

北海道開発総合戦略セミナー

日本と北海道のこれからの社会資本整備

～一貫性のある総合的な国土開発政策を求めて～

平成22年1月21日(木)、ホテルニューオータニ札幌で北海道開発総合戦略セミナー実行委員会（財北海道開発協会、(社)北海道開発技術センター、(財)北海道道路管理技術センターなど19団体で構成）が主催する「北海道開発総合戦略セミナー」が230名を超える参加を得て開催されました。

新政権となって公共事業の凍結や削減が一層進む中、国のインフラストラクチャーは長期的視点に立脚した国家的戦略とともに、地域住民のニーズに対応した一貫性のある政策が強く求められるという視点に立って議論されるべきであるという趣旨で開催され、これからの日本と北海道のインフラ整備の方向性について、東京都市大学（旧武蔵工業大学）学長の中村英夫氏の総合的な観点からの知見をうかがいました。

日本と北海道のこれからの社会資本整備

～一貫性のある総合的な国土開発政策を求めて～



中村 英夫 氏
(なかむら ひでお)
東京都市大学学長

1958年東大工学部卒、帝都高速度交通営団（現・東京地下鉄）、独シュツットガルト大、東工大などを経て、77年東大工学部教授、96年同名誉教授。運輸政策研究所長、97年武蔵工業大学（現・東京都市大学）環境情報学部教授、2004年から同大学学長。土木学会会長、世界交通学会会長、国土審議会会長代理などの要職を歴任。

私どものインフラは成熟期に

日本はこの10数年来ほとんど成長が止まっているような状況です。日本はかつてはアジアで一番豊かな国、1人当たりの所得の高い国だといわれていたわけですが、今ではシンガポールや香港のずっと後になっている状況です。そして日本と同じような状況にあったヨーロッパにもずっと遅れをとっている状況です。

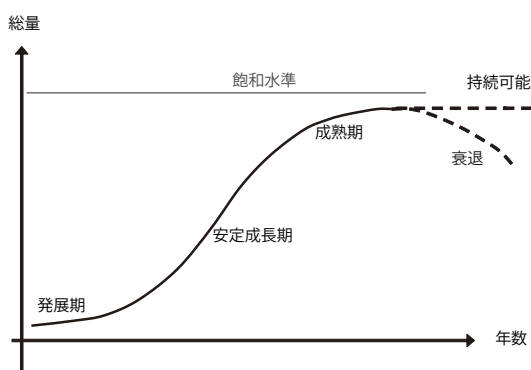
成熟社会の国土づくり						
項目	年度	伸び率 %			総量 2008年	
		1965年	1985年	2005年		2008年
人口		1.1	0.6	-0.0	-0.0	人口 12,769万人
経済成長率		9.0	3.6	2.2	1.1	GDP(実質) 554兆円
高速道路延長		53.1	4.8	0.9	0.8	延長 7,560km
下水道(横浜市) 普及率	1980	11.2	8.8	0.0	0.0	普及率 99.7%
		発展期	安定 成長期	成熟期		

伸び率は前後3年間の移動平均

このグラフで示しているのは、この何年かのわが国の人口、経済、あるいはインフラの推移です。1965年には人口も年1パーセントほどの伸び、経済成長率も今の中国と同じような高い伸びを示し、道路建設等もどんどんやってきたのです。ところが、そのような伸びも止まり、最近では人口もマイナス、経済成長もマイナス、高速道路の伸びもわずかしかないという状況です。この表では、横浜の下水道を示していますが、どの大都市も同じようにその普及はほぼ100%に達してしまい、もうこれ以上新しいものはできていないという現状です。

どんなものでも私どもがストックと称しているものは、このような傾向を取るのです。最初は発展期で、自動車でもカーナビでもそうですが、最初はなかなか伸びませんが、あるところまで行くとグングン伸びてきます。しかし、一定のところを過ぎると成熟期に達して伸びは止まって、その後場合によっては減っていきます。私どものインフラも成熟期に達しているという基本的な認識を持つことが重要です。

成長曲線 (Logistic Curve)



必需型インフラは概成

これまでの国のインフラ整備で一番初めに行われてきた大きな仕事、基本的な道路、鉄道等の交通施設、水道、かんがい、電力、あるいはエネルギー供給施設、河川堤防や海外保全等の防災施設などを「必需型インフラ」といいます。こうしたものは、シビルミニマムの施設です。

私どもが何とか人間らしい生活を営むためには、どうしても必要な施設です。このような施設を作った時は、みんなが大歓迎して喜ぶのです。ただ、このようなタイプの仕事はもう完成に近づいたといってもよいと思います。100%概成などころまでは行っていませんが、そこに近づこうとしているのです。

このような施設は誰の目から見ても必要に決まっているので、議論も必要ありません。したがって、そこで問題になるのは、予算の制約があるので、どれを先にやればよいのかという優先度の問題だけです。

戦略的インフラ整備

第2に、地域経済の振興を図り、戦略的に、または総合的に行われるインフラ事業があります。これをまとめると、地域の厚生、すなわち所得の向上、生活の質の向上が主眼の事業です。そこでは雇用の創出や人口の安定等が目的であって、例えば、港湾と工業団地と住宅開発を行う鹿島や苫小牧のタイプの仕事や、洪水制御、水資源開発、農業振興、工業開発、村落整備等々たくさんの事業を行う北上川総合開発事業などがあります。こうした事業は、その波及効果が大変大きく、地域の所得も上がり、生活水準も文化水準も向上するというわけです。



鹿島港 (提供: 勸港湾空間高度化環境センター)

ただ、このような事業は地域が考えて、地域が先導して行うことが重要で、それに中央が一緒になって力を注いでいくのだというわけです。ただし、これからは、鹿島や北上川のような絶大な効果があり、顕著な成果が上がるという事業は、それほどないだろうと思います。

効率・環境改善のためのインフラ整備

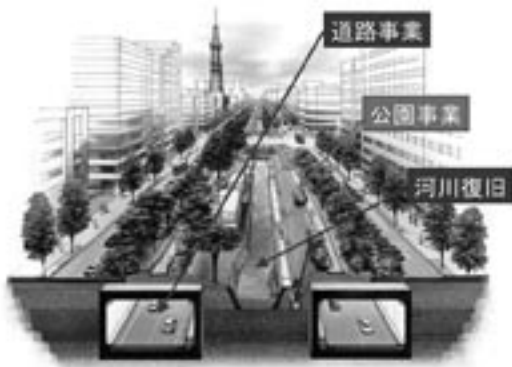
第3に、効率改善、環境改善のためのインフラ整備です。効率の改善を目的とするインフラとは、例えば、高速道路を使って一般の道路よりも短い時間で動くとか、新幹線や大量の物資を効率よく輸送するコンテナ港もそうです。環境改善を目指すプロジェクトもたく

さんあります。ニュータウンづくりや下水道整備、廃棄物処理場なども全国的に行われました。高速道路や空港も全国で整備されました。

高質化のためのインフラ整備

第4のタイプは、高質化のためのインフラ整備と
 いうといいかと思ひます。例えば、電線の電柱を地中
 線にして景観を損なわないようにすることなどが分か
 りやすいと思ひます。

北海道では、渋滞で混んでいる道路を地下に通し、
 地上には緑が戻ってきて、多くの人が憩える場所を作
 るという札幌市の創成川再開発プロジェクト、シー
 ニックバイウェイという北海道の道路をきれいなもの
 にしようという試みやモエレ沼公園のように大きな公
 園を作って、快適な生活をできるようにしようとか、
 函館の例のようなウォーターフロント港等の整備もあ
 ちこちで行われています。

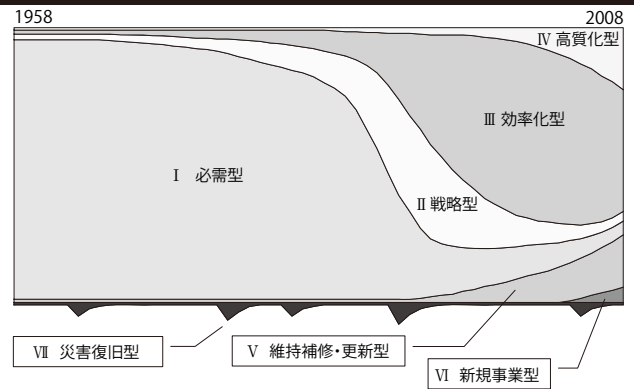


創成川遺の整備概観
 【緑化・札幌市】

これから求められるインフラ整備

1950年ごろから、日本はインフラ整備に力を入れて
 きました。営々と努力してきた結果、必需型のインフ
 ラ整備は少なくなってきました。その次に、戦略型
 のインフラ整備を行いました。鹿島港や苫小牧港、北
 上川総合開発などが典型的ですが、これもだんだん
 減ってきています。その次が、新幹線や高速道路で、
 これは今から20年前ぐらいが最盛期で、これもどん
 どん減ってきています。

インフラストラクチャー事業の類型別シェアの推移



これから何が増えていくのかというと高質化型のイン
 フラ整備です。これまでの快適を求める段階から、
 品格を求める段階にきているのです。さらに、これま
 での道路や橋梁などの膨大なストックを維持管理、更
 新するという仕事も重要です。

これから注目される新規事業として、林建協働によ
 る森林再生があります。日本では森林の中の路線の整
 備が遅れており、その地域の建設業の持っている技術
 や機材や測量技術をそのまま森林の道路作りに使える
 ということです。つまり、林業と建設業の連携による地
 方経済の活性化についても考えていく必要があります。

最後に国土づくり、インフラ整備というのは、社会
 の成熟化に伴って変化してきますが、現状を認識し、
 これを早く受け入れていかなくてはなりません。また、
 多方面のものを総合的に整備していくことが必要
 です。そして、それを多くの人に理解してもらおう努
 力をすることも重要であると思ひます。

(北海道航空・港湾研究会事務局長 藤原達也)

