

老朽化した社会資本ストックの現状及びストックを再生・活用した地域活性化

はじめに

我が国は、道路・鉄道・港湾・空港等の産業基盤や上下水道・公園・学校等の生活基盤、治山治水といった国土保全のための基盤、その他の国土、都市や農山漁村を形成するインフラによって成り立っている。それらのインフラの多くは、1950～1970年代にかけての高度経済成長期に集中的に整備されたものであり、1964年に開催された東京オリンピックと同時期に整備された首都高速や、道路・鉄道・港湾・空港等の社会資本ストックの多くが建設後50年以上経過し、老朽化・高齢化が一気に加速している。

社会資本ストックの老朽化・高齢化が深刻な問題となる中で、リフォーム、リノベーション、コンバージョン等を用いることにより、これらを再生・活用する動きがみられており、そのための手法・技術も多様化している。このような現状を踏まえ、本稿では日本国内における社会資本ストックの老朽化・高齢化の現状を分析した。その上で、社会資本ストックの効率的かつ積極的な利活用や地域の活性化に向けた新たな取組事例を調査し、課題の把握・整理を実施した。本稿の作成に当たっては、東京都下水道局、新潟県新発田市、勝沼ぶどうの丘、岩手県花巻市のご協力を賜り、沢山の貴重な情報やご意見を頂戴した。ここに深く感謝の意を表したい。

1. 国内の社会資本ストックの現状

国土交通省の公表資料（図表1-1）によると、主要なインフラのうち、道路橋、河川管理施設、港湾岸壁の3分野において、約10年後の2033年には建設後50年を経過する施設の割合が50%を超えるという試算結果が出ており、インフラの老朽化の勢いが加速している。

図表1-1 建設後50年以上経過する社会資本の割合

	2018年3月	2023年3月	2033年3月
道路橋 [約73万橋 ^{注1)} (橋長2m以上の橋)]	約25%	約39%	約63%
トンネル [約1万1千本 ^{注2)}	約20%	約27%	約42%
河川管理施設(水門等) [約1万施設 ^{注3)}	約32%	約42%	約62%
下水道管きよ [総延長:約47万km ^{注4)}	約4%	約8%	約21%
港湾岸壁 [約5千施設 ^{注5)} (水深-4.5m以深)]	約17%	約32%	約58%

(出典) 国土交通省 未来投資会議 産官協議会(次世代インフラ)【第1回】資料2 国土交通省提出資料「インフラ長寿命化とデータ利活用に向けた取組」2頁(2018年11月2日)

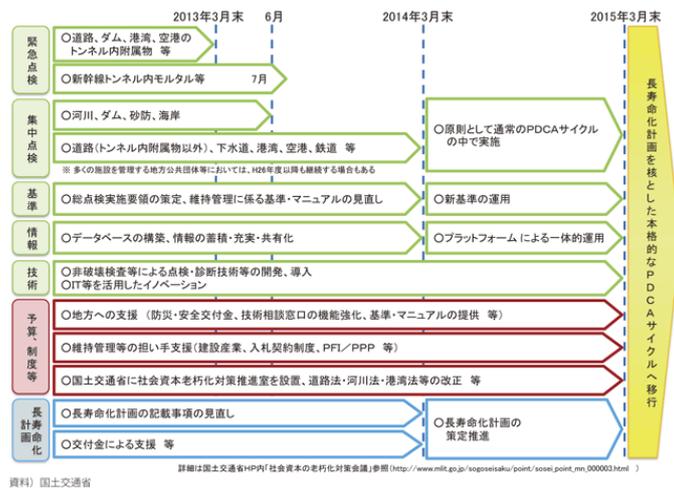
- (注1) 道路橋73万本のうち、建設年度不明橋梁の約23万本は含まない。
- (注2) 建設年度不明トンネルの約400本は含まない。
- (注3) 河川管理施設は国管理施設のみで50年以内に整備された施設についてはおおむね記録が存在していることから、建設年度が不明な約1,000施設は約50年以上経過した施設としている。
- (注4) 下水道管きよは、30年以内に布設された管きよについてはおおむね記録が存在していることから、建設年度が不明な約2万施設は約30年以上経過した施設として整理し、記録が確認できる経過年数毎の整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分している。
- (注5) 建設年度不明岸壁の約100施設は含まない。

(1) インフラ長寿命化計画

国土交通省は2013年を「社会資本メンテナンス元年」として位置付け、同年1月に省内に「社会資本の老朽化対策会議」を設置し、同年3月に同会議において老朽化対策の全体像をとりまとめた総合的・横断的な取組を推進してきた。その中で、「本格的にメンテナンスサイクルを回すための取組に着手」するため、図表1-2に示す工程表をとりまとめた。

その後、2013年10月に関係省庁の申合せにより「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」が設置され、翌11月に国や地方公共団体等が管理するインフラを対象に、「インフラ長寿命化基本計画」が策定された。同計画において、インフラを管理する国や地方公共団体等が維持管理・更新などを着実に推進するための中長期的な取組

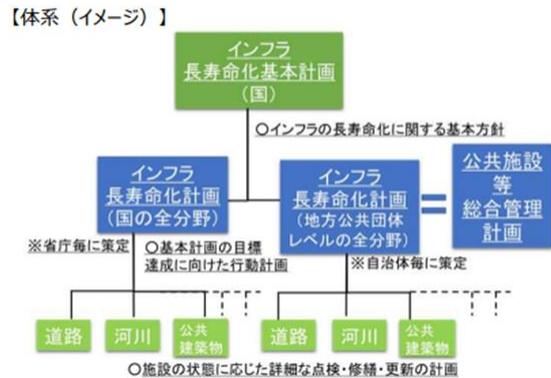
図表 1-2 インフラ長寿命化に向けた計画



(出典) 国土交通白書 2014 第I部第3章第3節『社会資本メンテナンス元年』の取組みとその未来への継承

の方向性を明らかにすべく、「インフラ長寿命化計画(行動計画)」、地方公共団体においては「公共施設等総合管理計画」を策定することとした(図表 1-3)。さらには行動計画に続いて個別施設毎の具体的な対応方針を定める計画として、「個別施設毎の長寿命化計画(個別施設計画)」を策定し、維持管理・コストの縮減・平準化を図っており、2020年度末までの策定完了を各管理者に促している。

図表 1-3 インフラ長寿命化計画 体系図



(出典) 国土交通省「インフラ長寿命化計画(行動計画)のフォローアップ」(令和4年9月)

(2) 個別施設毎の長寿命化(個別施設計画)の策定状況

図表 1-4 個別施設計画の策定状況(2022年3月末時点)

図表 1-4 は、2022年3月末時点における管理者別の個別施設計画の策定状況を示したものである。国や都道府県、政令都市等の管理する施設は、多くの分野で個別施設計画の策定が完了しているが、市区町村が管理する施設は、特に道路分野での策定率がいまだに9割未満のものがある。策定が完了していない分野については、2025年度末までの完了を目標に、作業が進められている。

分野	対象施設	管理者別 個別施設計画策定状況				備考
		国	都道府県 政令都市等	市区町村	その他	
道路	橋梁(橋長2m以上)	100%	96.0%	97.0%	100%	
	トンネル	100%	98.0%	85.0%	100%	高速道路会社
	大型の構造物	100%	98.0%	84.0%	100%	
河川・ダム	主要な河川構造物	100%	99.0%			
	ダム	100%	100%		100%	水資源機構
砂防	砂防設備(砂防堰堤・床固工等) 地すべり防止施設 急傾斜地崩壊防止施設	100%	100%			
海岸	堤防・護岸・胸壁等			100%		
下水道	管路施設、処理施設、ポンプ施設			100%	100%	
港湾	係留施設	100%	99.9%	100%	94.0%	
	外部施設	100%	99.6%	100%	99.6%	
	臨港交通施設	100%	99.6%	99.7%	100%	
	廃棄物埋立護岸		100%	100%		公社等
空港	その他(水域施設、荷さばき施設、 旅客乗降用固定施設、保管施設、船舶役務用施設、 海浜、緑地、広場、移動式旅客乗降用施設)	100%	99.0%	99.9%	100%	
	空港土木施設(滑走路、誘導路、エプロン)	100%	100%	100%	100%	
	空港土木施設(幹線排水、共同溝、地下道、橋梁、護岸等)	100%	100%	100%	100%	管理会社
鉄道	空港機能施設(航空旅客の取扱施設)		100%			
	鉄道(線路(橋梁、トンネル等構造物))				100%	民間企業
自動車道	軌道(線路構造物)				100%	
	橋				100%	民間企業/ 地方道路公社
航路標識	トンネル				100%	
	大型の構造物(門型標識等)				100%	
公園	航路標識(灯台、灯標、立標、浮標、無線方位信号所等)	100%				
	都市公園(国営公園)	100%				
住宅	都市公園			94.0%		
	公営住宅			100%	98.0%	
	UR賃貸住宅				100%	UR
官庁施設	公社賃貸住宅				100%	地方住宅供給公社
	庁舎等	100%				
	宿舎	100%				

(出典) 国土交通省「インフラ長寿命化計画(行動計画)のフォローアップ」(令和4年9月)を基に当研究所にて作成

(注1) 海岸：国土交通省所管海岸のみ対象(一部事務組合、港務局を含む)

(注2) 下水道：下水道法(H27.5改正)に基づく事業計画を個別施設計画としている

(注3) 港湾：一部事務組合、港務局を含む

(注4) 公社賃貸住宅：管理戸数1,000戸以上

(注5) 官庁施設：省庁の行動計画において個別施設計画の策定対象としている施設数

(3) 各分野における点検の実施状況

図表 1-5 は、2022 年 3 月末時点における分野別の点検の進捗状況を示したものである。完了率が低い分野については 2 巡目の点検状況を記載したものであり、多くの分野で点検が実施されている。

図表1-5 各分野における点検の進捗状況（2022 年 3 月末時点）

分野	定期点検の実施頻度	点検年度	対象施設	完了率
道路	5年に一度	2019～2021 ※2巡目	橋梁（橋長2m以上）	61.5%
			トンネル	53.0%
			大型の構造物	60.3%
河川・ダム	毎年	2021	主要な河川構造物	100%
			ダム	100%
砂防	毎年	2020	砂防設備（砂防堰堤・床固工等） 地すべり防止施設 急傾斜地崩壊防止施設	100%
海岸※2	法律では頻度を定めていないが、 5年に一度という目安で実施	2021	堤防・護岸・胸壁等	96.9%
		2021	水門及び樋門・陸閘・排水機場	76.0%
下水道	各事業主体にて設定し、実施	2021	管路施設※3	18.5%
			処理施設	100%
			ポンプ施設	100%
港湾※4	5年に一度	2017～2021	係留施設	98.1%
			外郭施設	98.6%
			臨港交通施設	97.4%
			廃棄物埋立護岸	92.1%
			その他（水域施設、荷さばき施設、 旅客乗降用固定施設、保管施設、船舶役務用施設、 海浜、緑地、広場、移動式旅客乗降用施設）	94.6%
空港	各空港毎に人命及び航空機の 運航への影響度、施設の供用年数、 利用状況、現場条件等を総合的に 勘案して適切に設定	2015～2021	空港土木施設（滑走路、誘導路、エプロン）	100%
			空港土木施設（幹線排水、共同溝、地下道、橋梁、護岸等）	93.8%
		2021	空港機能施設（航空旅客の取扱施設）	100%
鉄道	橋梁、トンネル その他構造物：2年 軌道：1年 索道：設備の種類に応じた検査周期	2020	鉄道（線路（橋梁、トンネル等構造物））	100%
			軌道（線路建造物）	100%
			索道	100%
自動車道	毎年	2021	橋	100%
			トンネル	100%
			大型の構造物（門型標識等）	100%
航路標識	施設の種別に応じて定期的実施	2014～2021	航路標識（灯台、灯標、立標、浮標、無線方位信号所等）	85.3%
公園	毎年	2021	都市公園（カントリーパーク含む）※5	99.6%
住宅	3年に一度	2019～2021	公営住宅	100%
			UR賃貸住宅	100%
官庁施設	3年に一度	2019～2021	庁舎等	99.1%
			宿舍※6	99.5%

（出典）国土交通省「インフラ長寿命化計画（行動計画）のフォローアップ」（令和4年9月）を基に当研究所にて作成

（注1）道路：2014年度から5年に一度の頻度での点検を実施しており、2巡目（2019～2021年度）の点検状況

（注2）海岸：国土交通省所管海岸のみ対象（一部事務組合、港務局を含む）

（注3）下水道：管路施設は1巡目の点検が完了し、腐食の恐れがある管路を対象として再点検している

（注4）港湾：一部事務組合、港務局を含む

（注5）公園：遊具を設置している都市公園及びカントリーパークが対象

（注6）官庁施設：宿舍は省庁の行動計画において個別施設計画の策定対象としている施設数

2. 社会資本ストックの老朽化・高齢化の現状

1. において、インフラ長寿命化計画、及び同計画を基に、各インフラの管理者によって策定される個別施設毎の長寿命化計画（個別施設計画）の概要について説明した。本節では、それらの計画をもとに調査された社会資本ストックについて、「道路（橋梁、トンネル）」、「河川管理施設（ダム）」、「下水道（管渠、管理施設）」、「空港」、「国が管理している官庁施設」に焦点を当て、現存数、老朽化の傾向について違いをみていきたい。

(1) 道路（橋梁）

まず、国土交通省が公表している道路メンテナンス年報¹を基に、2017～2021年度に実施された道路用の橋梁の点検結果に基づく健全度評価を分析した。点検の実施箇所、及び健全度の評価区分については、図表 2-1 に示すとおりである。

図表 2-1 定期点検項目、健全度評価区分（橋梁）

部位・部材区分	
上部構造	主桁
	横桁
	縦桁
	床版
	その他
下部構造	橋脚
	橋台
	基礎
	その他
支承部	
路上	
その他	

区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

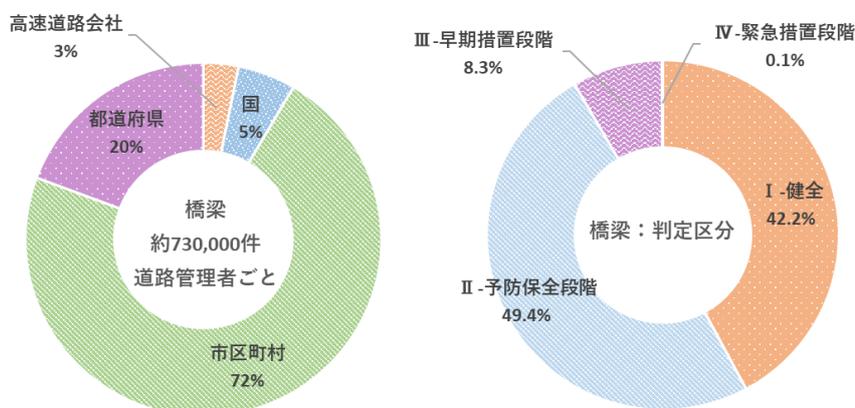
（出典）国土交通省 道路橋定期点検要領²（平成 31 年 2 月）

全国には記録が残っていない古い橋梁など、建設年度が不明な約 23 万橋を含む約 73 万の橋梁が現存しており、そのうち建設後 50 年以上が経過している橋梁は約 17 万橋となっている。健全度評価をみると、健全が 42.2%、予防保全段階が 49.4%、早期措置段階が 8.3%、緊急措置段階が 0.1%となっており、国土交通省が定める要緊急対策施設（判定区分Ⅲ・Ⅳ）は全体の約 8.4%となっている（図表 2-2）。管理者の割合は、都道府県管理が 20%、市区町村管理が 72%と、約 9 割が地方公共団体管理である（図表 2-2）。

¹ 道路メンテナンス年報 https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobohozen_maint_index.html
平成 25 年の道路法改正等を受け、平成 26 年 7 月より道路管理者はすべての橋梁、トンネル等について、5 年に一度近接目視で点検を行い、その健全性を 4 段階に診断することとなり、その結果を公表したもの。

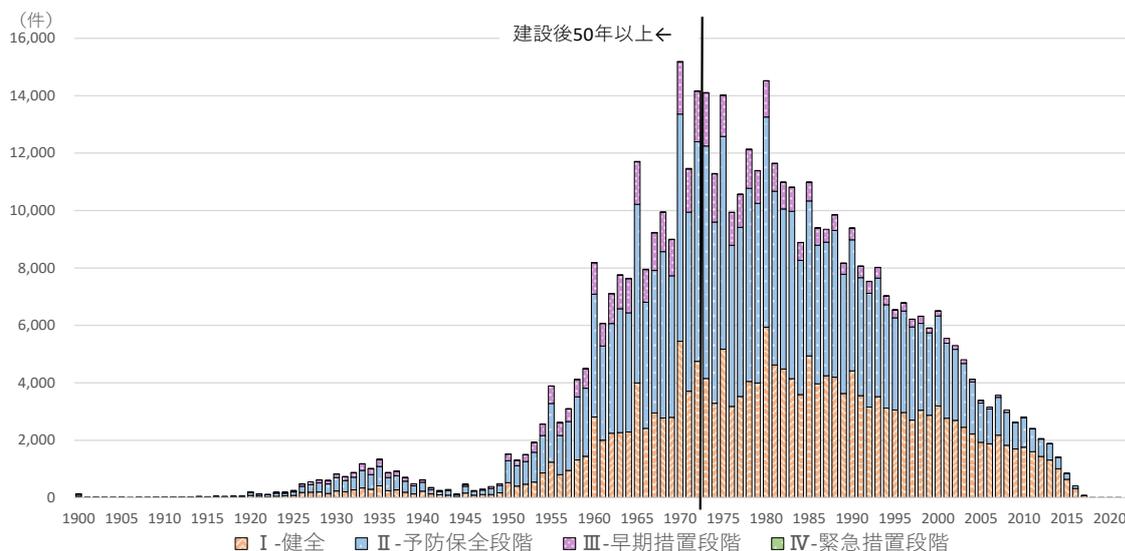
² https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4_1.pdf

図表2-2 管理者ごとの施設数、健全度評価（全国：橋梁）



（出典）国土交通省 道路メンテナンス年報を基に当研究所にて作成

図表 2-3 建設年度別健全度評価（全国：橋梁）



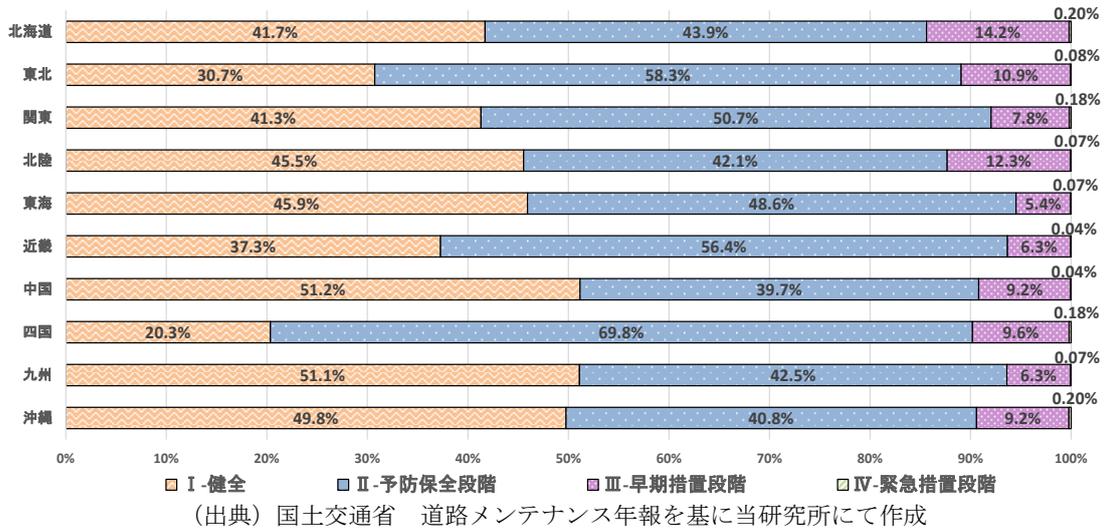
（出典）国土交通省 道路メンテナンス年報を基に当研究所にて作成

要緊急対策施設（判定区分Ⅲ・Ⅳ）の割合をエリア別³で見ると、北海道が最も高く、東海地方が最も低いという結果になった（図表 2-4）。管理者ごとの健全度評価（図表 2-5）をみると、高速道路会社が管理する橋梁には、緊急措置段階はみられなかった。

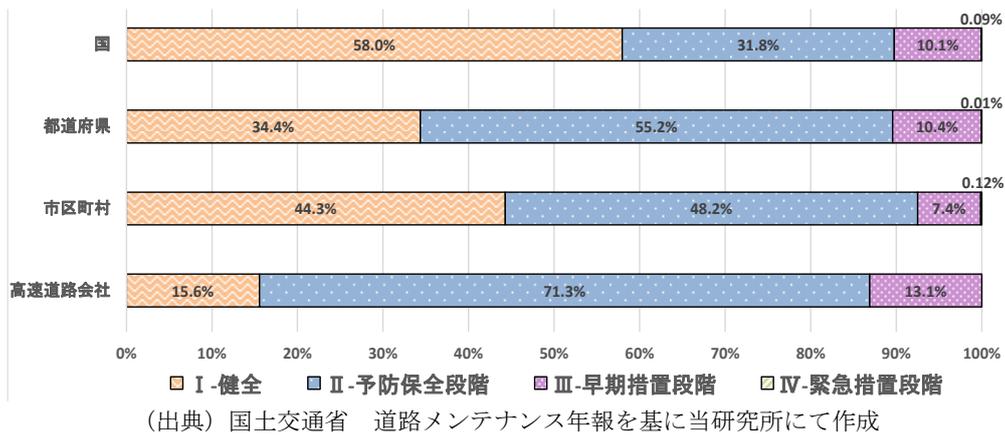
図表 2-6 は全国の橋梁の長さの割合を都道府県ごとに示したものであるが、これをみると、橋長が2m以上、5m未満の小規模な橋梁が全体の約40%を占めており、20m以上の大規模な橋梁が多い北海道を除き、すべてのエリアで2m以上、5m未満の小規模な橋梁が占める割合が大きい。また、図表 2-7 に示すとおり、小規模な橋梁ほど、「健全」が占める割合が大きかった。点検～メンテナンスを比較的行いやすく、高い健全度を維持できていると考えられる。

³ 総務省統計局 地域区分を基に、南関東と北関東・甲信を関東地方として、沖縄県を九州地方と分けてエリア分けしている。 <https://www.stat.go.jp/data/shugyou/1997/3-1.html>

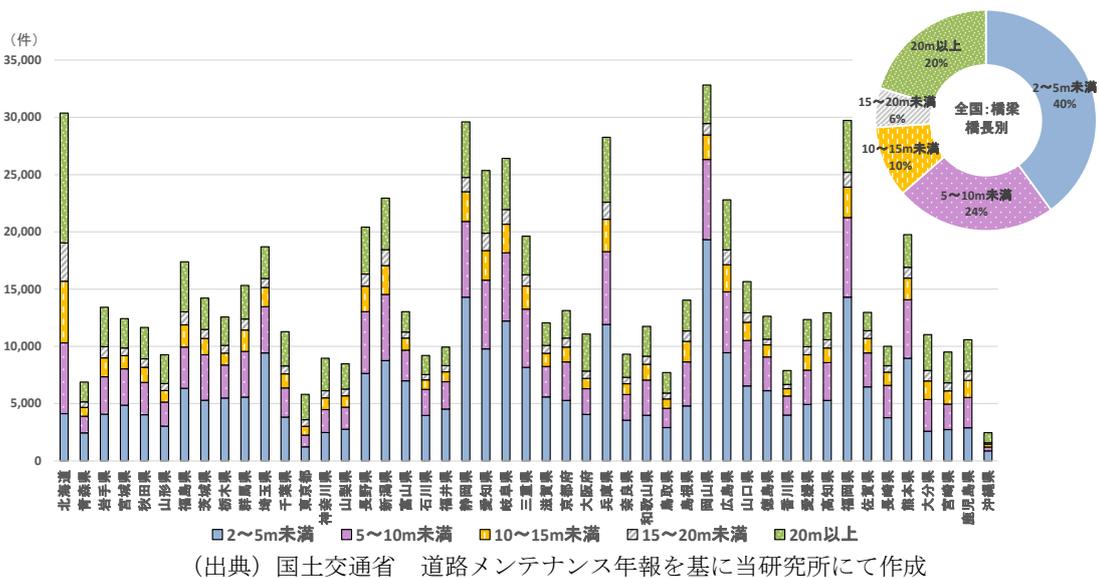
図表 2-4 エリア別健全度評価（橋梁）



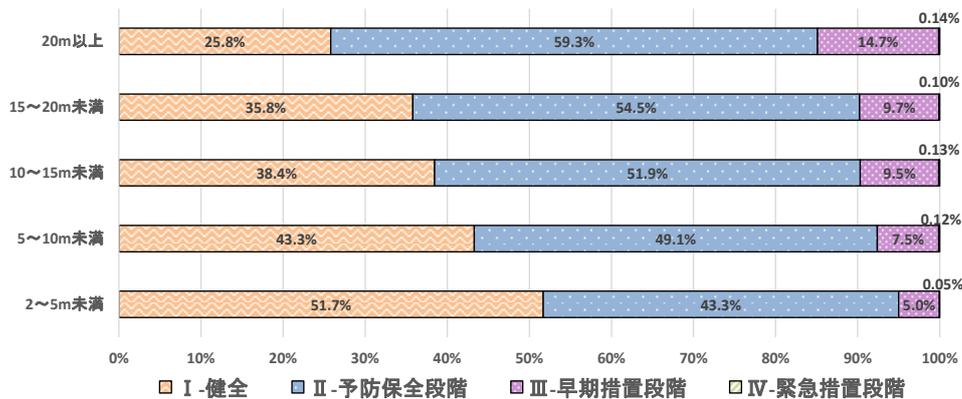
図表 2-5 管理者ごとの健全度評価（全国：橋梁）



図表 2-6 都道府県ごとの橋梁数（橋長別）



図表 2-7 橋梁長別健全度評価（全国：橋梁）



(出典) 国土交通省 道路メンテナンス年報を基に当研究所にて作成

(2) 道路（トンネル）

次に、橋梁と同様に道路メンテナンス年報を基に、2017～2021 年度に実施された道路用のトンネルの健全度評価の結果を分析した。点検の実施箇所⁴、及び健全度の評価区分については、図表 2-8 に示すとおりである。

図表 2-8 定期点検項目、健全度評価区分（トンネル）

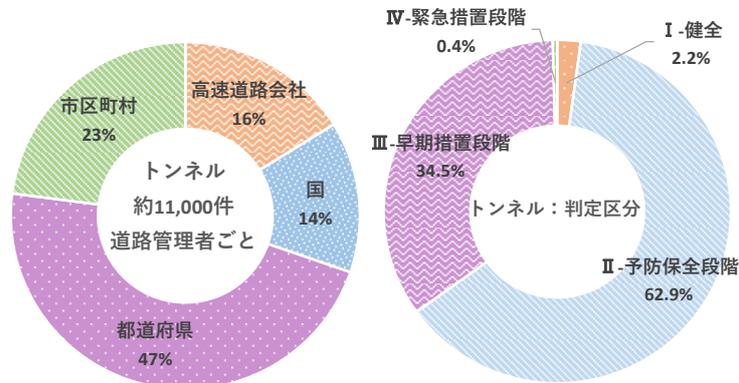


(出典) 国土交通省 道路トンネル定期点検要領（平成 31 年 2 月）を基に当研究所にて作成

⁴ https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4_2.pdf

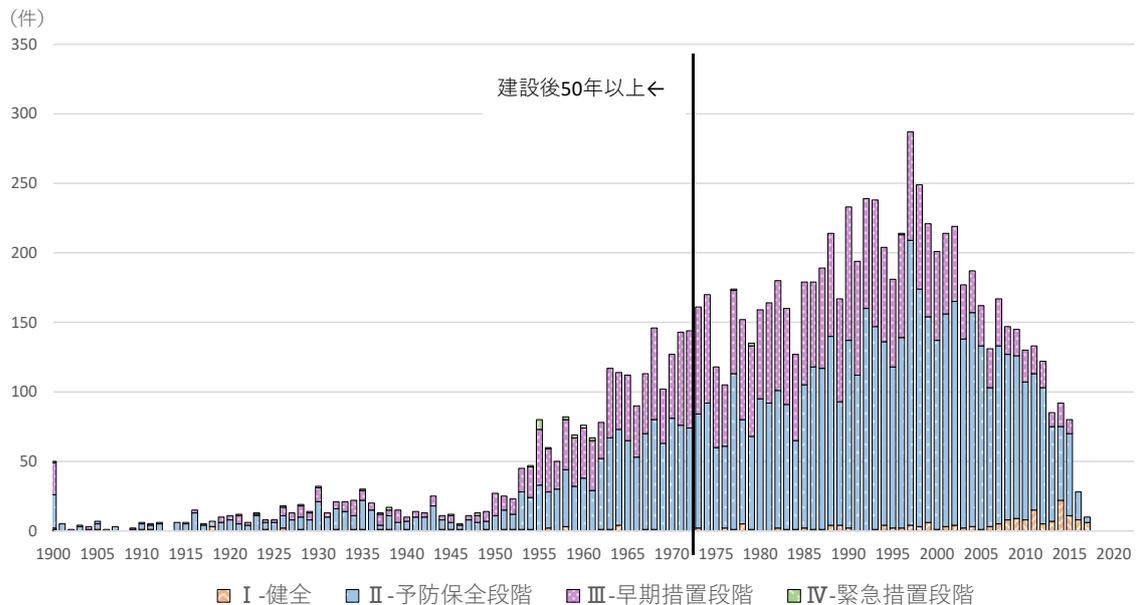
全国には記録が残っていない古いトンネルなど、建設年度が不明な約 330 件を含む約 1 万 1,000 件のトンネルが現存しており、そのうち建設後 50 年以上が経過しているトンネルは約 2,600 件となっている。健全度評価をみると、健全が 2.2%、予防保全段階が 62.9%、早期措置段階が 34.5%、緊急措置段階が 0.4%となっており、要緊急対策施設（判定区分Ⅲ・Ⅳ）が全体の約 34.9%となり、橋梁と比べて健全度は低くなっている（図表 2-9）。管理者の割合は、高速道路会社管理が 16%、国管理が 14%、都道府県管理が 47%、市区町村管理が 23%となっており、約 7 割が地方公共団体管理である（図表 2-9）。

図表 2-9 管理者ごとの施設数、健全度評価（全国：トンネル）



（出典）国土交通省 道路メンテナンス年報を基に当研究所にて作成

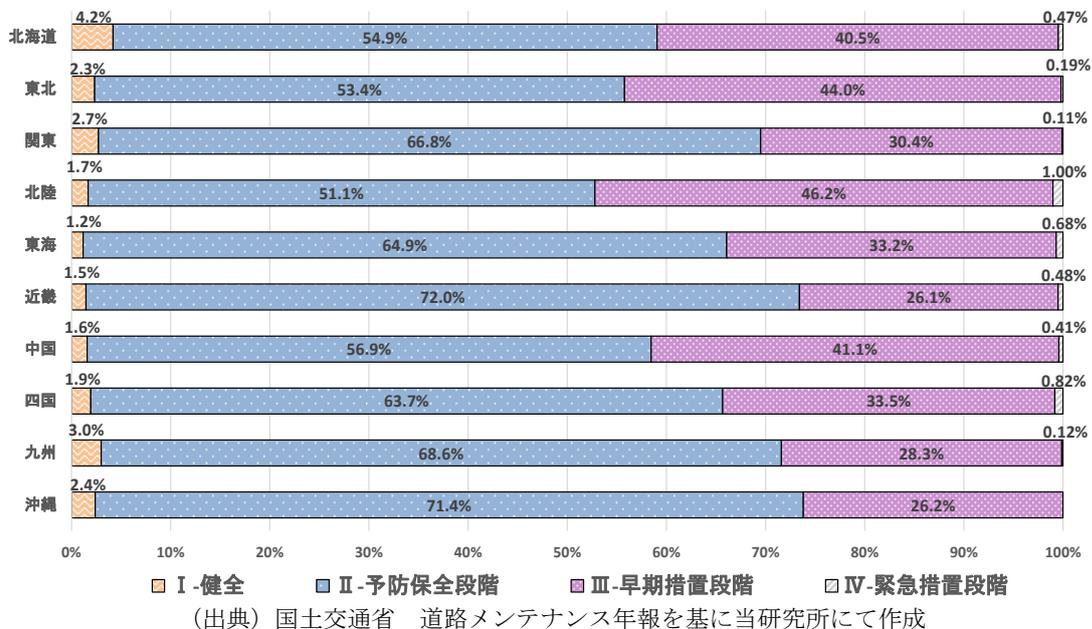
図表 2-10 建設年度別健全度評価（全国：トンネル）



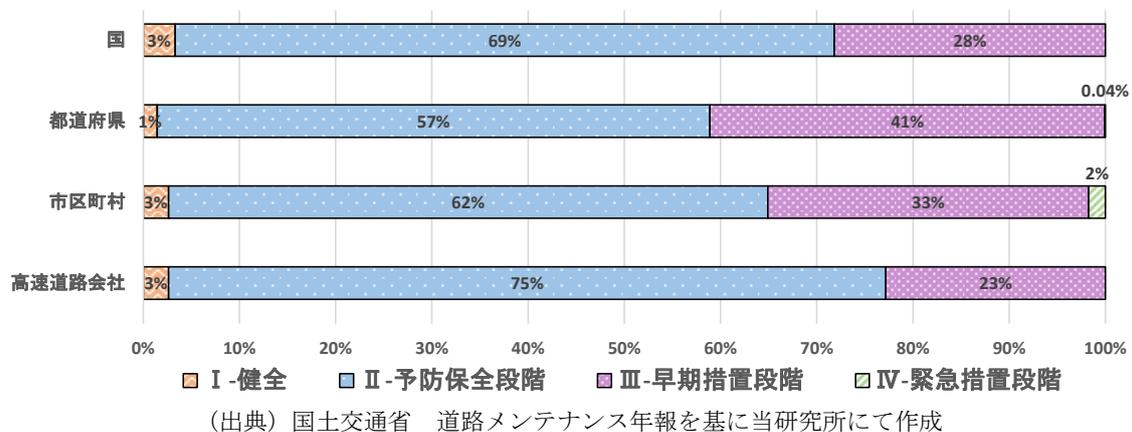
（出典）国土交通省 道路メンテナンス年報を基に当研究所にて作成

要緊急対策施設（判定区分Ⅲ・Ⅳ）の割合をエリア別で見ると、北陸地方が最も高く、近畿地方が最も低いという結果になった（図表 2-11）。管理者ごとの健全度評価（図表 2-12）をみると、国及び高速道路会社が管理するトンネルには、緊急措置段階はみられなかった。

図表 2-11 エリア別健全度評価（トンネル）

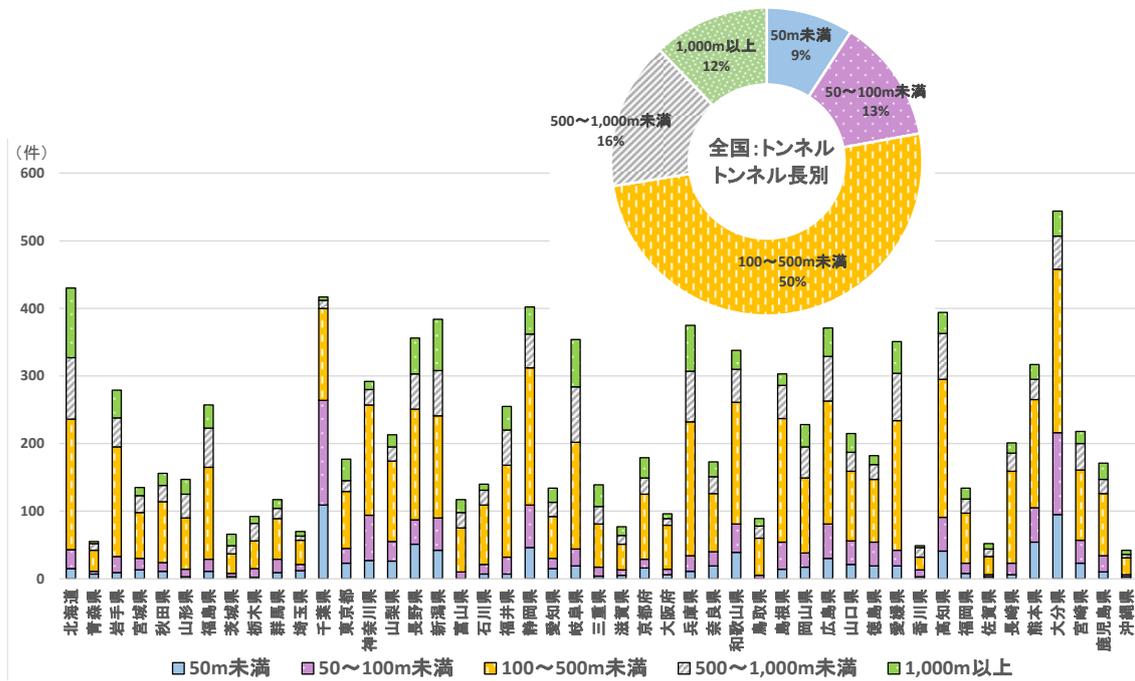


図表 2-12 管理者ごとの健全度評価（全国：トンネル）

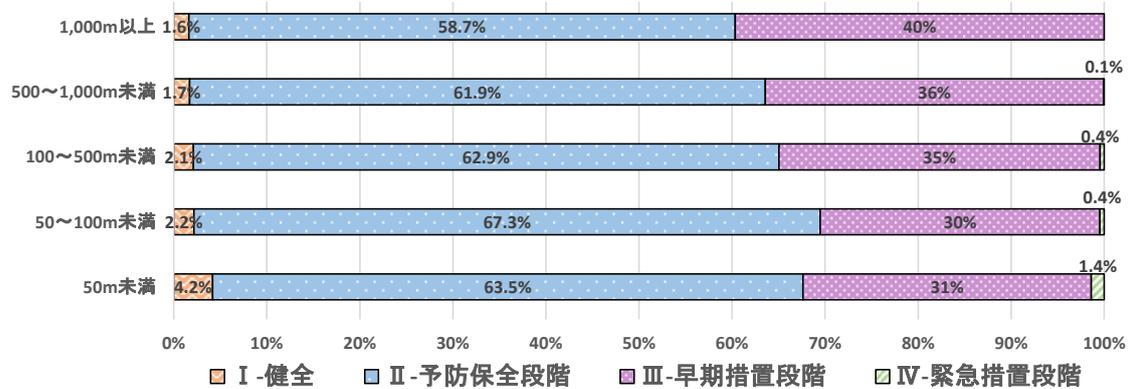


図表 2-13 は全国のトンネルの長さの割合を都道府県ごとに示したものであるが、2m 以上、5m 未満の小規模なものが多かった橋梁とは異なり、トンネルは全体の約 9 割が 50m 以上の延長がある施設であり、100m 以上、500m 未満のものが全体の半分を占めている。そのため、より厳しい評価につながっていると考えられる。

図表 2-13 都道府県ごとのトンネル数（トンネル長別）



図表 2-14 トンネル長別健全度評価（全国：トンネル）

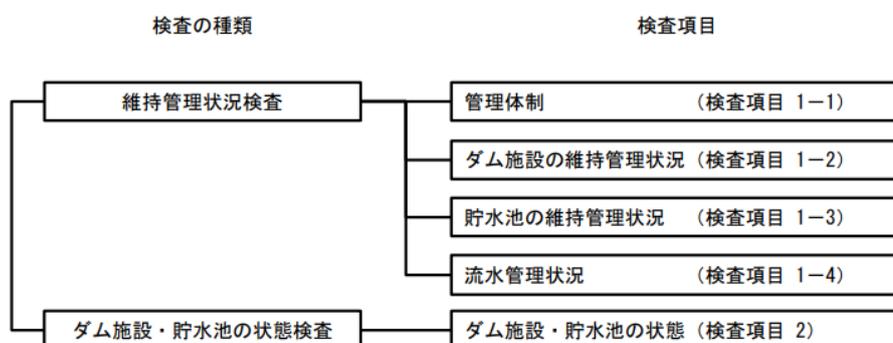


(3) 河川管理施設（ダム）

国土交通省が公表しているダム健全度評価結果⁵を基に、2021年度に実施された河川管理用ダムの健全度評価の結果を分析した。検査項目及び健全度の総合判定区分については図表 2-15 に示すとおりであり、橋梁及びトンネルの判定区分と合わせて、「A=緊急措置段階」、「B1=早期措置段階」、「B2=予防保全段階」、「C=健全」と表現する。また、検査箇所の個別判定区分は図表 2-16 に示すとおりである。

なお、本節における分析は国土交通省（以下「国」という。）、独立行政法人水資源機構（以下「水資源機構」という。）、都道府県が管理する河川管理用のダムを対象としており、農林水産省、電力会社、市町村が管理するダムは対象としていない。

図表2-15 ダム施設及び貯水池の検査項目及び総合判定区分



総合判定区分	状態
A	ダムの安全性及び機能への影響が認められ、直ちに措置を講じる必要がある。 (a 判定とした検査箇所がある。)
B 1	ダムの安全性及び機能は保持されていると判断されるものの、速やかに措置を講じる必要がある。 (a 判定とした検査箇所はないが、b 1 判定とした検査箇所がある。)
B 2	ダムの安全性及び機能は保持されていると判断されるものの、必要に応じて措置を講じる必要がある。 (a 判定及びb 1 判定とした検査箇所はないが、b 2 判定とした検査箇所がある。)
C	ダムの安全性や機能に影響を及ぼすおそれがないと判断され、状態監視を継続する。 (全ての検査箇所がc 判定である。)

(出典) 国土交通省 「ダム定期検査の手引き 河川管理施設版」

⁵ 国土交通省 ダムの定期検査の結果について
https://www.mlit.go.jp/river/shishin_guideline/kenzensei/index.html

図表2-16 ダム施設・貯水池の状態検査における検査箇所個別判定区分

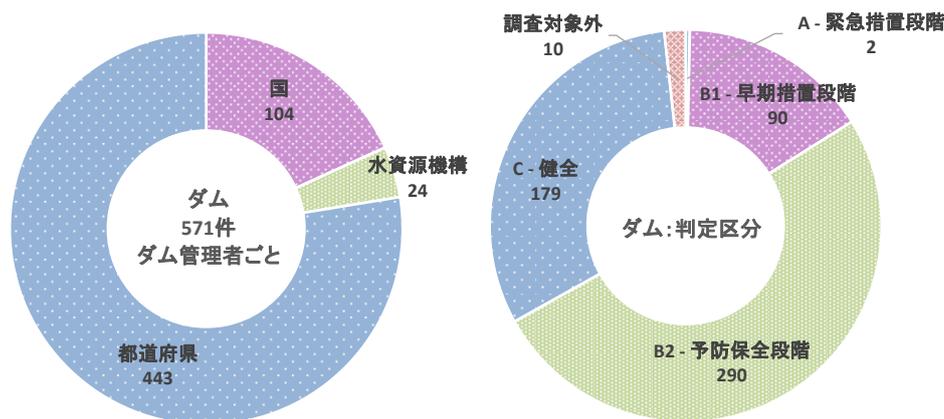
個別判定区分	土木構造物の状態	機械設備の状態	電気通信設備の状態	貯水池周辺斜面の状態
a	堤体・基礎地盤等の異状な挙動や劣化・損傷等により、ダムの安全性及び機能への影響が認められ、直ちに措置を講じる必要がある状態。	機械設備の劣化・損傷等により、ダムの安全性及び機能への影響が認められ、直ちに措置を講じる必要がある状態。	電気通信設備の劣化・損傷等により、ダムの安全性及び機能への影響が認められ、直ちに措置を講じる必要がある状態。	斜面に地すべり等が発生し、ダムの安全性及び機能への影響が認められ、直ちに措置を講じる必要がある状態。
b1	ダムの安全性及び機能は保持されていると判断されるものの、堤体・基礎地盤等の挙動に異状の兆候が認められることから、速やかに措置を講じる必要がある状態。	ダムの安全性及び機能は保持されていると判断されるものの、機械設備に異状の兆候が認められることから、速やかに措置を講じる必要がある状態。	ダムの安全性及び機能は保持されていると判断されるものの、電気通信設備に異状の兆候が認められることから、速やかに措置を講じる必要がある状態。	ダムの安全性及び機能は保持されていると判断されるものの、斜面に変状の兆候が認められることから、速やかに措置を講じる必要がある状態。
b2	ダムの安全性及び機能は保持されていると判断されるものの、堤体・基礎地盤等の挙動や劣化・損傷等の状態から、必要に応じて措置を講じる必要がある状態。	ダムの安全性及び機能は保持されていると判断されるものの、機械設備の劣化・損傷等の状態から、必要に応じて措置を講じる必要がある状態。	ダムの安全性及び機能は保持されていると判断されるものの、電気通信設備の劣化・損傷等の状態から、必要に応じて措置を講じる必要がある状態。	ダムの安全性及び機能は保持されていると判断されるものの、緩慢な地すべり性の変動や潜在的な変動が見られることから、必要に応じて措置を講じる必要がある状態。
c	挙動が安定しており、劣化・損傷等が認められない、又は軽微な劣化・損傷等は生じているが、ダムの安全性及び機能に影響を及ぼすおそれがないと判断され、状態監視を継続することで良い状態。	機械設備に劣化・損傷等が認められない、又は軽微な劣化・損傷等は生じているが、ダムの安全性及び機能に影響を及ぼすおそれがないと判断され、状態監視を継続することで良い状態。	電気通信設備に劣化・損傷等が認められない、又は軽微な劣化・損傷等は生じているが、ダムの安全性及び機能に影響を及ぼすおそれがないと判断され、状態監視を継続することで良い状態。	変状の懸念がある斜面はなく、斜面は安定しており、ダムの安全性及び機能に影響を及ぼすおそれがないと判断され、状態監視を継続することで良い状態。

個別判定区分	観測・計測設備の状態	その他の管理設備の状態	貯水池の堆砂の状態
a	観測設備の劣化・損傷等により、流水管理への影響が認められ、直ちに措置を講じる必要がある状態。 堤体・基礎地盤等の異状な挙動が認められる状況において、計測設備の劣化・損傷等により計測装置の機能が損失しており、ダムの安定性を判断することができないため、直ちに措置を講じる必要がある状態。	管理棟の劣化・損傷等により、ダムの機能への影響が認められ、直ちに措置を講じる必要がある状態。	堆砂の進行により、ダムの機能への影響が認められ、直ちに措置を講じる必要がある状態。
b1	ダムの機能は保持されていると判断されるものの、観測設備に異状の兆候が認められることから、速やかに措置を講じる必要がある状態。 ダムの安定性を判断することは可能であるが、計測設備に異状の兆候が認められることから、速やかに措置を講じる必要がある状態。	ダムの機能は保持されていると判断されるものの、管理棟に異状の兆候が認められることから、速やかに措置を講じる必要がある状態。 その他の管理設備（管理棟除く）に異状が認められることから、速やかに措置を講じる必要がある状態。	ダムの機能は保持されていると判断されるものの、堆砂の進行が認められることから、速やかに措置を講じる必要がある状態。
b2	ダムの機能は保持されていると判断されるものの、観測設備の劣化・損傷等の状態から、必要に応じて措置を講じる必要がある状態。 ダムの安定性を判断することは可能であるが、計測設備の劣化・損傷等の状態から、必要に応じて措置を講じる必要がある状態。	ダムの機能は保持されていると判断されるものの、管理棟の劣化・損傷等の状態から、必要に応じて措置を講じる必要がある状態。 その他の管理設備（管理棟除く）の劣化・損傷等から、必要に応じて措置を講じる必要がある状態。	ダムの機能は保持されていると判断されるものの、堆砂の進行状況から、必要に応じて措置を講じる必要がある状態。
c	観測設備に劣化・損傷等が認められない、又は軽微な劣化・損傷等は生じているが、ダムの機能に影響を及ぼすおそれがないと判断され、状態監視を継続することで良い状態。 計測設備に劣化・損傷等が認められない、又は軽微な劣化・損傷等は生じているが、ダムの安定性を判断することは可能であると判断され、状態監視を継続することで良い状態。	その他の管理設備に劣化・損傷等が認められない、又は軽微な劣化・損傷等は生じているが、ダムの機能に影響を及ぼすおそれがないと判断され、状態監視を継続することで良い状態。	堆砂は認められるものの、ダムの機能に影響を及ぼすおそれがないと判断され、状態監視を継続することで良い状態。

(出典) 国土交通省 「ダム定期検査の手引き 河川管理施設版」を基に当研究所にて作成

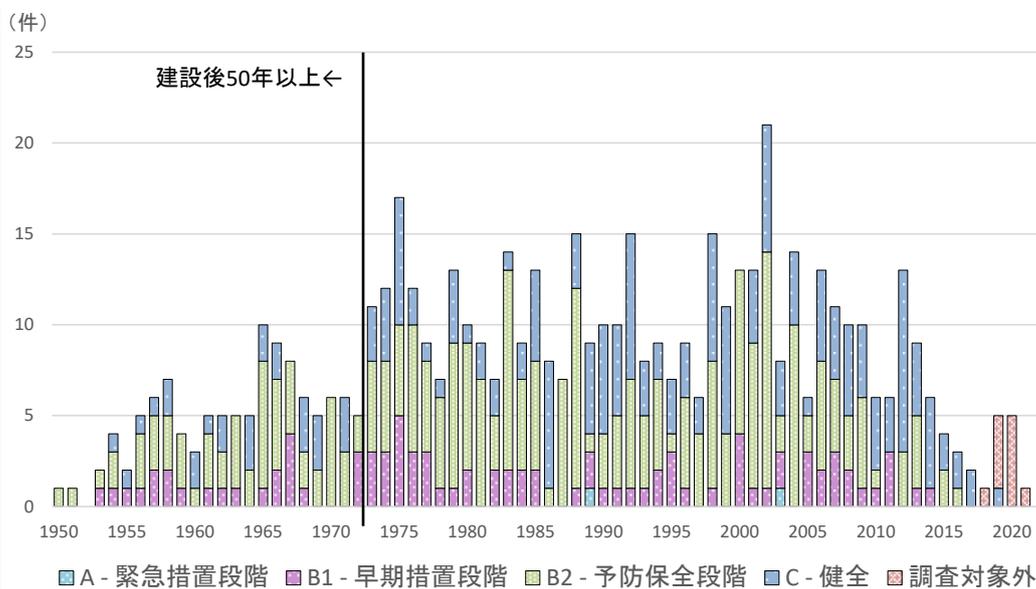
全国には571件の国管理、水資源機構管理、都道府県管理のダムが現存しており、そのうち建設後50年以上が経過しているダムは110件となっている。健全度評価をみると、健全が179件、予防保全段階が290件、早期措置段階が90件、緊急措置段階が2件、建設後3年未満等で調査対象外となっているダムが10件となっている。管理者の割合は、国管理が104件、都道府県管理が443件、水資源機構管理が24件となっている（図表2-17）。

図表2-17 管理者ごとの施設数、健全度評価（全国：ダム）



（出典）国土交通省 ダム健全度評価を基に当研究所にて作成

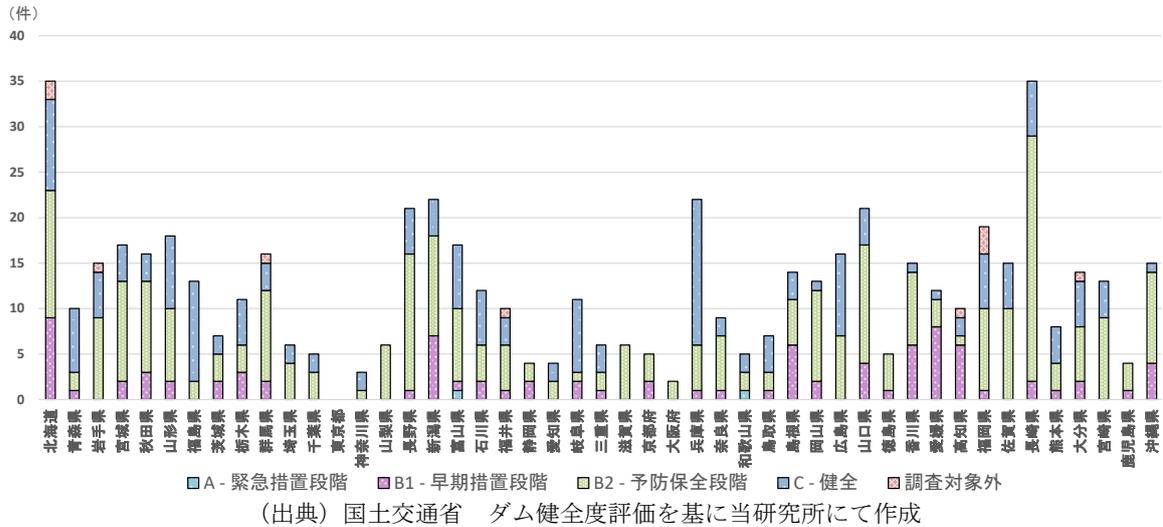
図表2-18 建設年度別健全度評価（全国：ダム）



（出典）国土交通省 ダム健全度評価を基に当研究所にて作成

2021年度に実施されたダムの健全度評価の結果は、エリア別にみるとほとんどのエリアで健全、予防保全段階が占める割合が7~9割程度であるのに対し、愛媛県において半数以上が早期措置段階となるなど、四国地方における健全度が低かった（図表2-19）。

図表2-19 都道府県ごとの健全度評価（ダム）

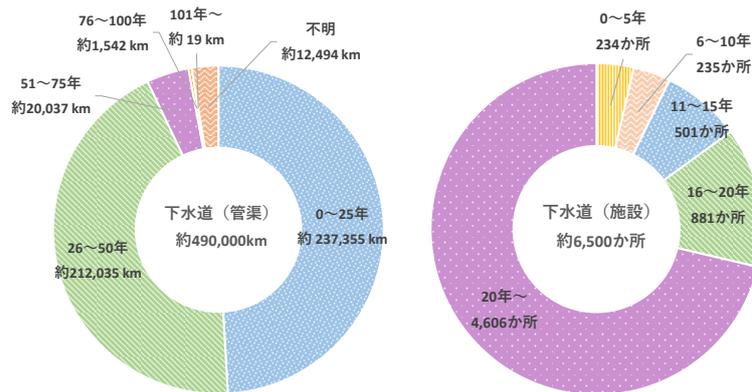


(4) 下水道（管渠、施設）

国土交通省ウェブサイトに掲載されている個別施設ごとの長寿命化計画⁶の情報を基に、全国の下水道施設（管渠、施設）の分析を行った。下水道施設については、健全度評価に関する公表資料⁷がないため、設置されてからの経過年数の言及にとどめている。

全国には約 49 万 km の管渠（下水管）、約 6,500 か所の施設（処理施設、ポンプ施設）が現存している。管渠及び施設ともに設置から 20 年以上⁸が経過したものが多い（図表 2-20）。

図表2-20 下水道施設ごとの経過年数（全国：管渠、施設）



(出典) 国土交通省 個別施設ごとの長寿命化計画を基に当研究所にて作成

⁶ 個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の一覧（R3.3 末時点）

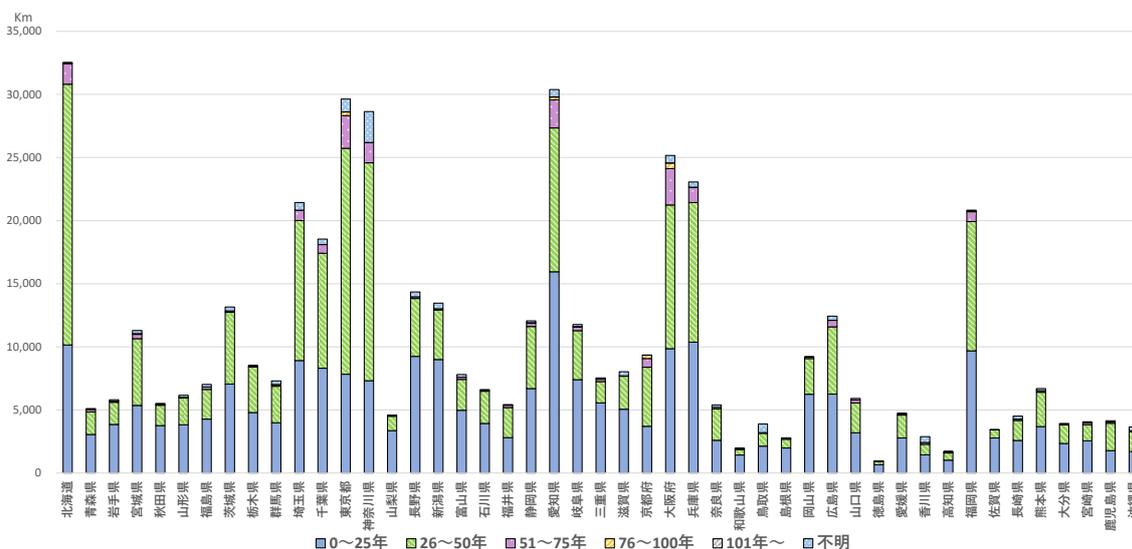
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_01.html

⁷ 下水道（管渠）については、個別施設計画の一覧に一部の地方公共団体の健全度評価の記載はある。

⁸ 施設（処理施設、ポンプ施設）の経過年数については、個別施設計画の一覧において、最長の区分が「20 年以上」となっている。

下水道は歴史的にみて大都市市街地から整備が進められたことから、東京都、神奈川県、愛知県、大阪府、福岡県など、大都市を擁する都道府県ほど管渠の延長が長く、設置されてからの経過年数も長い（図表 2-21）。その一方で、人口 100 万人前後の都道府県においては管渠の延長が短く、設置されてから 25 年以下のものが占める割合も高い傾向にある。

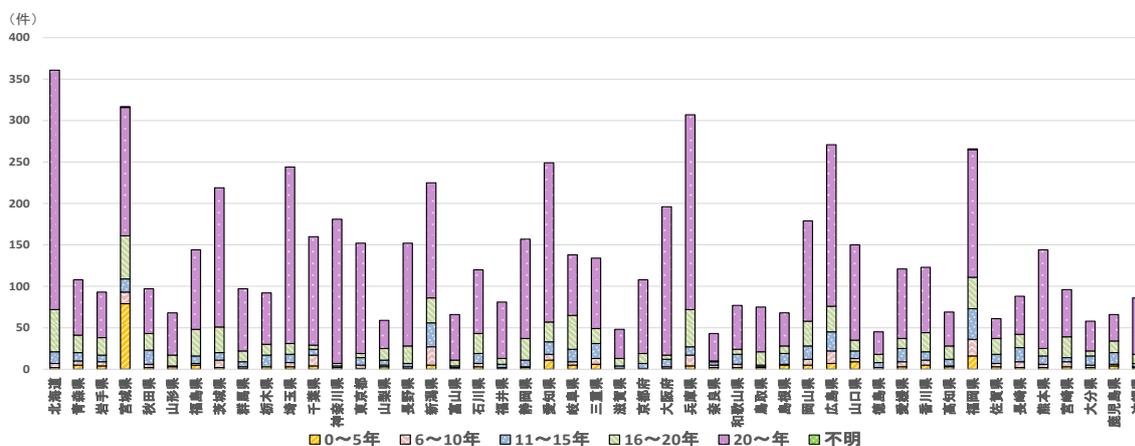
図表 2-21 都道府県ごとの管渠延長（経過年数）



（出典）国土交通省 個別施設ごとの長寿命化計画を基に当研究所にて作成

下水道の施設（処理施設、ポンプ施設）（図表 2-22）については、供用開始から 20 年以上が経過している施設が多く、また、管渠の延長が長い東京都や神奈川県における施設数が、同じ関東地方である埼玉県の施設数を下回るなど、管渠の延長と施設数は必ずしも比例しないことが分かる。これは、土地の起伏状況によっては処理施設まで下水を運ぶために、より多くのポンプ施設が必要となるといった地理的条件や、人口が分散している都道府県においては、各地域に処理施設が必要となるといった人口分布の態様の違いなどがあると考えられる。

図表 2-22 都道府県ごとの処理施設、ポンプ施設数（経過年数）

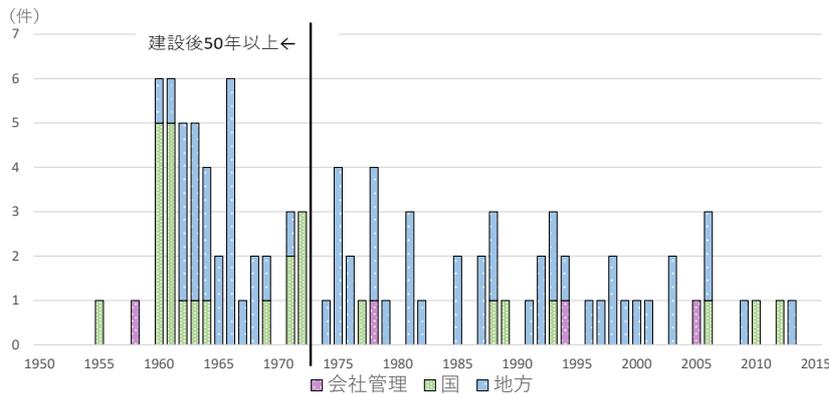


（出典）国土交通省 個別施設ごとの長寿命化計画を基に当研究所にて作成

(5) 空港

国土交通省ウェブサイト⁹に掲載されている情報を基に集計した全国の空港の施設数及び経過年数を図表 2-23、2-24 に示す。空港については、空港ターミナルビル、管制塔、滑走路等、構成する施設が多岐に渡っており、公表資料¹⁰から施設ごとの健全度評価結果を判別することが困難であることから、空港が供用開始されてからの年数の言及にとどめている。

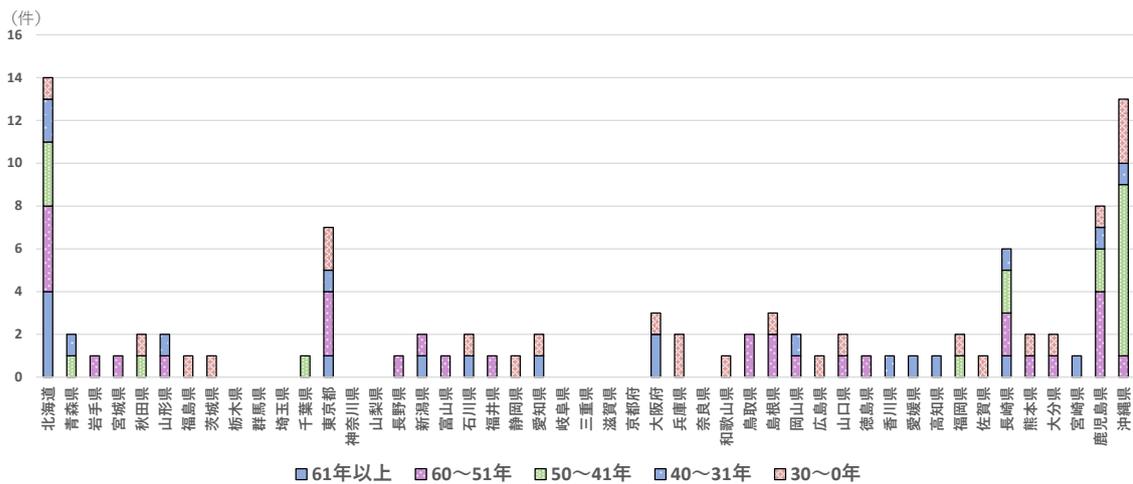
図表 2-23 建設年度別施設数（全国：空港）



（出典）国土交通省 公表情報を基に当研究所にて作成

全国には 97 の主要空港があり、4 件が会社管理空港、27 件が国管理空港、66 件が地方管理空港となっている。供用開始から 50 年以上が経過している空港は 47 件あり、北海道と東京に占める割合が高いが、全国的に供用開始から 50 年以上経過している空港がみられる（図表 2-24）。

図表 2-24 都道府県ごとの施設数（経過年数）



（出典）国土交通省 公表情報を基に当研究所にて作成

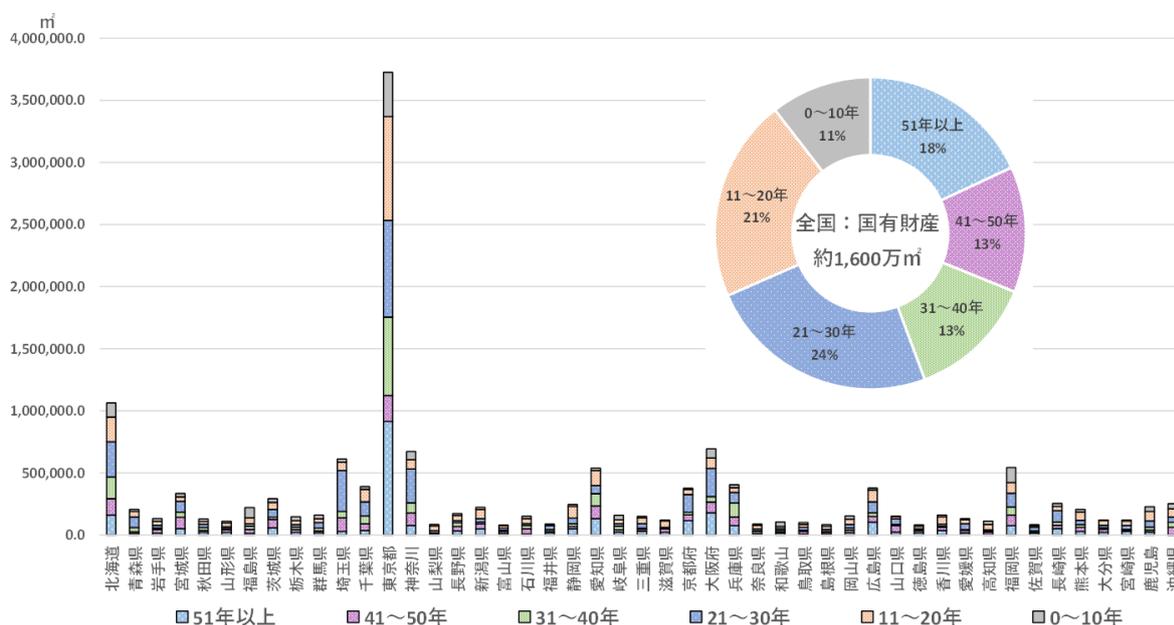
⁹ 国土交通省 空港一覧 https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000310.html

¹⁰ 個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の一覧 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/pdf/kuukou.pdf>

(6) 官庁施設

財務省ウェブサイトに掲載されている国有財産件別情報（行政財産）¹¹を基に、全国の国が管理している官庁施設（庁舎等の公共施設）の経過年数について分析を行った。分析に当たり、対象となる施設の総延床面積約4,760万㎡から、公務員住宅、管轄省庁の所管換えによって建物の設置年度が取得できない施設¹²、別途分析を行っている空港関連施設の延床面積を除外しているほか、対象となる施設に建物が複数ある場合、主要な建物の設置年度しか情報が得られないため、主要建物以外の延床面積についても除外している。

図表2-25 都道府県ごとの延床面積（経過年数）



（出典）財務省 国有財産件別情報（行政財産）を基に当研究所にて作成

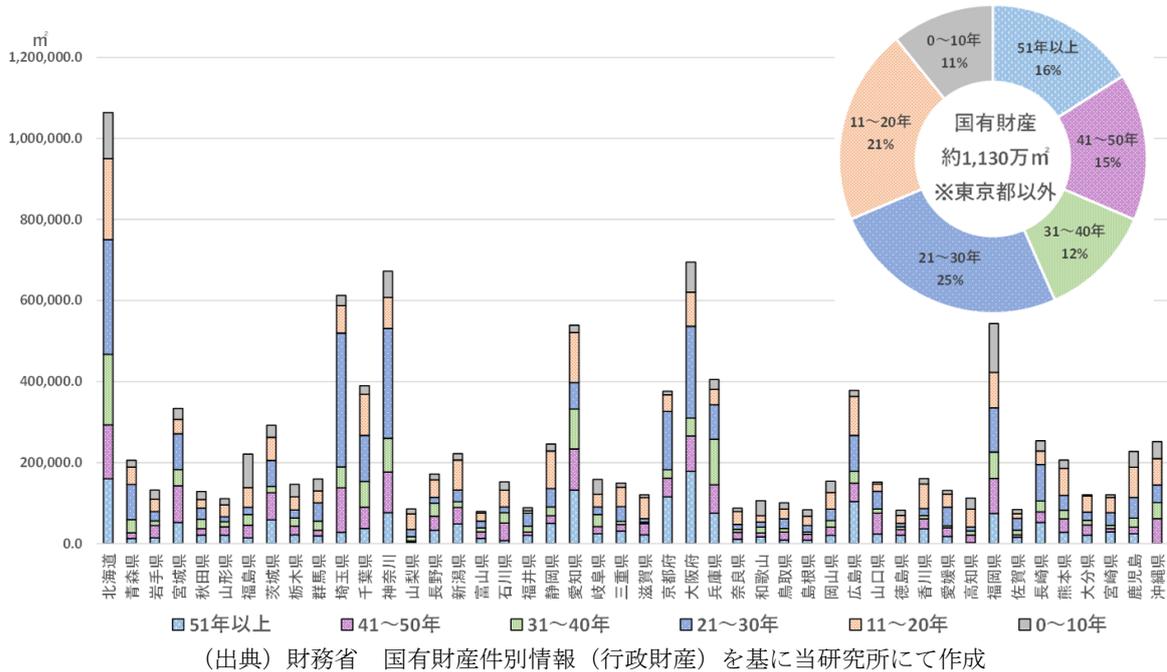
国内における官庁施設の延床面積は、中央省庁の関連施設が集中している東京都が最も多く、全体の約4割を占めている（図表2-25）。それ以外の地域では、北海道、埼玉県、神奈川県、愛知県、大阪府、福岡県など、大都市を擁する都道府県に官庁施設が多くみられる（図表2-26）。

経過年数については、設置から30年以内の施設が全体の半分以上を占めており、設置から50年以上が経過している施設は、全体の2割程度となっている（図表2-25、2-26）。

¹¹ 国有財産件別情報（行政財産） <https://www.kokuyuzaisan.mof.go.jp/info/>

¹² 掲載資料に記載されている建物の取得年月日が「設置年月日」から「所管換えが行われた年月日」に置き換えられている。

図表2-26 都道府県ごとの延床面積（経過年数）※東京都以外



3. 社会資本ストックを再生・活用した地域活性化

2. において、主要な社会資本ストックの現存数、老朽化の傾向について述べたが、本節ではそれらをリフォーム、リニューアル、コンバージョンすることにより、地域の活性化につなげた事例を紹介する。

(1) 山梨県 勝沼トンネルワインカーヴ (JR 中央線 旧深沢トンネル)

山梨県の旧勝沼町¹³は、日本のぶどうワイン発祥の地であり、江戸期には甲州街道の宿場町としても栄えていた。明治以降も、ぶどうワイン産業の集積地として賑わい、「近代産業遺産」と言われる歴史的に価値のある建造物が数多く残されている。1903年に旧国鉄中央線の深沢トンネル（以下「旧深沢トンネル」という。）と、隣接する大日影トンネル（以下「旧大日影トンネル」という。）が開通し、新深沢トンネルと新大日影第二トンネルが

図表 3-1 勝沼トンネルワインカーヴ
(旧深沢トンネル)



当研究所による撮影（2022年11月17日）

¹³ 2005年11月1日に塩山市・大和村と合併して甲州市となる。

1997年にそれぞれ開通したことによって、その役目を終えるまでの約95年間、旅客の輸送をはじめ、旧勝沼町からぶどうとワインを輸送するための重要な役割を担っていた。これらの2つのトンネルは、2005年に土木学会選奨土木遺産に、2007年に経済産業省の近代化遺産にそれぞれ認定されている。

2004年7月に旧勝沼町が「山梨県魅力ある観光地づくりモデル事業」の指定地域として認定されたことを受け、旧深沢トンネルをワインカーヴ¹⁴として活用することが決定し、線路の撤去、舗装、照明器具の更新、非常用電話の再整備など、およそ1億円の費用をかけて整備が行われ、翌年の2005年にオープンした。その後、2005年に国土交通省まちづくり交付金¹⁵を活用した整備事業の認可を受けたことにより、旧大日影トンネル

についても、遊歩道として整備されることが決まり、JR勝沼ぶどう郷駅から遊歩道を経由して、観光客をワインカーヴへと導くという観光プランが立案された。線路はそのまま残置して、その両脇に新たに歩道を設置し、照明器具の更新、防犯カメラの設置など、ワインカーヴと同様におよそ1億円の費用をかけて整備が行われ、2007年8月に供用が開始されている¹⁶。なお、これらの2つのトンネルと、トンネルに付随する土地はJR東日本から旧勝沼町に無償譲渡されており、現在では甲州市の公営企業である「勝沼ぶどうの丘」が管理運営している。

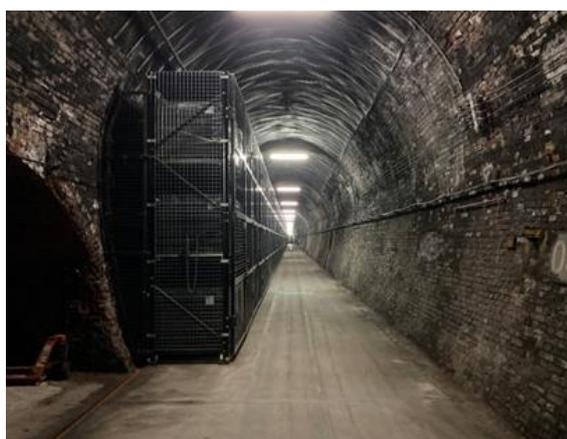
ワインカーヴの中は、およそ1,100mのトンネルの壁に沿ってワインを格納するための棚が並べられており、年間を通して温度が6~14℃、湿度が45~65%に保たれ、ワインの熟成に最適な環境となっている。全体の約900mは法人向け、残りの200mは個人向けに利用されており、キャンセル待ちが出るほどの人気であるとともに、中央自動車道勝沼インターチェンジから約7分というアクセスの良さもあり、見学に訪れる観光客も多いという。

図表 3-2 大日影トンネル遊歩道



当研究所による撮影（2022年11月17日）

図表 3-3 ワインカーヴ内部



当研究所による撮影（2022年11月17日）

¹⁴ ワインの貯蔵庫

¹⁵ 現：都市再生整備計画事業 https://www.mlit.go.jp/toshi/crd_machi_tk_000013.html

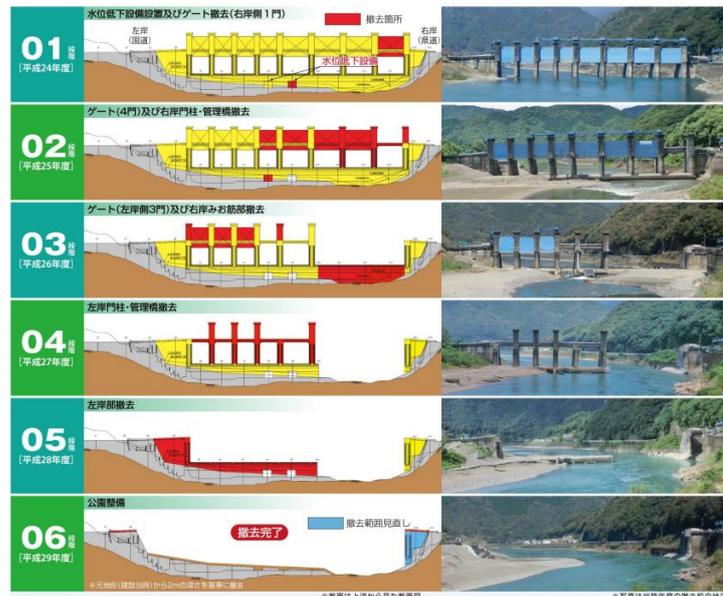
¹⁶ 遊歩道については、2016年3月に実施された健全度調査において、漏水及び経年劣化への予防対策が必要であるという判断がなされたことを受け、2016年4月から閉鎖されている。

日本のぶどうワイン発祥の地ということで、旧勝沼町は集客力が高い地域であったが、2000年を過ぎたあたりから観光客の減少に悩まされており、この2つのトンネルの整備計画が浮上したのは、ちょうど交流人口を増やす取組を模索しているタイミングであった。2つの文化遺産を観光資源として再活用したことによって話題性が生まれ、観光客の回復に一定の寄与ができたとのことである。

(2) 荒瀬ダム

図表 3-4 荒瀬ダム撤去の手順

荒瀬ダム¹⁷は、かつて熊本県八代市に流れる球磨川に設置されていた水力発電用のダムであり、1954年に発電を開始した当初は電力供給量が県内の電力需要の約16%を占めており、県の経済復興・発展に大きく貢献していたが、老朽化や水質の悪化等の理由により周辺住民から撤去を求める声があがっていた。ダムを管理する熊本県企業局においても、ダム存続の協議が長年にわたって行われていたが、2010年3月末に水利権が失効するのにあわせて発電を停止し、ダムを撤去することが決定した。



(出典) 熊本県企業局 「荒瀬ダム撤去」

荒瀬ダムの撤去は、全国初となるコンクリートダムの撤去工事であり、2010年4月に学識経験者などで構成する「荒瀬ダム撤去技術研究委員会」が設置され、安全・的確な撤去工法を選定するとともに、治水面や環境面などにも配慮することとした。その後、2012年9月に撤去作業を開始、2018年3月に撤去作業が完了した。

荒瀬ダムが撤去される前は、雨の量が少ない夏場はダム湖に溜まった水が放水されないため、蓄積された水が氾濫し、周辺の住民は悪臭に悩まされていた。撤去後はダム湖に堆積していた汚泥が流れたことによって水質が改善し、アユなどの漁獲量も増えて、様々な生物が生息しやすい環境となっている。川遊びやゴムボートで川を下るラフティングを楽しむ人も増えており、「日本で最初にダムを撤去した町」として、地域おこしも行われている¹⁸。

¹⁷ 熊本県企業局 「荒瀬ダム撤去」

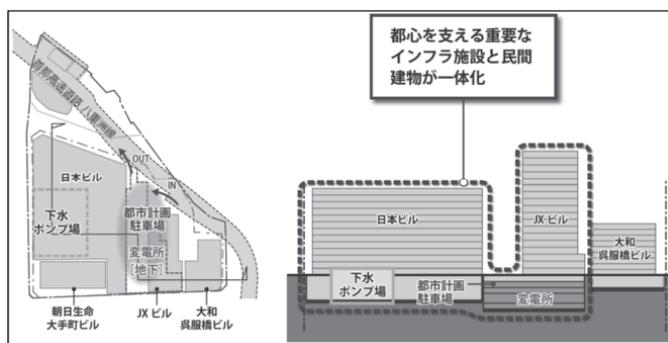
http://www.arasedamtekkyo.hinokuni-net.jp/02_page/02_kihonzyouhou/book.pdf

¹⁸ なお、2020年の「令和2年7月豪雨」により、約1km下流にある道の駅さかもとが被災し（2021年5月営業再開）、沿道の国道第219号は一般車両通行止めが現在も続いている。

(3) 銭瓶町ポンプ所

東京駅の北側の常盤橋街区に位置する銭瓶町ポンプ所¹⁹は、千代田区、中央区などの汚水排除を担う重要なポンプ所である。初代の銭瓶町ポンプ所は1931年に整備され、その後、周辺地域の人口増加や建物の高層化に伴う下水量の増加に伴い、1966年7月に民間の建物と合築する形で二代目銭瓶町ポンプ所

図表 3-5 二代目銭瓶町ポンプ所



(出典) 東京都下水道局技術調査年報 -2018- Vol.42

プ所(図表 3-5)が整備されたが、稼働から50年以上が経過し、施設躯体や設備の老朽化が著しく、再整備の必要に迫られていた。しかしながら、民間の建物との合築であるため、更新作業によって民間の建物に影響を与えてしまうこと、別の場所に新たなポンプ所を整備しようとしても、周辺地域は商業ビルが密集しているため、候補地の確保が難しいという問題があった。

2007年度から2010年度にかけて、東京都下水道局(以下「下水道局」という。)を含めた常盤橋街区地権者や、学識経験者からなる「複合施設街区(常盤橋地区)再整備に関する検討調査委員会」において、独立行政法人都市再生機構が施行する大手町連鎖型都市再生プロジェクト²⁰への参画が検討された。2012年8月に、下水道局は地権者としてプロジェクトに参画することに同意し、常盤橋地街区のまちづくりと連携しながら、銭瓶町ポンプ所の再構築を推進することとなった。

銭瓶町ポンプ所の再構築手順として、最初に、連鎖型都市再生プロジェクトにより日本ビルディングの一部を先行解体し、解体により生まれた用地にポンプ所を整備した。そして、新たなポンプ所が稼働した後、既存のポンプ所を解体するという手順をとっている。また、今回の再構築とあわせて、新ポンプ所隣接地に日本橋川の水質改善のための雨水貯留

図表 3-6 常盤橋街区(整備前)



(出典) 東京都下水道局提供資料

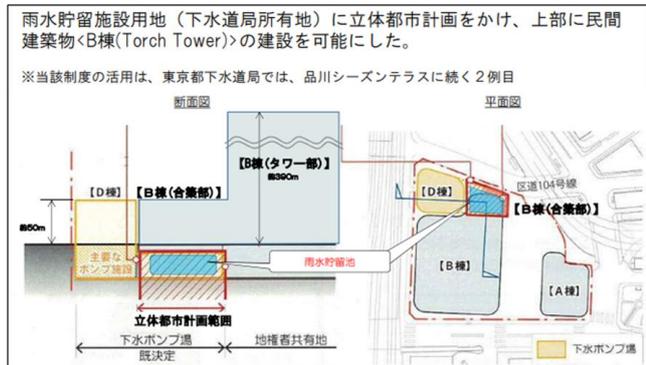
池施設を新たに整備する(2027年度竣工予定)。雨水貯留池施設を整備する際に、街区全体での一体的な高度利用を図るため、都市計画法第11条第3項に定める立体都市計画制度を活用し、雨水貯留池の施設上部に民間建物を合築する(図表 3-7)。

¹⁹ 東京都下水道局技術調査年報 https://www.gesui.metro.tokyo.lg.jp/business/pdf/4-2-1_jp_2018.pdf

²⁰ 国の合同庁舎跡地を種地とし、大手町一帯の老朽化した建物を連鎖的に建替える再開発事業

銭瓶町ポンプ所を再構築するにあたり、連鎖型都市再生プロジェクトに参加したことによって、民間建物とポンプ所の合築構造が解消され、完全に独立した下水道施設（銭瓶町ビルディング）としてオープンすることができた。これにより、平時の維持管理や改良工事等の施工が容易となった。また、今回の銭瓶町ポンプ所の移転は、区画整理事業の補償対象となるため、整備に要する費用の一部は下水道事業ではなく区画整理事業の負担となる。区画整理事業に係る費用は常盤橋街区の地権者が負担するため、地権者である下水道局の負担は発生するものの、単独で整備費用を賄う場合よりも安価で整備することができた。さらに、雨水貯留施設の上部を民間に貸し出すことにより、地代収入が得られるというメリットがある。

図表 3-7 常盤橋街区 整備後



（出典）東京都下水道局提供資料

都市部に位置する下水道施設では、再構築する上で必要となる代替地を確保することが困難なことが多いが、本事例のように、周辺地域での新たなまちづくりに参加することで、再構築の円滑化が期待できる。一方、下水道施設としての再構築だけではなく、地域のニーズをくみ取り、周辺地域の開発計画に足並みを揃えられるように再構築計画を策定することも求められる。

図表 3-8 ゼにがめプレイス

下水道局は今回新たに整備した銭瓶町ビルディングの1階入口に「ゼにがめプレイス²¹」という多目的スペースを設置し、この場所を活用して、地域のまちづくりを行っているNPO法人大丸有エリアマネジメント協会と連携して、下水道事業の情報発信や常盤橋街区エリアのにぎわい創出の取組を行っている（図表3-8）。



（出典）東京都下水道局提供資料

このゼにがめプレイスでは、学生が自らの地元都道府県をPRする47都道府県地域産品セレクトショップ「アナザー・ジャパン」が2022年8月に開業し、カフェが併設されている。

²¹ 東京都下水道局 報道発表資料

<https://www.metro.tokyo.lg.jp/tosei/hodohappyo/press/2022/07/07/03.html>

(4) 岩手県 花巻市交流会館（旧花巻空港ターミナルビル）

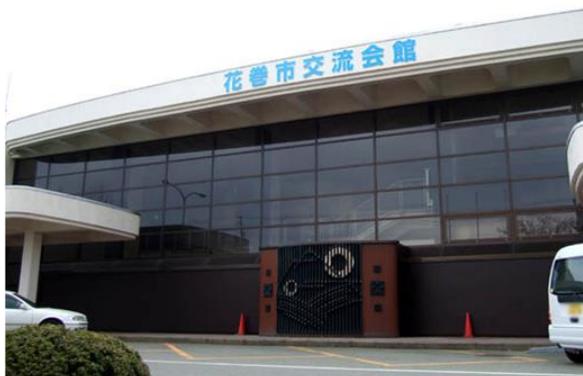
花巻市交流会館（以下「交流会館」という。）は、2009年に花巻空港の新ターミナルビルが開業するのに伴い、不要となった旧ターミナルビルを市の交流会館として転用したものである。新ターミナルビルが開業する前の2006年11月に、岩手県から花巻市に対して旧ターミナルビルの無償譲渡の打診があり、譲渡を受けることで市議会に諮り賛同を得た。2007年3月に譲渡を受けることが決定、2009年2月に

譲渡に関する基本合意書を締結し、同年9月には建物の無償譲渡契約を締結して市の所有となった。2011年3月11日に東日本大震災が発生した際には、県から防災拠点として依頼を受け、岩手県内唯一の空港、内陸部と沿岸部を結ぶ要衝拠点となり、自衛隊員や支援物資等の輸送に大きく貢献した。大震災を経験したことにより要衝拠点として再認識され、2015年3月末、県の広域防災拠点施設として正式に協定を締結し、現在まで継続されている。

譲渡が決定した後も、その使用用途については議論があり、航空大学校を誘致し、学校向けの施設として転用する案や、私立大学の生涯学習施設として活用する案が浮上したが、首都圏からの距離や、公共交通機関によるアクセスの悪さがネックとなり、実現には至らなかった。現在、交流会館には指定管理者である一般社団法人花巻市観光協会のほか、公益財団法人花巻国際交流協会、花巻市森林組合、岩手中部水道企業団が入居して業務を行っているほか、空室となっているテナント部分については貸会議室として活用し、市民に向けて開放している（図表3-10）。

交流会館として転用された後の周辺住民の反応は、市民が集会場として利用できる場所が増えたという好意的な意見が多く、昨今では新型コロナウイルスのワクチン接種会場としても活用されているとの事である。この他にも、

図表 3-9 花巻市交流会館



（出典）花巻観光協会公式ブログ

図表 3-10 交流スペース、会議室



（出典）花巻観光協会公式ブログ

修学旅行で花巻市を訪れた学生が交流会館に立ち寄り、貸会議室で昼食をとるなど、コロナ禍前ではみられなかった利用方法もみられるようになったとのことであった。

空港に隣接している施設ということもあり、テレビのロケ地として活用されることも増えてきた交流会館ではあるが、1983年に竣工してから約40年が経過しており、また、元々が空港ターミナルビルとして利用されていた広大な建物であるため、その老朽化と維持費用がかさんでいることがネックとなっている。花巻市としては当面維持していく方針ということであるが、いつまで維持管理していくべきか、引き続き検討している状況である。

(5) 新潟県 新発田市役所「ヨリネスしばた」

新潟県新発田市は県の北部に位置する人口約10万人の中核都市であり、かつてはメインストリート沿いに、商店や大型商業施設が多数存在していたが、1990年代から人口の減少とともに閉店・郊外への移転が相次ぎ、空洞化が進行していた。また、新発田城近くに位置していた市役所の旧本庁舎が、1966年の竣工から40年以上が経過し、現在の耐震基準を満たしていないという問題を抱え

図表 3-11 新発田市役所 外観



当研究所による撮影（2022年11月2日）

ていた。そのため「市全体の活性化」につながる施設として、新庁舎の建設が検討されていた。

2010年4月に「新庁舎建設基本構想本部」「新発田市新庁舎建設構想等策定委員会」が設置され、約1年間をかけて、新庁舎の基本構想、建設予定地、建設工期に関わる協議が行われた。協議の結果、以下の7つの基本方針を軸に新庁舎建設の基本コンセプトが設定され、新庁舎建設事業が進められることとなった。

- 1) 市民の安心・安全な暮らしを支える拠点となる庁舎
- 2) 人にやさしい庁舎
- 3) 環境と共生し、周辺と調和した庁舎
- 4) 市民サービス、事務効率の向上を目指した機能的な庁舎
- 5) 市民協働の拠点となる庁舎
- 6) 将来の行政需要の変化にも柔軟に対応できる庁舎
- 7) 無駄を省いた経済的な庁舎

建設予定地の選定に当たっては、市内の全世帯を対象にアンケート調査を実施し、そのアンケートの結果を踏まえ、メインストリートに面した「地域交流センター駐車場(当時)」が、「①まちの中心であり、活性化に資する立地である」、「②交通の結節点であり、利便性の高い立地である」、「③費用面から有効である」として、新庁舎の建設予定地として選定された。

新庁舎を建設するにあたり、市の厳しい財政状況を勘案し、新庁舎建設のための財源²²には国からの補助金、積立金のほか、国からの支援がある合併特例債²³を発行することとした。

2014年8月から2年4か月にわたる建設工事の後、周辺の商店街や住民を結びつける新たな交流の拠点として、新発田市新庁舎は2017年1月に開庁²⁴した。開庁に当たり、本庁舎以外の一部の部署を新庁舎に移転・集約したほか、低・中層階には窓口機能及び市民向けの開放スペース、上層階に執務室を設けることで、利便性の向上を図っている。また、機械室及び書類保管庫を最上階に設置する等、災害発生時に庁舎機能が影響を受けないよう設計されている。

7階に設置されている市民向けの開放スペース(図表3-12)は、絵画の展示会等のイベント会場として利用できるほか、放課後には周辺の中学・高校の学生たちの勉強スペースとしても活用されている。4階の議場(図表3-13)は150インチのスクリーンや音響設備を備えており、議会開催期間外であれば講演会等の会場として利用することが可能となっている。

図表 3-12 市民向け開放スペース



図表 3-13 議場



当研究所による撮影(2022年11月2日)

1階から3階までが吹き抜けとなっていて、開閉式のシャッターを備えた半屋内広場の「札の辻広場(図表3-14)」は、開庁当初から様々な市民交流イベントの開催場所として活用されており、コロナ禍で一時中断していたものの、2022年から徐々に実施されるようになり、賑わ

²² 新発田市新庁舎建設基本計画

https://www.city.shibata.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/002/113/1002113_1_kihonkeikaku.pdf

²³ 平成の大合併を行った市町村のみが活用できる特例債であり、その約7割が交付税として措置される。合併特例債には合併から10年以内までしか使えないという有効期限があり、新発田市は2003年に豊浦町、2005年に紫雲寺町、加治川村と合併しており、2015年度末までが有効期限となっていた。

²⁴ 平成28年12月1日 広報しばた

https://www.city.shibata.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/002/115/1002115_3_h281201_p02_05.pdf

いを取り戻してきている。また、コロナ禍の影響で夜間の売上が落ち込んだ飲食店が、昼食時等に同広場において弁当等の飲食物の販売を行っているとのことである。

1階に設置されているエフエムしばたの「サテライトスタジオ（図表3-15）」では、札の辻広場等で開催される市のイベントの情報を発信するほか、災害時に緊急防災放送を行う役割を担っている。

新庁舎が開庁し、札の辻広場等でイベントを実施することにより、幅広い世代の住民が庁舎を訪問するようになり、市外からの訪問者も増えた。それに合わせて、夜間のみ営業していた飲食店が昼間の営業を開始する等、周辺の店舗にも賑わいが戻りつつある。

しかしながら、地域の特性上、自動車で庁舎を訪問する人が多く、イベント開催時など、人が多く訪れる際には一部の駐車場が満車となる場合があり、駐車場の確保が喫緊の課題となっているほか、本庁舎以外に分散されたままとなっている部署を集約してほしいという市民の声もあり、課題は残されている。

4. 本研究のまとめ

本稿では日本国内における社会資本ストックの老朽化・高齢化の現状を地域エリアごとに整理・分析し、これらの社会資本ストックの効率的かつ積極的な利活用や地域の活性化に向けた新たな取組事例を紹介した。これらを踏まえ、社会資本ストックの現状と課題及びその解決に向けた方策を整理した。

図表 3-14 札の辻広場



当研究所による撮影（2022年11月2日）

図表 3-15 エフエムしばた「サテライトスタジオ」



当研究所による撮影（2022年11月2日）

(1) 社会資本ストックの老朽化・高齢化の現状と課題

1. の冒頭でも述べたとおり、主要なインフラのうち、道路橋、河川管理施設、港湾岸壁の3分野において、約10年後の2033年には建設後50年を経過する施設の割合が50%を超えるという試算結果が出ており、今後、早期に修繕が必要となる要緊急対策施設の数も増加する恐れがある。

国土交通省が2018年度に実施した推計²⁵によれば、インフラに不具合が生じてから対策を行う「事後保全」の場合、維持管理・更新にかかる1年当たりの費用は、2048年度には現在の約2.4倍に増加する見込みとなっている。それに対し、不具合が発生する前に対策を行う「予防保全」の場合、約1.3倍の増加に抑えられ、「事後保全」の約5割の費用で済むという結果となった。この「予防保全」を実現し、インフラの長寿命化を実現するには、定期点検・診断等の結果を踏まえて、施設ごとの対応方針を定めた個別施設計画を確実に策定し、計画的に修繕・更新等の措置を実施していくことが何よりも重要であるが、一部の地方公共団体において予算不足、人員不足等の理由から個別施設計画の策定が行われておらず、本稿で示したように、早期に修繕等の措置が必要なインフラが残されたままになってしまっている。個別施設計画を作成することによって、道路メンテナンス事業補助制度²⁶、インフラメンテナンス事業補助²⁷、公共施設等適正管理推進事業債²⁸、防災・安全交付金²⁹等、修繕・更新・撤去にかかる費用の支援を国から受けることができるため、個別施設計画の速やかな作成が望まれる。

(2) PPP/PFIの活用

予算や対応要員の不足により、老朽化した社会資本ストックの修繕が遅れている地方公共団体においては、民間事業者の資金、技術力を利用するPPP/PFI³⁰を活用することも有効な手段の一つである。社会資本ストックの整備等を行うに当たり、従来のように地方公共団体だけで設計・建設・運営等の方法を決めるのではなく、民間事業者に最も効率的な方法を提案させることにより、財政支出の削減や効率化を図ることが可能になる。PPP/PFIは既に空港、道路、公園、下水道施設、学校等、様々な分野の維持管理・更新で実施されており、近年では愛知県有料道路運営等事業³¹（有料道路コンセッション）にみられるパーキングエリアのリニュー

²⁵ 国土交通省 インフラ長寿命化計画（行動計画）「IV. 中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し」

²⁶ 道路メンテナンス事業補助制度の概要 <https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/pdf/jigyo-hojo.pdf>

²⁷ インフラ長寿命化計画（行動計画）のフォローアップ令和4年9月 P.31

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/pdf/202209koudoufu.pdf>

²⁸ 公共施設等適正管理推進事業債の概要 https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/content/001423858.pdf

²⁹ 防災・安全交付金の概要 <https://www.mlit.go.jp/common/000998338.pdf>

³⁰ 官民連携事業（PPP/PFI）のすすめ 令和2年度版

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/content/001449338.pdf>

³¹ 愛知県有料道路運営等事業（有料道路コンセッション）について

<https://www.pref.aichi.jp/soshiki/douroiji/concession.html>

ーアル事業や、関西国際空港第一ターミナルの改修事業³²等、リニューアル分野においても効果を発揮している。

(3) 地域活性化の実現

機能が低下している社会資本ストックを早期に修繕し、機能を回復させることが「予防保全」の実現、維持管理費を抑制するためには重要となるが、社会資本ストックは永久的に存続できるものではなく、将来的には更新時期を迎えることになる。今後予想される人口減少等の社会情勢の変化によって利用者がいなくなり、必要のなくなった社会資本ストックを維持管理し続けることは、管理者である地方公共団体等の財政を圧迫することにもつながりかねない。

必要なくなった社会資本ストックを集約・撤去するか、リフォーム、リニューアル、コンバージョンを行って再活用を図り、地域活性に繋げるか、選択肢は様々であると考えられるが、いずれにせよ、社会資本ストックの管理者は、利用者である地域住民等とのコミュニケーションを積極的に行ってニーズを的確にくみ取り、地域事情や時代に合った選択をすることが、これから社会資本ストックの老朽化が進む我が国においては求められる。また、銭瓶町ポンプ所の事例でもみられるように、施設の更新にあわせて周辺地域のまちづくり・再開発に参画することによって、用地の確保や更新費用の抑制を行える可能性があるほか、地域貢献に寄与できる場合もあるため、周辺地域のまちづくり計画等との整合を図っていくことも重要である。

社会資本ストックの集約・撤去、更新、転用による再活用のいずれを選択する場合であっても、管理者・利用者の中で議論を重ね、双方にとって最善の選択がなされることを期待したい。

³² 国土交通省における PPP/PFI の取り組みについて

<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/bunka/ricchi/dai2/siryou6.pdf>