

「社製品は美容室で
求めください。」



AP

- 新卒採用ノングレ 35
- 新!読書生活 17
- 総連本部45億円落札 38
- 山口で母娘の遺体 39
- ◀中国で習主席夫人ブーム 7

国際	10	11	
経済	8	9	
気流	15	文化	18
家庭	20	21	23
スポーツ	25	26	27
碁・将棋	6	小説	21
九州・山口	総合面	35	
*解説面休みました。			

発行所 読売新聞西部本社

衆

昨年衆院選の選挙無効(1) 訴訟での判断

()内は判決日	半
東京高裁(3月6日)	道
札幌高裁(7日)	道
仙台高裁(14日)	道
名古屋高裁(14日)	道
名古屋高裁金沢支部(18日)	道
福岡高裁(18日)	道
高松高裁(22日)	道
広島高裁(25日)	道
広島高裁松江支部(26日)	道
東京高裁(26日)	道
広島高裁岡山支部(26日)	道
大阪高裁(26日)	道
広島高裁(26日)	道
福岡高裁宮崎支部(26日)	道
福岡高裁那覇支部(26日)	道
仙台高裁秋田支部(27日)	道

合が上がり、昨年度検定分とあわせて9割になった。「脱ゆとり」をめざして学習内容を増やした新学習指導要領に沿って、ページ数は現行教科書に比べて平均14.9%増えた。

竹島は中学社会・地理の新指導要領解説書で、教え

初めて載せるなど、内容を充実させる動きもあった。領土に関する記述には、6点9か所検定意見が付いた。領有権の争いのある竹島と、そうでない尖閣諸島を区別するよう求める内容の意見が多かった。

朽ちるインフラ 放置

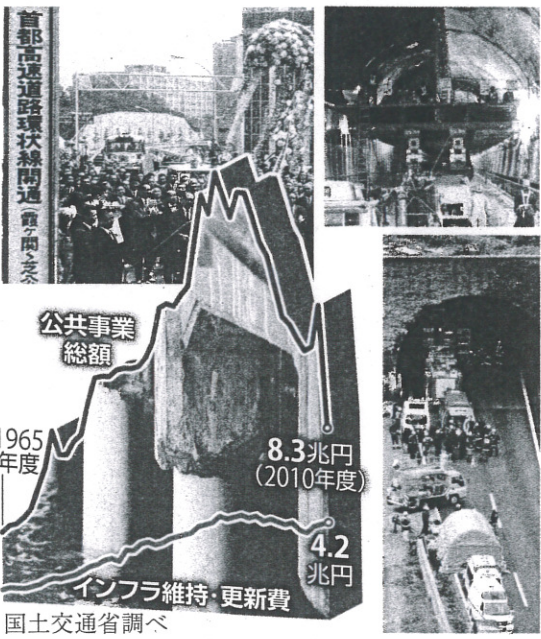
読売新聞 3/27 1面

一斉に生まれ、社会に活力をもたらした、一斉に年を重ねる「団塊の世代」。道路やトンネル、橋などのインフラ(社会基盤)も似た状況にある。

1964年の東京オリンピック、70年の大阪万博……。国家的行事を機に集中的に整備されたインフラは、高度成長の礎となった。それが今、相次いで老朽化している。

東京湾の海上を走る首都高速道路1号羽田線。1日9万台の車が駆け抜ける高架を支える橋脚は、波にも洗われ、コンクリートの剥落や修復跡が痛々しい。

五輪を前に急ピッチで完成させた高架道路は、大きな橋脚を築かず、多くの細い杭で支える簡易な「栈橋構造」だ。「工期の短縮策だった」と関係者は振り



に楽観的だった。日本大学の岩城一郎教授(社会基盤メンテナンス工学)は「大学に入った頃、コンクリートはメンテナンスフリー(手入れ不要)と教わった」と自嘲する。

しかし、超高齢社会が新たな文化やビジネスを生んでいるように、インフラの高齢化も悲観的な側面だけではないだろう。効率的な新しい都市づくりに連動させるなど、再び経済活力をもたらす方策が必要だ。

(社会部 森重孝)

だが時を経て、厳しい現実が直面した。岩城教授は2008年、青森県の日本海沿岸で全長約160メートルのコンクリート橋「新赤石大橋」の解体に立ち会う。築32年の橋はひび割れが生じ、内部の鉄筋の一部が破断していた。

国土交通省が過去10年に架け替えた橋35本中、50年もったものは4割に過ぎない。「老朽化対策こそ最重要課題だ」。岩城教授は今

活力 7

返る。首都高平均の4倍の損傷が生じているが、抜本改修は首都の大動脈を止めることになるため、見送られてきた。

巨大インフラが発展に不可欠——。田中角栄元首相は「日本列島改造論」(72年)で熱く説いた。

成長の夢に乗り、建設ラッシュに沸いた時代。維持や管理については、あまり

集中的に老朽化するインフラをどう再生するか。それは社会保障制度の再構築にも似て、日本が蘇るために避けられない課題だ。野村総合研究所の神尾文彦・主席研究員と、東洋大学の根本祐二教授(公共政策)に処方箋を問う。

集中的に老朽化するインフラをどう再生するか。それは社会保障制度の再構築にも似て、日本が蘇るために避けられない課題だ。野村総合研究所の神尾文彦・主席研究員と、東洋大学の根本祐二教授(公共政策)に処方箋を問う。

私の処方箋 13面

根本祐二氏 × 神尾文彦氏

◇「活力」シリーズは今回で終了します。

直すだけじゃない。新しい街をつくる好機

かみ お ふ み ひ こ
神尾文彦 野村総研主席研究員

社会システムコンサルティング部長。経済・財政の観点から、新しいインフラの管理・整備のあり方を提案している。専門は公共政策、政策金融など。45歳。



笹子トンネルの事故で、インフラ(社会基盤)の老朽化が目立ってきたが、今はまだ序章。これからが大変だが、それはインフラ産業を育てるチャンスでもある。海外には「インフラオペレーター」という業種がある。上下水道の設計から建設、管理まで一貫して手がけ、「水メジャー」と呼ばれるフランスのベオリア社、建設業から空港などの運営もこなすドイツのホッホティーフ社が代表格だ。老朽化対策をこころした企業を育てるきっかけにした。ゼネコンなど建設業が、「モデルチェンジ」する。これも一つの方向だ。

従来の建設業は、国などの発注を受けて工事する仕事を中心。発注者から与えられた枠内で技術を発揮するにとどまった。だが老朽化対策は自治体にも未知の領域で、そこに建設業が発注者側に新しい試みを提示し、実践する「提案型」へと脱皮する余地がある。

例えば、施設の建て替えに際し、別の施設との統合、集約を提案してもいいし、地下の上下水道と道路などを一括して効率的に補修、維持管理する計画を提示することも可能だろう。老朽化対策は直すだけでなく、新しい街づくりでもある。好例が、機能を集約し、効率的な街をつくる「コンパクトシティ」。

「」の実践で有名な富山市。まずやったのは、中心街の魅力づくり。そして、周辺と中心を結ぶ次世代型路面電車・LRT(ライト・レール・トランジット)の整備。人々を中心街に誘導するためだが、こうした取り組みが各地で進むには、提案型の企業の存在が必要になってくる。

また民間参入で、行政体の壁を越えた広域管理もできる。国内では各県に空港があるが、各自自治体が別々に管理し、発展が阻害されがちだ。複数の空港を一つの組織が管理すれば、ある空港は国際線専用、別の空港は貨物、あるいは格安航空会社など、特徴を持たせることができる。国や自治体には、官民連携でメリットを得ようとするだけでなく、企業を育てる意識も必要だ。育った企業はやがて海外へ進出し、新たな輸出産業にもなるだろう。

Nippon
蘇れ
私の処方箋
一面の続き

サービス」



昨年12月、中央自動車道・笹子トンネルで天井板が崩落する事故が発生。車で通行中の9人が死亡し、インフラ老朽化が引き起こす事態の深刻さを浮き彫りにした。直後に発足した安倍政権は、対策を進める方針を決定。補正予算で2兆円を超える事業費を計上した。一方、開業からちょうど半世紀となる首都高速道路会社は1月、全路線の16%に該当する47キロメートル区間で改修が必要だとする試算を公表。費用総額は9100億円に上るとしている。

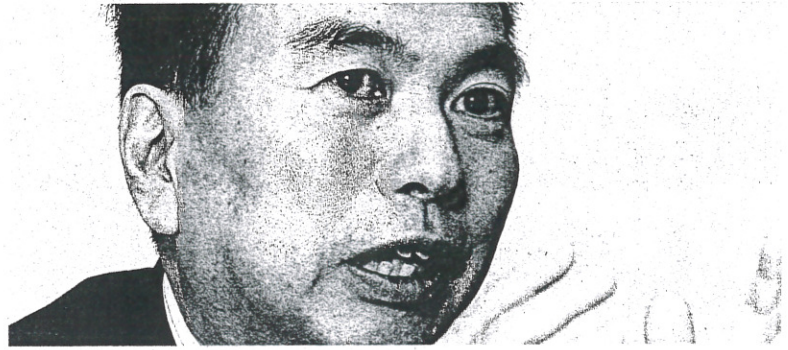
善か悪かより「第3の道」

「コンクリートから人へ」から「国土強靱化」まで、公共事業はいつも善玉か悪玉かの二元論で論じられることが多い。都市の発展と地方の振興も、ともにすれば対立に陥りがちだ。だが右肩上がりの成長が約束された時代が終わり、人口減少期にさしかかっている中、新たな方策を見つけないければ問題解決はできない。国土のあり方をより冷静に論じるためにも、神尾、根本両氏が示す「第3の道」にもっと耳を傾ける必要があるだろう。(森)

提案型へゼネコンも脱皮を 官民共同 豊富なノウハウ活用



棲み分けができる。一足飛びには難しいかもしれない。まず官民共同体が現実的だ。なぜなら現状では、国や自治体の方が、民間より豊富なインフラ管理のノウハウを持つからだ。水道などは漏水率が数%と、海外より大幅に低く、優秀だ。だが官民が連携する場面が少なく、企業側にインフラを包括的に管理・運営するノウハウを得る機会が少なくなっていた面もある。経済成長の点から考えると、国や自治体には、官民連携でメリットを得ようとするだけでなく、企業を育てる意識も必要だ。育った企業はやがて海外へ進出し、新たな輸出産業にもなるだろう。



ねもとゆうじ 根本祐二 東洋大教授

日本政策投資銀行(旧・日本開発銀行)勤務を経て、2006年から現職。公民連携のあり方を研究する同大PPP研究センター長も務める。専門は公共政策。58歳。

インフラは「ハード」ではなく「サービス」

老朽化対策で重要なのは、今あるインフラ(社会基盤)を集約化し、効率的な社会を作ることだ。私たちはインフラの老朽化だけでなく、人口減、高齢化にも同時に直面する。

1960年代、70年代のインフラは2020、30年が老朽化のピークだが、社会保障費の増大と重なり、公共事業費を増やしてばかりは行かない。

これまで「インフラ」と言えはハードを整備することだったが、「サービス」を提供するための手段だと捉え直すべきだ。例えば10

キ離れた二つの集落を、道路や水道管といったハードを整備して結ばばコストは膨大だ。だが個別に貯水槽を設ければ、水を提供するサービスを維持することが



「予防保全」で計画的に補修

国が方針示し 技術の種伸ばせ

人1000円の税金が必要なの図書館も、民間委託で800円になるかもしれないし、学校の空き教室を使えば500円かもしれない。こうした取り組みを自治体の首長らに勧めると、「住民や議会の反発が……」という声が多い。だがデータを示せば、費用がどれだけかかっても維持すべきだと主張する

できる。両集落が、近くに寄り住むようになれば、道路も不要になる。

従来のようなハードの整備と考へてしまうと、それを維持するために「固定費」がかかってしまう。しかし、インフラをサービスと捉えれば「変動費」になる。人

口に応じて減らすことも可能で、柔軟に対応することができる。

コストの議論を進めるには、まずデータが必要だ。公共施設などが分かりやすい。施設数や面積、用途、住民一人あたりの費用を出せば、選択肢が見える。1

「聖域型」の主張は意外と少ないものだ。

一方、道路などでは、維持管理をしながら計画的に補修する「予防保全」という考えを勧めたい。不具合を発見してから対応する「事後保全」は、後手に回り、結果的にコストがかさ

む。笹子トンネルの事故は最悪の例だ。中日本高速道路会社は、過去に天井板の撤去を検討しながら見送った。その結果、多くの人が亡くなってから、ようやく天井板が撤去された。予防保全業務は、民間に委託しやすいのも特徴だ。北海道清里町では、道路の点検・補修を地元の建設業者にまかせることで、コスト削減と雇用を生むことを両立させている。

新しい考え方は、新しい仕事を生む。最近、多くの自治体から引き合いがある。道路の下の空洞を発見する技術は、もとは地雷探査のために使われていた。技術の種はある。国が方向性を示せばマーケットは広がる。