

生活インフラ高齡化時代 金も人も足りない？ ～すべては守り切れない時代が来る？～

日本の少子高齢化が問題になっていますが、高齢化問題は人間だけではない。目には見えないが身の回りのインフラ設備についても同じことがいえるのです。国土交通省のデータで問題の概略をみていきましょう。

下の「建設年度別施設数」グラフによれば1970年代に作られた団塊世代の橋梁がもうじき還暦を迎えます。その下のストックピラミッド図でも平均年齢こそ30台の働き盛りに見えますが、還暦の山が間近に迫っていることがよく分かります。

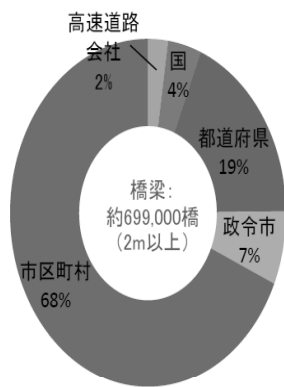
人間の還暦はまだまだ元気な方が多いですが、橋梁の還暦は戦前の日本人のようにあちこちにガタがくる年代です。

国土交通省第5回メンテナンス戦略小委員会平成25年2月26日（火）資料より

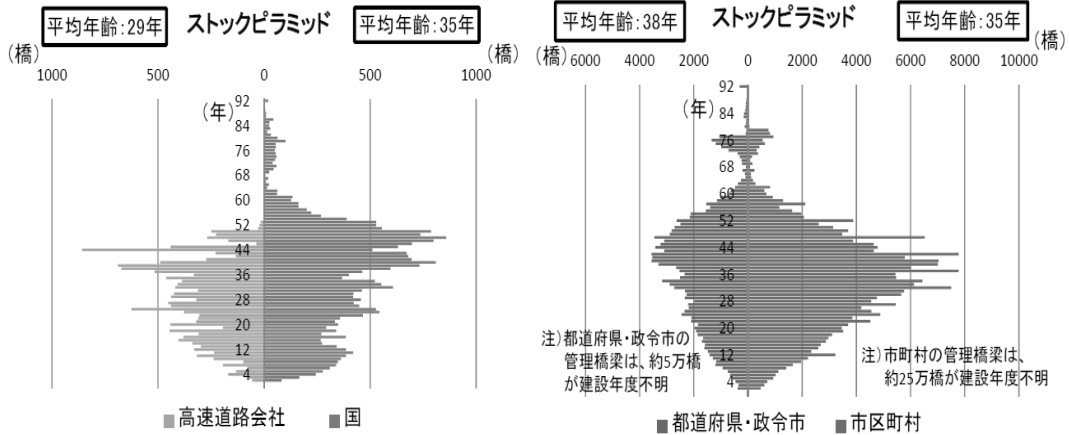
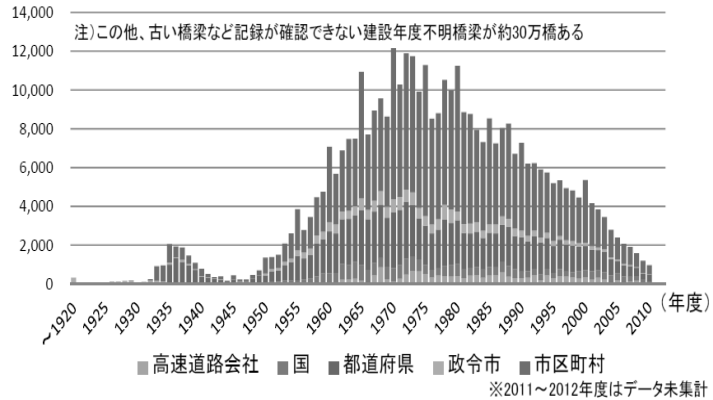
(1) 道路（橋梁～橋長2m以上～）の例

※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

道路管理者別ごとの施設数



建設年度別施設数



注) 平均年齢は、建設年度が把握されている施設の平均

出典: 国土交通省調べ 3

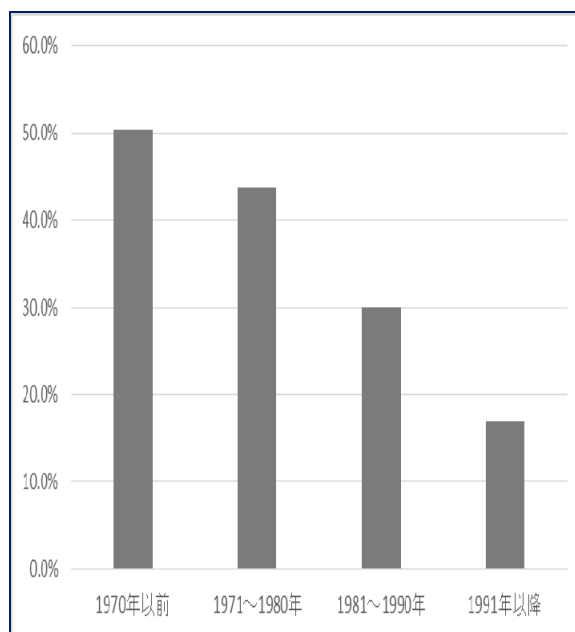
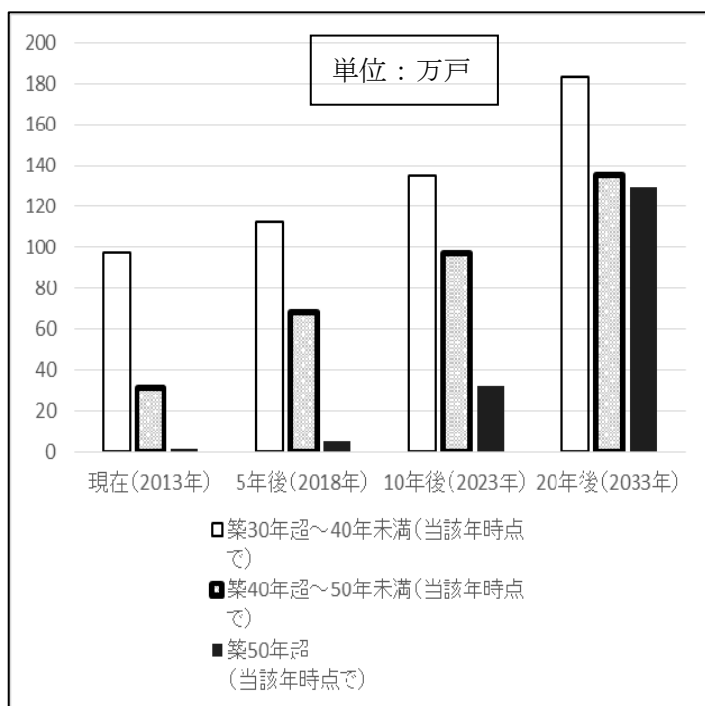
しかも、こうした高齢化施設の健康診断に相当する巡視・点検は次の表のように、生活に密着した施設を管理する市区町村で実施率が低い（＝劣化に気付かず事故につながりやすい）状況にあります。健康診断を行えていない理由は金と人不足。人間の健康診断と事情は同じです。

公共施設の巡視・点検実施状況

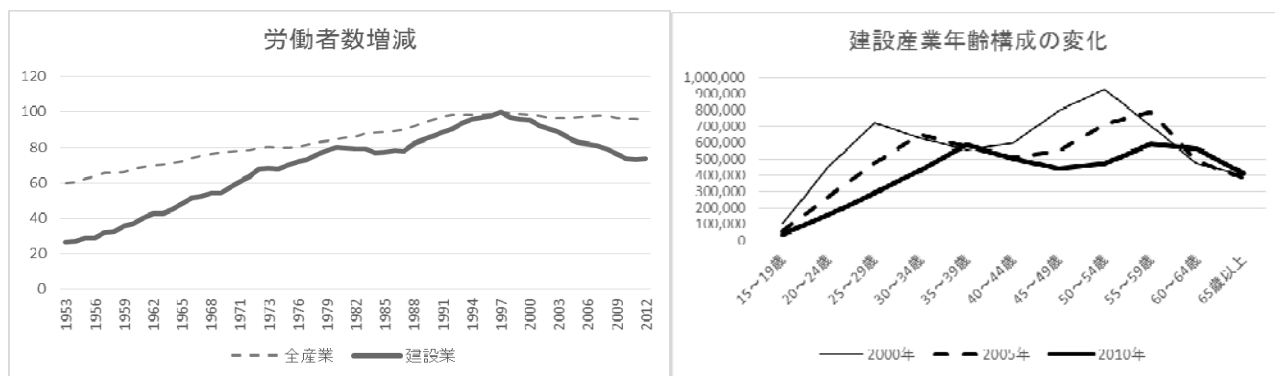
分野	巡視・点検の両方を行っている割合			
	都道府県	政令市	市区町村	総数
道路	100%	94.4%	50.7%	53.6%
治水	河川	92.7%	36.8%	17.8%
	砂防	38.5%	—	—
下水道	97.2%	75.0%	57.2%	59.5%
港湾	81.3%	100%	36.5%	51.4%
公営住宅	73.7%	47.4%	28.6%	31.1%
公園	92.3%	89.5%	69.3%	71.0%
海岸	77.4%	75.0%	19.8%	36.1%
空港	100%	70.0%		91.2%

では、私たちの住んでいるマンションについてはどうでしょうか？築後30、40、50年超のマンション数で見てみましょう。左の図は2013年起点のグラフ（単位：万戸）です。築50年以上という高齢マンションが急増し、2033年（20年後）には高齢化率は1%から29%に飛び上がります。さらに深刻な事態が。住人の高齢化です。右の図は縦軸が60歳以上の高齢者のみの世帯割合です。横軸は建築年代を表します。当然ながら古いマンションは高齢住民割合が多くなります。高齢者は問題の多い古いマンションを特に好むのでしょうか？たぶん、最大の理由はお金がないので新しいマンションへ移れないのではないのでしょうか。こうして1970年以前に開発された団地・マンションは高齢者ばかり目立つようになってます。

資料) 国土交通省 社会資本整備審議会第11回建築基準制度部会配布資料



点検・巡視を行って、劣化（＝病気）が分かったとしても次のハードルが待っています。治療（＝修理）に必要な費用と人間の手当です。費用については、今後の経済状況もありますので、ここではおくとしまして、人手の問題です。左のグラフからは2000年代から建設業就業者が減少し続けていること、右の図からは2000年ころのふた山（若い人と中高年者の山）が年ごとに右に寄っていて、しかも山の高さ（人数）も低くなっていることが分かります。現在、どの業界でも特に若年就業者不足が言われていますが、建設産業では顕著に表れています。



人間と同様に高齢化するインフラ、マンションのケアの処方箋または「終活」が求められています。処方箋の一つとして「コンパクトシティ」化が提案されていますが、急速な実現は望めませんから、財政難の自治体からは、利用度の少ない道路・橋は通行止めにして更新・修理をしないことにしてしまうとか少々乱暴な提案がされてくるかもしれません。人気の話ではありませんから、選挙公約に取り入れる政治家はまずいないのではないのでしょうか。その結果、国民的議論も行われず、徐々に沈んでいく泥船状態になることを恐れます。

事務局：山本