

III. インフラ全般のマネジメントのあり方について

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

(第9回)

日時：令和7年11月5日(水) 13:00～15:00

場所：中央合同庁舎2号館低層棟

共用会議室3 Web会議併用

議事次第

1. 開会

2. 議事

(1) 今後のスケジュール等について

(2) 全国特別重点調査（優先実施箇所）の結果について

(3) 第3次提言（案）について

3. 閉会

○配布資料

資料1 今後のスケジュール・進め方について（案）

資料2 全国特別重点調査（優先実施箇所）の結果について

資料3 第3次提言（案）

資料4 第3次提言（案）（概要）

参考資料 第8回議事要旨、設置趣旨、規約

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
委員名簿（2025年10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＞

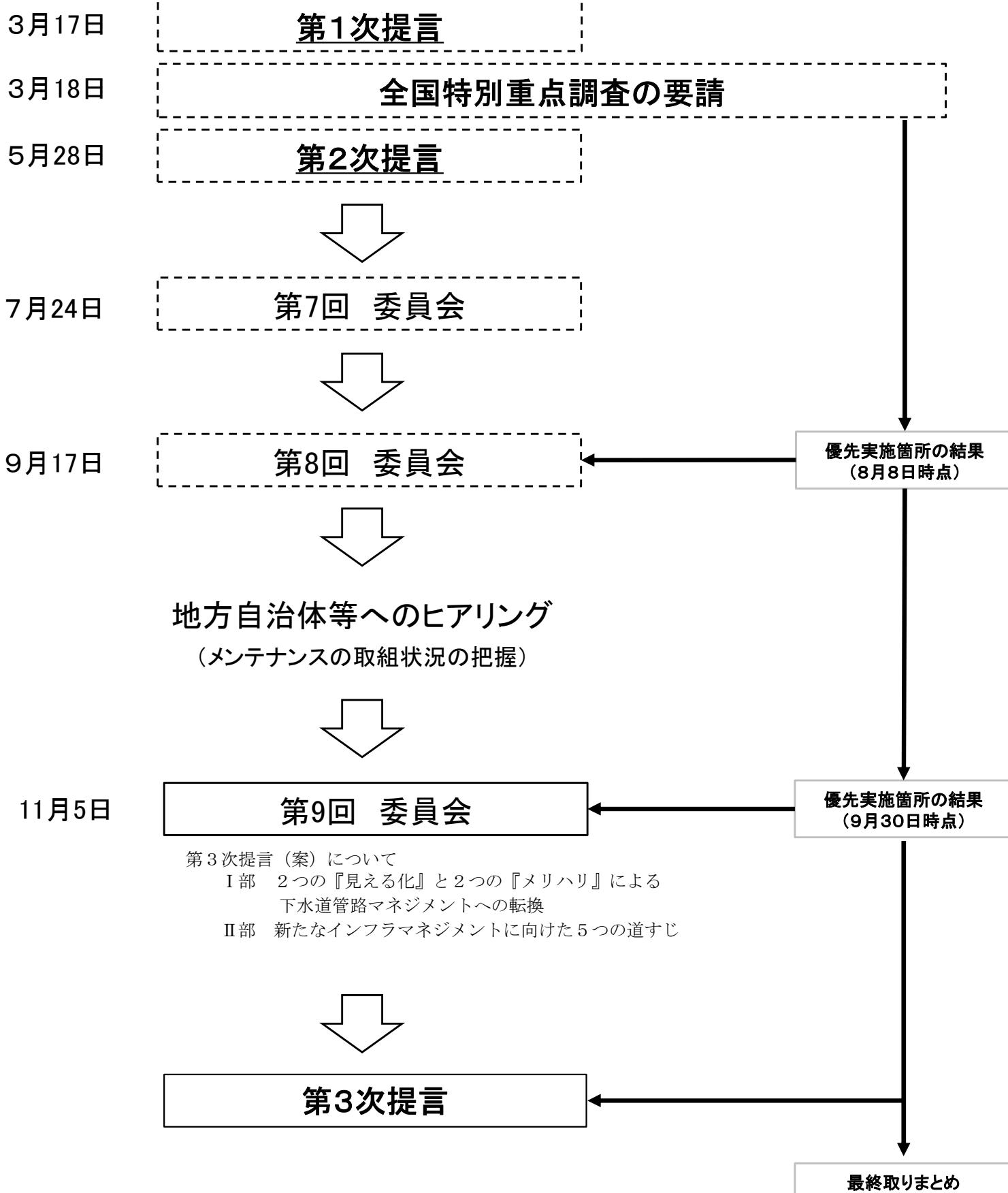
- ・総務省 総合通信基盤局 電気通信事業部 安全・信頼性対策課
- ・農林水産省 農村振興局 整備部 地域整備課及び水資源課
- ・経済産業省 大臣官房産業保安・安全グループ 電力安全課及びガス安全室

＜第9回委員会で意見聴取を行う実務専門家＞

- | | |
|-----------------------------|-------|
| ・富山市 政策アドバイザー | 植野 芳彦 |
| ・エフビットコミュニケーションズ株式会社 取締役副社長 | 山崎 剛 |

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

今後のスケジュール・進め方について(案)



1 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（第3次提言）

11 (案)

12 信頼されるインフラのための
13 マネジメントの戦略的転換

14
15 I : 2つの『見える化』と2つの『メリハリ』による
16 下水道管路マネジメントの転換

17 II : 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ

30 令和7年 月 日

33 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

1	目次	
2	はじめに	3
3	第Ⅰ部 2つの『メリハリ』と2つの『見える化』による下水管路マネジメントの転換.....	4
4	1. 第2次提言で示した「管路マネジメントのあり方」	4
5	2. 大前提としての作業安全の確保	6
6	3. 全国特別重点調査（優先実施箇所）から得られた知見と課題	7
7	4. 具体の方策の考え方	9
8	(1) 下水管路の点検・調査の2つの『メリハリ』と2つの『見える化』	9
9	(2) 下水管路の『メリハリ』による戦略的再構築	
10	(メンテナビリティ及びリダンダンシーの確保)	12
11	(3) 下水管路の点検・調査技術の高度化・実用化について	14
12	第Ⅱ部 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ	15
13	1. 社会インフラの信頼性に対する国民の懸念	15
14	2. 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ	15
15	(1) 2つの『見える化』の徹底	16
16	(2) 2つの『メリハリ』が不可欠	16
17	(3) 現場（リアルワールド）に『もっと光を』	17
18	(4) 統合的『マネジメント』の構築	18
19	(5) 改革推進のための『モーメンタム』	18
20	3. 実現に向けた仕組みづくり	19
21	おわりに	20
22		
23		

はじめに

- インフラメンテナンスについては、2012年(平成24年)の笹子トンネル天井板崩落事故を契機に、翌2013年(平成25年)を「社会資本メンテナンス元年」と定め、点検・診断、対策実施というメンテナンスサイクルのもと抜本的に対策を強化して取り組んできた。
- 特に、施設に不具合が発生してからではなく、あらかじめ定期的に点検・診断を実施し、その結果に基づき不具合が生じる前に修繕等を実施する「予防保全型」メンテナンスへの転換に向けて取組が進められてきたが、この間、十分に国民の理解と協力を得て、安心してインフラをマネジメントできる体制を構築できたかというと甚だ心許ない状況にある。
- さらに、インフラの多くを維持管理する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、近年は約6.5兆円程度で推移しているものの、ピーク時の約6割程度となっている。また、土木系を含む技術系職員が減少しており、全国の約5割の市区町村では技術系職員が5人以下となっており、インフラを持続的に維持管理するための体制が脆弱になってきている。財政面、体制面ともに極めて厳しい状況下において、国の支援も十分ではなく、現場では点検に疲弊し、必要なメンテナンスに手が及んでいるとは言えない。
- このような中で、2025年(令和7年)1月28日に埼玉県八潮市において発生した下水道管路損傷に起因すると考えられる道路陥没事故によって、インフラの安全性に対する国民の信頼と安心が揺らいでいる。その後も水道等で事故が相次いで発生しており、あらゆるインフラの管理者が、安全性確保の必要性を再認識し、その認識のもと必要な行動をしなければならない。
- このことから、本委員会では、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～」(5月28日)を踏まえ、引き続き、下水道の管路マネジメントの具体的方策(第I部)の議論に加え、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し、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」について専門的見地から議論を重ね、新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ(第II部)について議論を重ね、このたび第3次提言としてとりまとめた。
- 本提言で示した、下水道の管路マネジメントに関する具体的方策については全国隅々まで新しい管路マネジメントが徹底されるように、国による具体的な制度改正や支援を行うとともに、インフラ全般のマネジメントに展開すべき基本的な方向性については、今後より具体的な方策についても継続して検討を行い、早期に具現化していくことを強く期待する。

1 第Ⅰ部 2つの『メリハリ』と2つの『見える化』による
2 下水管路マネジメントの転換

3 **1. 第2次提言で示した「管路マネジメントのあり方」**

- 4 ○ 2025年(令和7年)1月28日に埼玉県八潮市で下水管路の破損に起因するとされ
5 る大規模な道路陥没にトラック運転手が巻き込まれ、死亡する事故が発生した。
6 加えて、約120万人の方々が、下水道の使用自粛を求められるなど、重大な事態が
7 発生した。
- 8 ○ 同年9月4日に公表された埼玉県の「八潮市で発生した道路陥没事故に関する原因
9 究明委員会」の中間取りまとめによると、陥没の原因は「硫化水素によって腐食
10 した下水管に起因するものであると考えられる」とされている。
- 11 ○ また、同年3月7日には、秋田県男鹿市で下水管路の補修工事中に3名の作業従
12 事者が死亡する事故が発生し、同年8月2日には埼玉県行田市で下水管路の調査
13 において4名の作業従事者が死亡する事故が発生した。また、2021年(令和3年)10
14 月には、和歌山市の水管橋崩落により約6万世帯で約1週間の断水が発生するとともに、
15 2025年(令和7年)4月30日には京都市下京区で水道管の漏水事故に伴い、終
16 日、国道1号が交通規制となるなど、老朽化に伴う漏水事故が多く発生している。
- 17 ○ 上下水道の管理の困難さや、不具合のあった際の市民生活への影響の大きさを再
18 認識するとともに、埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故と同種・同類の事故を
19 未然に防ぎ、国民の安心を得られるよう、本委員会では、同年3月17日に第1次提
20 言として「全国特別重点調査の実施について」提言を行った。これを踏まえ、国
21 土交通省は、翌3月18日に、埼玉県八潮市の道路陥没現場と類似であるなど最優
22 先で実施すべき箇所は今年夏頃までに、それ以外の箇所は1年以内を目途に調査
23 を完了するよう、全国の下水道管理者に要請を行ったところである。
- 24 ○ さらに本委員会では、中長期的な視点から、下水道等の地下のインフラマネジメ
25 ントのあり方を見直すべく、大規模な下水道の点検方法の見直しをはじめ、大規
26 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
27 的見地から検討を行い、5月28日に第2次提言として「国民とともに守る基礎イン
28 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
29 けて～」を取りまとめ、新しい管路メンテナンスへの転換に向けて提言を行い、
30 同年6月6日に閣議決定した第1次国土強靭化実施中期計画に反映されたところ
31 ある。

1 【第2次提言で示した基本的な考え方】

2 ○ 第2次提言においては、以下の基本的な考え方を示した。

3 (1) 下水道の安全に関する基本認識について

- 4 ①下水道管路は極めて過酷な状況に置かれたインフラである
5 ②作業安全の確保意識の徹底は下水道マネジメントにおける最重要の前提条件で
6 ある
7 ③下水道管路における安全性確保が何よりも優先されるという基本スタンスを再
8 確認しなくてはならない

9 (2) 下水道管路と地下空間のマネジメントについて

- 10 ④点検・調査の「技術化」と技術のコストダウンを徹底的に進めねばならない
11 ⑤ハザードと影響度の2つの視点から重点化した体系に転換すべきである
12 ⑥道路管理者と道路占用者の連携を通じて地下空間のデジタル管理の高度化を進
13 めるべきである
14 ⑦下水道管理者における技術職員の人材養成と組織を越えた「人の群マネ¹」を
15 推進すべきである

16 (3) 下水道管路施設の戦略的再構築方策について

- 17 ⑧下水道管路等のもつ本質的困難を乗り越えるため戦略的な再構築方策を指向す
18 べきである

19 (4) 下水道等のインフラマネジメントに必要な財源確保の方策について

- 20 ⑨アセットマネジメント²を基盤とする投資最適化を徹底すべきである
21 ⑩広域連携による技術・財務両面での基盤強化を推進すべきである
22 ⑪財政的持続可能性を高めるための適正な使用料とすべきである
23 ⑫予防的インフラマネジメントを重点的に財政支援すべきである
24 ⑬その他（事故時を見据えた体制の確保など）

25 ○ 第2次提言で示した基本的な考え方等を基に、全国特別重点調査（優先実施箇所）
26 から得られた知見と課題等も踏まえ、第3次提言においては、以下の項目について具体的な方策の考え方を示す。

- 27 (1) 下水道管路の点検・調査の二つの『見える化』と二つの『メリハリ』
28 (2) 下水道管路の『メリハリ』による戦略的再構築（メンテナビリティ・
29 リダンダンシーの確保）
30 (3) 下水道管路の点検・調査技術の高度化・実用化

1 人の群マネ:広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉えマネジメントする「地域インフラ群再生戦略マネジメント」(群マネ)を進める上で、技術職員も「群」となって広域的に連携し、インフラのメンテナンスに関わるという考え方

2 アセットマネジメント:社会ニーズに対応した上下水道事業の役割を踏まえ、施設（資産）に対し、施設管理に必要な費用、人員を投入（経営管理、執行体制の確保）し、良好な上下水道サービスを持続的に提供するための事業運営

2. 大前提としての作業安全の確保

- 第2次提言においては、作業安全の確保意識については最重要の前提条件であるとして
 - 下水道管路の安全性確保のためには、管路システムの計画・設計・整備・修繕・改築など全ての局面において、作業安全の確保に細心の注意が払われなくてはならない。
 - 八潮市の大規模陥没事故のような大事故の防止も、全国をあげて安全確保の意識が隅々まで徹底され、管路作業時の事故の撲滅に真摯な努力が払われてはじめて実現されるものと強く認識しなくてはならない。
- と示し、全国特別重点調査の実施にあたっても安全確保に最大限留意するよう全国の下水道管理者に要請したところである。
- このような中で、8月2日に、埼玉県行田市において全国特別重点調査中に作業従事者4名が亡くなる事故が発生した。
- 詳細な事故原因は調査中であるが、亡くなられた作業従事者は入孔時に安全帯を装備していなかったことや、現場にエアラインマスクを用意していなかったなどとされている。
- 作業安全の確保はインフラマネジメントの基本中の基本であり、安全管理に関する関係法令や指針類に基づく安全対策の徹底は当然であり、その上で、発注者受注者が一体となって、硫化水素などの下水道特有の危険について共通の意識を持つべきである。
- 秋田県男鹿市における事故を踏まえた県の安全対策検討委員会³（委員長：加藤裕之 東京大学大学院特任准教授）では、発注者と受注者の改善策について以下のようにまとめられている。
 - 発注者は「法令遵守の徹底」「リスクアセスメントの実施」「監督・確認の仕組みの構築と実践」を基本方針とし、PDCAサイクルを継続的に回し、持続的な監督体制の強化を図る。例えば、作業前のリスク共有、巡視・立ち会い、ヒヤリハット・トラブルの共有、民間企業向けの研修機会の提供や教育支援策の推進などがあげられている
 - 受注者は再委託先も含めた関係者全体制に対する実効性をもった安全衛生体制の構築に向け、特に下水道においては硫化水素中毒などのリスクを伴うことから、法令遵守に留まらず、作業者一人ひとりへの的確な教育を徹底する。例えば、安全パトロール等の安全体制の強化、関係団体等が主催する講習会の受講や、安全衛生に関するセルフモニタリングの実施などである
- これらの取組を、全国の発注者・受注者により実行されるべきである。

³秋田県下水道管路補修工事での事故を踏まえた安全対策検討委員会 提言「安全な下水道管路作業のために～酸素欠乏・硫化水素中毒事故を二度と繰り返さない～」（令和7年7月14日：加藤裕之 東京大学大学院 特任准教授）

3. 全国特別重点調査（優先実施箇所）から得られた知見と課題

（調査の概要）

- 下水道管路の全国特別重点調査については、今回と同種・同類の事故を未然に防ぎ、国民の安心・安全が得られるよう優先的に実施すべき箇所（以下、優先実施箇所）は夏頃まで、それ以外の箇所は1年以内を目途として調査完了するよう提言したところである。
- 優先実施箇所とは、下記条件に該当する化学・力学・地盤等の弱点要素を有する以下の箇所である
 - ・埼玉県八潮市の陥没現場と類似の構造、地盤箇所
 - ・管路の腐食しやすい箇所 など
- また、従来行われてきた潜行目視やテレビカメラによる目視調査に加えて、打音調査等による定量的な劣化調査や管路内からの地盤空洞調査といった新たな技術的方法を積極的に導入することで進めてきた。
- 調査の結果、本調査において強化した緊急度の判定基準により、緊急度Ⅰと判定された箇所については速やかに対策を実施するとともに、緊急度Ⅱと判定された箇所については応急措置を実施した上で5年以内に対策を実施すべきとしている。

（優先実施箇所の調査結果から得られた知見と課題）

- 対象となる地方公共団体128団体（約813km）のうち、9月末時点で、緊急度Ⅰと判定された下水道管路を有する地方公共団体が73団体（約75km）あり、この中で特に、対象となる都道府県（30団体）のうち緊急度Ⅰと判定された下水道管路を有する都道府県が19団体に及んでいるなど、一部の地方公共団体だけの例外的なことではない重大な状態として捉えるべきである。
- 結果について、引き続き分析・整理が進められているところであるが、以下の状況が確認された。
 - ・緊急度Ⅰとされた管路について、劣化が深刻と考えられるもの、劣化が比較的軽微と思われるものなど、同じ緊急度Ⅰにおいても異状の程度にかなり差がみられる
 - ・硫化水素濃度と腐食の程度に相関があること（平均硫化水素ガス濃度の高い箇所で腐食の程度が進んでいる割合が高い傾向）が改めて確認された
 - ・腐食と判断された管渠のうち、摩耗、風化、中性化など硫化水素以外の要因である腐食や破損と思われるものがあること
 - ・管内の水位や流速など大口径管路特有の条件により、点検・調査、修繕・改築が容易でない箇所が存在すること

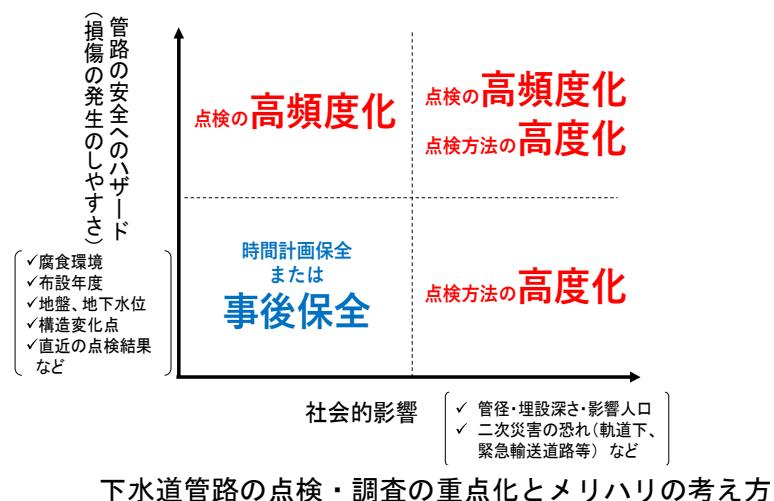
- 腐食と判断された管渠のうち、硫化水素が要因と思われるケースが大多数であるが硫化水素以外の要因と思われるケースも確認されたことを踏まえると、硫化水素ばかりに着目して注意を払いさえすればよいわけではなく、他の要因があることもあらためて認識した上でその事象を把握することやその事象が発生するおそれがあるところでは注意して点検・調査をすることが必要である。
- 点検・調査に関する具体的な基準等を見直すにあたっては、このたびの優先実施箇所のような弱点箇所は重点的な調査対象箇所とすることを念頭に置くとともに、管路の劣化の程度に応じた健全度の合理的な設定や、健全度と対応の関係の明確化に向けて、引き続き検討を進めるべきである。
- さらに、点検・調査や修繕・改築が容易でない管路で社会的影響が大きいものについては、メンテナビリティ及びリダンダンシーの確保が必要である。
- また、点検方法の高度化として、優先実施箇所では、目視調査で要対策と判定されなかった場合には、念のため更に打音調査等を実施するなど、方法を充実させて調査を実施した。
- その結果、目視調査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など、複数の手法を組み合わせる点検方法の高度化の必要性を改めて確認した。
- 一方で、これらの調査にあたり、以下のような技術的課題が明確になった。
- ドローン、船体式カメラにおける、カメラ性能・位置情報把握、曲線部での飛行などに関する技術の精度向上
 - 打音調査等における、管路内面のコンクリートの湿度や表面粗さを踏まえた測定結果の精度向上や調査手法の検討
 - 空洞調査における、管路周辺の探査可能範囲の拡大や管路の部材圧、配筋を踏まえた調査技術、路面下の大深度の空洞を捉える技術の開発
 - 下水管中の硫化水素濃度と腐食の程度の相関を踏まえ、硫化水素濃度やpHの計測が重要
- 得られた技術的課題を解決すべく、技術の実用化・高度化に向けた取組を進めるべきである。

4. 具体的方策の考え方

(1) 下水管路の点検・調査の2つの『メリハリ』と2つの『見える化』

【第2次提言で示したあり方】

- 第2次提言においては、下水管路の点検・調査のあり方として
 - ・下水管路が損傷しやすい箇所は主として「頻度」を強化し、事故発生時の社会的影響が大きい箇所は主として「方法」を充実させ「フェールセーフ⁴」の考え方に基づき複数の手段を組み合わせること
 - ・『メリハリ』をつける観点から、時間計画保全や事後保全とする箇所も検討すること



- 点検・調査結果の診断は必要な知識及び技能を有する者が行うことを標準とすること
 - 点検より把握した劣化状況も含めた下水道の現状を正確なデータを用いて『見える化』すること
- などを示した。
- この考え方を踏まえ、以下に具体化に向けた考え方を示す。

⁴ フエールセーフ:本提言においては、予期せぬ事象による大規模事故の発生を防止するため、複数の手法を組み合わせた対策を講ずることを意味する。

1 【方策の具体化に向けて】

2 (基本的な考え方)

- 3 ○ 点検・調査についてはリスクのある箇所・事項をチェック対象から外さずに
4 確実・正確に把握するとともに、センシング・モニタリングなど新技術も積
5 極的に駆使し、「見るべきものを見るようにする」ことでリスクを見逃さ
6 ないことが大前提である。
- 7 ○ このため、管理者や担い手にとってのテクニカルな『見える化』が基本であ
8 るが、これを厳しい執行体制のもと着実に実行するためには、管路の損傷リ
9 スクや事故時等の社会的影響の大きさを踏まえ『メリハリ』の効いた点検・
10 調査を徹底すべきである。
- 11 ○ これにより、得られた点検・調査結果の市民への『見える化』を図り、下水
12 道事業への費用負担や、点検・調査及び再構築の『メリハリ』などに対する
13 市民からの理解や協力を得ることが必要である。

14 (『メリハリ』の効いた点検・調査の徹底)

- 15 ○ 重大なリスクにつながる劣化を未然に発見するために、化学・力学・地盤的
16 な弱点要素を有するなど管路の損傷リスクが大きい箇所や、事故時等の社会
17 的影響が大きい箇所について、頻度の明確化や複数手法を組み合わせた方法
18 の高度化などの重点化について、国が基準化すべきである
- 19 ○ 一方で、管路の損傷リスクや事故時等の社会的影響が小さい箇所については、スクリーニング調査や時間計画保全、事後保全等の手法の適用を検討す
20 るなど、点検・調査の『メリハリ』を図るべきである。
- 21 ○ 点検・調査の頻度については、下水管路内の硫化水素濃度や、下水管路
22 の布設年度、直近の点検結果等を踏まえて基準を検討するとともに、全国特
23 別重点調査で得られた知見や課題を踏まえるべきである。
- 24 ○ 点検・調査方法の高度化については、人やテレビカメラによる目視調査で把
25 握しにくい状態を補足的に把握するため、管路の耐荷力・圧縮強度の定量調
26 査、空洞調査や路面変状把握など、特性の異なる調査を組み合わせるべきで
27 ある。
- 28
- 29
- 30
- 31

1 (点検・調査結果の管理者や担い手にとっての『見える化』と取扱い)

- 2 ○ 点検・調査の診断結果については、管理者や担い手にとってのテクニカルな
3 『見える化』により診断結果を明確かつ適切な分類するため、また、診断結果
4 に基づき必要な対策を適時に確実に判断し実施できるようにするため、国
5 が重要な事項として診断基準を明確化すべきである。
- 6 ○ 点検・調査のDX化と結果のテクニカルな『見える化』の推進に向け、点
7 検・調査、診断の記録や図面について、統一的なフォーマットで調査し保存
8 するようデータベース化するなど、データの標準化やデジタル化を進めるべき
9 である。
- 10 ○ 特にシールド管を対象とした調査フォーマットの整備が必要であるとともに
11 、各種の点検・調査をした際にカメラ画像等のデータがデータベースシステム
12 上に自動的に保存される仕組みが必要である。
- 13 ○ これらの情報も有効に活用し、現場での作業の省力化・無人化を図っていく
14 ことを目指すべきである。
- 15 ○ 診断結果のテクニカルな『見える化』については、見て診断できた箇所のみを
16 オープンにするのではなく、「見えなかったところ」「診断の結論を出せ
17 なかったところ」も関係者間で共有すべきである。特に重大な箇所の点検・
18 調査の結果の診断にあたっては、複数の者又は複数の機関の目を通すなど入
19 念にチェックすることも重要である。
- 20 ○ 診断結果を踏まえ、直ちに改築等の実施が必要であるが、その実施が困難な
21 場合は、管路周辺の地盤改良を施し陥没のリスクを抑制すると共に、地表面
22 の変状を継続的に定点モニタリングするなど、最大限可能な対応を図るべき
23 である。
- 24 ○ 点検・調査の効率化として、マンホールの点検・調査から得られた情報につ
25 いてもスクリーニング調査などにおいて有効に活用すべきである。

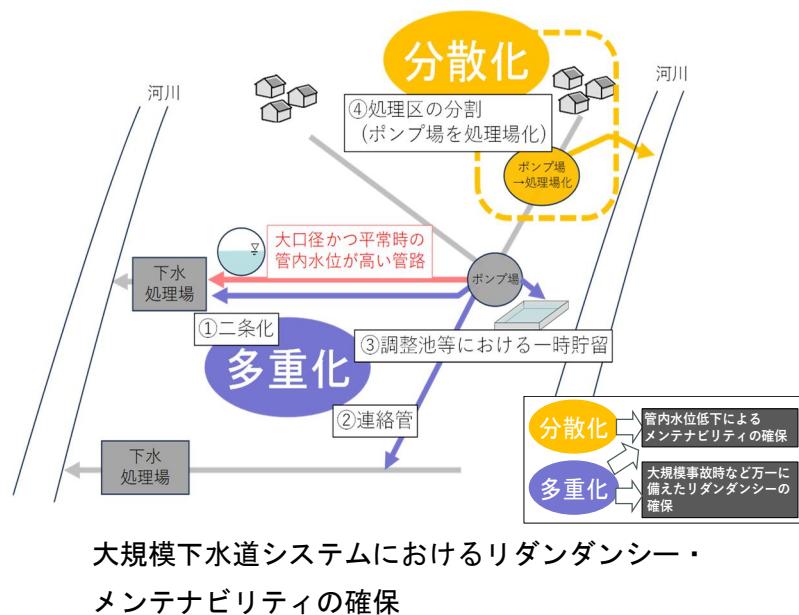
26 (点検・調査結果の市民への『見える化』)

- 27 ○ 点検・調査と診断の結果については、管理者や担い手のテクニカルな『見える化』に加え、徹底した市民への『見える化』を進めるべきであり、点検・
28 調査結果等の公表についての枠組みを国が明確化すべきである。
- 29 ○ 下水道管路の現状を正確に示し『見える化』することで、市民に下水道の管
30 路メンテナンスを「自分ごと化」してもらい、下水道事業への費用負担に対する理解・協力や、分散化・下水道区域の縮小や対応の優先順位付けなど再構築の『メリハリ』に対する理解などを得ることが必要である。
- 31 ○ 加えて、必要な対策を先送りすることのないよう、国としても特にリスクの
32 高い箇所に対する重点的な財政支援を講じるべきである。

1 (2) 下水管路の『メリハリ』による戦略的再構築
2 (メンテナビリティ及びリダンダンシーの確保)

3 【第2次提言で示したあり方】

- 4 ○ 第2次提言においては、下水管路の戦略的再構築のあり方として
5 • 大規模下水道システムの大口径かつ平常時の管内水位が高い下水管路
6 では、修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易ではないため、多重
7 化・分散化の取組により、リダンダンシー・メンテナビリティを確保
8 • 点検・調査など維持管理を容易に行えるよう配置・構造を改善し、メン
9 テナビリティを向上
10 などを示した。



11 この考え方を踏まえ、以下に具体的方策の基本的考え方を示す。

12 【方策の具体化に向けて】

13 (基本的な考え方)

- 14 ○ 下水管路の再構築の『メリハリ』として、事故時の社会的影響が大きい箇
15 所等についてメンテナビリティ及びリダンダンシーを確保すべきである。
- 16 ○ メンテナビリティの確保としては、管路の損傷リスクや事故・災害時の社会
17 的影響が大きい箇所を主な対象にセンシングやモニタリング技術の導入や施
18 設構造の改良により、点検・調査をはじめとする維持管理の精度や容易性を
19 向上させるとともに、人口動態や下水管路への各戸の接続意思などを踏ま
20 え、分散化や下水道区域の縮小（浄化槽等区域への見直し）により、シス
21 テム全体として維持すべき施設の最適化（軽量化）の検討も進めるべきであ
22 る。

- 1 ○ リダンダンシーの対象としては、事故・災害時の社会的影響が大きいとともに、水位が高く管路内面から管路を修復する更生工法等の施工が困難とされる箇所を対象に実施すべきである。
- 2 ○ これらを踏まえ、国は、下水道の構造基準として「改築・修繕・点検及び災
- 3 害時の応急措置の実施を容易にするための構造（メンテナビリティおよびリ
- 4 ダンダンシーの確保）に係る基準」を定めるべきである。
- 5
- 6

7 (点検・調査をしやすいメンテナビリティを備えた改良)

- 8 ○ メンテナビリティに資するセンシングやモニタリング技術については、維持
- 9 管理段階で検討するのではなく、施設の建設、改築段階において仕組みを導
- 10 入することが必要である。
- 11 ○ 抜本的な構造の見直しには一定の期間を要することもあるため、例えば下水
- 12 道管路の落差部の解消など、少しの工夫で改善できることについては、先送
- 13 りしないで取り組むことも必要であり、小さな改良から大きな改良まで含め
- 14 て、弱点と分かっている箇所はメンテナンスしやすい構造に変えていくべき
- 15 である。
- 16 ○ また、これらの仕組みについては、高度技術だけでなく、調査・診断する技
- 17 術者が誰でも劣化の状況が現場で分かるような仕組み（例えば、マンホール
- 18 蓋の厚みが減ったことが視認できる仕組み等）の視点も重要である。
- 19

20 (リダンダンシーの確保)

- 21 ○ 下水道管路の二条化にあたっては、予備の手段であるとともに多面的に有効
- 22 活用する設計思想とすべきである。例えば、気候変動の影響を踏まえた降雨
- 23 量増加に対応するため、晴天時は予備機能としている管路を、豪雨時は雨水
- 24 排除能力の向上や管内貯留として活用することが考えられる。
- 25 ○ 大規模下水道システムにおいて、災害・事故時のリダンダンシーの確保に向
- 26 けては施設整備に一定の期間を要することも考えられる。このため、災害・
- 27 事故発生時には、大規模な復旧工事や維持管理の専門的知識・技術力を有する
- 28 民間事業者との連携体制のほか、高度な技術力を有する都道府県等による
- 29 市町村への支援体制を構築して対処すべきである。
- 30
- 31
- 32
- 33
- 34

1 (3) 下水管路の点検・調査技術の高度化・実用化について

2 【第2次提言で示したあり方】

- 3 ○ 第2次提言においては、下水管路の点検・調査技術の高度化・実用化のあ
4 り方として
- 5 • 大深度の空洞調査など地下空間の安全確保を目的とした技術の高度化・
6 実用化
 - 7 • 無人化・省力化に向けたDXとしての自動化技術の高度化・実用化
 - 8 • 技術開発の目標期間の設定と圧倒的なコストダウン
- 9 などを示した。この考え方を踏まえ、以下に具体化に向けた考え方を示す。

10 【方策の具体化に向けて】

11 (基本的な考え方)

- 12 ○ 人才確保が難しい中での効率的な管路マネジメントの実現と、硫化水素の発
13 生など下水道の過酷な環境を改めて認識し、人が管路に入らなくても精度の
14 高い点検・調査を行う「管内 No Entry」により無人化・省力化、DXに向
15 けた技術の高度化・実用化を進めるべきである。
- 16 ○ 経時的な変化を捉るために、前回の点検・調査時点と比較して劣化がどう
17 変化したか自動検出できるようなセンシング技術やモニタリング技術の開発
18 を推進すべきである。
- 19 ○ 下水管路の点検・調査技術の高度化に資する技術の早期かつ円滑な普及の
20 ため、技術開発と普及環境の整備を車の両輪として、5年間程度で実用化を
21 目指し、早期に実装すべきである。

22 (普及環境の整備等)

- 23 ○ 新たに開発された技術が確実に現場実装されるよう、ビジネスモデルの構築
24 と図書・基準類の整備などの普及環境を合わせて整備すべきである。
- 25 ○ 海外技術や他分野技術など、幅広い視点で有効な技術の活用を検討すべきで
26 ある
- 27 ○ 管路内調査における機械搬入の経費を見込むなど現場の作業条件を的確に反
28 映できる積算基準を検討すべきであるとともに、やむを得ず過酷な環境下で
29 人が作業を行う場合は、例えば、発注者側から働きかけ作業時の手当てを改
30 善するなど積算基準について検討すべきである。
- 31

1 第Ⅱ部 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ

2 **1. 社会インフラの信頼性に対する国民の懸念**

- 3 ○今般の事故を契機に、インフラの老朽化が利用者の安全への脅威となるだけでなく、
4 ネットワークの寸断等を通じて、広範囲にわたる人々の日常生活や経済活動に深刻
5 な影響を及ぼすことが改めて強く認識された。
- 6 ○それぞれのインフラの管理者には、インフラの老朽化に対する甘い認識や安易な対
7 応をすることは許されるものではなく、作業安全の確保意識の徹底はもちろんのこと、財政面や体制面の不安も含め、社会インフラの信頼性に対する国民の懸念を払
8 拭し、老朽化対策に万全を期す必要がある。
- 9 ○今般の事故から得られる教訓をもとに、下水道はもとより、他のインフラについて
10 も必要な対策を行い、インフラメンテナンスを徹底し、インフラの安全と国民の安
11 心の確保に向けた新たなスタートを切るべき時を迎えている。

12

13 **2. 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ**

- 14 ○笛子トンネル天井板崩落事故を契機に取り組んできたメンテナンスの強化について、第2次提言を踏まえて、我々はインフラマネジメントの重要性と不具合のあつた際の国民生活への影響の大きさを再認識したところである。
- 15 ○このため、インフラ全般においても、現状を認識し、共通する課題について整理し、
16 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。
- 17 ○具体的には、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
18 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」や、インフラの老朽
19 化を「自分ごと化」として促すため、「市民にとっての見える化」など、徹底的な
20 『見える化』を進めるとともに、点検データの蓄積から、技術的な知見に基づいて、
21 点検の方法等の効率化や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
22 集約・再編など、限られた人員・予算で効率的なマネジメントするための『メリハ
23 リ』を進める。さらに、現場（リアルワールド）に『もっと光を』あて、インフラ
24 メンテナンスの業界や現場の担い手が安全に働きがいを持って活躍できるように、
25 表彰制度や処遇改善等の総合的な対策を講じるとともに、点検・調査のみならず、
26 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』
27 を構築する。また、管理者と利用者が一体となって、市民がインフラメンテナンス
28 に参加したくなるよう、世の中全体を動かす『モーメンタム』を醸成することが重
29 要である。

30

31

1 (1) 2つの『見える化』の徹底

2 『見える化』には、

3 ・管理者や担い手にとっての『見える化』

4 ・市民への『見える化』

5 があり、2つの取り組みを加速化させていく必要がある。

6

7 ○「見るべきものが見えていない」という事態を防ぐため、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」を進めていく必要がある。

8

9 ○その際、新技術の活用については、ライフサイクルコストを考慮した評価が必要であります、イニシャルコストが高い場合でも、長寿命化に貢献する新技術は、発注者が積極的に評価して活用していくべきである。

10

11 ○また、「見えないもの」を「見えるようにする」ことに加え、それでも「見えないもの」や「不確実性がある」ものについては、各段階で残存したリスクを確実に次の段階へ引き継ぎ、しかるべき段階で対応するよう努めるべきである。

12

13 ○インフラの大半は地方公共団体が管理している。老朽化対策を進める上では、各地方公共団体の取組状況を可視化し、比較可能な形で分かりやすく発信・公表することで、地方公共団体の意識を醸成し、自発的な取組を促す必要がある。国も、積極的にリーダーシップを発揮し、地方公共団体の取組を力強く後押ししていくべきである。

14

15 ○例えば、国土に関するデータ、経済活動、自然現象に関するデータを連携させ、分野を跨いだデータ検索・取得を可能とする「国土交通データプラットフォーム」について、データ連携や機能の充実等により、現実空間の事象をサイバー空間に再現するデジタルツインの実現に向け取組を進めていくべきである。

16

17 ○市民への共有はすべての原点である。劣化状況も含めたインフラの状況や、老朽化対策に要する費用等について、正確なデータを用いてマッピングを含めて『見える化』し、市民に対して分かりやすく公表・発信することで、市民がインフラの老朽化を「自分ごと化」するよう促していくべきである。

29 (2) 2つの『メリハリ』が不可欠

30 『メリハリ』には、

31 ・重点化する『メリハリ』

32 ・軽量化する『メリハリ』

33 があり、2つの取り組みを加速化させていく必要がある。

34 ○これまでの点検データの蓄積から、技術的な知見に基づいて、点検・調査の頻度や

1 方法等の効率化を推進し、点検・調査の「重点化」「軽量化」を行うなど『メリハリ』
2 を推進するべきである。

3 ○状況の的確な把握の基礎となる点検・調査の精度・確度が向上するよう、国のリード
4 ダーシップのもと、「技術化」をさらに徹底的かつ挑戦的に推進することが不可欠
5 である。

6 ○新技術を導入する際には、地方公共団体に「本当に使ってよいのか」、「適切な結果
7 が出るのだろうか」という懸念があるため、新技術を適切に評価する仕組みづくり
8 や経験者（シニア）人材の活用を含めた人材育成を進めるとともに、新技術の「標準化」
9 についても取り組みを推進するべきである。

10 ○また、地方公共団体は老朽化した附属物も含めてインフラ全般の安全性を担保しな
11 ければならない。このため、今般の事故の教訓を踏まえて、さらなる技術開発を進
12 めていく必要がある。

13 ○また、地方公共団体の職員が苦情や要望対応に追われている現状を踏まえ、経験者
14 （シニア）の活用やAIの活用・人材育成等による効率化・省力化を進めるべきで
15 ある。

16 ○『メリハリ』には、例えば、重点化してより良いものにする『メリハリ』と近隣の
17 橋梁を強化することで、歩行者専用にするといった軽量化の『メリハリ』があり、
18 地域の将来像に即して必要なインフラの機能を踏まえた、対策の優先度の設定や計
19 画的な集約・再編による『メリハリ』を推進し、戦略的な再構築を進めるべきであ
20 る。

21 (3) 現場（リアルワールド）に『もっと光を』

22 ○インフラメンテナンスの業界や現場の担い手が安全に働きがいを持って活躍でき
23 るように現場（リアルワールド）に『もっと光を』当てるとともに、急速に高まる
24 インフラメンテナンスの需要を地域に密着した持続的な産業へと発展させ、地域
25 の生活と経済の基盤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
26 出につなげていくよう「業界力」の向上に努めるべきである。

27 ○このため、人々の暮らしを支えている「エッセンシャルジョブ」の世界に「もっと
28 光」が当たるようインフラメンテナンス大賞などの表彰制度や待遇改善等の総合的
29 な対策を進めていくべきである。

30 ○例えば、過酷な環境下で作業を強いられるダムや下水管路をはじめとするインフラ
31 メンテナンスの担い手を確保する観点から、発注者として、過酷な環境や現場条件
32 に即した賃金が支払われるよう、小数量多工種のメンテナンス工事の実態に応じた
33 歩掛設定等、積算方法のあり方について、自治体工事においても参考とできるよう
34 直轄工事における検討を進めていくべきである。

35 ○また、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
36 にするため、匠としてリスペクトし、待遇面などの対策を進めるべきである。

1 ○点検作業はもとより、修繕作業や更新作業など様々なところに人が活躍しているか
2 らこそインフラが成り立っているものであり、AI や自動化等の新技術が進んでも
3 必ず人の手が残らざるを得ない宿命である。

4 ○そこに、『もっと光を』当てて、現場の担い手が誇りをもって仕事ができる社会に変
5 えていかなければならない。

7 (4) 統合的『マネジメント』の構築

8 ○点検・調査のみならず、計画・設計・整備・修繕・改築など全てを統合的にマネジ
9 メントする時代に突入しており、一体的に考える統合的『マネジメント』を構築す
10 るべきである。

11 ○インフラの新設や再構築においては、「入れない」、「見えない」、「届かない」、「止め
12 られない」などといった構造物の特性もあることを踏まえ、供用期間にわたり適切
13 な維持管理が容易に実施できるようにするために、設計段階からメンテナビリティ
14 (維持管理の容易性) やリダンダンシー (冗長性) の確保を進めるべきである。

15 ○地下空間については、道路管理者と占用者が連携して占用物の点検計画等の確認や
16 効率的な路面下空洞調査の実施等により適切な維持管理を図るべきである。

17 ○地下空間の利用状況のみならず道路陥没や占用施設のメンテナンス状況などの情
18 報を共有し、正確な位置を含む占用物情報や路面下空洞調査の結果などの地下空間
19 情報のデジタル化・統合化を早期に進めるべきである。

20 ○また、占用物件の損壊時に道路利用者や道路交通へ与える影響が大きい電柱につい
21 ても同様の対応を進めるべきである。

22 ○インフラマネジメントにおいては、施策・事業・計画等の分野にとらわれず、社会
23 資本の様々な事業分野間の連携はもとより、インフラ政策以外の各種政策分野との
24 連携を通じて、様々な地域課題の解決に分野横断的に取り組むことが必要である。

25 ○例えば、道路・河川・公園等のインフラが有する公共空間を利活用し、地域活性化
26 やにぎわいの創出等につなげる取組、流域治水・水利用・流域環境に一体的に取り
27 組む「流域総合水管理」等が挙げられる。

29 (5) 改革推進のための『モーメンタム』

30 ○政策や経営力、市民の力に加えて、首長や議員、市民の声がないと改革は進まない。

31 ○このため、市民の理解と主体的な参画を促すため、道徳観として促すだけではなく、
32 管理者と利用者が一体となって、市民がインフラメンテナンスの取り組みに参加し、
33 インフラ全般が「コモンズ (共有財)」となるような世の中全体を動かす『モーメン
34 タム』の醸成を図るべきである。

35 ○この動きを加速化させるため、産学官民が一丸となって取り組むインフラメンテナ
36 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し、インフラ

1 メンテナンスの重要性に係る機運醸成を図るべきである。

2 ○また、地方公共団体の取組の促進や住民のインフラマネジメントへの主体的な参画
3 を着実に実現するため、行政・事業者に加え、学術団体など多様な主体によるイン
4 フラマネジメントに関わる専門的な人材の養成・確保の取組や、地方公共団体の職
5 員等に対する研修等を通じた維持管理に関する技術力の向上を進めるべきである。

7 3. 実現に向けた仕組みづくり

8 ○多くの地方公共団体においては、技術系職員の要員配置と人材養成の現況は極めて
9 厳しい状況にある。

10 ○今後、人口減少が加速していくことを踏まえると、技術系職員が限られる中でも、
11 的確なインフラメンテナンスの確保を目指すため、広域・複数・多分野のインフラ
12 を「群」として捉え、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
13 略マネジメント（以下、群マネ）」を推進するとともに、地域の将来像をよく踏まえ
14 て、インフラの整備や管理を行っていく必要性がより高まっていくと考えられ、地
15 域の将来の姿に即した集約・再編等を進め、地域のインフラストックを適正な水準
16 にしていくことが必要である。

17 ○また、地方公共団体や技術者間の連携に加えて、必要に応じて都道府県が市町村の
18 事務を代行するなどの環境を構築することや、包括的民間委託の導入により、民間
19 事業者が創意工夫やノウハウを活用して効果的・効率的にインフラを管理・運営で
20 きる環境を醸成することも重要である。

21 ○このため、「群マネ」の考え方のもと、地方公共団体同士の広域連携に加え、インフ
22 ラマネジメントを担う技術系職員も「群」となって広域的に連携する、いわゆる「人
23 の群マネ」を積極的に取り入れることなどにより、地方公共団体間の協力体制を強
24 化し、人材養成と技術系職員の組織を越えた繋がり強化を図ることが重要である。

25 ○また、「人の群マネ」を推進するため、国は、群マネの導入や新技術の活用促進の支
26 援はもちろんのこと、専門家を派遣するなどの地方公共団体支援の体制を早期に構
27 築すべきである。

28 ○インフラ劣化への対応を、多くの地方公共団体が予算不足のため、先送りせざるを
29 えないという事態に直面している。

30 ○このため、インフラマネジメントに必要な予算の確保や予防的インフラマネジメン
31 トを重点的に財政支援するとともに、必要な制度改革も含め、国は積極的に検討を
32 進めるべきである。

33

1 おわりに

- 2 ○本提言では、第2次提言を踏まえ、下水道管路マネジメントの具体的方策の考え方
3 と、インフラ全般について現状を認識しつつ共通する課題について整理し、新たな
4 インフラマネジメントに向けた5つの道すじについて提言を行った。
- 5 ○国土強靭化中期計画（令和7年6月6日閣議決定）においても、「埼玉県八潮市の
6 道路陥没事故を踏まえたインフラ老朽化対策の推進」が基本的な考え方として示さ
7 れており、予防保全型メンテナンスへの移行を強力に推し進めるよう確固たる姿勢
8 で取り組まれたい。
- 9 ○下水道管路マネジメントについて示した具体的方策の考え方に基づき、各下水道管
10 理者が新たな管路マネジメントへ転換できるよう、国は基準化などの具体的な制度
11 設計を可及的速やかに実施されたい。
- 12 ○インフラの安全性は最重要の前提条件であり、地方公共団体においては、不退転の
13 決意をもって、安全についてインフラのマネジメントを進めることを期待する。
- 14 ○また、地方公共団体の支援に対して国も本気で取り組んでいかねばならない。進む
15 べき方向性について国でしっかりと舵を切り、財政支援だけではなく、新技術や群マ
16 ネの導入、地域の将来像を踏まえた集約・再編の検討などについて、必要な制度面
17 の環境整備も図りつつ、本腰をいれて支援、後押しすることに力を入れるべきであ
18 る。
- 19 ○2014年4月14日に「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」最後の警告—今
20 すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ」が提言され、本格的にメンテナンスに舵を
21 切ったものの、状況は時々刻々と変化しており、もはやインフラの「整備」と「メ
22 ンテナンス」を二分する時代ではない。
- 23 ○点検・調査のみならず、計画・設計・整備・修繕・改築など全てを統合的にマネジ
24 メントするべきであり、信頼されるインフラのためのマネジメントに戦略的に転換
25 しなければならない。
- 26 ○本提言で示した基本的な方向性について、今後、より具体的な方策についても継続
27 して検討を行い、早期に具現化していくことを強く期待する。
- 28

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』による下水管路マネジメントの転換（概要）

1. 経緯

- 2025年(令和7年)1月28日に埼玉県八潮市で下水管路の破損に起因するとされる大規模な道路陥没にトラック運転手が巻き込まれ死亡する事故が発生するとともに、約120万人の方々が下水道の使用自粛を求められるなど、重大な事態が発生。



1月31日時点の事故現場の状況

有識者委員会の設置

- 3月に秋田県男鹿市で下水管路の補修工事中の事故（作業中に作業従事者3名が死亡）

3月17日第1次提言

同種・同類の事故の未然防止を目的とした
「全国特別重点調査の実施について」 ⇒3月18日全国に要請

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
～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～
⇒6月6日「第1次国土強靭化実施中期計画等に反映

- 8月に埼玉県行田市において全国特別重点調査中の事故（硫化水素のリスクが高い伏せ越し箇所で作業従事者4名が死亡）
⇒下水道管理者、委託事業者に安全管理徹底を通知

2. 全国特別重点調査の優先実施箇所の調査結果

- ・ 優先実施箇所において対象813km(128団体)のうち、9月時点で、緊急度Iの要対策延長は約75km(73団体)、空洞7カ所確認
- ・ 同じ緊急度Iにおいても異状の程度に差が見られることを確認
- ・ 管路内の硫化水素濃度と腐食の程度に相関があり、pHや硫化水素濃度の計測等の重要性を確認
- ・ 管路内の水位や流速などの条件で点検・調査や修繕・改築が容易でない箇所を確認
- ・ 目視調査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など、複数の手法を組み合わせる点検方法の高度化の必要性を改めて確認
- ・ ドローン、船体式カメラにおけるカメラ性能・位置情報の把握、曲線部での飛行など技術の精度向上の必要性を確認

3. 第3次提言(具体的な方策)と今後の対応

(基本的な考え方)

過酷な環境にある下水管路について

- ・大前提としての「作業安全の確保」
- ・「見るべきものを見るようにする」ことで問題となる箇所や事象を見逃さない
- ・『メリハリ』による「効率的なマネジメント」への転換
- ・「維持管理の精度や容易性の向上」と「事故・災害時にも確実な流下機能を確保」
- ・「必要な対策を先送りしない」ための費用負担等に対する「市民からの理解・協力」と「国による重点的な財政支援」

(具体的な取組)

2つの『メリハリ』と2つの『見える化』による管路マネジメントの転換

 運動	『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"> ・管路の損傷リスクや事故時等の社会的影響が大きい箇所について、頻度の明確化、複数手法を組み合わせた方法の高度化 	<ul style="list-style-type: none"> ・社会的影響が小さい箇所については、スクリーニング調査や時間計画保全、事後保全等の手法を適用
	『見える化』	②再構築の『メリハリ』	<ul style="list-style-type: none"> ・事故時等の社会的影響が大きい箇所等について、メンテナビリティ(維持管理の容易性)およびリダンダンシー(多重性)の確保等 	<ul style="list-style-type: none"> ・分散化、下水道区域の縮小など施設ストックの最適化(軽量化)
	『メリハリ』	①管理者・担当手にとっての『テクニカルな見える化』	<ul style="list-style-type: none"> ・必要な対策を適時に確実に判断し実施するため診断基準の明確化 ※「見えなかったところ」「診断の結論を出せなかつたところ」も関係者間で共有 ・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、モニタリング技術等) 	
	『見える化』	②『市民への見える化』	<ul style="list-style-type: none"> ・点検結果公表の枠組みの明確化 ・下水道カルテの公開 ・下水道事業に対する費用負担やメリハリの必要性に対する理解醸成 	

- ・国による基準化など具体的な制度設計、技術の高度化・実用化
- ・第1次国土強靭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

- ・本提言等を踏まえ、具体的な方策を下記において検討

- 下水道管路マネジメントのための技術基準等検討会
- 管路メンテナンス技術の高度化・実用化推進会議
- 上下水道政策の基本的な方検討会

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すべき措置」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～』 [2022.12.2]

- 各分野における主要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に、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』の構築

- 点検・調査のみならず、計画・設計・整備・修繕・改築などを一体的に考える統合的『マネジメント』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
- 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『モーメンタム』

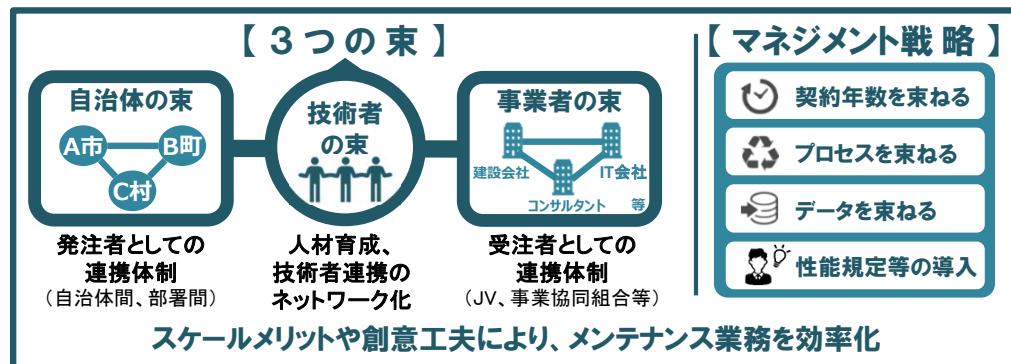
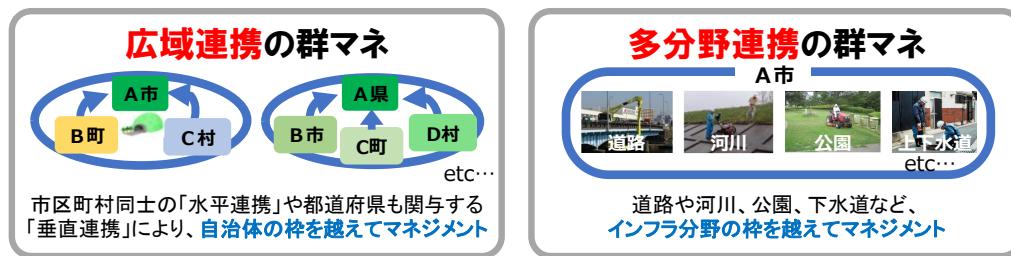
- 管理者と利用者が一体となって、市民がインフラメンテナンスの取り組みに参加したくなるよう、世の中全体を動かすモーメンタムを醸成
- 産学官民が一丸となって取り組むインフラメンテナンス国民会議やインフラメンテナンス市区町村長会議の活動等を強化

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
- 予算の確保、予防的インフラマネジメントの重点的な財政支援や制度改正の検討

- 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。
- 「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)。

[地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)の概要]



[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

[群マネの全国展開に向けて]

群マネ拡大の課題

群マネ導入による「メリット」が十分浸透していない一方、実施手順や自治体間や調整方法を巡る「不安」が先行

「群マネの手引きVer.1」の公表 (R7.10.14)

先行事例調査やモデル地域における試行等をもとに、先行事例のノウハウや苦労話等も交えて、自治体や事業者に向けて解説



群マネの
お役立ち情報や
最新情報は
群マネ
特設HPへ



目次

- 1 インフラメンテナンスの「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惱
■ 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」
 - 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
 - 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)
 - 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
 - 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
具体例はある?
「群マネ」って
なに?
「群マネ」を進めるため
に何を決める?
「群マネ」の素地は
どのように作る?
- 具体的なステップ
をどう踏み出せばよい?

令和 7 年 10 月 14 日
総合政策局公共事業企画調整課

「群マネの手引き Ver. 1 (群マネ入門超百科)」を公表します ～地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）の全国展開へ～

国土交通省では、自治体の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）」を推進しています。

今般、群マネの全国展開に向けて、先行事例におけるノウハウ等を参考として、「群マネの手引き Ver. 1 (群マネ入門超百科)」を作成しましたので公表します。

○ 「群マネの手引き Ver. 1」の概要

- ・「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。
- ・なお、本手引きは、「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（座長：政策研究大学院大学 家田仁 特別教授）」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（座長：政策研究大学院大学 小澤一雅 教授）」における議論や群マネモデル地域での試行、先行事例調査等を踏まえて作成。

○ 「群マネの手引き Ver. 1」での公表ラインナップ

- ・手引き本編 : 群マネのコンセプトや実施プロセスなど全 6 章から構成
- ・ダイジェスト版 : 群マネの基礎知識をコンパクトにまとめた PR 資料
- ・付録編 : 検討支援ツール（現状把握、効果試算、アンケート調査作成等）やサンプル（先行事例での協定書や発注図書等）等

※手引きや付録をはじめ、群マネを進める上でのお役立ち情報や最新情報について、「群マネ特設 HP」に掲載します。

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/gunmane.html>

＜問合せ先＞

総合政策局 公事業企画調整課

企画官 栃津 知広

調整官 岩館 慶多、企画第一係長 伊藤 瑞基、情報企画係長 早澤 華怜

TEL : 03-5253-8111 (内線 24551、24543、24544、24554)、03-5253-8284 (直通)

Mail : hqt-infra_mainte■ki.mlit.go.jp

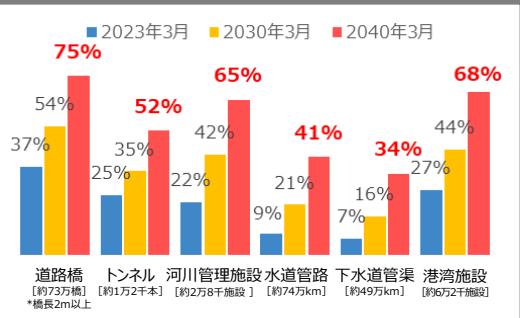
(メール送信の際は「■」を「@」に置き換えてください)

地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)の推進

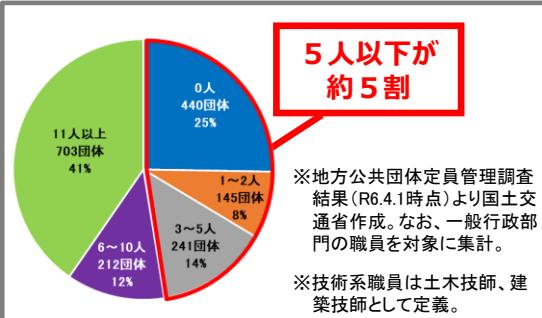
- 技術系職員が限られる中でも、的確なインフラメンテナンスを確保するため、**複数自治体のインフラや複数分野のインフラを「群」として捉え**、効率的・効果的にマネジメントしていく「地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)」を推進。

[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

- 「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～』

* 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」

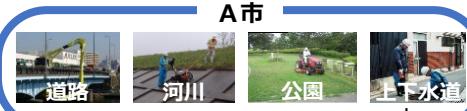
[地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)の概要]

広域連携の群マネ



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】



【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。



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」

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」

全国や自分のまちは
どういう状態?

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心得
- 先行事例におけるエピソード（苦労話など）

具体的の一歩を
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?

「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

ダイジェスト版

- 「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



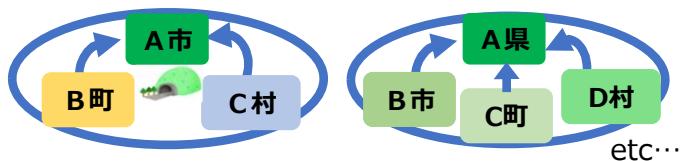
地域インフラ群再生戦略マネジメント
「群マネの手引きVer.1」

国土交通省 (2025年10月)

「群マネ」ってなんだ？

「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」として捉えることで、効率的・効果的にマネジメントしていく取組です。

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

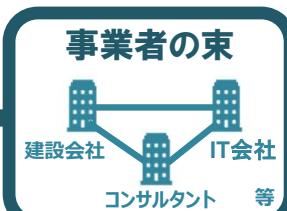
【3つの束】



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】



【先行事例における効果の声】

発注者



職員の直営対応時間が減った

(発注作業の分担や、性能規定による業者指示の効率化など)

職員の技術力が向上した

(技術力のある自治体と一緒に仕事をすることで、学びが進む)

インフラ管理者としての本来業務

に注力できるようになった

(計画策定への新規着手、工事発注の増加など)

不調・不落件数が減少した

事業者



作業そのものが効率化した

(パトロールを一本化、近隣現場を同時に作業、舗装補修と路面清掃をセット化など)

書類作成の手間が減った

(JVの代表企業に一本化され、構成企業は作業に集中)

創意工夫が発揮しやすくなった

(都度指示ではなく、事業者側からも新技術や作業方針を提案)

地元業者の技術力が向上した

(JV等により事業者同士がこれまでよりも深く連携)

人員や資機材の確保が

しやすくなった

(JVメンバー間で時期の調整や融通)

新たな雇用や設備投資に

結びついた

(複数年契約などで見通しがついた)

住民



インフラ維持管理への満足度が向上した

(以前よりも、相談後の対応が迅速化したり、先回りで対応がなされるようになった)

先行事例のひみつを大解剖

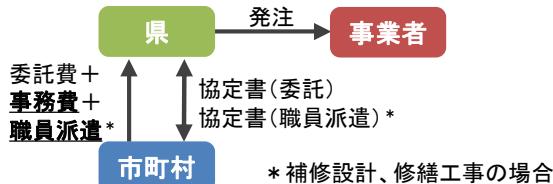
【広域連携の先行事例】



奈良県

県が市町村の
橋梁やトンネルの点検、
補修設計、修繕工事等を代行

市町村合併があまり進まず、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。



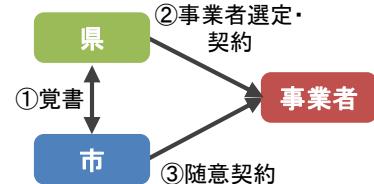
市町村の技術者不足を県が補完する先駆的モデル
(市町村職員の県への派遣で技術的ノウハウ習得も)



静岡県-下田市

県と市が道路の
日常維持管理を共同発注

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。



**県道と市道を同一事業者が管理することで、
パトロールや近隣箇所の作業を効率化**

【多分野連携の先行事例】



新潟県三条市



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。



**市外コンサルが舗装補修などのデータ分析を担い、
地元業者の作業効率化をサポート**

秋田県大館市



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、応札なしが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。



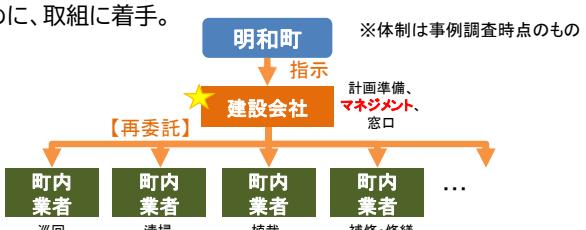
**地元業者のみで構成されたJV内で、
特殊車両や機材を融通して作業効率化**



三重県明和町



事業者や職員体制の縮小に対する危機感の中、50年先も住民が安心して道路を使い続けられる地域社会を維持するという自治体の使命を果たすために、取組に着手。



**町内業者が現場作業を担いつつ、マネジメント業務や
コールセンター業務を町外業者がカバー**



栃木県



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。



**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**

A. 徹底的な「見える化」

○ 「新潟県土木部社会資本維持管理計画」策定（平成26年3月策定、令和4年3月改定）

計画策定期（平成26年3月）

- 県が管理する公共土木施設の高齢化施設数の急増は確実

代表的な管理施設	管理数	高齢化施設数		率	
		現在			
		施設数	率		
橋りょう	3,814橋	905橋	24%	2,569橋 53%	
トンネル	208本	45本	22%	111本 67%	
河川施設	272施設	86施設	32%	17施設 66%	

※高齢化施設

橋りょう、トンネルは建設後50年

河川施設は建設後40年 が経過した施設

- 施設の点検と評価が一巡しておらず、健全度の詳細は不明
- 補修更新に膨大な費用が必要



施設の現状を適確に把握し、
計画的・効率的な補修更新が必要

改定（令和4年3月）

- 施設の点検と評価が概ね一巡
- 点検・評価結果を公表し、施設の現状を「見える化」

点検・評価結果一覧表

施設名	点検施設数	判定区分（施設数等）				判定区分（割合）				
		健全	所見あり	要治療	危機	健全		所見あり	要治療	危機
						健全	所見あり			
橋梁	3,942（橋）	789	1,997	1,156	0	20%	51%	29%	0%	
トンネル	204（か所）	0	34	170	0	0%	17%	83%	0%	
洞門（シェッド・シェルター）	400（か所）	6	69	325	0	2%	17%	81%	0%	
舗装	5,084（km）	3,338	1,439	307	0	66%	28%	6%	0%	
河川構造物（堤防・護岸等）	1,324（km）	383	714	227	0	29%	54%	17%	0%	
河川構造物（ボン防・水門等）	292（か所）	43	190	59	0	15%	65%	20%	0%	
ダム	20（基）	1	6	13	0	5%	30%	65%	0%	
海岸保全施設	146（km）	53	80	13	0	36%	55%	9%	0%	
砂防関係施設	4,572（か所）	3,419	553	600	0	75%	12%	13%	0%	
公営住宅	5,361（戸）	446	2,020	2,895	0	8%	38%	54%	0%	
流域下水道施設	67（施設）	19	23	25	0	28%	34%	37%	0%	
都市公園（建築物）	75（施設）	11	50	14	0	15%	67%	19%	0%	
防災情報システム	336（局）	241	61	34	0	72%	18%	10%	0%	

- 点検・評価結果を基に施設の優先度・重要度を考慮し、計画的、効果的な老朽化対策を着実に取組んでいる
- 財政状況は厳しいが、国の有利な財源を最大限活用

※ 現在、次期維持管理計画の公表に向け、見直し中

A. 徹底的な「見える化」

○ 下水道管路調査業務（全国特別重点調査）における新技術の導入

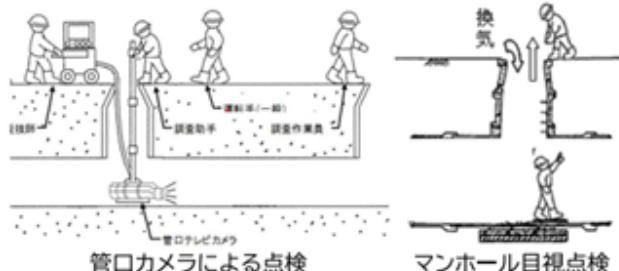
これまで

目視やテレビカメラにより管の内側から調査。管の周辺の空洞などは確認できず、陥没の危険性を充分に把握できなかった。

▼ 従来の点検手法

○下水道の維持又は修繕に関する技術上の基準（下水道法施行令第5条の12）

・公共下水道及び流域下水道の点検は、その構造等を勘案して、適切な時期に、目視その他適切な方法により行うことを規定。

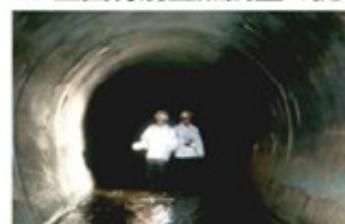


今回の調査での点検手法 (R7)

これまでの調査手法に加え、レーダ探査による管路内からの地盤空洞調査（「上下水道DX技術カタログ」掲載）を行い、陥没の危険性の有無を直接確認。

（今年度の全国特別重点調査において、新潟・新津・長岡処理区の管路で実施）

▼ 全国特別重点調査で提示した管路調査手法例



▼ 全国特別重点調査で提示した空洞調査手法例



出典：第4回 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 資料

令和7年10月
上下水道DX
技術カタログ

上下水道DX技術カタログ（国土交通省）



A. 徹底的な「見える化」

○ 河川海岸の維持管理に係る情報をDB化して一元管理する「新潟県河川海岸維持管理システム」の構築

これまで

河川海岸の維持管理では「河川海岸巡視」、「堤防・施設点検」、「河川除草」、「掘削・伐木」、「河川海岸施設補修」、「地元要望・苦情対応」など、膨大なデータを取り扱う一方で所属や担当によってデータ等の保存方法が異なっていた



【課題】

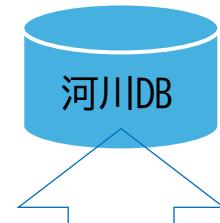
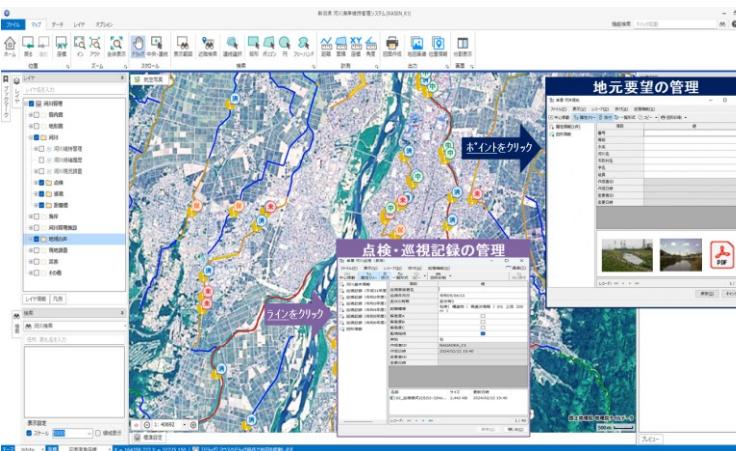
属人的なデータ管理により

- ✓ 欲しいデータを探すのに時間要する
- ✓ 修繕や住民対応の履歴が分からず

など、業務に支障が生じていた

「新潟県河川海岸維持管理システム」による管理(R3運用開始)

- 河川をデジタル化し、河川DBとリンクさせることで地図上の情報管理実現
- システム上では河川を「ライン」で要望箇所等は「ポイント」で表示することで、容易に情報を管理



河川名、海岸名、延長、河川台帳図、施設台帳、災害履歴、点検・巡視記録、工事・修繕記録、住民苦情、現地調査結果 …等

- タブレット機能を追加し堤防点検に活用(R5~)

- 堤防、樋門・水門点検時にタブレットを携帯することで、現地で情報の入力が可能
- 撮影した写真に位置情報を埋め込むことが可能
- 帰庁後、様式への再入力の手間がからない

→管理データの集約等により職員の負担軽減へ



インフラ全般のマネジメントのあり方

B. 効率的なマネジメントの「メリハリ」

○ タブレット端末を活用した小規模橋梁点検 (R6~運用)

これまで

- 橋長14.5m未満の小規模橋梁の点検は建設コンサルタントが県の定期点検要領(小規模橋梁編)により実施
- 橋長が比較的長い橋梁の補修を中心に実施し、小規模橋梁の補修着手数の伸び悩み

【課題】

- 建設コンサルタントの担い手不足への対応
- 小規模橋梁の補修着手数の増加

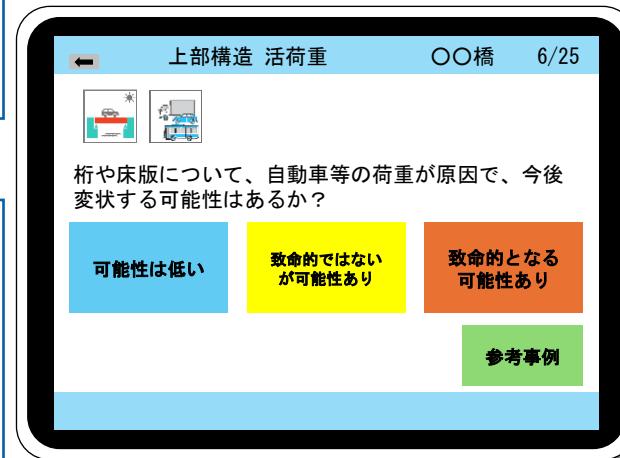
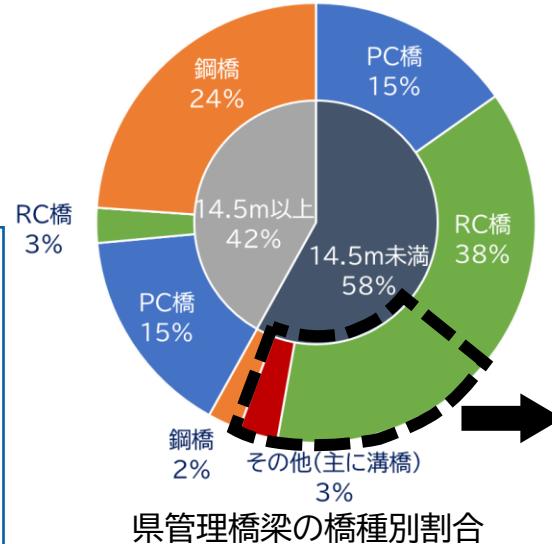
タブレット端末を活用した小規模橋梁点検

- 長岡高専 井林教授開発のタブレットシステムを使用
- 比較的簡易な構造の溝橋やRC床版橋を対象
- 25の設問に回答することで橋梁の健全度を把握するタブレット端末で点検を実施し 作業を効率化
- 溝橋やRC床版橋の施工実績がある 地元建設業者に点検を依頼し「橋守」としての役割を期待

【講習会の開催】

- 横展開を期待して市町村職員も交えた講習会開催

※R6.11時点で井林教授開発のシステム利用は3市（新潟市など）



タブレット画面
(イメージ)



受注者や市町村職員対象の講習会

B. 効率的なマネジメントの「メリハリ」

○「集水井点検カメラ」の活用による点検の効率化(H27~、約1,200基)

これまで

- 従来の点検では、集水井内に作業員が立ち入る必要があったため、安全確保に課題があるほか、1基あたりの点検に時間を要するなど、作業効率の面でも課題があった。
- これらの課題を解消するためには膨大な予算が必要となることから、集水井内の点検は実施が困難な状況であった。



- 既設昇降設備の老朽化 ⇒ 仮設昇降設備の設置
- 井戸内の酸素濃度確保 ⇒ 換気設備の設置
- 照度が低い ⇒ 照明設備の設置

点検カメラを活用した集水井の点検

- 課題解消のため「集水井点検カメラ」を導入
⇒集水井点検口からカメラを降下。
井戸内の状況をリアルタイムで確認可能。



- カメラで撮影した集水井内のリアルタイムの映像をタブレットにより確認可能



- 作業者が井戸内に立ち入ることなく点検が可能となり、安全性が大幅に向上した。
また、高解像度画像により点検精度が向上し、短時間で効率的な点検が可能となった。
- 地すべり防止施設点検業務に係る特記仕様書により、集水井内の点検はカメラを使用することを標準化した。

- 集水井点検口からカメラを降下
- 集水井内に作業員が立入ることなく、安全に作業が可能

C. 現場（リアルワールド）に『もっと光を』

○ 橋梁点検業務の資格要件に民間資格を追加（H28～）

施設点検者の要件

- 本県の橋梁点検業務において产学研官連携でインフラメンテナンスの技術者育成に取り組む「インフラ再生技術者育成新潟地域協議会」（通称：ME新潟）の有資格者を資格要件に追加

第11条 施設点検者

本業務の点検を実施する際は、以下の点検員及び点検補助員を定めたうえで、業務にあたるものとする。

（1）点検員（1名以上を配置すること）

点検員は、点検作業および点検作業班の統括及び安全管理を行う。

なお、点検員は、以下のいずれかの要件を満たす者とする。

1. 技術士（総合技術監理部門：建設）又は技術士（建設部門）

2. 国土交通省登録技術者資格

（施設分野：橋梁（鋼橋）－業務：点検）、又は（施設分野：橋梁（コンクリート橋）－業務：点検）

3. ME新潟（構造）：インフラ再生技術者育成新潟地域協議会

新潟県橋梁定期点検業務特記仕様書

インフラ再生技術者育成新潟地域協議会 (ME(メンテナンスエキスパート)新潟)

[目的]

点検・診断・補修・補強など維持管理に係わる技術者の育成

[構成団体]

新潟大学、長岡技術科学大学

長岡工業高等専門学校

国土交通省北陸地方整備局

新潟県、新潟市

新潟県建設業協会

建設コンサルタント協会北陸支部



○ 表彰制度

- 優良工事表彰制度の中で、平成27年度表彰から、通常の建設工事に加え「維持補修工事」の推薦枠を別途設け運用している。

- 最近の維持補修工事受賞実績 R 6:知事表彰3件 地域表彰7件 R 5:知事7件 地域3件 R 4:知事5件 地域2件

D. 推進力としての「モーメンタム」

○ 県立都市公園における機運醸成及び財源確保の取組

公園管理の現状

- 公園の供用から年数が経過し、施設の老朽化が進行
- 公園利用者のニーズも多様化しており、新たな魅力向上に資する取組が求められる
- 人件費や光熱費の向上により、管理費用も増加

⇒ 公園の管理・運営における官民連携を推進するためには、**機運醸成と財源の確保**が必要

Park-PFIの導入 (R6~)

民間事業者の自由な発想やノウハウを活かし、収益施設やアクティビティの導入を検討

○ 民間活力導入可能性調査を実施

- 鳥屋野潟公園（鐘木地区）において導入に向けた取組を推進

※現在、**事業者公募中**

- その他の公園については、導入に向けて公募条件等を整理するとともに、指定管理と一体公募などの実施スキームについても検討



指定管理者制度の活用 (H18~)

都市公園の管理運営をより柔軟かつ持続可能なために、制度的・財政的・社会的な推進力を形成

- 指定管理者の裁量で収益を上げる取組を可能にするよう制度運用の見直しを実施
- その1つとして、**プロフィットシェアリング**※について、公園管理費に充当することを可能に(R6~)

※プロフィットシェアリング：事業の収益やコスト削減によって得られた利益を官民で分配する仕組み

ネーミングライツの導入(H19~)

地元企業等との連携により、施設の認知度向上と財源確保を実現

導入施設	現愛称	導入時期	現契約額(年額)
新潟スタジアム	デンカビッグスワンスタジアム	平成19年~	4,730万円
新潟県立野球場	HARD OFF ECO スタジアム新潟	平成21年~	3,000万円
新潟県立鳥屋野潟公園スケートパーク	AIRMANスケートパーク	令和5年~	1,300万円

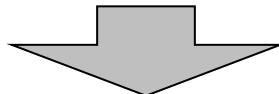


県による市町村支援の取り組み

新潟県公共事業執行円滑化協議会

設立の経緯

- 橋梁・トンネルの5年に1回の定期点検やインフラ長寿命化基本計画の策定要請など、点検・計画に関して新たな施策がうちだされているが、人員不足、技術力不足で点検・計画策定が難しい市町村を支援する必要がある。
- 公共事業の円滑な執行の観点から、各方面より市町村の適正な積算が求められている。現況では、多くの市町村が人員不足、技術力不足であることから、設計積算をはじめとする技術力向上の支援が必要である。



新潟県公共事業執行円滑化協議会を設立し、懸案の解決を図る

新潟県公共事業執行円滑化協議会

技術管理部会

道路維持部会

- 全30市町村と新潟県で構成
- 協議会の下に部会を置き、個別課題に対応する
- H26.5.8設立

道路維持部会

- 市町村が管理する道路施設の老朽化対策を支援
市町村道事業に特化した市町村道係(4名)が対応
- 群マネの取組(道路施設定期点検の一括発注 平成27年度～)
全30市町村のうち、これまでに21市町村が参加
(一財)新潟県建設技術センターが点検業務を一括発注
 - 群マネに関する勉強会(令和7年度)
 - 群マネに関する話題・全国事例の紹介(講師 北陸地方整備局・5月)
 - 先進自治体による取組事例研修(講師 奈良県ほか・11月)
 - 橋梁点検・補修講習会の実施
令和5年度 小規模橋梁のタブレット点検現場講習会
令和6年度 小規模橋梁の補修に関する講習会 等

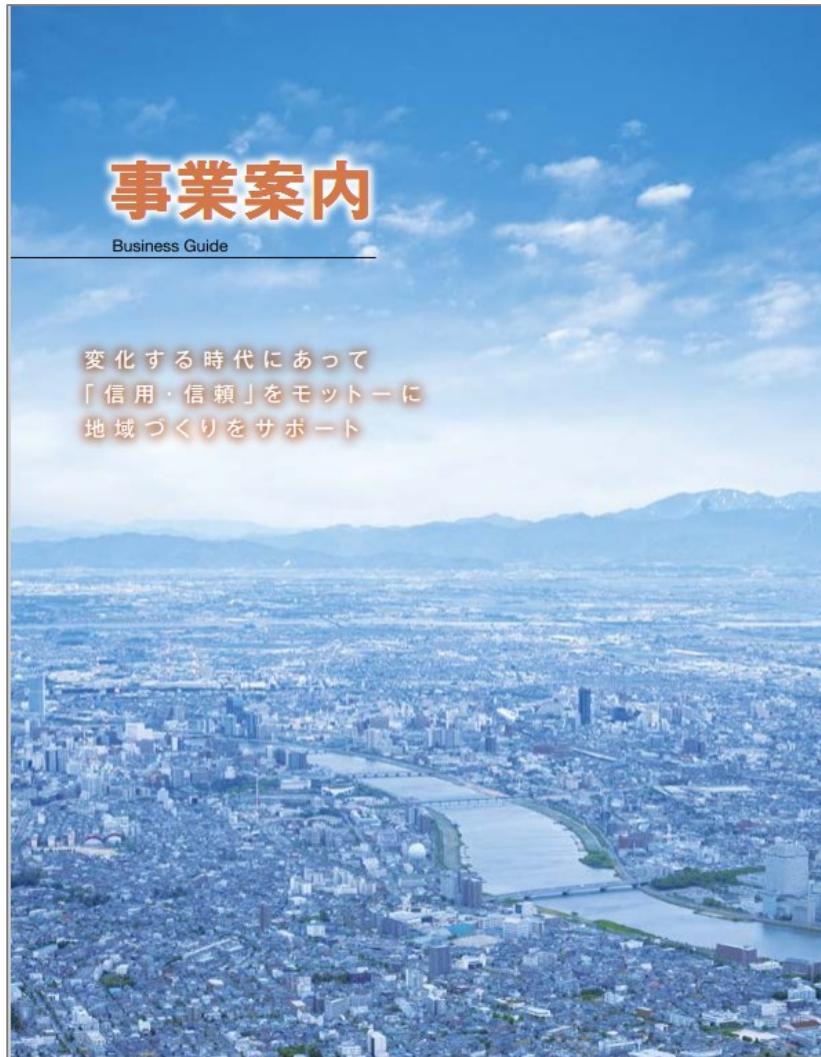
技術管理部会

- 設計積算の適切な実施および技術力向上を支援
- 設計積算基準データの提供および積算基準図書の配布
・積算システムを利用するため必要な基準データを(一財)新潟県建設技術センターを通じて市町村へ提供し、市町村の適切な積算を支援
・積算基準図書の改定、印刷製本業務を県が一括で実施
(印刷製本費は市町村の負担あり)
 - 毎年度、設計積算等に関する説明会を実施
技術管理説明会(6月)、積算情報説明会(10月)、技術管理部会(1月)
 - 土木部業務研修における市町村職員の受け入れ
令和6年度 25研修のべ216人

事業案内

Business Guide

変化する時代にあって
「信用・信頼」をモットーに
地域づくりをサポート



Niigata Construction Technology Center
一般財團法人
新潟県建設技術センター

市町村道路施設総点検支援業務

道路構造物の適正な維持管理を推進するため、市町村が行う施設点検業務を支援しています。市町村が管理する橋梁、トンネル、大型カルバートや橋脚・照明柱、道路のり面などの各種道路施設について、安全・安心をしっかりと確保していくことと年次経過と共に進むことが避けられない老朽化への対策、及びこれからますます必要性が強まっていく適切な維持管理を図っていいための各種支援業務を実施しています。



橋梁長寿命化修繕計画策定支援業務

橋梁の長寿命化やライフサイクルコストの縮減を図ることを目的に各種の業務を行っています。

- 県内市町村が策定する橋梁長寿命化修繕計画の策定支援業務
- 策定した修繕計画に対する学識経験者からの意見収集
- 現場点検、データベース、マネジメントの各橋梁関連システムの運営・維持管理
- 橋梁関連システムの操作講習会開催

積算システム支援事業

市町村における迅速で適正な積算業務の実施に対する支援を行っています。

- 土木及び林業積算業務の円滑な運用を図るため、各種の業務を行っています。
- 歩掛・単価データ等の基準データ改定及び配信 ○システム改修(機能追加及び改善)
- システム操作研修会の開催 ○システム利用に伴う指導・助言



土木工事積算・施工管理支援業務 建築工事積算・工事監理業務

■積算支援

- 当初・変更設計書の作成
- 設計内容の検討
- 発注数量のチェック
- 工事費の積算
- その他によっては、発注者・設計コンサルタントとの協調も支援します。



■施工管理支援

- 工程・品質・安全に関する施工管理
- 段階確認、材料確認、施工状況把握への立会
- 臨時検査、竣工検査への立会

■積算支援

- 公共営繕積算システムRIBC
- 2工による工事費の算出
- 設計書の公共単価入替
- 積算根拠資料の作成
- その他によっては、発注者・設計者・施工者との協調も支援します。



■工事監理

- 工程・品質・安全に関する工事監理
- 施工計画書・施工図の確認
- 材料確認・段階確認等への立会
- 竣工検査・建築確認検査への立会

検査支援業務

■検査支援

- 工事内容の把握
- 書類検査及び現場検査
- 工事成績評定
- 支援検査担当として、任命された職員が竣工検査・臨時検査の支援を行います。



総合評価入札方式支援業務

■総合評価入札方式支援

- 評価項目、スケジュールの提案
- アドバイザーの手配、意見照会の運営事務など、総合評価入札方式の入札に係わる発注関係事務を支援します。



○デジタル管理体制（道路維持管理）

県では、道路パトロール中の異状箇所、外部からの通報・苦情等の情報をクラウド型管理システム（民間会社のシステム）により一元管理している。



A.徹底的な「見える化」

- 今後、市町村との連携を図る際は、情報管理においても連携が必要

○インフラ施設に係る市民からの通報システム

LINEアプリを活用した通報

- 道路の異常に加えて写真や位置情報も通報
- 県内実績 214件 (R6年度)
119件 (R7年度 4~7月)



国土交通省記者発表資料より抜粋

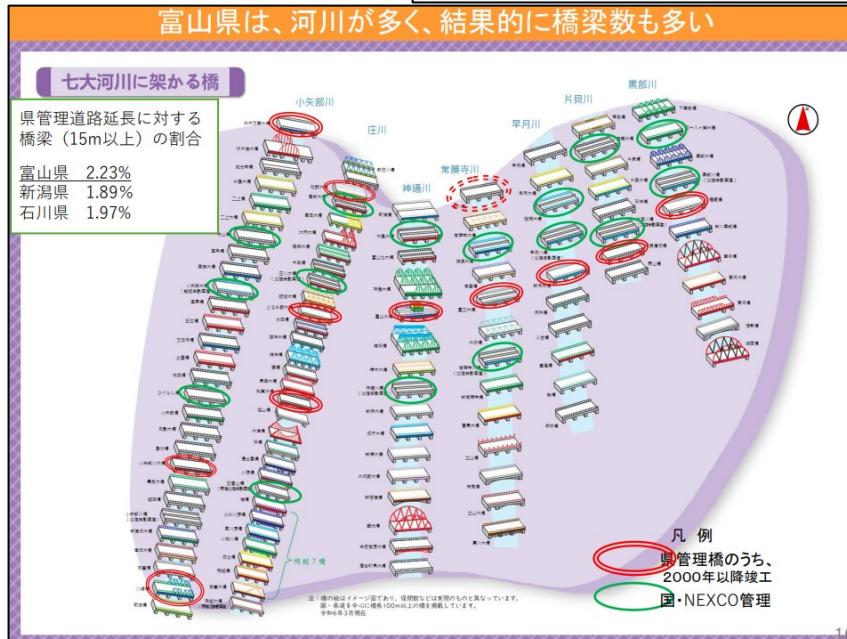
○対策の優先度の設定や計画的な集約・再編

B.効率的なマネジメントのための「メリハリ」

未来へつなぐ行政サービスのあり方検討会（R7年度）

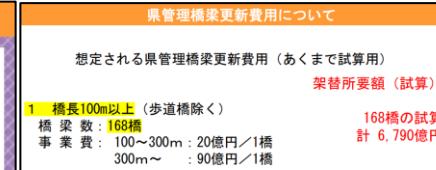
- ・人口減少社会等へ適応するため、県庁全体で持続可能な行政サービスの在り方を未来志向で検討しているところ
 - ・インフラ分野は、予算に占める割合が高い橋を例に、今後は更新や修繕の割合が高くなる見通しを示した
 - ・委員からは「既存の橋をすべて更新するのは財政面で非現実的だ」、「架け替えをしない選択肢も検討する必要がある」などの意見が上がった。
 - ・今後、道路や橋を中心に、優先度や集約・再編について議論を深めていきたい

第3回未来へつなぐ行政サービスあり方検討会より抜粋



令和7年8月1日 北日本新聞掲載記事

持続可能な行政サービスの在り方を探る県の検討会（座長・辻琢也・橋大大学院教授）は31日、県庁で開かれた。2回会合を開き、公共・公用施設、インフラ・社会基盤施設の2テーマに絞って議論した。県は管理する燈籠や、ようやく5万所を全て交換された場合、費用は約3兆円に上るとの試算を示した。



県の道路事業予算と橋梁修繕更新



フランク連全般の予算の推移を示し、占める割合の大きさ、い橋を例に説明。今後劣化する橋の急増が見込まれるため、長寿命化に取り組んでいるとした。

1300億円を要し、2002年4年度の架け替え事業費約12億円を大きく上回る。委員は現状維持に限界があるとの認識で一致。データに基づいて廃止や修繕の優先度を判断すべきとの意見が相次いだ。

次回は10月ごろを予定し、来年2月ごろに中間まとめを行つ予定。

全橋架け替え1.3兆円

○人材確保・定着・育成への支援

c.現場に『もっと光を』

富山県人材活躍推進本部（R7年度）

- ・知事をトップに、業界も巻き込んで、県庁全体で議論を行っている
- ・人材確保、働き方改革、人材育成等の視点に重点を置き、来年度予算へつなげる

今後の取組みの方向性

第3回富山県人材活躍・推進本部会議資料を編集

確保対策

①建設業のイメージアップ

②建設業の仕事体験

定着対策

③事業者の取組みを支援

育成対策

④資格取得への支援

⑤技術力向上の取組みを支援



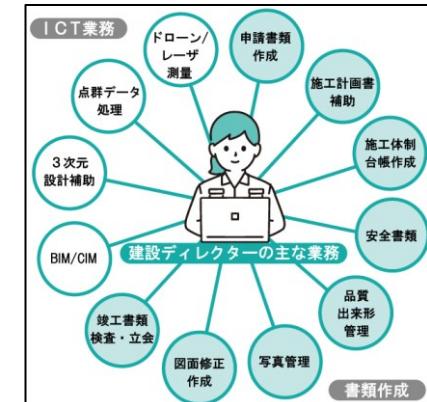
けんせつ×テックフェス2025
職人パフォーマンス



けんせつ×テックフェス2025
職人体験ブース



女性用トイレの整備



建設ディレクターの主な業務
(出典：(一社)建設ディレクター協会HP)

○市民の理解と主体的な参画

官民協働事業レビュー（R7.8）

- ・県民と協働し、既存事業の改善・見直しを検討する事業レビュー
- ・「道路管理業務」を提案し、道路を安全に利用していただくために、日々行っている道路維持現場を視察していただいた
- ・レビューに参加された県民評価者から以下の意見をいただいた

（県民評価者のことば）

- ・初めて知ることばかりで、興味関心をもった。このような情報が届いていないので、知ることができれば、多くの人が関心を持ち、意識が上がってくると思う。
- ・自分とは関りがないことだと思っていたが、知ることができ、身近に感じるようになった。
- ・現場の作業を見た後、これまで見たことがなかった舗装のひび割れが気になるようになった。
- ・今まで何も考えず運転していたが、見えないところで維持管理作業をしていただいて感謝。

d.推進力としての『モーメンタム』



県民評価者は、インフラの維持管理の重要性、必要性を実感



インフラに対する理解醸成のスタートに

○富山県による市町村支援の現状と今後の展望

これまでの取組

R6年度 国、県、市町村によるインフラメンテナンス
勉強会を開催（2回）

R8年度～ 県と魚津市の垂直連携の試行実施
連携内容
(調整中) • 道路維持管理業務（パトロール、小規模修繕）
• クラウドシステムを用いた維持管理情報の共有

今後の展望

- ・ 今年度も、インフラメンテナンス勉強会を開催予定
- ・ 他の市町村とも試行状況を共有し、実施の意向を把握

○ (公財) 富山県建設技術センターによる市町村支援の現状と今後の展望

現状

- 職員数 27名 うち土木職 23名 ※（ ）は市町村への支援件数

主な支援事業	設計積算	施工管理	技術審査支援
R4 実績	235件（12件）	217件（8件）	27件（0件）
R5 実績	219件（12件）	238件（7件）	25件（0件）
R6 実績	210件（8件）	245件（6件）	31件（0件）

※震災復旧工事が本格化し始めたR6下半期には、
(公財)宮城県建設技術センターから職員の応援派遣

これまでの市町村支援の実績

- 市町村からの要望を受け、橋梁点検においてH27～28年度に一括発注支援の実績あり。近年では実績なし。

今後の展望

- 他県の技術センターと比較して職員数が少なく、市町村からの支援要望があった場合の受け入れ体制に課題がある。

＜点検・調査・診断における新技術の導入＞

『AI診断システムを活用した点検』

○橋長5m未満の健全な溝橋(ボックスカルバート)に限定し、AI診断システムを活用した点検を実施

〈実施状況〉

・R5年度:13橋 　・R6年度:38橋

〈効果〉

・点検費用の低減(従来の0.65)

1 写真撮影・データ登録

まずは撮影。
クラウドサーバーへ。

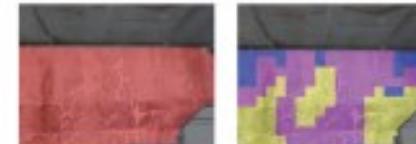
スマートフォンやデジタルカメラで
損傷箇所を撮影し、簡単な情報入力
と共にクラウドにアップロード。



2 AIによる自動判定

AIが瞬時に劣化診断。

AIが劣化箇所を着色することによ
って劣化要因・健全度を明確化し
ます。



劣化要因の診断結果

- ASR
- 腐食
- 中性化
- 冰害
- 収縮系
- 膨張系
- 健全

健全度の判定結果

- 健全度1
- 健全度2
- 健全度3
- 健全度4
- 健全度5

3 点検調書への自動反映

点検調書へデータを反映。

面倒な点検調書の作成・印刷を
瞬時に行います。



調書の出力イメージ

インフラ全般のマネジメントのあり方について



＜デジタル管理体制の構築＞

『いしかわデジタル道路通報システム』



通報完了

道路利用者が道路の不具合を「LINEアプリ」を通じて写真及び位置情報を通報することで道路の不具合箇所を速やかに把握でき、迅速な対応が可能

- ・令和5年10月運用開始
- ・登録者約6,700人
(令和7年8月末時点)

＜道路保全の広報活動＞

地元小学校児童による『一日橋守隊(はしもりたい)体験学習会』



次世代を担う子供たちに公共施設の保全事業(歩道橋の塗装塗替え)を通じて、いつも利用している歩道橋に一層の愛着を持ってもらうとともに公共施設を大切に使う心を育んでもらう



インフラ全般のマネジメントのあり方

A.徹底的な『見える化』

➤ 管理者や担い手への「見える化」



ドローンによる橋梁点検



車載カメラの映像から、AIを用いて舗装の損傷を診断

➤ 市民への「見える化」

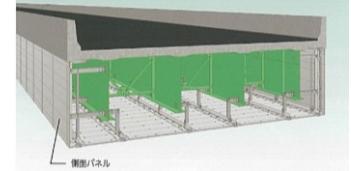
○市が発行する各種広報紙で、施設や設備の老朽化の状況や維持管理に関する方針を広報



B.効率的なマネジメントのための「メリハリ」

➤ 設計段階からのメンテナビリティとリダンダンシーの確保

○塩害の影響を大きく受ける一部の橋梁において、桁の腐食防止と点検時の足場省略を目的に、アルミ合金製の常設足場を設置



➤ 技術的知見に基づく点検・調査の「メリハリ」

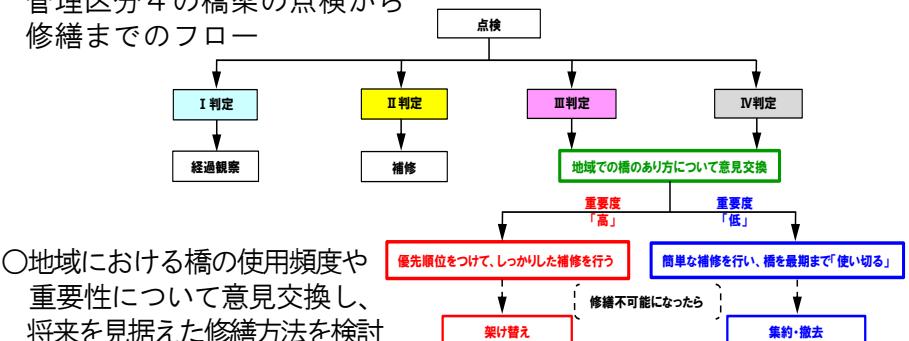
○市が管理する約4,000橋を、道路ネットワークの重要性や橋梁特性により管理区分を4段階に分け、メリハリをつけた維持管理を実施
○管理区分4に相当する小規模な橋梁において、タブレット端末を活用した簡易点検を実施

管理区分	道路ネットワークの重要性に関する主な区分 R6未時点	健全度の管理水準 (7段階は市独自の区分)						
		I		II		III		IV
		A	B1	B2	C1	C2	C3	E
1	緊急輸送道路1次 交通量2万台/日以上	61橋						
2	緊急輸送道路2次・3次 交通量5千~2万台/日	425橋	維持する健全度		対策を実施する健全度			
3	重要市道 交通量1千~5万台/日	700橋						
4	上記以外の道路橋	2,739橋						
合計		3,925橋						



➤ 地域の将来像を踏まえた集約・再編による「メリハリ」

管理区分4の橋梁の点検から修繕までのフロー



○地域における橋の使用頻度や重要性について意見交換し、将来を見据えた修繕方法を検討

インフラ全般のマネジメントのあり方について

インフラ全般のマネジメントのあり方

C.現場(リアルワールド)にもっと光を

- 人々の暮らしを支える「エッセンシャルジョブ」
○新潟市指定給水装置工事事業者の施工技術の向上及び意欲の高揚を図ることを目的として、表彰制度を設けている。

※「水道管布設工事」「緊急修繕協力」「給水装置工事」「特別表彰」の4部門



- 匠である「現場の担い手」へのリスペクト

○労務単価の改定は国に準じて行っており、適切な賃金水準を図るため、維持管理業務委託の発注時には最新の単価を使用している。

D.推進力としての『モーメンタム』

- 市民の理解と主体的な参画

○新潟法律大学校と「下水道事業のPR」をテーマに協働。学生自ら下水道広報の手法を考え実践し、市が支援を行う。

令和5年度及び7年度に国土交通大臣賞「循環のみち下水道賞」(広報・教育部門)を受賞。



○橋りょう維持管理方針について、地域とワークショップを実施。身近な橋について、将来を見据えた修繕方針などを意見交換。



群マネ(広域連携、他分野連携)

A.政令市による市町村支援の現状と今後の展望

- 地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)の推進
○下水道事業では、全国的な施設の広域化・共同化の流れを踏まえ、汚泥処理の集約化に向け、新潟県及び関係市町村と連携を検討
- 日常維持管理の包括化事例
○道路事業では、令和元年度に一部の地域で、道路の維持管理業務に係る包括的業務委託を試行。その結果を踏まえ、夜間や休日の緊急対応を組み入れることを視野に入れて課題を整理中。
○下水道事業では、令和4年度から一部の地域を対象に、管路施設の維持管理業務を集約した包括的民間委託を導入。
さらに、更新に関する業務を一体的に包括するウォーターPPPについて、令和9年度の導入に向け検討中。

B.建設技術センター等による市町村支援の現状と今後の展望

- 建設技術センターからの支援状況

○新潟県建設技術センターから下記について支援を受けている。

- 積算システム支援
 - システムの提供及び維持管理等
- 公共工事発注支援(令和6年度実績)

・積算支援(土木)	68本
・施工管理支援(土木)	4本
・積算支援(建築)	9本
・施工管理支援(建築)	4本
- 研修(令和6年度実績)

・クリエイティブセミナー	15人
・けんせつセミナー	41人
・技術セミナー	4人