

# 「道路メンテナンス年報」に見る 道路インフラの現状

## 地方公共団体の対応遅れに懸念

編集部

### 1. 急激に増加する高齢インフラ

人々の生活や社会活動を支える、道路や鉄道、港湾、空港等の産業基盤、上下水道、公園、学校、住宅等の生活基盤、また、治山治水など国土保全のための基盤等の施設を指す「インフラストラクチャー」。今、それらインフラの高齢化、老朽化が大きな問題となっており、国等でも対策が進められている。

インフラの高齢化が大きな問題となる背景には、日本の大部分のインフラが、いわゆる高度経済成長期、特に1964年の東京オリンピック開催を契機に集中的に整備されたことがあり、その時期に設けられたインフラが、ここにきて一斉に高齢化しているというわけである。

### 2. インフラ高齢化の現状

やや古いデータになるが、国土交通省の資料(表1)によると、2018年3月時点で建設後50年以上経過しているインフラ施設の割合は、道路橋では約50万橋(橋長2m以上、建設年度不明のものを除く)のうち25%ほど、

トンネルでは約1万本(建設年度不明のものを除く)のうち20%ほど、などとなっているが、これが2023年3月になると道路橋の約39%、トンネルの約27%、2033年3月になると道路橋の約63%、トンネルの約42%が建設後50年超となり、高齢化が一気に進む。

### 3. 国の取り組み

国土交通省は、2014年5月に「インフラ長寿命化計画(行動計画)」を策定し、対策を進めてきた。この「行動計画」は、国交省が制度等を所管するすべての施設を対象に、2020年度までの期間の計画を立てたもの。各種施設のメンテナンスサイクルを構築・継続・発展させるための課題や取り組みの方向性が、「点検・診断／修繕・更新等」、「基準類の整備」、「情報基盤の整備と活用」、「個別施設計画の策定」、「新技術の開発・導入」、「予算管理」、「体制の構築」、「法令等の整備」といったテーマ別に示された。

さらに2021年には、それまでの取り組み状況等を踏まえ、持続可能なインフラメンテナンスの実現に向け、

表1 建設後50年以上経過する社会資本の割合(国交省資料)

	2018年3月	2023年3月	2033年3月
道路橋 [約50万橋 <sup>注1</sup> (橋長2m以上の橋約73万のうち)]	約25%	約39%	約63%
トンネル [約1万本 <sup>注2</sup> ]	約20%	約27%	約42%
河川管理施設(水門等) [約1万施設 <sup>注3</sup> ]	約32%	約42%	約62%
下水道管きよ [総延長:約47万km <sup>注4</sup> ]	約4%	約8%	約21%
港湾岸壁 [約5千施設 <sup>注5</sup> (水深-4.5m以深)]	約17%	約32%	約58%

注1 建設年度不明橋梁の約23万橋については、割合の算出にあたり除いている。

注2 建設年度不明トンネルの約400本については、割合の算出にあたり除いている。

注3 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む。(50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過したとして整理している)

注4 建設年度が不明な約1万5千kmを含む。(30年以内に敷設された管きよについては概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約30年以上経過して施設として整理し、記録が確認できる経過年数毎の整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分し、計上している)

注5 建設年度不明の岸壁の約100施設については、割合の算出にあたり除いている。