

“インフラクライシス”が迫る

あまり見かけないデータを紹介したい。右の図は、道路、鉄道、港湾、空港、学校など、日本国内の社会インフラの建設にこれまで投入された金額と将来の推計額を示したものである（金額は2005年の実質価値に換算）。このようなインフラの寿命は50年から長いもので100年程度と想定される。図からわかるように、高度成長期に多く建設が進められた日本の社会インフラは、維持・更新費用が急速に拡大しはじめている。2030年には維持・更新費用だけで年間10兆円近くが必要になる。

ところが、国と地方自治体の長期債務残高は2008年度末で約780兆円であり、GDPの約1.5倍にも達している（財務省HPより）。少子化により人口減少が進むことも考えれば、インフラの維持・更新や新規構築のための費用を増額する余力は乏しい。これは“インフラクライシス”とも呼ぶべき状況と言えよう。

こうなると、日本の社会インフラを考えるとき、これまでとは異なった発想が必要であろう。その1つとして注目されるのが「コンパクトシティ」と呼ばれる考え方である。

「コンパクトシティ」は、都市部に人口を集中させることでインフラをコンパクトにし、効率化することを目指す。日本は欧米に比べても都市部と農村部の境界がはっきりしておらず、都市が周辺の農村部にまで緩やかに広がり、人口密度の低い地域にも都市部と同様の社会インフラが広がっている。その結

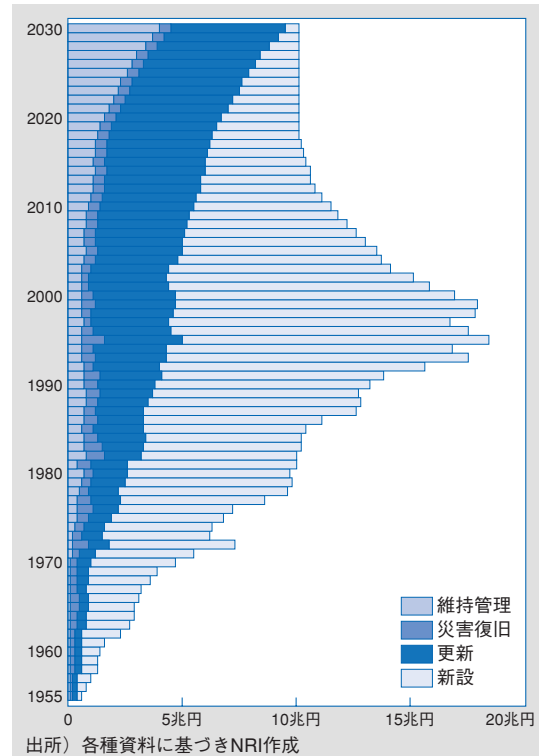


図 社会インフラ建設投資額の推移および将来予測

果、インフラを効率的に運用することが難しくなってしまう。そこでインフラの集中が必要と考えられるようになったのである。

できるだけ都市部に人口が集中するような政策をとっている自治体の例として、富山市の場合があげられる。同市では、路面電車を導入して都市部での移動を便利にするとともに、官庁街を中心部に集約したり、郊外の住宅を都市部のマンションに集約したりしている。このような政策は、郊外の除雪費用を削減するだけでなく、高齢社会に対応した政策としても有効なものと考えられている。また、都市部への住宅などの集約は、鉄道などの公



公共交通機関の利用を促進したり、都市の排熱を冷暖房に活用したりすることにも効果が期待できる。

また、欧米では、住民の減少によって使われなくなった大きな建物の一部を取り壊して、より小さな、あるいは分割された建物として再生させるプロジェクトが行われている。これを「減築」と呼び、フランスやドイツなどで事例が増えているという。日本も1960年代に造成された「ニュータウン」で空室率が増加している。「減築」の考えは参考になるだろう。

さて、都市のコンパクト化が進むと、生活者の行動パターンにどのような変化が現れるか、またそこにどのような事業機会が生まれるかについて検討してみたい。

まず、東京都内を中心に酒類の宅配で業績を伸ばしている企業の例がある。酒類量販店としてスタートした同社は、「ビール1本から2時間以内に無料宅配」というサービスを始めた10年ほど前から急成長し、いまでは年商700億円に達するという。東京は人口が多く密度も高いことがこのような宅配サービスを成り立たせている。地方でも都市のコンパクト化が進んで人口密度が高まれば、このようなサービスが広がる可能性はあるだろう。

また、クリーニング、ケータリング、レンタルDVDなどの受け取り・返却を、ユーザーの代わりに行うユニークなサービスを提供

する企業も出現している。都会の共働きの家庭を中心に利用され、業容も拡大しているそうである。

レンタカーに似たサービスとして「カーシェアリング」も普及しはじめている。カーシェアリングは会員制に基づいた短時間・低料金のサービスである。利用する人はレンタカーのように営業所で車を借りるのではなく、契約駐車場に置いてある空いた車を探して利用を申し込む。携帯電話で車を検索できるサービスを提供するところもある。このサービスも、短時間の運転が多く車の個人所有は非効率だという、都市の環境に合ったサービスと言えるだろう。

上にあげた事例のように、これからは「かゆい所に手が届く」以上に「かゆい時に手が届く」サービスが重視されるようになっていきそうである。このようなサービスの実現にはITの活用が重要な鍵を握る。

これまで、社会インフラというと、生活を支える基盤をあまねく全土に張り巡らせるものだと考えられてきた。これが将来も成り立つかどうか問われる現在、インフラとしてのITの重要性がますます高まることは間違いない。インフラクライシスを、新しい社会インフラの構築によって脱することができれば、ITを活用した日本発の新しいサービスが出現することも期待できるのではないだろうか。 ■