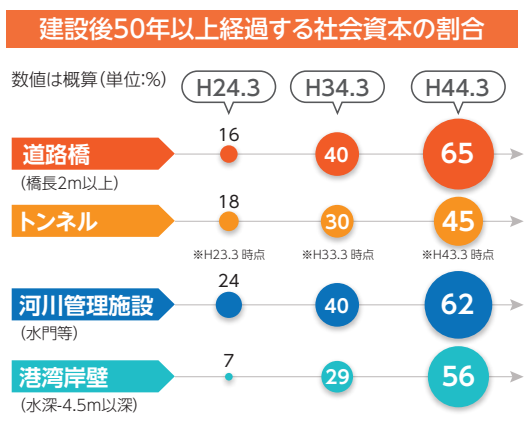


今後急速に老朽化が進む インフラの長寿命化への取り組み

人々が日常利用する道路や鉄道などのインフラ。高度経済成長期以降に整備したインフラが今後急速に老朽化していきます。インフラを安全により長く利用するとともに、中長期的な維持管理・更新に係るトータルコストの縮減と毎年必要となる予算の平準化を図るためには、将来を見据えた維持管理更新の取り組みを推進することが必要です。

国土交通省では、平成24年12月に発生した中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故などを踏まえ、平成25年



1月、国土交通大臣をトップとする「社会資本の老朽化対策会議」を設置して、平成25年3月に老朽化対策の全体像を工程表としてとりまとめました。

さらに、「社会資本老朽化対策推進室」を設置し、平成25年を「社会資本メンテナンス元年」として、インフラの老朽化対策についての、総合的・横断的な取り組みを推進しています。

建設後50年が経過する橋は20年後には65%へ

米国では、1980年以前、道路の維持管理に十分な予算が投入されず、1980年代初頭にはすでに道路施設の多くが老朽化し、「荒廃するアメリカ」と呼ばれるほど、劣悪な状態に陥っていました。

一方、日本では米国より30年ほど遅れ、昭和39年東京オリンピックの頃に整備された首都高速1号線など、高度経済成長期以降に整備したインフラが急速に老朽化し、今後20年間で建設後50年以上経過する施設の割合が加速

度的に高くなる見込みです。

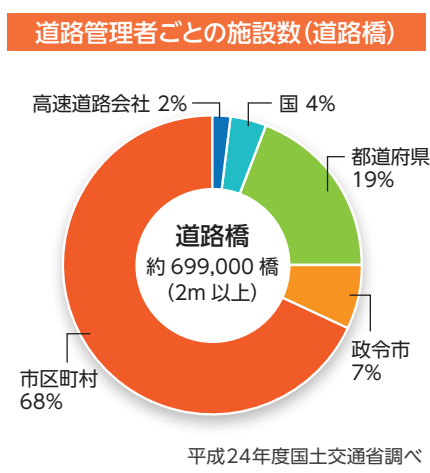
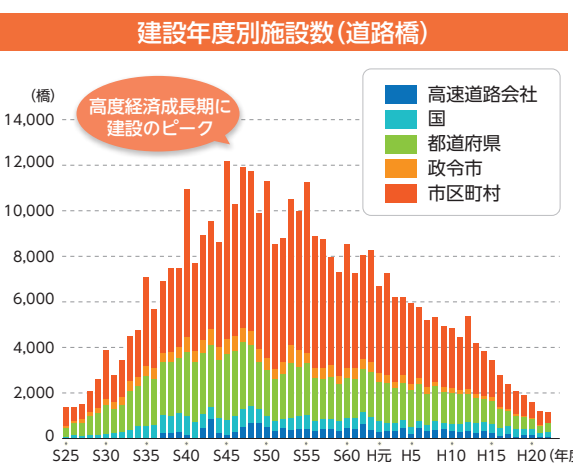
例えば道路橋は、その割合が平成24年3月の約16%から、10年後には約40%、20年後には約65%と急増します。

技術・制度・財政面で地方自治体を支援

インフラの老朽化対策を着実に実施するためには、国のみならず、その大部分を管理している地方自治体の取り組みが重要です。国土交通省では、地方自治体での老朽化対策をより実効性あるものにするため、技術・制度・財政面からの支援に取り組んでいます。

具体的には、地方整備局、国土技術政策総合研究所や土木研究所などの研究機関が中心となって、維持管理更新に関する基準などの策定や情報提供、地方自治体職員に対する研修、施設に重大な損傷があった場合の技術的な支援を行っています。さらに地方自治体からの技術的課題などの相談を一元的に受ける体制の構築を行っています。

また、財政面については、平成24年

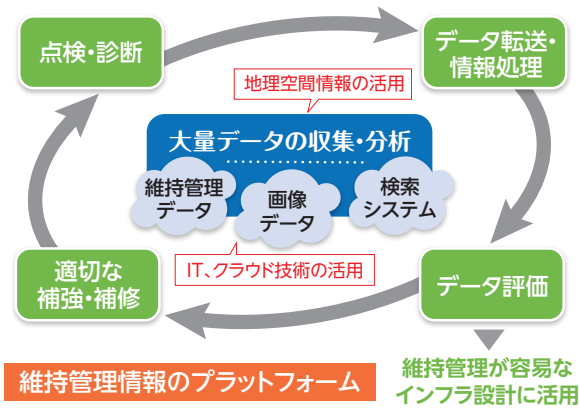


総合政策局
参事官(社会資本整備)付
(併)社会資本老朽化対策推進室
課長補佐
佐溝 圭太郎

度補正予算で、防災・安全交付金を新たに創設しました。この交付金により、自治体が行う防災・減災対策や老朽化対策などを重点的に支援しています。平成24年度補正予算で約5498億円、平成25年度当初予算で約1兆460億円の予算を計上しているところで、今後もこの交付金を活用して支援していきます。

老朽化対策の効率化に向けた技術の三つの柱

老朽化対策を進める上で、現場の維持管理の効率化などが必要です。これらの課題を解決するためには、新技術の開発・導入などの推進が重要となります。国土交通省では三つの柱を立てて、取り組みを進めています。



一つ目は、点検・診断技術の開発・導入です。非破壊検査などの実用段階にありながら現場での導入が遅れている技術について、公募を行った上で、応募された技術を現場で活用し、結果を新技術情報提供システム(NEETS)などで公表することで、技術のさらなる活用と改善を促進します。

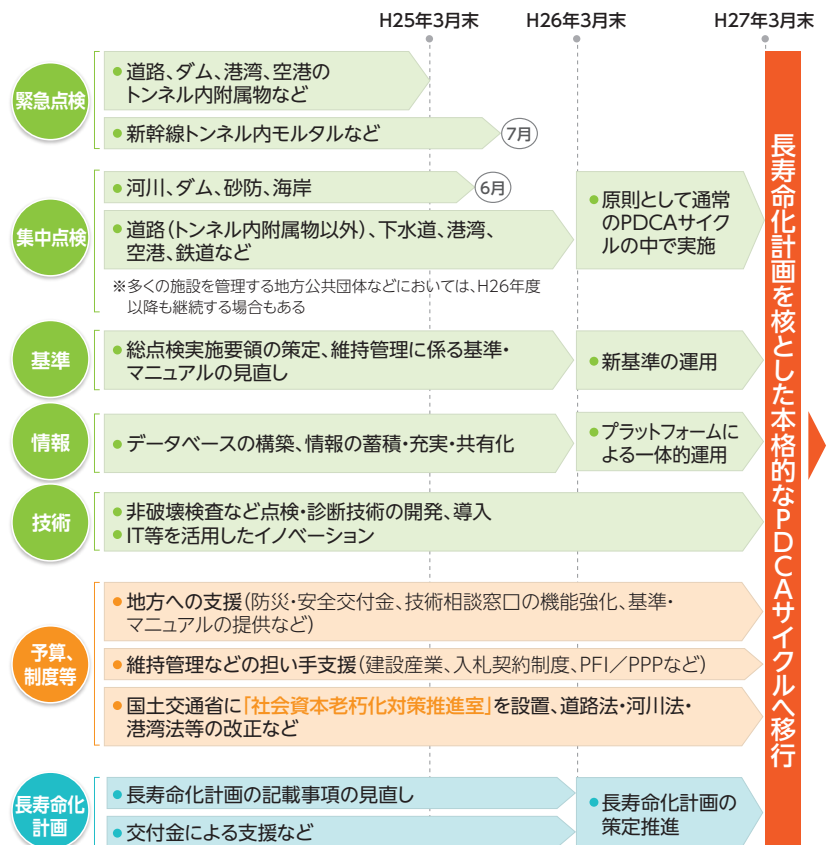
二つ目は、モニタリングシステムの開発です。例えば損傷が大きい箇所の状態を監視するなどのモニタリング技術について、新たに設置する産学官をメンバーとする検討会議も行いながら、二歩を踏まえ、一歩をはじめとする先端的技術の適用ができるかなどの検討を行い、実際に現場のインフラで検証します。

三つ目は、維持管理情報のプラットフォームの構築です。国や自治体などが管理するインフラとその維持管理に係る情報を統一的に扱う基盤として整備するシステムです。それぞれの分野、段階で整備・収集されたデータを分析することで、基準・マニュアルの見直しや新技術の開発に活用するなど、維持管理の効率化・高度化が可能となります。

インフラの長寿命化に向けた戦略的な取り組み

安心して既存のインフラを利用し続けるためには、それぞれの施設の特徴

当面講ずべき措置 工程表(全体像・概要)



長寿命化計画を核とした本格的なPDCAサイクルへ移行

を踏まえた適切な点検による現状確認と、点検結果に基づいた的確な修繕の実施が不可欠です。

そして、このような取り組みについて、将来を見据え、計画的に進めるため、長寿命化計画などを策定し充実させることが重要です。

このため、国土交通省では、今後3か年にわたる当面講ずべき措置として工程表に基づき、まずは、現場のインフラ管理での総点検を実施し、必要な修繕を速やかに行いました。総点検の

結果などを踏まえて、維持管理・更新に係る情報の整備、更新のあり方を含めて内容の充実を図った長寿命化計画の策定など、平成27年度以降、維持管理・更新に係る本格的なPDCA(Plan・Do・Check・Act)サイクルへの移行を図っていきます。

中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故のような痛ましい事故は二度と繰り返さないとの決意のもと、国土交通省では今後もインフラの老朽化対策の取り組みを推進していきます。

詳細は国土交通省HP「社会資本の老朽化対策会議」参照

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/sosei_point_mn_000003.html