

本格的なメンテナンスに向けて



石川 博之*

平成26年4月に、社会資本整備審議会から国土交通大臣に、「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」がなされた。

この提言の冒頭では「I. 最後の警告—今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ」と題し、高度成長期に一齐に建設された道路ストックの高齢化によって発生する問題について、平成14年度以降、同審議会は「今後適切な投資を行い修繕を行わなければ、近い将来大きな負担が生じる」と繰り返し警告してきたことが述べられている。

しかし、その後の社会の動きはこの警告に逆行するもの（維持管理費の削減等）となっていたこと、この間にも、静かに危機（道路構造物の老朽化）は進行を続けていること、「今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切らなければ、近い将来、橋梁の崩落など人命や社会システムに関わる致命的な事態を招くであろう」ことなどが述べられている。

また、平成24年12月の中央自動車道での天井板落下事故で、「すでに警鐘は鳴らされているのだ」とも述べられている。さらに、「今が国土を維持し、国民の生活基盤を守るために行動を起こす最後の機会であると警鐘を鳴らしている」、「削減が続く予算と技術者の減少が限界点を越えたのちに、一齐に危機が表面化すればもはや対応は不可能となる」、「「荒廃するニッポン」が始まる前に、一刻も早く本格的なメンテナンス体制を構築しなければならない」といったことなども述べられている。

この「最後の警告」を目にして強く心を打たれた。なぜならば、筆者は本年3月まで、道内都市部の現場最前線の出先事務所において、道路の整備や維持管理の業務に携わっていたが、現場での日々の業務において、道路ストックの老朽化を目の当たりにすることが少なくなかったからである。

加えて、過酷な積雪寒冷地であるが故に、凍結融解等々による、温暖地とは異なった厳しい劣化、さらには大型車両による交通負荷の増大も相俟った複合劣化と思われるような事象も見受けられた。過酷な積雪寒冷地における道路ストックの保全の難しさを改めて痛感させられた。除雪機械の使用年数が従前よりも徐々に長くなってきていることも気掛かりであった。

ここまでは、道路について述べてきたが、言うまでもなくこれは道路だけの問題ではない。平成26年6月に閣議決定された、「国土強靱化基本計画について」では、交通・物流や国土保全を含む12の個別施策分野に加え、3つの横断的分野のうちの1つとして「老朽化対策」が掲げられ、既存インフラの維持管理・更新の確実な実施やメンテナンスサイクルの構築などが示されている。

このようなことを踏まえ、インフラのメンテナンスに今後本格的に舵を切っていくためには、産学官による様々な取組や、国民・利用者さらには財政当局の理解も必要となってくるであろう。

加えて、北海道のような過酷な積雪寒冷地におけるインフラのメンテナンスに係る諸課題を解決していくために、関係者がいかに対応していくべきかについても極めて重要と考える。このことは、中央に任せておいても解決が難しいと思われる。関係する行政機関や企業等の取組は勿論であるが、積雪寒冷地の土木技術の試験研究機関である寒地土木研究所としても、これまでの知見を基に、関係者と連携しつつ、引き続きこの課題に積極的に取り組んでいく必要があると考える。筆者も微力ながら当研究所の一員として、このことも念頭に置きながら仕事を進めていかなければならない。

(独)土木研究所 寒地土木研究所 技術開発調整監*