

# インフラ更新の「壁」

## 今

年四月、新東名高速道路が部分開通した。全線が開通すれば、東西日本を結ぶ大動脈が二重になり、渋滞解消はもとより、地震や津波への防壁になる、と期待されている。

しかし、日本全国の道路や橋、港湾など社会資本（インフラ）の整備は、今大きな課題を抱えている。かつての高度成長期に大量に造られた公共施設の多くが老朽化し、一斉に更新を迎えつつあるからだ。

モノには寿命がある。古くなれば、新しく作り直せばいいが、国や地方の財政に余裕はない。その一方で、更新が必要な施設はどんどん増え、更新費用は急膨張していく。インフラ「高齢化」への対応は、今後全国的大問題となるだろう。まさにインフラ更新の「壁」といえる。

国土交通省の推計によると、道路、港湾、下水道など八分野の公共施設の維持更新費は、二〇六〇年度までに約一九〇兆円必要だが、約三〇兆円不足する。インフラ更新費用は二〇四〇年

には現在の約五倍にまで増え、毎年の公共投資額が今のままなら、維持更新費用の比率が二〇〇%を超える。つまり、新規の公共施設に一切カネが回らなくなるといふ。

例えば、全国に一五万箇所ある橋。その多くは一九六〇年代に建設されたが、耐用年数五〇年を超える橋は、現在の一〇%程度から二〇年後には六割近くにまで増える。

老朽化が進むと、損傷や劣化が目立つようになり、場合によっては緊急補修のため橋上交通がストップする事態にもなる。今年一月、徳島市の吉野川大橋（築四〇年）では、橋桁のひび割れなどが原因で通行規制を実施した。通行規制を受けた橋の数はこの三年で倍増している。

高速道路では、半世紀前の東京オリンピック直前に完成した首都高速道路がいい例だ。狭い地形に無理をして造ったため、補修費用は年間六〇〇億円を超える。必要な修理箇所は一〇万箇所以上とされ、本格的な更新計画は先送りされたままだ。

国や地方の厳しい財政状況を考えると、老朽化したインフラ施設をそのまま更新すればいいという訳にはいかない。公共施設の更新にもおのずと

「選択と集中」が必要になってくる。政府は、現行の社会資本整備計画の見直しを進める中で、（一）経費を節約しながら補修して耐用年数を延ばす「長寿命化」や、（二）コスト改善、入札改革、事業連携などによる効率的執行、（三）更新しないものの峻別、対象の重点化——などの方針を掲げている。

だが、インフラ整備の中心となる地方自治体では、税収が増える見込みはなく、年々増え続ける維持補修費の確保さえままならない。地方債による財源調達にも限度があり、財政面からの制約は極めて大きい。

このため、最近では、人口減少や過疎化などで利用が減った公共施設を統廃合して、設備更新しない自治体も出始めた。背に腹は替えられぬという訳だが、こうした動きはインフラ更新のピークを迎える一〇〜二〇年後にはもつと広がるだろう。

とはいえ、多くの自治体では、問題であることが分かっているにもかかわらず、見ぬふりをして、課題を先送りしているのが実情だ。道路などの公共投資には国の補助や地方交付税による債務補填の仕組みがあるため、目先の対応に終始しているだけと言っていい。

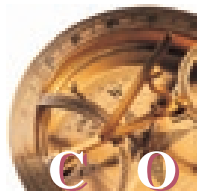
インフラ更新の「壁」は、厚くて険しい。かつてのバラマキ型公共投資が半世紀を経て一斉に更新期を迎えるというめぐり合わせもある。道路や橋などの公共施設は、いったん造れば維持管理、補修は欠かせない。費用がかかるといって、放置すれば、橋の崩落や道路の荒廃が進み、海外で起きた事故を笑ってなどいられなくなる。

となれば、この際、日本の公共投資はこれまでの新規投資偏重の発想をやめ、更新投資中心に頭を切り替えるべきだろう。更新にあたっては地域住民の生活実態に合わせた「集中と選択」が必要だ。地域の広域連携や、共サービスの低下を避けるさまざまな知恵や工夫も欠かせない。

民主党政権は、「コンクリートから人へ」の看板を降ろし、高速道の建設再開など、新規の公共事業に前向きになっている。だが、やがて到来するインフラ更新の大波にどのように対応するのか。今から対応しておかないと、大変なことになる問題に、まだ明確な答えはない。

萩原慎一郎

経済ジャーナリスト



# COMPASS