

名古屋高速道路公社  
インフラ長寿命化計画（行動計画）

平成27年度～平成32年度

平成28年 3月  
名古屋高速道路公社

## 目次

<u>I. はじめに</u> . . . . .	1
<u>II. 名古屋高速道路公社の役割</u> . . . . .	3
<u>III. 計画の範囲</u> . . . . .	4
1. 対象施設 . . . . .	4
2. 計画期間 . . . . .	4
<u>IV. 名古屋高速道路の現状と課題</u> . . . . .	5
1. 点検・診断／修繕等 . . . . .	7
(1) 点検・診断 . . . . .	7
(2) 修繕等 . . . . .	7
(3) 技術力の確保 . . . . .	8
(4) 予算に関する措置 . . . . .	8
(5) 関係者間との連携強化 . . . . .	8
(6) 構造物への劣化抑制対策 . . . . .	8
2. 基準類の整備 . . . . .	8
(1) 基準類の整備状況 . . . . .	8
(2) 省令の制定に対応した点検要領の改訂 . . . . .	8
3. 情報基盤の整備と活用 . . . . .	8
(1) 情報基盤の整備 . . . . .	8
(2) 情報の活用 . . . . .	9
4. 個別施設計画の策定・推進 . . . . .	9
5. 新技術の導入 . . . . .	9
6. 予算管理 . . . . .	10
7. 体制の構築 . . . . .	10
<u>V. 中長期的な修繕等のコストの見通し</u> . . . . .	11
<u>VI. 必要施策に係る取組の方向性</u> . . . . .	12
1. 点検・診断／修繕等 . . . . .	12
(1) 適切な点検・診断、計画的な修繕 . . . . .	12
(2) 大規模修繕工事の着実な推進 . . . . .	12

(3) 技術力の確保	14
(4) 他の施設管理者との相互連携による維持管理情報の共有	14
(5) 構造物への劣化抑制対策	14
<b>2. 基準類の整備</b>	14
(1) 新技術や新たな知見等の基準類への反映	14
(2) 具体的な取組	14
<b>3. 情報基盤の整備と活用</b>	15
(1) 蓄積したデータの情報管理と活用	15
(2) 具体的な取組	15
<b>4. 個別施設計画の策定・推進</b>	15
(1) 計画の策定	15
(2) 具体的な取組	15
<b>5. 新技術の導入</b>	15
(1) 新技術の導入	15
(2) ニーズと技術シーズのマッチング等	15
(3) 具体的な取組	15
<b>6. 予算管理</b>	16
<b>7. 体制の構築</b>	16
<b><u>VII. フォローアップ計画</u></b>	17

## I. はじめに

名古屋高速道路公社（以下、「公社」という。）が管理する名古屋高速道路は、昭和 54 年 7 月の高速 3 号大高線（高辻～大高間（10.9km））の開通に始まり、平成 25 年 11 月には現計画延長 81.2km の全線を開通させ、中日本高速道路株式会社が管理する伊勢湾岸自動車道や名二環、東名阪自動車道、東名高速道路、名神高速道路などの高規格幹線道路と一体となって、「モノづくり産業」が集積する名古屋都市圏の生活と社会経済活動を支える重要な社会基盤としての役割を担っている。

名古屋高速道路は、昭和 54 年 7 月の高速 3 号大高線の第 1 期開通以来、36 年（平成 27 年度末時点）が経過し、構造物の損傷数は年々増加傾向にある。構造物の損傷については、計画的に補修工事を実施しているものの、今後も更に増加していくことが想定され、維持管理に係る費用は将来的に増大していくことが懸念される。

このような状況の中、公社では平成 25 年 7 月 30 日に学識経験者等による「名古屋高速道路の長期維持管理及び大規模修繕等に関する技術検討委員会」を設置し、将来（概ね 100 年間）にわたって利用者や第三者の安全、安心、快適を確保するための、今後の維持管理のあり方等について平成 26 年 3 月 20 日に提言を受けた。この提言を踏まえ、より具体的な計画として、平成 27 年 7 月 8 日に「名古屋高速道路の大規模修繕計画」を公表し、その取組に着手したところである。

一方、政府の取組として、平成 25 年 10 月 4 日、「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」が設置され、同年 11 月 29 日には、国民生活やあらゆる社会経済活動を支える各種施設をインフラとして幅広く対象とし、戦略的な維持管理・更新などの方向性を示す基本的な計画として「インフラ長寿命化基本計画（以下、基本計画という）」が取りまとめられた。今後は、国を始め、地方公共団体や民間企業などの様々なインフラの管理者が一丸となって戦略的な維持管理・更新などに取り組むことにより、国民の安全・安心の確保、中長期的な維持管理・更新などに係るトータルコストの縮減や予算の平準化、メンテナンス産業の競争力確保を実現する必要があるとしている。

また、国土交通省は、平成 24 年 12 月 2 日に発生した中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故の教訓を踏まえ、このような事故を二度と起こさないよう、平成 25 年を「社会資本メンテナンス元年」と位置付け、「社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置」を取りまとめ、これに基づく取組を進めるとともに、「インフラ長寿命化計画（行動計画）平成 26 年度～平成 32 年度」（平成 26 年 5 月 21 日 国土交通省）が策定されたところである。

このような背景を踏まえ、公社においても、管理・所管するあらゆるインフラの維持管理を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を示す計画として、「名古屋高速道路公社インフラ長寿命化計画（以下、「行動計画」という。）」を策定する。

行動計画は、道路構造物のきめ細やかな点検、適切な補修・補強、長期的な安全性を確保するための大規模な修繕、維持管理の高度化、効率化等の安全・安心を追求する取組を取り

まとめ、将来にわたって名古屋高速道路の機能を発揮するとともに、維持管理の高度化・効率化によるメンテナンスサイクルの継続的な発展につなげるものである。

## Ⅱ. 名古屋高速道路公社の役割

公社は、地方道路公社法（昭和 45 年法律第 82 号）の第一条において、「地方道路公社は、その通行又は利用について料金を徴収することができる道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等により、地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もって地方における住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的とする。」とされており、その目的を達成するための業務を行っている。

業務の実施にあたっては、道路整備特別措置法（昭和 31 年法律第 7 号）第十四条の規定に基づき、第十二条第 1 項の許可を受けて新設し、又は改築した道路については、料金の徴収期間の満了の日まで、当該道路の維持、修繕及び災害復旧を行うこととなるが、高速道路インフラの維持管理をよりの確に実施し、構造物の安全性を確保する責任を負う使命を担っている。

このため、本行動計画では、公社が取り組むべき施策の取りまとめを行い、インフラ長寿命化に向けた取組を強力的に推進する。

### Ⅲ. 計画の範囲

#### 1. 対象施設

公社が管理する施設のうち、法令等で位置づけられた施設を対象とする。具体的な対象施設（以下、「構造物」という。）は次表のとおり。

表-1 対象施設

対象施設	主な根拠（関連）法令等
道路施設（橋梁、トンネル、大型の構造物 （大型カルバート、門型標識等）等）	道路法第二条第1項

表-2 対象施設数（平成 28 年 3 月末現在）

路線名	橋梁※ （橋）	トンネル （本）	門型標識等 （基）	大型 カルバート （基）
高速都心環状線	9		50	
高速1号楠線	1		39	
高速2号東山線	3	2	35	2
高速3号大高線	4		50	
高速4号東海線	4		51	
高速5号万場線	4		29	
高速6号清須線	4		39	
高速11号小牧線	3		74	
高速16号一宮線	3		51	
[平面街路]			[32]	
合計	35	2	418 [32]	2

※橋梁の対象施設数は、路線別に、名古屋市内は区境で、名古屋市外は市・町境で分け、計上している。

#### 2. 計画期間

平成 27 年度（2015 年度）を初年度とし、基本計画に示されたロードマップにおいて、一連の必要施策の取組に一定の目処をつけることとされた平成 32 年度（2020 年度）までを計画期間とする。

#### IV. 名古屋高速道路の現状と課題

名古屋高速道路は、昭和 54 年 7 月の高速 3 号大高線（高辻～大高間：10.9km）の開通に始まり、平成 25 年 11 月には現計画延長 81.2km の全線が開通しており、最初の開通から約 36 年が経過している。

現在、経過年数 30 年以上の構造物が約 2 割（約 15.0km）、20 年以上が約 5 割（約 37.9km）を占めている。構造特性として、都市内高速道路という立地条件から高架構造は約 92%にあたる 74.9km、トンネル・半地下構造は約 8%にあたる 6.3km となっており、構造物で構築された比率は 100%である。

また、名古屋高速道路は 1 日平均約 32 万台のお客様にご利用いただいております。道路延長は名古屋市内の幹線道路約 571km のうち約 60km と約 10%程度であるが、道路交通需要を示す走行台キロでは約 18%を占めるなど、名古屋都市圏の生活と社会経済活動を支える重要な社会基盤となっている。

このような状況の中、将来にわたって名古屋高速道路を安全・安心・快適にご利用いただくためには、現在直面している課題を明らかにし、構造物のきめ細やかな点検、適切な補修・補強、長期的な安全性を確保するための大規模修繕、維持管理の高度化、効率化等により安全・安心を確保する取組を推進する必要があります。

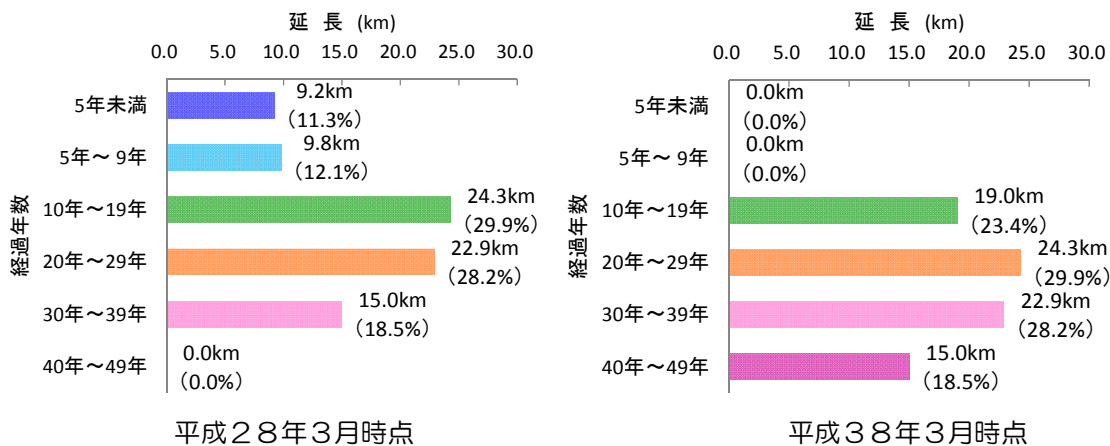


図-1 現在と 10 年後の名古屋高速道路の経過年数



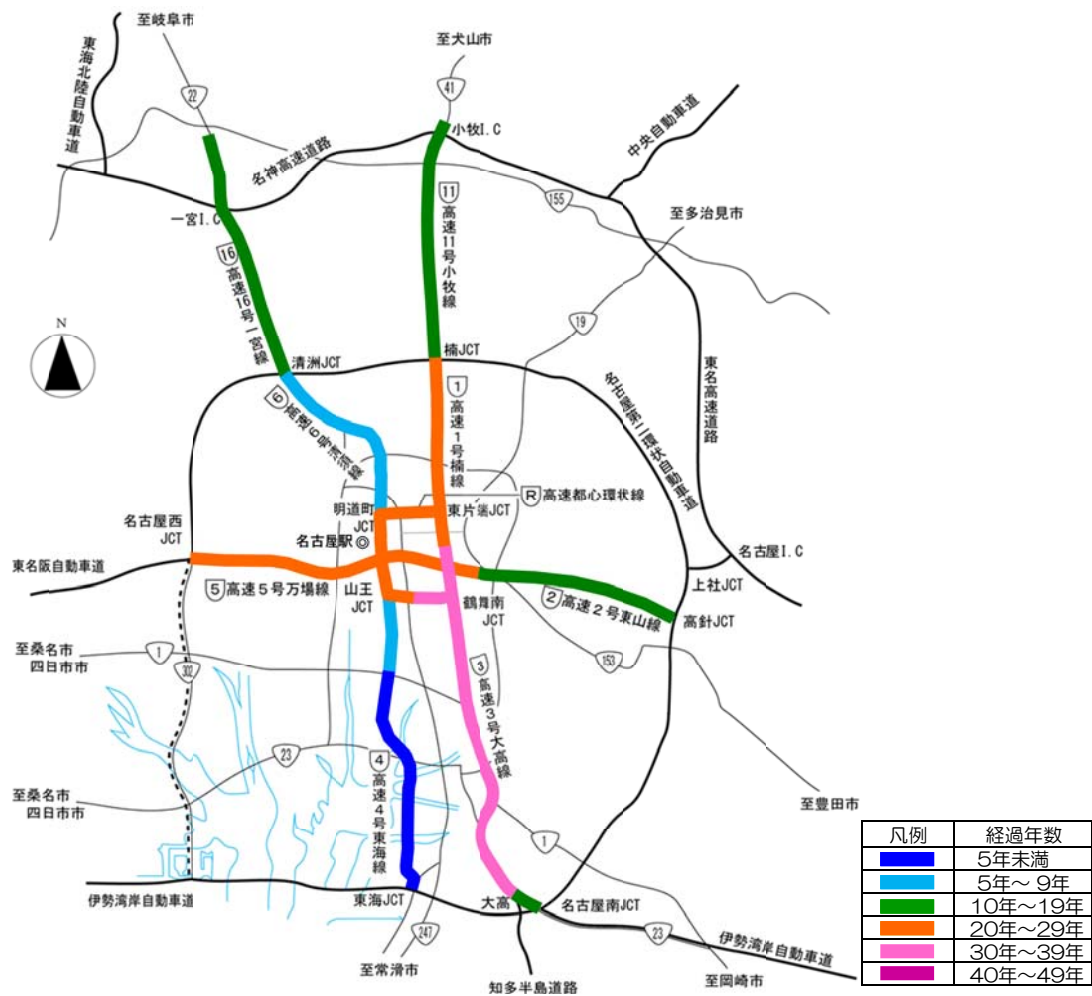
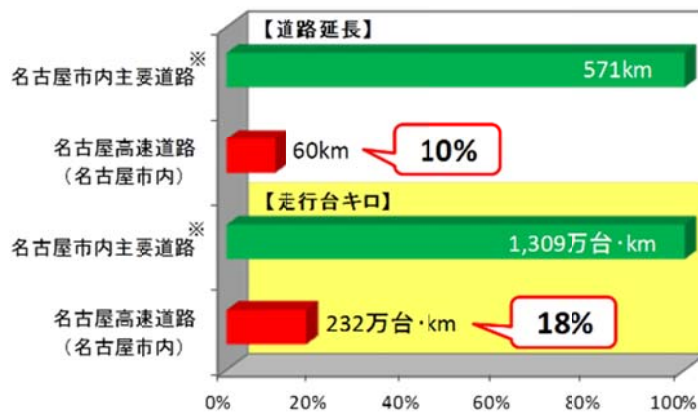


図-2 名古屋高速道路の経過年数（平成28年3月時点）



○名古屋市内主要道路：高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道を対象としている。  
 ○走行台キロとは、道路交通の総量を表す場合に用いる指標である〔走行台数（台）×走行距離（km）〕。  
 ○走行台キロ：平成22年道路交通センサスを基に算出している。

図-3 名古屋市内における道路延長と走行台キロ

## 1. 点検・診断／修繕等

### (1) 点検・診断

名古屋高速道路では、各構造物の損傷を適時・適切に把握するために、立地条件や構造に応じて適切な手法・頻度により点検・診断を実施している。今後は、より一層効率的かつ的確に実施できる取組が必要である。

#### ■日常点検

- ・路上点検：高速道路上を巡回車で走行して目視等により行う点検
- ・路下点検：高架下や管理用通路から目視等により行う点検
- ・漏水点検：排水施設及び伸縮装置等からの漏水を雨天時に目視等により行う点検

#### ■定期点検

検査路や高所作業車を使用して構造物に近接し、目視等により行う点検等

#### ■臨時点検

台風、地震等の災害発生時に、構造物の健全性等を把握するために行う点検等



日常点検（路上点検）

日常点検（路下点検）

定期点検

図-4 点検の実施状況

### (2) 修繕等

高齢化が進む膨大な高速道路資産に対し、安全・安心の確保と維持管理コスト低減の両立を図りながら、その機能を将来にわたって確保するため、点検～診断～措置～記録というメンテナンスサイクルを構築し、維持管理を実施している。

発見された損傷に対しては、進行を防ぎ、機能を保持・回復させる補修を実施しているが、近年、構造物の高齢化等に伴い補修が必要な損傷が増加傾向にある。

したがって、構造物の状況に応じて、予防的な観点をとり入れ、構造物の性能・機能を回復するとともに、新たな損傷の発生を抑制し、構造物の長寿命化を図る必要がある。

特に、古い基準で設計された構造物は、部分的な補修等を実施しているものの、繰り返し補修を実施しても構造物の健全性を引き上げることが困難であり、今後、通行止め等が発生するような重大な損傷や、第三者に被害を及ぼす損傷に進展する恐れがある。このような箇所については、長期耐久性を確保するため、計画的かつ着実に大規模修繕を実施することが必要である。

### (3) 技術力の確保

より効率的かつ経済的に構造物の健全性を確保するためには、精度の高い点検、的確な診断、確実な修繕を行うための高い技術力が必要であり、一定程度の経験に基づくノウハウを持った人材の確保・育成、技術等の蓄積がより一層必要不可欠である。

### (4) 予算に関する措置

構造物の高齢化とともに顕在化する損傷が増加傾向にある現状を踏まえ、今後も持続的かつ着実にメンテナンスサイクルを進めるための予算の見通しと確保が必要である。

### (5) 関係者間との連携強化

構造物の管理については、関係者が多岐にわたっており、適切な点検・修繕に向けた協議・調整を図ることが必要である。

### (6) 構造物への劣化抑制対策

名古屋高速道路の構造特性や地域特性等を踏まえ、構造物の劣化要因を分析した上で必要な対策や取組を検討する必要がある。

## 2. 基準類の整備

### (1) 基準類の整備状況

維持管理に必要な基準類は、構造物の特性を踏まえ、新設から日常の維持管理、定期的な点検・診断、修繕に至る各段階で整合性を図りながら、体系的に整備していく必要がある。

メンテナンスサイクルの取組をより確実に進めるためには、点検・診断手法の改善や修繕に関する新たな技術や知見を積極的に活用するとともに、これらを速やかに基準類に反映していく必要がある。

### (2) 省令の制定に対応した点検要領の改訂

「道路法施行規則の一部を改正する省令（平成 26 年 7 月 1 日施行）」を踏まえ、点検要領の改訂を実施しており、今後も必要に応じて運用上の課題等について精査し、適宜検討する必要がある。

## 3. 情報基盤の整備と活用

### (1) 情報基盤の整備

構造物の点検・診断による損傷状況の情報及び構造物の修繕等の実施情報を会社の情報データベースである「維持管理業務支援システム」に逐次蓄積している。

今後、ICT（Information and Communication Technology）等の技術を活用するな

ど、必要な情報を効果的・効率的に収集していく取組が必要である。

また、蓄積された情報を効果的・効率的に活用するための情報管理が必要である。

## (2) 情報の活用

蓄積した情報を活用するためには、システムの利便性や汎用性を高めていく取組が必要である。

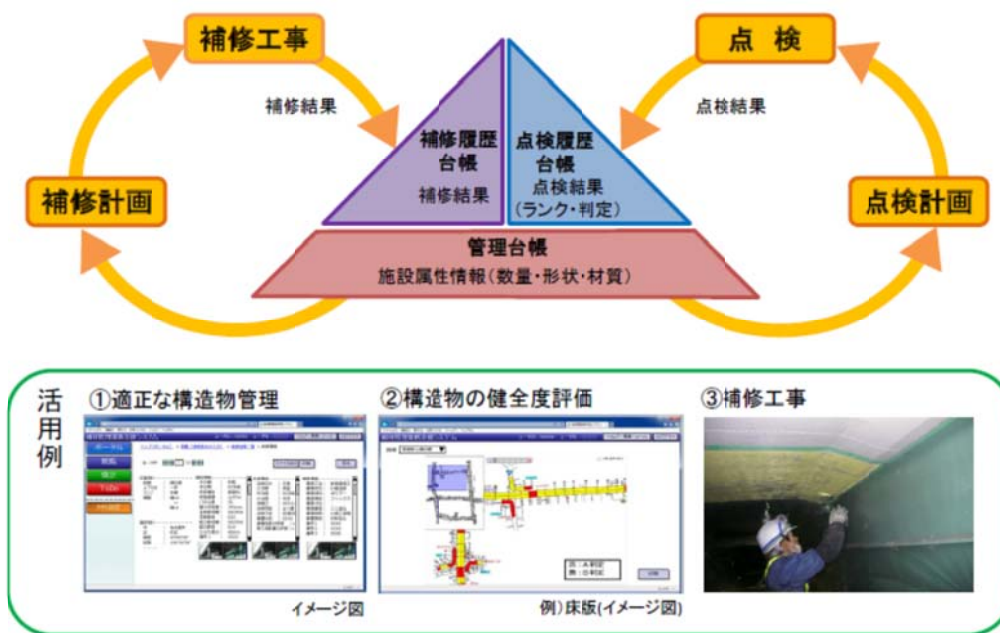


図-5 維持管理支援システムの概念図とその活用例

## 4. 個別施設計画の策定・推進

きめ細やかな点検、的確な診断、適切な修繕を実施するためには、点検・診断等の結果を踏まえ、個別施設毎の具体的な対応方針を定める計画として個別施設計画を策定し、これに基づき計画的に実施していく必要がある。

計画の策定には、点検結果に基づき、対策の優先順位を付け、修繕等の対策費用を把握したうえで計画的に対策を実施していくことが重要である。

また、構造物の状態は、経年劣化や疲労等によって時々刻々と変化することから、定期点検サイクル等を考慮の上、点検結果等を踏まえて計画を適宜精査することが必要である。

## 5. 新技術の導入

名古屋高速道路は都市内高速道路であり、空間等の制約や、都市機能、周辺環境への影響などにより作業の実施が困難な場合があるため、これらの課題を克服し、より確実な維持管理のためには、一層の新技術の導入を進めていく必要がある。

また、新技術を広く現場に展開していくために、新技術についての情報収集やその活用を推進する必要がある。

## 6. 予算管理

構造物の高齢化や維持管理対象物の増加に伴う維持管理コストの増大に対し、限られた予算の中で構造物の修繕等を計画的に行うためには、修繕等に係るトータルコストの縮減を図り、費用の平準化に努めることが重要である。

修繕等に係る費用の平準化を図るためには、点検・診断を通じて把握した劣化・損傷に対し、構造物毎に対応の緊急性や対策費用を検討の上、将来必要となる費用の全体を見通しながら優先順位を検討し、計画的に行っていく必要がある。

今後、個別施設計画に基づく適切な修繕を実現するためには、対策費用算定の精度向上と費用の平準化やコスト縮減により財源の確保を図るなど、全体を通して高齢化や維持管理対象物の増加に伴う維持管理コストの増大に対して適切な予算管理による計画的な修繕にいかに対応していくかが課題である。

## 7. 体制の構築

道路の安全・安心を追求し、きめ細やかな点検、的確な診断、適切な修繕を実施するためには、一定の技術的知見に基づき、基準類を体系的に整備するとともに、それらを正確に理解し、的確に点検・修繕等を実行することが不可欠である。また、新技術の導入により、メンテナンス技術の高度化が期待される中、それらを現場で有効に活用し、最大限の効果を発揮することが求められる。

今後もメンテナンスサイクルを継続的に進めるため、技術者の育成や技術力の向上、新たな技術やノウハウの蓄積、新技術導入を図るための体制の強化及び業務プロセスの確立が必要である。

## V. 中長期的な修繕等のコストの見通し

維持管理に係る費用の縮減・平準化を図り、必要な予算の確保を進めていくためには、中長期的な将来の見通しを把握し、それを一つの目安として、戦略を立案し、必要な取組を進めていくことが重要である。

しかし、今後開発・導入される新技術や予防的な観点を取り入れた対策による維持管理に係る費用の低減の可能性や、長寿命化効果等、不確定な要素は多い。

今後、維持管理の取組を立案・実行するためには、構造物の実態を把握して、個別施設計画を策定し、中長期的な維持管理のコストの見通しをより確実に推定する必要がある。

## VI. 必要施策に係る取組の方向性

「Ⅳ. 名古屋高速道路の現状と課題」を踏まえ、お客様に安全で安心な名古屋高速道路を提供し、将来にわたって機能を発揮するため、業務プロセスを明確にし、以下の取組を進める。

### 1. 点検・診断／修繕等

#### (1) 適切な点検・診断、計画的な修繕

点検は、立地条件や構造に応じて適切な手法及び頻度で実施し、発見した損傷等はランク分けした後、計画的かつ着実に修繕を実施する。

高速道路を効率的・効果的に維持管理するためには、構造物の点検～診断～措置～記録といったメンテナンスサイクルを継続的に実施し、発展させる必要がある。具体には、点検・診断を実施し、その結果に基づき、予防的な観点を取り入れ、適切な時期に着実かつ効率的・効果的に必要な修繕を実施する。これらの取組を通じて得られた構造物の状態や対策履歴等の情報を記録し、更に次の点検・診断等に活用することでメンテナンスサイクルを継続的に発展させる。

#### (2) 大規模修繕工事の着実な推進

大規模修繕では、古い基準で設計された構造物のうち、今後、重大な損傷や第三者に被害を及ぼす損傷に進展し、通行止め等が発生する恐れがある箇所について、構造物の健全性や耐久性を向上する対策を計画的に実施し、長寿命化を図る。



図-6 大規模修繕の実施内容例



### (3) 技術力の確保

技術者の能力向上に向けての人材の育成や、技術力の維持及び組織力を強化する。

### (4) 他の施設管理者との相互連携による維持管理情報の共有

高速道路を跨ぐ橋梁（跨道橋）や鉄道を跨ぐ橋梁（跨線橋）等、他の管理者と情報共有を図り、適切な点検・修繕の実施に向けた協議・調整を図るとともに、必要に応じそれら管理者との受委託による点検・修繕を実施していく。

### (5) 構造物への劣化抑制対策

名古屋周辺地域の冬期の平均日最低気温は他の都市高速道路が存する地域に比べて低く、路面凍結防止を目的とする凍結防止剤の散布は、道路の安全管理上必要なものである。しかし、構造物にとって凍結防止剤は大きな劣化要因となることから、日常の維持管理を適切に行うとともに、凍結防止剤の使用方法的改善などを含めた総合的な対策を併せて検討する。

また、軸重 10 トンを超える軸重違反車両の通行は、高架構造物の寿命に多大な影響を与えることから、重量超過などの違反車両に対する取締りを強化する。具体的な取組としては、料金所において、車両制限令に規定された軸重を超える車両の常時計測や愛知県警高速隊と連携した取締りを行い、悪質な違反者に対しては「警告書」を交付する等の行政処分を行っていく。

## 2. 基準類の整備

### (1) 新技術や新たな知見等の基準類への反映

維持管理に係る各種基準類について、引き続き適切に運用するとともに、適時・適切に改訂を行う。改訂の際には、新規整備から日常の維持管理、定期的な点検・診断、修繕に至る各段階で基準類相互の整合が図られるよう体系的に整備することで、維持管理に配慮した基準類へ改善する。

また、メンテナンス全体の底上げを図るため、メンテナンスの質の向上、作業の効率化、利用者への影響の最小化等の観点から活用可能な新技術や、同じような事故・災害の再発防止の観点から得られた新たな技術や知見について、関連する基準類に反映をし、今後も継続的に改善していく。

### (2) 具体的な取組

新技術や新たな知見等の基準類への反映を進める。また、平成 27 年 7 月に公表した「名古屋高速道路の大規模修繕計画」を確実に実施するため、関係基準類の充実を図る。

### 3. 情報基盤の整備と活用

#### (1) 蓄積したデータの情報管理と活用

メンテナンスサイクルを継続して進めるため、維持管理業務支援システムにより、点検・診断及び修繕等の情報管理を行い、データをより効率的に活用する。

#### (2) 具体的な取組

維持管理情報の統合管理を発展させるため、維持管理業務支援システムのデータを確実に更新し、蓄積されたデータをより効率的・効果的に活用できるよう、運用改善に取り組む。

### 4. 個別施設計画の策定・推進

#### (1) 計画の策定

行動計画の対象施設について、個別施設計画の策定を推進する。また、個別施設計画の推進にあたっては、従来より取り組んできたリフレッシュ工事（通行止めによる集中工事）に集約すること等により、更なる工事の効率化を図る。

#### (2) 具体的な取組

点検・診断結果を踏まえ平成28年度までに橋梁・トンネル、平成29年度までに大型の構造物（大型カルバート、門型標識等）の個別施設計画を策定する。

### 5. 新技術の導入

#### (1) 新技術の導入

施設の高齢化に伴い増大する損傷に対しては、確実かつ早期に発見、監視を行うことが、道路の安全性を高め、適切な時期に確実に修繕を行うためにも重要であることから、点検技術の効率化を目指すとともに、合理的かつ効率的な修繕技術の導入を推進する。

#### (2) ニーズと技術シーズのマッチング等

新技術の導入には、技術シーズ発掘に係る情報収集や、技術研究開発を行う機関等に対するニーズや新技術導入の方向性等を分かりやすく示し、ニーズと技術シーズとのマッチングを図ることで、ニーズに沿った新技術導入を促進する。

また、現場での試行的実施も含め、機能を確認・評価しながら新技術の導入を進めていく。

#### (3) 具体的な取組

点検においては、近接することが困難な橋梁における点検カメラの導入に向けて、カメラの確認精度の向上と、確実かつ効率的な点検を可能とする環境整備を図る。

また、新技術を広く現場に展開していくため、NETIS を活用するなど、他団体が開発した新技術の情報収集やその活用を推進する。施設の安全性・耐久性の更なる向上や効率化のために、新技術の導入に取り組んでいく。

## 6. 予算管理

施設の維持管理を計画的に行うため、点検・診断を通じて把握した劣化・損傷の状況を踏まえた対策費用について、予算の安定的な確保と平準化を図る。具体的には、点検・診断結果を踏まえ、修繕等に必要な費用を適宜精査する。

また、新技術の導入・活用促進による計画・施工の最適化によってコスト縮減を図る。

## 7. 体制の構築

点検・診断等を高い精度で実施し、様々な損傷に的確に対処するため、それらに携わる技術者の能力向上を目指し、組織力の強化を図るため、人材の育成、新たな技術の蓄積、人員配備の充実、学識経験者への相談などの体制の構築に取り組んでいく。

具体的には、先進的な取組を行っている団体への派遣研修や業務関連資格の取得の奨励により技術力の向上を図る。

また、点検業務の実施に際しては、点検に従事する技術者に対して公社が管理する構造物の構造特性、交通状況、点検要領等に関する講習会を開催し、より高品質な点検を適正に実施できる体制を構築する。

## Ⅶ. フォローアップ計画

行動計画を継続し発展するため、「Ⅵ. 必要施策に係る取組の方向性」に記載の各取組を引き続き充実・深化させる。

本計画の取組の進捗や各分野に於ける最新の取組状況等については、会社のホームページ等を通じて情報提供を図る。

## 工程表

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
1.点検・診断、修繕等	【点検・診断】						
	道路法改正（平成25年）に対応した点検要領に基づき、5年に1回の近接目視点検・健全性診断を実施						
2.基準類の整備	【修繕】						
	道路整備特別措置法第十四条、個別施設計画等に基づく取組を実施						
3.情報基盤の整備と活用	現行の基準類について、新たな技術や知見を適時・適切に反映						
	データベースの高度化						
4.個別施設計画の策定・推進	点検・補修データの蓄積・更新・活用						
	データベースの高度化						
5.新技術の導入	橋梁・トンネルについて個別施設計画を策定						
	個別施設計画に基づき維持管理を推進						
6.予算管理	大型の構造物について個別施設計画を策定						
	個別施設計画に基づき維持管理を推進						
7.体制の構築	技術動向の把握						
	現場への導入・活用						
7.体制の構築	適時適切な投資によるトータルコストの縮減						
	研修等により高度な技術力を有する人材の育成・確保						