

インフラマネジから アセットマネジへ



北海道工業大学 土木工学科 教授 笠原 篤

本講座を終わるにあたり、インフラストラクチャ・マネジメント・システムについて総括してみる。

このシリーズで用いた題名の「インフラストラクチャ・マネジメント・システム」より、今や「アセット・マネジメント・システム」と表現した方が一般的となっている。

インターネットの検索エンジンを用いて、「アセット」と「マネジメント」の2つをキーワードとして日本のサイトを検索すると41件ヒットするが、そのすべては「金融」と「不動産」関係となる。また、Yahooで[Asset]と[Management]をキーワードとして検索すると、215万件がヒットし、やはりそのほとんどが投資関係である。このことから、アセット・マネジメントは、「資産運用」に対して用いられてきた用語であることが分かる。インフラストラクチャが国家としての資産として位置づけられ、それが金融資産と同様に適切に「運用」されなければならないことが共通項であろう。さらに、[Highway]なるキーワードを足し、3つのキーワードで再検索をすると、215万件が11万件に減る。減ると言っても、11万件である。

道路アセットマネジメントシステム

我が国では、国土交通省が2002年度の重点施策の1つとしてアセットマネジメントを掲げ、それを受けて、同省の「道路構造物の今後の管理・更新等のあり方に関する検討委員会」（委員長、岡村甫高知工科大学学長）が、道路構造物の維持管理にアセットマネジメントを導入する方針を示したに過ぎない。このことから、アセットマネジメントに関する取り組みが、各国に比較し、立ち後れていることが分かるが、以下のような背景のもとにアセット・マネジメント・システムの構築が強く望まれている。

我が国の社会資本は、その経済力から見ても質・量ともに不足しているが、急激な少子高齢化、生産年齢層の減少、高齢社会に対応する福祉分野への重点投資の必要性から、社会資本への投資は減少せざるを得ない状況にある。また、これまでに蓄積された社会資本の維持・更新の需要が高まっていることから、新規整備を含めて、より効率的・効果的な投資が必要となる。「アセットマネジメント」は、このような様々な制約の中で、最小の費用で最大の便益をもたらすための総合的かつ戦略的な社会資本の運用手法である。今後予想される厳しい財政状況下

において、国家資産を負託されている行政が、国民にその資産価値を明らかにし、適切な維持管理更新を行い、最適な社会資本投資の判断を行うためには、早急に「アセット・マネジメント・システム」を構築しなければならない。そのためには、官民学が一体となって、推進することが不可欠となる。

アセット・マネジメント・システムのキポイント

- ・ アセットマネジメントシステムには唯一性は無く、社会資本を運用するための意志決定をするための1つの手法である。
- ・ アセットマネジメントの必要度は、対象地域・事業主体によって異なることから、条件や特性を加味しながらのシステム構築が必要とされる。
- ・ データベースの整備が、マネジメントシステムの構築には不可欠と思われるが、逆であり、マネジメントシステムの要求を定義し、必要なデータを吟味することが重要である。
- ・ アセットマネジメントシステムの構築には、金融工学的な考えが不可欠であり、土木工学、財務学、経済学など学際的な協力が必要である。

最後に

社会資本について、新設から維持管理の時代に入ったと言われて久しいにもかかわらず、新設崇拜は捨てられていない。新設の華やかさの陰に維持管理の重要性が埋没している。また、昨今の公共事業費抑制策のもとで、発注側には新設工事費が安価であればよいとの考えが蔓延しているように感じられる。受注競争の激化により、落札金額が予定価格をかなり下回るケースが多々見受けられ、発注元は経費削減になったと思込んでいるが、果たしてそうであろうか。「安物買い銭失い」との諺にもあるように、耐用年数に危惧を感じる。すなわち、経費の削減は、維持管理を含めたライフサイクルコストの低減であり、決して初期コストの削減ではない。

また、アセットマネジメントの観点からすれば、公共事業費の抑制は、新設費の削減、現存する社会資本を適切に運用するための調査費・維持管理費・修繕費の増額をもって行うことである。

※イメージ写真/アウトバーンのインターチェンジ(ドイツ)