



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）

4. 1 国土強靱化予算

2011 年に発生した東日本大震災を教訓にした「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」が 2013 年（平成 25 年）に施行され、本基本法を根拠とした防災・減災・国土強靱化関連の予算は 2014 年（平成 26 年度）から導入された。予算規模及びその変遷を概観し、どのような分野に予算が配分されてきたかを確認しておく。主な情報源は内閣官房のホームページに掲載されている国土強靱化に関する予算・税制に関するサイトである。

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/yosan.html

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/pdf/r08_gaisanyoukyu.pdf

1) 強靱化予算規模の変遷

予算措置は、先に書いたように平成 26 年度予算から開始され、平成 30 年 7 月の豪雨災害、台風 21 号災害、胆振東部地震災害を受けて、平成 30 年度から令和 2 年度までおおむね総額 7 兆円規模の「防災・減災・国土強靱化のための 3 か年緊急対策」が実施された。

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/3kanentokusetsu/index.html

その初年度にあたる平成 30 年 11 月 27 日の内閣官房国土強靱化推進室の資料によれば、重要インフラの緊急点検の結果および対応方法（概要）中の陸海空の交通インフラ（道路）の項で「幹線道路等の法面・盛土の緊急点検を行い、土砂災害等の危険性が高く、鉄道近接や広域迂回など社会的影響が大きい箇所があることが課題として判明→土砂災害等に道路法面・盛土対策、土砂災害等を回避する改良や道路拡幅等」が述べられている。

<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/jyuyouinfura/kinkyu/siryou1.pdf>

「3 か年緊急対策」に引き続き令和 3 年度から令和 7 年度まで、おおむね総額 15 兆円規模の「防災・減災・国土強靱化のための 5 か年加速化対策」が進行中である。

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/5kanenkasokuka/index.html

図一 1 は財務省資料（2024）「社会資本整備」にある国土強靱化予算（当初予算、補正予算）の推移である。平成 25 年から 12 年間継続的に 3 兆円/年から 5 兆円/年の予算が投資されている。令和 7 年度文教予算総額約 5.5 兆円と対比すると、国土強靱化予算の規模が理解しやすい。





(参考) 国土強靱化関係予算の推移



図一 1 強靱化関係予算の推移 出典：財務省資料（2024）「社会資本整備」

https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/fiscal_system_council/sub-of_fiscal_system/proceedings/material/zaiseia20241028/02.pdf

2) 予算配分を受ける事業

国土強靱化対策にはハード・ソフト対策の両方を含んでいるので極めて広範な事業が予算配分を受けている。実に全 15 の省庁にわたる。例えば令和 7 年度予算では「マイナンバーカードを活用した避難所運営効率化等の横展開（デジタル庁）」、「法務省施設の耐震化等（法務省）」、「「世界津波の日」に関する国際機関と連絡した啓発活動等（外務省）」、「感染症法に基づく消毒や害虫駆除等の実施（厚生労働省）」、「森林等の荒廃の拡大を防ぐための鳥獣害対策の強化（環境省）」なども強靱化予算に含まれている。霞が関界隈における国土強靱化の語彙は、一般庶民のそれよりかなり広い意味を持っているようである。

年度毎の強靱化予算規模は、初年度の平成 26 年度は 3 兆 3282 億円、うち公共事業関連費 2 兆 7987 億円であり、国土交通省に配分される予算は 2 兆 4425 億円であった。国土交通省の強靱化施策の内容は、下記の枠内に示す通りで、斜面防災の視点からは「道路の防災・震災対策」、「道路の老朽化対策」が該当すると考えられる。





治水対策、河川管理施設の耐震・液状化対策の実施、海岸保全施設の整備、代替性確保ネットワーク整備等の道路の防災・震災対策、道路の老朽化対策、港湾の耐震化・耐波性能の確保・老朽化対策、コンビナート港湾の強靱化の推進、空港・鉄道施設の耐震化・老朽化対策、住宅・建築物の耐震化、避難路沿道の建築物の改修・建替え等の推進、公園緑地の防災・減災機能の向上、地域における総合的な事前防災・減災対策や老朽化対策等に対する集中的支援(防災・安全交付金)、老朽化マンションの建替え等の促進(マンション管理適正化・再生推進事業関係)、地震・津波防災対策のための津波防災情報図・海底地形データの整備、気象・地震・津波・火山に対する防災気象情報の高度化と適時・的確な発表、津波予報等に貢献するGNSS情報提供システムの開発・構築、災害対応能力を備えた巡視船の整備

※
備

農林水産省に配分されたのは 4475 億円で、事業項目は下記の通りで「農業水利施設等の耐震化・老朽化対策」、「山地防災力の強化のための総合的な治山対策」「農道・林道等の老朽化対策等の推進」が該当する。

農業水利施設等の耐震化・老朽化対策、山地防災力の強化のための総合的な治山対策、農山漁村における排水対策やハザードマップの作成等の防災・減災対策、漁港施設の耐震化・耐波性能の確保・老朽化対策、海岸保全施設の整備、海岸防災林の整備、農道・林道等の老朽化対策等の推進、農地・森林の国土保全機能の維持・発揮のための共同活動等に対する支援、サプライチェーンの機能維持に向けた事業者間の連携・協力体制の構築、農山漁村における再生可能エネルギーの導入推進

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/pdf/h26_yosangaiyou.pdf

「3 か年緊急対策」の初年度である平成 30 年は 4 兆 5959 億円、そのうち公共事業関連費 3 兆 8691 億円、「5 か年加速化対策」の初年度、令和 3 年は事業費ベースで 2 兆 7432 億円、うち公共事業関連費 2 兆 565 億円、(うち 1 兆 9291 億円が 5 か年加速化対策)。令和 7 年度予算では 5 兆 345 億円、うち公共事業関連費 4 兆 706 億円(うち 1 兆 406 億円が 5 か年加速化対策)である。

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/pdf/r07kankeiyosan.pdf

こうしてみると斜面インフラに係る予算は、全体予算からするときわめて限られている。

3) 強靱化予算の効果の評価

このような巨額の予算を長期間配分してきた財政当局は、その効果をどのように評価しているのでしょうか？強靱化予算の将来を考える際に、重要な情報である。財務省資料「社会資本整備」(2024)では、国土強靱化の取り組みによる効果として、「自然災害が激甚化・頻発化する中、これまでの国土強靱化の取組の成果により、被害低減効果は着実に表れている」と高く評価した上で「平成 30 年度重要インフラの緊急点検の結果および対応方法」として実施された道路の法面対策の対策事例を紹介している。

https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/fiscal_system_council/sub-of_fiscal_system/proceedings/material/zaiseia20241028/02.pdf





図一 2 道路法面对策の効果

出 典 : https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/fiscal_system_council/sub-of_fiscal_system/proceedings/material/zaiseia20241028/02.pdf

財務省資料「社会資本整備」（2024）では、ハード整備とソフト対策の双方の取り組みにより一定の成果が得られていると評価している一方で「建設技能労働者の減少、地方公共団体におけるインフラ管理能力の現状を踏まえて、ハード投資の総量を拡大させるのではなく、緊急に対応すべき事業を確実に実施していくことが求められるのではないか。」と指摘している。つまり、ハード対策費用はもう増額せずに、優先順位付けをして事業を実施すべきと言っているのに等しい。とすれば斜面インフラマネジメントの観点からは、交通インフラシステムのサービス維持のための法面防災事業の優先順位付けが極めて重要である。

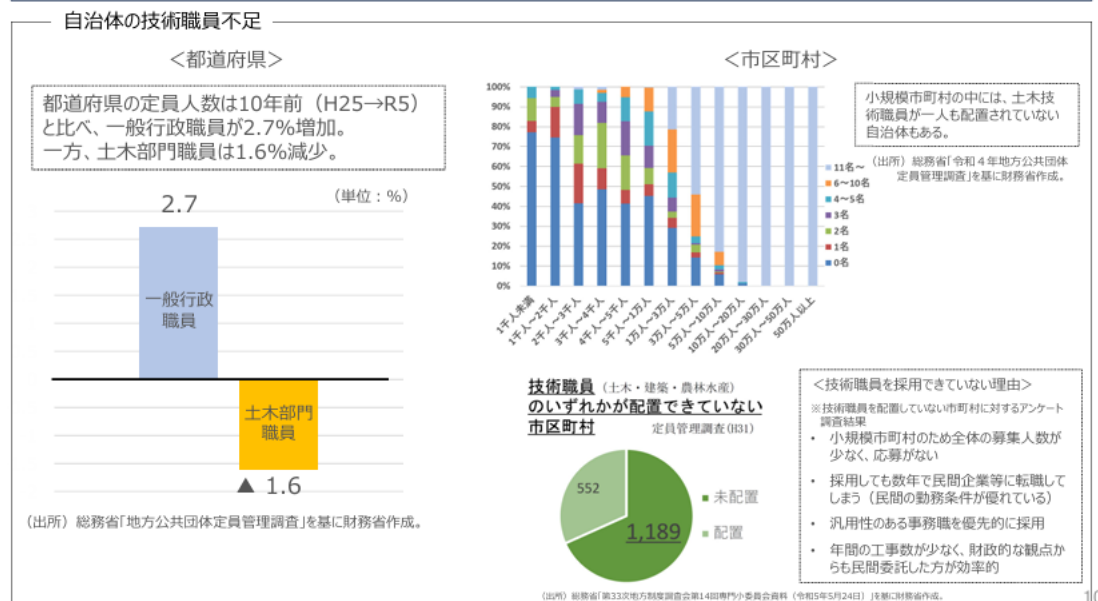
図一 3 は、地方公共団体のインフラ管理能力を示した図である。建設技能労働者の減少と同様に地方公共団体での技術職員の減少が顕著であることを指摘している。この傾向は市町村レベル



でより顕著である。会長コーナ No.28 で述べたように道路災害は都道府県、市町村レベルで顕著に発生し事業予算の大半は補助事業であると考え合わせると、ますます民間の専門技術者による地方公共団体の行政支援が重要度を増していることが理解できる。

地方公共団体におけるインフラ管理能力

- 地方公共団体の技術系職員は、都道府県レベルでも10年前と比較して更に減少。建設技能労働者同様、生産年齢人口が今後大幅に減少することが見込まれる中で、その増員には制約が大きい。
- インフラ投資を行う場合には、将来にわたってインフラを適切に管理できる能力の有無を見極めることも不可欠。



図ー3 地方公共団体におけるインフラ管理能力

出典：https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/fiscal_system_council/sub-of_fiscal_system/proceedings/material/zaiseia20241028/02.pdf

また、鉄道事業者に対して耐震対策により取得した施設の固定資産税を軽減する対策の例示（図ー4）して「民間事業者による防災・減災対策を促進する」ことの重要性を指摘している。



◆ 鉄道事業者の防災・減災効果への税制措置

- 鉄道事業者が首都直下地震・南海トラフ地震に備えた耐震対策により取得した鉄道施設について、固定資産税の課税標準を 5 年間 2 / 3 に軽減。

<近年の豪雨災害による鉄道の被災事例>



JR美祢線 橋梁倒壊
(令和 5 年梅雨前線による被害)



JR山陽線 盛土崩壊・土砂流入
(平成30年 7 月豪雨による被害)



橋梁の流失・傾斜防止対策
(ブロックによる橋脚の補強)



斜面の崩壊防止対策
(コンクリート枠による斜面の補強)

(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

図一 4 民間事業者による防災・減災対策を促進

出典：https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/fiscal_system_council/sub-of_fiscal_system/proceedings/material/zaiseia20241028/02.pdf



バックナンバー

シリーズ 3

<u>No.28</u>	<u>2026 年 7 月 24 日</u>
<u>No.27</u>	<u>2026 年 7 月 3 日</u>
<u>No.26</u>	<u>2026 年 6 月 26 日</u>
<u>No.25</u>	<u>2026 年 6 月 12 日</u>
<u>No.24</u>	<u>2026 年 5 月 29 日</u>
<u>No.23</u>	<u>2026 年 5 月 15 日</u>

シリーズ 2

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

シリーズ 1

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

