

「荒廃する日本」の始まり・ 八潮市道路陥没事故

一般社団法人 全日本建設技術協会 会長 おおいし 大石 ひさかず 久和



表題は、1981年にアメリカのパット・チョート氏らが著した「荒廃するアメリカ」(America in Ruins=廃墟の中のアメリカ)からの借用である。アメリカの高速道路のつり橋が落橋したり、ニューヨークの道路が穴だらけとなったりして、アメリカのインフラは荒廃してきたと騒がれたのは、1970年代頃からであった。

その幕開けは、1967年12月の銀色に輝いていたシルバー橋という高速道路の落橋で、多くの人命を失った事故であった。これ以降、各地で落橋事故などが相次ぎ、ニューヨークの道路も穴だらけだと市長が述べたりするように、インフラの老朽化が全国で見られるようになった。

これは、1970年代以降、ベトナム戦争で膨大な経費を浪費していたこと、建設からほぼ50年が経過し、老朽化が著しく進むインフラが急増しているにもかかわらず、十分な点検、修理や更新への投資が進んでいなかったことが背景にある。

1930年頃の経済恐慌を乗り越えるために、ニューディール政策に基づく財政投資手段として大規模なインフラ整備が行われ、巨大ダムや道路・橋梁などが全国的に整備された。しかし、1970年以降になるとそれらが丁寧な管理が必要となる「材齢50歳」を迎えたにもかかわらず、

維持管理費も不十分で、点検や修理も満足に実施されていなかったためであった。

これを記すのは、この先例は今まさに「高度経済成長を支えるために整備してきた種々のインフラが50歳になろうとしている」日本が学ぶべきものだからである。

国土交通省によると、インフラ群の急速な「高齢化」は著しいものがあり、膨大なインフラが対策を講じなければ老朽化によって使用できなくなる危険がある。

国土交通省のデータを見てみよう。2023年3月時点で、全国の約73万の橋梁のうち約37%がすでに50歳となっており、それは約20年後の2040年には約75%に達する。同じように見ていくと50歳を超えるのは、水道管路総延長約74万kmの41%、下水管渠総延長約49万kmの約34%にも達し、つまり「あとわずか20年ほどの間に多くのインフラが材齢50歳」という荒廃するアメリカ時代と同じ状況になるのである。

アメリカのシルバー橋の落橋は、荒廃時代の始まりを象徴する事故であったが、2025年1月末に埼玉県八潮市で発生した県道の大規模陥没事故は「日本のインフラ荒廃時代」の始まりを告げる最初の象徴的な事故となるのではないかと心配する。

というのは、日本は戦争をしているわけでもないにもかかわらず、近年インフラの整備・管理のための費用を大幅に削減してきたからである。政府と地方公共団体の公共事業費から、ダブルカウントにならないように用地補償費を差し引いたものを、GDPカウントでは公的固定資本形成費というが、これは世界各国と比較できるようにになっている。

この推移を、財政危機宣言の翌年の1996年を100として眺めてみると、G7の中で日本だけが削減を続けており、2022年にはなんと60というほぼ半減の水準にまで低下している。このことは、道路でいえば「わずかしかな新しく造ることもなかったし、維持修繕など管理費にも十分な費用を回してこなかった」ことを意味している。

では、他のG7はどうであったかという、本コラムで過去に示したように、1996年を100とした2022年値は、イタリア188、フランス207、ドイツ216、アメリカ244と、2倍以上に伸ばしており、特にイギリスは516、カナダも427と4倍から5倍にインフラ投資の拡大を続けてきた（だからこれらの国は経済成長してきた）。

G7の中で日本だけがGDPがほとんど伸びず、その結果、税収もほとんど増えなかったため、国民生活への悪い効果がすぐには現れにくいインフラ投資の削減を優先してきた。これは入れ子の因果関係があり、「財政が厳しいから、インフラ投資を減らしてきた」ということは「インフラ投資を削ってきたから、フロー及びストックの意味でもGDPを削る効果をもたらして税収の低下を招き、そのことがさらに財政を厳しくした」という効果を生んできたのだ。

そして、厳しい財政が維持管理費の削減となってインフラの荒廃を生み、「せっかく整備

したインフラを後世が長く使うことができない」という事態を生んでしまうのだ。市町村が管理している橋梁のうち265橋が一年以上も通行止めとなって地域の経済活動を阻害しており、その理由は人手と費用の不足であるというのだ（2023年3月NHK報道）。

アメリカは荒廃時代から回復する過程で、①ガソリン税の引き上げにより財源を充実し（大衆課税となるガソリン税は長く増税できないだったが、この時、ガロン（3.8リットル）当たり4セントを9セントに引き上げ、道路に8セント充てることとして倍増した。）、②点検・修理手法の技術開発・管理情報の集積なども進めてきた。現在では共和党と民主党が共同で提案した法律によって、莫大なインフラ投資が行われている。

事実に基づいた論理的で正確な政策を打ってきたアメリカは、さすがに合理主義が生きている国だと感じるが、一方、日本は誤りの財政再建主義にとらわれたまま、「国民は貧困化」し、「経済力でしか存在感が示せないのに、大きく下がり続けるGDPの世界的地位」になすすべもなく、相も変わらず財政再建観念論を唱え続けているのだ。

後世に、「あの八潮市の道路大規模陥没事故からわれわれは何も学ばなかったね」ということにならない保証が全くないのが、今の日本（日本政治）であることが残念で仕方がないのである。住民に直接責任を持つ全建会員は、もう声を上げる時が来ていると考える。