

インフラ高齢化の現状と維持保全への課題

— 2040年には道路橋の約75%が50年超に

編集部

1. 加速度的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、特に昭和39(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

国土交通省の資料(表1)によると、令和2(2020)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73万橋(橋長2m以上、建設年度不明のものを除く)のうち30%ほど、トンネルでは約1万1千本(建設年度不明のものを除く)のうち22%ほど、などとなっているが、これが令和12(2030)年3月

になると道路橋の約55%、トンネルの約36%、令和22(2040)年3月になると道路橋の約75%、トンネルの約53%が建設後50年超となり、高齢化が一気に進むことになる。

3. 国の取り組み

平成24(2012)年12月、中央自動車道笹子トンネルで、天井板落下事故が発生した。9名の死者を出す大惨事で、事故を受け国土交通省は、翌年1月に「社会資本の老朽化対策会議」を設置して対策の検討を開始。11月に、日本のインフラやそのメンテナンスに関してめざす姿を示すとともに、今後取り組むべきテーマや基本的な考え方を提示した「インフラ長寿命化基本計画」をまとめた。それをもとに国土交通省は、平成26(2014)年5月に「インフラ長寿命化計画(行動計画)」を策定した。この「行動計画」は、国土交通省が制度等を所管するすべての施設を対象に、令和2(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。

表1 建設後50年以上経過する社会資本の割合(国土交通省資料)^{※1}

	2020年3月	2030年3月	2040年3月
道路橋[約73万橋(橋長2m以上の橋)]	約30%	約55%	約75%
トンネル[約1万1千本]	約22%	約36%	約53%
河川管理施設(水門等)[約4万6千施設 ^{※2}]	約10%	約23%	約38%
下水道管きよ[約48万km]	約5%	約16%	約35%
港湾施設[約6万1千施設 ^{※3} (水道施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設等)]	約21%	約43%	約66%

※1 建設後50年以上経過する施設の割合については建設年度不明の施設を除いて算出した。

※2 国:堰、床止め、閘門、水門、揚水機場、排水機場、樋門・樋管、陸閘、管理橋、浄化施設、その他(立坑、遊水池)、ダム。独立行政法人水資源機構法に規定する特定施設を含む。都道府県・政令市:堰(ゲート有り)、閘門、水門、樋門・樋管、陸閘等ゲートを有する施設及び揚水機場、排水機場、ダム。

※3 一部事務組合、港務局を含む。