

インフラ長寿命化等に関する最近の動き

平成26年9月12日

四国地方整備局

企画部企画調査官 原田昌直

笹子トンネル天井板落下事故

笹子トンネル天井板落下事故が発生

当時の新聞記事

【笹子トンネル概要】

崩落事故、死者9人に

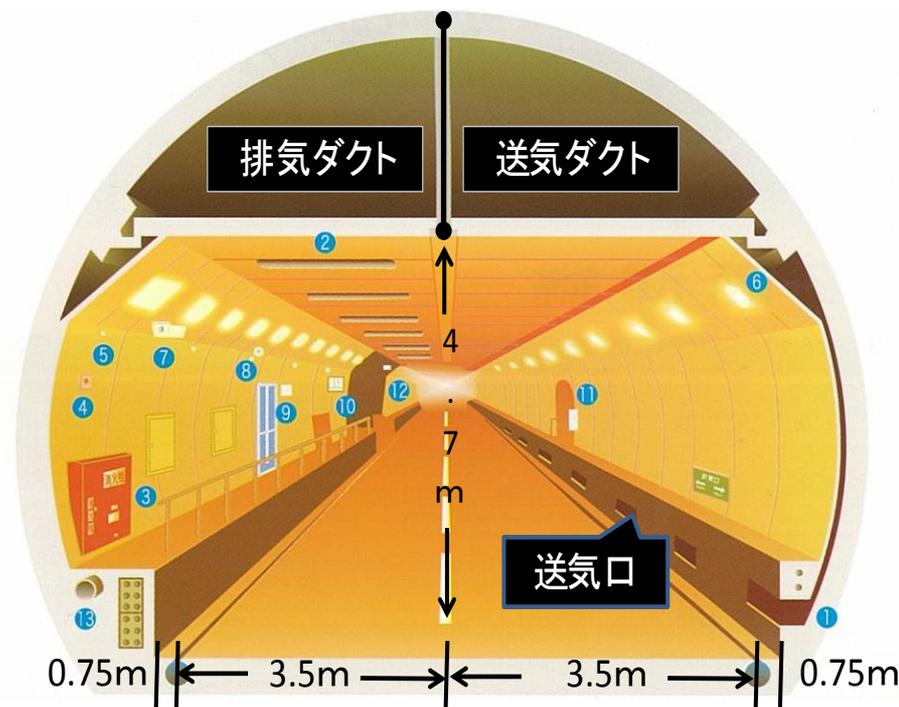


山梨・中央道
天井部ボルト脱落
中日本高速「原因は老朽化」

山梨県大月市と甲州市にまたがる中央自動車道の笹子トンネル天井板崩落事故で、県警は3日、レンタカーのワゴン車から5人の遺体、別の乗用車内で3人の遺体を確認した。冷凍冷蔵トラック内で1人が死亡しており、死者は9人となった。県警と山梨県消防本部は、他に巻き込まれた車両はないとみている。中日本高速道路は3日午前9時の記者会見で、トンネル本体上部の天井と、天井板を支えるボルトの脱落を主な原因と指摘している。中日本高速道路は3日午前10時、「大規模な原因は老朽化と認められる」と説明し、引き続く原因調査を進める。

県警は、老朽化への捜査を始めた。県警によると、ワゴン車の5遺体は、脱出した神奈川県三浦市の女性銀行員(20)の自転車に乗った乗用車内では運転席、助手席、後部座席で1人ずつ確認された。いずれも性別は不明だが、20代の男性(9)、女性(2)とみている。乗用車の3人は山梨県在住の70代男女と60代女性とみられる。トラックの運転手は、山梨県甲斐市富竹新田397の1、会社員中川達也さん(50)と判明した。

羽田雄一郎国土交通相は3日午前、現場を視察。中日本高速道路の金子剛一社長も現場に向かった。県警と消防本部によると、ワゴン車は3列シートで、運転席と



静岡新聞
2012.12.3夕刊

河川・道路メンテナンスに関する主要な取組状況

	社会資本の老朽化対策会議 (H25.1.21設置)	社会資本 整備審議会			インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議 (H25.10.16設置)
		技術部会	道路分科会	河川分科会	
		社会資本メンテナンス戦略小委員会 (H24.8.29設置)	基本政策部会 (H14.3.5設置) 道路メンテナンス技術小委員会 (H25.1.28設置)	安全を持続的に確保するための今後の河川管理のあり方検討小委員会 (H24.7.31設置)	
H24.12.2		笹子トンネル天井板崩落事故			
H25.3.21	当面講ずべき措置				
H25.4.3				安全を持続的に確保するための今後の河川管理のあり方について	
H25.5.30		中間答申			
H25.6.5			道路のメンテナンスサイクルの構築に向けて		
H25.11.29					インフラ長寿命化基本計画決定
H25.12.25		今後の社会資本の維持管理・更新のあり方 答申			
H26.2.27			定期点検基準(案)		
H26.4.14			道路の老朽化対策の本格実施に関する提言		
H26.4.16		第2期 開始			
H26.5.21	国土交通インフラ長寿命化計画(行動計画)				

「インフラ長寿命化基本計画」

- 「インフラの長寿命化に関する基本方針」
- H25. 11. 29公表
- 「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」

1. 目指すべき姿 (2030年頃)

- 安全で強靱なインフラシステムの構築
- 総合的・一体的インフラマネジメントの実現
- インフラビジネスの競争力強化

2. 基本的な考え方

- インフラ機能の確実かつ効率的確保
- メンテナンス産業育成
- 多様な施策・主体と連携

3. 本基本計画に基づき、今後策定する計画

○インフラ長寿命化計画(行動計画)

メンテナンスサイクルを構築・継続・発展させるための取組の方針

(対象施設、計画期間、現状と課題、中長期的なコスト、取組方針、フォローアップ等)

○個別施設毎の長寿命化計画(個別施設計画)

施設毎のメンテナンスサイクルを回すための計画

(対策の優先順位の考え方／個別施設の状況等／対策内容と時期／対策費用等)

4. 必要施策の内容および方向性

「点検・診断、修繕・更新」、「基準類の整備」、「新技術の開発・導入」など。

インフラ長寿命化に向けた計画の体系

(基本計画)

インフラ長寿命化基本計画
(国)



H25.11
「関係省庁連
絡会議」決定

(行動計画)

インフラ長寿命化計画
(国の全分野)



H26.5.21
「国交省」
決定

※省庁ごとに策定

インフラ長寿命化計画
(自治体レベルの全分野)

※自治体ごとに策定

公共施設等
総合管理計画

(個別施設計画)

道路

河川

公共建築物

道路

河川

公共建築物

国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)

- 「インフラ長寿命化基本計画」に基づき策定する行動計画の「国交省版」
- H26. 5. 21公表
- 「国土交通省老朽化対策会議」

1. 国交省の役割

- ・各インフラに係る体制や制度等を構築する「所管者」としての役割
- ・インフラの「管理者」としての役割

2. 計画の範囲

- ・対象: 国交省が制度等を所管する全ての施設
- ・期間: 平成26～32年度(2014～2020年度)

3. 中長期的なコストの見直し

4. 現状・課題と取組の方向性

- ・「基本計画」に記載された必要施策ごとに、「現状と課題」「必要施策に係る取組の方向性」「具体的な取組の例」を記載。
- ・点検・診断／修繕・更新等、基準類の整備 等

	現状と課題	必要施策に係る取組の方向性	具体的な取組の例
・点検診断／修繕・更新等	○技術力を有する職員の不足 ○取組の着実な実施に必要な予算の確保 等	○相談窓口機能、研修・講習の充実 ○交付金等による支援の継続・充実 等	○地公体職員を対象とする研修の充実・継続 ○防災・安全交付金等による取組の支援 等

- I. はじめに
- II. 国土交通省の役割
- III. 計画の範囲
- IV. 対象施設の現状と課題
- V. 中長期的な維持管理・更新等のコストの見直し
- VI. 必要施策に係る取組の方向性
 - 1. 点検・診断／修繕・更新等
 - 2. 基準類の整備
 - 3. 情報基盤の整備と活用
 - 4. 個別施設計画の策定・推進
 - 5. 新技術の開発・導入
 - 6. 予算管理
 - 7. 体制の構築
 - 8. 法令等の整備
- VII. フォローアップ計画

VI. 必要施策に係る取組の方向性

1. 点検・診断／修繕・更新等

(4) 施設毎の取組

①道路（例）

施設	所管者としての取組	管理者としての取組
道路施設 ・橋梁 ・トンネル ・大型の構造物 ・横断歩道橋 ・門型標識 ・シェッド等	○相談窓口の機能の充実 ○基準・マニュアル等の整備・提供 ○研修・講習の充実 ○交付金等による支援 ○担い手確保に向けた入札契約制度等の見直し	○点検・診断／修繕・更新等 ○研修・講習の充実

道路の老朽化対策の本格実施に向けて二本柱で本格的なメンテナンスサイクルを始動すべき

①メンテナンスサイクルを確定（道路管理者の義務の明確化）

各道路管理者の責任でメンテナンスサイクルを実施

点検

診断

措置

記録

②メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築（支援）

メンテナンスサイクルを持続的に回す仕組みを構築

予算

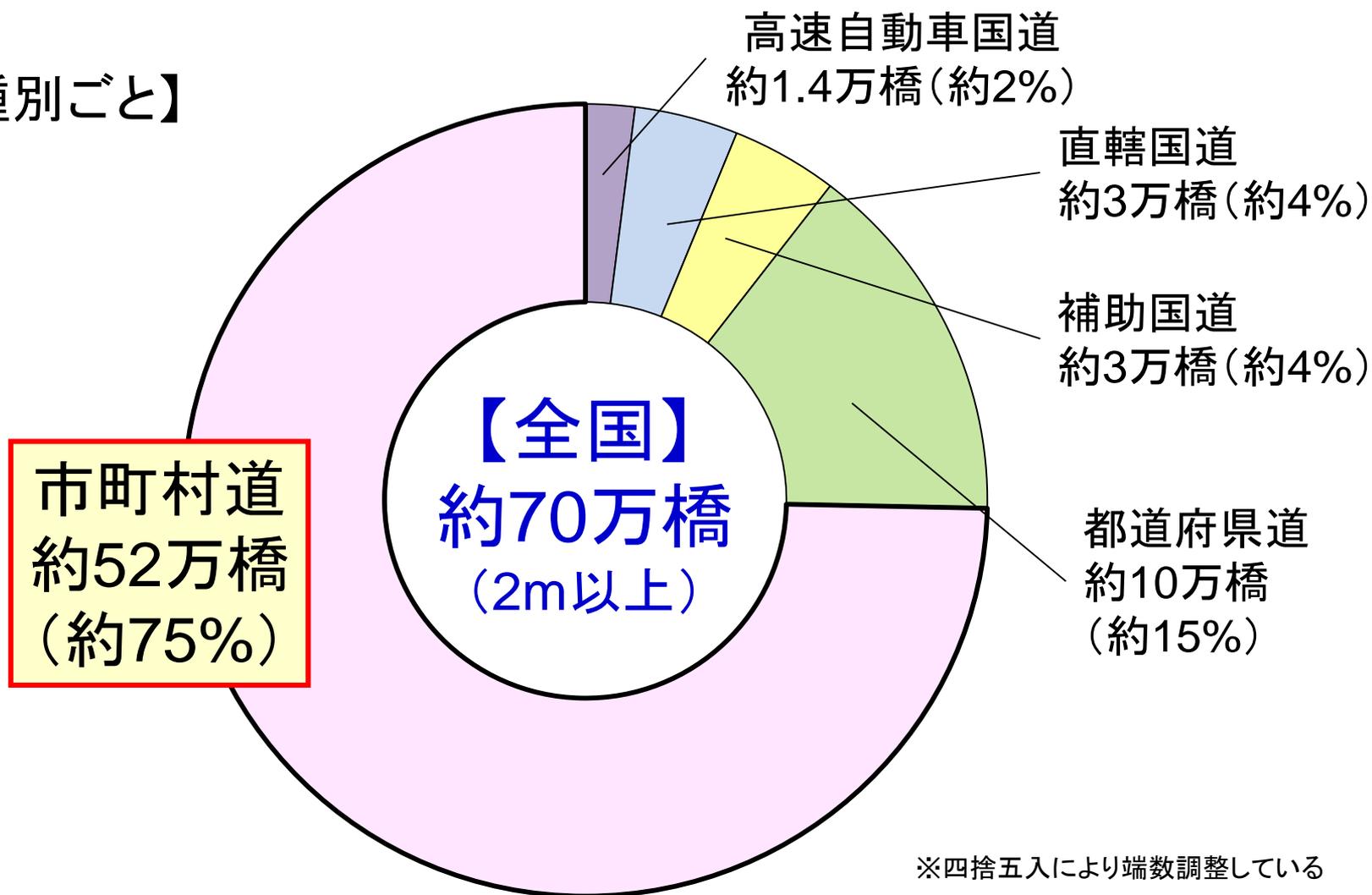
体制

技術

国民の理解、協働

日本では、全橋梁約70万橋のうち約75%が市町村道

【道路種別ごと】



市町村道
約52万橋
(約75%)

【全国】
約70万橋
(2m以上)

高速自動車国道
約1.4万橋(約2%)

直轄国道
約3万橋(約4%)

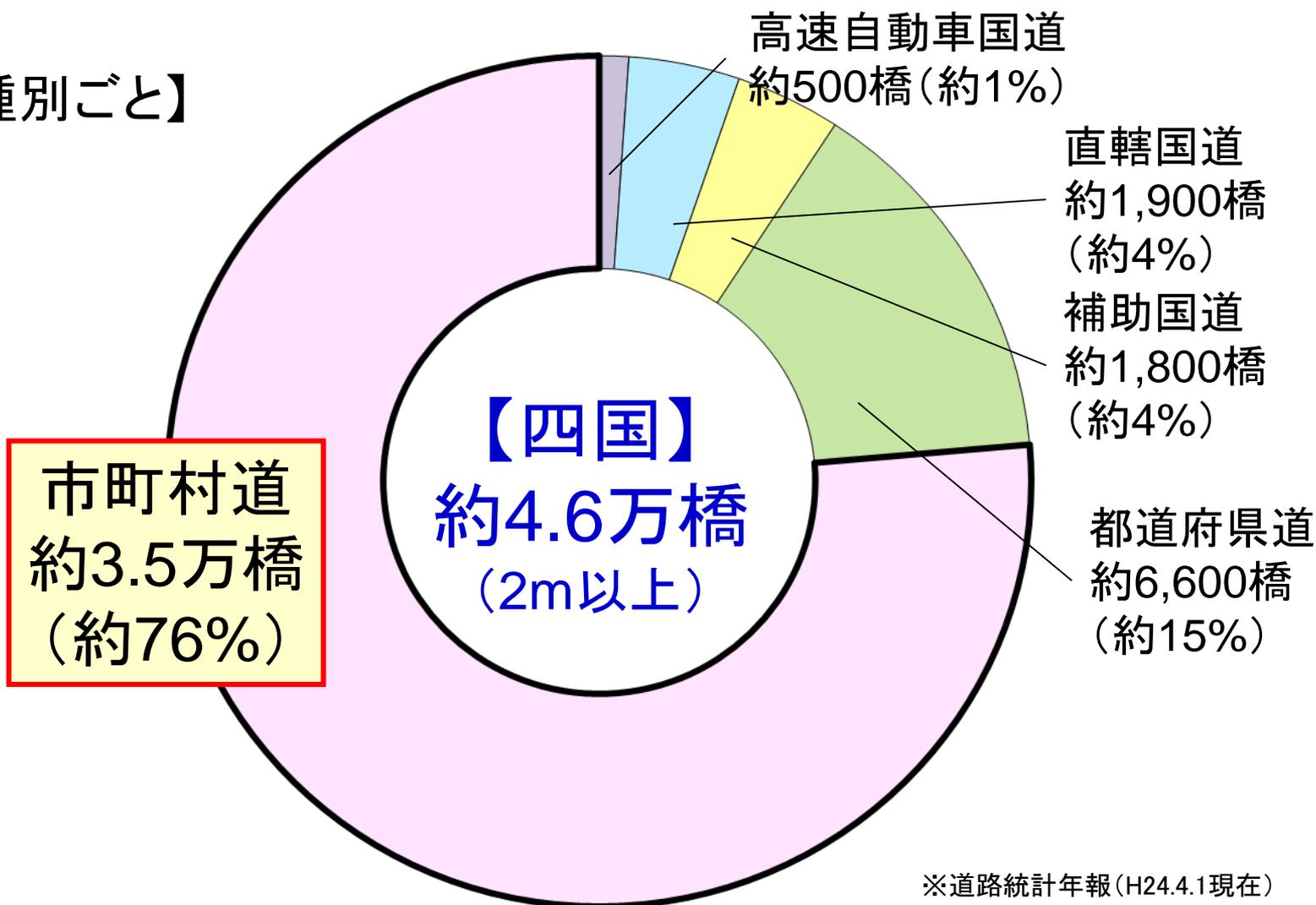
補助国道
約3万橋(約4%)

都道府県道
約10万橋
(約15%)

※四捨五入により端数調整している
※道路局調べ(H25.4)

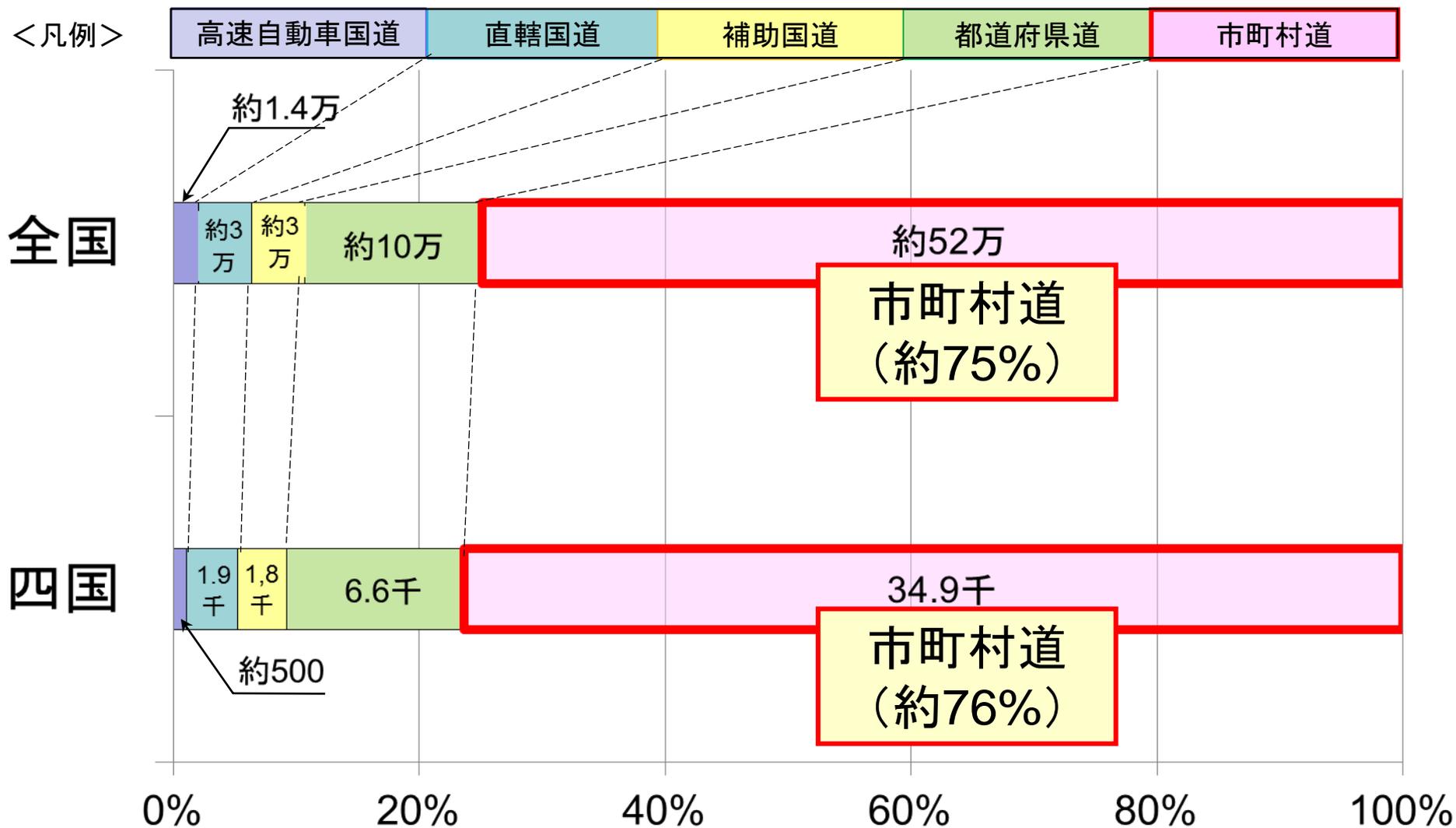
全国同様、全橋梁の76%が市町村道。

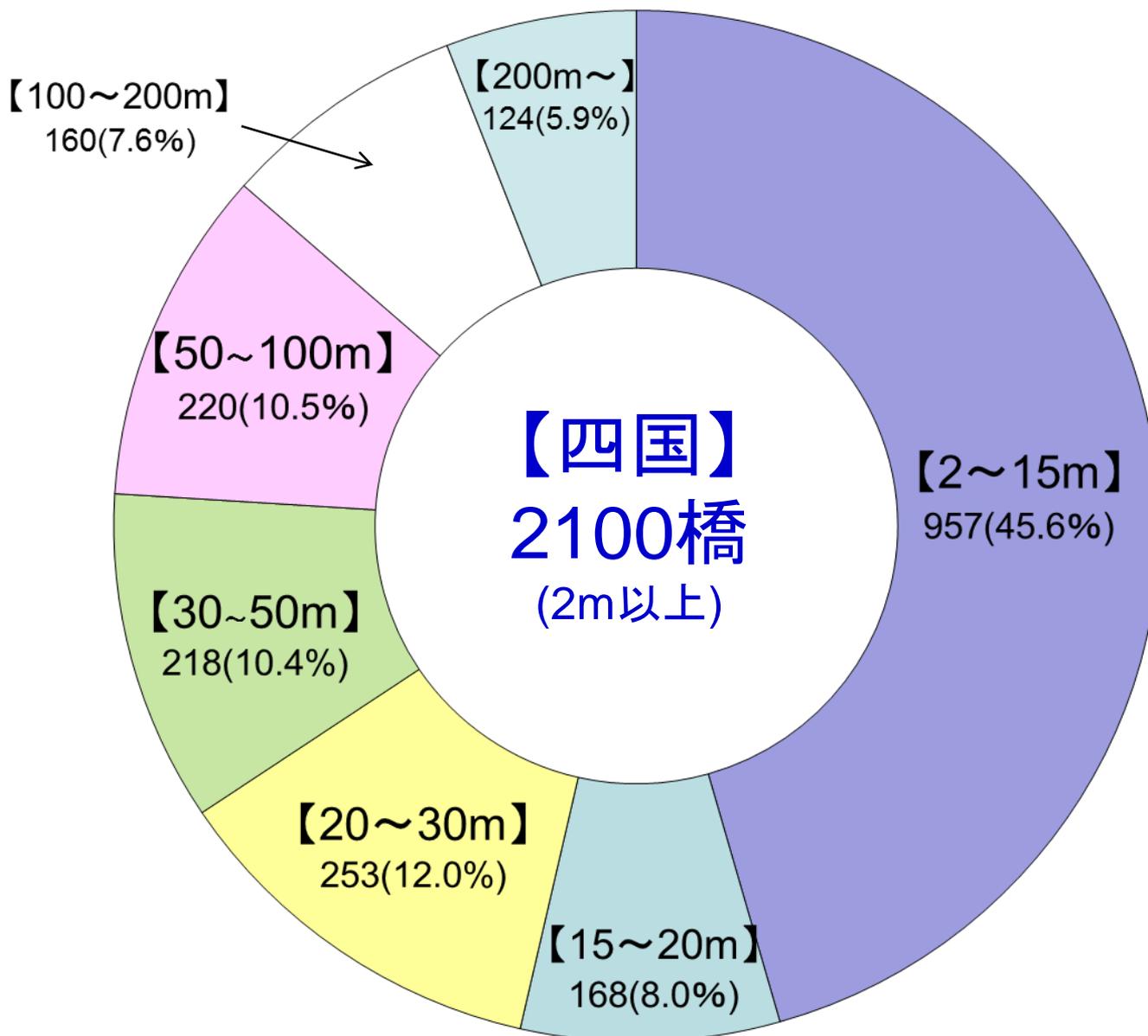
【道路種別ごと】

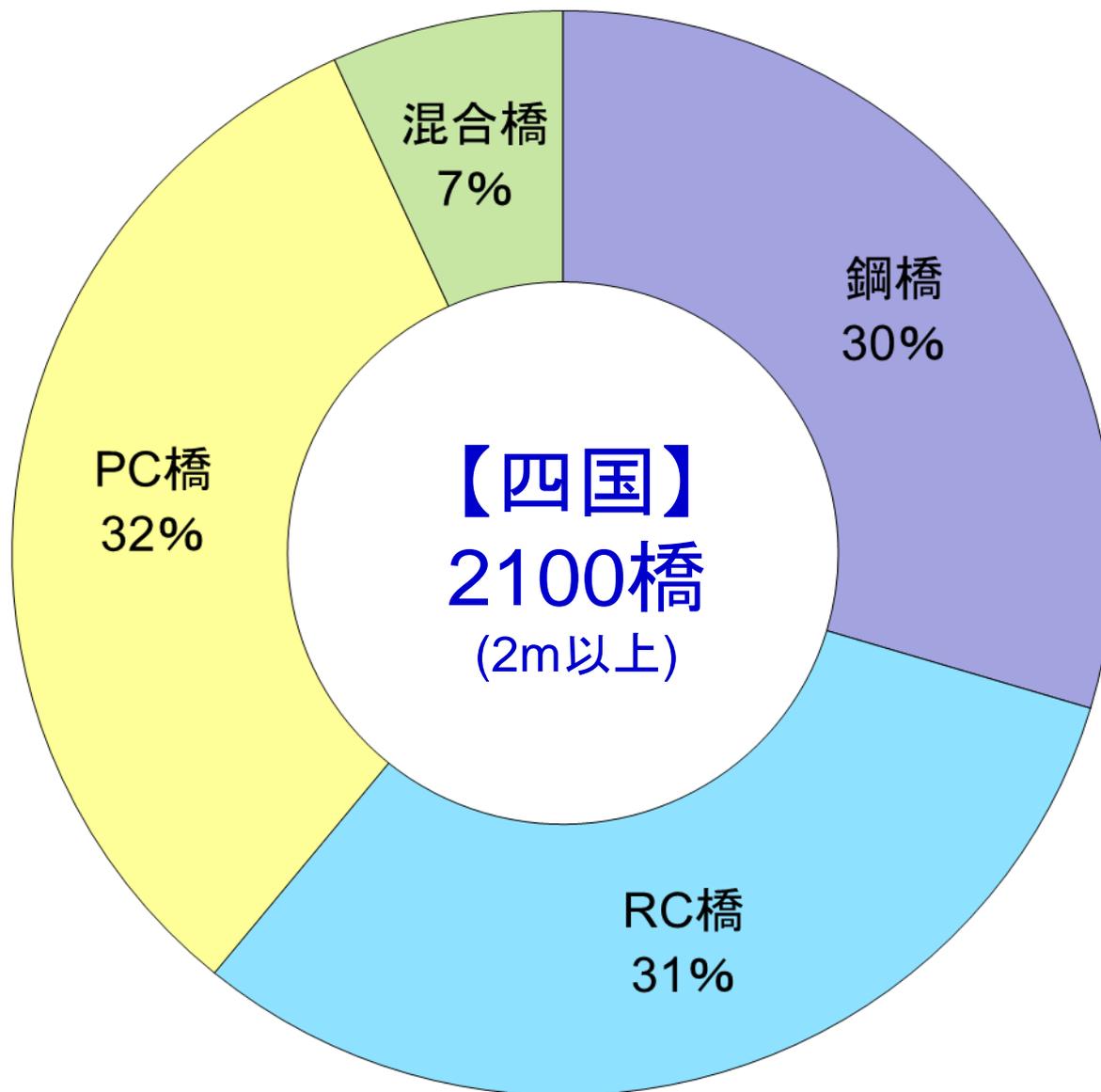


※道路統計年報(H24.4.1現在)

橋梁数（道路種別ごと：2m以上）





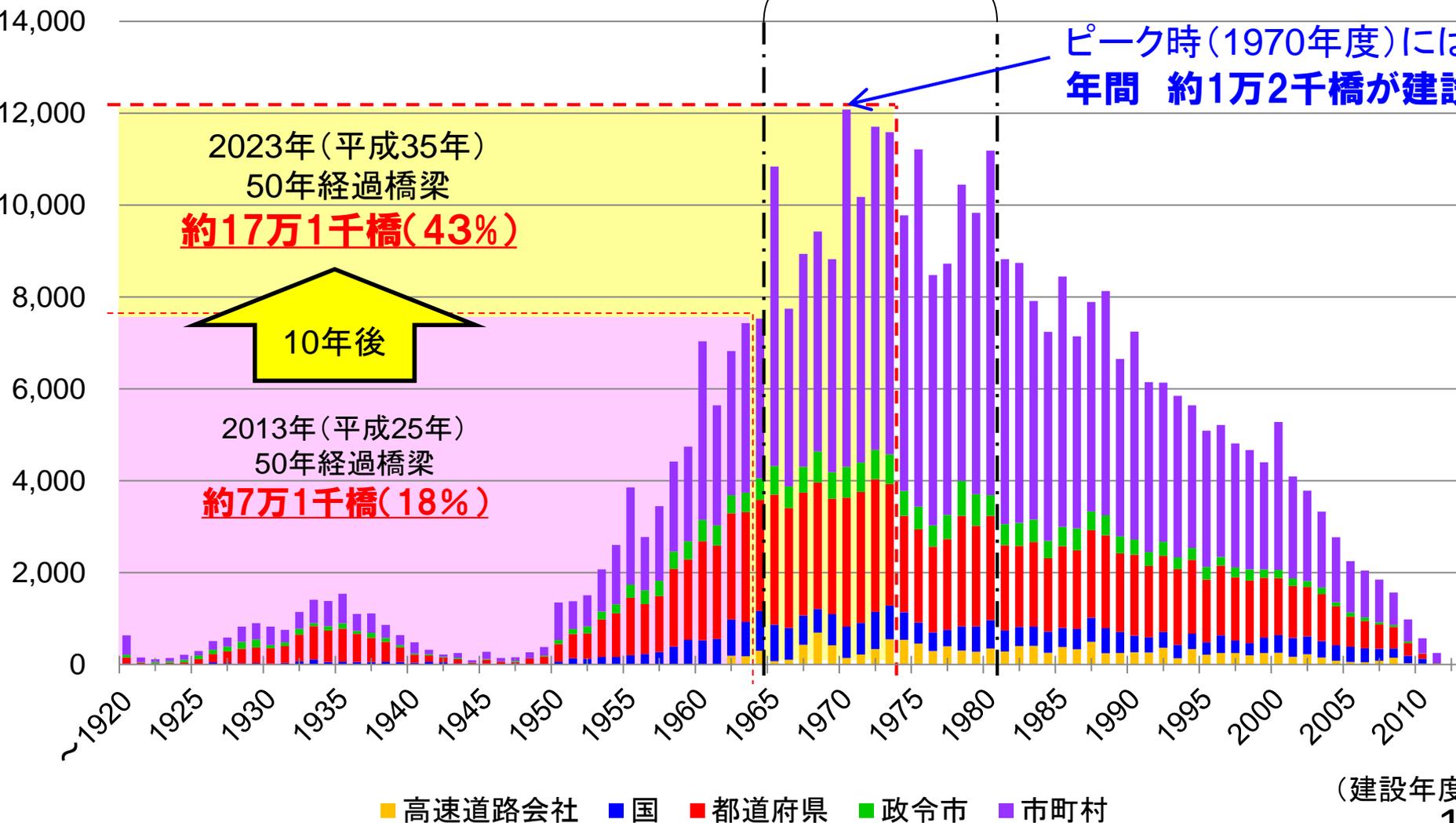


建設年度別 橋梁数

1960年代から1980年頃には年間1万橋が建設

(橋)

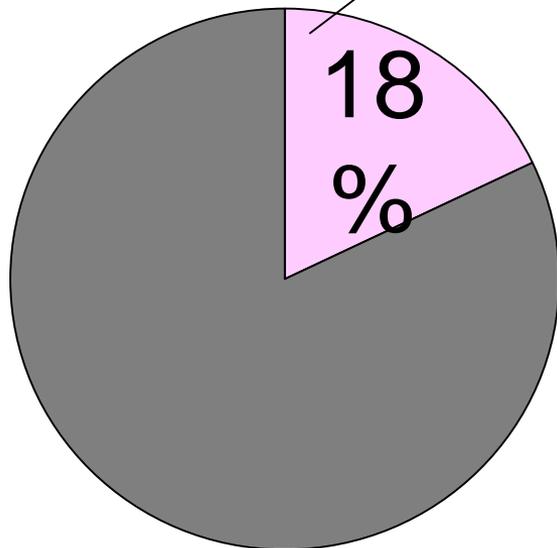
ピーク時(1970年度)には
年間 約1万2千橋が建設



全国の橋梁数は約70万橋。このうち、建設後50年を経過した橋梁(2m以上)の割合は、10年後には43%へ増加

50年経過橋梁
(約7万橋)

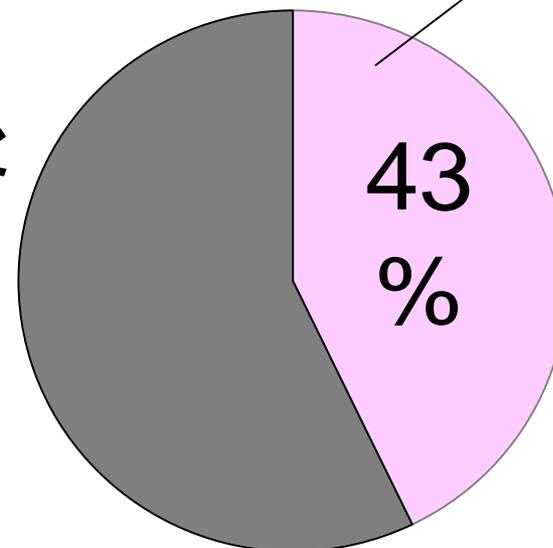
平成25年



※建設年度不明を除く。
※この他、古い橋梁など記録が確認できない建設年度橋梁が約30万強ある。

50年経過橋梁
(約17万橋)

平成35年



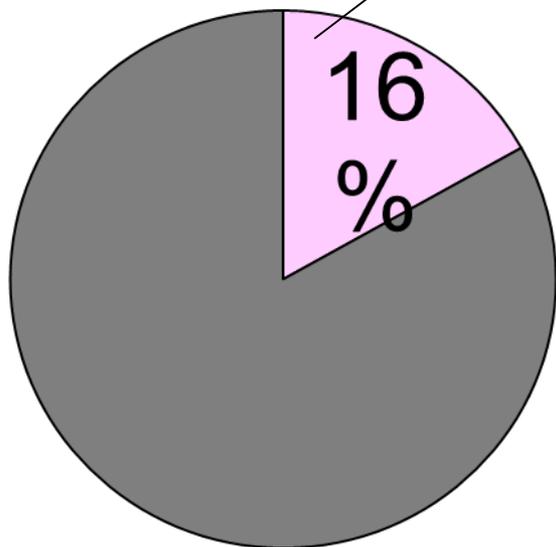
※東日本大震災の被災地域は一部含まず
※都道府県・政令市は、地方道路公社を含む
※道路局調べ(H25.4)

10年後
➔

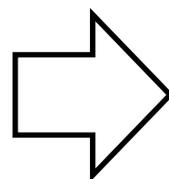
四国管内直轄橋梁2,074橋のうち、建設後50年を経過した橋梁の割合は、10年後には47%へ増加

50年経過橋梁
(約350橋)

平成25年

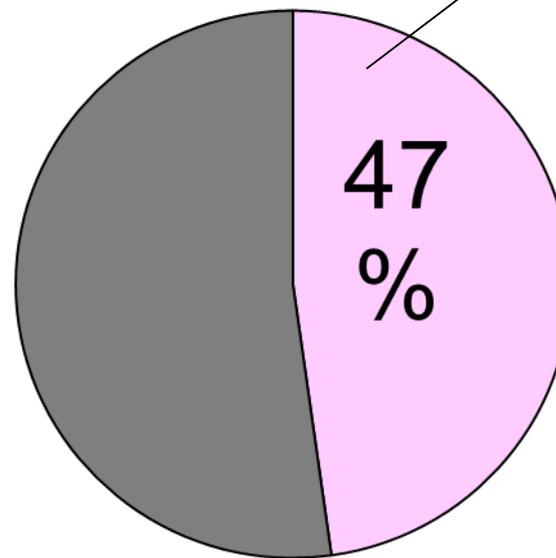


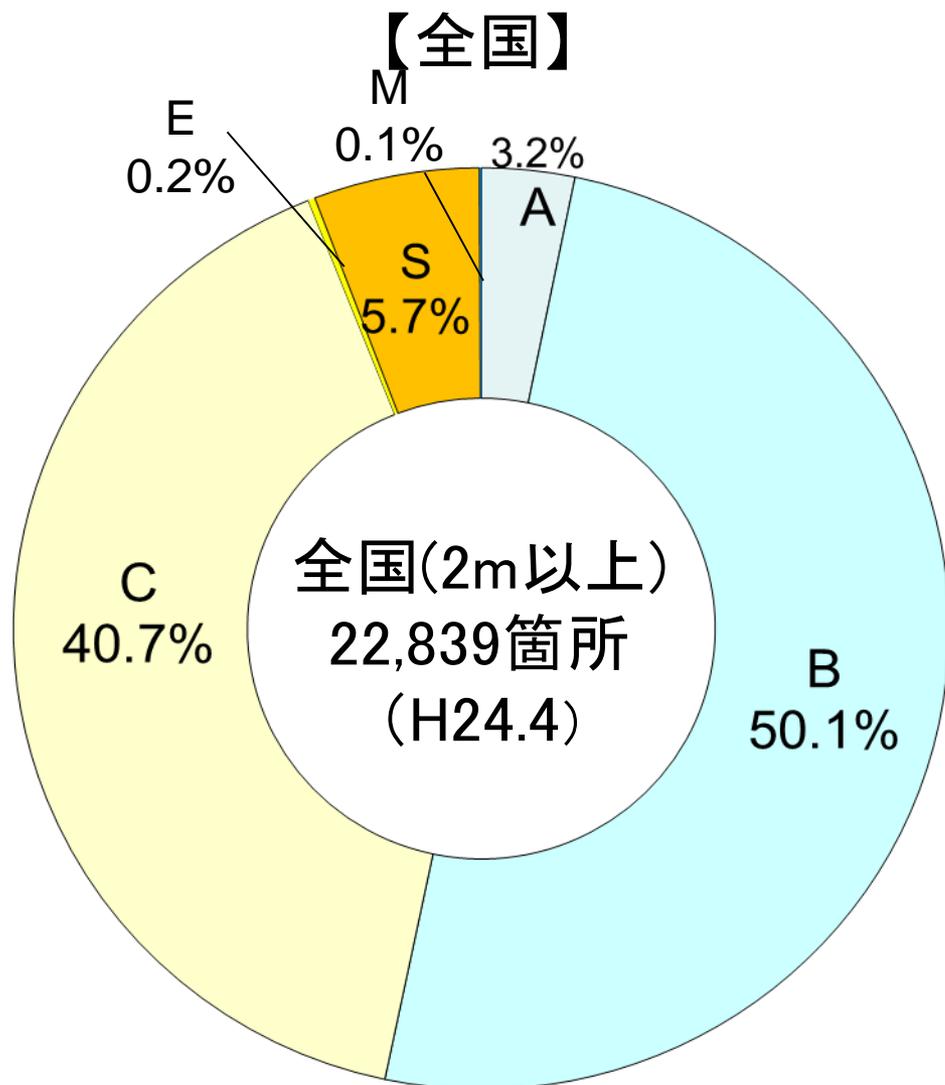
10年後



50年経過橋梁
(約1000橋)

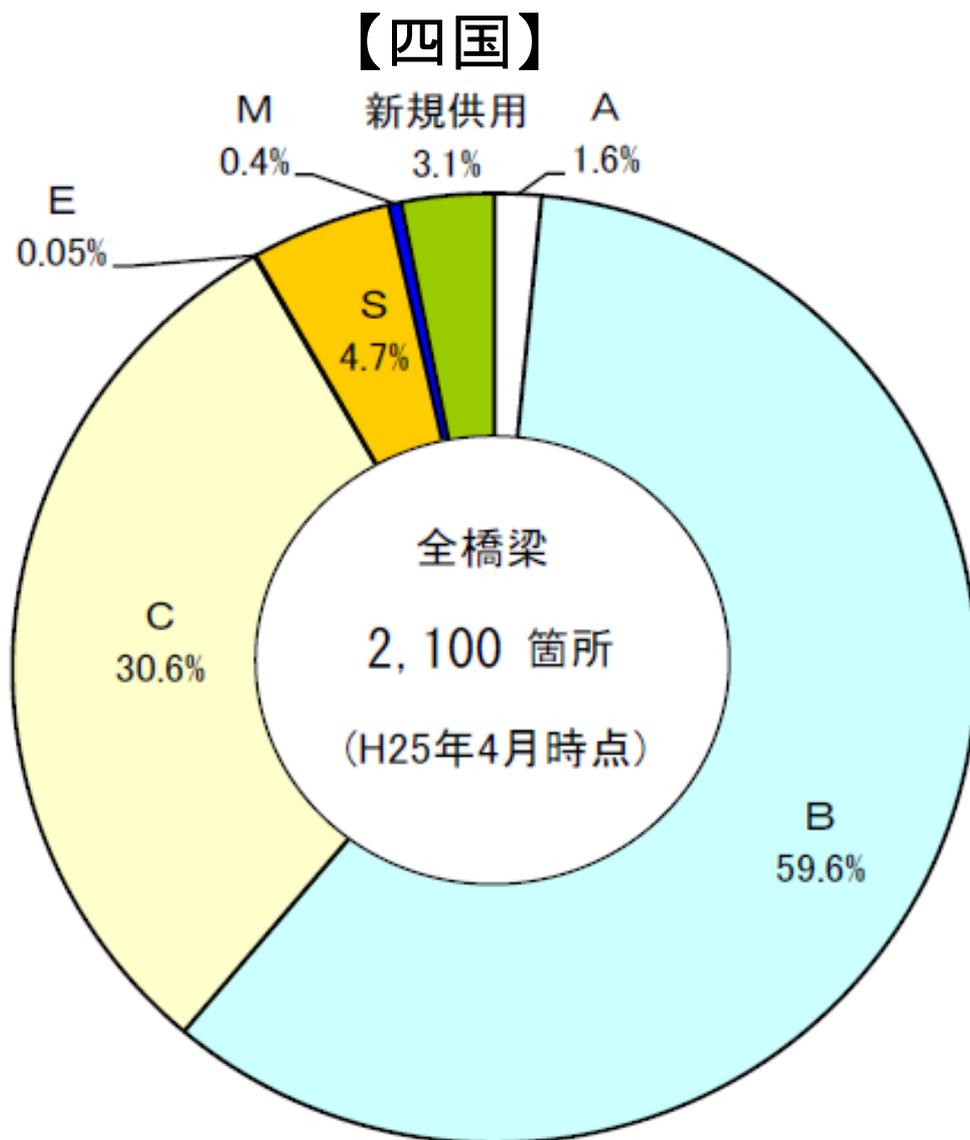
平成35年





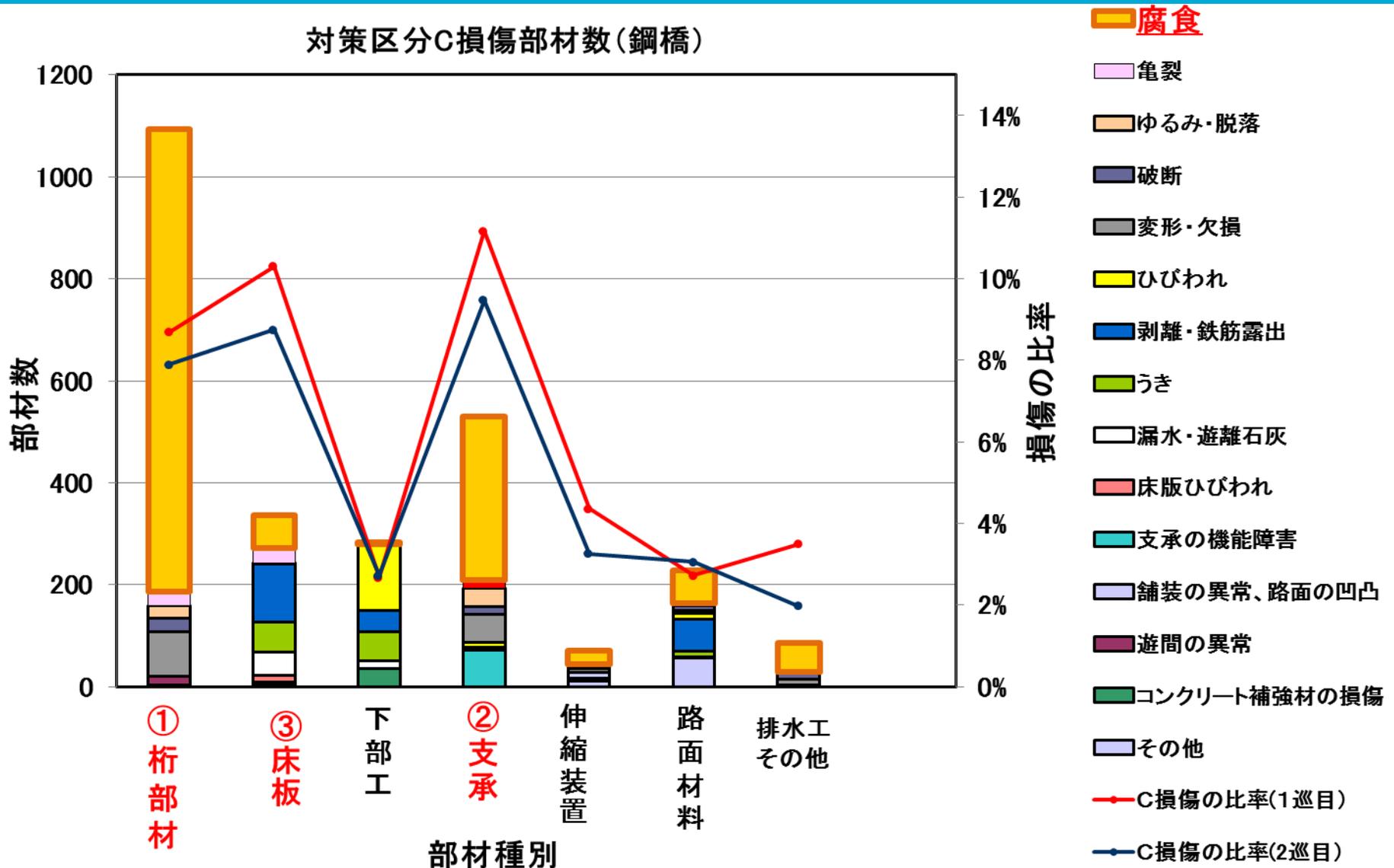
対策区分の判定 (直轄)		健全性の診断 (直轄+地公体)	
従来区分 (~H26.6.30)		新区分 (7.1~)	判定区分 (7.1~)
A	損傷が認められないか、 損傷が軽微で補修を行 う必要がない。	A	I
B	状況に応じて補修を行 う必要がある。	B	
C	速やかに補修を行う必 要がある。	C1	II
		C2	III
E	安全性の観点から、緊 急対策が必要である。	E1	IV
		E2	
S	詳細調査が必要である。	S1	-
		S2	
M	維持工事で対応する必 要がある。	M	II

【出典】国総研資料No.776号 H26.1 平成24年度道路構造物に関する基本データ集より作成
※各地整が管理する橋長2m以上の直轄桥梁のうち、点検済みの桥梁を対象。



対策区分の判定 (直轄)		健全性の診断 (直轄+地公体)	
従来区分 (~H26.6.30)	新区分 (7.1~)	判定区分 (7.1~)	
A	A	I	
B	B		
C	C1	II	
	C2	III	
E	E1	IV	
	E2		
S	S1	-	
	S2		
M	M	II	

対策区分C損傷部材数（鋼橋）



・棒グラフは2巡目の項目別損傷数を示す。
 ・折れ線グラフは1巡目と2巡目の損傷割合(%)を示す。

【出典】四国地方整備局 平成25年度橋梁診断結果より

鋼橋の損傷状況（四国内直轄）主桁



【愛媛県】R11宮川橋側道橋
(主桁端部腐食)



【高知県】R55相間川橋
(主桁腐食)

鋼橋の損傷状況（四国内直轄）支承



【高知県】R33楠神橋
(サイドブロック破断)



【徳島県】R192袋井橋
(腐食、沓座モルタル欠損他)

鋼橋の損傷状況（四国内直轄）床版



【徳島県】R11吉野川大橋
（鋼床版Uリブ亀裂）

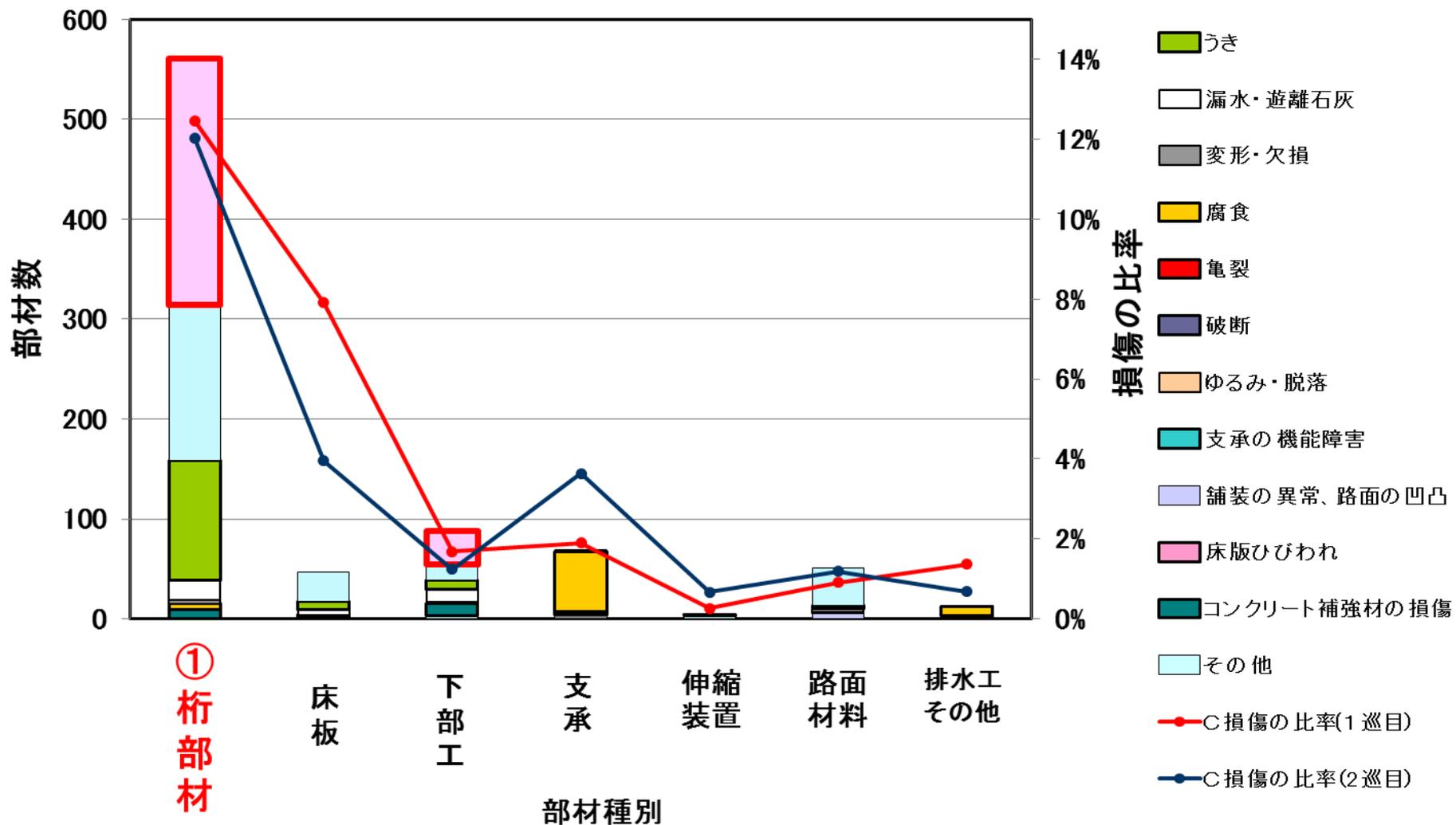


【高知県】R32柳野橋
（漏水、遊離石灰）

【出典】H24.2.7記者発表「国道11号吉野川大橋（鳴門市方面行き）の詳細調査に伴う通行規制一時拡大のお知らせ」資料より

【出典】四国地方整備局
平成25年度橋梁診断結果

対策区分C損傷部材数(RC橋)



・棒グラフは2巡目の項目別損傷数を示す。
 ・折れ線グラフは1巡目と2巡目の損傷割合(%)を示す。

【出典】四国地方整備局 平成25年度橋梁診断結果より

RC橋の損傷状況（四国内直轄）主桁



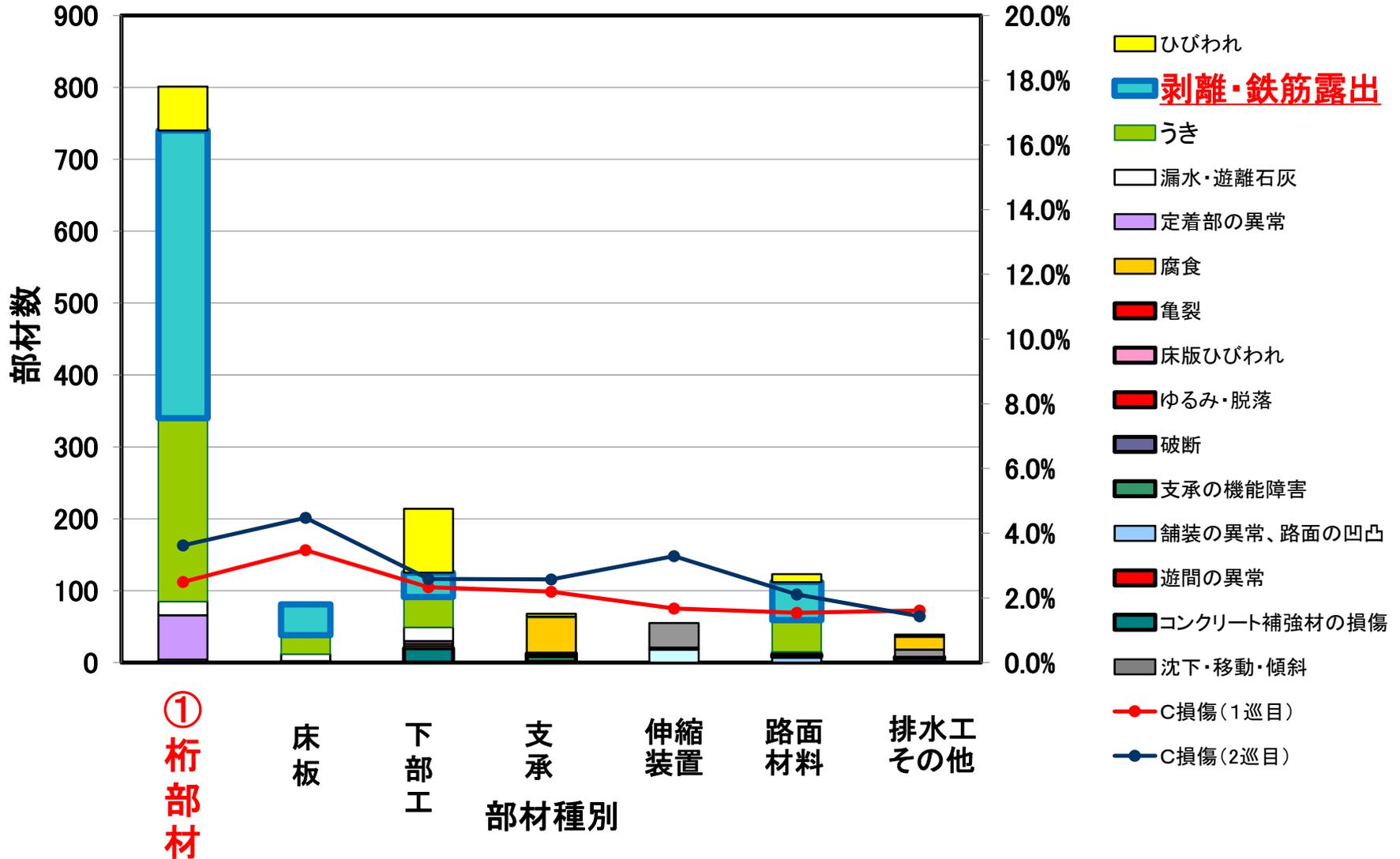
【香川県】R11本山橋
(T桁:剥離・鉄筋露出)



【徳島県】R28第二吉永橋
(剥離・鉄筋露出)

橋種ごとの損傷多発部位分析（PC橋：四国内直轄）

対策区分C損傷部材数(PC橋)



・棒グラフは2巡目の項目別損傷数を示す。 ・折れ線グラフは1巡目と2巡目の損傷割合(%)を示す。

【出典】四国地方整備局 平成25年度橋梁診断結果より

PC橋の損傷状況（四国内直轄）主桁



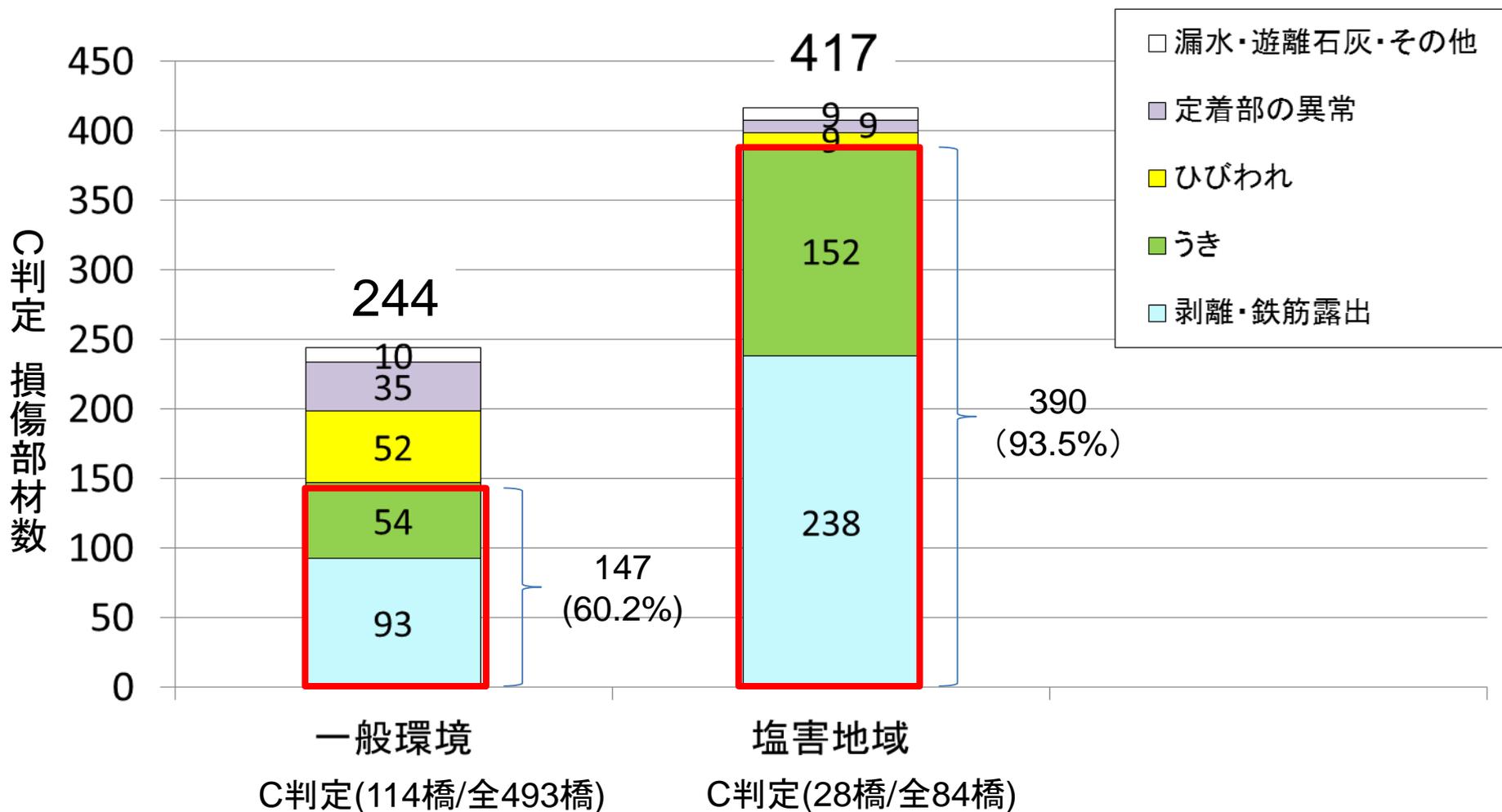
【高知県】R55野根大橋
(剥離・シース管及び鉄筋露出)



【高知県】R55野根大橋
(剥離・鉄筋露出)

一般環境地域と塩害地域の比較（PC橋：四国内直轄）

塩害地域では、「うき」「剥離・鉄筋露出」等の損傷が大部分。



【出典】四国地方整備局 平成25年度橋梁診断結果に一部追記

※定期点検(2巡目)完了したPC橋(577橋)対象。数字は2巡目の点検結果。

省令・告示で、5年に1回、近接目視を基本とする点検を規定、健全性の診断結果を4つに区分。(トンネル、橋などの構造物に共通)

法令・定期点検要領の体系

道路法

政令

省令・告示

H26.3.31告示

H26.7.1 施行

定期点検要領

H25.9.2施行

・維持、点検、措置を講ずることを規定

・トンネル、橋及び、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれのあるものについて定期点検を規定

・5年に1回、近接目視を基本として実施

・健全性の診断結果を、4段階に区分

(トンネル、橋などの構造物)
構造物に共通の規定

・構造物の特性に応じ省令・告示に沿った具体的な点検方法

・主な変状の着目箇所、判定事例写真等

(トンネル、橋などの構造物)
各構造物毎に策定

市町村における円滑な点検の実施のため、主な変状の着目箇所、判定事例写真等を加えたものを定期点検要領としてとりまとめ

○点検

近接目視。5年に1回。

○健全性の診断

「**部材単位**」 各部材の状態を I ~ IV の4段階に判定。

※上部構造(主桁、横桁、床版)、下部構造、支承部

「**道路橋ごと**」

部材単位の診断結果→総合的評価を実施。

○措置

補修・補強、撤去、通行規制・通行止め

○記録

当該道路橋の利用期間中は保存。

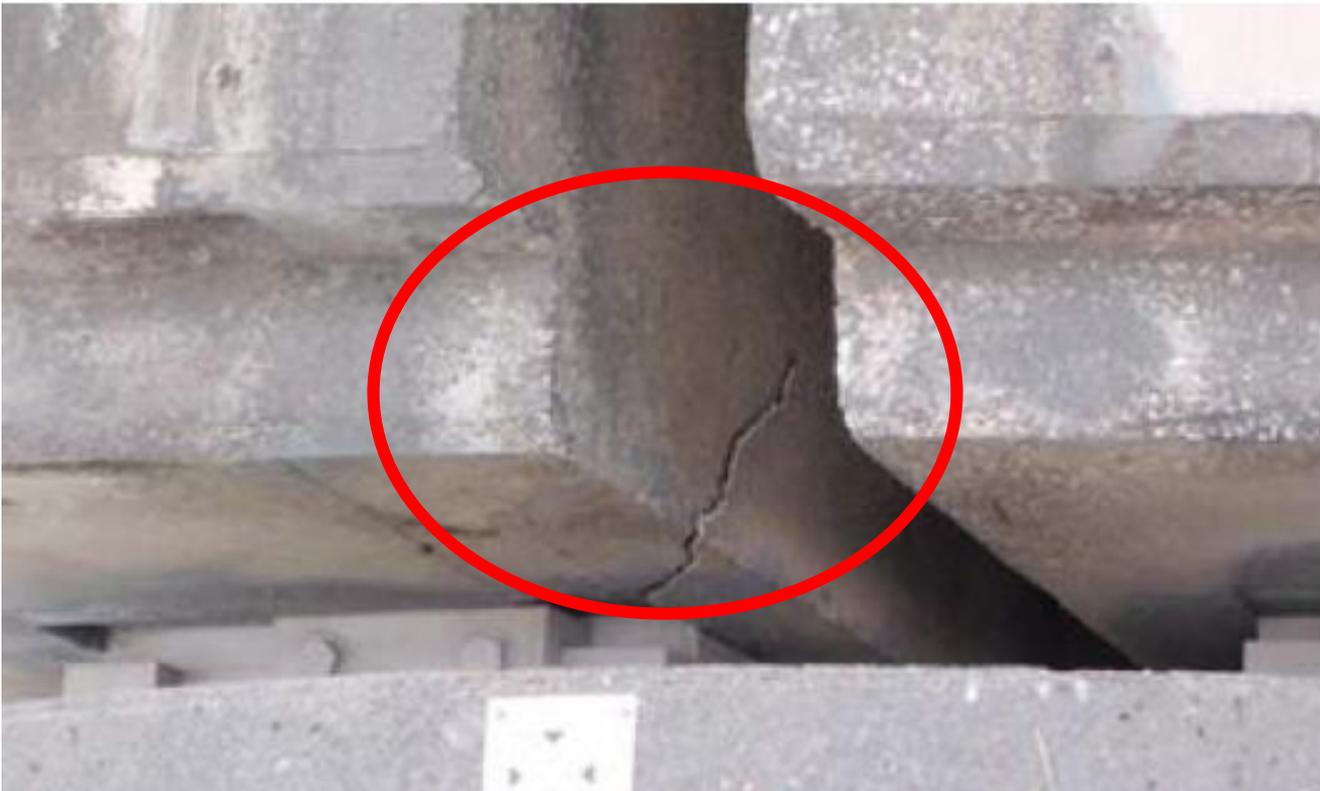
区分	
I	健全
II	予防保全段階
III	早期措置段階
IV	緊急措置段階

これまでの点検とH26.7.1以降の点検との違い

	従来		H26.7.1～
名称	長寿命化修繕計画策定 のための点検	集中点検 (H25年2月～H27年3月)	新要領に基づく点検
適用要領	道路橋に関する基礎 データ収集要領(案) (H19年5月)	総点検実施要領(案) 【橋梁編】 (H25年2月)	道路橋定期点検要領 (H26年6月)
対象橋梁	15m以上 (2m以上の場合もある)	主な幹線道路における 橋梁	<u>2m以上</u>
概要	・ <u>遠望可</u>	<u>近接目視</u> (道路利用者及び第三者 被害のおそれのある範囲 のみ) 道路利用者及び第三者 被害の危険性の有無を 判定	・ <u>全て近接目視</u> (第三者被害防止以外の 部分も含む) ・必要に応じて触診等の 非破壊検査等併用

近接目視しないと発見しづらい箇所例

【橋梁支承部】



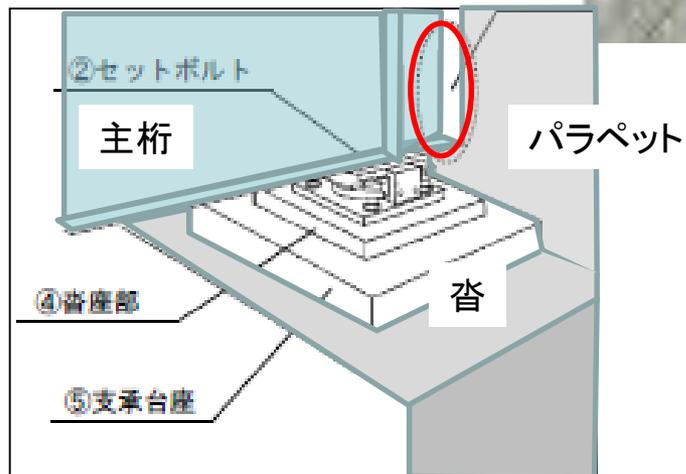
【道路橋定期点検要領P54 ⑥支承の詳細調査が必要な例より】
支承取り付け部の損傷が支承機能に影響を与えている
可能性があり、耐荷力の評価が必要な場合

点検時の目の付け所 (例. 鋼橋)

パラペットと桁
端部が接触し
ており遊間が
無い状況

パラペット

主桁



【出典】道路橋定期点検要領(H26.6)より

地方公共団体の取組みに対する体制支援

- ①都道府県ごとに『道路メンテナンス会議』を設置
- ②メンテナンス業務の地域一括発注や複数年契約を実施
- ③社会的に影響の大きな路線の施設等について、国の職員等から構成される『道路メンテナンス技術集団』による『直轄診断』を実施
- ④重要性、緊急性の高い橋梁等は、必要に応じて国や高速会社等が点検や修繕を代行（跨道橋等）
- ⑤地方公共団体の職員・民間企業の社員も対象とした研修の充実

関係機関の提携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図ることを目的に、「道路メンテナンス会議」を設置
(平成26年7月7日東京都での設置を最後に、全国47都道府県で設置済)

体制

- ・地方整備局(直轄事務所)
- ・地方公共団体(都道府県、市町村)
- ・高速道路会社
(NEXCO・首都高速・阪神高速・本四高速等)
- ・道路公社

内容

1. 研修・基準類の説明会等の調整
 2. 点検・修繕において、優先順位等の考え方に該当する路線の選定・確認
 3. 点検・措置状況の集約・評価・公表
 4. 点検業務の発注支援(一括発注等)
 5. 技術的な相談対応
- 等

四国の状況

- H26.5.29 **徳島県**道路メンテナンス会議
- H26.6.9 **香川県**道路メンテナンス会議
- H26.6.24 **愛媛県**道路メンテナンス会議
- H26.7.3 **高知県**道路メンテナンス会議



H26.6.25愛媛新聞「点検の一括発注検討」

「道路の老朽化対策」パネル展の開催

- 開催場所 : 県庁、道の駅等ほか
- 開催時期 : H26.6月下旬以降順次
- 主な内容 :
道路の老朽化の実態、老朽化を防ぐ取組、
通行の適正化
- 主催 : 各県道路メンテナンス会議



高校生を対象に「橋梁修繕研修会」を開催

- 開催場所 : 西条市「朝日橋」ほか1カ所
- 開催時期 : H26.7.7
- 参加者 : 東予高校41名、西条農業高校45名ほか
- 主催 : 愛媛県道路メンテナンス会議
後援 : 愛媛大学



H26.7.8愛媛新聞
「橋の修繕 この目で確認」

H26.6.6～開設 ○アドレス <http://www.skr.mlit.go.jp/road/hozen/index.html>

四国地方整備局 道路の老朽化対策ポータルサイト

1. 道路の老朽化対策

2. 老朽化対策関係リンク先 「提言等」

- [国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）（平成26年5月）](#)
- [「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」について（平成26年5月）](#)
- [道路の老朽化対策の本格実施に関する提言（平成26年4月）](#)
- [今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について 答申（平成25年12月）](#)
- [インフラ長寿命化基本計画（平成25年11月）](#)
- [道路のメンテナンスサイクルの構築に向けて（平成25年6月）](#)
- [社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置（平成25年3月）](#)
- [道路橋の予防保全に向けた提言（平成20年5月）](#)
- [道路構造物の今後の管理・更新等のあり方（平成15年4月）](#)

- 1.道路の老朽化対策
- 2.橋梁・トンネルの現状
- 3.定期点検状況
- 4.予防保全の取組み
- 5.長寿命化の基本方針
- 6.自治体支援
- 7.老朽化事例

道路の老朽化対策

7. 老朽化の事例(1)【橋梁(国管理)】

■繰り返し荷重による疲労が原因で、縦桁に亀裂損傷等が発生。今後、補修予定。

■位置図

■全景写真

■概要

路線名：一般国道55号 那賀川橋（なかがわほし）
 位置：徳島県阿南市/美町～徳島県阿南市上中町
 構造：鋼桁梁（斜り）ポストラスタ橋、単軌橋脚付橋。
 材料：鋼材、コンクリート、アスファルト舗装
 橋長：336.9m（9径間）
 幅員：12.4m（車道幅員6.7m）
 竣工：1928年
 交通量：21,425台/日（H22）

■修繕履歴

1960年：SS5：桁補修、床面打替
 1984年：SS5：トラス部架設打替
 1985年：SS7：橋脚部架設補修、再度架設
 1988年：SS3：高欄補修

【老朽化の事例】

- 1.道路の老朽化対策
- 2.橋梁・トンネルの現状
- 3.定期点検状況
- 4.予防保全の取組み
- 5.長寿命化の基本方針
- 6.自治体支援
- 7.老朽化事例

道路の老朽化対策

6.自治体支援について

財政的支援

道路構造物の的確な維持管理の推進のため、地方公共団体等を対象とした防災・安全交付金制度による財政的支援を行っています。この支援を活用し、長寿命化修繕計画策定のための点検・調査や点検結果に基づく橋梁・トンネルの補修工事などが進められています。

道路構造物の適確な維持

【自治体支援策】

技術的支援：維持管理研修（四国地整）

目的

老朽化による社会的な影響が大きい施設は、点検による安全性の確保が急務
→ 実務的な点検の適切な実施・評価に重点を置いた研修を実施。

特徴

○点検に係る実習等実務内容中心のカリキュラム

「点検要領の十分な理解」
「委託業者の点検結果を評価」 } できる国・自治体職員の育成。

○H26年度は、4コース予定（道路3コース＋河川1コース）

○全国統一のテキスト「国土技術政策総合研究所」「(独)土木研究所」等が監修。

	道路構造物管理実務者研修(道路)			維持管理技術 (河川・ダム)
分野	橋梁(初級Ⅰ)	橋梁(初級Ⅱ)	トンネル(初級)	
日程	H26.11.17～21 (5日間)	H26.8.25～29 (5日間)	H26.10.14～16 (3日間)	H26.11.10～14 (5日間)
人数	30名程度			20名程度
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・四国地整 四国技術事務所(香川県高松市)。 ・対象は、国、県、市町村の施設の維持管理に係る実務担当職員 ・国土技術政策総合研究所等による全国統一のテキスト。 			

目的

高度成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化対策に必要な高いレベルの能力を養う

H26年度主な研修コース

研修の充実、強化を図るとともに、地方公共団体職員の参加枠を拡大。

- | | |
|--------------------|----------------|
| ・河川施設保全 | 【新設】地公体23名 |
| ・道路構造物(係長級)〔保全コース〕 | 【拡大】地公体28名→35名 |
| ・公園・緑化 | 【拡大】地公体28名→33名 |
| ・建築保全企画 | 【拡大】地公体18名 |

分野	河川施設 保全	道路構造物	公園・緑化	建築保全企画
定員 ():内 地方公 共団体	45名 (23名)	60名 (35名)	50名 (33名)	50名 (18名)
期間	5日間	12日間	12日間	12日間
	H26.12.15～12.19	H26.11.10～11.22	実施済 (H26.5.26～6.6)	実施済 (H26.7.7～7.18)

【出典】国交大HP (<http://www.col.mlit.go.jp/kensyu/>)より

●四国地方整備局による最近の自治体職員向け技術支援

■橋梁マネジメント現場支援セミナー (H25.11開催 徳島、松山、高知)

78名参加

■道路技術保全研修(H25.6、H25.7開催 高松)

橋梁保全 点検コース／診断コース 計33名参加

■PC橋梁の電気防食技術講習会 (H25.12.6開催 宇和島)

49名参加



【写真】橋梁マネジメントセミナー(H16～ H25 のべ479名参加)実施状況

善通寺大橋 非破壊検査実習



(参考) その他技術支援: 愛大ME養成講座(愛媛大学)

□愛媛大学による官民対象の講座

座学、演習、フィールドワークを受講→**資格認定**(論文、面接)実施。

※推進組織「愛媛社会基盤メンテナンス推進協議会」

会長: 愛媛大学防災技術センター 矢田部教授

構成メンバー: 愛媛大学(防災技術センター、環境建設工学科)

四国地整、愛媛県、愛媛県内市町、民間建設関係団体

□地域のインフラ再生を担う中核的人材育成

「長期的視野に立った地域の核となる専門家」の養成。

産官学の垣根のない技術と知識に基づく人的ネットワークの構成。

□愛媛大学および学外専門家による講師陣

社会基盤メンテナンスエキスパート(ME)養成講座

分野	アセットマネジメント、構造物の設計、点検および診断・評価 (橋梁、地盤構造物、舗装、トンネル・河川構造物・上下水道・防災関係ほか)
人数	最大30人(官民比率はおおむね半々)
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・講座は2@5日=10日間(H26、将来は5週間程度)。 ・場所は愛媛大学。 ・官民技術者対象。 ・試行講座をH26.1.7~9に実施済み。

(試行講座)現場点検



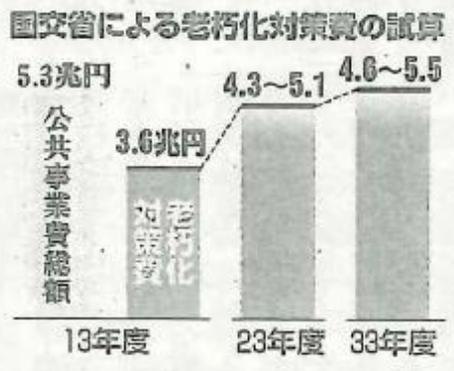
H26.1.8 愛媛新聞
「インフラ老朽化事故防げ」
試行講座が新聞記事に!

H25.12.26 朝日新聞

インフラ補修費年5兆円

国土交通省、10年後の試算公表

戦後の復興期や高度経済成長期につくられた道路や役所などのインフラが老朽化している問題で、国土交通省は25日、維持管理や更新にかかる費用が、10年後には年間4兆3千億〜5兆1千億円に達するとの試算

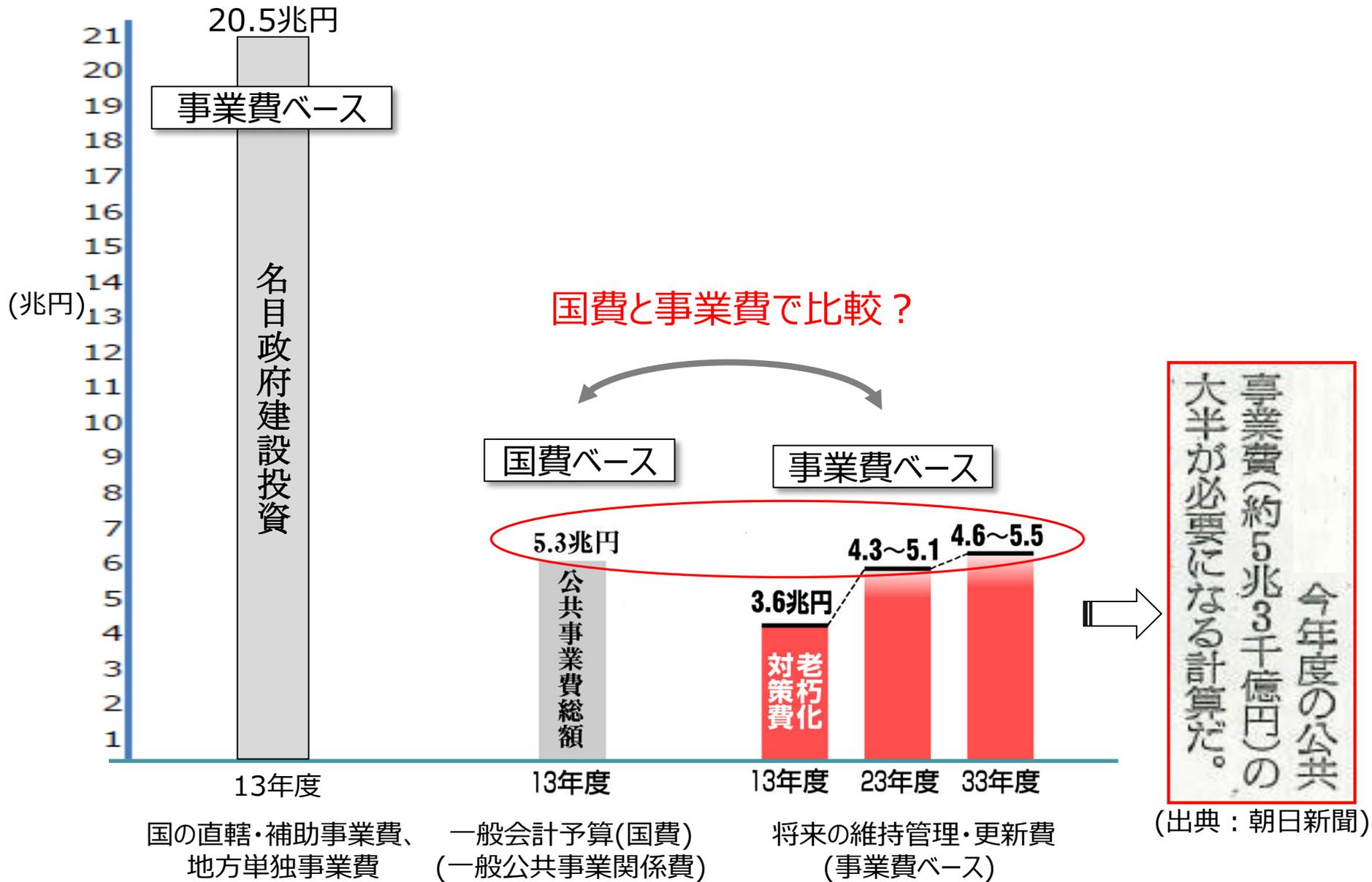


今年度の公共事業費(約5兆3千億円)の大半が必要になる計算だ。

国土交通省の審議会が25日まとめた答申に盛り込んだ。国や地方自治体が管理する道路、下水道、官庁施設、港湾、公園、空港などについて、傷み具合や修繕の実績を分析。施設はすべて残す前提で試算した。2013年度の老朽化対策費は国と自治体で計3兆6千億円だが、これが23年度に最大5兆1千億円、33年度には4兆6千億〜5兆5千億円にふくらむ見通しだ。他省庁が管轄する上水道

と公立学校、運営会社が負担する鉄道や高速道路を除いても、巨額の対策費が必要となる。その圧縮のため、答申は「人口減少などで恩恵が少なくなった施設は、集約化や撤退も視野に入れるべきだ」と指摘する。

社会保障費がふくらみ続けるなか公共事業費を大きく増やすのは難しい。新しい道路などをつくる余力がなくなる可能性が高く、国土交通省幹部は「今後10年程度で高速道路や新幹線などの整備を終え、公共事業の軸足を老朽化対策に移す必要がある」と話す。(上栗 啓)

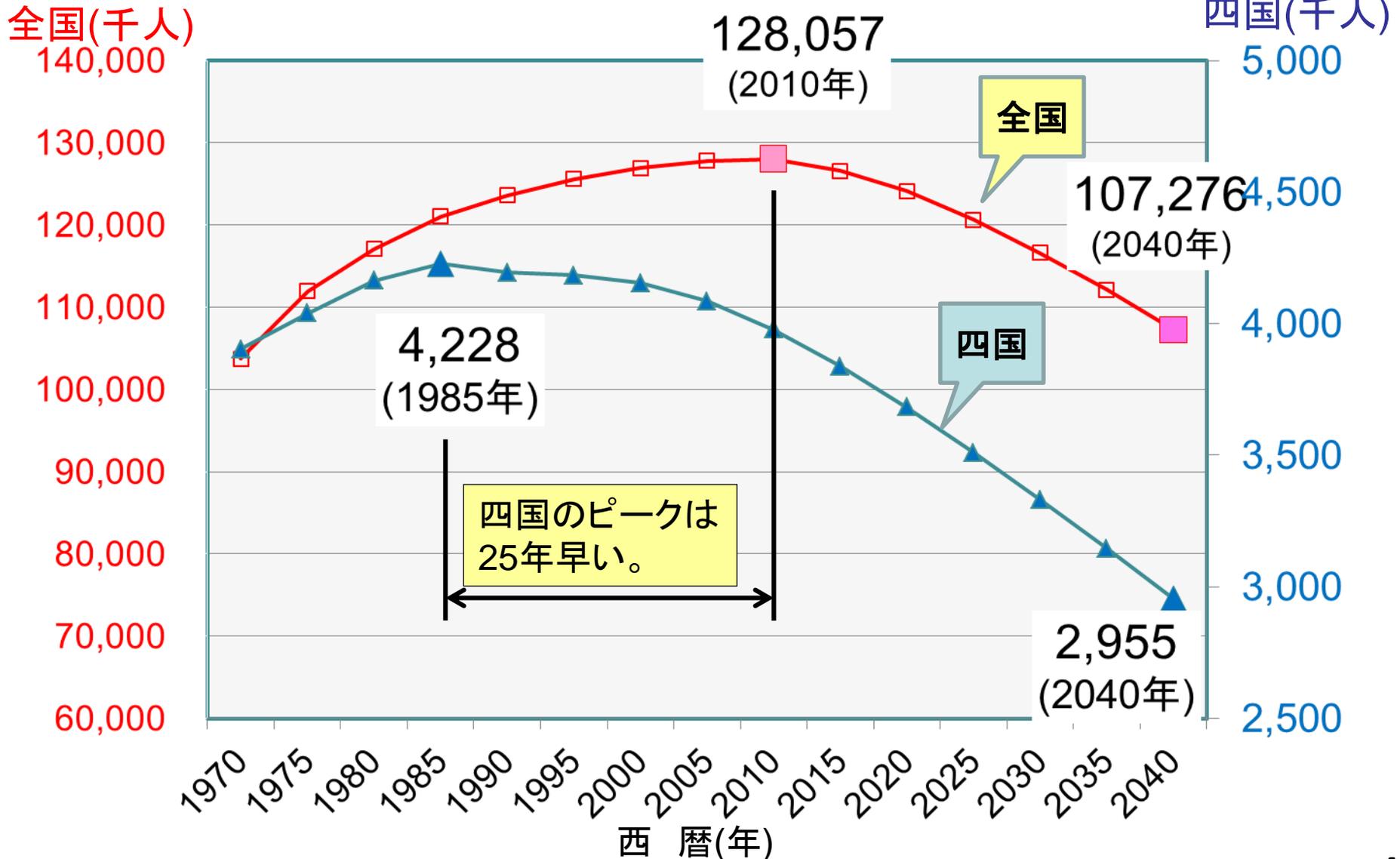


(出典：一般財団法人建設経済研究所HP)

国土のグランドデザイン

人口減少率、高齢者比率の高い四国

■人口減少の推移



【出典】総務省統計局HP「日本の統計」第2章、国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」より作成

■ 全国の人口：1億2,843万人 (H26.1.1現在)

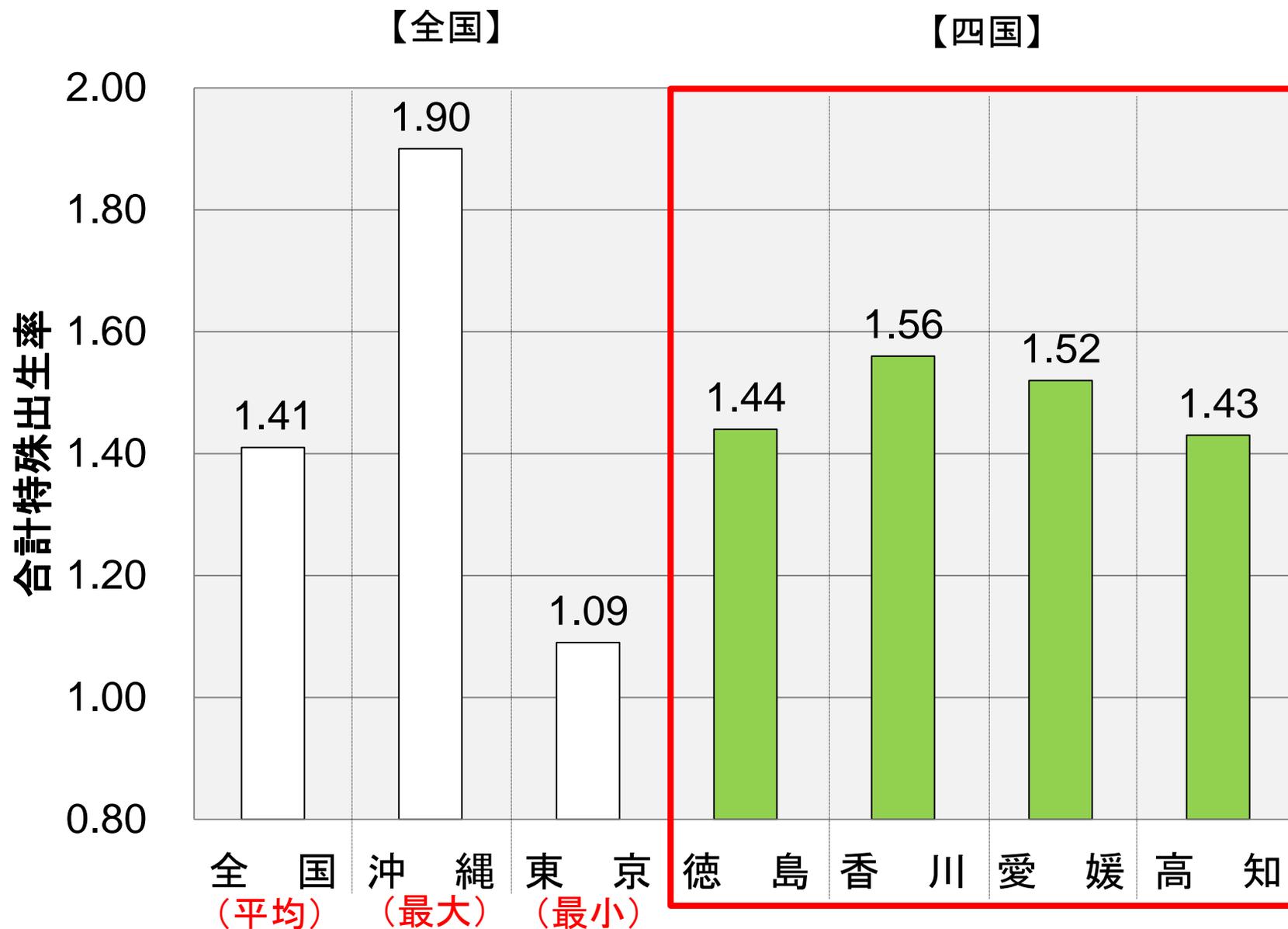
■ うち人口が増加した8都県

一番増えたのは東京都

	人口(人)	増減数(人)	増加率(%)
東京都	13,202,037	71,274	0.54
埼玉県	7,288,848	12,985	0.18
神奈川県	9,100,606	10,786	0.12
愛知県	7,478,606	9,287	0.12
宮城県	2,329,439	2,335	0.10
福岡県	5,118,813	4,690	0.09
滋賀県	1,421,779	67	0.00
沖縄県	1,448,358	6,615	0.46

【出典】総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（平成26年1月1日現在）」

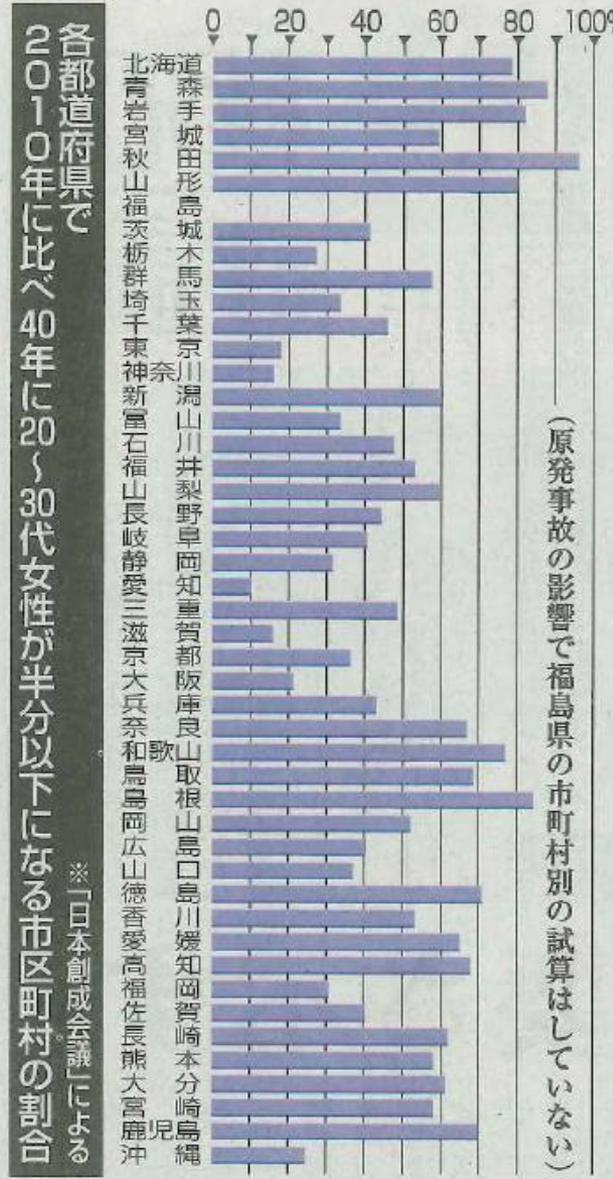
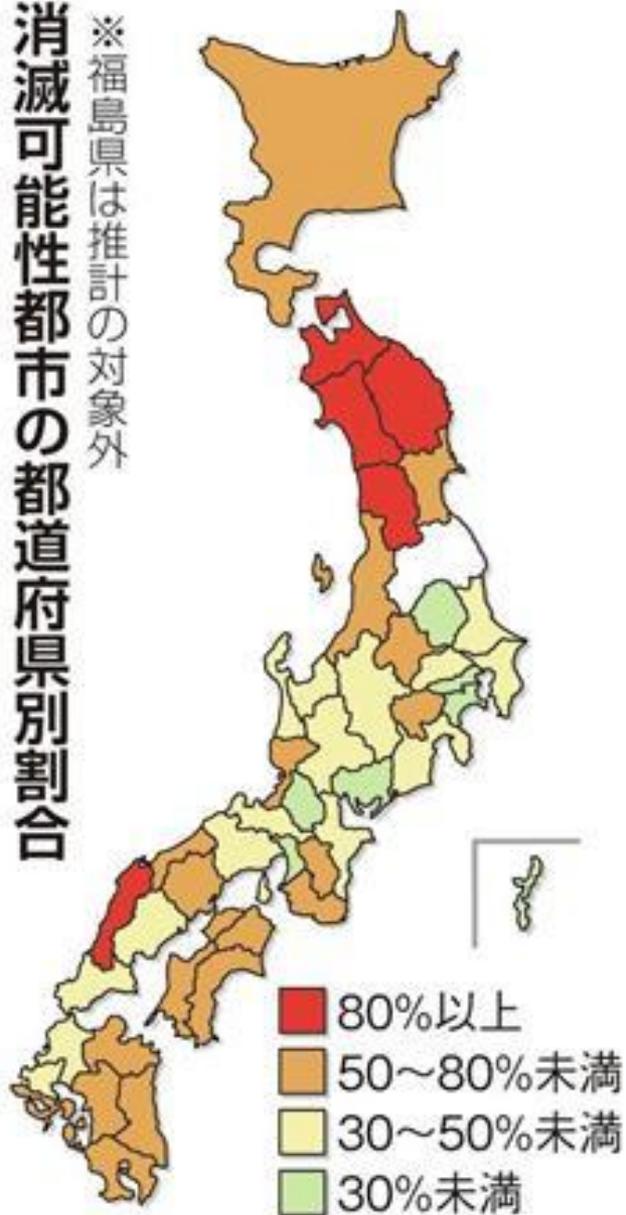
※調査対象期間：H25. 1. 1～12. 31



【出典】厚労省 平成24年（2012）人口動態統計（確定数）の概況より

消滅可能性都市の都道府県別割合

※福島県は推計の対象外



【出典】四国新聞(日本創生会議による)

【四国】若年女性が70%以上減少する市町村

県名	市区町村	2010年		2040年		若年女性 人口変化率(%)
		総人口	20-39歳 女性 A	総人口	20-39歳 女性 B	$C=(B-A)/A$
徳島県	三好市	29,951	2,137	11,753	471	△ 77.9
	佐那河内村	2,588	215	1,359	61	△ 71.6
	神山町	6,038	344	2,181	60	△ 82.6
	那賀町	9,318	522	3,320	85	△ 83.7
	美波町	7,765	493	3,197	116	△ 76.6
	つるぎ町	10,490	722	4,410	207	△ 71.3
香川県	土庄町	15,123	1,227	7,755	360	△ 70.7
愛媛県	久万高原町	9,644	570	3,863	134	△ 76.4
	愛南町	24,061	1,700	10,396	357	△ 79.0
高知県	室戸市	15,210	941	4,868	156	△ 83.4
	大豊町	4,719	209	1,487	41	△ 80.2
	四万十町	18,733	1,295	8,852	363	△ 71.9
	大月町	5,783	348	2,477	65	△ 81.3
	黒潮町	12,366	900	6,095	261	△ 71.0

【出典】日本創生会議 資料2-1 全国市区町村別「20～39歳女性」の将来推計人口より作成

〔国土のグランドデザイン2050〕

急激な人口減少・少子化、異次元の高齢化、インフラの老朽化、巨大災害の切迫等に対する危機意識を共有



実物空間と
知識・情報空間を融合

2050年を見据えた国土づくり

コンパクト化 → コスト縮減

ネットワーク化 → 高密度な交流

キーワードは、コンパクト+ネットワーク

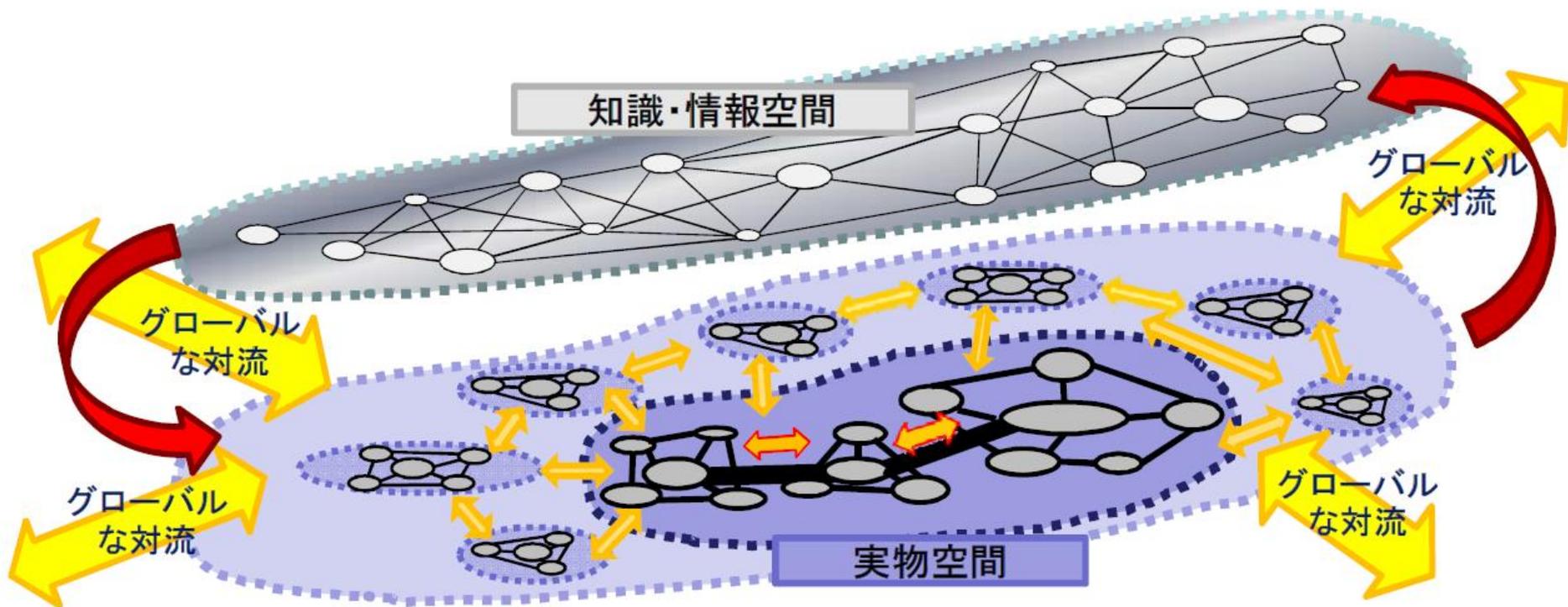
高密度な交流がイノベーションを創造

小さな対流が創発を生み出し

大きな対流へとつながっていく

「対流促進型国土」の形成

[国土のグランドデザイン2050]



- | | | |
|-------|---|--|
| 大都市圏域 | ⇒ | 国際経済戦略都市 |
| 地方圏域 | ⇒ | 小さな拠点、高次地方都市連合により活力ある集積、
大都市圏と連携しつつ世界とも直結 |
| 海洋・離島 | ⇒ | 我が国の主権と領土・領海を守る「現代の防人」 |

H26.7.10 日本経済新聞

社説

2014.7.10

人口減少に備え国土の未来像の議論を

人口が減少するなかで2050年の国土の姿はどう変わり、各地域の活力を維持するためには何が必要なか。国土交通省の有識者会議が「国土のグランドデザイン2050」をまとめた。今後の国土構造のあり方を巡る議論のたたき台にしたい。

現在の人口動向をもとに同会議が描いた国土の将来像は厳しい。50年には日本の人口は1億人を下回り、地方にある人口30万人以上の都市圏の数は現在の61から43に減る。全国の居住地域の2割では暮らす人がいなくなる。30万人という人口は、百貨店や

映画館のような集客施設や大学などが立地する目安になる人口規模だ。こうした機能を失った地域は人口の流出がさらに進むだろう。

同会議は対策として「コンパクトとネットワーク」による国土の再構築を提言した。商業や医療など生活に必要な機能を一定の地域内に集約すると同時に、人口10万人以上の複数の都市を高速道路などで結んで30万人規模の「高次地方都市連合」をつくる案だ。

まずは全国で子育てをしやすい環境を整えることが大事だが、それでも人口減少は当面続く。国土構造の再編は一朝一夕でできる話

ではない。今から将来を見据えて地方の衰退を防ぐ手立てを考えることは極めて重要だ。

東京圏も今後、大きな問題に直面する。地方では65歳以上の高齢者数は25年にピークを越すが、東京圏では40年に1千万人を突破し、その後も増える。介護施設の不足が深刻になるのは明らかだ。

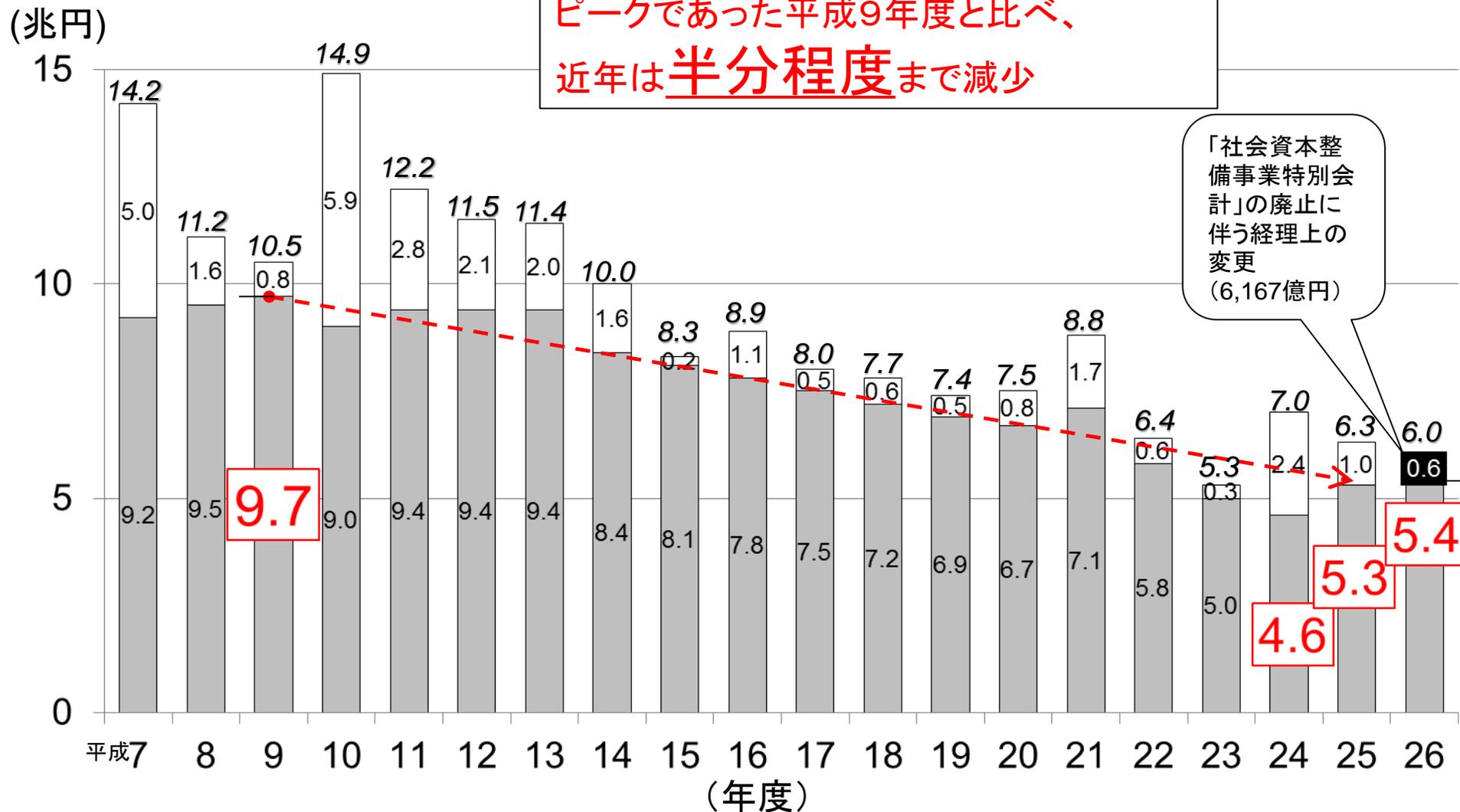
同会議は大都市に暮らすシニア世代などの地方への移住を提案している。個人の人生に関わる問題だから簡単ではないが、希望者に対して住まいや働き口をあっせんするなど、国と自治体が連携して取り組めることはあるだろう。

同会議の提言のなかには気がかりな点もある。東京一極集中からの脱却を掲げ、「国や民間の施設・機能の地方への移転促進」を盛り込んでいる。人口減に歯止めをかけるためには、出生率が低い東京に全国から人が集まることは確かに望ましくない面はある。

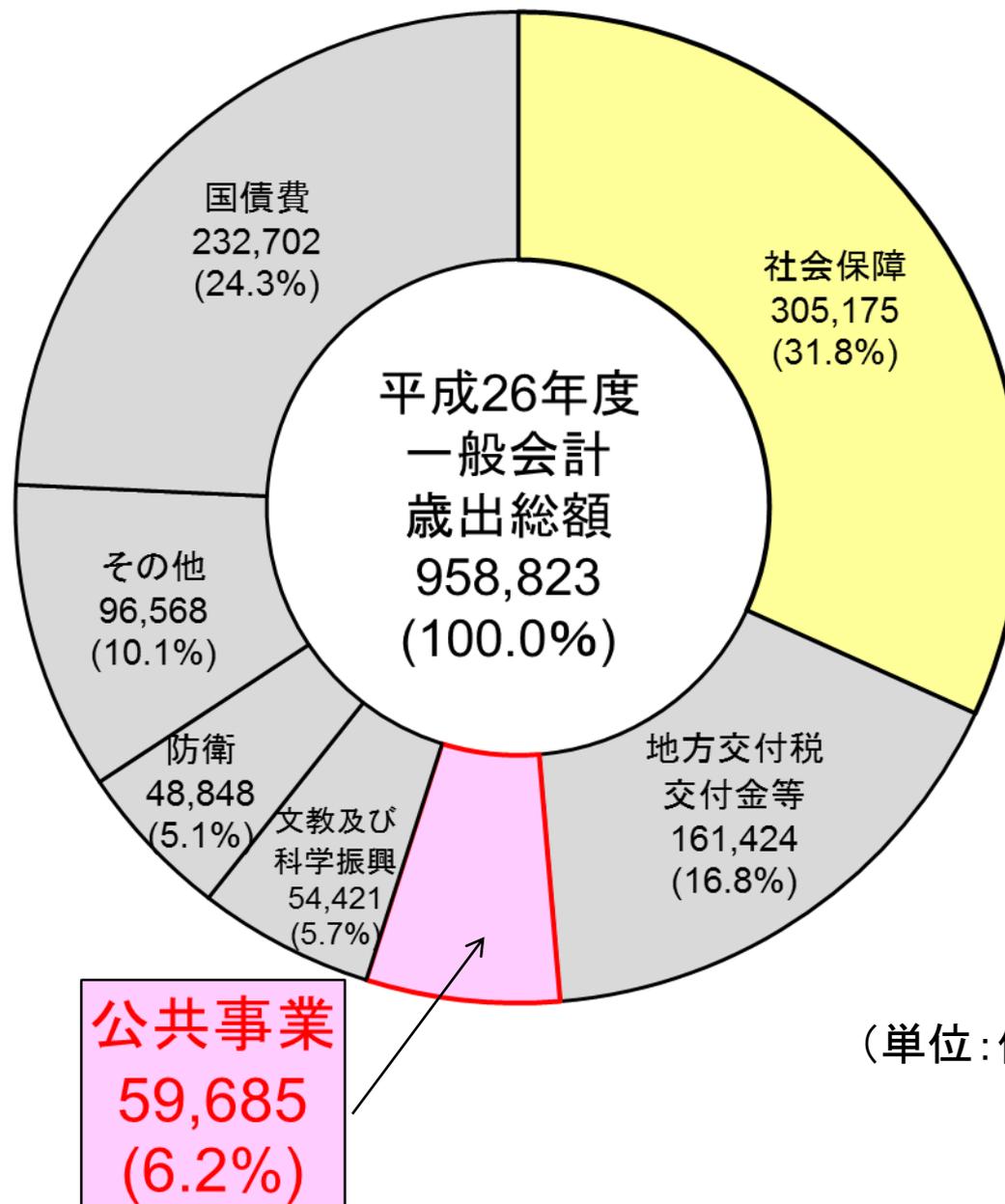
しかし、受け皿の整備を名目に地方への公共事業のバラマキになつては困る。提言では日本海国土軸、太平洋国土軸などといった大規模プロジェクトに言及しているだけになおさらだ。

公共投資を優先すべきか、議論をさらに深める必要がある。

当初予算を見ると、
ピークであった平成9年度と比べ、
近年は半分程度まで減少



【出典】H26.1.22「平成26年度予算概要.」(参考)公共事業関係費(政府全体)の推移に一部追記

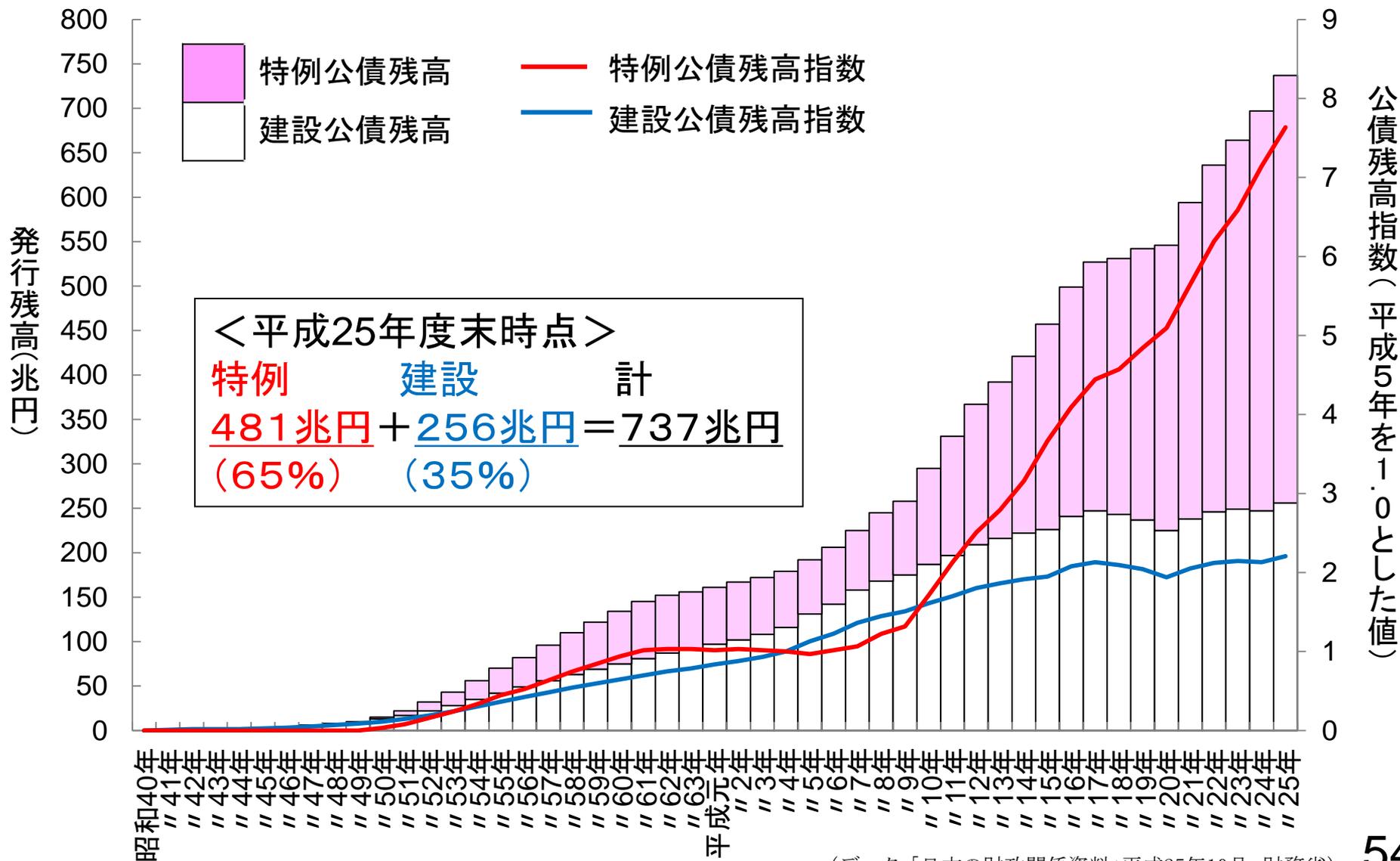


(単位:億円)

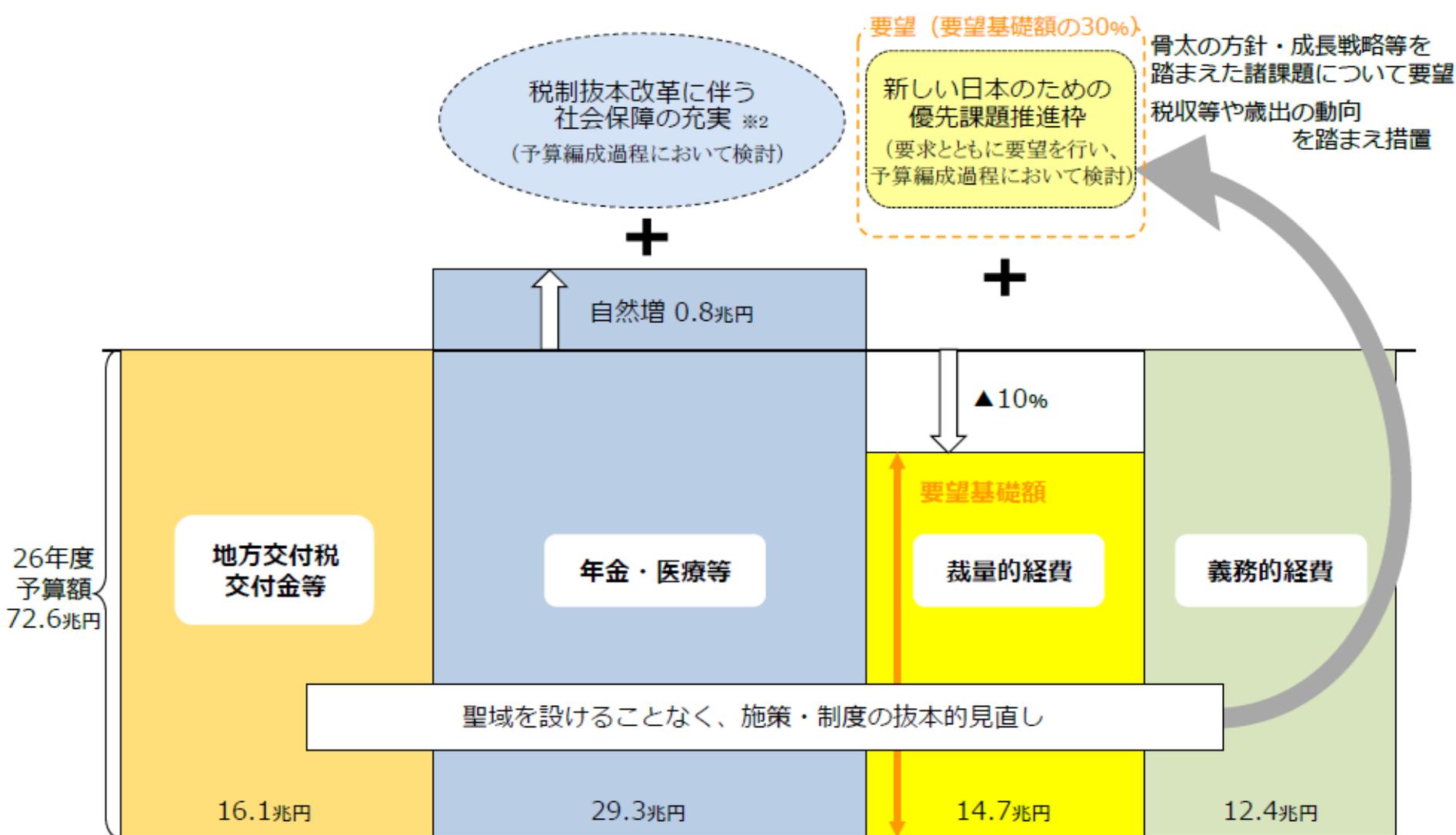
平成26年度予算政府案
閣議決定

(平成25年12月24日)

○ 特例公債発行の延びに伴い、公債発行残高が累積している。



(データ:「日本の財政関係資料」平成25年10月 財務省)



※1 地方交付税交付金等については、「中期財政計画」との整合性に留意しつつ要求。義務的経費については、国勢調査経費の増などの特殊要因については加減算。東日本大震災復興特別会計への繰入は、既定の方針に従って所要額を要求。

※2 税制抜本改革法に基づく消費税率の引上げは附則18条に則って判断することとなっている。

H26.7.26 毎日新聞

概算要求基準

政府の来年度予算編成の入り口となる概算要求基準が閣議了解された。安倍晋三首相は「経済再生と財政健全化を両立するメリハリのついた予算とする」と説明した。基準は本来、予算の膨張に歯止めをかけるものだ。だが、成長戦略などの実現を狙いとして4兆円という巨額の特例枠が設定された。予算の水膨れが

化を表現する目的で設けられた。

成長戦略や骨太の方針には農業、教育、国土強靱化、人口減対策、防衛などさまざまな政策が掲げられている。道路建設や農地整備など旧来型の事業も、いずれかの看板に付け替えれば特別枠の要求になる。こんな「何でもあり」のやり方で財政健全化が達成できるわけがない。

人手不足や資材価格上昇で、建設費は高騰を続けている。特別枠をテ

昨年の概算要求基準でも特別枠3

・5兆円が設定された。政府はこれを年末までに1・9兆円に絞って当初予算案に計上したと説明する。しかし、当初予算案と並行して消費増税対策として2013年度補正予算案が編成され、振り分けて計上されただけだ。

今回の基準で歳出総額が示されなかったのも問題だ。来年10月に予定されている消費税率10%への増増税について、安倍首相が最終判断する前であり、税収が見込めないからだという。

「水膨れ予算」許されぬ

予想される緩み切った内容だ。

今回の基準は、公共事業など政策判断で増減できる「裁量的経費」について、各省庁に前年度に比べ1割減らして予算要求するよう定めた。

そして、削減後の額の3割まで特別枠として別枠での要求を認めた。

この特別枠は、政府が6月に決めた成長戦略、骨太の方針に盛り込んだ施策と、新たに目玉として位置づけた「地方創生」に沿って地方活性化

に公共事業を増やせば高騰に拍車をかけ、民間の事業や東北地方の復興に支障となりかねない。

地方の活性化にしても、若者の流出に歯止めをかける長期的な対策が求められている。教育や雇用の機会を増やすことに知恵を絞るべきだ。

公共投資やインフラ整備は一時的なカンフル剤にしかならない。むやみに税金を投入することは慎まなければならぬ。

だが、増増税は法律に明記

された原則だ。今は増増税を前提に作業を進めて問題はないはずだ。増増税の対策として今年も補正予算を持ち出す狙いが透けて見える。

政府は新たな借金にあたる新規国債発行額を今年度の41・3兆円から減らすという。2度にわたり消費増税をするのだから当たり前の話だ。国債発行額は明確に減らさなければならぬ。それが国民に対する約束を果たすことだ。

新聞記事「公共投資で地方は救えない」

H26.7.18 日本経済新聞

今回、改訂された成長戦略や経済財政運営の基本方針（骨太の方針）では、地方再生が安倍晋三政権の重要課題の一つとして位置づけられ、ローカル・アベノミクスなる言葉も登場した。地方再生には中核都市に機能をコンパクトに集める集約化と、農業や観光など産業振興を通じて地域を活性化することの必要性が指摘されている。地方再生の司令塔機能を強化するため、地方再生を担当する大臣も置かれるとのことである。

これまで地方再生に向けた様々な施策が打ち出されてきたが、地方の衰退と東京一極集中のト

大機小機

レンドを止めるには至らなかつた。公共投資を通じた需要創出も、道路や鉄道といった交通インフラ整備も、大企業の工場誘致も、トレンドを変えることができなかつた。地方にモノとカネは流れ込んだものの、ヒトの流出に歯止めが掛からなかつたことが、最大の原因ではないだろうか。若者の多くは教育や雇用の機会を求めて東京などに流出してしまい、Uターンが期待できるのは高齢者になってからである。地方は東京に比べて出生率は高いが、子育て世

公共投資で地方は救えない

代が減れば、高齢化と人口減少に拍車がかかる。ヒトの流出が続けば、域内の消費需要が落ち込み、産業が沈滞化して、さらに雇用機会が減少するという悪循環が止まらなくなる。

この悪循環を止めるには従来とは違うアプローチが必要である。ヒトの流出に歯止めをかけることが先決すべき課題だ。若者を地元から流出させないためには、まず地方の大学に特色ある学部をつくるとともに、高等専門学校などの職業訓練機能を抜本的に強化する必要がある。

次に地方に雇用機会をつくる必要がある。起業

が活発になる環境を整備すると同時に、相対的なコストの安さや恵まれた生活環境を武器にして、先進企業や中堅・中小企業を呼び込む。人手不足が日本全体に広がる中、良質な労働力が確保できるとなれば、大企業も喜んで拠点を移してくる可能性がある。

地方再生に予算が付くからといって、またぞろ公共投資やインフラ整備にカネをつぎ込んでカネフル剤にしかならず、トレンドを変えられない。安倍政権の下では人に着目して、これまでは次元の違う地方再生の取り組みに挑戦すべきである