私の郷里である岩手県久慈市は、三陸沿岸道路の北部に位置し、地元へ帰るたびに復興の象徴ともいえる高速道路の工事進捗が気になっていました。そのような中、宮古周辺の三陸沿岸道路が開通し、釜石での仕事の打ち合わせを終えて郷里へ帰る時、未供用のため一部の一般道の走行はありましたが、釜石－宮古－久慈間の真新しい道路を走ることができました。三陸沿岸はリアス地形で起伏が激しく、並走する一般国道45号は、急坂・急カーブの連続です。かつては海であったであろう二億年前の三陸ジオパークに架かるこの無料の高速道路の運転は極めて快適でした。昭和40年後半の国道45号の改築完成時に仙台～十和田間が10時間以上もかかっていた道のりは、間もなく当時と比べて5時間も短縮され、地域経済の活性化に大きな期待が寄せられています。

ただ仕事柄でしょうか、思い出してしまうのは、「最後の警告、今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ」。平成26年に発表された道路の老朽化対策に関する提言の冒頭分です。「この快適な三陸沿岸道路のメンテナンスをどうする？現在は無料開放しているがいつか有料に変わる？」こんなことが頭をよぎりながらの運転でした。

ところで高速料金は、その時々で事情で整備を進めてきたためなのか、費用負担の考え方なのでしょう。有料区間と無料区間が入り混じっています。どうやら有料道路は高速道路会社が道路を建設し、利用者から料金を徴収して建設にかかった費用を賄う。公共事業では、国が税金を投じて進める事業のため通常の国道と同じように無料で開放する。合併施工は、国と高速道路会社の両方が事業費を出し合い有料道路として運用する。といった具合のよう

す。そんな折、震災から10年の2021.03.11.中央紙にショッキングな記事が載っていたので概要を紹介します。

岩手、宮城、福島3県で行われた高台への集団移転の宅地開発に伴って、インフラの新設を余儀なくされ、上下水道と道路の維持管理費は、震災前より年間131億円（50%）増え、人口減少が続く被災地では、費用の捻出が課題となる。3県の沿岸37市町村では、簡易水道を含む上水道が1081ヶ（8%）、下水道が997ヶ（10%）、市町村管理の道路が613ヶ（3%）被災前と比べ増えたことがわかった。被災した上下水道・道路の復旧費や新設費は、復興交付金などの国費で賄われた。一方、維持管理費は自治体の負担となり、人口減が続く被災地の自治体では「市民税や固定資産税の収入が減り、新たな予算の確保は難しい」との声が上がる。

インフラ計画について将来の見通しを含めて論ずることは極めて重要だと思います。ただ私見ではありますが、その時々で状況でエイッと物事を進めていかなければならない事もあり、この10年復興に向かってモノを作ってきました。ただインフラメンテナンスについては、なかなか建設業のなかでも一般の人に理解してもらおう宣伝やアピールが弱く、私たちの道路といった意識の薄さがうかがえます。新聞、TV報道、今ならYouTube等、メンテナンス現場の最前線でカッコよく働く姿を広く世間にPRし、一般の方々から理解を得る努力が必要だと感じています。