



# 鳥取県インフラ長寿命化計画（行動計画）

－社会経済活動の維持と発展を支える社会基盤の戦略的な長寿命化対策－

中間改訂  
＜概要版＞

令和3年3月



（令和3年5月更新版）

# インフラ長寿命化計画（行動計画）の位置付け等

## 1. 計画の位置付け

「鳥取県インフラ長寿命化計画（行動計画）」は、国の「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」（平成25年11月29日）に基づき、鳥取県の特性を踏まえた基本的な方針と具体策を定めるものであり、個別施設別に策定する「長寿命化計画」の理念と方向性を示すための計画です。【計画期間：H28年度～R7年度】（H28年3月策定、令和3年3月中間改訂）

### 【国の計画】

#### インフラ長寿命化基本計画

土木インフラの長寿命化対策を推進するため、**国や地方自治体が一丸となって維持管理・更新等を推進**するための指針。

【国が策定】

#### 行動計画

【各省庁が策定】

例)

国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）

<http://www.mlit.go.jp/common/001040664.pdf>

学校

河川

道路

個別施設計画

等

個別施設に係る法律・政令等

個別施設に係る指針・維持管理マニュアル等

準拠

### 【鳥取県の計画】

#### 公共施設等総合管理計画

土木インフラおよび建築物等、全ての公共施設に対して**長寿命化対策に必要な将来費用を算定**すると共に、**今後の管理方針等を示す**ための計画。国が全ての地方自治体等に策定を要請。「総財務第74号：H26.4.22」

【地方自治体等が策定】

土木インフラ

建築物

#### インフラ長寿命化計画（行動計画）

国の基本計画に基づき、施設管理者毎に策定する行動計画であり、**土木インフラの戦略的な維持管理・更新等に関する基本的な方針や具体策**を示すための計画。

【地方自治体等が策定】

道路

河川

空港

土木インフラの個別施設計画  
（長寿命化計画等）

庁舎

学校

建築物の個別施設計画  
（長寿命化計画等）

指針

鳥取県国土強靱化地域計画

（国土強靱化法（第13条）に基づき策定  
いかなる自然災害に対しても機能不全に陥らない強靱な社会経済システム構築のための指針）

鳥取県地方創生総合戦略  
（現在は鳥取県令和新时代創生戦略）

（まち・ひと・しごと創生法（第9・10条）に基づき策定  
目標：県内の消滅可能性都市をゼロに）

# インフラ長寿命化計画（行動計画）の位置付け等

## 2. 計画の方向性

- 県民等の利用者が土木インフラを長期にわたり安全かつ安心して活用できるよう、土木インフラに求められている役割や機能の持続的な発揮。
- 個別土木インフラの特性に応じた計画的かつ戦略的な維持管理および更新等の実施。
- 土木インフラの計画的かつ戦略的な維持管理および更新等により、ライフサイクルコストの縮減と平準化の実現。
- PDCAサイクルの構築と実施による行動計画の継続的な改善の実施。
- 現在取り組んでいる、新技術・データ利活用の検討を踏まえた、各インフラ施設の維持管理における新技術・データ利用促進のための環境整備の推進。

## 3. 計画期間

計画の対象期間は、平成28年度から概ね10年間（令和7年度）とし、計画の進捗状況や社会情勢の変化を踏まえ、5年程度の間隔で見直しを行うこととしているため、この度、中間改訂を行うものです。

また、この計画の期間および見直し間隔に関わらず、今後の点検や診断の結果等を踏まえ、必要に応じて適宜、見直しを行うこととします。

## 4. 対象施設

本計画の対象施設は、次に記載する鳥取県が管理する土木インフラとします。

令和2年3月末現在

対象施設一覧								
用途	内訳	数量	用途	内訳	数量	用途	内訳	数量
道路施設	道路（延長）	1,950 k m	港湾施設	（鳥取県） 岸壁4,363m、棧橋1,531m、 防波堤等16,024m、橋梁79m、 物揚場等3,247m、臨港道路11,195m	5港	農業施設	地すべり	9箇所
	橋梁（橋長2m以上）	2,037橋				林道施設	林道（延長）	10 k m
	トンネル	39箇所		下水道施設		天神川流域下水道処理施設	1施設	
	大型構造物（横断歩道橋等）	134箇所		（境港管理組合） 岸壁4,559m、棧橋451m 防波堤等20,766m、橋梁1,659m 物揚場等3,447m、臨港道路18,946m		都市公園施設	布勢総合運動公園 52.4ha 東郷湖羽合臨海公園 63.4ha 米子駅前だんだん広場 0.3ha	3箇所
河川管理施設	河川（延長）	1,306 k m	1港		情報通信施設	鳥取情報ハイウェイ	239 k m	
	水門	3基	空港施設	工業用水道施設	工業用水道	2施設		
	排水機場	6基		1空港	発電施設	発電	17施設	
	樋門・樋管等	232箇所		1空港	交通安全施設	交通信号機（制御機）	1,298基	
ダム	5基	4港						
海岸保全施設	堤防 12,685m、護岸 12,535m、 突堤 5,395m、離岸堤 9,575m  （海岸保全区域指定延長） 国土交通省水管理・国土保全局所管 65,011m 国土交通省港湾局所管（鳥取県） 8,386m 国土交通省港湾局所管（境港管理組合） 2,927m 農林水産省農村振興局所管 246m 農林水産省水産庁所管 5,950m	40,190m (指定延長) 82,520m	漁港施設				岸壁4,343m、防波堤7,298m 物揚場等2,309m、臨港道路7,262m	6,162 ユニット
			治山・砂防関係 施設				急傾斜	347区域
							地すべり	141 ブロック
							雪崩	32 ブロック
				治山	3,881基			

# 今、土木インフラに必要とされている戦略的な長寿命化対策

## ● 土木インフラの役割

土木インフラは、県民の豊かな社会経済活動を支えるための重要な社会基盤であることから、将来にわたり安全かつ安心して利用できるよう適切に保全し、求められる機能や性能を維持する必要があります。また、災害の発生時には、人命保護や復旧対応等、各土木インフラが重要な役割を担っています。

土木インフラ  
(社会基盤)

産業基盤  
施設

道路、港湾、空港、漁港、農業、林道、  
情報通信、工業用水道、発電

生活基盤  
施設

下水道、都市公園、交通安全

県土保全  
施設

河川管理、海岸保全、治山・砂防関係

## 土木インフラを取り巻くさまざまな課題

### 老朽化の進行

高度経済成長期以降、集中的に整備された多くの施設が、今後老朽化による機能低下に直面します。このため、大規模修繕や更新等が必要となり、多額の費用が集中して必要とされます。

### 財政的な制約

地方交付税の減少や、少子高齢化、人口減少に伴う税収の低下、社会保障費の増加など、鳥取県の財政運営は厳しさを増しています。このため、土木インフラには、長寿命化対策による維持管理費や更新費等のトータルコスト縮減と平準化が求められています。

### 担い手の不足

土木インフラの維持管理を担う鳥取県職員および民間建設業従事者は減少傾向にあり、維持管理における担い手不足が懸念されています。

### 耐震性の確保

鳥取県では、これまで「鳥取地震（S18.9.10）」や「鳥取県西部地震（H12.10.6）」、「鳥取県中部地震（H28.10.21）」といった大規模地震が発生しています。

このため、鳥取県においても地震に対応した土木インフラの機能として、耐震性の確保が求められています。

## 長寿命化対策の必要性

### インフラ機能の維持・確保の最適化

土木インフラには、機能不全や重大事故による社会経済活動の停滞を招かないよう、機能の持続的な発揮が求められています。鳥取県では、老朽化等の諸課題に対して、戦略的な長寿命化対策を実施し、インフラ機能の維持・確保の最適化を図っていきます。

### 国土強靱化・地方創生の推進

いかなる自然災害が起こっても、社会経済活動が機能不全に陥らないよう、「強さ」と「しなやかさ」を持った社会経済システムが必要です。住み慣れた地域で安心して暮らし続け、発展していくため、土木インフラのストック効果とフロー効果を最大限に発揮し、持続的な社会基盤を形成することにより、国土強靱化と地方創生を推進します。

課題

インフラ長寿命化計画  
(行動計画) の策定

長寿命化対策  
の実施

# 鳥取県の土木インフラの特徴

鳥取県が管理する土木インフラには、次のような特徴があります。

- 鳥取県は、東西に約120km・南北に約20~60kmと東西に細長い県で、地域を結ぶ道路ネットワークの整備が進んでいるとともに、鳥取県と国内外を結ぶ港湾施設や空港施設が整備されています。
- 東に氷ノ山、西に大山、南に中国山地があり、山地が多い地形のため、河川は急流が多く、様々な河川管理施設が整備されています。
- 海岸線の6割が砂浜で形成されており、海岸侵食や砂の堆積による河口閉鎖が見られる等、多様な維持管理における対応が必要となっています。
- 鳥取県は、県土の78%を9度以上の傾斜地が占めている。土砂災害危険箇所も多数存在しており、大雨による土砂災害の発生が懸念されるため、砂防関係施設や治山施設が多数整備されています。
- 県内全域が豪雪地帯に指定されており、道路や空港等における積雪対策が必要となる等、各施設の雪に対する維持管理の対応も必要となっています。

土砂災害危険箇所整備状況

R2.3月末現在

項目	危険箇所数※1	整備数	整備率(%)
土石流危険渓流	1,626	499	30.7
急傾斜地崩壊危険箇所	1,352	308	22.8
地すべり危険箇所	94	19	20.2

※1：ハード事業の実施対象となる土砂災害危険箇所

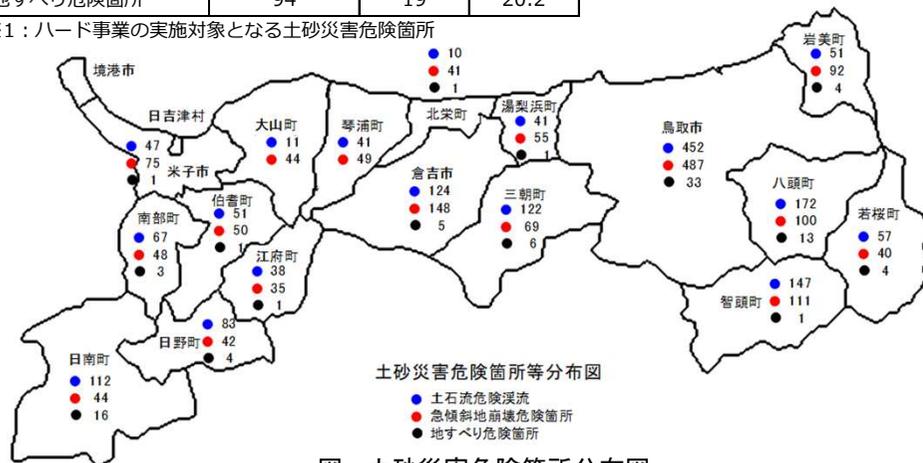


図 土砂災害危険箇所分布図  
出典：鳥取県県土整備部資料

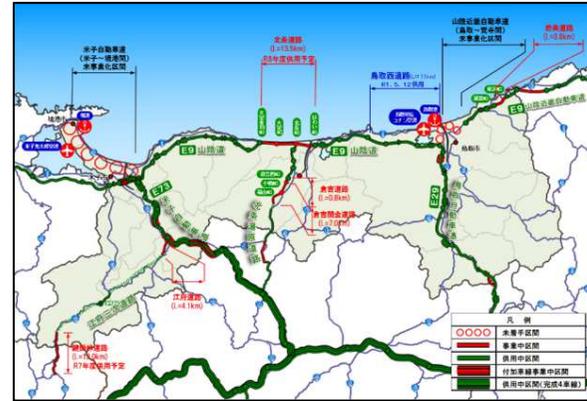


図 鳥取県の高速度道路ネットワーク 出典：鳥取県HP



▲ 鳥取砂丘コナン空港  
出典：鳥取県HP



境港昭和南4号岸壁  
出典：境港管理組合HP▶



▲ 治山ダム(谷止工)  
出典：鳥取県県土整備部資料



▲ 海岸保全施設(湯山海岸)  
出典：鳥取県県土整備部資料



▲ 八頭県土整備事務所管内の除雪作業状況  
出典：鳥取県HP



▲ 河川堤防の点検状況  
出典：鳥取県県土整備部資料

# 土木インフラを取り巻く課題

## 1. 土木インフラの老朽化

鳥取県の既存の土木インフラの多くは、老朽化が進行しており、今後の維持管理・更新費等の増大が懸念されます。県では、これまでも「鳥取県道路橋りょう長寿命化計画（初版：平成20年度）」を策定するなど、個別の土木インフラに対する長寿命化対策を講じ、トータルコストの縮減と平準化を図ってきました。今後はさらに高度経済成長期に整備した土木インフラの更新時期が集中するため、土木インフラ全体に対して、総合的かつ戦略的な維持管理・更新のための取組が必要となっています。

**（必要な取組） ⇒ 長寿命化対策による維持管理・更新費等の適正化**

－ 老朽化の状況（橋梁）－

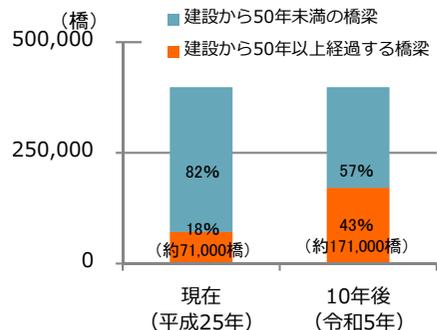


図 橋梁の老朽化推移予測（全国）  
出典：国土交通省ホームページ

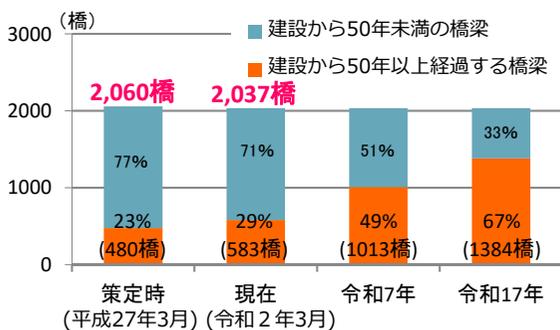


図 橋梁の老朽化推移予測（鳥取県）  
出典：鳥取県道路橋りょう長寿命化計画



▲ 監査路の腐食・破断状況

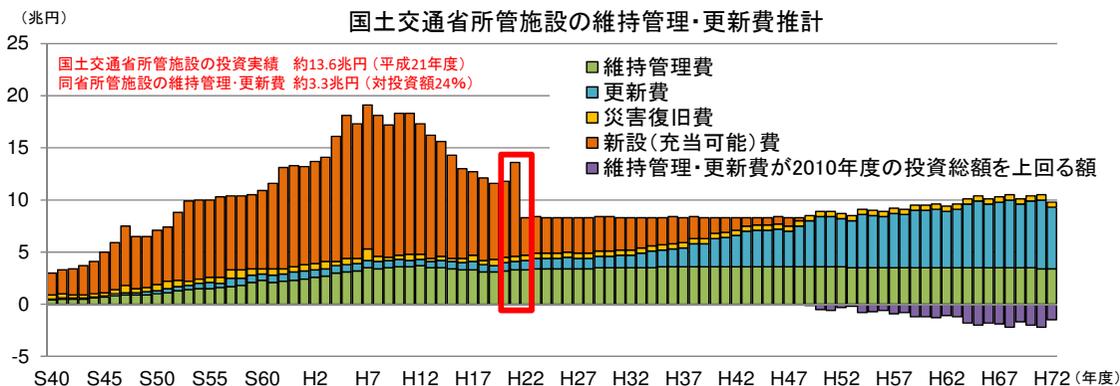


▲ 主桁の損傷状況

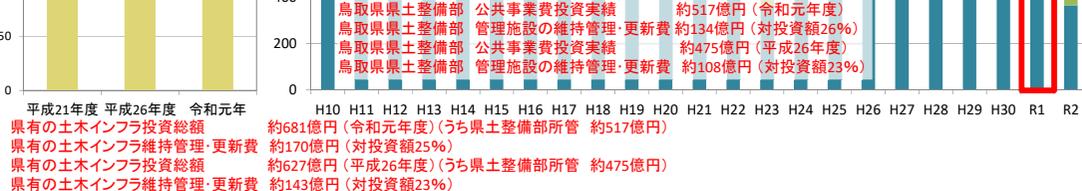


▲ 舗装のひび割れ

鳥取県管理の橋りょうは、令和2年3月末現在で2,037橋（橋長2m以上）となっています。H27年度に改定した鳥取県道路橋りょう長寿命化計画（対象2,060橋）に基づいて、29%にあたる583橋が既に建設から50年以上を経過し、更新時期を迎えています。また、今後、建設から50年以上を経過する橋梁は増加し、10年後には全体の49%にあたる1,013橋、20年後には67%にあたる1,384橋が更新時期を迎えることとなります。



鳥取県の土木インフラにおける維持管理・更新費（実績）



上図 国土交通省所管施設の維持管理・更新費推計 出典：平成24年度 国土交通白書（国土交通省）  
下図 鳥取県の土木インフラにおける維持管理・更新費（実績） 出典：鳥取県県土整備部資料

- 国土交通省所管の社会資本（公共住宅含む）を対象とした試算では、今後の投資総額の伸びを平成22年度以降横ばいとし、維持管理・更新を従来通り実施すると仮定した場合、平成49年度（令和19年度）には維持管理・更新費が投資総額を上回り、平成23年度から平成72年度（令和42年度）までの50年間に必要な更新費（約190兆円）のうち、約30兆円（全体必要額の約16%）の更新ができないと試算されています。
- 県有の土木インフラにおける維持管理・更新費は、平成21年度は127億円でしたが、平成26年度は143億円（県有の土木インフラ投資総額の約23%）に、令和元年度は170億円（県有のインフラ投資総額の約25%）に増加してきています。
- 鳥取県においても、国と同様に土木インフラの老朽化が進行していることから、今後、更新等の費用が不足することが懸念されます。

# 土木インフラを取り巻く課題

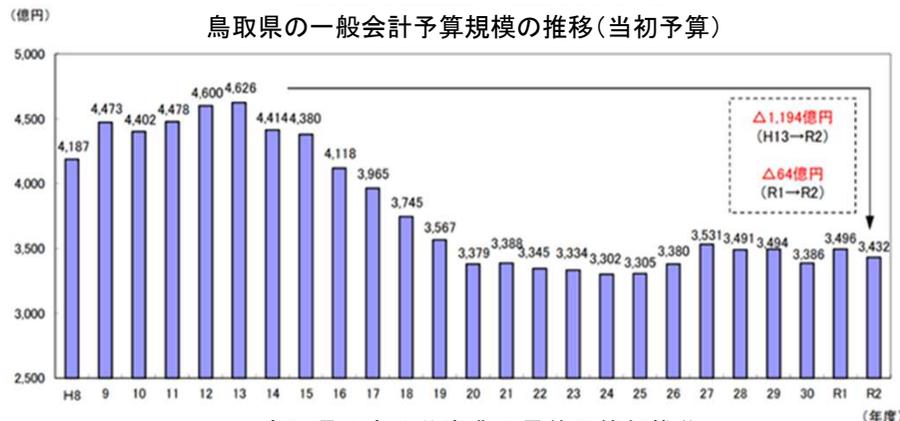
## 2.財政面での制約

- 県の財政状況は、地方交付税の削減の影響や少子高齢化の影響を受け、歳入の減少傾向が今後も続くと考えられます。
- 多額の県債に対する償還が今後も継続することから、一般会計に占める公債費（県債の返済と利息の支払）の負担が重くのしかかり、今後、公共事業費の削減が懸念されます。
- 少子高齢化の影響により、納税世代である生産年齢人口の減少と高齢人口の増加による税収の低下、社会保障関連費の増加が予想されることから、公共事業費の更なる削減が懸念されます。
- 国の経済対策等により一時期、大幅に増額された公共事業費は、現在大幅に削減されており、今後も公共事業費の大幅な増額は見込めないと想定されます。
- 地理的に西日本と東アジア間を結ぶゲートウェイ（玄関口）として、また日本海国土軸の一端を担うため、国内外海上輸送路発展に必要な港湾施設の整備とともに、ミッシングリンクを解消するための道路整備が必要とされています。
- 水害・土砂災害対策は、ハード・ソフト両面で取り組んでいますが、令和2年3月末現在の県管理の河川（延長）の整備率は47%（H27：46%）、土砂災害危険箇所の整備率は27%（H27：25%）にとどまり、今後とも必要なハード整備を進める必要があります。
- このような状況の中、最低限必要となる維持管理費を確保しなければ、土木インフラの維持管理にも支障をきたし、県民の社会経済活動への影響が懸念されます。

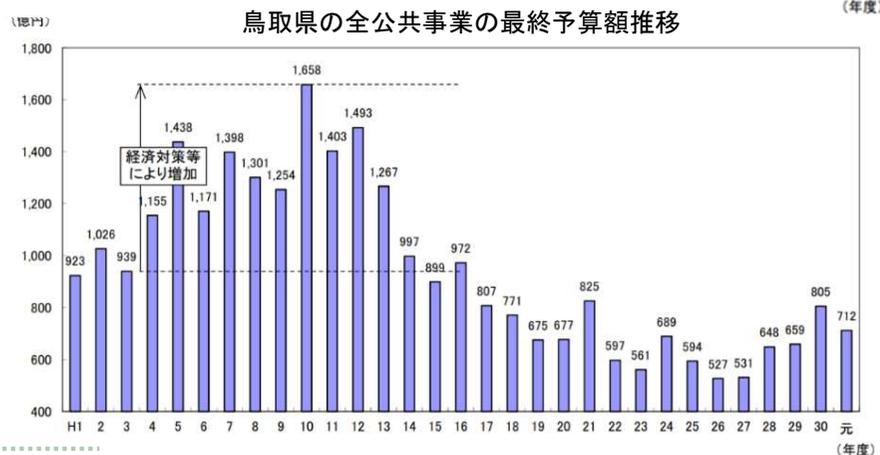
**（必要な取組） ⇒ 維持管理・更新費等の必要な予算の確保**

鳥取県の総人口は1988年のピーク以降、年少人口(0～14歳)や生産年齢人口(15～64歳)は減少し、老年人口(65歳以上)は増加し続けています。将来人口の推計では、2025年が老年人口のピークとなり、その後減少する予想となっているが、生産年齢人口は2045年まで減少を続けており、老年人口割合は増加する予想となっています。

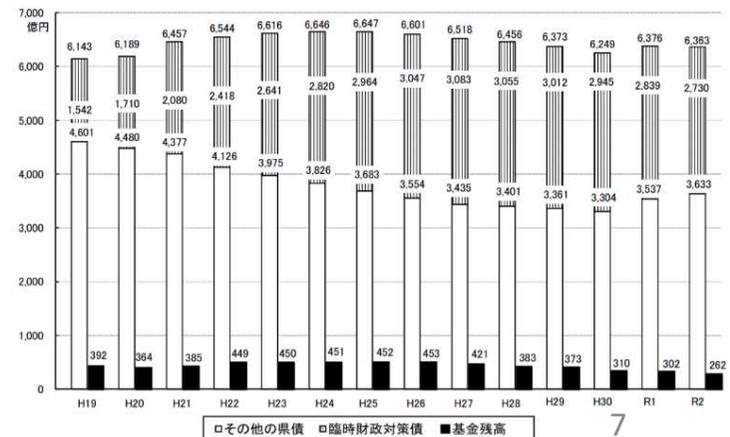
鳥取県の一般会計予算規模の推移(当初予算)



鳥取県の全公共事業の最終予算額推移



鳥取県の県債残高・基金残高の推移(一般会計決算額)



◀左図 鳥取県の将来人口推計(最左) 人口区分別の将来人口(次左) 出典:鳥取県令和新时代創生戦略

右図 ▶ 一般会計予算規模の推移(上) 公共事業の最終予算額推移(中) 県債残高・基金残高の推移(下) 出典:鳥取県財政課資料

# 土木インフラを取り巻く課題

## 3.担い手の不足

### 3-1.維持管理を担う職員の減少

土木インフラの役割や機能を良好な状態に保つためには、適切な維持管理が欠かせません。そのため、土木インフラの管理を担う鳥取県の職員には一定の技術力とこれまでに培ったノウハウや経験の継承が必要となります。

しかし、鳥取県の土木部門の職員数は減少傾向にあることから、土木インフラの適切な維持管理に支障をきたすことが懸念されます。

また、維持管理に必要な技術の継続的な継承も困難になることも懸念されます。

#### －管理者の役割－

管理者は、各土木インフラの維持管理や更新等を着実に実施するため、法令等においてその責務を明確化した上で、点検頻度やその際の基準類が不明確なものについては、管理者自らの判断によりこれを設定し、適切な維持管理を行う必要があります。

#### (必要な取組)

⇒ 適切な維持管理を効率的に行うための技術力の維持・向上と管理者となる人材の確保・育成と、技術開発の継続

#### －主な土木インフラに関して法令等で定められている点検頻度－

近年、全国的な土木インフラの老朽化の進行や重大事故の発生を受け、法令等の改正により維持管理における点検頻度や点検内容の充実が求められるようになっていきます。そのため、適切な維持管理を実施する人材の確保が必要になっています。

関連法令	対象	方法	頻度
道路法施行規則 (最終改正 平成31年4月)	橋梁・トンネル等	・ 国が定める統一的な基準により、5年に1回の頻度で、近接目視により点検を行うことを基本とすること	1回/5年
中小河川の堤防等河川管理施設及び河道の点検要領 (平成29年3月)	河川管理施設 (堤防、ダム、護岸、河川トンネル、水門等)	・ 河川管理施設等の点検は、河川管理施設等の構造等を勘察して、適切な時期に、目視その他適切な方法により行うこと	適切な時期 (但し、ダム・堤防その他の国土交通省令で定める河川管理施設等において、1回以上/1年の適切な頻度)
砂防関係施設点検要領(案) (平成31年9月)	砂防設備 地すべり防止施設 急傾斜地崩壊防止施設 雪崩防止施設	・ 点検は、原則として徒歩で行うものとして、定期点検及び臨時点検については、施設の外観及び施設周辺の状況を目視により把握し、点検個票に記録する。施設に異常が認められた場合(軽微なものは除く)は、必要に応じ、その状況に適応した計測、打音、観察などの方法で確認する  (手順) 【定期点検及び臨時点検】→【詳細点検】→【部位単位の変状レベル評価】 →【施設周辺の状況の評価】→【施設の健全度評価】	【定期点検】 点検計画に基づき実施 【臨時点検】 原則として豪雨・地震発生時等の災害をもたらしかねない事象の発生直後の出来るだけ早い時期に実施 【詳細点検】 定期点検や臨時点検において必要と判断された場合等に実施

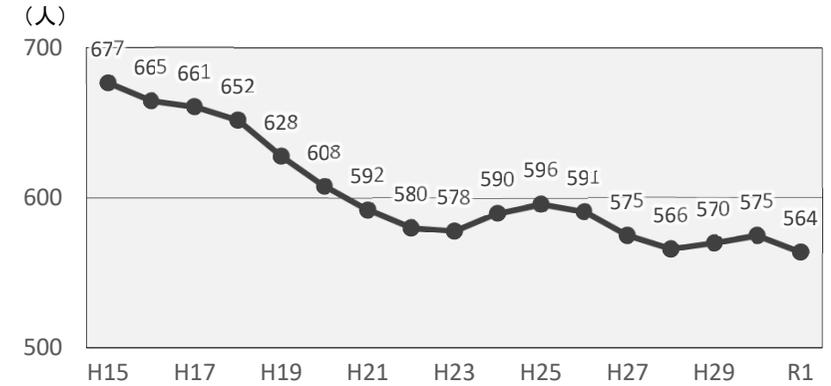


図 鳥取県の土木部門職員数の推移  
出典: 鳥取県人事企画課 鳥取県の人事行政の運営等の状況

# 土木インフラを取り巻く課題

## 3-2. 建設業の担い手不足

鳥取県内の建設業従事者数の推移では、県の公共事業費に連動し平成12年をピークに減少しており、当時36,347人いた従事者数は、平成22年には22,208人、平成27年には21,538人にまで減少しており、ピーク時の6割程度となっている。

また、その年齢についても半数以上が45歳を超えており、30歳未満は20%未満となっていることから、今後熟練した技術者によるインフラの保全に関する技術・技能の継承が困難となるだけでなく、大規模災害が発生した場合の迅速な復旧・復興活動にも支障をきたすおそれがあります。

日本創成会議によれば、2040年に本県で消滅可能性都市（人口の再生産力を示す20～39歳の若年女性が2040年までに2010年比で50%以上減少する市町村）が13町発生すると推計されています。

このような状況になれば、担い手不足による中山間地域等の土木インフラの維持管理に支障をきたし、災害対応空白地域の発生と拡大など当該地域の荒廃等を招くことが懸念されます。

（必要な取組）⇒

地方創生総合戦略と国土強靱化地域計画を指針とした地域の活性化・人口減少の抑制  
地域の担い手確保・技術開発による作業の効率化・省力化、技術の開発

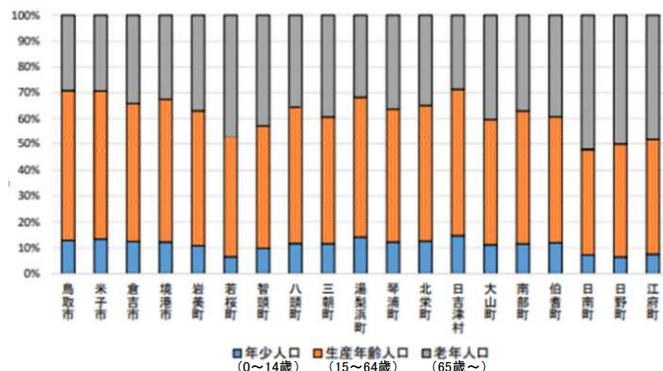


図 県内市町村別の老年人口割合  
出典：鳥取県の推計人口(年報)(令和元年10月1日現在)

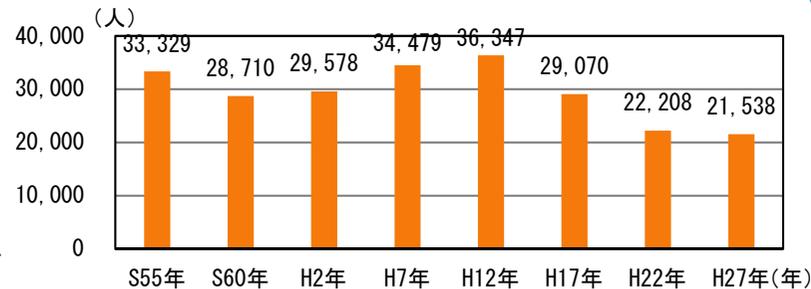


図 建設業従事者の推移 出典：国勢調査(S55からH27年)

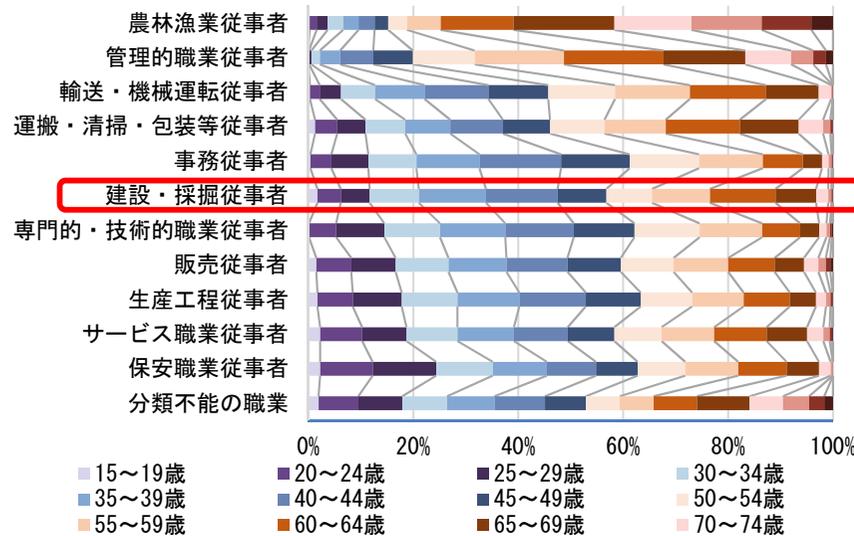


図 職業・年齢別の県内就業数 出典：国勢調査(H27年)

## 4. 耐震性の確保

今後、南海トラフをはじめとした巨大地震の発生が危惧されています。

本県においてもこれまで「鳥取地震(S18.9.10)」や「鳥取県西部地震(H12.10.6)」、「鳥取県中部地震(H28.10.21)」等、大規模地震が発生していますが、発災時の災害救護活動や災害復旧活動を円滑に実施するためにも、緊急輸送路の橋梁をはじめとした土木インフラの耐震化は必要であり、インフラ機能の維持・確保という観点からも急務となっています。

（必要な取組）⇒ 土木インフラの耐震化、

長寿命化や「鳥取県国土強靱化地域計画(施策プログラム)」と連携した効果的な取組

—鳥取県西部地震による土木インフラの被害—



▲ 岸壁の破損(境港市)  
出典：鳥取県HP



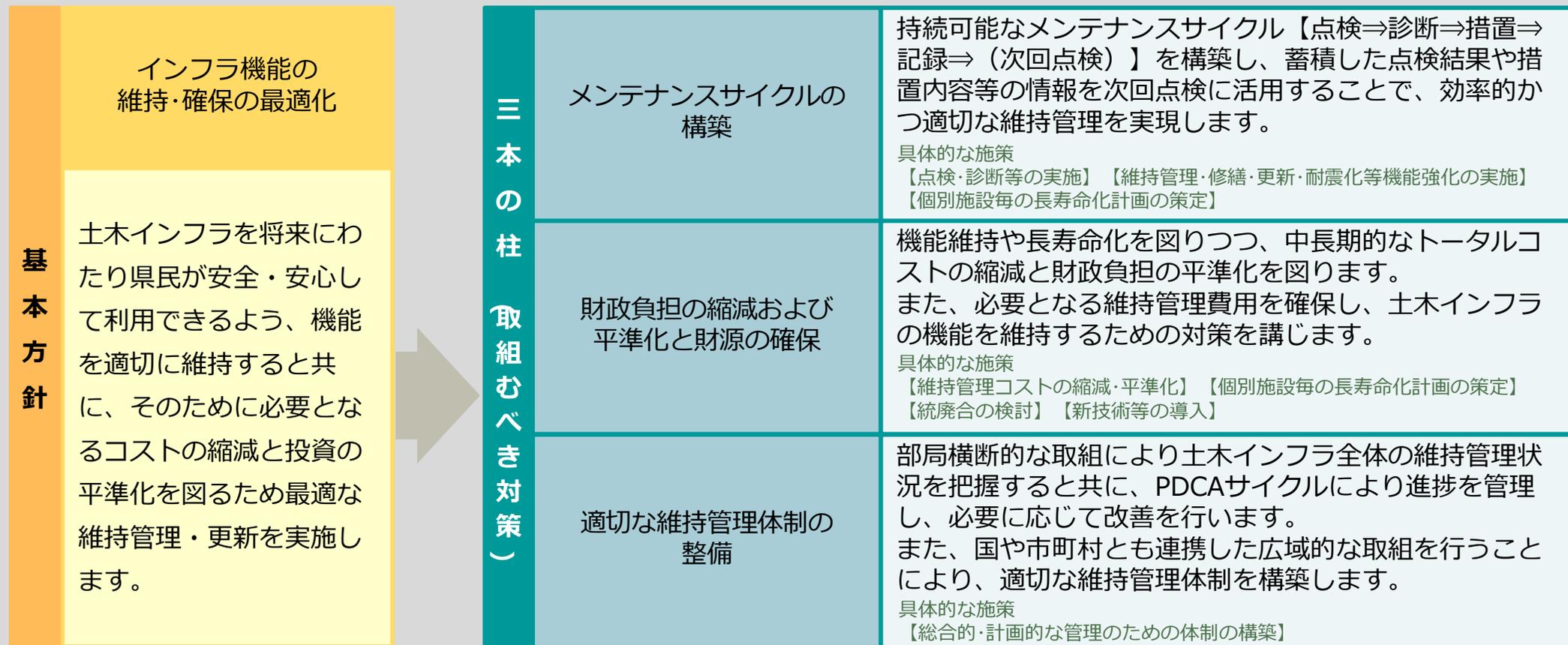
▲ 法面の剥落等(南部町)  
出典：鳥取県県土整備部資料

# 土木インフラの長寿命化対策における基本方針

## ◆ 計画の基本方針

本計画では、土木インフラの維持管理費や修繕・更新等に係る費用の縮減と平準化を目的として、計画的かつ適切な維持管理を実現するため、長寿命化対策における基本方針を定めます。

また、この基本方針を実現するため、3本の柱として取組むべき対策を明確化し、この対策への具体的な対応として7つの施策を展開します。



三本の柱に基づいた土木インフラの適切な維持管理を実施し、維持管理コストの縮減と平準化を図るための具体的な施策

- |              |                           |                   |                    |           |            |                        |
|--------------|---------------------------|-------------------|--------------------|-----------|------------|------------------------|
| 1. 点検・診断等の実施 | 2. 維持管理・修繕・更新・耐震化等機能強化の実施 | 3. 維持管理コストの縮減・平準化 | 4. 個別施設毎の長寿命化計画の策定 | 5. 統廃合の検討 | 6. 新技術等の導入 | 7. 総合的・計画的な管理のための体制の構築 |
|--------------|---------------------------|-------------------|--------------------|-----------|------------|------------------------|

# 具体的な施策

## ◆ 7つの具体的な施策

基本方針に基づき、土木インフラの長寿命化対策を適切かつ効率的に実施していくため、具体的な7つの施策を次に示します。

1. 点検・診断等の実施

2. 維持管理・修繕・更新・耐震化等機能強化の実施

3

4

5

6

7

### 1. 点検・診断等の実施

- 土木インフラにおける機能を適切に維持するため、国等の指針の改定状況や県の実績を踏まえつつ点検頻度等を設定し、定期的に点検・診断を実施することで、劣化や損傷などの現況を把握します。
- 点検・診断結果および修繕履歴等の情報を蓄積し、次回の点検・診断時期の判定や対策を講じる優先度の検討に活用するとともに、次回点検、診断の効率化・省力化を図ります。
- 右図で示すメンテナンスサイクルを構築し、土木インフラの適切な現状把握に努めるとともに、それを踏まえた優先順位に応じて適切な対策を講じます。

### 2. 維持管理・修繕・更新・耐震化等機能強化の実施

- 構築したメンテナンスサイクルの実施により得られた結果に沿って、適切な維持管理・修繕・更新を実施することにより、土木インフラの機能保全を図るとともに、あわせて耐震化等機能強化を実施します。
- 国の指針等に適切な管理基準等のない施設については、メンテナンスサイクルによる維持管理・修繕・更新・耐震化等機能強化を通じて、鳥取県独自の基準を設定する等の取組を行います。
- 施設の修繕・更新時に、ユニバーサルデザインに配慮した設計に努めます。

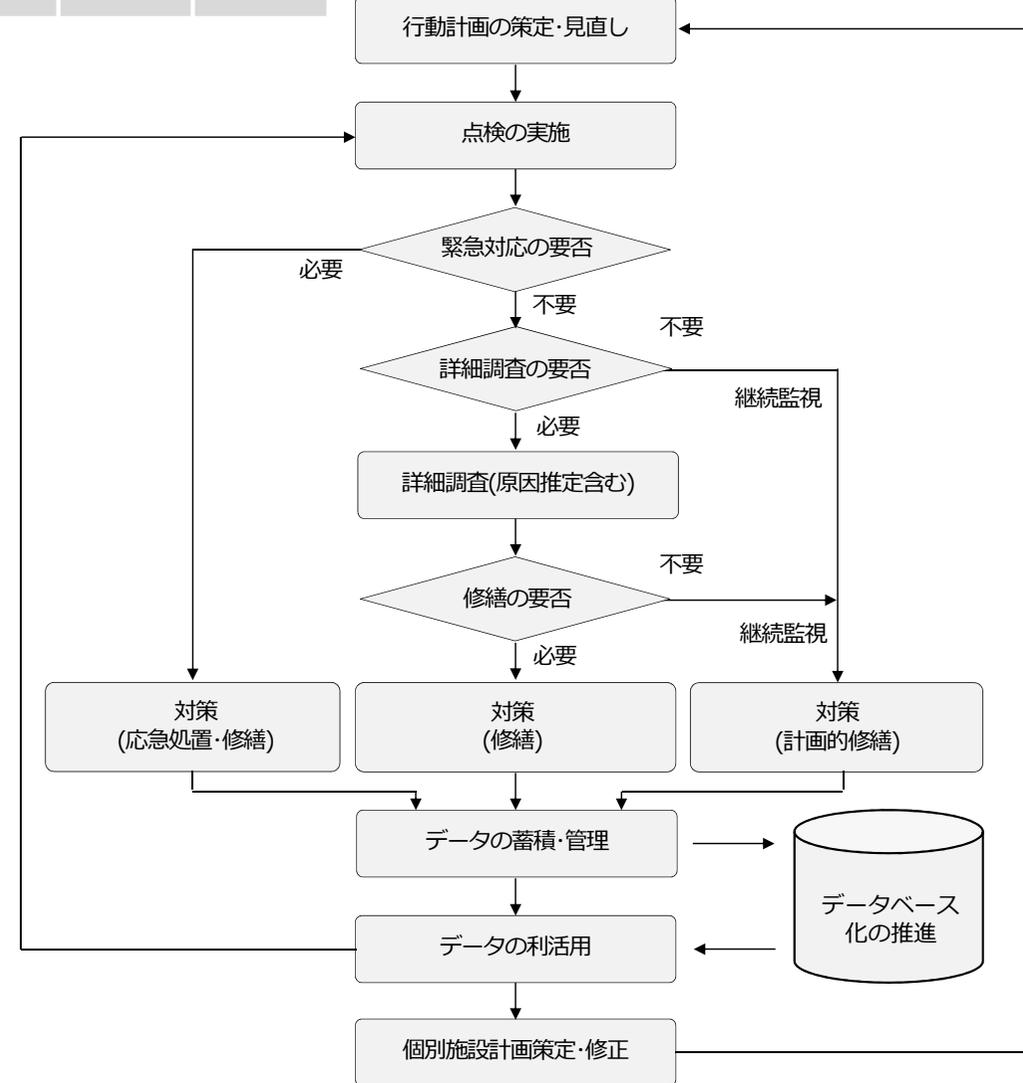


図 行動計画で示すメンテナンスサイクル

# 具体的な施策

1

2

3. 維持管理コストの縮減・平準化

4

5

6

7

## 3. 維持管理コストの縮減・平準化

- 従来の土木インフラの維持管理のあり方は、著しい機能低下や破損・損傷の程度を確認した上で、当初の建設時に期待した機能を満足することができなくなった時点で、修繕や更新等を実施するものでした。
- このような維持管理の形態では、一時的に多額の予算が必要になったり、近年、その問題が顕在化している把握できていない箇所での突発的な機能不全による重大事故を引き起こすおそれがあります。
- このため、予防保全に基づいた維持管理により、機能低下や部材の損傷等が軽微なうちに修繕や部材の交換等による機能維持や回復等の長寿命化対策を実施することで、維持管理コストの縮減および土木インフラの老朽化に起因する重大事故の抑止を目指します。
- 土木インフラによっては、予防保全に基づいた維持管理に適さない土木インフラもあるため、個別施設の機能や特性、また、社会的な影響を考慮した上で、「予防保全」「時間計画保全」「事後保全」といった維持管理手法を選択・実施します。

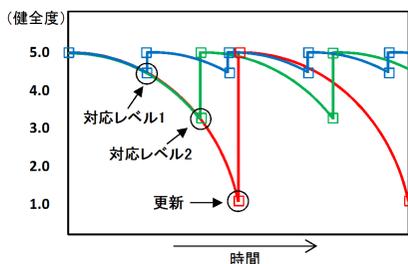
### 【予防保全】

道路施設等、更新等のコストが高い施設であり、目視点検や通常の日常点検・定期的な機能診断等の実施により、現況の機能や劣化状況等の健全度を監視できる施設に適用。



▲ 鳥取環状道路

従来の土木インフラの維持管理（赤）から、個別の土木インフラの機能や特性を考慮し、対応レベル1（青）または2（緑）において修繕等を実施し、トータルコストの縮減を図る。



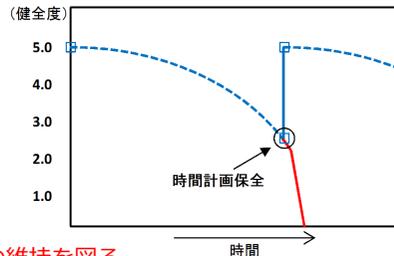
### 【時間計画保全】

情報ハイウェイのアクセスポイント機器や信号機等の電気設備をはじめとして、日常点検や定期的な保守点検において、機能の低下や故障等を予見することが難しく、性能保証のため耐用年数毎の更新が避けられない施設・設備等に適用。



情報ハイウェイネットワーク

健全度の低下状況（青点線）を把握することが困難であり、経年劣化により急激な機能低下（赤）が予想されるため、耐用年数等の対策周期毎に更新（青実線）を行い機能の維持を図る。



### 【事後保全】

下水道施設のスクリーン等、更新等のコストが安価であり、機能不全や突発的な故障等が起きた際にも早期の機能回復が可能な施設に適用。



天神川浄化センター内の水処理設備

機能低下（青点線）を発見した時点で撤去・更新（青実線）を行うことで、機能回復を図るため、詳細な点検・診断に要するコストの縮減が可能。

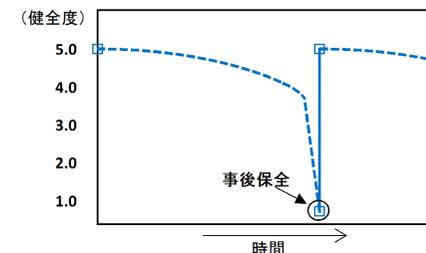


図 土木インフラの維持管理手法

# 具体的な施策

- 1
- 2
- 3
4. 個別施設毎の長寿命化計画の策定
5. 統廃合の検討
- 6
- 7

## 4. 個別施設毎の長寿命化計画の策定

- 鳥取県では、これまでも「道路橋りょう長寿命化計画」の策定等、主な土木インフラに対する個別長寿命化計画を策定してきましたが、今後も策定の対象施設を拡げ、土木インフラに対する長寿命化計画の策定を推進します。
- 個別施設ごとの長寿命化計画内容の共有化を図り、対策時期を調整する等、土木インフラ全体に必要とする維持管理費用の平準化を図ります。
- 長寿命化計画では、機能維持のみならず、環境対策や耐震性の確保等、社会的要請に応じて必要な機能の強化・補完を図り、土木インフラの信頼性の向上を図ります。

### 橋梁長寿命化への取組

- ◆ 学識経験者等による検討会の設置
- ◆ 平成19年度よりマニュアルに基づく定期点検の実施（5年毎）



### 個別施設における長寿命化計画策定の推進

鳥取県の管理する道路施設では「鳥取県道路橋りょう長寿命化計画」に基づく取組により、今後50年間で総額160億円の修繕費を縮減すると共に、事業費を平準化することとしています。（下図）

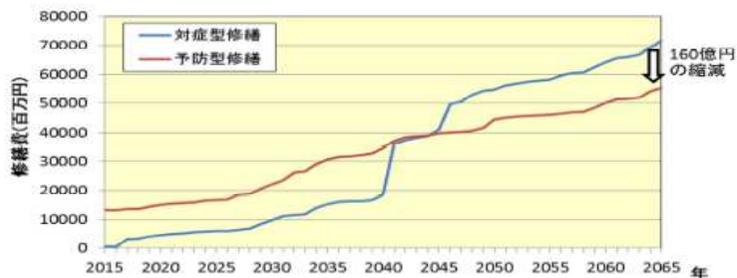


図 予防型修繕 対 対症型修繕別の修繕費比較（累計）  
出典：県土整備部「鳥取県橋りょう長寿命化計画」

個別施設の長寿命化計画では、施設のライフサイクルで必要となるトータルコスト縮減を目的に、現況の点検や診断結果に基づいて、計画的な維持管理および修繕・更新等を実施するために策定するものであり、現在までに、道路橋りょうのほか、河川管理施設、港湾施設、空港施設、漁港施設、下水道施設等において策定しています。

#### <当初シミュレーション>

- 個別施設における長寿命化計画を踏まえ、土木インフラに係る今後40年間（H27策定時）に必要な維持管理・更新費用の推計は合計で約5,910億円、年間で約147億円と試算しています。（下 右図）
- 県の土木インフラにおける維持管理・更新費は、平成21年度は127億円でしたが、平成26年度は143億円、令和元年は170億円、令和2年度は191億円に増加してきています<sup>注1</sup>。（下 左図）

注1：平成30年～令和2年は、防災・減災、国土強靱化3か年緊急対策等を活用して戦略的に財源を確保したことから、費用が増加しています。

※ 試算方法・・・長寿命化計画および設置当初に要した費用、過去の施工例等に基づいて試算

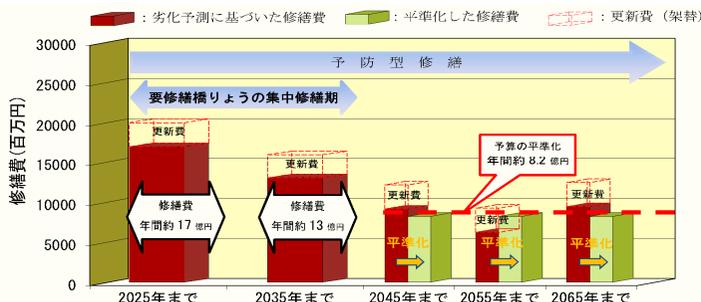


図 事業費の平準化（予防型）出典：県土整備部「鳥取県橋りょう長寿命化計画」

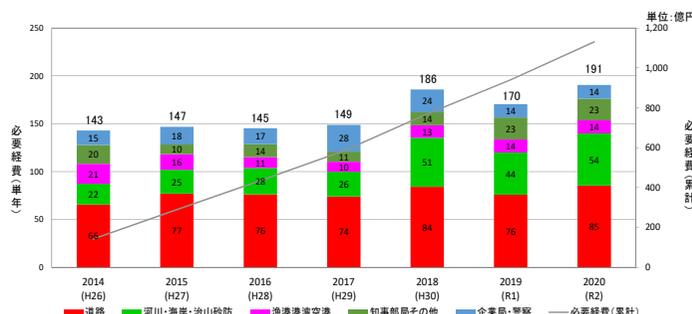


図 鳥取県の土木インフラにおける維持管理・更新費（実績）

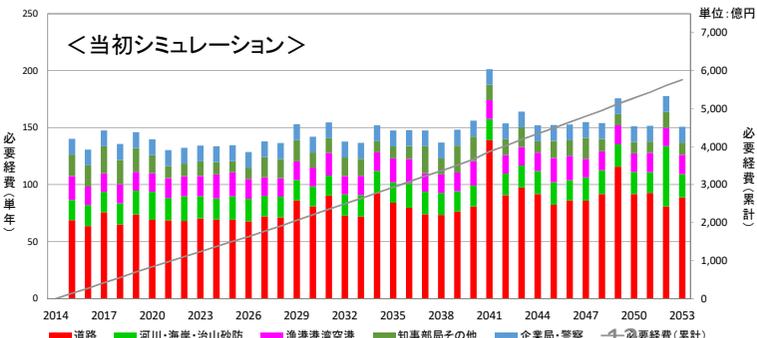


図 鳥取県の土木インフラの維持管理・更新費（生涯経費推計）

# 具体的な施策

1

2

3

4. 個別施設毎の長寿命化計画の策定

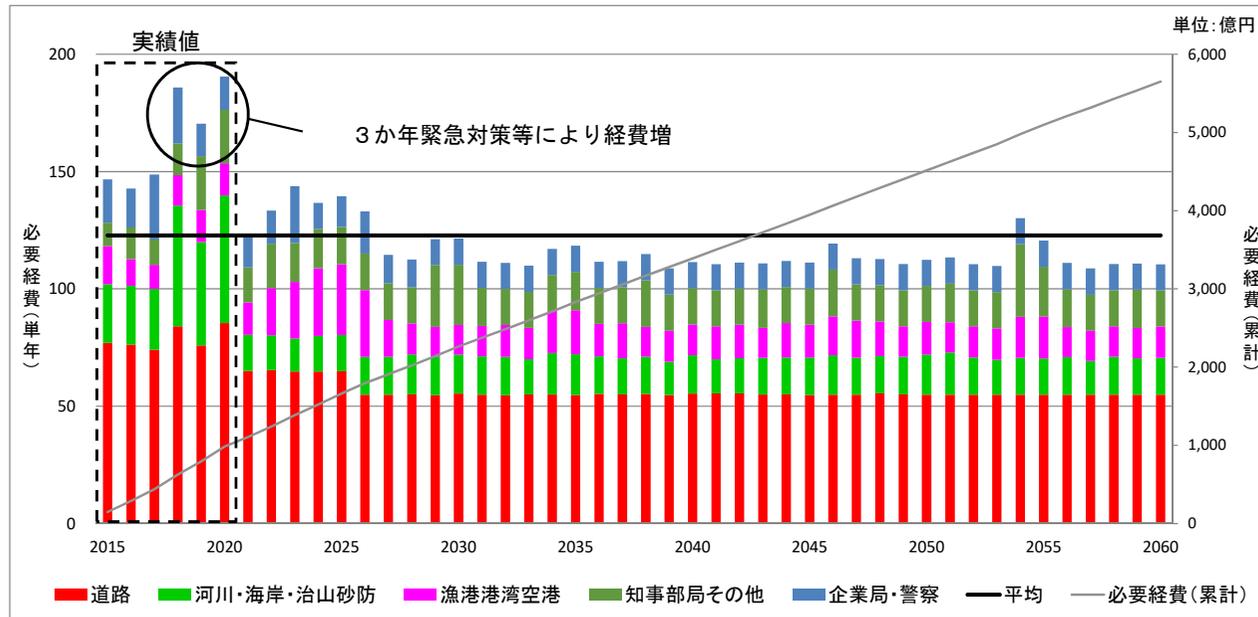
5. 統廃合の検討

6

7

## 個別施設における長寿命化計画策定の推進(維持管理・更新費の新シミュレーションの検討)

個別施設の長寿命化計画の策定が進捗しているため、維持管理・更新等に係る中長期的な新シミュレーション（H27（2021）～R42(2060)）を実施し、当初シミュレーション結果との比較を行いました。



※当シミュレーションはR3年度からスタートした「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」のR4年度～R7年度の費用は、未定のため計上していない。

図6 鳥取県の土木インフラにおける維持管理・更新費(新シミュレーション生涯経費推計)

○新シミュレーションによる40年間((H27(2015)～R26(2054))の維持管理・更新費の累計は4,978億円と推計されます。  
(R3年度からスタートした「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」のR4年度～R7年度の費用は、未定のため計上していない)

○当初シミュレーションと比較すると、

・当初シミュレーション(H27(2015)～R36(2054))：合計5,910億円、147億円/年

・新シミュレーション(H27(2015)～R36(2054))：合計4,978億円、124億円/年

<参考：中間改定以降の40年間推計(R3(2021)～R42(2060))：合計4,665億円、117億円/年>

となり、合計でマイナス932億円、年間経費でマイナス23億円と推計されます。

○新シミュレーションの維持管理・更新が減少するのは、当初シミュレーションでは、主に過去の実績（H24(2012)年～H26(2014)）を用いて維持管理・更新費を計算していましたが、新シミュレーションでは、施設ごとの長寿命化計画の策定が進んだこと等により更新費が削減され、トータルコストの縮減が図られたためです。なお、今後も補正予算などの財源を効果的に活用して、インフラ機能の維持・確保を最適化します。その結果、各年度の維持管理・更新費が増減することがあります。また、今後の新設整備により、維持管理・更新費が増加する場合があります。

# 具体的な施策

令和3年3月末現在に更新

## ◆ 個別土木インフラの長寿命化計画策定状況

実施状況														
種別	施設名	施設数 (R2年度末)	個別施設計画策定状況				種別	施設名	施設数 (R2年度末)	個別施設計画策定状況				
			計画策定 時期	H27 策定時	R2中間評価 (R2.3末現在)	R2年度末 (R3.3末現在)				計画策定 時期	H27 策定時	中間評価 (R2年度末時点)	R2年度末	
道路施設	橋梁(橋長2m以上)	2037→2,049橋	H27年度	2,060橋	2,037橋	2,048橋 ※毎年度更新	空港施設	空港	鳥取空港	H26年度	鳥取空港	鳥取空港	鳥取空港	
	トンネル	39箇所	H28年度	—	38箇所	38箇所 ※毎年度更新		漁港施設	岸壁	3港(4,343m)	H20~ H21年度	3港	3港	3港
	大型構造物(横断歩道橋等)	134→136箇所	H28年度	—	134箇所	136箇所 ※毎年度更新			防波堤	4港(7,298m)		4港	4港	4港
河川管理施設	水門	3基	H21~ H28年度	3基	3基	3基	物揚場等		4港(2,309m)	4港		4港	4港	
	排水機場	6基		2基	6基	6基	臨港道路	4港(7,262m)	4港	4港	4港			
	樋門・樋管等	232箇所	5箇所	232箇所	232箇所	治山・砂防関係 施設	砂防	6,162ユニット	H27~ H30年度	—	6,162ユニット	6,162ユニット		
	ダム	5基	H26~ H27年度	3基	5基		5基	急傾斜		347区域	—	347区域	347区域	
海岸保全施設	国土交通省水管理・国土保全局所管	65,011m	H30~ R3年度	—	21,941m		21,941m ※R3完了予定	地すべり		141ブロック	—	141ブロック	141ブロック	
	国土交通省港湾局所管(鳥取県)	8,386m	H28~ H30年度	—	7,324m		7,324m (施設部のみ)	雪崩		32ブロック	—	32ブロック	32ブロック	
	国土交通省港湾局所管(境港管理組合)	2,927m	H25年度	2,806m (施設部のみ)	2,807m (施設部のみ)	2,807m (施設部のみ)	治山	3,881→5,180基	H28~ R2年度	—	745基	1,773基 ※暫定版作成		
	農林水産省農村振興局所管	246m	—	—	—	—	農業施設	地すべり	9箇所	R1年度	—	9箇所	9箇所	
農林水産省水産庁所管	5,950m	H28年度	—	3,156m (施設部のみ)	3,156m (施設部のみ)	—	—	—	H29~ R2年度	—	9橋	17橋		
港湾施設 (鳥取県)	岸壁	4港(4,363m)	H20~ R2年度	4港	4港	4港	林道施設	橋梁	9→17橋	—	—	—	—	
	栈橋	2港(1,531m)		2港	2港	2港	下水道施設	幹線管渠処理場	幹線管渠処理場	H25~ H27年度	—	3箇所(遊具/四阿等)	3箇所(遊具/四阿等)	
	防波堤等	5港(16,024m)		5港	5港	5港	都市公園施設	都市公園	3箇所	H27~ R3年度	—	2箇所(埋設管路等)	2箇所(埋設管路等)	
	橋梁	5橋(79m)		1橋	5橋	5橋	情報通信施設	鳥取情報ハイウェイ	239km	—	—	(必要性を検討中)	(必要性を検討中)	
	物揚場等	5港(3,247m)		5港	5港	5港	工業用水道施設	工業用水道	2施設	H26~ R2年度	—	1施設	2施設	
	臨港道路	5港(11,195m)		—	5港	5港	発電施設	発電	17施設	H26~ R2年度	—	—	17施設	
	港湾施設 (境港管理組合)	岸壁		4,559m	H21~ R2年度	4,202m	4,202m	4,202m	交通安全施設	交通信号機(制御機)	1,298基	—	—	—
栈橋		451m	531m	531m		531m	施設数と個別施設計画策定状況に数量の差違があるのは、個別施設毎に個別施設計画策定の要否を判断しているためである。  <補足説明> ・令和2年度末で、港湾施設、治山施設(暫定版)、林道施設、工業用水道施設、発電施設について、個別施設計画の策定が完了したため、残る未策定施設は、海岸保全施設(水管理・国土保全局所管)、都市公園施設のみとなった。							
防波堤等		20,766m	20,932m	20,932m		20,932m								
橋梁		1,659m	1,672m	1,672m		1,672m								
物揚場等		3,447m	3,373m	3,373m		3,373m								
臨港道路		18,946m	3,710m	18,089m		18,089m								

## 5. 統廃合の検討

- 更新時期に合わせて、その時点の社会情勢や利用状況、また、国市町村を含めた施設の重要性や代替機能の有無等を勘案しながら、統廃合を適宜検討します。

# 具体的な施策

1

2

3

4

5

6.  
新技術等の導入

7.  
総合的・計画的な管理のための体制の構築

## 6. 新技術等の導入

- ロボット技術を活用した、土木インフラの効率的な維持管理の実施を進めていきます。
- 維持管理の効率化やコスト縮減を図るため、引き続き、無人航空機（ドローン等）を用いた3次元データ等の活用、国土交通省の「NETIS（新技術情報提供システム）」の活用を推進します。
- さらに、人口減少社会やポストコロナ時代の新たな日常において、インフラ維持管理分野において、Society5.0社会の技術の活用を目指します。特に、デジタルトランスフォーメーションの流れを踏まえ、先端技術やIoTネットワーク、タブレット等の活用による維持管理の効率化を推進します。
- 施設更新時のみならず、維持管理に関してもコスト縮減と平準化を図るため、PPP/PFI手法の導入を適宜検討します。

## 7. 総合的・計画的な管理のための体制の構築

### ① 庁内体制

- 土木インフラの管理では、これまで各施設を所管する部局が維持管理や更新等に関する情報を整理してきたため、土木インフラ全体をみると、施設毎の取組に差異が生じています。そのため、「県有施設・資産有効活用戦略会議」等の部局横断型組織を活用し、維持管理や更新等の情報を部局横断的に共有化し、土木インフラに対する長寿命化対策の推進を図ります。
- 庁内の管理体制、国や市町村等との連携、利用者である県民の理解と協働、人材の育成と確保等、各分野における施策を部局横断的にとりまとめ、土木インフラのマネジメント体制を構築します。
- 維持管理を担う職員を対象として、定期的な研修や講習会を継続して開催し、技術力の確保や技能向上を図ることで、効果的な長寿命化対策を実施します。

### ② 国や市町村等との連携

- 本計画など土木インフラの維持管理・更新等に関する取組状況について、国や市町村等と連携した広域での情報共有に努め、長寿命化対策を推進します。
- 市町村等に対し、維持管理・更新等に係る要望や相談等の窓口として、鳥取県の取組や国の補助制度等に関する情報提供を行う等、国とも連携した広域的な支援を行います。

### ③ 産学官との連携体制

- 土木インフラの劣化診断技術の研究開発等、産学官で連携し、長寿命化対策につながる共同研究を行います。

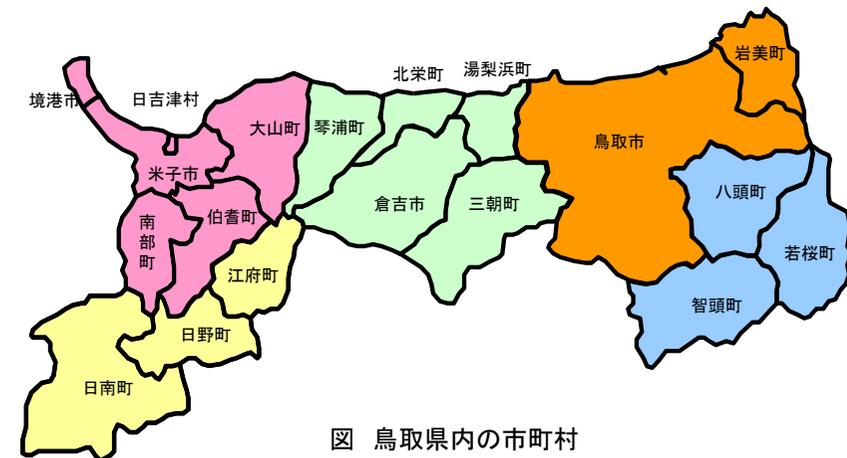


図 鳥取県内の市町村

# 策定後のフォローアップ

## 1. 総合的・計画的な管理のための体制の構築

- 土木インフラの長寿命化対策を推進していくためには、構築したメンテナンスサイクルによる着実な実施をはじめ、「行動計画」で示す基本方針に基づく維持管理・更新等を着実に実施していく必要があります。
- 構築したメンテナンスサイクルに対して、対象施設や点検内容等に対し漏れの無い点検が実施されているか等、「県有施設・資産有効活用戦略会議」等の部局横断型組織を活用し、適切なチェック体制の構築を図ります。
- 「行動計画」に示す内容の充実および見直しを図ることが重要です。そのため、PDCAサイクルを構築し、計画の運用状況や進捗状況を適切に管理すると共に、適宜必要な見直し等を行うことで、スパイラルアップを図り、内容の充実と適正化を図ります。

## 2. 行動計画の進捗管理

- 「行動計画」の適切な運用と、PDCAサイクルの構築およびこれに基づくスパイラルアップを実現するため、次の指標を設定します。
- この指標を用いることで、適切なメンテナンスサイクルの実施と情報の共有化を実現し、土木インフラの長寿命化を目指します。
- 設定した指標の進捗を管理し、目標の達成に努めます。

表 PDCAサイクルでの指標化項目

- ア. 個別土木インフラに対する長寿命化計画の策定状況  
 イ. 県有施設・資産有効活用戦略会議公共土木施設部会ワーキンググループを年1回開催  
 ウ. 市町村を含めた維持管理を担う職員への定期的な研修および講習会の実施  
 エ. インフラ維持管理の効率化を図る未来技術（新技術）の実装（県市町村）

- **P** = **PLAN**（計画）：計画の策定
- **D** = **DO**（行動）：施策の実行
- **C** = **CHECK**（点検）：現況評価
- **A** = **ACTION**（改善）：見直し・改善

### 【PDCAのスパイラルアップ】

PDCAサイクルを継続的にまわすことにより、次の計画へ盛り込み、次へのステップアップとします。

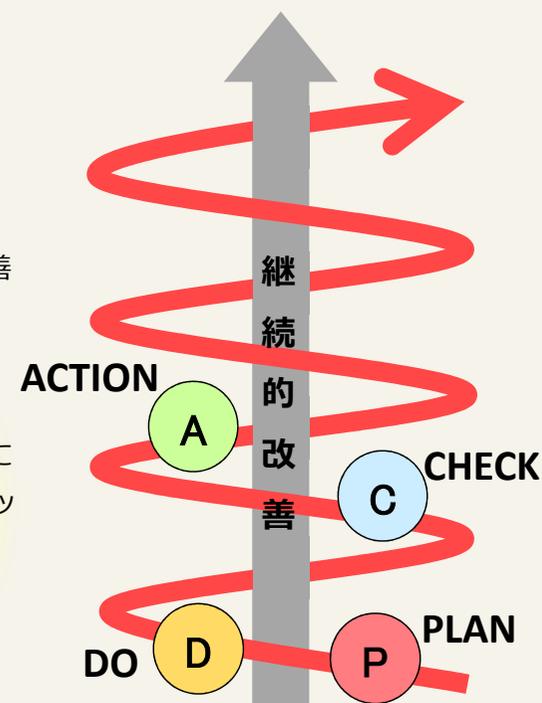


図 PDCAサイクルによる行動計画のスパイラルアップ

表 指標化項目の数値目標

指標名	策定時 (H27)	現状 (R2.3)	目標 (R7)
個別土木インフラ長寿命化計画の策定割合	58%	85%	100%※
県有施設・資産有効活用戦略会議公共土木施設部会ワーキンググループの開催数	1回	1回	1回/年
維持管理に関する研修及び講習会の実施人数（合計）	100人	156人	研修及び講習の参加者100人以上を継続
未来技術（新技術）を実装した県市町村数	—	1自治体	12自治体 (R2~R6年度)

※海岸保全施設（農林水産省農村振興局所管）及び交通安全施設を除く  
 ※治山施設については暫定版として策定予定

# 個別施設毎の取組方針

施設名	適正な維持管理の実施	長寿命化計画の策定	メンテナンスサイクルの構築 (主な施設の定期点検頻度)	その他
道路施設	長寿命化計画に則り、 <b>予防保全による維持管理</b> を行う。道路附属物等その他の施設は、通常パトロール等により状況確認し必要に応じて補修・更新等を行う。	橋りょうに加え、 <b>トンネル、大型構造物</b> について、平成28年度に <b>長寿命化計画を策定した</b> 。	点検・診断の結果や修繕等の履歴は、 <b>データベースに蓄積し</b> 、今後の維持管理に活用する。 ( [点検頻度] 橋りょう(2m以上) : 1回/5年)	「 <b>鳥取県道路メンテナンス会議</b> 」を通じて、点検計画・点検結果を公表するとともに、 <b>国市町村等と共有し</b> 、点検・診断等に係る技術の向上を図る。
河川管理施設	「 <b>鳥取県河川維持管理計画マスタープラン</b> 」に基づき、河道や堤防等の現状把握に努め、 <b>予防保全による維持管理</b> により河川管理施設の機能の維持・向上を図る。 水門・排水機場やダム等については、 <b>個別施設長寿命化計画</b> に基づき、 <b>トータルコストの縮減と平準化</b> を図る。	水門・排水機場やダム等について、平成21年度～平成28年度に長寿命化計画を策定した。	点検・巡視結果や修繕等対策の履歴については、 <b>河川カルテに情報をとりまとめ</b> 、「 <b>鳥取県河川台帳システム</b> 」に蓄積し、最新の情報に基づいて適切な維持管理を実施する。 ( [点検頻度] 堤防 : 1回以上/年)	樋門等の小規模施設については、「 <b>小規模河川管理施設更新計画</b> 」に基づいた <b>維持管理を実施し</b> 、施設の劣化度に応じて順次修繕を行う。
海岸保全施設	令元年度に改訂した「 <b>海岸保全基本計画</b> 」に、 <b>海岸保全施設の維持や修繕に関する事項を盛り込み</b> 、長寿命化対策を推進する。 <b>個別施設長寿命化計画</b> に基づき、 <b>トータルコストの縮減と平準化</b> を図る。	平成28年度に <b>国土交通省港湾局・農林水産省水産庁所管施設の長寿命化計画を策定した</b> 。 令和3年度に <b>国土交通省水管理・国土保全局所管施設の長寿命化計画策定予定</b> 。	点検・診断結果や修繕等対策の履歴を、 <b>データベースに蓄積し</b> 、活用する。 ( [点検頻度] 堤防・護岸 : 1回以上/年)	—
港湾施設	「 <b>維持管理計画</b> 」に基づき、必要な点検を実施し、 <b>予防保全による維持管理</b> により、適切な維持管理を行う。	港湾毎の「 <b>維持管理計画</b> 」未策定の施設については、 <b>策定するとともに</b> 、策定済の施設については <b>見直しを随時行う</b> 。	<b>維持管理情報データベースを活用し</b> 、 <b>点検・診断結果や対策の実施履歴等を蓄積し</b> 、メンテナンスサイクルの推進・効率化を図る。 ( [点検頻度] 通常点検診断施設 : 1回以上/5年)	附属施設等の施設規模が小さな施設については、機能低下や周辺環境への影響を勘案しながら対策を講じ、維持管理の適正化を図る。
空港施設	「 <b>鳥取空港維持管理・更新計画</b> 」に基づき、 <b>予防保全による維持管理・更新等</b> を着実に実施する。	「 <b>鳥取空港維持管理・更新計画</b> 」について <b>適宜見直しを行う</b> 。	日常点検や定期点検を継続するとともに、 <b>この結果や修繕等の履歴をデータベース化し</b> 、メンテナンスサイクルを効果的に運用する。 ( [点検頻度] 滑走路巡回点検 : 3～4回/年)	—
漁港施設	「 <b>機能保全計画</b> 」に基づき、必要な点検を実施し、 <b>予防保全による維持管理</b> により、適切な維持管理を行う。	平成29年度から「 <b>機能保全計画</b> 」の見直しを随時行っている。	<b>施設管理データベースを構築し</b> 、 <b>点検・診断結果や対策の実施履歴等を蓄積し</b> 、メンテナンスサイクルの推進・効率化を図る。 ( [点検頻度] 漁港施設 : 1回/5年)	附属施設等の施設規模が小さな施設については、機能低下や周辺環境への影響を勘案しながら対策を講じ、維持管理の適正化を図る。
治山・砂防関係施設	<b>砂防関係施設等維持管理システム（仮称）</b> を構築することで、効率的かつ適切な維持管理を実施する。 <b>個別施設長寿命化計画</b> に基づき、 <b>トータルコストの縮減と平準化</b> を図る。	<b>砂防関係施設</b> について、平成30年度に <b>長寿命化計画を策定した</b> 。 <b>治山施設等</b> について、今後、 <b>長寿命化計画を策定する</b> 。	<b>巡視点検や必要に応じた詳細点検の履歴をデータベース化し</b> 、適切なメンテナンスサイクルを構築する。 ( [点検頻度] 治山・砂防関係施設 : 1回/5年)	—
農業施設	<b>定期的な点検・診断等を行い</b> 、適切な維持管理を実施する。	<b>地すべり防止施設</b> について、令和元年度までに <b>長寿命化計画を策定した</b> 。	<b>点検・診断等の結果や修繕等の履歴をデータベース化し</b> 、メンテナンスサイクルの構築を図る。( [点検頻度] 地すべり防止施設 : 1回/5年)	海岸保全施設については、点検結果等に基づき、その都度の修繕・更新等を検討する。

# 個別施設毎の取組方針

施設名	適正な維持管理の実施	長寿命化計画の策定	メンテナンスサイクルの構築 (主な施設の定期点検頻度)	その他
林道施設	定期的な点検・診断等を行い、適切な維持管理を実施する。 個別施設長寿命化計画に基づき、トータルコストの縮減と平準化を図る。	国が策定している「林道施設長寿命化対策マニュアル」(H28)を踏まえ、個別施設の長寿命化計画を策定した。	点検・診断等の結果や修繕等の履歴をデータベース化し、メンテナンスサイクルの構築を図る。( [点検頻度] 橋梁：1回/5年)	—
下水道施設	環境や社会生活活動に大きく影響する設備については、 <b>予防保全または時間計画保全の維持管理を行う。</b>	管路施設、終末処理場及び若土ポンプ場については <b>長寿命化計画を策定済。</b>	点検・診断結果及びこれに基づく修繕・更新等の履歴を蓄積し、維持管理に活用できるようデータベース化を推進する。 ( [点検頻度] 終末処理場・中継ポンプ場：1回/5年)	環境や社会生活活動への影響を考慮し、 <b>施設特性にあった保全手法による維持管理を実施</b> することで、維持管理の適正化を図る。
都市公園施設	社会や安全への影響が大きく応急措置が困難な施設については、 <b>予防保全による維持管理を行う。</b>	<b>都市公園毎の長寿命化計画を策定し、公園施設毎の施設管理・更新計画を策定する。</b>	点検結果や修繕履歴等を、 <b>都市公園台帳や鳥取県施設台帳データベース</b> に記録し、継続的かつ効果的な維持管理の実施に向けて活用する。 ( [点検頻度] 公園施設(定期点検)：1回/5年)	施設損傷の影響範囲が限定的で重大な事故を引き起こす可能性が極めて低い施設等は、事後保全による維持管理を行う。
情報通信施設	通信線路は、 <b>定期的な保守点検</b> と、メーカー保証期間の終了時に応じて随時更新を行う <b>時間計画保全により維持管理</b> を行う。	定期的な診断等では、通信機器設備の性能低下の把握が困難であることから、メーカー保証期間の終了時に応じて <b>計画的な更新</b> を行う。	情報ハイウエイ管理運営委託業務において <b>集計、報告書作成</b> をしており、 <b>継続的に実施しつつ保守管理に活用</b> をしていく。 ( [点検頻度] 通信機器：1回/年)	—
工業用水道施設	「鳥取県営工業用水道施設維持管理規程」に定めている <b>定期的な点検や検査を実施し、予防保全の維持管理</b> により、機能低下や部材等の劣化が進行する前に適切な対策を講じる。	日野川工業用水について、耐用年数や点検等で把握した配水管等の施設状況を踏まえ、中長期的な <b>修繕計画を策定する。</b>	固定資産台帳並びに施設台帳DBの資産情報と、 <b>点検基準・結果DBで管理</b> する点検記録等と合わせ、今後の修繕や更新の検討に活用する。 ( [点検頻度] 取水施設：1回/年)	付帯設備や代替性のある小規模施設等については、劣化状況や重要度等を考慮し、必要に応じて修繕・更新等を実施することを基本とする。
発電施設	発電施設は電気事業法第42条に基づき <b>保安規程を定め、巡視、定期点検及び検査を実施</b> し、技術基準に適合するよう維持管理を実施する。	耐用年数や定期点検結果等で把握した施設状況を踏まえ、施設毎に <b>改修計画を策定する。</b>	固定資産台帳並びに施設台帳DBの資産情報と、 <b>点検基準・結果DBで管理</b> する点検記録等と合わせ、今後の修繕や更新の検討に活用する。 ( [点検頻度] ダム堤体：1回/年)	発電所の水車・発電機等の主要機器は、関係法令等に基づき、定期的(12年周期)にオーバーホールを実施する。
交通安全施設	交通信号機(制御機)は、 <b>定期的な保守点検により機能維持</b> を図るとともに、 <b>時間計画保全による機能の維持</b> に努める。	定期的な点検等では機能低下や故障等の予見が困難であることから、 <b>計画的な更新</b> を行う。	保守点検の結果および結果に基づく対策の履歴を <b>定期点検表に記録</b> し、修繕・更新業務の効率化を図る。 ( [点検頻度] 交通信号機(制御機)：4回/年)	—