

# 国土強靱化が つくる 明るい未来

京都大学大学院教授  
藤井 聡 氏

国家百年の大計で  
強靱化を考え  
総合的な対応を

北陸電力株式会社  
代表取締役会長

永原 功

交通インフラ整備は  
代替補完機能を  
果たす使命も担う

JR金沢駅 鼓門にて

自然災害などに負けない強靱な国土をつくることは、国民

生活の安心・安全の向上にとどまらず、国際社会において日本が国力や競争力を保つ上でも不可欠と言えます。そのために今なすべきことは何か、当社代表取締役会長の永原功が安倍政権で内閣官房参与（防災・減災ニューデール政策担当）を務める京都大学大学院の藤井聡氏に、国土強靱化の力を握る地方分散の意義や実現に向けた課題などについて聞きました。

（平成25年5月10日対談）



明治24年「大日本鉄道線路全図」をもとに、鉄道建設にかける情熱の必要性を指摘

## 交通インフラと産業競争力の強化が不可欠

日本を強くする  
5つの視点で  
脆弱性を点検、克服

永原 藤井先生は安倍内閣の官房参与であると同時に、今年3月に設置された有識者懇談会「ナショナル・レジリエンス（防災・減災）懇談会」の座長も務めていらっしゃいます。懇談会では国土強靱化に向けた議論の成果を5月中に取りまとめると報道されていますが、現在までの議論で見えてきた方向性から聞かせて下さい。

藤井 東日本大震災や阪神・淡路大震災のような大災害が珍しくない日本では、狭い意味での「防災」ではなく、国土政策や産業政策も含めた総合的な対応を「国家百年の大計」で取らなければなりません。この共通認識のもと、懇談会には防災や国土、エネルギー、情報、産業構造、地域社会などの専門家14人が集まり、4回にわたる議論を積み重ね、5つの基本方針を座長としてまとめました。

それは、いかなる大災害が発生しても、「人命は何としても守り抜く」「行政・経済社会を維持する重要な機能が致命的な損傷を負わない」「財産・施設等に対する被害をできる限り軽減し、被害拡大を防止する」「迅速な復旧・復興を可能にする」ことを目標に、①短期的ではない「長期的な視野」、②部分的、個別的ではない「システマ的な視点」、③過剰な市場原理の回避と「適切な規制」、④「人のつながりやコミュニティなど社会の力」、⑤「自律・分散」の上での「協調・連携」の視点に基づき、脆弱性をチェックし、日本の経済・社会システム、国土の構造的な強靱化に取り組んでいくというものです。

永原 確かに、例えば部分的、個別的でないという意味では、「部分最適」の積み上げが「全体最適」にならないことは多々ありますし、長期的視野に立たず効率性ばかり追求していくと、危機の時には逆に効率が落ちて脆弱になることが珍しくありません。懇談会で導き出された方向性にはまったく同感です。今後の

予定では、懇談会の議論の成果が、政府の経済財政諮問会議がまとめる経済財政運営指針「骨太の方針」に反映されるそうですね。

藤井 はい。短期的には「骨太の方針」に基づき、平成26年度から事業としての取り組みが始まる予定ですが、それで終わりではありません。PDCAサイクル（計画↓実施・実行↓点検・評価↓処置・改善）のように、長期にわたって国土の脆弱性をチェックし、事業を継続的に改善していく点に大きな特徴があります。

国土強靱化が成長のエンジンとなり  
デフレ脱却を可能に

永原 懇談会での議論の行方を、国民も高い関心を持って見守っています。

藤井 懇談会での議事内容は内閣官房内閣総務官室のホームページ上で逐次、公表し、だれでも見ることができます。私も自身のフェイスブックで情報を発信しており、80000、90000人のフォロワーがいて、感想をたくさん寄せてくれます。その反響の大きさを肌で感じ、皆様のご期待に何とか応えたいと思っています。

永原 今国会への提出が予定される「国土強靱化基本法」は、藤井先生の著書『列島強靱化論』がベースになっていますね。国土強靱化に必要な公共投資によって、国民生活の安全向上だけでなく、産業競争力を強化してデフレ脱却につながるというのが、先生の持論でいらっしゃいます。

藤井 国土強靱化は成長のエンジンとなります。大規模な公共事業を、すぐに「税の無駄遣い」と批判する勢力がありますが、積極的な金融・財政政策によって強靱化プロジェクトを推進すれば内需が拡大し、長年苦しめられたデフレからの脱却が可能になります。つまり強靱化プロジェクトは、現在、進められるアベノミクスと表裏一体の性格を持っているのです。内閣府の古屋圭司・内閣府特命担当大臣（防災）も経済財政諮問会議の席上、強靱化と経済成長の密接な関係について強く主張しておられます。



## 都市機能や生産拠点の 地方分散が国土強靱のカギ

太平洋ベルトに  
GDPの70%が集中  
地方分散が絶対必要

**永原** 専門家から首都直下型地震や南海トラフ地震の危険が高まっているとの警鐘が鳴らされています。東京や大阪、名古屋の太平洋ベルト地帯は、まさにこの想定被災地です。懇談会の基本方針に「自律・分散」の上での「協調・連携」がありますが、現在の一極集中をいかに分散させていくかがとても重要ですね。

**藤井** その通りです。首都圏には日本全体のGDPの約30%が集中し、東京、大阪、名古屋を含めた太平洋ベルトでは約70%に達します。現状のまま大きな震災に襲われたら、日本の都市機能と経済の心臓部は立ち直れないほど破壊され、日本が立ちゆかなくなる恐れ

さえあります。

ですから、都市機能や生産拠点の地方分散が国土強靱のカギを握るといっても過言ではないのです。そうすることで巨大災害で想定される数百兆円規模の経済被害の最小化を図り、地方から被災地への救援も可能にします。これは、「持続的な日本の経済成長」のための最低限の前提条件です。

交通インフラは要  
整備新幹線のある  
都市が発展してきた

**永原** では、地方分散を実現していく上で、具体的にどんな施策が大切になってくるのでしょうか。

**藤井** ハード、ソフトを含めて多岐にわたりますが、やはり交通インフラの整備が要です。交通インフラは都市間の移動だけでなく、災害の際の代替補完



京都大学大学院教授 藤井 聡 氏

機能という重要な役目も持っています。被災地を回避して人や物が往来するルートを確認すると同時に、救援物資を運ぶための大動脈にもなります。そのためにも、整備新幹線はもとより、在来線や高速道路、港湾の整備を遅滞なく進めなければなりません。

**永原** 北陸の人間にとって40年来の悲願ともいえるべき北陸新幹線が、平成26年度末に金沢まで開業します。ここまで待たされた背景には、大都市圏と比べて人口の少ない地域に新幹線を整備することは非効率という発想に立ってきた証左だと思うのです。

北陸新幹線は  
真に必要な  
国家プロジェクト

**永原** 今日、明治24年に作成された「大日本鉄道線路全図」を持ってきました。

関係機関と緊密に連携しながら引き続き精力的に活動していく考えです。

電源のベストミックスは  
エネルギー強靱化の  
大前提

**永原** 交通インフラとともに、エネルギーも強靱化の根幹にかかわるものです。電力の安定供給は国民生活や経済発展に直結します。エネルギー分野の強靱化について、先生のお考えを聞かせ下さい。

**藤井** 電力の安価で安定的な供給の確保は、ライフラインや産業競争力強化の土台であり、強靱化の議論でも最重要項目のひとつです。そのために欠かせないのが電源構成のベストミックスです。電力供給の安定性、発電コスト、環境への影響などさまざまな面から総合的に検討し、特性の異なる電源をバランスよく組み合わせるこ

とが肝心でしょう。

**永原** 安倍政権には、エネルギーの安全性や安定供給、環境面、コスト低減の観点も含めて電源構成のベストミックスについて十分時間をかけて検討され、国の基幹政策として現実的かつ戦略的なエネルギー政策を構築していただきたいと強く望んでいます。具体的には、再生可能エネルギーや省エネルギーの推進に加え、原子力発電を一定の割合で活用し、多様なエネルギー資源を確保することが重要だと考えます。また、エネルギーの安全保障や優れた日本の原子力技術の維持、継承についても、今後議論を深めていくことが大切だと思います。

今日は示唆に富んだお話をたくさんかがうことができ、本当にありがとうございます。藤井先生のますますのご活躍を祈念しています。

明治5年、新橋―横浜間が開通してからわずか20年足らずで、東北から九州までの太平洋側に鉄道が完成しています。つくる情熱さえあれば、早期に実現できる何よりのお手本です。

**藤井** 鉄道網整備にかける明治政府の強い意思がうかがえます。ただ、太平洋側中心の局所的な国づくりをした結果、災害に極めて脆弱な国になったのも事実です。われわれはこの反省に立って、今後の国土強靱化を考えるべきです。

**永原** 北陸新幹線は、日本の大動脈である東海道新幹線が災害などでダメージを受けた際、その代替補完機能を果たす特別な使命もあります。しかし、金沢から敦賀までの延伸は平成37年度の予定で、さらに敦賀から大阪までのルートは未決定という状況です。

北陸経済連合会が昨年実施した調査では、北陸新幹線の敦賀延伸により交流人口が年280万人増加し、経済波及効果の総額は北陸3県で年間約800億円と試算され、開業が早いほどその効果は早く得られることが分かりました。また、東海道新幹線の代替補完機能を北陸新幹線が最大限に発揮することにより、移動に伴う消費やビジネス機会が回復し、金沢までの開通で約24億円／日の経済的損失が回避されるという試算も公表しています。

**藤井** 敦賀までの開業時期の前倒しによって、経済効果の恩恵に浴する時期が早まれば、それだけ北陸地域が潤って生き生きとしてきます。地方の交通網整備の状況を見ると、「ほとんど

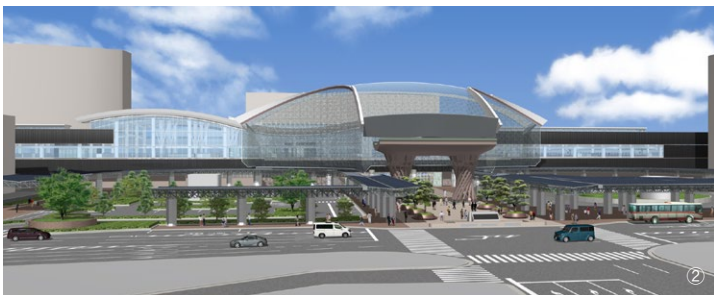
## 北陸新幹線の早期全線 開業に向け全力



京都大学大学院教授  
藤井 聡 氏

### PROFILE

1968年奈良県生駒市生まれ。京都大学工学部土木工学科卒、同大学院工学研究科修了、98年同大学博士号(工学)取得。東京工業大学大学院助教授、教授を経て、2009年京都大学大学院工学研究科教授、11年同大学レジリエンス研究ユニット長を兼任。専門は土木計画学、交通工学など。現在、安倍内閣で内閣官房参与、ナショナル・レジリエンス懇談会座長など公職多数



北陸新幹線開業時の  
① JR 富山駅のイメージパース  
② JR 金沢駅のイメージパース  
(提供：鉄道・運輸機構)



## 国土強靱化がつくる明るい未来