

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6回社会資本メンテナンス戦略小委員会

平成25年5月20日

【事務局】 定刻になりましたので、ただいまより第6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。

本日の出席状況でございますが、小浦委員がまだお見えになっておりませんが、15名中10名の方が出席または出席予定となっておりますので、総数の過半数を満たしており、本委員会が成立していることをご報告申し上げます。

それでは、今日は鶴保副大臣にご出席をいただいておりますので、冒頭、ご挨拶をいただきたいと思っております。

【国土交通副大臣】 本日は、ご多忙の中、家田委員長をはじめ委員の皆様には、第6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、誠にありがとうございます。老朽化インフラの対策を担務とさせていただいております関係で、私の方から一言ご挨拶をさせていただきたいと思っております。

老朽化対策については本年をメンテナンス元年と、大臣を先頭に国交省は位置づけまして、本年1月に大臣を議長とした社会資本の老朽化対策会議を立ち上げさせていただきました。その後、今後3年にわたるスケジュールを明確にした工程表を3月に取りまとめさせていただいたところでありますが、まだまだ役所内の老朽化の技術集積もなかなか進まない。あるいは、ましていわんや省庁外とのやりとり等もやっぱり、我々が中心になってやっていくということを示すためにも、ワンストップサービスというわけではありませんけれども、一つの窓口を作ろうじゃないかということで、省内の体制として社会資本老朽化対策推進室というものを設置させていただきました。これは役所の難しいところでありまして、対策室といっても、大きな部屋があってそこに何十人もの人が働いているというようなものでは、今のところまだありません。しかし、私ども、やがてはそうなるであろうというぐらいのつもりでこの対策室をかなり重視して人員を、皆さんに協力をしていただいているというふうに、ご理解いただきたいと思っております。

こうした中でありますので、大臣が言われる社会資本メンテナンス元年は、今年を初めとして、おそらく大きな、大きなものになっていくというような重要なものであろうと思

いますし、それを先頭に立って導いていただくのがこの会議だというふうに位置づけております。先生方の倍旧のご支援またご指導を賜らんことを心からお願い申し上げまして、冒頭のご挨拶にかえさせていただきたいと思っております。

ありがとうございました。

【事務局】 次に、お手元の資料の確認をお願いしたいと存じます。表紙をめくっていただきますと、委員名簿、その次に配席図がございます。その後、資料1から資料7までございます。さらに、参考ということで、参考1から参考4まで資料がございます。最後に、別添ということで土木学会の資料がついてございます。

以上、配付資料に不足等ございませんでしょうか。ございましたら、その都度言っていただければと思います。

次に、本日ご出席の委員、また国土交通省側の参加者につきましては、資料の中に挟み込んでおります配席図をもってかえさせていただきます。

次に、議事に入ります前に、当委員会の会議並びに議事録に公開についてでございますが、審議会運営規則に基づきまして公開することといたしておりますので、ご承知お祈りいたします。

それでは、審議に先立ちまして、家田委員長よりご挨拶を頂戴したいと思います。

【家田委員長】 どうも、皆さん、お集まりいただきまして、ありがとうございます。特にご挨拶ということもないんですが、ここまで、皆さんのご協力のおかげ、ご貢献のおかげで、何とか中間とりまとめができて、そのパブリックコメントもやって、そして、そのパブリックコメントの後で皆さん方の意見をさらに取り入れて、かなりブラッシュアップされてきたという感じがいたしているところであります。どうもありがとうございました。

小委員会は昨年7月に設置されまして、その後いろんなことを検討してきましたけれども、笹子の事故が起こって、その後、緊急提言というのを取りまとめさせていただいて、その緊急提言に書いたことの骨子が中間とりまとめになったと、こういうような、この種のものとしてはかなりスピーディーに、これは事務局の努力のおかげでもあるんですが、スピーディーに行けたんじゃないかと思っておりますし、また、現地調査や、あるいはいろんな立場の方々のご意見を伺うこともやりました。きょうはもし可能であればこれを何とか中間答申という形にこの小委員会の総意としてまとめさせていただいて、さらに今後に向けたご意見が今日出るようであれば、それはもちろん大いに歓迎でございますけれども、中

間答申の後の最後のステージのときに反映するとして、さっき言ったようなスピード感から考えますと、本日をもちまして中間答申（案）ということでまとめることにしてはどうかと思っているところでございます。

それからまた、これも大変に幸いなことでございますけれども、国土交通省も実務側での対処として、各局ごとに、あるいはそれを全部統括して、具体的に作業を進めていただいておりますので、今日はその進み方についてもご報告いただくと、この2つのテーマになっているところでございます。どうかよろしく願いいたします。

それでは、以降は座らせていただきます。

始めさせていただいていいですか。カメラ撮りとか、一言。

【事務局】 カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、報道の方、よろしくお願いいたします。

【家田委員長】 それでは、早速、議事の進行をさせていただきます。今申し上げたように、(1)のテーマ、今後の社会資本の維持管理・更新のあり方、これを中間答申としてこの小委員会のものにするという作業をこれから皆さんにさせていただきます。

それじゃあ、まず事務局で、関連する資料をなるべく手っ取り早くご説明いただきたいと思えます。

【事務局】 事務局の光成です。座って説明させていただきます。

お手元の資料1、資料2、資料3をご用意ください。それから、参考1、参考2、参考3もをご用意ください。

参考1をご覧ください。中間とりまとめ、中間答申（案）の比較表をつくっております。中間とりまとめは、第5回の審議、それからその後の委員の修正意見を踏まえて、最終的に取りまとめたものでございます。これを踏まえ3月19日から4月1日までパブリックコメントを行い、その意見等々を反映したものが中間答申（案）として右側に記載されております。赤字がその関連する修正部分でございます。これを横に置きながら、資料1をご覧ください。

今回、中間とりまとめをパブリックコメントにかけたことによって、18件の意見が出ております。それをまとめたものが、資料1です。個人から、あるいは団体からも出ておりました、一番大きな意見、まとめた意見といたしまして、全般についての意見が土木学会から出ております。土木学会からは、社会インフラの維持管理・更新検討タスクフォースなるものを設置され、3月29日に取りまとめた土木学会の対処戦略、名前としては

「案」のようですけれども、それと国土交通省メンテナンス戦略小委員会の間とりまとめに示される今後目指すべき維持管理・更新に関する基本的な考え方や重点的に講ずべき施策が密接に関連しているため、連携を図りたいと、こういう意見でございました。対処戦略（案）は、資料の一番最後につけております。

資料1に戻ります。その対処戦略（案）では、（1）から（5）までの意見が出ておりました。（1）は維持管理・更新に関する知の体系化、（2）以降は、人材確保・育成、組織の支援・制度の構築、入札・契約制度の改善、国民の理解・協力を求める活動でございました。（2）から（5）につきましてはそもそもの間とりまとめに書いてございましたが、知の体系化につきましてはあまり触れられておりませんでした。これにつきましては、委員長とも相談して、入れるべきものは入れたほうがいいのではないかとご指示を頂き、中間答申（案）をつくっております。それが右側でございます。第3章3の（1）及び（2）に下記を追記する形で、修正がなされています。「学会等と連携し、「知の体系化」（メンテナンス工学の確立）などを積極的に推進する。個々の現場における課題の解決に向けた検討や、技術力、マネジメント力及び人材力の向上のための総合的な取組など、維持管理・更新の様々な場面における産官学の連携を推進する。」と修正をしております。

それから、パブコメに対して行われた意見で、2番目は賛成とのご意見でしたので、特段修正はございません。

3番目、社会資本について効用を有しないと判断される場合は廃止すべきとの記述ですけれども、これは第2章の6に人口減少等々の場合のくだりがありまして、そこに記述してございます。

第4は、機能・費用のバランスのとれた維持管理・更新のためには標準耐用年数の廃止または基準の緩和が必要とのご意見でしたけれども、もともと例示として下水道の例示がありました。その後、下水道に確認したところ、もともとこういう基準によらなくてもいいという事例もありまして、事実が誤認されていた意見でございました。また、基準の緩和につきましては全体のバランスで読むということをおの間とりまとめには書いてございますので、そのくだりを記載して、第2章7に記述しておりますとの回答をしております。

それから、5番目のデータベース等々で総務省の新地方公会計における資産台帳の整備と一体として取り組むべきということですが、これも「公会計との整合にも配慮しつつ」というくだりがあるところでございます。

それから、維持管理の実施状況や施設の健全性の実態を「見える化」した上で施設の利用者からも意見を求めるべきということですが、ご意見を踏まえて、第3章1の(3)に、「社会資本の健全性などについて分かりやすく説明できるように努める」を「社会資本の健全性などについて分かりやすく説明できるように努めることにより、維持管理・更新の必要性・重要性に対する国民の理解を促進する」と修文案を考えています。

7番目、維持管理・更新への「戦略的メンテナンス思想」の導入のところで、「戦略的メンテナンス思想」の中にICT技術の導入の推進施策を記述すべきというご意見をいただいております。これにつきましては、第3章2の(1)の④に記述しているいろんな事例の一つとして、「ICTによる点検等に関する技術の活用等が考えられる」ということを追記しております。

それから、④新設・更新時における維持管理への配慮について、「修繕」という言葉も入れるべきではないかという意見をいただいております、ご意見を踏まえて「新設・修繕・更新時」に修正します。

9番目、維持管理・更新に係る予算確保です。拠点空港など国益を担う社会インフラの維持や運営にかかる費用を純粋一般財源から積極的に拠出することを記述すべきというご意見をいただいておりますが、これは、当委員会のそもそもの目的が、分野横断的な比較整理、俯瞰的な視点ということから、今後の維持管理・更新のあり方を取りまとめたものです。維持管理の予算確保に関する一般的な考え方としては、第3章2の(4)に書いてございます。「地方公共団体や民間事業者が必要な予算を確保できるよう、支援に努めるべきである」ということで記述をしています。

10番目、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ですが、地方公共団体における情報の一元管理とか、総点検の進捗管理、戦略的意思決定を行う総括管理部署の整備や運用強化を推進すべきということですが、これにつきましては、情報の一元管理については第3章1の(2)に「データの共通フォーマットの策定や運用、情報共有の推進などを円滑に推進するための体制を整備する」ということで記述しています。また、総括部署等の考えですが、他のご意見に関しては、ご意見を踏まえて、第3章2の(5)に記述している推進体制の構築例として、「一元的なマネジメント体制を確立するため、進捗管理や横断的事項に関する意思決定を行うための分野横断的な会議や、組織を設置することなどが考えられる」ということを追記してございます。

11、12、13、14は効率的・効果的な維持管理・更新のための技術開発ですけれ

ども、11番、国内外における先進的な事例や古くからある建造物の事例を調査して活用することを記述すべきとのご意見、これは2件いただいておりますが、ご意見を踏まえて、第3章3の(1)に「国内外の先進的な取組事例や、長寿命化が図られている既存の事例を収集し、当該事例から得られる知見を技術開発や基準化・標準化の参考として活用する」ということで追記をいたしました。12番は社会資本が自己保存機能、自己修復機能をできるだけ保有するよう記述すべきということで、技術開発の一般論として第3章3の(1)に記述してございます。それから、技術開発に関するこれまでの調査状況について可能な範囲で公開することを記述すべきとのご意見ですけれども、ご意見を踏まえて第3章3の(1)に「技術開発成果の普及に積極的に取り組む」ということで追記をしてございます。14番、新設や更新、修繕時に粗悪な材料が使われないための監視体制づくりに向けてトレーサビリティを検討するというふうな意見でございますが、ご意見に関する内容については第3章3の(1)のところに記述しています。

それから、15番は分野や組織を超えた連携と多様な主体との連携等でございますが、総務省や文科省と連携し、市町村が管理する庁舎、図書館云々についても技術助言や支援や財政的支援、基準・マニュアル等の整備等を検討することを記述すべきということで、もともとこういう議論がこの小委員会でもありまして、他省庁が所管する事務のあり方について言及することはできませんが、連携を図る中でこれまでご協力をいただいております。ご説明を伺ってきましたし、今後もやっていくということで、第3章3の(2)に記述があるところです。

その他(国民の協力促進)ということで、国民が施設の異常等を発見した際に、その情報を管理者に寄せることができるような仕組みづくりを推進すべきとのご意見、これは2件いただいております。第3章1の(3)に「国民が、施設の異常等を発見した際に、その情報を管理者に寄せることができるよう、仕組みづくりを推進する」ということで追記をしてございます。

以上が、パブコメに対する、中間とりまとめへの反映の案でございます。

引き続きまして、資料2ですが、3月27日に静岡に行っていました。静岡の道路関係、橋梁関係を中心として、県、一般の市、政令市、それから直轄事務所についても、現地調査をしたところです。そのときの行程、現地視察会の概要を1ページ以降につけています。この中でいろんなことがわかり、それについても反映すべきではないかということで、一番最後のページ、5ページですけれども、中間答申(案)への反映ということで、

第1章の中で「地方公共団体では多くの施設の維持管理・更新を行っているが、それら施設の規模、構造、周辺環境や利用状況は様々であり、維持管理・更新にあたって留意すべき事項もそれぞれ異なっている。このため、個々の施設特性を踏まえた維持管理・更新にあたっての留意事項を蓄積し、継承していくことが重要である」というような形で追加を考えてございます。それから、第3章の重点的に講ずべき施策の中で、「情報の収集・蓄積等に関して、個々の施設特性を踏まえた維持管理・更新にあたっての留意事項の蓄積や継承に配慮する」ということ。それから、第1章の維持管理・更新の現状と課題のところ、「現場においては、日々の維持管理・更新にあたり、限られた人員や予算の中でも、効率的・効果的に業務を実施するため、独自の評価指標の追加など創意工夫をもって取り組んでいる例が見られたが、このような技術的ノウハウを着実に蓄積し、継承することが期待される」ということを追加しております。また、それに呼応して、第3章、重点的に講ずべき施策の中で、「現場における高度な技術的な判断を持続するため、経験者の活用と技術的ノウハウの蓄積・継承の仕組みづくりや、支援体制の整備を推進する」と、追加しております。それから、一番下、「個々の現場における優れた取り組みについて、組織を超えた普及が図られるよう、情報共有等を推進する」という形で修正を考えております。

それを取りまとめたものが資料3で、資料3の表紙の一番上に、パブコメを踏まえて修正した事項が黒線、それから現地視察を踏まえて修正したものは、ちょっと薄いですが、並線で修正をしております。第1章と第3章を中心に、アンダーラインを引いているところが、中間とりまとめからの大きな変更点でございます。そのほか、形式的な変更、例えばメンテナンス小委というものから主語が変わるとか、そういうところは修正をしております。

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。

それじゃあ、ただいまご説明いただきました中間答申についてご感想やコメントをいただいて、もし可能であればこの小委員会としての取りまとめにし、明日、実は技術部会が予定されているんですが、そこにお諮りするというふうに運びたいと思っているところでございます。

冒頭申し上げましたように、さらに今後のことを考えてご発言をぜひ賜りたいと思いますが、それについては最終答申を踏まえた検討課題というふうにさせていただこうと思っております。

どうぞ、どなたからでも結構です、ご発言いただきたいと存じます。

皮切りに、福岡先生、いかがでございましょうか。

【福岡委員】 細かいことを言わないで、大きく捉えようとして読んでみたら、非常によく書けていると思いました。その中で、今後のことでいいんですけども、ちょっと申し上げたいことがあります。それは、長寿命化計画の達成を平成28年には100%にすることになっています。計画をつくること自体はそれでいいと思うんですけども、具体的に長寿命化計画をどうやって作っていくのかについて、大臣を中心とする社会資本の老朽化対策会議の中で工程計画が作られているわけです。私の思いとしては、今回、維持管理について主として技術的な面からこのように上手にまとめていただき大変結構なのですが、それらが対策会議の工程計画とどういうふうにつながるのかというのは、考えておかなければならないと思います。すなわち、これが中間答申であるとしたら、大事なことは、この中のどの部分が特に強調されるのかということが何年かたっていくうちに見えてくる必要があると思うんですね。今のところは、どれも皆重要だという書き方に読めなくはないということです。そのためには推進計画をどういうふうに立てていくのかというところが大事になるので、そういうものとの関連で進めていただければ結構だと思います。しかし、国土交通省の計画に対して、これは私たち委員会答申として大臣に出すわけですから、大事なことは、国の工程計画に対して私たち委員会はこういうことを考えているので、これはスピードアップすべきだとか、これはもうちょっとこういうふうに順番に考えていったらいいとかっていうところにつながるようにできれば両輪としてうまく働くのではないかとというのが、まず第一点です。

もう1点だけ、申し上げます。長寿命計画を最終ゴールとしているんですけども、長寿命計画というのは施設に対する計画なんですね。すなわち、道路で言えば橋梁をどうするかとか、河川で言えば樋門・樋管とか、そういった施設の維持管理計画をどうやって作っていくのかということだろうと思うんです。しかし、河川とか、港湾施設とか、道路の道路盛土とかは、自然の外力が働いた場合には、維持管理は容易ではなく、これに対する長寿命計画をつくることは、施設の長寿命化計画のようにはできませんよ。私は河川の維持管理について勉強してきて、自然を相手にするインフラの維持管理はそんな簡単ではなく、長寿命計画ができれば、あるいは長寿命計画に合わせてやればいいというだけでなく、今後考えなきゃならないのは、そこから外れているものに対する維持管理問題ですね。これがいずれも自然と関係すると、防災の予算でやれというふうに読めちゃうのか、

やっぱり維持管理なんだから維持管理費でちゃんとやるんだというふうに見るのか、その辺がわかりづらいと。このあたりを戦略小委員会としても最終答申に向けて考えておかなきゃならない。行政サイドとしてはまずできることをやるということをやっていると思いますが、私たち委員会としては、もう少し中期的・長期的にこんなことを考えなきゃならないということを出していくことが務めだというふうに感じます。

以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

【福岡委員】 結論は、委員会報告としてよく書けていると思います。私は、これを中間答申にすることに対しては、賛成します。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

先に時間の都合だけ申し上げておくと、この話題を4時50分ぐらいまでに終えて次をやるという時間制約のもとでお願いしたいと思っているところでございます。その時間の許す限りぜひ、なるべくたくさんの方にご発言いただきたいと思います。もう何件かご発言いただいて、それから事務局にお答えいただくようにしましょうかね。いかがでしょうか。

じゃあ、井出先生。

【井出委員】 すみません、一つだけ確認したいことがありますので、確認させていただきます。こういうことに気がついていなかったのは申しわけないんですが、1ページの「はじめに」のところの第二段落の真ん中辺に純資本ストックというところがありまして、国土交通省が所管する純資本ストックは全体の約7割と書いてあるんですが、その全体の定義は、どこまで全体に入れているんでしょうね。わからないので。これは国の中央省庁が所管するものの全体の中の7割じゃないかと思うので。ただ、資料のほうは今回、市町村とか都道府県まで書いてあるので、読んだ方は国の全ての7割を国交省が持っているというふうに多分誤解されると思うので、この純資本ストックのあたりのところにちょろっと書いていただければなと思ったんです。すみません、気がつかなくて。

【家田委員長】 ありがとうございます。

小浦先生、どうぞ。

【小浦委員】 1つは同じところで、私はてっきり、全体というのが全てで、そのうち市町村も含めて国交省が見ている対象が7割ということかなと考えたんですけども、今

お聞きしていて、確かにどっちかわからないなと思いました。

それと、全体には、先ほど福岡先生がおっしゃられたみたいに、よく整理していただいたと思いますし、私が最初から言っていた全体の計画ですね。単に施設の管理じゃなくて、重点的にメンテナンスをする対象を選択したりとか、あるいはパブコメの意見に出ておりましたように、やる・やらないという判断もしていかなきゃならない事態というのが今後、社会的・経済的状況において出てくると思いますので、そういったところへの関心が、計画という概念の中で判断していくということが、もうちょっと書いてもいいかなというところもありますが、ちゃんと書いていただいて、次の課題としても表記されていたので、よかったかなあというふうに感じています。

一つ気になったのは、「健全性」という言葉がたくさん出てくるんですね。「施設の健全性等から」ということがいっぱい出てくるんですが、この「健全性」というものをどういうふうに定義するというか、今現在、何らかの基準だったり、マニュアルだったり、何か共通した概念として全ての施設にあるのか、あるいはそれぞれの施設ごとに何らかのそういった判断の健全性という概念は確立しているのかどうか、ちょっと確認させていただきたいというのが1点目です。

それからもう一つは、質問なんですけれども、どこかに制度をつくるみたいなことが書いてあったような気がしたんですが、どこでしたっけ？ ちょっと待ってください。

【家田委員長】 じゃあ、とりあえずそこまでで。

【小浦委員】 はい、そこまでで。

【家田委員長】 全体の定義のところなんかは、ご質問もありましたけれども、どうでしょうか。ここまでについて、お答えください。

【事務局】 これは、表現がわかりにくかったかもしれませんが、例えば、学校とか、病院とか、そういうものを含めたときの社会資本の全体から見たら、国交省関連で——この国交省関連というのは県とか市町村も含めてですが、道路とか、河川とか、地方分も含めて、それが7割だということでございます。

それから、先ほど小浦先生から社会構造が変わるときのところは書いてありますと言っていたいたんですが、それは答申（案）の10ページの第2章の6のところ、この委員会でも相当議論になりましたけれども、書かせていただきました。

それから、健全性のところですけども、どういうふうに定義するかというのは、各分野でこれから、健全性とか、安全性とか、そういうものをどういうふうに国民にわかりや

すく伝えていくかというところは、少し議論があるのかなと思っております。

【家田委員長】 健全性については、さっきの福岡先生のご発言にもかかわるんだけど、インフラと一言で言っても性質が随分違うので、概念としては健全性というのはどこにでも成り立ち得るだろうけれども、しかし、その意味合いなり、定義の仕方なりは、相当に幅があるんでしょうね。ただ、それを個々の分野にしか通じない言葉で言うことを乗り越えて、全体を健全性というようなキーワードで言うということに、新しい意味があるかもしれないね。

福岡先生にコメントをいただいたんですけれども、光成さん、何かありましたら。

【事務局】 福岡先生からは2ついただいています、委員会としては大事なことは、スピードアップすべきと、スピードアップすべきではないことが、この中にもあるのではないかと。それをどう考えるのかというのが1点目の話でございます。これは、後ほど国土交通省としての取り組みというのを紹介させていただきますが、今回、トンネルの事故を受けまして、副大臣のご挨拶にもありましたけれども、相当なことが進んでおります。その中でご説明できるかと思えます。

それから、2つ目のご意見で、お金のことなんでしょうか？ 維持管理問題は防災予算なのか、維持管理問題なのかわかりにくいということですか。

【福岡委員】 維持管理をあまり、施設だけで考えるというのは、土木の現場として考えると狭いように思います。自然外力に備えるインフラのことをちゃんと整理して、それが予算にも反映していくようにしていくことが必要ではないのかというのが、私の意見です。

【事務局】 わかりました。

【家田委員長】 施設とおっしゃっているのは、人工物的な施設という意味ですね。

【事務局】 わかりました。この小委員会を立ち上げたときの最初のときの会にも福岡先生からそういうご意見をいただいております、分野によっては施設だけでなかなか説明がつけづらい分野も当然ございますので、今回のこの整理は、施設を中心にまとめているところがございます。それ以外のものの公物の管理というのも当然あると思っておりますので、中間答申はこういう形として、最終のところをまとめる段階でそこはきちんと書き分ける、あるいはそれがわかるようにするというのを考えたいと思います。

【家田委員長】 小浦先生、続けてどうぞ。わかりました？

【小浦委員】 はい。16ページの(5)の1つ目のポツのところの「維持管理・更新

が法令に従い適正な水準の下に行われるために必要となる制度を整備する」、これは実際に整備するという方向で……。

【家田委員長】 後で出てきます。

【小浦委員】 そうなんですか。わかりました。どういうものを考えているのかなというのがちょっと気になったので。

【事務局】 制度が全部そろっているわけではないんですけども、後ほどの国土交通省から説明の中で、今、法改正を考えている分野もございますので、そういうもので制度が充実していくのかというふうに思っております。後ほどご説明させていただきます。

【小浦委員】 ありがとうございます。

【家田委員長】 ほかの委員の方々、いかがでしょうか。興石さん。

【興石委員】 私も静岡県に視察に行かせていただきまして、本当にありがとうございました。行った際の感想とか、そのときの話を少しさせていただきますと、やはり現場に行きますと、非常にいろいろな創意工夫の中で、限られた予算、限られた人材の中でやられているということで、皆さん、いろいろ頑張っていらっしゃるなというふうに実感したところでありました。そういう中において出てきたのは、技術者をどう育てていくのかということです。これは、役所としての技術者という意味もありますし、また、協力していただける調査会社とかの技術者ということもあろうかと思えます。そういうことが多く出ていましたということをご報告したいということと、今、16ページの話が出ておりましたが、この中にもありますように、検査とか調査をする人をどうつくっていくかということです。今すぐに調査をしましょうといっても、実際にそういうノウハウ・能力を持っている方というのはそう多くないのではないかと、現実問題は。そういう意味では、やはりそういう人材を、技術者をつくり上げるところからまずスタートしていくことになるんじゃないかということもあろうかと思えます。今後ご議論される際には、そういう検査をする人、調査をする人をどうつくっていくのか、また、契約の中においても長期的な視点から見ると現場の方も長く見てもらわないとせっかく教えても次の契約者になると最初から教え直さないといけないというようなことで不合理性もあるんですというようなお話もありましたので、そういうところのご議論もしていただければありがたいと思ひまして、一言申し上げさせていただきました。

【家田委員長】 ありがとうございます。

福岡先生からは最後にいただくとして、ほかの方がいらっしゃるから、ちょっと待って

ください。

じゃ、滝沢先生。

【滝沢委員】 大変よく書かれていると思います。1点だけ、コメントといいますか、人材育成のことが16ページとか19ページに書かれておまして、これから人材育成は非常に重要だと思うんですけども、研修とか経験者の活用ということが書かれております。特に、19ページのほうで地方公共団体のことが書かれておまして、技術者の研修等の充実と書いてあるんですが、地方に行きますと、技術者そのものが非常に急速にいなくなっているという問題がありまして、非常にいい研修制度があっても、地方自治体の職員数、特に技術系の職員が非常に減っているということで、長寿命化にしても、これから計画を立てるにしても、それができる能力のある職員がもう退職してしまうというような状況にあると思います。日本全国で、特に中小規模の自治体ではそういうのが深刻になりつつあるんですけども、それをどうやって解決するかというのはなかなか難しい問題ではあるんですが、一つそういうような現状もあるということで、やっぱり何らかの形でそういう人材をプールするのか、あるいは、民のほうも人がだんだん減って大変ですという声もありまして、民に頼ればいいというものではないかと思っておりますけれども、何かそこから辺も支援できるような仕組みがあったらいいのかなあというような気がいたしました。

以上です。書かれていることは非常にいいと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかにもご意見を承ってから、事務局からお答えいただく。

じゃ、南先生。

【南委員】 大変短い期間でしたが、現場の実態や地方の実情をよく踏まえて緻密にご検討いただき、包括的によくまとめていただいたと思います。

18ページに国内外の先進事例の調査ということを書いていただきました。海外でもいろいろな苦勞をしていると思います。今回、これだけ熱心に検討されて、ある意味、日本がメンテナンス戦略の先進国になったわけですので、これからインフラを整備していく国にこの知見をぜひ提供していただきたいと思います。最初からこのような長期的な計画を持ってつくっていくことがこれからは、大切になっていくと思いますので、アブストラクトでもいいですから、英文で対外的に発表していただければ、ありがたいと思います。

すばらしい中間報告ですので、広報活動を熱心にやられると思いますが、一般の国民のほうは技術的に詳しいことは知っていらっしやらないので、具体的な技術の事例や、今回調

査された統計的な資料やグラフを追加して、わかりやすい資料を出していただくと
うお願いしたいと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。

小林先生、どうぞ。

【小林委員】 非常に立派な取りまとめをしていただきまして、ありがとうございます。
この中間とりまとめは、現場のP D C Aを回すことに重点を置くことについて、非常に気
概のある書き方になっている。私は、この点に関して世界に誇れる内容ではないかと思う。
ただ、実際にP D C Aを現場で回すというのは、そう簡単な話ではない。いろんな制度的・
技術的、あるいはイノベーションも要るかもわかりませんが、そういうものに支えられな
いと動くものではないと、そういうふうに思います。

そういう意味で、例えば15ページの長期的視点に立った維持管理・更新計画について
記載がありますが、欧米のアセットマネジメントは、ブレークダウンで動かすマネジメン
トですが、我が国はボトムアップ型のマネジメントというか、現場をまず動かすことに重
点が置かれている。そういう意味でアジア各国でも共有化できるところが数多くあると思
うんですね。我が国のアセットマネジメントの理念を、たとえばパンフレットというよう
な媒体を使って、外へ向かって発信できるような取りまとめというか、それをぜひやって
いただきたいといます。

【家田委員長】 ありがとうございます。

福岡先生、どうぞ。

【福岡委員】 今、小林先生が言われたこと、私も感じておりまして、海外に向けて社
会インフラの維持管理のあり方というのが、日本の代表的な社会資本整備の仕事になって
いくんだろうと思いますので、ぜひその辺もお願いしたい。

最後に、20ページの「おわりに」のところなんです、14ページに地域・社会の構
造変化を踏まえた集約化、効率化、重点化というのが書いてありまして、それに相当する
ものが「おわりに」の2番目の「社会資本整備全体の中での連携・調整や、社会資本の維
持管理・更新と地域計画、都市計画との連携・調整の強化による、効率的・効果的な維持
管理・更新の実施に資する取組のあり方等について検討することが必要である」。おっしゃ
るとおりで、全くそう思いますし、私はこれがこれから非常に大事な仕事になっていくと
思います。このところは、もしも可能であれば、20ページのこの3行だけを見ている
と、実は14ページにもう少し丁寧に集約型都市構造化というようなことの説明が書いて

あるんですけど、そういうものをどう考えていくかということと維持管理とがカップリングしてくる可能性が高いと思いますし、また、そういう視点が必要だと思しますので、でき得れば、「おわりに」のところをもうちょっと丁寧に書いていただいて、読む人が「おわりに」を読んだときに、なるほどと、こういうのが技術部会として考えていることなんだとわかるようにしていただければいいなあと思います。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがですか。よろしいですか。

どうもありがとうございました。じゃあ、ここまでについて光成さんのほうからお答えいただこうと思いますけれども、何分あした技術部会が予定されてございまして、大変に日程が厳しくて定足数が集まるのがあしたしかないという、こういうせっぱ詰まっております、幾つか改善のポイントがあるにしても、それはぜひ、ご了解いただけるようであれば最終答申に向けての丁寧なものにするとして、中間はこの辺でご了解いただけるとありがたいなあなんて思いつつ、事務局にちょっとお答えいただこうと思います。

【事務局】 興石委員から、技術者を育てるのは非常に重要なことであると。どういうふうに育てていくのか、人材をつくることからスタートではないかということで、まさにそのとおりでございまして、その必要性というのは書いたつもりでございしますが、具体的にどうするかというのは、これから国土交通省として同じように取り組んでいく必要があるだろうというふうに考えてございます。

それから、滝沢委員からも、関連で同様なご意見でしたが、地方では急速に技術者がいなくなっているということで、どうやって解決するのか、民に頼ればいいのかという問題ではないだろうというご意見でございまして、そのあたりも踏まえまして、例えば18ページが一番下ですけれども、産もだんだん力が頼れない、それから、学もそうかもしれないし、官もそうであるということで、そこはやはり、地方においても産官学の連携なんかが一つの手法になるのではないかというふうに考えてございまして、積極的に今後取り組む必要があるかというふうに思っております。

それから、南委員と福岡委員からもありました、小林委員からもありましたけれども、海外にもっと広げよというご意見かと思いますが、例えば英文でパンフレットをつくればどうかというふうなご意見もありましたけれども、そういうことも検討してみたいというふうに思っております。

最後に、福岡委員から「おわりに」のところの3行ですけれども、これは最終答申に向けて少し書き方等について検討をしたいと思います。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

最後に、ちょっと私からも感想を申し上げて、もし皆さんがよろしければ、これをこの委員会の総意ということにしたいと思っているんですけれども、思い起こしていただきますと、最初はこの委員会は、メンテナンス関連のお金は幾らかかるのかなあというのを試算してみるかと、こういうことからスタートしたわけですが、勉強をすればするほど、大事な問題は金だけではないと、主として人だと、そして人が仕事できるための体制なり仕組みなりなんだと、こういうことがだんだんわかってきて、したがって今回のまとめも、もちろんお金の問題もあるんですけれども、それ以外のところに非常に光を当てたというような、これはなかなかこれまでなかったことじゃないかと思っています。

そしてまた、人というのが、メンテナンスを担う担い手側の人もそうですが、それがうまくいった場合に、ユーザーとなるところの国民の理解と協力が不可欠であると。要するに、インフラと国民と担い手の人、三位一体的にばりばりやっていかないと難しいよねということを明快にうたったというのは、私の知る限りでは初めての物言いじゃないかと思っています。

そんなところで、今出ているような重要な問題をこの中間答申、さらにそれが最終答申になるんでしょうけれども、そこにクローズするだけじゃなくて、例えば技術の問題で言えば、技術の基本計画というのがあるんですけれども、それも、昔は単に技術開発は何をするかということが中心になっていたものなんですけど、ほんとうは、人をどうするんだと、人の教育なり、育成なり、確保なりはどうするんだということこそが技術の基本であるところなんかもうちょっと、これを契機に勉強をし直さなきゃいけないという面もあるんでしょうし、それからまた、直接に国土交通省の職員ではありませんけれども、かなりの量が地方自治体の人たちが担っているインフラなんですね。そういうところについてちょっと状況を申し上げますと、彼らも一生懸命やっているんですけれども、技術者の数も少ないし、また、技術に携わる人たちも、研修とか、例えば、いろんな学会のシンポジウムとか、いろんなセミナーとかに出ようと思っても、国の機関の技術者に比べると、出張の取り扱いとか、休みをとらなきゃいけないとか、費用も全部自費で出さなきゃいけないとか、大変に厳しい状況に置かれていて、名前こそ技術者のカテゴリーになっているけれども、技術というのは常に前に向いていくからこそ技術なんであって、学校の時代に

習ったことをただそのまま維持していますじゃ、技術にならないですよ。そんなことを考えると、人の問題というのも本格的に、しかも国交省だけじゃなく取り組まないともまずいなあというのが、今回の底流に明確にさせていただいた点じゃないかと思っております。そんなことから、私としましては、これを一刻も早く形にして、そして、いろんなところが本格的アクションをとっていただけるようなものになればいいじゃないかと思っています。

ちょっと長くしゃべり過ぎましたけれども、というふうに思います。

それでは、皆さん、以上のところで、きょう出たご発言はこれ以後の検討にももちろん積極的に生かすということにしまして、今回の中間答申をこの小委員会の総意として技術部に上げるということでご了解いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【家田委員長】 どうもありがとうございます。それじゃあ、そのように進めさせていただきます。

続きまして、議事(2)、本件にかかわります国土交通省の取り組み状況について、資料のご説明をまとめてお願いしたいと思います。

【参事官(社会資本整備)】 それでは、まず資料4をご覧くださいと思います。資料4、社会資本の老朽化対策会議についてご紹介する資料です。

冒頭の鶴保副大臣からのご挨拶にもありましたように、昨年12月の中央道の笹子トンネル事故等を踏まえて、ことし1月21日に国土交通大臣をトップとしてこの社会資本の老朽化対策会議を省内に設置いたしまして、それから短期間で議論をいたしまして、3月21日に、老朽化対策の全体像を、本年を社会資本メンテナンス元年として、おおむね3年間にわたる当面の措置をまとめて、そのスケジュールを明確にした工程表を公表したところでございます。同時に、一番下に書いてありますように、これも鶴保副大臣からご紹介ありましたけれども、その推進体制を強化するというので、省内に事務次官ヘッダの社会資本老朽化対策推進室というものを置いております。

1枚めくっていただきますと、工程表というか、中身を、どういう措置を掲げているかということですが、まず、点検ということで、笹子トンネルの事故を受けまして、トンネル内の附属物を中心として、そういうものについては、昨年度、25年3月中までに、基本的には新幹線等を除いて、緊急点検を終えています。それから、集中点検ということで、人命にかかわるもの等を優先して、優先施設についての集中点検ということ、

今年度、各分野でやっております。

それと同時に、基準とかマニュアルが管理者間でいろいろまちまちだったりいたしますので、その辺の整合をとりつつ各施設の基準等を今年度中に見直して、来年度から新基準を運用すると。

それから、施設状況等の把握ということで、各施設の点検等の結果も含めて、情報を体系的に蓄積していく。データベース化を今年度中に行い、それから、各異なる施設間の共通した情報管理みたいなイメージでプラットフォームをつくって、その運用を来年度開始するというようにしております。これによってインフラの施設状況等についての「見える化」を図るということでございます。

それから、その下の既存技術の活用や新技術の導入でございますが、例えば鉄道のトンネルと道路のトンネル、トンネルでは同じようなところがあるだろうということで、それぞれでいろんな技術開発が進んでいるんですけども、そういう情報についても連携して、より進んだ技術を導入していくとか、そういうことを考えておりますし、あと、NETISという仕組みを活用したり、ICTの活用等を図ったモニタリングシステムを試験的に導入していったりという取り組みを今年度中にもしていこうとしております。

1枚めくっていただきますと、予算面でも、防災・安全交付金というものを平成24年度に創設しております。特に、先ほど来ご指摘ありますが、インフラの大半を実際に管理しております地方公共団体については財政的にもなかなか厳しい状況がありますので、こうした交付金を通じて財政的な支援をしていると。

それから、体制ですけれども、同じく地方公共団体への支援として、整備局に相談窓口を置いて、その機能の強化を図って技術相談等に応じていたり、あるいは、先ほど人を育てるといったことがありましたけれども、技術講習とか研修制度を拡充していくと。あるいは、国でつくった基準とかマニュアルを公共団体に参考になるように提供していくということを考えております。また、維持管理等の担い手支援として、入札方法についても地元の建設企業等が安定してきちんとした維持管理ができるように複数年契約を進めたりとか、包括発注を工夫したりとか、そういうことを考えております。それから、国の一元的なマネジメント体制の整備ということで、先ほど申し上げたような対策推進室を設置しているところでございます。

あと、法令等につきましては、点検の規定の整備等とございますけれども、これは、この後、道路法、河川法等の今国会に出しております法改正の内容について、別途ご説明が

ある予定でございます。

一番下に長寿命化計画というのがございまして、ここは先ほど福岡先生からもご指摘あったところですが、重点計画でも長寿命化計画の策定率100%を目指すということを目指してはおりますが、実際に中長期の維持管理・更新についてマネジメントしていくためには長寿命化計画を各施設別にきちんと整備するということが非常に重要になってくると考えてございまして、まず第一に、その中に何を書くかということ今年度内にはきちんと見直して確定していくことを考えております。また、地方公共団体、特に市町村については、長寿命化計画をつくりなさいと単に言い放しになっても、なかなかそれをつくる人員とか予算がありませんので、これも、防災・安全交付金等を活用したり、それから、技術支援、先ほど申し上げたようなことを行うことによって、その策定を支援していきたいと考えております。

最後のページですけれども、ここには先ほど申し上げたようなことをそれぞれいつの時点までに完成させていくかということ工程表にまとめてございまして、今申し上げたような施策はおおむね、遅いものでも27年3月末、26年度中には終わって、27年度からはそうした本格的なPDCAサイクルに移行していくというイメージで当面の措置を講じているところでございます。

以上です。

【企画課長】 続きまして、資料5を用いまして、現在ご審議いただいております法律案の概要について、ご紹介をいたします。説明の前に、これからご説明します道路法並びに河川法、港湾法、3つの法律でございまして、先週、衆議院で裁決をいただいてご承認いただいたところでございますが、今後また参議院のほうでのご審議をいただいて、その後、よければ成立に向かう予定ということでございます。そのあたり、お含みおきいただければと思います。

それでは、表紙をめくっていただきまして1ページ目、道路法の一部改正の法律案でございまして。時間的にあまり説明する時間がございませんので、中ほど以降の青く塗られているところ、改正案の概要というところをごらんいただければと思います。中間答申の中でも言われておりますように、道路施設の予防保全を図っていくために、点検をする、点検実施ということを明確化する、法律上にしっかりと位置づけるということ、この法律の中にうたっております。加えまして、法律通過後、制定後でございまして、政省令におきましてこの点検の仕組み等々につきましても定めていきたいということでござい

ます。

あわせて、1.の道路構造物の予防保全・老朽化対策の中に書かれております、2つ目の丸でございます。国土交通大臣による点検結果の調査ということで、当然、技術開発への活用等々もございますが、データの蓄積を図って研究にも使っていただけるということで、点検結果を調査していきましょう。また、その結果の中で出てきました、修繕をするのに非常に厄介なもの、大規模構造物等々を対象にいたしまして、国土交通大臣がその修繕・改築を代行する規定も設けてございます。

あわせて、この予防保全にかかわりますハード対策と対をなしますソフト対策としまして、道路構造物の老朽化を一層進めることになりまして過積載対策、これについて法律上位置づけております。円グラフにございますように3割程度が総重量制限を超過した車両ということでございますので、これらを一定のルートに誘導するように、できるだけ私どものほうとしても手続を迅速化させて、そういったルートを走っていただけるような手続を一元化していこうということでの枠組み、そして、一元化をして手続時間をできるだけ短くしていこうとしているわけでございますので、それに対して重量制限の違反を繰り返すような車両に対しては厳しく取り締まっていくという枠組み、こういったハード対策、ソフト対策をもって予防保全あるいは老朽化対策に取り組んでいこうということでの法改正でございます。

あわせて、2.でございますが、緊急輸送路等々の中で電柱の立地をできるだけ制約するということ、さらにはそういったものに対する予算的な応援というようなこともあわせて、道路法の改正を現在ご審議いただいているというところでございます。

【河川計画課長】

続きまして、水防法・河川法の一部改正の法律案でございます。4ページでございます。ポイントを申し上げますと、3つの柱がございます。1つは水防活動への河川管理者あるいは事業者等の多様な主体の参画、2つ目が、赤く塗っておりますところで、河川管理施設の老朽化対策等の適切な維持管理の確保、3つ目が再生可能エネルギーの導入促進ということでございます。

5ページをお願いいたします。まず、最初の柱でございます。1つは、事業者による自衛水防の促進で、地下街、高齢者等の配慮を要する者が利用する施設、あるいは大規模工場等の施設につきまして避難確保あるいは浸水防止の措置が進むよう、計画作成、訓練実施、あるいは自衛水防組織の設置などが位置づけられております。2つ目が、河川管理者

による水防活動への協力で、水防計画に河川管理者による協力を位置づけまして、情報提供、あるいは訓練等への参加等々の協力を位置づけております。3つ目が、民間企業等による水防活動への協力で、水防協力団体の対象範囲を民間企業に拡大するとともに、こういった水防協力団体が水防倉庫等を設置するために必要な河川法の許可の簡素化をすることとしております。

6ページでございます。必要な維持管理の水準を確保するための仕組みを新たにつくるということで、これまで位置づけがなかった河川管理施設及び許可工作物を良好な状態に保つよう維持・修繕すべきことを法律の中で明確化したということと、これを徹底するために維持・修繕の基準を創設するということとでございます。

7ページをお願いいたします。近年、特に川や水に関する活動を行っている民間団体がふえてきておりますが、こういった民間による河川環境の保全等の活動を促進していくということで、河川協力団体というものを指定していきます。河川協力団体とは、河川管理者に協力して、河川工事あるいは維持を行う者、あるいは、情報収集、調査研究等を行う者でございます。それから2つ目は、河川協力団体等が活動上必要な河川法の許可等の手続を簡素化していくということ。3つ目は、こういった民間団体に対して河川管理施設の維持等の委託を可能にしていくというものでございます。

それから、最後の柱が8ページでございますが、近年特に小水力発電というものに注目が集まっておりますけれども、従属発電、すなわち既に水利権が得られた水路等におきまして付加的に小規模な発電施設を設けるものでございまして、こういったものにつきましては、水利使用手続の簡素化・円滑化、あるいは水利権取得までの期間を大幅に短縮するというものでございます。以上が、水防法・河川法の改正案でございます。

【港湾局技術企画課長】　　続きまして、資料の9ページ、港湾法の改正でございます。資料の中ほどから下に、法案の概要をまとめてございます。大きく2つの内容に分かれておりまして、防災・減災、港湾機能の維持・早期復旧関係と、産業競争力の許可関係でございます。本日、時間の都合もございまして、上の1つ目の柱のみ、説明を申し上げます。

内容は、4つの柱ででき上がっております。今回の震災の経験を踏まえまして、漂流物でありますとか、護岸が崩れたり、あるいは緊急避難をする船舶で海域が混み合ったりというような問題が生じておりました。そのことから、港湾区域内、これは自治体が管理しておりますが、その中の航路啓開につきましては港湾管理者が、つまり地方公共団体が一

義的に責任を負っておるわけですけれども、港湾区域以外の一般の海域については、国がどこでも航路啓開を率先してやれますという仕組みになってございませんでした。そういう意味から、いざというときは国が、漂流物が沈んだり、あるいは船が沈没したりという現象に対して、航路啓開が速やかにできるようにということで、1つ目の柱でございますが、緊急確保航路というものを指定させていただく。あるいは、2つ目の柱ですが、船舶が緊急に避泊ができるように泊地を新たに指定し、必要であれば開発・保全、しゅんせつをしたり、作業をするということでございます。3つ目の柱でございますが、施設の面でございますけれども、港湾施設の適切な維持管理を推進するために、今までの港湾法の中では点検方法について明確な規定がございませんでしたので、省令を定めて点検方法をきちんと定めていきたいというのが1つ目、それからもう1つは、先ほど小浦委員のほうからご質問が一部ございましたが、港湾の場合、民間の保有施設が非常に多うございます。そういう施設について適切な水準で維持管理を行っていくための法改正でございますが、港湾管理者が民間施設の管理の状況について、あるいは耐震性について、立入検査を実施して、必要ならば勧告をしたりするという法改正を予定してございます。もちろん、問題があった場合、国交省としては、相談窓口を通じた技術的な支援でありますとか、関連するマニュアル等の整備で協力をしていきたいというふうに思っております。4点目は、港の場合、隣接して各自治体ごとに管理されていますので、相互に港湾関係が協力できるようにということで、広域防災協議会を設置するという法改正になってございます。

以上でございます。

【道路保全企画室長】 続きまして、資料6、各分野の点検の状況につきまして、報告させていただきたいと思えます。

表紙をめくっていただきまして、1ページをごらんいただきたいと思えます。1ページ目は、道路構造物の点検状況でございます。左から2つ目の囲いにありますように、笹子トンネルの事故を受けまして緊急点検を実施したものでございまして、これは同様のトンネル天井板を有しているトンネル、それからジェットファン等の重量構造物、それからその他の構造物と、段階を追って点検を実施したものでございます。

真ん中は、先ほどは集中点検でございましたが、総点検と称しまして、落下、倒壊による第三者被害の防止の観点から実施する点検を現在実施してございます。特に市町村向けに対しましては、総点検実施要領というものを策定いたしまして、それをお示しして、できるだけそういう集中的に点検する部分とかというものを明確にして、現在、点検のほう

を実施していただいているところです。

一番右側でございますのは、総点検を踏まえまして、さらには予防保全の観点から、維持修繕サイクル、いわゆるメンテナンスサイクルとしてP D C Aが回っていくような点検へ移行していこうということで、そのための新たな点検ルールの策定等を25年度以降順次取り組んでいこうというふうに考えてございます。

2ページ目は、市区町村の総点検着手状況で、昨年末の状況でございますが、橋梁についてはかなり点検のほうは進んでおりましたが、ほかの構造物につきましても、約80%の自治体のほうで、橋梁を除く4分野のいずれかで点検に着手しているといったような状況でございます。

【河川保全企画室長】

続きまして、河川分野について、ご報告いたします。3ページ、4ページでございます。

3ページの河川における総点検ということでございますが、これから梅雨時あるいはその後の台風シーズンを迎え、それを河川では出水期と申しまして、毎年この時期の前に目視を標準とする点検を行っており、今回、総点検のその1ということで全国、都道府県も含めてお願いをしているところでございます。真ん中の右側に堤防の写真がございますが、こういった形で、堤防も含めて構造物の目視点検を毎年行っています。また、下に写真が4枚ほどございますが、護岸、あるいはその通路、舗装部分、こういったものの背後に空洞ができると、河川の堤防や河川敷の弱点になりますが、通常は何らかの症状が出ないとこれがわからないということになりますが、今年については総点検の中で、こういった構造物の背後の空洞や、コンクリート構造物の劣化状況、あるいは、なかなか目視ができない水中部の構造物について、今回は、大事なところについては水を抜いて、そういったところも目視等で調べるというような、特別な点検を行うということをお願いしております。基本的には、出水期までにこういった一通りの調査を終えて、劣化状況等を報告いただくということになってございます。また、もし大きな変調があれば、その後さらに詳細な調査をして修繕等を行うといったこととなります。以上のとおり、現在、現場において取り組んでいただいているところでございます。

【下水道事業課長】 続きまして、5ページ、下水道におきましては、今回の総点検で、50年以上経過いたしました管渠、下水道の場合、地下で常に水が流れておりますので点検は難しいわけでございますが、これについて、今、1万キロぐらい既に50年超過管がございすけれども、このうち劣化状況が把握できていない3,000キロにつきまして、

今年度中に点検を実施することにしております。

点検の方法としましては、下に写真をつけてございますけれども、マンホールからテレビカメラのつきました車のようなものを入れまして、マンホール間を走らせて動画を撮り、それを分析して、ひび割れの程度などを調べていくというのを基本にしております。また、人が中に入れるような大口径のもの、例えば合流式の管渠や雨水管渠などは、水の少ないときに入れますので、中に入って目視点検で対応しております。

先ほど来、委員の先生方からもご指摘がございましたけれども、下水道の場合、全て補助事業ということで、地方公共団体が管理者でございます。財政的にも技術的にも大変厳しい状況がございますので、これまで国のほうにおきましては幹線のような太い管のところしか財政的にも支援できないというようなことがあったわけでございますが、面的にきちんとサポートできるように、制度を創設させていただいております。

それからまた、今後、一気に老朽管がふえてまいりますので、持続可能な点検調査ができていくためにはテレビカメラのスピードを上げてコストを下げていかないといけないということになりますので、今回の総点検には間に合いませんけれども、国のほうも直接関与をして、スピードアップのための技術開発について今年度から取り組んでいくこととしております。

以上でございます。

【港湾局技術企画課長】 続きまして、港湾の施設でございますが、資料は6ページでございます。

まず、数は少のうございますが、港湾のほうにもトンネルがございますので、トンネルの緊急点検を実施いたしました。施設数は、真ん中の表に挙がっておりますような数字でございます。このうち、全ての施設について昨年度末までにトンネルの緊急点検は実施が完了いたしております。方法につきましては、打音でありますとか、触診とかいう方法によってございます。

トンネル以外のものについても、特に著しく老朽化が進行した外郭施設——これは防波堤などの施設でございます。それから係留施設——これは船が接岸をする施設でございます。等について集中点検を実施することとしておりまして、一番下の表でわかりますように、所有者は国と港湾管理者に分けてございます。国につきましては、係留施設、外郭施設、臨港交通施設等で施設数3,200。このうち、特に老朽化が進行しておるということで点検の対象施設といたしましたのが540。いずれにしましても、この540の施設に

ついて、6月末までに点検を完了する見通しでございます。それから、港湾管理者については非常に数が多いでございます。今回は聞き取りによりましておおむねこれぐらいの数だろうという推計値を表示してございますが、全ての施設でいきますとおそらく4万とか5万とかいう数字になってこようかと思えます。そのうち、不特定多数の人々が利用する可能性のある施設は2万でございます。そのうち、点検の対象としておりますのは4,500。これらにつきましては、数が多いでございますので、年度末までに点検を実施していただくようにしてございます。そのうち、詳細点検を除く目視等の一般的な点検については本年6月末までに一旦集計を出していただきたいということをお願いしております。

【鉄道局技術企画課長】 続いて、7ページ、鉄道でございます。鉄道の場合は、7ページの下段のほうにあります。定期点検ということで、基本的には私どものほうで基準を決めさせていただきまして、例えばトンネルとか橋梁、基本的には2年に一遍ちゃんと見なさいというルール化ができています。問題があれば措置をすると、そういうルールができ上がっておりますが、今般、笹子トンネルの事故等もございましたので、何点か緊急点検も実施しております。一番上は、鉄道の場合は、笹子トンネルのように重量物をつっていることはございませんが、電線等で若干大きなものをつっているものもございまして、特にわりと大き目のものを持っている新幹線ですとか、腐食の激しい海底トンネルについて調べてみると。結果的にはほとんど問題はございませんでして、ボルトが1本緩んでいたのがあったということなので、ほかのところにはやる必要ないだろうということです。それ以外に、新幹線のトンネルの天井ですとか、あとは高架橋の防音壁等、剥落事故がございましたので、そういうものについても、今、順次点検をしているところでございます。

それから、8ページでございますが、これは、鉄道の構造物、特にトンネルとか橋梁から、マスコミ等でも言われたんですが、コンクリートやモルタルの破片が落ちるという事例が報告されているということで、こういうものをちゃんと把握することで大きな事故が防げるかどうかというふうなこともございますので、今、ちょっと情報収集をしております。ここにありますように、昨年1月からことし3月まで、トンネルや橋梁等からモルタル等が落ちたのは、ここにある77件。それ以外にも、レンガですとか排水樋が21件落ちていると。それ以外に、54件とありますが、トタン板、案内板、こういうものがありまして、直接大きな事故につながるようなものというのは今のところありませんが、ただ、この辺を十分分析して、先ほど申し上げましたような基準等に、必要があれば見直しに生かしていきたいと考えております。

以上です。

【事務局】 点検につきましては、主な分野ということで、道路、河川、下水、港湾、鉄道について、説明していただきました。

あと、資料7でございます。防災・安全交付金の概要でございますが、先ほど政策課の方からも説明ございましたけれども、「地域の防災・減災、安全を実現する「整備計画」に基づく地方主体の次の取組について、基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備や効果促進事業を総合的・一体的に支援」ということで、期間としては3年から5年で、地方公共団体が単独または共同で計画をつくります。マルポツの1つ目、地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策とか事前防災・減災対策の取り組み、こういうものの計画をつくった場合に使えるということで、防災とか減災、安全を実現するメニューに特化した交付金でございます。対策の一層の充実を図るため、交付金の支援対象メニューを拡充しております。例えば、天井などの非構造部材まで含めた住宅・建築物の耐震化とか、既設エレベーターの安全確保とか、宅地の液状化対策に対しても、交付金を使えるということでございます。

次のページを見ていただいて、個別補助金と比較してどういうふうに違うのかということなんですけど、まず、今回の交付金は、地域が抱える政策の課題を地域で考えていただいて、整備計画で明確化しています。そして、その政策課題の解決をトータルに支援します。地方公共団体の自由度を高めて、使い勝手を向上していきまして、例えば、個別の補助金だと縦割りで補助採択をしているけれども、今度は全体をパッケージで採択している。それから、個別補助金だと個々のハード整備にだけ使用できますけれども、基幹のハード事業と一体的に行う他種の事業を自由に選択可能ですし、メニューが限定されない、地方の創意工夫を生かした事業も可能である。それから、補助金が余れば返還か繰り越し手続をしなきゃいけなかったんですけども、計画内の他事業に流用が可能である。そのようなことでございます。

次のページを見ていただいて、いろんな事業に総合的にバックアップということで、真ん中辺に3つ箱がありますけれども、基幹事業ということで、道路、港湾、治水、下水道、海岸、都市公園、市街地、住宅、住環境整備、国土交通省の主な事業はほぼカバーしているというふうなことで、それ以外に、関連社会資本事業として、社会資本整備事業とか、あるいは公的賃貸住宅の整備なんかもありますし、ブルーの箱を見ていただきますと、一番左端にあった基幹事業と一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業

とか事務についても交付金を使うことができます。具体的にはどういうことかという、基幹事業はインフラのハードのことがイメージとして中心なんです、例えば、ハザードマップをつくったり、防災教育とか水防訓練をしたりする場合は、通常ですとなかなか、補助金であるとか交付金というような、そういうメニューがなかったんですけども、効果促進ということでそういうものにも使える、かなり使い勝手のいい形で防災・安全交付金を平成24年度補正から、ことし2月からですかね？ できてございます。下に4つ、赤い箱、青い箱、緑の箱、黄色い箱がありますが、例えばインフラの老朽化対策、地方の公物の維持管理は基本的には地方でやっていただくということですが、防災・安全交付金を有効に活用していただきながら、適切な維持管理に努めていただきたいというふうに考えてございます。

関連いたしまして、参考3ですけれども、これも簡単にご紹介だけさせていただきます。これは資料編ということで、1ページめくっていただいて、審議等の経過、これは今までの資料をまとめたものなんですけれども、ずっとデータ等々を整理してまいりました。その中で、中段以降にアンケートのところがございます。38ページ以降なんですけれども、これは前回第5回の2月26日の会議でお示したもののなんです、そこから微修正が加わっております。と申しますのは、住宅関係ですけれども、前回は取りまとめの関係でおつけすることができなかつたんですが、今回はこれもうまく入りましたので、43ページ等々で入ってございます。それから、2月の取りまとめ後に幾つかの地方公共団体から修正報告があったものは、可能な範囲でその数字を修正してございます。それから、凡例の区分表示に誤りがあったんですけど、それも一部修正してございます。そのような形で、5月20日版ということでこの資料集をおつけいたしております。ご参考までに、ご紹介いたします。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

それじゃあ、ちょっと時間が押してございますので、5時半で終了ということになりますけれども、以上の報告につきましてご質問がありましたら、お願いしたいと思います。

どうぞ。

【福岡委員】 福岡です。資料4、資料5で、このメンテナンス戦略小委員会がスタートしたときに法律・制度をちゃんとすべきでないかという議論が多く出ていました。こうやって法律、政令等の準備をしていただき、これで維持管理問題もかなり進展するのではないかと思いき、期待と感謝をしています。

同時に、先ほども申し上げた社会資本の老朽化対策会議で、資料4の4ページに工程表が出ております。私たち小委員会の答申が今回出ました。それで、改めてもう一度お願いしたいのは、行政はこの答申を実行する責務を持っていると思いますので、この中間答申との関係を整理されて実効性のあるものにしていただきたいし、今後の維持管理の進め方に関して、実はこれは無理があるとか、こういうふう考えたほうがいいのかということにフィードバックしていただければ、随分、維持管理問題が解決の方向に向いていくんじゃないかなと思って、改めてお願いしたいということです。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。福岡先生のコメントは、ご意見を賜ったということに承ることにしましょう。

ほかに、ご発言ございませんでしょうか。

それでは、皆さんから特に加えご質問やコメントがなければ、ただいまの報告、審議終了ということにしたいと思いますが、よろしいですか。

ありがとうございます。私からは、点検は大いにやったださってありがたいと思っているんですけども、点検を平成24年～25年にわってやって、その後また知らないもんねということにならないように、これはP D C Aの初めの一步を整えるための仕事にすぎないんだと、繰り返しやっていくんだというところをぜひ徹底して、当たり前のことなんですけど、よろしくお願ひしたいと存じます。

それじゃあ、予定した議事は以上のおりでございますが、委員の皆さんから、ほかの話題や、加えてご発言はありませんでしょうか。よろしいですか。

それじゃあ、私の司会はお戻ししたいと思います。

【事務局】 ありがとうございました。

事務局からの連絡でございますが、本日の議事録につきましては、内容について確認をさせていただきますまして、国交省のホームページにおいて公開したいと考えております。

また、次回の小委員会の開催につきましては、日程を調整させていただいた上で、開催をさせていただきたいと思ひます。

それでは、最後に、菊川技監よりご挨拶を申し上げます。

【技監】 今日は、本当にお忙しいところをお集まりいただきまして、また活発なご議論をいただきまして、心からお礼を申し上げたいというふうに思ひます。

昨年7月に大臣から諮問を受けてスタートしたわけでございますけれども、中間答申と

いうことで、今日の議論を踏まえて、明日の技術部会に報告をさせていただきたいと存じます。

また、今日は国交省のいろんな取り組みをご紹介させていただきましたけれども、私自身は、昨年7月から始まったこの委員会でのいろんな議論の蓄積があったからこそ、いろんな取り組みがかなりスピーディーにできたのではないかというふうに思っております。感謝申し上げたいというふうに思います。

それから、きょうの議論でもありましたけれども、別に、点検をするのがターゲットではなく、長寿命化の計画をつくることがゴールでもなくて、またにそのP D C Aをしっかり回して効率的・長期的に維持管理をやっていくという、そういう仕組みをつくっていかなくやいかんということでございますので、まだスタート台という認識しております。ぜひ引き続き、先生方にはこの議論を深めていただきまして、最終的な答申にまでまとめたいただければありがたいというふうに思っております。

本日の委員会、心からお礼を申し上げまして、私の挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

【事務局】 では、以上をもちまして閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

— 了 —