

関係省庁ヒアリング 質疑概要

日 付：令和5年11月9日（木）11時00分～11時55分

場 所：合同庁舎8号館5階 共用B会議室

委 員：福和委員（ウェブ）、屋井委員（ウェブ）

省庁側：国土交通省総合政策局公共事業企画調整課

○No. 79～90 河川管理施設、道路施設等の老朽化対策

（屋井委員）

- ・強靱化の観点から言うと、市街地の中の強靱化と、広域的な強靱化の両方が関係する。市街地の中だけでなく、広域的な視点で老朽化が進むと問題が大きくなることや、河川、道路、鉄道など複合的に大きな問題になること等、広域的な視点での事例や効果がもう少し示されるとよい。
- ・事後保全と予防保全のイメージ図について、現状のイメージ図だと、同じ健全性に戻すのは同じコスト。しかし、補修する場所も変わってくる中で、そのように単純ではない。また、長寿命化を目指して、予防保全で大きなダメージにならないようにする一方で、施設の寿命が長くなる点が表現できておらず、トータルコストが減ることは理解されても、長寿命化する点が伝わらない。
- ・「防災上重要な道路における舗装の修繕措置率」について、100%達成が令和39年度から令和7年度に前倒しとなっておりすばらしい。しかし修繕は100%になってもそれで終わりではなく、引き続き、取組が必要なことを伝えるべき。
- ・「ダム管理施設の老朽化対策」の事例について、事業費はいくらの内数という表記だが金額を書き、より取り組んでいる内容が伝わる内容にすると良い。
- ・具体的に効果を発現しているものは迫力がある。その点は強調して欲しい。
- ・空港は非常に重要なので、予防保全を行っていることやそのための予算について、実施している空港については記載して欲しい。

（国交省）

- ・KPIとして緊急輸送道路の舗装の修繕措置率を設定しており、広域的な対応に資すると考えている。地方部では事後保全段階に入っているものもあり、地方公共団体が管理する道路を対象にKPIを設定しており、今の地方部の問題を反映させたものになっている。
- ・事後保全と予防保全のイメージ図については、委員のご指摘のとおり、100%正しく表現できているものではなく、あくまでもイメージという扱い。より分かりやすくなるよう検討する。
- ・緊急輸送道路の舗装については、長寿命化をした後も修繕はされ、予防保全に移行するイメージ。

- ・道路施設の老朽化対策については、路盤が損傷している区間を早く修繕する。今後の点検により新たに対策が必要な箇所も出てくる。引き続き、対応したい。
- ・ダムゲートは重要な施設で、予防保全上も塗装は重要な取組のため示した。
- ・空港については、日々の対策も重要で、重大事故の回避につながっている。引き続きしっかり取り組むとともに、実施内容についてできるだけ表現する。

(強靱化室)

- ・「広域的なインフラの老朽化」という観点で言えば、東海道新幹線が今後老朽化して大規模更新の時代を迎える前に、リニア新幹線が整備されれば、ダブルネットワークとなって、更新のための工事がやりやすくなる。
- ・東名高速のみのときは事故や風水害で通行止めの影響が相応にあったが、新東名高速のダブルネットワークになって以降は、両方が通行止めになる事例は劇的に減っている。老朽化対策を図る上でも、ダブルネットワークは必要。

(福和委員)

- ・多くのところでコスト・メリットの形で評価がされているが、コスト・メリットだけでなく、予防保全をすることにより災害被害軽減効果もあることから、予防保全が有利であることを上手く表現できると良い。
- ・地方自治体の老朽化対策の視点に立つと、自治体やエリア別のKPIを出していただくと、地域別に努力の必要性や、どこに対策が必要な施設が多くあるかも見えてくる。
- ・緊急輸送道路は、歩道橋、警察が管理する設備、沿道の古い建築物もあり、緊急輸送道路全体としての使用可能性、健全性について検討すると良い。
- ・土木施設を管理する建物などが健全に機能するかについて、部局横断的に見ていくことが望まれる。

(国交省)

- ・災害被害の軽減効果について、排水機場や砂防ダムの事例に載せているものがあるが、PRをしっかり行っていきたい。
- ・エリア別のKPIについては、地方公共団体や土木学会で取り組んでいるものがあるが、引き続き検討したい。
- ・緊急輸送道路について、総合的に見るため、引き続き、関係部局、各省との連携を深めていきたい。
- ・「土木施設を管理する建物」については、水門と管理施設のようなケースであれば、管理者が同一なので、早く対応はできる。しっかり対応したい。

(福和委員)

- ・対策を実施することによる災害被害軽減効果を定量的に予測できるような手法が作れると、対策が促進すると思う。今後、トライして欲しい。

(国交省)

- ・色んなメリット・デメリットや技術的な問題もあるかも知れないが、検討していきたい。

(福和委員)

- ・コストのことだけで評価するのは、あまりよくない。災害被害が軽減できて社会機能が維持できることのメリットや、地方自治体の職員について、平時から確保することにより、災害時に人手がいない事態を回避できる等、コストだけではない評価ができると良い。
- ・地域の強靱化の取組が俯瞰できると、相対的に遅れているところを見つけることができ、それぞれの地域で努力の必要性を再認識することができる。上手に地域が動くようにする仕掛けづくりも工夫できると良い。

(国交省)

- ・空港については、滑走路に穴があいて飛行機事故が起きるようなことは絶対にあってはならない。滑走路の舗装剥離があると、空港閉鎖で、航空機は飛べなくなり、経済活動に影響し、舗装剥離で航空機が損傷すると人命に関わる。
- ・そうしたことがないように常日頃から滑走路の舗装を点検し、必要に応じて改修する等、健全な状態で管理している。
- ・一番の目的として、人命に関わる事故が無いように、アウトカム的に表現すると、重大インシデント0（ゼロ）件という指標になる。

(屋井委員)

- ・その点は、KPIについて、アウトプット指標なのか、アウトカム指標なのか、どちらで考えるか、その整理に関係する。
- ・空港の指標はアウトカム指標で、老朽化対策のその他の指標はアウトプット指標で統一されている。全体のなかでは、空港の指標は異質な感じがする一方で、一歩進んでいる印象も受ける。どちらで整理するかという考え次第。

以上