

高 度経済成長期に建設のピークを迎えた社会基盤施設が、今後二十年間で急速に老朽化することは周知のことである。道路橋に着眼すると約七〇万橋の内、建設後五〇年以上経過している割合は一六％であるが、二〇年後には六五％になると見込まれており、適切な管理ができなくなれば、施設の損傷による事故や社会・経済活動への影響が懸念される。

国または大きな事業者等が管理する施設では、維持管理戦略が実践されている。ここで七〇万橋ある道路橋の九四％は、地方公共団体が管理していることに着目したい。国土交通省の社会資本整備審議会・交通政策審議会は平成二十五年に公表した中間答申の中で「維持管理・更新を戦略的に行うためには、地方公共団体や民間事業者が管理するものも含めた全ての施設の健全性等を正しくかつ着実に把握することがその前提となるが、現状では全ての施設に対して行われていない状況にある」と警告している。もちろん地方公共団体は、十分に認識をしていることは事実であるが、市町村レベルでは、厳しい財政状況に加え、限られた人員や技術的能力の蓄積が十分ではない機関も多く、目指すべき維持管理の取組みが進んでいないのが現状である。

劣化が確実に進行する社会基盤施設の維持管理は、クライシスマネジメント（危機管理）として解釈されるものである。一般にクライシスマネジメントと対比して用いられるリスクマネ

各 人 各 説

地方公共団体の社会基盤施設の維持管理

東京都市大学工学部都市工学科 教授

丸山 収

Osamu Maruyama



ジメントは、その発生が不確実な事象であり、不確実性を考慮して事前対策が講じられるものであるが、クライシスマネジメントは不都合な現象が、ほぼ確実に発生すること、あるいは実際に発生している損失をなるべく低減するためのマネジメントである。単なる言葉の解釈ではなく、実際に発生している現象としての認識を持たなければ、対策が後回しになってしまうこととなる。

実際には解決すべき課題が多くある。例えば、点検評価基準の統一性の確保、点検者育成、補修・補強工法、実務レベルでの意思決定法などである。また、人口減少下において、地域ごとに既存施設の役割が変化していることも考えておくべきであろう。

余談であるが、大学で講義をしたとき、維持管理戦略ではライフサイクルコスト評価により損失をいかに減らしていくことを考えているようであるが、負の量である損失の最小化が社会に出てからの仕事では興味がないという意見があった。投資効果である便益の評価は難しいのは事実である。しかしながら、やりがいという点で学生の意見に同感するところがあったことを記憶している。

社会基盤施設の維持管理は、多くの方が問題意識を持っていることであり、投資に対する効果を説明するためのより定量的な指標であると考える。