



北海道建設産業支援プラン2018 資料編

平成30年3月

北 海 道

目 次

資料 1 : 地方建設業協会との意見交換会での意見

資料 2 : 平成 27 年度北海道建設業若年労働者入職に関する実態調査抜粋

資料 3 : 平成 28 年度建設産業振興施策に関するアンケート調査結果概要

資料 4 : 品確法と建設業法・入契法等の一体的改正

資料 5 : 北海道インフラ長寿命化計画

平成28年5～6月、7～8月、平成29年1月、5～6月に、地方建設業協会（札幌、空知、小樽、函館、室蘭、旭川、留萌、稚内、網走、帯広、釧路）と行った意見交換会の主な意見を課題ごとに記載します。

課題：「経営力の強化」の関連意見
○安定的な予算の確保
○予算の先の見通しが重要
○建設業への支援は、本業強化が最も重要
○早期発注と平準化
○余裕のある工期や選択工期の活用
○適正な利益の確保につながる設計・積算
○発注標準は現行制度のままで良い
○総合評価は受発注者双方の負担軽減を検討すべき
○災害復旧工事の本格化に向け、円滑な施工確保にしっかりと取り組んでほしい
○ICT活用は、効率化・利益確保の観点から、急がず着実に進めてほしい
○生産性向上などが大きな課題となるので、利益確保できる前提で様々取り組んでほしい
○ボックスカルバート等のプレキャスト化の取組を進めてほしい
○工事発注前三者検討会を拡大すべき
課題：「人材の確保・育成」の関連意見
○働き方改革のためには、これまでの発想を転換する必要がある
○他産業に劣らない労働環境確保が重要
○週休2日制は目指すべきであるが、経費増や労務者収入の低下など課題が多い
○担い手の確保等には、安定的な予算の確保が最も重要
○担い手の確保には、建設業のイメージアップPRが必要
○労務賃金水準の確保
○担い手確保のために普通高校生の雇用
○地元に農業高校しかなく、札幌勤務に人が流れている
○管内でも町村ではなく、市内企業への就職が多いなど、地域内格差も課題
○教育局との連携強化が必要
○若年入職増加のためには、給与、休暇の充実に加え、母親の理解が必要
○技術者と技能労働者の確保・育成は別の視点が必要
○1級資格の取得可能年数の短縮なども検討すべき
○地域の担い手育成の取組への支援を引き続きお願いする
○新規入職者の早期離職防止も重要
○技術・社会点の女性活躍推進の視点はやむを得ないが、女性技術者採用は難しい
○女性活躍のためには、子育て支援などもっと幅広い支援が必要
課題：「地域の安全・安心の確保」の関連意見
○災害対応等についてもっとアピールすべき
○防災対応で市町村との連携強化をお願いする
課題：「建設産業の環境整備」の関連意見
○新分野進出は少なく、本業強化への支援が重要
○新分野進出は本業が充実していることが前提であり、まずは公共投資予算の確保が必要

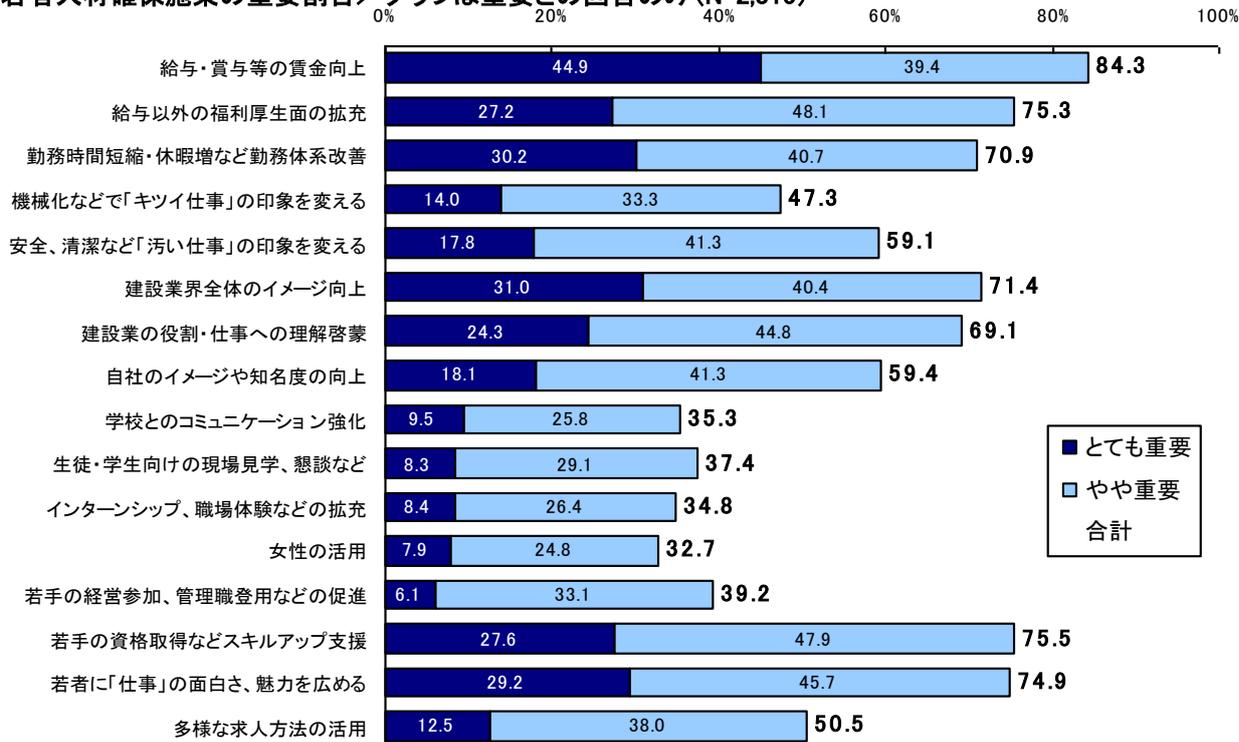
○建設企業アンケート

調査方法：道内に主たる営業所を有する建設業許可業者に対し、無作為抽出。

依頼件数:14,600社のうち、回答:2,315社

調査時期：平成27年8月下旬～10月上旬

若者人材確保施策の重要割合／グラフは重要との回答のみ(N=2,315)



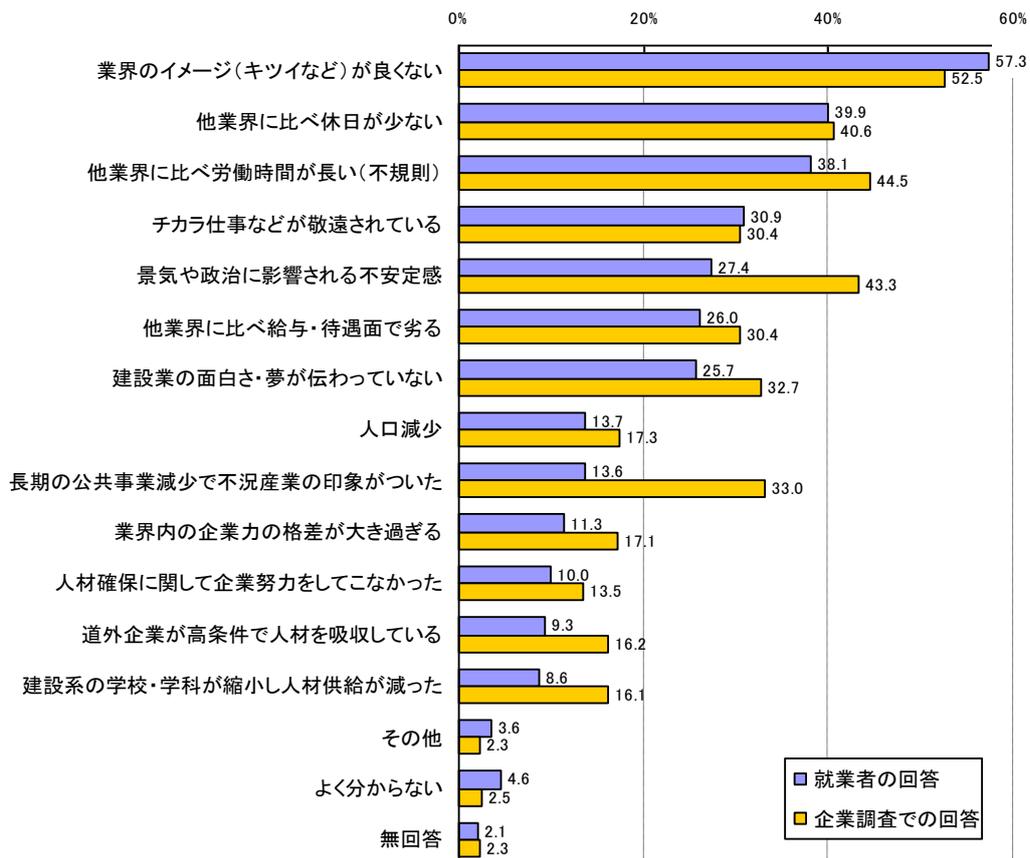
○若年従業員アンケート

調査方法：道内に主たる営業所を有する建設業許可業者に勤務する30代までの従業員。

依頼件数:14,600社のうち、回答:839人

調査時期：平成27年8月下旬～10月上旬

建設業が人材不足になる要因／企業調査との比較(N=839)



平成27年度北海道建設業若年労働者入職に関する実態調査抜粋②

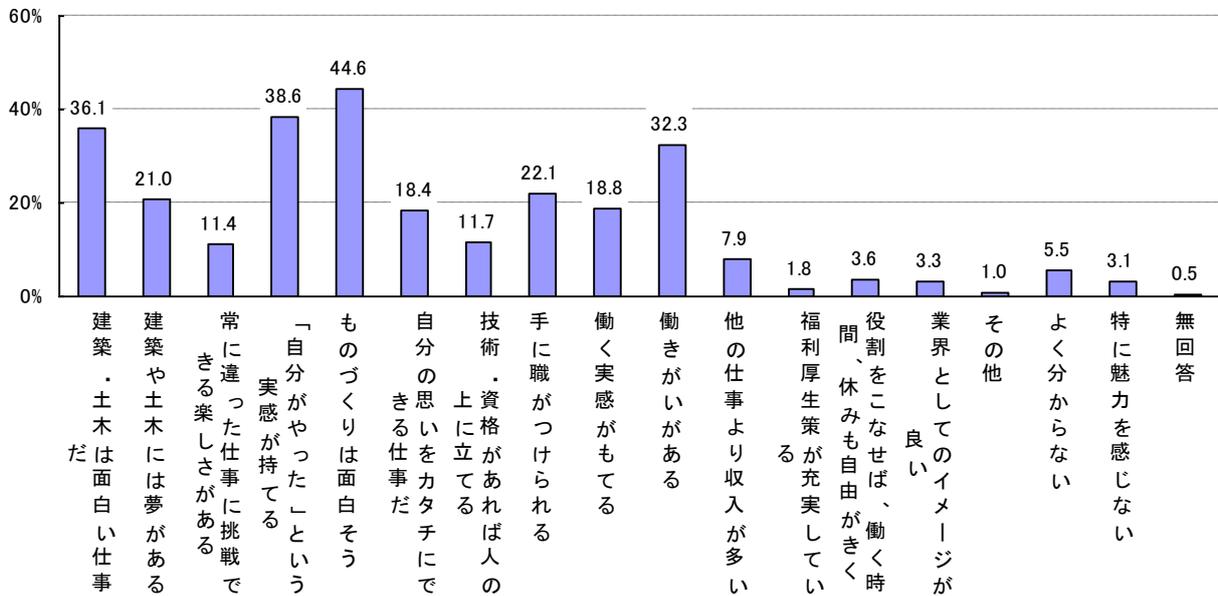
○建設関連の学科等で学ぶ学生アンケート

調査方法：道内の建設系学校・学科で学ぶ工業高校生、高等専門学校生、専門学校生、大学生
高等技術専門学院生に学校を通じて依頼。

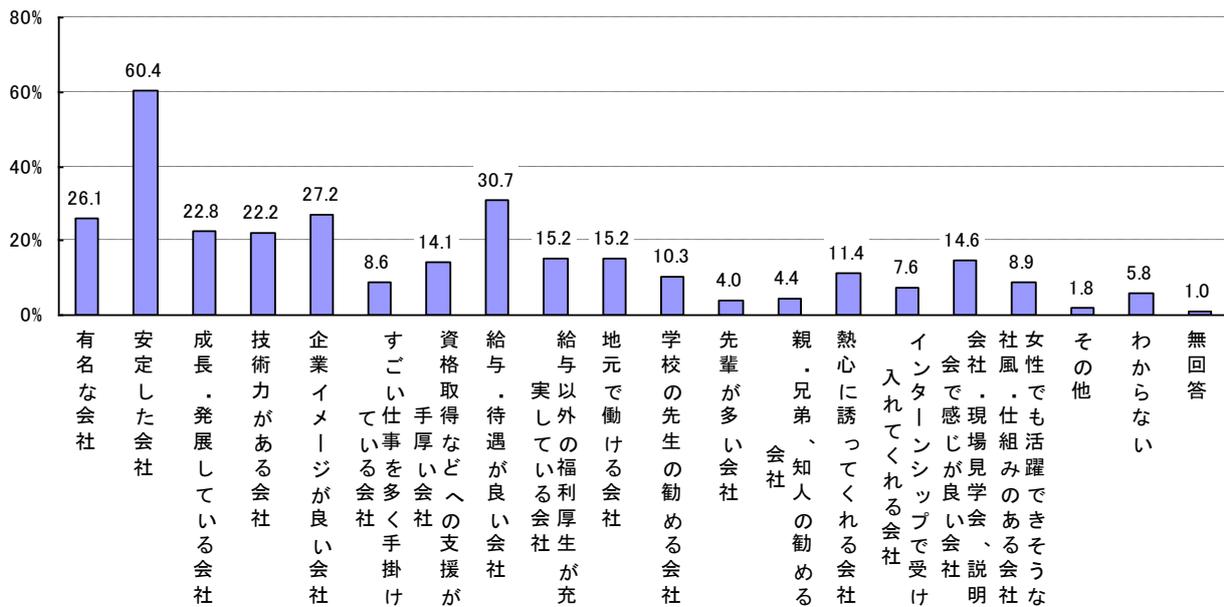
依頼件数：7,242人のうち、回答：2,302人

調査時期：平成27年8月下旬～10月上旬

建設関係の「仕事の魅力」(N=2,302)



建設業に就職する場合の企業選択ポイント(N=2,302)



平成28年度建設産業振興施策に関するアンケート調査結果概要①

資料 3

調査方法：北海道から道内の各地方建設業協会など道内の26建設業関係団体を通じ各団体の
 会員企業200社に対しアンケートを依頼した結果、126社から回答が寄せられた。
 調査時期：平成28年12月～平成29年2月

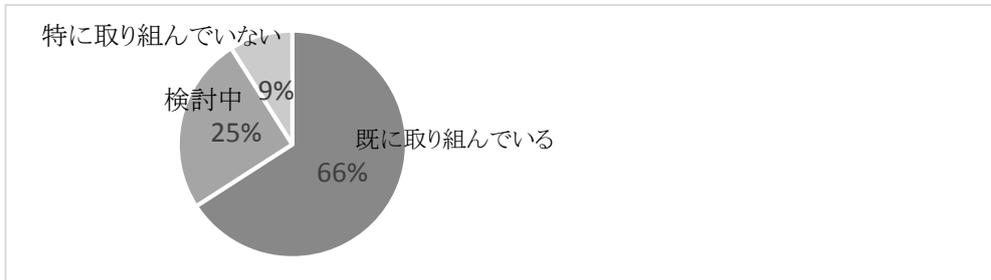
1) 各社の今後の方向性

◎ 今後の方向性(回答企業数=126:複数回答有り)

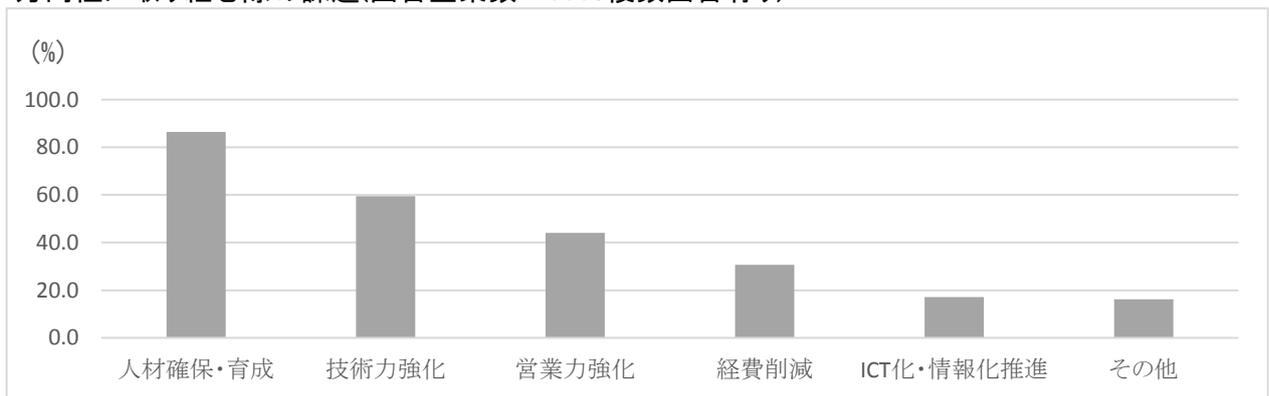
(社、%)

	本業維持・拡充	合併・事業譲受	新分野進出・多角化	廃業・事業譲渡	未定
企業数	115	5	5	0	4
百分率	91.3	4.0	4.0	0.0	3.2

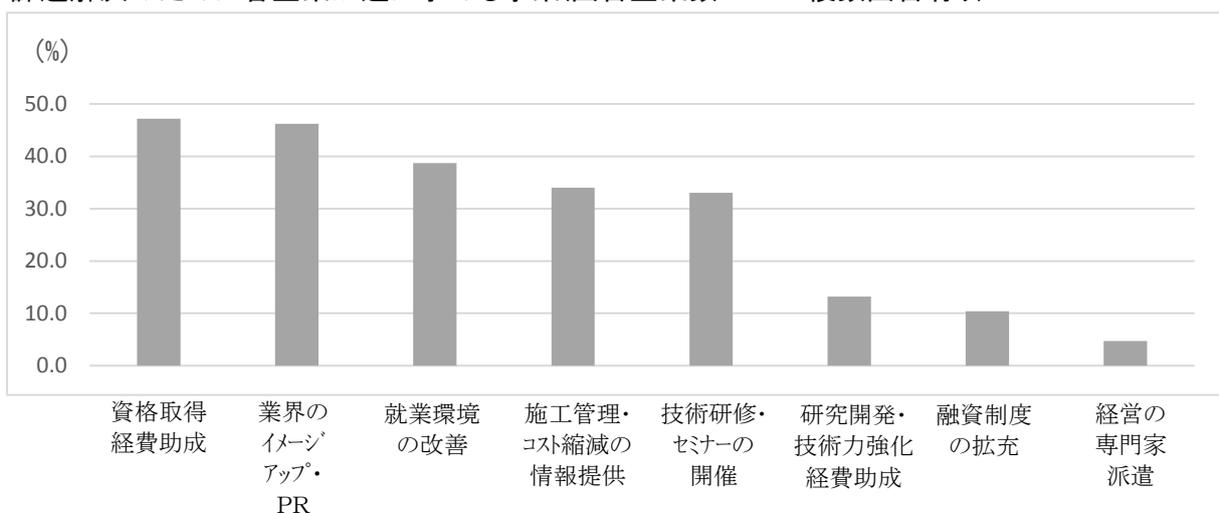
◎ 方向性に向けた取組の状況(回答企業数=123)



◎ 方向性に取り組む際の課題(回答企業数=111:複数回答有り)



◎ 課題解決のために各企業が道に求める事業(回答企業数=106:複数回答有り)



2) 道への要望(自由記述)

- 年度にこだわらない標準発注(繁忙期、閑散期のバランス)
- 雇用・人材育成の助成金申請書類の簡素化、計画届の提出期限見直し(1ヶ月前→10日前など)
- 発注時期の平準化、冬期施工の予算化
- 教育訓練、資格取得への助成
- 工期の考え方(設定基準)の方向性を見直し。給与レベルの低下を伴わない工期設定
- 支援や補助制度のを見つけやすい環境整備
- 事業支援策に係る説明会の開催
- 分離発注の継続及び受注量確保の機会の増加
- 建設業の就職率を上げるための、イメージアップの宣伝活動

平成28年度建設産業振興施策に関するアンケート調査結果概要②

調査方法:北海道から道内の各地方建設業協会など道内の27建設業関係団体に対しアンケートを依頼した結果、19団体から回答が寄せられた。
調査時期:平成28年12月～平成29年2月

◎会員企業の技術者・技能者の状況(回答団体数=19)

不足していない	不足している
1団体	18団体

○技術者・技能者の不足状況への対処、対策

- ・現場対応として、残業対応のほか、人材派遣やアルバイト、外国人実習生の雇用
- ・人手確保として、工業高校生徒のほか、その父母、大学生、普通高校生徒、自衛隊の任期制定年者も対象に広げ説明会や現場見学会などを実施
- ・地元誌、ハローワーク、リクナビ、合同企業説明会などによる求人
- ・建設業PRのため、DVD、漫画冊子の作成
- ・人材派遣やアルバイト、外国人実習生の雇用

○技術者・技能者不足についての道への要望

- ・事業量確保、就労条件を改善できる発注(労務単価UPや通年均等や休日確保できる工期での発注)
- ・建設業PR(女性の入職促進も含む)
- ・育成に係る助成制度の拡充(資格取得への支援、用途を限定しない、補助率かさ上げなど)

◎新規学卒者(若年者)等採用状況(回答団体数=17)

予定通り採用できている	予定通り採用できていない
1団体	16団体

○採用できていない理由

- ・他産業と比較して低賃金、休日が少ないなどの建設業イメージとPR不足
- ・人口減少、工業系高校廃止による志望者減

○新規学卒者(若年者)等採用についての道への要望

- ・安定した事業量の確保
- ・休日等を考慮した工期や適正な利潤を確保できる発注
- ・技能資格習得に係る継続的な支援
- ・建設業に係るITC化等の先端技術情報等のPR

○団体での現在の問題課題

- ・高齢化、若年者の雇用確保難による企業の継承、地域の安心・安全確保が困難
- ・生産性向上の推進(技術力強化のための体制整備、人材育成)

○団体での問題課題についての道への要望

- ・継続的、安定的な事業量確保
- ・建設業専門の学校の整備
- ・一定期間同一業種に勤務した者への支援金支給(3年、5年、10年など)

○道の支援事業などへの要望

- ・建設業のイメージアップ
- ・情報化も見据えた人材育成に係る助成メニューの拡充・多様化
- ・雇用改善等への支援
- ・親を対象とした見学会開催
- ・除雪作業練習場所としての冬期閉鎖道路の提供
- ・看護師等と同様の、専門学校奨学金制度

インフラ等の品質確保とその担い手確保を実現するため、公共工事の基本となる「品確法」を中心に、密接に関連する「入契法」、「建設業法」も一体として改正。

品確法（公共工事の品質確保の促進に関する法律）の改正

<目的> 公共工事の品質確保の促進

→そのための基本理念や発注者・受注者の責務を明確化し、品質確保の促進策を規定

■ 基本理念の追加：将来にわたる公共工事の品質確保とその中長期的な担い手の確保、ダンピング防止 等



基本理念を実現するため

■ 発注者の責務（基本理念に配慮して発注関係事務を実施）を明確化

（例） 予定価格の適正な設定、低入札価格調査基準等の適切な設定、計画的な発注、円滑な設計変更

■ 事業の特性等に応じて選択できる多様な入札契約方式の導入・活用を位置づけ、それにより行き過ぎた価格競争を是正



品確法の基本理念を実現するため必要となる基本的・具体的措置を規定
<建設業法等の一部を改正する法律>

入契法（公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律）の改正

<目的> 公共工事の入札契約の適正化

→公共工事の発注者・受注者が、入札契約適正化のために講ずべき基本的・具体的な措置を規定

■ ダンピング対策の強化

- ・ダンピング防止を入札契約の適正化の柱として追加
- ・入札の際の入札金額の内訳の提出、発注者による確認

■ 契約の適正な履行（＝公共工事の適正な施工）を確保

- ・施工体制台帳の作成・提出義務を拡大

建設業法の改正

<目的> 建設工事の適正な施工確保と建設業の健全な発達

→建設業の許可や欠格要件、建設業者としての責務等を規定

■ 建設工事の担い手の育成・確保

- ・建設業者、建設業者団体、国土交通大臣による担い手の育成・確保の責務

■ 適正な施工体制確保の徹底

- ・業種区分を見直し、解体工事業を新設
- ・建設業の許可等について暴力団排除条項を整備

公共工事の品質確保に関する北海道の取組方針【改定版】の概要

「公共工事の品質確保に関する北海道の取組方針」平成19年8月 策定

- 平成17年4月1日 「公共工事の品質確保の促進に関する法律（品確法）」施行
- 平成17年8月26日 「公共工事の品質確保に関する施策を総合的に推進するための基本方針（品確法基本方針）」 閣議決定

総合評価方式の導入・活用 等を位置づけ

国の動き

【背景】

建設投資の減少や競争の激化などにより建設業の経営を取り巻く環境が悪化
技能労働者の高齢化や若年入職者の減少など担い手不足 など

- 平成26年6月4日 改正品確法 公布・施行
- 平成26年9月30日 改正品確法基本方針 閣議決定
- 平成27年1月30日 発注関係事務の運用に関する指針（運用指針）作成

見直しの趣旨

品確法の改正等により、現在及び将来の公共工事の品質確保に加え、その担い手の中長期的な育成・確保の促進といった新たな理念が追加されたこと等を踏まえ、道の取組をより一層進めていくため、本取組方針を見直すもの。

I 取組方針の位置づけ及び目的

【位置づけ】 公共工事の品質確保及び **公共工事に関する調査・設計並びに完成後の適切な点検、診断、維持、修繕その他の維持管理**に関する道の基本的な取組の方向性を定めるもの

【目的】 発注関係事務、**担い手の中長期的な育成・確保**及び道内市町村への支援等に係る取組の基本的な方向性を定めることにより、**国及び市町村等と相互に連携・協力し**、現在及び将来の公共工事の品質確保の促進を図り、もって道民の福祉の向上及び本道経済の健全な発展に寄与

II 公共工事を取り巻く状況

【北海道の社会資本整備を取り巻く状況】

- 広大な面積や厳しい気象条件等の本道の特性
- 人口減少社会への対応
- 厳しい道の財政状況
- 災害リスクの高まり
- 社会インフラの老朽化
- バックアップ機能の強化
- 道の技術職員の減少等



平成25年道東暴風雪



道路橋梁の老朽化状況



除雪の状況

【北海道の建設業を取り巻く状況】

- 建設投資額の減少、道内建設業就業者の減少及び高齢化の進行など厳しい経営環境
- 社会資本の維持、災害時における対応、雇用や地域の活性化など重要な役割を担っている

III 公共工事の品質確保の意義

品質確保の意義

- ・就労環境の悪化に伴う若年入職者の減少、建設生産を支える技術・技能の継承が困難、発注者のマンパワー不足など、**将来にわたる公共工事の品質確保とその担い手の中長期的な育成・確保に関する懸念の高まり**
- ・災害対応を含む地域の維持管理を担う建設業者が不足し、**地域の安全・安心の確保に支障を生じるおそれがあることへの懸念**

こうした状況に対応するため、**将来にわたる公共工事の品質確保とその担い手の中長期的な育成・確保を図るための取組を、より一層進めていく必要がある**

現在及び将来にわたる公共工事の品質の確保と其中長期的な担い手の育成・確保を図るため、**道が発注者として取り組むべき事項について改めて明確にする**とともに、品確法等の改正及び運用指針により、**中長期的な技術的能力確保、多様な入札契約方式の導入・活用、労働環境の改善、発注者間の連携強化等**に関する事項が新たに示されたことを踏まえ、**これらの事項に関する道の基本的な取組の方向性を追加**する。

★ 7つの柱にわけて、取組の方向性を示す

1 工事に関する発注関係事務の適切な実施

Point : 発注関係事務の適切な実施に係る道の責務を明確化

- 担い手が中長期的に育成・確保されるための適正な利潤が確保可能な予定価格の設定
- 著しい低価格受注の防止 ○計画的な発注及び適切な施工時期
- 施工条件の変化等に応じた適切な設計変更

2 工事に関する資格審査などにおける技術力などの適切な反映

Point : 中長期的な技術的能力確保のため、若年技術者等の育成や災害時の体制確保等に関する審査・評価に向けた考え方を追加

- 競争入札参加資格者名簿の作成に際しての資格審査
- 個別工事に際しての競争入札参加者の技術審査等 ○中長期的な技術的能力の確保に関する審査等
- 技術提案の審査・評価における学識経験者の意見聴取

3 工事に関する多様な入札契約方式の導入・活用

Point : 地域における社会資本の維持管理に資する方式や段階的選抜方式など多様な入札契約方式の導入・活用に向けた考え方を追加

- 競争入札参加者の技術提案を求める方式（総合評価落札方式） ○契約方式の選択
- 競争入札参加者の設定方法の選択 ○落札者の選定方法の選択 ○支払い方法の選択

4 工事の監督・検査等の充実・強化

Point : 工事の監督・検査等の充実・強化の方向性を明確化

- 監督・検査・工事成績評定の適切な実施 ○工事成績評定等に関する資料のDB化
- 現場の施工体制等の適切な確認 ○受注者との協議等の迅速化・情報共有の強化等
- 完成後一定期間を経過した後における施工状況の確認・評価

5 設計・調査における品質確保の推進

Point : 発注関係事務の適切な実施に係る取組や業務の性格等に応じた適切な入札契約方式の導入・活用に向けた考え方を追加

- 発注関係事務の適切な実施等 ○業務の性格等に応じた適切な入札契約方式の導入・活用
- 競争入札参加者の技術的能力の審査 ○委託業務の完了確認検査・成績評定の適切な実施

6 担い手の育成・確保の取組

Point : 建設産業支援プランに基づく支援、労働環境等の改善、道の発注体制の強化等に関する事項を追加

- 技術と経営に優れた企業づくり ○労働環境等の改善の推進 ○道の発注体制の強化等

7 市町村への支援

Point : 発注者間の連携強化に関する事項を追加

- 発注者間の連携強化 ○発注体制等の整備が困難な市町村に対する必要な支援

道が発注者として取り組むべき事項

その他の取組

V 取組の進め方

毎年度、取組状況を取りまとめて北海道建設業審議会に報告し、その意見を踏まえて次年度以降の取組を検討するなど、より実効性の高い取組を計画的に推進する

公共施設をつぎの6つの分野に分類して、施設毎の具体的な取組を示す。

- I 交通 ~ i.道路、ii.交通安全施設、iii.空港、iv.港湾（海岸）
- II 上下水道等 ~ i.下水道、ii.発電施設、iii.工業用水道施設、iv.坑廃水処理施設
- III 公園等 ~ i.自然公園、ii.都市公園、iii.森林総合施設
- IV 治水 ~ i.河川、ii.治水ダム、iii.砂防、iv.建設海岸
- V 農林水産基盤 ~ i.農業水利施設、ii.農地防災施設、iii.林道、iv.治山、v.漁港、vi.漁港海岸
- VI 建築物（庁舎、病院、学校施設、社会教育施設、警察施設、道営住宅など）

- 1 対象施設 ~ 本計画の対象となる施設とその基数等を明示
- 2 現状と課題 ~ 代表施設の高齢化の状況及び老朽化対策の取組状況を記載
- 3 施策の方向性
 - (1) メンテナンスサイクルの構築
 - ア. 点検・診断、イ. 情報の蓄積と利活用、ウ. 基準等
 - (2) トータルコストの縮減・平準化
 - ア. 修繕・更新等、イ. インフラ機能の適正化、ウ. 新技術の導入
 - (3) インフラ長寿命化に向けた推進体制
 - ア. 施設管理者の体制づくり等、イ. 担い手（民間企業等）の確保に向けた取組
- 4 工程表 ~ 計画期間（H27～H36）における各取組の実施予定を明示

・重点的な取組の3つの柱に沿って実施方針を記載
 ・点検・診断の実施時期や個別施設計画の策定期間などを明記

工程表（「道路」の例）

凡例	分野全般	橋梁	トンネル、シェッド等	その他						
～平成26年度 (2014年度)	平成27年度 (2015年度)	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	平成33年度 (2021年度)	平成34年度 (2022年度)	平成35年度 (2023年度)	平成36年度 (2024年度)
【メンテナンスサイクルの構築】										
○点検・診断										
橋梁点検（近接目視） 1巡目										
トンネル、シェッド、大型カルバート、門型標識等点検 1巡目										
道路付属物（道路標識など）点検 1巡目										
【トータルコストの縮減・平準化】										
○修繕・更新等										
◆個別施設計画										
北海道橋梁長寿命化計画（H24～H33）に基づく取組										
次期北海道橋梁長寿命化計画（H34～） 策定										
トンネル、シェッド、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等 個別施設計画を策定										
個別施設計画に基づく取組										
◆その他										
舗装、ロードヒーティング、道路付属物等の修繕・更新等										

北海道インフラ長寿命化計画（行動計画）

【概要版】

1 計画の概要

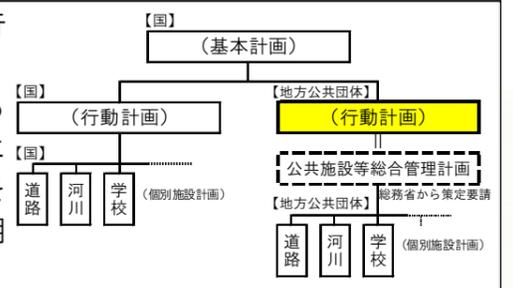
(1) 計画策定の趣旨

- ◆ 高度経済成長期に集中的に整備された社会資本が、今後一斉に更新時期を迎えることから、施設の老朽化対策が大きな課題
- ◆ 全国を上回るスピードで人口減少・少子高齢化が進行しており、インフラの長寿命化や必要な機能の適正化など戦略的な管理により、維持管理・更新等に係るコストを縮減・平準化する取組が急務

道が所有する全ての施設について、老朽化などの状況を把握し、課題を浮き彫りにした上で、施設毎に老朽化対策の基本的な方針を示すために、本計画を策定

(2) 計画の位置づけ

- ◆ 国の「インフラ長寿命化基本計画」に基づき策定する「行動計画」であり、公共施設等総合管理計画を兼ねる
- ◆ 道の「ほっかいどう社会資本整備の重点化方針」における「効果的・効率的な維持管理」や「北海道強靱化計画」における施策プログラムに示された各施設の老朽化対策を着実に推進するものであり、維持管理・更新等に係る中期的な取組方針を示すもの



(3) 計画の範囲

- ア 対象施設：交通、上下水道、公園、治水、農林水産基盤、建築物の各分野において、北海道が管理する全ての施設
- イ 計画期間：平成27年度から概ね10年間とする。ただし、北海道総合計画などの改定や社会経済情勢の変化などに柔軟に対応することとし、必要な計画の見直しを行う

(4) 計画の構成

「共通編」	「施設編」
<p>1 計画の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画策定の趣旨、計画の位置づけ、範囲 <p>2 現状と課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施設の状況、地象気象、財政状況 ・ 維持管理の課題 <p>3 管理に関する基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 基本的な考え方 ・ 重点的に取り組む3つの柱 <p>4 施策の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 3つの柱に沿った具体的な取組 <ul style="list-style-type: none"> ・ メンテナンスサイクルの構築 ・ トータルコストの縮減、平準化 ・ インフラ長寿命化に向けた推進体制 <p>5 計画のフォローアップ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本計画の推進管理方針 ・ 計画の更新 	<p>○施設毎の具体的な取組</p> <p>I 交通関係施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路、交通安全施設、空港、港湾（海岸） <p>II 上下水道等関係施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 下水道、発電施設、工業用水道施設、坑廃水処理施設 <p>III 公園等関係施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自然公園、都市公園、森林総合施設 <p>IV 治水関係施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 河川、治水ダム、砂防、建設海岸 <p>V 農林水産基盤関係施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 農業水利施設、農地防災施設、林道、治山、漁港、漁港海岸 <p>VI 建築物関係施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 庁舎等、病院、学校施設、社会教育施設等、警察施設、道営住宅、職員住宅、文化財等

2 現状と課題

(1) 施設管理をとりまく現状

ア 施設の状況

- 「建設後 50 年経過施設の割合」は、20 年後に多くの施設で 50% 超え

イ 施設管理に係る本道の特性

- 広大な面積に広域分散型社会の形成、積雪寒冷地特有の施設など、管理施設が他府県に比べ非常に多い
- 豪雪地帯で寒暖差大、寒冷地特有の軟弱な「泥炭層」が広範囲に分布など厳しい気象条件

ウ 人口減少社会への対応

- 平成 7 年の 569 万人をピークに全国を上回るペースで減少し、今後さらに少子高齢化を伴う人口減少の進行が予想

エ 厳しい財政状況

- 構造的な歳入・歳出ギャップが生じており徹底した見直し

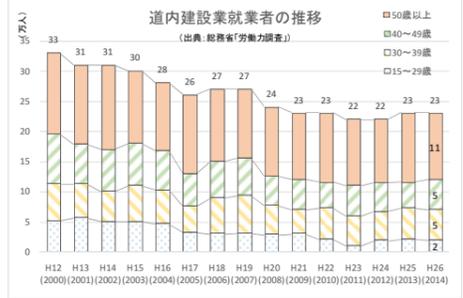
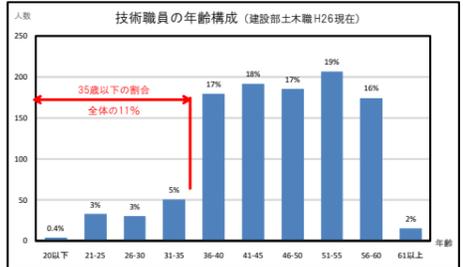
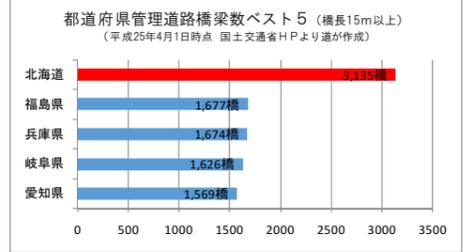
オ 施設管理に係る技術者の状況

- 庁内の技術職員数は、20 年前（平成 7 年度）の 73% まで減少しており、特に 35 歳以下の職員が極端に少ない
- 市町村においても技術職員が不足し、体制は十分とはいえない

カ 建設業の担い手不足

- 29 歳以下が少なく、50 歳以上が半数近くを占め、技術・技能の承継が困難

主な施設	施設数	建設後50年経過施設の割合		
		現在	10年後	20年後
道路橋梁(2m以上)	5,292 橋	6%	27%	51%
下水道管路等	358 km	0%	0%	35%
樋門など河川管理施設	5,223 基	1%	10%	41%
農地防災(海岸保全施設)	40 箇所	3%	44%	53%
漁港	282 箇所	82%	88%	97%
学校施設	267 校	1%	4%	42%



(2) 効率的・効果的な管理に向けての課題

ア 施設の状況

- 一斉に老朽化が進むことにより施設利用者の安全確保や必要な機能の発揮が困難となるばかりでなく、維持管理・更新等に係る費用の増大が懸念される

イ 施設管理に係る本道の特性

- 膨大な施設の維持管理には、より効率的な取組が必要

ウ 人口減少社会への対応

- 人口減少に伴う社会構造の変化により想定される公共施設に求められる役割や機能の変化に応じた対応が必要

エ 厳しい財政状況

- 依然として多額の収支不足の発生が見込まれるなど厳しい財政状況にあることから、財政の健全化に向けた取組が必要

オ 施設管理に係る技術者の状況

- 計画的な職員採用や技術力向上に向けた取組が必要、特に、市町村においては、国や道との連携に向けた取組の検討が必要

カ 建設業の担い手不足

- インフラの維持管理・更新等に不可欠な存在である建設業においても、担い手の育成・確保に向けた取組の推進が必要

3 管理に関する基本的な考え方 (重点的に取り組む3つの柱)

➤ メンテナンスサイクルの構築

- 持続可能なメンテナンスサイクルの構築、次期点検・診断に活用することで継続的に発展

➤ トータルコストの縮減・平準化

- 施設機能の維持向上を図りながら中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や財政負担の平準化

➤ インフラ長寿命化に向けた推進体制

- 庁内体制の充実や国や市町村との連携、建設業の担い手確保など、効率的・効果的な維持管理・更新体制を構築

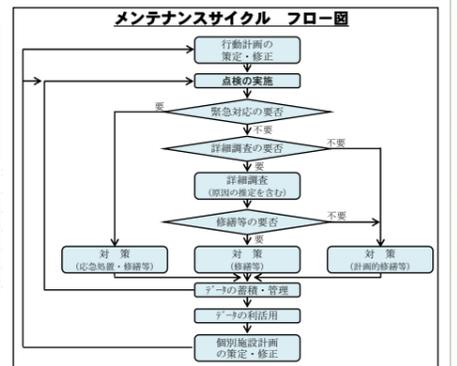
4 施策の方向性

(1) メンテナンスサイクルの構築

- 全ての施設で点検・診断を実施し、劣化・損傷の程度や原因を把握
- 情報の蓄積と利活用等を推進
- 地域の実情などから必要に応じ基準の見直しなど柔軟に対応
- メンテナンスサイクルの構築により一層の安全確保を図る
- 点検・診断結果により適切な修繕・更新を着実に実施

施設等	頻度	実施時期	備考
橋梁(2m以上)	1回/5年	実施中	
トンネル、シェッド、大型カルバト	1回/5年	平成27年度~	
道路付属物(道路標識等)	未定	平成28年度~	点検要領策定後
空港(滑走路、エプロン等)	1回/年	実施中	
港湾(突堤・離岸堤)巡回点検	未定	平成31年度~	国の要領策定後
下水道 定期点検	1回/週~年	実施中	

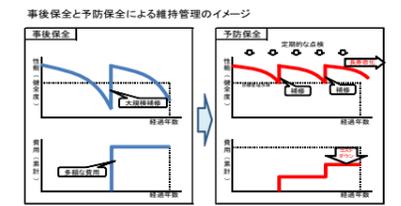
対象	基準等の名称	策定(改訂)
橋梁(横断歩道橋含む)	橋梁点検・維持管理要領	平成26年度改訂
トンネル	道路トンネル点検要領(案)	平成27年度(予定)
シェッド、大型カルバト	シェッド、大型カルバト点検要領(案)	平成27年度(予定)
発電施設	道営発電所運転保守基準	平成26年度改訂



(2) トータルコストの縮減・平準化

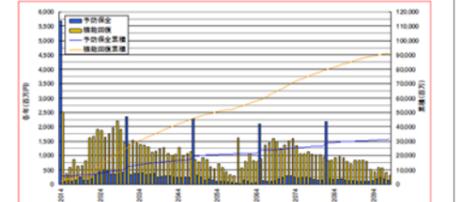
- 早期段階に予防的修繕等で機能の保持・回復を図る「予防保全型維持管理」の導入
- 個々の施設の対策内容等を示す個別施設計画を速やかに策定
- まちづくりの観点などから関連する市町村等と連携を図り、インフラ機能の適正化を検討
- 新技術の導入のため、道の「新技術情報提供システム」や、国の「NET I S 維持管理支援サイト」等を活用

主な施設	策定期期
橋梁(2m以上)	平成21年度
トンネル、シェッド、大型カルバト、横断歩道橋、門型標識等	平成30年度(予定)
空港 滑走路、誘導路、エプロン	平成25年度



〈予防保全型維持管理によるコストの縮減例〉

- 平成 22 年に策定された「北海道橋梁長寿命化修繕計画」の投資分析結果では、今後 60 年間の橋梁補修総額は、従来の「大規模補修・更新」で約 2 兆 5,000 億円、「予防保全」では約 9,000 億円。
- 平成 25 年に策定された「北海道樋門長寿命化計画」の試算では、今後 85 年間のライフサイクルコストは、「機能回復」で約 900 億円、「予防保全」で約 300 億円。



(3) インフラ長寿命化に向けた推進体制

- 庁内に「インフラ長寿命化推進会議」を設置し計画の推進管理を行う
- 必要な職員の確保に努めるとともに、研修・講習会等の定期的な開催や積極的な参加により、点検・診断時の個人差の解消や点検技術の向上など職員の技術力の確保に努める
- 国や市町村との情報共有など広域的な連携に努めるとともに、将来のインフラの適正化やより効率的な管理手法などについての地域における取組の推進に努める
- 特に市町村に対しては、維持管理・更新等に係る要望や相談等の窓口となるほか、道の取組や予算補助制度について情報提供を行うなど、国とも連携しながら支援に努める
- 担い手の確保に向け、適正な単価設定や技術や技能を有する人材の積極的な活用、若年入職者の支援等に努める

5 計画のフォローアップ

- PDCA サイクルによる継続的なマネジメントにより、計画に基づく進捗状況の把握のほか、課題の整理・検証を踏まえ、予算措置や国への政策提案を通じ、更なる計画の推進につなげる
- 国や市町村との連携や道民からの意見を伺いながら、より効率的・効果的な維持管理・更新等の方策や施設の有効活用などに検討、取組の充実を図る
- 点検及び診断結果を踏まえ、適宜必要な見直しを行いながら内容の充実・深化を図る

北海道インフラ長寿命化計画（行動計画）に基づく「個別施設計画の策定状況」（平成29年3月）

分野		施設等	策定済 又は 予定年	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度
交通	道路	橋梁	○						
		トンネル、シェッド、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等	H30				○		
	交通安全施設	—	—	—	—	—	—	—	
	空港	滑走路、誘導路、エプロン	○						
航空灯火		○							
	港湾（海岸）	突堤・離岸堤	H32					○	
上下水道等	下水道	終末処理場	○						
		中継ポンプ場	H31					○	
		管路等	H31					○	
	発電施設	電気工作物・土木工作物	○						
	工業用水道施設	工業用水道施設	○		(改訂)				
	抗腐水処理施設	—	—	—	—	—	—	—	
公園等	自然公園	橋梁（人道橋）	H31					○	
		自然公園等施設	H31					○	
	都市公園	園路広場、修景施設、休養施設、遊戯施設等	○						
	森林総合施設	主要森林総合施設（建物・小屋等、道路施設等、橋梁）	H27	○					
治水	河川	堰、樋門、水門、排水機場（施設規模が大きく、特に重要な施設）	H28		○				
		樋門・樋管（上記以外の小規模な樋門・樋管）	○						
	治水ダム	ダム	H29			○			
	砂防	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	H30				○		
			H30				○		
建設海岸	堤防、護岸	H30				○			
	水門、陸閘	H30				○			
農林水産施設	農業水利施設	ダム、ため池、頭首工、用排水機場、水路	H32						○
	農地防災施設	海岸保全施設	H32						○
		地すべり防止施設	H32						○
		防災ダム	H30				○		
	林道	橋梁	○		(改訂)				
	治山	治山施設	H32						○
	漁港	漁港	H32						○
漁港海岸	堤防、護岸	H30				○			
	水門、陸閘	H30				○			
建築物		庁舎等	○						
		病院	H27	○					
		学校施設	○						
		社会教育施設等	○						
		警察施設	○						
		道営住宅 職員住宅	○ ○						
合計	38施設（うち個別施設計画の策定が必要な施設36）	15	2	1	1	7	4	6	