

日本海国土軸・環日本海交流推進大会 特別講演会

日時 平成 25 年 11 月 14 日 (木)

場所 ホテルニューオータニ ザ・メイン 舞の間

演題 「持続可能な国土社会に向け～環日本海と日本海国土軸～」

講師 谷口 博昭 氏 (芝浦工業大学 MOT 客員教授・一般財団法人国土技術研究センター理事長)

皆さん、おはようございます。今日はお招きいただきまして誠にありがとうございます。ただ今ご紹介いただきましたように、3年前の8月10日に、国土交通事務次官を最後に退官しました。縁があって芝浦工業大学の、社会人相手ではありますが、マネジメント・オブ・テクノロジー、技術経営と訳しておりますが、その専任の教授を務めておりましたが、この3月をもって客員にいただき、現在の JICE、一般財団法人国土技術研究センターの方に勤務し、6月21日から理事長を務めさせていただいております。現役時代、皆さま方にはいろいろな観点でご高配いただきましたことを、あらためて御礼申し上げる次第です。

今日は青森から山口まで12府県の皆さま方にどうしたものをお話しすればいいのか考えあぐねましたが、インフラに関して普段考えていることをお話しさせていただければと思う次第です。タイトルはこちらにあるように「持続可能な国土社会に向け～環日本海と日本海国土軸～」とさせていただきます。

21世紀に入って13年目を迎えています。政権交代で経済社会に明るさが感じられるようになってきましたが、この明るい状況をスポットではなく、持続可能な状態にしていくことが肝要です。そして、持続可能な国土社会に向けて環日本海と日本海国土軸は非常に重要であると考えております。しかし、スケールが大きい構想でありますので、戦略的に考え、計画し、段階的な取り組みということが現実的であろうかと思えます。

目次は6項目とさせていただきました。1～3につきましては、日本海国土軸と環日本海に入る前段、周辺状況というようなことで、お話しさせていただきたいと思えます。そして、経済再生・成長戦略に沿ってストーリー作りに向けたお話をさせていただければと思う次第です。

1 ビッグピクチャー

まずビッグピクチャーです。ビッグデータではありませんが、大学の学生にもかなり良い言葉だと好評を得て、自画自賛しているわけです。直訳しますと大きな絵ということになるわけですが、大きな見通しという意味で使わせていただいております。これからの日本のビッグピクチャーを明確にしていくことが肝要であるわけですが、21世紀は大きな変化の時代で、これまでのようにキャッチアップモデルがあるわけではありません。従って、「ど

うなる」ではなく「どうしたいか」ということを参加と責任の精神で情報共有し、オープンな議論の上でどうしていくのか、どうするのかを決めていくことが大切であると思います。

そのためには大きな価値観を共有することです。私は自立と共生、「きょうせい」というのは響きが悪いので「ともいき」と言いなさいと東大寺の長老に諭されたことがあります。自立と共生、またはパートナーシップという大きな価値観を共有すること。また、右肩下がりの時代でありますので、互いにシェアする精神、多少譲り合うようなことをしながら、国と地方、官と民、大都市と地方の関係において Win=Win 関係に持っていくということが望まれるのではないかと思います。

経済計画・国土計画は、かつては経済計画がありました。国土計画は今は国土形成計画ということになっていますが、このことについては後で触れたいと思います。

これは日本列島図で、後から環日本海の絵も用意しております。日本列島は狭いと言われているわけですが、南北 3000km の広がりの中に 6852 の島から成っています。島というのは周囲 100m ということになっていて、ほとんど無人島ですが、そういう所に日本があるわけです。陸地面積は 38 万平方キロメートル弱ということで、世界で 61 番目か 62 番目という面積です。しかし、排他的経済水域 EEZ を含む面積は 440 万平方キロメートルで世界 6 番目です。そういう意味では狭いようで広い海洋国家ということを考えながら、どうこの国土・領土を活用していくかという視点が重要なのではないかと思います。

21 世紀の大きな変化とは、グローバル化の進展と少子高齢化・人口減少の二つだと思います。対外的にはグローバル化の進展、国内的には少子高齢化・人口減少です。これについては猛烈な少子高齢化・人口減少であるという話を後で少し触れたいと思います。経済は特に IT を使った金融ということで、環境は昨今の PM2.5 というような現象からして、否応なしに国境を越えてくるボーダレスのようなことがあります。また少子高齢化・人口減少も、現在の出生率は 1.4 人くらいになってきましたが、残念ながら、高齢出産を除きますと、子供を産む年齢が 20~39 歳ということで、出生率が上がってきても、東京などは 1.0 幾つですので、人口は残念ながら増えないということです。しかも、この傾向は大きく変わらず、否応なしにインボルブされるというようなことです。

そして、大きな債務残高です。しかし、インフラについては東日本大震災、笹子トンネル、オリンピックということで、大きな変化があるということです。ダーウィンが『種の起源』でわれわれに論じたことは何かと考えますと、環境の変化に適切に対応した者のみが生きながらえるということであろうかと思います。そういう意味では、こうした 21 世紀の大きな変化にどう対応していくかということが、ガバナンスの安定の中で問われているということではないかと思います。

国土交通省の推計では、2050 年までに人口は 3300 万人減るということです。1 億 2700 万人のピークから下がってきているということです。3300 万人も減るということは、2005 年から 2050 年ですから、3300 を 45 で割ると、単純平均で 1 年に 60 万人近くが減っていくと

ということです。鳥取県の方がおられると失礼ですが、鳥取県に相当する人口が1年でなくなってしまうのです。私は先ほど紹介いただいたように和歌山ですが、ピークでは和歌山の人口100万を少し切ってしまったのですが、それに相当する人口が、1年で減少するというようなことです。

政府の統計では65歳以上が高齢者ということで、4割近くが2050年には高齢者になります。また、15歳未満、中学生未満が9%くらいということで、野田前総理が言われたように、肩車型社会、15~65歳未満の生産人口が高齢者と所得がない若年人口を支えるということで、一人が倒れたら支え切れません。この生産人口は2050年以降もどんどん減っていくということです。

元岩手県知事の増田寛也さんが、人口減少問題研究会と共同で「戦慄のシミュレーション」というようなことで、現在発売されている「中央公論」12月号に出されています。2040年には地方は消滅する。今の人口推計でいくと、極点社会、東京だけが生き残るという社会が到来するという報告を出されています。

そういう意味ではこの推計は全国一律ではありますが、かなり地域差があるということです。東京においても先ほど言いましたように出生率は1.0幾つですので、出生率だけではなく、子供の生める20~40歳の若い女性、全体的に結婚しないということもありますが、減ってくるということです。東京も例外ではないということです。

もう一つは、12月になると、間もなく来年度の予算の政府原案が決定されるかも分かりません。25年度の政府予算です。公共事業は目の敵にされてきて、15年間減り続けてきましたが、52,653億円(5.7%)、社会保障は291,224億円(31.4%)です。収入の方は公債金が428,510億円(46%)なので、消費税が1%上がると2.5兆~2.7兆円、GDPにもよりますが増収があると言われています。しかし、8%、10%といったとしても、5×2.5でも5×2.7でもいいのですが、全然この公債金には追いつかないということです。そういう意味では成長戦略をしながら増収にしていく必要があるということです。そういう意味では公共事業のイノベーションとともに、医療・年金・介護という社会保障にメスを入れざるを得ないというのが、この数字を見ても明らかではないかと思えます。

日本では、鳩山邦夫の祖父である鳩山一郎内閣が経済自立5カ年計画を昭和30年に策定してから、14の経済計画が策定されてきました。日本もかつては池田総理のときに7.8%、佐藤総理の三つ目のときに10.6%という高度経済成長率が経済計画として策定されたわけです。最後の経済計画は小渕内閣のときに平成11年に策定されましたが、2%ということでした。これを最後に経済計画は策定されておられません。毎年毎年、予算のための税収、中長期的な見通しは策定されていますが、経済計画は策定されていません。

全国総合開発計画(全総)が昭和25年から5回策定されています。これで投資額が明示されているのは、昭和62年にできたいわゆる四全総が最後です。10年間で約1000兆円の投資、少し過大だったかも知れませんが、そういう投資額が明示されていることで、本日の日本海国土軸の名前も、この最後の全総で次の21世紀の国土のグランドデザインという

ことで、100年スパンで国土を四つの新しい国土軸で構成するというようなことでした。しかし、残念ながら投資額は明示されていないということです。

現在は全総を改め、国土形成計画ということになっています。量的拡大、開発基調から成熟社会型の計画へ、国主導から二層の計画体系（分権型の計画づくり）ということで、国主導の開発計画というイメージが強い全国総合開発計画から、現在は国土形成計画ということです。幾つかのブロックに分けて、特徴ある戦略を描くということがたくさん書かれています、財源の裏付けがないので、少しどうかなという感じです。

平成26年春に2050年を目標とする新しい国土のグランドデザインが策定されることが国土交通省から発表されています。ぜひ、財源の裏付けのある、しっかりとした計画にしたいと思っています。

2 国土強靱化／地域・都市の再生

これからの国土・地域・都市はどうあるべきかというポイントを、私なりに整理させていただきました。東日本大震災を受けて、昨年の総選挙で掲げられた自民党・公明党、自公の公約を基に、現在国会では防災・減災等に資する国土強靱化基本法案が審議されています。既にこれとセットの首都直下型地震、南海トラフ連動地震の法については衆議院が今週といっても明日までですが、通過しそうだということです。この国土強靱化基本法案については、民主党が国民生活強化法という名称変更を申し入れているということで、二階会長にも一昨日電話を頂いてお聞きしましたが、法案の中身の議論ではなくてタイトルだけを変えても意味がないのですが、新聞紙上でいきますと、それを受け入れて成立するのではないかということだそうです。

いずれにしても首都直下、南海トラフ連動地震が予想されているということで、国土強靱化はナショナルレジリエンスと言われていますが、その精神を踏まえて対処していくことが重要なのではないかと思います。私は自立分散型国土社会ということが、これからの国土の在り方ではないかと思っていますので、そういう意味では広域的なブロック圏での地産地消という考え方が大切になってくると思います。そういう意味では広域ブロック圏の中で地域資源、再生エネルギーを活用しながら人材育成・確保していく。そのためにはミッシングリング解消、ネットワーク強化が不可欠ではないかと思っています。

都市については後でもまた触れたいと思いますが、コンパクトな町、自助・共助・公助と言いますが、公助に頼らない自助・共助型のコミュニティが求められているのではないかと思います。

これは国土強靱化基本法案の中身です。後で読んでおいていただければと思います。いずれにしてもレジリエンスとは、心理学・カウンセリングから来た言葉だそうできて、ストレスを受ける人間が立ち直りやすいような、回復しやすいようなということ、ダメージを受けても早く国土が復活するようなということです。いずれにしても国家のミッションは国民の生命・財産を守ることではないかと思ひますし、大震災等の災害

を受けた場合には、早く復活・回復するというのが法の精神ではないでしょうか。

これは皆さんの中には入っていませんが、法案の中には全国の基本計画、またそれを受けて都道府県・市町村の計画ということになっていますが、法案がこの国会にできて、国の基本計画を策定するのにまた1~2年、県の、市町村の計画を策定するのにさらに1~2年、さらに1~2年かかるということになりますと、私はタイミングを逸するのではないかと思います。そういう意味では、先ほど言いましたこの国土強靱化基本法案の精神を先取りして、来年春に2050年の新しいグランドデザインを策定すると国交省が言っていますが、それを財源の裏付けのあるしっかりとしたものにしていくことが重要だと思います。

都市運営コストということを考えますと当然ですが、先ほどコンパクトシティと申し上げました、人口10万以下のデータですが、市町村のDID人口密度が高くなると、一人当たりの道路や施設などの維持補修費が逡減傾向にあるとデータでも言われています。富山市においてもそういうことが言われているということです。

3 社会インフラのイノベーション

これを受けて、インフラはどうあるべきか。われわれは、イノベーションを遂げながら時代のニーズに対応してきました。現在、復旧・復興、防災・減災、維持・更新、さらに新しい世紀の都市再生、国際競争基盤等々の多様なニーズがあるということです。造る時代から守り生かす時代になってきたということですが、マスコミが言うような新設をやめて、維持・更新にお金を回せばいいのではないかというような単純な話ではないと私は思います。今後の多様なニーズに対応し、現在の整備水準を考えながら、財源も確保しつつ、イノベーションと民間活力を活用していくことが重要だと思います。

私どもの先輩にも、日本には1400兆~1500兆円の個人資産があるから、キャッシュではないですが、国土強靱化国債をばんばん発行すればいいという主張もありますが、これは財務省は絶対に許しません。この15年間の歴史を見ても、公共事業は先ほども言いましたが、5.7%まで下がっている経緯を見ると、やはり財源はこれ以上減らさないにしても、プラスアルファの多様なニーズに対応していくためには、民間需要を喚起するようなPPPを取り入れていくことが重要ではないかと思います。

公共事業批判が非常に厳しいわけですが、インフラストラクチャーが下部構造と言われています。くらし・経済活動を支える基盤です。そういう意味では公共事業というフローの概念ではなく、インフラストラクチャーとしてのストックとしての訴え方、捉え方が重要ではないかと思います。

同じように土木という言葉が、先ほどの共生ではありませんが、響きが悪いということで、大学の土木工学科というのは、私の属している芝浦工業大学はまだ「土木」という名前が残っている学科がありますが、ほとんどの大学は社会システム工学とか社会基盤工学ということで、土木という名前を捨ててしまいました。

土木という名前は中国の『淮南子』という古書にある「築土構木」という言葉から出て

います。「川を治めるものは国を治める」と言われた紀元前 150 年前に書かれた『淮南子』にある「築土構木」から取られているということです。築堤のように土を盛り、築き、木を組み合わせて住居を風雨からしのぐようにしっかりとしたものにすると、住環境が良くなり、生活環境が良くなり、国民の暮らしが豊かになり、国が栄えたというのがこの築土構木の意味であります。そうしたことをいいますと、道路やダム、港といった施設ではなく、われわれの土木の精神は、生活環境・都市環境を良くするのだという訴え方が私は重要ではないかと思っています。

先ほど私が属している MOT というのは Management of Technology と申しましたが、マネジメントといいますと、経営、管理と訳される場合もあるわけですが、土木が普請と同意義の時代には、土木には総合マネジメント力がおのずから備わっていたと思います。請負等、分業が進み、専門化が進むことによって、マネジメント能力が弱体化してきたということではないかと思っています。

もう一つは技術、イノベーションが重要です。イノベーションというと技術革新と訳されるわけですが、プロダクト（製品）、プロセス（過程）、マテリアル（物質）、マーケット（市場）、オーガナイゼーション（組織）の各領域、各分野において新しい息吹を内部に取り入れて、内部から変化を起こしていくというのが、このイノベーションの元のラテン語は IN（内へ）と NOVARE（新しくする）からなり、そういう意味です。

いずれにしてもマネジメントとイノベーションに共通するのは、生産性の向上にとどまらず、それを超えて価値創造をするための技術経営というところがターゲットなので、ただ単なる技術革新、マネジメントは意味がないということです。マネジメントとは経営と先ほど言いましたが、管理とも訳されます。今はコンプライアンス社会ですが、コンプライアンスとは内向きです。発展性をやはり抑えるところがありますので、コンプライアンスは法令国家ですから守らなくてははいけません、そのコンプライアンスが世の中に合わなくなった場合には変えていくべきです。そういう意味では憲法を改正する前に、会計法などは明治 22 年にできているわけですから、それも変えていく必要があるかあるのではないかと思います。

日仏独のネットワークの比較を等縮尺で示した図を見ると、マスコミではもう高速道路は要らない。十分だと言われていますが、これを学生に見せると「先生、もう説明は要らないです。こんなにひどい状態だったのですか。こういうことをもっと国民に分かりやすく訴えればいいのではないですか」と言われました。

日本の人口は 1 億 2700 万人で、今はそこから減少してきています。フランスの人口は六千数百万人で、イギリスと同じくらいです。ドイツは東西合わせて 8000 万人ほどだと思います。日本の国土面積は 38 万平方キロメートルで、東西合わせたドイツよりやや陸地面積が広いのです。フランスは日本より大きいです。日本と比較すると、ドイツは地震もない、大きな脊梁山脈もない、ヒットラーのアウトバーンという成果もあって非常に密度が濃く、フランスも割と濃いです。日本は脊梁山脈があるということで、ぶつぶつと切れています。

太平洋側はある程度通ってきましたが、日本海沿いはまだまだ途切れている状態です。それを少子高齢化の中でどうしていくかということです。

もう一つは「モーレス・ネチェサーリエ」というものを塩野七生さんが言っておられます。私は古今東西の最大の帝国はローマ帝国だと思いますが、そのローマ帝国が地中海沿岸に、内陸も含めてですが8万kmの馬車道、今日で言う高速道路ですが、石畳の排水路のある高速道路のようなものを構築したということです。塩野七生さんによりますと、ラテン語にはインフラという言葉がないということです。そういう意味ではそれに相当することが、私はラテン語は読めないのですが、「モーレス・ネチェサーリエ」、人間が人間らしい生活を送るために必要な大事業ということです。日本は公共事業を目の敵にしますが、先ほどの「築土構木」と同じ精神なのです。生活環境を良くする、インフラはそれを支える、経済活動を支える、そういうことをもっともっと自信を持って訴えていく必要があるのではないかと思います。

昨年12月2日、間もなく来ますが、中央道の天井版落下事故がありました。老朽化対策が急務となっています。また、全国の道路橋は、15m以上では15万7000橋ということですが、2m以上ということになりますと、70万橋、そのうち50万橋が市町村管理ということです。会計検査院が高速道路の跨道橋（こどうきょう）の老朽化の指摘をしていますが、現在、市町村では技術者はほとんどいない状態で、さらに財源がないということで、無い袖は振れないということで、少し言い過ぎかもしれませんが、私は不作為状態になっているということではないかと思います。

後でイギリスの例、アメリカの例をお話ししたいと思いますが、50万橋を全部一挙に解決することはできませんが、例えば5段階でトップ1、成績ではありませんが、悪い方からこれを5年間なり10年間で国が支援しながら、片付けていくという措置を今すぐ取らないと、とんでもない事故になりかねません。

日本では予防的な管理という精神は、私も現役時代、20年前から取られていますが、いっこうに進みません。東京都はお金があります。東京都出身の土木学会の高木千太郎さんという方が、私は面識はないのですが、浜松へ行って8月4日の「日本のインフラが危ない」というNHKのスペシャルで橋梁を指摘されました。浜松市は政令指定都市ですから、まだ技術者はいます。しかし、分かっているてもできないということです。どういう状態がいいのか、それをどういうレベルに持っていくかということがありますが、日本人はそういう先取り精神がなかなかできません。そのうちに大きな橋の、橋だけではないかもしれませんが、とんでもない事故が起こらない限り、大きく進展しないのではないかと懸念しています。

どうせ維持・更新するという時代になってくるので、20世紀から21世紀へ向けて、50年でキッカリ駄目ということではありませんが、20世紀と同じものをこの21世紀に造るのですかということです。技術の進歩に応じて時代に合致したものを造っていくということです。そういう意味ではお金がないということで、民の力を借りるということで、インフラ

の更新と都市の再生、まちづくりを一体的にすることが重要だと想います。一体的な整備、一体的な合築を行うにあたって、パートナーシップ精神、共生、Win=Win関係でやっていたら全体のコストが下がる、価値も高まると言う事ではないかと思います。

「これからのまち」と書きましたが、人口が減っていく中で、21世紀は都市の時代ということが言われています。これは人口が減る中で都市間の競争になるということです。国際的な競争ということではなく都市の競争です。これは釈迦に説法ですが、都市の魅力度を高めるためには、オンリーワンと言われるような地域資源、すなわち環境、歴史・文化というものを活用することが重要であるわけです。

先ほどの都市経営力のところで、富山の例も申し上げましたが、コンパクト化していくということです。青森も冬の間は山の上まで除雪はできないということで、冬の間だけでも下へ降りてくるということが言われていますが、町中で歩いて暮らせるように。ただ、お年寄りも比較的若い人よりは早く亡くなるので、お年寄りだけではゴーストタウンになってしまいます。老若男女が一定に町中にコミュニティを形成することが重要だと思うのです。そういう意味では一つの拠点ということではなく、都市規模によっては町中周辺を含めて拠点化しながらネットワーク化しながら、うまく対応していくというようなことではないかと思います。

「これからのみち」と書きました。日本は道・街道の文化、ヨーロッパは都市・広場の文化といわれています。みちの「み」には意味がありません。「ち」というのは「あっち・こっち」の方向を示します。ちの文化です。そういう意味ではちが交わる、ちが分かれるところは「ちまた」と言います。ちまたのうわさ、ちまたのにぎわい、そこに市（いち）ができ集落ができ、大きな町、市に発展していったというのがこの言葉の意味です。そういう意味では、英語でもベターロード・ベターライフというような言葉がありますが、日本はやはり道の文化ということなので、道が持っているエネルギーを最大限に引き出し、活用することが重要なのではないかと思います。

私が道路局長のときに「道ルネッサンス」というようなことを提唱させていただきました。それから、点（道の駅）から線（日本風景街道）へということで、道の駅に思いを馳せて、「日本風景街道」というものを提案させていただきました。ここに書いてあるとおりですが、中身は時間の関係で省略させていただきます。

道の駅は休憩機能、情報発信機能、地域の連携機能の三つの機能を持って、20年前に誕生しました。中越地震や東日本大震災でも評価されたように、その防災機能が注目されています。現在で1014の駅が登録されていて、今後どうしていくのかということで、道の文化にふさわしいような形で道の駅を捉えていただければと思います。

それが点から線へということです。アメリカはアラスカを除くと日本の20倍という面積ですが、8万kmのほとんど無料のインターステートハイウェイというものがあります。従って、高速道路の下道の活用が重要だということで、シーニックバイウェイ、景観に続いた脇道ということが言われています。1965年に道路美化法ということで、広告看板を統一

しよう、撤去しようという活動が行われ、1989年にシーニックバイウェイ法によって景観・自然・歴史・文化・レクリエーション性・考古学性の6項目の評価に照らして合致したものを支援していくことになりました。これは高速道路、日本海沿岸道路、山陰自動車道ができてからの話かも知れませんが、そういうことを合わせてやっていく必要があるのではないかとということです。

これは直接的ではありませんが、東京オリンピックから間もなく50年、2020年には2回目の東京オリンピックの開催が決定しました。4年間で羽田空港から選手村まで行くということで、やむを得なく用地買収をしないで、運河沿いに日本橋、国道の原点で、元標でもありますが、首都高が上空を通過しているところがあります。橋を取り払ったイメージが出ています。そういう意味ではいずれ老朽化で架け替えしなくてはいけないということで、また同じ物、こういう状態を造るのかということが言われています。21世紀型の東京の都市再生のためにはどうしていくかということです。

韓国のソウルではこういう事例があります。私もこの6月に行ってきたのですが、清溪川(チョン・ゲチョン)です。韓国のソウルは五つの都がありました。その都の風水上の重要な川が汚れ、住居の不法占拠もあるということで、川をきれいにし、その上に蓋を掛けて高速道路的な専用道路を造ったのです。李明博(イ・ミョンバク)前大統領がソウル市長選で公約して、川をよみがえらせたということです。2車線・2車線の平面道路を造りながら、公共交通機関、地下鉄もバス、川の沿線の再開発も一緒にやったということです。これが21世紀型の大都市の再生ということです。こういうことを何とも思わないという感覚では、やはり開発途上国にとどまるということだろうと思います。パリを見れば明らかだと思います。

PPPはパブリック・プライベート・パートナーシップの略ですが、現在のPFIにはパブリックは入っておりません。インフラは税金ですのもうけてはいけないというイメージが強いのですが、民間活用と言いながら「もうけてはいけない」というのでは、ビジネスになりません。従って、進まないということなのです。そういう意味では官と民の役割を適切にしながら、夫婦のごとく力を合わせ、手を合わせながら、いい成功事例を作り上げていくということが重要なのではないかと思います。

4 環日本海と日本海国土軸

次に、環日本海と日本海国土軸に触れたいと思います。対外的には、環日本海ということです。領土問題という難しい問題がありますが、民ベースの経済交流を活発化していく中で、領土問題を緩和していく。領土問題はやはり時間がかかると思うのです。そういう発想が重要ではないかと思います。特にグローバルな展開のためには、空港・港湾が重要であるということです。

日本海国土軸については、先ほど来言っています分散型国土形成に資するという一方で、ネットワーク強化によって連携・交流を促進することが重要ではないかと思います。

歴史的に縄文・弥生・古墳時代から古代・中世を経て近世まで、交通と言えば海運・舟運が主体でした。交通はヒト、モノ、情報、文化を運び、それらの交流により相互に地域の発展に寄与してきました。

環日本海に関しては、北は北東アジアからサハリンを経て、北海道・東北へ、南・西は大陸朝鮮半島から九州北部を経て、あるいはダイレクトに山陰・北陸へ、古くは出雲や越の国、そして北前船によって、日本海沿岸地域のみならず、各河川や琵琶湖を経て内陸へと、種々の交流がありました。日本海国土軸はこういう長くて幅広い圏域であります。五畿七道、都を中心に街道が展開されたように、明治に入って鉄道、戦後に入って道路の整備が進捗するにつれ、海運舟運が衰えました。その結果、長くて幅広い日本海国土軸は隣接県を越えた交流が少なくなってきました。東北・北陸・山陰といったブロック別に分かれているという印象がぬぐい切れません。

まず環日本海交流促進のためには、港湾・空港の強化が必要であると思います。そして、日本海国土軸に沿って、日沿道、山陰近畿自動車道、山陰道を早期に完成、つなげることが肝要であります。そうすると隣接県を越えての交流も活発になると思います。早期完成のために日本海国土軸沿いの広域的交流促進のため、各道路名を一つの統一した名称にするということも、三陸の例を後で触れますが、一つの考え方であろうかと思えます。

次に広域ブロック圏との関係でいいますと、北海道や九州との連携も視野に入れた柔軟な取り組みも重要かと存じます。また沿岸部から河川・琵琶湖を経ての流域圏、内陸部との連携交流促進のためには横断軸の連携強化も重要です。少子高齢化・人口減少に応じたコンパクトな町、都市が縦横にネットワークにより連携されることが、「命の道」という危機管理上のみならず、自立分散型国土形成上、暮らしや産業を支える上でも必要不可欠であるということです。

私が道路局長時代、徳山道路局長は関東の道路部長でした。圏央道を目標宣言プロジェクトというようなことで、訴えました。それで、その目標に従って整備を促進する、予算を選択・集中して、今着々とできつつあるということです。そういうようにネットワークはいつかできるだろうということではなく、目標を決めて取り組むことが肝要だと思うのです。

そして、日本は島国と言われてきましたが、海洋国家と言われる今日、海運舟運を見直すことが重要です。例えば北前船のツアー復活や最近の豪華客船ツアーの盛況ぶりを見ますと、乗客と貨物の併用のフェリーの活用など、航路ということのみならず、途中での乗り降り、乗り継ぎを柔軟にして、食や歴史・文化の連携強化も、今日のような会議も沿線持ち回りということで、何年かに1回はそういうようなことによって連携・交流を深めていってはどうかというようなことです。

日沿連というのは調べてみますと、もう50年の歴史があります。国土保全、地域づくりと産業振興を一体的にやっていくことが重要だということです。そういう意味では、定住があって交流が活発になるということで、どうも交流にもたれる傾向があるということです。

すので、やはり定住と交流ということセットで考えるために、国土保全、産業振興、地域づくりを一体的に捉える必要があるということです。

逆さ地図は皆さんも見られたことかと思いますが、冒頭に述べましたように、わが国は海洋国家ということです。この図から見ると、先ほど少し歴史に触れさせていただきましたが、大陸との距離感が近くなるといいますか、通常の日本全体図と違った印象が国民にも芽生えていくのではないかと思いますので、折に触れてこうした視点を訴えていくことが重要だと思います。

日本海国土軸は先ほど言いました 5 番目の全総、21 世紀の国土のグランドデザインで提唱されたものです。面積は 21%、12 府県、人口は 2000 万人（16%）です。人口の推移を Google で検索しました。全国では 1884 年には 3768 万人で、12 府県は 26% のシェアでした。人口が最も多かったのは米文化、北前船で栄えた新潟でした。1896 年には 4200 万人で、12 府県は 26% のシェアでした。このときも最も人口が多かったのは新潟でした。しかし、戦後は人口が 7000 万人で、12 府県は 22% のシェアになりました。そして、人口が最も多かったのは北海道でした。そして 2010 年は人口が 12805 万人で、12 府県は 16% のシェアです。最も人口が多いのは東京です。日本海沿岸付近は人口が増加しても、シェアは低下してきています。

日本全体では、2050 年には、3300 万人、現在より人口が減ります。極端なことを言いますと、仮定の話ですが、この 2000 万人は飛んでしまいます。だから、今のまま推移すると、増田前岩手県知事が言われるような極点社会になるということです。政策的に国土強靱化の精神でもっと政治的に違う発想でやらなければ、残念ながら経済原則のみではそうなるということです。人に子供を産むとか住み方は強制はできないという悩ましい点もありますが、かなり大きな判断をしなければ、残念ながらこの道で消えていくということかと思えます。

そういう意味では 47 都道府県で、12 割る 47 でいきますと 26% なのです。12 割る 47 はちょうど 26 なのです。先ほど面積は 21% と言いましたが、私はやはり 2 割くらいを目処に大きな政治的な判断を、国土利用・国土保全・国土強靱化の精神からやっていくことが、分散型国土形成、再生エネルギーの活用という意味でも重要であるという訴え方が重要だと思います。

人口は日本全体で減っていくのですが、これも検索しました。間違っているかも分かりません。日本は 1 億 2700 万人、アメリカは 3 億人を超えました。10 万人以上の都市は日本の方がまだ多いのです。市町村合併で市の数が 800 くらいになりましたが、これも特別区を除くと 788 ということになります。5 万なり 2 万 5000 規模の都市になると、アメリカはものすごく多くなります。裾野が広いのです。そういう意味ではプチでもきちんとしたネットワークがあれば、それは無料に越したことはないのですが、隣の町と一体的な役割分担の中で連携強化を図りながら、一体的な町が構成される、「ともいき」の精神が生まれるようになると思います。そういう意味ではネットワーク強化が重要だということです。

国土交通省のホームページに掲載されている整備新幹線の現状を見ると、今日は載せていませんが、明治以降の、先ほど少し触れた鉄道整備の推移と同じです。料金でやるということですから、太平洋岸から整備して、信越線ではないですが、新潟まで行くとか、米原とか敦賀まで行くというようなことが、新幹線を見ても同じです。

今の予定では金沢まで平成26年度に開通しますが、敦賀まで行くのはさらに10年かかるということです。ただ、敦賀で止まっていてどうするかということなのです。リニアが2027年にできるという時代です。そこでまだ敦賀で止まっているのでは、あまりにもいびつな国土利用ということは、誰が考えても明らかなのではないかということで、もっと幅広い検討が必要だと思います。言いたいことはまだあるのですが、このぐらいにとどめたいと思います。

国交省道路局から頂いた日本海沿岸東北自動車道の概要資料によると、日本海沿岸東北自動車道は322kmという長い路線で、現在63%ということで、事業中が37%と、先ほど隣の県との交流、飛び越してという話をしましたが、ようやく山形と新潟の県境が新規事業化になったということです。

山陰自動車道はより長い380kmで、現在開通済みは35%で、今年度にはいろいろ供用されるということで4割になるということです。いろいろ旗を掲げておりますが、まだまだというようなことです。

東九州道があと2年くらいで全通します。これも遅れておりましたが、わがふるさと、和歌山県・紀伊半島と一緒に、全国でブービーかブービーメーカーを争うという情けない状態になっているということで、もっと先ほど言った観点で早く促進していくことが、いろいろな意味で重要だと思います。

鳥取豊岡宮津自動車道は地域高規格道路です。今年度には県のご尽力によって6.6kmは開通するというのですが、まだまだまばら状態です。これは聞くところによりますと、山陰近畿自動車道という名称に変更になるとのことで、これは良い方向に向かっているということです。

太平洋側と日本海側をつなぐ横断軸はこれまでと異なる方向性、ベクトルを持っているということで、新たなとんでもない価値を生み出すのではないかと期待しています。例えば、現在、供用している所と言いますと、能登空港から東海北陸自動車道、対面の所もありますが、中部国際空港へ、逆もあるということで、国際的な観光ルートにもなっているようなことです。

そういう意味では「くしの歯作戦」ということで、今回の東日本大震災では大きな成果を挙げました。こういう太平洋側の港が15くらいあるのですが、浮遊物が浮いていたり、そこにいろいろな物がたまったりして使えないときに、日本海側への横断軸を通じて、秋田・酒田・新潟などの大きな港から横断方向に、くしの歯の方向にいろいろな物資を運んだというようなことです。そういう意味では、太平洋側の三陸沿岸地域のためにも日本海沿岸道路の整備が必要なのです。

三陸縦貫自動車道と八戸・久慈自動車道というのが高規格幹線道路で、先ほどお伝えした四全総の1万4000kmでオーソライズしたのですが、三陸北縦貫自動車道は地域高規格道路でした。この名称はそれぞれですが、この三つをひっくるめて三陸沿岸道路、復興道路ということになっています。これを民主党政権の大畠大臣のときに10年でやるというようなことです。先ほど一体的な名称というのも一つの考え方と言いましたが、このようにパッケージして訴えることが重要です。しかし、三陸沿岸自動車道や沿岸道路と異なって、日本海国土軸は長いですから、なかなか難しいかも分かりませんが、そういう努力をしていただくことも重要だと思います。

空港は全国で100ぐらいあったのが97になっています。拠点空港が28、地方管理空港が54ということです。拠点空港の新潟・秋田・山形と、地方管理空港の青森から石見までを足すと、3足す11で14です。28足す54の中では、17%です。やはり空港も少しバランス的に、先ほど人口での12府県は26%のシェアと言いましたが、どうかということです。

港も同じように全国に944ということです。国際戦略港湾は日本海沿いにはありません。国際拠点港湾は新潟と伏木富山です。重要港湾の能代から西郷までいきますと2足す15ありますので17、5（国際戦略港湾）+18（国際拠点港湾）+128（拠点港湾）は151ですから、17割る151は11%です。そんなような状況です。空港と同様ということですが、特に港湾の強化が環日本海にとっては重要だと思いますし、先ほど北前船の例を言いましたが、フェリーの活用とかいろいろなソフトを開発しながら充実していくことが重要であるという意味で、港湾はやはり少し遅れているという印象です。

これは東日本大震災を受けて、道路関係で経済効率性指標を出したものです。これまでは走行時間短縮便益がほとんどで、それにもたれかかっていたましたが、安全・安心ということ強化しました。そういう意味で需要追随型という評価尺度ではなく、安全を確率で示せる。安心とは心の持ちようなので少しデリケートですが、安全・安心という観点で国土強靱化が出てきているわけなので、そういう観点をもう少し強化していくことが重要だと思います。

5 経済再生／成長戦略

次に、経済再生／成長戦略ということですが、先ほどネットワーク強化の早期完成、早くつなげることが肝要だと言いましたが、そのためには安倍政権の経済再生・成長戦略に乗っかるほかにはないということではないかと思えます。既に3本の矢が放たれていますが、民間投資を喚起する成長戦略ということでもあります。

GDPはいろいろな方程式がありますが、近年は500兆円くらいを行ったり来たりしています。消費が6割で、投資、すなわち公的固定資本形成に公共投資が入っています。公益事業、電気・ガスも入ってですが、GDPの約3%、20兆円足らずというところまで来ています。政府支出は社会保障、文教費です。経常収支は貿易収支が31年ぶりに赤になりました。

投資収支で若干プラスですが、そういう意味では消費にやはりつながるような投資を持っていくことが重要だということです。そういう意味では新しい需要を創造し、新しい資金需要を創造するインフラに投資していく必要があるということです。

人口が減少していく中でどういう投資をしていくのかということですが、GDP 総体は減るかもしれませんが、一人当たりの GDP、生活水準を上げていくという発想で、やはり次の消費につながる投資を考えていく必要があるということです。

4-6月の年間の GDP は 3.8%の伸びで、7-9月は 1.9%まで下がりました。しかし、それでもそういう GDP の伸び率があるというのは、中身は公共投資と住宅投資です。これがなかったら安倍さんの言う強い経済は回復しないのではないかと思います。そういう意味では民間投資を喚起するまでの間、数年間あると思いますので、国土強靱化の精神にのっとり、維持・管理・更新でもいいですし、防災・減災でもいいですが、ネットワーク強化も含めて、集中的に対象事業を絞って投資していくことが重要だと思います。

来年度の予算要求が来月下旬になると決まると思いますが、公共事業は 1割カットということです。新しい日本のための優先課題推進枠が 3兆 5000 億円ありましたが、トータル 3兆円削減ですから、これを 1兆円まで削減するということです。公共事業関係費は 5兆 2000 億円となっていますので、1割カットとは 5000 億円を新しい日本のための優先課題推進枠に確保しないと、対前年度マイナスになってしまうということです。補正予算でごまかされる可能性も大にあるということで、その辺をどうしていくかということです。道路特定財源は残念ながら、拡充してきましたが、なくなりました。

しかし、アメリカは、1980 年以降、荒廃するアメリカという反省の上に立って、法律に基づく道路整備を進めてきています。その財源は連邦ガソリン税で、1ガロンは約 3.8L ですが、1ガロン当たり 18.4セントを徴収しています。公共交通整備にも少し使っていますが、維持・管理・更新を主体に、法律でもって道路整備に基金を用意しているのです。日本の道路特定財源はシーリングがあり、毎年毎年予算のシーリングを超えるとオーバーフローという問題が生じましたが、そういう問題がありません。これは 6年・6年・5年ということで、オバマ大統領が再選される前にサインして、2カ年という暫定になっています。SAFETEA-LU と MAP-21 には一般財源も充てているということです。さらに、それでも EV とか電気自動車になるとガソリンがなくなる、税がなくなってしまうということで、走行税を検討しているということです。

イギリスも方向転換しました。これでは国際競争に勝てないということで、ネットワークは日本よりも少ないのですが、2015 年から「道路アクションプラン」ということで戦略的道路網、地方道路の支援、環境対策という 3本柱を立てました。一番多いのは戦略的道路網で道路庁が管理していますが、地方道路の支援を組み込んでいるのです。先ほど少し触れましたが、無い袖は振れないということで、イギリスは 2015 年から 4兆 2000 億円を充ててやっていくということです。これはまだ法律が国会を通過していませんが、そういうことです。

6 諦めず、やり抜く

最後になりますが、諦めずやり抜くことが重要なのではないかと思います。琵琶湖疎水を東大を卒業した若干 22~23 歳の田辺朔郎がやり遂げました。恩師のヘンリーダイアの言葉があります。(今日の東大の工学部の前身の工部大学校を作った人で、霞ヶ関のビルの文科省沿いに碑があります。) “It is not how much, but how well.” “The will to do, the soul to dare.” ということで、訳は「多くのことをするのではなく、良い仕事をする、成果を挙げることが大切である。やり遂げようとする意志、あえて挑戦しようとする意志、精神が大切である」ということです。そういうことで諦めずやり抜くという精神でやっていくことが重要だと思えます。

私が国土交通次官を退官するとき、同僚 2 人から内村鑑三の『後世への最大遺物』という本を頂きました。それを読みますと、「人生 50 年、お金を残す、事業を残す、それもいいだろう。しかし、産まれてきたからにはこの世に精いっぱい生きた証を残すことが大事だ」と。後世への最大遺物です。われわれのミッションはそれを支えるようなインフラを後世に残していくということではないかと思います。そういう意味では人口が減る中で、この日本海沿岸道、山陰自動車道、山陰近畿自動車道のようなものをやはり残さなくてどうするのかという気持ちです。

内村鑑三に心を打たれた青山士という人の碑が信濃川分水路の所にあります。「萬象二天意フ覺ル者ハ幸ナリ、人類ノ為メ國ノ為メ」という言葉が記されています。彼はクリスチャンです。内村鑑三も無教会派のクリスチャンですが、彼はパナマ運河へ行って、荒川放水路、信濃川分水路を成し遂げて、土木学会会長になりました。彼はシビルエンジニアリングを文化技術と言っているのです。だからシビルエンジニアリングはもっと自信を持って、自分は社会貢献をしていると。文化です。21 世紀はそういうようなことをやっていくというのが、成熟型と言いましたが、新しい世紀の生き方ではないかと思います。

原口忠次郎は内務官僚のわれわれの先輩でもありますが、明石海峡大橋の神戸側、舞子の顕彰碑に「人生せべからく 夢なくしてはかないません」という言葉が記されています。彼は佐賀県なので「すべからく」が「せべからく」ということになっています。

これに関連して太田大臣が先ほど 2050 年、新しい国土のグランドデザインに、吉田松陰の言葉を引用されました。ここには萩の市長もお見えですが、私もこの言葉は知りませんでした。「夢なき者に理想なし、理想なき者に計画なし、計画なき者に実行なし、実行なき者に成功なし。故に、夢なき者に成功なし」。日本海国土軸・環日本海を大きな夢と例えると失礼かもしれませんが、夢を計画にして実行して、やはり成功を遂げなければ意味がないということでもあろうかと思います。そういう言葉をかみしめてやっていくことが重要だと思えます。

アネット・シモンズはストーリーで伝えるということが重要だと言いました。客観的なデータのみでなくと言った方がいいと思います。生の知覚的なデータで、論理ではなく感

情、希望、愛、思いやり、勇気、共感および高揚感です。クリティカルシンキング、批判的思考ではなく、ストーリーシンキングという思考で訴えていくことが重要なのではないかと思います。環日本海・日本国土軸の夢を皆さんそれぞれのストーリーで語っていただいたらどうかということです。

そのことが、繰り返しになりますが、地域のエゴではないということです。21世紀の国家・国土のために環日本海・日本海国土軸の推進が必要だと思っています。時間が1時間を超えたかも分かりませんが、これで終わりにしたいと思います。ご参考になれば幸いです。ご清聴ありがとうございました。