

# 社会資本整備

財務省

2025年11月7日

## ポイント（社会資本整備）

- 近年、防災・減災、国土強靱化 5 か年加速化対策の取組や、資材価格・労務費高騰の影響などにより、**公共事業関係費の予算規模が増加**。他方、足元、建設投資額は増加傾向にあるが、**建設技能労働者数は減少傾向**が継続。
- 各種データからは、**厳しい人手不足の現実**がうかがえる。高齢化が進む建設業にとって、**人手不足は他産業以上に構造的な課題**。また、様々な事業の延期が現実に行きつつある中、公共工事の過度な増大が民間工事の円滑な施工や緊急を要する災害対応に悪影響を及ぼす「**クラウドイングアウト**」を引き起こすことのないよう留意が必要。
- この難局を乗り越えていくためには、**生産性向上に向けた取組**が非常に重要。また、今後のインフラ整備にあたっては、安定財源を確保しつつ、国土強靱化を着実に進めていくなど、一層の重点化を図るとともに、将来の人口減少を念頭に、**広域的な視点**から、**持続可能で最適な制度**を再構築していく必要。  
具体的な例としては、
  - ・ 上下水道については、**受益者負担の原則**や**国と地方の役割分担**等も念頭に置きつつ、リダンダンシー確保など支援の在り方を検討する必要。また、ウォーターPPPの導入にあたっては、広域化・効率化が前提。
  - ・ 住宅については、脱炭素社会の実現に向けて、既存住宅の省エネ改修への重点化等、**一次エネルギー消費量の総量を削減する取組**が有効。また、**空き家対策**や**災害リスクエリアの防災対策**との関係において、**新築住宅に対する積極的な支援**は、**政策の一貫性を損なう**恐れがあり、見直す必要。
- 整備新幹線については、**接続利益等を反映した適切な貸付料を設定**する必要。事業費抑制のみならず、**新設される新幹線駅全体を民間負担**とする形での整備の在り方についても検討を深めるべき。
- 物流業界の人手不足に対しては、①物流事業者間のデータ連携、②物流拠点の整備、③モーダルシフトの推進、④自動運転の実証事業等による対応が検討されている。これらについて、例えば**鉄道によるモーダルシフト**（JR貨物）は多額の国費投入にも拘わらず、全くシェアを伸ばせていないため、**抜本的改革**を検討すべき。また、**自動運転**については、実証から実装への転換が必要であり、**補助要件等の適正化**を図るべき。

# 1. 公共投資をめぐる現状と課題

## 2. 整備新幹線

## 3. 物流

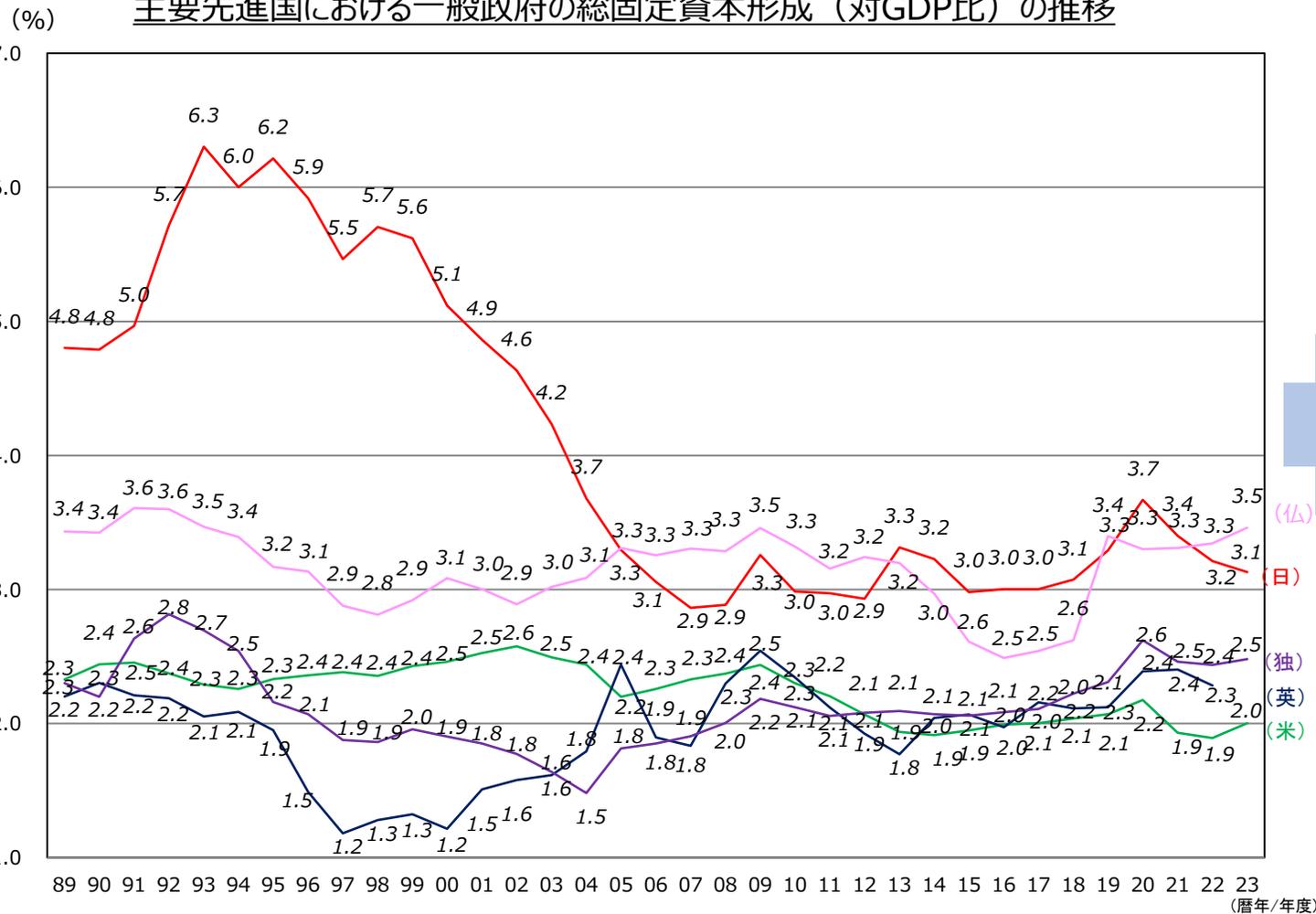
(1) 公共投資の規模の制約と重点化

(2) 人口減少社会における適切・効率的な社会資本整備

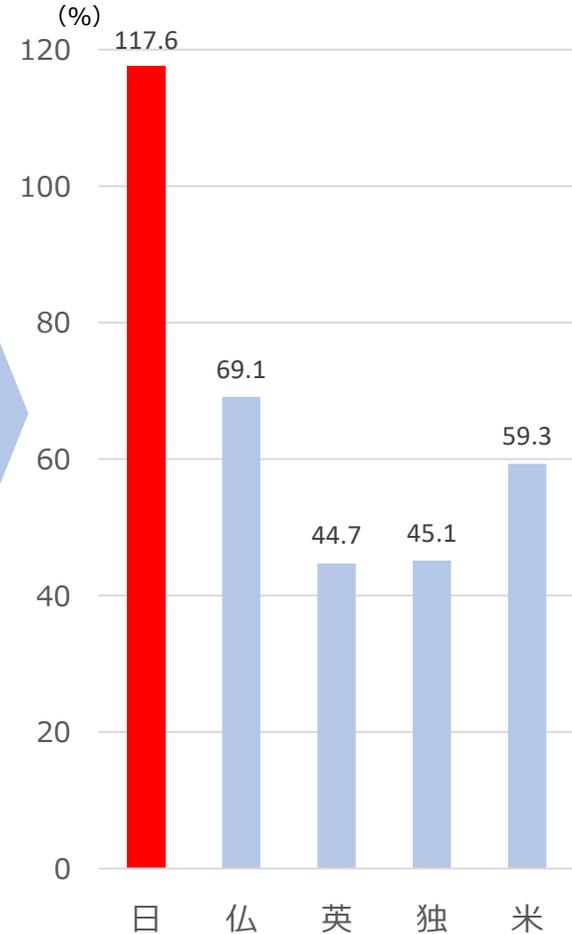
# 公共投資の規模（国際比較）

○ これまでの公共投資の規模について、主要先進国で比較すると、**日本は長期にわたって固定資本形成（フロー）が高水準で推移しており、その結果、固定資本ストックについても極めて高い水準**にある。

主要先進国における一般政府の総固定資本形成（対GDP比）の推移



政府固定資本ストック（対GDP比）



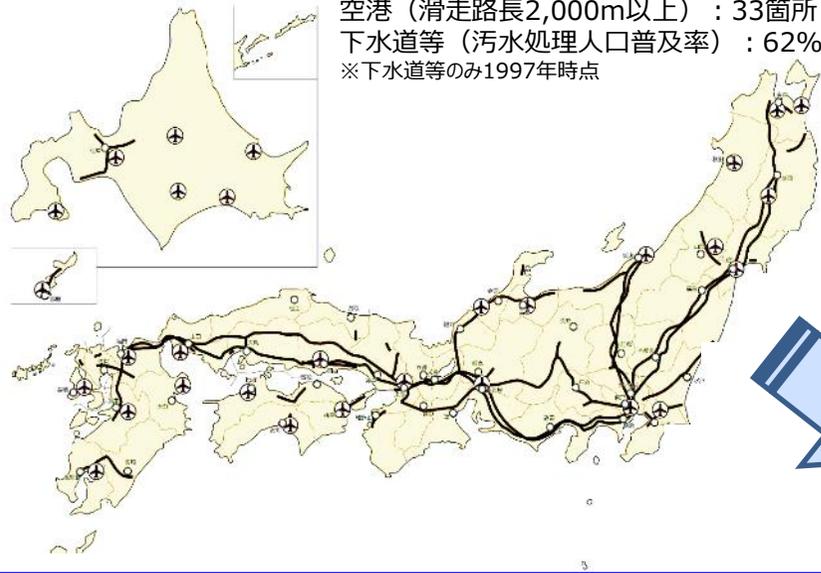
(出所) 1. 日本…内閣府「国民経済計算」に基づいて計算した数値。  
 諸外国…OECD「National Accounts」等に基づいて計算した数値。  
 2. 日本は年度ベース。諸外国は暦年ベース。  
 3. グラフ中、2004年度までは旧基準（93SNAベース等）、2005年度以降は08SNAベースのIGから研究開発投資分（R & D）や防衛関連分を控除。

# 社会資本の整備水準

- これまでインフラ整備を着実に進めてきた結果、約35年前の整備水準と比較しても、高速道路、新幹線、空港、港湾、生活関連施設等の**社会資本の整備水準は大きく向上**している。
- 例えば高規格幹線道路については、全都道府県の県庁所在地を通過するとともに、計画延長約14,000kmに対して、事業中の区間も含めると総延長は約13,400km（約96%）に至っている。

## 【1988年時点の高速ネットワーク】

新幹線：1,832km  
 高規格幹線道路：4,387km  
 空港（滑走路長2,000m以上）：33箇所  
 下水道等（汚水処理人口普及率）：62%  
 ※下水道等のみ1997年時点

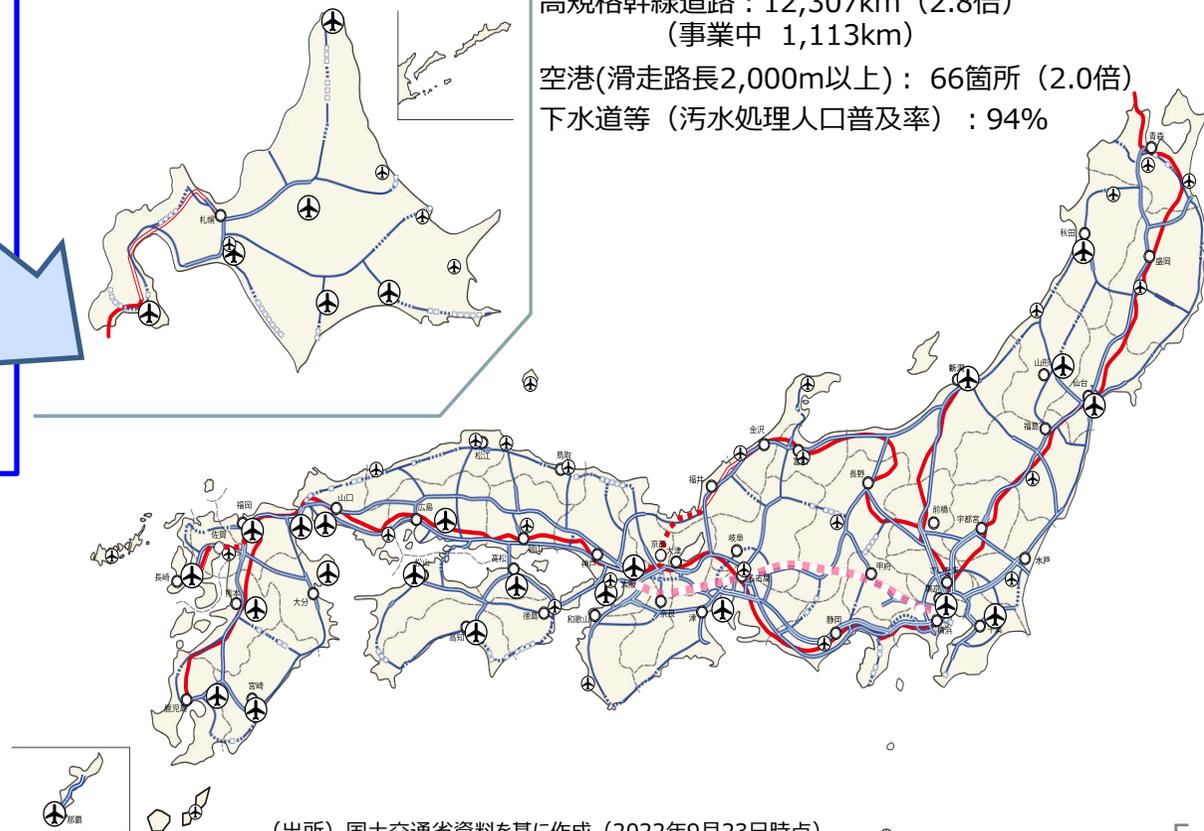


## 【現在の高速ネットワーク】

（点線は事業中及び未事業区間）

〔直近の整備状況（2025年4月1日時点）〕

新幹線：2,956km（1.6倍）  
 高規格幹線道路：12,307km（2.8倍）  
 （事業中 1,113km）  
 空港（滑走路長2,000m以上）：66箇所（2.0倍）  
 下水道等（汚水処理人口普及率）：94%



### 凡例

- 高規格幹線道路等（開通区間2021年3月末時点）
- 高規格幹線道路等（事業中区間）
- 高規格幹線道路等（未事業区間）
- 新幹線（開業区間）
- 新幹線（建設中区間）
- 新幹線（未着工区間）
- リニア中央新幹線
- ✈ 拠点空港
- ✈ その他空港（滑走路長2km以上）

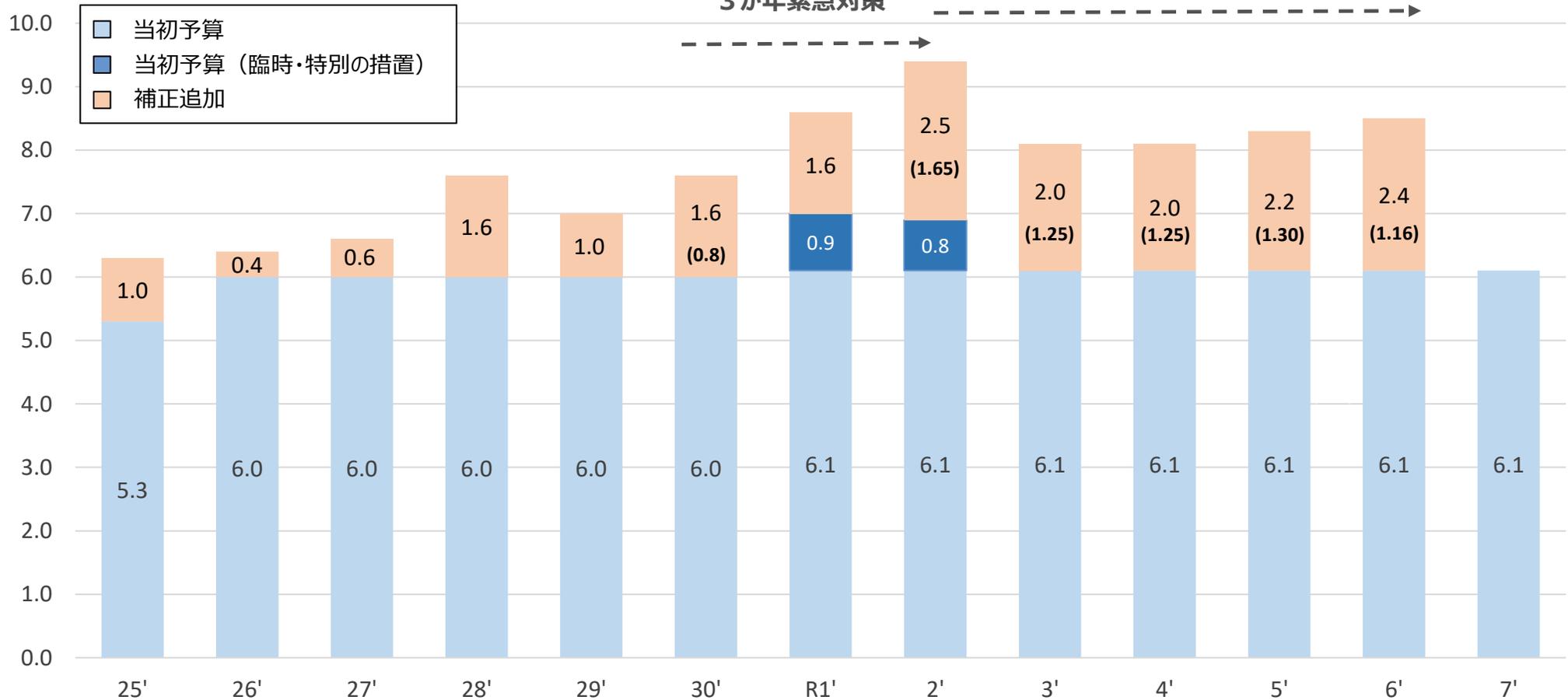
（出所）国土交通省資料を基に作成（2022年9月23日時点）。

# 公共事業関係費の推移

○ **公共事業関係費**は、**近年**、防災・減災、国土強靱化5か年加速化対策の取組や、資材価格・労務費高騰の影響などにより**予算規模が増加**している。

## 公共事業関係費（当初＋補正）の推移

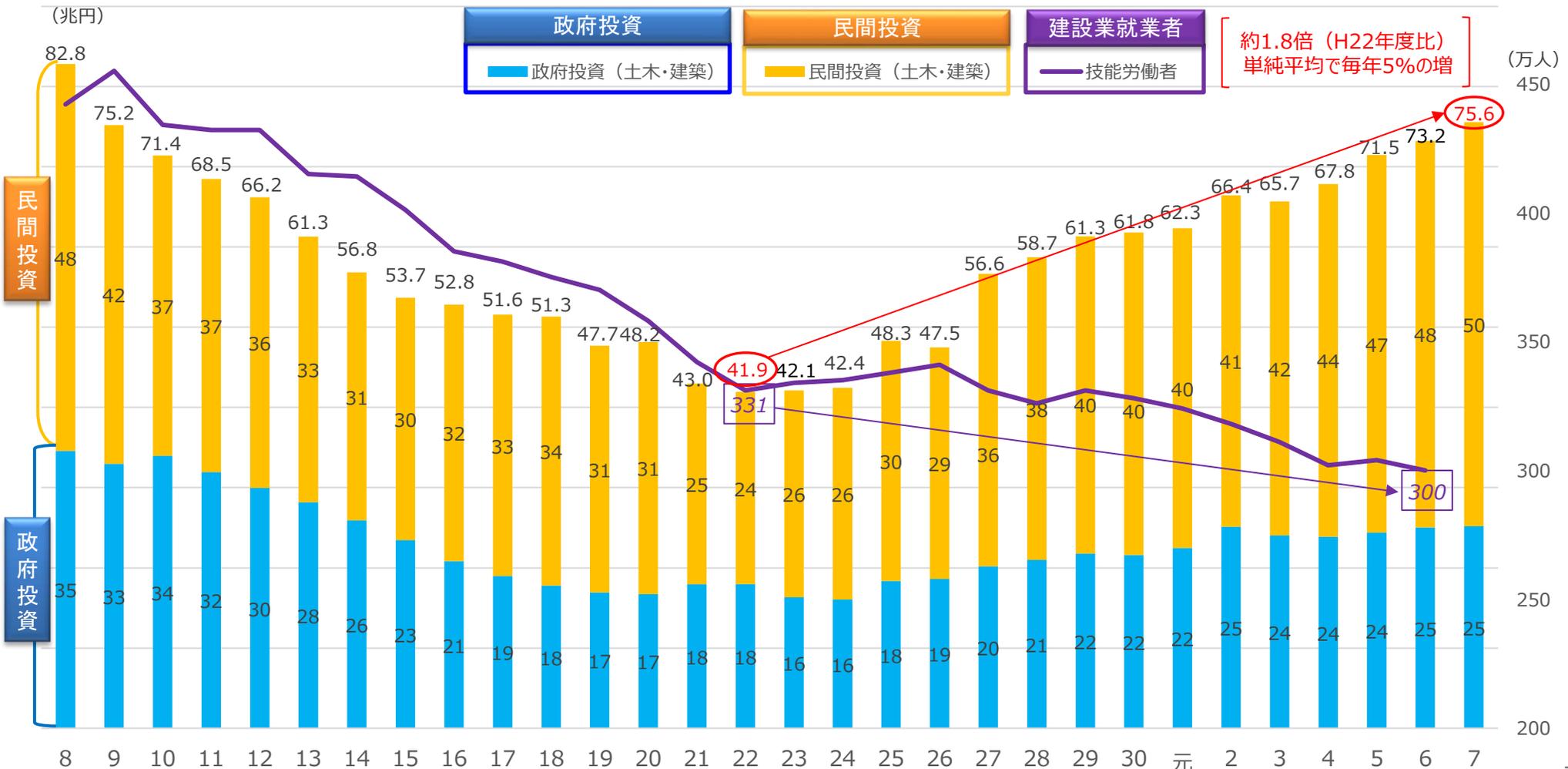
（公共事業関係費：兆円）



（注）H30補正、R2補正、R3補正及びR4補正のカッコ書きは、国土強靱化3か年緊急対策又は5か年加速化対策分であり、R5補正及びR6補正のカッコ書きには、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠（3,000億円）を含む。

# 経済情勢と令和8年度要求

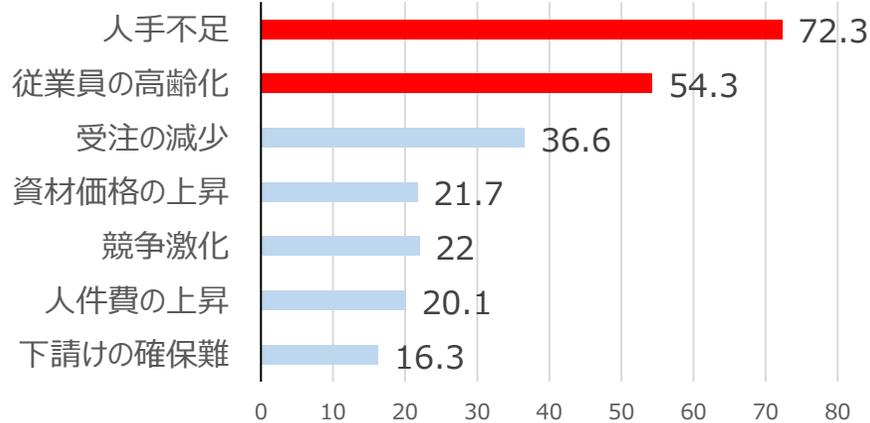
- コロナ禍以降、経済の回復と物価上昇が継続したこともあり、**名目GDPは大きく増加し、600兆円を超えた。建設投資額も増加傾向にあり、令和7年度は75.6兆円と平成22年度比で1.8倍に達する見通し。**一方、**建設技能労働者数は減少傾向が継続。**
- こうした中、国土交通省は、令和7年度補正予算及び令和8年度当初予算について、「**近年の建設工事デフレーターの上昇を踏まえた必要・十分な予算額の確保が必要**」と主張しており、その前提として①**建設業界に人手不足は生じておらず**、②**適切な価格と工期**で発注されれば、公共・民間を問わず、何れの工事も十分な施工余力があるとしている。



# 建設業における人手不足と適切な価格①

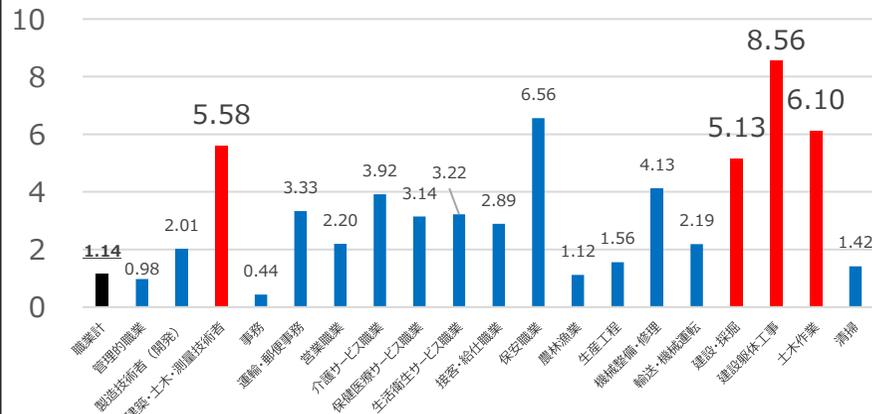
- しかしながら、**各種データからは、建設業の他産業よりも厳しい人手不足の現実**がうかがえる。
- また、**実態を踏まえた価格転嫁等は進めていく必要があるが、これらのデータは「適切な価格が設定されれば施工余力は十分にある」ような状況を反映しているとは考えにくい**のではないかと。

建設業の経営上の問題点



(出所) 建設業景況調査2025年度第1回 (2025年4月調査) を基に財務省作成。

職業別有効求人倍率 (令和6年度平均)



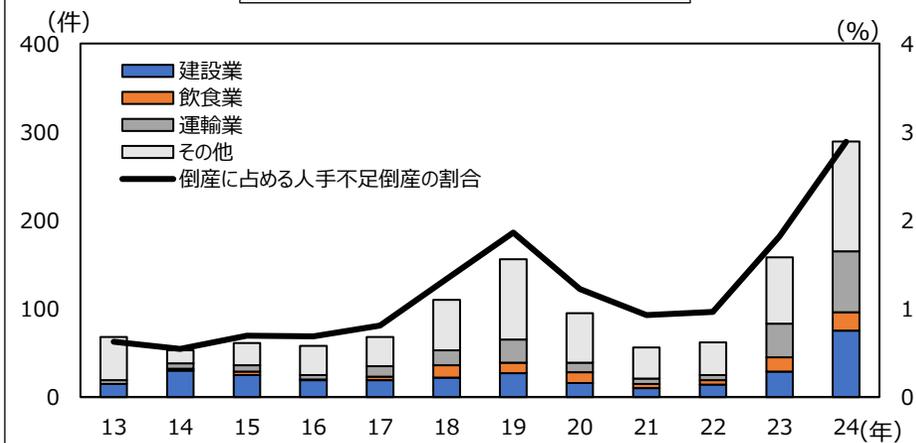
(出所) 厚生労働省「一般職業紹介状況 (パートタイム含む常用)」を基に財務省作成。

建設業の雇用過不足感



(出所) 日本銀行「全国企業短期経済観測調査 (短観)」を基に財務省作成。

業種別人手不足倒産の推移

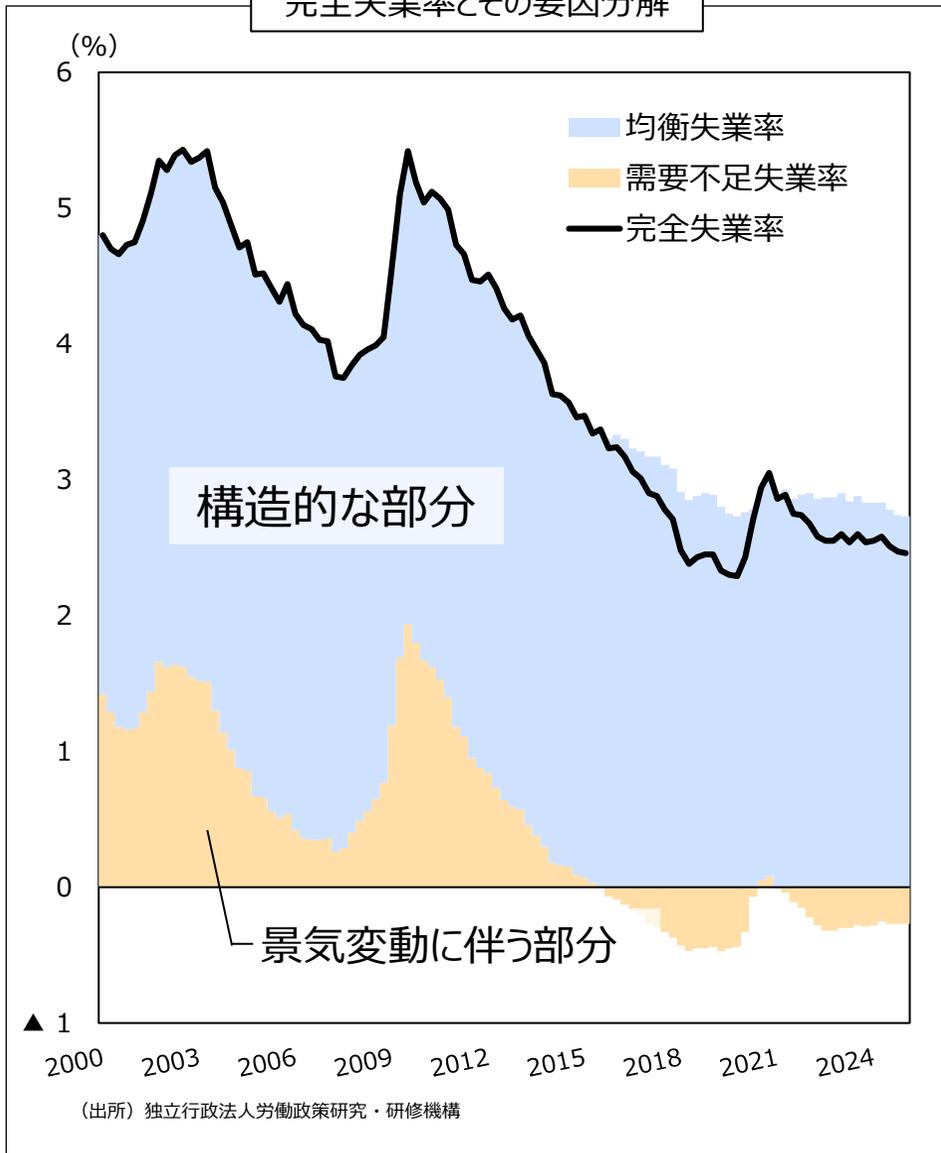


(出所) 東京商工リサーチ

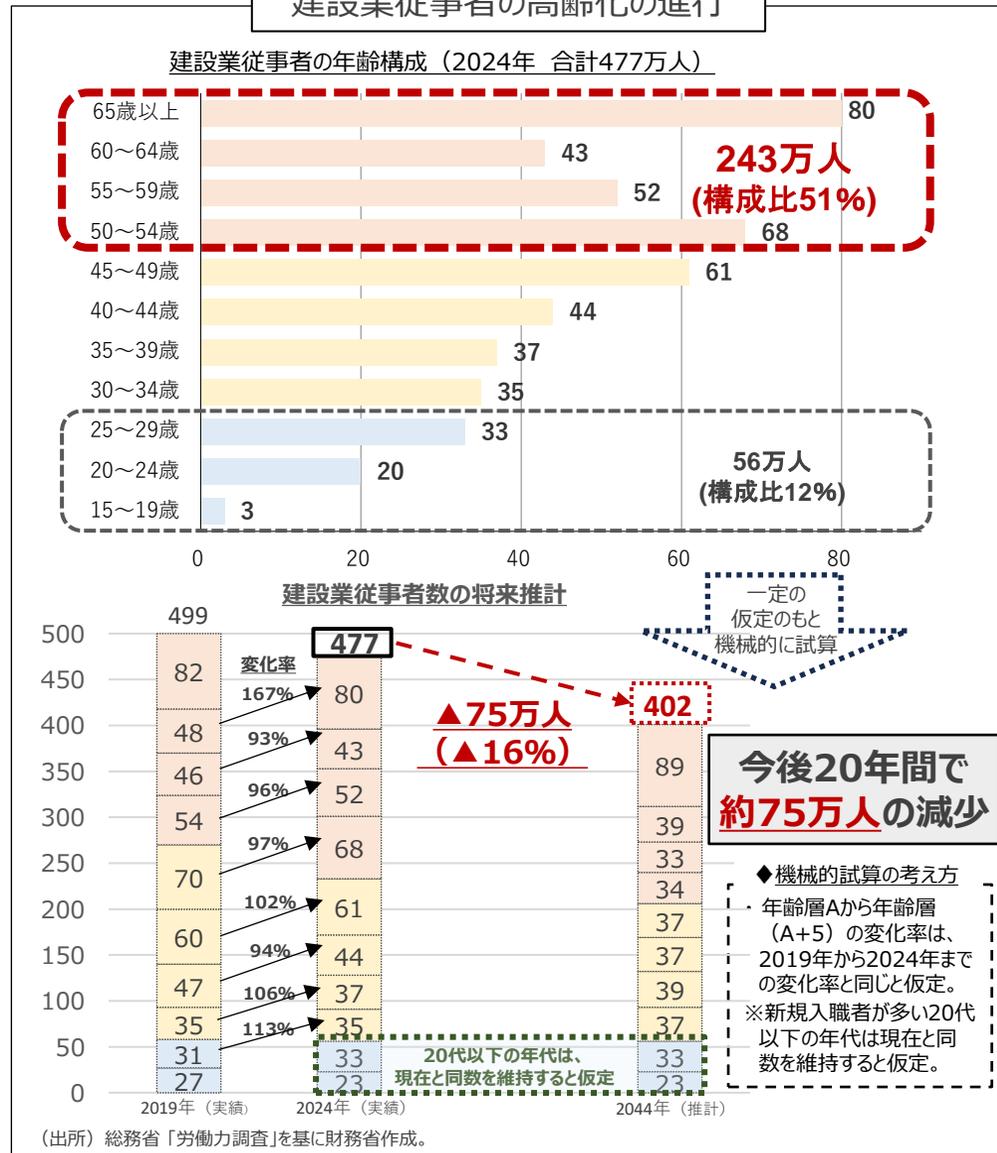
# 建設業における人手不足と適切な価格②

○ 経済全体の労働供給は上限に近づいている。中でも建設業は高齡化が進んでおり、他産業以上に人手不足は構造的な課題。

完全失業率とその要因分解



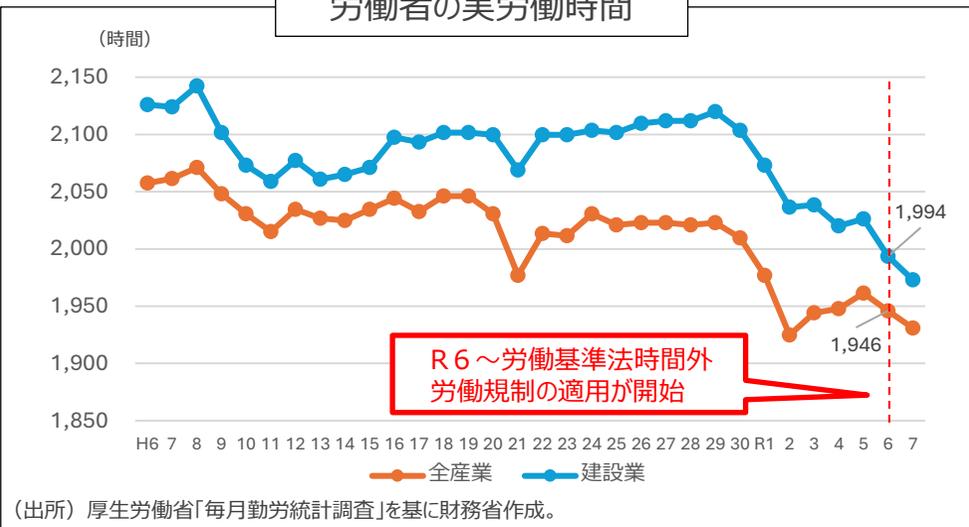
建設業従事者の高齡化の進行



# 建設業における人手不足と適切な工期

- 建設業においては、**労働時間の減少**や**手持ち工事量の増加**のほか、様々な**事業の延期**といった事態が実際に生じている。
- 「適切な工期」の設定が過大な工事量を受注可能にする方策とされてはならず、特に**公共工事の過度な増大が民間工事の円滑な施工や緊急を要する災害対応に悪影響を及ぼす「クラウディングアウト」を引き起こすことのないよう留意が必要**。

労働者の実労働時間



大手建設業の手持ち工事量



公共工事の例

- 人手不足・資材調達の遅れの影響により、屋内こども遊戯施設建設工事の工期延長(5か月)【新潟県燕市】
- 人手不足の影響により、市街地再開発事業の工期延長(2年)【大分県大分市】
- 人手不足の影響により、空港内の機械設備工事の入札不調【東京都大田区】
- 人手不足の影響により、下水道施設及び保育施設改修事業の入札不調【埼玉県蓮田市】

(出所) 2025年3月25日(火) 日本経済新聞等

民間工事の例

- 人手不足・機材調達の遅れの影響により、半導体関係の物流施設建設工事の着工遅延(6か月)【熊本県大津町】
- 人手不足の影響により、物流施設建設工事の工期延長(2年)【神奈川県川崎市】
- 人手不足の影響により、複合エンターテインメント施設建設工事の工期延長(2年)【神奈川県川崎市】
- 人手不足の影響により、商業施設建設工事の工期延長(1.5年)【福島県伊達市】

(出所) 2025年6月11日(水) 日本経済新聞等

# 生産性向上の必要性

- この難局を乗り越えていくためには、やはり生産性向上に向けた取組が非常に重要。国土交通省は「i-Construction 2.0」を掲げ、**2040年度までに建設現場の生産性を2023年度比で1.5倍向上**させることを目指しており、これを実現するためには、**年平均2.4%程度の生産性向上が必要**。
- これまでも新技術の開発に向けた支援や、地方自治体においても新技術を活用できるような環境整備（設計・施工段階等の局面に応じて活用可能な技術を検索可能なデータベースの提供等）などを行っている。こうした**取組の実効性を高めていく**とともに、**公共事業関係費も国土交通省の掲げる生産性向上の目標を織り込んだ水準としていくべき**ではないか。

## ◆ i-Construction2.0の概要

### <目指す姿>

自動化・省人化  
(建設現場のオートメーション化)

### <3つの柱>

- ① 施工のオートメーション化
- ② データ連携のオートメーション化  
(デジタル化・ペーパーレス化)
- ③ 施工管理のオートメーション化  
(リモート化・オフサイト化)

### <目標>

2040年度までに建設現場において少なくとも省人化3割すなわち、生産性1.5倍に向上  
多様な人材が活躍でき、未来へ前向きな新3K(給与、休暇、希望)を建設現場で実現

(出所) 国土交通省公表資料(2024年4月)を基に財務省作成。

## ◆ i-Construction2.0 を踏まえた取組例

### ■ 新技術開発に向けた支援の例 <建設技術研究開発助成制度>

3D データを活用した橋梁点検と補修設計の高効率化に関する研究 (令和2~4年度支援)



小規模橋梁の現場データの取得



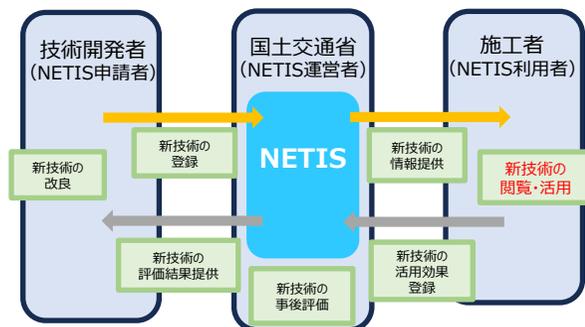
3Dモデルの作成  
(ジブル調査設計株式会社より提供)

#### <概要>

狭い空間に挿入可能で複数カメラを搭載したカメラコントロールBOXで撮影された写真データによって、橋梁の全体の3D合成写真(モデル)を作成する技術

(出所) 国土交通省資料。

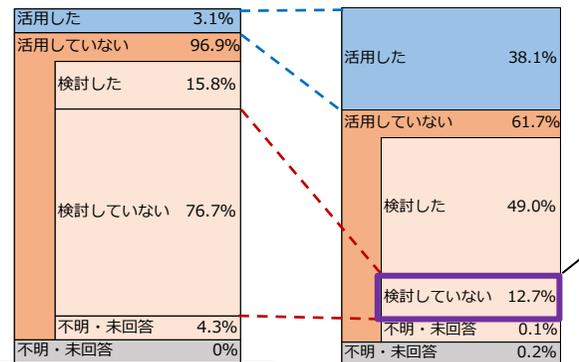
### ■ 新技術活用に向けた環境整備の例 <NETIS(新技術情報提供システム)>



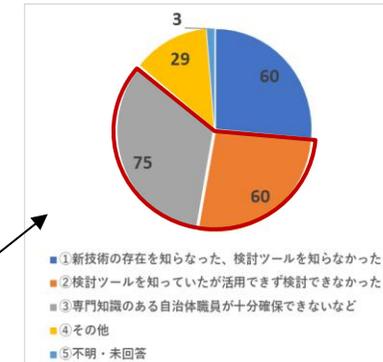
(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

## ◆ 予算執行調査(2025年6月)

### ■ 道路メンテナンス(点検)における新技術活用の有無



### ■ 検討していない理由(n=227)



# 人口減少を見据えた持続可能な社会の構築に向けて

○ 建設現場の生産性が国土交通省の目標どおり向上しても、インフラ老朽化のペースに追い付かないおそれ。地方の技術職員も減少する中、人口減少を見据えた持続可能な社会の構築に向けて、国土交通省が進めてきた、地域全体の構造を見渡し、住宅、医療・福祉・商業施設の誘導、地域公共交通ネットワークの再編等を行う「コンパクト+ネットワーク」を更に意識していく必要があるのではないか。

## ◆ 生産性の向上は不可欠であるが、限界

建設業従事者数及びインフラ総量が現在と一定と仮定し、**建設業従事者100人あたりの建設後50年以上のインフラ数**を算出。

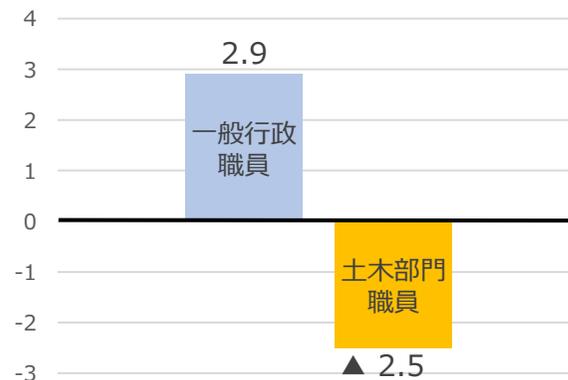


(出所) 国土交通省「インフラ長寿命化計画(行動計画)」及び労働政策研究・研究機構「2023年度版 労働力需給の推計」を基に財務省作成。

## ◆ 自治体の技術職員不足

<都道府県>

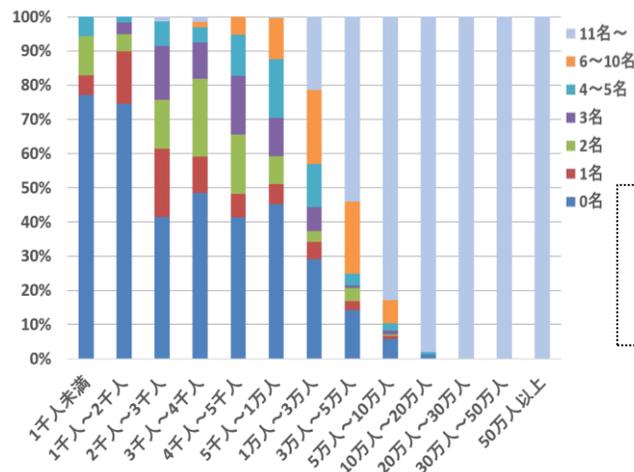
(単位：%)



都道府県の定員人数は10年前(H26→R6)と比べ、一般行政職員が2.9%増加。

一方、土木部門職員は2.5%減少。

<市区町村>



小規模市町村の中には、土木技術職員が一人も配置されていない自治体もある。

(出所) 総務省「地方公共団体定員管理調査」を基に財務省作成。

# インフラの老朽化

- 本年1月に埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故に象徴されるように、上下水道管路等のインフラの経年劣化が道路機能や公共空間の安全性に深刻な影響を及ぼす事例が顕在化している。
- こうしたインフラの老朽化や自然災害の激甚化・頻発化等を背景に、インフラの機能維持及び長寿命化に向けた適切な老朽化対策やその的確な維持・管理等の重要性がこれまで以上に高まっている。

※国土強靱化実施中期計画における道路関連インフラ保全に必要な国費は、5年3兆円程度。

## 埼玉県八潮市の道路陥没事故

【現場写真】

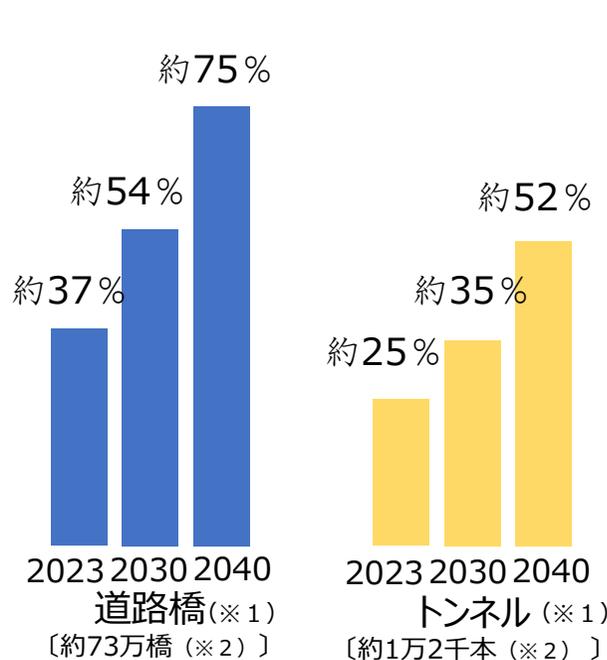


【八潮市の事故を踏まえた対応】

- ・ 発災直後、八潮市の陥没事故箇所と同様の**大規模な下水道管路（延長約420km）に存在するマンホール（約1,700箇所）で緊急点検**を実施。
- ・ **全国の下水道管路（管径2m以上、設置から30年以上経過した延長約5,000km）を対象に、特別重点調査**を実施中（優先実施箇所の調査結果（8月時点。対象延長約813kmのうち約730km）について公表済）。

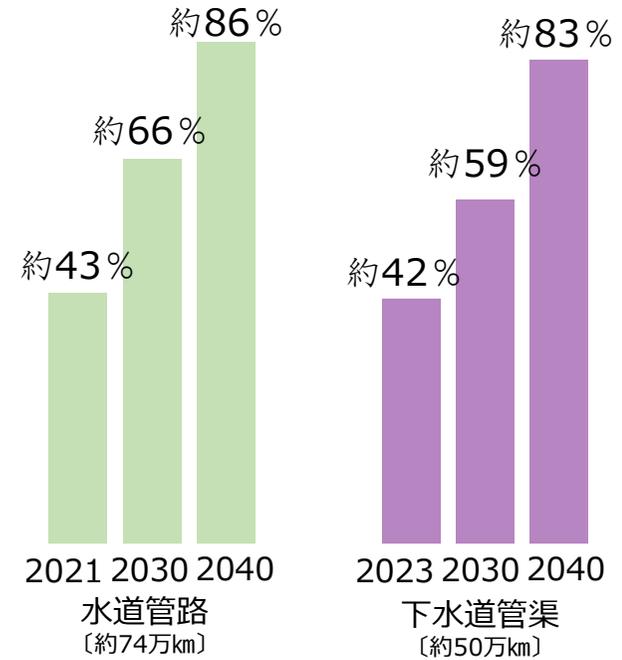
## 道路の老朽化

【建設後50年以上経過する割合】



## 上下水道の管路の老朽化

【建設後30年以上経過する割合】



（※1）建設後50年以上経過する施設の割合については、建設年度不明の施設数を除いて算出。

（※2）総数には、建設年度不明の施設数を含む。

（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。

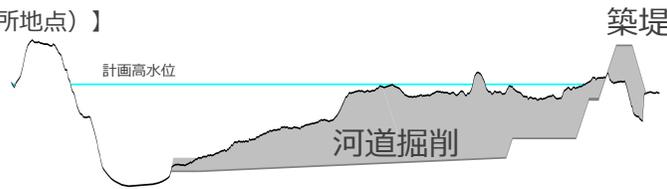
# 近年の国土強靱化の取組による効果

○ 自然災害が激甚化・頻発化する中、ハード・ソフト両面からの国土強靱化の取組により、被害低減効果は着実に現れている。気候変動や人口減少などがもたらす新たな課題にも的確に対応しつつ、安定財源を確保しながら、今後も取組を着実に進めていくことが求められている。

## ハード対策の例：令和6年と平成28年の台風被害比較

### 河道掘削・築堤 (令和4年度完了)による減災効果 (岩手県小本川)

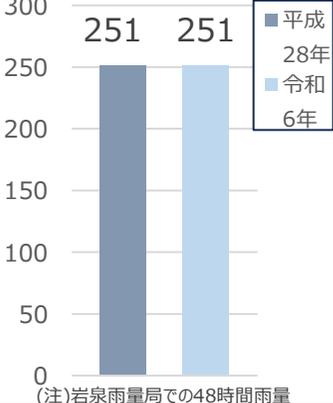
【横断図 (赤鹿水位観測所地点)】



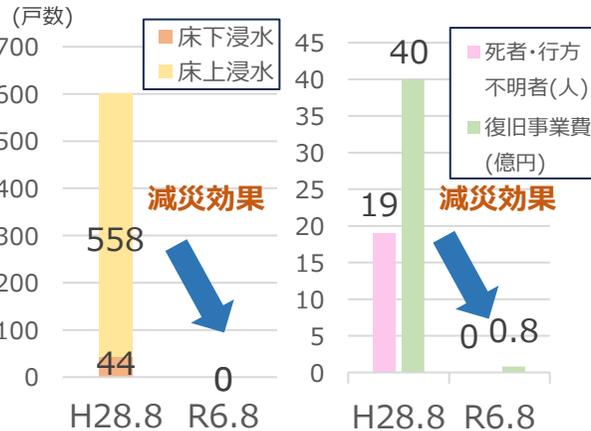
【小本川流域の対策図】



### 小本川流域での降雨量比較



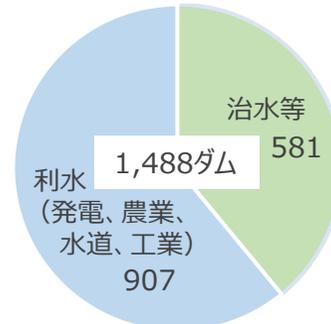
### 小本川流域の被害状況の比較



## ソフト対策の例：事前放流の取組

- 洪水調節は、これまで治水等のダム (約600ダム) のみで実施されてきたが、令和2年以降、利水ダム (約900ダム) を含むほぼ全てのダム (約1,500ダム) で取組を開始。
- これにより、ハッ場ダム58個分に相当する容量52億 $m^3$ が新たに水害対策に使えるようになった。

### <全国のダムの数>



### (参考) 令和6年の出水期

- 159ダム (延べ184回) で実施。
- ハッ場ダム6個分 (5億6,500万 $m^3$ ) の容量を確保

(出所) 国土交通省資料等を基に財務省作成。  
(注) ダム数は令和7年4月時点。



## 第1次国土強靱化実施中期計画 (抄) (令和7年6月6日閣議決定)

### 第5章 フォローアップと計画の見直し

(略) 今後の実施中期計画の実施に際しては、**真に必要な財政需要に安定的に対応するため**、地方の実情も踏まえ、受益者による負担の状況を念頭に置きつつ、事業の進捗管理と**財源確保方策の具体的な検討を開始する。**

## 小まとめ

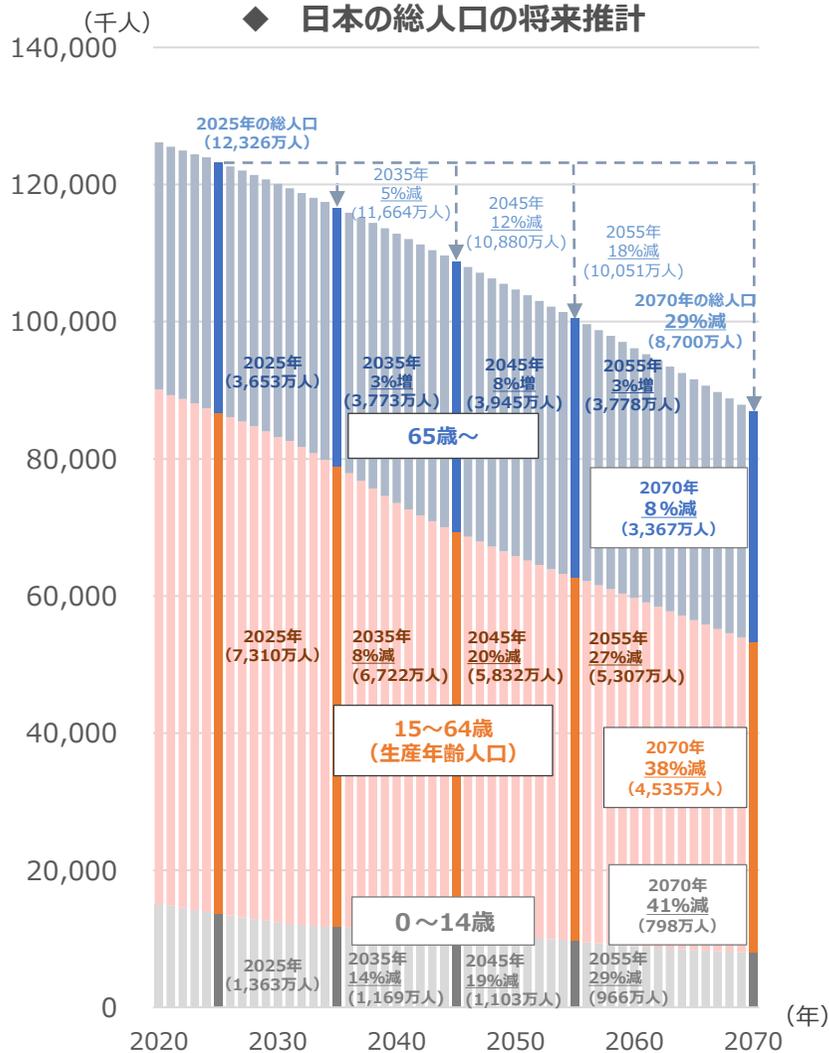
- これまで長期にわたり国際的に高い水準の公共投資を行い、インフラ整備を着実に進めてきた結果、社会資本の整備水準は大きく向上している。
- こうした中、公共事業関係費は、近年、防災・減災、国土強靱化5か年加速化対策の取組や、資材価格・労務費高騰の影響などにより予算規模が増加。足元、経済は回復傾向にあり、建設投資額も相当程度の増加傾向にあるが、建設技能労働者数は減少傾向が継続している。
- 各種データからは、厳しい人手不足の現実がうかがえる。経済全体の労働供給が上限に近づく中、高齢化が進む建設業にとって、人手不足は他産業以上に構造的な課題である。また、様々な事業の延期が現実には起きている中、公共工事の過度な増大が民間工事の円滑な施工や緊急を要する災害対応に悪影響を及ぼす「クラウディングアウト」を引き起こすことのないよう留意が必要。
- この難局を乗り越えていくため、生産性向上に向けた取組を進めるとともに、人口減少を見据えた持続可能な社会の構築に向けて、「コンパクト＋ネットワーク」を更に意識していく必要。
- インフラの老朽化、自然災害の激甚化・頻発化等を背景に、インフラの老朽化対策やその的確な維持・管理等の重要性が高まっている。例えば、国土強靱化実施中期計画における道路関連インフラ保全に必要な国費は5年3兆円程度であり、安定財源を確保しつつ、国土強靱化を着実に進めていくなど、一層の重点化が求められている。

(1) 公共投資の規模の制約と重点化

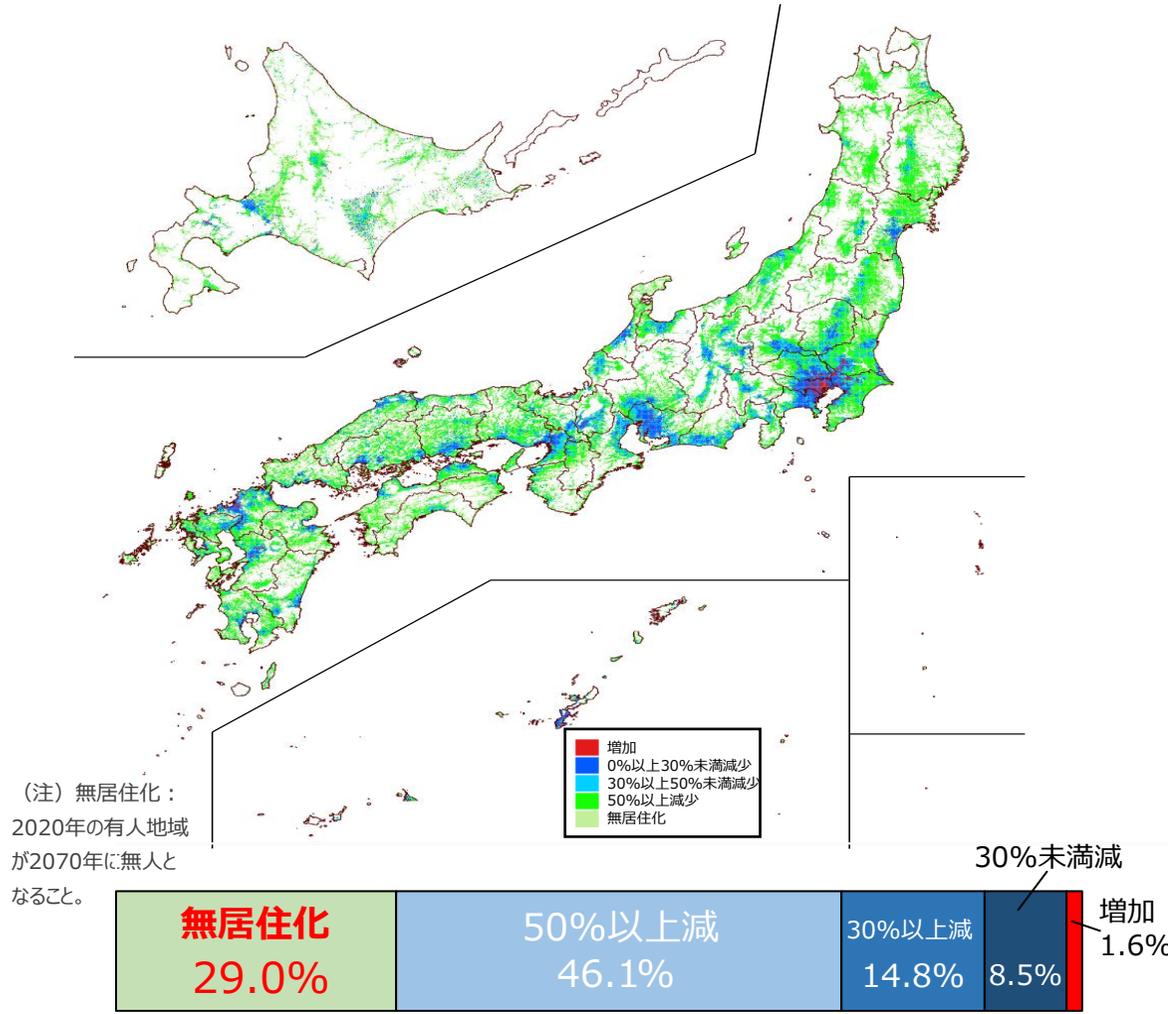
(2) 人口減少社会における適切・効率的な社会資本整備

# 人口減少の影響

○ インフラの整備については、今後の人口減少（2070年には現在より▲29%、生産年齢人口は同▲38%）などの人口動態の変化を念頭においた対応が求められる。



### ◆ 人口増減割合別の地点数（1 kmメッシュベース） 2020年⇒2070年



(出所) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）」（出生中位・死亡中位）を基に財務省作成。  
 (注) 増減率は対2025年（推計値）

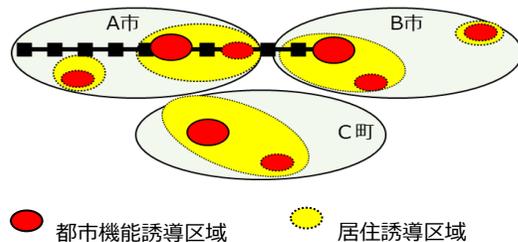
(出所) 総務省「令和2年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」等を基に国土交通省が作成したものを加工。

# 広域的な立地適正化

- 将来の急速な人口減少を踏まえ、コンパクトで持続可能なまちづくりの推進を一層強化する必要。現在、基礎自治体単位で立地適正化計画の作成が進んでいるが、**都道府県や近隣市町村との連携が十分に図られておらず、本来居住誘導すべき区域以外へと人口が流出**する事例もみられる。
- 都市の無秩序な拡散を抑制し、市街地の人口密度を維持するため、**都道府県が関与する広域的な方針に即す形で立地適正化計画を見直し、誘導施設を広域で最適化**する等、**市町村の枠を越えた持続可能な計画に対して重点的に支援**していくべきではないか。その上で、「計画倒れ」に終わらぬよう、**実効性を高める規制や支援のあり方についても検討**していく必要。

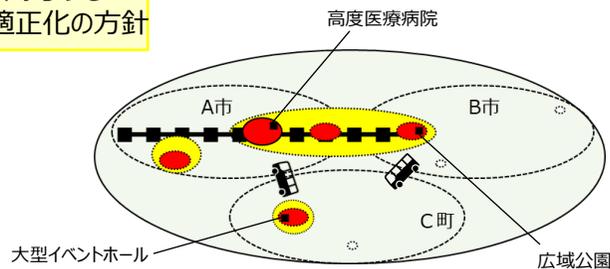
## ◆ 広域的な立地適正化計画(イメージ)

基礎自治体単位の立地適正化計画



● 都市機能誘導区域 ● 居住誘導区域

都道府県が関与する広域的な立地適正化の方針



## ◆ 群馬県の人口増減率



(出所) 群馬県公表「群馬県のまちの現状について」(令和7年3月)を基に財務省作成。

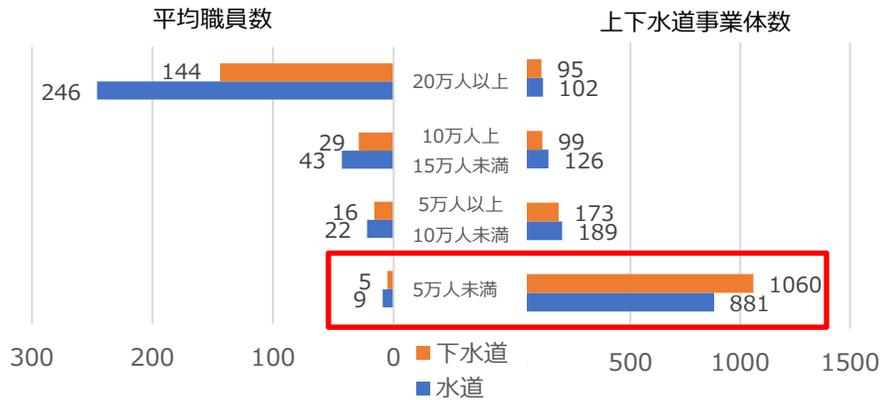
⇒ 都道府県の関与による市町村間連携の促進。市町村の枠を超え、誘導施設等を広域で最適化。

⇒ 土地利用規制が緩い地域に人口が流出した結果、本来「まちのまとまり」を形成すべき地域の外側で、人口増加傾向がみられる。

# 上下水道事業の広域化・一体化・ウォーターPPPの導入

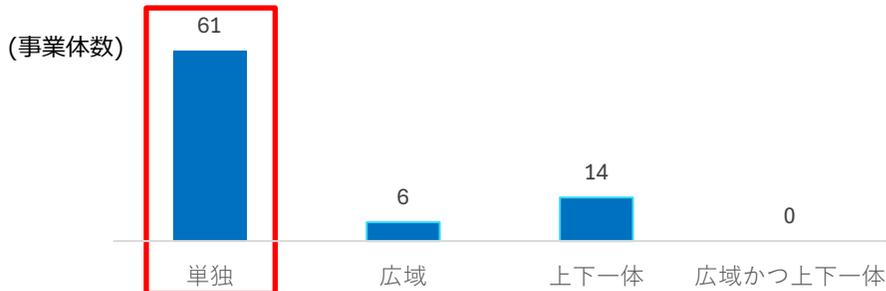
- 上下水道システムの多くは基礎自治体単位で設計されており、官業や規模の小ささに起因する課題も見られる。特に、**小規模自治体においては人材や財源の不足、施設の老朽化といった問題が顕在化**する中、ウォーターPPPなどの官民連携によって、資源を有効活用し、経営を効率化することが重要。
- その際、**個別委託による小規模案件の乱立は非効率**であり、事業の広域化を妨げてしまう可能性にも留意。現在、複数の自治体でウォーターPPPの導入検討が進んでいるが、アクションプランの改訂も併せ、**経営の広域化**など、**効率化を前提とした制度設計を促していく必要**。

## ◆ 規模別の上下水道事業体数と平均職員数



(出所)令和4年度版水道統計・下水道統計より国土交通省作成資料を基に財務省作成。  
 (注)水道事業：簡易水道事業を除く  
 下水道事業：公共下水道事業

## ◆ ウォーターPPP導入時の形態 (検討数含む)



(出所)国土交通省調査を基に財務省作成 (令和7年10月時点)

## ◆ 污水管改築にあたっての方針

PPP/PFI推進アクションプラン(令和5年改訂版)(令和5年6月2日 PFI推進会議決定)(抄)

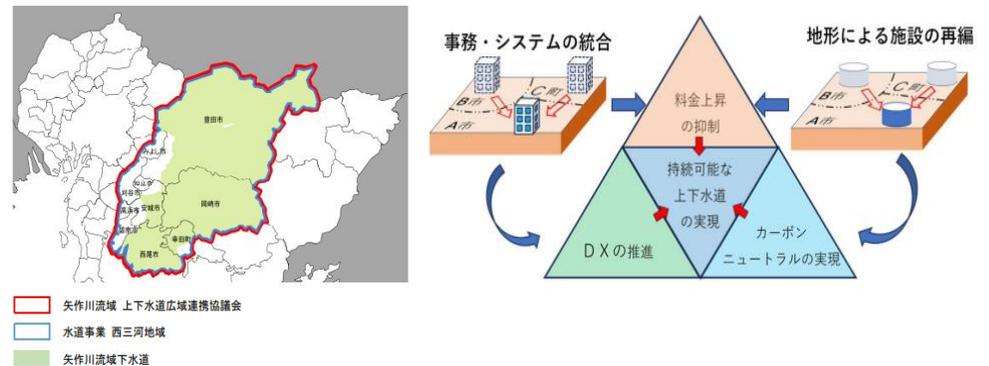
### ii) 各重点分野における取組

#### ③ 下水道

汚染管の改築に係る国費支援に関して、**緊急輸送道路等の下に埋設されている污水管の耐震化を除き、ウォーターPPP導入を決定済みであることを令和9年度以降に要件化する**。このことについて、地方公共団体に周知し、ウォーターPPPの導入検討の促進を図る。

⇒ 令和9年度を目前に、「駆け込み」的にPPP導入を検討する自治体が増加

## ◆ 愛知県西三河地域における上下一体化かつ広域化の取組



⇒ 県と市町等で連携した上下水道一体化に向けて取組を開始(全国初)

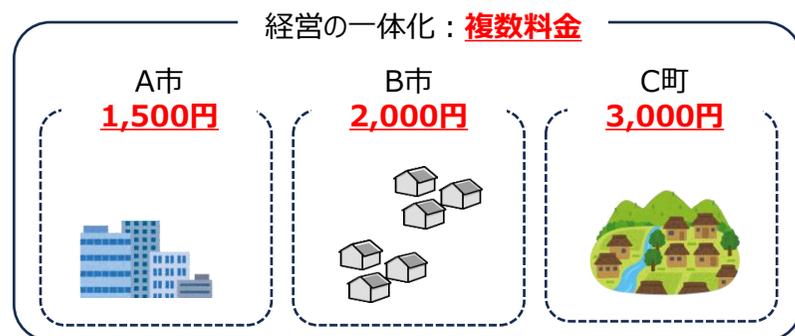
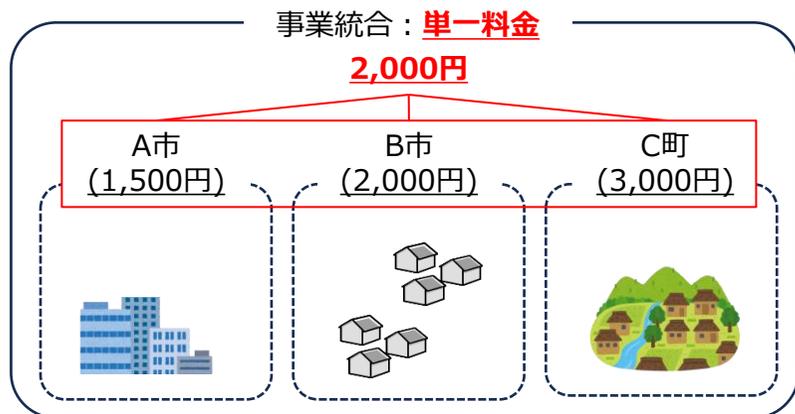
(出所)第4回上下水道政策の基本的なあり方検討会 (令和7年5月)

# 上下水道事業における複数料金体系の検討

- 上下水道事業の広域連携の形態としては、経営主体と料金体系を一つに統合する「**事業統合**」が主流となっているが、**自治体間の料金格差から住民合意を得ることが困難**であることが課題。広域化をより促進していくためには、経営主体を統合して規模のメリットを享受しつつ、**統合前の複数の料金体系を維持する「経営の一体化」**についても検討すべき。
- 下水道事業では、「**汚染者負担の原則**」に基づき汚濁負荷に応じた使用料(水質使用料)を徴収する「**従質料金**」体系(\*)の導入も考えられる。これにより、**排水処理コストの公平化**が図られるほか、高負荷配水の排出者による**自主的な水質改善**が促進され、**汚水管路や周辺環境への負荷軽減**に繋がるといった効果も期待できる。

(※) 水質使用料制を採用しているのは、令和4年度時点で1,424事業体中79事業体。(出所)下水道統計(日本下水道協会)

## ◆ 「事業統合」と「経営の一体化」(イメージ)



⇒ 地域ごとのコストに応じた複数料金体系で広域化を促進

## ◆ 「汚染者負担の原則」に基づく下水道料金設計(イメージ)



## 「汚染者負担の原則」に基づく下水道料金設計の事例(大阪市)

汚水排出量	BOD* <sup>1</sup> (もしくはCOD* <sup>2</sup> )またはSS* <sup>3</sup> の濃度	適用される区分	ランク	水質区分 (mg/L)	BODまたはCOD(円/m <sup>3</sup> )	SS(円/m <sup>3</sup> )
1,250 m <sup>3</sup> /月以上	200mg/L以下	一般汚水使用料	A	201~300	17	18
	201mg/L~2,600mg/L	一般汚水使用料 + 水質使用料	B	301~450	37	44
	2,600mg/Lを超える	下水道へ排出不可	C	451~600	60	72
			D	601~850	90	110
			E	851~1,100	128	158
			F	1,101~1,350	167	206
			G	1,351~1,600	205	253
			H	1,601~1,850	243	301
			I	1,851~2,100	281	349
			J	2,101~2,600	323	410

(※1) BOD(Biochemical Oxygen Demand) …生物化学的酸素要求量  
(※2) COD(Chemical Oxygen Demand) …化学的酸素要求量  
(※3) SS(Suspended Solids)…浮遊物質量

(出所) 大阪市HP

# 上下水道の老朽化対策（更新・リダンダンシー確保）

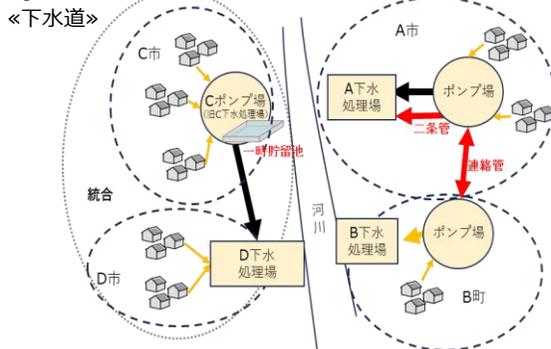
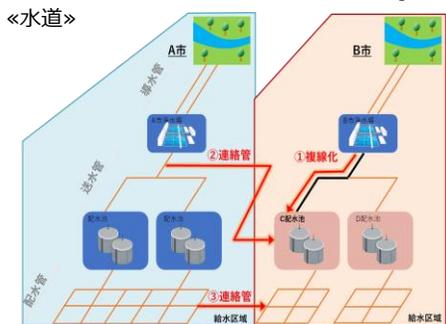
- インフラの老朽化に際し、埼玉県八潮市の下水道管破損による道路陥没事故を踏まえ、事故発生時に社会的影響が大きい上下水道管路について、**更新やリダンダンシーの確保**を進めていくことが重要。
  - ただし、単なる補助率の引上げや要件緩和ではなく、国庫補助に係るこれまでの経緯(※)等も踏まえ、**国と地方の役割分担の観点**から制度の在り方を整理する必要がある。
- (※) 水道は原則利用者負担。下水道は、本来の国庫補助の趣旨は公共用水域の水質保全等。汚水処理システムが概成する令和9年度以降は、単純な維持更新を含む汚水管改築は地方の役割(原則使用者負担)とし、国庫補助の対象を汚水管機能強化のうちウォーターPPP導入決定済み等に限ることとしている。
- なお、新たに連絡管等を設置する際は、市町村単位にとどまらず、**広域的な観点からより効率的な整備**がなされるよう、補助要件等を見直していく必要がある。

## ◆ 現行の補助制度（更新・リダンダンシー確保）

	更新	リダンダンシー確保
水道	40年経過した管路の更新 (料金要件*1・資本単価要件*2あり)	河川を横断する導水管・送水管の 複線化(資本単価要件*2あり)
下水道	老朽化した管路の更新 (都市規模要件*3あり)	管路の設置 (都市規模要件*3あり)

- (\*1) 水道料金が平均以上かつ企業債残高が一定以上。  
 (\*2) 今後20年間で想定される水1mあたりの建設コスト。水道事業で90円/m以上。  
 (\*3) 市町村の規模が大きくなるほど補助対象範囲が狭くなる。告示「別表」に規定。

## ◆ リダンダンシー確保と広域連携(イメージ)



## ◆ 上下水道の現行の補助制度の考え方

### ■ 生活環境審議会答申(昭和48年)(抜粋・要約)

「水道事業は、**独立採算性を原則**としているため、地理的条件、需要構造等の事情を反映して、水道料金にかなりの格差を生じており、…料金を一定幅に納める施策が必要。**布設条件に恵まれない地域においても水道の施設整備を促進していくこと等に特別の配慮**をほらい、水道事業に対し適切な財政措置を講ずべき」

### ■ 第5次下水道財政研究会提言(昭和60年)(抜粋・要約)

「国庫補助金は、下水道が、**浸水の防除、公共用水域の水質保全等という重要な公共的役割を有することに鑑み**、国家的見地から、国の責務としてその整備の推進を図るため、雨水及び汚水に係る施設の基幹的部分を地方公共団体に補助している」

## ◆ 下水道事業に係る国庫補助制度の整理

### ■ 下水道法 第34条

「国は、公共下水道、流域下水道又は都市下水路の設置又は改築を行う地方公共団体に対し、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、その**設置又は改築に要する費用の一部**を補助することができる。」

### ■ 下水道法施行令 第24条の2

「…国の地方公共団体に対する補助金の額は…**主要な管渠及び終末処理場並びにこれらの施設を補完するポンプ施設その他の主要な補完施設の設置又は改築に要する費用**(国土交通大臣が定める費用を除く)…**主要な管渠の範囲は…国土交通大臣が定めるものとする。**」

### ■ 国土交通省告示改正（平成16年6月29日）

「**汚水処理の衛生処理システム概成後**においては、重要な公共用水域の水質保全等のために特に必要性がある場合等を除き、**汚水に関する下水道管渠の維持更新**（管渠の排除能力又は水質改善機能の増強を伴わないものに限る。）のうち、**新規事業分については、国庫補助負担事業を廃止する**」

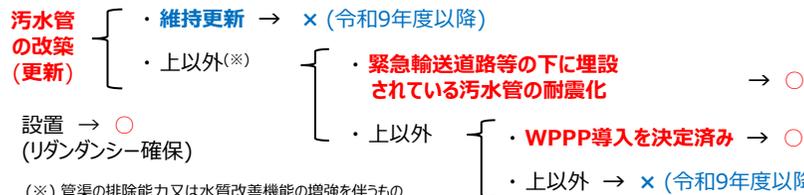
### ■ PPP/PFI推進アクションプラン(令和5年改訂版) (令和5年6月2日)

「**汚水管の改築**に係る国費支援に関して、**緊急輸送道路等の下に埋設されている汚水管の耐震化**を除き、ウォーターPPP導入を決定済みであることを令和9年度以降に要件化する。」

＜重要な公共用水域の水質保全等のために特に必要性がある場合等＞



＜重要な公共用水域の水質保全等のために特に必要性がない場合＞



(※) 管渠の排除能力又は水質改善機能の増強を伴うもの

# 人口規模に応じた分散型システムの早期導入

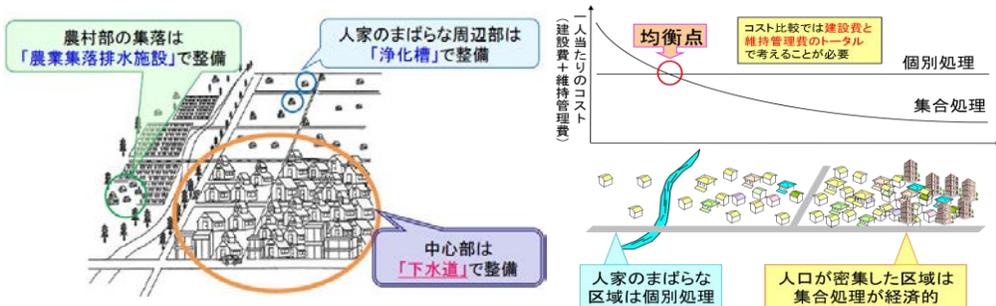
- 人口減少に伴い、**既成の上下水道システムを単純更新していくことは困難**になる。**人口密度の低い区域**では、給水や汚水処理に係る単価が割高となるため、**費用が料金収入等を大幅に超過**。
  - これまで**既設管路**については**維持更新を前提に支援**してきたが、今後は**集約型システムの単純更新のみにとられず**、各地域の状況に応じて**分散型システム**(※)への**切り替え等**を早急に進められるよう、限られた予算の中で、支援の重点を移していく必要。
- (※) 給水車による運搬送水や浄化槽など、対象世帯が少ない集落等に適した水供給・汚水処理システム。災害発生後の早期のインフラ復旧にも有効。

## ◆ 規模別の上下水道事業の単価・料金等回収率



(出所) 令和5年度地方公営企業年鑑より国土交通省作成資料を基に財務省作成。  
 (注) 水道事業: 簡易水道事業を除く  
 下水道事業: 特定公共下水道を除く公共下水道事業

## 汚水処理の役割分担の最適化



(出所) 第6回上下水道政策の基本的なあり方検討会(令和7年9月)

## ◆ 分散型システムの例

### 水道

分散型小型緩速ろ過システム



給水車による運搬送水

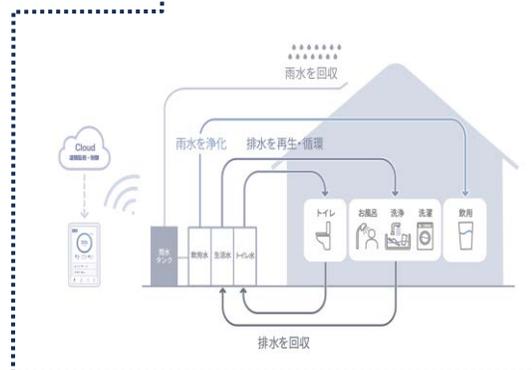


### 下水道

合併処理浄化槽による個別処理



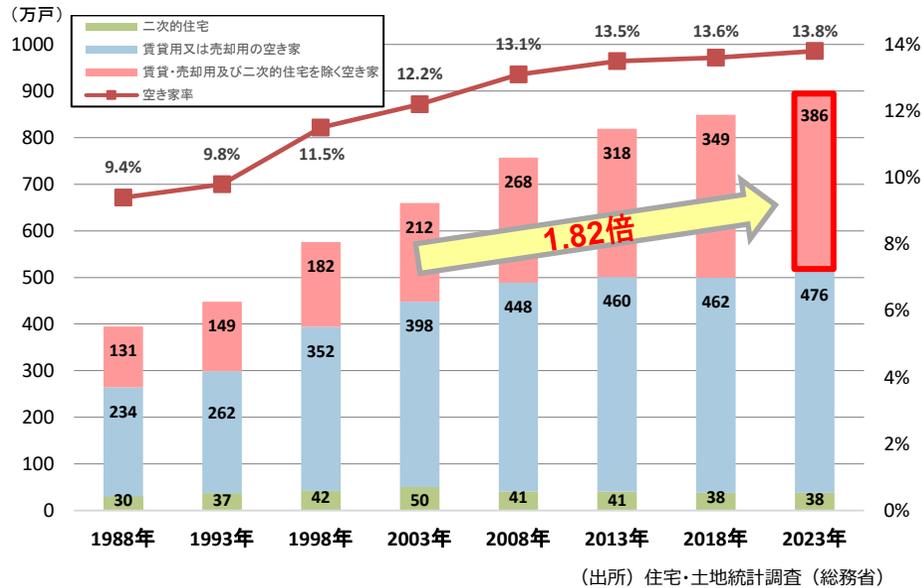
住宅向け小規模分散型水循環システム



# 空き家対策・既存住宅の利活用促進

- 空き家の総数は過去20年で1.4倍増加。特に、使用目的のない空き家は1.8倍に増加。今後、人口減少に伴う世帯数の減少が見込まれる中、**空き家のさらなる増加**やそれに伴う**社会的コストの増加**が懸念される。
- これまで、空き家の効果的な**除却・活用**の推進や既存住宅の**流通促進支援**（空き家対策総合支援事業:59億円等）を通じて、良質な住宅ストックの継承・利活用に取り組んできた。今後10～20年後に控える「大相続時代」に備え、さらに**政策効果を引き上げていく必要**。

## ◆ 空き家数の推移



## ◆ 社会資本整備審議会住宅宅地分科会 中間とりまとめ(案) (令和7年9月19日)(抄)

2000年の住宅品質法施行にはじまる**新築住宅の質誘導の枠組みが概成**する中・・・2050年に向けて本格的に**既存住宅の有効活用が求められる**。また、これから2050年までの間・・・比較的利便性の高い既存住宅地において住宅・住宅地の**相続が大量に生じる**が・・・これらの住宅・住宅地のストックを**若者や子育て世帯にとって魅力的な居住の選択肢とする枠組みの整備が急務**である。

## ◆ 主な既存ストックの活用支援 (令和7年度当初)

事業	規模
空き家対策総合支援事業	59億円
空き家再生等推進事業	社会資本整備総合交付金等の内数
住宅ストック維持・向上促進事業	3億円
住宅市街地総合整備事業(住宅団地ストック活用型)	21億円の内数
住宅市街地総合整備事業(住宅団地再生推進モデル事業)	

(注) このほか、機能改善を伴う既存住宅支援として、子育てグリーン住宅支援事業(400億円)(令和6年度補正)、長期優良住宅化リフォーム推進事業(30億円)、住宅・建築物耐震改修事業(社総交の内数)等がある。

## 空き家対策総合支援事業 (令和7年度予算 59億円)



改修前



改修後



除却前



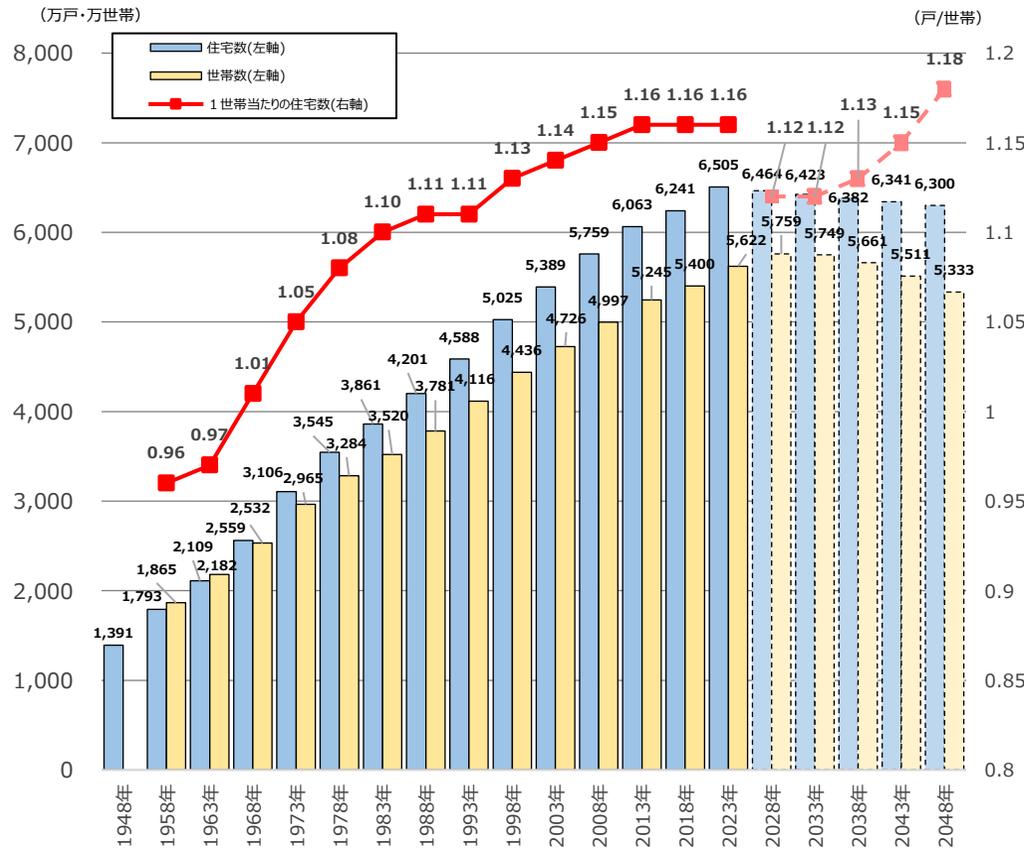
除却後

⇒ 「空家等対策特別措置法」の施行に伴い各自治体で空き家対策が本格化

# 新築住宅支援から中古住宅支援へのシフト

- 住宅ストック数(約6,505万戸)は、総世帯数(約5,622万世帯)を約16%上回っており、**住宅ストック数が過剰**となっている。
- これまで各種補助金、フラット35の金利引下げ、住宅ローン減税等を通じて新築住宅の取得を積極的に支援してきたが、上述の状況下で新築住宅の取得を促進することは、将来の空き家発生を増加させることにもなりかねず、**新築偏重的な支援については在り方を見直す必要**があるのではないかと。
- 今後の方向性としては、既存ストックを活用した**中古住宅の流通・利活用に一層重点を移す**ことが考えられる。

## ◆ 住宅ストック数と世帯数の推移



(出所) 総務省「住宅・土地統計調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計」、第59回住宅地分科会を基に財務省作成。

## ◆ 近年の新築住宅向け支援

事業	事業実施期間	規模(累計)
地域型住宅グリーン化事業	平成31年4月～令和7年3月	623億円
次世代住宅ポイント(※)	令和元年6月～令和2年3月 令和2年6月～8月	1,300億円
グリーン住宅ポイント(※)	令和3年3月～12月	1,094億円
子どもみらい住宅支援事業(※)	令和4年3月～11月	1,142億円
子どもエコすまい支援事業(※)	令和5年3月～9月	1,709億円
子育てエコホーム支援事業	令和6年4月～令和6年12月	2,100億円
子育てグリーン住宅支援事業	令和7年3月～12月	2,100億円

(注) このほか、平成25年度から令和5年度に「すまい給付金」16,865億円(累計)(既存住宅を含む)がある。  
(※) リフォーム等も対象となっている。

### 子育てグリーン住宅支援事業(新築)

対象世帯	対象住宅	補助額	
すべての世帯	GX志向型住宅	160万円/戸	
子育て世帯等	長期優良住宅	建替前住宅の除却を行う場合	100万円/戸
		上記以外	80万円/戸
	ZEH水準住宅	建替前住宅の除却を行う場合	60万円/戸
		上記以外	40万円/戸

### 補助金以外の新築住宅支援

フラット35等の金利引下げ(※1)	248億円(令和7年度)
住宅ローン減税(※2)	10,070億円(※3)の内数(令和6年度)

(※1) 中古住宅も金利引下げ対象としている。このほかJHFの自主財源で金利引下げを行っている。

(※2) リフォーム等も対象となっている。国税・地方税の減収額の合計。

(※3) 国税・地方税の減収額の合計。

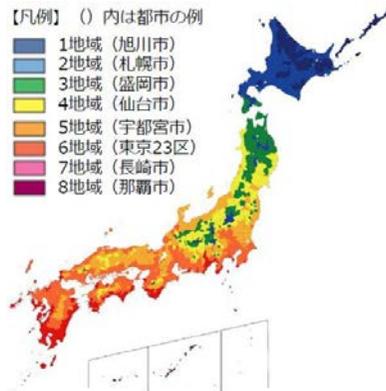
# カーボンニュートラルを見据えた住宅政策

- 一次エネルギー消費量の削減率等の観点から、最も優良である**GX志向型住宅**については引き続き**新築取得支援を進めていく**意義が大きい。一方で、優良ではあるものの、既に2030年の省エネ基準引上げ目標(新築)に向け一定程度普及が進んでいる**ZEH水準住宅**については、**補助金による支援の必要性は低下**しているのではないかと。
- 住宅のCO<sub>2</sub>削減効果を評価する際には、建設から使用、維持管理、解体に至る**ライフサイクル全体での排出量に留意**する必要。脱炭素の観点からは、個々の新築住宅(省エネ基準以上)で追加的な省エネ性能向上を一律に支援するより、**寒冷地の断熱性能改善への重点化**や、**中古・既存住宅のリフォームによる省エネ性能向上**を進めることで、より高いCO<sub>2</sub>削減効果が見込まれる。

## ◆ 住宅・建築物分野の省エネ対策

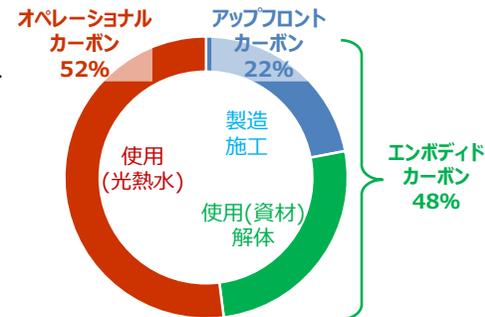
- 2025年 省エネ水準の全面義務化(新築)
- 2030年 省エネ基準をZEH・ZEB水準まで引上げ(新築)
- 2050年 ストック平均でZEH・ZEB水準の確保

省エネ基準地域区分



## ◆ ライフサイクルカーボンの考え方

ZEH水準住宅は、省エネ住宅と比べてオペレーショナルカーボンを約20%削減するが、エンボデイドカーボンについては考慮しない



## ◆ 地域別の脱炭素への貢献度

設計一次エネルギー消費量(単位:GJ/年)の比較

	1地域	2地域	3地域	4地域	5地域	6地域	7地域
省エネ基準	89.7	83.5	75.2	74.4	64.2	59.5	51.7
ZEH水準 長期優良住宅	71.8 (-17.9)	66.8 (-16.7)	60.2 (-15.0)	59.5 (-14.9)	51.4 (-12.8)	47.6 (-11.9)	41.4 (-10.3)
GX志向型住宅	58.3 (-31.4)	54.3 (-29.2)	48.9 (-26.3)	48.4 (-26.0)	41.7 (-22.5)	38.7 (-20.8)	33.6 (-18.1)

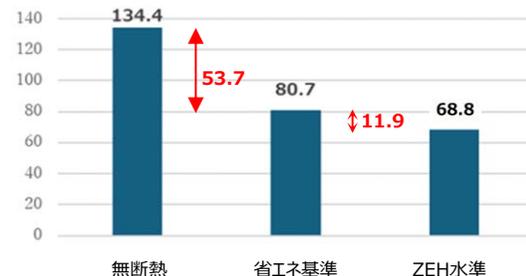
⇒ 1地域におけるZEH水準住宅への置き換えは、7地域におけるGX志向型住宅への置き換えと同等の効果

## ◆ 中古・既存住宅の省エネ化の効果

住宅ストックの省エネ性能(令和5年時点)



設計一次エネルギー消費量(単位:GJ/年)の比較



(注) 標準的な住宅一軒あたりの数値であり、世帯人数や各住宅に供給されるエネルギーの電源構成等により異なる点にも留意。

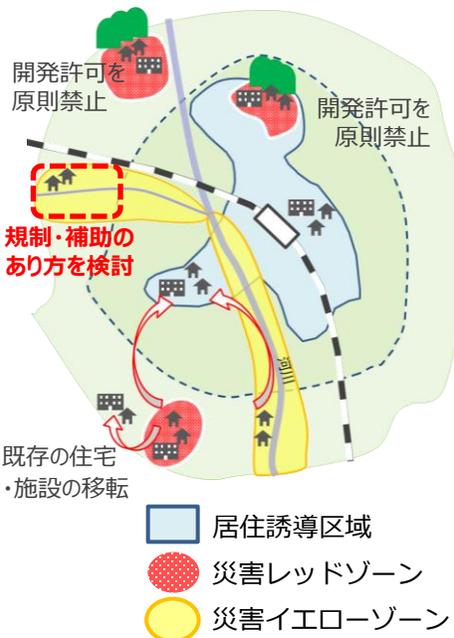
# 災害リスクエリアに対する補助のあり方

- **災害イエローゾーン**においては住宅建築等に係る規制はないものの、例えば、緊急避難先が不足する浸水想定区域を対象に既存住宅の水害対策を進めていくなど、**防災性を確保していくための対策が必要**。

- 一方で、そうした地域において新築住宅の建設を積極的に支援することは、**政策の一貫性を損なう恐れ**があり、見直す必要。

## ◆ 災害リスクエリアにおける規制

<b>災害レッドゾーン</b>	住宅等の建築や開発行為等の規制がある地域 例: 土砂災害特別警戒区域(急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域で、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等が行われる。)
<b>災害イエローゾーン</b>	建築や開発行為等の規制はなく、区域内の警戒避難体制の整備等を求めている地域 例: 土砂災害警戒区域(急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命又は身体に危害が生ずるおそれがあると認められる区域であり、危険の周知、警戒避難体制の整備が行われる。)



## ◆ 災害リスクエリアにおける開発規制

※令和4年4月施行

### <災害レッドゾーン>

- 都市計画区域全域で、住宅等(自己居住用を除く)に加え、**自己の業務用施設**(店舗、病院、社会福祉施設、旅館・ホテル、工場等)の**開発を原則禁止**

### <災害イエローゾーン>

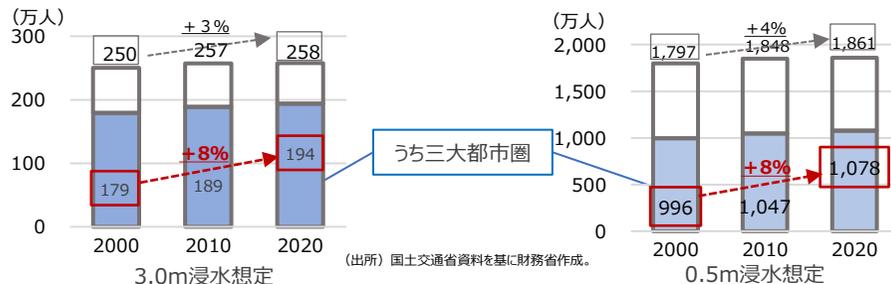
- 市街化調整区域における住宅等の**開発許可を厳格化**(安全上及び避難上の対策等を許可の条件とする)

## ◆ 立地適正化計画の強化

- 立地適正化計画の**居住誘導区域から災害レッドゾーンを原則除外** ※令和3年10月施行
- 立地適正化計画の居住誘導区域内で行う**防災対策・安全確保策**を定める「**防災指針**」の作成 ※令和2年9月施行

(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

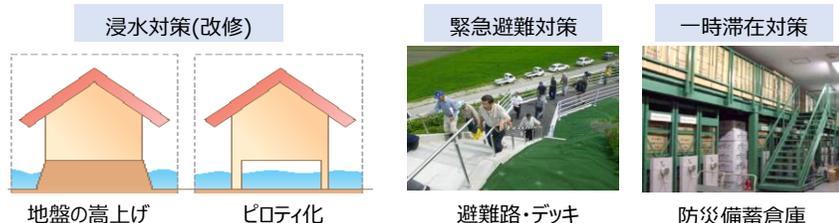
## ◆ 浸水想定区域内の人口の推移



## ◆ 住宅市街地総合整備事業(水害対策型)(令和8年度概算要求)

### 重点整備地区の要件

- ・ 浸水想定区域内
- ・ 浸水被害発生時の緊急避難先が不足していること



## ◆ 新築住宅取得支援に係る災害リスクエリアの取り扱い

- ・ **子どもエコすまい住宅支援事業 (R4補正、R5当初：1,709億円)**  
⇒ 災害レッドゾーンは補助対象外、その他災害リスクエリアに対する制限なし
  - ・ **子育てエコホーム支援事業 (R5補正、R6当初：2,100億円)**  
⇒ 災害レッドゾーンは補助対象外、「土砂災害警戒区域もしくは浸水想定区域(※)かつ市街化調整区域」については補助額1/2
  - ・ **子育てグリーン住宅支援事業 (R6補正、R7当初：2,100億円)**  
⇒ 災害レッドゾーン及び「土砂災害警戒区域もしくは浸水想定区域(※)かつ市街化調整区域」については補助対象外(建替えはいずれも補助対象)
- (※) 洪水浸水想定区域または高潮浸水想定区域における浸水想定高さ3m以上の区域

# 民間主体で行うべき投資

- 現在、鉄道駅総合改善事業では三大都市圏の駅改良に対して、国の支援（最大1/3補助）を行っている。
- 例えば、三大都市圏の鉄道事業者のバリアフリー投資については、鉄道駅バリアフリー料金制度の下で行われている。バリアフリー投資すら、利用料金で賄っている現状も踏まえ、**鉄道利用者の利便性向上に資する設備投資は必要に応じて財政融資なども活用しながら民間主体が行うこととし、地方駅や真に困難に直面している事業者への投資に重点配分すべきではないか。**

## 鉄道駅総合改善事業

(令和6年度補正予算: 0.3億円)  
(令和7年度当初予算: 20.6億円)

駅改良であって、駅改良と併せて行う駅空間高度化機能施設の整備を支援（鉄道駅バリアフリー料金制度の対象設備は除く）

### 駅改良事業

#### ◎駅改良(利用者の利便増進に資する改良※)

- ・橋上駅舎化
- ・改札口、通路新設等の乗換利便性向上
- ・ホーム・コンコース拡幅等の利便性向上等

※ホーム拡幅による混雑緩和、改札からホームへのアクセス性向上等

+

#### ○駅空間高度化機能施設

- ・生活支援施設（保育所、病院等）
- ・観光案内施設等（観光案内所等）

#### ○バリアフリー施設

- ・エレベーター等

(参考) 令和7年度における採択事業

事業主体	駅名	支援の対象となる事業の概要
J R 東海	刈谷駅	ホーム拡幅、観光案内施設
京浜急行電鉄	品川駅	線路増設、ホームドア、観光案内施設等
小田急電鉄	鶴川駅	橋上駅舎化、地域交流拠点施設
京王電鉄	新宿駅	改札口新設、軌道延伸、観光案内施設
海老名市地域公共交通協議会	海老名駅	改札口新設、連絡通路整備、保育所

(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

## 鉄道駅バリアフリー料金制度の概要

鉄道事業者が利用者から収受した料金を、ホームドアやエレベーターなどのバリアフリー設備の整備(設置、改良、更新、維持管理等)に充てられる制度

(参考) 首都圏等における導入例

事業者名	料金設定額		
	定期外	通勤定期	通学定期
J R 東日本	10円	4.7円	0円
J R 東海	10円	5.0円	0円
東武・西武・小田急・相鉄、京成	10円	10円	0円
東京メトロ	10円	6.2円	0円

(注) 都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度を活用するとともに、地方部では予算による支援措置を重点化。これにより、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー施設整備については、令和4年度より、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充。

## 小まとめ

- 今後のインフラの整備にあたっては、将来の人口減少を念頭に、広域的な視点から、持続可能で最適な制度を再構築していく必要。
- まちづくりについては、これまで各市町村単位で立地適正化計画の作成が進んできたが、都道府県が関与する広域的な方針に即す形で立地適正化計画を見直し、誘導施設を広域で最適化する等、人口減少下において持続可能性を考慮した計画への支援を進めていくべきではないか。
- 上下水道については、受益者負担の原則や国と地方の役割分担等も念頭に置きつつ、支援のあり方を検討する必要。事故発生時に社会的影響が大きい上下水道管路について、更新やリダンダンシーの確保を進めつつ、人口密度の低い地域については分散型システムへの移行を早期に実施すべき。ウォーターPPPの導入に際しては、複数料金体系の導入も検討しつつ、経営広域化を促していく必要。
- 住宅については、すでにストック過剰で空き家が増加。新築住宅の購入支援から、既存ストックを活用した中古住宅の流通・利活用に重点を移すことが求められる。

脱炭素社会の実現という観点からも、省エネ性能の高い新築住宅への一律補助よりも、寒冷地域の省エネ化や既存住宅の省エネ改修等、一次エネルギー消費量の総量を削減する取組が有効。

災害リスクエリアについては、住宅建築等の規制はないとしても、既存住宅の防災対策を進める必要がある中で新築住宅の建設を積極的に支援することは、政策の一貫性を損なう恐れがあり、見直す必要。

1. 公共投資をめぐる現状と課題

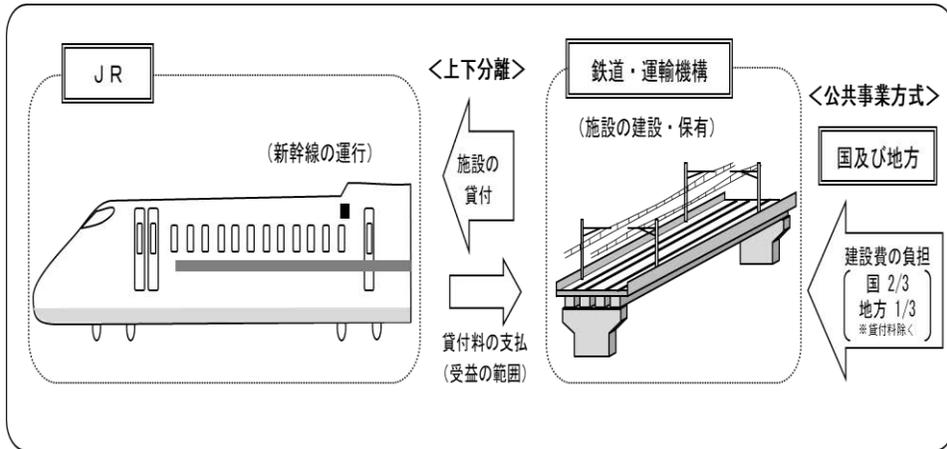
2. 整備新幹線

3. 物流

# 整備新幹線（1） 整備新幹線の費用負担

- 整備新幹線は、**いわゆる着工5条件がすべて確認された場合のみ着工される**こととなっており、その費用分担は全国の新幹線の貸付料を除いた部分について、**国と地方が2：1で負担する**こととなっている。
- **整備新幹線は国民の貴重な財産**であり、これを**適切な貸付料でJR等に貸し付けることが新幹線整備の大前提**となっている。

## 整備新幹線の整備方式



## 整備新幹線の現状



## 整備新幹線の費用分担

### 財源スキーム



- ※1 国負担には公共事業関係費及び既設新幹線譲渡収入を含む。
- ※2 貸付料等には前倒し活用の借入金を含む。

## 基本条件の確認等

- ・安定的な財源見通しの確保
- ・収支採算性
- ・投資効果
- ・JRの同意
- ・並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

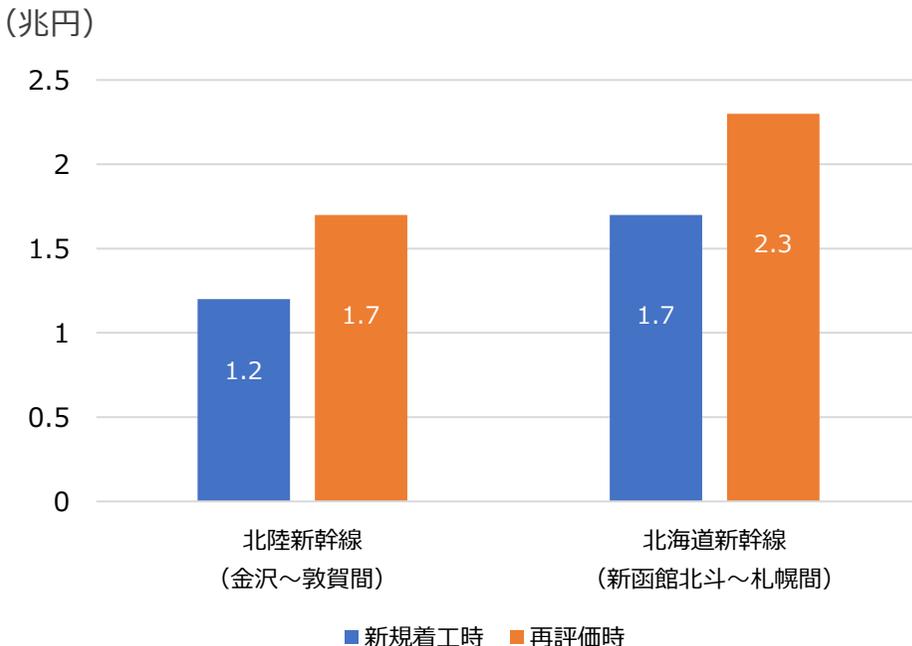
すべて確認された場合のみ着工

(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

## 整備新幹線（２） 事業費の増加

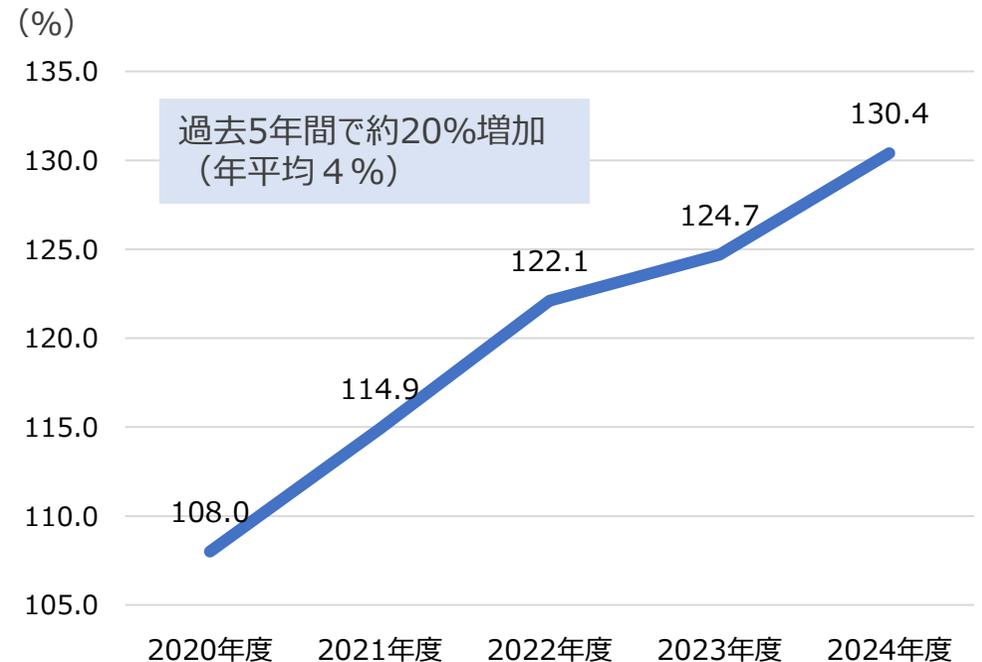
- 近年の整備新幹線事業においては、様々な要因から新規着工時の想定以上に事業費が膨らみ、国や沿線地方公共団体にとっては当初想定していない不測の負担が生じてきた。この点、過去の当審議会においても、**事業費の見積りに際しては将来の増加リスクを認め、これを踏まえたものとするべき**、と指摘してきたところ。
- 今後の整備新幹線の整備に当たっては、事業費について、各種リスクを十分に織り込んだうえで、**少なくとも政府・日銀の物価安定目標である２％程度の物価上昇の継続を前提**とするほか、更なる物価上昇の可能性もあるため、**物価が、例えば更に＋１％上昇した場合にどの程度費用に影響を与えるかといった情報についても、あらかじめ示すべき**。
- 更に、当初の建設費が工事中に増加する場合は、名目の運賃やＪＲの受ける便益も増加すると見込む事が自然。**そうした影響も貸付料に加味すべき**ではないか。

### 新規着工時と実際の事業費（直近）の比較



(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。  
(注) 北海道新幹線については見込み。

### 建設工事費デフレーター（鉄道軌道）



(出所) 国土交通省「建設工事費デフレーター（2015年度基準）」を基に財務省作成。

## (参考) 事業費増加の内訳

### 北陸新幹線（金沢～敦賀間）

平成31年

資材価格・労務単価の高騰等	977億円
耐震設計標準の改正等	869億円
関係者との協議 （急速工事等）	607億円
工法見直し等 （地盤条件の見直し）	159億円
用地取得費の精査等	▲ 349億円

令和3年

資材価格・労務単価の高騰等	901億円
予期せぬ自然条件への対応 （地質不良対策等）	203億円
働き方改革関連法の改正等	11億円
その他	1,543億円

**合計 4,921億円 増加**

### 北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）

令和4年

予期せぬ自然条件への対応 （地質不良対策等）	2,697億円
働き方改革関連法の改正等	1,341億円
関係者との協議等 （騒音対策等）	673億円
資材価格・労務単価の高騰等	2,048億円
発生土の工事活用等	▲ 314億円

**合計 6,445億円 増加**

（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。

# (参考) 長大トンネル建設に伴うリスク

- 北海道新幹線（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、地質不良などのため、工事の遅れが生じている状況であり、その結果、開業時期は令和12（2030）年度末から令和20（2038）年度末頃まで遅れる見通しとなっている。
- 長大トンネルには、このように事前には把握困難な地質上の問題により、完成時期が当初見込みよりも後ろ倒しになるリスクがある。

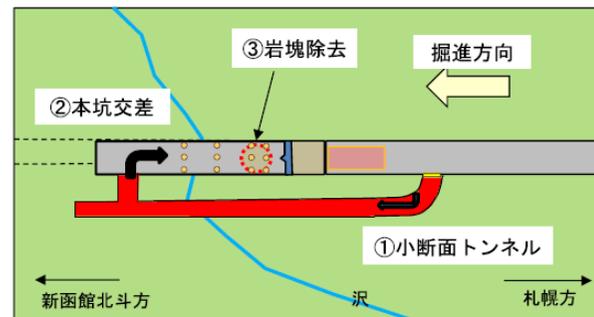
## 渡島トンネル

着工前のボーリング調査では把握しきれなかった、想定を超える崩れやすい軟弱な地質といった地質不良が存在。トンネルの崩れ防止対策等の追加的な対策の必要性が、トンネル工事を難航させている。



## 羊蹄トンネル

着工前のボーリング調査では把握できなかった巨大な岩塊などは、その出現の度に掘削を止め、除去作業を行う必要がある。



羊蹄トンネル 岩塊除去工法のイメージ

# 整備新幹線（3）貸付料の確保（改定頻度）

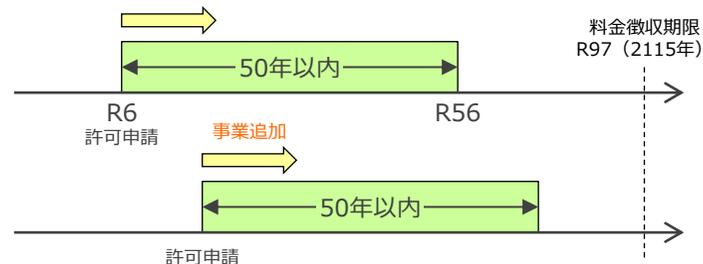
- 新幹線施設の貸付料については**30年定額契約**となっており、**諸条件が変化しても貸付料は一定のまま**となっている（31年目以降の貸付料については再度協議）。
- 高速道路の場合では、高速道路会社が債務返済機構に支払う貸付料が交通量推計等を踏まえ定期的（1～5年程度）に見直されている。こうした事例も踏まえつつ、**実態に合った形で貸付料を改定できる仕組みを導入すべき**ではないか。

## 整備新幹線の貸付料の考え方

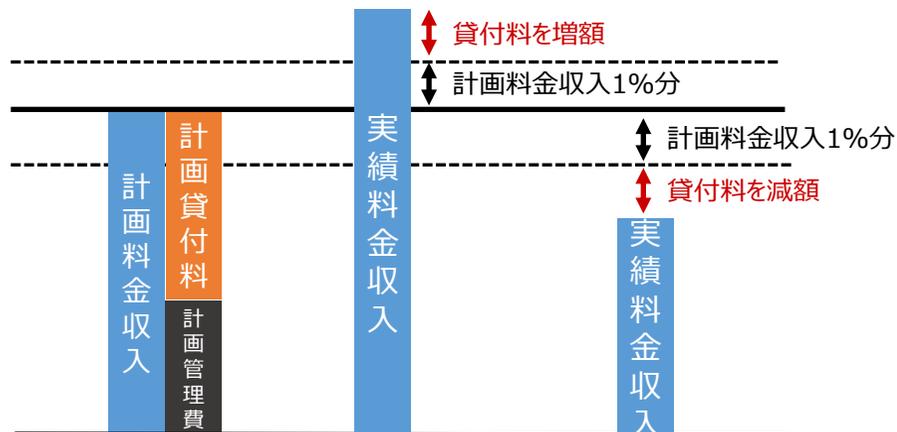


## 高速道路貸付料の考え方

高速道路の新たな更新事業等が追加される度、貸付期間がローリング



料金収入が1%以上増減した場合には、超えた部分について貸付料を増減する。



## (例) 高崎～長野間（JR東日本）の貸付料

	平成9年～令和9年	令和10年以降
貸付料／年	175億円 (30年定額契約)	(取扱未定)

(参考) 31年目以降の貸付料についての国交省見解  
(H27.6.2参・国交委) 藤田鉄道局長：30年経過後においても、受益が発生する限りはその範囲内で貸付料をいただくという考えに変わりはありません。

# 整備新幹線（４）貸付料の確保（接続利益）

- 整備新幹線の貸付料は区間ごとに算定されており、契約時点ですべての区間の開業が織り込まれているわけではない。**新たな区間が開業することによって既存路線に追加的に生じる収益の増加を「接続利益」として正しく把握し、貸付料を増額すべき**である。
- 例えば、北海道新幹線においては、新青森から函館までの新規開業に伴い、J R東日本はこの接続利益分として約22億円を追加負担している（新区間の開業に伴い、東京－新青森間の運賃収入も増加している）。他方、北陸新幹線は金沢－敦賀間が新規開業しても、貸付料は改定されていない。**路線が同一社内か二社間をまたがるかを問わず接続利益は発生しているため、高崎－長野間についても適切に貸付料を増額すべき**ではないか。
- 今後、予定されている延伸計画においても、**接続利益が発生する場合は、しっかりと貸付料に反映すべき**ではないか。

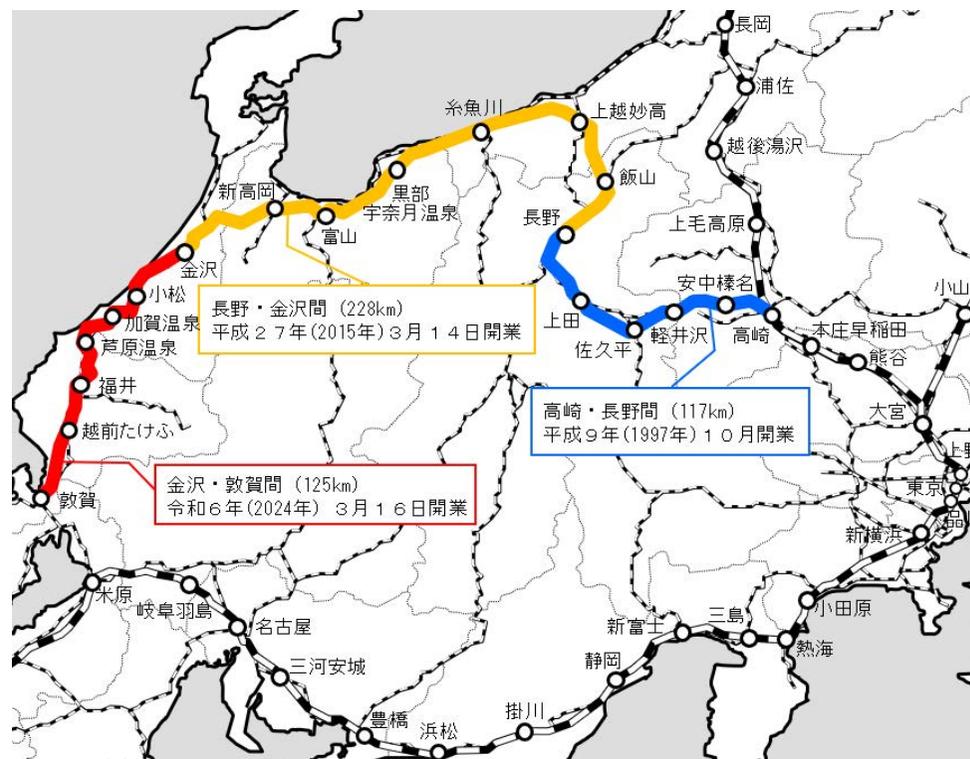
## 北陸新幹線の通過人員数（実績）の推移

北陸新幹線（高崎・長野間）

単位：人/日



## 北陸新幹線開業時のイメージ図

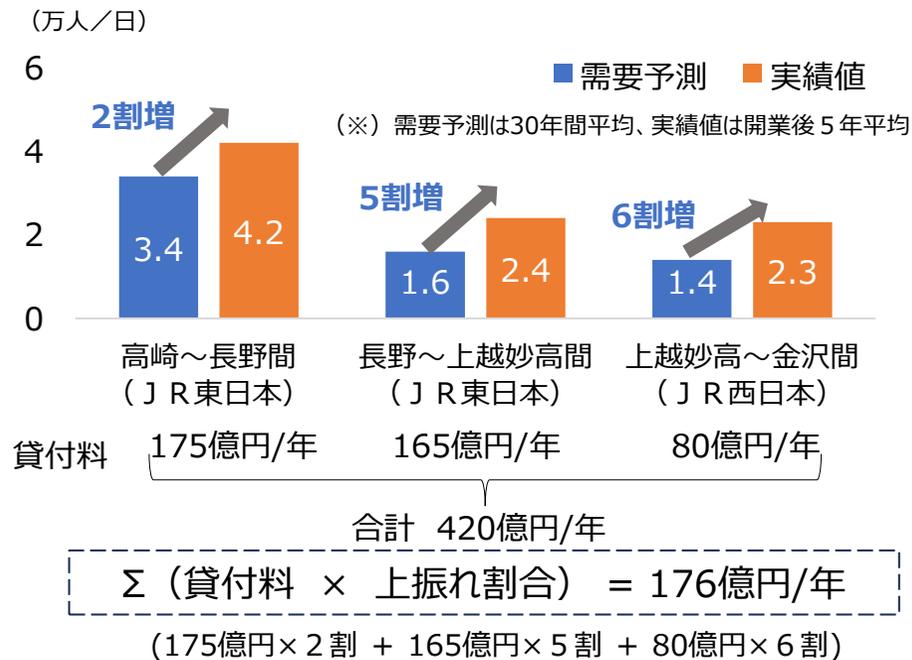


(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

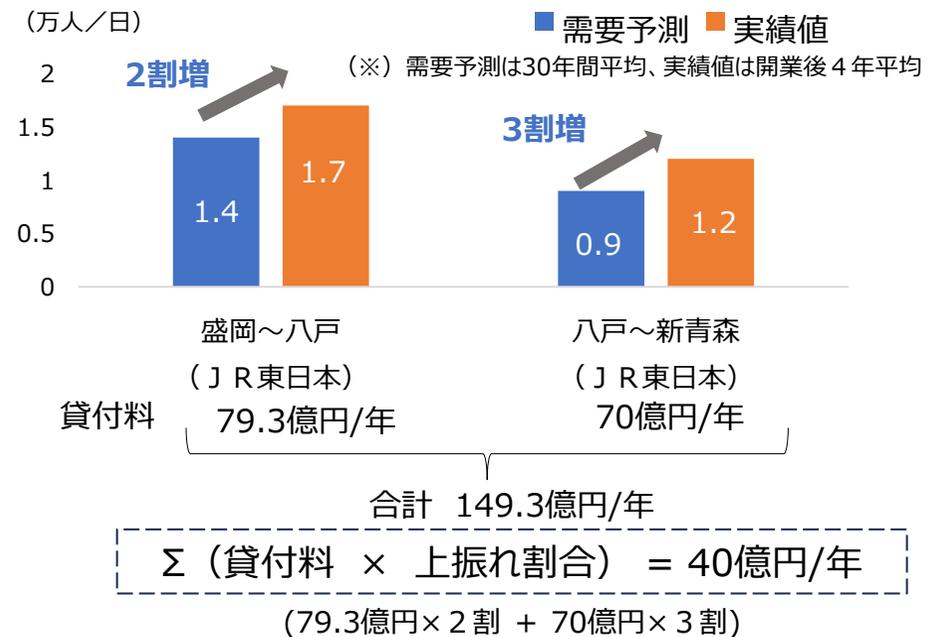
# 整備新幹線（５）貸付料の確保（需要予測との乖離）

- 貸付料算定時の需要予測と実績とを比較した場合、実績が需要予測を上回ることが多く、金沢開業時のケースでは2～6割も上回っていた。乖離率が単純に貸付料の算定に反映される訳ではないが、仮に機械的な比例で試算すると、北陸新幹線と北海道新幹線の新規開業を合わせて、単年で約194億円、30年間で約6,000億円の貸付料の増加が見込まれる。
- 新幹線施設は国民共有の財産。実態との乖離を放置して私企業の利益を過度に増加させるべきではなく、**国民・住民の負担を抑制するためにも、適切な貸付料を徴収する必要がある。** 今後は、**実績が貸付料算定の前提となった需要予測を上回る場合には、その上回る部分も貸付料として追加的に徴収できるよう、算定方式を見直すべきではないか。**

## 金沢開業（2015年）による需要予測と実績の乖離



## 新函館北斗開業（2016年）による需要予測と実績の乖離



仮に今後30年間、上記を反映した貸付料を徴収し続けた場合、約6,000億円(注)の貸付料増収となる。

(出所) 国土交通省資料及びJR各社IR資料を基に財務省作成。  
 (注) 盛岡～青森間の接続料22億円についてはこれに含めていない。

## 整備新幹線（6）情報公開の非対称性

- JR東日本においては、「地域の方々に現状をご理解いただくとともに、持続可能な交通体系について建設的な議論をさせていただくために」、利用の少ない線区の経営情報について開示を行っている。
- 整備新幹線への国税・地方税での負担額が適正なものとなっているか検証できるよう、**国土交通省が指導または法令上の整備を行った上で整備新幹線の各線区ごとの収支等を公表し、しっかりと国民に示すべき**ではないか。

### 利用の少ない線区及び整備新幹線における情報公開

	利用の少ない線区	整備新幹線※
収支		
運輸収入	○	○
営業費用	○	×
営業係数	○	×
収支率	○	×
平均通過人員	○	○

※ JR東日本管内の全路線（新幹線含む）を対象に公開している「路線別利用状況」について、便宜的に「整備新幹線」と記載。

（注1）「利用の少ない線区」は、平均通過人員が、2,000人／日未満の線区を経営情報の開示対象線区としており、2023年度実績では36路線、72区間が対象。

（注2）「営業係数」は、各線区の営業費用を運輸収入で割り、100をかけた値。

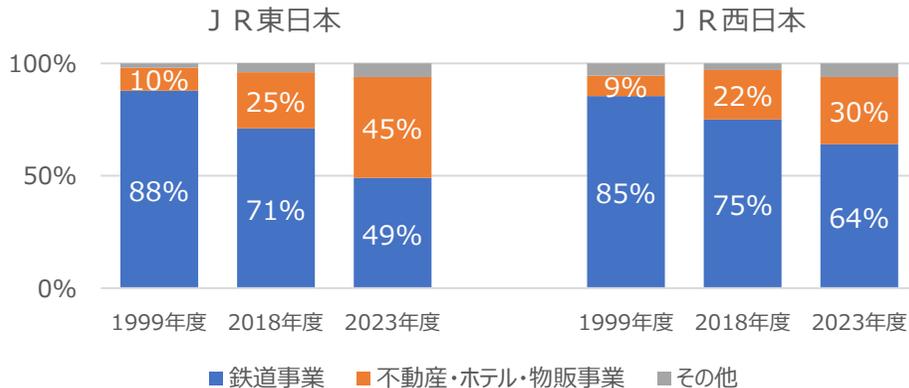
（注3）「収支率」は、各線区の営業費用に対する運輸収入の割合を百分率で示した値。

（出所） JR東日本ホームページを基に財務省作成。

# 整備新幹線（7）貸付料の確保（不動産事業）

- J R各社は、整備新幹線が順次開業されていく中で、関連する不動産やホテル、物販などの事業での収益を徐々に拡大してきており、今後もこれらを拡大する方向で経営計画が立てられている。**新幹線貸付料の算定にあたっては、鉄道収入のみならず、不動産収入など、新幹線開業に関わる関連収入についても算入すべきではないか。**
- 例えば、香港では鉄道業者に駅周辺の開発許可を与えることで新線の建設費用を賄う「Rail plus property」を推進している。こうした国際事例も踏まえながら、日本においても、**国鉄改革時代にJ Rに引き継いだ駅周辺土地等の開発利益の一部を、新線建設に充当する仕組みを導入することも一案ではないか。**

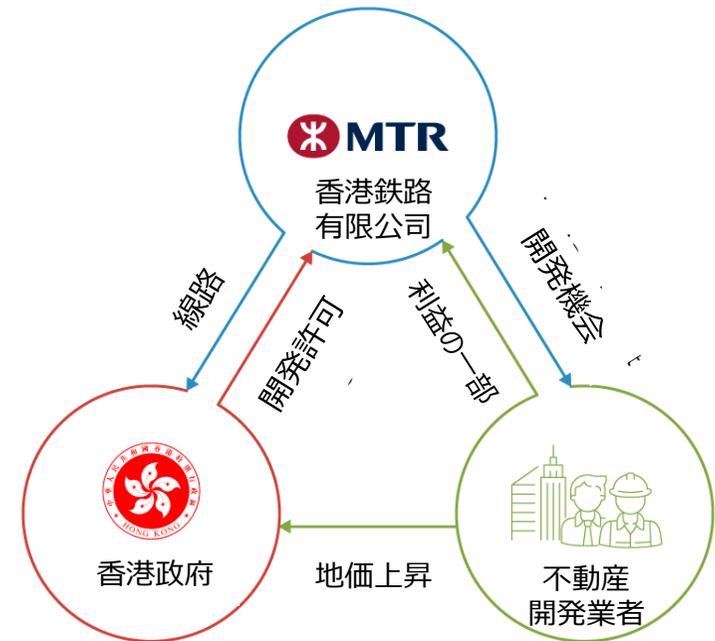
## J R各社の営業利益構成比率



## J R東日本の2031年度における数値目標

		2025年度 業績予想	2031年度 目標
モビリティ	運輸	1,770億円	2,500億円
	流通サービス	670億円	
生活ソリューション	不動産・ホテル	1,210億円	4,500億円
	その他	240億円	

## Rail plus property model (香港)



Note: This is a simplified model, only meant to illustrate and explain the general framework of the Rail plus Property model. Actual implementation may vary.

# 整備新幹線（8）民間活力の活用

- 今後の整備新幹線においては大都市部での駅建設も見込まれるが、大都市部での駅建設は、これまでの駅建設費用に比べて遙かに高額となることが見込まれている。
- 前頁の「不動産収入の貸付料への反映」の別案として、新設される新幹線駅については、駅建設全体を民間負担とすることで、JRによる創意工夫を活かしていくことも考えられる。

## 整備新幹線の一駅あたり工事費

平均

北陸新幹線  
(金沢～敦賀間) 約150億円

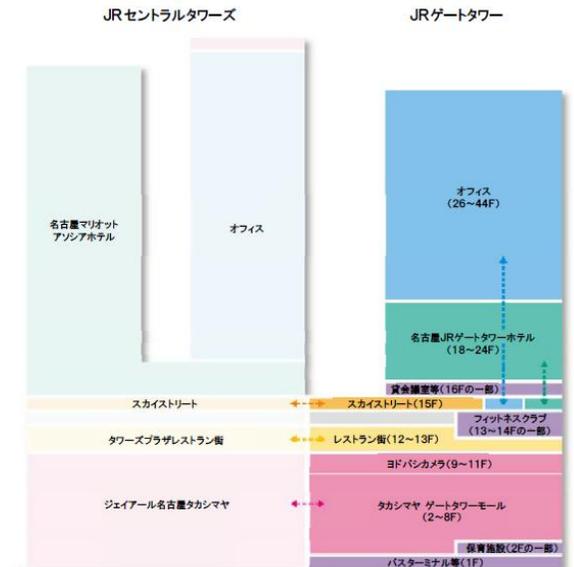
九州新幹線  
(武雄温泉～長崎間) 約50億円

北海道新幹線  
(新函館北斗～札幌間) 約140億円

(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

## 駅併設商業施設の例

- 名古屋駅にホテル・オフィス・小売等の商業施設を建設（JRセントラルタワーズ・JRゲートタワー）



- 博多駅の延べ床面積24万平米の駅ビル（JR博多シティ）



(出所) JR東海資料、JR九州資料、福岡市HPを基に財務省作成。

## 小まとめ

- 整備新幹線は国民共有の財産であるとの認識の下、以下の観点から貸付料の適正化を図る必要がある。
- 長期間固定の貸付料とするのではなく、名目の運賃や実績と需要予測の乖離等を貸付料に反映し、実態に合った形で改定できるようにすべきではないか。
- 新たな区間が開通することによって既存路線に追加的に生じる収益の増加を「接続利益」として正しく把握し、しっかりと貸付料に反映すべきではないか。
- 貸付料の対象となっている線区の収支はしっかりと国民に示すべきではないか。
- 新幹線を運行する J R 各社が得る不動産収入についても貸付料に反映すべきではないか。または、大都市部の新幹線駅については、駅建設全体を民間負担とすべきではないか。

1. 公共投資をめぐる現状と課題

2. 整備新幹線

3. 物流

# 次期「物流大綱」の策定に向けて

- **物流業界における人手不足は深刻化**。政府としては、本年度中に**次期「総合物流施策大綱」（2026年度～2030年度）**を策定し、予算関連としては、**①業界全体の最適化に向けた物流事業者間のデータ連携**、**②物流拠点の整備・強化**、**③モーダルシフトの推進**、**④自動運転の実証事業**等を通じて、人手不足の解消に取り組むこととしている。

## 人手不足解消に向けた予算事業の全体像

2030年に向けたトラック業界人手不足解消  
(持続可能な物流の実現)

### ①物流事業者間のデータ連携

業界全体で最適化・効率化による荷待ち時間の削減等を通じて人手不足を解消するため、物流事業者間のデータ連携を支援

### ②物流拠点の整備・強化

物流拠点の整備・強化によって物流ネットワークの再構築や効率化を推進し、人手不足を解消するべく、先進的な事業を支援

### ③鉄道や海運を利用したモーダルシフトの推進

トラックよりも少人数で多くの荷物を運ぶことができる鉄道や海運の利用を進めることでトラックの人手不足を解消

### ④自動運転の実証事業

物流トラックの幹線輸送について、自動運転を導入することで、人手不足を解消

## 経済財政運営と改革の基本方針2025

(令和7年6月13日閣議決定)

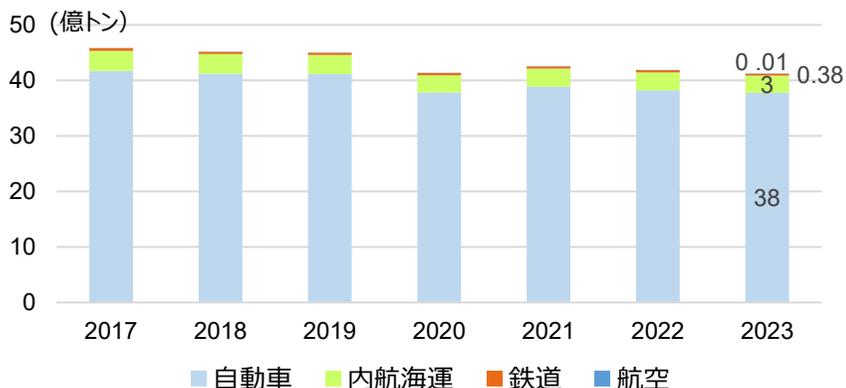
2030年度までの「集中改革期間」における物流革新に向け、次期「総合物流施策大綱」に基づき、物流拠点・ネットワークの機能強化、陸・海・空の新モーダルシフト、自動運転、物流DX・標準化、多重取引構造の是正等の商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容、改正物流法の執行体制の確保を推進する。また、物流・旅客運送業における担い手不足への対応を強化するため、外国人材の一層の活用を推進する。

# トラック運送業者の人手不足

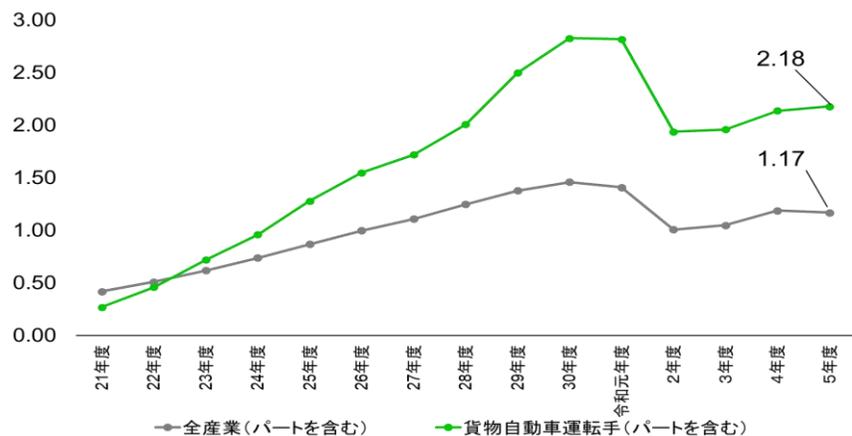
○ トンベースで日本の物流の約9割、トンキロベースで約5割を担っているトラック運送業者の人手不足は深刻な状況であり、有効求人倍率は2倍を超えている。

○ 我が国の生産年齢人口は減少傾向にあり、今後、人手不足はより深刻になっていくことが見込まれる。

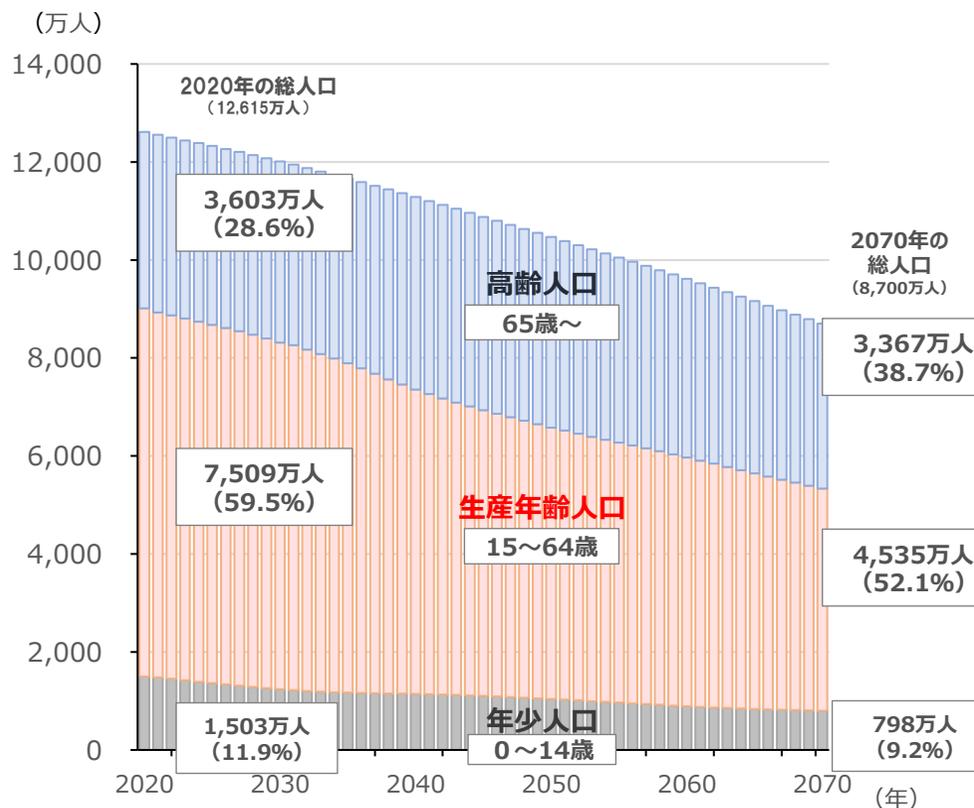
## 国内貨物輸送量の推移（トンベース）



## 貨物自動車運転手の有効求人倍率



## 日本の総人口の将来推計



(出所) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）」、厚生労働省「一般職業紹介状況」  
 (参考) 「特定技能制度の受入れ見込数の再設定」（令和6年3月29日閣議決定）により、令和6年から令和10年までの5年間で2.45万人をバス、タクシー、トラック運転手として受け入れることとなっている。

# 物流業界の現状と効率化に向けて必要な取組

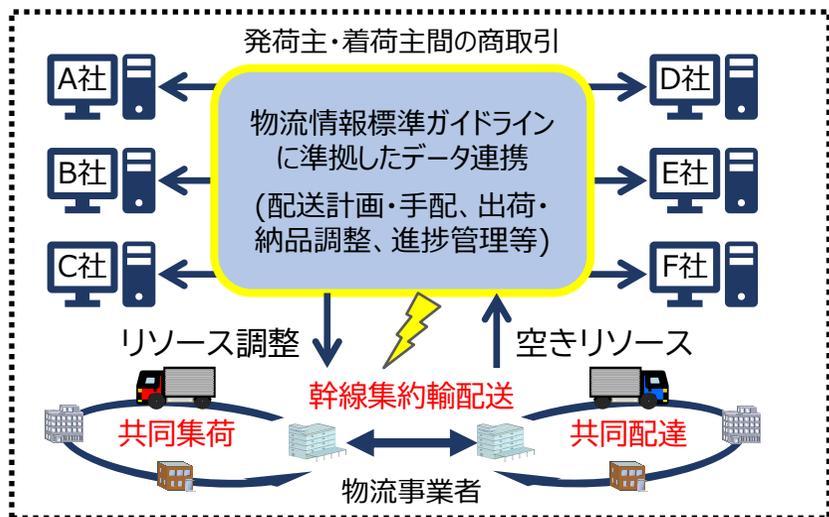
- 国交省は**物流業界の全体最適化**を目指して、共同配送等に資する事業者間のデータ連携を支援しているが、これまでの採択事例に物流会社が2社以上参画している事例はなく、荷主間の連携にとどまっており、**物流業界内のデータ連携は進んでいない状況**。
- 更なる人手不足を見据えれば、青森県における事例も参考に**共同配送による効率化を拡大**していくことが必要。現行の補助要件では、「荷主2社以上を含む協議会」とされているところ、「複数の物流事業者を含めた協議会」であることを要件とし、**事業者間連携の深化を進めていく**べきではないか。

## 共同輸配送や帰り荷確保等のためのデータ連携促進支援事業

(令和6年度補正予算:4.0億円)

- ・複数の荷主・物流事業者等で構成される協議会に対し、物流データの標準形式を定めた「**物流情報標準ガイドライン**」に準拠した**データ連携**を通じて**共同輸配送や帰り荷確保、配車・運行管理の高度化等**に取り組む場合の**システム構築・改修等**を支援。

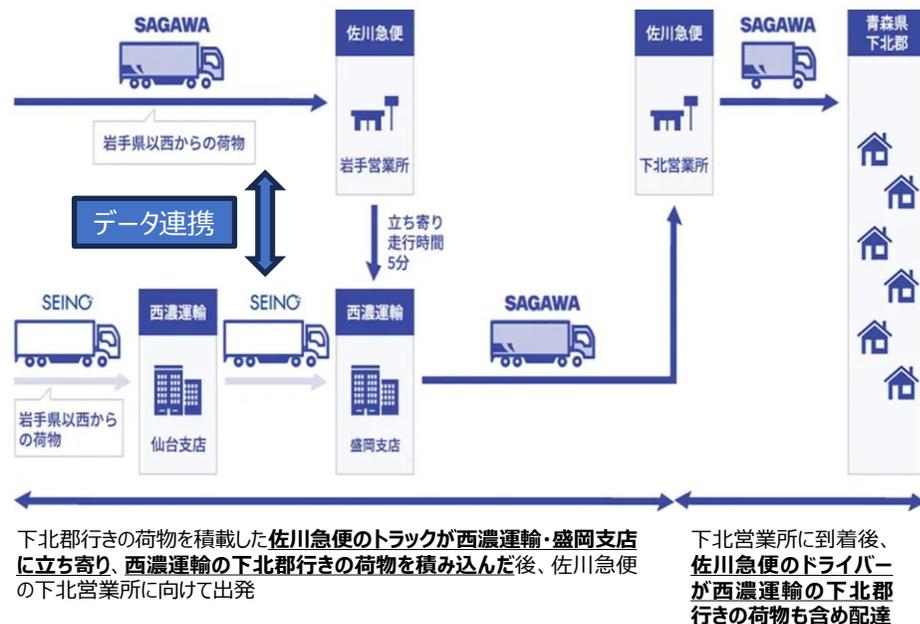
【補助上限・補助率】 1件あたり最大6,000万円程度(補助率1/2)



実態として物流会社が複数参加している事例はない。

## 青森県下北郡における共同配送の事例

- ・青森県下北郡では、データ連携を行いつつ、**佐川急便と西濃運輸が下北郡向け荷物の共同配送**を行い、トラックの**積載効率向上**、トラック**台数の削減**、それによる**労働・環境負荷の低減**を実現。



下北郡行きの荷物を積載した佐川急便のトラックが西濃運輸・盛岡支店に立ち寄り、西濃運輸の下北郡行きの荷物を積み込んだ後、佐川急便の下北営業所に向けて出発

下北営業所に到着後、佐川急便のドライバーが西濃運輸の下北郡行きの荷物も含め配達

# 物流拠点の整備支援について

- **物流拠点は収益施設。その整備・改良は本来民間事業者が行うべきもの**であり、倉庫について、**公共性の観点から拠点整備に係る補助金が必要となるケースはまれ**ではないか。
- なお、**物流拠点を公益性のある災害拠点として位置付け**、非常用電源設備を補助している事業もあるが、災害時には所在する**自治体にも裨益する事業**であることから、自治体の災害計画に位置付けたり、**一定の負担を求めることも検討すべき**ではないか。

## 地域連携モーダルシフト等促進事業

(令和6年度補正予算:15.0億円)

・地域の産業振興等を担う地方自治体や産業団体・経済団体等が参画する協議会に対して、**地域物流の核となる拠点を整備**することで、新モーダルシフトやそれに向けた地域の物流ネットワークの再構築の実現を目指す先進的な取組を支援。

【補助対象】地方自治体や産業団体等が参画した協議会

【補助率等】1 協議会あたり最大0.75億円

(検討経費:0.25億円+事業費:0.5億円)

※検討経費:定額、事業費:補助率1/2

(参考)関西⇄新潟の日本海側ルート輸送を確立するため、**富山県に中継地点を整備した(先進的)事例**

【Before】太平洋側ルートでのトラック輸送



【After】日本海側ルートでの中継輸送



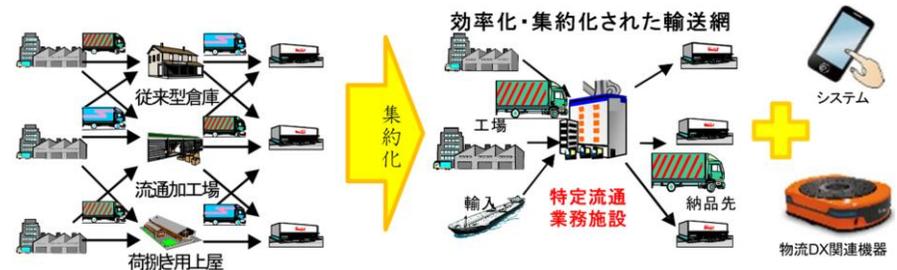
(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

## 倉庫用建物等の事業用資産に係る特例措置 (倉庫税制)

・物流効率化法に基づく認定計画により取得した倉庫用建物等について、**税制特例を措置**

【所得税・法人税】

倉庫用建物等について、5年間8%の割増償却



## 災害時等のサプライチェーンの確保等による物流施設の災害対応能力強化

(令和6年度補正予算:1.1億円)

・災害時等のサプライチェーンの確保や災害対応能力強化のため、サプライチェーン上で重要な物流施設への**非常用電源設備の導入支援**を行い、**円滑かつ迅速な物資輸送体制を維持・確保**。

【補助対象設備】営業倉庫、トラックターミナル、物流不動産等

【補助率等】最大0.15億円 (補助率1/2)

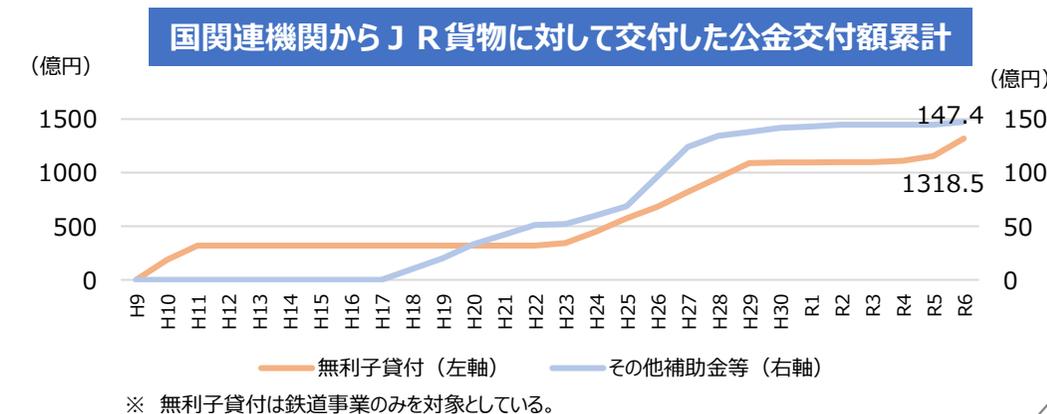
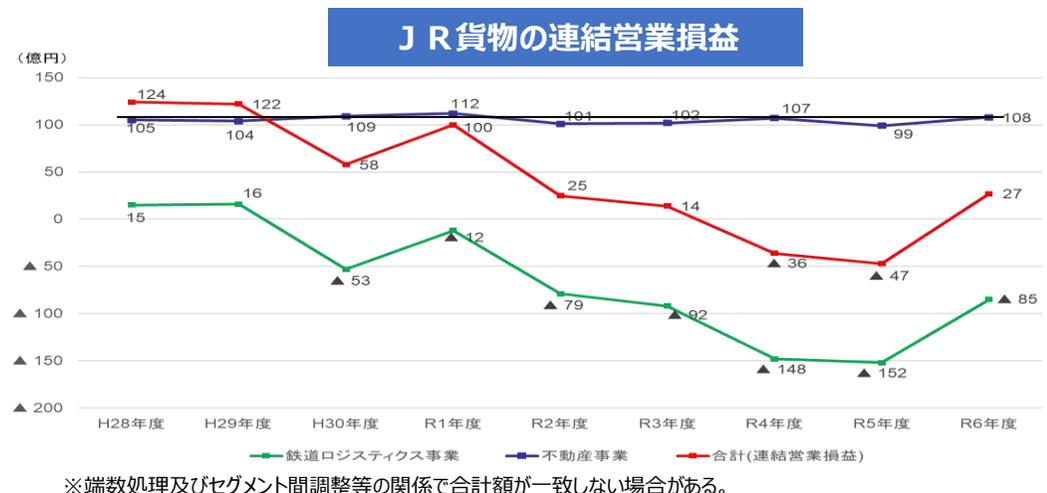
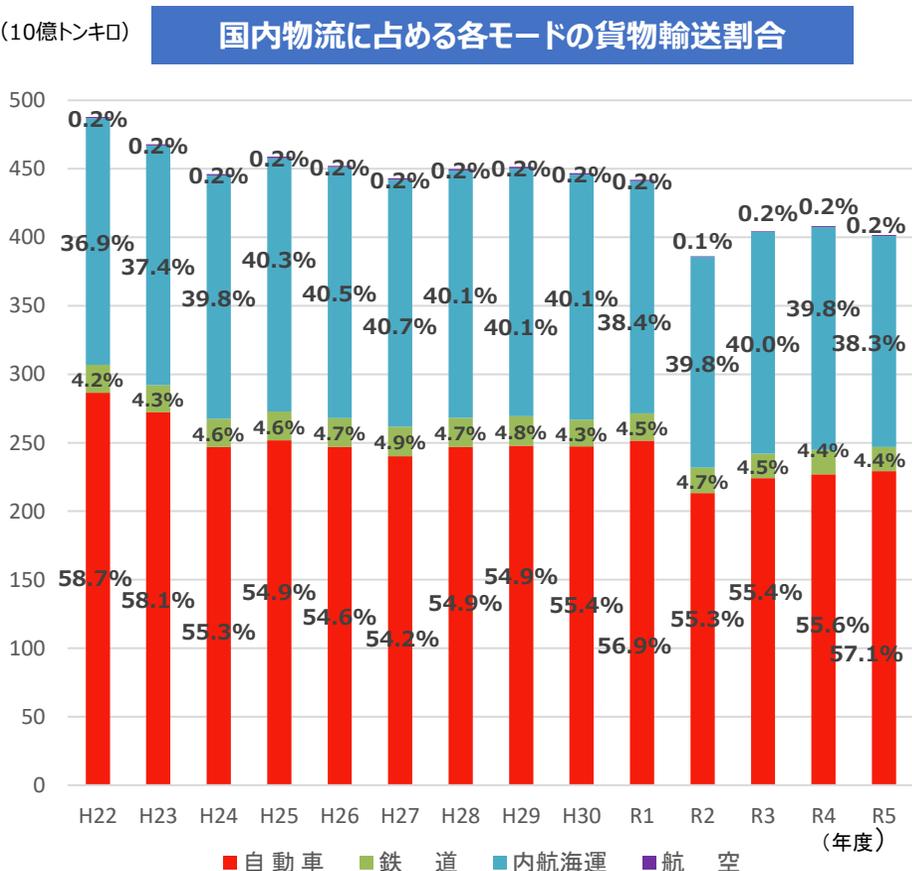
<非常用電源設備>

※ 自治体負担なし



# J R貨物（株）について

- 旧国鉄の民営化により、昭和62年に発足したJ R貨物については、**将来的に国の支援に依存しない経営自立を目指す**とされている（国保有株式をより高値で売却できれば、国民負担の減（国庫収入の増）につながる）。
- 将来的な自立に向けて、公的支援を40年近くに亘り行ってきたものの、**J R貨物は鉄道貨物事業では利益を上げられておらず**、長年にわたり経営改善が十分に進展していない状況。鉄道輸送は、**モーダルシフトのメインプレーヤーとして期待されてきたものの**、輸送貨物に対するJ R貨物(鉄道)のシェアは横ばいであり、同じくモーダルシフトの柱である内航海運等の代替手段もあることから、**抜本的な改革を検討すべき**ではないか。



(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

# 自動運転の社会実装について

- **トラックの自動運転について**、国交省は実証支援を行うことにより、**2027年度の社会実装を目指している**。国交省から令和8年度予算では1対N遠隔監視の実証を行う要求がされており、早期実装に向けて取り組んでいく必要がある。
- 他方、バスの自動運転においては実証事業が実装に結びついていない事例が数多く見られる。バスやトラックの自動運転実装事業については、実装を本気で考える自治体・事業者を支援すべく、補助要件の中で**実装なかりせば一部返金を求めるといった対応を行うべき**ではないか。

## 自動運転トラックの社会実装に向けた実証支援事業

(令和6年度補正予算:6.2億円)

人手不足解消や物流効率化を進めるため、自動運転トラックを活用した幹線輸送サービスの自動化による物流の効率向上効果を検証し、自動運転物流の社会実装を後押しするための実証事業を支援。

**レベル2の自動運転トラック**を活用した幹線輸送の**実現可能性・実効性の検証**に際し、運送事業者等が負担する経費の一部を支援。



(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

(参考) 令和6年度予算執行調査 (自動運転社会実装推進事業)

- 当該事業は、地域づくりの一環として行うバスサービス等について、自動運転レベル4の事業化を後押しするため、社会実装するまでの初期費用を国土交通省が補助するもの。
- 令和6年度において、9割の自治体はレベル2の実証に留まっている。【図1】
- 令和6年度までに実証事業を実施したルートについて、自動運転を実装した場合の既存有人路線の置き換え予定について確認したところ、「現段階では未定」という回答が7割と最も多く、さらに、そもそも「実装予定なし」という回答も1割程度存在した。

【表1】有人路線の置き換え予定

置き換え予定	ルート数
有人路線を置き換える	27
置き換えない	7
<b>実装予定なし</b>	<b>10</b>
<b>現段階では未定</b>	<b>87</b>

【図1】レベル別実証ルート数 (令和6年度)



## 小まとめ

- 物流業界の人手不足に対しては、①物流事業者間のデータ連携、②物流拠点の整備、③モーダルシフトの推進、④自動運転の実証事業等により対応が検討されている。
- 事業者間のデータ連携は、荷主間のみならず、物流事業者間の連携を推進していく必要があるのではないか。
- 物流拠点の整備は民間事業者の役割。また、災害拠点化の際に必要な経費については、自治体負担を求めることも検討すべきではないか。
- 鉄道によるモーダルシフト（JR貨物）は長きに亘る多額の国費投入にも拘わらず、全くシェアを伸ばせていないため、抜本的改革を検討すべきではないか。
- 自動運転を広く普及させていくことは人手不足の解消策として有効であるが、実証から実装へ転換していくことが必要。自動運転バスについては、本気で実装したい事業者・自治体を支援するため、補助要件等の適正化を図るべきではないか。