

十字路

国土交通省によると、全国で年間1万548件の道路陥没が起きている（2022年度）。5割は道路施設自体の問題だが、都市部では原因の3割が下水道だ。全国の下水道の総延長は49万キロで、標準耐用年数の50年を超過した管渠の割合が現在の7%から急上昇すると懸念される。

厚生労働省によれば、水道も年間2万件超の漏水・破損事故があり、40年の法定耐用年数を超えた管渠が2割を超える。データを得た1426の事業体のうち175で40%を超えている。実務上の更新

インフラ危機にどう対応するか

基準は60年のようなが、更新される管渠の比率は全国平均で年0.6%程度。すべての更新には約170年かかる。

上下水道に限らず市町村単位で運営するインフラが多いことが危機を強めている。国交省の集計では、土木技師などの技術系職員が5人以下の市町村が約5割あり、まずは事業の広域化が必須だ。また、首長と議会が住民に適切な料金を求めてこなかったことは重く、財政上も脆弱である。

総務省の消費者物価指数によると、総合指数対比の「水道料」は1970年代半ばから00年代初めにかけて1.7倍に引き上げられたが、ここ20年は横ばいである。

内閣府の推計では、道路・港湾・航空・鉄道・公共住宅・上下水道・廃棄物処理・公園・文教施設・治水・治山・海岸・農林漁業・国有林・庁舎などの社会資本粗ストックが993兆円に達する（15暦年基準の20年度末実質額）。人口が減少する中、これらをどう維持し更新するかは深刻な課題で、既存インフラの縮小・撤退プランが不可欠だ。

一方、インフラの維持に関しては、判断・指示を含めて民間企業に包括委託し対応を迅速化したり、管理と更新を官民で連携したりする余地が大きい。それは政策のイノベーションであり、民間ビジネスの拡大にもなる。

（大和総研 常務執行役員 鈴木 準）