

新しい事業手法について解説していく。

今回は、わが国や地方公共団体などの保有するインフラとその老朽化に関する状況、インフラ老朽化に対するわが国の維持管理政策について示したい。



塩澤 健太郎（しおざわ・けんたろう）政策研究事業本部研究開発第一部（名古屋）副主任研究員

で75%、トンネルで53%、空港で73%を占めるとの推計結果だ。

インフラの老朽化が急速に進展する状況で、二度と悲惨な事故を発生させないよう、今すぐにも維持管理・更新を戦略的かつ効率的に進めていく必要がある。

一方、多くのインフラの管理者である地方公共団体を含む官民連携手法の導入などの取り組みを推進することとしている。

21年時点で、これらの施策は着実に実行されているが、インフラ老朽化の対策は万全と言えるのだろうか？ 今回は個別施設計画の概況とその実態について紹介する。（毎週木曜日に掲載）

わが国の状況と維持管理政策

2012年、笹子トンネルの天井板崩落事故が起こり、9人もの尊い命が亡くなった。社会資本（インフラ）の老朽化が誘因となったわが国高速道路での最大の死亡事故である。笹子トンネルの事故が我が国のインフラ維持管理政策のパラダイムシフトとなり、維持管理の重要性を知らしめることとなった。しかしながら、インフラの老朽化は着実に進行しており、昨今では和歌山県の水道橋の崩落事故が記憶に新しい。

社会資本の老朽化(1)

本稿では、①わが国の状況と維持管理政策②個別施設計画の概況と実態③インフラ分野のDX（デジタルトランスフォーメーション）④官民連携手法の導入

によると、橋梁（きょうりょう）が約73万橋、トンネルが約1万1千本、河川・ダム等の管理施設が約4万6千施設、公園が約11万施設、空港が95空港と

っており、その保有量は膨大となっている。また、インフラの多くが高度経済成長期に整備され、今後建設から50年以上経過する施設が加速度的に増加する見込みである。40年には、橋梁

には課題が山積している。昨今の人口減少や少子高齢化の進展により、厳しい財政状況や技術者などの人材確保、維持管理体制の構築が困難になってきている。

このような状況の中、インフラ老朽化の状況と課題を鑑み、わが国では14年に「インフラ長寿命化計画」を策定。持続可能なインフラの構築のため、個別施設計画（地方公共団体が管理するインフラ施設毎の長寿命化計画）の策定・推進、情報技術を含む新技術の開発

