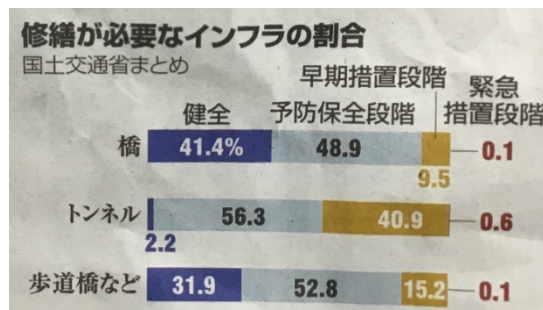


橋・トンネルの老朽化

標題は朝日新聞 1 月 10 日朝刊 1 面。社会資本の老朽化は、人口減少と災害多発時代のもとで深刻な問題を投げかけている。社会資本研究に関わる重要なテーマなので記録しておく。

リードから一全国約 77 万カ所にある橋やトンネルなどの道路インフラのうち、約 8 万カ所が腐食やひび割れなどで 5 年以内に修繕が必要な状態になっている。国土交通省の調査では、このうち約 8 割が修繕にとりかかれていなかった。大半は地方自治体が管理するもので、財政難などが原因で進んでいない。



道路インフラの修繕の遅れを重くみた国交省は、効果的な維持修繕を行う計画を立てた自治体に対する個別補助制度をつくり、新年度予算に 2223 億円を計上した。

国は、2012 年の中央道笹子トンネル（山梨県）の天井板崩落事故を受け、14 年から橋やトンネルの管理者に 5 年に 1 度の点検を義務づけた。全国の自治体や企業は 18 年度末までに 1 回目の点検をほぼ終え、4 段階で評価した結果が昨年夏に公表された。

約 72 万カ所の橋のうち、5 年以内に修繕が必要な「早期措置段階」だったのは 9.5% の 6 万 8369 カ所。さらに 682 カ所は通行止めなど緊急対策が必要な「緊急措置段階」だった。トンネルは約 1 万カ所のうち、40.9% の 4353 カ所が早期措置段階、63 カ所が緊急措置段階だった。歩道橋など約 4 万カ所も同様の状況だった。

だが、このうち 18 年度末時点で修繕工事に着手できていないのは、橋が 77.8% の 5 万 3694 カ所、トンネルも 63.7% の 2812 カ所に上った。修繕が必要なインフラの約 9 割は、都道府県や市区町村が管理者で、財源不足で修繕費用が捻出できなかつたり、地元住民の反対で撤去が進まなかつたりしているという。

国交省によると、老朽化の目安となる建設後 50 年以上が経った全国の橋は、19 年度の約 27% から 29 年度には約 35% まで増える。国交省は 15 年度に工事費用のほぼ半額を補助する制度を設けるなど対策を進めてきた。

名古屋大大学院の中村光教授（コンクリート工学）は「自治体はインフラの撤去や集約も視野に入れた効率的な維持管理計画をつくる必要がある」と話している。

笹子トンネル事故から 8 年。社会資本の老朽化は、いちだんと深刻さを増している。早期・緊急措置が必要な社会資本が多いにもかかわらず、修繕工事に着手できていない。社会資本の維持管理、国と自治体財政のあり方が厳しく問われている。

(2020 年 1 月 14 日)