

# 「地域インフラ群再生戦略マネジメント」の主流化に向けて

国土交通省 総合政策局 公共事業企画調整課 企画第一係長 いとう みずき 伊藤 瑞基

## 1. はじめに

本稿では、インフラメンテナンスの現況と見通しについて説明するとともに、現在国土交通省が進めている「地域インフラ群再生戦略マネジメント」（以下、「群マネ」という）を紹介する。

## 2. インフラメンテナンスの現況と見通し

### (1) インフラメンテナンス施策の振り返り

我が国における近年のインフラメンテナンス施策について、節目に沿って振り返る。

- ・日本よりも先行してインフラ整備が進められたアメリカでは、1930年代のニューディール政策以降に大規模に整備されたインフラが1980年代に老朽化問題が深刻化し、経済や生活の様々な面に影響を及ぼす事態に至った（『荒廃するアメリカ』\*参照）。日本で急速にインフラ整備が進んだのは、高度経済成長期であり、アメリカの「30年後ろ」を歩んでいるとも言えることから、アメリカの教訓を参考にして、「荒廃する日本」としないため、予防保全型インフラメンテナンスへの転換などの検討が進められた。

- ・こうした本格的な検討の場の一つとして、2012年7月には国土交通省の社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会 技術部会の下に「社会資本メンテナンス戦略小委員会」（以下、「メンテ小委」という）が設置され、今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について議論を開始した。そのわずか4カ月後の同年12月2日、中央自動車道の笹子トンネルで天井板落下事故が発生した。事故2日後に開催されたメンテ小委では、「今までインフラメンテナンスは単にお金が足りないという問題だけで取り上げられていた面があるが、命につながり得る問題であるということ国民も目の当たりにした」と委員が発言するなど、インフラメンテナンスに対する危機意識が強く刻まれた。
- ・国土交通省では、翌2013年を「社会資本メンテナンス元年」として位置付け、以降、点検、診断、措置、記録からなるメンテナンスサイクルの確立や地方公共団体に対する補助金、交付金等の財政措置、民間資格制度の創設、新技術・民間活力等の活用によるインフラメンテナンスの効率化・高度化など、さまざまな取組を進めてきた。
- ・笹子トンネルの事故から丸10年を迎えた2022年12月2日、前記の審議会の部会より国土交通大臣に対して、新たな提言「総力戦で取り組むべき次世代の『地域インフラ群再生戦略マネ

ジメント』～インフラメンテナンス第2フェーズへ～」が手交された。これまでの10年間の「第1フェーズ」の取組をレビューした上で、これからの「第2フェーズ」の方向性として、特に人員不足等に苦悩する「小規模な市区町村」に焦点を当て、従来の「個別施設のメンテナンス」だけでなく、「複数・多分野」のインフラを「広域」の地域インフラとして捉える「群マネ」という新たな概念が提示された。

- ・提言で示された「群マネ」を具現化するべく、国土交通省では、2023年8月に地域インフラ群再生戦略マネジメント計画策定手法検討会および実施手法検討会の2つの有識者検討会（以下、合わせて「群マネ検討会」という）を設置し、同年12月にはモデル地域として11地域（40自治体）を選定し、検討を進めている。
- ・こうしたさなか、2025年1月28日、埼玉県八潮市で下水道管の破損に起因すると考えられる道路陥没事故が発生した。下水道管に起因する道路陥没等が、2022年度には全国で約2,600件発生しており、国土交通省では同様の事故の発生を未然に防ぎ、国民の安全・安心が得られるよう、全国の自治体に対して下水道管路の全国特別重点調査の実施を要請している。また、地下管路の施設管理のあり方などを検討する有識者委員会を設置し、引き続き検討を進めている。

\* P. チョート, S. ウォルター著, 社会資本研究会訳『荒廃するアメリカ』, 開発問題研究所, 1982

(2) インフラメンテナンスにおける市区町村の状況

建設後50年以上を経過するインフラの割合は、今後、加速度的に増加することが見込まれる一方で、各インフラの管理者の割合を見ると、その多くを市区町村が担っている（例えば、道路橋では全国約73万橋の65%）。この市区町村の人員体制を見ると、約半数の自治体は技術系職員が5人以下、約25%に至っては0人と脆弱な状況

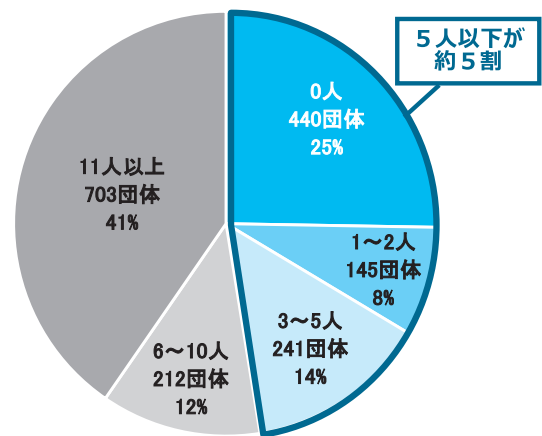


図-1 市区町村における技術系職員数  
 ※総務省「地方公共団体定員管理調査結果（R6.4.1時点）」より国土交通省作成（技術系職員は土木技師、建築技師として定義）。

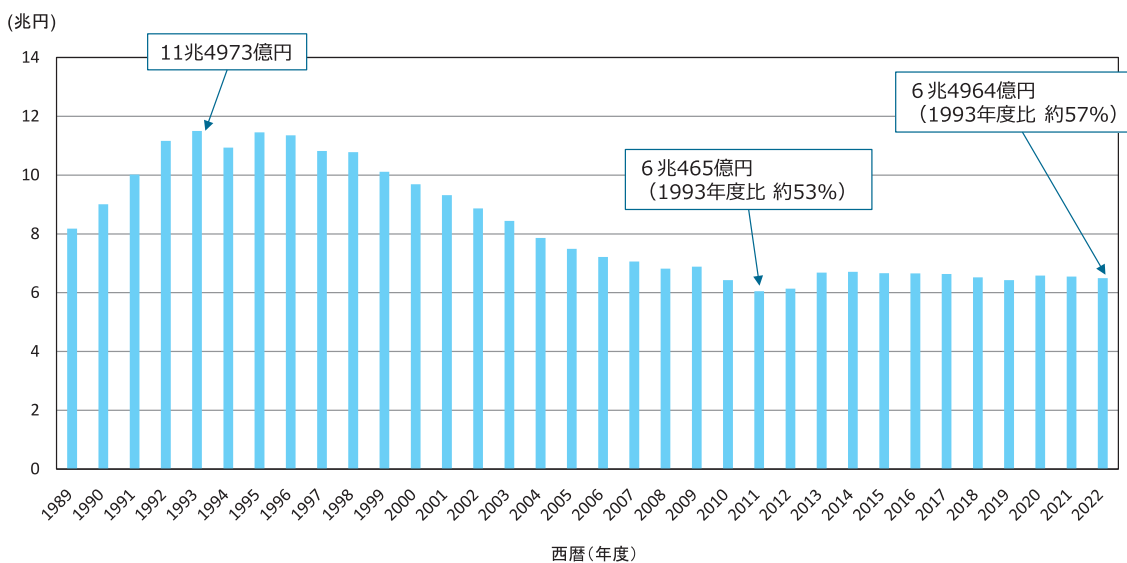
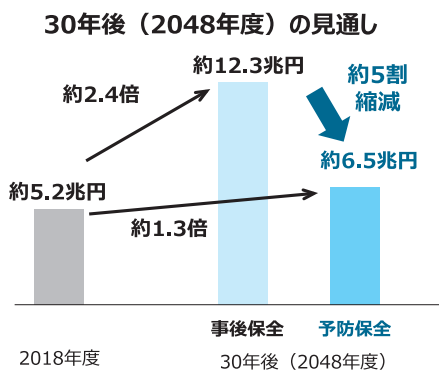


図-2 市区町村の土木費の推移

となっている（図－1）。さらに、市区町村の土木費は、ピーク時の1993年度の約11.5兆円から、2011年度までの間で約半分の約6兆円に減少している（図－2）。このような中で、措置が必要な施設数に対して、講じるべき補修・修繕が追い付いておらず、依然として事後保全段階にあるものが多数存在する。

(3) 予防保全への転換へ向けた取組

国土交通省では、2018年度に所管する分野のインフラについて、30年後までの維持管理・更新費の推計結果を公表した。インフラの維持管理・更新について、不具合が生じてから対策を行う「事後保全」から、不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」へ転換することにより、30年後の維持管理・更新費が約5割縮減される見込みであることが明らかになった（図－3）。人口減少等の社会情勢の変化に応じて的確にインフラ機



図－3 「予防保全」の推計と「事後保全」の試算との比較（長寿命化等による効率化の効果）

能を発揮させるため、トータルコストの縮減・平準化等を図りつつ、計画的・効率的なインフラの維持管理・更新を進める必要がある。

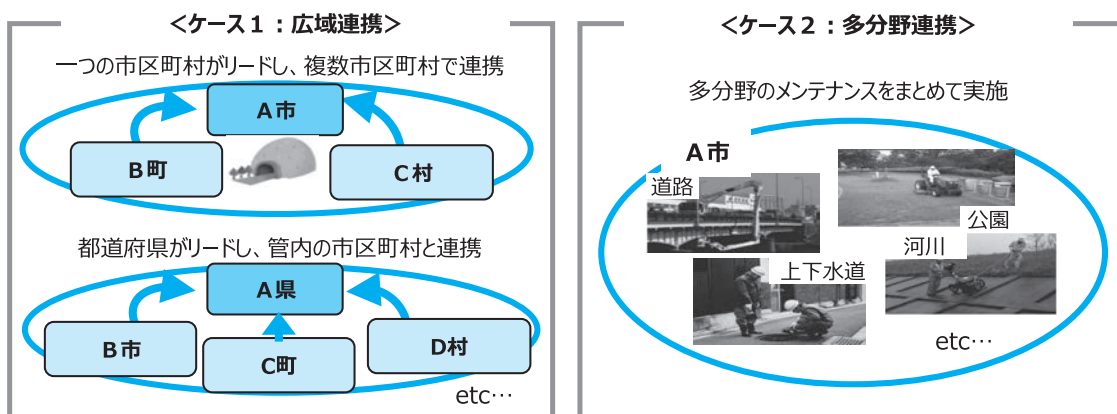
2025年6月に閣議決定された第1次国土強靱化実施中期計画では進行するインフラ老朽化への対応として、防災・減災対策と老朽化対策の一体的推進や群マネの推進を図り、緊急的に対策を講ずる必要のある要緊急対応箇所の早期解消を図ることとしている。

### 3. 群マネの推進

(1) 「群＝束ねる」という戦略

群マネでは「自治体の束」や「事業者の束」、「技術者の束」といった「群＝束ねる」という点が重要である。

「自治体を束ねる」広域連携には市区町村同士が連携する「水平連携」や、県も関与する「垂直連携」があるが、技術系職員が不足する自治体においても県や近隣の市と連携することで技術的知見を補完できることが期待される。また、道路や河川、公園など、一つの自治体の中であっても、場合によっては部署が異なるインフラを一括して発注したり、巡回や除草などの作業をまとめて実施したりすることで効率化が期待される。これを多分野連携という（図－4）。



図－4 群マネのイメージ

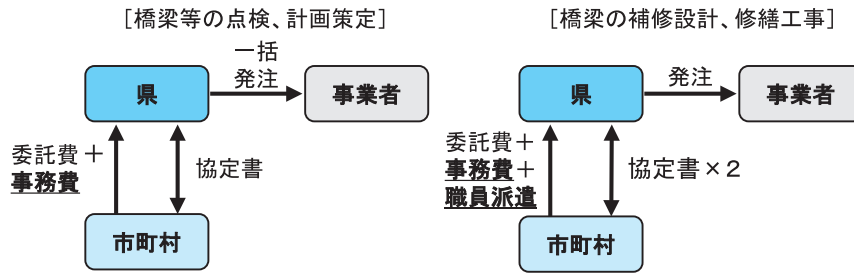


図-5 奈良県の広域連携スキーム

(2) 広域連携・多分野連携の先行事例

「群マネ」と聞くと、全く未知のものという印象を受けるかもしれないが、インフラメンテナンスにおける広域連携や多分野連携の先行事例は存在する。

① 広域連携

【橋梁関係（点検，計画策定，設計，工事）】

橋梁関係を対象とした広域連携の先行事例として、奈良県（奈良モデル）が挙げられる。点検、計画策定業務では県と市町村が協定書を締結し、県が、県と複数市町村の業務を取りまとめて一括発注している（市町村は県へ事務費を負担）。これにより、技術系職員が不足する中、県内全体のインフラ長寿命化が促進されている。

また、補修設計、修繕工事では、前記に加えて、市町村が県へ職員派遣を実施（併任辞令）し、県職員のサポートを受けながら、自らの市町村の橋梁の補修設計や修繕工事に係る積算、現場立会、完了検査等の一連の業務に従事する。これにより、派遣職員が技術的なノウハウを習得することで、各市町村の技術力向上にも寄与している（図-5）。

【日常維持管理（巡回，除草，舗装修繕等）】

日常維持管理を対象とした広域連携の先行事例として、静岡県と下田市が挙げられる。

県と市で覚書を締結し、県道と市道の日常維持管理を同一の事業者へ委託している（巡回，舗装補修，小規模修繕等）。契約としては、県と市が同一の仕様書で公告し、県が事業者を選定した後、市は覚書に基づき同一事業者と随契する形式を取っている。県道と市道が一体管理されること

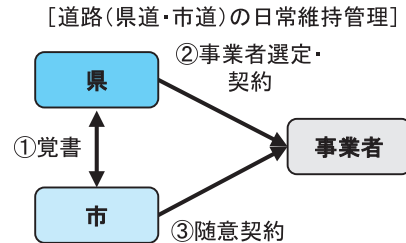


図-6 静岡県・下田市の広域連携スキーム

で、例えば、往路は市道、復路は県道といったパトロール効率化や県道・市道を区別せず近隣箇所をまとめて作業実施するなど、事業者側の業務効率化が図られている（図-6）。

② 多分野連携

多分野連携（日常維持管理業務）の事例について、対象分野の組み合わせ別に示す。その他の切り口としても、契約年数や性能規定の適用有無等の違いにより、さまざまなバリエーションが見られる。

【道路+河川+公園】

新潟県三条市では5年契約（総価契約）で実施している。

【道路+河川】

三重県四日市市では1年4カ月契約（単価契約のみ）で実施している。

【道路+公園】

三重県明和町では3年契約（総価契約+単価契約）で実施している。

【道路+河川+砂防】

福島県では2年契約（総価契約+単価契約），栃木県では、1年2カ月契約（総価契約）で実施している。

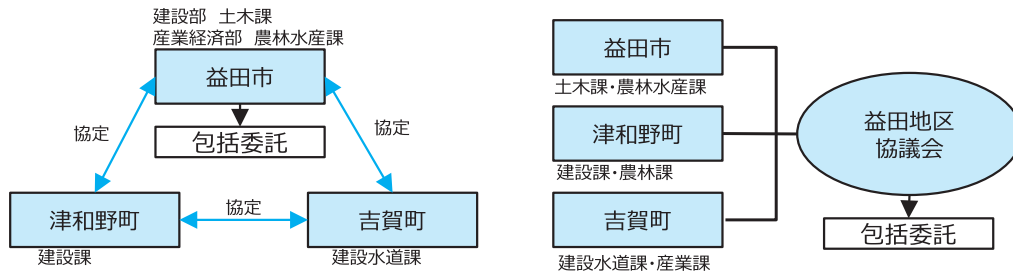


図-7 島根県益田市（他2町）の広域連携スキーム  
（左：2025年度試行運用，右：最終形）

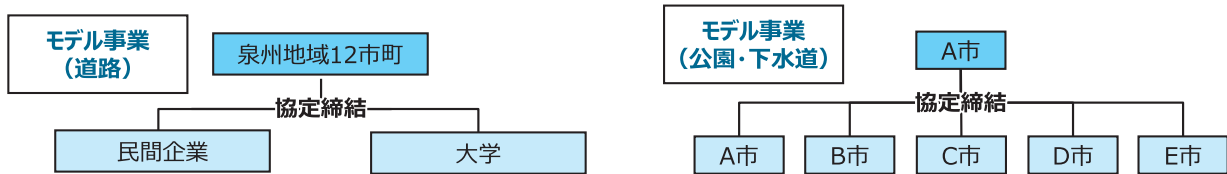


図-8 大阪府貝塚市（他7市4町）の広域連携スキーム

(3) 群マネのモデル地域での検討状況

① 広域連携

島根県益田市（他2町）では橋梁関係を対象とした広域連携を検討している。2025年度は1市2町で協定を締結し、橋梁点検を業務発注予定である（図-7）。

大阪府貝塚市（他7市4町）では、各分野の事業範囲ごとに広域連携手法を検討している。2025年度はモデル業務実施（道路：路面状況調査，公園：遊具点検，下水道：事業場排水規制業務）を予定している（図-8）。

② 多分野連携

【秋田県大館市】

秋田県大館市では道路（農林道含む）+ 河川 + 公園の日常維持管理業務を複数年契約（総価契約，性能規定）で検討している。一部地域では先行して包括管理の業務を実施しており，包括範囲を順次拡大予定である。

4. 「群マネ」の期待される効果

(1) 先行事例における効果事例

先行事例における効果事例について，発注者・

事業者・市民の視点から整理する。

【発注者】

- ・発注作業や業務指示等にかかる対応時間が減少した（直営+委託でのトータルコスト削減）
- ・広域連携により，技術的知見が補完されるだけでなく，職員の技術力が向上した
- ・不調・不落件数が減少した

【事業者】

- ・複数業務をまとめることで効率化された（パトロールを一括化，同じ現場で舗装補修と清掃等を同時作業，足場の共同利用等）
- ・書類作成や事務手続き等の手間が削減された（特にJV等の代表企業以外の構成企業）
- ・創意工夫を発揮しやすくなった（事業者提案による新技術導入，蓄積データ分析による先回り対応等）
- ・事業者間の連携により，地元業者の技術力向上につながった
- ・人員や資機材を確保しやすくなった（他工事との調整，事業者間の融通等）
- ・経営安定化により新たな雇用や設備投資が実現した

【市民】

- ・従前よりもサービスレベルが向上した（対応の迅速化，先回りの対応等）

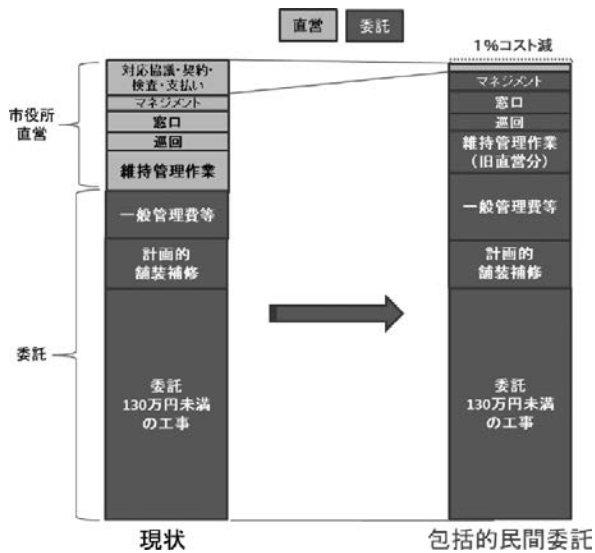


図-9 導入効果の試算例 (新潟県三条市)

(2) 効果の試算例 (新潟県三条市)

(1)の効果のうち、発注者の「直営+委託でのトータルコストの削減」については、効果試算を実施している事例がある。新潟県三条市では、窓口対応や維持作業の委託化や性能規定導入等によって、直営対応時間が大幅に縮減されるとともに、直営(対応時間を人件費換算)+委託のトータルコストでも1%削減されると試算された(図-9)。

このとき、包括化に伴い、アウトソーシング費用や全体マネジメント業務など必要な経費を適切に計上することで、委託費用そのものは増額している点に留意すべきである。

また、窓口業務の委託化による効果について、職員の人数に換算すると約14人分の直営対応時間縮減に相当すると試算された。この試算から、単に土木部署の職員数を減らすことに向かわせるのではなく、例えば、これまで手が付けられなかった計画策定(公園の配置適正化計画等)に着手できたり、マンパワーが増えたことで工事発注件数を増やせるようになったり(発注規模で約8倍)、直営班(現業職員)が建設部の包括的民間委託業務では対応できない新たな作業(従前は保

育士自らが実施していた保育所の草刈りなど)をカバーできるようになったりするなど、生み出された時間を有効に活用し、新たな業務に注力することにつなげている。

5. 「群マネ」の全国展開に向けて

群マネモデル地域では前述のとおり、2025年度に試行業務を開始する地域がある一方で、導入検討に向けて懸念される共通項(不安)も、次のように見えてきている。

【自治体】

- ・業務効率化となる発注内容は何か？
- ・自治体間や内部他部署との調整内容・方法は？
- ・事業者側とのコミュニケーション方法は？

【事業者】

- ・業務範囲が広がった場合、事業者は対応可能か？
- ・事業者同士でどのように連携を進めるか？

このように、群マネを全国展開していく上での課題としては、「メリット」が十分浸透していない一方、導入までの実施手順や調整方法を巡る「不安」が先行していることが想定される。2025年度に策定予定の「群マネの手引き」では、事例や苦労話なども交えて、自治体や事業者に分かりやすく解説していく所存である。

同時に、群マネ検討会では、小規模自治体の職員は「事実上、孤島の住人」であり、他の技術者と気軽に情報交換や悩み事の相談ができる人的ネットワークが必要であるとの指摘も出ている。今後、インフラメンテナンス国民会議や公益社団法人土木学会、都道府県等とも連携しながら、「人の群マネ」として、自治体支援体制の構築にも取り組んでまいりたい。