

## 参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	令和8年度国土交通省関係予算のポイント
著者 / 所属	斎藤 貢一・大谷 知久・海老根琢也・鈴木 賢一・ 小口 晴香・野口由紀恵 / 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	481号
刊行日	2026-3-3
頁	120-131
URL	<a href="https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20260303.html">https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20260303.html</a>

※ 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8年度国土交通省関係予算のポイント

斎藤 貢一  
大谷 知久  
海老根 琢也  
鈴木 賢一  
小口 晴香  
野口 由紀恵  
(国土交通委員会調査室)

1. 令和8年度国土交通省関係予算の全体像
2. 令和8年度国土交通省関係予算の主要事項のポイント
  - (1) 国土強靱化の推進
  - (2) 埼玉県八潮市の道路陥没事故等を踏まえたインフラメンテナンスの実現
  - (3) 国土交通省におけるデジタル・トランスフォーメーション(DX)、グリーン・トランスフォーメーション(GX)の推進
  - (4) 物流革新の集中改革の推進
  - (5) 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
  - (6) 「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
  - (7) 持続可能な観光立国の実現
  - (8) 海上保安能力の強化

### 1. 令和8年度国土交通省関係予算の全体像<sup>1</sup>

国土交通省の「令和8年度予算の基本方針」では、頻発する自然災害や甚大な被害が想定される大規模地震、老朽化したインフラの保全等の課題に直面する中、「暮らしの安全・安心」を確保するとともに、「強い経済」を実現するため、令和6年能登半島地震からの復

<sup>1</sup> 本稿は、国土交通省の「令和8年度予算決定概要」(令7.12.26) ([https://www.mlit.go.jp/page/kanbo05\\_hy\\_003368.html](https://www.mlit.go.jp/page/kanbo05_hy_003368.html)) 及び「令和7年度国土交通省関係補正予算の概要」(令7.11.28) (<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001970728.pdf>)、山川主計官(財務省)「令和8年度国土交通省・公共事業関係予算のポイント」(令7.12) ([https://www.mof.go.jp/policy/budget/budger\\_workflow/budget/fy2026/seifuan2026/17.pdf](https://www.mof.go.jp/policy/budget/budger_workflow/budget/fy2026/seifuan2026/17.pdf)) のほか、各種資料を基に執筆しており、原則として令和8年2月4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。

旧・復興に全力を尽くすとともに、埼玉県八潮市の道路陥没事故等を踏まえたインフラ老朽化対策の加速化等、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、海上保安能力の強化等により、「危機管理投資」等を進めながら、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て、成長分野への国内投資の持続的な拡大、賃上げにつながる人への投資、生産性の向上等に寄与する戦略的な社会資本整備、インフラシステム海外展開、観光立国・物流革新・造船能力の抜本的強化に向けた取組、DX・GXの推進に加え、地方創生や国土計画の実現に資する地域活性化・まちづくりの推進、「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8年度国土交通省関係予算（以下「8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持続可能で活力ある国づくりの3つを柱に、令和7年度補正予算<sup>2</sup>（以下、同補正予算の国土交通省関係分を指して「7年度補正」という。）と合わせて切れ目なく取組を進めるとしている。

8年度予算では、一般会計に6兆749億円（対前年度比1.02倍）が計上されている。このうち公共事業関係費（国費）は5兆2,950億円であり<sup>3</sup>、9割（約87.2%）を占める。政府全体の公共事業関係費（同）は6兆1,078億円であるため、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、8年度予算と7年度補正分の3兆557億円を合わせると9兆1,306億円となる（図表1）。このほか、8年度予算では、東日本大震災復興特別会計に348億円が、財政投融资として1兆3,709億円が、それぞれ計上されている。

図表1 8年度予算及び7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
<b>8年度予算 6,074,879</b>	<b>897,082</b>	<b>1,678,341</b>	<b>417,947</b>	<b>732,144</b>	<b>192,723</b>	<b>1,312,611</b>	<b>20,500</b>	<b>43,701</b>	<b>58,359</b>	<b>721,472</b>
<b>7年度補正 3,055,732</b>	<b>363,189</b>	<b>408,454</b>	<b>95,863</b>	<b>262,188</b>	<b>26,483</b>	<b>435,976</b>	<b>130</b>	<b>495,055</b>	<b>72,027</b>	<b>896,367</b>

（注1）単位：百万円、赤字が公共事業関係

（注2）8年度予算については、国際観光旅客税（令和8年度税込1,300億円。後述）関連施策のうち国土交通省予算に計上される1,242億円を含み、デジタル庁計上分（344億円）等が別途ある（7年度補正はデジタル庁計上分（124億円）を含む。）

（注3）※は社会資本整備総合交付金（8年度予算459,693百万円、7年度補正51,041百万円）及び防災・安全交付金（8年度予算852,918百万円、7年度補正384,935百万円）の計

（出所）国土交通省「令和8年度予算決定概要」（令7.12.26）及び「令和7年度国土交通省関係補正予算の概要」（令7.11.28）、山川主計官（財務省）「令和8年度国土交通省・公共事業関係予算のポイント」（令7.12）を基に筆者作成

<sup>2</sup> 令和7年度補正予算は、『強い経済』を実現する総合経済対策（令7.11.21閣議決定）の裏付けとなるもので、令和7年11月28日に閣議決定され、同年12月16日に成立した。

<sup>3</sup> 国土交通省は「令和8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、予防保全型メンテナンスへの本格転換等既存施設の計画的な維持管理・更新・利活用を図りながら、上記の3本柱の実現に資する波及効果の大きなプロジェクトを戦略的かつ計画的に展開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、労務費確保の必要性や近年の資材価格の高騰の影響等を考慮しながら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。

なお、「第1次国土強靱化実施中期計画」（令7.6.6閣議決定。以下「実施中期計画」という。）に基づく取組の推進に必要な経費については、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、7年度補正において1兆2,346億円が措置された。

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1兆1,200億円について、7年度補正において未返済額の全額（5,741億円）が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繰り戻された。これにより、被害者保護増進等事業を実施するに当たっての財政基盤が強化されることとなり、物価高等の社会経済情勢を踏まえた支援の充実化に取り組むとしている。

以下、8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、7年度補正についても必要に応じて紹介する<sup>4</sup>。

## 2. 令和8年度国土交通省関係予算の主要事項のポイント

### （1）国土強靱化の推進

南海トラフ地震、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災害や、頻発・激甚化する気象災害から国民の生命・財産・暮らしを守るため、国土強靱化の推進が急務である。令和3年度から実施されてきた「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）が7年度に終了することを受け、政府は令和7年6月、後継計画である実施中期計画を閣議決定した。

同計画では、計画期間内に実施すべき全326施策のうち、114の施策を「推進が特に必要となる施策」に位置付けている。具体的には「Ⅰ．防災インフラの整備・管理」、「Ⅱ．ライフラインの強靱化」、「Ⅲ．デジタル等新技術の活用」、「Ⅳ．官民連携強化」、「Ⅴ．地域防災力の強化」に関する事業について、今後5年間で20兆円強程度の事業規模で集中的に実施することとしている。

国土交通省としては、上下水道施設の戦略的維持管理・更新、気候変動に対応する流域治水の推進、交通ネットワーク・ライフラインの強化などの対策を重点的かつ集中的に実施することとしている。同計画に係る初年度分の経費は前述のとおり措置された。

### （2）埼玉県八潮市の道路陥没事故等を踏まえたインフラメンテナンスの実現

#### ア 予防保全型のインフラメンテナンスへの転換

インフラの老朽化対策は待ったなしの状況にある。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、

<sup>4</sup> 本稿では紙幅の都合、8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8年度予算・7年度補正の数値の和が一致しない場合がある。

平成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、多くのインフラを管理する市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っている。

このような中、令和7年1月28日、埼玉県八潮市において下水道の老朽化（腐食）に起因すると考えられる大規模な道路陥没が発生し、巻き込まれたトラックの運転手が死亡する事故が発生した。また、同年3月には秋田県男鹿市で下水道管路の補修工事中に3名の作業従事者が死亡する事故が発生し、翌4月には京都府京都市下京区における水道管の漏水事故に伴い国道1号が終日交通規制となる事態が発生するなど、上下水道を始めとするインフラの不具合が市民生活へ及ぼす影響の大きさ等が広く意識されるようになってきている。

しかし、多くの地方公共団体は予算不足のためインフラ劣化への対応を先送りせざるを得ない状況にあり、国による予防的インフラマネジメントへの重点的な財政支援が求められる状況にある。

8年度予算では、予防保全型のインフラメンテナンスへの移行に向けて河川管理施設、道路施設、鉄道、港湾、海岸、空港等の老朽化対策を支援するとして、8,673億円が計上されている（7年度補正1,724億円と合わせて計1兆398億円）。

このほか、防災・減災対策、老朽化対策等を集中的に支援するとして、防災・安全交付金が8,529億円（7年度補正3,849億円と合わせて計1兆2,379億円）計上されている。

## イ 上下水道関連予算

我が国の上下水道は、他のインフラと同様高度経済成長期を中心に集中的に整備され、水道については令和5年度末時点で98.2%、下水道については6年度末時点で93.7%の普及率に達している。このうち、標準的な耐用年数<sup>5</sup>を超過した管路の割合は、水道では23.6%（全管路延長約74万kmのうち約17.6万km。4年度時点。）、下水道では7%（全管路延長約50万kmのうち約4万km。5年度末時点。）を占めており、敷設時期から相当程度の年数が経過した今、老朽管路の割合が加速度的に増加していくことが見込まれている。

また国土交通省は、埼玉県八潮市の道路陥没事故を受け、直径2m以上の大型下水道管で敷設から30年以上経過する管路（総延長約5,000km、優先実施箇所813km）について全国特別重点調査を実施し、約666kmで緊急度を判定した。その結果、原則1年以内の速やかな対策が必要（緊急度I）と見込まれる推計延長は約75km、応急措置を実施した上

<sup>5</sup> 平均的な耐用年数は、資産の減価償却年数が目安となる。管の種類によって多少前後するものの、我が国では、水道の法定耐用年数は40年、下水道の標準耐用年数は50年とされている。

で5年以内の対策が必要（緊急度Ⅱ）と見込まれる推計延長は約243km、管路周辺に確認された空洞は7箇所と確認された（令和7年9月30日時点）<sup>6</sup>。

このように、老朽管路の修繕・更新には一刻の猶予もないが、管路の修繕、更新等にかかる費用は水道で1.8兆円（令和3年度から32年度まで単純更新を行った場合）、下水道で1.3兆円（平成30年度基準に適合する機能向上を実施した場合の維持管理・更新費）に上るとされ、上下水道を管理・経営する市町村には重い負担となっている。

国土交通省は、国庫補助等により上下水道の普及促進及び施設整備に要する経費、広域化・共同化に要する経費、脱炭素化の取組に要する経費、耐震化等に要する経費への財政支援を実施してきたが、今後も人口減少等により上下水道事業の経営環境は更に厳しさを増すことが見込まれ、より一層の財政支援が求められている。

8年度予算では、上下水道関連に対前年度比約16%増の1,602億円が計上されている。うち上下水道一体施策に約5%増の67億円、水道に約1%増の205億円、下水道に約19%増の1,330億円が配分されている。

特に、大口径の管路や緊急輸送道路に埋設された管路など、事故発生時に多数の地域住民に重大な影響を及ぼす管路（重要管路）の更新や複線化を支援するため、個別補助事業を創設するとしている。全国特別重点調査で緊急度Ⅰと判定された管路の更新は全て補助対象になるとされる。

さらに、人口減少下においても持続可能な上下水道の実現に向け、複数自治体による一体的な事業運営や分散型システム導入の推進等を個別補助事業の創設等により推進するとしている。

### （3）国土交通省におけるデジタル・トランスフォーメーション（DX）、グリーン・トランスフォーメーション（GX）の推進

#### ア DXの推進

近年、テクノロジーの進化に伴って、デジタル技術が急速に進展し、従来の現実空間を前提とした業務そのものが効率化し、更なる抜本的な変革としてDXが様々な分野で本格的に進展しつつある。

政府においても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おり、国土交通省においても必要な取組の一層の加速化が課題とされていることから、令和7年6月には「国土交通省DXビジョン」が策定されるなど今後の目指すべき方向性や強化すべき取組の領域が明確化された。

同ビジョンでは、データを基軸としたDX施策の連携により価値創出を加速することで、「国民の安全・安心の確保」、「持続的な経済成長の実現」及び「個性をいかした地域づくりと分散型国づくり」の実現を目指すとしている。具体的なインフラ分野のDXにおいては、第5期国土交通省技術基本計画（令和4年4月策定）に掲げられた、「国土・防災・減災」、「交通インフラ、人流・物流」、「くらし、まちづくり」、「海洋」、「建設現

<sup>6</sup> 第45回 国と地方のシステムワーキング・グループ（令7.12.4）資料1（1）

場」、「サイバー空間」の6つの将来社会のイメージ実現に取り組むべき課題としている。

8年度予算では、2040年までに少なくとも建設現場の省人化3割・生産性向上1.5倍を達成するために自動化や省人化を図るi-Construction2.0の推進や、まちづくりの高度化や官民データの連携による新サービスの創出促進に資する「建築・都市のDX」の推進に向けて101億円（7年度補正104億円と合わせて計205億円）、また、行政情報のデータ化・活用を進め、DXの加速化や国土交通行政におけるサイバーセキュリティの確保に向けた取組の推進を図るために5億円（7年度補正35億円と合わせて計40億円）がそれぞれ計上されている。

## イ GXの推進

気候変動は、世界で異常な高温、大雨、干ばつ等を引き起こし、生態系や人間の営みへ深刻な影響をもたらしており、その克服は喫緊の課題である。

我が国では、令和5年にGX政策を打ち出し、脱炭素と産業競争力強化・経済成長の同時実現を目指して取組が進められており、7年2月には、2040年を見据えた「GX2040ビジョン」が閣議決定されている。

国土交通省では、令和3年に策定された国土交通省環境行動計画に基づき国土・都市・地域空間における持続可能なグリーン社会の実現に向けて諸施策を着実に実施しているが、世界の環境政策をめぐる社会情勢が大きく変化する中で、まちづくり・インフラ、交通・運輸等くらしと経済を支える分野を所管する同省の役割を踏まえ、7年6月には同計画の抜本的な改定がなされた。

8年度予算では、グリーンインフラ、まちづくりDX等インフラ・まちづくり分野における脱炭素の推進に向けて155億円（7年度補正125億円と合わせて計280億円）が計上されており、都市緑地の確保、エネルギー利用の再エネ化・効率化、都市の暑熱対策等グリーン社会の実現に向けた取組がなされる。このほか、住宅・建築物の脱炭素化等の強化に1,038億円（7年度補正2,300億円と合わせて計3,338億円）、交通分野における脱炭素化の推進に109億円（7年度補正19億円と合わせて計128億円）がそれぞれ計上されている。

### （4）物流革新の集中改革の推進

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た。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、同年には元年比で最大14.2%（4.0億トン）、2030年には34.1%（9.4億トン）の輸送能力不足が起こると試算されている（「物流の2024年問題」）。

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、これらに基づく各

種の取組が行われてきた。

こうした中、令和7年3月に行われた同関係閣僚会議では、石破総理（当時）から、輸送力不足が年々深刻化する2030年度までの期間を物流革新の「集中改革期間」と位置付けた上で、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、「2030年度に向けた政府の中長期計画」の見直しを反映した次期「総合物流施策大綱」<sup>7</sup>を策定すべく、早急に検討を開始するよう指示があった。これを受け、同年5月に、次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた国土交通省・経済産業省・農林水産省の3省合同の有識者検討会<sup>8</sup>を立ち上げ、物流の常識を根本から革新していくための施策の具体化・深度化の検討を進めている。

8年度予算では、次期「総合物流施策大綱」の策定を見据え、物流の効率化（物流ネットワークの再構築に向けた陸・海・空の新モダリティ等）の促進、ラストマイル配送の効率化等に向けた受取拠点整備や貨客混載、ドローン活用等に対する支援、自動運転トラックの1対多運行や輸送効率の向上等を目指す事業者の取組に対する支援など、商慣行の見直し（物流業界の多重取引構造の是正に資する事業者間の連携・マッチング等の実現に向けた環境整備、トラック・物流Gメンが悪質な荷主・元請事業者へ是正指導等を的確に行うための調査等の実施など）、荷主・消費者の行動変容（宅配事業者の負担軽減のための置き配などの多様な受取方法等の普及促進など）等を柱とする施策を一体的に講じ、2030年度までの「集中改革期間」における物流革新の取組を強力に推進するため、124億円が計上されている（7年度補正108億円と合わせて計232億円）。

#### （5）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。しかし、令和7年度は約75.6兆円となり、3年連続で70兆円を超える見通しとされている<sup>9</sup>。

他方、令和7年3月末時点の建設業許可業者数は約48.4万業者であり、前年度から増加（4,317業者増）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<sup>10</sup>。また、建設業就業者数は、令和7年平均で478万人<sup>11</sup>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。

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

<sup>7</sup> 総合物流施策大綱は、平成9年以降7次にわたり策定されており、対象期間における物流施策の方向性が示されてきた。現在の日本の物流政策は、「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」（令3.6.15閣議決定）に沿って行われている。

<sup>8</sup> 2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会

<sup>9</sup> 国土交通省「令和7年度（2025年度）建設投資見通し」（令7.8.29）

<sup>10</sup> 国土交通省「建設業許可業者数調査の結果について」（令7.5.16）

<sup>11</sup> 総務省「労働力調査（基本集計）2025年（令和7年）平均」（令8.1.30公表）

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、少子化による若年層の就業者の減少が見込まれることから、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<sup>12</sup>。

こうした中、国土交通省は、令和7年12月に全面施行された「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<sup>13</sup>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、建設業の労働生産性は向上しているものの、他産業と比較してまだ低い水準にあり<sup>14</sup>、労働力の減少が懸念される中で、労働生産性を更に向上させるため、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。

8年度予算では、第三次・担い手3法を踏まえ、「労務費の基準」<sup>15</sup>の実効性確保、建設資材価格の変動への対応、週休2日の実現や現場環境の改善に向けた働き方改革、建設Gメンの取組強化<sup>16</sup>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<sup>17</sup>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（7年度補

<sup>12</sup> 国土交通省『令和7年版 国土交通白書』11頁。なお、建設業への令和6年の新規学卒者の入職者は約3.8万人となっており、平成25年以降4万人前後で推移しているものの、近年は減少が続いている（一般社団法人日本建設業連合会「建設業デジタルハンドブック」（<https://www.nikkenren.com/publication/handbook/chart6-4/index.html#link04>））。また、令和4年3月卒業で建設業に就職した者の3年以内の離職状況について、特に高卒者では41.4%に達しており、全産業の高卒離職率（37.9%）と比べ3ポイント以上高く（厚生労働省「新規学卒就職者の離職状況（令和4年3月卒業者）」（<https://www.mhlw.go.jp/content/11805001/001580844.pdf>））、入職者の定着が課題となっている。

<sup>13</sup> 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。

<sup>14</sup> 国土交通省『令和7年版 国土交通白書』19～21頁

<sup>15</sup> 第三次・担い手3法により、適正な労務費（賃金の原資）が、公共工事・民間工事にかかわらず受発注者間、元請-下請間、下請間の全ての段階の請負契約において確保され、技能者に適正な賃金として支払われるよう、中央建設業審議会が「労務費に関する基準」を作成・勧告することとされた。また、この基準によって示される「通常必要と認められる労務費（＝適正な労務費）」を著しく下回る見積り・契約締結を禁止するとともに、違反した建設業者には指導・監督を、違反した発注者には勧告・公表をそれぞれ実施することとされている。

<sup>16</sup> 建設Gメンは、書面調査や「駆け込みホットライン」に寄せられた通報等を活用し、請負契約における労務費の見積額や価格交渉の状況など、建設工事の請負契約に係る取引実態を調査する国土交通省の建設業所管部局の職員である。国土交通省は、令和8年度では、建設Gメンの補助員の導入等を通じた取引適正化に向けた取組強化を実施するとしている。

<sup>17</sup> 建設キャリアアップシステム（CCUS）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。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、国土交通省は、この能力評価に応じたレベル別年収目安を公表している。令和7年12月に改定されたレベル別年収では、目標値と標準値の2つの水準の値を設定し、適正な賃金として目標値以上の支払いを推奨するとともに、標準値を下回る支払い状況の事業者については、請負契約において労務費ダンピングのおそれがないか重点的に確認するとしている。

正7億円と合わせて計11億円)。

#### (6) 「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

買い物・医療・教育等の日常生活を支えている地域交通は、人口減少や高齢化、運転者・担い手不足等に伴い、地域鉄道やバス路線の減便や廃止などサービスの低下が進行しており、全国各地で「交通空白」が生じている。

国土交通省においては、全国の「交通空白」解消に向け、令和6年7月に設置した国土交通省「交通空白」解消本部の下、地方運輸局等による伴走支援や「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを通じた民間の技術・サービスの活用等により、「地域の足」・「観光の足」の確保に取り組んでいる。

令和7年4月に集計した「交通空白」リストアップ調査結果において、「地域の足」の「交通空白」地区は、2,057(対策を実施中の地区548、準備中の地区854、検討中の地区655)あり、居住人口は全人口の12.5%に当たる約1,408万人、面積は国土面積の26.7%に当たる94,212km<sup>2</sup>とされている<sup>18</sup>。また、「観光の足」の「交通空白」地点については、新幹線・特急停車駅・観光客利用の多い駅、空港、クルーズ港等の主要交通結節点1,028地点のうちの44.9%に当たる462(早急に要対策252、要対策210)地点とされている。

令和7年5月に定めた『「交通空白」解消に向けた取組方針2025』に基づき、7年度から9年度までの「交通空白解消・集中対策期間」において、全ての「交通空白」地区の解消に目途をつけるべく、地方公共団体や公共交通事業者等による地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の取組を進めるとしている。

8年度予算では、デマンド交通や公共ライドシェア<sup>19</sup>等の移動手段の導入、事業主体間の共同化・協業化も通じた地域の輸送資源の最大活用やシステム標準化等の地域交通DXを総合的に推進するとともに、自動運転の早期の社会実装・事業化を推進するため、265億円が計上されている(7年度補正424億円と合わせて計688億円)。

#### (7) 持続可能な観光立国の実現

訪日外国人旅行(インバウンド)は、コロナ禍において旅行者数・消費額共に激減したが、近年は急速に回復・拡大が進み、令和7年は旅行者数が4,268万人、消費額が9.5兆円と、いずれも過去最高を記録した。

一方、日本人の海外旅行(アウトバウンド)の旅行者数は、令和元年は2,008万人であったが、コロナ禍での減少を経て、令和7年は1,473万人(令和元年比73.4%)となっている。

日本人の国内旅行は、コロナ禍前の約10年間、旅行者数・消費額共に横ばいで推移して

<sup>18</sup> 回答自治体数は1,603で、回答率は92%。回収した調査票のうち、有効回答を集計している。

<sup>19</sup> 公共ライドシェアは、道路運送法第78条第2号に基づく自家用有償旅客運送で、バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスをいう。なお、日本版ライドシェアは、道路運送法第78条第3号に基づく自家用車活用事業で、タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、タクシー事業者の管理の下、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。

きた。その後、コロナ禍によりいずれも半減したが、近年は回復傾向となり、令和6年の日本人の国内旅行消費額は25.2兆円と過去最高を記録した。一方、同年の国内延べ旅行者数は5億3,995万人（令和元年比92.0%）と、コロナ禍前を下回る状況にある。

図表2 我が国の観光をめぐる各種指標の推移

	令和元年	2年	3年	4年	5年	6年	7年 ※1
<b>訪日外国人</b>							
旅行者数	3,188万人	412万人	25万人	383万人	2,507万人	3,687万人	4,268万人 過去最高
旅行消費額 ※2	4.8兆円	0.7兆円	0.1兆円	0.9兆円	5.3兆円	8.1兆円	9.5兆円 過去最高
<b>日本人</b>							
出国者数	2,008万人	317万人	51万人	277万人	962万人	1,301万人	1,473万人
国内延べ 旅行者数	5億8,710 万人	2億9,341 万人	2億6,821 万人	4億1,785 万人	4億9,758 万人	5億3,995 万人	(4億2,609 万人)
国内旅行 消費額	21.9兆円	10.0兆円	9.2兆円	17.2兆円	21.9兆円	25.2兆円 過去最高	(20.5兆円)

(注1) ※1について、令和7年の各値は、訪日外国人旅行者数及び日本人出国者数は年間推計値、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月期の速報値の合計値。

(注2) ※2について、令和2～4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「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

インバウンドについては、近年、旅行者数・消費額が共に過去最高を更新するなど好調である一方、都市部を中心とした一部地域への訪問先の偏在傾向が課題とされている。

また、インバウンドを始めとする国内外の観光需要の回復・拡大に伴い、一部の地域や時間帯においては、旅行者による過度の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じる「オーバーツーリズム」が問題となっている。

このため、インバウンドの受入れと住民生活の質の確保との両立のための対策や、地方誘客の推進による需要の分散に向け、地方の観光地の魅力向上や地方への交通ネットワークの機能強化等が求められている。

また、2025(令和7)年11月14日に中国政府が中国国民に対し、当面の間、日本への渡航を避けるよう嚴重に注意喚起すると発表して以降、我が国のインバウンド市場において大きな位置を占めてきた中国からの訪日旅行について、一部でキャンセルの動きが生じているとされ、同年12月には中国からの訪日客が急減した。こうした中、様々な国や地域からの訪日を促進し、インバウンド市場の多様化を更に進めるための戦略的な訪日プロモーション等の必要性が、改めて認識されている。

アウトバウンドについては、コロナ禍での減少から回復傾向にはあるものの、その遅れが指摘されており、イン・アウトの双方向での交流拡大に向けた取組が求められている。

日本人の国内旅行については、令和6年において、日本人の国内旅行消費額25.2兆円が訪日外国人旅行消費額も含めた国内における旅行消費額34.3兆円の7割超を占めるなど、我が国観光の基盤となっている。一方で、日本人の国内延べ旅行者数は長期的に伸び悩んでおり、今後は更に人口減少・高齢化が進み、これによる国内旅行市場への影響は避けら

れない。このため、国内観光需要の維持・拡大に向け、国民の観光旅行の実施率向上・滞在長期化や新たな交流需要の開拓を図ること、また、混雑回避や観光産業の生産性向上等の観点からも、週末や連休に集中しがちな旅行需要の平準化を図ることなどが課題となる。

このほか、宿泊業等の観光産業においては、需要の回復・拡大に伴い人手不足感が高まるとともに、他産業と比べて低い賃金水準やデジタル化の遅れ等による生産性の低さ等の課題も顕在化している。このため、事業の高付加価値化やDXの推進等により、収益力や生産性を向上させ、従業員の待遇や労働環境の改善を図ることが必要とされている。

こうした中、政府は、「2030年訪日客6,000万人・消費額15兆円」の政府目標の達成等のために必要な施策を盛り込んだ、新たな「観光立国推進基本計画」の令和7年度末までの策定に向け、検討を進めている。また、令和8年度税制改正において、観光施策の充実・強化のため、国際観光旅客税<sup>20</sup>の税率を出国1回につき3,000円に引き上げ、令和8年7月1日以後の出国について適用するとしている。

令和8年度観光庁関係予算は、政府が「我が国の成長戦略の柱、地域活性化の切り札」と位置付ける観光について、地域住民の安全・安心を守り、地域社会との共生を可能とする、持続可能で高付加価値な観光立国の実現に向け、インバウンドの受入れと住民生活の質の確保との両立、地方誘客の推進による需要分散、観光産業の活性化等に取り組むとして、国際観光旅客税財源充充分の1,300億円を含め、令和7年度当初予算（宮内庁計上分の49億円を含め、579億円。）の2倍超となる1,383億円（宮内庁計上分の58億円を含む。）が措置され、7年度補正の225億円（いずれもデジタル庁計上分を含む。）と合わせて総額1,600億円超（このほか令和8年度の東日本大震災復興枠で7億円。）が確保されている。

なお、令和8年度予算においては、国際観光旅客税財源を充当する施策・事業として、従前からの「世界水準の受入環境整備」、「地域資源を活用した新たな観光コンテンツの拡充」、「出入国手続等の高度化」に加え、新たに「オーバーツーリズム対策や多様な国・地域からの誘客」、「日本人旅行者の安全安心な海外旅行環境の整備」が位置付けられている<sup>21</sup>。

## （8）海上保安能力の強化

我が国は、領土38万km<sup>2</sup>の約12倍に及ぶ447万km<sup>2</sup>もの領海・排他的経済水域を有する海洋国家である。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、

<sup>20</sup> 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7.12.26一部変更））では、国際観光旅客税の用途に関する基本方針として、同税の税収を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分野に充当することとするとともに、同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。また、同税財源を充当する予算は、一部を除き観光庁に一括計上の上、関係省庁に移し替えて執行するとしている。なお、「令和8年度税制改正の大綱」（令7.12.26閣議決定）では、令和8年度税制改正による国際観光旅客税の増収見込額は、初年度（令和8年度）700億円、平年度1,200億円とされている。

<sup>21</sup> 「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7.12.26一部変更））

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、我が国周辺海域を取り巻く情勢は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）<sup>22</sup>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。

また、海上保安庁では、少子化や価値観の変化といった社会情勢に加え、海上保安官特有の長期にわたる海上での緊張度の高い勤務といった極めて厳しい勤務環境等の影響から、人材確保難や離職者の増加といった課題に直面しており、勤務環境改善・処遇向上のための取組が進められている。

令和8年度海上保安庁関係予算では、新たな脅威に備えた高次的な尖閣領海警備能力として、大型巡視船（令和11年度就役）を建造するとともに、新技術等を活用した隙の無い海洋監視能力として、無操縦者航空機を新たに5機（令和10年度2機、11年度1機、12年度2機就役）追加し10機体制とするほか、人的基盤の強化・業務効率化等のため、総額2,971億円（デジタル庁計上分を含む。）が措置された。

このうち、人的基盤の強化・業務効率化については、海上保安大学校及び海上保安学校における学生寮の個別空間確保、教育訓練資機材の整備、乗組員用インターネット環境整備、教育訓練施設の拡充、宿舎整備等として、18億円（7年度補正10億円と合わせて計28億円）が計上されている。

なお、令和8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214人、国民の安全・安心を守る業務基盤の充実分として8人の計222人の増員を図るとしている。ただし、合理化等による155人の減員がなされるため、純増数は67人となり、その結果、令和8年度の定員は14,956人となる。

（さいとう こういち、おおたに ともひさ、えびね たくや、すずき けんいち、  
おぐち はるか、のぐち ゆきえ）

<sup>22</sup> 「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的な尖閣領海警備能力、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。