

高速道路の建設の是非が議論されている。建設途中であった林道の工事を中止した岩手の増田知事や、計画が決定していたダム建設を中止した鳥取の片山知事など、先鋭な構造改革を主導している知事たちでさえ一致して高速道路の建設を要求していることから理解できるが、その是非は立場によって様々であり、単純に判断することは困難である。

しかし、日本の公共投資の国民経済のなかでの割合が先進諸国のなかでは突出していることは事実である。公共投資の対国民総生産比率は一九七五年度に日本は五・三％であるのに、アメリカは二・一％、イギリスは四・七％である。これは日本が災害多発の国土であるという理由で説明できなくはないが、二〇年後には、それぞれ六・六％、一・六％、一・九％になっており、日本だけが増加している状態を説明するのは困難である。

これも問題であるが、今後のことを検討すると、さらに憂鬱な問題がある。道路にしても港湾にしても、建設された社会基盤は維持補修が必要である。当然、社会基盤の蓄積が増大すれば、維持補修の費用も増大していく。一九八〇年度には、その比率は約一〇％であったが、二〇〇〇年度には約十七％になり、二〇一〇年度には約三〇％まで増大すると予測されている。当然、この数字は時間とともに、さらに増大していく。

このような状況を解決する目的で登場してきたのが、英語でアダプト・プログラムといわれる制度である。アダプトは養子にするという意味であり、国道という国家が誕生させた子供は、従来は国家が維持していたが、その国家の子供を沿道の住民が養子にし、自分たちで育成していこうという発想である。河川についても同様に、国家が管理している一級河川、地方が管理している二級河川を流域の住民で維持していく仕組みである。

このような活動はアメリカのテキサスで最初に登場してきた。八〇年代に財政逼迫のために高速道路沿道の清掃ができず、住民から苦情が頻発していたが、予算がなくて対応できない。そこで問題を解決するために住民に清掃道具を貸出し、住民が自分たちで清掃しはじめたのが最初である。現在、アメリカでは数百万人が参加している活動になっているが、日本でも二四〇〇以上の組織で一三万人以上が参加していると推定されている。

実際の作業は道路や河川の清掃が中心であるが、最近では熊野古道で散策にきた人々を案内するとか、図書館内の仕事を住民が手伝うことよって開館時間を延長するなど、様々な分野に発展している。このような活動は、アメリカでの出発の経緯からしても、公的部門の財政逼迫により、維持補修できなくなった社会基盤の維持を支援することが目的であるが、それ以外にも重要な役割がある。

第一に従来であれば関心がなかった公共投資の使途に住民が関心をもつことである。自分たちが無償労働で節約した予算が、どのように利用されるかを注目するようになる。第二に地域社会が復活する。日本は高度経済成長時代から会社中心の社会に移行する一方で地域社会が崩壊し、子供の非行など問題が発生してきたが、毎月何回か共同作業をすることによって、地域社会が意識されるようになる。

しかし、最大の役割は主権在民の地域を誕生させることである。税金の使途に関心がなかった住民が、このような活動によって役人に依存したままの地方行政に様々な立場から参加する機会となり、住民の意思で地域を運営していく契機となる。地方分権が進行しているが、その目標は主権在民であるといわれる。それへの一歩が里親制度なのである。