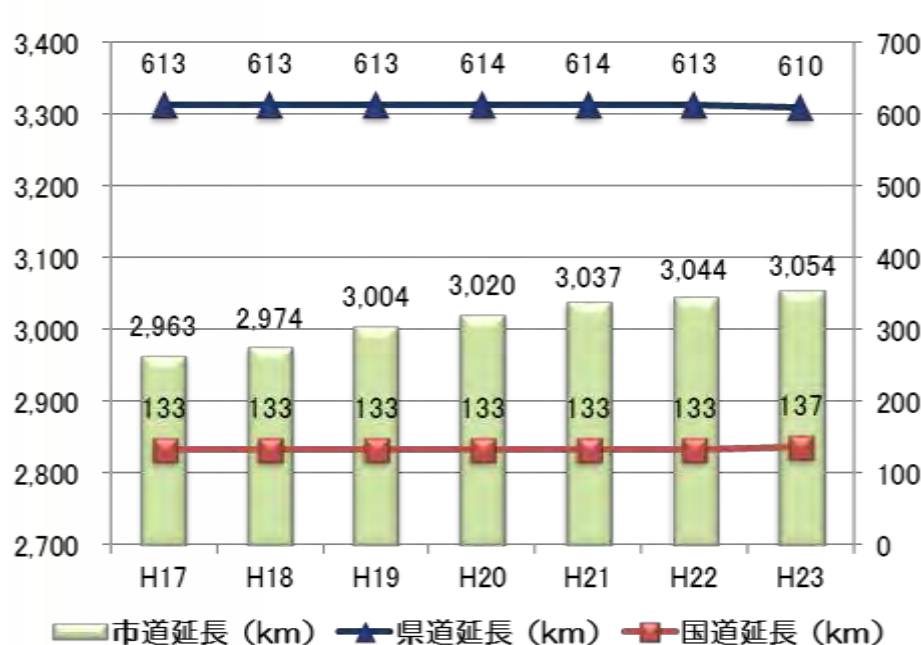




持続可能な社会基盤実現 へ向けての努力

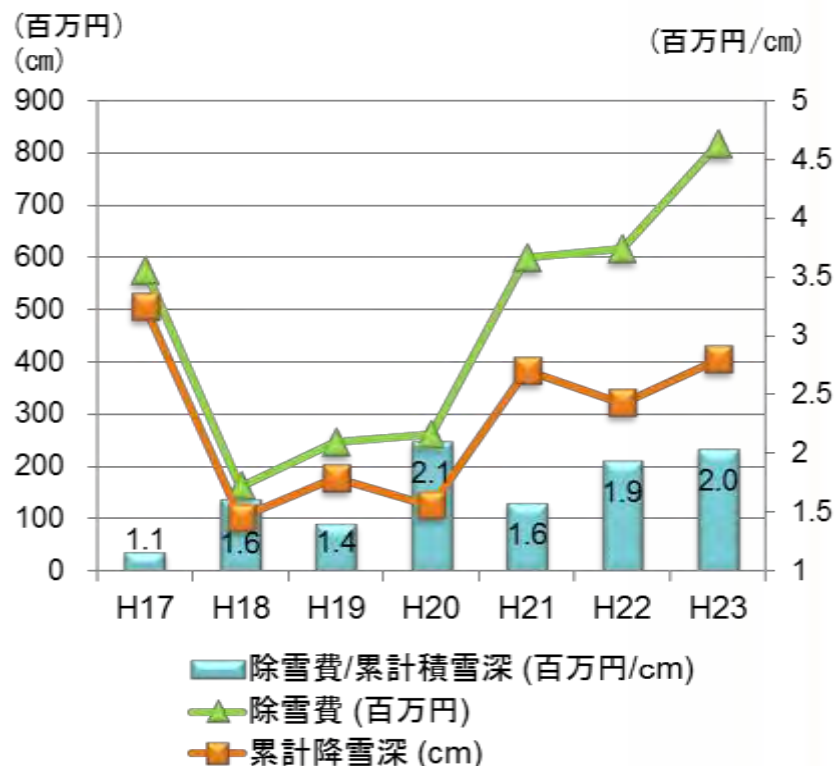
社会資本ストック(道路)の状況

- 富山市道の延長は、H17年度の市町村合併後、H23年度まで約91km増加している。これは、市内の国道総延長の約66%に相当
- 除雪費は、累計降雪深との関係により、年度間で上下しているが、累計積雪深1mあたりの除雪費は市道延長の増加に伴い増加傾向



国道延長：8号、41号、359号、415号、471号、472号の富山市内延長
 県道延長：主要地方道、一般県道の富山市内延長

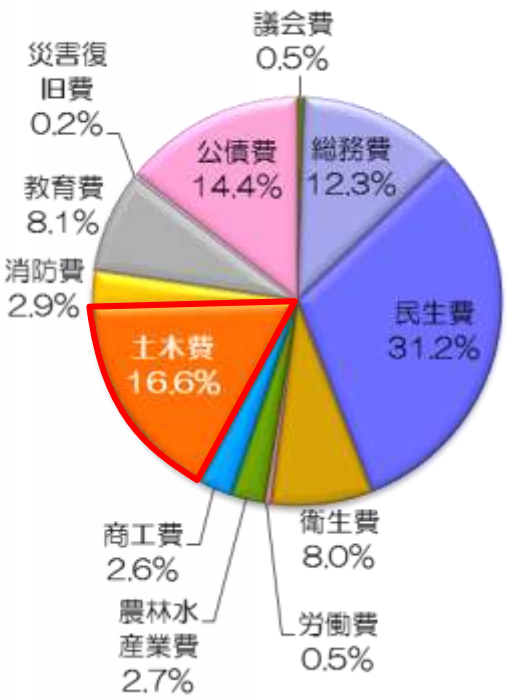
種別毎の道路延長推移（富山市内）



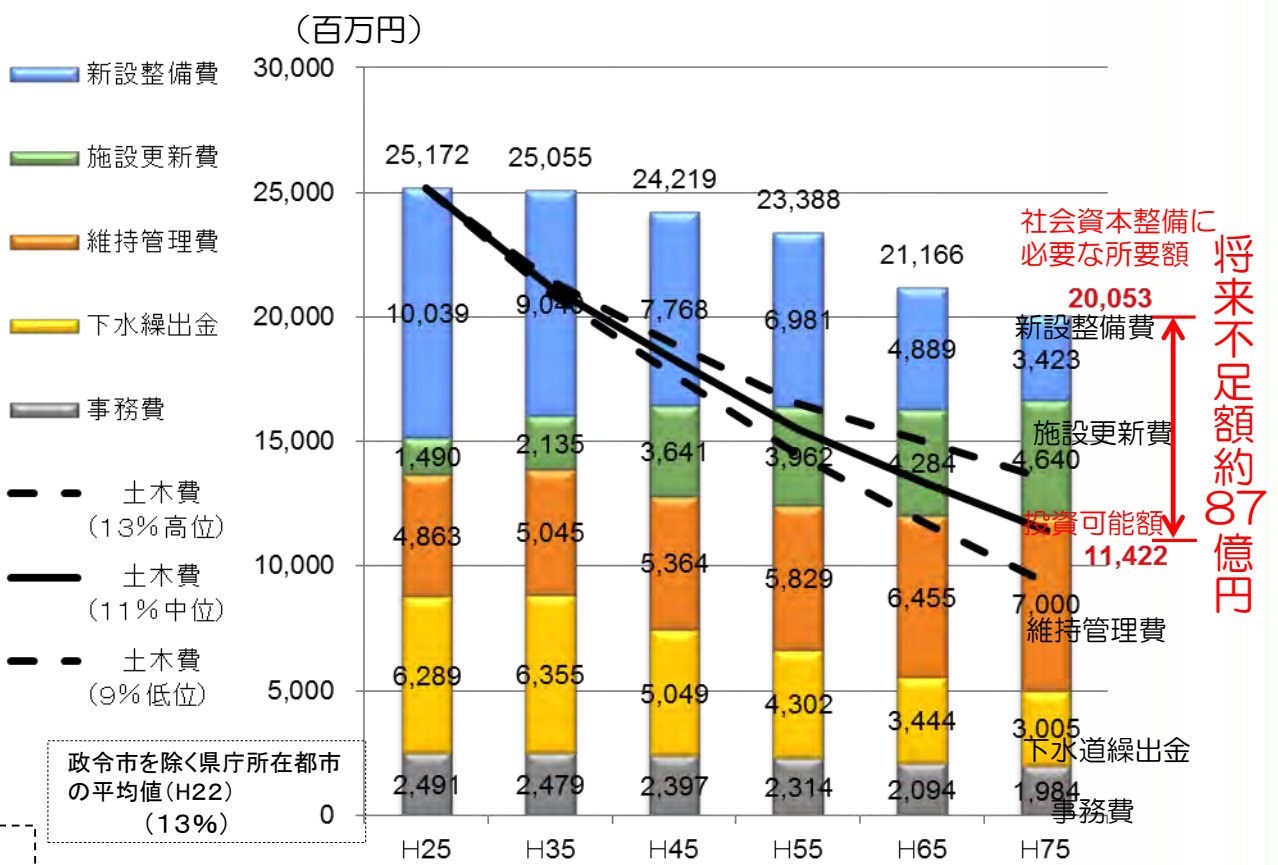
累計積雪深と除雪費の関係（富山地域）

社会資本整備に必要な所要額と投資可能額の将来推計

- H50年代には、新設整備を全て取りやめても維持管理・更新費を賄うことが出来ず、社会資本に重大なリスクが発生する恐れ
- H75年には社会資本整備に必要な所要額201億円に対し、投資可能額は114億円となり87億円の不足（H75の土木費の構成比を11%（中位）と推計）



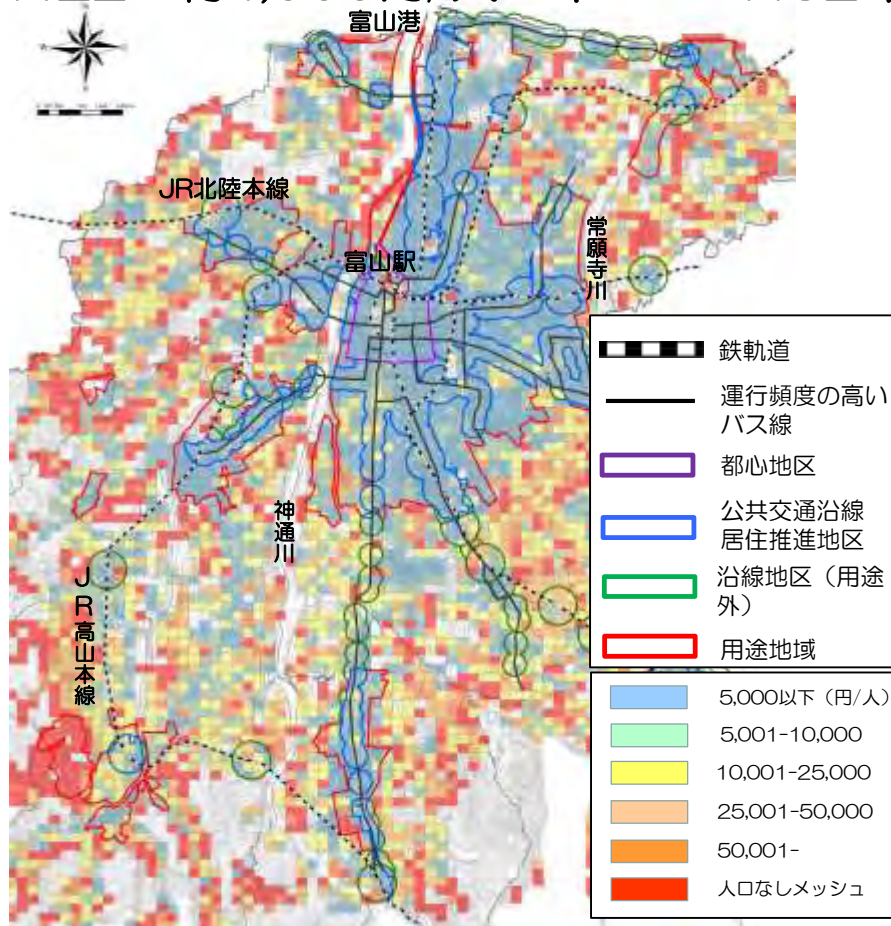
土木費：道路、公園、橋梁、河川、都市整備、市営住宅等



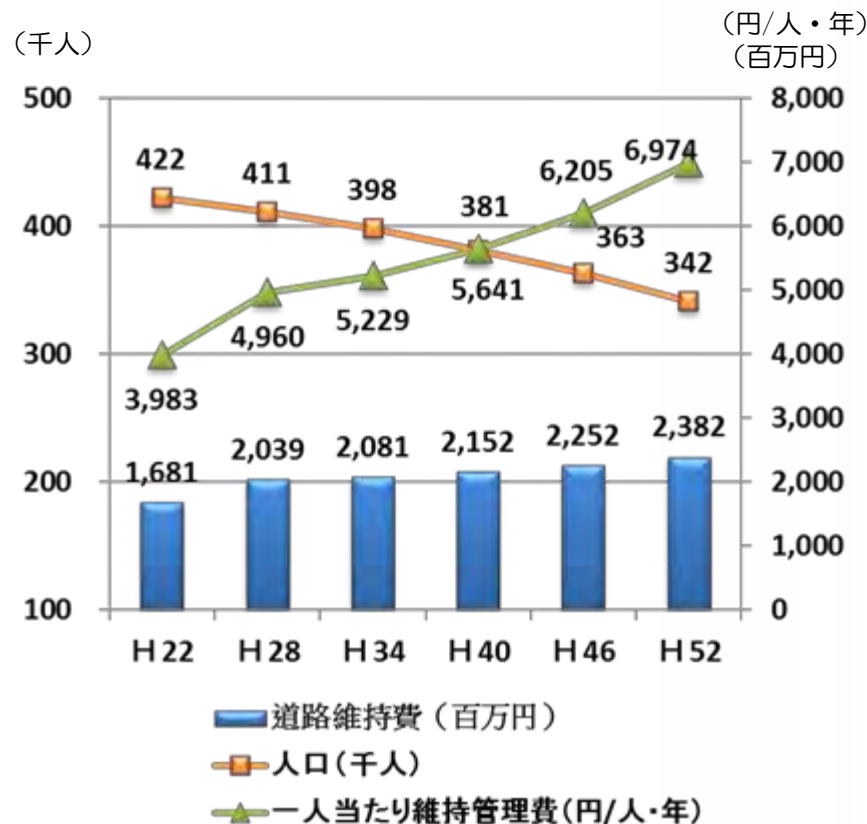
社会資本整備に必要な所要額と投資可能額の将来推計

一人当たりの道路維持管理費の状況

- 一人当たりの道路維持管理費（除雪含む）は、都心部で年間5,000円以下、郊外部で10,000円超
- 道路の維持管理費は、道路延長の増加により今後とも増加する予想
H22：約4,000円/人・年 ⇒ H52年：約7,000円/人・年（約1.8倍）に増加



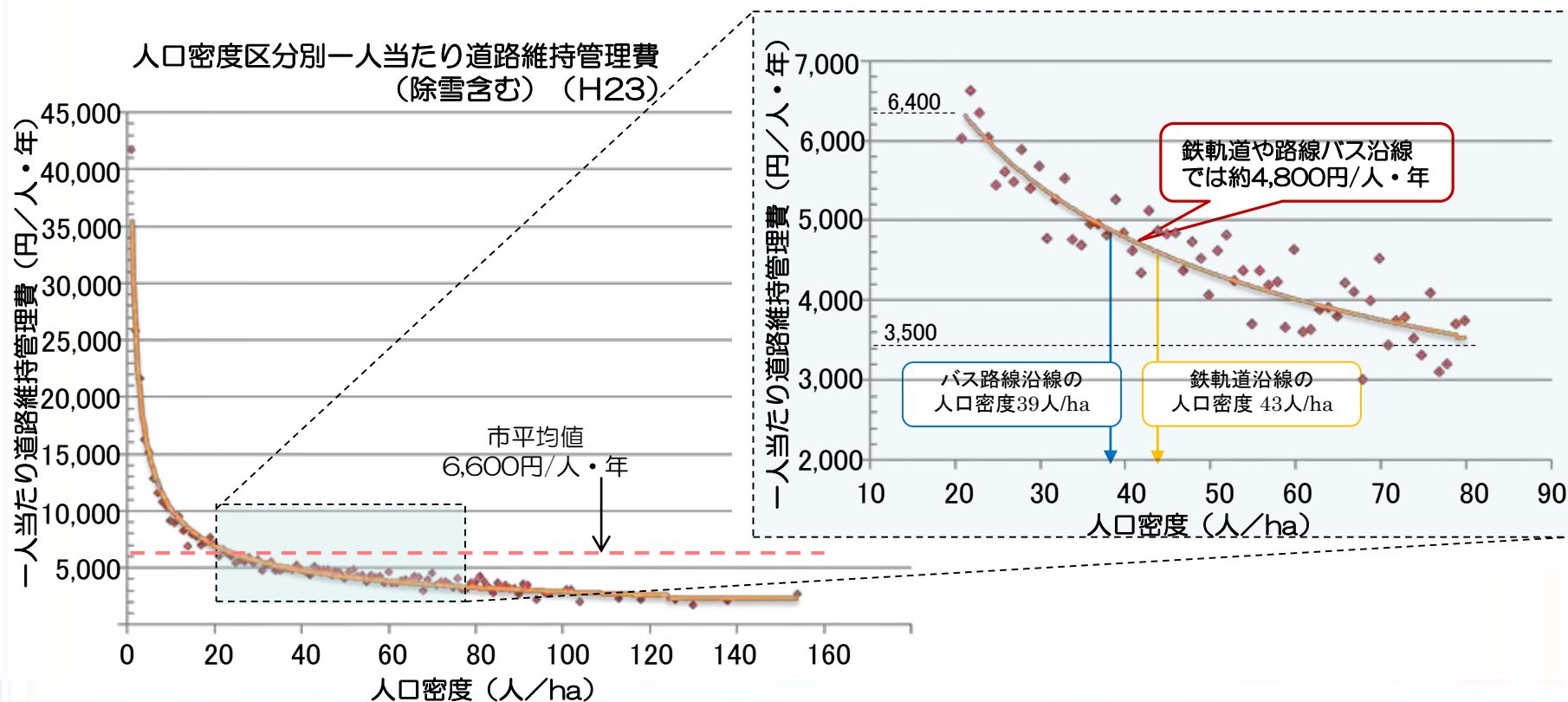
一人当たりの道路維持管理費（H23）（除雪含む）



道路の維持管理費将来推計（除雪含まず）

人口密度と道路維持管理費の関係性

- 市民一人当たりの道路維持管理費（除雪含む）は、6,600円/人・年
- 人口密度に対する一人当たりの道路維持管理費（除雪含む）は、80人/haで約3,500円、20人/haで約6,400円（約1.8倍）となり、低密度な市街地は高コスト
- 市街地の拡散・低密度化は、社会資本の維持管理コストを増大させ、非効率となる。それを抑制し持続可能な社会資本を実現するためには、人口の集積を図り、都市構造をコンパクトにすることが不可欠



自治体における橋梁の維持管理体制等の現状

維持管理体制

- 富山市では、約2千橋の維持管理・更新を3人の職員で行っており、さらに規模の小さい都市では、専任の職員がいない状況
- 地方の自治体では、橋梁の適切な維持管理に必要な専門的な知識と経験を有する職員が、ほぼいない状況

富山市と県、近隣町村の管理橋梁数と担当職員数の比較

	重要橋梁	小規模橋梁	計	橋梁担当職員
富山県	808橋	2,144橋	2,952橋	※
富山市	224橋	約1,980橋	約2,204橋	3人(専任)
A 町	29橋	268橋	297橋	3人(兼務)

※県は市町村と事務内容が単純比較できないため職員数は除外

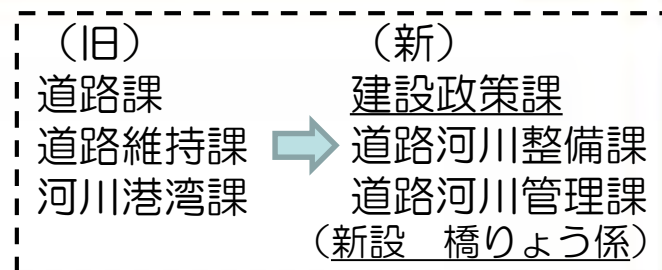
維持管理に必要な橋梁台帳

- 橋梁の設計図書の保存年限は、過去には5年としていたため、既に廃棄されているものが多く、詳細な台帳も整備されていない状況
- 本市では、土木学会の協力を得て、専門家による橋梁点検の精度確認調査を実施し、維持管理上重要な点検や台帳整備のあり方についての指摘を受け、平成25年9月には補正予算で必要な予算を計上し、橋梁台帳の整備に着手している

社会資本の老朽化等に伴う人的・技術的課題への対応

組織の改編(平成24年4月)

- 持続可能な社会資本整備の実現に向け、建設政策を担当する「建設政策課」を新設
- 橋梁の老朽化に対応するため、県内では初めて、維持管理担当課に「橋りょう係」を新設



(技術)指導官の配置(平成24年4月～)

- 熟練職員の技術を伝承するため、再任用制度により「(技術)指導官」を配置し、若手職員に維持管理に必要な技術や、問題解決方法などを助言・指導

建設技術管理監の配置(平成26年4月～)

- 全国初の取組みとして、民間等から、橋梁に関して高度な技術と豊富な経験を有する技術者を「建設技術管理監」として採用予定

身分：特定任期付職員(常勤の一般職)
 資格要件：技術士(鋼構造及びコンクリート)
 任期：3年間
 募集：全国公募

国、県の支援の活用

- 橋梁の点検や補修などにおいて、専門的な技術力がなく、実施体制を構築できない自治体では、国や県による技術力支援が不可欠
- 「富山県建設技術センター」では、市町村の実施する公共工事に関する設計業務や施工管理業務(道路、河川、砂防、下水道)を受託

持続可能な社会資本整備に向けた主な取組み



インフラマネジメント計画の策定とその推進

- 人口減少下における、持続可能な社会資本のあり方について、有識者を交えた「検討懇談会」を設置し検討を開始（平成24年度～）
- 現在、橋梁の長寿命化計画（小規模橋梁）、公園施設の長寿命化計画を策定中
- 事前予防型の維持管理へと転換を進め、ライフサイクルコストを低減するとともに、老朽化対策予算の平準化を図る

市道認定のあり方の見直し

- 将来の維持管理費の増加につながる市道の増加を大幅に抑制するため、開発道路の帰属基準を厳格化することや、国道、県道のバイパス整備に伴う、旧道の市への移管のあり方を見直すなど、市道認定のあり方を見直す

除雪・消雪のあり方の見直し

- 年間の道路の維持管理予算の約半分を占める、除雪関連予算の抑制を図るため、
地域住民との協働体制の構築や、時間帯別除雪の導入による除雪機械の稼働率向上などにより、効率化を進める
- また、シビルミニマムや安全性を担保しつつ、交通量や地域性などに応じて、除雪

レベルの適正化を図っていく