巻頭言

道路事業の今後と課題

秋　葉　正　一

現在の建設業界が受け持っている公共的な事業を思いつくままに挙げてみると，東日本大震災・熊本地震の震災復興事業，東京オリンピック・パラリンピック開催に伴う整備事業，避難施設・防波堤の建設や無電柱化などの防災・減災のための事業，インフラ施設の老朽化に伴う維持修繕・更新事業，都市開発整備事業等である。このように，一時的あるいは継続性の高いインフラの整備や維持等に伴う事業が多く存在しており，引続き建設業界の果たす役割は大きい。このうち，道路施設およびそれに関連する事業において，世代を超えて一般市民がどこかで目にする継続性の高い事業は，老朽化対策や無電柱化事業などであろう。

まず，老朽化対策について，2012 年 12 月の笹子トンネル天井板崩落事故を契機として，国土交通省はその翌年の 2013 年をメンテナンス元年と位置づけインフラ施設の老朽化対策に具体的かつスピーディに取り組むこととなった。特にこの議論の中で重要視されたのは，国管理の道路施設はもちろんであるが，それよりも自治体管理の施設の老朽化に対する危機という点である。その施策の一つとして，国土交通省は 2013 年 2 月に市町村を含む道路管理者に道路施設の総点検を実施するよう通知した。その後，老朽化により第三者被害を引き起こす施設である橋梁，トンネル，シェッド・大型カルバート等，横断歩道橋，門型標識等について，定期点検要領が 2014 年 6 月にまとめられ，これに基づき市町村を含む各道路管理者が老朽化対策に取り組んでいる。現在は，定期点検要領の対象となった前述の道路施設以外である舗装，盛土等の土工構造物，道路照明等の小規模付属物についての点検要領の取りまとめを国土交通省で実施しており，近く各道路管理者に通達され，全国的な道路施設のアセットマネジメント化が図られることになると思われる。

つぎに，無電柱化について，無電柱化は歩行空間のバリアフリー化，市街地景観の向上，防災対策に対する効果が期待でき，ここ数年これを推進する気運が高まっている。無電柱化に伴う電気・通信ケーブルの地中埋設は，現在では電線共同溝方式（約 5 億円 /km）であり，およそ 300 km/ 年で事業が実施されている。この予算規模のままで国内の無電柱化を達成させるためには，3000 年かかるともいわれている。このため，2014 年 9 月に「無電柱化低コスト手法技術委員会」（国交省・総務省・経産省等）が設置され，2015 年 12 月に中間とりまとめが公表された。これによれば，長期供用性等の課題はあるものの，直接埋設や小型ボックス等の使用による低コストでのケーブルの浅層埋設は可能との実証実験結果が報告されており，国土交通省では 2016 年 4 月 1 日より「電線等の埋設物に関する設置基準」を緩和することを公表し，低コスト手法による無電柱化を推進することとなった。また，無電柱化推進のための法案も近いうちに成立する可能性が高く，無電柱化に向けた事業が様々な地域で実施されるであろう。

しかしながら，道路のみならず全ての建設事業を遂行する上で問題となるのが人手不足である。建設業就業者数は，2010 年を基準とすると，2020 年には 100 万人減少するとの試算がある。このため，建設業における担い手の確保・育成と生産性向上について議論する場として，2014 年 1 月に建設産業活性化会議が国土交通省内に設置され，処遇改善を中心とする担い手の確保・育成や建設生産システムにおける生産性の向上に対する取組みを官民により重点的に実施するよう提言している。特に，建設生産システムにおける生産性の向上としては，施工の標準化・省力化・効率化，人材・資機材の効率的な活用，重層下請構造の改善の取組みを挙げており，国土交通省では 2016 年を「生産性革命元年」と位置づけ，本格的な取組みを実施している。このような生産性の向上に対する取組みは，人手不足による生産性低下を直接的に軽減できるので，より一層の技術開発等が進むことを期待したい。

――あきば　しょういち　日本大学　生産工学部土木工学科　教授――