

【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)

指標	R3	R4	R5	R6※2	R7※2	累計
インプット						
予算額(国費)	322,700	217,892	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

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) ※計画年度時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)		
									うち5か年	うち5か年	
アウトプット	【国土】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	35	100(R2)	30(R7)
	【国土】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)の整備進捗率(②)	補足指標	%	6(R5)	-	-	6	8	10	100(R6)	-
	【国土】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	33	100(-)	47(R7)
	【国土】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(約1,100km)の整備完了率(④)	補足指標	%	0(R5)	-	-	0	1	4	100(R5S)	-
アウトカム	【国土】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	35	-	30(R7)
	【国土】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	33	-	47(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>**

- 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車線化事業中区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

- 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。
- 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。
- 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か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。
- 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。

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

「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。

**<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、施工費を削減(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)

② 工期短縮の取組事例 (国道158号 大野坂道路(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か月短縮)

**■ 状況写真**

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。

KPI達成率

5か年加速化対策の予算執行額(累計)

① ② ③ ④ ⑤

**<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・深化分)**

(百万円)

指標	R3	R4	R5	R6※2	R7※2	累計	
							予算額(国費)
インプット	執行済額(国費)※1	56,909	40,903	22,253	23,726	2,232	146,024

※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	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年度実施地点】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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

※3 経緯調査の結果、対策不要と判断された箇所を除いた場合は72%

**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>**

**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>
地域条件等に対する対応	<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

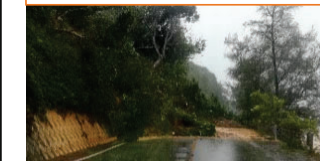
・緊急輸送道路以外の道路においても、台風や線状降水帯等大雨が長時間継続することで、道路法面等の土砂災害が発生し、集落が孤立



トンネル坑口部における土砂の大規模流入

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**



国道505号(令和5年台風6号)



最大9箇所(853世帯1,814名)で孤立発生

鳥取県内の孤立(令和5年台風7号)

**【52】道路の法面・盛土の土砂災害防止対策【国土交通省】(2/2)**

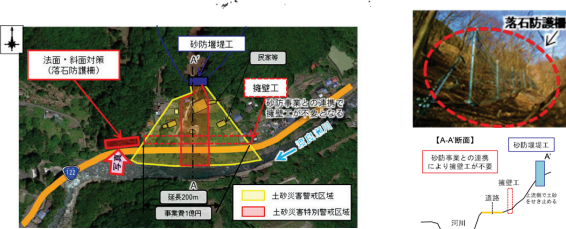
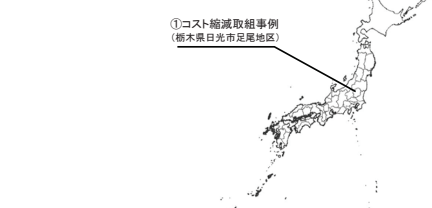
**③目標達成に向けた工夫**

**<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)

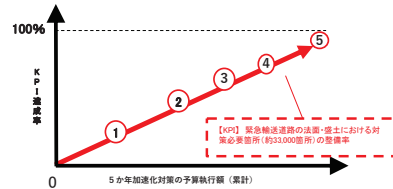


**④目標達成状況**

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

**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

**【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)							目標値(年度)	
			※計画策定時	R3	R4	R5	R6	R7	うち5か年		
アウトプット	5か年	KPI	%	27(R1)	32	38	44	49	56(R6)	-	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箇所は100%

**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 (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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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。</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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>整備箇所において、地域の方々に利用方法について説明会を開催し、周知</li> </ul>

**< 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 >**

- 想定浸水深よりも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)

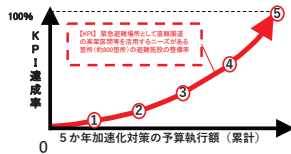


**④ 目標達成状況**

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に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

**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

【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
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)	
				R3	R4	R5	R6	R7	うち5か年	うち5か年
アウトプット	【国文】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(%)	補足指標	38(R1)	41	43	45	47	48	100(R41)	52(R7)
	【国文・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(%)	補足指標	54(R5)	-	-	54	55	55	100(R61)	-
アウトカム	【国文】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化整備完了延長)/(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>**

【市街地等の緊急輸送道路における無電柱化対策のイメージ】

■近年の自然災害による電柱倒壊事例

- 【令和元年9月 台風15号】 傾斜・折損本数 約2,000本
- 【令和6年1月 能登半島地震】 傾斜・折損本数 約3,100本

【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。</li> <li>【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</li> <li>【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**



④目標達成状況

**達成状況** □達成済み(見込み) □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。

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、指標に位置付けし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。

【55】渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

令和元年東日本台風では、大雨の影響で広い範囲で河川の氾濫や浸水被害が発生し、河川に隣接する道路が被災した。令和2年7月豪雨では、梅雨前線の停滞による記録的な大雨により、河川の氾濫および橋梁の流失、河川隣接区間の道路流失等が発生した。通行止めが長期化する渡河部の橋梁流失や河川隣接区間の道路流失等の災害リスクに対し、橋梁・道路の洗掘・流失対策や橋梁の架け替え等を推進する。

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)	26,500	14,400	36,400	39,100	27,940	144,340
執行済額(国費)※1	26,467	14,373	36,307	38,602	3,909	119,659

※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							目標値(年度)	
				R3	R4	R5	R6	R7	R8	R7	うち5か年	
アウトプット	中長期	【国交】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(%)	%	0(R1)	4	9	17	30	45	100(R22)	28(R7)	
	5か年	【国交】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(%)	KPI	%	0(R1)	4	9	17	30	45	-	28(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>

①② (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・流失対策完了箇所) / (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) × 100

<対策の推進に伴うKPIの変化>

・渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失対策を完了させることで、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>緊急輸送道路上の対策必要箇所のうち、水衝部や広域迂回が必要な箇所を絞り込んだ約1,700箇所に対し、5年間で対策完了が見込まれる箇所を抽出しており、5か年加速化対策期間で約28%、中長期の目標として100%を目標としている。</li> <li>令和6年度末の時点で、KPIや目標値、対象箇所(分母)等の見直しは未実施。近年の大雨や台風の影響によって、追加的な整備が必要となる場合、KPI・目標の見直しが必要。</li> <li>大雨や台風による被災事象は流失のみではないため、法面盛土対策、構造物の老朽化対策、耐震補強等と連携したネットワークとしての強靱化を継続的に図る必要がある。</li> <li>あわせて、5か年加速化対策期間においても、全国で災害が発生し、橋梁や道路の流失が発生しており、地方公共団体においても早期に緊急対策が行えるような手段の確保も並行して進める必要がある。</li> <li>河床の経年変化に伴い、対策箇所の増加が見込まれるため、防災点検において洗掘のおそれがある箇所を確認していく。</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>地域によらず、箇所ごとの点検結果を踏まえ、実施環境が整った箇所について対策を実施。</li> </ul>

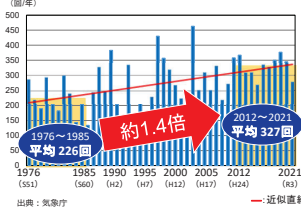
<地域条件等>

- ・1時間降水量50mm以上の年間発生回数が増加傾向となり、災害リスクが高まっている。
- ・5か年加速化対策期間においても、全国で災害が発生し、橋梁や道路の流失が発生している。(令和4年度)

【激甚化・頻発化する気象災害】

[1時間降水量50mm以上の年間発生回数]

(平均値1,300地点あたり)



【55】渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策【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>

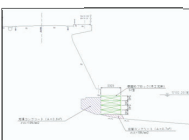
- 河川区域内での施工や狭小な空間での施工が多いため、非出水期施工とせざるを得ず、複数年に跨る箇所が多く存在したところ、新技術の導入等により、工期短縮を実現。

<コスト縮減や工期短縮の取組例>

- 国道210号において、道路流失対策として河川護岸基礎部の根固工を実施
- 河川護岸の根固工にパネルネット式木工沈床を採用
- 本工法の採用により従来工法と比較して作業日数を1/3(約60日→約20日)に短縮



<断面図>



<施工状況>



<施工後>

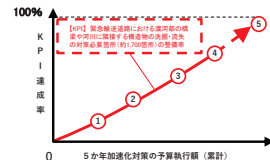


④目標達成状況

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>

- 渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失対策の整備等については、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当該年度のKPIの値には反映されず後年度のKPIの値に反映されるため、個別の対策箇所の事業内容に応じて毎年度のKPIの値の増減幅が変わる。
- 5か年加速化対策のKPIについては、令和6年度で30%となり、目標を達成済みである。



<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、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。

<加速化・深化の達成状況>

- 加速化対策により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・流失対策を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
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・流失対策	令和23年度	令和22年度	・対策前の平均的な実績を基に算定

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

OR7年度末時点で、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)の整備率は45%(5か年目標28%)

- 強靱なネットワークを早期に発現させる観点から、法面盛土対策や構造物の老朽化対策等と連携したネットワークとしての強靱化を継続的に図る必要がある。
- 橋梁や道路の流失が発生した場合にも早期に緊急対策が行えるよう、応急組立橋の確保及び資与等による地方公共団体への支援も併せて行う必要がある。
- 第1次国土強靱化実施中期計画に位置付け、引き続き、渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策を実施

**【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)		
									5か年	うち5か年	
アウトプット	5か年	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	<input type="checkbox"/> 円達成済み(見込み)	<input type="checkbox"/> おおむね達成	<input checked="" type="checkbox"/> 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

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き整備を重視</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>
<p>&lt;地域条件等&gt; 該当なし</p>	

①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

<p>&lt;KPI・指標の定義&gt; 老朽化した信号制御機の整備数</p>
<p>&lt;対策の推進に伴うKPIの変化&gt; 老朽化した信号制御機の更新を推進することで増加</p>
<p>&lt;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&gt; 該当なし</p>

③目標達成に向けた工夫

<p>&lt;直面した課題と対応状況&gt; 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。</p>
<p>&lt;コスト縮減や工期短縮の取組例&gt; 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。</p>

【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; 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。 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。 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。 ※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; 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; ■ 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>											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>施策名</th> <th>当初計画における完了時期</th> <th>加速化後の完了時期</th> <th>完了時期の考え方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>老朽化した信号機の整備</td> <td>令和8年度</td> <td>令和7年度</td> <td>必要な整備数と毎年度の平均的な予算規模より算定</td> </tr> </tbody> </table>				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
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) ※計画未定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)		
									うち5か年		
アウト アウト アウト	中長期 【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、※)	100(R14)	85(R7)
	中長期(見直し後) 【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)	-
	5か年 【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)	KPI	%	33(R2)	42	75	82	91	100(見込、※)	-	85(R7)
アウトカム	中長期	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	件	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

<p>&lt;KPI・指標の定義&gt;</p> <p>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</p> <p>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</p>
<p>&lt;対策の推進に伴うKPIの変化&gt;</p> <p>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。</p>
<p>&lt;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&gt;</p> <p>・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。</p>

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事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】

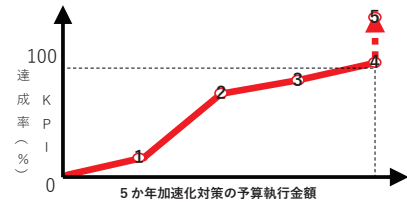


④目標達成状況

達成状況  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)

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

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(④)	補足指標	億円	0(R2)	0	0	1	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(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おそ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、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	<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】

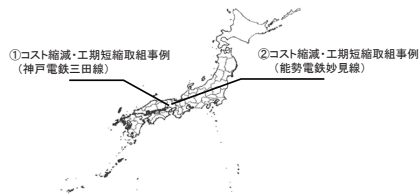
健全度	構造物の状態
A	運転保安、旅客および講習などの安全ならびに列車の正常運行の確保を脅かす、またはそのおそれのある変状等があるもの
AA	運転保安、旅客および講習などの安全ならびに列車の正常運行の確保を脅かす変状があり、緊急に措置を必要とするもの
A1	進行している変状等があり、構造物の性能が損壊しつつあるもの、または、大雨、出水、地震等により、構造物の性能を失うおそれのあるもの
A2	変状等があり、将来それが構造物の性能を失うおそれのあるもの
B	将来、健全度Aになるおそれのある変状等があるもの
C	軽微な変状等があるもの
S	健全なもの

【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裏石運搬について、軌陸ダンプからモーターカーのバラスト運搬用ダンプトローリーに変更することで、運搬費用および工期を縮減【▲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陸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】

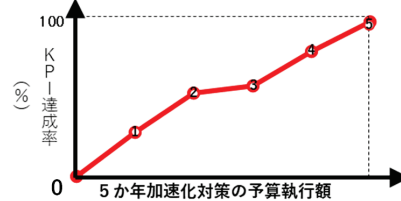


④目標達成状況

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。

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、着実に鉄道隣接斜面の崩壊対策を実施する必要がある。



**【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・深化分)**

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**

指標		位置 づけ	単位	現状値(年度) ※計画案定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)	うち5か年
アウト プット	【雨文】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)	補足 指標	%	40(R2)	46	52	53	65	71 (見込み)	100 (R21)	70 (R7)
	【雨文】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(約1,000か所)の浸水防止対策の完了率(②)	補足 指標	%	38(R5)						100 (R24)	-
	【雨文】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(約190箇所)の浸水防止対策の完了率(③)	KPI	%	40(R2)	46	52	53	65	71 (見込み)	-	70 (R7)
アウト カム	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(④)	補足 指標	箇所	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(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。

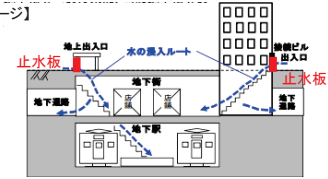
**②対策の優先度等の考え方、地域条件等**

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
地域条件等	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

**<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化工事期間において、地上部のカテナリ電車線をトンネル内へ延伸し揺動させることで、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縮減【▲0.5億円】

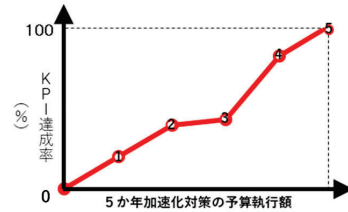
**【59】地下鉄、地下駅、電源設備等の浸水対策【国土交通省】(2/2)**

**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。

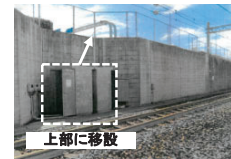
**<加速化・深化の達成状況>**

- 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。



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・深化化)

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種分を含む

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	R3	R4			
アウトプット 5か年	【国文】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(対象駅:約2,100駅、高架橋柱等:約370,000本)(①)	KPI	%	97(R1)	98	99	99	99	99	99(見込み)	100(R4)	100(R4)
アウトプット 中長期(見直し後)	【国文】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等の主要鉄道路線等の駅、高架橋等の耐震化率(対象:約30,000か所)(②)	補足指標	%	0(R6)						100(R40)	-	
アウトプット 中長期	【国文】重い桁荷重を支えるラーメン橋台(約1,100箇所)(③)	補足指標	%	0(R4度末)		37	78			100(R7)	-	
アウトプット 中長期	【国文】重い桁荷重を支えるラーメン橋台(約1,100か所)の耐震化率(新幹線鉄道以外)(④)	補足指標	%	0(R4度末)		26	38			100(R9)	-	
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>

- ①耐震補強済駅・本の数/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
- ②耐震補強済駅・本の数/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
- ③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
- ④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>

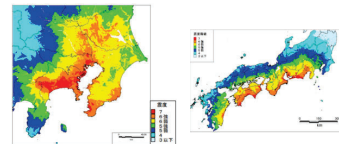
首都直下地震、南海トラフ地震の発生想定に変更があった場合、指標の値が変化。

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>
地域条件等における対応	<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>大規模地震の発生時の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>

- 大規模地震の発生時の切迫性や、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)

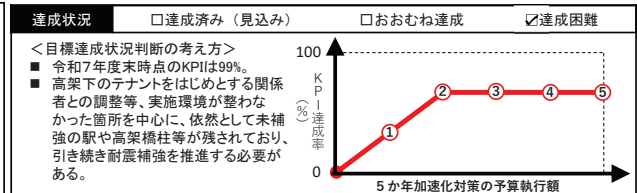
③目標達成に向けた工夫

<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、コスト縮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、コスト縮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

<コスト縮減や工期短縮の取組例>

①コスト縮減の取組事例  
(西日本鉄道天神大牟田線)

- 工事資材や人件費の高騰により工事費の増大が見込まれたため、一時的に撤去した施設物や資材の仮置場を、社外施設から社内管理地(空きテナント等)に変更し、コスト縮減を図った【▲0.4億円】



②工期短縮の取組事例  
(相模鉄道いずみ野線)

- トンネル内中柱の耐震補強において、リバー施工の際、ローリング足場から軌道車による足場一台車に変更したことで、当夜の足場組立・撤去を省略でき工期を短縮。【0.5か月短縮】



【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	うち6か年	
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	KPI	%	33(R2)	34	39	41	41	41	-	47(R7)
アウトプット	【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港交通施設等を含む)の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	KPI	%	35(R5)		35	37	38		100(R33)	
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 >

・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 >

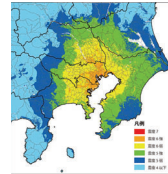
・大規模な地震の発生により、整備中の耐震強化岸壁に被害が出た場合、目標値に届かない事も考えられる。

② 対策の優先度等の考え方、地域条件等

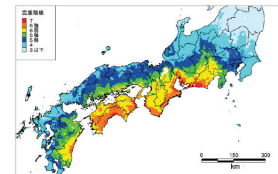
対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>骨太の方針2020において、3か年緊急対策後については、中長期的視点に立つて具体的なKPI(数値)目標を掲げ計画的に取り組むとされており、地震対策のKPIを設定した。</li> <li>各地方整備局等や港湾管理者において、5か年加速化対策閣議決定当時の港湾計画や継続中の事業から、今後対策が必要な港湾のうち、実施状況や工事の調整状況を踏まえて、5年間で対策が完了すると見込まれた港湾を計上し、「R7年度までに47%」と設定した。</li> <li>「第1次国土強靱化実施中期計画」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>
地域条件等で踏まえた対応	<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、以下のコスト縮減対策を実施。

< コスト縮減や工期短縮の取組例 >

①コスト縮減取組事例 (三重県四日市市和日市港)

**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

**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

有効活用

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)

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。

達成率

100%  
80%  
60%  
40%  
20%  
0%

KPI達成率

① ② ③ ④ ⑤

予算額(累計)

< 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 >

- 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

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、引き続きコスト縮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。



【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)

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	2,885	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)

分子: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:分子のうち、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波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＞

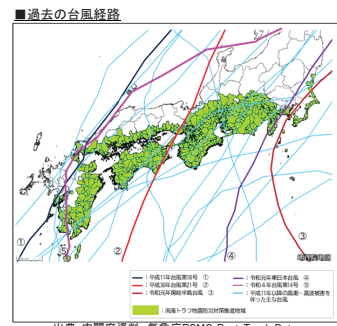
対策の推進のほか、整備中の防波堤が地震や台風で被災すると、指標の値が変化。

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	
目標値の見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>骨次の方針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た具体的なKPI(数値)目標を掲げ計画的に取り組むとされており、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	<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。



出典:内閣府資料、気象庁RSMC Best Track Data 及び地理院地図より国土交通省港湾局作成

【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)

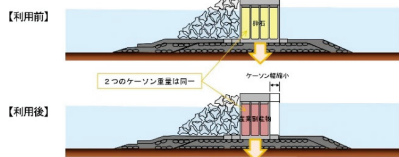


図5-1 コスト削減のイメージ

通常の中詰砂にかえて、小名浜港背後の製鉄工場から発生する単位体積重量が大きい、鋼の製錬過程で発生する残渣(鋼スラグ)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>

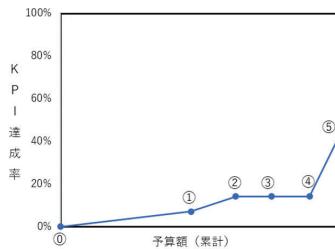
■ 昨今の物価高や人件費の高騰、事業着手後に判明した当初の想定との違いによる事業費及び工期の増加を踏まえ、引き続きコスト削減や工期短縮の工夫を継続する。  
 ■ 第1次国土強靱化実施中期計画に対策を位置付けており、近年の台風等を踏まえて見直した設計沖波等により想定される高潮・高波の発生時に、海上交通ネットワークの維持や緊急物資輸送の観点から、重要な施設(岸壁、臨港道路等)が、長期間にわたり供用できない事態を防止するよう、引き続き、取組を進める。

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	361	15,897

※令和6年度、令和7年度については緊急対応特分を含む

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	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港湾の約50%のうち、暴風時の安全な避泊地の確保を実現した割合	%	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	%	82(R5)	-	-	82	83	83	100(R26)	-
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>

(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。

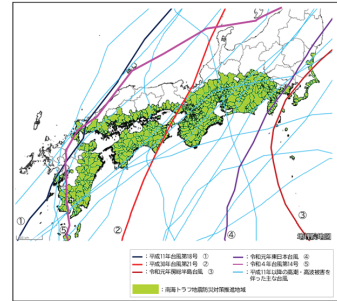
② 対策の優先度等の考え方、地域条件等

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	<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)

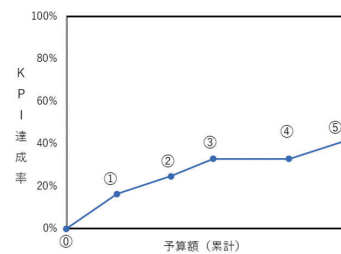
■ 構造形式を見直し、設置する消波ブロックの個数を減らすことでコスト削減を図った。  
【▲約12億円】

④ 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。

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。

【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種分を含む

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)	2	5	6	6	6	-	11(R7)
	中長期	KPI	%	4(R5)	-	-	4	4	5	100(R9)	-
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。

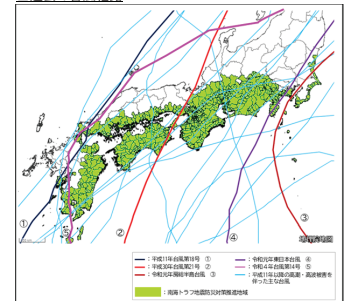
② 対策の優先度等の考え方、地域条件等

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みとされており、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・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、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



出典:内閣府資料、気象庁RSMC Best Track Data及び地理院地図より国土交通省港湾局作成

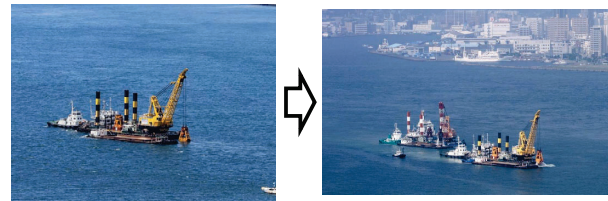
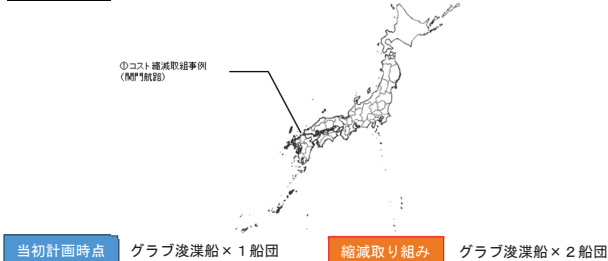
【61-4】港湾の耐災害性強化対策(埋塞対策)【国土交通省】(2/2)

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>



- ◆ 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みに努める。

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

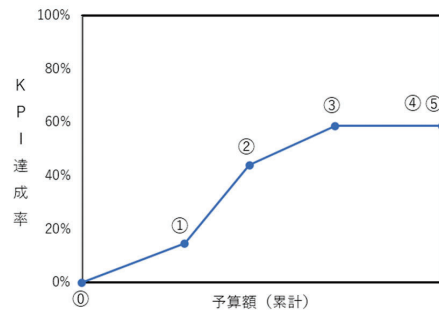
- 昨今の物価高や人件費の高騰、事業着手後に判明した当初の想定との違いによる事業費及び工期の増加を踏まえ、引き続きコスト削減や工期短縮の工夫を継続する。
- 第1次国土強靱化実施中期計画に対策を位置付けており、海上交通ネットワークの維持の観点から、大規模出水時の土砂・漂流物による航路・泊地の埋塞により長期間にわたり船舶が航行できない事態を防止するよう、引き続き、取組を進める。

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。

【62】走錨事故等防止対策【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

臨海部施設周辺海域、特定港及び船舶がふくそうする海域等に監視カメラやレーザーを設置し、海域監視体制の強化を図り走錨等に起因する重大事故を未然に防止する。

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)	116	-	294	116	-	526
	執行済額(国費)	111	-	270	89	-	470

※令和6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	5か年		
アウトプット	5か年	【国交】海域監視が可能なカメラやレーザー等の整備が必要な船舶運送信号所等(40箇所)の整備率	KPI	%	22(R2)	38	60	71	100	100	-	100(R6)
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＞  
(海域監視に必要な機器等の整備を実施した箇所)÷(海域監視に必要な機器等の整備が必要な箇所)×100

＜対策の推進に伴うKPIの変化＞  
海域監視に必要な機器等の整備を実施することで、KPI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＞  
整備を実施する以外にKPIの変化に影響を与える要素はない。

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	・走錨等に起因する事故の再発防止に係る有識者検討会の結果を踏まえ、海域監視体制の強化が必要な箇所を選定し、目標値を設定。
予算投入における配慮事項	・走錨事故が起こった場合に人流・物流に与える影響が特に大きい海上空港周辺海域及び船舶交通がふくそうする海域に優先的に予算を投入し、監視カメラ又はレーザーを整備。
地域条件等を踏まえた対応	・平成30年の台風21号の影響により関西国際空港連絡橋への船舶衝突事故が発生した大阪湾及び令和元年房総半島台風の影響により横浜港南本牧はま道路への船舶衝突事故が発生した東京湾において、重点的に海域監視体制を強化。

＜地域条件等＞上記に記載した通り。

【62】走錨事故等防止対策【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＞  
(※着手後に生じた課題はないため、当該項目に記載する内容はありません)

＜コスト縮減や工期短縮の取組例＞  
・監視カメラ等の設置箇所について、海上保安庁で所有する灯台や信号所、通信施設等の既存の施設を活用することで、コストを削減。

①四日市港防波堤灯台 (三重県四日市市)

②横浜船舶通航信号所(本牧信号所) (神奈川県横浜市)

①四日市港防波堤灯台  
監視カメラを灯台に設置

②横浜船舶通航信号所(本牧信号所)  
監視カメラを信号所に設置

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＞  
■ 単年度の予算及び工事により対策が完了する施策であり、予算執行とKPI率は比例する。KPIは計画どおり推移し、目標を達成した。

5か年加速化対策の予算執行額(累計)

＜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て、コスト縮減等の工夫を図ることで対応。

＜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
走錨事故等防止対策	令和7年度	令和6年度	対策に必要な箇所の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>

■ 令和6年度をもって本対策が必要な箇所の整備は終了。今後は、本対策を実施した海域において、台風等の自然災害時における海域監視・情報提供を的確に実施し、走錨等に起因する重大事故を未然に防止する。

【63-1】航路標識の耐災害性強化対策(海水浸入防止対策)【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

航路標識の基礎部や外壁等に海水等が浸入する環境を遮断することによりコンクリートの劣化及び内部の鉄筋やアンカーボルトの腐食を防止し航路標識の倒壊を防止する。

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)	150	-	92	55	12	310
	執行済額(国費)	117	-	64	34	1	218

※令和6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)	
アウトプット	5か年	【国文】海水浸入防止対策が必要な航路標識(461箇所)の整備率	KPI	%	72(R2)	76	84	90	93	100	100(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>  
(海水浸入防止対策の整備を実施した箇所) / (海水浸入防止対策の整備が必要な箇所) × 100

<対策の推進に伴うKPIの変化>  
海水浸入防止対策を実施することで、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>  
整備を実施する以外にKPIの変化に影響を与える要素はない。

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	・ 台風の影響により倒壊、損壊した灯台の原因を調査したところ、基礎コンクリートと灯台のベースの隙間から海水が浸入し、アンカーボルトが腐食したこと及びコンクリートの亀裂等から海水が浸入し内部の鉄筋が腐食したことにより倒壊、損壊したことが判明。 ・ 同様の設置条件にある航路標識の調査等を行い、海水等が作用することにより倒壊等の蓋然性が高い461箇所の航路標識を選定し、令和7年度末に整備を完了することを目標に設定。
予算投入における配慮事項	・ 離島や気象海象の影響を受けやすい悪条件下に設置された航路標識が多いため、年間に受注、施工が可能な業者数が限られることから、管轄する管区、地域ごとに整備する箇所数を配慮し、予算を投入。
地域条件等を踏まえた対応	・ 航路標識が倒壊、損壊した背景から、直接海水が浸入する地域はもとより、台風等の強風により塩分を含んだ風潮が飛散することで海水が浸入する可能性が高い地域について、前述の予算投入における配慮事項も加味しつつ優先して対策を実施。

<地域条件等> 上記に記載したとおり。

【63-1】航路標識の耐災害性強化対策(海水浸入防止対策)【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>

- ・ 整備場所が離島や気象海象の影響を受けやすい難所かつ僻地で、船舶を使用しなければ施工できないなどの条件があり、工事を受注できる施工業者数が限られていることから、入札参加資格を広げ、より広く入札参加者を募るなどの措置を行い契約、履行した。
- ・ 整備対象の航路標識が近傍にある場合は、整備工事を一括で契約することにより、資材の一括調達が可能となり、施工コストを削減することができた。
- ・ 施工に伴い航路標識の利用者に対する事前周知や関係各所との各種手続きが必要であるが、十分な時間をかけ計画的対応することで、施工に影響のないよう履行した。

<コスト削減や工期短縮の取組例>

①佐木港本佐木一文字防波堤北灯台 (広島県三原市)  
(2箇所を一括契約)

②田子の浦港西防波堤灯台 (静岡県富士市)

速乾性塗装資材

①佐木港本佐木一文字防波堤北灯台 (工事の一括契約等によるコスト削減の取組事例) (新たな資材導入による工期短縮の取組事例) 施工に船舶が必要な整備場所

②田子の浦港西防波堤灯台 (気象海象の影響を受けやすい整備場所)

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>

■ 単年度の予算及び工事により対策が完了する施策であり、予算執行とKPI率は比例する。KPIは計画どおり推移しており、目標を達成した。

5か年加速化対策の予算執行額(累計)

<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て、コスト削減等の工夫を図ることで対応。

<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
航路標識の耐災害性強化対策(海水浸入防止対策)	令和12年度	令和7年度	対策が必要な箇所の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>

- 令和7年度をもって本対策が必要な箇所の整備は終了。
- 一方で、災害発生時においても船舶交通の安全を確保し、海上輸送による人流・物流の途絶を防止するため、引き続き航路標識の海水浸入防止対策を計画的に推進する必要がある。

【63-2】航路標識の耐災害性強化対策(電源喪失対策)【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

予備電源の整備又は主電源の太陽電池化による電源喪失対策を講じることで、長期停電による航路標識の消灯等の未然防止を図り、船舶交通の安全を確保する。

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)	120	-	196	38	39	393
	執行済額(国費)	102	-	140	30	0	272

※令和6年度については緊急対応特分を含む

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】航路標識(全国:5,125か所)のうち、災害時の電源喪失対策が必要な航路標識(103か所)の整備完了率	補足指標	%	20(R2)	36	64	71	79	90	100(R10)	90(R7)
		KPI	%	20(R2)	36	64	71	79	90	-	90(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>

(電源喪失対策の整備を実施した箇所)/(電源喪失対策の整備が必要な箇所) × 100

<対策の推進に伴うKPIの変化>

電源喪失対策の整備を実施することで、KPI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>

整備を実施する以外にKPIの変化に影響を与える要素はない。

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>「変針点の指標や港湾の入口を明示する灯台」及び「ふくそう海域において航行安全に必要な情報提供等を行う船舶通航信号所」等のうち、長期停電時に影響を受ける可能性のある103か所の航路標識を選定し、令和10年度末に整備を完了することを目標に設定</li> <li>5か年加速化対策の目標値は、機器の老朽度、航路標識の重要度を踏まえ、特に優先度の高い箇所を早期に整備することとし、90%に設定。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>離島や僻地に所在する航路標識が多いため、非常用発電機や大型の太陽電池装置を設置する工事を実施するには、施工期間が長期に亘り、受注施工できる業者の数が限られることから、管轄する管区、地域ごとに整備する箇所数を配慮し、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>既存の非常用発電機の経年劣化が著しい又は、予備電源の稼働時間が短く長期停電により機能が停止する航路標識について、優先して対策を実施。</li> </ul>

<地域条件等> 上記に記載した通り。

【63-2】航路標識の耐災害性強化対策(電源喪失対策)【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>

- 整備場所が離島や僻地で、施工難所である箇所が多く、工事を受注できる施工業者が限られていることから、入札参加資格を広げ、より広く入札参加者を募るなどの措置を行い契約、履行した。
- 出入港船舶の航行管制を行う信号所においては、常時信号による情報提供が必要なため、新たな電源装置を事前に整備し、電源切替時間を最小限にするとともに、出入港船舶が少ない時間帯に切替作業を行うことで、利用船舶への影響が最小限となる方法を採用するなど、運用に支障がないよう施工した。

<コスト縮減や工期短縮の取組例>



①四日市防波堤信号所  
(工期短縮の取組事例)



②室戸岬灯台  
(工期短縮の取組事例)

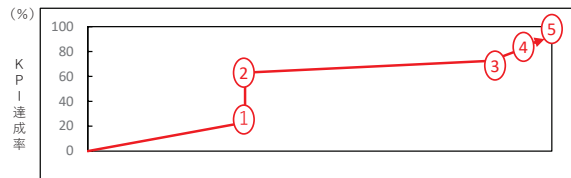
燃料タンクと発電機が一体型の電源システムの採用等により工期短縮

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>

- 単年度の予算及び工事により対策が完了する施策であり、予算執行とKPI率は比例する。KPIは計画どおり推移しており、目標を達成した。



<5か年加速化対策の目標達成にむけて生じた課題>

- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえて、コスト縮減等の工夫を図ることで対応。

<加速化・深化の達成状況>

■本対策により完了時期を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
航路標識の耐災害性強化対策(電源喪失対策)	令和12年度	令和10年度	対策が必要な箇所の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>

- 電源喪失対策が必要な航路標識103か所について、順調に対策は進捗している。
- 一方で、災害発生時においても、安定的に航路標識機能を維持できるよう、引き続き航路標識の電源喪失対策を図っていく必要がある。
- 第1次国土強靱化実施中期計画に位置付け引き続き航路標識の電源喪失対策を実施。

【63-3】航路標識の耐災害性強化対策(監視体制強化対策)【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

航路標識の流出・消灯を起因とした二次被害(船舶事故)を引き起こすことが無いよう、航路標識の状態(消灯、移動、流失等)を的確に把握するための監視装置を整備し、自然災害時等において、流出等が発生した際に即時情報提供体制を構築する。

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	20	-	45	34	-	99
執行済額(国費)	19	-	43	27	-	90

※令和6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	中長期	【国交】航路標識(全国5,125か所)のうち、災害時における航路標識の機能喪失に対応するための監視装置の導入が必要な航路標識(1,638か所)の整備完了率	補足指標	%	16(R2)	18	28	39	49	61	100(R12)	61(R7)
	5か年	【国交】監視装置の導入が必要な航路標識(1,638箇所)の整備率	KPI	%	16(R2)	18	28	39	49	61	-	61(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>  
(監視体制強化対策を実施した箇所) / (監視体制強化対策が必要な箇所) × 100

---

<対策の推進に伴うKPIの変化>  
監視体制強化対策の整備を実施することで、KPI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>  
整備を実施する以外にKPIの変化に影響を与える要素はない。

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	・ 流出等することで船舶交通の安全に支障が生じるおそれがある1,638箇所 の航路標識を選定し、令和12年度末に整備を完了することを目標に設定。 ・ 5か年加速化対策の目標値は、機器の老朽度、航路標識の重要度を踏まえ、特に優先度の高い箇所を早期に整備することとし、61%に設定。
予算投入における配慮事項	・ 施工コストの削減を図るため、浮標等の定期交換と同一の年度に機器を調達・設置する整備計画を策定のうえ、予算を投入。
地域条件等を踏まえた対応	・ 通信サービスエリア外に所在する航路標識については、直接管理事務所と通信ができず中継装置を整備する必要があることから、中継装置の有効範囲にある航路標識を同一年度に優先して対策を実施。

<地域条件等>上記に記載した通り。

【63-3】航路標識の耐災害性強化対策(監視体制強化対策)【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>

- ・ 浮標等の定期交換にあわせて機器を調達し、陸上で交換前の標体に機器を設置することで、大幅に施工コストを削減することができた。
- ・ 同一港や同一航路に設置する航路標識のうち定期交換がない浮標等の場合は、洋上での機器の設置に船舶を使用する必要があり、工事を受注できる施工業者が限られていることから、施工箇所の包括や入札参加資格を広げ、より広く入札参加者を募るなどの措置を行い契約、履行した。

<コスト縮減や工期短縮の取組例>


①袖ヶ浦浮標基地  
(千葉県袖ヶ浦市)



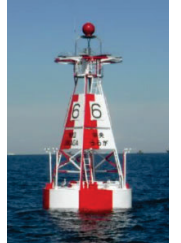


①袖ヶ浦浮標基地  
(コスト縮減の取組事例)  
定期交換にあわせて陸上に監視装置を設置

②浦賀水道航路中央第六号灯浮標  
(神奈川県横須賀市)



位置図(浦賀水道航路)  
(4箇所を一括契約)

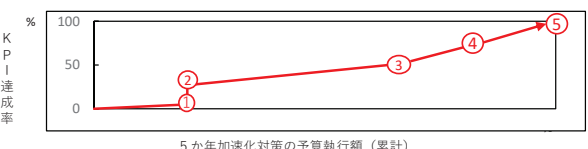


②浦賀水道航路中央第六号灯浮標  
(工期短縮の取組事例)  
近傍箇所を一括で契約

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>  
■ 単年度の予算及び工事により対策が完了する施策であり、予算執行とKPI率は比例する。KPIは計画どおり推移しており、目標を達成した。



5か年加速化対策の予算執行額(累計)

<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て、コスト縮減等の工夫を図ることで対応。

<加速化・深化の達成状況>  
■ 本対策により、令和7年度時点の整備水準を2%向上

施策名	当初計画における令和7年度目標	加速化後の令和7年度目標	完了時期の考え方
航路標識の耐災害性強化対策(監視体制強化対策)	59%	61%	対策が必要な箇所の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>

- 監視体制強化対策が必要な航路標識1,638箇所について、順調に対策は進捗している。
- 一方で、災害時においても、船舶交通の安全を確保し、海上輸送による人流・物流の途絶を防止するため、引き続き航路標識の監視体制強化対策を推進する必要がある。
- 第1次国土強靱化実施中期計画に位置付け引き続き航路標識の監視体制強化対策を実施。

【63-4】航路標識の耐災害性強化対策(信頼性向上対策)【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

航路標識に使用している機器等について、災害等における安定運用が可能な機器等への換装を実施する。

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)	770	-	1,635	59	36	2,501
執行済額(国費)	738	-	1,476	54	1	2,270

※令和6年度については緊急対応分を含む

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) ※計画決定時	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度) ※5か年	
アウトプット	【国交】災害時でも信頼性向上及び安定運用を図るため、災害に強い機器等(817箇所)の整備率	補足指標	%	22(R2)	39	57	69	75	83	100(R12)
	【国交】航路標識(全国5,125か所)のうち、災害時の信頼性向上及び安定運用に必要機器等(新光源(LED)機器、400か所、耐波浪型LED機器、1,400か所、船舶通信信号所関連機器、324か所、老朽機器、267か所)の整備完了率	補足指標	%	22(R5)	-	-	22	24	27	100(R17)
アウトカム	【国交】災害時でも信頼性向上及び安定運用を図るため、災害に強い機器等(817箇所)の整備率	KPI	%	22(R2)	39	57	69	75	83	-
アウトカム	【国交】災害時でも信頼性向上及び安定運用を図るため、災害に強い機器等(817箇所)の整備率	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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>

(災害等に強い機器等の整備(信頼性向上対策)を実施した箇所)/(災害等に強い機器等の整備(信頼性向上対策)が必要な箇所)×100

<対策の推進に伴うKPIの変化>

災害等に強い機器等の整備を実施することで、KPI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>

整備を実施する以外にKPIの変化に影響を与える要素はない。

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	
目標値の見直し状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>航路標識の信頼性向上及び安定運用を図るため、災害等に強い機器を整備することで、船舶交通の安全を確保することができる817箇所の航路標識等を選定し、令和12年度末に整備を完了することを目標に設定。</li> <li>5か年加速化対策の目標値は、機器の老朽度、航路標識の重要度を踏まえ、特に優先度の高い箇所を早期に整備することとし、83%に設定。</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>離島や気象海象の影響を受けやすい悪条件下に設置された航路標識が多いため、年間に受注、施工が可能な業者が限られることから、管轄する管区、地域ごとに整備する箇所数を配慮し、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>船舶交通のふくそう海域や離島など、海上輸送による人流・物流の途絶を防止する必要性が高い地域に所在する標識について、優先して対策を実施。</li> </ul>

<地域条件等>上記に記載した通り。

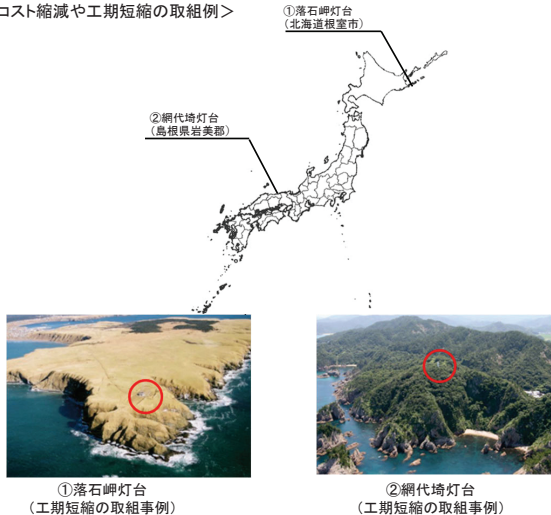
【63-4】航路標識の耐災害性強化対策(信頼性向上対策)【国土交通省】(2/2)

③目標達成に向けた工夫

<直面した課題と対応状況>

- 整備場所が離島や気象海象の影響を受けやすい難所且つ僻地で、船舶を使用しなければ施工できないなどの条件がある地域については、工事を受注できる施工業者が限られていることから、入札参加資格を広げ、より広く入札参加者を募るなどの措置を行い契約、履行した。
- 整備対象の航路標識が近傍にある場合は、整備工事を一括で契約することにより、資材の一括調達が可能となり、施工コストを縮減することができた。
- 施工に伴い航路標識の利用者に対する事前周知や関係各所との各種手続きが必要であるが、十分な時間をかけ計画的に対応することで、施工に影響のないよう履行した。

<コスト縮減や工期短縮の取組例>



① 落石岬灯台 (工期短縮の取組事例)

② 網代埼灯台 (工期短縮の取組事例)

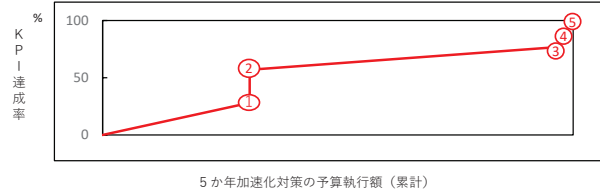
協議、届出等を事前に行うことにより冬期作業を回避し全体の工期を短縮

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>

- 単年度の予算及び工事により対策が完了する施策であり、予算執行とKPI率は比例する。KPIは計画どおり推移しており、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>

- 昨今の物価高や人件費の高騰等を踏まえて、コスト縮減等の工夫を図ることで対応。

<加速化・深化の達成状況>

■ 本対策により、令和7年度時点の整備水準を19%向上

施策名	当初計画における令和7年度目標	加速化後の令和7年度目標	完了時期の考え方
航路標識の耐災害性強化対策(信頼性向上対策)	64%	83%	対策が必要な箇所の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>

- 信頼性向上対策が必要な航路標識817箇所について、順調に対策は進捗している。
- 一方で、災害発生時においても、安定的に航路標識機能を維持できるよう、引き続き航路標識の信頼性向上対策を図っていく必要がある。
- 新たな光源の実用化及び電球製造中止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付け引き続き航路標識の信頼性向上対策を実施。

【64-1】空港の耐災害性強化対策(護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策)【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

高潮・高波・豪雨等による空港施設への浸水を防止するため、護岸の嵩上げや排水機能の強化を実施する。

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)	-	-	-	-	-	-
執行済額(国費)	-	-	-	-	-	-

※空港整備については、自動車安全特別会計空港整備勘定において、必要な対策を実施している。  
※令和2年度補正において財政投融資2,900万円を措置。

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	【国文】護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による空港施設への浸水の防止が可能となる空港の割合(①)	補足指標	%	26 (R1)	35	39	39	48	65 (見込み)	100 (R11)	-
	【国文】護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による空港施設への浸水の防止が可能となる空港の割合(①)	KPI	%	26 (R1)	35	39	39	48	65 (見込み)	-	87 (R7)
	【国文】航空ネットワークの拠点となる空港(23空港)における護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策の完了率(②)	補足指標	%	48 (R6)	-	-	-	48	65 (見込み)	100 (R22)	-
	【国文】航空ネットワークの拠点となる空港(23空港)における護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策の完了率(②)	補足指標	%	48 (R6)	-	-	-	48	65 (見込み)	91 (R12)	-
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>**  
 ①(護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策を完了した空港数) / (全国の空港のネットワークの拠点となる23空港) × 100  
 ②(護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策を完了した空港数(新たに対策する範囲は今後の気候変動に影響を考慮した災害外力の見直しを実施)) / (全国の空港のネットワークの拠点となる23空港) × 100

**<対策の推進に伴うKPIの変化>**  
 浸水対策の整備が完了した場合に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>**  
 特になし。

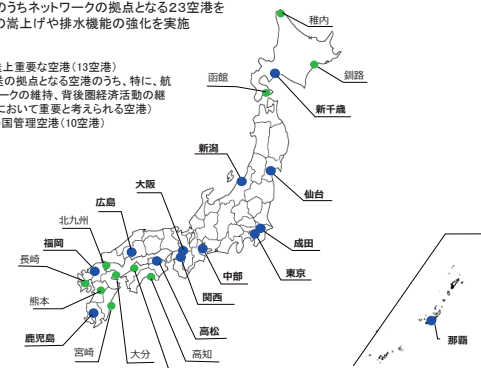
②対策の優先度等の考え方、地域条件等

対策の優先度等の考え方	
目標値の考え方、見直し状況	・空港における防災・減災、国土強靱化を加速化・深化させるため、国管理空港などのネットワークの拠点となる空港(23空港)において、R7年度までの5か年における集中的な対策を実施することにより、完了目標時期の前倒しを図る。
予算投入における配慮事項	・全国の空港のネットワークの拠点となる23空港を対象に予算投入を図る。
地域条件等	・全国の空港のネットワークの拠点となる23空港を対象に護岸の嵩上げや排水機能の強化を実施する。

<地域条件等>

全国の空港のうちネットワークの拠点となる23空港を対象に護岸の嵩上げや排水機能の強化を実施

- 航空輸送上重要な空港(13空港)  
(緊急輸送の拠点となる空港のうち、特に、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保において重要と考えられる空港)
- その他の国管理空港(10空港)



【64-1】空港の耐災害性強化対策(護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策)【国土交通省】(2/2)

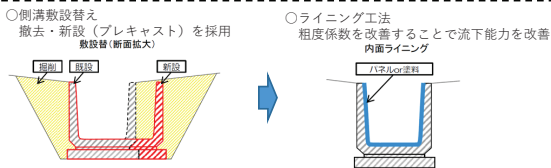
③目標達成に向けた工夫

**<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し対応。

<コスト削減や工期短縮の取組例>



**<コスト削減の取組事例>**  
 既存の施設を有効活用した改良工法によりコスト削減が可能。



**①コスト削減の取組事例(鹿児島空港)**  
 側溝敷替えと内面ライニングシート施工の施工性を比較し、内面ライニングシート施工を採用したことでコスト削減を図った【▲約500万円】  
 内面ライニング施工状況

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>**  
 ■ 各空港の護岸嵩上げ・排水機能強化については、施工範囲が広範囲に及ぶことから複数年の整備期間を経る必要がある。  
 ■ 令和7年度末の達成目標は87%(20空港完了)であるが、周辺環境に配慮した地元水利関係者との調整に期間を要したこと、工事区域の流域の見直しに伴い排水設計の時期を遅らせる必要が生じたことなどの理由から、65%(15空港完了)となる見込みとなっており、目標達成が困難な状況にある。

**<5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>**  
 ■ 今後の気候変動(平均気温2℃上昇/2040年想定)の影響を考慮し、災害外力の見直しを行い浸水対策を推進。

<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
空港における、護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策	令和12年度	令和11年度	過去の事業規模と施工量を考慮して完了時期を設定しており、5か年加速化対策により更に前倒し。

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 今後の気候変動(平均気温2℃上昇/2040年想定)の影響を考慮し、災害外力の見直しを行い浸水対策を推進。
- 周辺環境に配慮した地元水利関係者との調整や工事区域の流域の見直しを踏まえた設計を引きつづき着実に実施。
- 第1次国土強靱化実施中期計画にも本指標を位置付け引き続き対応を実施。



【64-3】空港の耐災害性強化対策(空港ターミナルビルの電源設備等の止水対策)【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

高潮・高波・豪雨等による空港施設への浸水を防止するため、電源設備への止水扉設置等による浸水対策を実施する。

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)	-	-	-	-	-	-
執行済額(国費)	-	-	-	-	-	-

3. 重要業績評価指標(KPI)等の状況

※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

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	【国交】電源設備への止水扉設置等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による電源設備への浸水の防止が可能となる空港の割合(対象95空港)	補足指標	%	73 (R2)	76	78	80	93	93 (見込み)	100 (R22)	-
		【国交】電源設備への止水扉設置等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による電源設備への浸水の防止が可能となる空港の割合(対象95空港)	補足指標	%	73 (R2)	76	78	80	93	93 (見込み)	93 (R12)	-
	5か年	【国交】電源設備への止水扉設置等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による電源設備への浸水の防止が可能となる空港の割合(対象95空港)	KPI	%	73 (R2)	76	78	80	93	93 (見込み)	-	85 (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>

(電源設備への浸水対策が完了した空港数) / (全国の95空港) × 100

<対策の推進に伴うKPIの変化>

全国の空港において、電源設備への止水扉設置等を実施することによって、対策済みの空港数が増加し、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>

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	・目標値は、各空港が位置する都道府県の自治体が公表している想定される最大規模の浸水想定区域(ハザードマップ)を踏まえて設定。
予算投入における配慮事項	・民間企業において実施する事業であり、国の予算を投入していない施策であるが毎年フォローアップを実施。
地域条件等を踏まえた対応	・自治体が公表する浸水想定を踏まえ、対策の必要性を判断。

<地域条件等>

自治体が公表する浸水想定を踏まえ、対策の必要性を判断。

【64-3】空港の耐災害性強化対策(空港ターミナルビルの電源設備等の止水対策)【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>

特になし。

<コスト縮減や工期短縮の取組例>

工期短縮の取組事例

電源設備の移設について、地上階の既存設置場所から屋上屋外型へ直接移設することにより、仮設置が不要となり、既設から新規の切替が素早く工期短縮に繋がった。



対策前(地上階)



対策後(屋上階)

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>

- 全国の空港において、高潮・高波・豪雨等による電源設備への浸水の防止が可能となる電源設備への止水扉設置等を実施。
- 令和6年度末時点において88空港(93%)で対策が完了。

<5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>

・特になし。

<加速化・深化の達成状況>

- 本対策により、令和22年度までの完了を目指して実施。

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
空港ターミナルビルの電源設備等の止水対策	未計画	令和22年度	全国95の空港で対策完了

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 第1次国土強靱化実施中期計画にも本指標を位置付け引き続き対応を実施。

【64-4】空港の耐災害性強化対策(空港ターミナルビルの吊り天井の安全対策)【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

地震により落下等の可能性が懸念されるターミナルビルの吊り天井について、所要の安全対策を実施する。

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)	-	-	-	-	-	-
	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	中長期	【国土】ターミナルビル吊り天井の安全対策により、地震による吊り天井の落下事故の防止が可能となる空港の割合(対象95空港)	補足指標	%	64 (R2)	68	72	74	77	77 (見込み)	100 (R22)	-
		【国土】ターミナルビル吊り天井の安全対策により、地震による吊り天井の落下事故の防止が可能となる空港の割合(対象95空港)	補足指標	%	64 (R2)	68	72	74	77	77 (見込み)	82 (R12)	-
	5か年	【国土】ターミナルビル吊り天井の安全対策により、地震による吊り天井の落下事故の防止が可能となる空港の割合(対象95空港)	KPI	%	64 (R2)	68	72	74	77	77 (見込み)	-	75 (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

<p>&lt;KPI・指標の定義&gt;</p> <p>(吊り天井の安全対策が完了した空港数) / (全国95の空港) × 100</p>
<p>&lt;対策の推進に伴うKPIの変化&gt;</p> <p>全国の空港において、吊り天井の安全対策を実施することによって、対策済みの空港数が増加し、KPI・補足指標が進捗。</p>
<p>&lt;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&gt;</p> <p>特になし。</p>

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	・民間事業者(空港ターミナルビル管理者)の取組み状況を踏まえて設定。
予算投入における配慮事項	・民間事業者(空港ターミナルビル管理者)が実施する事業であり、国の予算を投入していない施策であるが毎年フォローアップを実施。
地域条件等を踏まえた対応	・民間企業において実施する事業であり、国の予算を投入していない施策であるが毎年フォローアップを実施。

<地域条件等>

- 地域条件によるものではなく、特定天井を有している空港において、対策を実施するものである。

【64-4】空港の耐災害性強化対策(空港ターミナルビルの吊り天井の安全対策)【国土交通省】(2/2)

③目標達成に向けた工夫

<p>&lt;直面した課題と対応状況&gt;</p> <p>・通常の旅客ターミナル運営を行いながら改修工事を行う必要があり、通常の枠組不足場を使用することができないため、吊り足場による工事計画を行い空港運営への影響を最小限にとどめた。</p>
<p>&lt;コスト縮減や工期短縮の取組例&gt;</p> <p>・(南紀白浜空港)吊り足場を採用したことにより作業時間の制約がなくなり、足場架設・解体時以外の夜間作業が不要となったため、効率的な作業スケジュールによる施工を行うことができた。</p>

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
<p>&lt;目標達成状況判断の考え方&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 令和6年度末時点において73空港(77%)で対策が完了。</li> <li>■ 全国の空港において、ターミナル吊り天井の安全対策により、地震による吊り天井の落下事故防止が可能となる安全対策を実施。</li> </ul>			
<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> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 特になし。</li> </ul>			
<p>&lt;加速化・深化の達成状況&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 本対策により、令和22年度までの完了を目指して実施。</li> </ul>			
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
空港ターミナルビルの吊り天井の安全対策	未計画	令和22年度	全国95の空港で対策完了

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 第1次国土強靱化実施中期計画にも本指標を位置付け引き続き対応を実施。</li> </ul>
--

【64-5】空港の耐災害性強化対策(空港の無線施設等の電源設備等の浸水対策)【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

高潮・高波・豪雨等による空港施設への浸水を防止するため、電源設備への止水扉設置等による浸水対策を実施する。

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)	-	-	-	-	-	-
	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	
中長期	【国文】電源設備への止水扉設置等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による電源設備への浸水の防止が可能となる空港の割合(①)	補足指標	%	76 (R2)	89	94	96	100	100	100 (R7)	-
		KPI	%	76 (R2)	89	94	96	100	100	-	100 (R7)
5か年	【国文】電源設備への止水扉設置等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による電源設備への浸水の防止が可能となる空港の割合(①)	KPI	%	76 (R2)	89	94	96	100	100	-	100 (R7)
アウトプット	【国文】全国の空港(95港)における空港無線施設等(建物)の津波・高潮等の安全対策の完了率(②)	補足指標	%	79 (R6)				79 (見込み)	100 (R22)		-
		補足指標	%	79 (R6)				79 (見込み)	80 (R12)		-
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>

①(電源設備への浸水対策が完了した空港数)/(全国の95空港)×100

②(空港無線施設等(建物)が、津波・高潮等の水圧を受けても建物の安全性が確保されている空港の数)/(全国の95空港)×100

---

<対策の推進に伴うKPIの変化>

全国の空港において、電源設備への止水扉設置等を実施することによって、対策済みの空港数が増加し、KPI-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>

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>目標値は、各空港が位置する都道府県の自治体が公表している浸水想定区域(ハザードマップ)を踏まえて設定。</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>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>自治体が公表する浸水想定を踏まえ、対策の必要性を判断。</li> </ul>

<地域条件等>

・自治体が公表する浸水想定を踏まえ、対策の必要性を判断



【64-5】空港の耐災害性強化対策(空港の無線施設等の電源設備等の浸水対策)【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>

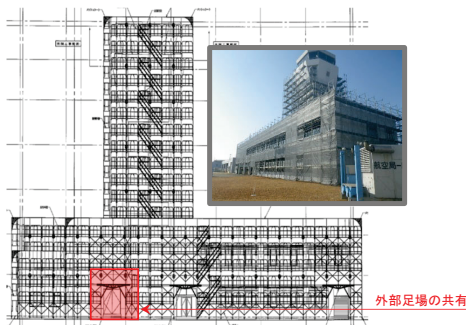
- 昨今の物価高や人件費の高騰等に加えて、工事の入札不調・不落が発生。
- 建築物の外壁等の老朽化改修と併せて一体で工事を発注することにより、仮設物の共有や諸経費の削減によるコスト縮減を行うとともに、発注工事の規模を大きくし、入札不調・不落対策を実施し、対応。

<コスト縮減や工期短縮の取組例>

○コスト縮減、不調・不落対策の取組事例(福岡県北九州市)

- 【コスト縮減】
- ・外壁改修工事にて必要となる外部足場を浸水対策工事における建具交換工事等でも共有化 <▲1,000千円>
  - ・外壁改修と浸水対策を一体工事として発注することによる現場諸経費の削減 <▲10,000千円>

- 【不調・不落対策】
- ・工事規模の拡大



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6年度末時点において95空港(100%)で対策が完了。

<5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた新たな課題>

- 最新のハザードマップに基づく災害外力の見直し等を行い、津波・高潮等による水圧を考慮した建物の補強、建替等による浸水対策を推進。

<加速化・深化の達成状況>

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
空港無線施設等の電源設備への止水扉設置等の浸水対策	可能な限り早期	令和7年度	令和2年10月時点の自治体ハザードマップの公表状況による事業規模と毎年度の平均的な予算規模により算定

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 最新のハザードマップに基づく災害外力の見直し等を行い、津波・高潮等による水圧を考慮した建物の補強、建替等による指標を第1次国土強靱化実施中期計画に位置付け、引き続き浸水対策を推進。

【64-6】空港の耐災害性強化対策(空港BCPの実効性強化対策)【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

災害時における滞留者対応や施設の早期復旧等を図るため各空港で策定された対応計画(「A2-BCP」)に基づき、空港関係者やアクセス事業者等と連携し、災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による対応計画の実効性の強化に努める。

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)	-	-	-	-	-	-
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	【国交】「A2-BCP」に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率(全95空港)	補足指標	%	70(R2)	92	100	100	100	100	100(R7)	-
	【国交】「A2-BCP」に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率(全95空港)	KPI	%	70(R2)	92	100	100	100	100	-	100(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>

(対応計画の実効性の強化のための訓練等を実施した空港数) / (全国95の空港) × 100

<対策の推進に伴うKPIの変化>

全国の空港において、対応計画の実効性強化のための訓練等を実施した空港数が増加し、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>  
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	・ 目標値は、「A2-BCP」に基づく訓練等を毎年度8月までに、全95空港で実施することとして設定。
予算投入における配慮事項	・ ソフト対策のため予算投入対象外。
地域条件等を踏まえた対応	・ 全国95の空港で一律で実施。
<p>&lt;地域条件等&gt;</p> <p>・ 全国95の空港で一律で実施。</p>	

【64-6】空港の耐災害性強化対策(空港BCPの実効性強化対策)【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>

- A2-BCP関係者に対して、本訓練に先立ち、被害事例や対策経緯を共有する事前訓練を開催し、知識・経験差の軽減に努めた。
- エリアごとに避難誘導者の役割などを記載した「アクションカード」を取り入れた訓練を実施することで、避難誘導についての意識付けと定着を図ることができた。
- 訓練の実施条件の見直し(職員の少ない土日や夜間での訓練実施、通常アクセスが途絶した場合の訓練)が必要。
- 訓練計画の検討にあたり、他空港での訓練計画が参考になった。
- 外国航空会社の参加率が低いため外国航空会社への呼びかけ強化を実施。

<コスト縮減や工期短縮の取組例>

ソフト対策のため予算投入対象外。

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								
<p>&lt;目標達成状況判断の考え方&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 全国の空港において、訓練の実施等による対応計画の実効性の強化を実施。</li> <li>■ 国による全国95の空港への検査もあり、令和4年度以降、目標の100%(毎年度)を達成。</li> </ul>											
<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>特になし</p>											
<p>&lt;加速化・深化の達成状況&gt; ■ 本対策により毎年度8月までに訓練を実施</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>施策名</th> <th>当初計画における完了時期</th> <th>加速化後の完了時期</th> <th>完了時期の考え方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>「A2-BCP」に基づく訓練等の実施</td> <td>毎年度</td> <td>毎年度8月まで</td> <td>年度中実施としていた訓練時期を、台風や豪雨の多い時期の前の「8月まで」に行うこととし、実効性強化を図る。</td> </tr> </tbody> </table>				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	「A2-BCP」に基づく訓練等の実施	毎年度	毎年度8月まで	年度中実施としていた訓練時期を、台風や豪雨の多い時期の前の「8月まで」に行うこととし、実効性強化を図る。
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								
「A2-BCP」に基づく訓練等の実施	毎年度	毎年度8月まで	年度中実施としていた訓練時期を、台風や豪雨の多い時期の前の「8月まで」に行うこととし、実効性強化を図る。								

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 第1次国土強靱化実施中期計画においては、空港BCPに関連した施策として「地域防災における空港の拠点化の推進」を実施。

**[65]送電網の整備・強化対策【経済産業省】(1/2)**

**1. 施策概要**

台風や地震等、激化する災害による需給逼迫時であっても、電力の広域的融通を可能とし、地域への安定的な電力供給を確保するため、2020年6月に成立したエネルギー供給強靱化法等を受けて策定された広域連系システムのマスタープランを踏まえ、一般送配電事業者を中心とした民間事業者における地域間連系線の整備を計画的に実施する。

**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)	-	-	-	-	-	-
	執行済額(国費)	-	-	-	-	-	-

**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) ※計画進捗率	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)	
アウトプット	中長期	【経産】マスタープランに基づく送電網の整備率(%)	補足指標	%	0 (R3)	0	0	0	0	100 (R14R8)	-
		【経産】広域連系システムのマスタープランを踏まえた送電網(増強運用容量:875万kW(広域系統整備計画策定時点))の整備完了率(%)	補足指標	%	0 (R3)	0	0	0	0	0	100 (R12)
アウトカム	5か年	【経産】日本における1需要家あたりの年間停電時間(①)	KPI	分/年	16(H25)	10	25	36	24	-	16 (R7) 16 (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>**  
 ①日本における平均停電時間(分/年) = 日本における1需要家あたりの年間停電時間(事故停電+作業停電)(分/年)  
 ②マスタープランに基づく、送電網の整備率(%) = 整備済区間/計画区間(2区間)  
 ※マスタープラン: 2050年カーボンニュートラル実現を見据えた将来の広域連系システムの具体的な絵姿を示す長期展望と、これを具体化する取組をまとめたもの。これを「広域連系システムのマスタープラン」と位置付けている。本目標の策定時は東地域(北海道～東北～本州間)、西地域(中国九州間)の2区間の計画策定プロセス中であったが、西地域については令和7年10月に広域系統整備計画を策定済。  
 ③(見直し)第1次国土強靱化実施中期計画の閣議決定時(令和7年6月時点)に策定済の広域系統整備計画に基づき整備を開始している連系線の増強運用容量の合計値に対する、運用した増強運用容量の合計値の率(%) = 運用した増強運用容量の合計値/整備を開始している連系線の増強運用容量の合計値  
 ※2050年カーボンニュートラル実現を見据えた将来の広域連系システムの具体的な絵姿を示す長期展望と、これを具体化する取組をまとめた「広域連系システムのマスタープラン」を踏まえて策定される地域間連系線の個別の整備計画のこと。

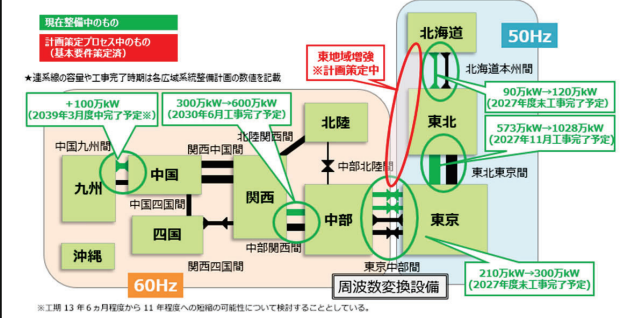
**<対策の推進に伴うKPIの変化>**  
 本対策による効果(KPIの変化)は、送電網整備を行う実施主体の決定後、当該実施主体が整備に係る計画を作成し、経済産業大臣への届出を経て送電網整備が実施されることから、本対策による効果(KPI(平均停電時間)への影響)は整備完了後に発現

**<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>**  
 台風・地震等の自然災害を含む事故の発生など、不足の事態に適切にKPI-指標値に影響

**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	・アウトカムの目標値については、策定当時出ている最新の5年間(2016-2020年度)の停電時間の最小値。(直近5年間の最小値である2017年度の数字を設定) ・アウトプットの目標値については、第1次国土強靱化実施中期計画の閣議決定時(令和7年6月時点)に策定済の広域系統整備計画に基づき整備を開始している連系線の運用容量の合計値に対する運用開始した運用容量の率に変更。 ・令和5年3月に電力広域的運営推進機関において「広域連系システムのマスタープラン」を策定し、それを踏まえて策定された広域系統整備計画に基づき4つの連系線の整備を実施中。また、令和7年10月には中国九州間連系設備の広域系統整備計画を策定し、さらに東地域(北海道～東北～東京間)の計画策定プロセスを実施中(令和8年2月時点)。 ・当該送電網整備により、エリア間における電力供給の代替路線の確保や供給能力の増強が図られることから、台風・地震等に対する送電網の脆弱性の克服に寄与。
予算投入における配慮事項	・マスタープランをもとに個別の整備計画の具体化を検討しつつ、託送料金制度に基づき、一般送配電事業者を中心に送電網の強化に必要な投資を行う。
地域条件等を踏まえた対応	・再エネの導入促進と、首都圏等に立地するエネルギーインフラが機能不全に陥った場合のバックアップ機能の強化を図るため、全国大での送電ネットワークの増強を進める。

**<地域条件等>** 地域間連系線の整備状況(令和8年2月時点)  
 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、脱炭素化の要請がより一層強まる中、地域間連系線の整備は、再エネの大量導入と電力のレジリエンス強化につながる。



**[65]送電網の整備・強化対策【経済産業省】(2/2)**

**③目標達成に向けた工夫**

**<直面した課題と対応状況、工夫等の例>**

- 数兆円規模の系統整備に必要な資金調達環境の整備を進めるにあたって、運転開始前の資金調達の円滑化や完工遅延リスク対応が課題として残ることから、GX脱炭素電源法において、電力広域的運営推進機関に貸付業務の追加を講じた。
- 具体的には、電気の安定供給の確保の観点から、特に重要な送電線の整備計画を経済産業大臣が認定する制度を新設し、認定を受けた整備計画のうち、再生可能エネルギーの利用の促進に資するものについては、従来の運転開始後に加え、工事に着手した段階からも交付金を交付できるようにした。

**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
<b>&lt;目標達成状況判断の考え方&gt;</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地域間連系線の整備については、長期間に亘る工期を経て完成することから、アウトプットが当該年度のKPIの値には反映されず、将来のKPIの値に反映されることとなる。</li> <li>■ アウトプットのKPIの対象となっている広域系統整備計画に基づく送電網の整備の進捗状況についてはいずれも着実に進んでおり、達成はおおむね可能と考えられる。</li> <li>■ アウトカムのKPIの対象となっている日本における1需要家あたりの年間停電時間については、台風・地震等の自然災害を含む事故の発生など不足の事態によって影響を受けており、2022年度から2024年度においては、台風・地震等による被害等により停電時間が増加した。</li> </ul>			
<b>&lt;5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題&gt;</b>			
■特段なし			
<b>&lt;加速化・深化の達成状況&gt;</b>			
■送電網が強靱化され、電力の安定供給が確保される。激化する災害などに対応して、送電網を一般送配電事業者等が整備することで、日本における平均停電時間が、過去5年の最小値(約16分/年)を下回ることを目指す。			

**5. 今後の課題 <今後の目標達成や対策継続の考え方等>**

■激化する災害による需給逼迫時であっても、電力の広域的融通を可能とし、地域への安定的な電力供給を確保するため、広域連系システムのマスタープランを踏まえ、一般送配電事業者を中心とした民間事業者における地域間連系線の整備を引き続き計画的に実施し、電力の安定供給を確保していく。

【66】災害時に役立つ避難施設防災拠点の再エネ・蓄エネ設備に関する対策【環境省】(1/2)

1. 施策概要

避難施設等として位置づけられた公共施設への再生可能エネルギー設備等の導入を支援し、災害時にもエネルギー供給等の機能発揮を可能とする。

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)	5,500	980	393	643	991	8,507
	執行済額(国費)	1,907	928	324	631	0	3,791

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) ※計画年度	R3	R4	R5	R6	R7	目標値(年度)			
										うち5か年		
アウトプット	5か年	災害・停電時に機能発揮を可能とした避難施設・防災拠点の箇所数(①)	KPI	箇所	0(H30)	485	676	820	1,010	1,215	-	1,000(R7)
アウトプット	中長期	指定避難所(約82,000か所)等のうち、緊急に整備が必要な施設数(4,000か所)における災害時に活用可能な再生可能エネルギー設備等の導入完了率(②)	補足指標	%	0(H30)	12.1	16.9	20.5	25.3	30.4	100(R17)	25(R7)
アウトカム	中長期	設備導入補助によるCO2排出削減量(③)	補足指標	t-CO2	0(H30)	459,684	593,428	719,253	828,447	996,597	1,231,759(R12)	-

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>**

- 災害・停電時に再生可能エネルギー設備等からのエネルギー供給等によって本来の機能発揮を可能とした避難施設・防災拠点の箇所数(累計)
- ①における導入完了率
- ①における設備導入によるCO2排出削減量の合計値

**<対策の推進に伴うKPIの変化>**

- 避難施設・防災拠点への再生可能エネルギー設備等の導入が進むことにより、災害・停電時に再生可能エネルギー設備等からのエネルギー供給等によって本来の機能発揮を可能とした避難施設・防災拠点が増加し、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>

- 太陽光発電設備、蓄電池の調達価格の変化
- 激甚災害の発生頻度上昇による自治体ニーズの変化

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>自治体への聞き取り調査等を踏まえ、災害・停電時に機能発揮を可能とした避難施設・防災拠点の箇所数を「令和7年度までに1,000箇所」と設定した。</li> <li>令和6年度に自治体への導入調査を実施し、その結果を踏まえ指定避難所(約82,000箇所)等のうち、緊急に整備が必要な公共施設等(4,000箇所)における災害時に活用可能な再生可能エネルギー設備等の導入完了率を「令和17年度までに100%」と設定した。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>費用対効果(円/t-CO2)に関する補助上限を設けたほか、費用対効果に係る採点比率を上昇させ、事業全体で費用対効果が向上するように配慮。</li> <li>支援がより必要とされる市区町村(指定都市を除く)や離島において補助率を高く設定(2/3又は1/2)。</li> <li>自治体の財政力指数を審査項目に設けることで、財政力指数が小さい自治体に配慮。</li> </ul>
地域条件等を踏まえた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>台風・地震等の災害が頻発化・激甚化し、全国各地で大きな被害をもたらしていることから、本対策においても全国各地で実施することが必要。</li> </ul>

<予算投入における配慮事項>

補助対象事業者	補助率
都道府県・指定都市	1/3
市区町村※(太陽光発電またはコージェネレーションシステムを導入の場合)	1/2
市区町村※(上記以外の再エネ設備導入の場合)及び離島	2/3

<地域条件等>

該当なし

【66】災害時に役立つ避難施設防災拠点の再エネ・蓄エネ設備に関する対策【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>**

- 頻発する災害に対して避難施設等の非常用電源の確保が重要であり、脱炭素の潮流の中で、再生可能エネルギー設備や蓄電池の導入のニーズが高まる一方、より専門的な知見を求められるため、導入の際に、地方公共団体職員のみで費用効率性等の効果的な事業の検証が困難な場合が発生している。また、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・工期短縮の取組例>

①コスト削減の取組事例(岡山県倉敷市)

①コスト削減の取組事例(岡山県倉敷市)

■ 設備工事などの初期コストだけでなく、保守・点検などのランニングコストも包括した事業採算性を検討した結果、導入方式をPPA方式とすることで、年間約700万円のコスト削減が達成された。

倉敷市水道局片島浄水場内に設置した太陽光発電設備

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>**

- 再生可能エネルギー設備等の整備については、単年度で完了する案件が多いことから、執行予算によるアウトプットが当該年度のKPIの値に反映されるため、毎年度のKPIの値の増減幅は一定となる。
- R6年度末時点で目標である1000箇所を超え、既に目標を達成している。

**<5か年加速化対策の策定後に生じた新たな課題>**

- 該当なし

**<加速化・深化の達成状況>**

- 加速化対策により、達成すべき目標値を引上げ。

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
災害時に役立つ避難施設防災拠点の再エネ・蓄エネ設備に関する対策	800	1,000	災害・停電時に再生可能エネルギー設備等からのエネルギー供給等によって本来の機能発揮を可能とした避難施設・防災拠点が1000箇所となる

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 地方公共団体は、地球温暖化対策推進法に基づき、地方公共団体実行計画(事務事業編)を策定するものと義務づけられており、政府実行計画では「2030年度には設置可能な政府保有の建築物(敷地を含む)の約50%以上に太陽光発電設備を設置、2040年度までに100%設置を目指す。」こととされている。その上で、地方公共団体実行計画(事務事業編)では、政府実行計画の取組に準じて、率先的な取組を実施することとされており、災害時に避難施設・防災拠点となる公共施設を対象に太陽光発電設備の導入を支援する本対策に対するニーズはさらに高まること予想される。
- 本対策については、第1次国土強靱化実施中期計画において、「避難施設・防災拠点への再生可能エネルギー・蓄エネルギー・コージェネレーション等の災害・停電時にも活用可能な自立分散型エネルギー設備の導入推進対策」として、推進が特に必要となる施策に位置付けられており、導入目標を達成すべく、今後も取組を推進していく。

【67】製油所等のレジリエンス強化対策【経済産業省】(1/2)

1. 施策概要

緊急時にも石油製品の安定供給を確保できるよう、石油精製・元売各社が取り組む製油所等の強靱化対策を支援する。

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)	267	-	-	-	-	267
	執行済額(国費)	0	-	-	-	-	0

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	【経産】特別警報級の大雨や高潮等の新たな事象を想定した強靱化対策の実施率	8 (R4)	67	75	92	92	100	100 (R7)	100 (R7)
		【経産】特別警報級の大雨や高潮等の新たな事象を想定した強靱化対策を実施し、災害対応能力の強化を図る製油所の箇所数	1 (R4)	8	9	11	11	12	-	12 (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>**  
製油所における大雨・高潮等を想定した対策を支援し、災害対応能力の強化を図った箇所数(以下、【%】での整理の場合の定義)  
・分母=災害対応能力の強化を図る必要がある製油所の箇所数(12箇所)  
・分子=分母のうち、災害対応能力の強化を図った製油所の箇所数

**<対策の推進に伴うKPIの変化>**  
本対策による支援により、各社の製油所の災害対応能力の強化が図られることで、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>**  
・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	・目標値は、災害時石油供給連携計画の区分(全国10地域)ごとに1箇所(計10箇所)を想定。更に深化分として2箇所を支援するとして、計12箇所を設定。 ・目標値については、災害対応能力の強化を図る必要がある製油所の箇所数に対する災害対応能力の強化を図った製油所の箇所数の率に変更。
予算投入における配慮事項	・外部有識者による採択審査委員会にて、緊急性の高い事業から優先的に予算を投入。
地域条件等	・外部有識者による採択審査委員会において、災害時に石油製品の安定供給を確保できるよう、対策実施場所の地域特性にも配慮し審査を実施。

<地域条件等>  
上記のとおり、審査で各対策箇所を設定している。

【67】製油所等のレジリエンス強化対策【経済産業省】(2/2)

③目標達成に向けた工夫

<直面した課題と対応状況>  
事業期間が複数年(①計画策定、②設備導入・工事等)となる場合が多いことから、事業者の事業着手までの判断に時間を要する場合が多い。  
事業者に対して、対策の必要性について継続して周知・啓発に取り組むことで、目標達成を目指す。  
<コスト縮減や工期短縮等の取組例>  
なし

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>  
当初、元売各社のニーズを考慮して、12件の目標を設定。令和5年度までに4件を実施済みであり、令和6年度に新規1件が加わり、計5件実施済みとなる。  
残る7件については、既存設備の運用(4件)※や、風雨等の条件の再検討により設備の補強を行わない(3件)形で対応することができた。  
※当初は水と油を分別する処理設備の設置を検討。ポンプでタンクに汲み上げて、油と水を分離することで対応。

<5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>  
なし

<加速化・深化の達成状況>  
本対策により、令和7年度時点の整備数を向上

施策名	当初計画における 令和7年度整備数	加速化後の 令和7年度整備数	加速化の考え方
製油所等のレジリエンス強化対策	10箇所	12か所	加速化・深化分予算を措置することにより、5か年事業期間内で2箇所を追加

※実際は、加速化・深化分以外の予算も措置している

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

レベル2の津波による浸水が想定される製油所等で、漂流物対策の実施が必要な場所を特定するための調査を行い、当該結果を踏まえて石油コンビナートの強靱化を推進する等、対策の具体化を検討し、大規模火災・海洋汚染の防止及び経済活動の維持・継続を図る。

【68】SS等の災害対応能力強化対策【経済産業省】(1/2)

1. 施策概要

災害時においても、地域住民や災害対応車両等への安定的な燃料供給を確保するため、災害時燃料供給訓練やSSの地下タンクの入換・大型化等を支援する。

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)	241	0	0	0	0	241
	執行済額(国費)	90	0	0	0	0	90

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)	
									5か年	7か年
アウトプット	【経産】自家発電設備を備えた災害対応可能なSSのうち、十分な燃料在庫の確保対策を実施した件数(①)	KPI	748(R1)	839	990	1158	1304	1413	-	1660(R7)
	【経産】全国のSSのうち、燃料在庫の確保対策(備蓄量の増加に限らない)を実施した件数(②)	補足指標	1003(R1)	1110	1390	1656	1896	2090	-	-
アウトカム	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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自家発電設備を備えた災害対応可能なSSのうち、十分な燃料在庫の確保対策(タンクの大型化やペーパー回収設備の整備)を実施した件数  
 ②全国のSSのうち、燃料在庫能力の確保対策(備蓄量の増加に限らない)を実施した件数

(参考1) 目標値(R7年度)設定の考え方  
 ・目標値を設定した令和元年度において、自家発電設備を備えた災害対応可能なSS数は8,525箇所(全国のSS約3万箇所の29%)。このうち、十分な燃料在庫の確保対策を実施している件数は772件であった。  
 ・また、令和元年度時点では、令和7年度までに、自家発電設備を備えた災害対応可能なSS数を全国の約半数(56%)となる16,600箇所整備予定としていた。  
 ・以上のファクトをもとに、5か年加速化対策によるR7年度の目標値を設定した。  
 具体的には、自家発電設備を備えた災害対応可能なSSのうち十分な燃料在庫対策を実施したSSの割合について、令和元年度(実績の9%)から令和7年度までに10%に引き上げることで、目標値を算出した(約16,600箇所×10%=1,660件)。

(参考2) 補足指標(②)について  
 ・KPIとしては、停電発生時においても給油可能なSSにおける燃料在庫の増加件数を設定。  
 ・他方、(i)災害時に停電が必ず起こるとも限らないこと、また、(ii)人口減少や燃費改善等による需要減という環境下でSS数自体が減少傾向にある中、老朽化対応の一環として燃料タンクを入れ換えることは、その大型化を伴わずとも燃料在庫量の維持につながるものであることから、補足指標として、全国のSSのうち、燃料在庫能力の確保対策(備蓄量の増加に限らない)を実施した件数を設定した。

<対策の推進に伴うKPIの変化>  
 自家発電設備を備えた災害対応可能なSSのうち、十分な燃料在庫能力の確保対策を実施した件数が積みあがることで、KPIが進捗。

<対策以外にKPI・指標地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	・自家発電設備を備えた災害対応可能なSSのうち、十分な燃料在庫の確保対策を実施しているSSの割合を増加させることとして目標値を設定。(詳細は①KPIの定義中の参考1参照) ・なお、今後の燃料需要減少を勘案し、目標値を見直す可能性はありうる。
予算投入における配慮事項	・自治体において国土強靱化地域計画を策定している地域のSSに対しては、優先的に予算を投入。
地域条件等を踏まえた対応	・過疎地域に所在するSSについては補助率を引き上げている。

<地域条件等>  
 上記のとおり。

【68】SS等の災害対応能力強化対策【経済産業省】(2/2)

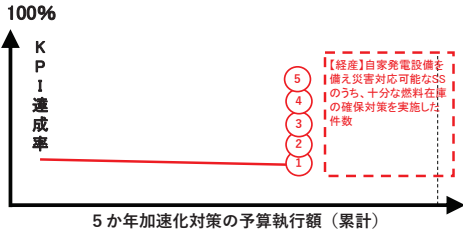
③目標達成に向けた工夫

<直面した課題と対応状況>  
 災害対応能力強化について、継続して周知・啓発に取り組むことで、引き続き目標値に向けて支援を行う。

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>  
 目標値に届かなかった理由として、今般の物価高に対する関連設備や工事費用の上昇分を十分に反映しきれなかったことによる支援不足等が考えられる。このような状況を踏まえ、令和7年度補正予算事業においてはそれらを反映したうえで、SS等の災害対応能力強化に向けた支援を実施しているところであり、引き続き、各地方経済産業局や自治体、業界団体、業界紙等を通じて、取組の重要性について周知・啓発を進めていく。



<加速化・深化の達成状況>

※計画当初の想定

施策名	加速化・深化後の目標	加速化の考え方
SS等の災害対応能力強化対策	R7年度: 1,660件	加速化・深化分予算を措置することにより、自家発電設備を備えた災害対応可能なSSのうち、十分な燃料在庫の確保対策を実施しているSSの比率を、9%(R元)から10%(R7)に引き上げる。

<5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題>  
 人手不足や工事の長期化により年度内事業完了が難しく、導入を見送る事例があった。

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

災害が頻発する我が国では、災害時においても、地域住民や災害対応車両等への安定的な燃料供給を確保することが重要。物価高等を反映させた補助対象経費上限額の設定をした上で、十分な燃料在庫の確保に向けた設備支援等を行い、SS等の災害対応能力の強化を図る。

**【69】LPガス充填所の災害対応能力強化対策【経済産業省】(1/2)**

**1. 施策概要**

- LPガスは、全国総世帯の約4割で使用。導管に依存せず、ボンベにて供給される分散型エネルギーであることから、災害時には、電力・都市ガスの導管供給が分断された場合にも利用可能。
- こうしたLPガスの地域での供給の拠点として、中核となるLPガス充填所の新設、既存の中核充填所における非常用自家発電設備や燃料タンクの増強、基礎・架台の嵩上げ、緊急通信設備等の導入など、災害時でもLPガス供給を途絶させないための機能強化に係る施設整備の支援を実施。

**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**

アウトプット	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	【経産】中核充填所の機能強化等の件数(令和2年度から開始)	補足指標	件	15 (R3)	16	20	22	33	46	68 (R7)	68 (R7)
	【経産】中核充填所の機能強化等の件数(令和2年度から開始)	KPI	件	15 (R3)	16	20	22	33	46	-	68 (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>**
- 中核充填所の機能強化等の件数
    - ※ 非常用発電設備や緊急通信設備等を備えた中核充填所の新設、及び、既存の中核充填所の機能強化(燃料タンクの増強や基礎・架台の嵩上げ等)の件数
    - ※ 災害時においても稼働可能なLPガス充填所の数が増えることで、災害時におけるLPガス供給体制が確保されることとなるため、その件数を指標とする。
- <対策の推進に伴うKPIの変化>**
- 本対策を推進することにより、非常用自家発電設備や燃料タンクの貯蔵容量の増強、基礎・架台の嵩上げなどの機能拡充を実施した中核充填所が増加し、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>**
- 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>今後想定される大規模地震等に備え、LPガス供給の安定確保を図るため、災害時に停電しても供給を継続することができるよう、全国約340か所のLPガス中核充填所※の設置を支援。</li> <li>※現在までに非常用発電設備や緊急通信設備等を備え事業者が共同利用可能な中核となる充填所</li> <li>目標値は、地域の事業者が共同利用することを踏まえ、需要家数や事業者の操業範囲を考慮した立地を前提とし、また、中核充填所の当初整備後10年以上を経過していく際の設備更新に合わせて機能強化を順次図っていくことを想定して設定。</li> <li>なお、今後の燃料需要減少を勘案し、目標値を見直す可能性はありうる。</li> </ul>
予算投入における配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>中核充填所の新設について重点的に配分することとしている。</li> </ul>
地域条件等を踏まえた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>中核充填所は、充填所が少ない地域に優先的に立地するように配慮されている。</li> </ul>

**【69】LPガス充填所の災害対応能力強化対策【経済産業省】(2/2)**

**③目標達成に向けた工夫**

- <直面した課題と対応状況、工夫等の例>**
- 災害対応能力強化について、継続して周知・啓発に取り組むことで、引き続き目標値に向けて支援を行う。

**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><b>&lt;目標達成状況判断の考え方&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>目標値に届かなかった理由として、今般の物価高に対する関連設備や工事費用の上昇分を十分に反映しきれなかったことによる支援不足等が考えられる。このような状況を踏まえ、令和8年度予算事業においてはそれらを反映したうえで、中核充填所を含む充填所への機能強化に向けた支援を実施する予定であり、引き続き、各地方経済産業局や自治体、業界団体、業界紙等を通じて、取組の重要性について周知・啓発を進めていく。</li> </ul> <p><b>&lt;5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>LPガスの充填所は統合や廃止を通じて減少傾向にあるなかで、災害対応の側面が強い充填所の機能強化は事業上のメリットが薄いことから、中核充填所の機能強化等が進まない状況</li> </ul> <p><b>&lt;加速化・深化の達成状況&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>※計画当初の想定</li> </ul>			

**4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>**

- 関係省庁が連携し、災害時においても、機能維持が求められるLPガス充填所に対して、緊急通信設備や非常用発電設備等を導入することの重要性を周知し、LPガス充填所の機能強化に向けて効率的な導入支援を行っていく。

【70-1】水道施設(浄水場等)の耐災害性強化対策【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

近年頻発する豪雨等に伴い発生する停電・土砂災害・浸水災害や、大規模地震等により給水停止のおそれが高く、かつ重要度の高い浄水場※等に対し、非常用自家発電設備の整備や耐震補強等の各種対策工事を施すことにより、国民生活や産業活動に欠かせないライフラインである水道の耐災害性を強化し、災害による大規模かつ長期的な断水のリスクを軽減する。  
※病院等の重要給水施設に上るルート上にある施設

2. 予算の状況(加速化・深化分)

指標	R3	R4	R5	R6※3	R7※3	累計
インプット						
予算額(国費)	39,000	17,698	17,698	17,698	20,812	112,906
執行済額(国費)※2	22,961	13,389	14,628	14,775	1,362	67,116

※1 同じ予算を複数の対策に支出しており、対策ごとの切り分けが難しいため、合計額を記載している(対策番号70-1、70-2)  
※2 R7執行済額は推計値 ※3 令和6年度、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) ※計画達成時							目標値(年度) うち5か年	
			R3	R4	R5	R6	R7	2023			
5か年	【国文】2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場の停電対策実施率①	KPI	%	67.7(R1)	73	73	73	82	84(見込)	77(R7)	
	【国文】2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場で土砂警戒区域内にある施設の土砂災害対策実施率②	KPI	%	42.6(R1)	47	47	49	67	72(見込)	48(R7)	
	【国文】2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場で浸水想定区域内にある施設の浸水災害対策実施率③	KPI	%	37.2(R1)	42	44	45	58	62(見込)	59(R7)	
	【国文】浄水場の耐震化率④	KPI	%	30.6(H30)	39	43	45	47	49(見込)	41(R7)	
	【国文】配水場の耐震化率⑤	KPI	%	56.9(H30)	62	64	65	66	67(見込)	70(R7)	
アウトプット	【国文】2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場(全国約2,000か所)の停電対策実施率①	補足指標	%	67.7(R1)	73	73	73	82	84(見込)	100(R12)	77(R7)
	【国文】2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場のうち、洪水等の浸水想定区域内にある施設(全国約70か所)の浸水災害対策完了率②	補足指標	%	37.2(R1)	42	44	45	58	62(見込)	100(R18)	59(R7)
	【国文】水道の急所施設である取水施設(全国の取水施設能力:約1,600万m <sup>3</sup> /日)の耐震化完了率③	補足指標	%	-	-	-	46	52	調査中	100(R23)	-
中長期	【国文】水道の急所施設である浄水施設(全国の浄水施設能力:約1,100万m <sup>3</sup> /日)の耐震化完了率④	補足指標	%	-	-	-	43	47	調査中	100(R17)	-
	【国文】水道の急所施設である配水池(全国の配水池有効能力:約4,000万m <sup>3</sup> )の耐震化完了率⑤	補足指標	%	-	-	-	67	68	調査中	100(R18)	-
	アウトカム	中長期	-	-	-	-	-	-	-	-	-

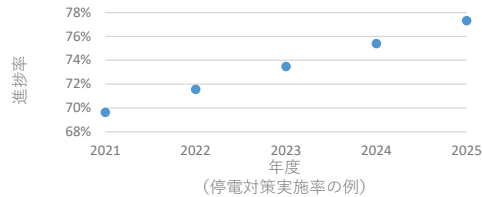
①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

<KPI・指標の定義>

- ①(停電対策対象箇所のうち停電対策実施済箇所数)/(停電対策対象箇所(2,028箇所))×100
- ②(土砂対策対象箇所のうち土砂対策実施済箇所数)/(土砂対策対象箇所(277箇所))×100
- ③(浸水対策対象箇所のうち浸水対策実施済箇所数)/(浸水対策対象箇所(688箇所))×100
- ④(耐震化済み浄水施設の全施設能力)/(全浄水施設能力)×100
- ⑤(耐震化済み配水池の全有効容量)/(全有効容量)×100
- ⑥(対象全取水施設のうち、耐震対策の施された取水施設能力)/(対象全取水施設能力)×100
- ⑦(対象全浄水施設のうち、耐震対策の施された浄水施設能力)/(対象全浄水施設能力)×100
- ⑧(対象全配水池のうち、耐震対策の施された配水池有効容量)/(対象全配水池有効容量)×100

<対策の推進に伴うKPIの変化>

停電・土砂・浸水・地震対策を実施することで、災害等に対応可能となる施設数が増加し、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>

広域連携等により、浄水場を統廃合することにより、分母が変化しKPI・補足指標に影響をあたえることが想定される。なお、停電対策、土砂対策、浸水対策については、対象としての施設に統廃合があった場合であっても、当初設定時と適切に比較するため、分母の変更は行っていない

【70-1】水道施設(浄水場等)の耐災害性強化対策【国土交通省】(2/2)

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	・目標値は3か年緊急対策の年間進捗率を踏まえて設定。 ・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。
予算投入における配慮事項	・被災した際に影響が大きい施設の整備を優先的に行う必要があるため、影響戸数の多い施設に予算を投入。
地域条件等を踏まえた対応	・土砂警戒区域内や浸水想定区域内等の被災リスクの高い地域を限定して対策を実施。

③目標達成に向けた工夫

- <直面した課題と対応状況>
- 対策を実施する予定はあるが、事業者の対応等の理由から対策が遅れる可能性がある。
  - 中小事業体においては、人員不足により対策が遅れる可能性がある。

<コスト縮減や工期短縮の取組例>

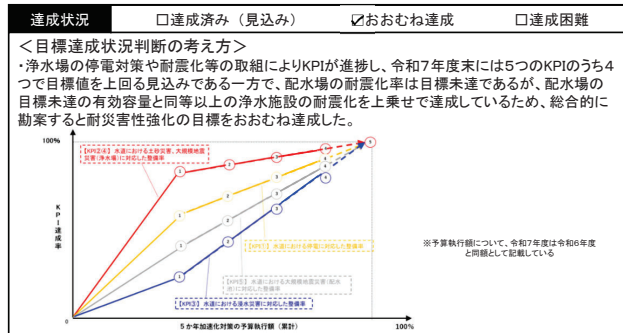
- 人員不足を解消するため、広域連携を推奨している。
- 47都道府県で水道広域化推進プランを策定済み。

水道広域化推進プランとは、市町村等の実施する水道事業について市町村の区域を超えた広域化を推進するため、都道府県が区域内の水道事業に係る広域化の推進方針を定めるとともに、これに基づく当面の具体的取組の内容やスケジュール等について定める計画である。水道広域化推進プランを策定する際は、広域化の様々なパターンに応じた経営体制や経営指標等の将来見直しについてシミュレーションを実施し、その具体的な効果を比較している。



水道広域化推進プランの策定状況  
策定済み都道府県を着色

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>

該当なし

<加速化・深化の達成状況> ※計画当初の想定

- 加速化対策により、水道施設における停電、土砂、浸水、地震対策の達成目標を引き上げ。

施策名	当初計画における達成目標	加速化後の達成目標	達成目標の考え方
2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場の停電対策実施率	73%	77%	3か年緊急対策の年間進捗率を踏まえて設定
2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場で土砂警戒区域内にある施設の土砂災害対策実施率	43%	48%	3か年緊急対策の年間進捗率を踏まえて設定
2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場で浸水想定区域内にある施設の浸水災害対策実施率	55%	59%	3か年緊急対策の年間進捗率を踏まえて設定
浄水場の耐震化率	31%	41%	3か年緊急対策の年間進捗率を踏まえて設定
配水場の耐震化率	57%	70%	3か年緊急対策の年間進捗率を踏まえて設定

4. 今後の課題 <今後の目標設定や対策継続の考え方等>

- 令和6年能登半島地震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付け、引き続き、大規模自然災害時においても安全な水の供給を図るため、非常用自家発電設備の整備や耐震補強など、水道システムの「急所」となる施設の耐災害性強化を実施する。

【70-2】上水道管路の耐震化対策【国土交通省】(1/2)

1. 施策概要

地震災害等で破損した場合に断水影響が大きい上水道の基幹管路(導水管・送水管・配水管)について、耐震化等の対策を強力に推進することにより、国民生活や産業活動に欠かせないライフラインである水道の耐災害性を強化し、災害等による大規模かつ長期的な断水のリスクを軽減する。

2. 予算の状況(加速化・深化分)

(百万円)

指標	R3	R4	R5	R6※3	R7※3	累計
インプット						
予算額(国費)	39,000	17,698	17,698	17,698	20,812	112,906
執行済額(国費)※2	22,961	13,389	14,628	14,775	1,362	67,116

※1 同じ予算を複数の対策に支出しており、対策ごとの切り分けが難しいため、合計額を記載している(対策番号70-1、70-2)  
 ※2 R7執行済額は推計値 ※3 令和6年度、7年度については緊急対応分を含む

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	うち5か年	うち5か年			
アウトプット	5か年	【国交】上水道の基幹管路の耐震適合率①	KPI	%	40.3(H30)	41	42	43	45	46(見込)	-	54(R7)
	中長期	【国交】上水道の基幹管路の耐震適合率①	補足指標	%	40.3(H30)	41	42	43	45	46(R10)	60(R10)	54(R7)
		【国交】水道の急所施設である導水管・送水管(約62,000km)の耐震化完了率②※	補足指標	%	-	-	-	43	45	調査中	100(R31)	-
アウトカム	中長期	【国交】給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設(約35,000か所)のうち、接続する水道・下水道の管路等の両方が耐震化されている重要施設の割合③※	補足指標	%	-	-	-	9	9	調査中	100(R36)	-

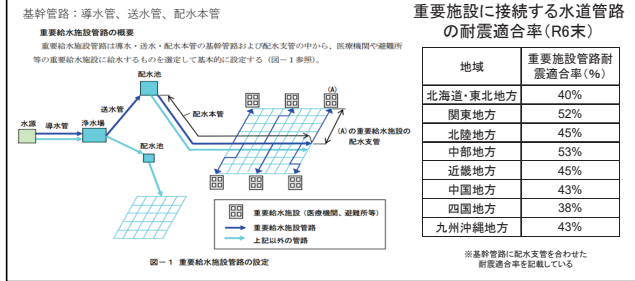
①KPIの定義・対策との関係性、対策以外の要素の影響

＜KPI・指標の定義＞  
 ①(耐震適合性のある基幹管路の延長)/(基幹管路の総延長)×100  
 ②(対象全導水管・送水管のうち、耐震適合性のある延長)/(対象全導水管・送水管の全延長)×100  
 ③対象全重要施設のうち、接続する水道・下水道の管路等の両方が耐震化されている箇所数/(給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設の箇所数)×100  
 ＜対策の推進に伴うKPIの変化＞  
 耐震適合性のある管へ更新することにより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＞  
 広域化の進展により上水道事業に簡易水道事業が統合されたことなどにより、基幹管路の総延長及び耐震適合性のない管の延長が増加しており、耐震適合性のある管路延長は増加しているものの、当初想定よりも耐震適合率が上昇していない。

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	・目標値は3か年緊急対策の年間進捗率を踏まえて設定。 ・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。
予算投入における配慮事項	・被災した際に影響が大きい施設の整備を優先的に行う必要があるため、影響戸数の多い施設に予算を投入。 ・経営条件の悪い事業者を優先的に予算を投入するために、資本単価要件を設定。
地域条件等を踏まえた対応	・重要施設への管路については、優先的に更新

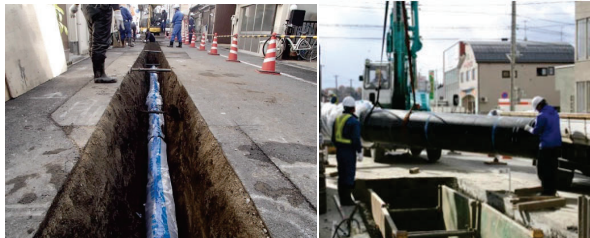
＜地域条件等＞



【70-2】上水道管路の耐震化対策【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＞  
 ■ 中小規模の事業者において耐震化計画の策定率が低い  
 ＜取組＞  
 ■ 水道事業者等が耐震化計画を容易に策定できるよう、国土交通省において、能登半島地震をうけ、上下水道耐震化計画の策定を全国の上下水道事業者に対して要請した。



耐震管の布設イメージ

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＞  
 ・水道事業の広域化により上水道事業に簡易水道事業が統合されたことにより、新たに簡易水道事業の耐震適合性のない管の管路延長が評価対象に加わったため、耐震適合率が年間で約1%ずつの向上にとどまり、当初想定より上昇せず、5か年計画目標(R7に54%)の達成は困難となった。  
 ・上下水道耐震化計画のフォローアップ等により引き続き水道事業者への支援を行っている。

	基幹管路の総延長(km)	増減(前年比)	耐震適合性のある管の延長(km)	増減(前年比)	耐震適合性のない管の延長(km)	増減(前年比)	耐震適合率(%)
H30末	106,446	-	42,934	-	63,512	-	40.33%
R1末	107,655	1,209	44,026	1,092	63,629	117	40.90%
R2末	112,505	4,850	45,831	1,805	66,674	3,045	40.74%
R3末	114,461	1,956	47,028	1,197	67,433	759	41.09%
R4末	115,249	788	48,797	1,769	66,452	-981	42.34%
R5末	115,926	677	50,170	1,373	65,756	-696	43.28%
R6末	116,637	711	51,976	1,806	64,661	-1,095	44.56%

＜5か年加速化対策の目標達成に向けて生じた課題＞  
 水道事業の広域化により上水道事業に簡易水道事業が統合されたことにより、新たに簡易水道事業の耐震適合性のない管の管路延長が評価対象に加わったため、耐震適合率が当初想定より上昇しなかった。

＜加速化・深化の達成状況＞ ※計画当初の想定

■ 本対策により令和7年度の達成水準を向上

施策名	当初計画における達成目標	加速化後の達成目標	達成目標の考え方
上水道管路の耐震化対策	49%	54%	基幹管路の耐震適合率を54%とし、大規模かつ長期的な断水のリスクを軽減する。

4. 今後の課題 ＜今後の目標設定や対策継続の考え方等＞

■ 令和6年能登半島地震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付け、引き続き、大規模自然災害時においても安全な水の供給を図るため、水道システムの「急所」となる施設の耐震化や避難所など重要施設に接続する上下水道管路の一体的な耐震化等の取組を実施する。