

国土交通省インフラ長寿命化計画 (行動計画)の概要

国土交通省 総合政策局 政策課 ((併) 参事官 (社会資本整備) 付)

かたぎり ゆう き
社会資本整備企画係長 片桐 悠貴

1. はじめに

平成26年5月21日、国土交通省では、管理・所管するあらゆるインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として、「国土交通省インフラ長寿命化計画（以下「行動計画」という）」をとりまとめた。

具体的には、道路、河川・ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、鉄道、自動車道、航路標

識、公園、住宅、官庁施設、観測施設の14分野を対象に、①各インフラの的確な維持管理・更新等が行われるよう、体制や制度等を構築する「所管者」としての役割と、②各事業等に関わる法令等に基づき、自らがインフラの「管理者」として、的確な維持管理・更新等を実施する役割、という二つの立場から国土交通省として取り組むべき施策を記載している（図－1）。

本稿において、行動計画の策定経緯や目的、及び記載されている施策の要点等を紹介させていただくことで、インフラの老朽化対策の計画的実施に取り組む地方公共団体や民間のインフラ管理

1. 国交省の役割

○各インフラに関わる体制や制度等を構築する「所管者」としての役割

○インフラの「管理者」としての役割

2. 計画の範囲

○対象:国交省が制度等を所管する全ての施設

○期間:平成26～32年度

3. 中長期的なコストの見通し

○維持管理・更新等の取組のため、施設の実態の把握や個別施設計画の策定により、中長期的な維持管理・更新等のコストの見通しをより確実に推定する必要

4. 現状・課題と取組の方向性

	現状と課題	必要施策に係る取組の方向性	具体的な取組の例
点検・診断／修繕・更新等	○総点検対象施設以外への対応 ○人口減少等の社会構造の変化への対応 ○技術力を有する職員の不足 ○取組の着実な実施に必要な予算の確保 ○点検・診断等の担い手の確保	○全施設のメンテナンスサイクルの構築 ○施設の必要性、対策内容等の再検討 ○相談窓口機能、研修・講習の充実 ○交付金等による支援の継続・充実 ○入札契約制度等の見直し	○基準類に基づく適時・適切な点検・診断 ○個別施設計画に基づく修繕・更新・集約等 ○地公体職員を対象とする研修の充実・継続 ○防災・安全交付金等による取組の支援 ○適正な価格等の設定、発注ロットの最適化
基準類の整備	○基準類の位置付けが不明確 ○新たな技術・知見が未反映	○基準類の体系的整備 ○新たな技術や知見の基準類への反映	○位置付けを明確にした全基準類の見える化 ○適時・適切な基準類の改定
情報基盤の整備と活用	○台帳等の不備・未整備 ○情報の活用に向けた統一的な管理が不十分	○点検・修繕等を通じた情報収集 ○情報の蓄積、地公体も含めた一元集約	○データベースの構築・改良、情報の蓄積・更新 ○関係者による情報の共有
個別施設計画の策定	○計画未策定の施設が存在 ○記載内容にバラツキ	○計画策定の推進と内容の充実	○計画策定対象の拡大 ○手引き等の整備・提供、交付金等による支援
新技術の開発・導入	○現場ニーズと技術シーズのマッチングが不十分 ○新技術の特性(適用条件等)が不明確	○産学官の連携とニーズ・シーズのマッチング ○新技術を活用できる現場条件などの明確化	○ニーズを明確にした公募等による現場実証・評価 ○点検・診断技術の特性を明確にした維持管理支援サイトによる新技術の現場導入支援
予算管理	○非計画的な投資 ○対策費用を踏まえた財源が未確保	○トータルコストの縮減・平準化 ○受益と負担の見直し	○個別施設計画に基づく計画的な対策 ○更新投資の財源確保に向けた検討
体制の構築	○技術者の技術力の評価が不十分 ○地公体単独での対応が困難 ○国民等の利用者の関与が不十分	○資格制度の充実、高度な技術力を有する技術者の活用 ○管理者間の相互連携体制の構築 ○国民等の利用者の理解と協働の推進	○民間資格の評価、国の職員等の派遣 ○関係者からなる組織による市町村への支援 ○現地見学等による広報活動
法令等の整備	○点検等の法令等の位置付けが不明確	○責務の明確化、社会構造の変化への対応	○維持・修繕の責務明確化

5. その他

○計画のフォローアップにより、取組を充実・深化

○ホームページ等を通じた積極的な情報提供

図－1 国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）の概要

者、維持管理の担い手となる民間企業の皆様の一助となれば幸いである。

2. インフラ老朽化の現状と将来見通し

国土交通省が所管するインフラは、道路、鉄道、港湾、空港といった産業インフラ、河川管理施設や砂防等の国土保全のためのインフラ、下水道や公園等の生活関連インフラ等、多岐にわたっている。

これらの整備は、昭和30年頃からは産業インフラ、昭和50年頃からは生活関連インフラについて集中的に進められるなど、時代の要請に応じた対応がなされてきた。その結果、整備時期は施設によって大きく異なり、管理主体も国、地方公共団体、民間企業等さまざまである。

中でも、昭和39年の東京オリンピックの頃に整備された首都高速1号線をはじめ、高度成長期以降に整備したインフラが急速に老朽化し、今後20

年間で、建設後50年以上を経過する施設の割合が加速度的に高くなる見込みである。表—1を見ると、現在は各分野において数%～20%台にとどまっている50年を経過した施設の割合が、20年後には多くの分野で過半数に達することが明らかになっている。

これらの社会インフラを今後、維持管理・更新していくのに必要となる費用については、平成25年12月に開催された国土交通省社会資本整備審議会・交通政策審議会において、国土交通省所管の社会資本10分野（道路、治水、下水道、港湾、公営住宅、公園、海岸、空港、航路標識、官庁施設）の国、地方公共団体、地方道路公社、独立行政法人水資源機構が管理者のものを対象に、建設年度ごとの施設数を調査し、過去の維持管理・更新実績等を踏まえた推計が示されている。

現在の技術や仕組みを前提とすれば、平成25年度に3.6兆円あった維持管理・更新費が、10年後には約4.3～5.1兆円、20年後には約4.6～5.5兆円程度になるものと推定されている¹⁾。今後の国土

表—1 建設後50年以上経過する社会資本の割合

	平成25年3月	平成35年3月	平成45年3月
道路橋〔約40万橋 ^(注1) （橋長2m以上の橋約70万のうち）〕	約18%	約43%	約67%
トンネル〔約1万本 ^(注2) 〕	約20%	約34%	約50%
河川管理施設（水門等）〔約1万施設 ^(注3) 〕	約25%	約43%	約64%
下水道管きょ〔総延長：約45万km ^(注4) 〕	約2%	約9%	約24%
港湾岸壁〔約5,000施設 ^(注5) （水深－4.5m以深）〕	約8%	約32%	約58%

- （注） 1. 建設年度不明橋梁の約30万橋については、割合の算出に当たり除いている。
 2. 建設年度不明トンネルの約250本については、割合の算出に当たり除いている。
 3. 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む（50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している）。
 4. 建設年度が不明な約15,000kmを含む（30年以内に布設された管きょについてはおおむね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約30年以上経過した施設として整理し、記録が確認できる経過年数ごとの整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分し、計上している）。
 5. 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出に当たり除いている。

（出典）「平成25年度国土交通白書」より作成

表—2 将来の維持管理・更新費の推計結果

年度	推計結果
平成25年度	約3.6兆円
平成35年度（10年後）	約4.3～5.1兆円
平成45年度（20年後）	約4.6～5.5兆円

- （注） 1. 国土交通省所管の社会資本10分野（道路、治水、下水道、港湾、公営住宅、公園、海岸、空港、航路標識、官庁施設）の、国、地方公共団体、地方道路公社、独立行政法人水資源機構が管理者のものを対象に、建設年度ごとの施設数を調査し、過去の維持管理、更新実績等を踏まえて推計。
 2. 今後の新設、除却量は推定が困難であるため考慮していない。
 3. 施設更新時の機能向上については、同等の機能で更新（ただし、現行の耐震基準等への対応は含む）するものとしている。
 4. 用地費、補償費、災害復旧費は含まない。
 5. 個々の社会資本で、施設の立地条件の違いによる損傷程度の差異や維持管理・更新工事での制約条件が異なる等の理由により、維持管理・更新単価や更新時期に幅があるため、推計額は幅を持った値としている。

（出典）社会資本整備審議会・交通政策審議会「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について（答申）」より作成

の利用や都市、地域の構造変化の見通し、技術開発による維持管理・更新費の低減の可能性、効果等については、不確定な要素が多いが、決して小さくはない維持管理・更新費の負担に十全に対処し、将来にわたってインフラの機能劣化により経済競争力の低下や安全・安心が脅かされる事態が生じないよう、適切に対策を実施していくことが重要である（表—2）。

3. 国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）の策定に至る経緯

(1) 国土交通省の取組

平成24年12月2日、中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故が発生した。このような事故を二度と起こさないよう、国土交通省では、翌年の平成25年を「社会資本メンテナンス元年」と位置付け、取組を進めてきた。同年1月21日に国土交通大臣を議長とする「社会資本の老朽化対策会議」²⁾を省内に設置し、同年3月21日には、3カ年にわたる工程表として「社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置」³⁾（以下「当面講ずべき措置」という）⁴⁾をとりまとめ、これに基づく取組を順次進めてきた（表—3）。

(2) 政府全体の取組

一方、他省庁も含めた政府全体の取組として、平成25年10月4日、「インフラ老朽化対策の

推進に関する関係省庁連絡会議」が設置され、同年11月29日には、国民生活やあらゆる社会経済活動を支える各種施設をインフラとして幅広く対象とし、戦略的な維持管理・更新等の方向性を示す基本的な計画として、「インフラ長寿命化基本計画（以下「基本計画」という）」がとりまとめられた。

上記の基本計画において、各インフラの管理者⁴⁾、及びその者に対して指導・助言するなど当該インフラを所管する立場にある国や地方公共団体の各機関は、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として、インフラ長寿命化計画（行動計画）を策定することが定められている。加えて、行動計画に基づき、個別施設毎の具体的な対応方針を定める計画として、個別施設毎の長寿命化計画（個別施設計画）を策定することとされている⁵⁾。

これに基づき、国土交通省が各省庁に先駆けて決定したものが「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」である⁶⁾（図—2）。

4. 国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）の目的・対象施設・期間

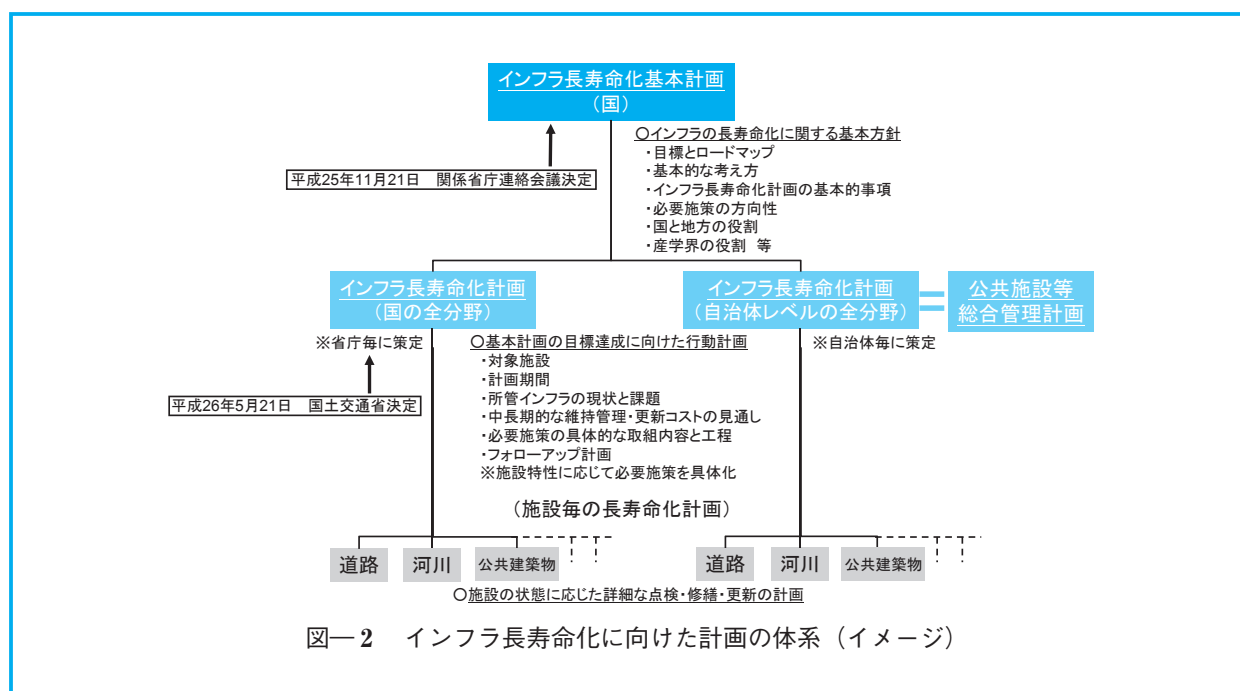
(1) 目的

前章で紹介したインフラ長寿命化基本計画で

表—3 社会資本の老朽化対策に関する国土交通省の主な取組

平成24年	7月25日	社会資本整備審議会・交通政策審議会に対し、国土交通大臣が「今後の維持管理・更新のあり方について」を諮問
	7月31日	上記を受け、技術部会の下に「社会資本メンテナンス戦略小委員会」を設置し、技術的な検討に着手
	12月2日	中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故
	3日	トンネル天井板の緊急点検開始
		※その他の緊急点検・集中点検も以降随時開始
平成25年	1月21日	社会資本の老朽化対策会議設置
	3月21日	社会資本の老朽化対策会議 ○「社会資本の維持管理・更新について当面講ずべき措置」（工程表）決定 ○社会資本老朽化対策推進室設置
	6月14日	日本再興戦略（閣議決定） ○「インフラ長寿命化基本計画」の秋頃までの策定を位置付け
	10月4日	インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議設置
	11月29日	インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議 ○「インフラ長寿命化基本計画」決定
	12月25日	「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について」答申
平成26年	4月16日	「社会資本メンテナンス戦略小委員会（第2期）」において答申の施策の具体化に向けた検討に着手
	5月21日	社会資本の老朽化対策会議 ○「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」決定

（出典）社会資本の老朽化対策会議（平成26年5月21日）資料1



図ー２ インフラ長寿命化に向けた計画の体系（イメージ）

は、将来の目指すべき姿として、①安全で強靱なインフラシステムの構築、②総合的・一体的なインフラマネジメントの実現、③メンテナンス産業によるインフラビジネスの競争力強化の3点を挙げている。

上記を受けて、国土交通省の行動計画でも、国民の安全・安心の確保、中長期的な維持管理・更新等に関わるトータルコストの縮減や予算の平準化、メンテナンス産業の競争力確保を目指すこととしている。

(2) 対象施設

対象施設については、基本計画における「計画的に点検・診断、修繕・更新等を実施する必要性が認められる全ての施設について、行動計画の対象とする」との記載を踏まえ、国土交通省が維持管理・更新等に関わる制度や技術を所管するインフラについて、法令等で位置付けられた全ての施設を対象としている（具体的な対象施設は表ー4参照）。

(3) 期 間

計画を決定した平成26年度（2014年度）を初年度とし、基本計画に示されたロードマップ⁷⁾において、一連の必要施策の取組に一定の目途を付けることとされた、平成32年度（2020年度）までを計画期間としている⁸⁾。

5. 国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）における施策の方向性

行動計画では、対象施設の現状と課題を踏まえて、8項目からなる「必要施策」に係る取組について、「その方向性の総論」及び「施設毎の具体的な取組」を記載している。本稿では、前者の総論を中心に紹介するため、施設毎の具体的な取組については行動計画の本文⁹⁾を参照されたい（表ー5）。

(1) 点検・診断／修繕・更新等¹⁰⁾

点検・診断／修繕・更新等にあたっては、全対象施設において点検・診断、必要な対策を実施するとともに、これらの取組を通じて得られた情報を記録し、次の点検・診断等に活用するという、「メンテナンスサイクル」を構築する。

必要な対策の検討にあたっては、他の関連する事業も考慮した上で、その施設の必要性等を再検討する。必要性が認められる施設は、更新等の機会を捉えて社会経済情勢の変化に応じた質的向上や機能転換、用途変更や複合化・集約化し、必要性が認められない施設は、廃止・撤去する等の戦略的取組を推進する。

① 地方公共団体等の管理者の技術力の確保

表— 4 行動計画の対象施設

分野	対象施設
道路	道路施設（橋梁、トンネル、大型の構造物（横断歩道橋、門型標識、シェッド等）等）
河川・ダム	河川管理施設（ダム、堰、水門、床止め、樋門・樋管、閘門、陸閘、揚排水機場、浄化施設、管理橋、堤防、護岸、樹林帯等）
砂防	砂防設備 地すべり防止施設 急傾斜地崩壊防止施設
海岸	海岸保全施設（堤防、護岸、胸壁、水門および樋門、排水機場、陸閘、突堤、離岸堤、砂浜等）
下水道	下水道（管路施設、処理施設、ポンプ施設等）
港湾	港湾施設（水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設、荷さばき施設、旅客乗降用固定施設、保管施設、船舶役務用施設、廃棄物埋立護岸、海浜、緑地、広場、移動式旅客乗降用施設）
空港	空港土木施設（滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン、排水施設、共同溝、地下道、橋梁、場周・保安道路、のり面、擁壁、護岸、道路・駐車場等） 航空保安施設 空港機能施設（航空旅客の取扱施設）
鉄道	鉄道（線路、停車場、電気設備、運転保安設備） 軌道（軌道、線路建造物、電力設備、保安設備、通信設備） 索道（索道線路等、停留場、原動設備、握索装置等、保安設備）
自動車道	橋、トンネル、大型の構造物（門型標識等）等
航路標識	航路標識（灯台、灯標、立標、浮標、無線方位信号所等）
公園	都市公園等（都市公園、特定地区公園（カントリーパーク））
住宅	公営住宅 公社賃貸住宅 UR賃貸住宅
官庁施設	官庁施設（庁舎、宿舍等）
観測施設	測量標（電子基準点、験潮場） 気象レーダー施設

（出典）国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）解説

各地方整備局等に設置した相談窓口の機能の充実に図るとともに、基準の整備・提供と研修・講習の充実を推進する。

② 地方公共団体等への予算に関連する措置

既存の交付金等による支援や運用の改善を継続する。加えて、上記の戦略的な取組を地方公共団体等が推進できるよう、交付金制度の充実に向けた検討を行うとともに、基本計画で示された工程表（ロードマップ）の実現に向け、必要に応じた交付期間を設定する。また、交付金以外の面では、起債対象の拡充・明確化に係る地方整備局等の相談窓口等を通じて必要な情報提供を行う。

③ 担い手確保に向けた入札契約制度等の見直し

修繕工事等の担い手を円滑に確保できるよう、積算基準の見直し等を通じた適正価格等の設定や、発注ロットの最適化を図るとともに、調査・設計・施工の各段階の連携強化や、単価・数量精算方式の活用等を推進する。

(2) 基準類の整備

① 体系的な整備

建築基準法等の分野横断的な基準類や各分野の基準類を引き続き適切に運用するとともに、適時・適切に改定を行う。また、新規整備、点検、修繕・更新等の各段階で、基準類の相互の整合性が図られるようにする。

② 地域の実情に応じた基準の整備

施設の重要度、設置環境等、地域の実情を考慮した点検の頻度や内容等の基準を設定する。

③ 新たな技術や知見の基準類への反映

新技術の普及状況や同じような事故・災害から得られた知見に関連する基準類に反映する。

(3) 情報基盤の整備と活用

① 不足情報の収集

点検・修繕等のメンテナンスサイクルの取組を通じ、最新の劣化・損傷の状況等の情報を収集する。情報収集に際しては項目やフォーマット等の明確化、一般化を図る。

② 情報の蓄積、地方公共団体等も含めた一元的な集約

収集した情報の蓄積や一元的な集約化を進めるとともに、共通フォーマットの提示やシステムの

表一 国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）主な取組

（平成26年 5 月21日 社会資本の老朽化対策会議決定）

	所管者としての主な取組	管理者としての主な取組
点検・診断／ 修繕・更新等	○相談窓口の機能の充実 ・地公体等への各地方支分部局や研究所等を窓口とした技術的支援の推進 ○基準・マニュアル等の整備・提供 ・地公体等に対する基準類の必要な周知・助言等 ○研修・講習の充実 ・地公体等の職員を対象とした国交大、各地方支分部局や国総研等における研修・講習の継続 ・国交省職員向け研修の地公体への拡大等の充実 ○交付金等による支援 ・防災・安全交付金等による点検、個別施設計画策定、修繕・更新等への支援 ※個別施設計画策定は、平成30年度までにおおむねの施設の支援を終了 ○担い手確保に向けた入札契約制度等の見直し ・施工実態等を踏まえた適正な価格等の設定のための積算基準の見直し ・複数工事の包括発注や複数年契約等の発注ロットの最適化	○点検・診断／修繕・更新等 ・基準類に基づく適時・適切な点検・診断 ・個別施設計画に基づく修繕・更新・集約等 ○研修・講習の充実 ・職員を対象とした国交大、各地方支分部局や国総研等における研修・講習の開催
基準類の整備	・基準類を策定・見直した上で、国と地公体等の対象ごとに位置付けを明確化し使用（既存と策定予定の全基準類を記載） ・適時・適切な基準類の改定	
情報基盤の整備と活用	・国や地公体等を対象としたデータベース等の構築・改良、情報の蓄積・更新、関係者による情報の共有 ※平成26年度までに国の全ての施設でデータベースを構築、平成27年度までに地公体等のおおむねの施設でデータベースを構築	
個別施設計画の策定・推進	・計画策定対象の拡大 ・手引き等の整備・提供、交付金等による支援	・平成28年度までにおおむねの施設で策定 ・平成32年度までに全ての施設で策定
新技術の開発・導入	・ニーズを明確にした公募等による現場実証・評価 ・点検、診断技術の特性を明確にした維持管理支援サイトによる新技術の現場導入支援 ・個別技術の研究開発、現場展開やマニュアルの策定等	
予算管理	・個別施設計画の策定・推進に関わる支援（手引き等の整備・提供、交付金等による支援）	・必要な予算の安定的確保 ・個別施設計画に基づく計画的な対策 ・新技術の開発・導入
体制の構築	○技術者の確保・育成 ・民間資格を評価する資格制度の検討 ・研修・講習による技術者の育成 ○管理者等の相互連携の強化 ・関係者からなる組織による情報共有や市町村への支援 ・地公体支援のための国の職員等の育成・派遣 ○国民等の利用者の理解と協働の推進 ・現地見学等による広報活動 ○担い手確保に向けた環境整備 ・適正な施工体制の確保の徹底、魅力ある環境の整備 ・包括的民間委託やPPP/PFIの活用	
法令等の整備	・所管法令等の適切な運用 ・必要となる制度や法令等について検討・整備	

共有等、地方公共団体等におけるデータベース構築の支援を行う。

③ 情報の利活用と発信・共有

収集した情報を、効果的な維持管理の実施、事故等に係る同種・類似のリスクを有する施設の特定、基準類の体系的整備や新技術の開発・活用等へ積極的に活用する。加えて、蓄積された情報を目的に応じて一定の条件を付した上で、可能な限り広く一般に公開する。

(4) 個別施設計画の策定・推進

① 対象施設（表一 6）

行動計画の対象施設のうち、以下を除く全ての施設について、予防保全型維持管理の考え方を前提とした個別施設計画の策定を推進する。

- ・経年的な損傷以外の損傷によって健全性が左右される施設
- ・主たる構成部が精密機械・消耗部材である施設

- ・規模の小さい施設

② 計画策定の推進と内容の充実

全ての管理者によって早期に計画の策定が進むよう、策定方針や手引きの策定等を実施する。その際、中長期的な予算管理に資するよう、概算費用の算定や計画期間の考え方についても明記する。加えて、修繕や更新に際し、機能転換・用途変更、複合化・集約化、廃止・撤去、耐震化等の検討を行うに当たっては、都市計画や交通計画、その他の戦略等と一体となって取り組めるよう、相互連携の強化を図る。

(5) 新技術の開発・導入

① 技術研究開発の促進

管理ニーズ、インフラのボリューム感等の情報の提示、試行フィールドの提供等、民間等が技術研究開発に投資しやすい環境の整備等を通じ、適切な役割分担の下での産学官の連携を推進する。

表—6 個別施設計画の対象施設

太字下線の施設：行動計画において、新たに計画の策定の対象となる施設

分野	対象施設
道路	橋梁、 <u>トンネル</u> 、 <u>大型の構造物（横断歩道橋、門型標識、シェッド等）</u>
河川・ダム	ダム、堰、水門、床止め、樋門・樋管、閘門、陸閘、揚排水機場、浄化施設、管理橋等
砂防	砂防設備、地すべり防止施設、急傾斜地崩壊防止施設
海岸	堤防、護岸、胸壁、水門および樋門、排水機場、陸閘、突堤、離岸堤、砂浜等（施設の規模および構造等の観点から予防保全の効果が低い施設を除く）
下水道	下水道（管路施設、処理施設、ポンプ施設等）
港湾	水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設、荷さばき施設、旅客乗降用固定施設、保管施設、船舶役務用施設、廃棄物埋立護岸、海浜、緑地、広場、移動式旅客乗降用施設（小規模で利用上の重要度および代替性等の観点から予防保全の効果が低い施設を除く）
空港	<u>空港土木施設（滑走路、誘導路、エプロン、幹線排水、共同溝、地下道、橋梁、護岸）</u> 、 <u>空港機能施設（航空旅客の取扱施設）</u>
鉄道	<u>鉄道（線路（橋梁、トンネル等構造物））、軌道（線路建造物）</u>
自動車道	<u>橋、トンネル、大型の構造物（門型標識等）</u>
航路標識	<u>航路標識（灯台、灯標、立標、浮標、無線方位信号所等）</u>
公園	都市公園、特定地区公園（カントリーパーク）（事後保全型管理を行う施設を除く）
住宅	公営住宅、公社賃貸住宅、UR賃貸住宅
官庁施設	<u>庁舎、宿舍等</u> <u>（建築基準法第12条第2項および官公庁施設の建設等に関する法律第12条第1項に規定する定期点検の対象外の施設を除く）</u>
観測施設	該当なし

（出典）国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）解説

また、管理ニーズと技術シーズのマッチング等に向け、モニタリング・ロボット技術に係る有識者会議の設置や、管理ニーズの分野毎・メンテナンスサイクルの段階毎の整理、府省庁連携による技術シーズとのマッチング、公募による現場実証・評価等を推進する。

② 円滑な現場展開

NETIS¹¹⁾等を活用し、管理ニーズを踏まえ公募した新技術の現場での積極的な活用・評価を図るとともに、評価に基づく新技術の特性等について「NETIS 維持管理支援サイト」で公表する。

(6) 予算管理

① トータルコストの縮減と平準化

トータルコストの縮減・平準化に向け、個別施設計画の策定・推進や新技術の開発・導入につき、行動計画で示した取組を強力に推進する。さらに、人口減少、少子高齢化社会の到来を見据え、国土の利用等に応じたインフラ機能の維持・適正化を推進する。

② 受益と負担の見直し

料金等を徴収している施設は、点検・診断結果に基づき、将来必要となる経費の見通しを明確化し、現在の料金等でその対応が困難な場合は、必

要な財源の確保に向けて検討を行う。なお、その時期については、点検・診断の結果等や、修繕・更新等の必要経費における将来見通しの算定状況、利用者負担の増加の程度や経済社会への影響等に配慮しつつ、個別施設毎に慎重に判断するものとする。

(7) 体制の構築

① 維持管理・更新等に係る技術者の確保・育成
資格制度の充実に向け、必要となる能力や技術を施設分野毎等に明確化し、民間資格を評価・認定する仕組みを構築する。また、研究機関や地方整備局等の人材を活用し、技術者が不足する地方公共団体等への技術的助言体制を確立する。

② 管理者間の相互連携体制の構築

小規模な市町村においても将来にわたってインフラを管理できるよう、国、都道府県、市町村等が広域的に連携するなどの仕組みを構築する。

③ 担い手確保に向けた環境整備

適正な施工体制の確保を徹底するため、修繕工事等の小規模工事へ施工体制台帳の作成・提出義務を拡大し、施工体制の把握を徹底するとともに、技能労働者への適切な水準の賃金支払いの確保、社会保険等への加入徹底に向けた取組の強化

を通じて、魅力ある環境を整備する。また、包括的民間委託やPPP/PFIの活用についても検討し、順次導入を図る。

④ 国民等の利用者の理解と協働の推進

民間団体等を協力団体等として指定し、維持管理の実施や占用に係る手続きを簡素化する。加えて、施設の現地見学会や維持管理への参画等により、国民の理解と協働を推進する。

(8) 法令等の整備

① 責務の明確化

点検や基準類等の位置付けが不明確な施設について、機会を捉えて法令等で明示し、管理者の責務を明確化する。

② 社会構造の変化に対応した制度の構築

建築基準法等の分野横断的な法令等や各分野の法令等を引き続き適切に運用するとともに、社会構造の変化や新たな課題に対応して制度化が必要な事項については、機会を捉えて法令等の整備を推進する。

6. おわりに～今後の展望～

行動計画では、計画に記載した施設毎の具体的な取組を引き続き深化・充実させるとともに、計画に関する進捗状況を把握し、進捗が遅れている施策の課題整理と解決方策等の検討を行うため、必要に応じて「社会資本の老朽化対策会議」等においてフォローアップを行うこととしている。その結果や新たな取組については、以下の社会資本の老朽化対策ポータルサイト等を通じて積極的に情報提供を図っていく予定である。(http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/sosei_point_mn_000003.html)。

加えて、取組を各省庁へと拡大していくことも重要となる。既に平成26年7月31日には「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議幹事会（第1回）」が開催され、各府省庁、地方公共団体及び所管法人等における行動計画の策定期の見通しを明らかにしていくこと等が確認され

ている¹²⁾。

笹子トンネル事故のような痛ましい事故は二度と繰り返さないとの決意の下、本稿で紹介した行動計画や上記の取組等を通じて、国土交通省では引き続き、インフラの老朽化対策に計画的・重点的に取り組んでいく。

【注】

- 1) 社会資本整備審議会・交通政策審議会「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について 答申」
- 2) 「社会資本の老朽化対策会議」の詳細は、ホームページを参照のこと (http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/sosei_point_mn_000006.html)
- 3) 「社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置」の詳細は、ホームページを参照のこと (http://www.mlit.go.jp/common/000991905.pdf)
- 4) 管理者以外の者が法令等の規定によりそのインフラの維持管理・更新等を行う場合にあっては、その者
- 5) 行動計画、個別施設計画ともに、各インフラの管理者が既に同種・類似の計画を策定している場合には、当分の間、当該計画をもって、上記の計画の策定に代えることができるものとされている。この場合、各インフラの管理者は、インフラ長寿命化基本計画の趣旨を踏まえ、できるだけ早期に適切な見直しを行う必要がある
- 6) 平成26年8月19日には、農林水産省がインフラ長寿命化計画（行動計画）を策定している
- 7) ロードマップの詳細は、「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」ホームページを参照のこと (http://www.cas.go.jp/jp/seisaku/infra_roukyuuka/)
- 8) 個別の施策における実施時期の詳細は、行動計画工程表を参照のこと (http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/sosei_point_mn_000011.html)
- 9) 行動計画本文の詳細は、ホームページを参照のこと (http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/sosei_point_mn_000011.html)
- 10) 「等」には、修繕や更新の機会を捉えた機能転換・用途変更、複合化・集約化、廃止・撤去、耐震化等が含まれる
- 11) NETIS（新技術情報提供システム）：民間等により開発された新技術をデータベース化し、HPでの公表を通じて、広く情報共有するとともに、公共工事等において積極的に活用・評価し、技術開発を促進していくためのシステム
- 12) インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議幹事会（第1回）資料