

岐阜県における社会基盤施設の維持管理

平成23年12月16日 岐阜県政策研究会

研究員 坂井田 崇(建設政策課)

研究員 白木 千鶴(建設政策課)

※本レポートは、「岐阜県政策研究会」の研究の途中経過として、現状認識と考え得る方向性をまとめたものであり、県としての公式な考え方を示したものではありません。

本日の発表の流れ

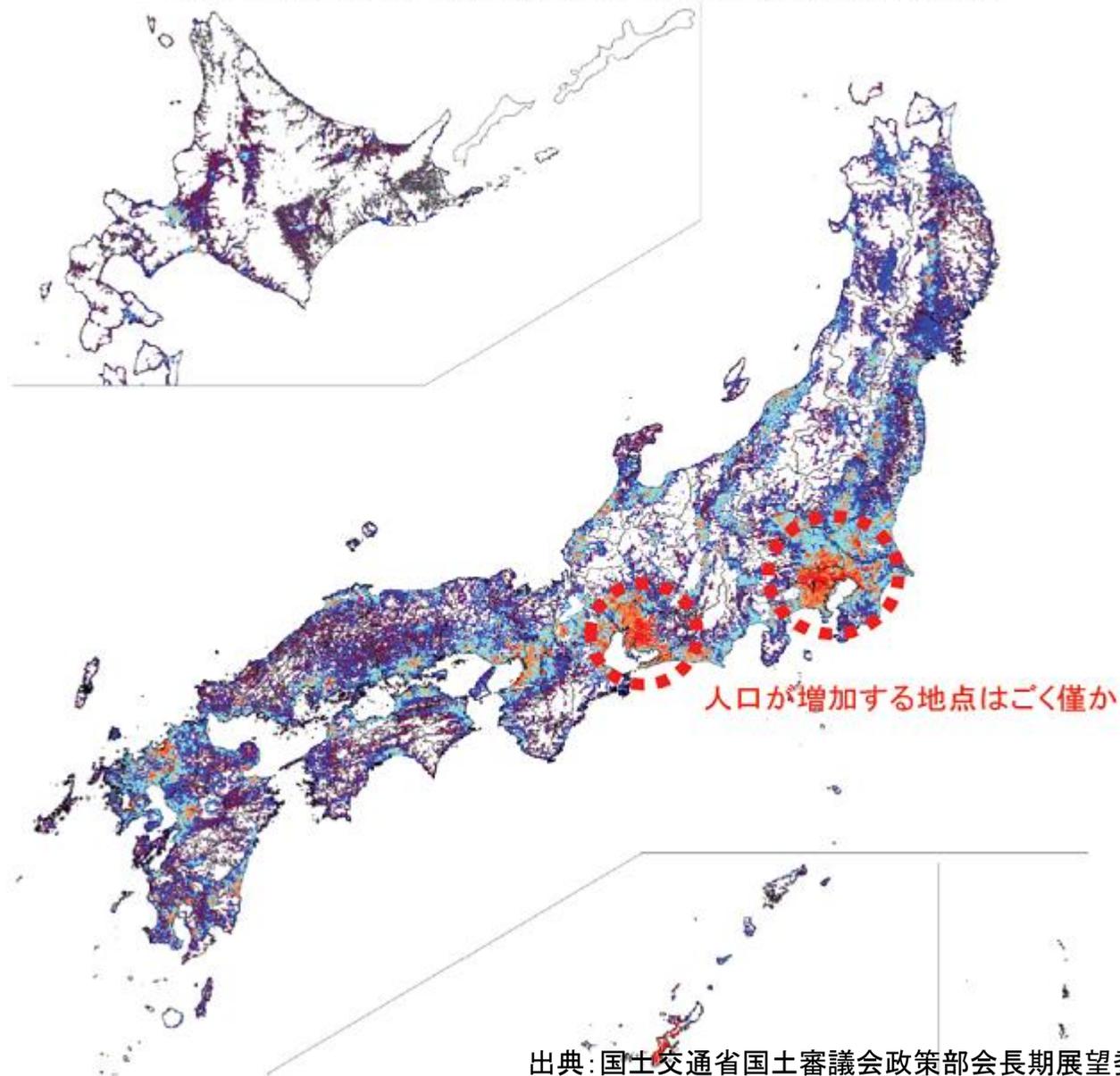
社会基盤施設の重要性については認識されているが、予算の年金・医療等への重点化の流れの中で、公共事業の予算・人員は減少傾向。こうした状況の中でいかに効率的・効果的に施設を維持管理するとともに、また住民生活の「安全・安心」を確保していくのかについて発表を行う。

1. 社会基盤施設をとりまく状況
2. 維持管理計画の取り組みの現状
3. 地域の安全・安心を担う建設業者の現状
4. まとめ

1. 社会基盤施設をとりまく状況

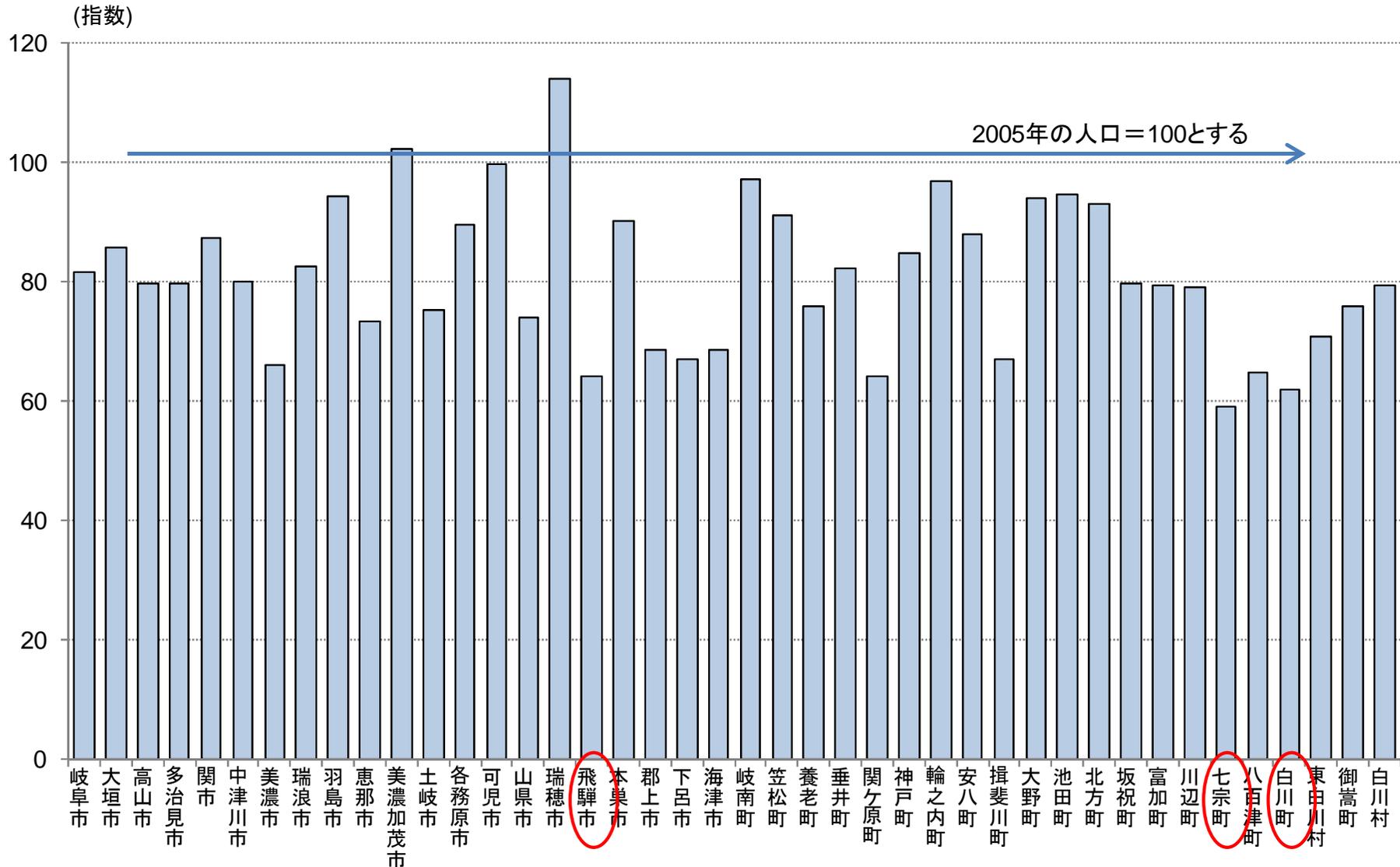
2050年に全国で人口が増加すると推計される地点はごく僅か

2005年を100とした場合の2050年の人口増減状況



岐阜県の一部の市町村では、2035年に人口が4割程度減少すると推計

2035年の市町村別人口の指数(2005年=100とした場合) <岐阜県>



出典: 国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口 平成20年12月推計」

人口は減少するが、とりわけ中山間地の住民の「安全・安心」の確保の観点から、地域間の交通網の整備・維持は必要

揖斐川町（旧坂内村地区）における道路整備事例（平成20年度完成）

通年通行が可能に！



川上・八草バイパス、金居原バイパスの整備により、
 揖斐川町役場 ⇨ 長浜市木之本支所間
 走行距離 : 約64km⇒約55km **約9km短縮**
 走行時間 : 約150分⇒約70分 **約80分短縮**

救急医療における滋賀県側の病院への搬送も可能になった

※整備前後の所要時間は距離及び旅行速度からの予測値

本県が管理する主要な道路構造物(橋りょうやトンネル)の施設量は全国トップクラスの規模

社会基盤施設の総施設量(都道府県管理分)

順位	道路延長 (単位:km)		橋梁				トンネル			
			箇所数		延長(単位:m)		箇所数		延長(単位:m)	
1位	北海道	11,463	北海道	3,070	東京都	223,466	大分県	248	岐阜県	95,126
2位	福島県	5,607	岐阜県	1,620	北海道	187,481	新潟県	198	新潟県	90,952
3位	新潟県	5,375	兵庫県	1,543	兵庫県	115,425	長野県	186	長野県	81,043
4位	長野県	5,145	新潟県	1,479	大阪市	106,747	高知県	180	愛媛県	74,458
5位	兵庫県	4,843	愛知県	1,469	愛知県	105,577	島根県	173	高知県	68,973
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
岐阜県	11位	4,175	2位	1,620	7位	104,895	6位	168	1位	95,126

※橋梁は、橋長15m以上の施設の合計

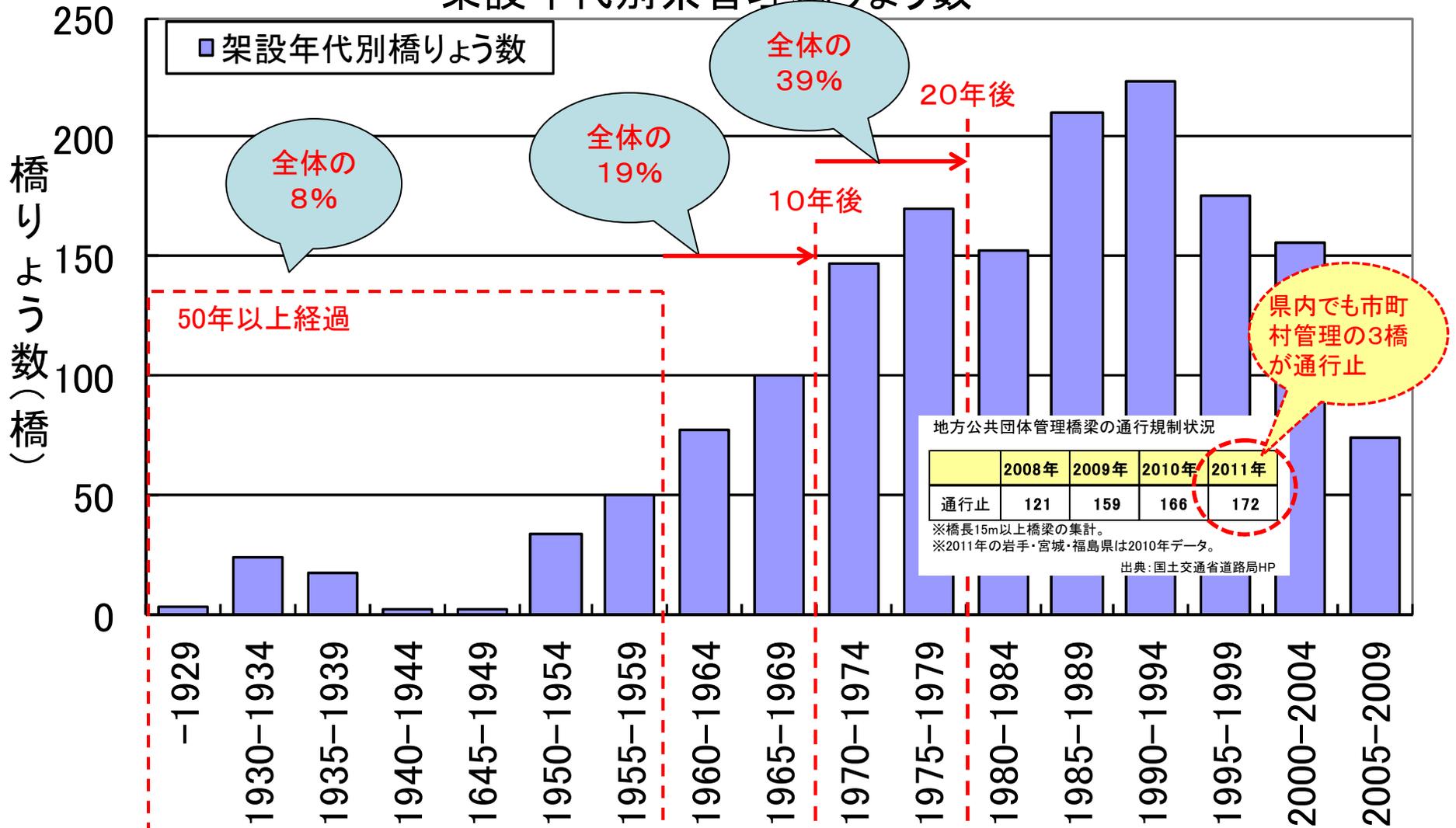
順位	河川管理 延長(単位:km)		土砂災害危険 箇所数	
	1位	北海道	12,307	広島県
2位	新潟県	4,899	島根県	22,296
3位	長野県	4,765	山口県	22,248
4位	福島県	4,606	兵庫県	20,748
5位	兵庫県	3,313	大分県	19,640
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
岐阜県	8位	2,936	18位	13,083

※河川管理延長は、一級河川(指定区間)及び二級河川の単純合計。

出典:道路統計年報2010、平成22年度河川管理統計、国土交通省HP

架設後50年経過する橋りょうが占める割合は、現在8%だが、10年後には19%、20年後には39%に急増

架設年代別県管理橋りょう数

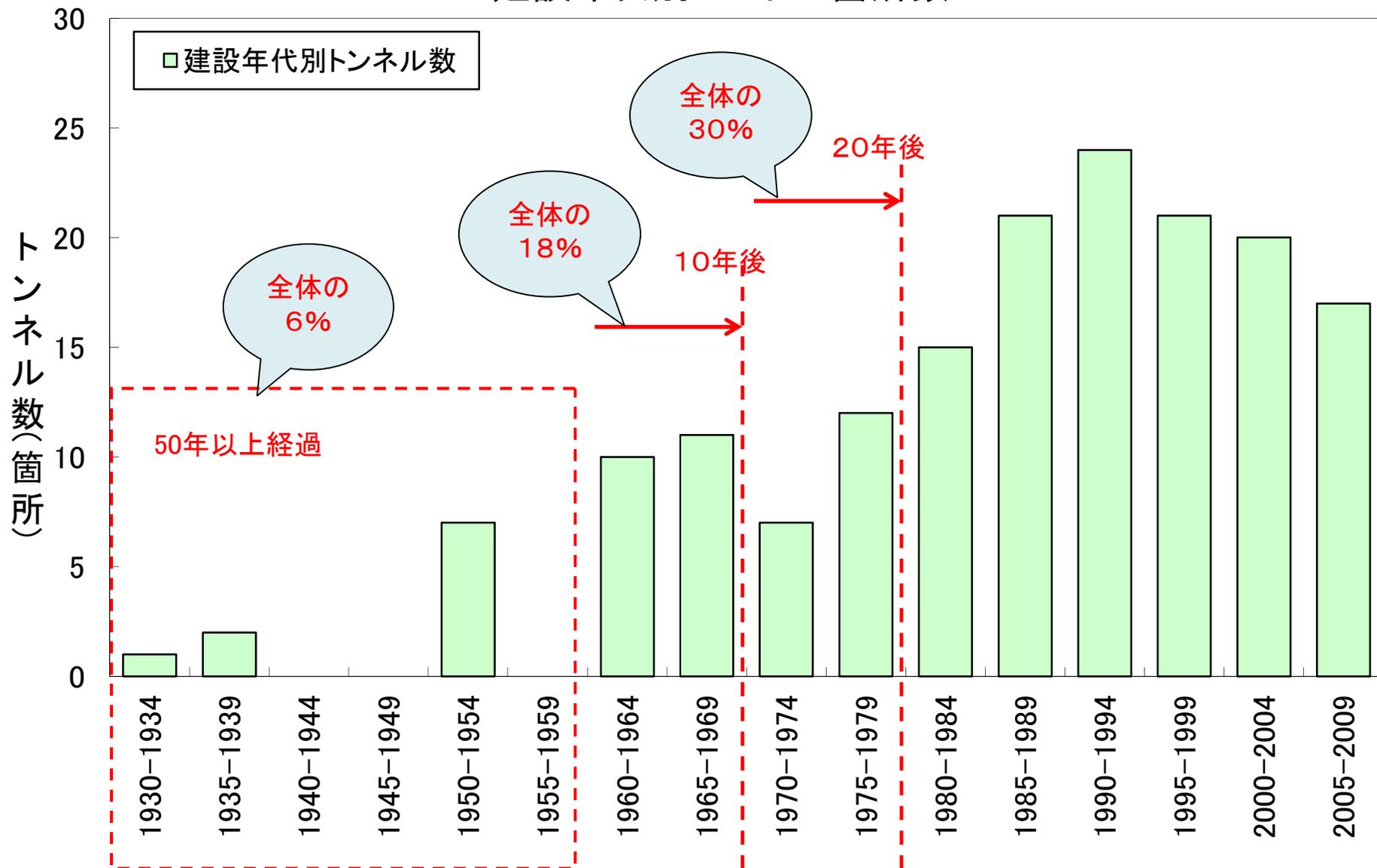


※費用便益分析マニュアル(国土交通省道路局 都市・地域整備局)では、道路施設の耐用年数等を考慮した50年を費用便益分析の計算条件としている。

資料：道路維持課(橋長15m以上)

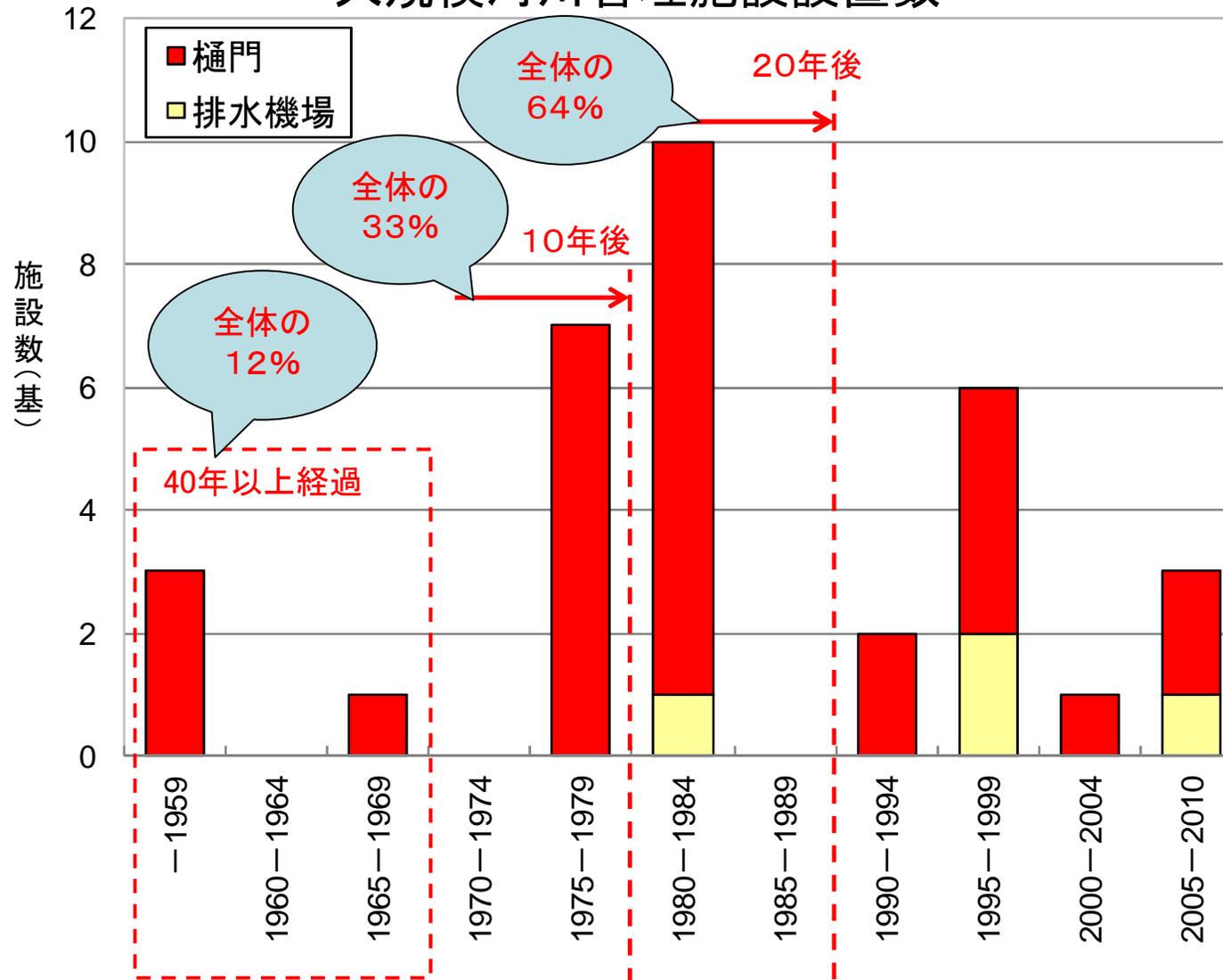
建設後50年経過するトンネルが占める割合は、現在6%だが、
10年後には18%、20年後には30%に急増

建設年代別トンネル箇所数



設置後40年経過する大規模河川管理施設が占める割合は、
 現在12%だが、10年後には33%、20年後には64%に急増

大規模河川管理施設設置数

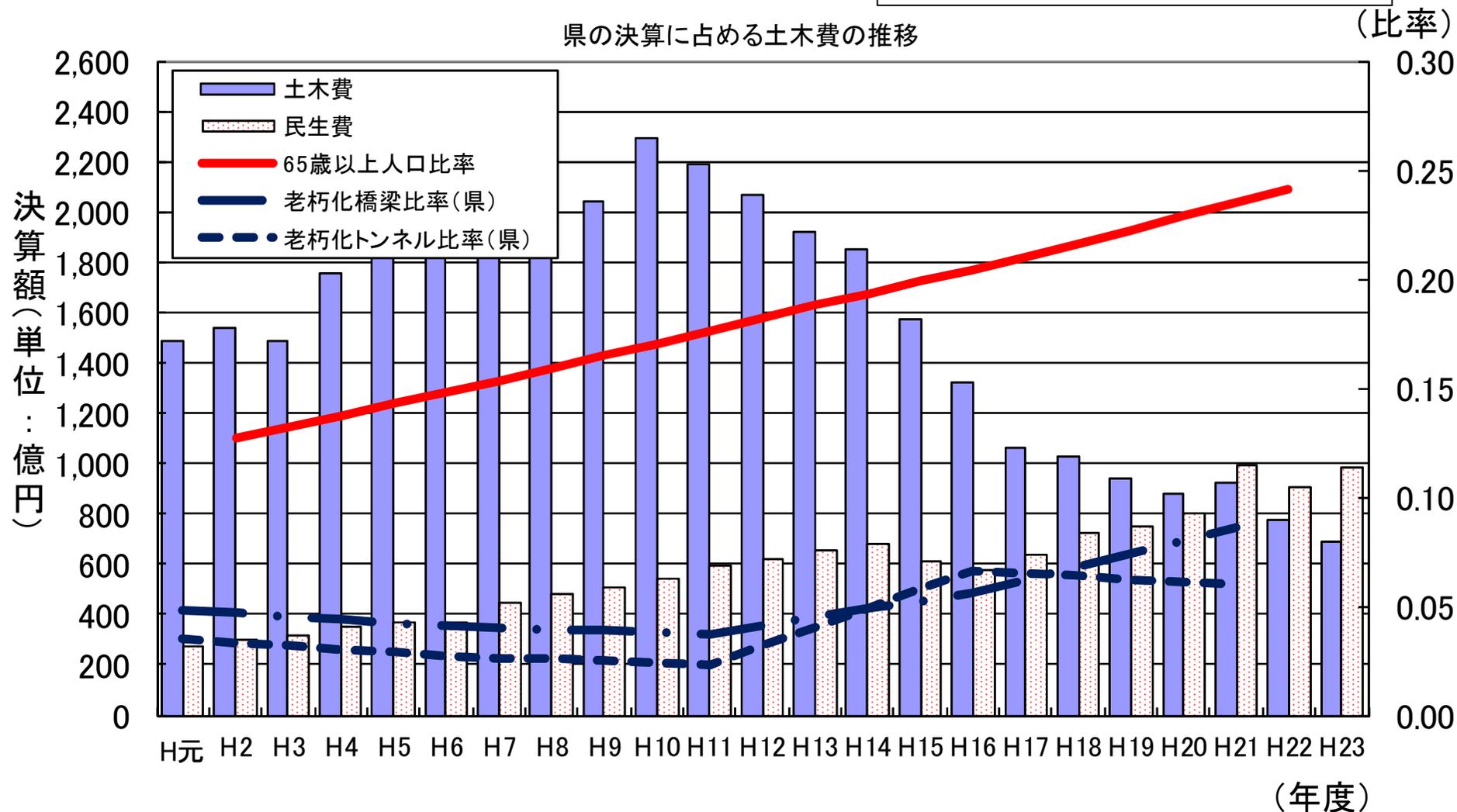


※特定構造物改築事業実施要項の運用(案)(国土交通省河川局)では、河川管理施設のライフサイクル
 タイムを約40年程度としている。

資料:河川課

人口も社会基盤施設も高齢化・老朽化が進行
 しかし、社会保障関係費とは対照的に公共事業関係費は減少傾向

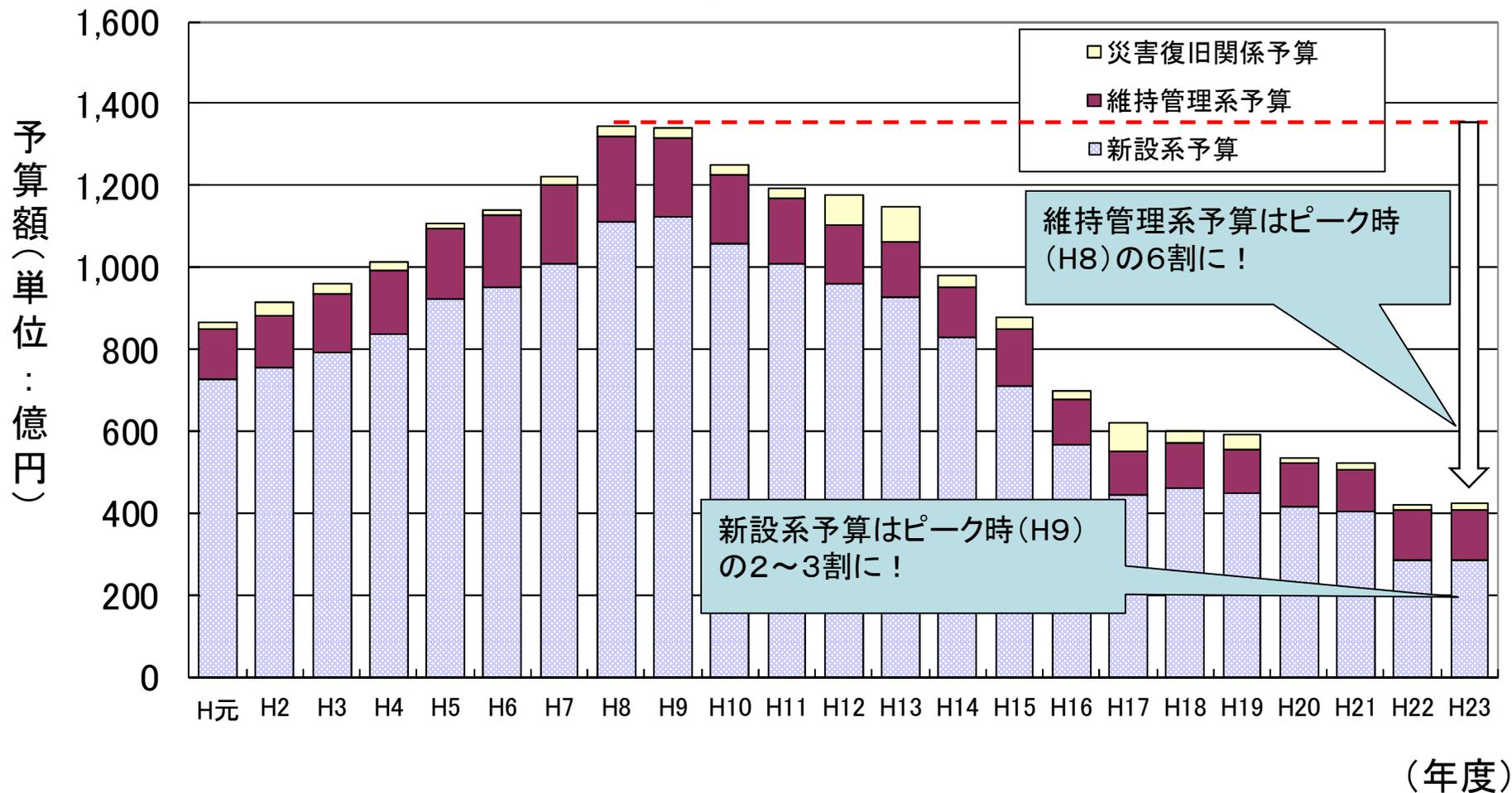
国の決算でも同じ傾向



出典: 県歳出決算事項別明細書(※H22は決算見込額、H23は当初予算額)、国勢調査、道路維持課資料

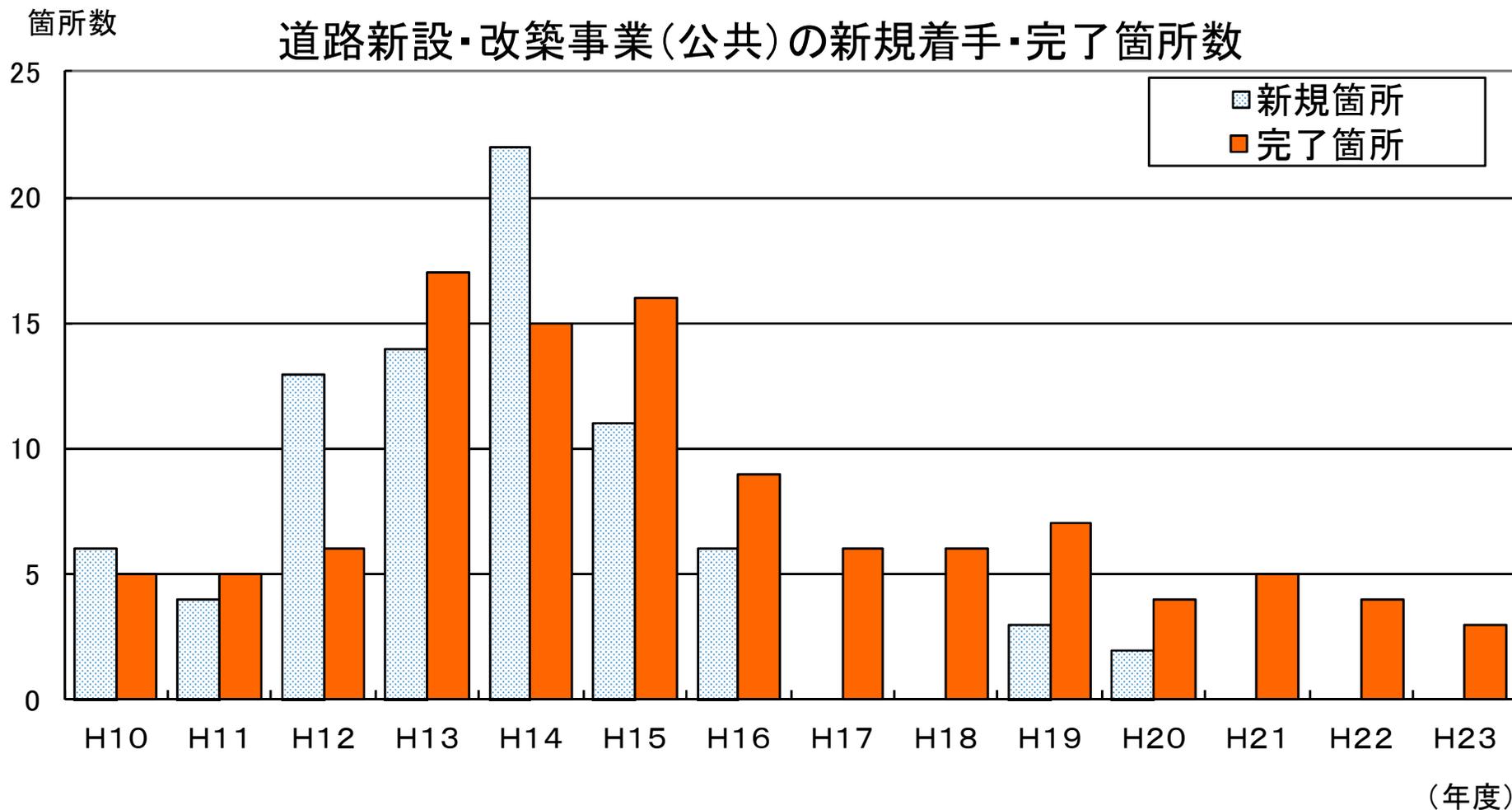
維持管理系予算も、総額の減少に伴い、ピーク時の6割まで減少

新設・維持・災害の種類別予算の推移

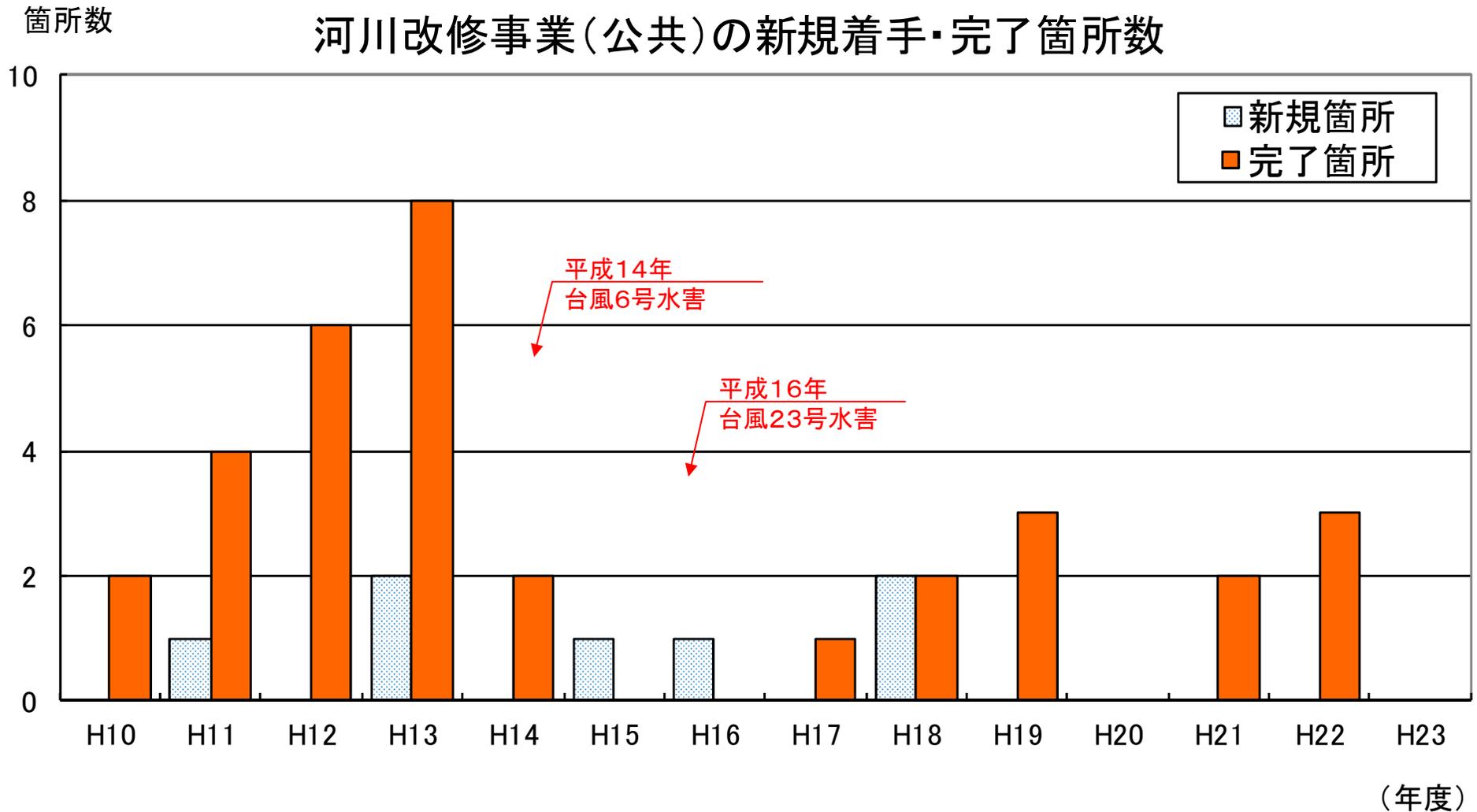


出典:各年度予算明細説明書

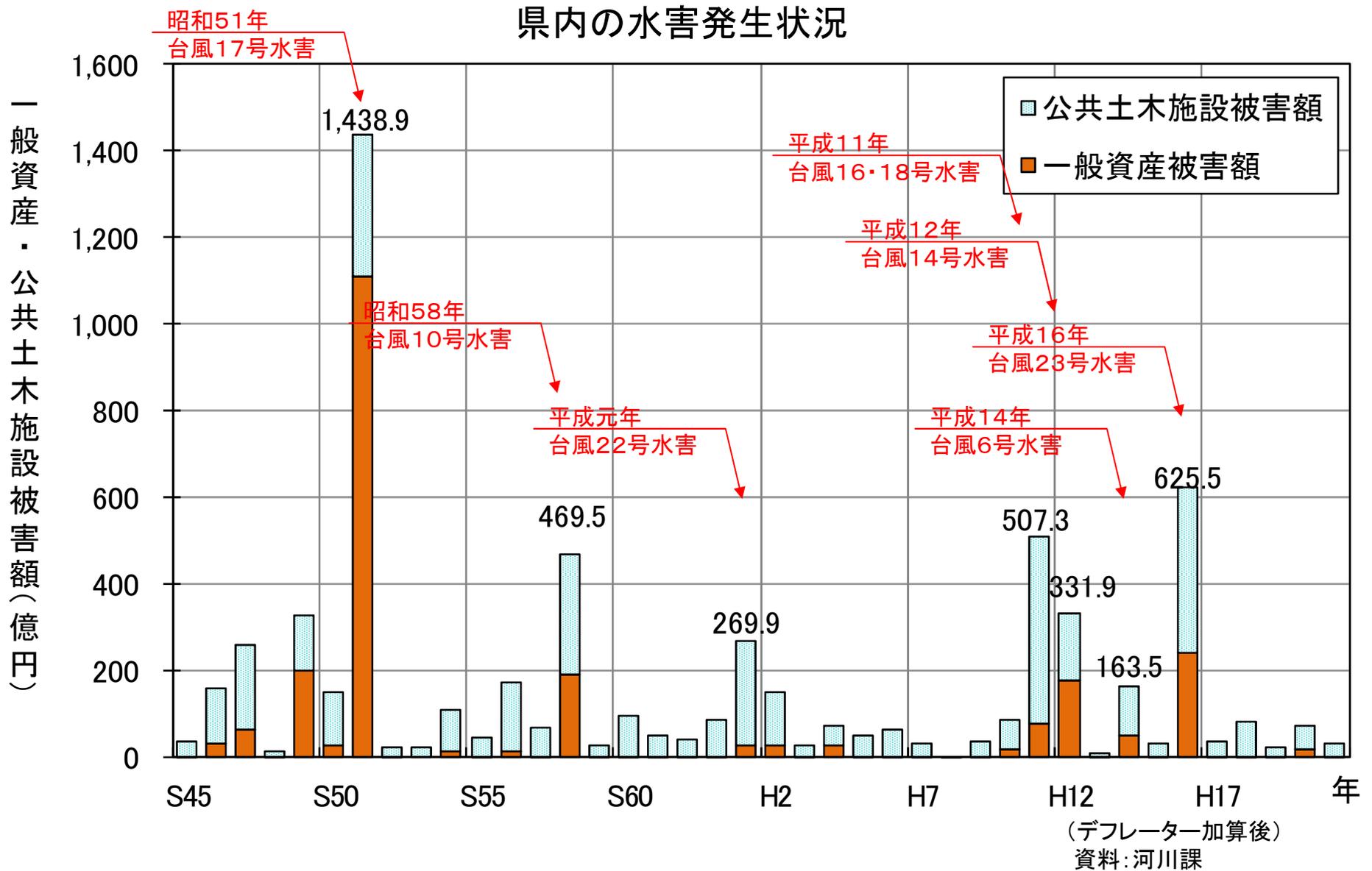
近年、道路の新設・改築に関する新規着手は皆無
これ以上の予算削減は継続箇所 completion・供用の遅れにつながる



河川改修は、近年は、大規模な豪雨災害発生時の対応事業しか新規着手出来ない状況



県民の「安全・安心」を確保する防災対策は着実に進めているが、依然として大規模な自然災害は数年ごとに発生



定期的なパトロール及び維持補修は実施しているが、毎年多くの道路障害や県民からの苦情が発生している

項目	年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
穴ぼこ※発生(穴埋め)件数		11,940	12,695	16,119	13,633
道路事故※発生件数		43	35	34	41
落石発生件数(路面への落下)		62	56	62	67
落石による通行規制回数		29	15	17	19
苦情受付件数					
舗装(穴)		328	635	528	340
舗装の劣化(段差・振動・ひび等)		121	238	375	298
玉切れ		293	353	265	339
障害物(落下物)		40	129	151	294
除草		110	166	114	114
倒木		63	28	99	136
剪定・伐採		108	141	81	79

※穴ぼこ:道路パトロール又は道路全面委託における確認件数を集計

※道路事故:道路の管理瑕疵を問われたものを集計

資料:道路維持課

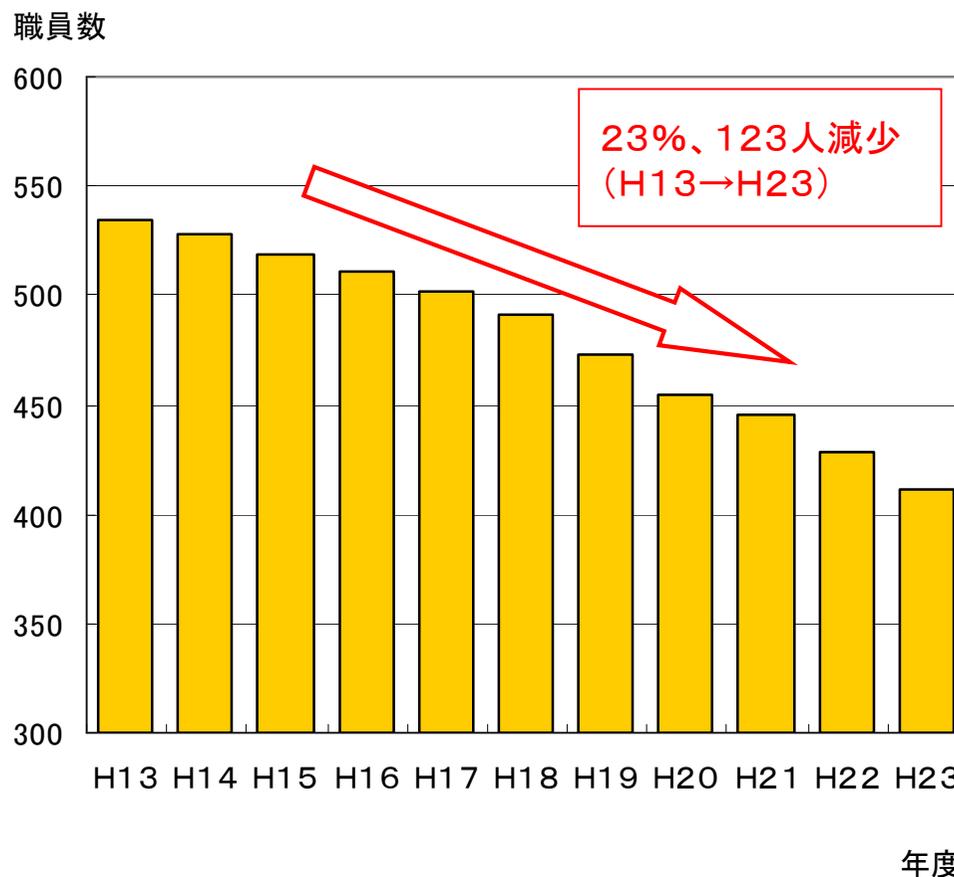
土木事務所等の技術職員数は年々減少し、施設の適正な維持管理や災害時の緊急初動対応に影響が出る恐れも

平成22年4月1日現在

順位	道路管理延長(10km)あたり土木技術職員数	
1位	東京都	7.01
2位	大阪府	5.49
3位	神奈川県	3.99
4位	沖縄県	3.01
5位	埼玉県	2.48
⋮	⋮	⋮
岐阜県	47位	0.97

出典:総務省平成22年地方公共団体定員管理調査結果、道路統計年報2010

岐阜県における土木技術職員数の推移



県の技術職員数の不足に対応するため、民間の専門技術者やボランティアを養成・活用

社会基盤メンテナンスエキスパート(ME)

【MEの概要】

社会資本を適切に維持管理していくために必要な補修に関する技術者が不足しているのに加え、団塊世代の大量退職に伴う人材不足が深刻な問題となっていることから、岐阜大学・産業界・岐阜県が連携し、高度な維持補修技術を有する人材「社会基盤メンテナンスエキスパート(ME)」を養成している。

【養成目標】

- ・5年間(H20～H24年度)で100人

【養成実績】

- ・H23年度までに 120人

【主な活用事例】

- ・「社会基盤メンテナンス手帳－ME君の点検十訓－」の策定
- ・「社会基盤メンテナンスサポーター」の養成と活動支援
- ・橋梁点検研修の講師



社会基盤メンテナンスサポーター(MS)

【MSの概要】

多くの道路施設をいち早く把握し、破損する前に適切な修繕が実施できるように地域の方にボランティア活動として簡単な点検を行っていただき、道路管理者に情報提供いただく人材「社会基盤メンテナンスサポーター(MS)」を養成している。

【養成目標】

- ・5年間(H21～H25年度)で500人

【養成実績】

- ・H23年8月末までに 601人 ※任期は3年間

【活動状況】

- ・H21年10月以降、舗装の劣化、防護柵や標識の破損など100件以上の情報提供があり、未然の事故防止が図られた。



ボランティア(メンテナンスサポーター)からの通報により、災害・通行事故の発生を未然に防止



- ・国道沿いの法面が小崩落しているとの通報を受け、土木事務所で現地を確認。
- ・確認後速やかに布団かごを設置。

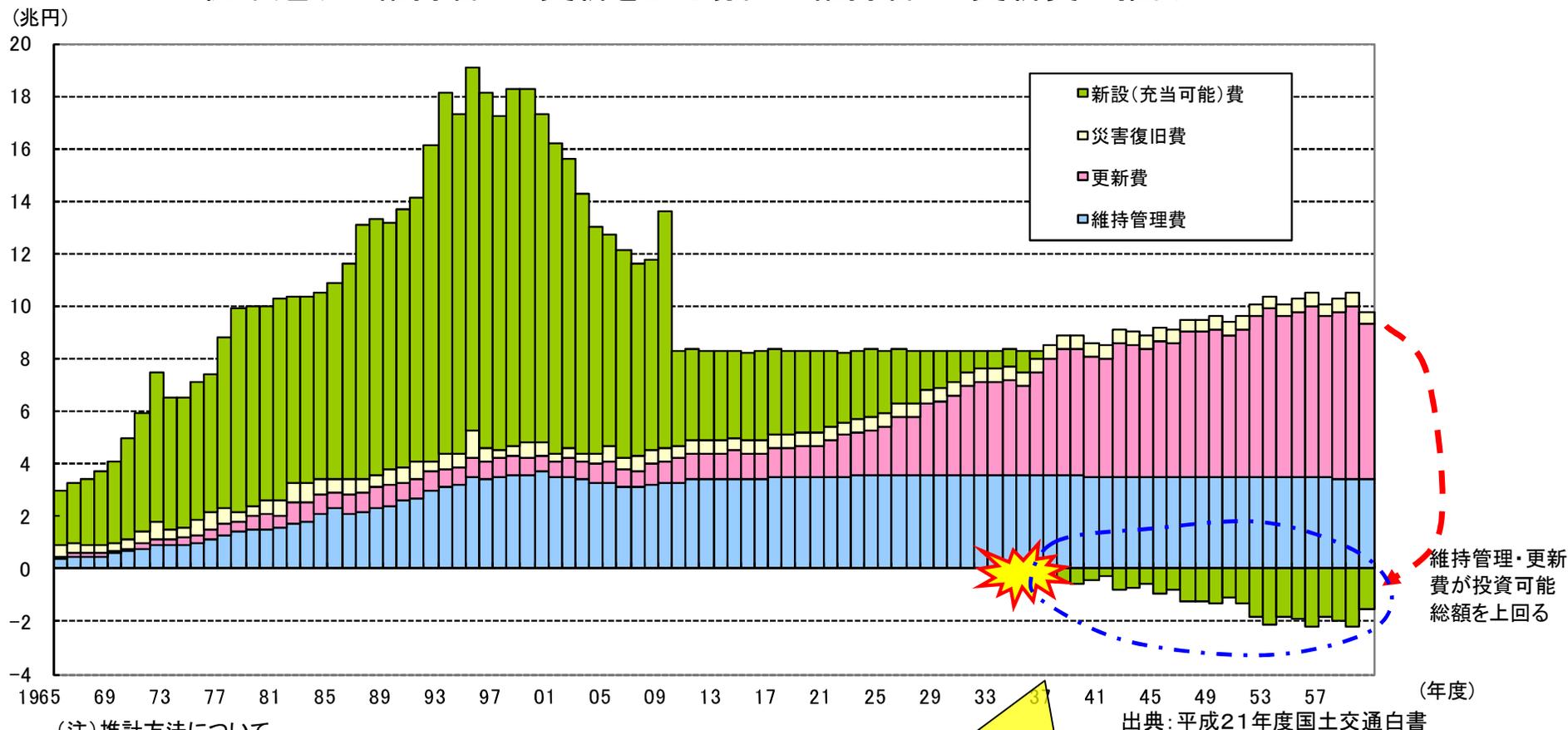
社会基盤施設をとりまく状況 まとめ

- 人口は減少するものの、利用者がいる限り地域間の交通網の一定の整備・維持は必要
- 岐阜県は全国有数の施設量を管理しており、施設の老朽化の急激な進展が見込まれる
- 社会保障関係費の増加と対照的に公共事業費は減少し、新規事業に着手する余裕はなくなっている
- 数年ごとに大規模災害が発生するとともに、施設の維持管理状況に関して毎年多くの苦情が発生している
- 県の技術職員数の減少に伴い、緊急初動体制に余裕がなくなりつつある中、民間の専門技術者やボランティアを養成・活用し、技術職員の不足を補っている

2. 維持管理計画の取り組み

今後、維持管理・更新に関する経費は、2037年度には投資総額を上回ると推計(全国ベース)

従来通りの維持管理・更新をした場合の維持管理・更新費の推計



(注)推計方法について

- 国土交通省所管の8分野(道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸)の直轄・補助・地単事業を対象
- 投資可能総額:2010年度以降対前年度比±0%と仮定。
- 更新費:耐用年数を経過した後、同一機能で更新すると仮定。
- 維持管理費は、社会資本のストック額との相関に基づき推計。
- 災害復旧費は、過去の年平均値を設定。

2011~2060年度までの50年間に必要な更新費約190兆円(推計)のうち、更新出来ないストック量は約30兆円になると試算。

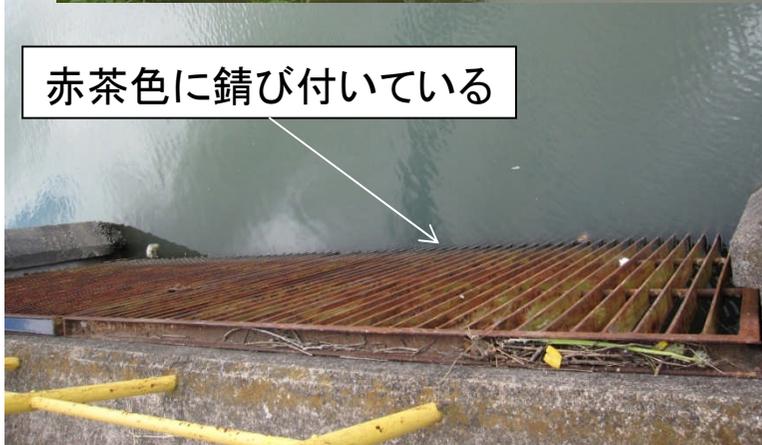
適時・適切な維持管理の遅れは、コストの増加につながる

●一級河川山除川排水機場のスクリーン脱落(平成21年7月(出水期)発生)



- ・排水機場の除塵用スクリーンは、排水機稼働時にゴミを除去し、ポンプ等の損壊を防ぐための設備
- ・スクリーンが無いと、排水機の稼働は出来ない

- ・経緯等
昭和32年3月 完成
平成15、16年度 エンジン更新
平成21年7月 スクリーン1基が腐食し、脱落・沈没 → 緊急修繕工事



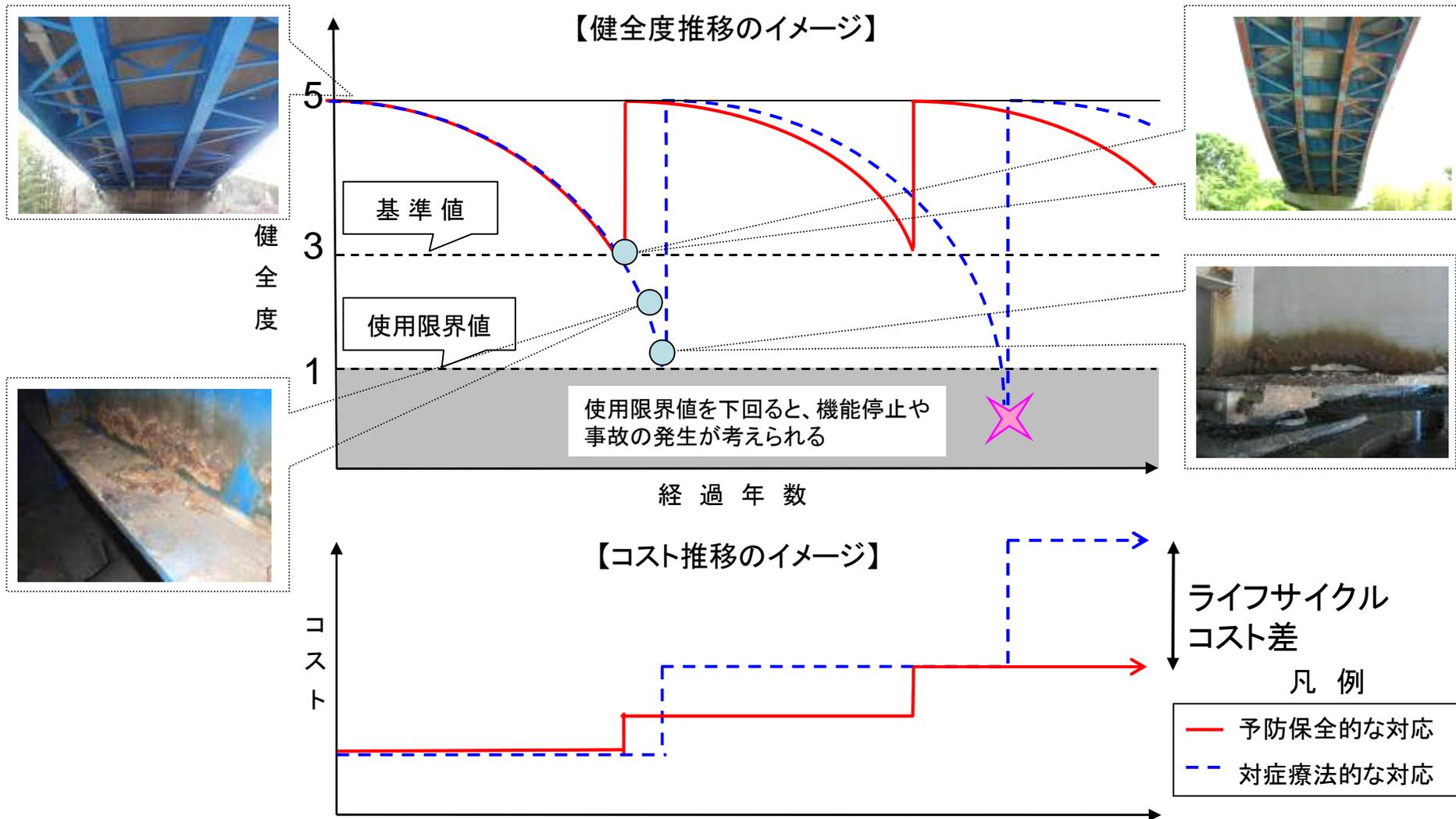
(スクリーン部拡大写真)

・修繕費用	
①破損スクリーン撤去	290千円
②仮設排水ポンプ設置	470千円★
③応急スクリーン設置	560千円★
④新設スクリーン設置	2,680千円
計	4,000千円

※計画的に修繕していれば、約4分の3の経費で済んだ可能性あり(★不要)

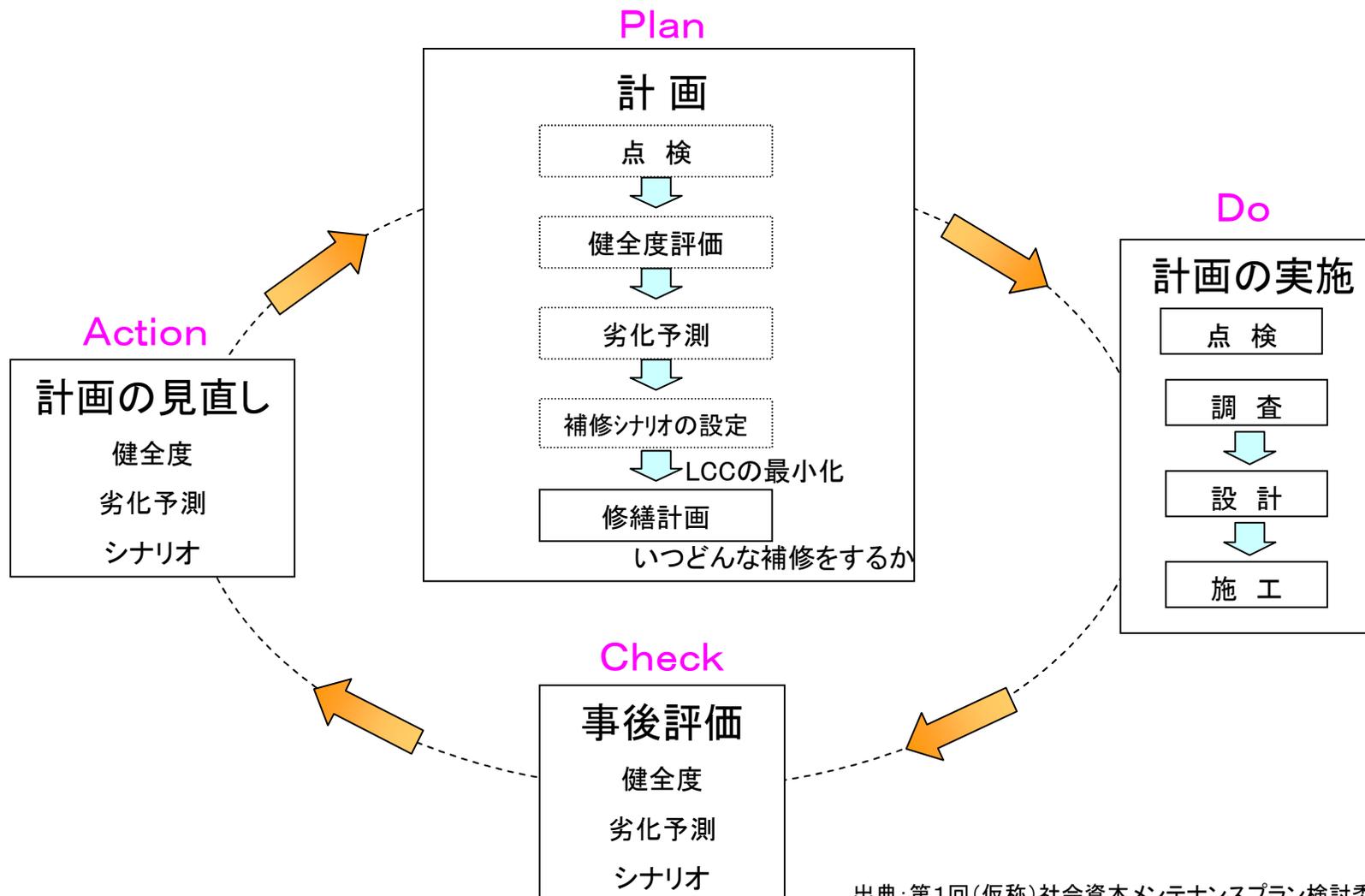
資料:河川課

壊れたら直す対症療法的修繕から、損傷が軽微なうちに対策する
 予防保全的修繕により、コスト縮減と長寿命化を図ることが可能



アセットマネジメントにより、ライフサイクルコストの最小化を図る

- アセットマネジメントでは、点検・調査や工事により得た情報を基に、損傷や劣化が小さな時点で実施する補修について、補修の時期や工法などを計画し、予防保全型の維持管理によりライフサイクルコストの最小化を目指す。



舗装の劣化が軽微なうちに修繕を実施し、コストの縮減と安全性の向上を図る

対症的修繕

○舗装の劣化がこれ以上進むと自動車の走行が困難になったり、道路事故につながる破損が生じる状態となる直前に修繕を行う。

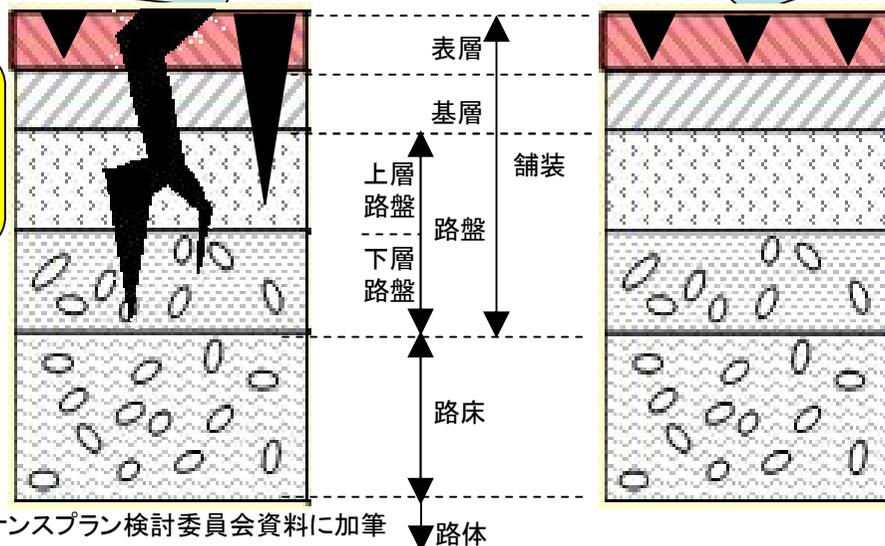


予防保全的修繕

○舗装の劣化が安価な工法による補修が可能で、全面的な対策が必要となった時点で修繕する。



○穴ぼこが発生しやすく道路事故の危険性が増す。
○路盤まで破損が進行し、修繕費用が多額となる。



○表層のみの修繕のため修繕費用は軽微になる。
○穴ぼこの発生が減少し、安全性が向上する。

MCI(舗装維持管理指数)
:舗装の破損程度を10点満点で総合評価した指数 (点数が高いほど健全度が高い)

出典: 第1回(仮称)社会資本メンテナンスプラン検討委員会資料に加筆

橋梁の劣化が軽微なうちに修繕を実施し、長寿命化を担保

対症療法的修繕

- 橋梁の劣化が、これ以上進むと橋梁本体が破損し、橋梁本体の機能低下が生じる直前に修繕を行う。
- このような状況まで劣化が進行すると、修繕コストの他に鋼材の補強費用が必要となる場合があると共に、橋梁部材が破損し、落橋する危険性も増加する。

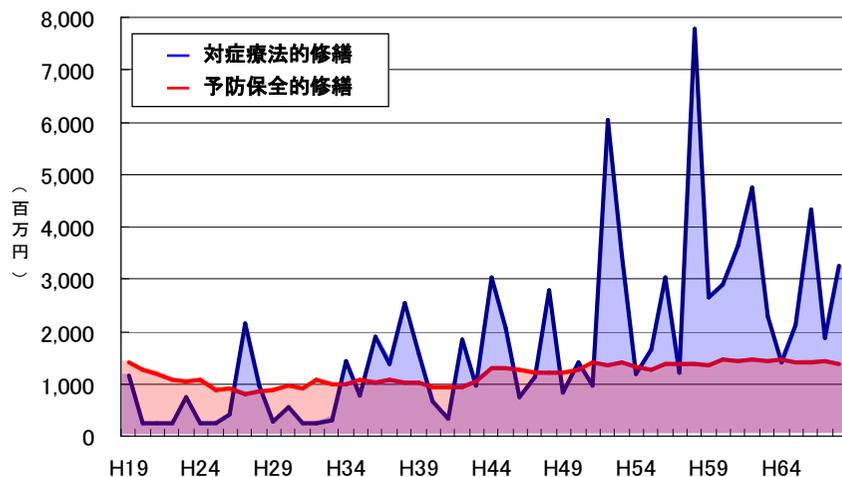
予防保全的修繕

- 橋梁の劣化が急速に進行する前に修繕する。
- このような状況で修繕すると塗装分だけの修繕で済むことから、修繕コストを縮減できるだけでなく、橋梁部材の破損を事前に防ぐことができ、橋梁長寿命化が可能になる。

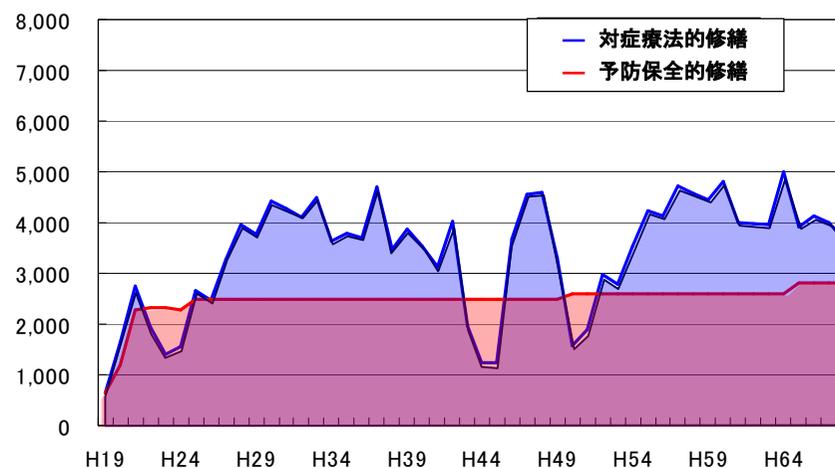


予防保全的修繕の実施により、今後50年間で約858億円のコスト縮減が見込まれる

【橋梁修繕費】 橋長15m以上



【舗装修繕費】 2車線改良済み区間



50年間のトータルコスト
43%削減
(935億円→530億円)



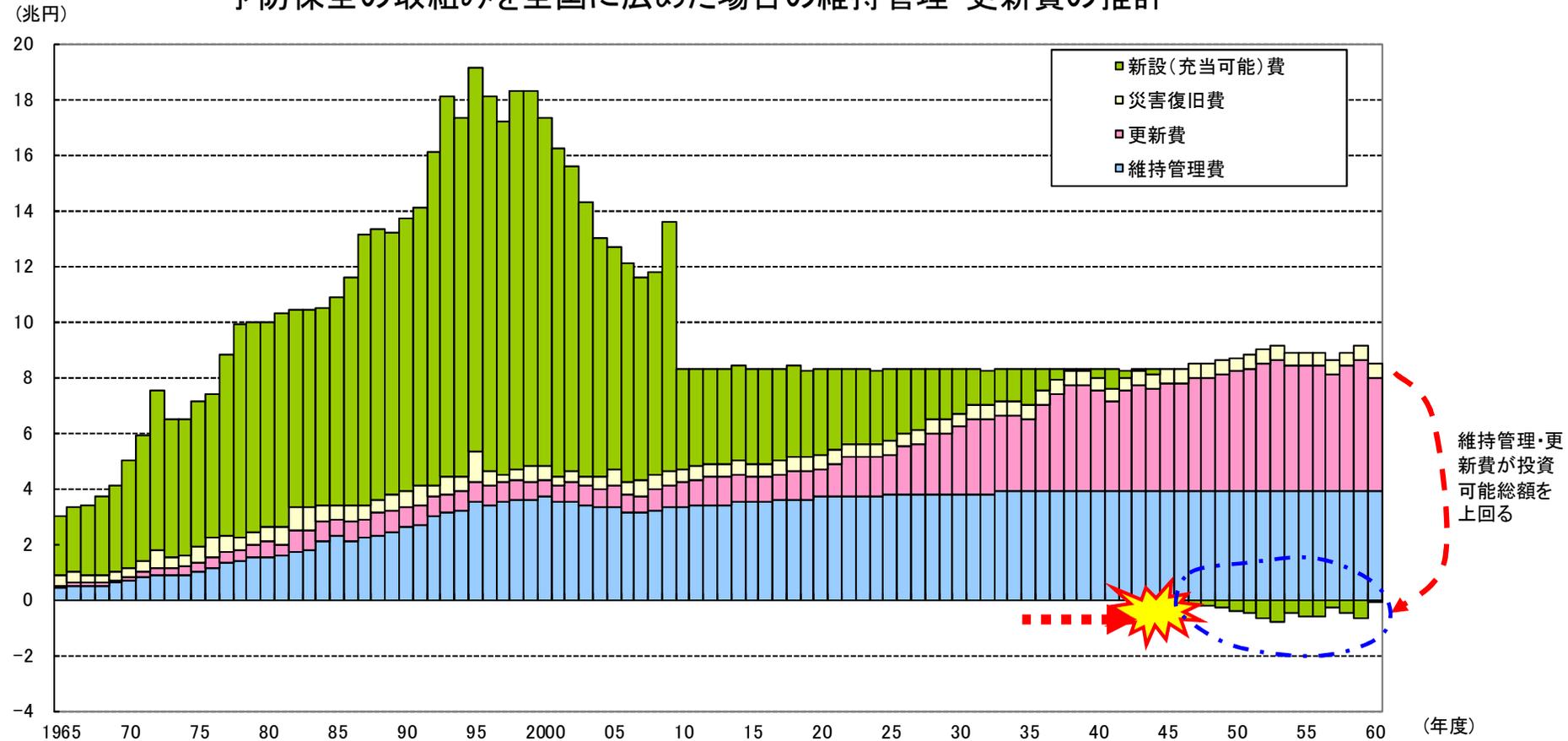
**50年間で
計858億円削減
(年平均約17億円)**



50年間のトータルコスト
27%削減
(1,700億円→1,247億円)

予防保全的修繕の強化により、維持管理・更新に関する経費の削減は図れるが、2047年度には投資総額を上回ると推計(全国ベース)

予防保全の取組みを全国に広めた場合の維持管理・更新費の推計



出典:平成21年度国土交通白書

(注)推計方法について
先進的な取組みを行っている地方公共団体等にアンケート等を行い、
予防保全を行うことによって変化する社会資本の耐用年数や維持管理費を想定。

更新出来ないストック量は約6兆円と大幅に減少すると試算。

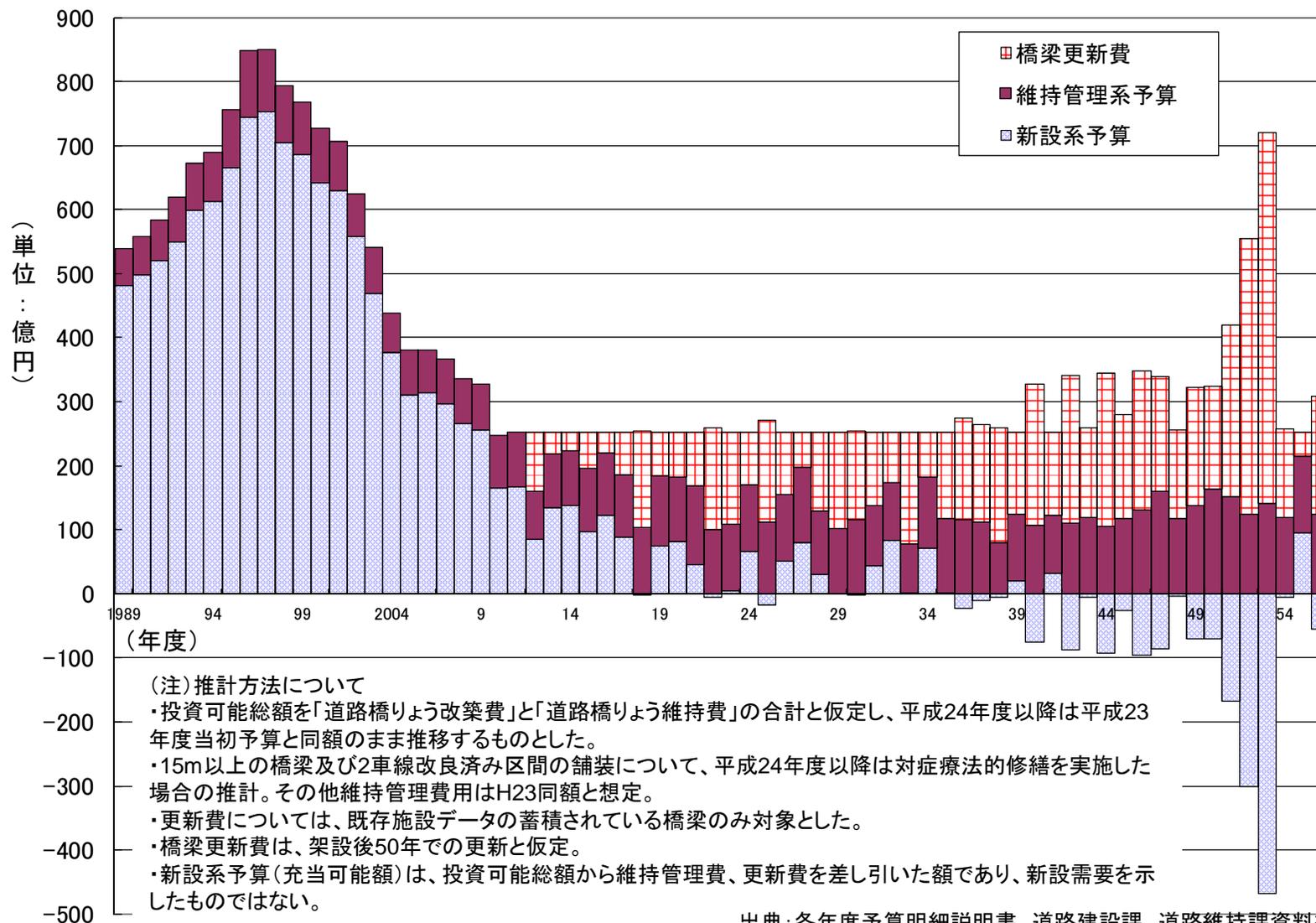
これからの社会基盤施設の整備、維持・管理にあたっては、これまで以上に地域の意識やニーズ等を把握することが求められる

地域の意識やニーズ、要望等を把握し、魅力ある地域づくりに向けて、地域経済界や住民との意見交換会を実施



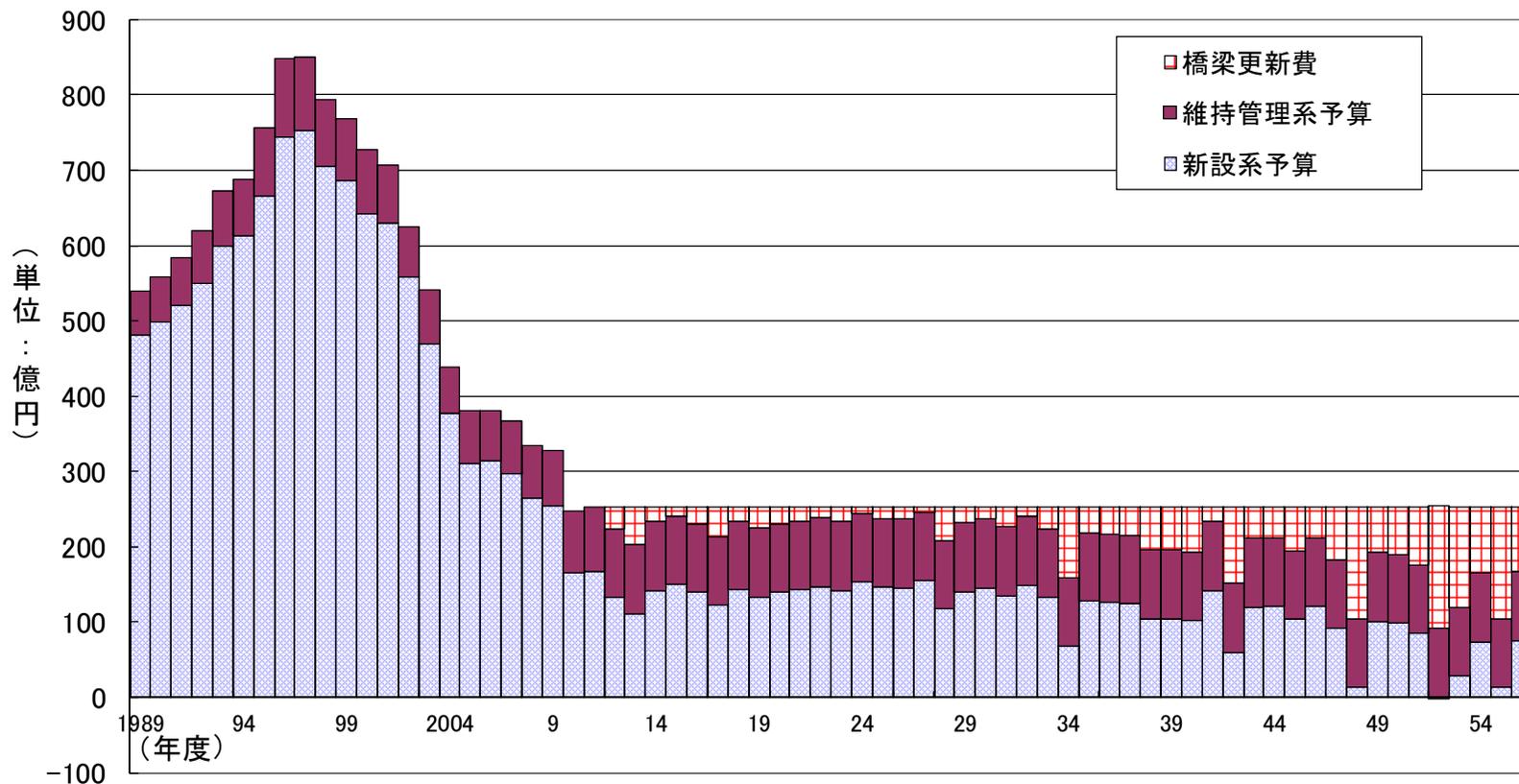
【本県の場合】対症療法的修繕を継続した場合、今後急激に維持管理・更新需要が増大し、2010年代後半頃には投資総額を上回ると推計(道路・橋梁における試算ベース)

本県の道路・橋梁における維持管理・更新費の推計(対症療法的修繕を続けた場合)



【本県の場合】予防保全的修繕により費用の削減は図れるものの、今後着実に維持管理・更新需要が増大し、2040年代後半頃には投資総額を上回ると推計（道路・橋梁における試算ベース）

本県の道路・橋梁における維持管理・更新費の推計(予防保全的修繕を実施した場合)



(注)推計方法について

- ・投資可能総額を「道路橋りょう改築費」と「道路橋りょう維持費」の合計と仮定し、平成24年度以降は平成23年度当初予算と同額のまま推移するものとした。
- ・15m以上の橋梁及び2車線改良済み区間の舗装について、必要な予防保全型修繕を実施した場合の推計。その他維持管理費用はH23同額と想定。
- ・更新費については、既存施設データの蓄積されている橋梁のみ対象とした。
- ・橋梁更新費は、予防保全型修繕を採用した15m以上の橋梁については架設後80年で、15m未満の橋梁については架設後50年で更新と仮定。
- ・新設系予算(充当可能額)は、投資可能総額から維持管理費、更新費を差し引いた額であり、新設需要を示したものではない。

個々の施設に着目した管理から、道路ネットワーク全体の安全性を考慮した管理手法への転換が求められている

今までの取り組み

ライフサイクルコストを最小化するアセットマネジメント



今後の取り組み

①重要な道路施設の優先的な補修

- 県が管理する重要なネットワーク路線(重点路線)の評価
- 各道路施設の保有するリスクにより社会的重要性を評価
- 評価結果に基づく補修の優先順位や管理手法の設定
- 重要度が低い道路施設は監視に重点をおいた維持管理を実施



社会的重要性を考慮したアセットマネジメント



②コスト縮減対策の推進

- 新技術・新工法の採用による投資額軽減
- 橋梁等の劣化の要因除去
- 部分補修による回復水準の検討
- MEの活用
- MSの協力



③県民目線・県民参加

- わかりやすいアウトカム指標の設定
- パブリックコメントによる県民意見の集約
- MSの協力によるきめ細やかな監視と早期の情報収集

一方で、河川・砂防施設については、維持管理への取り組みが道路ほど進んでいない

岐阜県における各施設の維持管理に関するマネジメントの進捗状況

施設名		対象構造物の性状把握					施設の現状把握		計画の策定		人的・予算制約への対応	
		損傷劣化メカニズムの解明	点検・診断手法の確立	補強工法の開発・評価	健全度評価指標の策定	損傷劣化の予測	既存施設のデータ蓄積	データベース構築・運用	管理水準の設定	維持管理計画の策定	体制の確立	更新の集中回避
道路	舗装	●	●	●	●	●	○	○	●	●	●	●
	橋梁	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●
	トンネル		○	○				○				
河川	堤防	●	○	○			○					
	護岸	●	○	○								
	水門・樋門・樋管	●	●	●			○		○			
	ダム	●	●	●			●	○	●			
砂防	堰堤・山腹工						●					
	集水井・排水トンネル工						●					
	擁壁等						●					

(凡例) ● : 進捗度中(研究・データ蓄積・実施に向けた対応がある程度進捗)
 ○ : 進捗度低(メカニズム解明が途上、データ欠落が顕著、実施に向けた対応が途上)
 空欄: 未着手

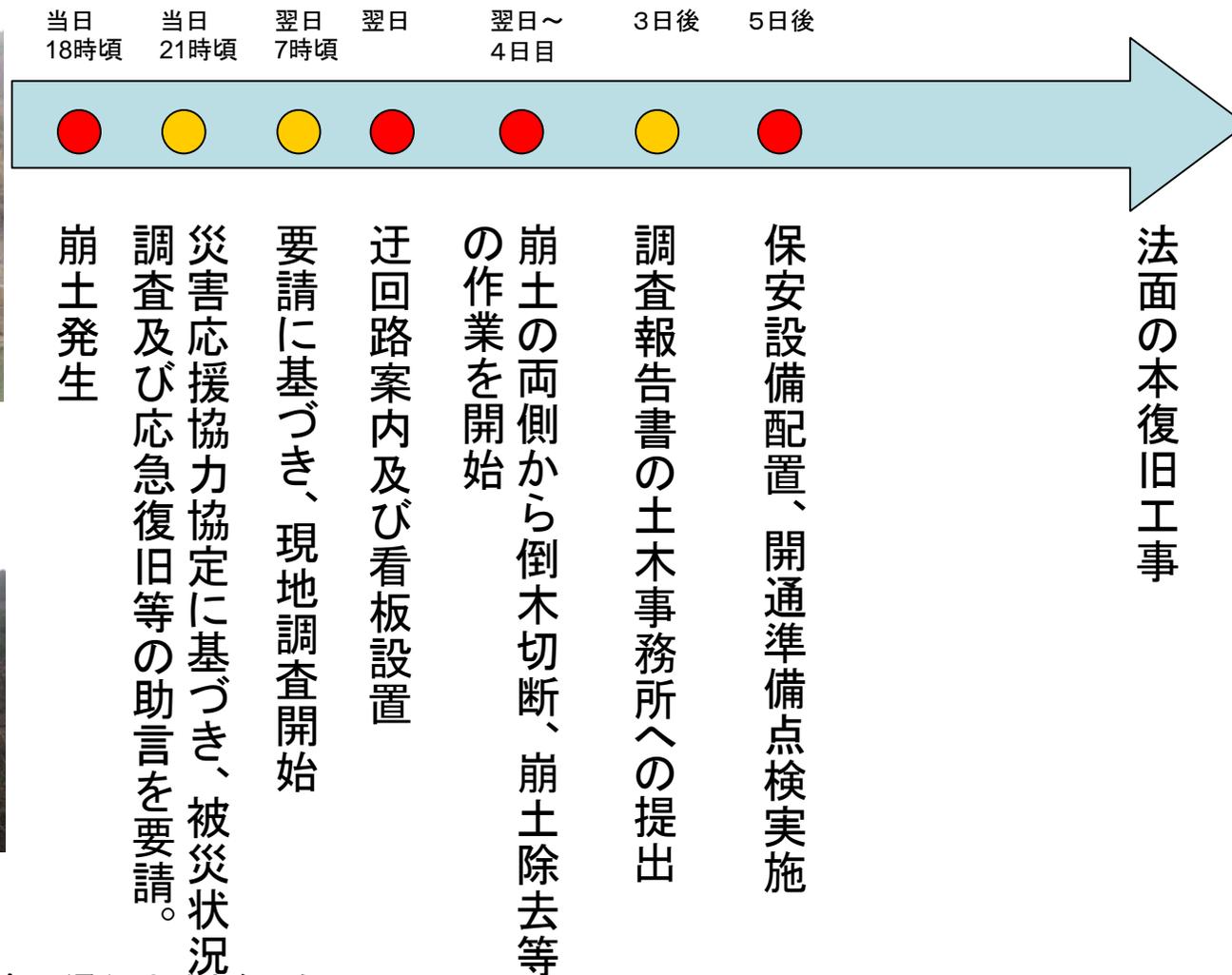
維持管理の取り組み まとめ

- 対症療法的修繕から予防保全的修繕への転換により、コスト縮減と施設の長寿命化が可能
- 予防保全的修繕であっても、将来的には施設の維持管理・更新が立ちゆかなくなる恐れ
- 個々の施設に着目した管理から、社会的影響度、利用者目線の道路ネットワーク全体に着目した管理手法が求められている
- 河川、砂防施設は、道路ほど維持管理への取り組みが進んでいない

3. 地域の安全・安心を担う建設業者の 現状

災害時に、地域の建設業者等が即座に対応し、地域住民のライフラインの復旧・確保に大きな役割を果たしている

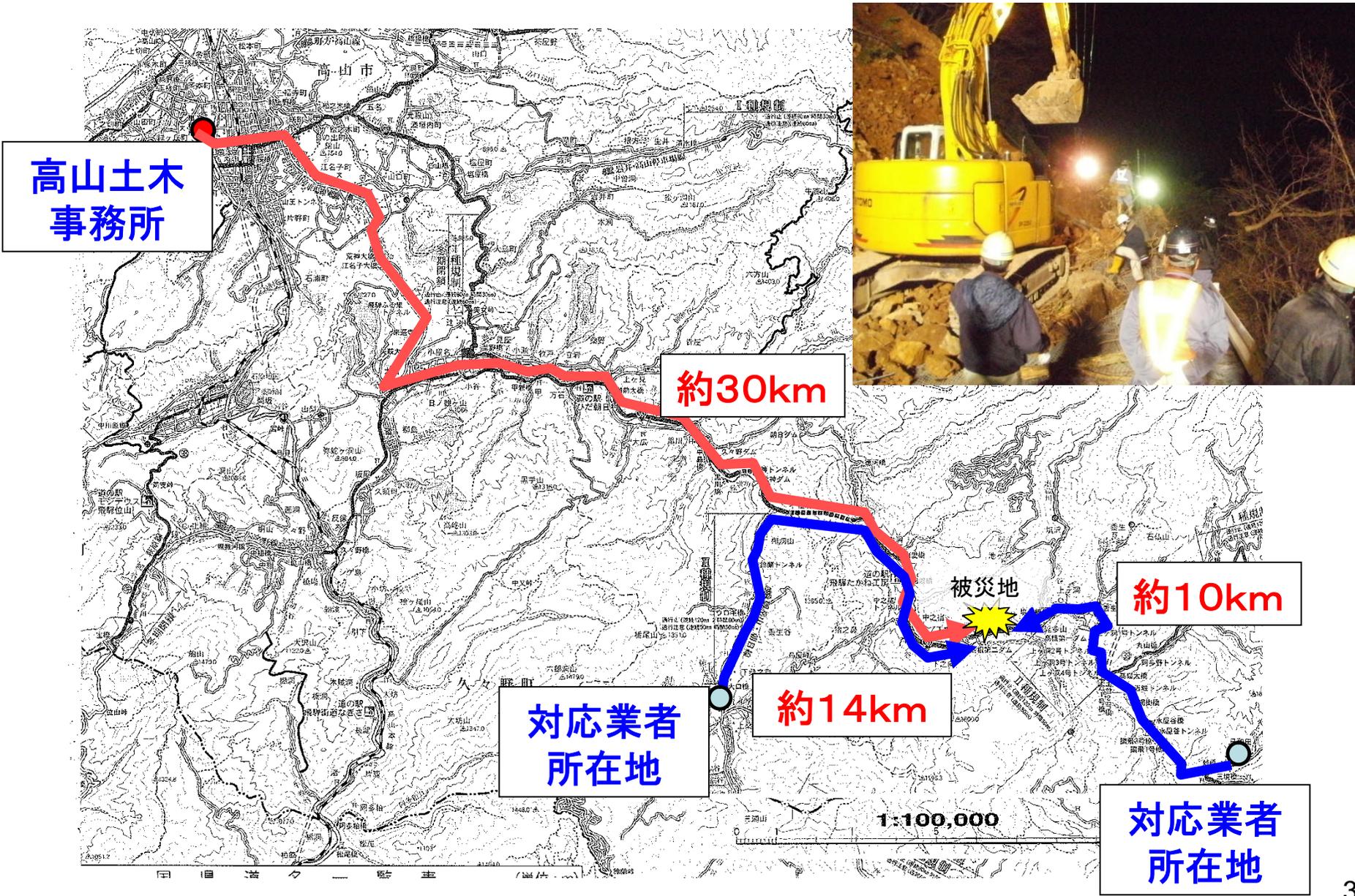
(国)361号(高山市高根町大古井地内)で平成23年5月2日に発生した事例



被害状況: 山側崩土が発生し、一時全面通行止めとなった。

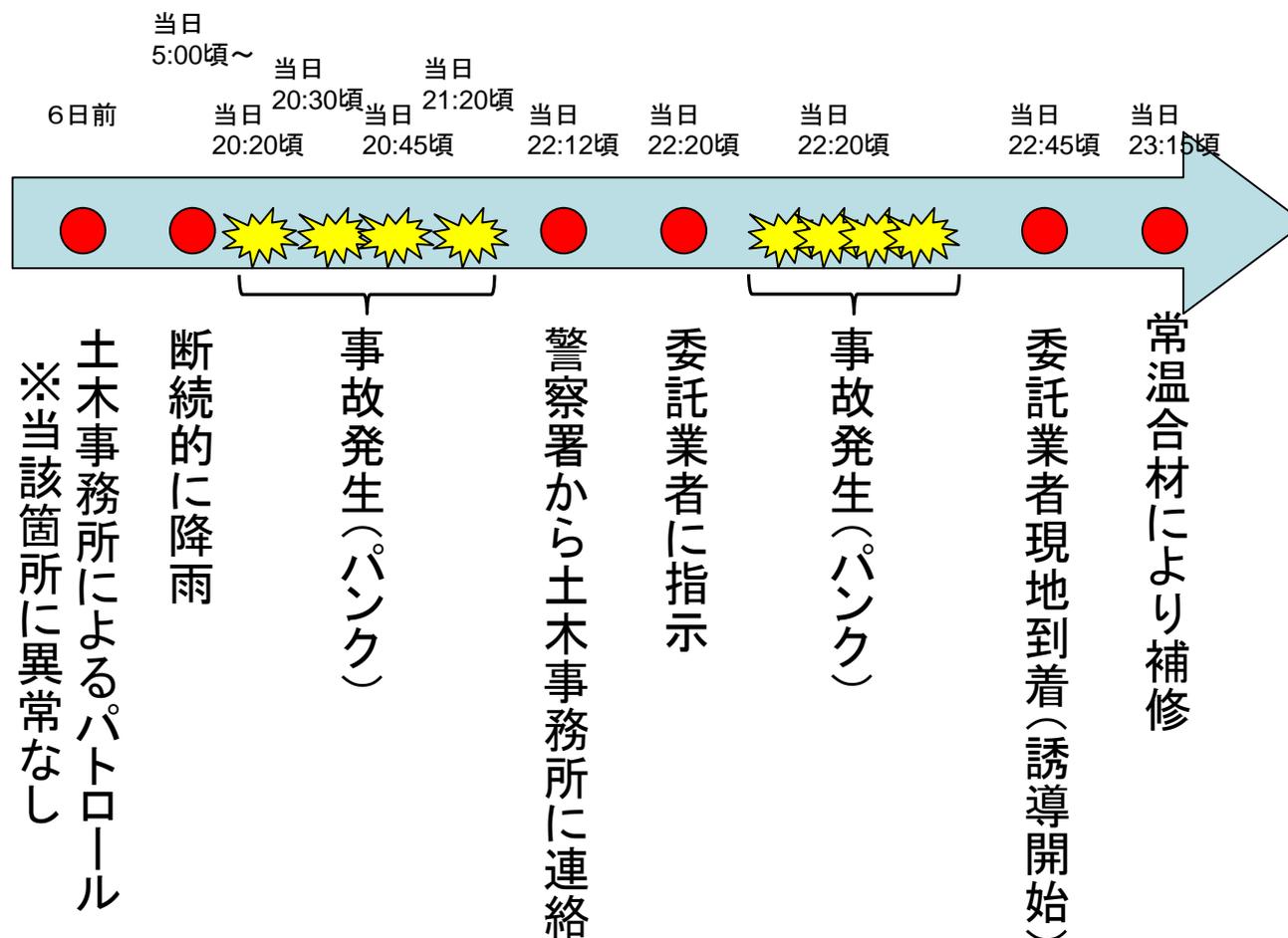
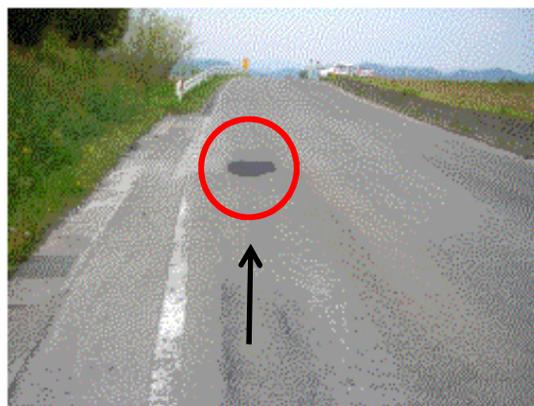
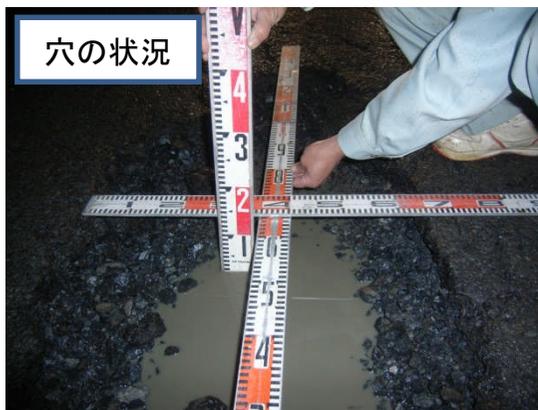
活動内容: 土木事務所からの依頼に基づき、現地に作業員を派遣し、崩落箇所の特定制及び付近の状況を調査し、対策工を提案。

被災地に近い地域の建設業者が、迅速な迂回路案内及び復旧作業に大きく貢献



異常の通報後、速やかな維持補修対応により、より重大な道路事故の発生を回避

(一) 文殊茶屋新田線(岐阜市曾我屋地内)で平成22年4月22日に発生した事例



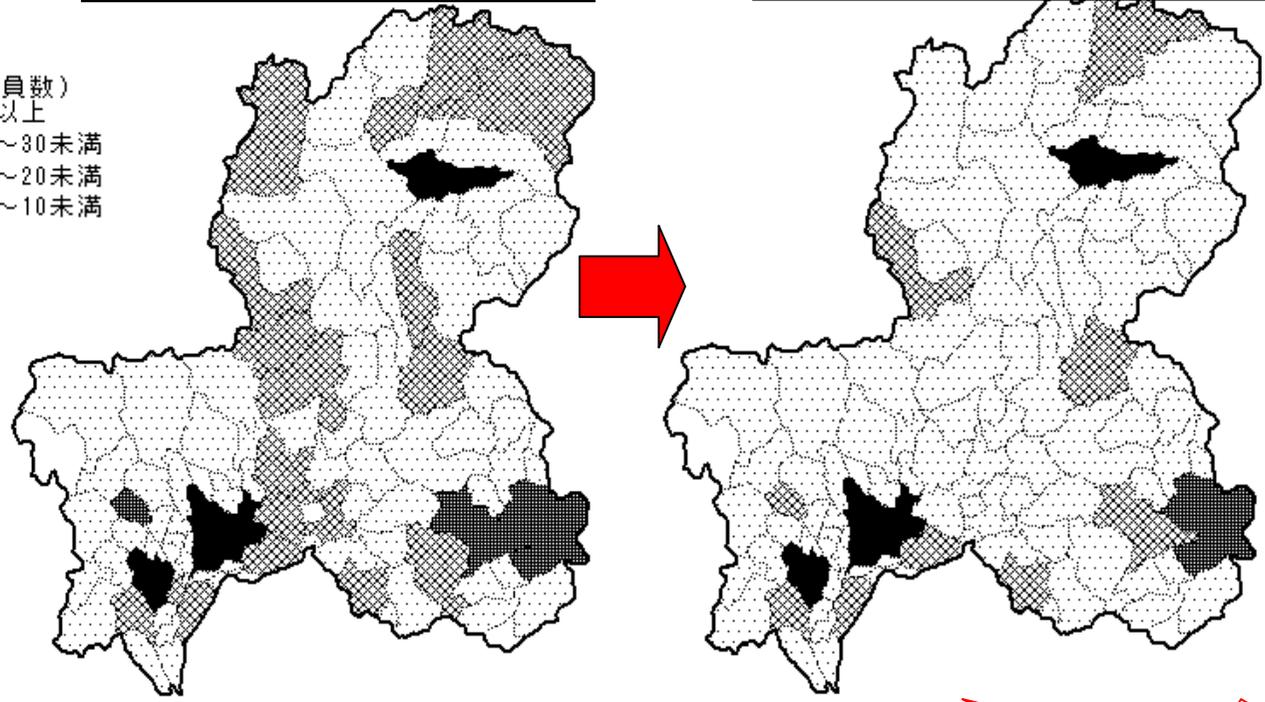
- ・雨水の浸透と車両の通行により舗装のひび割れが亀甲状になり、表面がはがれて穴ぼこになったと思われる。
- ・同じ穴ぼこで2時間のうちに8台の車両がパンクした。
- ・土木事務所では、警察からの情報を受けた後、速やかに現地に到着し、1時間後には補修を実施した。
- ・それまでに発生した複数の事故を防ぐことが出来なかったが、補修が遅れれば、更に事故が多発していたと考えられる。

地域の建設業者数は減少傾向
一部では空白地域も生じるなど、業者数に地域間の隔たりがある

平成11年度:793社

平成21年度:584社

業者数は3/4に減少



- 協会員が不在の地域
- 旧坂内村
 - 旧巢南町
 - 旧伊自良村
 - 旧兼山町
 - 旧串原村
 - 旧川上村
 - 旧柳津町

建設業者1者あたりの面積(H21)

1位	2位	3位	4位	5位
旧清見村 (359.2km ²)	旧藤橋村 (324.5km ²)	旧宮川村 (199.9km ²)	旧荘川村 (161.6km ²)	八百津町 (128.8km ²)

災害発生時の初動対応に影響が出る恐れ

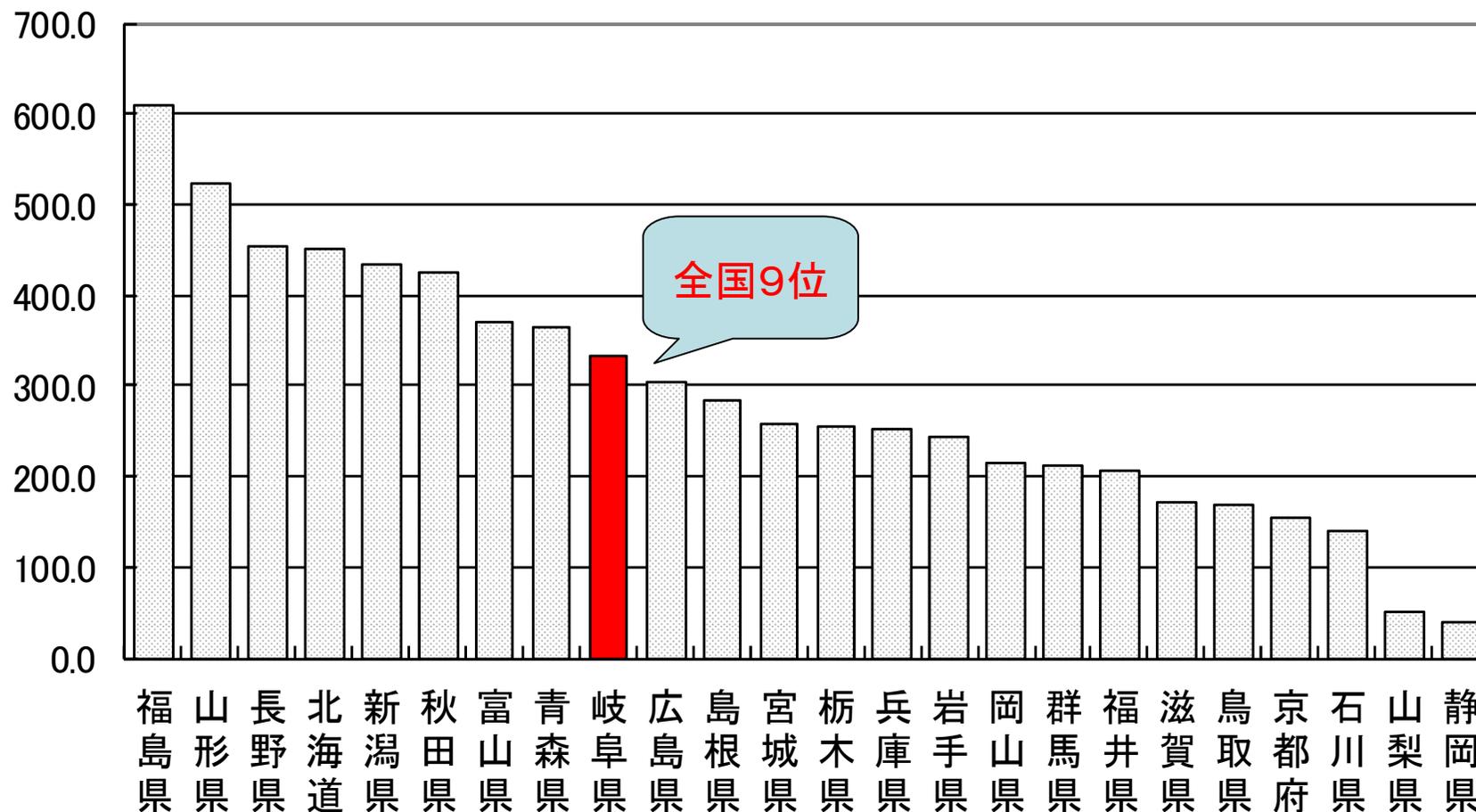
95位	96位	97位	98位	99位
旧高山市 (3.7km ²)	旧墨俣町 (3.4km ²)	旧揖斐川町 (2.6km ²)	安八町 (2.3km ²)	旧大垣市 (1.5km ²)

出典:岐阜県建設業協会名簿、
 全国都道府県市区町村別面積調2001年、1987年(国土地理院)
 より作成

本県は全国的に見ても降雪量が多い地域

(cm)

都道府県別の冬期間累計降雪量



(注) 平成12～21年度の10箇年の平均値
 豪雪地帯市町村における単純平均値(=各市町村データ合計/市町村数)

出典:平成21、22年度豪雪地帯基礎調査業務報告書(国土交通省都市・地域整備局)

生活道を維持・確保するため、冬期通行規制区間を除く全ての県管理道路で、昼夜・土日を問わず、くまなく除雪作業等を実施

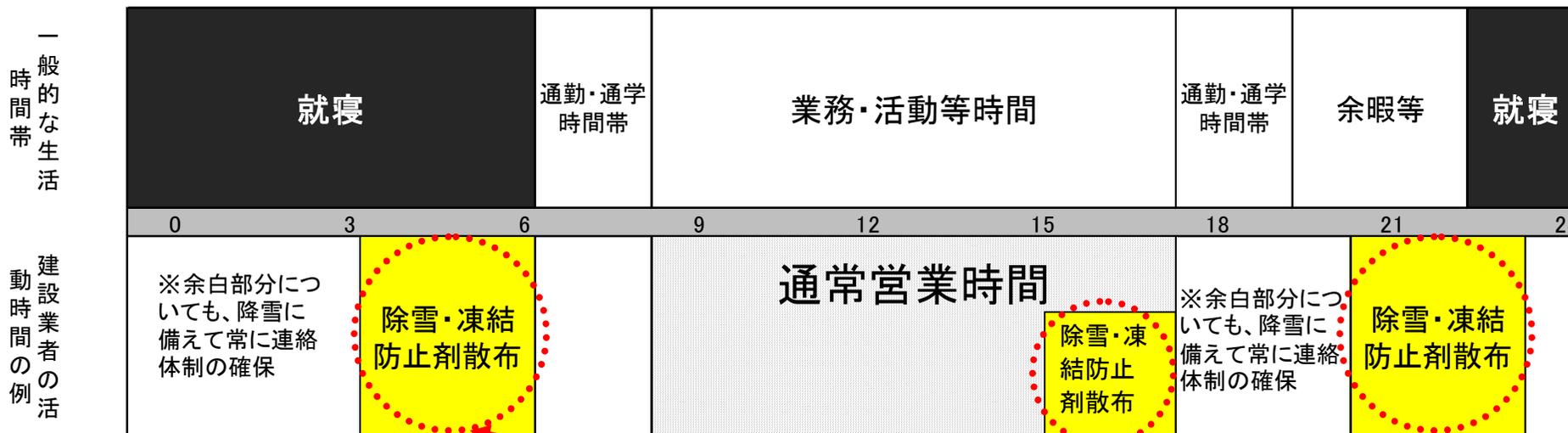


(一)古川国府線(飛騨市古川町本町地内)
平成23年1月撮影



(国)158号(高山市荘川町三尾河地内)
平成22年1月撮影

地域の建設業者は、凍結防止剤の散布、除雪作業に昼夜を問わず対応



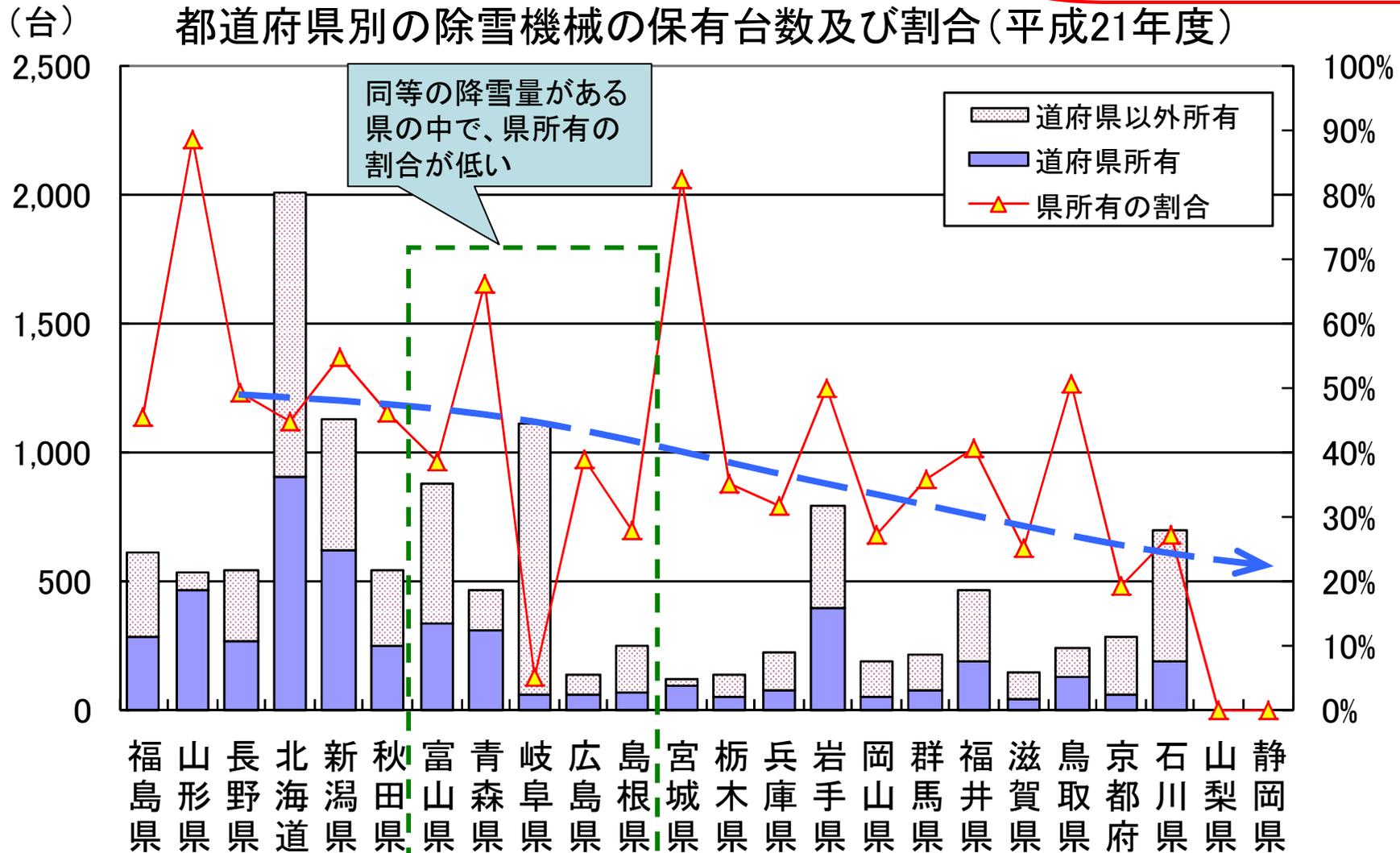
特に凍結防止剤の散布作業は、冬季のほぼ全日、未明から対応

実際作業しているオペレーターの方々の声（悩み）



本県は、除雪機械の県所有割合が非常に低く、民間依存度が高い

建設業者に負担がかかっている

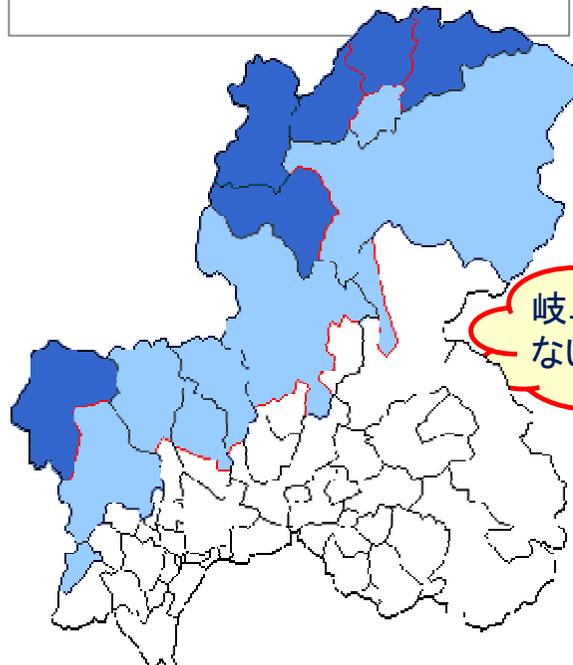
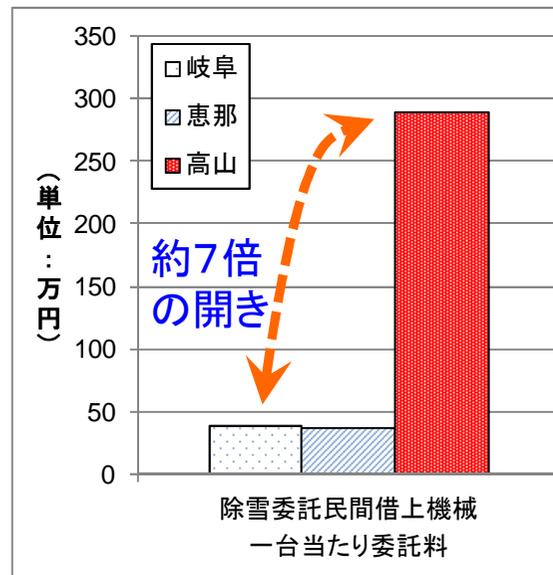
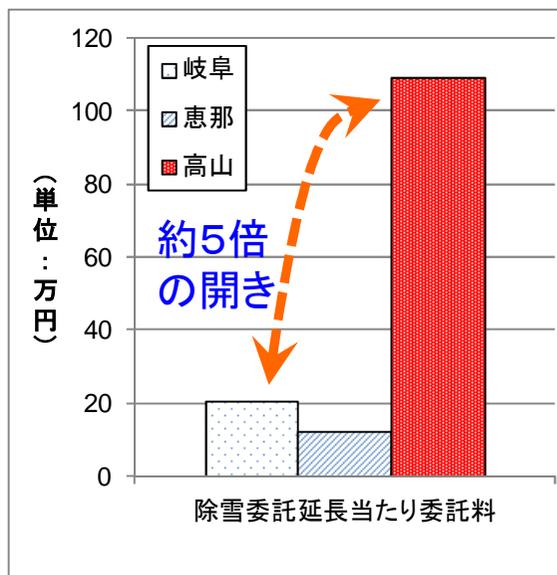
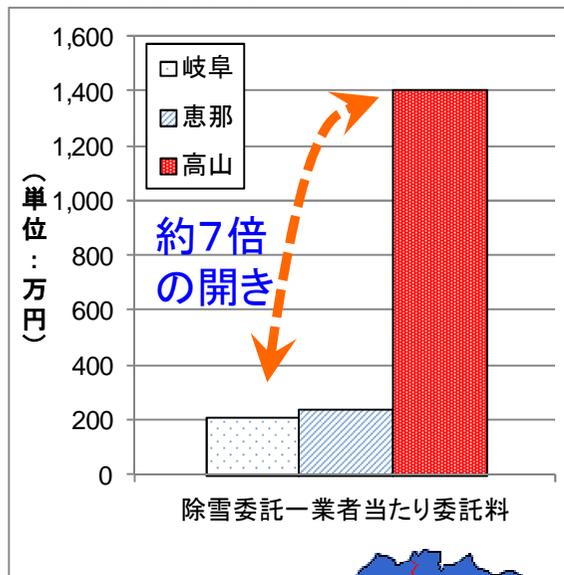


※豪雪地帯関係経費の多い順で比較しても、同様の傾向。

出典:平成21年度豪雪地帯基礎調査業務報告書(国土交通省都市・地域整備局)

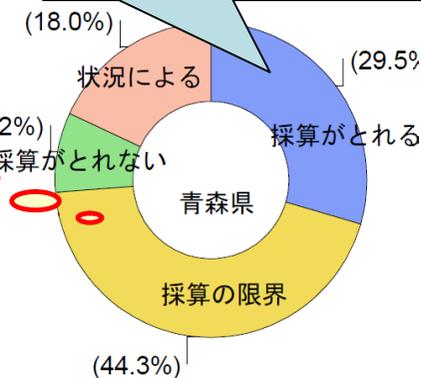
年によって降雪量に差がある地域ほど、除雪体制の継続が難しくなっている。(稼働量の少なさが顕著)

※県除雪委託料の状況(平成21, 22年度の平均)

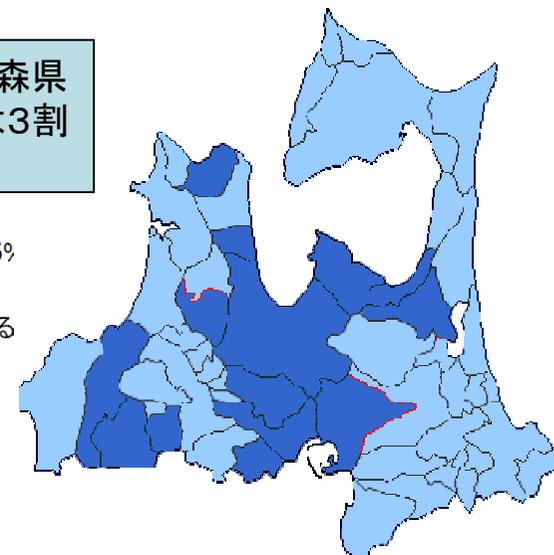


岐阜県は豪雪地帯でない地域も多い...

全域が豪雪地帯の青森県でも採算がとれるのは3割の業者(県発注業務)



豪雪地帯
特別豪雪地帯



出典: 国土交通省HP(H22.4.1現在指定状況)、(社)青森県建設業協会HP、道路維持課資料

建設業者の地域の安全・安心を守る意識の高さが伺えるが、経営や従業員の雇用の維持・確保に対する不安の声が上がっている

防災の課題

地域の建設業者の必要性

- ・厳しい時代であるが、建設業者がいないと、災害時に地域が存続出来ないことは目に見えている(特にへき地)。
- ・災害時の対応は、地元企業が一番先に対応出来る。地域の安全確保のためには、地元の建設業者の存在が必要。

機械の重要性

- ・災害時の緊急出動や、除雪の際には自社保有の機械でないと対応できない。
- ・危機管理の面では、警察や消防も大切だが、建設業者の有する機械があれば、災害時の人命救助に役立つ。

労働力の課題

就業者の高齢化と若年入職者の減少

- ・社員が高齢化し、少ない人数でやりくりしないといけない。
- ・雇用関係が厳しくなっている。専門学校の方によると、土木系の学生が減少しており、建設業界への就職を敬遠する親も多いと聞く。

技術の継承

- ・公共投資の減少等で土木工学を目指す学生が減少していると聞く。日本の優秀な土木技術の継承・災害対応が危ぶまれている。
- ・災害時等に段取りの分かる技術屋が減少しており、現場が分かる技術屋がいらない。

除雪の課題

早朝からの除雪の必要性

- 冬季の地域住民の通勤・通学の安全確保のため、地域を守る建設業として早朝から道路の除排雪に努力している。
- (山間部は人口が少ないが、迷惑をかけないように、3時頃から除雪作業を開始している)

安全を確保する路線等の選別が必要

- ・通勤・通学時間帯までに安全を確保する路線
- ・午前中中ごろまでに安全を確保する路線
- ・降雪時は通行止めする路線

車検等費用の負担

- 建設業者が除雪や機械の効率化を図っている中、作業の有無にかかわらず発生する車検等固定的な費用の計上が必要。

経営の課題

企業の存続

- ・経費を切り詰めながら、やっと経営しているのが現状。
- ・企業が存続していくためには利益の確保が必要不可欠。
- ・毎年何社かが倒産、廃業している状況。このような状況が続くと地震、水害、除雪等に対応できない。

従業員の生活維持

- 厳しい競争の中、人員の削減や経営効率化を図ってきたが、労務単価は下がり続けており、将来の建設業、特に従業員の生活の姿を考えたとき大変不安

近年は、建設業から他業種への参入が拡大

建設業者が他分野に進出することにより経営を多角化し、本業である建設事業持続のための足腰強化を図っている。

わさびの水耕栽培



ミネラルウォーターの製造・販売



林業への進出

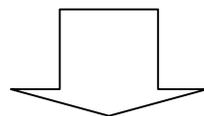


地域の安全・安心を担う建設業者の現状 まとめ

- 災害や事故の発生時、建設業者が迅速に対応し、被害の拡大防止・地域のライフラインの復旧・確保に貢献
- 地域住民の生活道路の安全確保のため、冬季は除雪作業等を昼夜問わずくまなく実施
- 除雪作業等の民間依存度は、他県に比べ高い
- 地域の安全・安心の確保を担う建設業者の経営環境は厳しい
- 従業員の雇用の維持・確保のため、他業種への参入をする動きが拡大

4. 本日の発表のまとめ

- ◆今後、社会基盤施設の急激な老朽化の進展が見込まれる
- ◆一方で、施設の維持管理、住民生活の安全・安心の確保に必要な予算・人員ともに減少傾向
- ◆県民から施設の維持管理等に対する苦情を、多数受け付け
- ◆予防保全的な取り組みを進めても、将来的には維持管理・更新が立ち行かなくなる恐れ



いかにして、効率的・効果的に施設を維持管理、住民生活の安全・安心を確保していくか、これまで以上に予算・人員の「選択と集中」が求められている

これからの政策の方向性①

社会基盤施設の適正な維持管理・更新に向けて

短期的には・・・

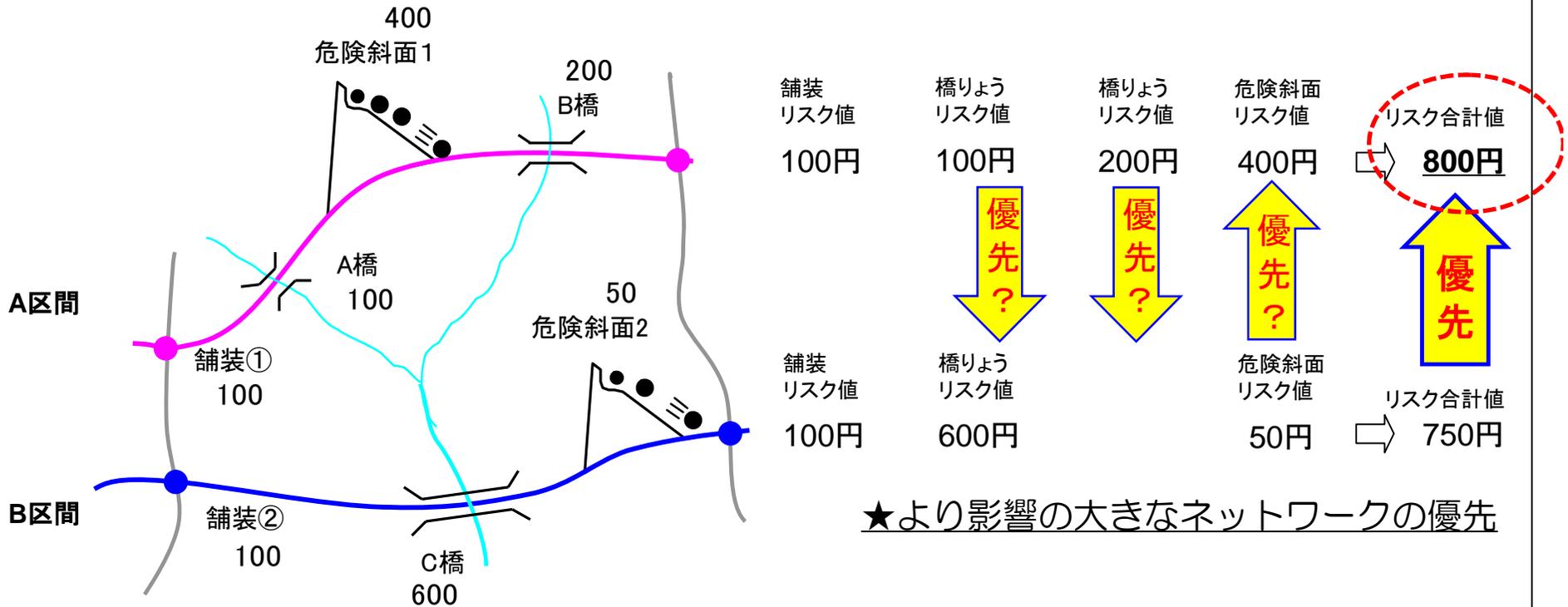
- ・ 予防保全的修繕によるコストの縮減と、施設の長寿命化
- ・ 災害時の緊急輸送道路や防災機能の高い施設などの適正な維持・管理、更新
- ・ 予算・人員が限られる中、社会基盤施設の維持・管理、更新に対する新たな優先順位付け手法の導入
- ・ 道路におけるマネジメントの取り組みを河川・砂防にも拡充

中・長期的には・・・

- ・ 人口減少の進展を見据えた社会基盤施設の見直し・再編について、県として政策の方向性を検討・議論

より、効率的・効果的に維持管理していくために取り組むこと①

・社会的影響の度合いに応じた施設の重点的な維持管理



○着眼点

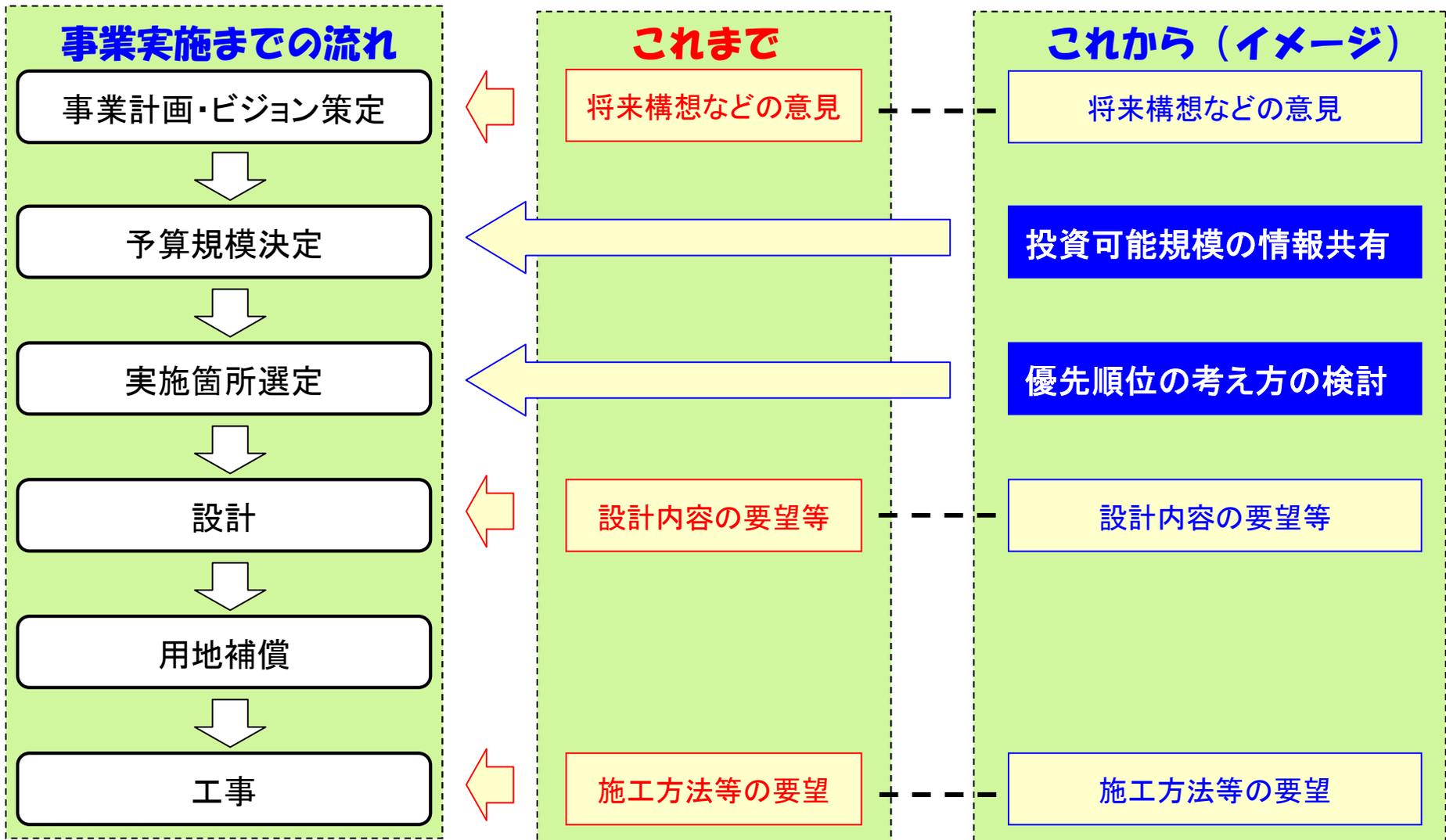
- ・医療機関や孤立集落等社会的影響の大きなアクセス道路の優先
- ・個々の施設に着目した維持管理から、道路ネットワーク全体に着目した維持管理への移行
- ・道路と同様に、河川、砂防への取り組みの展開

メリット

- ・効果の高い投資の実現

より、効率的・効果的に維持管理していくために取り組むこと②

・県民への積極的な情報開示による「納得」の施設整備と維持管理



メリット

- (県側) : 社会基盤施設維持管理に対する地域の関心の向上
- (住民側) : 実施箇所選定余地の向上、満足度の向上

より、効率的・効果的に維持管理していくために取り組むこと③

・利用者の減少を見据えた社会基盤施設の再編 横断歩道橋の撤去例



利用者の減少

代替施設の存在(直近に押し釦式横断歩道)

設置後40年が経過し、老朽化が進行



出典: 国土交通省九州地方整備局北九州国道事務所HP

○着眼点

- ・人口減少、少子高齢化、周辺施設の状況など利用者を取り巻く環境
- ・撤去しても日常生活に大きな支障がないか地元の理解

×メリット

- ・老朽化施設の減少による維持管理、更新費用の縮減

これからの政策の方向性②

地域の担い手の育成・確保に向けて

短期的には・・・

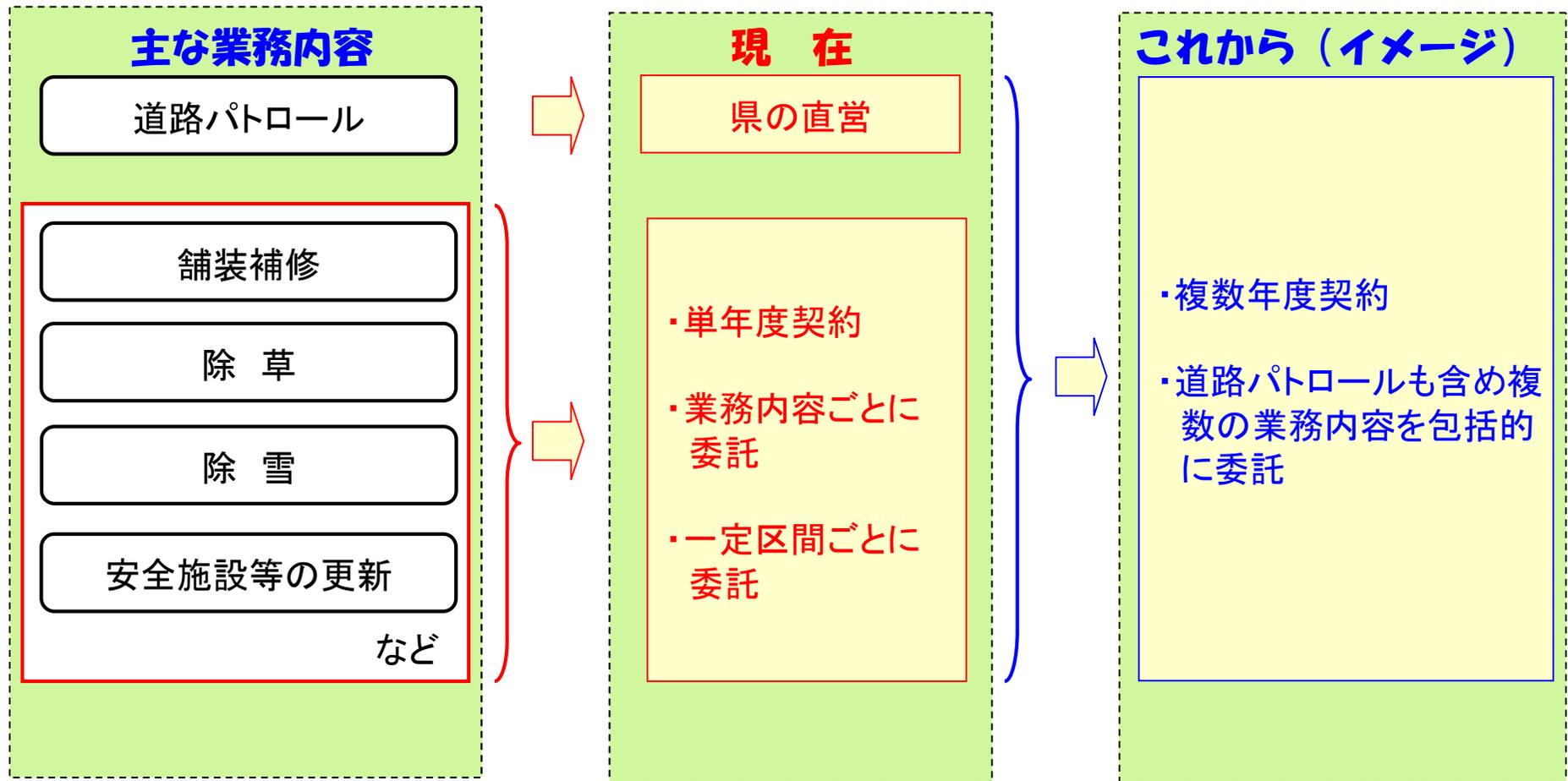
- ・地域の優良な建設業者について、本業基盤強化のための他分野（農業・林業等）への参入など経営多角化の支援
- ・地域への貢献度を適正に評価する入札制度の導入
- ・地域のサポーター・ボランティアの養成・確保など、地域全体できめ細やかに社会基盤施設を維持管理する仕組みの構築
- ・積雪量の少ない地域における除雪機械の県所有割合の増加、借上機械に対する固定的な経費支援など、真に地域にとって必要な除雪体制が維持できる仕組みの構築

中・長期的には・・・

- ・長期かつ包括的に維持管理を担うための組合設立への支援など、真に地域にとって優良な建設業者が存続できる仕組みの構築

より、効率的・効果的に維持管理していくために取り組むこと④-1

・複数年にわたる包括的な委託契約の試行（イメージ）



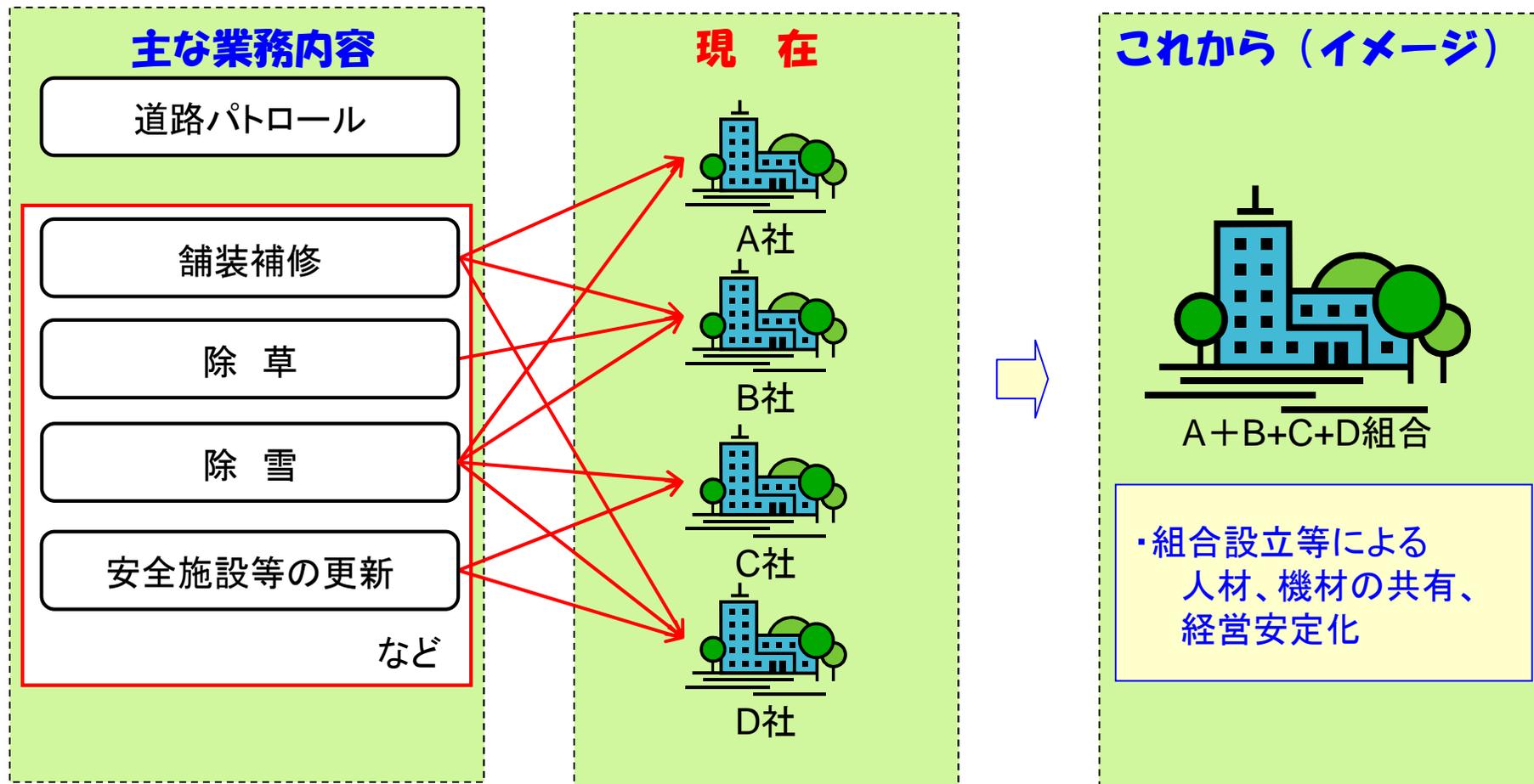
メリット

（県側）：維持管理予算の縮減、事務の軽減

（業者側）：人材及び資機材の効率的・安定的な配分・差配、書類作成等事務の軽減

より、効率的・効果的に維持管理していくために取り組むこと④-2

・包括的契約の受け皿となる組合設立等への支援(イメージ)



○着眼点

- ・組合設立等への補助制度の創設
- ・組合設立・参加等に関する入札参加資格の優遇措置
- ・本業強化のための異業種進出への支援制度の拡充

ご静聴ありがとうございました。