

# 耐用年数 WG 議事メモ

平成 16 年 8 月 24 日

## ( 議事内容 )

### ( 土工の耐用年数について )

道路公団より、税法の耐用年数である「土造のもの 自動車道 40 年」及び「鉄道業用または軌道業用のもの 土工設備 線路切取及び線路築堤 70 年」と道路公団の土工を比較・評価した結果について説明があり、

- ・前者は投下資本の回収を認めるために設定されたものであると考えられ、物理的な耐用年数ではない
- ・後者については、高速道路と鉄道の土工双方について「設計」「施工監督」「管理」のそれぞれに関する考え方を比較した結果、同等であると評価できるとの説明があった。

高速道路と鉄道の土工は同等であると評価し、耐用年数を 70 年とする。

ただし、名神等では既に 40 年を経過している資産もあり、単に耐用年数である 70 年間のみ供用に耐え得るように維持管理を行っていくということではなく、本来道路管理者に道路資産を帰属させる時点においても、なお、所期の機能を良好に保つ必要がある。

### ( 長大橋の耐用年数について )

本四公団より、長大橋の物理的寿命の考え方、設計、施工監督、管理に関する考え方について説明があり、予防保全（リスク管理的維持管理）を行っていることを踏まえ耐用年数を試算した結果、低めに見積もっても物理的耐用年数は 200 年程度であるとの説明があった。

税法の耐用年数において最長のものが 80 年（鉄骨鉄筋コンクリート造または鉄筋コンクリート造のもの 水道用ダム）であることを踏まえ、保守的に見積もって、長大橋の物理的耐用年数を 100 年としてはどうか。

過去から蓄積されている点検データについて、これを利用して予測の信頼性を向上させる等の有効活用を図っていく必要がある。

経営の効率化を行う観点から維持管理業務をアウト・ソーシングしている場合は、アウト・ソーシングにより無責任な体制にならないようにする必要がある。

変状の有無が重要なのではなく、変状により安全性にどのような影響が生じているのかを判断することが重要であり、変状が著しくなくても危険な場合があるという認識を持ち、点検・管理のどこが大事な部分なのかということを再確認して欲しい。

主要な部材だけではなく、接続部を含めた全体系を点検・管理する必要がある。

(提言)

現在のインフラ資産に係る安全性等も含めた物理的な状態、その予測、将来必要となる維持修繕費の見積り等を会計情報と一緒に開示する必要がある。これにより、45年後の資産の状況が、国民に対し開示されることになる。

四公団において、予防保全に関する情報を共有し、道路資産をより良好な状態に保つような維持管理に努めて頂きたい。

以 上