

次世代へのインフラ



一般社団法人 全日本建設技術協会 会長 おお いし ひさ かず 大石 久和

なんとも、恐ろしい事態が進行している。NHKの調査によると、1年以上通行止めが続いている橋梁が全国で265箇所にも上るというのだ（2023年6月現在）。2012年の中央自動車道の笹子トンネルの天井板崩落事故以来、国土交通省は構造物の定期的な点検を行い、対応の必要性に応じて段階的にランク整理しているが、「緊急に対応が必要」とされたにもかかわらず未対応となっているものが343橋あり、そのなかで通行止めを続けているのが265橋もあったということなのだ。

新規に建設する費用がなくなっていくどころか、過去の人びとが建設してくれたものを次世代に引き渡せない、次世代の人には利用させないと思えるを得ない橋が、このように急増しているのだ。

橋はそこがあれば便利だからこそ架けたものであるから、その橋がなくなれば当然迂回が必要になり、「無駄な走行をする」とか「時間がかかるようになる」といった「不経済」を発生させる。これを全国やそれぞれの地域で積分す

ると「経済成長力の毀損量＝経済活動量の低下量」となる。

経済成長の毀損は、必ず国や地方の歳入の低減となるから、ますます維持できる橋の数は減少し、新たな「通行止め橋梁」を発生させることになるのである。これは、まさに仏教が説く「無間地獄」の様相そのものである。

背に腹はかえられないとして橋の通行止めを続けると、地域の経済が更に回らなくなり税収が減少して、また新たな通行止め橋を探さなければならなくなる。そうすると、更なる経済の不活性化が生じて…、ついには管理すべき橋梁がなくなるまで撤去をし続けるという「恐怖の輪廻構造」にはまってしまうのだ。

こうしていまの日本人は、過去の日本人が耕地を広げ水資源を開発して居住地を拡大していったのと、ちょうどその反対にわれわれのテリトリー管理の手段である橋梁などを放棄して《どんどんと生存領域》を狭めていっており、熊や鹿やたぬきへの領土返還運動を展開しているのである。



図-1 50年前は4,000kmあった北海道の鉄道

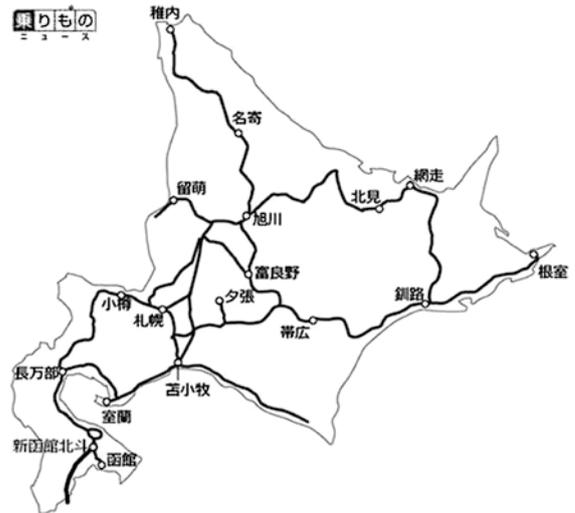


図-2 2016年10月現在の北海道におけるJR路線図 (2,500km)

このことを北海道のJRネットワークの変遷で考えてみよう。図-1は、JR北海道が誕生した時のネットワーク、図-2は採算の厳しい路線を切り捨てた最近のネットワークで、図-3は現状で採算が厳しいとされている路線を外した、あえて言えば将来図である。

北海道はJR誕生の時から採算が厳しいことが見込まれたことから、「基金」を持たせることでスタートしたのだった。しかし、金利が低下したため基金が採算改善策としては、まったく機能しなくなり、やむなく不採算路線を切り捨てていったのだ。

ところが、おかしなことに青森県の鉄道はJR東日本のネットワークにあり、このネットワーク全体は最優秀採算路線である東京山手線の料金プール圏にあるから、路線を切り捨てることなどまったくなかったのだ。

基金の代替機能を求めていたら、料金プール圏を変えていたら、イギリスなどのように鉄

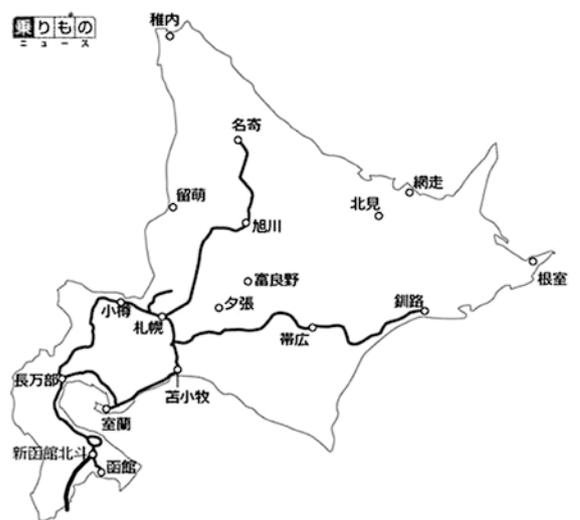


図-3 「単独で維持困難な線区」とされる13線区すべてが廃止された場合 (1,300km)

道基盤は国の所有としていれば…図が示すような過去をひたすら投げ捨てていった日本の見苦しい姿をさらすことはなかったはずなのだ。地図が明らかに示すように、この国からは「知能」というものが完全に消えているのだ。