

君津市で2回目の
バランスシート探検隊に
 参加しました(8/29、30)

今回は**インフラ資産**の
橋梁とトンネル

経営改革推進課が主催し、多くの人に財政状況などを理解してもらうため、財政書類を基に財政状況や公共施設などの現状を調査・分析する取組です。

千葉大学の犬塚教授を隊長として、千葉大学学生13名、市民(当会会員)4名、市職員4名が参加しました。

詳しい報告書は君津市ホームページで **バランスシート探検隊** **検索** してください。



↑石井市長を真ん中に📷 2019.8.29 結団式

インフラ資産 = 生活環境を整備・改善するための施設・設備(例)道路、上下水道、橋梁、トンネル、港湾、公園など

1. 君津市の財政状況を学ぶ

人口減少と高齢化で歳入は増えることなく、高度経済成長期に建設した公共施設等の老朽化への対応が必要となっている。君津市は市域が広くインフラ資産の維持も負担となる。

君津市の貸借対照表(全体会計、H29年度)

(バランスシート) (単位:百万円)

固定資産 135,146	事業用資産 49,170	負債 33,181	固定負債 29,124
	インフラ資産 77,460		活動負債
	投資その他 8,515	純資産 111,043	
流動資産 9,077			



インフラ資産の価額が取得原価から減価償却累計額を差し引いた金額であるにもかかわらず大きいことは、貸借対照表で示されている状況以上に、インフラ資産が多いと考える必要がある。

2. 実際に見学 8月29日

駅前大橋、大盛橋、清水トンネル、藤林隧道を見学。専門の職員さんが解説、質問に答えてくださったので、資料だけでは分からなかったことが、見えてきました。



駅前大橋を
下から見学



工事中の
清水の
トンネル

3. 報告会 8月30日

駅前大橋、大盛橋、清水トンネル、藤林隧道について、4グループがそれぞれ報告しました。



報告内容は
次頁へ

～担当したグループの報告内容(抜粋)～ (表内の数値は29年度)

駅前大橋 2007年(H19)開通 耐用60年、稼働11年



バランスシート・施設カルテからの情報

建物	712,200,000円
減価償却累計額	▲133,181,400円
資産合計	579,018,600円
負債	468,381円
純資産比率	99.9%
老朽化比率	18.7%
物件費	0円
維持補修費	0円
減価償却費	12,107,400円
公債費(借金の返済)	943,788円
コスト合計	13,051,188円

釜神橋や後生橋の渋滞を緩和し車が駅前大橋を通るようにした。憩いの場として歩道と照明を設置



見て聞いて分かったこと
住民の強い要望により建設された
交通量は多くない(昼:4.35台/分、夜:1.65台/分)
修繕の必要の無い健全な状態
君津駅へのアクセスがよい
7億円は高いと思ったが、長寿命化(耐震、劣化防止の配水柵の設置、対候性鋼材の使用)
財政に余裕があった時代に建てられ装飾が多い

課題と改善案
規模が大きく全体の維持管理も将来の負担となる
→照明のLED化
地域との結びつきが弱い
→地域住民による花壇整備等の憩いの場作り
→橋を活用した地域イベントの企画
きょうりょう(橋梁)をみつけるツーツーリズム
シンボルロードとしてのポテンシャルはあるが、あまり活用されていない
→左岸地域の宅地化で子育て世帯の呼び寄せ
土地安く、駅へのアクセス良く都内通勤も可能
マイホームも夢じゃない
「シンボルロードを君津市発展のシンボルに!!」

大盛橋 1963年(S38)開通 耐用60年、稼働55年



バランスシート・施設カルテからの情報

建物	93,600,000円
減価償却累計額	▲87,516,000円
資産合計	6,084,000円
負債	0円
純資産比率	100%
老朽化比率	93.5%
物件費	0円
維持補修費	0円
減価償却費	1,591,200円
公債費(借金の返済)	0円
コスト合計	1,591,200円



住居移転跡重機が入る

幅員が4mですれ違いが困難な橋梁
主に松丘地区住民の生活道路。
国道410号通行止めの際の迂回路としても重要
令和元年度より架け替え工事を計画

見て聞いて分かったこと
老朽化が著しい
架け替えによる借金の増加で将来負担が増えてしまう
幅員6mで架け替え工事は3億円
工事のため1軒が家屋移転の協力があった
20分で自動車5台、歩行者なし
写真で見るより錆びていた
点検にはドローンを使用しコストダウン
近隣住民の声
清水トンネルの工事の影響で、現在の交通量は激減
4m幅員に不便は感じていない

課題と改善案
老朽化が激しく架け替えは必須
さまざまな市民の価値観が存在する
なんでも便利にすればよいものではない
市は、情報発信強化の必要性
(コスト面、将来のこと)
住民は、当事者意識の醸成
(目先のことだけを考えない)

清水トンネル 1988年(S63)開通 耐用75年、稼働30年



バランスシート・施設カルテからの情報

建物	344,680,000円
減価償却累計額	▲144,765,600円
建設仮勘定	36,296,640円
資産合計	236,211,040円
負債	14,500,000円
純資産比率	93.9%
老朽化比率	42.0%
物件費	2,105,640円
維持補修費	0円
減価償却費	4,825,520円
公債費(借金の返済)	0円
コスト合計	6,931,160円

当初は全長素掘りで、昭和50年代に大中側、昭和60年代に加奈盛側が段階的に拡幅され、途中から幅員の異なるトンネル。
主に松丘地区住民の重要な生活道路。国道410号の工事の際迂回路としても重要
崩落の危険性により2017年から補強拡幅の工事中。2020年4月開通予定。

見て聞いて分かったこと
生活道路として必要だが、今後人口減が進む中で、健全な状態で維持することがコストがかかる。
単に危険箇所・老朽化対策工事ではなく、利便性や安全性を考慮した改良工事
工事中には電気・電話・水道管の移設が必要
利用者 373台/12h(7時~19時)
662台/12h(大盛橋)

課題と改善案
廃止する際に生活への影響から、市民理解が得られにくい。
管理が滞ると命の危険性がある。優先順位をつけ、修繕・改修を実施
→健全度が低いものが残っている
修繕等の原因究明の為に調査が必要
調査・施工時におけるデータ・状況の引継
オープンカット等のトンネル自体の見直し

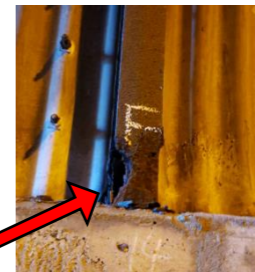
藤林隧道 1970年(S45)開通 耐用30年、稼働48年



バランスシート・施設カルテからの情報

建物	222,880,000円
減価償却累計額	▲222,879,999円
資産合計	1円
負債	0円
純資産比率	100%
老朽化比率	100%
物件費、維持補修費、減価償却費、公債費	0円
コスト合計	0円

国道465号が、平成になって市に移管された路線。
藤林地区と坂畑地区を結ぶ生活道路及び通学路。
しかし小中学校の統合により地区内の学校を使用しなくなるため利用度が下がると予想される。
2018年の点検時、内部が著しく腐食しており、令和元年度に詳細設計、令和4年度に工事発注予定。



このような腐食箇所が多い

見て聞いて分かったこと
災害時の避難ルートになる
状況:ライナープレートに穴、腐食、漏水→凍結
交通量:車16台/30分
トンネル利用者の声
・あると便利だが、無ければ迂回路を使う
・けっこう新しいのでは? 安全にみえる
・毎日利用している、生活道路
・水漏れしていて危険、不安
トンネルは、こまめな修繕がベストとは言えない
計画の遅れ→優先する清水トンネルの予算増大

課題と改善案
修繕の費用に見合う価値があるか
①修繕したものをどう維持するか
最小限の修繕だと回数が増え、結果的に費用が増大する可能性
→市職員の専門知識(委託を減らしコスト減)
②住民と市職員の意識の差
トンネルの状態、重要性の認識が異なる
・インフラ・財務知識のセミナー
→住民だれしにも関心を持ってもらい、市職員と対等な知識で意見を交換する。
「今あるものを守りつつ、将来に目を向けた予防保全型の修繕」

～参加した会員の感想～



探検隊の目的に、現場、現物、現実をみることにより、バランスシート上では分からないことを知ることができるとあります。大盛橋の視察はその言葉が当て嵌まる内容でした。

具体的には、工事を実施する場所の確保するために、居住者の移転措置を行なったことや、更新時の幅員は4mから6mに2m拡張したこと等、現地を確認することで新たな発見が出来、あらためて探検隊の意味を思い知らされました。



・現状を知れば、市民にも出来る事はあると思いました。例えば、行政と市民一体となってトンネル内部の掃除を定期的に行う事によってトンネルの劣化を遅らせる事が出来ましたが、今までは、そうした予防措置を怠ってしまっていました。

・今後は修繕したインフラを長く安心して使っていく為にも、行政と市民の共同学習と相互理解、協働が必要だと感じました。

～インフラ修繕の遅れと財政～

君津市では、227 橋の橋梁と 47 本のトンネルを管理しており、その多くは高度経済成長期に整備されたもので老朽化が進み、既に「損傷」が目立つものもあります。今後は、壊れてから直すのではなく、定期的な点検を行い、損傷が小さい段階から補修を行うなど地域の道路網の安全性と信頼性を確保するとし、それぞれの長寿命化修繕計画も作られています。

しかし、橋梁の修繕計画の進捗状況(2014 年～2018 年)は 23%と進んでいません。これは、費用が大幅に増大したことと、計画策定時の条件設定について見通しが不十分であったことが主な要因と挙げられています。

限られた財源の中、扶助費が10年で倍増し、維持補修費や普通建設事業費が抑えられているためなのではないでしょうか。



バランスシート探検隊の報告にも、住民と共に考えていくことが重要という意見が出ています。

**これからは、
住みやすいまちづくりを
市民も一緒に考えていきましょう!**



傍聴できます

「君津まちづくりプロジェクト」始まります

君津市ホームページより

「公共施設の未来を考えるために、まず君津市の公共施設について、市民の皆様と一緒に現状を整理し、課題を見つけ出していきます。その課題を話し合うことを通じ、頂いた意見を今後の公共施設に対する方針や計画の策定などに活用することによって、今後の「まちづくり」の参考としていきます。」

公共施設の課題整理(施設レビュー)

令和2年1月11日(土) 9時～16時30分頃

令和2年1月12日(日) 9時～16時30分頃

住民協議会

令和2年2月11日(祝日) 13時～16時頃

令和2年3月7日(土) 13時～16時頃

会場:市役所 5階大会議室及び6階601会議室

問合せ先:経営改革推進課 0439-56-1260

1回目のバランスシート探検隊(H29)は「知り隊ニュースNo.5」に掲載しています。

「君津の暮らしを考え隊」(問合せ先:広報 齋藤みどり 54-3449)

Facebook ↓

当会は、暮らしの疑問を出発点に、君津市の財政状況について継続した学習と調査を通じて、君津市の実情を知り、市民が君津市と暮らしのこれからを考えられることを目的としています。

※知り隊ニュースのバックナンバーは市内8公民館にあります。

仲間を
募集中

