

〈講演〉

国土強靱化における道路の役割

内閣官房参与
京都大学大学院 教授 藤井 聡 氏

REPORT

1 はじめに

皆さん、こんにちは。藤井でございます。今日は「国土強靱化における道路の役割」ということでお話させていただこうと思参りました。今日はお声をかけていただきまして、本当にありがとうございます。

今日は建設関係のゼネコン、コンサルタント等の関係の皆様や、民間の方が多かろうと思います。今、政府が進めています国土強靱化の取り組みがどういうものか、これがどんな展望になっているのかということ、恐らく建設関係の民間の方をはじめ、ご関心のあるところじゃないかなと思いますので、今日はそのあたりの情報提供を申し上げたいと思います。

今もご紹介いただきましたが、『巨大地震〈メガクエイク〉Xデー』という本を、昨年12月に出版いたしま



した。昨年12月は丁度国土強靱化基本法が出来上がって、それに基づいた今の基本計画のベースになります政策大綱というものをまとめた時期であり、今の国土強靱化の行政の基本的な考え方をまとめさせていただいている内容であります。今日はこちらの本の内容も少々踏まえながら、本日のタイトルにもございますが、道路の役割というのをお話できればと考えております。

2 国土強靱化の取り組み

まず、国土強靱化の取り組みであります。これも言わずもがなであります。南海トラフ、首都直下地震等々、国難級の危機に対してきちんとした対応を国家としてやっていきたいと思います。総選挙で自民党、公明党が勝たれたときから、安倍内閣の政策の大きな柱として政権の中心的施策の1つになったということは、皆さんご存知のとおりかと思います。その後内閣がで上がり、大臣が設置されて、国土強靱化推進室が内閣官房の中につくられ、僭越ながらそのアドバイスをするという立場で、私も参与として任をいただき、その体制で今1年半、国土強靱化行政を政府の中でやってきているということでございますが、この1年半の取り組みがどんなものだった

のかということをごっそ御紹介しますと、やはり最初につくったのが、レジリエンス懇談会という有識者会議です。インフラストラクチャー関係の有識者としては、皆さんご存知かと思参りませんが、国土強靱化の有識者会議であります。

この会議の中には、インフラの担当として、あるいは、国土計画、国土政策のご担当として、森地先生に入っていたわけですが、実は、土木系の先生というのは、森地先生以外おられないのです。あとは、エネルギーの柏木先生、それから、農林水産ですと諮問委員会や審議会などに入っておられる浅野先生、あるいは、やはり産業界、財界と一緒に議論をしていかないと国土強靱化はできないので、産業界の代表として、トヨタのレジリエンス担当をずっとまとめておられた副社長の佐々木さん、さらに、情報通信の強靱化としては絶対に必要になります。情報通信というのは総務省が担当しておりますけれども、結局、日本の情報通信の強靱化を主体的に事業者として取り組んでいるのはNTTになりますので、NTTの相談役の山下さんにも入っていただきました。地震が起こったとき、金融システムや日本経済のマクロ経済は何もしなければめっちゃくちゃんになるので、何とか強靱化しなければいけないということで、経済学

の御専門の東京大学経済学部の松原先生にも入っていただきました。それから国土強靱化をやるときには、地方の強靱化というのが絶対に必要になってまいりますから、地方の担当の一番トップの方、やはり一番高い津波がやってくると言われている高知県知事に委員会のメンバーになってもらおうということで、尾崎知事にも入っていただきました。また、やはり防災という分野がありますから、国土強靱化の中に防災があるという考え方でですけど、防災分野の一人者として中林先生に入っていたり、リスクマネジメントをずっとやられている、危機管理の一人者として、立命館大学の小林先生にも入っていただきました。あとは、やはり国土強靱化をやるときに、自然を保護するという視点も大事ですし、自然のレジリエンスというか、自然が持っている地震だけが国土強靱化の対象リスクじゃないので、洪水のことを考えるときには、やはり生態系の専門家が重要だということで、環境学会や、生態系学会の会長もやっておられた中静先生にも入っていただいたりしました。あとはやはり、これから地方が脆弱化していくのは高齢化社会の問題がありますから、厚生省とかでいろいろと御活躍されている秋山先生に入っていただきまして、このようなメンバーで運営しております。

今なぜ一人一人のメンバーを細かく説明したかということ、国土強靱化という取り組みの広がり、一体どういうものなのかということをお理解いただきたいと思ひ、申し上げた次第でございます。いわゆる新聞などでときどき批判をする人たちがイメージしている、要するに、堤防を高くすればそれでいいというようにレッテル張りをする方が、この国には多数おられるのですけれども、彼らのイメージとはもう全く違うということを、まず御理解いた

きたいという意味で御紹介いたしました。

そういう皆さんと、いろいろとディスカッションを重ねながら、国土強靱化の基本的な方針をずっと議論してきました。その基本的な方針は何かというと、要するに、何もかも民間に任せていたら駄目だという当たり前の話です。要するに、何でも官から民へやたらいいみたいな話が、ずっとありましたけど、そんなことをやっている、地震が来たときにみんな死んでしまう。これはもう誰が考えても、わかる話なんですけど、やはり皆さん、今申し上げたあらゆる分野の方が、同じことをおっしゃいました。かといって、何もかも国でやればいいのか、誰も思っていないのです。官と民のそれぞれの役割分担をちゃんと考えなければいけない。何もかも民間にやらせればそれでいいというのは、これだけは絶対やめなければいけないという意見が出てきました。

また、自由なディスカッションの中で出てきたのは、どう考えても一極集中していたら、非常に危ないということです。東京一極集中にさせていたら、これは危ないから、やはりいろいろ分散化させていかなければいけない。あの太平洋ベルトに、油とか、ガスとかのいろいろエネルギー基地なんていうものの、7割から8割が集中していますから、こんなものを放っておいたら大変なことになるわけです。まともな国土計画を立てていた国であるならば、絶対こんなことはないのです。それだけ日本の国土計画はまともでなかったということなのです。あるいは、まともなことだったのかもしれないけれども、計画が実行性を全く持ってなかったということですよ。これはもう誰が考えても、わかる話であります。別にこれは、僕の意見ではなくて、皆さんで議論していると、一極集中して

いたらいけませんねという意見です。常識で考えて、何もかも民間に任せていたら駄目だとか、東京、大阪、名古屋等に一局集中させていたら駄目だという当たり前の話が、この国の中では重要性を著しく喪失していたのです。それがやはり、この脆弱性を高めているのだなということが、我々委員会の議論としてあるということになります。

したがって、国土強靱化というのは、そういう問題を緩和するような方向で議論していかなければいけないということを、土木系の人や、インフラをつくりたい人がばらまきたいから言っているのではなくて、今申し上げたあらゆる分野の人が、インフラと全然関係ない人も、普通に理性的に考えたら、それはそうだなということになったということでもあります。

どういふうにこの国土強靱化をしていったらいいのだろうと、議論しながら、議員内閣制で与党と政府の間でいろいろと議論をしながらでき上がっていったのが、国土強靱化基本法であります。これは昨年の12月に成立をしました。この基本法の中に、推進本部と基本計画が書かれています。ですから、まず推進本部がつくられました。これは総理大臣を中心とした国土強靱化推進本部というのが、翌週ぐらいにはでき上がって、それから半年間ずっと議論をしまして、今年の6月3日に本部で確定されたのが、国土強靱化基本計画であります。この国土強靱化基本計画が、その直後に開催された閣議で決定されましたので、これでもうオーソライズされ、総理大臣から全庁が、今でき上がった国土強靱化基本計画をやりなさいという命令を下されたという状況に今あるということでもあります。

今申し上げた国土強靱化をやる上での基本理念として、もう何でもかんでも民間に任せたらいいというような話

や、とにかく一極集中を放置するという事は絶対駄目だというような話は、当然ながら基本計画の中に文言として残っています。文言としては残っているけれども、それを中心にこの基本計画ができ上がっているかどうかは、読者の皆さんに御判断をお任せしたいと思います。

いずれにしても、例えば東京一極集中の緩和ということが書かれていたり、あるいは、「自律・分散・協調」型国土の形成という言葉が書かれています。

これが、6月にでき上がりましたので、これからどうなるかという、実は、国土強靱化基本計画とともに、国土強靱化アクションプランというのを作りました。アクションプランのほうには、細かい施策がありまして、この分野ではこれをやります、あれをやります、2014年はこんなふうにしてやります、というように結構分厚い施策集に書いてあります。そこもそれなりに抽象度の高い書き方で、どこにどのような道路をつくとか、どこの整備新幹線に何億円の予算をつけるとか、そういうことは当然ながら書かれていません。今、耐震補強をやっているのが70%だけど、85%まで上げるとか、そういうことがずっと書かれています。項目があり、その現状の数字があり、

それを何%まで上げるっていうことが書かれています。

でも、この数字にしても、別に国土強靱化計画がなくても、各省庁がやろうと思っていた数字も入っているかもしれない。だから、もし全部が、もともと各省庁がやろうと思っていた数字だけが入ってるのだとしたら、国土強靱化基本計画をつくっても、何も意味がないということになるのですけれども、そうではないです。今回の1年半の議論を通して、国土強靱化基本計画をつくったからこそ、でき上がった数字というのがかなりあるということが、私の偽らざる感想であります。

なぜかという、行政というのは、僕が申し上げるまでもなく、仕事でも何でもそうですけども、やらないといけないことは山のようにあります。その中で、やられているものと、やられていないものがあります。やったほうがいいことの中で、やっているものとやってないものがあります。この区別は何かというと、合理性という基準がないわけではない。こうやったほうがいいからやるということも、あることはあります。だけど、やっていないが、やったほうがいいことも山ほどあるのです。しかも、やっていることよりも、

やってないことのほうが、どう考えても優先順位が高いとわかるようなことがあるのですけれども、それでもやられてないことがあります。何でこんなことが起こるのかというと、みんな忙しいのです。忙しいので忘れるのです。ああ、言われてみればこれやったほうがよかったなあとか、でも今忙しいし、面倒くさいし、まあいいかみたいな、行政というのはその固まりです。それは民間のビジネスもそうだと思うのです。とにかく、やったほうがいいことと、やらなかったほうがいいこととの優先順位がきちりついているのかというところではなくて、単に忘れていることでやられていないことが山のようにあります。これが、国土強靱化基本計画をつくったことの重要な意味の一つです。内閣官房で、色々な省庁の方々と調整を行い国土強靱化の点から重要な施策の一つひとつを、各省庁の事業としてやってもらうように調整を図っていくわけです。その結果、国土強靱化についての事業量も予算量も、強靱化の取り組みをやる前と後では、全然変わってるのは間違いありません。

ということで、単なる行政計画というのは、ホッチキス計画という言い方があるのです。単に各省庁が上げてきた計画を、内閣官房でパチンとホッチキスでとめただけの、それで、計画つくりましたという言われ方もすることもあるのですけれども、それ以上の計画であるということは、申し添えておきたいと思います。これを、もっと実効性を高める。もともと僕個人が『列島強靱化論』で書いていたような内容というのは、全国に整備新幹線をつくって、ミッシングリンクなんか全部なくして、それで北海道もトンネルをもう1本ぐらい掘って第二国土軸を通して、日本海側に大深度の港湾をつくって、メタンハイドレートにも何兆円も突っ込んで、それでも国土強靱



化というのは、もともと基本的に地方分散化ですから、地方にいろんなエネルギー基地もつくって、さあ、いつでも地震来いくらいの体制を10年以内で2百兆円金つぎ込んでやろうじゃないかというのが、内閣官房になる前、当方が書籍の中で展開した、当方の列島強靱化論です。僕は今、内閣官房がこういうことをやろうとしていると言っていたのではなくて、僕が、かつて本に書いていたことを今説明しただけです。そうなったらいいなあ、少なくとも当時は思っていたわけです。

国土強靱化基本計画ができました。これはもうほんと1年半いろいろと、何だかんだと調整をしながら、ほんとにこの1年半、これをやってなかったら、もっと脆弱だったと思います。ですからこれはもう徹底的にやらないといけないし、それで今ようやく入口ができ上がって、国土強靱化が動き出すと、やはり初動というのが一番、静摩擦係数が高いですから、動き出したときの動摩擦係数っていうのは、一般的には静摩擦係数よりも低いですから。ようやく動き出したので、これからもっと力を加えれば、もっと加速していくはず。ここで諦めたらもう負けてしまいますから、この力をずっと入れ続けないと、そのうち止まってしまふということです。そのうち選挙などで、まためっちゃくちゃになる可能性もなくはないのですが、少なくとも今はそういう状況になっているということです。

3 国土強靱化と道路

それでは国土強靱化の中身で、道路に関してどんなものがあり得るのか、この国土強靱化基本計画の中に書かれているものを想起しながら、幾つか申し上げておきたいと思えます。

残念ながら、道路の整備率について、

何々を何々するというようなことは、明記はされていませんが、国土強靱化の議論をしているというこの時期と、いろんな地域での道路整備の速度が上がってきているということは、同じ時期に起こっています。原因と結果は証明しようがないですけども、例えば、和歌山の紀勢道路って御存じですか。紀伊半島一周の道路がありますけども、この整備は肅々と、この40年間ずっと二階先生などが政治的な活動をされてこられたわけですけども、ずっとできなかつたものが、ようやくできそうな雰囲気になってきています。これは、あるシンポジウムのパネルディスカッションで徳山局長とご一緒のときに言っておられましたけど、もう今や、必要であるというコンセンサスは、おおよそできたのではないかなというように言い方をしておられました。そういう雰囲気が昔は全然なかったのに比べると、随分できましたねというようなことをおっしゃっていました。これは、国土強靱化という議論が関係しているという可能性が非常に高いなと思います。

これは、なぜそれができるかということ、徳山局長も紹介していたポスターの言い方でですけど、「和歌山にはくしの歯の根元もない」と、そんな言い方をしていましたが、おわかりになりますか。くしの歯作戦は御存じのように背骨が一本通っていて、それで道路をつくる。津波が来たとき、これがぐちゃぐちゃになるので、助けに行くときに背骨から道路を啓開して避難路をつくっていくというのが、この3.11の当時、徳山整備局長が采配をとり、かつ、地元の建設業者の方がチームを40何チーム組んで、ずっと道路を啓開していったという取り組みをやられたわけであり。これが、くしの歯作戦と言われているんですが、これは、背骨が一本、高速道路が東北に通って

いたからなんですけれど、和歌山、三重の場合は、もう背骨がないので助けに行きようもないわけです。ですから、まずは背骨として、紀伊半島一周の高速道路をつくってもらいたいというポスターができています。そのポスターを見たのは僕は最近でしたけれども、非常にインパクトのあるわかりやすいポスターで、そういうポスターがあることなども含めて、和歌山に道路ぐらい通さなかったら駄目だろうという議論が起きています。

さらに言うと、高知県も非常にスローにしか道路はつくられていないですけども、高知県には、日本で一番高い津波が来ると今想定されているところですけども、そこにも高速道路をつくるという気持ちがそれなりに存在しています。これはもう救援しに行くということもありますし、助けに行くことができると同時に、食料とか、医療とか、全部運ぶということもできますし、人々を都市部のほうに逃がして、避難させるという意味もありますから、そういう道路がいろいろとでき上がっているということです。

強靱性を高めるということにおいて、バイパスがないとこれはどうしようもない。避難路や、救援路という意味も、当然道路において重要でありますけども、やはりバイパスが大事だろうと思います。そういうようなロジックのもと東名の議論も、第二東名の議論のほうも、少しずつ進みつつあるという話であります。

ネットワークの強靱性というような方向は、国土強靱化の基本計画の考え方に非常に合致するものでありますから、例えば、国土強靱化の中では、基幹の幹線の交通網が分断したときに、大きな二次被害が起こるのを避けねばならないようなことが書かれています。その目玉プロジェクトは当然、東海

道新幹線の分断を避けるために、リニアをつくらなければいけないという言葉が明確に国土強靱化基本計画の中には書かれています。その話の一環で、大動脈の道路の分断というものも含めて、バイパスがちゃんとあるかどうかを考えていかなければいけないということが書かれていて、この議論と今申し上げたような第二名神の話とも関係してくるということです。

さらに言うと、国土強靱化基本計画と、和歌山の一周高速道路との関係でいきますと、被災地に救援に行けないという事態を避けようという基本方針があるのです。被災地でたくさんの医療需要とか、自衛隊需要が出てきますけども、これで助けに行けなかったら、たくさんの方が亡くなられてしまいますから、こういう事態は避けなければいけないというロジックを我々はずっと議論をしています。そこから事後的に演繹されるのが、今申し上げた和歌山県や、三重県、高知県等の道路ですね。国土強靱化の政策の論理のストラクチャーは、全部こうなっています。地震が来たときにこんな最悪のことが起こる。これをまず想像すると何をつくるかとか、何をするかとか、国土分散化したらいいとか、一極集中とか、インフラがどうだとか、全部忘れて、まず、地震がそのまま来たら、どういうふうな地獄が起こるのかを考える。これが第一ステップです。これは国土強靱化基本法に書かれていて、この脆弱性がわかっています。起こるということを、みんなで認識を共有した上で、じゃあこれを起こさないようにするためにはどうしたらいいか、全省庁横断的に取り組もうということを考えました。たとえば、和歌山で津波が来て、人がたくさんけがをして、そこで食糧や、医療に需要があったとします。こんな事態が想像されますが、ここで助けに行くためにはどうしたらいいかと

考えたら、場合によってはヘリコプターを1万機買うとか、そんなことがあってもいいのかもしれませんが、ヘリコプター1万機買って、平常時は使えないでしょうから、それは、明らかに不条理です。では、どうするのが合理的かという、道路を通したら合理的なんていう意見もあるということです。その他いろいろと比較すると、やはり道路をつくったほうがいいということなのです。したがって、国土強靱化というのは、今は抽象的なことを言っていますが、それで政権を運営している人間が真面目であれば、おのずと必要性の高いものからやられて、かつ、必要な予算がついていくはずなのです。これが国土強靱化のロジックであります。これを批判できる理性的な人間は、この世に存在しないと思います。これを批判できる人間は、不条理な人間に限られます。だから今、国土強靱化を批判している人というのは、非常に不条理なロジックになっているのです。

例えば、A新聞さんも、最初はすごく批判しておられたのですけれど、こちらがまず、人が死んだらいけないという施策があったとして、それでこの事例だったら、道路がなかったら大変なことになりますねと言うと、確かにそうですね、となっていきます。一度、A新聞さんに、批判に対する反論として、国土強靱化をやるということが、いかに国民の経済成長も含めて日本国家にとって必要なかということ、結構大きい枠で載せてもらいました。その結果もあって、A新聞さんも今や国土強靱化についての理解は深まったのではないかと思います。T新聞さんなどは批判しているかもしれませんが、それでもまた来週、T新聞さんの取材を受けますので、是非、国土強靱化についても理解を深めて頂きたいと思います。N新聞さんは、もともとイ

ンフラ政策そのものを批判することはしばしばありますし、M新聞さんもそうです。反論文をA新聞さんに載せたときには、M新聞さんのことも含めてA新聞上に反論したのです。それを多分読んでいると思います。だから、国土強靱化についての理解も少しずつ広まってきているのではないかと思います。それでもちょっと、風が変わったら何が起るかかわからないので、ちゃんとそういうチェックはいつもしておかないといけないなということです。

今何を申し上げているかという、国土強靱化の論理は非常にロバストだということです。強靱な論理で国土強靱化基本計画を我々はそういうふうにしたつもりですけども、基本的に理性的に考えれば、レッテル張りをして否定することは難しくなります。

ただし、こう言うようなロバストさを手に入れるための対応を重ねてきたことによって、逆に、いろいろと失っているものもあるのかどうか、そういうことに配慮が必要でしょう。もともと均衡ある国土の発展と言っていたわけですから。国土強靱化基本法の第一バージョン、自民党の野党バージョンでは、国土を強靱化するというのは、均衡ある国土の発展を実現することだと書かれていたわけですね。しかも、脇先生などは、均衡ある国土の発展をやるために、国土強靱化があるぐらいの国会答弁を言っています。なかなか勇ましい発言です。僕自身の国土強靱化前の列島強靱化論も、どこにどんなインフラをつくるか等の「絵」を描いています。もともと強靱化というのはそういう考え方があった。これは別にインフラをつくりたいからとかではなくて、論理的に考えたら、いちいち長い時間の綿密な議論をしなくても、どう考えてもそうしないといけない、ということになるからです。そもそも東京や、大阪、名古屋ばかりに過剰投資し

たから、そこに過剰な民間投資が進んでしまっただけじゃないでしょうか。そこに地震が来るから大変だということですから、地方に分散しなかったら駄目だということになります。また地方に分散化しようとしても、政府が民間に命令しても動いてくれません。しっかり誘導していかないとイケません。では、そうやって民間の方を地方に誘導するためにはどうしたらいいのか。民間の方が地方で仕事をしてもそれなりにデメリットが少ない、あるいはそれなりのメリットがあるように、地方に最低限のインフラストラクチャーぐらいは整えてあげて、さらにその税制優遇策なんかを講じていけば、おのずと分散化もしていけるだろうということです。これは誰が考えてもわかりますね。こういうのを何と言うかという、国土計画と言います。だから、必然的に国土を強硬化しようということは、この国土という言葉がついている以上は、国土計画が必要になるというのは、論理的に必然だったわけでありまして。これが、列島強硬化論の基本的な考え方であって、それを踏襲してできたのが、自民党時代の国土強硬化基本法だったのです。

基本的に、野党がつくる法律と与党がつくる法律では、大きな違いがあります。当然ながら、与党がつくるということは、政府との連携でつくるわけですから、省庁との調整が野党時代よりもより綿密に必要な。そんなことがあるのかないのか、僕はちょっとわからないですけど、非常に批判をされないロジックになっているのですが、今明確に国土強硬化基本法の中で、第一バージョンから第二バージョンに向けて、抜け落ちた部分が非常に多くあるということを事実として御理解いただきたい。ただ、我々が、あるいは政権が真面目であれば、必ずそういう方向に動くはずで。しかしながら、国土

強硬化の担当官だけが真面目でも全員が真面目でないと、仕方がないですからね。財務省も真面目であり、それから経産省も真面目でなければだめです。さらに国土政策局が真面目でなければだめです。あるいは、鉄道局だって真面目でなければだめです。不真面目な役人ばかりだったら、国土は強硬化できませんというのは明白です。少なくとも今決まっているのは、国土強硬化基本計画ができ上がっていて、これが閣議決定されたころには、「自律・分散・協調」型の国土の形成とか、リニア新幹線をつくるとか、オリンピックまでにちゃんとオリンピックを踏まえた強硬化をすとか、一極集中を緩和すとか、エネルギーの発電所を分散化すとか、エネルギー拠点というのを、分散型にしていくとか、そういう理念がいっぱい書かれています。これはもう当然ながら、いつも我々がレジリエンス懇談会で議論した内容を踏まえて、でき上がっているわけなのです。しかしながら、書かれていたらそれが「いつ」できるのかというのは、また少し違います。それは、これからさらに各省庁の方と理性的な議論を重ねていくということです。ちゃんと議論をしながらやっていきますよということですね。

さらに道路の役割という意味で、バイパスの役割、それから避難路とか、救援路っていうのもありますし、道路が堤防の役割にもなります。これは、3.11のときにそういうのがありました。国土強硬化の中でも、上手に既存インフラを活用していきましょうという言い方がありますから、ちょっとした工夫で道路が堤防になるというようなところでは、それを意図的にちょっとした追加投資をやることで、強靱性を抜本的に高めていくことを推奨しています。

さらに大きな話は、今から言うこと

は直接書かれてはいないのですが、国土強硬化基本計画に書かれていることを真面目に解釈すれば、こう理解できるだろうということを一例として申し上げます。先ほど申し上げましたように、分散型国土をつくるのが大事だということを、国土強硬化基本計画では明確に書いています。そのときに、分散型国土をつくるためにどうしたらいいかということまでは残念ながら書かれていませんが、次のようなデータがあります。

まず、高速道路ができたところと、できてないところを2つに分類します。日本の国土上、非常に高速道路に近いところと、かなり遠いところの2つに分けています。中間のところはちょっと置いて、高速道路のあるところとないところに分けた時、商業売上額の伸び率というのをそれぞれの地域ごとに平均をとります。商業売上だから要するに商業成長率です。商業成長率をとってみると、どれぐらいの差があるかという、1対10の差があります。これは、科学者としては、この1対10の差が、全て高速道路をつくったことによることを原因とした結果として、この1対10になったとは断定できません。商業がたくさん発展しているところほど、高速道路をつくるという計画決定がやりやすいという効果がありますから、10倍にすぐなるという話ではないですが、少なくともそういう差があるということは事実であります。恐らくは、この1対10の格差において高速道路をつくったということが原因で、その格差が広がったという側面があることは、これは理性的に考えて間違いないでしょう。これは商業に関してですが、工業はどうかといいますと、これは1対2です。これはどういうふうに解釈できるのかというと、次のように解釈すればいいと思います。高速道路をつくると言って



いて、つくってないところがあったとしたら、つくってないところは経済成長率を、工業の成長率でいうと、大体半減ぐらいになっているということですね。原因結果の方向が、一番極端な例で言うんですけどね。高速道路をつくらないことで、工業の成長率が半分になるということですね。商業の成長率なら10分の1になるということですね。これが最大値であって、これの半分ぐらいで5分の1なのか、あるいは1.5分の1なのか、いずれにしても高速道路をつくらないということで、地域の過疎化を促進しているのですね。当然ながらこんなことを議論すると、高速道路ができたなら、ランプとランプの間のところがより加速が進んだとか、まあそれはあるでしょう。だけど、その地域全体の平均でいうとそうなるということです。当然ながら高速道路さえつくればいいのではなくて、ちゃんと毛細血管のような道路の整備等も必要になるということもあるのですけれど、大ざっぱに言うと、データとしてはそうだということです。高速道路をつくると、成長率は極端に鈍化するわけでありませぬ。

逆に言うと、高速道路をつくると言ってから30年間放置されていたら、それらのところは2倍や、3倍等になっている間はずっとだめになっていきますから、もう格差たるやすまじいものになるのですね。成長率の差が

あるということは、時間が長くなればなるほど、その絶対値としての差が極端にでかくなっていくということですから、指数関数的にでかくなっていくということです。

だから、道路をつくらないということで、地方に巨大な経済被害、過疎化というものをもたらしていることは明白です。それがあから分散化したのです。だから一極集中しちゃうわけです。だから今日本の国土が脆弱化しているのは、国土が均衡ある格好で高速道路がつくられていないというのが重要な一つの原因だというのは、科学的にはほぼ100%と言うと言い過ぎかもしれませんが、ほぼ100%と言ってもいいでしょう。

さらに言うと、こんな研究うちの研究室でやっているのです。山陽高速道路ができたことによって、山陰地域がどれだけ経済被害を受けたのかというのを分析したのです。これ、費用便益分析だとこんな簡単にできるのですね。高速道路をこっちにつくったら、トータルすれば経済効果はあります。中国地方全体にトータルとしてはあるし、西日本としても当然効果はあります。けれども、こっちだけつくって、こっちはつくらなかつたら、得している人と損している人っていうのがばらばらになって、つくられたところは得しているかもしれないけど、つくられていないところは損しているわけです。当たり前ですよ。だって、こっちに高速道路ができて、こっちに高速道路がなかったら、高速道路のできた方にだんだん移ってきます。工場もだんだん移ってきます。一方はだんだん過疎化になって、一方は全部集まってくるわけです。これは蟻がたくさんいるところで一方に砂糖置いたら、置いた方に蟻が集まるのと一緒です。高速道路をつくった方に寄ってくるわけです。こっちがどれだけ損したのかというの

を計算すると、年間当たり約5百億円弱です。これは純現在価値にしたら割引率がありますけど、大ざっぱに言って40年で掛け算したら、2兆円です。山陽道路をつくって40年間放置していると、山陰地域は2兆円大損していますということですね。こんな計算を、こういう言い方でほとんどしたことがありません。でもこれは、明確にそういうことなのです。だから、この2兆円を返してくれという権利は山陰地方にあるのではないかと、道徳哲学者がいても、不思議じゃないですよ。僕が言ったかどうかは別として。返してくれと言っても不思議じゃないという説は当然あり得ますよね。という話なのです。

だから、道路をつくらなかつたら、それによって成長率が鈍化するということでも損をしているし、さらに費用便益分析などをやると、つくらないということで人がどんどん抜けていくことで、ダメージを受けているということです。だから、昭和時代の人間は全国高速道路の整備計画1万4千キロをつくったわけですね。ただ、限りある資源を投入しているので、都会からつくっていったほうが、全体的に効率性が高いだろうからといって、都会を重点的につくっていたのは間違いなけれども、一応全国につくりますという約束のもとで、都会からつくっているだけの話なのです。これを早く完了しなければ、どんどん田舎には経済被害が、エコノミックダメージが蓄積されていくのです。そして、エコノミックダメージが蓄積されるということは、東京一極集中をさらに加速させ地方の疲弊をさらに加速するということですから、国土強靱化の点からいうと、国土脆弱化していることはほぼ100%間違いありません。

道路をつくるのは、これは民間企業の仕事ではないですが、ここでB/C

という仕組みでもって、道路をつくる優先順位を決めているというのは、これは民間の論理です。要するに、マーケットそのものがだめなのではなくて、市場の論理を重視し過ぎるから、この国は脆弱化したのだというのが、国土強靱化の基本的な考え方で、国土強靱化有識者会議の十数名の方が集まって、誰が考えてもわかるような当たり前の結論が出てきました。今申し上げたのは一極集中だったら駄目だという結論に達する、ある種1つの答えです。インフラの偏在的投資が、この国を脆弱化したのです。それは学術的に考えて100%間違いありません。その国で強靱化と言うのであれば、この論理を無視するという事は、学者としては考えにくいと思います。

国土強靱化と道路の関係はこれで大体わかりましたでしょうか。大体これで国土強靱化の基本計画に書かれている要素から、道路とつながるようなこととお話いたしました。当然ながら国土強靱化は道路のことだけを書いてあるのではなくて、いろんなことが山ほど書かれていますから、道路だけを重視するというのは不条理でありますけど、今日は、国土強靱化と道路の役割というプレゼンテーションですから、それをお話したということです。

ほかにも、いろんな分野があると言いました。エネルギー分野もあるし、医療分野もあるし、自衛隊などの防衛の問題もあるんですけど、この他の分野の人で、道路に関係ない人ははっきり言って1人もいないです。総務省がやっておられる NTT 運営の通信網は通信インフラストラクチャーがありますが、結局最後は油（燃料）が来ないようになるわけです。ちなみに、エネルギーというのも僕は相当重要だと思っています。電力とか、それからガスとか、石油の安定供給というのは、これはもう日本の強靱性を考えたとき

に極めて重要だと思います。それと匹敵するぐらいのものを道路というものは担っています。この両者どちらも、ものすごく大事です。なぜかという、例えば通信を考える上でも、電気が来なくなり、通信ができなくなります。それではどうなるかという、これはどこの通信会社さんもやっていますけれど、自家発電機を置いているわけですが、自家発電機を動かすために油が要りますが、油をどれだけ置いているかという、多くて3日です。1週間も置いている事業者なんてほとんどいません。国土強靱化から言うと、本当は1週間ぐらいは置いておいてもらいたいのですけど、普通は置いていても3日くらいとか大体10時間とかそのくらいのもです。そうすると、彼らは何を想定しているかという、10時間以内ぐらいに電気が復旧する程度のものだと思っているかもしれませんし、巨大地震の場合は、10時間ぐらいたら、一応油を運んできてくれるだろうと思っているわけです。それは、「道路があることを前提にしている」ということです。道路がなかったら油は運べません。だから、通信の強靱性を考えるときでも、道路というのは絶対に必要なのです。

さらに言うと、自動車産業のトヨタさんなんかで議論したサプライチェーンです。サプライチェーンというのは、要するに道路網のことです。ヘリやJR貨物で運んでいるものもあるでしょうけども、普通は道路です。サプライチェーンが分断するというのは、工場が潰れるということはありませんけど、工場が潰れてなかったとしても、道路が分断していたらどうしようもありません。今年の2月に大雪が降ったとき、山梨で道路が分断されましたが、あの時、中部地方のトヨタの工場や、スズキの工場などは、雪が降っていないのに稼働が止まってしまいました。それ

はなぜかという、彼らが道路を使っていたからです。エネルギーも、通信も、産業もそうなのです。だから、今言っている国土強靱化というこの取り組みを真面目に運用すれば、必ずや道路の重要性というものが浮かび上がる仕組みになっているのです。

さて、国土強靱化基本計画ができましたが、仮に国土強靱化基本計画が素晴らしいものであったとしても、この国土強靱化基本計画を推進するのに、1億円しかつかせませんと言われた場合と、もうここで何十兆円つかせると言われた場合とでは、全く同じ計画でも、でき上がる国土強靱化のレベルは全然違います。これは当たり前です。

ここで、1つだけ注意深く言っておくと、国土強靱化基本計画の中での政策の中には、予算がほとんど要らないものも山のようにあります。だから別に予算がなくても、内閣官房ではもう必死になって国土強靱化をやります。BCP、いろんなミーティング、事前の協定、法律を変える、民間投資のどこだけ何とか一生懸命やる等、いろいろあります。だけど、お金がなければできないものもあるのです。それは、どんなに頑張ってもできません。例えば何かという、それが道路です。道路は、「道路があるって想像をしましょう」という協定をつくっても走れなかったら仕方がありません。道路には論理的には、今言ったように絶対起こってはいけないことがあって、それを絶対起こさないようにするためにいろいろ考えて、そうすると、おのずとこういう道路は、いついつまでにつくらなければいけないということもわかってくるはずですが、本当の予算というのはその後決められるべきなのです。この計画に対してどれだけお金をつけるかは、後で決まるといいます。

では、どういうふうに変定されてい

るかということが、僕にはわからないかということ、わからないわけではありません。ホームページに骨太2014が公表されているからです。あの経済財政の基本方針2014というのが、もう公表されています。それには、ありがたいことに国土強靱化しないといけないと当然書いてあります。リニアもつくらなければいけない、高速道路もつくらなければいけないなどと書かれています。整備新幹線も当然書かれています。

問題は、次のような記述があることです。一番最後に、「2015年度にはプライマリーバランスを半減します」と書いてあるのです。意味わかりますでしょうか。プライマリーバランスというのは、要するに、政府の支出と収入の差です。今はデフレですから収入が少なくなっています。その一方で、高齢化も進んでいるから社会保障が増えています。しかもデフレなので、社会保障の失業手当等も増えています。プライマリーバランスが非常に悪い状況で、これを来年度半減するのです。半減というのは、赤字幅を半分にするということです。赤字幅を半減するためにどうしたらいいか。1つは、アベノミクスが大成功して、GDPが570兆円ぐらいになれば、プライマリーバランスは半減どころかゼロです。だけどやはりそれはきついでしょう。増税しているから、4月は家計支出が13%減っています。そのプライマリーバランスが半減できるほどに、アベノミクスが成功するというのは、どの経済学者に聞いても、無理だろうと言う人が多いと思います。

それではどうするかというと、支出をカットする。増税を増やすというのがあります。増税というのは現状ではすごく大変なことです。では、どうするかというと、支出を削るだけです。どこを削るかというのは、例えば社会

保障を削ったらいいいのではないかという議論があります。でも社会保障はスグには削れません。義務的歳出というものがあり、法律でいくら払うか決まっています。病院へ行ったら何割負担するか決まっていますから、病院行く人が増えたら、政府の支出が増えるのです。これは、2015年までに削れば調整がつくかということ、まず無理でしょう。長期的にはそれもあるかもしれませんが、2015年プライマリーバランス半減というと、これは難しいですね。それでは義務的歳出でないものを削るしかありません。それは何かといたら、文教と、防衛と、公共事業のこの3つです。この3つの中で何が一番削られるか競争が始まるわけです。このようなことが、成長戦略の中にも明記されています。今朝の新聞に、これからこの成長戦略をやるために3兆円必要と書かれていました。その3兆円をどこから捻出するかということ、いろんな分野から事業仕分け的に削って3兆円を持ってきます。削るものの代表として書かれていたのが、公共事業と教育関係です。僕が今言ったストーリーどおりです。いずれにしても、予算は僕の所管ではないので、国益を考える総理大臣をはじめとした内閣が、国益を最大化するということを目的関数として御判断されるのでしょう。

ということで、私の話は大体これで終わります。とりあえず私が今日申し上げられるところの範囲は申し上げたいと思います。こういう状況を踏まえ、何かにつなげていくとすれば、やはりサッカーでも応援してくれる人がいたから頑張れる、ホームが強いのはそういうところがあるじゃないでしょうか。ですから、今言ったことの中に、これが駄目じゃないかというようなことや、もし僕の話した、たくさんいろんな言葉を吐いた中で、あっ、これはちょっ

とまずいなと思うところが一部でもあったとしたら、ぜひ御支援いただくとありがたいと思います。ぜひ御支援いただくためにも、この本もぜひ御購入いただくとありがたい。ちなみにこの印税は全て復興財源に寄付してございますので、ぜひ復興のためにも、国土強靱化のためにも、また読んでしっかりと勉強していただき、次どういうふうなパスを出したり、シュートしたりとか、いろいろとまた作戦を皆さんと考えられたらありがたいな思っております。以上でございます。ありがとうございました。