

国土強靱化に向けて

震災を乗り越え、次代の



京都大学大学院工学研究科教授

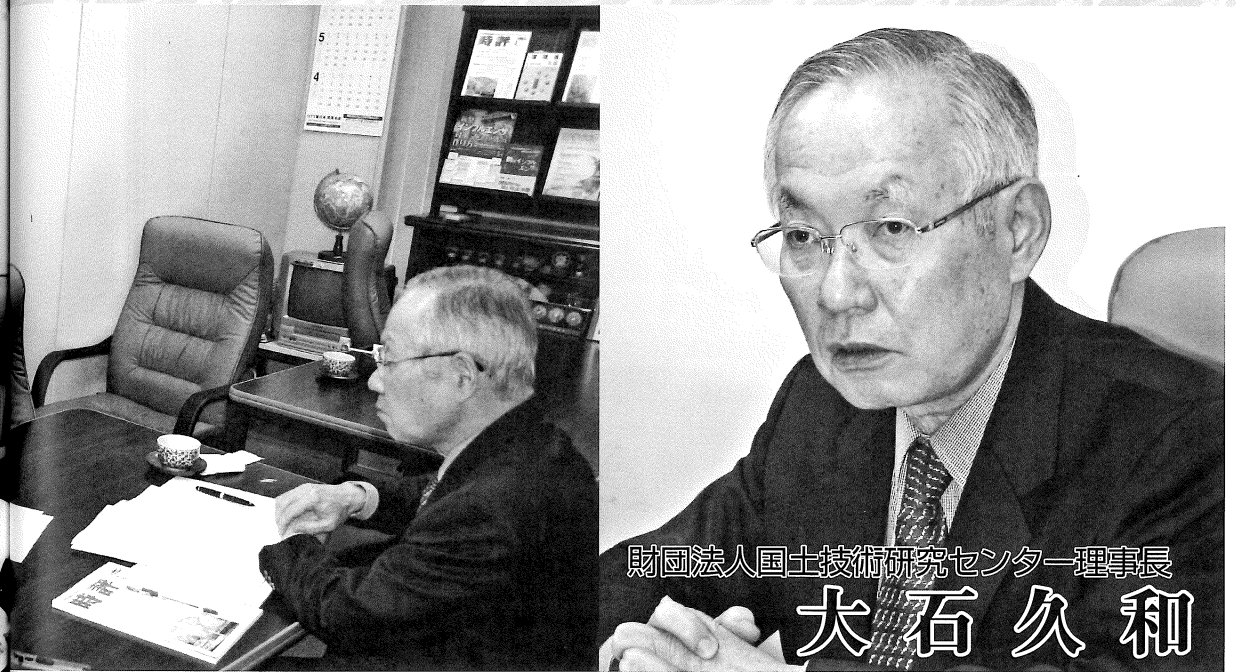
藤井 聡

震災の発生とその後の展開についてどうとらえるべきか、これは様々な角度から考証すべきですが、まず藤井先生の率直な受け止め方をお聞かせ願いたいと思います。

藤井 今回の震災については本当に様々な思いが錯綜いたしました。その中でも最初に考えねばいけないこと、これはわれわれ日本人の同胞、というより日本全体を一つの大きな家ととらえるとその「家族の一人」が激甚な負傷をしたというのと同義です。ですから、そう考えれば何を置いてもまず全力で救出する、これに尽きると思います。そのために予算がどうの、法律・制度がどうの、という議論以前の問題ですから、まず助けることが何より求められます。

社会資本を再整備せよ

ために果たすべき役割とは



財団法人国土技術研究センター理事長

大石 久和

わが国で公共事業不要論・悪玉論が跋扈して久しい現在、三月十一日に発生した東日本大震災は、改めて道路をはじめとするインフラ網の整備が国民の安全を守るための生命線であるという紛れもない事実を、明確なまでに突き付けた。と同時に、自然災害大国でありながらその脅威を軽んじてきた現代日本人に、いかなる国土に暮らしているかをあらためて自覚させたといえる。

それでは今後、震災から文字どおり立ち直り、このような災害からの被害を最小限に食い止め、未来の世代に向け、より新しくより強靱な国土を創り上げてゆくには、いま何が求められるのか。(財)国土技術研究センターの大石久和理事長と、京都大学大学院工学研究科の藤井聡教授が、この遠大なテーマに臨み、日本人の思想・歴史・哲学にまで踏み込んで、徹底的に話し合った。(この対談は、四月八日に行いました)

もう一つの「平和ぼけ」

大石 今回の対談はもともと、震災発生以前から企画していたものですが、今般もはや震災への言及無くしては社会資本は語



ふじい さとし

昭和43年10月15日生まれ、奈良県出身。平成3年京都大学大学院修士課程修了。10年京都大学博士(工学)取得。スウェーデン・イェテボリ大学心理学科助教授、12年京都大学大学院工学研究科助教授、14年東京工業大学大学院理工学研究科助教授、18年同教授、21年より現職。著書に『公共事業が日本を救う』(文春新書)など、多数。

しかしながら同時に私が残念に思うのは、この当然すぎる原理原則を、理解しない人たちが少なからず存在するという事実です。この対談の席で震災からちょうど四週間を経過したわけですが、この間、各種のメディア等で様々な言説を見聞きしていると、同胞・家族を助けるという基本的な前提を持たずに発言していると思えないコメントが多く、この点は非常に憂慮されるところでです。

最も色濃く表れているのは、財源に関する主張です。本来、復興に向けては、結果として何兆円規模の支出が必要になるうとも、その被害の程度から算出される額で

あつて、その算出の結果から逆算してどのような調達すべきか検討するのが本来の順序であるべきです。ところが実際には、まず調達方法の議論有りきということがまかり通っている。しかも、この調達方法は問題があるから採用すべきではない、との否定意見によって必要な財源が確保できないまま財源調達が先送りにされかねない傾向にあります。これでは、実際問題として調達できる方法が増税と予算の組み替えの二点しかないという事となります。そして、そんな限られた方法で調達できる範囲の額しか復興支援の財源が拠出できないこととなります。つまり、集まったおカネの範囲

内、限定された予算の枠内のみでの復興を意味します。この発想はイコール、財源の不足分は何も復興しない、財源以上の復興を必要としている東北の被災者の方々を見捨てることを前提とした発想です。

大石 今回の震災による死者・行方不明者は、まさしく戦争に等しい数の人的被害だと言えるわけです。当然、戦争状態とはたいへんな非常時なのですが、今がそのたいへんな非常時であるという認識がメディアを通じてあまり切迫して伝わってきませんね。このような場合でも財政再建を棚上げするわけにはいかないという主張がまことしやかに呈されるのは不思議でなりません。戦争の場合、何より唯一にして絶対の目的は、勝利することです。その目的を貫徹しなければなりません。今回の場合、その貫徹すべき目的は、先生のおっしゃる通りまず救済、そして復旧、復興です。その踏むべき手順を明確に見通して、必要とされる金額を算出し、それをどう調達するか、いつまでに支出しなければならぬのか、こういう議論をしなければなりません。その議論が為されなければ、被災された



おおいし ひさかず

昭和20年4月2日生まれ、兵庫県出身。京都大学大学院工学研究科修士課程修了。45年建設省入省。平成5年国土庁計画・調整局総合交通課長、7年建設省道路局道路環境課長、8年大臣官房技術審議官、11年道路局長、14年国土交通省技監、16年7月より現職。

方々は文字通りの意味で救われないわけですから。しかしその議論が、災害から一か月近く経過した段階でもなお、なかなか見えてこないのが現実です。

藤井 問題はなぜ、今の日本がそのようなぬるい発想しかできないのか、できなくなってしまうのかということですか。これは戦後以来何度も指摘されてきたことではありませんが、やはりいわゆる「平和ぼけ」の象徴が今回の事象に顕れているのだと思います。もともとこの「平和ぼけ」という言説は、前世紀末までの東西冷戦構造下で指摘されたフレーズ、すなわち冷戦下、核の傘に守られて自国の安全保障を議論する

必要の無かった状態を指していたと言えるのですが、図らずも今回の震災で、「平和ぼけ」にはもう一つの側面があったと気付いた次第です。

大石 もう一つの側面とは。藤井 都市を襲う超大型の地震は、一九四四年に発生したM七・九の昭和東南海地震、四六年のM八・〇の昭和南海地震等を最後にしばらく発生せず、都市が被害にあった大型地震としては一九九五年の阪神・淡路大震災まで戦後を通じ、しばらく空白期間がありました。そういう意味では、高度経済成長時代は、核の傘に守られていたと同時に、実は地震列島・日本における

地震の小休止期であったとも言えるでしょう。この間に、地震の脅威を軽視し防災を顧みない意識、すなわちもう一つの「平和ぼけ」が蔓延したのではないのでしょうか。

それならば、阪神・淡路大震災以後の十数年、中越をはじめ大規模な地震が定期的に発生してきたわけですから、そういう意味では、「有事の時代」に入り、いまはその只中にあるとも言えるのです。にもかかわらず、有事の時代にあつて現実に有事が発生していながら、平時の精神構造を持ってこれに対応しようとしている、この点に根本の問題があつて、それゆえに戦争状態に等しい有事に直面しながら財政再建優先論が幅を利かせるという、何とも幼稚で嘆かわしい状態になっているのです。

忘れられていた、日本という単位

大石 災害発生の空白期間という今のご指摘はまさにその通りですね。阪神・淡路大震災が発生した当時、私もある地震学者と話をしたことがあるのですが、彼が言うには、まさに高度経済成長時代は大きな地震の発生が無かったし、加えて大規模な風

水害が一九五九年の伊勢湾台風以後、成長が本格軌道に乗った六〇年代には発生しなかった、とも指摘していました。

しかし、わが国の歴史を振り返ると、江戸時代などは平均的に災害時代だったと言えるほど、度々大規模な自然災害に見舞われているのです。たとえば五代将軍・徳川綱吉の時代にも数多くの災害が頻発していました。また江戸後期の安政期には大規模な地震、風水害が立て続けに発生しています。つまりわが国は、一定の周期のもと常に自然災害が襲い来る国土環境にあるわけです。その災害大国でありながら、直近で空白期間が生じたために、どこか頭の片隅に大きな災害はもう発生しないのではないかと根拠の無い楽観が生じていた可能性を否定しきれません。

藤井 確かに、そうした意識が国民レベルで生じていたかもしれません。

大石 その象徴たる事例ですが、災害が起きたときに、被災に遭われたお年寄りなどに対しメディアがマイクを向けると、被災者当人も「私も七〇年生きてきました、こんな地震や洪水は初めてです」といった

類のコメントがよくも発せられます。しかし、そもそも災害発生との時間と人生の時間は全く異なります。人生七〇年を生きてきた間に大きな災害が発生しなかったから、発生サイクルは非常に長いものなのだと考えるのは、時間単位の観点からして誤った認識なのです。

しかしそれ以上に問題なのは、大きな災害を経験したことのない人たちに対して、風水害の危険性があるから堤防を作りましょうと提案すると、そのような必要はない、現に自分はこれまで生きてきて一度もそんな風水害に遭ったことがない、と経験則をもとに拒絶する発想が増えていることです。卑近なところではスーパー堤防建設構想に対し、二〇〇年に一度の水害に対応するような非効率的な建造物は必要無い、と切り捨てられる結論になりました。私は「災害列島」はすなわち「脆弱列島」であるとも表現しているのですが、その脆弱な国土の上に生を受けて暮らしていかざるをえない現実に対し、われわれ現代人はやや増長漫ではなかつたかどうかと思うのです。ことに阪神・淡路以後、その増長した意識

がさらに蔓延していったところへ、今回の東日本大震災が、現実を決してそうではないという重い教訓を突き付けたように感じられてなりません。

藤井 国・社会の状況を一人の人間の成長過程と重ね合わせて考えてみた場合、今の日本の状況はどのような人物像だと言えるのか。私は、「非常に甘やかされたお坊ちゃん」だと思います。家が裕福で両親の資産があり、当人はこれといった苦勞をする必要もなく成人したものの、やがて両親が逝去した後は自分で稼ぐ能力に乏しく、遠からず相続した資産を食いつぶしてしまおう、そんな精神的にひ弱な像がいまの日本ではないかと。先代が築き上げた有形無形の財産の重みを感じることなく、それを次代に引き継ぐ努力をしないまま空気のように消費するばかり、というような、そうしたお坊ちゃんが、一たび自然災害や安全保障時の危機にさらされたならば、眼前の問題に的確に対峙することなど到底おぼつきません。

大石 現実として深刻な震災に臨んで、災害に向き合いながら歴史を営んできた日

本人の生き様をもう一度取り戻すためには、自然に対する謙虚さ、備えることの重要性の再認識が必要です。そして無縁社会と言われる現代を、もう一度有機的なつながりのある社会に再構築していく、今回の震災をそうした己を見つめ直し、改めるべきは改めて明るい未来につなげていくための契機としなければ、亡くなられた人々が本当に浮かばれません。

少なくとも、震災で甚大な被害を受けた東北沿岸部が以前のように豊かな魚介類や産物を全国に供給し、同時に日本全国から多くの人が三陸地方を訪れて、この地にはこうした風土と歴史と文化があるのだと実感してもらえような状態まで戻していかなければなりません。そういう意味でこれから本格化するであろう復興計画は、被害の大きかった東北だけの問題ではない、日本全体の問題だととらえるべきです。

そして、私が今回の震災で一つの教訓として受け止めるべきだと考えるのは、基本となる単位はあくまで日本国なのだという原則が、これまでかなりないがしろにされてきたのではないかということです。震災

後、何度となく放映された公共広告機構のテレビCMで、「日本が一つのチームなんです」という支援メッセージがありました。私はこの意味する内容は非常に重要だととらえています。復興計画にしても東北が被害に遭ったのだから東北の人々が考えればよいという論調もありますが、私はそうではなく、日本の東北、さらに言えば世界の東北という観点をもって再生を図り、それには日本人全てが関わる必要があります。この状況において、分権だの地域主権だのといった言葉を軽々に使うべきではありません。身近な災害を復興していくためには身近な自治体では不可能なのだを認識することから始まります。

むしろ、これまでなぜ国という単位で物事をとらえることを忌避する傾向が長い間続いてきたのか、不思議でなりません。どうも、国としてまとまると、またかつてのように近隣アジア諸国に迷惑を及ぼすのでは、といった発想が根底にあるのではないかと思われます。それゆえに、国単位でまとまることを忌避する傾向を是とする風潮が、この国において支配的ではなかつたか

と。この震災は、こうした側面からもまたこれまでの考え方が誤りであり、あくまで基本は日本国なのだという原則を思い知らせたと言えるでしょう。

余談になりますが、安全保障問題に言及すれば、日本を取り巻く国々は、民族レベルで言うところと全く核保有国です。国境・領海の周囲すべてを核保有国に囲まれている国など他には見られません。そういう国に生きていくのだという事実を改めて認識し、それに基づき、国の視点、国家の視点、利益の視点でとらえていくことが必要でしょう。繰り返しになりますが、この震災からの復興を、その失われた認識を取り戻すきっかけとすべきです。

藤井 残念ながら今般の地震と津波は、起きてしまった悲劇として受け止めるほかはなく、何より最重要命題である早期復興を図るには、いまご指摘頂いた意識の基盤を持つ以外に考えられないと私も思います。発生後しばらくの間、そうした意識が覚醒され、現実への危機感と取るべき方向性に向けて目が開かれるだろうと、ある種の楽観を抱いたのですが、しかしながら日を経

るにしたがって、意識が覚醒されるどころか、むしろ相当な偽善が主としてテレビに蔓延していくことに、落胆しています。現実には人が死んでいるにも関わらず、その哀悼を偽善に基づいて行っている輩がテレビ画面の向こうに非常に多い。おそらく同じ思いをしている国民の方々も相当数いると思います。

死者・行方不明者が数万人規模という震災の現実を前に、それでもなお危機感を持ってない日本人が多数いるというこの現状をどう考えるべきか。今回の震災を、発生以前の問題点を総括し、新しくまっとうな大人の国として成長していくための契機とするのは、実はたいへん難しいことなのではないかと危惧されてなりません。冒頭に申し上げた、財政再建優先論が幅を利かせるのを見るにつけ、日に日にそんな思いが募るのです。事ここに至っても、まだ国家という常識的な概念さえ持てない輩が多く、なかでも誠に残念なことながら、政治家・官僚などにその比率がとくに高いように思われてなりません。学歴という尺度で言えば、間違いなく一般市民の平均を大きく超

える知的水準にあるはずの官僚諸氏が常識から乖離し、逆に市井の人々がごく一般的な常識を身につけているのはどうしたことでしょうか。知性の高い人ほど心で感じる事ができないというバイアスがかかるのでは、と考えてしまうほど気になる傾向です。官僚の人が正しい指針をもって将来を見据えてくれないと、この国にとってこれほど不幸なことはありません。

大石 いわゆる有識者としてテレビで解説している人々は、すべてが首都圏在住者といっているのでしょうか。首都圏で暮らすということは日本国内で最も便利な環境にあることを意味していますが、その暮らしを支えているのは、福島電力であり、新潟電力であり、北関東の水なのです。つまり首都圏以外の地域が首都圏の利便性を担保している、この事実を首都圏の人間がどれほど認識しているのでしょうか。冬の雪を取り上げても、たまたま地理的に国土を貫く脊梁山脈が防いでいるから、新潟が豪雪に見舞われる一方、首都圏は雪害に悩まされることはほとんどありません。そうした地理的環境の恩恵について、テレビに出て

いる有識者が謝意を示した例を見たことがありません。

それどころか、これまでの論調で支配的だったのは、首都圏で稼いだおカネを、無駄な公共事業に投下し地方にバラ撒いている、これはけしからんという内容のものでした。しかし現実にはそうではない、地方に支えられて初めて首都圏は成り立っている、ことに原発はその隣合わせで暮らしている人々の存在があつて初めて存立し得るという事実も、今回の震災で明確になりました。これまで首都圏は福島県のために一体何をしてきたか、原発の地元住民が居るから、われわれ首都圏の人間は便利な暮らしを享受できているのだという意識をどれだけ有してきたか、それらを顧みて自省するところが少なくないのではないのでしょうか。

日本政府のBCP構築を求む

藤井 その自省のうえで、では今後、発生が懸念される首都圏への大型地震についての備えを徹底することが求められますね。
大石 防災に関しては、想定外や未曾有といった言葉を安易に使うべきではありません。

せんが、外力の想定はしなくてはなりません。それでも想定しつつも想定外の事態は発生します。もし今の瞬間、首都圏を直下型の大型地震が襲った場合、国家の中枢、指導層が一瞬にして消滅する、機能不全に陥る、といった起こり得る最悪の事態に対して危機管理の在り方を考え直す契機でもあります。

藤井 何としてもそうした契機にしなければなりません。残念ながらならないまま元の状態に戻る恐れもまた、同じ見込みで起こり得るわけです。では、そうならなかった場合に、首都圏に直下型地震が発生したらどうなるか。遅かれ早かれ首都直下型の地震が起こることが科学的見地からも明らかである以上、また過去に四回あった東北沿岸部での地震が、全て首都圏地域の直下型地震と連動しているという事実を踏まえても、時期は問わず、東京が直下型地震に見舞われるということは明々白々たる予定された災害だと覚悟せざるを得ません。覚悟していても来ないということも当然あります。来るであろうと覚悟をしておくことがこの場合は何より重要です。

そうした覚悟の無い状態で発生した場合、この国はさらに激甚な、壊滅的なダメージを被る、これも明々白々です。それこそ、いま大石理事長が指摘されたように、救うべき中枢たる政府がダメージを受けた場合、誰も救えなくなってしまう。救援を判断する立場の機関がその役割を果たせなくなるといふ恐ろしい事態が起こるので、そうなるのは経済損失が何百兆円であろうと、そのような数字では表現しきれないような国家存亡の危機に陥ります。

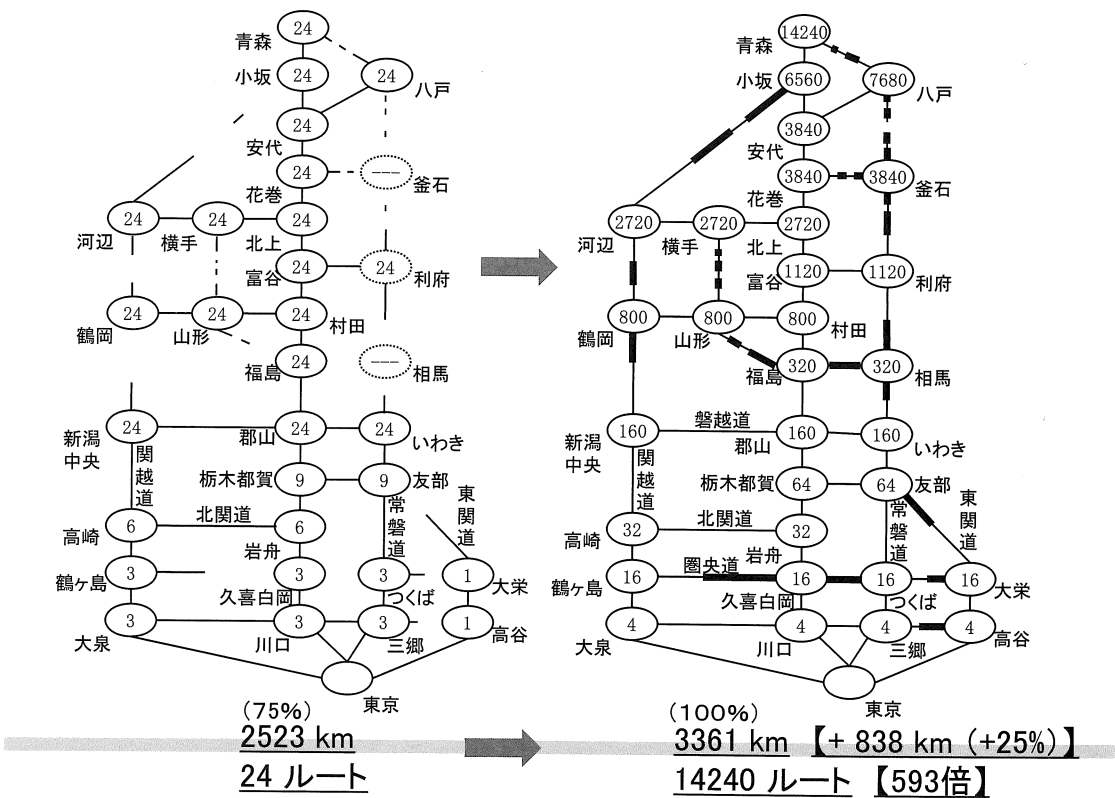
本来、そうした事態にならないよう、普通の国であれば政府がこれを考え、政府の命を受けた官僚機構がそれを形にしていこうというプロセスを経るわけです。すなわち、日本国政府のBCP(事業継続)を構築するのが、国民の付託を受けた政府の役割なのです。この点、私は敗戦国の国民として常に反米意識を持たねばならないと考えている人間ですが、その私からしても米国について感嘆しているのは、国家レベルのBCPを、それも最強レベルのBCPを構築している点です。彼らは常に有事の発生を

大石 ある意味、それが米国の存在理由みたいなものですね。

藤井 確かにその側面はありますね(笑)。ただ、常に有事マインドを抱いている彼らから、日本政府が学ぶべき点は非常に多いと思います。そうでないと、地震の発生で日本の国が亡ぶことは十二分に「想定内」の出来事だと言えるでしょう。

大石 これはまさしく、自然災害によって国民の多くの生命が失われた国と、災害の命が奪われた国との、死生観というか死に備える考え方の相違なのかもしれません。死を回避する、そのために備える、どう備えるか知恵を絞るのが、その国民が最も真剣に対処する命題なのですが、それが主として欧米では対処すべき対象が戦争や紛争であり、わが国では自然災害であった、というわけです。この対象の違いは何をもたらすのか。戦争の場合は、相手の出方や傾向、戦略などに応じて対処すべき方法が細部にわたって想定可能ですが、自然災害の場合は、とくにそれが大規模なものなら、文字どおり人智を超えていて為すすべもな

高速道路ネットワークの形成による
東京～青森間の移動ルートの飛躍的な拡大



前のことです。にもかかわらず、現在の進捗率はまだ五〇％に過ぎません。この道路の効用を、やっと今になって政治家の先生方も重視されて、全線供用を急ぐべきだとの声がいま上がり始めたところです。しかし、ついこの間までの、つまり震災が発生する以前のB/C（ベネフィット・費用/コスト・費用）重視の考え方に則ると、今後もこの道路の整備は遅々として進まなかったでしょう。

この三陸縦貫自動車道の例が示すように、これだけの自然災害大国において、災害時のリダンダンシー（冗長性、※補完性の意味も）をどう確保しておくのか、東北縦貫自動車道のバックアップをどこに用意しておくべきか、といった議論がそれまで全くされていなかったのは不思議と言うほかはありません。つまり、社会資本とはどういう効用を発揮させるべきものなのか、コストに見合うベネフィットが日々表れていればそれが全てなのだ、という考え方以上の思想がなかったということです。

私は、わが国のこうした惨憺たる社会資本の状況を生み出した大元が、そもそも社

い、想定しても実際にそれを上回る災害が発生しては備えが意味を為さない、ということになります。加えて、自然に怒つても仕方がないことですし、その大地、海、河川から生きる糧を得てきたわけですから、どれほどの災害に見舞われても結局は受け入れるほかありません。

こうした国土環境のもとで培われた国民性は、苦難に対する忍耐、規律、受容性などが育まれ、それが今回の各地避難所等における被災者の姿が国際社会から賞賛される素地になったと思われまふ。が、このように人智を超えた災害を相手に、事前の備えを為さないとすると、あらかじめ備えを考へておくことができなくなる、という一方の特性にもつながりがちです。われわれ日本人特有ともいわれる思考の臨機性、暫定性は、すなわち起こってから考へる、ということでもあります。それでも、発生したことにすぐ対処しようとするぶんにはまだいいのですが、そのうち意識的にも無意識的にも、起こってほしくないことは考へない、というある種の思考停止状態に発展してしまうことがよくあります。これは、

日本人の思考経路における大きな欠点だと認識すべきです。長い歲月、災害とともに生きてきた日本人の遺伝子的特性ともいべき性質のもので、個人単位で気をつければ改善されるというレベルではありません。ですから、たとえば震災で官邸が崩壊したらどうするのか、ということを事前に考へておきましょうと提案すると、いやさすがにそんなことまで想定しなくてもよいのでは、と回避されてしまいます。他方、私が聞いたところでは、米国ではいざというとき十八番目まで大統領代行の順序が決まっています、その十八人が同時に会することがないよう一定キロ圏内に居てはならないくらい厳正な危機対応を想定しているそうです。

藤井 まさにナショナルレベルのBCPですね。これもまた、大いに参考になります。行き過ぎたB/Cを見直すべき時

大石 今回の震災で、三陸地方沿岸を縦貫する三陸縦貫自動車道が、発生後の救援活動において極めて大きな効用を果たしました。これは、今回沿岸各地で大きな被害を受けた被災地各町村をつなぐ、規格の高

い道路です。国道45号が海岸線を縫うように走っていたため大きなダメージを被ったのに対し、三陸縦貫自動車道は少し山側に入ってトンネル等を通りながら走っていたのでそれほど被害を受けず、その後の物資輸送等においても大いに役割を果たした貴重なインフラとなりました。地元の方々からは、この道路が無かったら本当にどうなっていただろう、と言われるほど高く評価されておりまふ。

藤井 いわゆる「くしの函作戦」と言われる東北縦貫道路での輸送ではなく、それより少し海側を通る道路ですね？

大石 はい。ただ、まだ全線が供用されているわけではなく、所々寸断されているのです。それでも、走れる区間だけでもかなり有用でした。しかしこの道路、東北縦貫自動車道のように人口の多い自治体を通る道路ではなく、比較的小規模な市町村をつないでいるため、必要であるとは認識されつつも、どうしても将来需要がそれほど見込めない、そのためなかなか整備が進んでいなかったのです。なにしろ、最初に一部供用が始まったのが、今から実に三〇年

会資本とは何か、どう在るべきかという議論が深まりきっていないという点にあると思います。

藤井 なるほど、明確なビジョン無きままに、整備とも呼べない状況になっていると。

大石 長くなって恐縮ですが、もう一つ実例を挙げたいと思います。阪神・淡路大震災が発生したとき、東西幹線は全て、あの地震で影響を受けるエリアに集中してしまいました。鉄道においては山陽新幹線、山陽本線、山陽電鉄。道路では国道2号、阪神高速、山陽自動車道、中国自動車道がそのエリアにまとまっていたのです。したがって、震災の発生によってこれらの交通網が全て、一斉に止まってしまった。そもそもなぜ、一つの活断層が動いたら影響が及ぶような地域の上に交通インフラを集約させていたのか。これは当然のことながら、近畿地方と山陽地方を結ぶエリアでは瀬戸内海沿岸地域が発展しており交通輸送の需要も多かったから、ということなのです。しかし一般道路から高速道路まで、一般の鉄道から新幹線まで、全てを集約させてはいけなかったのです。せめて、高速道路の一

本でも日本海側か、中国山地の山中に建設しておけば、震災発生時に大きな効用を発揮したはずですが。にもかかわらず、私たちは平素の需要ばかり追求し、その需要を処理することが社会資本の正しい在り方だと認識していたわけです。

しかし、たとえばドイツにおける道路の造り方など見てみると、片側四車線の需要がある場合に、その個所に片側四車線・計八車線の道路は造らない。逆に、片側二車線だけの道路を数十キロ離れた地点に建設するというのです。そのようにネットワークを分散させておけば、空襲など国防上の有事が発生した場合でも、輸送路が途切れない、つまり交通需要を処理することも重要なのだが、同時にそれがいざというときでも継続して途切れないことが大切なのだ、という考え方なのです。

翻って、この活断層だらけの地震国・日本にこうした発想が組み込まれていないというのは、まったくもって不思議であるというほかありません。今回の震災において、三陸縦貫自動車道が多大な効用を発揮したという事実、災害発生時でも途切れない輸

送路を確保しておくことの重要性が明確になったわけですから、われわれはいま、道路に限らず社会資本整備の意義をもう一度、しっかり考え直すべきではないかと私は確信しております。

藤井 今回の震災発生後の行政、とりわけ政治判断に関わる対応を見るにつけ、あまりにも為すべき事を為さなければかりか為してはならぬことを為そうとする発言を見聞きする事も多く、したがって行政ひいては政治に期待する気持ちが日に日に希薄となっていく一方、無念ながらも致し方なく、農政官僚の職を辞して市井に民衆の本質を探ろうとした柳田國男のような気分にごんごん近づいてしまっているのが、偽らざる当方の気持ちなのです。

その例の一つが、ビルの非常階段設置です。ふだん仕事をしている毎日の中で、非常階段を使うことはまずありません。しかし、必ず設置する。つまり、こうした平時には無駄にしか過ぎない設備でも、ミクロなレベルでは人は無意識的に許容しているわけです。ところが国という、より大局的なレベルになったときに、その整備が許され

なくなる、これは、国の在り方に関わるような大きな決定をするときに判断を誤りがちだという、非常に危ない状態にわが国全体がなりつつあるのだな、と感じる次第です。では何故そうなったのか。卑近で、かつ典型的な例が、あの事業仕分けです。平常時において非効率なものも徹底的に排除・削減するという作業、これはある意味、事業仕分けに限らず戦後六五年にわたって行ってきた効率重視の姿勢が、事業仕分けに集約されたのだとも言えるでしょう。少なくともそれ以前は、効率のみの価値観で該当しない事物を片っ端から排除するような風潮はなかったのではと推察されます。しかし、事業仕分けの根底にあるのは、平時に効率的でないものとはかく排除するという、ある種の強迫観念に近いような極端な発想です。その結果、リダンダンシーある道路というものは当然、必要とされず造られなくなっていくわけです。

このように、国・政府が物事を決めるとききの基準として平時のみの事を考え、有事という状態を想定から外して意思決定している、これが最大の問題です。必然的結果



として効率性だけが唯一無二の価値基準として残っていく。長期的計画性をともなう政治的な意思決定を行う場合、有事の状態も十二分に踏まえたうえで意思決定していくのが、当たり前といえば当たり前なのですが、その当たり前のことが全く出ていない、顧みられていないというのは非常に残念な状態にあると言わざるをえません。むろん、そうした政治的トップを選出したのは他ならぬわれわれ国民ですから、震災という事実に対して、われわれも自省すべきではあります。政・官・民の凄まじい平和ぼけの帰結が、この震災で露呈されたと言えるでしょう。

社会保障という大義名分のために

大石 政府や地方公共団体が行う施策が、B/Cに代表されるような効率性のみで決定されて良いはずがありません。事実、憲法には居住地選択の自由が明確に謳われておりますが、その自由を謳歌しようと思うと、蛇口をひねれば水が流れる、電気・ガスはもちろん通じて、買い物も不便でなく、という生活インフラが整備されていなければ

ば恐らく誰も居住を選択しないでしょう。たとえ憲法に明記されていようと、実際に住めるところは限定されてくるわけです。つまり、憲法上の居住地選択の自由は、憲法にそう書いたから実現するのではなく、それを実現するための様々な用意が必要なのです。それは社会資本で言えば、社会資本がもつ公平性、公正性に通じることでしょうか。EUでなされた議論なのですが、欧州各地における居住地域間に、大きな格差があつてはならない、という整備方針があるのです。ドイツで言う「空間整序法」に近い考え方です。

この点わが国は、かつての全総（全国総合開発計画）レベルでは「均衡ある国土の発展」を唱えてきたために、逆に「全国を等しく発展させることなど現実的に不可能ではないか」と否定的にとらえられてきました。しかし米国における道路の長期計画でも、欧州の社会資本計画でも、エクイティー(equity、衡平法)の概念の無い計画は存在しません。米国の道路計画は、エフィシエンシー(eficiency、能率、効率)と並んで、エクイティーが必ず組み込まれていま

す。しかし、この日本からは或る時から突然、エクイティーの方が喪失し、代わりにB/Cが台頭してきたと言えるでしょう。

なぜ、エクイティーが喪失されるようなことになったのか。思うに、急増・膨張する社会保障の経費を賄うために、ありとあらゆるものを犠牲にしてよい、すべきなのだという漠然としたコンセンサスが知らず知らず日本に蔓延していったのではないかと考えられます。つまり、エクイティーが軽視されているのではない、社会保障の経費をあくまで第一義とするために、社会資本のエクイティーのプライオリティーが相対的に低下していったと。事実、削減されてきたのは公共事業だけではありません、防衛費然り、ODA然り、教育費然りです。

そもそも、高齢化社会の進展によつて社会保障費が急増するのは事前に予測できることです。したがって、伸びていく社会保障費に対する備えも、また社会保障制度そのものの改革も必要であるべきところ、それがほとんど手をつけられないまま、社会資本やODAなど他の分野の費用を削つていくための理由として、均衡ある国土の発

展への疑問や否定的見解があつたのではないのでしょうか。

藤井 確かに、社会保障費の財源確保がまず在りき、という可能性は大いに考えられますね。

そしてその理由をさらに深掘りしてみると、人間の持つ「あさましさ」が根底にあるのではないかと思えます。つまり、わが子、わが孫のために現状の資産を残しておくのではなく、いま自分が現世の生を快適に全うしたいがために、本来後世に引き継ぐべき財産を使いきってしまう、あるいは自分以外の、国全体に関する予算は削つても良しとする、こうした自己中心的な欲求の量的拡大によつて社会保障費の財源確保至上論が正当化されていくという具合に、人間の業が政治の方向性に反映されているような気がしてなりません。

大石 大阪大学の太田文雄先生が指摘されているように、高齢者が増えていくと高齢者層の政治力もまたアップする、というわけですね。そして大竹先生はそれ以上に、高齢者の投票率が高い、六〇歳以上は投票率八割にのぼる、それに対して二〇代

は同四割しかない、という事実を踏まえ、高齢者が増える以上に高齢者の政治力が増していく、したがって子どもの数だけ投票権があるべきだ、とも主張されています。

ちよつと大胆な意見ですが、実は同様の問題が他の国々でも議論されているそうです。

要するに、われわれは国土を安全にしたり効率的にしたりする努力を行っています。これはわれわれだけがしているわけではなく、在来線の鉄道運行などが明治の初めのころすでに実現されたように、先代、先々代の時代から営々と築かれてきた努力の所産なのです。そうした先人たちの努力のおかげで、私たちは文字通り最初からそこに有つたものとして在来線に乗っている。では、逆にわれわれは次の世代のために、過去の人々がわれわれにしてくれたような結果を、どのように残していくべきか。継承してきたこの国土をさらにどう使いやすく、安全にして次代に引き継ぐべきか、その覚悟と用意が、まさしくいま問われているのだと思います。

しかし、膨張する社会保障費のためにこの点がおおなりにされ、このままでは次代

に対し現世代としての責任が果たせなくなる、いや現にいま果たせていないと、私は非常に危惧しています。

藤井 私を含めて一般の人々の多くが、家庭を持った段階で子どもたちのために何をどれくらい残していけるか、と同時に自分の老後はどうあるべきか、そしてそのために自分はどれだけ働くべきか、こういう長・中期的人生設計を描きながら日々過ごしているわけです。そこで、「自分の老後のことだけ考え、子どもたちのことは一顧だにしない場合、それは誠に自分本位な、あさましい考えである」というような道徳的判断がはたらくのが普通だと思えます。こうした感覚は私個人においても、ごく一般的だと思うのですが、気が付けば最近、この一般的感覚を有する人々が相対的に減っているのではないかという気がします。そうした後世のことを考える人々の減少と、社会保障費膨大の事象とが、相似を為しているような気がしてなりません。ともかく自分の世代だけの財源が重要視されて、子孫のことは二の次である、という考えが多数派を占めてきたのではないかと。

大石 なにしろ子どもの数が減つてますからね、だから子どものために何か残してやらねばと思う人の数が減るのもまた確かですね。

藤井 とにかく、フローとストックは常に不可分のはずなのに、ストックは議論されず、フローの話ばかりです。

大石 そうですね、公共事業はストック化されてはじめて効用を発揮するわけですから、ストックとしての評価基準をしっかりと持たねばならないところ、フローとしての観点からしかとらえていない、ここに悲劇を生むきっかけがあると思われれます。河川にしろ港湾にしろ、空港にしろ通信にしろ、それらのストックで、これからの国民の安全な暮らしをどのようにして実現していくのか、この国の経済競争力をどのように担保していくのか、これを実際に具現・具体化して見せるということも近年は誠に疎かです。

たとえば、いま日本の長期計画では、将来の支出を制約することにつながるの理由で、金額が記入されているものがありませんが、すなわち、おカネを幾ら使つて何を

どこまでやるんだという見通しが示されていないのです。これは、おかしい。つまり、国民の一年間の稼ぎのうち、何割を今後何年間、どこに配分するのか、その方針を国民に明らかにしないでいいはずがありません。頑張つて、この分野に資金を投入する必要があります。があります、と国民に呼びかけねばいけないところなのに、それが排除されています。かつての全総のころは、必ず金額が明記されていました。しかし今の国土形成計画も社会資本整備重点計画も、金額が明らかにされていません。国の将来像をデザインする計画において、具体的な費用が明記されていない国などは、おそらく世界中で日本だけでしょう。米国の道路に関する長期計画では、各年度の支出をそれが縛っている。その厳正な計画があつて初めて、ストックがいつまでにできるのか、一定の目途が見通せるのです。より具体的には、一つの道路がいつまでにどこまでできるのかを明らかにすることによって、一般の事業者や利用者は、このインターチェンジが三年後にオープンするのなら、当社の物流センターをその近くに建てたい、ならその準備をそ

ろそろしておこう、という経営上の計画も立てられるわけです。しかし日本の計画では予定の立てようもない。単に一本の道路だけでなく、それに関連する様々な経済活動等も全く不透明になってしまいました。

危機の根底にあるのは、思想の貧困

藤井 こう議論していくと、問題点ばかりが明らかになり、閉塞感暗れやらぬ気持ちになるのですが、ではどう打開していくかが今後問われることとなります。個々の解決策やそれに付随する問題ももちろんあるでしょうが、何よりも今の日本の危機的状況の根本にあるのは、「思想の貧困」ではないかと思えます。思想に対するリスベクトが多少でもあれば、たとえば多少抽象的な議論であつても、長期広域的な国の在り方というものを念頭に置きながら、生き残る道筋を考えていこうという根本的な針路を誤ることなく、また針路が固まれば、それにもなつて原子力の適正な数やB/C一辺倒では問題があること、フローを考へるなら同時にストックにも目を配らねばならないことなどが、自ずと理解されてくる

はずなのです。思想とは、それだけ重要な力を秘めている、私は常々そう考えています。しかし、現実にはこの国の政・官・マスコミ、そして有識者と言われている人々の中にも、この思想が欠乏しているように思われてなりません。実は、この対談に先だつ別のテレビ討論会で、震災からの復興を考へる際、まず必要なのはというビジョンで復興を果たすのか、そのコンセンサスが得られなければ方向性が四分五裂して収拾がつかなくなる、だから計画を具体化させる前に、まず思想の話をきちんとしておく必要がある、と述べたところ、それに対し、某新聞社の論説委員の方が、そのような理念のことは置いて、まずは財源つまりおカネのことが問題なのだと、すぐに否定する発言を寄せられました。私はこのとき、これではこの国は駄目になる、とつくづく実感しました。新聞という公器で議論することの根幹であり最初にあるのが思想の問題であつて、おカネの話は重要ではあるけれど、それは確固とした思想に基づききちんとした計画が組み立てられて、それを実現するために方策として考へていく

べきであつて、思想が無ければ計画も予算も立てようがありません。思想に対するリスベクトが無いというこの状況が、今の日本を覆う閉塞感の根源に横たわっているという気がするのです。

大石 最近、日本は中国の辺境に位置しているがゆえに大きな物語を作り難いという「日本辺境論」が話題となりましたが、確かに先ほど述べましたとおり、大きな物語を考へてはならない、という呪縛にとらわれていたのが、この戦後の日本だったように感じられます。それゆえ、「個性」や「身近なもの」、あるいは「小さな何か」が盛んにもてはやされるし、事実そうしたもの

が大好きな国民性ではないかと思えます。藤井 なにしろ国のトップからして唱えているのが、「最少不幸社会」ですからね、よく言われるように「最少」は「宰相」かもしれない（笑）。

大石 ともかく、東北地方も日本国全体と切り離して考へること、論じることが不可能ですし、逆に東北が日本国の中で今後どういう役割を果たせるのかという視点なしには復興計画は成り立ちえません。そう

なると、より視野を広げて、将来的に日本はアジアのなかでどのような国になろうとしているのか、復興と同時に進めなければいけません。

公共事業とは、国土がもっている力、国土のうえで展開する国民の活力を引き出す道具だと思えます。そう考へると、何で、どこに、どれだけの量、どのくらいのスピードで整備するのかという各種の計画が、当然その属性として発生しなければならぬのに、そういった各種の計画が個別分断されている状況です。これでは残念ながら、いつまでもつながらない道路、いつまで待ってもハイスピードで走れない道路ばかりで改善は期待できません。ベネッセの『幼児の生活アンケート報告書・東アジア5都市調査』によると、ソウル、北京、上海、台北に比べ、東京の父親の帰宅時間が非常に遅く、そのぶん家事・育児に参加できない状況が明らかになっています。なぜ日本では個人が家事・育児を犠牲にしてまで残業しているながら経済が成長できないままなのか、よくよく考へる必要があります。自動車の燃費効率にしても、日本はカタログ

燃費では世界でもトップクラスなのに、実走行燃費となると大きく順位を落とすのは、走れる道路が乏しいということの証左です。三年前の国会で道路やガソリン税が議論されましたが、日本の道路は人口や産業に応じてバランスよく整備されたのだろうか、あるいは日本の港や空港をバックアップする体制になっているだろうか、さらに諸外国のネットワークに比べて遜色ないものになっているだろうか、といった議論が全くと言っていいほど為されませんでした。

列島を強靱化する時代に

藤井 先ほど大石理事長が、この国では大きな物語を語ることを忌避されているとの指摘が在りましたが、物語を忌避するから、いろいろな物事が細かい点で整合性が取れなくなるのだと思います。であれば、それを打開するには、大きな物語を語ろう、ということに尽きるでしょう。最近、学界で公共政策のための物語研究会を立ち上げたところですが、現代社会に物語が無き過ぎるの、いまの閉塞感につながっていると考へているからです。要するに、戦後にお

いてもかつては、田中角栄が提示したような物語が在りました。遡っては戦後の復興期、明治のころを描いた『坂の上の雲』のような物語が、時代々々にはやはりそれなりの物語があったのです。しかしながら、この平成において、かつて語られたような物語の現代版が語られていないことが全ての閉塞問題の根源ではないかと。その意味で、いまこそ物語を語らねばならないと考えた次第です。学界内でもなかなかその必要性が理解され難い点もありますが、誰かに語ってもらえればそれで大変有り難い訳ですが、だれも語らないなら、自分自身で語るしかない、というのが現状です。例えば、現代の状況は、次のように物語ることができると考えています。

少なくとも、あの3・11までは、日本は戦後以来、一貫して効率性を追求してきました。戦後以来、平時が続きましたので、効率性の追求イコール戦後の復興という側面もあったと言えるように思います。ところが、3・11の震災は、平時における効率性追求が豊かさの体現につながるといふそれまでの図式が成り立たなくなったことを

白日に曝しました。日本では、大規模な自然災害が今後も相次ぐかもしれない、原発に事故が生じて市民生活が脅かされるかもしれない、等々の国難的なリスクが常に存在するという事実の再認識です。豊かになることではなく、生き残ること自体が目的と化するような国難のリスクが実は、足下に横たわっていたと。

ではそのように認識を新たにしたところで、われわれは今後何を指すべきかというところ、かつての列島改造のような形で豊かになるのではなく、列島を「強靱化」して、どのような災害に見舞われようと生き残って見せるような、そういう強さを身につけていくべき時代に、わが国は入ったのではないかと思います。その強靱さの根幹にあるものが、たとえば政府のBCPであったり、電力の継続性だったり、サプライチェーンの過度な効率化ではなく分散によるある程度の非効率化でも良いからリダンダンシーをきちんと確立しておく、等々の事柄ではないでしょうか。繰り返しになります、このように、「列島の強靱化」をビジョンとする時代を迎えたのだと言えるでしょう。

う。それがなければ、いずれ発生するであろう首都直下型地震で壊滅的な打撃を受け、国としての機能を喪失することになるでしょう。このような「大きな物語」を、われわれは考えねばならないのではないのでしょうか。

大石 「日本民族存続計画」のような物語、です。

藤井 列島強靱化論は、ある意味かつての列島改造計画に反する内容かもしれませんが、それでも強靱化の物語が共有されれば、その方向性に国の各種意思決定が向けられるのではないかと期待しています。

大石 国とは、機関としていうと、ゴースト・コンサーン（継続組織の前提）の最たるものですから、存続すること自体が目標たり得るわけです。そのうえで、日本人が今回の震災で示したような生き様を、もつともっと他の分野でも世界の人々にどう知らしめて行くのが極めて重要でしょう。今回の件では、世界中からこれだけの物資、人員、エネルギーの提供を受けながら、世界に対して、文化も生き様も示すことができず何も貢献できないということが

は、エネルギーを使ってCO₂を排出し続けることすら他の国々からクレームの対象になることも起こり得るでしょう。存続することによって世界に貢献することが、今後の日本の目指すべき方向性の中心にならなければいけないと思います。

そのためにこそ、国民の力を最大限に發揮するための国土、それを社会資本という武器でどのように装備していくのかが問われるでしょう。

藤井 おそらくそうした社会は、若干非効率ではあるかもしれませんが、ゆとりがあつて、つながりが在る、豊かな社会ではないかと思えます。列島強靱化論は、ただ単に強いだけではなく、同時に豊かで幸せな社会の追求、そして体現でもあります。それこそが、世界の中で日本民族だけが示し得る、一つの形ではないかと。

大石 最後に付言すれば、今回の大震災の前まで、首都機能移転論を繰り返してきたことが、防災意識を誤るものになったと思います。移転ではなく、首都機能分散論が在るべき姿ではなかったかと。これは首都圏直下型地震発生の可能性を考慮すると、

それほど悠長に構えるべきではないと思えます。

藤井 本当に、この十年以内に形にしておくべきでしょうね。

大石 今回、戸籍が消失した自治体もありましたが、やはりたいへん重要な問題です。それこそ総務省が早急に法案化して、県などにバックアップを指示するなどの取り組みが求められます。とにかく、それ以外にも国家レベルでバックアップを取っておくべき案件はたくさんあるはず。まずはそれを総点検することから始めるべきでしょう。

藤井 機能分散は、一見すると地方分権推進のようにも思われますが、従前の議論と異なるのは、中央集権主義に基づく分権論だという点です。国全体が生き残るため、という中央集権的発想に基づく地方への分権です。今後の議論の進め方として、国の存続という大きな前提がまずあまねく理解されて、その上で議論が具体性を伴って進捗するかどうかがポイントになります。そうした分権化であれば、ぜひ押し進めてもらいたいですね。

私の方からは、求められる公共事業の大規模な推進は、これまで述べてきたような強靱な国づくりのために必要であることはもちろんのこと、デフレ経済からの脱却というまさに3・11発生以前からのテーマにも資する政策だという点も付言しておきたいと思えます。

大石 今回の震災は、その可能性を多大な悲劇を伴って拓く結果となりました。この不幸から立ち直るためにも、新たに展開された可能性は、何としても活かさねばなりません。

藤井 ただ、この震災で生産性が大きく棄損しましたが、(あまり議論されていませんが)同時に「需要」も棄損しました。もしかしたら、震災デフレが発生するかもしれない。そのデフレを食い止めるだけの財政出動をしないと、震災の被害をさらに拡大してしまう恐れがあります。ここはやはり、財政出動が欠かせないところです。

大石 これからも為すべきことは山積しています。日本全体に長期的視野が求められます。本日は、長時間にわたり有難うございました。