

## 巻頭言

# 人口オーナス期での都市基盤の老朽化対策と適切な更新に向けたクリティカルパス



樋口 秀

令和6年元旦に発生した能登半島地震では被災地に向かう道路、地域内の上下水道等の都市・生活インフラが同時に大規模かつ広範囲で被災し、救助や災害復旧に向かう人々を遠ざけて被災地の孤立化と復旧の長期的な遅れを招いてしまった。さらに9月には奥能登豪雨が発生し、生活再建を目指していた仮設住宅地区や復旧途上の市街地が浸水してしまい、被災者を再び落胆させた。避けがたい自然現象による災害ではあるが、被災地のみならずすべての地域で大規模な複合被害を想定した事前対策の検討と防災・減災に向けた取り組みが必須である。

一方、今日の良好な都市環境と私たちの快適な日常生活は、先人たちが築いてきた道路（トンネル、橋梁を含む）、上水道、下水道、公園・広場、鉄道やバス等公共交通などの都市基盤（都市インフラ）に支えられている。ただしこれらのインフラは整備されてから年月がたち老朽化が進んできた。現状の維持管理のみならず、適切な補修、更新の必要性と重要性は人々に認識されてはいるものの、多大な費用と時間がかかるためその実施は後回しにされてきた嫌いがある。しかしその対応が十分に進まない場合、都市インフラは突如我々に牙を剥く。令和7年1月28日（火）午前10時ごろ埼玉県八潮市中央1丁目交差点で道路上に大きな穴が開き1台のトラックが転落した。当初は一般の道路陥没事故として扱われていたが、数日後には周辺住民の避難と市民120万人に下水道の使用自粛が要請される非常事態となった。発生から2ヶ月が経過した現在でも、周囲は封鎖されてドライバーの救出作業が検討され、下水道のバイパス工事が続いている。同様の下水道に起因する事故が発生しないように全国で緊急点検が実施されたが、今回の現場は3年前の点検では劣化度からみた緊急性はそれほど高くなかったようである。劣化は突如急激に進むことも予想されるため、単なる補修では対応に限界があり、計画的なインフラの更新が求められよう。

では我々は都市インフラをどのように適切に更新していけばよいのだろうか。これまで上水道や下水道は、利用者がその使用分の料金を負担し、その料金収入の中で施設の維持管理も実施されてきた。人口増加時に

は新規の利用者の増加を見込んだ施設整備も進められてきたが、今後の施設の更新費用は利用者のみで賄えるのだろうか。現在の日本は「人口オーナス期」に入っており、利用料を支払う世帯が減少し、税金を負担する人口も減少が続く。更新費用をだれがどのように支払えばよいのかきちんとした議論が必要である。

道路については、70年以上前の1953年に議員立法で「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定されて「揮発油税」が道路特定財源となり、「自動車重量税」と併せて新規の道路整備の財源となった。国民の生活を支える道路が整備され全国津々浦々まで張り巡らされた効果は非常に大きいと考える。特定財源という性格から新規道路が過剰に供給される傾向にあったため国民の批判も受けて2009年に一般財源へと変更されたことは反省すべきであるが、発案された当時の状況を踏まえると費用負担と徴収の考え方は極めて優れていたと思われる。

人口オーナス期での都市インフラの更新は容易ではない。高齢者の割合が高まりながら費用を負担する人口や世帯が減少する中では、現在の施設すべてを現状の水準で維持・更新するのは不可能であろう。国土交通省は全国の自治体に「立地適正化計画」を策定し、防災を考慮した都市計画で市街地の集約化とそれを支える交通ネットワークの構築を推奨している。既存インフラ施設の長寿命化は最低限進めつつも、積極的な施設更新は同計画の「都市機能誘導区域」での実施を先行し「居住誘導区域」まで広げていくことがクリティカルパスにつながると考える。その際の財源は、国土強靱化予算20兆円に加えて、あくまでも私案だが薄く広く負担してもらうために道路空間に集中している都市インフラの更新費用に特化した道路特定財源の復活、固定資産税、都市計画税の税率アップによる増収分を活用した基金設立とその活用が有効だと考える。我が国を支える将来世代が快適な生活を送れるように、国民全体を巻き込んだ財源を含めた議論を始めることも先延ばしにできないクリティカルパスであろう。

—ひぐち しゅう 日本都市計画学会 東北支部 副支部長、  
日本建築学会 住まい・まちづくり支援建築会議 運営委員会副委員長、  
新潟工科大学 工学部工学科 建築都市学系 教授—