

社会インフラ長寿命化行動方針

令和6年3月

静岡県交通基盤部

まえがき

本行動方針は、静岡県交通基盤部が令和4年度から5年度にかけて実施した「社会インフラ長寿命化検討委員会」の検討成果を取りまとめたものです。

本検討委員会では、「持続可能なインフラメンテナンス」の実現を目指し、新たな行動方針の策定を行いました。静岡県ではこれまで、平成25年に策定された「社会資本長寿命化行動方針」に基づき、インフラメンテナンスの取組を進めてきたことから、新たな行動方針では、この10年間の施設点検・診断等の結果や、インフラメンテナンスに関する新たな知見に加え、インフラ老朽化の加速、自然災害の激甚化・頻発化、デジタル革命の加速等の社会情勢等の変化を反映するとともに、県の独自性を考慮しています。

本行動方針では、「インフラメンテナンスの更なる効率化・高度化を推進」を方針として定め、以下の方策を、直ちに取組を進めていく上での考え方として決めました。

方策1：予算管理・県民理解の推進

方策2：人材確保・強化

方策3：仕組みづくり

また、方針に基づいた取組を進めながら、将来を見据えて、『“持続可能なインフラメンテナンス”の実現に向けた検討』を進めることとしています。

本行動方針を基に、インフラメンテナンスの更なる効率化・高度化が推進され、将来にわたって、県民の安全・安心な生活や高い利便性が確保されるなど、持続可能でよりよい静岡県となることを願っております。

なお、本検討委員会を進めるにあたり、終始、熱心に議論いただいた委員及び関係者の方々に、この場を借りて厚くお礼申し上げます。

令和6年3月
社会インフラ長寿命化検討委員会
委員長 齊藤 成彦

目次

1. はじめに	1
2. 現状と課題	2
2. 1 社会情勢等の変化	2
2. 2 本県におけるこれまでの取組	11
2. 2. 1 これまでの取組	
2. 2. 2 評価と課題	
2. 3 課題の整理	17
2. 3. 1 社会情勢等の変化への対応	
2. 3. 2 本県におけるこれまでの取組を受けての対応	
3. 社会インフラ長寿命化行動方針	19
3. 1 方針	19
3. 2 対象	20
3. 2. 1 対象とする施設	
3. 2. 2 対象とする段階	
3. 3 方策	21
3. 3. 1 方策1：予算管理・県民理解の推進	
3. 3. 2 方策2：人材確保・強化	
3. 3. 3 方策3：仕組みづくり	
3. 3. 4 方策の進め方	
4. 『“持続可能なインフラメンテナンス”の実現』に向けて	35
4. 1 『“持続可能なインフラメンテナンス”の実現』に向けて検討していくこと	35
4. 1. 1 社会インフラの集約・再編	
4. 1. 2 コンパクトなまちづくりの推進（コンパクト・プラス・ネットワーク）	
4. 1. 3 社会インフラの新たな価値の創出	
4. 2 取組を進めるにあたっての推進体制等	37
4. 2. 1 推進体制	
4. 2. 2 次期行動方針の策定時期	
4. 2. 3 その他の留意点	
4. 3 まとめ	38

1. はじめに

静岡県では、多くの道路、河川、港湾施設等の社会インフラを建設・管理しているが、明治・大正から昭和初期に建設された施設も現存し、老朽化が進んでいる施設も多い。また、高度経済成長期に整備され、建設後 50 年以上が経過した施設も多く、近い将来、社会インフラの大更新時代を迎え、施設の維持管理費負担や更新需要が増大することが見込まれている。

静岡県では、公共土木施設の効率的、かつ効果的な維持管理・運営を行うため、平成 16 年 3 月に「土木施設長寿命化行動方針（案）」を策定した。その後、一層の長寿命化の推進を図るため、行動方針の見直しを行い、平成 25 年 3 月にアセットマネジメントの考え方を導入した「社会資本長寿命化行動方針」を策定し、予防保全型管理による社会資本の効率的、効果的な維持管理・運営に向けて、取り組んできたところである。その結果、令和 2 年度までに、予防保全型管理に取り組む 26 施設の中長期管理計画を策定した。しかしながら、多くの施設においては、中長期管理計画を策定したものの、目標管理水準を下回る早期措置段階の施設への対応に苦慮し、予防保全型管理のメンテナンスサイクルによる事業の実施ができていない状況であることから、早期に本格的な予防保全型管理を進めていかなければならない。また、前回の行動方針改定より 10 年が経過したことから、前回の行動方針改定以降の取組に加え、「人口減少・少子高齢化の進展」や「デジタル革命の加速」等、近年の社会情勢等の変化を反映し、新たな行動方針を策定する。

新たな行動方針では、令和 4 年 3 月に改定された、「美しい“ふじのくに”インフラビジョン」の施策に「持続可能なインフラメンテナンスの推進」を掲げていることから、『“持続可能なインフラメンテナンス”の実現』を目指すこととする。

なお、新たな行動方針は、「美しい“ふじのくに”インフラビジョン」において、公共土木施設を“社会インフラ”と統一して表記していることから、「社会インフラ長寿命化行動方針」とする。

目指すもの

“持続可能なインフラメンテナンス”の実現

美しい“ふじのくに”インフラビジョン

基本理念

富国有徳の美しい“ふじのくに”実現に向けた「一緒に、未来の地域づくり。」
～誇りと愛着を持って県土を育み、静岡の明るい未来へ～

各分野における施策

安全・安心

- 激甚化・頻発化、切迫する自然災害への防災・減災対策の強化
- 持続可能なインフラメンテナンスの推進
- 安全・安心な移動空間の確保の推進

活力・交流

- 県民との共創（Open innovation（オープンイノベーション））

環境・景観

- 県土との共生（Carbon neutral（カーボンニュートラル））

2. 現状と課題

本県では、平成 25 年 3 月に社会資本長寿命化行動方針を改定して以降、約 10 年にわたり、行動方針に基づく取組を進めてきた。この間に、「インフラ老朽化の加速」、「自然災害の激甚化・頻発化」、「人口減少・少子高齢化の進展」や「デジタル革命」等の社会情勢は大きく変化しており、このような状況を受けて、本項においては、新たな行動方針策定に関わる近年の社会情勢等の変化や、社会資本長寿命化行動方針に基づくこの 10 年間の取組状況を整理し、それらを元に新たな行動方針策定に向けた課題の抽出を行う。また、社会情勢等の変化等を整理するにあたっては、本県の特徴や独自性を十分に考慮し、課題抽出に反映することとする。

2. 1 社会情勢等の変化

社会インフラ長寿命化行動方針は、近年の社会情勢等の変化の中から、社会インフラ長寿命化に関連する内容を反映する。

(1) インフラ老朽化の加速

本県の多くのインフラは、高度経済成長期を中心に建設され、今後、建設から 50 年以上経過する施設の割合は加速度的に増加する見込みである。例えば、県が管理する約 3,300 の橋梁のうち、建設後 50 年を経過した施設の割合は、現在の約 5 割から、20 年後には約 8 割と大幅に増加する見込みである。インフラ老朽化は、今後さらに進行していくことが想定されており、将来に渡ってインフラの機能を維持していくために、適正な時期に補修・修繕・更新を実施していく必要がある。

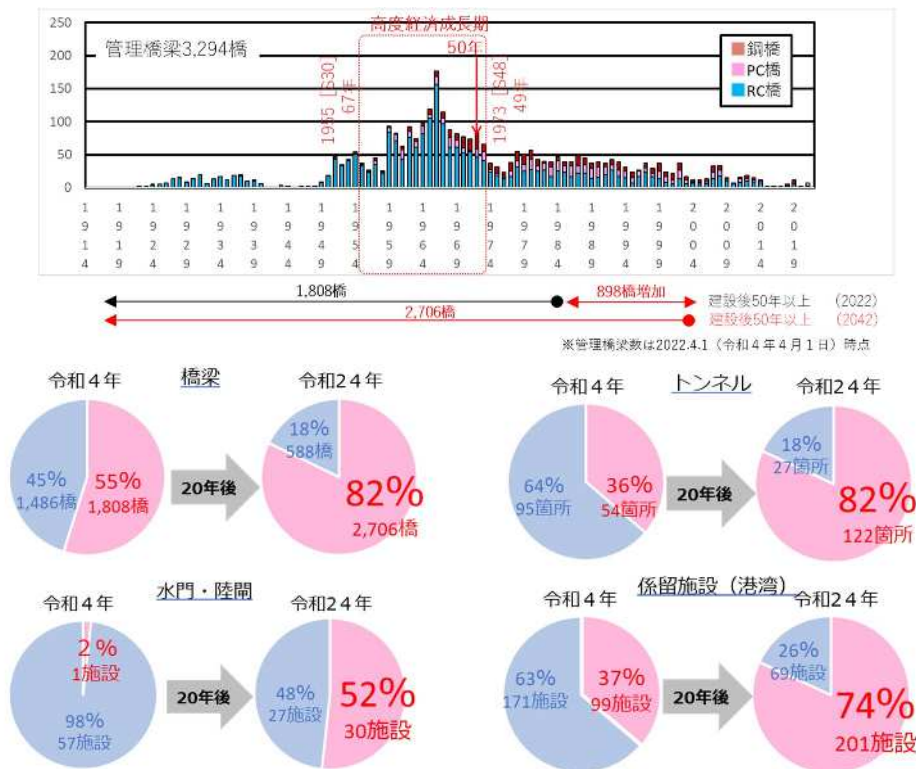


図 2.1.1 県管理施設の老朽化の進行状況
(建設から 50 年以上経過する施設の割合)

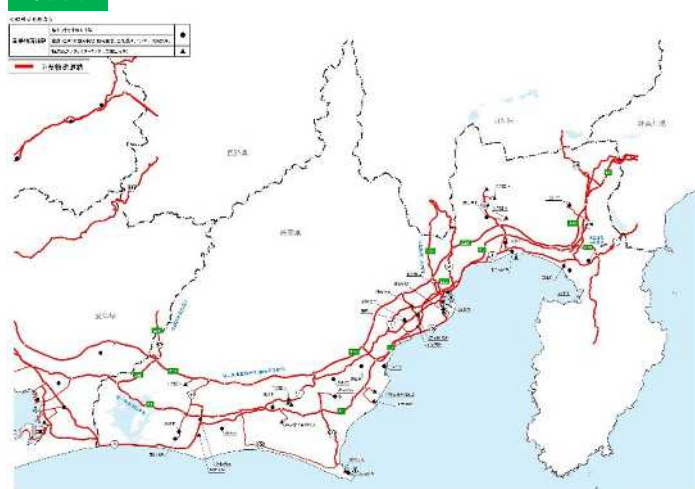
(2) 自然災害の激甚化・頻発化

本県は、約 500km の海岸線や、標高 3,000m 級の山地が存在し、自然環境が豊かである一方で、自然災害によるリスクを多く抱えている。また、首都圏と関西圏を繋ぐ重要物流道路である国道 1 号や東名高速道路、新東名高速道路等とともに、東海道新幹線等の日本の物流・人流の大動脈であることから、一度自然災害が発生すると、日本全体の経済にも大きな影響を及ぼす恐れがある。

近年、気候変動の影響等による風水害、土砂災害が激甚化・頻発化している。本県は、全国的に降水量が多く、台風等の風水害を受けやすいため、令和元年 10 月の台風 19 号や令和 4 年 9 月の台風 15 号、令和 5 年 6 月の台風 2 号により、県内各地で河川の氾濫や土砂災害に見舞われるなど、甚大な被害が発生した。

風水害に加えて、大規模地震による甚大な被害の発生が危惧されており、最近では、令和 6 年 1 月に発生した能登半島地震において、老朽化した家屋の倒壊が多く見られるとともに、道路や漁港、水道管等の社会インフラに甚大な被害が発生した。本県では、南海トラフ巨大地震とそれに伴う津波災害により大きな被害が発生することが想定されており、巨大な地震から県民の命と暮らしを守るために、防災先進県として、災害リスクを最小化するハード・ソフト一体となった総合的な対策をこれまで以上に推進していく必要がある。また、平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災を踏まえて策定した「静岡県地震・津波対策アクションプログラム 2013」に基づき、平成 25 年度～令和 4 年度までの 10 年間の間に防災・減災対策を推進し、浜松市沿岸域防潮堤の整備などを着実に進めてきたところである。さらに令和 5 年度からは、令和 14 年度までの 10 年間の施設の着実な整備や早期避難意識の更なる向上等に重点をおき、「静岡県地震・津波対策アクションプログラム 2023」に基づき、取組を進めていく。

物流



重要物流道路（出展：国土交通省HP

(<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm>)

重要物流道路…物流のさらなる円滑化等を図るため、物流の観点から重要な道路を「重要物流道路」として国土交通大臣が指定し、機能強化を推進している

地形

遠州灘、駿河湾、相模湾に沿った約 500km の海岸線を南側に、北側は富士山など 3,000m 級の山々からなる北部山岳地帯が東西に長い地形を囲んでいる

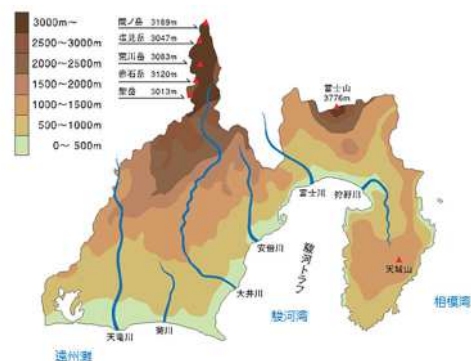


図 2.1.2 本県の物流・地形

(3) 人口減少・少子高齢化の進展

本県の人口は、平成19年の約380万人をピークに、令和6年2月には、約354万人にまで減少している。また、合計特殊出生率も平成28年の1.55から令和3年には1.36まで減少しており、人口置換水準2.07を大きく下回り、人口減少が進行する可能性が高くなっている。

少子高齢化については、本県における令和4年4月の高齢化率は30.2%、後期高齢化率は15.8%といずれも過去最高となっており、高齢化が進行している。また、本県の人口は、令和23年には303万人にまで減少すると予測され、高齢者の割合は、現在のおよそ4人に1人から3人に1人へと上昇し、人口減少とともに少子高齢化の進行が見込まれている。こうした人口減少や少子高齢化の進行は、県内消費の縮小、労働力人口の減少につながり、経済活力の低下を始めとして、生活全般への様々な影響が懸念される。



図 2.1.3 静岡県の将来推計人口

出展：静岡県の少子化関連データ（静岡県健康福祉部）

(4) 建設産業を取り巻く環境の変化

①建設関係予算の減少

建設産業を取り巻く環境の変化として、まずは建設関係予算の減少があげられる。本県全体の予算については、年度当初予算は平成11年度の1兆3,520億円をピークとしてその後減少し、概ねピーク時の9割前後程度で推移していたが、近年再び増加し、令和5年度当初予算は過去最大となる1兆3,703億円となっている。一方で、交通基盤部の予算は、年度当初予算では平成8年度の約2,330億円をピークとし、その後は、政令市への権限移譲などの影響もあり大幅に減少しており、令和5年度は、旧

土木部予算ベースで見ると約1,063億円と、ピーク時の半分以下となっている。このように、建設関係予算はピーク時から大幅に減少しており、施設整備とあわせて、維持管理のための十分な予算確保が必要な状況である。

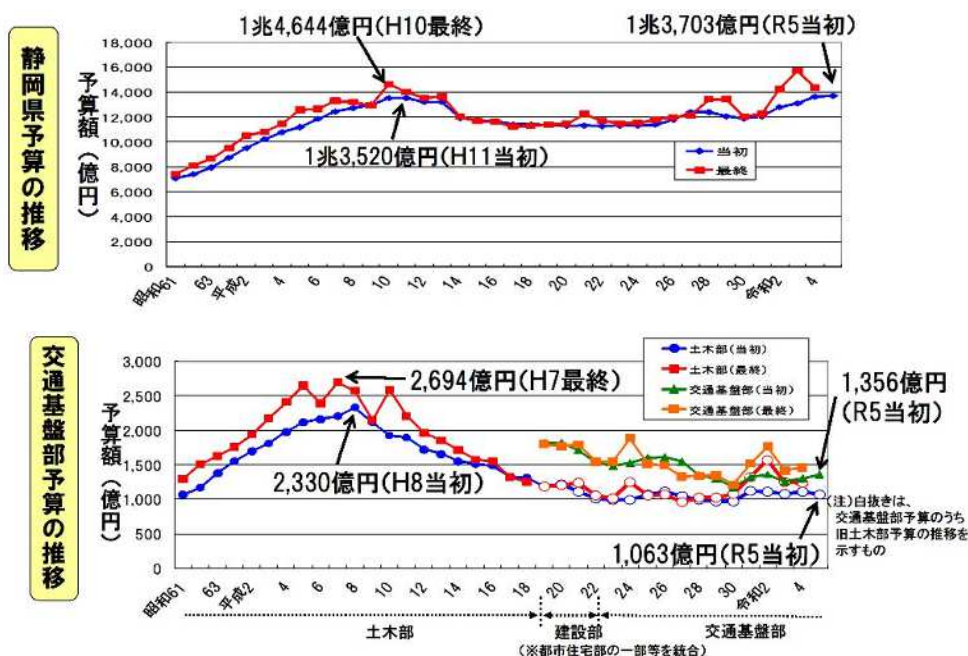


図 2.1.4 静岡県の予算推移、交通基盤部の予算推移

②建設産業の担い手減少

建設産業の担い手減少が危惧される中で、本県においても建設産業従事者数が減少する傾向であり、この傾向は将来的にも続くものと予測されている。また、少子高齢化が進み、労働力の不足が危惧される中で、本県の建設産業における55歳以上の従事者が3割を超えるとともに、30歳未満の若手従事者は約1割となっており、将来の担い手不足が懸念されている状況である。

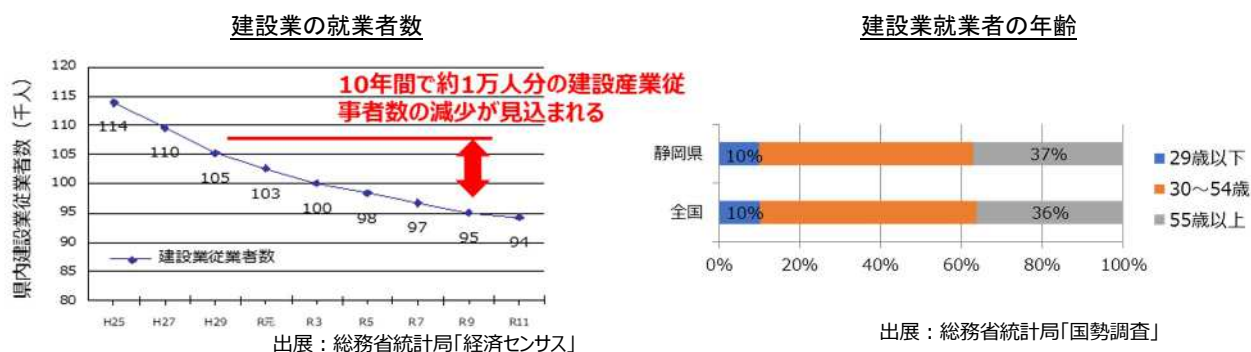


図 2.1.5 建設業の就業者数

③建設産業における働き方改革

令和元年4月に「働き方改革関連法」が施行され、時間外労働に罰則付きの規制が掛かることとなった。建設産業においては、5年間の猶予措置が取られており、令和6年4月から、規制が始まることになるが、多くの建設業者では、未だに対応が十分ではないと言われており、業務の効率化に加えて、業務内容の見直し、就業環境の改善等の対応が必要と考えられている。

本県においては、建設産業の就業環境を改善するため、原則すべての工事を発注者指定型で週休2日工事にするなど、週休2日工事の普及促進を進めている。また、全ての土曜日を、県内の工事を一斉休工する「ふじ丸デー」とする等、働き方改革を進めているところであり、引き続き建設産業における働き方改革に取り組んでいかなければならない。

◎週休2日工事の普及促進

【発注】

- ・ 原則、全ての工事を対象（災害復旧工事等を除く）
- ・ 当初設計金額によらず発注者指定型により発注

【インセンティブの導入】

- ・ 工事成績評価において、現場閉所の達成状況に応じて加点
- ・ 総合評価落札方式において、週休2日工事の施工実績の有無に応じて企業の施工能力評価に加点

◎一斉休工の取組

- ・ 県内の公共工事を一斉に休工する「ふじ丸デー」を拡充

R4：毎月第2・4土曜日

⇒ R5.4：毎月第2・3・4土曜日

⇒ R5.10：すべての土曜日



建設現場も働き方改革@静岡

(5) デジタル革命の加速（DX）

近年、デジタル技術の普及・拡大により、技術革新が急速に進んでおり、これまでの現実空間を前提とした業務そのものが抜本的に変革する「デジタル・トランスフォーメーション（DX）」の取組が本格的に進展している。その背景として、スマートフォンやIoT(Internet of Things)デバイス等の機器の普及や、ビッグデータの集積が挙げられる。また、様々な業務において、AI（人工知能）の適用が急速に拡大しており、最近ではChat GPTをはじめとする生成AIも急速に普及してきている。加えて、これらの技術の社会実装の基盤となるデータプラットフォームや通信環境（5G）等の整備も進んでいる。

我が国では、ICTを最大限に活用し、サイバー空間とフィジカル空間とを融合させた取組によって、人々に豊かさをもたらす「超スマート社会」を未来社会の姿として共有し、その実現に向けた取組をさらに深化させつつ「Society 5.0」として強力に推進することとしている。さらに、令和3年10月には、地方からデジタルの実装を進め、地方と都市の差を縮め、都市の活力と地方のゆとりの両方を享受できる「デジタル田園都市国家構想」の実現を図っていくことが表明されている。

本県においても、現実空間をレーザスキャナ等でスキャンして「3次元点群データ」を取得し、仮想空間の中に県土を再現（デジタルツイン）する「VIRTUAL SHIZUOKA」を構築し、人口減少・少子高齢化、自然災害の激甚化・頻発化、公共交通の維持・確保等の本県が抱える様々な課題の解決を目指すとともに、自動運転等への活用を進めている。令和3年度に県内のほぼ全域のデータ取得が完了し、誰でも自由に使用ができるオープンデータとして公開しているところであり、今後は、3次元点群データを利活用した新たなサービスやビジネスなど、県民を始め、企業や大学などの様々な主体との連携により新たな価値の創出（オープンイノベーション）を目指していくことが重要である。



図 2.1.6 VIRTUAL SHIZUOKA のイメージ図

（6）グリーン社会の実現に向けた対応（GX、CN）

地球規模の環境危機が深刻化する中、2015年（平成27年）のパリ協定締結など、温室効果ガスの排出削減に向けた国際的な機運が急速に高まっている。我が国においては、令和2年10月に、2050年カーボン・ニュートラル（CN）の実現を目指すことを宣言しており、本県においても、令和3年2月に、脱炭素社会の実現を目指す旨を表明し、令和4年3月に策定した「第4次静岡県地球温暖化対策実行計画」においては、2030年度（令和12年度）の温室効果ガス削減目標について、国よりも高い目標となる46.6%減（2013年度比）を掲げている。

グリーン社会の実現に向けては、地球温暖化緩和策のみならず、自然災害の激甚化・頻発化を踏まえた、防災・減災、国土強靱化を始めとする気候変動適応策の強化を図る必要がある。さらには、気候変動による影響が深刻化し、生態系への影響拡大が懸念される中、生物多様性の保全、持続的な利用を含めた自然共生社会の形成や、循環型社会の形成に向けた取組強化を図っていく必要がある。

(7) 国の取組状況

国土交通省では、高度経済成長期に整備したインフラが急速に老朽化することや、平成 24 年 12 月に中央自動車道笹子トンネル上り線で発生した天井板落下事故を踏まえ、平成 25 年を「社会資本メンテナンス元年」と位置づけ、同年 1 月には国土交通大臣を議長とする「社会資本の老朽化対策会議」を設置し、総合的・横断的に検討を進めるとともに、同年 3 月には、「社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置」をとりまとめた。さらに、同年 11 月には「インフラ長寿命化基本計画」が策定され、全国のあらゆるインフラについて、着実に老朽化対策を実施するため、各インフラの管理者等がインフラ長寿命化計画（行動計画）を作成することが規定された。また、平成 26 年 5 月に「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を決定し、個別施設毎の長寿命化計画を順次策定してきているところである。その後、平成 26 年 7 月には道路法が改正され、全ての橋梁、トンネルについて、5 年に 1 回の近接目視点検が義務付けられた。

近年では、令和 3 年 6 月に「「予防保全」への本格転換」、「新技術等の更なる普及」、「インフラストック適正化の促進」等の取組を充実・深化させ、『「持続可能なインフラメンテナンス」の実現』のため、第 2 期（令和 3～7 年度）の「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定したところである。また、令和 4 年 12 月には、社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会 技術部会より、これまでの 10 年間のインフラメンテナンスに関する取組のレビューと今後のあり方に対する提言として『総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」～インフラメンテナンス第 2 フェーズへ～』がとりまとめられた。

さらに、令和 5 年 7 月には、新たな「国土強靱化基本計画」が策定され、基本的な方針の中に、「予防保全型メンテナンスへの本格転換など防災インフラ施設の老朽化対策」、「予防保全型メンテナンスへの本格転換などライフライン施設の老朽化対策」が記載されるなど、国土強靱化の観点からも、インフラメンテナンスの重要性が示されているところである。

これらに加えて、平成 26 年 2 月には、都市再生特別措置法の一部が改正され、コンパクトなまちづくりに向けた立地適正化計画制度が創設されたことから、今後の社会インフラの集約・再編にあたっては、これらを踏まえて進めていくべきである。

国土交通省等が策定した、近年の主要な計画等の【ポイント】を以下に記載する。

①インフラ長寿命化行動計画（令和3年6月18日、国土交通省）

【ポイント】

- ・集中的な修繕実施による「予防保全」への本格転換
- ・新技術や官民連携手法の導入促進
- ・集約・再編の促進
- ・個別施設計画の内容の充実化
- ・点検要領などの基準類の充実

②総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」

～インフラメンテナンス第2フェーズへ～

（令和4年12月、社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会 技術部会）

【ポイント】

市区町村における財政面・体制面の課題等を踏まえ、各地域の将来像に基づき、複数・広域・多分野のインフラを「群」として捉え、総合的かつ多角的な視点から戦略的に地域のインフラをマネジメントする「地域インフラ群再生戦略マネジメント」を推進する必要がある。

③国土強靱化基本計画（令和5年7月28日、閣議決定）

【ポイント】

国土強靱化の基本的な考え方として4つの基本目標を設定し、取組全体に対する基本方針を定め、国土強靱化の取組を推進する。

[4つの基本目標]

- ①人命の保護
- ②国家・社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される
- ③国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ④迅速な復旧復興

[基本的な方針]

- ・国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理
- ・経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化
- ・デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化
- ・災害時における事業継続性確保を始めとした官民連携強化
- ・地域における防災力の一層の強化（地域力の発揮）

④都市再生特別措置法の一部改正（平成 26 年 2 月 12 日、閣議決定）

【ポイント】

平成 26 年に都市再生特別措置法の見直しにより、コンパクトなまちづくりに向けた立地適正化計画制度が創設され、薄く広く拡散した市街地をコンパクト・プラス・ネットワーク化する方針が打ち出された。

（8）県内市町の実施状況

県内の市町は 25,202 橋の橋梁や、304 箇所 of トンネル等の多くの社会インフラを管理している。一方で、県内 35 市町の内、18 市町で土木技術職員が 10 人未満（7 市町で 0 人）と、市町におけるインフラメンテナンスに関する職員が不足している状況である。また、県内市町を対象に実施したアンケート調査においては、職員数の不足だけでなく、技術的支援、予算の不足や職員の技術力向上、情報の共有が求められる等、県は、市町と連携しつつ、支援を進めていくことが求められている。

このような状況を受けて、令和 5 年 10 月より、本県と下田市においては、県道と市道の包括管理により、事業の効率化、市町の負担削減に取り組んでいる。

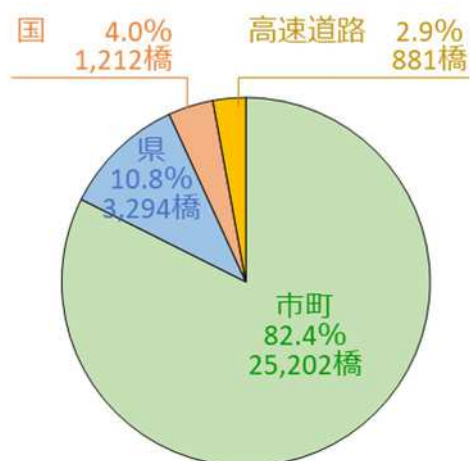


図 2.1.7 県内の管理橋梁数

（メンテナンス年報（令和 4 年度）（国土交通省道路部）を元に作成）

表 2.1.1 市町を対象に県が実施したアンケート結果概要

実施年度	実施主体	回答市町	主な意見
H29	国	31 市町 (政令市除く)	<ul style="list-style-type: none"> ・職員数が不足している。 ・以下を要望している。 交付金の拡充、点検費用の確保、職員の技術力向上のための実施研修、効率的な維持管理・更新のためのマニュアル策定
H30	県	賀茂地域 6 市町を対象にヒアリングを実施	<ul style="list-style-type: none"> ・技術職員が少なく、橋梁点検において、適切な診断ができるか不安である。 ・悩みを定期的に相談できる機会が欲しい。
R1	県	賀茂地域 6 市町の職員と意見交換	<ul style="list-style-type: none"> ・点検や補修に対する技術的支援を受けたい。 ・予算措置、コスト縮減が必要である。
R3	県	33 市町 (政令市含む)	<ul style="list-style-type: none"> ・職員数が不足している。 ・市町の要望としては、「研修・現場見学会の実施」や「技術職員の派遣」、「情報提供」である。

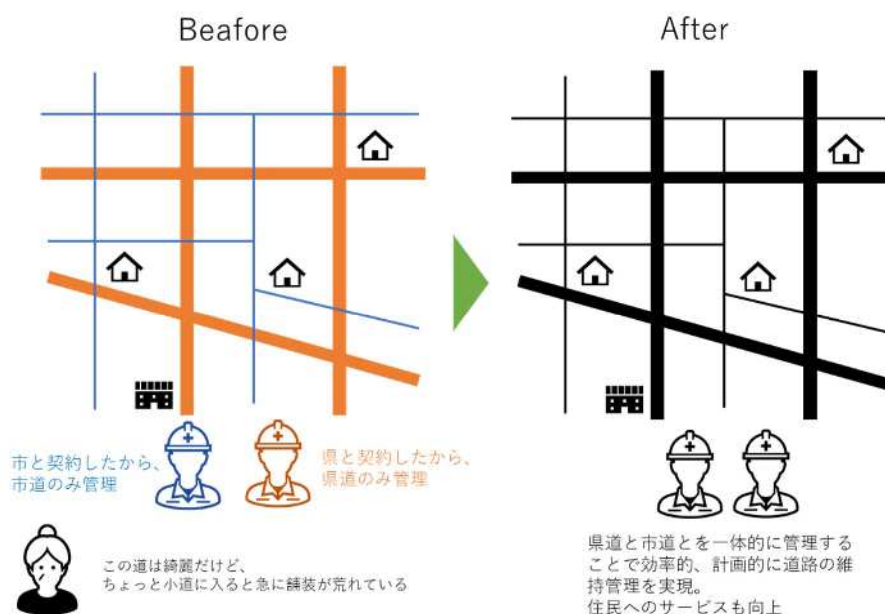


図 2.1.8 県道と市道の包括管理のコンセプト図

2. 2 本県におけるこれまでの取組

社会インフラ長寿命化行動方針に、社会資本長寿命化行動方針（H25.3）策定後の本県における取組を反映する。

本県では、これまでに平成 25 年 3 月に策定した社会資本長寿命化行動方針に基づき、長寿命化の取組を進めてきた。社会資本長寿命化行動方針は、交通基盤部における社会資本の維持管理・運営の考え方（基本ルール等）を示すものであり、平成 24 年度に設置した「社会資本長寿命化計画検討委員会」の検討成果をとりまとめたものである。社

会資本長寿命化行動方針では、平成 16 年 3 月に策定した「土木施設長寿命化行動方針（案）」について、策定後の長寿命化の取組や国等の取組状況を参考にしつつ、一層の長寿命化の推進を図るため、対象施設の追加や維持管理区分の見直し、施設点検の効率化などを追記するとともに、アセットマネジメントを導入し、行動方針の見直しを行った。

社会資本長寿命化行動方針では、以下の事項に対する基本的な考え方やその実現に向けた基本ルールを示している。

表 2.2.1 社会資本長寿命化行動方針（H25.3）の内容

目次	内容
1. はじめに	・行動方針改定の経緯
2. 効率的かつ効果的な施設管理に向けて	・アセットマネジメント導入の背景 ・行動方針の位置づけ、対象等
3. マネジメントの全体骨格	・マネジメントの目標設定、全体構成、評価の考え方等
4. 施設・工種・事業単位のマネジメント	・施設・工種・事業単位のマネジメントの基本ルール ・維持管理目標・維持管理区分の考え方 ・点検・評価・劣化予測・データ管理等の考え方
5. 全体のマネジメント	・全体のマネジメント実現に向けた基本ルール
6. その他必要な取組	・長寿命化計画の一層の充実を図るために、検討が必要な項目
7. 社会資本長寿命化計画による維持管理・運営に向けて	・優先的工種の考え方 ・スケジュール

2. 2. 1 これまでの取組

（1）予防保全型管理への移行と長寿命化計画（中長期管理計画）の策定

長寿命化計画は、ガイドラインと中長期管理計画から構成され、各施設の効率的な維持管理・運営を行うための具体的なマネジメント方法を示すものである。また、中長期管理計画とは、施設ごとの維持管理水準、点検の内容・頻度等を定め、補修と更新の最も効果的な時期及び費用を明らかにした計画のことである。令和 2 年度末までに社会インフラ 40 施設の内、予防保全型管理を進める 26 施設について計画策定が完了し、当計画に基づき、点検、補修を進めている。

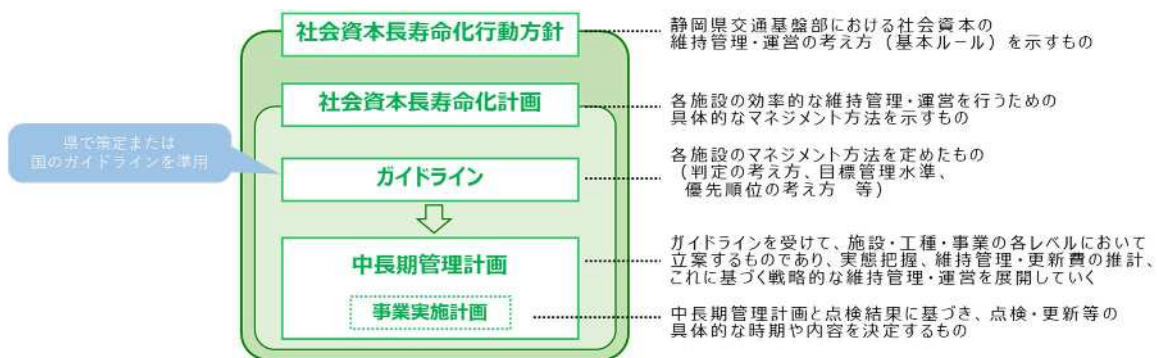
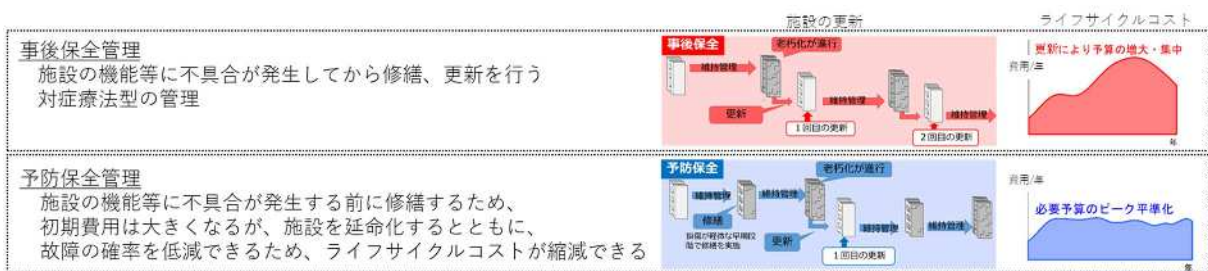


図 2.2.1 社会資本長寿命化行動方針・計画の体系

■維持管理区分



■予防保全型管理の取組施設（中長期管理計画策定状況）

	予防保全型管理施設	事後保全型管理施設
道路	橋梁、舗装、トンネル、斜面施設（道路）※1、シールド、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等	道路地下施設、道路照明施設、防護・視線誘導施設、環境対策施設、歩道等、中央帯
河川 海岸	水門・陸こう、ダム、堤防・護岸等（海岸）	堤防・護岸等（河川）、突堤・離岸堤等（海岸）
砂防	斜面施設（砂防）※1、砂防・地すべり	—
港湾	係留施設、外郭施設、臨港交通施設、水門・陸こう等※2、堤防・護岸等（港湾海岸）	荷さばき施設、水域施設、保管施設 船舶役務施設、廃棄物処理施設、 港湾環境整備施設
漁港	係留施設、外郭施設、輸送・水域施設	—
都市	下水道、公園	—
その他	空港基本施設、農業水利施設、農地（ダム等）、治山施設、林道施設	—
施設数	26施設	14施設

図 2.2.2 各施設の中長期管理計画策定状況

（2）維持管理・更新費の把握

各施設の中長期管理計画策定を受けて、平成31年3月に、社会インフラの維持管理・更新費用について、今後30年間の将来推計を算出・公表した。推計では、社会インフラ25施設※において予防保全管理に取組んだ場合を進めた場合、全ての施設を事後保全管理とした場合と比較して、30年間で約3,624.5億円のコスト縮減（年平均で約120.8億円のコスト縮減）が見込めると試算した。

※令和2年度に中長期管理計画を策定した「堤防・護岸等（港湾海岸）」については、将来推算出時には事後保全型管理を進める予定であったため、これを除いた25施設で算出した。



ケース	維持管理・更新費		
	30年間合計 (億円)	年平均 (億円)	2018年係比
CASE 1 すべて事後保全管理	10,232.0	341.1	1.7
CASE 2 予防保全管理を基本	6,608.5	220.3	1.1
CASE 2 - CASE 1	▲3,624.5	▲120.8	▲0.6

図 2.2.3 維持管理・更新費の将来推計

(3) 社会資本長寿命化推進委員会、社会インフラ長寿命化推進会議

社会資本長寿命化行動方針 (H25.3) に基づき、社会資本の長寿命化を推進するため、庁内組織として平成25年度に社会資本長寿命化推進委員会を設置した。委員会は、各施設の中長期管理計画の策定状況、予算や取組状況、進捗管理に関することを中心に、推進方策の議論や情報共有を実施しており、年1回程度開催した。

令和4年9月からは、より進捗管理と情報共有に重点を置くため、「社会インフラ長寿命化推進会議」と名称を変更し、体制を見直して、各施設の取組、進捗管理等を行っている。

表 2.2.2 社会資本長寿命化推進委員会、社会インフラ長寿命化推進会議の概要

会議名	社会資本長寿命化推進委員会	社会インフラ長寿命化推進会議
開催時期	平成25年度～令和3年度	令和4年度～
委員長	交通基盤部長	交通基盤部理事 (土木技術担当)
副委員長	交通基盤部理事 (土木技術担当)	交通基盤部参事 (防災技術担当)
委員	関係局長等 (9名)	関係課長等 (16名)

(4) 進捗状況の公表

社会インフラの維持管理の重要性や長寿命化の進捗を県民に理解していただくため、取組の“見える化”として、平成31年3月より、「社会インフラ (優先12施設) の点検・診断結果」と「診断Ⅲ施設の工事着手率」を毎年度公表している。

■社会インフラ（優先 12 施設）の点検・診断結果

中長期管理計画を策定した 26 施設の内、優先的に取り組む 12 施設について、点検診断結果を公表している。例年、診断Ⅲ施設は前年度と比較して減少傾向であったが、令和 4 年度はやや増加傾向にある。なお、これまでに緊急的に措置が必要な診断Ⅳの施設は発生していない。

優先 12 施設：橋梁、舗装、トンネル、斜面（砂防）、水門、ダム、係留施設（港湾）、
係留施設（漁港）、空港、下水、公園、農業水利施設



図 2.2.4 社会インフラ（優先 12 施設）の点検・診断結果（令和 5 年 6 月公表）

■診断Ⅲ施設の工事着手率

社会に与える影響度の大きい 4 工種（橋梁、トンネル、水門・陸こう、係留施設（港湾、漁港））を対象とし、平成 26～30 年度の点検により、早期措置が必要（診断Ⅲ）と判定された施設の内、補修工事への着手率を公表している。

令和 4 年度までに、橋梁、トンネル、水門・陸間の 3 施設については、既に着手率 100% を達成しており、未達成の係留（港湾、漁港）施設については、今後の対応を検討する必要がある。

■令和 4 年度末時点

	橋梁	トンネル	水門・陸こう	係留（港湾、漁港）
点検施設数	3,617	147	58	422
診断Ⅲ施設：A	423	56	27	49
工事着手数：B	423	56	27	29
計画	100	100	100	75
工事着手率（%）：B/A	100	100	100	59

■着手率の算出方法

指 標：早期措置が必要（診断Ⅲ）と判定された施設の工事着手率
対象工種：県民生活や経済に特に影響の大きい 4 工種
橋梁、トンネル、水門・陸こう、係留（港湾、漁港）
目 標：令和 5 年度（5 年後）までに 100%

【工事の進捗】

	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
工事着手数（累計）	1	17	43	50	50	56	(56)
工事着手率（%）	2	30	77	89	89	100	100
計画	40	60	70	85	90	100	(100)

基本情報（H26～H30点検結果）
施設数 147
診断Ⅲ施設数 56
日常点検 月に 3 回
詳細点検 5 年に 1 回



図 2.2.5 診断Ⅲ施設の工事着手率（令和 5 年 6 月）

(5) その他の取組

インフラメンテナンスにおける効率や質の向上のため、多様な事業手法の活用や、技術者の育成等に取り組んできた。代表的な取組を以下に示す。

表 2.2.3 その他の取組

事業手法等	施設	担当
インハウス技術者の育成	—	建設技術監理センター
協働	—	建設技術監理センター
地域一括発注	橋梁	道路整備課
アダプトロードプログラム	道路施設	道路保全課
リバーフレンドシップ	河川施設	河川企画課
砂防サポートプログラム	砂防堰堤、急傾斜施設	砂防課
指定管理者制度	臨港交通施設、港湾環境整備施設、荷さばき施設	港湾整備課
指定管理者制度	係留施設	港湾整備課
インハウス技術者の育成	係留施設等	港湾整備課
指定管理者制度	公園	公園緑地課
包括的民間委託	処理場	生活排水課
公共施設等運営権制度	空港基本施設	空港管理課

2.2.2 評価と課題

社会資本長寿命化行動方針策定後は、施設毎に長寿命化計画として、ガイドラインや中長期管理計画を策定し、維持管理に努めるとともに、全体事業費の把握や取組状況の公表、多様な事業手法等に取り組んできたところである。これらにより、インフラメンテナンスの取組は一定の進捗が見られたと評価される。一方で、主要な 12 施設の点検・診断結果では、未だ早期措置段階に該当する診断Ⅲ相当の施設が多くあり、本格的な予防保全段階への移行は完了していない状況である。限られた予算と人員によりインフラメンテナンスを進めていくためには、これまでの取組により蓄積されたデータや知見を活かしつつ、効率的なインフラメンテナンスを進め、本格的な予防保全型管理を実施していく必要がある。

表 2.2.4 社会資本長寿命化行動方針に基づく取組の評価と課題

社会資本長寿命化行動方針の項目、完了年度	評価	課題
ガイドラインの追加・改定 H27	・実施済み ・一部の施設においては、国ガイドラインの準用や実施要領等に基づいた点検等を実施している	・点検・補修における新技術の導入促進のための環境整備
ガイドラインに基づく点検・調査・評価 —	・施設毎に点検・調査・評価を実施	・中長期管理計画に基づく適正なマネジメントの実施
中長期管理計画の作成・改定 H29	・H30 までに、いずれも中長期管理計画を策定 ・その後も、必要に応じて計画の改定を実施している	・中長期管理計画に基づく適正なマネジメントの実施
施設情報・点検DBの構築 H29	・一部の施設では、DBを作成し、点検結果等を一元管理している ・一方で、紙ベースでのデータ管理をしている施設や、一元管理ができていない施設がみられる	・施設毎のデータ管理や活用方法の整理が必要
維持管理・更新費用の全体把握 H29	・H30 年度に今後 30 年間の維持管理・更新費用の将来推計として、予防保全管理に取り組むことにより、約 121 億円/年の費用削減となることを算出し、公表した	・中長期管理計画に基づく適正なマネジメントの実施
全体方針の設定※ H30以降	・取り組むための準備が整った	・中長期管理計画に基づく適正なマネジメントの実施

※維持管理・施設整備予算の配分や、不足する予算の補填等を考慮した上で、計画的に取り組んでいくための方針の設定

2. 3 課題の整理

“持続可能なインフラメンテナンス”の実現に向けて、「社会情勢等の変化への対応」、「本県におけるこれまでの取組を受けての対応」の観点から、課題を整理する。

2. 3. 1 社会情勢等の変化への対応

「2. 1 近年の社会情勢等の変化」に示した近年の社会情勢等の変化を元に、新たな行動方針策定における課題として、以下の(1)～(4)を抽出した。(【】は、課題に関連する社会情勢等の変化を記載している)

(1) インフラメンテナンスの担い手確保・技術継承

今後のインフラ老朽化加速に伴い補修等の対策が必要な施設が増加していく一方で、人口減少に伴い、建設産業の担い手が不足していくことから、インフラメンテナンスの担い手確保が必要である。加えて、少子高齢化が進むことにより、これまでに培われたインフラメンテナンスに関する技術の継承が困難となることから、確実に技術を継承していく仕組みが必要である。

【社会情勢：インフラ老朽化の加速、人口減少・少子高齢化の進展】

(2) 社会経済活動を持続するためのインフラ機能の維持

近年の自然災害激甚化・頻発化により、災害発生時に既存のインフラでは被害の発生が防ぎきれないことが想定される。このような場合にも、被害を最小限に抑え、早期の復旧が目指せるように、社会経済活動への影響を最小限に抑えるためのインフラの機能の確保が必要である。加えて、近年のオープンイノベーションやAI技術等のデジタル技術に関わる分野は、今後も加速度的に発展していくことが想定される。さらに、グリーントランスフォーメーション(GX)、カーボン・ニュートラル(CN)等のグリーン社会実現に向けた動きが活発化する一方で、県内市町においては、担い手や予算の不足によりインフラメンテナンスを持続することが困難になることが予想される等、インフラメンテナンスに関わる状況は、今後大きく変化していくことが想定される。このような状況を受けて、将来的な県土の持続可能性を向上し、社会経済活動を維持するためにも、インフラ機能を維持していく必要がある。

【社会情勢：自然災害の激甚化・頻発化、デジタル革命の加速、グリーン社会の実現に向けた動き、国土交通省等の取組、県内市町の取組状況】

(3) 維持管理予算の確保

今後のインフラ老朽化加速に伴い、インフラメンテナンスに必要な予算は増大していく一方で、人口減少に伴う税収の減少や建設関係予算が減少しており、今後の維持管理に必要な予算が不足することが想定されるため、維持管理予算の確保が必要である。

【社会情勢：インフラ老朽化の加速、建設産業を取り巻く環境の変化（建設関係予算の減少）】

（４）維持管理における効率化・生産性の向上

デジタル技術を活用することにより、従来の点検・診断・補修をより効率的に実施する技術が開発されており、予算や担い手が不足する中で、これらを活用したインフラメンテナンスの生産性向上を進める必要がある。また、デジタル技術のみではなく、官民連携手法等の活用により、インフラメンテナンスの生産性を向上していく必要がある。

【社会情勢：インフラ老朽化の加速、人口減少・少子高齢化の進展、建設産業を取り巻く環境の変化（建設関係予算の減少）、デジタル革命の加速】

2. 3. 2 本県におけるこれまでの取組を受けての対応

「2. 2 本県におけるこれまでの取組」に示した行動方針策定後の取組を基に、新たな行動方針策定における課題として、以下の（１）（２）を抽出した。

（１）予防保全型管理の本格的な実施

現時点において、本格的な予防保全型管理への移行が完了していないことから、効率的なインフラメンテナンスを進めることによる、予防保全型管理の本格的な実施が必要である。

（２）蓄積されたデータや知見を活かした、インフラメンテナンスの効率化・省力化

これまでの取組により蓄積されたデータや知見を活かしつつ、インフラメンテナンスの効率化・省力化を図るため、データの利活用方法を整理していく必要がある。

3. 社会インフラ長寿命化行動方針

3. 1 方針

社会インフラ長寿命化行動方針（以下「行動方針」とする）は、静岡県交通基盤部等（以下「交通基盤部等」とする）における社会インフラの維持管理等の方針を示すものである。『“持続可能なインフラメンテナンス”の実現』のためには、予防保全型管理・事後保全型管理のインフラメンテナンスの更なる効率化・高度化を推進することが必要と考えられるため、方針を以下のとおりに定める。

方針：インフラメンテナンスの更なる効率化・高度化を推進

行動方針は、本県の交通基盤部等における社会インフラ維持管理の方針を示すものである。本県が社会インフラの維持管理において目指すものは、『“持続可能なインフラメンテナンス”の実現』であるが、様々な課題を抱えた中で、“持続可能なインフラメンテナンス”を実現するためには、現在の取組をより効率化・高度化していく必要がある。このため、これまでの取組を反映して引き続き予防保全型管理におけるインフラメンテナンスに取り組むとともに、事後保全型管理を含めて、インフラメンテナンスの更なる効率化・高度化を推進することとする。以上により、「インフラメンテナンスの更なる効率化・高度化を推進」を方針と定める。また、各施設が方針に基づいた取組を進めるための考え方として、方策をとりまとめ、各施設の長寿命化計画の見直しを促進する。

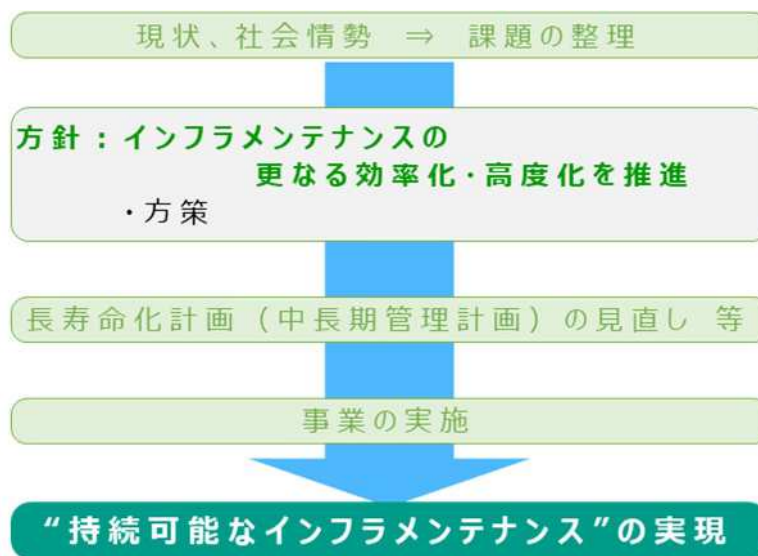


図 3.1.1 持続可能なインフラメンテナンスのフロー

3. 2 対象

本行動方針では、交通基盤部における社会インフラの全分野、全施設に加え、スポーツ・文化観光部、経済産業部が所管する一部の施設を対象とし、構造物、設備のライフサイクル（新規建設～更新）のうち、維持管理・運営段階を基本に扱う。

3. 2. 1 対象とする施設

本行動方針の対象とする施設は、交通基盤部が所管する道路、河川海岸、砂防、港湾、漁港、公園、下水道等の所管の社会インフラの全分野全施設に加え、スポーツ・文化観光部が所管する空港施設、経済産業部が所管する農業水利施設、治山施設、林道を加えた社会インフラ 40 施設とする。

表 3. 2. 1 対象施設

対象施設

	予防保全型管理施設	事後保全型管理施設
道路	橋梁、舗装、トンネル、斜面施設（道路）※1、シールド、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等	道路地下施設、道路照明施設、防護・視線誘導施設、環境対策施設、歩道等、中央帯
河川海岸	水門・陸こう、ダム、堤防・護岸等（海岸）	堤防・護岸等（河川）、突堤・離岸堤等（海岸）
砂防	斜面施設（砂防）※1、砂防・地すべり	—
港湾	係留施設、外郭施設、臨港交通施設、水門・陸こう等※2、堤防・護岸等（港湾海岸）	荷さばき施設、水域施設、保管施設、船舶役務施設、廃棄物処理施設、港湾環境整備施設
漁港	係留施設、外郭施設、輸送・水域施設	—
都市	下水道、公園	—
その他	空港基本施設、農業水利施設、農地（ダム等）、治山施設、林道施設	—
施設数	26施設	14施設

3. 2. 2 対象とする段階

本行動方針は、構造物のライフサイクル（新規建設～更新）のうち、維持管理・運営段階を基本に扱う。

対象とする段階

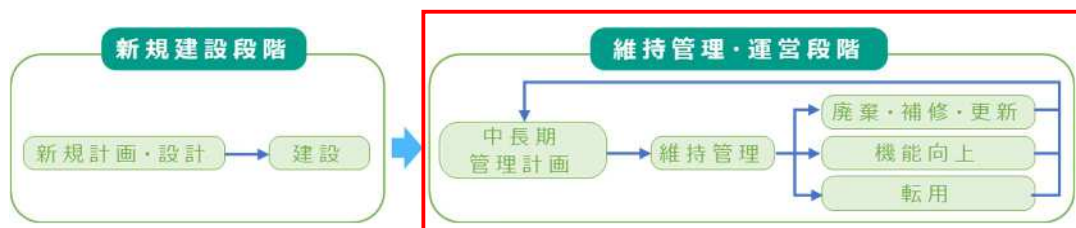


図 3. 2. 1 対象とする段階

3. 3 方策

「インフラメンテナンスの更なる効率化・高度化を推進」するためには、財源の確保、人材の確保に加え、生産性や効率性を向上させる仕組みづくりが必要である。これらに直ちに取り組むための考え方として、方策1～3を定める。

方策1：予算管理・県民理解の推進

方策2：人材確保・強化

方策3：仕組みづくり

「インフラメンテナンスの更なる効率化・高度化を推進」するためには、財源、人材の確保に加え、生産性を向上させる仕組みづくりが必要である。これらに直ちに取り組むために、取組の考え方を方策として示す。これらの方策については、施設毎の長寿命化計画（中長期管理計画）等に反映することとする。なお、方策1～3については、基本的には、予防保全型管理施設、事後保全型管理施設において、共通の考え方である。

各方策の位置づけとして、方策1がインフラメンテナンスの更なる効率化・高度化を推進する上で基本となる部分であり、方策2、3により、方策1を効率的に進めることとなる。

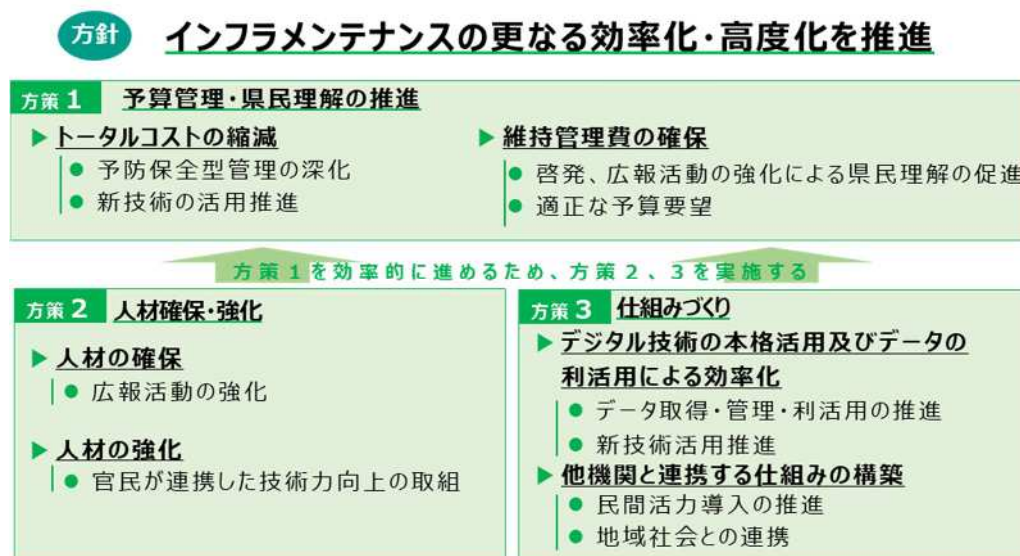


図 3.3.1 方策の考え方

注意：施設の健全性の表記について

施設の健全性の考え方は施設毎に異なっていることから、本行動方針においては、施設の健全性の表記は、以下の通りとする。



3. 3. 1 方策1：予算管理・県民理解の推進

インフラの老朽化が加速していくことにより、補修や更新等の対応が必要な施設は増え続けることが想定される。一方で、本県の建設関係予算は、近年横ばいの状態が続いている。このような状況の中、将来に渡ってインフラメンテナンスを継続していくためには財源の確保が必要である。財源を確保するためには、補修や更新等にかかる費用を縮減し、トータルコストを最適化することと併せて、継続的な事業実施のための予算を十分に確保する必要があり、予算確保には県民理解の推進が不可欠である。

以上により、方策1は「予算管理・県民理解の推進」と定め、メンテナンスサイクルを回していくうえでの基本的な部分となる、トータルコストの最適化、維持管理費の確保を進める上での方策を示す。

(1) トータルコストの最適化

インフラメンテナンスに関わるトータルコスト最適化のために、「予防保全型管理の深化」とともに、「新技術・新材料の活用推進」を進めていくこととする。

① 予防保全型管理の深化

前述のとおり、本県が予防保全型管理に取り組むべきと設定した26施設については、令和2年度までに中長期管理計画を策定し、予防保全型管理に取り組んでいるところである。しかしながら、現時点においても多くの施設で早期措置段階（診断Ⅲ相当）の施設が残っており、予防保全段階（診断Ⅱ相当）の施設の対応ができていない現状を鑑み、早期措置段階の施設の扱いや、予防保全段階の施設の考え方をとりまとめた。加えて、施設の重要度や利用状況、本県の独自性を考慮した上で、メリハリを付けた予防保全型管理を実施するため、以下のi)～iv)のとおり考え方をまとめ、これらに取り組むことにより、予防保全型管理の取組をこれまでよりも深化させることとする。

i) 早期措置段階において、速やかな措置着手・完了

一部の施設においては、早期措置段階の施設の対応が残っていることから、早期に本格的な予防保全型管理に移行するために早期措置段階の施設について、速やかな措置着手・完了を目指すことを基本とする。速やかな措置完了に向けては、各施設の現状を考慮した上で、完了予定年次を設定する等、計画的に進捗管理が行えるようにする。



ii) 予防保全段階において、目標管理水準の遵守

一部の施設を除き、予防保全段階の施設の補修等に着手できていない状況ではあるが、今後、予防保全型管理のメンテナンスサイクルを継続的に実現していくためには、目標管理水準以上にある施設が目標管理水準を下回らないように遵守していく必要がある。このため、現時点で早期措置段階の施設が残り予防保全段階の施設の対応が困難な施設においても、今後、速やかに予防保全段階の施設への対応に着手できるように、早期措置段階の施設の補修等と並行して、予防保全段階の施設の対策における優先順位の整理等、予防保全段階維持のための対策に着手する。

さらに、将来は、基本的に予防保全段階以上の施設の補修等を実施する、本格的な予防保全段階型管理を実施することが期待される。一方で最近、健全（診断Ⅰ相当）の施設の中でも、特に一度劣化して早期措置段階以下になった状態から、補修により健全な状態に補修した施設の「再劣化」が見られるとの報告がある。このような知見を考慮しつつ、将来を見据えた健全な施設の劣化要因、劣化進行速度等に関する分析を行うことも有効であると考えられる。また、近年、構造物において、対応が難しい複合劣化等が見られるようになってきている。このため、専門家を交えて産学官民が連携して対応の検討を行えるような体制の構築が必要になってくることが考えられる。



iii) 対策の優先順位の設定において、災害時の機能維持や利用状況等を考慮

予防保全型管理における補修等の優先順位は、利用者の利便性や利用頻度、社会的影響等を重要度として考慮するなど、各施設が独自に設定しているところである。一方で、本県は地震・津波により大きな災害が発生することが危惧されていることに加え、風水害も多く発生している。このことを考慮し、各施設の優先順位を設定する際には、災害発生時のネットワークとしての機能維持を重要度として設定することとする。加えて、近年注目されている社会的影響の大きい第三者被害を回避すること、施設の劣化進行速度についても重要度として考慮することとする。

その他の優先順位の考え方として、施設毎の地域条件等を考慮し、ライフサイクルコスト（LCC）が縮減されるように考慮することとする。また、一部の施設においては、早期措置段階の施設が多く残っているが、これらが施設利用者等にとって機能上の問題がないケースも見られる。このような場合も含めて、各施設管理者が、施設の劣化状況や利用状況等を鑑み、周辺施設と併せて機能を維持できるように、補修、更新等の対策と、廃止、統合といった集約・再編の検討を、全体最適の考え方で進め

ることとする。

iv) 設計・計画時、維持管理の容易さや確実性に配慮

予防保全型管理を着実に進めるため、今後、計画・設計する施設について、施工後の維持管理を想定した上で、維持管理が容易になるように考慮することとする。具体的には構造物の脆弱となりやすい部分へのアクセスを容易にするために、はしごや階段を設置することや、河川・砂防施設等の土砂が堆積しやすい箇所にアクセスしやすくなるように進入路を設けること等が考えられる。検討にあたっては、施設のLCCを考慮し、施設設置が過剰にならないように留意することも必要である。

②新技術・新材料の活用推進

点検や補修等においては、コスト縮減及び効率化に資する新技術が多数開発されており、これらの活用により、コストの縮減・効率化を図っていくこととする。点検においては、これまでに仮設足場を設置し、近接目視していた箇所をドローン等の機器を用いて点検する等、新技術を積極的に活用していくこととする。また、現地での点検結果をタブレット端末に記入して情報を共有する取組や、補修・修繕における新技術活用を積極的に進め、コスト縮減に加え、効率化を目指すこととする。さらに、本県においては県土全域を3次元点群データで取得しており、特に県管理道路においては、MMS（モバイルマッピングシステム）により、詳細なデータも取得している。これらをインフラメンテナンスに活用することにより、一層のコスト縮減と省力化を目指すこととする。

また、新材料の活用について、構造物に耐食性が高い鉄筋等を使用することは、構造物自体の耐久性を向上することにより、施設の長寿命化が図れると考えられるため、このような本県の各地域に適した独自の設計等の取組を検討していくこととする。

新技術の活用促進は、「コスト縮減」、「省力化」に加え、「高度化」（点検の精度の向上等）等の目的をもって進めることになることから、新技術が、従来の技術の代替となることに加え、これらの目的を達成しているかを検証し、妥当性を評価した上で、継続的に活用を進めていくこととする。

（2）維持管理費の確保

メンテナンスに関わる点検・補修等の事業に係る維持管理費を確保するためには、インフラメンテナンスに関する県民の理解が不可欠であることから、「啓発、広報活動の強化による県民理解の促進」を進めることとする。併せて、維持管理予算の確保のためには、国の補助金・交付金、地方債等の制度を活用していくことが必要であることから、国に対する「適正な予算要望」を行うこととする。

①国への働きかけ

本県では、これまでも県全体で行う「静岡県の要望・提案」や、交通基盤部による

独自の予算要望活動に加え、全国・関東・中部圏知事会を通じた要望活動により、国へインフラメンテナンスに関する制度拡充や予算確保の要望を行ってきたところである。これまでの要望活動においては、新規施設整備等の改築系に関する要望の比重が大きかったことから、今後は、本県における社会インフラ老朽化の進行状況をより詳細に国へ伝えるとともに、本県の立地が人流や物流等に重要であることを押し出しながら、予算が不足している施設や拡充が必要な制度等についてより具体的に説明する等、これまで以上に維持管理に関する国への働きかけを進めていくこととする。また、本県は富士山や伊豆半島を始めとする観光資源が豊富であることから、必要に応じて、これらも予算要望の際に活用するべきである。

②啓発、広報活動の強化による県民理解の促進

本県では、これまでも「静岡どぼくらぶ」を活用し、建設産業の担い手確保や、県民の理解促進等に向けた広報活動を展開してきたところである。また、インフラメンテナンスに関する啓発・広報活動としては、毎年、県ホームページにおいて「社会インフラ（優先 12 施設）の点検診断結果」や「早期措置が必要な施設の工事着手率」の公表の他、民間施設等におけるインフラメンテナンスの啓発パネルの展示等を実施している。今後は従来の活動に加えて、SNSの活用や周知動画の作成等、「静岡どぼくらぶ」を活用し、インフラメンテナンスに関する県民のさらなる理解を促進していくこととする。



図 3.3.2 どぼくらぶの取組状況①

3.3.2 方策2：人材確保・強化

今後、少子高齢化が進むとともに、建設産業の担い手が不足することが懸念される。このような状況の中、将来に渡ってインフラメンテナンスを継続するためには、人材の確保が必要である。このため、新たな人材確保に取り組みながら、いまある人材を強化していかなければならない。

以上により、方策2では、インフラメンテナンスの更なる効率化・高度化を進めるため、担い手となる新たな人材の確保と今いる人材の強化を進めるべく、「人材確保・強化」を進める上での取組の考え方を示す。

(1) 人材の確保

建設産業従事者の高齢化が進む一方で、建設産業は古くからの「3K（きつい、汚い、危険）」のイメージが根強く残っている。このような状況を考慮し、今後の建設産業の担い手を確保していくためには、従来以上に広報活動を強化し、建設産業全体のイメージアップを進めていくこととする。

① 広報活動の強化

本県においては前述の通り、平成 29 年度から「静岡どぼくらぶ」を活用した広報活動に取り組み、建設産業の担い手確保、理解促進等を進めてきたところである。「静岡どぼくらぶ」では、ホームページや SNS を利用した情報発信を通して、広く建設産業への理解を促すとともに、小中学校等における出前講座、現場見学会等により、今後の担い手となる若い世代へのイメージアップも進めてきた。令和 5 年度には、新たに小中学生を対象とした「みらいの“まち” 図画コンクール」を開催し、将来の建設産業の担い手となる若年層に対して、より一層のアプローチをしているところである。今後も引き続き「静岡どぼくらぶ」を活用した広報活動を進め、若い世代を中心に積極的なイメージアップを進めていく。



図 3.3.3 どぼくらぶの取組状況②

(2) 人材の強化

メンテナンスサイクルを支えていくためには、新たな人材の確保のみではなく、今いる人材の強化も進めていかなくてはならない。人材の強化にあたっては、これまで進められてきた研修等を活かしつつ、より効果的な取組となるように、官民が連携した技術力向上の取組を進めていくこととする。

① 官民が連携した技術力向上の取組

本県では、県職員、市町職員を対象としたインフラメンテナンス全般や個別施設に関する研修を開催し、人材の強化に取り組んできたところである。また、研修の中では、外部講師や大学と連携した講義や、実地研修を行ってきた。今後もこれらの取組を積極的に進めるとともに、「インフラメンテナンス国民会議」や「道路メンテナンス会議」等の組織と連携しながら、更なる技術力向上の取組を進めていくこととする。

3. 3. 3 方策3：仕組みづくり

現在、デジタル革命の加速や、様々な形での官民連携等の取組が進められており、インフラメンテナンスを進めるにあたっては、これらのような最新の取組を導入し、生産性や効率性を向上させる仕組みづくりを進めていく必要がある。

以上により、方策3では、インフラメンテナンスの更なる効率化・高度化を進めるため、デジタル活用や他機関との連携等の「仕組みづくり」を進める上での考え方を示す。

(1) デジタル技術の本格活用及びデータの利活用による効率化

各施設においては、点検・補修等データが蓄積されてきていることから、これらのデータを活かすため、データの利活用における仕組みづくりを進めていくこととする。また、前述のとおり、新技術の活用は効率化・省力化につながることから、積極的な新技術の活用・開発を促進する仕組みづくりを進めていくこととする。

①データ取得・管理・利活用の推進

インフラメンテナンスに関する点検・補修等のデータについては、蓄積されたデータを分析・解析し、その結果の利活用を推進するものとする。また、データの利活用においては、明確な利活用のイメージを持ったうえで、必要なデータを適切に取得・管理することとする。

インフラメンテナンスに関するデータの量は膨大であり、それらを効率的に分析・解析するため、データの取得・蓄積はデジタルデータとすることを基本とし、併せて紙台帳等の紙媒体により保管されているデータについても、デジタル化を進めることとする。また、データの分析・解析をする上では“有用なデータを取得・蓄積”していくことが重要であるため、必要に応じて、各施設のデータの取得方法や蓄積方法を見直し、データベースの構築や改修を行うとともに、受発注者間においてもデータの信憑性を確認する等の対応を検討する。これらのデータは、施設毎に“異常箇所の早期発見”や“新技術導入促進”、“補修計画の見直し”等に利活用することを想定した上で、必要なデータを適切に管理していくこととする。

将来を見据えたうえで、更に一歩進んだデータの利活用方法の導入に向けた検討を行うこととする。これまでは、蓄積されたデータの利活用を官が中心となって実施することについて述べたところであるが、この分野に関する民間の技術発展は目覚ましく、大手企業に加えてスタートアップ企業等も積極的な技術開発を実施していることから、本県のデータをオープンデータ化することにより、民間の技術開発を促すこととする。オープンデータ化にあたっては、企業や学官民の技術開発だけでなく、県民に対してもインフラの情報を広く発信し、利活用を促進するため、各施設のデータを直感的で操作しやすいプラットフォームにより一元管理することを検討する。

加えて、データの利活用の際の膨大なデータの取り扱いにおいては、将来的には、

データ分析・解析の作業をA Iが中心となって実施していくことが想定される。さらにA Iには、分析・解析結果を元に、最適な補修工法や補修時期の提案、補修計画の立案等、分析・解析のみならず、将来的な予測や計画の分野において活用することを見据えて、検討を進めるものとする。これらの高度なデジタル技術を活用していく上では、デジタル技術に関する企画・計画ができるような人材が必要であると考えられるため、現状の組織体制を活かしつつ、人材を育成していく方法を検討する。

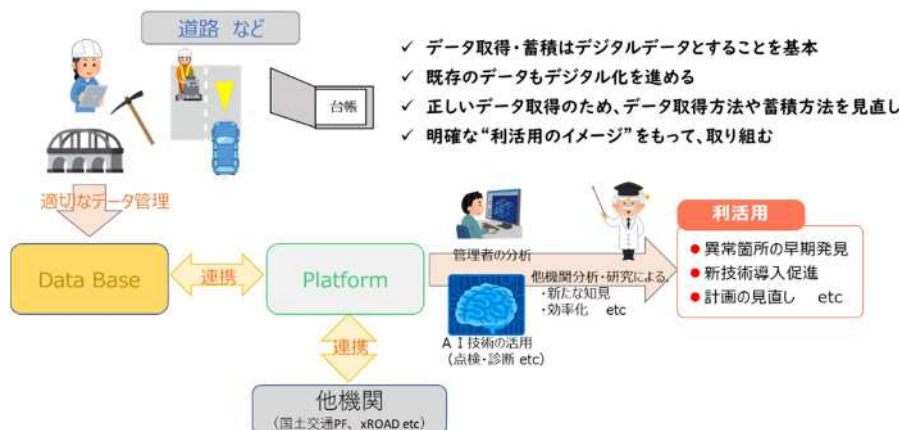


図 3.3.4 データ活用のイメージ①

その他にも、点検・パトロール等において取得したデータの活用による効率化の取組が考えられる。例として、点検・パトロール等により、画像データや3次元点群データを継続的に取得することにより、A Iが以前に取得したデータと比較し、施設の変状等を抽出し、その情報を庁内だけでなく補修業者と共有することにより、異常箇所の早期発見から早期補修に繋げる取組が考えられる。このように、補修箇所の早期発見から補修までは、予防保全型施設のみでなく、事後保全型管理施設におけるメンテナンスの効率化に繋がることから、取組を検討していく。



図 3.3.5 データ活用のイメージ②

参考：国土交通省の取組（国土交通プラットフォーム 他）

国土交通省は、保有する多くのデータと民間等のデータを連携し、Society 5.0 が目指すフィジカル（現実）空間をサイバー（仮想）空間に再現するデジタルツインにより、業務の効率化やスマートシティ等の国土交通省の施策の高度化、産学官連携によるイノベーションの創出を目指し、国土交通データプラットフォームの構築を進めている。今後、各種データの直接取得など、利便性をさらに向上していく。



出展：インフラ分野のDXアクションプラン（2023年8月、国土交通省）、
国土交通プラットフォームHP (https://www.mlit.go.jp/tec/tec_tk_000066.html)

②新技術の活用推進

新技術活用を推進するため、県ではこれまでも新技術情報データベースを運用し、新技術の導入を促進するとともに、新技術を活用した場合には業務・工事の完了時の成績評価においてインセンティブを設ける等の取組を進めてきたところである。また、平成29年度からは新技術交流イベントを開催し、建設現場のニーズと企業が保有する技術シーズのマッチングを図る等の取組を進めている。一方で、国土交通省においても、NETIS（新技術活用情報システム）の運用や「点検支援技術性能カタログ（橋梁・トンネル）」（令和5年3月）の周知等により、新技術活用を推進している。

今後もこれらの取組を改善しつつ、継続的に進めることにより新技術活用を推進するとともに、国土交通省の取組等を注視しつつ、新たな仕組みづくりを検討していくこととする。

（2）他機関と連携する仕組みの構築

本県が管理する社会インフラは膨大な施設があり、また多種に及ぶことから、施設管理者による管理のみでは、対応しきれないことがある。そのため、民間活力の導入や地域社会、国との連携により、効率的なメンテナンスを進めることとする。加えて、多くの施設を管理する市町においても、継続してインフラメンテナンスが進められるように、連携・支援を進めていく。

①民間活力導入の推進

本県ではこれまでも、公園施設、係留施設、臨港施設における指定管理者制度や流域下水道の処理施設における包括的民間委託に加え、空港施設における公共施設等運営権制度（コンセッション方式）により、民間活力を導入したインフラメンテナンスを進めてきたところである。民間活力の導入は、事業効率化やメンテナンス予算の確保につながるものであり、また民間の高い技術力を活用することによる利用者へのサービスの向上や雇用の確保等も見込めることから、導入済の施設以外においても、積極的に導入を検討するものとする。最近では、Park-PFI やかわまちづくりに加え、BID（Business Improvement District）のように、新たな民間活力の導入手法が全国的にも広がっていることから、このような新たな手法についても情報を収集し、導入についての積極的な検討を進めることとする。

②地域社会との連携

インフラメンテナンスにおいて地域社会と連携する取組は全国的にも進められており、本県においても道路施設のアダプトロードプログラムや河川施設のリバーフレンドシップ、砂防施設の砂防サポートプログラムの制度により、地域社会による、施設の清掃等のメンテナンスを実施してきたところである。今後の人口減少社会において、これらの取組は、地域社会が施設管理者によるメンテナンスを補助するものであるとともに、住民がインフラに関わることにより、社会インフラへの理解促進・取組への支援が期待できることから、継続的に取組を行うものとする。

③国との連携

インフラメンテナンスに関する国との連携は、これまでも予算（補助・交付金、事業債）や人材交流、インフラメンテナンス国民会議等を通して進められてきたところである。「インフラ長寿命化基本計画」（平成 25 年 11 月、インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議）においては、国は“各インフラの管理者に対し、維持管理・更新等に係る体制の整備や予算の確保について必要な支援を実施する。”、“維持管理・更新等を進める中で蓄積したデータやノウハウを、各インフラを管理・所管する者や産学界等と共有し、新技術の開発等のメンテナンスの高度化に向けた取組を進めるとともに、それらの成果を積極的に活用するなどにより、我が国のメンテナンス産業の発展を全面的に支援していく。”と記載があることから、今後も引き続き、予算確保や制度拡充、人材交流等の支援を活用することとする。これに加えて、中部道路メンテナンスセンター等、国からインフラメンテナンスに関する協力や助言を受ける体制が整備されており、また権限代行等の支援制度もあることから、必要に応じて、これらを活用することとする。また、県道と国道の一体管理の様に、包括管理の取組を進めることも想定し、国とのより一層の連携を図ることとする。

④市町連携・支援

県内 35 市町は多くの社会インフラを管理しており、県全体としてのインフラ機能確保においては、市町のインフラ機能を維持することも不可欠である。

市町支援・連携の取組としては、これまでも国が中心となって「インフラメンテナンス国民会議」、「インフラメンテナンス市区町村長会議（県はオブザーバーとして参画）」、「静岡県道路メンテナンス会議」により、情報共有が図られてきたところである。その他にも、橋梁における地域一括発注による支援や、建設技術監理センターによる研修の開催等、様々な連携・支援がされている。しかしながら、県内市町においては依然として職員や予算が不足しており、研修や情報提供の拡充、技術職員の派遣等の要望がある。県としての持続可能性を高めるため、県における新技術等のインフラメンテナンスに関する取組を市町に情報提供しながら、これまでの取組をブラッシュアップしつつ、市町のニーズの把握に努め、連携・支援を続けていく必要がある。

今後の取組の一つとして、令和 5 年 10 月より開始した、「静岡県と下田市による県道・市道の包括管理」について、他市町や、他施設・他分野への展開を検討していくこととする。包括管理は、単に市町支援をするだけではなく、継続実施による、地域の安定雇用の創出や担い手確保、施設の品質確保につながることを期待される。本県の包括管理は現時点で試行段階であることから、県・市町の行政側だけでなく、受注者側からも課題や意見が出ることを想定されるため、今後の動向を注視していくものとする。また、包括管理の取組については、他自治体でも導入事例が見られることや、国土交通省においても、「地域インフラ群再生戦略マネジメント」の実現のために検討がされていることから、これらの取組や国による支援も注視しながら検討を進めることとする。

参考：包括管理の取組（静岡県と下田市の道路施設包括管理）

インフラの老朽化への課題は費用面だけでなく、行政や企業の技術者の減少などにより、維持管理の水準低下が懸念される。そのため、静岡県では、県と市が一体となり、道路等の社会インフラを包括的に管理することにより、将来にわたり持続可能となる社会の構築を目指し、①官民建設業の省力化、②品質の確保、③維持管理費増大の抑制等を図る方策の検討を進めてきた。令和5年10月には、県と下田市が道路包括管理の試行を開始しており、試行状況を注視しつつ、今後、包括管理のエリアや業務範囲を拡大していくことが期待される。



図：取組の全体像

3. 3. 4 方策の進め方

方策については、施設毎にこれまでの取組状況等を考慮しながら進めていくものとするが、今後、各施設で効率的に方策を進めていくため、以下の「(1) 長寿命化計画の見直し」及び「(2) データ利活用の検討」については、進捗を確認しながら重点的に取り組むこととする。

(1) 長寿命化計画の見直し

各施設においては、本行動方針を反映するとともに、これまでの点検・診断等の結果を反映し、施設の劣化予測を見直した上で、長寿命化計画の見直しを進めることとする。長寿命化計画の見直しにおいては、まずは必要に応じて各施設のガイドラインを改定し、これを元に中長期管理計画を改定していくこととする。施設によっては国等の他機関のガイドラインを準用しており改定が困難なものもあるが、その場合は新たに県のガイドラインを作成することや、国等のガイドラインについて、県としての運用方法を示す等の検討及び対応を行うこととする。加えて、長寿命化計画の改定においては、本行動方針のみならず、個別施設における新たな知見等の要素についても的確に反映することとする。さらに、個別施設の中長期管理計画の改定を受け、維持管理・更新費の推計を更新し、県民に周知するとともに、今後必要となる予算を明確にする。長寿命化計画の見

直しは、予防保全型管理の取組を進めていく上で最も基本となる事項であることから、令和8年度までに、全ての施設の長寿命化計画の改定を目指す。

項目	R6~10	R11~	備考
・長寿命化計画の改訂	検討・改定作業 R9	必要に応じて、見直し	
・維持管理更新費用の公表	調査 公表	R14 調査 公表	5年毎に算出・公表を想定

図 3.3.6 長寿命化計画見直しのロードマップ

(2) データ利活用の検討

各施設においては、本行動方針を反映し、データ利活用の検討を進めることとする。データ利活用においては、今後のデータの利活用方法を検討することに加えて、データ利活用を効率的に進めるため、既存データのデジタル化等の環境を整備していくこととする。また、施設によっては、これまでに取得したデータに誤りや欠落があることも考えられるため、今後、有用なデータを取得・蓄積していくために、これまでの方法の見直しも検討する必要がある。さらに、将来を見据えて、データプラットフォームの構築やAIによる解析を検討していくこととする。

なお、以下の①～④に記載する各施設のデータ把握、利活用方法の検討、取得や、データ管理等に関する取組は、各施設管理者が実施し、⑤将来を見据えたデータ利活用方法の検討については、各施設を跨いで検討することもあることから、施設管理者のみならず、交通基盤部等全体で取り組んでいくこととする。

①インフラデータの把握

データを利活用する上では、各施設がこれまでに蓄積してきたデータと今後取得するデータを把握する必要があることから、これらを整理し、把握することとする。

②データの利活用方法の検討

これまでに蓄積してきた社会インフラに関するデータや、今後取得するデータをどのように利活用していくかを、施設毎に検討することとする。予防保全型管理施設においては、施設の劣化状況の把握とあわせて、今後の補修計画の見直し等、施設毎に今後活用が考えられる項目を整理し、これらの分析・解析に必要なデータを抽出する。また、事後保全型管理施設も含めると、施設の変状の把握や新技術導入に必要なデータの蓄積等、具体的な利活用方法を検討し、必要なデータを抽出する。

③デジタルデータの取得等

今後の利活用を見据えて、取得するデータは原則、デジタルデータとし、取得方法と蓄積方法を検討する。また、取得するデータ自体の信憑性が低いと分析・解析において正確な結果が導き出されないことから、有用なデータを取得・蓄積していくことが必要である。以上を踏まえた上で、必要に応じて、従来各施設のデータの取得や

蓄積に関する基準類の見直しやデータベースの構築や改修を行うこととする。

④既存データのデジタル化

これまで紙台帳等の紙で管理してきた資料について、必要に応じてデジタル化を進める。今後のデータ活用を見据えたデジタル化とするため、単に紙をPDF等のファイルに変換にするのではなく、分析や解析がしやすいようにして保管する。なお、必ず全ての資料をデジタル化するのではなく、今後、データ利活用等に必要な資料を選定し、デジタル化を進めればよい。

⑤将来を見据えたデータ利活用方法の検討

社会インフラに関するデータは膨大であり、将来的にはAIによる分析を進めることが想定される。また、データをオープンデータ化し、民間の活用を促進することや、他機関との効率的な連携を図るため、データプラットフォームの構築を検討することとする。

項目	R 6～10	R 11～15	備考
①インフラデータの把握	データの整理 →		
②データ利活用方法の検討	利活用方法の検討 →		
③デジタルデータの取得等	データ取得・基準類等の 審議方法検討 見直し → → 取組の実施 (DB構築・改修 等) →		
④既存データのデジタル化	検討・調整・作業実施 →		
⑤将来を見据えた データ利活用方法の検討	プラットフォーム構築に 向けた検討 →	プラットフォーム 構築・運用 → AI 活用に向けた検討・試行 →	

図 3.3.7 データ活用の検討のロードマップ

4. 『“持続可能なインフラメンテナンス”の実現』に向けて

各施設においては、方策に基づく取組を直ちに進めることとするが、これらと併せて、将来を見据えて、『“持続可能なインフラメンテナンス”の実現』に向けて検討を進めることとする。加えて、効率的かつ確実にインフラメンテナンスの取組を進めていくにあたっての推進体制や留意点等を示す。

4. 1 『“持続可能なインフラメンテナンス”の実現』に向けて検討していくこと

将来に向けて、インフラメンテナンスの更なる効率化・高度化を進めていくため、方策に基づく取組を進めつつ、10年先の将来を見据えたうえで、特に現時点でも検討が進められているが、知見が不足しており、明確な方向性が定められない手法や、今後取組が加速することが想定される分野に関する検討を進めることとする。

4. 1. 1 社会インフラの集約・再編

将来の人口減少を踏まえ、既に機能を果たして必要性のなくなった社会インフラの集約・撤去や、将来的な利用者のニーズを考慮した上で再編を検討していく必要がある。

個別施設については、既に方策1で述べたように、各施設管理者が、施設の利用状況や周辺施設とあわせて機能を維持できるように、将来的な集約・再編のイメージをもって全体最適化（廃止、統合等の対応）をすることとしているが、本項においては、施設管理者の垣根を越えた取組について、記載する。

インフラの集約・再編については、県管理施設のみではなく、国や市町とも連携して取組を進めていく必要があることから、既往の会議体等を利用して意見交換を行うことや、必要に応じて、新たな検討会等を創設して検討することが考えられる。このような動きは、国土交通省道路局より「道路橋の集約・撤去事例集」（令和4年3月）が公表されるなど、全国的にも活発になってきている。また、令和4年12月には、「地域インフラ群再生戦略マネジメント」（社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会 技術部会）により、集約・再編に関する考え方が示されているため、これらを参考とし、最新の情報を注視しつつ、検討を進めていくこととする。加えて、突発的に自然災害等の大きなインパクトが発生した際にも、社会経済活動を維持し、円滑に復興を進めることができるように、常時から、事前復興計画と併せて、社会インフラの集約・再編についての検討を進めていくべきである。

参考：総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」

～インフラメンテナンス第2フェーズへ～ P.23より抜粋

個別インフラ施設の修繕を重ね、長寿命化を図ることを基本としつつも、複数・広域・多分野のインフラ施設を「群」として捉え、将来必要とされるインフラ群の機能と現状の性能を踏まえつつ、更新（機能向上を伴う場合を含む）、集約・再編、新設も組み合わせ

検討していくことが求められる。その際、各市区町村のマスタープランや立地適正化計画、その他独自の地域戦略等において示された地域の将来像に基づき、広域地方計画や地方ブロックにおける社会資本整備重点計画などの広域的な計画とも整合を図った上で、総合的かつ多角的な視点から戦略的に地域のインフラをマネジメントするための計画策定を行うとともに、計画が着実に実施されるよう、市区町村が実施する業務の標準化を行いつつ効率的・効果的にマネジメントすることが求められる。

4. 1. 2 コンパクトなまちづくりの推進（コンパクト・プラス・ネットワーク）

今後の人口減少、高齢化社会を見据え、今後も都市を持続可能なものとしていくために、都市の部分的な対症療法ではなく、都市全体の観点から、コンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進していく必要がある。コンパクト・プラス・ネットワークでは、医療・福祉・商業施設や住居等がまとまって立地し、住民が公共交通により、これらの生活利便施設にアクセスできるようにする等、これまでの都市構造全体の見直しがされることになる。これにより、既存の社会インフラに求められる機能も変化していくことが考えられるため、集約・再編の検討と併せて、検討していくべきである。

4. 1. 3 社会インフラの新たな価値の創出

近年、ダムや橋梁、砂防堰堤をはじめとする社会インフラを題材とした見学ツアーや、既存のインフラに付加価値を持たせて新たな利活用を創出する取組が進められている。このような取組により社会インフラの魅力を発信し、県民の社会インフラに関する関心、理解を高めることが期待される。また、施設の見学料や利用料を徴収することにより、インフラメンテナンスに掛かる費用の一部に充当することも考えられる。

国土交通省ではインフラ施設を観光資源として活用し、地域活性化を図る「インフラツーリズム」の取組を進めており、また、各地方自治体においても、これに続く取組を進めているところである。本県においても、今後、国や他県の取組を参考にしつつ、導入に向けた検討を進めていくべきである。

参考：インフラツーリズム

近年では、観光目的の多様化や体験価値を重視する市場のニーズを受けて、インフラを観光資源としてより積極的に活用する「インフラツーリズム」が注目されている。

インフラツーリズムでは、「強大な構造物のダイナミックな景観を楽しんだり」、「普段入れないインフラの内部や今しか見られない工事風景など非日常の体験を味わう」ことが魅力である。

各地でインフラ施設を観光資源として活用し、地域活性化を図る取組が進むとともに、民間企業等と連携し、事業収益をもって運営を行う“収益型”の取組も進んでいる。



図：ロゴマーク



図：インフラツーリズムの様子

出展：インフラツーリズム拡大の手引き（令和5年10月、国土交通省 総合政策局）

インフラツーリズムポータルサイト(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/infratourism/>)

4. 2 取組を進めるにあたっての推進体制等

本行動方針に基づき、効率的かつ確実にインフラメンテナンスを進めていくにあたっての推進体制や留意点等を示す。

4. 2. 1 推進体制

取組を進めるにあたっては、各施設における方策に関する取組の進捗状況や、情報共有を行うことにより、より効率的に進めることができると考えられる。特に、先行して長寿命化計画の見直しを進めている施設の状況等について、情報共有をすることは効果的である。そのため、現在も開催している「社会インフラ長寿命化推進会議」を引き続き開催し、進捗管理・情報共有等を進めていくこととする。

表 4.2.1 「社会インフラ長寿命化推進会議」の概要

目的	県の社会インフラ長寿命化を推進するため、庁内組織として「社会インフラ長寿命化推進会議」を設置する。
所掌事務	(1) 推進方策に関すること。 (2) 取組の進捗管理に関すること。 (3) 情報の共有化に関すること。 (4) その他、必要な事項に関すること。
組織	会 長：交通基盤部理事（土木技術担当） 副会長：交通基盤部参事（防止技術担当） 会 員：関係課長

4. 2. 2 次期行動方針の策定期期

各施設の長寿命化計画の見直しは、令和8年度までに完了する予定であることから、全ての施設において、新たな長寿命化計画に基づく取組を開始するのは、令和9年度となる。このため、新たな各施設の長寿命化計画を元に、各施設で1サイクル（5年）の取組を実施した後に、本行動方針についても、見直しを進めるべきであり、次期行動方針の策定は、令和14年度頃に着手することが望ましいと考えられる。

4. 2. 3 その他の留意点

インフラメンテナンスに関する取組や、関連するDX等については、新たな知見や方針が国等から頻繁に発出されていることから、常に最新の情報を収集し、本県の取組に還元していく必要がある。加えて、GX等のグリーン社会実現に向けた動きも非常に注目されており、「グリーンインフラ推進戦略2023」（令和5年9月、国土交通省）においても、“インフラの更新や集約・再編時をチャンスと捉え、予防保全型インフラメンテナンスへの転換や新技術の活用などの取組と並行し、グリーンインフラの活用を促進することも重要である。”とされていることから、本県における長寿命化の取組においても、グリーンインフラの活用について、考慮すべきである。

4. 3 まとめ

本行動方針では、将来に渡って持続可能なインフラメンテナンスを進めていくために、各施設のインフラメンテナンスの更なる効率化・高度化を推進することに視点を置いて取りまとめた。方策の中でも、個別施設の長寿命化計画見直しについては、今後の取組に見通しを建てるためにも優先して取り組む必要がある。また、デジタル技術の活用については、様々な企業等により、多くの新たな取組が進められていることから、今の想定よりも技術革新が大きく進むこともあり得るため、常に情報収集に励み、最も効率的・効果的に取組を進める方法を模索していく必要がある。あわせて、施設の劣化状況を適切に判断し、場合によっては施設の維持ではなく、更新（機能向上を伴う場合を含む）、集約・再編、新設を行うことも維持管理の戦略の一つであるように、全体最適の考え方で取組んでいくことも重要である。

本行動方針に基づき、あらゆる方策や知見・取組を総動員し、社会インフラを確実に次世代に引き継ぎ、本県のインフラ文化として育むことができるよう、『“持続可能なインフラメンテナンス”の実現』に努めていくこととする。