

阪神高速道路株式会社
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27年 3月31日

阪神高速道路株式会社

～目次～

I. はじめに	1
II. 阪神高速道路株式会社の役割	2
III. 計画の範囲	3
1. 対象施設	3
2. 計画期間	3
IV. 阪神高速道路の現状と課題	4
1. 点検・診断／修繕・更新等	6
(1) 技術力の確保	6
(2) 特定更新等工事（大規模更新・大規模修繕）の実施	6
(3) 予算に関する措置	6
(4) 関係者間の関係強化	6
(5) その他	6
2. 基準類の整備	7
(1) 体系的な整備	7
(2) 新たな技術や知見の基準への反映	7
3. 情報基盤の整備と活用	7
(1) 情報の効率的な収集	7
(2) 情報の蓄積と一元的な集約	7
(3) 情報の利活用と共有	7
4. 個別施設計画の策定・推進	7
(1) 計画策定の推進	7
(2) 計画内容の充実	7
5. 新技術の開発・導入・活用	8
(1) 技術研究開発の促進	8
(2) 円滑な現場展開	8
6. 予算管理	8
7. 体制の構築	9
(1) 技術者の確保・育成	9
(2) 技術力やノウハウの集約・維持・継承	9

V. 中長期的な修繕・更新等のコストの見通し	1 0
VI. 必要施策に係る取り組みの方向性	1 1
1. 点検・診断／修繕・更新等	1 1
(1) 維持管理体制と品質の確保	1 1
(2) 特定更新等工事(大規模更新・修繕)の新規事業化	1 1
(3) 道路管理者間の相互連携による維持管理情報の共有	1 1
(4) 具体的な取り組み	
2. 基準類の整備	1 1
(1) 技術革新等への対応	1 1
(2) 新技術導入を容易にする基準の整備	1 1
(3) 具体的な取り組み	1 2
3. 情報基盤の整備と活用	1 2
(1) 蓄積したデータの個別施設計画への反映	1 2
(2) 情報の統合管理	1 2
(3) 具体的な取り組み	1 2
4. 個別施設計画の策定・推進	1 2
(1) 中長期修繕計画の策定	1 2
(2) 具体的な取り組み	1 2
5. 新技術の開発・導入・活用	1 2
(1) 施設の耐久性向上・更新のための技術研究開発の促進と応用	1 2
(2) 管理ニーズと技術シーズのマッチング	1 2
(3) 技術開発マネジメント	1 2
(4) 具体的な取り組み	1 3
6. 予算管理	1 3
(1) 適時適切な投資によるトータルコストの縮減	1 3
(2) 具体的な取り組み	1 3
7. 体制の構築	1 3
(1) 技術者の確保と技術力の向上	1 3
(2) グループ全体の組織力・技術力の向上	1 3
(3) 施設の点検・修繕・更新等に対するお客さまの理解と促進	1 3
VII. フォローアップ計画	1 4

I. はじめに

阪神高速道路株式会社（以下、「会社」という）が管理する阪神高速道路は、昭和 39 年に 1 号環状線土佐堀～湊町間 2.3km が開通したのに始まり、平成 27 年 3 月現在 259.1km のネットワークを有する関西都市圏の大動脈として、関西の暮らしと経済の発展を支える基幹的インフラである。

「先進の道路サービスへ」を企業理念に掲げ、安全・安心・快適なネットワークを通じてお客さまの満足を実現し関西のくらしや経済の発展に貢献すべく維持管理に努めており、工事による交通影響の低減や分かりやすい広報を心掛けながら終日通行止めによるフレッシュアップ工事を実施するなど計画的な修繕事業に取り組んでいるが、供用から 40 年以上経過した施設が約 3 割を占めるなど、高齢化とともに極めて過酷な使用状況となっている。

このような状況の中、会社では平成 24 年 11 月 8 日に学識経験者による「阪神高速道路の長期維持管理及び更新に関する技術検討委員会」を設立、大規模な更新や修繕も選択肢に入れた阪神高速道路の長期的な維持管理について平成 25 年 4 月 17 日に提言を受けた。この提言に基づき、会社としてより具体的な計画を立案し、平成 26 年 1 月 24 日に「阪神高速道路の更新計画（概略）」を、平成 27 年 1 月 15 日に「阪神高速道路の更新計画」を公表した。

一方、政府の取り組みとして、平成 25 年 10 月 4 日、「インフラ高齢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）」がとりまとめられた。

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を確保実現する必要がある。

上記背景をふまえ、会社が管理する施設に対して戦略的な維持管理・更新などの方向性を示す基本的な計画として、「阪神高速道路株式会社インフラ長寿命化計画（以下、「行動計画」という。）」を策定することとする。

Ⅱ．阪神高速道路株式会社の役割

会社は、高速道路株式会社法の第一条において、「高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与すること」とされている。その目的達成に向け高速道路株式会社法第6条及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条に基づく協定※¹（以下、「協定」という）に基づき、高速道路インフラの的確な維持管理・更新等をよりの確に事業を実施し高速道路ネットワークの機能を将来にわたり維持し、施設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、会社に取り組むべき施策のとりまとめを行い、維持管理・更新等に向けた取り組みを強力に推進する。

※1 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、「機構」という）との協定

高速道路会社法第5条において、会社はその目的を達成するために、道路整備特別措置法に基づき行う高速道路の新設又は改築、機構から借り受けた施設にかかる高速道路について道路整備特別措置法に基づき行う維持、修繕、災害復旧その他の管理、高速道路の通行者又は利用者の利便に供するための休憩所、給油所その他の施設の建設及び管理等を行うこととされており、事業を営もうとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより機構と、機構法第13条第一項に規定する協定を締結することとされている。

Ⅲ. 計画の範囲

1. 対象施設

会社が管理を行う対象施設について、法令等で位置づけられた全ての施設を対象とする。具体的な対象施設は次表のとおりとする。

表-1 会社が管理する施設

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（門型標識、大型カルバート）等）	道路法第2条第1項

表-2 阪神高速道路の施設数量（平成27年3月末現在）

路線名	橋梁 (2m以上) (橋)	トンネル (本)	門型 標識等 (基)	大型カルバート (基)
1号環状線	4		50	
11号池田線	38	2	94	
12号守口線	15		61	
13号東大阪線	17		91	
14号松原線	19		73	
15号堺線	16		71	
16号大阪港線	4		22	
17号西大阪線	21		16	
2号淀川左岸線	4	1	24	
6号大和川線	3		3	
3号神戸線	38		180	
4号湾岸線	28		175	
5号湾岸線	15		110	
5号湾岸(垂水)線	2		2	1
7号北神戸線	134	23	122	7
31号神戸山手線	14	6	22	1
32号新神戸トンネル	2	2	7	
8号京都線	8	3	34	
合計	382	37	1157	9

2. 計画期間

平成26年度（2014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り組み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. 阪神高速道路の現状と課題

阪神高速道路は、1964年（昭和39年）1号環状線土佐堀～湊町間 2.3km の供用に始まり、平成27年3月現在には所轄する供用延長は、259.1km におよぶ。その中で供用延長のうち35%にあたる90.5kmが供用年数40年以上であり、10年後には、供用年数40年以上の総延長が約半数を占める。

また、阪神高速道路は阪神圏では1日約71万台、京都圏を含めると1日約74万台の自動車が利用している。中でも、大型車の平均断面交通量は大阪府内道路の約6倍であり、阪神都市圏における自動車貨物輸送量の約50%が阪神高速道路を利用するなど経済産業活動を支えるきわめて重要な社会基盤である。

阪神高速道路は都市内高速であるため、供用延長の約8割を高架構造が占めており、橋脚、橋桁、床版、支承、伸縮継手等数多くの部材で構成され、維持管理すべき対象が非常に多い。また、最近ではETCをはじめとした電気・システム関係の設備、トンネル延長の増大に伴う換気設備の増大等により、その対象施設が非常に多岐にわたっている。

このような状況の中、今後も阪神高速道路を安全・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、施設のきめ細やかな点検、的確な修繕、道路の高齢化に対して長期の安全・安心を確保するため従来の維持管理形態を充実させることに加えて、過酷な使用状況等により重大な損傷をうけている箇所に対しては、大規模な更新・修繕などの取り組みを進める必要がある。

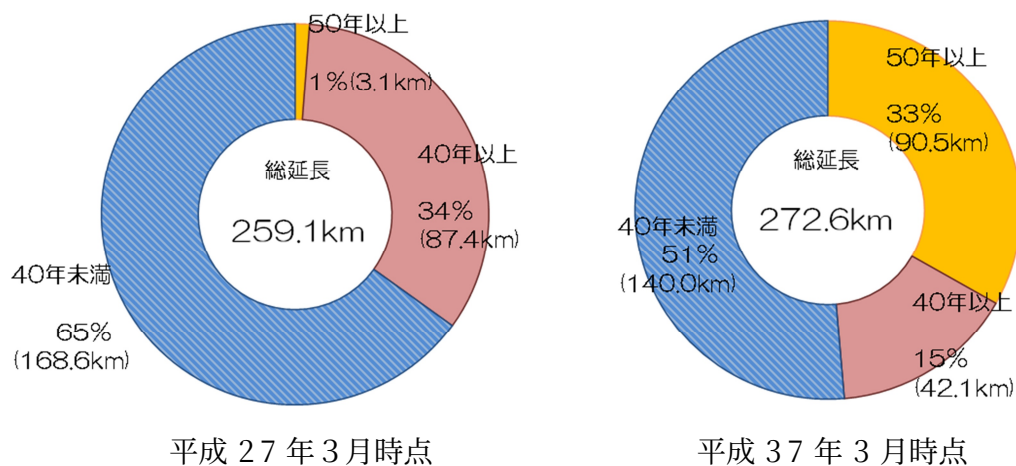


図-1： 10年後の阪神高速道路の供用からの経過年数

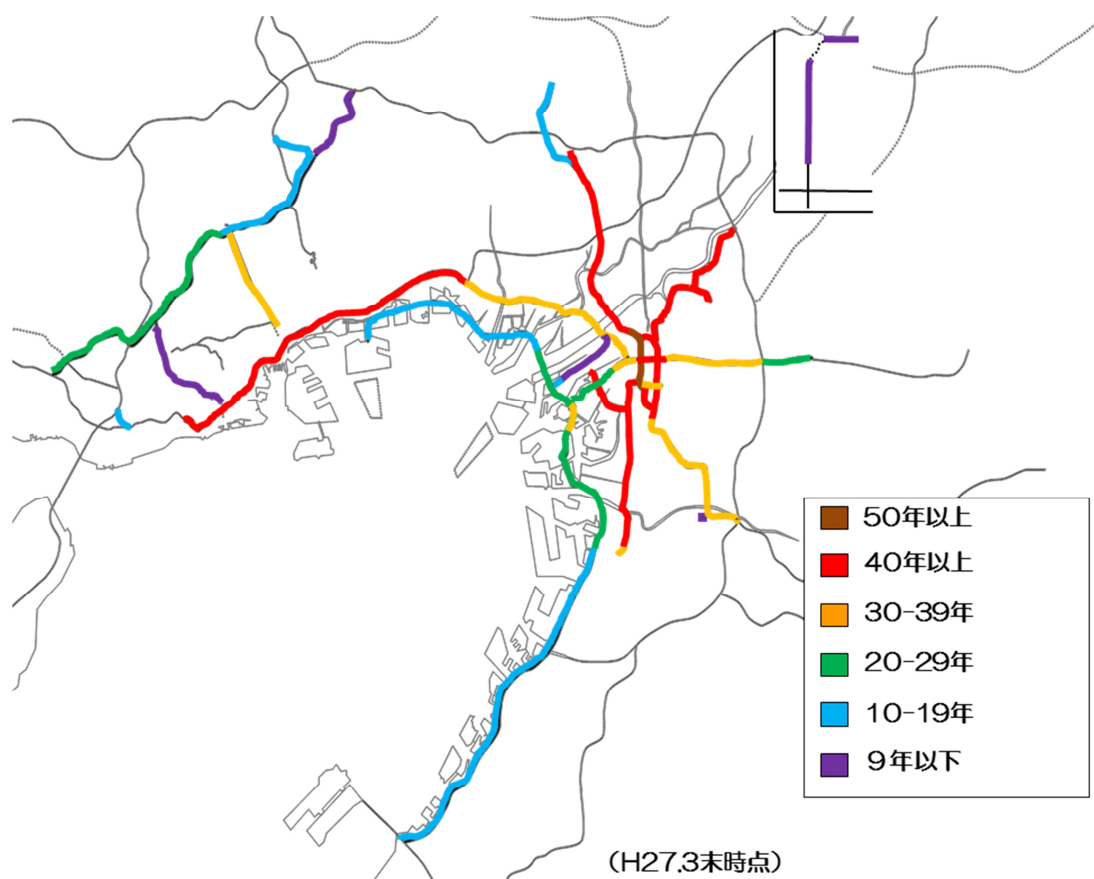


図-2：阪神高速道路の供用年数（平成 27 年 3 月時点）

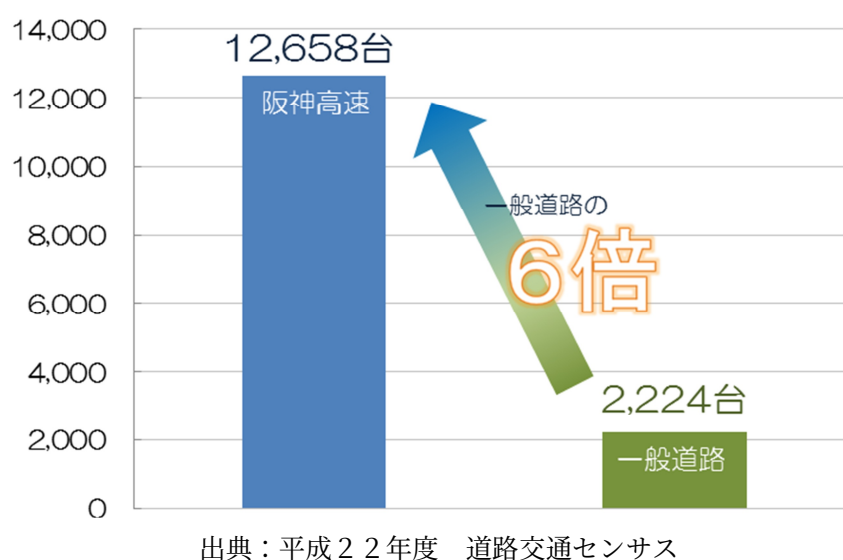


図-3：阪神圏の大型車の平均断面交通量（台／日）

1. 点検・診断／修繕・更新等

会社が管理する施設においては、施設が有する機能や設置環境等に応じ、巡視・パトロール、施設の状態を把握するための日常点検、経年劣化・損傷を把握するための定期的な点検・診断等が行われているところであり、これらの取り組みは、相互が補完し合いながら施設の変状を適時・適切に把握し、お客さまの安全を確保するために必要な措置を講じる上で必要不可欠なものである。

今後とも、施設の点検、診断、修繕、更新等を着実に進め、メンテナンスサイクルを継続的に発展させる取り組みを確実に実施していく必要がある。

(1) 技術力の確保

前述したとおり、会社が管理する供用延長 259.1km(平成 27 年 3 月)のうち、35%にあたる 90.5km が供用年数 40 年以上である。

より効率的かつ経済的に施設機能を保全するためには、精度の高い機能診断調査と的確な施設状態の把握、施設機能の確実な回復などを行い得る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維持・確保、技術等の蓄積が不可欠である。

(2) 特定更新等工事（大規模更新・大規模修繕）の実施

近年、高齢化に伴い修繕が必要な損傷が増加傾向にあるため、修繕を強化するとともに、施設の状態にあわせて、大規模更新や施設全体の修繕（大規模修繕）を実施していく必要がある。

(3) 予算に関する措置

施設の維持管理はお客さまからの料金収入により実施しており、また、施設の改築や新設は協定に基づき実施しているが、引き続き、必要な取り組みを持続的かつ着実に実施していくための予算の確保が必要である。

(4) 関係者間の関係強化

施設の管理については、高速道路をご利用いただくお客さまのほか、関係者が多岐にわたっており、その改修にあたっては、インフラの現状や高齢化対策の必要性に関する理解、施設の長寿命化に向けた取り組みに関する共通の認識を醸成する必要がある。

(5) その他

今後、点検・診断等の結果を、メンテナンスサイクルの次のステップに確実に展開するとともに、それらを持続可能なサイクルとして構築していく必要があり、上記の課題に加え、後述の「IV. 2. 基準類の整備」、「IV. 3. 情報基盤の整備と活用」、「IV. 4. 個別施設計画の策定・推進」、「IV. 5. 新技術の開発・導入・活用」、「IV. 6. 予算管理」、「IV. 7. 体制の構築」に挙げる様々な課題に対し、総合的かつ横断的に取り組みを進めていく必要がある。

2. 基準類の整備

(1) 体系的な整備

施設の修繕・更新等に必要な基準類は、施設の特性を踏まえ、施設の新規整備から日常的な点検、定期的な点検・診断、修繕・更新に至る各段階で整合性等を図りながら整備する必要がある。

(2) 新たな技術や知見の基準への反映

メンテナンスサイクルの取り組みを進めるにあたり、「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）」に伴う点検・診断の手法の改善や保全対策の効果に係る評価に関する新たな技術・知見を広く求めるとともに、これらを基準類に速やかに反映していく必要がある。

3. 情報基盤の整備と活用

(1) 情報の効率的な収集

施設の点検・診断を通じて施設の劣化や損傷の状況に係る情報が蓄積されるほか、修繕等を実施する際には設計や施工を実施する上で必要となる情報を取得するとともに、修繕の実施情報を蓄積している。

これらの情報収集にあたっては、センサーや ICT (Information and Communication Technology) を活用するなどにより、いかに必要な情報を効率的・効果的に収集していくかが課題である。

(2) 情報の蓄積と一元的な集約

会社では、点検・損傷・修繕情報を確実に蓄積するためのデータベースを構築するとともに、修繕等に必要な情報を検索する保全情報管理システムを運用している。

しかし、点検・損傷・修繕情報の多様化に伴い情報管理が複雑化しており、さらに効果的に活用していくため、管理方法の高度化が課題である。

(3) 情報の利活用と共有

蓄積した情報の活用面でも、多様化する損傷修繕に対してその対策の効果等に係る評価が十分にされていないなど、必ずしもメンテナンスサイクルに反映されていないため、情報システムの利便性や汎用性を如何に高めていくかが課題である。

4. 個別施設計画の策定・推進

(1) 計画策定の推進

修繕・更新等に係るトータルコストの縮減・平準化を図る上では、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、修繕・更新等を適切かつ戦略的に実施していくことが重要である。

(2) 計画内容の充実

個別施設計画の内容を充実させるには、点検結果に基づき、修繕・更新等の対策

費用を把握した上で、優先順位を付けて計画的に修繕・更新等の対策を実施していくことが重要である。

また、施設の状態は、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更新することが必要である。

さらに、修繕・更新等に係る知見・ノウハウの蓄積を進め、中長期的な修繕・更新等に係るコストの見通しを明らかにしていくことも求められる。

5. 新技術の開発・導入・活用

(1) 技術研究開発の促進

施設の劣化や損傷の顕在化に対し、長寿命化に向けて確実な点検・診断、修繕・更新等の実施が重要であるが、阪神高速道路は都市内高速道路であるため、空間等の制約や、都市機能への影響などにより作業の実施が困難な場合がある。

このように、施設の高齢化や管理対象の増大、修繕を担う熟練技術者の減少、財政状況などといったインフラを取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえると、今後、維持管理の効率化・高度化を促進するため、より一層戦略的に新技術の開発・導入を進めていくことが課題である。

そのためには、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管理ニーズや開発・導入の方向性等を分かりやすく示し、管理ニーズと技術シーズとのマッチングを促進することが重要である。

(2) 円滑な現場展開

新技術を広く現場に展開していくためには、安全に対する信頼性や従来手法と比した効率性及び性能に見合った経済性を確保することが重要である。その際、国土交通省の新技術情報提供システム（NETIS※）を活用するなどして、他会社が開発した新技術について情報収集やその活用を推進する必要がある。

※ NETIS（New Technology Information System：新技術情報提供システム）

- ・民間等により開発された新技術をデータベース化し、HPでの公表を通じて、広く情報共有するとともに、公共工事等において積極的に活用・評価し、技術開発を促進していくためのシステム

6. 予算管理

施設の高齢化や維持管理対象施設の増加に伴う維持管理コストの増大に対し、厳しい財政状況下において施設の修繕・更新等を計画的に行うためには、修繕・更新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・更新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・損傷の状況を踏まえ、施設毎に対策費用や対応の緊急性を検討の上、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る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施設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補修にいかに対応していくかが課題である。

7. 体制の構築

(1) 技術者の確保・育成

インフラの長寿命化を適切に推進するためには、基準類を正確に理解し、的確に施設の修繕・更新等を実行することが不可欠である。

また、新技術等により、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でメンテナンスの質を向上させるため、いかに技術者を育成していくかが課題である。

(2) 技術力やノウハウの集約・維持・継承

品質と効率性を高いレベルで実現することを目指して、機能別に専門技術、知識を有するグループ会社とともに、技術力やノウハウの集約・維持・継承に取り組む必要がある。

V. 中長期的な修繕・更新等のコストの見通し

維持管理・更新等に係る費用の縮減・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。

高速道路会社は機構との協定に基づき、維持管理・更新等に係る事業を実施しており、それらに要する費用も協定に定められ、公表しているところである。これらの計画については、社会情勢等の変化を踏まえ見直すこととされており、現在の協定には、本行動計画の「VI. 必要施策に係る取組の方向性」において定めた特定更新等工事の実施、メンテナンスサイクルの確立により予防保全への転換を図るために必要な、点検強化、補修の集中的な実施について反映している。

なお、協定については、機構との協議により、今後のインフラ老朽化の進展に対応していくために必要なコストの見通しを確実に反映させる必要がある。

VI. 必要施策に係る取り組みの方向性

施設の予防保全型の修繕に向けて、点検、診断結果等のデータ蓄積・可視化・共有を進めつつ、個別施設計画に基づき、長寿命化に取り組む。

さらに、厳しい財政状況や社会経済情勢の変化を見据え、修繕・更新等を着実に推進するために必要となる人材・体制の継続的な確保や点検・修繕コストの縮減に資する新技術の導入を目指す。

また、引き続き、施設の高齢化等に伴う修繕・更新等に係る負担の抑制を図るための取り組みを実施し、施設の長寿命化や更新技術の確立を図る。

なお、「IV. 阪神高速道路の現状と課題」を踏まえ、以下の取り組みを進める。

1. 点検・診断／修繕・更新等

(1) 維持管理体制と品質の確保

施設の高齢化や供用路線の増大等を見据え、法令への対応や新技術の開発・導入などにより作業の効率化・高度化を図り、点検・修繕等を確実に実施する。

(2) 特定更新等工事（大規模更新・修繕）の新規事業化

高齢化の進展に伴う重大な損傷の顕在化している箇所や、繰り返し修繕を実施しても施設の健全性を引き上げることができず致命的な損傷に進展するおそれのある箇所について特定更新等工事を実施する。

実施にあたっては、迂回路による一般道への影響軽減及び交通規制による渋滞軽減など、お客さまや周辺社会への影響を軽減するための方策を検討し必要な措置を行う。

(3) 道路管理者間の相互連携による維持管理情報の共有

人材育成及び情報共有の観点から、道路メンテナンス会議等の場を活用し、同業他社あるいは周辺公共団体など他道路管理者との情報交換、技術協力を実施する。

(4) 具体的な取り組み

後述する点検要領改訂による点検・診断を確実に実施する。

また、点検・修繕等の実施にあたっては、新技術の活用等による高度化や、優先度判定による効率化などを図る。

2. 基準類の整備

(1) 技術革新等への対応

新たな技術・知見は、試験施工等により性能を確認し、速やかに基準類に反映することで点検・修繕の継続的な高度化を図る。

また、「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）」に伴う点検要領改訂など、維持管理に配慮した設計・施工基準の整備を推進する。

(2) 新技術導入を容易にする基準の整備

新技術を求めるにあたり、より良い技術をより広く求めるため、要求性能を明確にした基準類の整備に取り組む。

(3) 具体的な取り組み

橋梁・トンネル等における5年に1回の近接目視の実施や、4つの区分による健全度診断などを反映した点検要領の改訂を実施する。また、道路付属物等について要求性能を整理し、性能規定型発注を実施する。

3. 情報基盤の整備と活用

(1) 蓄積したデータの個別施設計画への反映

メンテナンスサイクルを確実に進めるため、施設・損傷・修繕情報の精度向上を図り、適切に個別施設計画へ反映する。

(2) 情報の統合管理

施設・損傷・修繕情報を統合管理し、メンテナンスサイクルの確実な推進に活用する。

(3) 具体的な取り組み

保全情報の統合管理を実現するため、管理システムの改良を実施する。

4. 個別施設計画の策定・推進

(1) 中長期修繕計画の策定

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フレッシュアップ工事（通行止めによる集中工事）をより効果的に実施すること等により、更なる工事の集約化・効率化を図る。

(2) 具体的な取り組み

平成27年度までに橋梁・トンネルの、平成28年度までに大型施設の個別施設計画を策定する。

5. 新技術の開発・導入・活用

(1) 施設の耐久性向上・更新のための技術研究開発の促進と応用

点検や修繕に関して、より効率的に精度や品質を確保する観点から、従来の技術や材料にとらわれない幅広い視点で、国や研究機関、民間企業等との共同研究による技術研究開発を実施する。

(2) 管理ニーズと技術シーズのマッチング

管理ニーズと技術シーズのマッチングによる技術研究開発を促進する。

(3) 技術開発マネジメント

技術研究開発に対する予算や人的資源の制約を踏まえ、取り組むべき課題とその

方向性を整理することにより、技術研究開発を効率的に促進する。

(4) 具体的な取り組み

特定更新等工事に関する施工法等について、共同研究により新技術の開発を実施する。

6. 予算管理

(1) 適時適切な投資によるトータルコストの縮減

施設の維持管理・更新等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を検討し、新技術の開発・導入・活用促進による計画・設計・施工の最適化によってコスト縮減を図るとともに、予算の安定的な確保と平準化を支援する。

(2) 具体的な取り組み

点検・診断結果を踏まえ、修繕・更新等に必要な費用を適宜精査する。また、新技術の活用等による維持管理技術の高度化・効率化により、コスト縮減を図る。

7. 体制の構築

(1) 技術者の確保と技術力の向上

阪神高速道路を点検する技術者に対して一定の技術力を求めるため、点検員資格制度を継続して実施する。

(2) グループ全体の組織力・技術力の向上

点検・修繕の効率化やコスト縮減に向け、知識の集約と経験の蓄積により人材を育成するなど、グループ全体の組織力・技術力の向上をはかる。

(3) 施設の点検・修繕・更新等に対するお客さまの理解の促進

施設の劣化状況等の情報を共有し、特定更新等工事を含む施設の長寿命化に向けた取り組みに関する共通の認識を醸成するために、高速道路をご利用いただくお客さまのみならず関西圏の市民の皆さまなど関係者に広く積極的に情報発信する手段、戦略を検討する。

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. 必要施策に係る取り組みの方向性」に記載の各取り組みを引き続き充実・深化させる。

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

(別紙1)

工程表

	～平成25年度	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・更新等	【点検・診断】 5年に1回の点検を実施	道路法改正（H25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						
	【修繕・更新等】	機構との協定、個別施設計画等に基づく取組みを実施						
2. 基準等の運用・整備	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							
3. 情報基盤の整備と活用	データベースの高度化 点検・修繕データの蓄積・更新・活用							
4. 個別施設計画の策定・推進	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・更新等推進						
	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・更新等推進						
5. 新技術の開発・導入・活用	技術動向の把握・開発検討 現場への導入・活用							
6. 予算管理	機構との協定に基づき維持管理・更新等を実施							
7. 体制の構築	【技術者の確保・育成】	研修等により高度な技術力を有する人材の育成・確保						
	点検・診断等に関する資格制度導入	点検・診断等に関する技術的な水準の確保						
	【道路サービス業に対するお客さま理解と促進】	お客さま理解と促進 積極的な情報発信						