

インフラメンテナンス国民会議設立総会 記念講演
政策研究大学院大学 家田 仁教授

平成28年11月28日（月）

2012年7月に社会資本メンテナンス戦略小委員会ができ、メンテナンスについての検討が始まったわけですが、その時の主たるニーズは何かと言うと、当時はまだ笹子トンネルの事故も起こっていませんでしたので、建設投資においていくらかメンテナンスでお金がかかるのかを試算してみようではないか、そして、逆に新規の投資にどれくらいお金を回せるのかを検討しよう、そういうところからスタートしたのでした。

そこでは、私のようなエンジニアリング側からスタートしている人間や、経済学など、色々な方が入って検討が行われました。その中で、若干の違和感を覚えたのが、経済学的な試算からすると、実績としてどれくらいメンテナンスにお金を使っているから、それを外挿し、そこにストックが増えた分を比例的に計算すると何兆円という話になるのですよね。でもね、私どもエンジニア側から言うとね、そういう試算は大丈夫なのかなって感じがしましたね。どうしてかと言うと、それは今までメンテナンスが適切になされているはずという前提でいけばそれでいいのだけど、そんな保障はどこにも無かったのですよね。もっと増えるかもしれないし、もっと減るかもしれない。それから技術開発のスピードはすごいのですよね。メンテナンスではありませんけど、シールドトンネルの建設費用は技術開発のおかげでこの20年くらいでもの凄く下がったわけです。だから、トンネル工事って言うと、昔はコストが高いから、なるべくトンネルを避けてルートを引くのが常識だったのが、今では難しい地上部であればトンネルの方がいいのではないかという風になりました。メンテナンスも、技術開発によってコストも相当に変わることを考えると、さっきのような試算が、あんまり意味をなさないのではないかという感触をその当時覚えました。

そうこうするうちに、12月に笹子トンネルの天井板落下という痛ましい事故が起こって、メンテナンスの体制であるとか、制度であるとか、マインドであるとか、いろんなところに改善の余地が大いにあるんじゃないかと委員たちのみんなが一致して思うようになったわけです。色々調べるにつれて分かってきたことは、地方自治体、特に小さな市町村が管理しているインフラのメンテナンスの状態が、惨状を極めるものであるということです。さらに2013年の9月には北海道で脱線事故が起こって、色々調べてみると、メンテナンスに関するデータの改ざんという問題が出てきた。そうこうするうちに、今度は（メンテナンスではありませんけども、）建物の下にある杭が設計どおり打ってないという

ことも起こりました。

とすると、これはお金だけの問題では決してなくて、制度の問題や、体制の問題であったり、あるいはメンテナンスを担う人々のマインドの問題っていうものも大いにある。人材育成の問題も大いにある。こんな風に事が大きくなっていった。そのため、2013年5月には「キックオフ～メンテナンス政策元年～」を中間とりまとめとして打ち出しました。当時の太田昭宏大臣も大いにこのキャッチフレーズを世界にアピールして下さいまして、本格的な検討がそこからスタートしたわけです。

2013年の12月には、今後の社会資本の維持管理更新のあり方という答申が出され、その後も2015年の2月くらいまで、いろんな提言がこの小委員会やその下のワーキングでまとめられました。例えば、資格制度であるとか、自治体のメンテナンスの体制であるとか、あるいはメンテナンスの情報管理の問題であるとか、様々な提言がまとめられました。

これらの提言を大別すると、だいたい3つのジャンルに分かれます。

第一は、制度論的な側面です。例えば、道路橋というのは点検もメンテナンスもしなければ維持できないんですが、点検をすることが法制化されていなかった。これはちょっと驚きでしたけども、そういうことが発見され、きちんと法制度にしようということで制度論的な改善がされました。

あるいは、地方自治体、とりわけ小さな市町村のメンテナンス体制が人員的にも人材的にもミニマムマスを満たせていません。技術者が一人そこにいたとしたって、相談する人は誰もいないのでは機能しない。やっぱりメンテナンスの体制っていうのはそれなりに大きなマスを持たないと機能しないわけです。そのためには、隣近所の自治体で水平的に共同してメンテナンスにあたったらどうかとか、あるいは市町村の上にある県やあるいは整備局のような垂直方向の連携も重要じゃないとか、あるいはもっと大きな広域的なエリアを対象にして民間企業がメンテナンスのビジネスとしてコンセッション的に参入できるようにしたらどうかとか、いろんな制度論的な糸口がある。それらは今でも継続して検討されているところですが、制度論的なポイントでございます。

二つ目は技術論的な側面です。最近、将棋ではAIの方が人間より強くなって、囲碁では2勝1敗でまだ人間の方が強いようですね。例えば医療の世界では、初歩的な診療はAIを駆使した方が良いのではないかと、人間はより高度な判断が必要な時に登場するべきではないかというようなことが言われています。このメンテナンスの世界も医療と一緒に、AIを大いに使っていけると思います。

また、2、3日前のニュースでも報道されていましたが、道路の舗装の状況を

把握するので、ひび割れを検討する技術を持っている会社の方、それから地下の空洞を見つける技術を持っている会社、それから表面の凹凸を計測する会社、それぞれ別の会社の技術を融合、インテグレートすることによって新しい体制を作ることができるんじゃないか。こういうことも大いに期待できるところです。技術については、2本目の柱でございます。

そして、第三は、マインドに関する柱です。1つは、メンテナンスする側のマインドの問題です。私は1980年前後くらいに、東海道新幹線の現場で線路をメンテナンスするという仕事を2年ほど実務としてやったことがありました。その当時は日本国有鉄道で、労働悪慣行なども少なくなく、職務規律が良かったわけでは決してありませんでしたが、それでも現場の人たちは当時世界200キロ以上走っている列車は東海道新幹線しかなく、線路の保守が不十分なために脱線などを発生させるような事態はなんとしても避けるというマインドだけはきちんとしていました。

もう一つは、それを見守る側のマインドです。だいたい事故が起こると、マスコミ、政治家、市長さん含めて国民的に大変な関心が集まり、当座は一生懸命やるし、支援もしていただける。お金も人員も付くのでしょう。しかし、ちょっと時間が経つと忘れてしまう。その繰り返しがあってはいけない。これが、先ほどの戦略小委員会の根本的な考え方です。それには、何としても国民、政治家の人たち、市町村の人たちも含めて、国民の関心をメンテナンスという、地味な分野に常に振り向けなくてはならない。これが大きな課題なのです。

そのために、あえてこの国民会議という、少々大きな名前を付けていると私は理解しています。広い意味での国民の皆様に関心を持っていただき、メンテナンスの世界の本質をできるだけ理解していただき、そして、シンパシーを感じていただきながら参加してもらおう。一例ですが、九州の道守会議では、花を植えるとか、道を掃除するってところに何万人っていう市民の方々が参加していると伺います。そういうような方々も込みにしての国民会議に育てていけるように、私も一生懸命やりたいと思いますし、皆さんの知恵を出していただき、汗もかいていただくことをお願いしたいと思う次第でございます。