

連載

CAMA試験合格者の声

CAMA 試験を終えて、これからの アセットマネジメント実践に想うこと

文＝赤坂 保彦 株式会社ニュージェック 経営戦略本部 研究開発部 研究開発グループ 研究開発チーム チームマネジャー

text by Yasuhiko AKASAKA



1. はじめに

私が社会人になった1990年代初頭は、まだバブル景気の名残から社会資本整備の意欲が強かった時期であり、当時は東京湾横断道路や第二東名名神高速道路、北陸新幹線などのビッグプロジェクトが続々と計画されていた。よって、社会的にインフラを維持管理するといった意識は薄く、概ね50年の耐用年数を全うしたインフラは、

取り壊して新たな形に生まれ変わるのが当然という風潮が一般的であった。

そのような状況の下で橋梁技術者となった私は、ひたすら新設橋梁の設計に従事する日々を忙しく過ごし、「橋梁をメンテナンスする」という意識は全く生まれなかったのが事実である。その意識を一変させるきっかけになったのが、(財)道路保全技術センターへの

出向であった。私が出向した当時、センターでは直轄橋梁における車両大型化対策（25t対応）のための検討が一段落し、対策の事後検証と毎年度の橋梁診断を主な業務としており、ちょうど第三者被害予防措置への対策の検討が始まったところであった。

折に触れ現場に出る機会が生じ見かける既設橋梁の汚れて傷んだ現状は、新設橋梁の設計のみに携

わってきた私には、とてもショッキングなものであり、以降メンテナンスの重要性を強く認識させられることとなった。

その後バブル景気の崩壊とともに、世は新設一辺倒という機運が改まり、特にライフサイクルコストを重視したミニマムメンテナンスという考え方にシフトするとともに、筐子トンネルの事故以降はインフラの適切なメンテナンスにより、「国民の安全安心の確保」へ方針が転換していったのは周知の事実である。

私が携わる橋梁に関する業務も、新設の設計よりも既設の耐震補強や補修・補強設計、長寿命化修繕計画立案へ推移するとともに、現状からの劣化予測や、老朽化による通行止めや補修補強工事による影響などのリスク把握、周辺住民や道路利用者などのステークホルダーの便益調整など、現在のアセットマネジメントに通じる理解や経験を深めていくこととなった。

2. 受験の動機

先に申し上げたように、社会資本整備に対する社会のマインド変化により、近年インフラメンテナンスに関わる機会が増加したことや、(財)道路保全技術センターへの出向をきっかけに多くの先輩技術者の「知恵」を拝借する機会に触れ、私が体現してきた橋梁の維持管理の技術を次の世代の技術者に引き継いで頂きたいという想いが日に日に強くなっていったこと、また災害の激甚化に端を発し次々に顕在化する我が国の「国難」とも

いえる状況を打破するためには、私自身がアセットマネージャーとしての資質研鑽に励むことが何より重要と考えたことが、ISO 55000 シリーズのスペシャリストであることの証である、「認定アセットマネージャー国際検定 (CAMA) 試験」の受験を志した理由である。コロナ禍の影響もあり、やっと 2022 年 6 月に実施された第 6 回認定アセットマネージャー国際検定 (CAMA) 試験を受験する機会を得、結果無事に合格することができた。

3. 受験対策のポイント

CAMA 試験の合格には、アセットマネジメントシステムのベースとなっている ISO 55000 シリーズの基本理念の理解が必要不可欠であるが、個人的には以下の 3 つの理由から、従来のマネジメントシステムとの相違を強く意識する必要があると考える。

① 従来のマネジメントシステムが二者間の合意に基づくことを基本とするのに対し、ISO 55000 シリーズは複数のステークホルダー間の利益を、繰り返し調整する必要があることを常に意識する必要がある。

② 従来のマネジメントシステムにおいて、その有効性を測る管理指標はシステムの目的から比較的容易に設定することが可能であるが、ISO 55000 シリーズではマネジメントシステムの目的から、組織の現状や目標に即した「SAMP (戦略的アセットマネジメント計画)」にブレイクダウンしたうえ

で、具体的な管理指標を設定する必要がある。そのためには、規格要求事項と実務特性を理解したうえでマネジメントする力量のある人員が関与する必要がある。

③ 従来のマネジメントシステムの PDCA サイクルはおおよそ単年度のルーチン化が可能であるが、ISO 55000 シリーズでは対象アセットの劣化や、社会経済情勢を含めた関連するリソースの変化など、様々なファクターの将来的な経時変化を考慮に入れる必要がある。

また、周知の通り ISO 55000 シリーズの認証規格としての建て付けは、

- ・ 55000 (概要、原則及び用語)
- ・ 55001 (要求事項)
- ・ 55002 (適用のための指針)

となっており、これらの規格を相互に参照して内容を理解する必要がある。特に ISO 55000 シリーズの規格においては、55002 のボリュームが大きくなっており、規格全体の企図を正しく理解して適切に運用していくには、要求事項だけの理解だけでは不十分で、要求事項を満足するための「適用すべき指針」の内容を紐付けて理解する必要があると考える。

(一社)日本アセットマネジメント協会では、CAMA 試験受験に必要な事前対策講習会を開催しており、ISO 55000 シリーズやアセットマネジメントの解説書である GFAMAM などの受験に必要な情報の提供と解説をおこなっている。多くのアセットマネジメント業務をすでに実践している方は、

本講習会で提供される情報で合格が叶うものと思うが、私の場合はアセットマネジメントに関する実践経験が不足していたこともあり、同じく(一社)日本アセットマネジメント協会が開催している「ISO 55001じっくり読み解きセミナー」が受験勉強のために非常に役に立った。特に経験豊富な講師による、「6P チーズ」から始まる規格構成のあらましの紹介や、箇条の文章の行間を読み解きながら丁寧に解説する内容となっており、受講料もお手軽である。また比較的頻繁に実施されていることから、自身の理解が進むまで、何度でも受講することを強くお勧めする。

また、試験では箇条の記載内容を正確に答える趣旨の設問もあるため、ある程度規格箇条の文章の暗記も必要である。先輩合格者である中日本高速道路(株)高橋様の体験談から、音声データを活用し箇条の文章を暗記されたところのお話を伺ったが、私の場合は、試験直前に規格箇条の文章を何回も音読することで、何とか合格に達するレベルまで暗記することができた。黙読だけで暗記が進まない場合には、耳に頼ることも一つの有効な方法であると実感したところである。

4. 試験当日の留意点

試験は、受験者のPC上で行うCBT方法で実施されることから、慣れた環境で快適に受験が可能である反面、二時間の試験時間内に110問の選択式の設問に解答する必要があるため、リラックスする

暇はないと考えた方がよい。即答できない設問は後回しにするなど、最終的に合否ラインの70%の正答率を確保する戦略を受験者本人が予め考えておくべきと思われる。

なお、短時間に多くの設問に対応する心構えなど、試験一般の注意点については、事前対策講習会で講師からアドバイスがあるので安心して良いが、一方でどうしても解答にたどり着けないケースがある。あまりアドバイスにはならないが、その場合は自身の実践経験に裏付けられた“心の声”に素直に従うことをお勧めする。

設問の解答を送信すると、程なく合否判定と設問分野毎の正答率が表示される。表示されたウインドウを閉じてしまうと、この画面は再表示できない仕組みとなっているので、画面のスクリーンショットを保存するか、スマートフォンで写真を撮っておくと後々便利である。

5. 今後の活動に想うこと

昨年のCAMA試験に無事合格したことに加え、幸運にもJAAM認定アセットマネージャー(JCAM)と、同スペシャリスト(JCAM-s)の合格を果たすことができた。これは、やっとアセットマネージャーとしてのスタートラインに立てたことを意味するものであり、今後益々自己研鑽に励みながら、これから訪れる実践の「機会」に備える必要があることを実感している。

折しも我が国の将来には、人口減少、少子高齢化、基幹産業の衰

退などに起因する、ネガティブな因子が目白押しで、50年後あるいは100年後の明るい未来が描けない状況にある。我々は、今すぐにでも実現可能な将来のグランドデザインを描き、その実現に向けた努力を始めることが急務であると考えます。

そのためには、現在着々と仲間を増やしつつあるCAMA合格者を含めて、アセットマネジメントの力量を持つ我々が、実践を通じてアセットの価値を高めることで、我が国の「明るい未来の創造」に貢献していくことが重要であり、今回のCAMA試験合格が、その一助となるよう、更に努めていきたいと思う。

「マネジメント」というと、とても知的でスマートな活動を連想するが、実は愚直で粘り強い努力が必要な活動の連続であるのが現実である。アセットマネジメントには、我が国、ひいては世界が現在直面している課題を解決していく可能性を秘めており。日本アセットマネジメント協会にはその司令塔としての役割を期待するとともに、今後の協会活動へ惜しまず協力していきたいと考えるものである。

最後に、この体験記が今後CAMA試験の受験を志す皆様のお役に立てば幸いである。

あかさか やすひこ／埼玉大学工学部建設基礎工学科1990年卒業。1998年株式会社ニュージェック入社。3カ年の財団法人道路保全技術センター出向を経て現在に至る。プレストレストコンクリート橋梁の設計に従事後、橋梁の点検・診断、補修及び耐震補強設計に携わる。現在は研究開発案件のとりまとめに取り組む。