

# インフラマネジメント研究部会



**中川 均** (部会長)  
 一般社団法人  
 日本観光自動車道協会  
 代表理事会長

## インフラマネジャーの必要性を世に問う!

### ●keywords

地域経済 / サステナビリティ / マネジメントサイクル / メンテナンスサイクル / 群マネ / 出前講座 / 自治体支援 / 市民協働 / 公開セッション

**サマリー** インフラのマネジメントは地域の安全を保障するため不可欠であり、多発する災害への備えが求められる。社会的共通資本の定義に基づき、自然環境、社会的インフラ、制度資本が支え合う必要がある。インフラマネジャーの役割は長期的なマネジメントサイクルと日常的なメンテナンスサイクルを統合し、効率的運用を実現すること。JFMA は経営的視点でインフラを捉え、災害に対応した提言や新たな資格制度、人材育成を進める。今後、官民連携によるモデル地域の推進や教育活動を展開し、日本の持続可能なインフラ維持を目指す。

**活動内容**

1. 人材育成の観点から高専生を対象とした第5回「インフラマネジメントテクノロジーコンテスト」を企画・実施
2. インフラマネジャーの定義・役割などの提言
3. PPP/PFI 等、プロジェクトの成功要因等分析
4. 地方自治体「公共施設等総合管理計画」におけるハコモノとインフラとの融合および公会計との連動の研究を他の部会と共同で実施
5. 国交省インフラメンテナンス国民会議に実行委員および企画委員を派遣しインフラマネジメント産業の育成に関連した政策提言活動を実施

**成 果**

1. 第5回「インフラマネジメントテクノロジーコンテスト」を全国高専から39チームの参加で実施
2. インフラマネジャーの定義・役割などについて、部会内で三つのチームに分かれ研究しFMフォーラムで提言
3. プロジェクトの成功要因等について、外部の専門家を交えてリスク管理と契約管理から見た分析を実施
4. ハコモノとインフラとの融合および公会計との連動に関する他部会との共同研究について、JFMA 調査研究委員会で報告

**メンバー**

部会長：中川 均 日本観光自動車道協会

副部会長：岩佐 宏一 アイセイ

部会員 (50音順)：青木 秀樹・盛田 彰宏 パスコ 安藤 秀徳 個人 猪爪 一良 オリエンタルコンサルタンツ  
 岩本 和也 間瀬コンサルタント 小野木 康介・宮島 卓也 アジア航測 北澤 隆一 ウォールナット  
 幸野 茂・鈴木 泉・渡邊 大介 ガイアート 鈴江 俊雄 三菱重工 鈴木 智行 八千代エンジニアリング 多和田 俊介 アイ・エス・エス  
 仲田 尚樹 ヤシマ工業 福澤 伸彦 パシフィックコンサルタンツ 宮下 昌展 エムケイ興産 横田 慎一 行政経営支援機構

事務局：佐藤 芳宏 JFMA

## はじめに

2024年元旦の能登震災、引き続いての9月豪雨災害などの災害が常態化している日本で、あまり経験のなかった山火事という事態も増えてきている。山火事というと乾燥と強風という大陸固有のものとの思い込みがあったが、今般の大船戸での事案ではその思いが覆り、更なる対策を必要とする状況となっている。

また災害に備えるべき諸施策が自治体の自主性に委ねられている実態も明らかになっている。例えば上下水道管の耐震化率について視点を移すと、基幹上水道管で42.3%、下水道管路で72%と上下水道管路の両方が耐震完了している都市は全国で15%にとどまる。内閣府で監理する災害防止に関する基準などは、その自治体の財政状況および人的な状況に依存している実態が明らかである。

もし仮にこれらの災害防止対策が備えられていれば、失うことのなかった人命と災害時に組んだ災害復旧費用を考えると忸怩たる思いになる。この先、この災害多発国土で安全な国民生活を保障するためには現行の施策執行のシステムを変える必要があるのではないかと考える。

## 1. インフラとは何か

### (1) 定義

東大名誉教授宇沢弘文氏著作「社会的共通資本」岩波新書では「社会的共通資本は、一つの国ないし特定の地域に住むすべての人々が、ゆたかな経済生活を営み、すぐれた文化を展開し、人間的に魅力のある社会を持続的、安

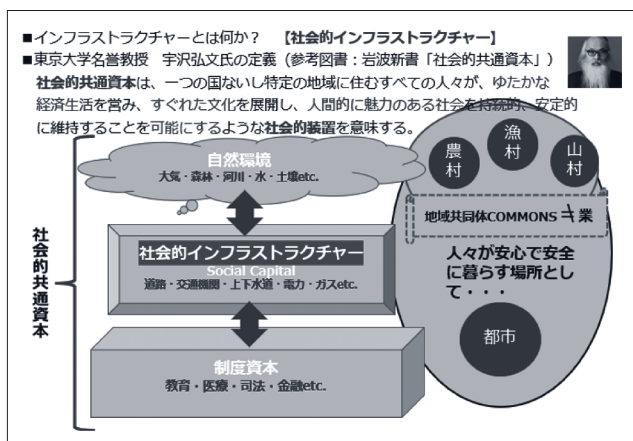
定的に維持することを可能にするような社会的装置を意味する」と定義され、大きく3つのものに分類される。まず自然環境（大気・森林・河川・水・土壌など）が当たり前の様に存在し、それらの恩恵を受けて、次に道路・交通機関・上下水道・電力・ガスなどのエネルギーを含む社会的インフラストラクチャー（これをインフラと定義）が国民生活に便益を供与し、さらにその仕組みが公平に機能するための制度資本がある。図表1では右の円の中にある農村、漁村、山村、都市という人々が安心して安全に暮らす地域共同体は、この三つの共通資本で支えられている。

### (2) マネジメントの基本

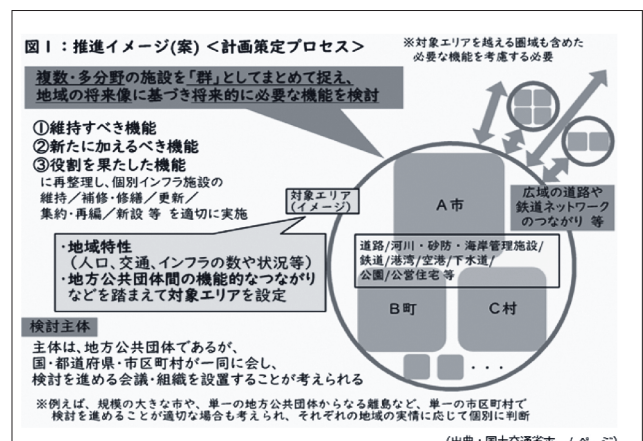
・それぞれの資本はそれぞれの専門家によって職業的な倫理観と専門的な知識と経験にて運用されなければならない。決して政治的な判断や目先の経済的な評価だけが先行してはいけない。

・例えば、農業と農村とを同じものと考えてはいけない。同じように漁業と漁村、林業と山村も同様に…。それぞれに地域共同体 COMMONS として自然環境を保持し、サステナブルに維持していく役割がある。そこには積み上げられてきた自然との、あるいは自然資本との会話のノウハウが活かされている。決して土地の持つ生産性で評価してはいけない。

・社会的インフラも同様に、費用 VS 便益という単純な公式で維持管理・更新のための費用を見積もってはいけない。そこには持続可能な社会としての脱炭素効果や高齢者社会向けの配慮も入れた専門家の判断が優先される必要がある。



図表1 インフラストラクチャーとは何か？



図表2 推進イメージ(計画策定プロセス)

る。何よりも地域の人々が安全・安心に幸せに暮らせて定住することが最も大切な指標となる。

・制度資本は、人々が国民として国家に帰属するための基本軸を形成する重要なものであるため、超長期の視点に立って判断されるべきもの。

以上が社会的インフラのマネジメントに関わるための基本的な前提である。

## 2. インフラマネジャーがなぜ必要なのか？

### (1) インフラマネジメントの最新動向

・群マネ（地域インフラ群再生戦略マネジメント）（図表2）

「地域インフラ群再生戦略マネジメント」通称で「群マネ」と呼んでいる縦割りの行政区域にこだわらず、社会的インフラの機能と場所に着目して、複数の施設を多分野にまとめ上げて、「群」としてマネジメントしようとする試みである。行政区分よりもマネジメントを優先し、インフラの機能維持とメンテナンスの効率で群を構築するという考えで、この方法をとれば現場の技術者不足の解消には役に立ち、あわせて群とすることにより、仕事の発注ロットがまとまり、実力と財政的な基盤のしっかりした企業がこの分野に参入しやすくなる。

・地域コンソーシアム型のインフラマネジメント体制

地元の企業群が弱体化してはいけないので、長期でかつ大規模な大手企業と地元企業とのコンソーシアム結成が有効であると考えている。専門的技術と施設ニーズの合理性を優先した行政の制度設計が必要であるが、地方に普及する

ことを期待したい。

### (2) インフラマネジャーを官民双方で必要とする理由

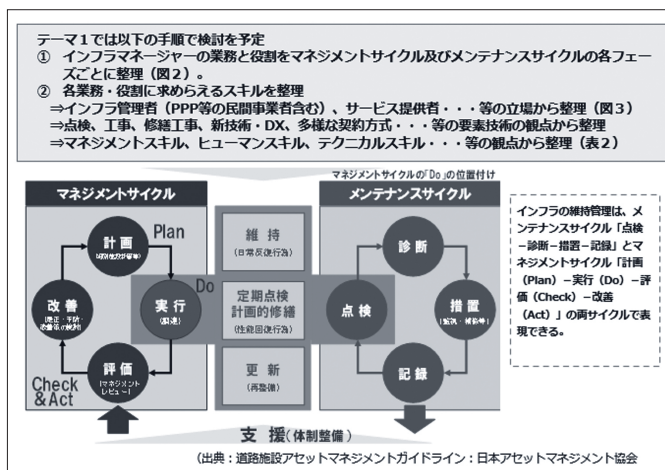
マネジメントサイクルとメンテナンスサイクルとの一致（図表3）

インフラマネジャーの役割を定義する際に重要な観点は大きな二つのサイクルの存在である。まずインフラを長期に計画して維持管理するマネジメントサイクル、このサイクルは国、地方自治体などの管理者が担当し、インフラの計画・改善・評価・実行というインフラの廃棄や更新を含むものである。一方、日常的に民間事業者などによって行われるメンテナンスサイクルがあり、これは市民や企業がインフラから安全・安心な日常的なサービスが得られることを担保する、点検・診断・措置・記録という日々のサイクルである。これらマネジメントサイクルとメンテナンスサイクルとが、定期点検というフェーズでピッタリと一致して初めてインフラの健全な維持管理が実施可能となるが、そのために立場は違うが同レベルの能力を持ったインフラマネジャーが双方に必要となることを図表3で示している。

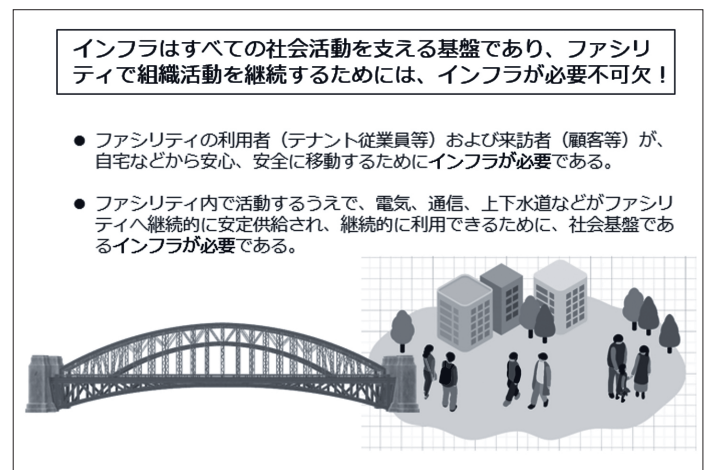
## 3. FM とインフラの関係

### (1) 経営的視点でインフラをとらえる JFMA

FMとインフラとはどのような関係なのかを定義してみると「インフラはすべての社会活動を支える基盤であり、ファシリティで組織活動を継続するためには、インフラは不可欠」と言える。すなわち図表4で示す通り「街」が人々の活動する空間であるためにはインフラとファシリティとは一体的



図表3 インフラマネジャーの役割



図表4 ファシリティとインフラ

に運用されないといけないということである。それではなぜ、いま JFMA がインフラマネジメントに取り組む必要があるのか?そのキーワードは「経営的視点」だと考えられる。ファシリティとインフラが一体となって地域住民へ行政サービス（インフラサービス）を提供し、組織活動を向上させるという好循環を実現するマネジメントの視点は、JFMA が設立されて以来のミッションではないだろうか。

**(2) JFMA 設立からのテーマの変化**

図表 5 は JFMA が設立されて以来のテーマの変遷をビジュアルにしたもので、当初は設備からスタートして建築、環境対策、最近ではワークプレイス、ウェルビーイングとテーマが広がりインフラ分野にまで拡大。それと並行して社会では、高度経済成長からバブルを経て失われた 30 年、さらには気候変動による災害の多発時代、人口減少、そしてインフラを含む施設の老朽化・メンテナンスの時代へと変化してきている。JFMA の活動はこれらの時代変化と対応してきた。

**4. 今後の取り組み**

**(1) 提言の作成と段階的な外部への発信（イベント・意見交換会などの開催）**

昨年度までの活動をもとに国交省、総務省を対象とする提言をまとめ、JFMA 発の視点で FM とインフラマネジメントの統合の必要性を外部発信する。提言をもとにモデルとなる地域を選定し、行政&市民とのタウンミーティングを開催し産官学民のプレーヤーが集う場を作る。

**(2) インフラメンテナンス国民会議（国交省）との協調路線を踏襲する**

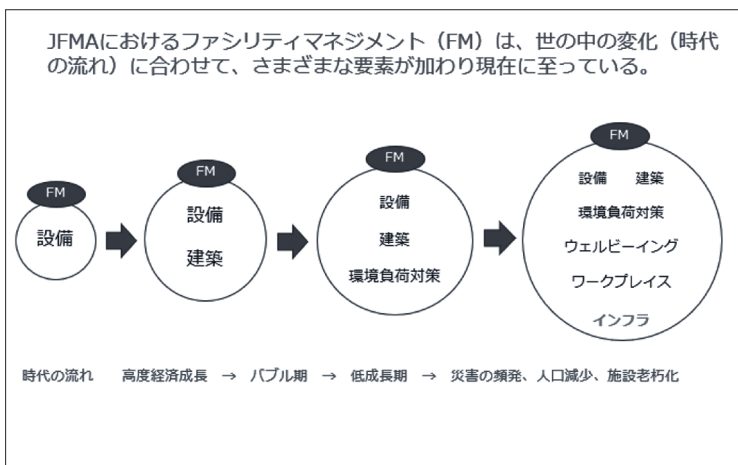
インフラメンテ国民会議とパートナーシップ協定を締結することを検討し、インフラマネジャーを官民連携の歯車として機能させる仕組みの提案、さらにはインフラマネジャーの自治体への派遣モデルおよびそれらのガイドライン整備を行う。また『インフラ点検のすゝめ』（JFMA.2019）をベースにした自治体向けの出前講座などを実施する。

**(3) 認定ファシリティマネジャー資格制度へのインフラマネジャー要件を統合**

認定ファシリティマネジャーの資格とインフラマネジャーとの関連付けを別個の資格とするのではなく、現行の資格制度のインフラ部門として整理できないかを研究していく予定である。災害多発の現下の日本においては災害を想定したファシリティの計画にはインフラに関する知識は不可欠なものである。

**(4) 人材の育成（インフラマネジャーを目指す人々の発掘）（図表 6）**

引き続き「高専生を対象とするインフラマネジメントテクノロジーコンテスト」（第 6 回）を開催する。◀



図表 5 JFMAにおけるFMのテーマの変遷

■ エントリー	5月15日(木) ~ 6月16日(月)
	<a href="#">エントリーフォーム</a> > <a href="#">応募要項</a> > <a href="#">採点基準</a> > <a href="#">攻読本</a> >
■ エントリーシート提出	7月1日(火) ~ 7月14日(月)
	<a href="#">エントリーシート提出</a> >
■ 作品提出	9月1日(月) ~ 10月6日(月)
	<a href="#">様式ダウンロード</a> >
■ 作品公開	10月20日(月)
	<a href="#">作品を見る</a> >
■ 結果発表	12月24日(水)
	<a href="#">結果を見る</a> >
■ 交流会	2026年3月6日(金)

図表 6 インフラテクコン 2025スケジュール