

社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会
第13回社会資本メンテナンス戦略小委員会（第2期第4回）

平成26年9月17日

【事務局 山内公共事業企画調整課長】 定刻となりました。ただ今より、第13回社会資本メンテナンス戦略小委員会、第2期の第4回目にあたりますが、これを開催いたします。本日の進行を務めさせていただきます、国土交通省総合政策局公共事業企画調整課長の山内でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。座らせていただきます。

本日は冒頭、カメラ撮りがございますので、冒頭、カメラ撮りを希望された報道関係者の方々はご撮影をください。

本日の委員会の出席状況についてでございますが、黒田委員が任期満了により退任されました。専門委員を除く、議決権を有する委員は計16名となっております。この16名のうち、ただ今7名の方がご出席されておりました、滝沢委員におかれましてはご到着が遅れております。

本日の委員会に関しましては、ご到着が遅れております滝沢委員を含めましても議決権を有する委員の過半数に達しておりません。社会資本整備審議会令第9条第3項及び交通審議会令第8条第3項に基づく定足数を満たしておりませんので、今回の委員会は懇談会としての開催となることを事前にご報告をさせていただきます。

本日の参加者のご紹介につきましては、お手元の配席表にて代えさせていただきます。

それでは、開催にあたりまして技監より一言ご挨拶を申し上げます。

【徳山技監】 大変お世話になっております。委員の先生方におかれましては、お忙しい中をご参集いただきまして誠にありがとうございます。

本格的なメンテナンスの時代が来るということはもう何十年も前から言われていたことでございますけれども、実際に枠組みを作り動かすとなりますと、やはりそのときになってこなければ、例えば前回ご提言いただきました資格制度につきましても、やはりそういう資格を取ろうという業界の方、あるいはそういった方々の気持ちも産業が立ち上がる中でしか生まれてこないわけでございます、勢いこの委員会、本当に毎回毎回、大変急いでのご結論をいただくと、こういう会になっておりました、大変お世話になっております。

前回、8月5日、メンテナンス小委員会でご審議いただきました、点検・診断に関する資格制度、これにつきましては、8月18日に開催されました技術部会の審議を経て、8月22日に緊急提言という形で公表をさせていただきました。このような形で、1つ1つ大急ぎで詰めさせていただきたいと思ひます。

本日は前回に続きまして地方公共団体等への支援方策ということでご審議をいただきたいと思います。まさにこれから、国、地方、民間など、総力を挙げてメンテナンスの体制

を作っていくこととなります。特に技術者等にも非常に限界があります地方の自治体、これに対して国はいろいろな枠組みで、あるいは高度な判断を要する部分で応援をすることとなりますし、民間の方からも技術力の点で大変なお助けをいただかなければなりません。こういう持続可能な地方公共団体における維持管理体制ということにつきましてご意見を賜りたいと思います。

先ほど事務局からは、今日は委員会じゃなくて懇談会だという、何か非常に役人的なお話も、規則はそうなんだようでありますけれども、いただきました。議決ということには至らないのかもしれませんが、ぜひ貴重なご意見賜りまして、有意義な会にさせていただきたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

【事務局 山内公共事業企画調整課長】 さて、議事に入ります前に、当委員会の会議及び議事録の公開についての確認をさせていただきます。本日の議事は維持管理を円滑に行うための体制、地方公共団体等の支援方策についてでございます。議事につきましては、審議会運営規則に基づき公開することといたしますので、ご承知おきくださいますようお願いを申し上げます。

冒頭のカメラ撮りはここまでとさせていただきたいと思いますので、報道関係の方々のご着席をお願いいたします。

それでは、まずお手元に配布しております資料のご確認をお願いをいたします。議事次第。それから委員名簿。それから配席表。それと資料の1、ホッチキス留め。以上でございます。資料に不備がございましたら事務局にお申し付けをください。

それでは、議事に移らせていただきます。家田委員長に議事の進行をお願いをいたします。

【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。今日は懇談会でございますので、十分懇談していただけるようお願いしたいと思います。

率直に言って、今日はこれを決めなきゃいけないという議事の議決を積極的に要するものではないので、むしろどんどんいろんな意見をたくさん言っていただくのにはいい機会だ、そういうふうに思っております。

メンテナンスにつきましては、ステージ1と申しますか、前の段階のときに幾つかの重要課題が提出されているわけでありまして、先ほど技監もおっしゃった技術の資格制度なんていうのもその1つだったんですが、1つずつこなしていくと、そういう中で言うと、今回の比較的心配の多い地方自治体のメンテナンスの体制、人づくりじゃなくて体制、これをがちとしたものにして適切にメンテナンスをやっていくためにどういう仕組みがいいのかなというところが今日のポイントでありまして、それを事務局で練っていただいたものがございますので、まずそのご説明をいただいて、それから質疑の時間を取らせていただこうと思います。

それでは、早速ご説明をお願いいたします。

【事務局 田中交流連携事業調整官】 総合政策局公共事業企画調整課の田中ではございま

す。それでは、資料1についてご説明させていただきます。

資料1、1ページおめくりください。最初、目次を掲載しております。1から5までございます。最初、1.の方で前回までのおさらいということで、これまでの課題と現在どういう取り組みを行っているか、それから前回いただいたご意見というのをご紹介させていただきます後に、2から5でこれから取るべき方策、方向性というのをご議論いただければと思っております。

2から5のうち、とくに4.維持管理体制の整備につきましては、方向性だけではなくて、事務局としては今後こういうふうに具体的に取り組みたいという具体的な取り組みの方向性も示しておりますので、本日は特に4.に重点的にご意見をいただければというふうに考えております。

それでは、1.の方に入らせていただきます。1.維持管理に関する課題と現在の取り組み、及び小委員会においてこれまでいただいた意見をご紹介します。

3ページからご説明します。まずはこれまでのおさらになりますけれども、まず維持管理に関する課題といたしまして、高度成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川、下水道、港湾等につきまして、今後20年で建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなるということがございます。

次に、4ページでございますけれども、その一方、技術者数というのが不足しております。特に維持管理・更新業務を担当する職員が5人以下である市町村が多いということで、下の方で事例として道路と下水道の表を掲載しておりますけれども、都道府県よりは市、市よりは町、町よりは村の方でやはり特に技術系の担当職員が少ないというふうなデータが出ております

続きまして、5ページですけれども、一方、実際にものを管理しているというのはやはり市町村が管理している割合が大きいというのはこちらのグラフでございまして、道路、下水道、公営住宅、公園につきまして管理者別で示したものでございます。特に濃い赤の部分、市区町村が管理している施設というのは非常に多くなっております。

続きまして、6ページですけれども、こういう状況に対しまして維持管理いろんな取り組みをしております。法令・マニュアルの整備による点検頻度の明確化ということで、この二、三年、各分野、点検マニュアル改訂等による点検内容の明確化が進んでおります。一部の施設では点検頻度を明確にし、管理者へ義務づけたものもございます。また、今後、基準等を整備して明確にしていくという予定の施設もございます。

下の方に、橋梁・トンネル、河川管理施設、港湾施設、下水道の例を掲載しておりますけれども、それぞれの施設につきまして点検の頻度等が明確になって、昨年あるいは今年から適用が開始されております。

次のページ、7ページでございますけれども、一方、国土交通省といたしましても、地方公共団体の維持管理に関する支援の取り組みを行っております。地方公共団体等が各施設の予防保全的管理を推進できるよう、財政的支援や技術的支援を実施しております。

財政的支援といたしましては、防災・安全交付金という制度を用いまして平成26年から約1.1兆円の金額で長寿命化の計画の策定費ですとか、その計画に基づきます長寿命化対策の修繕、更新といったものを支援しております。

また、技術的支援といたしましては、点検・診断・補修に係る技術的な指針、ガイドライン等を策定、あるいは点検・診断やメンテナンス、長寿命化に関する技術開発を進めております。また、技術系の職員に対する研修等の人材育成も実施しております。さらに国土技術政策総合研究所ですとか土木研究所等によります損傷発生時の技術的助言も行っております。

次の8ページでは、そういうふうな研修に関する充実・強化の取り組みをご紹介します。こちらの方は今年度から研修の充実・強化に取り組んでおりまして、確実な維持管理が行われるよう、従来の取り組みに加えまして、実務的な点検の適切な実施・評価に資する研修体制を充実・強化しております。特に技術者不足が指摘されている地方公共団体等への技術的支援の一環として、今年度から研修への地方公共団体等の職員の参加を呼びかけております。

次のページ、9ページでは、道路に関する取り組みの紹介をしております。道路につきましては、今年の4月に社会資本整備審議会道路分科会で提言が出ておりまして、それを受けまして道路メンテナンス会議というものを全ての都道府県で設置しております。こちらの方、関係機関の連携による検討体制を整えて、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図るということを目的としておりまして、現在、全都道府県で道路メンテナンス会議というものが設置済みでございます。

この体制につきましては左の方に書で書いていますけれども、地方整備局（直轄事務所）、都道府県、市町村、高速道路会社、道路公社をメンバーといたしまして、研修・基準類の説明会の調整ですとか、点検・修繕において、優先順位等の考えに該当する路線の選定・確認、あるいは点検・措置状況の集約・評価・公表ですとか点検業務の発注支援（地域の一括発注等）、さらに技術的な相談対応といったことをこの会議の方でやっていくこととしております。

10ページですけれども、前回までの小委員会でいただいたご意見をもとに、事務局の方で3つの方向性というのを整理させていただいております。1つ目、1）が施設の優先順位に関するものということでございます。これにつきましては、これまでの委員会でメンテナンスの実施には優先順位を付けて実施すべきではないかというご意見をいただいております。

2つ目の切り口が手法の合理化に関するものということで、これにつきましてはこれまでの委員会で、データベースの共通化を図るべきではないか、あるいは発注手続等、維持管理に係るシステムの標準化等が必要、地公体に柔軟な発注方式の活用ができるようになる必要があるといったようなご意見をいただいております。

3）といたしまして、体制の整備に関するものということで、委員会の方ではメンテナ

ンスの初期段階の支援とメンテナンスサイクルが進んでからの支援体制は異なるのではないかというご意見をいただいております。

この後、1) から3) と、もう1つは民間分野の役割というものにつきまして方向性を提示いたします。今、このページ、特に3) 体制の整備に関するものにつきまして、本日、小委員会で集中的にご議論いただければというふうに思っております。

続きまして、方向性の1つ目、維持管理すべき施設の優先順位付けに関する方向性でございます。

12ページの方では、まず現在、優先順位に関してどのような取り組みを各分野で行っているかということについてご紹介いたします。12ページの左側では公園の事例でございます。公園では、公園施設長寿命化計画策定指針という各公園での計画策定ガイドラインがございまして、そちらの方で健全度、緊急度等を考慮した対策の優先順位付けの方法を示しております。下の方には矢印の書いたフローがございすけれども、健全度調査を実施しまして、その結果、健全度の判定、A、B、C、Dを行うと。その後、緊急度を判定するんですけれども、そのときに考慮すべき事項といたしまして、その公園の利用者数ですとか、災害時の避難場所に指定されているかといったことを考慮して総合的に緊急度を決めるというふうなガイドラインになっております。

続きまして、右の方、下水道の事例ですけれども、下水の方では同じように手引きが策定しておりまして、こちらの方で下水道の管路の点検・調査を実施する優先順位の考え方というのが記載されております。この中では、施設のリスクというのを評価して、それを点検・調査の優先順位に反映させていくといった考え方が記されております。

次のページおめくりいただけますでしょうか。13ページの下の方に、先ほどご紹介しましたが公園、下水道以外の道路、河川、砂防、各分野それぞれにおきましてどういうふうに点検をするかといった優先順位の考え方というのがそこに示されております。

このページの黄色のところを書いておりますけれども、各分野ごとに、維持管理計画策定のためのガイドライン等におきまして、現在、点検結果や施設の重要度等を踏まえて対策の優先順位付けを行う旨の記載が進められております。今後はこのようなガイドライン等を踏まえまして、個別の施設計画策定時に具体的優先順位付けの検討を進めていくというふうな方向性にしたいというふうに考えております。

次の切り口ですけれども、3. 維持管理手法の合理化等に関する方向性を取り上げております。

資料15ページをご覧ください。こちらの方もまず維持管理手法の合理化に関する現状の取組事例を幾つかご紹介させていただきます。15ページに記載しておりますのは各分野で維持管理に関する基準化・マニュアル化がどのように進んでいるかというのを一覧にしたものでございます。

上から道路、河川と各分野のがありまして、この表の見方ですけれども、現在、基準化・マニュアル化がどの段階まで進んでいるかということで、青の横棒が現状どこまでいって

いるかというのを示しております、検討が終了いたしまして最終的には④公表・周知までいっているのというのは道路、河川といった各分野がございまして、まだ公表・周知に至っていない、④が白のところも各分野とも平成26年度中に基準化・マニュアル化を終えるという予定にしております。

続きまして、16ページですけれども、維持管理手法の合理化に関するもう1つの取り組みといたしまして、情報基盤系の整備と活用の現状をご紹介します。現状のデータベースの整備に取り組みにつきまして、例えば左の方では全国の道路橋データベースの整備というのが進められております。こちらの方、橋梁につきまして、国土交通省及び地方公共団体の施設を対象に、施設の諸元、施工条件、点検・診断及び修繕の履歴等を内容とする共通のデータベースであります全国道路橋データベースというものを整備を進めておりまして、今後、定期点検が済みますと、その結果を蓄積するという予定になっております。

右の方は港湾施設の事例でございます。港湾施設につきましては、国有港湾施設を対象に、施設の諸元ですとか点検・診断及び修繕・更新の履歴等を内容とするデータベースを構築しております、平成25年度までに情報の蓄積を完了しております。また、平成26年度からは他の港湾管理者の施設を追加して、港湾管理者がデータベースの情報の蓄積を完了できるよう、システムの充実や強化等の技術的支援を実施していくこととしております。

17ページには、道路と港湾以外の各分野でのデータベースの取り組みというのを先ほどと同じようにバーチャートで示しております。こちらの方を見ていただきますと、上の方は既存データベースの改善を行っている分野につきましては、現在、④の運用段階までは来ておりまして、今後、⑤のデータの拡充・更新ということに移ってまいります。

各分野とも、現在、国固有のシステムで直轄データ等管理が進んでおるんですけれども、地方の自治体のデータというのはまだこれからという分野が多数を占めております。ただ、新規のデータベースにつきましては、現在、検討ですとかシステム構築、運用というのを幾つかの分野で進めておりまして、今後、運用あるいはデータの拡充・更新といったステージに移ってまいります。

続きまして、18ページですけれども、今ご説明したのは各施設の分野別のデータベースなんですけれども、現在、それを統合するような統一的に扱うプラットフォームというものを構築を進めておりますので、そちらのご紹介をさせていただきます。こちら、社会资本とその維持管理に係る情報を統一的に扱う基盤プラットフォームを現在構築中でございます。このプラットフォームによりまして、設計時、施工時、維持管理時、モニタリング時など、それぞれの分野、それぞれの段階で整備・収集された、インフラに関するデータを一元的に扱うためのルールを策定いたしまして、最終的には膨大なセンサデータも収集して、既存データと合わせて分析することで維持管理の効率化・高度化に資するというようなものを目指しております。

もう1つのこのメンテ小委のテーマにございます見える化というのがございますけれども、インフラ施設状況の見える化というのがこのポータルサイトにもしていきたいというふうに考えております。

続きまして、次のページ、19ページで維持管理手法の合理化に関する取り組みということで、もう1つ、3つ目といたしまして入札契約方式の合理化の取り組みをご紹介します。

こちら、地域維持型契約方式というのを平成23年以降こういう制度がございます。これにつきましては、地域を維持するというのが地方の中小建設企業なんですけれども、そちらの担い手の確保が困難と、そういうことがあるということで、特に維持管理のお仕事というのは1つ1つが小さいんですけれども、それを包括して発注することで、企業の方が人員の配置ですとか建設機械の確保というのを経営リスクを小さくしようという取り組みでございます。

左の方で年間を通じた工事量が平準化するように、例えば除雪と除草、維持補修を組み合わせるですとか、道路と河川管理を組み合わせる、あるいは異なる工区を組み合わせるといったような包括的な契約方式で、契約も複数年が可能となるといったような仕組みというのを現在整えております。

20ページの方では、今ご説明いたしました①から③の取り組みの紹介を踏まえた方向性の案というのをご提示させていただいております。20ページ。維持管理手法の合理化につきましては、例えば下記のような取り組みを進めていくということで3つ書かせていただいております。

1つ目が基準類の整備ということで、新たな点検・診断手法の知見等につきまして、適宜基準類への反映を行い維持管理手法の効率化・合理化を図りたいと考えております。2つ目、データベースの整備ですけれども、現在、各分野でデータベースの整備が進められておりますが、今後は地方公共団体も含めた情報の収集を図るということを考えております。3つ目、入札契約制度の改善につきまして、維持管理工事に係る入札契約の合理化については、地域維持型契約方式の導入など様々な取り組みが進められており、今後、その活用状況の把握に努めるとともに、必要に応じ改善等の見直しを行うということで、3つの取り組みの方向性を書かせていただいております。

続きまして、21ページ。本日特にご議論いただきたい、維持管理体制の整備でございます。こちらにつきましては、基本的な考え方と、今後、事務局としては具体的な取り組みとして考えています(1)から(4)についてご紹介させていただきたいと思っております。

最初に基本的な考え方ですけれども、検討の視点といたしまして、現状は先ほどまでご説明いたしましたように、マニュアル等が整備されてまして、新たな維持管理体制というのを実施するステージに来ております。一方、技術力・技術者不足といったような様々な支援を実施をし始めているという状況でございます。

今後想定される課題といたしまして、老朽化施設が増大していく中で、現状の施設の管

理体制だけでは不十分ではないかという認識を持っております。特に施設の老朽化が急激に進行いたしまして、高度な技術を必要とするような大規模修繕の増加が見込まれるという新たな局面に対しまして体制が未確立でございます。これは今後50年を超える施設が増えてくるといことで、従来のような維持補修を超えるようなレベル、もう1回新しくやりかえるといった、新しいような局面に出ているといことでございます。

こういう課題に対しまして、検討の視点といたしまして、現行の支援等の充実により当面の対応を図りつつ、中期的な視点からサステナブルな維持管理体制の確立に向けて今後取り組むべき対策を検討したいといことで、この後、具体的な対策をご紹介いたします。

続きまして、基本的な考え方を整理いたしました。今回整理いたしました基本的な考え方は、維持修繕、維持管理の技術的なレベルといことで3段階に分けて基本的な考え方を整理しております。

1つ目は従来の部分修繕等のレベル、毎年普通に起こるような維持管理に対する考え方です。こういうレベルのものにつきましては、市町村は管理者自らの責任においてメンテナンスを実施できる体制を計画的に構築していくといことがまず必要であるといふうと考えております。そのためには、国土交通省といたしましては、市町村が継続的な維持管理が進められるように以下の取り組みを行う必要があるといことで、(1)、(2)、2つの具体的な取り組みを提案させていただいております。

1つ目は市町村における維持管理実施体制づくりへの支援。(2)といたしまして、市町村の連携による事務の共同処理体制構築に向けての支援。この(1)から最後の(4)まではこの後、具体的にそれぞれご説明いたします。これがレベルの1、通常の維持補修のレベルに対する支援でございます。

次に、もう少し技術的に難しいレベル、大規模な修繕と高度な技術が必要な場合に対する考え方ですけれども、こういうレベルのものにつきましては、国土交通省は施設の管理者と支援者、これは国ですとか県ですとか、あるいは第三者といった支援者。施設の管理者と支援者の役割・責任を整理して、以下の取り組みを行う必要があるといことで、(3)市町村の行う判断への支援といのを提案させていただきました。

最後のレベル、3.ですけれども、高度な技術が必要で、さらにその施設の社会的影響も大きい場合につきましては、国土交通省は以下の取り組みを行う必要があるといことで、その場合は市町村等本来の管理者に代わって代行措置等で国によって維持管理をするとい支援が必要であるといふう基本的考え方を整理させていただいております。

24ページですけれども、基本的な考え方のもう1つのプレイヤーといたしまして都道府県も現在いろんな取り組みを行っております。多くの都道府県で設置されております建設技術センターという組織がございます。こちらの建設技術センターでは、建設技術に関する相談ですとか支援の役割を担っております。また、都道府県といのは市町村を包括する広域の地方公共団体として、市町村が広域的に連携して体制に取り組む際のサポー

ト役が期待されます。そのために、今後、国は都道府県と連携して市町村支援に取り組むことが重要というふうに考え方を整理させていただいております。

下の黄色のところでは、兵庫県における市町村支援の例といたしまして、兵庫県では人員・技術力の支援として、公益財団法人兵庫県まちづくり技術センターにおきまして、市町の橋梁等の老朽化対策について、点検・評価のアドバイスですとか修繕計画の策定、修繕・更新工事の積算・工事監理の受託、点検・調査データ等の蓄積・管理等の支援を実施しております。また、技術力の支援としまして、ワンストップ相談窓口を設置しまして、老朽化した社会インフラの修繕等に関する相談を受付といった支援を行っております。

次の25ページ以降、先ほどの基本的考え方で整理いたしました具体的な新しい取り組みの事務局の案をご紹介します。①ですけれども、市町村における維持管理実施体制づくりへの支援ということで、こういうことをしてはどうかというふうに考えております。まず、技術者登録・活用制度の構築ということで、施設管理者の体制が充実されるよう、必要な技術・経験を有する者、ある程度有資格者等の評価・登録を行うなどの仕組みを構築する。市町村は自らの組織を充実させ、自らの責任のもと、この技術者を活用して維持管理を推進すると。ただ、単独の市町村で体制構築が困難な場合は複数市町村が共同して体制構築をします。こういうふうな体制づくりについても予算的支援を検討してはどうかというふうに考えております。

下に概念図がございます。左の方、ブルーですけれども、国土交通省の方では技術者名簿というのを作成いたします。この技術者名簿を活用して、市町村が名簿に載っている技術者を自らの管理体制の中で活用すると。単独の市町村で人を活用するのが困難であるという場合には複数市町村が共同で人を雇用等をするといったようなこと。それに対しまして、国等で何らかの財政的支援ができないかということを考えております。これが1つ目の取り組みの案でございます。

2つ目、26ページでございます。②市町村の連携による事務の共同処理体制構築体制に向けての支援ということで、まずインフラの維持管理の共同処理に関する考え方というのを整理いたしました。複数の市町村が共同処理を行う際の範囲の考え方ですけれども、共同処理する事務というのは以下のようなケースが想定されると、①から③までの範囲を想定しています。

これにつきましては、下の方の黄色く塗っております維持管理のフローの方を参照していただきながらご説明いたします。維持管理は点検・診断をして判断して措置・対策をすると、一連のフローがあるんですけれども、①といたしまして、点検・診断の例えば発注業務のみを共同処理とするという範囲があるのではないかと。もう少し拡大すると、点検・診断業務の発注、監督、検査までを共同で処理するという考え方もあるのではないかと。もう少し、さらに広げますと、点検・診断の発注、監督、検査と、さらに越えまして、その後の補修ですね。措置・対策をする段階の補修工事等の発注、監督、検査まで含めて共同処理をするというふうなケースが想定されると考えます。

真ん中の判断のところは最終的にやはり共同処理には馴染まなくて、各々管理者でやるのが適当ではないかということで、今回の範囲からは除外をしております。

ただ、こういう共同処理をする際の留意点があるのではないかとということで、上の方に括弧の2つ目でございますけれども、補修工事における共同処理の留意点といたしまして、補修工事というのは点検とかとは違いまして、発注した後の工事を実際にするといったときに、新たに現場の状況等で判明する事実によりまして費用が変更になるということが多々ございます。

このために、補修工事を共同処理する場合には、そういう費用変更が軽微なものと予想されるのに留めるか、あるいは変更時の費用負担の考え方を事前に取り決めておくということが望ましいと考えております。

ただ、共同処理に馴染まないような義務といたしまして、許認可ですとか監督処分等、公権力の行使に関する事務ですとか、あるいは大規模な改良工事といったものは比較いたしまして施設管理者への個別責任が強いということで、共同処理には馴染まないのではないかとこのように考えております。

このような基本的な考え方のもと、次のページ、27ページですけれども、市町村の連携による事務の共同処理体制構築に向けての支援ということで、1つ目の取り組みといたしまして、共同処理の実施手引きの作成ということで、市町村が連携するときのひな形になるような維持管理業務共同発注ガイドラインというようなものを作成・提示してはどうかと。そのガイドラインの中で共同発注する事務する事務の範囲ですとか各市町村の費用といったものの標準的な考え方を示すということを想定しております。

あと、こういうふうな共同処理の体制を新たに構築するということの検討をするための経費につきましても、何らかの財政的支援ができないかということを検討してはどうかということでございます。

参考といたしまして、28ページに道路事業における地域一括発注の取り組みについてのご紹介しております。28ページの方では、市町村の人不足・技術力不足を補うために、市町村が実施する点検・診断の発注事務を都道府県等が受委託と書いていますけど、受託ですね。受託することで地域の一括発注というのを現在進めておりまして、群馬県、奈良県、和歌山県、宮崎県では平成25年度より地域一括発注を実施しております。

この場合は左側にイメージ図が書いていますけれども、市町村のニーズを踏まえまして、地域単位での点検業務等を都道府県ですとか、先ほどご紹介しました都道府県の技術センターといったところで受託して一括発注を行っています。

次の29ページは前回の委員会でもご紹介いたしました、地方自治法における事務の共同処理制度というのを前回の委員会の資料をもとにコンパクトにまとめてございます。地方自治法におきましても、地方自治体同士は連携して事務を共同処理するというスキームが制度としてございます。

協議会、連携協約、事務の委託、事務の代替執行、一部事務組合といったような仕組み

が地方自治法でも用意されておりまして、管理者の権限、責任が新しい組織に移行するスキームと移行しないスキームという、いろんなスキームが地方自治法では用意をされております。

続きまして、30ページでございます。3つ目の具体的な取り組みといたしまして、市町村の行う判断への支援の仕組みでございます。こちらにつきまして、体系的な支援体制（助言体制）の構築として、市町村自らの実施事項や助言を行う者との責任関係を示した上で、助言対象施設の技術的難易度に応じた支援体制等の整備・充実を図るということを提示させていただいております。

概念図ですけれども、左の方に市町村が点検・診断を実施して、判断の案を作成して、実際の措置・対策をするという業務のフローがございます。恐らくそれぞれの段階で市町村自らの手には負いかねるといった難しい案件が出てきたときに、例えば地方整備局に設けました技術相談窓口でそういう相談を受けて、技術的難易度に応じまして、右の方で三角形描きましたけれども、地方整備局等で相談を受け、あるいは技術的、さらに高度なものについては国総研等による対応をするといったもの。こういう技術的レベルに応じた対応というのをシステムティックに図っていつてはどうかということを考えております。

31ページですけれども、もう1つですけれども、新たな専門組織の検討ということでは、そういう助言を行う仕組みにつきまして、整備局のみでは対応できないような状態ですね。今後、市町村からの支援要請が増加いたしまして、支援する側の人員・体制が不足するということも想定されます。そういう場合には、必要な技術・経験を有する者の活用も図りながら点検・診断を実施するような新たな専門組織も検討する必要があると考えております。

概念図といたしましては、国土交通省の方で点検・診断を実施する新たな専門組織を検討いたしまして、右の方に移って点検・診断の技術者の専門組織を作ると。そちらの方が実際市町村の方に行って点検・診断の支援をするといったもので、下の方では、イメージといたしまして、災害対応で現在、整備局がTEC-FORCEという組織を作っております。こちらの方は国の職員による組織なんですけれども、こういうものを別の専門組織として作ることも検討してはどうかということでございます。

続きまして、32ページ。4つ目の取り組みといたしまして、代行措置等による国による支援でございます。技術的難易度が非常に高く、社会的影響が大きいという場合、一定程度以上の施設につきましては、国の機関が責任を持って対処するような仕組みを一層活用することが必要であると考えております。

道路分野におきましては、既に道路法を改正をしております、道路管理者の権限の代行というのが規定されております。法律の方、条文の方は長いですが、下線部の方をピックアップしますと、どういうものを代行するかというと、都道府県又は市町村から要請がありまして、工事の実施体制その他の地域の実情を勘案すると。さらに次の下線部ですけれども、地域における安全かつ円滑な交通の確保のために適切な管理の必要性が特

に高いと認められるものに限るという条件がございます。次の下線部ですけど、高度な技術を要するもの又は高度の機械力を使用して実施することが適当であると認められるものに限るとい、こういう条件を付した上で国の方が修繕等を代行するという制度がございます。

これは道路の事例でございますけれども、今後、他の施設分野におきましても、こういった修繕等の代行措置等を検討する必要があるのではないかとということで整理させていただいております。

次の33ページでは、今ご説明いたしました(1)から(4)の取り組みをこういうふうな関係になるかなというのを整理しております。左の三角形は下の方が技術的難易度が低いもの、下の薄い黄色というのは毎年起こるような一般的な修繕のようなもの。だんだん上に行くと技術的に難しいといったものになります。

一般的な修繕の内容につきましては、市町村自らの体制を構築して市町村自らが行えるような体制構築のための支援を国が行うと。もう少し難しいものにつきましては、市町村が判断なかなかしづらいというものにつきましては、その判断での助言等の支援というものがあるのではないかと。さらに一番上につきましては、技術的に非常に高度で、かつ社会的影響も大きいものにつきましては、国による代行措置というのを実施するというふうな関係を示しております。

続きまして、34ページですけども、これまでの説明では主に国、市町村、県という行政でのお話をしたんですけど、もう1つ民間分野での役割というものもあるだろうということで、最後、5. といたしまして、民間分野の役割の方向性というのを1枚まとめさせていただいております。

35ページをご覧ください。維持管理における民間分野の役割の方向性として、まず基本的な考え方は、施設の安全性等に直結する維持管理は、その責任を負う施設管理者が行うことが原則でございます。民間分野というのは維持管理に関わる一連の行為の一部の委託で関与するということになります。

維持管理分野での民間の一層の活用で期待される効果といたしまして、ここで2つ挙げさせていただいております。1つ目が維持管理の体制の一部の代替。維持管理のための市町村の体制が十分整わないときに、民間がその補完的役割を果たすということが期待されます。もう1つは、維持管理における民間分野の技術力の導入ということで、民間の方で開発されました新技術を導入することで維持管理の技術の向上、効率化が図られるということが期待されております。

最後に、その方向性をまとめさせていただいておりますけれども、事業促進PPP。これは東北の震災後の事業量が膨大であるというところで、通常、これまで官がやっておったような調査設計ですとか用地取得の段階にPPPを活用しようというような仕組みでございますけれども、こういった事業促進PPPですとか、あるいは包括的な民間委託といったものを幾つか現在試行的に取り組んでおりますので、そういった事例を踏まえまして、

今後、課題等を含めて民間分野の活用の方向性というのを整理したいというふうに考えております。

以上で資料1の方のご説明を終わらせていただきます。

【家田委員長】 ご説明ありがとうございました。それでは、これから4時ちょっと前ぐらいまで議論の時間を取りたいと思います。

最初の目次のところを開けていただきますと、今のご説明していただいた順番になっていますが、4番と5番のところは特に議論をお願いしたいところでありまして、1、2、3のところ、復習とそれから方向性、これはだいたいこんなものかなというふうにできているんですけども。したがって、1、2、3までのパートと、それから4、5のパート、2つに分けてご質問やご意見賜っていただくというふうにさせていただきたいと思います。

それでは、早速1、2、3まとめまして、どなたからでもご意見やご質問をいただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。ページで言うと20ページまでのところできりあえずお願いいたします。

じゃあ、皆さんが質問するまでの間、些細なところで些細な質問をいたしますけれども、本当に素朴なところなんですけどね。15ページとか17ページで素朴に質問で申し訳ないんですけど、道路っていう分野と自動車道っていう分野があるんですよ。どっちのページも出てくるんですけども。これ、どこが違う、どういうことかちょっとこれはわからなかった。

それから、もう1つだけ。これも実に質素な質問ですけども、20ページのところで、ここは維持管理手法の合理化というようなトータルのタイトルになっているんだけど、その中の表現で、維持管理手法の効率化・合理化を図るというふうな表現があるんだけど、ここの合理化と効率化、どこが違うのか、そしてまたそれを全体を合理化という意味というのはどういう意味合いにしているのか。そこのところ、素朴なことで恐縮ですけど教えてください。

ほかにご発言を。

【矢吹委員】 矢吹です。10ページの2)の手法の合理化に関するものというところで、データベースについて述べられているんですけども、従来の施設のデータベースではなかなか維持管理の情報を全て入れるということは難しいんじゃないかなというふうに思います。

それで、さらにそれを市町村に拡張していくとなると、用語の問題等々があるというふうに思います。ですから、1つは用語をどうするかということと、特に重要なのは幾何学的な情報をどのようにして蓄えていくかということですね。形状、それから位置、それともものとの関係といった、そういった情報の中に、いろんな変状ですとかといったような情報をどのようにして情報として取り入れていくのかということは今後検討していく必要があるのではないかなというふうに思います。以上です。

【家田委員長】 続けて福岡先生お願いします。

【福岡委員】 福岡です。私は質問というか考え方を教えてほしいんですが、前回の資格をどうするかというときの議論と、それからその前までに出ていた維持管理についてどういふものを維持管理の対象にするのかということについてです。河川の場合、以前維持管理の対象となるのは構造物、とりわけ人工に近い構造物で、ゲートとか堰とかそういったものをやるということになっていました。前回の8月5日の資格の議論のときには、河道とか堤防というより複雑な維持管理の課題が入ってきたんですね。

そうやってきたときに、ちょっと混乱があると思うんです。それは今回、体制とか地方公共団体支援方策についての議論では、どの点を意識した議論になっているんでしょうかというのが質問です。

すなわち、堤防とか河道までを考えると、いろいろ、もう少し議論をすべき点があるように思います。

【家田委員長】 中込さん、どうぞ。

【中込委員】 中込ですけれども、田舎の地方自治体の長として、今の1、2、3の中で、現実に維持管理に関する課題という中で、技術者が不足だとか施設の老朽化というのは当然ですが、地方自治の、あるいは国民、あるいは市民の意識は課題ではないかというのがうんと感じるんですね。

というのは、戦後、我々は作ることに一生懸命で、ずっと作ってきて、戦後69年間。だから、市民も作ることに全て賛成であるんですね。であります。今後これを持続可能あるいは強靱化していく維持管理というときに、この辺の根底の市民にどのように、あるいは国民にどのように言うておくかという、そういうのがかなりいろんな面で、私は市町にならせていただいて3年半経つんですけれども、市民とともにこれをやっていくということにいろんな制度とかこれからやっていくんですが、そこが大きな課題なのかなというふうに思っています。

そして、今までは経済成長の中で国もいろんなものを、箱物、道路、社会資本を作ってきた。しかし、今度は人口減少を含めて、これをやっていくときにコンパクトシティ化していこうと、連携を持っていこうという国家戦略が、これは成長戦略から今度は縮小するようなことになったときに、社会資本を整備、縮小していくときには、国民は縮小には慣れていなくて、何をどこを縮小してどうしていくかというのは、これは大きな問題になってくるのかなということの中で、この戦略の国民に対する周知とかそういう中でやらないと、今度は個々の問題に対して大きな問題が起こってくるのかなというふうに感じているんです。

それは何でかという、私は3年前になりましたけれども、総務省がやった平成の大合併をうちの町も10年前にやりました。それも社会資本の維持と同じで、その基本的な考えはいっぱいできた箱物、公共施設をスクラップ・アンドしてビルドしているんです。ところが、スクラップには慣れてない国民ですので、ビルドはしても、スクラップにいくと

皆そのスクラップのところは猛反対をやって、それができない。ということは、スクラップ・アンド・ビルドを目指した総務省はビルド・アンド・ビルドで、少々作ってあっても後も全然スクラップできないのであります。

それをご認識、私の感覚正しいかどうか知りませんが、現場の感覚はそういうことを感じているところであります。以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。途中で話があった優先順位付けなんていうのは本来そういうものが入ってこなきゃいけない話ですね。

続いてご発言、少しいただいてからと思います。

【臼井委員】 臼井です。2点ございまして、今おっしゃられたメンテナンスの優先順位において、市民にとってメンテナンスの優先順位というものが絶対必要じゃないかと思えます。その際に、やっぱりそれぞれ自分の置かれた立場でこれを優先してほしいというのを市民の方は訴えるわけですから、その中で全体から見て、人命に関わるものを優先するとか1つの方針を示していかない限り、本当に混乱状態に陥っていくと思えます。

それは各自治体もそうですし、県としても収拾がつかなくなってくるのではないかと思いますので、その辺に関しては国がある程度イニシアティブを持って1つの路線を標準化しているか、考えるべき視点を示していく必要があるのではないかと、思います。

あと、もう1点が、データベースで管理をするという点は良いのですが、一元管理という言葉が非常にたくさん出てきます。一元管理の危うさっていうのを、私たちは東日本大震災を経験して分かったのではないかなと思うんですね。ですから、クラウドとかそういう形を使えばもうちょっとそれを回避できると思いますので、十分検討していただくとともに、ここで管理していたものが駄目になったときにほかのところでどう対応するかというようなリスクマネジメントも含めてやっていただかないと、これは見やすければ良いというものだけではないような気がします。とりわけ、昨日の地震もそうですけど、しょっちゅうこういうことが起きていると、ベストな方法論というのはやはり考えていかなきゃいけないんじゃないかなと思いました。

【家田委員長】 ありがとうございます。他にはよろしいですか。

それじゃあ、とりあえずここまでの、特にご質問の項目についてお答えいただくことに。

【事務局 勢田事業総括調整官】 そうしましたら、1つ目の道路と自動車道はちょっと置いておきまして、2つ目の、まず矢吹先生のデータベースのお話です。要望の統一というお話と幾何学的情報、変状みたいな情報をどう扱うのかということなんですが、各部門、ばらつきはあると思いますが、まず幾何学的情報、変状までどこまで記録するかっていう、そこまでの十分揃った中でのデータベース化というのはまだこれからの検討の課題だというふうに考えております。

今の段階では、やはり維持管理については点検を予定どおりしっかりしたのかということと、どういうところにどういう問題があったのかということまでであって、実際にどのような変状があったのかということまで調べてやっていくのかというのは、それはどち

らかというと市町村の負荷の問題もありますし、それによってどこまでその情報の中で次の施策に活用していくのかという議論も含めて今後の検討課題だというふうに考えております。

それから、福岡先生の、河川、人工構造物もしくは資格のときには河道、堤防というどちらかという自然由来のようなものも含めての議論もされていると。今回はどこを意識しているのかということなのですが、一言で言わせていただきますと、いわゆる河川のいろいろな安全面についてのあらゆる可能性のいわゆる維持管理を対象にしているということです。人工構造物だけとか、いわゆる堤防、いわゆる自然由来に近い堤防とかそういうものにだけターゲットを絞ってやっているようなものではないと。市町村はやっぱり全ての施設、ものに対して点検をできる体制を整えていただかないと駄目ということです。それに準じた議論をさせていただいているというふうにこちらは認識しております。

それから、中込先生の方の市民の意識が課題と。特に今までものを作る方向の世の中だったものが、今後いろんな形の中で、コンパクトシティも図る中で社会資本をどう縮小するのかということですね。

それから、臼井先生の方でも、いわゆる優先順位という中で国が考え方を示すべきではないかというご指摘がありました。

ここにつきましては、最終的に、やっぱり個々の施設はその施設管理者が最終的に地域の合意も得ながら判断していくべきものだというふうには考えております。その中で、現在、国交省の方で大枠の考え方として示させていただいていますのは、先ほど中込委員がおっしゃられたようにコンパクトシティとネットワークという形で、いわゆる都市の規模も含めて、国の、もしくは地域の形を変えていくという考え方をお示しさせていただいている。それをまた地域で考えていただいて、地域全体のあり方の中でインフラの必要性も含めて再度検証していただきたいということをお示ししているというのが1つでございます。

ただ、そういう概念的な大きな地域づくりの話だけではなくて、実際にスクラップ、撤去しやすいような形ということで、来年度の概算要求の中でも、各部門ごとで、いわゆる撤去費用について予算的な補助というのは、ばらつきはありますけど幾つか取り組んでおります。徐々に、ですから手段を充実させていきますし、市民への理解という意味でもそういう形で全体の議論を全国でしていくべきということで方向を示させていただいています。

さらには、今回のメンテ小の3つ目のテーマである情報の見える化がこの後また議論させていただくことになるのですが、その情報の見える化の中でも、やはり維持管理についてどれだけコストがかかっているのかとか、どれだけその施設が利用されているのかとか、そういうことも含めて見えることによって、いわゆる地方自治体施設管理者が地域住民の合意を取りやすいような仕組みという議論もまた備えていきたいというふうに考えているところでございます。

それから、臼井先生の最後のデータの一元管理の件、まさにおっしゃるとおりで、リスクマネジメントのことからしますと、バックアップがいろいろそういう全体のシステムそのもののありようも含めて議論をしているところもありますし、こぼれているところについてはこれからそれをしていきたいというふうに考えております。

【事務局 山内公共事業企画調整課長】 あと、冒頭、家田先生からございました、まず道路と自動車道の違いでございますけど、これはこのところは法体系で分けておりまして、道路と書いておりますのは、いわゆる道路法に基づく高速自動車国道とか国道とか県道とか市町村道のことを指してございます。

一方で、自動車道というのは、道路運送車両法の方で管理しています、いわゆる民間事業者が観光道路みたいなことで、例えば箱根のターンパイクですとかああいうところで営業しているような道路のことをここでは指してございます。

それと、効率化と合理化どう違うのということですが、効率化は合理化の一部分ではないかなというふうに理解をしておりますが、効率一辺倒だけでは支障が出ることにつきまして、1つ効率のほかにもいろんなことを考えた上で合理的にやっていくと。それが合理化というような意味でございます。以上です。

【家田委員長】 今ご発言いただいた方々、加えてのご発言、それからほかの方々ご発言、いかがでしょうか。

【福岡委員】 勢田さんからお答えいただいて、それで結構なんですけれども、これまでやってきた委員会の議論のスタンスと少し違っていると思います。それはどこかでちゃんとしておいてくださいというのが私のお願いですね。

前回、8月5日のときに初めて資格制度の議論がされたときに川の、川だけの問題ではないと思いますが、人工の構造物から河道や堤防まで入ってきました、非常に大きなスケールの維持管理を扱うことが入りました。

当初はまずそこまで行かないで、河川ではこれぐらいの範囲でという議論が行われていたと思います。そのところは新しい判断をしたのですから、この委員会としてもその判断をしてるということを、どこかでちゃんと伝えるようにしていただくことをお願いしたいと思います。

【家田委員長】 勢田さん、今のところはどうですか。

【事務局 勢田事業総括調整官】 1点だけちょっと私の説明不足で不足のところがあるかもしれませんが、資格については、資格の提言の中でも書かせていただいたとおり、今回、例えば河川でいくと堤防、河道という分野を挙げさせていただきましたけど、それだけというふうな形で提言の内容にはなっていないくて、とりあえず河川の中で特にまず真っ先で重要でやるべきことということでテーマが挙げただけであって、限定的にその資格の議論もしてるわけではないということです。

【福岡委員】 私はそれをわかって言っているんです。前段では本来的に一番大事になる河道や堤防が、少なくとも私の理解では、最初に入れないことにしていたということに対

して、資格制度になったらそれが入ってきたのです。それはそれで構いませんけれども、ちゃんとそういうものになっているということを全体を通してわかるようにしていただきたい。

【家田委員長】 今のところについては暗黙の前提に近いようなところがありますけどね。インフラというのは何も部品部品でできているわけじゃなくて、全部がシステムでつながっているわけだから、全体に目を配りながら適切な安全性を確保していくというふうになっていると思うんですが、何しろ大きな事故が起こったりした後で、できることから、なるべく早く手を付けられることからやっぺいこうというカルチャーのある中では、まずはその中でも特に、例えば道路で言うと橋とかトンネルの上の落ちてくるとか、そういうところがまずは目を付けるべきところであるという意味で、作業上の優先順位はありましたね。

だけど、最初からじゃあほかのところがないかということそんなことはないという、そんなふうなカルチャーだったかと思えますけれども。福岡先生が言うように、きちんとした整理をしておいた方がいいでしょうね。ありがとうございます。

ちなみに、さっき道路と自動車道はわかりましたけど、維持管理に関するものも違うんですか。ユーザーにとってはどちらだって舗装されてて同じ道みたいなものだろうなって。だから、維持管理だって同じかと思ってたんだけど。違うんですね。

【事務局 山内公共事業企画調整課長】 ここでは所管する局が違うから、これちょっと縦割りになっちゃってるんですけども。

【家田委員長】 内容は同じようなものでしょう。

【事務局 山内公共事業企画調整課長】 お世話する際に、各所管する局でちょっと進捗度が違うものですから、それでちょっと書き分けているということでございまして、中身が大きく変わるということではないということです。

【矢吹委員】 矢吹です。先ほど幾何学的な形状というところで変状ということでご理解いただいたようなんですけれども、変状だけではなくて、構造物の幾何学的な形状、それ全てというふうな意味であります。そういった情報は今のデータベースにはなかなか入れることは難しいんじゃないかなということで、今後の検討課題でお答えで結構なんですけれども、せっかく国土交通省で、CIMというのをやって推進されておりますので、そういった中でオブジェクト指向のデータモデルといったようなものをデータベースとして情報を蓄えていってそれを利用するという観点も考慮に入れてご検討いただければなというふうに思います。

それから、あともう1点。データベースの一元化というご発言がありましたけれども、例えば16ページで国総研、それから港湾管理者等々、いろんな場所でデータベースを作られていると思うんですけども、それが連携されるというイメージが単にインターネットで誰でもそれにアクセスできますよというふうなことであるならば、それほどの連携ということにはならないんじゃないかなという気がしています。

これは後で市町村の方にも関係してくるんですけども、各データベースを串刺しにして検索をしたり情報を探し出したりといったようなことができるようにするということが非常に重要だと思うんですね。隣の市で何かあることが起こって、それを自分の市は全く知らない、知る手段もないというふうなことではやはり情報技術時代としては遅いとか遅れているというふうに感じますので、そういったこともここに加えていただければというふうに思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかにございますか。

【滝沢委員】 最初の方に市町村の職員の技術者数の不足というグラフが載ってますけども。

【家田委員長】 4ページですね。

【滝沢委員】 4ページとか5ページですね。先週、関西の方に行って、関西の技術者の方と少し意見交換してきたんですけども、土木系の職員を採用したいということで募集するんだけど、なかなかいい人が来てくれないということも言われていて、確かに先ほど中込市長からご発言あったように、新しいものを作るのは夢がありますし、どんどんやろうという気持ちに何となくなるんですけど、放っておいてもなるんですけども、やっぱり維持管理は重要だよ、大切だよというだけではなかなか若い人がどんどん集まってくるという状況にないのかとなると思うんです。

ですから、放っておくと、放っておくって放っておくことはないとは思いますが、様々な努力をしても、この状況といいますか、4ページですかね。道路と下水道が例で出ていますけれども、ますますやっぱり、特に技術系の人材の確保というのは厳しくなってくるんじゃないかなという気が、ちょっと感想めいていますが、もしています。

それと、もう1つですけども、それを裏付けるのは、市町村、実は必ず業務は民間といますか発注してやってもらっていると思うんですけども、それを担うような民間分野で本当に人が育っているか。特に地方に行ったときに、様々な業務を担ってくれるような会社がそこで存続しているかどうかというのは大変気になるところでありまして、これと同じようなグラフをもし民間企業で考えてみたときに、一体どういう現状になっているのかというのは、一番後ろの方に民との連携というのが出てきますから、そこでまたこれから検討されるのかもしれないけれども、そちらも十分お考えいただかないと、発注したいんだけど発注業務しても誰も受注してくれないという話もちらほら聞こえてきておりますので、官だけではなくて、やはり民の方も維持管理業務に対して魅力のあるような仕組みを国としてどうやって醸成していくかというところ、非常に基礎的なところですけども、それを全体としてやっていかないと、長期的な視点で若い有能な魅力のある技術者がこの分野になかなか入ってくれないんじゃないかなと、そんな気がいたします。

【家田委員長】 後半のお話は最後のページに出てくるので、1ページ分しかありませんけども、極めて重要なところで、この後の議題のところぜひもう一度ご発言いただこうかなと。

ほかにはよろしいですか。それじゃあ、また後で戻るかもしれませんが、3まではとりあえずということにさせていただいて、今度は4、5についてご検討をお願いしたい。ページで言うと21ページから最後までということになる。ここが本日の一番議論をいただきたいところであります。

私の感覚もちょっと、せっかく滝沢先生におっしゃっていただいたので言うと、今までは本当はやることになってるんだけど、維持管理。その責任は市町村なり何なり行政になるんだけど、管理者ですから。でも、何となくやらんでもいいもんねっていう知らん振り、気が付かなかった振りでも済んじゃったというか、そうなっちゃったんですよ。ということは、そこに業務の発注なんかないから民なんか付いてくるはずもないのであって、そんなやらないでも済んじゃうなっていうところに職員なんて置くはずないですものね。

だけど、これやらなきゃいけないんだよね。しかも、緊張感というものはものを設計するときにも緊張感ありますよね。自分の設計する橋が落ちたらどうしようっていう緊張感。施工するときにも緊張感あるんですよ。施工中に人殺しちゃったらどうしようとか、仮設中に落ちちゃったらどうしようなんて、もうものすごい緊張感。

でも、私も維持管理の仕事やっていましたけども、維持管理ってものすごい緊張感なんですよ。自分が管理してるもので事故起こしたら大変なことになりますよね。だから、どこかに緊張感の本当にあるんですよ。だけど、やらないで済んじゃってるから緊張感感じないで人が魅力感じないだけで、僕は維持管理の分野がまともに動くようになれば若い人が魅力を感じることで、技術者として、それから作業員、技能者として。十分それはあり得る。しかも、そこに業務が発注できるようにさえなれば民もちゃんとついてくるはずである。しかも、ちゃんとした民がついてくれば技術開発も進んで、100億かかるって言ったものが実は80億で済むようになるとか、10かからないと更新できないというものがもっと、10年経ったら使えなくなるってものがもっと長く使えるようになるとか、幾らでもチャンスがあると思うんでね。

そういう意味で言うと、本日の4以降のところはどっちかという行政側の体制についてどういうふうが良いものにしようかなというところにうんと知恵が払われていますので、そこはもちろん議論いただくんですが、最後の1ページの民の方のところもどういうふうにしたら維持管理のマーケットがマーケットとして成立するようになるのか、良い業者が育つのか、それからまた同時に地元での業者体制というのはきちんとできるのかっていうところも肝だと思うので、ページ数に比例せず、どうぞいろんなところをご発言いただきたいと思います。それじゃあ、皆さんどうぞご発言ください。いかがでしょうか。

白井さんから。じゃあ、白井さん、木下さんとこの順でいきましょう。

【白井委員】 ご説明を聞いていてちょっと疑問に思った部分が、確認ですが、国と市町村の間のお話は十分わかったのですが、真ん中に入っている都道府県、この役割がいまいちこの説明書だけでは見えなかったんですね。24ページにおいて、都道府県と連携した支援というお話があるのですが、サポート役が期待されていてとか、市町村支援に都道府

県と連携するというふうにかかれてはいるのですが、現場に入れば、都道府県と市町村とが仲が良いところ、悪いところ、それから市町村と国とが仲が良すぎて反対に都道府県が入ってこれないところとか、現実的にいろいろございますよね。

そういう中で、都道府県の役割を明確にしておかないと、面倒くさいから逃げようというところも出てくるし、もしくはうちはやっているのだから、なんで国が入ってくるのだというところも出てくると思いますね。そういう意味で、この説明の中にやはりどこの部分において都道府県がコミットメントを持つか、ということを書いておかないとまずいのではないかなというのが私のコメントでございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。続けて木下先生どうぞ。

【木下委員】 市町村等に対する支援については、今のような懸念については、私は国、県との協議会のようなもの、発注者協議会というのが各地方整備局単位であります。そういう形でメンテナンスについても市町村の支援を国、県が連携する組織があればいいと思います。

そして、基本的には国庫補助をしているような場合について、国が支援しやすいということもありますので、お金の流れに応じた支援体制が有効と思います。

市長さんから先ほど心配もありましたが、基本的に自由に使える国からの交付金のようなものですと、どうしても市民に求められる新しい施設を作る方向に行ってしまうと思います。一時、三位一体の改革で補助金はかなり削減されて、自由に使えるお金を増やすことになりましたが、維持管理については非常に地味なものですから、これは用途を明確にして国交省などがしっかり充てるということは、充実すべきと思います。

それから、この資料で言うと例えば23ページ辺りに2番とか3番で国が支援すると書いていますが、これも市町村から要請があって初めて国が動くというよりも、なかなか市町村の意識が低い場合もありますから、むしろこれだけ重要な施設を管理しているならこういう支援が必要じゃないですかというような形で国あるいは県側から働きかけるようなことも考えた方がいいという気がしております。

あとは31ページとか、有識者等の活用とか、あるいは25ページで技術者名簿等を市町村に与えるとありますが、有資格者の活用というときに、これまでの資格制度ワーキングでは民間資格の議論をしていましたが、発注者側、行政側でこういう能力が必要だということになります。

そういう能力を持っている人がいないのであれば支援が必要でしょうということですから、いわゆる狭い意味の民間資格だけでなく、発注者側が有すべきような能力、河川で言えば堤防とか、河道を河川パトロールなどで点検しているわけですから、そういうのは行政側が持っている技術があると思います。行政側が有すべき技術も含めた有資格者等ということで検討する必要があると思っております。以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。どうぞ、小林先生。

【小林委員】 都道府県の話が出ましたので、関連して発言します。まず、都道府県が何

をすべきかとかいうことは国交省の立場としては書きにくい部分があると思いますけれども、道路メンテナンス会議の実質化のために都道府県が果たす役割は非常に大きいと思います。道路メンテナンス会議が形骸化せずに、実質的に動かしていく。さらに、そのほかのインフラに関しても当然、都道府県がきちっと役割を果たさないといけないと思います。

この後、一括発注とかさまざまな発注方式に関わる代替案が提出されていますが、これも、地域メンテナンス会議とか、地域の受け皿が果たす役割とのリンクが見えていないと思うんですね。どこにもあまり地域における受け皿組織がどこまでやるのかという話が具体的に出ていないので、もう少しきめ細かく整理していただきたいと思います。

それから、24ページのところに都道府県の話が出てきますが、この部分に関してきめ細かく丁寧に書いていただきたいと思いますね。あまりにも、大雑把な書きぶりになっています。

それから、都道府県によっては建設技術センターが役割を果たすことは事実ですが、長い間、建設技術センターが冬の時代に置かれてきたわけで、都道府県によっては事業仕分けでセンターが消滅した事例も多い。建設技術センターが今後重要な役割を担うべきだという書きぶりですと、政策の一貫性があまりにもなさすぎます。その下に記載しているように都道府県が主体として市町村のアセットマネジメントを主導するという記述を最優先に記述し、それからこういう事例もあるという形でセンターの位置付けについて記載するのがいいと思います。

それから、先ほどデータベースの話がいろいろ出ましたが、前半で出てきたデータベースの議論はどちらかといえば政令指定都市とか、非常にアセットマネジメントに関する能力がある地方自治体を対象としてデータベースを整備していくことを想定しています。しかし、市町村のアセットマネジメント能力をそのように底上げしていくのかという議論が不可欠です。なかなかデータベースを作れない、そういう市町村までどう政策の網を被せるのか。

それにはやっぱり地域メンテナンス会議などの地域的な受け皿組織の果たす役割が大きいと思います。能力のある自治体だけではなく、能力に乏しい地方自治体をどのようにボトムアップしていくか、そういう方針を明確に記載していただきたい。

それから、最後は質問ですが、29ページに記載されている共同処理制度、このような制度は非常に重要に思いますが、法律の素人には、なかなか理解できない。結局、管理責任の問題が非常に重要な課題となるので、どのような制度がもっとも実行可能性が大きいかということをお教えいただくとありがたいです。以上です。

【家田委員長】 もうちょっとご発言いただいてからと思いますけれども、特に今日は市町村の体制をこういうふうにすれば今よりは良くなるんじゃないかと。特に横連携的なものが非常に大きな重要な提案として入っている。それから、技術的な支援や何かについてはまあそうですねっていう感じなんです、特に体制ですね、市町村に対する。

こちら辺はぜひ市長さんに率直なご意見を賜りたいし、このぐらいでいいのか、いや、

こんなじゃ全然足りないよって感じなのか、余計なことするんじゃねえよって感じなのか、その辺も含めてどうぞ率直なご意見を賜りたいと思います。どうぞ。

【中込委員】 維持管理体制について今ご説明いただいて、全般として私は本当によく考えていただいているなというのが最初の所見であります。じゃあ、支援内容についてというのと体制についてで分けて私の考えを述べさせていただきたいと思うんですが、支援内容としては、今まで戦後は本当に新しいものを作るとき補助金をいただいたということで、皆そういうことで来た就先ほど申しました。

今度は国もいち早く維持管理にも大きな財源を付けていただいたということで感謝をしているんですが、そういうことでやっていきたいとは思っておりますが、私たちがじゃあ今度維持するときに、まず判断をするときに、この橋は新たに作り替えた方がいいのか、もう少し強靱化して延命をして、その後に作り替えた方がいいのか、将来、国家戦略的にコンパクトシティのときにこの橋はもういらぬよというのか、その辺の判断の基準はどこでやるのか、市町村でやるのかってというのが1つあると思うんですね。

でありますから、木下先生がさっきおっしゃられましたけれども、補助は自由ではなくて、本当にそれもあるところの、これも市町村の橋なのか、県にかかる橋なのか、国なのか、このレベルによっても当然違うと思いますけれども、その辺の判断というものもどこかで評価していただいて、我々としては補助金をいただいて、それを撤去するのか、延命をして潰すのか、即そこで建て替えるのかという判断があるんじゃないかというふうに思っております。

そんなことで、その辺がありまして、ご支援いただく財源については本当にありがたくて、これからはそういう維持補修の方にどんどんやっていくと市民も喜んでくれるだろうと、このように思っています、そういう方向で行くと。

もう1つ、今度は維持管理の体制ですけれども、私は今もう老朽化しているところがいっぱい、我々理解しているんですけれども、これもまず現時点においては、今、管理者を市町村道とあとはしてますので、現在の体制の管理者が責任を持って、国がそういうメンテナンスにもお金出してくれるという中で責任を持ってこれをやっていくというのだと思うんですが、この戦略会議には当面は国でもやって、国交省でやっていただいているので、現管理者のもとでやっているということをお聞きしましたのでそれでいいんですが、これは中長期的なメンテナンスをどういう体制でいくということで、前回にもご説明いただきましたように、自助、共助、公助という形でいって、これからはこの会議としては中長期的には共助だということ、いう方向で説明を受けて、そういう方向が一番効率的であるし、国の考え、あるいは地方等が一体になっていくには私は共助の管理体制がいいだろうと思っておりますが、先ほど臼井先生がおっしゃられた、じゃあ県の役割、国の役割、これまさに私も現場におりまして、直接、国に話をすると県に怒られて協力しないよと言われるのが現状でありまして、現実はですね。

ところが、じゃあ県を通じて国にお願いすると、県も十分理解していかないと国に説明

ができませんから、もう膨大な資料を持っていかないといけないよというのが、これは極端か知りませんが、そういうのが現実であります。

そんな中で、私は共助でやるとなると、一部事務組合といろいろなことをやっていくんだろうと思うんですが、これについてはやはり国だとか県がイニシアティブをきちっと取らないと、責任あるところは逃げてということでは、これは大変な状況になって、理論的に考えることはいいんですけど、現実にはこれを実行していくときにはなかなか大変かなと。じゃあ、どこが責任を取るのか。先ほどおっしゃられたとおり、国、県の役割を明確化した中でやっていくということが大切かなと。

大きな今、国がやらんとしている流れは私は大賛成でありますけれども、そういう個々の問題が現場、市町村へ行くとそういう問題が起こってきて、現実には絵に描いた餅で終わってしまったたり、あるいは私は平成の大合併を私は南アルプスでやってあげようと、やって成功させたんですけれども、それを総務省が理想と思ったように今10年近く経ってなってるんですかっていうような形があったときに、この戦略会議でご議論いただいたことが10年後きちっとしたものができるかというのが、現場の感覚とかそういうものを明確化していかないとそれはどうなのかなというのが、管理体制についてはそんな意見を持っております。以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。そうしたら、ここまででとりあえず事務局から。ご質問がありましたし、あるいはご意見についてのご感想等々をお願いしたいと思います。

【事務局 勢田事業総括調整官】 まず、臼井先生並びに小林先生からご指摘がありました、まず都道府県の役割。確かに、1枚紙だけで十分説明不足だったなというふうに感じております。

今回お示しさせていただきました1から4の項目がございますが、それぞれに明確に都道府県がすべきだけというとか、国だけですべきものというのはいらないと考えておまして、テーマテーマに応じて濃淡はあるんですけれども、それぞれの役割があるというふうには認識しております。

例えば、やはり先ほど中込委員もおっしゃったように、共助とか地方自治体同士の連携みたいな話ってというのはやっぱり広域行政をやっている都道府県の役割というの也非常にまた国以上に大きい部分もあるというふうにも考えているところもございますし、ただ、いわゆる技術者リストを作るというのは県と国が両方で作ってもしょうがないので、国が主体的に作りながら、ただ、当然、県のいわゆる行政をやられていたOBの方とか、十分技術を擁した方々も協力いただいた中でそういう組織を理想を作っていくということも必要だと思いますし、それぞれごとで濃淡はあるんですが、関わりは強いと思います。そこは次回もう一度整理をしてご提案をさせていただきたいというふうに思っております。

それから、木下先生からの話で、用途の明確化、限定ということで、維持管理の方にしっかりお金が回るようにというご指摘がありました。元々、今の防災・安全交付金もそう

いう趣旨で、一番初めは何年か前に社会資本整備交付金ということで非常に何でも使えるようなものから防災・安全というものに限定してきております。その使い方の用途を見ながら、さらに維持管理のこれからの時代にマッチしたような交付金のやり方というのはたぶんあると思いますので、引き続きそれをウォッチしながら必要に応じて検討していきたいというふうに考えております。

それから、併せて支援に対して市町村からの要請ではなくて国からということのご指摘もありました。ここについては、いろいろまた各委員からのご意見もいただきたいと思うんですが、やはり維持管理をしっかりしていくためには、今の法律で位置付けられているそれぞれの施設管理者が自主的にやっぱりやっていただくという意識がまずは必要だろうというふうに思っております、その意味では今回の全体のトーンとしては、できるだけ地方が進んです、まずは市町村が自らのことということで考えていただくということを前提に仕組みは考えさせていただいております。その辺については、また後ほどご指摘とかご議論をいただければというふうに考えております。

それから、さらに木下先生の技術者の有識者ということで、発注者側の資格というお話がありました。まさに前回まで見ていただきました民間資格ではなくて、発注者側には発注者なりのノウハウな必要な部分があって、その部分を今、人材不足の市町村をサポートするという意味からすると、ちゃんとそれがサポートできるような人を作り上げていくということがやはりこれからも必要になるとは思っています。これも状況に応じながら今後具体の策に作り上げていくというふうに考えてございます。

それから、あと小林先生の方から、道路メンテナンス会議と本テーマとの関わりが見えないというところがございます。あまり上手く整理しきれれておりません。道路はしっかり非常に施設数が多い中で、道路の中でしっかり考えられた体制が作られておられるので、明確に整理したものではございませんが、今回、皆様にご提案していただくものは各部門ごとに一律に全部にお伝えするというわけではなくて、全体の流れとしてこういうふうな仕組みをご提示させていただいた中で、各部門ごとで実情に応じてこれも使っていただくなり、各部門での実情に応じて加工していただくなりということを考えているというところがございます。

それから、小林先生の、技術センターじゃなくてまずは都道府県。これもおっしゃるとおりのご意見でございまして、先ほどの1枚紙は次回しっかり直させていただきたいと思っております。

あと、データベースについては市町村の底上げみたいなもの確かにあります。これも各部門ごとに今考えておられると思いますが、いろいろ手段を講じて、またご提案をさせていただきたいというふうに考えております。

あと、29ページの管理責任の件ですね。ここはちょっと丁寧にお話しした方がいいのかもしれない。まず、26ページの方で共同連携のお話をさせていただいた中で、まずやっぱり共同で事務処理をするにしても、基本的には各施設管理者の直接的な責任に及ば

ない。要はあまり責任は直接的には来ないんだけど、連携することによって業務が効率化するとか、支え合えるとか、そういうふうな部分ということにイメージを置いてこの仕組みを提案させていただきました。

ということで、例えばここで①、②、③というふうに提案させていただいているのは、例えば発注だけとか、発注する業務の管理とかそういうものであれば個々の施設の手当までの責任は及ばないだろうと、あまり及びにくいだろうという中で、この部分なら各市町村で合理化できるのではないかとということで整理をさせていただいています。ということは、それは先ほどの参考の29ページでいきますと、一番左の方の共同処理制度の中での連携協約もしくは事務の代替執行という部分に近いものというふうなイメージをしています。

この連携協約と事務の代替執行も今年度、国会の中で総務省から地方自治法の改正で成立したものでございまして、要は協議会とか事務の委託ということで権限が至るものにつきましても、個々の施設管理者の責任が及ぶので、なかなかそれだと広がらないという判断の中で地方自治法も改正されたと考えております。その背景も踏まえまして、そういう考え方を今回お示しさせていただいているというところでございます。

それから、最後の中込委員のお話でございまして。一番最後に、体制、共助についての方向性として、共助のインセンティブとか、国、県の共助に対する役割というところの議論があると思います。共助の方向性が各地方自治体でその考え方が受け入れられてどれだけ全国展開進むかによって、また国、県がさらにインセンティブとかそういう仕組みの話を推奨していくのかということからはちょっとこれから状況を見ながら考えてまいりたいと思います。本日のところでは、そういうことがすぐ取り掛かれやすいように、いわゆるひな形みたいなものを作るところからスタートをさせていただきたいと考えております。

【家田委員長】 ほかの方のご発言をお願いしたいと思います。じゃあ、福岡先生。

【福岡委員】 ここで書かれているのは、全体的には今ご説明あったようにこれでよろしいと思うのですが、1点だけ少し考えた方がいいなと思うことを申し上げます。33ページをお開き願いたい。こういう形で市町村と県、そして国がそれぞれ協力し、連携し合う、これはこれでよろしいと。恐らくこれは直轄が管理する機能を持っているところについてはまず間違いなくこういうやり方が望ましいと思います。

その中に市町村が管理するところもあつたりするところではこれでいいと思うんですが、例えば下水道みたいに市町村が中心になっていて、直轄は管理を持ってないようなところについては、これじゃ市町村は元気失っちゃうと思います。むしろ、市町村が中心になってインフラをやっている下水道に対しては国も県も、もちろん協力連携するというのは当たり前なんですが、ピラミッド構造の図面ではなく水平的な広がりの方図を用意する必要があると思います。

例えばそういうのは港湾だってきっとあろうし、それから都市の方にもあろうし、いろいろ僕はあると思うんですよ。特に下水道はそれぞれの自治体がいろいろ異なる経緯で下

水道を作ってきた。時代も違い、その管理のやり方もいろいろ違うのを、いろいろな市町村がくっついて、共同でやればいいのか、そこに県がいろいろやればいいのか、こう言うのは簡単なんだけれども、具体的にはそれぞれの事情があることは間違いない。財政的な面での違いもあったりする。それが市町村だと思うんですよ。

そこのところは丁寧に触れないと、先ほどのご説明はひな形で、それぞれの事業がそれぞれに応じて少し変形すればいいという話とはだいぶ違うんじゃないかと思って聞いていました。そこのところは次回に向けてぜひご検討をお願いしたい。

一番大事なことは市町村がなんたって元気が出ることなんだろうと思います。国がいろいろというのは、もうやるのは当然なんだけれども、その現場が人がいないとか力がないというのは簡単だけど、それでやっているところがいっぱいあって、その良い例を作ったときに、ほかのところもそうやってやれば上手くいくんだなということが出てくることも1つ望ましいというふうに思っています。ご検討をお願いしたいというのが1点目。

2点目は、これは手前味噌なんですけど、共同体制のところですが、これは31ページです。これは国と県と市町村、そして民間も後で出てくるんですけど、ここに何で我々学が関わらないのでしょうか。私なんかは河川の中で、率直に言って国以上にやっているようなつもりでいるんですけど。気持ちは、ですけどね。

【家田委員長】 期待されていない。

【福岡委員】 それでは困るんですよ。学識者がいろんな形で相談を受ける場合が多い。恐らく普通の維持管理というのは学の人には相当関わると思うので、お願いしたいのは、ここ、書き方は考えていただきたいと思うんですけど、学の大事さというのは市町村レベルになるととりわけあると思っていますので、加えていただきたい。

【家田委員長】 学のところについては、分野によってずいぶん感じ違うでしょうね。河川のように管理というところに非常に貢献している学の分野と、コンクリートみたいなところじゃまた様子が違ったりとかね。ありがとうございます。

今の福岡先生のご発言の前半の部分は、特にさっきの三角の図が道路や川みたいに直轄事業を持っている、あるいは土建のようなところでいろんなものを持っているというところが何かメインで書いているような感じがするので、下水道分野あるいは滝沢先生、ちょっと今の下水道を例にして、この辺のところをちょっとお話いただけたらと思います。

じゃあ、まず事務局から。

【水管理・国土保全局 増田下水道事業課長】 ありがとうございます。下水道はやはりほかの直轄があるところと比べると特性があると思っておりますので、1つこういうピラミッド型のものが提示をされているというものに加えて、もう少しフラットな連携というようなイメージのものを提示をしていただけると1つありがたいかなというふうに思っております。

というのは、やはり事業主体である市町村が持続的にきちんと1つのシステムとして判断をしていける、市長さんが判断をしていただける。それを市の職員だけではなかなか足

らなければ、そこを県の職員、国の職員、もしくは下水道の場合ですと下水道事業団というのもございます。こういうところの職員、さらには民間の頭脳を持っている人たちもいますので、こういう人がどういう形でトータル的にサポートをしていけるかというところだと思っていますし、そこに福岡先生おっしゃっていただいたように、やはり産学全体をひっくるめて皆で我が国1,400の事業主体がありますけれども、1,400がそれぞれ例えば下水道ホールディングだとしますと、1,400皆が倒れないようにしっかりとサポートをしていくと。

そういうような体制を築いていくというのが大事で、技術者についても、市町村それぞれでは駄目ですけども、水平連携をしたり、例えば事業団等と交流をする中で、いわゆる地方側というんでしょうか、にも技術者をきちんとプールをしていくと。こういう仕組みなんかも1つの、ちょっと特殊な世界かもしれませんが、1つあるんだよというところは何かひな形の1つとして示していただくとありがたいなというふうに思っております。

【家田委員長】 滝沢先生、どうぞ。

【滝沢委員】 似たような話になるかもしれませんが。ここに、例えば27ページから29ページ、29ページは現行制度の説明だけなのでそのとおりのかもしれませんが、事務の共同処理ですね。いろんな手法がありますということと言っただけだと、なかなか自治体、それを見ただけで、さあやろうというふうになるかなというところがやはり懸念される場所ではあります。

今、増田課長も言われましたけども、下水道分野だと下水道事業団ありまして、長らく建設主体でやってきましたけれども、ここに来てアセットマネジメントも含めてだいぶ維持管理の方向に舵を切り始めているというふうに私、理解しております、特に地方の中小都市に対する支援という意味では、これからいろんな意味で重要な役割を担っていくだろうと思います。

地方の管理者になっている自治体がしっかりと意識を持ってやっていかなきゃいけないという、これはもう間違いないんですけども、事務のどこまでをその責任範囲にするかというのは自治体の大きさ、実力によっていろいろなパターンがあるだろうと思いますね。

ですから、共同ももちろんそれ選択肢としては提示するべきだと思うんですけども、それに加えて、やはり人が減るといっているわけですから、だれどやらなきゃいけない事務の量はたくさんある中で、人を配置することはもう難しいと、正直言って。そういうところはどうやってでも維持管理をやらなきゃいけないというふうに思っている管理者の方がいたときに、どういうところと連携しながらやっていくかというのは、もうこの時点になってくると、都道府県ももちろんいいですけども、国として何かの支援ができる組織もお考えいただくようなことも、分野によって状況は非常に違うんだと思うんですけども、それは必要じゃないかなというふうに思います。

ちょっと関連して、もう1つ追加で申し上げますと、先ほど人が減っているというお話

をしました。それで、今の後半の方に、例えば25ページのところで、必要な技術・経験を有する有資格者の評価・登録制度、仕組みを充実するという。これはこれだけを見ると正しいんですけども、でもそもそも人が減っているわけですよ。登録したくても、そういう人がもう雇えない状況の中で有資格者を増やしましょうといっても、なかなか人が増えなかったら、せつかく制度を作っても、果たしてどこまで。もちろん、運用できる自治体、大きな自治体はあるかもしれませんが、形骸化するんじゃないかというところが懸念されるところでございます。

そう考えると、いろんな仕組みもいいんですけども、仕組みはなるべくシンプルにする必要があると思います。本当にどこの部分で支援が必要なのかということ考えた上で、そこをピンポイントで支援できるような仕組みを作ることが大事で、いろんな仕組みを作っちゃうと、1つ1つは正しいんですけども、全部連携してやっていくのはそれ自体、運用するのにものすごく手間がかかってしまってなかなか機能しないということも懸念されますので、どうか自治体の声を聞きながら、本当に支援が必要な仕組みというのを作るのが大事じゃないかなと、そんな気がいたします。

【家田委員長】 まだご発言いただけていないので、甲斐先生からまずお話いただきましょう。

【甲斐委員】 それでは、あまり大したことは言えないんですけども、幾つか。1つは皆さんの議論を伺いながら、かなりいろいろ言おうかなと思っていてもかなり言い尽くされているなという感じはします。

私、地方にいますと、やっぱり先ほど来言われている人材不足ということが非常に身にしみて感じるなというところ。例えば31ページの専門組織の検討というところなんかも、ある局面では非常に有益な1手法になるのかなとは思いますが。ただ、一方では31ページの専門組織というところに関して言うと、セカンドオピニオンみたいなものが確保できるような仕組みというのも併せて、ここで専門組織を立ち上げる時には何か必要なんじゃないのかなという気がしました。

それから、先ほど来、事務の共同処理の制度のお話が出ていますんですけども、どうしてもやっぱり体力がないところと共同をどこもあんまりやっぱりしたがないというのが現状ですね。必ずしも、自治体見てみますと、いろいろ困ってる困ってると言いながら、共同処理というやり方がその解決法の順位として割りと上がってくるかという、なかなかそう上がってこないなというふうなところも実感です。

なので、共同処理も夢の制度ではないんですけども、ただ、共同処理というのをやる時には、どうしても水平間でやっていくときには、そうやってどうしても体力が弱いところ、本当によそとの連携が必要なところがどうしても弾かれがちなところがあるので、そこを上手いこと手当するような方策が必要なのかなというふうには思いました。具体的には、やはりそこは例えば都道府県が少しその連携を後押し、連携しやすくなるような仕組みを作るだとか、そういったところなのかなというふうに思います。以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかにご発言はいかがですか。じゃあ、お願いします。

【矢吹委員】 矢吹です。維持管理では、技術者が何を見て、何のデータに基づいて、何を根拠に、どう判断したかということが非常に重要なわけなんですけれども、これはできるようになるためには長年の経験も必要ですし、それから師匠みたいな人がいて、徒弟制のように師匠を見ながら学んでいくというような、そういうことが一般的にはされているわけですね。要するに、情報が個人から個人へというふうに流れていて、形になってなかなか残りにくい、そういう分野だというふうに思います。

やはり先ほど言ったように、何を見てどう判断したか、何を根拠にというところをエクспリシットにちゃんと情報を形にして残しておくということが必要で、さらにそれを共有化して連携していくということが必要だと思います。そういった意味で、体制がどうも困ったらば支援するとか、あるいは人を派遣するとかという、それももちろん重要なんですけども、もう1つの人という視点のほかに情報というのも加えていただいて、情報の蓄積、共有、連携という視点をご検討いただければというふうに思います以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。時間がだいぶ厳しくなってきたので、ご発言はものすごく短くやっていただくということ前提でお願いしたい。じゃあ、臼井さんどうぞ。

【臼井委員】 今、矢吹先生から情報の話が出たので、ちょっと一言だけ。情報の串刺しは非常に必要だと思うのです。ただ、先生がおっしゃるように情報の入れ方が違っていると串刺ししても正しい答えが出てきません。ということは、市町村の担当者の方の底上げも必要ですけど、要望の統一から始まって全体的な研修の仕組みを作らない限りは、現実化は、なかなかしないのではないかとというのが1点あります。

あと、同時に市町村の担当者にとって一番身近なのはやっぱり県の中での情報ですね。そういう意味で、1つの単位でこうやって作っていくとしたら、一元管理というのはある意味では県単位なのかなと。それが良いか悪いかというのは別ですが、県の中でまず探して、自分の馴染みのあるところで探していくということが最初に出てきて、その上で隣の県はどうだと、身近にある県はどうなのだというふうに思考していくと思うので、その辺も考慮して検討していただければと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。よろしいですか。じゃあ、最後ちょっと私からも一言二言申し上げさせていただいて、それで事務局でまたまとめてお答えいただくというふうにしましょう。

まず、ベーシックなところの理解なんですけれども、私の理解では、現状は苦しいながらも何とかかんとかやれてるねっていうふうに考えてスタートするのではなくて、今はたまたま市町村レベルでとんでもない橋が落ちちゃったみたいなことは起きていませんけれども、これはラッキーなだけで、もうちょっと時間が経ってもうちょっと老朽の時間が経つと、今のままやったら大変なことになるぞと、このままじゃ全然駄目だっていう認識か

らスタートするかでずいぶん様子違ってくると思うんですね。私は後者に立っておいた方がいいなというふうに思っております。

だから、そういう意味では何が言えるかという、1つは鞭みたいなものでありまして、今までは点検なんか、それはするに越したことはないけど、しないからって怒られるわけじゃねえっていう体制だったのが、今は点検しなきゃいけないことになりましたよね、橋やなんかもね。5年ですか。義務化したと。これは鞭ですよ。これが1つだし、これは一方でやった。

もう1つは、どれもこれもやらなきゃいけないということじゃなくて、優先順位を付けるとか、あるいは緊急度みたいなものを付けるとか、これも一部やってる。それから、さらに皆さんおっしゃっているように、本当にこれからもいるのかというところで優先度あるいはもうやめるっていうのを入れると。こういうことで、やれるものを限定する。これが2個目だろうし。

3つ目は、やっぱり見える化して、市民とか国民とか政治家が関心持ってくれて、この分野に、背中押してくれるっていう体制。背中押してくれればお金も押してくれますからね。これが次だしね。

最後がやっぱりやりやすい体制を作ると。とにかくやりやすい体制を、市町村が、市町村だけじゃありませんけどもやりやすい体制。そのためには、再三皆さんがおっしゃっているように、市町村の分野ごとにまた状況も違うし、市町村によっても違うから、そこは重々聞かなきゃいけないんだけど、法的に云々というのはいろいろあると思うんだけど、最初に申し上げたように、このままじゃ大変なことになるぞという認識をスタートにすれば、法律なんて変えればいいんだからという考えで、一番やりやすいやり方はどうかなっていうところでぜひ次回以降まとめをやっていただけたらななんて思う次第でございます。

そういう意味で、最後のページのところで、もう今日時間がありませんからやりませんが、やっぱり僕は結局、本当はやることになっている自治体の職員っていったって直轄で、直接自分で何でもできるわけじゃないので、作業は皆委託してるわけですよ、やっているとすらすら。やっていないところはやっていないんですから、何にも。

じゃあ、それ担い手っていったら、やっぱり冒頭申し上げたようにマーケットを作って市場としてやっていくしかないのであって、業者というか民間がね。そういう意味で言うと、メンテナンスに軸足を置いた建設産業の再構築というようなジャンルのことは断固やらないとまずいんじゃないかと思うんですよ。

今までこの委員会でも何回か現地を見学させていただくようなことをやりましたが、それは主としてお目にかかったりしたのは地方の場合には自治体の職員の方々であって、業者がどんな顔をしてどんなことをやられているのかとか、そんなことはとても力及ばずだったんですよね。これからは一方でそっちの方もやらなきゃいけないなというふうに私は思っております。

最後にもう1点だけ申し上げると、先ほど予算の使途というのがあんまり何でも使える

よくなるといけなくて限定するというようなことがあって、これは僕も同感でございますけれども、メンテナンスというものをあんまりここまでがメンテナンスでそこから先は改良だとかやると、現場は駄目になるんですね。

どういうことかという、例えば災害が起こると復旧する。同じものを復旧するんだったらやらせてやるけども、ちょっとでも良いものにするんだったらやらせねえぞって、こういう馬鹿をやるんですよ。そんなものは人類の歴史に対する反逆であって、あらゆるものは壊れちゃったら同じものにする奴はいない。ちょっとはマシにして直すのが当たり前の根性というものであって、そうすると、メンテナンスの費用だから同じものまでしかやっちゃいけないよってなった後に発展はないんですよ。

そのところをぜひ、本当に人類史から考えたらメンテナンスというものをもうちょっとインプルービングメンテナンスみたいなものも込みにしたものだという理解をやっぱりここではした方がいいんじゃないかというふうに、先ほどの話に便乗してちょっと申し上げました。私からは以上でございます。

それじゃあ、ここまでのご発言、前半のことも振り返りつつ、まとめて事務局からお答えするところがあったらお願いしたいと思います。

【事務局 勢田事業総括調整官】 時間ですので個々にお答えできないんですけれども、大きな問題として、今回お示したような施策っていうんですかね、対策が市町村に受け入れられて、実効性のあるものとして5年、10年後に本当に実っているかどうかという話の観点で今日お示した施策についてのご懸念と、それから民間の活用の分野もあるんじゃないかという委員長からのご示唆もあったというふうに考えております。

次回のときにどこまで踏み込めるかわかりませんが、実際どうやって進めていけるかについても内部でもう一度検討した中で、そこはもう1回ご相談をさせていただきたいというふうに考えているところです。以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。今日は懇談会ですので私も言いたいこと言いましたけど、どうもありがとうございました。

それじゃあ、私の司会の部分は以上にさせていただきます。

【事務局 山内公共事業企画調整課長】 ありがとうございます。事務局からのご連絡でございますが、本日の資料につきましては後日お届けするということでよろしければ事務局より郵送させていただきます。その場合には、お名前をお書きの上、机の上に置いたままお帰りいただければと思います。本日の議事録につきましては、後日、事務局より各委員への確認を行った後、ホームページに掲載をさせていただきますのでご了承ください。

それでは、最後に総合政策局長よりご挨拶を申し上げます。

【瀧口総合政策局長】 総合政策局長の瀧口でございます。本日もまた非常に実りあるご議論、何をしなければならぬかということにつきまして非常に実りあるご議論をいただきまして、大変ありがとうございます。

1点、私ども国土交通省の状況についてご報告申し上げますと、ご案内のように9月3

日に内閣改造がございました。これを期に、政府としてのまち・ひと・しごと創生本部というのが発足いたしております。国土交通省、実は今日の昼過ぎに国土交通省としてのまち・ひと・しごと創生本部第1回を開催をいたしました。7月末から準備本部ということで行ってございまして、概算要求などに向けた当面の対策というのを実はとりまとめたところでございますが、政府全体の検討の進捗に合わせまして、まち・ひと・しごと本部を立ち上げまして、大臣の指導の下、厳しく取り組んでいくと、こういうことになっております。

そういった中で、言うまでもなく1つの私どものまち・ひと・しごとのコンセプトはコンパクト+ネットワークということでございますが、そのためには既存のインフラをしっかりと賢く使っていくということが必要でございます。もちろん、その中には撤去すべきものもあるだろうとは思いますが、こういったあるべき町を考え、ネットワークを考えて、既存のインフラをしっかりと賢く使っていく、あるいは安全にそれがコンパクトのまちづくりをするために自然災害で起こらないような、そういったようなインフラを整備をしていくと、こういうところが当然重要であるというふうに考えております。そのためにも、この維持管理という問題は極めて重要であります。

併せまして、先ほど来、委員の先生のお話を伺っておりますと、例えば中込委員からは国民がどういふふうにかと、市民がどう考えるのかという、こういった周知が重要であるといったようなこと。人の話だろうと思えます。それから、滝沢委員からは発注する民間がいるのか、あるいは人材がいるのかといった、これは仕事の関係のお話でございます。それから、福岡委員からは市町村が元気が出る、そういった仕組みがいいんじゃないかと。今、まさにまち・ひと・しごとで問われているそれぞれの問題はこの分野にもあるんだなというふうに思った次第でございます。

基本的にはそれぞれの管理者がしっかりと取り組んでいくということが必要になっていきます。その中で国が一体何ができるのだと。ただ個々で画一的なもの押し付けても上手くいきません。おっしゃるとおりです。これはまち・ひと・しごとも全く同じでございます。それぞれの自治体、地域が自分たちの問題としてしっかりと考えてもらうということが必要でございます。

この維持管理の問題も全く同じような問題だろうと思えます。引き続き、委員の皆様方のお知恵を拝借しながら意味のある維持管理体制を作ってまいりたいと思っております。引き続き、よろしくお願い申し上げます。

【事務局 山内公共事業企画調整課長】 以上をもちまして、第13回社会資本メンテナンス戦略小委員会を閉会させていただきます。本日は熱心なご議論、誠にありがとうございました。

——了——