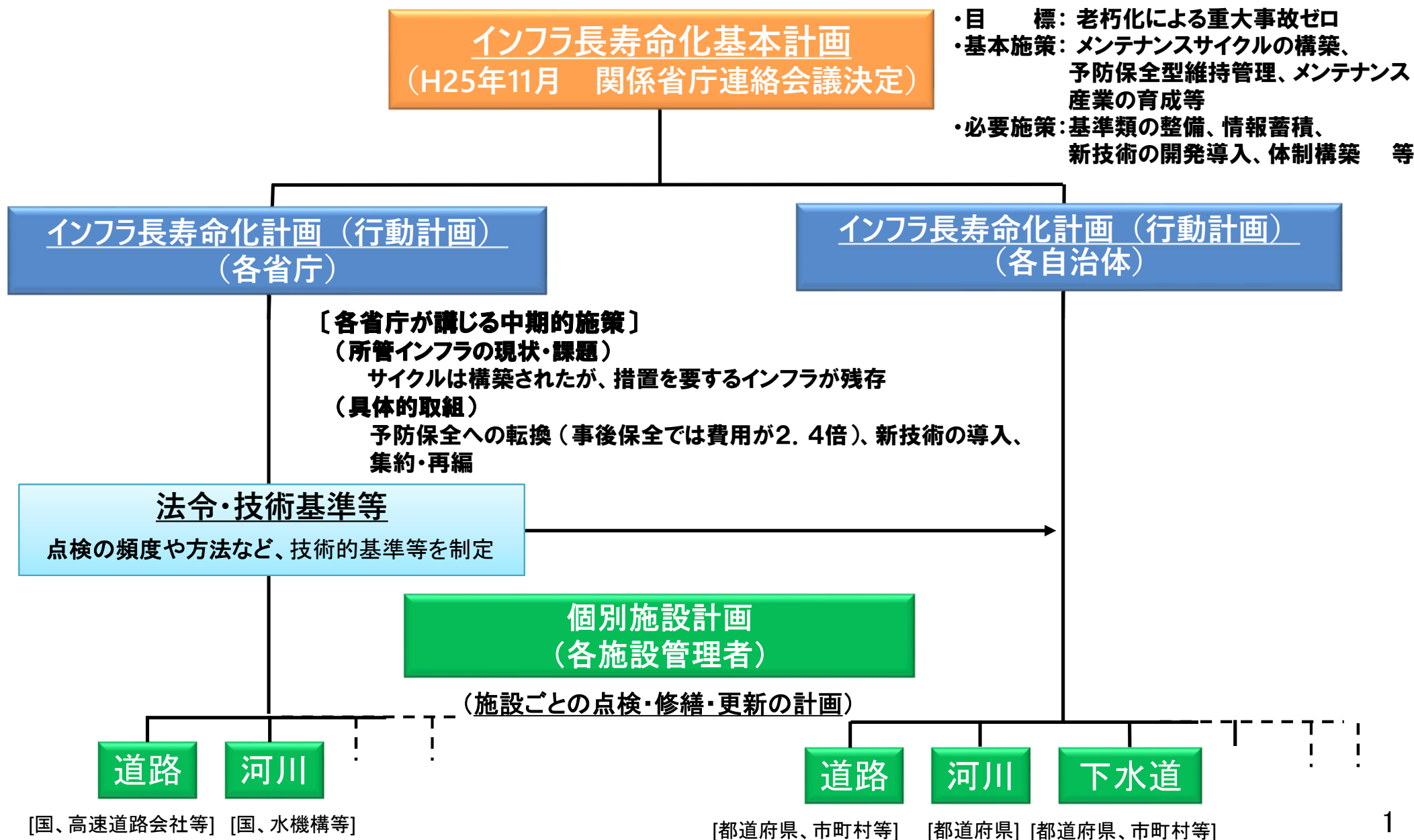


これまでの国土交通省の取り組みについて

インフラ老朽化対策に関する計画の体系

- 笹子トンネルの事故を契機に、国、地方自治体等の全分野にわたるインフラ長寿命化の計画体系を構築し、各インフラ管理者における取組を推進



- 「国民の安全・安心の確保」「持続可能な地域社会の形成」「経済成長の実現」の役割を担うインフラの機能を、将来にわたって適切に発揮させる必要。
- 持続可能なインフラメンテナンスを実現するため、予防保全への本格転換の加速化や、メンテナンスの生産性向上の加速化、集約・再編等によるインフラストックの適正化を推進。

I. 計画的・集中的な修繕等の確実な実施による「予防保全」への本格転換

■ 事後保全と予防保全のメンテナンスサイクル

■ 将来の維持管理・更新費の推計結果

単位：兆円


| 年度 | 事後保全 (兆円) | 予防保全 (兆円) |
|--------------|----------------|---------------|
| 2018年度 | 5.2 | - |
| 2048年度(30年後) | 12.3 (約2.4倍増加) | 6.5 (約1.3倍増加) |

30年間の合計 (2019～2048年度)


| 項目 | 合計 (兆円) |
|------|---------|
| 事後保全 | 約280兆円 |
| 予防保全 | 約190兆円 |

約3割削減

■ 早期に措置が必要な施設は多数存在



内部の鉄筋が露出した橋梁



陥没した港湾施設のエプロン




損傷した海岸護岸




クラックが生じた河川護岸

II. 新技術・官民連携手法の普及促進等によるインフラメンテナンスの生産性向上の加速化

■ 新技術の導入事例



ドローンを活用した砂防関係施設点検



電磁波レーダー搭載車を活用した床版上面の調査

■ インフラメンテナンス国民会議を通じた新技術導入のマッチング支援

【インフラメンテナンス国民会議】
産学官民が参画する国民会議の会員数は2,000者を突破。これまでに約130回の各種イベントを開催し、8技術・延べ74件の社会実装を創出。


【マッチングによる社会実装例】
自動車にスマートフォンを搭載し、走行して収集した加速度情報の解析により路面の凹凸状況を把握

III. 集約・再編やパラダイムシフト型更新等のインフラストックの適正化の推進

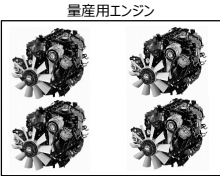
■ 集約・再編の事例

老朽化が進んだ跨線橋を撤去し隣接橋へ機能を集約

■ パラダイムシフト型更新の検討



ポンプ用特注エンジン



量産用エンジン

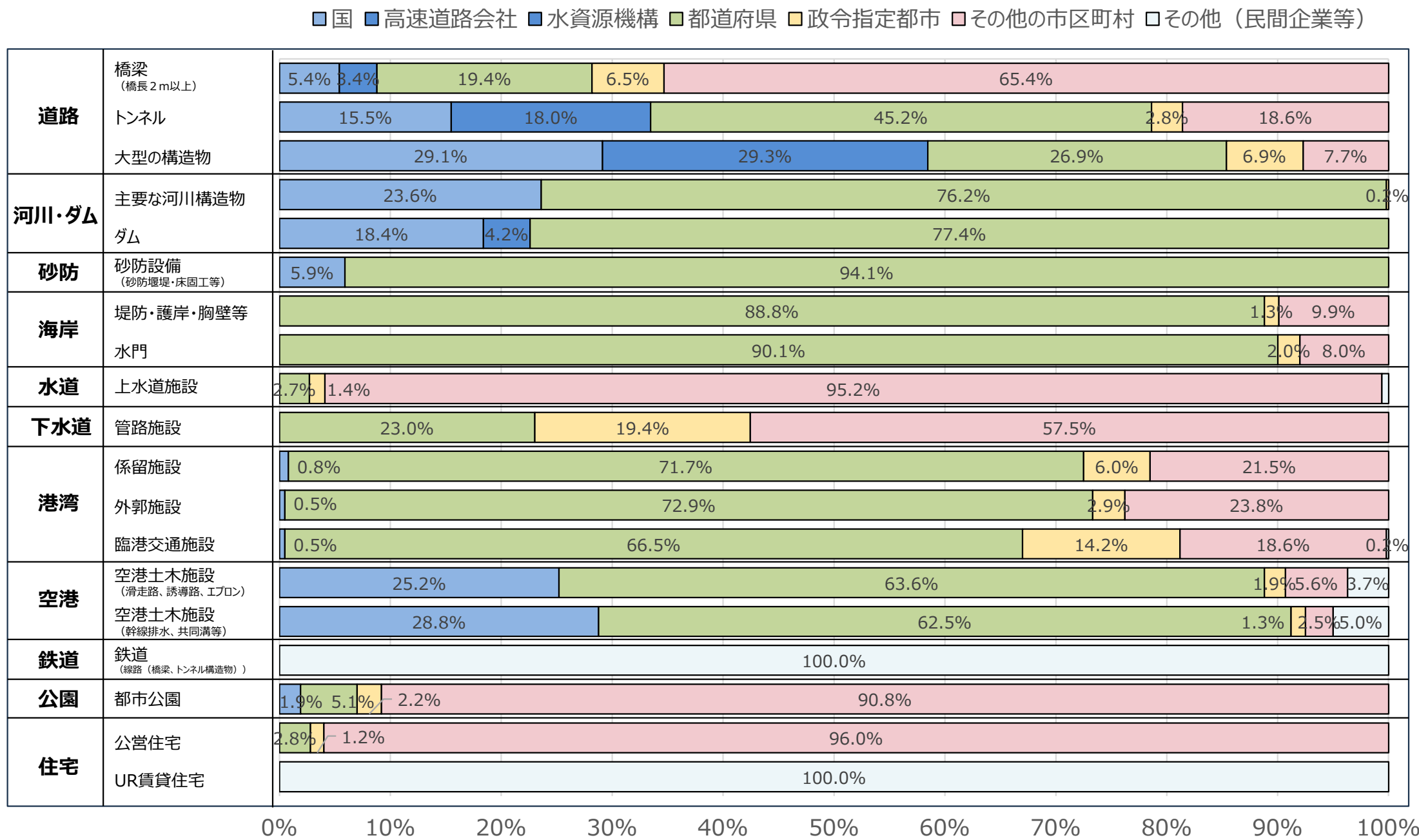
施設更新時にマシプロダクツ型への推進により、コスト縮減・リダンダンシー確保を実現

小口分散化

■ 地域社会の変化や将来のまちづくり計画等を見据え、必要性の減少や地域のニーズに応じたインフラの集約・再編の取組を推進

(参考)主要な各インフラ管理者の実態

※長寿命化フォローアップ等における施設総数をもとに国土交通省で作成
※少数第二位で四捨五入しているため、比率の合計が100%にならない場合がある



上記のほか、国土交通省所管インフラは、自動車道、航路標識等がある。

(3) 点検・健全度判定の状況①

| 分野 | 点検頻度 | 対象施設 | 点検対象数に占める点検完了数の割合 | | 単位 | 健全度判定の状況 | | | | |
|-------|------------------------------|-----------------------|---|-------|----------|--|-------------------------------|-------|-------|-------|
| | | | <div><div></div>点検完了</div> <div><div></div>点検未了</div> | | | <div><div></div>(健全)</div> <div><div></div>(予防保全)</div> <div><div></div>(事後保全)</div> | <div>高 ←</div> <div>→ 低</div> | | | |
| 道路 | 5年に1度 | 橋梁（橋長2m以上） | 総数：729,548 対象：724,924 点検完了：724,259 | 99.9% | 施設数 | 総数：724,259 | 43.0% | 49.6% | 7.3% | -0.1% |
| | | トンネル | 総数：11,597 対象：11,315 点検完了：11,290 | 99.8% | 施設数 | 総数：11,290 | 2.9% | 69.2% | 27.7% | -0.2% |
| | | 大型の構造物 | 総数：42,278 対象：41,060 点検完了：41,625 | 99.9% | 施設数 | 総数：41,625 | 36.1% | 52.2% | 11.7% | |
| 河川・ダム | 毎年 | 主要な河川構造物（国） | 総数：10,687 対象：10,687 点検完了：10,687 | 100% | 施設数 | 総数：8,723 | 10.1% | 62.6% | 27.3% | |
| | | 主要な河川構造物（都道府県、政令指定都市） | 総数：34,668 対象：11,045 点検完了：11,045 | 100% | 施設数 | 総数：11,045 | 39.8% | 60.2% | | |
| | | ダム | 総数：579 対象：579 点検完了：579 | 100% | 施設数 | 総数：570 | 32.6% | 55.8% | 11.1% | -0.5% |
| 砂防 | 最長10年に1度 | 砂防設備（砂防堰堤・床固工等） | 総数：115,964 対象：115,964 点検完了：115,964 | 100% | 施設数 | 総数：115,964 | 61.9% | 30.9% | 7.3% | |
| | 健全度が「経過観察」「要対策」の施設は原則5年に1度以上 | 地すべり防止施設 | 総数：21,564 対象：21,564 点検完了：21,564 | 100% | 施設数 | 総数：21,564 | 35.4% | 33.2% | 31.4% | |
| | | 急傾斜地崩壊防止施設 | 総数：54,588 対象：54,588 点検完了：54,588 | 100% | 施設数 | 総数：54,588 | 63.8% | 28.9% | 7.3% | |
| 海岸 | 5年に1度 | 堤防・護岸・胸壁等 | 総数：5,747,215 対象：5,680,348 点検完了：5,627,874 | 99.1% | 施設延長（m） | 総数：5,627,874 | 32.4% | 34.7% | 20.5% | 12.4% |
| | | 水門及び樋門・陸閘・排水機場 | 総数：17,650 対象：17,231 点検完了：17,249 | 99.8% | 施設数 | 総数：17,249 | 40.0% | 32.0% | 16.2% | 11.8% |
| 水道 | 5年に1度 | 水道施設 | 総数：1,380 対象：1,380 点検完了：1,339 | 97.0% | 事業者数 | 総数：1,380 | | 97.0% | 3.0% | |
| 下水道 | 5年に1度（R3～R7年度） | 管路施設 | 総数：3,432 対象：3,432 点検完了：1,863 | 54.3% | 施設延長（Km） | 総数：465 | 63.3% | 28.6% | 7.4% | -0.7% |
| 港湾 | 主に5年に1度 | 係留施設 | 総数：4,590 対象：4,590 点検完了：4,590 | 100% | 施設数 | 総数：4,590 | 8.8% | 39.7% | 32.2% | 19.3% |
| | | 外郭施設 | 総数：12,607 対象：12,607 点検完了：12,607 | 100% | 施設数 | 総数：12,607 | 15.2% | 53.8% | 21.8% | 9.1% |
| | | 臨港交通施設 | 総数：6,396 対象：6,396 点検完了：6,396 | 100% | 施設数 | 総数：6,396 | 23.9% | 40.1% | 19.5% | 16.5% |
| | | 廃棄物埋立護岸 | 総数：110 対象：110 点検完了：110 | 100% | 施設数 | 総数：110 | 14.5% | 43.6% | 29.1% | 12.7% |
| | | その他 | 総数：1,644 対象：1,644 点検完了：1,644 | 100% | 施設数 | 総数：1,644 | 58.8% | 10.6% | 4.5% | 26.0% |

※集計時期は「砂防」、「水道」、「下水道」を除き令和7年3月時点の数値を利用。「砂防」、「水道」、「下水道」については令和6年3月末を利用。

※小数点以下2位を四捨五入等しているため、合計が100%にならない場合がある。

※健全度判定区分を表す記号（Ⅰ～Ⅴ）は各分野で異なるが、施設分野間の比較をするために変換している。

※点検対象施設は「砂防」、「水道」、「下水道」、「港湾」については施設総数と同数だが、「道路」、「河川・ダム」、「海岸」は点検対象施設と施設総数が異なる。「道路」分野はR7年3月末時点の施設数のうち、供用後5年以内などの施設を点検対象施設から除き、「河川・ダム」分野は河川法施行規則第7条の2で定める河川管理施設が点検対象施設となっており、「海岸」分野は整備後5年以内、および整備事業実施中の施設を点検対象施設から除いている。

※数値については精査中のため、国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）フォローアップの公表資料では修正される可能性がある。

(3)点検・健全度判定の状況②

| 分野 | 点検頻度 | 対象施設 | 点検対象数に占める点検完了数の割合 | | 単位 | 健全度判定の状況 | |
|------|----------------------|--------------------------------|--|-------------|-----|------------------------------|-------------------------|
| | | | ■ 点検完了 ■ 点検未了 | | | ■ (健全) ■ (予防保全) ■ (事後保全) | 高 ← → 低 |
| 空港 | 3年に1度 | 空港土木施設 (滑走路、誘導路、エプロン) | 総数 : 2,061 対象 : 2,061 点検完了 : 2,061 | 100% | 施設数 | 総数 : 2,061 | 42.6% 47.4% 10.0% |
| | 5年に1度 | 空港土木施設 (幹線排水、共同溝、地下道、橋梁、護岸) | 総数 : 645 対象 : 645 点検完了 : 645 | 100% | 施設数 | 総数 : 645 | 32.9% 53.8% 12.9% -0.5% |
| | 毎年 | 空港機能施設 (航空旅客の取扱施設) | 総数 : 107 対象 : 107 点検完了 : 107 | 100% | 施設数 | 総数 : 107 | 64.5% 33.6% -1.9% |
| 鉄道 | (鉄道・軌道) 2年に1度 | 鉄道 (線路(橋梁、トンネル等構造物)) | 総数 : 180 対象 : 180 点検完了 : 180 | 100% | 施設数 | 総数 : 180 | 90.0% 10.0% |
| | | 軌道(線路建造物) | 総数 : 33 対象 : 33 点検完了 : 33 | 100% | 施設数 | 総数 : 33 | 100% |
| | (索道) 1年に1度以上 | 索道 | 総数 : 447 対象 : 447 点検完了 : 447 | 100% | 施設数 | 総数 : 447 | 100% |
| 自動車道 | 毎年 | 橋 | 総数 : 106 対象 : 106 点検完了 : 106 | 100% | 施設数 | 総数 : 106 | 21.7% 70.8% 7.5% |
| | | トンネル | 総数 : 8 対象 : 8 点検完了 : 8 | 100% | 施設数 | 総数 : 8 | 87.5% 12.5% |
| | | 大型の構造物(門型標識等) | 総数 : 19 対象 : 19 点検完了 : 19 | 100% | 施設数 | 総数 : 19 | 26.3% 68.4% 5.3% |
| 航路標識 | 10年に1度 (R6~R15年度) | 航路標識 (灯台、灯標、立標、浮標、無線方位信号所等) | 総数 : 5,226 対象 : 3,700 点検完了 : 408 <div>RSDまでにRC造の灯台等を対象とした点検(2,400基)を100%完了し、R6Dから新たにFRP造等の灯台等を加えた3,700基を対象に10年計画で点検中。</div> | 11.0% 89.0% | 施設数 | 総数 : 408 | 27.9% 38.0% 24.0% 10.0% |
| 公園 | 毎年 | 都市公園(国営公園) | 総数 : 17 対象 : 15 点検完了 : 15 | 100% | 施設数 | 総数 : 15 | 6.7% 46.7% 40.0% 6.7% |
| | | 都市公園 | 総数 : 115,698 対象 : 89,537 点検完了 : 88,994 | 99.4% 0.6% | 施設数 | 総数 : 88,994 | 53.0% 13.3% 4.2% 29.5% |
| 住宅 | 3年以内に1度 | 公営住宅 | 総数 : 1,659 対象 : 778 点検完了 : 767 | 98.6% 1.4% | 主体数 | 総数 : 2,113,991 | 42.4% 40.5% 17.1% |
| | | UR賃貸住宅 | 総数 : 14,862 対象 : 14,862 点検完了 : 14,862 | 100% | 棟数 | 点検の結果、修繕を必要とする対象は速やかに修繕を実施済み | |
| 官庁官繕 | 毎年 | 庁舎等 | 総数 : 7,432 対象 : 5,979 点検完了 : 5,940 | 99.3% 0.7% | 施設数 | 総数 : 5,979 | 96.4% 3.6% |

※小数点以下2位を四捨五入等しているため、合計が100%にならない場合がある。

※健全度判定区分を表す記号(I~V)は各分野で異なるが、施設分野間の比較するために変換している。

※点検対象施設は「空港」、「鉄道」、「自動車道」については施設総数と同数だが、「航路標識」、「公園」、「住宅」、「官庁官繕」は点検対象施設と施設総数が異なる。

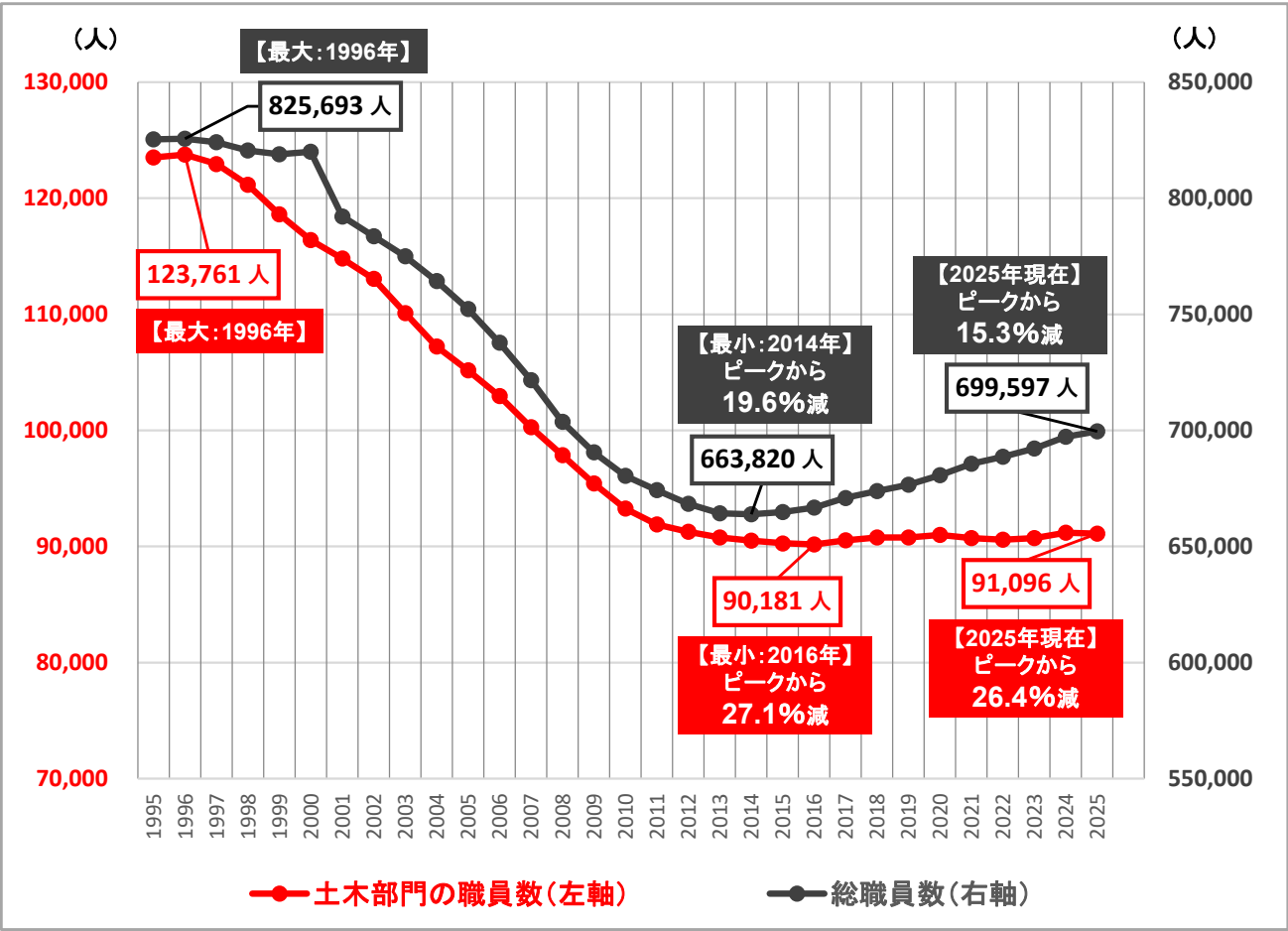
※「航路標識」分野は灯浮標、浮標、浮体式灯標及び同一施設に併設されている箇所を点検対象施設から除いており、「公園」分野は遊具を有する都市公園を点検対象施設としており、「住宅」分野は建築基準法に基づく点検(敷地・構造に限る)の対象施設から借上げ公営を除板ものが点検対象施設となっており、「官庁官繕」分野は小規模施設・無人施設・公借民借の施設等を除く施設が点検対象施設となっている。

※数値については精査中のため、国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)フォローアップの公表資料では修正される可能性がある。

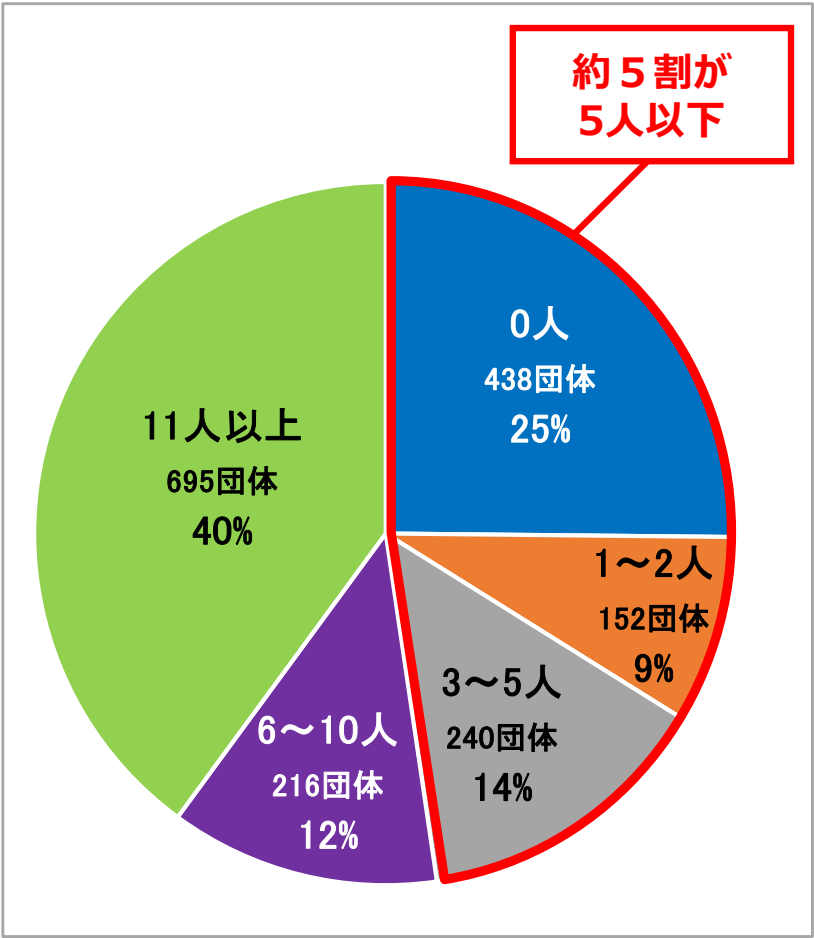
インフラメンテナンスを支える市区町村の状況

- 市区町村における土木部門の職員数は、ピークの1996年と比べて、約30年で約26%減少。
(総職員の減少率は約15%であり、土木部門職員数はそれよりも11ポイント大きく減少)
- 技術系職員数は、約半数の市区町村では5人以下(25%の市区町村は技術系職員が0人)。

＜市区町村における部門別職員数の推移＞※1



＜市区町村における技術系職員数＞※1※2

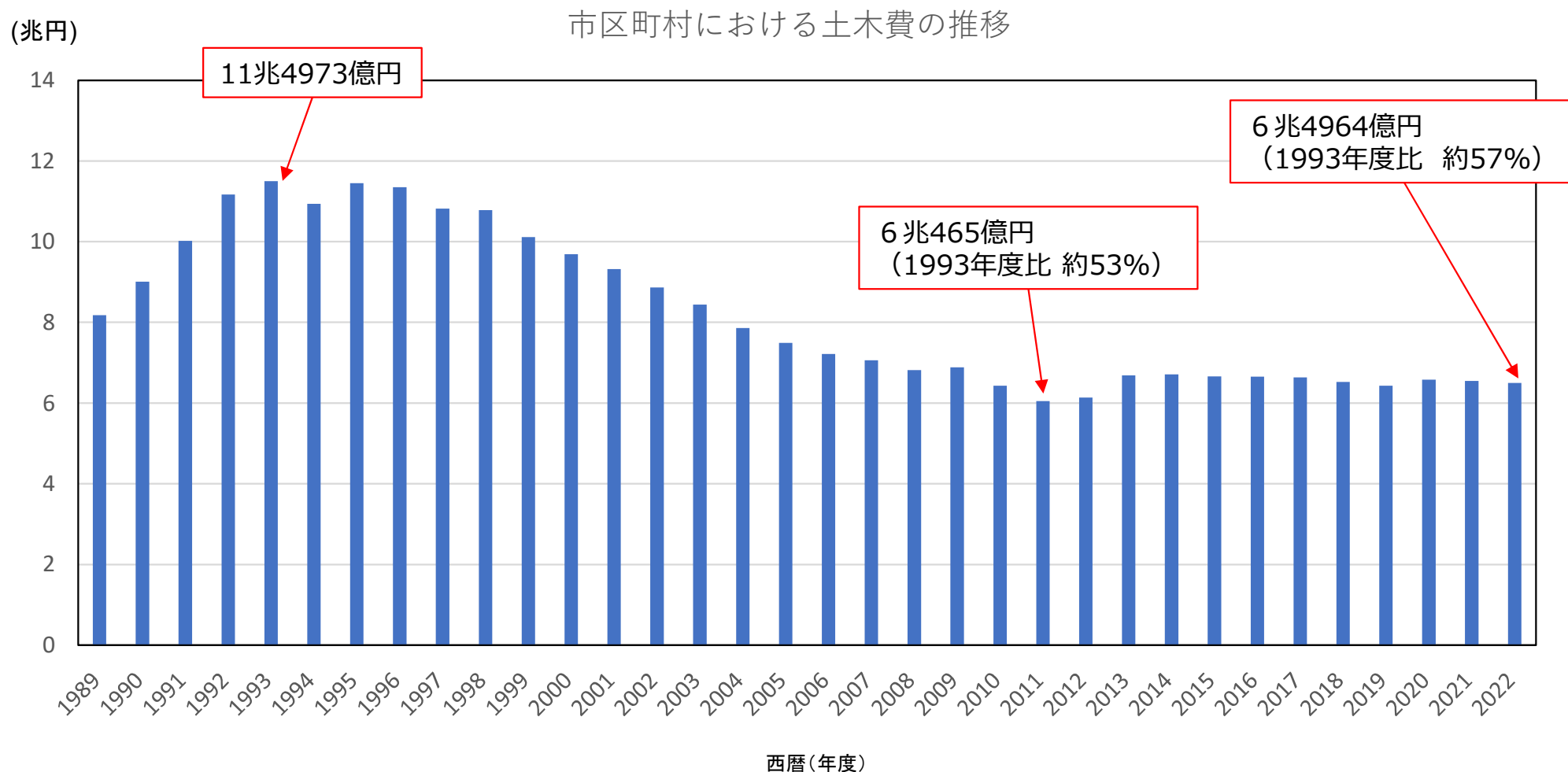


※1: 地方公共団体定員管理調査結果(R7.4.1時点)より国土交通省作成。なお、一般行政部門の職員を集計の対象としている。

※2: 技術系職員は土木技師、建築技師として定義。

市区町村の土木費の推移

- 市区町村の土木費は、ピーク時の1993年度（約11.5兆円）から2011年度までの間で約半分（約6兆円）に減少した。
- 近年は約6.5兆円程度で推移しているが、ピーク時の約6割程度である。

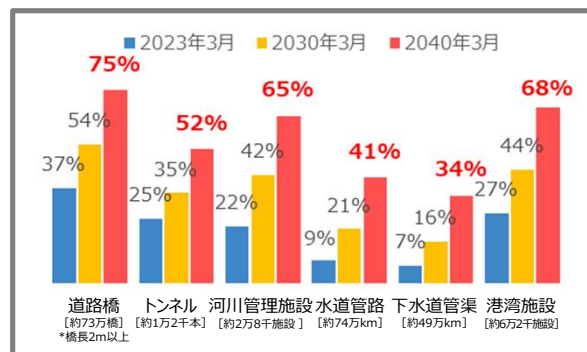


(地方財政統計年報より国土交通省作成)

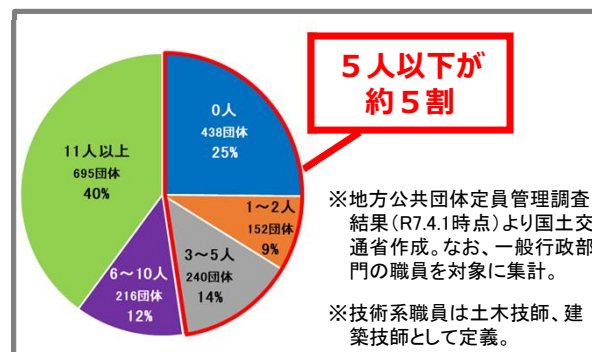
○ 技術系職員に限られる中でも、的確なインフラメンテナンスを確保するため、**複数自治体のインフラや複数分野のインフラを「群」として捉え**、効率的・効果的にマネジメントしていく「**地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)**」を推進。

[インフラメンテナンスを巡る課題]

<建設後50年以上経過する社会資本の割合>



<市区町村における技術系職員数>



[施策検討と全国展開の流れ]

R4.12 国土交通大臣*1への提言手交

R5.8 群マネ検討会*2の設置

R5.9 群マネモデル地域の公募

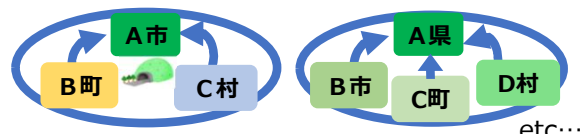
R5.12 群マネモデル地域の選定

群マネ検討会にて、先行事例調査やモデル地域における試行等をもとに議論

R7.10 「群マネの手引きVer.1」の公表

[地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)の概要]

広域連携の群マネ



etc...

多分野連携の群マネ



道路や河川、公園、下水道など、**インフラ分野の枠を越えてマネジメント**

【3つの束】



発注者としての連携体制 (自治体間、部署間) 受注者としての連携体制 (JV、事業協同組合等)

スケールメリットや創意工夫により、メンテナンス業務を効率化

【マネジメント戦略】

- 契約年数を束ねる
- プロセスを束ねる
- データを束ねる
- 性能規定等の導入

- 「群マネの手引きVer.1」を用いた普及活動 (自治体説明会等)
- 「群マネの手引きVer.2」の策定に向けて、既存事例が乏しいスキームを含めた更なる議論

* 1 : 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『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～』

* 2 : 「地域インフラ群再生戦略マネジメント計画策定手法検討会」及び「地域インフラ群再生戦略マネジメント実施手法検討会」

○「群マネの手引きVer.1」では、群マネの概念や期待される効果を紹介した上で、群マネの類型や先行事例、実施プロセス、計画策定の考え方等を解説することで、導入検討から実践までサポート。



目次

1 インフラメンテナンスの「見える化」

- 全国の「見える化」
- 自治体毎の「見える化」

全国や自分のまちは
どういう状態？

2 群マネのコンセプト

- インフラメンテナンスの現場の苦悩
- 群マネの概念と目指す姿
- 先行事例における効果の声
- 「群マネ」と「束」

「群マネ」って
なに？

3 群マネのメニュー

- 群マネの類型
- 先行事例（広域連携、多分野連携、プロセスの束）
- キーワード解説

「群マネ」の
具体例はある？

4 群マネの実施プロセス

- 標準的なステップ
- 各ステップのQ&A
- 群マネを進める上での心得
- 先行事例におけるエピソード（苦労話など）

具体の一步を
どう踏み出せばよい？

5 群マネの計画策定

- 群マネの計画策定で検討すべき項目
- 自治体計画への位置づけ方法

「群マネ」を進めるため
に何を決める？

6 人の群マネ（技術者の束）

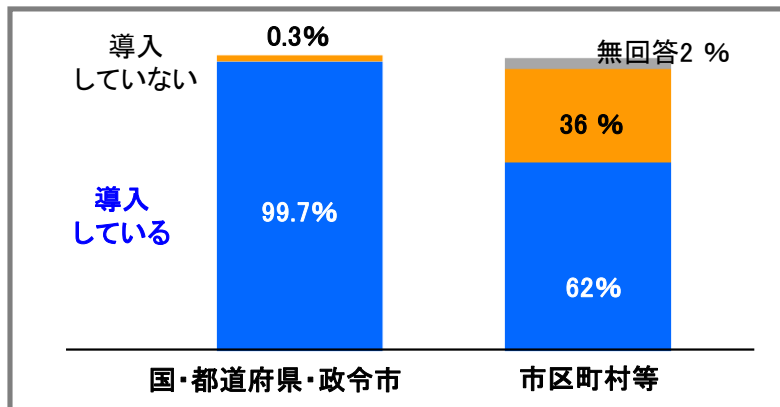
- 「人の群マネ」について
- 全国や各地域の取組例

「群マネ」の素地は
どのように作る？

新技術の活用促進に向けた自治体支援

- インフラメンテナンスにおける新技術活用を促進するため、新技術を活用した事業への優先支援に加え、インフラメンテナンス国民会議での官民マッチング、インフラメンテナンス大賞を通じたベストプラクティスの全国展開等の取組を推進。
- さらに、人員体制が脆弱な自治体に対して、新技術導入をはじめとする維持管理業務のノウハウを助言するため、専門家の派遣等による自治体支援を検討中。

[新技術の導入状況(R5年度)]



[新技術の導入事例]

ドローンで橋梁点検



出典：君津市HP

ドラレコの映像から、AIを用いて道路損傷を自動検知



出典：国土交通省

AIを用いて水道管などの劣化度を評価



出典：国土交通省

システムにより現場情報を迅速に共有



出典：国土交通省

[インフラメンテナンスにおける自治体支援]

メンテナンスに関する補助・交付金制度

新技術等を活用する事業を優先支援

道路、河川・ダム、港湾等のメンテナンス事業のうち、新技術等によるコスト縮減や事業効率化の効果が明確に試算される事業を優先支援

インフラメンテナンス大賞


インフラメンテナンスに係る優れた取組や技術開発を表彰



R5年度から内閣総理大臣賞を創設

インフラメンテナンス国民会議

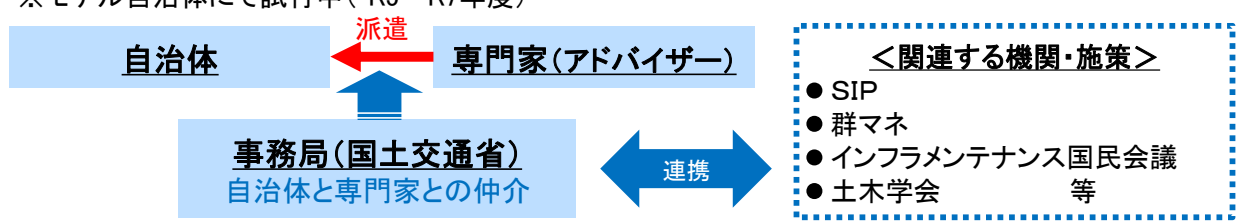
産学官民のプラットフォームで自治体(ニーズ)と民間(シーズ)のマッチング等を実施



地方フォーラムで新技術を紹介する技術提案会や現地実証等を実施(全国10ブロック)

専門家の派遣によるハンズオン支援

※モデル自治体にて試行中(R5～R7年度)



自治体 ← 派遣 → 専門家(アドバイザー)

事務局(国土交通省) 自治体と専門家との仲介

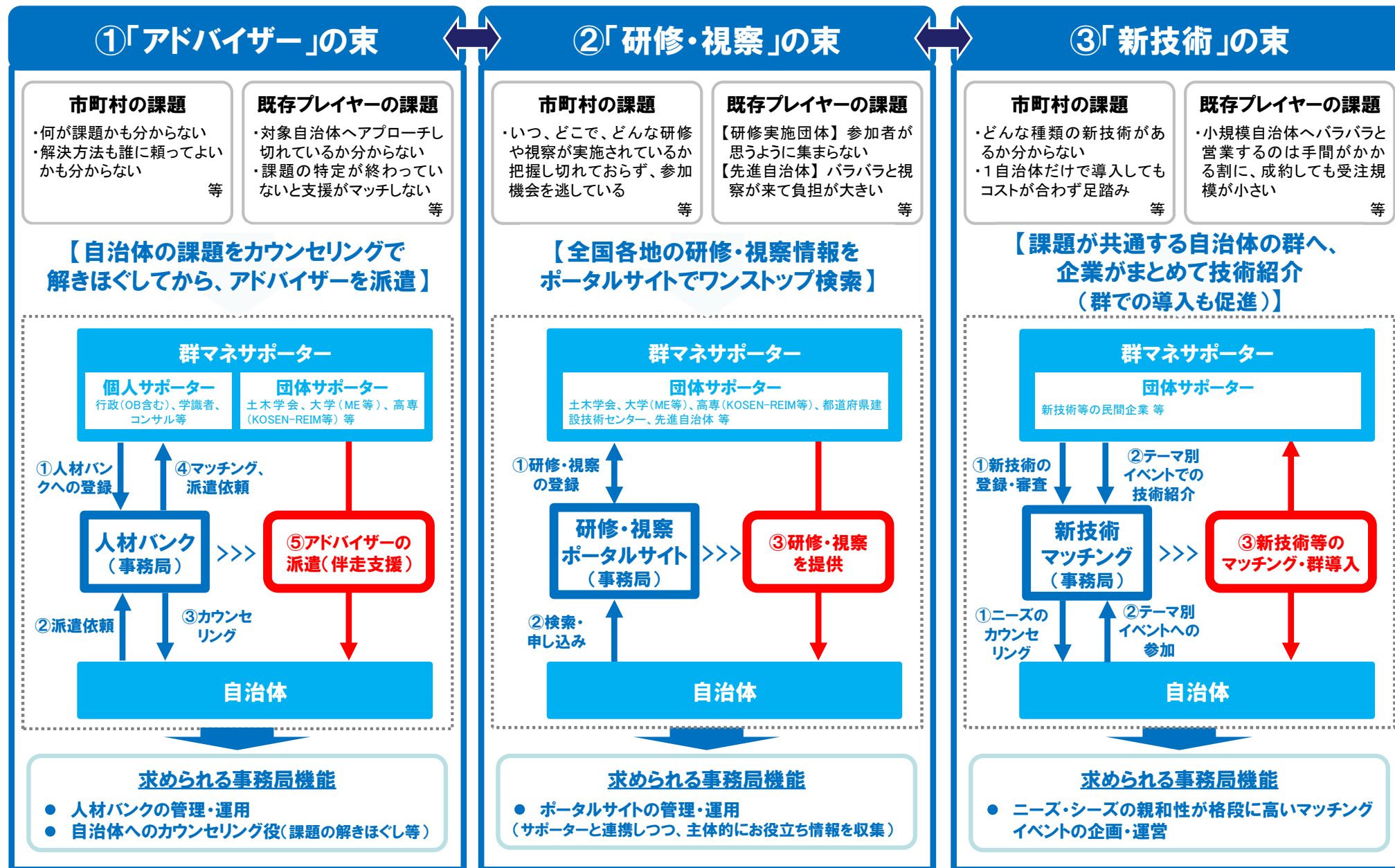
連携

＜関連する機関・施策＞

- SIP
- 群マネ
- インフラメンテナンス国民会議
- 土木学会 等

新技術導入をはじめとする維持管理業務のノウハウを助言するため、専門家派遣による自治体支援を検討中

3つの機能に対応する事務局をデザインすることで、自治体支援を「東」で推進
⇒アドバイザー等を担うプレイヤーを「群マネサポーター(仮称)」として公募・認定



1 目的

令和7年1月28日に埼玉県八潮市で発生した下水道管の破損に起因すると思われる道路陥没事故を踏まえ、今後、下水道等の劣化の進行が予測される中、同種・類似の事故の発生を未然に防ぐため、大規模な下水道の点検手法の見直しをはじめ、大規模な道路陥没を引き起こす恐れのある地下管路の施設管理のあり方などを専門的見地から検討する

2 主なスケジュール

- ・2月21日


第1回委員会
- ・3月17日

第1次提言

【全国特別重点調査の実施について】
- ・3月18日

国交省から全国下水道管理者に全国特別重点調査要請
- ・5月28日

第2次提言

【国民とともに守る基礎インフラ上下水道のあり方】
- 
- ・12月1日

第3次提言

【信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換】

I：2つの『メリハリ』と2つの『見える化』による下水道管路マネジメントの転換

II：新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ

3 事務局 上下水道審議官グループ、大臣官房技術調査課、総合政策局、道路局



委員会



第3次提言 大臣手交 (12/1)

【参考】委員名簿(2025年12月時点)

| | 氏 名 | 役 職 |
|-----|--------|-------------------------------|
| 委員長 | 家田 仁 | 政策研究大学院大学 特別教授 |
| 委 員 | 秋葉 正一 | 日本大学 生産工学部 土木工学科 教授 |
| 委 員 | 足立 泰美 | 甲南大学経済学部 教授 |
| 委 員 | 砂金 伸治 | 東京都立大学 都市環境学部 都市基盤環境学科 教授 |
| 委 員 | 岡久 宏史 | 公益社団法人 日本下水道協会 理事長 |
| 委 員 | 小川 文章 | 国土技術政策総合研究所 上下水道研究部長 |
| 委 員 | 北田 健夫 | 埼玉県 下水道事業管理者 |
| 委 員 | 桑野 玲子 | 東京大学 生産技術研究所 教授 |
| 委 員 | 長谷川 健司 | 公益社団法人 日本下水道管路管理業協会 会長 |
| 委 員 | 藤橋 知一 | 東京都 下水道局長 |
| 委 員 | 宮武 裕昭 | 国立研究開発法人土木研究所 地質・地盤研究グループ長 |
| 委 員 | 森田 弘昭 | 日本大学 生産工学部 教授 |

(委員長以外50音順、敬称略)

<オブザーバー>
総務省、農林水産省、経済産業省

全国特別重点調査の結果も踏まえ、本年5月の第2次提言の内容を精緻化

1. 基本認識

- ・大前提としての「**下水道管路内の作業安全の確保**」
- ・事故時等の社会的影響が大きい箇所等への**点検・調査の重点化**などの『**メリハリ**』
- ・必要な更新投資を先送りしないための「**使用料の適切な設定**」と「集中的な対策への**国による重点的な財政支援**」



埼玉県八潮市の事故現場
(令和7年1月31日)

2. 全国特別重点調査(優先実施箇所)の調査結果から得られた主な知見と課題(9月末時点)

- ・調査延長（判定済み666km）の**約1割で直ちに改築等が必要**との判定
- ・これまで**点検・調査が困難であった箇所をドローン等で調査**するとともに、**今後の調査精度向上の必要性**を確認(カメラ性能・位置情報の把握、曲線部での飛行等)
- ・**複数の手法を組み合わせる点検・調査方法の高度化の効果・必要性**を改めて確認
(画像等目視で把握できない劣化を打音調査等で補足的に把握した事例や、道路管理者とも連携して路面下の空洞調査を実施し空洞の存在を確認した事例)



直ちに改築が必要と判定された事例



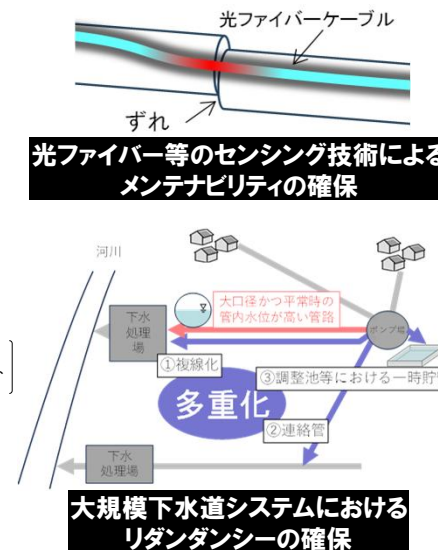
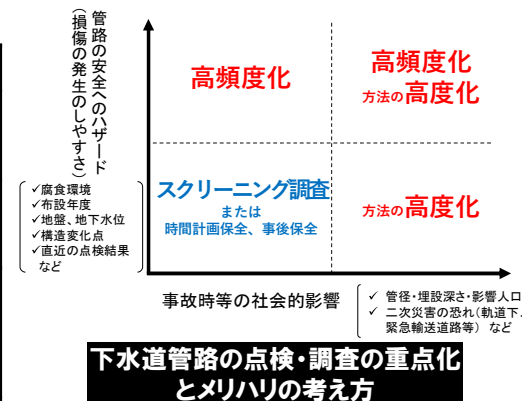
ドローンによる目視調査



テストハンマーによる
打音調査

3. 具体的な方策の考え方と今後の対応

| | 大 ← (損傷の発生しやすいさや事故時等の社会的影響) → 小 | |
|------|---------------------------------|---|
| メリハリ | ①『メリハリ』の効いた点検・調査の徹底 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 高頻度化・方法の高度化 (空洞調査など複数手法の組み合わせ) ・ スクリーニング調査(詳細調査箇所の絞り込み)や時間計画保全、事後保全の手法を適用 |
| | ②再構築の『メリハリ』 | <ul style="list-style-type: none"> ・ メンテナンス性(維持管理の容易性)及びリダンダンシー(複線化など)の確保 ・ 人口動向等を踏まえた分散化、下水道区域の縮小(浄化槽等への転換)など維持すべき施設の最適化(軽量化) |
| 見える化 | ①管理者・担い手にとってのテクニカルな『見える化』 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 劣化状況の診断基準の明確化 ※調査・診断できなかった箇所は関係者間で共有。必要な改築が困難な箇所は地盤改良など最大限可能な対応を実施。 ・ 点検調査結果のデジタル化・データベース化(標準化) ・ 無人化・省力化、DXに向けた技術の高度化・実用化(センシング、ドローン調査、AI診断技術等) |
| | ②市民への『見える化』 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 点検・調査結果等の公表の枠組みの明確化 ・ 必要な更新を先送りしないための使用料負担に対する理解・協力 |



- ・国による**点検・調査の頻度等の基準化**、**技術の高度化・実用化** ・第1次**国土強靱化**実施中期計画等に基づく**重点的な財政支援**

経緯

- 笹子トンネル天井板崩落事故〔2012.12.2〕を契機に
メンテナンスの強化を推進

- 2013年を「社会資本メンテナンス元年」に位置付け

- 「社会資本の維持管理・更新について当面講ずべき措置」策定〔2013.3.21〕
- 「インフラ長寿命化基本計画」策定〔2013.11.29〕

- 社整審・交政審 答申 今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について〔2013.12.25〕

- 社整審 道路分科会
道路の老朽化対策の本格実施に関する提言〔2014.4.14〕
最後の警告—今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ

- 「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」
当初＜計画期間：H26～H32年度＞〔2014.5.21〕
改定＜計画期間：R3～R7年度＞〔2021.6.18〕

- 社整審・交政審技術分科会 技術部会 提言
『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～〕〔2022.12.2〕

- 各分野における主な老朽化対策の取り組み

- | | |
|-------------|---------------|
| ①法令等の整備 | ②基準類の整備 |
| ③個別施設計画の策定 | ④点検・診断／修繕・更新等 |
| ⑤情報基盤の整備と活用 | ⑥新技術の開発・導入 |
| ⑦予算管理 | ⑧体制の構築 |

- 埼玉県八潮市で下水道管路の破損に起因する大規模な道路陥没〔2025.1.28〕
➡有識者委員会の設置

- 第1次提言 同種・類似の事故の未然防止を目的とした
「全国特別重点調査の実地について」提言〔2025.3.17〕

- 第2次提言 国民とともに守る基礎インフラ上下水道のあり方
～安全性確保を最優先する管路マネジメントの実現に向けて～〔2025.5.28〕

位置付け

- インフラマネジメントの重要性と不具合のあった際の国民生活への影響の大きさを再認識
- 令和7年1月28日に発生した埼玉県八潮市道路陥没事故からみた、インフラ全般に共通する課題について整理し、新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじを示す

第3次提言の概要

1. 社会インフラの信頼性に対する国民の懸念

- 社会インフラの信頼性に対する国民の懸念を払拭し、老朽化対策に万全を期す

2. 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ

(1) 2つの『見える化』の徹底

《管理者や担い手にとっての『見える化』》《市民への『見える化』》

- 点検・調査・診断における新技術の導入やデジタル管理体制の早期確立など、管理者や担い手にとっての「テクニカルな見える化」を推進
- インフラの老朽化を「自分ごと化」するよう促すため、「市民への見える化」を推進

(2) 2つの『メリハリ』が不可欠

《重点化する『メリハリ』》《軽量化する『メリハリ』》

- 技術的な知見に基づいて、点検・調査の頻度や方法等の効率化を推進
- 地域の将来像を踏まえた、対策の優先度の設定や計画的な集約・再編を推進

(3) 現場（リアルワールド）に『もっと光を』

- 地域を支えるエッセンシャルサービスとして地域の活力と雇用創出につなげていくよう、「業界力」を向上
- 「エッセンシャルジョブ」の世界にもっと光が当たるよう、表彰制度や待遇改善等の総合的な対策を推進
- インフラを支えている「現場の担い手」が働きがいをもって活躍できるようにするため、「匠としてリスペクト」し、待遇面などの対策を推進

(4) 統合的『マネジメント』体制の構築

- 点検・調査のみならず、計画・設計・整備・修繕・改築など全てを一体的に考える統合的『マネジメント』体制を構築
- 構造物の特性を踏まえ、供用期間にわたり、適切な維持管理が容易に実施できるよう設計段階からメンテナンスリビリティ（維持管理の容易性）やリダンダンシー（冗長性）の確保を推進
- 道路管理者と占有者が連帯した占有物の点検計画等の確認や効率的な路面下空洞調査の実施等による適切な維持管理、地下空間情報のデジタル化・統合化を推進
- 地域課題の解決に向け、分野横断的に連携

(5) 改革推進のための『モーメントム』

- 管理者と利用者などが一体となって、市民がインフラマネジメントの取組に参加したくなるよう、社会全体を動かすモーメントムを醸成
- 政産学官民が一丸となって取り組む「インフラメンテナンス国民会議」や「インフラメンテナンス市区町村長会議」の活動等を強化

3. 実現に向けた仕組みづくり

- 地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）の推進
- 「人の群マネ」を積極的に取り入れることなどによる協力体制の強化
- 群マネの導入や新技術の活用促進の支援、専門家を派遣する等の地方公共団体支援の体制を構築
- 予算の安定的な確保、予防的インフラマネジメントへの重点的な財政支援や制度改正の検討

第6次社会資本整備重点計画の概要



| 取り巻く社会経済情勢の変化 | | 《時代の重大な岐路に立つ、我が国の社会経済情勢》 | | | | |
|---|-------------------|---------------------------------------|---------------------|-------------------|--------------------|---------------------|
| 人口減少等が もたらす地域の危機 | インフラ老朽化の 更なる進行 | 災害の 激甚化・頻発化 | 成長型経済への 転換期にある経済 | 地球環境を巡る 世界的な潮流 | デジタル・新技術の 急速な進歩 | 暮らし・働き方や ニーズの多様化 |
| 重点目標と目指す社会の姿 | | 《目指す姿を掲げ、そこからバックキャストして社会資本整備のビジョンを構想》 | | | | |
| ○我が国が直面する <u>先送りできない社会課題に真正面から向き合い</u> 、時代の要請に応えながら <u>危機を好機に変え</u> 、未来を切り拓くインフラ政策を構築 ⇒社会経済情勢を踏まえ、 <u>インフラ政策の「羅針盤」として、4つの重点目標</u> を掲げ、それぞれ <u>目指す姿と、実現に向けた進路</u> を示す | | | | | | |
| ○ <u>インフラマネジメント</u> をインフラ政策の核心に据え、 <u>国民の共有財産</u> であるインフラを、社会経済のニーズに合わせて効果的に活用し、価値を創出 | | | | | | |

人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現

| 重点目標Ⅰ | 重点目標Ⅱ | 重点目標Ⅲ |
|--|---|---|
| 活力のある持続可能な地域社会の形成 【目指す姿】 地域経済の核となる集積づくりと広域連携 <ul style="list-style-type: none"> まちづくり・交通と一体のもとで持続可能な都市構造に転換（日常の行動圏内で生活関連サービスが享受できる地域の形成） 地域資源を活用した「稼ぐ力」の創出と、広域ネットワークによる地域の経済圏の拡大 地域の将来像を踏まえたインフラの再構築 <ul style="list-style-type: none"> 埼玉県八潮市の道路陥没事故の教訓を踏まえた老朽化対策の徹底 人口減少に対応し、まちづくりと一体で良質なストックを形成 包摂的な共生社会に向けた地域づくりと豊かで快適な生活環境 <ul style="list-style-type: none"> バリアフリー・ジェンダー主流化の推進、安全な移動空間の形成 インフラ空間を活用した豊かで過ごしやすい環境形成 | 強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会 【目指す姿】 持続的で力強い経済成長の実現 <ul style="list-style-type: none"> 生産性向上を支える人流・物流ネットワーク整備 地域の産業立地に対応した周辺インフラの整備 革新的なイノベーションの社会実装の促進（自動運転サービスの実現、自動物流道路等） 暮らしと経済の礎となる防災・減災、国土強靱化 <ul style="list-style-type: none"> 能登半島地震はじめ大規模災害等で得られた教訓も踏まえ、ハード・ソフト一体となった「事前防災」の推進 あらゆる関係者の総力を結集した平時からの備えの強化（TEC-FORCE等の体制・機能の拡充、防災拠点の強化） | インフラ分野が先導するグリーン社会の実現 【目指す姿】 2050年カーボンニュートラルの実現 <ul style="list-style-type: none"> インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大 脱炭素化を支える基盤の整備 自然共生社会の実現 <ul style="list-style-type: none"> 河川空間等におけるグリーンインフラの形成推進 ネイチャーポジティブの実現 資源循環型の経済社会システムの構築 <ul style="list-style-type: none"> 建設リサイクルの高度化 産業副産物等を利用したブルーインフラの整備 下水汚泥の肥料利用の推進 |
| 重点目標Ⅳ | | |
| 戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化 【目指す姿】 地域のインフラを支える地方公共団体の管理機能の維持 <ul style="list-style-type: none"> 広域・複数・多分野のインフラ管理の推進（地域インフラ群再生戦略マネジメント） 建設業等の担い手の確保・育成、生産性向上 <ul style="list-style-type: none"> 第三次・担い手3法を踏まえた処遇改善、働き方改革の推進 i-Construction2.0等を通じた現場の生産性の向上 新技術・DXによるインフラの価値向上 <ul style="list-style-type: none"> データ連携やAIを活用したインフラDX オープンデータによる建築・都市のDX | | |

インフラマネジメントを通じて社会資本ストックの質的改善と高度化を推進

| ハード・ソフトの活用 | 他分野連携 | 官民連携 | 地域住民の参画 | イノベーション創出 |
|---------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|------------------|
| 【例】 インフラ整備×新技術 | 道の駅の防災拠点化 流域総合水管理の推進 | 産官学金労言など 多様な主体の連携強化 | 住民参加型 インフラメンテナンス | AI、新技術の導入 |

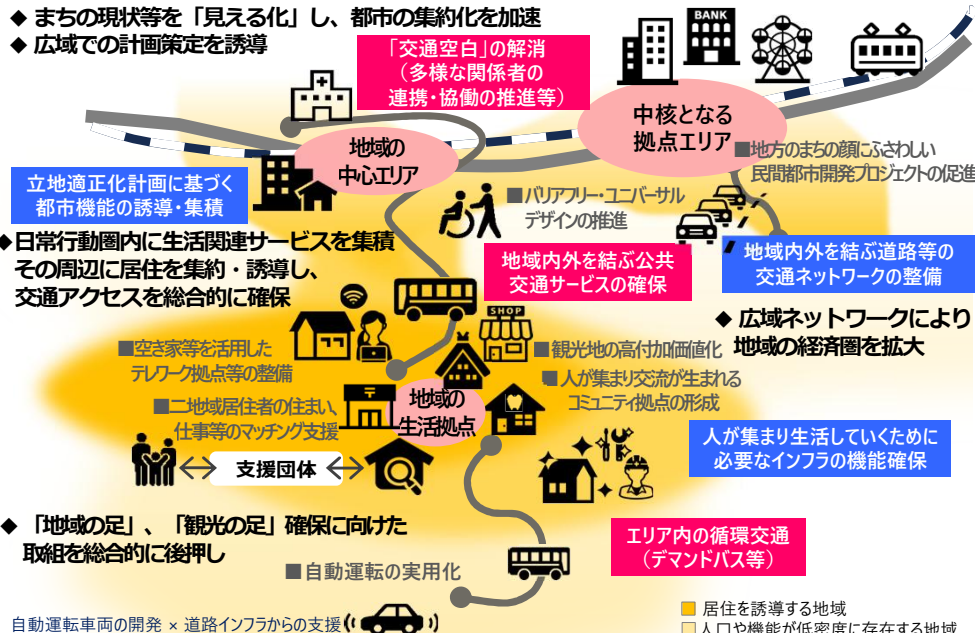
戦略的・計画的な社会資本整備を支える安定的・持続的な公共投資
「国民共有の貴重な資産」であるインフラを支える、国民一人ひとりの理解の醸成

【重点目標Ⅰ】 活力のある持続可能な地域社会の形成

地域経済の核となる集積づくりと広域連携

- 地域に暮らす人々が**日常の行動圏内で必要なサービス**を享受できるよう、**交通とまちづくりが一体となって**持続可能な都市構造へ転換
- **多様な地域資源**を活用し、**地域経済の好循環の形成と「域外から稼ぐ」**力の向上を図るとともに、**広域ネットワーク**により**地域の経済圏**を拡大

＜地域におけるインフラ分野と交通分野の連携＞



- KPI例**
- 立地適正化計画作成済み都市に居住する人口の割合
 - 市町村が作成する二地域居住に関する特定居住促進計画の作成数
- 自動運転車両の開発 × 道路インフラからの支援()
- 居住を誘導する地域
人口や機能が低密度に存在する地域
インフラ分野
交通分野
- 【R6年12月】58.6% → 【R12年度】75%
【R6年末】5件 → 【R11年度】累計600件

地域の将来像を踏まえたインフラの再構築

- 点検・診断等の確実かつ効率的な実施
- 埼玉県八潮市における道路陥没事故の教訓を踏まえ、**インフラの点検・調査を技術化・重点化**

安全のハザード 点検箇所、方法等を
社会的影響 技術化・重点化
(メリハリ)

- 人口減少時代に対応した新たな施策体系の構築 (まちづくりと老朽化対策の連携)
- インフラ老朽化対策の計画を**まちづくりの計画と一体的に策定**し、インフラの集約・再編、修繕・更新等を的確に実施、**地域の将来像に即してストックを適正化**



- インフラ再構築の取組を継続的に後押しするための見える化
- 地方公共団体の取組状況を「見える化」し、地方公共団体の**意識を醸成し、取組を喚起**。取組が遅れている地方公共団体に対して**国が伴走的に取組を後押し**
- **マッピング等により分かりやすく**住民に対して発信、住民の**主体的参画の機運を醸成**

- KPI例**
- (道 路) 国及び地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁の修繕措置(完了)率
【R5年度】55% → 【R12年度】80%
 - (下水道) 修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易ではない大口下水道管路を有する地方公共団体のうち、リダンダンシー確保に関する計画を策定し、取組を進めている団体の割合
【R6年度】7% → 【R9年度】100%
 - まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画を連携させた地方公共団体数
【R6年度末】172団体 → 【R12年度】700団体

包摂的な共生社会に向けた地域づくりと豊かで快適な生活環境

あらゆる地域で、誰もが安心して暮らせるバリアフリー等の推進

バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

誰もが安全・安心に移動、生活できる環境の形成

警察と道路管理者が連携した安全・安心な通行空間の形成

自然・歴史等の多様な資源を活かした魅力ある地域づくり

歴史まちづくりと一体で、官民連携による町家群を再生

地域の人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出

魅力ある水辺空間創出のためのかわまちづくりの推進

男女の異なるニーズを反映したサービスを推進 (ジェンダー主流化)

子どもたちのアイデアを取り入れた公園

緑の基本計画のうち、子どもの遊び場や親同士の交流の場の創出に関する施策を位置付けている計画の割合

移動等円滑化基本構想等を作成した地方公共団体のうち、当事者の参画の下、継続的にスリッパアップに取り組んでいる地方公共団体の割合

「みなと」を核としたまちづくりを促進

歩行者利便増進道路 (ほこみち) 制度の活用や「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進

魅力ある水辺空間創出のためのかわまちづくりの推進

歩行者利便増進道路 (ほこみち) 制度の活用や「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進

KPI例

- 緑の基本計画のうち、子どもの遊び場や親同士の交流の場の創出に関する施策を位置付けている計画の割合
- 移動等円滑化基本構想等を作成した地方公共団体のうち、当事者の参画の下、継続的にスリッパアップに取り組んでいる地方公共団体の割合
- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出のための滞在快適性等向上区域を設定した市町村数

【R5年度末】25.1% → 【R12年度末】39%
【R6年度】約30% → 【R12年度】約60%
【R7年度】132市町村 → 【R12年度】200市町村

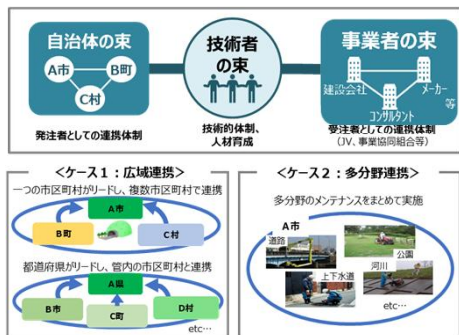
【重点目標Ⅳ】 戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化

地域のインフラを支える 地方公共団体の管理機能の維持

広域・複数・多分野の一体的なインフラ管理の主流化

技術者が不足する自治体の持続可能な体制構築

- 複数自治体のインフラや複数分野のインフラを「群」として捉え、官民連携手法も活用して管理する「群マネ」(*)を推進
※地域インフラ群再生戦略マネジメント



官民等の連携・協働体制の構築促進

地方公共団体等の
機運醸成

- 「インフラメンテナンス国民会議」等を通じた体制構築の促進

先進事例の創出
横展開

- 地域課題解決に向けた先導的な取組を支援

新技術・情報基盤の整備・活用

点検・診断等の
効率化・高度化

- 新技術の活用、維持管理データの蓄積・共有等を進める



ドローンによる橋梁点検



AIによる水道管の劣化度評価

KPI例

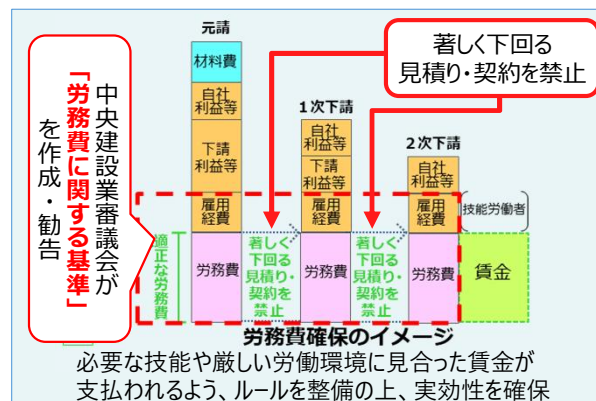
- 全国の市区町村のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合
【R7年度】62% → 【R12年度】100%
- 下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術（ドローンによる下水道管路内調査手法等）を導入している団体の割合
【R6年度】21% → 【R9年度】100%

建設業・運輸業等の担い手の 確保・育成、DXによる生産性向上

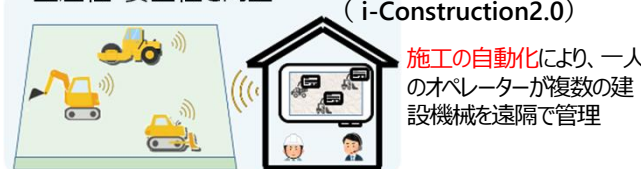
処遇改善、働き方改革と生産性向上

「給与が良く・休暇が取れ・希望が持てる」、
そして「カッコいい」新4Kの建設業へ

- 技能や労働環境に見合った適正な水準の賃金が支払われるよう処遇の改善を進め、働き方・労働環境を改善



- 建設施工の自動化、BIM/CIMの利活用等により生産性・安全性を向上



運輸業や港湾業務の担い手確保対策

- 荷主等に対する適正運賃・料金収受の働きかけ等
- 港湾ターミナルオペレーションを技術により支援



トラック・物流GMによる
ヒアリング・周知



ヒトを支援するAIターミナル

- 国・都道府県・市町村・特殊法人等における建設キャリアアップシステム活用工事の導入率
【R5年度】6.8% → 【R12年度】100%

新技術・DXによるインフラの価値向上

データ連携やAI等を活用したインフラの管理・運用

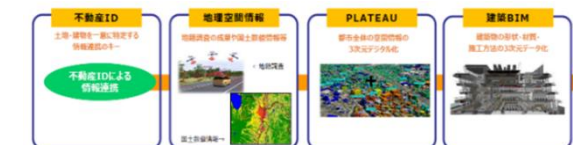
賢く (Smart) 安全で (Safe) 持続可能な
(Sustainable) インフラの管理運用



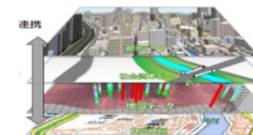
サイバーポートによる生産性の向上

インフラ、都市・地域のオープンなデータ空間の構築

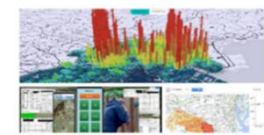
データプラットフォーム等の整備により施策を高度化し、
イノベーションを創出



建築BIM、都市空間情報の3次元デジタル化 (PLATEAU)、
不動産IDの一体的推進



国土交通データプラットフォームの
充実と利便性向上



国土交通分野の行政情報の
データ整備・活用・オープンデータ化
(Project LINKS)

スタートアップ支援等

インフラ関連の新産業を創出

- 産学官連携による技術開発や、研究開発の成果の実装を支援



KPI例

- サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な法人数
【R7年3月末】928社 → 【R12年度】5,500社
- 国土交通データプラットフォームと連携するデータ数
【R6年度】299万データ → 【R12年度】470万データ



下水道管路マネジメントのための技術基準等検討会

1. 目的

令和7年1月28日に発生した埼玉県八潮市道路陥没事故を受け、国土交通省が設置した「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」では、5月28日に第2次提言が取りまとめられたところ。

本検討会は、第2次提言等を踏まえ、下水道管路のマネジメントに関して国土交通省が定める基準と日本下水道協会が定める指針等の包括的な見直しに向け、技術的・専門的見地から具体的に検討を行うことを目的とする。

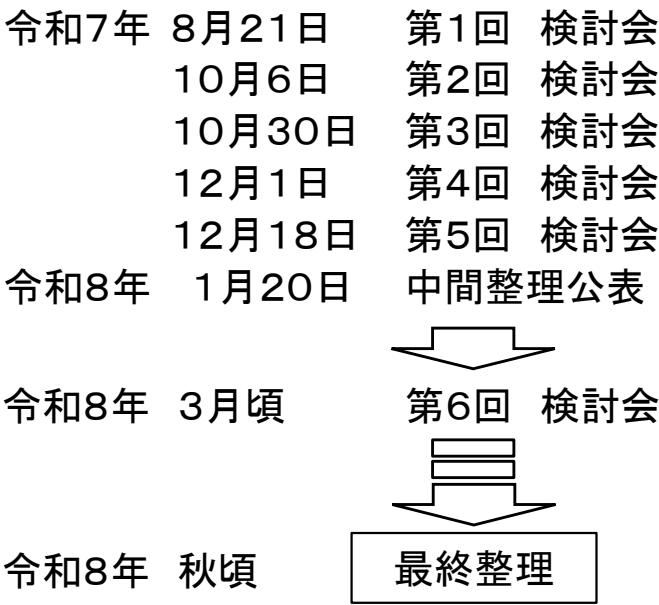
2. 主な検討項目

- ✓ 下水道管路のマネジメントに関する基準等の包括的な見直し内容及び国土交通省が定める事項の強化・充実の内容
 - ・ 維持管理に関する基準(点検の頻度、方法、診断、判定等)
 - ・ 構造に関する基準(リダンダンシーやメンテナビリティの確保等)
- ✓ 「見える化」に向けた維持管理等の情報管理に関する見直しの内容 等

委員名簿 (2026年1月時点)

| | 氏 名 | 役 職 |
|-----|--------|----------------------------|
| 委員長 | 森田 弘昭 | 日本大学 生産工学部 教授 |
| 委 員 | 砂金 伸治 | 東京都立大学 都市環境学部 都市基盤環境学科 教授 |
| 委 員 | 桑野 玲子 | 東京大学 生産技術研究所 教授 |
| 委 員 | 佐藤 克己 | 日本大学 生産工学部 教授 |
| 委 員 | 北田 健夫 | 埼玉県 下水道事業管理者 |
| 委 員 | 家壽田 昌司 | 東京都 下水道局計画調整部長 |
| 委 員 | 秋葉 雅章 | 愛知県 建設局治水防災対策監 |
| 委 員 | 宮崎 博明 | 大阪市 建設局下水道部長 |
| 委 員 | 河西 勉 | 横須賀市 上下水道局技術部長 |
| 委 員 | 武内 靖樹 | 公益社団法人 日本下水道管路管理業協会 技術顧問 |
| 委 員 | 稲垣 裕亮 | 公益社団法人 全国上下水道コンサルタント協会 部会長 |

3. スケジュール



<オブザーバ> (敬称略)

・国土交通省道路局国道・技術課道路メンテナンス企画室

<事務局>

・国土交通省(上下道審議官グループ及び国総研上下水道研究部)

・(公社)日本下水道協会

下水道管路マネジメントのための技術基準等に関する中間整理(概要)

1. 下水道管路マネジメントに関する技術基準等の考え方

- 現行の基準等を包括的に見直し、重要な項目は国の基準等に引き上げ
- 社会的影響を踏まえ「重要管路」と「枝線」に区分し、「メリハリ」をつけた戦略的なマネジメントを進め、限られた人員や予算の中で施設の安全性を確保

2. 点検・診断に関する基準等

(1) 診断区分の見直し・構造に応じた診断基準

- 箇所毎に健全度を評価するとともに、明確な診断が難しい状態の区分を設定
- 鉄筋コンクリート管の診断基準を見直すとともに、シールド管の診断基準を設定

(2) 「メリハリ」をつけた点検

- 「重要管路」は、頻度を明確化、方法を高度化し、健全度Ⅲ箇所は更に高頻度化
- 「枝線」は、要注意箇所の頻度を明確化し、それ以外は適切な頻度で監視

(3) 診断の質の確保

- 必要な知識や技能を有する者が診断することとし、技術者の能力向上を促進

3. 構造に関する基準等

(1) リダンダンシー(多重性)の確保

- 災害・事故時の機能確保等のため、「重要管路」の水位を下げるできない箇所で、複線化等による多重化を原則化

(2) メンテナビリティ(維持管理の容易性)の確保・向上

- 改築の機会を捉え、マンホールの間隔や構造を見直す等、維持管理の容易性を確保・向上することを原則化

(3) 要注意箇所への対策

- 新技術の活用を含め対策の実施を強化

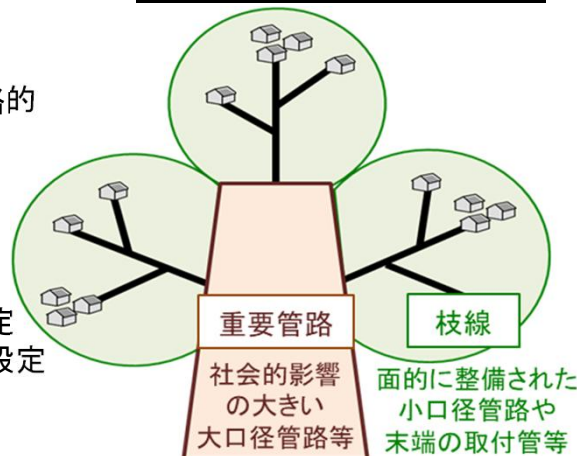
4. 2つの「見える化」に向けた情報管理

- 維持管理の正確性や効率性の向上に向け、記録すべき情報を見直し、デジタル化を促進
- 市民の使用料負担等への理解促進に向け、老朽化状況や対策内容等の公表を推進

5. 管内作業の安全性確保

- 安全確保が何よりも優先されるという基本スタンスを再確認し、留意事項を徹底
- 点検技術の高度化・実用化を推進

「重要管路」と「枝線」の考え方



「メリハリ」をつけた点検

| 点検 | 重要管路 | | 枝線 | |
|----|---------------|------------|--|------------------|
| 頻度 | 要注意箇所 | 3年や5年に1回以上 | 要注意箇所 | 5年に1回以上 |
| | 要注意箇所以外 | 10年に1回以上 | 要注意箇所以外 | リスク等を踏まえ適切に頻度を設定 |
| | 健全度Ⅲと診断された箇所 | 上記より更に高頻度化 | | |
| 方法 | 複数手法を組み合わせ高度化 | | 概略点検を含め適切に実施 〔末端の取付管等は、時間計画保全や事後保全の考え方も参考に効率的に更新〕 | |

診断区分の見直し(案)

| 健全度区分 | | 状態 |
|-------|--------|--|
| IV | 緊急措置段階 | 構造物の安全性が低下する、又は低下する可能性が著しく高く、緊急に改築等の措置を講ずべき状態 |
| Ⅲ | 早期措置段階 | 構造物の安全性が低下する可能性があり、早期に改築等の措置を講ずべき状態 |
| Ⅱ | 要監視段階 | 構造物の安全性が低下していないが、異状の進行等を監視する必要がある、措置を講ずることが望ましい状態 |
| I | 健全 | 構造物の安全性が低下していない状態 |
| 診断保留 | | 十分な点検ができない等、明確な診断が難しい状態 ※ 巡視や路面下空洞調査等、個別に対応方法を検討・実施 |

リダンダンシー確保の取組例

