

社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会

第5回社会資本メンテナンス戦略小委員会

平成25年2月26日

【事務局】 それでは定刻となりましたので、ただいまより、第5回社会資本メンテナンス戦略小委員会を開催いたします。

まず本日の委員会の出席状況でございますが、15名の委員中13名の方が出席されております。審議会令に基づきまして、本委員会が成立していますことをご報告申し上げます。

また、本日は松下大臣政務官にご出席をいただいておりますので、冒頭、政務官より、ごあいさつをお願いしたいと思います。

【大臣政務官】 失礼いたします。大臣政務官の松下新平です。前回に引き続きまして出席し、ごあいさつを申し上げます。

改めまして、委員の先生方は大変お忙しい先生方ばかりですが、本日の第5回社会資本メンテナンス戦略小委員会にご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。ちょうど前回は1カ月前でしたが、1月25日、緊急提言をご議論いただき、まとめていただきました。そして1月30日でしたが、家田委員長が太田大臣に緊急提言を手交していただきまして、重ねて御礼申し上げます。

業界紙にも、このように掲載をしていただきましたが、大臣からも国会、予算委員会等で、とにかく老朽化対策の重要性を国交省をあげて申し上げておりますが、家田委員長と大臣も時間をオーバーして、いろいろお話をさせていただきました。その中でも、ネーミングですね、メンテナンス政策元年とか、こういったことも大臣からは、すごくインパクトがあってわかりやすいのではないかと。そのこともPRしていただきたいという話もさせていただきます。

本日は第5回目となりまして、さらにこれまでの議論の中間まとめとして、ご審議をしていただくと伺っております。国民が安心して既存の社会資本を利用し続けることができるようにするために国土交通省はどのような取り組みを行うべきか、委員の方々には本日の会議での自由闊達な審議をお願いしたいと思います。

本日、私は中座をいたします。これから参議院で本会議が予定されております。本年度

の補正予算が可決の予定ですが、1回目で可決されるか、それとも両院協議会を開くか、まだ微妙な状況ですが、国交省といたしましては、1日も早く成立、そして執行に移ってまいりたいと思いますので、引き続きのご指導ご協力をよろしくお願い申し上げます。中座することをおわび申し上げます、失礼いたします。あとは家田委員長、よろしくお願い致します。

(大臣政務官退席)

【事務局】 ありがとうございます。

次に国土交通省側の参加者につきまして、異動がございまして、今回より新たに参加しております者をご紹介します。

西脇総合政策局長でございます。

難波技術総括審議官でございます。

その他の参加者につきましては、お手もとの配席表にてかえさせていただきます。

報道の方をお願いいたしますが、カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、よろしく願いいたします。

次にお手もとにお配りしております資料の確認でございます。表紙に資料の目録がついておりますが、1枚目に議事次第、2枚目に配席図がございます。なお配席図のところ、赤澤大臣政務官の表記がございますが、所用により欠席しておりますので、ご承知お願いいたします。3枚目が委員名簿で、以下、自治体のアンケート調査結果、資料2といたしまして、中間とりまとめの構成案、資料3としまして、具体的施策の事例について、参考としまして、実態の把握結果の時点修正版、最後に前回いただきました主なご意見についてという資料がございます。よろしいでしょうか。

また本日の小委員会の会議ならびに議事録につきましては、審議会運営規則に基づきまして公開することとしておりますので、ご承知おきをお願いいたします。

それでは議事に移らせていただきます。家田委員長に進行をお願いいたします。

【家田委員長】 皆さん、お集まりいただきましてありがとうございます。第5回をこれから始めさせていただきます。

先ほど、松下さんからもお話がありまして、皆様のご協力を得てまとめさせていただきました緊急提言を過日、大臣のところへ持って行って、長くなったと言っていました、懇談をさせていただきました。特にぜひ強く打ち出したいということで、私どももやった、メンテナンス政策元年というあたりをぜひお使いになりたいという言葉や、「ど

うせいくなら、どーんいってみようじゃないか」みたいな、さすが元相撲部なりの力強いお言葉をいただきまして、皆さんによろしくとのことでございました。

それでは早速、議事に入らせていただきます。お手もとの議事にありますように、一応、本日は（１）の地方自治体に対するアンケート調査結果、これまでも逐次お見せしているところですが、少し様子が見えてきたところについてご議論をいただくことと、それから、この間の緊急提言をさらに充実させたものとして、中間とりまとめをつくっていくと。それについての議論をしていただくこと。あわせて、その後、どういうふうに進めていくかについて意見交換ができればなと。そういうふうには思っています。

それではまず１つ目の議事、地方自治体に対するアンケート調査結果につきまして、事務局より資料のご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【事務局】 事務局の光成です。資料１です。資料の説明の前に、アンケートの中で用いている用語の確認をしたいと思ひます。表紙でございますが、「公共構造物」、構造物といひますのは、道路、河川、砂防、下水道、港湾、公園、海岸、空港の各分野における構造物です。これに対して公営住宅は「公共施設」というふうには中では説明をしております。

「維持管理」と「更新」で、ここで言う「維持管理」とは、公共構造物や公共施設の維持管理、補修、修繕のことを意味しております、「更新」につきましては、老朽化を要因として公共構造物・公共施設の造り替えを意味しております。「巡視」と「点検」でございますが、このアンケートをするにあたって、「巡視」については、変状の有無等、日常の巡回、パトロールにより確認するような行為であること、「点検」につきましては、細部や内部を確認して構造物等の損傷状況を把握することと定義した上で、自治体からのアンケートをいただいております。また、分野別アンケートの注意事項ということで、各分野においては、施設に応じて巡視、点検の実施状況が異なるが、本アンケートでは、施設区分を設定せずに調査を実施していることに注意が必要です。例えば道路につきましても、橋梁に対する巡視・点検とトンネルに対する巡視・点検と舗装に対する巡視・点検は、ひょっとして内容が違うとは思ひますが、そこまで細かくは聞いておりませんので、道路という形で聞いているということです。

次をめくっていただき、１ページ目です。前回のときは、アンケートの回答率が４２％でしたが、今回はその後、自治体さんからの回答があり、都道府県は４７、政令市２０、その他の市区町村１, 7 2 2、合計１, 7 8 9を母数として、５９. 1％の回答がございました。それに対して右側の質問をしております、分野別のアンケートにつきましては（１）

①と②を、土木関係部局のとりまとめ担当からいただいたものは（２）を回答いただいております。

①公共構造物・公共施設の管理体制と課題です。３ページです。維持管理・更新業務を担当する職員等でございますが、これは例えば道路でございます。右側に凡例がございまして、濃いブルーが３０人以上、赤色が１０人～２９人、緑、ちょっと紫がかかった色、薄いブルーということで、０人まで凡例が分かれております。都道府県でいきますと、９０．２％のところ職員が３０人以上でございます。右側は各職員のうち技術職員数でございます、８７．２％ということでございます。政令市にいきましても７８．９と７７．８と、かなり高い率でございますが、特別区、これは２３区です。それから特例市、これは２０万以上、中核市は３０万以上、この辺になりますと少しずつ下がっていきまして、その他の市町村でいきますと、かなり低いです。例えば町村でいきますと、紫色が目立っていますが、これは１人～４人ということで、技術職員数でも０人のところがかなり増えている形です。

次の４ページは、同様の質問を河川分野の担当部局に聞いたところ。都道府県から政令市、特別区、特例市、中核市、その他とずっと来ております。同じような形ですが、少し青いのが早く短くなっているような感じもいたします。

それから５ページ、砂防です。砂防は基本的には都道府県管理ということでございまして、都道府県１本の帯になりますが、職員数が７８．６、技術職員数が７０．７です。

次は下水道です。同じように職員数と技術職員数を示していますが、その他の市町村でいきますと、職員数では１人～４人が８０．４％であるとか、９７．８％ですし、技術者数もかなり低い比率が見てとれます。

以下、港湾、公園、海岸、空港でございます。

次に１１ページでございます。今度は巡視・点検実施状況です。公共構造物や公共施設について巡視・点検を実施していますかということで、巡視と点検を区別したことをわかっていただいた上でご回答をいただいております。右側のほうは、点検を行っている場合、点検のマニュアル等をもとにしていますかということで、道路の例でいきますと、都道府県は緑色が１００％、これは巡視・点検の両方を行っています。政令市でも９４．４％、その他の市区町村ですと巡視のみを行っているが３８％、点検のみが５．９％、巡視・点検の双方が５０．７％、行っていないが５．５％で、総数でいきますと、このような形です。右に行きまして、都道府県ですと、みずから定めたマニュアル等をもとにしている。政令市

もかなり高いです。あと、その他の市区町村ですと、他機関が定めたマニュアル等をもとにしているという例が66.4%に跳ね上がります。

河川でも同様な質問をしております。都道府県でいきますと、これはやはり巡視・点検の両方を行っているのが多いですが、100%ではなくて92.7%でした。それから、みずから定めたマニュアル、それから他機関が定めたマニュアルで、95%近くを占めてございます。

次に砂防です。砂防も同じように、これは都道府県のみになります。同じようなグラフです。

それから下水道、港湾、公園、海岸、空港ですが、空港なんかでいきますと、みずから定めたマニュアルが、その他の市区町村でもかなりの比率を占めるのがわかります。これは空港の特徴かと思えます。

次に19ページ以降は、公共構造物・公共施設の実態把握状況と課題です。公共構造物・公共施設の老朽化の状況を的確に把握していますかという分野別の調査です。これは一番上の青が、点検により構造物の細部、内部の老朽化状況を把握し、健全度評価を行った上で将来の劣化予測をしている。次の赤色が、健全度評価を行っているが、劣化予測まではしていない。次の緑が、老朽化状況を把握しているけれども、健全度評価とか、劣化予測は行っていない。次の紫は、巡視にあたり老朽化の進行状況をあわせて確認している。そういう程度です。その下のブルーは、構造物の現状（変状の有無等）を確認している。一番下の茶色は、老朽化状況を把握していない。要するに上から下に行くに従って、状況を把握していないというふうに思っただけだと思います。やはり都道府県が一番、状況の把握には努めていて、少しずつ下がってくる。特に、その他の市区町村と政令市のところでは、かなり差が出てくるということでございます。

以下、河川も同様な傾向でございます。砂防、下水道、港湾、公園、海岸、空港の状況でございます。

③は中長期的に維持管理・更新に必要となる費用の把握（推計）の状況です。これは土木関係のとりまとめ部局からいただきました。中長期的に維持管理・更新に必要となる費用の把握の状況は29ページですが、構造物とか施設について中長期的に必要となる維持管理・更新に必要となる費用を把握していますか。これは各分野ではなくて、全体で聞いております。一番上のブルーは、過去の投資実績とか、耐用年数のほか、老朽化の実態等々により、実態に即した推計を実施している。次の赤色が、投資実績や耐用年数から推計し

ている。老朽化の実態までは踏まえていないということです。それから緑色は、推計は実施していないが、大まかな見通しは想定している。紫は、把握はしていないということになりますと、都道府県からだんだんと紫が下に行くに従って増えていくような状況でございます。

次の30ページ、前ページの問いにおいて、「どの程度の費用が必要となるか、把握していない」と回答した場合、その理由は何かということです。ブルーは職員数が不足しており、データの整理を行う余裕がない。次はデータの蓄積が不足している。その次は予算が不足していて、そういう把握とか推計ができない。次は技術的知見が不足していて推計方法がわからない。その下は必要性を感じない。それから、その他となっていて、例えば都道府県でいきますと、できない理由として、データの蓄積がないであるとか、あるいは次の緑色は予算が不足しているとか、上にいきまして、青の職員数の不足というのがかなり目立っております。政令市も同様な感じになりますが、その他の市町村ですと、茶色が少しへこんできます。そのようになります。

次は32ページ、貴団体において、構造物・施設の老朽化が進行する中で今後、懸念されることは何ですかですが、上から、サービス水準が低下、次は安全性に支障、その次は維持管理・更新を行うための職員数が不足、それから技術力が不足、それから新規投資が困難、それから既設構造物の統廃合が必要となる、その他、特に問題がないという凡例と分けております。都道府県でいきますと、紫、緑、青が目立っております、これは安全性に支障が生じることを懸念している。あるいは職員数が不足、新規投資ができないではないか。こういうことを心配しています。政令市も同様な考えです。その他の市区町村ですと、安全性に支障がかなり目立っておりますが、やはり同様な傾向になってございます。

次は34ページ、予防保全で、貴団体において維持管理の効率化や維持管理・更新費の縮減に向けて、全庁的に取り組んでいることは何かという質問です。凡例は上から、予防保全による維持管理の取り組みを進めている。次は構造物の長寿命化に向けた計画・指針等を策定している。緑は分野横断的に維持管理計画を策定している。紫は分野横断的なアセットマネジメントに取り組んでいる。青は最新技術の導入のために提案型の入札方式を導入している。その他、そして、特に取り組みを行っていないということで、都道府県、政令市、その他の市区町村も茶色が目立っております。これは、予防保全による維持管理の取り組みをしており、構造物等の長寿命化に向けた計画・指針等を策定しているというのがかなり多いのがわかります。ただ、その他のところで、特に取り組みは行っていない

というところが薄い水色ですが、これが目立っております。

それから35ページです。貴団体において、適切な維持管理・更新のために取り入れている人材育成、推進体制の整備に関する取り組みは何ですかということで、全庁的に維持管理・更新に関する知見習得に向けた研修制度、2つ目は国や他機関における研修制度の活用、それから3番目は専任職員を配置、それから専任職員を積極的に採用、あるいは外部の技術的知見や人材を活用する仕組みを導入、その他、特に取り組みは行ってないと分けたところ、都道府県ですと、全庁的に自分たちの研修制度を利用している、あるいは他機関の研修制度を利用している。それから、外部の技術的知見や人材を活用する仕組みを導入しているというものが多いです。政令市も似たような感じになりますが、他機関のものを利用するのが、ちょっと増えております。その他も、他機関のものを利用するのが増えておりますが、一番多いのが水色の「特に取り組みは行ってない」ということで、これまでのアンケートでわかるように、今後に対して維持管理に関する問題認識はあるものの、人材育成とか推進体制の整備には特に取り組みを行っていないというものがかなり多いことがわかります。

最後の37ページです。必要な取り組みの推進にあたり、国に支援を期待するものは何かでございます。都道府県、政令市、その他の市区町村の総数で見ると、緑が突出しております。薄い緑というのは下から4番目でして、維持管理・更新に活用可能な国等からの交付金等の拡充。いわゆるお金が一番必要である。その次は、その3つ上の茶色でして、効率的な維持管理・更新のためのマニュアル等の策定。都道府県で、これは顕著ですが、国等に支援を期待するものとして、マニュアルの整備が挙げられるということでございます。

このほかは、都道府県ですと、上の3つがほぼ団子状態でして、予防保全的管理の導入、あるいはPDCAサイクルの実施、技術力向上に向けた研修等がございます。政令市は、マニュアル等の整備がそこまでは高くはないですが、都道府県と同様な傾向を示しております。

説明は以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。前回に比べると、ぐっと全貌が見えてきたのではないかと思います。また今ご説明がありましたとおり、内容的には、ここまで緊急提言を含めて皆さんにご議論をいただいている中で、仮説的に頭の中にある事柄、いろいろなところに課題があって、それを総合的に乗り越えないといけないねと。それは

決してお金だけの問題ではなくて、組織の問題であるとか、いろいろあるねというところが、裏付けがあるななんていう感触でございましたね。

それでは、これから10分ぐらいを予定しているのですが、ご質問等をいただきたいと思います。特に順番は定めませんので、ご質問をされたい方からお願いしたいと思います。どうぞお願いします。

【井出委員】 貴重な資料をありがとうございました。特に30ページについてお伺いしたいことが1点あります。30ページのどの程度の費用が必要となるかを把握していないというところで、そのうち、政令指定都市で100%というのがすごいのですが、必要なデータの蓄積が不足していると。具体的にどんなデータなのかは、自由記述欄その他でわかる範囲内で、こういう例があったということがわかりましたら教えていただけると助かります。

【家田委員長】 お答えをお願いいたします。

【事務局】 すみません。もう一度お願いできます。

【井出委員】 30ページで、政令指定都市で100%のものが、必要なデータがないと。そういう回答なのですが、必要なデータとは、逆にどんなデータが足りないのかというのが、記述欄とかから……。

【事務局】 どのようなデータがないかところまでは把握はできておりません。

【家田委員長】 何しろ100%ということは、全部がそう言っているということだから、基本的なデータがどこでも取り切れていないのだなということなのでしょうね。健全性を把握するような。多分、橋梁とか、いろいろなところで。やはり緊急提言にも挙げて、データの整理が根本中の根本だということを挙げたけれども、そこが何か出ていますよね。何か具体的に挙がっていないようなので、あまり答えになっていないようなのですが、恐縮でございます。

ほかにいかがでしょうか。

【佐々木委員】 資料をありがとうございます。20ページなのですが、道路関係なのですが、かなり実態を把握していて予測を行っているという貴重な情報だと思うのですが、おそらく各管理団体というか、管理されているところは重要構造物と一般構造物を分けられているのではないかなと思っています。その場合、これが、行っているかどうかという質問だったときに、重要構造物はしているけれども、一般構造物はしていないというような、何か追加の情報はございますか。

【家田委員長】 いかがでしょうか。構造物の種別別みたいなことですね。

【事務局】 実はアンケートを作成する段階で、どこまで細かく聞くかは中で相当議論をしたのです。細かく聞けば聞くほどわかるのかもしれませんが、聞く限界があって、結局、道路について、こういう質問をして、このような回答をいただきました。だから、あるA市は例えば橋梁のことをイメージしながらお書きになっているかもしれないし、ほかのところはそうではないかもしれない、そういうところは実はあるかもしれないのです。だから、そこはアンケートの限界と申しますか、今回のアンケートは、このような形で作成をしたということでございます。

【家田委員長】 多分、例えば道路と次の河川を見ても様子が少し違うのは、道路は普通に道路の担当、あるいは交通の分野でいうと、落っこちゃって、これは話にならないというのは、やはり橋ですよ。だから、橋なんかが一番、この質問を受けた道路の担当者からすれば頭に行くだろうし、川といたら、やはり堤防が切れちゃったらという構造物ですよ。おそらく分野ごとに念頭に置くものが少しずつ違って、必ずしも施設の用途は限らないけれども、その人たちの最もメインだなと思うようなところで答えているのでしょうね。だから、道路と川といっても、これは道路と川で意識が違うとか、そういう話ではなくて、構造物や特徴が違うということが出ているのでしょね。

今の重要か、重要ではないかというところは、どうも中では把握されていないようなのですが、これからどこかに決めて、そこで詳しく聞くなんていうときには聞いてみてもいいかもしれないですね。ありがとうございました。

福岡先生、どうぞ。

【福岡委員】 福岡です。35ページをお願いします。私は、国土交通省の国土交通大学校で5つほど技術研修の講師をやっています。最近を受講者の半分は都道府県とか、政令指定都市の技術者が来るようになりました。都道府県の技術に対する考え方が随分、変わってきています。この中で私が感じていますのは、国の技術者と違って、都道府県や市の技術者の方々は、長い間、ひとつの仕事だけをやっているのではなくて、総合土木技術者という立場で仕事をされています。維持管理の授業等で、管理をどう考えていますかといったときに、「いや、私はまだ2年の経験ですから」とか、「3年の経験ですから」という言い方になりがちです。そこで私が思っているのは、ここに書かれてあるように制度・技術指針をちゃんとつくってあげるとか、維持管理をどういうふうに考えていくのかというようなことを、もう少ししっかりと伝えることによって、維持管理技術をつくり上げて

いくことだと思っています。そうこうすることによって、このアンケートの内容も変わってくるのではないかと思います。例えば35ページで、都道府県が、研修制度を設けているとか、活用している、職員を配置しているとかありますが、これは半分以下ですよ。これをどうするかによって随分技術者の意識も変わるのだというのが、私のこの数年感じているところです。ですから、現在国がやっている研修制度に都道府県や市町村も、希望者をできるだけ取り込んでいくことによって、維持管理というものをどういうふうと考えればいいのか、もう少し広い理解をしていただくことも必要であると思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。この後、黒川先生に行きますが、ほんとうにそうですね。やはり今回のアンケートは、どう言いますか、ディープなところはあまりわからないのだけれども、とにかく全数に近いぐらいに全体像をなるべく早くつかもうということでやっていただいているのですが、後でご紹介があるかもしれませんが、これからどこかの市町村とかを決めまして、委員みんなで手分けして、地元に行って、実際にメンテナンスやなんかの作業をやっていただいたり、あるいはやっている人たちと面接していただくとか、そういう地に足が着いたところを調べていただいて、今のようなところをサンプル的にでも、ディープに知りたいなと思っているところでございます。

今、福岡先生から大変大事なポイントを言っていただきましたので、後ほど、これからの進め方なんかについても、また引き続きご議論をいただきたいと思います。

では、黒川委員、どうぞ。

【黒川委員】 はい、ありがとうございました。大変貴重なアンケートで勉強になりました。そこで一つ教えていただきたいのですが、例えば20ページなどを見て、この一番上の、点検により構造物等の細部、内部の老朽化状況を把握し、健全度評価を行った上で将来の劣化即を行っている、というところが73.8%という数字を見ると、結構やっているのだなとも思えるのですが、これは例えば都道府県でもいいし、政令市でも、その他でもいいのですが、自分の所管しているものすべてにわたって、こういうことをやっている、ここにチェックをつけるのか、あるいはそういう例があると、少しでもやっていれば、ここに丸をつけるのか、それはどちらなのかということによって我々が受け取るイメージも変わるので。そこで、どの程度だったのか。そこをちょっと教えていただきたいと思っています。

あるいは、そこがわからないのであれば、もう少しこの先、実態というわけですから、もう少し丸のつけ方を50%ぐらいは、この程度やっているとか、あまり重要ではない道

路でも、細いところは巡視ぐらいだとか、そういうふういきめ細かくアンケートをとっていく必要があるのかなとも思いますので、差し当たり今回の答え方についてわかる範囲で教えてください。

【事務局】 おっしゃるとおりなのです。おそらく少しでも将来の劣化予測をしたことがある、あるいはしている分野があるところは、「私はやっています」というところに回答をいただいた可能性もあるのかなと思っています。そこを細かく調べようと思えば、例えば道路にしても、道路の中で橋梁だったらどうかとか、トンネルだったらどうかとか、あるいは舗装だったらどうかとか、いろいろな施設ごとに聞くとか、あるいはどの程度やっているのかを、先ほど先生がおっしゃったような細かい分類が必要なのですが、そこまではこのアンケートではできませんでした。それは例えば道路部局で必要に応じてやっただけことがあるかもしれませんが、今回は全体の傾向を調べようということが主な目標だったものですから、このような形になっております。

【家田委員長】 黒川委員、よろしいですか。

【黒川委員】 はい。そうすると、この20ページの73.8%は、すごいと思うのか、やったことがあるぐらいでとるのかね。

【家田委員長】 どうですかね。私のエンジニアリング的な感覚からしますと、健全度評価というものの精度、誤差、これは当然、物すごい幅がありますよね。劣化予測なんていうものは、当然むちゃくちゃに幅がありますよね。また技術的に言っても、率直に言うと、そんなものはほんとうにできると言っているのかというぐらいの感覚ですよ。ということ、ここで言っているのは、まあ、そういうことを目指して、今持っているいろいろな技能を使って、何となく試行しているなみたいな程度に思っている人たちと、わけがわからないけれども、劣化予測はやっているような気がすると思っている人たちも全部込みになっているような数字と。したがって、絶対値には大した意味がなくて、同じような質問をしたときに、都道府県と政令市とその他市町村で、こういう端緒、現象の傾向があるぐらいしか、深読みはできないと読むのがエンジニアリングサイドの感覚ではないかなと思いますかね。福岡先生、その辺はどうですかね。

【福岡委員】 私も、そのように思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。続けて井出先生、どうぞ。

【井出委員】 意見なのですが、先ほどのデータがないというところなのですが、私たちがちょっと伺った範囲内では、そもそも古いインフラに関しては、いつつくったのかもわか

らないという方が多くて、結局、そうすると耐用年数もどのぐらいたっているのかわからないので、費用が出ないと。そういうお話を伺ったこともあるのですね。そういうことが多いのであれば、例えば現状を客観的に把握して、このぐらいだったら、概算このぐらいだろうと。そういった予測式ではないのですが、推定手法みたいなものをどこか学会なり、そういうところがある程度できれば、それをもとにいろいろな市町村で場所を回って行けばできるのではないかなと思うので、そういったことも技術的なものとしてやっていければと思います。

【家田委員長】 それは後で、この中間とりまとめのときに、そんな話が出るかと思います。どちらにしても傾向を出すことはできるのだけれども、相当に幅がある世界だということのを頭に置きながらの話でしょうね。

実際、私は郷ひろみと同じ年なのですが、郷ひろみは、紅白歌合戦のときに、あれだけ踊るじゃないですか。僕はあんなことは全然できないからね。もうすぐ高齢者に入ってしまうかなという感じが体質的にはしますからね。同じ年でも、そのぐらいの幅があるのだから、建造物だってそんなところがありますよね。

はい、小澤先生、どうぞ。

【小澤委員】 全地方公共団体にアンケートをしていただいて大変な作業をしていただきました。まだデータも続いて出てくるのだと思うのですが、ちょっとお願いができるのであれば、体制と、それぞれの地方公共団体で管理しているインフラとの関係をつなげて整理していただけることができないでしょうか。例えば道路、河川ですと、一番、分類がたくさんあります。都道府県から政令市、特別区、特例市と。これだけ細かく分ける必要があるかどうかはわからないのですが、管理あるいは保全の体制が、管理している対象のインフラとどういうバランスにあるのかを少し典型的なイメージを持てるような整理をしていただけるとありがたいです。例えば都道府県ですと、道路の部署と河川の部署がおそらく分かれていると思うのですが、例えば小さな町とか村に行くと、1つの課で全部を見ているという状況が想像されるのですが、そうすると、同じ1人とか2人といっても、それがある数をどの範囲でどのように見ているかが、もう少し具体的に、地方のそれぞれの特徴に応じて分類ができると、将来の管理の体制をどういうふうにつくっていくかを考えるときに同じやり方では当然できませんので、それぞれの地方公共団体の事情に合った体制をどうつくっていくかということを考えるときに役に立つのではないかと思ったのですが。大変な作業をお願いすることになるのですが、できればお願いしたいと思います。

【家田委員長】 今のご意見とともに、今回のでは市町村なんかには聞いているときに、部門ごとに聞いているけれども、実はそれが同じ人だったりするというあたりのところはあまりわかっていないとか、分けていないということですよね。だから、そのところは今、小澤さんが言ったようなことを丁寧にやろうとすると、絞ってもう少し調べるとか。

【小澤委員】 ですから、代表的なところをピックアップしていただいて。

【家田委員長】 まあ、大体パターンははっきりしているから、そう難しい話ではないのではないですか。

ほかにはいかがでしょうか。では、よろしければ、とりあえず先に行かせていただいて、また戻ってということにさせていただきます。

続きまして、次の（２）の議題、中間とりまとめにつきまして、ご説明をいただきたいと思います。これから内容の説明もありますが、最初に今後のスケジュール感覚とか、時間感覚なんかも少し込みにしてご説明をいただけたらと思います。

【事務局】 今後のスケジュール感覚ですが、今日２月２６日で、中間とりまとめの素案をお出しさせていただきます。そしてご議論をいただいて、今日、まとまるかどうかですが、まとまらないにしても、できれば年度内に関いて、年度内には委員会としての案をおまとめいただきたいというところを事務局としては考えております。

それから、これから中間とりまとめの中で述べるのですが、実は最初に将来推計をしたということ、この委員会を始めた目的の１つには入っていたのですが、まだ現在作業中でして、最終的な、あるいは試行的な数字を出すところまでには至っておりません。至っておりませんが、これまで４回の議論を踏まえて、さまざまなご意見をいただきましたので、それをもとに中間とりまとめを構成して素案として作成しております。また将来推計については後ほど説明しますが、その課題というところで、このようなことを今考えているということを述べさせていただこうと思っております。

スケジュール的な話としては、今の委員会としては以上でございます。

それでは中身の説明に入らせていただきます。

前回第４回のときに、骨格といいますか、フレームとして、これでよろしいでしょうかということでお諮りをして、ご同意をいただいたものでございます。それにつきまして、例えば「はじめに」の中に、前回は「技術的進歩の総合レビュー」ということでタイトルをつくっておったのですが、そこは後で読むとわかりにくいかもしれないので、「技術的進

歩の推移と課題」とか、もう少しわかりやすい日本語に若干のマイナーチェンジをしたり、あるいは3番目の「重点的に講ずべき施策」ということで、前はペンディングの形で一応、緊急提言に関係するところを盛り込んでおりましたということでしたが、前回の議論を踏まえて少し順番を入れ換えて構成を組み換えたというところの修正もございまして、今回はつくってあります。大きな骨格は一致しております。

それでは中身の説明に入らせていただきます。

表紙が全体の構成の素案でございまして、2ページ目ですが、中間とりまとめ（素案）です。「はじめに」でございまして。これは社会資本ストックは、高度経済成長から集中的に整備されたということで、今後急速に老朽化すると。真に必要な社会資本整備とのバランスをとりながら、戦略的な維持管理・更新（関係する点検・診断・評価・計画・設計・修繕等を含む）というような形に下さいというご指示がありましたので、そのような形にしてありまして、それらを行うことが課題と考えております。本委員会は平成24年7月に大臣からの諮問を受けて、社会資本メンテナンス戦略小委員会として社整審、交政審の中に立てたものでございます。

第2パラグラフです。本委員会は、国交省が所管する社会資本の維持管理・更新について分野横断的な比較整理、あるいは俯瞰的な視点からの今後取り組むべき事項についての調査審議を行うということでございます。現場や地方の実態がどのようになっているか、十分に取り組まれていない内容があれば、それはどのようにすれば解決できるかという点に着目して、現地視察あるいは地方公共団体へのヒアリング・アンケートを実施してまいりました。また他の省庁が所管する社会資本の維持管理・更新に関する取り組みとも連携を図るという観点から、文部科学省、厚生労働省の方から取り組み状況についてご説明を受けたこともございました。

平成24年12月2日には笹子トンネル事故がおきまして、これを受けて、この委員会としても平成25年1月30日に緊急提言を出したところでございます。

そのような背景を受けて、この中間とりまとめは、維持管理・更新に関する現状と課題を踏まえて、今後目指すべき戦略的維持管理・更新に関する基本的な考え方及び国土交通省等が取り組むべき施策に関して緊急提言における提言事項から、さらに内容の充実を図る形で整理を行いました。3つの部分から成っております。1つ目は「維持管理・更新の現状と課題」、2つ目は「維持管理・更新に関する基本的考え方」、最後に3番目として「戦略的維持管理・更新のために重点的に講ずべき施策」でございまして。

3 ページでございます。「1. 維持管理・更新の現状と課題」で「(1) 社会経済情勢とこれまでの取組」ということです。社会経済情勢として以下の3つが挙げられております。1つは高度経済成長期などに集中的に整備された社会資本が今後、一斉に老朽化すると。高齢化施設の割合が増大していくと、重大な事故とか致命的な損傷等の発生するリスクが高まることが予想される。2つ目は人々が社会資本に要求する水準が高まってきたと。具体的には安全や安心、環境、景観、活力等に対する新たな社会的要請の対応が必要となってくる。社会資本の維持管理・更新に関する技術も、そのニーズに応えるべく進化をしてきたと。3つ目は人口減少、少子高齢化が進行していること。国立社会保障人口問題研究所が取りまとめた日本の将来推計人口に従うと、人口の減少が予測されておまして、人口減少、少子高齢化が進むと、地域の活力の低下とか、施設当たりの利用者の減少が想定されて、社会資本により提供されるサービス水準の維持が困難になる地域が生じる懸念があります。

また参議院でも議論が行われまして、平成23年12月には、参議院決算委員会決議で、政府は国直轄の社会資本についてはもとより、地方公共団体等が管轄する社会資本についても資金、技術、人材等の支援を行うなどして、長寿命化・老朽化対策を早急かつ効率的に行い、社会資本の維持管理・更新費の縮減に努めるべきと指摘がありましたし、総務省の行政評価監視の勧告においても、港湾、空港、上下水道及び河川管理に関する施設について、法令台帳の整備の徹底、施設の定期点検、補修等の確実な実施及び地方公共団体に対する必要な支援等の実施、長寿命化計画の策定によるライフサイクルコストの縮減等を求めるという言葉をいただいております。

一方、維持管理・更新に関する国土交通行政上の位置づけといたしましては、社会資本整備重点計画や技術基本計画などで、社会資本の実態把握、定期的な巡視・点検の実施、長寿命化計画の策定、予防的な修繕や計画的な更新及び技術開発を進めることになっておまして、特に社会資本整備重点化計画では、維持管理・更新は4つの重点目標の中の1つとして位置づけられております。また長寿命化計画等では、道路橋とか、下水道施設及び主要な河川構造物で目標年度までに策定率を100%に上げるという目標を掲げているところでございます。

先ほど説明いたしました笹子トンネルの事故がありまして、国土交通省ではトンネル天井板の落下事故に関する調査検討委員会を設置しております。また本委員会といたしましても、1月25日に第4回会合で議論していただいて、1月30日には緊急提言をいただ

きました。4ページの①から⑩にあるような項目を緊急提言事項とした緊急提言をとりまとめ、大臣に直接手渡していただいております。

「(2) 国土交通省所管施設の実態」です。施設の実態把握をする意義は2つあるかと思えます。1つは老朽化の状況も含めた社会資本の実態を明らかにして、国民への説明責任を果たすこと。もう一つは個別施設の現状を踏まえて推計を実施することです。実態把握の実施方法といたしましては、道路、河川、砂防、下水道、港湾、公営住宅、公園、海岸、これらは農林水産省にも協力をいただいております。空港、航路標識、官庁施設の10分野に対して地方公共団体等の協力も得て、分野横断的に把握をいたしました。

また実態把握結果からいきますと、分野によって、例えばストック量（整備した量）は非常に異なっております。また税法上の耐用年数を大きく超えて長期間使用される社会資本も一定程度存在しているということで、建設年齢不明な社会資本も多いということですが、その建設年齢が不明であること理由は、施設整備年度が古くて、データが確認できなかったというものが多かった。これは先ほど先生からもご指摘があったとおりでございます。それから、重点的に整備する施設を年代により変更することで、時代の要請に応じて必要な社会資本を優先的に整備してきたということが言えるのではないかと思います。

また実態把握結果を踏まえた課題といたしましては、時代に応じて重点的に整備する必要を変更してきたのですが、維持管理・更新に関する基本的な戦略を立案するためにも、その基礎情報となる実態把握を行う意義は大きいのではないかと思います。それから、今回の実態把握も試行的な取組みであって、今後、建設年次等の基本的な情報だけでなく、これらの情報の実態把握の充実を図って管理されることが必要で期待されます。施設整備年度が古くて、建設年次などの基礎的な情報についても確認できなかった施設が存在していますが、今後、このような施設が生じないように新設時においてデータの記録を確実にすることも必要となってまいります。

「(3) これまでの維持管理・更新に関する技術的進歩の推移と課題」です。技術的進歩の推移ですが、技術開発の成果や事故・災害等の教訓を踏まえて、基準の制定あるいは改定がおこなわれてきました。技術の進展によって、一部の分野では点検・診断の高速化によるコスト縮減であるとか、調査精度の均質化、利用者への影響低減等が図られております。ただし、技術開発の成果の一般化とか標準化は必ずしも十分であったとは言えませんでした。従前では撤去・新設を前提としたものから部分的な更新にとどめる等によって、長寿命化を可能とする技術開発が開発されております。

それから、維持管理・更新技術に関する課題ですが、技術的進展によって維持管理・更新の技術は格段に向上してきましたが、老朽化した社会資本ストックの増大に対応するためには、技術のより一層の進展とか、技術開発成果の一般化・標準化、こういったものが期待されます。どのような技術開発かといいますと、維持管理・更新コストの一層の縮減のための技術開発であるとか、変状を迅速かつ確実に把握する技術開発、あるいは成長分野としてのICT技術を活用した点検・診断や情報の収集・蓄積・活用などが考えられます。ただし、これらの技術開発はまだ技術が確立されていないこともあって普及は進んでおりません。これは成長戦略の実現にも寄与することですから、こういう分野は一層力を注ぐ必要があります。また新技術は中長期にわたる信頼性が確保される必要があって、その特性を踏まえた適切な評価を実施する必要があります。要求水準を満たしていない、あるいは将来的に要求水準を満たさなくなる恐れがある既存ストックをどうやって効率的・効果的に改良していくかということも今後、技術開発で必要な課題です。

「(4) 地方公共団体における維持管理・更新の実施状況に関する現状把握」です。地方公共団体の技術力、マネジメント力、人材力が備わっていることが必要で、ヒアリングやアンケートを行った結果、やはり維持管理・更新に関する担当職員は少ないことが課題として浮かび上がりました。特に技術職員が少ないこと、そして現場の体制の充実には必ずしも結びついていないのではないかということです。また維持管理・更新にかかる業務を外部委託により実施しているけれども、業務委託先企業の施設点検の結果を、みずから技術的に評価するのは困難である。あるいは維持管理・更新で技術的に難しい問題が生じた場合には、新設を担当している職員に相談しているという回答があったりもしました。これはヒアリングから、このようなことであります。巡視・点検の実施状況については、都道府県や政令市では巡視・点検の両方が行われている割合が高いですが、市町村では、その比率は落ちてきます。また巡視・点検ともに実施していないところもあります。

【家田委員長】　ちょっと申しわけありません。時間が押しているようなので、説明を、申しわけないのだけれども、もう少し重点的に、スピーディーに行きましょう。

【事務局】　わかりました。

それでは、国からの支援を期待する事項として、財政支援とか、マニュアル類の整備等がございます。

それから「(5) 維持管理・更新費用の将来推計に関する課題」です。これまで国土交通省では過去の費用額からやってきましたが、これはベースに一定の仮定を置いて、マクロ

的な視点からやったものでした。施設の実態を踏まえた施設ベースでの算定は行ってきませんでしたので、より信頼性の高い推計を行うという意味で、施設を踏まえたような将来推計が必要であると考えております。分野別に建設年度ごとに施設を把握した上で実績等に基づいて維持管理・更新費を算出しようとしております。定期的な修繕等により対応するものとして、更新を想定していない部分や、実績や耐用年数によるもの、いろいろな分野がございます。また将来の維持管理・更新費用の推計は過去の実績に基づいて算定することを基本とすべきですが、社会資本は構造や立地条件、使用状況等により劣化の状況が異なって、推計額には相当の幅があることが予想されます。また地方公共団体では維持管理が十分になされているとは言い難いということでしたが、こういうことをどう勘案して推計するかを検討が必要です。それ以外には、技術開発によってトータルコストの縮減の可能性の期待がありますが、それをどういうふうに勘案するかという検討が必要です。また不確かさがある中で合理的かつ速やかに算出できるように、一定程度簡便化を図るような検討も必要であると考えてございます。また技術的な人材力の確保は不可欠ですが、その必要なコストの将来推計にどのように反映させるのか、検討の余地があるところです。

「(6) 維持管理・更新に関する制度面、体制面での現状と課題」です。予防保全の重要性は従前より提唱されているが、制度自体が位置づけられていないということで、多くの管理者の取組みとはなっていないことが問題とわかりました。

次に「2. 今後目指すべき維持管理・更新に関する基本的な考え方」、9ページです。これは第1回、第2回、第3回で相当議論したところです。「(1) 社会資本としての役割を持続的に発揮させるための維持管理・更新」、これは必要な現在やっている維持管理・更新を確実に着実に実施することが第1項目めです。2つ目は「(2) 安全・安心を確保するための維持管理・更新」ということで、自然災害とか防災、耐震性、事故を防ぐための安全性の向上等々でございます。3番目は「(3) 豊かな暮らし・環境や活力ある経済社会を実現するための維持管理・更新」で、これは社会資本の質的向上のための取組みが必要ということ。4番目は「(4) 維持管理・更新の重点化」ということで、今後の社会構造の変化を考えれば、サービス水準の引き下げや集約化・撤退も必要だということ。それらにはコンパクトシティ等の取組みがなされているけれども、これらの充実や強化を図る必要があるということ。5番目は「(5) 機能・費用のバランスの取れた維持管理・更新」で、ライフサイクルコストが最小となるような考え方をすべきである。そのための技術開発とか、技術の導入を図っていく必要があるということ。6番目は「(6) ストッ

ク全体を見渡した調査・診断、評価及び活用」です。みずから管理するストックすべてを対象としたマネジメントを行うための調査・診断、評価、活用の仕組みを構築すべきである。施設カルテの作成・活用や、各段階での情報の収集・蓄積、共有化、また「見える化」についても努力するということがございます。7番目は「(7) 国の責務」です。国が所管する施設だけではなくて、地方公共団体分も含めて、国民に説明責任を果たす必要がある。そのための情報発信をする必要がある。そのための制度化が必要であることが書いてあります。8番目は「(8) 分野横断的な連多様な担い手との連携」ということで、関係省庁あるいは分野間、あるいは国・地方間等の分野や組織を超えた連携を推進するべきと。あるいは官民連携、あるいは学識経験者や民間の参画、地域の創意工夫、地域社会との連携、このようなことが議論されました。

11ページです。「3. 戦略的な維持管理・更新のために重点的に講ずべき施策」ということで、3つです。「(1) 施設の健全性を正しく着実に把握するための取組」、2つ目は13ページになりますが、「(2) 維持管理・更新をシステムチックに行うための取組」、3番目は15ページの「(3) 維持管理・更新の水準を高めるための取組」、この3つを柱として重点的に講ずべき施策を整理しております。

11ページに戻りまして、要はシステムチックに行うことが今回の中心になってございますが、それを支えるベースとして、すべての施設の健全性を正しく着実に把握するための仕組みの確立が必要であることと、維持管理・更新に係る情報の収集・蓄積とカルテの整備、そのようなものの活用が必要であることが2項目めでございます。これは前回の緊急提言を、このような形で組み直しております。それから3番目は、それを踏まえて、施設の健全性及びその対応方針の国民への公表ということで、国民に対して、よく理解されるように社会資本の管理者は施設の健全性をはじめとする実態について、国民への公表を行うべきとしております。

13ページです。(2)の1項目め、維持管理・更新をシステムチックに行うための業務プロセスの再構築ということで、維持管理・更新を合理的かつシステムチック（体系的・規則的）に行うために維持管理・更新に関する一連の業務の体系化、基準等の整備を推進すると。PDCAサイクルを回していくべき。また当該取組みが市町村レベルでも行うことが可能となるような基準等も作成して普及に努めるべきということが書いてございます。2項目目で、維持管理・更新を念頭に置いた各業務プロセスにおける様々な考え方の導入ということで、適切かつメリハリのきいた社会資本の維持管理・更新を行うために、さま

さまざまな考え方を導入して、個々の施設の実情に応じた対応を図ることが重要ということで、予防保全の原則化、安全・安心、暮らし、環境、活力のための社会資本の質の向上を考える必要があること、それから地域社会の構造変化を踏まえた集約化とか、効率化とか、重点化を図る必要があること。それから、新設・更新時における維持管理・更新への配慮ということを考える必要があるということです。3番目、長期的視点にたった維持管理・更新計画の策定ということで、長期的視点に立ってやるために、今でも進めておりますが、長寿命化計画等々の活用によって、維持管理・更新を適切に行っていく必要があると。それから4番目は、維持管理・更新に係る予算確保でございますが、国がみずから管理する施設に対して必要な予算の確保に努めるとともに、地方公共団体とか、民間事業者が必要な予算を確保できるように活用可能な補助金とか、交付金の充実を図るべきということでございます。5番目は、維持管理・更新に軸足を置いた組織・制度への転換と人材育成ということでございます。維持管理・更新に軸足を置いた組織の充実、あるいは体制整備や仕組みづくりを行うべきであって、以下の取組みということで指摘があります。

3番目、今度はシステムチックにやることを支える、いろいろな施策として、「(3) 維持管理・更新の水準を高めるための取組」として、技術開発が1項目めです。今まで技術開発では、新設する際のことに力点を置いてきましたが、今後、より効率的な維持管理・更新のための技術開発についても積極的に行うべき。技術開発により得られた成果の基準化・標準化を推進すべき。重点的に取り組むべき事項として、大幅な工期短縮やコスト縮減のための技術開発、更新時期を遅らせることや交換部分を減らすための技術開発、点検の作業量を減らすなどの点検の低コスト化のための技術開発を早急に進めるべきということでございます。また2項目めとして、分野や組織を超えた連携と多様な主体との連携等ということで、効率的・効果的な維持管理・更新実施のため、分野横断的な連携、多様な主体との連携、及び長寿命化に寄与するソフト対策を推進すべき。具体的には以下の取組みを行うべきということでございます。また地方公共団体等への支援ということで、中小規模の市町村も含めて、戦略的な維持管理・更新を行えるように財政的な支援、技術的な支援に努めるべきということを記しております。

18ページ、「おわりに」でございます。本中間とりまとめで示した内容に加えて、今後の課題として、以下の点について引き続き検討を深めるべきということで、維持管理・更新費の将来推計の算出に関して、本文で示した検討課題を踏まえ、引き続き検討が必要。それから、社会資本整備と都市・地域計画との連携・調整の強化による社会資本の効率化

のあり方等について検討することが必要。本委員会としては、この中間とりまとめに引き続き、現場の実情に関する、より詳細な調査や、今後取り組むべき具体的な施策のさらなる検討を中心に、最終とりまとめに向けた議論を進めていく。国土交通省をはじめとする関係者は、中間とりまとめにおいて提言した内容について実現可能なものから可及的速やかに着手することを期待するというでまとめてございます。

関連しますので、資料3も続けて説明させていただきます。

資料3でございます。これは今回お示しいたしました中間とりまとめの素案ですが、それに関連しそうな施策がいろいろあるのですが、その事例の紹介ということで、お知りおきください。

1 ページ目です。例えばこれは河川の例ですが、河川の規模とか施設の重要度に応じた維持管理水準の確保ということで、平成23年に河川砂防技術基準維持管理編というものが実は策定されておりまして、この左側が法体系で、右側が砂防関連の通知・通達が書いてございます。ピンクのところを見ていただきますと、19年に局長通知でもって維持管理の指針を出して、管理計画を試行しておりましたが、23年度から本格実施に向けて、新たに通知を出し直してやっている。一番下の赤いところなのですが、現状においては、河川の管理水準を持続するために必要な管理技術を河川砂防技術基準維持管理編（局長通知）により規定して、水管理・国土保全局長より全国に通知しております。都道府県に対しては、これは技術的助言というものととどまっております、問題意識としましては、都道府県が主に管理する中小河川も含めて管理水準を持続していくためには、制度的な整備がもう少し必要ではないかと思っているところでございます。

2 つ目、今度は空港の例ですが、今回の事故等も受けて緊急的なレビューをやっておりますが、空港内の施設の維持管理等に係る検討委員会が設置されまして、その検討事項の中で、維持管理ストックの老朽化が進行する中、エアサイドのみならず、ランドサイドも含めた空港における安全阻害要因を極力なくするための維持管理等のあり方であるとか、施設の安全基準及び点検方法等に関する緊急レビュー等について検討されるということで、スケジュールにあるように、昨年末に設置されまして、これから審議を深めていくということでございます。

次は鉄道です。笹子トンネル事故を受けて、緊急点検を指示している。法令によって義務づけられている定期点検の周期や方法の妥当性の検討や必要な見直しを実施し始めました。これは今回の中間とりまとめの中でも必要な見直しを行うことは書いてございますが、

これは鉄道の事例の紹介で、鉄道だけではありませんが、こういうことが始まっています。平成24年度補正予算では、中小鉄軌道事業者への補助事業等、右下に書いてございますが、補正予算等々で今考えているところでございます。

次は長寿命化計画の話で、公園の事例で説明いたします。白丸の2つ目ですが、事後的な管理から予防保全的な管理への転換を図るため、21年度から長寿命化計画の策定の補助を2分の1で助成をしております。一番下の留意事項ですが、平成26年度以降は、通常事業も含めて公園施設の改築・更新に対する補助。これはいわゆる交付金の補助なのですが、これを公園施設長寿命化計画に基づき適切に維持管理がなされているもの限定しているということです。要は長寿命化計画を策定して、それに基づいて管理をし、将来のコスト縮減を図ろうというときに助成する、こういうふうに政策誘導をしている事例と考えていただければと思います。

次に公営住宅等ストック総合改善事業の概要があります。3番目の基本的要件がありますが、ここに耐震改修であるとか、長寿命化改善とか、いろいろなことが書いてあります。こういう事業そのものは昔からありましたが、ポイントは、その下に書いてある※のところ、公営住宅等長寿命化計画に基づかない公営住宅等の改善事業及び建替事業への助成は平成26年度以降は行わないということです。これも、このような形で政策的に誘導していった長寿命化を図っていく1つの事例として紹介いたします。

次はデータの関係です。維持管理に必要な情報の継続的な収集・蓄積・共有化でして、これは橋梁の事例です。全国道路橋データベースシステムというものが平成23年から動いております。これは国内におけるすべての道路橋を対象にして、とりあえず直轄部分だけをまず整備してございます。補助については働きかけをやっておられるところですが、道路橋を管理するすべての職員がデータを利用可能でして、例えば活用例として、災害時にその基礎的データを利用できるであるとか、あるいは不具合が発生したときに、類似の情報を検索可能であるとか、いろいろなことで利用できます。もう実際に動き始めております。

その次のページは航路標識データバンクシステムということで、やはりPDCAサイクルを進めていくためには、いろいろな膨大な各種のデータが必要なのですが、航路標識のデータバンクをつくって、検索機能で、個別の分野ではどんどんやり始めています。

官庁施設の保全と保全指導に関する取組みというものも実は同様の取組みなのですが、官公庁施設の建設等に関する法律があり、各官庁が持っている、いわゆる合同庁舎等のビ

ルディングについて、国土交通省が保全指導を行うという規定があります。それに基づき、各省庁で中長期的な保全計画を出していただいて、いろいろな保全を実施していただいて、その状況等をネットで送っていただいて、それに基づいてまた指導する。そのサイクルをきちんとつくって、実際にやっている。こういう事例でございます。下のグラフを見ていただきますと、中長期保全計画等を策定している官庁施設の割合が右側のほうですが、グラフが徐々に上がっているのがわかりますし、左のほうを見ていただくと、それで保全状況の「おおむね良好」な官庁施設の割合が少しずつ増えていることがわかります。

次は管渠マネジメントシステム技術の実証です。これは下水道なのですが、管渠を適切に管理するために、すべての管渠を詳細に調査をしていく、非常に時間とコストがかかるので、スクリーニングをしてからやっています。そのスクリーニングをするために民間の活力を活用するというので、その技術開発をこの中で行っています。モデル処理区を選定して、技術開発を公募していくという事例です。トータルとして、ライフサイクルコストの低減と投資の最適化を図ろうという試みでございます。

次は空港舗装面の点検における赤外線調査でございます。目視であると舗装の表面の下がわからない。あるいは打音でいきますと、そこはわかるけれども、点検者の主観が入ったりとか、人力点検による非効率性があるということで、赤外線を使ってわかると。右側のほうは赤外線で異常があつて、浮いているところが赤く浮き上がっている事例がわかります。これは夜にやると、今度は逆に黒く反転して写るということです。これをやることで広範囲なものが網羅的にわかるというメリットがあるということでございまして、試行的にやってみて、今後の展開を視野に入れているということです。

次は社会資本の予防保全的管理のための点検・監視技術の開発ということで、今後やるべき事項として、今、国土交通省として考えているものです。点検手法として「見えるところを見る」ということでやっていましたが、「診るべきところを診る」に転換するために、目視が困難なところを迅速・簡便に汎用性の高い点検・検査技術と評価基準をつくらうと。目視では評価が困難な構造物の変状を検知する技術と評価基準をつくらうと。ということで考えております。そういうことで、右下のところですが、技術開発の成果として、国民の生命財産を守り、安全・安心を確保したり、あるいはライフサイクルコストの低減を図ろうとしているということでございます。

次は人材育成で、これは港湾の事例なのですが、地方整備局や直轄事務所の維持管理を担当する職員に講習会を開いているということでございます。今度は、港湾管理者のほう

でも、今年3月には開催する予定である。このような取組みを行っているということです。

次のページは、国土交通省技術基本計画の抜粋です。162件の技術研究開発プログラムがありますが、そのうちの19件が維持管理・更新です。そういうものを進めていくことと、重点プロジェクトが7つある中の2つ目は維持管理・更新だということです。

こういうものを支援するメニューとして、その次のページ、建設技術研究開発助成制度というものがあって、国や地域の諸課題の解決に資するための研究開発テーマを国土交通省が示して、そのテーマに対して大学や民間等の先進的または革新的な研究開発提案を公募して、より優れた研究開発を選抜して助成する競争的資金制度です。これを見ていただきますと、下の図ですが、①のところで、国及び地域における社会的課題があったら、その課題に資する研究開発テーマを提示します。そして公募します。今度は、それを大学・民間等の研究者の方々が、その開発提案を応募します。それを国土交通省の評価委員会でもって審査・選抜をして、優れたものに対して助成を行うという制度がございます。下を見ていただきますと、おおむね2～3年後の実用化を想定して、25年6月に採択課題を決定しようとしています。今考えております新規募集テーマとして、老朽化に備えた社会資本・住宅の効果的・効率的な点検・診断技術の開発ということで、例えば開発例として、以下にあるような非破壊検査の装置に関する技術の開発とか、低コストかつ効果的に実施可能な点検・診断技術の開発とか、ICTを用いたモニタリング技術の開発などがございます。

以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。それでは、これから5時まで議論の時間にしたいと思います。

目標としましては、この間、緊急提言を出したわけですが、これは緊急中の緊急の話なので、できる限り早く、年度内は当然ですし、できるだけ早く、この中間とりまとめという形で出すのが世の中から求められていると思っております。ただ、それにしても、議論を尽くして、中身をいいものにしなければいけないし、同時にまた、大体、原案が上がってできたところで、パブリックオピニオンというのですか、それも聞くようなこともやらなければいけないしと。そう長くはできませんが、そのようなことを控えながら、今日、大局的などころで皆さんに大体ご了解をいただけるところまでブラッシュアップできるかというのが今日のタスクでございます。

細かい文言につきましては、またこの後でもメールでもいいし、何か赤で書き入れても

らっていただければいいと思うので、より大局に近いようなところでご意見を賜りながら、また同時に事務局が直しやすいようなご意見で言っていただけると、すぐに直るということでお願いしたいと思います。

冒頭、私からの素朴な質問だけ先におきます。緊急提言は皆さんもご存じのとおり、①から⑩までの10項目の具体的な緊急施策ということで言っているところがございます。これは光成さん、資料2の中間とりまとめの目次の一番下のほうの3章の「講ずべき施策」のところをいくと全部で11になっているから、数でいくと10が11になっていると。その対応関係はどんなふうになっているのでしょうか。

【事務局】 前回のときに、中間とりまとめの構成として、健全度を正しく把握するための取組みと、システムチックに行う取組みと、水準を高めるための取組みと、3つの柱をもとにしていたところに緊急提言をつくって、その緊急提言の10項目を強引に当てはめた案を示しておりました。それを今回は書いておるのですが、例えば前回のインフラの健全度診断のための総点検というものは、今回の3.の(1)の1)に入っております。

【家田委員長】 そういうふうになっているわけですね。

【事務局】 はい。

【家田委員長】 そうすると、①から⑩まではどこかしらに入っているということですね。

【事務局】 はい、すべて入っております。

【家田委員長】 そうですね。それから、①から⑩には入っていないけれども、新たに導入したというものがあると。

【事務局】 はい。それは実はシステムチックなところでして、システムチックが前は1つだったのですが、今回は内容が多いということで2つに分けてございます。3.の(2)の1)と3.の(2)の2)に分かれました。それは緊急提言では、そこまで明確には書かれていなくて、緊急提言としての事項を書いていたのでしたので、そこを明確に分けたということでございます。具体的には、本日の資料2の13ページの(2)の1)と(2)の2)の2)に分かれてございます。もう少し言いますと、(2)の1)のほうはシステムチックなプロセス全体の話です。(2)の2)のほうは、そのプロセスでやっていく考え方の話として整理いたしました。

【家田委員長】 ほかには？ そこだけですか、増えたのは。

【事務局】 それから、前回の緊急提言の「⑨組織・制度の変革と人材育成」につきま

しては、今回は2つのところに分かれてございます。3.の(2)の5)の「維持管理・更新に軸足を置いた組織・制度への転換と人材育成」と3.の(3)の2)の「分野や組織を超えた連携と多様な主体との連携等」ということで、内容的に2つに分かれるほうがふさわしいと思ったのは分けました。

【家田委員長】 ありがとうございます。そうするとまとめますと、緊急提言では10項目があったと。そのうちの⑥に相当するものが、ここでは(2)の1)と2)に2つで入れていると。それからもう一つは、⑨に相当する人材育成関係のようなものが(2)の5)と(3)の2)というふうになっているというところですね。よろしいですか、そういうことで。

【事務局】 はい。

【家田委員長】 ありがとうございます。では、そういうような部分につくってみたということをお知りおきの上でご意見を賜りたいと思います。どこからいってもいいようなものなのですが、とりあえずどうでしょうか、「はじめに」、それから1章、2章のところまでをまずやって、後半で今度は3章の具体的なものというふうに2つにパートを分けて議論ということでもよろしいですか。ありがとうございます。それでは、そういうふうにさせてもらいましょう。もう一回言います。「はじめに」、1章の「維持管理・更新の現状と課題」、2章の「今後目指すべき維持管理・更新に関する基本的な考え方」、ここら辺までのところにつきましてご指摘ご意見をお願いしたいと存じます。

それでは、これを上げてもらってご発言していただきましょうか。では、秋山先生が上がっていますね。ほかの方もどうぞ上げておいてください。では、皮切りをどうぞ、秋山先生、お願いします。

【秋山委員】 資料2を見ているだけでため息が出るほど、いろいろな項目が挙がっているのですが、少し気になりますのは、8ページのところに、予防保全の重要性は従前より提唱されているが、制度として位置づけられていないとあります。また、多くの管理者の取組みとなっていないとあります。あと、同じページの一番下に、管理者が主体的に問題を予見し、積極的な課題の解決がなされるような体制が構築される必要がある、とあります。一方で、資料3の鉄道の部分を読みますと、定期点検のところなのですが、鉄道に関する技術上の基準を定める省令とあって、記録保全の義務を規定と書いてあるのですね。あと点検については、2年とか、トンネルについては20年や10年というように、検査周期が規定されています。つまり、点検などの実施を単なる努力目標にしているのではな

く、点検を義務化する、強制化させるようなことを考える必要がある。鉄道に関しては、前々回の委員会だったと思いますが、興石さんよりご紹介いただいたように、鉄道の維持管理には、そういうある種の強制力や義務となっている作業が含まれていると感じました。今回の中間とりまとめで目指している方向の中に、そういうような点検や検査の義務化とか、制度に強制力を持たせるといいでしょうか、非常に難しいところだとは思いますが、こういう部分への言及がなされる予定があるのかどうか。その辺が少し気になりました。

【家田委員長】 ありがとうございます。ご質問ということで、これから答えていきますが、しばらくご発言をいただいた上でまとめてお答えいただこうと思います。

では、福岡さん、お願いします。

【福岡委員】 福岡です。ただいまの秋山先生のお話と関係があることを、先にお話ししたいと思います。

私は今回のこの資料で一番大事だなと感じているのは、国の責務について明示したということです。地方分権とかいろいろありますが、今回、予算面でも維持管理をしっかり安全ということでやるのだと。その趣旨たるものは、地方も国も新しいものをつくることには一生懸命なのですが、維持管理については積極的ではない。それが問題だということがずっと指摘されてきました。そういうことからすれば、予算で、措置をすることの前提のもとで、国の責務ということをしっかり書いていただけたらと思っていたのですが、今回、10ページに「国の責務」というものを明確に書いていただき、維持管理はまず国が率先してやると明言したことはよかったと思います。

これはこれでよろしいのですが、「維持管理・更新の現状と課題」のところ、国の責務にかかわることがほとんど書かれていないと。突然、ここに来て、「今後目指すべき維持管理・更新に関する基本的な考え方」のところ「国の責務」が書かれている。まず「維持管理・更新の現状と課題」の中で、国は今まで、どういうスタンスでやって、これからはやはり維持管理については大変重要なので、とにかく維持管理については国が責任を持つのだと書いていただきたい。そういうことを明示していただいて、それから、この「国の責務」の中で具体的に書いていただくと。これはほかの社会資本整備の施策とはまた少し違って、維持管理は徹底的に国が責任を持つ体制に持っていくのだということを、今回うたっていただくのは非常に大事なことだと思います。やり方は、それぞれのところで考えてやるのですが、まず全体の骨組みとしては国が率先すべきであり、優れた見本を示すべきであると思います。

そうなりますと、1ページの目次を見ますと、「今後目指すべき維持管理・更新に関する基本的な考え方」ですが、「国の責務」というのが7番目に出てきているのです。私は、全体の流れの中からは、社会資本整備と国の責務としての中からは、こんな後ろに書いては狙いとするのが伝わらないではないかというのが私の気持ちです。

それから、1.の(6)の「維持管理・更新に関する制度面、体制面での現状と課題」、短い時間の中でさっと見たので正しく把握しているのかわかりませんが、「国の責務」と、この6番目に書いてある、先ほど秋山先生が言われた予防保全の重要性は従前より提唱されていますが、多くの管理者の取り組みとなっていないと書かれています。それから最後のところに、第3に、管理者が責任を果たすための体制として、事故が生じて初めて管理者としての責任が問われるようなことでなく云々と書いてあるのですが、要するに国の責務としては、こうで、体制もちゃんと整備するのだということがその次に出てくるわけですよ。今度は15ページですが、「維持管理・更新に軸足を置いた組織・制度への転換と人材育成」が書いてあるわけです。ここには大変重要なことが書かれているわけで、これをほんとうに実行することは時間がかかるとは思いますが、これを着実に実行していくと書かれています。体制整備についても実行していくことをしっかりと書いていただいています。先ほどの8ページの(6)と今の15ページの(5)で書かれていることとスタンスが少し違っているような気がします。これは国の責務をどうしようとしているかとも関係しますので、ここは私は大変重要なところだと思いますので、よく文章を練っていただきたい。

【家田委員長】 はい。課題のところについては、今、福岡先生ご自身も言ったけれども、(6)のところできき込めますよね。国もそうだし、地方自治体もそうだしね。それを受けられる格好で、第2章で書けばいいと。

福岡先生、どうですかね。1章、2章、3章ともに、どんな順で書いてあるかというのと、重要な順で書いているわけではなくて、現象面から始まって、そして最後に体制やルール、どっちかというエンジニアリング的なものが先に来て、それから社会科学的なものが最後に来ると。そのような作りの中でやっているだけで、特に国の責務が軽いという意味ではないと思いますが、そんなこともちょっと検討していただきませんか。

それから、秋山先生からの話について言うと、基本的な考え方までの中で言う可能性と、具体的に制度を設計するとき、分野によっては、義務とか、非常に強くやってきた分野もあるし、どちらかという自主性の中でやってきた分野もやると。おそらく必要最小限の義務という方向が今まで以上には、やや強まる可能性があるけれども、一律に全部とい

うわけでも多分ないですしね。その辺が3章で言うか、2章で言うかは事務局で少しお答えいただくことになるでしょう。

では続けて、小浦先生いきましょう。

【小浦委員】 緊急提言のときにも少し言って入れてもらったというか、先ほども少しありましたが、評価・計画の部分についてなのですが、「おわりに」のところで、社会資本整備と都市・地域計画との連携・調整の強化が今後の課題として挙がっているわけなのですよね。おそらくそれはどういうふうに今後、維持管理・更新というものを効率的かつ適切・重点的に判断しながらやっていくかということが求められているときに、9ページの「今後目指すべき維持管理・更新に関する基本的な考え方」の(4)のところで、コンパクトシティであつたりとか、今後、人口減少、高齢化の中で、サービスそのもの、施設そのものの撤退・集約化みたいなことも考えていかなければいけないということを書かれていて、おそらくそういった地域づくりとか、都市整備、地域をどういうふうに形を変えていくかということと連携した形での判断なり、言うことが必要なのだということ意識されていると思うのですね。それは多分、今後の課題としても私が期待というか、きちんと考えていかなければいけない、限られた財源と人材の中では重要なところ、特に地方にとっては重要なことだと思うのですが、そういうところがもう少し方針のところに出ないかなという気がしてですね。

【家田委員長】 2章ですね。

【小浦委員】 2章のところの考え方というところで、何かもう少し……。

【家田委員長】 その辺は先生に文章を少し書いていただいて。

【小浦委員】 書くのですか？ はい。そうすると、「おわりに」の課題にもつながるし、いいのではないかと思うのですが。

【家田委員長】 はい、ありがとうございます。ほかに2章まででご意見や改善点はございませんか。はい、どうぞ。興石さん。

【興石委員】 9ページの2.の「(2) 安全・安心を確保するための維持管理・更新」がありますが、ここに少し書いていただいていますし、そういう趣旨だと思っていますが、やはり時代の技術的な設計の考え方とか、耐震補強とかを代表する、そういうものごとの考え方が進歩すると補強の用意をしていかなければいけないというような概念と、そこも少しバリアフリーとかで強化をしていくこととか、社会環境の変化に応じていくとか、そのようなところを、安全・安心というと非常に重たいキーワードの中の思想でありますの

で、書き加えていただいて、そこで新しい知見を既存のものに反映し、補強もしていくし、レベルを高めていくということを少し追加していただけるとありがたいと思った次第です。

【小浦委員】 今のに関連していいですか。

【家田委員長】 はい。短めに。

【小浦委員】 今の話で、この「基本的考え方」の(2)(3)(4)のあたりなのですが、それはどちらかというと技術的な最低サービス水準として、機能として維持しなければならないという問題と、質的向上であったり、重点的な問題だったというものは、少しその辺についてはどういうふうに維持管理の中で考え方として、並列で考えているのか、まずは基礎的なところを維持して、そして質を上げるという考え方なのか、その辺はどうかなのですか。

【家田委員長】 どうお考えですか。ご自身のお考え方を言っていただければ。

【小浦委員】 言ったほうがいいですか。ええと、迷っています。

【家田委員長】 では、迷い終わった後にお願いします。

【小浦委員】 はい、迷い終わった後にします。

【家田委員長】 黒田先生、どうぞ。

【黒田委員】 前半ということで、私自身がどう解釈していいかわからない内容なのでお聞きしたいのですが、例えば2ページで、ここで提案するとりまとめの内容については、2ページの下から5行目ですね。対象者として、国、地方公共団体、さらに民間事業者も含まれていると。それで、それぞれの責務を果たしなさいということであるわけですが、民間事業者の定義の中に「多くの人や貨物に利用される交通施設等を管理する民間事業者」と。これは管理するのと運営するのと全然意味が違うと思うのですが、「管理する民間事業者」とはどのようなもので、この対象としない運営だけやっている民間事業者、これをどういうふうに使分けたいのかということと、最後に、国の責務だけが書いてあるのですが、もし「管理する民間事業者」がいたとしたら、そういう民間事業者の責務とは、やはり先ほども質問がありましたが、国が一定の法的拘束力をもって与えるのかどうかといったところが不明になっているのではないかという気がいたしましたので、そこだけちょっとお尋ねしたいと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。ご質問ですね。ほかにはいかがですか。

では、私から1点だけなのですが、この「考え方」の2章のところ、ちょっと1項目入れたほうがいいのかという感じがしているのがありましてね。それはこの後、

3章で出てくるのですが、国民への公表というのが出てくるのですよね。健全性とか、取組みのね。その意味とは、何て言うのでしょうか、単に説明責任がああだこうだというたぐいの話ではなくて、我が国でインフラが整ってくれば、それはおのずから維持管理・更新とか、そんなことは考えなければいけない話であって、それは国民に知っていただく努力をする責務が管理している側にはあるし、そしてまた国民の側も、ユーザーとして、それを上手に使っていく責務なり何なりがあろうと思うのですね。そしてまた協力して、将来に向けて、なるべく合理的で、具合のいい維持管理の体制に持っていかうのではないかと。そのためには知っていただくのが基礎中の基礎で、ぜひそういうことで行きましょうと。こういうある種の精神論みたいなものなのですね。これは大きな転換だと思うのですよ。維持管理というと管理者がやるのが当たり前で、穴ぼこがあいていると訴えてやると。これだけの話では将来はない。そういうふうに考えますと、3章だけではなくて、2章にも、ものの考え方みたいなことで入れてもいいのではないかなんて思っているのですが、私はそう思いますが、もし皆さん、ご異論がなければ、加えればいいし、ご異論があれば、また議論してと思います。1点つけ加えさせていただきました。

ほかにかがででしょうか。では、先に山田先生、お願いします。

【山田委員】 失礼します。私は今回、地方自治体・公共団体におけるアンケートを拝見して、非常にショッキングでした。人口規模の小さな市町が集まっている広島県から私は来ているのですが、こんなにも都道府県あるいは人口規模によっては、これほどまでに維持管理に関係した施策がやられていないのかというところに非常に驚きを感じたのです。できましたら、6ページと7ページの「地方公共団体における維持管理・更新の実施状況に関する現状把握」の中に、もう少し人材不足、データ不足、財源不足というものが問題なのだというだけではなくて、そもそも小規模自治体自体の危機感が足りないというようなことを書いていただけたら、今回調査を行った自治体への警告にもなるのではないかなと思います。あまりにもやってなさというか、パーセントの低さに地方に住むのが怖くなりました。

【家田委員長】 よくわかります。1章の「課題」のところということですね。

では、根本委員。

【根本委員】 先ほど委員長がおっしゃられたことに全く同感でして、これのとりまとめの主語は一体だれなのかということにかかわってくるのですが、国の責務と同様に国民の責務がやはりあって、それをしっかり言うのも一つ大きな話かなと思っています。イン

フラというものが物理的なものなので、適切な維持管理・更新をしなければ機能を維持できない。ただ、そのためには莫大な財政的負担が必要になってくるということを国民が知れば随分変わっていくのだらうと思っていて、国民だけが客体で、国や民間事業者がみんな一緒に国民を守るときだけではなくて、国民自体も主体にならないといけないのですよね。それが市民参加みたいなどころには書いてあるのですが、そもそも消費者としての国民の認識が、責任として問うべきではないかという気がしてきています。これは国土交通省が主語になるとできないのですが、審議会での報告だと、そういうのはできないのかなと思います。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

2章までについては大体ご意見はいただけたでしょうか。それでは事務局からまとめて、ご質問のところについてはお答えして、ご意見で、がっちり飲み込んで直したいことについてはそれでいいとして、何か異論が事務局からあればお答えしていただきたいと思いません。

【事務局】 まず秋山先生から、点検等についてきちんと位置づけること、例えば鉄道なんかで位置づけられているけれども、ほかのところはどうなのだとことにつきましては、各個別分野でお考えになっていることもあるようです。今日は全部ご紹介できているわけではありませんので、今後、施策の展開の中で出てくるものもあるかと思いません。またそれは次回以降に紹介できればしたいと思います。

それから福岡先生からありました国の責務について今回提示した件で、これにつきましてはほかの先生も関連でいろいろご意見をいただいております。この中で、国が責務を持つが、やり方はそれぞれだということです。2.の(7)が、それぞれどうかというのは、先ほど家田委員長からもありましたが、順番については、やる順序ごとに整理した関係で、ここになっております。もし必要があれば、2.の(7)の順番をもう少し見直したいと思いません。

それから9ページですが、2.の(2)(3)(4)のところ、小浦先生からあったのですが、もう少しこれは個別にご意見を伺ってから、反映できるものについてはしたいと思いません。

それから、同じところで、2.の(2)のところ、輿石先生からありましたバリアフリーについて新しい知見も出てきているので、こういうものは反映できるものはしたらどうかというご意見でしたが、これはできる限り反映したいと思いません。

それから、家田委員長と根本委員からありました責務のところ、まずこれを書いているのはだれかという主体の整理の話がありました。これは国土交通省ということではなくて、大臣が諮問いたしました委員会としておまとめいただくものですから、主語は委員会という形になります。その中で、国の責務もありましょうし、国民としての責務ももう少し整理できる範囲で考えてみたいと思います。

それから、同様な議論ですが、山田委員から、小規模自治体の意識のご意見がありました。これも現状の課題であるとか、あるいは2.、3.についても書けるところで反映させていきたいなと思っております。

【事務局】 あと、黒田先生からお話がありました2ページのところにあります民間事業者というところで、ここは「多くの人や貨物に利用される交通施設等を管理する民間事業者」と。「管理する」というだけのようですが、管理者という言葉は大体使っていますが、所有・管理するということですが、最近のさまざまなインフラによりまして上下分離だとか、それぞれの所有関係だとか、管理責任の関係も分離しているケースがございますので、基本的には、今回のインフラの管理の部分をしている責任者という意味で、ここは「管理」という言葉にさせていただきました。そういった意味では「施設の管理者は」というところにつきましては、そういった民間事業者も含まれているという考え方のもとで、今回、用語の整理をさせていただいたというところでございます。以上でよろしいでしょうか。

【黒田委員】 よろしいでしょうか。

【家田委員長】 どうぞ。

【黒田委員】 今のご説明を含めてそうなのですが、この素案の中の言葉の定義が随分固定されていない定義の言葉がたくさん使われているように思うのですね。そのあたりは委員長におまかせしますから。気がついたところは、我々から事務局にお知らせするとして、少しチェックしていただきたいと思うのですが。

先ほどの9ページの第2章の(2)の維持管理・更新等の中の文章を読みますと、「既存ストックの老朽化対策の実施の機会等を捕らえ……安全性能を持続的に向上させるべきである」と。これは私の考え方では、かなり改良に近い管理だと思うのですが、これは改良ということの中身も維持管理・更新という形に全部含めていらっしゃるのかと。そういうことを確認しておきたい、合意しておく必要があるなと思います。

あと幾つかの言葉で、ちょっと気になるところが散見されましたので、また整理して事務局にお渡しいたします。

【家田委員長】 福岡先生、どうぞ。

【福岡委員】 事務局からの回答には必ずしも満足していないということで申し上げます。

委員会としての意見は全体的にいろいろ出てくるのは当然のことで、それぞれのご意見はぜひ書いていただくのは当然のことだと思いますが、今回の維持管理に関しては、やはり国がどうするのが特に大切と考えています。国が見本を示していくことがまず一番大事な問題だと私はずっと、委員会で申し上げてきているわけです。みんなでやるのだ、みんなでやるのだと言い、国民も含めて、維持管理にもっと眼を向けろというのは当然ですのでぜひ書いていただきたいのですが、一番やらなければならないのは、国がこの維持管理についてどう考え、実行するかです。それを法令・制度とか、それだけでギリギリとやるだけではなくて、自分のほうの痛みとして、国は組織をどうするのか等、いろいろなことをやらなければならないことがありますので、これは委員長にお任せしますが、私は、国の役割をしっかりと今回は出して、やるのだということをしっかり見せていただきたいというのが私の思いであります。以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。福岡先生のお気持ちは大変よくわかるところでございます。何しろこれは緊急課題なので、しかも我々の委員会はどこから諮問されているかという国土交通大臣なのだから、世間全般での長期的なあり方を述べるのにとどまらず、ほかならぬ国土交通省が旗を振って何をやるのだということについて、より鮮明でパンチのきいたことを言うと。しかも、それをちゃんとやってほしいくらいのことを言うと。そういうご指示ですよ。

【福岡委員】 そうですね。メンテナンス政策元年と言っていますからね。

【家田委員長】 そういったご趣旨が反映できるように工夫をすることにいたしましょう。

それでは、前半の2章までのところは、私が今、承った感覚で言えば、どの方もおっしゃったことも大変ごもっともであって、そして多分、委員の中でも特にほかの委員から、それは違うというご意見はないような種類のお話だったかと思うので、全部取り入れられるのではないかと思います。よろしいでしょうか。ご異論はございませんね。ありがとうございます。

それでは今度は3章以下のところについてご意見を賜りたいと思います。ちなみに両括弧があって、次に片括弧というのは、まずここではすかさず、わかりにくいところがあり

ますが、両括弧、片括弧はもう少し工夫しましょう。これは当たり前のことで直してもらえと思いますが、より具体的なことを議論していただきたいと思います。

私の感覚からいきますと、何回も申し上げるようですが、緊急提言をより具体化するという種類のものなので、何となくホアンというようなたぐいのことよりも、ピシッと行って、ピシッとやれることを、より鮮明に出して、まだホアンとしか言いようがないよというものについては、かくかくしかじかのことはこれからもよく勉強して、具体化に励もうじゃないかぐらいの言い振りしかできないかもしれませんが、そのところがまぜこぜになっているよりは、きちんとやるというところまでをバツと言って、かくかくしかじかは継続して全面的に勉強しようじゃないかという感じではないかなとは思っていますが、それがやや混じっている面もないではないですがね。そんなことも含めて少しご意見を一通りいただきたいと思います。これもまた順番は定めませんので、どうぞお願いします。特にまだご発言されていない方は少し早めにご発言をいただけるとありがたいと思います。

南先生、いかがですか。

【南委員】 2点あります。1点目は、15ページ目の4)の「予算確保」の件です。資料1の30ページにもありましたが、地方自治体は予算を推計するために必要なデータがないと、現状を語っています。確かに交付金も必要ですが、どれぐらいの予算が必要なのかを推計するための根拠になる技術的な資料や考え方を示していくことも自治体にとっては非常に助かることではないかと思います。最後のページの「おわりに」に、将来推計は引き続き検討と書かれていますが、将来推計の結果をずっと待っているわけにもいきません。地方自治体も、過去にどれだけ維持管理に予算を執行したかについてはデータがあるわけですが、極めて制約のある予算の中で緊急性の高い維持管理から優先して実施してきたので、そのデータをもって将来推計することはできないということではないのかと私は思います。自治体によっては、ある程度、あるべき姿で維持管理をしているところもあるかもしれないので、そういう良い事例をベースにして、これぐらいの予算がかかる、そして劣化状況から推定すると、この時期にはこのような維持管理をすべきということで、積み上げ方式で予算を計上できるようにする。技術的知見をもとに予算を計上する方法を示していく。それを提出していけば、自治体の厳しい予算状況の中でも予算を確保することに、少しでも役立つのではないかと思います。冒頭、事務局から将来推計の数字を出すのは大変だとおっしゃいました。大変なのはわかるのですが、数字を出していかないと予算につながらないのではないかと思います。それが1点目です。

2点目は、14ページ目の3)の長寿命化計画についてです。総務省勧告でも、ライフサイクルコスト縮減のため長期的計画の作成について勧告をいただいていると思います。これまで事務局は精力的に働かれて、維持管理についてはかなり具体的な考え方が整理できたと思います。これからどれだけ時間が残されているかわかりませんが、後半の「更新」について、ご検討いただきたいと思います。「更新」の考え方も含めた上での長期計画だと思うのです。社会的には更新に今、予算がつきにくくなっているのですが、現状維持のまま、ずっと維持管理だけを永遠に継続していくわけにはいかなくて、ある時期が来たら更新をしなければいけない。そのとき、どういう技術的な判断をもって更新をするのが良いか。こういう状態になったら、これ以上、維持管理を継続しないで、作り替えたほうが、安全面でも経済面でも妥当であると判断する基準があると思うのです。それを含めた中長期計画を示していくことが望まれていると思います。以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。黒川先生、それから根本先生ということでお願いします。

【黒川委員】 公会計との関係が何方所かに書かれておりました。ここで言う公会計との整合性という文章の意味は、それぞれの文脈で内容が少しずつ異なるのかなと思いました。事務局としては、あえて抽象的に、こういう言葉で書かれたのかなと解釈し、中間報告なので、もう少し具体的中身を詰めていくことと解釈して、それはそれでいいのかなと思いましたが、一点だけお願いしたいのは、適切なコストというのかな。このところ新聞でも、東日本で資材価格が暴騰していると書かれていますが、市場において需要と供給の関係で決まると言ってしまうとそれまでですが、やはり適切なコストというものがあると思うのですね。ですから、何か国土交通省として、市場に対する牽制みたいなことができるのかどうかわかりませんが、少なくともこれからは、入札制度という言葉も書かれているわけだし、コストの適正性も考えていくというような文章がほしい。国土交通省としても、コスト管理にも目配せしているのだということ、たとえば入札制度を長期に考えていくとか、そういうコスト管理という面も目配せするというのを、一つ入れてほしいなと思いました。

【家田委員長】 ありがとうございます。根本委員、どうぞ。

【根本委員】 18ページの、先ほど南委員がおっしゃった維持管理・更新費の将来推計に関してなのですが、昨年中の委員会の席で、これはなかなか難しいのではないかとというご質問をしたときに、既にデータとしては受けとっているつもりであるということで、

年度内にはできそうな感じで私は受けとっていたのですが、その後、どうなったのでしょうかというところを1点質問したいです。やはり、これがないと先に進まないのですよね。それが1点です。

それから2点目が、14ページの下のところ、中長期的な計画を推進すると。これは非常にいいことで、その後、こういうものにリンクさせて支援をしていく、これも非常にいいことです。モラルハザードを防止しないと際限なく同じことが繰り返されるので、いいことなのですが、その計画のネーミングが「長寿命化計画等」で受けるのは、ちょっと誤解を招くかなと。長寿命化は重要な一要素ではあるけれども、予防保全だとか、集約化だとか、さまざまなものがすべて計画立てされないといけないので、ちょっと問題が矮小化されるかなという気がします。実は、タイトルはそのほうのタイトルで、3行上に「維持管理・更新計画」と書いてあるので、維持管理・更新計画でいいのではないかなと思うのですね。

【家田委員長】 長寿命化を含めたということですね。ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。はい、佐々木委員。

【佐々木委員】 先ほど南さんがおっしゃったとおり、まず更新のところですが、あまり議論がないのですが、この14ページの④ですとか、あるいは9ページの(5)などでは、「長寿命化を前提として、維持管理コストが低廉で将来的な要求水準の変化にも対応できる施設を準備すべきである」と書いてあるのですが、これ自体がかなり技術開発をしないといけないのかなと思うのと、それから、やはりそれぞれの構造物が最低何年保証なのかを明確にしないといけないのかなというのは難しいのですが、何かそういうふうに思います。それを下回った場合にどうなるかとか、そういうのも難しいとは思いますが、そういう更新の技術開発をもう少し書いていただいたほうがいいかなと。

【家田委員長】 それは技術開発のところ、何かこんな用語を入れてはとか、ご提案をいただけるといいのですがね。

【佐々木委員】 そうですね。

【家田委員長】 よろしいですか。

【佐々木委員】 すみません。あとはデータベース化で、データフォーマットを統一するというのがあるのですが、これの判断基準も統一しないと、結局、各地方公共団体の方に、長寿命化策定計画に従ってデータベース化されても、バラバラの基準ですと、なかなか判断が難しいのかなと思います。なので、そこが読みとれなかったので、12ページな

のですが。

もう一点だけ。それで、私もいろいろな経年した構造物の実験とかやっているのですが、実際に見た目ではかなり損傷が進んでいても、例えばあと何年使えるかというのは結構幅があると思うのですね。例えば、こういう症状なのですが、どうですかといったときに、あと何年使うというのは、その判断の仕方によって更新の時期が変わってしまうので、判断、あるいは病院に行って診断してもらうときの費用とか、診断とか判断にお金を支払う仕組みというか、そういうのがあるといいなと思いました。

【家田委員長】 ありがとうございます。井出先生、どうぞ。

【井出委員】 17ページの3)のすぐ上のところなのですが、「中小規模の管理者でも」というところで、非常に中小規模の自治体が非常に苦しいことは非常にわかってきたところなのですが、その対策として、「管理者の枠組みを超えた体制」とあるのですが、ぜひ広域連携というものを入れていただきたいなと思っています。インフラは、ほとんどのものが規模の経済が発生しているので、もともと中小の市町村で維持できるようにしながらではないのですね。ですから、それをきちんと書いていただきたいことと、やはり都道府県の主体的な積極的ななかかわりがないと、なかなかこちらで国と小さな地方自治体と直にやっても事態は改善しないと思いますので、主語がこちらの委員会だということであれば、都道府県の積極的な関与を求めるとか、リーダーシップを求めるということが書けたら書いていただきたい。書けたらいいですが。

それと質問がありまして、17ページの下の方の2つなのですが、「地方公共団体等が管理する施設に関して」というところですが、「その際、国が代行措置を講ずることも視野に入れる」ということと「地方整備局、研究機関等の組織体制の見直し等が考えられる」というふうに書いてあるのですが、これは具体的に事務局はどんなことを考えていらっしゃるのか、イメージをお聞かせください。

【家田委員長】 はい、最後のはご質問ですね。ほかにはいかがですか。

では、私からも1つ2つ言うと、今、井出先生がおっしゃったところは肝だと思うのですよね。つまり地方公共団体が相当に大変なことになっているねというのは、今回のことで非常にディープ・ファインディングですので、そこについての答えは、維持管理は地べたの地理的な空間でくくって、ここはあんたの仕事よとやるようなものもちろんあるのですよね。例えば巡検なんていうのは、さらさらっと見るのはそれでいいのですよね。しかも、それは道路のことだけ見ているとかではなくて、道路も川もみんな見ればいい。軽

いやつはですね。だけれども、構造物なんかについて点検をきちんとしましょうなんていうことになる、各空間的に、何々町というようなところでやってくれといったって、これは無理なので、広域的な組織をつくって、そういう専門性がより強くなったものについては、うんと広いエリアでやっていかなければできこないのでよね。というところが、ほぼみんなの共通の認識で、多分、答えもそうなるのではないかなと思っているのだけれども、あまり文言で出てこない、実現性のある範囲でいいと思うのだけれども、ちょっと書き込んだほうがいいのではないかなという感じは井出先生と同時に思いました。

それからもう1～2カ所言うと、予算確保のところ、重要なのが、何か事故がおこると、政治家も含めて、うわっと「これは大変だ」というのでやるのだけれども、そのうち忘れてしまって、また同じようなことが起こると。そういうことではだめなので、安定的に維持管理・更新に関するお金を確保していく。これこそが重要であると。「安定的」ということを、この4)に入れておいたほうがいいのではないかなという感じが一つしました。

それから、「5) 維持管理・更新に軸足を置いた組織・制度への転換と人材育成」のところ、ここに書いてあることはみんな、ごもつともなのだけれども、簡単に言うと、これまでの新規に計画を立てて、それをつくっていくところにうんと力を置いていたような組織から、守っていくのだと。上手に使えるようにしていくのだというようにところに人材の、何て言うのですか、簡単に言えばキャリアパスを変えていくというところまで言わないと、何か育成のこととなんかになっていて、わりあい細かいのですが、例えば国交省の組織なんていうのも、そういうふうに変えるとすると、具体的に何ということを私から言えるような話ではありませんが、随分変わっていくのではないかなと思うのです。要するに偉くなるには維持管理をやっていなければ、とてもじゃないけれども、無理だよ。新規の橋の設計なんかやっているようでは無理だよとか、冗談ですが、そういう感覚を持たないと、ほんとうの軸足転換にはならないと思うのです。まだここに書いてあることを、あまりそこまで読めないような感じもしてね。そんな感想を持ったところでございます。

3章以降についてほかにご意見はございませんか。はい、福岡先生。

【福岡委員】 今の委員長が最後に言われたことは全くそのとおりだと思うのですが、私は、これに書いてあるぐらいで、まずスタートだなと。委員会中間とりまとめとしてよくここまで書いたなという感じを持ちましたので、これぐらいでいいのではないかなと。

【家田委員長】 わりあい優しいじゃないですか。

【福岡委員】 ええ、優しいんです。(笑)ここはよく書いていただいたと思っています。

【家田委員長】 事務局、よかったですね。(笑)

ほかにはいかがですか。大体ご意見は出尽くしましたかね。それでは、まとめてお答えいただけたらと思います。

【事務局】 家田委員長から、ピシッと書けるところと、そこまで書けないところが混ざっているねと。そこはできる範囲できちんとやることはそれなりに、そうではないところはそれなりに書こうという話がありまして、そういう観点で見直したいと思います。

それから、南先生から、推計について積み上げた形でもいいから、何とか推計を出したほうがいいのかと。数字を出さないと、つながらないのではないかというお話と、その関連で根本先生からも、もともと前提条件の資料は、たしかそろっているよねと。その後どうなっているのでしょうかという同様のご質問がありました。これは今、作業を進めているところなのですが、ちょっと言いわけになります、いろいろやってみればやってみるほど難しいなというのが実感というか、実情です。それは決して放っておくという意味ではないのです。意識としては持っています、どこかの段階できちんと整理しなければいかんとは思っていますが、今回お出しできる状況には、すみませんが、ならなかったというところでございます。

それから、黒川先生から、適切なコストのところにもし意識があって、目配りがあるのであれば、何らかの記述があるべきではないかということで、これは検討したいと思いません。

それから、根本先生から同じところで、「長寿命化計画等」ということで代表事例にするのではなくて、「維持管理・更新計画」のほうがいいのかという話がありました。これはそれでいけるかどうかとも検討したいと思います。

それから、佐々木先生から、技術開発に関連したご意見だったかと思うのですが、なかなか難しいねというご意見だったかと思えます。これも踏まえて考えます。

それから、井出先生から、17ページの最後のところで、中小規模のところでは広域連携の話で書けたら書いてくださいというご意見がありましたが、広域化すれば、それで問題が閉じているのかどうかというのもちょっとよくわからないところがあるので、検討はいたしますが、どういう書き方になるかはわかりません。

それから最後で、地方整備局の見直し等が考えられるかと。どんな見直しを考えているのだということですが、これはまだ一般論として、技術的支援を必要だとは考えているのですが、そのためには今のままでいいのか、あるいはもう少し形を変えたほうがいいのか

ということも含めて見直しを考えるという意味でございます。それは家田委員長からも同じような質問がございました。

それだけですかね。キャリアパスについて書いたらどうかという家田委員長に対して、福岡委員から、まあ、書いただけでもいいのではないかとというありがたいお言葉もありましたが、とりあえず今回は書いたということで。

【福岡委員】 家田委員長が言われた安定的な予算を持つべし、あれはどういうふうになりますか。

【事務局】 すみませんでした。15ページの4)のところですが、それは書く方向で考えたいと思います。記述については検討させてください。

【家田委員長】 大体そんなところですかね。

1個言い忘れたのだけれども、ここの文言はつまらないよね。「各業務プロセスにおける様々な考え方の導入」と。タイトルが悪いよね。これはもっと格好いい言葉にしなかったら、タイトルにならないから、その辺はバリッと行きましょう。パンチのある言葉でなかったらいけないから。さまざまな考え方って、後ろ向きな考え方まで入っているような感じで。

大体皆さんご発言をいただいたでしょうか。私が見るところ、皆さんが言ってらっしゃることは、そうバランスがおかしいこともなくて、大体取り入れられるのではないのですかね。ただ、冒頭に申し上げたように、今すぐにでもとは言わないのだけれども、長期未来で実現しようと思えばできるというたぐいと、かなりの勉強をしないと難しいという技術的な制約のあるものと、それから、技術的な制約ではないけれども、いろいろなところとの調整の中で、例えば中央と地方のものの考え方というのですか、分権の考え方とか、そういうところまでも踏み込みながら再調整が要るようなものとか、いろいろありますよね。できましたら、国交省の責任で、今すぐにでも着手して、どんどん行くのだというたぐいのところを鮮明にして、重要だけれども、継続して勉強なり、前に向けることが必要だということで、少し書き分けるような調子でやっていただければと。もしそういうふうによろしければ、皆さんおっしゃったことは全部入ると認識してございます。私のキャリアパスの話はどうもなさそうですが。まあ、それはいいとして、大体そういうご理解でよろしいですかね。ありがとうございます。

ちょっと超過してしまって申しわけなかったのですが、あと2～3分だけお許しいただいて。

そんなことで、この中間とりまとめは、大体今日のご議論ででき上がりのイメージができたと思います。それからまた、今日、細かいところでご指摘をいただく時間がなかった部分については、これに赤でも入れて事務局にお送りいただいてもかまいませんし、メールでも結構ですので。それで、どのぐらいの時間ですか。数日ですか。今週中とか。

【事務局】 ご意見をいただける方は、今日は火曜ですので、今週ぐらいにいただければと思います。

【家田委員長】 では、今週中ぐらいにいただけますかね。そうしたら、それをなるべく反映できるような、全体のバランスが崩れない範囲で反映できるように事務局とやらせていただいて、そしてまた私も見ますが、特に大きく変わるようなところについては、ご意見をいただいた方にもメールで見ていただいて、最終的には大体お任せをいただけるようなことでいいですか。このとりまとめの案として。それで、なるべく早い時期にパブリックコメントにかけて、そしてなるべく早い時期に国民というか、大臣に問うということにさせていただく格好でよろしいですか。ありがとうございます。

どうもご協力をいただきまして、ありがとうございます。そんなことで、この中間とりまとめが一刻も早くでき上がるように私自身も努力したいと思います。ただ、何しろ国語力がないものですから、あまりお任せいただいてもどうかとは思いますが、ご勘弁いただきたいと思います。

それでは、予定している議事は以上のおりなのですが、あと事務局からお話がございますか。

【事務局】 それでは、本日の議事録でございますが、内容につきましては、各委員に確認をさせていただきまして、国交省のホームページで公開したいと考えております。あと、次回の日程につきましては、また日程調整をさせていただきたいと思っております。

それでは最後に、西脇総合政策局長よりごあいさつを申し上げます。

【総合政策局長】 西脇でございます。本日はほんとうにお忙しい中をお集まりいただきまして、また活発なご議論をどうもありがとうございます。また、家田委員長には、いつものことながら、的確な議事運営で、私も家田委員長と同じで、郷ひろみと同じ年でございますが、家田委員長のような議事運営はできないなど。家田委員長が郷ひろみを思う気持ちと同じでございますが。

今日いただいた意見はいずれも、私が鋭いと言うのは変ですが、示唆に富んだ意見なので、各論については一々触れないのですが、福岡委員を中心に言われました国の責務とい

うのは、まさにここに並んでいる我々に対する叱咤というか、激励とっております、大臣もメンテナンス政策元年は、国会答弁もさることながら、インタビューとかではもう既にたびたび使っていただいておりますし、防災・減災についても、本日、補正予算の審議も大詰めでございますが、今、いろいろな意見をいただいている1つは、老朽化対策とかメンテナンスで、まとまった政策を議論したことがあまりこれまでの経験でないことから、ある意味、これは言いわけになるのですが、当然だと思っております、我々も実は、その範囲を定めて、国の役割をどこまでということについて非常に悩んでおりますので、今日の見解も踏まえて、中間とりまとめに向けて、我々としてはあくまで事務局として、委員の皆様のご議論に最大限貢献するという立場で努力したいと思いますので、引き続きのご指導をよろしくお願いいたします。本日はどうもありがとうございました。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。ご苦労さまでした。

— 了 —