

# 公共施設・インフラ施設について (第2回検討会補足)

# 公共施設（建物）の老朽化の進行状況等

将来的に財政規模の縮小が見込まれることや県民ニーズの変化に対応するため、老朽化が進む公共施設のあり方の見直しが必要な状況

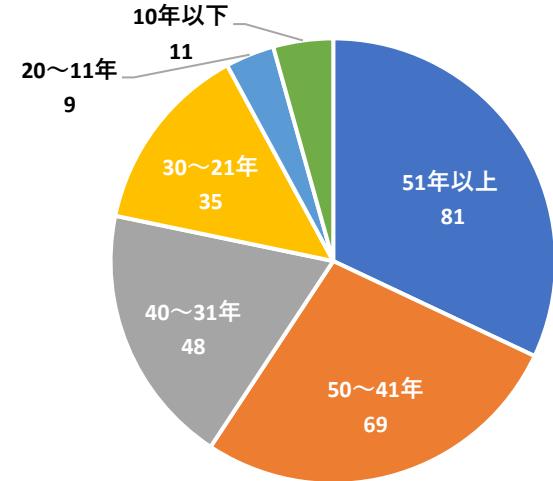
公共施設の老朽化の状況（延べ面積1,000m<sup>2</sup>超）

単位：建物数

類型	経過年数				合計	経過年数が51年以上の主な施設
	51年以上	41～50年	31～40年	30年以下		
行政施設	16	7	3	13	39	県庁舎本館、富山総合庁舎、高岡総合庁舎
福祉施設	0	4	6	7	17	
スポーツ施設	2	4	4	2	12	県営富山野球場、県営富山武道館
産業系施設	5	6	13	10	34	農林水産総合技術センター（農研本館・作業場）、富山県創業支援センター、環境科学センター（管理棟・研究棟）
文化施設	3	2	4	7	16	県民会館、県立図書館、教育文化会館
宿泊施設	2	4	2	2	10	有峰青少年の家、呉羽少年自然の家
公営住宅	50	38	11	8	107	
公舎	2	4	5	3	14	
その他	1	0	0	3	4	
合計	81	69	48	55	253	

出典：公有財産管理システム登録建物(学校施設除く)

公共施設の経過年数の割合



31年以上の公共施設は  
全体の3/4超

51年以上的公共施設は  
全体の約1/3

# 県有施設等の状況

## 県有施設等総合管理方針（R3改訂）

(出所) 2025.5.30第1回未来へつなぐ行政サービスのあり方検討会資料を加工

- 県（県立大学含む）が保有する公共施設等全体（建物及びインフラ施設）
  - ・建物は、築50年以上が 21.4%、築30年以上は 67.3%と老朽化が進んでいる。
  - ・インフラ施設についても個々の状況は異なるものの、老朽化が進んでいる施設も存在する。

### ○ 将来必要となる更新費用等の推計

- ・推計方法 下記2方法による 30年間分の費用

R3改訂に合わせ、今後30年間の維持管理費用等を見える化  
※昨今の物価高等は見込まれていない

事後保全型維持管理（長寿命化対策を講じず、耐用年数ごとに更新）

→ 約 1兆5433億円（年平均 514億円）

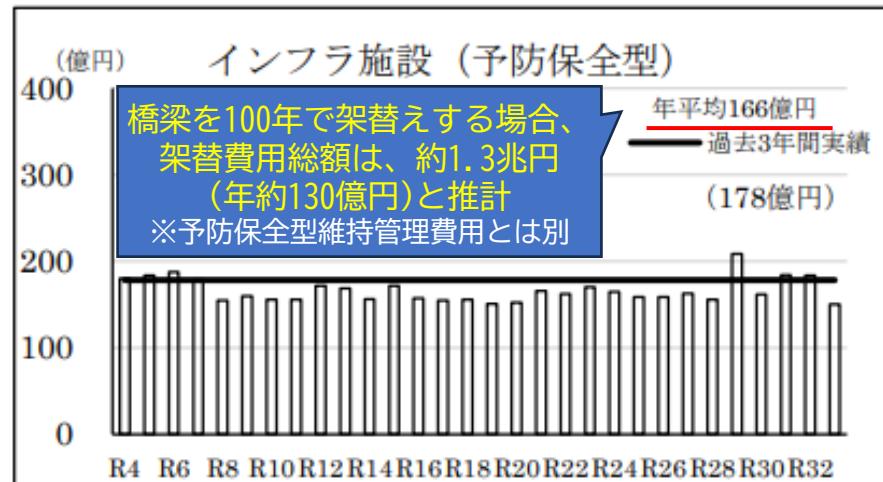
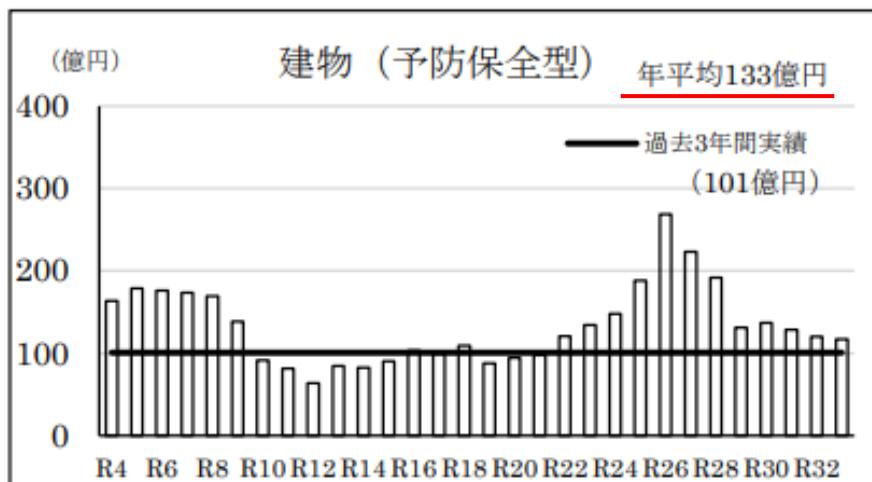
約6,500億円(年約215億円)節減

予防保全型維持管理（長寿命化対策を講じ、耐用年数を超えて使用）

→ 約 8,975億円（年平均 299億円）

維持管理方法を工夫しても  
今後30年間で約9,000億円  
(年約300億円)が必要  
(参考比較)  
R7県当初予算総額：約6,000億円

しかし、予防保全型維持管理の場合でも現在要している経費（年間約 279億円）を上回る。



- ・県人口、職員数は減少が見込まれるが、建物・インフラ施設は残存することから、効果的・効率的な維持管理や保有総量の適正化が一層必要となってくる。

# 県有施設等の状況

## 長寿命化計画の体系図

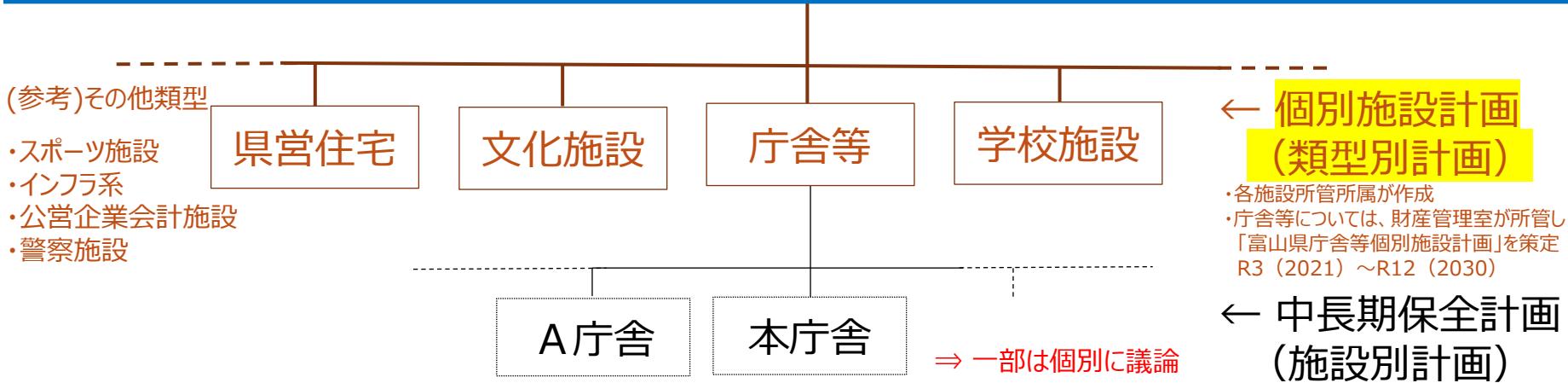
### インフラ長寿命化基本計画【国】 H25.11

「地方公共団体は『行動計画』と『個別施設計画』を策定する」

H26.4 総務省「公共施設等総合管理計画」策定要請  
※都道府県、市町村へ要請

### 「富山県公共施設等総合管理方針」策定 H28.2

公共施設等をとりまく様々な現状や課題を踏まえ、総合的に管理する基本の方針  
(H30.7 及び R4.3改訂) 現行計画：R4 (2022) ~R13 (2031)

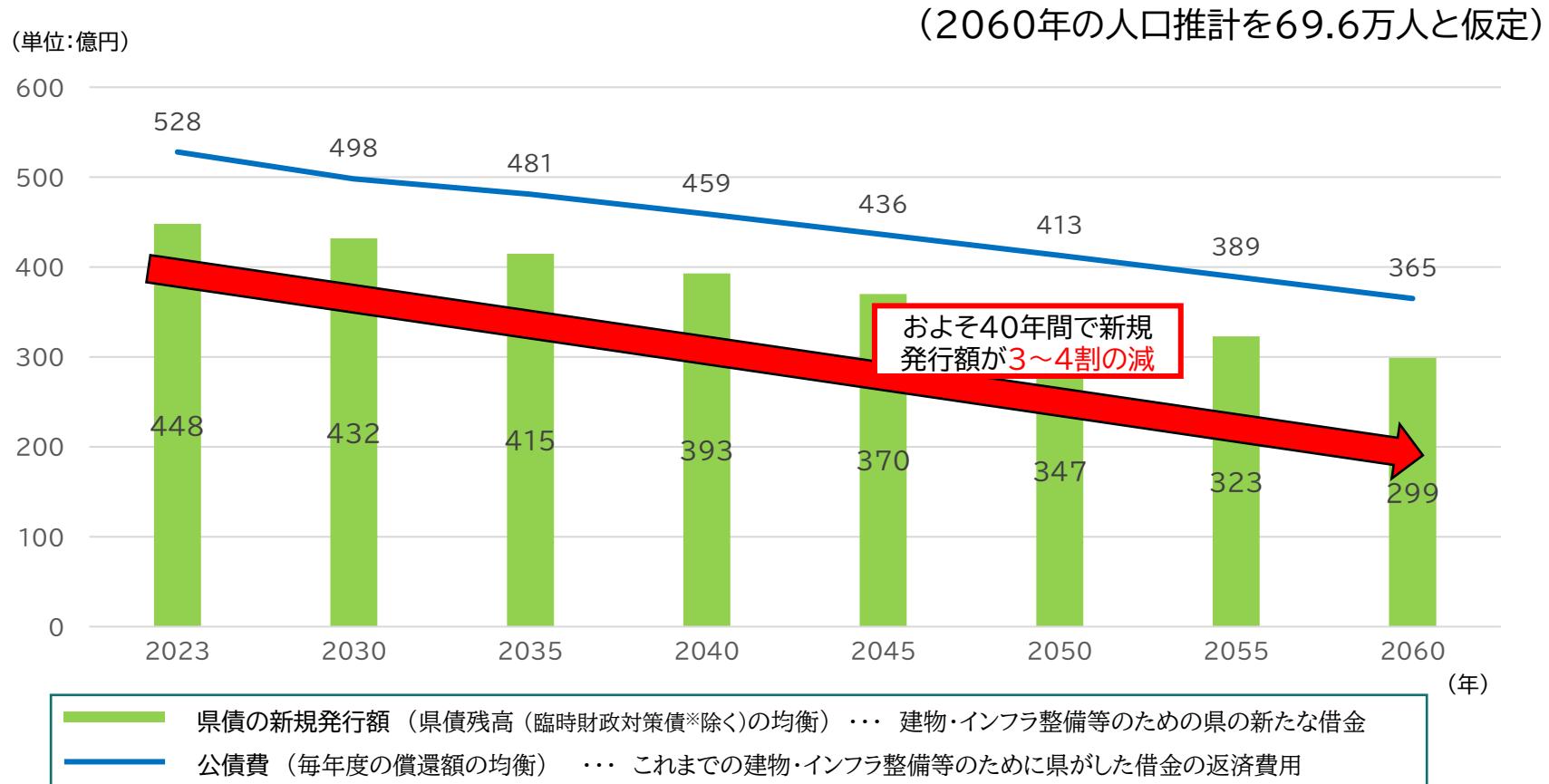


既存の施設等を維持し続ける前提ではなく、必要な機能・サービスのあり方を踏まえ、分野横断的観点や行政組織の枠にとらわれない利用者目線で、オール富山で「省インフラ」を図る観点が必要  
(将来の利用者の視点や、一人当たりの財政負担(金額、財源等)にも配慮し県民が当事者意識をもてる工夫が必要)

# 公共施設等に要する費用

世代間の負担の公平性を考慮する場合、維持管理費を抑制するとともに、施設等の整備に係る費用を減らしていく必要がある。

## 県民一人あたりの県債負担を2023年時点と同一にした場合の試算



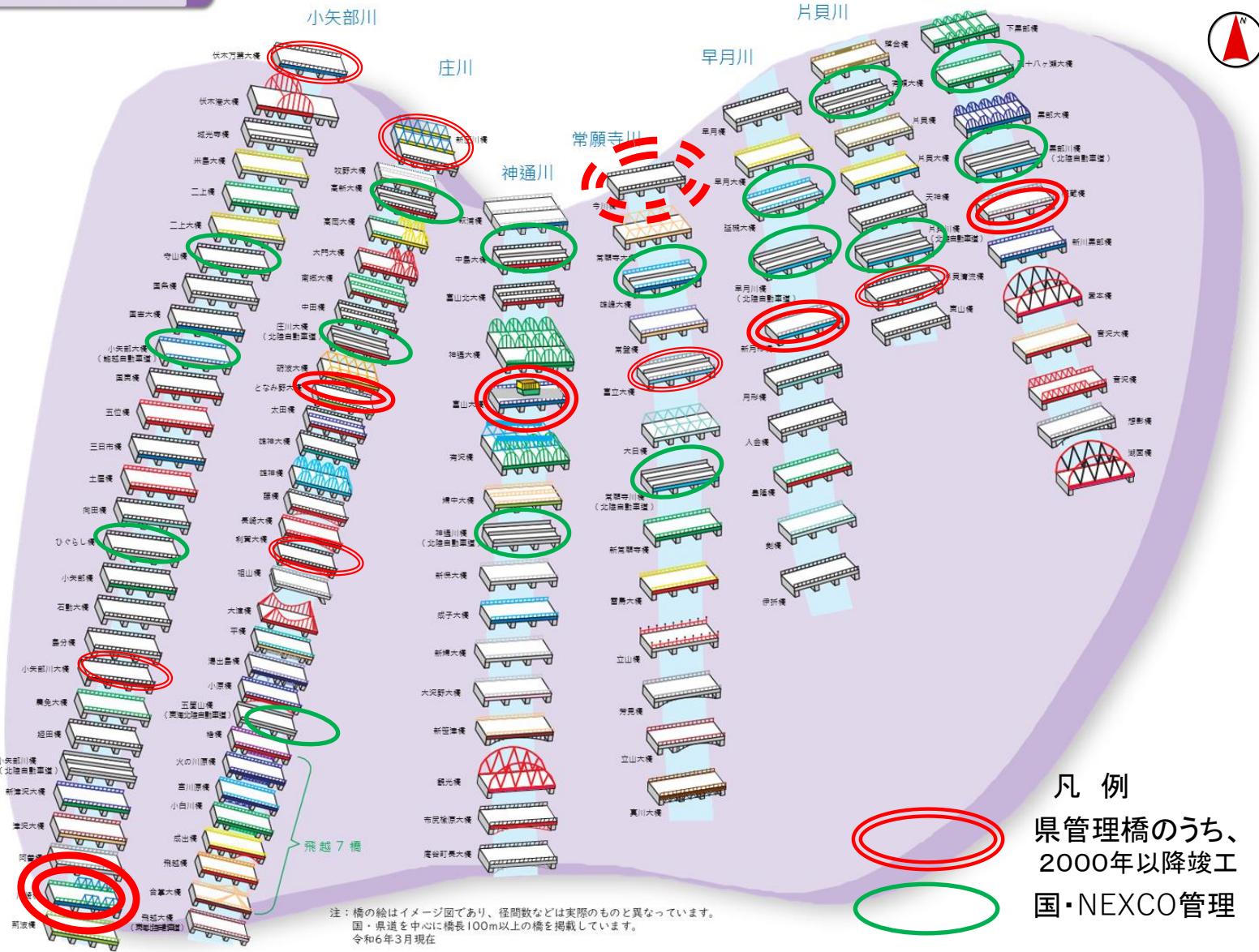
※臨時財政対策債：国の地方財政収支の不足分を補填するため特例として発行するもので、元利償還金は後年度の地方交付税で全額措置

(出所) 2025.7.31第2回未来へつなぐ行政サービスのあり方検討会資料を加工

# 前回の振り返り

# 県内の主な橋梁一覧 (七大河川に架かる主な橋)

## 七大河川に架かる橋



# 県管理橋梁更新費用について

想定される県管理橋梁更新費用（あくまで試算用）

架替所要額（試算）

## 1 橋長100m以上（歩道橋除く）

橋 梁 数：168橋

事 業 費：100～300m：20億円／1橋  
300m～：90億円／1橋

168橋の試算  
計 6,790億円

## 2 橋長15m以上100m未満（歩道橋除く）

橋 梁 数：607橋（計21,150m）

事 業 費：平均35m：10.5億円／1橋

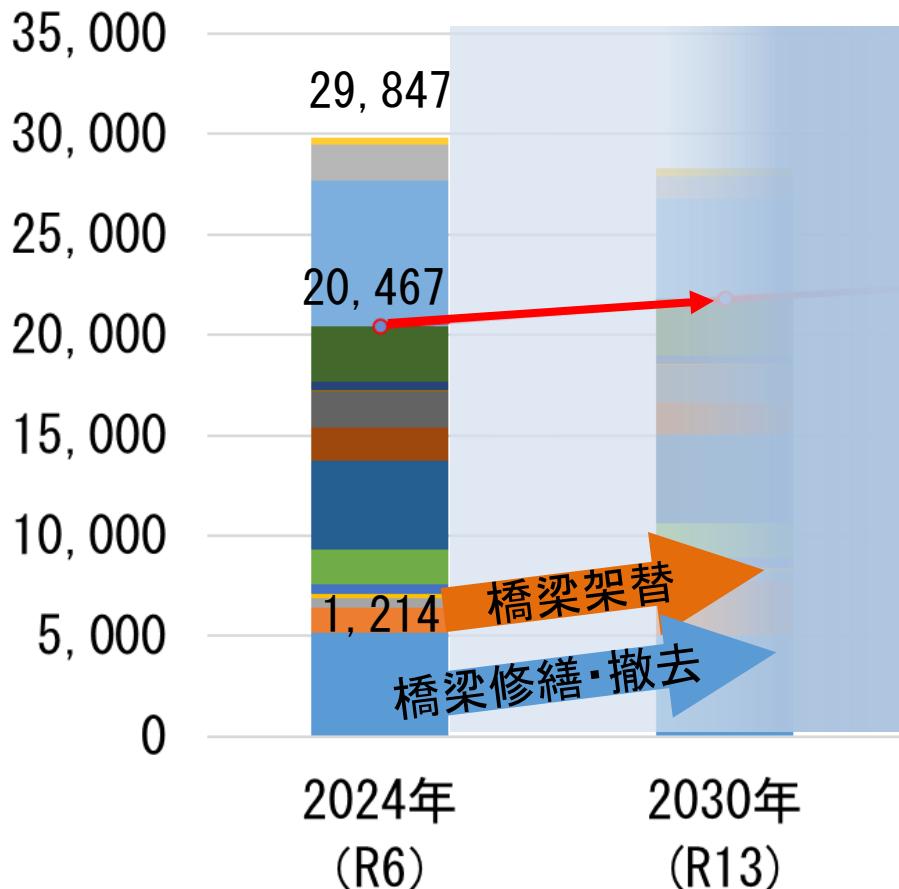
607橋の試算  
計 6,345億円

計 約1.3兆円／100年

# 県の道路事業予算と橋梁修繕更新

百万円

## 道路事業予算



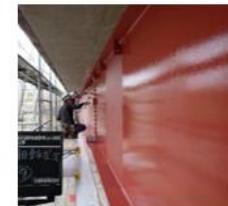
道路拡幅
交通安全(歩道設置)
バイパス・橋梁新設

現状維持ライン

橋梁修繕・撤去
橋梁架替
トンネル老朽化対策
道路付属物老朽化対策
除雪機械購入

除雪
災害防除
舗装修繕
道路付属物
雪寒(消雪)

区画線修繕
路面清掃、路肩の除草、街路樹管理
道路パトロール
照明灯
除雪情報システム

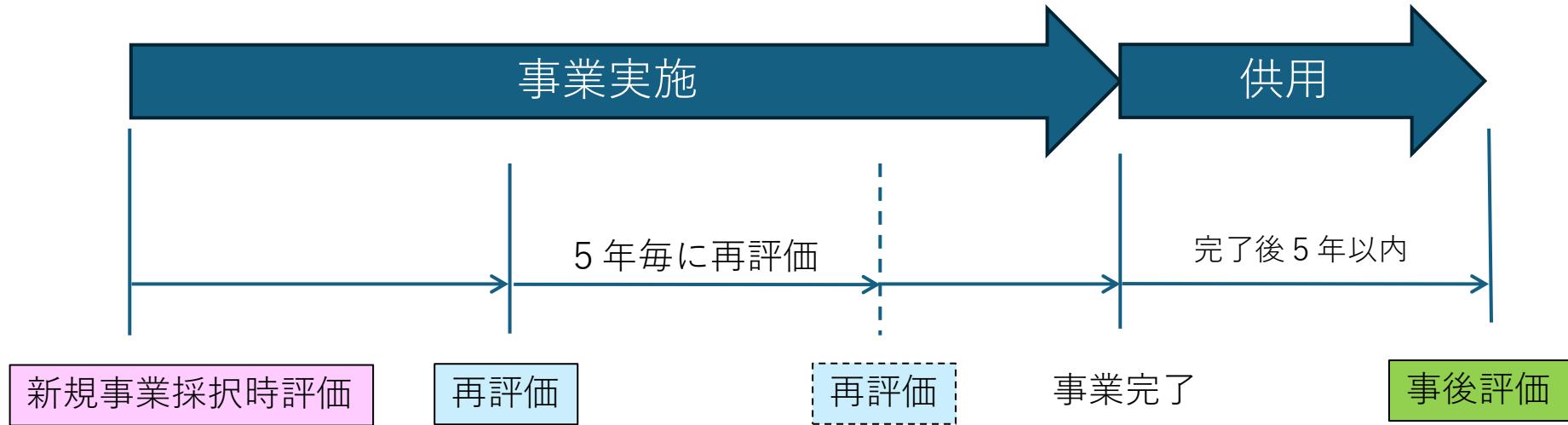


- 橋梁修繕・撤去
- 橋梁架替
- トンネル
- 道路附属物 (ロックシェッド等)
- 道路附属物 (スノーシェッド)
- 舗装修繕 (2層)
- 雪寒 (消雪)
- 除雪
- 橋梁新設
- 道路改修
- 歩道設置
- 除雪情報システム
- 道路改修
- 緑化
- 災害防除
- 除雪機械
- 除雪
- 改良系予算計

前回の質問等への説明解説

# 事業評価の仕組み

## 客観的評価



投資効果の指標（道路事業）  
費用便益比：便益(B)／費用(C)

便益 B (供用後50年間)

- ・走行時間短縮
- ・走行経費短縮
- ・交通事故減少

費用 C

- ・建設費用(工事費、用地など)
- ・維持管理費用(供用後50年間)も考慮

**B/C 1.0以上**

**数値が大きくなるほど、事業実施に対する効果は大**

**橋梁架替など既存施設の更新事業では算出していない**

※費用便益に表せない効果  
交通円滑化に伴う交流拡大など

# 新規事業の例（道路）

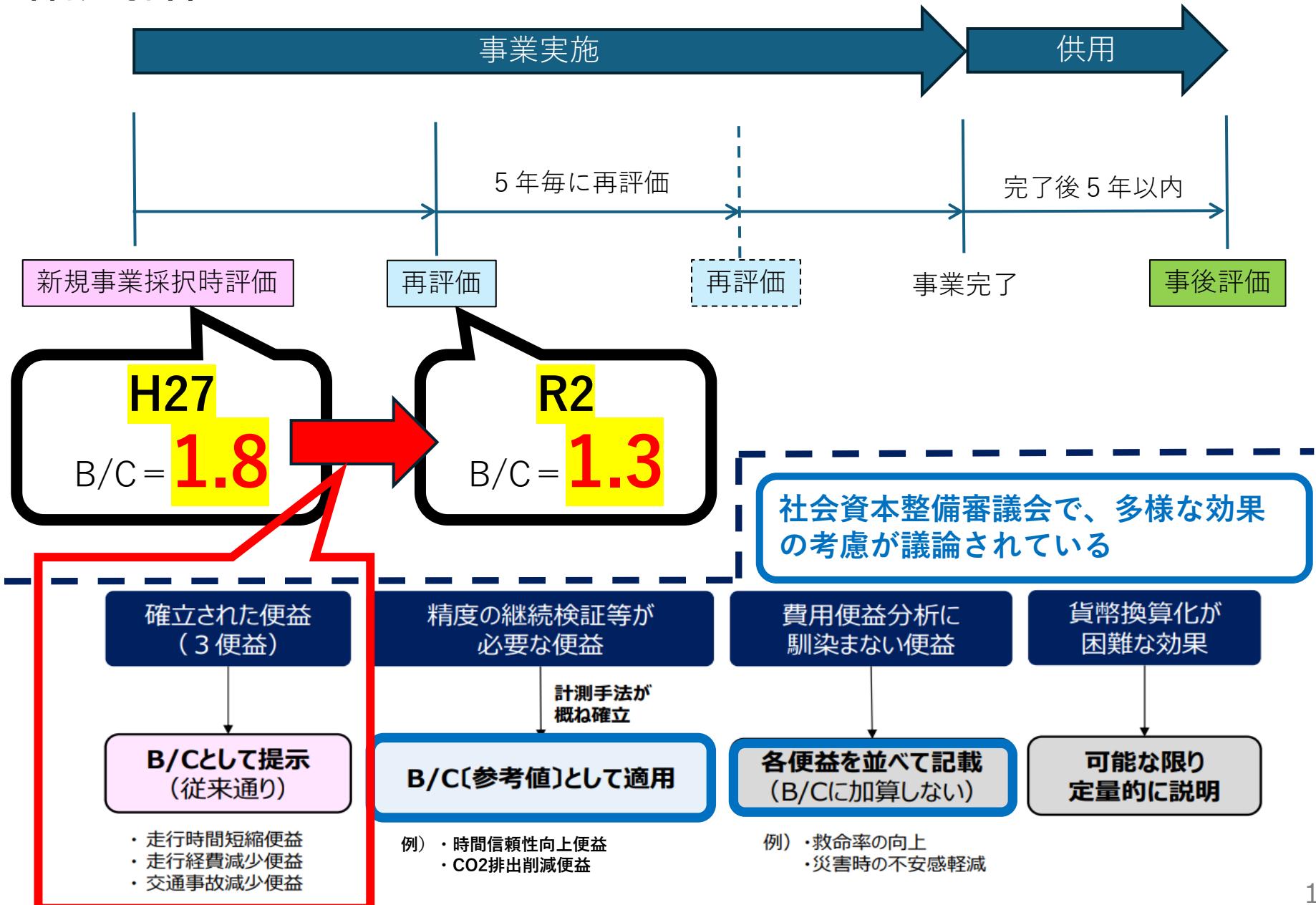


将来交通量の推計  
(イメージ)



# 県事業におけるB/Cの事例

## 客観的評価



# 47都道府県 道路整備率 最新全国ランキング

1位	大阪府	75.5%
2位	富山県	74.0%
3位	石川県	73.9%
10位	福井県	68.1%
	全国平均	60.7%
45位	徳島県	45.7%
46位	奈良県	45.0%
47位	茨城県	42.4%

※令和4年3月31日時点

※国、県、市町村道路の合計値から

出典：とやま統計ワールド

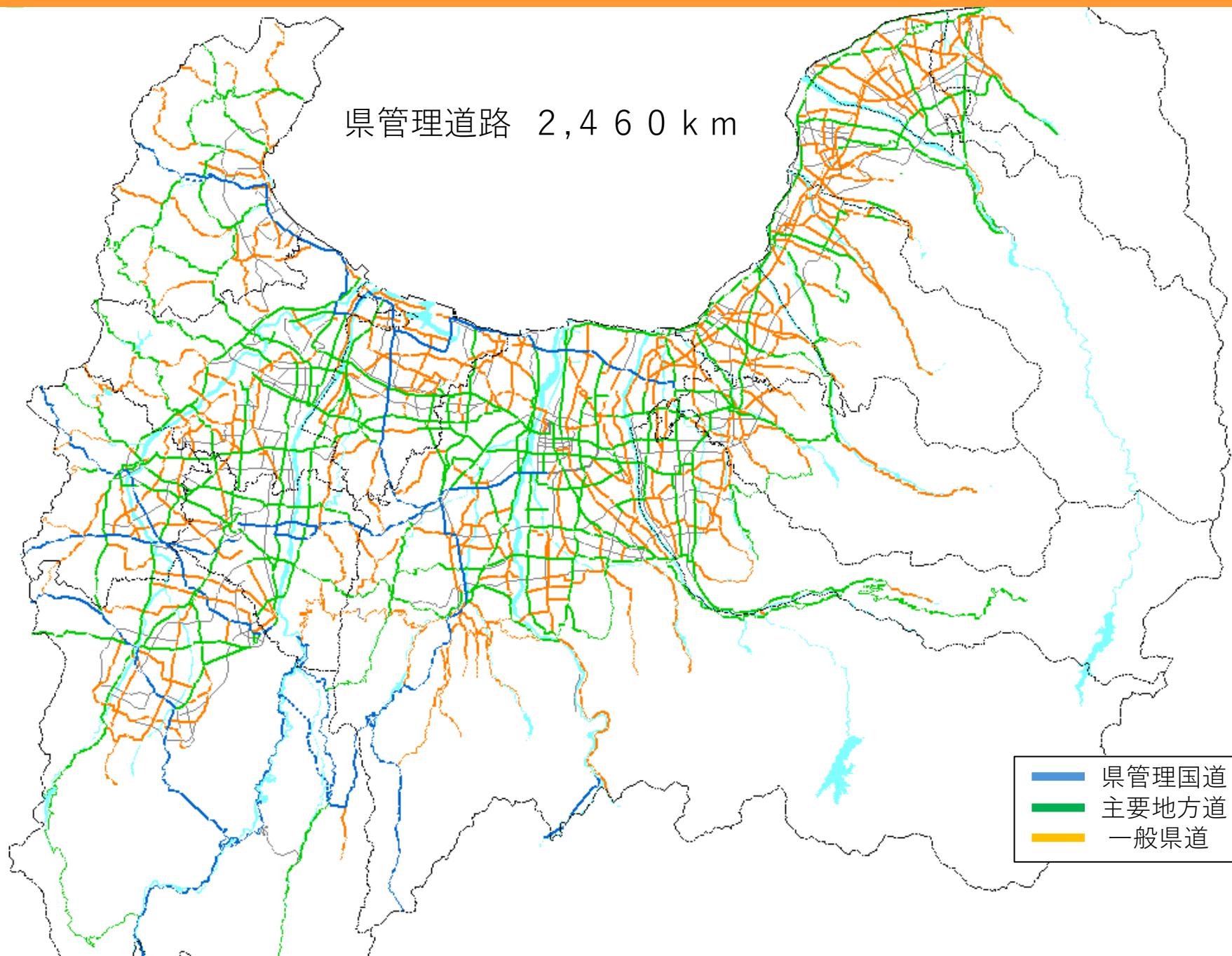


$$\text{道路整備率} = \frac{\text{車道幅員5.5m以上改良済みかつ混雑度1.0未満の延長}}{\text{道路の実延長}}$$

道路整備率が高い → 安全かつ交通の流れがスムーズな道路が多い

# 富山県の県管理道路網

県管理道路 2,460 km

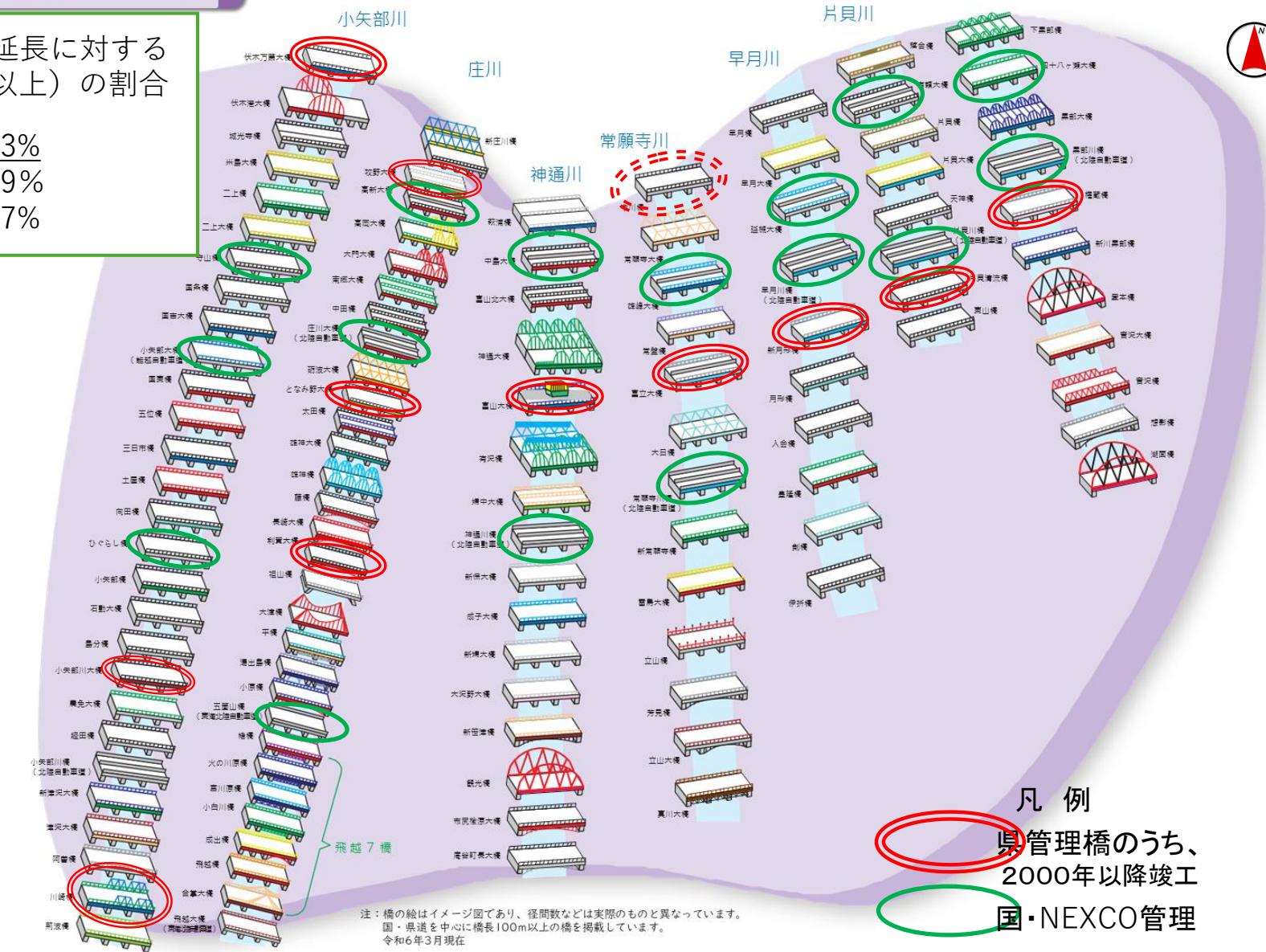


# 富山県は、河川が多く、結果的に橋梁数も多い

## 七大河川に架かる橋

県管理道路延長に対する  
橋梁（15m以上）の割合

富山県 2.23%  
新潟県 1.89%  
石川県 1.97%



## ◆ 日常の維持修繕は最優先で行いながら

- ・ 交通量や緊急輸送道路、救命救助に必要となる道路
- ・ 構造が複雑、施工条件が厳しい等の技術的に難しい構造物

全力でメンテナンスを行い長寿命化を図る。

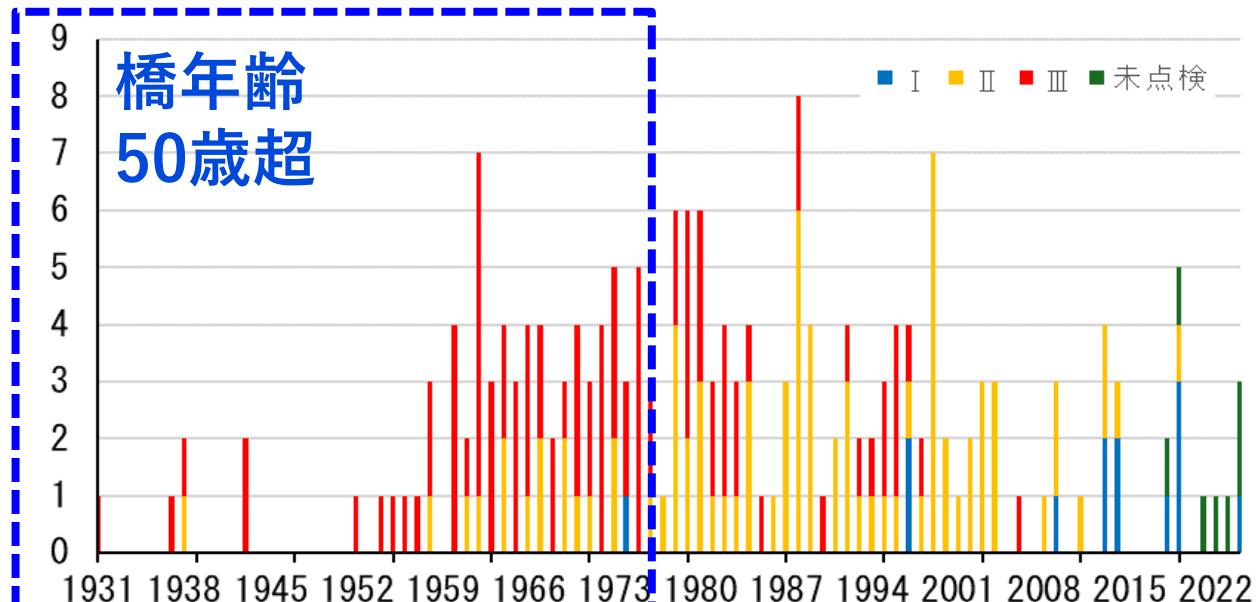
## → 整備済み道路を今後も活かすため、維持修繕も全国トップクラスを目指せないか？

## ◆ 今後さらに、メンテナンス費用の高騰が見込まれる

## → 優先度、重要度を鑑み、管理の考え方の設定が必要か？ (メンテナンスも優先度を考えられないか)

# 架設年次別 点検結果別 橋梁数（県管理）

## 富山県管理 橋梁数(100m以上)

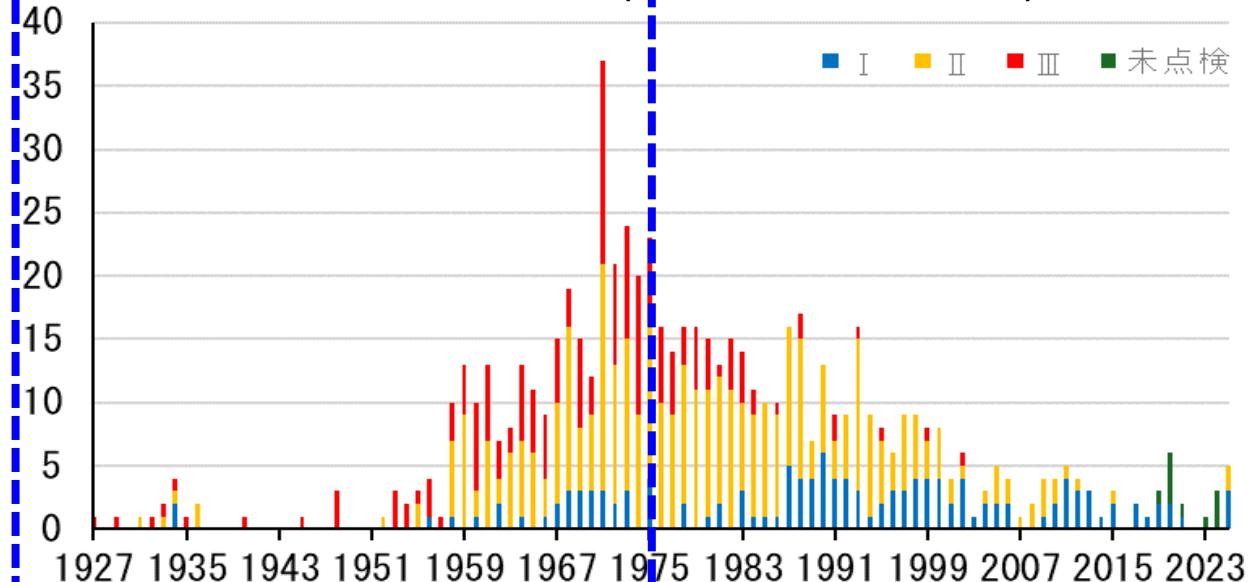


- I 健全
- II 予防保全段階
- III 早期措置段階
- IV 緊急措置段階

橋長100m以上  
橋梁数 : 168橋

架設50年経過橋数  
2025年 74橋  
→2035年 111橋

## 富山県管理 橋梁数(15m以上100m未満)



橋長15m以上100m未満  
橋梁数 : 607橋

架設50年経過橋数  
2025年 312橋  
→2035年 452橋

## 県道ネットワーク維持に必要な橋梁更新

# 富山大橋 4車線化へ

An aerial black and white photograph of a coastal industrial zone. In the foreground, several parallel railroad tracks run diagonally from the bottom left towards the center. To the right of the tracks, there's a complex network of industrial buildings, pipes, and structures. A large, prominent bridge is visible in the background, stretching across the horizon. The sky above is filled with scattered clouds.

訓練などから、都市部の橋では、八百ガル(震度7相当)に対応できる耐震性が求められている。

【北日本新聞1996年1月3日付】

# 耐震強化 洪滞を解消



2011年:新橋の供用開始、2015年:事業完了

1995年に架替え計画が報じられてから、2011年に新橋の供用開始、  
2015年の旧橋撤去完了(2015年)まで、20年を要した

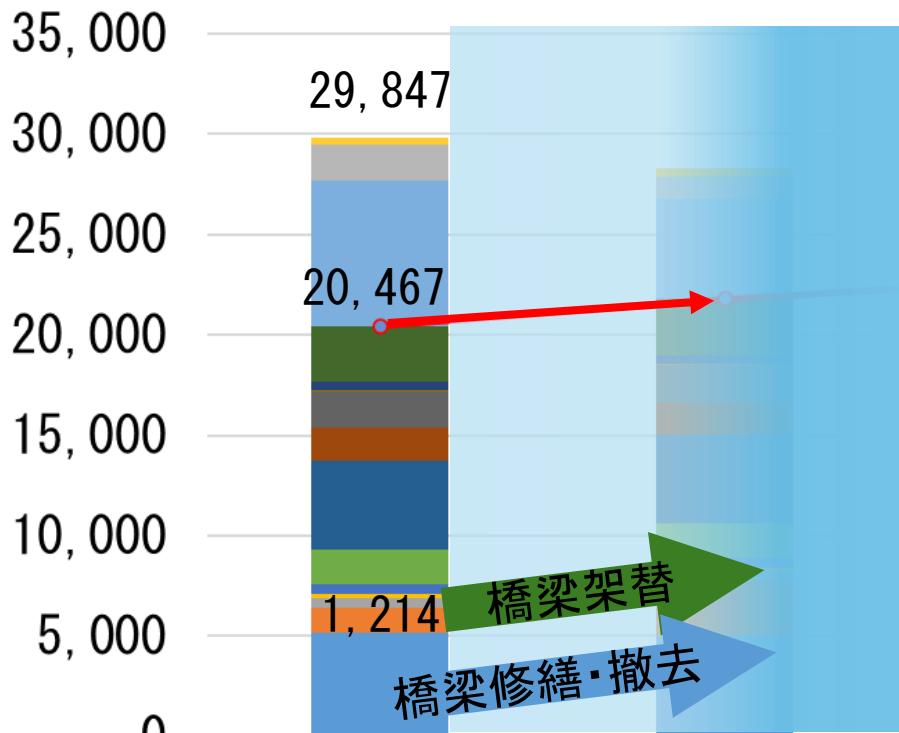
事業費は約240億円

老朽化の状況に鑑みると、早晚、各橋で更新検討が求められる

# 県の道路事業予算と橋梁修繕更新

百万円

## 道路事業予算



道路改良	道路拡幅
	交通安全(歩道設置)
	バイパス・橋梁新設

現状維持ライン

維持・更新系	橋梁修繕・撤去
	橋梁架替
	トンネル老朽化対策
	道路付属物老朽化対策
	除雪機械購入

維持修繕	除雪
	災害防除
	舗装修繕
	道路付属物
	雪寒(消雪)

維持管理	区画線修繕
	路面清掃、路肩の除草、街路樹管理
	道路パトロール
	照明灯
	除雪情報システム



- 橋梁修繕・撤去
- 道路附属物 (ロックシェッド等)
- 道路附屬物
- 除雪情報システム
- 道路改良
- 維持・更新系予算計
- 橋梁架替
- 道路附属物 (スノーシェッド)
- 災害防除
- 除雪機械
- 歩道設置
- トンネル
- 舗装修繕 (2層)
- 雪寒 (消雪)
- 除雪
- 橋梁新設

## 道路ネットワーク維持、安全安心の確保を最優先に

### ◆道路ネットワークの維持・更新は、

- ・ライフサイクルコスト（LCC）を優先
- ・重要物流道路、緊急輸送道路などを優先

### ◆橋梁更新はできる限り平準化

⇒新設道路/改良は、防災・救急などに・・・

# 持続可能な道路ネットワーク維持のためには

方向転換には、「県民のインフラに対する理解と意識の醸成」が必要！

- ・令和7年8月、官民協働事業レビューにおいて「道路管理業務」を提案
- ・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作業現場を視察
- ・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、興味関心を持った。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。



道路維持作業の現地視察

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

安全・安心な県土の強靭化と  
地域の個性を支えるインフラへ