

# 国土交通省における インフラメンテナンスの取組

令和5年1月18日

国土交通省 総合政策局

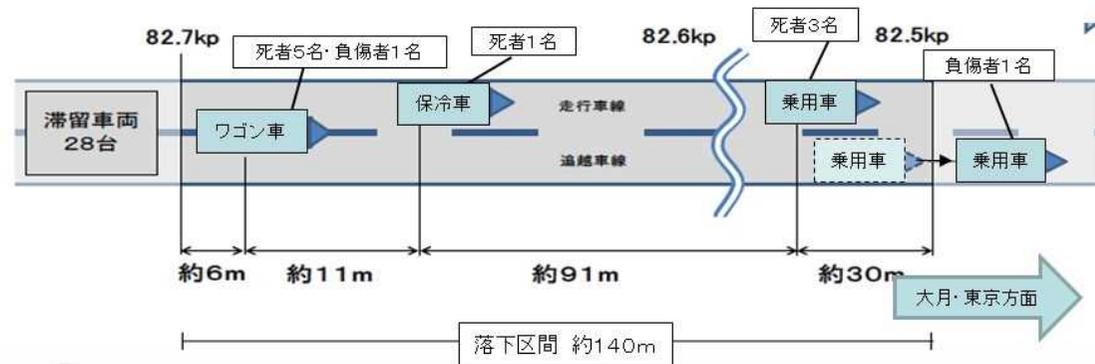
公共事業企画調整課

# 1. 現状と課題

# 笹子トンネル事故概要

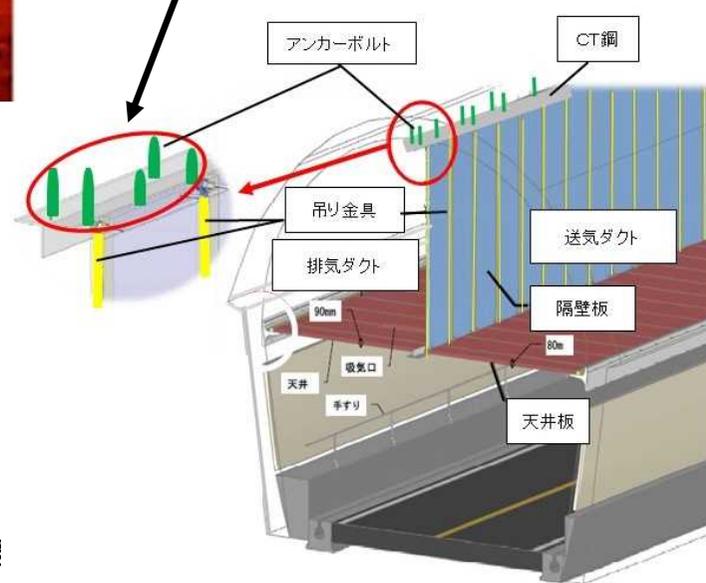
## 1. 現状と課題

○ 平成24年12月2日(日)午前8時03分頃、中央自動車道上りの笹子トンネル(勝沼IC～大月JCT間)において、トンネル換気用の天井板等が崩落。走行中の車両3台が天井板の下敷き、死者9名、負傷者2名が発生。



(事故発生後)

トンネル天頂部に接着固定されていたアンカーボルトが脱落、天井板が崩壊



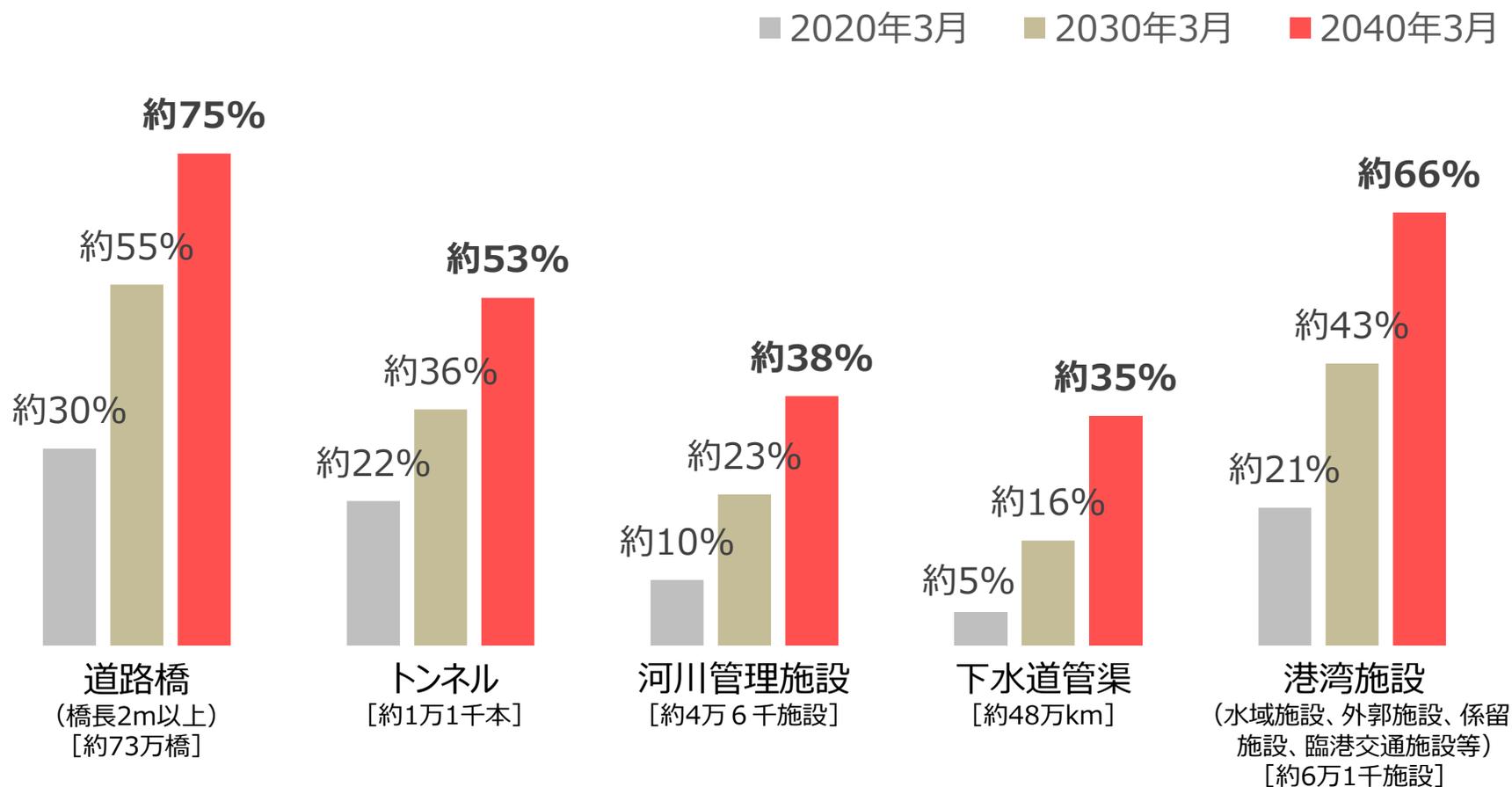
## 【原因】

国交省の専門委員会(※)によると、天井板をつり下げる部材の設計・施工や、経年劣化、点検・維持管理などの要因が複数作用し、累積された結果、事故に至ったと考えられるとされた。

(※) トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会 (委員長: 今田 徹 東京都立大学名誉教授)

高度成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川、下水道、港湾等について、建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる。

※施設の老朽化の状況は、建設年度で一律に決まるのではなく、立地環境や維持管理の状況等によって異なるが、ここでは便宜的に建設後50年で整理。



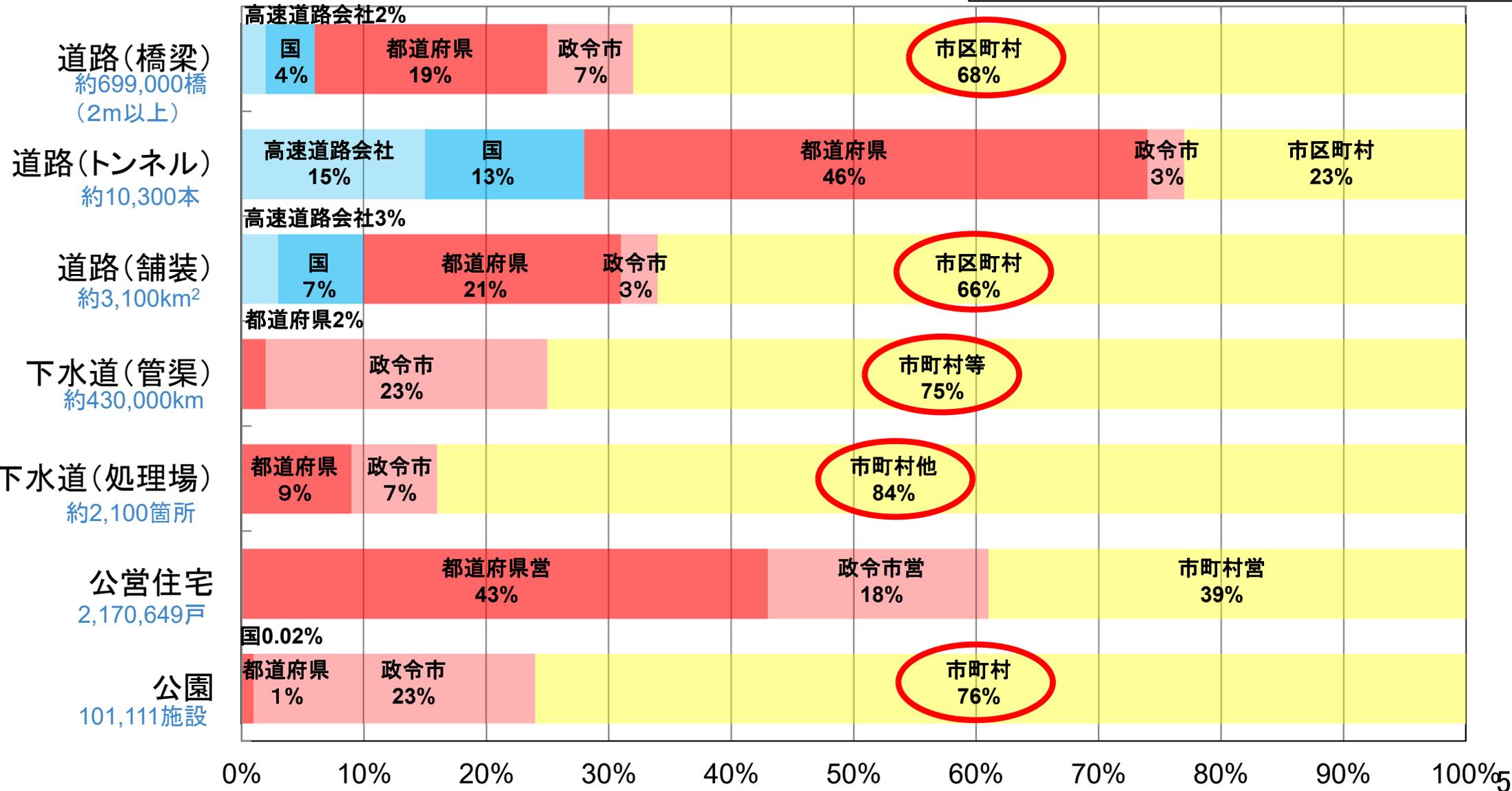
### 【建設後50年以上経過する社会資本の割合】

○ 道路橋や舗装、下水道施設、公園については、市町村が多くの施設等を管理している。

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」(平成25年12月)  
参考資料より国土交通省作成

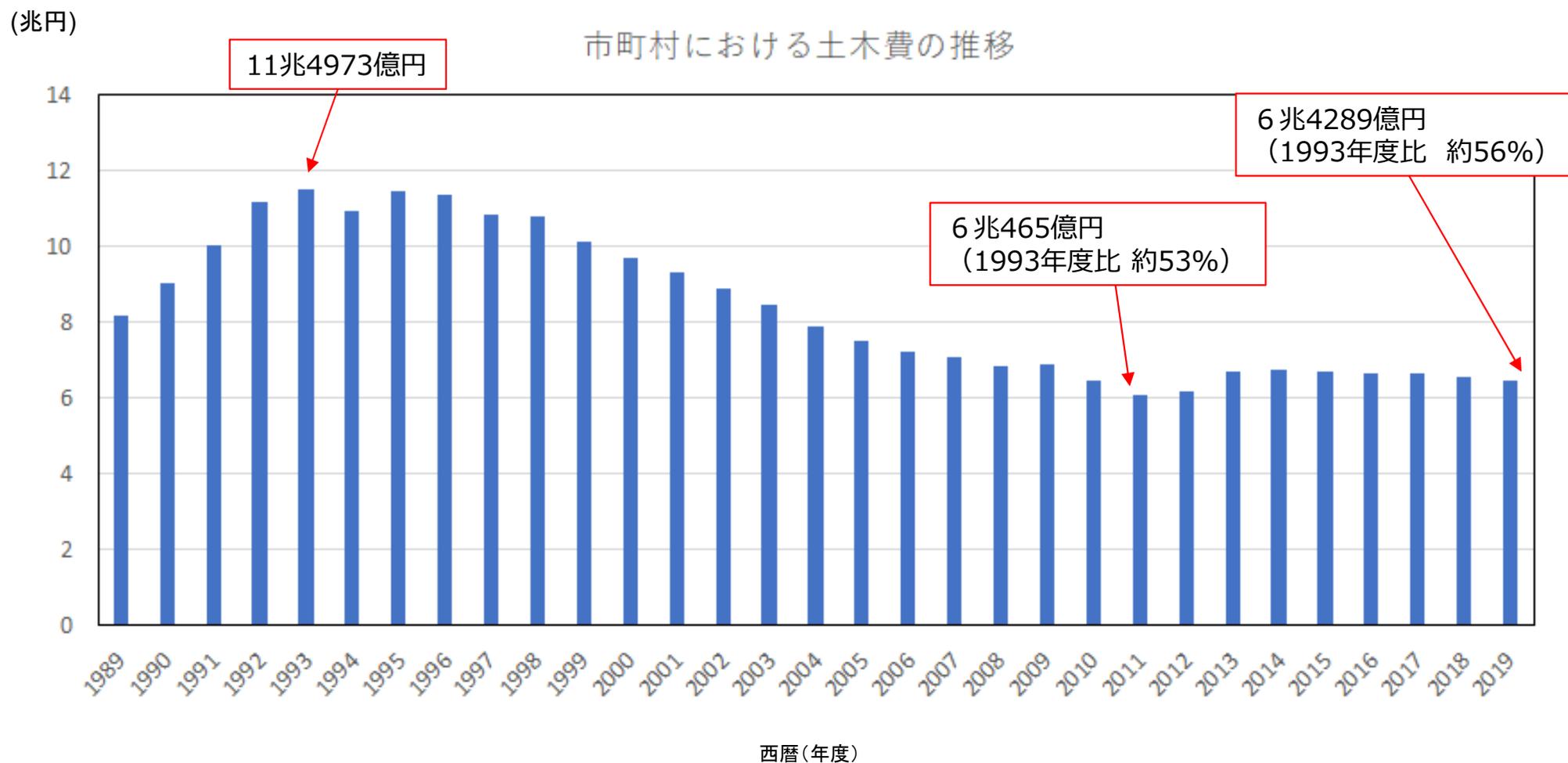
各分野における管理者別の施設数の割合

■ 国・高速道路会社  
■ 都道府県・政令市



## 市町村における維持管理の課題① 土木費の減少

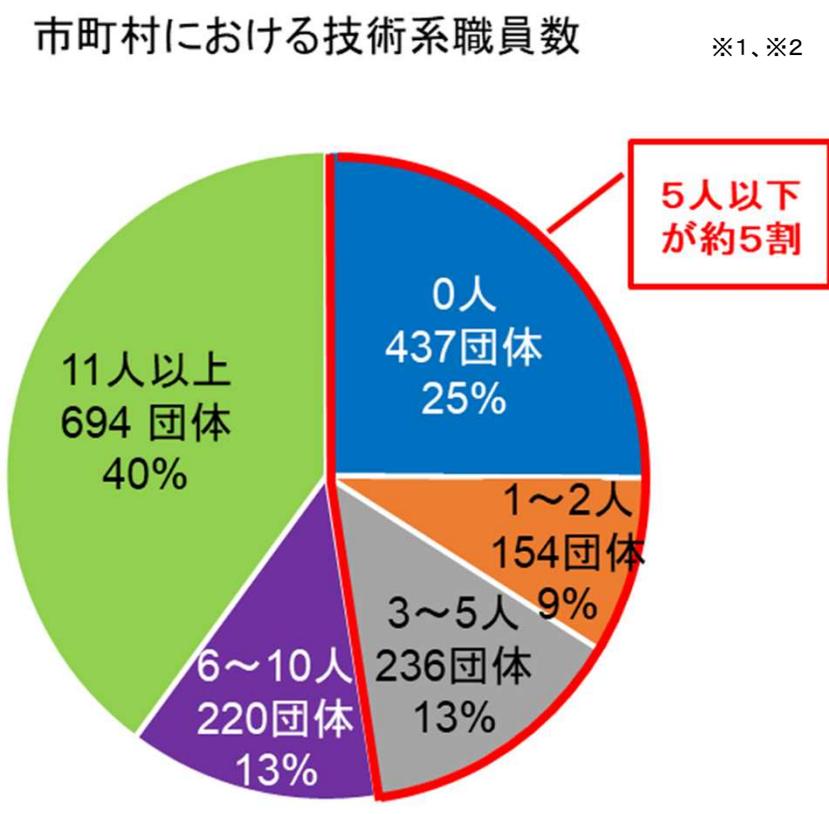
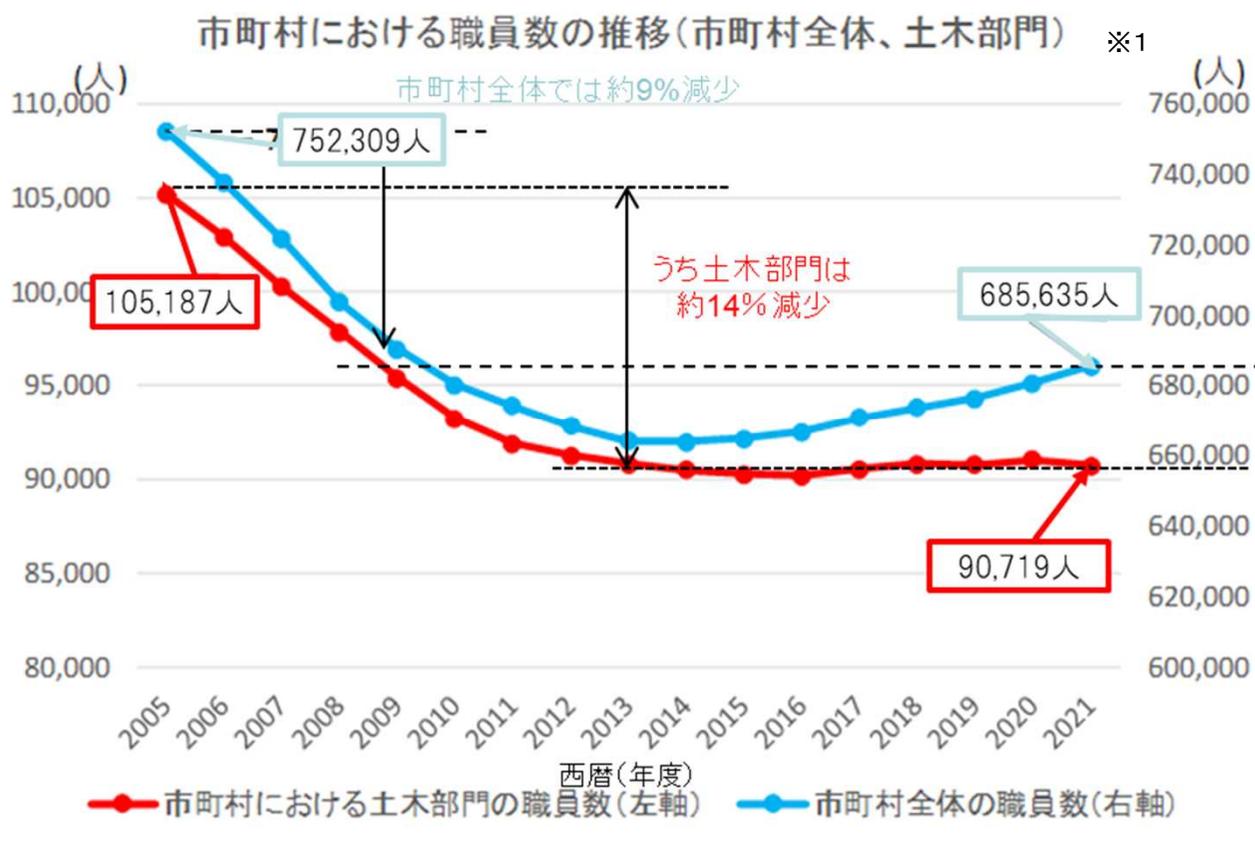
- 市町村の土木費は、**ピーク時**の1993年度（約11.5兆円）から2011年度までの間で**約半分**（約6兆円）に減少した。



(地方財政統計年報より国土交通省作成)

# 市町村における維持管理の課題② 技術系職員の減少

- 市町村における土木部門の職員数の減少割合は約14%であり、市町村全体の職員数の減少割合の約9%よりも大きい。
- 技術系職員が5人以下の市町村は全体の約5割である。



※1: 地方公共団体定員管理調査結果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。また市町村としているが、特別区を含む。

※2: 技術系職員は土木技師、建築技師として定義。

## 2. これまでの主な取組

○ インフラメンテナンスに関する全般的な課題と、それらの課題に対して取り組むべき項目を整理。

### 全般的な課題

○ 高度経済成長期以降に整備し、老朽化した社会資本の割合が加速度的に上昇

○ 技術系職員の減少、不足

○ 土木費の減少

### これまでの主な取組

(1) メンテナンスサイクルの確立

(2) 施設の集約・再編等

(3) 多様な契約方法の導入

(4) 技術の継承・育成

(5) 新技術の活用

(6) データの活用

(7) 国民の理解と協力

・**予防保全の効果の推計**  
 ・5か年加速化対策による予算措置 等

・**集約・再編によるストックの適正化**  
 ・ガイドライン・マニュアルの整備 等

・地域維持型契約方式  
 ・**包括的民間委託などの民間活用** 等

・資格制度の構築  
 ・**研修による人材育成** 等

・**新技術活用促進に向けた手引き**  
 ・新技術導入に要する予算を重点配分 等

・**各分野でのデータベース整備**  
 ・国土交通データプラットフォーム 等

・**インフラメンテナンス大賞**  
 ・**インフラメンテナンス国民会議** 等

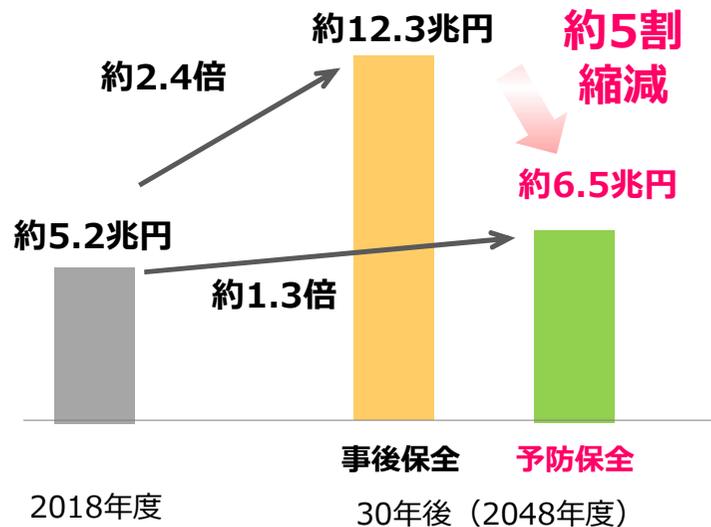
※赤文字の取組について本日説明

# 予防保全の効果の推計

- 施設に不具合が生じてから対策を行う「事後保全」から、施設に不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」への転換により、今後増加が見込まれる維持管理・更新費の縮減を図ることが重要。
- 国土交通省が所管するインフラを対象に、将来の維持管理・更新費を推計したところ、「事後保全」の場合、1年当たりの費用は、2048年度には、2018年度の約2.4倍となる見込み。
- 一方、「予防保全」の場合、1年当たりの費用は、2048年度には、「事後保全」の場合と比べて約5割減少し、30年間の累計でも約3割減少する見込み。

## 【将来の維持管理・更新費用の推計結果（2018年11月30日公表）】

30年後（2048年度）の見通し



30年後（2048年度）の見通し（累計）

	30年間の合計 (2019～2048年度)
事後保全	約280兆円
予防保全	約190兆円

約3割縮減

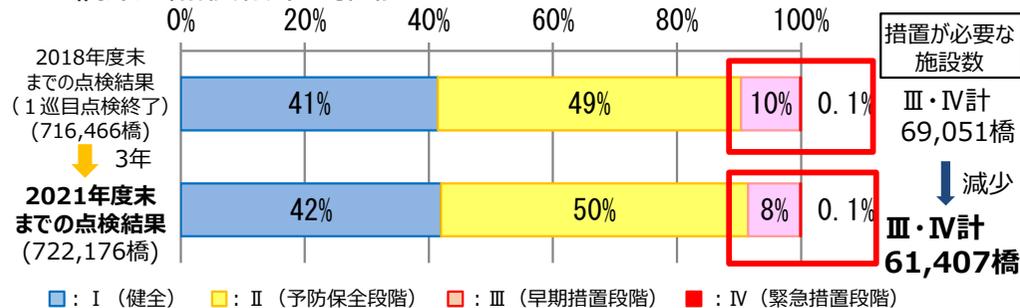
※1 国土交通省所管12分野（道路、河川・ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、航路標識、公園、公営住宅、官庁施設、観測施設）の国、都道府県、市町村、地方道路公社、（独）水資源機構、一部事務組合、港務局が管理する施設を対象。  
 ※2 様々な仮定をおいた上で幅を持った値として推計したもの。グラフ及び表ではその最大値を記載。  
 ※3 推計値は不確定要因による増減が想定される。

### (参考) 用語の定義

予防保全	施設の機能や性能に不具合が生じる前に修繕等の対策を講じること。
事後保全	施設の機能や性能に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

- 施設の点検が一巡し、インフラの老朽化状況の全体像を把握できたが、早期に措置が必要な施設が多数存在。
- 特に、道路橋については、地方公共団体では修繕等が必要な約45,000橋の措置が未だ完了しておらず、これまでの予算水準では予防保全への移行までに**約20年必要**。

■ 橋梁の点検結果の推移



1巡目点検終了時に比べて、老朽化対策は着実に進捗

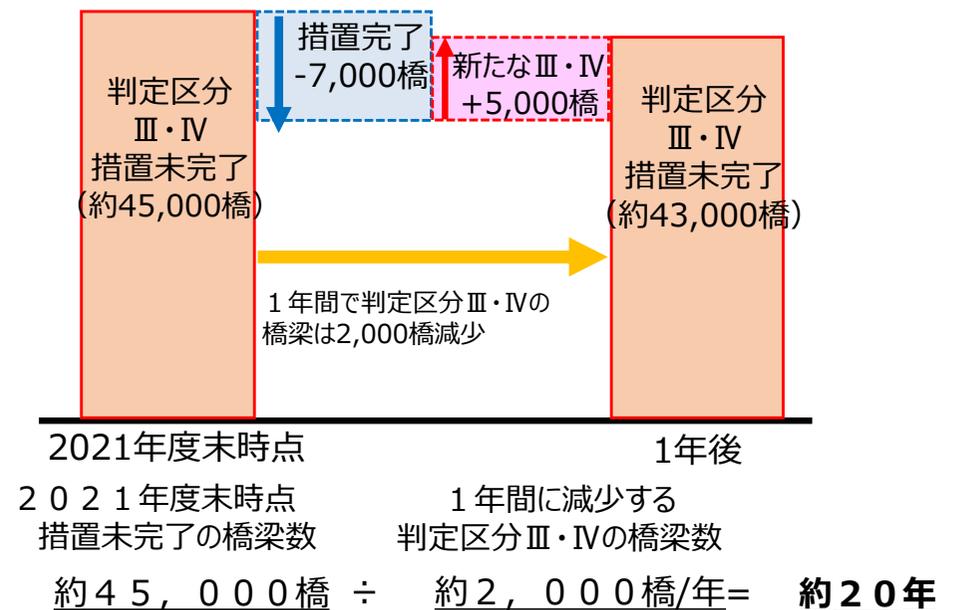
■ 修繕等措置状況

管理者 (点検数)	措置が必要な施設数 (III・IV判定)	(2021年度末時点)	
		着手済み	うち完了
全体 (722,176)	61,407	25,642 (42%)	10,763 (18%)
国土交通省 (37,867)	3,857	2,072 (54%)	470 (12%)
高速道路会社 (23,507)	2,878	1,248 (43%)	615 (21%)
地方公共団体 (660,802)	<b>54,672</b>	22,322 (41%)	<b>9,678</b> (18%)

地方公共団体では未だ修繕等が必要な約45,000橋の措置が完了していない。

(54,672 - 9,678 = 44,994)

地方公共団体



これまでの予算水準では、  
予防保全への移行に約20年かかる。

(参考) 健全性の診断区分

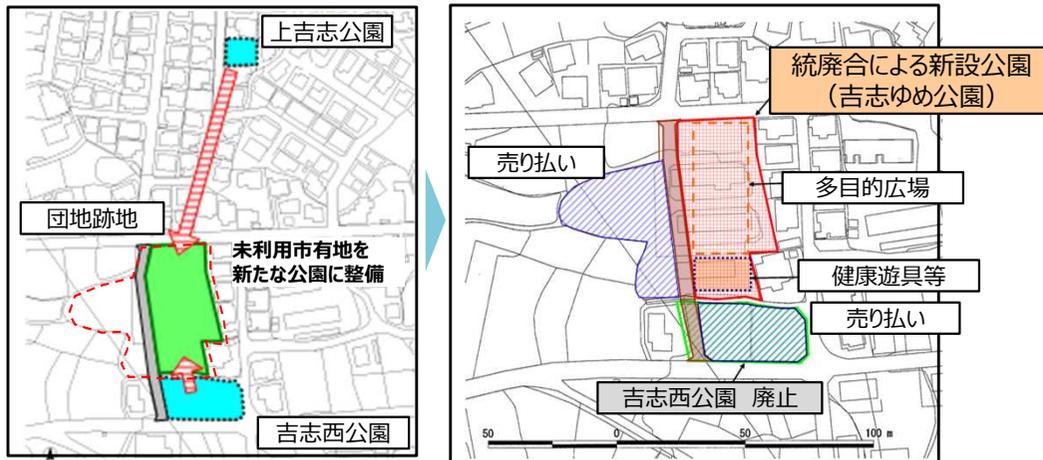
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

# 集約・再編等によるインフラストックの適正化

○ 地域社会の変化や将来のまちづくり計画等を踏まえ、**必要性の減少**や**地域のニーズ**に応じて、**インフラの廃止・除却**や**機能転換等**を行う「**集約・再編**」の取組を推進し、インフラストックの適正化を図る。

## 都市公園のストック再編事例（北九州市）

Before → After



2 公園廃止 → 1 公園新設

- ・従前は公園が小さく、周辺住民の多様なレクリエーションニーズに対応できないことが課題。
- ・住民の声を受け、遊休市有地（団地跡地）を活用した小規模公園の集約・再編により、公園利用者のニーズに合った公園を設置。

## 跨線橋の撤去事例（山形県南陽市）



新幹線を跨ぎ、約60年経過し老朽化が進捗した跨線橋を、維持管理費の削減を図るとともに、橋下空間の安全を確保するため、撤去を実施。

## ＜集約・再編・広域化の先進事例の横展開＞

地域における集約・再編等の方針や検討の一助となるよう、各施分野においてガイドライン・考え方・事例集等を作成・公表。

### ■「道路橋の集約・撤去事例集(R4.3)」

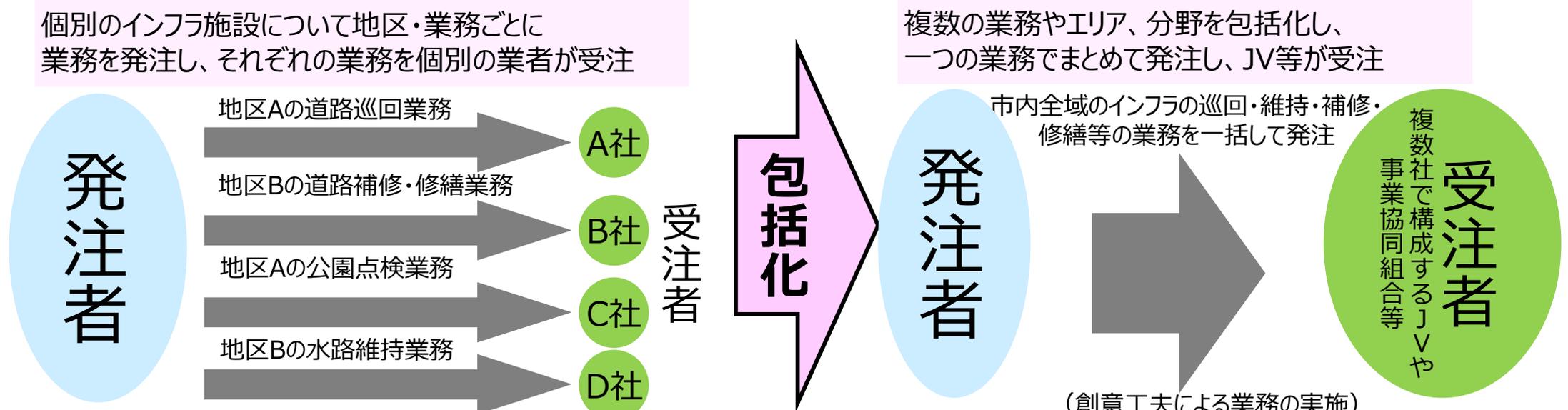
道路橋の集約・撤去の取組事例、集約・撤去を進めるうえでの検討項目・留意事項など参考となる情報をとりまとめ

### ■「下水道事業における広域化・共同化の事例集(R4.4)」

広域化・共同化に取り組む461 事例の中から20 事例に焦点を当て、課題とその解決策について、検討過程や施策効果等を取りまとめ

# 包括的民間委託の概要および導入メリット

○ 包括的民間委託を導入することにより、発注者においては委託業務件数の減少による**職員の負担軽減**や**業務の効率化**、受注者においては幅広い施設・分野、業務を経験し、**ビジネスの幅を広げることができる**、複数年契約の場合、将来の業務量の見通しがつくため**新たな設備投資をしやすくなる**等のメリットが挙げられる。



**発注者**

- 委託業務の件数が減るため、発注業務の負担を減らすことができ、**業務の効率化**を図ることができる
- **入札参加者を継続的に確保**できるようになり、地域の維持管理を継続的に実施できるようになる

**受注者**

- 幅広い施設（分野）、業務を経験し、ノウハウを蓄積できるため、**ビジネスの幅を広げることができる**
- 複数年契約の場合、将来の業務量の見通しがつくため、人員・機械の確保や効率的な配置・運用、さらに**新たな設備投資をしやすくなる**

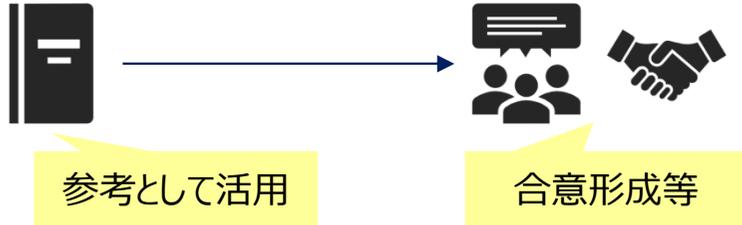
**地域住民**

- 個別委託の場合、地方公共団体職員が現場を確認した上で発注という手続きを踏む必要があるが、包括的民間委託の場合、**通報に対し事業者がすぐに対応することが可能**となると考えられる

「インフラメンテナンスにおける包括的民間委託導入の手引き（案）」について

- インフラの維持管理・更新等における包括的民間委託の導入に当たり工夫・留意すべき基本的な事項を「インフラメンテナンスにおける包括的民間委託導入の手引き(案)」として整理し、年度内に策定予定。
- 地方公共団体、特に人員・予算等に大きな課題を抱える市区町村において各種インフラの維持管理業務を担う職員を読者として想定。

手引きの記載と活用イメージ



- インフラの維持管理・更新等における包括的民間委託の導入に当たり工夫・留意すべき基本的な事項を整理
- 地域によりインフラの維持管理を取り巻く環境は大きく異なることから、**地域の実情に応じた形で進めることも必要**

包括的民間委託の必要性や効果について、関心はあるものの詳しく知らず、どのような形で検討を始めればよいかわからない

インフラ維持管理等の効率化について課題を認識しているものの、包括的民間委託の導入について、具体的な進め方がわからない、又は庁内での合意形成が難しい

包括的民間委託導入について、他地方公共団体等の事例を知りたい

1. はじめに
2. 手引きの活用方法
3. 包括的民間委託導入の必要性等 (1) 市区町村が抱えるインフラの維持管理に関する課題等 (2) 包括的民間委託の概要 (3) 包括的民間委託の効果 (4) 包括的民間委託の導入状況等
4. 導入プロセス (1) 導入プロセスの概要 (2) 導入可能性調査段階 (3) 業務発注段階 (4) 業務実施段階
5. 参考事例 (1) 国内事例 (2) 海外事例
6. あとがき
7. 巻末資料

# 維持管理の研修による人材育成の推進

○ 地方公共団体等への技術的支援の一環として、平成26年度より地方公共団体等職員の参加を呼びかけ、施設管理者における技術力向上に努めている。



道路における維持管理の研修の様子



港湾における維持管理の研修の様子



河川における維持管理の研修の様子



ダムにおける維持管理の研修の様子

地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数

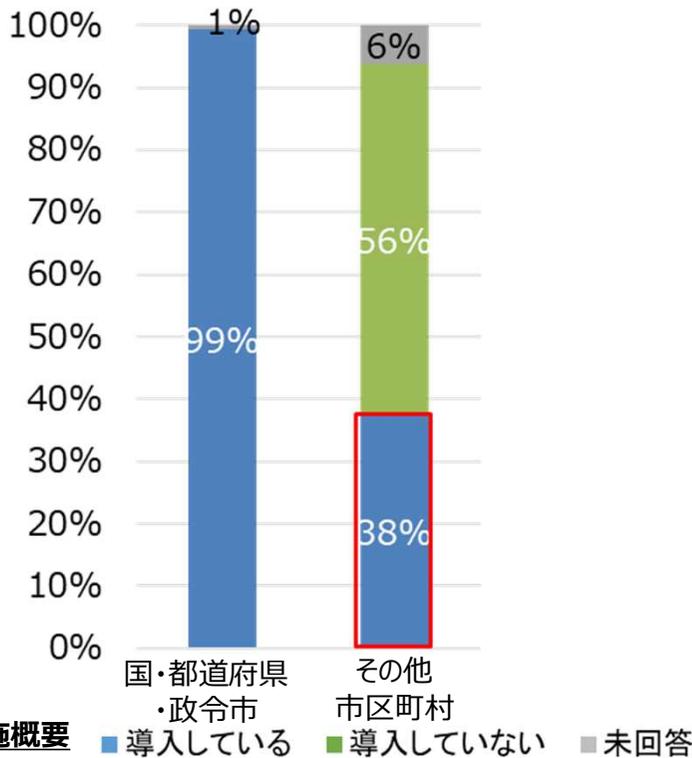
	実績			目標	
	年度	人数		年度	人数
道路	2020	7,008人	→	2025	10,000人
河川/ダム/砂防/下水道	2020	5,809人	→	2025	9,900人
港湾	2020	2,570人	→	2025	4,000人
空港	2020	261人	→	2025	500人
鉄道	2020	586人	→	2025	1,000人
自動車道	2020	9人	→	2025	50人
公園	2020	244人	→	2025	440人
官庁施設	2020	12,906人	→	2025	17,000人
航路標識	2020	781人	→	2025	1,050人
観測施設(気象レーダー施設)	2020	293人	→	2025	393人
計	2020	30,467人	→	2025	44,333人

# 新技術の活用

○ 国土交通省所管11分野を対象に、インフラの点検・診断などの業務における施設管理者の新技術等の導入状況調査を実施した。その結果、管理者別では、**国都道府県・政令市は99%**である一方で、**その他の市区町村は38%**にとどまることが明らかとなった。

## ■ 新技術の導入率

管理者別の新技術の導入状況（令和3年度時点）

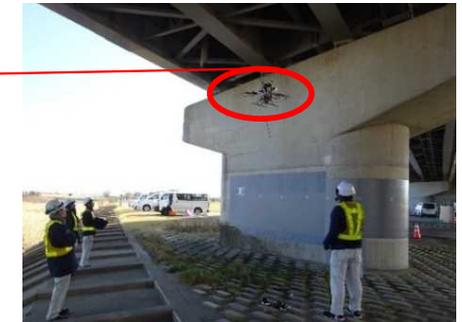


### 令和3年度調査実施概要

実施時期	令和3年4月～7月
対象分野	道路、河川、ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、航路標識、公園、公営住宅
対象団体	都道府県、市区町村、国土交通省その他公共施設等運営権者等
調査対象時期	平成28年4月1日～令和3年3月31日
調査団体数	2,089団体(回答率:95%)

## ■ 新技術の導入事例

ドローンにより写真を撮影し画像から損傷を確認する技術



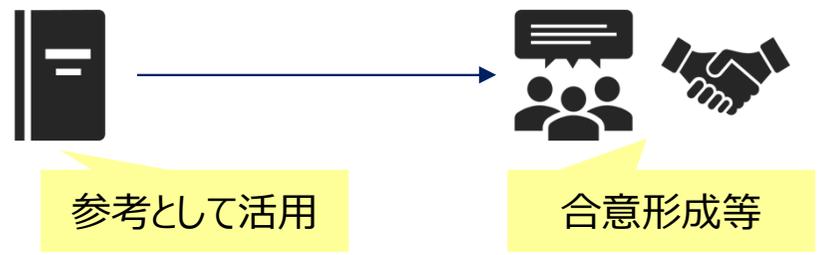
電磁波レーダー搭載車を活用して床版上面の調査を行う技術



※本調査での新技術の導入とは一定の技術水準を満たしたロボット、センサー、タブレット、新工法・新材料等の導入を指す。

- 維持管理業務に新技術を導入する際に工夫・留意すべき点について整理することで、**新技術の導入を加速し、横断的な展開を促進**することを目的に、令和3年3月に**新技術導入の手引き(案)**を作成。
- 市町村の職員を対象とし、新技術導入プロセスや事例集を記載。

### 手引きの記載と活用イメージ



- インフラの維持管理業務に新技術を導入するにあたり工夫・留意すべき事項を整理
- **新技術導入の検討段階や実際に本格導入を進める際に参考**とする

### 想定する読者



市町村などの自治体において各種インフラの維持管理業務を担う職員



業務が逼迫しているなど、インフラ維持管理に課題認識を持っているものの、新技術導入の具体的な進め方のイメージ(合意形成段階等)が持てない

漠然と新技術導入について関心があるものの、何から考え始めればよいか分からない

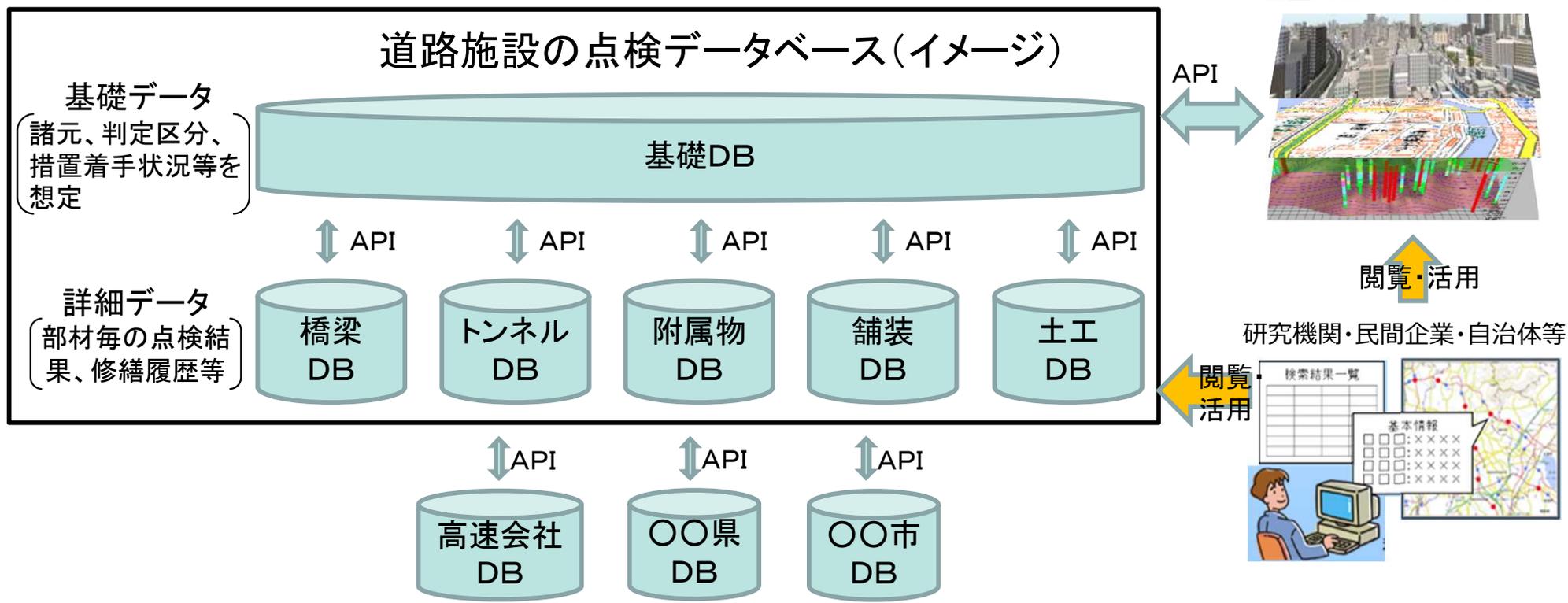
### 「新技術導入の手引き」記載概要

	章	概要
I	はじめに	手引きの目的やターゲットとする読者、活用方法等を明示
II	新技術導入の手順	新技術導入プロセスを5段階(担当部署内での事前検討/導入の意思決定及び予算確保に向けた調整/現場試行/本格導入/現場職員への説明会、評価、改善・改良)に分け、各ステップの検討事項やポイントを具体的に説明
III	事例集	新技術導入事例(計7事例)について、概要・導入経緯・内部説明等を取りまとめ、明示

# 道路分野におけるデータベースの構築

## これまでの取組概要

- 道路施設の定期点検については、2巡目に入り、道路管理者ごとに様々な仕様で膨大な点検・診断のデータが蓄積されている。
- インフラ維持管理のさらなる効率化に向けては、各管理者がそれぞれ保有している維持管理分野における情報を連携していくことが必要であるため、令和3年度より全国の道路施設の点検データを蓄積するデータベースの整備に着手。



## 今後の課題

- 道路構造物の点検・診断データをデータベース化し、一元的に処理・解析が可能な環境を構築することが必要。
- データベースについては可能な限り公開し、各研究機関や民間企業等によるAI技術などを活用した技術開発を促進することが必要。

# インフラメンテナンス国民会議(平成28年11月28日設立)

- 産学官民が一丸となってメンテナンスに取り組む社会の実現に向け、様々な主体が参画し、技術や知恵を総動員するプラットフォーム。インフラの維持管理における分野横断的な連携、多様な主体との連携を推進。
- インフラメンテナンスサイクルのあらゆる段階において、多様な産業の技術や民間のノウハウを活用し、メンテナンス産業の生産性を向上させ、メンテナンス産業を育成・拡大することで、持続的・効率的なインフラメンテナンスを実現。

会員の規模も拡大し、活動が本格化  
(自治体の加入率は70%以上!!)

⇒新たな取組を進める自治体・民間企業の課題解決等を支援

## 革新的技術の開発と実装の加速

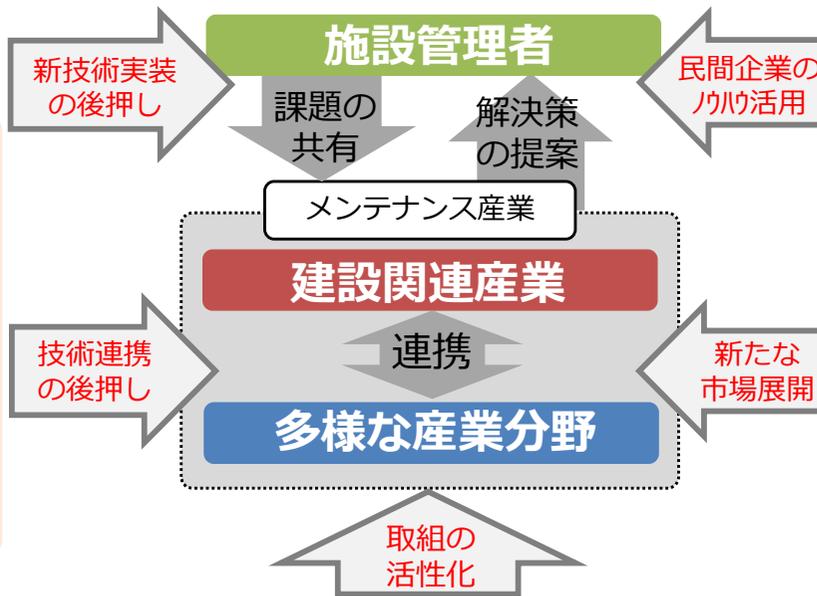
- ・新技術の試行



■点検診断一貫システムの試行



■下水圧送管路の効率的な調査方法の試行



## 民間企業のノウハウ活用

- ・自治体の議論の活性化



- 新技術導入研究
- 意見交換会(品川区)

## 海外市場の拡大

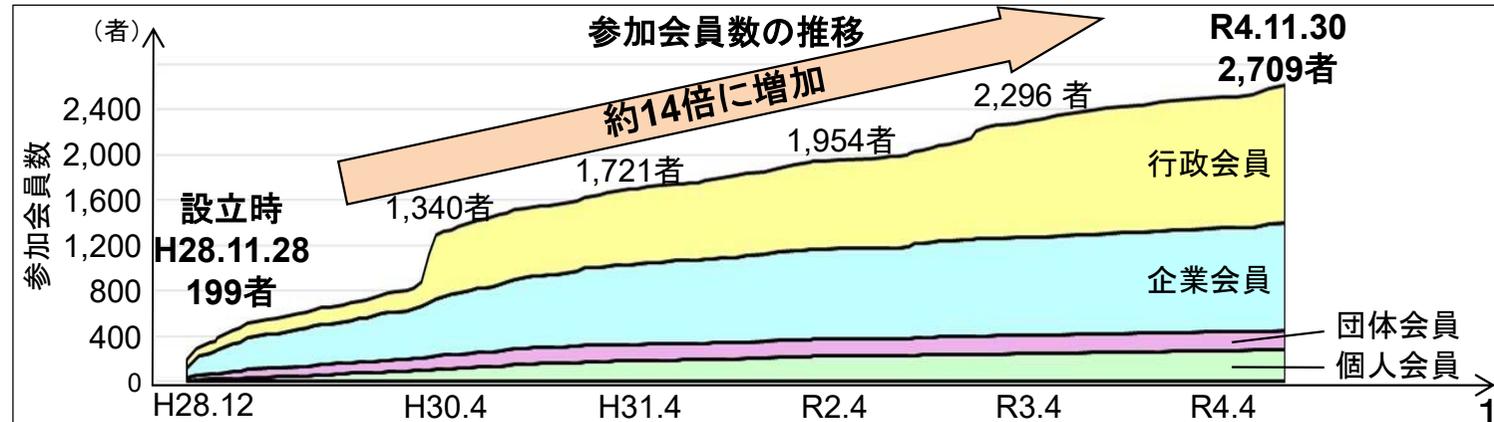
- ・我が国企業の海外展開支援



- 海外市場展開フォーラム設立総会

## 国民会議参加会員数 (者)

	設立時 (H28.11.28)	現在 (R4.11.30)
計	199	2,709
行政会員	73	1,290
企業会員	95	967
団体会員	27	171
個人会員	4	281

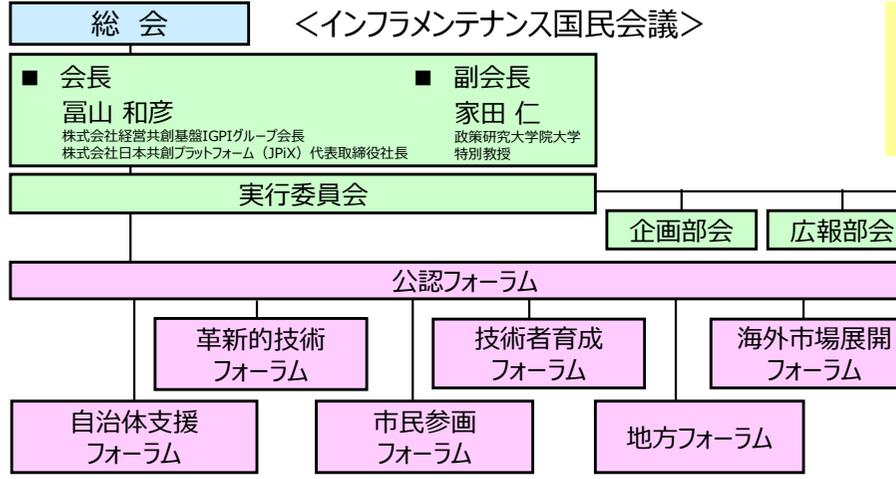


# 市区町村長会議(令和4年4月28日設立)

地方自治体において、予防保全への本格転換や新技術の活用など、効率的・効果的なインフラメンテナンスの実現を目的とし、メンテナンスに高い関心を有する市区町村長で構成する「インフラメンテナンス市区町村長会議」を立ち上げ。

## 取組内容(案)

- 先進的な取組事例の共有
- メンテナンスの今後の方向性に関する意見交換
- 議論を踏まえたメッセージの発信



(R4.10.31時点)  
874の首長が参画  
<参画率50%以上!>

(R4.4.28設立時点: 694)

インフラメンテナンス  
市区町村長会議

## 運営体制

(令和4年7月11日時点)

## インフラメンテナンス市区町村長会議

<代表幹事> 東京都稲城市長

北海道ブロック	東北ブロック	関東ブロック	北陸ブロック	中部ブロック	近畿ブロック	中国ブロック	四国ブロック	九州・沖縄ブロック
<b>&lt;ブロック幹事&gt;</b> 北海道釧路市長  <b>&lt;企画委員&gt;</b> 北海道札幌市長 北海道函館市長 北海道旭川市長 北海道釧路市長 北海道帯広市長 北海道北見市長 北海道留萌市長 北海道稚内市長 北海道倶知安町長 北海道白老町長  <b>&lt;構成員&gt;</b> ブロック内の 市区町村長	<b>&lt;ブロック幹事&gt;</b> 岩手県宮古市長  <b>&lt;企画委員&gt;</b> 青森県八戸市長 岩手県宮古市長 宮城県白石市長 秋田県秋田市長 山形県山形市長 福島県南相馬市長  <b>&lt;構成員&gt;</b> ブロック内の 市区町村長	<b>&lt;ブロック幹事&gt;</b> 東京都稲城市長  <b>&lt;企画委員&gt;</b> 茨城県龍ケ崎市長 栃木県下野市長 群馬県安中市市長 埼玉県春日部市長 千葉県木更津市長 東京都稲城市長 神奈川県厚木市長 山梨県甲府市長 長野県大町市長  <b>&lt;構成員&gt;</b> ブロック内の 市区町村長	<b>&lt;ブロック幹事&gt;</b> 新潟県新潟市長  <b>&lt;企画委員&gt;</b> 新潟県新潟市長 富山県氷見市長 石川県かほく市長  <b>&lt;構成員&gt;</b> ブロック内の 市区町村長	<b>&lt;ブロック幹事&gt;</b> 静岡県静岡市長  <b>&lt;企画委員&gt;</b> 岐阜県大野町長 静岡県静岡市長 愛知県豊川市長 三重県南伊勢町長  <b>&lt;構成員&gt;</b> ブロック内の 市区町村長	<b>&lt;ブロック幹事&gt;</b> 兵庫県養父市長  <b>&lt;企画委員&gt;</b> 福井県鯖江市市長 滋賀県大津市長 京都府京田辺市長 大阪府高石市長 兵庫県養父市長 奈良県宇陀市長 和歌山県和歌山市長  <b>&lt;構成員&gt;</b> ブロック内の 市区町村長	<b>&lt;ブロック幹事&gt;</b> 岡山県総社市長  <b>&lt;企画委員&gt;</b> 鳥取県鳥取市長 島根県益田市長 岡山県総社市長 広島県呉市長 山口県周南市長  <b>&lt;構成員&gt;</b> ブロック内の 市区町村長	<b>&lt;ブロック幹事&gt;</b> 高知県須崎市長  <b>&lt;企画委員&gt;</b> 徳島県美波町長 香川県坂出市長 愛媛県西条市長 高知県須崎市長  <b>&lt;構成員&gt;</b> ブロック内の 市区町村長	<b>&lt;ブロック幹事&gt;</b> 熊本県熊本市長  <b>&lt;企画委員&gt;</b> 福岡県柳川市長 佐賀県武雄市長 長崎県佐世保市長 熊本県熊本市長 大分県日田市長 宮崎県宮崎市長 鹿児島県鹿屋市長 沖縄県浦添市長  <b>&lt;構成員&gt;</b> ブロック内の 市区町村長

# インフラメンテナンス大賞

国民へのメンテナンスの理念の普及、ベストプラクティスの幅広い展開を図るため、国内の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する「インフラメンテナンス大賞」を創設し、これまでに6回実施。

## インフラメンテナンス大賞の概要

1	主催者	国土交通省、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、防衛省
2	表彰対象	インフラメンテナンスにかかる特に優れた取組・技術開発 ア) メンテナンス実施現場における工夫部門 イ) メンテナンスを支える活動部門 ウ) 技術開発部門
3	表彰の種類	国土交通他6大臣賞※／特別賞／優秀賞 (※経済産業大臣賞は第4回より設定)

ベストプラクティスの紹介・展開



各大臣賞

(国土交通大臣賞等7省の各大臣最大3部門ずつ計最大21件  
このほかに情報通信技術の優れた活用に関する総務大臣賞1件)

特別賞

(大臣賞に準ずるもの7件程度)



優秀賞

(最大21件程度)



⇒インフラメンテナンスに関わる事業者、団体、研究者等の取組を促進

## 開催実績

- ・第1回： **248件**の中から**28件**の受賞者を決定
- ・第2回： **205件**の中から**32件**の受賞者を決定
- ・第3回： **255件**の中から**32件**の受賞者を決定

- ・第4回： **288件**の中から**35件**の受賞者を決定
- ・第5回： **247件**の中から**33件**の受賞者を決定
- ・第6回： **195件**の中から**38件**の受賞者を決定

第6回インフラメンテナンス大賞  
国土交通大臣賞

### メンテナンス実施現場における工夫部門

文化財に指定されたダム の 堤体PSアンカー工法による耐震補強工事 (松江市上下水道)



堤体PSアンカー施工状況



工事完了全景写真 (景観を保持)

### メンテナンスを支える活動部門

高校生との協働による道路インフラメンテナンスの取組 (岩手県県土整備部道路環境課)



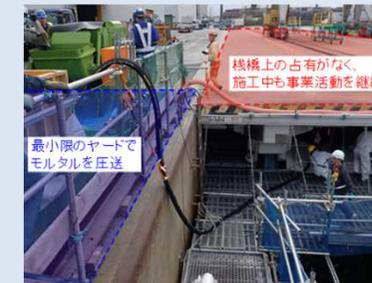
現地点検の実施状況



健全性診断の実施状況

### 技術開発部門

圧入施工が可能な超高耐久性モルタルによる補修技術 (スリムフローグラウト工法) の開発 (株式会社大林組)

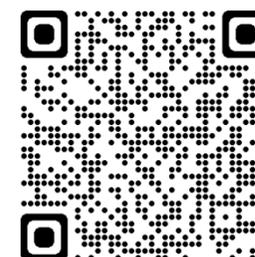


施工状況 (栈橋供用しながら施工)

# 3. 今後のインフラメンテナンス施策の 推進に向けて

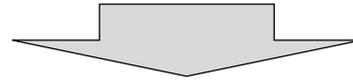
提言については、国土交通省HPで公表しております。  
右記QRコードからもアクセス可能です。

URL:[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/sogo03\\_sg\\_000214.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/sogo03_sg_000214.html)



## 3. 今後のインフラメンテナンス施策の推進に向けて

市区町村における財政面・体制面の課題等を踏まえ、個別施設のメンテナンスだけでなく、発展させた考え方のもと、インフラ施設の必要な機能・性能を維持し国民・市民からの信頼を確保し続けた上で、よりよい地域社会を創造していく必要がある



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とすることが必要



**『地域インフラ群再生戦略マネジメント』を推進**  
⇒ 推進イメージは、図1(計画策定プロセス)・図2(実施プロセス)

(推進にあたっての留意点)

メンテナンス市場の創出・自立化 / DXによる業務の標準化・効率化



- 事業者及び市区町村がそれぞれ機能的、空間的及び時間的なマネジメントの統合を図ることで持続可能なインフラメンテナンスを実現
- 国民の理解と協力から国民参加・パートナーシップへの進展等を通じた多様な主体による「総力戦」での実施体制の構築を図る

3. 今後のインフラメンテナンス施策の推進に向けて

**複数・多分野の施設を「群」としてまとめて捉え、地域の将来像に基づき将来的に必要な機能を検討**

- ① 維持すべき機能
- ② 新たに加えるべき機能
- ③ 役割を果たした機能

に再整理し、個別インフラ施設の維持／補修・修繕／更新／集約・再編／新設等を適切に実施

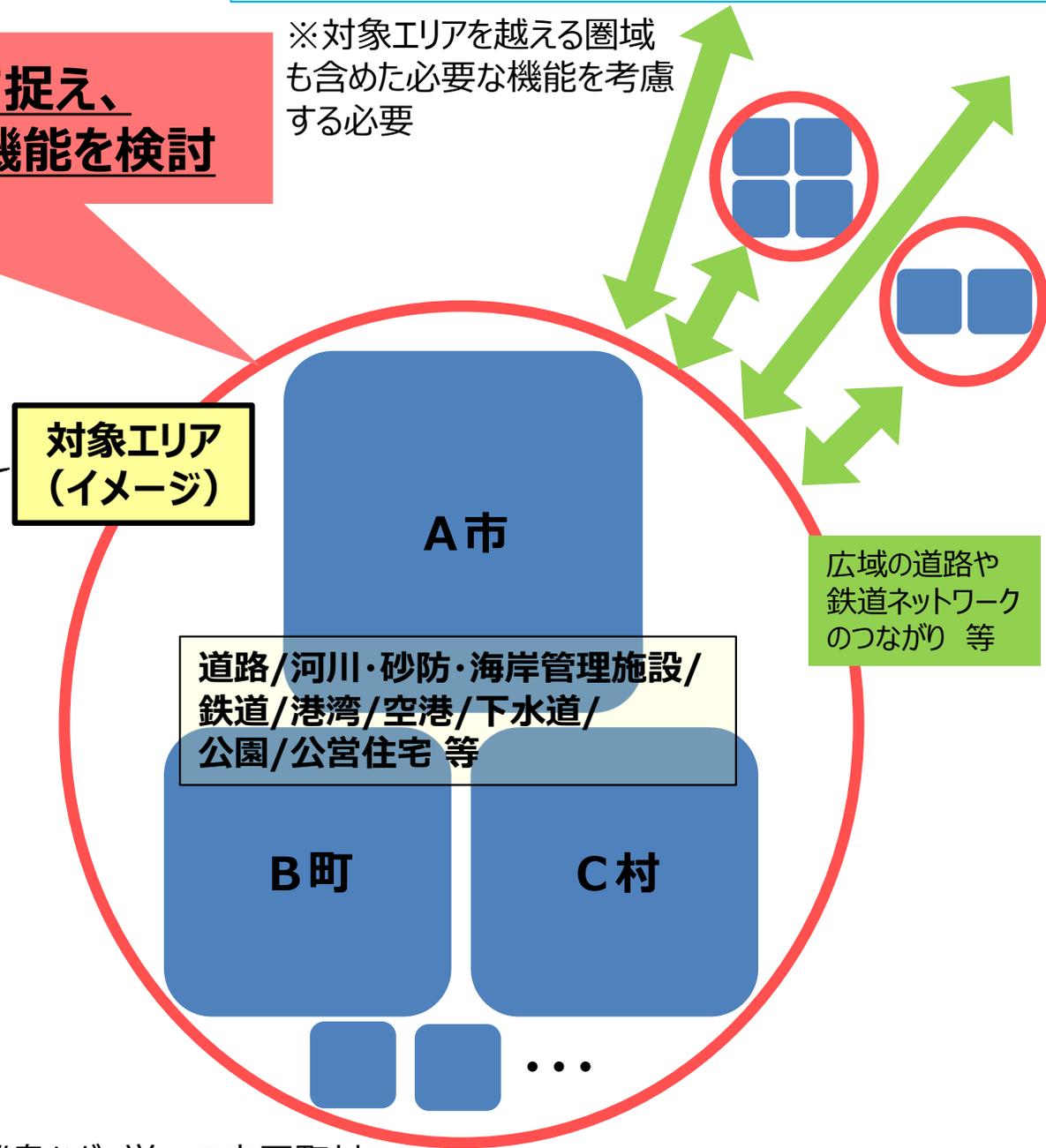
対象エリア  
(イメージ)

**・地域特性**  
(人口、交通、インフラの数や状況等)  
**・地方公共団体間の機能的なつながり**  
などを踏まえて**対象エリア**を設定

**検討主体**

主体は、地方公共団体であるが、国・都道府県・市区町村が一同に会し、検討を進める会議・組織を設置することが考えられる

※対象エリアを越える圏域も含めた必要な機能を考慮する必要

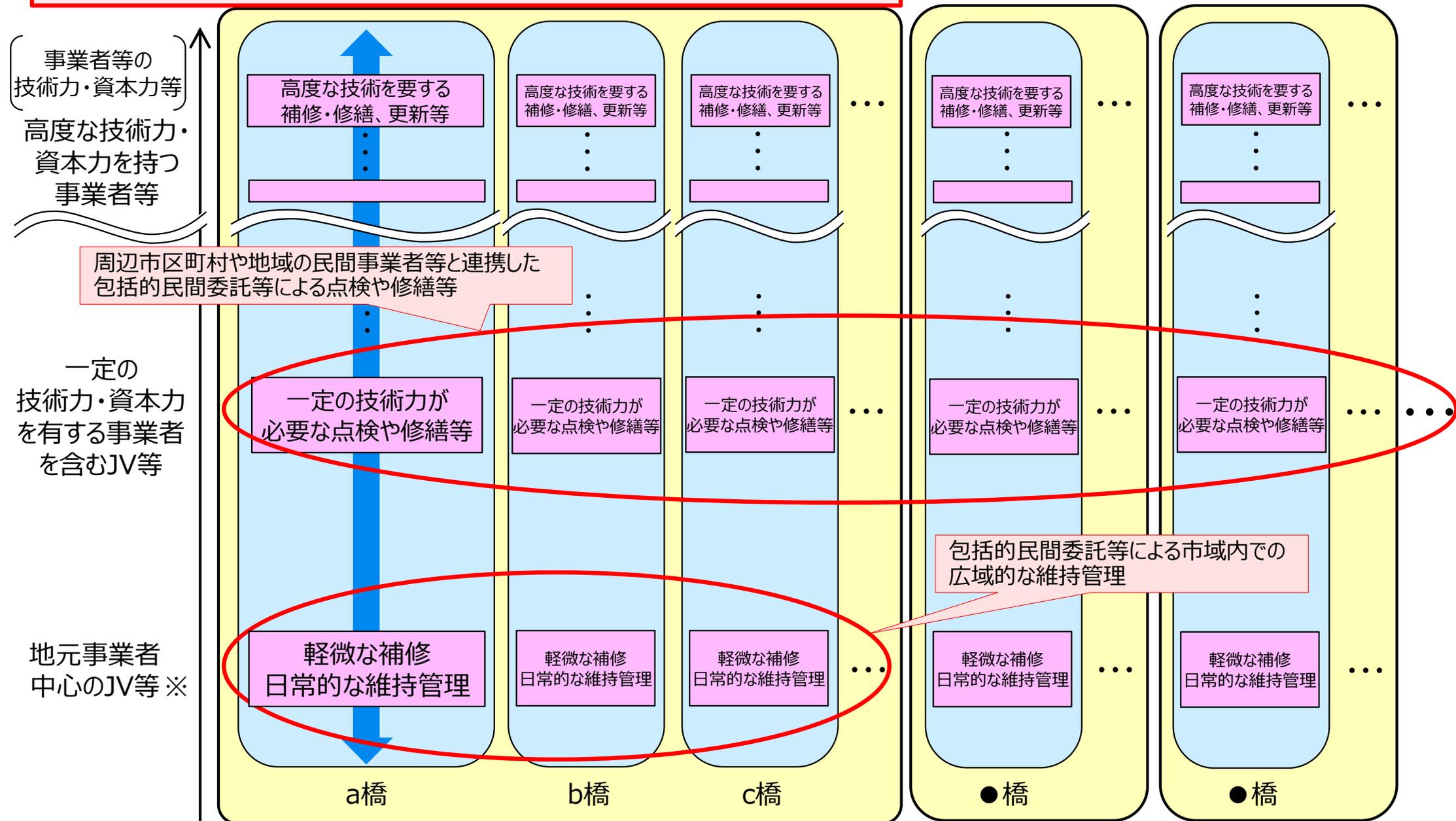


※例えば、規模の大きな市や、単一の地方公共団体からなる離島など、単一の市区町村で検討を進めることが適切な場合も考えられ、それぞれの地域の実情に応じて個別に判断

図2: 地域インフラ群再生戦略マネジメントの推進イメージ<実施プロセス>

3. 今後のインフラメンテナンス施策の推進に向けて

<橋梁の例> ※分野横断的な包括的民間委託等を行う場合もある



※地域のNPO法人等が参画する場合も含む

# ご清聴ありがとうございました。

ご質問等は下記までお願いいたします。

国土交通省総合政策局公共事業企画調整課

原田、林田、萩野

TEL: 03-5253-8912

MAIL: [harada-s2hy@mlit.go.jp](mailto:harada-s2hy@mlit.go.jp)

[hayashida-t85aa@mlit.go.jp](mailto:hayashida-t85aa@mlit.go.jp)

[hagino-k22aa@mlit.go.jp](mailto:hagino-k22aa@mlit.go.jp)