

関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会 設立記念シンポジウム 議事録

日時 平成25年11月28日（木）13:30～16:00

場所 イイノホール&カンファレンスセンター RoomA（4階）

関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会 設立記念シンポジウム

～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25年11月28日（木）

於：イイノホール&カンファレンスセンター

■ 開会

【司会（片山侑紀）】

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設立記念シンポジウムを開会いたします。

このシンポジウムは、去る9月21日、大阪市におきまして、構成する10の府県により、関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会を設立いたしました。これを記念いたしまして、「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」をメインテーマとして開催するものです。

私は、本日、司会・進行を担当いたします、片山侑紀と申します。どうぞ、よろしく願いいたします。

（拍手）

ありがとうございます。

それでは、まずはじめに、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、皆様にご挨拶をさせていただきます。

それでは仁坂知事、よろしく願いいたします。

■ 開会挨拶

【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 仁坂吉伸】

本日、関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会設立記念シンポジウムに、ようこそお越しいただき、ありがとうございました。私は、今ご紹介いただいた、和歌山県の知事でありますとともに、この協議会の会長を仰せつかっておりますので、その由縁をもって、今日は、我が盟友、徳島県の飯泉知事もおみえでございますが、最初にあいさつをさせていただきます。

協議会の趣旨につきまして申し上げますと、よく大阪の首脳陣が言っておられるんですが、「関空リニア」というような言葉でよく新聞に出ている話があります。関空に大阪の中心部から超高速鉄道を走らせよう、それによって関空をもっと良い空港にしていこう、日本のためにもなる、こういう構想が1つです。

それから、四国新幹線を是非実現しようという運動を、ずっとやって参りました。

それから、和歌山県においては、淡路島と和歌山の間の紀淡海峡を、高速鉄道や高速道路で繋ぐということのを是非やってみたい、ということです。

もうここ数十年、それぞれ別々の運動として、今のような3つが走っておりました。しかし残念ながら、日本全体を動かすところまでいかなかったので、未だにそれぞれが実現できていないということではないかと思えます。

そこで、この3つの運動を1つに統合しようじゃないか、それぞれが実現すれば、それはお互いのためにもなる、ということで力を合わせてやっっていこうと、9月にこの期成協議会が出来た訳でございます。

さすれば、我々だいたい西日本に住んでいる訳でございますけれども、日本の首都である東京において、これが日本にとってどういう意味があるのか、ということについても、是非、日本国民全体にアピールしたい、ということで本日のシンポジウムを計画をさせていただきました。

国土強靱化というのは、統一的なキーワードになると思います。内閣官房参与として、現在の安倍政権のインフラ関係についてオピニオンリーダーを務めておられる藤井聡さんに、この点についてまず初めにお話をいただきまして、それから、その後、私がコーディネーターをさせていただいて、飯泉さん、それから新関西国際空港株式会社の安藤社長にお越しいただきまして、藤井さんを交えてシンポジウムをさせていただくというのが、今日の趣旨でございます。

衆議院予算委員長で自由民主党の国土強靱化総合調査会会長の二階俊博衆議院議員も今日、挨拶にお越しになって、これからしゃべっていただくという風に思っておったんですが、なにせ予算委員長でいらっしゃるのですから、国会が色々大詰めでございますから、ちょっとこの時間にはお越しになれません。後でお越しになった時にお話いただくと思っております。

さらに、国土交通省の首脳の方にもお越しいただく予定でしたが、これもまた、ちょっと国会の関係でそれがかなわなくなりました。よろしくとの

お話でございました。

それでは、是非今日のシンポジウムを皆さんよく聞いていただき、これからの日本を是非考えていただきたい、そんな風に思っております。

本日は本当にありがとうございました。

【司会】

仁坂知事、ありがとうございました。

続きまして、本来ですと、衆議院予算委員長、自由民主党政務調査会国土強靱化総合調査会会長でいらっしゃいます、衆議院議員の二階俊博様からご挨拶を頂戴する予定でしたが、先程、仁坂知事からお話がありましたように、国会審議によりましてご到着が遅れているということです。二階様にはご到着され次第、ご挨拶を頂戴する予定でございます。

また、国土交通大臣政務官であります、参議院議員の中原八一様からもご挨拶を頂戴する予定でしたが、本日、国会およびその関連業務のために、急きょご欠席となりました。ご了承ください。

では、続きまして、ご来賓の方をご紹介させていただきます。ご挨拶をいただきますのが本意ではございますが、お時間の関係上ご紹介にかえさせていただきますことをお許しく下さい。

ご紹介いたします。国土交通省鉄道局官房技術審議官、高橋俊晴様です。高橋様、本日はありがとうございます。

また、今回のシンポジウムには、ただいまご紹介いたしましたご来賓の皆様その他、たくさんの府県議会の多くの議員の皆様にご出席いただいております。皆様どうもありがとうございます。

ではこの後、引き続きまして、基調講演に移らせていただきます。その前にステージの配置転換のお時間をいただきたいと思いますので、大変恐縮ですが、皆様今しばらくお待ち下さいませ。

それでは皆様、お待たせいたしました。これより、基調講演に移らせていただきます。

本日は、内閣官房参与・京都大学大学院工学研究科教授でいらっしゃいます、藤井聡様をお迎えしております。藤井様のプロフィールを簡単にご紹介します。

藤井様は、京都大学卒業後、京都大学助教授、東京工業大学教授などを歴任し、平成21年から京都大学大学院工学研究科教授に就任されました。

平成23年から京都大学レジリエンス研究ユニット長を兼任。平成24年から内閣官房参与（防災・減災ニューディール政策担当）を兼任され、政府の国土強靱化のブレーンとしてご活躍されていらっしゃいます。

それでは、本日は、『オールジャパンで進める国土強靱化』と題しまして、講演を行っていただきます。藤井様、どうぞよろしく申し上げます。

■ 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】

どうもありがとうございます。京都大学、並びに内閣官房の参与を務めさせていただいております、藤井聡と申します。本日、関空・紀淡・四国高速交通インフラの期成協議会ができるというのは、本当に時代を感じるころだと改めて思いました。

インフラといいますと、色んな議論が昭和時代とりわけこの平成、21世紀になる前後から、なかなかインフラを議論するということが、理性的な議論を含めて、色んな意味で困難なことがありました。

恐らく今日お集まりの皆様方、色んなお立場でインフラについてご議論されてきたと思うんです。けれども、時には、本当に理性的ですばらしい議論というものが、学会はじめ、インフラについての議論があったと思うんです。けれども、ともするとインフラを議論するということが、憚られるようなそんな空気、日本人というのは山本七平先生という人が昔、空気の研究というのを書かれた非常に有名な先生がいますけども、そういう空気というのがあって、なかなかこのインフラについて公正に議論するということが、どうもしづらいというような時代が無かったかということ、ひょっとするとあったんじゃないかという風にお感じの方も決して少なくはないと思います。

そんな時代であれば、そういう空気が本当に日本列島を支配しているような、そんな空気であるならば、関空・紀淡・四国高速交通インフラ、先程このパンフレットにも出ておりましたが、こういう四国を貫くような高速インフラ整備の議論、これは学者の議論としては例えば京都大学の研究室のゼミとか、学会での提案とか、そういうのはあったかと思うんですが、仁坂会長からお話があるような格好で、じっくりと考えてみてはどうだろうという機運がなかなか昔はしづらかったという風にも思い起こします。そんな中で、こういうシンポジウムが開催できるということは、本当に、少々大げさかもしれませんが、万感の思いを私としても感じるころです。

今日まず、この設立記念シンポジウムで仁坂会長の方から、今、国の方で進めている国土強靱化の議論がございますが、そちらの方の話は私の方で少ししてはということでお声がけいただきまして、それはもう喜んでということまで、来させていただいた次第です。

そういう意味で、今日はこの国土強靱化についてお話を申し上げたいと思います。本来でありますと、国土強靱化総合調査会の会長でおられる二階先生の方からご挨拶があって、そのご挨拶をお受けするような格好で、今政府でどのような取り組みをしているかをご紹介させていただくというのをイメージしていましたが、予算委員長ということで本当にご多忙極められておられるということで、うまくいけば私のお話の間にお越しいただけるという風にも伺っておりますが、是非、お越しいただきましたら、その時にまた先生から改めてご

挨拶をいただきたいと思いながら、お話の方を始めさせていただきたいと思います。

タイトルでございますが「オールジャパンで進める国土強靱化」、サブタイトルの方で「日本を強くしなやかに」と書いてございます。やはり、国土強靱化をやっていくためには、例えば首都直下地震というのを考えると、首都圏の強靱化、今日実は午前中に、東京都の防災担当者の方が集まる講習会というのがありまして、3時間ほどずっと喋ってきて、ちょっと今、声が枯れかかっています。東京の首都直下地震を考える上では、東京都の防災の取り組みというのは本当に大事になってくることは、論をまちません。しかしながら、東京都の皆様方だけにこの首都防衛を押しつけるという言い過ぎかもしれませんが、全て任せてしまうと著しく難しくなってくる訳です。

やはり東京都が被災した時に、周りの日本人全員が助けに行くという体制を整えなければならないのは当然ですが、東京都におられる方は首都直下地震が起こると被災される訳です。そこで命を落とされるかもしれない訳ですが、仮に命を落とさなかったとしてもそこで被災者になる訳です。そういう意味で、今東京都に住んでる、我々もそうではありますが、潜在被災者でありますから、地震が起こると我々は潜在被災者、或いは、それこそ命を落とす犠牲者に数えられるか、どちらかになる訳です。

東京におけるXデー、地震Xデーを考えると、あまりに一極集中しているのは、東京の防災担当者からしても、これは頭痛の種の1つになる訳です。そういう意味で、必ずしも東京にいらなくてもいい方、必ずしも東京にいらなくてもいい工場とか、必ずしも東京にいらなくてもよいものが無ければ東京のままでとなりますが、もし必ずしも東京にいらなくてもよいというものがあるのならば、できるだけ色々な地域で負担していく。平時から、居住地とか工場とか負担していくという考え方は、東京の防災を考える上で、最も効果的な取り組みになるという風にも考えられます。

さらに同じような考え方で、南海トラフでも考えられる訳でありますから、被災地以外の地域の平時からの取り組みというのは、本当に国土を強靱にし、地震対策を考える上では極めて重要である。これは私がここで申し上げるまでもなく、多くの方が常識の範囲で分かる、当然のことではないかと思えます。

そういう意味で国土強靱化というのは、地震対策というニュアンスが非常に多く含まれている訳であります。そういう巨大地震対策、自然災害対策の上での国土強靱化を考えるには、やはり想定被災地だけの取り組みでは著しく不十分であって、そういう意味でオールジャパンで、北海道から九州・沖縄まで、オールジャパンで全ての国民が我が身を振り返って、その国難の日、Xデーに、我には一体何が出来るのかをしっかりと今のうちから考えておくことが極めて重要であります。

首都直下地震、南海トラフ地震は日本国民、日本民族の存亡という大げさかもしれないですが、そこまで言っても決して過言ではない巨大な国家スケー

ルの大被害であります。国家スケールの大被害に対してはやはり、国家スケールで対策を考えなければならない。これはもう論を待たないところですが、それで国土強靱化というのはオールジャパンで進めなければならないという風に考えられる訳です。

安倍内閣では「国土強靱化をしっかりとやっていきましょう」ということを、安倍政権樹立の去年12月26日誕生以降、ほぼ1年近くにわたって議論を重ね、行政の取り組みを全省庁と地方行政の皆様方とも歩調を合わせながら、並びに、財界の皆様のお力を借りながら国土強靱化の行政を今、進めているところでございます。

内閣で進めている国土強靱化とは一体何か、ということをお簡単にまとめたのがこのスライドになってございます。お手元の資料の方にも書かせていただいております。ちなみに今日は、このスライドにいくつか新しいできたてほやほやの結果も付け加えて、今日お話ししようと思っております。

それは、先程地図に出ていたインフラストラクチャー、高速インフラストラクチャーを造ったとしたら、どれだけのGDPの拡大効果があるのかとか、或いは労働人口はどれくらい増えるのかとか、或いは税収はどれだけ増えるのかとかを、このシンポジウム、並びに期成協議会とは全く無関係に京都大学の研究室の方で計算した結果が、ちょうど去年の根津君の卒業論文でやった研究結果がありました。それをこの間の大阪での学会で公表したデータがあります。これはちょうど関係しているの、今日公表しよう、そのデータをお付けしてあります。今日はこのスライドをベースにお話させていただき、後ほどここに載っていない数値計算結果もお話ししようと思っております。

このスライド（1頁）が、今、安倍内閣で進めている国土強靱化を簡単に説明するスライドです。1番、今、日本は多様な危機に直面している。ちょうど2日前でしたか、BSジャパンというBSのニュース番組の中で、30分で国土強靱化を紹介する番組があり、そこに出させていただいたんです。「国土強靱化って何ですか？」とスタッフの方と相談している時、まずこのスライドをお見せして国土強靱化ってこんなことなんです。

安倍政権が去年12月26日に誕生した時に、総理はこうおっしゃいました。「我が安倍内閣は危機突破内閣である。なぜならば、いま日本国家は様々な危機に直面している。その危機を突破するのが我々安倍内閣なのである。」という趣旨を記者会見で話されたのをご記憶の方もいらっしゃると思います。危機とは何かとは、ここに書いてあるものです。

1番目は、巨大地震の危機です。これは、私がここで改めて申し上げるまでもなく、すごいものです。先程も東京都の方に1時間位お話をしていました。どれだけ東京がぐちゃぐちゃになるのかということをお虚心坦懐想像してください。東京が火の海になる。火炎旋風、1923年の関東大震災の時には100mくらいの火の竜巻が出て、一部の地域で3万9千人の方が亡くなっている。そういうのが起こったり、東京湾は炎上するかもしれない。

東京湾が何故炎上するのかというと、この間マグニチュード9の地震が東北であった3. 11の時に、東京湾は震度5だった。震度5というと我々の最近の感覚でいうと大きくないなという感じです。大変ですけど、まだそんなに大きくない。東京湾は震度5だったにも関わらず、東京はコスモ石油の石油タンクが倒壊して大火災になりました。

それだけでなく、東京湾にある化学工場がずっと火災にあったり、液状化が結構進んだり、東京湾ではものすごいパニックになった。3. 11は、東北の被害の方に、国民の意識が集中しておりましたが、実は東京湾もかなり被害を受けたんです。そのときも震度はたった5だったんです。今度は首都直下になってくると、その比じゃない訳です。震度7が十二分以上と首都直下では想定されている訳ですが、それがおとずれると、東京湾のコンビナートは大火災になっていく。東京湾が炎上することは、おそらく起こらないことが神様のおかげであるかもしれないですが、ふつう考えると、起こらないとは考えにくいと思われる訳です。実際、東京都の消防幹部の方も、そんなことは起こらないとは考えにくいと発言されておられます。

その他、先程申しあげたように、首都直下地震が起こった場合は、被災者がたくさん出る訳です。今、我々は潜在被災者だと申しあげましたが、その被災者を難民と言ってもいい。巨大地震難民。どれぐらいの数にのぼるかと言うと、マグニチュードで大きいクラスの地震が来ると、7百万人程度になるとの推計が内閣府から公表されています。

普通7百万人いたら、おにぎり食べたいとか、ご飯食べたいとか、ちょっと怪我したら病院行きたいとか、水も飲みたいとか思う訳です。普通にコンビニが空いていない状況で、7百万人の方がお腹をすかせ、のどを渴かせ、そして怪我をする訳です。怪我をする方が数十万人オーバーになると言われています。そうなった時に、フィリピンでこの間、えらい台風が来て、暴動が起こってましたよね。あれを見て日本人は、3. 11の時はあんな暴動は無かったと対比された方も多かったかもしれない。よくよく考えますと、3. 11のときには食料が非常に不足した地域も無いことはないが、全力で食料供給をやりましたから、十分であったかという十分ではなかったですが、フィリピンの時に比べると、かなり食料が供給されたと言えると思います。そう考えると、やはりフィリピンでは食料が無いとなると暴動が起こってしまった。首都直下で7百万の方が難民になった時に、被災者になった時に、暴動が起こらないとも限らない訳です。

実際の食料の安定供給は、著しく危険にさらされることになります。当然ながらエネルギー、電気も止まっている。東京湾の中にも巨大な発電プラントがいっぱいありますから、軒並み止まるであろうと想像できる。火災でもたくさんの方が亡くなる。そして避難しようとしても道路はもう電柱がバタンバタン倒れている可能性があって全然行き来できない。電柱が倒れてなくても、そのビルが壊れて啓開することができなくなる。3. 11の時に確かに道路

の啓開はできたんですが、それは沿道に巨大な建物がたくさんあった訳では無かったことも幸いしていたとも考えられます。例えば9.11の高層ビルが倒れた時の瓦礫処理、1ヶ月や2ヶ月でできたでしょうか。全くできなかったですね。高層ビルが倒れるというのは、とんでもない瓦礫がその地域に供給されることを意味する訳です。

従って、建設業者の方がユンボで一生懸命やっても、これはもう1ヶ月や2ヶ月で啓開できるとは、全く保障できない訳です。首都直下地震の場合はそれもあるかもしれないとなると、道路が全然いけない可能性も有る訳です。もう想像すればするほど地獄です。人間というのは、地獄のレベルがある程度低く、ぼちぼち地獄ぐらいは想像するんですが、激ヤバ地獄となると思考が停止して、「そんなの言うのやめて、考えるのやめようや」みたいな感じになってくるんです。

首都直下地震はそういう危険性があるって、ちょっと考えるだけでも、すごい恐ろしいことがいっぱいあります。食料も無い。エネルギーも無い。助けにも行けない。自衛隊の数も全然足りない。けが人はいっぱいいるけど全然医療ができない。水が無いから、それでたくさん死ぬかもしれない。短期的なことを申し上げましたが、そもそもこの地帯にはものすごい大きな工場がいっぱいある訳で、電力も供給されないとなると、東京だけが問題になるのではなく、関東一円が電力不足になる可能性がある訳です。

まして西と東ではヘルツが全然違いますから、変電所の施設は西から電力を供給できなくなる訳です。全然電力も足りない。東京だけの問題ではなくて、他のところも足りない。更にいうと首都圏は大食料工業地帯でもあります。そば作ったり、うどん作ったり、パン焼いたりしている訳です。色んな食料加工品なんかも関東一円で作っている訳です。それが軒並み全部潰れるかもしれません。潰れるだけでなく、生き残った工場にしても電力がなかったらモノを作れないんです。

仮に自家発電できても、小麦を外国から輸入してきても、東京湾が止まっている訳です。日本海の方から運んでこようかと思っても、港の大きさが東京湾と新潟では1対100位違うんです。ですから全然賄いきれない。当然ながら大阪から水揚げして持ってこようかと思っても、道路が止まっている。もう地獄です。この地獄を何故私がとうとうと喋っているかということ、内閣官房で毎日、こんな考えたくもないことを考えているんです。

毎日色んな役所の人と会って、農水省の人は食料の供給できなくなると言われる、ホンマですかと聞いたら、それヤバイですよんとなる訳です。放送もできなくなりますよと言うと、ホンマですか。でも自家発電とかあるから大丈夫ちゃいますん。いや自家発電ありますけど油が来ないかもしれない、1日2日ぐらいしか備蓄が無いからラジオがつかないですよ。マジですか。何とかなるんですか。なんとかせんと駄目ですなと言われる訳です。

これが僕のやってる仕事です。毎日色んな省庁の人と、何がヤバイのかとい

うことを毎日喋っているんです。そのために何ができるか、1個1個考えて、少しずつ少しずつ強靱化しようとしている。

巨大地震の危機といいますと、首都直下地震のことばかり言ってますけれど、南海トラフも激ヤバな訳です。もう大変なことになっている。インフラの危機、トンネルも崩れる可能性もありますし、橋も落ちる可能性もあります。1950年、1960年にインフラ投資をして、それが老朽化して、それも大変だ。世界恐慌もあるかもしれない。ホルムズ海峡で何かドッカンとあったら油が来ないかもしれない。デフレ不況も続くし、サイバーテロにもやられるかもしれない。こんな危機が我が国にはたくさんあります。これが危機突破内閣と安倍総理がおっしゃった危機という言葉の内実です。

2番目に、そんな危機を突破するレジリエンス、強靱性をオールジャパンで手に入れましょうというのが、国土の強靱化ということであります。国土の強靱化というと、つつい堤防を造るのかという話で議論されることもしばしばあります。もちろん堤防も国土強靱化の1つではありますが、実はそれだけの話ではなく、経済のことも考えないといけない。産業のことも考えないといけない。地域コミュニティの強靱性も考えないといけない。当然インフラのことも考えないといけない。エネルギー、それから教育、津波が来たら逃げるんだという教育をきちんとやることも必要です。医療の絶対的不足も予想されますから、厚生省の皆さんとしっかりと考えないといけない。食料の安定供給も当然考えないといけない。そして通信、ラジオ、テレビ、電話というのをちゃんと守るといふのを当然考えないといけない。

先程冒頭で、オールジャパンという言葉の中に、北海道から九州・沖縄まで一千億の人々がオールジャパンで協力しないといけないということも申し上げました。全国という空間的広がりだけではなくて、領域的な広がりにおける意味におけるオールジャパン、全分野・全省庁に亘って、この問題に取り組まないといけないということです。それ位、この巨大地震というのは、ナショナル・スケールでの大・大・大危機なのだと安倍内閣では考えているということです。そういう取り組みをずっとやっていくと、それが成長戦略にも繋がっていく。これが3番目の、アベノミクスともリンクしてくるであろうということですが、何にもまして重要なのは、巨大危機があるので、それをどう乗り越えるかを考えるという1番と2番が国土強靱化の最も重要なポイントになっています。

ここ(2頁)で、少し学術的と言いますか、簡単なイメージだけ少しご紹介しておきますと、これがレジリエンス、強靱性のイメージということになります。要するに、例えば地震があると、GDPなんかドカーンと下がる。その内だんだん回復するということになりますから、巨大被害があると、谷ができるんです。強靱化という取り組みは、この谷をできるだけ小さくする、赤から青、青から黄色にどンドンどンドンこの谷を小さくしましょうというのが、「強靱化」という取り組みです。あるいは、黄色の方が赤よりも強靱性が高い、レジ

リエンスが高いとか、そんな言い方もできます。

これは、2つの力の合成といえます。このドカーンと下に行くのをできるだけ支える「ショック耐性」というのは、狭い意味における「防災・減災」という意味です。「防災・減災」をしっかりと考えましょうというのが1つ。もう1つは、このできるだけ早く直そうという、この左側に向かっての力が「回復力」です。

「防災・減災」という言葉でなく安部内閣では「強靱化」という言葉を使っているのは、「ショック耐性」だけでは無く「回復力」も合わせて強くしましょうと考えているからです。この2つを考えないと、この国はもたない。残念ながら、本当は、防災によってゼロにしたい。被害ゼロにしたいんですが、ゼロにするのは難しいだろう。従って、柔道家が受け身を取るように大事なところは守る、手がちょっと傷つくかもしれないが、すぐ回復するようにしよう。そういう思いが、この「強靱化」という言葉に込められており、大和言葉でいうならば「しなやかさ」という言葉になります。

これは、柳に雪折れなしです。コンクリートの塊だと、ポキッと折れますから、そうじゃなくて、しなやかに耐え忍んで、外力が無くなると元に戻る、そういう国家を目指そうじゃないか。ゾーリングよりは日本刀のような美意識を持って、日本の国を強くして行こう、そんなイメージが、「強靱化」の言葉に込めている気持です。昨日ちょうど、某製鉄関係の方と一緒に食事をしていたんですが、この話をすると、彼らはすぐにピンとくるんです。要するに、エンジニアでいうところの「靱性」を高めるということです。強靱の「靱」というのは、要するに「しなやかさ」のことなんです。曲がって戻るということを、靱性というんです。「強靱」と「堅牢・強固」とはちょっと違うんです。そこをちゃんと考えましょう、ということなんです。

では、そういう国にするためにどうするのかということ、一言でいうとリスクマネジメントをやるんです（3頁）。国土強靱化とは何かという問いには色んな説明の仕方があります。「しなやかな国を創る」という言い方もできますし、或いは「危機管理ができる国になる」という言い方もできます。けれども、少し学術的、或いは行政学的に言うと、「リスクマネジメントを国家スケールでやる」ことです。その時重要なのは、まず、どんな深刻なことが起こるのかを想像する。我が国がどういう意味で潰れ得るのか。我が国がどういう意味で大量の人々が死に得るのか。この国がどういう格好で潰れていくかということを考える訳です。

虚心坦懐にこれを想像した上で、それを起こさないように色々な取り組みを考え、合理的な計画を立てましょう。その想像した最悪の事態を避けるための計画を立てよう。それを実施しましょう。実施するとちょっと強靱化になります。強靱化しますが、絶対に百点満点に、短期的になることはあり得ません。従って、少しは強靱化するんですが、百点満点では無いので、もう一度強靱化をやる。もう一度深刻な事態としてどんなものが起こり得るのかをきちんと想

像して、それに基づいて計画を行って、そして実行して、このサイクルをグルグルと回していく。これが国土強靱化というものです。

起こしてはならない深刻な事態を先程のイメージとして、今の内閣でどういう深刻な事態を想像しているのかを簡単にリストにしたのが、こちら（4頁）であります。詳しくは、次のページ（5～6頁）に書いてある45の事態というものをリストにしているんですが、これを分かりやすく、簡単にまとめたのが4頁です。

一例であります。例えば大規模火災、火災旋風については先程申し上げました。それから、大規模な工場が被害を受けると、日本経済が長期低迷をする。

それから超重要施設の倒壊、これは要するに官邸とか、国会議事堂とか、それから各官庁のビルとか、役所とか、学校とか、それから駅とか、公共施設とか、都庁もそうなるでしょう。そういう重要な施設が倒壊することは起こしてはならないことです。

高層ビルもたくさん倒壊して、9. 11みたいなことがそこらじゅうで起こってしまったら困ります。東京湾の大炎上も困ります。新幹線も被災してしまうかもしれない。エネルギーの危機が起こるかもしれない。食料の危機が起こるかもしれない。こんなことを今、安部内閣では考えているということであって、こういうことを起こさないようにしましょうという取り組みを、今一生懸命議論しているところです。

これらを起こさないようにするためには、誰が、何をしたらいいのか、ということが大事になる訳です。誰が、というのをまとめたのが、この分野一覧というもの（7頁）です。ここには1～12までの12分野が記載されておりますが、「行政機能／警察・消防」という、要するに官庁とか役所とか、そういうところが強靱化されないといけない。2番は住宅・都市施設、色んな住宅とかビルが壊れると、それが被害を拡大しますから、それを起こさないようにする。それから、保険医療・福祉、これは厚生労働省の所管。4番がエネルギー、資源エネルギー庁。金融、これは金融庁。情報通信、これは総務省。それから産業構造、これは財界の皆さんと経済産業省。それから交通・物流は国土交通省、並びに経済産業省。それから農林水産、これは農林水産省。国土保全、これは農林水産省と国土交通省。それから11番が環境保全、これは環境省中心。12番が国土利用、国土計画を所管している国土交通省中心。こういう12の分野に対応した、日本国政府の中にも12の分野があって、12の分野が45の起こしてはならない事態を起こさないようにする、45のプログラムに参加していくということです。

12の分野がそれぞれが45全部に対して色んな取り組みをやっていく、すなわち45×12の大きな表を作って、その45の全部に対して、この12分野の皆さん頑張って起こさないようにしてください。それくらい皆さんが協力してやってくれなかったらこの国は潰れるんです。エネルギーが来なくなってGDPが下手したら200兆とか300兆とかの国になるのは嫌なんです。そ

んな話を考えている訳です。45の起こしてはならない事態を決めて、12の分野が何をすべきかを特定する。これが強靱化計画となるという訳です。

今45のプログラムの中で、各省庁が色んな取り組みをやっていくんですが、その施策例を書いたもの(8~9頁)です。上からいきますと、住宅の強靱化。2番目、津波対策。3番目、集中豪雨対策、巨大地震だけじゃなくて、例えば3日間で500mm以上の雨が奥多摩に降ると、荒川が決壊して、東京都に20兆、30兆の被害があるかもしれないと計算されているんですが、そういうことを起こさない、これが3番目。4番目は、やはり、東京一極集中、太平洋ベルト一極集中が国土を脆弱化し、巨大地震の被害を何倍にも大きなものに拡大している訳ですから、分散型国土を創っていくというのが当然ながら必要になっていきます、これが4番目。

ちなみに、この言葉は、全て行政文書です。9月頃のレジリエンス懇談会という、政府に僭越ながら私が座長を務めている国土強靱化の委員会があるんですが、その中に座長とりまとめ案ということで、この12のプロジェクトが、レジリエンス懇談会の座長として各省庁に絶対やってもらいたいということでもまとめたものになります。当然ながら行政文書としてホームページに今載っている訳ですけど、各省庁のご意見を十分お聞きしながらまとめた文言になっています。ちょっと文言が変わっているところがありますが、この分散型国土というのは自律・分散・協調型国土という風にちょっと変わっておりますが、基本的にはこういうものをやろうとしている。

食料供給が5番目。6番目は被災地に油とか食料をきちんと供給する。7番目が自衛隊を強靱化する。8番目が政府の建物を強くする。9番目が情報システムを強くする。10番目はトヨタなど財界と協力しながら各企業のBCP・BCMを推進していく。11番目がエネルギーを強くする。12番目が、例えば新幹線なんか断裂・破断してしまうと日本経済に大変な被害がありますから、その二重化、例えばリニア新幹線の早期実現を図っていくという話です。この1~12番までの施策が、例えば平成26年度から取り組む方向になるということでまとめたものです。

そんな中で、色々な本を出版してきた訳です。参与になる前に、去年の2月に出版した「救国のレジリエンス」という本です(10頁)。この国をレジリエントな国、強靱な国にしましょうということで、やはり東京一極集中というものが脆弱化をもたらしていますから、全国各地がちゃんと発展していくように、分散していくためには色んなインフラを作っていくといけないことをこの本の中でも主張しました。

参与になった後に、今年8月に出版した「新幹線とナショナリズム」という本は(11頁)、新幹線整備をするということが、我が日本の国土にどれだけ巨大な影響を及ぼしたのかということ、並びに、こういう投資をしっかりと全国各地で進めていくことが分散型・自律型・協調型国土を作る上で重要な役割を担うということ、理論的に書かせていただいた本です。

その中でご紹介しているお話を、一つだけ地図をお見せしながらお話したいと思えます。1～12番というものを見ていただいた中で、重要なものとして自律・分散・協調型国土を創っていくということを申しました。何故かという、東京には30%の人口、そしてGDPが集中しているとともに、エネルギー施設も相当なものが集中しております。これが、首都直下地震の被害を過激なものに拡大している本質的原因となっておりますから、自律・分散型の国家を創るというのは極めて重要になると、これ行政文書でも書かせていただいている訳であります。

分散型国土を創るためにはどうしたらいいかという問いが次に参ります。このことに関しては、今のところ、国土強靱化の行政の中では、議論は十分に尽くされておりません。国土強靱化の行政の中では、分散型の国土を創ることは必要ですというところまでは議論が進んでいますが、どうしたらいいのかというところまでは未だ決まっておられません。おそらく国土交通省が今、グランドデザイン、国土計画と関係するであろうといわれる、国土形成計画的なものを作ろうとしておられますから、そういうところにこの分散型というようなニュアンスが入った形で議論されていくのかなということを想像しているところです。今のところ、そこも含めて、どういう風に分散型の国土を創るかということまで議論はされておりません。そういう意味で、今からお話するのは、いち学者として、こういうことが起こる可能性がありますよということで出版した本の中に書かれている内容をお話させていただくという理解でお願いします。

いずれにしても、まず結論から申し上げますと、自律・分散・協調型国土を創るのは新幹線、高速鉄道インフラです。都市間高速交通インフラ整備というのは、極めて、極めて、もう1回言いますけれど、極めて巨大で、ポジティブな影響を与えるんだということは、学術的に考えて明白であります。従ってそういうものを含めた国土計画の展開というものが重要ではないかということ、京都大学の教授として考えているところです。なぜそういう風に思っているのかということ、今からご紹介したいと思えます。

これは(12頁)明治時代の人口ベスト15都市、要するに、江戸時代の頃、どこの街が大きかったかという話になります。これでいくと、函館から鹿児島まで大きいんです。東京・名古屋・大阪も大きいんですが、仙台・富山・金沢・熊本・鹿児島も大きいんですが、これは決してこの席に知事がおられるから、ここにマルが付いている訳では無くて、徳島と和歌山、紀淡海峡の右と左が大都市だった訳です。江戸時代、明治初期のころも大都市だったんです。歴史的な事実です。この時なんて岡山なんて全然大都市では無いですし、静岡も全然大都市では無いですし、福岡なんかも全然大都市では無かったんです。そんな時代、和歌山と徳島は大都市だった。そして熊本も鹿児島も大都市だった。

一方でこれが(13頁)平成22年度の政令市。ちょっと古い、3年前のデータですけども、現代の政令市の地図ですね。ご覧のように、この黒字は、昔も今も大都市、東京・横浜・京都・大阪・名古屋・神戸・広島、なんか老舗

な感じがします。赤字は何かというと、最近大きくなったところです。埼玉・千葉・相模原・静岡・浜松・堺・北九州・福岡・岡山・新潟・札幌、これ全部大きくなった街です。知事がいる前でバツを付けて恐縮なんです、熊本・鹿児島・金沢・富山・函館は、この百数十年の間に残念ながら大都市の地位から大きく後退し凋落してしまいました。これが客観的な事実です。

これを分けたのは一体何なのか。当然色々な解釈はあると思いますが、極めて有望な解釈は次のグラフで分かって参ります。北海道を除いて、北海道はいち早く道州制を導入したところですから、少しややこしいので置いておきます。道州制を導入すると、道州制の首都だけが大きくなるのは、自明の理なんです。ですから札幌が大きくなったのは道州制のおかげなので、置いておきます。驚くべきことに、バツが付いている街というのは、昔大きかったのに今駄目という街は、一つの例外も無く新幹線が通っていないからバツになっていると解釈できる（14頁）。更に言うと今の政令市で、政令市であるのに新幹線が通っていないところは無い。堺は大阪の都市圏と考えると、今の大都市というのは全て新幹線が通った街であると解釈できる。

要するに、新幹線というのは、歴史的に正確に言うと半世紀前に作りましたから、半世紀前に歴史が決まったという訳ではないですが、新幹線が出来ているところはいち早く在来の鉄道も出来ているところですし、いち早く複線化したところでもあります。要するにいち早く高速道路もできたところです。

要するに、この国土軸のところに、巨大な公的資金が、百数十年間投資された訳です。東京を中心として、大阪・名古屋を中心として、公的投資をやり倒したんです。港も極めて大きいです。

一方で、この軸から外れたところは、少しどころでなく、投資が必ずしも十分ではなかった。歴史的事実として、そういうことなんです。公的な投資として交通インフラが投資されないところは衰退し、投資されたところは発展したという、国土の歴史を雄弁にこの地図は物語っていると解釈できる。

新幹線が都市の栄枯盛衰を分けたとすると、この仮説は様々なところで支持されます。一つは熊本、今通っているんだけどバツになっております。今回、ここ（熊本）を通りました、そして政令市になったんです。鹿児島も大きくなりつつあります。これには、大きく理由は2つの意味があって、まず、色んな会社が立地するという意味があります。それだけではなくて、駅のところに集まってくる。コンパクトシティの形成にも役立っている。人口の移転とコンパクトシティ化に役立っている。それで熊本は大きくなっている。

例えば、北関東では、栃木県なんかでは宇都宮市、すごく大きくて50万人都市、新幹線が通っているところです。栃木市は鳴かず飛ばずという恐縮ですが、どんどん差が開いてきている。新幹線が通ったところはどんどん発展していくんですが、通らなかったところはどんどん衰退していく。

これはやはり、新幹線の駅があるとたくさんの方がきますから、そこでビジネスができますから、三次産業が増えるということが当然あります。観光客が

増えるというのも当然ありますけど、やはり、そこに工場立地とか、ビジネスオフィスとか作ろうかということになる。色んな民間投資が進んでいく訳です。新幹線があると民間投資が確実に進んでいきます。ところが新幹線がないところは不便ですから、アクセシビリティが低くなりますから、伸びにくい。新幹線があると伸びやすいのは、これ間違い無い。

ただ一点だけ補足しておく、東京から福岡まで政令指定都市が数珠つなぎに繋がっている訳ですけども、3つだけ例外があります。山口・滋賀・岐阜、この3つの県は新幹線が通っているにもかかわらず政令指定市が一つもない県です。何故か。

この間山口大学に僕の弟子が行きましたが、山口の駅が不便なところにあるんです。これは宇部市と山口市のちょうど真ん中にあるところなんですけど、元々ポテンシャルがイマイチ無いところに駅を作ってもあまり意味が無い。それから滋賀、やはり米原だとちょっとパワーが足りない。あと岐阜も、あんまり使われな。そういうところもあるんですけど、丁度いいところに駅ができるとものすごく街が発展していくことは結果として出ています。更に、駄目押しで言うと、群馬県でいうと前橋が県庁所在地でありますけど、新幹線が通っているのは高崎で、高崎の方が発展をしています。金沢も今投資が進んできています。富山も進んできています。ものすごい大きな投資効果が過去においては存在していたということはこの表を見ると明らかです。

もうひとつ、新幹線についてご紹介しておきたいんですが、「新幹線とナショナルリズム」の本の中で紹介した地図でありますけど、ちょっと、このオレンジの線は無視してください。オレンジの線以外は何を意味しているかご存じですか。日本国政府が、正式に作った、計画路線です（15頁）。

実は、四国新幹線、多くの方は「四国新幹線で、そんなもう。」と思う人多いと思うんです。こんな席で言うのも恐縮ですが、あんまり知らないと思うんです。それから、「日本海に新幹線で、そんなことはない。」とか「そんなん、あらへん。」ぐらいは思ってる。実は昭和47年か48年かに閣議決定してるんです。この計画路線を作りますと言っているんです。これは、意外と知られてなく、ひょっとしたら、今日お集まりの方でも、知らなかったって人いるぐらい、ものすごく隠ぺいされた計画なんです。

これを「作らない」と閣議決定していないですから、まだ有効です。ただ、今の状況だと紙のインクのシミみたいな状況に近い状態かもしれません。でも、これは、国家が決めた話ですから、日本国民として何度も思い出さないといけない。この計画というのは不合理だと言われるかも知れませんが、私にとっては、国土計画をずっとやってる私からしてみるとものすごい合理的に出来ていると思います。

当然ながら昭和47年の頃から見直すべきところはあるとは思いますが、基本的なコンセプトは非常に合理的なものだという風に私は感じております。なぜか。このマルは、20万人以上で新幹線がない、あるいはまだ通っていない

地方都市です。今通っているのは、紫で書いているところです。

ちょっと話が前後しますが、昭和時代の日本国政府は、東海道新幹線を作ったあと、新幹線網を造る。いいですか、新幹線の軸を造るんじゃないんです。みんな思ってたのは、新幹線網を造るということです。

高速道路ネットワークとみんな使います。高速道路網、高速道路ネットワークと同じような発想で、新幹線ネットワークを造ろうと思っていたんです。思っていたと言ったら過去形になりますね。思っていると言わないとだめなんですかね。

今、まだその計画が生きてると政府は実は思っているんです。高速道路ネットワークとは言いますが、新幹線ネットワークとは、もう言わない訳ですが、実は造ろうと思っていたんです。しかも、この昭和47年とか48年の頃は、高速道路も無かったし、新幹線も無かったんです。だから、当時の日本人は、「これから日本は、高速道路と新幹線で、ネットワークを作って全国を発展させるんだ」と思っていたんです。というか、思っていると言わないといけないんです。

当然ながらこの計画はそういう構想になって、その時に、作るぞと言って、実はその時に描かれているネットワークですが、高速道路ネットワークは、かなり出来ております。ところが、新幹線ネットワークは、ご案内のとおりで、ようやく最近、本州から九州の先まで、おとし繋がった。ようやく、40年かけて、やっと通った。あーしんどみたいな感じなんです。「これでもう終わりやろ」みたいな雰囲気がかけてるところが、無くもない。

いやいや、そんなこと無い、こういう計画はある。こういう計画があることを、まず我々日本国民は知るべきです。僕は作れ作れと言っている訳じゃない。今あることを知るべきだと言っている訳です。作るかどうかは色々な判断をしないといけないので、僕の立場では何とも言えないですが、計画があるんだということを知ってもらわなければ困る、ということです。だけど、全然できていないんです。こういう新幹線網がある。今日の議論では、これは文字通り、こういう議論がある訳です。20万人以上の街なのに新幹線が通っていない街がこことかにある訳です。

20万人以上になぜこだわるかという、次のことが分かっているからなんです。ドイツとフランスの20万人以上の都市で、新幹線ないしICE・TGVが利用できないのは、実はフランス2つ(オルレアン、クレルモンフェラン)、ドイツ1つ(ケムニッツ)だけなんです。これは2つのことを意味しています。

そもそも、新幹線を世界で一番最初に作ったの誰か。日本人です。日本人が作ったんです。十河さんを中心に、国鉄が頑張って頑張って頑張って作ったんです。たった9年で作ったんです。着工するまで5年、着工してから4年の合計9年で作ったんです。昭和30年に言いだしてから、昭和39年に出来上がった。それが「東海道新幹線」です。すさまじいことです。その時の、日本は、今よりずっとGDPは小さいですし、全然資金が無かったので、世界銀行から

借りて、それでなんとか作ったんです。技術力も今の方がずっとある訳です。昭和30年ですから、爆撃もいっぱいされてた訳ですが、それでも議論して、「よし、こういうのを造ろう」と言って、造った訳です。

その時にヨーロッパ人は全然高速鉄道を造ってなかったんです。ヨーロッパ人は、これから鉄道の時代は終わって高速道路の時代だと思っていたんです。アメリカ人もヨーロッパ人も。でも彼らは途中で意見を変えたのです。新幹線の成功を見て、気付いたのです。TGVの開発等をそれから始めたのです。日本に追いつけ追い越せとやったのです。我々の方が勝ってたのです。最初は同じようにネットワークを作ったのです。高速道路ネットワークとか新幹線ネットワークとか、基本的なポイントは、著しく不合理性が無いならば、大きな街を繋いでいくという発想なのです。街と街を繋ぐというのが計画の基本なのです。だから、20万人以上の都市は全部繋ごうということで、ネットワークの計画を作って、それを国家がきちんと財源を確保し、国家として作っていった訳です。今や、ほとんどの20万人都市には（2つの例外を除いてフランスは全部）新幹線が通り、そして、ドイツではたった一つの例外を除いて全部新幹線が通るといふ国家になった訳です。

さて、高速道路も新幹線も当時は出来ていなかったのに、このような違いが何故生じたのか、一目瞭然です。議論するまでもありません。高速道路は国家の名のもとに作っていった一方で、新幹線に関しては必ずしもそのことが十分でなかった、という歴史的評価が存在し得る可能性があるのではないかと。これはもう、皆様、容易にご理解いただけるところではないかと思えます。

そういう体制の中で、田中角栄先生は鉄建公団を作って、国家的にやっこうという議論があったり、なんだかんだという歴史があつて今に至っているということです。いずれにしても、日本以外の国には、国家が、国家の意志でもって、新幹線ネットワークを作ったんです。なぜか。それが国家の形を抜本的に変えるものだからです。学術的に考えて、明白です。このことを、まず思い出すべきです。今政治的にどうかという話ではなく、事実を知ることが必要だと思います。

さて、ここからは、造ったらどうなるのかを、ゼミの学生（根津）がやった計算があります。マクロシミュレーションモデルを作って、GDPがどうなるかとか、ネットワークができた時にどういう風に経済圏が大きくなってくるか、人口変わってくるかというシミュレーションモデルを、京都大学で開発しています。

内閣府が作っているモデルをベースに、インフラ効果を強化できるように、インフラ効果を評価できるように改良したモデルです。これは3年も4年も前から作っているものですが、それで分析したものです。今から申し上げるのは、西日本だけの計算結果です。このようなネットワークを、2020年までに作ったらどうなるか。中央リニアが通って、北陸新幹線も通って、四国新幹線も通って、それから四国から鳥取・島根にも通る伯備線を通るようなネットワー

クを作ったら、どうなるのか。それにプラスして、高速道路も今こういうネットワークがありますが、先程の地図にもあったような近畿圏をぐるっと回るようなネットワークを、紀淡海峡のところは作ってないですけど、こういうネットワークを作って、高速道路がこう出来たとしたら、どれだけの経済効果があるのかということ、分析した訳です。

まず、計算結果からお示しますと、これは西日本のGDPです。西日本のGDPは今、200兆円ちょっとくらいですが、これが、現状ペースで整備をしていくと、2022年位から220兆円の地域になるというイメージです。

これが、先程申し上げたインフラがきちんと出来ていると、240兆円弱、238兆円位の地域になる。そういう意味で、20兆円近くの経済効果、GDPの効果がこうなるという計算結果です。

2013年～2022年までの増分は合計で100兆円程度です。GDPの累計の伸び分がだいたい10年間で100兆円程度だろう。だから20年間で420兆円程度の差が出てくるのが計算結果で出てる訳です。これは空間的にその富、GDPが、どこが伸びてどこが伸びないのかというのですが、色が濃いところは20%以上で、薄いところは0～5%程度となっています。

やはり、インフラを作るところ、四国新幹線を通すと、和歌山、徳島、やはりよく伸びる。鳥取・島根のあたりも当然ながら伸び率が大きくなります。限界生産性という概念が経済学にありますが、投資がほとんど進んでいないところに投資をすると、その効果というのは靦面に出てくる訳です。

ものすごく投資したところにいくら投資をしても、その伸び率は結構小さい訳です。そういう意味で、大阪も伸びてはいくのですが、伸び率というのはそんなに、大阪市内というのは伸び率が一番低い部類に入ってます。リニアまで通って、関空まで通って、北陸新幹線も通っているのに、大阪はそんなに伸びない。というのは、限界生産性があまり伸びないということです。北陸の方も、当然ながら大きく伸びていく。やはり投資がされずに放置されている地域への投資というものは、大きな伸び率をもたらすことは、直感的に考えても自明です。しかも直感的に考えるだけではなくて厳密なシュミレーション計算を用いても、こういう結果になるということです。

次は税収です。税収も当然ながら、GDPにある程度比例しますから、税収もこれだけ伸びていく。

簡単な数字だけまとめてみましたが、まず、労働人口がやはり創出されていきます。GDPが増えると人口流動が増えてきます。これは2022年比ですから、今から10年後、今のインフラは、今いった新幹線を造り、高速道路を造る。これから10年間で作るのは難しいかもしれませんが、もし仮にやったら、西日本全部だいたい年間5兆円程度です。四国と和歌山だけではなくて西日本全部のインフラ投資を5兆円程度やっていくと、32万人の労働人口が増え、整備後10年間でGDPが累計で100兆円程度伸びています。その100兆円のうち、30兆円分程度の地方税収が増加するという話です。国

家税収まで全部増えると、だいたい100兆円だったら税収で1割～2割位が戻ってきます。50兆円を国家と地方が投入しても、20年ぐらいで回収できる、収益率でいうと20年位になるという計算結果になってます。

もちろんこれは単なるシミュレーション結果ですから、実際のところどうなるのかはちょっと分かりづらいところがあります。いずれにしても、今申し上げたような話は、本当に昭和40年代に当時日本人が考えて、内閣の中で議論をし、決定したこの計画を作った場合はどうなるかということ計算しただけです。10年間で作ったとしたらどうなるかということ、今の数字がどこまで正確なのか分からないですが、効果がないとはどうも考えられない。

人口は増え、GDPは拡大し、そして都市への流入も進むでしょう。そうすると、もしもそういう都市が出来上がっていたとしたら、西日本が大きくなっていったとしたら、その時に、東京が首都直下地震で潰れたとしても、それだけのGDPが温存されてるということです。人口がこちらに流入してきますから、その分支援もできるようになっていく訳です。ですから、しばしば、東京一極集中は不可避だと、もう経済合理性上仕方が無いという議論を耳にすることはあるんですが、それは、地方できちんとした投資をやっていかないということを前提とすればということだけなのだと思うんです。

しっかりとした投資を、しかも限界生産性が高いところがある訳ですから、投資をしてないところに対してしていけば、まだまだ発展する余地があります。そして発展することで西と東のバランスを保つことが出来れば、首都直下地震があった時にも、激甚被害が色々なところで、南海トラフであっても、きちんと内陸の方に都市整備というのが進んでおくと、まだまだ日本は潰れずに生き残ることができると思います。

そして、それをやるべきだというのが、先程紹介した国土強靱化の12施策の1つに、分散型国土を創っていくべきだということ、国家方針として決めようとしております。その具体的な内容は、政府としては今決めてはいませんが、学術的には、少なくともこういう投資をしていくことが国土を強靱化していくことに繋がることは、僕は理論的に考えて明白ではないかと思います。

これから、学術的な話と政府の話と、また色々ありますから何とも申し上げられないところではあります。少なくともこういう議論を知らなければ、東京一極集中は仕方がないということになる訳ですが、研究して知っていけば、こういう方法で分散化が出来るというようなことが分かっていく訳です。それを知る人がいればいるほど、そういう方向に世の中が進んでいくことが十二分にあり得ると思います。

いずれにしても、もう私はこれでちょうど、45分ですから終わりたいと思いますが、未来は、人から与えられるものではなくて、自分達で変えることが出来るものです。それは、例えば、いま二階先生が中心に議論された国土強靱化基本法です。2年前には、影も形も無かった訳です。国土を強靱化しようなんて議論はどこにも無かった訳であります。こういう議論を色んなところで

重ねて重ねていくことで、内閣の中に国土強靱化推進室ができ、そして法律が今できようとしている訳です。そして法律ができれば、今度は国土強靱化推進本部という総理大臣がヘッドになる推進本部ができ、国土強靱化を進めようというような方向になっていこうとしている訳です。

未来は、適正な議論をきちんと重ねれば、変わりうるものなんだということを最後に申し上げまして、是非、皆様方の地域のみならず、日本国家をどう守るかという発想に基づく、適正な議論を重ねていただいて、その議論が必ずや未来を変えるんだ、ということを最後に申し上げて、私のお話を終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

【司会】

藤井先生、ありがとうございました。

藤井聡様にご講演いただきました。

(拍手)

さて、先程ご案内いたしました、衆議院予算委員長、二階俊博様ですが、急遽予算委員会のためご欠席となりました。ご挨拶を頂戴する予定ではございましたが、どうぞ、ご了承ください。なお、会場には、和歌山県選出の衆議院議員、門博文様が駆けつけてくださいました。門様、ありがとうございました。

(拍手)

それではここで、次のパネルディスカッションに入る前に、ステージの配置転換のお時間をいただきたいと思います。パネルディスカッションは準備が整い次第、開始いたしますので、皆様少々お待ち下さい。

なお、お化粧室や喫煙室は、会場を出て左手奥にあります。

また、重ねてのご案内となりますが、携帯電話等の電子機器は電源をお切りいただくか、マナーモードに設定していただきまして、音が出ないように設定をお願いいたします。

それでは皆様、もう少々お待ち下さい。

■ 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】

会場の皆様にお知らせいたします。間もなくパネルディスカッションを開始いたしますので、お席にお着きになって、今しばらくお待ち下さい。パネルディスカッションは間もなく開始いたします。お席についてお待ち下さい。

それでは皆様お待たせいたしました。ただいまから、『強靱な国づくりに求められる高速交通インフラの整備』をテーマといたしまして、パネルディスカッションに入ります。

それでは、パネリストの皆様をご紹介します。皆様、ステージ右手にご注目ください。

まずは、関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会、飯泉嘉門徳島県知事です。飯泉知事は東京大学法学部を卒業後、自治省、現在の総務省に入省されました。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し、平成13年から徳島県商工労働部長、平成14年徳島県県民環境部長を経て、平成15年の5月から徳島県知事を務めていらっしゃいます。どうぞ、よろしく願います。

続きまして、新関西国際空港株式会社代表取締役社長・CEO、安藤圭一様です。安藤社長は、東京大学経済学部を卒業後、住友銀行、現在の三井住友銀行に入行されました。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に就任され、平成24年7月から代表取締役社長・CEOとしてご活躍されています。どうぞ、よろしく願います。

そして、先程の基調講演に引き続きまして、パネリストも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でいらっしゃいます、藤井聡様です。どうぞよろしく願います。

それでは最後に、ステージ左手にご注目ください。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、仁坂吉伸和歌山県知事です。仁坂知事は、東京大学経済学部を卒業後、通商産業省、現在の経済産業省に入省しました。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て、平成18年12月から和歌山県知事を務めていらっしゃいます。

それではここからの進行は、仁坂知事にお願いしたいと思います。どうぞよろしく願います。

【仁坂 吉伸 和歌山県知事】

それでは私が、司会進行をさせていただきます。

先程、藤井先生から、日本全体について、国土強靱化の意義、或いは特に新幹線を中心とする計画の実現が、どのように日本を強靱化していき、或いは豊かにしていくかというお話がありました。今日、一番初めに申し上げましたように、関空のプロジェクト、紀淡海峡のプロジェクト、四国のプロジェクト、それぞれ持っている高速交通インフラ、鉄道系と自動車系と両方あると思いませんけれども、それぞれの意義について、それぞれのプロジェクトに責任と情熱を持っている、それぞれの方々からお話を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えます。

【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す。

それでは、スライドショーでいきたいと思えますので、こちらをご覧をいただければと思えます。「四国新幹線による強靱な国づくり」についてであります。

皆様方に、まず新幹線、これが途絶をしたらどうなるか。このことは、東日本大震災、これによって証明されました。実は、東北新幹線がなんと50日間、途絶してしまっただけです。まさに、東北大動脈が、ここに途絶する。日本の経済にとっても大きな打撃、ましてや地元の皆さんにとっては、これは大変なこととなりました。ということで、いざといった場合に、そのリダンダンシー、代替機能、そのルート、これが要るのではないだろうか。

また、多くの皆様方は、東北新幹線だけと考えなかったのです。もし、東海道新幹線が、或いは九州新幹線で活況を呈している九州であります。山陽新幹線が途絶すると九州新幹線も途絶する。これらが途絶した場合、どうなるのか。日本全体の二眼レフ構造、これについてもしっかりと考える、大きなきっかけをここにいただいたものであります。次、お願いします。

今、こうした形で、このリダンダンシーが必要だということになりました。そこで、ご覧いただきたいのですが、例えば、東海道新幹線が仮に途絶した場合には、既にリダンダンシーが着々と作られつつあります。1つは、いよいよ来年、金沢まで開業となる北陸新幹線。また、JR東海が夢の新幹線であるリニア中央新幹線を2027年までに名古屋～東京間を結ぼう。しかし一方で、山陽新幹線については、その代替手段、リダンダンシーが無いのです。このリダンダンシーとして四国新幹線が必要不可欠だということになります。次のページをお願いします。

そしてもう1つは、首都直下型地震。これがいよいよ法案も可決をされ、現実味を帯びてきた訳であります。もし、首都で、こうした地震が起こった場合、さあどうなるのか。例えば、東京圏にある飛行場、この首都直下型という場合

には、富士山の爆発が想定されるのです。1707年の宝永の大震災の時には、富士山が爆発して、富士山はだいたい300年周期で爆発する、もう300年越えているのです。ということで、もしこれが発災となった場合には、羽田空港・成田空港・茨城空港、或いは信州の松本空港、そして静岡空港も途絶する。本当にそういうことが起こるのか。これは、もう既にアイスランドで、火山が噴火して、イギリス・フランス・ドイツ、これらの空港が全て1ヶ月以上途絶する、もう既に世界は経験している訳であります。そうなりますと、やはり関空をはじめとする関西が、世界と日本を結ぶ窓口にならなければいけない、となると、新幹線網も、ということで、やはり、首都が一つである、藤井先生の話にもありましたように、このリスクは非常に大きいものがあります。

そこで、次であります、「新幹線整備による国土の強靱化に向けて」ということで、今日のこの会に至る経緯を少し申し上げます。先ずは、昨年5月30日、仁坂知事さんも入っておられますが、近畿ブロック知事会議で、まずは徳島県の方から提唱させていただきました。この時の近畿ブロック知事会の会長は、奈良県の荒井知事さんです。元々北陸新幹線を造る、或いは山形新幹線を造る立役者でありまして、「それは必要だ。」と言って、決意していただいたところでもあります。

そして、翌6月に、四国知事会議で、またこの時には、年に1度地方で行う全国知事会議が四国の香川県で行われました。日本全体の再生デザインを国がなかなか出してくれないのであれば、まずは全国知事会でこれを打ち出していこうということで、この日本再生デザインの中に四国新幹線をリダンダンシーの点、国土強靱化の点で打ち出しを出させていただいたところでもあります。いわば、これは、知事会の決議でありますので、47都道府県のまさに総意と言って、過言で無いのです。ということで、平成25年度の四国の動きとして、四国4県で既に調査に入っております。もちろん、色々な新幹線の在り方ということで、横軸、縦軸、ある訳であります。また、近畿、四国、九州、こちらにおきましては、仁坂知事のリーダーシップの下、10府県で、今回のこの協議会を打ち立て、そして、今日のこのシンポジウムに至ったところでもあります。是非皆様方にもこの四国新幹線をはじめとする、高速交通インフラによる国土の強靱化にご理解をいただければと思います。以上です。

【仁坂 吉伸 和歌山県知事】

ありがとうございました。

次に、新関空会社社長の安藤さん。今、関空もLCCが随分と増えて参りまして、ちょっと元気が出つつある、という状況でございます。

ただ、関空、ちょっと大阪の中心部から遠いというところがあって、国際線が入っているにも関わらず、どうしても、国内線がやはり伊丹の方が良いんじゃないかとかいう動きもあって、なかなか、十全な空港になりにくいというところがあります。

これは安藤さんに言っていただいた方が良い話でありますので、関空への思い入れをちょっと語り過ぎましたので、安藤さんにバトンタッチをして、関空の現状や課題、或いは成長への戦略を実行する中で、関空と大阪都心との高速交通鉄道や四国新幹線等の必要性について、是非お話をいただきたいと思っております。

【新関西国際空港株式会社 代表取締役・CEO 安藤圭一 氏】

新関西国際空港の安藤でございます。

今日はこういうすばらしい席に、お招きいただきまして、大変光栄に思っております。また、仁坂知事からも、関空のネットワークが足りないということで、伊丹にたくさん持って行きすぎじゃないかと、かなりいつもお叱りをいただいております。最近、新政権になりまして、航空行政についてオープンスカイ戦略が、どんどん進められているということで、そういう意味では自由に、色んなところとネットワークを組むことが出来るようになってきているということがあります。

それと、東京でいえば、羽田が国際化しているとか、或いは、成田も含めて発着枠を増やしているとか、関空で言えば、赤字がずっと常態化していた訳ですが、伊丹とドッキングすることによって、なんとか浮上することが出来ている。

特に関空においては、やはりLCCというのが大きなき爆剤になっています。昨年、「LCC元年」ということで、3社がスタートした訳ですが、ご存知のようにピーチ・アビエーションというところが関空を拠点とされまして、24時間空港の強みを活かして、非常に一人勝ちみたいな形になっているということです。ジェットスターとエア・アジアというのがあり、東京では成田に飛んでいます、若干やはり成田が遠いということもありますし、時間制限があるということもありますので、なかなかLCCの強みをうまく発揮できていないということがありまして、かなり東西格差、温度差があります。関西では、LCCはみんなが知っているし、そうですね、4人ぐらいいれば必ず1人は乗っている感じですが、東京はいまひとつです。昨年そういう形でLCCがスタートしましたので、これから一気に、間違いなく、関西の強みを発揮できるのではないかと思います。

ここに来て、オリンピックも決まり、富士山の話もあって、やはりどうしても、今東京に話題が集中しているという感じがいたします。従来からも、やはり東京一極集中というこの国が抱えているリスクについては認識されている訳ですが、オリンピック2020年に向けて、色んなインフラを強化していこうという話があります。

空港関係でいけば、まだ確定している訳ではありませんが、成田と羽田の間を大深度の高速鉄道で結ぶという話があったり、この間JR東日本の話の中では、都心から羽田への高速アクセスを造りましょう。或いはその羽田について

も今4本の滑走路がある訳ですが、5本目の滑走路を造ろうじゃないか。或いは、非常に制約されている航空領域についても見直しを行う。或いは、成田についても、やはり、時間制限を若干、弾力化していこう、そういった動きがどんどん出てきている訳です。

そういう意味では、更に、東京への一極集中が加速化されかねないという懸念を持っています。当然、そのオリンピックを含めて、日本の評価が非常に上がってきている訳で、それは非常に喜ばしいことなのですが、やはり、日本の持つ東京一極集中のリスクというものは、排除していく必要がある。そういう意味では、やはり関西を含めた地方が、今日、話ありましたように、強くないといけないということをつくづく感じます。

現在、関空については、LCC効果、或いはアベノ戦略ということもありまして、観光立国がかなり今旗振りされています。安倍さんも、ラオス・カンボジアにこの間行かれて、色々、ビザの要件緩和含めて、或いは円高修正とかもありまして、今インバウンドが大きく伸びています。韓国、中国等々はなかなか尖閣以降厳しい状況続いています、それを全て、ASEAN或いは台湾等のお客様或いは欧米のお客様が、今カバーしているということなのです。なんとか踏ん張って、そういった数字も上げてきている訳です。

従来から、大きく、関空の抱えている問題というのは、アクセスということになります。そういう意味では、我々としては従来から、高い・遠いということは、私自身、市内から通っていますが、私自身が遠いと言ったらいけないのですが、やはり遠いかな、みたいな感じはします。伊丹が非常に近くて便利という感じがしますし、やはり、阪神間に住んでいらっしゃる方からすると、やっぱり関空遠いよねみたいな感じです。もうまさに、堺より南の方はよく分からないという感じの方も少なくないです。アジアに行かれる方は、関空を利用されるんですが、欧米に行かれる方はどうしても今、JALとか全日空が飛んでいけませんので、どうしても成田経由で行くとか、そういう形になっている訳です。現に30万人くらいの方が関空ではなくて、首都圏とか、或いは仁川、韓国経由で欧米に行かれているという形になっていますので、そういう意味ではアクセスの改善というのはとても大事だという風に感じています。

実際、今我々が、関空のアクセスで、我々が出来るところの範囲でアクセス料金を安くしないといけないということで、電鉄とかバス会社とか或いは船とか色々な方々と協力しまして、だいたい1000円ぐらいで行けるようになってきています。ただ、これでもまだ高いと思いますけれども、なんとか色々なことをして1000円ぐらいに持ってきているということです。

加えて、時間的な問題ですが、LCCが飛び始めましたので、深夜のアクセス、深夜・早朝のアクセスも拡大しないといけないということで、ほぼ今のネットワークをカバーできるような形、ほぼ眠らない空港という形には近づいています。更に、LCCがどんどん飛んでくるということで、例えば深夜にどんどん来れば、さらにこれはどんどん拡大していくという形になりまして、ほ

ぼ今のネットワークについてはカバーし始めているということになります。ただ、今のアクセスの関係ですが、我々からすれば広域にお客様を引っ張ってくる必要があるということで、ここにありますように北陸、中部、四国、中国のお客様の広域の範囲を、さらに広げていく必要があるということです。

当然今、バス網というのがありますが、今日のお話にあるような高速鉄道等々によって関空へのアクセスが良くなることによって、たくさんのお客様が関空を利用されるようになる。特にこういった長距離においては、欧米なんかに行かれる方については、非常にメリット感がどんどん出てくる。今日のお話にありますような、西日本におけます、広域アクセスというのを改善していく必要があるということでもあります。

それと、都心からの状況であります、これは国土交通省の方で調べたそれぞれの都心から、どのぐらいの時間がかかるかということを示した表です。ちょっと小さくて恐縮ですが、関空ですと、アクセスの「鉄道」というところで56分というのがございます。これ、横をずっと見ていただくと、成田もやはり遠く53分です。成田は遠く70キロあるんですが、成田の方が53分と早いんです。ずっとこれ横を見ていたら分かりますように、上海にしてもソウルにしても、或いはパリ、ロンドン、ニューヨーク、だいたい、30分くらいでは行ける様な形になっています。やはり、遠いんですね、関空・成田については。

そういう意味では、まさに新大阪等々からの高速アクセスというものを検討していかないと、この距離感というのはなかなか埋めきれないという感じがしております。そういう意味で、先程の広域ということでいけば、関西での広域の高速鉄道網も必要ですし、都心から関空へのアクセス、これも大幅に短縮する必要があるということが、大きな、今課題となっているところでもあります。

【仁坂 吉伸 和歌山県知事】

ありがとうございました。それぞれ、四国新幹線の必要性、それから関空連絡のための超高速鉄道の必要性、それぞれお話いただきました。では、私からちょっと、それらを統合し補う意味で、お話をさせていただきたいと思います。

まず、ちょっとこの一番上の方に、先程、藤井先生からお話がありました、どう決まっているんだというようなことが若干書いてあるんです。実はその四国新幹線は、ちょっと口で補いますと、四国をこう通っているように見えるんですが、四国の松山・高松・徳島付近を通過して、淡路島に行きまして、それからピョンと飛んで大阪というのがプロットされています。それからピョンと飛んで大分、というのがプロットされています。これが計画なんで、もっとやや細かく言いますと、淡路島を出てから、どうやって大阪に行くのかということ

については実は決まっていなくていいんです。

これが決まっていなかったが故に、兵庫県の明石海峡のところを歩いていった方が良くないかとか、或いは紀淡海峡を歩いて和歌山側から大阪へ行った方が良くないかとかというような話が両方あってまとまらなかったというのが、実現できなかった原動力の欠如の一因というところもあるんです。これが現状でございます。

一方、関空超高速鉄道は、最近出た話でございます、たぶん言い出しっぺは橋下さんだと思います。これは、新大阪から関空までリニアを走らせる。それで早く走らせれば、伊丹の方が便利だという人がかなり減ってきて、関空が今度は国内線としても、それから国際線としても、両方役に立つ、或いは便利な空港になるという発想だったと思います。

ところが、この構想は、政府の決定とか何にも無いんです。はっと気がつくと、実は四国新幹線と、リニアではなくて普通の新幹線にして、それで新大阪まで関空を通じて走らせれば、これが繋がってしまう訳です。つまり、新大阪から大阪駅付近と、それから難波か天王寺か知りませんが、その辺を経由して、関空に繋がり、そのまま、関空を出て、和歌山の端を歩いて、紀淡海峡を歩いて、大鳴門橋は鉄道仕様がちゃんと付いておりますから、それを通して四国を歩いて大分に行けばいいとなる訳です。

こういう話を私が提唱して、橋下さんや松井さんに申し上げたら、何もリニアでなくても良いんだということでしたので、話がまとまりました。それから兵庫県の井戸知事とも話をしたら、もう和歌山の方を走っていただいて結構である、四国新幹線を明石経由にしろと言わない、ということですので、ようやくその辺の話がまとまったということです。

それから更に、これを高速道路ネットワークの関係で申しますと、この緑色のところ、これは関西外環の高速道路網です。実は今、和歌山県や奈良県では、京奈和、この東南方向ですね、和歌山市から奈良を歩いて京都に行く。奈良市のところがなかなか難しいんですが、これが今着々と進んでいて、28年には、奈良まで開通ということになります。それから、奈良の北からですね、京都を歩いて、第二名神を歩いて神戸に行って、もう出来ている淡路島の高速道路を歩いて、それで、実は紀淡海峡が開通すれば、これが、ぐるっと環状が完成する訳であります。

同じことは、ピンクの線で書いています大阪湾の環状道路の構想なんです、同じく、これは、紀淡のところ繋がれば、ぐるっと回ってしまう訳です。

そうすると、鉄道と自動車系のネットワークの構想ができることによって、全部完成することになる。先程、藤井先生からお話があったような、或いは飯泉知事からお話があったような、双極構造としての関西の位置づけというのが大変サポートされるような体勢になるという風に思う訳です。藤井先生から先程お話しがあったんですが、私なりに、そのネットワークが持っている意味をちょっと付け足ささせていただきたいと思っております。

この協議会に参加している10府県が、どんな風に80年ぐらいから来たかという、全体の中でのシェアというのが、どんどん低下している。それはやはり、インフラがなかなかきちんと整備されていなかったことによるのではないかということ伺わせるような資料だと思っております。次お願いします。

これは、先程新幹線のお話で藤井先生から詳細なお話があったんですが、実は高速道路もまた同じような状況でして、1973年の状況というのは、東京～大阪を東海道側で結ぶということがようやくできましたということです。80年代の初めになりますと更に、いわゆる幹線というところが出来てきた。それから、91年、5000キロ供用ということで更にネットワークが繋がりはじめ、2012年の8000キロメートルで、こんな形になっております。それがブツと途切れてる所が、まさに、我々が今、議論をしている紀淡海峡であったり、或いは豊予海峡であったりするということを意味しております。次お願いします。

高速道路が出来たところと、工場立地件数を調べてみました。ごく最近のところでの同じデータ取れないので、平成1年から9年までにどれだけ工場立地があったか、ということを示したのです。見ていただきますと、高速道路の真上に、たぶん高速道路のインターの付近だと思いますが、赤いところが点在しております。残念ながら、四国、徳島県の南半分も含めて、紀伊半島なんかそうですが、どうも真白ということでございます。これは、企業経営者の立場からすれば、どこに立地するか、それは便利に繋がっていないと話にならないか。そうすると、それは人口にも結びついて参りますので、高速道路が出来ていないところは、端的に人口が減っていく訳であります。次お願いします。

実は先程、藤井先生から、徳島や和歌山が、明治の初めから現在に至るまで、随分、都市の中での位置づけが落ちていたというようなお話がありました。鳥取もそうでございます。富山もそうでございます。それが右下にございます。じゃあ、なぜ、その明治9年に、徳島や和歌山や鳥取が栄えていたか、ということなんですが、和歌山で言えば御三家だったんでしょうという政治的な話で片付けられるんですが、私はそうじゃないと思っております。明らかに、海の高速度道路、つまり航路、廻船の航路が最大の輸送手段であった。そういう時代の産物がまさに、徳島や和歌山が大変栄えていた理由なんじゃないか。それが、ネットワークの質が変わってきたら、やはり、今のような苦戦を強いられてきたという風に、私は思います。次お願いします。

そういうことを考えますと、チャンスという意味でも、徳島や和歌山、或いは四国、大分、そういうところはこのルートが出来ることによって、随分違ってくると思います。

一方、藤井先生から、或いは飯泉知事からお話があったように、リダンダンシー、或いは何か起こった時の脆弱性の代わりということ考えると、まさに西日本のピンクのところ全部集中している構造が、どこかでおかしくなった

ら、西日本全体がマヒをしてしまう。そうならば、このオレンジのルートを、我々が今提唱しているルートが、もう1つの代替物としてあれば、日本は大変しなやかな強靱な国になるのではないか。このオレンジのルートはまさに四全総の第二国土軸でありまして、当時の政府の方はこれについて正しい理解を示していた、そんな風に思います。次、お願いします。

あの、それは、順番が逆になりましたが、先程一番はじめに申し上げましたようなルートが、4つまとまるというようなことを申し上げております。そんなことを申し上げて、この3つのプロジェクトが力を合わせて、そして実現に向かうというのが、日本のためだ、ということを私は主張したいと思っております。

それでは、いまのようなお話を、藤井先生に、ちょっと評価をしていただきたいと思っております。

【藤井 聡 氏】

はい、どうも皆様、お話ありがとうございます。

改めて、この地域のインフラの必要性、地図などを見ながら改めて感じていたところです。おそらく政府としてこういう発想が重要ではないのかということから発言させていただきたいと思うのですが、当然ながら、財源、時間が限られている中で、効率的に分散化を果たしていく必要がある。政府としては分散化を果たしていくことは、絶対に必要な方向だというのは行政文書の中にもその方向は書かれている。

その次に、さらに国土強靱化の基本的な方向の中で、限られた財源と既にある資産を十二分に活用しながらやっていると書かれている。それ以降は決まったことではないので、その2つの発想に基づいて私が解釈するとこうなります。

限られた予算と今ある資産を活用するとしたら、国土全体を見渡したときに、繰り返しになりますが、十分にインフラ投資がされていないけれどもそれなりに都市が残されているところに対して適切な投資を行っていくということが、より大きな効果を生む可能性が高いと考えられるわけです。

それでいきますと、四国は先ほどお見せした地図では20万人以上だけ新幹線がない街が沢山ある。これは国土軸から外れているが、四国は1つの閉じた経済圏の中で残されたところがあって、そこは分断されているのでそれ以上大きくなっていないという構造がある。

和歌山も非常に大きな都市であったが、国土軸から分断されたので過剰に小さくなっている。国土軸の可能性から考えると、かつて大きかった、すなわちポテンシャルがあったところに対して投資を行うことは、最小の投資でもって、より大きな効果をもたらす可能性が高いと考えられる。

当然ながら財源の規模を年間3000億しか出さないとか言いだすとなかなか難しくなってきますが、よりマクロな自由度の高い合理性を考えてより高い

最適化を目指すとしたら、財源がどうなるかは、私は言及できませんが、そこをフリーで考えると、相当限られた財源で大きな効果をもたらす可能性がこの第二国土軸には有るとこれは学術的にほぼ自明とっていいと思います。

僕は、そういう感覚と問題意識があったので、学生指導の中でそこに軸が通ったとしたらどれだけの発展があるかを学生に計算をさせたところ、25%のGDP上昇効果が出てきたわけです。30%とか発展するところは、日本に残ってないようなところですから、限られた財源の中でより大きな効果をもたらすのであれば、今、仁坂知事のご紹介にあった第二国土軸周辺というのが、非常に有望な地区だろうと学術的に考えられます。これが学術的に正当であるならば、政府の中でそういう議論があっても決して不思議でない展開になるのではないかと感じました。

もう1つは、仁坂知事にご紹介いただいた関空リニアの文脈を含めていろんな文脈がある中で、いろんなものにコンフリクトがあると、プラスマイナスで大きな力が出てこないかもしれない。結局、新幹線に関してみると、政府は決めてはいるけれども、出来てこないということは、結局、地元の熱意というものが、大きな推進力、主体になってきた。政府主導よりも、地元の方の熱意をくみ取る格好で少なくとも今までは整備新幹線は進んで来た。いわゆる小里貞利先生の新幹線を整備されたときのドキュメンテーションがかなり沢山あり、整備新幹線が、東海道新幹線、山陽新幹線が通った後に国家的な事業が大きく失速していくんですが、こういうドラマの中でも後にも造られていったという歴史があります。

今、皆様方で議論されているものをしっかり踏まえて、合理性があるかどうかを徹底的に検証して、どう考えてもあるということを繰り返し、繰り返し説明して、誰が見ても合理性があるからということで、徐々に徐々に仲間が増えていって、それを本当は国家の方がやるべきだといって進むというのは、先ほどご説明したフランス、ドイツの進み方だったんです。

少なくとも今日まで小里貞利さんが頑張った歴史というのは、地元の方の熱意ある説明でそういう方々の理解が増えていったということもありますから、是非、その議論も重ねていただきたいということが1つです。それと今まさに国土強靱化基本法が通れば、自律・分散型の国土を創るという議論も中央で出てきている文脈もございます。是非、そういう格好で合理性のある形で、当然ながら限られた時間と財源と資産の中で、合理性のある格好でどういう未来を創って行くかということを考えると、この議論というのは、非常に有望になりうるということを感じました。

【仁坂 吉伸 和歌山県知事】

ありがとうございます。今、既にお話しができましたけれども、効果というところが、非常に大きい。そういうような全体としての結論を藤井先生は語ってくれましたが、例えば、四国新幹線が出来たらどんな効果があるのか、よく

研究しておられる飯泉知事にその詳細を述べていただきたいと思います。

【飯泉 嘉門 徳島県知事】

それでは、四国新幹線の辺りを少し、歴史的にもご覧いただきたいと思いません。次のページをお願いします。

先程から、明治の時と今との人口対比が出てまいりました。実は明治9年時、人口ランキングがこのようになっているのです。実はベスト11までの中で、新幹線が通っていないところ、金沢、徳島、和歌山の3つは通っていないのですが、それ以外のところは政令指定都市、東京は別格ですが、100万人以上になっているのです。なっていないところでも金沢は、いよいよ平成27年の春、26年度中に開業するのです。また、逆に11位に入っていないところでも、新幹線の沿線になったところは、ボコボコ、ボコボコ、政令指定都市になっている。この新幹線の人口増、凄い破壊力があるのです。次をご覧いただきたいと思います。

今度はJRが民営化され、6分社化されました。この中で、黒字と赤字、勝ち組と負け組がはっきりしたんです。これはもちろん想定されていまして、赤字が想定をされるJR北海道、JR四国、JR九州に対しては、三島特例で経営安定化基金、大きな基金を積んでその利息で黒字化にもっていこう、あるいは税を免除をする、こうした制度があったのです。

しかし、左側が新幹線が通る前、そして九州新幹線が平成23年3月に開業したのちのJR九州の1年後の姿であります。どうなったか。なんと130億円の黒字になったのです。新幹線のプラス効果の破壊力、凄いものがあるわけですし、新幹線が通っていないJR北海道、また、JR四国は赤字が継続しています。しかし平成27年度中にはいよいよ今度は函館まで行くのです。次をご覧いただきます。

今度は、アベノミクス3本の矢の中で、実は日本の新幹線が、各国から大変注目されると共に、安倍総理も熱心にそのセールスに行かれております。左側を見ていただきますと、まず台湾、既に台北から高雄（カオシュン）までの間が、日本型の新幹線で整備されております。また、インドにおきましても既にJICAが間に入りまして技術協力、協定が結ばれております。また、タイにおきましてもいよいよ、また、マレーシア、シンガポールにつきましては、マレーシアの首都クアラルンプールからシンガポールまでの間350キロメートルの新幹線計画が既に進もうとしているのです。トルコ、インドネシア、また、ベトナムとについては、やはり、こちらもJICAが間に入って着々と日本方式を売ろうとしているところです。しかし、これらのトルコ、マレーシア、シンガポール、インドネシアには、地震の危惧がある訳です。

こうしたときに、ヨーロッパ方式との競合になる場合は、ヨーロッパにはあまり地震が無いわけでありますので、是非、地震列島の日本で地震に対して右側にありますように、免震構造ならぬ今では制震構造とまで言われている。で

あれば、この四国新幹線、中央活断層沿いに新幹線を通し、制震構造でこれを作ることによって、地震に対して大丈夫です、まさに、四国、日本を見に来なさいとこれで日本方式を売り込む一番の利点となる訳です。まさに新幹線技術ここに完成せりとなりまして、この四国新幹線、こうしたものを造ることが日本の経済、ものづくり大国の復興に繋がるものであります。次のページお願いいたします。

先程から安藤社長さんからもお話がありました。関空、これを如何にということではありますが、実はもう少しエリアを広げてご覧いただきますと、大阪湾ベイエリア、なんと5つの空港が並んでいるんです。今、アジアのハブ空港と言われているのが例えば、シンガポールのチャンギ、4000m滑走路を筆頭に3本の滑走路、また、韓国の仁川、こちら4000mの滑走路筆頭に3本の滑走路、これが凄いと言われているのです。

しかし、よくよく考えてみると、関空にも4000mの滑走路が2本、それともう一つは、伊丹にも3000mの滑走路を含めて2本の滑走路、そして神戸空港が2500m、徳島阿波踊り空港も2500m、南紀白浜空港は2000m、これらの7本の滑走路を上手く使わない手はないのです。しかし、今のこの高速ルートを使っていると、関空と阿波踊り空港、また、今の新幹線ルートでいきますと神戸空港、こうしたところが全て直結されてくることとなります。和歌山の南紀白浜もより近くなるということでもあります。

まさに首都圏の代替としての二眼レフ構造、リダンダンシー、もつというアジアのハブを担うためにもこれは必要なものとなります。また、関空まで新幹線、リニアが来れば、もう淡路島は目の前、そして淡路島に乗せてしまえば、先ほどお話がありました淡路と徳島の間、大鳴門橋は、新幹線仕様になっておりますので、新幹線がそのまま通ってあとは豊予海峡のみとなる訳であります。次、お願いいたします。

よく、お金の問題をマスコミの皆さんも言われますが、新幹線の整備の状況、どんな形になってきたのかご覧いただきたいと思えます。

まず、従来の旧スキームについては、まずJRの負担が50%、そして残りを国が35%、そして北陸新幹線を作るときに初めてこのルールが出来たんですが、地元負担が15%、しかもこの15%に地方財政措置、交付税が投入されることとなりました。交付税を使う場合には、全国の地方公共団体の共有財源でありますから、その前提は日本全体に新幹線網を作ることが大前提となります。

しかし、そうやってまいりますとこれからいったいどうなっていくのかですが、その後新たなルールが出来あがりました。それが下の現行スキームで、平成8年以降です。まずJRからの貸付料収入を差っ引まして、残りを国対地方が2対1という形になります。しかし、この現行スキームの前提に2つ問題があります。1つは、全国新幹線整備法、全幹法と呼んでおりますが、この中には、もちろん、国土強靱化の概念が無いわけですし、平成24年度着工の

3区間、これは北陸新幹線のこの後の部分、あるいは九州新幹線の中で開業していない長崎新幹線ルートの部分、そして北海道の新幹線、これらが平成47年度まで財源スキームがパンパンに決まってしまう点であります。

中央リニアは、JR東海が自力でやるという訳ですが、昭和48年11月に決められた基本計画路線は11路線あるのです。中央新幹線、四国新幹線、山陰新幹線と11ありますが、この中で整備計画に格上げになったのは、中央新幹線、リニアが走るということですが、もう1つあるんです。国から調査の指示が下ったのは、中央新幹線と四国新幹線のみです。国が折角調査をされたわけですから、それを使わない手はないのではないだろうか。

ということで、今後の方向性については、是非、この国土強靱化の概念とそして新幹線の負担に交付税も入れた点を考えると、新たな第二の国土軸、是非これは必要となるものであります。

それでは、最後の画面となりますが、まず、2020年の東京オリンピック、パラリンピック、おもてなしの心で開催が決定となりました。であれば、世界の皆様方には、是非、この整備新幹線による世界最高の快適移動を確保し、そして東京オリンピックに続く更なる夢を国民の皆さんはもとより、世界の皆様方にもお与えをいただき、こうしたプロジェクトを是非、今日からスタートしていただければと思います。よろしく願いいたします。

【仁坂 吉伸 和歌山県知事】

ありがとうございました。

次に、同じような趣旨から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需要調査などを実施されているのですが、そのことも含めまして、関空への超高速鉄道が通った場合、どんな効果が出てくるのかというようなことをお話していただければありがたいと思います。

【安藤 圭一 氏】

ありがとうございます。国交省で行いました、新大阪から関空を結ぶという高速アクセス、いろんな前提条件がありますから、なかなか難しいんですが、基本的に見ますとお客様の数がだいたい20%から30%位増えるでしょう。今、2000万人切れてまして、1800万人位ですが、やはり500万人位、間違いなく増えるのではないかとということです。

それと、仁川とか他にいってらっしゃるお客様が関空を利用されるということになります。それも30万人でこれは内数になりますけれども。そういう数字が入ってくるでしょう。

それと都心から近くなれば間違いなく北陸とか中部とか山陰とか四国からもお客様が来られる。そういう意味では非常に広域な空港になってくるというこ

とです。そうすると欧米路線なんかも拡充ができるのではないかと、むしろ飛んでないからお客様が来ないのか、お客様が少ないから飛ばないのか、これは非常に難しいところなのですが、これを好回転、順回転にしていかなければいけないという風に思います。

最近、先月、先週もアメリカの方にちょっと行っていろいろお話を聞いてたのですが、とにかく日本に対する評価、プレゼンスが高まっています。やはりアベノミクスに対する期待感もあるし、日銀総裁の黒田さんの名前も出てきますし、それとTPPに参画したことも非常に評価されています。

特にアメリカについては、リバランス政策ということがあって、シェール革命もあると思いますが、アジア重視の安全保障と経済政策ということで、そういう意味ではTPPは成長するアジアをどういう形でアメリカは取り込もうとするのかという点で非常に大きな、キーファクターになっていたわけです。

そこで日本が、一緒に参画したということで、今はアメリカと日本がTPP交渉をリードしていて、先月行った時には年内着地したいと、かなり意気込んでいました。

その中であって、アジアの成長をどう取り込むかというのがアメリカの観点であって、日本においても全く同じだと思います。日本においては少子高齢化が進展して、生産労働人口も減少するわけですから、なかなか難しいわけです。そこでアジアの成長をいかにうまく取り込むことができるかという観点から、今回、ニューヨークのポートオーソリティというJFケネディとかラガーディアとかニューアークとかの空港を運営してる会社に行くと、むしろあちらから関空ともっと欧米路線を飛ばさないかという提案が出てくる訳です。

こちらもびっくりするんですけども、やはり彼らは、当然、成田とか羽田に本当は飛ばしたいんです。間違いなくやはり東京なんです飛ばしたいところは。ただ、ご存知のように発着制限があります。今回、羽田の国際枠を増やすということで、アメリカとの配分をやっていますが、数枠配分する形になって、5年以上前に話があったら非常に高く評価するけれども、今更数枠増やしてもらってもという感じなのです。

我々からすれば、羽田が国際化し、そういう枠を増して、ようやく非常に成長戦略に舵を切ったという感じですが、アメリカからすればもっとマーケットが大きいのではないかと。オリンピックもあるのだと思います。そういう意味では、もっともっと航空マーケットを拡大する、これはいろんな統計でもアジア、太平洋というのは2030年には世界最大の航空マーケットになるのは間違いないと見ているのです。ボーイングにしてもエアバスにしても、北アメリカもそう見てます。それだけ成長すると見てるのです。アメリカは成長し続けるという感じで、そういう意味では、アジアマーケットと北米マーケットを結ぶ路線は非常に大事である。

ただ東京、なかなか発着制限があったり、成田についても時間制限があって、なかなか限られている。アメリカンにも羽田の枠があったのですが、撤退した

んです。時間帯が非常に悪いからそんな不便なところならいらぬということになった。むしろデルタなんかは、成田から全部羽田に移したい、それはなかなか認められない話なので難しい訳です。

そういう中であって、関空は24時間空港だみたいな。4000mの滑走路2つもあるという話なのです。それでLCCの最大拠点らしい、関西のマーケットも結構大きい。まさに関西は韓国一國に匹敵するマーケットになっている。また、アジアに1時間近いということから、むしろニューヨークサイドから、関空に飛ばすことによって、日本国内への移動、京都、神戸なんかも当然近い、四国も和歌山もそうですけれども、すぐ移動ができる。LCCも国内に飛んでいる。あるいはアジアへ行くアクセスもLCCがいっぱい飛んでいる。ということで、むしろそういったアジアへのゲートウェイに関空をもってきたらどうか、まだこれからの話でどうなるかわかりませんが、そういう見方があるわけです。

そういう意味では、本当に関空のもっているポテンシャルというのは大きくて、TPPも含めものの流れというのがアジアを中心にどんどんこれからボーダレスに動いていく形になります。

先程お話しがあったように、関西には5つの空港があるわけで、あるいは阪神港についても、神戸港と大阪港とがドッキングして阪神港、こういった港もあるわけです。そういう意味では、港と高速道路、鉄道、空港、こういったものをうまくドッキングすることによって大きな経済圏を作っていくことができる。こういう大きな財産を持っているので、そういった意味では、そういうものを中心にそこへのアクセスを、今お話あったような、さらに利便性を高めることによって、人、ものの流れをスムーズにして、時間とコストをいかに下げることができるのか、それによって西日本の大きな経済圏を創っていけると思います。

それには、藤井先生からもお話しがありましたけれども、地元の声を、どんどんあげていかないことには、なかなか東京一極集中の是正というのは難しいかもしれませんので、現在のアベノ戦略特区にもいろいろ手をあげていますけれども、こういったものを国家戦略に押し上げることによって、強い、強靱な国家を創っていく必要があるのではないかなというふうに、今日のお話を聞いてまして、また改めて感じました。

【仁坂 吉伸 和歌山県知事】

ありがとうございました。飯泉知事からは、先程からの流れに加えて新幹線技術の継承という話がありました。それから、財源や負担の問題というのが指摘されました。それから安藤社長からは、関空の発展によって日本の中の地域の仕組みが変わってくる。それからまた、関空の発展に対応して、日本の中のアジアの中の位置づけが変わってくるというお話しがあったと思います。そこで、そういうことを踏まえて、藤井さんからなにがしかコメントいただければ有り

がたいと思います。

【藤井 聡 氏】

京都大学教授として、インフラ投資の国土創りににおける意味ということはずっと考えてきたという観点から少し発言したいと思います。

まず、国土強靱化の文脈でいった時、やはり関西、特に大阪が、ちょっと嫌らしい言い方をすると、さぼりすぎではないか、もっと頑張ってもらわないといけない。東京がそこまで頑張っているから、ある意味東京一人勝ちなのですが、関西がもうちょっと頑張っていたら、二眼レフという言葉が何度かありましたが、もうちょっとそうなっていて、切磋琢磨できていたはずなのです。

これは戦後50年の話です。そういう意味で、万博の頃はものすごく大阪が元気で、やはり東に東京があって、西に大阪があるという感じがあったわけです。もう、そんな感じではなくなって、よしものどつきあい漫才だけがおもしろいみたいな感じであれば、これではちょっとどうもこうもならない。政府の発言でも何でもないので、やはりちょっと、大阪中心に西日本が頑張ってもらわないと、危なくて仕方がないというのが一つ。

どうするのかを考えると、大阪人が一生懸命頑張って、関西人が一生懸命頑張って、関西の地盤沈下が20年も30年もずっと言われてる中で、頑張らなあかん、頑張らなあかんとするのですが、結局、インフラが脆弱なままでは、発展することはできるのかもしれませんが、僕はほとんど絶望しています。

適切なインフラがなければ、西日本の浮上は無いのではないかと、僕は20代の頃からずっとこういう研究をしていて、これではいくらなんでもちょっと無理でしょう。新幹線は東京を中心に長野と繋がり、東海道と繋がり、東北とも繋がり、こんど北海道とも繋がり、さらに上越とも繋がって、要するにあっちこっちからかき集めて、東京が成り立つような状況になっているのに、大阪は単なる通過駅になってるわけです。

大阪は西の雄と言ってる間に、広島と何が違うのかみたいな話に、これ大阪人が聞いたらおこるとおもいますが、実際、そういうことになってる訳です。やはり、大阪を中心にどういうふうに西日本を創るのかという発想で国造りしてきたかという、僕はしていないと思うのです。

そういう意味で、四国新幹線というのが、ひとつ出来て、しかも北陸とも繋がり、大阪を中心に北陸と繋がり、四国とも繋がり、そうすることで初めて西日本の都が出来上がる。

そういうスケールでものを考えた時に初めて、西日本の浮上があって、その時に関空をもっと大切に使わないでどうするのかという話を考えたとしたら、先程、仁坂知事からご説明があったように、ちょうど今、国の計画があるんだから、これをうまくことやったらうまくいく。

本当だということで盛り上がらなかつたらおかしい。これは内閣官房参与でなく、京大教授として言ってるのです。

そう考えると、大阪にしっかり頑張ってもらって、当然リニアを同時開業しなかったら、どうもこうも仕方がないことを皆分かっていますから頑張っているけれど、それだけで良かったって喜んで困るのです。

やはり西日本は、東を向いてるのでなく、西を向いて、どう西と繋がるかという話の時に、こんない話を今している訳ですから、関西の財界は絶対しっかり考えてもらわないといけないと思う訳です。

もし仮にこれが通るとすると、例えば東海道というか山陽の方は、岡山・広島・福岡と大きい町がずっと繋がっているように、徳島・高松・松山・大分というのが、そういう軸に通して10年後という訳じゃないでしょうが、通して20年後ぐらいには山陽と同じような発展を遂げる未来は十分にあります。その頃皆さんだいたい生きていないかもしれませんが。でも、これはやはり、僕らの子どもとか孫のために国造りをやってるのですから、やれ、これ京大の教授の発言です、内閣官房参与がやれと言っていないです。

こう思う人がいても不思議じゃないと思うのです。それぐらいのものが、この新幹線だということを、やはり日本人は忘れていきます。

先程仁坂知事が、それから飯泉知事が出しているデータで明白ではないでしょうか。誰も聞いてくれなかったとしても、言い続けましょう。もし自分達の言っていたことが間違っていたら、すいませんでしたと謝って、この計画をちょっとこうしますと、変えてもいいのです。でも、明らかに合理性があるということ、学術的に、僕は京大教授として考えてきた感じからして、投資効果がこれだけあるのにやらないということは、どういうことなのかと不思議でしかたがないと思っていましたので、是非、頑張っていたきたいと思います。全部、京大教授の発言だっという風にご理解ください。以上です。

【仁坂 吉伸 和歌山県知事】

ありがとうございます。立派な京大教授がいて、嬉しく思います。

時間も来たようでございますので、そろそろこの会場を閉めないといけないと思いますが、立派な京大教授が言われましたように、やはり、地元の声はあげ続けられないといけない、言い続けられないといけない、合理的なことを。と同時に、やはりこれは日本のためになるんだということで、僕は関西と違うという人も含めて、是非、正しいことは正しいというご理解をいただいて、正しいことはサポートしてやろう、というようなことを、皆さんにお願いしたい、そんな風に、司会としては思います。

本日は、どうもありがとうございました。

■閉会挨拶

【司会】

活発な議論、ありがとうございました。皆様、今一度、大きな拍手をお送りください。

それでは最後に、主催者であります関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会の飯泉嘉門徳島県知事より、皆様へ、閉会のご挨拶です。

それでは飯泉知事、よろしく申し上げます。

【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設立記念シンポジウムを開催をいたしましたところ、まず、基調講演をお引き受けをいただきました内閣官房参与、藤井先生には今のパネルディスカッションでも非常にユーモアたっぷりに、しかし、斬新なシミュレーションとデータをお示しをいただきまして、いかに、こうした高速交通インフラがこのルートに必要であるか、これをPRいただいたところでありまして、本当にどうもありがとうございました。

また、パネルディスカッションに移りますと、新関西国際空港株式会社の安藤社長さんにもお加わりいただきまして、世界的な航空戦略、そして、関空をはじめとするこの大阪ベイエリアの5空港、こうしたものの可能性についてもお示しいただいたところでありまして、本当にありがとうございました。

そして何よりも、終始熱心にお聞きいただいた会場の皆様方には、心から感謝を申し上げますとともに、是非、皆様方お一人お一人が、今日のこのシンポジウムを契機といたしまして、このルートが日本にとっていかに重要なルートであり、そして日本が、再び世界に冠たる国になるために、また、孫子の代まで日本が繁栄するために、このルートを大切に、そして、育てていただくだけではなくこれを思い描き、そして実効に移す、創造的実行力でこれを具現化していただく、そうした協力者になっていただきますことを、心からお願いを申し上げます、今回のこのシンポジウムを閉じさせていただきたいと思っております。

そして、結びとなりますが、今回のシンポジウム、万端整えていただきました、仁坂会長さんと始めとする和歌山県の皆様方に心から感謝を申し上げ、そして、会場の皆様方には再び大きな感謝を申し上げます、閉じさせていただきたいと思っております。本日は本当にありがとうございました。

【司会】

飯泉知事でした。ありがとうございました。

これもちまして、関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会設立記念シンポジウムを終了とさせていただきます。会場の皆様、本日はご来場いた

きましてありがとうございました。

そして、パネリストの皆様もありがとうございました。どうぞ、皆様お気を付けて、お忘れ物の無いようにお帰り下さいませ。

お出口は3箇所に分かれております。お忘れ物の無いようにお帰り下さい。本日はありがとうございました。