資料１

社会資本整備

財務省

2026年11月5日

１．総論

２．社会資本整備のあり方の見直し

３．成果志向の成長投資

４．重要課題への対応
（整備新幹線、住宅供給を巡る課題等）

項　目

１．総論

- 令和９年度概算要求の全体像
- 社会資本整備を巡る環境変化と課題

２．社会資本整備のあり方の見直し

- 地域に適合した持続可能な社会資本整備（基本的な規格の見直し）
- 実効性ある国土強靱化（災害耐性あるDisaster Readyな土地利用への転換）
- 新規事業採択のあり方（クロスセクター評価の導入）

３．成果志向の成長投資

- 造船業再生のための戦略的な投資の枠組みの導入
- 成長投資としてのインフラ整備のあり方
- 投資力の強化（独法等の現預金の管理運用の集約化・高度化）

４．重要課題への対応（整備新幹線、住宅供給を巡る課題等）

ポイント

最大のテーマは、社会資本ストックが対GDP比世界最高水準まで累増する一方、人口減少が進む中で、いかにして、インフラの維持管理の持続可能性を確保しながら、国民の安心・安全（国土強靱化）や経済成長という政策目的を実効的に達成するか。（**P7-13**）

そのためには、基本規格（スペック）見直しや共通化等で社会資本ストックの総量を抑制しつつ、ハード整備以外の規制的手法の活用が必要不可欠。また、成長投資では、目標達成への道筋や撤退基準など「戦略的な投資の枠組み」を明確化すべき。

社会資本整備のあり方の見直し

○ **インフラの基本規格の見直し、共通化**…人口減少下にあって、基本規格（スペック）の合理化（例：利用の乏しい道路・橋梁の統廃合、道路舗装の見直し、分散型の水道）や規格の共通化（例：全国130の離島航路の船の規格の共通化）により、維持・更新コストを引き下げ、地域に真に必要な機能の持続可能性を確保すべき。（**P15-19**）

○ **実効性ある国土強靱化（災害耐性ある土地利用への転換）**…総人口が減る中、逆に、ハザードエリア人口は増加。居住誘導区域の約90%が浸水想定区域含む状況。国民の安心・安全のため、ハード整備の前提として、法制面も視野にハザードエリア人口を抑制する制度整備を行うとともに、それを踏まえた河川整備計画見直し（整備対象重点化）が必要。（**P20-24**）

○ **新規事業採択のあり方の見直し**…インフラは相互に影響し得るが（例：道路整備→治水リスクやローカル鉄道の経営）、現行は、基本的に分野ごとの縦割り評価。クロスセクター評価を導入し、全体最適が確認できた事業に限定すべき。（**P25-26**）

成果志向の成長投資

○ **成長投資（造船）**…「2035年建造量倍増目標」達成には、単なる造船所の設備投資等の補助ではなく、①目標達成の道筋（ロジックツリー）とボトルネック解消策の明確化、②KPIと撤退基準の設定、③建造能力増強効率に応じた補助金配分の仕組み、④来年度からの財源からなる「戦略的な投資の枠組み」を予算と合わせてセットすべき。（**P28-36**）

○ **成長投資としてのインフラ整備のあり方**…成長に着実に結びつけるには、当該インフラが民間投資を導出する道筋（ロジックツリー）等の明確化が必要。また、インフラ計画全体との一体性・整合性の確保が不可欠。加えて、執行段階でも、ターゲットとする民間投資の熟度（用地買収、企業の投資決定、許認可、資金調達、着工等の投資実行に向かうアクションの進捗）を踏まえて、インフラ事業調査→用地買収→整備と進む「投資熟度に対応した事業管理」を導入すべき。（**P37**）

○ **投資力の強化**…独法等の現預金等（国土交通省関連で総額3.1兆円）は、各法人等ごとバラバラに、預金等で低利運用されている。投資力強化、民間金融機関の預貸率逼迫、金利上昇等を踏まえ、資金集約と運用高度化を図るべき。（**P38**）

１．総論

２．社会資本整備のあり方の見直し

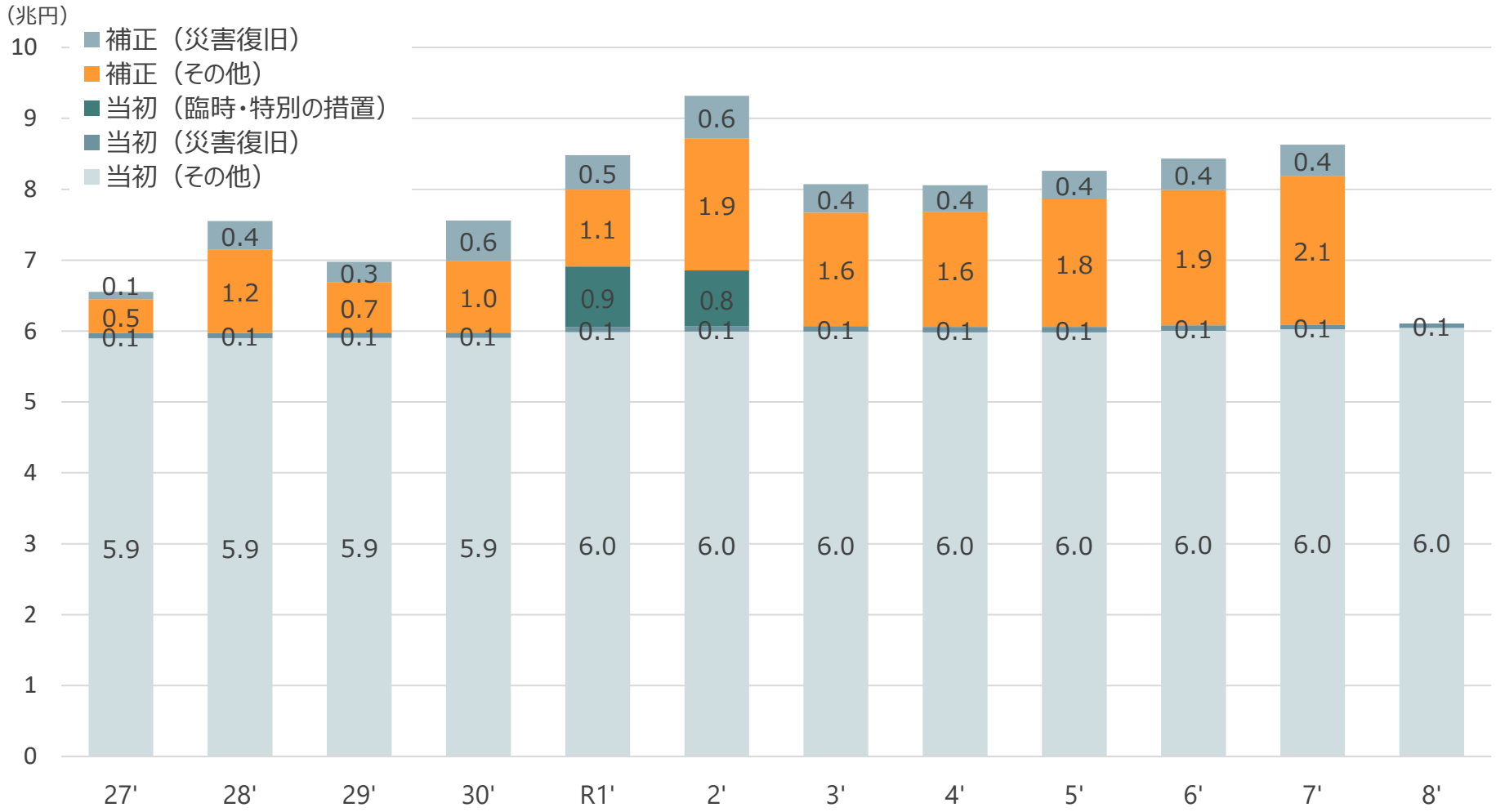
３．成果志向の成長投資

４．重要課題への対応
（整備新幹線、住宅供給を巡る課題等）

公共事業関係費の推移

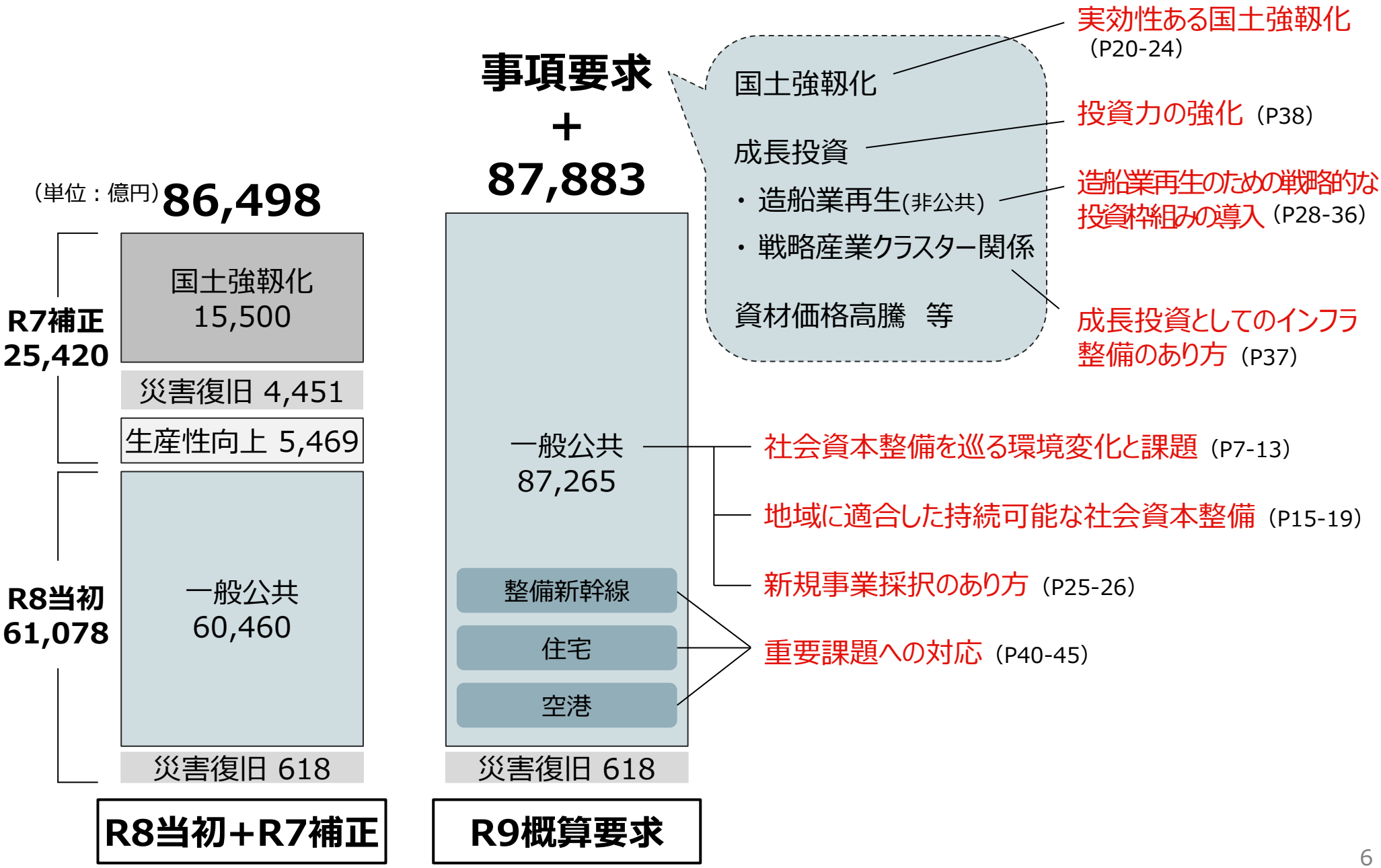
○ 公共事業関係費は、頻発する自然災害を背景とした災害復旧や国土強靱化の取組みを進める中で、増加傾向。

公共事業関係費（当初＋補正）の推移



（出所）財務省作成。（注）Ｒ５補正及びＲ６補正は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。

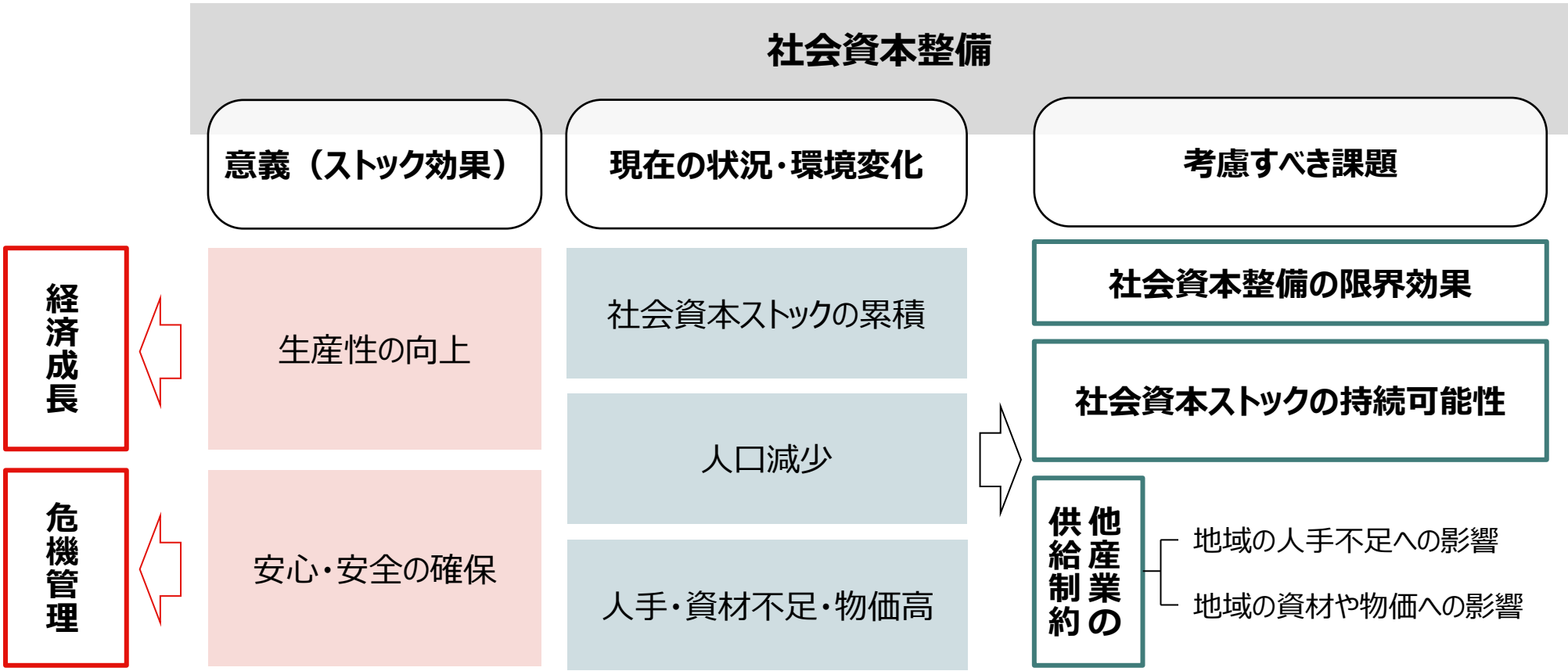
令和９年度概算要求の全体像（公共事業関係費）



社会資本整備を巡る環境変化と基本的課題

○ 社会資本整備による生産性向上（経済成長）や安心・安全の確保（危機管理）等のストック効果は重要。

○ 他方、今後の社会資本整備のあり方については、高水準かつ長期にわたる固定資本ストックの累積、人口減少、人手不足や物価高といった社会・経済環境の変化がもたらす課題も十分に踏まえる必要がある。

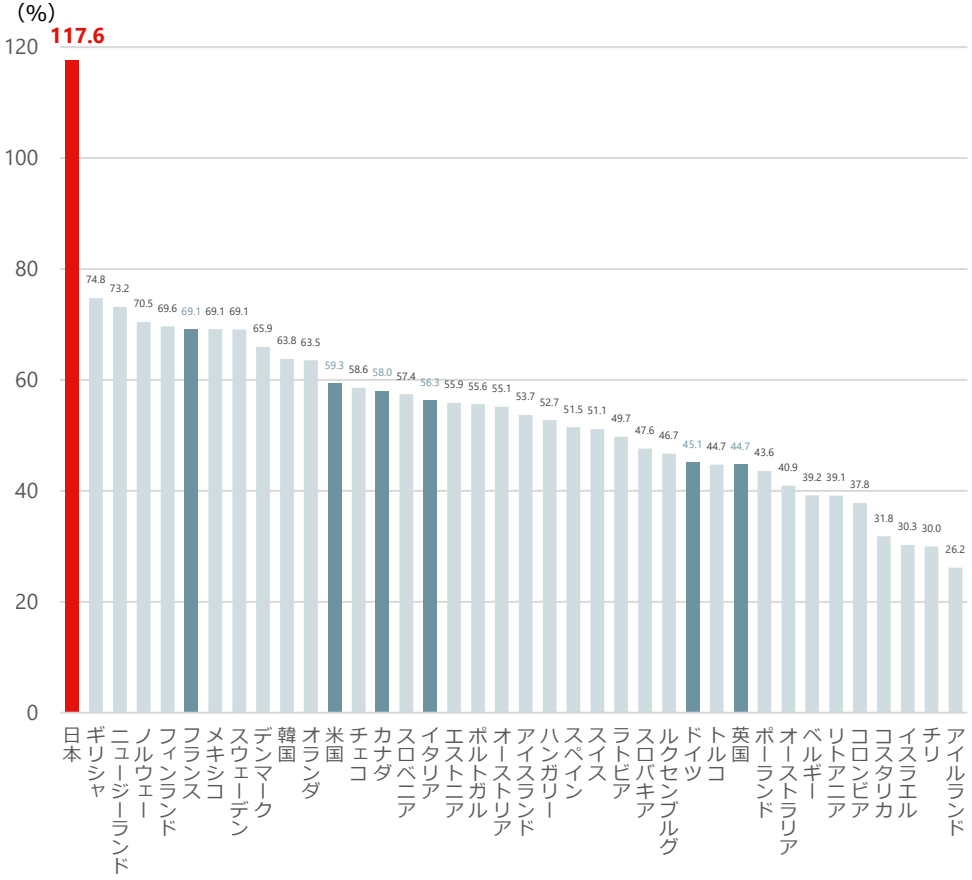


固定資本ストックの状況

○ 社会資本ストックの対経済規模（GDP比）は、すでに、諸外国と比べて大幅に大きく、世界最高。

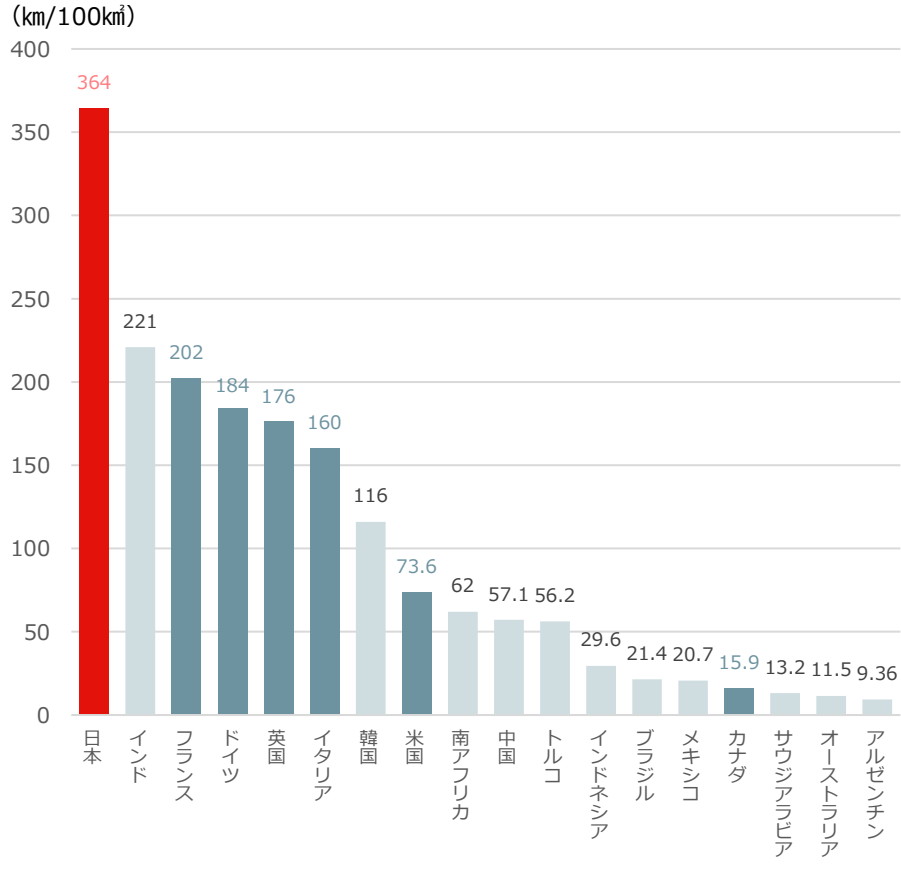
○ 個別分野でも、例えば、道路延長の対国土面積比は主要先進国（G20）中、第１位。

公的固定資本ストックの対GDP比



（出所）内閣府「国民経済計算」（2019年）＜日本＞及びIMF「IMF Investment and Capital Stock Dataset, 1960-2019」＜諸外国＞を基に財務省作成。

道路延長の対国土面積比



（出所）世界銀行Data360「指標|道路密度、km/表面積」を基に財務省作成。

社会資本ストック維持の持続可能性

○　現在の整備ベースを続けた場合、20年後（2045年）に、社会資本ストック全体の維持管理コストは総額約15.2兆円に増嵩。人口減少もあり、生産年齢人口一人当たりでは約26.1万円と現在の水準から倍増。

○　こうした負担を前提とした社会資本ストックの維持は困難であり、ストック総量を抑制することは避けられない。

社会資本ストック全体の維持管理コスト

	2025年度	2045年度
総　額	9.3兆円	**15.2兆円（約1.6倍）**
生産年齢人口一人当たり	12.7万円	**26.1万円（約2.1倍）**

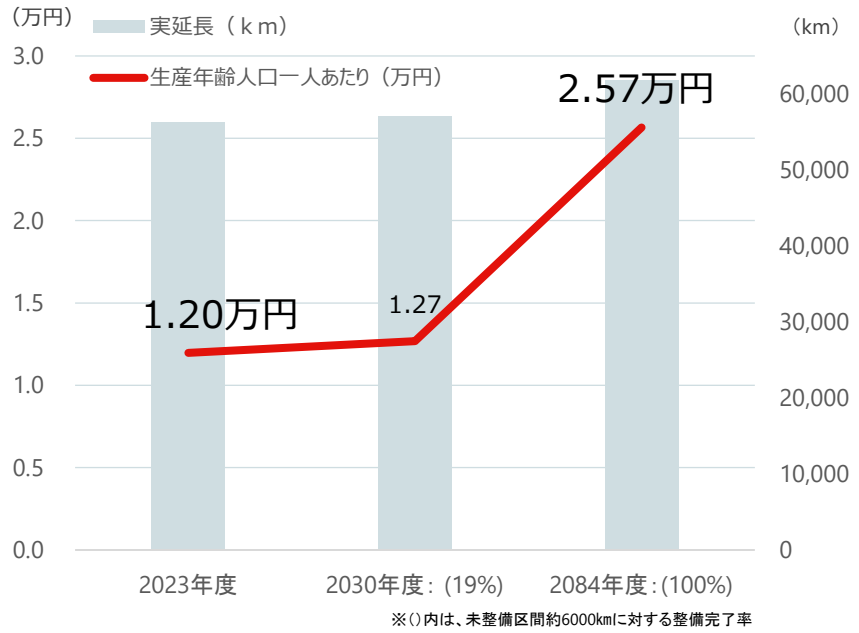
（出所）内閣府「国民経済計算」、総務省統計局「人口推計（令和8年3月報）」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）」（出生中位・死亡中位仮定）、国土交通省資料を基に財務省作成。
（注１）2026年度以降の物価変動がない前提。
（注２）2018年度の国土交通省による試算（「事後保全」）を基に、2025年度までの物価上昇率を加味して再計算。 2019年～2024年の公的固定資本ストック（R＆Dや防衛関連は控除）を踏まえ、一定のペースで新規整備とそれに伴う維持管理費の増加を仮定。

建設後50年以上経過する社会資本の割合

	2025年	2040年
道路橋	約42%	約75%
水道管路	約10%	約40%

（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。

国道の維持管理コスト



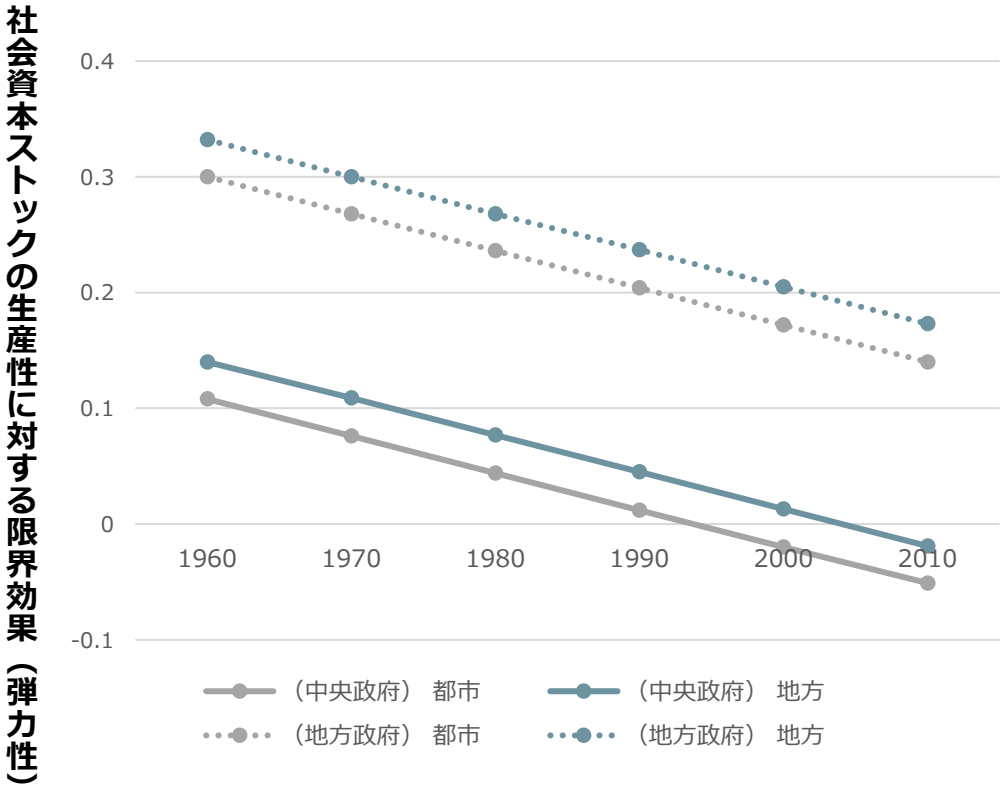
※（）内は、未整備区間約6000kmに対する整備完了率

（出所）国土交通省「道路統計年報」、内閣官房「第１次国土強靱化実施中期計画」（令和7年6月6日閣議決定）、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・死亡中位仮定）を基に財務省作成。
（注）道路統計年報の一般国道の直近５か年の実延長と維持修繕費（工種別内訳のうち、「橋梁補修」、「舗装補修」、「その他修繕」、「維持」に係る事業費（国、都道府県、市町村、その他の各負担合計値））から1kmあたりコスト約0.16億円と算出。第１次国土強靱化実施中期計画のKPIから、2084年までに一般国道が約6000km整備されると仮定し、追加の維持修繕費を試算。生産年齢人口は国立社会保障・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・死亡中位仮定）を引用。

社会資本ストックの生産性

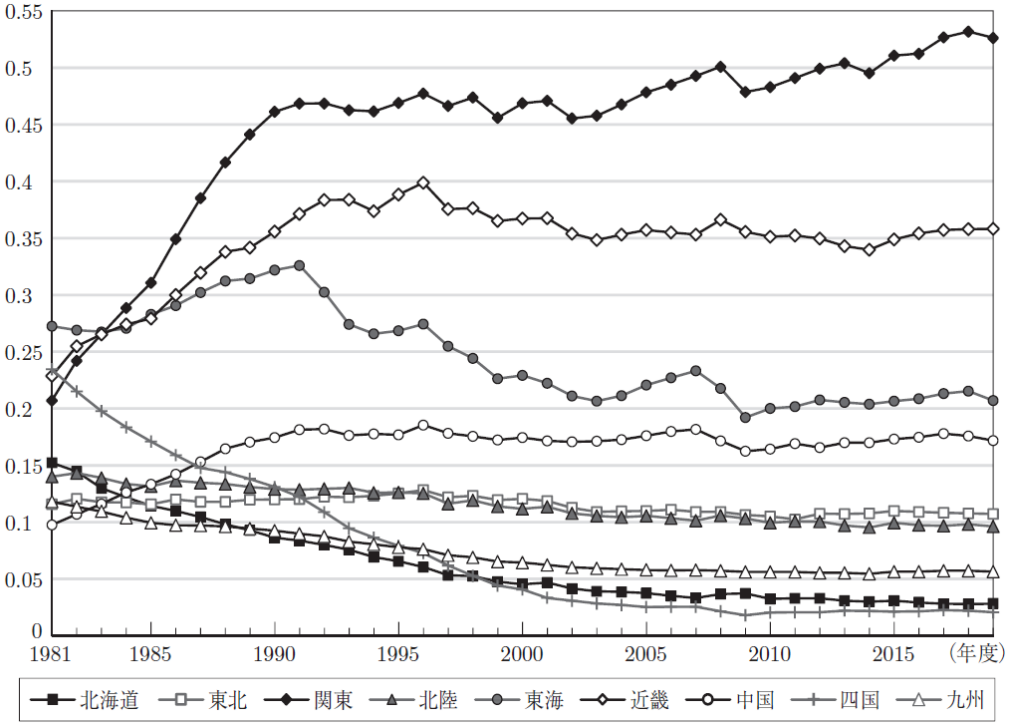
○ 社会資本整備による生産性の向上は、地域や時期等で効果は様々であるが、資本蓄積に応じて低下する傾向が指摘されている。我が国では、すでに巨大なストックの蓄積があり、社会資本整備の効果については慎重に見込む必要。

社会資本ストックと生産性



（出所）Ishizuka (2024) “Synthesizing the empirical evidence on the productivity of public capital in Japan: A Meta-Analysis” のTable6より財務省作成。
（注） 日本における社会資本の生産性に対する弾力性に関する実証研究（44の研究、1038の推計値）を基にしたメタ分析。「中央政府」は、直轄・補助など中央政府が関わる事業、「地方政府」は、地方が単独で実施する事業を指す。また、「都市」は、東京、埼玉、神奈川、千葉、愛知、大阪、京都、兵庫の８都府県、「地方」はそれ以外の道府県を指す。

各地域の社会資本の限界生産性



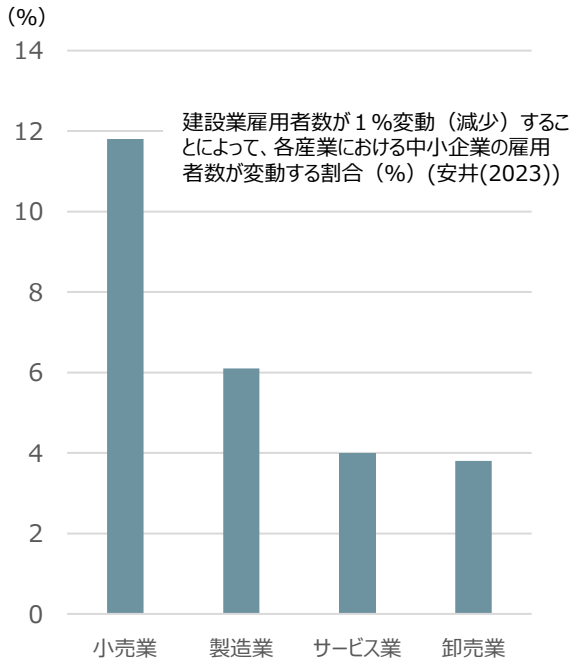
（出所）土居・岡部 (2026) “日本の社会資本の生産性に関する計量分析」の図９より抜粋。
（注） 年代（資本蓄積）に応じて、必ずしも全ての地域の社会資本ストックの限界生産性が低下しているわけではないが、例えば、北海道・東北・北陸・四国・九州などでは、1980年代から限界生産性が上昇せず、2000年代以降、安定して低水準となっている。他方、関東・東海・近畿・中国では、1980年代に上昇し、2000年代以降も高水準を維持している。

他の産業の供給制約への影響

○　社会全体で人手不足が生じている状況下で、公共事業の追加は他産業の雇用を逼迫させる可能性。実際、産業間の雇用の関係性に着目すると、建設業の雇用と小売業や製造業の雇用は逆の相関関係がある傾向があり、例えば、東北地方でも、建設業の雇用が増加している間、製造業や小売業の雇用が減少する傾向。

○　人手不足の中で、地域の産業の供給制約となりうるという観点からも、公共事業の追加には慎重な検討が必要。

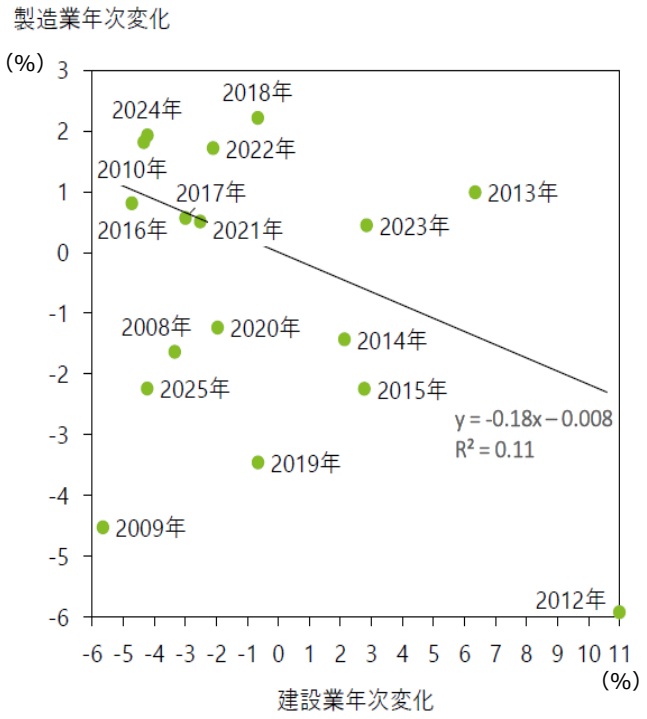
建設業雇用が他産業の雇用に与える影響



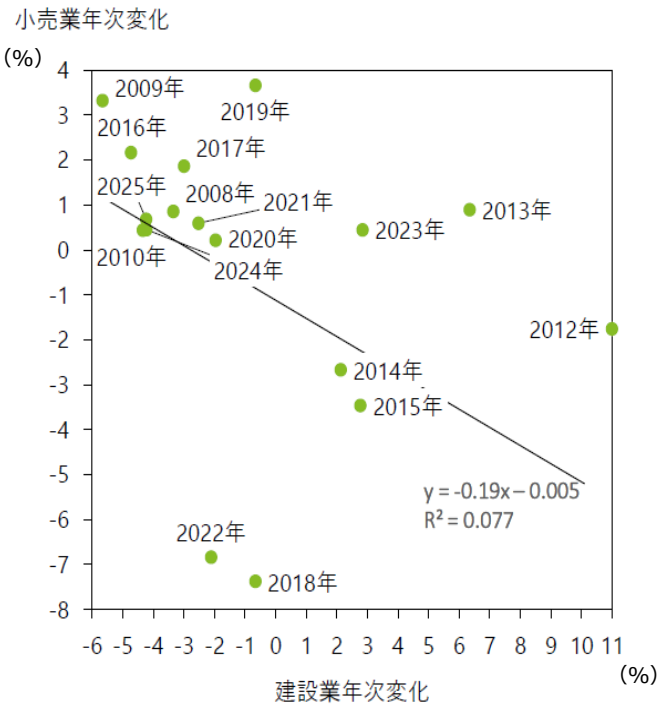
（出所）安井（2023）“コスト・プッシュ型労働移動と雇用・賃金・生産性”の図表６から、変化率の大きい産業上位４つを抜粋（建設業除く）。
（注1）建設業雇用１%は、操作変数として、公共投資額の変化率を用いることにより、コスト・プッシュ型の労働移動（衰退産業からの労働移動）による影響を抽出している。なお、サービス業については、有意水準５%で統計的に有意ではない。
（注２）当該分析では、被説明変数として、中小企業に関する個票データ（中小企業信用リスク情報データベース）を用いており、必ずしも建設業雇用者数の変動によるマクロの効果を表したものではない点に留意が必要。

建設業雇用と他産業の雇用の関係（東北地方の例）

建設業×製造業



建設業×小売業

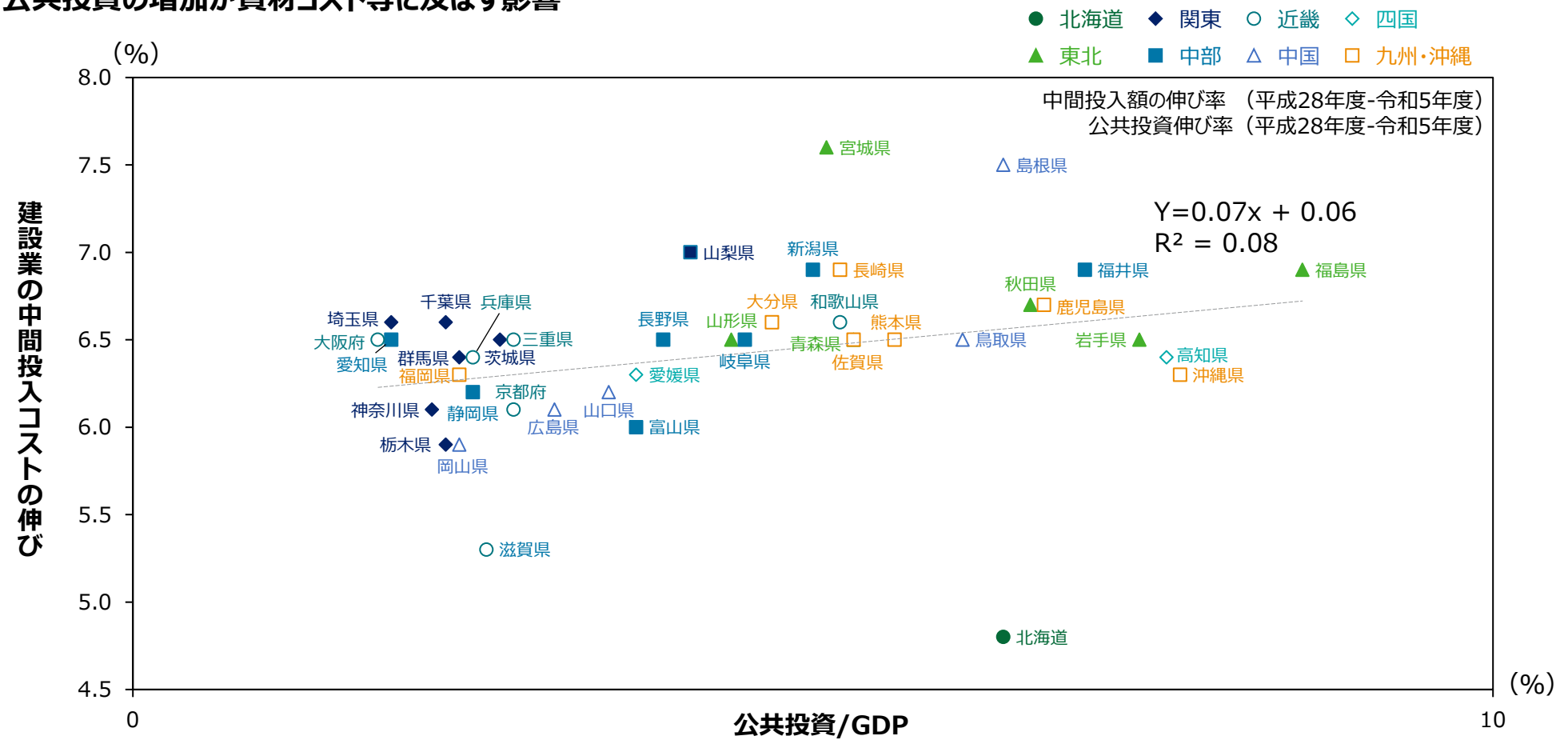


（出所）総務省「労働力調査　1-3.産業，従業上の地位，年齢階級別就業者数（2007年～）-第12・13回改定産業分類による」参照。
（注）それぞれの産業分野の雇用者数の年次変化率をとっている。

他の産業の供給制約への影響

○　公共投資の伸びが高い地域は、建設業における資材価格や外注費等が上昇する傾向がある。また、労働集約的な製品の物価も上昇する傾向がみられる。物価高が国民生活の課題になるとともに、民間投資の拡大にあたって生産財の確保が課題になる中にあって、公共事業の大幅な追加については慎重に考える必要がある。

公共投資の増加が資材コスト等に及ぼす影響



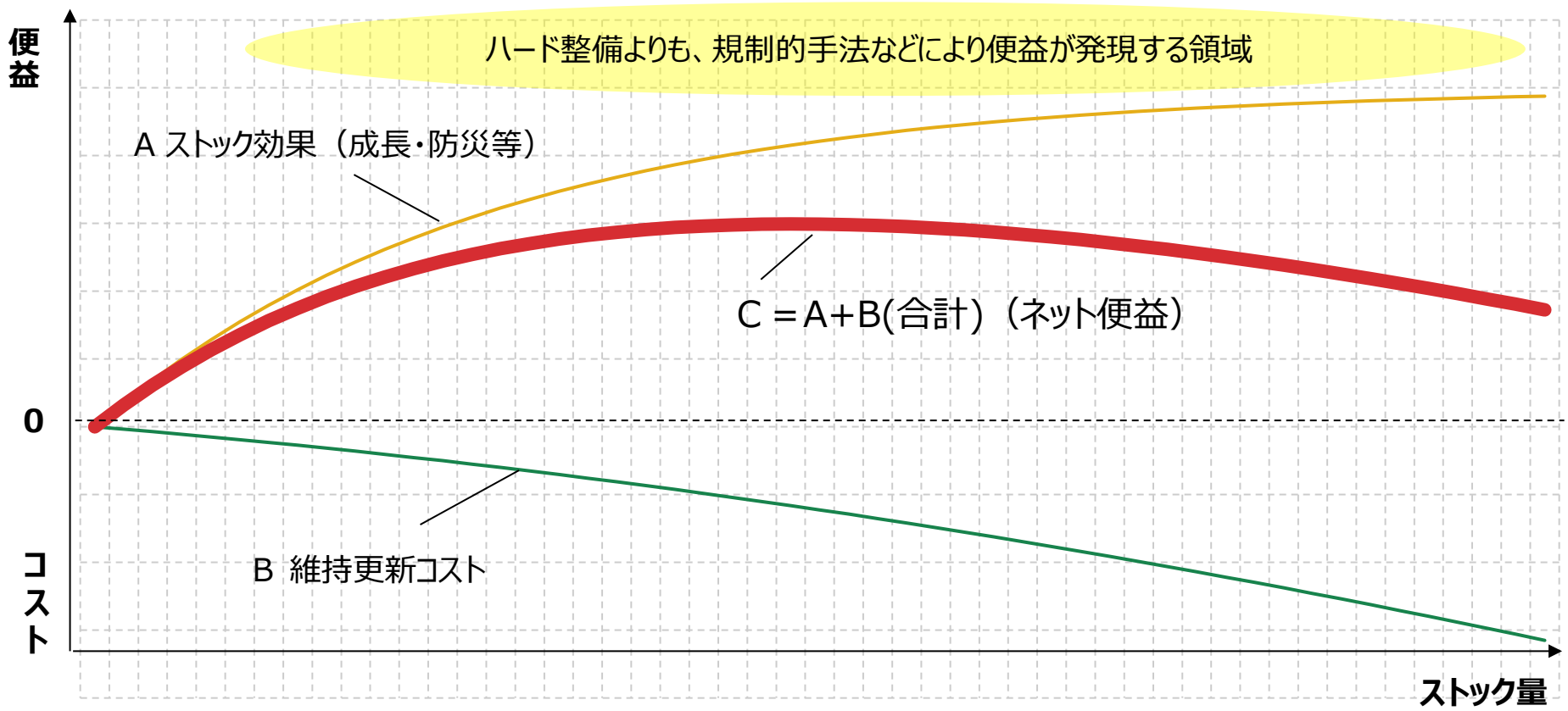
（出所）内閣府「県民経済計算」を基に財務省作成。　（注）建設業の中間投入コストの伸びは、建設業における中間投入額／産出額の伸びを指している。なお、中間投入は、生産の過程で消費された原材料・光熱燃料・間接費等の非耐久財及びサービスのことであり、固定資産の維持補修費、広告宣伝費、交際費、旅費、保険料等も含まれる。公共投資や中間投入の伸び率は、平成28年度～令和５年度の平均。

社会資本整備のあるべき方向性

○ これまで見てきたように、
- ハード整備によるストック効果は、社会資本の蓄積に応じて限界的な効果は低減していく（曲線A）
- 他方、事業の増大は、将来の維持管理コストを伴う（曲線B）

○ こうした中で、国民の便益（曲線C）最大化には、社会資本整備を増大（「右」移動）させるのではなく、ストック総量のダウンサイズによる維持管理コストの抑制、既存ストックの有効活用、規制的手法の活用等で曲線を「上」に引き上げることが重要。

社会資本整備と便益の概念図



１．総論

２．社会資本整備のあり方の見直し

３．成果志向の成長投資

４．重要課題への対応
（整備新幹線、住宅供給を巡る課題等）

地域に適合した持続可能な社会資本整備（道路）

○　例えば、秋田県では「スマートシュリンク検討区間」として、①維持管理水準の引き下げ又は供用廃止検討区間180.7km、②冬季の維持管理水準検討区間154.2kmを設定。人口減少が進む中、我が国全体でも、持続可能性の観点等から、こうした道路の供用廃止も含め、既存ストックの水準を引き下げるべき。

○　道路の規格を地域に適合した水準に見直すことも重要。例えば、海外では、低コストかつ、ローカルな素材（地元の土砂）で舗装できる工法（オッターシール工法）の導入が進んでいる。これにより補修コストは概ね半減するが、我が国では舗装の技術基準として取り込まれていない。技術基準を見直して、維持管理コストを抑制すべき。

道路の統廃合等に関する事例（秋田県）

● 「秋田県管理道路における“スマートシュリンク検討区間”」を設定
➡沿道住民や道路利用者、市町村等の合意形成を得ながら、
スマートシュリンク（＝賢く縮む）を進めることにより、厳しい財政状況にあっても、人口減少を見据えた効率的な維持管理を目指す

【県管理道路におけるスマートシュリンク検討区間（334．9km）】
1　維持管理レベルまたは供用廃止を検討する区間・・・180．7km
2　冬季の維持管理レベルを検討する区間・・・・・・・・・・・154．2km

＜具体の方向性＞
・機械除雪→自然融雪への変更、除雪時期・手法の見直し
・除草や植樹管理、清掃、施設補修等の作業頻度・レベルの見直し
・住民等との十分な協議により合意が得られた箇所における供用廃止の検討

投資すべき箇所（激甚化する自然災害への対応等）への
予算の重点化（選択と集中）

（出所）秋田県議会建設委員会　令和８年第１回定例会（６月議会）建設部提出資料

道路舗装の見直し（オッターシール工法）

○　現地で入手可能な天然骨材を、比較的軟らかいアスファルトやアスファルト乳剤の上に敷き均した後、転圧する工法



（出所）Ceylan et al. (2018), *Evaluation of Otta Seal Surfacing for Low-Volume Roads in Iowa*（Iowa State University）より財務省作成。

○　1㎡あたりの舗装補修コストが簡易舗装道４千円程度に対し、オッ―シール工法を採用すると２千円程度に抑制できる

○　米国や欧州、豪州等で採用されているが、我が国では、現在、舗装の技術基準として取り込まれていない

対象	削減額（試算）	試算方法
道路舗装（市町村道）	約800億円/年	道路統計年報から市町村道のうち簡易舗装道に係る舗装補修費を約1600億円と算出。1㎡あたりの舗装補修コストが簡易舗装道の場合４千円程度に対し、オッ―シール工法を採用すると1㎡あたり２千円程度。全ての市町村道に同手法を適用した場合、年間800億円程度のコスト削減の見込み。
道路・橋梁	約630億円/年	秋田県の「スマートシュリンク検討区間」を参考に、一般県道、主要地方道、一般国道（指定区間外）それぞれの県管理延長に対する検討対象路線延長の割合と同程度を全国の一般県道等において検討すると想定し、道路統計年報から算出した一般県道等の1kmあたり維持修繕費をもとに、想定した全国の検討対象路線延長が仮にすべて供用廃止（＝維持修繕費ゼロ）となった場合、年間630億円程度のコストを削減できる見込み。

地域に適合した持続可能な社会資本整備（上下水道）

○　上下水道は、急激な人口減少が避けられない中、災害時も含めた持続的な機能提供のため、広域化とともに、国土交通省が定めた優先検討の条件に合致する地域で分散型システム（小規模水道施設や浄化槽）の導入を加速すべき。

○　国費支援も、事業体による分散型システムとのコスト比較を踏まえてメリハリをつけて支援すべき。

水道のコスト削減（モデルケース：50人以下集落）

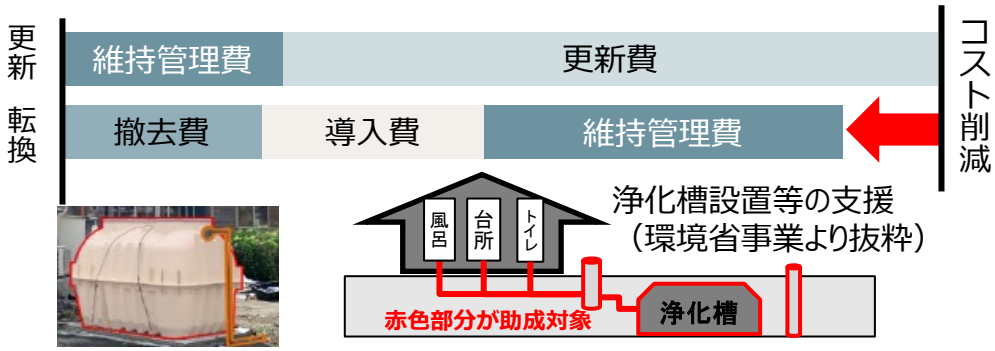
既存更新＝１	ケース１：小規模A市	ケース２：小規模B市
条件	分散化検討地区の **距離が離れている**場合	分散化検討地区の **距離が近い**場合
小規模水道施設	**0.8**	1.3

小規模水道が有利

（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。

下水道のコスト削減（モデルケース：中核市の例）

中核市Ａ（2,500km・37.5万人）の更新構想では、市全体管路の約２%～20%を浄化槽転換。削減効果は、事業費で約2%～20%。



（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。

分散型導入の検討基準

優先検討地域（水道）

・現在又は将来人口100人以下　・単位人口管路延長が30m/人以上
・法定耐用年数超過管路率50%以上

「水道事業における分散型システムの導入手引き」（令和８年国土交通省）

優先検討地域（下水道）

・管路の更新時期が到来　・将来人口密度が40/ha未満等
・下水道更新費等上限額130万円/人

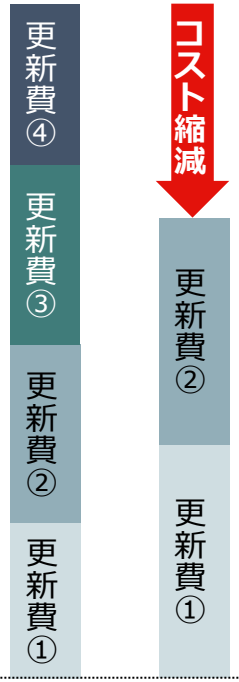
「汚水処理施設の最適化と広域連携の推進に向けた検討会」（令和８年国土交通省）

対象	削減額（試算） ※国庫補助対象管路で試算	試算方法
水道	約0.75億円～3.75億円/年	全国の口径100mm以下の水道管（送水管）約1.5万kmについて、約１～5%（約150～750km）が分散化可能（小規模システムに転換することで更新費1億円/kmの事業費２割を縮減）と仮定し、全国における40年間の削減額を試算。
下水道	約40億円～420億円/年	全国の汚水管約38.2万kmについて、75年間で50%を更新すると仮定し、中核市Ａの構想における浄化槽転換割合（約２%～20%）を準用し、全国における削減額を試算。

地域に適合した持続可能な社会資本整備（鉄道・港湾・河川）

ローカル鉄道の工法の見直し

老朽化対策の補助を行うのであれば、中長期的な維持管理コストの観点から望ましい工法を要件化すべき



従来の工法　長寿命化

長寿命化に資する工法例

老朽化対策の際に下記の工法を活用して、更新頻度を抑制し、長期的なコストを抑制

- コンクリート構造物の修復における腐食防止効果のある塩分吸着剤※入り塗料の使用　※ポリマーセメントモルタル、エポキシ系等
- 鋼材の亀裂の進行防止におけるストップホール施工※の採用　※金属、パイプ、壁などに生じた亀裂の先端にあえて丸い穴を開け、それ以上亀裂が広がるのを食い止めるための技術やその穴

＜コンクリート構造物の例＞

	従来の工法	長寿命化に資する工法
単価	ひび割れ補修工法 9,100円／m	ひび割れ補修工法 10,000円／m
耐用年数	10年程度	20年以上

対象	削減額（試算）	試算方法
鉄道	約30億円/年	トンネルや橋梁等について、当該資産の耐用年数で全体的に老朽化対策との仮定の下、従来の工法と長寿命化に資する工法それぞれの単価・耐用年数に基づき算出した老朽化対策費用を比較。

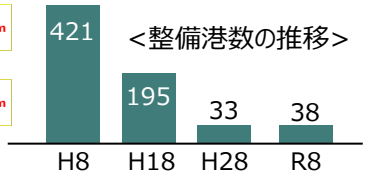
対象	削減額（試算）	試算方法
河川	約40億円/年	樋門・樋管について、今後50年間で約2,800基の更新が見込まれ、引き上げ式ゲートと無動力（フラップゲート）の実績に基づく50年間の維持管理費・更新費の累計のコストの比較より算出

低利用岸壁等の統廃合（港湾）

三河港の事例：埠頭再編時に、貨物を集約し岸壁約1.3km削減
→ 維持管理費を14.8億円削減（50年分・港湾管理者推計）



※地方港湾は改修自体も大幅な選択と集中を実施



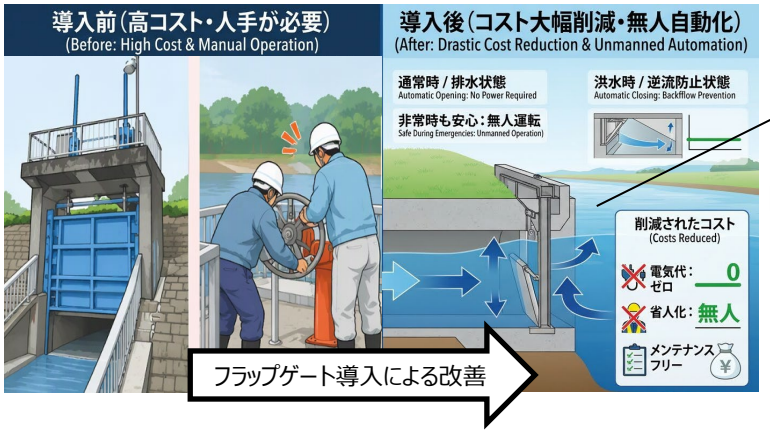
対象	削減額（試算）	試算方法
港湾	約55億円/年	重要港湾以上：三河港同様に水深7.5m未満低利用岸壁の統廃合を仮定、年間維持管理費削減額3,400万円／岸壁削減1km※。地方港湾：年間寄港180隻以下の125港で物揚場2つずつの統廃合を仮定、年間維持管理費削減額300万円／物揚場削減1か所※。

※ サンプルデータより試算

河川の樋門・樋管の無動力化（フラップゲートの導入）

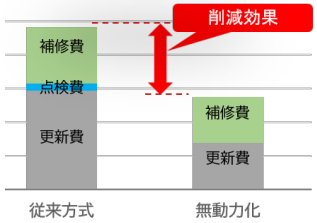
小規模で背後地への影響が限定的かつ緊急対応が可能な施設は無動力化を基本とした整備により、維持管理コストを削減

無動力化（フラップゲート）による維持管理コスト削減イメージ





（出所）国土交通省資料



地域に適合した持続可能な社会資本整備（基本的な規格の見直し）

○　人口減少が進む中、社会資本ストックの維持負担の抑制が必要。予防保全を引き続き進めるとともに、基本的な規格の地域に適合する水準への見直し、統廃合や分散化を進め、社会資本ストックを合理化することは不可避。

○　例えば、道路の簡易舗装化、道路・橋梁や港湾等の統廃合、水道・下水道の分散化、鉄道の塗料見直しや河川（樋門・樋管）の無動力化などで、年間2000億円程度の維持管理コストを長期的に削減可能と見込まれる。

○　速やかに着手することが重要であり、来年度から包括的な見直しを実行に移すべき。

基本的な規格の見直しの例

対象	手法	活用の例	公費削減額（試算）
道路舗装	オッターシール舗装	市町村道の簡易舗装道の舗装補修に活用	約800億円/年
道路・橋梁	低利用区間の供用廃止等	秋田県で検討している基準を全国の一般県道等について活用	約630億円/年
水道	分散型システム	国土交通省の優先基準を参考に小口径水道管の5%で分散型活用	約3.75億円/年
下水道	浄化槽転換	中核市Ａの汚水管更新計画（転換割合）を全国の汚水管に適用	約420億円/年
鉄道	長寿命化工法	トンネルや橋梁などについて、長寿命化対策を施工	約30億円/年
港湾	岸壁の統廃合	低水深の低利用岸壁や地方港湾の低寄港港の物揚場を統廃合	約55億円/年
河川（樋門・樋管）	無動力化（フラップゲート）	更新が見込まれるゲートにフラップゲートを活用	約40億円/年

地域に適合した持続可能な社会資本整備（規格の共通化）

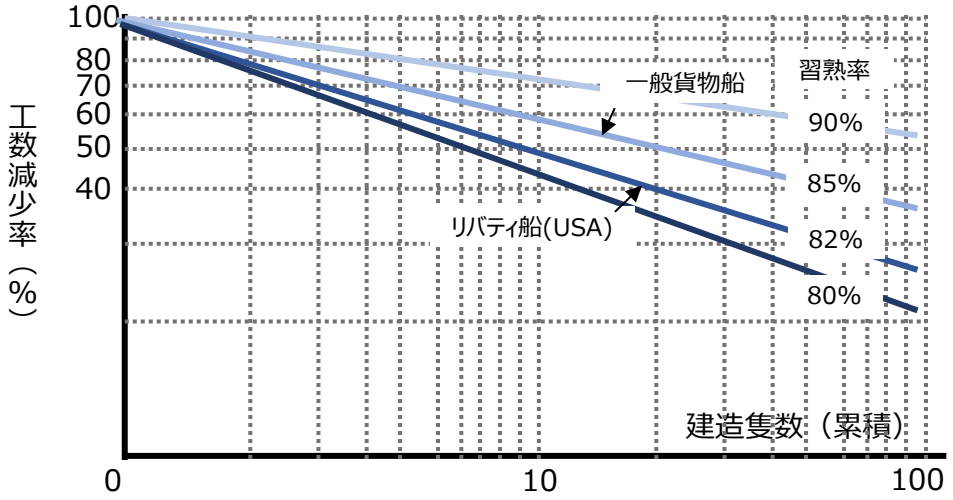
○ 離島航路については、運営経費を補助しているが、令和９年度予算ではさらに建造費について増要求。

○ 現在、全国約130の離島航路の船舶は基本的にオーダーメイドで設計・建造。他方、設計を共通化して連続建造する場合、建造隻数２倍ごとに10~15%程度の工数低減効果が見込まれている（建造費以外でも、修繕費について規格がオーダーメイドのため高コスト、人員確保の面でも船員も船舶ごとに張り付きで柔軟な配置が困難）。

○ 建造費等を補助している離島航路や国の機関が保有する公船について、オールジャパンで「ジャパンシップ」として大きさごとに仕様をモジュール化・共通化して連続建造を可能とし、設計コスト、建造費用等の削減を行うべき。

（参考１）同型船連続建造によるコスト削減効果の分析

（連続建造隻数が２倍ごとに、80~90%程度工数削減効果）



(出所)奥本泰久著「船舶技術と生産システム」p.45

（参考２）同型船連続建造によるコスト削減効果の実例

（米国の事例：中型カーフェリー（4,600GT、750人乗り、64台））

	１隻目	２隻目	３隻目
建造価格	$7,637万	$6,363万	$5,555万
費用低減率	－	▲16.7%	▲27.3%

（出所）State Auditor's Office Performance Audi, Washington State Ferries: Vessel Construction Costs(2013), p39

（参考３）仕様の標準化のイメージ

［第1層：共通プラットフォーム］※船舶の大きさごとにバリエーション
船殻構造、機関室配置、電源、操舵室、制御系、配管等を共通化

［第2層：環境別バリエーション］
「内海型」「一般沿海型」「荒海型」、さらに「浅喫水型」など数種類を設定

［第3層：上物のモジュール化］
旅客室（離島航路）、車両甲板（離島航路）、取締機器（海保）等

離島航路の船舶の50%を対象に規格を統一した場合、連続建造により建造・修繕コストを10%費用削減できるとすると、
- 建造費について、10年間で200億円程度の費用削減効果（さらに、公船にも適用拡大すれば、さらなる費用削減の可能性）
- 修繕費については、10年間で60億円程度の削減（また、課題とされている運航要員の確保も容易になる見込み）

実効性ある国土強靱化（災害耐性あるDisaster Readyな土地利用への転換）

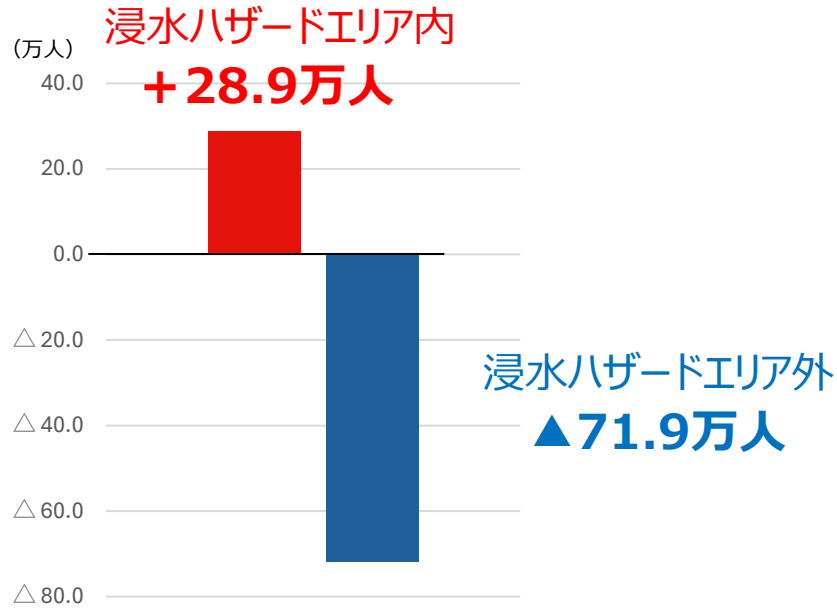
○　総人口が減少する中で、逆に、ハザードエリアの人口は増加。

総人口と浸水ハザードエリア内人口の推移

	1995年→2020年	
総人口		▲2.1%
計画規模降雨（L1）	0.5m以上エリアの人口	+4.5%
	3ｍ以上エリアの人口	+3.1%
最大規模降雨（L2）	0.5m以上エリアの人口	+3.9%
	3ｍ以上エリアの人口	+2.4%

（出所）小林ほか（2025）「都市計画的視点に基づく洪水浸水想定区域内人口増減の全国的な定量分析」より抜粋・一部試算し財務省作成。

都市計画区域での人口動態（ 2010→2020年）



（出所）野澤ほか（2023.2）「最大想定規模の浸水想定区域における土地利用規制別の人口推移と居住誘導に関する研究ーPRIモデルによる農地の宅地化に伴う貯留機能低下の影響分析を通じてー」より抜粋。

（参考）2014-23年の水害による被害

資産額　：　約4.3兆円

浸水棟数：　約28万棟

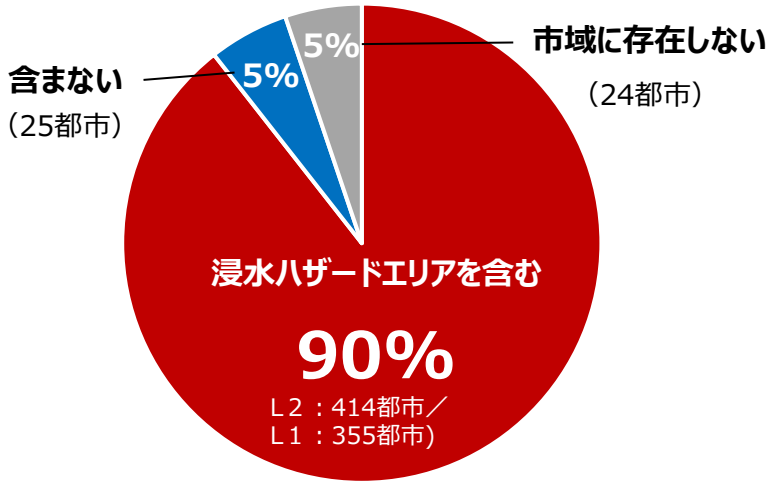
（出所）水災害調査・対策検討委員会（R8.10.22）資料抜粋。

実効性ある国土強靱化（災害耐性あるDisaster Readyな土地利用への転換）

○　本来は、激甚化・頻発化する災害の被害を最小化するため、都市計画等を適切に運用して、ハザードエリアへの立地・開発を抑制し、コンパクト化（集約）と投資の集中を進めていく必要。しかし、現状では、

- 「居住誘導区域」を設定した地方自治体の90%で、浸水ハザードエリアを含めて「居住誘導区域」を設定
- 集約化の面でも、立地適正化計画を定めても、コンパクト化と逆行する人口動態となっている例がある。

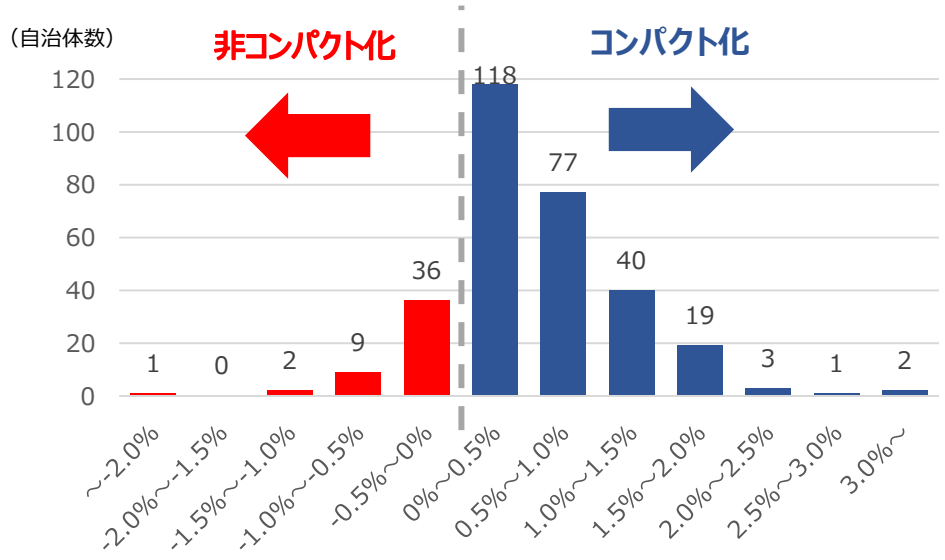
浸水ハザードエリアを居住誘導区域としている割合



（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。（令和6年度時点）
L1は計画規模降雨、L2は最大規模降雨。

立地適正化計画策定５年間の居住誘導区域の状況

全体人口に占める居住誘導区域内の人口割合増減



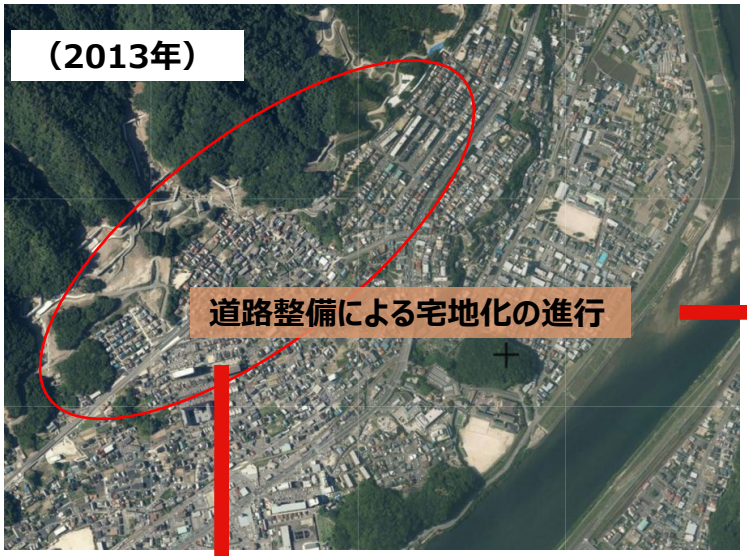
（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。
（2015年～2020年までを比較検討）
※2019年度以前に立地適正化計画を策定した308都市を対象

実効性ある国土強靱化（災害耐性あるDisaster Readyな土地利用への転換）

○　実際、2014年に発生した広島豪雨では、死傷者145名、建物全半壊約400棟の被害を出したが、
- もともと宅地が少なかった地域で道路整備等を進めた結果、土石流リスクのある地域で宅地化が進行していた
- さらに、災害後も、土砂災害が発生した地区を含めて、立地適正化計画で居住誘導区域を設定している

人口増大期のインフラ整備や宅地拡大は一定程度やむを得ない部分はあるものの、現在の人口減少下にあっては、インフラ整備や立地適正化計画について、災害リスクを十分に勘案すべきである。









（出所）国土地理院地図、ひろしま地図ナビ、国土交通省資料を基に財務省作成。

実効性ある国土強靱化（災害耐性あるDisaster Readyな土地利用への転換）

○　現在、地域のコンパクト化の取組を都市構造再編集中支援事業（令和９年度概算要求1,881億円）で支援。しかし、コンパクト化の成功事例もあるものの、集約が進まず周辺部のハザードエリアで人口が増加している例もある。

○　単なる施設整備にとどめず、コンパクト化（集約化）による災害リスクへの暴露を抑制するとともに、地域の成長力強化を推進する観点から、来年度以降、集約効果が高い事業に支援を重点化するよう見直すべき。

補助支援を受けながらコンパクト化が進んでいない事例

➢ 小規模都市A（５万人以上）

・ 道路、教育施設、広場、緑化施設等を整備(国費16億円)するも、５年間で居住誘導区域内の人口割合は▲0.8%、居住誘導区域外の洪水浸水想定区域の人口は＋2.2%。

都市機能誘導区域の人口密度	目標値▲11%
JR駅の平均乗車人員	目標値▲28%
中心市街地通行量	目標値▲20%

➢ 中規模都市B（30万人以上）

・ 道路、公園、河畔緑地、社会福祉施設等を整備(国費４億円)するも、居住誘導区域内の人口割合は▲0.3%

定住人口	目標値▲５%
地価上昇	目標値▲４%
住民活動参加者数	目標値▲42%

➢ 中規模都市C（45万人以上）

・ 道路、公園、社会福祉施設等を整備(国費３億円)するも、居住誘導区域内の人口割合は▲0.5%

福祉施設利用者数	目標値▲11%
公園利用者数	目標値▲26%

（出所）地方公共団体の都市再生整備計画の事後評価結果に基づき財務省作成。

コンパクト化と災害リスク抑制が進んでいる事例

災害エリアでの土地利用規制

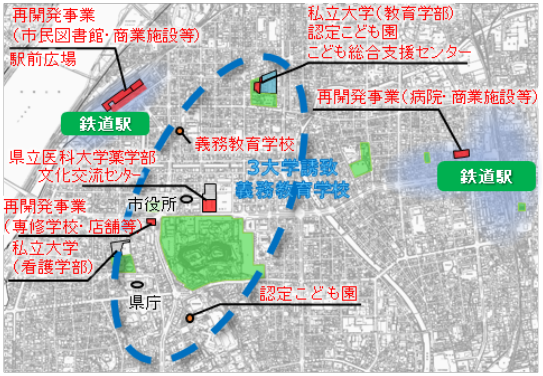


居住誘導区域から災害エリアを除外

一定規模の住宅の開発・建築等の事前届出制度の導入

（出所）国土交通省資料「立地適正化計画制度（令和８年１月更新）」に基づき財務省作成。

民間投資の誘発



➢ 総事業費は国・自治体投資の**約６倍**

➢ ５年間で建築着工面積**約1.7倍**

（出所）国土交通省資料より抜粋。「都市構造再編集中支援事業」等を活用し、子育て施設等を一体で整備。

実効性ある国土強靱化（災害耐性あるDisaster Readyな土地利用への転換）

○　先行事例を参考に、土地利用規制等でハザードエリア内居住人口の増加を抑制した場合、一般的な河川整備計画の期間と同様の30年間で、ハザードエリア内居住人口が概ね12.1%～21.8%程度抑制されることが見込まれる。これは、L1（計画規模降雨）でのハザードエリア内居住人口を最大436万人減少させることに相当。

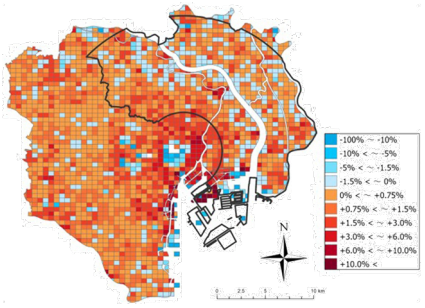
○　国民の安心・安全の確保には、こうした災害耐性（Disaster　ready）ある土地利用への転換が必要。また、ハザードエリア内居住を抑制して防御エリアを限定することで、より重点的にハード整備を行うことが重要。

○　しかし、現在、我が国では、災害耐性（Disaster ready）の観点からの土地利用について、制度的な規律が必ずしも十分でない。また、河川整備計画も、流量目標はあるが、土地利用の見直しを勘案した計画とはなっていない。

○　国民の安心・安全を実効的に確保するため、今後、国土強靱化のハード整備を進める前提として、法制面も視野に、ハザードエリア内居住を抑制する制度整備を行うべき。また、河川・都市政策を連携させて、河川整備計画に関して、土地利用規制や居住誘導を前提とした計画に見直し、ハード整備の対象を合理化して、重点化すべき。

東京・荒川下流における土地利用規制と人口抑制の事例

期間	規制（用途地域等）は2011～2019年、人口変化は2010～2020年
取組内容	浸水リスクの高い地域で、①住宅系用途地域の容積率引下げ、②住宅系用途等から工業系用途への変更等で、居住人口を抑制、同時に、低リスク地域では容積率引上げや住宅系用途へ転換
防災効果	2010～2020年で、浸水深3～5m区域の人口増加率は浸水区域外より▲約4.2%、5～10m区域は▲約7.9%



1995～2020年の東京23区の人口増減を色分けしたメッシュ地図

（出所）Nagami, Inoue and Komori (2026) "Population decline in inherently high flood-risk areas as a counter to Disaster Risk Increasing Development: evidence from the Arakawa River, Tokyo"より、防災効果は表６より財務省試算。メッシュ地図は図13を引用。

土地利用規制を行った場合のハザードエリア居住人口（試算）

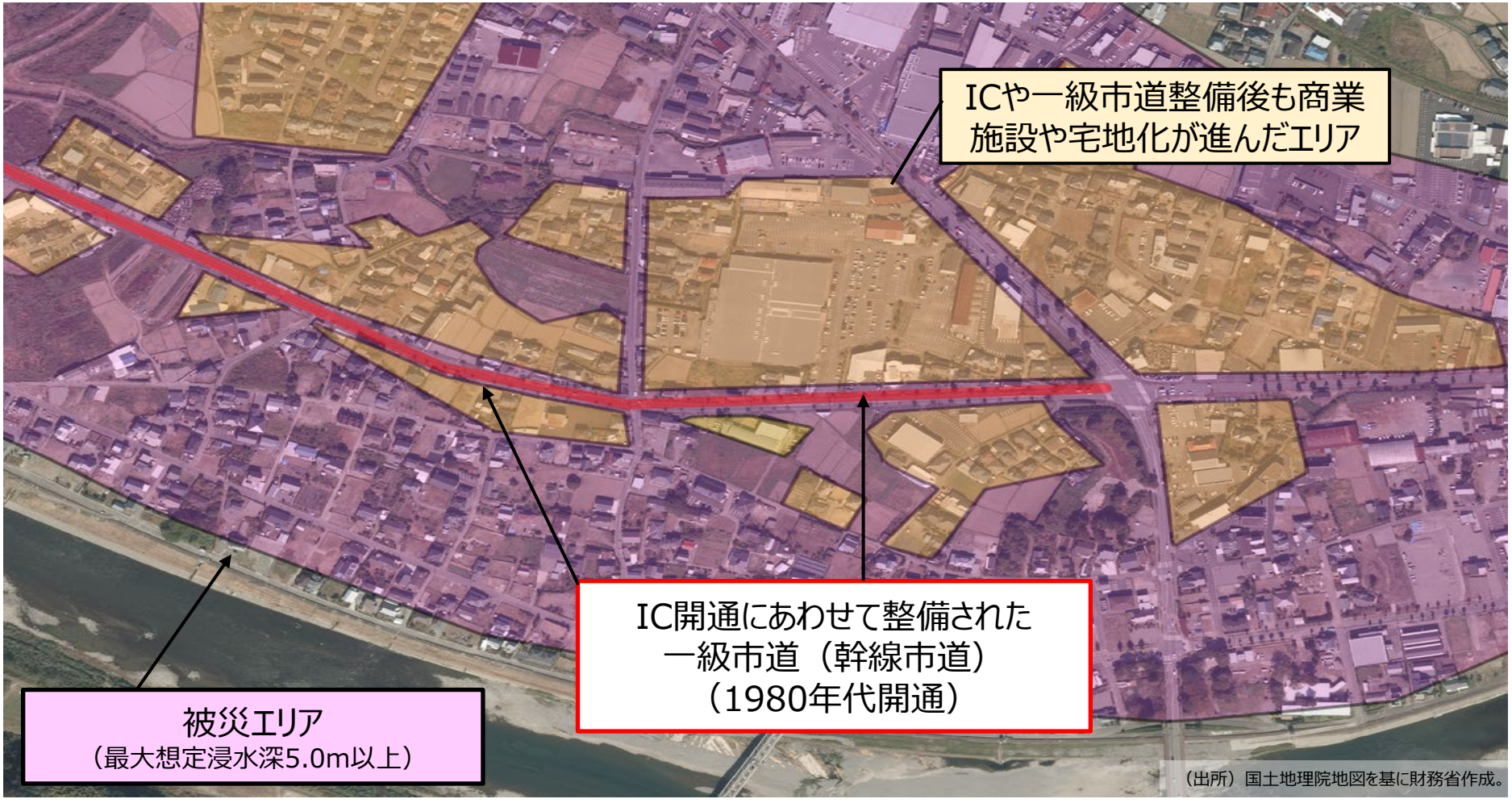
2020年	2050年までの減少数	
	感応度Low	感応度High
1,999.8万人	256.0万人 減少	436.0万人 減少
224.9万人	28.8万人 減少	40.0万人 減少

（出所）荒川流域の事例を基に財務省試算。

新規事業採択のあり方（クロスセクター評価の導入）

○　例えば、道路整備（ICや一級市道等の整備）により商業施設や住宅の立地が進展、その後、豪雨での氾濫で甚大な被害を生じている例もある。本来は、道路事業の採択時に、立地や災害リスクに与える影響を評価すべき。

○　このように、社会資本整備は相互の影響を評価しながらトータルにコーディネートされるべきだが、現状ではその枠組みは存在しない。新規事業については、来年度より、クロスセクターでの評価を義務付け（例：道路整備が既存鉄道網に与える影響）、インフラ全体としての最適化が見込まれるものに限って事業化することとすべき。



（出所）国土地理院地図を基に財務省作成。

（参考）高速道路と在来線

○　高速道路は、40年間で急速に整備が進んだが、多くが鉄道在来線と区間が重複し、在来線の利用が減少し、鉄道再構築事業の補助支援を受ける状況に陥っているものもある。本来、社会資本整備は、道路や鉄道、港湾など各セクター縦割りの効果だけでなく、セクター相互（クロスセクター）影響評価を行い、インフラ全体として最適化すべき。

高速道路の整備状況



開通区間	開通年度
A IC ～ B JCT（X自動車道）	1992年3月
B JCT ～ C IC（Y自動車道）	1996年3月
C IC ～ D IC（Y自動車道）	2000年7月

JR在来線の輸送密度（2024年）



JR a、b路線
鉄道事業再構築事業（※）
2023年度～2026年度

11.9億円

（※）実施計画期間は2024年2月～2034年3月。

【1987年度】 JR a路線の平均通過人員

4,479人

【2024年度】 JR a路線の平均通過人員

2,572人

（出所）国土交通省「持続可能な鉄道ネットワークの在り方に関する検討小委員会」資料、JR西日本が公表している「データで見るJR西日本」を基に財務省作成。

１．総論

２．社会資本整備のあり方の見直し

３．成果志向の成長投資

４．重要課題への対応
（整備新幹線、住宅供給を巡る課題等）

造船業再生のための戦略的な枠組みの導入（要求等の概要）

○　造船業再生ロードマップ（2025年12月・国土交通省公表）は、2035年に船舶の国内建造量を1,800万総トンへ倍増を目標。このための官民投資として、総額1兆円の投資を目指すこととされ、うち国費については、「造船業再生基金」を通じて造船事業者の投資を支援することとし、10年間で合計3,500億円規模を目指すとされている。

※　令和7年度補正予算において、造船業再生基金に当初３年分として1,200億円を措置済み。足下、国土交通省が支援対象の投資として認定した造船事業者の設備投資計画は８件、約1,100億円。

造船業再生ロードマップ（「官民投資1兆円」の概要）



国庫補助のスキーム

国費部分については、造船業再生基金を通じて補助を行うこととされている



これまでに認定された支援対象の投資計画

８件 約1,100億円（2026～2028年）
※2034年までで官民約9,000億円分

（出所）国土交通省資料。

造船業再生のための戦略的な枠組みの導入（概要）

○　経済成長及び経済安全保障の観点から、「2035年の建造量倍増」目標の着実な達成は重要。他方、造船業の供給構造の特性、需要側を取り巻く環境変化等を踏まえれば、単に造船所の設備投資等を補助するのではなく、官民投資を進めるにあたり、以下のような実効的・効率的な目標達成のための戦略的な枠組みが必要。

1．　目標達成に至るロジックツリーの明確化

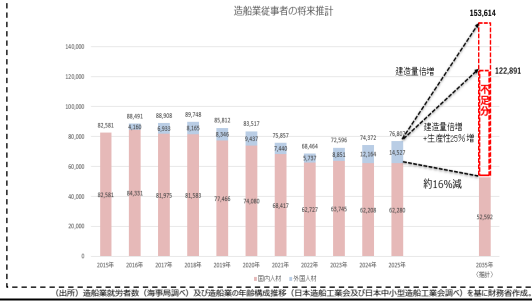
生産設備・労働力・安定需要等の様々な課題を段階的に解決して**建造量「倍増」目標の達成に至る道筋（ロジックツリー）の明確化**が必要。その際、例えば、以下のようなボトルネックを特定すべき。

大型クレーンの生産能力



現状、建造に不可欠な大型クレーンの生産能力に制約（現在７年待ち）

労働力（追加所要約10万人）



（出所）造船業就労者数（海事局調べ）及び造船業の年齢構成推移（日本造船工業会及び日本中小型造船工業会調べ）を基に財務省作成。

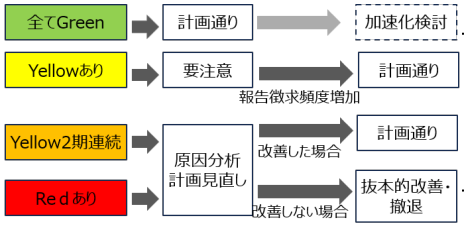
次世代船への戦略対応

国際的なGHG排出量ゼロ規制が見込まれ、高付加価値な次世代船への対応が重要だが、投資リスクが高い

政策的なリスク補完、船舶の建造・保有の共同化等の戦略的対応が必要

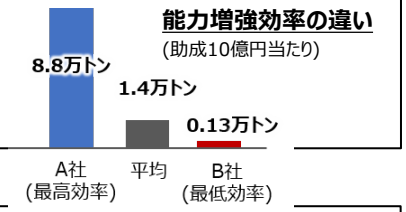
2．　投資管理の枠組みの導入

設定した目標達成の道筋に沿って、進捗を定量的に評価し、対応を判断できるよう、**ベンチマーク（KPI）**とKPIに応じたGreen（継続・加速）、Yellow（修正）、Red（撤退）**基準**を**投資管理の枠組み**として導入すべき。



3．　戦略的な補助金の配分

現状では、建造能力の増強効率が低い事業者も補助の対象となっているが（補助金あたり最大約70倍程度の増強効果の違いがある）、**投資効果の高い事業者へ支援を重点配分する仕組み(MOS：Multiple on Support)を導入すべき**。



4．財源フレームの確立

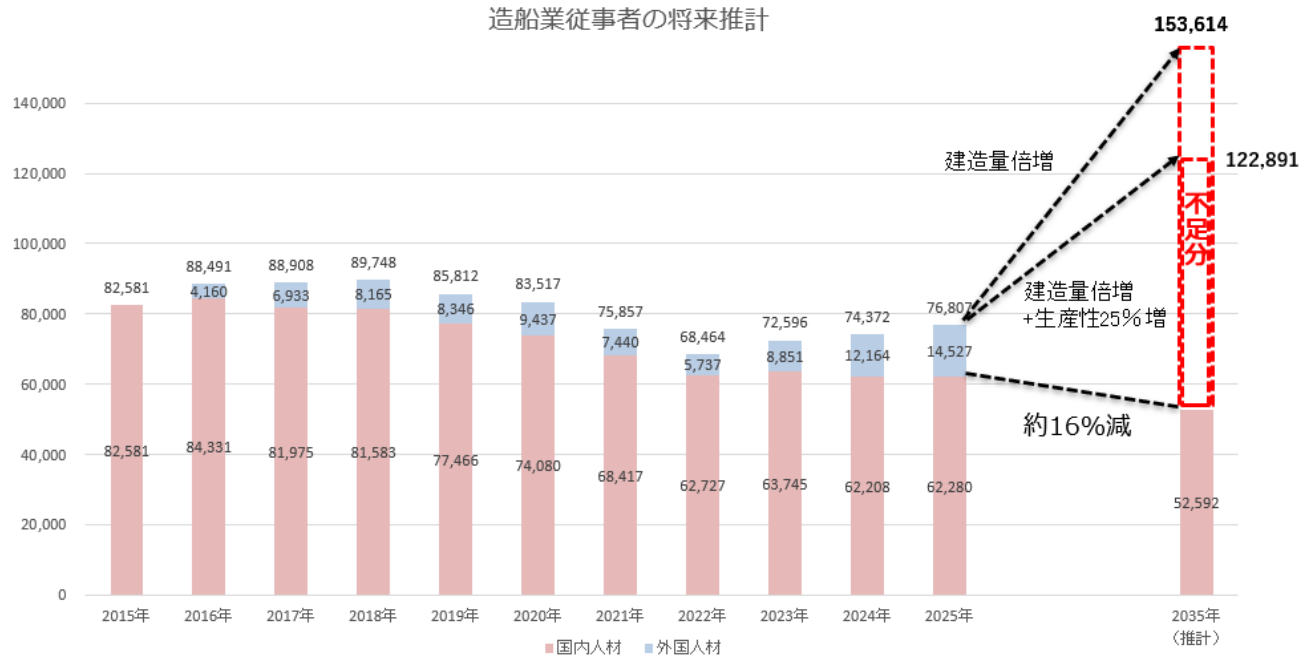
造船支援を含む危機管理投資については、複数年度で財源を確保した上で、特別会計において別枠管理することとされており（経済財政運営と改革の基本方針2026(令和８年７月21日閣議決定)）、**来年度から所要の財源を確保**することが必要。

※なお、こうした考え方に基づく戦略的な枠組みは、LNG運搬船の国内建造体制の構築や船舶修繕への支援についても必要

造船業再生のための戦略的な枠組みの導入（ボトルネック①：労働者確保と生産性向上）

○　建造量倍増目標の達成には、いくつかのボトルネックが存在。例えば、建造には、設計・生産を行う多数の技能者等が必要で、倍増目標実現には約7.6万人相当の追加人材が必要。加えて、現状の造船人材の年齢構成を考慮すると、2035年には日本人人材が約16%(9,700人)減少、外国人人材(14,500人)の多くは在留期間が終了。

○　以上を考慮すると、<u>建造量倍増目標には、造船人材が約10万人不足</u>すると推計される。仮に、現在の国土交通省の目標である省人化投資での<u>25%生産性向上(30,700人減)を達成しても、なお７万人超が不足</u>する。



■造船・舶用工業分野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針及び育成就労に係る制度の運用に関する方針（国土交通省）（抜粋）

造船・舶用工業分野においては、一人で溶接等の作業を行うことが求められる。溶接等の作業を行うための技能の修得に加え、安全衛生業務の十分な理解が必要であるため、同一の受入れ機関において２年の育成を継続する必要がある。造船・舶用工業分野で受け入れ実績の多い溶接職種の技量取得状況を調査した ところ、１年目で 60%以上を占める初級レベルでは限定された作業しか対応できず、一人で溶接作業を行えるようになるためには概ね中級レベル以上が必要であ ることが判明した。

また、造船・舶用工業分野における有効求人倍率は４倍と高く、深刻な人手不足に直面している中で、外国人材の確保が重要である。

2年間の一貫した育成により、安全に作業することができる技能を有する者を確保することが必要である。

（出所）造船業就労者数（海事局調べ）及び造船業の年齢構成推移（日本造船工業会及び日本中小型造船工業会調べ）を基に財務省作成。

造船業再生のための戦略的な枠組みの導入（ボトルネック②：クレーンの供給能力）

○　大型船建造には、船体ブロックの組立てや搭載に使用するゴライアスクレーン等が必要不可欠だが、供給能力が不足(現状、７年待ち)。国内需要のほぼ100%を製造するＡ社は、生産能力の倍増を表明しているが、港湾や鉄鋼等、他のセクターの需要も強い中で、造船業向けの生産能力の増強が着実に進むか、必ずしも明らかではない。

○　また、クレーン納入は土木電気、海上輸送・超重量物揚重等の大規模工事が必要で工事事業者の確保も課題。

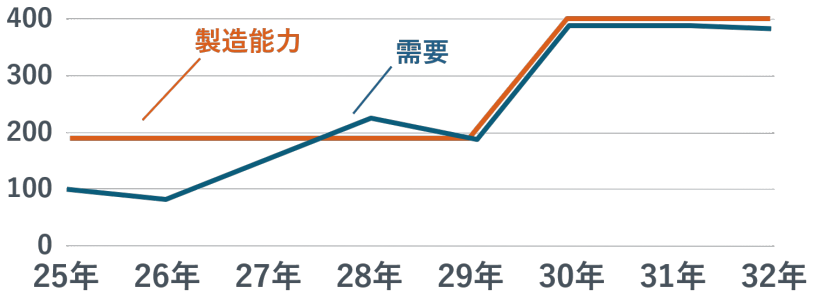
○　このため、投資管理上、Ａ社の設備投資の進捗と、造船所への据付工事を担う工事事業者の確保状況をトラッキングすることが重要。必要に応じて据付工事時期を平準化すべき。



■A社は、クレーン能力増強投資により、2030年に生産能力を倍増予定

造船向けクレーン需要予測とA社の製造能力

（2025年需要を100とした場合）



搬送システムセクターの業績（2025年）

※産業用クレーンのセクター

受注：　869億円

売上：　636億円

年間生産能力目標	**2030年**(現行比)
ジブクレーン	**2.0倍**
ゴライアスクレーン	**1.5倍**
造船向天井クレーン	**3.0倍**

産業用クレーン　業種別受注構成（概数）

	造船	鉄鋼	港湾	その他	合計
2026年度 上期	**50%**	50%	0%	0%	100%
2025年度 累計	**50%**	20%	10%	20%	100%

➡　仮に「２倍に増強」した場合、年間1,200億円程度の生産能力を獲得。造船以外の需要が一定とすると、造船分として800億円程度の生産能力に。

（出所）A社決算説明資料をもとに財務省作成。

造船業再生のための戦略的な枠組みの導入（ボトルネック③：舶用機器の供給制約）

○ 船舶建造は数万点の舶用機器等を搭載する組立産業。エンジンやプロペラ等の供給が追いつかないと、建造ラインが滞る。業界も、生産性向上や生産設備の増強、人材確保・育成が課題となると指摘している。

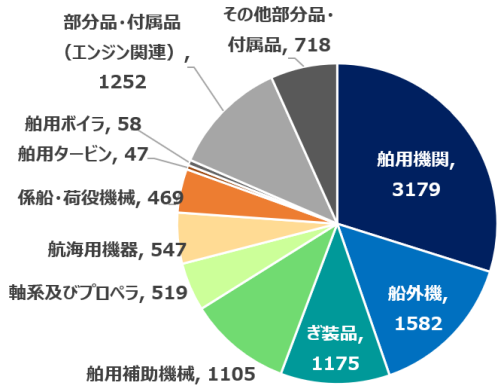
○ 舶用機器メーカーの供給能力が確保されるか、設備投資等の状況を確認するとともに、納期遅延が発生していないかを随時トラッキングが必要。なお、供給不足が見込まれる場合には、造船業再生基金による支援を、舶用工業による舶用部品の供給能力の向上にもつながるようポートフォリオを再検討すべき。

■造船WGでの日本舶用工業会説明（抜粋）

・新技術関連や特定機器の支援は受けているものの、**今般の「造船業再生ロードマップ」に示された国内造船業の建造量倍増に対応するために必要となる業界全体での生産性向上及び生産設備の増強が必要**
・人材不足については、「舶用工業」だけでは学生や一般社会に認知されにくく、**「船」「造船」と一体となった業界認知度の向上と生産技術の伝承が喫緊の課題**

(出所)第２回造船ワーキンググループ・日本舶用工業会説明資料。

■舶用機器の生産高：1.1兆円（2024年）



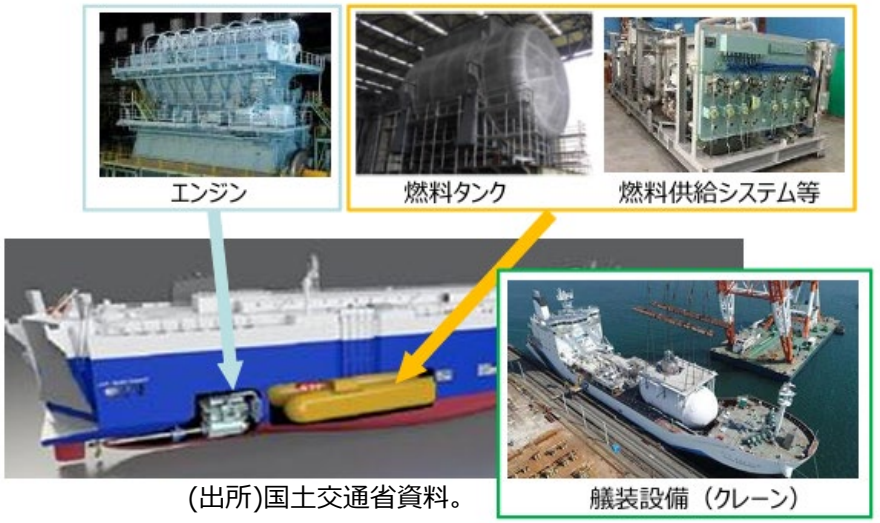
生産高の内訳（億円）

１兆円産業であり
半分程度はエンジン関連
（小型船向けの船外機を除く）

■舶用機器に対する支援

・経済安保法上の特定重要物資に指定して設備投資を支援（エンジン、クランクシャフト、プロペラ、ソナー）

・GX経済移行債を通じたゼロエミッション船等の生産基盤構築支援（新燃料対応エンジンなど・下図）



(出所)国土交通省資料。

造船業再生のための戦略的な枠組みの導入（ボトルネック④：安定受注）

○ 建造量倍増実現には、供給能力だけでなく、安定受注が必要。そのためには、

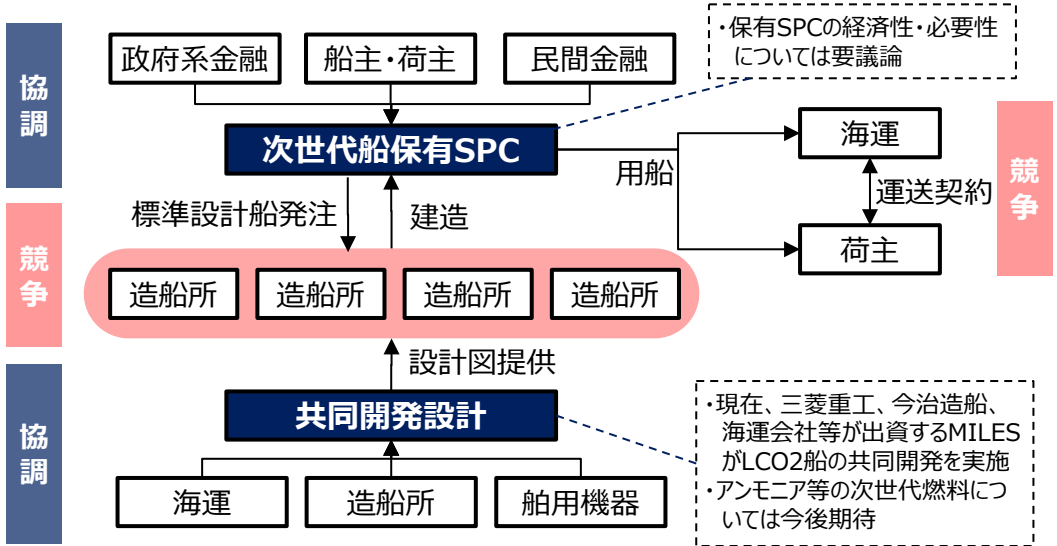
（１）まずは、中国より２割以上高い国内の建造コストについて、設計共通化による連続建造、共同調達、先端技術の導入等を通じてコストを引き下げ、価格競争力を向上させることが必要。

（２）また、高付加価値な船舶の受注確保が必要。特に、国際海事機関で2050年のGHG排出量ゼロ目標が採択され、負担金の導入も見込まれる中、水素・アンモニア船等の次世代船への対応が造船業の受注環境を左右。

他方、新燃料船は、①技術開発や②燃料のサプライチェーンの確保など、投資リスクが課題。個々の事業者のリスクテイクだけではなく、政策的にリスク補完を行いながら、例えば船舶保有SPCなどによる保有及び建造両面での共同化を通じて、安定的な建造需要を確保することが重要であり、検討を進めるべき。

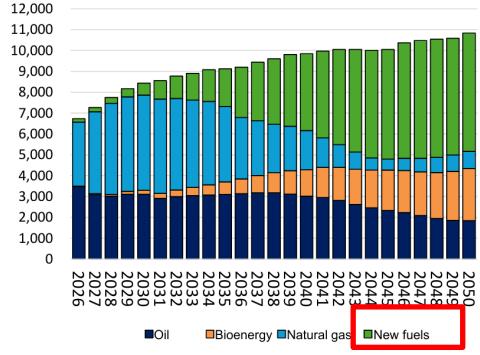
■次世代船SPCスキームのイメージ

- **開発設計を協調領域としてオールジャパンで共同化し、標準設計を作成**
- 標準設計図をもとに**各造船所の工夫で効率的な建造ライン構築**(競争領域)
- 船舶保有SPCを通じて標準設計に基づく船舶を購入して用船することで、**船主・荷主・海運の初期投資コストとリスクを低減しつつ、安定的な建造需要を確保**



■世界の燃料別の船舶建造需要

2050年には半数以上が新燃料船となる見込み。

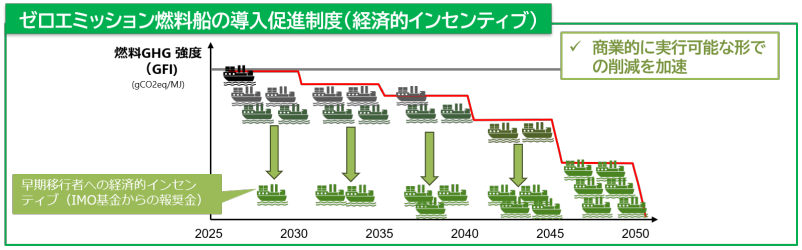


緑：新燃料船

(出所)国土交通省・世界の海上荷動量を支えるための船舶需要予測(最終とりまとめ)。

■IMOにおけるゼロエミッション燃料船の導入促進案

段階的にGHG強度を規制し、早期移行者にインセンティブ付与

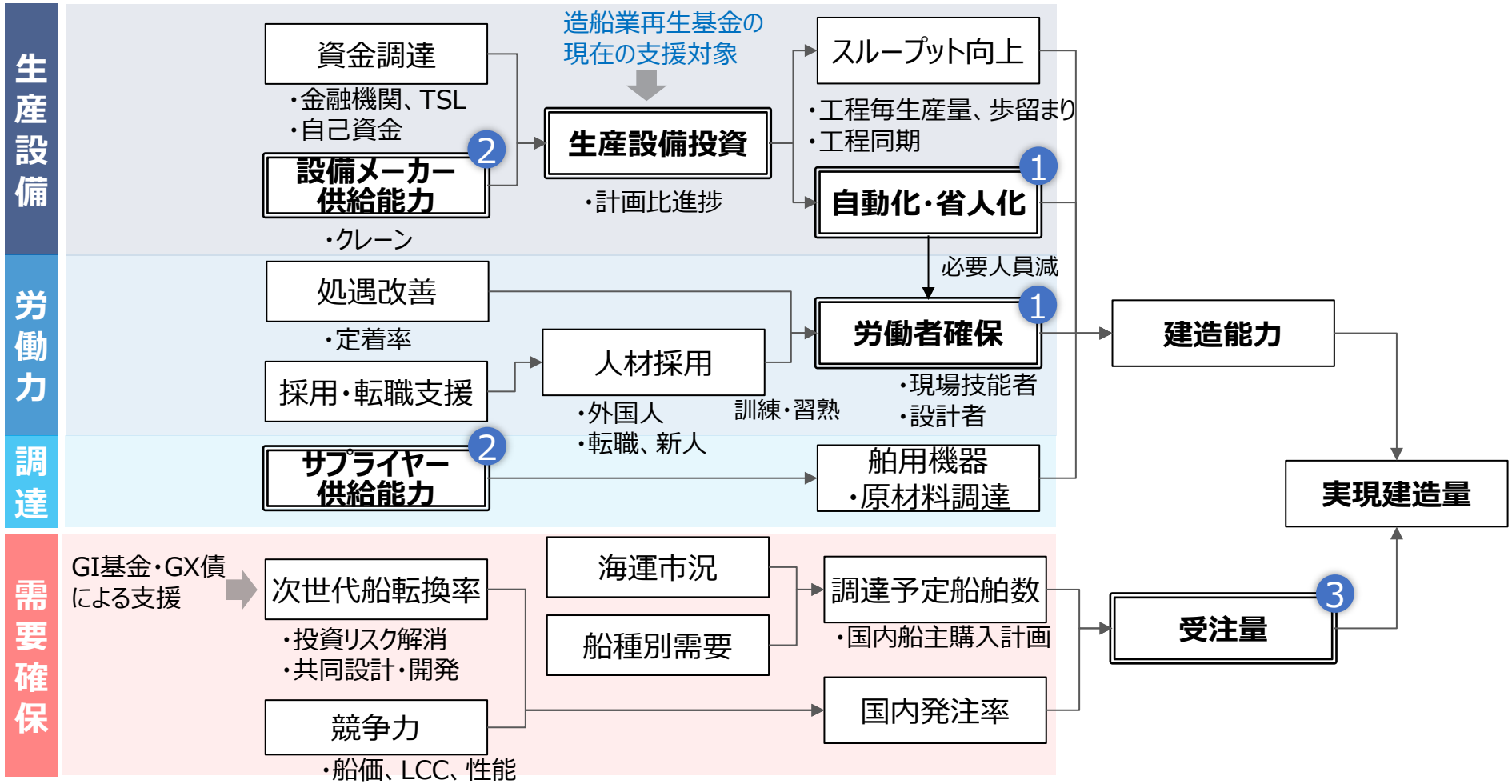


(出所)国土交通省資料

造船業再生のための戦略的な枠組みの導入（１．目標達成の道筋の明確化）

○　このように、例えば、①労働力、②クレーン等の供給制約、③安定的な受注等がボトルネックとして存在。こうした中で、単に造船会社の設備投資を支援しても、目標が達成されない可能性が高い。労働力や生産設備、安定需要等の様々な課題を段階的に解決して建造量「倍増」目標の達成に至る道筋（ロジックツリー）の明確化が必要。

目標達成の道筋（ロジックツリー）のイメージ

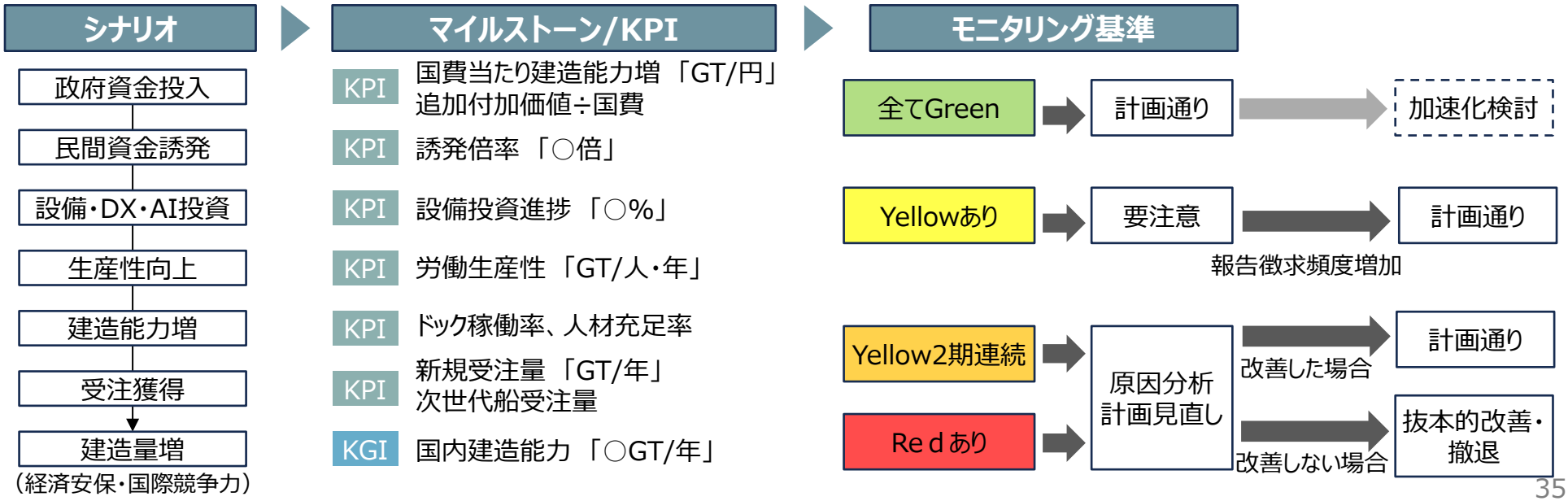


造船業再生のための戦略的な枠組みの導入（２．投資管理の枠組みの導入）

○　目標達成の道筋が予定どおり実現しているかを検証し、異常が発生したら早期に計画変更や撤退を行う仕組みが必要。約10年の長期・巨額な支援が想定されている造船業支援について、「予算を執行したが成果が曖昧」という問題を避けるため、投資管理の枠組みを設けるべき。具体的には、目標達成の道筋上の重要成果（民間投資・設備能力・生産性・受注・建造量の増加等）を把握するKPI（マイルストーン）を設定。その達成状況に応じて次のステージへの移行（支援継続・加速）や計画改善・撤退を判断できる枠組みを設けるべき。なお、独立投資委員会も一案。

＜投資管理の考え方（例）＞

・3年ごとのマイルストーンと、先行指標となるKPIを設定。補助の条件として、定期的(年/四半期)に進捗報告を求める
・達成状況を3段階：Green(達成)/Yellow(小幅未達)/Red(大幅未達)で判定
・「先行指標の大幅未達」、「先行指標の小幅未達が2期連続」の場合は、原因の分析を行ったうえで計画を見直し
・改善が見られないない場合は、計画の停止を含めた抜本的な改善策を講じる
・「マイルストーン未達」の場合、新規投資を縮小または凍結し、達成を確認してから次の段階に進む
・順調に進捗し、かつ、追加設備投資需要がある場合には、加速化のために補助枠の積み増しも検討



造船業再生のための戦略的な枠組みの導入（３．戦略的なポートフォリオマネジメントの導入）

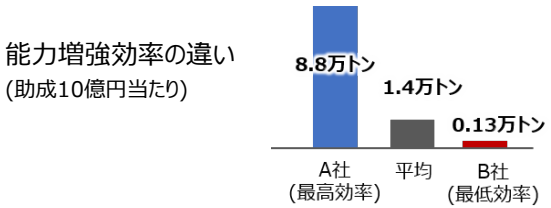
○　国土交通省は、基金の拡張(3,500億円→4,386億円)とともに、中小造船所等への補助も要求。

○　しかし、事業者間で増強効果に大きなばらつきがあり、投資効率を評価せずに一律で支援することは適切ではない。また、各造船所・事業所単位でも、支援する／しないだけではなく、どこまで設備投資することが効率的か評価する必要（例えば、100億円で建造量＋50%だが、さらに100億円追加しても+5%の場合は、100億までが効率的）。

○　したがって、単に造船事業者のニーズに応じてあまねく補助するのではなく、「どこに追加の10億円を支援すれば1,800万GT達成に最も寄与するか」という観点から、支援額当たりの能力増強効果：MOS（Multiple on Support）を評価し、配分する仕組みを導入すべき。具体的には、初期段階では、期待される建造能力増強効率や、生産性向上効果を企業別に比較し、支援効果を最大化する組み合わせで支援先企業と支援金額を決定し、その後の進捗管理段階では、成果目標の達成状況に応じてリバランスすることが必要。

■従来の管理

「A社に○億円補助、B社に○億円補助」
※個別投資内容の審査過程はブラックボックス化
（決定基準も設備投資の内容も金額も非開示）



※仮に、最低効率の場合、目標達成には**国費7.2兆円**が必要

＜MOSに基づく投資の考え方＞
初期投資段階では**MOSを最大化する組合せで投資決定**。その後、３年ごとの段階それぞれにおいて、成果目標を確認して、次のフェーズでの投資先についてリバランス（投資効果が高い造船所には追加で支援）

■あるべき姿

「造船ポートフォリオ全体の成果を最大化する」という投資管理へ転換
具体的には、
　建造能力増強効率：追加建造能力（万GT）÷ 国費10億円
　投資誘発倍率：民間投資額÷国費
　生産性向上効果：生産性改善率 ÷ 国費
　付加価値増加効果：追加付加価値（船舶生産量） ÷ 国費
を企業別・補助事業別に比較

	投資額	能力増加量	支援効率
A社	100	+50万GT	**5万GT**/10億円
B社	80	+8万GT	1万GT/10億円
C社	20	+6万GT	**3万GT**/10億円
D社	1	+1万GT	**10万GT**/10億円

A社,C社,D社に投資

能力増加量だけではなく、投資効率を評価

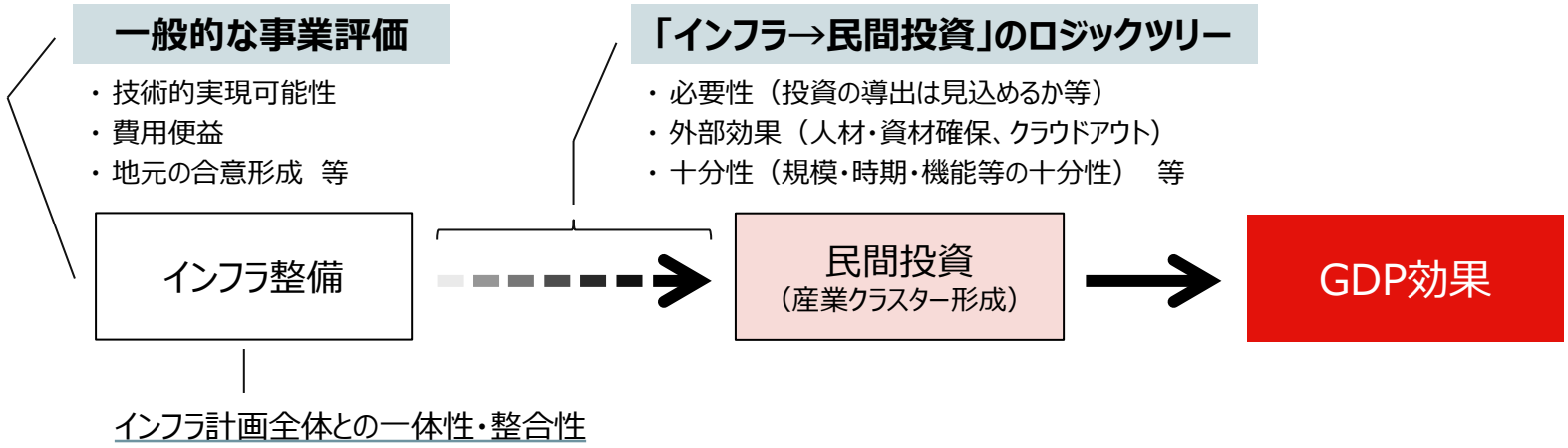
成長投資としてのインフラ整備のあり方（必要性・十分性と投資の進捗管理）

○　「地域未来戦略」に基づき、成長力強化のためのインフラ整備をすることは重要。成長への効果を着実に得るには、
- 社会資本整備として一般的な事業評価を行うとともに、
- 当該インフラが民間投資を導出してGDPに貢献するとのロジックツリーの成立と必要性・十分性等の確認が重要。

なお、既存のインフラ計画と齟齬が生じないよう、インフラ計画全体との一体性・整合性が確保されることが必要。

○　また、成長投資としての実効性・効率性を確保するためには、事業の実施段階においても、ターゲットとする民間投資の投資熟度（基本設計や用地買収、企業の投資決定、許認可、資金調達、着工といった投資実行に向かうアクションの進捗）を踏まえて事業の調査→用地買収→整備と進む「投資熟度対応型の事業管理」を導入すべき。

成長への効果に焦点を当てた対象事業の考え方



事業実施段階でのマネジメント

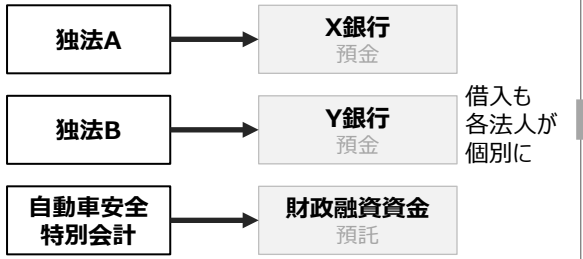
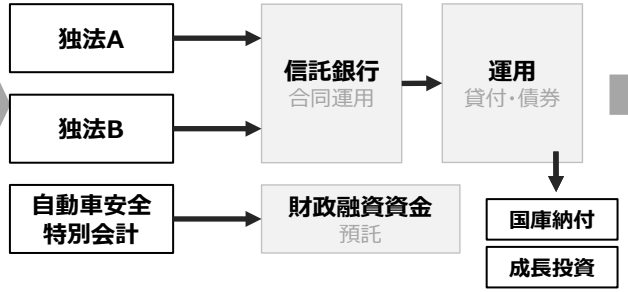
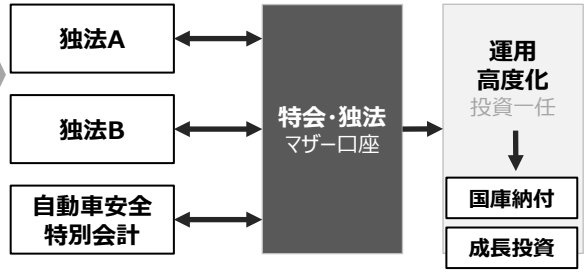
投資熟度対応型事業管理の導入

目的としている民間投資について、基本設計や用地買収、企業の投資決定、許認可、資金調達、着工といった投資実行に向かうアクションの進捗を確認し、投資計画が縮小したり、投資の蓋然性が高まらない場合はインフラ計画も見直す（例）投資決定（社内決裁と対外公表）、資金調達の裏付け、土地の確保、許認可等の投資の進展に連動する形で、調査→用地買収→整備と進んでいく仕組み

投資力の強化（独法等の現預金の管理運用の集約化・高度化）

○ 現在、国土交通省関連の独法等の現預金等（総額3.1兆円）は、各法人等ごとバラバラに、普通預金等で低利運用。

○ しかし、投資力強化の必要性、また、民間金融機関の預貸率逼迫、金利の上昇等の金融環境の変化を踏まえれば、独法等の現預金について、資金集約と運用の高度化を図るべき（資金を集約すると各法人の支払準備をまとめて減らせ、余資を大口・長めの期間で運用し利回りを改善、両建ても解消。将来は共通事務の集約も重要）。

		現状｜法人ごとに分散	令和9年度｜信託による集約	令和10年度～｜特会も含めたマザー口座集約
仕組みの概要				
資金効率性	集約	・各法人が資金繰り・預入先を個別に管理 ・全体としての余資は見えない	・信託（独法通則法第47条）で資金集約化 ・資金繰りを全体で管理し、余資を可視化	・特会（または独法）をマザー口座として資金を集約 ・独法の外部借入を置き換え（両建て解消）
	運用	・普通預金等の短期・低利運用中心 ・全体として余資を持ちながら外部借入（両建て）	・元本1.6兆円（独法の余資2.3兆円の70%） × 運用改善が現状対比+0.8～1.3%（都銀試算）	・R9-10満期の民間借入3,600億円の両建てを解消 ・特会を含めた集約で運用効率がさらに向上
課題		• 独法の余資の運用方法は預金等の低利 • 特会の余裕金は財融預託 • 金利上昇で民借分を含め利払等のコストが拡大	• 現行法の範囲内（通則法47条3号の金銭信託） • 特会の組入はこの段階では対象外 • 経理・決済事務の集約が課題	• 所用の制度整備（個別の特会法等）が必要 • 国土交通省所管以外の現預金についても要検討 • 経理・決済事務の集約、ガバナンス高度化も重要
参考		対象：現預金等 約3.1兆円 両建て：民借0.9兆円と両建て（独法）	効果（試算）約100～200億円／年程度	効果（試算）約200～400億円／年程度

成長投資の重要性、金融環境の変化も踏まえ、独法・特会の現預金の運用管理を効率化・高度化し、官民の成長投資の原資として活用すべき

１．総論

２．社会資本整備のあり方の見直し

３．成果志向の成長投資

４．重要課題への対応
（整備新幹線、住宅供給を巡る課題等

整備新幹線の建設と貸付料（１）

○　新幹線建設で最も直接的な恩恵を受けるのは利用者。受益と負担を踏まえれば、財源は、利用者からの運賃収入等に基づく貸付料で賄うのが基本。貸付料で賄えない分は、国と経済的な恩恵を受ける沿線自治体で負担。

○　開業30年となる北陸新幹線の高崎・長野間の貸付料協定の改定においては、30年間の期間延長を前提に、実績も踏まえた利用見込みや物価上昇等の経済状況の変化を適切に反映すべき。

国土交通省・交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会「今後の整備新幹線の貸付のあり方に関する小委員会」 とりまとめ概要

基本的考え方

○　貸付料は、整備新幹線の貸付けが**賃貸借契約たる法的性質を有することを前提**に、**使用収益の対価**として**適正に設定**されるべきもの。

○　**国民への必要な説明責任**も果たしながら、今後とも**継続的に適正な額の貸付料の確保**を図ることとすべき。

基本的考え方を踏まえた課題と整理すべき事項

課題	整理すべき事項	今後の方向性
・整備財源としての貸付料の長期的かつ安定的な確保	１）貸付期間	開業後31年目以降も**現行と同様の30年**に設定
・営業主体における長期的な経営の見通し	２）貸付料の改定／固定・変動	**固定制を基本**としつつ、**一定の変動要素**を盛り込んだ仕組みを導入
適正な受益の把握と貸付料への反映	３）貸付料（受益）の算定方法	**不動産賃料の考え方**を参考としつつ、**With/Without方式に代わる新しい算定方法**を導入
	４）受益の範囲	
	①接続利益（根元受益）	算定方法を見直し、関連線区の利益としてではなく、**対象線区の利益として、直接的に貸付料に反映**
	②関連線区	開業後31年目以降も、**受益が確認できる限り、貸付料に反映**
	③並行在来線	開業後31年目以降も、**受益が確認できる限り、貸付料に反映**
	④関連収入	構内営業料などの**運輸雑収**について、**より正確に実態を把握し、貸付料に反映**
将来的な課題への備え	５）大規模改修・自然災害対応	大規模改修については、大家たる**鉄道・運輸機構が責任を負う**ことを明確化

情報共有の環境整備

○　貸付区間ごとの輸送状況や貸付施設内の関連収入が貸付料に適正に反映されるよう、**必要な情報共有の枠組みを構築**。

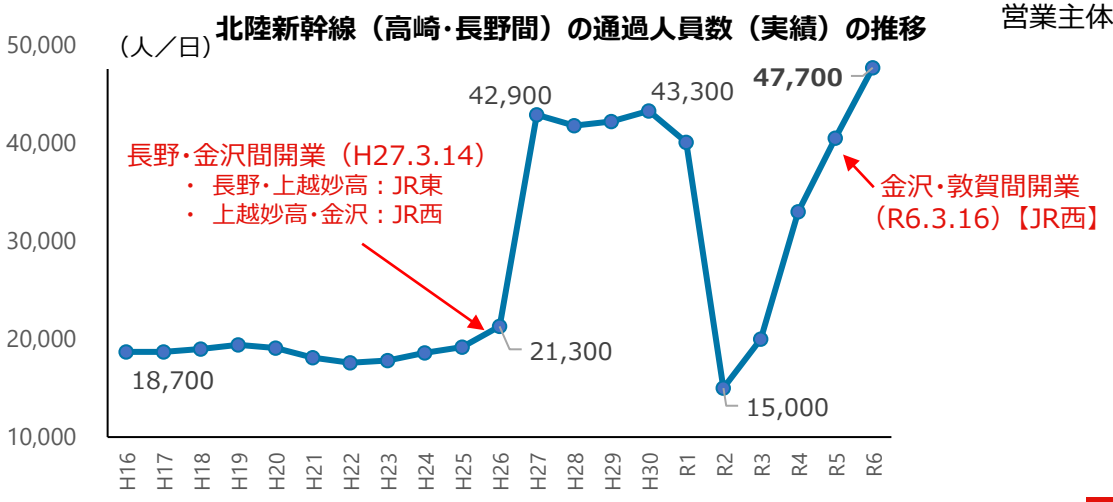
（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。

整備新幹線の建設と貸付料（２）

○　整備新幹線の延伸により、収益に一定程度の影響を及ぼす場合には、営業主体や既設であるかどうかを問わず、当該線区の貸付料に適切に反映すべき（現行では、整備新幹線の貸付料は区間ごとに算定されており、基本的に、営業主体の異なる線区や既設新幹線の線区は対象としていない※）。

※ 北海道新幹線の新青森・函館間の開業の際、ＪＲ東日本は接続料として約22億円を追加負担

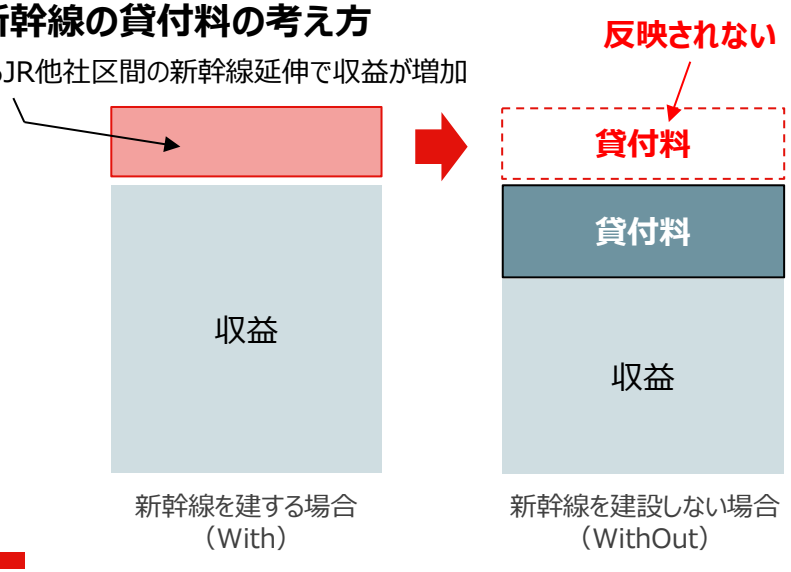
JR東日本の通過人員は他社の新幹線開業で大幅に増加



（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。

整備新幹線の貸付料の考え方

営業主体の異なるJR他社区間の新幹線延伸で収益が増加



（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）

（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。

※ 31年目（令和10年）以降の貸付料についての国土交通省見解

（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ございません。

整備新幹線の開業効果（JR東日本）

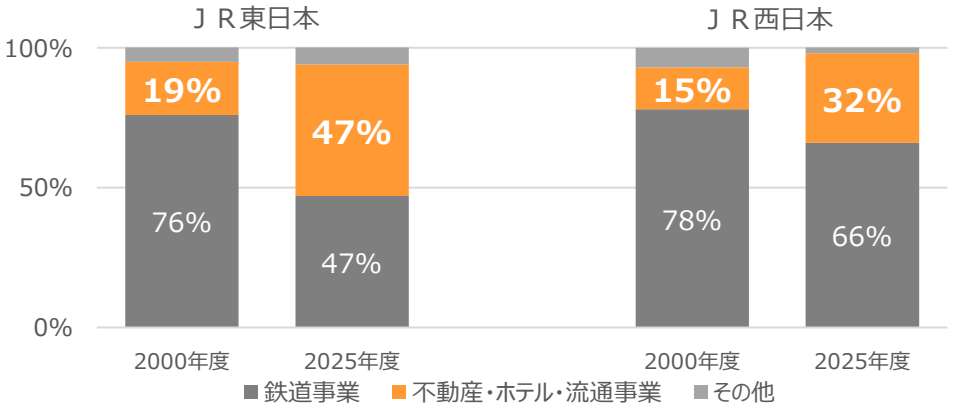
	2015年度 北陸新幹線 金沢開業	2016年度 北海道新幹線 新函館北斗開業	2024年度 北陸新幹線 敦賀開業
運輸収入見込み	295億円	35億円	80億円
運輸収入実績	485億円	85億円	90億円
実績－見込み	**190億円上振れ**	**50億円上振れ**	**10億円上振れ**

（出所）ＪＲ東日本が公表しているＩＲ関連資料を基に財務省作成。

整備新幹線の建設と貸付料（３）

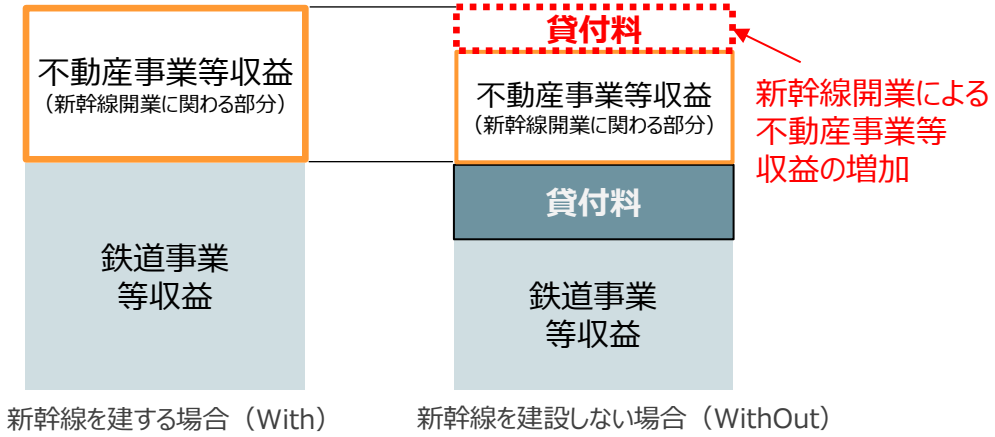
○ＪＲ各社は、整備新幹線が順次整備され、沿線自治体の路線価が上昇する中、関連する不動産やホテル、物販事業等で収益・評価益を拡大。経営計画では、不動産関連収益を拡大の方針。新幹線貸付料の算定では、鉄道収入のみならず、不動産収入や保有不動産の含み益など、新幹線開業に関わる関連収入も算入すべき。

ＪＲ各社の営業利益構成比率



（出所）ＪＲ各社が公表しているＩＲ関連資料を基に財務省作成。

整備新幹線の貸付料の考え方

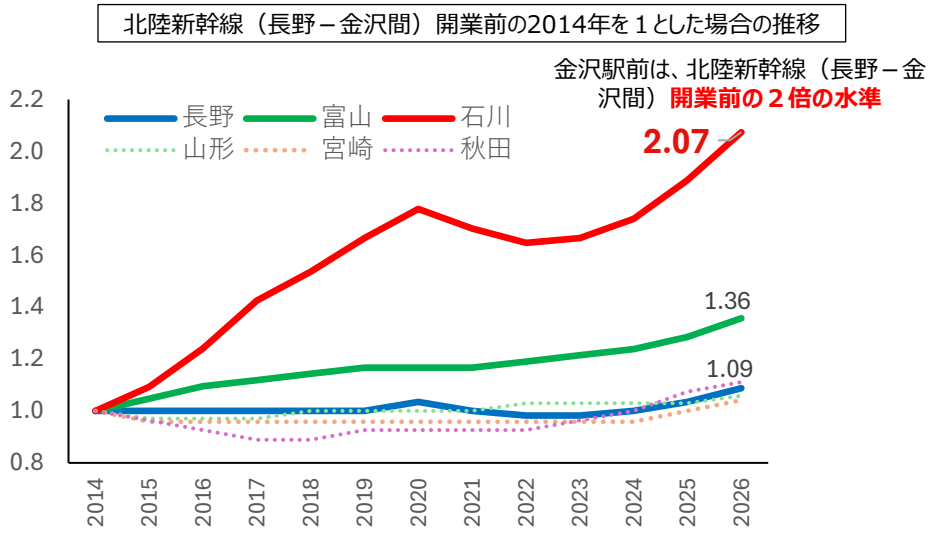


ＪＲ各社が保有する賃貸等不動産

2026年３月期	ＪＲ東日本	ＪＲ西日本
期末残高※	14,454億円	5,307億円
期末時価	35,308億円	10,100億円
評価益	**20,854億円**	**4,793億円**

※ 連結貸借対照表計上額　（出所）ＪＲ各社が公表しているＩＲ関連資料を基に財務省作成。

沿線自治体の路線価への影響



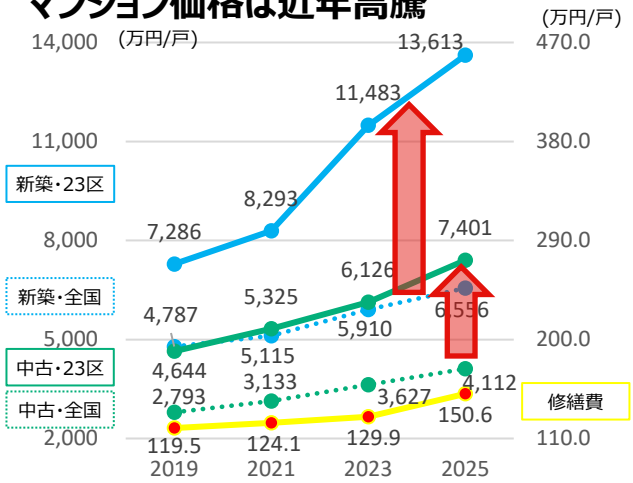
（出所）国税庁による各年分の路線価に係る公表資料を基に財務省作成。（備考）ここで言う「路線価」は、「都道府県庁所在都市の最高路線価」。比較対象とした山形・宮崎・秋田は、長野・富山・石川と県内人口や県内総生産の規模などを踏まえたもの。

住宅供給を巡る課題への対応（住宅価格高騰問題への対応）

○　マンション価格の高騰が課題。厳しい住宅環境は少子化傾向にも影響。他方、住宅ストック数は世帯数を上回り、空き家は全国で400万戸近く。予算補助（現行では、みらいエコ住宅2026事業の約９割が新築支援）は既存ストック（中古）の有効活用に重点を移し、新築支援は、中低所得者の子育て世帯への重点化等の合理化を進めるべき。

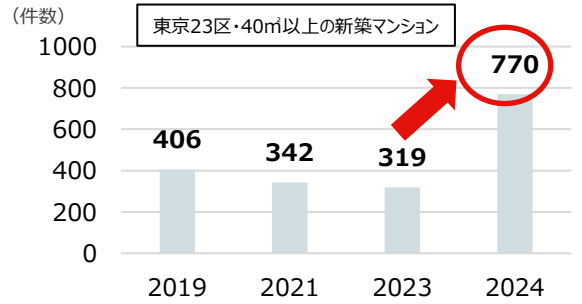
○　また、都市部を中心に、投機的な取引による「非居住化」を背景とした価格高騰の指摘。予算措置のみならず、これまでよりも実効的な措置により「非居住化」を是正する必要。同時に、金利上昇の中で供給を担う住宅メーカーの資金調達環境が変化。子育て世帯等へ住宅供給力の強化に向けて、金融的な手法も活用した供給力強化も検討すべき。

マンション価格は近年高騰



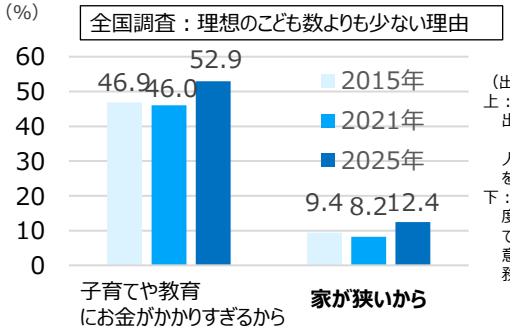
（出所）㈱不動産経済研究所「マンション市場動向」、（公財）不動産流通センター「指定流通機構の物件動向」、（公財）東日本不動産流通機構「首都圏不動産流通市場の動向（2025年）」。

新築マンションの短期転売数は大幅に増加



（出所）不動産登記情報の新築マンションの短期売買分析（国土交通省作成）を基に財務省作成。

住宅環境の変化と少子化

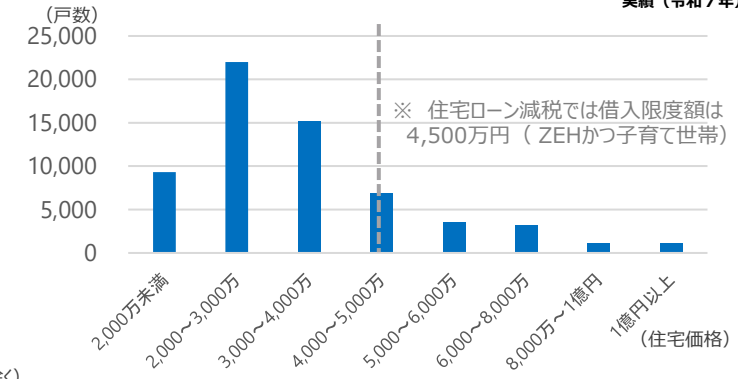


（出所）
上：2025年「第17回出生動向基本調査」（（国立社会保障・人口問題研究所）を基に財務省作成。
下：東京都「令和７年度若年層及び子育て世代を対象とした意識調査」を基に財務省作成。

東京調査
○「将来の住居費」：子どもをほしいと思わない理由の16%
○「家が狭い」：理想の子ども数より少ない理由の22%

高価格な新築の購入への支援が継続

【子育てグリーン住宅支援事業の活用実績（令和７年）】



（出所）国土交通省資料を基に財務省作成

住宅供給側の資金調達環境

	過去	最近	上昇幅
大手A社	0.360%（2023年）	1.210%（2025年）	+0.850%
大手B社	1.270%（2024年）	3.255%（2026年）	+1.985%

○ 大手B社は、
- 2023年２月に**不動産開発の投資判断基準（IRR）を8.5%から10.0%に引上げ**
- 2026年4月には**社内金利も引き上げ**

→ **投資採算管理を一層厳格化**（出所）各社公表資料

全国の空き家数等

都道府県	戸数	空家率
全国	386万戸	5.9%

（出所）令和５年住宅・土地統計調査（空き家は、賃貸・売却用及び二次的住宅を除く）

住宅供給を巡る課題への対応（目的・手段の妥当性、出口戦略の明確化）

○　これまで15年以上の長期にわたり省エネ支援を行ってきた結果、すでに、新築住宅の過半でZEH（ネットゼロエネルギー）水準を達成し、2030年頃を目途に新築住宅のZEH水準義務化も予定されている。こうした状況の中で、政策目的である一次エネルギー消費量削減のためには、より環境性能の高いGX志向型住宅に支援を限定すべき。

直近の新築支援予算の状況

【R7年度】**2,100億円**

子育てグリーン住宅支援事業

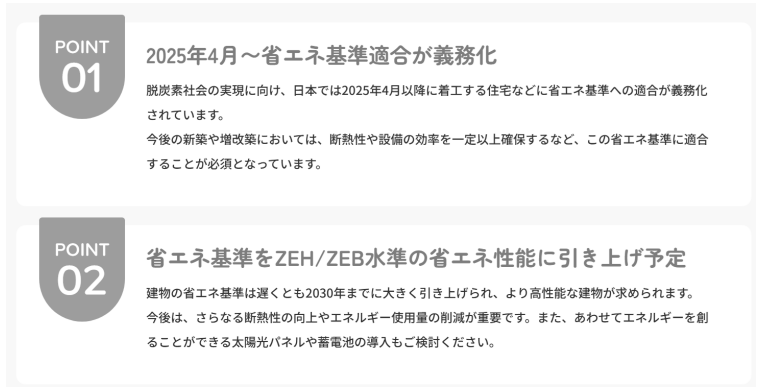
・ZEH水準・長期優良　1,600億円　・GX志向型　500億円

【R8年度】 **2,200億円**

みらいエコ住宅2026事業

・ZEH水準・長期優良　1,450億円　・GX志向型　750億円

ZEH水準は義務化を予定

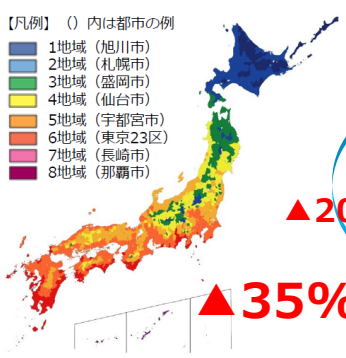


すでに過半の新築住宅がZEH水準を達成

令和６年度		適合率
全体		**60.1%**
	大規模	69.2%
	中規模	48.6%
	小規模	63.5%

（出所）令和6年度ZEH水準適合率　国土交通省資料を基に財務省作成。

脱炭素の貢献度はGX志向型住宅が大幅に高い



設計一次エネルギー消費量(単位:GJ/年)の比較

	例：寒冷地
省エネ基準	89.7 GJ/年
ZEH水準 長期優良住宅	71.8 GJ/年 (-17.9 GJ/年)
GX志向型住宅	58.3 GJ/年 (-31.4 GJ/年)

（出所）R8財審資料を一部加工。

空港整備勘定の適切な運用

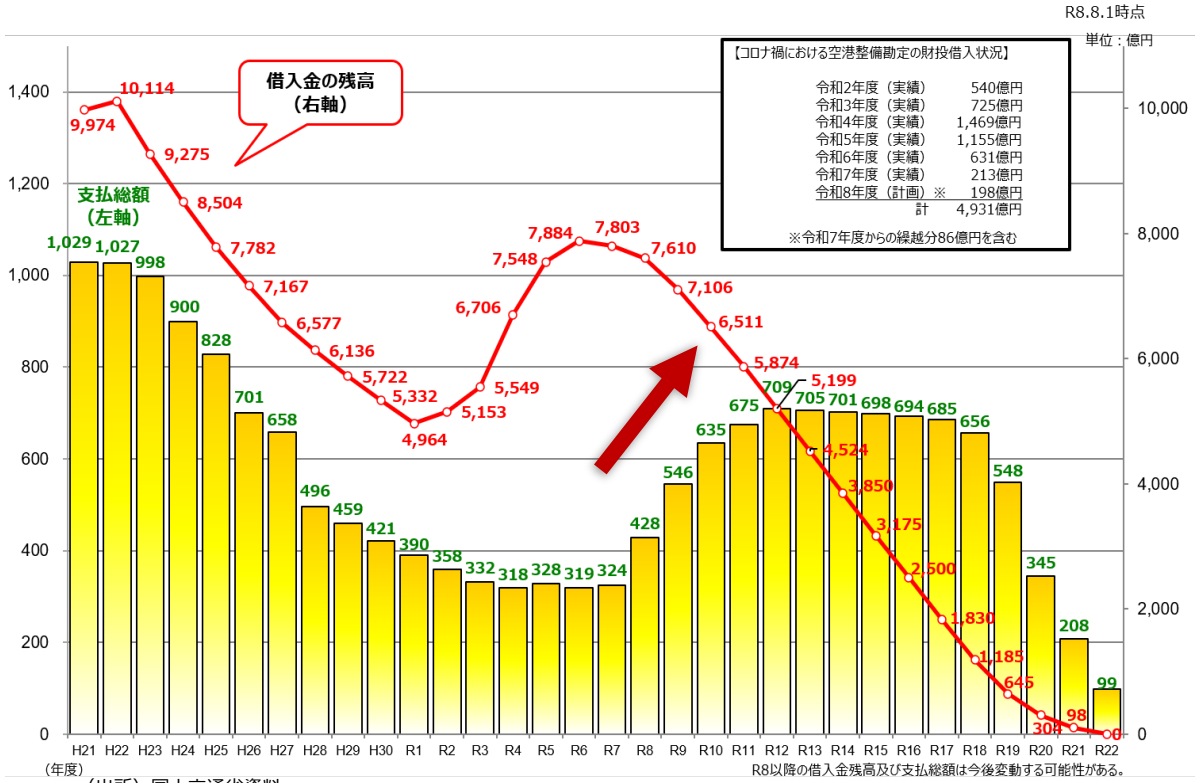
○　空港整備は、空港整備勘定を通じて実施しているが、コロナ禍での便数減少により空港使用料収入が大幅に減少したことに加え、エアライン支援のため空港使用料や航空機燃料税の減免を実施し、財融借入により埋め合わせ。

○　この借入金の償還が来年度から本格化し、「令和９年度から令和18年度にかけて、年間200億円程度※の財源減少」が生じる見込み。必要な収入を確保するため、来年度から空港使用料を適正な水準にすることとされている。

※航空機燃料税が来年度から15,000円/kℓから18,000円/kℓに引き上がりコロナ前の水準に戻ることを前提とした金額

○　上記の方針に基づき、来年度以降の確実な収入増及びその収入水準の維持により、必要な財源の確保が重要。

空港整備勘定における借入金の償還額・残高の推移見込み



（出所）国土交通省資料

航空運送事業基盤強化方針(抜粋)

■**令和３年度から令和７年度までに実施する空港使用料及び航空機燃料税の減免**による歳入の減少に伴う空港整備勘定の借入金の償還により、空港整備事業に充当する財源が減少することを踏まえ、旅客需要の回復後における空港整備需要の増加等に対応するため、空港整備勘定の収支均衡のための措置が必要となる可能性があることから、旅客需要の増加に伴う増収や空港整備勘定の歳出の適正化についても留意して、**空港使用料の見直しについて検討し、必要な措置を講ずる。**

■具体的には、**令和９年度から令和18年度にかけて、年間200億円程度の財源減少**が生じると見込まれることを踏まえ、**その回復を図るため、令和9年度から、空港使用料を適正な水準**に定める。