

巻頭発言

老朽化時代に求められる 戦略的インフラマネジメント

日本大学 生産工学部 土木工学科 教授 きのした せいや 木下 誠也



人が誰しも老いるのと同様にインフラも年月を経れば老朽化する。わが国の道路橋は1960~1970年代に集中して整備されたため、道路橋の4割が次々と経過年数50年を超えていくことになる。ダムの建設も1960~1970年代がピークであり、これらが一齐に完成後50年を迎える。多くのダムでは計画上見込んでいた以上に堆砂が進み、貯水機能が低下している。水道は老朽化により漏水が増加し、岩盤崩落が発生したり、断水が頻発している。

インフラの老朽化が進行する中、インフラ投資をピーク時（1995年度）の半分まで減らし、2009年の「事業仕分け」は維持管理予算を10~20%削減すると結論づけた。

2012年2月の中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故以来、インフラの老朽化問題により関心が高まり、国土交通省は2013年を「社会資本メンテナンス元年」として老朽化に対する本格的取り組みを開始した。

欧米先進国はわが国より数十年早くインフラの老朽化問題に苦しんでいる。米国では、全道路橋の1割を1930年代に建設し、半数を1960年代までに整備した。1950年から1970年にかけてGDPの3%を充てていたインフラ投資を1980年にはGDPの2%の水準まで下げたため、1980年代初頭にはすでに道路施設の老朽化による橋梁の崩落等が相次ぎ、「荒廃するアメリカ」と呼ばれるにいたった。

その反省から道路予算を大幅に増額し、1990年代からは、財源を確保して投資額を定める法整備を逐次行い、既存施設の修復にとどまらず戦略的なインフラ再構築を計画的に進めた。オバマ大統領は、2012年10月から2カ年の陸上交通網整備の

投資を年平均ベースで従来よりも5%増とするMAP-21（21世紀成長達成法）を施行した。それでも現在、全道路橋の9分の1に相当する約67,000橋の構造に欠陥があるとのことである。

後手に回ると遅れを取り戻すのは容易ではない。2014年9月末で期限切れのMAP-21を辛うじて延長し、2015年5月末まで財源を確保することとなったが、その後の老朽化対策の財源の見通しはたっていない。

英国では、インフラ投資の不足が国際競争力を低下させていると認識され、さらに老朽化対策が遅れれば将来大きな負担になるとの危機感を有している。2013年7月に交通省はAction for Roads: A Network for the 21st Centuryを発表し、戦略的な道路整備やメンテナンスの必要性を主張した。このためには高速道路の有料化の拡大がカギとされたが、財源確保策について明確な答えは出ていない。

米国より30年遅れてインフラの老朽化がはじまっているわが国で、メンテナンスを先送りすれば将来世代に大きな負担を課することは目に見えている。メンテナンスを効率的に実施しつつ必要な改良を進めるため、戦略的なマネジメント手法を導入し、インフラの点検、診断、修繕、更新等の技術基準類の整備、新技術の開発、実施体制の確保、さらにそのための財政制度や資格制度を含む制度面の再構築が急務である。

また、インフラの多くを管理しているのは地方自治体である。維持管理のための交付金・補助金を充実させるほか、情報提供、職員研修などの支援措置が必要である。海外の先例を反面教師として、財源確保を含め先行的な取り組みが求められる。