

秋田県内市町村の橋梁の維持管理、 橋梁点検、補修の現状について



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

0. 激甚化・頻発化する自然災害への対応



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

激甚化・頻発化する自然災害への対応



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

■平成以降の大規模な水害の発生状況

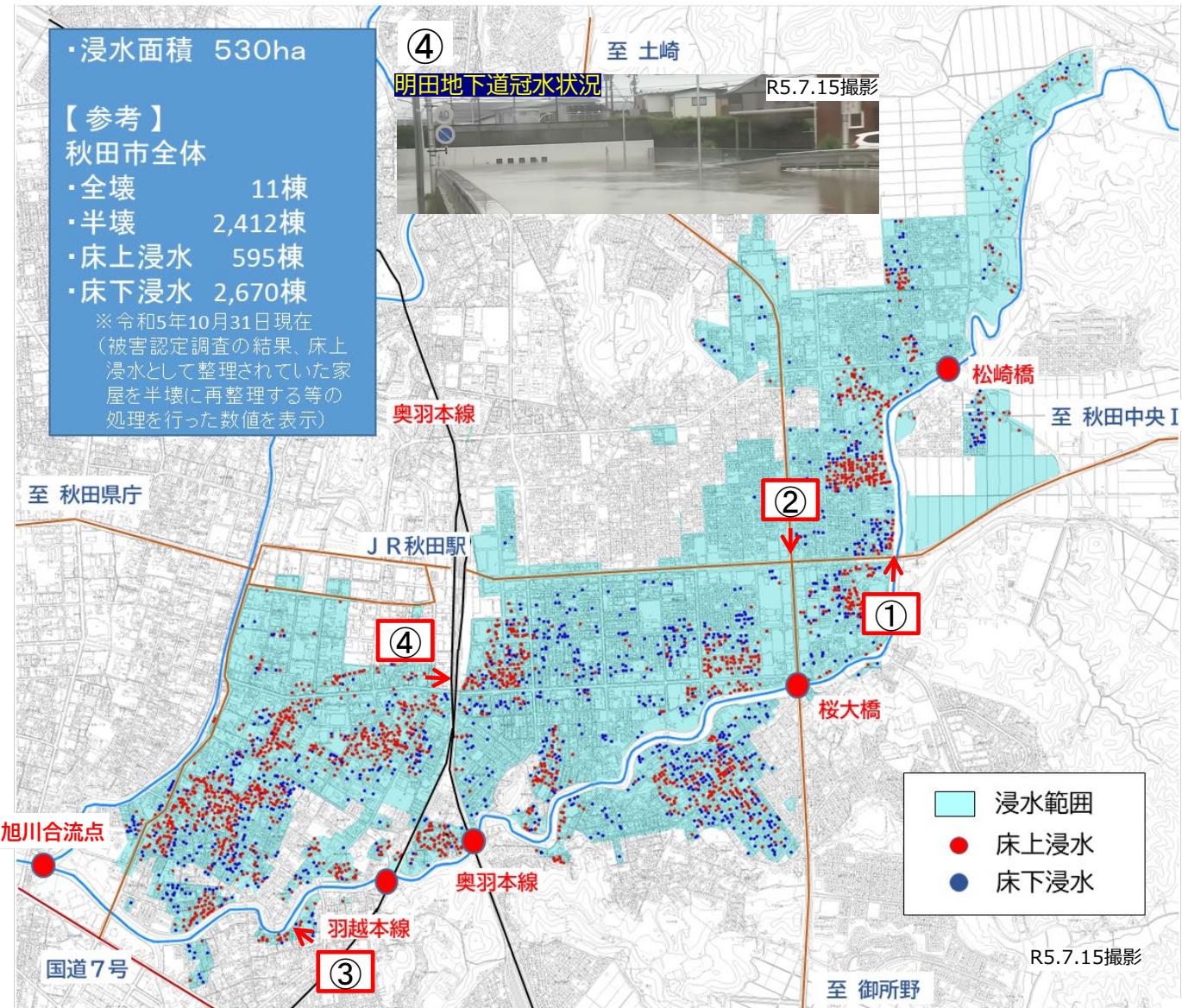
発生年月	被災した主な河川	発生年月	被災した主な河川	発生年月	被災した主な河川
平成10年8月 梅雨前線による豪雨	芋川（由利本荘市）  	平成29年7月 梅雨前線による豪雨	上溝川（横手市） 	令和5年7月 梅雨前線による豪雨 主な被害 全壊 11戸 半壊 2,459戸 床上浸水 579戸 床下浸水 3,042戸 (秋田市全体)	太平川（秋田市） 
主な被害 床上浸水 262戸 床下浸水 327戸 農地冠水 237ha (流域分)		主な被害 床上浸水 26戸 床下浸水 39戸 (流域分)	淀川（大仙市） 	主な被害 半壊 345戸 床上浸水 67戸 床下浸水 196戸 (五城目町全体)	内川川（五城目町） 
平成19年9月 前線による豪雨	新城川（秋田市） 	令和4年8月 前線による豪雨	下内川（大館市） 	令和6年7月 梅雨前線による豪雨 主な被害 全壊 1戸 半壊 42戸 床上浸水 17戸 床下浸水 66戸 (大館市全体)	石沢川（由利本荘市）※県管理区間 
主な被害 床上浸水 13戸 床下浸水 86戸 冠水面積 450ha (流域分)		主な被害 半壊 1戸 床上浸水 17戸 床下浸水 66戸 (大館市全体)			

激甚化・頻発化する自然災害への対応



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

■太平川（雄物川流域）氾濫状況（令和5年7月）



[出典：秋田県建設部資料]

激甚化・頻発化する自然災害への対応



■過去3カ年の土木施設等の被害状況

- 全国的に自然災害が頻発する中、本県においても令和4年から毎年のように水災害が発生
- 特に、令和5年7月は、秋田市で5,000棟を超える家屋が浸水被害に遭うなど、全県で甚大な被害が発生したほか、複数の県管理ダムで事前放流や緊急放流なども実施
- 治水対策に取り組んでいるものの、対策が追い付かず同じ河川で連続して氾濫が発生
例 三種川、内川川：R4～R6、小阿仁川：R4～R5、五反沢川：R4・R6

年度	種別	県分		市町村分		合 計		備 考
		件数	金額	件数	金額	件数	金額	
令和4年 8月3日 8月9日～ (2回)	河川	238	6,778,000	73	1,293,300	311	8,071,300	氾濫：13河川
	道路	32	899,000	71	1,767,140	103	2,666,140	下内川、三種川、 小阿仁川、引欠川等
	その他	1	40,000	1	20,000	2	60,000	
	計	271	7,717,000	145	3,080,440	416	10,797,440	その他：橋梁、公園
令和5年 7月14日～	河川	238	14,008,747	61	1,136,574	299	15,145,321	氾濫：16河川
	道路	23	1,405,634	79	1,443,836	102	2,849,470	太平川、新城川、 内川川、馬場目川等
	その他	1	260,519	5	1,227,855	6	1,488,374	
	計	262	15,674,900	145	3,808,265	407	19,483,165	その他：橋梁、下水道等
令和6年 7月24日～	河川	66	3,941,600	72	4,433,030	138	8,374,630	氾濫：11河川、13区間
	道路	37	1,657,000	170	8,752,950	207	10,409,950	子吉川、石沢川 三種川、五反沢川等
	その他			3	72,000	3	72,000	
	計	103	5,598,600	245	13,257,980	348	18,856,580	その他：水道、橋梁

注) 1 令和5年7月被害状況のみ、「査定決定額」との表記あり

[データ出典：秋田県防災ポータル]

激甚化・頻発化する自然災害への対応



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

■令和7年度に発生した自然災害の概況

■9月2日からの大雨の状況

○前線の影響により、北部を中心に記録的な大雨となり、5地点で24時間降水量が観測史上1位の値を更新

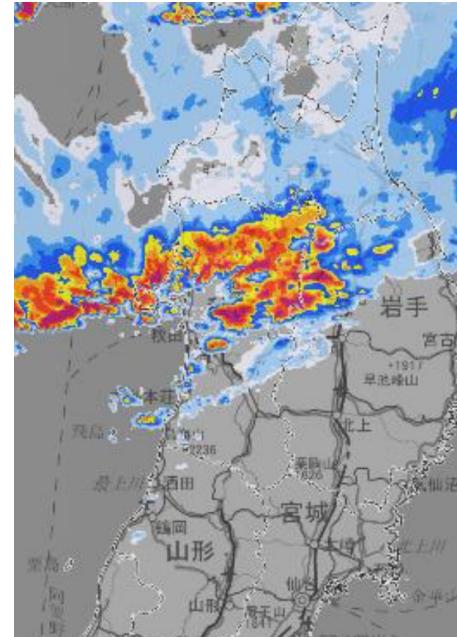
・北秋田市比立内	24時間降水量	236.5mm
・鹿角市八幡平	24時間降水量	222.0mm
・北秋田市脇神	24時間降水量	213.0mm
・大館市大館	24時間降水量	205.0mm
・能代市能代	24時間降水量	181.5mm

○特に、能代市能代や鹿角市八幡平では3時間及び6時間降水量も観測史上1位の値を更新

・能代市能代	3時間降水量	105.0mm
	6時間降水量	123.0mm
・鹿角市八幡平	3時間降水量	84.5mm
	6時間降水量	112.5mm

○河川は、仏社川（上小阿仁村）、内川川（五城目町）、悪土川（能代市）など、県管理の18河川が氾濫した。

○また、秋田市、能代市、大館市、北秋田市、上小阿仁村、三種町、五城目町等で住家の一部破損や床上浸水、床下浸水が発生した。



9月2日9時00分
気象レーダー



河川氾濫の状況



馬場目川水系三種川



馬場目川水系内川川



【データ出典：秋田気象台、国土交通省東北地方整備局】

激甚化・頻発化する自然災害への対応



■令和7年9月末までの豪雨等における土木施設等の被害状況

- 令和7年度は、8月以降頻繁に非常に激しい雨が降り、複数回にわたって災害が発生
- 8月19日から21日にかけては、前線の影響により断続的に激しい雨が降り、仙北市桧木内で総降水量が319.0mmを観測するなど、平年8月の月降水量を上回った地点があった。
仙北市桧木内 48時間降水量 319.0mm、72時間降水量 319.0mm ⇒ 観測史上1位
- 河川は、これまでに19河川が氾濫し、摩当川、蟹沢川（北秋田市）、悪土川（能代市）など5河川では複数回氾濫が発生した。

(単位：件、千円)

年度	種別	県分		市町村分		合計		備考
		件数	金額	件数	金額	件数	金額	
8月19日～	河川	42	8,341,000	13	628,450	55	8,969,450	氾濫：6河川
	道路	6	230,000	17	491,630	23	721,630	〔 檜木内川、摩当川、 悪土川 等 〕
	その他			1	6,000	1	6,000	
	計	48	8,571,000	31	1,126,080	79	9,697,080	その他：水道
9月2日～	河川	89	4,420,000	12	205,960	101	4,625,960	氾濫：18河川
	道路	7	245,000	19	568,930	26	813,930	〔 内川川、小阿仁川、 三種川、悪土川 等 〕
	その他	3	109,000			3	109,000	
	計	99	4,774,000	31	774,890	130	5,548,890	その他：砂防
令和7年度 発生分 合計	河川	134	12,831,000	25	834,410	159	13,665,410	氾濫：19河川
	道路	14	500,000	44	1,245,560	58	1,745,560	〔 摩当川、蟹沢川、 悪土川等5河川は 複数回氾濫 〕
	その他	3	109,000	1	6,000	4	115,000	
	計	151	13,440,000	70	2,085,970	221	15,525,970	

注) 令和7年10月6日現在。

[データ出典：秋田県防災ポータル]

1. 橋梁点検の実施と点検結果に基づく老朽化対策



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

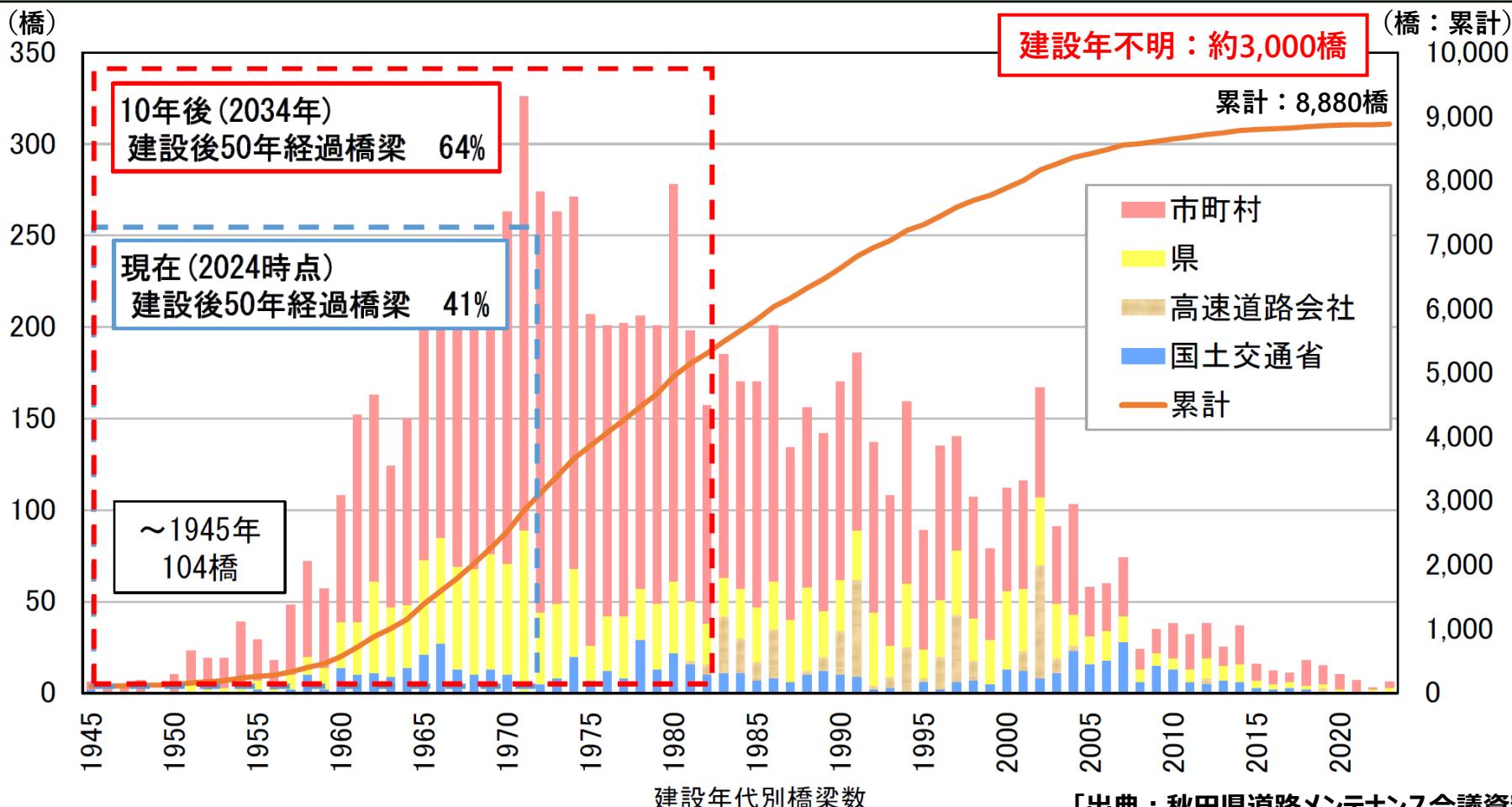
急激に進む老朽化への対応



■ 県内の橋梁の現状

秋田県内の道路延長は約23,900kmにおよび、その中で橋梁は約11,900橋、トンネルは約170箇所であるが、その多くが高度経済成長期に建設され、老朽化が急激に進行している状況

建設後50年を経過した橋梁は、約3,700橋で全体の約41%（令和6年3月末現在）であり、10年後には64%、20年後には全体の81%の約7,200橋まで増加するため、老朽化対策の推進は不可欠



急激に進む老朽化への対応



■健全性の診断区分と老朽化の基本方針

橋梁、トンネル等の道路構造物について、全ての道路管理者は平成26年度から5年に1度の頻度で近接目視による点検を実施しており、令和6年度からは3巡目の点検を実施

点検により健全性の診断を実施した後に措置方針を決定するなどメンテナンスサイクルを構築し、計画的・効果的に長寿命化に向けた修繕、架替や集約・撤去などを実施



老朽化対策の基本方針は、「事後保全型」の管理手法から、「予防保全型」の管理手法への転換とし、重要度の高い橋梁より順次転換を図り、長期的な維持管理費の縮減を目指す。

図 メンテナンスサイクル イメージ

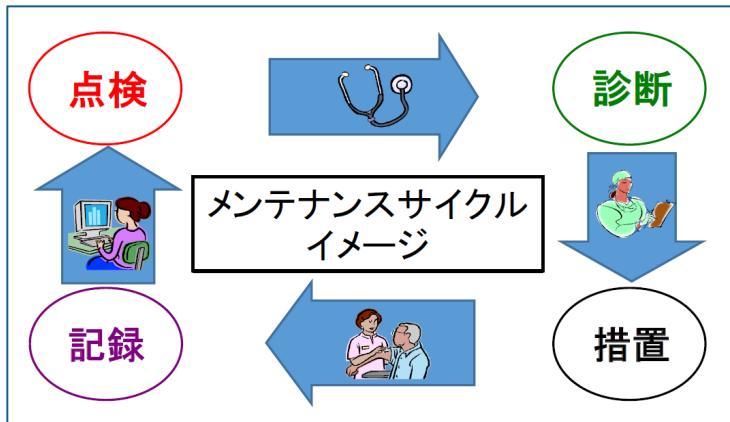


表 健全性の診断の区分

健全性区分		定義
I	健全	道路橋の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	道路橋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	道路橋の機能に支障が生じている可能性があり、早期に措置を講すべき状態
IV	緊急措置段階	道路橋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、緊急に措置を講すべき状態

表 管理手法（予防保全型、事後保全型）

管理手法	内 容
予防保全型	橋梁に発生する損傷や劣化が重大になる前に、軽微な損傷のうちに適切な対策を行うことで維持管理していく手法
事後保全型	橋梁に発生する損傷や劣化が重大になってから事後的に必要な対策を行うことで維持管理していく手法

図 予防保全の効果



【出典：国土交通省東北地方整備局、秋田県道路メンテナンス会議資料】

急激に進む老朽化への対応



(1) 予防保全型の維持管理・老朽化対策

- 損傷が深刻化してから大規模な修繕を行う「事後保全型」から、損傷が軽微なうちに補修を行う「予防保全型」に転換を図るため、早期あるいは緊急に措置が必要な施設の老朽化対策を着実に推進します。
- 埼玉県八潮市での下水道管路の破損が起因と考えられる道路陥没事故を踏まえ、同様の事故を防ぐため、道路管理者と占用者の連帯による地下空間マネジメントに取り組みます。

【「予防保全型」への早期転換に向けた老朽化対策】

<背景/データ>

- 定期点検の結果、早期あるいは緊急に措置が必要と判定された橋梁が約7%、トンネルが約28%、道路附屬物等が約12%存在する※1。
(2024年度末時点)

- ライフサイクルコストが低減される「予防保全型」への早期の転換に向け、老朽化対策を着実に推進

予防保全型修繕のイメージ



【次世代の舗装マネジメント】

<背景/データ>

- 路盤の損傷は表層を早期劣化させライフサイクルコストが増大
- 路盤打換等の修繕が必要な舗装の修繕完了率は直轄で35%（2024年度末時点）

- 舗装状態や修繕履歴等の見える化により、データに基づく修繕箇所等を精緻化し、効果的な修繕の実施による予防保全型メンテナンスを推進

【道路管理者と占用者の連帯での地下空間マネジメント】

<背景/データ>

- 令和7年1月28日、埼玉県八潮市の県道において、下水道管路が起因する道路陥没により、トラック運転手が死亡し、約120万人に下水道の使用自粛が求められる事故が発生。陥没箇所周辺では半年以上が経過した令和7年8月現在も通行できない状況。

- 道路メンテナンス会議の下部組織として「地下占用物連絡会議」を設置し、相互の点検結果や道路陥没対策に資する情報等の共有を実施

- 占用物の安全性や点検結果を道路管理者に報告※2することを義務化

- 道路陥没リスク箇所の調査と陥没の傾向分析を行い、路面下空洞調査の効率化を目指す

- 占用物情報や路面下空洞調査の結果などの地下空間情報のデジタル化・統合化を検討

【地下空間情報の統合イメージ】



※1：令和7年度道路メンテナンス年報より（P21参照）

※2：占用許可更新時等での安全性の報告、道路管理者等が定める期間での点検結果等の報告

過年度における橋梁点検結果



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

■ 橋梁の過年度の点検結果（判定区分別）

1巡目点検（2014～2018年度）における全管理者の判定区分は、区分Ⅲは11%（1,345橋）、区分Ⅳは0.1%で、いずれも市町村が管理する橋梁（11橋）となっている。

2巡目点検（2019～2023年度）における全管理者の判定区分は、区分Ⅲは11%（1,305橋）、区分Ⅳは0.1%で、いずれも市町村が管理する橋梁（16橋）となっている。

● 1巡目点検



図3-6 1巡目（2014～2018年度）の判定区分の割合（橋梁）

※2019年3月時点での集計値

※()内は、1巡目（2014～2018年度）に点検を実施した施設数の合計。

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

● 2巡目点検

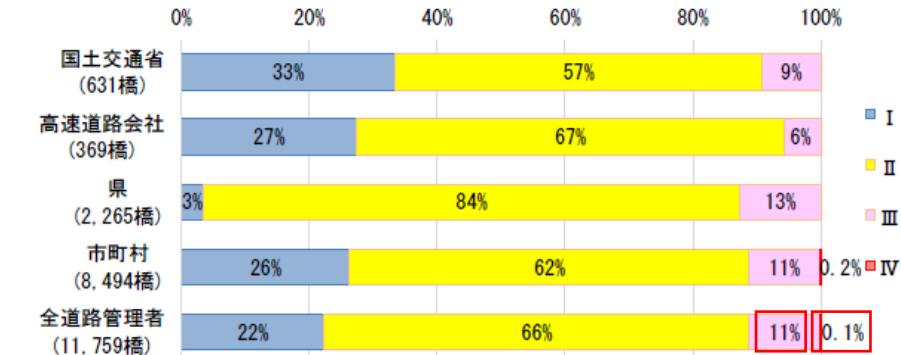


図3-5 2巡目（2019～2023年度）の判定区分の割合（橋梁）

※()内は、2巡目（2019～2023年度）に点検を実施した施設数の合計。

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

表 1巡目点検 判定区分毎 橋梁数
(単位：橋)

管理者	点検実施数	判定区分			
		I	II	III	IV
国土交通省	683	226	382	75	0
高速道路会社	369	28	325	16	0
県	2,263	206	1,819	238	0
市町村	8,653	2,875	4,751	1,016	11
合計	11,968	3,335	7,277	1,345	11

表 2巡目点検 判定区分毎 橋梁数
(単位：橋)

管理者	点検実施数	判定区分			
		I	II	III	IV
国土交通省	631	211	362	58	0
高速道路会社	369	101	247	21	0
県	2,265	78	1,900	287	0
市町村	8,494	2,237	5,302	939	16
合計	11,759	2,627	7,811	1,305	16

[データ出典：秋田の道路メンテナンス概要（2025年3月）]

過年度における橋梁点検結果



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

■判定区分Ⅰ・Ⅱの施設の5年後の判定区分Ⅲ・Ⅳへの遷移状況

1巡目の2014～2018年度の点検で、判定区分Ⅰ及びⅡに診断された施設のうち、修繕等の措置を講じないまま、2巡目の2019～2023年度の点検において、早期又は緊急に措置を講ずべき状態（判定区分Ⅲ・Ⅳ）へ遷移した割合は、全道路管理者で約4%となっている。

建設年数別では、特に建設後41年となる橋梁は建設後経過年数に比例して、判定区分Ⅰ・Ⅱから判定区分Ⅲ・Ⅳに遷移した割合が高くなる。



区分Ⅳ判定の橋梁は速やかな対策が必要であるほか、区分Ⅲ判定の橋梁についても利用状況等に応じ優先順位付けを行い、早期に修繕措置に着手する必要あり
(例 跨線橋、跨道橋、重要物流道路の指定状況、橋長100m以上の長大橋、代替路の無い橋梁 など)

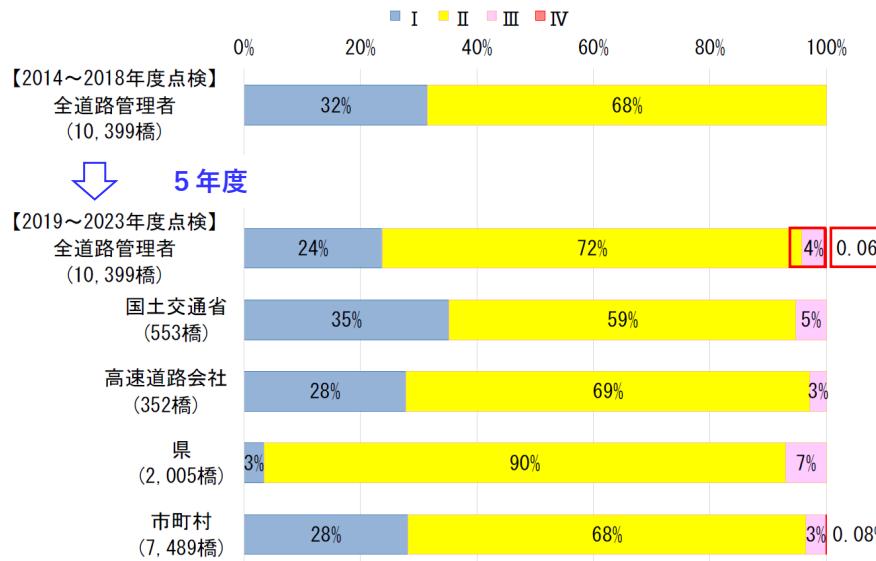


図3-13 管理者別の判定区分の遷移状況

※()内は、1巡目（2014～2018年度）の結果が判定区分ⅠまたはⅡとなった橋梁数の内、修繕等の措置を講じない

まま5年後の2019～2023年度に点検を実施した橋梁の合計。

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

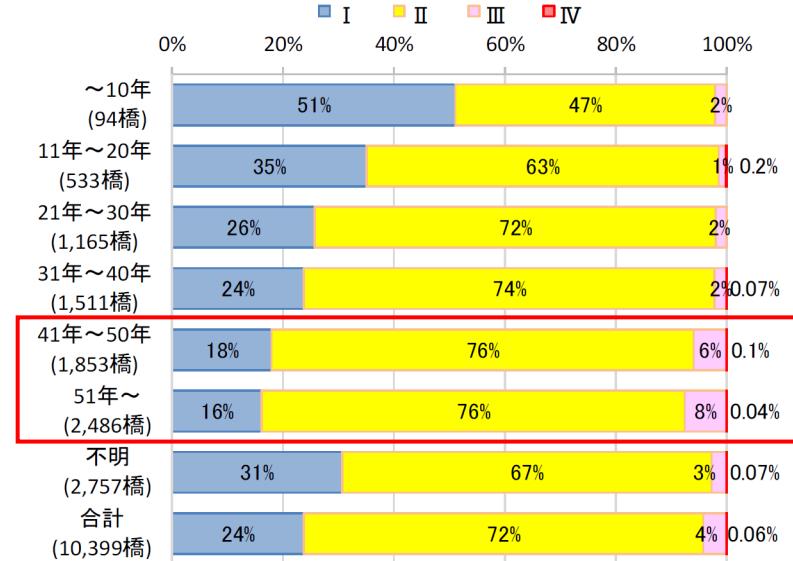


図3-14 建設年数別の遷移状況（全道路管理者）

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

[データ出典：秋田の道路メンテナンス概要（2025年3月）]

判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置状況



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

■ 橋梁の判定区分Ⅲ・Ⅳの修繕等措置の実施状況（道路管理者別）

過年度の点検（2014～2023年度）で早期に措置を講ずるべき状態（区分Ⅲ）又は緊急に措置を講ずるべき状態（区分Ⅳ）と判定された橋梁のうち、修繕等の措置に着手した割合は、2023年度末時点では国土交通省86%、高速道路会社57%、県59%、市町村23%と地方公共団体の対応が遅れている状況

表 橋梁の判定区分Ⅲ・Ⅳの修繕等措置の実施状況

（令和6年3月末時点）

管理者	1巡目点検（2014～2018年度）			2巡目点検（2019～2023年度）			
	措置が必要な施設数 A ※1	措置に着手済の施設数 B (B/A)	未着手施設数 D (D/A)	措置が必要な施設数 A ※3	措置に着手済の施設数 B (B/A)	未着手施設数 D (D/A)	
国土交通省	71	71 (100%)	64 (90%)	0 (0%)	58	50 <u>(86%)</u>	11 (19%)
高速道路会社	16	16 (100%)	9 (56%)	0 (0%)	21	12 <u>(57%)</u>	6 (29%)
地方公共団体 計	1,203	716 (60%)	508 (42%)	487 (40%)	1,242	388 (31%)	161 (13%)
県	233	233 (100%)	135 (58%)	0 (0%)	287	170 <u>(59%)</u>	52 (18%)
市町村	970	483 (50%)	373 (38%)	487 (50%)	955	218 <u>(23%)</u>	109 (11%)
合計	1,290	803 (62%)	581 (45%)	487 (38%)	1,321	450 (34%)	178 (13%)
							871 (66%)

※修繕等措置には、補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」のほか、「撤去」、定期的あるいは常時の「監視」、緊急に措置を講じることができない場合などの対応としての「通行規制・通行止」があるが、実施状況の集計からは「監視」は除く。

※1:1巡目の点検における判定区分Ⅲ、Ⅳの施設数のうち、点検対象外等となった施設を除く施設数。

※2:2巡目点検で再度Ⅲ、Ⅳと診断された施設でも、1巡目点検に対する措置が完了した施設は含む。

※3:2巡目の点検における判定区分Ⅲ、Ⅳの施設数のうち、点検対象外等となった施設を除く施設数。【データ出典：秋田の道路メンテナンス概要（2025年3月）】

判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置状況

■橋梁の判定区分Ⅲ・Ⅳの修繕等措置の実施状況（東北6県との比較）

過年度の点検（2014～2023年度）で早期に措置を講ずるべき状態（区分Ⅲ）又は緊急に措置を講ずるべき状態（区分Ⅳ）と判定された橋梁のうち、修繕等の措置に着手した割合は、東北各県と比較して低くなっている。

●秋田県内橋梁の現状

【点検済】
計 11,792橋

点検結果
(4段階評価)

I : 健全
II : 予防保全
III : 早期措置
IV : 緊急措置

【要対策】
計 1,327橋

国土交通省
(点検済 631橋)

要対策数
58橋
86%

秋田県
(点検済 2,267橋)

要対策数
288橋
59%

【修繕】
■ 未着手
■ 着手済

高速道路会社
(点検済 369橋)

要対策数
21橋
57%

市町村
(点検済 8,525橋)

要対策数
960橋
77%

●東北6県市町村 修繕着手状況 (政令市を除く)



長寿命化修繕計画の必要性



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

《秋田県橋梁長寿命化修繕計画（令和5年3月一部修正）》より

4.1 1巡目の点検結果と措置対応

1巡目点検（H26～H30）で、健全度Ⅲと診断された県管理橋梁237橋のうち、修繕着手した橋梁数は202橋(85%)で、そのうち完了済は93橋(39%)、未完了は143橋(60%)です。

1巡目点検（H26～H28）で、健全度Ⅰ、Ⅱと診断された橋梁のうち、措置を講じないまま次回点検で健全度Ⅲに遷移した割合は、県管理橋梁で7%です。（R5.1現在不明橋梁除く）

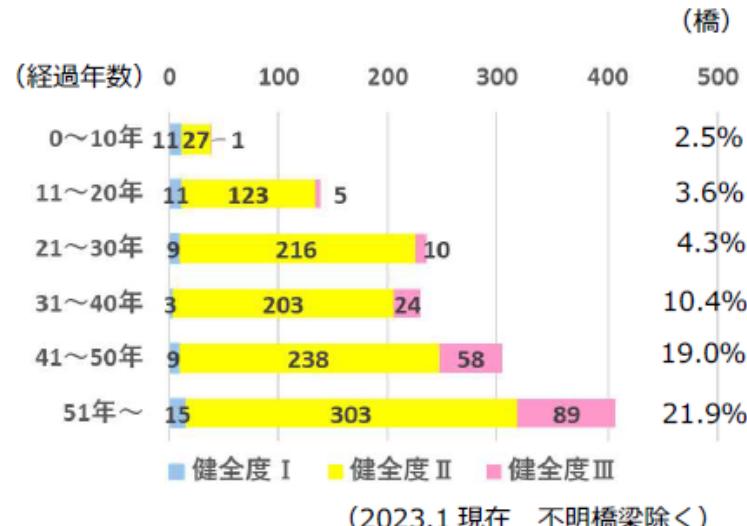
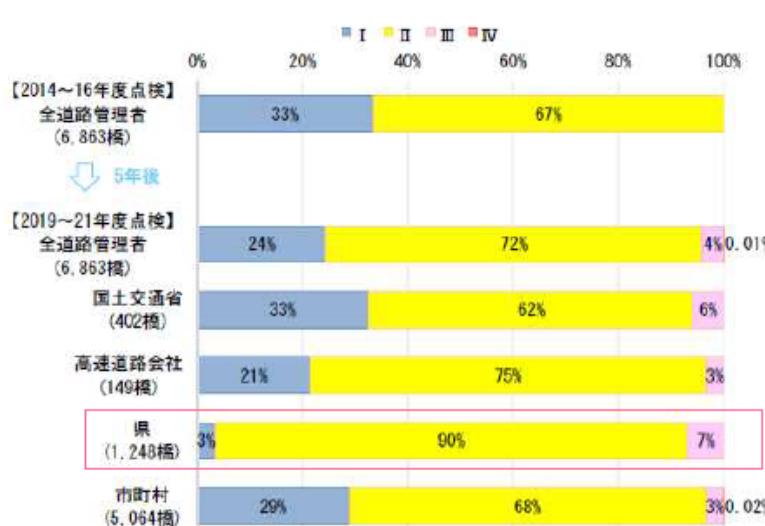


図 4.1 建設経過年別における健全度区分



出典 秋田の道路メンテナンス概要（2023.1 秋田県道路メンテナンス会議）

図 4.2 判定区分Ⅲ・Ⅳへの遷移状況

長寿命化修繕計画の必要性

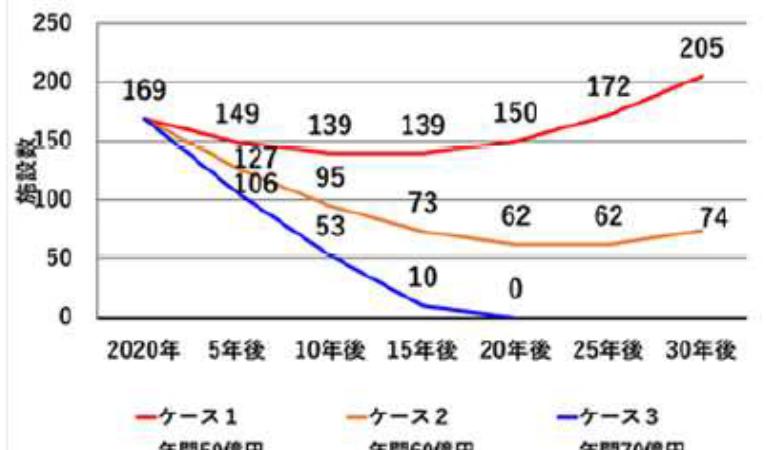
《秋田県橋梁長寿命化修繕計画（令和5年3月一部修正）より

4.2 長寿命化修繕計画の必要性

修繕単価は、損傷や劣化が重大になるほど高くなります。

損傷が軽微な段階で修繕を行うことにより、施設を長寿命化させる「予防保全」への本格転換を図るために、健全度Ⅲを早急に解消させることが必要です。

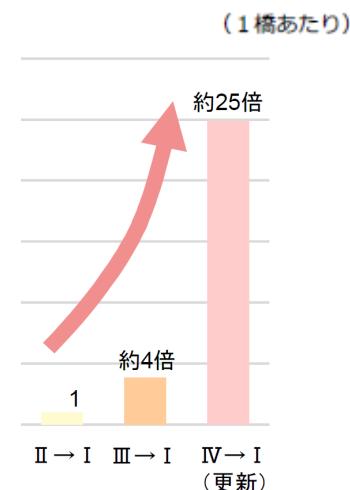
ケース3 年間予算70億円だと約20年後には0（ゼロ）になる。



修繕単価 2.3億円／橋

図 4.3 予算別における要措置橋梁数の推移予測

橋梁修繕単価の変化（Ⅱ→Ⅰを1とした場合）



出典 持続可能なメンテナンスの実現（2021.6 国土交通省）

図 4.4 修繕単価のイメージ

判定区分IVの橋梁の対応



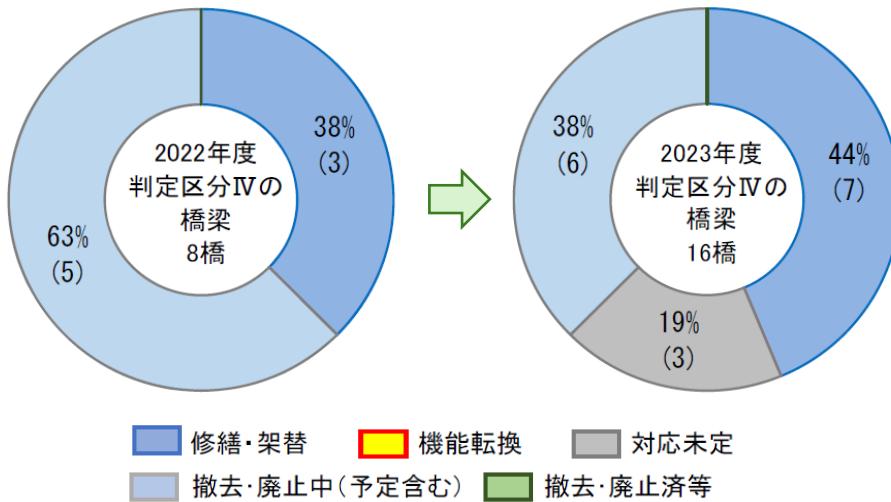
一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

■判定区分IVの橋梁の措置状況

2023年度末時点で判定区分IVと診断された橋梁は、2022年度末時点の8橋から16橋に増加し、内7橋は修繕・架替、3橋は対応未定、6橋は撤去・廃止中となっている。

社会構造の変化や老朽化の進展、厳しい地方財政状況等を考慮すると、集約・撤去の取組が重要

●判定区分IVの橋梁の措置状況



●集約・撤去に取り組むメリット

○管理者としてのメリット

- ・維持管理・更新費等の縮減
- ・管理瑕疵リスクの除去
- ・管理負担の軽減（点検や補修等の実施に伴う手続き・調整・管理等）
- ・河積阻害の解消（治水効果の向上）

○利用者・周辺住民にとってのメリット

- ・橋による事故の危険性の排除
- ・集約・撤去による付加的なメリット

●「道路橋の集約・撤去事例集」の公表 ※最新版R7.3

国土交通省 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和4年3月28日
道路局 国道・技術課

「道路橋の集約・撤去事例集」の公表 ～地方公共団体における集約・撤去の取組を促進～

○今後、道路橋等の維持管理・更新費の増加が懸念される中、持続可能な道路管理を実現するためには、老朽化対策の一つとして、地域の実情や利用状況などに応じ、集約・撤去を選択肢として検討していくことが重要です。

○そのため、地方公共団体における集約・撤去の取組の一助となるよう、道路橋の集約・撤去の取組事例をもとに、好事例や参考となる情報をとりまとめましたのでお知らせします。

「道路橋の集約・撤去事例集」の概要

- 1. 道路橋における集約・撤去の意義**
地方公共団体において、集約・撤去に取り組むきっかけを与えられるように、道路橋における集約・撤去の必要性、集約・撤去に取り組むメリットを整理
- 2. 道路橋における集約・撤去事例**
取組事例として、対象橋梁の概要、位置図、事業内容、集約・撤去の経緯、担当課を紹介
- 3. 集約・撤去を進めるうえでの検討項目・留意事項**
事業着手までの主な検討事項や長寿命化修繕計画策定時における検討事項、利用者・住民との合意形成事例、関係機関との協議における留意事項を記載

[出典：国土交通省、秋田の道路メンテナンス概要（2025年3月）]

地方公共団体職員の現状

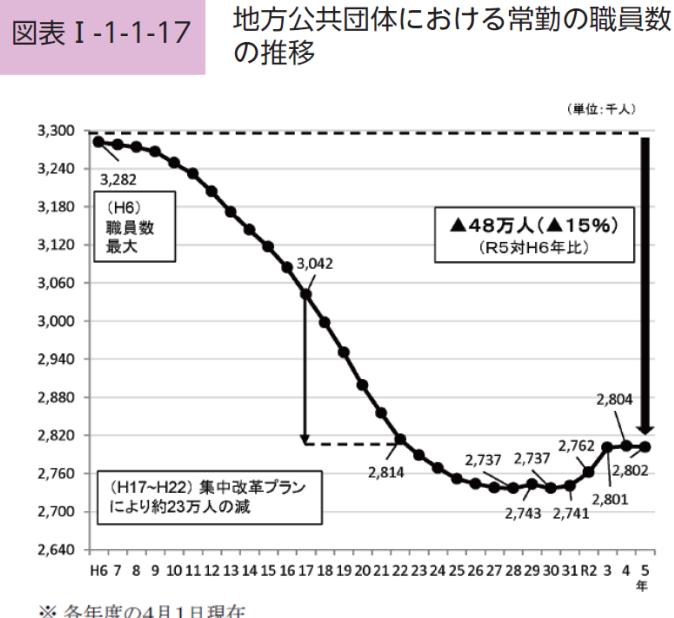
■市町村職員等の不足

都道府県を含めた地方公共団体における常勤の職員数は、1994年(平成6年)の約328万人をピークとして、2016年(平成28年)まで一貫して減少している。その後は微増し、2023年(令和5年)は約280万人となっているが、**ピーク時に比べ、約48万人(15%)減少**している。

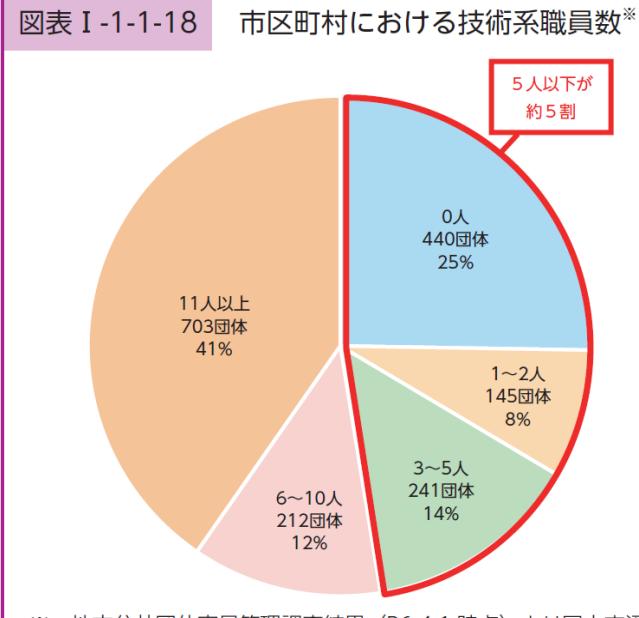
また、市区町村の技術系職員(土木技師及び建築技師)数では、**5人以下が全体(1,741団体)の約半数を占め、1人もいない市区町村も25%を占める状況**となっている。(令和6年4月時点)

なお、市区町村全体の職員数は微増傾向に変化したのに対し、**土木部門の職員数は横ばい**となっている。

●地方公共団体における常勤の職員数の推移



●市区町村における技術系職員数



2. 持続可能なインフラメンテナンスの実現



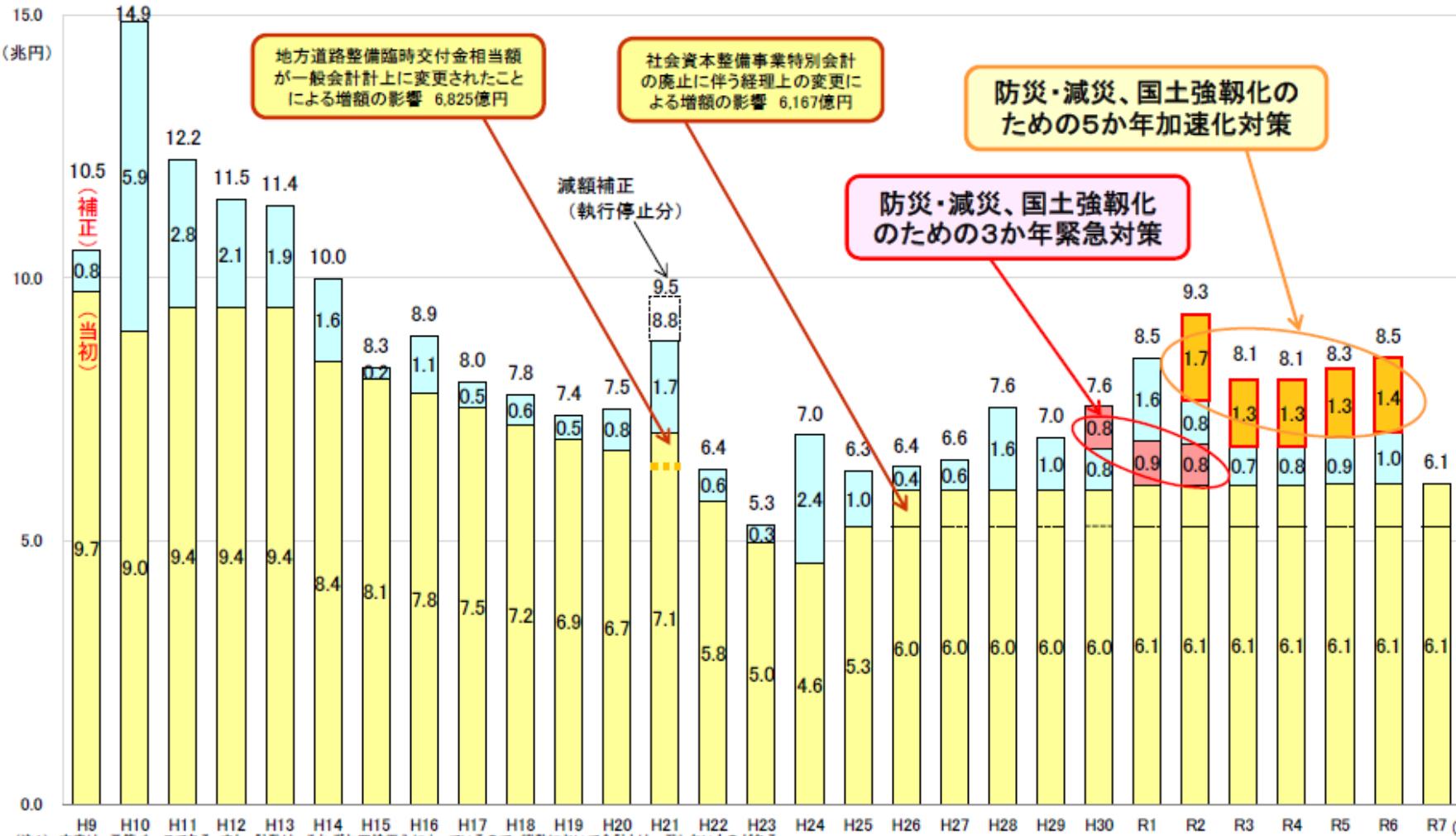
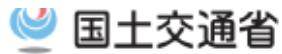
一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

公共事業関係費の推移



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

公共事業関係費(政府全体)の推移



(注1) 本表は、予算ベースである。また、計数は、それぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは一致しないものがある。

(注2) 平成23・24年度予算については、同年度に地域主導戦略交付金に移行した額を含まない。

(注3) 防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策の1～5年目分は、それぞれ令和2～6年度の補正予算により措置されている。なお、令和5年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靭化緊急対応枠(3,000億円)、令和6年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靭化緊急対応枠(3,000億円)及び緊急防災枠(2,500億円)を含む。

(注4) 令和3年度当初予算額(6兆549億円)は、デジタル庁一括計上分45億円を公共事業関係費から行政経費へ組替えた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、6兆595億円である。

(注5) 令和4年度当初予算額(6兆574億円)は、デジタル庁一括計上分1億円を公共事業関係費から行政経費へ組替えた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、6兆575億円である。

(注6) 令和5年度当初予算額(6兆801億円)は、生活基盤施設新設化等交付金202億円を行政経費から公共事業関係費へ組替えた後の額であり、生活基盤施設新設化等交付金を除いた場合、6兆600億円である。

[出典：国土交通省（令和8年度予算概算要求資料）]

国土強靭化の取組



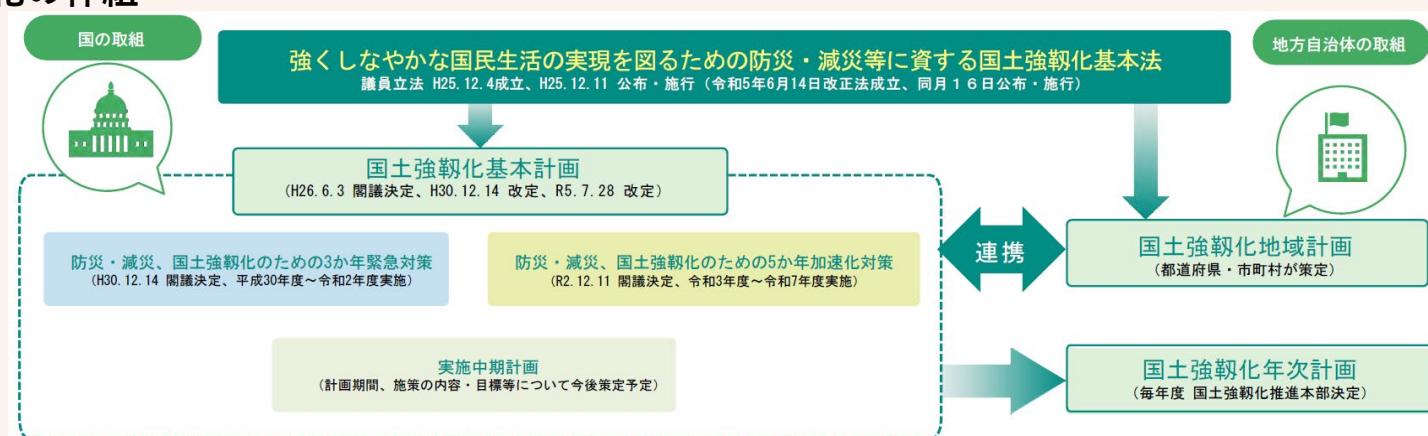
一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

■ 国土強靭化の取組



[出典：内閣官房資料]

■ 国土強靭化の枠組



国土強靭化については国と地方自治体が協力して進めています。国の取組としては国土強靭化基本計画に沿って策定された「防災・減災、国土強靭化のための3か年緊急対策」「防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策」があり、これをもとに毎年の計画を立て、対策を行っています。

国土強靭化の取組



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

■防災・減災、国土強靭化のための3カ年緊急対策

基本的な考え方	○本対策は、「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策」のほか、ブロック塀等に関する既往点検の結果等を踏まえ、 ・防災のための重要インフラ等の機能維持 ・国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持 の観点から、国土強靭化基本計画における45のプログラムのうち、重点化すべきプログラム等20プログラムに当たるもので、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、3年間で集中的に実施する。
取り組む対策の内容 事業規模の目途	○緊急対策160項目 ○財政投融資の活用を含め、 おおむね7兆円程度を目途とする事業規模 をもって実施。 I. 防災のための重要インフラ等の機能維持 (1) 大規模な浸水、土砂災害、地震・津波等による被害の防止・最小化 等 (2) 救助・救急、医療活動などの災害対応力の確保 II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持 (1) 電力等エネルギー供給の確保 (2) 食料供給、ライフライン、サプライチェーン等の確保 等 おおむね3.5兆円程度 おおむね3.5兆円程度
対策期間	平成30年度（2018年度）～令和2年度（2020年度）の3年間

図 國土交通省所管事業 対策事例

緊急点検結果を踏まえた対策(62項目)



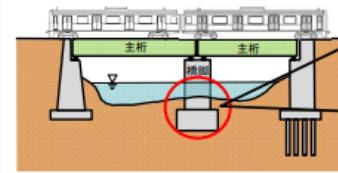
河道掘削・樹木伐採(河川)



法面対策(道路)



電源設備等の浸水対策(空港)



河川橋梁の橋脚基礎部分の補強(鉄道)



橋梁(橋脚)の補強例

既往点検結果を踏まえた対策等(5項目)

[参照：内閣官房、國土交通省資料]

国土強靭化の取組

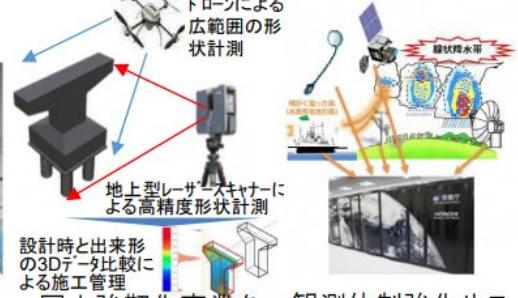


一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

■防災・減災、国土強靭化のための5カ年加速化対策

基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none">○ 近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化し、南海トラフ地震等の大規模地震は切迫している。また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラが今後一斉に老朽化するが、適切な対応をしなければ負担の増大のみならず、社会経済システムが機能不全に陥るおそれがある。○ このような危機に打ち勝ち、国民の生命・財産を守り社会の重要な機能を維持するため、防災・減災、国土強靭化の取組の加速化・深化を図る必要がある。また、国土強靭化の施策を効率的に進めるためにはデジタル技術の活用等が不可欠である。○ このため、下記の各分野について、更なる加速化・深化を図ることとし、令和7年度までの5か年に追加的に必要となる事業規模等を定め、重点的・集中的に対策を講ずる。						
重点的に取り組む 対策 事業規模	<ul style="list-style-type: none">○ 対策数：1 2 3 対策○ 追加的に必要となる事業規模：おおむね1.5兆円程度 <table><tr><td>1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策 [78対策]</td><td>おおむね12.3兆円程度</td></tr><tr><td>2 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策 [21対策]</td><td>おおむね2.7兆円程度</td></tr><tr><td>3 国土強靭化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進 [24対策]</td><td>おおむね0.2兆円程度</td></tr></table>	1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策 [78対策]	おおむね12.3兆円程度	2 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策 [21対策]	おおむね2.7兆円程度	3 国土強靭化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進 [24対策]	おおむね0.2兆円程度
1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策 [78対策]	おおむね12.3兆円程度						
2 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策 [21対策]	おおむね2.7兆円程度						
3 国土強靭化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進 [24対策]	おおむね0.2兆円程度						
対策期間	令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）の5年間						

図 国土交通省所管事業 対策事例

<p>激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策</p>  <p>気候変動に伴い激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、事前防災対策を推進</p>	<p>予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策</p>  <p>大規模地震時の緊急物資輸送機能等の確保のため、社会資本の耐震対策等を推進</p>	<p>国土強靭化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進</p>  <p>ドローンによる広範囲の形状計測 地上型レーザースキャナーによる高精度形状計測 設計時と出来形の3Dデータ比較による施工管理 国土強靭化事業を円滑化するICTの活用を推進 観測体制強化やスマートコンピューティング等活用により気象予測を高度化</p>
<p>[参照：内閣官房、国土交通省資料]</p>		

国土強靭化の取組



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

■第1次国土強靭化実施中期計画

基本的な考え方	○防災・減災、国土強靭化の取組の切れ目ない推進 ○近年の災害（能登半島地震・豪雨、秋田・山形豪雨、台風10号、日向灘地震等） ○5か年加速化対策等の効果（被害軽減・早期復旧への貢献、地域防災力の高まり等） ○状況変化への対応（3つの変化への対応） <ul style="list-style-type: none">・災害外力・耐力の変化への対応 … 気象変動に伴う気象災害への「適応」と「緩和」策の推進 埼玉県八潮市の道路陥没事故を踏まえたインフラ対策の推進 等・人口減少等の社会状況等の変化への対応 … 「半島防災・強靭化」等の推進 等・事業実施環境の変化への対応 … 革新的技術による自動化・遠隔操作化・省人化 等
計画期間	令和8年度～令和12年度の5年間
対策の事業規模	おおむね20兆円程度を目指す (今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映)
施策の内容	○計画期間内に実施すべき施策（全326施策） <ul style="list-style-type: none">1. 国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理 おおむね5.8兆円程度2. 経済発展の基礎となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靭化 おおむね10.6兆円程度3. デジタル等新技術の活用による国土強靭化施策の高度化 おおむね0.3兆円程度4. 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 おおむね1.8兆円程度5. 地域における防災力の一層の強化 おおむね1.8兆円程度 ○推進が特に必要となる施策（全114施策）【抜粋】 ※おおむね20年から30年程度を一つの目安として施策目標を設定 <ul style="list-style-type: none">1. 防災インフラの整備・管理 28施策（76指標）<ul style="list-style-type: none">・関係省庁の枠を超えた流域治水対策等の推進・予防保全型メンテナンスへの早期転換 等2. ライフラインの強靭化 42施策（87指標）<ul style="list-style-type: none">・予防保全型メンテナンスへの早期転換・上下水道システムの耐震化を始めとした耐災害性の強化 等4. 官民連携強化 13施策（18指標）<ul style="list-style-type: none">・生活の基盤となる住宅・建築物の耐震化 等

[参照：内閣官房資料]

第1次国土強靭化実施中期計画

29

【国土交通省】道路施設の老朽化対策

対応課題 (2) 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靭化

概要 急速に進展する道路施設の老朽化に対し、老朽化に伴う事故や機能の低下を回避しつつ、ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現する予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行する必要がある。このため、定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設(橋梁・トンネル・道路附属物・舗装等)の対策や道路陥没等による事故を未然に防ぐための調査や対策等を集中的に実施する。

施策の目標・実施内容等

◆施策の目標:

将来的には、急速に進展する道路施設の老朽化に対し、定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設の対策を実施し、ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現する、予防保全によるインフラメンテナンスに移行する。

<KPI・目標>

KPI・指標	現況	計画期間目標	将来目標
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すべき橋梁(約92,000橋(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率	55% (R5)	80% (R12)	100% (R33)
緊急輸送道路(約110,000km)等における舗装(約8,300km(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率	0% (R5)	61% (R12)	100% (R38)
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すべきトンネル(約1,700か所(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率	0% (R5)	83% (R12)	100% (R20)
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すべき道路附属物(うち大型附属物約2,100か所(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率	0% (R5)	83% (R12)	100% (R23)

対策イメージ

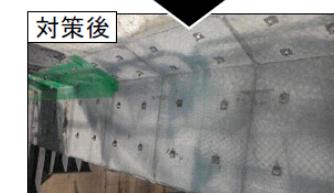
<橋梁>



<舗装>



<対策後>



<対策後>



令和7年1月28日に埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故



令和6年10月9日に茨城県水戸市で発生した道路陥没事故

◆実施主体: 国/都道府県/市区町村

【出典: 内閣官房資料】

国による地方への財政的・技術的支援



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

2 予防保全型メンテナンスへの本格転換

(2) 地方への財政的・技術的支援

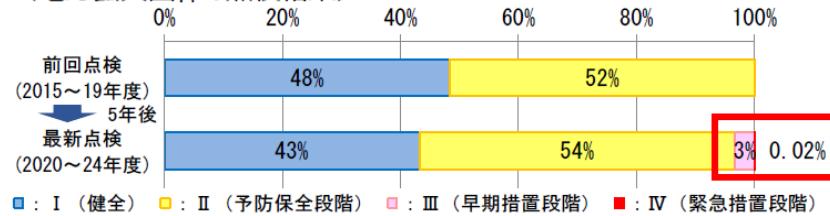
- 地方公共団体が管理する道路施設について、長寿命化修繕計画に基づく取り組みに対し、道路メンテナンス事業補助制度^{※1}による計画的・集中的な財政的支援を実施します。
- 国による直轄診断、修繕代行や研修の開催を実施するとともに、道路橋の集約・撤去や広域連携の取り組みの促進に向けたガイドラインの策定により、地方への技術的支援を実施します。

<背景/データ>

【令和7年度道路メンテナンス年報】

- 直近5年間の点検でI・II判定からIII・IV判定に遷移した橋梁の割合は3%

〈地方公共団体の点検結果〉



【予防保全への移行】

- 現在の予算ベースでは予防保全への移行には約20年かかる見込み（2024年度末基準）
(参考) 直轄ではおおよそ10年かかる見込み

〈地方公共団体のIII・IV判定橋梁の措置完了数推移イメージ〉



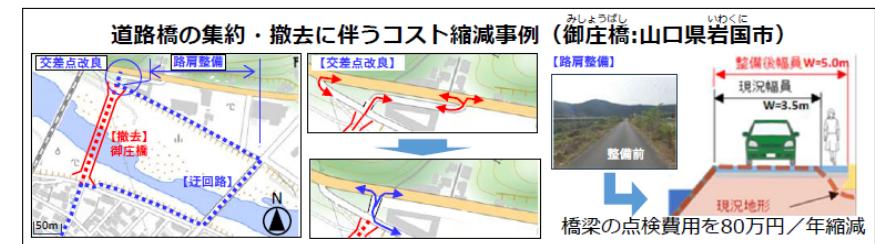
※1：道路メンテナンス事業補助制度（P参7参照）

【地方への財政的支援】

- 予防保全への移行を促進するため、道路メンテナンス事業補助制度による地方公共団体への支援を実施
- 群マネ^{※2}の取り組みとして包括的民間委託・広域連携を実施する地方公共団体へ道路メンテナンス事業補助制度及び防災・安全交付金による支援を検討

【地方への技術的支援】

- 国による直轄診断、修繕代行事業や修繕に関する研修の開催など技術的支援を実施^{※3}
- ガイドライン等により道路橋等の集約・撤去の取り組みを促進
- 道路法改正を踏まえ、連携協力道路制度^{※4}のガイドライン等により広域連携の取り組みを促進



※2：『地域インフラ群再生戦略マネジメント』（通称 群マネ）とは、広域・複数・多分野のインフラを群としてとらえ、戦略的にマネジメントを行う考え方

※3：直轄診断(2014～2024年度)：18箇所、修繕代行(2015～2024年度)：17箇所

※4：道路管理者間の協議により道路点検や修繕等を他自治体が代行できる制度

国による地方への財政的・技術的支援



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

道路メンテナンス事業補助制度における優先的な支援(R7年度) 国土交通省

- 背景・概要 今後の維持管理・更新費の増加や将来の人口減少が見込まれる中、老朽化が進行する道路施設に対応するためには、新技術等の活用促進、実効性のある長寿命化修繕計画の策定促進および『地域インフラ群再生戦略マネジメント』の取組促進を図る必要があることから、道路メンテナンス事業補助制度において優先的な支援を実施。

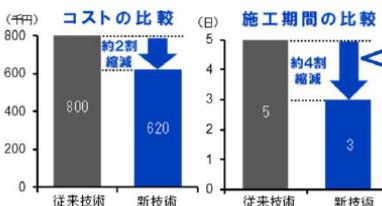
優先支援①「新技術等の活用促進」

優先支援対象

コスト縮減や事業の効率化等を目的に新技術等を活用する事業のうち、試算などにより効果を明確にしている事業



※「点検支援技術性能能力タログ(案)」に掲載されている技術等の活用

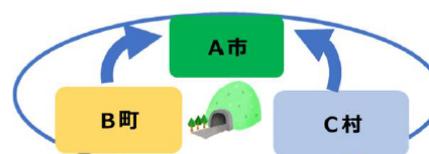


- 点検ロボットカメラによる写真撮影と画像処理による損傷図作成
- 橋上や地上から損傷の把握が可能であり、損傷状況スケッチ・野帳への記入、損傷図作成に係るコストや施工期間の縮減、安全性の向上が図られる

優先支援③「『地域インフラ群再生戦略マネジメント』の取組促進」

優先支援対象

『地域インフラ群再生戦略マネジメント※1』のモデル地域※2において広域連携により実施する事業

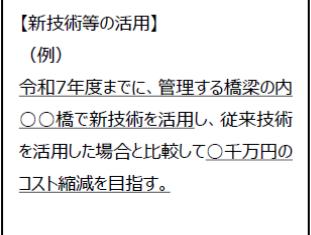
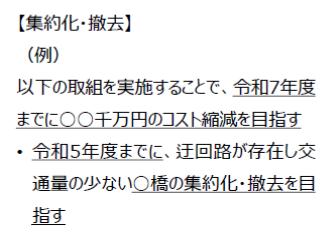
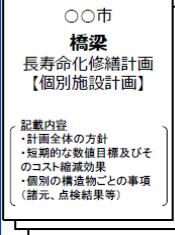


一つの市区町村がリードし、複数市区町村で連携

優先支援②「実効性ある長寿命化修繕計画の策定促進」

優先支援対象

長寿命化修繕計画において「集約・撤去」や「新技術等の活用」に関する短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果を記載した自治体の事業



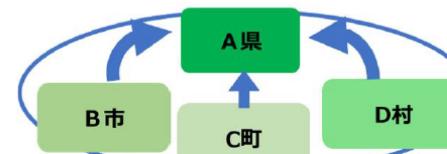
具体的な取り組み内容や期間、数値目標の記載

【記載事例】

集約化・撤去	令和2年度点検の結果、迂回路が存在し集約が可能と考えられる3橋のうち判定区分Ⅲとなつた1橋について、今後、周辺状況や利用調査を基に、令和7年度までの集約化・撤去を目指すことで、更新時期を迎える令和17年度までに必要となる費用を約6割程度縮減することを目指します。
新技術等の活用	2025年(令和7年)までの5年間に、定期点検を実施する橋梁3橋については、長大河川及び水面部、又は高橋脚等の損傷確認で、費用の縮減や事業の効率化等の効果が見込まれる新技術(あるいは新技術に類する技術)を活用し、200万円のコスト縮減を目指します。

※1 『地域インフラ群再生戦略マネジメント』(以下、群マネ)とは、広域・複数・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もの。

※2 群マネの取組を全国的に展開していくため、地方公共団体を対象にモデル地域の公募を行い、令和5年12月1日に選定された地域。



都道府県がリードし、管内の市区町村と連携

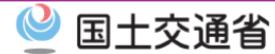
[出典：国土交通省資料]

「群マネ」の推進



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)の推進



- 技術系職員が限られる中でも、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。
- モデル地域(11件、40自治体)において群マネ実装を目指すとともに、導入に向けた検討プロセスを踏まえ、導入検討から実践までサポートできる「手引き」を策定する。

[地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)のイメージ]

<ケース1：広域連携>

一つの市区町村がリードし、複数市区町村で連携



都道府県がリードし、管内の市区町村と連携



<ケース2：多分野連携>

多分野のメンテナンスをまとめて実施



[群マネの全国展開に向けた方向性]

メリット(想定される効果)

<自治体>

- ◎発注作業や業務指示等にかかる対応時間が減少し、計画策定等に注力可能
- ◎広域連携により、技術的見知が補完されるだけでなく、職員の技術力向上

<事業者>

- ◎複数業務をまとめることで作業効率化
例:パトロールを一括化、同じ現場で舗装補修と清掃等を同時作業、足場の共同利用 等
- ◎書類作成や事務手続き等の手間が削減(特にJV等の代表企業以外の構成企業)
- ◎創意工夫を發揮しやすくなり、メンテナンスの質の向上
例:事業者提案による新技術導入、蓄積データ分析による先回り対応 等
- ◎事業者間の連携により、人員や資機材の融通可能

不安(具体的な手順等)

<自治体>

- ◎業務効率化のために、どのような発注内容にしていくか?
- ◎自治体間や内部他部署との調整をどのように進めていくか?
- ◎事業者側とのコミュニケーションをどのように進めていくか?

<事業者>

- ◎業務範囲が広がった場合、事業者として対応できるか?
- ◎事業者同士でどのように連携を進めていくか?

「**メリット**」が十分浸透していない一方、**実施手順や調整方法**を巡る**「不安」**が先行していることが**群マネ拡大の課題**

「**群マネの手引き**」にて、事例や苦労話なども交えて、**自治体や事業者にわかりやすく解説(R7年度策定予定)**

[出典：国土交通省資料]

[群マネモデル地域(R5.12選定)]

計11件 (40地方公共団体)

類型	選定数	代表自治体
① 広域連携(垂直)	2地域	和歌山県、広島県
② 広域連携(水平)	5地域	北海道幕別町、大阪府貝塚市、兵庫県養父市、奈良県宇陀市、島根県益田市、
③ 多分野連携	4地域	秋田県大館市、滋賀県草津市、広島県三原市、山口県下関市

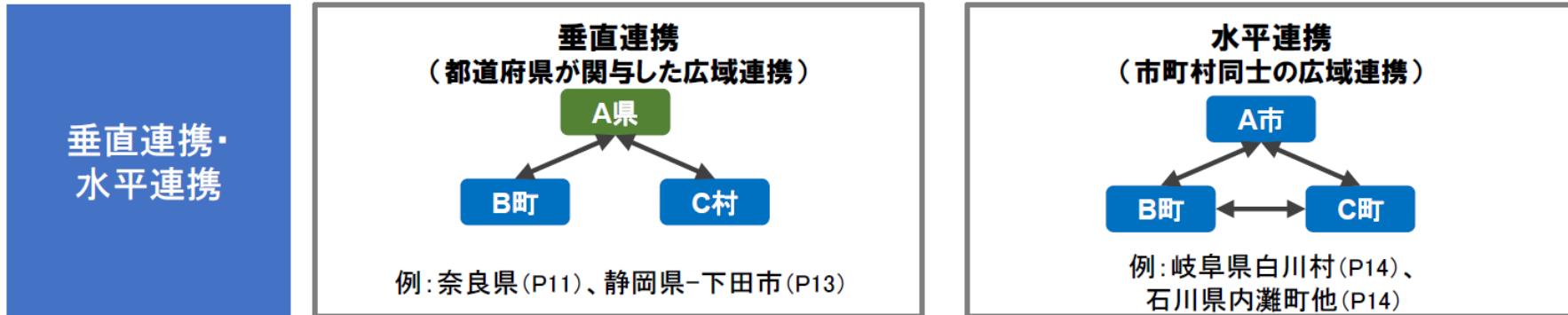
「群マネ」の推進



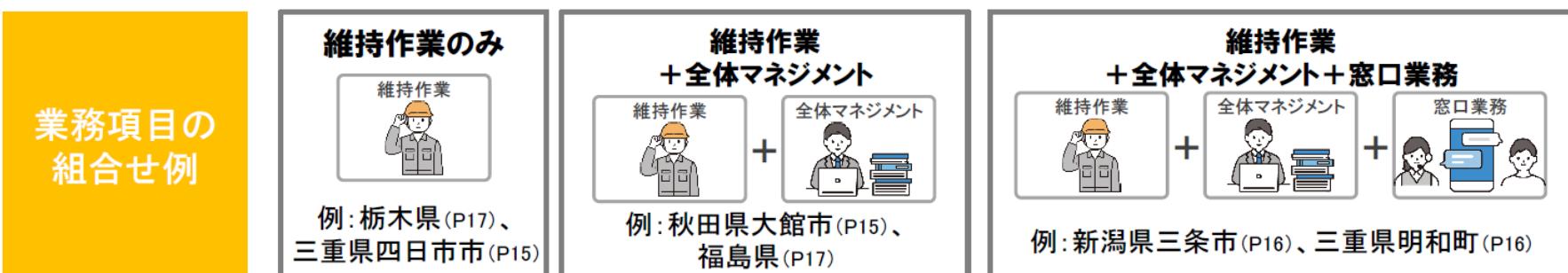
一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

■群マネの類型

■ 広域連携の群マネ



■ 他分野連携の群マネ



[出典：国土交通省（群マネの手引きver.1）]

「群マネ」の推進



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

■群マネの類型

■ プロセスの束

プロセス連携
パターン

点検+修繕計画+設計



例: 東京都多摩市(P18)、奈良県田原本町(P18)

点検+修繕計画+設計+工事



■群マネの取組（県内の先行事例）

■ 先行事例（多分野連携×日常維持管理業務）

地元業者のJV内で、特殊車両や機材を融通して作業効率化

■ 秋田県大館市(大館南地域) 「事業者」の東



- ✓ 課題・取組のきっかけ: 技術職員の減少に加え、昨今の豪雨災害の対応が増加傾向であり、応処なしで継続的に発生しており、限られた資源（資金・人材）を柔軟に配置できる新たな取組へ着手。
- ✓ 人口: 約6.7万人
- ✓ 技術者数: 45人（土木部門職員61人）
- ✓ 対象業務: 道路+河川の日常維持管理業務

大館市(土木課)

※体制は事例調査時点のもの



インフラ分野・業務項目

契約年数

契約金額

道路	+	河川
維持作業	+	全体マネジメント
(人)	(人)	(総価契約)
3年	3.0億円 (1.0億円/年)	包括開始年 R4

- ・年度をまたぐ期間や降雪前の繁忙期において、複数年契約や構成員の相互協力により、切れ目ない施工が可能。
- ・特殊車両や機材(伐採、収集、運搬等)を有する構成員がいることで作業効率化。

効果

■ 先行事例（広域連携×橋梁関係）

県建設技術センターが市町村の橋梁点検を一括発注

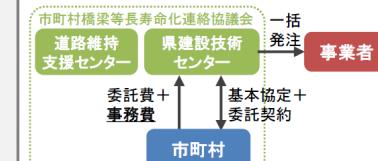
■ 秋田県内(県建設技術センター他) 「自治体」の東



- ✓ 課題・取組のきっかけ: 県内の橋梁の約7割を管理している市町村では、技術職員や財源確保が課題となっており、産学官連携の「市町村橋梁等長寿命化連絡協議会」をH25年に設立。

- ✓ 人口: 約92万人
- ✓ 技術者数: 25市町村のうち、13市町村で0人(R6.4.1)

- ✓ 対象業務: 橋梁の点検業務



効果

- ・市町村職員の事務軽減。
- ・判定区分のばらつきを防止。

運用の
ポイント

- ・橋梁の判定区分は、市町村、協議会、コンサルの三者打合せにおいて確認し、最終的に市町村が決定。

[出典：国土交通省（群マネの手引きver.1）]

3. インフラメンテナンスに係る当財団の取組



一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

当財団による市町村支援（道路施設点検等）

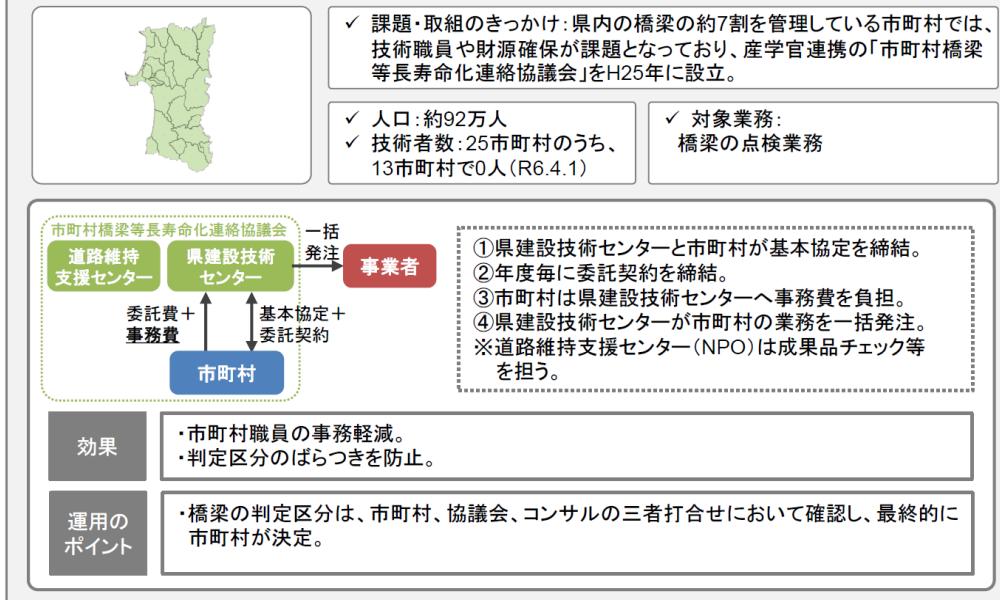
一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

■ 「群マネの手引きver. 1」における取組事例

■ 先行事例（広域連携×橋梁関係）※再掲

県建設技術センターが市町村の橋梁点検を一括発注

■ 秋田県内（県建設技術センター他）「自治体」の東



「群マネの手引きver. 1」裏表紙 「警告」「注意」

△ 警告 (けいこく)

インフラ管理者の方へ 必ずお読みください

- 本製品を長時間放置しないでください。この手引きを放置しているあいだにも、インフラ老朽化は進んでいきます。

△ 注意 (ちゅうい)

- 本製品は絶対に一人で読まないでください。チームで課題やアイデアを共有することが何より重要です。
- 本製品を改造してもかまいません。自分の地域に合わせて工夫することは大歓迎です。
- 電池は付属していません。エネルギーは、あなたの情熱から生まれます。

「群マネの手引きver. 1」表紙

「インフラ老朽化の脅威から、われらのまちを守れるか？」

人手不足時代に束でたちむかう、
新たなヒーロー大集合

群マネ 入門超百科

- 「群マネ」ってなんだ？
- 先行事例のひみつを大解剖
- 明日からつかえるQ&A付き



[出典：国土交通省（群マネの手引きver. 1）]

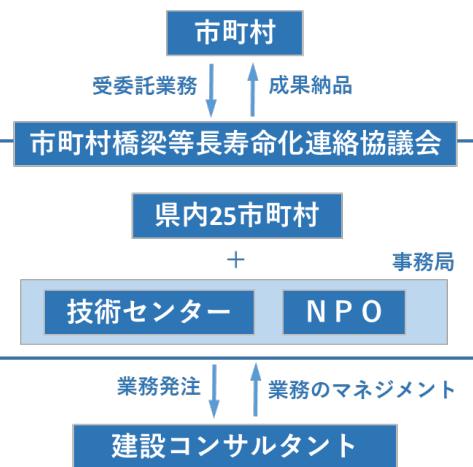
当財団による市町村支援（道路施設点検等）

一般財団法人 秋田県建設・工業技術センター
Akita Construction and Industrial Technology Center

橋梁等点検の包括発注

- 県の支援を受けて、県内全市町村と当センター、NPO法人「秋田道路維持支援センター」が任意団体である「市町村橋梁等長寿命化連絡協議会」を設立
- 技術職員不足等の課題を抱える市町村が、道路施設のメンテナンスサイクル（点検、診断、措置、記録）を適切に実施するため、各市町村の道路施設点検を集約して発注する「包括発注」を実施

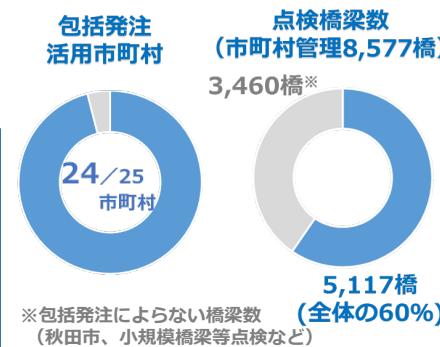
■組織体制



※包括発注制度活用による効果

- ①コンサルタントへの発注業務や監督業務の省力化
- ②点検成果をデータベース化
- ③点検業務後の調査、補修設計に関する技術支援

■2巡目点検の実績



定期点検（小規模橋梁）

（参考）1巡目点検の修繕措置着手率

管理区分	国	県	市町村
措置率	100%	100%	50%

※対象は判定区分III、IV。2024年3月時点

パッケージ型の支援

- 市町村の実情やニーズを把握することにより、橋梁等道路インフラの点検、補修計画・設計、補修工事、登録管理など一連のメンテナンスサイクル業務を包括的に支援（点検は橋長5m未満の小規模橋梁で実施）
- 支援メニューは、内容と経費を併せて一括明示していることから、市町村の選択が容易
- 令和3年度から実施し、年々委託する市町村は増加

■事業のイメージ



■実績



※パッケージ型支援活用による効果

- ①道路インフラメンテナンスについて一連の契約が可能
- ②包括契約により契約事務の軽減のほか、業務の柔軟な契約、変更が可能



定期点検（小規模橋梁）



補修方針の助言



工事監督員補助

■社会情勢の変化や気候変動

- ・地震、気候変動による豪雨や台風などにより、自然災害が頻発化、激甚化
- ・道路施設の老朽化が進行し、10年後には建設後50年を経過する橋梁は6割を超過
- ・全国的に市町村の土木部門の職員数は横ばいだが、約5割の団体は5人以下

■橋梁等の老朽化の評価とその対策

- ・平成26年度に法定点検が始まり、令和7年度は3巡回点検の2年目
- ・建設後50年を経過した橋梁数は増加しているものの、修繕等が必要な判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁数は同程度で推移
- ・市町村が管理する修繕が必要な橋梁の措置着手・完了率が低水準。修繕のほか集約・撤去の取組も検討することが重要

■国による地方自治体への財政的・技術的支援

- ・防災・減災、国土強靭化の取組として、予防保全型メンテナンスへの早期転換を重点化
- ・道路メンテナンス事業補助制度を活用した優先的な支援
- ・効率的・効果的にマネジメントする「地域インフラ群再生戦略マネジメント」の推進（導入検討から実践までサポートする手引き書の作成）

■当財団による市町村への支援

- ・橋梁、トンネル等の点検の包括発注やパッケージ型の支援を実施