

国土交通省技監 谷口 博昭

グ方式の新技術が導入されませんでした。

道路では、潮流が激しく水深も深い海峡に世界最大のつり橋を架けた明石海峡大橋の技術や、東京湾アクアラインの延長

思いません。新しい世紀の新しいインフラが求められる、産業発展やグローバルゼーションが急激に進む中では、生活基盤、産業発展基盤としては弱いと思えます。

10キロにも及ぶシルド技術などによって、暮ら

規格の高い道路は国家の骨格ですから、国の競

## 21世紀のインフラ

インフラは暮らしを支える基盤です。今日の経済社会の実現には、インフラを造る建設技術の発達

しや産業基盤の高度化が図られました。世界に冠たる橋梁、ダム、トンネル技術も、新技術の開発

争力ということも考えて、どういふ国を作っていくのかという判断が

あるものを手直しし、単に作り変えるのではなく、都市再生、河川再生と合わせた更新が検討されています。

達が大きな役割を果たしてきました。技術は時代とともに進歩します。近代工事の走りといえる荒川放水路の工事では大型機械が投入され、青函トンネルでは先進ボーリー

や大型化などによって不可能を可能にできました。そこに今日のわが国があるのです。

ていいのではないのでしょうか。費用対効果だけではなく、国のかたちを考えたしっかりした議論が必要だと考えます。

将来を明るく、新しいインフラのあり方を

ンネルでは先進ボーリー

今このわが国の社会資本をみると、新世紀のインフラとしては十分だとは

会基盤は、そろそろ更新時期を迎えています。今

を探りたいと思っています。