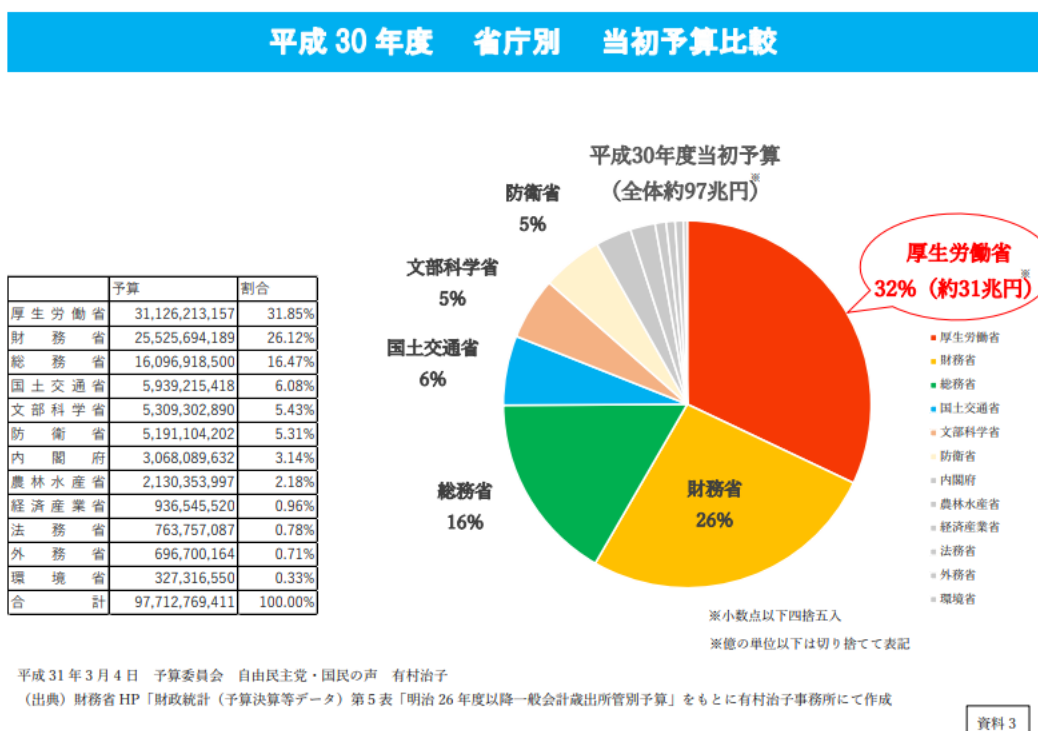


第四話 国の歳入・歳出予算を読む（国土強靱化予算・各省庁予算等）

（つづき 2）

4. 2 国土交通省

国の歳出予算の中で国土交通省にどの程度の予算配分がされているかを最初に見ておこう。やや古いが平成 30 年度の省庁別当初予算比較のグラフが図－1 である。最近のデータを見出せなかったが、比率はそれほど変わらないと考えておこう。国土交通省予算は、厚生労働省、財務省、総務省について 4 番目に多いが、全体の約 6%と決して多くはない。令和 8 年度の予算要求総額は、122 兆円越えと言われている。防衛費総額は 9 兆円を超えるのに対して、国土交通省は 8 兆円には届かない。比率は依然として 6%台にとどまるようで、国家予算のおおよそ 6%が国土交通省予算と考えてよさそうである。



図－1 省庁別当初予算比較

出典：<https://arimura.tv/wp-content/uploads/2019/03/2d7eed77b3e31dddb8a22d1e49852d25.pdf>

次にどのような配分となっているかを見る。国土交通省の令和 7 年度予算概要で示された予算のポイントが表－1 である。



第1 令和7年度予算のポイント

《令和7年度国土交通省関係予算》

1. 国費総額

(1) 一般会計 5兆9,528億円(1.00倍)

公共事業関係費 5兆2,753億円(1.00倍)

新しい地方経済・生活環境創生交付金(598億円)を含んだ場合の合計
5兆3,351億円(1.01倍)

○一般公共事業費 5兆2,336億円(1.00倍)

○災害復旧等 416億円(0.72倍)

非公共事業 6,775億円(1.02倍)

○その他施設 584億円(1.03倍)

○行政経費 6,190億円(1.02倍)

(2) 東日本大震災復興特別会計 614億円(1.33倍)

2. 財政投融资 1兆3,292億円(0.64倍)

○ 令和6年度補正予算(国土交通省関係)
 合計 2兆2,478億円(デジタル庁一括計上分131.3億円を含む)
 公共事業関係費 1兆9,126億円
 ・「防災・減災、国土強靱化5か年加速化対策」関係 1兆1,315億円
 (国土強靱化緊急対応枠(2,467億円)及び緊急防災枠(2,183億円)を含む。)
 ・「生産性向上等」関係 4,143億円(GX経済移行債分(500億円)を含む。)
 ・「災害復旧」関係 3,668億円
 非公共事業費 3,352億円

表一1 令和7年度国土交通省予算のポイント

出典：<https://www.mlit.go.jp/page/content/001858211.pdf>

当初予算の9割が一般公共事業費で、災害復旧費は400億円、東日本大震災復興特別会計から600億円が配分されている。どの予算科目に属するか筆者には不明であるが、防災・減災対策の強化を行う公共事業に対して各自治体に配分する予算139億円がある。それが「防災・減災対策等強化事業推進費」で令和7年度の案内は下記の通りである。





国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

令和7年度版

災害対策や防災・減災対策の推進に緊急予算を支援 ～「防災・減災対策等強化事業推進費」のご案内～

■ 制度の趣旨

自然災害が激甚化・頻発化している状況を踏まえ、国民の安全・安心の確保をより一層図るため、**防災・減災対策の強化を行う公共事業に対して、緊急的かつ機動的に配分する予算**です。

■ 推進費の対象事業

一定の計画等※に基づき、公共事業関係費をもって実施する事業で、早期実施により効果が適切に発現するものが対象です。

※ 「事前防災対策事業」は、防災・減災対策の必要性及び根拠となる法定計画。

「災害対策事業」及び「公共交通安全対策事業」は、「防災・減災対策等強化事業推進費」の「要求書」をもって計画とします。

災害対策事業

災害を受けた地域等において、災害復旧事業での対応が出来ない場合等の再度災害防止等の対策

公共交通安全対策事業

交通インフラ(陸上交通、海上交通、航空交通)における重大事故等が発生した場合の対策(安全性の向上)

事前防災対策事業

突発的な事象への緊急的な対策や新たな課題への追加対策(公共交通の安全確保を含む)

【対象事業主体】 国(関係する所管独立行政法人を含む)、
地方公共団体、民間事業者(鉄道事業者等)

※ 国土交通省所管事業以外(他省庁の所管事業)にも配分が可能です。

■ 令和7年度配分計画

【予 算】 139億円(国費ベース)

【募集・配分スケジュール(予定)】

区 分	募集期間	配分時期
第1回	4月1日～5月8日まで	6月下旬
第2回	5月9日～7月17日まで	9月下旬
第3回	7月18日～10月10日まで	11月下旬

・本推進費は、年3回の配分を予定していますが、基本な被害を伴う災害や事故が発生した場合は、適宜緊急配分を検討します。

・要求書の申請状況、事業所管部局との調整状況、財務省との協議状況によっては、募集期間・配分時期等が変更となる場合があります。

・「災害対策事業」及び「公共交通安全対策事業」への配分が優先されます。

国土交通省 国土政策局 地方政策課 調整室

図一 2 防災・減災対策等強化事業推進費(令和7年度)の案内

出典：<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001873759.pdf>

対象となる災害対策事業として例示されている過去の採用例が図一3で、災害復旧事業の対象とならない自然災害により被災した場合の対策事例として、法面对策事業が含まれている。



一般社団法人

斜面インフラマネジメント協会

Japan Association of Infrastructure Slope Management

災害対策事業

① 災害復旧事業にあわせて公共土木施設等の防災機能の強化・向上を行う対策※

被災後

対策後

被災した護岸を災害復旧事業による原形復旧にあわせて、推進費により高上げを実施。

推進費で高上げ
災害復旧事業で原形復旧

② 地域は被災したものの、公共土木施設に被害・損傷がない場合の対策

対策前

河道掘削

対策後

護岸

越水・浸水したものの公共土木施設に損傷なし

堤防の被害・損傷はなかったが、越水による家屋浸水被害が発生したため、推進費により河道掘削、護岸工を実施。

③ 災害復旧事業の対象とならない自然災害により被災した場合の対策

被災後

対策後

災害復旧事業の対象とならない風化・劣化による崖崩れが発生したため、推進費により法面対策を実施。

④ 全国的な緊急点検の結果、要対策箇所の実施の必要が生じた場合の対策

盛土範囲

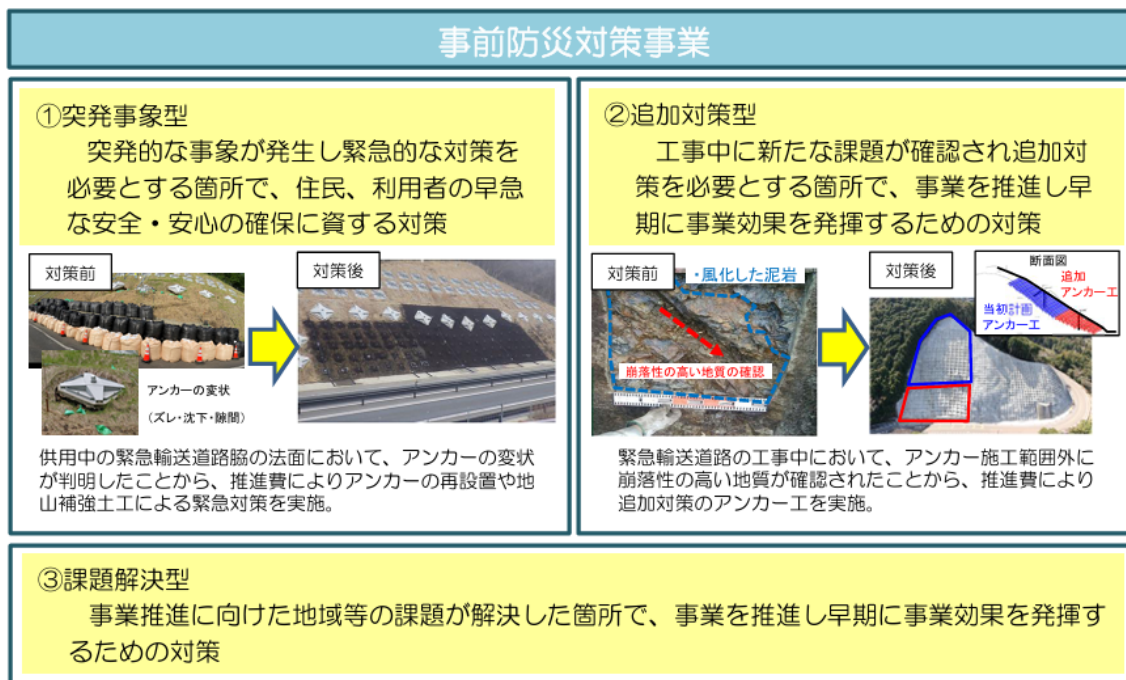
クラックの発生

盛土による災害防止のための全国的な緊急点検の実施により、地すべり活動を確認。降雨により盛土内にクラックが確認され土砂崩壊の危険性が高まったことから、崩落を防止するため、推進費により緊急的に排土工等を実施

図一 3 災害対策事業の事例

出典：<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001873759.pdf>

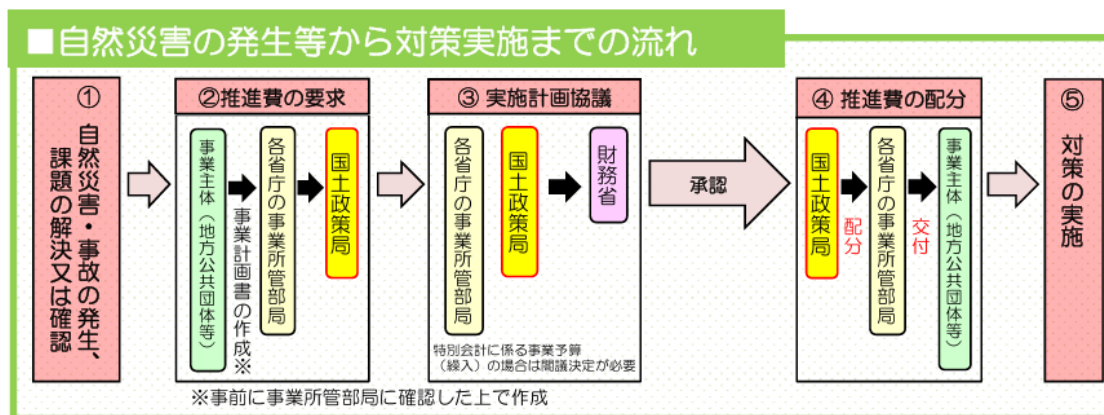
図一 4 の事前防災対策事業の例示にはアンカー工の事例が含まれている。



図ー 4 事前防災対策事業の例

出典：<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001873759.pdf>

図ー 5 は自然災害の発生から国土交通省への推進費の要求から対策の実施までの流れが示されている。このような予算の存在と手順を念頭に、地方自治体や鉄道管理者に寄り添う支援が斜面インフラの維持管理にかかわる技術者の重要な役割の一つであろう。



図ー 5 自然災害の発生等から対策実施までの流れ

出典：<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001873759.pdf>

次に斜面インフラの視点から交通インフラに係る道路局、治水に係る水管理・国土保全局および鉄道局の予算情報を見てみる。

表ー 2 は道路局による令和7年度道路関係予算概算要求概要一覧である。



(<https://www.mlit.go.jp/page/content/001760281.pdf>)

II 要求概要

1 要求総括表

(単位: 億円)

事	項	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
直轄事業		19,013	1.19	19,013	1.19
改築その他		12,329	1.19	12,329	1.19
維持修繕		5,541	1.23	5,541	1.23
諸費等		1,144	1.04	1,144	1.04
補助事業		10,497	1.19	6,093	1.19
高規格道路、IC等アクセス道路その他		5,467	1.17	3,016	1.17
道路メンテナンス事業		4,830	1.23	2,780	1.23
除雪		200	1.02	133	1.02
補助率差額		—	—	163	1.30
有料道路事業等		26,544	0.93	151	1.26
合	計	56,055	1.05	25,258	1.19

注1. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,501億円)を含む。

注2. 四捨五入の関係で、表中の計数の和が一致しない場合がある。

※ 上記の他に、防災・安全交付金(国費1兆405億円[対前年度比1.20])、社会資本整備総合交付金(国費6,089億円[対前年度比1.20])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

※ 上記の他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として、社会資本整備総合交付金(国費262億円[対前年度比1.62])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

※ 上記の他に、行政郵費(国費9億円)及びデジタル庁一括計上分(国費15億円)がある。

※ なお、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策(令和2年12月11日閣議決定)」、「近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施に必要な経費」、「高速道路の料金割引に必要な経費」については、事項要求を行い、予算編成過程において検討する。

表一 2 令和7年度道路関係予算概算要求概要一覧

出典: <https://www.mlit.go.jp/page/content/001760281.pdf>

直轄事業と補助事業を合わせた事業費の総額は5兆6千億円で、その約半分の2兆5千億円が国費である。この予算による主要施策の基本方針が表一3である。その中で主要施策の基本方針1に防災・減災、国土強靱化、基本方針2に予防保全型メンテナンスへの本格転換が挙げられている。

III 主要施策の基本方針

- 世界一安全(Safe)、スマート(Smart)、持続可能(Sustainable)な道路交通システムの構築に向け、以下の基本方針の下、道路施策に取り組めます。

基本方針1 防災・減災、国土強靱化 ～災害から国民の命とくらしを守る～

【P12～】

発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保することを目標として、災害に強い道路ネットワークの構築に取り組むとともに、避難や救命救急・復旧活動等を支える取組や危機管理対策の強化を推進します。

基本方針2 予防保全型メンテナンスへの本格転換 ～安全・安心な道路を次世代へ～

【P17～】

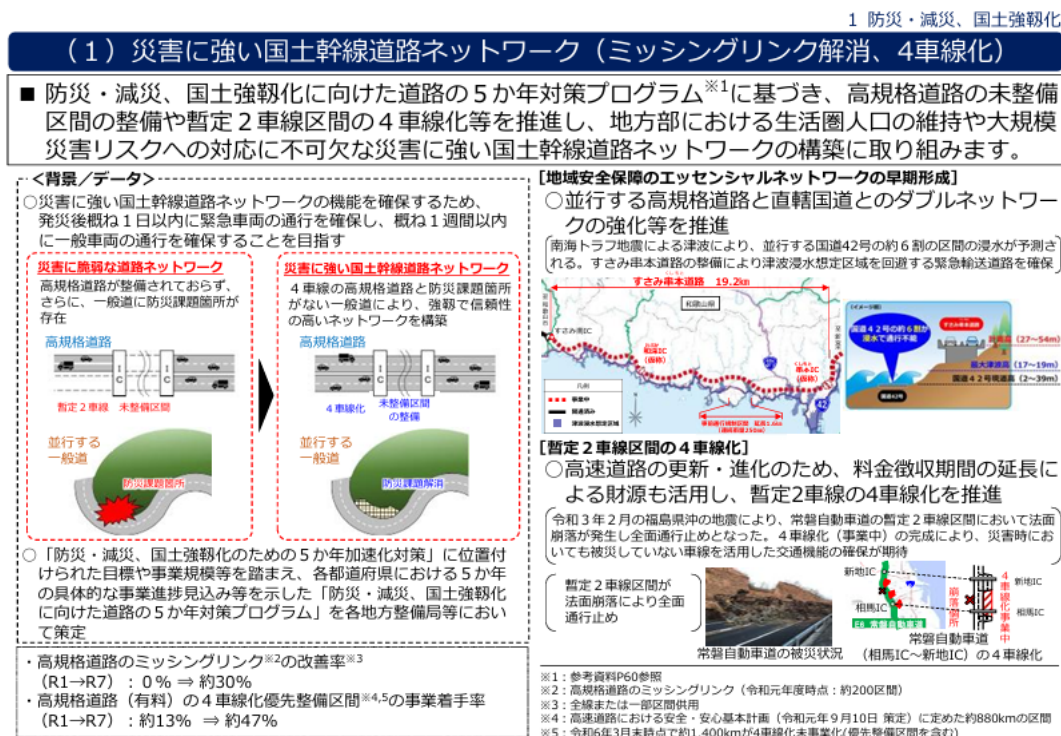
ライフサイクルコストの低減や効率のかつ持続可能な維持管理を実現する予防保全型メンテナンスへ早期に移行するため、定期点検等により確認された修繕が必要な施設の対策を加速するとともに、新技術の積極的な活用等を推進します。

表一 3 道路局令和7年度 主要施策の基本方針

出典: <https://www.mlit.go.jp/page/content/001858407.pdf>



それらの具体的施策の例示が図－6，7，8である。斜面インフラマネジメント協会の視点からお読みいただきたい。図－7の災害に強い道路ネットワークの構築は、会長コーナーのシリーズ1で述べた西日本17県の強靱化の最優先課題でもあり、道路の法面・盛土の土砂災害防止対策の重要性を謳っている。図－8では点検技術の高度化に対する新技術開発の必要性が指摘されている。



図－6 具体的施策の例示－1

出典：<https://www.mlit.go.jp/page/content/001858407.pdf>

1 防災・減災、国土強靱化

(2) 災害に強い道路ネットワーク(災害リスクに対する防災・減災対策)

■ 災害に強い道路ネットワークの構築に向けて、近年の激甚化した災害や新たに把握した災害リスクに対する防災・減災対策を推進します。

【河川に隣接する道路構造物の流失防止対策】

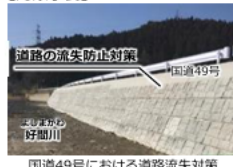
○ 橋梁や道路の流失等のリスクに対し、洗掘・流失防止対策や橋梁の架け替え等を推進

・ 緊急輸送道路における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失の対策必要箇所(約1,700箇所)の整備率(R1→R7): 0% ⇒ 約28%

【被災事例】



【対策事例】



【道路橋の耐震補強】

○ 災害時にもネットワークとして機能するよう、緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強を推進^{※1}

(大規模な地震時でも軽微な損傷に留まり、速やかな機能回復が可能となる対策を実施)

・ 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率(R1→R7): 79% ⇒ 84%

【舗装損傷への対策】

○ 積雪寒冷地域特有の舗装損傷に対応するための制度を拡充

【道路の法面・盛土の土砂災害防止対策】

＜背景/データ＞

・ 道路区域外からの土砂流入等、近年の豪雨等における特徴的な被災が各所で発生

○ 高度化された点検手法等により新たに把握した災害リスク等に対し、耐災害性評価(リスクアセスメント^{※2})等も活用し、効率的・効果的な対策を推進

○ 土壌雨量指数等を活用した事前通行規制基準を試行

・ 緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備率(R1→R7): 約55% ⇒ 約73%

○ 令和6年能登半島地震を踏まえた盛土点検を推進^{※3}

【被災事例】



※1: 参考資料P68,69参照

※2: 道路データプラットフォーム等を活用(P39参照)

※3: P5参照

図一 7 具体的施策の例示一 2

出典: <https://www.mlit.go.jp/page/content/001858407.pdf>

2 予防保全型メンテナンスへの本格転換

(2) 定期点検の効率化・高度化、新技術の導入

■ 新技術の導入に必要なカタログや技術基準類の整備を進め、新技術の積極的な活用を図るとともに、点検技術者の資格取得等を促し、維持管理の効率化・高度化等を図ります。

＜背景・データ＞

・ 新技術の活用を促進するため、点検支援技術性能カタログ^{※1}を作成・公開

・ 令和4年度より橋梁・トンネル、R5年度より舗装の直轄点検において、点検支援技術の活用を原則化(特記仕様書に明記)

・ 直轄国道の橋梁の点検を実施する担当技術者に対し、令和5年度から資格等保有^{※2}を要件化

【定期点検の効率化・高度化、質の向上】

○ 橋梁、トンネル、舗装、土工に関する点検支援技術性能カタログを活用し、定期点検の効率化・高度化を推進

○ 橋梁・トンネルなどの定期点検要領(R6年3月改定)による質の確保および記録の合理化を図り、三巡目点検における新技術を活用した点検を効率化

・ 橋梁点検・トンネル点検において新技術の活用を検討した地方公共団体のうち、新技術を活用した地方公共団体の割合(R1→R7) 橋梁: 39% ⇒ 50%、トンネル: 31% ⇒ 50%

【新技術の導入促進】

○ 維持管理の効率化・高度化を目指し、スタートアップ企業等が行う技術研究開発を促進(SIP^{※3}やSBIR^{※4}も活用)

○ 新技術の導入に必要な技術基準類を順次整備



※1: 各技術の性能値を標準項目ごとにカタログ形式で整理・掲載
<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/inspection-support/>

※2: 業務において管理技術者に要求されている資格(技術士、博士号、土木学会認定技術者等)や「国土交通省登録資格」として登録された民間資格、道路橋・トンネル技術者資格等

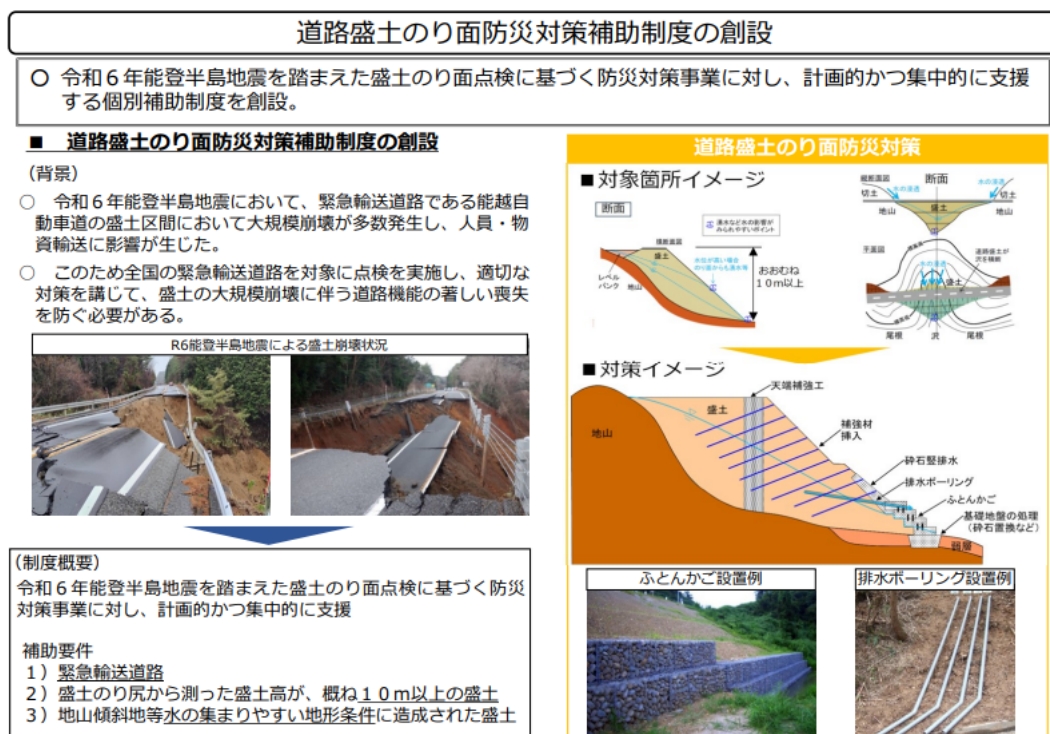
※3: 府省連携による分野横断的な研究開発等に産学官連携で取り組む、戦略的イノベーション創造プログラム

※4: スタートアップ等による研究開発とその成果の事業化を支援する、Small Business Innovation Research制度

図一 8 具体的施策の例示一 3

出典: <https://www.mlit.go.jp/page/content/001858407.pdf>

令和7年度では、令和6年能登半島地震を踏まえた盛土のり面点検に基づく防災対策事業に対し、計画的かつ集中的に支援する制度（道路盛土のり面防災対策補助制度の創設）があり、図－9は施策の具体的イメージである。



図－9 道路盛土のり面防災対策補助金制度の概要

出典：<https://www.mlit.go.jp/page/content/001858407.pdf>



バックナンバー

シリーズ 3

No.30	2026 年 8 月 21 日
No.29	2026 年 8 月 7 日
No.28	2026 年 7 月 24 日
No.27	2026 年 7 月 3 日
No.26	2026 年 6 月 26 日
No.25	2026 年 6 月 12 日
No.24	2026 年 5 月 29 日
No.23	2026 年 5 月 15 日

シリーズ 2

No.22	2026 年 5 月 1 日
No.21	2026 年 4 月 17 日
No.20	2026 年 4 月 3 日
No.19	2026 年 3 月 19 日
No.18	2026 年 3 月 6 日
No.17	2026 年 2 月 20 日
No.16	2026 年 2 月 6 日
No.15	2026 年 1 月 21 日
No.14	2026 年 1 月 9 日
No.13	2025 年 12 月 19 日
No.12	2025 年 12 月 5 日
No.11	2025 年 11 月 21 日

シリーズ 1

No.10	2025 年 11 月 7 日
No.9	2025 年 10 月 24 日
No.8	2025 年 10 月 10 日
No.7	2025 年 9 月 26 日
No.6	2025 年 9 月 12 日
No.5	2025 年 8 月 22 日
No.4	2025 年 8 月 8 日
No.3	2025 年 7 月 25 日
No.2	2025 年 7 月 4 日
No.1	2025 年 6 月 20 日

