

## 【46】グリーンインフラを活用した防災・減災対策【国土交通省】(1/2)

### 1. 施策概要

グリーンインフラの社会実装を加速化させるため、産学官の多様な主体が参画しグリーンインフラの社会的な普及、活用技術やその効果評価等に関する調査・研究、資金調達手法等の検討を進める「グリーンインフラ官民連携プラットフォーム(R2創設)」において、防災・減災等に資するグリーンインフラの社会的な普及、技術に関する調査・研究等を推進するとともに、雨水の貯留浸透機能等の高いグリーンインフラの創出・保全等災害の低減に資する取組を支援する。

### 2. 予算の状況(加速化・深化分)

(百万円)

指標	R3	R4	R5	R6※	R7※	累計	
インプット	予算額(国費)	50	184	210	395	380	1,219
	執行済額(国費)	50	184	180	375	0	790

※令和6,7年度については緊急対応枠分を含む

### 3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)		
									うち5か年		
アウトプット	【国交】全国の主要都市(30都市を想定)における防災・減災に資するグリーンインフラの取組実施率(①)	補足指標	%	10(R2)	30	37	50	77	90	100(R8)	90(R7)
	【国交】全国の主要都市(30都市を想定)における防災・減災に資するグリーンインフラの取組実施率(②)	KPI	%	10(R2)	30	37	50	77	90	-	90(R7)
	【国交】グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数(②)	KPI	自治体	3(R2)	16	24	47	51	60	70(R7)	70(R7)
	【国交】緑の基本計画に浸水被害の軽減に資するグリーンインフラの活用を位置付けた都市(約100都市(令和4年度末時点))における取組完了率(③)	補足指標	%	11(R4)	-	11	14	22	26	100(R18)	-
【国交】グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している地方公共団体(150団体(令和12年度末時点))における取組完了率(④)	補足指標	%	16(R4)	10	16	31	34	42	100(R12)	-	
アウトカム	中長期	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

### ① KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

< KPI・指標の定義 >

①(①母の)うち、防災・減災に資するグリーンインフラ(取組)都市数 / (先進的にグリーンインフラを実践することを想定した全国の主要都市(30都市) × 100  
※防災・減災に関する定量的評価指標を設定し、グリーンインフラ活用型都市構築支援事業よりグリーンインフラを導入した都市数

②グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体(令和4年度末時点、10自治体)のうち、事業予算を用いてグリーンインフラの取組を実施した自治体数(アンケート調査による)

③(③母の)うち、雨水貯留浸透量の増加等の雨水被害の軽減に資する定量的な効果を設定したグリーンインフラの取組が完了した都市数 / (浸水被害の軽減に資するグリーンインフラの活用を位置付けた都市の基本計画策定都市数(令和4年度末時点)の100都市 ※説明①と同様に追加した都市)

④グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体に対するアンケート調査において、「予算を活用してグリーンインフラに関する取組を実施した」と回答した自治体数(アンケート調査) / (調査対象自治体数 × 100)

< 対策の推進に伴うKPIの変化 >

① 緑の基本計画等に基づき、防災・減災に関する定量的な指標(例: 下水道への負荷軽減量等)を設定しているグリーンインフラ事業に対して支援を行うことで、防災・減災に資するグリーンインフラの社会実装が進み、KPI・補足指標が進捗。

② 本対策による地域実証とその知見の横展開により、グリーンインフラの考え方に基づく公共投資実績が増大し、KPI値に反映される。

< 対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価 >

(特になし)

### ② 対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・KPI①について、全国の主要都市(政令市: 20都市、全国10ブロック(北海道、東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国、九州、沖縄)の各ブロックにおける政令市以外の都市: 10都市)において先進的にグリーンインフラを実践することを想定して、目標値を設定。</li> <li>・KPI②について、R3年度までは自治体計画に基づく取組実施を「事業化」の根拠としていたが、実績ベースのKPIが望ましいことから、R4年度より事業予算の活用有無に定義を狭めた。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防災・減災対策に資するグリーンインフラを推進する観点から、防災・減災に関する定量的な指標を設定している事業に限り予算を投入。</li> <li>・グリーンインフラに係る先進技術を推進するため、実証実験内容を導入可能性・実現可能性・技術革新性の観点から優れた事業に限り予算を投入。</li> </ul>
地域条件等を踏まえた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然環境が有する多様な機能を活用して地域課題を解決する観点から、各都市で作成するグリーンインフラ活用型都市構築支援事業計画に基づき、地域特性に応じた対策を実施。</li> <li>・特に地方部ではグリーンインフラに関する情報浸透が途上のため、官民連携プラットフォームへの参加促進に向け説明会や展覧等を随時実施。</li> </ul>

## 【46】グリーンインフラを活用した防災・減災対策【国土交通省】(2/2)

### ③ 目標達成に向けた工夫

< 直面した課題と対応状況 >

- ・ 自然環境が有する機能を活用するグリーンインフラは、整備後に適切に育成・管理することで、高い防災・減災機能を発揮することから、整備後のグリーンインフラを官民連携で管理するといった工夫を実施。

### < 取組事例 >

#### グリーンインフラの機能維持の取組事例(京都市京都市)

・ 防災・減災に資するグリーンインフラを適切に育成・管理するために、市による管理だけでなく、「京都市街路樹サポーター制度」等を活用したボランティアによる雨庭の管理を実施し、雨庭の有する雨水貯留浸透機能を維持している。



雨水貯留浸透能力を有する雨庭



京都市街路樹サポーター制度の概要

### 4. 今後の課題 < 今後の目標設定や対策継続の考え方等 >

■ 気候変動に伴う降雨量や洪水発生頻度の増加が今後も懸念される状況。

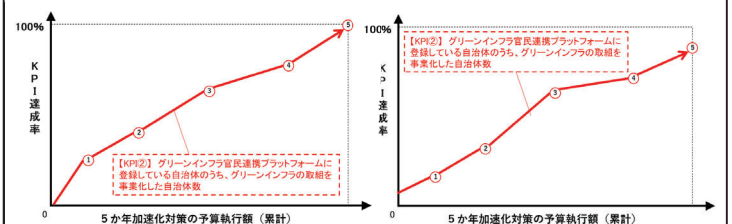
- 雨水貯留浸透機能の高いグリーンインフラの導入を全国的に推進し、浸水による人命・財産、社会経済活動への被害・影響を軽減する必要がある。
- 上位計画との連携の必要性等を踏まえて見直した指標を第1次国土強靱化実施中期計画に位置づけ、引き続き自治体等によるグリーンインフラの事業化に向けた支援を実施。

### ④ 目標達成状況

達成状況  達成済み(見込み)  おおむね達成  達成困難

< 目標達成状況判断の考え方 >

- KPI①に関しては、KPI達成率が100%となっており、目標を達成済みである。
- KPI②に関しては、KPI達成率が85%となっており、期間中の目標達成が困難であった。グリーンインフラは比較的新しい施策であったため、予算を投入して事業化するためには、自治体内の理解醸成、予算要求、計画、工事発注など複数年の期間を経て実施されることが多く、想像以上に自治体内の合意形成に時間がかかるケースが多かった。



< 5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題 >

- 昨今の物価高の影響により、自治体の中でグリーンインフラのために新規予算を獲得することが極めて困難な状況であった。
- 技術系職員が不足している中、新しいグリーンインフラに取り組む体制づくりが困難であった。

### < 加速化・深化の達成状況 >

■ 加速化対策により、完了時期を前倒し。※計画当初の想定

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
全国の主要都市における防災・減災に資するグリーンインフラの取組	令和11年度	令和8年度	令和2年度時点で必要とされた事業規模と毎年度の平均的な予算規模より算定
グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体の事業実施	令和12年度	令和7年度	令和2年度時点で必要とされた事業規模と毎年度の平均的な予算規模より算定

## 【47】指定管理鳥獣捕獲等に関する対策【環境省】(1/2)

### 1. 施策概要

森林等における植生の食害等による表土流出や生態系等への被害をもたらす指定管理鳥獣の生息密度を適正なレベルに減少させるため、森林等の生息密度が高い地域において、都道府県等が指定管理鳥獣の捕獲等を実施する。

### 2. 予算の状況(加速化・深化分)

(百万円)

指標		R3	R4	R5	R6	R7	累計
インプット	予算額(国費)	2,400	300	300	-	-	3,000
	執行済額(国費)	1,840	300	300	-	-	2,440

### 3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)			
				R3	R4	R5	R6	R7	うち5か年	うち5か年		
アウトプット	5か年	指定管理鳥獣捕獲等事業実施計画の二ホンジカ捕獲目標の8割以上を達成した都道府県の割合(①-1)	補足指標	%	62.2 (R2)	76.9	72.5	65.0	65.0	74	-	40 (R5)
	5か年	指定管理鳥獣捕獲等事業実施計画のイノシシ捕獲目標の9割以上を達成した都道府県の割合(①-2)	補足指標	%	50.0 (R2)	22.7	50.0	48.0	64.0	73	-	25 (R5)
アウトカム	中長期	【環境】指定管理鳥獣による植生への影響が報告されている調査地点の面積(19500ha)のうち、林床被度(50%以上の確保率)	補足指標	%	35 (R6)	36	38	36	35	27	100 (R27)	54 (R12)
		【環境】二ホンジカの生息数(②-1)	KPI	万頭	314(暫定値)(R2)	312(暫定値)	309(暫定値)	303(暫定値)	273	244	【新】155(暫定値)(R10)	【旧】155(暫定値)(R7)
	【環境】イノシシの生息数(②-2)	KPI	万頭	143(暫定値)(R2)	127(暫定値)	120(暫定値)	122(暫定値)	110	99	【新】64(暫定値)(R10)	【旧】64(暫定値)(R7)	

### ①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

#### <KPI指標の定義>

- 指定管理鳥獣捕獲等事業実施計画の二ホンジカ・イノシシ捕獲目標の8割以上を達成した都道府県/指定管理鳥獣捕獲等事業実施計画を策定した都道府県
- 統計手法による全国の二ホンジカ・イノシシの個体数推定等を行い算出(毎年度新たなデータを追加して推定すると、過去に遡って推定値が見直されるため、過去の推定結果は変動する。)
- 環境省が毎年調査するモニタリングサイト1000において、指定管理鳥獣による植生への影響が報告されている調査地点の林床被度50%以上である面積を分子とし、分母は調査地全体面積とする。

#### <対策の推進に伴うKPIの変化>

各都道府県における指定管理鳥獣の捕獲事業の推進により、個体数低減につながり、下層植生も回復し、KPIが進捗。

#### <対策以外にKPI指標値の変化に影響を与える要素とその評価>

- 二ホンジカについては更なる分布の拡大による個体数の増加、イノシシについては豚熱発生及び豚熱終息による個体数の急激な増減が想定され、KPIの変化に影響を与える要素と考えられる。
- 二ホンジカ・イノシシの個体数推定時に指標として追加する等、対策を検討する。
- 植生被度については大規模豪雨や台風により変動が起こりうるため、観測される変動要因を調査地点ごとに分析し、適切に面積を算出する。

### ②対策の優先度等の考え方、地域条件等

#### 対策の優先度等の考え方

目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>目標値については、平成25年12月に、環境省と農林水産省が共同で取りまとめた「抜本的な鳥獣捕獲強化対策」に基づき設定。</li> <li>「抜本的な鳥獣捕獲強化対策」の中では、当面の捕獲目標として、二ホンジカ、イノシシの個体数を令和5年度までに平成23年度比で半減させることを目指すこととしており、5か年対策の目標値についても同様に設定。</li> <li>二ホンジカ・イノシシの推定個体数と将来予測に基づき、二ホンジカの半減目標については現状の捕獲率では目標達成が令和13年度と見込まれることから、最大限前倒して目標を達成するため令和10年度までに見直し、イノシシについては、令和5年度の目標達成に向けて個体数が順調に減少しており、引き続き捕獲圧をかけ、個体数の回復抑制に努めることとした(半減目標の達成期限を令和10年度までに延長した。)</li> <li>土壌流出の防止をより直接的に評価可能な植生被度を新たなKPIとして追加した。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>特に個体数が依然として高い水準にある二ホンジカについて、その生息密度が20頭/kmを超える高密度地域において捕獲を実施する都道府県においては、二ホンジカ捕獲事業に対して、優先的に予算を投入(R6~)。</li> </ul>
地域条件等	<ul style="list-style-type: none"> <li>特に二ホンジカについて、県境付近の奥山地域等において生息密度が高い傾向にあることから、県境における捕獲事業を隣県同士で連携して広域的に実施する場合は定額補助を行う等、広域連携捕獲を推進することで更なる個体数の低減を図っている。</li> </ul>

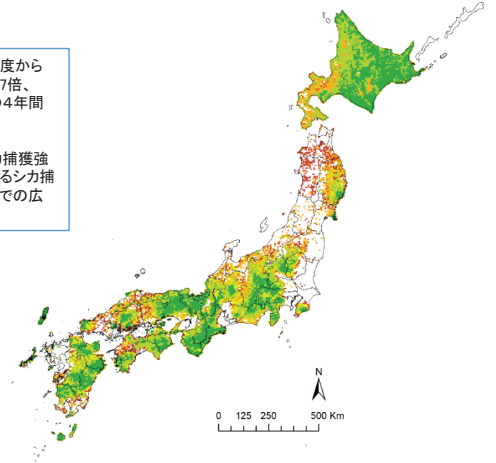
#### <地域条件等>

##### ■二ホンジカの生息分布域

- 二ホンジカの分布域は1978年度から2018年度までの40年間で約2.7倍、2014年度から2018年度までの4年間で約1.1倍に拡大している。
- 都道府県による集中的なシカ捕獲強化のため、高密度地域におけるシカ捕獲、隣県同士が連携した県境での広域捕獲等を支援。

##### 二ホンジカ分布域

- 1978年度調査で生息を確認
- 2003年度調査で新たに生息を確認
- 2011年度調査で新たに生息を確認
- 2014年度調査で新たに生息を確認
- 2020年度調査で新たに生息を確認



## 【47】指定管理鳥獣捕獲等に関する対策【環境省】(2/2)

### ③目標達成に向けた工夫

#### <直面した課題と対応状況>

- 二ホンジカの個体数は減少傾向にあるものの、依然として高い水準にあり、個体数半減目標達成のためには、今後更なる捕獲の強化が求められる。
- 二ホンジカの生息密度が高い地域等での効率的な捕獲手法の実証や、県境付近における隣県同士の広域連携捕獲の実施を支援することで、目標の早期達成を目指す。

#### <コスト縮減や工期短縮の取組例>

①効果的の捕獲技術実証取組事例 (静岡県伊東市)

- 令和4年度、捕獲体制が脆弱な地域において、夜間の二ホンジカの生息状況をドローンに搭載した赤外線カメラにより撮影。翌朝、その情報を基に、猟友会がくりわなを設置。
- 令和5年1月末までに二ホンジカ44頭を捕獲。捕獲効率は、前年度の伊豆地域の平均の約1.6倍。

②広域連携捕獲取組事例 (兵庫県新温泉町、鳥取県鳥取市、岩美町)

- 令和4年度から、兵庫県と鳥取県が連携し、県境付近(下図黄色部分)の捕獲を強化。
- 隣接する3市町において、前年度比約2割増となる二ホンジカ約1,100頭を捕獲。

①効果的の捕獲技術実証取組事例 (静岡県伊東市)

ドローンで撮影したシカの赤外線カメラ画像

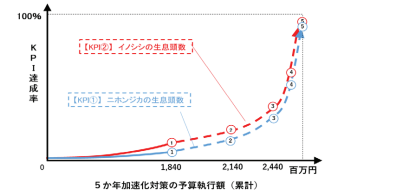
生息分布図 (数字は二ホンジカの生息頭数)

### ④目標達成状況

達成状況 達成済み(見込み) おおむね達成 達成困難

#### <目標達成状況判断の考え方>

- 二ホンジカの生息頭数については、減少傾向にはあるもののまだ高い水準となっており、更なる捕獲圧をかけることが必要。
- イノシシの生息頭数については、捕獲の強化と豚熱の影響が相まって、R3年度以降減少していたが、R5年度に再び増加傾向となっており、更なる捕獲圧をかけることが必要。
- 上記の状況を踏まえ、二ホンジカ・イノシシともに現状の捕獲状況を継続した場合、平成23年度比で半減させるという目標達成が困難の見込み。
- 指定管理鳥獣による植生への影響が報告されている調査地点の面積のうち、林床被度50%以上の確保率についても、目標まで低い状況にあることから、目標達成に向けて引き続き指定管理鳥獣の捕獲を進めていく。



#### <5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

- 二ホンジカはイノシシに比べて行動範囲が広く、捕獲事業が進んだ近年においては、高標高域の捕獲困難地域に移動してしまう傾向があるため、更なる効果的な捕獲手法の技術開発等を推進する必要がある。
- 二ホンジカの生息密度が高い傾向にある奥山地域は県境付近に該当する場合が多く、捕獲体制が十分ではない事例が多数見られるため、隣県同士の広域連携捕獲を推進する必要がある。

#### <加速化・深化の達成状況> ■ 本対策により完了時期を3年前倒し

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
二ホンジカ及びイノシシの個体数半減目標達成に向けた対策	令和10年頃	令和7年頃	二ホンジカ及びイノシシの個体数半減目標達成期限を令和10年度に延長したところ、加速化・深化分の最終年度である令和7年度に向けて更なる捕獲の強化を行う。
指定管理鳥獣による植生への影響が報告されている調査地点の面積のうち、林床被度(50%以上の確保率)	令和27年頃	令和27年頃	二ホンジカ等が捕獲されることで、林床の植生は回復することから、引き続き注視していく。

※完了時期は見込み

### 4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 近年、二ホンジカやイノシシ等の鳥獣による生態系等への影響、農林水産業等への被害が深刻化しており、積極的な捕獲による個体群管理が不可欠。
- 特に二ホンジカ等の食害により、森林植生に下層植生の消失等の深刻な被害がもたらされている。
- 対策を講じたことにより、年々捕獲頭数は増えているが、以前として二ホンジカ及びイノシシの個体数は高い水準にある。
- 二ホンジカ等の適正な生息密度を実現するために、引き続き第1次国土強靱化実施中期計画に位置付けられた「森林等の荒廃の拡大を防ぐための鳥獣対策」として、生息密度が高い地域での捕獲の強化を進めるとともに、効果的な捕獲等の取組を促進していく。

**【48】高濃度PCB処理施設に関する対策【環境省】(1/2)**

**1. 施策概要**

近年頻発する台風等の大規模風水害発生時において、令和2年頃に高濃度PCB廃棄物の安全かつ確実な処理を行うにあたり補修等の対策が必要な設備等が新たに判明した。今後の台風などの水害等を含む大規模災害発生時においても高濃度PCB廃棄物の処理の安全・安心を十分に確保できるよう、全てのJESCO高濃度PCB処理施設における補修等の事業を実施する。

**2. 予算の状況(加速化・深化分)**

(百万円)

指標		R3	R4	R5	R6	R7	累計
インプット	予算額(国費)	3,902	1,650	-	-	-	5,552
	執行済額(国費)	3,902	1,650	-	-	-	5,552

**3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況**

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)		
									うち5か年		
アウトプット	5か年	【環境】今後新たに補修等が必要となるJESCO高濃度PCB処理施設の補修・改修等実施率①	KPI	%	0(H30)	40	60	60	80	100(R7)	
アウトカム	5か年	高濃度PCB廃棄物(コンデンサー等)の処理実績(累積)②	補足指標	台	336,998(85.3%)(H30)	387,108(98.0%)	393,390(99.6%)	395,111(99.9%)	395,474(99.9%)	396,268(100%)	396,268(100%)
		高濃度PCB廃棄物(安定器等)の処理実績(累積)③	補足指標	t	10,133.5(45.6%)(H30)	17,559.8(79.1%)	19,886.7(88.6%)	20,779(94.1%)	21,230(99.2%)	21,408(100%)	21,408(100%)

**①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響**

<KPI・指標の定義>

- ①(JESCO高濃度PCB処理施設の補修・改修等の完了数)/(対象となるJESCO高濃度PCB処理施設の数)×100
- ②処理が必要な高濃度PCB廃棄物のうち、コンデンサー等の処理実績(処理対象の全数:396,268t)
- ③処理が必要な高濃度PCB廃棄物のうち、安定器等の処理実績(処理対象の全数:21,408t)

<対策の推進に伴うKPIの変化>

全国5か所にあるJESCO高濃度PCB処理施設の補修・改修等が進捗・完了することで、KPIの値が100%に近づき、KPIの値が100%となることで、各施設において高濃度PCB廃棄物の処理が進み、高濃度PCB廃棄物の処理事業が完了する。

<対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>  
該当なし

**②対策の優先度等の考え方、地域条件等**

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	・PCB処理基本計画により定められた期限内に高濃度PCB廃棄物の処理を確実・安全に実施するために、大規模災害発生時においても高濃度PCB廃棄物の安全・安心を十分に確保する対策が必要。全てのJESCO高濃度PCB処理施設における補修等を実施することで、今後の台風などの水害等を含む大規模災害時においても処理体制を確保し、処理施設の近隣住民の安全性の確保につながる。
予算投入における配慮事項	・PCB処理基本計画により定められた地域によって、JESCO高濃度PCB処理施設の稼働期間が異なっているため、稼働期間が短いJESCO高濃度PCB処理施設の補修・回収等を優先的に実施している。
地域条件等を踏まえた対応	・全てのJESCO高濃度PCB処理施設における補修等を事業として実施している。令和6年度以降については、東京・北海道の処理施設に対して補修・改修作業を実施しており、引き続き安全に処理ができるよう対策を行う。

**【48】高濃度PCB処理施設に関する対策【環境省】(2/2)**

**③目標達成に向けた工夫**

<直面した課題と対応状況>

令和5年度に北海道の高濃度PCB処理施設における津波対策について検討を行うことになった。大規模災害の影響による機器破損や施設の損傷等を防ぎ、周辺環境への影響を発生させないように補修工事を継続することで、北海道の高濃度PCB廃棄物処理施設においても安心・安全を十分に確保して処理事業が継続して実施できることを確認した。

<コスト縮減や工期短縮の取組例>

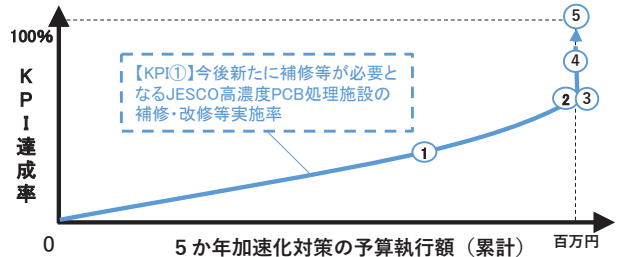
該当なし

**④目標達成状況**

達成状況  達成済み(見込み)  おおむね達成  達成困難

<目標達成状況判断の考え方>

■ JESCO高濃度PCB処理施設における補修等の事業については、高濃度PCB廃棄物の処理の安全・安心を十分に確保して処理事業を行うため、JESCO高濃度PCB処理施設における補修等の事業を継続して実施した結果、大規模災害の際にPCB廃棄物処理事業を停止等することなく、2025年度末までに登録された高濃度PCB廃棄物の処理を完了し、処理事業を終了した。



<5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

該当なし

<加速化・深化の達成状況>

■ 加速化対策により、KPIで設定した値を達成させる。  
※ 当初計画における達成目標を上限値で設定していたので、加速化後の達成目標の数字が同じものとなる。

施策名	当初計画における達成目標(R7)	加速化後の達成目標(R7)	達成の考え方
今後新たに補修等が必要となるJESCO高濃度PCB処理施設の改修実施率	100	100	新規に発生した課題を含め、全国のJESCO施設における改修を実施する。

**4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>**

近年、台風等の大規模風水害や地震等が頻発している。継続して補修・改修等を実施することにより、処理事業を進めるにあたり、大規模災害の影響による機器破損や施設の損傷等を防ぎ、周辺環境への影響を発生させないことが可能になる。

## 【49】PCB早期処理に向けた対策【環境省】(1/2)

### 1. 施策概要

近年頻発する台風等の大規模風水害等を踏まえ、令和2年ごろに当該災害時におけるPCB廃棄物の飛散・流出等のリスクを更に低減させる必要があることが新たに判明。台風等の大規模災害発生時におけるPCB廃棄物の飛散・流出等のリスクを低減すべく、都道府県・政令市等におけるPCB廃棄物の調査の支援やPCB廃棄物を保管しているおそれのある事業者に対する周知等を実施する。

### 2. 予算の状況(加速化・深化分)

(百万円)

指標		R3	R4	R5	R6	R7	累計
インプット	予算額(国費)	257	180	-	-	-	437
	執行済額(国費)	256	145	-	-	-	401

### 3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)		
									うち5か年		
アウトプット	5か年	PCB廃棄物の調査の支援等を実施した都道府県・政令市等の数①	KPI	自治体	0(H30)	62(48%)	79(61%)	90(70%)	110(85%)	129(100%)	129(100%) (R7)
アウトカム	中長期	地震や浸水に伴う飛散等により、人体に甚大な被害をもたらす低濃度PCB廃棄物(PCB特指法に基づく抽出対象:約30万台(今後廃棄物となる推計量を含む。))の処理割合	KPI	%	0(R6)	-	-	-	-	100(R17)	-

#### ①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

##### <KPI・指標の定義>

- ①R2年以降新たにPCB廃棄物の調査が必要となった都道府県・政令市のうち、支援等を実施した都道府県・政令市等の数(全対象:129自治体)
- ②PCB特指法に基づき届出られた低濃度PCB廃棄物(今後廃棄物となる推計量を含む約30万台)の処理割合

##### <対策の推進に伴うKPIの変化>

自治体における掘り起こし調査等の支援が進むことで、PCB廃棄物の調査が進み、PCB廃棄物が増加することで適正処理が加速化する。

##### <対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>

該当なし

#### ②対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>PCB処理基本計画により定められた期限内にPCB廃棄物の処理を確実・安全に実施するために、PCB廃棄物の飛散・流出等のリスクを更に低減させるため、都道府県・政令市におけるPCB廃棄物の掘り起こし調査の支援やPCB廃棄物を保管しているおそれのある事業者に対する周知等を実施する必要があるため、全国に129ある都道府県・政令市等に対して支援等を行う。</li> <li>調査支援を実施した自治体数が増えることで、見つかりにくい場所や見落とされやすい場所に保管されているPCB廃棄物を発見し、災害時における飛散・流出等のリスクを軽減する。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>PCB処理基本計画により定められた期限内にPCB廃棄物の処理を確実・安全に実施できるよう、支援を実施する。</li> </ul>
地域条件等を踏まえた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>PCB廃棄物は全国の事業者で保管している可能性があるため、地域で差を付けず、掘り起こし調査の支援依頼があった自治体に対して調査支援を実施する。</li> </ul>
<地域条件等> 該当なし	

#### ③目標達成に向けた工夫

##### <直面した課題と対応状況>

調査支援等を行う中で、見つかりにくい場所や見落とされやすい場所でPCB廃棄物が発見される事例があった。

PCB廃棄物の発見事例について整理を行い、関係者に周知を行うことで、PCB廃棄物の処理促進につなげるとともに、台風等の大規模災害発生時におけるPCB廃棄物の飛散・流出等のリスクを低減する。

##### <コスト縮減や工期短縮の取組例>

該当なし

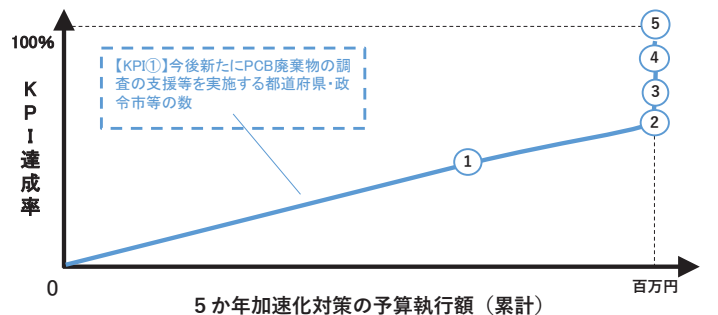
## 【49】PCB早期処理に向けた対策【環境省】(2/2)

### ④目標達成状況

達成状況	<input checked="" type="checkbox"/> 達成済み(見込み)	<input type="checkbox"/> おおむね達成	<input type="checkbox"/> 達成困難
------	---	---------------------------------	-------------------------------

##### <目標達成状況判断の考え方>

- 見つかりにくい場所からもPCB廃棄物が発見され、処理が行われるために、自治体等の調査支援等を行っていく必要がある。
- 相談窓口の設置や専門家派遣、全国的な調査等を実施により支援した都道府県・政令市数が増加することで、KPI値が進捗する。
- 5か年加速化対策のKPIについて、目標を達成した。



##### <5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

- これまで事例集として整理していなかった場所からPCB廃棄物が発見されたり、再調査によりPCB廃棄物が発見される事例があり、調査や広報活動を継続して行い、災害時における飛散・流出等のリスクを防ぐ必要がある。

##### <加速化・深化の達成状況>

- 加速化対策により、KPIで設定した値を達成させる。
- ※当初計画における達成目標を上限値で設定していたので、加速化後の達成目標の数字が同じものとなる。

施策名	当初計画における達成目標(R7)	加速化後の達成目標(R7)	達成の考え方
今後新たにPCB廃棄物の調査の支援等を実施する都道府県・政令市等の割合	100	100	全国の都道府県・政令市等の数から算出

### 4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 近年、全国規模で台風等の大規模風水害や地震等が頻発している。継続してPCB廃棄物の処理促進に向けた調査・周知を進めることで、PCB廃棄物の早期発見や実態把握により処理が加速化される。
- 現在使用中の低濃度PCB含有製品が廃棄される等により、新たに発生する低濃度PCB廃棄物についても適正処理を推進する必要がある。
- 今後新たに発生する廃棄物の推計量を踏まえた指標を第1次国土強靱化実施中期計画に位置付け引き続き低濃度PCB廃棄物の適正処理を推進する。

【50】放射線監視体制の機能維持に関する強化対策【環境省】(1/2)

1. 施策概要

近年、頻発化・激甚化する災害の発生に備えるために、放射線監視体制を維持するためのモニタリングポスト等、老朽化した資機材の更新に関する強化対策を実施する。

2. 予算の状況(加速化・深化分)

(百万円)

指標	R3	R4	R5	R6	R7	累計
インプット						
予算額(国費)	2,317	671	671	671	671	5,000
執行済額(国費)	1,562	670	670	670	670	4,244

3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)	
									うち5か年	
アウトプット	5か年	KPI	%	0(R2)	47	79	112	144	155	100(R7)
アウトカム	中長期	-	-	-	-	-	-	-	-	-

②対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>目標値は、各交付自治体の放射線監視施設等整備事業計画等を踏まえて設定。</li> <li>当該計画では、福島第一原子力発電所事故(2011年3月)後に新たなモニタリング体制の考え方に基づいて整備した資機材が設置から10年以上が経過し電子部品等の劣化や故障が生じている施設設備の更新等の必要性を勘案し、概ね5年間の整備目標を設定。</li> <li>能登半島地震の発生を背景に激甚化・頻発化する地震等災害に対応するため、追加的な設備等の更新が必要。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>原子力関係施設の立地条件が災害ハザードエリアとなっている地域では、モニタリングポストの更新や耐震化・電源多重化整備が必要な施設の優先順位が大きいため、優先的に予算を投入する必要性が高い。</li> </ul>
地域条件等を踏まえた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>能登半島地震の発生を背景に激甚化・頻発化する地震等災害に対応するため、耐震化や電源多重化の観点から、過去の災害発生状況をも踏まえ、地域ごとの対策内容の検討が必要である。</li> <li>地震等災害との複合災害に備え、地震調査研究推進本部が公表している発生確率が高い地域等については、耐震化対策を優先的に実施する必要がある。</li> </ul>

①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

<KPI・指標の定義>

①(原子力関係施設立地内の災害等に対応可能となる耐震化や電源多重化の更新数) / (目標とする更新台数[360台] × 100)

<対策の推進に伴うKPIの変化>

・低線量計、高線量計、可搬型モニタリングポスト、電子線量計等の更新・整備を行うことにより、KPIが進捗する。

<対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>

・地震や台風など災害の頻度・発生状況等ハザードエリア内の施設ごとの対策状況等により、放射線観測局周辺の罹災状況放射線観測局へ送電している電柱が倒壊



<地域条件等>

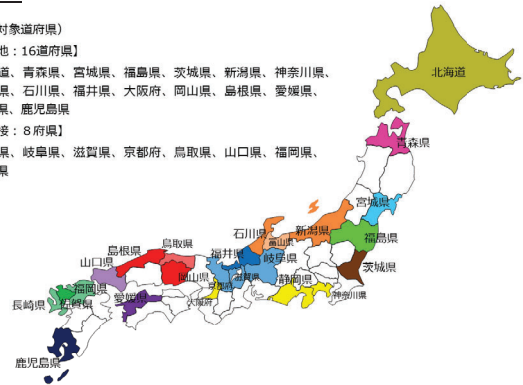
(交付対象道府県)

【立地：16道府県】

北海道、青森県、宮城県、福島県、茨城県、新潟県、神奈川県、静岡県、石川県、福井県、大阪府、岡山県、島根県、愛媛県、佐賀県、鹿児島県

【隣接：8府県】

富山県、岐阜県、滋賀県、京都府、鳥取県、山口県、福岡県、長崎県



【50】放射線監視体制の機能維持に関する強化対策【環境省】(2/2)

③目標達成に向けた工夫

<直面した課題と対応状況>

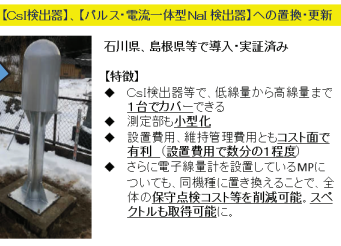
■空間線量率計の検出器等は高額であることが課題であり、コスト削減の取組として同等機能で廉価な機材を活用していく。

<コスト削減や工期短縮の取組例>

モニタリングポストの空間線量率測定装置のコスト削減(例)



空間線量率測定装置(\*)の置換・更新  
(\*)検出器及び関連する測定装置等の更新含む



石川県、島根県等で導入・実証済み

【特徴】

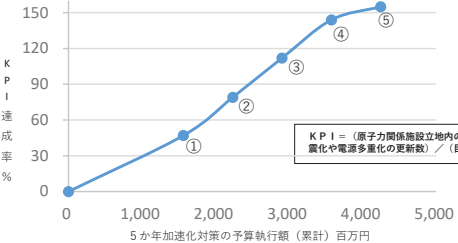
- ◆CsI検出器等で、低線量から高線量まで1台でカバーできる
- ◆測定部も小型化
- ◆設置費用、維持管理費用ともコスト面で有利(設置費用で数分の1程度)
- ◆さらに電子線量計を設置しているMPIについても、同機種に置き換えることで、全体の保守点検コスト等を削減可能。スペクトルも取得可能に。

④目標達成状況

達成状況  達成済み(見込み)  おおむね達成  達成困難

<目標達成状況判断の考え方>

■令和5年度末時点において、当初の目標台数の更新は完了したが、各個別の対策箇所の状況を踏まえ、コスト削減の取組を進めつつ、5か年加速化対策の策定後に生じた新たな課題等に対応していく。



<5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

- 能登半島地震をはじめ、大規模地震による災害の頻発化・甚大化による放射線測定装置等の稼働停止や測定データの通信途絶を回避し、環境放射線モニタリングを継続し、周辺住民の安全を確保する必要性がより一層増加している。
- 引き続きコスト削減の工夫を継続する。

<加速化・深化の達成状況>

■本対策により完了時期を3年前倒し

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
空間放射線量率計等の更新・整備	令和10年度	令和7年度	毎年度の平均的な予算規模より算定

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 能登半島地震の発生等、大規模地震による災害の頻発化・甚大化による放射線測定装置等の稼働停止や測定データの通信途絶を回避し、環境放射線モニタリングを継続し、周辺住民の安全を確保する必要性がより一層増加している。
- 課題を踏まえ、立地地域の特性に応じて、モニタリングポストの耐震化や電源多重化等の事前防止対策を一層強化し、国民の安全度の向上を図っていく必要がある。

(能登半島地震発生前)



(能登半島地震発生後)



【51】高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

激甚化、頻発化する災害から速やかに復旧・復興するためには、道路ネットワークの機能強化が必要。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、災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路の未整備区間の解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進。

2. 予算の状況(加速化・深化分)

(百万円)

指標	R3	R4	R5	R6※2	R7※2	累計
インプット						
予算額(国費)	322,700	217,862	213,353	244,270	189,447	1,187,632
執行済額(国費)※1	322,158	217,581	213,116	242,158	40,228	1,035,242

※1 執行済額は推計値  
※2 令和6年度、令和7年度については緊急対応枠分を含む

3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)		
									100(R23)	30(R7)	
アウトプット	中長期	【国交】高規格道路のミッシングリンク(令和元年度時点:約200区間)改善率(①)	補足指標	%	0(R1)	9	17	23	30	100	30
		【国交】災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約20,000km)の未整備区間(約6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率(②)	補足指標	%	6(R5)	-	-	6	8	10	-
	5か年	【国交】高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間(約880km)の事業着手率(③)	補足指標	%	13(R1)	26	26	33	33	100	47
		【国交】災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間等(約1,100km)の整備完了率(④)	補足指標	%	0(R5)	-	-	0	1	4	-
アウトカム	中長期	【国交】高規格道路のミッシングリンク(令和元年度時点:約200区間)改善率	KPI	%	0(R1)	9	17	23	30	-	30
		【国交】高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間(約880km)の事業着手率	KPI	%	13(R1)	26	26	33	33	-	47

①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

<KPI・指標の定義>

- (未整備区間のうち、全線または一部区間が供用した区間数) / (計画策定時点での未整備区間数) × 100
- (整備が完了した区間の延長) / (災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路の未整備区間の延長) × 100
- (優先整備区間のうち4車線化に着手した延長) / (高規格道路(有料)の4車線化優先整備延長) × 100
- (整備が完了した区間の延長) / (高規格道路(有料)の4車線化事業中間または優先整備区間の延長) × 100

<対策の推進に伴うKPIの変化>

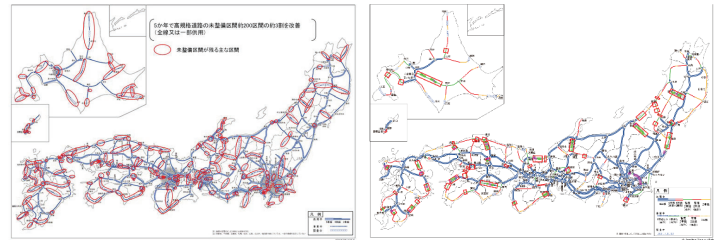
- 高規格道路の整備により未整備区間が改善されKPIが進捗
- 高規格道路の未整備区間の整備が完了することでKPIが進捗
- 高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間のうち、4車線化に着手することでKPIが進捗
- 高規格道路(有料)の4車線化整備が完了することでKPIが進捗

<対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>

②対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路の未整備区間の解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進する。</li> <li>KPI「高規格道路のミッシングリンク改善率」については、5か年加速化対策策定時点のR3からR7の開通見込み数をベースとし、5か年加速化対策による開通箇所を増加を勘案し、目標値を30%と設定。</li> <li>KPI「高規格道路の4車線化優先整備区間の事業着手率」については、5年間で着手が見込まれる箇所を勘案し、目標値を47%と設定。</li> <li>第1次国土強靱化実施中期計画においてKPI・目標の見直しを実施。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の代替性確保などの効果や円滑な事業実施環境が整っているかどうかなどを総合的に勘案し、有識者委員会での意見も踏まえ、計画的に事業を実施。</li> </ul>
地域条件等を踏まえた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に位置付けられた目標や事業規模等を踏まえ、各都道府県における5か年の具体的な進捗見込み等を示した「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム」を各地方整備局等において策定。</li> </ul>

<地域条件等>



未整備区間の整備状況(高規格道路)

高速道路の暫定2車線区間

【51】高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策【国土交通省】(2/2)

③目標達成に向けた工夫

<直面した課題と対応状況>

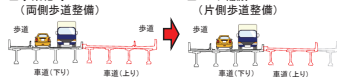
- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、コスト削減の取組を全国で実施し対応。
- トンネル工事において、工場製品の活用による施工効率の向上を図ることにより、工期短縮の取り組みを実施。

<コスト削減や工期短縮の取組例>



①コスト削減の取組事例  
(国道42号田辺西バイパス)

- バイパス整備において、歩道の使用頻度が少ないと想定される区間について、地元及び関係機関と協議のうえ、片側歩道に集約し、施工費を縮減【3.0億円】
- 事業化時(両側歩道整備)
- コスト削減(片側歩道整備)

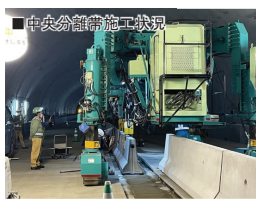


■ 現状写真



②工程短縮の取組事例  
(国道158号大野油坂道路(大野東・和泉区間))

- 高規格道路の整備において、中央分離帯の工場製作品の活用により、トンネル工事にかかる工程を短縮し、令和5年10月の開通を確実にした【6カ月短縮】

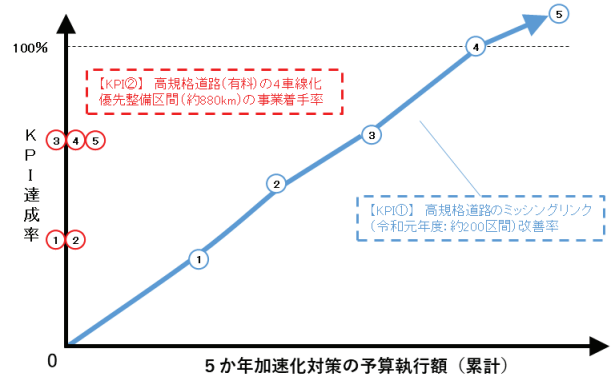


④目標達成状況

達成状況 □達成済み(見込み) ☑おおむね達成 □達成困難

<目標達成状況判断の考え方>

- 高規格道路(有料)の4車線化については、近年の金利上昇や労務単価・資材価格の高騰の状況等を踏まえ、高速道路会社における4車線化事業化に必要な財源を十分に確保することが困難であったが、高規格道路のミッシングリンク改善率については目標を大きく上回っており、道路ネットワークの機能強化の目標は概ね達成された。



<5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、計画当初に想定した事業量を実施可能となるよう、コスト削減等の工夫を図る対応が必要となった。

<加速化・深化の達成状況>

- 加速化対策により高規格道路の未整備区間の改善を2年前倒し

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
高規格道路のミッシングリンクの改善	令和25年度	令和23年度	未整備区間解消に必要な事業規模と毎年度の平均的な予算規模より算定

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 近年、短時間強雨の増加や局所的かつ集中的な大雪が発生しているほか、首都直下地震、南海トラフ地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震などの巨大地震のリスクも切迫化。
- 令和6年1月1日には、石川県能登半島で最大震度7の揺れを観測する巨大地震が発生
- ・ 避難・救助、物資供給等の応急活動に必要な緊急輸送道路である能越道や国道249号等の幹線道路において、橋梁、トンネル、土工等の道路構造物が被災し、長期の通行止めが発生
- ・ 能越道(石川県管理)において、水が集まりやすい沢埋め部の高盛土で大きな被害が生じたが、車線数(盛土幅)が大きいほど交通機能の全損失には至りにくい傾向が判明
- ・ 地震発生後、道の駅が広域的・地域的な防災・復旧のための対応拠点として活用された一方で、一部の道の駅で駐車場や建物などの施設が地震により損傷
- 切迫する災害リスクを踏まえ、引き続き、円滑な避難、救援、復旧活動を支える道路の機能強化を進め、災害に強い道路ネットワークの形成を図っていく必要。
- 4車線化については、整備完了率を指標として第1次国土強靱化実施中期計画に位置付け、計画期間内の目標を達成するため、4車線化事業を着実に推進する。

【52】道路の法面・盛土の土砂災害防止対策【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

令和2年7月豪雨をはじめとする近年の豪雨では、道路区域内だけでなく道路区域外からも土砂崩落が発生し、高速道路及び直轄国道等の幹線道路に長時間にわたる通行止めが生じるなど道路交通に支障を及ぼす事態が発生。道路の法面や盛土において、高度化された点検手法等により新たに把握された災害リスク等に対し、豪雨による土砂災害等の発生を防止するため、法面・盛土対策を推進する。

2. 予算の状況(加速化・深化化)

指標		R3	R4	R5	R6※2	R7※2	累計
インプット	予算額(国費)	57,000	41,000	22,300	24,000	17,237	161,537
	執行済額(国費)※1	56,909	40,903	22,253	23,726	2,232	146,024

3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)		
										うち5か年	
アウトプット	【国交】緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所(約33,000箇所)の整備率(①)	補足指標	%	55 (R1)	67	68	69	70	71 (※3)	100 (R36)	73 (R7)
	【国交】緊急輸送道路(約110,000km)の法面・盛土における対策必要箇所(約34,000箇所(令和6年度末時点))の整備完了率(②)	補足指標	%	67 (R5)	-	-	67	68	69	100 (R36)	-
	【国交】緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所(約33,000箇所)の整備(③)	KPI	%	55 (R1)	67	68	69	70	71	-	73 (R7)
アウトカム	中長期	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

<KPI・指標の定義>

①②③(緊急輸送道路の法面・盛土における対策完了箇所)/(緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所)×100

<対策の推進に伴うKPIの変化>

・緊急輸送道路の法面・盛土における対策を完了させることで、KPIを進捗

<対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>

※3 詳細調査の結果、対策不要と判断された箇所を除いた場合は72%

②対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急輸送道路上の対策必要箇所のうち、豪雨による土砂災害により、通行止めが長期化するおそれのある箇所(広域迂回が必要な箇所、鉄道近接箇所、復旧までに1日以上要する箇所、事前通行規制区間のいずれかに該当する箇所)に合致する約33,000箇所に対し、5年間で対策が完了する箇所を抽出している</li> <li>緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所(約33,000箇所)の整備率を指標として、5か年加速化対策期間で約73%、中長期で100%を目標としている</li> <li>令和6年1月の能登半島地震で盛土・法面等が被災したこと、近年の大雨や台風等において道路区域外からの土砂流入等により緊急輸送道路内外で孤立が発生したことから、今後、高度化された点検手法等により新たな災害リスクの把握が必要であり、その状況を踏まえたKPI・目標の見直しが必要</li> <li>第1次国土強靱化実施中期計画においてKPI・目標の見直しを実施。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の代替性確保などの効果や円滑な事業実施環境が整っているかどうかなどを総合的に勘案し、有識者委員会での意見も踏まえ、計画的に事業を実施。</li> </ul>
地域条件等を踏まえた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急輸送道路のうち、豪雨による土砂災害により、通行止めが長期化するおそれのある箇所(広域迂回が必要な箇所、鉄道近接箇所、復旧までに1日以上要する箇所、事前通行規制区間のいずれかに該当する箇所)を対象に法面・盛土対策を実施</li> </ul>

<地域条件等>

・緊急輸送道路のうち、豪雨による土砂災害により、通行止めが長期化するおそれのある箇所を対象に法面・盛土対策を実施

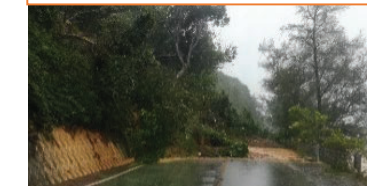
・5か年加速化対策期間中においても、トンネル坑口部で土砂の大規模流出や道路区域外からの土砂崩れにより、孤立の発生や長期間に渡る通行止めを伴うなど、地域への影響が大きい被害が発生

・緊急輸送道路以外の道路においても、台風や線状降水帯等大雨が長時間継続することで、道路法面等の土砂災害が発生し、集落が孤立



E8北陸自動車道(令和4年8月の大雨)

道路区域外からの土砂崩れ※15日3時間通行止め



最大9箇所(853世帯1,814名)で孤立発生



【52】道路の法面・盛土の土砂災害防止対策【国土交通省】(2/2)

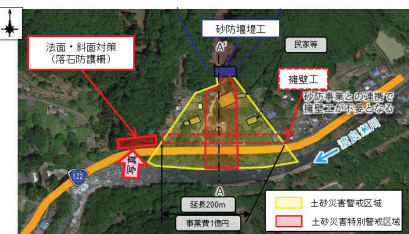
③目標達成に向けた工夫

<直面した課題と対応状況>

- 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
- 砂防事業等との更なる連携による道路区域外の防災対策の推進

<コスト縮減や工期短縮の取組例>

- 国道122号において、法面対策として落石防護柵を設置
- 砂防事業における砂防堰堤工の整備と連携することで、対策範囲を短縮(延長約200m、事業費約1億円を縮減)



4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- R7年度末時点で、緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所(約33,000箇所)の整備率は71%(5か年目標73%)
- 近年、短時間降雨の発生回数の増加や台風の大型化などが顕在化しており、今後、さらに気候変動により水災害の頻発化・激甚化が予測
- 台風や線状降水帯等大雨が長時間継続することで、道路法面等の土砂災害が発生し、集落が孤立
- 令和6年1月の能登半島地震でも、盛土・法面等の道路土工が被災。能越道(石川県管理)において、水が集まりやすい沢埋め部の高盛土で大きな被害が生じたが、車線数(盛土幅)が大きいほど交通機能の全損失には至りにくい傾向が判明

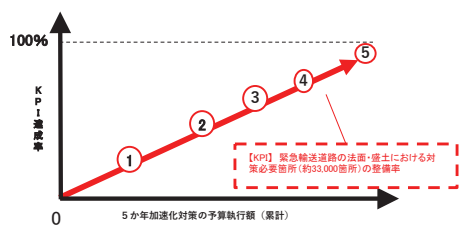
- 高度化された調査手法等により災害リスクを把握し、効率的・効果的に土砂災害防止対策を推進する必要
- 第1次国土強靱化実施中期計画において、能登半島地震を踏まえた盛土点検で新たに対策が必要となった箇所も対象にしており、引き続き、土砂災害防止対策を実施

④目標達成状況

達成状況 達成済み(見込み) おおむね達成 達成困難

<目標達成状況判断の考え方>

関係者協議(用地協議、保安林内作業にかかる手続き等)に時間を要したことや、詳細調査により対策不要となった箇所があるため。



<5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

・昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、計画当初に想定した事業量を実施可能となるよう、コスト縮減等の工夫を図る対応が必要となった。

<加速化・深化の達成状況>

- 加速化対策により緊急輸送道路の法面・盛土対策を2年前倒し

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
緊急輸送道路の法面・盛土対策	令和38年度	令和36年度	対策前の平均的な実績を基に算定

## 【53】道路の高架区間等を活用した津波や洪水からの浸水避難対策【国土交通省】(1/2)

### 1. 施策概要

切迫している南海トラフ地震や激甚化する豪雨災害などに備え、津波や洪水からの緊急避難場所を確保するため、地方公共団体のニーズを踏まえ、予測浸水深よりも高い位置に整備されている直轄国道の高架区間等を緊急避難場所として活用するための避難施設の整備を推進する。

### 2. 予算の状況(加速化・深化分)

(百万円)

指標	R3	R4	R5	R6※2	R7※2	累計
インプット						
予算額(国費)	2,400	2,400	2,500	2,130	1,800	11,230
執行済額(国費)※1	2,399	2,398	2,499	2,115	512	9,924

※1 執行済額は推計値  
※2 令和6年度、令和7年度については緊急対応枠分を含む

### 3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度) うち5か年		
アウトプット	5か年	【国文】緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所(約800箇所)の避難施設の整備率(①)	KPI	%	27(R1)	32	38	44	49	56(※3)	100(R7)
アウトカム	中長期	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

※3 地元自治体と協議の結果、他の周辺施設で代替等により対策不要となった箇所を除いた場合は100%

#### ①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

##### <KPI・指標の定義>

①(緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を整備した箇所)/(緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所)×100

##### <対策の推進に伴うKPIの変化>

・地方公共団体との調整を踏まえ、高架区間や盛土区間に避難場所を整備するとともに、高架区間や盛土区間にアクセスするスロープや階段を整備することにより、KPIが進捗

##### <対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>

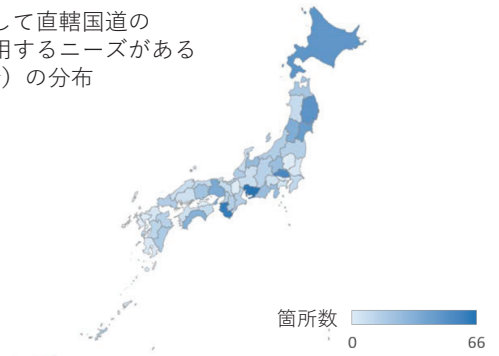
・ハザードマップの更新による浸水想定エリアの見直しや地元調整を踏まえ、地方公共団体が周辺の他施設を指定避難場所として設定する場合や、近接する道路施設を緊急避難場所として統合する場合にはKPIの分母に相当する数値が減少する一方で、地方公共団体から新たな要望があった場合には、KPIの分母に相当する数値が増加するなど、地方公共団体のニーズの変化によりKPIの分母に相当する数値が変化

### ②対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	・緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所(約800箇所)の整備率を指標として、5か年加速化対策期間で100%を目標としている ・令和6年度末の時点で、KPI等の見直しは未実施。一方で、周辺の他施設が地方公共団体の指定避難場所として設定されたケースや、近接する道路施設を緊急避難場所として統合したケースが存在することから、KPIの見直しが必要。
予算投入における配慮事項	・災害時の代替性確保などの効果や円滑な事業実施環境が整っているかどうかなどを総合的に勘案し、有識者委員会での意見も踏まえ、計画的に事業を実施。
地域条件等を踏まえた対応	・地方公共団体のニーズに基づき、地域における津波や洪水からの想定浸水域から避難可能な箇所を選定の上整備 ・津波・洪水の浸水想定エリアと重複する直轄国道の道路区間のうち、浸水想定より道路の方が高い区間を抽出の上、地方公共団体との調整を踏まえ、予測浸水深よりも高い位置に整備されている直轄国道の高架区間等を避難場所として活用 ・東日本大震災時には緊急避難場所として道路の高盛土区間等が活用 ・整備箇所において、地域の方々にご利用方法について説明会を開催し、周知

#### <地域条件等>

緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所(約800箇所)の分布



## 【53】道路の高架区間等を活用した津波や洪水からの浸水避難対策【国土交通省】(2/2)

### ③目標達成に向けた工夫

#### <直面した課題と対応状況>

- 想定浸水深より高い場所に避難できるような盛土区間を新たに整備する場合には、高盛土となることや、軟弱地盤の地盤改良が必要となることがあり、コスト面で課題が存在
- 本線施工時等において既に地盤改良が完了している箇所を活用し、コスト削減を図る

#### <コスト削減や工期短縮の取組例>

- 避難に必要な人員を確保するスペースを盛土で造成しつつ、地元自治体との協議や想定浸水深の設定を踏まえ、適切な位置に避難施設を整備することで、当初設計段階からコストを削減(事業費:25百万円)



①コスト削減取組事例(福岡県みやま市)



### 4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- R7年度末時点で、緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所(約800箇所)の避難施設の整備率は56%
- 地元自治体と協議の結果、他の周辺施設で代替等により対策不要となった箇所を除いた場合は100%(5か年目標100%)

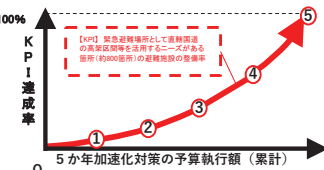
- 気候変動や降雨量増大、近年の強雨傾向による全国的な冠水の発生等、災害の激甚化を踏まえ、安全な避難を実現するため、引き続き、道路における洪水・浸水・津波対策を推進する必要がある

### ④目標達成状況

達成状況  達成済み(見込み)  おおむね達成  達成困難

#### <目標達成状況判断の考え方>

- 5か年加速化対策のKPIについて、地元自治体と協議の結果、他の周辺施設で代替等により対策不要となった箇所があるため。



#### <5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、計画当初に想定した事業量を実施可能となるよう、コスト削減等の工夫を図る対応が必要となった。
- ハザードマップの更新による浸水想定エリアの見直しや地元調整を踏まえ、地方公共団体が周辺の他施設を指定避難場所として設定する場合や、近接する道路施設を緊急避難場所として統合する場合にはKPIの分母に相当する数値が減少する一方で、地方公共団体から新たな要望があった場合には、KPIの分母に相当する数値が増加するなど、地方公共団体の意向でKPIの分母に相当する数値が変化

#### <加速化・深化の達成状況>

- 加速化対策により直轄国道の高架区間等における避難施設の整備を2年前倒し(対策必要箇所数を1年間で対策する箇所数で割った年数が12年であるところ、5か年加速化対策で対策必要箇所を完了させるため、7年の前倒しとしている)

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
直轄国道の高架区間等における避難施設の整備	令和14年度	令和7年度	緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所(約800箇所)の整備完了

## 【54】市街地等の緊急輸送道路における無電柱化対策【国土交通省】(1/2)

### 1. 施策概要

令和元年房総半島台風(台風15号)では、既往最大風速を更新する局地的な強風等により約2,000本の電柱が倒壊し、道路閉塞に伴う通行止め等により復旧活動に支障が生じた。電柱倒壊による道路閉塞のリスクがある市街地等の緊急輸送道路において、道路閉塞等の被害を防止する無電柱化を実施する。

### 2. 予算の状況(加速化・深化分)

指標		R3	R4	R5	R6※2	R7※2	累計
インプット	予算額(国費)	19,400	30,400	34,100	14,300	12,357	110,557
	執行済額(国費)※1	19,309	30,372	34,022	14,021	847	98,572

### 3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※1 計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)		
				5か年	5か年	5か年	5か年	5か年	5か年		
アウトプット	【国交】電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路(約20,000km)における無電柱化着手率(①)	補足指標	%	38(R1)	41	43	45	47	48	100(R4)	52(R7)
	【国交・総務・経産】電柱倒壊のリスクがある市街地等の第1次緊急輸送道路(約10,000km)における無電柱化整備完了率(②)	補足指標	%	54(R5)	-	-	54	55	55	100(R6)	-
アウトカム	【国交】電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路(約20,000km)における無電柱化着手率	KPI	%	38(R1)	41	43	45	47	48	-	52(R7)

### ① KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

#### < KPI・指標の定義 >

##### ① 無電柱化着手率

(電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路において無電柱化に着手した延長) / (電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路約20,000km) × 100

##### ② 無電柱化整備完了率

(電柱倒壊のリスクがある市街地等の第1次緊急輸送道路において無電柱整備完了延長) / (電柱倒壊のリスクがある市街地等の第1次緊急輸送道路約10,000km) × 100

#### < 対策の推進に伴うKPIの変化 >

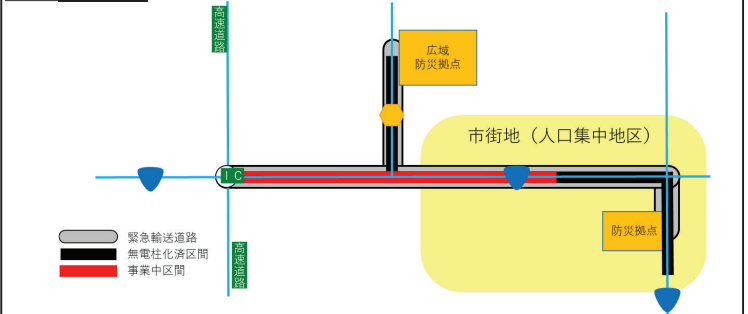
昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、計画当初に想定した事業量を実施可能となるよう、コスト縮減などの対応が必要

#### < 対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価 >

### ② 対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該施策は、無電柱化推進計画の無電柱化着手目標約4,000kmの内数として、約2,400kmの無電柱化に着手する目標を設定。</li> <li>無電柱化推進計画(R3~R7)と同様、事業を拡大していく観点から電柱倒壊による道路閉塞リスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化着手率を設定。</li> <li>令和6年度時点の無電柱化着手率は約47%。</li> <li>無電柱化推進計画では、電線管理者との協議・合意に約9割着手し、概ね工事着手準備が整ってきたところである。</li> <li>一方、令和6年1月能登半島地震では、電柱倒壊により道路閉塞に支障が各地で生じたことから、電柱撤去をより加速化させるため、今後は管路整備を更に進める必要があり、無電柱化整備完了率を補足指標とするための見直しを実施した。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の代替性確保などの効果や円滑な事業実施環境が整っているかどうかなどを総合的に勘案し、有識者委員会での意見も踏まえ、計画的に事業を実施。</li> </ul>
地域条件等を踏まえた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域防災計画等に位置づけられる緊急輸送道路において、電柱倒壊による道路閉塞のリスクがある市街地等を対象として無電柱化を実施。</li> </ul>

### < 地域条件等 >



### ■ 近年の自然災害による電柱倒壊事例



## 【54】市街地等の緊急輸送道路における無電柱化対策【国土交通省】(2/2)

### ③ 目標達成に向けた工夫

#### < 直面した課題と対応状況 >

- 無電柱化推進計画では、「徹底したコスト縮減を推進する」、「事業の更なるスピードアップを図る」ことをポイントとしている。
- コスト縮減は、令和7年度までに平均して約2割のコスト縮減に取り組む、スピードアップは、無電柱化の完了まで7年要している現状に対し、発注の工夫など事業のスピードアップを図り事業期間半減(平均4年)に取り組んでいる。

#### < コスト縮減や工期短縮の取組例 >

【コスト縮減】取組事例 (香川県高松市高松町地区)	【工期短縮】取組事例 (広島県呉市呉広本町地区)
<ul style="list-style-type: none"> <li>従来の管路材に比べ、可撓性に優れ、省力的(管台不要)な管路材(角型FEP管)を採用することで、電線共同溝本体に係る費用を縮減。 【整備延長2.4kmに対して▲200万円】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>詳細設計と本体施工を包括的に発注することで、設計作業の効率化や引込・連携設備の同時施工等により、事業全体の工程を短縮。 【整備延長0.8kmに対して14ヶ月短縮】</li> </ul>

#### 低コスト管路材(角型FEP管)の活用



#### 包括発注方式の活用

	1年	2年	3年	4年	5年
当初工程	5年(60ヶ月)				
包括発注	3年10ヶ月(46ヶ月) ▲14ヶ月短縮				

【工程短縮内訳】  
 ・設計工程=6ヶ月短縮  
 ・施工工程=8ヶ月短縮

### 4. 今後の課題 < 今後の目標設定や対策継続の考え方等 >

- R7年度末時点で、電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路(約20,000km)における無電柱化着手率は48%(5か年目標52%)
- 令和6年1月能登半島地震では、電柱の傾斜や折損が約3,100本発生したことにより道路閉塞が生じ、応急復旧作業に支障が出た場面もあった。

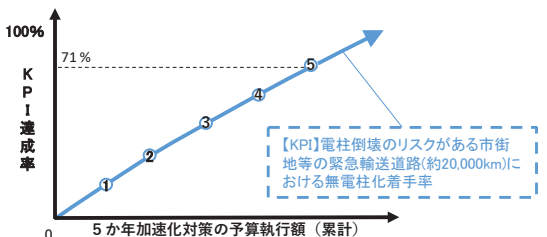
- 国土強靱化実施中期計画では、電柱倒壊のリスクがある市街地の第1次緊急輸送道路において各省庁が連携し、指標に位置付けた整備完了率の達成に向けて、無電柱化の整備を加速する。
- また、災害時における電力、通信を始めとする生活インフラの速やかな緊急復旧に向けて被災状況や道路閉塞の優先区間を共有する連絡調整会議の体制を構築。
- さらに、長期停電や通信障害等防止を目的とする区間は、電線管理者に対して無電柱化を促し、道路管理者と役割分担をしながら無電柱化を進めていく。

### ④ 目標達成状況

達成状況  達成済み(見込み)  おおむね達成  達成困難

#### < 目標達成状況判断の考え方 >

- 対策前の平均的な実績を基に算定。



#### < 5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題 >

- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、計画当初に想定した事業量を実施可能となるよう、コスト縮減等の工夫を図った。
- KPIは着実に向上しているものの、地上機器の設置場所確保に伴う住民との調整、用地取得、電線管理者との協議等に時間を要していることが課題であるが、引き続き関係者との協議等を推進し、無電柱化着手率の向上に努めた。

#### < 加速化・深化の達成状況 >

- 加速化対策により市街地等の緊急輸送道路における無電柱化を3年前倒し ※計画当初の想定

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
市街地等の緊急輸送道路における無電柱化	令和44年度	令和41年度	道路内に電柱が立地し、電柱倒壊リスクがある市街地等の緊急輸送道路における無電柱化の完了する時期より算定。



【56】信号機電源付加装置等の更新・整備に関する対策【警察庁】(1/2)

1. 施策概要

災害発生時においても安全で円滑な交通を確保し、避難路や緊急交通路等を確保するため、信号機電源付加装置等の更新・整備を行う。

2. 予算の状況(加速化・深化分)

(百万円)

指標		R3	R4	R5	R6	R7	累計
インプット	予算額(国費)	-	-	-	-	-	-
	執行済額(国費)	-	-	-	-	-	-

※本対策については加速化・深化分の予算等を措置していない

3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)		
									うち5か年		
アウトプット	5か年	【警察】信号機電源付加装置の整備数(令和3年度以降)	KPI	台	0(R3)	297	623	955	1,237	1,537(※)	2,000(R7)
アウトカム	中長期	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 調査中のため推計値を記載

①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

<KPI・指標の定義>

信号機電源付加装置の整備数

<対策の推進に伴うKPIの変化>

信号機電源付加装置の整備を推進することで増加

<対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>

該当なし

②対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要な交差点において停電時に信号機の滅灯を防止するため、全国の整備状況から必要数を設定</li> <li>交通実態の変化や災害応急対策の拠点の見直し等により、整備対象の信号機も変更となる場合がある。</li> <li>第1次国土強靱化実施中期計画においてKPI・目標の見直しを実施。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>補助金交付の判断に当たり、国土強靱化地域計画に基づく整備を重視</li> </ul>
地域条件等を踏まえた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>信号機電源付加装置は、主要幹線道路又は主要幹線道路と災害応急対策の拠点を連絡する道路に設置されている重要な信号機への整備を推進</li> </ul>
<地域条件等>	主要幹線道路又は主要幹線道路と災害応急対策の拠点を連絡する道路

③目標達成に向けた工夫

<直面した課題と対応状況>

物価高騰等の影響により事業単価が上昇している状況の中でも、着実な整備に努めた。

<コスト縮減や工期短縮の取組例>

該当なし

【56】信号機電源付加装置等の更新・整備に関する対策【警察庁】(2/2)

④目標達成状況

達成状況  達成済み(見込み)  おおむね達成  達成困難

<目標達成状況判断の考え方>

本施策は、交通安全施設等整備事業の予算を活用して推進しているところ、令和3年度以降の5年間で2,000台(1年当たり400台)の整備目標に対して、令和3年度:297台、令和4年度:326台、令和5年度:332台、令和6年度:282台(1年当たり約300台)で推移している。

事業単価が上昇している点等を踏まえると、5年間における整備数は約1,500台(指標の75%)にとどまる見通しである。

目標達成は困難な情勢にあるものの、整備を着実に推進するとともに、可搬式発動発電機を併用した信号機滅灯対策を継続し、災害等発生時における道路交通の安全と円滑の確保に努める。

※本対策については、通常予算のみで実施している。

<5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

物価高騰等の影響により事業単価が上昇したため事業数が低下したほか、令和4年9月、信号機用電球の生産が令和9年度末で終了することが判明したため、信号灯器のLED化事業に予算を重点的に配分し、信号灯器のLED化を早急に完了させる必要性が生じた。

<加速化・深化の達成状況>

■ 5か年加速化対策により重点的に整備を行うことで、完了時期が1年前倒しとなった。 ※計画当初の想定

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
信号機電源付加装置の整備	令和8年度	令和7年度	必要な整備数と毎年度の平均的な予算規模より算定

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 社会資本整備重点計画及び国土強靱化基本計画を踏まえ、信号機電源付加装置等の整備を推進する。
- 信号灯器LED化事業への予算の重点配分及び事業単価の上昇による事業数の低下に対応するため、関係予算の確保に努め、都道府県の取組を支援するほか、第1次国土強靱化実施中期計画中に必要な整備数を踏まえて、見直した指標を同計画に位置付け、引き続き、信号機電源付加装置の計画的な更新を実施する。

【57】老朽化した信号機等の交通安全施設等の更新に関する対策【警察庁】(1/2)

1. 施策概要

災害発生時においても安全で円滑な交通を確保し、避難路や緊急交通路等を確保するため、老朽化した信号機等の交通安全施設等の更新・整備を計画的に行う。

2. 予算の状況(加速化・深化分)

(百万円)

指標		R3	R4	R5	R6	R7	累計
インプット	予算額(国費)	-	-	-	-	-	-
	執行済額(国費)	-	-	-	-	-	-

※本対策については加速化・深化分の予算等を措置していない

3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)			
										うち5か年		
アウトプット	5か年	【警察】老朽化した信号制御機の整備数(令和3年度以降)	KPI	基	0(R3)	6,621	13,391	20,058	26,206	32,706(※)	-	45,000(R7)
アウトカム	中長期	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 調査中のため推計値を記載

①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

<KPI・指標の定義>

老朽化した信号制御機の整備数

<対策の推進に伴うKPIの変化>

老朽化した信号制御機の更新を推進することで増加

<対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>

該当なし

②対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>信号制御機が老朽化することによる信号機の誤作動(滅灯等)を防止するため、全国の信号制御機約20万基について、計画的に更新整備(更新目安19年)するために必要な更新数。</li> <li>第1次国土強靱化実施中期計画においてKPI・目標の見直しを実施。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>補助金交付の判断に当たり、国土強靱化地域計画に基づく整備を重視。</li> </ul>
地域条件等を踏まえた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全施設等の整備状況を把握・分析した上で、老朽施設の更新を計画的に推進。</li> </ul>

<地域条件等>

該当なし

③目標達成に向けた工夫

<直面した課題と対応状況>

物価高騰等の影響により事業単価が上昇している状況の中でも、着実な整備に努めた。

<コスト縮減や工期短縮の取組例>

定期的な保守点検の結果や、信号柱の更新等と同時に施工するなどして、事業費の圧縮に努めた。

【57】老朽化した信号機等の交通安全施設等の更新に関する対策【警察庁】(2/2)

④目標達成状況

達成状況	<input type="checkbox"/> 達成済み(見込み)	<input type="checkbox"/> おおむね達成	<input checked="" type="checkbox"/> 達成困難
<p>&lt;目標達成状況判断の考え方&gt;</p> <p>本施策は、交通安全施設等整備事業の予算を活用して推進しているところ、令和3年度以降の5年間で45,000基(1年当たり9,000基)の整備目標に対して、令和3年度は6,621基、令和4年度は6,770基、令和5年度は6,667基、令和6年度は6,148基(1年当たり約6,500基)で推移している。</p> <p>事業単価が上昇していることから、5年間における整備数は約33,000基(指標の約73%)にとどまる見通しとなっている。</p> <p>目標達成は困難ではあるが、着実に整備を推進し、災害等発生時における道路交通の安全と円滑の確保に努める。</p> <p>※本対策については、通常予算のみで実施している。</p>			
<p>&lt;5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題&gt;</p> <p>物価高騰等の影響により事業単価が上昇したため事業数が低下したほか、令和4年9月、信号機用電球の生産が令和9年度末で終了することが判明したため、信号灯器のLED化事業に予算を重点的に配分し、信号灯器のLED化を早急に完了させる必要性が生じた。</p>			
<p>&lt;加速化・深化の達成状況&gt;</p> <p>■ 5か年加速化対策により重点的に整備を行うことで、完了時期が1年前倒しとなった。 ※計画当初の想定</p>			
施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
老朽化した信号機の整備	令和8年度	令和7年度	必要な整備数と毎年度の平均的な予算規模より算定

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 社会資本整備重点計画及び国土強靱化基本計画を踏まえ、老朽化した信号機や道路標識・道路標示等の交通安全施設等の更新を継続的に推進する。
- 信号灯器LED化事業への予算の重点配分及び事業単価の上昇による事業数の低下に対応するため、関係予算の確保に努め、都道府県の取組を支援するほか、第1次国土強靱化実施中期計画中に必要な整備数を踏まえて、見直した指標を同計画に位置付け、引き続き、信号制御機の計画的な更新を実施する。

【58-1】豪雨による鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

橋脚・橋台の基礎部分の補強、橋梁の架替えにより、豪雨による橋梁の流失・傾斜を防止する。異常検知システムの導入により、橋梁に傾斜等が発生した場合の列車の進入を防止する。

2. 予算の状況(加速化・深化分)

指標		R3	R4	R5	R6※	R7	累計
インプット	予算額(国費)	15	788	13	16	-	832
	執行済額(国費)	12	622	12	14	-	660

※令和6、7年度については緊急対応枠を含む

3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)		
									うち5か年		
アウトプット	【国交】既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率(対象約150橋梁)(①)	補足指標	%	33(R2)	42	75	82	91	100(見込み)	100(R14)	85(R7)
	【国交】既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁(約380橋梁)の流失・傾斜対策の完了率(②)	補足指標	%	35(R5)						100(R16)	-
	【国交】既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁(約380橋梁)の流失・傾斜対策の完了率(対象約150橋梁)(①)	KPI	%	33(R2)	42	75	82	91	100(見込み)	-	85(R7)
アウトカム	豪雨対策を実施した箇所に起因する、鉄道施設の豪雨被害件数(③)	補足指標	件	0(R2)	0	0	0	0	0	0	-

①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

<KPI・指標の定義>

- ①②(流失・傾斜対策を完了した橋梁数) / (既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁数) × 100
- ③補助金の交付を受けて豪雨対策を実施した箇所に起因する、鉄道施設の豪雨被害件数

<対策の推進に伴うKPIの変化>

流失・傾斜のおそれのある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施し、完了させることで、着実にKPIが進捗している。

<対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>

・アウトカム指標については、対策の推進のほか、災害の発生状況、豪雨の頻度等により、指標値が変化。

②対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>①については、既往最大規模の降雨により、流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁(約150橋梁)の流失・傾斜対策の完了率として、5か年加速化対策期間で約85%、中長期の目標値として、令和14年度までに100%を目標としている。</li> <li>②については、既往最大規模の降雨により、流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁(約380橋梁)の流失・傾斜対策の完了率として、中長期の目標値として、令和16年度までに100%を目標としている。</li> <li>③については、豪雨災害における河川にかかる鉄道橋梁の流失・傾斜被害について、0件を維持することを目標としている。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道施設については、鉄道事業者において、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に基づいて2年に1度点検を行うよう、国から鉄道事業者に対して指導している。</li> <li>また、対策の実施に当たっては、河川管理者等の関係者との協議が必要になる場合もある。</li> <li>したがって、各鉄道事業者において、施設点検による健全度判定結果、鉄道輸送の長期運休等のリスクを踏まえ、実施環境が整った箇所から優先的に、流失・傾斜対策を実施。</li> </ul>
地域条件等を踏まえた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道事業者の経営環境や線区状況等に加え、施設点検による健全度判定結果を踏まえ、実施環境が整った箇所から優先的に、流失・傾斜対策を実施。</li> </ul>

<地域条件等> 【鉄道構造物の健全度判定に係る基準】

健全度	構造物の状態
A	運転保安、旅客および講習などの安全ならびに列車の正常運行の確保を脅かす、またはそのおそれのある変状等があるもの
AA	運転保安、旅客および講習などの安全ならびに列車の正常運行の確保を脅かす変状があり、緊急に措置を必要とするもの
A1	進行している変状等があり、構造物の性能が損果しつつあるもの、または、大雨、出水、地震等により、構造物の性能をうしなうおそれのあるもの
A2	変状等があり、将来それが構造物の性能を失うおそれのあるもの
B	将来、健全度Aになるおそれのある変状等があるもの
C	軽微な変状等があるもの
S	健全なもの

【58-1】豪雨による鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策【国土交通省】(2/2)

③目標達成に向けた工夫

<直面した課題と対応状況>

- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、コスト削減の取組を実施。

<コスト削減や工期短縮の取組例>

(アルピコ交通上高地線)

- 隣接する河川堤防復旧工と仮設物を共用することにより、仮設の設置にかかる費用を削減【▲18百万円】

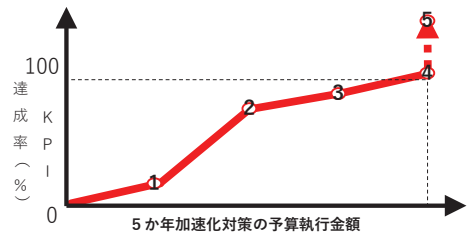


④目標達成状況

達成状況	<input checked="" type="checkbox"/> 達成済み(見込み)	<input type="checkbox"/> おおむね達成	<input type="checkbox"/> 達成困難
------	---	---------------------------------	-------------------------------

<目標達成状況判断の考え方>

- 令和6年度末時点でKPIが目標の85%を超え、目標は達成した。



<5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、コスト削減等の工夫を図る必要。
- 豪雨の激甚化・頻発化により、5か年加速化対策で要対策箇所としてされた橋梁以外でも対策が必要となった。

<加速化・深化の達成状況>

- 加速化対策により、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了時期を27年前倒し。

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策	令和41年度	令和14年度	当初計画における完了時期は、既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁数と毎年度の平均的な予算規模から算定。

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 近年の激甚化・頻発化している豪雨災害の発生状況を踏まえ、第1次国土強靱化実施中期計画において指標の見直しを行った。見直し後の目標達成に向け、引き続き、着実に鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施する必要がある。



【58-2】豪雨による鉄道隣接斜面の崩壊対策【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

法面防護工や落石防止工等を実施することで、豪雨による鉄道隣接斜面の崩壊を防止する。

2. 予算の状況(加速化・深化分)

(百万円)

指標		R3	R4	R5	R6※	R7※	累計
インプット	予算額(国費)	583	432	370	768	661	2,814
	執行済額(国費)	455	397	346	708	0	1,907

3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

※令和6年度、令和7年度については緊急対応枠分を含む

指標		位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)
アウトプット	【国交】既往最大規模の降雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面(約1,200か所)の崩壊防止対策の完了率(①)	補足指標	%	16(R2)	35	52	55	70	83(見込み)	100(R14) 85(R7)
	【国交】既往最大規模の降雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面(約2,400か所)の崩壊防止対策の完了率(②)	補足指標	%	29(R5)						100(R19) -
	【国交】既往最大規模の降雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面(約1,200か所)の崩壊防止対策の完了率(③)	KPI	%	16(R2)	35	52	55	70	83(見込み)	- 85(R7)
アウトカム	豪雨対策を実施した箇所起因する、鉄道施設の豪雨被害件数(③)	補足指標	億円	0(R2)	0	0	1	0	0	-

①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

<KPI・指標の定義>

- ①②(鉄道隣接斜面の崩壊防止対策を完了した数) / (既往最大規模の降雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面) × 100
- ③補助金の交付を受けて豪雨対策を実施した箇所起因する、鉄道施設の豪雨被害件数

<対策の推進に伴うKPIの変化>

- 既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面に対し、崩壊防止対策を実施することにより、鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了率が上昇し、KPIが進捗。

<対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>

- 鉄道用地外からの土砂流入など、鉄道事業者以外の地権者との協議に時間を要する可能性。
- アウトカム指標については、対策の推進のほか、災害の発生状況、豪雨の頻度等により、指標値が変化。

②対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>①については、既往最大規模の降雨により、崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面(約1,200か所)の崩壊防止対策の完了率として、5か年加速化対策期間で約85%、中長期の目標値として、令和14年度までに100%を目標としている。</li> <li>②については、既往最大規模の降雨により、崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面(約2,400か所)の崩壊防止対策の完了率として、中長期の目標値として、令和19年度までに100%を目標としている。</li> <li>③については、豪雨災害における鉄道隣接斜面の崩壊について、0件を維持することを目標としている。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道施設については、鉄軌道事業者において、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に基づいて2年に1度点検を行うよう、国から鉄軌道事業者に対して指導している。</li> <li>また、対策の実施に当たっては、鉄道用地外の所有者等の関係者との協議等が必要になる場合もある。</li> <li>したがって、各鉄道事業者において、施設点検による健全度判定結果及び斜面の崩壊した場合の復旧に要する期間などの鉄道輸送への影響等のリスクを踏まえ、実施環境等が整った箇所から優先的に、崩壊防止対策を実施。</li> </ul>
地域条件等踏まえた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道事業者の経営環境や線区状況等に加え、施設点検による健全度判定結果を踏まえ、実施環境が整った箇所から優先的に、斜面対策を実施。</li> </ul>

<地域条件等>

【鉄道構造物の健全度判定に係る基準】

健全度	構造物の状態
A	運転保安、旅客および講習などの安全ならびに列車の正常運行の確保を脅かす、またはそのおそれのある変状等があるもの
AA	運転保安、旅客および講習などの安全ならびに列車の正常運行の確保を脅かす変状があり、緊急に措置を必要とするもの
A1	進行している変状等があり、構造物の性能が摘果しつつあるもの、または、大雨、出水、地震等により、構造物の性能を失うおそれのあるもの
A2	変状等があり、将来それが構造物の性能を失うおそれのあるもの
B	将来、健全度Aになるおそれのある変状等があるもの
C	軽微な変状等があるもの
S	健全なもの

【58-2】豪雨による鉄道隣接斜面の崩壊対策【国土交通省】(2/2)

③目標達成に向けた工夫

<直面した課題と対応状況>

- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、コスト削減の取組や工期短縮の取組を実施。

<コスト削減や工期短縮の取組例>



①コスト削減・工期短縮の取組事例 (神戸電鉄三田線)

- 築堤法面の法欄に設置するカゴマット内の栗石運搬について、軌道ダンプからモーターカーのバラスト運搬用ダンプトレーに変更することで、運搬費用および工期を削減【▲9百万円、約1か月短縮】



②コスト削減・工期短縮の取組事例 (能勢電鉄妙見線)

- 伐採樹木の搬出方法について軌道車からモーターカーに変更することで、搬出費用および工期を短縮【▲60万円、2日短縮】



4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

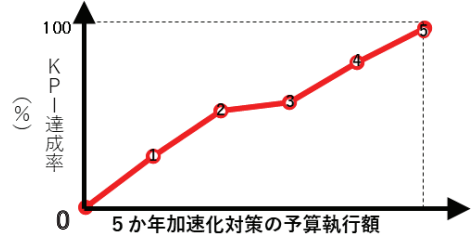
- 近年の激甚化・頻発化している豪雨災害の発生状況を踏まえ、第1次国土強靭化実施中期計画において指標の見直しを行った。見直し後の目標達成に向け、引き続き、着実に鉄道隣接斜面の崩壊対策を実施する必要がある。

④目標達成状況

達成状況  達成済み(見込み)  おおむね達成  達成困難

<目標達成状況判断の考え方>

- コロナ禍による、鉄道事業者の経営環境の悪化により、当初の対策の進捗が低調であったものの、その後、新型コロナウイルス感染症の5類移行によって鉄道利用者数は回復し、経営環境が改善傾向にあることから、対策の進捗状況は回復傾向にある。
- 令和7年度末時点のKPIは83%(見込み)となっており、目標を概ね達成している。現状のペースで対策が進捗すれば、令和8年度には目標の85%を超える見込みである。



<5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、コスト削減等の工夫を図る必要。
- 豪雨の激甚化・頻発化により、5か年加速化対策で要対策箇所とされた箇所以外にも対策が必要となった。

<加速化・深化の達成状況>

- 加速化対策により、鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了時期を27年前倒し。

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
鉄道隣接斜面の崩壊防止対策	令和41年度	令和14年度	当初計画における完了時期は、既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面の箇所数と毎年度の平均的な予算規模から算定。



【59】地下鉄、地下駅、電源設備等の浸水対策【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

止水板、防水扉等の設置により、地下駅等出入口等の浸水被害を防止する。電気設備等の移設や止水板、防水扉等の設置により、電気設備等の浸水被害を防止する。

2. 予算の状況(加速化・深化化)

(百万円)

指標		R3	R4	R5	R6※	R7※	累計
インプット	予算額(国費)	97	165	61	190	114	627
	執行済額(国費)	96	107	61	68	0	332

3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

※令和6年度、令和7年度については緊急対応枠分を含む

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)		
									うち5か年		
アウトプット	中長期 (見直し後)	補足指標	【国交】既往最大規模の降雨により浸水のおそれがある地下駅や電気設備等(地下駅出入口等:約510箇所、電気設備等:約190箇所)の浸水防止対策の完了率(①)	40 (R2)	46	52	53	65	71 (見込み)	100 (R21)	70 (R7)
	5か年	KPI	【国交】既往最大規模の降雨により浸水のおそれがある地下駅や電気設備等(地下駅出入口等:約510箇所、電気設備等:約190箇所)の浸水防止対策の完了率(②)	40 (R2)	46	52	53	65	71 (見込み)	-	70 (R7)
	アウトカム	中長期	補足指標	【国交】既往最大規模の降雨により浸水のおそれがある地下駅や電気設備等(地下駅出入口等:約510箇所、電気設備等:約190箇所)の浸水被害件数(③)	0 (R2)	0	0	0	0	0	-

①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

<KPI・指標の定義>

- ①②(止水板、防水扉等の設置、電気設備等の移設や止水板、防水扉等の設置により浸水防止対策を完了した数) / (既往最大規模の降雨により浸水のおそれがある地下駅や電気設備等) × 100
- ③補助金の交付を受けて浸水対策を実施した箇所起因する、鉄道施設の浸水被害件数

<対策の推進に伴うKPIの変化>

- 既往最大規模の降雨により浸水のおそれがある地下駅や電気設備等に対し、浸水防止対策を実施することにより、浸水防止対策の完了率が上昇し、KPIが進捗。

<対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>

- 鉄道事業者が管理する出入口に限らず、地下駅に接続する施設の出入口等の対策が必要であり、関係者との協議に時間を要する可能性。

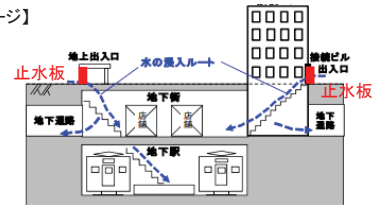
②対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>①については、各鉄道事業者において確認した浸水対策の要対策箇所(具体的には、各自治体等が定めるハザードマップにより、浸水被害が想定される地下駅や電気設備等(地下駅出入口等:約510箇所、電気設備等:約190箇所))の浸水防止対策の完了率として、5か年加速化対策期間で約70%、中長期の目標値として、令和21年度までに100%を目標としている。</li> <li>②については、各鉄道事業者において確認した浸水対策の要対策箇所(具体的には、各自治体等が定めるハザードマップにより、浸水被害が想定される地下駅や電気設備等(地下駅出入口等:約1,000箇所)の浸水防止対策の完了率として、中長期の目標値として、令和24年度までに100%を目標としている。</li> <li>③については、浸水対策を実施した箇所起因する、鉄道施設の浸水被害件数について、0件を維持することを目標としている。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	地方公共団体が定めるハザードマップ等を踏まえ、浸水被害が想定される地下駅等において、実施環境が整った箇所から優先的に、浸水対策を実施。
地域条件等を踏まえた対応	浸水対策の効果を発揮させるためには、鉄道用地外の土地所有者の協力や地下鉄に接続するビル所有者との連携が重要。

<地域条件等>

【浸水対策事業における関係者連携のイメージ】

鉄道事業者が管理する出入口に限らず、地下駅に接続する施設の出入口等の対策が必要



③目標達成に向けた工夫

<直面した課題と対応状況>

- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、コスト削減の取組を実施。

<コスト削減の取組例>(東京メトロ日比谷線)

- 防水ゲート作動時に支障する剛体架線の可動工事期間において、地上部のカテナリ電線をトンネル内へ延伸し摺動させることで、施工上の支障範囲が最小限となり、剛体架線の既設撤去及び新設に伴う費用を削減【▲0.5億円】

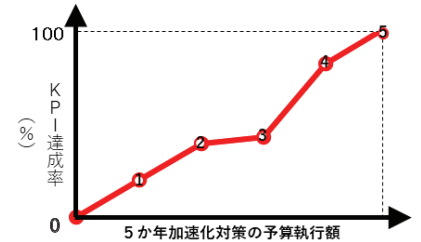
【59】地下鉄、地下駅、電源設備等の浸水対策【国土交通省】(2/2)

④目標達成状況

達成状況	<input checked="" type="checkbox"/> 達成済み(見込み)	<input type="checkbox"/> おおむね達成	<input type="checkbox"/> 達成困難
------	---	---------------------------------	-------------------------------

<目標達成状況判断の考え方>

- コロナ禍による、鉄道事業者の経営環境の悪化により、当初の対策の進捗が低調であったものの、その後、新型コロナウイルス感染症の5類移行によって鉄道利用者数は回復し、経営環境が改善傾向にあることから、対策の進捗状況は回復傾向にある。
- 令和7年度末時点でKPIが目標の70%を超え(見込み)、目標は達成した。



<5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、コスト削減等の工夫を図る必要。
- 豪雨の激甚化・頻発化により、浸水想定の見直しが生じている地域もある。要対策箇所が増加、5か年加速化対策で要対策箇所とされた箇所以外にも対策が必要となった。

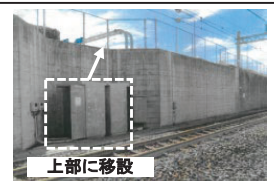
<加速化・深化の達成状況>

- 5か年加速化対策により、浸水防止対策の完了時期を6年前倒し。

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の浸水防止対策	令和27年度	令和21年度	当初計画における完了時期は、既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の箇所数と、毎年度の平均的な予算規模から算定

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 近年の激甚化・頻発化している豪雨災害の発生状況も踏まえ、第1次国土強靱化実施中期計画において、指標の見直しを行った。見直し後の目標達成に向け、引き続き、着実に地下駅等の浸水対策を実施する必要がある。



上部に移設  
信号・通信設備の移設

# 【60】大規模地震による駅、高架橋等の倒壊、損傷対策【国土交通省】(1/2)

## 1. 施策概要

柱、基礎等の耐震補強を実施することで、大規模地震による駅、高架橋等の倒壊・損傷を防止する。

## 2. 予算の状況(加速化・深化分)

(百万円)

指標	R3	R4	R5	R6※	R7※	累計
インプット						
予算額(国費)	2,324	600	2,111	1,277	443	6,755
執行済額(国費)	1,470	459	2,001	1,108	0	5,039

※令和6年度、令和7年度については緊急対応枠分を含む

## 3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	目標値(年度)						
				R3	R4	R5	R6	R7		
アウトプット	5か年								99 (見込み)	100 (R4)
アウトプット	中長期 (見直し後)	KPI	%	97(R1)	98	99	99	99	99	100 (R40)
アウトプット	中長期	補足指標	%	0(R6)						100 (R7)
アウトプット	中長期	補足指標	%	0(R4度末)		37	78			100 (R9)
アウトカム	中長期	補足指標	%	0(R4度末)		26	38			100 (R9)

### ①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

#### <KPI・指標の定義>

- 耐震補強済駅・本数/片道断面輸送量が1日1万人以上の路線における駅、高架橋等の耐震対策が必要な柱等の数
- 耐震補強済駅・本数/片道断面輸送量が1日1万人以上(安全性対策)の路線における駅、高架橋等、1日5万人以上(復旧性対策)の路線における高架橋の耐震対策が必要な柱等の数
- 耐震補強済の重い桁荷重を支えるラーメン橋台/新幹線全路線におけるラーメン橋台の耐震対策が必要な柱等の数
- 耐震補強済の重い桁荷重を支えるラーメン橋台/片道断面輸送量が1日1万人以上の路線におけるラーメン橋台の耐震対策が必要な柱等の数

#### <対策の推進に伴うKPIの変化>

耐震対策の実施により、KPI・補足指標が進捗。

#### <対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>

首都直下地震、南海トラフ地震の発生想定に変更があった場合、指標の値が変化。

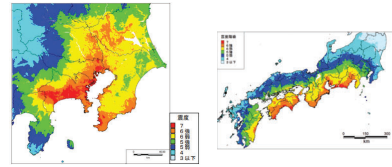
## ②対策の優先度等の考え方、地域条件等

### 対策の優先度等の考え方

目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>①については、首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線(具体的には、片道断面輸送量1日1万人以上の路線、1日利用者1万人以上の駅)の駅、高架橋の耐震化率について、令和4年度末に100%とすることを目標としている。</li> <li>②については、首都直下地震又は南海トラフ地震により震度6強以上が想定される地域の主要鉄道路線や、全国の緊急輸送道路と交差並走する線区における、安全性や復旧性の観点から、令和6年度時点で補強が必要と判断された高架橋等の耐震化率について、令和40年度末に100%とすることを目標としている。</li> <li>③については、新幹線鉄道のプレストレストコンクリート桁を支えるラーメン橋台形式の橋台の柱の耐震化率について、令和7年度末に100%とすることを目標としている。</li> <li>④については、新幹線鉄道以外(在来線)のプレストレストコンクリート桁を支えるラーメン橋台形式の橋台の柱の耐震化率について、令和9年度末に100%とすることを目標としている。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計、関係者との調整等、実施環境が整った箇所から優先的に予算を投入している。</li> </ul>
地域条件等を踏まえた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模地震により鉄道構造物が被災し、大量輸送機関である鉄道が運行不可に陥った場合、国民生活に多大な影響を及ぼすこととなる。</li> <li>大規模地震の発生切迫性や被災時の影響の大きさから、首都直下地震、南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等の耐震化を重点的に推進している。</li> </ul>

### <地域条件等>

- 大規模地震の発生切迫性や、被災時の影響の大きさから、首都直下地震、南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等の耐震化を重点的に推進。



震度想定分布(左:首都直下地震、右:南海トラフ地震)  
出典:内閣府中央防災会議

# 【60】大規模地震による駅、高架橋等の倒壊、損傷対策【国土交通省】(2/2)

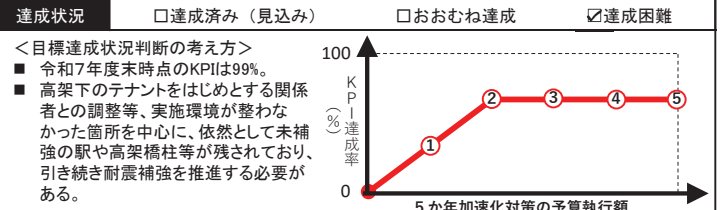
## ③目標達成に向けた工夫

### <直面した課題と対応状況>

- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、コスト削減の取組や工期短縮の取組を実施。
- KPIである首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率は令和7年度時点で99%。高架下のテナントをはじめとする関係者との調整等、実施環境が整わなかった箇所を中心に、依然として耐震補強が完了していない駅や高架橋柱等が残っている状況。



## ④目標達成状況



### <5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、コスト削減等の工夫を図る必要が発生。
- 令和4年3月に発生した福島県沖を震源等を踏まえ、大規模地震に対する更なる安全性の向上に向けた耐震対策の推進が必要。

### <加速化・深化の達成状況> ※計画当初の想定

- 5か年加速化対策により、計画した対策は令和4年度末までに概ね達成。

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化	令和12年度	令和4年度	当初計画における完了時期は、首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の要対策箇所数と、毎年度の平均的な予算規模等から算定。

## 4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 近年の災害の発生状況も踏まえ、第1次国土強靱化実施中期計画において指標の見直しを行った。見直し後の目標達成に向け、引き続き、着実に駅、高架橋等の倒壊、損傷対策を実施する必要がある。



大規模地震による高架橋の被災状況

# 【61-1】港湾の耐災害性強化対策(地震対策)【国土交通省】(1/2)

## 1. 施策概要

3か年緊急対策や最新の地震被害想定等を踏まえ、港湾施設の耐震化等を行うことにより、大規模地震発生時においても国民生活・経済活動を支える海上交通ネットワークの維持や緊急物資輸送機能の確保を早期に実現する。

## 2. 予算の状況(加速化・深化分)

(百万円)

指標	R3	R4	R5	R6※	R7※	累計	
インプット	予算額(国費)	29,769	24,925	31,511	21,460	32,933	140,598
	執行済額(国費)	29,740	24,918	31,504	19,792	2,905	108,861

## 3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

※令和6年度、令和7年度については緊急対応種分を含む

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)		
											うち5か年
アウトプット	5か年	【国交】大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワーク(約400ネットワーク)のうち、発災時に使用可能なものの割合	%	33(R2)	34	39	41	41	41	-	47(R7)
	中長期	【国交】全国の港湾(932港)のうち、大規模地震時に確保すべき港内の海上交通ネットワーク(港湾計画等に基づき耐震強化岸壁に加え、前面の水域施設、外郭施設、背後の荷さばき地や臨海交通施設等を含めた陸上輸送から海上輸送を担う一連の構成施設:464ネットワーク)の整備完了率	%	35(R5)			35	37	38	100(R3)	
アウトカム	中長期	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

### ①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

#### <KPI・指標の定義>

・大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークのうち、発災時に使用可能なものの割合

#### <対策の推進に伴うKPIの変化>

・地震により、重要な港湾施設が長期間にわたり供用できないことにより、支援物資や地域の経済活動を担う物資輸送が滞ることを防止するために、港湾施設の耐震化等を行うことにより、KPI・補足指標が進捗。

#### <対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>

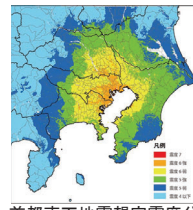
・大規模な地震の発生により、整備中の耐震強化岸壁に被害が出た場合、目標値に届かない事も考えられる。

## ②対策の優先度等の考え方、地域条件等

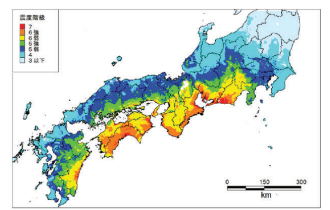
対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>骨太の方針2020において、3か年緊急対策後については、中長期的視点に立って具体的KPI(数値)目標を掲げ計画的に取り組みとされており、地震対策のKPIを設定した。</li> <li>各地方整備局等や港湾管理者において、5か年加速化対策協議決定当時の港湾計画や継続中の事業から、今後対策が必要な港湾のうち、実施状況や工事の調整状況を踏まえて、5年間で対策が完了すると見込まれた港湾を計上し、「R7年度までに47%」と設定した。</li> <li>「第1次国土強靱化実施中期計画」の策定に際し、中長期的目標を再設定した。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会資本整備重点計画等に定めた目標の確実な達成を図るため、各事業の必要性・緊急性を総合的に勘案して予算投入を図る。</li> </ul>
地域条件等	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後発生が予想される首都直下地震、南海トラフ地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震といった巨大地震で対策が必要とされる地域においても、港湾施設の耐震化を推進。</li> <li>リダンダンシー確保の観点から、日本海側についても港湾施設の耐震化を推進。</li> </ul>

### <地域条件等>

・下図のような首都直下地震、南海トラフ地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震の発生が予想されており、想定される被災地域において港湾施設の耐震化を実施。  
 ・一方で、上記の震災の際にリダンダンシー確保の観点から、日本海側等他地域についても港湾施設の耐震化を実施。



首都直下地震想定震度分布 (内閣府防災HPより)



南海トラフ地震想定震度分布 (気象庁HPより)

# 【61-1】港湾の耐災害性強化対策(地震対策)【国土交通省】(2/2)

## ③目標達成に向けた工夫

### <直面した課題と対応状況>

■ 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、以下のコスト削減対策を実施。

### <コスト削減や工期短縮の取組例>

①コスト削減取組事例 (三重県四日市市四日市港)

三重河川国道事務所  
河道掘削砂の有効活用が必要

河道掘削施工状況写真

耐震強化岸壁が位置する地盤を改良する際、近隣の三重河川国道事務所が実施している河川掘削で発生した砂を有効活用することで、砂の購入量の削減を図った。(▲12億円)

有効活用

四日市港湾事務所  
地盤改良砂が施工に必要

地盤改良施工状況写真

地盤改良施工箇所、河道掘削施工箇所、河川砂の有効活用

## 4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

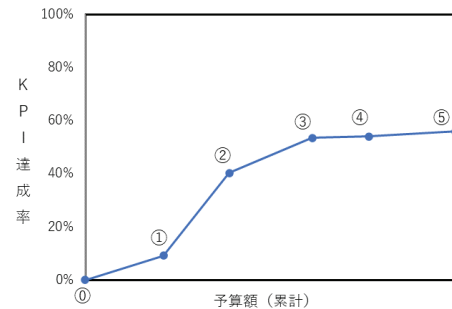
○昨今の物価高や人件費の高騰のほか、事業着手後に判明した地盤条件等の当初の想定との違いによる事業費および工期の増加を踏まえ、引き続きコスト削減や工期短縮の工夫を継続する。  
 ○第1次国土強靱化実施中期計画に位置付けており、引き続き、大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークにおいて、港湾施設の耐震化等を推進し、中長期的目標達成を目指す。

## ④目標達成状況

達成状況  達成済み (見込み)  おおむね達成  達成困難

### <目標達成状況判断の考え方>

■ R7年度において、KPI達成率が約60%であるので、達成困難と判断した。



### <5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

■ 施設の耐震化については、複数年の工期を経て完成する場合が多いため、執行予算によるアウトプットが目標年度までにはKPIの値に反映されなかった。  
 ■ 昨今の物価高や人件費の高騰、事業着手後に判明した当初の想定との違いによる事業費及び工期の増加により遅れが生じた。

### <加速化・深化の達成状況>

■ 加速化対策により、大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークにおける、発災時に使用可能な環境整備を1年前倒し。

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークにおける、発災時に使用可能な環境整備	令和32年度	令和31年度	毎年度の平均的な予算規模より算定



東日本大震災(茨城港)



令和4年福島県沖地震(相馬港)



令和6年能登半島地震(飯田港)

【61-2】港湾の耐災害性強化対策(高潮・高波対策)【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

令和元年房総半島台風や令和元年東日本台風等で発生した想定外の波浪等による浸水被害や施設損壊等を踏まえ、高潮・高波対策を推進することにより、頻発化・激甚化する台風等による重要な港湾施設の被害の軽減を図り、海上交通ネットワークを維持する。

2. 予算の状況(加速化・深化分)

(百万円)

指標		R3	R4	R5	R6※	R7※	累計
インプット	予算額(国費)	9,898	3,405	2,724	2,896	2,260	21,183
	執行済額(国費)	9,897	3,405	2,720	2,895	4	18,923

※令和6年度、令和7年度については緊急対応枠分を含む

3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)		
									うち5か年		
アウトプット	5か年	KPI	%	0(R2)	1	2	2	2	6	-	14(R7)
	中長期	KPI	%	42(R5)	-	-	42	43	43	100(R34)	-
アウトカム	中長期	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

**<KPI・指標の定義>**  
(5か年)  
分母: 海上交通ネットワークの維持のため、高潮・高波対策を実施する必要がある港湾  
分子: 分母のうち、港湾機能維持・早期再開が可能となる港湾

(中長期)  
外郭施設等の防水・止水機能の強化や耐液性能の強化に資する改良が必要な港湾における整備対象延長のうち、施設全体の整備が完了した延長の割合

**<対策の推進に伴うKPIの変化>**  
高波・高潮による重要な港湾施設が長期間にわたり供用できない事態を防止するために、防波堤の整備を行うことで、KPI・補足指標が進捗。

**<対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>**  
対策の推進のほか、整備中の防波堤が地震や台風で被災すると、指標の値が変化。

②対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>骨太の方針2020において、3か年緊急対策後については、中長期的視点に立つて具体的KPI(数値)目標を掲げ計画的に取り組むとされており、高潮・高波対策のKPIを設定した。</li> <li>各地方整備局等や港湾管理者において、5か年加速化対策閣議決定当時の港湾計画や継続中の事業から、今後対策が必要な港湾のうち、実施状況や工事の調整状況を踏まえて、5年間で対策が完了すると見込まれた港湾を計上し、「R7年度までに14%」と設定した。</li> <li>「第1次国土強靱化実施中期計画」においてKPI・目標の見直しを実施。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会資本整備重点計画等に定めた目標の確実な達成を図るため、各事業の必要性・緊急性を総合的に勘案して予算投入を図る。</li> </ul>
地域条件等への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、近年の台風等を踏まえて見直した設計沖波等により想定される高潮・高波の発生時に、港湾の重要な施設(岸壁、臨港道路等)が、長期間にわたり供用できない事態を防止する観点から、過去の災害発生状況を踏まえ、各地域における対策内容を検討。</li> </ul>

<地域条件等>

■ 地形条件、海象条件等が異なることを踏まえ、堤防の高さ等に配慮した上で各地域における対策を推進。



【61-2】港湾の耐災害性強化対策(高潮・高波対策)【国土交通省】(2/2)

③目標達成に向けた工夫

**<直面した課題と対応状況>**

- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、コスト削減の取組を全国で実施。
- 一部の実施箇所では、地元調整の難航や災害による被災、現場着手後の条件変更等により当初の想定より遅れが発生しているが、ICT建機を活用した施工効率の向上を図ること等により工期短縮の取組を実施。

<コスト削減や工期短縮の取組例>



①コスト削減取組事例  
(福島県いわき市小名浜港)

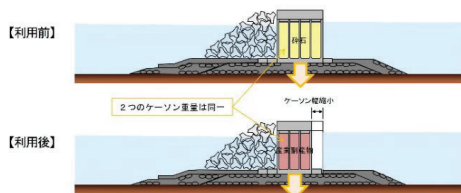


図5-1 コスト削減のイメージ

通常の中詰砂にかえて、小名浜港背後の製錬工場から発生する単位体積重量が大きい、銅の製錬過程で発生する残渣(銅スラグ)を使用することによりケーソン断面幅を縮小し、コスト削減を図っている。

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 昨今の物価高や人件費の高騰、事業着手後に判明した当初の想定との違いによる事業費及び工期の増加を踏まえ、引き続きコスト削減や工期短縮の工夫を継続する。
- 第1次国土強靱化実施中期計画に対策を位置付けており、近年の台風等を踏まえて見直した設計沖波等により想定される高潮・高波の発生時に、海上交通ネットワークの維持や緊急物資輸送の観点から、重要な施設(岸壁、臨港道路等)が、長期間にわたり供用できない事態を防止するよう、引き続き、取組を進める。

④目標達成状況

達成状況  達成済み(見込み)  おおむね達成  達成困難

**<目標達成状況判断の考え方>**

- R7年度において、KPI達成率が約40%であるので、達成困難と判断した。

**<5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>**

- 高潮・高波対策のための防波堤等の整備については、複数年の工期を経て完成する機会が多ことから、執行予算によるアウトプットが目標年度までにKPIの値に反映されなかった。
- 昨今の物価高や人件費の高騰、事業着手後に判明した当初の想定との違いによる事業費及び工期の増加により遅れが生じた。

**<加速化・深化の達成状況>**

- 本対策により完了時期を1年前倒し。

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
対策を実施する必要がある港湾における、高潮・高波対策	令和32年度	令和31年度	毎年度の平均的な予算規模と今後対策が必要な港湾数より算出。

# 【61-3】港湾の耐災害性強化対策(走錨対策)【国土交通省】(1/2)

## 1. 施策概要

令和元年房総半島台風等で発生した走錨事故を踏まえ、港湾における船舶の避難に必要な水域を確保し、来襲する台風から海上交通ネットワークを守る。

## 2. 予算の状況(加速化・深化分)

(百万円)

指標	R3	R4	R5	R6※	R7※	累計
インプット						
予算額(国費)	3,530	3,756	2,943	5,308	3,835	19,372
執行済額(国費)	3,529	3,755	2,943	5,307	381	15,897

※令和6年度、令和7年度については緊急対応枠分を含む

## 3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)			
										うち5か年		
アウトプット	5か年	【国交】船舶の避泊水域を確保する必要がある約50港湾のうち、暴風時の安全な避泊地の確保を実現した割合	KPI	%	17(R2)	22	23	25	25	27	-	42(R7)
	中長期	全国の港湾(932港)のうち、船舶の避泊水域を確保(港湾計画等に基づく船舶の避難に関連する外郭施設等の整備)する必要がある施設延長(60km)の整備完了率	KPI	%	82(R5)	-	-	82	83	83	100(R26)	-
アウトカム	中長期	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

### ①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

#### <KPI・指標の定義>

(5か年)  
分母:船舶の避泊水域を確保する必要がある港湾  
分子:分母のうち、暴風時の安全な避泊地の確保を実現した港湾(中長期)  
船舶の避難に関連する外郭施設等の整備が必要な港湾における整備対象延長のうち、施設全体の整備が完了した延長の割合

#### <対策の推進に伴うKPIの変化>

港内避泊が困難な港湾や混雑海域周辺の港湾等において、避泊水域確保のための防波堤等を整備することでKPI・補足指標が進捗。

#### <対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>

対策の推進のほか、整備中の防波堤が地震や台風で被災すると、指標の値が変化。

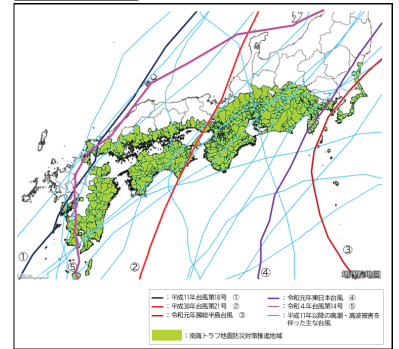
## ②対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>骨太の方針2020において、3か年緊急対策後については、中長期的視点に立って具体的なKPI(数値)目標を掲げ計画的に取り組むとされており、港湾の耐災害性強化対策(走錨対策)について、KPIを設定することとなった。</li> <li>各地方整備局等や港湾管理者において、5か年加速化対策協議決定当時の港湾計画や継続中の事業から、今後対策が必要な港湾のうち、実施状況や工事の調整状況を踏まえて、5年間で対策が完了すると見込まれた港湾を計上し、「R7年度までに42%」と設定した。</li> <li>「第1次国土強靱化実施中期計画」の策定に際し、中長期的目標を再設定した。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会資本整備重点計画等に定めた目標の確実な達成を図るため、各事業の必要性・緊急性を総合的に勘案して予算投入を図る。</li> </ul>
地域条件等を踏まえた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、想定される暴風の発生時に、港内避泊が困難な港湾や混雑海域周辺の港湾等において、走錨事故を防止する観点から、過去の災害発生状況を踏まえ、各地域における対策内容を検討。</li> </ul>

### <地域条件等>

■ 地形条件、海象条件等が異なることを踏まえ、堤防の高さ等に配慮した上で各地域における対策を推進。

#### 過去の台風経路



# 【61-3】港湾の耐災害性強化対策(走錨対策)【国土交通省】(2/2)

## ③目標達成に向けた工夫

### <直面した課題と対応状況>

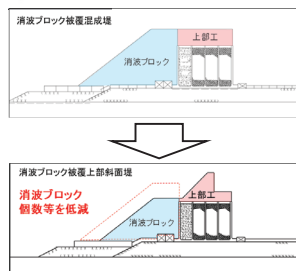
■ 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、コスト削減の取組を全国で実施。  
■ 一部の実施箇所では、地元調整の難航や災害による被災、現場着手後の条件変更等により当初の想定より遅れが発生しているが、ICT建機を活用した施工効率の向上を図ること等により工期短縮の取組を実施。

### <コスト削減や工期短縮の取組例>



#### ①コスト削減の取組事例(高知県室戸市室津港)

■ 構造形式を見直し、設置する消波ブロックの個数を減らすことでコスト削減を図った。  
【▲約12億円】



## 4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

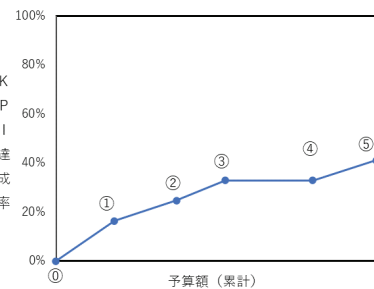
■ 昨今の物価高や人件費の高騰、事業着手後に判明した当初の想定との違いによる事業費及び工期の増加を踏まえ、引き続きコスト削減や工期短縮の工夫を継続する。  
■ 第1次国土強靱化実施中期計画に対策を位置付けており、海上交通ネットワークの維持の観点から、港内避泊が困難な港湾や混雑海域周辺の港湾等において、走錨事故を防止するよう、引き続き、取組を進める。

## ④目標達成状況

達成状況  達成済み(見込み)  おおむね達成  達成困難

### <目標達成状況判断の考え方>

■ R7年度において、KPI達成率が約40%であるので、達成困難と判断した。



### <5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

■ 港湾における船舶の避難に必要な水域を確保する防波堤の整備は、複数年の工期を経て完成する機会が多いことから、執行予算によるアウトプットが目標年度までにはKPIの値に反映されなかった。  
■ 昨今の物価高や人件費の高騰、事業着手後に判明した当初の想定との違いによる事業費及び工期の増加により遅れが生じた。

### <加速化・深化の達成状況>

■ 本対策により完了時期を5年前倒し。

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
船舶の避泊水域を確保する必要がある港湾における、暴風時の安全な避泊地の確保	令和32年度	令和27年度	毎年度の平均的な予算規模と今後対策が必要な港湾数より算出。

# 【61-4】港湾の耐災害性強化対策(埋塞対策)【国土交通省】(1/2)

## 1. 施策概要

令和2年7月豪雨において、漂流物により航路が埋塞したことを踏まえ、豪雨による大規模出水時等に船舶が安全に港湾に到達できるよう、浚渫を行うとともに漂流物回収を含めた体制を強化し、海上交通ネットワークを維持する。

## 2. 予算の状況(加速化・深化分)

(百万円)

指標	R3	R4	R5	R6※	R7※	累計
インプット						
予算額(国費)	18,626	11,741	15,599	19,407	98	65,471
執行済額(国費)	18,614	11,741	15,598	18,992	98	65,045

※令和6年度、令和7年度については緊急対応枠分を含む

## 3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

指標	位置づけ	単位	現状値(年度) ※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)	
									うち5か年	
アウトプット	5か年	【国交】埋塞対策等を行う必要がある港湾及び開発保全航路(約60箇所)のうち豪雨等による大規模出水に備えた対策を講じ、航行の安全性を確保した割合	0(R2)	2	5	6	6	6	-	11(R7)
	中長期	全国の港湾及び開発保全航路(947か所)のうち、埋塞対策等(水城施設等の埋塞対策、海洋環境整備船等の船舶建造・修繕)を行う必要がある港湾及び開発保全航路(100か所)の整備完了率	4(R5)	-	-	4	4	5	100(R31)	-
アウトカム	中長期	-	-	-	-	-	-	-	-	-

### ① KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

#### <KPI・指標の定義>

分母:埋塞対策等を行う必要がある港湾及び開発保全航路  
分子:分母のうち、豪雨等による大規模出水に備えた対策を講じ、航行の安全性を確保した港湾

#### <対策の推進に伴うKPIの変化>

豪雨による大規模出水時等に船舶が安全に港湾に到達できるよう、浚渫を行うとともに漂流物回収を含めた体制が確保されることで、KPI・補足指標が進捗。

#### <対策以外にKPI・指標値の変化に影響を与える要素とその評価>

対策の推進のほか、整備中の防波堤が地震や台風で被災すると、指標の値が変化。

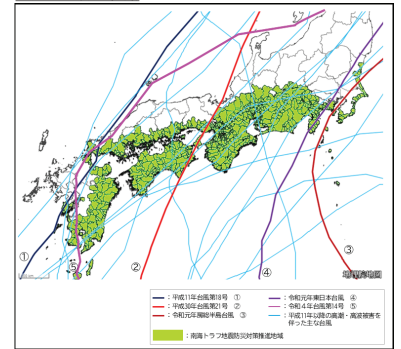
## ② 対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>骨太の方針2020において、3か年緊急対策後については、中長期的視点に立つて具体的なKPI(数値)目標を掲げ計画的に取り組むとされており、港湾の耐災害性強化対策(埋塞対策)のKPIを設定した。</li> <li>各地方整備局等や港湾管理者において、5か年加速化対策策議決定当時の港湾計画や継続中の事業から、今後対策が必要な港湾のうち、実施状況や工事の調整状況を踏まえて、5年間で対策が完了すると見込まれた港湾・航路を計上し、「R7年度までに11%」と設定した。</li> <li>「第1次国土強靱化実施中期計画」においてKPI・目標の見直しを実施。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会資本整備重点計画等に定めた目標の確実な達成を図るため、各事業の必要性・緊急性を総合的に勘案して予算投入を図る。</li> </ul>
地域条件等を踏まえた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、大規模出水時の土砂・漂流物による航路・泊地の埋塞により長期間にわたり船舶が航行できない事態を防止する観点から、過去の災害発生状況を踏まえ、各地域における対策内容を検討。</li> </ul>

### <地域条件等>

- 地形条件、海象条件等が異なることを踏まえ、堤防の高さに配慮した上で各地域における対策を推進。

### ■ 過去の台風経路



# 【61-4】港湾の耐災害性強化対策(埋塞対策)【国土交通省】(2/2)

## ③ 目標達成に向けた工夫

### <直面した課題と対応状況>

- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえ、コスト削減の取組を全国で実施。
- 一部の実施箇所では、地元調整の難航や災害による被災、現場着手後の条件変更等により事業費増加や当初の想定より遅れが発生しているが、地元調整による工事への理解やICT建機を活用した施工効率の向上を図ること等により事業費削減・工期短縮の取組を実施。

### <コスト削減や工期短縮の取組例>



当初計画時点 グラブ浚渫船 × 1 船団      縮減取組み グラブ浚渫船 × 2 船団



- ◆ 航路内の浚渫工事において、これまでの安全対策等の実績を踏まえ、関係機関との調整により安全を確保しつつ1現場あたり2船団を配置することで工期の短縮及びコスト削減を図った。
- ・工程の短縮に伴う間接経費の削減(約5百万円(令和2年度実績))
- ◆ 今後とも、可能な限り工期の短縮及びコスト削減への取組に努める。

## 4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

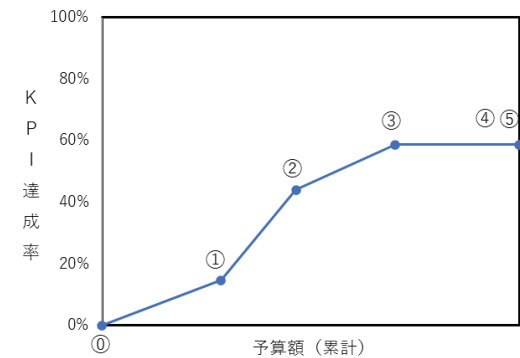
- 昨今の物価高や人件費の高騰、事業着手後に判明した当初の想定との違いによる事業費及び工期の増加を踏まえ、引き続きコスト削減や工期短縮の工夫を継続する。
- 第1次国土強靱化実施中期計画に対策を位置付けており、海上交通ネットワークの維持の観点から、大規模出水時の土砂・漂流物による航路・泊地の埋塞により長期間にわたり船舶が航行できない事態を防止するよう、引き続き、取組を進める。

## ④ 目標達成状況

達成状況  達成済み(見込み)  おおむね達成  達成困難

### <目標達成状況判断の考え方>

- R7年度において、KPI達成率が約60%であるので、達成困難と判断した。



### <5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

- 浚渫等は複数年の工期を経て完了する機会が多いことから、執行予算によるアウトプットが目標年度までにはKPIの値に反映されなかった。
- 昨今の物価高や人件費の高騰、事業着手後に判明した当初の想定との違いによる事業費及び工期の増加により遅れが生じた。

### <加速化・深化の達成状況>

- 本対策により完了時期を3年前倒し。

施策名	当初計画における完了時期	加速化後の完了時期	完了時期の考え方
港湾及び開発保全航路における、豪雨等による大規模出水に起因する埋塞への対策	令和32年度	令和29年度	毎年度の平均的な予算規模と今後対策が必要な港湾数より算出。