

老朽化進む橋梁

20年後、約半数は50年以上

米シネガタ州メナポリスで発生した高速道路の橋梁崩落事故は、建設後40年を経た橋梁で発生。構造的な欠陥も指摘されていたという。崩落原因が老朽化によるものかどうかは断定していないが、米国では道路や橋梁の老朽化への対応が後手に回り、構造物が劣化している問題が指摘されている。日本でも1950～70年代の高度経済成長期に整備された多くの道路や橋梁が数年後にははた々と更新期を迎える。備えは大丈夫なのか、2面に関連記事。

改修前倒しで「長寿命化」へ

国土交通省によると、日本全国にある橋梁、長さ15m以上、約14万橋のうち、05年時点で建設後50年以上を経過した橋梁は5,911カ所ある。これが2015年までに約3倍の2万6,050カ所に増大。25年には05年の約8倍に当たる6万3,494カ所に達する。高速度路については06年時点で供用から50年以上を経過

している橋梁は、そのうち、
2008年には全体（一方）4
56万カ所の約7割に相当
する29万2千カ所が供用後50
年以上になる。これ以前にも
13年には18カ所、全体の0・
1％、18年には50万3カ所
（同2・1％）に急増する。
立地場所や交通量、構造な
どによって異なるものの、鋼
鉄製橋梁は建設後約60年、P
C橋梁は約70年で架け替えら
れる傾向があつたという。国交
省は、架け替へが必要になる
前に予防的な修繕を各工事で
行い、100年以上の長寿命化
を目指して、これまでより
修繕費、更新費を加えた全体
コストを平準化できるとみて

老
者

冬柴国交相 重点配分が必要

米ミネタ州ネアポリスで発生した高速度列車の橋梁崩落事故については、冬철例三回公共交通は3日の定例会見で公共交通事業者と重分配する必
要があることを明らかにした。防犯課 方針。現在原因については情報収集を進めている。橋梁は今後急増する。必要は可能性については、橋梁に

老朽化が急激に進むのは橋梁だけではない。道路や港湾、河川、空港、鉄道などの多くの社会資本ネットワークが高度経済成長期に整備されたからため、国交省の試算では、公共体の老朽化が進んだ公共施設、事業費の前年度比3%削減が更新できない状態に陥ると今後継続した場合、新設費を予測している。

削減し続けても、更新費の右肩上りには避けられなかった。2023年には新設費をゼロにせざるを得ない状況になる。その後は「更新費と倍じている」と述べた。

5年に1度の定期点検で同じような事故は発生しないという目標は実施している。日本でも過去のような事故は発生しないという目標は実施している。日本でも過去のような事故は発生しないという目標は実施している。

度合いやコンクリートのひび