

この時代を見つめ、北海道がなすべき役割を知る―

d e c セミナー「列島強靱化論と、北海道の役割」

＜主催／（社）北海道開発技術センター＞

いま歴史的危機に直面している日本。打開への明確な道筋が見えず、議論が錯綜しています。そうした中 d e c では 9 月 16 日、「列島強靱化論」を打ち出す京都大学の藤井教授を招き標記セミナーを開催。約 50 人が参加し「強靱化論」の考え方と、その視点に立つ北海道の役割について学びました。要旨をまとめましたので、ご紹介します。

（写真）

・（本）『列島強靱化論 日本復活 5 ヶ年計画』（藤井聡 文藝新書）

本書に係る印税はすべて文藝春秋社をとおり震災復興に寄付されます。

・藤井氏

（プロフィール）1968 年奈良県生まれ。京都大学土木工学科卒、同大学院土木工学専攻修了後、同大学助手、助教授、東京工業大学助教授、教授を経て、09 年より京都大学教授。専門は土木計画学、交通工学、公共政策のための心理学、表現者塾（発言者塾）塾生。03 年土木学会論文賞、05 年日本行動計量学会林知己夫賞、06 年「表現者」奨励賞、07 年文部科学大臣表彰・若手科学者賞、09 年日本学術振興会賞等を受賞。著書に『公共事業が日本を救う』『なぜ正直者は得をするのか』『社会的ジレンマの処方箋―都市・交通・環境問題のための心理学』『モビリティ・マネジメント入門（共著）』等。

・主催者挨拶 原 d e c 理事「著書の内容をもとに、北海道をどう強靱化するかを示唆いただきます」

・会場風景 等

講演

列島強靱化論と、北海道の役割

～北海道新幹線による北方大交流圏の形成を～

藤井 聡 氏（京都大学 都市社会工学専攻 教授）

＜要旨＞

いま日本がおかれている状況に対していろいろな意見が飛び交い、どれも胡散臭いと感じている方も多いでしょう。そんな中で敢えて申し上げるものです。このひどい状況から日本を救えるかも知れないという、つよい思いがあるからです。結論から言うと、今後 10 年間程度、200 兆円程度を見込み、防災対策、あるいは新幹線建設等を全国的に実施すること。それだけで経済不況は好転し、地方の過疎化や都市の過密化といった問題も解消、さらには災害が起こっても凌げる国土づくりが可能となります。北海道はとくに新幹線を札幌まではもちろん、ぜひ旭川まで延ばし北方交流圏を形成すべきです。財源をどうするかが議論の中心ですが、実状では、いま民間銀行に 170 兆円だぶついている。ほかにも考えられる財源がいくらでもある。ただし増税はまちがいです。デフレをさらに悪化させることとなります。また、北海道は TPP 参加を反対しなければいけない。一次産業を守るために絶対阻止しなければなりません。公共事業を、バラまきでなく的確に実施することで日本を救うことができます。

デフレを放置し、震災被害も大きくした施策の誤り

一方、政治は全く逆の動きをしているということを申し上げたい。まるで危機の中に自ら飛び込み、自滅しようとしているように見えます。そこで私の考えを多くの方に聞いていただき、日本が救われる道と一緒にすすみたいと心から思うのです。2009 年 8 月に政権が交代し、「コンクリートから人へ」という施策がとられ、公共事業が削られた。それによってこの度の東日本大震災で大勢の犠牲者を出しました。心から怒りを感じます。みんなが、もっともっと怒るべきなのです。いま、多くの日本人が倫理の中心を見失ってはいないでしょうか。一番大事なのは「人が生きていく」ことであるのに、この当たり前のことが見えなくなっている。多大な被害を受けた東北の人々が生きていくため、被災地の「ふるさと再生」こそ、いま我々がなすべき最優先事項です。

日本が 15 年間経済成長していない理由は 3 つあります。根本は 91 年のバブル崩壊で、急激に需要が縮小しデフレを招いたこと。需要と供給のバランスが崩れデフレギャップが生じたにもかかわらず正しい対応をしてこなかったため、今もデフレがつづいています。お手本として 1923 年アメリカ大恐慌が起こったとき、ルーズベルト大統領はケインズの経済理論を取り入れ、ニューディール政策として高速道路やダム建設をすすめ、4、5 年で脱却しました。要は公共事業によって縮小した需要を増やし、景気を下支えしたことが持ち直した結果となったのです。もしもこの政策をとらなかったなら、アメリカは超大国になっていなかったかも知れない。経済政策は一国の命運を背負う重大なものなのです。にもかかわらず日本はデフレを放置し公共事業を削り、とんでもなく大きな経済損失をつづけています。さらにもう一つ、97 年に消費税を 5 パーセントに増税し、需要をさらに小さくし、デフレギャップを大きくし、このとき日本経済はクラッシュした。自殺者数が激増したのもこのときが境目です。その上さらに構造改革や自由化をすすめ、たとえばタクシー業界は台数が増え需要が縮小して収入が減った—というように、全く逆のことばかりしてきたのです。デフレから抜け出すため、積極的な公共投資が必要であることをお分かりい

ただけると思います。

連動が予測される2つの巨大地震を覚悟すること

「公共事業はむだ」「日本は、公共投資が異様に高い」という声があります。その背景にあるものは何か。『道路をどうするか』（五十嵐・小川著 岩波新書）という本ではグラフを用いて諸外国と比べ、対GDP比が高いと述べられています。そのグラフ「公的固定資産形成 対GDP比」をみると、確かに日本は突出して高い。ところがこのグラフは統計年次をずらして作成されたもの。捏造とさえいえます。私自身のやり方で調べ、同様のグラフを作成してみると、諸外国に比べて低いという結果でした。また、同じ本の中で「可住面積あたり」の高速道路延長、全道路延長を外国と比較し、「日本は異様に多い、もう道路は要らない」と述べています。これもおかしい。山地が多く可住地面積が少ない日本で、「可住面積あたり」の道路が長いのは当たり前であるうえ、そもそも道路は「可住地同士をつなぐ」ものです。「可住面積あたり」で評価すること自体、全くナンセンスとしか言いようがない。実際の道路の長さで比較するのが妥当であり、その比較で言うと日本の道路は先進諸外国より少ないのです。公共事業はむだだとか、日本は公共投資が異様に高いという意見は、こうした世論誘導が背景にあるのです。惑わされることなく、公共事業こそ必要であることをしっかり認識してほしいと思います。

とくに東日本大地震と連動して起こることが予測される、首都直下型地震と東海・南海・東南海地震を予見し、防災対策が必要です。この2つの大地震は近い将来間違いなく起こると私は直感します。なぜなら、過去2千年間に東日本太平洋側で起きたM8以上の地震4例中、4例とも10年以内に首都直下型地震が連動、4例中3例が18年以内に東海・南海・東南海地震と連動している。私は今回の東日本大地震が起こったと同時に「連動がヤバイ！」と思いました。大規模な地殻変動が起こっている。そこで、過去2千年間の地震を調べ、この連動の事実がわかったのです。首都直下型は1923年の関東大震災からしばらく起こっていない。ということは、周期的にみても非常に可能性が高まっている。いつ起こるか、覚悟しておかなければなりません。また東海・南海・東南海は100年から120年周期で起こっています。ところが160年弱起こっていないということは、エネルギーが溜まっているはず。必ず起こる、覚悟が必要です。実際に起こったときには、首都直下型で112兆円、東海・南海・東南海地震で81兆円の損失と推計されています。合わせて200兆円。もっと大規模かも知れません。早急に対応しなければ、日本国家の存続そのものが危機に晒されることになります。

「経済力」の維持・拡大と「強靱な国土構造」の実現を急げ

めざすのは強靱な国家。強靱とは英訳するとレジリエンス—柳の木のように「しなやかな」というイメージです。鉄筋コンクリートは「強固」だがしなやかではない。一定の能力を超えると破壊されてしまいます。「しなやか」とは、粘りづよく力を受け流す、ある程度は傷ついても重要なところは折れず、受け流してまた戻る、つまり「被害を最小化して受けた傷を即治す」というイメージです。具体的に次のようなことが強靱な国家をつくり

ます。①「防災・減災」のためのインフラ対策②「リスク・コミュニケーション」の推進③「地域共同体／コミュニティ」の維持と活性化④「有事」を用意した「強靱なエネルギー・システム」の構築⑤企業・工場の「BCP」の策定を義務化すべし⑥「有事」の際の「救援・復旧対策」を事前想定すべし⑦日本全体の「経済力」の維持・拡大につとめるべし⑧「強靱な国土構造」の実現（国会等の移転の議論再燃＋日本海側等の開発）

とくに⑦と⑧を急がなくてはなりません。⑦については、今日本の GDP は 490 兆円、デフレがつづいています。このままでは 10 年後 GDP は 400 兆円くらい、失業率も 8、9 パーセントになるだろうと思われます。そのとき、大地震が来たらどうなるのか？ GDP は当然さらに下がり、そこにまた次の連動する地震が来て、もう立ち直れないことになってしまうかも知れない。強靱な国家となるためには経済成長し体を大きくしておくことが必要であり、それは可能です。始めに述べたようにデフレを止める公共投資を、事業を丁寧に選びながら 200 兆円くらい 10 年かけて実施する。そうすれば GDP800 兆円も不可能ではないでしょう。たとえば北海道は新幹線を 3 兆円くらいかけて旭川まで延ばし、北方大交流圏を形成することで、単なる乗数効果を超えた二重のメリットが発揮され成長します。的確な公共投資によって経済成長し景気がよくなり、自然に出生率も上がり少子高齢化もやわらぐでしょう。経済理論を冷静に考えることです。

⑧については、確率の高い東海地震を想定し、地震時の「東西交流」を保障するためのインフラ整備として、第二東名、中央新幹線を早期に開通させること。地震によって東西が断ち切れ大打撃を受けることを考えれば、20 兆円程度の安い買い物ということができます。また、首都直下型地震および東海・南海・東南海地震を想定し、「都市機能・GDP」を日本海側・九州・北海道に分散させること。現在は震度 6 以上の地震発生確率の高い首都圏・太平洋ベルトに都市機能・GDP が集中している脆弱な国土構造です。地震が起きる前までに都市機能を避難させておくのです。その起爆剤となるのが新幹線。これまでの大都市の衰退、発展の変化をみても、現在大都会になった都市はいずれも新幹線が通っています。札幌は例外とします。重要なことは、東京・大阪・名古屋・神戸という大都会と数珠つなぎになり、間に存在する小都市も大きくなったこと、対して新幹線が整備されなかった都市は衰退したということです。新幹線を民間に任せず、国家プロジェクトで整備すべき。道路をつくったのと同じように建設国債を発行して、整備すればよいのです。九州、裏日本、北陸、上越、北海道に延ばし数珠つなぎにした大交流圏を、太平洋ベルト以外につくることが必須です。北海道新幹線は旭川まで延ばし、日本のバックアップ機能地域として発展することを真剣に考えていただきたいと思います。

200 兆円程度を公共投資し列島強靱化を。その内訳案は①震災復興／約 40～50 兆円②東西交流路確保（中央新幹線＋第二東名等）／約 20 兆円③都市機能の日本海側・九州・北海道への移転のためのインフラ整備／約 20 兆円④首都機能移転関係／10 兆円程度⑤エネルギー関連の強靱化（原発耐震強化・エネルギー自給率向上策含）／10 兆円程度⑥基本的な耐震強化・津波対策（老朽化対策含）約 50 兆円以上／⑦その他（BPC 促進、移転促進のた

めの税制優遇など) / 約 20 兆円程度。この投資がなければ東日本は復興できず、デフレが深刻化し、やがて来る巨大震災で致命傷を負い、GDP は 300 兆円以下の小国になってしまうかも知れない。一方、この投資を行えば乗数効果を通して GDP は 600 兆円から 900 兆円程度にまで復活できる。そうなれば、税収も増え、財政も再建し、増税も可能となり、少子高齢化対策も可能となるのです。今こそ、国家の存続を期した、200 兆円規模の列島強靱化推進を政治決断するときです。