

国土交通省
大臣官房審議官(総合政策担当)
本東 信 殿

命と暮らしを守るインフラ充実のため
自治体管理 道路橋図面等の
インフラ情報再整備事業の政策提言

2013年9月25日
社団法人日本画像情報マネジメント協会(JIIMA)
理事長 高橋通彦

自由民主党の政権公約である「命と暮らしを守るインフラ充実」や「国土強靱化」に繋がる課題として、我々社団法人日本画像情報マネジメント協会(JIIMA)は自治体が管理している道路橋について、工事竣工図面や維持管理関連の文書・画像記録を、国土交通省が管理する「全国道路橋データベースシステム」に一元的に入力する「インフラ情報再整備事業」の政策提言を申し上げます。

対象資料は、自治体のインフラ施設管理部門に保存されている道路橋関連の図面・紙文書・写真・ビデオ画像・電子媒体など多様であり、これを一元的に電子化して入力する財源については、社会資本整備総合交付金や緊急雇用促進関係の予算使途に「自治体管理のインフラ関連情報の再整備事業」を追加されることを提案致します。

* 日本画像情報マネジメント協会(JIIMA)
55年の長きにわたり文書情報マネジメントの普及啓発に努めてきた国内唯一の公認団体。
本年10月より「公益社団法人 日本文書情報マネジメント協会(JIIMA)」(公益認定済み)

* 文書情報マネジメント
電子的に作成または取得した全ての情報(コンテンツ)を対象とする文書管理。組織の業務を円滑にするため、文書情報の作成・取得段階から、保管・保存・再利用・廃棄までのライフサイクル全体を通じて、確実かつ効率的に管理するための手段として、構造化データ、非構造化データを問わず、ハード・ソフト・コンテンツを機能的に組み合わせ、目的に応じて文書情報を有効に活用することをいう。

1. 笹子トンネル事故と文書情報マネジメントの課題

日本国内の橋梁、トンネル、公共施設等の社会資本の老朽化がすすんでいることは、いまさら指摘する必要もないであろう。昨年12月に発生した中央自動車道の笹子トンネル天井板落下事故について、本年6月18日に発表された国土交通省「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会報告書」では、事故発生要因として①設計に係る問題、②材料製品に係る問題、③工事施行に係る問題に加えて、④点検方法・点検実施体制に係る事項として、文書情報マネジメントの課題が、以下の通り厳しく指摘されている。

[笹子トンネル事故 文書情報マネジメントの課題と今後のあり方] *

- ① 膨大な数の補修履歴の保存体制が不備であったこと。
- ② 工事関係書類についても本来保存されるべき場所とは異なる場所から見つかる等、個々の施工や点検、維持管理に得られた情報が点検計画などの維持管理に適切に反映できていなかったこと。
- ③ 工事関係書類が速やかに見つけ出せる状態で保存されていなかったことは、かかる事故原因の調査において、少なからず支障を来した。供用後に道路構造物に不具合が生じることも想定し、維持管理履歴や補修履歴を管理することが重要であることを付記する。
- ④ 設計で想定した性能を実現させるための前提として、施工過程が確認できるように施工管理・品質検査記録や竣工図を供用期間中保存し、点検・補修補強等の維持管理に反映できるような仕組みを構築し、マネジメントを行うべきである。
- ⑤ 補修補強を実施した場合についても、その背景に関する記録や竣工図等を供用期間中保存し、その後の点検や補修補強などの維持管理に反映できるような仕組みを構築し、マネジメントを行うべきである。
- ⑥ **まとめ**
「今回の教訓として、各種情報の組織内での共有・継承の重要性が上げられる。(中略) 補修補強履歴等が確実に記録・保存される仕組みの構築やマネジメントの実施が重要である。」

* 国土交通省「トンネル天井版の落下事故に関する調査・検討委員会 報告書」
平成25年6月18日公表

今回のトンネル事故のように、地震発生時ではなくても損壊が起こるということは、今後発生が想定される大規模震災*においては、老朽化した社会インフラの被害をいっそう増幅させる危険が高いことを意味しており、早急な対策が必要な状況であるといえるだろう。

* 中央防災会議によればM8クラスの東海地震と、M7クラスの首都直下地震は「いつ発生してもおかしくない」とされている。また東南海・南海地震は「今世紀前半での発生が懸念される」としている。東海・東南海・南海が連動する南海トラフ巨大地震については「予測困難」とされている。

2. トンネルより橋が危険

国は、社会資本整備重点計画法等にもとづき、社会資本の効率的・計画的な維持管理を推進するように指導しているが、必ずしも徹底されているとはいえない状況である。

我々JIIMA 政策提言プロジェクトでは、文書情報マネジメントの視点から社会インフラの老朽化対策の優先順位について、専門家にヒアリングを重ねたところ、トンネルよりもむしろ道路橋梁(以下「道路橋」)の危険性が高く、維持管理も困難*、加えて文書情報マネジメントの課題も大きい社会インフラであることが判明した。

一般的に道路橋は、交通集中箇所となり日常点検は目視点検*が中心とならざるを得ず、しかも崩落した場合の被害は甚大となる可能性が高い。特に我が国の場合は、昭和30年代の高度成長期に道路渋滞解消のために、大量の道路橋が建設され、大型車両が24時間連続走行する等で設計時の想定荷重を超えるため補強に補強を重ねる道路橋は、珍しくないと言われている。

* 道路橋の目視点検: 国交省は「近接目視点検」を指導しているが、現実的には交通集中下で「双眼鏡による目視点検」を行わざるを得ない等、維持管理には困難を伴う。

[道路橋の事故例]

○2007年(H19)6月20日 木曾川大橋(国直轄国道の橋梁)

建設44年目で、上り線の橋梁の鉄骨支柱の一部に破断が見つかる。翌日より緊急修復工事開始。破断箇所は、ジャッキアップにより隙間を縮め復旧。また併せて補強工事を実施。専門家によれば、後に発生したミシシッピー川橋と同じ鉄骨支柱の破断であり、崩落しなかったのが奇跡のような(関係者間では)大事故とされている。

○2007年(H19)8月1日 米国ミネアポリス高速道路 ミシシッピー川橋

建設40年後に突然崩落、朝のラッシュ時間であり60台の車が転落し9人が死亡、4人行方不明、100人以上が負傷する大惨事となった。以降わが国でも道路橋の保守点検の重要性が再認識された。

○2011年(H23)3月11日 鹿行大橋(茨城県管理国道の橋梁)

建設43年目にして東日本大震災で橋梁の一部が崩落。翌日、水没車両1台が発見され、1名の死亡が確認された。なお、他に近辺で崩落した橋はない。大震災の関連被害とされているが、「耐震点検が不十分であった」と指摘する専門家の声もある。

残念ながら、大規模震災がいつ起こってもおかしくないと言われる我が国の状況では、道路橋の老朽化の実態把握が急がれるが、それには文書情報マネジメントの別の大きな課題があることが判明した。

3. 橋の老朽化の実態がわからない——文書情報マネジメントの課題

道路橋の崩落事故のリスクは、老朽化により高まってくると想定されるが、我が国の場合は、橋長が2m以上の道路橋 約 70 万橋*の内、建設年度すら不明の橋が43%も存在するため、「橋の老朽化の実態が、そもそも解らない」とう事実を指摘しておきたい。

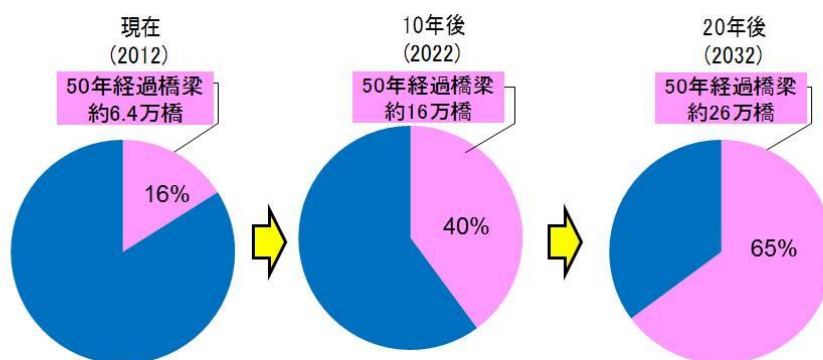
* 橋長が2m以上の道路橋総数 678,460 橋、内 651,320 橋(96%)は自治体管理(2008 年)

[道路橋の老朽化の実態]

国交省の調査では、建設後 50 年を超えた道路橋(2m以上)は、現在は約 2 割であるが、10 年後には約 4 割、20 年後には約 7 割に増加すると報告されている。

道路橋梁の高齢化の現状(2)

■ 建設後50年を超えた橋梁(2m以上)の割合は、現在は約2割であるが、10年後には約4割、20年後には約7割へと増加。



※国土交通省調べ(平成24年4月1日現在) 建設年度不明橋梁を除く

3

しかし道路橋 約 70 万橋の内、都道府県・政令市の管理橋で約 5 万橋、市町村の管理橋で約 25 万橋、合計約 30 万橋もの道路橋の建設年度が不明*とされている。主に2m~15mスパンの小規模橋が大部分を占めるらしいが、国民の税金で建設された道路橋の43%もが「建設年度すらわからない」事実は、文書情報マネジメントが機能していない証明と言えるであろう。

* 国交省 「道路構造物の適切な管理のための基準類のあり方と調査の背景」 2頁
平成25年1月28日 社会資本整備審議会 道路文化会 提出資料3

建設年度不明の約 30 万橋は、おそらく記録も存在しない古い道路橋であろうから、これらを 50 年経過とみなして加算した場合、現在(2012 年)でも過半(51%)の橋が建設 50 歳以上の老朽橋、10 年後には 65%が 50 歳以上となり、老朽化のピッチは 10 年も早まることを示している。いずれにしても、この分野の自治体の文書情報マネジメントが機能していないため、正確な道路橋の老朽化の実態は、国交省でも把握できていないものと思われる。

4. 自治体の道路橋管理は不充分

道路管理者別に、橋の管理状況を調べたところ、国の中枢ともいえる国交省の直轄国道や高速道路ではリソース(予算、人員)面での制約により、充分とは言えないまでも、2004年(H16)年度よりすべての橋梁(2m以上)について、予防的な修繕管理*を開始、高速道路でも2005年(H17)の民営化以降、全ての橋梁について、予防的な修繕管理*が行われている。

* 予防的な修繕管理: 5年毎に定期点検を行い長寿命化修繕計画を見直し、予防的な修繕を実施して、橋自体の安全維持と長寿命化を図っている。

しかしながら、全国橋梁の68%を占める市町村管理の道路橋;約48万橋については、前項で指摘した通り約30万橋(63%)が建設年度すら不明であるほか、通行止めや通行規制を行う橋梁が毎年増加する等、損傷・劣化対策が老朽化の進行を食い止められていない、厳しい状態にあると言わざるを得ない。

[自治体が管理する橋梁(2m以上)の通行規制] *

平成23年4月 通行止め; 213橋、通行規制; 1,658橋、合計 1,874橋

平成23年4月 通行止め; 326橋、通行規制; 1,686橋、合計 2,012橋

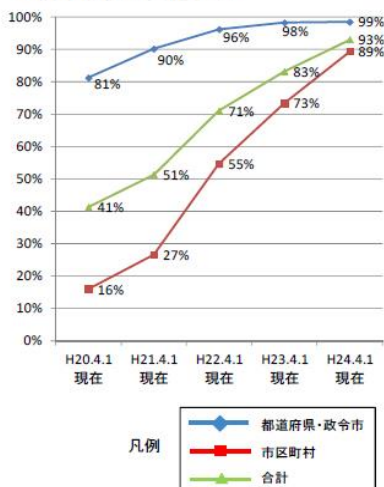
* 国交省「道路構造物の適切な管理のための基準類のあり方と調査の背景」4頁

予防的な修繕管理対策も、15m以上の道路橋を対象とすれば都道府県や政令指定都市管理橋のほとんどが策定されたが、市区町村は51%に留まっている。まして2m~15mスパンの小規模橋の予防的な修繕管理対策は、ほとんど行われていないのではないかと心配な状況である。

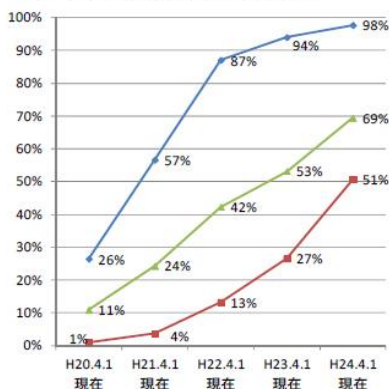
地方公共団体の橋梁点検・長寿命化修繕計画策定状況

・地方公共団体における橋梁点検の実施や長寿命化修繕計画の策定については、都道府県、政令市においては取り組みが進んでいるが、市区町村における取り組みは遅れている状況

◆橋梁点検の実施状況



◆長寿命化修繕計画の策定状況



※橋梁15m以上の橋梁を対象
 ※点検率 = 過去5年に点検を実施した橋梁数 / 管理橋梁数
 ※計画策定率 = 計画策定橋梁数 / 管理橋梁数
 ※岩手県陸前高田市他14市町村は調査実施困難なためH22.4時点の数値

* 国交省 道路・防災課 道路保全企画室 公表資料

5. 自治体の橋梁図面の管理実態や保存期間には課題が山積

このように自治体が管理する道路橋の管理水準が低下している原因の一つに、文書情報マネジメントの課題が浮かび上がってきた。行政文書の保存期間の問題である。

公文書管理法では、各省庁は文書管理規則に則って全ての行政文書*を「行政文書ファイル管理簿」データベースに記載し、文書毎に作成(取得)時期、保存期間、保存期間満了時期、媒体種別、保存場所、管理担当課・係を明記することになっている。また保存期間(通常は30年～3年)が満了した後の文書の措置については、保存期間の延長措置、又は歴史的公文書については国立公文書館等へ移管して永久保存、その他は廃棄されることになっている。

自治体の行政文書については、公文書管理法は直接適応されないが、同法の趣旨に則り「努力する義務」が課せられている。

*行政文書:行政機関の職員が職務上作成し、又は取得した文書、図画及び電磁的記録で、当該行政機関の職員が組織的に用いるものとして、当該行政機関が保有している文書。

従って、道路橋については管理者である自治体は、企画検討段階から工事竣工に至るまでの一連の記録や施工者から取得した図面資料、その後の維持管理に伴って発生した書類を、行政文書として適切に保存管理しなければならない。

しかし、JIIMA がヒアリングした行政の現場の文書管理の実態は、公文書管理法の理念理想とは、およそかけ離れたものであった。

【JIIMA がヒアリングした際の或るコメント】

「維持管理のための行政文書としては、上司から『保管期限は10年であるが、捨てることは出来ないのので保存しておくよう』口頭で指示され、自分も部下に引継いできた。『10年保存』と決めるのは保身のためでもある。過去の失敗が明らかになったり比較検討されては堪らないので、保存期限を設ける。以降は建前として『不存在』だが、橋が使われている限り、実際はこの事務所のどこかに図面類は置いてあり、必要になれば利用していると思う。」

このようなケースを文書情報マネジメントの視点から見た場合、最悪の管理不在状態と言える。現場裁量で処分されたり、意図せず廃棄される恐れがあり、ガバナンスの点からも看過することは出来ない。笹子トンネル事故報告書では「工事関係書類についても本来保存されるべき場所とは異なる場所から見つかる」、「工事関係書類が速やかに見つけ出せる状態で保存されていなかった」等の課題が指摘されたが、時間を要したものの資料を発見することは出来た。しかし廃棄された場合は、もはや取り返しがつかないのである。

そこで自治体が行政文書管理規程で橋梁竣工図面等の保存期限をどのように定めているのか、JIIMA で自治体ホームページの文書管理規程をサンプル調査したところ、「10年保存」としている団体が少なからずあることが判明した。

【工事図面関係の保存期間を10年前後としている自治体例】（JIIMA 調査）

【埼玉県】

さいたま市	都市計画道路整備状況	10年
さいたま市	橋梁架換工事報告書	30年
八潮市	道路橋梁に関する重要文書は永年、調査資料は5年	
八潮市	工事等設計書、請負契約書、工事記録(写真等)は10年	
和光市	原簿、台帳及び図面等で「特に重要」永年、「重要」は10年	

【東京都】

国分寺市	工事設計書及び命令書並びに検査書は10年	
東大和市	予定価格 10 百万円以上の工事に関するものは10年	

【岐阜県】

本巣市	工事の設計書その他工事に関する文書で重要なもの	10年
美濃加茂市	工事の施行に関する文書で特に重要;永年、重要;10年、他は5年	
飛騨市	工事の設計書その他工事に関する文書で重要なもの	10年

【三重県】

尾鷲市	工事関係の重要な文書	10年
亀山市	特に重要な工事関係	永年、重要な工事関係は10年

【鹿児島県】

県の出先土木事務所	工事関係文書の保存期間	10年
日置市	重要な事業の計画及び実施に関する文書	10年

* JIIMA による自治体ヒアリング(訪問)調査(平成25年6月、38団体)では、5年保存が3団体、10年保存が5団体であった。

* 総務省の道路橋設計図書 保存年限調査(平成 20 年、33 団体)では、5年~10年とする自治体; 3道府県、3政令市、7市町村、合計 13 団体
30年 とする自治体; 1道府県、1政令市、2市町村、合計 4 団体

なお法律で作成保存が義務化されている「道路台帳」*に橋梁管理に必要な情報は登録されているのではないかとヒアリング調査を行ったが、橋梁部分については起点から終点までの完成平面図としては道路台帳に含まれるが、「橋梁台帳」として別に調製と保管、閲覧を義務づけられているわけではない。そもそも道路台帳は主に資産管理目的で維持管理目的ではないので、橋梁の構造関係までの情報は記載されないことが解った。

* 道路台帳; 道路法28条で道路管理者である公務員が調製と保管、閲覧を義務づけられた公正証書であり永年保管が基本。自治体の 41%が電磁的に、59%が紙で調製・保管している。

以上から、**重要な社会インフラである道路橋の 96%を占める自治体管理橋に関する維持管理・事故防止のための文書情報マネジメントの現状は、極めて課題の多い実態**であることが明らかとなった。

6. 国の「道路橋データベース」には自治体も利用可能

前項4で述べた通り、国の直轄国道は橋梁を含めて、予防的な安全管理の観点から電子化を進めており、2006年(H18)以降は工事終了時に建設会社から電子データによる「工事完成図」*の提出を求めている。

* 工事完成図＝完成平面図＋完成縦断図＋道路施設基本データ(工事施設帳票)

その仕様は「同作成要綱」により細部が決められており、当然 橋梁やトンネルも含まれている。工事のたびに電子データを更新することで、維持管理専用のデータベースに蓄積される道路範囲が拡大し、整備更新もされていく仕組みになっており、現在は直轄国道に係るデータベース整備率は概ね 50%近くに達している。加えて特に道路橋については国交省が2年前から「全国道路橋データベースシステム」を開発し、運用を開始している。このシステムの特徴は、国の直轄国道だけではなく、自治体管理橋も対象として、その効率的な維持・管理等に資することを目的に作られたものであり、全道路管理者が利用可能なシステムであることである。閉鎖的な縦割り運用が批判される行政情報システムの中で、財政難の自治体が独自にシステム構築を行う必要がなく、中央のシステムを無償で利活用できることは、画期的であるといえる。

[全国道路橋データベースシステムの特徴]

- ①全国の道路橋(2m以上)を対象
⇒国のみでなく、自治体等も登録・利用可能
- ②橋梁に関する情報を一元管理
⇒橋梁諸元情報の他、竣工図、点検結果(含写真)、補修補強情報等
- ③データの登録・修正が容易
⇒職員自らデータの登録・修正が可能、専門知識が不要
- ④利用者のPC環境に影響を受けない
⇒Webブラウザで全ての操作が可能、MacやAndroid端末でも閲覧可能
- ⑤データ以外の図面や写真情報はPDFファイルで登録
⇒一般図面、詳細図面、写真、カルテ、損傷図、補修・補強図等

具体的な閲覧画面のイメージは、次頁を参考願いたいですが、問題は道路橋データベースシステムを利用している自治体が、平成24年度でわずか5団体に留まり、今後の参加を表明した自治体数も54団体に過ぎない点である。これでは全国1470団体の内、わずか4%に過ぎない。

* 国交省「道路構造物の適切な管理のための基準類のあり方と調査の背景」21頁
JIIMAが行った38団体のヒアリング調査*でも、道路橋データベースシステムの存在自体を「知らない」と答えた団体が50%も占めており、道路管理現場の関心は決して高くないと指摘せざるを得ない。

* 調査結果の集計表は別紙1 参考
13頁に調査結果を添付

[全国道路橋 DB システムの橋梁諸元データ画面 サンプル]

橋梁諸元データ

全国道路橋データベースシステム
橋梁データ表示

管理基本情報

橋梁諸元

建設諸元

交差

上部工

下部工

クリックすると、一般図等が表示
〔PDFファイル〕で登録

- 管理基本情報：所在地、路線などの管理上基本となる情報
- 橋梁諸元：完成年や橋長、径間数などの諸元情報
- 幅員：車線数や車道幅などの幅員構成
- 建設諸元：工費や設計・施工会社に関する情報
- 交差：交差物（河川・道路・鉄道等）の情報
- 上部工：上部工形式や落橋防止システム等の情報
- 下部工：下部工形式や基礎工形式の情報

これら情報は、検索・集計・分析などに活用するため
数値・文字データとしてデータベースに登録

11



橋梁諸元データ

橋梁一般図

写真

カルテ

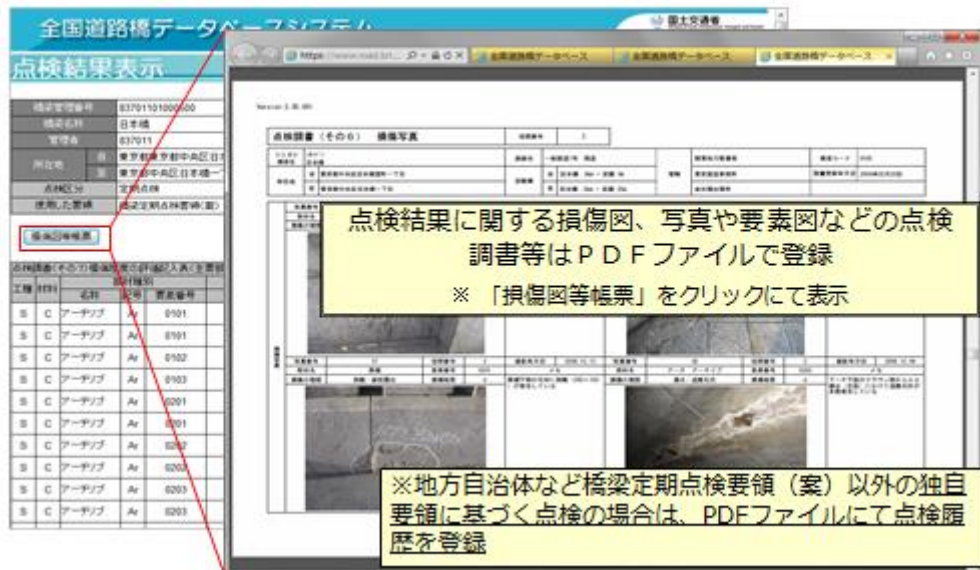
「橋梁一般図」「写真」「カルテ」のボタンをクリックするとPDFファイルが別画面で表示

ファイルの「保存」「印刷」が可能
(本画面はIE9)

12

[全国道路橋 DB システムの点検・履歴データ画面 サンプル]

点検履歴データ



14

一部の先進的な自治体では、維持管理データベースシステムを独自に開発し、現場の点検、補修作業に役立てているところもある。

* JIIMAによる自治体ヒアリング(訪問)調査(平成25年6月~7月、38団体)では、「電子化しGISで管理している」と回答した団体は19%であった。

しかしながら、大部分の中小規模の自治体では、財源面や専門人材面での課題から、独自には有効な対策が立案できないと想定される。したがって、既存の情報インフラである「全国道路橋データベースシステム」は、各自治体のニーズを100%満足することは出来ないにしても*、無償ですぐに利活用可能である以上、自治体側の課題であるリソース(予算、人員)面での対策の優先順位を上げて、管理責任を担う橋梁のデータベースの構築を行う事が、必要であると思われる。

* 例えば道路橋点検記録には、VTR動画記録もあるが現在は対応できていない。
また道路管理者ごとに異なる点検要項でデータが作成されているため、フォーマットのマッチングがスムーズに出来ない等の技術的な課題もある。

これによって道路橋については、利用され続ける全期間に渡って、維持管理のために必要となる工事完成図から最新の点検修繕記録までの全記録を、一元的に利活用できる状態として、文書情報マネジメントを継続し続けることができるのである。

7. 自治体の道路管理部門 ヒアリング調査結果

JIIMA では平成25年 6 月～7月に、北海道から福岡に至る自治体 38 団体の道路管理部門を訪問調査し、インフラ関係の資料保存実態や道路橋データベースシステムへの関心度などを訪問調査した。

* 調査先;政令指定都市;2 団体、市;22 団体、町;13 団体、村;1 団体、合計 38 団体

[主な調査結果]

- ① ほとんどの自治体では工事請負企業から提出された工事完成図書や点検記録類を、キャビネットや文書保存箱に格納したままの状態での保存している。
- ② 文書管理規定上の保存期間は
5 年;3 団体、10 年;5 団体、25 年;1 団体、30 年;2 団体、永年;28 団体
施設の重要度によって、保存期間を 5 年～永年とする団体もある。
- ③ しかしすべての道路管理部門は、「保存期限を過ぎても現場管理で継続保存している」と回答。
- ④ 道路橋関連の保存図面の記録媒体については、82%が紙図面で保存。
紙で保存;31 団体、紙と電子を併用保存;5 団体、電子データ保存;2 団体
- ⑤ 各団体で管理している橋梁数と保存図面量には、ばらつきが大きい。
250 橋/5 箱*、267 橋/2 箱、134 橋/2 箱、1134 橋/100 箱、
81 橋/3 箱、164 橋/10 箱、132 橋/10 箱
* 箱;書類保存箱=2500 頁/A4 換算
- ⑥ 国交省の「道路橋データベース」について、
知っている;18 団体→利用中;2 団体、利用検討中;4 団体、未利用;12 団体
* 利用中・利用検討中の団体は、いずれも橋梁図面の記録も予定している。
知らない ;19 団体、50%の自治体が「存在を知らない」と回答した。

* 調査結果の集計表は別紙1 参考

8. 自治体の道路橋情報の再整備費用・新規雇用者の試算

自治体が保有する道路橋インフラ関係の文書保存量については、調査データがないため、JIIMA で上記ヒアリング調査を行って、管理橋梁数と保存文書量との関係を調査した。

その結果、信頼できる回答を得た団体に絞っても、1 橋梁あたり最大 220 頁～最少 19 頁と、バラつきの多い結果となった。これは団体ごとに橋梁管理要項が異なっていたり、未整理書類の混在等が含まれるためと思われる。

* 1 橋梁あたり文書保存量の調査結果

19 頁、37 頁、50 頁、92 頁、152 頁、189 頁、220 頁

平均して 1 橋梁 100 頁とした場合、自治体管理 651 千橋の電子化対象資料数は全国総計 6,513 万頁となり、全国 1470 団体平均では平均 4.5 万頁と試算される。

JIIIMA 会員企業での書類電子化の実績から考察すると、目録データの作成、紙文書のスキャナー処理、電子化されている媒体のフォーマット変換などのインフラ情報再整備事業のためには、文書情報管理士*の指導の下で、道路橋関係の保存書類を1自治体当たり平均4.5万頁で再整備業務を行った場合、3~5名で4ヶ月間、概算約5百万円必要である。

* 文書情報管理士；組織で取り扱う書類、帳票類、伝票類、技術資料、図面などをコンピュータの画面で見ることができるようするためにスキャニングしたり、また大量の書類を効率よく安全に長期保管するためにマイクロフィルムに撮影したりするための技術を取得するためのJIIIMA認定資格。2013年3月末で累計9562人が資格を取得。

[道路橋インフラ情報の電子化再整備事業の規模と効果の試算]

全国1470団体で道路橋インフラ情報の電子化再整備業務を実施した場合、全約6,513万頁の作業に必要な財源は概算約74億円と試算され、約18,000人~29,000人/月の雇用創出も可能である。

平成22年度から創設された国土交通省の社会資本整備総合交付金(平成24年度補正予算では549,764百万円)は、自治体でのハードの整備事業だけでなく、ハード事業と一体的に行うソフト事業にも適応される防災・安全交付金であるので、本交付金を利用した道路橋インフラ情報の電子化再整備事業の全国自治体での実施促進を、強くお願い致したい。

*** 社会資本整備総合交付金**

国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度に創設。地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、目標実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業を総合的・一体的に支援。平成24年度補正予算では549,764百万円

9. その他 自治体のインフラ関係管理台帳の再整備事業にも適応を

道路台帳は、未だに 60%弱の自治体でデジタル化が未実施であり、紙の台帳が使われている。その他、紙の台帳が使用され続けているインフラ関係台帳としては農道台帳 95%、林道台帳 96%、河川現況台帳 96%、都市公園台帳 88%、上水道台帳 51%、公共下水道台帳 47%、公有財産台帳 67%、いずれも未だに紙の台帳で管理されている実態がある。

*「自治体管理資産のデジタル化状況」(総務省発表) 別紙5参考

国が主導して電子化を進めている住民基本台帳が 100%、戸籍情報が 80%も電子化済みであることに比べて、自治体管理のインフラ関係台帳の電子化は大幅に遅れているので、この用途にも社会資本整備総合交付金の適応を可能とされることを、切望するものである。

【インフラ関係の再整備事業を、公文書管理の視点から強化する取組みを】

平成 23 年 4 月に施行された公文書管理法は、文書の作成から廃棄、国立公文書館への移管・廃棄、歴史的価値ある公文書の利用まで現用・非現用公文書を包括的に管理するルールを定めたものであると同時に、公務員が公文書の記録保管と重要性の意味を認識するものである。その目的は、(第 1 条)「公文書等が、健全な民主主義の根幹を支える国民共有の知的財産として、主権者である国民が主体的に利用し得るものであることをかんがみ・・・(中略)適切な保存及び利用等を図り、(中略)諸活動を現在及び将来の国民に説明する責務が全うされるようにすること」であるとし、具体的には、決められた統ルール(第 10 条)の下に、文書を作成・保管(第 5 条)し、レコードスケジュール(第 5 条)に基づき廃棄・移管義務処置を行い、歴史的に価値ある文書を保存することになる。さらにコンプライアンスの確保、外部有識者の知見の利用(第 28 条)や総理大臣への報告(第 9 条)や同意なくしては規則の変更も廃棄(第 8 条)もできない、としている。

この法律の適応については、自治体は努力義務とされているが、今回のインフラ情報再整備事業の提言は、まさに公文書の確実な記録と利活用の推進でもある。インフラ情報の記録の中には、自治体の政策決定プロセスをも含まれているはずである。したがって単なるインフラ情報に限定せず現在の視点でなく、将来の視点で公文書記録の再整備をする事業の一つでもある。特に合併による集積された公文書がそのまま放置され、町の歴史が評価・選別されず、未来に繋ぐ記録として保存管理されていない実態を憂慮している自治体も存在する。

JIIIMAでは、今後インフラ情報にとどまらず更なる自治体の「公文書記録管理の充実」について政策提言を行ってゆきたい。

以上

別紙 1

JIIMA 命と暮らしを守るインフラ充実プロジェクト 自治体ヒアリング結果の集計

1. 自治体ヒアリング調査の概要

北海道～福岡県の政令指定都市;2 団体、市;22 団体、町;13 団体、村;1 団体、
合計 38 団体の道路管理部門を、平成25年6月～7月に訪問し調査を行った。

2. 橋梁台帳の整備状況

(1) 整備して管理している;36 団体

→紙で管理;28 団体、電子化 GIS で管理;7 団体、電子文書化;1 団体

(2) 未整備状態である;2 団体

3. 橋梁図面の管理状況

(1) 文書管理規定上の保存期限

5 年;3 団体、10 年;5 団体、25 年;1 団体、30 年;2 団体、永年;28 団体

* 重要度によって、保存期間を設定している団体もある。

* 5 年としていたが議会等で指摘され永年に変更したと回答した団体あり。

* 多くの団体で、保存期限を過ぎても道路管理部門で継続保存していると回答。

(2) 保存図面の媒体

紙で保存;31 団体、紙と電子を併用保存;5 団体、電子データ保存;2 団体

(3) 管理橋数/紙図面の保存量(箱;書類保存箱=2500 頁/A4 換算)

250 橋/5 箱、267 橋/2000 枚/A3、134 橋/2 箱、1134 橋/100 箱、

81 橋/3 箱、164 橋/10 箱、132 橋/10 箱

* 具体的に回答頂いた団体は 14 団体あるが、保存量のばらつきが大きい。

橋梁図面として一応 整備保存されている団体の回答を抜粋。

4. 橋梁の長寿命化修繕計画の実施

(1) 実施済み;37 団体

→平成 20 年開始;3 団体、平成 21 年;3 団体、平成 22 年;6 団体、平成 23 年;
3 団体、平成 24 年;19 団体、平成 25 年;1 団体、未回答;2 団体

(2) 点検記録の保存媒体

紙で保存;24 団体、電子データ保存;25 団体

* 紙と電子を併用して保存している団体がある。

5. 「全国道路橋データベースシステム」(国交省)について

(1)知っている;18 団体

→利用中;2 団体、利用検討中;4 団体、未利用;12 団体

* 利用中・利用検討中の団体は、いずれも橋梁図面の記録も予定している。

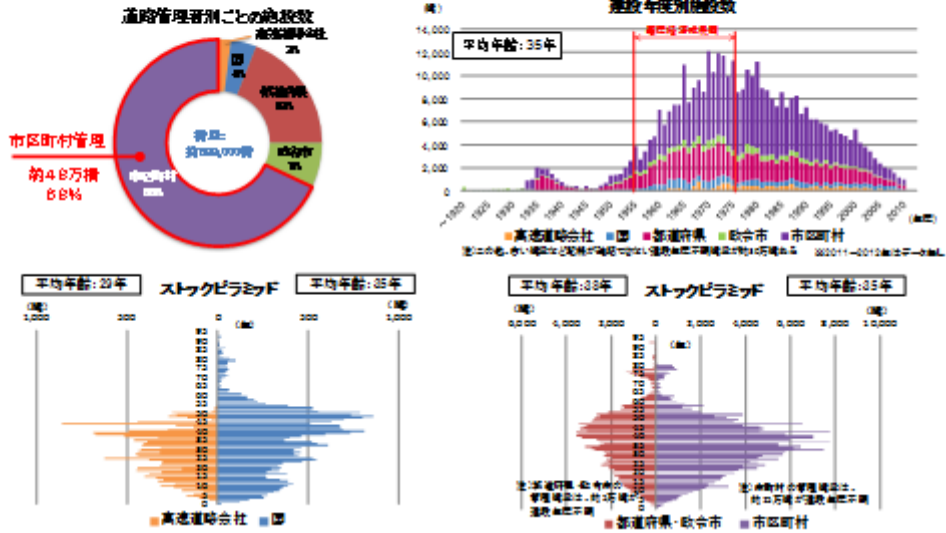
(2)知らない;19 団体

* 50%の自治体が「存在を知らない」と回答した。

道路橋梁の高齢化の現状(1)

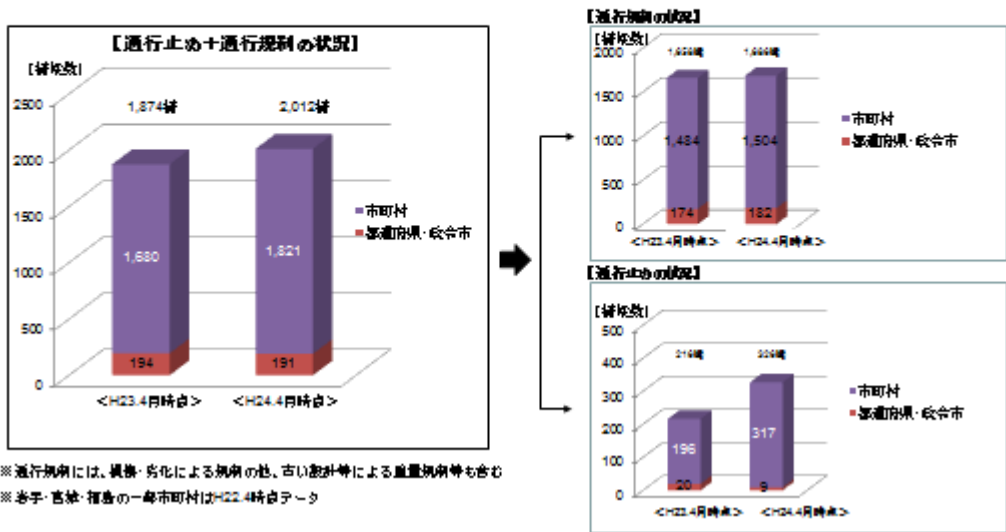
※調査中 ※東日本大震災の被災地等は一部含まず
※都道府県・政令市は、地方道路公社を含む

- 全道路橋(橋長2m以上)は約70万橋であり、高度経済成長期に建設ピークを迎えた。
- 橋数では、市区町村管理のものが約7割を占め、主に2m~15mの橋梁において、約30万橋が建設年度不明である。



道路橋梁の高齢化の現状(3)

- 地方公共団体が管理する橋梁(2m以上)では、通行止めや、通行規制を行う橋梁が増加。
 - ・平成23年4月時点: 通行止め216橋 通行規制1,658橋(合計1,874橋)
 - ・平成24年4月時点: 通行止め326橋 通行規制1,686橋(合計2,012橋)



データベースの構築と活用

■橋梁の効率的な維持・管理等に資することを目的に、「全国道路橋データベースシステム」を開発。

【システムの特徴】

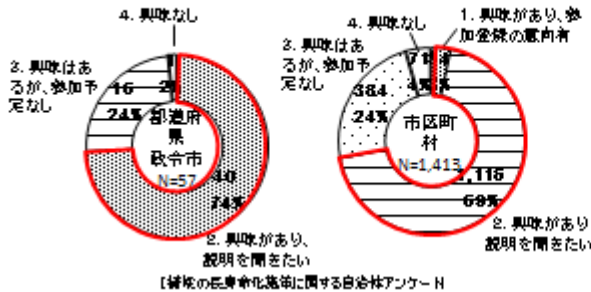
- ①国と地方公共団体が管理する道路橋を対象
- ②橋長や橋梁形式といった橋梁諸元情報の他、点検結果等も登録・閲覧が可能
- ③地方公共団体など、道路橋を管理するすべての事業者がデータを利用可能

【活用支援】

- ①PC横の形式別、建設年度別の橋梁数調べ
- ②ある形式の橋梁に不具合が発生した場合、類似の橋梁に関する情報が検索可能等

【データベースの利用状況】

- ①国管理橋梁は全ての橋梁を登録済み
- ②1-04年度は、5つの地方公共団体が参加登録を予定
- ③その他の地方公共団体においても、県、政令市で約7割、市区町村で約6割が興味ありと回答(1-04年度実施アンケートより)

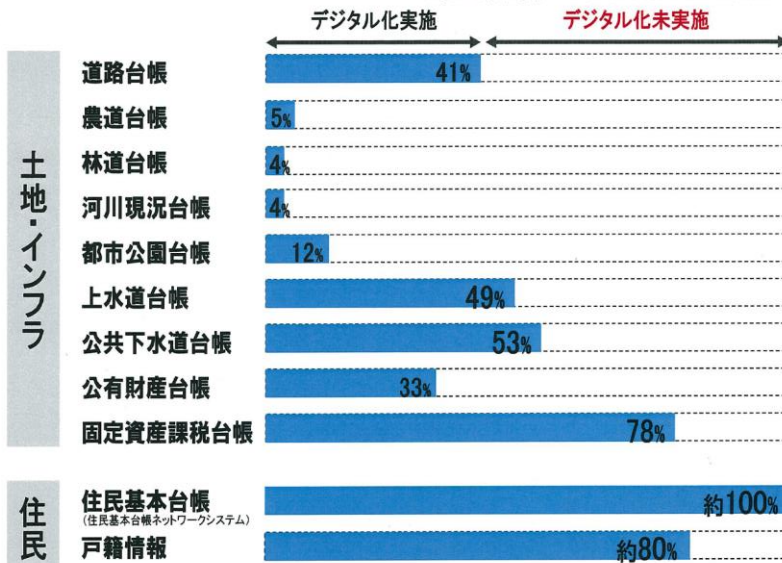


別紙5 自治体管理資産台帳のデジタル化状況(総務省発表)

自治体管理資産のデジタル化状況

自治体が管理する土地・インフラ資産情報のデジタル化に遅れ

<市区町村(母数=1750)におけるデジタル化状況>



出所:総務省「地方公共団体における行政情報化の推進状況調査結果 平成21年度資料編(H22.4.1現在)」
法務省発表等

第 52 期 JIIMA 政策提言
「命とくらしを守るインフラ充実」プロジェクト委員名簿

担当理事	高橋 通彦	JIIMA理事長
座長	小野寺 清人	
委員	石毛 俊治	(株)NTT PC コミュニケーションズ
	井原 茂	アオヤギ(株)
	尾崎 裕司	富士ゼロックス(株)
	甲斐荘 博司	(株)ジェイ・アイ・エム
	木村 雄二	(株)ジェイ エスキューブ
	古賀 正則	(株)日立ソリューションズ
	佐藤 幸治	(株)サンコー
	佐藤 伸一	(株)PFU JIIMA副理事長
	中村 壽孝	(株)ジムコ JIIMA理事
	長井 勉	(株)横浜マイクロシステム JIIMA監事
	久田 雅人	ナカシャ クリエイトブ(株)
	村松 信雄	(株)ニチマイ
事務局	長濱 和彰	JIIMA専務理事