タク行為防止対策を強化しているところである。

（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6年12月末現在、総事業者数7,558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。令和6年度には、今後の運転代行業の適正化について、自動車運転代行関係団体と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事業では、他産業と比較して、労働時間が長く、低賃金にあることから、担い手不足が課題となっている。こうした中、物流産業を魅力ある職場とするため、昨年4月よりトラックドライバーに対し時間外労働の上限規制が適用された一方で、何も対策を講じなければ物流の停滞が生じかねない「2024年問題」に直面している。このため、昨年策定された「2030年度に向けた政府の中長期計画」等に基づいて様々な取組を進めており、「標準的運賃」については、周知・浸透に取り組んでいるほか、昨年4月に成立した、物流効率化や取引環境適正化を図るための規制を盛り込んだ改正物流法については、改正

内容の周知・徹底を行っている。加えて、同年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するとともに、昨年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、トラック運送業における過度な多重取引構造の是正に向けた対応策を検討していく。

（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導入等により、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」推進運動や賃金引き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、2024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、自動車運送業分野においては特定技能1号評価試験を開始するなど、特定技能外国人の早期受入れに向けて必要な対応を進めている。自動車整備については、「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、産学官が協力して人材確保・育成に取り組んでいる。



【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>

3 海事産業の動向と施策

(1) 海事クラスターの強靱化

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「海事クラスター」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「海事クラスター」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、海事クラスター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に取り組む「事業基盤強化計画」について42件（58社）^{注5}、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78件（80隻）^{注5}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」の中間と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、内航分野における内航海運業者と荷主間の取引環境の改善や生産性の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。

船舶は我が国と中国・韓国で世界需要の9割以上を建造しており、し烈な国際競争を繰り広げている。そのような中、我が国の造船・舶用工業は、ゼロエミッション船等の次世代船舶の供給体制の構築及び人手不足の深刻化等、依然として様々な課題に直面している。我が国船舶産業がこれらの課題に立ち向かい、国際競争力を高め、引き続き我が国の経済・社会を支えていくため、令和6年7月、産官学から成る「船舶産業の変革実現に向けた検討会」において、「2030年の次世代船舶受注量におけるトップシェア確保」という目標及びそれを実現するためのロードマップを作成した。今後は、目標達成に向けて、以下の取組を推進していく。

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



【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5 各計画の認定制度が開始されて以降の累計。

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、それら船舶の供給体制を整えるため、令和6年度から、環境省等と連携し、それらの新燃料に対応した船用機器の生産設備及び造船所においてそれらの機器を艤装するための設備の整備に対する支援を行っている。

我が国の造船・船用工業の生産性向上に向けては造船所等のデジタル・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年度からは、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）の開発等への支援を行っていく。

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・船用工業分野の業務区分^{注6}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、特定重要物資に指定された船舶用機関（エンジン）・航海用具（ソナー）・推進器（プロペラ）について、安定的な供給体制の確保を図るため、これまでに11件の供給確保計画の認定を行い、設備投資に必要な支援を講じている。引き続き、当該制度の適切な運用を通じて、サプライチェーン強靱化の取組を支援していく。

また、「デジタル技術を用いた高性能次世代船舶開発技術」が同法に基づく特定重要技術の1つとして位置付けられたことを受けて、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）の研究開発支援を行っていく。

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）造船委員会において、コストを船価に適切に反映しないような不当廉売の抑止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7}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、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8}を適用し、安定的な海上輸送の早期確保

注6 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、船用機械、船用電気電子機器の3業務区分へ見直しされた。

注7 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8 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。

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」にて創設された外航船舶確保等計画の認定制度が同年7月より施行された。認定を受けた上記の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5年度の国内旅客船事業の輸送需要は約74百万人（4年度比約17%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4年度の内航海運の輸送量は1,540億トンキロであり、国内物流の約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、内航船員全体の年齢構成は徐々に若返りが進んでおり、50歳以上の割合も他産業と同水準に推移しているが、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、寡占化された荷主企業への専属化・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、347社（令和6年度末現在）まで増加した。また、「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」の周知や、荷主業界と内航海運業界との意見交換の場である「安定・効率輸送協議会」等の開催に加え、令和6年度は商慣習の改善を後押しするため本ガイドラインの改訂を行うなど、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6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846者（前年度より10者減）となっており、令和5年度の船舶積卸量は、全国で13億4,300万トン（前年度比1.7%減）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、民間事業者による先進的取組事例の共有、事業者間の協業の促進、適正な取引環境の実現に向けた取組等を通じ、安定的な港湾物流の確保を図ることとしている。

（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



【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>

交通省では我が国最大の船員養成機関として独立行政法人海技教育機構（JMETS）を活用し、優秀な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、労務管理責任者制度の創設等による船員の労務管理の適正化や船員の健康確保に関する新たな制度を通じて、船員の働き方改革の実現に取り組んでいる。

（5）海洋産業

浮体式洋上風力発電の導入拡大に向け、大型構造物の設計・製造等の技術力や海に面した広

い敷地・製造設備等を有する我が国造船業への期待が高まっている。国土交通省では、設置・維持管理に必要な船舶の需要見通しや求められる性能等の検討等を行っている。

（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6年度には、海事振興事業として「海の日記念行事2024」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 航空事業の動向と施策

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

航空企業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、5年度の国内旅客は10,481万人（前年度比15.6%増）、国際旅客は1,766万人（前年度比約85.7%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、



【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>

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“新モデルシフト”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 倉庫業の動向と施策

倉庫業は、豊かな国民生活や力強い経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、平時・災害時を問わず重要な役割を担っている。近年は、電気料金の高騰、労働力不足、ネット・ゼロへの対応等が必要となっており、国土交通省においては、引き続き「物流の革新に向けた政策パッケージ」等を踏まえ、関係省庁等とも連携して省人化や省CO₂型省人化機器等及び再

生可能エネルギー設備の同時導入の支援や脱炭素型自然冷媒機器の導入支援等の物流のDX・GXを推進するとともに、新たに、「トラック・物流Gメン」による倉庫業者からの情報収集を開始し荷主との取引適正化を図るほか、地域の産業振興等とも連携した営業倉庫を含む物流拠点の整備に係る政策のあり方の検討等についても取り組んでいる。

7 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、幹線輸送と集荷、配達とを行う結節点として、国民生活や物流機能における重要な役割を果たしている。近年は、高度化・多様化する物流ニーズに対応す

るため、効率的な輸配送に向けた配送センター機能（仕分け・流通加工等）も有する施設の整備が進んでいる。

8 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5年度）を占める重要な産業の1つである。

②地価の動向

令和7年地価公示（令和7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4年連続で上昇し、上昇率が拡大した。

住宅地では、低金利環境の継続等により、引き続き住宅需要は堅調であり、地価上昇が継続しており、特に、東京圏や大阪圏の中心部等において高い上昇を示している。また、交通利便

性や生活利便性に優れ、転入者が多い地域では、堅調な住宅需要に支えられ、比較的高い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などから、地価上昇が継続している。また、駅周辺等、マンション需要との競合が見られる地域では、高い上昇を示しており、外国人を含めた観光客が増加した観光地では、引き続き高い上昇となった地点が見られる。

大手半導体メーカーの工場が進出している地域では、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・店舗等の需要も旺盛となっており、引き続き住宅地、商業地、工業地ともに高い上昇となっている。

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5年度末において、宅地建物取引業者数は130,583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、5年度の監督処分件数は167件（免許取消97件、業務停止33件、指示37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・賃貸住宅管理業それぞれ法律に基づき管理業を営む者に係る登録制度を設け、適正な業務運営を確保するための措置を実施している。マンション管理業については、立入検査や指導監督を行い管理の適正化を図るとともに、令和6年度には管理業者が管理者となる方式の留意事項を示したガイドラインを整備した。また、住宅宿泊管理業については、令和5年に新設された講習制度を適切に運用するとともに、立入検査等を行い関係法令等の遵守徹底等を図っている。賃貸住宅管理業については、登録の義務化（令和3年6月施行）により、法施行前の任意登録制度での登録数5,104件を上回る9,881件の登録（令和7年3月末日

時点）が行われており、立入検査や指導監督、法律の解釈・運用の考え方の普及・啓発等により、事業の適正な運営の確保に努めている。

（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5年末現在で約3,137兆円となっている^{注9}。

国土交通省では、令和12年までにリート等^{注10}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、令和7年3月末現在、57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23.8兆円、私募リートと不動産特定共同事業を合わせて約32.2兆円^{注11}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6年4月から9月まではおおむね1,700ポイント台から1,800ポイント台を推移し、同年10月からは下落して1,600ポイント台で推移した後、令和7年2月以降はやや上昇して1,700ポイント前後を推移した。また、Jリートにおける令和6年度の1年間における資産取得額は、約1.2兆円となった。

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。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や不動産特定共同事業契約に基づく権利を表象したセキュリティトークン^{注12}に関する情報提供資料の公表等、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

注9 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10 Jリート、私募リート、不動産特定共同事業。

注11 不動産特定共同事業については、令和5年度末時点の数値を使用。

注12 トークンという形でデジタル化された証券。

を実施した。

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、不動産分野TCFD対応ガイダンス及び「社会的インパクト不動産」の実践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改修事例を調査し、ESG改修投資の拡大加速を図る。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6年度には約21.6億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（令和6年度時点累計PV数:17,979,921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システムの基盤的な機能強化を行う。

(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

ホームページ（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7年3月末現在の提供件数は、約547万件）。

(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。即時的な動向把握を可能とするため、令和2年6月より、季節調整を加えた指数の公表を開始した。

(エ) 既存住宅販売量指数

令和2年4月より、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」の公表（試験運用）を開始した。

(オ) 法人取引量指数

令和4年3月より、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」の公表（試験運用）を開始した。

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）の活用促進や、建物状況調査が行われた既存住宅であること等を示す「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、令和6年6月に「不動産業による空き家対策推進プログラム」を公表し、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



【関連リンク】
不動産情報ライブラリ
URL : <https://www.reinfolib.mlit.go.jp/>

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、不動産事業者向けの新たな導入・活用支援ツールの公表、不動産取引契約に伴う各種業務や手続へのデジタル技術の導入・活用に係る実証事業の実施等、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7年度税制改正においては、不動産市場の資金調達力強化の観点から、一層の不動産証券化の拡大を図るため、リート及び特定目的会社が取得する不動産に係る特例措置を継続することとした。加えて、不動産特定共同事業において取得される不動産に係る特例措置については適用期限を延長するとともに、要件を一部見直したうえ不動産取得後の着工までの期間の要件を緩和することとした。

このほか、地域福利増進事業に係る固定資産税等の課税標準の特例について適用期限の延長

を行った。

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

我が国の不動産については、各主体が保有する不動産データの住所や地番に表記ゆれが存在するために物件情報の照合やデータ連携が困難となっている。不動産IDは、全国の不動産それぞれに番号（不動産ID）を付与し、不動産IDを連携キーとして用いることにより、各不動産情報の名寄せや連携をスムーズに行えるようにするものである。令和6年度より、建物に関する不動産ID（建物ID）については、日本郵便株式会社の保有するデータを用いることとしており、令和9年度中の一部試験運用の開始を目指して検討を推進している。

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。

9 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（公共工事品質法）」、「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、直轄工事の発注にあたり、

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7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。これを踏まえ、週休2日の確保や改正規定の周知徹底等、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、6年7月時点で69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。

10 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。また、平成28年12月に成立した「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」及び同法に基づく基本計画に基づき、安全衛生経費が下請まで適切に支払われるような施策の検討を進めてきた検討会の提言^{注13}を踏まえ、安全衛生対策項目の確認表及び安全衛生経費を内訳として明示するための標準見積書の作成・普及等の取組を進める。

(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

(3) 受発注者間の意思疎通の緊密化等

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」等による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。

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、賃金引き上げに向けた取組や社会保険への加入徹底、建設キャリアアップシステムの活用等による処遇改善に加え、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。

これらに加えて、現場技能者の賃金の原資となる労務費等がしわ寄せを受けないよう、高騰分の適切な価格転嫁が求められているところ、



【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
<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

注13 建設工事における安全衛生経費の適切な支払いに向けて（提言）、令和4年6月27日第7回建設工事における安全衛生経費の確保に関する実務者検討会。

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、建設業法を改正した。

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38,578人（令和6年12月末時点）が在留している。国際的な人材獲得競争が激化する中、我が国が外国人材から「選ばれる国」であり続けるための施策を実施するとともに、外国人材の円滑な受入れ、適正な就労監理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

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」を令和6年7月に公表した。今後、計画に掲げた取組の具体化を進め、処遇改善や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実地調査の実施等により、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あ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14}が、下請建設企業等が元請建設企業に対



【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>

注14 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。

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7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、女性活躍・定着促進を切り口として、全ての人が働きやすく働きがいのある魅力ある建設産業を実現し、建設産業の担い手確保につなげていくため「建設産業における女性活躍・定着促進に向けた実行計画」を策定した。

（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。

（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の取組の一環として、ICT施工の普及促進を推進しており、3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マシンコントロール/マシンガイダンス技術等の積極的な活用を図っている。ICT施工の普及促進のためには、ICT建設機械等の普及が必要である。

（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5年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では42件（仲裁7件、調停29件、あっせん6件）、都道府県建設工事紛争審査会では101件（仲裁32件、調停61件、あっせん8件）である。

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。現在の同整備目標は、令和7年度までを期限としているものであり、8年度以降の新たな整備目標の策定に向けて、令和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における議論を開始した。

また、事業者による障害のある人への合理的配慮の提供を義務化する「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」の令和6年4月の施行に合わせて、障害当事者及び事業者双方の関係者と意見交換を経て改正した「国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針」及び「国土交通省における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応要領」を施行した。

また、令和6年7月、交通分野の取組にジェンダーの視点を取り入れる「ジェンダー主流化」の推進について、国際的な議論を国内に

紹介するため、「ジェンダーと交通」セミナーを開催した。同セミナーでは、国際交通フォーラム（ITF）による国際的な議論や取組の紹介とともに、我が国交通企業の経営幹部から、女性の移動ニーズを取り入れた交通サービスの提供や、交通分野で働く従業員や管理職への女性参画の促進について、各社の取組が共有され、今後の課題と展望について議論が行われた。

（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



【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>

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することとなった。

(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準仕様とするとともに、民間事業者等によるサービス付き高齢者向け住宅の整備に対する支援等を実施している。

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。官庁施設については、不特定かつ多数の者が利用する施設について

「バリアフリー法」に基づく建築物移動等円滑化誘導基準を満たした整備を推進している。

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、「車椅子使用者用便所」、「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（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。

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」といった視点に立った、「こどもまんなか」の生活空間を形成することが重要である。この考え方にに基づき、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、子育てにやさしい移動支援等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。



【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

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6年6月21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」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「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

全国的高速道路のサービスエリア及び「道の駅」において、24時間利用可能なベビーコーナーや妊婦向け優先駐車スペース等の子育て応援施設の整備を実施しており、高速道路の商業施設のある全てのサービスエリアについては整備が完了した。

(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。



【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

3 高齢社会への対応

(1) 高齢者が安心して暮らせる生活環境の整備

バリアフリー化された公営住宅等の供給とライフサポートアドバイザーによる日常の生活相談、緊急対応等のサービスを併せて提供するシルバーハウジング・プロジェクトを実施している。また、高齢者や子育て世帯等の多様な世帯が安心して健康に暮らすことができる住環境を実現するため、スマートウェルネス住宅等推進事業等において、サービス付き高齢者向け住宅の整備、住宅セーフティネット制度に基づく住宅確保要配慮者専用賃貸住宅等への改修、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

導入する再開発事業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、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会を確保し、全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6年7月に歩行空間ネットワークデータ整備仕様を改定したほか、バリアフリー施設等データ整備仕様の策定に向けた検討を行った。また、データ整備プラットフォームの試行運用

開始に向けた準備として、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、令和7年1月に第2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6年も1月1日の能登半島地震から始まり、9月にも再び能登半島で豪雨災害が発生したほか、7月の梅雨前線や台風第10号等、

多くの災害が発生した。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、南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の巨大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



【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

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さら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」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。

その後、令和3年6月には「住民避難」と「輸送確保」、4年6月には「再度災害の防止」と「初動対応の迅速化・適正化」、令和5年6月には、「首都直下地震等の大規模地震対策の強化」と「デジタル等の新技術を活用した防災施策の推進」を、特に強化すべきテーマとして設定し、プロジェクトを取りまとめた。

これまで、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。

令和6年度プロジェクトでは、「能登半島地震を踏まえた防災対策の推進」をテーマとして設定し、「(1) 発災後に被害の影響を軽減するための応急対応」、「(2) 被害を未然に防止するための事前対策」の2つに分けて取りまとめた。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整備等の事前防災対策を加速化させることに加え、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う「流域治水」への転換を推進し、総合的かつ多層的な対策を行っている。

(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（令和3年）を実施した。これを受け、各都道府県において気候変動を踏まえた海岸保全基本計画の見直しを実施している。

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、流域全体で治水対策に取り組む「流域

**【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>**【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

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、堤防整備や河道掘削、ダム、遊水地、砂防堰堤等の整備といった、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、流域治水の取組を更に加速化・深化させるため、令和5年度から令和6年度にかけて、気候変動を踏まえた計画への見直しに加え、まちづくりや内水対策等の流域対策を充実させた「流域治水プロジェクト2.0」に見直しを行った。また、流域治水の実効性を高めるため、「特定都市河川浸水被害対策法」に基づく特定都市河川を全国の河川に拡大し、ハード整備の加速に加え、国・都道府県・市町村・企業等のあらゆる関係者の協働による水害リスクを踏まえたまちづくり・住まいづくり、流域における貯留・浸透機能の向上等を推進している。

（3）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への対応

南海トラフ巨大地震が発生した場合、地震発生後数分から数十分で津波高10m以上の巨大な津波が関東から九州の太平洋側に押し寄せ、沿岸部を中心に広域かつ甚大な被害の発生が想定される。

また、首都直下地震が発生した場合、強い揺

れに伴う建物の倒壊や火災により、特に密集市街地で甚大な被害の発生が想定される。

さらに、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震が発生した場合、巨大な津波が、北海道から千葉県にかけての太平洋沿岸に襲来し、甚大な被害の発生が想定される。特に、冬季には積雪寒冷地特有の対応が必要となる。また、南海トラフ及び日本海溝・千島海溝沿いでは、M7クラス以上の地震が発生した後に続けてM8クラス以上の大規模地震が発生する可能性があり、被害が拡大する恐れがある。

これらの切迫する地震に対し国土交通省では、「応急活動計画」と「発生に備え推進する対策」の2本柱で構成される「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」、「国土交通省首都直下地震対策計画」及び「国土交通省日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震対策計画」について、近年の地震における知見等を踏まえ、適宜計画を見直ししながら、地震防災対策を推進している。

（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。

南海トラフ巨大地震や首都直下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という「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。

このため、能登半島での地震、大雨を教訓と



【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



【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>

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率的・効果的に防止、軽

減させるため、複合災害の発生に備えるための先発の自然災害発生後の応急対応及び地震後の豪雨によって発生した土砂・洪水氾濫等、土砂、流木等への備えについて、検討を行っている。

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6年も、7月の梅雨前線や台風第10号、9月20日からの大雨等の能登半島での豪雨等により水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・ダムの整備等を加速化するとともに、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、人口・資産が高密度に集積している首都圏・近畿圏のゼロメートル地帯等の低平地において、堤防決壊による甚大な被害を回避するため高規格堤防の整備を実施している。高規格

堤防はまちづくりと一体となって整備を行い、幅を広くなだらかな勾配で堤防を整備することにより、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おいて、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している。

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しており、令和6年度に全国で初めての貯留機能保全区域の指定がなされた。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高齢者施設等の要配慮者利用施設については、「水防法」及び「土砂災害防止法」により、当該施設管理者等には洪水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。令

和6年3月末現在、洪水予報河川は429河川、水位周知河川は1,803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洪水警報等を発表している。

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し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（洪水警報の危険度分布）」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（洪水警報の危険度分布）」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する。

洪水浸水想定区域については、全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52%^{注1}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70%^{注2}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

注1 令和6年9月末現在。

注2 令和6年9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）。

る・伝わる」ハザードマップのあり方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、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っていただく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「NIPPON防災資産」として、内閣府防災担当大臣及び国土交通大臣が認定する制度を令和6年5月に新たに創設し、9月には、22件（優良認定：11件、認定：11件）を初めて認定した。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、管理者が施設を良好な状態に保つように維持・修繕し、施設の点検を適切な頻度で行う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るとともに、中小河川についても適切な維持管理が進むよう、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他、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3}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

水道では、近年頻発する豪雨等に伴い発生する浸水被害や、給水停止のおそれが強く、かつ重要性の高い浄水場に対し、防水扉の整備を図る等、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。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率的・効果的な対策手法等を通知するとともに、令和3年度までに耐水化計画を策定し、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。その結果、土砂災害のおそれのある箇所は令和6年3月末時点で約70万か所存在することが明らかとなっており、多くの人々が土砂災害の危険に曝されている。また、豪雨や地震等に伴う土砂災害

は、過去10年（平成26年～令和5年）の平均で、1年間に約1,499件発生しており、6年も1,433件の土砂災害が発生し、死者が56名となるなど、多大な被害が生じている。

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日からの大雨を踏まえ、従来の土砂災害防止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

図表Ⅱ-6-2-1 いのちとくらしを守る土砂災害対策の推進



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等、関係部局と連携した効率的・効果的な土砂災害対策を推進している。

また、人工衛星等を活用した土砂災害状況等の把握も強化しており、令和6年能登半島地震・9月20日からの大雨では、宇宙航空研究開発機構（JAXA）との協定に基づいて人工衛星による被災地域の緊急観測を実施し、土砂移

注3 「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

動等が発生したと推定される箇所を早期に把握し、地方整備局による迅速な被災状況調査を実施した。

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（2023年（令和5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」（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・報告を義務づけている。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。



【関連リンク】

砂防設備の効果事例

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17年～令和6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

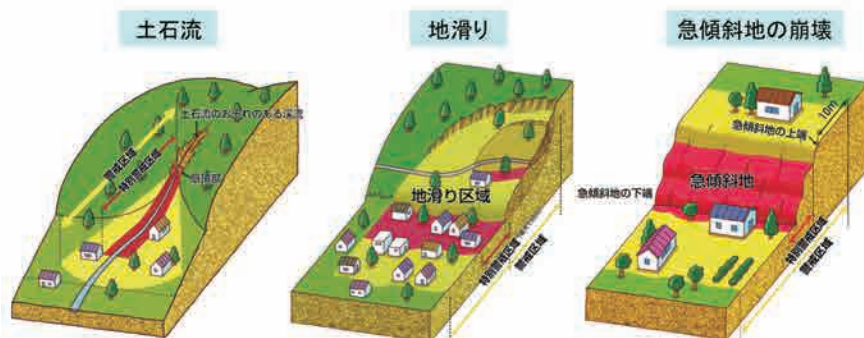
⑦土砂災害警戒区域等の指定等による土砂災害対策の推進

「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等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（天然ダム）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。近年、雨の降り方の激甚化・頻発化に

伴い土砂災害が発生しているため、緊急調査を含め災害対応力向上を図る訓練や関係機関との連携強化を推進している。

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



【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/known/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

時に、市町村長が警戒レベル4避難指示を発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、土砂災害警戒情報として都道府県と気象庁が共同で発表している。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メッシュ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6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50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火山災害警戒地域が指定されている49火山で運用する



【関連リンク】
火山噴火緊急減災対策砂防計画策定済み火山
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>

とともに改善を進めている。

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、地質構造等の調査を行っている。

令和6年7月18日に、須美寿島において、火山活動の活発化を示す変色水を観測したため、航行船舶への情報提供として航行警報を発出した。9月18日の観測では、変色水の規模がさらに拡大したため、航行警報を再度発出した。その後9月24日に鳥島近海（須美寿島付近）を震源とする地震と津波が発生した。海上保安庁では直ちに震源付近の航空機観測を実施し、火山噴火等で見られる軽石等は浮遊しておらず、船舶の航行に影響がないことを確認した。なお、同地震・津波と須美寿島で観測された変色水との関連性は不明である。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4}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、自動測距測角装置による連続観測を実施し、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）のデータを使用したSAR干渉解析^{注5}により、火山周辺の地殻変動をより詳細に監視している。



【関連リンク】
日本列島の地殻変動
URL : <https://www.gsi.go.jp/kanshi/>

（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。7年3月末までに23都道府県で高潮浸水想定区域図が公表されている。

また、物流・産業・生活機能が集積し、様々な関係者が存在する港湾において、気候変動に伴う高潮・高波の増大への適応を図るため、すべて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」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

注4 Global Navigation Satellite System：全球測位衛星システム。

注5 人工衛星で宇宙から地球表面の変動を監視する技術。

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6}やサンドリサイクル等^{注7}の侵食対策を進めている。

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。

(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るとともに、平成28年4月に補訂した「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・救援部隊の輸送等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、避難誘導標識システムの整備、地域住民の方々と避難訓練等を実施し、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。

そのほか、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

注6 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7 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。

り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、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6年度には、「長時間継続する津波に関する情報提供のあり方検討会」の報告書を踏まえて解説の充実等を実施したほか、令和6年11月から、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）」沖合システムの津波観測データの活用を開始し、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。

今後の取組として、聴覚障害者や遊泳中の方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・普及を一層推進する。

船舶の津波対策に役立てるため、海上保安庁は、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等による津波の挙動を示した津波防災情報図を作成、提供した。

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。

②宅地耐震化の推進

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、大規模盛土造成地における宅地被害の再度災害防止等、宅地の安全性確保についての対策を支援している。

③被災地における宅地の危険度判定の実施

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密集市街地の改善整備

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改善整備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1,662ha、令和6年度末）について令和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。

また、地域防災力の向上に資するソフト対策について、令和7年度までに、すべての危険密集市街地で実施されることを目標とし、令和5年度末に実施地区率100%を達成している。

この実現に向け、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）や避難地となる防災公園の整備、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る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イ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令和7年度までに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に、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、発災直後から企業活動の継続性を確保するため、耐震強化



【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/001887685.pdf>

岸壁の整備、臨港道路の耐震化及び民有港湾施設の耐震化支援等を推進している。

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、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、「上下水道耐震化計画」を策定することにより、計画的・集中的に進めている。

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、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6年度には、令和6年能登半島地震の継続する地震活動に対して地震情報等を適切に発表するとともに、令和6年8月8日の日向灘の地震及び令和7年1月13日の日向灘の地震に対して南海トラフ地震臨時情報等を適時・適切に発表した。また、阪神・淡路大震災から30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、だいち2号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、地殻変動研究を目的として関係行政機関等が観測した潮位記録の収集・整理・提供を行う海岸昇降検知センターを運営している。

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54地域：令和7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・ハード両面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」により、防災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、必要に応じて、並行する高速道路と国道の同時通行止めを含む計画的・予防的な通行止めや集中除雪等を実施している。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、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を推進している。さらに、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。

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時には、「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ど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時には、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）」を気象庁ホームページで公開しており、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8}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9}を整備し、公開している。

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、特別警報・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るとともに、実際にどこで危険度が高まっているリアルタイムで予測し地図上で確認できるキキクル（大雨・洪水警報の危険度分布）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。

令和6年度は、線状降水帯による大雨の半日程度前からの呼びかけについて、対象地域をこれまでの地方単位から府県単位に絞り込んで呼びかけを行う運用を開始した。また、防災気象情報の複雑化が指摘されていることを踏まえ、河川・砂防・海岸部局等との緊密な連携の下、「防災気象情報に関する検討会」を開催し、防災気象情報全体の体系整理について、令和6年6月に検討成果を取りまとめた。



【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8 「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9 「ハザードマップポータルサイト」：<https://disaportal.gsi.go.jp/>

Column コラム

防災気象情報の体系整理

シンプルでわかりやすい防災気象情報の再構築に向け、情報の体系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」という。）を令和4年1月から開催し、令和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、洪水等、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。結果、表に示す通り、各警戒レベルに一つの情報を位置付け、その名称については、相当する警戒レベルを連想しやすい名称となるよう、住民アンケートを実施の上、この結果を重視し、社会に定着した「特別警戒」「警戒」「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。

このような新たな警戒レベル相当情報を含む、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、令和8年度出水期の運用開始を目指して準備を進めています。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。

検討会により示された警戒レベル相当情報の体系整理と名称案

	発表単位	洪水に関する情報 「洪水危険度」	大雨浸水に関する情報 「大雨危険度」※1	土砂災害に関する情報 「土砂災害危険度」	高潮に関する情報 「高潮危険度」
		氾濫による社会的影響大の河川（洪水予報河川、水位周知河川）の外水氾濫	内水氾濫及び左記以外の河川の外水氾濫	基本的により市町村ごと	沿岸ごと又は市町村ごと※2
警戒レベル相当情報※4	5相当	レベル5 氾濫特別警戒※3	レベル5 大雨特別警戒	レベル5 土砂災害特別警戒	レベル5 高潮特別警戒※3
	4相当	レベル4 氾濫危険警戒	レベル4 大雨危険警戒	レベル4 土砂災害危険警戒	レベル4 高潮危険警戒
	3相当	レベル3 氾濫警戒	レベル3 大雨警戒	レベル3 土砂災害警戒	レベル3 高潮警戒
	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

・ 情報名称の最終決定は、法制度や実際の情報の運用、伝え方なども踏まえ、気象庁・国土交通省が行う。

※1 警戒レベル相当情報への位置づけについては、関係機関で今後の課題として検討。

※2 発表単位をどうすべきについては、情報利用者の視点も踏まえつつ、引き続き関係機関で検討。

※3 洪水予報河川または水位周知河川、高潮に関する情報の対象沿岸において氾濫の発生を確認した場合、その旨を氾濫特別警戒または高潮特別警戒の文章情報等に明記。

※4 警戒レベル相当情報とは、国・都道府県が発表する防災気象情報のうち、居住者等が自ら行動をとる際の判断に参考となる防災気象情報と5段階の警戒レベルとを関連付けるものである。警戒レベル相当情報が発表されたとしても必ずしも同時刻に同じレベルの避難情報が発令されるものでない。



【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/bousaishoujouhou/bousaishoujouhou_kentoukai.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6年度はこれまで17の災害に対して、のべ約8,000人・日のTEC-FORCEの派遣を行っている。

このうち、7月25日からの大雨では、秋田県や山形県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、9月20日からの大雨では、土砂崩れや浸水等による道路寸断、断水、停電が発生したため、石川県の奥能登地域の被災自治体へTEC-FORCEを派遣した。

これらの災害においては、警察、消防、自衛隊による救命救助活動の支援や被害拡大防止のために道路啓開や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。

令和6年能登半島地震に対して、継続して支援ニーズの把握や被災状況、給水支援等を実施し、被災地の早期の復旧・復興を支援した。

また、能登半島地震での対応等も踏まえ、高度な専門性を有する官民の多様な主体との連携や資機材・装備品等の強化など、TEC-FORCE等の災害対応力の強化に取り組むこととした。

② 業務継続体制の確保

首都直下地震発生時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）を取りまとめた。また、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6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。

さらに、「津波防災の日」「世界津波の日」（11月5日）に際し、11月4日に和歌山県和歌山市下津港を含む4会場で国・府県・市町の参加の下、南海トラフ巨大地震を想定した大規模津波防災総合訓練を実施し、住民等の避難訓練、救助訓練等に加え、能登半島地震での教訓も踏まえ、海上輸送をした重機を用いた、道路啓開訓練等を行った。

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6年も自然災害による被害が各地にもたらされ、行方不明者の搜索のほか、多数の漂流物等に関する航行警報や海の安全情報による情

報提供、さらには、電気等のライフライン確保のため、協定に基づく電力会社の人員及び資機材の搬送や、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6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6年能登半島地震」や「令和6年梅雨前線豪雨」等、全国的に災害が頻発したことにより令和7年3月末時点で約1兆6,316億円（13,625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を行っている。特に石川県においては、地震と豪雨の2つの激甚災害が発生したことを受け、机上査定限度額の更なる引上げや2つの災害の一体的な査定の実施等により、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他、特に技術職員が不足する市町村における、新たな査定方式として「早期確認型査定^{注10}」の本格運用を開始した。

さらに、農林水産省及び環境省と連携し、宅地、道路、農地等にまたがって堆積した土砂等の一括撤去が可能なスキームを構築し、関係機関が緊密に連携することにより、市町村が行う土砂等の撤去の迅速化に努めている。加えて、地方公共団体からの要請に基づき、直轄権限代行による災害復旧事業を支援している。

このほか、「令和6年梅雨前線豪雨」等により被災した地域や事前防災・減災対策を図る必要の生じた地域等76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

①盛土による災害防止に向けた対策の推進

令和3年7月に静岡県熱海市伊豆山で発生した土石流災害を契機とする盛土による災害防止対策については、同年12月に有識者会議である「盛土による災害の防止に関する検討会」において取りまとめられた提言を踏まえ、危険な

盛土箇所に関する対策や、危険な盛土等を規制するための新たな法制度の創設等、関係府省の緊密な連携の下、提言に位置付けられた施策の推進に全力で取り組んでいる。

②盛土の安全確保対策の推進

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」の円滑な運用のため、農林水産省及び林野庁と連携し、基礎調査実施要領や盛土等の安全対策に必要なガイドライン、不適切な盛土等の対策のための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、本法に基づく規制が実効性を持つて行われるよう、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、安全対策等の取組を支援するなど、盛土等による災害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）と併せて、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の強化やストックヤード運営事業者登録制度の創設により搬出先の明確化を図っている。令和6年6月からは、建設発生土が不法・危険な盛土等に利用されることがないように、建設発生土を搬出する工事を請け負う元請業者等が、最終搬出先まで確認することの義務づけを実施している。

引き続き、制度の浸透・徹底が図られるよ

注10 申請時は積算を不要とし、従来の査定よりも更に早い段階で被災確認を行うことで、手戻りのないシームレスな設計を実現し、災害復旧工事着手等のスピードアップを図る査定方式。

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。

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

(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。

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）等を進めるとともに、大規模地震に備えた道路啓開計画の実効性を向上するため、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、令和7年度内に、法定協議会での協議を経た上で、地方整備局単位の道路啓開計画を策定する。更に、啓開計画策定の指針を示したガイドラインを策定し、必要な内容を盛り込んだ計画作りを推進し、計画に基づいた実践的な啓開訓練を実施する。また、平成26年11月の「災害対策基本法」の改正を踏まえ、道路管理者による円滑な車両移動のための体制・資機材の整備を推進している。

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。

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



【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

駅」が防災拠点としての役割を果たした。

また、令和6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366か所、SA・PA 146か所を指定した。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、標識柱等へ海拔表示シートを設置し、道路利用者への海拔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、道路事業等実施時の原則無電柱化、狹隘道路等への占用制限の拡大、既設電柱の占用制限等の取組を行う。

今後は市街地等で防災上重要な区間を優先しつつ、観光地等にも配慮し整備を推進する。また、「無電柱化のコスト縮減の手引き(R6.3)」の活用、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一括発注等によるスピードアップに取り組む。

(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作りを目指している。

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、旅客会社等が行う落石・雪崩対策等の防災事業や、開通以来30年以上が経過する青函トンネルについて、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う先進導坑や作業坑に発生している変状への対策等に対し、その費用の一部を助成している。

また、風水害・雪害等からの鉄軌道の安全確保を図るため、トンネル、雪覆、落石覆そのほかの災害等防止設備等の点検や、除雪体制の整備、災害により列車の運転に支障が生ずるおそれのある場合の当該路線の監視等の適切な実施、適切な計画運休等の実施等、災害に強く安全な鉄道輸送の確保のために必要な対応を行っている。加えて、近年、豪雨災害が激甚化・頻発化していることを踏まえ、貨物鉄道ネットワークも含めた豪雨対策等を推進している。

さらに、令和2年12月に取りまとめられた「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、豪雨対策や浸水対策、耐震対策、老朽化対策を7年度までの間に集中的に実施することとしている。

被災した鉄道に対する復旧支援については、「鉄道軌道整備法」に基づく災害復旧事業費補助により、地震や豪雨等の災害で被災した鉄道の早期復旧を支援している。また、特に大規模な災害で甚大な被害を受けた鉄道において、事

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)。

業構造を変更し、公的主体が鉄道施設を保有する場合に、国の支援を手厚くし、復旧を強力に支援している。

港湾については、「令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方」（令和6年7月交通政策審議会答申）において、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いくことが必要とされたところ、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・広域港湾BCPの策定・改訂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）円滑な支援物資輸送体制の構築等

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、災害時等におけるサプライチェーンの維持、円滑な支援物資の流通確保のため、非常用電源設備の導入を推進し、物流施設の災害対応能力の強化を図るため、非常用電源設備導入の支援を行っている。

第3節 建築物の安全性確保

（1）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る。

さらに、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中間とりまとめを6年11月に公表した。



【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>



【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

(2) 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、運輸事業者が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6年度においては、運輸安全マネジメント評価を、のべ277者（鉄道43者、自動車95者、海運128者、航空11者）に対して実施した。

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6年度において2,910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6年度において5,338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。

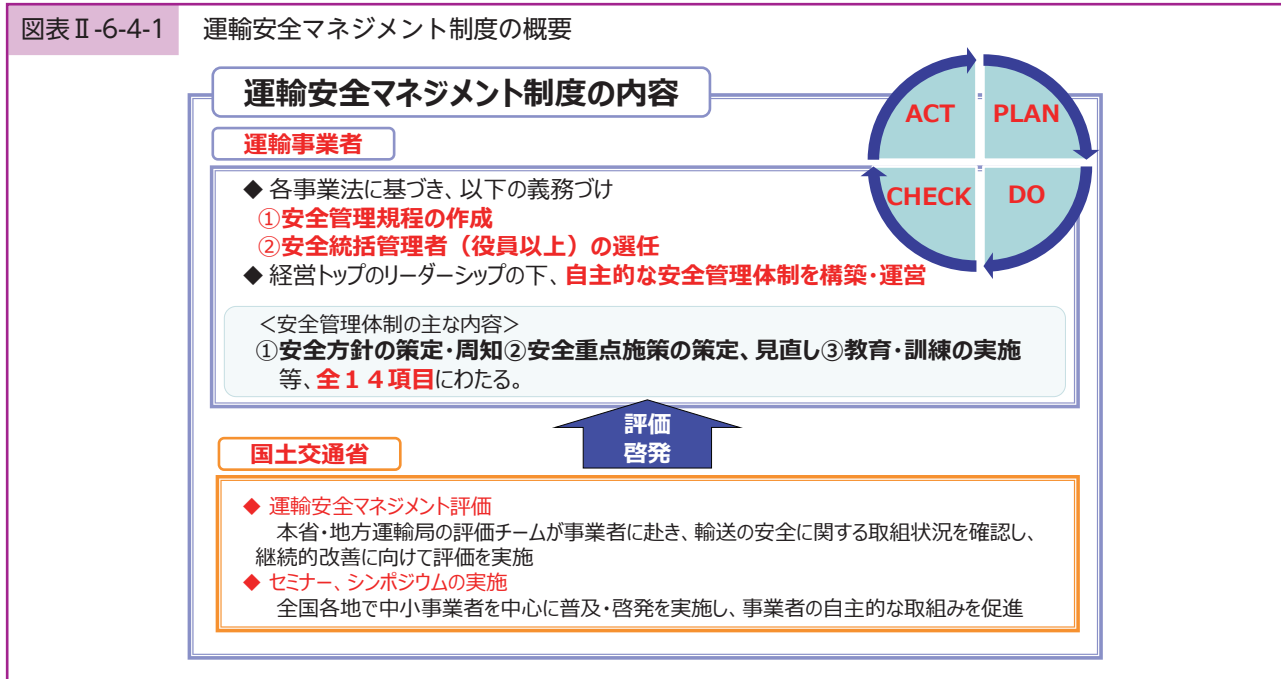
さらに、知床遊覧船事故を受け、小型旅客船

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、令和9年度末までにすべての事業者の評価を実施しており、令和6年度は24者に対して実施した。

加えて、テロへの対応について、先進事例の情報収集を行い集約した知見を事業者間で共有し、その対応が求められる事業者を中心に評価を実施するとともに、感染症への対応についても、効果的な手法を検討し評価を実施した。

また、昨今の自然災害の頻発化・激甚化を受け、運輸安全マネジメント制度の中に自然災害対応を組み込むことにより運輸事業者の取組を促進するため、運輸安全マネジメント評価においては、「運輸防災マネジメント指針」を活用し、防災マネジメントに関する評価を実施している。これらの取組により、運輸安全マネジメント制度の強化・拡充を図った。

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、同種トラブル等の発生を契機に臨時に保安監査を実施するなど、メリハリの効いた効果的な保安監査を実施することにより、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、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11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等により踏切事故の防止に努めている。

令和6年度は、「踏切道改良促進法」に基づき、改良すべき踏切道として、新たに117か所を指定した。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た。

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と

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。

して16か所を指定した。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に、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、取組を推進した。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」を進めた。

令和7年度は、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、立体交差化や構造改良、踏切周辺道路の整備、第4種踏切道等の統廃合、踏切保安設備の整備、踏切道への車両進入抑制対策等の早期効果発現対策、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等を推進し、特に構造改良においては、列車と車両等の衝突による事故を減らすため、狭小な踏切道や歩道が無い踏切道の拡幅、事故が多発する構造等に課題のある踏切道の対策等を含めた総合的かつ一体的な対策を推進する。また、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道として指定した緊急輸送道路上等の踏切道について、管理の方法の策定や定期訓練等の取組を推進するとともに、災害時の踏切優先開放等の措置を確実に実施する取組を促進する。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）に基づき、令和7年度までに、優先度が高い3,000番線、うち平均利用者数が10万人/日以上駅の800番線を整備することとしている。5年度末時点において、駅全体で2,647番線、うち平均利用者数が10万人/日以上駅の559番線が整備された。この整備目標の達成に向け、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度（7年3月末時点で17社より届出）、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、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、検査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に、旅客船の安全・安心対策として、抜き打ち監査の実施や通報窓口の設置等の対策を行うとともに、改正海上運送法に基づき、6年4月に船員の資質の向上に係る制度を導入したほか、7年4月より改良型救命いかだ等の旅客船への搭載を義務化するなど、各対策を着実に進めている。利用者の皆様に安心してご乗船いただけるよう、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、6年6月に設置された「自動運航船検討会」を通じて国内制度の検討・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・教育訓練等を定めるとともに、小型船舶操縦者の資格及び

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。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づけており、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等、関係省庁、団体と連携して周知・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6年には230件の裁決を行い、海技士、小型船舶操縦士及び水先人等計308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年間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6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

II

第6章

安全・安心社会の構築

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2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（スタンドアップパドルボード）、ミニボート等のマリンレジャーが盛んになっている状況を踏まえ、関係機関、民間団体、販売店等の事業者及び海難防止活動に協力的なマリンレジャー愛好家と連携し、広く安全啓発活動を実施している。

このほか、海上保安庁が運用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」において、マリンレジャーの事故防止のための情報を掲載し、周知することで愛好者の安全意識の向上を図っている。

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、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6年の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た。

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6年度に292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。

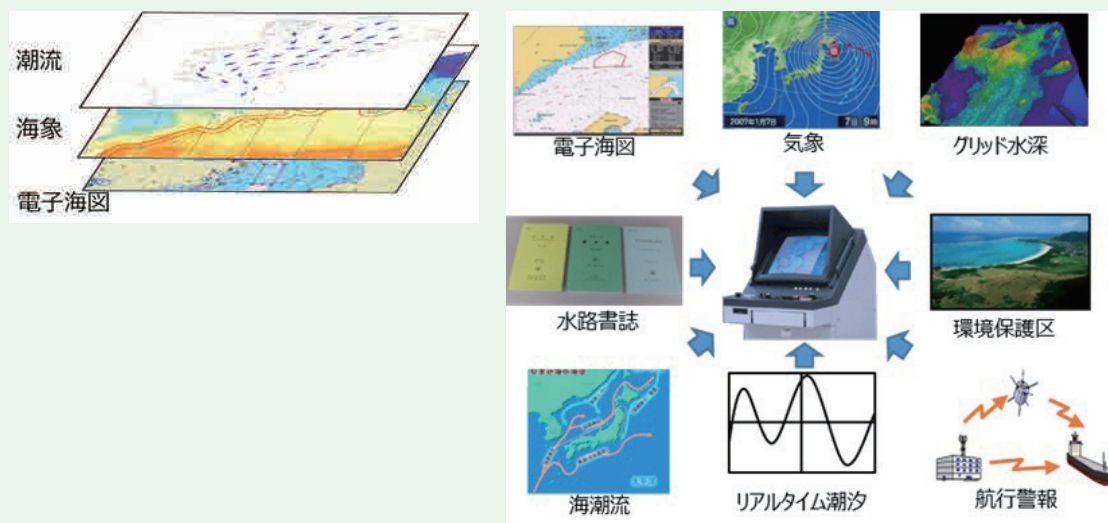
Column コラム

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、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割は海中転落によるものである。転落後に生還するためには、まず海に浮いていること、その上で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、通報時に携帯電話の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」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、潜水土等の救助技術・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構築、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、安全文化に係る啓蒙活動を行っている。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、我が国における国家航空安全計画（NASP）（仮称）を策定することとしている。

そのほか、報告が義務づ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29年9月に落下物事案が続けて発生したことを踏まえ、30年3月に「落下物対策総合パッケージ」を策定した。同パッケージに基づき、同年9月に「落下物防止対策基準」を策定し、本邦航空会社のみならず、日本に乗り入れる外国航空会社にも対策の実施を義務付けており、本邦航空会社は31年1月から、外国航空会社は同年3月から適用している。

また、平成29年11月より、国際線が多く就航する空港を離着陸する航空機に部品欠落が発生した場合、外国航空会社を含むすべての航空会社等から報告を求めている。報告された部品欠落情報については、原因究明の結果等を踏まえて国として航空会社への情報共有や指示、必要に応じて落下物防止対策基準への対策追加等を実施しており、再発防止に活用している。引き続き「落下物対策総合パッケージ」に盛り込



【関連リンク】
航空安全プログラムについて
URL : https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk2_000005.html



【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>

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営む本邦航空運送事業者に係る事故に限る。

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、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たことを踏まえ、飲酒検査体制の強化、アルコール教育の適切な実施（効果測定含む。）及び組織的な飲酒傾向の把握等が図られるよう、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、

飛行禁止空域や飛行の方法、これらの空域における飛行や規定の飛行の方法によらない飛行のための許可・承認等の基本的なルールを定めている。また、令和4年には、無人航空機の所有者等の把握や安全上問題のある機体の排除を通じた飛行の更なる安全性向上を図るために、機体登録を義務化し、レベル4飛行^{注16}の実現のために、機体認証制度や操縦者技能証明制度等を導入した。これらの取組に加え、5年にはレベル3.5飛行^{注17}の制度を導入したとともに、7年3月に多数機同時運航^{注18}を安全に行うためのガイドラインを策定し、無人航空機の事業化を推進している。また、いわゆる「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。7年の大阪・関西万博における二地点間運航の実現に向けて、機体や運航の安全基準、操縦者の技能証明や離着陸場に関する基準に基づき、安全性の審査を実施するとともに、6年度には交通管理に必要な情報提供・モニタリング等を行うための施設整備等を進めた。今後、万博以降の運航拡大に向けて、多様な機体や高度な運航等に対応するための制度整備等を進めていく。

注16 レベル4飛行：有人地帯（第三者上空）での補助者なし目視外飛行。

注17 レベル3.5飛行：デジタル技術の活用（機上のカメラによる歩行者等の有無の確認）により補助者や看板の配置といった従来の立入管理措置を撤廃するとともに、無人航空機の操縦ライセンスの保有及び保険への加入により道路や鉄道等の横断を伴う飛行を容易とする飛行形態。

注18 多数機同時運航：操縦者が操縦者よりも多数の無人航空機を自動操縦等により同時運航させること。

Column コラム

大阪・関西万博における空飛ぶクルマの運航の実現に向けた取組について

大阪・関西万博は、イノベーションの誘発や社会実装の推進のための様々な挑戦の場とする「未来社会の実験場」をコンセプトに、最先端のモビリティ技術を会場内外で実証・導入することで、スマートモビリティを推進、社会実装につなげていくこととしております。

「空飛ぶクルマ」は、そのコンセプトを体現する重要なプロジェクトと位置付けられており、国内外の複数の機体による万博会場周辺の飛行や万博会場内外の

二地点間運航を実現することで、空飛ぶクルマが実際に運航される姿を国内外に発信し、社会受容性の向上や更なる事業発展につながることが期待されています。

国土交通省としても、安全性の審査や交通管理のための施設整備等、運航の実現に向けた取組を進め、空飛ぶクルマの社会実装による「空の移動革命」の実現を目指しています。

大阪・関西万博における空飛ぶクルマの各社準備状況

2025年4月3日現在

※今後の機体開発状況等により準備状況は変更となる場合がある。

運航事業者	SkyDrive	丸紅		ANAホールディングス / Joby Aviation	Soracle (住友商事・日本航空のJV) ※日本航空から承継
使用機体	 SkyDrive(日) SD-05 (SKYDRIVE) 〔 航続15km 定員3名 〕	 LIFT Aircraft(米) HEXA 〔 航続25km 定員1名 〕	 Vertical Aerospace(英) VA1-100 (VX4) 〔 航続160km 定員5名 〕	 Joby Aviation(米) Joby S4 〔 航続160km 定員5名 〕	 Archer Aviation(米) M001 (Midnight) 〔 航続160km 定員5名 〕
使用予定ポート	【中央突堤：大阪港バーティポート】 	【夢洲会場：EXPO Vertiport】 	【尼崎フェニックスパーティポート】 	【夢洲会場：EXPO Vertiport】 	【夢洲会場：EXPO Vertiportでの展示】 
運航形態 運航時期 (各社ホームページ参照)	・開閉日での機体展示 ※飛行調整中 ・夢洲-中央突堤間の2地点間または周回飛行等 ・運航時期：4月(開閉日) 7~8月	・夢洲会場ポート内を飛行 ・運航時期：4~7月 ※飛行及び展示について調整中	・会場-尼崎フェニックス間の2地点間運航等 ・運航時期：10月 ※調整中	・夢洲会場ポートを拠点に湾岸周辺エリアを飛行 ・運航時期：9月下旬~10月13日(閉会日)	・展示時期：調整中 ・会期後実証運航予定* *2026年内に大阪府内各地域での実証運航を検討中。

(公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会公表資料より引用)



【関連リンク】

2025 年大阪・関西万博アクションプラン Ver. 7

URL : https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/expo_suisin_honbu/pdf/apver7_honbun.pdf

【関連リンク】

大阪・関西万博における空飛ぶクルマの各社検討 (2025 年 4 月 3 日現在)

URL : <https://www.expo2025.or.jp/wp/wp-content/uploads/eaeeefa7047a393cf8e6bba86b8fbbe0a.pdf>

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。

「新技術の活用」においては、令和5年8月に「小型航空機用FDM導入ガイドライン」を策定し、同ガイドラインによりFDMの普及促進に取り組んでいる。「操縦士に対する指導監督の強化」では、特定操縦技能審査を行う技能審査員への指導・監督を強化しているほか、安全講習会の開催、違反者への行政指導等により、操縦士の技能向上や法令遵守を徹底している。また、メールマガジンやSNSによる安全情報の発出、実際に発生した事故等の概要や対

策、教訓等を盛り込んだ安全啓発動画や空港ごとの最終進入時に注意すべき点や地上走行する際の注意すべき点をまとめた参考動画の配信等により、「安全情報の発信強化」を図っている。

(2) 安全な航空交通のための航空保安システムの構築

航空の安全・安心確保のため、令和6年6月24日に公表された「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」の中間取りまとめで提言された対策を着実に講じていく。また、将来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6年度中、調査対象となる事故等は、航空35件、鉄道14件、船舶623件発生した。また、同年度中、航空28件、鉄道13件、船舶699件の調査報告書を公表した。

① 令和6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、成田国際空港で、貨物機が駐機位置への移動のための地上走行中、駐機場の凍結路面で滑り、地上作業車両に衝突して機体が損傷した事案について、駐機場に散布された凍結防止剤の散布範囲及び散布量が十分ではなく、当該機の走行速度が路面の状態に適した速度ではなかったことによ

り発生したことを明らかにした（6年9月公表^{注19}）。また、制度改正の後、初の無人航空機（ドローン）に係る報告書を公表した（6年8月公表^{注20}）。

鉄道事故等では、令和5年6月、高知県で、線状降水帯による豪雨で斜面が崩壊し、線路内へ流入した土砂に列車が乗り上げて脱線した事案について、雨量が規制値に到達しても速やかに運転規制を行わず、様子を見てから判断することが常態化していたこと等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、規制値の雨量を観測したときは、運転状況を常に監視している運転指令員から速やかに運転規制の通告ができる仕組みを構築すること等を勧告した（6年7月公表^{注21}）。

船舶事故等では、令和5年8月、沖縄県宮古島市下地島沖で、ダイビング船が転覆した事案

注19 報告書 <https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2024-7-2-JA603A.pdf>

注20 報告書 <https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2024-6-2-JU32367E6C22.pdf>

注21 報告書概要 <https://jtsb.mlit.go.jp/railway/p-pdf/RA2024-2-1-p.pdf>

について、波が打ち込みやすい船尾形状への変更のほか、甲板上への潜水器材の積載による復原性の低下、船長による気象・海象の悪化前に避難する判断の遅れ等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、ダイビング船の事故防止に役立つ情報を簡潔にまとめた安全啓発資料^{注22}を関係者に提供した（6年9月公表^{注23}）。

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事故例をまとめた「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24}をホームページ上で作成、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25}（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26}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。

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^{注27}。

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6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6年の交通事故死者数は、2,663人で前年比15人、0.6%の減少となった。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。

注22 安全啓発資料 https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/keihatuleaflet/images/diving%20ship_leaflet.pdf

注23 報告書概要 <https://jtsb.mlit.go.jp/ship/p-pdf/MA2024-9-2-p.pdf>

注24 安全へのツール <http://jtsb.mlit.go.jp/bunseki.html>

注25 船舶事故ハザードマップ <https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap.html>

注26 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/

注27 運輸安全委員会年報 2025

https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbannualreport/annualreport_2025/jtsbannualreport_2025.html

(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、自転車対歩行者の事故件数が近年増加傾向であり、車道通行を基本とする自転車と歩行者が分離された形態での整備を推進している。

②通学路等の交通安全対策の推進

通学路については、平成24年に発生した集団登校中の児童等の死傷事故を受け、通学路緊急合同点検を実施し、学校、教育委員会、道路管理者、警察等の関係機関が連携して、交通安全対策を実施した。その後、継続的な通学路の安全確保のため、市町村ごとの「通学路交通安全プログラム」の策定等により、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組を推進

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的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、自動車走行速度等のデータ分析・評価を基に、ゾーン30プラスの導入等の面的な対策を、警察や学校、地域等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51か所（約

14km)の実道で令和3年度より試行設置し、効果検証を推進していく。

また、世界一安全な高速道路の実現を目指し、事故多発地点での集中的な対策に取り組むだけでなく、高速道路での逆走事故対策として、逆走事案発生箇所の約4割を占める分合流部・出入口部等へのカラー舗装や路面標示等の対策を推進、また、道路管理設備(CCTV等)の充実やDX関連技術の進展等の変化を踏まえ、道路管理設備を活用した逆走検知や車両側で逆走検知、通知できる新規技術の実用化を推進する。

(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。30年度までに実施した橋梁、トンネル等の一巡目点検の結果、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7万橋存在する。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66%(令和5年度末時点)に留まることを踏まえ、「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措置できるよう、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・公表を促すとともに、直轄診断・修繕代行による支援、地域単位での一括発注の実施、修繕に係る研修の充実等、技術的にも支援していく。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年の軽井沢スキーバス事故等を踏まえ、二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、安全対策を取りまとめ、着実に実施してきた。令和4年10月には静岡県 の県道において観光バスが横転し、乗客が亡くなる痛ましい事故が発生したところ、貸切バスの安全性向上に関する関係法令等の改正を行い、令和6年4月より貸切バスの安全対策の強化を開始した。引き続き、事業者に対する指導や監査により法令遵守を改めて徹底し、必要な安全対策を講じていく。

(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

「事業用自動車総合安全プラン2025」を令和3年3月に策定し、7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、重傷者数を2,120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を掲げ、その達成に向けた各種取組を進めている。

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。

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6年度は自動車運送事業者95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事業者の運輸安全マネジメント評価を行うとした貸切バス事業者については、すべての評価を終了した。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、令和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性能評価・公表を行っており国際基準について日本が議論を主導し、合意された。

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おり、例えば、事故時のデータを記録する「事故情報計測・記録装置（EDR）」について、国連

基準化を通じ、バスやトラック等の大型車への搭載を義務付けるなど、保安基準の拡充・強化を行った。さらに、障害物の手前で停止中に誤ってアクセルを踏み込んだ時に急発進や急加速を抑制する、日本発の技術である「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は、日本が提案、国際議論を主導し、令和6年11月に国連基準の合意に至った。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、6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6年度は、6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2024」として結果を公表した。さら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実現に向け、国連

WP.29における議論を主導し、令和6年6月、自動運転車が有すべき機能要件や自動運転車の認証方法に関する国際ガイドラインが策定された。

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月より自動車の検査に電子装置の機能確認（OBD検査）を導入した。

⑥自動車型式指定制度

自動車型式指定制度においては、保安基準への適合性及び生産過程における品質管理体制等の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し、自動車の安全・環境性の確保を図っている。令和6年度の自動車型式指定件数は1,360件、装置型式指定件数は401件であった。

また、近年相次いで発覚した型式指定申請における不正事案を踏まえ、審査・監査の強化をはじめとした不正事案の抑止、早期発見のための手法について、多角的に検討を行い、必要な措置を講ずることとしている。

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5年度のリコール届出件

数は349件、対象台数は810万台であった。

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5年度は、電動車の加減速時における特性についての啓発動画を作成し、注意喚起を行った。冬季の冬用タイヤやチェーンの適切な使用については、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た。

⑧自動車の整備・検査の高度化

令和2年4月に施行された「道路運送車両法の一部を改正する法律」により、高度な整備技術を有するものとして国が認証を与えた整備工場（認証工場）でのみ作業が可能な整備の範囲を拡大することで、自動車の使用者が安心して整備作業を整備工場に委託できる環境作りを進めている。具体的には、これまで「対象装置の取り外しを行う整備（分解整備）」がその対象であったのに対し、対象装置に「自動運行装



【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>



【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4年度の自動車不具合情報について
URL : <https://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/common/data/r4-defects.pdf>



【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>

置」等を加えるとともに、取り外しは行わずとも制動装置等の作動に影響を及ぼすおそれがある作業を対象に含め、特定整備と改称した。

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月より自動車の検査に電子装置の機能確認（OBD検査）を導入した。

（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、自動車事故対策事業として、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ホームページ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、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。



【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

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6年における海賊及び武装強盗事案の発生件数は98件であり、地域別では、ソマリア周辺海域が8件、西アフリカ（ギニア湾）が18件及び東南アジア海域が72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（BMP）^{注28}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と引渡し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

我が国に輸入される原油の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、令和元年6月13日には、オマーン湾において、我が国海運事業者が運航する船舶が攻撃を受ける事態が発生した。

また、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」される事案が発生した。「拿捕」事案以降

注 28 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。

も紅海・アデン湾を通航する船舶への攻撃が相次いだ。

我が国としては、令和6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。本年4月からの大阪・関西万博や令和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、各種非常用設備の表示の共通化ガイドラインの運用、非常時の通報装置の活用や危険物の持ち込み制限の利用者への呼びかけ実施等に取り組んでいる。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の一部を改正する省令」を令和5年10月に施行し、新幹線や利用者の多い在来線の新造車両に車内防犯カメラの設置を義務付けた。また、大阪・関西万博開催に備えて2025年2月に「鉄道テロへの対応ガイドライン」を一部改正し、鉄軌道事業者に対して列車内への危険品持込み規制の内容について利用者に周知するよう指導した。

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。

海上保安庁においては、多客期における旅客ターミナル、フェリー等の警戒強化を実施するとともに、官民が参画する「海上・臨海部テロ対策協議会」を開催するなど、官民一体となったテロ対策を推進する。

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29}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

注29 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。

警備の一環としての巡視の実施、違反行為が確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、高速道路や直轄国道の点検・巡視時における不審物等への特段の注意、休憩施設のごみ箱の集約等を行っている。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30}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、重要インフラ事業者を中心とした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等、新たな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、内閣サイバーセキュリティセンター（NISC）等との連携の下、サイバー攻撃への対処態勢の充実に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30 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。

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、令和7年の大阪・関西万博など、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。

図表Ⅱ-6-5-1 フェリーターミナルにおける警戒の様子



（3）海上犯罪対策の推進

最近の海上犯罪の傾向として、国内密漁事犯では、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、暴力団が資金源として関与するもの等が見受けられる。海上環境事犯では、発覚を逃れるため沖合に廃船を不法投棄するものや、企業が設備整備への投資を惜しんで汚水を不法排出するもの等が発生している。外国漁船による違法操業事犯では、我が国領海内において徘徊していた外国漁船が、巡視船艇の停船命令に従わずに逃走し、海上保安官による立入検査を忌避した事件が発生している。密輸事犯では、海上貨物への隠匿や瀬取りにより、一度に大量の違法薬物や金地金を密輸する事件が発生しており、密輸手法の多様化が伺える。密航事犯では、旅客船に潜伏した不法出国等が発生している。

このような各種海上犯罪については、その様態が悪質・巧妙化しており、依然として緊張感

をも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。

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令和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、又は、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・海上保安庁の艦船・航空機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、令和7年

4月1日時点で、全国で11空港及び25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・新型コロナウイルス等対策については、「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。

令和6年度においては、新型インフルエンザ等対策について政府が行うべき対応を示した「新型インフルエンザ等政府行動計画」が新型コロナウイルス感染症対応の経験を踏まえ抜本的に改定された（令和6年7月閣議決定）こと

等を受け、「国土交通省新型インフルエンザ等対策行動計画」についても水際対策の内容を見直すなど所要の改定を行った。

(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7年3月31日までに、24都県で計97事例の発生が確認されている。また、6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、6年シーズンでは14道県で51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、2024年においては、世界の年平均気温が過去175年間の観測史上最も高く、工業化以前1850～1900年の平均気温を1.55℃（±0.13）上回り、1.5℃以上上回った最初の年となった。

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5年7月に閣議決定した「脱炭素成長型経済構造移行推進戦略」を改訂し、既に始動しているGXの取組を2040年に向けて大きく飛躍させるための政策を具体化した「GX2040ビジョン」を令和7年2月に閣議決定するなど、GX（グリーントランスフォーメーション）に係る取組を加速化させている。

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、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）まちづくりのグリーン化の推進

2050年ネット・ゼロの実現に向けて、脱炭素に資する都市・地域づくりを推進していくため、「まちづくりのグリーン化」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CO₂排出量の削減につなげる「都市構造の変革」、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CO₂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展開」の3つの柱で取組を進めている。

さらに、まちづくりGXとして、都市緑地の多様な機能の発揮及び都市開発における再生可能エネルギーの導入促進やエネルギーの面的利用の推進を図る取組等を進めるとともに、各取組を評価する優良緑地確保計画認定制度（TSUNAG）や脱炭素都市再生整備事業に係る計画認定制度により、民間主体によるこれらの取組を推進する。

(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、燃費基準による自動車の燃費・電費の向上促進や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や車両からの給電設備の整備を促進し、再生可能エネルギーの有効活用に貢献する。

(3) 道路におけるネット・ゼロ実現に向けた取組

ネット・ゼロの実現に貢献し、道路の脱炭素化の取組を推進するため、「道路分野の脱炭素化政策集 Ver.1.0」を策定した。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CO₂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CO₂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。

今後、全国各地の「交通空白」の一つ一つの解消等に向けて、令和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、地方運輸局・運輸支局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、民間の技術やサービスの導入、十分な財政支援など、あらゆるツールを総動員し、地域交通のリ・デザインを全面展開していくこととしている。

また、「リ・デザイン」の全面展開を進めるため、地域交通分野におけるDXを推進する。具体的には、MaaSや配車アプリ等のデジタル技術を活用した交通サービスの高度化など、地域交通におけるデジタル技術の活用を一体的に進めるため、ベストプラクティス創出や標準化の推進等を行う。

(5) 高度化・総合化・効率化した物流サービス実現に向けた更なる取組

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CO₂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CO₂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、CO₂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、大型CNGトラック等の環境対応車両の普及促進、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7年4月現在、商品180品目（155件）、取組企業100社を認定）

や「エコシップマーク」（7年3月末現在、荷主235者、物流事業者263者を認定）の普及に取り組んでいる。貨物鉄道においては、4年7月の「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」における提言を踏まえ、貨物鉄道が物流における諸課題の解決を図る重要な輸送モードとして、その特性を十分に活かした役割を発揮できるよう、指摘された課題の解決に向けて関係者と連携して取り組んでいる。

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（2021～2025年度）策定後は、「物流DXや標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化」、「労働力不足対策の推進と物流構造改革の推進」、「強靱で持続可能な物流ネットワークの構築」の3つの柱に即し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ところであり、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開発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。

具体的には、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「2050年頃までにGHG排出ゼロ」等の目標を達成するための新たなルールの策定に向けた検討が進められているところ、日本はこれまで各国と協力し、具体的な条約改正案を提案するなど、燃料GHG強度の段階的な規制やゼロエミッション燃料へのインセンティブ制度等のルール策定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



【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



【関連リンク】
海事：内航船舶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

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、6年8月には世界初の商用アンモニア燃料船（タグボート）が竣工した。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開発・導入や、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（6年3月末時点で172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、水素燃料電池船、バッテリー船等の導入・実証を推進している。さらに、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る等、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・船用工業分野については、令和6年度から、ゼロエミッション船等の建造に必要なエンジン、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CO₂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CO₂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、経済産業省等と連携し、国際競争力のある価格で安定的に国産SAFを供

給できる体制の構築や、国産SAFの国際認証取得に向けた支援等に取り組んでいる。

空港分野においては、2025年3月末時点で48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CO₂の排出削減、空港の再エネの導入等に取り組む。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、港湾管理者が作成する港湾脱炭素化推進計画について作成費補助等の支援を行うと共に、横浜港・神戸港における水素を燃料とする荷役機械の実証事業について手続や機材調達等を進めたほか、メタノールバンカリング拠点の形成に向けた検討会開催による知見取りまとめ、九州・瀬戸内地域及び大阪湾・瀬戸内地域LNGバンカリング船等、LNGバンカリング拠点の整備、低炭素型荷役機械の導入、船舶に陸上電力を供給する設備の導入を推進した。また、これらの取組を見える化し港湾のターミナル全体の脱炭素化を促進するため、CNP認証を創設した。更に、CNPの形成に資する水素等の受入環境整備に向けた取組については、水素等サプライチェーンの構築の促進のため、水素・アンモニア等の受入環境整備に関するガイドライン作成等に取り組んだ。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・建築物の省エネ性能の向上

2022年6月の建築物省エネ法の改正により、2025年までに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ることとなった。当該改正法の円滑な施行のため、2024年10月から12月にかけて住宅・建築物

II

第7章

美しく良質な環境の保全と創造

の設計・施工等に携わる方を対象に、全国講習会等を開催した。また、省エネ性能が市場において適切に評価されるよう、住宅・建築物の販売・賃貸事業者に対して、告示に規定する省エネラベルを用いて表示する制度が2024年4月に施行された。また、省エネ性能の詳細な評価が困難な既存住宅については省エネ性能の向上に資する改修等を行った部位を表示する省エネ部位ラベルを新たに設定し、同年11月より開始した。加えて、再エネ設備導入促進のための措置として、市町村が定めた促進区域内では、建築士から建築主に対する再エネ設備についての説明義務や建築基準法の形態規制が緩和される制度を同年4月より開始した。定めた促進区域内では、建築士から建築主に対する再エネ設備についての説明義務や建築基準法の形態規制が緩和される制度を同年4月より開始した。

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。

また、建築物への支援は、ZEB等の省エネ性能の高い建築物に対する支援や、省エネ・省CO₂等に係る先導的なプロジェクトを実施している。

(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) 建設機械の環境対策の推進

燃費基準値を達成した油圧ショベル、ブルドーザー等の主要建設機械を燃費基準達成建設機械として認定する制度を運営しており、令和7年3月現在で196型式を認定している。一方、これらの建設機械の購入に対し低利融資制度等の支援を行っている。

また、2050年目標である建設施工におけるネット・ゼロの実現に向けて、動力源の抜本的な見直しが必要であり、GX建設機械（電動等）の導入拡大を図るため、令和5年10月にGX建設機械認定制度を創設した。令和7年3月現在で19型式を認定している。

(10) 都市緑化等によるCO₂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CO₂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。

(11) ブルーカーボンを活用した吸収源対策の推進

CO₂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



【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

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、ブルーカーボンを活用したCO₂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、石狩湾新港内において、令和6年1月に、我が国2か所目となる大型商用洋上風力発電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」に基づき令和6年9月に「秋田県秋田市沖」、「和歌山県沖（東側）」及び「和歌山県沖（西側・浮体）」の3区域について新たに「準備区域」として整理された。同年12月には、経済産業省及び国土交通省が新たに「青森県沖日本海（南側）」及び「山形県遊佐町沖」の計2区域において事業者を選定し、事業者選定済みの海域は計10海域となり、洋上風力発電の導入が進んでいる。

さらに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、これまで国土交通大臣が5港を指定し、必要な整備を実施している。このうち、令和6年9月に、秋田港に続いて北九州港においても港湾法に基づく賃貸借契約が締結され、洋上風力発電設備の設置工事に活用されている。7年2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づけた、「港湾法の一部を改正する法律案」を閣議決定し、第217回国会に提出した。

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6年5月には浮体式洋

上風力発電の海上施工等に関する課題について、官民が連携し横断的な議論を促進することを目的とした「浮体式洋上風力発電の海上施工等に関する官民フォーラム」を設置し、同年8月には取組方針を取りまとめた。また、7年1月には浮体式洋上風力発電の大量急速施工や合理的な建設コストを実現するための建設システムの確立を目的とした「浮体式洋上風力建設システム技術研究組合（FLOWCON）」を国土交通大臣が認可した。同年3月には排他的経済水域への拡大のための制度的措置として「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を閣議決定し、第217回国会に提出した。

(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、国が管理する治水等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、非出水期水位の弾力的運用等のダム運用の高度化を76ダムで試行的に行うとともに、既設ダムへの発電施設の新増設へ向け3ダムで公募を開始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



【関連リンク】
洋上風力発電
URL : https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_mn6_000005.html

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、周辺環境への負荷軽減にも配慮しつつ、可能な限りの導入拡大を推進している。

（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、9年までの実証運航開始を目指している。

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、鉄道に関する技術基準に水素燃料電池鉄道車両の満たすべき構造を策定するとともに、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CO₂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年度に「下水汚泥資源の肥料利用の拡大に向けた官民検討

会」を共同で設置し、取組の方向性として、肥料の国産化と安定的な供給、資源循環型社会の構築を目指し、農林水産省、国土交通省等が連携し、安全性・品質を確保しつつ、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。5年3月には、下水汚泥の処理を行うに当たっては、肥料としての利用を最優先し、最大限の利用を行うことを基本方針として明確化するとともに、下水道管理者に通知した。

令和6年度には、下水汚泥の重金属や肥料成分の分析（35処理場）、肥料の流通確保に向けた案件形成（19団体）を行うとともに、5自治体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い、下水汚泥資源の肥料利用の推進を行っている。

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て循環資源の「環」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に向け、令和6年度には、有識者等からなる検討会を設置し、循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）のあり方について

検討を行っている。

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



【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

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。

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5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1,045,946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4月には、最大の船舶解撤国であるバングラデシュとの首脳会談において同国の早期条約締結の必要性を確認し、国土交通省と同国工業省の間で協力覚書を締結した。その後、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、7年6月に同条約が発効することとなった。これを受け、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）の円滑な施行に向けて、執行準備を進めている。

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）」を令

和7年1月28日に策定した。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「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

図表Ⅱ-7-2-1 木材利用の事例

農林水産研修所つくば館水戸ほ場庁舎 研修本館（木造化）^{注4}



に関する法律等の一部を改正する法律」を令和4年6月17日に公布し、令和7年4月1日に全面施行された。

さらに、木造化の普及に資する中大規模木造建築物の整備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。

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、さらに令和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、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」を基本としており、「多自然川づくり基本指針」を令和6年6月に改定し、河川環境の目標を定量的に設定するなどの取組を推進している。

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



【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】
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】
子どもの水辺再発見プロジェクト・水辺の楽校プロジェクト
URL： <https://www.mlit.go.jp/river/kankyo/play/kawanimanabu.html>

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、プレジャーボートの適正管理及び利用環境の改善を推進している。



【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>

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6年6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、「一人一人の生活と健全な水循環の結び付き」と題して健全な水循環における上下水道の役割を特集するとともに、5年度に政府が講じた施策を報告した。

また、令和6年8月に新たな水循環基本計画が閣議決定され、重点的に取り組む主要内容に「代替性・多重性等による安定した水供給の確保」、「施設等再編や官民連携による上下水道一体での最適で持続可能な上下水道への再構築」、「2050年カーボンニュートラル等に向けた地球温暖化対策の推進」、「健全な水循環に向けた流域総合水管理の展開」等が位置づけられた。流域の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

つ順次展開していく。

（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6年度は、各地域の水循環に係る計画のうち、10計画を「流域水循環計画」として公表した（7年3月時点で合計84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・実施に必要な技術的な助言・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、14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6年度に見直しを行った豊川水系含め、令和7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。

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5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5年に一級水系で627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り組む体制の整備等の取組を推進する。また、大阪湾において



【関連リンク】
リスク管理型の水資源政策の深化・加速化について 提言
URL : https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/water02_sg_000164.html



【関連リンク】
令和5年全国一級河川の水質現況（令和6年7月9日発表）
URL : https://www.mlit.go.jp/river/toukei_chousa/kankyo/kankyousuisitu/r5_suisitu.html

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6年度末に国が管理する32水系34河川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1.6%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5年度末において4,300施設あり、その年間利用量は約1,259万m³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。



Ⅱ

第7章

美しく良好な環境の保全と創造

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2023（令和5）年度末時点で98.2%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、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6年改定版）において導入拡大を図ることとなっているウォーター 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、「水道分野における官民連携推進協議会」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。

（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

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



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6年度においては、水道におけるPFOS及びPFOAに関する全国調査を行うとともに、水道事業者等がPFOS及びPFOAに対応する際、参考となる資料を提供するため、「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」を公表した。

（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滅水が発生した。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4年度末において、全国で93.3%（下水道の普及率は81.4%）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84.0%（下水道の普及率は54.8%）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) 下水道事業の持続性の確保

①ストックマネジメントの推進

下水道は、49万km（令和5年度末）、終末処理場約2,200か所（令和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（令和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。平成27年5月には「下水道法」が改正され、下水道の維持修繕基準が創設された。これを受け、腐食のおそれ大きい排水施設については、5年に1度以上の適切な頻度で点検を行うこととされ、持続的な下水道機能の確保のための取組が進められている。また、本改正においては、下水道事業の広域化・共同化に必要な協議を行うための協議会制度が創設されるなど、地方公共団体への支援を強化することにより、下水道事業の持続性の確保を図っている。

②下水道の広域化の取組

下水道の持続可能な事業運営に向け、すべての都道府県において令和4年度末までに広域化・共同化計画が策定された。国土交通省としても、平成30年度に創設した「下水道広域化推進総合事業」やマニュアルの策定、先行して取り組む事例の水平展開等により、引き続き財政面、技術面の双方から支援を行っていく。

③経営健全化の促進

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

II

第7章

美しく良好な環境の保全と創造



【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/001759707.pdf>

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 PPP/PFI (官民連携) の推進

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、ウォーター PPP 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

共団体等向けの検討会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 ガイドライン策定検討委員会を設置して、ガイドラインを策定し、上下水道一体の契約書例等を追加した。

(4) 下水道分野の広報の推進

下水道の使命を果たし、社会に貢献した好事例を平成20年度より「国土交通大臣賞(循環のみち下水道賞)」として表彰しその功績を称えとともに、広く発信することで全国的な普及を図っている。また、先進的な下水道広報活動の事例を各地方公共団体と共有し全国展開を図るほか、将来の下水道界を担う人材の育成や下水道の多様な機能の理解促進を目的に、広報素材を提供するなど下水道環境教育を推進している。

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) 大規模油汚染等への対策

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条約において船舶からの油や廃棄物等の排出が規制されていることを受け、国土交通省では、港湾における適切な受入れを確保するため、港湾管理者の参考となるよう「港湾における船内廃棄物の受入れに関するガイドライン(案)」を策定している。



【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/sewage/mizukokudo_sewage_tk_000908.html

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。

(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、国際船舶データベース（EQUASIS）の構築等、国際的な取組に積極的に参加するとともに、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）^{注9}を実施している。また、サブスタンダード船を排除するため、IMOは、国際条約で求められている必要な措置の確実な実施状況について、平成28年よりすべての加盟国に対し、監査を実施している。なお、我が国の船舶検査やPSC等は、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。

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、排出ガス規制値の強化を実施した。

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。



【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>

注7 主に船舶が空荷の時に、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 寄港国による外国船舶の監督。

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、低騒音型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や空港構造の改良、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ところである。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で

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引き続き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。1927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年あたり約1.7℃の割合で上昇している。一方、日本の大都市では、100年あたり約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・効果的なヒートアイランド対策を推進するため、関係省庁の具体的な対策を体系的に取りまとめた「ヒートアイランド対策大綱」（平成16年策定、25年改定）に基づき、空調システムや自動車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、「風の道」に配慮した都市づくり、ヒートアイランド現象に関する観測・監視及び調査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5年度は、水質は約96%（188地点／196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（平成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（NO_x、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CO₂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CO₂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。

(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て、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CO₂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中層フロート（アルゴフロート）によるデータを活用して、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」により、我が国周辺海域の海水温・海流、海面水位、海水等に関する情報とともに、現状と今後の見通しを解説している。

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）、漂流ブイ及び海洋短波レーダーにより常時監視・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



【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>

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」の議論を踏まえて令和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と予測され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2年12月公表)、気候変動に関する政府間パネル(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、日本の機関で初めての国際GNSS事業の解析センターとして、2023年からJAXAと共同でGNSS衛星の軌道情報の算出に取り組み、高精度測位基盤の構築に貢献している。

II

第7章

美しく良好な環境の保全と創造

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、政府一体となつ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「質の高いインフラシステム」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質の高い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。令和5年6月の改定による行動計画では、具体的に以下の(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「質の高いインフラシステム」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じた中堅・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「質の高いインフラシステム」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。

（株）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44事業への支援決定を行っている（令和7年3月末時点）。

なお、JOINの令和5年度決算において、複数の個別事業で損失を計上したことにより、約799億円の当期純損失（同年度末の累積損益は▲955億円）を計上したため、JOINの役割、在り方、経営改善策等について検証・検討を行う有識者委員会を令和6年8月に設置し、同年12月に最終報告が取りまとめられた。最終

報告では、投資リスク管理等について徹底的な改革を行うことをもって存続を認めることとされ、同月、最終報告を踏まえた経営改善策・改善計画を国土交通省及びJOINにおいて策定・公表した。改善事項への対応状況については、有識者委員会のフォローアップ会合（令和7年3月）にて報告を行い、本会合において、組織体制に係る措置の一部等のすぐに措置できないものを除いて、JOIN及び国土交通省において着実に必要な措置が実施されていることが確認された。JOINにおいては、引き続き、出資や事業参画をはじめとする各種支援を通じ、各分野における案件形成を後押しする。

（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、JOINが中堅・中小企業や地方企業からの相談を受ける窓口を設置するとともに、官民ファンドに関する地方企業向けの説明会等に参加し、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

香港については、令和6年7月に、ラム・サイホン運輸・物流長官による國場国土交通副大臣表敬が実施され、観光・航空の交流や、国際海上輸送の発展に向けた取組について意見交換を行った。

中国、韓国については、令和6年9月に、兵庫県において第10回日中韓観光大臣会合を開催し、三国間の観光交流と協力の一層の強化、三国間の人的交流の拡大、地域経済の繁栄と社会発展の促進等を目的として議論を行った。

韓国については、令和7年3月に、東京において、第13回日韓ハイレベル協議を開催し、運輸分野に関する共通課題について幅広い意見交換を行った。

大洋州については、令和6年7月に、斉藤国土交通大臣とテヴィタ・スカ・マンギシ駐日トンガ王国特命全権大使は、上下水道技術協力に関する協力覚書を締結した。

11月には、宮城県において、観光レジリエンスサミットが開催されフィジーとの会談を実施し、萩川観光庁長官とフィジー共和国ヴィリアメ・ンガヴォカ副首相兼観光・航空大臣は、観光分野に係る協力についての覚書を締結した。

②ASEAN地域

(ア) インドネシア

令和6年4月、ジャカルタ都市高速鉄道（MRT）南北線のE&M（信号システム等）パッケージに関し、本邦企業が事業主体と契約を締結し、工事を受注した。同月、斉藤国土交通大臣は訪日したブディ運輸大臣と会談を行

い、国土交通分野における日・インドネシア間の重要なインフラ案件への協力について意見交換を行った。

6年9月に、斉藤国土交通大臣は訪日したバスキ公共事業・国民住宅大臣と会談を行い、アジア・太平洋水サミットの開催や、「ワールド・レイク・デー」の実現に向けた協力等について意見交換を行った。

6年12月、パティンバン港のコンテナターミナル運営に関し、日系コンソーシアムが同港の運営会社と契約を締結した。

6年12月、ジャカルタにおいて、MaaS、AIオンデマンド交通等の交通ソフトインフラによる公共交通の高度化をテーマとした「日尼交通ソフトインフラ展開セミナー」を開催した。

7年2月、北海道・札幌において「第12回日インドネシア交通次官級会合」を開催し、交通分野の協力インフラ案件について、課題に対する解決策や今後の協力の方向性等の意見交換を行い、今後も各分野において両国間で緊密な協力・連携を図っていくことを確認した。

同月に、ジャカルタにおいて「第11回日インドネシア建設次官級会合」を開催し、両国において「持続可能な都市開発」、「持続可能で気候変動に強いインフラ整備」をテーマに、両国の取組の現状、課題及び今後の計画等を共有するとともに、今後の両国の協力関係を強化していくことを確認した。

(イ) カンボジア

令和6年5月に、スン・チャントール副首相兼カンボジア開発評議会第一副議長による斉藤

国土交通大臣表敬が実施され、港湾、道路等の経済社会インフラの整備等に関する協力について意見交換を行った。

12月には、第5回日カンボジア都市開発・不動産開発プラットフォーム会合をプノンペンで開催した。また、サイ・サムオル副首相兼国土整備・都市計画・建設大臣との会談を行い、都市開発・不動産開発分野等における課題解決に協力していくことを確認した。加えて、3D都市モデルPLATEAUの整備に関する協力関係につき確認の署名を行うとともに、両国民間企業によるビジネスマッチングも開催され、各社が有するサービスや強みを双方にアピールした。会談の他に、日本政府の資金も活用してプノンペン南西部に新たに整備されたボントム浄水場の完成記念式典に出席した。

(ウ) シンガポール

令和6年4月、斉藤国土交通大臣がシンガポールを訪問し、チー運輸大臣とワーキングランチを行い、国土交通分野における両国間の協力に関する意見交換を行った。またコー持続可能性・環境省上級国務大臣との会談では、気候変動に伴う水資源分野や気象分野への影響に関する意見交換とともに、具体的な連携について確認した。さらにオン公益事業庁長官（CE）との会談では、シンガポール政府が取り組む水分野等に関する施策について説明を受け、今後の両国の関係を確認した。

令和6年9月、堂故国土交通副大臣がシンガポールを訪問し、ムラリ・ピレイ運輸省国務大臣と会談を行い、我が国とシンガポールとの間で港湾インフラ等に関する協力について意見交換を行った。

(エ) タイ

令和7年2月に、チャルムチャイ天然資源・環境大臣による高橋国土交通副大臣表敬が実施され、水管理及び地下水等の開発に関する取組について意見交換を行った。

(オ) フィリピン

令和6年12月、「第3回道路建設・O&Mに関するビジネスワークショップ」を開催し本邦道路技術等を共有するとともに、高速道路会社を含む両国民間企業のビジネスマッチングの促進を図った。

(カ) ベトナム

令和6年4月に、中央理論評議会タン副議長による堂故副大臣表敬が実施され、都市をはじめインフラ分野での協力に関する意見交換を行った。

同月に、斉藤国土交通大臣がベトナムを訪問し、タン交通運輸大臣との会談を実施し、交通分野における協力について意見交換するとともに、我が国企業が参画を目指す事業に関するトップセールスや、鉄道、道路等、我が国企業が参画している既存事業の未払いや手続遅延に関するトップクレーム等の政策協議を行った。また、国土交通省とベトナム社会主義共和国交通運輸省との間で「交通分野における包括的な協力覚書」を締結し、両国の国土交通分野における一層の協力を確認した。

9月には、堂故国土交通副大臣がベトナムを訪問し、サン交通運輸副大臣との会談を実施し、ベトナムにおける今後の港湾分野をはじめとした社会インフラ等に関する協力等について意見交換を行った。また、港湾施設の国家技術基準を策定するための協力に係る両国間の覚書を更新した。

11月には、国土交通省とベトナム農業農村開発省間の水防災等の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。

12月には、我が国企業が参画するホーチミン市都市鉄道1号線が開業した。また、令和7年3月には古川国土交通副大臣がベトナムを訪問し、当該路線のグランドオープニングセレモニーに出席した。

II

第8章

戦略的国際展開と国際貢献の強化

(キ) マレーシア

令和6年4月に、國場国土交通副大臣は訪日したアレキサンダー公共事業大臣と会談を行い、日本とマレーシアの建設分野における両国間の協力について意見交換を行った。

(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、引き続き今後の事態の推移を注視し対応を検討していく。

(ケ) 東ティモール

令和7年1月に、中野国土交通大臣は訪日したロザリオ職業訓練雇用担当国務長官と会談を行い、技能実習生や特定技能外国人の受入れ等に関する意見交換を行った。

③南アジア

(ア) インド

令和6年2月、スマートシティ分野での協力を更に深めていくため、「都市開発に関する日印交流会議」の下に設置した「スマートシティサブグループ会合」において、日印の官民で連携した枠組み（プラットフォーム）の設立に合意した。この合意に基づき、プラットフォームの設立に向けた調整を進めた。

令和6年10月に「第10回日印道路交流会議」を開催し、道路計画、橋梁の地震対策、道路舗装維持管理等について両国の知見を共有するとともに、同月にムンバイにて「日印道路技術セミナー」を初めて開催し、海上道路建設・維持管理をテーマに意見交換等を実施した。

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。

また、令和6年11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を延長するとともに、地下水管理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。

令和7年3月に「第7回PPPプラットフォーム会合」を東京にて開催し、既存プロジェクトの課題等について議論した。また、バングラデシュ側からの新規プロジェクトが提案されるとともに、今後候補となるプロジェクトについて合意した。

④北米・欧州

(ア) 米国

令和6年4月、G7交通大臣会合に際し、斉藤国土交通大臣がトロッテンバーグ運輸副長官と会談し、今後の緊密な協力関係の強化を確認した。

令和7年3月、ワシントンD.C.において日米インフラフォーラムを開催し、国土交通省、米国国土安全保障省から、インフラ分野におけるサイバーセキュリティに関する取組が紹介された。

(イ) 欧州

令和6年4月、G7交通大臣会合に際し、斉藤国土交通大臣がイタリアのサルヴィーニ副首相兼インフラ交通大臣と会談し、今後の緊密な協力関係の強化を確認した。

令和6年10月、第18回日EU運輸ハイレベル協議をブリュッセルにて開催し、交通分野に

おける相互理解及び協力の促進を図るため、意見交換を行った。

ウクライナ復興に関しては、令和6年2月に、ウクライナ地方・国土・インフラ発展省（現ウクライナ地方・国土発展省）との間で、インフラ復旧と復興の促進に向けた協力覚書を締結した。この覚書には、協力内容として道路輸送、航空輸送、海上輸送、ダム等の分野における案件形成等が含まれている。同年12月にはスヴィリデンコ第一副首相兼経済大臣による中野国土交通大臣の表敬訪問が実施され、ウクライナのインフラの復旧・復興に関して、双方が一層協力していくことで一致した。令和7年1月には、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「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）の設立会合を開催し、中野国土交通大臣から豊富な技術・知見を持つ日本企業に対して参画の期待を述べたほか、クレーバ復興担当副首相兼地方・国土発展大臣が来賓としてオンライン参加し、協議会及び日本企業への期待が述べられた。

令和7年3月、同協議会の取組として、官民ミッションをキーウへ派遣し、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、国際開発金融機関や現地の業界団体等を訪問し、意見交換や企業間のネットワーキング等を行った。

⑤中南米

令和2年9月に、国土交通省海事局は、Web形式の局長級会合を通じ、パナマ運河庁に対し、水不足に起因する運河の水位低下による船舶通航量の調整を目的とした上水サーチャージ導入経緯の説明を求めるとともに、今後我が国がどのような協力ができるか検討する旨伝えた。このような背景から3年度より、「パナマ運河の水不足問題の解消に向けた調査」を開始し、5年度においては、パナマ運河庁で作成されている水不足対策案の妥当性評価及び

代替案の作成等を実施した。

令和6年6月、ホンジュラス共和国のエクトル・セラヤ大洋間鉄道建設国家委員会委員長による斉藤国土交通大臣への表敬が実施され、インフラ事業について意見交換等を行った。

⑥トルコ

トルコとの間では、両国の建設関連企業が連携した第三国への海外インフラ展開を推進するため、令和6年10月にトルコ貿易省と共同で「第7回日本・トルコ建設産業会議」をトルコ・イスタンブールにて開催した。会議においては、第三国における建設分野に関する協力覚書への署名を行い、ウクライナ復興及びアフリカ市場に関する情報交換を実施するとともに、両国の民間企業を交えたビジネスマッチングを実施した。

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6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）を開催してきたのに加え、これまでに官民インフラ会議を開催した国との関係を継続・発展させることを目的とした、「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6年10月にはタンザニアで「日・タンザニア質の高いインフラ対話」を開催し、タン

ザニア側から同国のインフラ概況の説明や我が国への期待が述べられ、我が国からは「質の高いインフラ」のコンセプトを紹介した。また、7年1月にはコートジボワールで古川国土交通副大臣出席の下、「日・コートジボワール官民インフラ会議」を開催した。さらに、フランス土木連合会（FNTP）との意見交換会を通じて、アフリカにおけるインフラプロジェクトでの日仏間の「第三国連携」に関する情報共有と意見交換を行った。加えて、セネガル・コートジボワールの政府要人へのトップセールスを実施し「質の高いインフラ」の理解促進を図るとともに、両国との関係の維持・拡大に貢献した。

令和6年10月には、アフリカ開発銀行（AfDB）及びアフリカ7か国の水関係閣僚等

幹部との技術会合を開催し、各国から水分野における課題が共有され、日本の技術を活用した具体的プロジェクトについて議論を深めていくことで合意した。

⑧中央アジア

令和6年10月、ウズベキスタン共和国のクドラートフ投資産業貿易大臣による斉藤国土交通大臣への表敬が実施され、ダム等の両国間の協力について意見交換を行った。

令和7年3月、日本で中央アジア地域5か国の実務者を対象とした「専門家会合（水分野）」を外務省とともに開催し、水分野に関する日本と中央アジア各国の協力（含むビジネス交流）の促進に向け、水資源管理に関する知見や技術等の意見交換を行った。

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7年3月現在、21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。

（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6年9月から10月にかけて第54回会合がシンガポールにて開催され、サプライチェーンと連結性、持続可能な交通、包摂性とジェン

ダー平等、技術革新とデジタル化について議論された。

APECの観光分野を取り扱う第63回APEC観光ワーキンググループ会合及び第12回観光大臣会合が令和6年6月にペルー・ウルバンバで開催された。大臣会合では「持続可能な観光業の成長に向けた革新的な道筋」をテーマに討議が行われ、観光大臣声明が採択された。

また、同年10月に第64回APEC観光ワーキンググループがマレーシア・ランカウイで開催され、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。

(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。これらのプロジェクトの進捗状況を確認し、今後の方向性、新たなプロジェクトについて議論するため、「日ASEAN交通大臣会合」等の会合が毎年開催されている。令和6年11月、「第22回日ASEAN交通大臣会合」がマレーシア・クアラルンプールで開催され、我が国からは古川国土交通副大臣が出席した。本会合においては、令和5年11月に開催された「第21回日ASEAN交通大臣会合」において採択された10年間（2024～2033年）の新たな行動計画「ルアンパバーン・アクションプラン」の下、「日ASEAN交通連携」の具体的実施計画である「日ASEAN交通連携ワークプラン2024-2025」とともに、新規協力プロジェクトとして「ASEAN地域における航路標識要員の人材育成」、及び「日ASEAN CORSIA 適格燃料認証ガイドブックの作成－SAF原料の多様化と認証－」の2つが承認された。さらに、これまでのプロジェクトの成果物として、「交通運輸技術連携セミナー成果報告書」、「マラッカ・シンガポール海峡共同水路測量調査完了報告書」及

び「小型船舶への情報提供ガイドライン」の3つが承認された。

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6年10月、「第6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、東京都にて開催した。本会合では、「GX（グリーントランスフォーメーション）」をテーマに、スマートシティの成功事例を共有し、その成功要因について議論し、脱炭素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11月にシンガポールにおいて、両国からスマートシティ開発における知見の共有を行うセミナーを開催し、併せて開催したビジネスマッチングイベントでは、両国の官民セクターからの参加者同士で関係づくりや情報交換が行われた。

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7年1月、「第24回ASEAN+3観光大臣会合」がマレーシア・ジョホールバルで開催され、我が国からは高橋国土交通副大臣が出席した。本会合では、ASEANへの観光分野の協力について、今後更に連携強化を図っていくことを主な内容とする共同声明が採択された。

(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加している。

ITFは、加盟69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6年5月に開催されたサミットでは、「交通のグリーン化」をテーマに、持続可能な経済を促進するための交通のグリーン化について議論が行われるとともに、ウクライナに関する特別大臣ラウンドテーブルにおいては、ウクライナの交通インフラの復旧・復興について議論が行われた。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「持続可能な交通への移行における、再生可能エネルギーの供給に対する競合するセクターの需要管理」ラウンドテーブル等に我が国から多くの専門家が参加し、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都市における高齢化等の人口動態を踏まえた都市政策に関する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きた。

DEVは、途上国及び新興国における成長を促進し、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。

観光委員会では、各国の観光関連政策のレビューや、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、積極的に議論に関与している。

令和6年には「OECD諸国の観光動向と政策2024」を発刊した。同書では、観光経済が新型コロナウイルス感染症による危機からの回復傾向にある中、より強靱で持続可能かつ包摂的な観光の実現に向け、観光政策における優先事項について分析するとともに、我が国の関連施策や取組事例等を含む実践例が提示されている。

（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。

特に、世界的に関心が高まっている気候変動対策を海運分野で強力に進めるべく、令和5年に合意された「2050年頃までにGHG排出ゼロ」等の目標を達成するための新たなルールの策定に向けた議論が進められており、我が国は各国と協力し具体的な条約改正案を提案するなど、その議論の着実な進展に貢献している。

また、安全面においては、今後のGHG排出削減に必要な不可欠な水素・アンモニア等の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国際的な安全基準作りを進めており、令和6年12月に我が国提案等をベースにしたア

ンモニアを燃料とする船舶の安全基準が策定されるなど、IMOにおける安全に関する国際ルール作りに貢献した。

②国際民間航空機関（ICAO）

ICAOは、昭和19年に締結された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り、令和6年に80周年を迎えた。

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（航空輸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、我が国は、令和7年11月に実施される予定である理事会議長選挙の候補者として、ICAO日本政府代表部特命全権大使の大沼俊之氏（元 国土交通省航空局航空政策戦略監）を擁立することを決定しており、大沼氏の擁立を通じ、国際民間航空の安全かつ整然とした持続可能な発展に向けた貢献を更に加速させていく。

③国連人間居住計画（UN-Habitat）

UN-Habitatは、人間居住問題を専門に扱う国連の基金・計画の一つである。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経験、知見を活かした協力を通じ、世界、特にアジアでの人口爆発、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6年11月には、エジプト・アラブ共和国で開催されたUN-Habitatが事務局を務める第12回世界都市フォーラムに参加した。本フォーラムにおいては、「都市と地方の連携」をテーマとしたネットワーキングイベントを開催し、「バランスの取れた国土開発」の重要性

を発信した。また、「TOD（公共交通指向型都市開発）とデジタル技術の活用」をテーマとしたイベントも開催し、都市開発におけるTODやデジタル技術の有用性や今後の協力可能性等について議論を行うなど、両イベントとも大きな関心が寄せられた。

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、世界の観光振興を実施する国連の専門機関の一つである。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（奈良県奈良市）による持続可能な観光の実現や観光レジリエンス向上に向けた取組を支援している。

⑤国連における水と防災に関する取組

世界の水関連災害に対する各国の取組を強化し、意識啓発や各種提言・支援をするため令和6年5月にインドネシア・バリで開催された「水と災害ハイレベルパネル（HELP）」の第23回会合では、こやり国土交通大臣政務官（当時）が参加し、流域のあらゆる関係者による協働により立ち向かう「by ALL」の取組等について報告した。また、令和6年12月にスイス・ジュネーブで開催された第24回会合では、国定国土交通大臣政務官がオンライン出席し、「対話セッション」の基調講演において新潟県三条市長時代の被災経験を紹介しながら、防災投資の重要性を強調した。

令和6年12月には、国連総会本会議で毎年8月27日を「世界湖沼の日」と定める決議が採択された。同決議は、第10回世界水フォーラム閣僚級会合においてこやり国土交通大臣政務官（当時）が支持を表明し、インドネシアをはじめ74か国が共に提案したものである。

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）」に参加しているほか、UN-GGIM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）」には副会長として、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により貢献している。

（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月及び同年4月に開催された。令和6年2月の臨時会合では、令和5年11月以降、紅海等においてホーシー派による船舶の自由かつ安全な航行を阻害する行為が続いていることを踏まえ、紅海等を取り巻く現状や対応について情報共有・議論を行い、こうした行為を断固非難するとともに、G7の協調を強化していくことを内容とするG7交通大臣宣言を発することを合意した。

また、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」を設置すること、ホーシー派による紅海等における行動を強く非難すること、G7がウクライナを継続的に支援すること等を内容とするG7交通大臣宣言が採択された。

（6）G7 都市大臣会合

第1回目のドイツ・ポツダム会合、前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3日と4日にイタリア・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。

（7）G7 観光大臣会合・G20 観光大臣会合

令和6年9月、ブラジル・ベレンにおいてG20観光大臣会合が開催され、観光が持続可能な開発目標（SDGs）の達成において果たす役割をテーマに議論を行った。各国・国際機関が協力して観光への財政支援を促進し、観光を通じた格差是正と包摂性の実現に向けて取り組む必要性に賛同したベレン宣言が採択された。

同年11月、イタリア・フィレンツェにおいて、G7の枠組みとしては初となる観光大臣会合が開催された。本会合では、持続可能で包摂的な社会発展のための観光の役割、観光産業におけるAI導入の可能性と課題等をテーマに議論が行われ、会合の成果としてコミュニケが取りまとめられた。

（8）世界銀行（WB）

令和6年6月に、兵庫県姫路市において、世界銀行が主催する国際会議「防災グローバルフォーラム2024」が開催された。同会議において、国土交通省は、気候変動を踏まえた我が国の治水対策を共有したほか、アジア太平洋地域における地震対策の推進に向け、我が国における住宅・建築物の耐震化の施策について紹介等した。

（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年に開催されるTICAD 9を契機として、インフラ分野における日本の技術やビジネス慣習に精通したアフリカ人材の育成やアフリカ各国のビジネス環境整備などの取組を加速し、我が国が強みとする「質の高いインフラ投資」原則を実践していく。

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

アジア各国等において、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7回会合を、令和7年3月にオンライン開催し、国土交通省からは住宅、土地、生活インフラの分野に焦点を当て、我が国の国土計画の知見について発信した。

また、令和6年12月には、カンボジア国土整備・都市計画・建設省の要請も踏まえ、第5回日カンボジア都市開発・不動産開発プラットフォーム会合において、我が国の大都市圏政策等を紹介した。

(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つつ、我が国企業の海外展開促進を図るため、令和6年度は以下の取組を行った。

タイでは、バンコクのクルンテープ・アピワット中央駅周辺（バンスー地区）を含め、我が国が知見・経験を有する都市開発手法である公共交通指向型都市開発（TOD）を推進するため、国土交通省は、独立行政法人都市再生機構（UR）と共催でTODフォーラムをバンコ

(10) アジア欧州会合（ASEM）

ASEMは、アジア・欧州関係の強化を目指して平成8年に発足した対話と協力の場であり、アジア側参加メンバー（21か国と1機関）、欧州側参加メンバー（30か国と1機関）の合計51か国と2機関によって構成されている。

クで同年6月に開催するとともに、URは、同年7月にURバンコク事務所を開設した。

ジャカルタ都市高速鉄道公社（MRTJ）がインドネシア運輸省と共催で、同年4月のTODフォーラム（ブディ運輸大臣、石橋国土交通大臣政務官御出席）を東京で開催し、URとMRTJが、ジャカルタ・ドックアタスエリアのデッキ整備への協力に関するミニッツを交換するとともに、URが同年8月にURジャカルタ事務所を開設した。

カンボジアでは、同年12月に行われた第5回日カンボジア都市開発・不動産開発プラットフォーム会合に参加し、我が国が推進する3D都市モデル「PLATEAU」を紹介するとともに、同国における3D都市モデルの整備に関する協力関係につきミニッツの署名を行った。

また、米国・住宅都市開発省との間で共同研究会を開催し、都市・住宅分野に関する課題解決に向けて、現地視察や意見交換を行った。

さらに、国際的なまちづくりコンベンションである「MIPIM」（フランス・カンヌ開催）において、日本の都市開発・不動産市場や2027国際園芸博等のPRを行い、シティセールス等を図っている。

なお、J-CODE（一般社団法人海外エコシティブ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。



【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

(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6年5月には、インドネシア・バリにおいて第10回世界水フォーラムが開催され、160カ国、のべ75,000人が参加した。健全な水循環の概念の重要性、防災の事前投資、世界湖沼の日の制定等が盛り込まれた「閣僚宣言」が取りまとめられた。日本からは、「バンドン精神水サミット」で天皇陛下によるビデオ基調講演が行われたほか、こやり国土交通大臣政務官（当時）が参加し、首脳級会合及び閣僚級会合において水循環の取組等、世界の国々の持続可能な発展に貢献できる日本の取組を発信した。

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CO₂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、いまだ約4億1千万人（2022（令和4）年時点）が、衛生面等で課題がある井戸、泉、地表水等の水源を利用している状況にある。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。我が国は、このような状況にある国に対して、政府開発援助等の国際協力を実施している。

今後、これらの国々では水インフラ市場の拡大が見込まれることから、国土交通省では、これまでの国際協力に加え、東南アジアの開発途上国等を対象として、セミナーや案件発掘調査等を実施し、我が国が有する上下水道の技術・

ノウハウ等の国際展開を支援している。

水道分野においては日本の産学官の専門家の知見を活用しながら、国際協力の方針を検討する委員会の設置や、WHOをはじめとする国際機関、ASEANやアジア太平洋経済協力（Asia-Pacific Economic Cooperation：APEC）等の枠組みを通じた国際協力、下水道分野においては、アジアにおける汚水管理の意識向上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。

また、外務省やJICA、民間団体と連携して、ワークショップ開催、専門家派遣、研修員受入れ、プロジェクト計画作成指導等の技術協力を行い、開発途上国の人材育成、制度づくりに貢献している。

令和6年度は7月に開催された第10回太平洋・島サミット（PALM10）において、初の上下水道一体での技術協力覚書をトンガ王国及びサモア独立国と締結した。また9月には第5回AWaP運営委員会を東京で開催しバングラデシュ及びタイの新規加盟を承認したほか、12月にカンボジア王国工業科学技術革新省と「持続可能な水供給協力に関する技術協力覚書」を締結した。

(5) 防災分野

世界の水関連災害による被害の軽減に向けて、災害予防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、水災害予防の強化に関する国際連帯の形成に努めている。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」をインドネシアやベトナム、ミャンマー、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や危機管理型水位計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。ま

た、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。また、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。

また、日ASEAN交通連携の枠組みでASEAN地域における道路舗装の品質向上を目指す「舗装維持管理技術共同研究プロジェクト」のを令和5年より実施しており、令和6年8月の第2回専門家会合で国の現状、ニーズ等を把握するとともに、令和7年2月の第3回専門家会合では、技術参考資料の骨子について議論を行った。

令和7年3月に国際連合地域開発センターと共同で「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」を初開催し、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。

（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6年度も、インド高速鉄道に関する合同委員会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。

（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6年6月に開催された国際海事展「ポシドニア2024」に合わせて國場国土交通副大臣がギリシャを訪問し、船舶技術のトップセールスを実施した。また、令和7年1月には中国と局長級会談を東京で開催し、海事分野における



【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>

諸問題について意見交換を実施した。令和6年4月のCSG会議（海運先進国当局間会議）において、紅海でホーシー派に「拿捕」された我が国海運事業者が運航する船舶及び乗組員の早期解放に向けた連携、海運の脱炭素化の推進、船員の労働環境等について言及した。

我が国は、新興国・途上国に対する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、旅客船等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5か国に対し、計14隻の供与に向けたODA事業が進行中である。この他、令和6年11月開催の日ASEAN交通大臣会合にて、マラッカ・シンガポール海峡の共同水路測量調査が完了したことが承認された。

また、ASEAN域内に低環境負荷船を普及促進させるため、令和6年海上交通WGにおいて、ASEAN各国の具体的取組等を共有した。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新戦略を議論する専門家会合のほか、低環境負荷船の技術に関するセミナーを開催した。

さらに、東南アジアでの浮体式洋上風力発電のニーズが高まっている中、我が国の優れた海事技術である洋上浮体技術の海外展開に取り組んでいる。

（11）港湾分野

我が国の質の高い港湾技術の発信、世界のような港湾技術に関する最新の知見の取得、技術基準等の海外展開・国際標準化の推進のため、国際航路協会（PIANC）や国際港湾協会（IAPH）等と協調し、港湾関連の技術基準・ガイドラインを作成している。また、PIANC、IAPHには、日本から副会長を輩出し、我が国技術の海外展開を促進するための議論に参画している。

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1回年次会合を令和6年4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った。

さらに、令和6年10月には日本とオランダ間の港湾分野における包括的な協力に関する覚書をオランダ社会基盤・水管理省との間で締結した。

（12）航空分野

令和6年6月には日・クロアチア航空協定の国会承認手続きが完了し、また、同年2月には日・チェコ航空協定について、同年6月には日・ルクセンブルク航空協定について、それぞれ署名が行われるなど、航空分野における条約の締結に向けた進展がみられた。加えて、同年4月にはカタル各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6年5月には韓国、同年11月にはシンガポールとの間で政策対話を実施したほか、同年9月にインドで開催された第2回アジア太平洋航空担当大臣会合において、航空安全、航空保安、航空管制等に関する取組にコミットし協力することに合意し、同年10月にフィリピンで開催された第59回アジア太平洋航空局長会議において、アジア太平洋地域各国の取組について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6年11月には日中韓物流課長級会議を開催し、同年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。

(14) 地理空間情報分野

ASEAN地域等に対し、電子基準点網の設置・運用支援等を行っている。具体的にはASEAN地域等の7か国を対象に、電子基準点の利活用に関する調査検討業務を実施し、対象国の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7年2月にアジア各国の国家気象水文機関の専門家を東京に招いて、気象レーダーの整備・運用等に関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じた人材育成支援・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）といった多国間会合や、二国間での長官級会合、連携訓練等を通じて、搜索救助、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により、海上保安庁MCT（Mobile Cooperation Team）や専門的な知識を有する海上保安官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、能力向上支援に当たっている。

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

2023年11月に日米政府間で締結した「日米観光交流年2024における協力覚書」に基づき、両国間の観光交流を拡大するため、在日米国大使館等と連携して両国間の旅行博を活用したシンポジウムやセミナー並びに観光イベントを実施した。また、両国の官民関係者が連携して、スポーツを通じた観光プロモーションや姉妹都市間での人的交流の拡大を図った。

また、令和6年11月には、斉藤国土交通大臣の議長の下、UN Tourismと連携し、アジア・太平洋地域の枠組みにおいて初めてとなる観光レジリエンスに関する閣僚級会合「観光レジリエンスサミット」を宮城県仙台市で開催した。本サミットでは、観光レジリエンスの向上に向けた今後の取組の方向性をまとめた共同声明「仙台声明」を採択した。

Column コラム

観光レジリエンスサミット

令和6年11月9日から11日に、斉藤国土交通大臣の議長の下、アジア・太平洋地域の枠組みにおいて初の観光レジリエンスに関する閣僚級会合となる「観光レジリエンスサミット」を宮城県仙台市で開催しました。

本サミットでは、危機や自然災害の発生を予防し、その影響を最小限に抑えるための優先事項を確認するとともに、危機や自然災害の発生後の適応と変革を通じた

回復の促進について議論を行い、観光レジリエンスの向上に向けた今後の取組の方向性をまとめた共同声明「仙台声明」を採択しました。

また、東北地方各地を訪れるエクスカーションを実施し、参加者の方々に、東北の文化や食、自然等の魅力を体験・体感いただきました。



【関連リンク】

観光レジリエンスサミット (Tourism Resilience Summit)

URL : https://www.mlit.go.jp/kankoch/seisaku_seido/kihonkeikaku/inbound_kaufuku/outbound/kokusaikikan/tourism_resilience_summit.html

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を早期に普及させるため、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）等に積極的に参加し、安全・環境基準の国際調和を推進するとともに、その活動を通じ、高度な自動運転技術等の

優れた日本の新技術を国際的に普及させていくこととしている。WP.29では我が国が欧州以外から初めて副議長を務めており、引き続き、①日本の技術・基準の戦略的国際標準化、②国際的な車両認証制度（IWVTA）の実現、③アジア諸国の国際基準調和への参加促進、④基準

認証のグローバル化に対応する体制の整備の4つの柱を着実に実施し、自動車基準認証制度の国際化を積極的に推進している。

(2) 鉄道に関する国際標準化等の取組

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るべく、活動を行っている。

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)と併せ、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こととしている。

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」、「STCW条約」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、国際航路標識協会(IALA)DTEC委員会において新たな海上データ通信方式である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、

注1 海上における人命の安全のための国際条約。

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相互受入の取決め

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) 等へ参画している。

(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 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た。

具体的には、日本式コールドチェーン物流サービス規格 (JSA-S1004) をベースとした当該分野の国際規格化に向け、国際標準化機構 (ISO) に設置された技術委員会 (TC315) において、我が国は議長国として議論を主導し、令和 6 年 12 月に ISO31512 が正式に発行された。

(10) 港湾分野

日ベトナム間で、平成 26 年に署名し、令和 6 年に 3 度目の更新をした「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 7 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。

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6年6月閣議決定）等に基づき、利用者中心の行政サービスの確立のため、行政手続のデジタル化を進めるとともに、オープンデータ化等の行政サービスや行政データ連携の推進に取り組んでいる。

（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、インフラまわ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であっても、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月には、i-Constructionの取組を加速し、建設現場における省人化対策に取り組むため、国土交通省の新たな建設現場の生産性向上（省人化）の取組を「i-Construction 2.0」として取りまとめた。i-Construction 2.0では、2040年度までに建設現場の省人化を少なくとも3割、すなわち生産性を1.5倍向上することを目指し、「施工のオートメーション化」、「データ連携のオートメーション化」、「施工管理のオートメーション化」を3本の柱として、建設現場で働く一人ひとりが生み出す価値を向上し、少ない人数で、安全に、快適な環境で働く生産性の高い建設現場の実現を目指して、建設現場のオートメーション化に取組を進めている。

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、この取組をさらに拡大するため「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6年度は計26団体（国土交通大臣賞3団体、優秀賞22団体、スタートアップ奨励賞1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、自動施工については、直轄工事において、4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。

<自動施工の事例>



東北地方整備局 成瀬ダム堤体工事（秋田県）



東北地方整備局 成瀬ダム原石山工事（秋田県）



関東地方整備局 霞ヶ浦導水石岡トンネル新設工事（茨城県）



関東地方整備局 地蔵川第一砂防堰堤工事（長野県）



【関連リンク】

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5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7年3月時点で約9,085万台、全国の高速道路での利用率は令和7年3月時点で約95.3%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、CO₂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多様化を見せている。

(イ) 道路交通情報提供の充実と効果

走行経路案内の高度化を目指した道路交通情報通信システム（VICS）対応の車載器は、令和7年3月時点で約8,499万台が出荷されている。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CO₂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

平成27年8月より本格的に車載器の販売が開始されたETC2.0は、令和7年3月時点で約1,367万台がセットアップされている。

ETC2.0では、全国の高速道路上に設置された約1,800か所の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。

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を推進する。



【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 自動運転の実現

自動運転技術は、「交通事故の削減」のほか、近年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」にも資する重要な技術である。国土交通省では、こうした様々な社会課題の解決に寄与する自動運転について、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るが、その社会実装をさらに加速するため、「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、将来的に見込まれる自動運転タクシーの実装に向け、令和6年10月に、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の傘下に、有識者からなる自動運転ワーキンググループを設置し、ビジネスモデルに対応した規制緩和に取り組むとともに、認証基準

等の具体化による安全性の確保、事故原因究明を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償の観点から、自動運転タクシーの実装のための制度構築を進めている。

「事業化推進」については、自動運転移動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地方自治体の取組を支援しており、令和6年度は、全都道府県で99事業の取組を補助した。これまでは、低速の小型カートや小型バスを中心に実装が進められてきたが、今後、事業者からのニーズも高い、多様な環境下で、より高速で走行可能な車両の実装により、サービスの高度化を図ることとしている。また、交差点等での円滑な走行を支援する「路車協調システム」の実証等、道路側からの支援も推進した。

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、地理空間情報のポテンシャルを最大限に活用した多様なサービス創出・提供に向けた取組を産学官民が一層連携して推進している。

（1）社会の基盤となる地理空間情報の整備・更新

電子地図上の位置の基準として共通に使用される基盤地図情報^{注2}及びこれに国土管理等に必

要な情報を付加した国の基本図である電子国土基本図^{注3}について、関係行政機関等と連携して迅速な整備・更新、3次元化に向けた取組を進めている。また、空中写真、地名に関する情報、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、令和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・更新を行うとともに、「地理空間情報データチャレンジ～国土数値情報編」を開催する等、更なる利活用促進に向けた取組を進めている。

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 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。国土地理院において、平成23年度までに初期整備が行われ、現在は電子国土基本図と一体となって更新されている。

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・レジストリに指定されている。

(2) 地理空間情報の活用促進に向けた取組

各主体が整備する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4}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）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、激甚化しつつ多発する自然災害を受け、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地理院地図から提供することは、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多様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」の立ち上げ等、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

地理空間情報も活用しながら、個々の建築物の情報の3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PLATEAU、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し、高精細なデジタルツインや建築・都市分野の多様なデータを不動産ID等の情報連携キーで連携する環境を構築する。

こうした取組を通じて、EBPMに基づくまちづくりの高度化や官民データ連携による新サービスの創出を図る。

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年から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、新規登録手続について令和4年度で37.1%（135.6万件）、5年度で40.0%（156.1万件）、継続検査について4年度で43.6%（952.4万件）、5年度で48.4%（1,031万件）となっている^{注5}。

OSS利用率の更なる向上のため「オンライ



【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>

注4 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。

注5 「オンライン利用率引上げに係る基本計画」（令和3年12月10日）に基づいて算出。

ン利用率引上げに係る基本計画」(令和3年12月改定)において目標利用率を設定した上で、OSSの利用促進策を講じている。具体的には、6年10月に、商業・法人登記簿謄(抄)本の電

子情報取得を可能としたほか、7年度以降はOSSの対象に、二輪の小型自動車に係る継続検査等の手続及び二輪の軽自動車に係る新車の使用届出等の手続を追加する取組を進めている。

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6年10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のワンストップ化に向けた環境整備を進めていく。

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ジタルデータの自動取得、取得したデータの蓄積・共有、知りたいことが一目で分かるようなデータの分析・可視化、流域のあらゆる関係者の行動変容、といった一連の流れ「流域ビジネスインテリジェンス(BI)」により、インフラの整備や管理、防災対策の省人化・高度化が図られるよう、デジタル技術を活用した変革を進めている。

例えば、河川空間に通信スポット(Smart River Spot)を設置し、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を実現するための取組も進めている。

また、センサや衛星による浸水範囲や土

砂移動箇所の把握や統合災害情報システム(DiMAPS)の改良、AIを活用したダム操作支援、火山噴火時の緊急減災対策支援、洪水予測の高度化等により、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、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、サイバー空間上に流域を再現し洪水予測技術等を実証できる実験場の整備(デジタルテストベッド)や、流域に関するデータを蓄積するプラットフォームの構築を進め、官民の技術開発の促進や様々な施策の検討・分析の高度化・効率化を図ることを目指している。



【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

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。

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6年度は「スマートシティ実装化支援事業」として13地区を選定し、実証事業の支援を行った。また、令和6年度に設立した「デジタル情報活用推進コミッティ」における議論を通じて、スマートシティ等の産官学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 (PLATEAU)

国土交通省ではこれまで、地方公共団体に対する補助制度等により、全国約250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んできた。令和6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・オープンデータ化が自律的に発展していく「PLATEAU

エコシステム」の構築を目指し、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への加入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、サービス創出や社会変革を促す。

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機能の追加等を実施しており、連携基盤としての強化を図っている。令和6年9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、港湾物流分野（民間事業者間の港湾物流手続）は海外貨物輸送情報の可視化等、港湾管理分野（港湾行政手続、調査・統計）はクルーズ船予

約機能の構築等、港湾インフラ分野（港湾施設情報）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。



【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
URL : <https://www.youtube.com/channel/UC3glW7rxyDRCQLq-Jfmx5SA>



【関連リンク】
GitHub の PLATEAU ページ
URL : <https://github.com/Project-PLATEAU>



【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。次期技術基本計画を1年前倒しで令和7年度中に策定することとし、これに向けて、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のもとに設置された分野横断的技術政策ワーキンググループにおいて、国による技術開発の牽引を求める提言が取りまとめられた。

(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。



【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.ntselgo.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/news/index.html>



【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

(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

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、行政部局が計画推進の主体となり、産学官の連携により、総合的・組織的に研究を実施する「総合技術開発プロジェクト」において、令和6年度は、「建設事業各段階のDXによる抜本的な労働生産性向上に関する研究」等、計3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。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を対象とした公募区分を新設するなど、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年度から令和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、「土研新技術セミナー」(令和6年6月開催)、「交通運輸技術フォーラム」(令和7年2月開催)等を通じて、支援したSU技術の普及、拡大を図る他、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。

公共工事等における新技術の活用促進の一例として、実用段階前の要素技術について現場実証を行うとともに、各設計段階において活用の検討を行い、活用の効果の高い技術については工事発注時に発注者指定を行っている。

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7年1月現在約3,700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、発注者や施工者が新技術を選定する際に参考となる技術の比較表を、関係業界からの提案も踏まえながらテーマごとに作成しており、NETISで公開を行っている。



【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化することにより、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、建設事業全体における一連の建設生産・管理システム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。令和6年度は2次元図面と3次元モデルの整合を図る「3次元設計」、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開始し、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、「建築BIMの将来像と工程表」を取りまとめたほか、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を策定した。その後、モデル事業による試行・検証や推進会議における議論を踏まえ4年3月にガイドライン、5年3月に将来像と工程表の改定を行った。

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。

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。

また、河川機械設備については、令和4年7月に取りまとめられた社会資本整備審議会答申「河川機械設備のあり方について」においてシステム全体の信頼性の確保、担い手不足等に対応した遠隔化・自動化・集中管理への移行、技術力の維持向上の観点から提言された内容を踏まえ、量産品のエンジンを採用したマスプロダクト型排水ポンプの開発等を推進することで、総合信頼性の向上を目指している。

（3）建設施工における技術開発成果の活用

大規模水害、土砂災害、法面崩落等の二次災害の危険性が高い災害現場において、安全で迅速な復旧工事を行うため、遠隔操作が可能で、かつ、分解して空輸できる油圧ショベルを開発し、災害復旧活動に活用している。

（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稼働させるものである。本技術は、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、遠隔地から建設機械を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。

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、関係する省庁、業界団体、研究機関が参画する「建設機械施工の自動化・自律化協議会」を令和3年度に設置した。本協議会では、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策定、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。



【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