

令和 6 年度

予算概算要求概要

令和 5 年 8 月

国土交通省

目 次

第 1 令和 6 年度予算概算要求の基本方針	1
第 2 令和 6 年度予算概算要求の概要	4
I. 令和 6 年度予算概算要求額	4
II. 重点項目別の要求内容	5
1. 国民の安全・安心の確保	7
2. 持続的な経済成長の実現	19
3. 個性をいかした地域づくりと分散型国づくり	37
第 3 令和 6 年度国土交通省関係予算概算要求総括表	49
I. 国土交通省関係予算概算要求事業費・国費総括表	49
II. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画要求総括表	51
第 4 公共事業予算の一括計上	53

関係資料

東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算概算要求事業費・国費総括表	56
公共事業関係費（政府全体）の推移	57

第1 令和6年度予算概算要求の基本方針

(基本的な考え方)

- 我が国は、気候変動による豪雨や大雪等の自然災害の激甚化・頻発化や新型コロナウイルス感染症の経験を踏まえた持続可能な経済社会の構築、世界的な物価高騰と諸外国における金融引締めによる経済の下振れリスクへの対応、急速に進行する少子化への対応等、「時代の転換点」とも言える構造的な課題に直面している。こうした状況に対応し、国民の命と暮らしを守り抜くとともに、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたGX、イノベーション創出や新規創業に資するDXへの投資の加速、デジタル田園都市国家構想の実現等による「新しい資本主義」の加速、こども・子育て政策の抜本的強化や経済安全保障の強化、さらには、新たな国土形成計画に基づく「新時代に地域力をつなぐ国土」の実現にも取り組む必要がある。そこで、次の3点を柱に概算要求に取り組む。
- 第一に、激甚化・頻発化する風水害や切迫する地震災害等に屈しない、強靱な国土づくりをより強力に進める必要がある。このため、東日本大震災や大規模自然災害からの復旧・復興を図るとともに、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」をはじめ、国土強靱化の取組を強力に推進する。具体的には、気候変動による水害や土砂災害の激甚化に対抗する「流域治水」の加速化・強化、健全な水循環の維持・回復、広域的・戦略的なインフラマネジメントの視点も踏まえたインフラ老朽化対策の加速、地震、豪雨、豪雪等災害時における物流・人流の確保が図られる交通ネットワーク整備、盛土の安全確保対策の推進、線状降水帯、火山噴火等の観測・予測体制の強化等に取り組み、防災・減災が主流となる安全・安心な社会を構築する。また、5か年加速化対策後の国土強靱化の着実な推進に向け、改正国土強靱化基本法に基づき、必要な検討を行う。加えて、通学路等の交通安全対策、運輸分野の各モードにおける総合的な安全対策、海上保安能力の強化、国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備に取り組む。
- 第二に、持続的な経済成長の実現のため、GX、DXの加速、生産性の向上や国際競争力の強化に取り組むことが重要である。住宅・建築物の省エネ対策や木材利用の促進、まちづくりGXを含むインフラの脱炭素化、自動車の電動化等の促進、国土交通分野のDX、造船・海運業の競争力強化、持続可能な観光の推進等に取り組むとともに、国内投資の拡大、生産性の向上等に資する社会資本の重点整備、基盤となる地籍整備、インフラシステム海外展開等を積極的に進める。加えて、物流や建設業に関するいわゆる「2024年問題」の解決、持続可能な産業の実現に向け、担い手の確保・育成や生産性向上に取り組み、物流の革新、建設業の環境整備を図る。
- 第三に、デジタル技術の活用等によって、地域の個性をいかしながら地方を活性化するとともに、東京一極集中型から脱した分散型国づくりを推進する必要がある。共生社会実現に向けたバリアフリー社会の形成、地方への人の流れを創出する移住等の促進による多様なライフスタイルの実現、条件不利地域の振興、スマートシティ等の社会実装、次世代モビリティの普及促進、コンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくり、交通のり・デザインによる豊かな暮らしのための交通の実現、多様な世帯が安心して暮らせる住まいの確保等を推進する。加えて、子育てを住まいと周辺環境の観点から応援する「こどもまんなかまちづくり」等を推進する。

- 以上の認識のもと、令和6年度予算は、「国民の安全・安心の確保」、「持続的な経済成長の実現」、「個性をいかした地域づくりと分散型国づくり」に重点を置き、「重要政策推進枠」も最大限活用して、メリハリを付けた要求を行うとともに、5か年加速化対策の推進や、物価高騰対策、国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備等を含めた重要政策のための所要の経費等については、予算編成過程において検討する。加えて、水道整備・管理行政について、上下水道一体で取り組む体制を構築し、機能強化を図るなど、総合的な水行政を推進する。

(公共事業の適確な推進)

- 社会資本整備は未来への投資であり、将来にわたり「真の豊かさ」を実感できる社会の構築に向けて、「総力」を挙げたストック効果の最大化に取り組む必要がある。「インフラ経営」の視点に立ち、既存施設の計画的な維持管理・更新・利活用を図りながら、上記の3本柱の実現に資する波及効果の大きなプロジェクト等を戦略的かつ計画的に展開することが不可欠であり、中長期的な見通しの下、必要かつ十分な公共事業予算の安定的・持続的な確保を図る。その際、資材価格の高騰等を踏まえて、必要な事業量を確保する。
- また、公共事業を効率的かつ円滑に実施し、引き続き順調な執行を確保するため、新・担い手3法も踏まえ、施工時期等の平準化や適正価格・工期での契約、国庫債務負担行為の積極的な活用、地域企業の活用に配慮した適正規模での発注等を推進するとともに、新技術の導入や i-Construction の推進、災害等に備えた防災体制等の拡充・強化にも取り組む。あわせて、建設資材価格の変動への対応、建設キャリアアップシステムも活用した処遇改善、現場技能者への賃金支払の適正化による建設産業の賃上げを図るとともに、週休2日の実現に向けた働き方改革の推進、外国人技能労働者の受入・育成等に取り組む。

第2 令和6年度予算概算要求の概要

I. 令和6年度予算概算要求額

1. 国費総額

(1) 一般会計 7兆 389億円 (1.19倍)

〔うち、「重要政策推進枠」 1兆6,149億円〕

公共事業関係費 6兆2,909億円 (1.19倍)

○一般公共事業費 6兆2,333億円 (1.19倍)

○災害復旧等 575億円 (1.00倍)

非公共事業 7,480億円 (1.20倍)

○その他施設費 681億円 (1.46倍)

○行政経費 6,799億円 (1.18倍)

(2) 東日本大震災復興特別会計 465億円 (1.15倍)

2. 財政投融资 2兆4,156億円 (1.04倍)

○ 上記の他、下記項目については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

- ・ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策
- ・ 現下の資材価格の高騰等を踏まえた公共事業等の実施に必要な経費
- ・ 「物流2024年問題」の解決等に向け持続可能な物流を実現すべく、モーダルシフトを強力に促進するための環境整備及び再配達削減に向けた取組に必要な経費
- ・ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しに係る大臣間合意を踏まえた更なる増額
- ・ 国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備に必要な経費

II. 重点項目別の要求内容

1. 国民の安全・安心の確保

(1) 東日本大震災や相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興 (P. 7)

- (a) 東日本大震災からの復興・再生 [465 億円]
- (b) 大規模自然災害からの復旧・復興

(2) 災害に屈しない強靱な国土づくりのための防災・減災、国土強靱化の強力な推進 (P. 8)

- (a) 気候変動による水害や土砂災害の激甚化に対抗する「流域治水」の加速化・強化 [8, 002 億円 (1. 26)]
- (b) 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等の推進 [2, 454 億円 (1. 22)]
- (c) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進 [81 億円 (1. 17)]
- (d) 災害対応能力の強化に向けた線状降水帯等に関する防災情報等の高度化の推進 [100 億円 (1. 37)]
- (e) 災害時における物流・人流の確保 [4, 968 億円 (1. 19)]
- (f) 盛土の安全確保対策の推進 [9, 943 億円の内数]

(3) インフラ老朽化対策等による持続可能なインフラメンテナンスの実現 (P. 15) [9, 074 億円 (1. 23)]

(4) 地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援(防災・安全交付金) (P. 16) [9, 943 億円 (1. 20)]

(5) 交通の安全・安心の確保 (P. 17)

- (a) 運輸分野の各モードにおける総合的な安全対策の推進 [124 億円 (1. 24)]
- (b) 通学路等の交通安全対策の推進 [3, 034 億円 (1. 21)]

(6) 新たな国家安全保障戦略を踏まえた海上保安能力の強化等 (P. 18) [2, 739 億円 (1. 13)]

(7) 国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備 (P. 18)

2. 持続的な経済成長の実現

(1) ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的かつ計画的な推進 (P. 19)

- (a) 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用 [4, 471 億円 (1. 20)]
- (b) 地方都市のイノベーション力・大都市の国際競争力の強化 [156 億円 (1. 20)]
- (c) 航空ネットワークの充実 [151 億円 (1. 21)]
- (d) 整備新幹線の着実な整備 [804 億円 (1. 00)]
- (e) 鉄道ネットワークの充実 [206 億円 (1. 14)]
- (f) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化 [794 億円 (1. 27)]
- (g) 成長の基盤となる社会資本整備の総合的支援(社会資本整備総合交付金) [6, 563 億円 (1. 20)]

(2) 脱炭素社会の実現に向けたグリーントランスフォーメーション(GX)の推進 (P. 22)

- (a) ZEH・ZEBの普及や木材活用、ストックの省エネ化など住宅・建築物の省エネ対策等の強化 [1, 225 億円 (1. 25)]
- (b) グリーンインフラ、まちづくりGX等のインフラ・まちづくり分野における脱炭素化の推進 [229 億円 (1. 43)]
- (c) 自動車の電動化等の促進 [38 億円 (1. 21)]
- (d) カーボンニュートラルポートの形成等の港湾・海事分野における脱炭素化の推進 [111 億円 (1. 98)]
- (e) 持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進や空港の再エネ拠点化等の航空分野における脱炭素化の推進 [26 億円 (1. 28)]
- (f) 鉄道資産を活用した再エネ導入や沿線地域と連携したグリーン電力の地産地消等の鉄道分野における脱炭素化の推進 [6 億円 (2. 81)]

(3) 国土交通分野のデジタルトランスフォーメーション(DX)や技術開発、働き方改革等の推進 (P. 25)

- (a)DXの推進等 [11億円(2.48)]
- (b)i-Construction、建築・都市のDX等の「インフラ分野のDXアクションプラン」の推進 [222億円(3.11)]
- (c)経済安全保障にも資する造船・海運の国際競争力強化や海洋開発等の推進 [78億円(1.05)]
- (d)運輸業、不動産鑑定業、造船・海運業、宿泊・観光業等における人材確保・育成 [306億円の内数]

(4) 持続可能な観光の推進 (P. 30)

- (a)持続可能な観光の推進 [236億円(2.37)]
- (b)国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開 [420億円(2.13)]
- (c)社会資本の整備・利活用を通じた観光振興

(5)「2024年問題」の解決等に向けた物流の革新、持続可能な建設業の実現 (P. 33)

- (a)担い手の確保・育成や物流の効率化等による物流の革新 [183億円(1.71)]
- (b)担い手の確保・育成や生産性向上による持続可能な建設業の実現 [7億円(1.44)]

(6) 民間投資やビジネス機会の拡大 (P. 35)

- (a)ビジネスでの利活用に向けた地籍整備等の推進やデータ基盤・提供環境の整備 [111億円(1.17)]
- (b)PPP/PFIの推進 [66億円(2.73)]
- (c)インフラシステム海外展開の戦略的拡大 [33億円(1.20)]

(7) 2025年大阪・関西万博や2027年国際園芸博覧会に向けた対応 (P. 36)

3. 個性をいかした地域づくりと分散型国づくり

(1) 共生社会実現に向けたバリアフリー社会の形成と活力ある地方創り (P. 37)

- (a)地域公共交通や観光地・宿泊施設等のバリアフリー化の推進とユニバーサルデザインのまちづくりの実現 [333億円の内数]
- (b)空き家対策、所有者不明土地等対策及び適正な土地利用等の促進 [98億円(1.38)]
- (c)離島、奄美群島、小笠原諸島、半島、豪雪地帯等の条件不利地域の振興支援 [56億円(1.20)]
- (d)民族共生象徴空間(ウポポイ)を通じたアイヌ文化の復興・創造等の促進 [22億円(1.21)]
- (e)首里城の復元に向けた取組の推進 [47億円の内数]

(2) デジタル田園都市国家構想の実現に資する分散型国づくりや持続可能な地域活性化 (P. 40)

- (a)新たな国土形成計画の推進 [2億円(1.37)]
- (b)地方への人の流れを創出する移住等の促進 [2億円(皆増)]
- (c)コンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくりの推進 [863億円(1.15)]
- (d)個性ある多様な地域生活圏の形成 [241億円(1.04)]
- (e)スマートシティの社会実装の加速 [10億円(2.07)]
- (f)次世代モビリティの普及促進 [269億円の内数]
- (g)地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備 [4,499億円(1.19)]
- (h)地域の暮らしと産業を支える港湾整備の推進 [1,583億円(1.20)]

(3) デジタル田園都市国家構想の実現に資する交通のリ・デザイン (P. 44)

[540億円(1.23)]

(4)「こどもまんなかまちづくり」の推進等こども・子育て政策の抜本的強化 (P. 45)

(5) 安心して暮らせる住まいの確保と魅力ある住生活環境の整備 (P. 46)

- (a)多様な世帯が安心して暮らせる住宅セーフティネット機能の強化 [859億円(1.26)]
- (b)既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [465億円(1.50)]

(6) 豊かな暮らしを支える社会資本整備の総合的支援(社会資本整備総合交付金) (P. 47)

[6,563億円(1.20)]

1. 国民の安全・安心の確保

(1) 東日本大震災や相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興

(a) 東日本大震災からの復興・再生 [465 億円] (注) 復興庁一括計上

「第2期復興・創生期間」における東日本大震災の被災地の住まいの再建や復興まちづくり、インフラの整備を着実に推進するとともに、福島県における被災者の暮らしを支える被災地の地域公共交通や、福島県の震災復興に資する観光関連事業等に対する支援を引き続き実施する。

- ・ 「住まいの復興工程表」等に基づく災害公営住宅等の整備や家賃の減額に対する支援
- ・ 原子力災害被災地域における道路整備の推進
- ・ 福島県における復興の象徴となる国営追悼・祈念施設の整備の推進
- ・ 福島県における住まいの再建や復興まちづくりの進捗に応じた地域公共交通に対する支援
- ・ 福島県の震災復興に資する観光関連事業等に対する支援

(b) 大規模自然災害からの復旧・復興

近年相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興に向けて、道路、河川、砂防、港湾、水道、下水道、公園、鉄道等のインフラの整備や被災地の住宅再建・宅地の復旧等に対する支援を着実に推進する。

事前防災対策の重要性

近年の豪雨・台風災害では、計画的に整備を実施し、維持管理してきた箇所では被害を免れたり、大きく軽減できた事例が数多く確認されており、事前防災対策は非常に重要です。事前防災の効果としては、被害を大きく軽減できること、特に人命を守ることにつながることで、災害後の復旧や被災者の生活再建に係る負担、社会経済活動への影響の軽減につながるなどが挙げられます。

令和5年は、梅雨期に前線の活発な活動により、15 県で線状降水帯が発生するなど、各地で大雨となり河川の氾濫及び内水等による浸水被害や土砂災害による被害等が生じました。6月上旬の大雨では、55ダムで約1.5億 m³の事前放流を実施しました。加えて、6月から7月の一連の大雨では、平成30年から令和4年にかけて、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」や「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」等として、中部、近畿、四国、九州地方の河川において、ダンプトラック約670万台分に相当する約3,360万m³の河道掘削や、線状降水帯が発生した15県において、960箇所で砂防設備の整備を推進したことにより、浸水被害や土砂災害を防止、または大きく軽減しました。一方で、全国で160河川の氾濫や500件以上の土砂災害が発生するなど、今後、気候変動による降雨量の増加も予測されていることから、更なる事前防災対策が必要です。

ダムの洪水調節のための容量確保（事前放流）

【令和5年6月上旬の大雨】
○事前放流したダムでの確保容量：55ダム[国交省所管ダム29ダム、利水ダム26ダム] 約1.5億m³*※ [ハツ場ダム約1.7個分]
効果事例
弘川水系野村ダムと鹿野川ダムにおいて、事前放流により約250万m³の容量を確保し、最大で毎秒約500m³の洪水を貯留したことで、下流水位を約1m低下。



浸水被害防止対策（河道掘削、堤防整備等）

【令和5年6月上旬の大雨、6月下旬から7月上旬の大雨】
○3か年緊急対策、5か年加速化対策等により
全国で河道掘削等を集中的に実施（全国計約8960万m³）。
効果事例 河道掘削等により、浸水被害を防止、または大きく軽減。

令和5年6月上旬の大雨と過去に大規模な浸水被害をもたらした同規模の降雨による浸水戸数の比較				
① 庄内川水系土岐川	【H23.9洪水】	622戸	→	【R5.6大雨】 2戸（約99%減）
② 大和川水系大和川	【H29.10洪水】	258戸	→	【R5.6大雨】 43戸（約83%減）
③ 紀の川水系和田川	【H24.6洪水】	116戸	→	【R5.6大雨】 0戸（100%減）
令和5年6月下旬から7月上旬の大雨と過去に大規模な浸水被害をもたらした降雨による浸水戸数の比較				
① 筑後川水系花月川	【H24.7洪水】	720戸	→	【R5.7大雨】 11戸（約99%減）
② 山国川水系山国川	【H24.7洪水】	194戸	→	【R5.7大雨】 30戸（約85%減）
③ 筑後川水系赤谷川	【H29.7洪水】	258戸	→	【R5.7大雨】 0戸（100%減）

花月川の河川改修（大分県日田市）の例



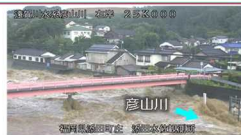
土砂災害対策（砂防設備の整備）

【令和5年6月上旬の大雨、6月下旬から7月上旬の大雨】
○3か年緊急対策、5か年加速化対策等を活用し、全国で砂防設備の整備を集中的に実施。
急傾斜地崩壊防止施設の整備により、被害を防止



事前防災対策の必要性

- 一方、全国で220を超える河川において、氾濫危険水位を超過、うち160河川において越水等による浸水被害が発生。
- 気候変動によって気温が2℃上昇した場合、2040年頃には降雨量が約1.1倍になると予測されているなど、今後更なる事前防災対策の強化が必要



効果事例

線状降水帯が発生した15県において、504件の土砂災害が発生したが、3か年緊急対策や5か年加速化対策等により整備が行われた960箇所では被害は確認されていない。

(2) 災害に屈しない強靱な国土づくりのための防災・減災、国土強靱化の強力な推進

※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

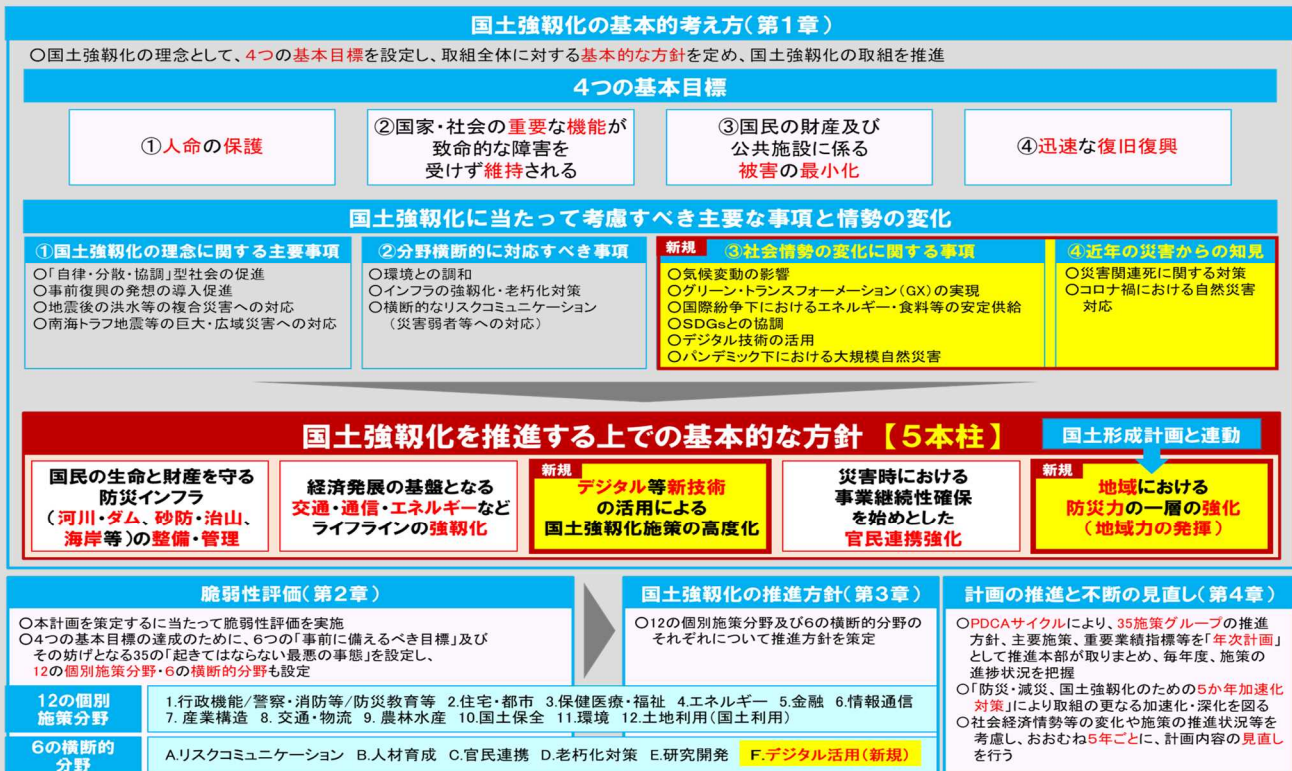
防災・減災、国土強靱化の推進

近年の災害から得られた貴重な教訓や社会経済情勢の変化等も踏まえて、令和5年7月に新たな国土強靱化基本計画が策定されました。新たな計画では、これまで進めてきた取組に加え、「デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化」、「地域における防災力の一層の強化」の2点が新たな施策の柱とされ、国土強靱化にデジタルと地域力を最大限いかすこととされています。

国土交通省としては、大規模災害から国民の命と暮らしを守るため、国土強靱化基本計画に基づき、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策(あらゆる関係者が協働して行う流域治水対策、道路ネットワークの機能強化対策、鉄道、港湾、空港等の耐災害性強化対策、予防保全型インフラメンテナンスへの本格転換に向けた老朽化対策、線状降水帯・台風等の予測精度向上等のデジタル技術を活用した気象予測高度化などの対策)を含め、引き続き、防災・減災、国土強靱化の取組を進めていきます。

また、令和5年6月には国土強靱化基本法が改正され、国土強靱化実施中期計画の策定等が法定化されました。改正法に基づき、5か年加速化対策後の国土強靱化の着実な推進に向け、必要な検討を行っていきます。

<新たな国土強靱化基本計画(令和5年7月閣議決定)の概要>



<防災・減災、国土強靱化の取組イメージ>



(a) 気候変動による水害や土砂災害の激甚化に対抗する「流域治水」の加速化・強化

[8,002億円(1.26)]

気候変動による水災害リスクの増大に備えるために、流域治水関連法も踏まえた「流域治水」の考え方にに基づき、堤防整備、ダム建設・再生などの対策をより一層加速するとともに、自助・共助・公助の観点に立って、国・都道府県・市町村、企業・住民など流域のあらゆる関係者で水災害対策を強力に推進する。また、気候変動による集中豪雨の増加や火山噴火等により激甚化・頻発化する土砂災害に対して、ハード・ソフト一体となった総合的な対策を実施し、地域全体の安全性向上を強力に推進する。

- ・ 気候変動による豪雨の激甚化・頻発化等を踏まえた河川整備計画等の見直しの推進
- ・ 中小河川を含めた洪水氾濫を防ぐための抜本的な治水対策等の推進
- ・ 治水ダムの建設や利水ダムも含めた既設ダムの徹底活用を図るためのダム再生のより一層の推進
- ・ 流域の関係者と協働した雨水貯留浸透施設整備等の流出抑制対策の推進
- ・ 特定都市河川における浸水被害軽減対策の推進
- ・ 甚大な浸水被害等を受けた地域における改良復旧による再度災害防止対策等の推進
- ・ 雨水排水施設の整備や耐水化等による都市浸水対策の強化
- ・ 背後に人命や財産が集中する海岸における海岸保全施設等の整備の推進
- ・ 水災害リスクを踏まえた安全なまちづくりの推進
- ・ 被災する危険性が高い住宅の安全性確保に対する支援
- ・ 浸水想定区域図の作成・公表等による水害リスク情報の充実
- ・ 要配慮者利用施設における避難の実効性確保の促進
- ・ 近年頻発する浸水被害を踏まえた内水対策の強化
- ・ 豪雨の激甚化・頻発化を踏まえた水防活動の促進
- ・ 流域全体で土砂・洪水氾濫や流木被害等の土砂災害を防止・軽減する砂防事業の推進
- ・ 地域の社会・経済活動を支える基礎的インフラを保全する土砂災害対策の推進
- ・ 土砂災害の被災地域における集中的な再度災害防止対策等の推進
- ・ 火山地域における土砂災害対策や火山活動活発化時の緊急的な対策の推進
- ・ 土砂災害警戒区域等の精度向上等によるソフト対策の充実

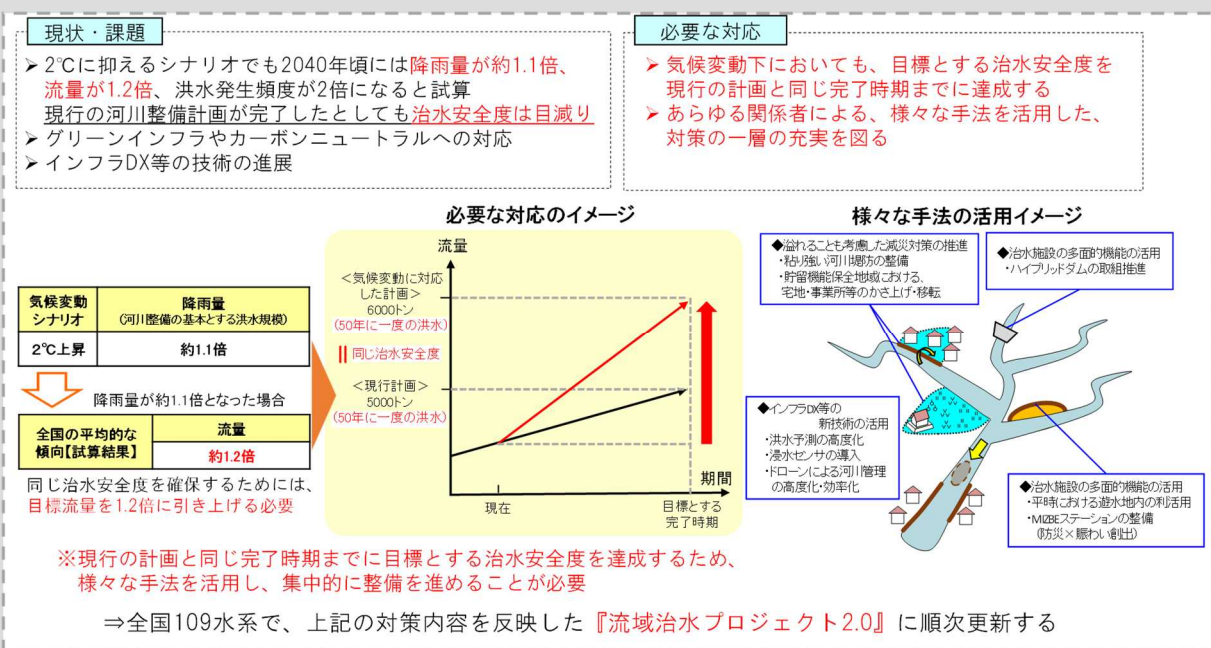
流域治水プロジェクト 2.0 への深化

各水系で設置されている流域治水協議会を活用して、関係機関と連携を図りながら、各水系で重点的に実施する治水対策の全体像をとりまとめた流域治水プロジェクトについては、令和5年3月末時点で、全国 109 の一級水系及び約 500 の二級水系で策定・公表されています。今後、気候変動の影響により、将来の気温上昇を2℃に抑えた場合でも、2040 年頃には全国の一級水系の治水計画の目標とする降雨量は全国平均で約 1.1 倍、河川の流量は約 1.2 倍、洪水発生頻度は約2倍になると試算されており、また、河川の上流域においても土砂・洪水氾濫等の頻発化が見込まれております。よって、現行の治水対策が完了しても、治水安全度は目減りしてしまいます。この気候変動のスピードに対応するためには、気候変動を踏まえた治水計画に見直すとともに、上流域から下流域まで役割分担に基づくあらゆる関係者による流域対策の充実を図る必要があります。このため、令和5年度以降、気候変動を踏まえた河川及び流域での対策の方向性を「流域治水プロジェクト 2.0」として全国 109 水系で順次更新し、雨水貯留施設やまちづくりと連携した減災対策(土地利用規制)等、流域対策の目標を定め、あらゆる関係者による流域対策を充実し、早期の防災・減災の実現をめざして取組を深化させていきます。また、実効性の担保のため、流域治水関連法に基づく特定都市河川の更なる指定に向けて、今後全国の一級・二級水系を対象に、特定都市河川指定及び流域水害対策計画策定のロードマップを公表し、特定都市河川の指定及び取組を更に進めていきます(令和5年8月時点で 16 水系 207 河川が特定都市河川に指定)。

<「流域治水」の施策のイメージ>



<「流域治水プロジェクト 2.0」のイメージ>



(b) 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 対策等の推進

[2,454 億円(1.22)]

切迫す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などの大規模地震に備え、想定される被害特性に合わせた実効性のある対策を総合的に推進する。

(被害の防止・軽減のための施設の耐震化等)

- ・ 河川・海岸堤防等のかさ上げ・耐震対策、水門等の自動化・遠隔操作化等の推進
- ・ ネットワークインフラ等を保全するための土砂災害対策の推進
- ・ 津波浸水等を軽減するための粘り強い海岸堤防・防波堤等の整備の強化
- ・ 地震・津波被害の防止・軽減のための公共施設の耐震化や構造物の機能継続性検討等の推進
- ・ 帰宅困難者等を受け入れるための施設の整備に対する支援
- ・ 巨大地震発生に備えた地理空間情報の整備の推進
- ・ 水道施設の耐災害性強化の推進
- ・ 災害時の衛生環境を守るための下水道施設の耐震化やマンホールトイレの設置等の推進
- ・ 津波災害警戒区域における津波避難体制の強化

(応急対応のための救助・救急ルートの確保等)

- ・ デジタル技術を活用したTEC-FORCEの強化等の災害対応能力の向上
- ・ 道路啓開等に必要の体制の整備や資機材の充実の推進
- ・ 大地震発生時の初動対応に不可欠な地盤災害情報の推計精度向上に関する研究開発

デジタル技術を活用した TEC-FORCE の対応力強化

緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)は大規模自然災害等に際し、被災自治体を支援するため、平成 20 年4月に創設され、令和5年4月時点で約 16,000 人の隊員が任命されています(創設当時約 2,500 人)。^{※1}

令和4年8月の大雨では、東北・北陸地方の日本海側を中心に記録的な大雨となり、1 道 18 県 27 市町村へ延べ 1,400 人を超える TEC-FORCE を派遣しました。各地の河川氾濫箇所等において、排水ポンプ車による浸水排除を行ったほか、大雨特別警報が発表された山形県内では、一日あたり最大 58 名体制で約 180 件の被災状況調査を実施し、被災地の早期復旧に貢献しました。

令和5年5月に発生した石川県能登地方を震源とする震度6強を観測した地震では、石川県珠洲市を中心に公共施設や建築物の損傷、土砂崩れによる民家被害などが発生し、公共施設の被災状況調査や建築物の応急危険度判定に TEC-FORCE を派遣しました。一日あたり最大 34 名体制で約 370 件の被災状況調査を実施し、被災地の早期復旧に貢献しました。

こうした被災状況調査などでは、デジタル技術を活用した TEC-FORCE の強化(iTEC)として、オンラインで被災状況の集約などを可能にする TEC アプリ等を試行し、活動の効率化や調査結果の迅速な共有等に効果を発揮しました。引き続き、大規模災害時の対応として通信途絶に備えた通信手段の確保や、更なる被害状況把握迅速化に向けて、ドローンの空撮による被災箇所の三次元データ取得など iTEC ツールの改良に取り組むとともに、統合災害情報システム(DiMAPS)との連携による総司令部のマネジメント機能を強化し、被災地の早期復旧のため、TEC-FORCE の対応力強化を図ります。



【令和5年5月石川県能登地方を震源とする地震】

【今後の取組】

※1 地方整備局等、国土地理院、災害時に高度な技術力を要する現地調査や応急対策等の支援を行う研究機関等の職員が活動
※2 Car-SAT: 車両に搭載したカメラの映像を通信衛星経由リアルタイムで伝送するシステム

(c) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進 [81 億円(1.17)]

大規模地震や大規模火災の発生時における人的・経済的被害の軽減を図るため、密集市街地の改善、住宅・建築物の耐震化や防火対策等を推進する。

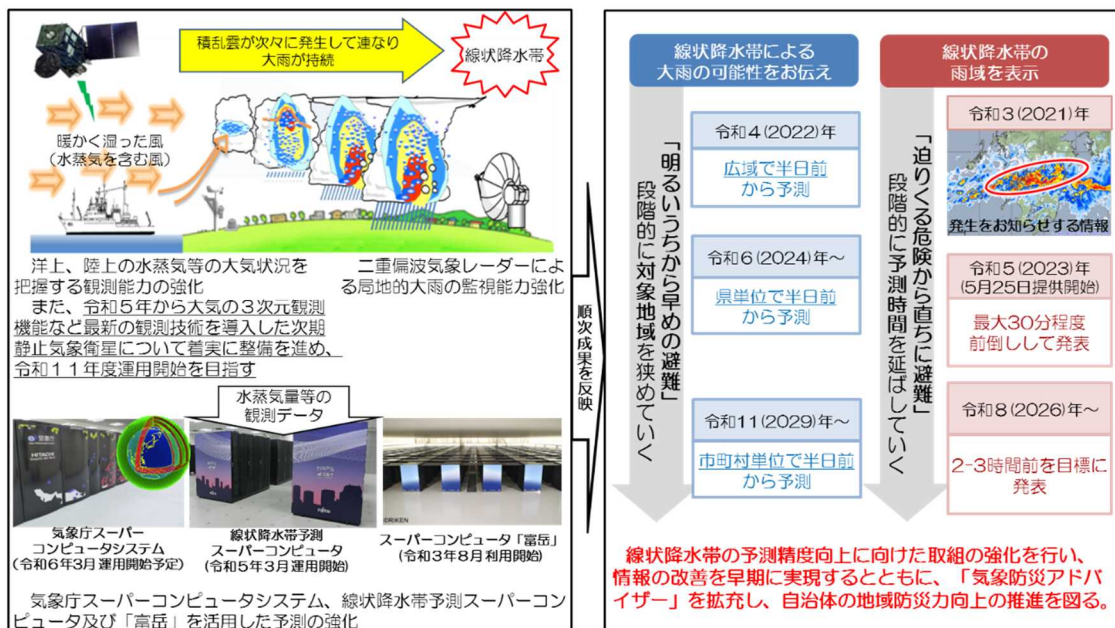
- ・ 密集市街地等における建替えや改修等の防災対策の促進
- ・ 密集市街地における災害の被害拡大防止のための無電柱化の推進
- ・ 住宅・建築物の耐震改修等の取組に対する支援
- ・ 耐震診断義務付け対象建築物等への重点的支援措置等による耐震化の促進
- ・ 既存建築物の火災安全改修の促進
- ・ 宅地被害からの復旧や宅地の安全性の確認・向上に向けた取組の促進

(d) 災害対応能力の強化に向けた線状降水帯等に関する防災情報等の高度化の推進 [100 億円(1.37)]

非接触・リモート型の新技術の活用や共有体制の構築により、線状降水帯、火山噴火等に関する防災気象情報や災害発生状況などの防災情報の適確な把握・提供を図り、行政や住民の災害対応能力を強化する。

- ・ 線状降水帯の予測精度向上等の防災気象情報の高度化に向けた取組の強化・加速化
- ・ 大気の大気観測機能など最新の観測技術を導入した気象衛星ひまわりの後継機の整備
- ・ 本川・支川が一体となった洪水予測による予測の高度化
- ・ オープンデータ拡充等によるイノベーション創出を通じた流域防災・減災対策の飛躍的な高度化
- ・ 河川機械設備における広域的な防災対応能力の強化
- ・ 気象・流入量予測を活用したダム運用を支える技術開発の推進
- ・ 浸水センサ等によるリアルタイム情報収集・発信の推進
- ・ 地震・津波・火山災害時の迅速な避難行動・救助活動を支援するための防災情報の高度化
- ・ 火山噴火リアルタイムハザードマップの現場実装や高精度化の推進
- ・ 火山噴火等発生時における大規模土砂災害に関する緊急調査の実施
- ・ 防災・減災に有効な防災地理情報の認知度の向上や利活用の促進
- ・ 港湾における災害関連情報の収集等の高度化
- ・ 高潮・高波予測の高度化等の推進
- ・ 人工衛星の活用による土砂災害の早期把握と警戒避難体制の強化
- ・ 健全な水循環の維持・回復に向けた水供給のリスク管理強化や地下水マネジメントの推進

＜線状降水帯の予測精度向上等に向けた取組の強化＞



線状降水帯の予測精度向上に向けた取組の強化を行い、情報の改善を早期に実現するとともに、「気象防災アドバイザー」を拡充し、自治体の地域防災力向上の推進を図る。

(e) 災害時における物流・人流の確保 [4,968億円(1.19)]

災害発生時であっても輸送ルートが確保されるよう、啓開体制を構築するとともに、地震、豪雨、豪雪等を想定した防災対策を推進する。

- ・ 迅速な復旧・復興のための高規格道路のミッシングリンク解消や4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策の推進
- ・ 大規模災害に備えた道路等の防災・減災対策の推進
- ・ 大雪時の道路交通確保に向けたソフト・ハード両面からの取組の強化
- ・ 豪雪地帯における除雪時の死傷事故防止に向けた安全確保のための体制整備等に対する支援
- ・ 緊急輸送道路等の電柱の占用制限拡大や届出対象区域指定による沿道電柱の制限、低コスト手法による無電柱化の推進
- ・ 駅や橋梁等の鉄道施設の耐震・豪雨・浸水対策の促進
- ・ 港湾の基幹的広域防災拠点における緊急物資や支援要員の受入体制の構築
- ・ 気候変動等を考慮した港湾・臨海部の強靱化の推進
- ・ 空港における護岸かさ上げ等による浸水対策の推進

高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化や4車線化による災害時の効果

大雨や地震等の災害時、高規格道路と直轄国道のダブルネットワーク区間や高規格道路の4車線区間は、早期交通確保に効果を発揮し、被災地の復旧活動を支えています(例:国道274号(北海道日高町～清水町)と道東自動車道のダブルネットワークによる交通確保(令和4年8月)、東北自動車道の4車線区間を活用した交通確保(令和4年8月))。

災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進します。



【国道274号と道東自動車道のダブルネットワーク】

国道274号(北海道日高町～清水町)では土砂流入により通行止めとなったが、ダブルネットワークを形成する道東自動車道を活用し、交通機能を確保



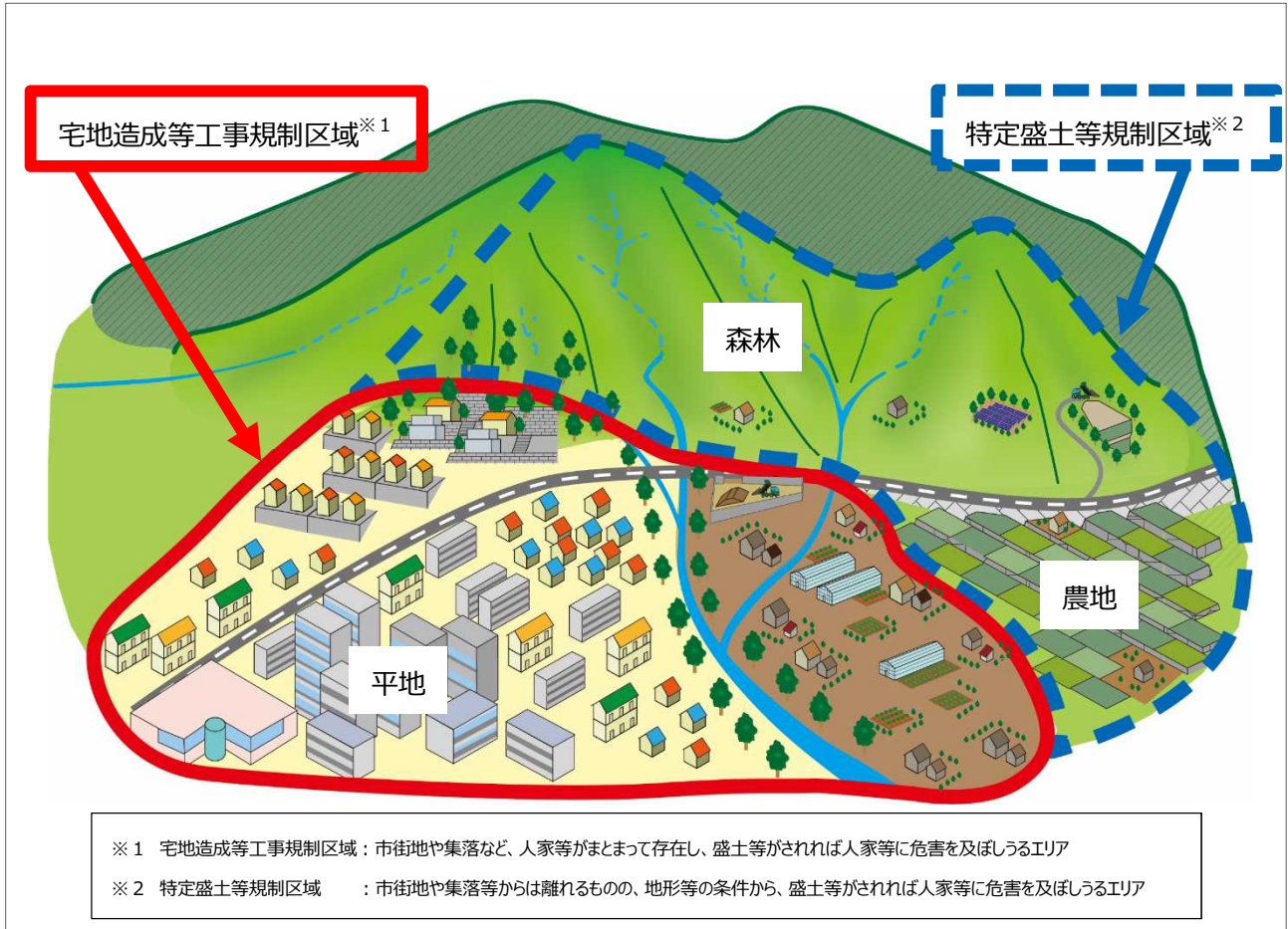
【東北自動車道における4車線区間の早期開放】

東北自動車道(小坂IC～碓ヶ関IC)では土砂流入で全面通行止めとなったが、下り線(2車線)のうち、1車線を応急復旧等で活用しつつ、残る1車線を開放することで約3日間で一般車両の通行を確保

(f) 盛土の安全確保対策の推進 [9,943億円の内数]

令和5年5月に施行された盛土規制法に基づく都道府県等が実施する規制区域指定のための調査等の取組や盛土の安全性把握調査、対策工事等に対する支援措置を通じて、盛土の安全確保対策を推進する。

＜盛土規制法に基づく規制区域のイメージ＞



(3) インフラ老朽化対策等による持続可能なインフラメンテナンスの実現

[9,074 億円(1.23)]

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よう、広域的・戦略的なインフラマネジメントの取組や、国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）に基づく取組など、インフラ老朽化対策等による持続可能なインフラメンテナンスの実現に向けた取組を推進する。

「待ったなし」のインフラ老朽化対策

平成 24 年 12 月に発生した中央自動車道の笹子トンネル天井板崩落事故を契機に、平成 25 年を「社会資本メンテナンス元年」と位置づけてから、令和 4 年で 10 年を迎えました。

これまでメンテナンスサイクルの確立や地方公共団体に対する補助金・交付金等の財政措置など様々な取組を進めてきましたが、市区町村では技術系職員数が減少するなど、メンテナンスに携わる担い手が不足している状況にあります。

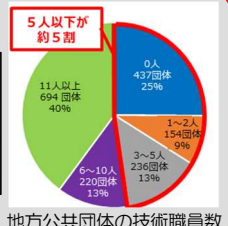
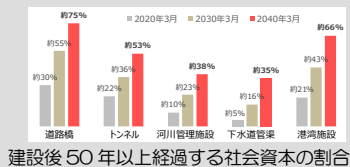
このため、持続可能なインフラメンテナンスの実現に向け、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」（令和 3 年度～令和 7 年度）に基づき、「予防保全」への本格転換、新技術・官民連携手法の普及促進、集約・再編やパラダイムシフト型更新等の取組を推進しているところです。加えて、令和 2 年 12 月 11 日に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」に基づき、対策の加速化を図っているところです。

また、産学官民が一丸となって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」（令和 5 年 7 月末時点で 2,799 者が参画）では、新技術の社会実装等を促進してきました。

さらに、令和 4 年 12 月には社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会より公表された提言において、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、地域の将来像に基づき、将来的に必要な機能を再整理し、個別インフラ施設の維持・補修・修繕・更新、集約・再編、新設などを実施していく「地域インフラ群再生戦略マネジメント」の考え方が示されました。先導的な民間提案も活用しつつ、その考え方も踏まえた広域的・戦略的なインフラマネジメントの取組を進め、持続可能なインフラメンテナンスの実現に向けて取り組んでいきます。

課題

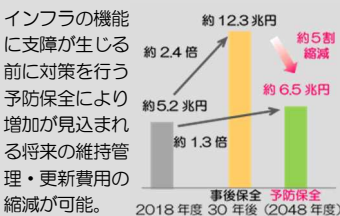
- ・ 早急に修繕等の対策が必要な施設が多数存在
- ・ 技術系職員が 5 人以下の市町村が全体の約 5 割 等



国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）

計画的・集中的な修繕等の実施による予防保全への本格転換の加速化や、新技術の普及促進等によるメンテナンスの生産性向上の加速化、集約・再編等によるインフラストックの適正化等の取組を推進。

I. 予防保全への本格転換 II. 新技術等の普及促進



III. 集約・再編やパラダイムシフト型更新等の取組

老朽化が進化した跨線橋を撤去し、隣接橋へ機能を集約



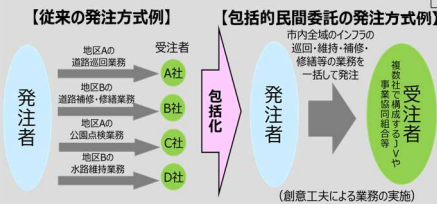
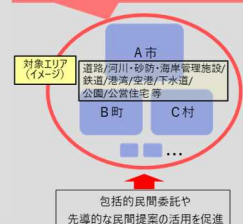
河川の排水ポンプ更新時にマスプロダクツ型を優先的に検討

広域的・戦略的なインフラマネジメントの推進

広域・複数・多分野の施設を「群」としてまとめて捉える「地域インフラ群再生戦略マネジメント」の推進に向けて、先導的な民間提案も活用し、包括的民間委託やPFI事業によるインフラの維持管理・更新等を推進。

■地域インフラ群再生戦略マネジメントの推進イメージ

地域の将来像に基づき将来的に必要な機能を検討



インフラメンテナンス国民会議

■維持管理技術の現場実証



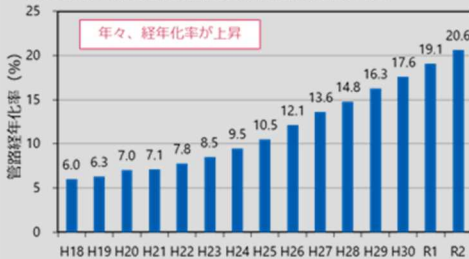
水道整備・管理行政の移管に伴う機能強化

令和5年5月に「生活衛生等関係行政の機能強化のための関係法律の整備に関する法律」が成立し、令和6年4月に水道整備・管理行政が厚生労働省から国土交通省及び環境省へ移管され、一部の事務を地方整備局等が担うこととなりました。

近年の水道整備・管理行政では、人口減少社会の到来に伴う事業者の経営環境の悪化や、施設の老朽化、災害の激甚化による施設被害等が課題となっており、早急な対応が求められています。これらの課題の解決のために、社会資本整備や災害対応に関する専門的な能力・知見や、層の厚い地方支分部局を活用しつつ、上下水道一体で取り組む体制を構築し、機能強化を図っていきます。

管路経年化率(%)

法定耐用年数を超えた管路延長÷管路総延長×100



＜老朽化が進む水道管＞



＜被災して崩落した水道管＞



＜散水車（給水装置付）による給水支援＞

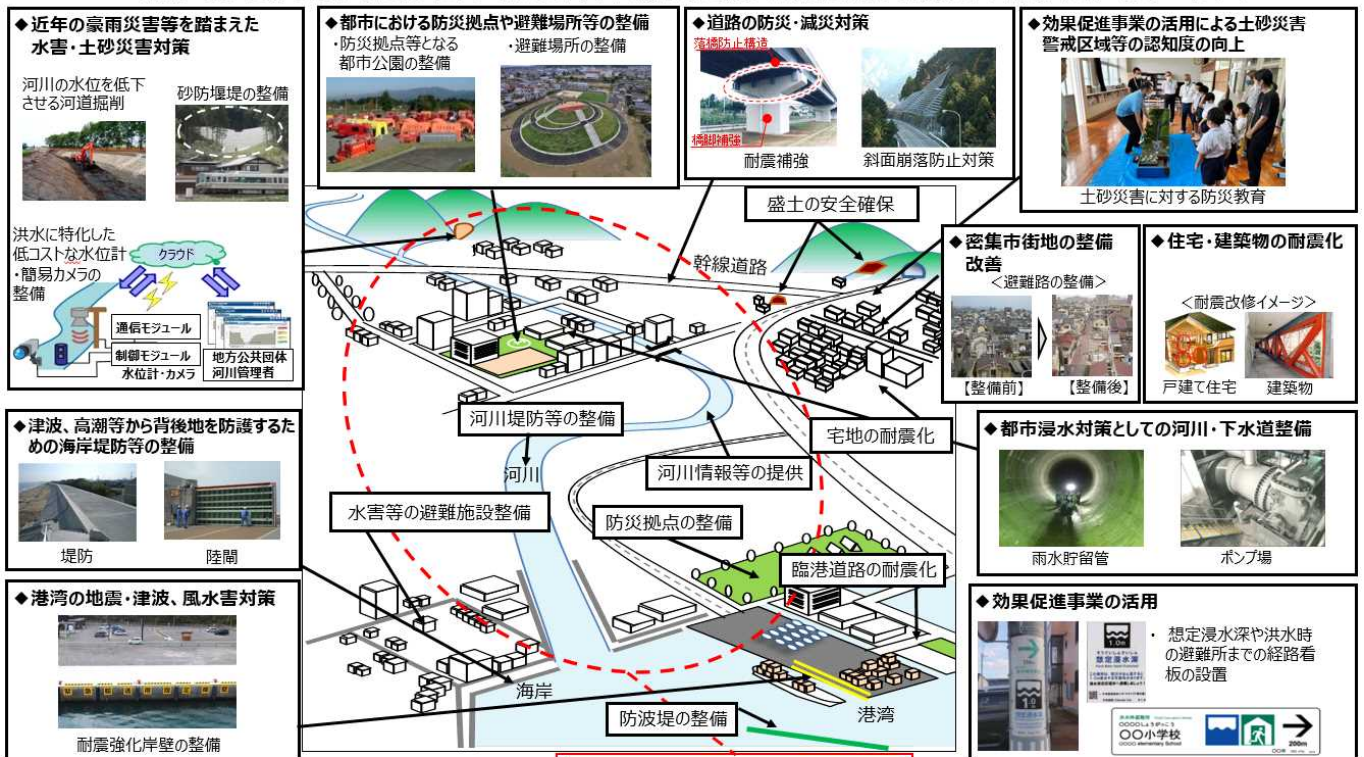
(4) 地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援

(防災・安全交付金)

[9,943億円(1.20)]

激甚化・頻発化する風水害・土砂災害や大規模地震・津波に対する防災・減災対策、予防保全に向けた老朽化対策など、地方公共団体等の取組を集中的に支援する。

＜激甚化・頻発化する風水害・土砂災害や大規模地震・津波に対する防災・減災対策（イメージ）＞



流域治水対策（イメージ）

(5) 交通の安全・安心の確保

(a) 運輸分野の各モードにおける総合的な安全対策の推進 [124 億円(1.24)]

公共交通等における安全・安心の確保を図る取組を推進する。

(鉄道)

- ・ 安全・安心な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う設備更新等に対する支援

(自動車)

- ・ 自動車運送事業者に対する監査体制の強化
- ・ リハビリ機会確保や介護者なき後を見据えた支援強化等による自動車事故被害者救済対策の充実

(船舶)

- ・ 旅客船事業者等に対する検査・監査体制の強化

(航空)

- ・ 空港における航空機のオーバーラン対応等の安全性確保の推進
- ・ 小型航空機の安全対策の充実・強化
- ・ 「テロに強い空港」を目指した航空保安対策等の強化

(分野横断的な取組)

- ・ 自然災害への対応を含めた運輸安全マネジメント評価等の実施
- ・ テロ等緊急事態を想定した公共交通事業者等における危機管理対応力の充実・強化
- ・ シームレスな測位情報の確保に資する衛星測位情報等の更なる利活用に向けた技術開発の推進

※ 「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」については、大臣間合意を踏まえつつ、さらなる増額を図るため、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

(b) 通学路等の交通安全対策の推進 [3,034 億円(1.21)]

交通安全確保のため、生活道路対策や踏切対策、無電柱化等の道路交通安全環境の整備等を推進する。

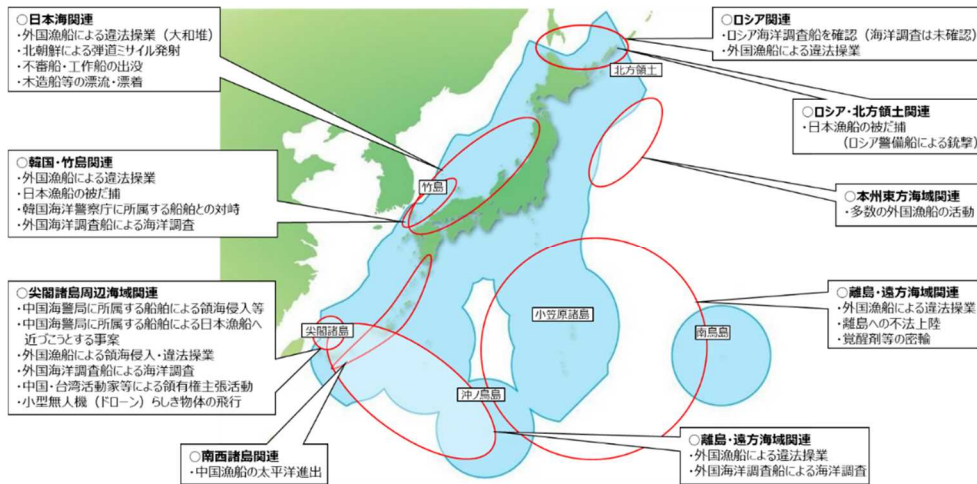
- ・ 通学路における合同点検の結果を踏まえた交通安全対策の推進
- ・ 「ゾーン30プラス」の整備等による生活道路の交通安全対策の推進
- ・ 自転車活用推進計画に基づく安全で快適な自転車利用環境の創出
- ・ 立体交差化等の対策に加えて周辺の迂回路整備等も含めた総合的な踏切対策の推進
- ・ 無電柱化推進計画に基づく通学路等における無電柱化の計画的な推進
- ・ 歩行者の立入対策、逆走対策、暫定2車線区間の4車線化等による高速道路の安全対策の推進

(6) 新たな国家安全保障戦略を踏まえた海上保安能力の強化等 [2,739億円(1.13)]

厳しさを増す我が国周辺海域の情勢等に対応するため、新たな国家安全保障戦略を踏まえ、海上保安業務の遂行に必要な能力を強化するとともに、救助・救急体制等国民の安全・安心を守る業務基盤の充実を図る。

- ・ 新たな脅威に備えた高次的な尖閣領海警備能力の強化
- ・ 新技術等を活用した隙の無い広域海洋監視能力の強化
- ・ 大規模・重大事案同時発生に対応できる強靱な事案対処能力の強化
- ・ 戦略的な国内外の関係機関との連携・支援能力の強化
- ・ 海洋権益確保に資する優位性を持った海洋調査能力の強化
- ・ 強固な業務基盤能力の強化
- ・ 救助・救急体制の強化等や海上交通の安全確保

<我が国周辺海域における重大な事案>



<海上保安能力の強化等の推進>

※写真、図はイメージ

新たな脅威に備えた尖閣領海警備、大規模・重大事案対処能力及び広域監視能力の強化 大型巡視船 (1,000トン型) 5隻 中型ジェット機 2機 中型ヘリコプター 4機		
無操縦者航空機、ドローン・サイバー対策等新技術の活用 無操縦者航空機 2機 ドローン対策資器材	戦略的な国内外の関係機関との連携・支援能力 海自艦艇 海自航空機 海保巡視船 円滑な国民保護活動のための調査研究・資器材整備 救命物品 今後の国際業務展開のあり方調査	
衛星を活用した情報通信システムの強靱化 (サイバー対策) 	ICT教育 (海上保安大学校、海上保安学校) 	海洋権益確保に資する優位性を持った海洋調査能力 新型測量船(高機能代替) 1隻
強固な業務基盤能力 代替整備 4隻 (やま、さがみ等)	戦略的アセット管理による長寿命化の推進 	救助・救急体制の強化 道北対応巡視船設備改修・釧路格納庫整備・奄美拠点確保

(7) 国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備

令和4年12月に閣議決定された国家安全保障戦略等に基づく国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備に取り組む。

※ 国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備に要する経費については、事項要求を行い、今後の関係省庁間での検討状況等を踏まえつつ、予算編成過程で検討する。

(a) 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用 [4,471 億円(1.20)]

大都市圏環状道路等の整備やピンポイント渋滞対策等を併せて推進し、交通渋滞の緩和等による迅速・円滑で競争力の高い物流ネットワークの実現を図る。

- ・ 三大都市圏環状道路等の整備の推進
- ・ トラック輸送と空港・港湾等の主要な物流拠点との接続の強化
- ・ 平常時・災害時を問わない安全・円滑な物流等のための道路ネットワーク構築等の推進
- ・ 交通の円滑化や都市の活性化等を図る連続立体交差事業の推進
- ・ ダブル連結トラックによる省人化の推進
- ・ 高速道路の休憩施設（SA・PA）の大型車駐車マス不足解消等のサービス水準の向上

(b) 地方都市のイノベーション力・大都市の国際競争力の強化 [156 億円(1.20)]

イノベーション拠点の形成やデジタル技術等を通じた地方都市と大都市との交流・連携を推進するとともに、国際ビジネス拠点を支える都市基盤の整備や優良な民間都市開発事業を推進する。

(c) 航空ネットワークの充実 [151 億円(1.21)]

ポストコロナの経済社会の変化に対応するため、国際競争力の強化や訪日外国人旅行者の受入対応等に資する空港の機能強化等を計画的に推進する。

- ・ 羽田空港の国際競争力強化等のための空港アクセス鉄道、人工地盤、旧整備場地区再編等の整備
- ・ 成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化や新管制塔の整備等の着実な推進
- ・ 関西空港におけるエプロン整備等や中部空港における滑走路増設等の機能強化
- ・ 空港業務の体制強化に資する先進技術の導入促進
- ・ 航空路管制空域の再編による処理容量拡大等の推進
- ・ 福岡空港における滑走路増設事業及び北九州空港における滑走路延長事業の着実な推進
- ・ 那覇空港における国際線ターミナル地域再編整備等による地方空港のゲートウェイ機能の強化
- ・ 地方航空ネットワークの維持・活性化のための関係者間の協業の促進

※ 航空・空港を取り巻く環境変化に対応するため、ポストコロナにおける持続可能性と利便性の高い空港業務等のあり方を実現するために必要な措置について、今後の予算編成過程において検討する。

空港業務の体制強化等の取組推進

航空機の運航に必要な不可欠なグランドハンドリングや保安検査をはじめとする空港業務は、厳しい労働環境やコロナ禍の影響等により、コロナ禍前に比べて人員が約2割減少するなど、人手不足に直面しています。

国土交通省では、空港業務の持続的発展を図るため、空港業務全体を対象とした初の有識者会議を設置し、本年6月には「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」の中間とりまとめを公表しました。

この中間とりまとめでは、空港業務の内容や重要性を明確に位置付け、空港業務の持続的な発展のために重要な視点を設定し、視点ごとに洗い出した課題に対して、ハード・ソフト両面からの職場環境改善の推進や GSE 車両の共用化・共有化の推進などの取組の方向性を示しています。

また、保安検査の実施主体・費用負担のあり方についても、学識経験者や業界関係者からなる「保安検査に関する有識者会議」において検討を行い、本年6月には、実施主体は現在の航空会社から空港を一元的に管理する空港管理者に移行することを軸に検討を進める、費用は直接的な受益者である旅客から透明性を確保した形で負担頂きつつ、関係者の一定の負担からなる仕組みの構築を検討する、といった見直しの方向性を公表しました。

今後は、航空・空港関係事業者の人材確保・育成等や空港機能の効率的投資・運用に向けた取組を推進するとともに、保安検査を量的・質的にさらに向上させていく取組を推進します。



グランドハンドリング業務



保安検査業務

(d) 整備新幹線の着実な整備 [804 億円(1.00)]

我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、着実に整備を進める。

* この他、北陸新幹線について、必要な調査等を先行的・集中的に行う。

(e) 鉄道ネットワークの充実 [206 億円(1.14)]

大都市圏における地下高速鉄道ネットワーク等の都市鉄道整備や技術開発等を進めるとともに、東京圏における今後の都市鉄道のあり方や幹線鉄道ネットワーク等に関する調査を行う。

- ・ 国際競争力の強化や利用者の利便性向上を目的としたなにも筋線の整備や東京メトロ有楽町線、南北線の延伸等都市鉄道の整備の推進
- ・ 鉄道事業者・メーカーの連携強化を通じた鉄道技術の開発・普及の促進
- ・ 東京圏における今後の都市鉄道のあり方や幹線鉄道ネットワーク等に関する調査
- ・ 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進

(f) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化 [794 億円(1.27)]

サプライチェーンの強靱化・安定化を進めるため、コンテナ船の国際基幹航路の維持・拡大に向けた取組を推進する。

- ・ ハード・ソフト両面でのコンテナターミナルの集貨・創貨・競争力強化の推進

(g) 成長の基盤となる社会資本整備の総合的支援（社会資本整備総合交付金）

[6,563 億円(1.20)]

将来の成長の基盤となる民間投資・需要を喚起する道路整備やPPP/PFIを活用した下水道事業や公園整備、地域の賑わいの創出に資する民間等と連携した河川の水辺整備など、地方公共団体等の取組を総合的に支援する。

(2) 脱炭素社会の実現に向けたグリーントランスフォーメーション (GX) の推進

(a) ZEH・ZEBの普及や木材活用、ストックの省エネ化など住宅・建築物の

省エネ対策等の強化

[1,225億円(1.25)]

我が国のCO₂排出量の約3割を占める民生部門における省エネ、再エネ利用等を促進するため、カーボンニュートラルの実現に向けた住宅・建築物の省エネ化や木材利用の促進を図る。

- ・ LCCM住宅、ZEH、ZEB、長期優良住宅等の整備の推進
- ・ 既存ストックの省エネ改修への支援等の強化
- ・ 優良な都市木造建築物等の整備や地域の気候風土に応じた建築技術・CLT等の新たな部材を活用した先導的な取組への支援
- ・ 地域の中小工務店等の連携体制による省エネ性能等に優れた木造住宅の整備等への支援
- ・ 省エネ住宅・建築物の普及の加速に向けた中小住宅生産者等による体制整備への支援
- ・ 大工技能者等の担い手確保・育成、都市木造建築物を担う設計者への支援

住宅・建築物の省エネ対策等の推進

2050年カーボンニュートラル、2030年度温室効果ガス46%削減(2013年度比)の実現に向けて、我が国のエネルギー消費量の約3割を占める建築物分野における取組が急務となっています。また、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ところです。

こうした中、令和4年6月に公布された改正建築物省エネ法等では、①住宅を含む全ての建築物への省エネ基準適合義務の対象拡大、②建築物における木材利用の促進に資する建築基準の合理化等の措置により、建築物分野における省エネ対策の強化や木材利用の拡大等を図ることとしています。これらの措置が円滑に施行されるよう、環境整備を進めていきます。

法案の概要

1. 省エネ対策の加速 【建築物省エネ法・建築基準法・住宅金融支援機構法】

① 省エネ性能の底上げ・より高い省エネ性能への誘導

- ・ 全ての新築住宅・非住宅に省エネ基準適合を義務付け
(現行は中大規模の非住宅) ※十分な準備期間を確保
- ・ トップランナー制度(大手事業者による段階的な性能向上)の拡充、誘導基準の強化等を通じ、ZEH・ZEB水準へ誘導
- ・ 販売・賃貸時における省エネ性能表示の推進

② ストックの省エネ改修や再エネ設備の導入促進

- ・ 省エネ改修に対する住宅金融支援機構による低利融資制度を創設
- ・ 市町村が定める再エネ利用促進区域内について、建築士から建築主へ再エネ導入効果の説明義務を導入
- ・ 省エネ改修や再エネ設備の導入に支障となる高さ制限等の合理化



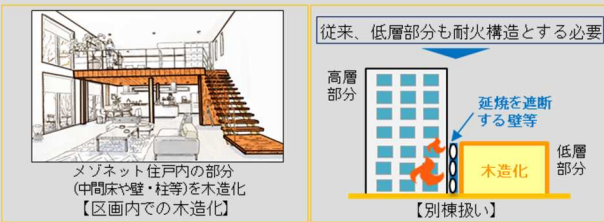
2. 木材利用の促進 【建築基準法・建築士法】

① 防火規制の合理化

- ・ 大規模建築物について、大断面材を活用した建物全体の木造化や、区画※を活用した部分的な木造化を可能とする
※ 高い耐火性能の壁・床での区画により延焼抑制
- ・ 防火規制上、別棟扱いを認め、低層部分の木造化を可能に

② 構造規制の合理化

- ・ 二級建築士でも行える簡易な構造計算で建築可能な3階建て木造建築物の拡大(高さ13m以下→16m以下)等



<その他>

- ・ 省エネ基準等に係る適合性チェックの仕組みを整備 等

(b) グリーンインフラ、まちづくり GX 等のインフラ・まちづくり分野における

脱炭素化の推進

[229 億円(1.43)]

自然の持つ多様な機能を活用するグリーンインフラ等のインフラの活用、都市における緑地の確保やエネルギー利用の再エネ化・効率化等を進めるまちづくり GX の推進を図るなど、インフラ・まちづくり分野における脱炭素化を推進する。

- ・ グリーンインフラ官民連携プラットフォームの活動拡大
- ・ 安全・安心、Well-being 向上、コミュニティやビジネス機会創出に向けたあらゆる分野・場面におけるグリーンインフラの社会実装の推進
- ・ エリア一体での脱炭素化、グリーンインフラの社会実装、都市の緑地に対する民間投資の促進、地方公共団体等による緑地の保全・整備の推進、環境への負荷を軽減する民間都市開発等の支援
- ・ 企業等による河川環境を向上させる取組の推進に向けた認証制度の創設
- ・ 生態系ネットワーク形成に寄与するグリーンインフラの推進
- ・ 渋滞対策などの道路交通の円滑化等による低炭素な道路交通の推進
- ・ 循環型社会・サーキュラーエコノミーに対応した建設資材の再資源化の推進
- ・ 上下水道一体での研究開発による資源循環の推進
- ・ 建設施工の脱炭素化の推進
- ・ 道路における再生可能エネルギーの活用や道路照明の省エネ化、高度化
- ・ インフラ等を活用した太陽光発電等の地域再エネの導入・利用の拡大
- ・ 下水道事業における革新的技術実証やバイオガス発電等による脱炭素化、下水汚泥資源の肥料利用の推進
- ・ ハイブリッドダムを取組による水力発電の導入・増強を通じた再生可能エネルギー供給の拡大
- ・ 既設砂防堰堤を利用した小水力発電による再生エネルギーポテンシャルの有効活用の推進
- ・ 河川舟運の活用や河川管理施設の無動力化による脱炭素化の推進

まちづくり GX の推進

令和5年7月7日から9日にかけて開催されたG7香川・高松都市大臣会合でも取り上げられたように、気候変動への対応や生物多様性の確保など、都市を取り巻く課題は地球的・国家的規模になってきています。併せて、コロナ禍を契機とした人々のライフスタイルの変化を受けた Well-being 向上への要請に対応することが求められています。

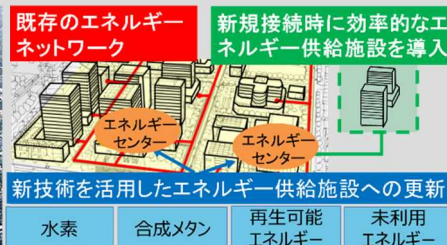
このため、「まちづくり GX」として、①気候変動への対応(CO₂の吸収、暑熱対策等)、②生物多様性の確保(生物の生息・生育環境の確保等)、③Well-being の向上(健康の増進、良好な子育て環境等)に大きな役割を有している都市の緑地の多様な機能の発揮、及び都市におけるエネルギーの面的利用の推進を図る取組等を進めていきます。



民間事業者による緑地の創出



都市に残る貴重な緑地の保全



エネルギー面的利用のイメージ

(c) 自動車の電動化等の促進 [38 億円(1.21)]

自動車の電動化等の促進に向けた支援策を強化するとともに、自動車の電動化等に対応した道路インフラの社会実装に向けた検討を行う。

- ・ 地域公共交通の再構築やインバウンド推進等に資する先進車両の導入の支援
- ・ 次世代自動車に対応した道路における充電・充填インフラ設置への協力

(d) カーボンニュートラルポートの形成等の港湾・海事分野における脱炭素化の推進 [111 億円(1.98)]

脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図る「カーボンニュートラルポート（CNP）」の形成を推進するとともに、炭素排出の少ないLNG燃料船の普及促進、温室効果ガス（GHG）排出ゼロの実現に向けた国際戦略の推進等による船舶の低・脱炭素化や洋上風力発電の導入等により、港湾・海事分野のカーボンニュートラルを推進する。

(港湾における脱炭素化の推進)

- ・ カーボンニュートラルポート形成の推進
- ・ ブルーカーボン生態系を活用した地球温暖化対策の推進
- ・ 港湾における水素等の取扱いに係る安全対策の推進

(海運におけるカーボンニュートラルの推進)

- ・ 炭素排出の少ないLNG燃料船の燃料タンク等の国内生産の推進
- ・ GHG削減に向けた国際戦略の推進
- ・ 内航海運におけるカーボンニュートラルに向けた環境整備
- ・ アンモニア等脱炭素燃料船のバンカリング（燃料供給）に関するガイドラインの整備

(洋上風力発電の導入の促進)

- ・ 洋上風力発電の導入を促す基地港湾の整備
- ・ 洋上風力発電の導入促進に向けた環境整備

＜カーボンニュートラルポートの形成に向けた具体的な取組の例＞



＜海事分野におけるカーボンニュートラルの推進＞

国際海運の新たな排出削減目標	ガス燃料船の燃料タンクの国内生産の推進	水素・アンモニア燃料船の導入促進に必要な環境整備
<ul style="list-style-type: none"> ● 2023年7月、2050年頃までに国際海運からの温室効果ガスの排出ゼロとの国際的な新たな目標に合意。 ● 目標達成のための国際的枠組みやルールの策定を強力にリードしつつ、日本の海事産業の競争力強化を図る。 	<p>LNG燃料船の重要部品である燃料タンクの内製化を推進し、ガス燃料船の安定的な供給体制を整備。</p> <p>ガス燃料船</p> <p>ガス燃料船の重要部品</p> <p>ガス燃料タンク</p> <p>ガス燃料供給装置</p> <p>エンジン</p>	<p>技術開発が進む水素・アンモニア燃料船の導入を促進する上で必要となるバンカリング（燃料供給）のガイドラインを策定する。</p>

(e) 持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進や空港の再エネ拠点化等の航空分野における脱炭素化の推進 **[26 億円(1.28)]**

航空分野における脱炭素化の実現に向けて、航空機の運航及び空港における脱炭素化の取組を推進する。

(航空機の運航における脱炭素化の推進)

- ・ 持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進に向けた環境整備
- ・ 航空機の運航の改善を通じた消費燃料の削減の推進
- ・ 産学官の連携による航空機の脱炭素化に資する新技術の早期実用化に向けた取組の推進

(空港における脱炭素化の推進)

- ・ 空港施設・空港車両・地上航空機からのCO₂排出削減のための取組の推進
- ・ 太陽光発電設備の導入等空港の再エネ拠点化の推進

(f) 鉄道資産を活用した再エネ導入や沿線地域と連携したグリーン電力の地産地消等の鉄道分野における脱炭素化の推進 **[6 億円(2.81)]**

鉄道分野における脱炭素化の実現に向けて、鉄道資産を活用した再エネの導入や、沿線地域と連携したグリーン電力の地産地消、鉄道車両の脱炭素化等の取組を推進する。

- ・ 鉄道分野・鉄道関連分野における脱炭素化に向けた取組の検討
- ・ 鉄軌道事業者等による脱炭素化に資する取組の実装への支援

(3) 国土交通分野のデジタルトランスフォーメーション（DX）や技術開発、働き方改革等の推進

(a) DX の推進等 **[11 億円(2.48)]**

ポストコロナの新たな経済社会に的確に対応する観点から、デジタルトランスフォーメーションの加速化を図る。また、統計の抜本的な改革を推進するための「国土交通省統計改革プラン」（令和4年8月10日）に基づき、統計全般の省横断的な企画立案、点検、品質改善を図る。

(社会資本の整備・維持管理等のデジタル化・スマート化)

- ・ 「インフラ分野のDXアクションプラン」の推進 * (b)に後述

(交通・物流分野の非接触化・リモート化)

- ・ ICT等の活用による省力化・効率化を通じた持続可能な鉄道システムへの転換
- ・ 物流現場の機械化・デジタル化等を通じた簡素で滑らかな物流等の構築
- ・ 港湾物流情報の電子化・データ連携による港湾物流の生産性向上・国際競争力強化

(デジタル・ガバメントの構築の加速化)

- ・ 国民の安全・安心、事業者の生産性向上等に直結する国土交通行政におけるDXの推進

(集中的な統計改革の推進)

- ・ 有識者からなる「統計品質改善会議」における審議内容を踏まえた所管統計の品質改善
- ・ 調査票の回収・集計業務等の民間委託による国の職員が直接担う業務内容の効率化

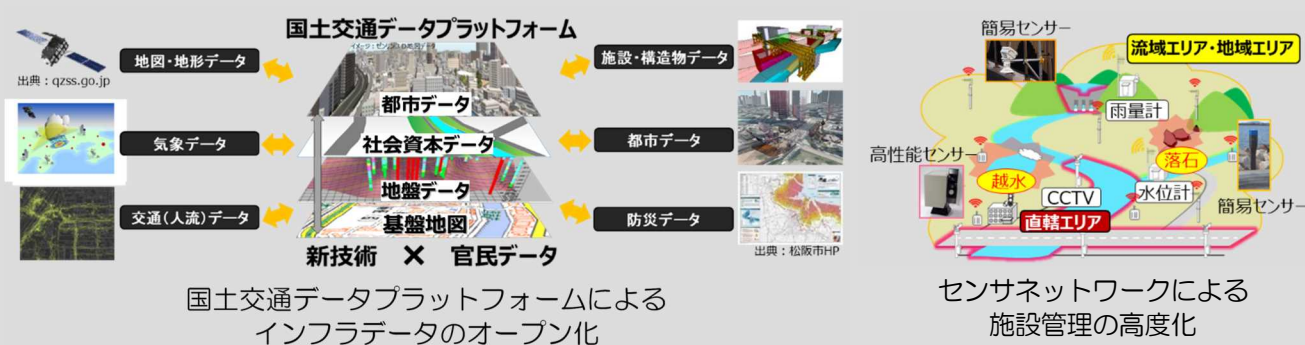
国土交通分野のデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進

国土交通分野のデジタルトランスフォーメーション(DX)の推進を通じ、あらゆる人々にデジタル化の恩恵が行き渡る社会を実現していきます。

【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・手続なども含めて、インフラまわりをスマートに変容させるものです。例えば、国土交通データプラットフォームによるインフラデータのオープン化・連携拡充や、センサネットワークによる施設管理の高度化などの取組を進めています。

令和5年4月より、大臣官房にイノベーション担当の参事官を新設し、DXを進める体制を強化しました。更に令和5年8月には、86の施策を位置付けた「インフラ分野のDXアクションプラン(第2版)」を策定し、「インフラの作り方の変革」、「インフラの使い方の変革」、「データの活かし方の変革」の3つの観点で分野網羅的、組織横断的に取組の推進を図ります。



【物流DXの推進】

物流業界では、2024年度のトラックドライバーへの時間外労働の上限規制適用を控え、輸送能力の不足といった物流の「2024年問題」の課題等が懸念されています。これに対応するため、令和5年6月の関係閣僚会議にて決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」を踏まえ、デジタル化や自動化・機械化、ドローン物流の実用化、物流・商流データ基盤の利用促進等、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より一層強力に推進します。



自動倉庫型ピッキングシステム



ピッキングロボット



ドローンを活用した配送

【国土交通行政におけるデジタル化の推進】

デジタル社会実現に向けて、国民の暮らしに深く関与する国土交通省においても、国民生活の利便性向上を図る観点から、国民・事業者向けの行政手続のオンライン化と業務の効率化・デジタル化に両輪で取り組み、申請受付から審査、通知等の申請業務に係るプロセスを一貫して処理できるシステムを段階的に拡充し、国土交通行政のデジタル化を強力に推進します。

(b) i-Construction、建築・都市のDX等の「インフラ分野のDXアクションプラン」の推進

[222 億円(3.11)]

新技術の活用拡大、ICT施工の地方公共団体への普及等によりi-Constructionを推進する。また、建築物の3次元データと属性情報を併せ持つBIM、3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化を推進するProject PLATEAU、不動産の共通コードである不動産ID等について、活用・連携を行う建築・都市のDX及びこれらと地理空間情報を組み合わせた利活用の高度化を推進する。これらも含め、「インフラ分野のDXアクションプラン(第2版)」等に基づき、インフラDXの推進に向けて取り組む。

(i-Construction等の推進)

- ・ 地方公共団体におけるICT施工の導入に向けた技術者支援の促進
- ・ 施工データの高度利用（ICT施工ステージⅡ）による現場全体の効率化の実現
- ・ BIM/CIMの普及拡大に向けたデータマネジメント環境等の構築
- ・ 公共工事における自動化・遠隔化技術等の新技術の現場実装の推進
- ・ デジタル技術等を活用した監督検査等の効率化の実現
- ・ 新技術活用促進に向けた技術マッチング等の推進
- ・ 地下空間に関する安全技術の確立に向けた地盤情報の収集・共有・利活用等の推進
- ・ 砂防事業における高速通信技術等を活用した無人化施工等の現場実装の推進
- ・ UAV等を活用した河川・ダム・砂防関係施設の巡視・点検等の効率化の推進
- ・ 産学官連携等による河川・砂防技術開発の推進
- ・ AI等の革新的技術の活用による水道管理の高度化・効率化
- ・ 施設情報や維持管理情報のデジタル化による下水道管理の高度化・効率化
- ・ 道路システムのDX「xROAD(クロスロード)」の推進による安全・安心の確保及び持続可能でスマートな道路管理への変革
- ・ 新技術やデジタルデータを活用した道路メンテナンスの効率化・高度化の推進
- ・ 建築物の生産・維持管理の高度化・円滑化の推進
- ・ スタートアップ・大学等における現場向け新技術開発への助成と国所管の研究施設の機能強化
- ・ デジタル化・リモート化社会の推進に資する位置情報基盤等の環境整備

(建築・都市のDX)

- ・ BIM活用の推進
- ・ 3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化の推進（Project PLATEAU）
- ・ 不動産IDの利活用・情報連携の促進
- ・ 地理空間情報の充実と利活用の高度化

建築・都市のDXの推進

国土交通省においては、官民一体となって BIM(3次元の形状情報に加え、建物の属性情報を併せ持つ建物情報モデルを構築するシステム)の活用を推進し、建築物の生産プロセス及び維持管理における生産性向上を図る取組を進めており、令和7年度には BIM を活用した建築確認を開始できるように環境整備を進めています。

また、産官学の幅広い主体と連携して 3D 都市モデル整備・活用・オープンデータ化プロジェクト(PLATEAU)を推進し、令和9年度までに 500 都市を目標に整備を進めています。さらに、土地・建物を一意に特定するための不動産 ID を情報連携のキーとして活用するべく環境整備を進めています。

これらの施策が連携し、建物内からエリア・都市スケールまでシームレスに再現した高精細なデジタルツインの実現、都市開発・維持管理の効率化、地域施策の高度化、建築・都市に関するデジタル情報等を活用した新サービス・新産業の創出等に寄与する「建築・都市のDX」を推進します。

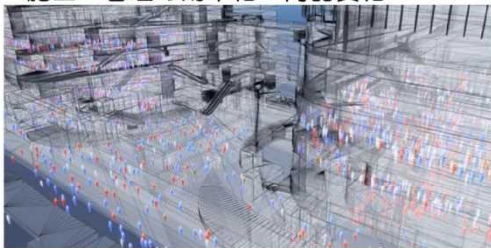
「建築・都市のDX」の推進により、これまでのビジネスモデルや空間利用を変革するとともに、イノベーションを創出し、建築・都市分野の経済性と社会性の最適化を進めていきます。

例えば令和5年度においては、中小の設計事務所・建設業者の BIM 活用を促進することで、建築 BIM の社会実装を加速化する取組や、PLATEAU と BIM の統合マップを利用したドローンの自律運航システムの開発、様々な業界から成る不動産 ID 官民連携協議会の設置及び実証事業を進めているところです。

今後、これらの取組により建築 BIM、PLATEAU、不動産 ID の社会実装を一層加速化するとともに、これらの相互連携とこれらと地理空間情報を組み合わせた利活用の高度化を進めていきます。



◆可視化やシミュレーションによる設計・施工・管理の効率化・高品質化



東京都港区：避難シミュレーションを踏まえた設計の高度化

- 人流や土地利用状況の可視化による建築設計の高度化
- 周辺地域の通風や熱環境等を踏まえた環境設計の高度化

◆不動産取引

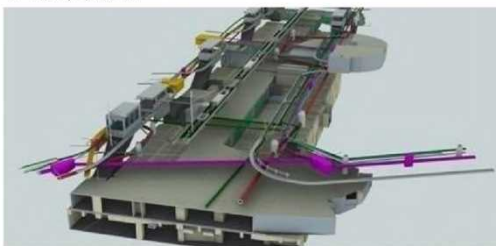


都市計画情報
下水道情報
ガス情報 等

山形県山形市、神奈川県横浜市、兵庫県加古川市（予定）
：不動産IDによる行政情報取得

- 重要事項説明に係る調査負担軽減

◆都市開発



東京都千代田区（予定）：周辺と一体となった地下埋設物の可視化

- 都市開発の効率化

◆物流



大阪府堺市（予定）：ドローンの自律運航

- ドローン飛行の安定性向上

(c) 経済安全保障にも資する造船・海運の国際競争力強化や海洋開発等の推進

[78 億円(1.05)]

造船・海運の国際競争力強化・生産性向上、海洋資源・エネルギー等の開発・利用、海洋権益の保全・確保に関する取組等を推進する。

(海事産業の国際競争力強化・生産性向上)

- ・ 新技術の開発・導入による海事産業の競争力強化
- ・ バーチャル・エンジニアリングによる船舶産業の省人化・効率化、自動運航船の実用化に向けた環境整備
- ・ 内航海運業の取引環境改善・生産性向上の推進
- ・ 経済安全保障の強化のためのサプライチェーン強靱化
- ・ 官公庁船の輸出促進

(海洋資源・エネルギー等の開発・利用の推進)

- ・ 海のドローン等の社会実装等の推進
- ・ 北極海航路の利活用に向けた環境整備の推進

(海洋権益の保全・確保)

- ・ 沖ノ鳥島における戦略的維持管理等による恒久的な島の保全の推進
- ・ 海洋権益の確保を目的とした広域かつ詳細な海洋調査、精緻な海洋情報の整備の推進

(国民の海洋・海事に対する理解の増進)

- ・ 海洋教育の推進や官民一体での国民の海洋・海事への理解の増進

(d) 運輸業、不動産鑑定業、造船・海運業、宿泊・観光業等における人材確保・育成

[306 億円の内数]

現場を支える技能人材等の確保・育成や生産性の向上のため、適切な賃金設定等の処遇改善、教育訓練の充実等を官民一体で推進する。

(運輸業、造船・海運業)

- ・ バス・タクシー運転者の安全・安心な職場環境構築の支援等、人材確保対策の強化
- ・ 自動車整備業の担い手の確保・育成や生産性向上等に向けた取組の推進
- ・ 航空機の操縦士の着実な養成や養成手法の効率化等の推進
- ・ 造船・海運業の事業基盤を支える海事人材の確保・育成

(不動産鑑定業)

- ・ 不動産鑑定士の処遇改善・担い手確保等に向けた取組の推進

(宿泊・観光業)

- ・ 観光産業における人材の確保・育成等の支援

(4) 持続可能な観光の推進

(a) 持続可能な観光の推進 [236 億円(2.37)]

我が国の成長戦略の柱、地域活性化の切り札である観光について、持続可能なあり方で、全国あまねくその効果を広めるべく、観光産業の「稼げる」産業への変革を進めつつ、持続可能な観光地域づくりや地方を中心としたインバウンド誘客、国内交流拡大に戦略的に取り組む。

(持続可能な観光地域づくり)

- ・ 地域の持続可能な観光地域づくりの支援
- ・ 観光DXを通じた先進的な観光地の創出
- ・ 地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化等の支援

(地方を中心としたインバウンド誘客の戦略的取組)

- ・ 戦略的な訪日プロモーションの実施
- ・ MICE誘致の促進
- ・ 双方向交流拡大等への支援
- ・ 航空・空港関係事業者の人材確保・育成等の推進、空港機能の効率的投資・運用に向けた取組推進、旅客の利便性向上のための受入環境高度化等
- ・ 安心してクルーズを楽しめる環境づくりの推進

(国内交流拡大)

- ・ 新たな交流市場・観光資源の創出

持続可能な観光の推進

本年3月に閣議決定した観光立国推進基本計画では、「持続可能な観光」、「消費額拡大」、「地方誘客促進」の3つのキーワードに特に留意して、「持続可能な観光地域づくり」、「インバウンド回復」、「国内交流拡大」に戦略的に取り組むこととしています。

このため、地域社会・経済に好循環を生む持続可能な観光地域づくりの取組を全国で展開し、宿泊施設等の改修等の観光地・観光産業の再生・高付加価値化について、複数年度にわたって計画的・継続的に支援するとともに、観光客増加に伴う混雑・マナー違反等の未然防止を含む観光地のマネジメント体制構築の支援や、外国人材活用による人材不足対策等を推進していきます。

また、訪日外国人旅行消費額5兆円の早期達成に向け、戦略的なプロモーションに加えて、アドベンチャーツーリズム等の特別な体験の提供等を支援するほか、新たな観光コンテンツ創出、高付加価値旅行者の誘客の集中的支援、戦略的なプロモーション等に取り組みます。

さらに、国内交流拡大のため、官民で連携して、ワーケーションの推進や平日の旅行等の促進を進めていきます。



観光地の再生・高付加価値化



特別な体験の提供



観光コンテンツの創出
(地域資源の活用)



持続可能な観光
(地域資源の維持)

(b) 国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開 [420 億円 (2.13)]

「国際観光旅客税の使途に関する基本方針等について」（令和4年12月観光立国推進閣僚会議決定）に基づき、より高次元な観光施策を展開する。

- * 国際観光旅客税を充当する施策の考え方については、既存施策の財源の単なる穴埋めをするのではなく、①受益と負担の関係から負担者の納得が得られること、②先進性が高く費用対効果が高い取組であること、③地方創生をはじめとする我が国が直面する重要な政策課題に合致することを基本とする。
- * 国際観光旅客税を充当する具体的な施策・事業については、硬直的な予算配分とならず、常に上記の考え方を満たすものとなるべく、毎年度洗い替えが行えるよう、民間有識者の意見も踏まえつつ検討を行い、予算を編成する。（以下は令和5年度事業の例示）

（ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備）

- ・ 最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現等
- ・ ICT等を活用した多言語対応、AIチャットボットの導入等
- ・ 公共交通利用環境の革新等
- ・ 旅行安全情報共有プラットフォームを通じた旅行者の安全の確保 等

（我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化）

- ・ インバウンドの回復に向けた戦略的な訪日プロモーションの実施
- ・ MICE誘致のためのコンベンションビューロー機能高度化支援

（地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験滞在の満足度向上）

- ・ 世界に誇る観光地を形成するための観光地域づくり法人（DMO）の体制整備
- ・ 新たなインバウンド層の誘致のためのコンテンツ強化等
- ・ 文化財や国立公園等に関する多言語解説の整備
- ・ 文化財や国立公園等を活用したインバウンドのための環境整備 等

(c) 社会資本の整備・利活用を通じた観光振興

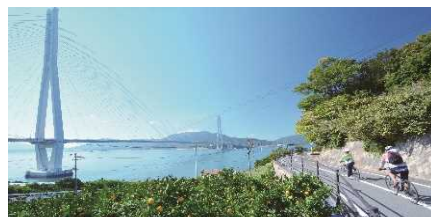
観光資源としての既存ストックの公開・開放などの社会資本の利活用や、観光客の移動円滑化等にも資する社会資本の整備を通じて、地域の観光振興に貢献する。

- ・ インフラツーリズムの拡大に向けたインフラ施設と地域との連携手法の検討
- ・ 地域の水辺や緑などの景観資源を活用した魅力の向上
- ・ 官民連携等を通じた地域活性化の拠点としての「みなとオアシス」の機能強化
- ・ 道の駅やSA・PAにおけるインバウンド受入環境整備の推進
- ・ 訪日客への対応のための地域の拠点空港等における滑走路整備等の推進
- ・ 更なる周遊促進に向けた高速道路の周遊パスの推進
- ・ 道路案内標識の改善等によるわかりやすい道案内の推進
- ・ 駐車場予約サービスの導入やパーク&ライド等の活用による面的な観光渋滞対策の導入支援
- ・ 道路空間の有効活用や、無電柱化等の景観等に配慮した道路整備による観光地の快適な空間づくりの推進
- ・ ナショナルサイクルルート等における走行環境・受入環境の整備、沿線の魅力づくりや情報発信等の推進
- ・ 民間等と連携した賑わいある水辺空間の創出による地域活性化の推進
- ・ 官民連携による砂防施設を活用した地域活性化・防災意識啓発の推進

<社会資本を活用した観光振興の例>



インフラツーリズム
(首都圏外郭放水路)



ナショナルサイクルルート
(しまなみ海道サイクリングロード)



水辺空間の創出
(街なかキャンプ/北上川)

(5) 「2024年問題」の解決等に向けた物流の革新、持続可能な建設業の実現

令和6年4月から時間外労働の上限規制がトラックドライバーや建設業に適用され、影響が懸念される「2024年問題」の解決等に向けた取組を推進する。

(a) 担い手の確保・育成や物流の効率化等による物流の革新 [183億円(1.71)]

物流の「2024年問題」の解決等に向け、持続可能な物流を実現すべく、令和5年6月の関係閣僚会議にて決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、物流拠点・ネットワークの機能強化、物流GX・DX・標準化等による「物流の効率化」、「商慣行の見直し」、「行動変容を促す仕組みの導入」等の抜本的・総合的な対策を一体的に進め、物流の生産性向上等を推進する。

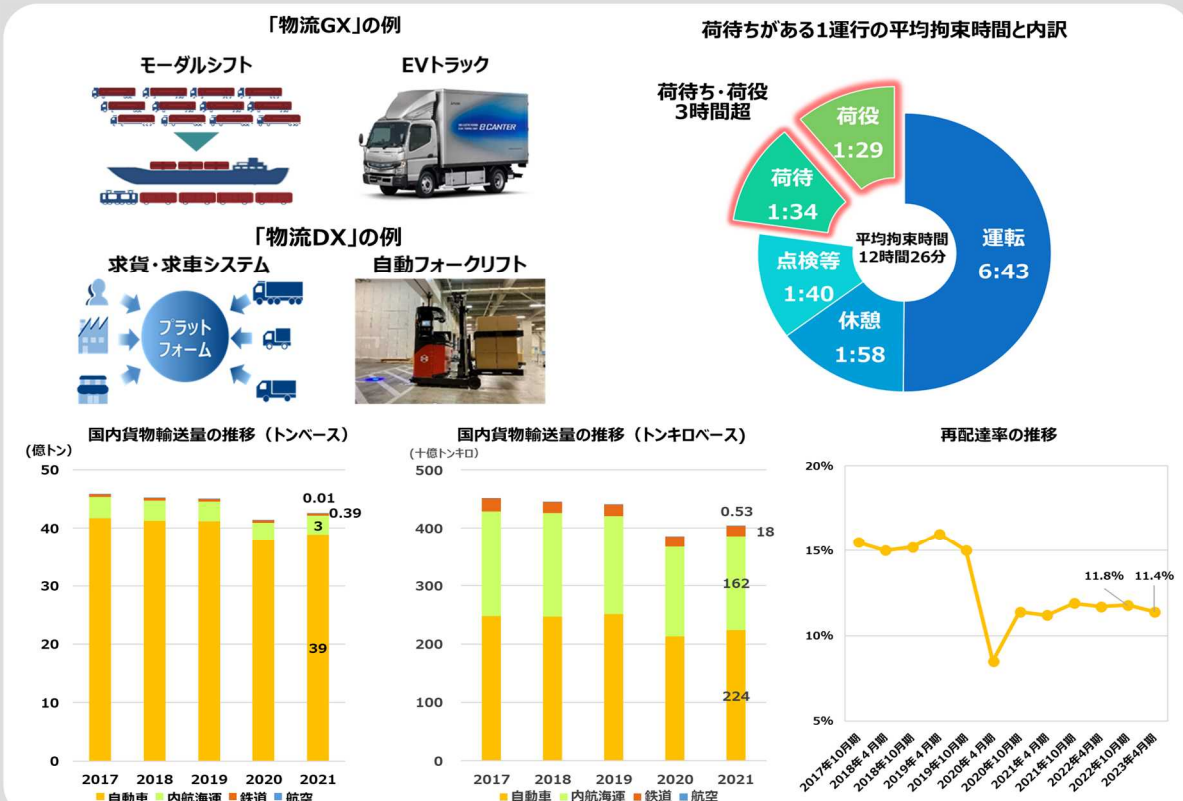
- ・ 物流のGX・DX・標準化等の推進による物流の効率化、行動変容の促進
- ・ トラック運送業の労働生産性の向上や取引環境の適正化等による働き方改革の推進
- ・ 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化等、港湾における物流革新への対応
- ・ 貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化や鉄道へのモーダルシフトの強力な促進
- ・ 中継輸送の普及促進や自動運転の実証等、道路分野における物流の効率化等に向けた取組の推進
- ・ 災害時等におけるサプライチェーンの確保及び円滑な支援物資物流の実現のための物流施設の整備・機能強化

※ 「物流2024年問題」の解決等に向け持続可能な物流を実現すべく、モーダルシフトを強力に促進するための環境整備及び再配達削減に向けた取組に必要な経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

「2024年問題」の解決等に向けた物流の革新

物流は国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラである一方、担い手不足やカーボンニュートラルへの対応等様々な課題に直面しています。

2024年4月には、物流産業を魅力ある職場とすることを目的に、時間外労働の上限規制がトラックドライバーにも適用される中、一部ドライバーの労働時間が短くなることにより、何も対策を講じなければ輸送力が2024年度には14%、2030年度には34%不足し、今のように運べなくなる可能性があるかと推計されています。これらを踏まえて、今年3月に我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議が設置、6月2日に「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられました。この政策パッケージには、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容の3つの柱に基づいて、抜本的・総合的な対策が盛り込まれています。国土交通省としては、関係省庁と連携しつつ、この政策パッケージに基づき、物流を停滞させないよう、荷待ち・荷役時間削減等商慣行の見直しやトラックの輸送効率化、モーダルシフトの促進、物流施設・物流ネットワークの機能強化等といった物流の効率化、荷主・消費者の行動変容等の取組を推進していきます。



(b) 担い手の確保・育成や生産性向上による持続可能な建設業の実現 [7 億円(1.44)]

建設業の「2024 年問題」の解決、持続可能な建設業の実現に向け、建設資材価格の変動への対応、建設キャリアアップシステムも活用した処遇改善、現場技能者への賃金支払の適正化による建設産業の賃上げ、週休 2 日の実現に向けた働き方改革の推進、外国人技能労働者の受け入れ・育成等により、担い手の確保・育成や生産性向上に取り組む。

- ・ 適正な工期設定や ICT 活用による働き方改革や生産性向上、建設キャリアアップシステムも活用した処遇改善等による建設業の魅力向上
- ・ 建設業における取引環境の適正化
- ・ 建設分野における外国人材の円滑かつ適正な活用の推進

「2024 年問題」の解決等に向けた持続可能な建設業の実現

働き方改革の推進や生産性の向上等を内容とする新・担い手 3 法を踏まえ、週休 2 日を実現できるようにするための工期の適正化に向けて「工期に関する基準」の周知・徹底を図るほか、地方公共団体の取組の「見える化」等を通じた施工時期の平準化等に取り組んでいます。

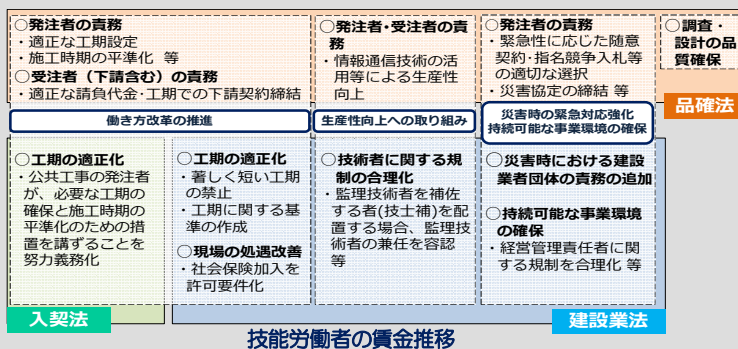
また、建設技能者の技能と経験に応じた評価・処遇改善が図られるよう、建設キャリアアップシステム (CCUS) の普及を官民一体で推進し、モデル工事等を通じた国直轄工事や地方公共団体発注工事での CCUS 活用の促進や技能者の評価レベルを手当支給に反映する企業独自の取組の水平展開などに取り組んでいます。

さらに、中央建設業審議会・社会資本整備審議会の基本問題小委員会において、請負契約の透明化による適切なリスク分担、賃金引上げ、働き方改革の 3 つの観点から、持続可能な建設業の実現に向けた制度のあり方について検討を進めています。

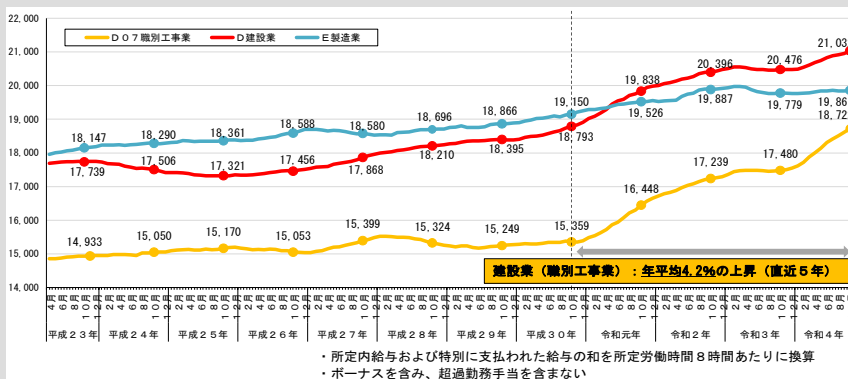
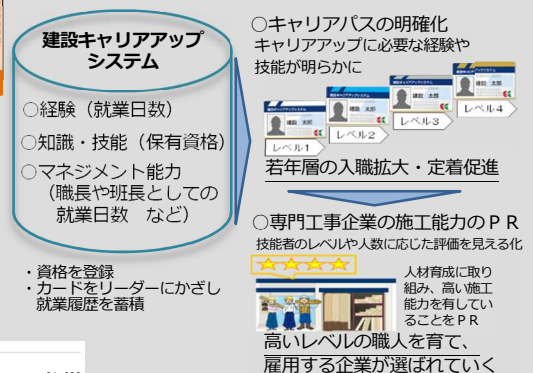
なお、公共事業予算の執行は順調であり、最終的には繰り越した分も含め、ほぼ全額が執行されています。

※ 現下の資材価格の高騰等を踏まえた公共事業等の実施に必要な経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

新・担い手 3 法 (品確法と建設業法・入契法の一体的改正) の概要



建設キャリアアップシステムの概要



・ 技能労働者の賃金の上昇が、公共工事設計労務単価の上昇に繋がる。この労務単価の上昇が、適正利潤の確保、更なる賃金の引上げに繋がるという好循環になっている。(建設業 (職別工事業) の平成 30 年～令和 4 年の賃金上昇率は年平均 4.2%)

公共事業の執行状況 (国土交通省関係) <6月末時点> ※直轄、補助、独法等の合計

【当初予算 (前年度からの繰越含む)】				【補正予算】			
区分	予算現額	契約額計	率	区分	予算現額	契約額計	率
令和 5 年度	9.9	6.1	62.0	令和 4 年度 (第 2 号)	1.6	1.3	77.9
令和 4 年度	10.1	6.2	61.9	令和 3 年度	1.6	1.1	72.3
令和 3 年度	11.3	6.8	60.2	令和 2 年度 (第 3 号)	2.0	1.3	66.7
令和 2 年度	12.1	6.9	56.7	令和 元年度	1.4	0.8	60.8
令和 元年度	11.2	6.4	56.7	平成 30 年度 (第 2 号)	0.8	0.5	59.8

※前年度からの繰越額には補正予算の繰越額も含んでいる。

公共事業関係費 (国土交通省) の不用額

区分	不用額	率
令和 4 年度	0.1	1.1
令和 3 年度	0.1	1.0
令和 2 年度	0.1	0.8
令和 元年度	0.1	1.4
平成 30 年度	0.1	1.1

※令和 4 年度については、速報値である。

過去と比較しても順調に執行。繰り越した予算も含め、ほぼ全額を執行。

(6) 民間投資やビジネス機会の拡大

(a) ビジネスでの利活用に向けた地籍整備等の推進やデータ基盤・提供環境の整備

[111 億円(1.17)]

不動産投資市場の活性化等を通じたビジネスの機会拡大・効率化や新ビジネスの創出に向けた環境整備を推進するため、土地の適正価格の把握や社会資本整備の基盤である地籍整備について地域特性に応じた戦略的な推進を図る。

- ・ デジタル化や ESG 投資等の新たな動向を踏まえた不動産投資市場の環境整備
- ・ 不動産価格の変動を的確に把握するための地価公示等の着実な実施
- ・ 人流データ等の地理空間情報を活用した新たなサービスの創出や地域課題解決等の推進
- ・ 不動産管理業の適正化・発展に係る環境整備
- ・ 社会資本整備や防災対策、まちづくり等と連携した地籍整備の更なる推進
- ・ リモートセンシング等の先進的・効率的な手法の導入を通じた地籍調査の円滑化・迅速化
- ・ 都市部での地籍整備モデル・ノウハウの確立

(b) PPP/PFI の推進 [66 億円(2.73)]

民間の資金・ノウハウを活用した多様な PPP/PFI を通じて、低廉かつ良質な公共サービスを提供するとともに、民間の事業機会を創出し、経済成長の加速化や地域活性化を図る。

- ・ 先導的な PPP/PFI の案件形成
- ・ 地域プラットフォームを通じた案件形成に対する支援
- ・ 民間提案に基づく新たな官民連携手法を創出するための導入支援
- ・ 地方公共団体への専門家派遣を通じた自立的な案件形成・職員の能力向上に対する支援
- ・ 民間事業活動と一体的に実施する基盤整備の事業化検討の機動的な支援
- ・ 都市公園における官民連携の強化による整備・管理運営の推進
- ・ 小規模な地方公共団体等による公営住宅整備に関する PPP/PFI 推進の支援
- ・ PPP/PFI を活用した公的賃貸住宅団地の再生・福祉拠点化の推進
- ・ コンセッション方式の活用による空港経営改革の推進
- ・ ウォーター PPP 等の導入や広域化・共同化による上下水道事業の基盤強化
- ・ 民間の技術を活用した下水道施設のエネルギー拠点化の推進
- ・ PFI 手法を活用した無電柱化の推進

(c) インフラシステム海外展開の戦略的拡大 [33 億円(1.20)]

デジタル変革、カーボンニュートラルへの対応等を通じ、世界のインフラ需要を取り込んでいくため、「インフラシステム海外展開戦略 2025」及び「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」等を踏まえ、我が国の強みである質の高いインフラの海外展開に向けた取組を官民一体で推進する。

(「川上」からの継続的関与の強化)

- ・ トップセールス、相手国要人の招請、セミナー開催、研修等の戦略的展開
- ・ 国際機関等と連携した情報発信の強化
- ・ 海外インフラ展開法に基づく高速鉄道、水資源・下水道のインフラ海外展開の推進
- ・ 相手国の制度構築・人材育成支援の効果的实施
- ・ カントリーリスクへの着実な対応

(我が国の強みを活かした案件形成)

- ・ デジタル活用・気候変動対応・FOIP に資する案件形成
- ・ 運営・維持管理 (O&M) への参画
- ・ CORE JAPAN の取組の推進

(我が国企業の競争力の強化等)

- ・ 国際標準化等に係る戦略的取組の推進
- ・ 第三国市場に進出する際の補完的連携
- ・ インフラメンテナンスの海外展開支援
- ・ スタートアップ企業、中堅・中小企業、地方企業等の海外展開支援
- ・ 我が国企業の人材採用・育成への支援

(7) 2025年大阪・関西万博や2027年国際園芸博覧会に向けた対応

令和3年8月に策定された大阪・関西万博に関連するインフラ整備計画に基づく会場周辺のインフラ整備や経済産業省からの委任を受けた「日本館」の整備等、2025年大阪・関西万博の円滑な開催に資する取組を関係省庁と連携し推進する。

神奈川県横浜市で開催される2027年国際園芸博覧会については、令和5年4月に関係閣僚会議を開催し、本博覧会の成功に向け、関係府省庁で一丸となって開催準備に万全を期することとされており、2025年大阪・関西万博とも連携して機運醸成を図るなど、着実な準備を進める。

2025年大阪・関西万博や2027年国際園芸博覧会に向けた対応

2025年大阪・関西万博の開催に向けて、令和2年9月に政府の国際博覧会推進本部が設置され、同年12月に基本方針を閣議決定しました。また、令和3年12月に大阪・関西万博のコンセプトである「未来社会の実験場」の具体化に向けた現時点における取組、検討状況をまとめたアクションプランを策定(直近は令和5年6月に改訂)したところです。国土交通省としては、関係省庁や地元自治体等と緊密に連携し、関連するインフラ整備に加え、空飛ぶクルマの制度整備、EVバスの導入支援、万博を契機とした全国への誘客促進等、大阪・関西万博の成功やその後の大阪・関西の発展に資するよう必要な取組を着実に進めていきます。

○空飛ぶクルマの実現



空飛ぶクルマの制度整備を実施

○EVバスの導入支援



会場内外周バスや会場アクセスバスにおいて、日本の優れたEVバスを積極的に活用

○全国への誘客促進



魅力的な観光コンテンツの効果的な情報発信等により、日本全国への誘客を促進

2027年国際園芸博覧会(略称:GREEN×EXPO 2027)は、1990年大阪花の万博以来、日本で37年ぶりに開催されるA1クラス(最上位)の国際園芸博覧会であるとともに、条約に基づく国内通算7回目の万国博覧会です。SDGsの達成やグリーン社会の実現に貢献する博覧会として、これからの自然と人・社会との持続可能性を追求し、世界と共有する場を目指します。これまで、特別措置法の施行、国際園芸博覧会担当大臣の指定、博覧会国際事務局の認定等を経て、令和5年4月に関係閣僚会議を開催する等、開催に向けた準備を推進しています。国土交通省としては、博覧会協会、関係府省庁、地元自治体及び経済界等と緊密に連携し、本博覧会の開催が、花と緑との関わりを通じ、自然と共生した持続可能で幸福感が深まる社会を創造する機会となるよう、必要な取組を着実に進めていきます。

○開催場所の位置図



○会場イメージ



○公式ロゴマーク



関係閣僚会議で公表

3. 個性をいかした地域づくりと分散型国づくり

(1) 共生社会実現に向けたバリアフリー社会の形成と活力ある地方創り

(a) 地域公共交通や観光地・宿泊施設等のバリアフリー化の推進とユニバーサルデザインのまちづくりの実現 [333 億円の内数]

誰もが安心して暮らし、快適に移動できる環境を整備するため、鉄道駅や地域公共交通、観光地・宿泊施設等のバリアフリー化を推進する。また、全ての人に優しいユニバーサルデザインのまちづくりを実現するため、幅広い世代が利用する駅前広場や公園施設等のバリアフリー化を推進する。

- ・ 全ての利用者の安全性向上を図るためのホームドアの更なる整備等の促進
- ・ ホーム拡幅等の駅改良やバリアフリー施設等の整備による駅空間の質的進化の推進
- ・ 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバスやUDタクシー等の導入等に対する支援
- ・ 観光地・宿泊施設等のバリアフリー化による誰もが安心して旅行を楽しめる環境整備の推進
- ・ 心のバリアフリーの普及・啓発に向けた、障害者等用施設の適正利用の推進やモデル的な取組の調査の実施
- ・ 駅前広場等のバリアフリー化や都市公園におけるユニバーサルデザインの推進
- ・ 歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化

<鉄道駅のバリアフリー化>



ホームドア



エレベーター



バリアフリースイットイレ



段差・隙間の解消

<バス・タクシーのバリアフリー化>

<宿泊施設のバリアフリー化>



エレベーター式リフト付きバス



福祉タクシー



ユニバーサルデザイン
タクシー



客室のバリアフリー化

(b) 空き家対策、所有者不明土地等対策及び適正な土地利用等の促進

[98 億円(1.38)]

空き家・所有者不明土地等の適正かつ効果的な活用により地域の生活環境の維持・向上を図り、魅力・活力のある地域の形成を推進する。

- ・ 空き家の活用や除却等への総合的な支援の強化
- ・ 空き家対策促進に向けた環境整備から事業実施までの各段階に応じたモデル的な取組への支援
- ・ 空き家対策における DX の推進
- ・ 所有者不明土地等の円滑な利活用・管理を図るための仕組みづくりに対する支援の強化
- ・ 空き家等の流通活性化に向けた環境整備の推進
- ・ 住宅団地における良好な居住環境の確保・再生を図る取組への支援
- ・ マンションの管理適正化と再生の円滑化の推進

空き家対策・所有者不明土地等対策の充実強化

人口減少・高齢化が進む中、今後更なる増加が見込まれる空き家や所有者不明土地等への対策が喫緊の課題となっています。

空き家対策については、令和5年6月14日に公布された「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」(公布の日から6か月以内に施行)に基づき、空き家の発生抑制や利活用、適切な管理、除却等の総合的な取組を進めていきます。また、財政支援及び税制措置により、周辺に悪影響を及ぼしている空き家の除却や地域活性化のための空き家の活用等を推進しています。

所有者不明土地等対策については、令和4年11月に「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法の一部を改正する法律」が施行され、都道府県知事の裁定を受けることで、朽廃した空き家がある場合を含め、所有者不明土地を地域住民のための広場や太陽光発電設備等の設置のために使用できるようになりました。また、この法改正に併せて、全国10ブロックで関係省庁や地方公共団体、関係士業団体等から構成される土地政策推進連携協議会を設立し、所有者不明土地等対策を推進しています。

さらに、空き家対策及び所有者不明土地等対策を一体的・総合的に推進し、空き家・土地の有効活用や適切な管理を図り、地域経済の活性化に繋げていきます。

空き家対策

居住環境の整備改善のため、特定空家等を除却



地域活性化のため、空き家を地域交流施設に活用



所有者不明土地対策

所有者の分からない土地に地域住民の役に立つ施設を整備



・ ポケットパーク (公園)



・ 防災空地、防災倉庫



・ 太陽光発電設備



(c) 離島、奄美群島、小笠原諸島、半島、豪雪地帯等の条件不利地域の振興支援

[56 億円(1.20)]

離島、奄美群島、小笠原諸島、半島、豪雪地帯等の条件不利地域について、地域資源や地域の特性、創意工夫等を活かした取組に対する支援を行う。

- ・ 離島における定住促進や関係人口・交流人口の拡大に係る取組、デジタル実装等に対する支援
- ・ 奄美群島における沖縄との連携強化や産業振興、定住促進等に対する支援
- ・ 小笠原諸島における公共施設の改築や産業振興、定住促進、生活環境の改善等に対する支援
- ・ 半島地域における交流促進、産業振興、定住促進等に対する支援
- ・ 豪雪地帯における除雪時の死傷事故防止に向けた安全確保のための体制整備等に対する支援

(d) 民族共生象徴空間（ウポポイ）を通じたアイヌ文化の復興・創造等の促進

[22 億円(1.21)]

令和2年7月に開業した「民族共生象徴空間(ウポポイ)」への年間来場者数 100 万人を目指し、戦略的な誘客施策を実施するとともに、コンテンツの充実や地域との連携等の推進を図り、アイヌ文化の復興・創造等を促進する。

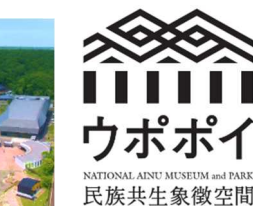
「民族共生象徴空間（ウポポイ）」～アイヌ文化の復興・創造等の拠点～

令和2年7月にアイヌ文化の復興・創造等の拠点としてオープンした「民族共生象徴空間(ウポポイ)」に国内外から多くの人々が訪れ、アイヌ文化の素晴らしさを体験し、民族共生の理念に共感してもらえるよう、年間来場者数 100 万人を目指し、ターゲットに応じた戦略的な誘客施策を実施するとともに、魅力的なコンテンツを提供していきます。また、アイヌ文化の復興等の核となるよう、アイヌ文化伝承活動等が盛んな地域との連携を推進していきます。

民族共生象徴空間(ウポポイ※)



アイヌ古式舞踊



楽器（トンコリ）演奏体験



トゥレップン
(ウポポイ PR キャラクター)



※ アイヌ語で「(おおぜいで) 歌うこと」という意味



◇札幌から
高速道路利用で約 65 分
特急列車利用で約 65 分

◇新千歳空港から
高速道路利用で約 40 分
特急列車利用で約 40 分



ウポポイ 検索

<https://ainu-upopoy.jp/>

(e) 首里城の復元に向けた取組の推進 [47 億円の内数]

関係閣僚会議で決定された「首里城正殿等の復元に向けた工程表」に基づき、首里城正殿の本体工事(令和4年11月着工)を引き続き実施し、令和8年の復元に向けた取組を進める。

(2) デジタル田園都市国家構想の実現に資する分散型国づくりや持続可能な地域活性化

(a) 新たな国土形成計画の推進 [2 億円(1.37)]

新たな国土の将来ビジョンとして「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図る新たな国土形成計画（令和5年7月閣議決定）を実効的に推進していくため、広域地方計画の検討・策定作業を進めるとともに、新しい資本主義やデジタル田園都市国家構想を踏まえつつ、人口減少下においても地方において人々が安心して暮らし続けることができる社会の実現に向けた取組を推進する。

- ・ 新たな国土形成計画の重点テーマの推進
- ・ 新たな広域地方計画の策定・推進
- ・ 人口減少下での適正な土地の利用・管理を進める「管理構想」の全国展開

<新たな国土形成計画（全国計画）の概要>

新たな国土の将来ビジョン 計画期間：2050年さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間

時代の重大な岐路に立つ国土《我が国が直面するリスクと構造的な変化》

<p>地域の持続性、安全・安心を脅かすリスクの高まり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 未曾有の人口減少、少子高齢化がもたらす地方の危機 ・ 巨大災害リスクの切迫（水災害の激甚化・頻発化、巨大地震・津波、火山噴火、雪害等） ・ 気候危機の深刻化（2050年カーボンニュートラル）、生物多様性の損失 	<p>コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ テレワークの進展による転職なき移住等の場所に縛られない暮らし方・働き方 ・ 新たな地方・田園回帰の動き、地方での暮らしの魅力 	<p>激動する世界の中での日本の立ち位置の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ DX、GXなど激化する国際競争の中での競争力の低下 ・ エネルギー・食料の海外依存リスクの高まり ・ 東アジア情勢など安全保障上の課題の深刻化
--	--	--

豊かな自然や文化を有する多彩な地域からなる国土を次世代に引き継ぐための**未来に希望を持てる国土の将来ビジョンが必要**

目指す国土の姿「新時代に地域力をつなぐ国土 ～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～」

<p>デジタルとリアルとの融合による活力ある国土づくり ～地域への誇りと愛着に根ざした地域価値の向上～</p>	<p>巨大災害、気候危機、激化する国際情勢に対応する安全・安心な国土づくり ～災害等に屈しないしなやかに強い国土～</p>	<p>世界に誇る美しい自然と多彩な文化を育む個性豊かな国土づくり ～緑の国、海の国、文化の国～</p>
--	--	--

国土づくりの戦略的視点 ①民の力を最大限発揮する官民連携 ②デジタルの徹底活用 ③生活者・利用者の利便の最適化 ④縦割りの打破（分野の垣根を越える横断の発想）

※南北に細長い日本列島における国土全体での連結強化
※広域レベルからコミュニティレベルまで重層的な圏域形成

国土構想の基本構想「シームレスな拠点連結型国土」

〈広域的な機能の分散と連結強化〉

- ◆ 中核中核都市等を核とした広域圏の自立的発展、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」の形成
- ◆ リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化

〈持続可能な生活圏の再構築〉

- ◆ 生活に身近な地域コミュニティの再生（小さな拠点を核とした集落生活圏の形成、都市コミュニティの再生）
- ◆ 地方の中心都市を核とした市町村界にとられない新たな発想からの地域生活圏の形成

デジタルの徹底活用による場所や時間の制約を克服した国土構想への転換

- ▷ 東京一極集中の是正（地方と東京のwin-winの関係構築）
- ▷ 国土の多様性（ダイバーシティ）、包摂性（インクルージョン）、持続性（サステナビリティ）、強靱性（レジリエンス）の向上

デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成

- ・ 「地方の豊かさ」と「都市の利便性」の融合
- ・ 生活圏人口10万人程度以上を一つの目安として想定した地域づくり（地域の生活・経済の実態に即した市町村界にとられない地域間の連携・補完）
- ・ 「共」の視点からの地域経営（サービス・活動を「兼ねる、束ねる、繋げる」発想への転換）
 - ✓ 主体の連携、事業の連携、地域の連携
- ・ デジタルの徹底活用によるリアルな地域空間の質的向上
 - ✓ デジタルインフラ・データ連携基盤・デジタル社会実装基盤の整備、自動運転、ドローン物流、遠隔医療・教育等のデジタル技術サービスの実装の加速化
 - ✓ 地域交通の再構築、多世代交流まちづくり、デジタル活用を含めたリアル空間での利便性向上
- ・ 民の力の最大限活用、官民パートナーシップによる地域経営主体の創出・拡大

相乗効果の発揮

持続可能な産業への構造転換

- ・ GX、DX、経済安保等を踏まえた成長産業の全国的な分散立地等
- ・ 既存コンビナート等の水素、アンモニア等への転換を通じた基幹産業拠点の強化・再生
- ・ スタートアップの促進、働きがいのある雇用の拡大等を通じた地域産業の稼ぐ力の向上 等

グリーン国土の創造

- ・ 広域的な生態系ネットワークの形成、自然資本の保全・拡大、持続可能な活用（30by30の実現、グリーンインフラの推進等を通じたネットワーク化）
- ・ カーボンニュートラルの実現を図る地域づくり（地域共生型再生エネ導入、ハイブリッドダム等）等

人口減少下の国土利用・管理

- ・ 地域管理構想等による国土の最適利用・管理、流域治水、災害リスクを踏まえた住まい方
- ・ 所有者不明土地・空き家の利活用の円滑化等、重要土地等調査法に基づく調査等
- ・ 地理空間情報等の徹底活用による国土の状況の見える化等を通じた国土利用・管理DX 等

地域の安全・安心、暮らしや経済を支える国土基盤の高質化

- ・ 防災・減災、国土強靱化、生活の質の向上、経済活動の下支え
 - 【機能・役割に応じた国土基盤の充実・強化】
- ・ 戦略的マネジメントの徹底によるストック効果の最大化

地域を支える人材の確保・育成

- ・ 包摂社会に向けた多様な主体の参加と連携
- ・ こどもまんなかまちづくり等のこども・子育て支援、女性活躍
- ・ 関係人口の拡大・深化

分野別施策の基本的方向

<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域の整備（コンパクトネットワーク、農山漁村、条件の厳しい地域への対応等） ○ 産業（国際競争力の強化、エネルギー・食料の安定供給等） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 文化・スポーツ及び観光（文化が育む豊かで活力ある地域社会、観光振興による地域活性化等） ○ 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラ
--	---

計画の効果的推進

広域地方計画の策定・推進

- 地理空間情報等を活用したマネジメントサイクルと評価の実施
- 広域地方計画協議会を通じた広域地方計画の策定・推進

新しい資本主義、デジタル田園都市国家構想の実現

(b) 地方への人の流れを創出する移住等の促進 [2億円(皆増)]

新たな国土形成計画に掲げる「新時代に地域力をつなぐ国土」を実現するため、移住等をとりまく各段階での課題に対応した施策を講じ、地方への人の流れを創出する移住・二地域居住等の促進を図る。

(情報を得る、地域とつながる)

- ・ 移住等の先導的な実証事業や地方公共団体の計画策定等に対する支援
- ・ 二地域居住に関する情報提供の推進や、離島等での定住促進に資する情報発信等への支援
- ・ 反復継続した来訪を促進するための第2のふるさとづくりの推進

(住まい、仕事を探す)

- ・ 空き家の活用等による移住環境整備の強化
- ・ 都市における移住等の促進に資するコワーキングスペース等の整備の強化
- ・ 離島等における定住住宅・シェアオフィスの整備等による移住・二地域居住の環境整備の強化
- ・ 移住等の促進に資する広域・官民連携での基盤整備の推進

(移住する)

- ・ 移住者に対する住宅取得支援の強化
- ・ 都市における移住等の促進に資する地域交流センター等の整備の強化
- ・ 離島における交流施設の整備に対する支援の強化
- ・ 地域公共交通の「リ・デザイン」等に対する支援

地方への人の流れを創出する移住等の促進

新たな国土形成計画(全国計画)が目指す「新時代に地域力をつなぐ国土」の実現に向け、移住や二地域居住を促進することによる地方への人の流れの創出・拡大が重要です。デジタル田園都市国家構想総合戦略(令和4年12月23日閣議決定)においても地方の社会課題解決・魅力向上に向けた都会から地方への人の流れの創出の重要性が位置づけられており、2027年までに東京圏から地方への移住者を年間10,000人とするという目標が重要業績評価指標として設定されているなど、その対応は急務となっています。

かつては移住というと、定年を迎えたシニア層がゆったりと過ごすというイメージもありましたが、コロナ禍を経てテレワークなどによる「転職なき移住」が広がりを見せていることもあり、地方への移住に関心を示す若者の割合が高まっています。また、総務省のアンケート結果によれば、多くの地方公共団体が若者や子育て世代を移住の主なターゲットとして据えています。

他方、移住に当たっては、情報を収集し、移住先を決める段階から、実際に現地で暮らし始めるまでの間に、多くのハードルがあるとされています。特に、移住者向けの住居の確保や、仕事のマッチングやコワーキングスペース等の環境整備、地域での円滑なコミュニティ形成等により、段階に応じた様々な課題に対応していくことが必要です。

国土交通省としては、これまで地方公共団体やNPO法人等が取り組んできた各種の移住支援策も踏まえつつ、「こどもまんなかまちづくり」も含めた総合的な視点から、地域における移住等の受入れに関する環境整備等を促進する取組を進めています。



(c) コンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくりの推進 [863 億円(1.15)]

地域の生活機能の誘導・集約や防災指針を軸とした防災・減災を推進するとともに、多様なライフスタイルを支えるコンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくりを推進する。

- ・ 防災・減災を主流化したコンパクトシティの更なる推進
- ・ ウォーカブルなまちづくり、まちの資源利活用によるエリア価値の向上に対する支援
- ・ 持続可能な都市圏を目指したまちづくりの深化
- ・ 歩道や路肩等の柔軟な利活用や「人中心の道路空間」の実現等による「多様なニーズに応える道路」の推進
- ・ まちなかの再生や域外から稼ぐ産業の集積等を通じた地方都市等の再生

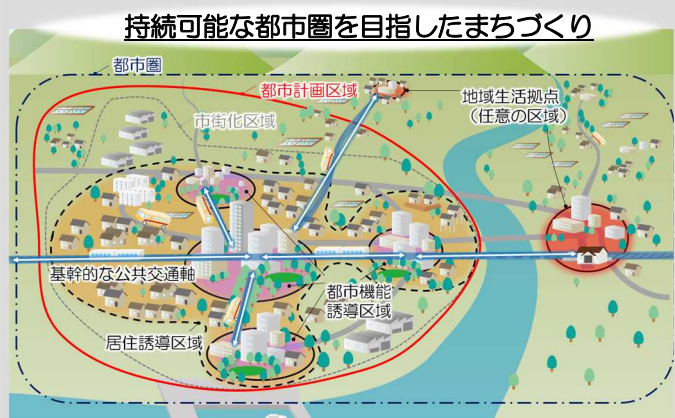
持続可能な都市圏を目指したまちづくりの深化

コンパクト・プラス・ネットワークの取組は着実に拡大しており、令和5年3月31日時点で、約680都市が持続可能な都市を目指すための「立地適正化計画」の作成に取り組み、このうち、504都市が計画を作成・公表済です(うち、172都市が防災指針を作成・公表済、386都市が持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を目的とした地域公共交通計画を作成・公表済)。また、これまで、まちなかにおけるゆとりとにぎわいのあるウォーカブルなまちづくりを推進(令和5年6月末時点までに101市区町村が滞在快適性等向上区域を設定)してきたところです。

人口減少の深刻化等の課題への対応と併せて、ポストコロナの多様な暮らし方・働き方を支える持続可能で人間中心のコンパクトなまちづくりの実現に向けては、都市中心部のにぎわい確保はもちろんのこと日常生活を営む身近なエリアにも必要な機能が確保された地域生活拠点(任意の区域)を形成し、魅力向上等を図ることが重要です。また、立地適正化計画等と地域公共交通計画の連携を強化し、まちづくりと一体となって公共交通軸の確保の取組を推進していく必要があります。こうした取組を都市圏全体として推進していきます。

さらに、立地適正化計画を作成してから一定期間を経過した自治体も出てきているため、上記の取組を一層進めるためには、その効果を検証し、それに基づく計画の見直しや、計画に基づく取組の充実化を行っていく必要があります。

これらの取組を通じて、人口減少局面でも持続可能な都市構造への転換を目指していきます。



(d) 個性ある多様な地域生活圏の形成 [241 億円(1.04)]

デジタルとリアルが融合した「地域生活圏」の構築のためのモデルケースを創出するとともに、多様な公園緑地の整備や、固有の歴史・景観資源の活用等により、安全で魅力ある地域づくりを進める。

- ・ デジタルとリアルを融合して地域の諸機能の維持・向上を図る「地域生活圏」の構築
- ・ 官民が連携した公園緑地等の活用を通じた都市の防災・減災対策等の推進
- ・ 国営公園等の整備・活用、都市の緑地や農地、歴史・景観資源等を活かしたまちづくりの推進
- ・ 水源地域における交流促進、産業振興等の推進
- ・ 公衆衛生の確保や地域活性化のための下水道の未普及対策等の推進

(e) スマートシティの社会実装の加速 [10 億円(2.07)]

デジタル田園都市国家構想の実現等に向けて、新技術や官民データを活用して地域の課題解決、新たな価値の創出を図るスマートシティの実装の加速化を図るとともに、その基盤となる 3D 都市モデルの整備等を推進する。

(f) 次世代モビリティの普及促進 [269 億円の内数]

ポストコロナにおけるヒト・モノの移動ニーズの変化に対応するため、デジタル田園都市国家構想の実現に資する AI・IoT 等の新技術を活用した次世代モビリティの普及等を促進する。

- ・ MaaS・自動運転の社会実装の推進
- ・ 道路空間における新たなモビリティサービスの利用環境の整備
- ・ 道路交通の課題の解決を目指した革新的な技術を活用した次世代の ITS の推進
- ・ 無人航空機（ドローン）の利用拡大に対応した環境整備の推進
- ・ 「空飛ぶクルマ」の社会実装に向けた環境整備の推進
- ・ スタートアップ支援に向けた交通運輸分野の優れた技術開発・国際標準化の推進

(g) 地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備 [4,499 億円(1.19)]

分散型国づくりへの転換を図るとともに、デジタル実装した社会を支え、人流・物流の円滑化・活性化を図るため、地域・拠点をつなぐ道路ネットワークを整備する。

- ・ 地域・拠点をつなぐ高速道路ネットワークの構築
- ・ IC や空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する安定的な支援
- ・ スマートICの活用による地域の拠点形成や民間施設との直結による産業振興の支援
- ・ 高速道路SA・PAの機能高度化の推進
- ・ 防災拠点化やモデルプロジェクトの取組等「道の駅」第3ステージの取組の推進
- ・ バスタプロジェクト（集約型公共交通ターミナル）の推進

(h) 地域の暮らしと産業を支える港湾整備の推進 [1,583 億円(1.20)]

デジタル実装した社会を支え、民間投資の誘発、雇用と所得の維持・創出を図るため、地域の暮らしと産業を支える港湾の整備を推進する。

- ・ 製造業・農林水産業等の地域の産業や離島等の住民生活を支える港湾整備の推進
- ・ エネルギー・食糧等のバルク貨物の安定的かつ効率的な海上輸送網の形成

(3) デジタル田園都市国家構想の実現に資する交通のり・デザイン

[540 億円(1.23)]

地域の多様な関係者が連携・協働し、デジタル技術も活用しつつ地域公共交通を再構築する「り・デザイン」に向けた取組を支援し、持続可能な公共交通サービスの構築を推進するとともに、港湾等の人流ネットワークの早期整備・活用による広域圏の自立的発展と交流・連携の強化を図る。

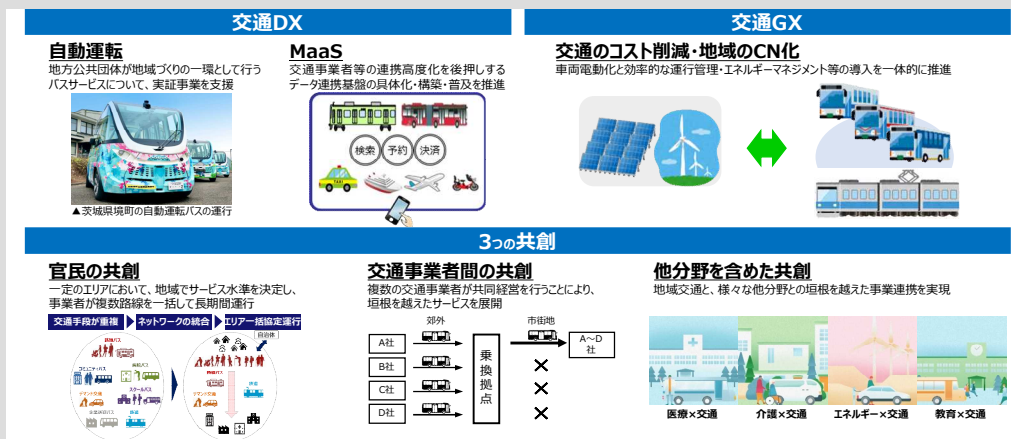
- ・ 地域の公共交通のり・デザインと社会的課題解決を一体的に推進するための多様な関係者の共創やDX・GXによる持続可能な地域公共交通の実現
- ・ 地域公共交通の維持確保・体質改善
- ・ ローカル鉄道の再構築方針策定等の後押し
- ・ 快適で安全な公共交通の実現
- ・ 安全・安心な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う設備更新等に対する支援
- ・ まちづくりと連携した公共交通の基盤整備
- ・ 離島航路の就航率向上や交流人口の拡大に資する港湾整備

* この他、交通DX・交通GXを通じた利便性向上と経営力強化を図る取組への財政投融资を活用した支援を行う。

地域公共交通のり・デザイン（再構築）

ローカル鉄道や路線バス等の地域公共交通は、地域の活性化やデジタル田園都市国家構想の実現に不可欠ですが、特に地方部を中心に、地域の移動手段の確保が大きな課題となっています。一方、長期的な人口減やコロナ禍に係るライフスタイルの変化等による利用者やドライバー減により、公共交通事業者はサービス水準の維持が困難となっています。

こうした状況は、交通事業者の経営努力のみでは解決できるものではありません。そのため、①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創の「3つの共創」、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、ドライバーを中心とする人材確保、まちづくりとの連携などを通じて、地域の関係者の連携と協働による地域公共交通の「り・デザイン」(再構築)を進めていく必要があります。今年改正された地域交通法の下、今後は、ローカル鉄道の再構築のため、新たに国が再構築協議会を設置できることとしたほか、予算面においても、社会資本整備総合交付金の活用により、地域公共交通の再構築に主体的に取り組む自治体を支援する仕組みを整えました。また、「デジタル田園都市国家構想実現会議」の下に「地域の公共交通り・デザイン実現会議」を設置し、関係省庁の連携の下、地域の公共交通のり・デザインと社会的課題解決を一体的に推進することとしております。国土交通省としては、制度・予算等を総動員して、地域公共交通の利便性・持続可能性・生産性を高め、「り・デザイン」の実装を強力に推進していきます。



(4) 「こどもまんなかまちづくり」の推進等こども・子育て政策の抜本的強化

「こども未来戦略方針」(令和5年6月閣議決定)を踏まえ、こどものための近隣地域の生活空間を形成する「こどもまんなかまちづくり」を加速化するとともに、こどもや子育て世帯を社会全体で支える機運を醸成するための取組を実施する。

- ・ 子育て世帯等に対する住宅支援の強化
- ・ こどもの遊び場や親同士の交流の場の整備などによるこども・子育て支援環境の充実
- ・ こどもが安全に自然環境に触れられる河川空間の整備
- ・ 通学路等の交通安全対策の推進
- ・ 全国の「道の駅」における子育て応援施設の整備の推進
- ・ 公共交通機関等における「こどもまんなか」の意識醸成のための調査等の実施

「こどもまんなかまちづくり」の加速化に向けた取組

政府として、少子化・人口減少に歯止めをかけるための取組を進めているところですが、乗り越えるべき課題の1つとして、子育てしやすい社会環境づくりが挙げられます。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にするためには、周辺環境や居住環境を充実させることが不可欠です。国土交通省では、令和5年6月13日に閣議決定された「こども未来戦略方針」に基づき、こどものための近隣地域の生活空間を形成する「こどもまんなかまちづくり」を加速させ、こどもの遊び場や親同士の交流の場を整備するなどのこども・子育て支援環境の充実に向けた取組を更に進めていきます。

また、子育てにやさしい住まいの拡充を目指すため、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、長期固定金利の住宅ローンの金利優遇など、住宅支援の強化に取り組んでいきます。



こどもの遊び場の確保



子育て世代活動支援センター



子育て世帯向けに空き家を改修する例

(5) 安心して暮らせる住まいの確保と魅力ある住生活環境の整備

(a) 多様な世帯が安心して暮らせる住宅セーフティネット機能の強化

[859 億円(1.26)]

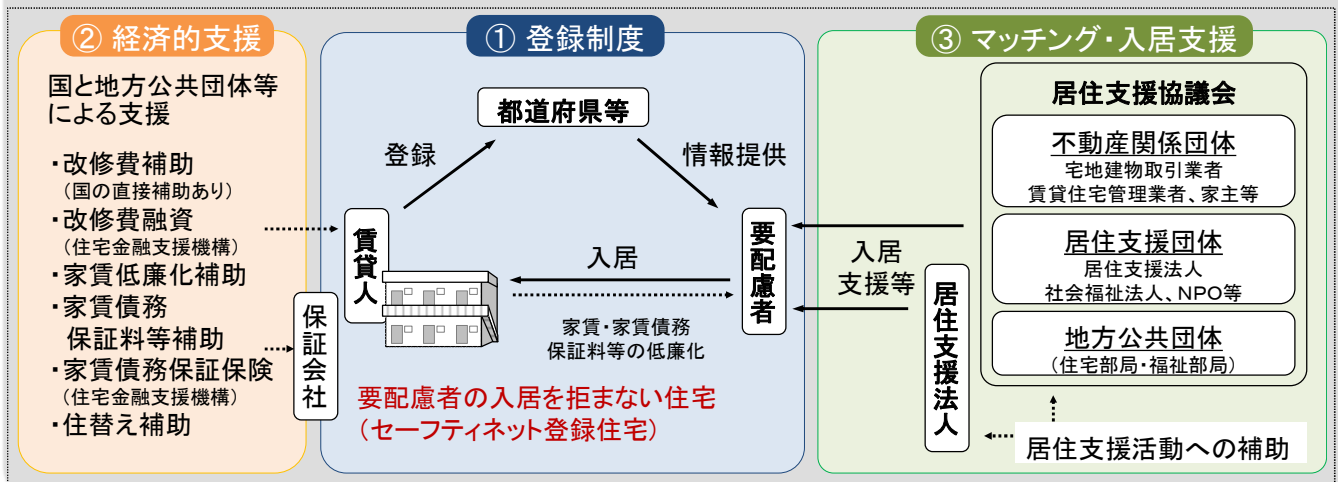
高齢者世帯、子育て世帯など、住まいの確保に困難を抱えている世帯をはじめとして、誰もが安心して暮らせる多様な住まいの確保を図る。

- ・ 住宅セーフティネット機能の充実・強化
- ・ 公的賃貸住宅の建替・改修等と併せて子育て支援施設等を導入する取組への支援
- ・ サービス付き高齢者向け住宅の整備や誰もが安心して暮らせるモデル的な住環境整備等への支援
- ・ バリアフリー性能等の優れた住宅の取得促進
- ・ 住宅ストックの活用と医療福祉施設等の誘致によるUR団地の医療福祉拠点化の推進

住宅セーフティネット機能の充実・強化

高齢者、障害者、子育て世帯、外国人、刑務所出所者など、住まいの確保に困難を抱えている世帯をはじめとして、誰もが安心して暮らせる多様な住まいの確保を図ることは重要な課題です。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(住宅セーフティネット法)に基づき、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について、改修や入居者負担の軽減に対する支援や、入居支援等を行う居住支援法人等に対する支援などを実施するとともに、令和5年7月に厚生労働省、法務省と合同で「住宅確保要配慮者に対する居住支援機能等のあり方に関する検討会」を設置するなど、多様な世帯が安心して暮らせる住宅セーフティネット機能の充実・強化に取り組んでいきます。

<住宅セーフティネット制度のイメージ>



(b) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [465 億円(1.50)]

既存住宅流通・リフォーム市場の活性化に向け、取引環境の整備や既存ストックの質の向上、住宅・建築分野のDXを推進する。

- ・ 既存住宅ストックの活用の推進等のための不動産取引環境の整備
- ・ 良質な住宅ストックの適正な評価・流通・金融等に関する仕組みの開発等に対する支援
- ・ 良質な住宅ストック形成に資する長寿命化等のリフォームへの支援
- ・ 建築行政手続・建築生産のDXを促進する取組への支援

(6) 豊かな暮らしを支える社会資本整備の総合的支援

(社会資本整備総合交付金)【再掲】

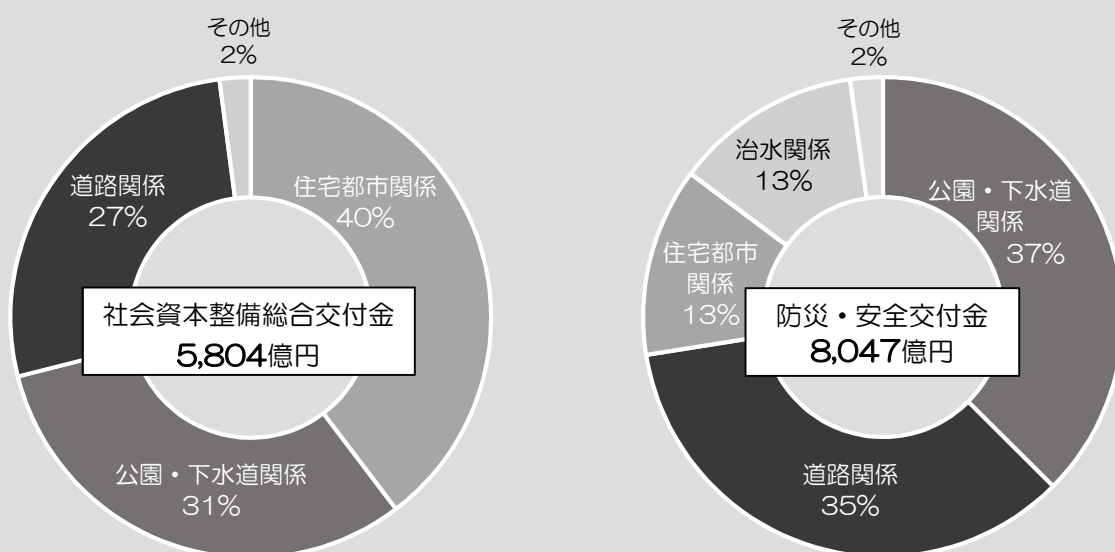
[6,563億円(1.20)]

コンパクト・プラス・ネットワークの推進やゆとりとにぎわいのあるまちづくり、地域公共交通のリ・デザイン（再構築）など、地方公共団体等の取組を総合的に支援する。

社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の事業別交付決定額

社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金は、地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に対して国が予算配分を行い、計画内の各事業について、地方公共団体が地域の実情に応じて自由に活用することができます。令和4年度における交付決定額の内訳は以下のとおりです。

<令和4年度当初予算における事業別交付決定額（令和5年3月末時点）>



※ 計数については、一部重複がある。

[参考] デジタル庁一括計上 [391億円]

国土交通省が所管する政府情報システムに係る予算については、デジタル庁に一括計上した上で、国土交通省において執行する。

(一括計上されたシステム)

- ・ 国土交通本省行政情報ネットワークシステム
- ・ 次世代河川情報システム
- ・ 特殊車両通行許可システム
- ・ 海事局情報連携等基盤システム
- ・ 地方整備局等行政情報システム
- ・ 火山監視情報システム

等

第3 令和6年度国土交通省関係予算概算要求総括表

I. 国土交通省関係予算概算要求事業費・国費総括表

事 項	事 業 費			令和6年度 要求・要望額 (C)
	令和6年度 要求・要望額 (A)	前 予 算 額 (B)	対前年度 倍 率 (A/B)	
治 山 治 水	1,196,739	996,693	1.20	1,055,524
治 海 水 岸	1,150,893	957,413	1.20	1,017,019
	45,846	39,280	1.17	38,505
道 路 整 備	5,144,543	4,711,096	1.09	1,996,888
港 湾 空 港 鉄 道 等	920,191	776,228	1.19	459,565
港 湾	341,475	279,542	1.22	292,037
空 港	220,655	219,526	1.01	32,918
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	107,711	61,915	1.74	31,388
新 幹 線	227,500	194,000	1.17	80,372
船 舶 交 通 安 全 基 盤	22,850	21,245	1.08	22,850
住 宅 都 市 環 境 整 備	4,211,328	3,861,777	1.09	874,370
住 宅 対 策	3,033,023	2,844,097	1.07	187,301
都 市 環 境 整 備	1,178,305	1,017,680	1.16	687,069
市 街 地 整 備	480,184	428,695	1.12	123,028
道 路 環 境 整 備	668,458	564,111	1.18	534,378
都 市 水 環 境 整 備	29,663	24,874	1.19	29,663
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	341,744	291,846	1.17	172,118
下 水 道	176,716	148,404	1.19	91,555
水 道	120,841	104,357	1.16	41,868
国 営 公 園 等	44,187	39,085	1.13	38,695
社 会 資 本 総 合 整 備	3,385,487	2,828,511	1.20	1,650,593
社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金	1,338,907	1,118,477	1.20	656,283
防 災 ・ 安 全 交 付 金	2,046,580	1,710,034	1.20	994,310
小 計	15,200,032	13,466,151	1.13	6,209,058
推 進 費 等	33,248	26,498	1.25	24,253
一 般 公 共 事 業 計	15,233,280	13,492,649	1.13	6,233,311
災 害 復 旧 等	67,808	72,555	0.93	57,547
公 共 事 業 関 係 計	15,301,088	13,565,204	1.13	6,290,858
そ の 他 施 設	76,525	65,938	1.16	68,125
行 政 経 費	—	—	—	679,872
合 計	—	—	—	7,038,855

(単位：百万円)

国		費		対前年度率 倍率 (C/E)	備考
うち「重要政策 推進枠」 (D)	前 予 算 額 (E)	年 算 額	度 率		
251,395	884,019			1.19	<p>1. 本表は、内閣府計上の沖縄振興予算のうち、国土交通省関係分を含み、国土交通省計上の北海道開発予算、離島振興予算、奄美群島振興開発予算等のうち、他省庁関係分を含まない国土交通省関係予算の概算要求総括表である。</p> <p>2. 本表から内閣府計上の国土交通省関係分を除き、国土交通省計上の他省庁関係分等を加えた国土交通省所管の要求・要望額は、7兆2,286億円である。</p> <p>3. 推進費等の内訳は、 防災・減災対策等強化事業推進費 16,664百万円 官民連携基盤整備推進調査費 398百万円 北海道特定特別総合開発事業推進費 5,191百万円 社会資本整備円滑化地籍整備事業費 2,000百万円 である。</p> <p>4. 本表のほか、委託者の負担に基づいて行う附帯・受託工事費88,120百万円がある。</p> <p>5. 本表のほか、国土交通省所管の政府情報システムのデジタル庁一括計上分として39,106百万円がある。</p> <p>6. 本表のほか、東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）46,468百万円がある。</p> <p>7. 本表のほか、 ・ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 ・ 現下の資材価格の高騰等を踏まえた公共事業等の実施に必要な経費 ・ 「物流2024年問題」の解決等に向け持続可能な物流を実現すべく、モーダルシフトを強力に促進するための環境整備及び再配達削減に向けた取組に必要な経費 ・ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しに係る大臣間合意を踏まえた更なる増額 ・ 国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備に必要な経費 については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。</p> <p>8. 前年度予算額には令和6年4月1日に厚生労働省から移管される水道整備・管理行政に係る予算額を含む。 水道の前年度予算額には、生活基盤施設耐震化等交付金を含む。</p>
242,073	851,796			1.19	
9,322	32,223			1.19	
507,202	1,671,083			1.19	
93,610	397,584			1.16	
68,533	244,403			1.19	
0	28,742			1.15	
22,727	22,822			1.38	
0	80,372			1.00	
2,350	21,245			1.08	
190,543	730,657			1.20	
46,745	156,171			1.20	
143,798	574,486			1.20	
30,837	102,433			1.20	
105,886	447,179			1.19	
7,075	24,874			1.19	
42,603	146,871			1.17	
22,888	77,295			1.18	
10,467	37,190			1.13	
9,248	32,386			1.19	
423,313	1,380,489			1.20	
165,514	549,190			1.20	
257,799	831,299			1.20	
1,508,666	5,210,703			1.19	
6,664	19,542			1.24	
1,515,330	5,230,245			1.19	
0	57,547			1.00	
<u>1,515,330</u>	<u>5,287,792</u>			<u>1.19</u>	
33,061	46,714			1.46	
66,510	574,803			1.18	
<u>1,614,901</u>	<u>5,909,309</u>			<u>1.19</u>	

Ⅱ. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画要求総括表

区 分	財 政 投 融 資		
	令和6年度 要 求 額 (A)	前 年 度 (B)	対前年度 倍 率 (A/B)
独立行政法人住宅金融支援機構	266,300	250,700	1.06
独立行政法人都市再生機構	520,000	500,000	1.04
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	1,273,000	1,253,000	1.02
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	71,400	45,100	1.58
自動車安全特別会計	49,400	118,500	0.42
新関西国際空港株式会社	10,000	—	皆増
中部国際空港株式会社	23,500	16,100	1.46
独立行政法人水資源機構	500	400	1.25
一般財団法人民間都市開発推進機構	50,000	35,000	1.43
株式会社海外交通・都市開発事業支援機構	151,500	108,700	1.39
合 計	2,415,600	2,327,500	1.04

- (注) 1. 自己資金等との合計所要資金とは、財政投融资や財投機関債のほか、財政投融资計画における民間借入、業務収入等との総計である。
2. 自動車安全特別会計は、空港整備勘定分である。

(単位：百万円)

(参 考)					
財 投 機 関 債			自己資金等との合計所要資金		
令和6年度 (C)	前 年 度 (D)	対前年度 倍 率 (C/D)	令和6年度 (E)	前 年 度 (F)	対前年度 倍 率 (E/F)
1,614,300	2,174,500	0.74	1,912,739	2,441,624	0.78
120,000	110,000	1.09	1,451,611	1,385,574	1.05
310,000	390,000	0.79	3,432,805	3,874,383	0.89
59,800	53,000	1.13	272,213	238,759	1.14
—	—	—	198,801	182,619	1.09
—	—	—	195,538	—	皆増
9,000	9,700	0.93	40,823	31,823	1.28
11,000	10,000	1.10	147,230	128,962	1.14
—	—	—	60,000	45,000	1.33
—	—	—	159,630	113,820	1.40
2,124,100	2,747,200	0.77	7,871,390	8,442,564	0.93

第4 公共事業予算の一括計上

○ 北海道総合開発、離島振興、奄美群島振興開発の推進

地域の総合開発等の推進を図るため、北海道、離島及び奄美群島に係る公共事業予算は、農林水産省及び環境省関係を含めて国土交通省に一括計上を行っている。

(単位:百万円)

区分	令和6年度要求・要望額					
	北海道	対前年度 倍率	離島	対前年度 倍率	奄美	対前年度 倍率
国土交通省関係						
一般公共事業	518,909	1.20	25,341	1.17	10,444	1.03
災害復旧等	8	0.77	—	—	—	—
公共事業関係計	518,917	1.20	25,341	1.17	10,444	1.03
農林水産省関係						
一般公共事業	151,461	1.21	18,000	1.18	7,809	1.07
災害復旧等	5	0.29	—	—	—	—
公共事業関係計	151,466	1.21	18,000	1.18	7,809	1.07
環境省関係	2,214	1.20	1,021	1.20	259	1.20
合 計						
一般公共事業	672,584	1.20	44,362	1.18	18,512	1.05
災害復旧等	13	0.48	—	—	—	—
公共事業関係計	672,597	1.20	44,362	1.18	18,512	1.05

※ 本表のほか、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策等については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

関 係 資 料

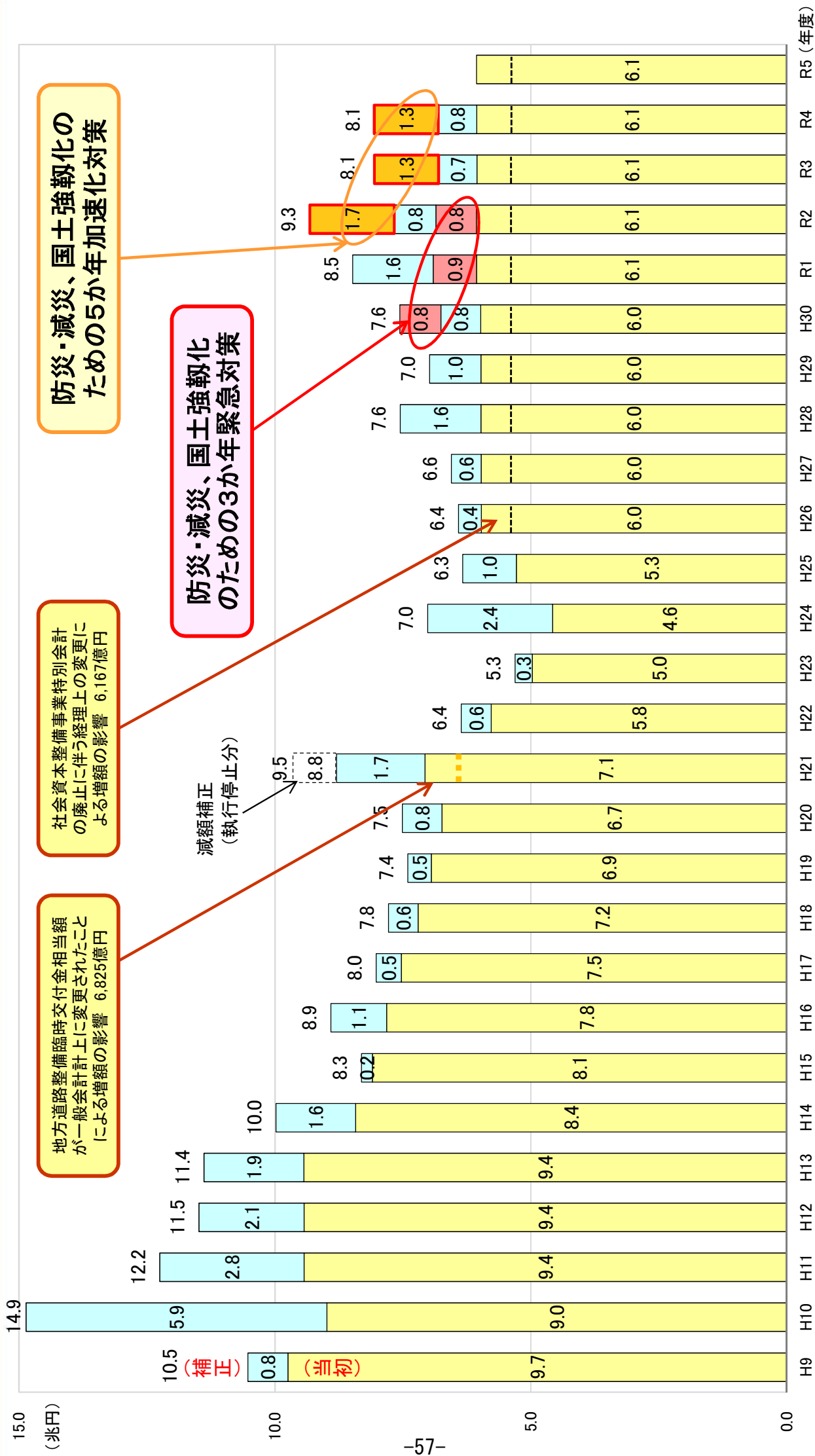
東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算概算要求事業費・国費総括表・・・	56
公共事業関係費（政府全体）の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	57

東日本大震災復興特別会計(復旧・復興)予算概算要求事業費・国費総括表

(単位:百万円)

事 項	事 業 費		国 費			備 考
	令和6年度 要 求 額 (A)	前 年 度 予 算 額 (B)	令和6年度 要 求 額 (C)	前 年 度 予 算 額 (D)	対前年度 倍 率 (C/D)	
治 山 治 水	0	3	0	3	皆減	○ 本表の計数は、復興庁所管である。 ○ 前年度予算額には令和6年4月1日に厚生労働省から移管される水道整備・管理行政に係る予算額を含む。
治 水	0	3	0	3	皆減	
道 路 整 備	0	3	0	3	皆減	
港 湾 空 港 鉄 道 等	0	277	0	277	皆減	
港 湾	0	277	0	277	皆減	
住 宅 都 市 環 境 整 備	26,527	28,850	21,600	21,910	0.99	
住 宅 対 策	26,527	28,850	21,600	21,910	0.99	
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	1,110	420	1,110	420	2.64	
国 営 公 園 等	1,110	420	1,110	420	2.64	
社 会 資 本 総 合 整 備	30,294	21,636	16,176	11,553	1.40	
一般公共事業計	57,931	51,189	38,886	34,166	1.14	
災 害 復 旧 等	6,920	5,682	6,518	5,279	1.23	
公共事業関係計	<u>64,851</u>	<u>56,871</u>	<u>45,404</u>	<u>39,445</u>	<u>1.15</u>	
行 政 経 費	—	—	1,064	896	1.19	
合 計	—	—	<u>46,468</u>	<u>40,341</u>	<u>1.15</u>	

公共事業関係費(政府全体)の推移



※ 本表は、予算ベースである。また、計数は、それぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは一致しないものがある。

※ 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。

※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1年目、2年目及び3年目は、それぞれ令和2年度、令和3年度及び令和4年度の補正予算により措置されている。

※ 令和3年度予算額(6兆549億円)は、デジタル庁一括計上分145億円を公共事業関係費から行政経費へ組替えた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、6兆695億円である。

※ 令和4年度予算額(6兆574億円)は、デジタル庁一括計上分1億円を公共事業関係費から行政経費へ組替えた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、6兆575億円である。



国土交通省