

第2分科会「社会インフラマネジメント」

■出席者（敬称略）

※**國定勇人**（三条市長）、**金平嘉則**（沼田町長）、**川合善明**（川越市長）、**鈴木力**（燕市長）、**村上綾人**（村田町企画財政課主査）、**大岡敦**（川越市政策財政部副部長）、**谷畑哲也**（長岡市道路管理課長補佐）、**小林智己**（見附市建設課主幹）、**山村貴広**（見附市企画調整課補佐）、**土田和久**（燕市企画財政課政策専門員）、**大川洋海**（いなべ市広報秘書課課長補佐）、**伊瀬徹**（阪南市総務部副理事）、**水江靖浩**（篠栗町財政課課長補佐）、**西宮幸一**（府中市市議）、**勢田昌功**（国土交通省総合政策局事業総括調整官）、**福田啓大**（国土交通省道路局道路保全企画室長）、**村田崇**（総務省自治財政局財務調査課課長補佐）、**朝日向猛**（国土技術研究センター上席主任研究員）、**高橋祥次**（地域交流センター監事）、**駒田健太郎**（地域交流センター主任研究員） ※印は座長

■話題提供

①**インフラ長寿命化基本計画** 国土交通省総合政策局事業総括調整官 勢田昌功氏

社会インフラの平均年齢は現在約35歳。あと10年、20年経つと50歳を超えるインフラがほとんどとなり、老朽化という状態を迎える。笹子トンネル事故以降、インフラの老朽化問題を最重要課題としている。これまで20年、30年は、ほとんどインフラの管理はしていない。しなくても大丈夫だったが、今の時期から対策をとらなければ、手遅れになる。事後保全から予防保全へと考え方をシフトさせた。ライフサイクルコストや造り替え時期の先延ばしといった視点に基づいてつくられたのが「インフラ長寿命化計画」。3段階の体系で構築されている。まずは昨年国がつくった「インフラ長寿命化計画」。これをもとに「行動計画」を各省庁及び地方公共団体が策定し、さらに「個別施設計画」を策定する。これをシステムチックに実行するため、入札契約制度の見直しや業務プロセスの再構築、技術者の育成などの取組を進める。また、インフラ管理の水準を高めるため、技術開発や多様な主体との連携の促進などを行っていく。

②**道路の老朽化対策** 国土交通省道路局道路保全企画室長 福田啓大氏

公共インフラのうち、市町村が管理しているものの占める割合が大きい。特に橋梁の高齢化と長寿命化が課題となっており、市町村の負担は大きくなる。社会資本整備審議会の道路分科会からは、「最後の警告」という、かなり厳しい提言がなされた。この提言を受け、メンテナンスサイクルの確定（道路管理者の義務の明確化）とメンテナンスシステムを回す仕組みの構築に取り組んでいる。ただ、現場市町村、特に町村には橋梁の専門技術職員がいないなどの課題があることも把握している。市町村のみなさんとの議論を通じて、実効性のある取組みにしていきたい。

③**総務省の取組紹介** 総務省自治財政局財務調査課課長補佐 村田崇氏

総務省では、技術的な観点ではなく、財政の継続可能性やまちづくり的な視点から、公共施設等の総合的かつ計画的な管理による老朽化対策の推進を行っている。近い将来に現在のインフラを維持するのは不可能となることは明確。まちづくりのあり方を、社会インフラの維持管理という観点から検討しなおす段階に来ている。

④**府中市インフラマネジメントの紹介** 府中市議 西宮幸一氏

府中市では平成23年にインフラマネジメント白書を、24年にはインフラマネジメント計画を策定し、市民との協働によるインフラマネジメントを進めている。全国でも初の取組で、視察も多い。府中市では、かつて予算が潤沢であった時期に、下水道などのインフラ整備が他の自治体と比較して早く整備された。そのため、維持管理の問題も早くやってきた。府中市での取組の一つは、包括管理事業。中心市街地で3か年事業として行っている。道路そのものよりもケヤキ並木の根上がりや虫食いが大きな問題となっており、道路の維持管理とあわせて、ケヤキ並木の管理も行っている。もう一つは市民によるインフラ管理ボランティア。公園の管理などはこれまで市民団体に委託していたが、資材などを提供することでボランティア化した。本当は道路が一番の問題だが、まずはやりやすい公園からスタートしている。経費の削減効果はあるが、5%だけ。経費削減よりも市民のインフラに対する愛着醸成効果が大きい。また長期的には大きな費用削減につながることも予測される。短期的な費用削減効果だけを見ると効果が薄い、その他の効果が大きい。

■議論の要旨 ～人口減少時代における社会インフラマネジメント～

■点検・診断技術について■

点検・診断するための技術水準とマンパワー不足が問題。市民からの通報を受け、技能職員が現場へ行く、というケースが多いが、技能職員は新規採用が少なく、町や村では一人もいないということもある。また、技能職員がいたとしても判断できない技術レベルがある。

国では、点検・診断するポイントやルールを細かく定めた。ただしルール通りできる技術者が各市町村にいるかどうかは疑わしい。点検技術は研修などで習得可能だが、診断技術は経験によるものも大きい。日常的な点検は、研修を受けた市民ボランティアの力を借りることもできるが、橋梁の裏の近接目視といった難易度の高い点検や診断については外注が現実的。しかし最終判断は道路管理者となる。

アメリカでは、6m以上の橋梁は2年に1回点検することが法律で決められている。法律制定当時は、体制ができておらず混乱したようだが、今ではアウトソーシングの市場が出来上がっている。日本の現状は、橋梁管理の基本となる台帳の情報ですらいい加減。台帳の点検から始める必要がある。台帳の見直し（すべての橋梁の再点検）とそれに基づく長寿命化計画の策定だけでもかなりの費用がかかる。さらにその計画を実行するためには莫大な費用がかかる。

地下にもぐっている上下水などは、特に老朽化の程度を把握するのが困難。インフラマネジメントの分野はこれまであまり注目されてこなかった。これから技術開発が進むものと思われる。

■地元業者との共存共栄を■

除雪を請け負う業者が疲弊している。除雪機の更新時期を機に、手を引きたがる業者が多い。冬の除雪だけでなく、冬以外の道路の保守なども併せて委託することも検討。除雪作業は冬の間仕事が少なくなる建設業者が請け負うことが多いが、これらの地元建設業者が撤退してしまうと、除雪どころか、橋梁や道路そのものを維持できない。維持継続が、インフラにとっては非常に重要。ここを意識した制度設計が必要。

一方で建設業界は価格競争が激しい。安く請け負ってずさんなインフラ管理をする業者もある。資格制度や行政の抜き打ちチェックなど、チェック体制の構築も重要。建設業者は仕事のあるところに出ていく狩猟民族的な性格の強い業種。これからは、地元密着の農耕民族型の建設業者を育て、地域との共存共栄を図るべき。そのためには、長期的視野で設備投資するなど、先を見通した事業展開が必要。

■市民や多様な主体との協働について■

市民の力をうまく取り入れて、受益者負担の原則のもとインフラマネジメントを進めていくべき。新たに市民参加の制度や仕組みをつくる際には、取組がなされていない地域や施設の関係住民に動いてもらうための制度をつくる。そうすると、すでに取組を行っているところから不公平感からの不満が上がることもある。

川越市では東洋大学建築学科との共同研究を始める。公共施設総合管理計画策定にかかる指針づくり、市民の意向調査、市内企業のポテンシャル調査、学生によるエリア限定のプランづくりとそれに基づく実証実験を行う。また、長崎大学では、文科省の科学技術振興調整費を得て県と連携、道路の点検、診断を行う「道守」を育成するコースを設けている。

周辺市町村と連携し、莫大な費用がかかるインフラマネジメントの広域での一括発注も検討が必要。

■参加首長からのコメント

- 金平町長（沼田町）：除雪が大きな負担になっている。小さく効率的な管理の必要性を感じている。
- 川合市長（川越市）：公共施設マネジメントに年間66億円必要。税収が減る中でどう進めていくか。
- 國定市長（三条市）：今後インフラはかなり重要なテーマになる。この議論をさらに深堀していきたい。
- 鈴木市長（燕市）：インフラの問題は重要な問題。いろいろな事例について学び、市制に活かしたい。

■まとめ

道路や橋など基礎的インフラは高齢化問題を抱えている。予防保全で長寿命化を図る必要がある。

- ・法で義務付けられる点検、診断と長寿命化計画の策定
- ・人材育成、特に民間技術者（ボランティア）、技能職員の確保
- ・これらを実施するための予算の確保（国からの支援を含めた）
- ・包括管理委託、広域エリアでの共同発注などによる効率的なマネジメント
- ・市民や民間企業との協働、特に地元建設業者との協働