

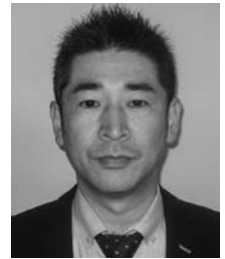
インフラマネジメント研究部会

# インフラマネジャー育成に向けて

インフラマネジメント研究部会 副部会長

**岩佐 宏一** いわさこういち

アイセイ株式会社代表取締役



国は公共インフラに対する点検を強化している。橋梁の点検に関していえば、2014年7月から2m以上の道路橋に対して5年に1回の点検が法制度化された。これは全国70万橋のうち、毎年20%の14万橋に対して点検が行われ、調査報告書が作成される計算となる。しかし、実際には施行後の2年間で26%の20万4千橋しか点検できていない状況であり、維持管理費や技術者不足が深刻な問題となっている。

重ねて道路管理者（特に自治体）は縮減される予算に加え、少ない技術職員で対応しなければならず、今後さらに増加する公共インフラの老朽化に相矛盾した体制が現状である。さらに点検後の老朽化対策として「早急もしくは緊急に措置が必要な状態」と判断された橋梁総数において、財政力の低い自治体が占める割合は7.4%の1万5千橋にのぼり、点検費用に加えて措置のための修繕費の増加も予想される事態である。

ではこの増大する老朽化対策において講ずべき対策は何か。ひとつはマンパワーをかけ対応することであったり、異業種間の技術連携により生産性を上げ効率的に実施することが必要であるが、そもそも老朽化における判断（診断）を誰が担うか、また効率的に維持管理を回すマネジメントを誰が担うかといった課題を放置したまま事後保全的措置をこのまま続けることでもいいのか。

このような喫緊の課題に対して技術者育成と自治体支援の観点から双方の役割を理解した上で、最適な維持管理サイクル運用の担い手作りとしてインフラマネジャーの制度構築を提言する。

インフラメンテナンスを医療で例えると、健康を改善することであり、その改善方法として事後保全＝手術、予防保全は保険指導と置き換えることができる。またインフラマネジメントとは日常的な健康管理で、インフラマネジャーとは医者（ドクター）となるであろう。

そのインフラマネジャーの役割は非常に多く、対象範囲も広範囲に及ぶため、ここでは技術職員も予算もなく、施設は小規模であるが、施設数は多いとされる市町村の道路インフラを対象として絞り込み構築すべきであろう。特に地域特性を加味し市民と協働できる体制が必要となるため、産官学民どの分野でもインフラマネジャーは存在するはずである。

さらにインフラマネジャーは認定制度であるべきである。社会には多くの資格が存在し、最近ではメンテナンス技術者を養成する講座も多数で始めている。これらの技術者を対象にしてマネジメント、ヒューマン、テクニカルの各スキルを備えたものをインフラマネジャーとして認定し、各自治体における地域特性に合致した機能を備えた技術者を提供すべきである。

国土交通省白書の住民参加意識アンケートで、6割の住民がインフラ維持管理へ参加してみたいと答えている。このような市民と協働しながら、多様化、複雑化する施設管理者の役割をサポートすることで、当たり前で使用できたインフラを今後も安全、安心して提供できるよう、そしてインフラメンテナンスが今後継続的に雇用を促進させる健やかな産業として育むべきである。