

経済建設委員会記録

1 日 時 令和7年9月29日（月）
午前10時00分 開会
午前10時40分 閉会

2 場 所 第2委員会室

3 出席委員

委員長	黒田 真徳	副委員長	伊藤 謙司
委員	片平 恵美	委員	藤原 雅彦
委員	篠原 茂	委員	伊藤 優子

4 欠席委員

委員 山本 健十郎

5 説明のため出席した者

・建設部

部長	高橋 宣行	総括次長（都市計画課長）	町田 京三
道路課長	亀井 英明	道路課技幹	黒田 雅人

6 委員外議員

なし

7 議会事務局職員出席者

議事課主任 田辺 和之

8 本日の会議に付した事件

所管事務調査

都市計画、公園緑地、道路、橋りょうについて
インフラ設備のマネジメントについて

9 会議の概要

○開会 午前10時00分

●黒田委員長：開会挨拶

○高橋建設部長：挨拶

<説明>

○道路課長：インフラ設備のマネジメントについて説明する。まず、インフラ設備のマネジメント計画について説明する。第六次新居浜市長期総合計画において、アセットマネジメントを推進しており、各施設の個別計画を策定することとしている。基本方針としては、事後保全から予防保全へ転換し計画的な維持管理に努めることで、長寿命化を図り、ライフサイクルコストを縮減することが示されている。道

路課については、舗装、橋梁、横断歩道橋、トンネルについて個別の修繕計画を策定している。

次に、インフラ設備の点検方法及び現状について説明する。まず、道路舗装の現状について。道路の舗装は時間とともに劣化するものであり、道路利用者の安全かつ円滑な通行を確保するためには、適切な維持管理を実施することが必要不可欠となっている。現在、道路課では 1,172 路線、路線延長 539.7 キロメートルの道路を管理しているが、舗装修繕に係る事業費は限られており、老朽化した道路を効率的に修繕していく必要がある。市道の補修すべき路線の状況については、国が示している舗装点検要領に基づき、5 年に 1 回の点検を実施している。点検では道路利用者への影響が大きいと想定される幹線道路など 138.9 キロメートル、全体の 27.7% について路面性状調査を実施し、修繕すべき箇所を把握している。この調査では、路面の亀甲状のひび割れや、タイヤの通るくぼみを表すわだち掘れ、道路の縦断方向に発生する凹凸の度合いの状態を調査し、その状態を 10 点満点で総合評価した指数であるメントナンス・コントロール・インデックスいわゆる MC I で数値化し、老朽化度を把握している。

続いて、令和 3 年度に実施した路面性状調査結果について説明する。点検結果となる MC I の判定は 4 段階に分かれており、MC I 5.1 以上は望ましい管理水準の道路、MC I 4.1 から 5.0 は修繕を行うことが望ましい道路、MC I 3.1 から 4.0 は修繕が必要な道路、MC I 3.0 以下は早急に修繕が必要な道路となる。令和 3 年度の調査結果では MC I 5.1 以上の区間は 43.5 キロメートルで全体の 31.3%、MC I 4.1 から 5.0 の区間は 53.9 キロメートルで全体の 38.8%、MC I 3.1 から 4.1 の区間は 26.4 キロメートルで全体の 19.0%、MC I 3.0 以下の区間は 15.1 キロメートルで全体の 10.9% だった。現状として全体の約 30% が舗装の修繕が必要である区間となっている。

次に、橋梁の現状について説明する。橋梁については平成 26 年に国からの通達により、橋長が 20 メートル以上の橋梁については、5 年に 1 度の法定点検が義務付けられた。現在、道路課が管理する市道上の 352 橋について、点検を実施し、補修すべき橋梁を把握している。

橋梁点検の結果については、令和 6 年度末の点検結果において、橋梁の健全度を 4 段階に分けて判定している。判定区分Ⅰは健全な橋梁で 8 橋、判定区分Ⅱは予防保全段階の状態で、構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい橋梁で 267 橋、早期措置段階の評価となる判定区分Ⅲは 77 橋で 5 年以内の措置が必要な橋梁となる。緊急措置段階の判定区分Ⅳの橋梁はなかった。現在は判定区分Ⅲの 77 橋を補修しており、そのうち 46 橋の補修、更新が完了している。

次に、資料の架橋年代別橋梁点検結果のグラフから説明する。架橋の年代別では老朽橋の目安とされる建設から 50 年以上経過している橋梁は 174 橋あり、全橋梁の 50% となっている。そのうち、判定区分Ⅲの橋梁は 59 橋あり、判定区分Ⅲの 77 橋うち、約 77% が 50 年以上経過した橋りょうとなる。

次に、カーブミラーの現状について説明する。カーブミラーについては、令和 4 年 12 月に支柱の根本の腐食による倒壊が発生し、市内のカーブミラーの緊急点検を実施した。この点検の結果、331 基の老朽化したカーブミラーを確認しており、特に腐食等により老朽化が進行したものから更新を行っていたが、令和 6 年 5 月に点検で老朽化していたカーブミラーが倒壊し、人身事故が発生した。この事故後、再度老朽化を把握済みの 316 基の点検を実施し、点検結果から令和 6 年度中に 101 基の更新、撤去を行っている。令和 7 年度は 50 基の更新を予定しており、現在 13 基が対応済みである。今後のカーブミラー維持管理については、5 年に 1 回の点検を実施することとしている。点検方法としては、柱脚部、支柱上部、ミラー取り付け部ごとに外観目視点検の結果から、必要に応じて路面境界部の掘削による目視調査や超音波探傷試験による残存板厚調査を実施したいと考えている。点検記録や補修履歴等を記録することで適切な維持管理に努める。また、カーブミラーやガードレールなどの小規模付属物

については効率的に維持管理ができるように、デジタル技術の導入についても検討したいと考えている。

次に、維持管理費の変遷及び見込みについて説明する。まず、道路舗装における老朽化対策の実施と今後の見込みについて、資料の舗装（更新）状況のグラフで説明する。令和3年度から令和6年度における舗装の老朽化対策事業費の実績として、路面性状調査結果などから選定した路線等の舗装更新費である更新工事費については、舗装工事だけに特化した道路緊急舗装等事業が事業化されているため、4年間平均で約1億2,400万円の舗装更新を実施している。主に生活道路における小規模な舗装更新費である更新修繕費については、令和3年度から令和6年度の平均で約2,100万円の舗装更新を実施している。整備延長としては、更新工事費と更新修繕費を合わせて年間約3キロメートルから4キロメートルの補修更新を実施している。現在、2車線道路等においては、路面性状調査結果から、防災・安全交付金を活用した舗装更新工事を実施しており、生活道路については、老朽化が進行した路線から対応している。今後の事業費の見込みについては、事業費は減少傾向であることから、令和5年度から活用している防災・安全交付金を今後も積極的に要望することにより、事業費の確保を図るとともに、5年サイクルで実施する路面性状調査による点検結果を基に計画的な修繕を行い、舗装の長寿命化や舗装の維持管理費のトータルコストの縮減を図りたいと考えている。

次に、橋梁における老朽化対策及び耐震補強対策の現状と今後の見込みについて説明する。資料の橋梁補修状況のグラフから説明する。令和3年度から令和6年度における橋梁の老朽化及び耐震補強対策の実績として、橋梁点検費、補修設計費、補修工事費から説明する。令和2年度からは、これまでの防災・安全交付金の補助に加えて道路メンテナンス事業費補助制度を活用し、橋梁点検で判明した判定区分Ⅲの補修等に取り組んでいる。令和4年度からは令和2年度から実施している補修設計等に基づいた工事に取りかかっているため、工事費が大きくなっている。今後の橋梁における長期的な維持費の見込みについては、現在は予防保全に移行するために老朽化している橋梁の補修をしている段階であり工事費が高額となっているが、メンテナンスサイクルの確立ができればトータルコストの縮減が図られると考えている。

次に、今後の維持管理に向けた取組、包括的民間委託について説明する。道路課で管理する市道は約540キロメートルあり、膨大なインフラの老朽化が進んでいるが、人件費や資材費の高騰による維持管理費の増大、修繕時期の集中、人口減少・高齢化に伴う人材不足、予算制約などからインフラの機能維持や安全性が低下する恐れがある状況となってきている。インフラの健全性を長期にわたって維持し、限られた人材、予算の中で膨大なインフラを適切に維持管理するためには、施設に不具合が生じてから対策する事後保全から不具合が生じる前に対策を実施する予防保全への移行により、今後増加が見込まれる維持管理費の縮減に向けて維持管理業務の効率化を図る必要があると考えている。また、インフラの点検や診断において新技術を導入することによる業務の効率化も必要と考えている。このような課題の解決策の一つとして、包括的民間委託導入の検討が必要と考えている。導入効果としては、インフラに関する維持管理等の業務を包括的に民間事業者に委託することにより、民間事業者のノウハウを活用しながら維持管理業務の質を維持した上で、業務効率を向上させることが挙げられる。本市の道路施設における包括的民間委託の導入に向けた取組については、現在導入の可能性についての調査段階であり、包括委託をする目的や現状把握と課題抽出、それに応じた包括的民間委託の内容について検討している。今年度においてはサウンディング型市場調査を実施する予定としているが、この調査において導入対象範囲、受注体制等について民間事業者と幅広く意見交換し、事業に対する様々なアイデアや意見を把握したいと考えている。

以上でインフラ設備のマネジメントについての説明を終了する。

< 質 疑 >

●委員：新技術の導入について、具体的に教えてほしい。

○道路課長：例えば、橋梁点検の際にドローンを使用することや、スマートホンなどで簡単に損傷報告ができるような仕組みなどがある。

●委員：サウンディング型市場調査とはどのようなものなのか。

○道路課長：民間事業者と一緒に幅広く意見交換する予定のものとなっている。

○建設部総括次長（都市計画課長）：プラットフォームがあるので、現在愛媛県内では愛媛銀行や伊予銀行がそういったプラットフォームを作っているが、本市が包括的民間委託をしたいといったことを団体に上げると、団体から各業者に情報を共有し、興味がある事業者がその話を聞きに来る。広く民間事業者に新居浜市がしたいことを知らせることができ、民間事業者からアドバイスをもらい、その反応を見ながら包括的民間委託が可能かを判断することができる。

●委員：市外の業者もサウンディング型市場調査に参加することもあるのか。

○建設部総括次長（都市計画課長）：可能性としてはある。

●委員：何社くらいになりそうなのか。

○建設部総括次長（都市計画課長）：広く意見を求めるが、それに何社が手を挙げてくれるかはこれから話になる。

●委員：プラットフォームを作っている団体を介してという話だったが、市が直接民間事業者と話はできないのか。

○建設部総括次長（都市計画課長）：どこに声をかけるかといったことなどを判断する窓口、話し合いをする場、プラットフォームを銀行などが持っており、広く声をかけることができる。話自体は直接民間事業者と行う。

●副委員長：民間委託するメリットはどこにあるのか。

○建設部長：民間委託をする主なメリットは人員的な面での効率化だと思う。道路関係の情報の集約から工事などの実施する部分を民間に任せることで職員の負担は削減され、サービスの効率化は可能だが、事業費の削減にはつながりにくいと考える。

●委員：国土交通省からの指導があるのか。

○建設部長：全国的な技術職不足などの背景から国土交通省からは手引きが出ており、可能な部分は民間委託することが推奨されている。

●委員：民間委託することで市職員の技術力が落ちるのではないか。

○建設部長：業者に全てを任せてしまうことには危ない部分があると思う。技術者が関わらないと技術力が落ちてしまうことは考えられるため、他市の手法を調査している。できる限り少ない人材で効率的に業務に取り組むことが一つの目的でもあり、民間委託することで技術職員が不要になるわけではなく、その中で技術力をどのように維持するのが課題である。

●委員：民間委託後に事故が発生した場合、責任の所在は市になるのか。

○建設部長：委託する際にリスク管理として協議は行うことになると思う。具体的には業者による明らかな施工不良、事故等が発生した場合は業者の負担割合が大きくなり、そもそも維持管理の状態が問われる事故であれば市に責任が大きくなると思う。その辺りはケース・バイ・ケースになると想え、他市でもそのことについては細かく決めているのではないかと思われる。

●委員：市道の総延長は 539.7 キロメートルとのことだが、新しく国道 11 号新居浜バイパスができたことによって一部が県道に移管された。県道ができることによって市道に移管されるということもあるが、昨年度はどの程度あったのか。

○道路課長：昨年度は国道 11 号バイパスに伴い、新しく県道ができたことにより、旧県道が市道となつた。

●委員：同様に県道から市道へ移管された場合に、橋梁の点検や更新の費用が増えることも考えられるが、その際の補助金についてはどのようになるのか。

○道路課長：昨年度のケースについては橋を補修した上で移管するように依頼していた。

●副委員長：県道から市道への移管は断れないものなのかな。

○建設部長：断れないわけではないが、過去にそういう事例はない。移管協議を行い、同意して移管する流れとなる。その際には健全な状態にした後に移管するように協議し、移管後の維持管理は市で行う。

●委員：カーブミラー設置については毎年何件程の要望があるのか。

○道路課長：約 20 件から 30 件の要望がある。

●委員：その要望に対してどの程度対応できているのか。

○道路課長：次年度には全てに対応できている状況である。

○ 閉会 午前 10 時 40 分