

参議院常任委員会調査室・特別調査室

| | |
|------------|---|
| 論題 | 令和7年度国土交通省関係予算のポイント |
| 著者 / 所属 | 大嶋 満 / 国土交通委員会調査室 |
| 雑誌名 / ISSN | 立法と調査 / 0915-1338 |
| 編集・発行 | 参議院事務局企画調整室 |
| 通号 | 472号 |
| 刊行日 | 2025-2-3 |
| 頁 | 133-147 |
| URL | https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/ripou_chousa/backnumber/20250203.html |

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください (TEL 03-3581-3111 (内線 75020) / 03-5521-7686 (直通))。

令和7年度国土交通省関係予算のポイント

大嶋 満

(国土交通委員会調査室)

1. 令和7年度国土交通省関係予算の全体像
2. 令和6年能登半島地震被災地等の復旧・復興、防災・減災、国土強靱化の推進
3. インフラ等の老朽化対策
4. 羽田空港での航空機衝突事故等を踏まえた航空分野の安全・安心対策
5. 「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
6. 整備新幹線の整備
7. 物流の革新や持続的成長に向けた取組の推進
8. 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
9. 地方創生に資する二地域居住・地域生活圏形成の推進
10. インバウンドの復活と持続可能な観光立国の実現
11. 海上保安能力の強化

1. 令和7年度国土交通省関係予算の全体像¹

国土交通省の「令和7年度予算の基本方針」では、日本経済を成長型の新たなステージへ移行させ、豊かさと幸せを実感できる持続可能な経済社会を実現していくため、令和6年能登半島地震を始め自然災害からの復旧・復興に全力を尽くすとともに、同地震等を踏まえた災害対応力の強化、防災・減災、国土強靱化の着実な推進、交通の安全・安心の確保等により、国民の生命・財産・暮らしを守り抜く必要があるとされた。また、持続的な経済成長に向け、成長分野への投資を持続的に拡大し、観光立国に向けた取組の推進、賃上げにつながる人への投資、生産性向上に寄与する戦略的な社会資本整備、DX・GXの推進に加え、地方創生2.0（後述）に資する地域活性化の推進、「交通空白」の解消等に向

¹ 本稿は、国土交通省の「令和7年度予算決定概要」（令6.12.27）（https://www.mlit.go.jp/page/kanbo05_hy_003307.html）及び「令和6年度国土交通省関係補正予算の概要」（令6.11）（<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001845789.pdf>）、菅野主計官（財務省）「令和7年度国土交通省・公共事業関係予算のポイント」（令6.12）（https://www.mof.go.jp/policy/budget/budger_workflow/budget/fy2025/seifuan2025/17.pdf）のほか、各種資料を基に執筆しており、原則として令和7年1月16日時点の情報に基づく。また、以上のURLへの最終アクセスも同日である。

けた地域交通のリ・デザインの全面展開等に取り組む必要があるとされた。

これらに係る施策を実現するため、令和7年度国土交通省関係予算（以下「7年度予算」という。）では、①国民の安全・安心の確保、②持続的な経済成長の実現、③個性をいかした地域づくりと分散型国づくりの3つを柱に、令和6年度補正予算²（以下、同補正予算の国土交通省関係分を指して「6年度補正」という。）と合わせて切れ目なく取組を進め、その効果の早期発現を目指すとしている。

7年度予算では、一般会計に5兆9,528億円（対前年度比1.00倍）が計上されている。このうち公共事業関係費（国費）は5兆2,753億円であり³、9割（約88.6%）を占める。政府全体の公共事業関係費（同）は6兆858億円であるため、国土交通省分でその9割（約86.7%）を占めることになる。また、一般会計につき、7年度予算と6年度補正分の2兆2,478億円を合わせると8兆2,006億円となる（図表1）。このほか、7年度予算では、東日本大震災復興特別会計に614億円が、財政投融资として1兆3,292億円が、それぞれ計上されている。

図表1 7年度予算及び6年度補正（一般会計、国費）の概要

| | 治山治水 | 道路整備 | 港湾 空港 鉄道等 | 住宅都市 環境整備 | 公園水道 廃棄物処 理等 | 社会資本 総合整備 ※ | 推進費等 | 災害 復旧 等 | その他 施設 | 行政 経費 |
|---------------------------|---------|-----------|-----------------|--------------|--------------------|-------------------|--------|---------------|-----------|----------|
| 7年度予算 5,952,762 | 892,209 | 1,672,077 | 413,580 | 730,158 | 170,807 | 1,334,365 | 20,442 | 41,642 | 58,443 | 619,039 |
| 6年度補正 2,247,767 | 335,928 | 395,603 | 106,016 | 280,470 | 15,619 | 411,752 | 347 | 366,835 | 60,572 | 274,623 |

（注1）単位：百万円、赤字が公共事業関係

（注2）7年度予算については、国際観光旅客税（令和7年度税込490億円。後述）関連施策のうち国土交通省予算に計上される441億円を含み、デジタル庁計上分（330億円）等が別途ある。また、内閣府計上の「新しい地方経済・生活環境創生交付金」のうち、国土交通省関係事業も対象となる公共事業関係費として598億円がある。

（注3）※は社会資本整備総合交付金（7年度予算487,410百万円、6年度補正61,159百万円）及び防災・安全交付金（7年度予算846,955百万円、6年度補正350,593百万円）の計

（出所）国土交通省「令和7年度予算決定概要」（令6.12.27）及び「令和6年度国土交通省関係補正予算の概要」（令6.11）、菅野主計官（財務省）「令和7年度国土交通省・公共事業関係予算のポイント」（令6.12）を基に筆者作成

令和7年度までの「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令2.12.11閣議決定。以下「加速化対策」という。）について、令和7年度分の経費は、概算要求段階では事項要求となり、予算編成過程で検討するとされたが、6年度補正において1兆1,315億円（国土強靱化緊急対応枠2,467億円及び緊急防災枠2,183億円を含む。）が措置された。

また、平成6、7年度において、一般会計の財政事情が厳しいことから、旧自動車損害賠償責任再保険特別会計（現在の自動車安全特別会計）から一般会計に繰り入れられた1

² 令和6年度補正予算は、「国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策」（令6.11.22閣議決定）の裏付けとなるもので、令和6年11月29日に閣議決定され、翌12月17日に成立した。

³ 国土交通省は「令和7年度予算の基本方針」において、「公共事業の適確な推進」として、既存施設の計画的な維持管理・更新・利活用を図りつつ、前述の3つの柱の実現に資する波及効果の大きなプロジェクトを戦略的かつ計画的に展開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としている。あわせて、近年の資材価格の高騰の影響等を考慮しながら、労務費も含め適切な価格転嫁が進むよう促した上で、今後も必要な事業量を確保するとしている。

兆1,200億円について、一般会計から自動車安全特別会計自動車事故対策勘定への繰戻しとして、6年度補正35億円、7年度予算65億円の計100億円が確保された。これらを踏まえた令和7年度末見込みの繰入残高は5,729億円となる。同勘定における被害者保護増進事業等が安定的・継続的に実施されるよう、引き続き、着実な繰戻しが求められる。

以下、7年度予算の主要事項のポイントについて概説することとし、その際、6年度補正についても必要に応じて紹介する⁴。

2. 令和6年能登半島地震被災地等の復旧・復興、防災・減災、国土強靱化の推進

令和6年は、元日の能登半島地震を始め、前線の活発な活動や台風による大雨で各地に甚大な被害が生じた。特に、同地震で被災した石川県の輪島市、珠洲市、能登町等の奥能登地域は、令和6年9月20日から大雨でも大きな被害が生じた。

国土交通省は、こうした大規模自然災害からの復旧・復興に向け、7年度予算により、道路、河川、砂防、港湾、空港、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としている。

他方で、政府はこれまで、加速化対策等、事前防災に係る取組を順次実施しており、令和6年は、大雨により全国で130を超える河川が氾濫し、1,376件の土砂災害が発生したが、当該取組での大規模な河道掘削や砂防施設の整備の効果等により、浸水被害や土砂災害が防止され、又は被害が大きく軽減されたという。今後も事前防災対策を一層強化していく必要があり、7年度予算では、令和6年能登半島地震の教訓等を踏まえ、事前防災の観点から、インフラの地震対策や防災インフラの充実・強化、災害リスクを踏まえた事前防災型のまちづくりを推進するとしている。

特に、令和6年能登半島地震では、上下水道施設の被災により、被災地域の復旧・復興に大きな支障が生じており、今後は、上下水道システムの急所となる基幹施設（浄水場、送水管、下水処理場等）の耐震化及び土砂災害対策の推進が重要となる。これを踏まえ、7年度予算では、基幹施設の計画的・集中的な耐震化を進めるとともに、土砂災害警戒区域にある場合は土砂災害対策も連携して実施すべく、個別補助事業の創設（水道基幹施設耐震化事業32億円及び下水道基幹施設耐震化事業78億円、いずれも皆増）と事業間連携砂防等事業の拡充（282億円の内数）を行っている。

また、令和6年能登半島地震等で発生した甚大な地すべり被害を踏まえ、大規模な地すべり災害に対する短期的・集中的な対策として、再度災害防止事業において、直轄特定緊急地すべり対策事業を創設している（7年度予算4億円、皆増）。

さらに、同地震では、防災用コンテナ型トイレ等の災害応急対策移動施設が被災地へ派遣され、被災者支援に有効活用された。同施設の設置を促進するため、民間事業者等が自動車駐車場に道路占用許可を受けて設置する場合に係る費用の一部について、地方公共団体を通じ国が無利子貸付を行う制度を創設している（7年度予算0.2億円、皆増）。

⁴ 本稿では紙幅の都合、7年度予算の主要事項を網羅できていないため、前掲脚注1の各資料を必要に応じて参照されたい。また、単位未満の端数処理の関係により、以後、各事業の予算額につき、合計額の数値と7年度予算・6年度補正の数値の和が一致しない場合がある。

加えて、令和6年能登半島地震により、緊急輸送道路である能越自動車道の盛土区間で大規模崩壊が多数発生したことを受け、全国の盛土のり面点検を実施した結果、対策が必要とされた緊急輸送道路の防災対策事業を重点的に支援するため、個別補助事業として道路盛土のり面防災対策補助（7年度予算4億円、皆増）を創設している。

また、気候変動による水災害リスクの増大に備えるためには、「流域治水⁵」の考え方に基づき、堤防整備、ダム建設・再生等の対策を一層加速させ、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などの必要がある。7年度予算では、流域治水の取組加速に向け、特定都市河川制度に基づく貯留機能保全区域の指定等に必要の関係者との合意形成を促進する取組を支援するため、186億円が計上されるなどしている。

さらに、線状降水帯・台風等の予測精度向上等に向けた取組の強化を始め、令和7年度気象庁関係予算は総額558億円が措置され、6年度補正の451億円（いずれもデジタル庁計上分を含む。）と合わせて1,000億円超が確保された。特に、前者に関しては、線状降水帯・台風等の予測精度向上に資する研究予算として対前年度比倍増の16億円が計上されている。

以上のほか、7年度予算では、盛土空港における耐震対策として13億円（皆増、6年度補正でも2億円を計上）が、TEC-FORCE⁶等の国の災害支援体制・機能の拡充・強化として45億円（6年度補正255億円と合わせて計300億円）が、それぞれ計上されるなどしている。

加えて、防災・減災効果を効率的に高めるべく、災害リスクエリアへの市街地の拡散を抑制するため、市街化調整区域かつ災害イエローゾーン（浸水想定高さ3m以上の区域等）の地域については、住宅新築支援の対象から原則除外する等の取組を行うとしている。

3. インフラ等の老朽化対策

インフラの老朽化対策は待ったなしの状況にある。すなわち、高度経済成長期以降に集中的に整備された道路橋、トンネル、河川管理施設、下水道、港湾等の社会資本は、建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる状況にあり、予防保全を適切に進め、機能維持を図っていくことが重要となっている。

国土交通省は、平成24年12月に発生した笹子トンネル天井板崩落事故を契機として、平

⁵ 河川管理者が主体となり行う治水対策に加え、氾濫域も含め一つの流域として捉え、河川流域全体のあらゆる関係者が協働し、流域全体で水害を軽減させる取組をいう。河川整備に加え、利水ダムの事前放流、「田んぼダム」の取組、雨水貯留浸透施設の整備や土地利用規制など、各水系で重点的に実施する治水対策の全体像が「流域治水プロジェクト」として取りまとめられ、全国109全ての一級水系で策定・公表され、二級水系でも策定が進められている。また、流域治水の取組を更に加速化・深化させるため、一級水系では、気候変動の影響を踏まえた河川及び流域での対策の方針を反映した「流域治水プロジェクト2.0」への更新が進められている。

⁶ 国土交通省緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE（テックフォース））は、大規模自然災害時に、被害状況の迅速な把握、被害の発生及び拡大の防止、被災地の早期復旧等に取り組み、地方公共団体を支援している。隊員は地方整備局等を始め国土交通省各組織の職員が任命されており、令和6年4月時点の隊員数は約17,000人である。なお、地方整備局及び北海道開発局の定員は、令和6年度時点で23,858人（地方整備局19,392人（令和6年能登半島地震からの復旧・復興の加速化に向けた体制強化のための緊急増員23人を含む。）、北海道開発局4,466人）となっているが、令和7年度は、大規模自然災害からの復旧・復興や自然災害発生時におけるTEC-FORCEの被災地方公共団体への派遣に加え、地域の防災・減災、国土強靱化の取組の推進のため、93人（地方整備局84人、北海道開発局9人）の定員増を行うとしている。

成25年を「社会資本メンテナンス元年」と位置付け、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た。しかし、その一方、多くのインフラを管理する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る。

国土交通省は、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」（令和3～7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・再編等を推進しているほか、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、個別インフラ施設の維持、補修・修繕、更新、集約・再編、新設などを戦略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）」の推進に向け、モデル地域での取組を進め、その知見の全国展開を図るとしている。

7年度予算では、統廃合の促進や広域連携による効率化、道路・河川・砂防施設点検へのドローン・衛星技術の活用などといった新技術の活用等を推進しつつ、予防保全への移行に向けて老朽化対策を重点的に支援するとしている。これを含め、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として、7年度予算に7,889億円が計上されている（6年度補正1,560億円と合わせて計9,448億円）。

他方で、マンションについても、高経年マンションの増加と居住者の高齢化という「2つの老い」が進行し、管理不全が課題となっている。7年度予算では、マンションの老朽化対策として、「2つの老い」の進行に対応するため、マンションの長寿命化等に向けた先導的な取組への支援の強化や、地方公共団体における先導的な老朽マンション対策への支援を行う事業を創設している（27億円、皆増）。

なお、2. 及び本節に関し、7年度予算では、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として、防災・安全交付金8,470億円が計上されている（6年度補正3,506億円と合わせて計1兆1,975億円）。

4. 羽田空港での航空機衝突事故等を踏まえた航空分野の安全・安心対策

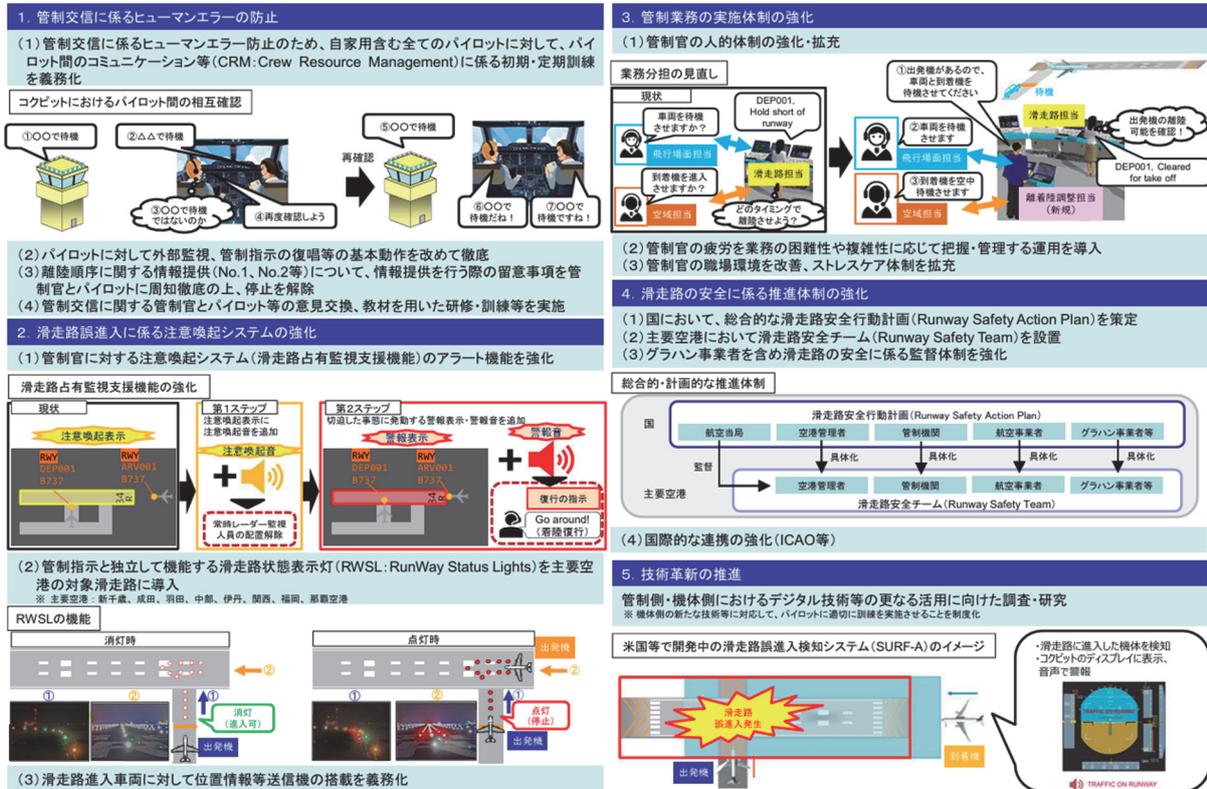
令和6年1月2日、羽田空港において日本航空機と海上保安庁機が衝突する事故が発生した。これを受け、国土交通省は同月9日、「航空の安全・安心確保に向けた緊急対策」を取りまとめた。また、滑走路路上における航空機等の衝突防止のための更なる安全・安心対策をハード・ソフト両面から検討するため、羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会を同月に設置し、令和6年6月に中間取りまとめがなされている（後掲図表2）。

これを踏まえ、7年度予算では、管制交信に係るヒューマンエラーの防止、滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化、管制業務の実施体制の強化等の取組を進めるため、一般会計（非公共予算）に0.7億円、自動車安全特別会計空港整備勘定に19億円が計上されている（6年度補正でも、一般会計（非公共予算）2.6億円、同勘定24億円が措置されている。）。

なお、令和6年12月25日に運輸安全委員会が以上の航空機衝突事故に係る調査の経過報告を公表したことを受け、中野国土交通大臣は同日、談話を発表した。その中で、①運輸安全委員会における事故の原因及び被害の軽減に関する事項に係る今後の調査及び分析に、国土交通省が全面的に協力していくこと、②経過報告も踏まえ、航空の安全・安心の確保

のための対策に着実に取り組んでいくこと、③運輸安全委員会の最終的な事故調査報告書が示された際は、当該報告に基づく必要な対策を講じていくこと等が述べられている。

図表2 羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会中間取りまとめの概要



(出所) 国土交通省資料

航空分野の安全・安心対策については以上のほか、令和6年10月2日に宮崎空港で発生した不発弾の爆発事案を踏まえ、これまでに不発弾が発見されている仙台空港、松山空港、福岡空港、那覇空港等において、早期に磁気探査、確認のための試掘等を実施するとして、6年度補正に22億円が計上されている。

5. 「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

石破総理は、令和6年10月4日の衆参本会議での所信表明演説において、地域交通は地方創生の基盤であると述べた⁷。しかしながら、地方創生の基盤である地域交通を取り巻く環境は、人口減少・少子高齢化や運転者の不足等の影響により厳しい状況にある。

国土交通省は、全国各地において、タクシー、乗合タクシー、後述する公共・日本版ライドシェア等(以下「タクシー等」という。)を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向け、令和6年7月、「国土交通省『交通空白』解消本部」(本部長: 国土交通大臣。以下「解消本部」という。)を設置し、その下で、地方公共団体や交通事業者等と連携

⁷ 第214回国会衆議院本会議録第2号(令6.10.4)、第214回国会参議院本会議録第2号(令6.10.4)

し、「地域の足」、「観光の足」の確保に取り組んでいる。「地域の足」対策は、全国の地方公共団体においてタクシー等を地域住民が利用できる状態を、「観光の足」対策は、主要交通結節点（主要駅、空港等）においてタクシー等を来訪者が利用できる状態を、それぞれ目指すものとしている。

国土交通省は、地域交通の「担い手」、「移動の足」の不足解消のため、令和6年3月、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、道路運送法第78条第3号に基づく自家用車活用事業（日本版ライドシェア）を創設し、これまでの同第2号に基づく自家用有償旅客運送⁸（公共ライドシェア）とともに、活用を推進している。

日本版ライドシェアの取組は、公共ライドシェアとともに広がっており、タクシー事業者や地方公共団体などの多くの関係者により、「交通空白」解消に向けた取組が全国的に進んでいる。具体的には、解消本部の設置以降、令和6年7月時点と同年12月時点との比較において、公共・日本版ライドシェアに未着手の地方公共団体の数は622から24へ減少する一方、公共・日本版ライドシェア等の取組を実施・準備中の地方公共団体の数は1,119から1,650へ増加し、日本版ライドシェア実施中の地域がある都道府県の本数は、21から全都道府県へ拡大している。

7年度予算では、地域交通のリ・デザイン（再構築）を全国的に展開するため、「交通空白」の解消に向けた公共・日本版ライドシェア等を活用した多様な関係者の連携・協働による「地域の足」、「観光の足」の確保、MaaS⁹やキャッシュレス化、モビリティ・データの活用推進などの交通DX・GXによる省力化や人材確保の取組、自動運転の社会実装の推進、ローカル鉄道再構築の取組等に対し支援を実施するとし、236億円が計上されている（6年度補正367億円と合わせて計603億円）。

なお、日本版ライドシェアについては現在、タクシー事業者による運行管理等の実施が必要となっているところ、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会において、他の旅客運送事業者（バス・鉄道等）の参入についての検討が行われており、令和6年12月には「バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画についての論点整理」が取りまとめられた。今後は、事業者の協力を得て先行的なトライアルを実施し、課題の有無等を確認した上で、令和7年夏頃に取りまとめを行う予定となっており、動向が注視される。

6. 整備新幹線の整備

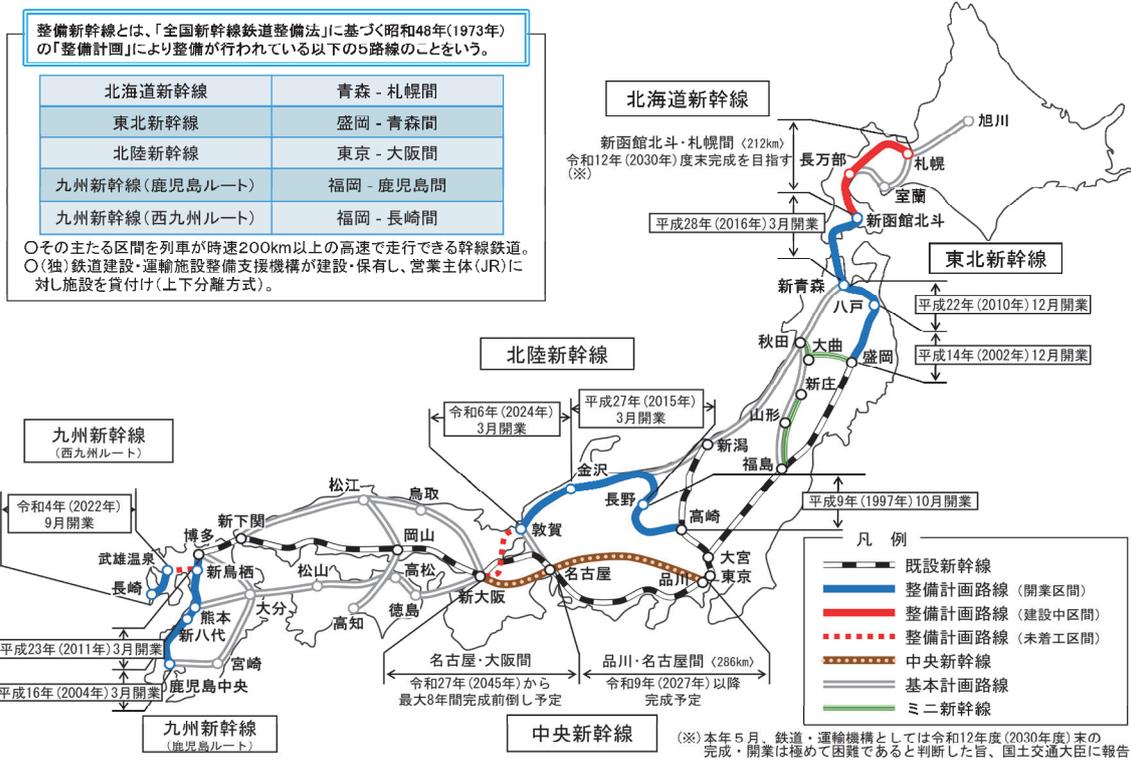
整備新幹線は、順次整備が行われ、現在は、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の建設が進められている。また、未着工区間は、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）及び九州新幹

⁸ 自家用有償旅客運送は、地域住民等の生活に必要な旅客輸送を確保するため、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要であるとして協議が調った場合に、一定の要件を満たした市町村や特定非営利活動法人等による自家用自動車を使用した有償旅客運送を登録制度の下で可能とし、輸送の安全及び旅客の利便の確保を図ること等を目的とするものである。住民等のための交通空白地有償運送と、身体障害者等のための福祉有償運送の2種類がある。

⁹ MaaS（マース、Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応し、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をいう。

線（新鳥栖・武雄温泉間）のみとなっている（図表3）。整備新幹線の事業費は、これまでに開業した整備新幹線のJRへの貸付料（開業後30年間の受益を平均して算定）等を充当し、その残余を国及び地方公共団体が2：1の割合で負担するスキームとなっている。

図表3 整備新幹線の現状



(出所) 国土交通省資料

新函館北斗・札幌間はその8割が長大トンネルで占められているが、着工前のボーリング調査では把握しきれなかった巨大な岩塊の出現や、地質不良などのため、工事の遅れが生じており、図表3のとおり、建設主体である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）からは令和12年度末の完成・開業は極めて困難であることが報告され、現時点で完成時期を明示できていない状況となっている。

他方で、未着工の敦賀・新大阪間は現在、環境影響評価手続を実施中である。すでに現地調査がおおむね終了し、予測・評価が行われ、令和6年8月には詳細駅位置・ルート図(案)が公表された。同区間は、敦賀駅ー小浜市(東小浜)附近ー京都駅ー京田辺市(松井山手)附近ー新大阪駅を結ぶルートと決定されているところ、詳細駅位置・ルート図(案)では、京都市内の駅位置が異なる3つのルート案(現京都駅の東西を通る「東西案」、南北を貫く「南北案」、同駅から約5km離れた「桂川案」)が提示された。敦賀・新大阪間の概算事業費は、平成28年度時点で2.1兆円とされたが、その後の物価上昇、検討の深度化等により再算定がなされ、令和5年4月価格として示され、東西案がおおむね3.7兆円、南北案がおおむね3.9兆円、桂川案がおおむね3.4兆円と、大幅な増額となっている。加えて、将

来の物価上昇を見込んだ場合の概算事業費も示されている（東西案おおむね5.3兆円、南北案おおむね5.2兆円、桂川案おおむね4.8兆円）¹⁰。

環境影響評価手続については今後、詳細駅位置・ルートを含む準備書を公表する必要があるところ、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームは、令和6年以内に詳細ルートを絞り込み、令和7年度末までの着工を目指す方針を示し¹¹、概算要求段階では、敦賀・新大阪間の新規着工に要する経費は事項要求となり、予算編成過程で検討するとされた。

その後、地下水への影響が強く懸念される東西案を除外することとされたが、ルートを1つに絞り込むまでには至らず、同プロジェクトチームは令和6年12月23日、京都府等が多額の費用負担や環境への影響を懸念していることを考慮して詳細ルート選定の先送りを正式に決定し、同プロジェクトチーム座長は、令和7年度中の着工は困難と述べている¹²。

こうした中、7年度予算においては、新函館北斗・札幌間等について、整備を着実に推進するため、対前年度比同額の804億円が計上されている。

敦賀・新大阪間に関しては、鉄道・運輸機構では令和5年度から、従来、工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査を「北陸新幹線事業推進調査」として先行的・集中的に実施している。7年度予算では、こうした取組に加え、科学的知見に基づく情報発信やそのための体制強化等による沿線地域の理解促進に必要な調査等を実施すべく、北陸新幹線事業推進調査として15億円が計上されている。

なお、財政制度等審議会による「令和7年度予算の編成等に関する建議」（令6.11.29）では、未着工区間の着工判断に際し、これまでの新幹線整備の際に判明した様々な課題・リスクについて、十分に検討・評価を行うべきであること、国民や住民の負担を抑制する等の観点から、整備新幹線の貸付料の設定の見直し等についても検討を深めるべきであることが示されている。

7. 物流の革新や持続的成長に向けた取組の推進

令和6（2024）年4月からトラックドライバーに対し、いわゆる働き方改革関連法に基づく時間外労働の上限規制等が適用され、物流効率化に取り組まない場合、労働力不足による物流需給が更に逼迫するおそれがあり、同年は令和元年比で最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足が起こると試算され（「物流の2024年問題」）、さらに、2030年には34.1%（9.4億トン）の輸送能力不足が懸念されている。

物流の2024年問題に対応するため、令和5年6月、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」では、①物流の効率化、②商慣行の見直し、③荷主・消費者の行動変容を柱とする抜本的・総合的な対策を取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」が決定された。また、令和6年2月には、中長期的な対策として、物流の適正化・生産性向上を更に進めるため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」が策定・公表された（後掲図表4）。

令和6年4月には、物流の2024年問題に対応し、物流の持続的成長を図るため、荷主・

¹⁰ 国土交通省鉄道局、鉄道・運輸機構「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）に関するご説明資料集」（令6.12）

¹¹ 朝日新聞デジタル（令6.12.20）、産経ニュース（令6.8.28）

¹² JIJI.COM（令6.12.23）

物流事業者に対する規制措置、トラック事業者の取引に対する規制措置等を講ずることを内容とする「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（以下「物効法等改正法」という。）が成立した。

では、物流の2024年問題は実際にどのような影響をもたらしているか。例えば、日本商工会議所の「商工会議所L O B O（早期景気観測）」の令和6年7月調査結果によれば、主に荷主を対象とした調査において、物流の2024年問題によるマイナスの影響があると回答した企業が84.1%であり、当該回答を行った企業のうち、具体的な内容として「物流コストの増加」を挙げた企業が90.5%、次いで「長距離輸送の見直し等による納期の延長」が39.4%であった。物流コストの増加分を価格に転嫁できている企業は32.3%と3割強にとどまっている。他方、物流の2024年問題を背景とした物流効率化への取組状況については、34.8%の企業で「取組を開始（予定含む）」となっているが、「認識しているが、何をすればいいのかわからない」も29.6%と高い値である。

こうした中、7年度予算では、「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容を柱とする施策を一体的に講じ、物流の適正化・生産性向上の更なる推進を図るため、121億円が計上されている（6年度補正155億円と合わせて計276億円）。

図表4 「2030年度に向けた政府の中長期計画」の主要政策のポイント

(1) 適正運賃收受や物流生産性向上のための法改正等

- 以下について、通常国会での法制化（物効法等改正法で対応）
 - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメン（注）による集中監視）

(2) デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速

(3) 多様な輸送モードの活用推進

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化
- 自動物流道路の構築（10年で実現を目指す。）
- 自動運航船の本格的な商用運航（2030年頃の実現を目指す。）

(4) 高速道路の利便性向上

- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充や対応する駐車マス整備を含め導入促進
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者には割引制度を厳格に運用

(5) 荷主・消費者の行動変容

- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装 等

（注）トラックGメンは、適正運賃の收受や労働環境の改善を実現し、2024年問題の解決を目指すため、令和5年7月に国土交通省が創設した専門部隊である（同省の本省や運輸局に配置）。令和6年11月には、物流産業全体の取引適正化を進めるため、「トラック・物流Gメン」へ改組され、体制の拡充がなされている。

（出所）国土交通省資料等を基に筆者作成

8. 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

建設業は、社会資本の整備や維持管理の担い手であり、地域の経済と雇用を支えている。また、災害時には最前線で安全・安心の確保を担い、人々の命を守る「地域の守り手」としての役割が期待されている。

我が国の建設投資額（名目値）は、平成4年度の約84兆円をピークに、平成22年度には約42兆円とピーク時から半減した¹³。しかし、令和5年度は約71兆円が見込まれ、令和6年度はこれを上回る約73兆円となる見通しとされ¹⁴、70兆円超えは平成10年度以来となる。

他方、令和6年3月末時点の建設業許可業者数は約48万業者であり、対前年同月比で約1%増加したが、最も多かった平成12年3月末時点と比べると、約2割減少している。また、建設業就業者数は、令和5年平均で483万人となっており、ピーク時（平成9年）の685万人から約3割減少している¹⁵。

地域の建設業が前述の役割を果たし続けるためには、中長期的な担い手の確保が重要であるが、建設業では全産業平均と比べ、55歳以上の割合が高く、29歳以下の割合が低く推移し、高齢化が進行している。今後、高齢就業者の大量退職や、少子化による若年層の就業者の減少が見込まれることから、担い手不足の深刻化が懸念されている¹⁶。

こうした中、国土交通省は、令和6年6月成立の「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律」及び「公共工事の品質確保の促進に関する法律等の一部を改正する法律」による第三次・担い手3法¹⁷の下、建設業の担い手の処遇改善、働き方改革、生産性向上に取り組んでいる。

特に、物流と同様、建設業では令和6年度から働き方改革関連法に基づく時間外労働規制が適用され、これを踏まえた働き方改革の推進が求められている。また、建設業は労働生産性の水準が元々低く、一人当たりの労働生産性の向上が課題であり¹⁸、国土交通省は、ICTの活用等で建設現場の生産性向上を目指すi-Constructionや、インフラ分野のDXに取り組んでいる。i-Constructionに関しては、令和6年4月、同省の新たな建設現場の生産性向上（省人化）の取組が「i-Construction 2.0」として取りまとめられている。

7年度予算では、第三次・担い手3法を踏まえ、賃金支払の原資となる適正な労務費の確保、建設資材価格の変動への対応、週休2日の実現に向けた働き方改革、建設Gメンの体制強化¹⁹による処遇改善・取引適正化、現場管理におけるICT活用による生産性向上や

¹³ 中央建設業審議会・社会資本整備審議会産業分科会建設部会 基本問題小委員会（令5.5.22）資料1

¹⁴ 国土交通省報道発表「令和6年度（2024年度）建設投資見通し」（令6.8.30）

¹⁵ 前掲脚注13及び「労働力調査（基本集計）2023年（令和5年）平均」（令6.1.30公表）

¹⁶ 国土交通省『令和6年版 国土交通白書』6頁。なお、建設業への新規入職者は減少傾向にあり、令和4年度は約22万人となっている。また、建設業に就職した者の3年以内の離職率は、大卒で約3割、高卒で約4割～5割であり、横ばい傾向にある（適正な施工確保のための技術者制度検討会（第2期）（令5.12.22）参考資料2）。

¹⁷ 建設業法、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律、公共工事の品質確保の促進に関する法律の3法律は、総称して「担い手3法」と呼ばれている。

¹⁸ 国土交通省『令和6年版 国土交通白書』7頁

¹⁹ 建設Gメンは、注文者による一方的な指値発注や請負代金の減額の有無など、請負代金や工期に関する取引内容について実地調査等を行う地方整備局等の職員である。令和7年度においては、取組強化のため、建設Gメンの補助員の導入等を行うとしている。

災害対応力の強化等に取り組むとともに、建設キャリアアップシステム²⁰も活用した処遇改善、外国人技能労働者の受入れ・育成等を通じ、持続可能な建設業の実現に向けた担い手の確保・育成や生産性向上に取り組むため、5億円が計上されている（6年度補正8億円と合わせて計13億円）。

9. 地方創生に資する二地域居住・地域生活圏形成の推進

令和6年は、まち・ひと・しごと創生法が施行され、地方創生の取組が本格的に開始してから10年を迎える節目の年であった。「地方創生10年の取組と今後の推進方向」（令6.6.10内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局、内閣府地方創生推進事務局）では、これまでの地方創生の取組による成果とともに、残された課題と新たな課題及びこれらを踏まえた今後求められる取組の方向が示された。この中で、地方創生の取組の成果と言えるものが一定数あったと評価できるとしたものの、国全体で見たときに人口減少や東京圏への一極集中などの大きな流れを変えるには至っておらず、地方が厳しい状況にあることを重く受け止める必要があるとした。

初代地方創生担当大臣を務めた石破総理は、令和6年10月4日の衆参本会議での所信表明演説において、地方創生をめぐるこれまでの成果と反省をいかし、地方創生2.0として再起動させるとともに、全国各地の取組を一層強力に支援するため、地方創生の交付金を当初予算ベースで倍増することを目指すとした²¹。令和7年度内閣府予算では、地方創生2.0を推進するため、「新しい地方経済・生活環境創生交付金」として対前年度比倍増となる2,000億円が計上され、地方公共団体の自主性と創意工夫に基づき、地域独自の取組を強力に支援するとしている。前掲図表1のとおり、同交付金のうち、国土交通省関係事業も対象となる公共事業関係費として598億円が計上されている。

本節では、地方への人の流れの創出に資する二地域居住の促進と、持続可能な生活圏への再構築を図る地域生活圏の形成に向けた取組とそのための予算について概説する。

二地域居住については、地方を中心に人口減少が著しく進行している地域では、居住者の生活環境が持続不可能になるおそれがある中、新型コロナの感染拡大を経て、若者や子育て世帯等を中心としてそのニーズが高まっている。二地域居住は、関係人口の創出・拡大のみならず、地方への人の流れを生み、魅力的な地域づくりに資するものである。高齢化の進行により、地域づくりの担い手不足に直面している地域では、若者を中心に、変化を生み出す人材がその地域に流入し、地域づくりの担い手となることが期待されている²²。

他方、地域生活圏とは、分野の垣根を越えた、市町村界にとらわれない、官民パートナーシップによる地域経営と、デジタルの徹底活用によるリアル空間の質的向上により、日常の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される圏域をいう。人口減少・少子高齢化の進展により、地域の暮らしを支える中心的な生活サービス提供機能が低下・喪失するおそれ

²⁰ 建設キャリアアップシステムとは、建設技能者の資格や現場での就業履歴等を業界横断的に登録・蓄積し、技能・経験に応じた適切な処遇につなげようとする取組をいう。

²¹ 前掲脚注7

²² 国土交通省『令和6年版 国土交通白書』90頁

があり、こうした状況に対し、従来の縦割りの分野ごとの地方公共団体での対応のみでは限界があることが背景にある²³。

7年度予算では、地方への人の流れを創出するための地域の多様な主体が連携した先導的な二地域居住の取組、行政区域を超えた連携等により生活サービスの持続的な提供を図るための地域生活圏の形成に資する先導的な取組を支援すべく、二地域居住や地域生活圏の推進として0.3億円(皆増)が計上されている(6年度補正6億円と合わせて計6.3億円)。

後者に関しては、「共」の視点からの地域経営により、日常の暮らしに必要なサービスの持続的な提供を目指す事業である、「地域生活圏形成リーディング事業」を創設し、①地域生活圏の形成に向けた事業実施のための関係者の合意形成・意見聴取、連携・実施体制の構築、協議会開催等に要する経費、②日常の暮らしに必要なサービスの持続的な提供に向けた利便性の向上・複合化、地域内経済循環、新たな共助の仕組みの構築・構想検討に要する調査等経費、③地域生活圏の形成に向けた事業の実施に要する経費(拠点、設備、システムの導入・改修費、広告宣伝費、研究開発費、人材育成費等)を支援するとしている。

10. インバウンドの復活と持続可能な観光立国の実現

観光は我が国の成長戦略の柱、地域活性化の切り札とされる。

政府は、2030年に、訪日外国人旅行者(インバウンド)数6,000万人、訪日外国人旅行消費額15兆円を達成するという目標を掲げている。

訪日外国人旅行者数は、コロナ前の2019年に、当時としては過去最高の3,188万人を記録した。しかし、コロナ禍により2020年は412万人、2021年は25万人と激減した。水際対策が段階的に緩和されると、2022年は383万人となり、2023年は、5月8日に新型コロナが5類感染症に移行し水際対策が終了した後は、円安も追い風となって2,507万人を記録し、急回復を遂げた。2024年は更に伸長して、年間で3,687万人に達し、令和元年の値を上回り過去最多となっている。

訪日外国人旅行消費額も、2019年に4.8兆円を記録したが、コロナ禍により、2020年は0.7兆円(試算値)、2021年は0.1兆円(同)、2022年は0.9兆円(同)と激減して推移してきた。インバウンドが急回復した2023年は、その旅行消費額も伸びており、当時としては過去最高の5.3兆円を記録した。2024年は更に伸長し、年間で8.1兆円に達し、2023年の値を大幅に上回る形で過去最高を記録している(後掲図表5)。

他方、日本人の国内観光は図表5のとおり、2023年及び2024年(途中まで)と2019年を比べると、延べ旅行者数は回復途上にあるとうかがえるが、旅行消費額及び延べ宿泊者数は2019年並み、又はそれ以上の水準に至っている。日本人国内旅行消費額は訪日外国人旅行消費額を大きく上回る規模であり、日本人国内旅行は我が国観光の基盤である。

観光を通じて地域の活性化を図るためには、地域の観光資源を磨き上げ、国内外の観光客を惹きつけるコンテンツを造成するなどして、魅力と収益力のある観光地を実現することが必要となる。特に訪日外国人旅行については、訪問先の一部地域への集中が指摘され

²³ 国土交通省『令和6年版 国土交通白書』100頁

ており、富裕層を含む訪日外国人旅行者の地方への誘客と消費額の拡大を図り、地域の活性化や雇用・所得の増加、我が国全体の観光消費額の効果的な拡大につなげる観点から、各地域における観光コンテンツ、宿泊施設、観光人材、マーケティング・プロモーション能力、移動方法、受入環境等の充実・強化が課題となっている。

図表5 我が国の観光をめぐる各種指標の推移（2019年以降）

| | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 2023年 | 2024年※1 |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------|
| 訪日外国人 | | | | | | |
| 旅行者数 (万人) | 3,188 | 412 | 25 | 383 | 2,507 | 3,687 過去最多 |
| 延べ宿泊者数 (百万人泊) | 115.7 | 20.3 | 4.3 | 16.5 | 117.8 | 148.1 過去最多 |
| 旅行消費額 (兆円)※2 | 4.8 | 0.7 | 0.1 | 0.9 | 5.3 | 8.1 過去最高 |
| 日本人 | | | | | | |
| 国内延べ旅行者数 (万人) | 58,710 | 29,341 | 26,821 | 41,785 | 49,758 | 41,215 |
| 延べ宿泊者数 (百万人泊) | 480.3 | 311.3 | 313.5 | 434.0 | 499.7 | 448.6 |
| 国内旅行消費額 (兆円) | 21.9 | 10.0 | 9.2 | 17.2 | 21.9 | 18.6 |

(注1) ※1について、2024年の各値は、訪日外国人旅行者数は年間推計値、訪日外国人・日本人の延べ宿泊者数は11月までの累計値（1～10月は第2次速報値、11月は第1次速報値）、訪日外国人旅行消費額は年間速報値、日本人国内延べ旅行者数及び同国内旅行消費額はそれぞれ1～3月期、4～6月期及び7～9月期の合計値（7～9月期のみ速報値）

(注2) ※2について、2020年、2021年、2022年は新型コロナの影響により試算値となっている。

(出所) 日本政府観光局（JNTO）「訪日外客統計」、観光庁「宿泊旅行統計調査報告」、「旅行・観光消費動向調査」及び「インバウンド消費動向調査（旧訪日外国人消費動向調査）」等を基に筆者作成

加えて、近時、国内外の観光需要の回復に伴い、一部の観光地では、旅行者による混雑やマナー違反により地域住民の生活への悪影響や旅行者の満足度の低下等が生ずるオーバーツーリズムが問題となっている。

こうした中、観光振興が地域社会・経済に循環する仕組みを作るとともに、地域の資源の持続可能性や価値を高めるための受入環境整備や適切な観光地マネジメントを進め、オーバーツーリズムの防止等を図りつつ、地域と旅行者の双方がメリットを享受・実感できるようにする「持続可能な観光地域づくり」の推進が特に重視されるようになっている。

令和7年度観光庁関係予算は、観光について、持続可能な在り方で、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等のため、総額530億円が措置され、6年度補正の543億円（いずれもデジタル庁計上分を含む。）と合わせて1,070億円超が確保された。なお、令和7年度観光庁関係予算のうち、持続可能な観光地域づくり及び地方を中心としたインバウンド誘客の戦略的取組については、国際観光旅客税財源441億円が充当されている²⁴。

²⁴ 国際観光旅客税とは、観光先進国の実現に向けた観光基盤の拡充・強化を図るための財源を確保する観点から、航空機又は船舶により出国する一定の者（国際観光旅客等）の出国1回につき1,000円の負担を求めるも

11. 海上保安能力の強化

我が国の海洋の面積は、領海、排他的経済水域を合わせて約447万km²と、国土面積の約12倍に及ぶ。海上保安庁は、海上の安全及び治安の確保を図るという任務を果たすため、国内の関係機関のみならず、国外の海上保安機関等とも連携・協力体制の強化を図りつつ、領海警備、治安の確保、海難救助、海洋環境の保全、自然災害への対応、海洋調査、海洋情報の収集・管理・提供、船舶交通の安全確保等の業務を行っている。

近年、尖閣諸島周辺海域における中国海警局に所属する船舶への対応や、大和堆周辺海域における外国漁船による違法操業への対応、北朝鮮による相次ぐ弾道ミサイルの発射、外国海洋調査船による我が国の同意を得ない調査活動、激甚化する自然災害等、依然として予断を許さない状況にある。加えて、ロシアによるウクライナ侵攻や中東情勢など、現下の国際情勢は一層厳しさを増している。

こうした中、「海上保安能力強化に関する方針」（令4. 12. 16海上保安能力強化に関する関係閣僚会議決定）²⁵に基づき、海上保安業務の遂行に必要な能力を強化するとともに、国民の安全・安心を守る業務基盤の充実を図ることが重要となっている。

令和7年度海上保安庁関係予算は、無操縦者航空機の5機体制の構築や多目的巡視船の建造に加え、勤務環境改善に資する宿舍整備のほか、業務効率化、人的基盤の強化のため、総額2,791億円（デジタル庁計上分を含む。）が措置された。

この点、業務基盤の充実に係る取組の一つとして、4. で述べた羽田空港での航空機衝突事故を受け、海上保安庁では、パイロットを離着陸に集中させるための会話のルールの実践・徹底、空港関係者で構成される滑走路安全チームへの参加等の対策が講じられてきた。令和7年度海上保安庁関係予算では、こうした安全対策を継続するほか、シミュレーターを使用した緊急操作訓練に取り組む等、更なる安全対策の強化を図るため、航空機安全対策の強化として、1.1億円（皆増）が計上されている。

なお、令和7年度の海上保安庁の定員については、海上保安能力の強化分として226人、国民の安全・安心を守る業務基盤の充実分として37人の計263人の増員を図るとしている。ただし、合理化等による162人の減員がなされるため、純増数は101人となり、その結果、令和7年度の定員は14,889人となる。

（おおしま みちる）

のであり、平成31年1月7日以後の出国に適用されている。「国際観光旅客税の用途に関する基本方針等について」（観光立国推進閣僚会議決定（令6. 12. 27一部変更））では、国際観光旅客税の用途に関する基本方針として、①ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備、②我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化、③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の3分野に国際観光旅客税の税収を充当するとしている。また、当該税財源を充当する施策は、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地方創生を始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という考え方を基本とするとしている。

²⁵ 「海上保安能力強化に関する方針」では、①新たな脅威に備えた高次の尖閣領海警備能力、②新技術等を活用した隙のない広域海洋監視能力、③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、④戦略的な国内外の関係機関との連携・支援能力、⑤海洋権益確保に資する優位性を持った海洋調査能力、⑥強固な業務基盤能力の強化を行っていく方針を示した上で、そのために必要となる巡視船・航空機等の勢力等の整備を進めていくとしている。また、海上保安能力確保のための体制や運用の強化のための所要の経費及び定員の確保が行えるよう、令和9年度における海上保安庁の当初予算額を令和4年度の水準からおおむね0.1兆円程度増額するとの方針が示された。