

富山県におけるインフラの 現状と課題

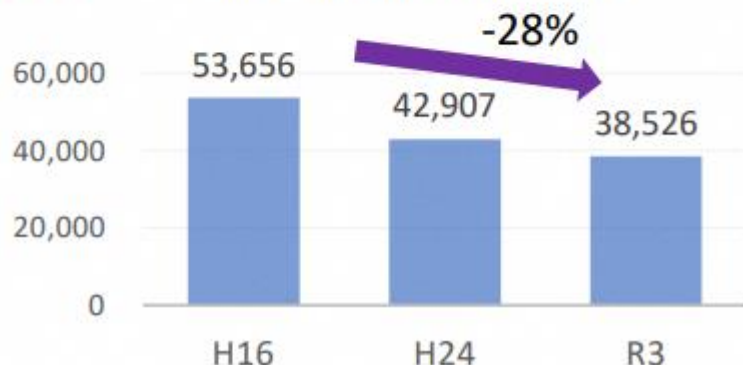
土木を取り巻く状況

出典：第2回未来へつなぐ行政サービスのあり方検討会 参考資料2

○県内建設業従事者及び県土木部の技術職員数は減少傾向。一方、維持管理が必要な公共インフラ施設は増加傾向にある

○人材

県内建設業従業者数（人）



出典：総務省・経済産業省 経済センサス-活動調査等

県土木部技術職員数（人）



○公共インフラ施設

道路管理延長（km）



河川管理延長(km)

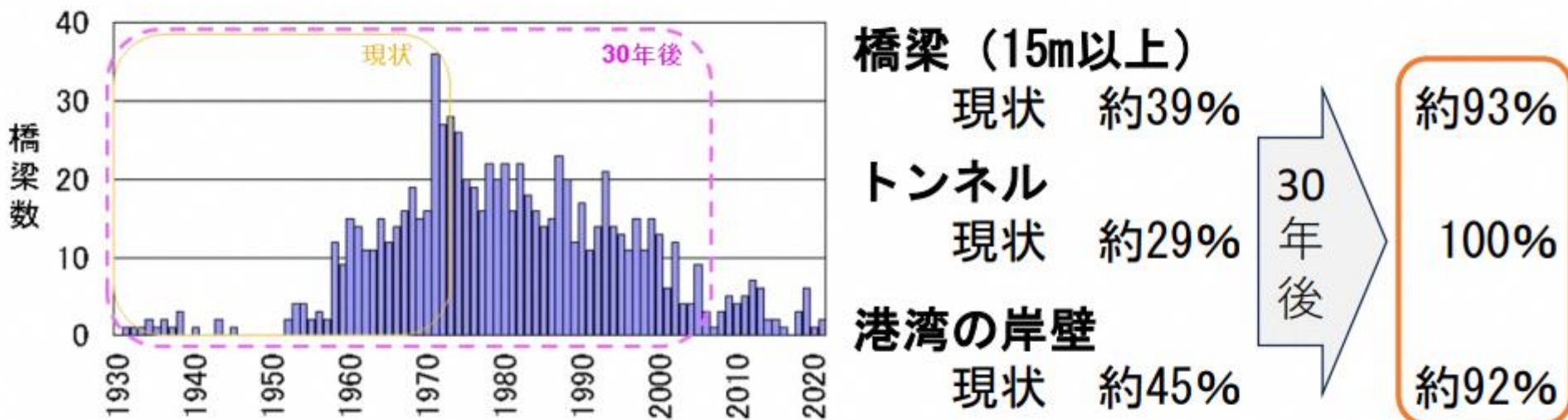


公共土木施設の状況

出典：第2回未来へつなぐ行政サービスのあり方検討会 参考資料2

○県が管理する橋梁などの公共土木施設は、戦後の高度経済成長期以降に整備されたものが多く、今後は高齢化した公共土木施設の急速な増加に直面する

建設後50年経過する公共土木施設(県管理)の推移(R6.4現在)



橋梁 (15m以上)

現状 約39%

トンネル

現状 約29%

港湾の岸壁

現状 約45%

30年後

約93%

100%

約92%

⇒人口減少下でも土木施設を計画的・効果的に維持管理していく必要



現状

○予算の推移

(参考)R6最終予算シェア
 道路 53%、河川(ダム) 19%
 海岸 2%、砂防 11%
 港湾 5%、空港 1%
 都市計画9%

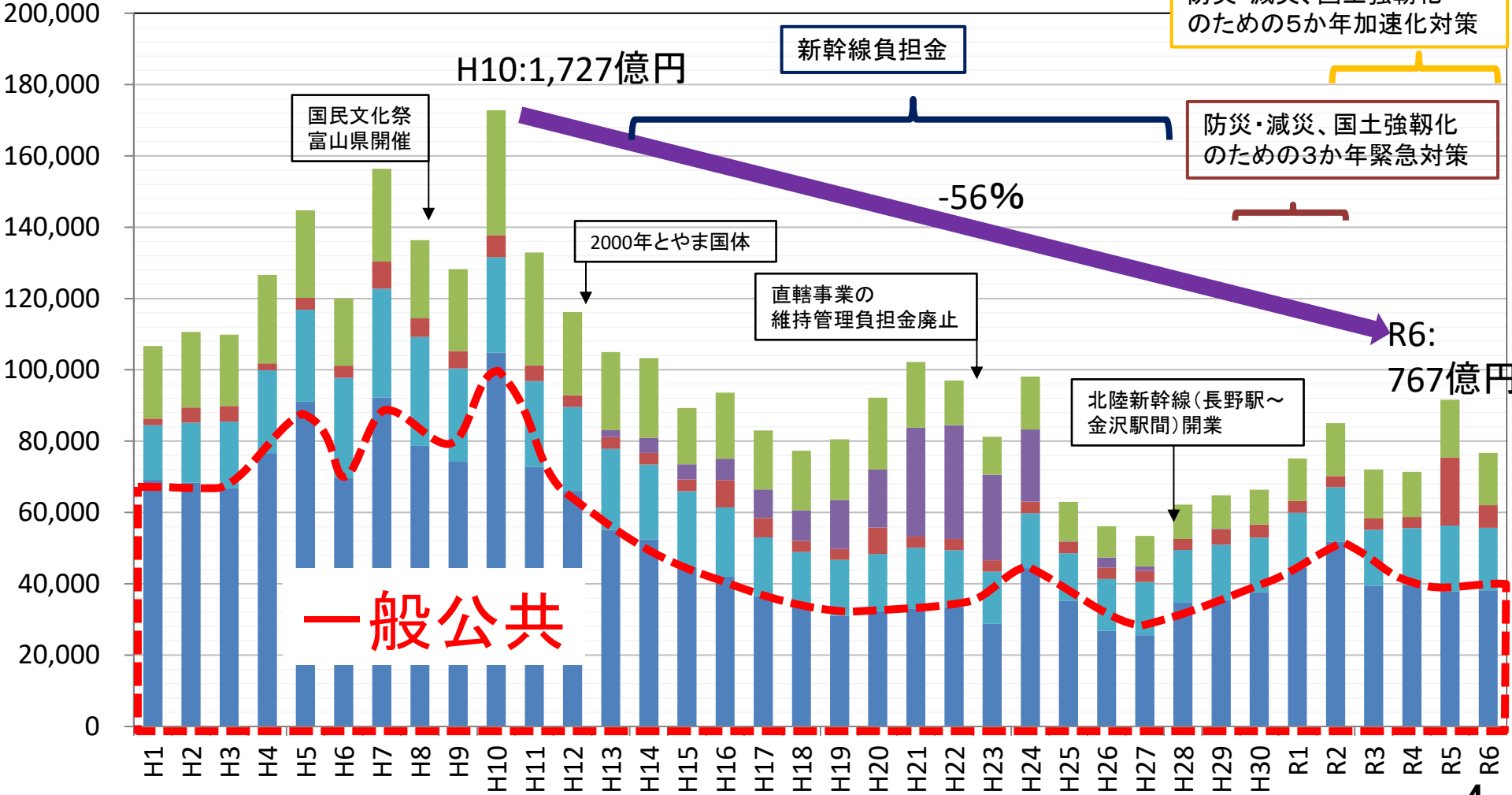
- 直轄負担金
- 新幹線負担金
- 公共災害
- 一般県単+地方特定
- 一般公共

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策

(百万円)

土木部(最終)

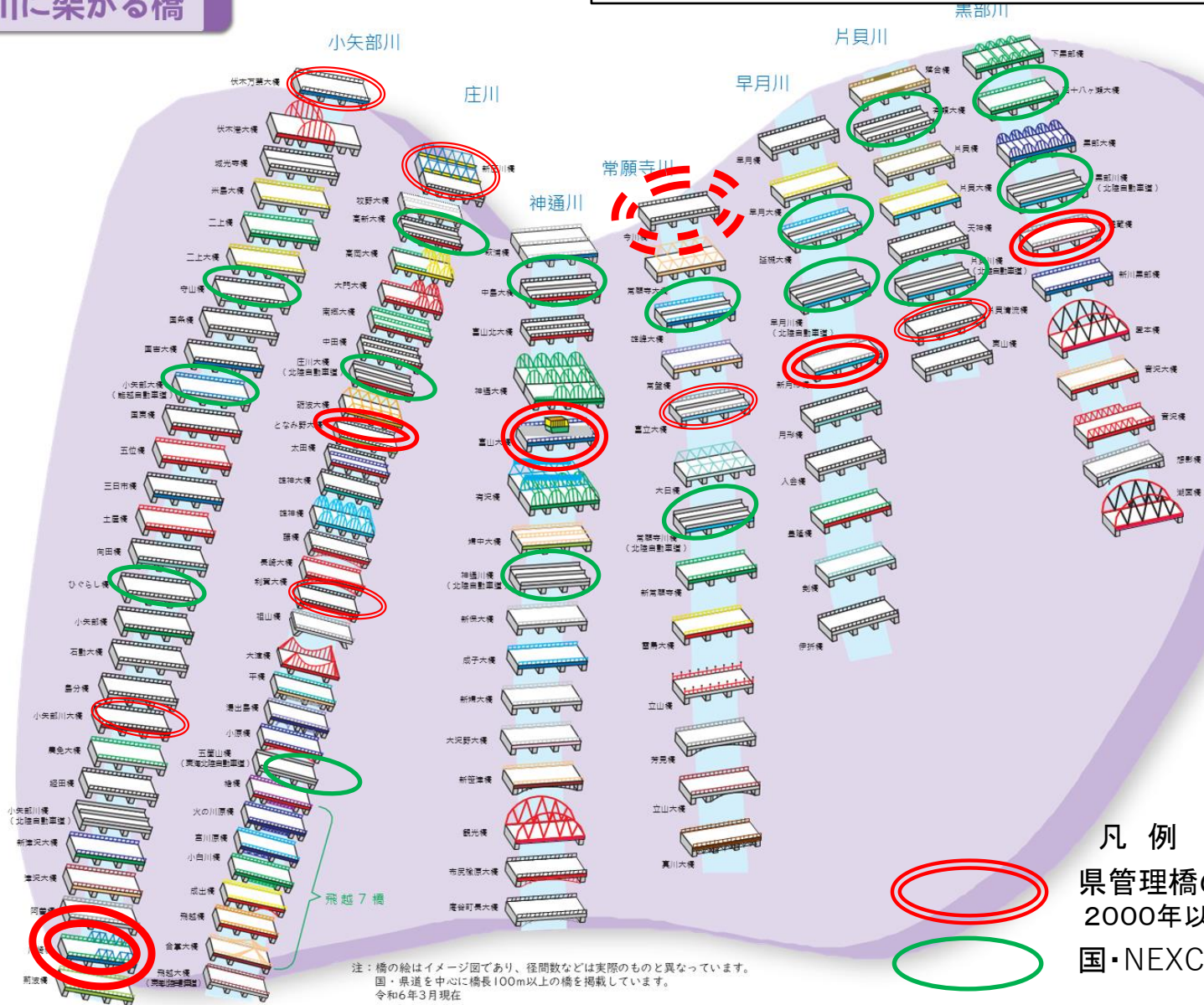


県内の主な橋梁一覽

(七大河川に架かる主な橋)

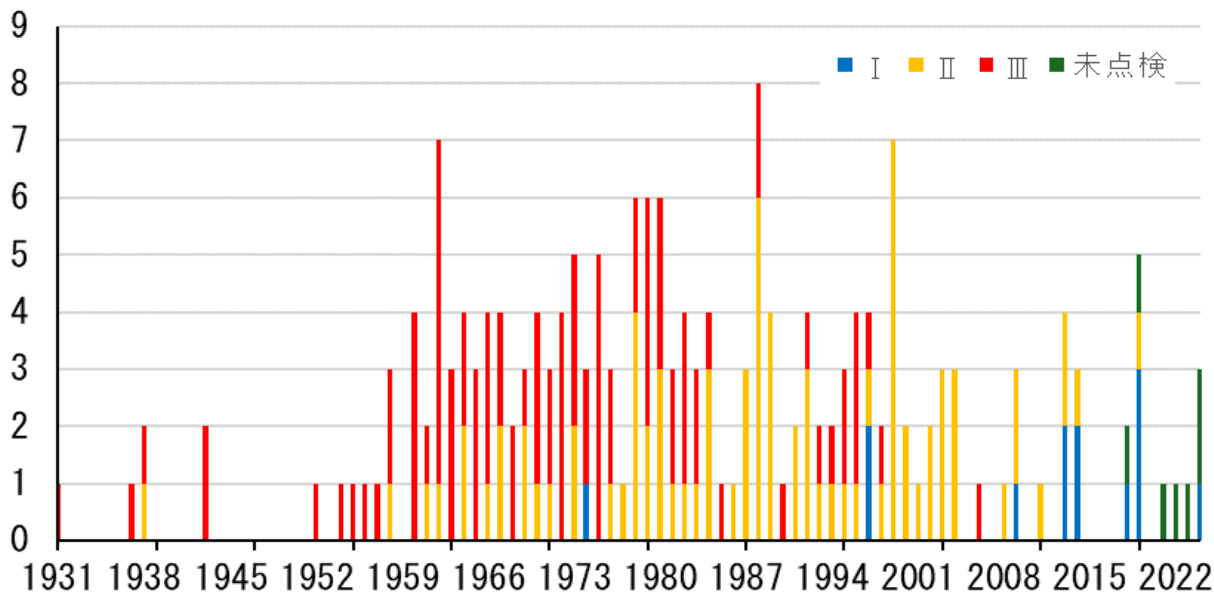
出典：第3回未来へつなぐ行政サービスのあり方検討会 資料3

七大河川に架かる橋



架設年次別 点検結果別 橋梁数 (県管理)

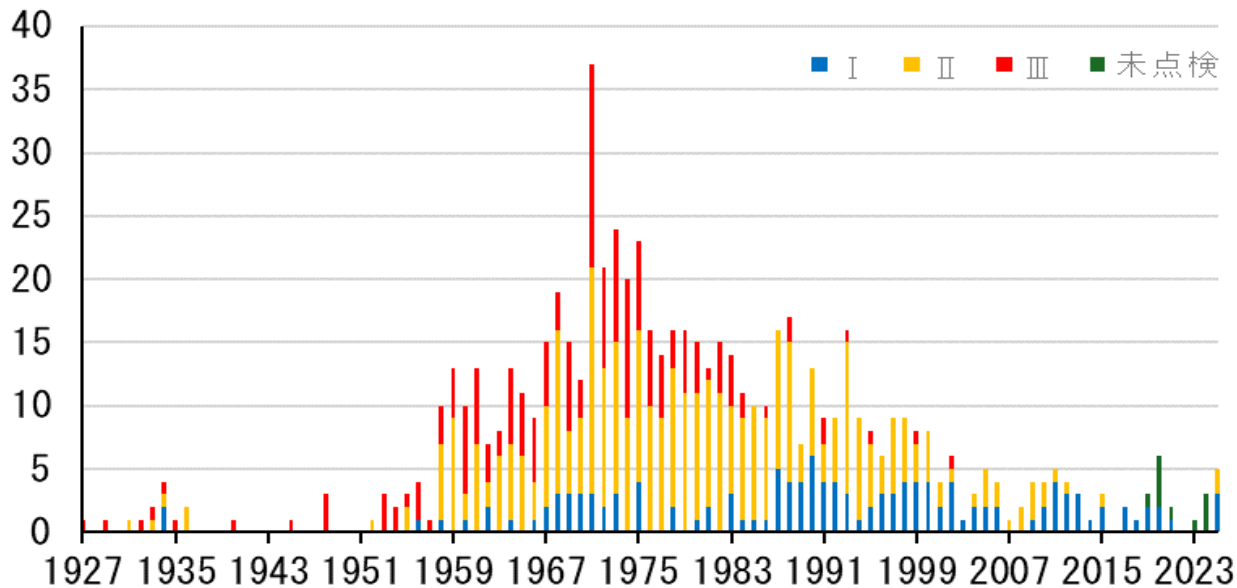
富山県管理 橋梁数(100m以上)



橋長100m以上
橋梁数: **195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: **679橋**

架設50年経過橋数
2025年 312橋
→2035年 452橋

富山県橋梁長寿命化修繕計画について

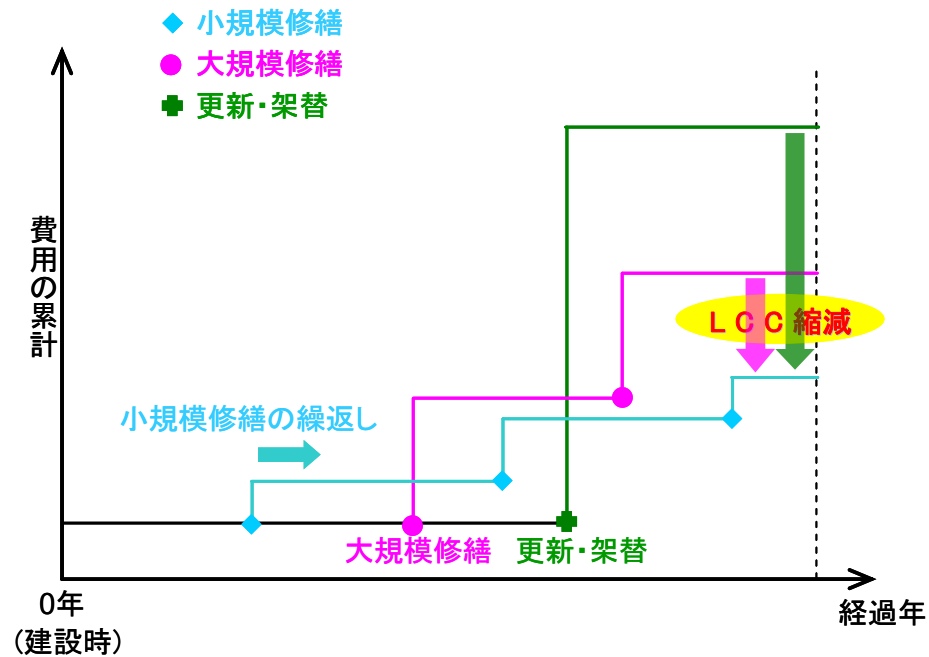
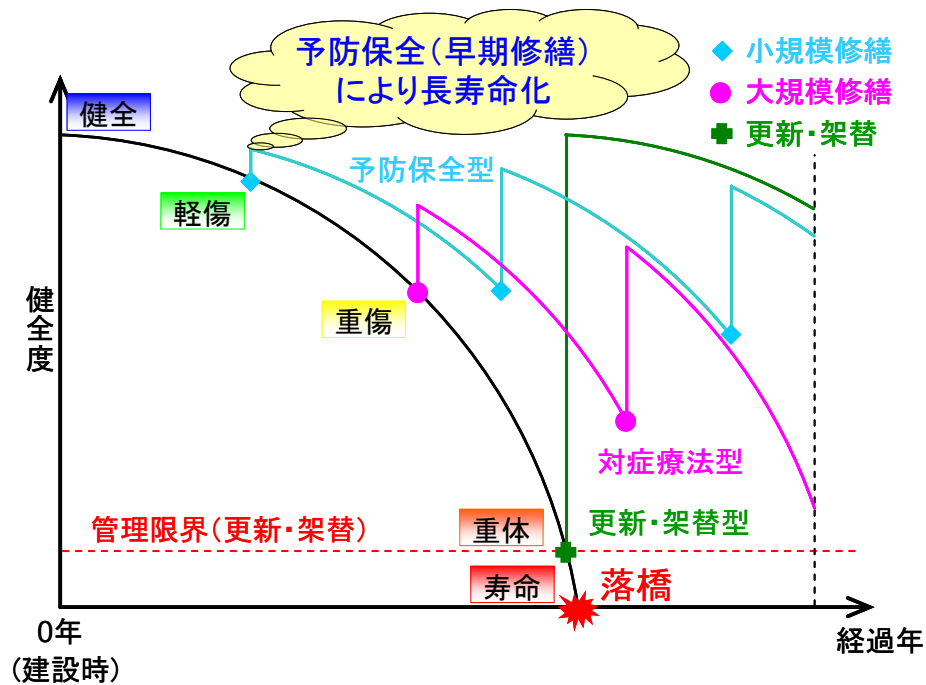
橋長2m以上の県管理道路橋は、3,474橋（令和7年3月末現在）あります。今後劣化する橋梁が急増し、修繕や更新が集中すると見込んでいます。

このため、対症療法的な維持管理から計画的かつ**予防保全的な維持管理へ転換**を図り、ライフサイクルコストの縮減と修繕・更新費用の平準化に努めています。

【参考】

橋長100m以上 : 195橋

橋長15m以上100m未満 : 679橋



橋梁における損傷事例



ひび割れ



鉄筋露出



鋼材腐食



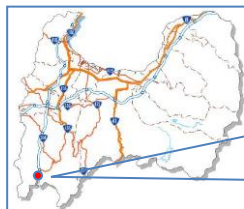
河床洗堀

国道156号 栢橋 床版取替工事（南砺市栢～西赤尾）

【全体事業概要】

事業名：道路橋りょう改築費
 路線名：一般国道156号
 箇所名：栢橋（こうずばし 南砺市栢～西赤尾）
 橋長：106.85m（3径間）幅員：9.5m
 事業期間：令和7年度～令和9年度（予定）
 工事内容：床版取替（第2径間のみ）
 現状：片側交互通行規制中（R6.4～）

【位置図】

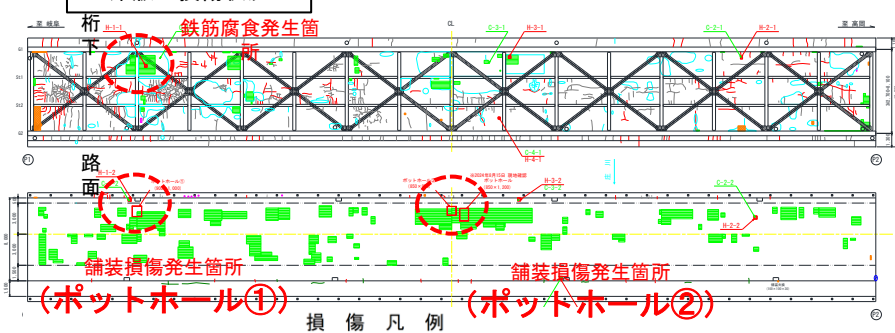


更新前に、修繕が必要な橋梁の例・・・栢橋（こうずばし）

片側交互規制中（R6.4～）

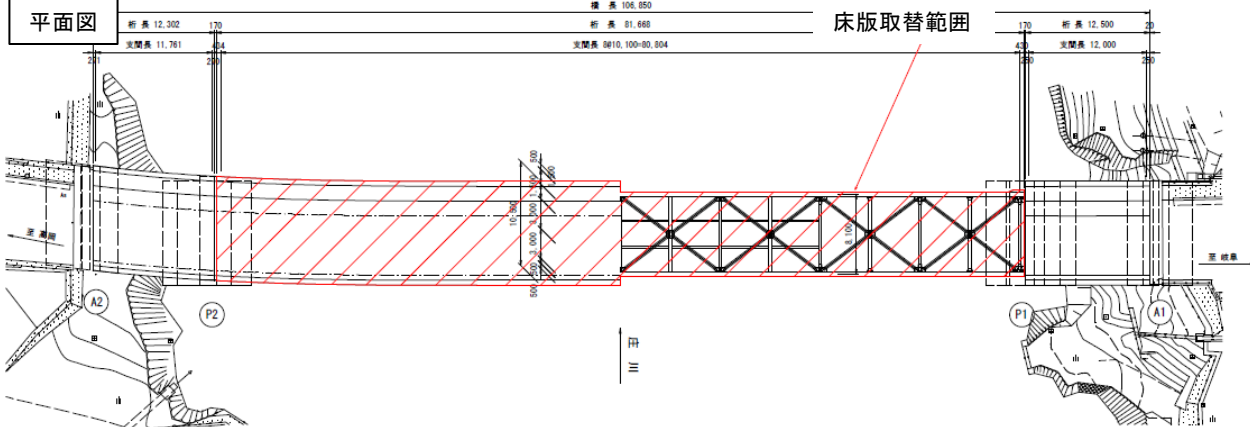


床版の損傷状況



ひびわれ (幅0.2mm未満)	剥離・欠損	漏水・滞水	鉄筋腐食 (減肉・孔食)
ひびわれ (幅0.2mm以上)	鉄筋露出	腐食 (減肉・孔食)	豆板・空洞
ひびわれ (幅1.0mm以上)	うき	その他	
遊離石灰を伴う ひびわれ	遊離石灰		

平面図



ポットホール①

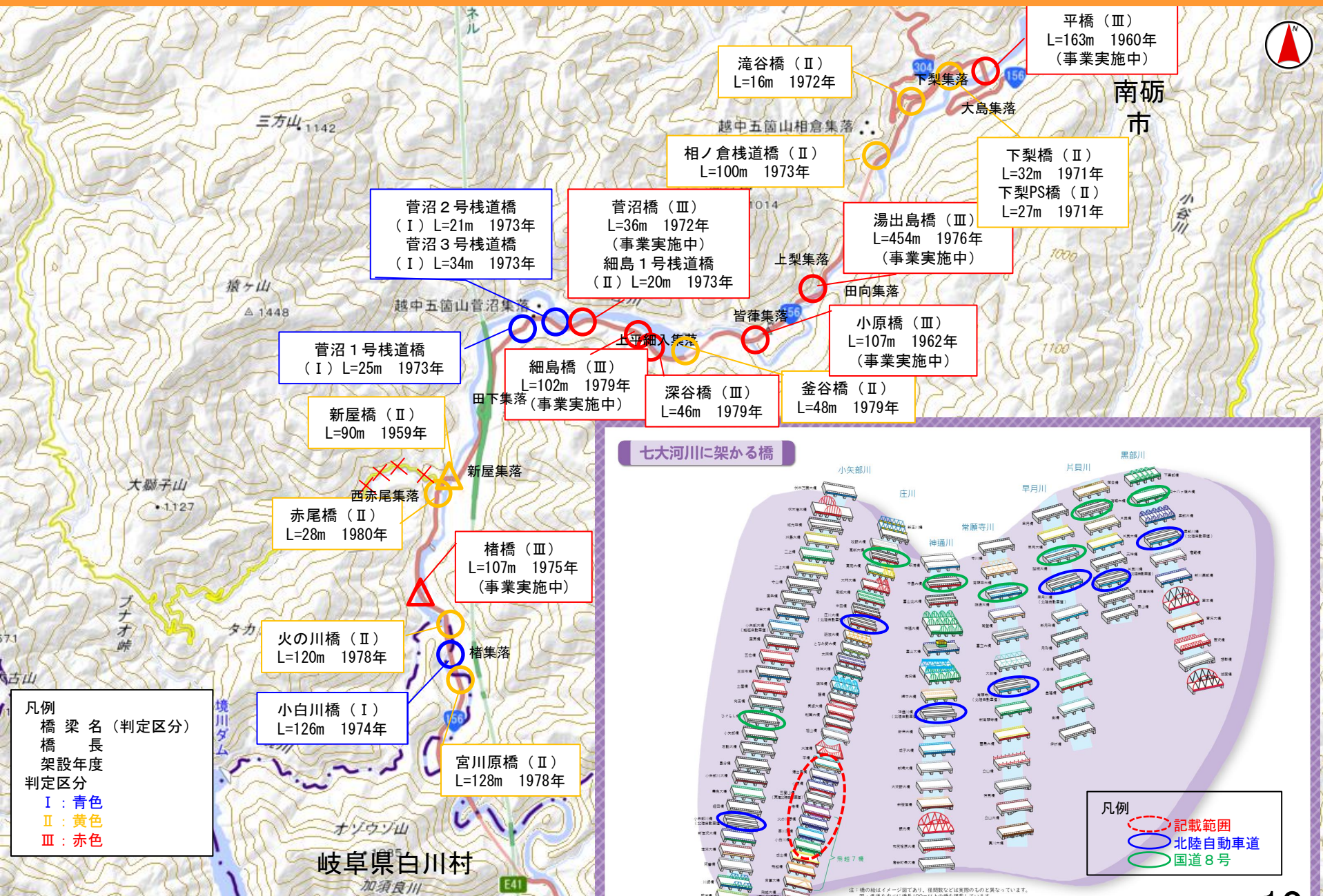


ポットホール②



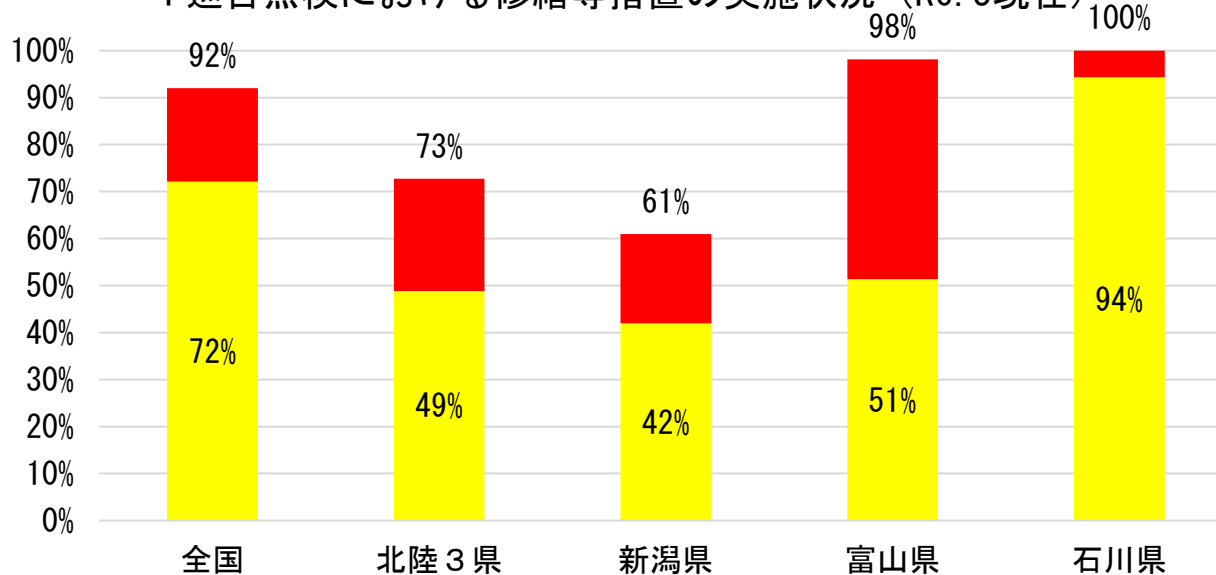
鉄筋腐食状況
 (床版はつり後)

国道156号の橋梁における点検結果

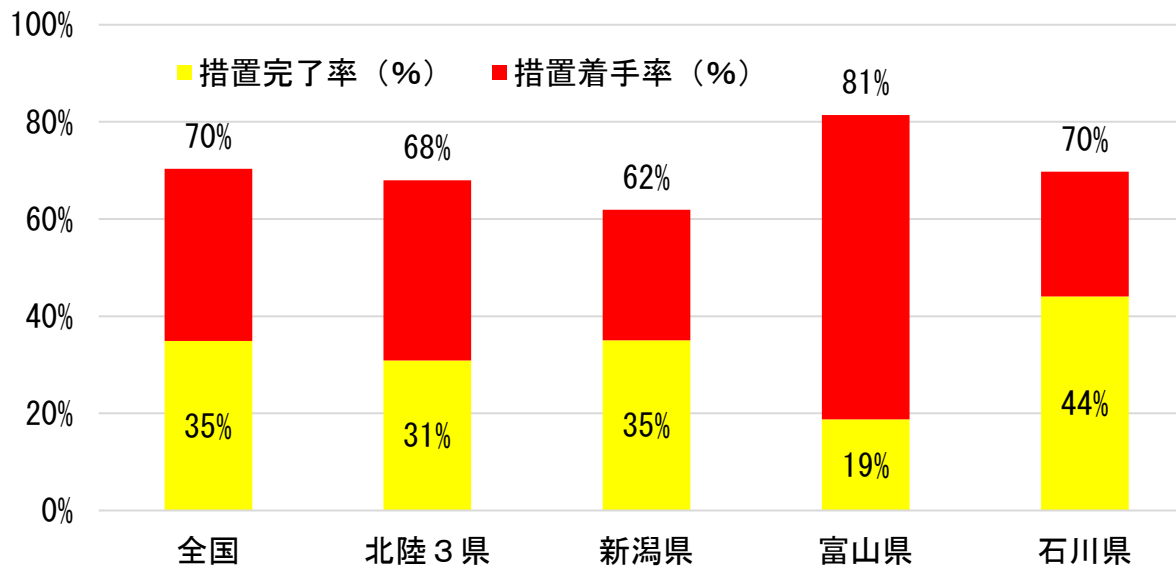


判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁における修繕等の処置状況

1 巡目点検における修繕等措置の実施状況 (R6.3現在)



2 巡目点検における修繕等措置の実施状況 (R7.3現在)



出典：道路メンテナンス年報 北陸版

全国：都道府県＋政令市
新潟県：新潟県＋新潟市

県管理橋梁更新費用について

出典：第3回未来へつなぐ行政サービスのあり方検討会 資料3

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

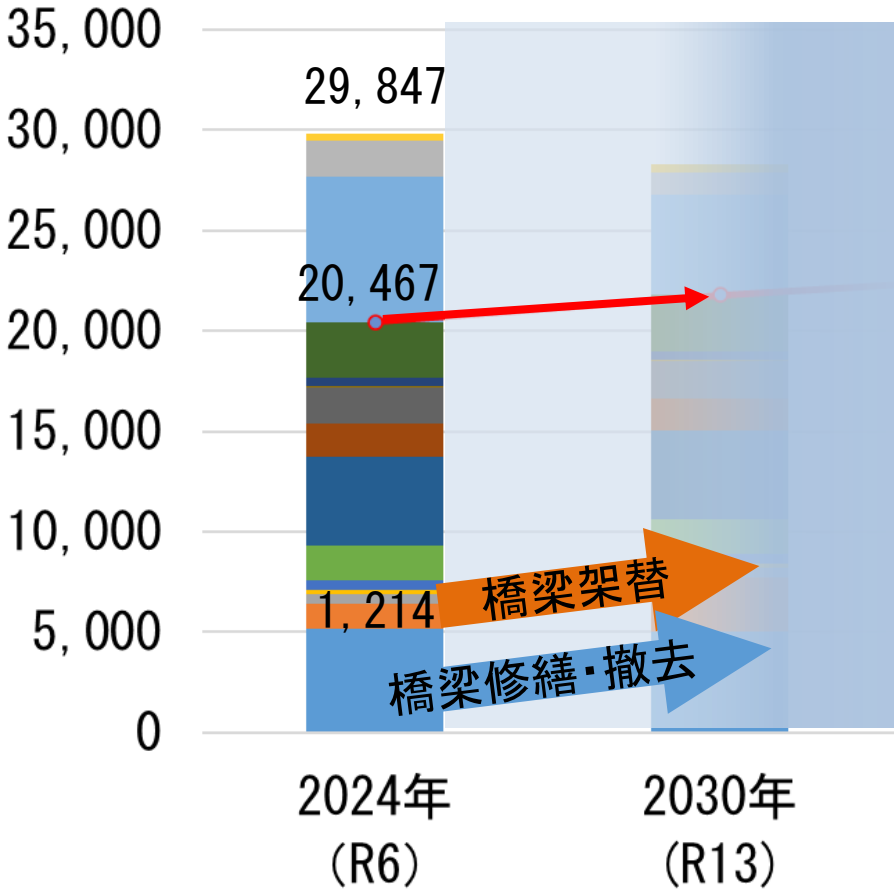
607橋の試算
計 6,345億円

計 約 1.3兆円/100年

県の道路事業予算と橋梁修繕更新

道路事業予算

百万円



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

メンテナンス	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
 - 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)
 - 道路附属物
 - 災害防除
 - 雪寒 (消雪)
 - 除雪情報システム
 - 除雪機械
 - 除雪
 - 道路改良
 - 歩道設置
 - 橋梁新設
- 維持・更新系予算計

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・・・

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、多くの人に関心を持ち、意識が上がってくると思う。
- ・自分とは関りが無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。

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

検討会での議論の整理（ソフト面・ハード面）

出典：未来へつなぐ行政サービスのあり方検討会中間とりまとめ資料編

○人材資源・ノウハウの共有化（サービスを提供する人や方法からなるソフト面に着目）

- ・AI・デジタル技術等を最大限活用し、生み出された余力で人にしかできない業務に重点化
- <特に専門職について> ※災害時・緊急時と通常時との場合分け

(1)災害時、緊急時の対応

- 経験・ノウハウを蓄積した人材をプールし、必要に応じて派遣することも必要

(2)通常時

- 業務内容や類似性、適正規模等を考慮し、県・市町村間の役割分担を整理。

県内リソーストータルでどう効率化を図れるか、働き方改革の面も含め検討してはどうか。

○施設・インフラの適正・最適化（サービスを生み出す礎となるハード面に着目）

- ・公共インフラのあり方 ～ネットワークで機能することに配慮～

- インフラを新しくつくることから、維持・修繕中心にシフトしていく必要
- 事例を積み上げ、優先順位づけのルールづくりが必要（富山市等の先進例を参考）
- 県民・利用者目線で、管轄を越えた一体管理（群マネ等）などの検討が必要

・公共施設マネジメント

- 主に職員が利用、オンライン等で代替可能な窓口 ⇒ ハードの集約・統合もあり得る。
- 施設に来ることに意義のある場所 ⇒ 機能・ソフト面で官官連携・分担もあり得る。
- 県全体で適正規模・配置を考えることも視野に（市町村に負担を押し付けない）

※新しい価値や機能を創出する投資は必要。ただし、適正・最適化の観点を踏まえることが重要

1 優先順位付けをルール化

- ・道路（橋梁）の中には、高速道路の代替機能を有しているものもあり、そういったものは災害時の輸送や安全・安心の観点から必要。将来、自動運転が進んでも必要なインフラではないか。「命に関わらない分野の予算」を削って、こうした予算にシフトさせる選択肢もある。
- ・インフラはハコモノ施設と違い、単体ではなくネットワークで機能するため、単純な統廃合は難しい面がある。
- ・橋梁数が多い富山県に合ったやり方でマネジメントを計画していくべきではないか。

2 インフラを新しくつくることから、維持・修繕中心にシフト

- ・事前に修繕し長寿命化を図る「予防保全」の視点での維持管理が必要。
- ・すべての橋梁を今と同じように更新するのは現実的ではない。データに基づき優先順位をつけ、地域住民の合意のもとで「架け替えない」選択も視野に入れるべき。
- ・新しいインフラをつくるより、今あるインフラを活かすことに方針転換すべき。インフラを減らすことを衰退ではなく機能の最適化と捉え「持続可能な省インフラ型社会」への移行を次世代への責任として推進すべき。

3 社会全体で、住民の皆さんも当事者意識をもち、自分事化を浸透

- ・身近な橋がなくなるのは不安だが、少しの迂回で済むのであれば許容しなければならないか。
- ・インフラ施設の現状を県民の皆さんに知ってもらうことが重要。