

社会資本メンテナンス戦略小委員会(第3期)開催 までの経緯及びこれまでの維持管理・更新に係る 国土交通省の取り組みについて

<検討の背景>

- 平成24年7月に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に社会資本メンテナンス戦略小委員会を設置し、以下の答申・提言をとりまとめ
 - ・ 平成25年12月 「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について」答申
 - ・ 平成26年8月 「民間資格の登録制度の創設について」提言
 - ・ 平成27年2月 「市町村における持続的な社会資本メンテナンス体制の確立を目指して」提言
「社会資本のメンテナンス情報に関わる3つのミッションとその推進方策」提言
- 国土交通省が平成25年をメンテナンス政策元年と位置付けてから5年が経過

<主な検討事項>

これまでの取組のレビューを行うとともに、市町村の動向等を把握し、今後の取組の方向性について検討

- ・ 市町村における持続的な社会資本メンテナンス体制
- ・ 社会資本のメンテナンス情報
- ・ 民間資格の登録制度
- ・ 答申以降の国土交通省や地方自治体の取組等の動向

社会資本の老朽化対策に関するこれまでの経緯(1/2)

- 平成24年 7月25日 社会資本整備審議会・交通政策審議会に対し、国土交通大臣が「今後の維持管理・更新のあり方について」を諮問
- 7月31日 上記を受け、技術部会の下に「社会資本メンテナンス戦略小委員会」を設置し、技術的な検討に着手
- 12月 2日 中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故
- 平成25年 1月21日 社会資本の老朽化対策会議 設置
- 3月21日 社会資本の老朽化対策会議
○「社会資本の維持管理・更新について当面講ずべき措置」(工程表)決定
- 10月4日 インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議 設置
- 11月29日 インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議
○「インフラ長寿命化基本計画」決定
- 12月25日 「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について」 答申
- 平成26年 1月 ISO 55001 発行
- 4月16日 「社会資本メンテナンス戦略小委員会(第2期)」において答申の施策の具体化に向けた検討に着手
主要な検討4テーマ
・点検・診断に関する資格制度の確立
・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
・維持管理・更新に係る情報の共有化、見える化
・メンテナンス技術の国際化
- 5月21日 社会資本の老朽化対策会議
○「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」決定
- 8月22日 「社会資本メンテナンスの確立に向けた緊急提言:民間資格の登録制度の創設について」の公表

- 平成27年 2月27日 「社会資本メンテナンス情報に関わる3つのミッションとその推進方法」の公表
「市町村における持続的な社会資本メンテナンス体制の確立を目指して」の公表
- 9月 社会資本整備重点計画 閣議決定(計画期間 平成27年度から平成32年度まで)
(戦略的メンテナンスについて重点的に取組む施策として位置づけ)
- 9月 地方ブロックにおける社会資本整備重点計画 策定
- 12月4日 国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)のフォローアップ
- 平成28年 8月 第二次国土形成計画(全国計画) 閣議決定
(「対流促進型国土」を形成するための重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」等)
- 11月 計画部会専門小委員会提言「ストック効果の最大化に向けて～その具体的戦略の提言～」
- 12月28日 国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)のフォローアップ
- 平成29年 8月25日 JIS Q 55001 制定
- 12月22日 国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)のフォローアップ

答申・提言の経緯

- H25.12.25 「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について」 答申
 H26. 8.22 「社会資本メンテナンスの確立に向けた緊急提言：民間資格の登録制度の創設について」(提言1)
 H27. 2.27 「社会資本メンテナンス情報に関わる3つのミッションとその推進方法」(提言2)
 「市町村における持続的な社会資本メンテナンス体制の確立を目指して」(提言3)

答申における重点的に講ずべき施策

赤字：提言1、青字：提言2、緑字：提言3での具体化事項

2. 維持管理・更新をシステマチックに行うための取組

- (1) 維持管理・更新への「戦略的メンテナンス思想」の導入
- (2) 維持管理・更新をシステマチックに行うための業務プロセスの再構築
- (3) 長期的視点に立った維持管理・更新計画の策定
- (4) 維持管理・更新に係る予算確保
- (5) 維持管理・更新に係る入札契約制度の改善
- (6) 維持管理・更新に軸足を置いた組織・制度への転換
- (7) 施設の点検・診断、評価、設計及び修繕等を適切に実施するための技術者・技能者の育成・支援、資格制度の確立

1. 施設の健全性等を正しく着実に把握するための取組

- (1) 全ての施設の健全性等を正しく着実に把握するための仕組みの確立
- (2) 維持管理・更新に係る情報の収集・蓄積とカルテの整備
- (3) 施設の健全性等及びその対応方針の国民への公表と国民の理解と協力促進

3. 維持管理・更新の水準を高めるための取組

- (1) 長効率的・効果的な維持管理・更新のための技術開発等
- (2) 分野や組織を超えた連携と多様な主体との連携等
- (3) 地方公共団体等への支援
- (4) 地方公共団体等が円滑に維持管理・更新を行うための枠組みの提示

答申の枠組みと本委員会におけるレビュー項目の関係

答申における重点的に講ずべき施策

赤字:提言1、青字:提言2、緑字:提言3での具体化事項

1. 施設の健全性等を正しく着実に把握するための取組

- (1) 全ての施設の健全性等を正しく着実に把握するための仕組みの確立
- (2) 維持管理・更新に係る情報の収集・蓄積とカルテの整備
- (3) 施設の健全性等及びその対応方針の国民への公表と国民の理解と協力促進

2. 維持管理・更新をシステムチックに行うための取組

- (1) 維持管理・更新への「戦略的メンテナンス思想」の導入
- (2) 維持管理・更新をシステムチックに行うための業務プロセスの再構築
- (3) 長期的視点に立った維持管理・更新計画の策定
- (4) 維持管理・更新に係る予算確保
- (5) 維持管理・更新に係る入札契約制度の改善
- (6) 維持管理・更新に軸足を置いた組織・制度への転換
- (7) 施設の点検・診断、評価、設計及び修繕等を適切に実施するための技術者・技能者の育成・支援、資格制度の確立

3. 維持管理・更新の水準を高めるための取組

- (1) 効率的・効果的な維持管理・更新のための技術開発等
- (2) 分野や組織を超えた連携と多様な主体との連携等
- (3) 地方公共団体等への支援
- (4) 地方公共団体等が円滑に維持管理・更新を行うための枠組みの提示

本委員会におけるレビュー項目

維持管理・更新をシステムチックに行うための取組【資料4】

- 1. 維持管理・更新をシステムチックに行うための取組
 - (1) 維持管理・更新への「戦略的メンテナンス思想」の導入
 - (2) 維持管理・更新をシステムチックに行うための業務プロセスの再構築
 - (3) 維持管理・更新に係る予算確保
- 2. 施設の健全性等を正しく着実に把握するための取組
 - (1) 全ての施設の健全性等を正しく着実に把握するための仕組みの確立

社会資本のメンテナンス情報【資料5】

- 1. 施設の健全性等を正しく着実に把握するための取組
 - (1) 維持管理・更新に係る情報の収集・蓄積とカルテの整備
 - (2) 施設の健全性等及びその対応方針の国民への公表と国民の理解と協力促進

市町村における持続的な社会資本メンテナンス体制【資料6】

- 1. 維持管理・更新の水準を高めるための取組
 - (1) 地方公共団体等への支援(枠組みの提示)
 - (2) 分野や組織を超えた連携と多様な主体との連携等

民間資格の登録制度【資料7】

- 1. 維持管理・更新をシステムチックに行うための取組
 - (1) 施設の点検・診断、評価、設計及び修繕等を適切に実施するための技術者・技能者の育成・支援、資格制度の確立

※第2期までは、鉄道・自動車道・観測施設を除く11分野が議論の対象

※第3期では、H26.5に策定されたインフラ長寿命化計画(行動計画)の14分野を対象にレビューを実施

社会資本の老朽化の現状

H25作成資料

(道路橋・トンネルについては、施設数の精査により割合の値を見直し記載している。)

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、港湾等について、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。

※施設の老朽化の状況は、建設年度で一律に決まるのではなく、立地環境や維持管理の状況等によって異なるが、ここでは便宜的に建設後50年で整理。

《建設後50年以上経過する社会資本の割合》

	H25年3月	H35年3月	H45年3月	現状 (H29.12時点)
道路橋 [約40万橋 ^{注1)} (橋長2m以上の橋約70万のうち)]	約14%	約36%	約61% 50%増	約23%
トンネル [約1万本 ^{注2)}]	約13%	約26%	約41% 30%増	約19%
河川管理施設(水門等) [約1万施設 ^{注3)}]	約25%	約43%	約64% 40%増	約30%
下水道管きよ [総延長:約45万km ^{注4)}]	約2%	約9%	約24% 20%増	約3% (H28.3時点)
港湾岸壁 [約5千施設 ^{注5)} (水深-4.5m以深)]	約8%	約32%	約58% 50%増	約10% (H28.3時点)

注1) 建設年度不明橋梁の約30万橋については、割合の算出にあたり除いている。

注2) 建設年度不明トンネルの約250本については、割合の算出にあたり除いている。

注3) 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む。(50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している。)

注4) 建設年度が不明な約1万5千kmを含む。(30年以内に布設された管きよについては概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約30年以上経過した施設として整理し、記録が確認できる経過年数毎の整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分し、計上している。)

注5) 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出にあたり除いている。

H25以降に老朽化等が原因で発生した損傷の事例

橋梁



桁端部の腐食・貫通

公園



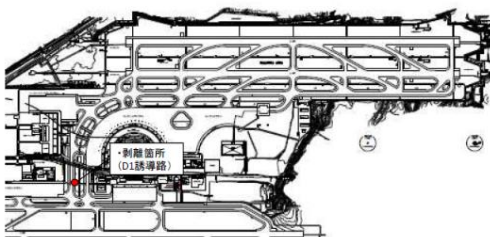
ロックチェーンをビニールパイプにより被覆したことにより、内部が湿潤状態となり錆が進行。左側の吊り部材(ロックチェーン)の連結部が腐食、摩耗による破断

空港

D1誘導路 破損状況



緊急補修 完了時



経年劣化等による舗装剥離

河川



損傷した「水抜きプラグ」

排水ポンプ用エンジンの冷却水配管の水抜きプラグが腐食により損壊し、冷却水の漏水による冷却不良によるエンジン停止の恐れ