

本州四国連絡高速道路株式会社
インフラ長寿命化計画（行動計画）

令和3年度～令和7年度

令和3年11月

本州四国連絡高速道路株式会社

目次

I. はじめに	1
II. 本州四国連絡高速道路株式会社の役割	2
III. 計画の範囲	2
【対象施設】	
【計画期間】	
IV. 中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し	3
V. 対象施設の現状と課題	3
【本四高速道路の状況】	
1. 個別施設計画の策定・推進	
2. 点検・診断／修繕・更新等	
3. 予算管理	
4. 体制の構築	
5. 新技術の開発・導入・活用	
6. 情報基盤の整備と活用	
7. 基準類の整備	
VI. 必要施策に係る取組の方向性	8
【これまでの取組の総括】	
【目指すべき姿】	
【計画期間内に重点的に実施すべき取組】	
1. 個別施設計画の策定・充実	
2. 点検・診断／修繕・更新等	
3. 予算管理	
4. 体制の構築	
5. 新技術の開発・導入・活用	
6. 情報基盤の整備と活用	
7. 基準類等の充実	
VII. フォローアップ計画	13

I. はじめに

本州四国連絡高速道路株式会社（以下、「JB 本四高速」という。）が管理する道路（以下、「本四高速道路」という。）は、世界最大規模の長大橋梁を中心とする3つのルートで構成されている。これらは、本州と四国を連絡する高速道路として、全国の高速道路ネットワークの一翼を担うとともに、瀬戸内海における交通の大動脈として、「国民の安全・安心の確保」「持続可能な地域社会の形成」「経済成長の実現」という役割を果たしている。

この長大橋梁群の維持管理を行うために、JB 本四高速では従来から、予防保全の考え方を取り入れて保全を行ってきた。

こういった中で、平成25年11月に、政府全体の取組として、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・更新等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。

また、国土交通省は平成26年5月に、この基本計画に基づき、国土交通省が管理・所管するあらゆるインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取り組みの方向性を明らかにする計画として、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定した。

JB 本四高速では、この基本計画並びに行動計画を踏まえつつ、本四高速道路の維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として、「本州四国連絡高速道路株式会社 インフラ長寿命化計画（以下「行動計画」という。）」を平成27年3月に策定した。更に、この行動計画に基づき、個別施設毎の長寿命化計画（以下「個別施設計画」という。）を策定した。

行動計画等の策定により、点検・診断、修繕・更新、情報の記録・活用といったメンテナンスサイクルの見える化を行っている。

一方、近年の自然災害の激甚化・頻発化を鑑みた場合、事前防災として、平時から適切なインフラメンテナンスを実施することの意義は大きくなっているが、メンテナンスに携わる人的資源は、今後不足していくことが懸念されており、生産性の向上が喫緊の課題となっている。こういった背景もあり、インフラ分野におけるDX（デジタル・トランスフォーメーション）が推進されていることから、当社においても、DXの取組を推進していく。

本計画は、これまでJB 本四高速が実施してきた数々のインフラメンテナンスの取組に加え、新技術等の更なる活用等の取組を充実・深化させた、第2次の本州四国連絡高速道路株式会社 インフラ長寿命化計画を策定するものである。これらの計画内容を着実に実施・推進することで「持続可能なインフラメンテナンス」の実現につなげていく。

Ⅱ. 本州四国連絡高速道路株式会社の役割

JB 本四高速は、高速道路株式会社法第 1 条の規定において、「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を目的とする株式会社とする。」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」に基づき、本四高速道路の的確な維持管理・更新等を実施し、その機能を将来にわたり維持し、本四高速道路資産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、JB 本四高速として取り組むべき施策のとりまとめを行い、戦略的な維持管理・更新等に向けた取組を強力に推進する。

Ⅲ. 計画の範囲

【対象施設】

JB 本四高速が維持管理・更新等を行う本四高速道路のうち、法令等で位置付けられた全ての施設を対象とし、具体的な対象施設等は次表のとおりとする。

表－1 本四高速道路における対象施設

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・ジェット等、横断歩道橋、門型標識）等）	道路法第 2 条第 1 項

表－2 対象数

路線名	橋梁※1 （橋）	トンネル （本）	大型カルバート ジェット等 （基）	門型標識等 （基）	横断歩道橋 （橋）
一般国道 28 号（神戸・鳴門ルート） （神戸淡路鳴門自動車道）	269	16	38	70	0
一般国道 30 号（児島・坂出ルート） （瀬戸中央自動車道）	119	8	13	14	0
一般国道 317 号（尾道・今治ルート） （西瀬戸自動車道（しまなみ海道））	82	3	13	6	6
合計	470	27	64	90	6

※1 橋長 2 m 以上

【計画期間】

本行動計画における計画期間は、中長期的な視点から社会資本整備に取り組んでいくための道しるべである「社会資本整備重点計画」との整合を図り、令和3年度（2021年度）を初年度とし、令和7年度（2025年度）までとする。

IV. 中長期的な維持管理・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。

高速道路事業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、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、修繕の集中的な実施について反映している。

また、ライフサイクルコスト最小化の観点から、更新事業の実施後も予防保全を適切に実施することが重要である。常に最新の知見を踏まえつつ、予防保全の内容やタイミングについて、その効果を高めるために適時適切に見直すべきである。

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や新たな知見に基づく変状への対応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。

V. 対象施設の現状と課題

【本四高速道路の状況】

本四高速道路は、昭和54年5月13日に大三島橋が開通して以来、順次整備を進め、平成11年5月1日の新尾道大橋、多々羅大橋、来島海峡大橋の供用により、全線が概成し総延長172 kmを供用している。

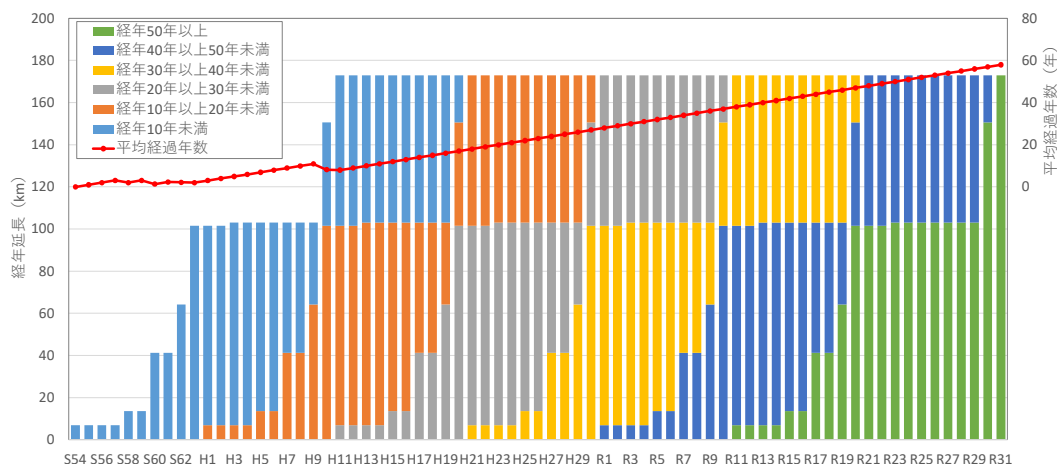
本四高速道路は、海上をまたぐ長大橋梁が多く存在するため、腐食環境が厳しく、また、点検や修繕のための接近手段は限られている。さらに、代替路線のない重要な幹線道路で、通行止めを伴う補修工事は可能な限り避けなければならない。このため、海上に架かる長大橋梁（以下、「海峡部長大橋」という）については、200年以上の長期にわたり利用できるよう、「予防保全」を基本とした維持管理を行っている。

また、海峡部長大橋以外の区間（以下、「陸上部道路」という）においても、構造物の点検結果に基づき、可能な限り損傷の補修や不具合への対応を早期に行い、構造物等の機能を維持することで健全性を確保してきた。

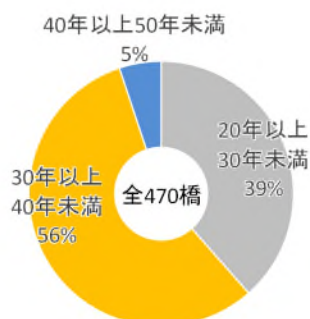
しかしながら、令和2年度末時点で供用後の経過年数が30年以上の延長が約100km（約6割）となり、今後、橋梁・土構造物・トンネル、及び付属物の劣化が顕在化することが懸念される。

このため、本四高速道路資産を永続的に健全な状態で保ち、安全・安心な高速交通サービスを提供するため、大規模修繕事業の着実な取組みが必要である。

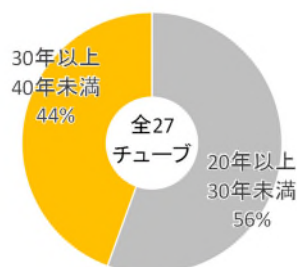
また、社会インフラ管理における将来的な課題（事業量や必要な事業費の増大、技術者の不足、効率的なメンテナンスサイクルの仕組みの構築等）や中長期的な社会経済情勢の変化を見据えて、現場が直面している課題の解決に向けた取組を迅速かつきめ細かく進めていく必要がある。



図－1 本四高速道路の陸上部の経過年数の推移



図－2 本四高速道路の橋梁の経過年数比率（2021年度末時点）



図－3 本四高速道路のトンネルの経過年数比率（2021年度末時点）

1. 個別施設計画の策定・推進

(1) 計画策定の推進

機構との協定に基づく事業計画の着実な実施にあたっては、維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や予算の平準化を図りつつ、持続可能なインフラメンテナンスを実現する必要があり、そのためには、点検・診断等の結果を踏まえ、予防保全の観点を考慮した個別施設計画を策定し、計画的に投資していくことが重要である。

(2) 個別施設計画の策定状況

個別施設計画は平成 29 年に策定し、毎年更新を行っており、JB 本四高速ホームページにおいて公表している。

(3) 計画内容の充実

維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減・予算の平準化を図るためには、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。

施設の状態は時々刻々と変化することから、施設の点検結果や利用状況等を踏まえて、個別施設計画を適宜更新することが必要である。また、維持管理・更新等に係る知見・ノウハウの蓄積を進め、例えば中長期的なコストの見通しやコスト縮減方策、優先順位の考え方等、計画の内容をより充実していくことが求められる。

2. 点検・診断／修繕・更新等

(1) 点検・診断

本四高速道路の維持管理・更新等にあたっては、各施設が有する機能や設置環境等に応じ、道路の異常や事故による破損等の利用に伴う変状を把握するための日常的な巡視・パトロール、経年劣化・損傷を把握するための数年に 1 回の定期的な点検・診断、災害発生後の変状を把握するための緊急点検等の不定期な点検等、それぞれの目的に応じた頻度、手法により点検が行われている。施設の変状を適時・適切に把握し、利用者や第三者の安全を確保するために必要な措置を講じる上では、これらの各種点検を有効に組み合わせて実施することが必要不可欠である。

各施設において 5 年に 1 度の点検が平成 26 年度から平成 30 年度までに一巡し、現在 2 巡目のサイクルに入っているところであるが、点検サイクルに基づいた点検を着実に実施することで、各施設の健全度について概ね把握しているところである。

引き続き、施設点検を着実に実施し、施設の経年劣化や損傷度合いを適切に把握し続けていく必要がある。

(2) 修繕・更新

JB 本四高速が管理する本四高速道路については、点検結果に基づく劣化予測により、適切な時期に予防保全を行い、長寿命化とライフサイクルコストの最小化を図るとともに、点検結果に基づき損傷の補修や不具合への対応を早期に行い構造物等の機能を維持している。

しかし、一般的な設計基準や他の高速道路の基準類が適用できた陸上部道路の一部の箇所においては、他の高速道路と同様に、老朽化の進展とともに変状が発生している。このため、本四高速道路資産を長期にわたって健全な状態で保ち、安全・安心な高速交通サービスを提供していくために、陸上部道路の特定更新事業を継続して実施していく必要がある。

なお、上記のような取組を行って、インフラの長寿命化を可能な限り図っていくものの、いずれは更新時期を迎えることとなる。その更新の際には、施設の集約・再編等を検討するとともに、その時点における新技術の活用や、機能の付加・向上、使い勝手の良いものへの転換等、更新時におけるパラダイムシフトを図っていく必要がある。

(3) 集約・再編等

将来の人口減少等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、新たな技術の開発状況を勘案し、必要性のなくなった施設の集約・撤去や、利用者ニーズに沿った施設の再編・複合化・機能転換を図ることにより、将来の維持管理・更新費の抑制や、時代に合ったストック効果の向上を図る等、インフラストックの適正化を進めていくことが重要である。

3. 予算管理

(1) トータルコストの縮減と協定に基づく事業の着実な実施

高速道路事業は、機構との協定に基づき事業を実施しているところであるが、施設の老朽化が進んでいることから、維持管理・更新等に係る計画的な投資を行うためには、あらゆる角度から維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減と、事業執行の平準化に努めることが重要である。

維持管理・更新等に係る事業執行の平準化を図るためには、点検・診断を通じて把握した変状の状況を踏まえ、施設毎に対策費用や対応の緊急性を検討のうえ、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、投資を計画的に実施していく必要がある。

今後、個別施設計画に基づく適切な維持管理等を実現するためには、対策費用算定の精度向上と事業執行の平準化を図る等、保全業務全体として如何に対応していくかが課題である。

4. 体制の構築

本四高速道路を適切に維持管理していくためには、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の高度化・効率化が期待される中、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。

さらに、多数の施設の健全性を正しく評価し、迅速かつ的確に必要な措置を講ずるためには、一定の能力を有する人材の確保が必要である。

5. 新技術の開発・導入・活用

海峡部長大橋は、巨大な構造物で、管理数量が膨大なことや、合理的構造を目指し世界的に例のない新材料や特殊構造を多く採用している。さらに、海上にあるため、腐食環境が厳しいだけでなく、点検や修繕のための接近手段が限られていることから、これらの特徴を有する施設の維持管理を、今後とも効率的に行っていく必要がある。

現在、ドローン、非破壊検査、ロボット等の新技術の開発が進むとともに、これらを活用した効率的・高度化された点検手法等が広まり始めている。

インフラ管理における将来的な課題である、高齢化したストックの増大、維持管理を担う熟練技術者の減少、協定に基づく事業執行等の財政制約といった、高速道路インフラを取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえつつ、当社の維持管理上の特徴に対応する新技術の開発・導入を今後も、戦略的かつ効果的に進めていく必要がある。

6. 情報基盤の整備と活用

JB 本四高速では、収集した情報を確実に蓄積し、積極的に活用していくため、維持管理・更新等に必要情報のデータベース化を進めている。

また、情報の高度化、作業の省力化等のため、インフラ分野のDXの推進が必要である。

7. 基準類の整備

維持管理・更新等に必要基準類については、施設の特性を踏まえ、整備してきている。

また、ドローン等の新技術の開発・普及に伴い、それらの新技術を用いた点検手法を適用可能とする等、点検要領の改定等を行っているところである。

今後も、情報の蓄積・分析、点検・診断の手法の改善、修繕等の対策の効果に係る評価、新たな技術の開発・普及等の状況を踏まえ、より効率的なインフラメンテナンスが着実に実施されるよう、基準類を適宜、見直していくことが重要である。

VI. 必要施策に係る取組の方向性

【これまでの取組の総括】

JB 本四高速では、これまで「メンテナンスサイクルの構築」「将来の維持管理・更新費の抑制」「メンテナンスの生産性向上（高度化・効率化）」にかかる取組を実施してきた。

「メンテナンスサイクルの構築」に関しては、施設点検の実施による健全度の把握を着実に実施するとともに、必要となる基準等を整備した。

また、メンテナンスサイクルの核となる個別施設計画の策定促進、計画内容の「見える化」による内容の充実促進を実施した。これらの取組により、インフラメンテナンスのサイクル構築が図られたものと評価できる。

(V. 1. 個別施設計画の策定・推進、V. 2. 点検・診断／修繕・更新等、V. 7. 基準類の整備等)

「将来の維持管理・更新費の抑制」に関しては、以下の取組を行った。

大規模修繕事業を着実に実施し、将来の更新費増の抑制に取り組んでいる。また、設備更新にあたっては、維持管理コストの削減を考慮した更新を行い、より効率的な維持管理を行えるように検討を行っており、道路照明等照明設備のLED化や点検補修用作業車の給電方式の見直し（バッテリー化）等、維持管理・更新費の縮減を図っている。

引き続き将来の維持管理・更新費の抑制に関する取組を推進していく必要がある。

(V. 2. 点検・診断／修繕・更新等、V. 3. 予算管理 等)

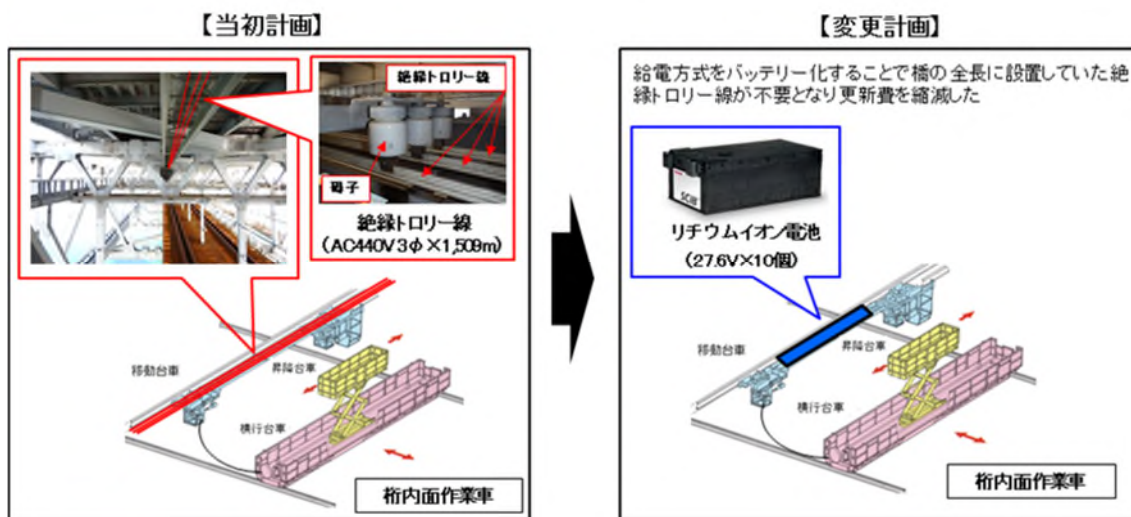


図-1 点検補修用作業車の給電方式の見直し（バッテリー化）

「メンテナンスの生産性向上（高度化・効率化）」に関しては、以下の取組を行った。

鋼床版のデッキプレートとUリブの溶接部に生じる亀裂を、赤外線サーモグラフィを用いて、遠隔から非接触で効率よく高精度に検出できる点検手法の開発や、補剛トラス吊橋に設置している点検補修用作業車の改造を行い、各部材への近接を容易にする等、点検の高度

化・効率化に努めている。

また、海峡部長大橋については、塗替塗装作業の効率化を目的に、上塗りの中塗りを一工程で兼ねる省工程塗料を開発し、これを基準化する等して、生産性の向上に取り組んでいる。

引き続きこれらの取組を推進していく必要がある。

(V. 4. 体制の構築、V. 5. 新技術の開発・導入・活用、V. 6. 情報基盤の整備と活用、V. 7. 基準類の整備 等)

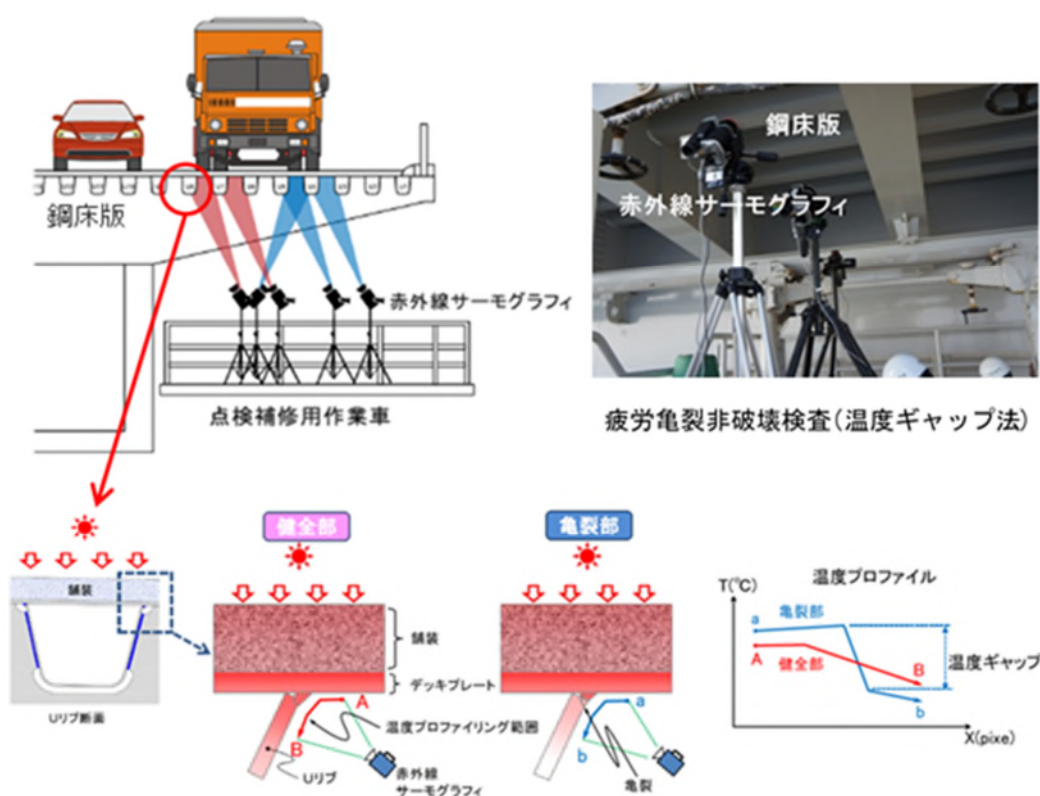


図-2 赤外線サーモグラフィを用いた鋼床版疲労亀裂の調査法

本四高速道路は「国民の安全・安心の確保」「持続可能な地域社会の形成」「経済成長の実現」という役割を担っているが、本四高速道路が持つ機能を将来にわたって適切に発揮させるため、「持続可能なインフラメンテナンス」を適切に実施していく必要がある。特に、近年における自然災害の激甚化・頻発化を踏まえ、事前防災として平時から適切なインフラメンテナンスを実施することの意義が大きくなっている。また、DXの取組が必要である。

JB 本四高速が、現状や課題、また将来にわたる「持続可能なインフラメンテナンス」を実現させていく観点を踏まえ、第2次における本州四国連絡高速道路株式会社 インフラ長寿命化計画において「目指すべき姿」及び「計画期間内に重点的に実施すべき取組」を以下に示す。

【目指すべき姿】

予防保全に基づくインフラメンテナンスを更に推進し、維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や、新技術等の普及促進によるインフラメンテナンスの高度化・効率化等を進め、本四高速道路が持つ機能が将来にわたって適切に発揮できる、持続可能なインフラメンテナンスを実現に向けて取り組む。

【計画期間内に重点的に実施すべき取組】

I. 計画的・集中的な修繕等の確実な実施

陸上部道路で、修繕が必要な状態となっている施設に対して、計画的・集中的な修繕等を実施し、早期に機能を回復させ、将来の維持管理・更新費の抑制を図る。

II. 新技術の開発及び導入促進等によるメンテナンスの生産性向上の加速化

メンテナンスに携わる人的資源が今後不足していくことから、適切かつ効率的なインフラメンテナンスを実施していくため、新技術の導入促進等、メンテナンスの生産性向上に資する取組を推進する。

III. 集約・再編やパラダイムシフト型更新等のインフラストック適正化の推進

社会情勢の変化や利用者ニーズ、新たな技術の開発状況等を踏まえた施設の集約・再編や、機械設備の更新時のパラダイムシフトの検討等、インフラストックの適正化に向けた取組を推進する

上記に掲げた取り組みを含め、以下の取組を進める。

1. 個別施設計画の策定・充実

(1) 計画の更新と内容の充実

個別施設計画の策定後においても、施設の点検結果や利用状況、社会情勢の変化等により、個別施設毎の対応方針も変化していくことから、対応方針の見直しを含めて、個別施設計画の定期的な更新を促進する。その際に、将来の維持管理・更新費の見通しや、費用縮減に向けた具体的な方針、優先順位の考え方等についても見直すこととして、計画内容を充実していく。

(2) 具体的な取組

機構との協定に基づき、着実に事業を推進するとともに、施設の点検結果やコスト縮減のための具体的な取組等の成果に基づいて、個別施設計画を定期的に更新する。

2. 点検・診断／修繕・更新等

(1) 点検・診断

各施設の定期点検サイクルに基づいた施設点検を着実に実施し、施設の経年劣化や損傷度合いの把握、健全度の評価等を確実に実施する。

(2) 修繕・更新

施設の点検結果や利用状況等を踏まえて個別施設計画を策定・更新し、その計画における対応方針や対策の優先順位等に基づき、施設の修繕・更新等の措置を計画的に実施する。

予防保全段階にある施設に対しては、損傷が軽微なうちに修繕を実施する予防保全型のインフラメンテナンスにより、施設の長寿命化、将来の維持管理・更新費の抑制を図る。

また、機械設備をはじめ、耐用年数が到来する施設の更新に備え、施設の単純更新ではなく、新技術の恩恵を享受し、機能向上を付加する等、更新時のパラダイムシフトを図っていく必要がある。

(3) 集約・再編等

必要な施設の選択と集中を図り、将来の維持管理・更新費の抑制や、時代に合ったストック効果の更なる向上に向けて、必要性のなくなった施設の集約・撤去、利用者ニーズに沿った施設の再編・複合化・機能転換を推進する。

(4) 具体的な取組

5年に1回の定期点検サイクルに基づいた施設点検を着実に実施し、令和元年度から令和5年度の施設点検実施率を100%とする。

また、予防保全型メンテナンスサイクルを更に着実に進め、措置が必要な施設に対して修繕等を実施し、機能の回復を図る。1巡目の点検の結果、早期に対策を講ずべき施設の修繕等の完了率を令和5年度までに100%とする。(令和2年度時点、50%)

3. 予算管理

(1) トータルコストの縮減と予算の平準化

維持修繕・更新等に係るトータルコストの縮減と平準化を図るため、前述の「VI. 1. 個別施設計画の策定・充実」「VI. 2. 点検・診断／修繕・更新等」において掲げた取組を推進する。

また、機構との協定に基づく事業の適切な事項の執行を進める。

(2) 具体的な取組

前述の「VI. 1. 個別施設計画の策定・充実」の個別施設計画に基づく計画的な点検・診断、修繕・更新を実施するとともに、後述の「VI. 5. 新技術の開発・導入・活用」の取組を推進することで、トータルコストの縮減・平準化を図る。

4. 体制の構築

(1) 維持管理・更新等に係る技術者の確保・育成

施設の老朽化や経年劣化に対し、永続的に本四高速道路資産の健全性を確保するためには、点検・診断や予防保全を高い精度で実施し、様々な劣化事象等に的確に対処することが求められる。このため、現場を活用した現地研修会、専門技術等の研修を OJT により実施し、高度な技術力を有する技術者を確保・育成する。

また、国や外部研究所、各団体等が主催する技術検討会への参加や大学等の他の研究機関との共同研究を積極的に進め、機能保全や長寿命化に関する技術を習得する体制を確立していく。

5. 新技術の開発・導入・活用

(1) 技術研究開発の促進

点検・診断の信頼性確保や、負担・コストの軽減、修繕・更新等事業の工期短縮、コスト縮減、道路構造物や材料の耐久性の向上を図るため、非破壊検査技術やモニタリング技術、新材料・工法等の新技術について積極的に取り組む。

(2) 具体的な取組

点検・診断の信頼性確保や、負担・コストの軽減等を実現するため、以下の技術開発や現場検証に取り組む。

- ・高解像度カメラ、赤外線カメラ、ウェアラブルカメラを用いた近接によらない劣化・損傷箇所の抽出
- ・ドローンや点検ロボットを用いた人力によらない近接点検
- ・モバイル端末や音声入力等を用いた点検記録作業の効率化
- ・AI を活用した診断の補助、支援
- ・BIM/CIM モデル化と維持管理情報の各種維持管理情報の連携による点検・診断業務の効率化

6. 情報基盤の整備と活用

(1) 情報の蓄積・更新

保全業務を通じて収集した情報については、施設の点検結果等を踏まえて適切に更新する。

また、点検結果と基盤情報のデータの連携を行うとともに、情報の高度化、作業の省力化、トータルコスト縮減を実現するため、インフラ分野のDXを推進する。

(2) 具体的な取組

維持管理情報のデータベースを適切に運用し、データの更新を着実に実施する。

7. 基準類等の充実

(1) 基準類等の充実

引き続き基準類について適切に運用するとともに、適時・適切に改定を行う。

より効率的なインフラメンテナンスが着実に実施されるよう、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、工期の短縮、トータルコスト縮減等の観点から有用と判断された新技術の普及状況や、「VI. 5. 新技術の開発・導入・活用」に掲げた取組の進捗を通じて得られた知見を関連する基準類に反映する。

(2) 具体的な取組

活用可能な新技術や新材料の導入に必要な技術基準類の整備を行う。

VII. フォローアップ計画

本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」の「施設毎の具体的な取組」を引き続き充実・深化させる。

併せて、上記の取組も含む計画に関する進捗状況を把握するとともに、進捗が遅れている施策の課題の整理と解決方策等の検討を行うため、必要に応じ、フォローアップを行う。

本計画の取組の進捗や、各分野における最新の取組状況等については、JB 本四高速ホームページ等を通じて積極的に情報提供を図る。