

シリーズ「50年後の国土への戦略」

人口減少の中での社会資本整備 (50年後の日本を見つめて)



南部 隆秋
論説委員
阪神高速道路株式会社
常務取締役

日本の将来像を描くとき、この国の人口の減少は最も影響の大きい境界条件である。現在の予測では、50年後の日本の人口は、現在の127.5百万人余から、2060年には86.7百万人へと30%以上減少し、2100年には40百万人台になってしまう(人口問題研究所中位推計)。

高齢者や女性の就労率を上げるとしてもそれには限界があり、出生率の上昇もすぐには難しいとすれば、思い切った移民政策の変更という、社会的なリスクの高い政策を採用しない限り、この傾向に急速な歯止めをかけるのは困難である。

この前提に立てば、将来の日本の経済規模は必ず縮小する。これを社会資本整備という観点からは、どのようにとらえるべきであろうか。

経済活動について考えると、一人一人の活動をより活性化していかなければならない。国全体の経済規模が縮小しても、一人あたりの生産性を増加させることができれば、その国は活力を維持することができる。そのためには、現在よりも豊かな国民の活動を可能とするようなインフラが必要である。また、国は、国土と国民から成り立つ。人口減少の中でも、現在と同じ広さの国土は管理していかなければならない。人口が減少する中で国土を適切に管理するには、国土管理の効率化が不可欠である。社会資本整備の観点からは、それを可能とするインフラを、整備・保全していくこと、つまり、現在よりもさらに高度のインフラが求められるということになる。つまり、「人口が減るからもうインフラはいらない」のではなく「人口が減るからこそ、より効率的で高度なインフラが必要」なのである。

しかし、当然ながらそれは無制限にインフラの絶対量を増やしていくことを意味するのではない。将来を見通した上で適正な水準のインフラの全体計画をたて、集約による効率化とともに、必要な物については、将来の量的な水準を定めて、その整備を進めなくてはならないということである。将来的に経済が縮小していくことを考えると、今こそ、その水準を達成するために必要な残された整備をすすめて、後世に伝える努力をすべき時なのである。後世ではこれらのインフラの保全と改良を永続的にやっていくこととなる。

以下、最も基幹的な交通インフラと考えられている道路について考えてみよう。

四全総で提案された14,000kmの高規格道路網はまだできあがっていない。都市部での交通渋滞は改善されたとはいえないお日常的に発生している。毎日給水制限される

水道、毎日どこかで足りなくなる電力、混雑時には毎日回線が不足でつながりにくくなる電話が、人口減少社会を支えるインフラの整備水準として適切なものといえるだろうか。人口あたり的高速道路延長でみれば、現在計画されている14,000kmの高規格道路がすべてできあがり、人口が30%減って1万人あたり的高速道路延長は1.6kmになり、ようやく10年以上前のドイツ(1.4km; 1999年)、フランス(2.0km; 2000年)なみの水準に達することになる。(国土交通省資料)

地方部の道路についての風当たりも強い。一部マスコミは「無駄な道路だ!」と糾弾する。しかし、全国の幹線道路網は、交通量に対応するためだけに計画されるものではない。地域の活動可能水準を均衡化するとともに、この国を管理するために計画されるものであり、ユニバーサルサービスとして提供されるものなのである。三陸沿岸の一部できあがっていた高速道路は、未曾有の災害時に大きな役割を果たした。高速道路が地域の安全を含めた活動に果たす役割は大きい。同時に人口減少社会の中にあっては国土の効率的な管理のために必要不可欠な役割を担うこととなる。ローマ帝国の地方部への街道は国の管理のために造られた。アメリカの全国高速道路網は「州際国防道路(Interstates & Defense highway)」として計画された。国を経営するという事は国民の安全と安心をまもるとともに、国土を管理するという事であり、過疎地だからといって基幹道路を捨てることは国土の一部を捨てることにつながる。なお、交通量が少ないと言われる一つの断面での交通量が一日3,000台程度しかない道路であっても、年間では、のべ百万人以上が利用しているということも付け加えておきたい。

もう一つの論点として、維持管理費用の問題がある。確かに道路構造物が将来にわたってその機能を果たしていくためには適切な維持管理が必要である。この点を捉えて人口が減少する将来の負担を減らすために、もう新しいものは作らない方がよいという主張が見られる。しかし、我が国の道路の橋梁トンネル等の構造物区間比率は、諸外国に比べ高いとはいえ限られている。現在計画されている高速道路網を整備し、人口が減少して、人口あたり延長が現在のドイツ、フランスなみになった時に、これらの国の国民が現在でも負担している一人あたりの道路管理費用より多少高い程度の費用を、将来のこの国の国民がまかなえないとは思えない。

しかし、同時に土木工学の分野では、この負担の軽減を図る技術開発を進める必要がある。維持管理コストを考慮した構造物の設計、経年劣化をより効率的に防ぐ各種材料の開発とその応用、ライフサイクルコストを考えた説得力のあるアセットマネジメント手法の展開等、この分野での土木工学の果たす役割の重要性は今後とも増大してゆくであろう。