

# 市町村

## 建設論壇

愛媛大学 防災情報研究センター 教授 木下 誠也



のような背景もあると思われ。しかし、東日本大震災後は国内における地震発生リスクに対する懸念が強まり、早急な施設の耐震化が叫ばれている。県内小中学校では、耐震化以前の施設が3.81棟も存在しており、その対策は急務だ。多くの市町村では、従

耐震化の妨げ 当然長くなる。それ以上に比べて耐震補強工事、抜本的な改善とはならないまでも、次善の対策として一定の効果も期待できることもメリットだ。耐震補強工法としては、外付けの接着工法やアンカー工法、内付けのへり貫き工法など

中城湾港泡瀬地区の埋め立て地と本島を結ぶ橋を含め、県道20号線に認定する議案については、社民・護憲県民ネット、共産が反対し、その結果、賛成5、反対6の賛成少数で否決された。前田政明委員（共産）は「埋立地域へアクセスする道路部分は削除できないか。埋立事業は係争中であり、今後どうなるかわからない。

鳥嶼県である沖繩の持続的経済発展のためには、人の移動と物流を強化する道路、港湾、空港といった交通基盤の強化が必須です。また、観光資源でもある自然環境の保全と、地震・津波や風水害に対する備えも怠りません。

# 今こそインフラ整備戦略を

NHK大河ドラマに登場している平清盛は、瀬戸内海の航路を開削し大輪田泊（現在の神戸港西側の一部）を本格的に改修しました。それまで太宰府（だざいふ）止まりであった宋船を瀬戸内海に入れ大輪田まで入港させることにより、日宋貿易を盛んにし、九州・瀬戸内と京との交流を活発化させました。

鎌倉時代に源頼朝は、

代でも、どの国もインフラ整備を重視しています。アメリカでは、オバマ大統領が、2009年1月の就任演説において道路や橋などの建設の必要性を強調したほか、毎年1月の一般教書演説の中でインフラ整備の重要性を訴え、25年以内に80%

ヨーロッパでは、冷戦後の東西ヨーロッパの統合促進と経済の活性化をめぐって、高速鉄道網と高速道路網を再構築するトランスヨーロッパアンネックトワーク（TEN-T）の整備をEUの重点施策としています。

政が逼迫している中で、今後、既存施設の維持管理に要する費用が増大してきます。一方で、迫り来る巨大地震に対する備え、気候変動により激化する水害に対する備え、あるいは高速道路のミッシングリンクの解消や港湾・空港などの交通基盤の構築が求められるなど、

門がリードし、競争力のある強靱な国づくりをする必要があります。人口1億2千万人という主要先進国では第2位の人口を有するわが国は、対外純資産253兆円という世界一の債権国でもあり、世界一の自信をもち、戦略的な社会資本整備を推進しなければなりません。

約路と大更2とと路約

最近、地方主権の議論の中で「国は外交、財務と防衛だけやればいい。その他のインフラ整備などの仕事は地方に任せればよい」という論調が聞かれます。しかし、インフラ整備を担わない国家が成長戦略を描けるのでしょうか。歴史を紐解くと、いつの時代もこの国でもインフラ整備は為政者の大きな関心事でした。

京都市と鎌倉を結ぶ東海道の整備を進めたほか、幕府の御家人が有事の際に「いざ鎌倉」と鎌倉殿の元に結集し得るよう上道（かみつみち）、中道（なかつみち）、下道（しもつみち）といった鎌倉街道を整備しました。これらにより、京都への一極集中から京都と鎌倉の二

戸を利根川の水害から守り、新田開発を推進するとともに、舟運を開いて東北と関東との交通・輸送体系を確立しました。求められるインフラの種類は時代により異なりませんが、インフラ整備が国家の盛衰を左右するといふことは古くから認識されていたことです。現実

道にアクセスできるようにするとともに、道路や橋の修復に対する取り組みを倍加させるなど発言しています。2012年7月には高速道路等に2013年から2014年度の2カ年で1、050億ドル超を充てるというMAP-21法を制定しました。

を加速し、近年は1年間だけで日本の高速道路の総延長（約8、000km）に匹敵する整備を続けています。2011年末には総延長85、000kmとなり、世界第一位であるアメリカの10万kmに達するのは目前となっています。

課題があります。世界経済の景気後退で閉塞感が拡大している今、新たな成長モデルを構築できるかどうかというところに、わが国の将来がかかっています。デフレを克服し成長モデルを実現するには、インフラ整備により需要創出を公共部