

「荒廃する日本」にならないために



北海道工業大学 土木工学科
教授 笠原 篤

我々土木屋の仕事は、言うまでもなく、社会資本（インフラストラクチャ）整備である。市民はそれらのインフラを通して、機能（サービス）を享受するのみであり、一旦そのサービスを受けると、後は意識さえしなくなる。維持管理の担当者は、施設の機能を確保するために、定期的に点検作業を実施し、破損および老朽化している箇所の発見に努め、不都合な箇所や危険箇所が発見されたならば、補修・補強さらには新しい施設への取り替えなど、その箇所に応じた対策を行ってきた。

しかしながら、一般には維持管理の重要性の認識が欠如してきた傾向にある。また、土木屋の間においても、新設に関わる仕事は、維持管理の仕事よりも上位にあるとの認識は否定できない。それは、扱う工事費に関係しているように思われる。すなわち、トンネルや橋梁工事においては、メートル当たりの単価が高く、動かせる金額が大きいことによる。しかし、一般市民にとっては、単に目的地に行くことができる道路であれば良いわけであり、税金の有効性の観点からは構造物建設は最低限であることが要求される。

道路建設、改良工事、維持工事などで、「この工事は、ガソリン税および重量税で行っています」との看

板をよく見掛けるが、金額は明記されていない。その理由は定かでないが、行政側の自信のなさか、面倒な議論を避けるためかと想像する。昨年米国へ会議で出かけたおり、レンタカーで走っていると道路改良工事に出合った。そこには、工費の総額、州政府および連邦政府の負担額が明示された看板が掲げられていた。そう言えば、カナダでも見かけた記憶がある。

最近の話題として特定財源問題がある。特に、ガソリン税などが特定財源から外されると、道路整備に関して、より一層の説得力をもった論理的な説明が要求されるが、現状では危惧せざるを得ない。

これからの10年については、道路事業においては「厳冬の時代」になると想像される。まずは、①道路予算が削られる。②維持修繕費が少なくなる。③舗装会社が潰れる。道路がメタメタになる。道路がメタメタになって始めて、適切な時期に適切な維持補修を施すことが、道路にとっていかに重要であるかについて気がつく。

その手本はすでに米国にあっ

た。すなわち、1970年代の石油ショックを引き金とした世界的な低成長時代が到来し、米国においてはインフラの維持補修費の支出が抑えられ、『荒廃するアメリカ』なる著に指摘されたように、高速道路の高架橋が落橋したり、通行止めになったりした経験を持っている。

「荒廃する日本」にならないために、道路マネジメントシステムを組み込んだ施策が不可欠であることを指摘したい。

我が国は、高齢化、少子化、国・地方合計して600兆円にもものぼる債務（バランスシート方式で算定すると900兆円とも言われている）、赤字国債発行、景気対策など何かと話題が多い昨今である。このような環境下においては、今後、国家資産としてのインフラストラクチャをいかに維持管理し、その機能をいかに保持していくかが非常に重要となる。このことから、インフラストラクチャ・マネジメント・システム（Infrastructure Management System）の導入が急務となる。

「荒廃するアメリカ」
舗装の補修費が無くて、鉄板を並べただけで▶
供用させている。