

社会インフラの老朽化と公共事業

青木あすなろ建設(株)参与
工博・土木学会フェロー
日本コンクリート工学会フェロー
技術士(総合技術監理部門・建設部門)
筑波大学非常勤講師
東京電機大学客員教授
牛島 栄

社会インフラメンテナンス

2012年 中央自動車道路笹子トンネル 天井版崩落事故

これを契機に高速道路などの社会インフラの老朽化に注目が集まっている

「社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置」

2013年3月21日 国土交通省 発表

⇒ 本年を「社会インフラメンテナンス元年」と位置付けた

- ①点検
- ②基準・マニュアル
- ③施設状況の把握
- ④既存技術の活用・新技術導入
- ⑤予算・体制・法令
- ⑥長寿命化計画の策定 など

今後3ヶ年にわたる当面講ずべき措置を以上のように取りまとめ、様々な社会インフラの老朽化対策に総合的・重点的に取り組んで行くことを明らかにした

高速道路などの老朽化

高速道路などの道路網の建設が本格化したのは1960年代以降である

2012年 首都高速道路:京橋～芝浦間
2013年 名神高速道路:栗東～尼崎間 ⇒ 開通して50年

首都高速道路と阪神高速道路:5割
その他の高速道路:4割 ⇒ 完成から30年経過

その間、高速道路などでは車両の大型化に伴う載荷荷重の見直しや、通行量の見直しなど、使用条件や供用条件が過酷になっている

2007年 米国ミネアポリス → 道路橋が建設後40年で崩壊

高速道路に代表される社会インフラは、使用する上で
注意を要する段階に入ったことは間違いない

安部政権の「国土強靱化」

安全で安心な国土づくりを国の基本的な役割と位置付け、防災や減災対策を実施するため、2013年から10年間で200兆円余りの公共事業費が必要とする

国土交通省の建設投資見通し

2013年度 政府部門

- ◆公共投資額: 約22兆円 10年ぶりの高水準
- ◆前年比の伸び率: 16% 35年ぶりの大きさを急膨張

【対策実施に際し明らかにされていない事項】

- ①国土強靱化の投資にかかる費用とその財源や投資先の選定基準
- ②被災地を含む公共事業の優先順位

公共事業費の影響と社会保障費の影響

公共事業費は1997年をピークに急減し、現状はピークの4割にも満たない

公共事業費の大幅な削減は、地方の経済や雇用に深刻な影響を与えており、この間、**建設就業者数の雇用もピーク時から激減**している

しかし・・・

問題

近年のゲリラ豪雨を始めとする自然災害等の激甚災害による復旧工事費を含む公共事業費の増加など



- ◆建設分野の就業者の不足
- ◆資材価格の高騰など
- ◆被災地の復興の遅れ

その一方で、高齢化社会の到来によって、社会保障費は急激な自然増となり、大規模な増税を含む財政的措置を実行しなければ賄いきれなくなっている

— 限られた公共事業費の予算をどのように効率的に活用するか —

自然災害リスクが高く社会インフラの老朽化対策が緊急の課題となる中で、地域の建設産業の持続可能な発展を図るために…

◆政府や地方自治体の社会インフラの老朽化対策

◆公共事業の執行体制の時間軸を含めた
戦略的なマネジメント力の真価が問われている