

国土交通省のインフラメンテナンスに関する取組について

令和8年10月6日

国土交通省 総合政策局 公共事業企画調整課長
笠井 雅広

○国土交通省における老朽化対策の取り組み

- 社整審・交政審技術分科会技術部会※に「社会資本メンテナンス戦略小委員会」設置 [2012.7]

※社整審：社会資本整備審議会
交政審：交通政策審議会

- 笹子トンネル天井板崩落事故 [2012.12.2]

2013年：「社会資本メンテナンス元年」

「インフラ長寿命化基本計画」策定 [2013.11]

- 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]

- 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]
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 <H26～H32年度> [2014.5]
改定 <R3～R7年度> [2021.6]

各法令、基準類の整備とそれに基づく計画的な措置

- ・道路法、河川法、下水道法、港湾法等の改正 等
- ・点検の規程の整備
- ・技術基準の規定
- ・道路分野等での国による修繕代行制度

- ・点検要領等の策定、改定等
- ・橋梁、トンネル等の「定期点検要領」を策定
- ・中小河川の堤防等河川管理施設及び河道点検要領を策定

- ・点検・診断等の結果を踏まえ、具
体の対応方針を定める個別施設
計画の策定・更新の推進、内容の
充実 等

- ・点検の着実な実施、点検結
果を踏まえた修繕等の実施
等

情報基盤の整備と活用

- ・データベースの構築、運用 等
- ・国土交通データプラットフォーム
- ・全国道路施設点検データベース 等

新技術の開発・導入

- ・産学官の連携、技術研究開発の促進、NETIS（新技術情報提供システム）への登録拡大 等

予算管理

- ・トータルコストの縮減・平準化、予算支援 等
- ・防災・安全交付金
- ・「防災・減災、国土強靱化のための5カ年加速化対策」 等

体制の構築

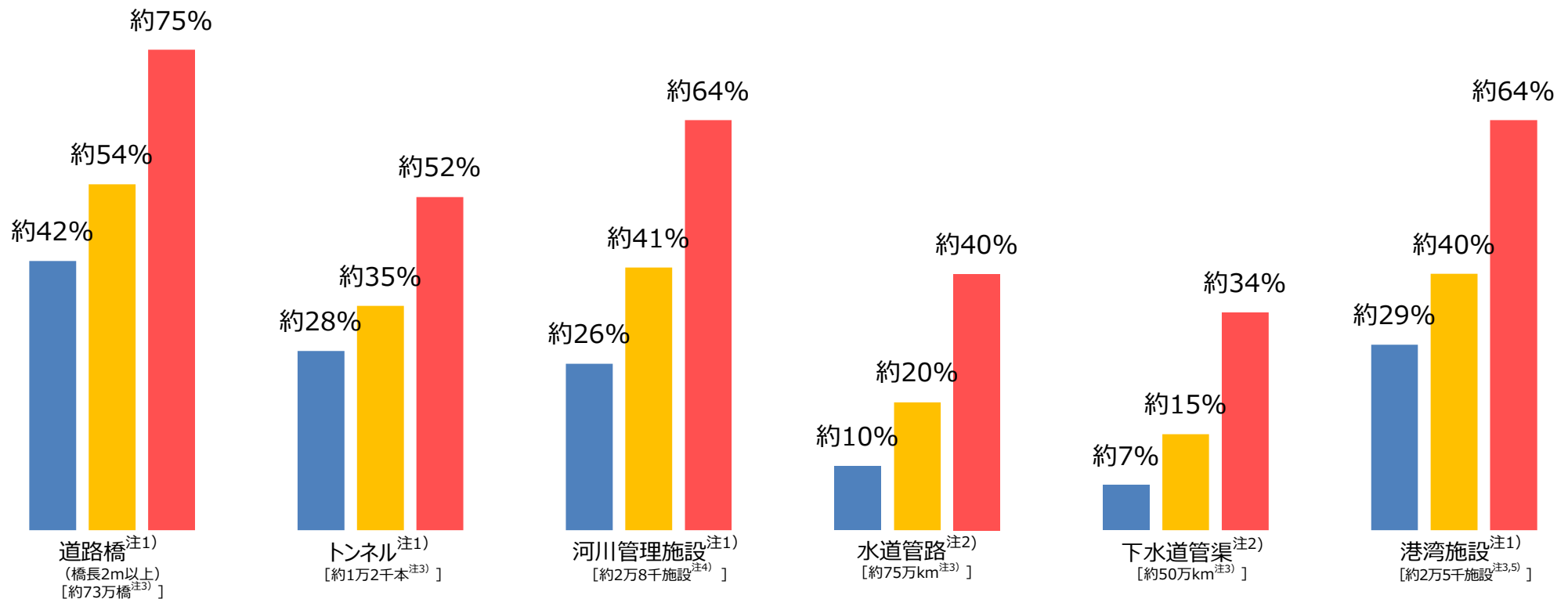
- ・既存の民間資格を評価し、必要な技術水準を満たす資格を登録する制度の構築
- ・メンテナンス会議による連携 等

高度経済成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川、上下水道、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】

■ 2025年3月 ■ 2030年3月 ■ 2040年3月



注1) 建設後50年以上経過する施設の割合については、建設年度不明の施設数を除いて算出。 注2) 2024年3月時点。 注3) 建設年度不明の施設数を含む。

注4) 国：堰、床止め、閘門、水門、揚水機場、排水機場、樋門・樋管、陸閘、管理橋、浄化施設、その他(立坑、遊水池)、ダム。独立行政法人水資源機構法に規定する特定施設を含む。

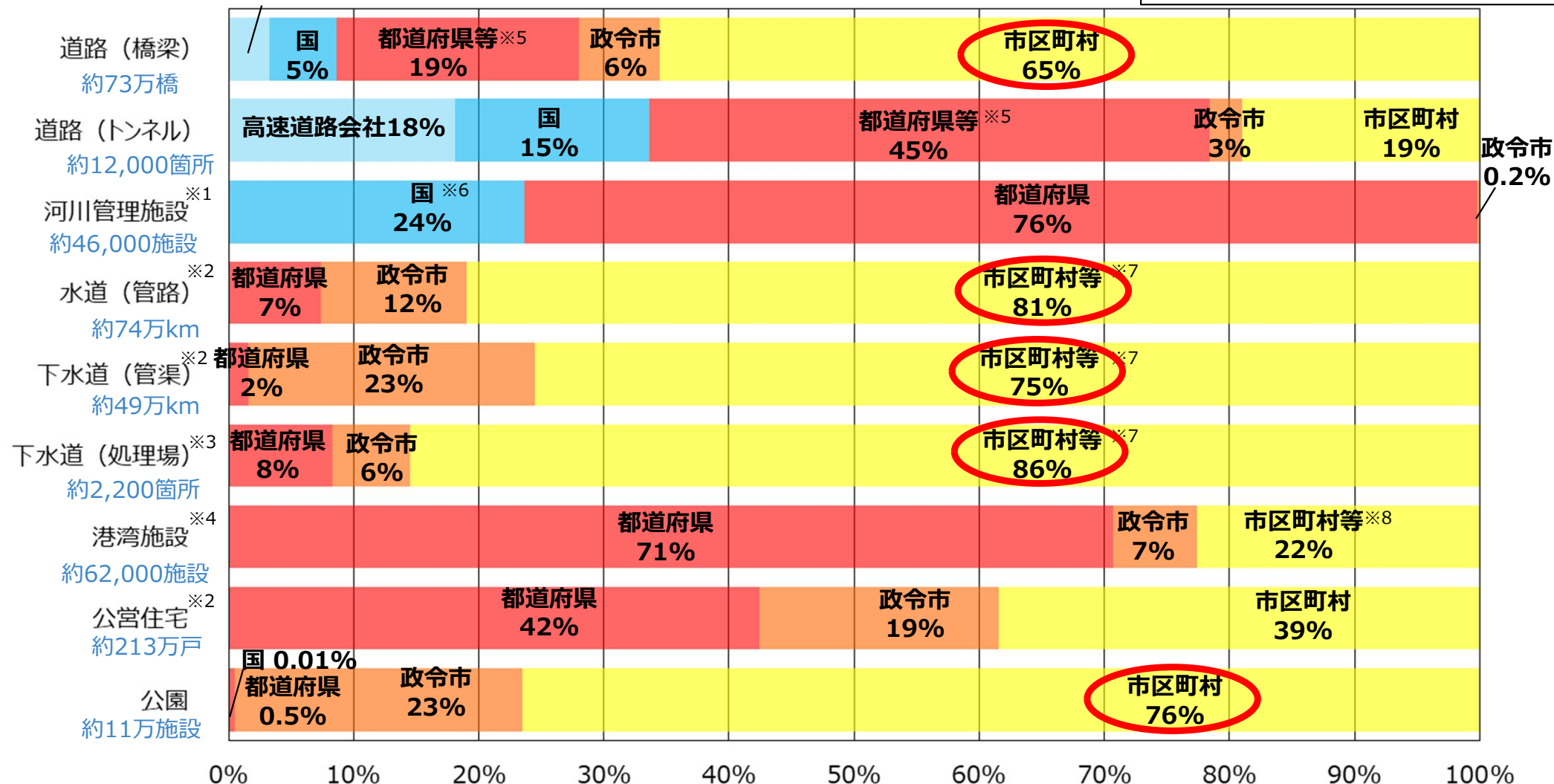
都道府県・政令市：堰(ゲート有り)、閘門、水門、樋門・樋管、陸閘等ゲートを有する施設及び揚水機場、排水機場、ダム。 注5) 公共の港湾施設のうち、海上物流に資する主要な施設。

インフラの管理体制の現状（各分野の管理者割合）

○ 各分野において、**地方公共団体等が管理するインフラが多い。**

高速道路会社3%

R5.3時点（一部除く）国土交通省とりまとめ
※端数処理の都合上、合計は100%にならない



※1 対象はダム、堰、床止め、閘門、水門、揚水機場、排水機場、樋門樋管、陸閘、管理橋、浄化施設、その他（遊水池、導水路等）

※2 R4.3時点 ※3 R3.3時点 ※4 係留施設、外郭施設、臨港交通施設、水域施設 等

※5 都道府県等には地方道路公社を含む

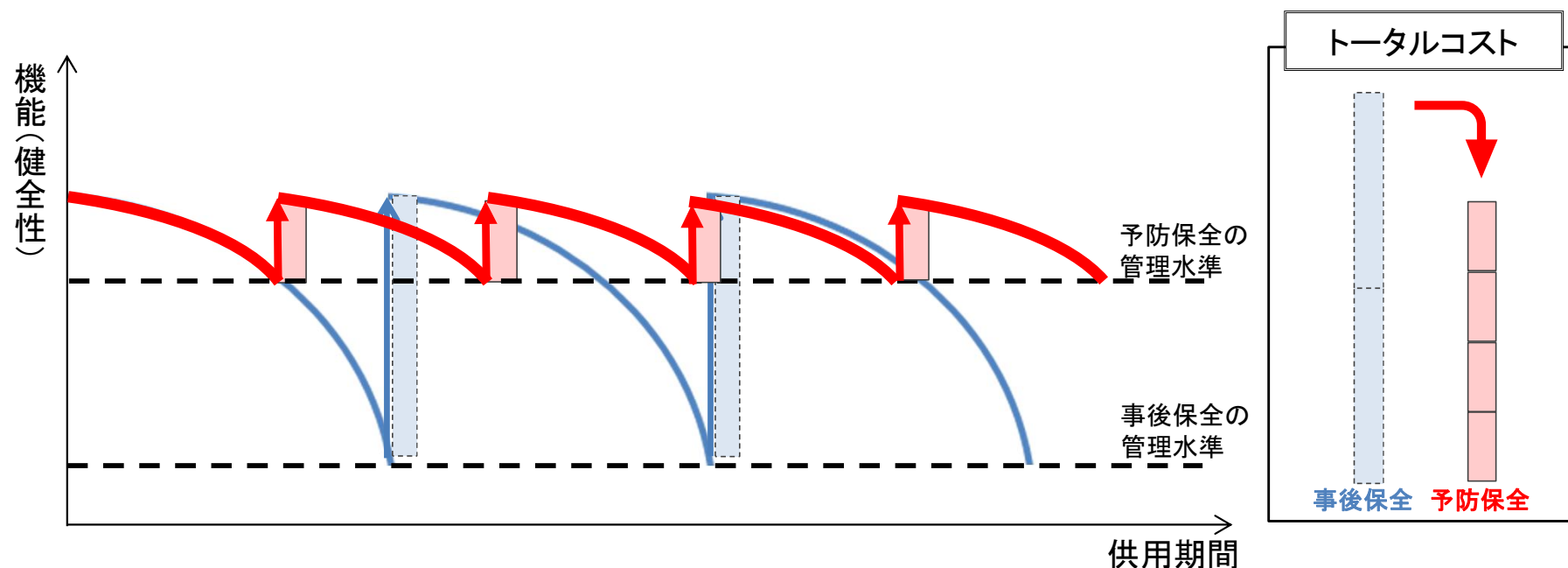
※6 国には独立行政法人を含む

※7 市区町村等には一部事務組合を含む

※8 市区町村等には一部事務組合、港務局を含む

- 「事後保全」：施設の損傷が拡大した段階で大規模な修繕等により機能回復を図る
- 「予防保全」：施設の損傷が軽微な段階で予防的な修繕等により機能保持を図る
- 「事後保全」から「予防保全」に転換し、「長寿命化」や「トータルコストの縮減」を図る

【事後保全と予防保全のサイクル(イメージ)】

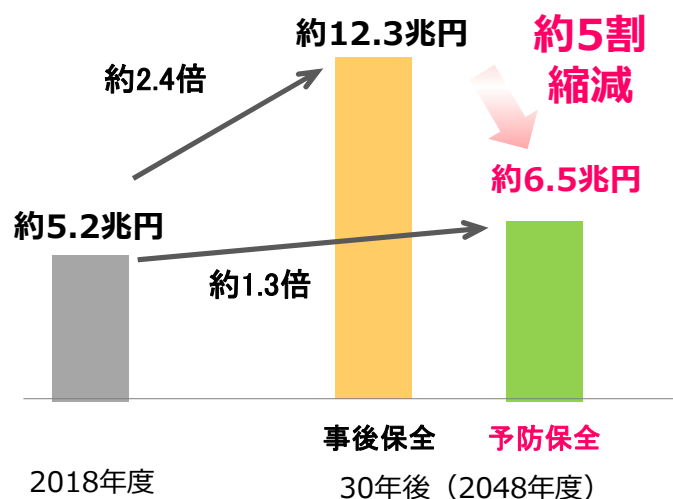


- 事後保全：施設の機能や性能に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。
- 予防保全：施設の機能や性能に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。

- 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

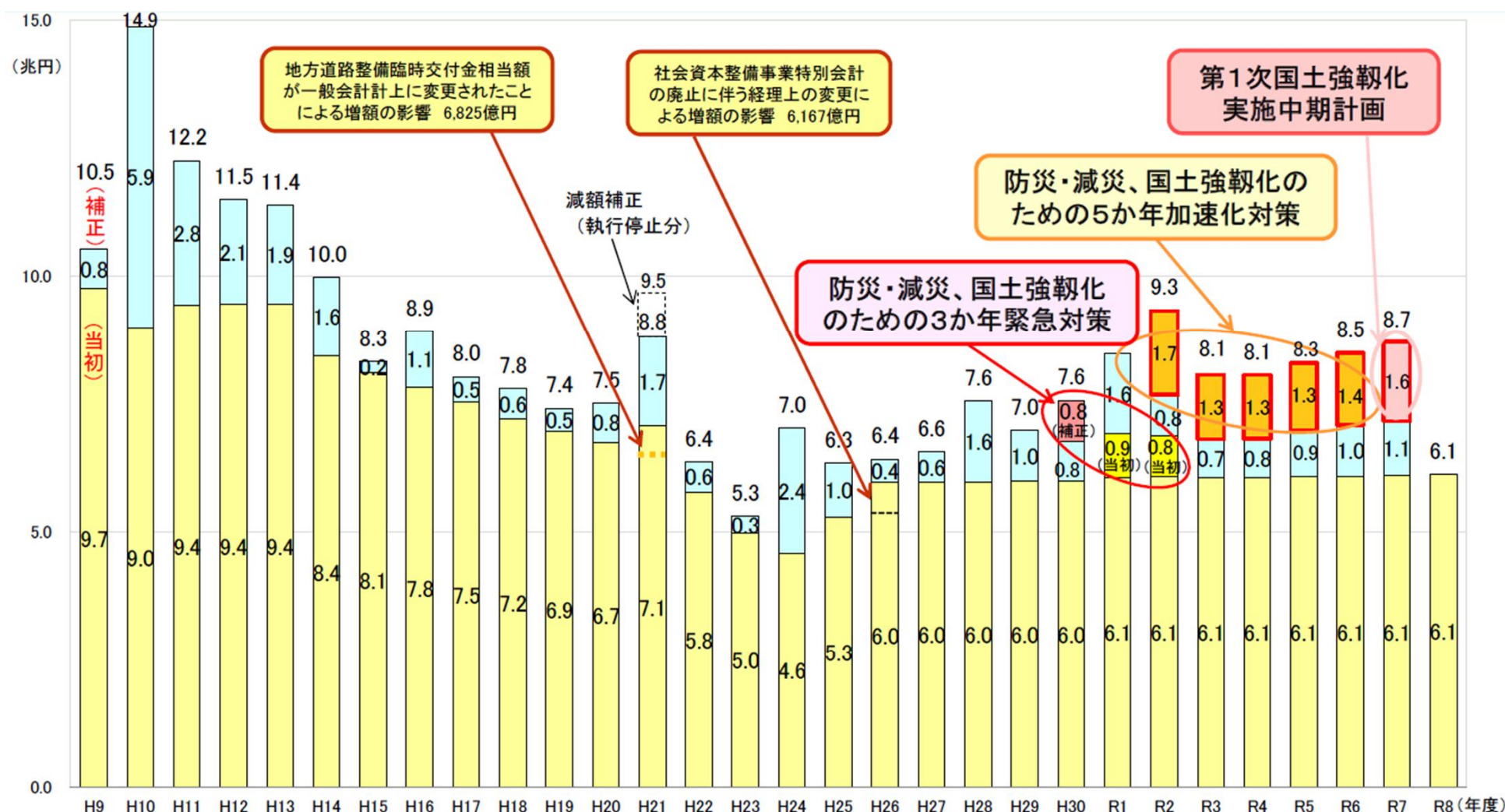
※1 国土交通省所管12分野(道路、河川・ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、航路標識、公園、公営住宅、官庁施設、観測施設)の国、都道府県、市町村、地方道路公社、(独)水資源機構、一部事務組合、港務局が管理する施設を対象。

※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。

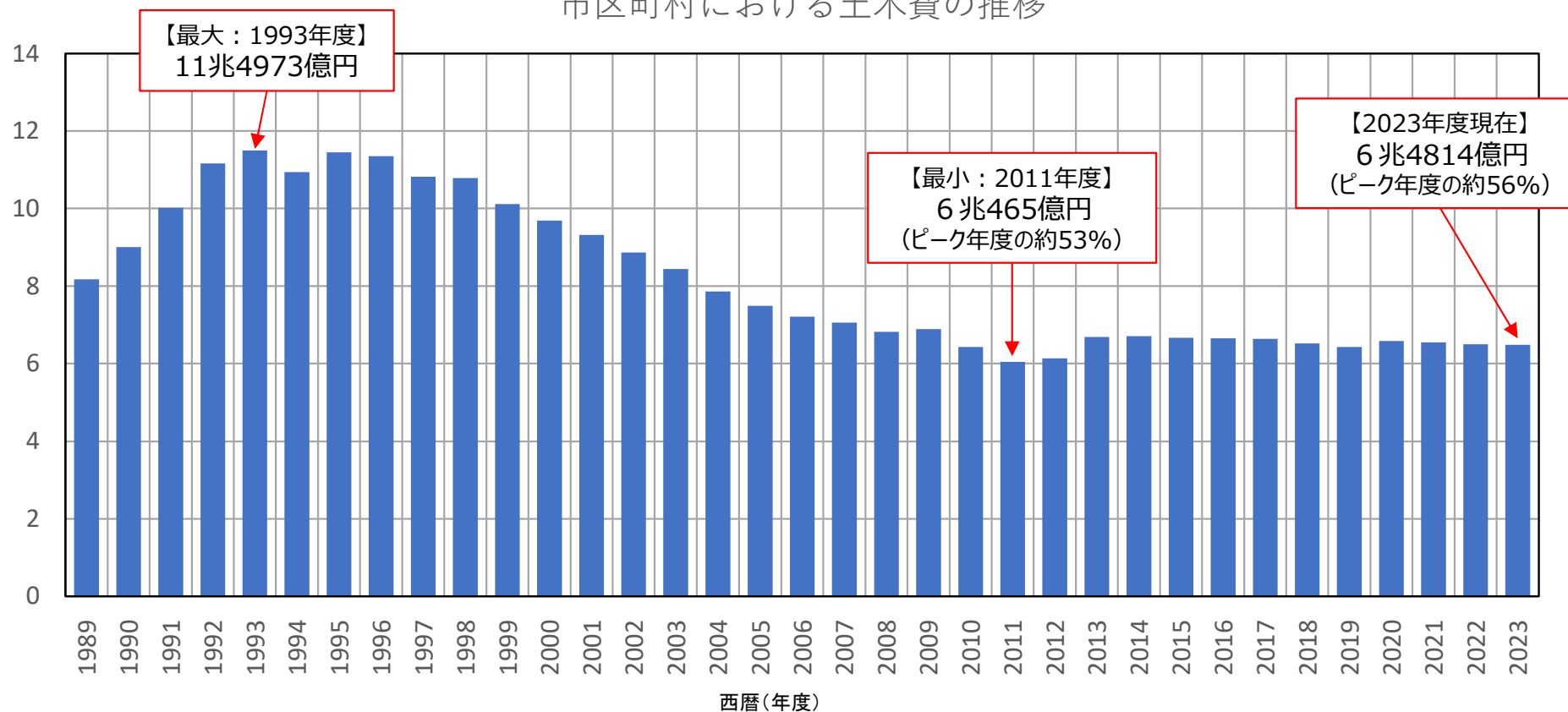


- (注1) 本表は、予算ベースである。また、計数は、それぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは一致しないものがある。
- (注2) 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。
- (注3) 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1～5年目は、それぞれ令和2～6年度の補正予算により措置されている。なお、令和5年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)、令和6年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)及び緊急防災枠(2,500億円)を含む。
- (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145億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、6兆695億円である。
- (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、生活基盤施設耐震化等交付金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、生活基盤施設耐震化等交付金を除いた場合、6兆600億円である。
- (注7) 令和6年度補正予算については、GX経済移行債で実施する事業(500億円)を含む。
- (注8) 令和7年度補正予算については、GX経済移行債で実施する事業(750億円)を含む。

- 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。

(兆円)

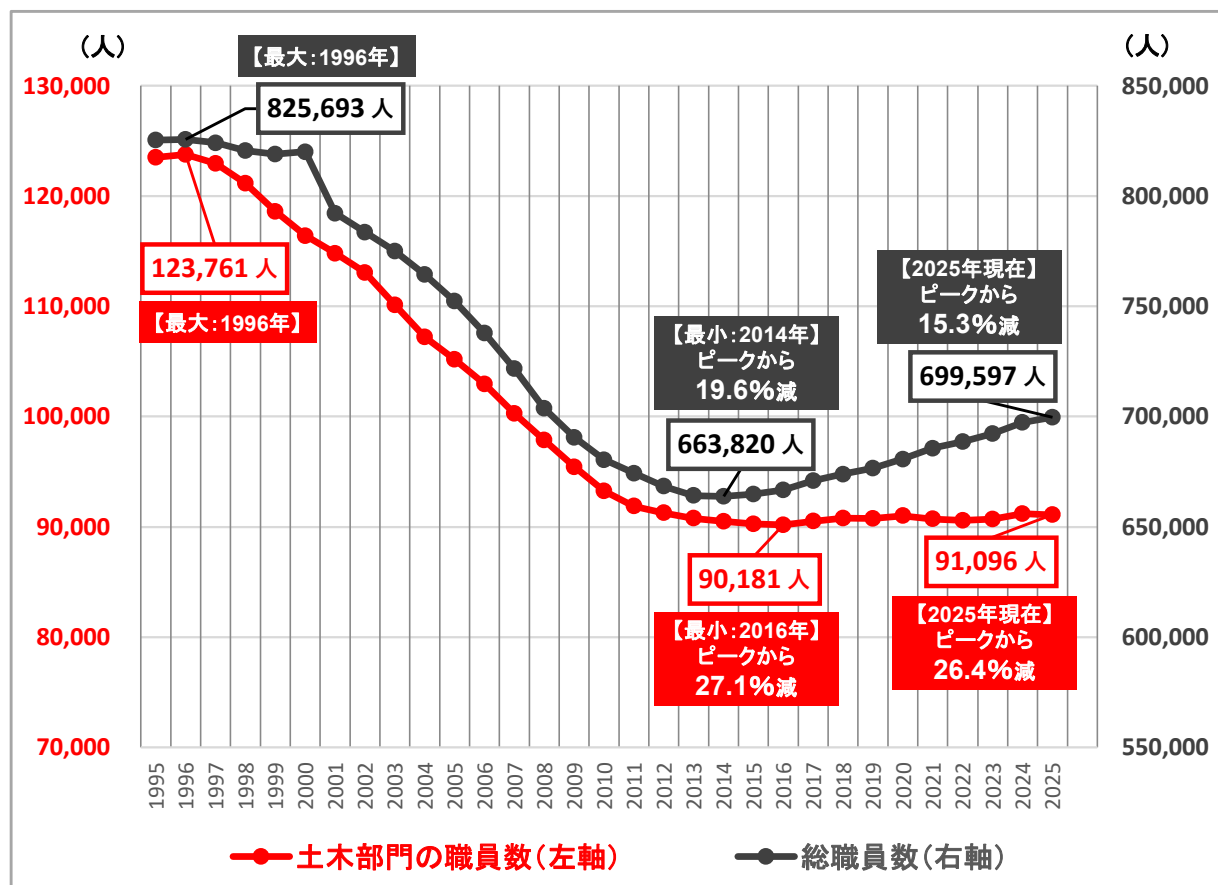
市区町村における土木費の推移



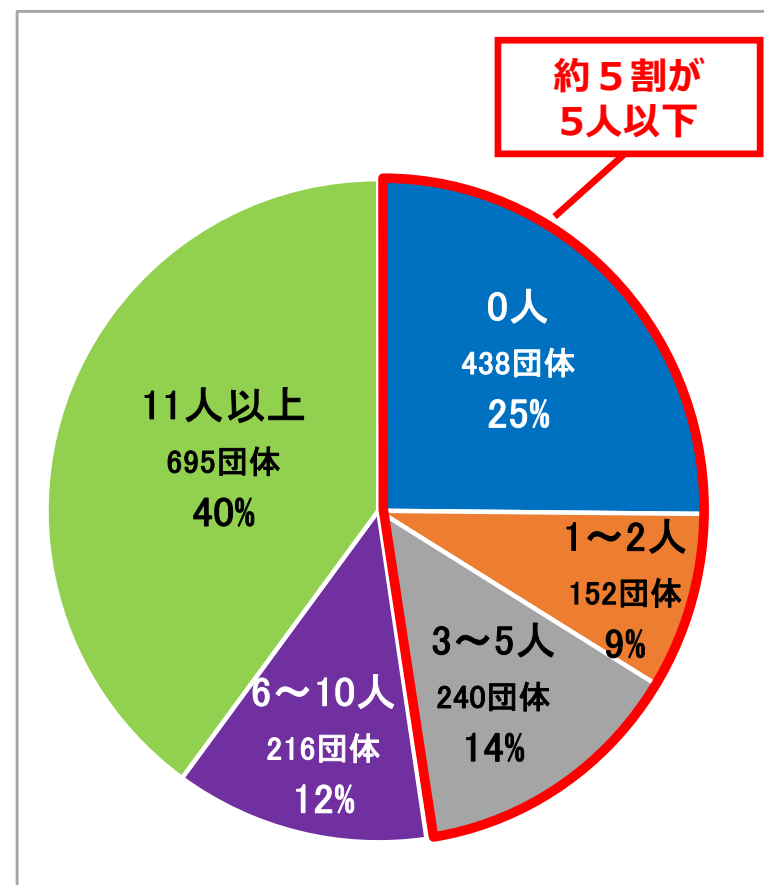
※地方財政統計年報より国土交通省作成

- 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

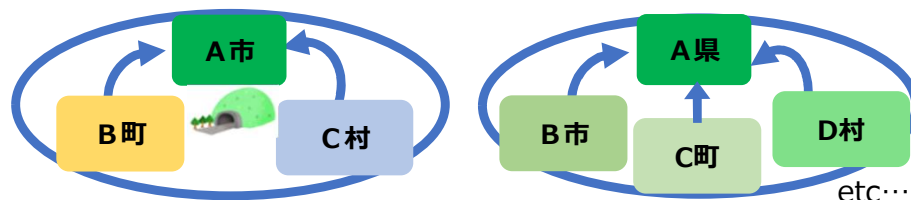


※1: 地方公共団体定員管理調査結果(R7.4.1時点)より国土交通省作成。なお、一般行政部門の職員を集計の対象としている。

※2: 技術系職員は土木技師、建築技師として定義。

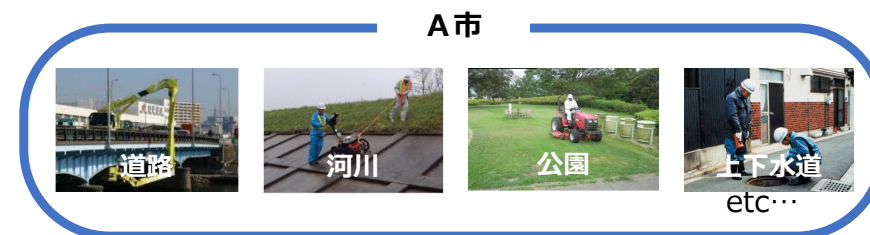
○「地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)」とは、技術系職員に限られる中でも、的確なインフラメンテナンスを確保するため、**複数自治体のインフラや複数分野のインフラを「群」として捉え**、効率的・効果的にマネジメントしていく取組。

広域連携の群マネ



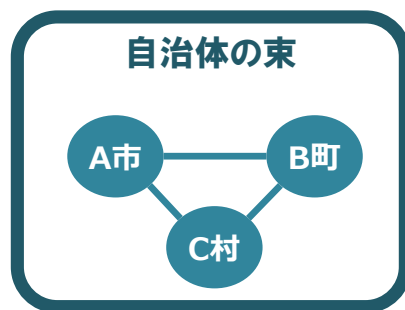
市区町村同士の「水平連携」や都道府県も関与する「垂直連携」により、**自治体の枠を越えてマネジメント**

多分野連携の群マネ

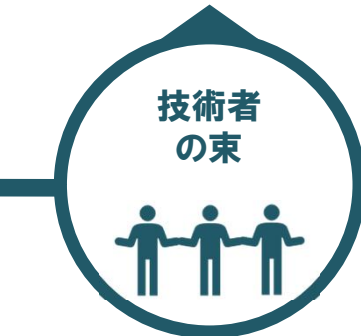


道路や河川、公園、下水道など、**インフラ分野の枠を越えてマネジメント**

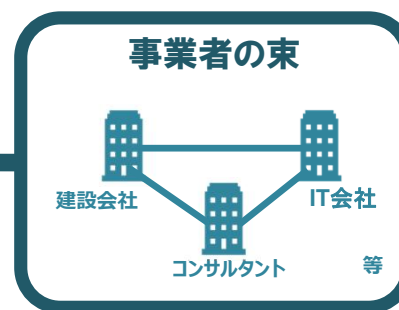
【3つの束】



発注者としての連携体制
(自治体間、部署間)



人材育成、技術者連携のネットワーク化



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」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(R7.10.14公表)。



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？

○ 広域連携として、県による市町村の橋梁の点検、設計、修繕工事等の代行や、県・市で道路の日常維持管理の共同発注などの先行事例が存在。

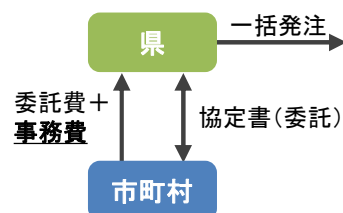
奈良県(橋梁の点検、設計等の代行)



✓ 課題・取組のきっかけ:
市町村合併が進まず、規模が小さい市町村が多く存在する中、県と市町村、あるいは市町村同士の連携・協働を図った。

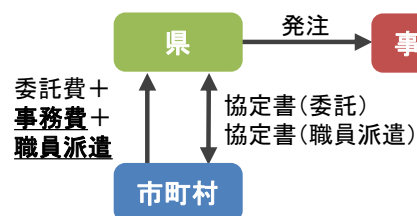
✓ 人口: 約132万人
✓ 技術者数: 39市町村のうち、10町村で0人(R6.4.1)

【垂直連携(点検、計画策定)】



- ①県と市町村が協定書を締結。
- ②市町村は県へ委託費+事務費を負担。
- ③県が、県と複数市町村の業務をとりまとめて一括発注。
- ④県と市町村が立ち会いの上、成果物を確認。

【垂直連携(補修設計、修繕工事)】

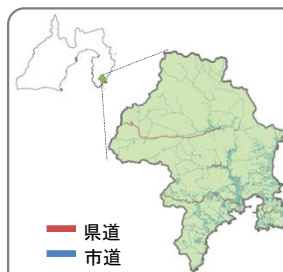


- 上記に加え、
- ①県と市町村が協定書を締結。
 - ②市町村が県へ職員派遣(併任辞令)。
 - ③派遣職員は県職員のサポートを受けながら、自分の市町村が県に委託した業務に従事。

市町村の橋梁点検等を県が垂直補完

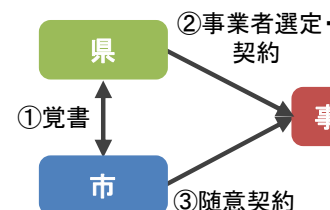
- ・ 業務や工事の履行は発注者である県が責任を持つが、橋梁の判定区分は最終的に市町村が決定。
- ・ 県への派遣職員が技術的なノウハウを取得することで、各市町村の技術力も向上。

静岡県-下田市(道路の日常維持管理の共同発注)

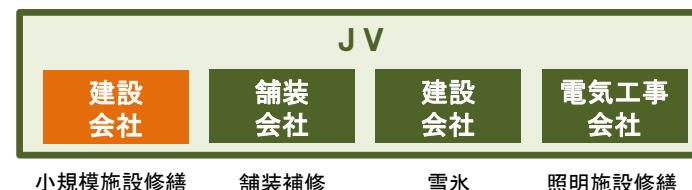


✓ 課題・取組のきっかけ:
伊豆半島では過疎化が進む中、南海トラフ地震による津波をはじめ、将来発生が懸念される災害に対して、行政・地域建設業双方の体制を維持しておくため、平時から管理体制の効率化に着手。

✓ 人口: 【下田市】約2万人
✓ 技術者数: 【静岡県(下田土木事務所)】41人 【下田市】6人



- ①県と市で覚書を締結。
 - ②県道と市道の日常維持管理を同一の事業者へ委託。
 - ③契約は県・市それぞれが実施。
- ※同一の仕様書で公告し、県が事業者を選定した後、市は覚書に基づき同一事業者と随契。

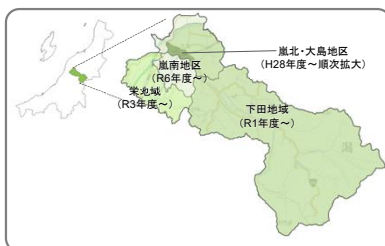


県道と市道を同一事業者が管理することで、作業効率化

- ・ 往路は市道、復路は県道といったパトロール効率化
- ・ 県道・市道を区別せず近隣箇所をまとめて作業実施

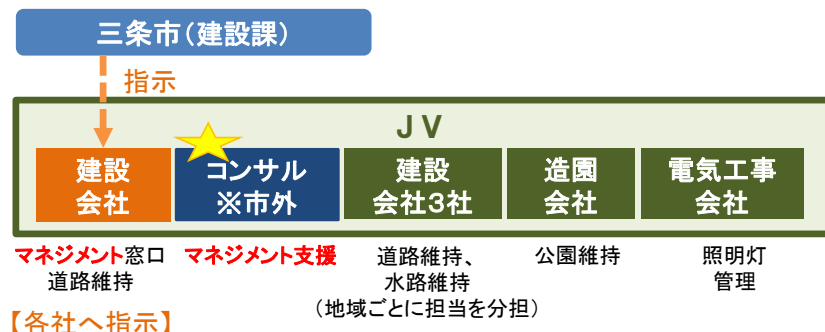
- 多分野連携として、道路、河川、公園等の日常維持管理の包括的民間委託の先行事例が存在。
- 幅広い分野の業務を担うため、事業者側はJVや建設業協同組合を構成して受注。

新潟県三条市(道路、河川、公園の日常維持管理)



✓ 課題・取組のきっかけ:
現業職員の高齢化等により、直営作業の継続性が懸念されるとともに、豪雨災害などが頻発する中で地元企業の活躍を促すために、取組に着手。

✓ 人口: 約9.2万人
✓ 技術者数: 30人



JVは地元建設会社を中心としつつ、地元だけではノウハウの乏しい業務について、市外コンサルも参画

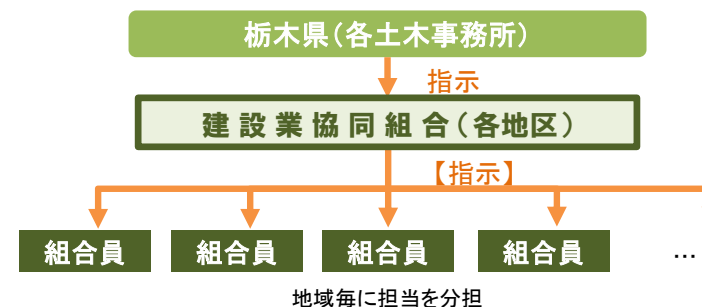
- ・舗装補修のついでに清掃、草刈と剪定を並行して対応するなど、個別発注よりも作業の効率化。
- ・市外コンサルが、蓄積データ(補修履歴や市民からの苦情・要望等)を分析し、舗装補修をどのように進めていけば良いかの技術的な提案を実施。

栃木県(道路、河川、砂防の日常維持管理)



✓ 課題・取組のきっかけ:
財政健全化プログラムとして、県の出先機関の統廃合や人員削減がされる中、県建設業協会からも建設業協同組合の活用の提案があり、取組に着手。

✓ 人口: 約192万人
✓ 技術者数: 339人 * 栃木県(県内全9事務所)



事業協同組合が包括的民間委託を受注し、地元業者である組合員が地域ごとに担当を分担(県内全9事務所にて包括委託)

- ・組合が安定して運営できる受注量の確保が可能となっている。
- ・都度の契約手続きが不要なため事務手続きが削減されている。
- ・除雪等で他エリアを事業者間で協力して実施する例もある。

群マネモデル地域の検討状況(R8.3.18時点)

[群マネモデル地域の対象分野・ポイント]

●: 広域連携(複数自治体)での検討 ○: 多分野連携(単独自治体)での検討

類型	自治体	道路	河川	公園	下水道	その他	モデル地域としてのポイント
広域連携	① 垂直連携						
	和歌山県 (他1市3町)	●	—	—	—	—	・県と1市3町の垂直連携(橋梁の集約再編計画を共同策定) ※県道と市町道のペアでの機能検討も ⇒R7年度 県と1市3町共同で計画策定(3月末予定)
	広島県 (他2町)	●	—	—	—	—	・県と2町の垂直連携(県道・町道の日常維持管理) ⇒R8年度 具体的な業務発注に向けた調整を開始予定(対象エリアの確定等)
	② 水平連携						
	北海道幕別町 (他1町)	● ○	○	○	—	—	・2町の水平連携(橋梁の点検・設計・計画策定、除雪管理システムのデータ連携等) ・幕別町単体での多分野連携(道路+河川+公園の日常維持管理等) ⇒R8年度 協定締結や発注手続き等を予定(R9年度の実施に向けて) ⇒R9年度 窓口業務の広域連携も検討
	大阪府貝塚市 (他7市4町)	●	—	●	●	—	・12市町の水平連携(道路、公園、下水道それぞれの業務実施) ⇒R7年度 モデル事業を実装(道路:ドラレコを活用したAI道路点検(12市町)、公園:遊具点検(2市)、下水道:事業所排水規制業務(9市町)) ⇒R8年度以降 業務拡大も検討(道路附属物点検、遊具修繕等)
	兵庫県養父市 (他2市2町)	●	—	—	—	—	・水平連携(橋梁の一括管理:修繕設計・修繕工事) ⇒R8年度 業務発注予定(一部市町に限定した先行発注を想定)
多分野連携	奈良県宇陀市 (他3村)	●	—	—	—	—	・1市3村の水平連携(橋梁の一括管理:点検・修繕設計・修繕工事)※CM方式の活用視野 ⇒R7年度 試行業務(橋梁点検(3市村))を発注 ※R8年度 点検・設計・工事(管理・支援)業務の共同発注(1市3村)
	島根県益田市 (他2町)	●	—	—	—	● (農林道)	・1市2町の水平連携(農林道含む橋梁・トンネルの一括管理:点検・修繕設計) ⇒R7年度 橋梁点検(1市2町)を発注 ※R8年度 設計業務も追加検討
	秋田県大館市	○	○	○	○	○ (農林道)	・多分野連携(道路(農林道含む)+河川+公園の日常維持管理) ⇒R7年度 大館西地域で業務開始 ⇒R8年度 下水道(雨水幹線、都市下水路の浚渫)も包括化(大館東地域で発注手続き中)
	滋賀県草津市	○	○	○	—	—	・多分野連携(道路+河川の日常維持管理) ※公園は長期的に検討、下水道は別途ウォーターPPPを検討中
	広島県三原市	○	○	○	—	—	・多分野連携(道路+河川+公園の日常維持管理) ⇒R8年度 業務発注予定(併せて、維持管理DXに向けて発注手続き中:住民からの要望受付から修繕指示までのプロセスを、一元管理するシステムを導入)
	山口県下関市	○	○	—	○	○ (臨港道路)	・多分野連携(道路+河川の日常維持管理) ※将来的に臨港道路や下水道の包括化も検討

○ 群マネモデル地域での試行を踏まえ、群マネの普及・拡大に向けた今後の検討課題について、群マネ全般（広域連携等）や入札・契約、財政面といった観点から整理。

分野	主な検討課題	自治体等における悩み
全般	○広域連携における代表自治体へのインセンティブ付与 ※都道府県、比較的大きな市など	現状では、意識の高い県や代表市の善意に基づき実施（仮に、土木部署に意向があっても、新たに業務が増えることに対して、庁内を説得する材料が乏しい）
	○責任分担の明確化（受発注者間、自治体間、受注者間のモラルハザード等）	長期契約となった場合、官側の技術力が低下して、民間事業者をチェックできなくなる懸念 代表自治体に頼り切るのではなく、本来管理者としても技術力の保持ができるかが課題
	○新たな組織（一部事務組合等）における調整、人材の確保	複数自治体で新たな組織体（一部事務組合等）を設置する際、県や市町村から人員を集めることが困難 ※都道府県建設技術センターや民間のインフラマネジメント企業の活用も必要
入札・契約	○長期契約における履行の保証（例：30年契約のリスク回避等）	長期契約かつ、補修設計と修繕工事をセットで包括化する場合、発注時点では詳細な工事積算に必要な設計成果は揃っていないことが想定され、予算説明に苦慮
	○自治体・事業者双方のマネジメント人材の確保（性能規定等）	性能規定や総価契約を運用する際、自治体・事業者双方のマネジメント人材の確保が課題（管理水準のモニタリング、予算管理、JV企業間の調整等）
	○一定規模の修繕工事も加えた包括的民間委託 ※通常維持管理業務の包括が主	維持管理業務だけの包括では、事業者の創意工夫（収益性）に限界 ※除草や小規模修繕だけではなく、一定規模の修繕工事とセット化など
	○事業者の安定的な確保（技術者要件の緩和、事業協同組合設立等）	事業協同組合やJVの場合、1者応札となることも想定されるが、業界とのコミュニケーションを安心感を持って進めつつ、随契となって、事業者側の技術力向上や創意工夫が図られなくなることも避けたい
財政面	○群マネ導入に向けた調査検討費	群マネの導入検討費の支援メニューが無い（通常業務の片手間で直営検討は負担大） ※現状分析、自治体間・部署間の調整、事業者へのサウンディング調査等
	○日常維持管理業務（単費）の予算化	日常維持管理業務は補助・交付金の対象外であり、包括化によって新たに必要となる経費の予算化（単費）にハードル

- 市町村における技術系職員の減少等に対応し、効率的な道路管理を実現するため、道路管理者間の協議により道路の点検や修繕等を他自治体が代行できる制度(連携協力道路制度)を創設

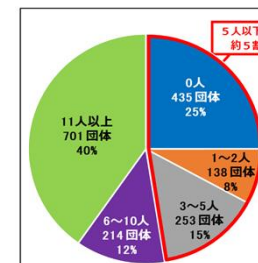
背景・必要性

- 建設後50年以上を経過する道路橋やトンネルの割合は加速度的に増加
- **市区町村の技術系職員の減少が顕在化**
- 道路が災害発生時も含めて機能を発揮するための持続的なインフラ管理が課題

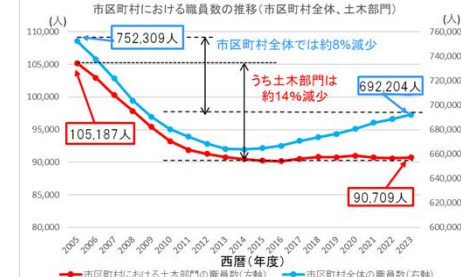
- 広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、戦略的にマネジメントする
「地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)」の取組が進められている
 - ・ 令和5年12月には11地域40自治体が群マネモデル地域として選定
 - ・ 338自治体が包括的民間委託の導入の意向等がある

- 複数市区町村で効率的な維持管理や修繕等を進めるにあたっては、足場の占用、巡回での落下物の処理、放置車両の移動等において、**別途、本来道路管理者の意思決定が必要**

《市区町村における技術系職員数》 ※1、※2

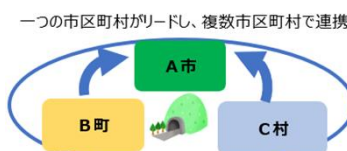


《市区町村における職員数の推移》 ※1



※1：地方公共団体定員管理調査結果（R5.4.1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術、建築技術として定義。

【群マネのイメージ】



改正概要

連携協力道路制度の創設

- ・ 隣接し、又は近接する二以上の市町村の区域に存する道路について、関係する複数の道路管理者が協議して別にその管理の方法を定めることにより、当該道路の道路管理者以外の道路管理者が維持、修繕その他の管理を行うことができることとする
- ・ 当該協議により分担すべき費用の額及び分担方法を定めることができることとする

令和5年度～

先行事例やモデル地域における試行等をもとに議論



令和7年10月14日

「群マネの手引き Ver.1」の公表



- 手引きVer.1を用いた普及活動(自治体説明会等)
- モデル地域の成果とりまとめ(中間報告、成果報告)



- 既存事例が乏しいスキームを含めた更なる議論
※モデル地域での試行等を踏まえて検討



「群マネの手引き Ver.2」の公表

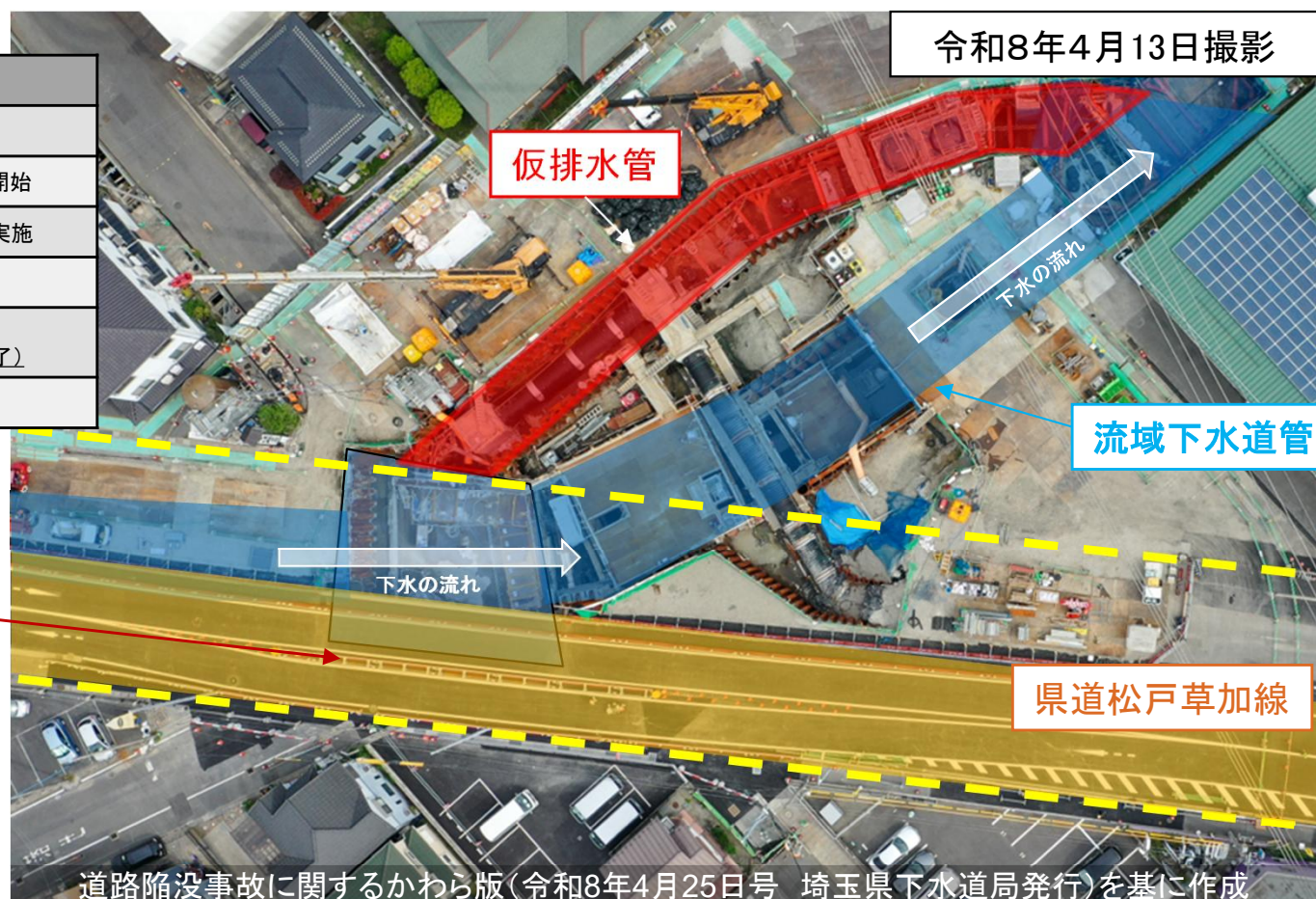
- 発生日時: 令和7年1月28日(火)午前10時頃
- 発生場所: 埼玉県八潮市中央一丁目地内 県道松戸草加線(中央一丁目交差点内)
- 陥没規模: 幅約30メートル、深さ最大約10メートル
- 事故原因: 硫化水素によって腐食した下水道管の破損によるもの
- 下水道管: 管径4.75m、昭和58年(1983年)整備(経過年数42年)

■ 現在までの対応状況

日付	対応
1/28(火)	・陥没発生
4/25(金)	・仮排水管の設置工事完了、下水の切替え開始
5/2(金)	・消防と警察がトラック運転手の救出作業を実施
12/18(木)	・鋼製セグメント設置完了
令和8年2月中旬	・新しい管の供用開始 (仮排水管から流域下水道管への切替え完了)
4/15(水)	・県道の暫定2車線供用開始



暫定2車線での供用開始(4/15撮影)



道路陥没事故に関するかわら版(令和8年4月25日号 埼玉県下水道局発行)を基に作成

■ 今後の見通し

- ・ 破損した下水道管の復旧 ⇒ 埋戻し、仮排水管の撤去
- ・ 他のインフラの復旧 ⇒ 雨水幹線、水道、ガス、光ケーブル、電力などの復旧(県道の全面復旧時期は未定)
- ・ 下水道管の複線化 ⇒ 埼玉県にて施工内容検討中

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、2025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

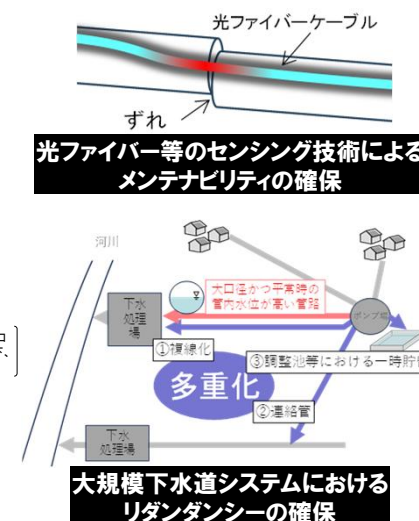
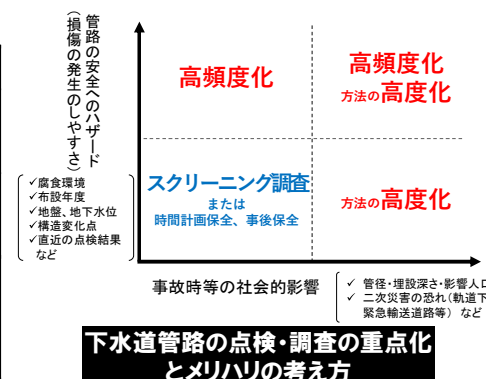


ドローンによる目視調査

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

メリハリ		大 ← (損傷の発生しやすいさや事故時等の社会的影響) → 小	
		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
見える化	①『メリハリ』の効いた 点検・調査の徹底	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』	メンテナンス(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』	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)	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
	②市民への『見える化』	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**

新しい管路マネジメントへの転換を全国隅々まで徹底

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 II. 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ（概要）

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和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、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こう、「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

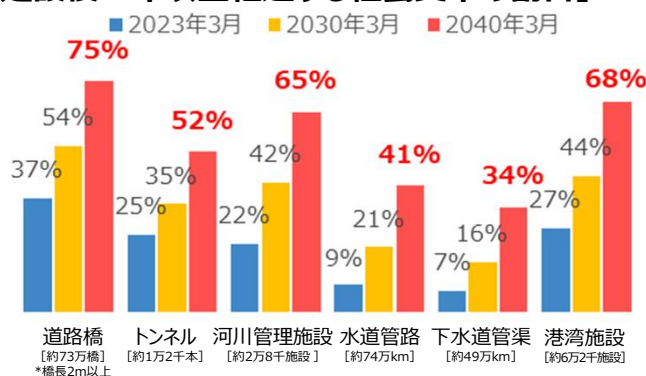
- 地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）の推進

- 「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

〔建設後50年以上経過する社会資本の割合〕

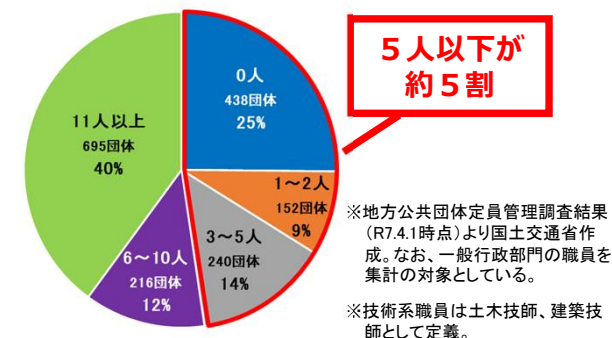


埼玉県八潮市下水道管路の破損に起因する
大規模な道路陥没(2025年1月31日時点)



化学的弱部(腐食のおそれ大きい箇所)における事例

〔市区町村における技術系職員数〕



◆ 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』》

(2) 2つの『メリハリ』が不可欠

《重点化する『メリハリ』》

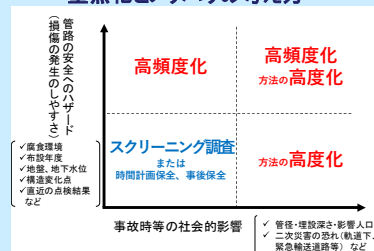
《軽量化する『メリハリ』》

(3) 現場(リアルワールド)に『もっと光を』

(4) 統合的『マネジメント』体制の構築

(5) 改革推進のための『モーメンタム』

下水道管路の点検・調査の
重点化とメリハリの考え方



出典: 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会(第3次提言)

◆ 中長期を見据えた社会資本整備の方向性(第2章) インフラ政策の基軸となるインフラマネジメント(第3節)

1. 社会資本整備が社会・経済にもたらす多様な効果
2. 社会資本ストックの質的改善と高度化を図るインフラマネジメントの必要性
3. 整備効果を高めるための5つの方針
4. インフラマネジメントの前提となる安全性確保の徹底
5. インフラマネジメント方針の実効性の確保
6. 国民理解の醸成

出典: 第6次社会資本整備重点計画

社会資本整備重点計画(令和8年1月閣議決定)

重点目標Ⅰ: 活力のある持続可能な地域社会の形成

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

国土強靱化実施中期計画(令和7年6月閣議決定)

デジタル等の新技術の活用等を位置づけ、インフラの効率的・効果的な修繕・更新等に必要な対策を推進する。

※それぞれフォローアップを実施

社会資本整備審議会・交通政策審議会への 諮問(令和7年12月16日)

インフラマネジメントを支える主体間の連携や新技術の導入等を通じたメリハリのある維持管理を行い、インフラストックを適正な水準に再構築していくため、今後のインフラのマネジメントのあり方について諮問

「インフラマネジメント戦略小委員会」を
社整審・交政審技術分科会技術部会に設置

- 管理者・市民双方への『見える化』の徹底に向け、点検技術カタログ等の策定やデータプラットフォームの構築等の取組を実施し、土木学会においてもインフラの健全状況の評価・可視化を実施。
- 技術開発の進展に応じた点検支援技術性能カタログ等の更なる拡充や新技術導入に必要な技術基準類の改定、維持管理に関するデータベースの強化、点検調査結果等の公表のあり方の検討等も必要。

■点検・調査・診断における新技術の導入事例

ドローンで橋梁点検



出典：君津市HP

ドレコの映像から、AIを用いて道路損傷を自動検知



損傷度合いが大きい順に色分け

AIを用いて水道管などの劣化度を評価



漏水確率ランク
■ 上位5%
■ 5%～25%
■ 25%～50%
■ 50%～75%
■ 75%～100%

システムにより現場情報を迅速に共有

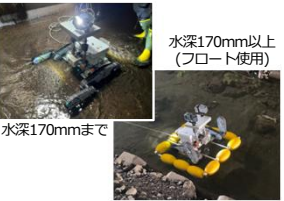


AI・ドローンなどのデジタル技術をフル活用

<道路>

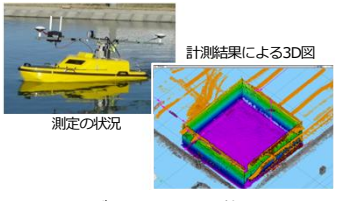
点検支援技術性能カタログ(407技術掲載 R8年4月時点)

画像計測



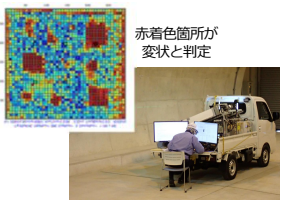
水深170mm以上(フロート使用)
水深170mmまで
狭隘空間、水のある箇所に進入して画像を取得しひびわれを検出

計測・モニタリング



計測結果による3D図
マルチビーム・LiDAR複合計測による橋梁の水陸一体3D点群化により洗掘状況を把握

非破壊検査



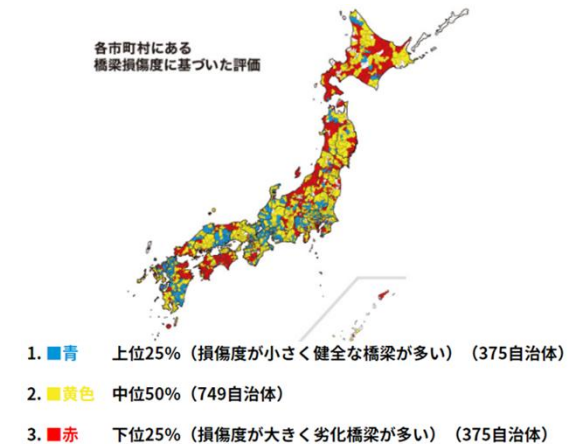
赤着色箇所が変状と判定
レーザにより、覆工内部のうきを検出

点検支援技術性能カタログを活用し、点検の効率化・高度化を推進

[インフラメンテナンスの必要性の啓発(土木学会)]

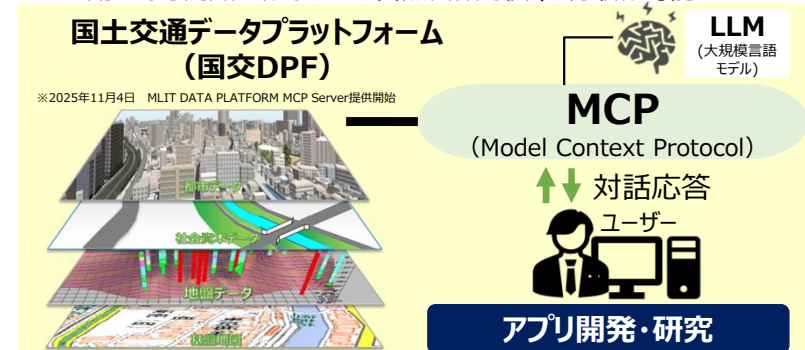


■道路橋の健康状態に関する市町村別評価



■国土交通データプラットフォーム(国交DPF)

AIを用いて専門知識がなくとも、自然言語で検索・分析が可能



■市民への「見える化」

○下水道管理者による維持管理状況(診断結果、対策内容等)の公表を義務化【下水道法 新第23条の2】

(2)2つの『メリハリ』が不可欠

- 重点化・軽量化の『メリハリ』のあるインフラマネジメントに向け、令和8年下水道法の改正において管路の診断基準の法制化、手引きによる地域の将来像を踏まえたインフラの集約・再編等の支援を実施。
- 点検・調査の頻度や内容を含めた基準や要領の整備、対策の優先度設定や計画的な集約・再編等を促進するために判断の参考となる情報・事例・手引きの充実化等も必要。

<下水道>

令和8年下水道法改正において、管路の安全性(状態と対策の要否)を評価する基準(診断基準)を法制化、併せて、重要管路の点検基準を強化[政省令等]

■診断基準のイメージ(政省令等)

健全度区分	状態(鉄筋コンクリート管の例)	対策(例)
Ⅳ 緊急措置段階	鉄筋が広範囲に露出	緊急に改築を実施
Ⅲ 早期措置段階	骨材が広範囲に露出	改築に向け設計に着手
Ⅱ 要監視段階	表面が荒れている状態	応急措置(修繕)を実施の上、改築時期を検討
Ⅰ 健全	異状無し	引き続き定期的に点検
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	明確な診断を行えるような様々な点検方法を試みる とともに、巡視や地盤改良等の安全確保措置を実施

■重要管路※1の点検基準を強化(政省令等)

<現状>

区分	頻度	方法
化学的弱点箇所※2	5年に1回以上	人やTVカメラ等による点検
上記以外	リスク等を踏まえ頻度を設定	

<強化後のイメージ>

区分	頻度	方法
化学・力学・地盤的 弱点が重なる箇所※2	3年に1回 以上	人やTVカメラ等による点 検 + 管厚測定等の 定量点検
硫化水素濃度が 著しく高い箇所	5年に1回 以上	
化学的弱点箇所		
力学的弱点箇所		
地盤的弱点箇所	10年に1回 以上	
上記以外		

* 健全度Ⅲと診断された箇所は、空洞調査を実施するとともに、点検頻度をさらに高頻度化(例:3年に1回→1年に1回)

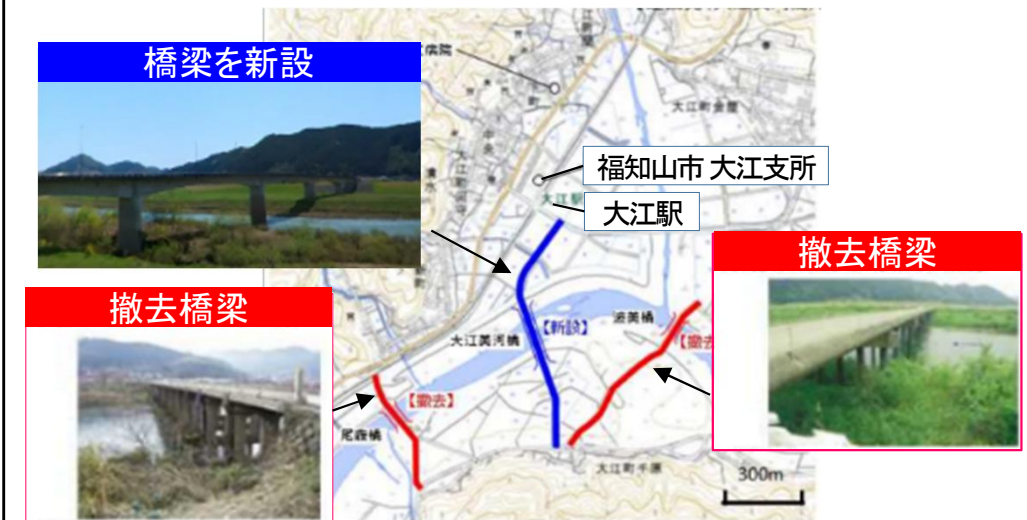
※1 重要管路: 大口径の管路や緊急輸送道路に埋設された管路など、事故発生時に多数の地域住民に重大な影響を及ぼす管路

※2 化学的弱点箇所: 硫化水素による腐食のおそれ大きい箇所

力学的弱点箇所: マンホールと管路の接続部

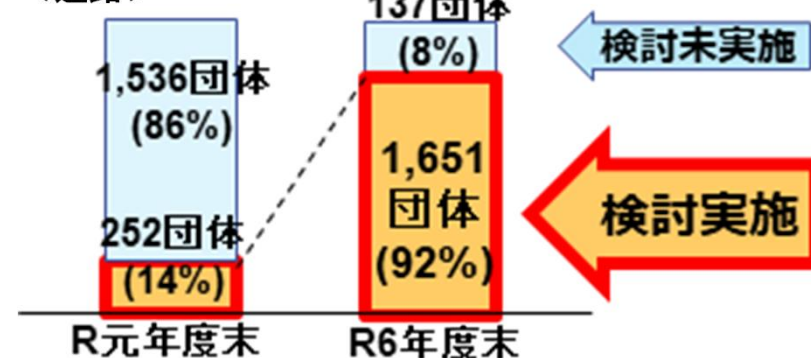
地盤的弱点箇所: 地下水位が高く、地盤が弱い箇所

■まちづくりの計画とインフラ老朽化対策の計画を一体的に検討・策定 水害に強い地域づくりと一体となった橋梁の集約(京都府福知山市)



■地方自治体における施設の集約・撤去等の検討状況

<道路>



施設の集約・撤去等を検討した地方自治体の割合は、2024年度末時点で約9割。

(4)現場(リアルワールド)に『もっと光を』

- インフラメンテナンスの『担い手の確保』に向け、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の創設、処遇改善、国直轄工事における多様な入札契約制度の試行・検討を進めてきた。
- さらなる表彰制度の活用や処遇改善、維持管理業務において地域の実情等に応じた多様な入札契約制度が適用できる検討等も必要。

■インフラメンテナンス大賞

ベストプラクティスの紹介・展開

内閣総理大臣賞

(全応募の中から最大1件程度)

各省大臣賞

(8省×3部門の計最大24件程度)
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8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



第9回表彰式の様子

優秀賞

(最大24件程度)

■国土交通省直轄工事における多様な入札契約制度の検討状況

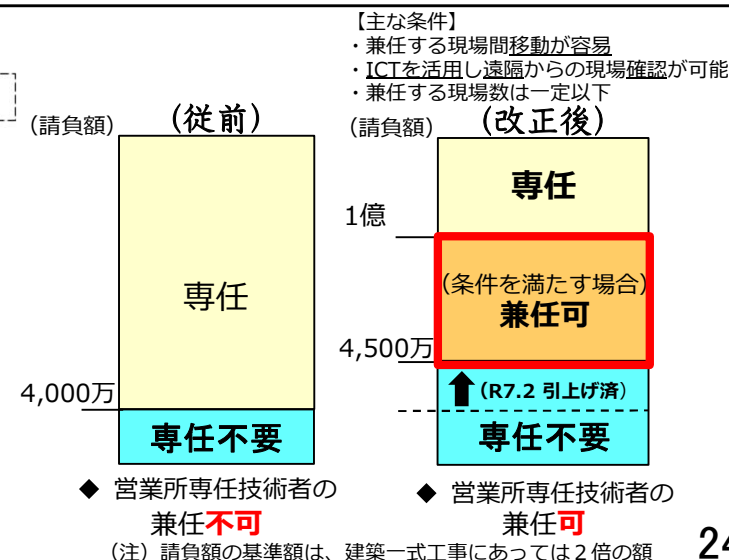
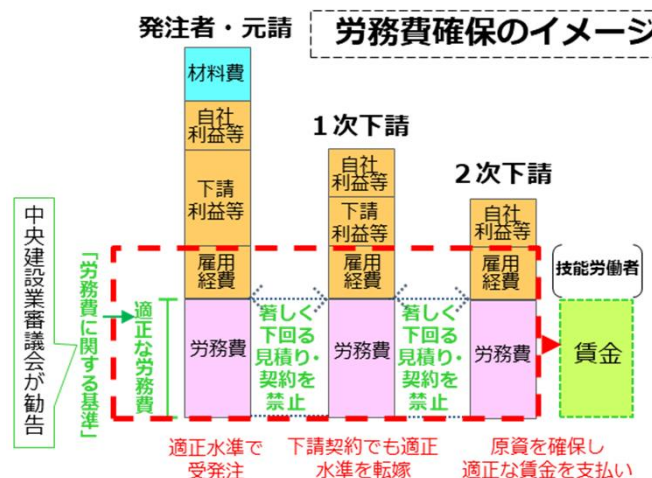
方式	目的
①長期性能保証	・施設の長寿命化によるライフサイクルコストの低減 ・施設の供用性・安全性向上・受注者技術力の向上
②性能規定方式	・ノウハウや工夫を活かした、的確で効率的な執行(サービス水準を確保していれば省力化も可) ・指示・協議等の書類作成や打合せに要する、労力・時間の低減 ・ 複数年契約による計画的な執行(経営の安定化) ・請負者の自主管理による工事監督の効率化(削減)、処理や対応の指示漏れリスクの低減(発注者)
③ECI(技術提案・交渉方式)	・仕様や前提条件を確定できない維持修繕工事において、追加調査や協議により、リスクに対処の上、合理的な施工を目的とする
④設計工事連携型	・施工性の高い設計と手戻りの防止 ・施工実態にあった設計(変更)の実施
⑤地域維持型JV	・地域の複数の建設企業の協同を促すことにより、 施工の効率化と必要な施工体制の安定的な確保 を図り、地域の維持管理が持続的に行われるよう、地域維持事業の実施を目的とする
⑥事業協同組合	・協同して事業を行うことにより、中小事業者の経営の合理化と取引条件を改善する
⑦参加者確認型契約	・特殊な技術が必要となる工事(除雪作業・路面清掃作業等)における、入札不調の回避
⑧フレームワーク方式	・不調不落の回避、発注負担軽減・手続き期間の縮減

■第三次・担い手3法(令和6年改正)

処遇改善	賃金の引上げ
労務費へのしわ寄せ防止	資材高騰分の転嫁
働き方改革	労働時間の適正化
生産性向上	現場管理の効率化

担い手の確保

持続可能な建設業へ



- インフラマネジメントに係る『モーメンタムの醸成』に向け、インフラメンテナンス市区町村長会議の設立・全国大会の実施や、地域住民が参加する優れた取組の表彰等、好事例の横展開を実施。
- 地域住民との協働の推進等、管理者・利用者・一般市民が一体となって「モーメンタム」を醸成する取り組み強化が必要。

■インフラメンテナンス国民会議

- ・インフラを良好な状態で持続的に活用するため、産学官民が一体となってメンテナンスに取り組むプラットフォームを設立(平成28年11月28日)



市民による道路徒歩点検(静岡県)



小学生の歩道橋塗装体験(岐阜県)

■インフラメンテナンス市区町村長会議

- ・インフラメンテナンスに高い関心を持つ市区町村長が自ら構成員となる「インフラメンテナンス市区町村長会議」を設立(令和4年4月28日)



インフラメンテナンス市区町村長会議
全国大会(令和8年5月14日)

1,300の首長が参画
<参画率7割以上>



インフラメンテナンス市区町村長会議会員数の推移

■地域住民が参加する河川管理 事例

- ・りゅうちるネットワーク(宮城県)

出前講座により水害や流域治水の取組を学習



出前講座による意識共有

参加者によるクリーンアップ作戦を実施



活動状況



伐採した雑木

地域住民が参加し、これまでの水害や治水対策を学習するとともに
地域が主体となったクリーンアップ活動を実施

■学生や住民が参加する道路パトロール 事例

- ・岡山道路パトロール隊(岡山県)



高校生が授業の一環として、道路を徒歩点検し、異常を発見・報告(国道事務所や維持業者と協力)

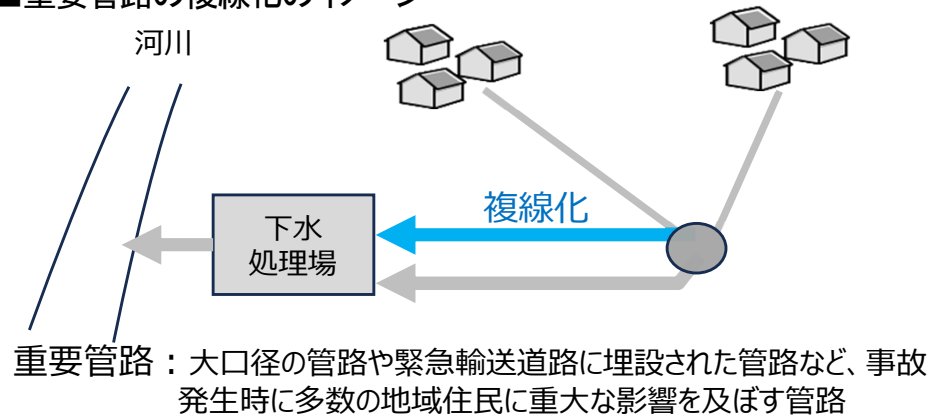
出典:R6(第8回)インフラメンテナンス大賞

○統合的『マネジメント』体制の構築に向け、令和8年下水道法改正における下水道の構造で考慮すべき原則の新規追加、道路分野における設計段階からのメンテナビリティやリダンダンシーの確保、群マネの全国展開に向けたモデル地域での試行等を実施してきた。

<下水道>

令和8年下水道法改正において、下水道の構造で考慮すべき原則を新たに追加(点検・修繕・改築や災害時の応急措置の容易性)

■重要管路の複線化のイメージ

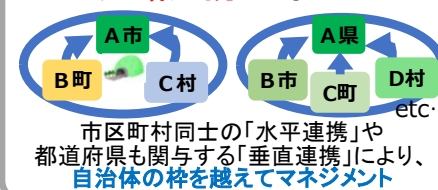


<道路> 設計段階からのメンテナビリティやリダンダンシーの確保

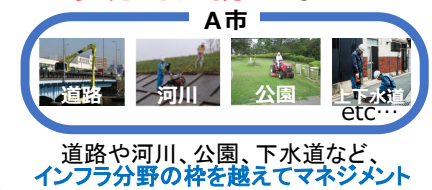
耐久性設計の具体的方法	具体例
1. 劣化の影響を考慮した部材の寸法や構造とする	■塩害の対策 ➢塩害の影響度合いに応じたコンクリート橋の「かぶり」を規定 ■部材の交換や点検が容易な構造とする ➢部材交換の有無を考慮して構造に反映させる
2. 部材寸法や構造とは別途の対策を行う	■施工・維持管理の容易さ、耐久性、部材の重要度等を考慮して、適切な防食方法を選定 ➢環境条件等に応じて防食種類の差別化が図られる

■地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)

広域連携の群マネ



多分野連携の群マネ



○群マネモデル地域(R5.12選定)

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

○手引きの作成(R7.10公表)



○群マネの主な検討課題

分野	主な検討課題
全般	○広域連携における代表自治体へのインセンティブ付与 ※都道府県、比較的大きな市など ○責任分担の明確化(受発注者間、自治体間、受注者間のモラルハザード等) ○新たな組織(一部事務組合等)における調整、人材の確保
入札・契約	○長期契約における履行の保証 (例:30年契約のリスク回避等) ○自治体・事業者双方のマネジメント人材の確保(性能規定等) ○一定規模の修繕工事も加えた包括的民間委託 ※通常維持管理業務の包括が主 ○事業者の安定的な確保(技術者要件の緩和、事業協同組合設立等)
財政面	○群マネ導入に向けた調査検討費 ○日常維持管理業務(単費)の予算化

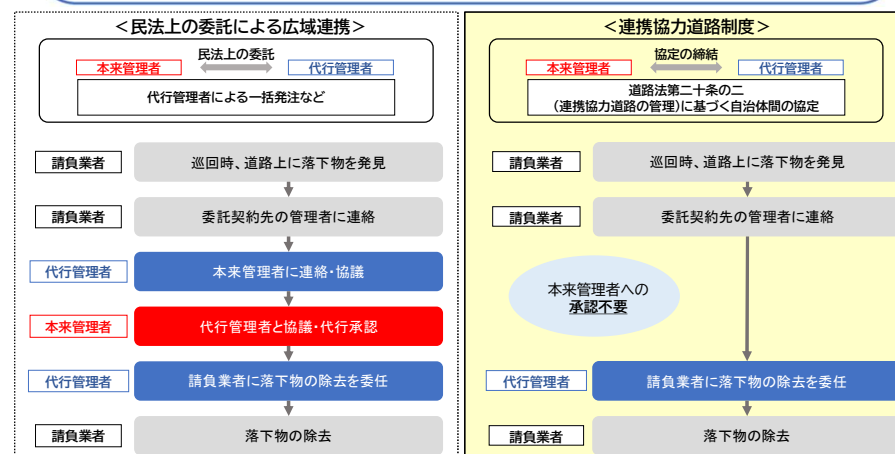
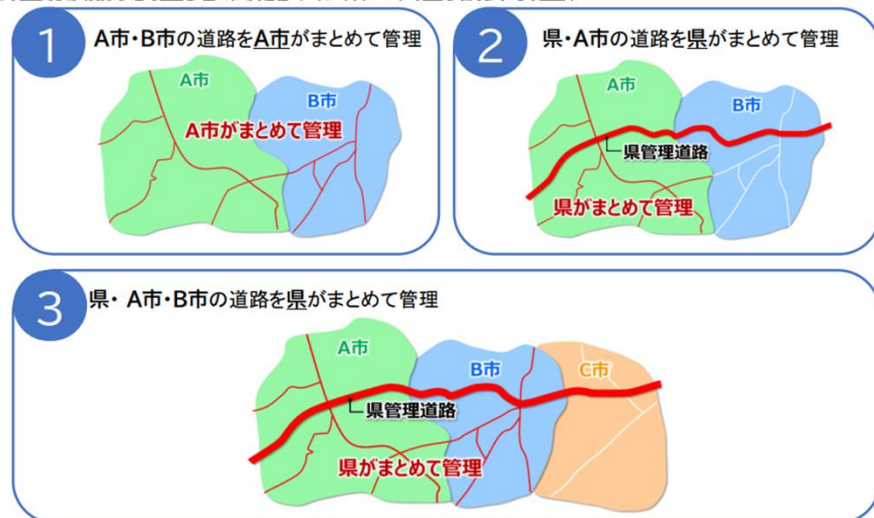
(3)統合的『マネジメント』体制の構築

○統合的『マネジメント』体制の構築に向け、道路分野では道路管理者間の協議により道路の点検や修繕等を他自治体が代行できる制度(連携協力道路制度)を、下水道分野では公共下水道を都道府県(都道府県加入の一部事務組合等を含む)が管理できる特例や、管理者間の協議により点検・修繕・改築を他の自治体が代行できる制度(連携協力下水道制度)を創設した。

○モデル地域等で得られた課題を踏まえた群マネのさらなる推進や各分野におけるメンテナビリティやリダンダンシーの確保に関する取組の一層の推進が必要。

<道路>

■連携協力道路制度(令和7年道路法改正)



<下水道>

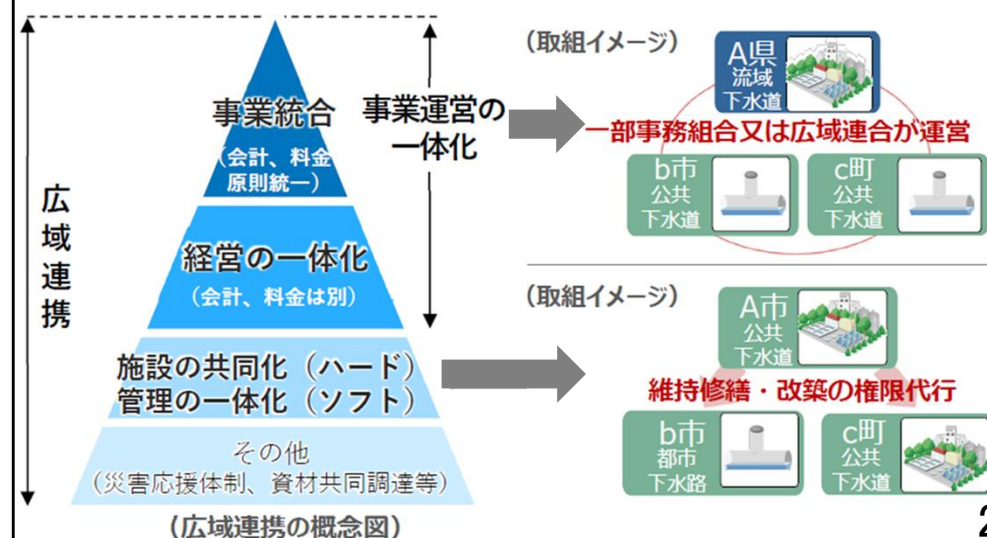
■都道府県による管理の特例・連携協力下水道制度(令和8年下水道法等改正)

国の基本方針を創設

広域連携推進計画の策定(各都道府県)

- ・連携の対象区域
- ・対象区域の下水道の現況・将来の見通し
- ・具体的な連携方法、必要な施設整備の内容

従来の管理者の枠組みを超えた連携制度を拡充



概要

地方自治体における社会資本（国土交通省所管）の維持管理・更新の取組について、その実態と課題を把握することを目的に、都道府県、政令市、市区町村に対してアンケート調査を実施

実施方法

都道府県、政令市、市区町村に対してアンケート調査を実施

- (1) 土木関係部局とりまとめ担当アンケート
- (2) 分野別アンケート（道路、河川・ダム、砂防、水道、下水道、港湾、公園、海岸、空港、公営住宅の10分野）
- (3) 受注者アンケート（各自治体から配布）

実施期間

令和8年4月22日～令和8年6月12日

回答率

都道府県・政令市	94. 0% （母数67）
その他市区町村 （その他の市町村、特別区）	70. 5% （母数1,727）
総数 （組合等を除く）	71. 4% （母数1,788）

※(1)(2)のアンケートのうち、どちらか一方でも回答のあった地方自治体について集計

※組合等による回答数は64（組合等の中には、事務組合・企業団・連合含む。）

2つの「メリハリ」が不可欠

・「重点化」や「軽量化」のメリハリを設けたインフラマネジメントの取組としては、約7割の機関・部署では実施されておらず、実施していない理由としては、都道府県・市・特別区では、「優先付けの判断が難しい」、町・村では、「地域・議会の反対(が予想される)」が多く見られる。



これまで、多くの地方公共団体では、施設の重要度や役割等を踏まえて優先度を設定した取組が十分にできていなかった側面は否めない。人口減少下においては、国が方向性を示し、データに基づく点検等の充実・効率化や対策の優先度設定、計画的な集約・再編等のメリハリを進める必要がある。

管理者・市民双方への「見える化」

・管理者の見える化として、大学等が研究中の新技術やNETIS登録の新技術の導入や活用による点検等の効率化については、「導入コストが必要」、「有用性の判断や使いこなす人材がいない」との理由から約8割の機関・部署で実施されておらず、新技術の導入のため、「技術的支援」、「基準等の策定」及び「技術開発の推進、普及促進」が国に期待されている。

・インフラの状況等を住民に対し公表する取組としては、約5割の機関・部署が「公表していない」との回答があり、そのうち約4割の機関・部署では「無用な不安・誤解を与える恐れがある」、「公表する必要性を感じられない」、「職員数が不足」との理由で、「公表する必要はないと考えている」と回答があった。



管理者が本来見るべきものを適切に把握するため、AI、ロボット等の新技術を積極的に駆使することが必要であり、新技術選定に関する専門家からの助言を行うハンズオン支援等を進めてきたところであるが、地方公共団体において十分に新技術の導入が進んでいない状況である。

また、市民への見える化に向け、データベースの整備や公開を進めてきたところであるが、地方公共団体の半数はインフラの状況を公表しておらず、見える化をさらに進めることが必要であり、人員や予算不足により十分な対応ができていないことが課題である。

改革推進のための「モーメンタム」

- ・過去3カ年において、インフラメンテナンス市区町村長会議への首長出席は、「優先順位が低く出席していない」等の理由から約3割となっている。また、約4割の地方議会では、過去1年間に於いて、インフラの老朽化に関する問題提起がされておらず、特に、町・村議会においては約5～6割と高い割合になっている。
- ・インフラの維持管理に係る地域住民等と連携した取組について、約5割の機関・部署で実施していないと回答しているが、連携した取組を実施している場合では清掃活動等の環境美化活動が多い。



市民参加・パートナーシップへの進展に関する取組を進めてきたところであるが、地域のリーダーである首長及び地方議会等の理解醸成や地域住民との協働の推進等が課題であり、モーメンタムの更なる醸成が必要である。

現場(リアルワールド)に「もっと光を」

- ・発注状況について、例えば、巡回、清掃、除草、剪定等の維持作業は、約7割の機関・部署では一部もしくは全て外部委託しており、そのうち約5割で直近3カ年のいずれかで随意契約が発生している。課題として、「受注業者の減少・地元住民が委託を辞退・人材不足・高齢化」があり、「財政支援」、「1者入札でも成立できる仕組み」、「担い手確保の施策」及び「発注制度の見直し」が国に求められている。
- ・地方公共団体と契約関係がある受注者からの要望として、「随意契約の柔軟な活用」や「地域インフラを支える建設業維持に向けた支援強化」等が国に求められている。



現場に光を当て、担い手を確保する取組を進めているところであるが、特に規模の小さい地方公共団体において管理を担う担い手の減少が課題となっており、更なる表彰制度の活用や処遇改善、地域の実情等に応じた入札契約制度の検討等を進めることが必要である。

統合的「マネジメント」の構築

- ・群マネの取組は、約1割の機関・部署での実施・検討にとどまっており、実施・検討していない理由として、「責任の所在が不明確」や「相談者の不在」に加え、町・村では、「予算がない」が多く、「財政・技術支援」や町・村では「メリット・インセンティブの明確化」が国に求められている。
- ・包括的民間委託について、「予算が確保できない」や「検討する人員不足」との理由から約1割の機関・部署での活用にとどまっており、町・村では、その割合がさらに低い。



広域・多分野連携を促す取組や維持管理の容易性を考慮した設計等の取組を進めてきたところであるが、群マネの導入等は十分進んでおらず、モデル地域等で得られた課題を踏まえた群マネの更なる推進や各分野におけるメンテナビリティやリダンダンシーの確保に関する取組の一層の推進が必要である。

今後のインフラのマネジメントのあり方について 中間答申(案)の概要

第6回委員会資料(2026.9.30)

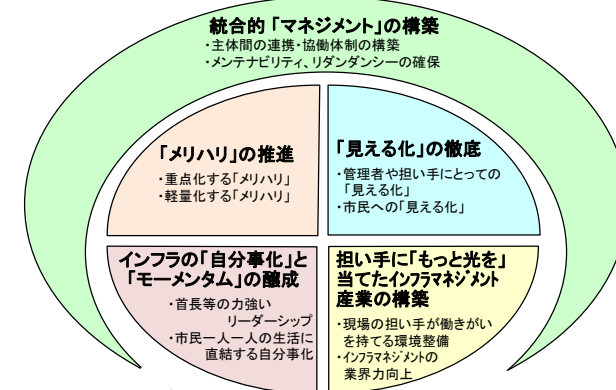
主旨

これまでのインフラメンテナンスの取組や実態調査を踏まえた地方公共団体における現状と課題を踏まえ、**インフラメンテナンスからインフラマネジメントへの戦略的な転換に関する基本的な方向性**及び**国土交通省等が重点的に講ずべき施策**に関して、技術部会インフラマネジメント戦略小委員会(令和7年12月設置)において審議し、取りまとめたもの。

第1章 現状と課題

- インフラを取り巻く社会経済情勢
- これまでの取組と地方公共団体における現状・課題
 - 施設の重要度や役割等を踏まえて優先度を設定した取組が十分にできていない
 - 管理者への見える化のための新技術導入が十分に進んでいない
 - 首長及び地方議会等の理解醸成や地域住民との協働の推進等が課題
 - 市民へインフラの状況を公表する取組が半数にとどまる
 - 地域の維持管理を担う担い手の減少
 - 群マナの導入等が十分に進んでいない

インフラマネジメント*



第2章 インフラマネジメントへの戦略的転換に関する基本的な方向性

社会インフラの信頼性に対する国民の懸念を払拭し、安全・安心で持続可能な社会の実現に向け、インフラメンテナンスからインフラマネジメントへの戦略的転換が必要。戦略的転換に向けた5つの方策を整理

- 「メリハリ」の推進
- 「見える化」の徹底
- インフラの「自分事化」と「モーメンタム」の醸成
- 担い手に「もっと光を」当てたインフラマネジメント産業の構築
- 統合的「マネジメント」の構築

※インフラマネジメントとは、点検・対策等に「メリハリ」を付け、その基礎となるインフラ状況等の「見える化」とそれを通じた変革への「モーメンタム」の醸成を図り、担い手に「もっと光を」当てる取組を進め、その上で、様々なインフラ分野や主体間の連携・協働(機能的)、地上や地下等に分散して存在する種々のインフラを一体的に捉えること(空間的)、計画・設計・整備・維持管理・更新等のライフサイクルを一連として考えること(時間的)を踏まえ、それらを統合的にマネジメントすることにより、全体として最適化すること。

第3章 インフラマネジメントへの戦略的転換に向けて重点的に講ずべき施策

現在直面している課題を克服するため、国土交通省等が重点的に講ずべき具体的な施策を提言

1. 「メリハリ」を推進するための取組

- 点検箇所や方法等のメリハリを付けた重点化
- メンテナンスの優先度設定の考え方を整理した上で、地方公共団体に対して研修等を通じて周知
- 劣化メカニズム等の研究推進

2. 「見える化」を徹底するための取組

- 新技術の性能カタログ等の策定・充実
- 長寿命化に貢献する技術等を積極的に評価・活用
- データの標準化やデジタル化の推進
- インフラの劣化状況等のマッピングによる見える化

3. インフラの「自分事化」と「モーメンタム」を醸成するための取組

- インフラの劣化状況等のマッピングによる見える化
- インフラメンテナンス市区町村長会議等を通じた首長や地方議会にインフラマネジメントの重要性に関する理解を促進
- SNS等を活用した情報発信の強化

4. 担い手に「もっと光を」当てたインフラマネジメント産業を構築するための取組

- 更なる処遇改善や働き方改革、表彰制度の推進
- 地域の維持管理を合理的・効率的に受発注できる仕組み等の検討
- インフラマネジメント産業の健全な発展を図るための仕組みの検討
- 新たなインフラ老朽化対策技術の開発・現場実装の推進

5. 統合的「マネジメント」を構築するための取組

- インフラの統合的マネジメントを推進するための制度の検討
- 群マナの手引きの充実、包括的民間委託導入の手引きの周知
- 産学官のアドバイザーによる職員の技術力向上を図る体制の構築
- BIM/CIMを活用したデータ連携の推進

- 計画段階からのメンテナビリティ、リダンダンシーの確保の検討
- 過去のデータも踏まえ、改築、新設の仕様の検討
- 地方公共団体等への財政的支援の充実
- 補助金や交付金の制度の解説や先進事例等の整理

- 平成25年度より、各地方整備局等の企画部等に地方公共団体からの老朽化対策等に係る支援相談窓口を設置。
- 令和5年3月、地域インフラ群再生戦略マネジメントや包括的民間委託の導入推進、新技術の導入促進など、新たな施策も含めてインフラメンテナンスの取組を加速化させるため、地方公共団体向け相談窓口として、『自治体メンテ相談窓口』と改称。

＜相談窓口一覧＞

地方整備局等	部署	電話	メールアドレス
北海道開発局	開発調整課	011-709-2311	hkd-ky-maintenance-81s@gxb.mlit.go.jp
東北地方整備局	企画部 震災対策調整官	022-225-2171	thr-kikaku@ki.mlit.go.jp
関東地方整備局	企画部 事業調整官	048-601-3151	ktr-kanto-infuramante@gxb.mlit.go.jp
北陸地方整備局	企画部 事業調整官	025-280-8830	kikaku@hrr.mlit.go.jp
中部地方整備局	企画部 環境調整官	052-953-8127	cbr-kikaku@mlit.go.jp
近畿地方整備局	企画部 事業調整官	06-6942-1141	kk-infuramentenansukaigi@gxb.mlit.go.jp
中国地方整備局	企画部 事業調整官	082-221-9231	cgr-maintenance@cgr.mlit.go.jp
四国地方整備局	企画部 環境調整官	087-811-8309	skr-kouikikei@mlit.go.jp
九州地方整備局	企画部 事業調整官	092-471-6331	qsr-kikaku@ki.mlit.go.jp
沖縄総合事務局 開発建設部	建設行政課	098-866-1908	oj-kensetsugyousei@ogb.cao.go.jp

＜相談内容の例＞

- 地域インフラ群再生戦略マネジメントについて詳しく教えて欲しい。
- 包括的民間委託（or新技術の手引き）の〇〇について詳しく知りたい。
- 包括的民間委託（or新技術の手引き）の事例に載っているA自治体の担当者を紹介してほしい。
- 〇〇のメンテナンスについて困っているので相談に乗ってほしい。 など

＜相談窓口のイメージ＞

※道路分野に関する個別の相談は
道路メンテナンスに関する
「総合相談窓口」で受付。

