

# 関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会 シンポジウム 議事録

日時 平成26年3月26日（水）13:30～16:00

場所 大阪府立国際会議場 特別会議場（12階）

# 関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会 シンポジウム

～国土強靱化、成長戦略と関空・紀淡・四国高速交通インフラの整備～

平成26年3月26日（水）

於：大阪府立国際会議場 特別会議場（12階）

## ■ 開会

### 【司会（笠野衣美）】

皆様、大変お待たせいたしました。本日はお忙しい中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

ただいまより、関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会シンポジウムを開会いたします。

昨年11月、東京での開催に引き続き、本日、大阪で開催する運びとなりました。

本日のテーマは、「国土強靱化・成長戦略と関空・紀淡・四国高速交通インフラの整備」です。

私は、本日の司会を務めさせていただきます、笠野衣美と申します。どうぞ、最後までよろしくお付き合い下さい。

（拍手）

それでは、シンポジウムの主催者を代表いたしまして、協議会会長の仁坂吉伸和歌山県知事より、ご挨拶をさせていただきます。

仁坂知事、よろしくお願いいたします。

## 【仁坂 吉伸 和歌山県知事】

皆さんこんにちは。和歌山県知事の仁坂でございます。今日は、関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会の会長として皆さんにご挨拶させていただいております。このプロジェクト、今日、後で思いの丈をみんなで語りたと思っておりますし、皆さん方には是非聞いていただきたいと思ってるんですけども、発想の原点は、日本を是非強くしなやかにそして元気にしていきたい。和歌山県が出て参りますとなんか和歌山県のことか、こういうことだと思うんですが、決してそれだけの話ではなくて日本を強くするにはどうしたらよいかを考えたら、やっぱり関西ではこれと、もう一つはリニアなんですけれども、そういう話を一生懸命やっていかないとまずいんじゃないかとそういう風に思っている次第でございます。こういう話を私は最も理解をしていただいて、ご賛同いただきたいのは、大阪を中心とする関西の方々、特に経済界の方々であるというふうに私は思っております。大阪は、我々和歌山から見ると実は本当に尊敬すべき兄貴分なんです。しかし、どうもその兄貴分が、例えば東京との関係で言うと最近劣勢である。そういう感じは大変悔しい思いをいたします。その劣勢な原因を、私もずっと和歌山にいたわけでもありませんし、東京にもおりましたし、他所にもおりました。そういう観点から見ると広く国土を使えてないなというところが大変大きいんじゃないかとそんな風に思います。東京の丸の内から一番端の高尾まで直線距離にすると44kmあります。大阪の例えば中之島からちょっと遠そうな河内長野を考えますと28kmであります。はるかに河内長野の方が近い、東京の方が遠い、だけど河内長野の力を十分使いながら大阪が頑張っているかという、どうかなと。東京は、東京だけで小さくちぢこまってなくて関東一円を全部自分のテリトリーとして、露骨な言葉で言うと子分としてうまく使っている。それだけ広く使えて広いところで勝負しているそんな風に思います。一方、大阪はどうかという、どうも小さく勝負している、そういう所がやっぱり今後の発展を考えたら帰趨を制していくんじゃないかなと。そして大阪を中心にして考えますともものすごい金城湯池があります。それは私がまだ使えていないと思っている金城湯池は四国だろうと思っております。四国との関係で言うと四国新幹線の最終のあるいはこっちから見ると出発点は大阪であります。それから和歌山をはじめ、関西の外周部をあんまり使えてない、そういうことを考えると関西の外環の高速道路とかあるいは大阪湾の高速道路とかそういうものがぶつ切れになってちゃんと繋がっていない。それからかねて大阪は栄えたんですけどもその栄えた要素は、私は海にあったと思います。大阪湾、瀬戸内海をうまく使えてた。今はそれは使えます。それはいいんですけども、もうひとつの大きな要素、これから大阪がどんどん伸びていくために、使わなければ行けない最大の要素は関空だと思います。関空へ

のアクセスはちょっと遠いところにあるので、なかなか大変、そうすると超高速鉄道で繋ぐというのがものすごい大きな要素になってくると思います。我々が考えたプロジェクトは一つ一つが独立している様に見えるこのプロジェクトを4つまとめて、それで一つのものとして関西の復権と日本の発展に繋げられないだろうかというのを考えたわけでございます。かつてそれぞれみんな構想がありました、ただ、一つ一つが頑張ったり、あるいは頑張っただけで終わったり、終わろうとしたり、あるいはそれぞれ仲間内でいろんな対立があってうまくいかなかったというようなものも沢山ありました。だけどそういうものを小異を捨てて大同につくことによって日本のためのプロジェクトに出来るんじゃないかとそんな風に思いました、この期成協議会を呼びかけてそれで各県の知事がみんな集まりまして出来ました。東京で一回皆さんに訴えを致しましたけれども今度は本命中の本命である大阪で皆さんにご理解を賜りたいと思ってみんなで参りました。是非今日のお話しをそれぞれのお立場で聞いていただいて、これに理ありと思わば皆さん一緒に立ち上がっていただきたい。そんな風に思います。どうぞよろしくお願い申し上げます。

## ■ 基調講演 『オールジャパンで進める国土強靱化』

【内閣官房参与・京都大学大学院工学研究科教授 藤井 聡 氏】

ご紹介ありがとうございます。京都大学大学院の藤井でございます。今日は、強靱な国づくりに求められる高速交通インフラの整備、このお話でございます。それにあたりまして、私の方からは、「オールジャパンで進める国土強靱化」、こちらのお話をさせていただきたいという風に考えているわけでございます。このシンポジウムが開催されるというのは、私は非常にうれしく感じてございます。先程も仁坂知事の方からもご説明がございましたけれども、昨年11月に同趣旨のシンポジウムを、同メンバーでやらせていただいたわけですが、そちらは東京でやりましたが、そこでの主な主張は、日本は地震の危機がある、首都直下地震等は非常に危ない状態にあるが、これを何とか凌げなければならぬ。それでなければ日本の未来はないと私は本当に思っています。思っているのは私だけではなくて、安倍総理も思っておられるわけですから、そういう意味で国土強靱化行政を進めておられて、その行政のお手伝いに藤井も少し手伝ってみろということで、お声がけいただいて今、官邸で国土強靱化のお仕事をさせていただいているわけです。そういう意味でいろいろなプロジェクトをやっていかないと地震に対して備えが出来ないということでもあります。通常、地震に対する備えというと、耐震補強をちゃんとやるとか、津波堤防をつくるとか、当然やっていくわけがありますけれども、それだけで凌げる様なやわな地震ではないわけですね、首都直下地震は。小中学校の社会科の教科書で関東大震災を学びましたが、がれきの山で東京がむちゃくちゃだった。あんなものが、今の東京にやってくるかもしれない、ということが本気で考えられているわけです。当時は耐震補強技術があまりないけれど、今はしっかりしているからあまり潰れないのではないかと、というのは大きな間違いであって、当時なかった様なとんでもない超高層ビルが山ほどあって、昔は全然なかった石油化学コンビナートが山ほど東京湾にあって、昔はなかった埋め立て地がいっぱい広がっていて、その埋め立て地は、プリンのようなもので、少し震えれば、ブルブル震えるんです。その上にのっかっている石油タンクがゴロゴロ転がるんです。一例で申し上げますと3.11東北地震がありましたけれども、その時は東京直撃ではないんです。関東直撃ではない。東京の震度は5です。震度5と言えばこの間、伊予灘の地震があり、大変な地震であったわけですけれども、あれと同じくらいです。伊予灘の地震の時にコンビナートの事故がなかったですよね。しかし3.11の時、東京湾で震度5だったんですけれども、千葉県でえらい火災がありましたよね。コンビナートもボロボロになり

ました。大混乱になりました。震度5であれだけややこしくなってるんですから、東京に震度6や7がきたらむちゃくちゃになるのは、想像がつくでしょう。ですので、安倍内閣で何とか本気でやらなくてはということで、一生懸命やってるんですけども、なんと言っても、東京湾を強靱化しようとか首都圏を強靱化しようといったらものすごく金がかかるんです。東京はものが多すぎて、強靱化するのは簡単じゃないんです。普通考えたら地震対策をどうしようかという、分散化させなければいけないという話になるんですね。東京に全部集めとるんで危ないんやと、だから東京にあるもので東京になくても良いものは、全国各地で再分担してもらおうと、そんな議論をしています。折しも昨年12月、和歌山の二階衆議院議員を中心に取りまとめた国土強靱化基本法が制定され、その2週間後に安倍内閣で本部を開いて、そこで国土強靱化政策大綱をまとめました。政府として、国土強靱化をこういう方向でやるということを法律ができて2週間で、下準備は1年間たっぷりかけてまとめました。その中にいろんな事が書かれているんですけども、そこには、東京一極集中の回避という文言が明記されています。それと同時に自立分散協調型国土の形成というのが明記されています。要するに分散化していきましようと言うことが書かれています。そのためにいろんなことやらなくてはいけないということを安倍首相を中心に内閣の中で分散化するんですけど、そうしなければ危ないんです、ということが決まっています。具体的にどうするかということまでは大綱ですから書かれていないんですけども、これは日本国民、日本国の義務です。義務として分散化させなければいけない。なぜなら、地震が怖いからです。そういうところまできてるわけです。その辺りが、オールジャパンで進めるということですよ。東京だけ強くしたらよいという話ではない。いろんな所に分散化させなければいけないというのが、国土強靱化の要諦は、重要ポイントになっているという話です。では、どうすれば分散化が出来るのかという話です。もし日本がですね、中国共産党とか北朝鮮とかのように中央集権がすごく強くて、おまえここへ住めとか住むとか、この工場はこっちへ移せとか、そんな強権的なことができるような国家であるならば、分散化は簡単です。しかしながら、我が国は自由主義国家、資本主義国家であります。地方分権を進めながら中央の政府と共同でやっという国であります。したがって、分散化させるということを政府が決めたとしても、させることは出来ません。どうやって分散化するかというと、人々が分散化したいなと思うような環境をつくって、徐々に分散化していくような状況をつくっていく。誘導策をやっていくというのが基本になります。従って今までのお話しは、地震が怖い、分散化させなければならぬ、地方に分散化していこうという状況をつくらなあかん。誰が考えてもわかる簡単な理屈ですよ。そこまでは、おおよそ政府の方針として、やっ

ていかなければいけないとなります。ただ、何をどこにどんだけつくるのかは、まだ決まっていません。基本方針を決めただけです。ここまでは政府の話です。この先は、日本国民が色々と政府に提案していかなければいけません。うちのところには、こんだけやったらこんだけの発展できるポテンシャルがあるから、東京の方、おこしやすと、そんな話が出来るということになる。今日は、このシンポジウムでございますから、京都大学の教授として、内閣官房参与としてこんなものをつくりますと説明するのではなくて、ここから先は、京都大学教授として、こんなことしたら、政府がやりたいと言っている分散化が出来るのではありませんか、という提案を二重人格的ではありますがけれども、京大教授として政府に提案すると、そんな気持ちで今日はお話ししたいと考えています。まず、分散化するというのはどういう意味かを考えましょう。まず東京にどれだけ集中しているのかというと、人口は3千6百万人。人口の30%。住みすぎですね。こんな国は日本だけ。先進国のくせに。ひょっとしたら、先進国ではないではないかと思うくらい。どういう意味かわかりますか、貧乏な国であれば首都しか投資できないから、首都だけ立派にして、その国中の田舎の人が全部首都に来るんです。メキシコシティとか、ソウルとか、フィリピンのマニラとか、貧乏だったら、首都しか投資できないから首都に集まるのは、ものの必然なんです。ところが、先進国であれば、お金が沢山ありますから、首都だけではなく、田舎も立派に出来るんです。アメリカだったら西海岸も立派になっている。真ん中のシカゴだって立派だし、いろんなところフロリダも立派だし。だからそれなりに分散している。フランスだってそうです。ドイツだってそうです。首都だけ立派にして、後はほったらかすみたいな、そんなあほなことは絶対しないんですね。一般的な国家は。だから人口が集中しないんです。日本の30%というのは、今言った定義から言って日本は先進国ではないですね。集中しすぎ。という状況にあるということを我々はまず知らないといけない。その先進国ではないような首都ばかりに投資をするようなこの体質が、首都直下地震の被害を、天文学的なものに拡大させているわけです。最初から他の先進国のようにぼちぼちと均衡ある格好でつくっていただけです。東京の人口がまだ2千万人を超えてないかもしれません。1千数百万人かもしれない。ひょっとしたら大阪は、1千万人くらいあったかもしれない。名古屋だって700万人くらいだったかもしれない。日本海側にもそれなりに都市があって、100万都市が6、7つあっても不思議でない。1億2千万人おるんですから。そんなの無理と思っているかもしれませんが、全然無理ではないです。話の内容が無茶苦茶ですからこのスライド全然関係ないです。いきなり跳びますけれども、これが明治9年、要するに江戸時代につくりあげた我が日本国家の姿です。これが日本国家の姿だったんです。ベスト16都市ですから、

明治9年というのが、現存する都市統計の一番古いデータなんです。僕が知っている限り。この時にどこにどんだけ住んでおったかということを上から15並べたらこうなるんです。別に今日の知事2人に気を遣ってつくったのではないです。純粹にベスト15都市を挙げたらこうなるんです。北は札幌から鹿児島、熊本まで、そして和歌山、徳島が大都市だったんですよ昔は。日本海側には金沢とか富山とか、当然ながら東京、横浜、名古屋、京都は大都市ですよ。でも大都市は分散していた。最近どうなっているのかというと、残念ながらこうなんです。両知事はバツェンが付いてしまっている。ダメ出しをされてしまっている状況なんです。政令市かどうかは別ですけども、赤い丸は政令指定都市です。黒い都市は仙台、名古屋、神戸とかは、明治9年も大都市であって、今も大都市ですよという、何百年も大都市であり続けた町が黒。バツは昔、大都市であったがもうあきまへんとなってしまった町。赤い都市は埼玉、千葉、相模原、川崎、静岡、浜松、堺、福岡、北九州、岡山、新潟、こういう町は昔はたいして大きくなかったんやけど、最近大きくなった町なんですね。これ一目瞭然ですよ。昔は分散していたけれども、今は特定の場所に集まってきている。札幌は特殊な事情があって、道州制を導入したので北海道の富を収奪することが出来るんです。道州制を導入すると州首だけが豊かになって、あとは田舎になるというのが北海道の実験でわかっているんです。これはおいときます。やり方によってということですけども。こうやって太平洋ベルト地帯に集まってきた。でもポイントが2つあります。太平洋ベルトでないのに大都市が2つあります。仙台、新潟です。ここにポイントがあるんです。実はこの2つも含めて、太平洋ベルトとこの2つにあるものが、一つだけあります。新幹線なんです。これは衝撃的な図だと思います。要するに新幹線が通っているところ、木の幹のようにそこに果物ができるようなもの。リンゴができるようなものですよ。新幹線があったらその周りに花が咲くんですよ。ところが、そこから外れたところは全部、しぼんでいっているんですよ。昔せっかく大都市であったのに新幹線とインフラをつくらなかったから故に、新幹線をつくるというのは基本的に国家が決めているんです。勿論民間投資でやったりする事例も出てきたりしてますけど、基本的に国家がつくるものです。国家によってつくることが決められた都市は大都市になり、つからないということで、見捨てられた都市はダメになっていったんですよ。これが百数十年の歴史そのものですよ。正確に言うとはですね、新幹線をつくるというのはこの50年の話ですから、半世紀の話ですから、もう少し正確に言うのならば、新幹線ができたところは、いち早く複線化したりいち早く鉄軌道ができたところですよ。すなわち都市間の高速輸送公共機関ができたところには、都市っていうのは発展できるんですよ。ところがそれがなかったら、いくらがんばっても無理だったんで



す。すごいですよ、新幹線がなかったらどれだけ町づくりをやろうが、どれだけ都市計画やろうが、どれだけ都市内投資をやろうが、どれだけ港つくろうが、どれだけ高速道路つくろうが、大都市にはなれなかったんです。結果がこれ。日本人は新幹線の巨大な影響力を無視しすぎ。見たらわかるでしょう。データを無視してもいろんな検証ができます。例えば熊本、今、バツ付いてますけれども、平成22年時点での地図ですけれども今できてますよね。政令指定都市になったじゃないですか。新幹線が通ってすぐになったのではないですよ。新幹線が通るといのがわかったら、その期待があるだけで駅前に投資が進みます。例えば金沢を見て下さい。駅前はいくら投資が進んでいます。あるいは富山を見て下さい。いくら投資が進んでいます。富山の投資は民間だけではない。森市長も必至になってLRTのお金を中央から引っ張ってきて、国交省都市局のエース級の役人を引っ張ってきて、制度を作って、LRTの投資を100億くらい国からもってきて、LRTできてるやないですか。富山はLRTといって立派な都市内整備が進んでいるんですが、新幹線ができたからです。新幹線のプロジェクトがなかったら、あの仕事は絶対なかったと断言していい。新幹線が来るといから、何か色々やらなくてはということになって、その制度を色々国からお金を引っ張ってきてつくった。すなわち新幹線が来るとなったらその土地の眠った心に火が付くんですよ。それは市長だってそうであるし、役人だってそうだし、民間人だってそうなんです。だって新幹線が来るのに何もしなければ、もったいないと思います。なんかやらなあかんなど、生きのええやつが2、3人がんばりだすんですよ。その2、3人がお友達を連れてきてら10人になり、100人になり、それを10年くらいやればすごく活性化するんですよ。うそではありません。富山と金沢の投資が今進んでいるのは新幹線が来るとい予測があるからです。更にいうのならば、北関東でいうと一番大きな町は宇都宮です。どこやったっけ。奈良生まれで、大阪の高校行って、京都で働いてる人間からしたら、宇都宮といえば最近、餃子が美味いくらいやくらいしか知らないです。でも一番大きくなっています。なぜかという、新幹線が通っているからです。ちなみに栃木県でNo2の町は栃木市ですが、人口が少ないのは新幹線が通っていないからです。群馬県の県庁所在地の前橋は、とある市に抜かれました、高崎市です。高崎市と前橋市の違いはご存知でしょうか。前橋には新幹線がないけれど、高崎には新幹線通ったんですよ。高崎に行ってみて下さい。昨日、僕はちょうど高崎に行きましたけれども駅前にいっぱいいろんなマンションが建ってますよ。いっぱい投資が進みます、新幹線ができたら。いろんな事例があるわけですよ。更にいうと、大阪が凋落しました、関西が地盤沈下しました、なぜか、東京は元気になって、大阪はダメになった、なぜか、いろんな理由があるでしょうが、僕は新幹線の駅の問題だ

と思います。ひとつには、極めて巨大な影響力があります。新大阪ですよ。新大阪の方には悪いけれど、東京はどこにあるのかというと丸の内ですよ。陛下がおられる所ですよ、銀座も横にあるし、ものすごいビルがいっぱいあるし、東京のど真ん中ですよ。丸の内から官邸までタクシーで10分くらいで行けますよ。東京の中核のど真ん中にできたんですよ。大阪で言えば北に新幹線の駅があるようなもんですよ。ところが新大阪、僕の同級生がオフィス持ってます。土地が安いということです。駅をへんな所につくってしまうといまいち発達ができないというだけではなくて、更に大阪は新幹線の点からいったら、たかだか一通過駅に過ぎない。それはさながら岡山、広島のように、言い過ぎかもしれないが、岐阜羽島のようなですよ。ところがですよ、東京を見て下さいよ。東海道本線のターミナル、東海道新幹線のターミナル、更には、東北新幹線のターミナル、北陸新幹線、長野新幹線のターミナル、上越新幹線のターミナル、更にいうなら山形新幹線のターミナルでもあるし秋田新幹線のターミナルでもある。要するに全部からエキスを吸える構造にあるわけです。ところが、大阪は通過しているだけです。この超絶な新幹線ネットワークの整備水準の巨大な格差が関西の凋落を導いていると考えるのは極めて合理的な発想だと思います。このせいで、東京だけが無茶苦茶大きくなって、関西が沈下していったんですよ。そのせいで首都直下地震の危機が巨大になってるんですよ。1970年頃、新幹線がまだ1本しか通ってなかった頃、東京も大阪も互角だったじゃないですか。あの頃、東京と大阪の二大都市というイメージがありましたよ。ところが、今や一対他ですよ。その背後には新幹線整備の違いがあるということが、僕は十二分以上にあると学者として確信しています。さて、じゃあどうしたらよいか、新幹線を十分につくらなかったから東京に全部富が吸われていったという構造は十分にあると思います。当然新幹線だけではないですよ、空港だって道路だって全部大事ですよ。でも新幹線というのは特に大事です。なぜ特に大事かという、理由をひとつだけ申し上げたいと思います。新幹線だけ唯一、他と違う大きな特徴があります。道路と空港は国家意志によって徹底的につくってきたんですよ。徹底的というのは僕はインフラの専門家として、まだ、いまいのところもありますが、それなりに国の意志でもって整備してきたんです。例えば、昭和47年に田中角栄先生が列島改造論という本を書きました。そこには、高速道路新幹線網という絵が書かれています。高速道路の絵と新幹線の絵のどっちも書かれています。この国にはこういう高速インフラストラクチャーをつくらなければならないという地図が載っています。道路の地図を見るとそのほとんどが出来上がっています。全部完成しているわけではないですが、田中角栄先生が頭の中で思っていたイメージにかなり近づいてます。なぜかという道路局という国家の意思があって、揮発油税という財源措置があっ

て、そしてどんどんつくられていった。まだ十分ではないですよ。しかしながら、整備率は非常に高い。しかし新幹線の地図があるんですけども、その新幹線の地図は昭和47年、48年に策定した日本国政府が、正式に認定している新幹線ネットワーク計画です。これを知らない人がほとんどだと思いますが、是非、今日からは絶対忘れないようにして下さい。日本国家はこういう新幹線をつくるんだと決めてるんですよ。一回。黙っておられますが、決まっているんだから、我々は、忘れてはいけません。ちなみに、ミッシングリンクと書いたところは、こんなところもつくったらいいのになと僕が、勝手に足したところですから、無視しといて結構です。このミッシングリンクとかいたオレンジ以外のところ、いろんな色があります。全部、日本国政府がつくるといってるんですよ。いわば国家として約束してるんです。国民に対して。国民は忘れてはいけません、こういう計画を。ここの紫の線はできたところ。それ以外のところは全然出来ていない。それ以外のところというのは、今日、話題になっている四国の新幹線です。大阪から四国を通過して、大分、九州まで渡る新幹線をつくと決めているんですよ。この計画を廃案にしようとした決議は一切なされていません。まず、我々はこの事実を認識すべきです。これは内閣官房参与として言ってもいい。だって事実ですから。内閣が決めているんですから。今日は、大体、京大教授としてしゃべってますけれども。そこは、ご理解いただきたいと思っておりますけれども。さて、まずひとつは、計画があるんだということを知っていただきたい。そして、もう一つ知っていただきたいことがあります。黄色と赤い丸がありますが、全部で17個あります。これは現状の新幹線ネットワークがないけれども、20万人おられる町です。和歌山、それから徳島も当然入っております。四国の4つの町も入っていますし、奈良市も入っています。20万人も人が住んでいるのに新幹線が出来ていないというのが、これだけたくさんある。僕らの感覚からしたら100万人もおらんに新幹線つくるなんて贅沢やろという感覚があるかもしれませんが、それは、世界の常識です。グローバルスタンダードじゃない。どういうことかということ、ドイツ、フランスという国がありますが、先ほど人口が一極に集中していないと言った国として挙げたところですけども、彼らは何故一極集中しなかったのか、ロンドン、パリにだけ集中しなかったかということ、その国の中にある全ての町にそれなりのインフラストラクチャーをつくっていったんです。20万都市であるにも関わらず、彼らの国ですよ、新幹線が出来てないのはフランスで2つ、ドイツで1つですよ。基本的に20万都市なら全部、新幹線で結んでいるんですよ。なぜかわかりますか。当たり前だからですよ、そんなもの。四の五の言わずにつくるんですよ、それが国家というものですよ。金がないんやったら仕方ない。でもドイツ、フランスより僕らの方が金持ちやないですか。ちなみに

にドイツとフランスの人口を足したら、ちょうど日本の人口規模と同じです。だからドイツ、フランスというのはちょうど僕が書いたミッシングリンクも含めて大体この新幹線をつくった様なもんですよ。さて、そういうことで、色々な事が新しい事実としてわかったんじゃないかなと思うんですよ、今、私のプレゼンテーションで。一つに、新幹線をつくるということが都市を大きくするのにきわめて重大な意味を持っている。二つに、世界のグローバルスタンダードでは、20万人程度が住んでいる町には新幹線を通すのが常識だと考えている。そして三つに日本はこういう計画を世界のグローバルスタンダードと伍する程度の、世界の常識に伍する程度の新幹線計画網を持っている。新幹線計画を持っている。すなわち昭和時代の政治家の発想はグローバルスタンダードに近かったわけですよ。グローバルスタンダードだったんですよ。それから失われた40年の間、我々グローバルスタンダードをなくしたわけですよ。採算性とかばかり考えて、いろんな計画を決めるようになったんですよ。「採算性」と言う言葉、実は間違ってます。一般的に「採算性」と言う言葉は、次の言葉をコピーで付けていきたい。STAP 細胞ではありませんが。「採算性」と言うのは、短期視野における採算性なんです。今の日本人は近視眼的な短期的視野における採算性だけを強調するんですよ。しかし私が論じているのは20年、30年、場合によっては50年、100年の計における採算性というのを国家は考えるべきだということですよ。民間マーケットは確かに四半期ぐらいしか考えられないということがあったって仕方がないかもしれない。けれども国家は数十年単位でものを考えるべきなんですよ。それが政治というものですよ。これもグローバルスタンダードの常識中の常識であって、その常識に基づいてドイツ、フランスは20万人都市には全ての町に対してインフラストラクチャー、新幹線をつくると同時に、当時の昭和時代の政治家達は、こういう計画をつくったんですよ。だとしたら我々は、今一度この計画があったということを思い起こし、その時の理念ということを思い起こし、まだまだ後進国にしか過ぎないんだということをしっかりと理解し、その上で少しでも真っ当な大人の国に近づくような取り組みを今すぐ始めないといけません。そしてもしもこういう新幹線ネットワークが出来たとすれば、東京一極集中なんて絶対起こさないうですよ。起きるわけがない。だってここまで来たら大阪はですよ、場合によっては、東京よりも、ようさん、がめることができますよ。四国も来るし、北陸も来るし、出雲の方からも人が来るし、三重の方からも来るし、儲かってしょうがないかも。一本しか通ってないんですよ。しかも駅がですよ、本来ならば、北ヤードの開発なんかとかと合わせながらですよ、そこへ出来たら無茶苦茶発展しますよ。間違いない。実際、計算しました。京大でシミュレーションモデルをつくって、内閣府がつくってるモデルにそのインフラストラクチャー

の効果が計算できる様なものをつくって、これ新幹線網ですけれども、10年間でこういう新幹線をつくったとしよう、今から必死になって10年間でこういう新幹線をつくったとしましよと、更に高速道路もこういうをつくったとしましよと、要するに西日本にこういう集中投資をした、今、ここで書いている道路と新幹線の投資を全部あわせて、大体年間5兆円ずつの投資をやっていたとしましよ。合計50兆円の投資を西日本にしたとしましよ。そしたらどうなるか、これはですね、実質GDPの伸び率です。色が濃いほどたくさん成長します。ご覧の様に新幹線がつけられたところは、軒並み20%台以上の成長率を記録するということが計算されています。新幹線がつけられなかったところも全部色がついてます。色がついてるということは、プラス成長しているということ。すなわち、今、申し上げたインフラストラクチャーをつくと沿線の町が豊かになるだけじゃなくて西日本が豊かになるんです。なぜか、過剰に西日本の富が東日本に収奪されているのですよ、この100年間の間。もっと言うと1600年からずっとやられっぱなしな訳ですよ。いつも言いますが、小早川が寝返ったことによって、こっち側がえらい損してるんですよ。あの時、勝っておったらすごく強かったのに。すなわち、こういうインフラストラクチャーをつくと西日本が豊かになるんです。そして、大阪を中心にどんどん豊かになっていくんですよ。税込だつて上がります。合計で言うと10年間で労働者人口として32万人、西日本で増え、GDPは累計で100兆円増加します。そして税金は30兆円増加します。50兆円投下して30兆円回収できるんですよ、地方税で。当然ながら新幹線を運用したら、収益がありますから、これはペイできるということなんです。ディズニーランドを見て下さい。無茶苦茶儲けてます。なぜだかわかりますか。うちの近所のあやめ池が潰れて、ディズニーランドが儲かっているかわかりますか。投資のサイズが100倍くらい違うんですよ。ちまちまやったらダメになるんですよ。やらなあかんと決めたらドーンといたらちゃんと金が儲かるようになってるんですよ。これが商売の要諦ですよ。当然ながらそれだけのものをやるからには、シミュレーション計算を徹底的にやって、学者の知見を全部集めてですよ、いろんな調整を図って最善のお金の使い方をすることが必要であることが論を待たないですよ。ばらまきはやってはいけないけれども徹底的に必要なものだけを選びすぐってやっていったらですよ、これだけの効果があるということが十二分以上に考えられるわけですよ。大体これで私が言いたいこと終わりました。伝わりましたですかね。要するに新幹線をつくったらよいという話でした。どうもありがとうございました。

## 【司会】

ありがとうございました。

藤井先生によるご講演を、まずは皆様にお聞きいただきました。

今一度、藤井先生に大きな拍手をお贈り下さい。

(拍手)

ありがとうございました。

それでは続きまして、パネルディスカッションに移らせていただきますが、その前に舞台転換を行いますので、今、しばらくお待ち下さい。

なお、お手洗いは、会場を出て受付の右手にあります。この間にどうぞご利用下さい。

## ■ パネルディスカッション

### 『強靱な国づくりに求められる高速交通インフラの整備』

#### 【司会】

それでは準備が整いましたので、早速パネルディスカッションに移らせていただきます。パネリストの皆様、どうぞ、お席の方へお着き下さい。

これよりは、『強靱な国づくりに求められる高速交通インフラの整備』をテーマとして、皆様にパネルディスカッションを行っていただきます。

それでは、早速、パネリストの皆様方をご紹介させていただきます。

まずは、関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会、徳島県知事、飯泉嘉門様です。飯泉知事は東京大学法学部を卒業後、自治省、現総務省に入省され、財政局公営企業第一課公営企業経営企画官、総務省自治税務局企画課税務企画官などを歴任、平成13年から徳島県商工労働部長、県民環境部長を経て、平成15年5月から徳島県知事に就任されました。どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

続きまして、新関西国際空港株式会社代表取締役社長・CEO、安藤圭一様でいらっしゃいます。安藤社長は、東京大学経済学部を卒業後、住友銀行、現三井住友銀行に入行。執行役員戦略金融総括部長、代表取締役兼副頭取執行役員を経て、平成24年4月に新関西国際空港株式会社代表取締役社長、同年7月から同代表取締役社長・CEOとしてご活躍なさっています。どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

続きまして、大阪商工会議所副会頭、株式会社サクラクレパス代表取締役会長、西村貞一様でいらっしゃいます。西村会長は、慶應義塾大学商学部卒業後、コクヨ株式会社を経て、株式会社サクラクレパスに入社、取締役、常務取締役、取締役社長を歴任後、本年3月に代表取締役会長に就任されました。また、平成17年11月から大阪商工会議所副会頭としてご活躍なさっていらっしゃいます。どうぞ今日はよろしくお願い申し上げます。

そして、先程の基調講演に引き続きまして、パネルディスカッションのパネリストをお願いしております、内閣官房参与・京都大学大学院工学研究科教授の藤井聡様です。どうぞディスカッションでもよろしくお願いいたします。

そして最後に、パネルディスカッションのコーディネーターを務めさせていただきます、関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会会長、和歌山県知事の仁坂吉伸でございます。仁坂知事は、東京大学経済学部を卒業後、通商産業省、現経済産業省に入省。生活産業局総務課長、経済企画庁長官官房企画課長、製造産業局次長を歴任し、平成15年からブルネイ国大使、社団法人日本貿易会専務理事を経まして、平成18年12月に和歌山県知事に就任をしまし

た。

それではここからの進行は、仁坂知事にお願いいたします。では、よろしく  
お願い申し上げます。

#### 【仁坂 吉伸 和歌山県知事】

それではここから私が、司会進行をさせていただきます。

先程の藤井先生のお話は、京都大学教授としてのお話でございましたが、ますますおもしろくなってきたなという風に思いまして、感動して聞かせていただきました。冒頭申し上げましたように、このプロジェクトは、いくつかの要素プロジェクトが入っております。それぞれですね、唱える人がいて、それで運動する人がいて、ということでこれまで来ているんですけども、四国新幹線、それから関空リニアと言っていましたけれども関空超高速鉄道、それから関西大環状道路、それから大阪湾環状道路、そういう4つのプロジェクトを合わせたような形であります。それぞれのプロジェクトについての思いをですね、それぞれ思いを一番持っている我々の仲間からしゃべっていただきたいと思っております。

まず、徳島県の飯泉知事から、四国新幹線の必要性についてお話をいただきたいと思っております。

#### 【関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会 徳島県知事 飯泉嘉門】

徳島県知事の飯泉嘉門でございます。

それでは、国土強靱化と四国新幹線、この関わりについて以下、お話を申し上げます。

さて、皆様方の記憶に新しいと思いますが、東日本大震災発災の時に、東日本の大動脈である東北新幹線がなんと50日間、途絶をいたしました。今、東北新幹線は、年間で8千万人の乗降客、利用者がいるわけでありまして、これを思ったときに当然の事ながら、東北大動脈が途絶をする。しかし、多くの国民の皆さん方は、日本の大動脈である東海道、山陽、ここがもし、50日間も途絶をしたら日本は詰んでしまうんじゃないか、多くの危機感を抱いたところでもあります。

そこで日本全体のやはりリダンダンシー、代替機能をいかに持つのか、また、二眼レフ構造、首都東京だけで本当に日本がいいのか、藤井先生からもお話がありました。これでは発展途上国ではないか、やはりそれを担うのは、もう一つの柱、これは我々関西ではないかということでもあります。

では、東海道新幹線、山陽新幹線がどういう状況になっているのか、阪神淡



路、その後も中越など多くの地震が突然襲って参ります。では、こちら側が東海道新幹線ではありますが、こちらについては、仮に、途絶をする、大体今、1億5千万人が活用しているのが東海道新幹線です。もし、寸断がされたとしても今お話のあった北陸新幹線、とうとう平成27年3月には金沢まで伸びてくる、あるいは、中央リニア、こちらが代替機能を果たそうといています。3重構造です。しかし、もう一つの大動脈である山陽新幹線、その代替機能がありません。活況を呈している九州新幹線そのエリアも、結局これによって途絶することとなります。

そこでもし仮に、首都直下型地震が危惧をされていますし、また、富士山はだいたい250から300年に一度噴火をしています。今、一番の直近で富士山が爆発したのは、1707年の宝永の大地震、大噴火、もう310年たとうとしているんですね。ということで、もし仮に、首都直下型地震が起こるとここにあるような、今、被害想定となっていて、まさに日本が麻痺をする。もし、2020年、東京オリンピックまでに、なんてことになったら、一体、日本はどうなるのか、世界的な信用を失ってしまうこととなります。しかし、これは首都直下型の大地震がいつ来るのか、お思いの方も多いわけではありますが、つい直近にびっくりするようなことが起きました。今年の1月3日、三が日であります。有楽町の駅前で火災がありました。これによって、なんと、東海道新幹線が止まってしまったんですね。そしてなんと上下100本以上が運休となりました。東海道新幹線だけでなく、我々のエリアである山陽新幹線も2時間以上止まってしまったんですね。いかにこの国が、東京一極集中をしているのか、これに対してのリダンダンシー、代替機能がないことが日本にとって大変な打撃を受ける、もし首都直下型が起こったら破滅的なことが起こってしまうんじゃないか、想像に堅いところであります。

我々関西のエリアが、二眼レフ構造として、しっかりと、そのためには、この我々のエリアにもそのリダンダンシーを持つ必要があるということでありませぬ。

では、今回の四国新幹線の話、我々だけが言っているのか、ではないですね。もっと言いますと、この期成協議会の立ち上げというのは、これまでの動きのその一つの到達点、新たなスタートでもあるんですね。まず左側の上を見ていただきたいと思いますが、あちら側では、まず平成24年5月30日、近畿の知事会、実は徳島県も過去、近畿の知事会にここから入っております。メンバーです。この場でリダンダンシーの必要性、東日本大震災を受けて首都直下型、その対応ということで、提言をさせていただきました。これには、各知事さん達も賛同いただき、決議となり、四国新幹線はやはり、リダンダンシーとして早期に整備をすべきだ、もちろんの事ながら四国知事会でも決議となり、この

年に行われた、こちら側になります。今回は、全国知事会の動きであります。香川県で行われたこの四国知事会の場で、日本の新たなデザイン、なかなか国がこの当時はランドデザインをつくることのできないのであれば、47都道府県が集まる全国知事会で、この国の将来の、次世代の発展的な方向性、将来ビジョンを打ち出すべきだ、その中にこの四国新幹線を、そして新しい太平洋の国土軸、これをしっかりとつくるべきだ、全国の知事さん達の決議としてとりまとめをさせていただきました。そして平成25年に入り四国ではいよいよ可能性調査を、そして、今回のこの関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会がいよいよ設立となり、昨年には東京で、そしていよいよ、今年は大阪で開催することとなり、そして、我々が一番のバックボーンとする国土強靱化法も昨年の12月4日に完成、成立したところであります。ということで、この四国新幹線の必要性といったもの、藤井先生のお話とともに、是非皆様方には応援というよりも、共に立ち上がっていただければと思います。どうぞよろしくお願いをいたします。

**【仁坂 吉伸 和歌山県知事】**

はい、ありがとうございました。

次にですね、新関西国際空港株式会社の社長の安藤さんをお願いしたいのですが、関空ではですね、LCCが大変好調であるという風に伺っておりまして、観光客・旅客もですね、随分増えているようであります。関空の現状とか或いは課題、或いは成長への戦略を実行するなかで「関空、遠いやん。」という話が大変あるんですけども、大阪都心との高速交通鉄道の関係のお話とか、或いは、今、飯泉さんが言われたような四国新幹線などの必要性についてですね、思うところを是非、述べていただきたいと思います。

**【新関西国際空港株式会社 代表取締役・CEO 安藤圭一 氏】**

ありがとうございます。新関西国際空港株式会社の安藤でございます。

今日、お話ありましたように、やはりインフラの重要性ということをお我々もですね、もう一度やはり再認識する必要があるんだろうなという風に常に思っています。

インフラというものはどういう機能を果たしているかというところなんですけれども、やはり、アジアの各空港を見ましても、やはり戦略インフラという意識が強いんですね。要するに、経済成長するためには、やはりそのインフラが大きなネックになってはいけな、ということでありまして。当然そこにありますようにライフラインというものは当然そういうことなんです、成長

著しいインフラということで、今もう各国がですね、どんどんどんどん、空港の拡張あるいは高速道路とかですね、上下水道の整備なんかをやってきている訳でありまして。今やはり一番大事だなというのは、一番下にあります、やっぱりこの、経済・産業が成長、発展するための戦略インフラだ、と。今日、藤井先生のお話がありましたようにですね、やはりその、インフラというのは極めて大事なものなんだと。成長するために、特にアジアの今、新興国においてはですね、インフラがネックになってきている訳ですね。成長を阻害する大きな要因になっているということなんです。日本においても、成田とか羽田がですね、むしろ海外からのエアラインが中々飛んでこないぐらい色々な制限がありますし、着陸料も世界で一番高いような、むしろ飛んでこないようにしているような感じさえある訳で。むしろこれがですね、大きくやはり日本の成長を阻害していた要因でもあると思うんですね。まあでも今、アベノミクスと言いますか、新政権になりましてからですね、やはり、そういうのがダメだ、と。むしろインフラというのは成長戦略の要なんだ、ということで、現在新聞を見て頂いたら分かりますように、成田とか羽田の拡張計画がですね、どんどん進んでるということですね。で、残念ながら、あの話の中に「関空」というのは中々出てこないんですね。もう、今、お話聞いていてもですね、本当にもう、東京一極集中の話ばかりです。成田の時間制限の話がありますし、羽田についても今4本の滑走路がありますけども、5本目の滑走路を造ろうという話もありますし。或いは東京の空の、もう少し自由に、まあ今、伊丹の、大阪市内の上空飛んでいますけども、東京の上空を飛べるようにしよう、とかですね。まあそういうことで、成田・羽田のですね、まさにその活用を官がやろうと。或いは成田と羽田の高速鉄道ですね、これもやりましょうと。或いは、東京の都心から羽田への高速鉄道、これももう議論がどんどんされてます。残念ながら、関空とか他の地方の空港をですね、拡充するという話は中々無くて、ようやく、そうですね、先週くらいから国交省の方でもですね、ちょっとやっぱり強化しなきゃいけないかな、という話にはなり始めていますけれども、今の勢いで行くと、更にその、関西と東京との格差がですね、どんどんどんどん、むしろ拡大するリスクすらあるんじゃないかなという風に考えています。

そういう意味では、関空についてはですね、24時間空港で4000m級の滑走路が2つあるということと、成長しているアジアに首都圏に比べると1時間近いという、極めてすごいポテンシャルがある訳で、そういう意味ではですね、やはりこれからは特に少子高齢化の時代に入っていく訳ですから、やはり、アジアの成長を、文字通り取り込んでいくことが極めて大事だという風に思います。そういう意味では、今、あべのハルカスも含めて、あるいは北エリアも含めてですね、色々なプロジェクトが立ち上がってる訳でありまして、全てそういっ

た視点もですね、国内から人を集めるという観点では無くて、アジアからいかにしてたくさんの人を、日本に来て頂くか、或いは関西に来て頂くかという観点からですね、やはり我々見ていかないといけない。まあそういう意味では、ある意味ではやはり、大きくもっと広域にですね、広域インフラという観点で捉えていかない。点と点という感じでは無くてですね、やはり大きな目で見えていかないといけない、という風に思います。そういう意味では、今、広域連合なんかもですね、関西はそういうことを先駆けてやっている訳でありまして、そういう意味では本当に観光についてもですね、インバウンドについても広域連携で広げてやっていこうということですから、今回、今日、議題されてますようなですね、まさに高速インフラ、四国の新幹線も含めましてですね、こういったモノで、広域でですね、こういった、ミッシングリンクも含めて、インフラを整備することによってですね、関西、或いは西日本全体でですね、たくさんの方々、或いは荷物も含めた物流をですね、どんどん活性化していくことはとっても大事ではないか、という風に考えています。今日発表する夏のスケジュールというのがありますけども、これもですね、1週間900便以上ということで、国際線なんですけれども、過去最高をずっとしている訳ですね。そういう意味ではですね、LCCも含めてたくさんエアラインがどんどん飛んできてまして、そういう意味では本当に今、史上最高の数字をどんどんリニューアルしています。長期トレンドの数字ありますか？棒グラフの…これがですね、遅れましてたけれども国際線の夏スケジュールの就航便数の推移と書いてありますけども、94年ぐらいからどういう形になっているかということですが、今日発表してますのは919便ということで、夏の間ですね、これから、夏の間にとどれだけ飛ぶかということなんですが、急増しています。右側は冬のスケジュール、これは冬ですけども、これももう既に実績になってますが868便。まあそれが今度、919便ということになっています。それで、実際に海外からですね、どのぐらいお客様が来られているかというところなんですけれども、そうですね、68頁ありました？…はい。これがですね、現在、関西国際空港の国際線の発着回数と外国人の旅客数の推移ということですが、棒グラフが国際線の発着回数ということですね。2013年の暦年というのは7万回ということで、極めて今、元気が出てきています。折れ線グラフで示しましたのが、外国人がどれだけ来られているかということなんですが、ついこの間まで360万人だったのが、現在464万人なんですね。これは、「出」と「入」が入ってますから、今、観光立国ということで、昨年1000万人、日本超えましたということになる。ですからこれ、ちょうど2で割っていただかないといけません、1000万人超えたって話ありましたよね。それをオリンピックに向けて2000万人に持って行こうと。その後、3000万人に持って行こうということで、

まさにその観光戦略と言いますか、そういったモノに今、大きく舵を切っています。その大きな加速している要因というのはLCCというのがありますけども、やはりその、円高修正、これも非常に大きいし、それと路線を自由に決められるオープンスカイ戦略、今までどちらかという鎖国してたんですけども、オープンスカイ戦略でどんどん自由に飛んできて良いですよという形になっております。それと、マレーシアとかタイのビザの要件緩和、そういうことも含めてですね、急速に、たくさんの方々が来られています。関空においても、ついこの間まで1600万人でしたけれども、1800万人を超えているんですね。恐らくもう2000万人を超えるような形に。利用客ということでは、そういう形になってくると思いますが、まさに今、国をあげて、オリンピックに向けてですね、どんどんやっぱり国を開いていきたいと思いますという流れに変わってきました。そういう、大きな背景の中で、成田・羽田の拡張をもっとしないと、とてもじゃないけど2000万人は吸収できない、ということなんですね。それで議論になっている中で、もう東京だけではやっぱり難しいよね、と。当然、関西には色んな観光資源がいっぱいある訳で、当然その、東京に入って東京から出るお客様が多いと思いますけれども、やっぱり、その中のかなりの方は大阪とか、或いは九州、色んなところからまた出て行かれる、或いは入ってこられる方がいる訳なんで、ようやく先週ぐらいからですね、大阪含めた地方空港もちょっと強化しないといけないかなという流れになってきています。でもこれは先程の、危機管理という観点からですね、やっぱり東京一極集中というものを是正していかないと、やはり日本は強くない。ドイツなんかアメリカもそうですけれども、やはりその、州の力が非常に強くてですね、それぞれが特色のある強い産業を育てている訳であります。今回も、今月中に決まりますけれども、アベノ戦略特区ですね、国家戦略特区がどういう形で関西、こう決まるかということも非常に大事だと思いますけれども、こういったことも含めてやはり、地方が強くなるためにはですね、本当に、こういったインフラというものをしっかり、我々として声を上げて、いかないといけない。幸いですね、今年の新年のご挨拶の時に、橋下さんがですね、関空強化するためにはやはり新大阪と関空のアクセスを改善しなきゃいけないと、そのためには「なにわ筋線」というのをやっぱり作りましょう、ということをご新年のご例会で初めておっしゃいましたけれども、これもですね、なかなか関西全体まとまってないんですね。大きく言えばですね、やはり新大阪、関空のアクセスというのももっと改善しないことにはですね、やはり現在、一時間ぐらいどうしてもかかりますし、やはりなかなか不便、梅田から乗れませんしね。そういう意味ではやはり、高速アクセス・リニア・新幹線含めましてですね、やはり高速アクセスすることによって、さらに広域圏の方々がですね、関空を利用することによって、アジアに

飛んで行かれる。アジアからも、関空を窓口にして日本に来られる、と。こういったルートをですね、しっかりと作っていかないといけないと思います。まあ、残念ながらですね、成田についても時間制限がありますし、羽田についてもなかなか5本目の滑走路どこにするの、という問題もあります。或いは、領空をもっと自由に飛べるということだってなかなか難しい問題があります。関西でもそうですね。今、関空、全然飛べない訳ですね、陸の上、なかなか。そういうこともありますから、簡単には東京の拡張というのはなかなか難しい話になります。そういう意味では西の玄関口である関空、むしろアジアと繋がってる関空というものをしっかり使うことによってですね、2000万人の、或いは3000万人のお客様をしっかりとおもてなしていくということはとても大事ではないかという風に思います。関空はいま現在、10社ぐらいのですね、LCCが飛んでいます。ついこの間まではですね、例の中国の問題、尖閣問題がありましたから、なかなか中国と関空のLCCの認可が下りませんでした。もう中国でずっとストップしてました。なかなか、こう、春秋航空というものがあつたんですけど、なかなか飛べなかったですね。それがついこの間から、どんどん、日経新聞にも出てましたけれども、流れが変わり始めてですね、春秋航空がこの3月15日に飛び、来月4月15日には吉祥航空が飛び、それをどんどん、中国の内陸からどンドンどンドン飛んでくるようになります。そういう意味では関西の景色もですね、現在欧米の方も結構いらっしゃるし、或いはマレーシアとかインドネシアの方も結構、イスラム関連の方もですね、たくさん今見かけるようになりましたけども、更にまた中国の方も含めてですね、大きく景色が変わってくる可能性があります。そういう意味ではまさにその関空含めた、或いは高速鉄道含めた、こういったインフラって極めて成長のためのキーポイントになりますから、我々としてもですね、公共工事という一括りにするのは無くてですね、こういった成長戦略についてはしっかり声を上げてですね、みんなでこういったものを造り上げていく、これがやはり大きく、東京一極集中を避けるべき、まさに地方が強くなるキーワードになると思いますので、是非、みなさんと一緒にですね、こういった高速鉄道についてしっかり声を上げていきたいという風に思います。また、引き続きご支援も頂きたいという風に思います。ありがとうございました。

#### 【仁坂 吉伸 和歌山県知事】

ありがとうございました。飯泉知事、そして安藤社長から四国新幹線、それから関空連絡高速アクセス、それぞれのお話がありました。私からそれらを統合してですね、補う意味で、少しお話をさせて頂きたいと思います。

この図でございますけれども、四国新幹線はですね、大分付近、それからです

ね、それぞれ四国の北のですね、県庁所在地、松山そして高松そして徳島の付近を通過して、それで淡路島に行って、それで最終的には大阪に行くんです、と。これがですね、昭和48年の新幹線の基本計画の時に決められている話でございます。

もっと正確に言いますと、淡路島からどういう形で大阪まで行くか、というのは、実は決まっておられません。当時ですね、四全総というのがございまして、第二国土軸というのがありました。そういうような議論の中でですね例えば淡路島からですね、和歌山市のところをかすって大阪まで行く、と。そのためには、紀淡海峡大橋、或いはトンネルが要る。いやいやそうじゃなくて、明石海峡を通過して行ったらいいじゃないか、それで兵庫県を通過して大阪まで行ったらいいじゃないか。この2つの議論がですね、必ずしも、当時も収束はしていませんでした。しかしこれはですね、さきほど藤井先生がおっしゃったように、少なくとも国の基本計画で、こういう形で作りましょうという風に決まっている、と。従って、藤井先生もですね、「こんなもの作るに決まってるよね」というようなことが言えるプロジェクトな訳でございます。

一方ですね、右の方は、これは橋下、当時大阪府知事が数年前に提唱された、関空リニアの絵をですね、勝手に書いた訳であります。新大阪からですね、いくつかの要所を通過して、たぶん梅田と、それから難波か天王寺かよく分かりませんが、その辺を通過してですね、最終的には関空まで行くリニア鉄道を造ったらですね、遠い遠いという関空がえらい近くなって、良いじゃないか、と。こういうようなお話であった訳です。ただ、これの問題はですね、実は橋下さんが唱えている。それから大阪府民、或いは関西の我々の住民はみんなこれ賛成だ、という風に思いますけれども、日本国政府はですね、別にこういうモノを何かの形で良いんじゃないか、と言った形跡、じゃなくて事実は全く無い訳です。従って、こんなモノは知らん、と。四国新幹線は知らんと言えませんが、関空リニアは知らんといくらでも言える、という状態な訳であります。そこでですね、ちょっと先走りますけども、橋下さんなんかリニアで無くても良いんじゃないですか。実は四国新幹線というのは政府の基本計画に載っ取るんですよ、と。四国新幹線が関空を通過して、それで新大阪まで行けば、基本的にはあなたがおっしゃるような構想と同じコトになりませんか、と。リニアは速いけれども、どうせ梅田にも停まらなければいけないし、難波か天王寺にも停まらなきゃいけないでしょ。そしたら、そんなに時間的には差は無いでしょうね、と。それで、基本計画を利用して、関空、それから大阪都心までの超高速鉄道の実現を図ったら良いんじゃないですか、と。従って、この協議会に是非ご参加くださいと。まあ、こういうような話をしてですね、それはその通りだ、ということで、橋下さんや松井さんが賛成して下さって、それでこういう所に

至っている訳です。もう1つの問題は、さきほど一番はじめに申し上げましたように、兵庫県を通っていくか、和歌山県を通っていくか、四国新幹線がですね。これについては決まっていらないんだけど、井戸知事とよく話をして、かつては兵庫県を通らないかん、と我々も言ったんだけど、今はもう言わない。それは、明石海峡じゃなくて紀淡海峡を通っていったらいいじゃないか、と。そしたら国土も多重化していくしですね、関西全体も発展するんだから、もうそっちに任せた、と。兵庫県はそれで結構だよ、と。そういう、結構、という立場でですね、この協議会に入りましょう、と。そういう風に言ってくれた訳であります。そこで、あの時にもうちょっと早くまとまればなあという気もするんですが、今はようやく、そののところに、出発点に立つことができました。次お願いします。

これはですね、高速道路の構造です。関西はですね、かなり出来ている高速道路と、そして、これからなかなかだなあというような高速道路があります。その高速道路の内ですね、まあまあ出来ているのは関西の中央の環状道路なんですけども、関西の基本的な構想の中には、大阪湾環状道路という内環状とですね、そして関西大環状道路、これは名前は和歌山、奈良のあたりは京奈和自動車道と言いまして、そして第二名神を通過して、という形になるんですけども、そういう高速道路と2つあります。現在ですね、そのうち、かなり出来ている所を除きますと、あまり出来ていない関西大環状道路、外環ですね、これについては京奈和が急ピッチで、今、建設が進んでいるし、第二名神も結構進んでいます。従ってこれがぐるっと回ればどうなるかと言うと、1つ無いところがございます、これが紀淡海峡な訳であります。この紀淡海峡を高速で繋げばですね、ぐるぐるっと2つの高速道路が回って、関西の中がすごく行き易くなる、というようなことになりますね、というのがですね、その次の問題な訳です。次お願いします。

これは第二国土軸の話でして、四全総の当時、先程飯泉知事からお話がありましたように、西日本には国土軸が1つしか無い。それに例えば局地的地震とか、そういうモノが仮に起こったとしたら、全部そこでガチッと止まってしまう。で、それならば第二国土軸をきちんと造っておいて、どちらで何が起こるか、それは分からないけども、少なくともいっぺんに2つともやられるということは無いんじゃないか。そうすると、1つで復旧などをやってですね、それで全体として再興ができるんじゃないか。そういうようなですね、第二国土軸計画に、さきほどのそれぞれの路線を載せればですね、まさにこの構造が実現する、ということになりますね、ということでございます。次お願いします。

それをですね、漫画風に描きますと、こういう風になって、四国新幹線が通りですね、そして関空超高速鉄道がその一部を兼ねて、そして、同じトンネルか



橋か、そういうモノの中にですね、高速の自動車交通も入れることができれば、そしたらこのように関西の基本的なネットワークというのが、ものすごく立派なモノができていくじゃないか、というようなことを私は皆さんに是非訴えたいと思っております。実は和歌山は、これで見るとかするだけであります。かするだけなんです、やっぱり関西が栄えれば和歌山も栄えるし、日本が栄えれば和歌山も栄えるんだから、これは努力をせんといかん、ということで、今、協議会をお世話させて頂いている次第でございます。次お願いします。

さきほど新幹線の話が藤井先生からありました。我々、協議会に参加している10府県、西から言いますとオプザーバーも入れまして宮崎・大分・愛媛・香川・高知・徳島・和歌山・奈良・大阪、こういう風になるんですが、その10府県の全体のシェアはどうなるか。これは、上は人口のシェアでありまして、それから、それぞれのGDPのシェアが右下にございます。いずれもですね、絶対的にはともかくとして、相対的には日本の中で随分沈んでいるな、という風に思う訳であります。次お願いします。

それをですね、新幹線ではなくて、高速道路とちょっと相関させてみよう、というようなことをやってみました。高速道路もですね、大事なところというか、日本としてまずやらなければいけない所からどんどん始まっている。それについては、別にしょうがないことだという風に思います。左の上から、1973年の図、これは東名・名神が出来ましたというぐらいの感じでしょうか。それから東京と大阪の一部がですね、ちょっと出来始めています。右上に参りますと、東北自動車道とかですね、山陽道とか九州とか、そういうのが結構出来て参りました。中央道も出来てきております。左下に参りますと、91年でございますけども、約、全体として5000km供用された時の姿が、こういう風に各地域にかなり出来始めている、ということでもあります。8000km供用の2012年になりますと、こういう風になっておりますが、残念ながら、今、私たちが議論をしているところ、これは緑色のところで造っておりますけれども、そういうところはあんまり供用されていないなあとということでもあります。次お願いします。

これは、ちょっと最近の図が取れないんです、残念なんですけれども、平成9年までに高速道路と、それから企業立地、この統計が取れないんでうまくいかないんですけども、平成1年から9年の間にどういう地域で工場が立地したか、ということの色で分けたものでございます。赤いところはたくさん立地したところ、そして白いところは全く立地しなかったところ、中間も色の濃さによります。これを見るとですね、全然アカンというのが、例えば和歌山とかですね、まあ、色々ある訳です。山陰地方とか。そういうところで、高速道路がどうなっとなるかということ、明らかに空白地帯。この空白地帯というのを露骨

に青い線でやってみましたら、まあこんな感じでございまして、それがいかに、例えば立地とか経済活動の面で辛い目に遭ってるかということ、これは表していると思います。人口も同じでして、その結果になるかと思えますけれども、人口増加率のワースト、これを見ると、秋田・青森・和歌山・高知と、こうなるんですが、だいたいその空白地帯とほとんど一緒、という風に考えて良いと思います。次お願いします。

じゃあ、昔からそうだったのかね、というのを藤井先生と同じように考えてみました。実は全く藤井先生と同じような反応が右下に出てくるんですけども、昔から高速道路であったり、昔々の高速道路や、昔々の新幹線てなんだったのか、というとですね、実は航路、或いは海路ではなかったかと私たちは思っております。和歌山に、神坂次郎さんという作家がいるんですが、彼が色々昔調べたところによると、東海道を陸路で行く場合と、東京大阪を海路で行く場合の運搬の効率を比べるとですね、1500倍違ったそうです。海路が1500倍、効率が良かった。その海路がどんな風になっていたかというとですね、こんな風になっておりましたですね、それは瀬戸内航路、それから江戸上方航路、2つをまさに今議論しているところに通っていた。それが、明治以来、陸上交通が盛んになってきた、特に戦後はですね、高速道路交通がですね、海路以上に発展した。そういう風になってくると、2010年の、その年の住民の変遷というのは、まさに、先生がおっしゃるような形になってしましまして、こういう状態である。昔から、全然ポテンシャルティが無かった地域では無かったんじゃないか、そうすると、大阪の富みということを考えれば、まさに、この航路の真ん中にあっただのが大阪ですから、今度は、新幹線と、そして高速道路でもってですね、四国や西日本の富を大阪に集める工夫を、やっぱりやるべきではないか、と、そんな風に私は思ってる訳でございます。ちょっと私のお話が長くなりましたが、次に、今までのようなお話を聞いて頂いた上で、関西の財界でオピニオンリーダーとしてご活躍の西村さんから、是非、お話をお伺いしたいと思います。

**【西村 貞一 株式会社サクラクレパス代表取締役会長・大阪商工会議所副会頭】**

西村でございます。よろしくお願ひいたします。少し、座らせて頂きたいと思ひます。

私はさきほどご紹介の中で慶應義塾大学商学部とありましたが、実際は慶應義塾大学体育会自動車部卒業でございまして、授業にはほとんど行かずにクラブばかりやっていた、という者でございました。従いまして、車に関しては非常に関心が高くてですね、当然、車に関してということならば、道、高速道路網ということについては関心が強くありまして、道を造らなければ国の発展は無いね、と常々思っておりましたのですが、今日、藤井先生からですね、「い

やあ、道も大事だけれども、新幹線の方がもっと大事や。」というお話を聞かせて頂きまして、ああしもたな、と、京都大学へ行って勉強し直さなければいけなかったのかなという風に反省している次第でございます。そういう意味では、国の発展には基本的にはやはり、インフラストラクチャー、交通のインフラストラクチャー、他の生活インフラもございますけれども、これがやはりきちっと整備されなければいけない、そうでなければ国というものは発展していかない、というように、さきほど安藤社長からもお話が出ましたが、その通りだと思っております。一番目の前にして実感するのは、中国の発展だと思えます。私、1995年ぐらいに中国に行きましたが、高速道路なんてほとんど無い、というような状態で、いやここに線をこうやって高速道路つくんですよ、って計画だけを聞かせて頂きました。本当かいな、と。日本のこと考えると、こんな20年先やな、と思っておりましたら、あっという間に、5年ぐらいですわね、高速道路ができ、新幹線網もですわね、色々トラブルありますけれども、パッと出来上がってですわね、やはり国が本当に大きく発展している、非常に便利になった国になっている、と。ということは、商売、投資をしよかということになる訳であります。そういう実例を目の当たりにいたしておりますので、やはり、この交通インフラストラクチャーというのは非常に大事な、というのを基本的に考えております。それでは、あまり時間ありませんので、簡単に、大阪商工会議所の副会頭でもありますので、会議所の活動につきまして少し説明をさせて頂きたいと思えます。

基本的には、大阪商工会議所はただいま、千客万来都市大阪ということで、縦串・横串ですわね、全部で10の大きな政策でもって、関西、大阪を中心にして関西全体をいかにして発展させるか、ということについて、今、努力している次第でございます。

続きまして、その中で、やはり、基本的にはいかにしてお客様を関西に来て頂けるか、と。大阪に来て頂けるか、と。お客様というのは観光客だけではございません。ここに書いてありますように、投資をして、日本で、関西で商売やるか、と。モノづくりをやるか、という方々をいかにして集めるか、ということが、大きな目的であります。そのために、我々としては色々なビジネスオポチュニティをこしらえていく、また、利便性を造り上げていく、ということでも努力をしております。特にオリンピックで、ということもあります。

そして、もう1つはですわね、私、実は中小企業、サクラクレパスという中小企業をやっておりますが、この間の、3.11の東日本大震災で、幸い、私どもは東の方にも配送センターがありましたし、大阪の方にも配送センターがございました。東の方の配送センターは被害はほとんど受けなかったんですが、交通が完全に麻痺してですわね、機能麻痺を起こしました。もう出荷できない、という

ような状態に。出荷しようにもトラックが来ない、というような状態に一週間ほどなりました。でも、大阪に配送センターがあるためにですね、じゃあ大阪から東北の日本海側、それから関東エリア、というのに出荷しようじゃないか、と。東京はもう、大阪から出荷しても東京が麻痺してますからダメだったんですけれども。そういう体勢をとることができました。そういう意味では、やはり、日本の国も同じで、やはり2ヶ所、いつでも対応できるような状態にしておく、ということが必要なんじゃないかな、というように、私自身の会社のことを考えても実感いたしています。ただ、それは単に備え付けておくというだけじゃダメなんですよ。非常にコストがかかります。中小企業ですから。配送センターを2つもって、1つは動かさない、という訳にはいきませんので、やはり、常に動かしながらそういう体勢をとっておく、ということが必要に、大切なことではないかな、というように思っております。そういう意味では、大きく考えれば日本の国も同じコトでありまして、いかにして首都の機能を、先生がおっしゃいましたように分散しながら大阪なりに色んなところにですね分散して、それを常日頃動かしておく、ということによって、いざという時でもちゃんとした体勢ができる、ということではないかな、と。そういう意味での分散型の国づくりを考えていくべきだ、という風に考えております。

続きまして、大阪の、大商の大きな動きとしては、1つはメディカルポリスということで、医療関係、医薬品関係のことについて、経済特区になりたい、ということ考えておりますし、続きまして、環境エネルギーでも大きく社会貢献をしていきたい、ということ考えております。

また、次世代のモノづくり産業振興というようなことも今、会議所の6つの縦軸と4つの横軸の中に入れて検討をしているところでございます。

また、その次は、インバウンドの促進ということで、大阪、関西を中心に海外からのお客さんにたくさん来て頂けるように、さきほど460万人の状況というお話がありましたが、それを十分活用して、関西でのビジネスを、もしくは海外から日本に来て頂いて買い物して帰って頂く、日本のおもてなしを楽しんで帰って頂くというようなことに、いかにして努められるかということの基本に考えおります。

そして、インフラの件でございますけれども、やはり基本的には今までの政策をスムーズにするためにはさきほど申し上げました通り、インフラをいかにきっちり備えておくかということだと思っております。人・物の移動がスムーズにいくように、関空についてもアクセスということでは是非考え改良をして頂きたい。香港に行かれた方、おられると思いますが、香港の新しい飛行場に着いてですね、香港のセントラルまで行くのにですね、一言で言うと、イミグレーション過ぎてカスタムを過ぎてですね、トコトコトコとまっすぐ平らな所を歩いてい

けば、その先が地下鉄で電車が入っている、と。地下鉄というか電車が入っております、だいたい10分か15分に1本はですね、電車が出ております。そこに乗って、改札口も無いんですけども、行けばですね、20分強、30分足らずでですね、セントラルまで着いてしまう、と。本当にスムーズなんですね、移動が出来るなということをおもっております。逆に飛行機の乗るときも、セントラルで荷物まで全部預けてですね、チェックインすれば電車へ乗って飛行場に行き、飛行場からトコトコッと飛行機に乗れる、と。荷物をハンドリングする必要も何も無い、というような非常に便利な状況になっておりますが、関空も是非、新幹線規格でそういうようなモノを造っていただければ非常にアクセスが良くなるんじゃないかなというような感じがいたしております。それから道につきましては、さきほど仁坂知事からもおっしゃいましたように、是非ともこのミッシングリンクを繋いでいく、ということをお是非して頂かなければ、いざという時に、本当に対応が取れない状況になってしまうんじゃないかなと。環状線が出来ていないために、一度止まる度に、全てのモノが止まってしまうというような状況になってしまうんじゃないかなというような感じがいたしております。それから、今日はここにはお話でしてませんが、港につきましてはですね、現在、スーパー港という形で整備が進んでおりますが、あれは確か水深が17mぐらいの港しか出来ない状況であります、世界では18m以上の形で、コンテナの数にして20万個ぐらいですかね、乗るような船が動き出しております。そういうものがちゃんと入れるような港ということが、やはりコストを安く物流が出来る大きな要素ではないかという風な感じをしております。そういう整備が必要だと考えております。それからリニアにつきましては、これは是非ともですね、私1945年生まれでございます、現在の計画では2045年に大阪まで来ることになっておまして、私100歳の時、リニアが大阪まで来れるかな、と、非常に、もう乗れへんのちゃうかなというような感じが致しておまして、私をもっと元気な間に、是非東京から大阪までリニアで旅行をしたいよなということをお強く願っている次第でございます。これは本当のこと言いますと私はね、名古屋で止まったら採算合わへんのちゃうんかいな、JR東海さん、と。名古屋で降りてわざわざ乗り換えてね、大阪まで来る人がどれだけいるんやろか、と。まあ一度は乗ります。私も新しいもの好きですから必ず一度は乗りますけれども、普段は新幹線で乗ってそのまま座ってですね、ちょっとお酒でも呑みながらゆっくり寝て大阪まで来た方がラクなんじゃないの、というような感じがしておまして。中途半端に止められる方が、かえって採算が合わないんじゃないかなというような心配をしております。

是非、大阪まで同時に、できるだけ早くですね、開通をしていただければ非常

にありがたいな、と。こういうことでございます。これがリニアについての感想です。さきほど仁坂知事からですね、こういう話が出ておりましたので、今更言うてもしやあない、というか、小さな話なんですけど、仁坂知事は関西全体の大きな地図をこしらえていましたですけども、大阪だけを見ましても、まだまだミッシングリンクがありますね、ということで、淀川左岸線延伸部等が非常に、まあ出来上がってない。一部工事が進んでおりますけれども、全体では繋がっていないということでの脆弱性はまだまだ大阪にあるというような感じをいたしておりました。これを解消していかないと、大阪の発展は無いんじゃないかな、と、こういう風に考え、我々としては政策提言、もしくは行政に対して働きかけをしていきたいと、このように感じている次第でございます。ちょっと長くなりましたが、私の感じていることをお話させていただきまして、以上とさせていただきます。どうもありがとうございました。

**【仁坂 吉伸 和歌山県知事】**

はい、ありがとうございました。ここまでですね、官民の西日本地域の当事者からですね、本件のプロジェクトについての必要性について様々な角度から述べさせて頂きましたけれども、内閣官房参与として、と言って良いのか、京都大学教授としてでも、どちらでも結構でございますので、オールジャパンの視点からですね、国土強靱化を主張しておられる藤井さんからですね、これまでの議論の中で重要と思われる点についてコメントをお願いします。

**【藤井 聡 氏】**

はい。どうもありがとうございます。皆様方のお話をお伺いして、改めて、もう少し、また別の視点からさきほどのお話の続きのようなところをお話したいなと思います。

さきほど新幹線の重要性、これが過剰に過小評価されている、ということについてのプレゼンテーションと言いましょか、ご理解頂きたい、と。ものすごくいええもんですよ、と、まあそういうお話をさせて頂いた訳でありますけど、道路はこれ以上要らないのか、と言うと、そうじゃない、と。留保も付けながらさきほどお話したと思いますけれども、道路のお話について、少し補足したいなと思います。道路と新幹線、何が違うかと言うと、新幹線で鉄運んだりモノ運んだり、車運んだりできないですよ。ですから、通常、鉄道というか運輸交通というのは人とモノの移動を言う訳ですね。人流と物流と、こういう訳ですけど。この2つがあって初めて都市っていうものが動いていくんですね。鉄道ちゅうのは主として人を動かすものだということなんです。道路ちゅうの

は主として、主としてと言いますか、モノを動かすものであると。人も動くんですけれども、主としてモノを動かすものであって。人を動かす鉄道に関しては、どこに住むかという、人口の流入とか集中とか、そういうことに関して極めて重要なんですが、物流が何にとって重要かという、結局、工場立地の話なんです。産業にとって道路は絶対に必要なですよ。それで、この産業と人流というのは互いに影響がありますから、産業が立地するとそこに人も住まなアカンちゅうこともありますし、人が住んでたらそこでモノ運ばなアカンから物流も必要ちゅうことがあるんですけども、鉄道というのは人、道路というのはモノ、というのを主体的にやっていくという風に考えます。従って関西の発展を通して国土を強靱化していくと、分散型国土を造って強靱化していくというストーリーを実現させるためには、やはり道路に関して絶対忘れてはならない訳であります。その点で考えるとですね、今議論のあった、まず、ミクロなものと、今プレゼンテーションでもございましたけれども、やはり淀川左岸線、これは関西の財界、関西の経済発展、産業界にとってですね、悲願の道路であります。これは道路のネットワークを考える時にですね、川の流れを考えると、なんとというか、こっち側から川がバァーと流れてきてどう抜けるかというのを、例えばこれ河川行政やったら考えるんですけど、それでいきますと大阪というところに車がようさんビューと通った時にですね、どうやってこれ受けるんかという時に、淀川左岸線が無いともものすごい、これ、なんとというか、変なところに水がいく訳ですよ。そこで淀川左岸線があったら、京都の方からビューで来はった車が、ビューと真ん中まで行けるんですよ。これ、小学生ぐらいでも分かりますよ。それで考えると淀川左岸線、造らなアカンんですけど、なかなか合意形成の難しさとか、財源とかがあるんですけど、これは絶対、この悲願は、これは気づかないといけない。財界の人間はこのことに気づいてるんですが、投票権をもっているたくさんの市民というか府民というか、知らないんですよ。自分のお父ちゃんの会社では大事なことは、あんまり知らないんですよ。そこはね、是非ね、一般の方も含めてですね、淀川左岸線大事だと、これ絶対理解いただきたい。これが1つ。それから、もう少し枕のところていきますと、仁坂さんがご説明あったように、紀淡海峡のこの道路、これ、そんなん出来て、淡路島と和歌山つないで何なんやろって思った人いるかもしれないんですけど、淡路島と和歌山繋ぎたいですけど、そこだけ繋ぎたいんじゃないんですよ。これ、四国と南関西を繋ぐんですよ。四国と南関西を繋ぐメゾレベル、というか真ん中レベル、そうすると今四国の人間、和歌山行こう思ったらぐわあーと回らなアカン訳ですよ。この四国という、それなりのポテンシャルのある土地と、南関西というポテンシャルのある土地が分断されてる訳ですよ。しかもそれを通ろうと思ったら大阪通らなアカンから混んどるんですよ。

そやから、基本行きません。ここは。和歌山の人間が四国行こうなんてことは旅行では思いますけど気軽にいくなんちゅうことは無いし、逆も真であります。ところが、そこに通るとですね、そういう交流が確実に生まれます。なんか、そんな田舎に橋通して意味あるんやろか思っている人いるかもしれませんが、なんか、インフラで四国大橋、四国の3つの本四架橋、これ、無駄の代名詞みたいに言われてますけど。小声で言いますが、ふざけんな、どんだけ影響あると思ってるねんと。無かったらどうやったんかちゅうことを知った上で、今あってこんな状況な訳ですから、無かったらもっとひどかったっていう、そういう柔軟な、なんていうか理解をしないとイケない、というのは僕は常々思いますし、だってそもそもですよ、あれを造るというのは100年の計で考えてる訳ですから、今デフレで最も経済活動が停滞している状況ですから、それを使われていないということは、まかり間違っていたとしてもですよ、これからアベノミクスが本当に、まあ成功させる訳でありますけども、成功してですよ、GDPが拡大していったら、あの橋がものすごく役に立っていくという未来は我々の手で造り上げていくことができるということも当然ありますからね。だから、安易に、なんか熊しか走ってへんとか、そんな訳分からん言い方がありますがけれども、安易にインフラを要らんって言う前に、長期的なビジョンで本当に要るかどうか考えることが必要だ、というのを考えるとですね、この紀淡海峡の道路というのは決してですね、一笑に付すようなくならないモノでは絶対無い、ということをご理解頂きたい。これは、メゾレベルで言うた訳でありますけれども、さきほど仁坂知事がおっしゃったようにマクロレベルで考えると、日本の国土軸をもう1本、北側だけじゃなくて南側にも1本、ぶっ通るということですよ。これ、ぶっ通ったらですよ、これはもう軸を通ったら、そこで木が1本通ったらリンゴがなっていくように色々と発展するということを示した通りでありますけれども、これ南側の軸が出来ることによる日本国民に対する、日本国家の国益に対する影響力たるや未知数の、大きな可能性があるということを言わなければならないだろうと思います。そういう意味では、道路も決して忘れてはならないということを強調したいなと思います。

もう1つ申し上げたいのが、関空の話、十分さきほどさせて頂いていなかったのですが、関空のアクセスもむちゃくちゃ大事です。そもそも私は今、日本国内の流動性の可能性のお話をしてましたけども、これも私が申し上げるまでもなく、というのは世界に対する玄関でありますから、世界の玄関があってですね、そこからどういう風に色んな人々が関西、西日本各地に行って頂くかっていうのは、当然重要になってきます。当然ながら関西、西日本の人間が世界に行くときにどういったアクセスがあるかっていうのも大事であります。それを考えた時に、今日色々あった議論で、私はどこに何が出来るかというところ



まで十分に申し上げることはできないですけれども、今議論があったようなところ全部を考えると、四国の人間が関空使えるわけですよ。更に言うと、北陸の人間も使える可能性だって、さきほどのやり方だったらあり得ますよ。更に言うと、東海道の人間だって関空使ううちゅうことだってあり得るわけですよ。そうなった時に、関空というものの巨大なポテンシャルは更に更に更にでかくなる訳ですよ。空港のアクセスをナメちゃだめですよ、これはほんまに。ナメてる人ここには居ないと思いますけど、日本ではナメ過ぎなんですよ。例えばですよ、さきほど香港のお話ありましたが、上海でしたっけ、リニアが通ってるんですけど、上海のマグレブ、どんだけ便利か。上海で空港降りて、街中まで10分ですよ、リニア使ったら。ところがですよ、バスで行ったら2時間ぐらいかかるんですよ、混んでね。2時間ぐらいかかってたら、上海行きたくないと思いますよ。僕、東京住んでるとき、いまいち広島行きたくなかったんですけど、広島ってものすごく空港アクセス悪かったんですよ。ですから、空港アクセスが悪いというのはものすごい都市に対する嫌なスティグマをつけるんですよ。嫌な印象をつけるんですよ。だから関空が離れたところにあるという点で、関西めっちゃくちゃ損してるんですよ。この損を回復するために、アクセスを大事にするっていうことは巨大なポテンシャルがあるっていうことも、空港行政に関しても一言申しときたいと思います。ということで、新幹線も大事、道路も大事、空港も大事ですよ、なんかバナナのたたき売りみたいになってきましたけども、これほんまに思ってることですから。要するにどのインフラに対しても日本人は馬鹿にしすぎ。ちょっとはまともにインフラのこと考えるべきだというのが、これは京大教授としての意見に近いと思いますけれども、という風に思っています。以上でございます。

#### 【仁坂 吉伸 和歌山県知事】

ありがとうございました。もうどんどん議論が盛り上がっておりますけれども、もう1回、ひょっとしたら、繰り返しの部分も含めてですね、これからの高速交通インフラ整備が、日本の強靱な国づくり、或いは大阪を中心とするような西日本の強靱な国づくりにどのような効果があるか、そういうことについてですね、ちょっと未来のことなどを含めて、お話を頂きたいと思います。まず、飯泉さんからお願いします。

#### 【飯泉 嘉門 徳島県知事】

はい、それでは、新しい国づくりと言うことで次をお願いいたします。  
先程からみなさまももう馴染まれた地図でありますね。それで実はさきほど

具体的なランキングは出ておりませんでした。明治9年の時徳島は10位なんです。和歌山は11位だったんです。しかし、それがと言うのが先程の話でこれが今の様子なんです。まあ、金沢はそこが違うと言う話はあった訳であります。しかし、それ以外の新幹線の通ったところは見事に。しかし、この金沢も平成27年度にはいよいよ新幹線が通る、大きく飛躍をする、先ほどの熊本のようにとなってまいります。

次、お願いします。

それではもう一つ、今度は昭和62年に国鉄が民営分割化をされました。その後6つの会社に分かれた訳なんです。新幹線を当時、平成22年の話ですが新幹線をもっている3つの会社が大黒字で、そして逆に三島(さんとう)会社と呼ばれる北海道・四国・九州が赤字なんです。しかし、これが平成23年の3月に九州新幹線が通って一体どうなったのか。こちらです。なんとJR九州が平成24年度に黒字になったんです。130億円ですよ。でしかも、今度は函館まで、平成27年度末には今度は函館までとなるとJR北海道も黒字化必至ではないかと言われるところであります。となると残るはJR四国だけ、これどうするの？ということなんです。国策としてこんなことがおこって果たして良いんだらうか？ということになります。

次お願いします。

では、今アベノミクス、特に言われている3本目の矢、成長戦略が重要だ、肝だ、このように言われます。その中の一つが新幹線をどんどん海外に売り込んでいこう、しかしこの戦線は決して軽くはありません。ヨーロッパ、そして中国、ここの争いとなります。しかし、台湾は日本の新幹線、これが通っておりますし、インドに向けましても今、JICA(ジャイカ)との間で話が進みつつあります。また、タイについては、これは強力に中国が押してきている。また、これに続くところとして、例えばトルコ、安倍総理が結構熱心ですよ。アンカラからイスタンブールまで。あるいはインドネシア、こちらジャワ島に。そして、マレーシア、シンガポール、クアラルンプールからシンガポールまで新幹線を。また、ベトナムも、ハノイからホーチミンまで1,570kmを新幹線でと。しかし、これに対して、ヨーロッパ、中国の新幹線っていうのは、地震国ではないですね。やはりこれを、トルコにしても、インドネシアも、マレーシア、シンガポールも、地震の多いエリアであります。となるとその実証としていまや免震を超えさらに制震構造と言うものまで出てきている訳で、四国、例えば中央活断層の上に免震構造ならぬ制震構造で造りあげることによって、この技術を丸ごと、「さあ、これを見てみる」と言って売り込んでいく。「まさに説得力ここにあり。」ということになります。

次、お願いします。

先程、空港の話がありました。今、アジアのハブを目指して、あるいは狙って、シンガポールのチャンギ、あるいは韓国の仁川、4,000m級のこうしたものがたくさんあると。また、安藤さんのほうからもお話がありました。東京はこれに頑張っていこうと言うことで、羽田空港は今4本滑走路持っていて、さあ5本目を作ろうか、成田と合わせると今6本、7本を作っていこうとしています。しかし、関空は2本しかない。しかし、ここで皆さん、先程からいろいろ地図出てまいりますよね。いろいろ空港、港の地図が出てまいりました。これをまとめるとこうなるんですよね。なんと、大阪ベイエリア、同じ空域に5空港あるんですね。まず、関空、4,000m、3,500m、また大阪空港、伊丹ですね3,000m、そして神戸2,500、徳島阿波踊り空港2,500、南紀白浜2,000と、もう既に7本の滑走路を我々は持っているんですよね。しかし、これがバラバラだから、なんか小さいように思える。しかし、先程からお話があるように、これを新幹線で結んでいく。実は、淡路島と四国徳島を結ぶ大鳴門橋、新幹線の併用橋なんです。高速道路と下が。もう既に新幹線がいつでも通れるんです。新たなインフラ整備はいらない。つまり、あとは関空に新幹線を入れれば、関空から淡路島はもう近いです。そこさえつなげばそのまま佐多岬まで飛んでいくことが出来るんですね。そうすることによって、神戸空港、あるいは徳島阿波踊り空港、これらはまさに関空のハブとして使うこと、あるいは関空と一体として運用することが出来るようになるんですね。ということで、先程から高速道路、新幹線で結ぶことによって、まさに東京がこれから目指そうとするもの以上のものを我々は既にゲットすることが出来るようになっている。こうなると、まさに関西こそがアジアのハブとして一番ふさわしいエリアとなります。

次、お願いします。

では、新幹線は「財源の問題がある」と必ず言われます。この現スキームの課題として書きましたが、全国新幹線鉄道整備法、先程各路線が決められましたよ、ありました。なんと、昭和45年に作られた法律、財源スキームなんですね。これではさすがに今では時代遅れ、従来我々が実証なんかでやっていた時は、上のスキームなんですけどね。全体の半分をJRが持ってもらおう。そして、国とそれから地方が、地方はだいたい15%でした。しかし、この中に地方交付税を、ちょうど私が担当でやっていた時に、北陸新幹線、投入することになりました。全国の地方公共団体共通財源をここに投入するということは、つまり、先程の全幹法で書かれたエリアは全てやっていく、その前提、後は順番をどうするかそこだけの問題なんですね。これは国がそういう舵を切った。しかし、その後バブルが崩壊してとかいろいろな理屈をつけて厳しいなどと言っているんですね。で、現スキーム、平成8年度以降はどうなったか。JRがいろいろ

なあがりやなにかでもって全体の6割を、残りの4割を国と地方が2対1で受け持つ。つまり、より地方としては作りやすくなったスキームと今なっているところでもあります。ですから、ただもう一つ問題となっているのは、今、昭和47年まで既にこのスキームによる財源が決められておまして、3つの新幹線にこれを当てるということが決まっています。一つは今着々とやっている北陸新幹線。そしてもう一つは北海道新幹線。そしてもう一つは一見出来たと思われる九州新幹線。残ったところがあるんですね、長崎新幹線です。この3つにということで、今のままではこのスキームでは余裕が無い。しかし、国土強靱化と言う新しいフェーズが、我々日本では開かれたところでもありますので、違った観点、アベノミクスの成長戦略、あるいは国土強靱化、こうした点、また双眼構造、二眼レフ構造とこういった観点から、新たなスキームでこれは我々としては提言をしていくものだと思っております。

次、お願いします。

いよいよ最後であります。

今、申し上げた首都機能、首都直下型地震、これをバックアップするための我々関西、二眼レフ構造として、そしてリダンダンシーを。そのためには、我々のエリアとしてのまず機運醸成が何よりも重要となりますし、そのためには、今も皆さんからありました、国に対してあるいは全国に対してどんどん発信をしていかなければいけない。そして、国土強靱化と日本の再生のためには、日本のグランドデザインをきっちりと作り上げるためには、やはり新幹線がなくてはならない。しかも、これを関西から全国へ、まさに発信をしていくのが今日と言うこととなりますので、どうか皆様方も改めてご協力をよろしくお願い申し上げます。

#### 【仁坂 吉伸 和歌山県知事】

ありがとうございました。

次に、安藤さんにお聞きいたします。一昨年度から国において、関空への高速アクセスが実現した場合のですね、需要調査などを実施しておられますけれども、そのことも含めてですね、これからの高速交通インフラ整備によって、関空にどんな影響がでてくるか、そういうことについてお話しいただきたいと思っております。

#### 【安藤 圭一 氏】

いろんな調査がありますけれどもですね、やはり、非常に都心から遠い、私は遠いと言っちゃいけないんですけど、近いんです。近くて安いんですけど

も、実際はちょっと時間がかかりますね。それで、おそらく、その高速リニアとか新幹線ということですね、まあ 10 分から 20 分くらいで都心から行けると、新大阪から行けるといことになりますとですね、今、1,800 万人くらい利用されてますけれども、おそらく 20%から 30%くらい、500 万人くらいがですね、さらに乗っかってでしょうと、いうことなんですね。やはり、先程ちょっとお話しがありましたけれども、北陸とか、あるいは中国、広域からですね、たくさん、中部も含めてですね、たくさんの方がやはり利用されるようになります。特に、それもですね、むしろ長距離ですね、欧米路線へ乗られる方、あるいはビジネスで乗られる方なんか、さらに増えるんじゃないかという予測なんです。その意味では、すごいインパクトがあります。

でも、あとこういう形ですね、インフラ非常に大事なんです、関空についてもですね、もともと二期島、一期島があって二期島を作った訳ですけども、その投資額っていうのがやっぱり 2 兆円を超えちゃった訳ですね。ですから先般、そのOB会があって、いろいろとお話をしていましたらですね、やはりそんなべんべん草の生えるような空港を作ってどうするのと、二期島を作るときもですね猛反対があったんですね。そんな空港作ってどうするのだと、誰も利用しないんじゃないかと、それがやっぱりずっと続いて、ようやくですかね、ここ数年ですよ、これやっぱり 2 本あって良かった、という。私の方からいろいろお話しして、海外のいろんな、今回いろいろ海外にも伺ったりしてお話をしてますけれども、先程ありましたけれども、4,000m級の滑走路がやはり 2 本あると、それと広大な敷地があると、ということがですね、すごい関空のポテンシャルになっています。

今回、そのフェデックスさんが、北東アジアの拠点ハブをもうオープンされます。4 月早々にオープンされて。そういう意味では、アジアと北米を結ぶすごい拠点がもう出来上がる訳ですけども、フェデックスさんがここを選んだ理由もですね、日本だったら 24 時間空港でまづないとダメだ、ということで、そうすると東京なんかは難しいですね。羽田なんかもう入る余地がありませんしね。そういう意味では、やっぱり関空でしょうね。その 2 本の滑走路がやっぱりないと、いろいろと滑走路の補修したりしますから、使い勝手が悪いってということで、2 本の滑走路がないと。それと加えて、今、広大なそのもう建屋ができてますけれども、さらに、これが倍増してもですね、残念ながらいくらでも作る土地あるよね、って向こうからすればですね。まあその広大なスペースを残してる、ということが、むしろその関空のポテンシャルになっているわけです。そういう意味では、苦勞して苦勞して、これは特にですね、国がお金を出さなかったんで、その時もまさに自治体と民間、経済界含めてですね必死になって資金を捻出して、2 兆円以上のお金をかけて作ったわけです。それがあからこ

そ、今ようやくそのアジアと堂々と戦えるような空港になってるんです。

これ、一期島だけでもしプロジェクトが終わってたら、とてもかないません。もう無理ですね、競争することが。ですから、2本の滑走路、本当に借金も一緒にきちゃったんだけど、それ以上ですね、すごいポテンシャルを関空に与えてくれた。そういう意味ではフェデックスを呼ぶことが出来る。あるいは、今、先般も発表しましたけれども、ドイツのライブチヒ、これはあのDHLの大拠点です。一番の拠点なんですけど。そことの提携をすることによって、むしろ弱いといわれてるヨーロッパ路線の誘致を図ろうということ。それですね、このあいだ皆さんドイツから沢山来られていましたけれども、やはりこのスペース、すごいスペースがあるねと、ということで魅力をもものすごく感じている、24時間空港。

LCCもそうです。24時間空港で今、ターミナル3、ターミナル2というのがLCC専用ターミナルですが、ターミナル3が具体化しています。ただ、ターミナル3をやっているんですけども、春秋航空とかいろんなところが、どんどん飛んでくるんで、もう現在、ターミナル4まで検討しなければいけないみたいな話になっているんですね。元々の絵は、横風滑走路いるでしょうということで、3本目の滑走路を作る必要があるという絵になってたんです。ただ、3本目はですね、神戸にちょうど同じ向きで出来たんですね。そういう意味で、神戸についてもいろいろお話ししていますけども、基本的には三空港一体がいいですよってお話しをしておりますので。先程の飯泉知事のお話で八尾空港も入れてですね、たくさんの関西の空港を全部ですね、一つにまとめた方が良くと思いますけれども。そういうことによって、関西に入るポテンシャルすごいなというふうに思います。あるいは、港湾もそうですね。神戸港と大阪港があって、これを統合して阪神港ということで使いましょうということなんで。そういった意味では、すごいポテンシャルを関西は持っているんで、いつまでもポテンシャルにしないで、この実力を発揮していかないといけないというふうに思います。

ただ、一方で、先程からいいますけど財源の問題。

まあ、そういったってじゃあ、今の国の財政状況を見たらどうするのという問題がありますけども、今回も今、関経連も中心になって、大商もそうですが、リニア新幹線の同時開業。じゃあこれについても、やっぱり民間の資金をうまく引っ張る方法を考えましょうということなんですね。そういったスキームをうまく合わせることによってやれるんじゃないかと。関空においてもですね、既に ebitda っていうか償却前、金利前ということではいけばですね、おそらく600億円弱の、600億円ちょっと足りませんが、そのぐらいの収益も上がってるわけですね。そういうことでいけば、民間がそこに対して投資できるよ

うな状況になってるわけです。そこで、民間が今我々がやろうとしているコンセッション、今年の大きなプロジェクトですが、運営権を民間に売却しましょうということなんですけれども、それをすることによって、現在1兆2000億円の借金を今抱えてますけれども、その借金も国に返すことが出来る。そして、国としては、そういったお金をですね、今まで眠ってた、要するに塩漬けになっていたお金をですね、必要なインフラに投資していける。あるいは維持管理、かなり膨大な金額がかかるわけですから、そういったものではですね、新しい先進国においては、こういったTPPとか、PFI、空港のコンセッション、あるいは高速道路のコンセッション、あるいは空中権、こういったものをどんどん民間に渡すことによって、財政的余裕のない国がですね、その資金を捻出することによって、必要なインフラに投資する、あるいは維持管理コストに投入するってのも、そういう流れにやっぱりなってきたるわけなんです。

ですから、そういう意味では、今回の新しい公共インフラの一つの大きな運営モデルとして、関空伊丹のコンセッションというプロジェクトがありますけれども、それをすることによって、今議論となっているようなリニア新幹線もそうですし、新大阪からの高速アクセス、あるいは四国新幹線、紀淡海峡、こういった本当に必要なものについてはですね、国とか自治体がある程度出さないといけないと思いますけれども、民間もそこに参入することによって、民間は潤沢な資金があるわけですから、我々の大事な資金をですね、こういった我々のまさにインフラに投入することによって、国土の発展を遂げていくということで。これは非常に重要なプロジェクトではないかというふうに思います。そういう意味では、なかなかそうは言ったってこんな沢山どこにお金があるのって話になりますけれども、無利子国債とかいろいろなノウハウがあるわけで、特にキャッシュのほうが見込まれる、特に同時開業のリニアなんかキャッシュのほうが見込まれるわけですから、そういったものについては民間資金を引っ張ってくる事が出来るわけなんで、ぜひ、そういった観点でですね、我々のインフラ整備をですね、進めていく必要があると考えています。

ありがとうございました。

#### 【仁坂 吉伸 和歌山県知事】

ありがとうございました。

それでは、西村さんからですね、お話いただきたいと思うんですけども、こういう高速交通インフラの整備によって、大阪、関西にどのような効果が期待されるか。というようなお話をお願いします。

## 【西村 貞一 氏】

西村でございます。

高速道路のネットワークの整備によって、どんな効果があるかという問題でありますけれども、端的に申し上げますと、物流の定時制・効率アップ、アクセス改善に伴う商圈の拡大、災害時の避難・救助ルート確保、企業立地促進、観光ルートの強化、関西大環状道路の完成によるネットワーク効率の向上、と言うようなことがパッと書いてありますけれども、私、一番実感したのはですね、阪神淡路大震災で、私もちょうど西宮におりましたんで被害を受けた方なんですけれども、復興がですね非常に早かったような、スタートが早かったような感じがするんですね。特に、東日本のこの震災と比べますとね。大阪の方が、阪神の方が早かったなあとというような感じがするんですが、その代わりすごい土埃といいますかあれは酷かったんですけども、やはりそれは、神戸を中心にして東からも来れる、西からも来れる、北からも来れる、そして海からでも来れるというようなアクセスが、アクセスポイントがたくさんあったためにですね、一つのものが詰まってしまって、先程、東北新幹線が50日止まってもう身動きならなかったということじゃなしに、その辺がいろいろなアクセスポイントがあったために、いろんなところからいろんな援助の手をさしのべることができたというふうな感じがいたしております。それがやっぱり復興が早くスタートした根本ではないかな、というような感じがいたしております。そういう意味ではですね、やはり、いろんなネットワークをきちっとこしらえて、あらゆるところから、いろんな方向からあるところに到達できるような状態にしていくということが、社会のインフラの一番基本的な部分ではないかな、一本で全てのことが足りる訳じゃないんだというような感じが致しております。

それともう一つはですね、やっぱり高速道路で私、仕事の上で実感してますのは、私どもの本社工場が大阪にございます。東大阪市にあるんですが。そして、鹿児島県の鹿屋市に鹿児島工場がございます。もう一つは、上海のミンコクというところなんですけども工場がございます。大阪を出発してですね、飛行機で鹿児島へ行って、鹿児島から今度は下道をトコトコトコと走ってですね鹿屋の鹿児島工場へ行く時間と、飛行機で上海まで飛んで上海からトコトコと車で工場へ行くのでどちらが早いかなと言えば、上海へ行く方が早い。距離的には確かに上海の方が遠いんですが、時間的には上海工場の方が近いねという状況になってます。これは、やはり道路がですね、きちっと整備されてる、しかも、わりと中国は高速道路できちっと工場のすぐそばまで行けますので、早く行けるようになってます。日本は、鹿児島の方は、残念ながら高速道路が途中で、あとは下の道をですね、ずうっと走っていかないといけないんで、時間がかかってしまう、というような形で。やはり、日本の国の中でもまだまだ上海



よりも遠いところはあんのかいうふうに思われるかもしれませんが、現実がそのような状況です。ですから、やはりこのネットワークをきっちりこしらえるということは本当に大事なことだというように思います。

特に、この関西の方向では、このような、これも先程地図がございましたとおりで、これをこのピンク色の、っていうかこの紫色で紀淡海峡がつながればですね、非常に丈夫になっていくし。私、先週淡路島に行ってきたんですけど行きは1時間ぐらいで行けたんですが、帰りは2時間半かかりました。これはもう、阪神高速が混んでですね、なかなか動かないというような状況なんで、関西の湾岸線、神戸から先ですね、湾岸線をきっちりつないでいくということによって、その辺が分散してですね、ものが流れていくと。山側にはかなり分散出来るようになっております。山陽道があり、中国道があり、それから阪神高速の北六甲線というんですかね、ができて、ざーっとつながりますが、所詮、一本の中国縦貫のですね西宮北から宝塚、そして豊中までの道がですね一本でございますんで、残念ながら第二名神が出来あがってませんからその辺で混んじゃって、流れが非常に悪くなってるというような状況になっているんじゃないのかなというように感じておりました。この辺のやっぱり先程、藤井先生がおっしゃいましたように、パーッと流れてきていかに後、こううまいこと分散しながらですね、こうずーっと全体の流れを作っていくということが必要なんじゃないか、そういう意味でネットワークというのも必要だというふうに感じております。

あとは、もうリニア新幹線のことについては、先程も申しあげたとおりでございまして、是非作っていただきたい、大阪までというように感じますし。あと、国道の二重化という意味からもですね、リニアとそして大阪からの四国を通じたの紀淡海峡を通じたの、新幹線で九州までのこの複線化ということによる日本の国の全体の強靱化ということについては、是非進めなければいけない大きな問題だというふうに感じてますし、経済界としては是非とも期待をしているところでございます。

こうやっているいろいろ書いていますが、時間が時間なんで私のお話を終わらせていただきます。

#### 【仁坂 吉伸 和歌山県知事】

どうもありがとうございました。

先程、一つ前の、あるいは今のお話でもですね、西村さんから中国の高速道路の話がありました。私もちょっといろいろ調べてみたらですね、1990年の頃から、その時に調べたのがたまたま2009年ぐらいだったんで、2007年までのデ

一タがとれたんで、各国で高速道路がどうなったかというのを調べてみました。アメリカ、それからヨーロッパの主要国、それから日本、中国と調べてみたらですね、中国は1990年から2007年の間になんと500倍になってました。中国の発展の最初は、90年代の初めぐらいだったと思いますけれども、その頃にやっぱり、中国の当局者は、ちゃんと国を富ますためにはどんなふうにしたらいいのかなと考えてたんじゃないのかなというふうに思いますね。そのあとさらに、もうちょっとこっちまでデータを持ってまいりまして、最新が2012年かそのぐらいのデータだったと思いますが、2000年から今度はだいたい同じような結果になるんですけど、最近までとってみると中国はたぶん600倍ぐらいになっているだろうというふうに思っております。

それから今度は、先進国同士で比較するとどうなるか。我々よくドイツなんかはアウトバーンがあって、あれはヒットラーの時代からいっぱい作ってるからちゃんと整備されているんだ、とこういうふうにしり込みで言われてきましたけれども、そのドイツが、例えば今の期間1990年から2007年とか、あるいは2000年から例えば2012年とか、そういういずれの時をとってもですね、やっぱり高速道路を作っていて、その高速道路を作っている総延長距離の絶対額、絶対数がですね、実は同時期に日本が作っている高速道路よりも、遅れていると言われていた日本の高速道路よりも、絶対額として大きいということを見出してですね、私はかなりびっくりしました。そこから考えて、それこそ首脳の方と議論したことはありませんが、みんな国の政策当局者は、その国の競争力ということを考えているんじゃないかと。競争力の源泉というのは、同一の地域に投資をがんがんやると限界生産力が落ちてきますから、国土を広く使うというのがたぶん要点だろうというふうに思います。そういうことの価値というのをですね、他の国の方々はよく認識しているなあということをつくづく思います。

そういうことを踏まえまして、藤井先生から締めくくっていただきたいと思っております。

#### 【藤井 聡 氏】

どうもありがとうございました。

本日の議論を受けまして、おそらくこの参加しておられる皆様方、この我々が議論しているインフラストラクチャーの重要性、必要性、本当に深くご理解いただけたのではないかなと思います。今、仁坂知事もおしゃったようにですね、とは言いながらこの部屋を一步出たりすると、バッシング的なものも含めてですね、そんななんいらんやろというような声はまだまだあろうかと思っておりますので、是非、この議論をきっかけにして、今日をきっかけにしてですね、周り

の方に強く熱くしっかりと訴えかけていただきたいなと思います。

それに当たってですね、私いろいろと本を書いておりますので、また是非買っていただいてですね、読んでいただくと、藤井聡、新幹線とやるとガーンと朝日新書の本が出てきたり、国土強靱化のことを知りたかったら国土強靱化でも本がありますので、しっかりと読んで、家族全員でですね、読んでいただいてですね、そういう機運を作っていただいたらいいなと思います

行政、それから民間、それから政治家の皆様方におかれましては、それぞれの議会であつたりとか、それぞれの行政の所管でいろんな計画を作つたりとか、提言を作つたりとか、いろんな取組が出来ると思いますし、それに予測をしたり分析をしたり、これだけのB/Cがあるとかですね、いろんな取組があると思いますけど、そういうものが様々に積み重なって段々機運というものが出来ていくものでございますので、是非、そういうそれぞれ皆様方の立場で出来る御取組をですね、しっかりと進めていただくことがですね、いま言った橋を架けることにも新幹線を通すことにもつながっていくことは間違いないというふうに思います。

最後の論点でありますけれども、いま申し上げたインフラストラクションは全て地方自治体や地方の財界だけでやろうと思って出来るものは一つもありません。全て国家プロジェクトであります。国家プロジェクトでありますけれども、それは全部国家にやらせたらいいという話ではないんですが、国家の協力がなければ、出来るものはありません。絶対に必要であります。したがって、地方と中央というものが対立するのではなくて、折しもですね関西には、しばしば地方と中央を敵対視するような議論があるんですけど、地方行政が中央を敵対すれば出来るものも出来なくなります。したがって、政府というものと地方政府というものが、しっかりとタッグを組んで、その中でしっかりと議論をしながらやっていかない限りは、これはできないんだということを肝に銘じていただきたいと思います。その中でですね、例えば、仁坂さんでありますと経産省のことを山ほど知ってはると思いますし、総務省のことは飯泉さんが無茶苦茶よく知ってはると思いますし、内閣のことについては僕はどんだけ知っているかという、僕は一応守秘義務があるので何とも申し上げられないですけども。いろんなリンクで話をしていくこともできると思いますし、地方議会の方におかれましては、それぞれの中央政界で活躍されているいろいろな国会議員の先生方をはじめ政府の方々がおられると思いますから、そういうリンクをフル活用していただいてですね、しっかりと議論をしていながら、地方で議論を盛り上げるとともに、中央政府でしっかりとそういう議論がおこっていくようにしていただきたいと思います。

細かいことを申し上げますと、新幹線が出来るかどうかというのはひとつ

にかかっています。何かというと細かい話でありますけど、いま国費で新幹線に使っている予算は、公共事業関係費の1%だけなんです。こんな馬鹿なことを許したら絶対にダメじゃないかな、と京大教授として僕は思うんですけども。これが2%になったり、3%になった瞬間にですね、一気に全国の新幹線の速度が早くなります。出来上がってきますね。出来上がったらどうなるかというと、じゃあ、その次どこの新幹線作ろかなという議論が、3、4年以内に出来る可能性が十二分以上にあります。ところがこの1%のままやったら、そんな議論になるのは、10年後とか20年後になります。したがって、中央政界の方々のお力を使って、この1%しか使っていない公共事業関係費を、2%や3%に伸ばすようなためには、何が必要なのかというそういう取組があれば、なんて言いますか、ボトルネックっていうんですかね、ここの障害がポーンととったら、いろんなゲームがパッと前に進むだろうなと思います。それは新幹線の話で。

道路に関してはですね、やっぱり国策ですすめていますから、やっぱりですね、道路行政の官僚の皆様方、道路局の皆様方、整備局の皆様方としっかりと議論をされて、その関係の政治家の先生方としっかりと話をされて、そこで重要なのは工学的な義であります。工学的な正論として、この道路必要なんやなということが証明できれば、その話は一気に進みます。これはなんて言いますか技術的工学的な話であって、その取組をしっかりとやっていただきたいと道路に関しては思いますね。新幹線に関しては、今言ったみたいに多分に政治的なところがボトルネックになっていると思いますので、そういうところもしっかりと合わせてやっていただけたらと思いますけど。いずれにしても、地域でもしっかりと頑張って、中央政界ともしっかりとリンクを張りながら進めていただきたいと、いうことを平に皆様方に申し上げまして、私自身もできることを陰で必死になってやろうと思いますので、一緒になっているところで頑張っ

て協力できればと思います。

どうもありがとうございました。

#### 【仁坂 吉伸 和歌山県知事】

ありがとうございました。本日のシンポジウムがですね、大阪を中心とするような西日本の発展、あるいは、日本の国土の強靱化、日本の発展のために繋がっていくと期待致しましてシンポジウムを終えたいと思います。

それでは、司会の方にマイクをお渡ししたいと思います。

本日は本当にありがとうございました。

## ■閉会挨拶

### 【司会（笠野衣美）】

ありがとうございました。それでは、シンポジウムの終わりに際し、飯泉徳島県知事から一言ご挨拶を申し上げます。

## ■あいさつ

### 【飯泉嘉門 徳島県知事】

本日は、関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会シンポジウムを開催をいたしましたところ、皆さん方には大変お忙しい中、こうしてお集まりいただきまして本当にありがとうございました。そして今日は、藤井先生、更には西村副会長さん、また、安藤社長さん、基調講演、パネルディスカッションに積極的にご参加いただきまして、本当にありがとうございました。この会を準備万端整えていただき、コーディネーターを務めていただきました仁坂知事さんをはじめといたします和歌山県の皆様方にも心から感謝を申し上げたいと思います。

我々日本は、これから成長を再び遂げていく、しかしその前に大きな壁が立ちだかっています。首都直下地震、南海トラフ巨大地震、この二つをいかに迎え撃つのか、そして迎え撃つだけではなくて、それをきっかけとして国土強靱化を果たし、これによって日本を二眼レフ構造にきっちりと、そして平時においても、いざ発災となっても必ず使えるリダンダンシー、この新たな国土軸をつくるのが求められます。しかもこの課題を、重い重い課題を解決できるのは、関西しかありません。つまりそれだけ多くのインフラを持っているところであり、ポテンシャル、潜在能力としているだけでは余りにも情けない。首都を東京に預けたのは、まだ、150年経っていないわけであります。もともとは関西が日本の首都を長らくとげてきたところでありますので、是非このポテンシャルを顕在化させ、そして日本をきっちりと救っていく、そして日本全体の将来の明るい未来を築くその大きな形とできます様に、これからは皆さんとともにあらゆる面において、キーワードとしてお送りをしたい言葉が、スリランカであります。世界地理とか歴史をご存知の皆さん、昔の国の名前をご存知ですか、昔はセイロンだったんです。今日からは全く違う形で、我々関西が日本をしっかりと支えていける行動となりますよう、これからもご協力をよろしくお願い申し上げます、感謝の言葉とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

**【司会（笠野衣美）】**

皆様、本当にありがとうございました。今一度、パネリストの皆様、そしてコーディネーターの仁坂知事に大きな拍手をお送り下さい。

ありがとうございました。

これをもちまして、関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会シンポジウムを終了させていただきます。

長時間にわたりありがとうございました。どうぞお気をつけてお帰り下さい。