

そこにリアリティはあるのか？



個人正会員 小林 大

国土交通省では、国民・道路利用者の皆様に道路インフラや老朽化対策の現状をご理解頂くため点検の実施状況や結果等を調査し、「道路メンテナンス年報」としてまとめて公表しています（※1）。

※1 http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/28_3maint.pdf

私の専門は橋梁ですので橋梁に着目すると、健全度Ⅲ、具体的には「構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態」と判定された橋梁割合は、自治体管理の方がやや多いですが、国土交通省、自治体問わずおよそ1割です（図-1）。使用条件が異なることを承知しつつ「S63年 橋梁定期点検要領」時代から連綿とメンテナンスを実施してきた国土交通省と建設からほぼノーメンテナンスの自治体とで、健全度Ⅲと判定された橋梁割合がおおよそ同じという点について、みなさんどのような印象を持たれるでしょうか？

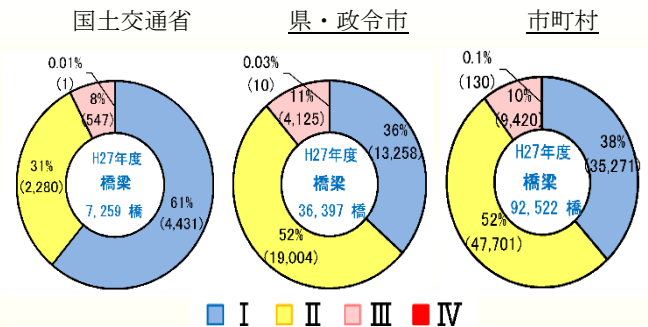


図-1 橋梁の健全度区分

出展：道路メンテナンス年報 H28.9

その一方、健全度Ⅲの予備群と言える健全度Ⅱ、そして「構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態」である健全度Ⅳについては、自治体の方が随分と多い結果となっています（図-1）。参考に、平成25年4月時点での通行止め・通行規制橋梁数が公表されています（※2）。

※2 http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobo3_2.pdf

国土交通省管理、自治体管理の橋梁ともに、今、正に直面する「早期措置橋梁」の割合は同程度ながら、国土交通省管理の橋梁は劣化が抑えられていることが伺える一方、自治体管理の橋梁は劣化が進んでおり損傷の顕在化が懸念される状況であることが伺えます。連綿とメンテナンスを実施してきた国土交通省、ほぼノーメンテナンスの自治体どちらも早期措置が必要な橋梁は全体の1割程度と言う「現状」、実際の橋でも言うほど傷んでいるように見えないなか、我々は、どれだけのリアリティを持ってインフラメンテナンス重要性を語るのでしょうか。と書いている私自身ですら、「もしかして案外大丈夫かも??？」と思うことがあります。

人口減少社会、厳しい財政状況のなか、とりわけこれから本格的なメンテナンスを始める自治体においては、今の状態より低いレベルのメンテナンスとせざるをえない可能性が高く、その結果、インフラメンテナンスがどのような社会を作り出していくのか、まずは、我々自身がリアリティを持つことが必要であると考えています。市民を取り巻く、あるいは体験する様々事象に比較して随分と緩慢に進むインフラの劣化、例え損傷が顕在化しても直ちに落橋する訳ではなく困ることもない、このような普段の生活にはない時間の流れのなかで着々と進んでいるリアルを伝えることは、並大抵の努力では叶わないと考えています。そのためにもまずは我々自身がリアリティを持って行動しなくてはなりません。