

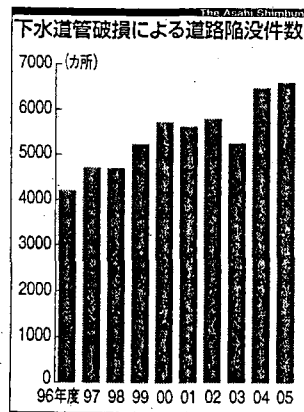
老朽化待ったなし

高度成長期に集中的に造られ、耐用年数を迎え始めた橋や下水道。国土交通省がその調査に乗り出すのは、「延命」が可能なものについては補強して長持ちさせるのが狙いだ。うまく機能すれば社会資本の有効活用となり、国民にとって利点は大きい。ただ、国交省には公共事業費の削減圧力が強まる中で予算を最大限確保しようとの思惑もありそうだ。

(座小田英史)

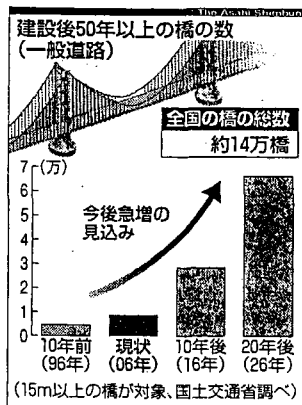
11面参照

国交省が橋・下水道調査 予算確保も狙い



国や地方自治体は新しい整備事業に力を注ぎ、「維持管理にあまり気を回していなかった」(国交省幹部)。道路法は管理者に道路を常に良好な状態に保つよう求めているが、罰則はない。だから陥没などの問題が起きてから事後的に補修などの対応がとられているの

05年度に下水管破損で道路が陥没した事故は約6600件。10年前の1・4倍だ。下水管破損による道路陥没で車が落ちるなどしてけが人が出た事故は8件。これを含め地方自治体が被害者に補償した件数は141件あった。こうした事故は、そ



の後も増加傾向にある。国が管理する橋では、04年度の点検でコンクリートのひびや鉄骨の腐食などによって2500カ所で緊急補修が必要と判明。05年度にも新たに800カ所で問題が見つかった。

国交省は今の事後対応型の手法では事故の多発

が懸念されるとし、事前の問題箇所を把握して補強する政策に転換することにした。

国交省によると、07年度の社会資本の維持管理・更新費用は、国・地方合わせて4・8兆円で、

公共投資の約3割を占める。このまいくと26年には7・7兆円まで増えるという。

国交省がこうした政策に力を入れるのは、公共事業費の削減圧力が強いという事情も大きい。国の公共事業費は98年度の14・9兆円から減少傾向が続き、07年度は当初予算ベースで6・9兆円になった。さらに昨年の骨太の方針で公共事業費を5年間は毎年、前年度比で3・1%削減されることになっている。

このため、維持管理な

どの費用が今後増えることを示し、予算を最大限確保しようとの狙いもあるようだ。

国交省は予防的に補強や修復で長持ちさせることで、社会資本にかかる費用は軽減されると主張している。ただ、具体的な削減効果については示しておらず、最終的に国民の負担が減るかどうかはまだ分からない。