

正々堂々 議論できる時がきた

「静かに危機は進行している」「すでに警鐘は鳴らされている」「行動を起こす最後の機会は今」。最後の警告——今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ。

危機感と切迫感にあふれた文言で建議されたのは、二〇一四年四月の社会資本整備審議会(社整審)道路分科会「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」だった。提言から三カ月後の七月、国土交通省は橋梁やトンネルなど構造物に対し五年に一回の近接目視を基本とした点検を公物管理者に義務づけた。あれから五年。道路の維持管理と更新・機能強化へ向けた議論と具体的施策は大きく動き始めた。それは、最後の警告に対応する動き

とも言える。

道路整備と道路行政は三〇年間の平成の時代、大きな環境変化に翻弄され続けてきた。具体的には、財政悪化に伴う特別会計見直しと公社・公団などの民営化に伴う日本道路公団の分割・民営化、公共事業費の減少傾向、政権交代などだ。二〇〇五年十月、道路関係四公団は▽東日本高速道路▽中日本高速道路▽西日本高速道路▽首都高速道路▽阪神高速道路▽本州四国連絡高速道路——の六会社と、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が発足した。二カ月後の二〇〇五年十二月には、政府・与党による「道路特定財源の見直しに関する基本方針」がまとまり、道路特

定財源は二〇〇九年度から一般財源化され、最終的に二〇一三年度から道路整備関係事業は一般会計に一本化された。

この時期、政治も大きく変わる。二〇〇九年八月の総選挙で民主党(当時)が勝利、政権交代した。二〇一二年十二月には、中央自動車道笹子トンネルで天井板が落下、走行中の車両が巻き込まれる事故が発生、高速道路の安全・安心を揺るがしかねない事態に直面する。

事故を受け、事故一カ月前に高速道路三会社(東日本高速道路、中日本高速道路、西日本高速道路)が合同で発足させていた「高速道路資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会」が二〇一三

年四月に中間報告、翌二〇一四年一月に提言書をまとめた。この提言を受け三会社は管理する高速道路の大規模更新で約一兆七、六〇〇億円、大規模修繕で約一兆二、六〇〇億円の計約三兆二〇〇億円に上る更新・修繕計画を二〇一四年一月末に公表した。

維持修繕費、料金徴収一五年延長で手当

しかし三社で計三兆円に上る更新・修繕投資費用の手当は難しい。そもそも民営化された道路会社は、新設から四五年の長期にわたる計画料金収入から計画管理費を引いた金額を、貸付料として高速道路機構に支払う枠組み。その一方で三社

が管理する高速道路は、一九六三年の名神高速道路・栗東〜尼崎間の開通から五〇年が経過した今、延長九、〇〇〇キロに達し、そのうち三〇年以上経過した道路が約四割を占め、確実に高齢化が進行していた。

まさに高速道路は、老朽化・長寿命化対応が喫緊の課題だった。だからこそ国土交通省は二〇一四年の道路法改正で、料金徴収期間を一年延長し更新費用に充てることのできることを盛り込んだ。その結果、道路会社は最大の懸念だった大規模な更新・維持修繕費用の財源確保にメドをつけた。

そして今、社整審道路分科会の傘下にある、国土幹線道路、基本政策という二つの部会は次の展開へ向け一斉に議論を開始した。基本政策部会は、今秋に道路政策の新たなビジョンを打ち出す。

また国土幹線道路部会では、国土交通省が「高速道路における安全・安心基本計画案」を提示した。計画の対象となるのは、一九八七年の第四次全国総合開発(四全総)で決定した、高規格幹線道路網一萬

四、〇〇〇キロ(高速自動車国道一萬一、五二〇キロ、一般国道自動車専用道路約二、四八〇キロ)だ。このうち国土交通省は、有料の高速道路で現在は対面通行となっている暫定二車線区間約一、六〇〇キロのうち、約八八〇キロを優先区間として四車線化する考えを打ち出した。

部会議論はそれまでの伏線によって、「財源」と「評価」についての基本姿勢は固まっていた。予算財源については、受益と負担の考え方に則り必要な財源確保の検討が必要としたうえで、償還満了後の料金徴収検討も必要との考えだ。また評価についても、B/C(費用便益分析)だけではなく、様々な効果を確実に把握し、消費者や国民目線でのシステムにすることを求めている。そのうえで、ストック効果の発現期間を踏まえつつ、GDPの押し上げ効果、人口配置効果、訪日外国人観光客増加の推定など、国民経済的効果を明確にすることが必要との考えだ。

伏線は二〇一六年、二〇一七年の

提言と建議だ。二〇一七年八月、社整審道路分科会は、目指すべき政策や方向性、施策の具体的提案などで構成する「道路・交通イノベーション」を建議。このなかに財源確保策の検討と、ストック効果にも力点を置いた事業評価のあり方検討が盛り込まれていた。また、社整審・交通政策審議会の小委員会は二〇一六年十一月、「ストック効果の最大化に向けて」と題した提言を公表、インフラの投資とその後の評価のあり方について道筋をつけていた。

財源確保へ具体策にも言及

つまりこの建議と提言がベースにあつたからこそ、八八〇キロの四車線化や、自動運転実用化への対応、高速トラック輸送の効率化とともに財源確保でも具体的検討項目を明記した「安全・安心基本計画案」を国土交通省は提示することができたとの見方もできる。

バブル崩壊後の平成の時代、インフラ整備に必要な公共投資を削減して、社会保障費の増加分に充てることを当時の政権は認めた。この時

期は「公共事業悪玉論」が広がった時でもあつた。それは同時に、B/C評価だけを道路整備の投資判断にするという、世界でも例を見ない厳しい制約条件が続くことにもつながつた。

しかし、公共事業費を削減しその削減額を社会保障費増加分に付け替えるという、小手先の対応が長く続くわけがない。更に民主党政権時には、東日本大震災が発災し災害に備える防災・減災対応の必要性機運は一気に高まった。

そのなかで日本は、人口減少＋高齢化という特異課題を抱える一方で、技術革新のグローバル競争へ対応しながら同時に経済成長を実現しなければならぬという大きな命題に直面する。

この大命題の取組みに必要な重要なピースの一つが、賢い投資と賢く使う「インフラ」の存在だった。技術革新が進み様々なものが、つながり連携する今、フローとストックの評価についても定量的・定性的な評価が広がり、インフラをめぐる本質の議論ができる土壌が整いつつある。