東京湾海底「羽田トンネル」更新のカギは 老朽化進む

点照

#税・予算 #谷 隆徳 #東京

2022/5/12 2:00 [有料会員限定]

東京湾を横断する「羽田トンネル」。1964年の東京オリンピックに向けて同年8月に開通した全長300メートルの首都高速道路のトンネルだ。道路の海底トンネルとしては国内で2番目に古い。

先日、トンネル内の上部に設けられた高さ1.2メートルの空間の内部を見学した。剝離したコンクリートや腐食した鉄筋を補修した跡が至る所にある。排水樋（とい）を設置しているとはいえ、1分間に10リットルもの海水を含んだ水が噴き出している地点もある。

漏水に伴い、緊急に車線を規制して補修する回数が年々増加。2016年度は4カ月に1回だったが、21年度は1カ月に1回に上ったという。

首都高では羽田トンネルのように開通から50年以上経過した路線が全体の2割強ある。今のままだと40年には3分の2になる見通しだ。一般道よりも大型車の利用が多いこともあって損傷が激しい。

細かな補修では対応できないと、会社は14年度から大規模な更新・修繕事業に乗り出した。1号羽田線や都心環状線などの5カ所で道路を造り替え、計55キロメートルの区間で修繕に取り組んでいる。竹橋・江戸橋区間を除き、28年度までに工事を終える予定だ。

羽田トンネルも「24年度を目指して（更新事業に）取り組み始めたい」（計画・環境部）というが、幾つか壁がある。迂回路を設ける必要があるうえ、肝心な財源もまだ確保できていない。

05年の民営化で発足した全国の高速道路会社は、50年までに債務を返済して道路を無料にする方針だった。当時の計画では大規模な更新や修繕は予定しておらず、その費用も盛り込んでいなかった。

このため、国土交通省は14年に法改正して、料金を徴収する期間を65年までと、15年間延ばした。その15年分の収入を返済財源として資金を調達して取り組んでいるのが現在の更新・修繕事業だ。

14年時点で約6300億円だった首都高の更新・修繕費は現在、約9200億円に膨れている。高架方式で造り替える予定だった日本橋の区間が、国交省や東京都との協議で地下化されたうえ、労務費なども上昇したためで、新たな事業に回す予算はない。

となると、羽田トンネルの更新は徴収期間を65年からさらに延ばすことが前提になる。そのためには、改めて法改正する必要がある。

道路の老朽化と徴収期間の延長。「いたちごっこ」が続く。（編集委員 谷隆徳）