

大雨や台風などの気候災害の被害の規模が大きくなっている。今回の大雨で静岡のあちこちで大きな被害が出た。大井川鉄道は復旧の見込みが立っていないと報道されている。こうした被害は全国のあちこちで頻繁に起きている。

8月の大雨では東北地方が大きな被害を受け、JR東日本の東北地方のいくつかの路線で今も運休が続いている。崩落してしまった橋などを復旧させるためには何十億円とも100億円とも言われる膨大な資金が必要となる。それで鉄道を復旧させたとしても、その鉄道を利用する人は1日100人にもならないこともある。膨大なお金をかけて復旧する価値があるのかという議論につながる。

実際、福島県と新潟県にまたがる只見線は、崩壊した橋などを修復するため、福島県が鉄道施設を買い取

東京大名誉教授(国際経済学)

伊藤 元重

論壇

ることで復旧費用を負担することになった。地元の負担を増やさないと運行を維持できないような鉄道が、災害によってさらに出てくる懸念が懸念される。

こうした問題が深刻化している背景には、地球温暖化によって海面の温度が上がり、台風などの規模が大きくなっていることがある。気候変動の問題は深刻度を増しており、気

経済成熟日本のインフラ維持

候災害が深刻化することは避けることができない。

ただ、気候変動が激しくなっていること以外に、もう一つ大きな問題がある。それは、橋や道路などのインフラの老朽化が進んでいることだ。大雨などで流された橋は、どれも建設から多くの時間がたったものである。

老朽化したインフラは、お金をかければ劣化を防ぐことができる。実際、政府は国土強靱化を打ち出し、古くなったインフラ設備を強化しようとしている。問題はそうしたインフラ改修に回す十分な資金が確保できないことである。大雨で流れた鉄

道橋を見ると、よくあんな山奥に橋をかけたものだと感じることが多い。かつて日本は高度経済成長の中

にあり、鉄橋や道路などのインフラを次々に整備していった。経済が拡大していくことで、山奥など条件の厳しいところにも積極的に道路や橋梁などのインフラ整備が続けられていたのだ。

経済が成熟化し、少子高齢化で人口が減少する日本で、こうしたかつての急拡大時代のインフラを全て強

靱化するためにお金を際限なく使うことには限界が見えている。そこで重要な課題となるのは、どのインフラを残し、どのインフラを諦めるのかという、取捨選択の問題だ。全国をあちこちで話題になっているローカル路線の存続問題もその一つだ。

鉄道は老朽化したインフラの一例に過ぎない。道路、水道設備、ダムなど、高度経済成長時代に建設されたインフラの全てが老朽化している。それを全て改修することは難しい。どこに集中した改修を行うのか難しい判断が問われる。かつては自然を壊して広げていったインフラを自然に戻すという作業も必要となる。時間はかかるだろうが、過疎地に広がった住民に移住してもらおうということも必要だろう。人口減少と経済の成熟化を前提とした地域づくりが求められている。

*この記事は静岡新聞社編集局調査部の許諾を得て転載しています。無断転載、複製を禁じます。