

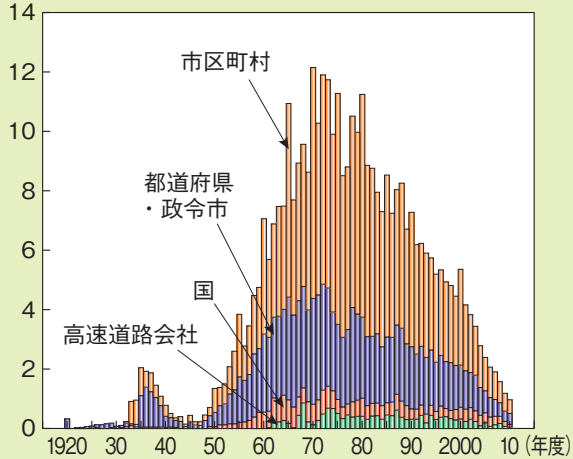
第3-3-7図 現存交通インフラの老朽化の状況

老朽化した交通インフラが急速に増加する見込み

(1) 管理者別建設年度別ストック量

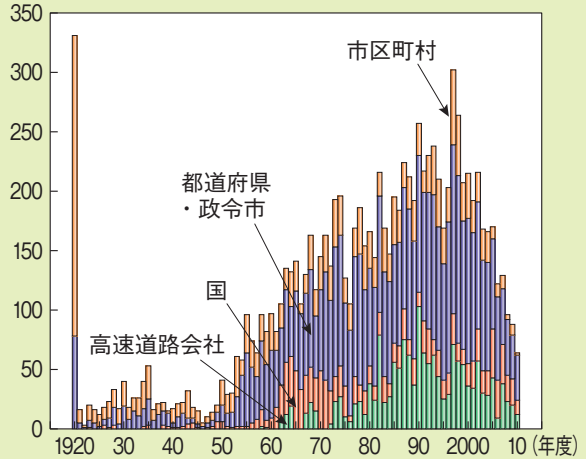
①道路（橋梁）

(千橋)



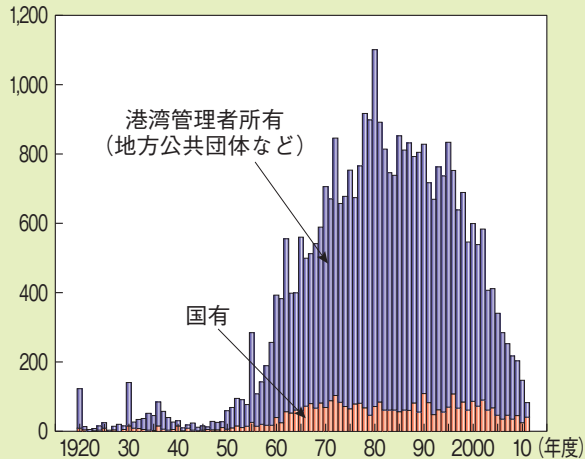
②道路（トンネル）

(本)



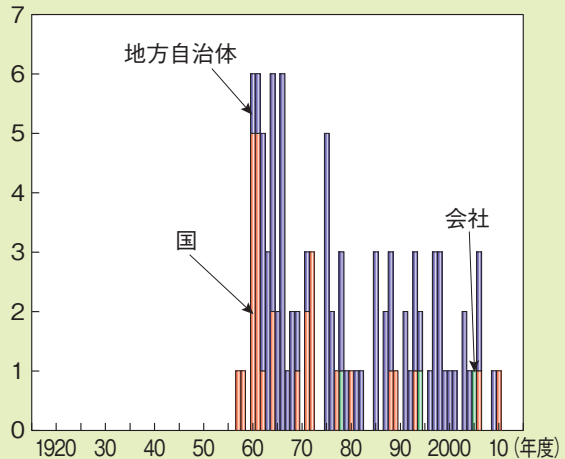
③港湾施設（4施設）

(施設)



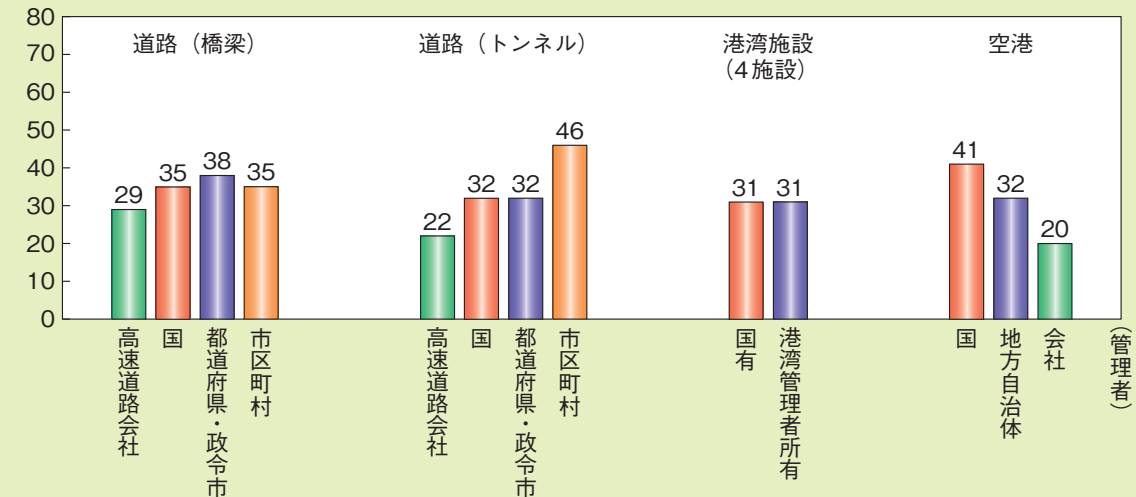
④空港

(空港)



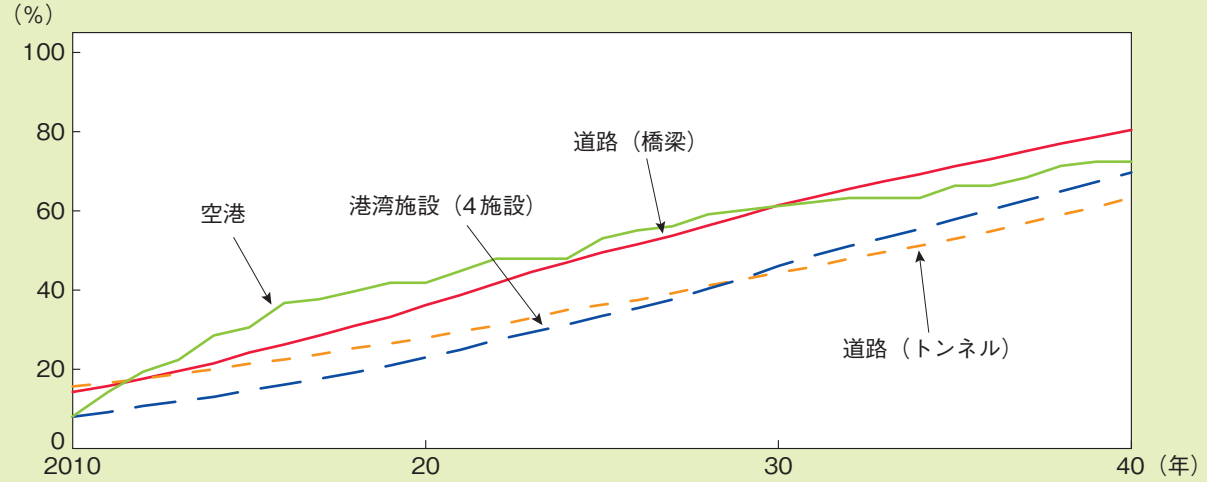
(2) 管理者別平均ストック年齢（2012年度末時点）

(年)

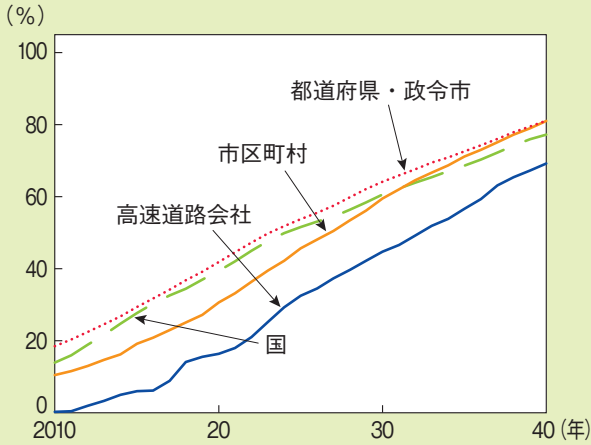


(3) 現存施設に占める建設後50年を経過する施設の割合

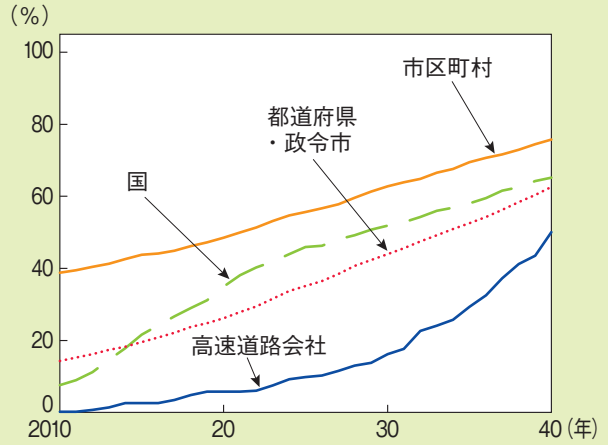
①各交通インフラの状況



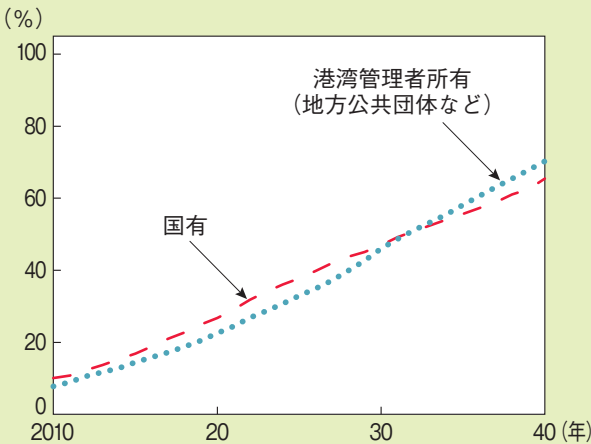
②設置主体別：道路（橋梁）



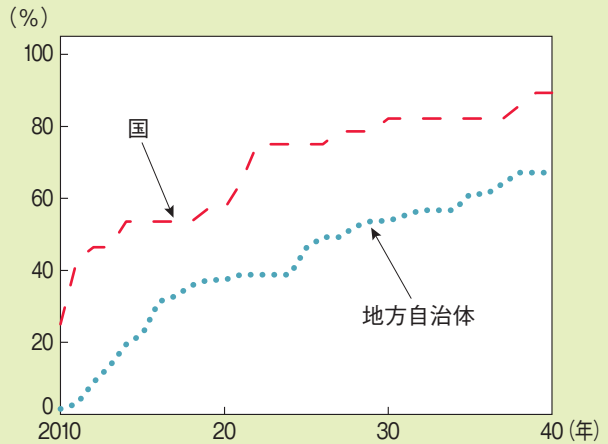
③設置主体別：道路（トンネル）



④設置主体別：港湾施設（4施設）



⑤設置主体別：空港



- (備考) 1. 国土交通省「社会資本に関する実態の把握結果（試行版）」により作成。  
 2. 港湾施設における4施設は、水域施設、外郭施設、係留施設及び臨港交通施設。  
 3. 1920年以前に建設されたものは、全て1920年に計上。計上されているものの他、古いものなど記録が確認できない建設年度不明のものが、橋梁については約30万橋、トンネルについては約250本、港湾については約9,200施設存在するが、これらは計上していない。

梁)は、2013年度末の経過施設割合は18%であるが、70年代に整備された多くの道路(橋梁)が50年を経過する2030年度末には60%に急上昇する。道路(トンネル)及び港湾施設(4施設)についても、2013年度末の経過施設割合はそれぞれ20%と12%であるが、2030年度末にはそれぞれ45%、46%に上昇する見込みである。空港は、60年代初頭までに整備された国管理空港が建設後50年を経過することから、経過施設割合は2013年度末に22%となっている。70年代までに大半が整備された国管理空港と過半の地方空港が50年経過施設となる2030年度末には、その割合は61%に上昇する(第3-3-7図(3)①)。

現存施設のうち建設後50年を経過した施設の割合を施設設置主体別に見ると、道路(橋梁)、道路(トンネル)、港湾施設(4施設)、空港のいずれについても、施設設置主体を問わず経過施設割合が急速に高まっていくことが分かる(第3-3-7図(3)②~⑤)。

### ● 厳しい財政状況下では、既存インフラの見直しや民間活力の活用も必要

こうした老朽化が深刻化していく中、国や地方公共団体はどのように対応すべきだろうか。地方公共団体に対するアンケート調査結果によると、今後、社会資本の維持管理・更新需要の増大への懸念としては、「財政負担や住民負担の増大」、「既存の社会資本の更新や改良の断念や遅れ」、「既存の社会資本の維持管理水準の低下」などが挙げられている(第3-3-8図(1))<sup>99</sup>。特に、都道府県において、維持管理・更新需要増大への懸念割合が高い。

懸念される内容への対応策として関心があることとしては、財源確保の他、長寿命化対策などの実施や既存社会資本の見直し(廃止、縮小、統合等)といった回答が多い(第3-3-8図(2))。回答主体別では、市区町村は財源の確保には関心が高いが、長寿命化対策等の実施や民間活力の活用への関心が低い傾向がある。

また、別の地方公共団体へのアンケート調査の結果によると、施設管理者である地方公共団体に、中長期的な維持管理・更新に必要となる費用の把握もままならないところが多く、都道府県及び政令市の約4割、その他の市町村の約7割の自治体が必要費用額を把握していない。また、費用を把握していない自治体の過半は、費用推計に必要なデータさえも蓄積しておらず、政令市の三分の二は予算が不足して費用の把握ができないと回答している(第3-3-8図(3)、(4))<sup>100</sup>。

財政健全化という課題がある一方で、質を維持しつつ、公共サービスを提供していくためには、こうした資産の適切な管理は不可欠である。また、将来にわたって適切なアセットマネジ

注 (98) 減価償却資産の耐用年数等に関する省令(昭和四十年大蔵省令第十五号)の耐用年数をもとに、『日本の社会資本2012』では、平均耐用年数を、橋梁52.5年、港湾施設47年、空港16年としている(トンネルは省令で60年)が、空港については、建物の平均耐用年数が38年であるのに対し、資産額の多い滑走路等の平均耐用年数が15年と短く、また滑走路等は更新投資が行われてきていると考えられることから、ここでは一律に建設後50年経過施設割合を見ることとした。なお、国土交通省航空局(2013)によると、2012年に整備・更新後、10年を経過している滑走路の割合は、国管理空港が46%、地方管理空港が58%、20年を経過している割合は、国管理空港が4%、地方管理空港が25%となっている。

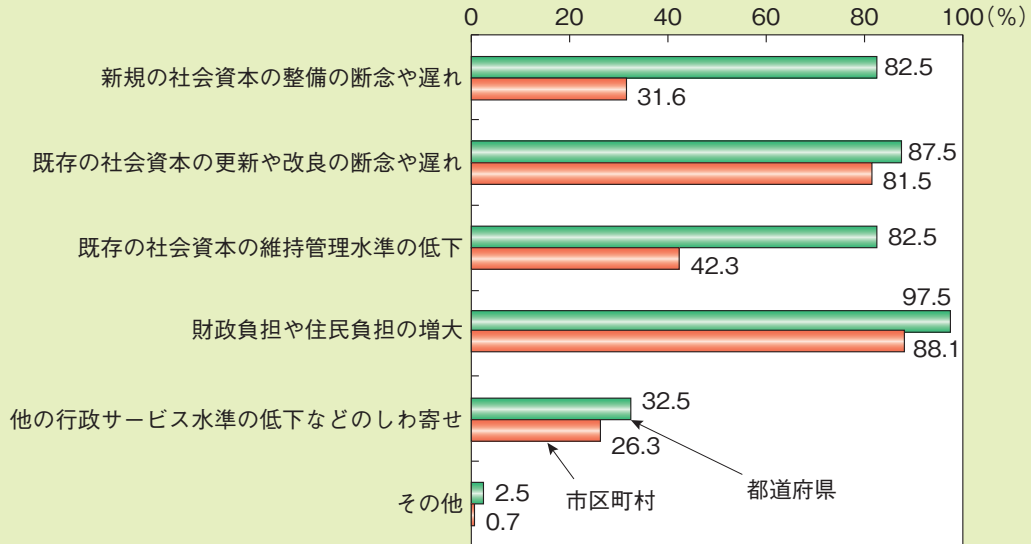
(99) 総務省行政評価局(2012)による。

(100) 社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会 社会資本メンテナンス戦略小委員会(2013)による。

第3-3-8図 社会インフラ維持管理・更新に関する自治体の意識

予算制約下では既存インフラの見直しや民間活力の活用も必要

(1) 今後、社会資本の維持管理・更新需要が増大することにより懸念される内容（複数回答可）



(2) 懸念される内容への対応方策として、関心があるもの（複数回答可）

