

「維持管理の時代」と言われて久しい。今から約20年前、私が県職員試験の面接を受けた際も「これからは維持管理の時代になると思うので、維持管理に関わる仕事を担当したいです」と答えたことを記憶している。

時が経ち、今は正に「維持管理の時代」である。私の専門は道路であり、今回は道路橋（以下「橋梁」）の維持管理に関して私見を述べる。

橋梁の老朽化対策が本格化した経緯は、今から約8年前に遡る。平成24年12月に中央自動車道笹子トンネル上り線の天井板落下事故が発生、9名の尊い命が犠牲となった。この事故を契機として、平成25年に道路法が改正され、橋梁を始めとした異状が生じた場合に交通に大きな支障を及ぼすおそれがある構造物は、5年に1回、近接目視による定期点検と健全性の診断（以下「法定点検」）を行うことが義務化された。

法定点検では、橋梁の健全性をⅠからⅣ（Ⅰ：健全、Ⅱ：予防保全段階、Ⅲ：早期措置段階、Ⅳ：緊急措置段階）の4段階に分類する。段階が上がるに従って状態が悪くなることを示し、例えば、健全性が「Ⅲ」になると、構造物の機能に支障が生じる可能性があるため、次回の定期点検（5年後）までに修繕等の措置を講じなければならない。また、「Ⅳ」になれば、構造物の機能に支障が生じている、または生じる可能性が著しく高いと考えられ、道路利用者の安全確保の観点から、通行止等の緊急の措置を講じなければならない。

本県には、国、県、市町村等を含めて、令和元年度末で約1万4000橋の橋梁が存在する。平成26年度から開始した法定点検は平成30年度で1巡したが、その結果、全橋梁の約1割（1352橋）の橋梁が「Ⅲ」または「Ⅳ」と判定されている。先に述べたように、これらの橋梁は、法定点検から5年以内に（「Ⅳ」は速やかに）修繕等の措置を行う必要があるが、その修繕完了率は、国が58%であるのに対して、県および市町村は18%に留まる。令和元年度からは2巡目の法定点検に着手しているが、本来、それまでに修繕する必要があった平成26年度の法定点検実施橋梁の修繕完了率を見ても、国が100%であるのに対して、県は35%、市町村は21%と地方公共団体で著しく低い。これは、全国的にも同様の傾向となっている。

そのような中、昨年12月に国の「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（以下「加速化対策」）」が閣議決定された。加速化対策では、重点的に取り組むべき対策として、「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策」が掲げられ、道路施設の老朽化対策では「地方公共団体が管理する道路の緊急または早期に対策を講ずべき橋梁の修繕措置率」を令和元年度の約34%から令和7年度には約73%とすることが達成目標とされた。地方公共団体には、厳しい財政状況や技術者不足等の特有の課題はあるものの、橋梁の維持管理に携わる者としてはこの加速化対策は大変心強く、停滞していた橋梁の老朽化対策の推進に向けて意を新たにしたところである。

さて、橋梁の維持管理を行う上で、それぞれの橋梁のライフサイクルコストを最小化する「延命化」が重要なことは言うまでもないが、それに加えて「平準化」の観点を忘れてはならない。先に述べた本県の全橋梁約1万4000橋のうち、県が管理する国道および県道の橋梁は約2800橋存在するが、その半数近くが高度経済成長期を中心とした1950年代から1970年代に建設されている。仮に、橋梁の寿命を「道路橋示方書（平成29年）」の設計供用期間である100年と仮定すると、約30年後の2050年頃から一斉に橋梁が更新時期を迎えるのである。更新に合わせて橋梁の集約化を図るという考えもあるが、住民の合意形成を得ることは容易ではなく、大幅に管理橋梁数を減らすことは難しい。全ての橋梁を同じように「延命化」したのでは、更新のピークを先延ばしにしたに過ぎず、将来に禍根を残すことになるのは自明である。持続可能なインフラメンテナンスを実現する上では、「延命化」と架替時期の前倒しを含む計画的更新による「平準化」を組み合わせ、橋梁全体の維持管理の「最適化」を図る必要があり、多くの橋梁が大規模更新時期を迎える前のこれからの約30年の取組が重要と考える。

東日本大震災津波の発生から間もなく10年を迎える。この間、復興事業等により、県管理道路だけでも100橋以上の橋梁が集中して建設されており、県民生活を支えるこれらのインフラを適切に維持管理し、未来につなげていかなければならない。

「維持管理の時代」は、これからも続いていく。