

令和7年版国土交通白書

「みんなで支え合う活力あふれる社会を目指して」

国土交通省 総合政策局 政策課 調査第二係長 いとう たくみ 伊藤 拓巳

はじめに

令和7年6月24日に令和7年版国土交通白書が公表された。本白書は、第Ⅰ部と第Ⅱ部で構成されており、第Ⅰ部は特定テーマについて調査分析、記述を行い、第Ⅱ部は令和6年度の国土交通行政の各分野の動向を政策課題ごとに報告している。本稿では、その第Ⅰ部の概要を紹介する。

我が国は、少子高齢化・人口減少が深刻化する中、公務サービスを含むあらゆる産業分野において、労働力の減少が懸念されている。

建設業や運輸業では、今後も就業者の高齢化・若年者の入職の減少が見込まれ、「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。これに、いわゆる「2024年問題」に加え、エネルギー・資材の物価^{ぶつ かつたか}高等の社会情勢の変化も相まって、生活に必要な身近なサービスの維持・存続が危ぶまれる状況である。

こうした「担い手不足等によるサービスの供給制約」に対し、国土交通分野では、労働者の処遇改善や担い手の拡大による労働環境の改善、より少ない人員でサービス供給を可能な限り維持するための新技術の利活用による省人化・省力化の推進、また、供給方法の見直し・需要者側からの協力といった取組も見られ、このような動きが今後、加速していくと考えられる。

これらの背景等を踏まえ、令和7年版国土交通白書の第Ⅰ部では、「みんなで支え合う活力あふれる社会を目指して」をテーマとし、担い手不足等によるサービスの供給制約を踏まえた様々な取組を広く取り上げ、これを国土交通分野における課題解決に向けた施策の新展開の萌芽として整理し、我が国の将来を展望している。

第1章 国土交通分野における 担い手不足等によるサービスの 供給制約の現状と課題

第1章では、担い手不足等によるサービス¹⁾の供給制約の現状と課題、我が国における施策の動向や国土交通分野において期待される取組について取り上げる。また、担い手不足等によるサービスの供給制約に対する国民の認知度等についても記述している。

第1節 担い手不足等によるサービスの供給制約

建設業や運輸業では「2024年問題」のほか、「中長期的な担い手の確保・育成」や「物価高」等の諸課題に直面しており、サービスの供給自体の維持・存続が危ぶまれる状況（担い手不足等によるサービスの供給制約）が懸念されている。

1. 直面する課題

(1) 長時間労働の是正等

① 建設業の「2024年問題」

建設業は、地域のインフラの整備やメンテナンス等の担い手であると同時に、地域経済・雇用を支え、災害時には最前線で地域社会の安全・安心の確保を担う「地域の守り手」として、国民生活や社会経済を支える大きな役割を担っている。しかし、労働環境を見ると、2023（令和5）年度の年間の平均労働時間は、2,018時間となっており、全産業と比較し62時間ほど長く、依然として高水準である（図-1）。

また、2023（令和5）年における建設業生産労働者の年間平均賃金は432万円と、全産業労働者の年間平均賃金508万円（非正規除く）より低くなっており、今後も必要とされる技能や厳しい労働環境に相応しい、賃金の引上げ（以下、「賃上げ」）に取り組む必要がある（図-2）。

（建設業における時間外労働規制）

2024年4月から、建設業に対して、時間外労働の上限規制が適用された。「時間外労働・休日労働に関する協定」（36協定）の限度として、原則、月45時間・年360時間が時間外労働の上限となり、臨時的な特別の事情がなければこれを越えることができなくなった。

時間外労働の上限規制に的確に対応していくため、受注者・発注者が連携して、働き方改革を推進し、長時間労働の是正と生産性の向上に取り組んでいくことが、喫緊の課題となっている。

② 国土交通分野における担い手不足

建設業や運輸業について、若年層の就業者の割合が低い要因の一つとして、長時間労働であることが挙げられる。一般労働者における産業別の月間総労働時間を見ても、建設業及び運輸業等は、他産業と比較して労働時間が高水準となっている（図-3）。

（地方公共団体の職員不足）

地方公共団体においても、業務を担う職員の減少が生じている。市区町村の技術系職員（土木技師及び建築技師）数では、5人以下が全体（1,741

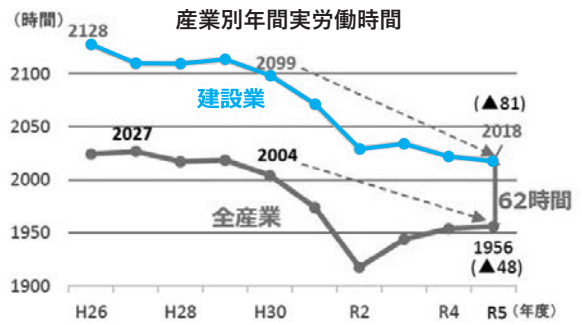
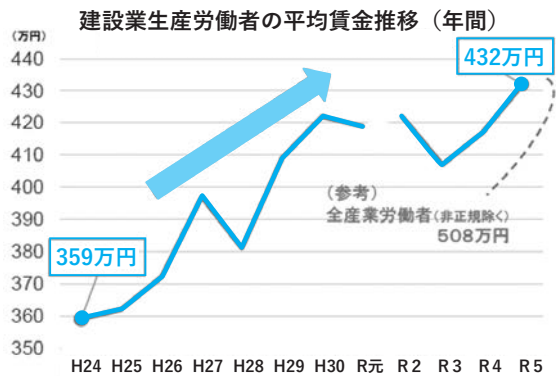


図-1 建設業の平均労働時間の推移 (年間)
資料) 厚生労働省「毎月勤労統計調査」を基に国土交通省作成



※ R2以降は「生産労働者」の区分が廃止されたため、建設業の「建設・採掘従事者」、「生産工程従事者」、「輸送・機械運転従事者」を加重平均して「生産労働者」の額を推計
図-2 建設業生産労働者の平均賃金の推移 (年間)
資料) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」を基に国土交通省作成

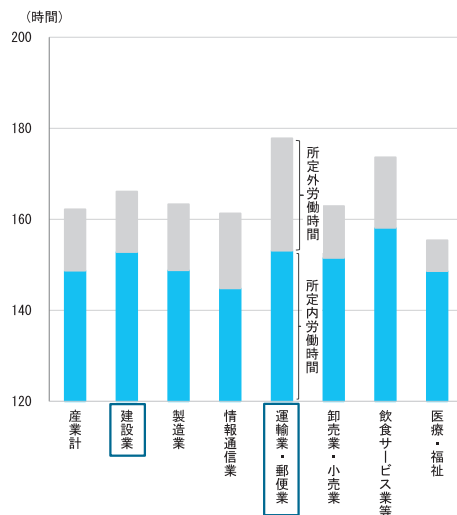


図-3 産業別の月間総労働時間 (2024年平均)
資料) 厚生労働省「毎月勤労統計調査」を基に国土交通省作成

団体)の約半数を占め、1人もいない市区町村も25%を占める状況となっている（図-4）。

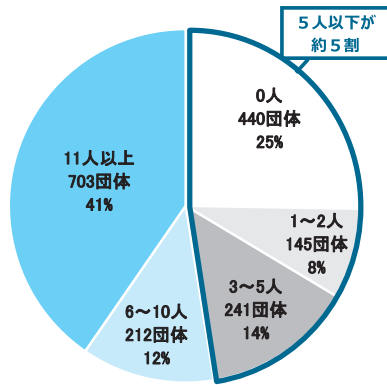


図-4 市区町村における技術系職員数*

※地方公共団体定員管理調査結果（R6.4.1時点）より国土交通省作成。なお、一般行政部門の職員を集計の対象としている。資料）国土交通省

(2) 人口構造の変化に伴う労働力減少の懸念

① 構造的な要因からの労働力減少の懸念

(生産年齢人口の減少)

我が国における少子高齢化・人口減少は深刻化しており、2070年には、総人口は9,000万人を割り込むと推計されている（図-5）。特に生産年齢人口の減少ペースが顕著となっており、このような構造的な要因からの労働力減少が強く懸念され、今後、若年層の人材確保が一層困難化するこ

とが予想される。

② 産業別に見た労働生産性

(建設業における労働生産性)

建設業の労働生産性が低い要因としては、天候の影響を受けやすいことに加え、土工や現場打ちコンクリートの施工現場において、多くの人手を要していることなどが挙げられる。

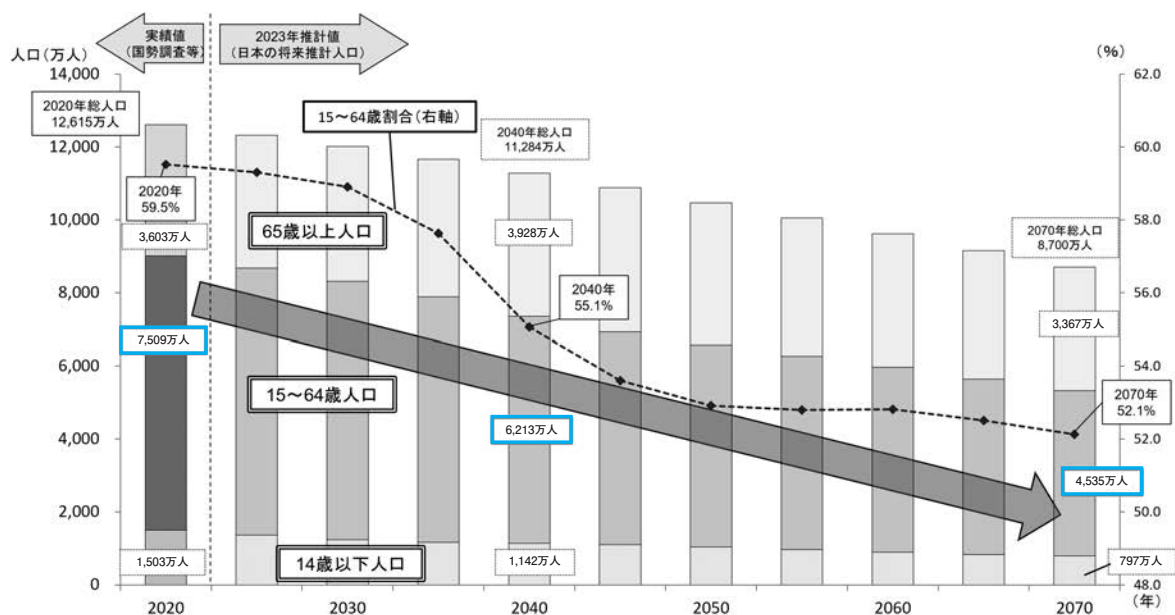
(3) サービス供給を取り巻く社会情勢の変化

是正が求められる長時間労働や、構造的な要因からの労働力減少の懸念に加えて、エネルギー・資材の物価高騰、サービス供給を取り巻く社会情勢の変化から、サービスの供給主体には様々な影響が発生している。

○建設資材価格高騰に伴う労務費への影響

原材料費等の高騰に伴い、建設資材価格が高騰しており、建設業は大きな影響を受けている。

2021年以降、建設工事費デフレーター（総合）は、建設資材物価指数の上昇に追いついておらず、近年の物価高は、適正な水準の労務費の確保に影響を及ぼしていることがうかがえる。



(出典) 2020年の人口は総務省「国勢調査（不詳補完値）」、2025年以降は国立社会保障・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）推計）

図-5 生産年齢人口の推移

資料）厚生労働省「人口減少社会への対応と人手不足の下での企業の人材確保に向けて」より国土交通省において作成

2. 担い手側の供給量に関する将来推計と需給ギャップ

○建設業における将来推計と需給ギャップ

(建設技術者数・建設技能労働者数の将来推計)

国勢調査を基にしたコーホート変化率法²⁾を用いて、将来の建設技術者数・建設技能労働者数が推計されている³⁾。この将来推計に基づくと、建設技術者数は、2020年以降、5年ごとに約1.5～3.0%ずつ減少する見込みであることが示されている(図-6)。

建設技能労働者数は、2020年以降、おおよそ5年ごとに約7～8%ずつ減少し、その減少率は

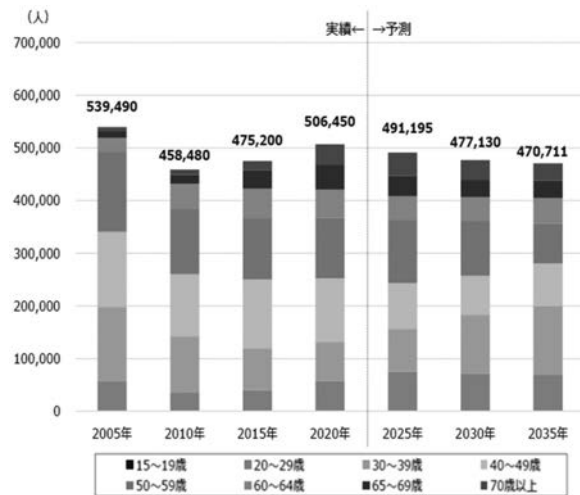


図-6 建設技術者数(全産業)の将来推計(年齢階層別)

資料) 一般財団法人建設経済研究所

徐々に大きくなる見込みとされている⁴⁾。年齢階層別に見ると、足下の2025年には約半数を50歳以上が占め、その後もその割合は変わらないことから、高齢化が深刻化する見込みとされている(図-7)。

(建設技術者数・建設技能労働者数の需給ギャップ)

将来推計の結果に基づく建設技術者数の需給ギャップについて、経済成長率が実質2%程度の場合に、「2020年基準」パターン⁵⁾においては、2030年度、2035年度で供給不足が生じると示されている。ただ、「生産性向上」パターン⁶⁾にお

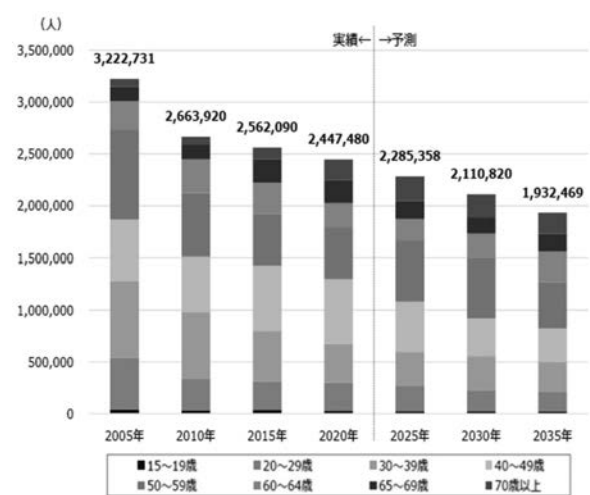
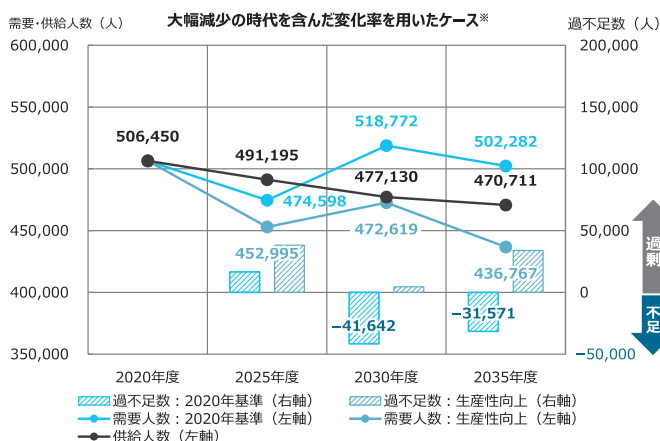


図-7 建設技能労働者数(全産業)の将来推計(年齢階層別)

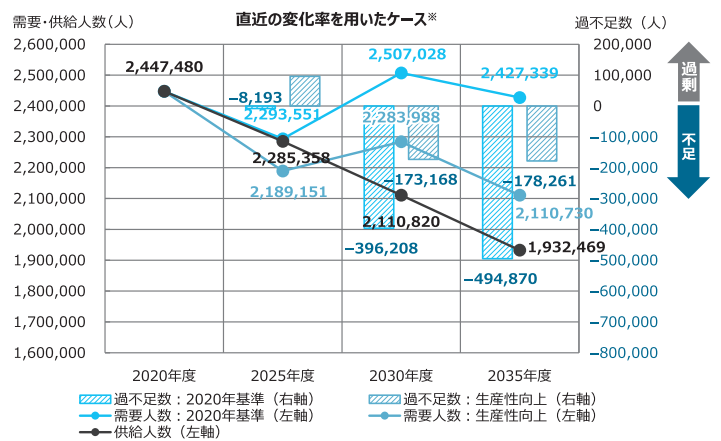
資料) 一般財団法人建設経済研究所



※供給人数の将来推計に関して、建設技術者が大幅に減少した時代を含んだ変化率(2005→2010年、2010→2015年及び2015→2020年の変化率の平均値)を用いたケース

図-8 建設技術者数(全産業)の需給ギャップ

資料) 一般財団法人建設経済研究所



※供給人数の将来推計に関して、直近の2015→2020年の変化率を用いたケース

図-9 建設技能労働者数(全産業)の需給ギャップ

資料) 一般財団法人建設経済研究所

いては、労働需要が減り、すべての年度で需給ギャップは解消すると示されている（図－8）。

しかし、建設技能労働者数の需給ギャップについては、「2020年基準」パターンと「生産性向上」パターンの双方で、2030年度、2035年度にも不足が解消されないと示されており、更なる生産性の向上、担い手の確保が求められている（図－9）。

第2節 サービスの供給制約に対する国民意識

ここでは、担い手不足等によるサービスの供給制約の現状と課題を踏まえ、国土交通分野における動き、期待される取組について取り上げる。また、国民の意識に関する調査⁷⁾（以下、国土交通省「国民意識調査」）の結果より、担い手不足等に関する国民の認知度や、国民が期待する施策の方向性等を記述する。

1. 国土交通分野に期待される取組

（賃上げを含む処遇改善による担い手の確保）

賃上げを含む処遇改善は、担い手のモチベーションを高め、人材の定着を促す効果がある。賃上げの原資は、企業の「稼ぐ力」であり、これを継続的に高めるには、先端的な設備等への投資とともに、人への投資などを行い、事業の高付加価値及び生産性向上を実現することが重要である。（適切な価格転嫁や生産性向上等に関する取組の推進）

将来の担い手の確保・育成が課題となっている建設業においては、中小企業が賃上げの原資を確保できるよう、価格転嫁の円滑化や、省力化投資等による生産性の向上に関する取組を推進していくことが期待される。

また、後継者不足が懸念される熟練の技術・技能では、伝統的な建造物の復元工事を契機に、生産性の向上に関する取組に加え、若い世代への技術継承に積極的に取り組む動きも見られる。

沖縄県では、首里城復元を機に、発注者の内閣府沖縄総合事務局や受注者等が協力し、若手技能労働者の育成や、若い世代への伝統的な建築技術の継承に、積極的に取り組んでいる。若手技能労働者を木材加工や組立等、多岐にわたる作業に従事させながら、伝統的な建築技術の指導を行い、将来の補修工事等でも活躍できる人材を育成している（図－10）。

働者を木材加工や組立等、多岐にわたる作業に従事させながら、伝統的な建築技術の指導を行い、将来の補修工事等でも活躍できる人材を育成している（図－10）。



図－10 現場作業を通じた技術指導
資料）内閣府沖縄総合事務局

（住民や地域団体等との多様な主体との連携）

官民連携において、民の力を最大限発揮するには、住民やNPO等の地域団体、企業等の多様な主体と行政が連携して、地域を共に創る発想により課題解決に取り組んでいくことが期待される。

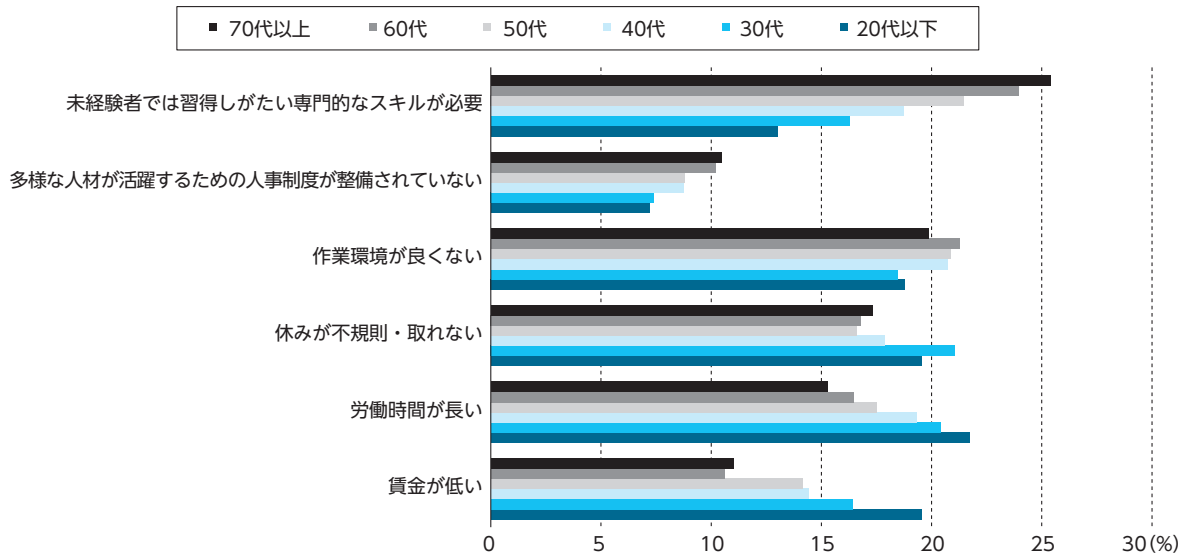
2. 担い手不足等によるサービスの供給制約に対する国民意識

（建設技能労働者への入職に対する意識の動向）

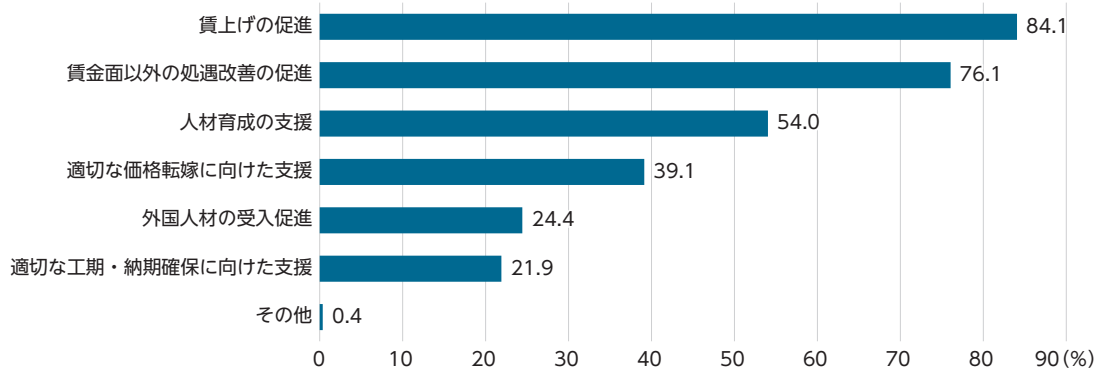
国土交通省「国民意識調査」において、建設技能労働者に入職する場合、どのような点が懸念されるかたずねたところ、50代～70代以上では「未経験者では習得しがたい専門的なスキルが必要」と回答した人が多く、30代以下は「労働時間が長い」や「休みが不規則・取れない」と回答した人が多い。建設技能労働者への入職に関する懸念は世代間で違いが見られ、比較的若い世代は長時間労働を懸念していることがうかがえる（図－11）。

（担い手確保に関する取組への期待）

担い手確保に関する取組について、行政にどのような役割を期待するかたずねたところ、「賃上げの促進」と回答した人が最も多くなっており、賃上げに向けた環境整備等の支援が求められるこ



※回答者総数 3,000 人 (国内在住の 18 歳以上)。回答者は該当する選択肢を 3 つ回答し、グラフは選択した回答者の比率を示している。
 図－11 建設技能労働者に入職する際の懸念 資料) 国土交通省「国民意識調査」



※回答者総数 3,000 人 (国内在住の 18 歳以上)。回答者は該当する選択肢を 3 つ回答し、グラフは選択した回答者の比率を示している。
 図－12 担い手確保のため、行政に期待する役割 資料) 国土交通省「国民意識調査」

とがうかがえる (図－12)。

第2章 国土交通分野における取組と今後の展望

担い手不足等によるサービスの供給制約が懸念される国土交通分野の状況を踏まえ、処遇改善、担い手の拡大に向けた取組や省人化・省力化技術を利活用した取組が見られるほか、少ない人員でサービス供給を可能な限り維持するため、様々な工夫・やり繰り等、総合的に取り組む事例も見られるようになってきている。

第1節 国土交通分野における施策の新展開の萌芽

1. 処遇改善・担い手の拡大

(1) 賃上げ

○建設業における賃上げ

建設業では、処遇改善に向け、国土交通大臣と建設業団体のトップでの申合せなど賃上げに向けた取組が進められてきた。今後、構造的な賃上げを実現するには、発注者を含め、サプライチェーン全体で適正な価格転嫁を定着させていく必要がある。

(賃上げに向けて)

公共工事設計労務単価の引上げをはじめ、様々な取組により、建設分野の賃金は着実に上昇している (図－13)。今後も、未来を支える担い手の

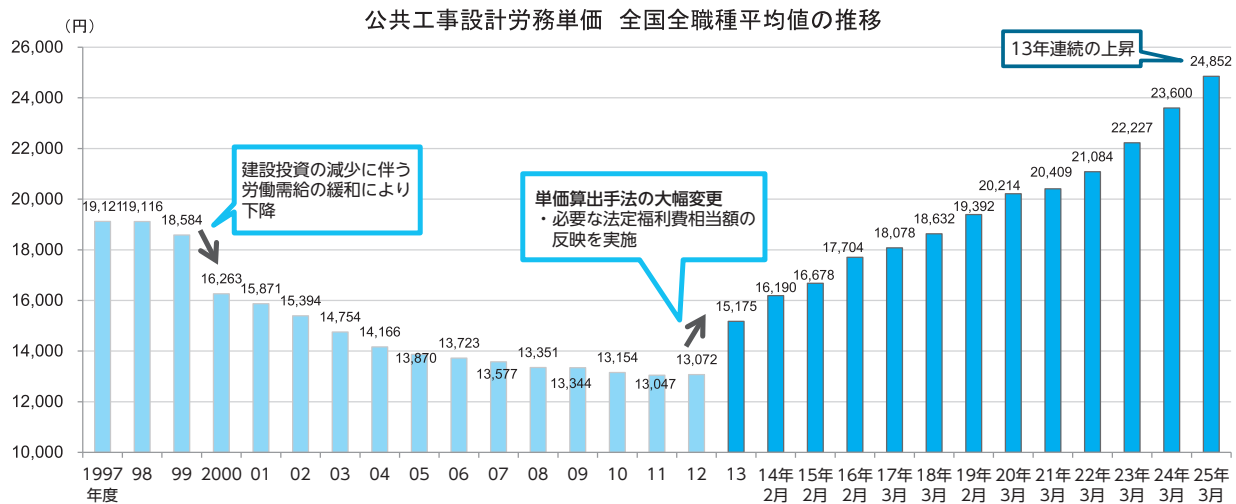


図-13 公共工事設計労務単価の推移 資料) 国土交通省

確保のため、必要とされる技能や厳しい労働環境に相応しい賃上げに取り組む必要がある。また、省力化投資による業務の効率化や生産性の向上を図ることも重要である。

(適正な労務費の確保)

建設工事の請負契約において、労務費（賃金の原資）は、材料費等よりも削減が容易であることもあり、資材の高騰分を労務費の減額によって補填したりするなど、建設技能労働者の処遇を適切に考慮しないケースが生じている。こうした課題を受け、国土交通省では、第三次・担い手3法により制度的な手当を行っている。具体的には、中央建設業審議会が「建設工事の労務費に関する基準」を勧告し、著しく低い労務費等による見積り提出や見積り変更の依頼を禁止した。また、注文者の優越的地位の濫用による原価割れ契約の禁止に加え、新たに受注者にも総価での原価割れ契約の締結を禁止した。

(2) 適切な価格転嫁

○建設業における適切な価格転嫁に向けて

持続可能な建設業の実現には、適切な価格転嫁を促した上で、建設業者の適正な利潤の確保と建設技能労働者の賃上げにつなげていくことが重要である。

(3) 適正な工期

○適正な工期に向けて

建設工事では、発注者、元請事業者、下請事業者など関係者が多数に及ぶことから、一事業者の自助努力だけで週休2日を実現することが難しい面もあり、建設工事全体で工期の適正化に取り組む必要がある。

(4) 新たな担い手の活用

① 女性の活躍と定着促進

(建設業における取組)

国土交通省は、関係団体と連携し、2025年3月に、「建設産業における女性活躍・定着促進に向けた実行計画」を策定した。建設業で働く女性の活躍・定着促進を切り口としつつ、若者や高齢者、さらには外国人等、すべての人が働きやすく、また、働きがいのある、魅力的な建設業を実現し、担い手確保につなげることを目指している。

② 建設技術者の一部業務を代行する新職種

人口減少によって建設技術者の確保が難しくなっていく中で、新たな職種を創出し、書類作成やICT等の支援により建設技術者の負担を軽減する取組が見られている。書類作成の支援だけでなく、ドローン操作や3次元設計といったICTスキルを駆使することで、建設技術者の業務効率化や労働時間の短縮につながっている。

愛媛県松山市の株式会社愛亀は、県内を中心に

主に道路舗装を行う建設会社であり、現場技術者の業務削減に向けて、「建設ディレクター⁸⁾」を導入している。建設ディレクターを導入した現場では、現場技術者の時間外業務が約3割削減された(図-14)。



図-14 活躍する建設ディレクター 資料) (株)愛亀

建設業に関わりがなかった人材の流入を促進し、新たな担い手を生み出すとともに、建設現場の業務効率化や生産性向上にもつながることが期待されている。

2. 省人化・省力化技術の利活用

省人化・省力化技術の利活用に関する取組とし

て、少ない人員でもサービス供給が維持できるような新技術等の導入を推進している。取組内容は、技術で「人を代替」、技術で「作業効率の向上」、技術が「資格・作業能力を補完」の大きく3つに分けられる(図-15)。

(技術で「人を代替」)

物流分野では、物流施設の機械化を目指し、倉庫に届いた荷物を配送先別に自動で仕分け出荷口に搬送する機械や伸縮自在のベルトコンベアによるトラックからの荷卸し作業の機械化が進められている。

建設分野では、人に代わり自動で鉄筋結束作業を行うロボットの導入が進められている。

(技術で「作業効率の向上」)

物流分野では、ダブル連結トラックの活用により、1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能になり、生産性向上が図られている。

また、ドローン物流の多数機同時運航の事例では、1人の操縦者により5機のドローンを全国4地点で同時運航させる実証に成功している。

(技術が「資格・作業能力を補完」)

建設分野では、i-Construction 2.0の事例として、自動施工を導入し、重機免許を持つオペレー







①技術で人を代替	②技術で作業効率の向上	③技術が資格・作業能力を補完
<p>【物流施設の自動化】 荷物の仕分け等、自動機械の導入</p>  <p>資料) 琉球海運(株)</p>	<p>【ダブル連結トラック】 1台で通常的大型トラック2台分の輸送</p>  <p>資料) 国土交通省</p>	<p>【自動運転バス】 自動運転バスレベル4を導入し、大型二種免許を不要化</p>  <p>資料) 伊予鉄バス(株)</p>
<p>【建設現場の省人化】 ロボットが自動走行しながら鉄筋結束作業</p>  <p>資料) 建ロボテック(株)</p>	<p>【ドローン物流の多数機同時運航】 1人で5機のドローンを同時に遠隔運航</p>  <p>資料) 日本航空(株)</p>	<p>【i-Construction 2.0】 自動施工を導入し、オペレーターの重機免許を不要化</p>  <p>資料) 鹿島建設(株)</p>

図-15 省人化・省力化技術の分類と事例

ターの操作を不要化している。

交通分野では、路線バスにおいて、特定の走行環境条件で自動運行可能なレベル4の自動運転バスの導入が始まっている。

(1) 建設分野における取組

将来にわたって持続的にインフラの整備・維持管理を行うために、2024年4月に更なる抜本的な建設現場の省人化対策として、「i-Construction 2.0」を策定し、取組を加速させている。これまでの「ICT等の活用」から、「自動化」を推進し、「施工のオートメーション化」、「データ連携のオートメーション化」、「施工管理のオートメーション化」により、今よりも少ない人数で、安全に、快適な環境で働く生産性の高い建設現場の実現を目指すこととしている。

秋田県で建設中の成瀬ダムでは、自動化施工システムが活用されている。最適化された作業計画データに基づき、ITパイロットと呼ばれる3人の管制員で、自動化された最大14台の建設機械を同時に稼働させることを可能とし、オペレーターによる機械の遠隔操作は必要としない。

遠隔地からの管制について試験を重ね、最終的には現場から約400km離れた神奈川県から成瀬ダムの自動施工を管制するに至った。

3. 供給方法の見直し・需要者側の協力

労働需給が逼迫していく中、サービス供給の現場では、サービスの廃止・撤退といった最悪の事態を回避し、持続可能なサービスを維持していくために、努力が続けられており、やむを得ずサービスの低下等を国民に受容してもらうケースもあり得る。例えば、地域の実情に合わせて、サービスの供給方法を見直したり、サービス内容を合理化したりするなど、サービスの需要者・消費者(エンドユーザー)側の理解にも配慮しつつ、様々な工夫・やり繰りで総合的に取り組む事例が見られるようになっている。

本白書では、以下の7つの類型に分け、それぞれの取組を紹介している(図-16)。

(1) 限られた自治体人材が広域・多分野をまとめて対応

○地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)

市区町村の財政面・体制面の課題を踏まえ、地域に必要なインフラの機能・性能を維持していくためには、個別インフラ施設の計画的な修繕に加え、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、効率的・効果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)」を推進していくことが求められる。

群マネにより、施設管理者が一定規模のインフラ施設を一体的・効率的にマネジメントすることが可能になるとともに、民間事業者にとっても地域建設業の経営安定化や体制確保(人員、資機材等)につながることを期待される。

(2) 官民の役割分担を見直し、民の活動領域を拡大

財政負担平準化や不足する地方公共団体職員の補完を目的として、各地域の実情に合わせ、PPP(Public Private Partnership)等の官民連携事業が検討・実施されている。

○包括的民間委託

「包括的民間委託」とは、公共施設の管理・運営を受託した民間事業者が創意工夫やノウハウの活用により効率的・効果的に実施できるよう、複数の業務や施設を包括的に委託することである。市区町村にとっては、発注業務等の効率化が図られ、職員の負担軽減が期待できる。

(3) 民間の収益事業の中でインフラを整備・管理

○公募設置管理制度(Park-PFI)

公募設置管理制度(Park-PFI)とは、都市公園において、飲食店、売店等の公園施設の設置又は管理を行う民間事業者を公募により選定し、民間事業者が設置する施設から得られる収益を公園整備に還元することを条件に、民間事業者には都市公園法の特例措置がインセンティブとして適用される制度である。

Park-PFIの活用により、公共部分の整備に収益を充当させる仕組みが法定化されたことで、公

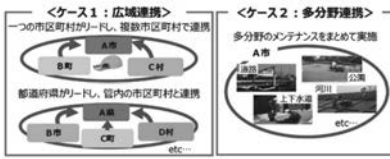
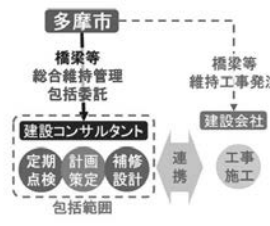

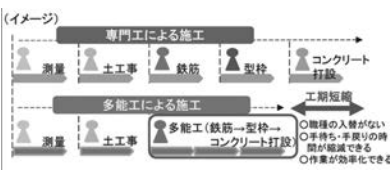

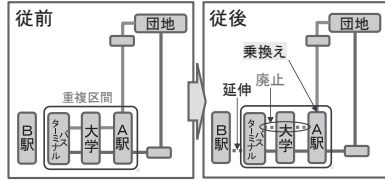



<p>(1) 限られた自治体人材が広域・多分野をまとめて対応</p>	<p>(2) 官民の役割分担を見直し、民の活動領域を拡大</p>	<p>(3) 民間の収益事業の中でインフラを整備・管理</p>
<p>【群マネ】 既存の行政区域を越えて広域的に、複数・多分野のインフラをマネジメント</p>  <p>資料) 国土交通省</p>	<p>【包括的民間委託】 橋梁の長寿命化計画の改定等、一部行政業務を民間が実施</p>  <p>資料) 国土交通省</p>	<p>【公募設置管理制度 Park-PFI】 民間に収益施設の設置を許容し、民間の収益・人材を活用して、公園を整備</p>  <p>資料) 国土交通省</p>
<p>(4) 類似業務に拡張してより幅広いサービスを提供</p>	<p>(5) 地域にある既存資源の協力を得てサービス提供</p>	<p>(6) 重複排除を目指した役割分担や広域化</p>
<p>【多能工化】 複数の異なる作業を連続して実施できる多能工（マルチクラフター）の活用</p>  <p>資料) 国土交通省</p>	<p>【モビリティハブの機能強化】 コンビニ等の民間施設をバス待合に活用</p>  <p>資料) 岐阜市</p>	<p>【交通事業者間の連携・共同経営】 バス事業者が共同で、重複を統合し省人化。路線延伸も実現</p>  <p>資料) 国土交通省</p>
<p>(7) ユーザー側の協力を得てサービス供給を一部縮小</p>		
<p>【置き配による再配達削減】 不在時でも荷物を受け取れる置き配により再配達が削減</p>  <p>資料) Yper (株)</p>	<p>【住民と協働した橋のセルフメンテナンス】 住民が橋の簡易点検を行い、その結果を参考に、行政が維持管理</p>  <p>資料) 平田村</p>	<p>【住民の協力による水道検針】 水道利用者である住民が自宅の水道メーターを撮影し、検針業務を代行</p>  <p>資料) 足利市</p>

図-16 サービスの供給方法の見直し・需要者側の協力の分類と事例

園管理者は、効果的・効率的な公園の再整備が期待できる。

(4) 類似業務に拡張してより幅広いサービスを提供

建設現場における建設技能労働者の作業範囲拡大等、従来のあり方とは異なる新しい事業展開により、限られた人材でより幅広いサービスを提供する取組が進められている。

○多能工化

建設業における生産性向上の取組として、複数の異なる作業を連続して実施できる多能工（マル

チクラフター）の活用が進められている。

多能工化によって、作業工程の中で工種の入替が発生しないことによる工期の短縮、手戻りの縮小、人材の有効活用等が実現される。

(5) 地域にある既存資源の協力を得てサービス提供

行政・民間・個人が所有する車両や人材等の地域資源を活用し、地域の足の確保やモビリティハブの機能強化等の取組が進められている。

(6) 重複排除を目指した役割分担や広域化

サービスの供給主体側で重複しているサービスについては、主体同士が連携・協働し、全体最適の観点から、適切な役割分担の下、サービスの一部廃止や統合等により、省力化を図る取組が見られる。また、事業者間で協力しサービスのエリアを広域化するなどの事例もある。

(7) ユーザー側の協力を得てサービス供給を一部縮小

担い手不足の影響により、従来のサービス供給の維持が難しい場合に、サービス供給を縮小し、縮小されたサービスの一部で需要者と協力して取り組む事例が見られるようになっている。

① 住民参加型インフラメンテナンス

職員が不足している地方公共団体では、橋等の点検に人員が充てられないこともあり、一部の地方公共団体で、住民参加によるインフラメンテナンスの取組が進められている。

福島県の平田村では、住民と協働して2018年度から、「橋のセルフメンテナンス」に取り組んでいる。住民による毎年の簡易点検のおかげで、5年に1回の定期点検だけでは収集が難しい橋面上の経年変化をこまめに把握でき、緊急性の高い損傷を早期に発見できるようになった。

② 住民が検針サービスを代行する取組

一部の地方公共団体では、水道メーターの検針員不足が懸念されることから、スマートフォン等を活用して、検針業務を住民が代行する仕組みが導入されている。

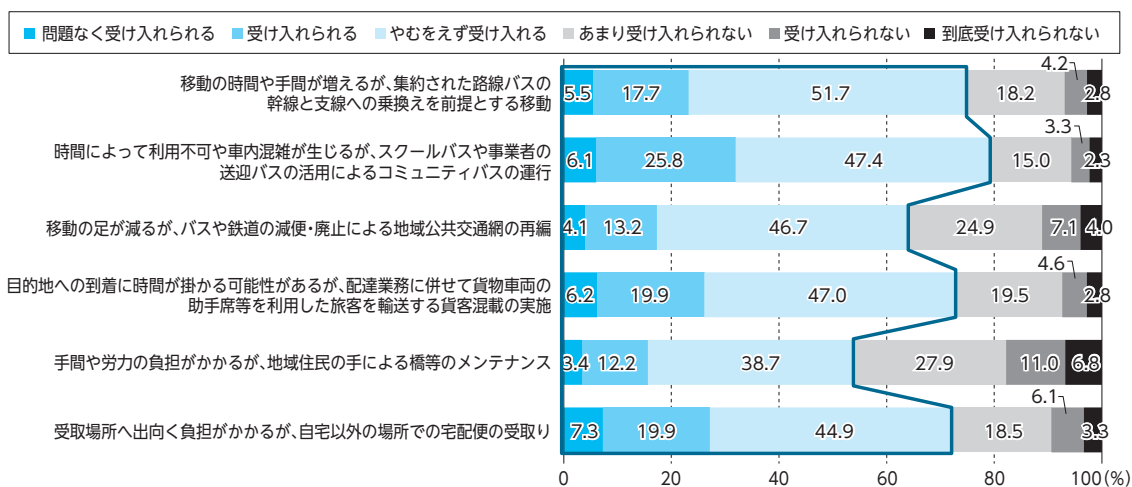
第2節 望ましい将来への展望

ここでは、今後の社会の望ましい姿に関する国土交通省「国民意識調査」や、有識者の意見を踏まえつつ、わたしたちの暮らしや社会を展望する。

1. 国民の願う将来の社会像

(供給方法・サービス内容の見直しに対する国民意識)

国土交通省「国民意識調査」によると、サービスを維持するため、移動時間や乗換えの手間の増加を伴う地域公共交通の減便や廃止、自宅以外の場所での宅配便の受取り等、サービスの供給方法の見直しや需要者側の協力についての意見をたずねたところ、受け入れられる（問題なく受け入れられる・受け入れられる・やむをえず受け入れる、の合計）と回答した割合は、約7割となった。一方、受け入れられない（あまり受け入れられない・受け入れられない・到底受け入れられない、の合計）と回答した割合が多かった内容は、「地域住民の手による橋等のメンテナンス」(45.7%)、



※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。回答者は質問ごとに該当する選択肢を 1 つ回答。

図-17 サービスの供給方法の見直しや需要者側の協力等の取組についての意見資料) 国土交通省「国民意識調査」

「地域公共交通網の再編」(36.0%)となった(図-17)。

国民の生活に必要な身近なサービスが、持続可能な形で安定的に供給されるためには、供給側が供給力の維持に努めることに加え、需要者を含む関係者全体で供給制約の問題を共有し、サービスレベルの低下を受け入れる国民的合意の形成が期待される。

2. みんなで支え合う活力あふれる社会が実現する将来の展望

我が国の将来予想について、分野ごとに記述し、より生産性が向上した社会についても言及する。

(1) 未来の働き方

(建設キャリアアップシステム(CCUS))を活用した処遇改善)

建設技能労働者の経験や技能を業界横断的に登録・蓄積する建設キャリアアップシステム(CCUS))を活用した建設技能労働者の処遇改善が期待される。

(2) 未来の省人化・省力化技術

(先端技術によるインフラ維持管理の省力化)

愛知県豊田市では、漏水調査に人工衛星と AI

を活用し、調査の効率化に取り組んでいる。衛星画像から漏水の可能性があるエリアを直径約 200 m 単位で検知することができるため、エリアを絞り込んだ漏水調査が可能になり、従来の調査方法に比べ、調査距離は 10 分の 1 程度まで削減され、5 年ほどかかる調査期間は約 7 カ月に短縮した。

(3) より省人化された未来

(生産性向上と賃上げの推進)

建設現場の自動化により、厳しい環境で行う作業がなくなり、働く環境が大幅に改善されるとともに、生産性が大幅に向上している。これにより、賃金水準の大幅な向上が期待されるとともに、完全週休二日の確保など、他産業と比較しても遜色ない魅力ある就労環境の実現が期待される。

3. 未来のわたしたちの暮らし

将来の人口減少及び高齢社会では、「未来の働き方」、「未来の省人化・省力化技術」、「未来のサービス」に関する取組が普及し、わたしたちのサービスが維持されていく側面に焦点を当て、想定される暮らしをイラストで紹介している(図-18)。

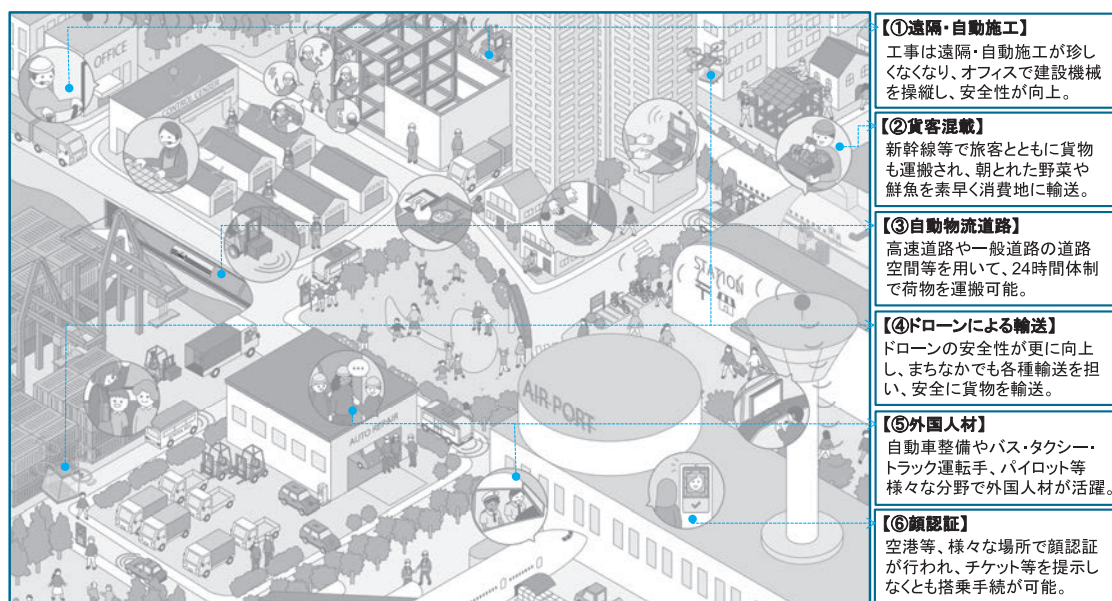


図-18 未来のわたしたちの暮らし(将来イメージ) 資料) 国土交通省



本白書の執筆にあたっては、有識者の方々から国土交通分野における課題や、社会が進むべき方向性、施策の進め方等、様々な貴重なご意見をいただいております。インタビューとして掲載しています。

【有識者インタビュー】

1. 物流現場の働き方改革と荷主・消費者に求められる行動変容
2. 建設業をとりまく課題と持続可能な建設業のあり方
3. 人口減少に応じた公共施設・インフラ再編と持続可能な公共サービスの実現に向けて
4. 建設現場における省人化・省力化技術の普及に向けて
5. 持続可能な物流に向けてフィジカルインターネットが描く未来
6. どうすれば持続可能な地域公共交通を実現できるか

最後に、本白書の全文は、国土交通省のホームページで公開しており、本概要とともに、白書をご一読いただければ幸いです。

(参考)

令和7年版国土交通白書トップページ
<https://www.mlit.go.jp/statistics/file000004.html>



- 1) 本白書におけるサービスとは、国民の生活に身近なサービス（地域公共交通、物流、インフラメンテナンス、買い物等）のことをいう。
- 2) 各年齢層における就業者数の変化率が将来にわたって維持されるものと仮定して、将来の各年齢層の就業者数を推定する手法。
- 3) 一般財団法人建設経済研究所「建設経済レポート No.76 (2024年3月) P207～P250」より。
- 4) ここでは直近の2015→2020年の変化率を用いたケースを示す。
- 5) 単位建設投資額に必要な建設技術者数を、建設投資額による建設技術者数（需要）と、建設技術者の実数（供給）が2020年度において合致していると仮定して算出するパターン。
- 6) 2035年度までに15%生産性が向上（2020年度比）すると仮定して算出するパターン。
- 7) 2025年2月に全国に居住する18歳以上の個人3,000人を対象とし、インターネットを通じて実施（性別：男・女の2区分で均等割り付け、年齢：20代以下、30代、40代、50代、60代、70代以上の6区分で均等割り付け、居住地：各都道府県の人口比に応じて地域単位で割り付け）。
- 8) 「建設ディレクター」は、一般社団法人建設ディレクター協会の登録商標である。