

官公依存社会から 住民自立社会への転換手段

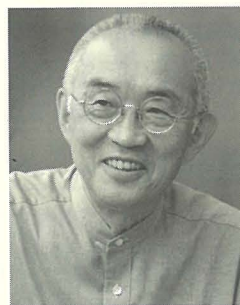
東京大学名誉教授
つきおよしお
月尾嘉男

急増する社会基盤の破綻

昨年発生した中央自動車道・笹子トンネルの天井崩落事故では九名が犠牲となり、大災害中のため、それほど話題にならなかったが、東日本大震災の発生した当日には、茨城の北浦湖上を横断する鹿行大橋が崩落して一名が犠牲になっている。前者は開通してから三五年後、後者は四

三年後の事故で、これらを契機に全国のとんネルや橋梁を調査したところ、相当の箇所の問題があることが判明し、社会基盤の維持が重要な課題になってきた。

全国に一五万本以上存在する道路の橋梁の八%が建設後五〇年を経過し、二〇年後には半分以上が、その年数を超過する。上水道管は約六一万キロメートル敷設されているが、



耐用年数とされる約四〇年を超過する部分が現状で六%存在し、大量の漏水が発生しているが、二〇年後には約四〇%に増大する。約四三万キロメートル存在する下水道管も二%

が耐用年数を超過し、二〇年後には約一九%になると推定されている。

このような事態に到達した主要な原因は、日本の膨大な貿易黒字を解消せよというアメリカの圧力により、政府が九〇年代の一〇年間で公共事業に合計約六三〇兆円の投資をし、社会基盤が一気に増大したことである。しかし、より広範には、住民が道路や鉄道などの公共事業を期待し、政治は選挙運動、行政は予算拡大という思惑で次々と投資してきたことである。拡大する時代には建設以後の課題を考慮する必要がなかったのである。

事態を解決する運動の登場

放置するわけにはいかないので維持補修の必要があるが、今後五〇年間で社会基盤の維持補修に必要な費用の累計は、約一九〇兆円と見積もられている。人口が減少していく日本で経済のみが拡大していくことは無理であるし、長期債務残高が一〇〇兆円を突破した政府が、国家予算を借金で増額することも困難である。そこで今後の公共投資の金額を

現状維持と仮定すると、三〇年後には新規の建設はできないという計算になる。

このような事態を解決するためには、不要な鉄道、道路、空港などの社会基盤への新規投資を抑制することが必須であるが、同様の状態に直面していた一九八〇年代のアメリカで登場した別種の解決方法がある。

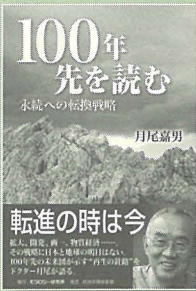
テキサス州交通局の予算が欠乏して高速道路の清掃ができず、周辺にゴミが散乱するという状態が発生した。そこで沿道の住民が清掃機械などを役所から借用し、自分たちで沿道の清掃作業を代行したのである。

これはアダプト・ア・ハイウェイ・プログラムと名付けられ、短期でアメリカ全州に波及した。アダプトとは養子にするという意味で、政府など公共団体が誕生させた道路や公園などの公共施設を、住民が自分たちの養子として養育するという行動である。一三年後には、それをアメリカで実見した人々が日本に導入し、現在では二万以上の団体が道路のみならず、河川や公園などの公共施設の清掃や維持を代行している。

自立手段としてのプログラム

このような活動は経済が拡大しない成熟社会にとって重要な意味がある。最近、生活保護世帯が急増して一五〇万に接近し、世帯総数の三%程度になっている。それは憲法で保障された権利ではあるが、一方で不正受給やワーキングプアを発生させるとともに、国民の自主自立精神が低下し、あらゆることを公的機関に依存する社会が出現させている。アダプト・プログラムは住民の自立精神を涵養する手段として意味がある。

もうひとつの意義は社会基盤への愛着である。茨城県の「ひたちなか海浜鉄道」は経営困難から廃線直前であったが、行政の経済支援とともに地域住民がボランティア活動で様々な応援をし、ここ数年で乗客が増加傾向に転換した。税金で実現した社会基盤には便利さ以上の関心はないが、自身が維持に参加している施設には当然のことながら愛着がある。人口も経済も増大しない社会において、社会基盤維持への参加は重要な意味がある。



絶賛発売中!!
ご注文は巻末ハガキで