

日本の成長と発展に必要な豊予海峡ルートについて



京都大学 大学院工学研究科 教授
京都大学 レジリエンス実践ユニット長
元 内閣官房参与

藤井 聡

インタビューー

九州経済調査協会 事業開発部長
岡野 秀之

1. インフラ投資の重要性と日本の現状

——**岡野**:私は九州経済調査協会に所属しています岡野と申します。九州経済調査協会は、地元の産学官で作っている九州のシンクタンクです。大分市とは産業政策やインフラ整備等に関して、様々な議論を通して協力しているところです。今回は豊予海峡ルートのお話をさせていただければと思っております。

まず、国土学の見地から見た公共事業や広域交通ネットワークの役割・重要性・意義についてお考えをお聞かせください。

藤井:多くの方が勘違いしているのは、もし自分たちだけでこの自然環境の中に存在していると仮定すると、昨日できていたことを今日繰り返して、今日できていたことを明日また繰り返すというあまり変化のない毎日でも特に問題はありませぬ。これが、多くの人々が日本におけるインフラストラクチャーを必要だと思わない最大の理由になっています。ところが、世界は自分たちだけではないですよ。世界で自分たち以外は皆成長しています。だから、変化しなければ、自分たちだけが相対的に凋落していき、余所の人たちにどんどん搾取されるようになっていく。だから、皆が成長している中で変化しないことは事実上、衰退していくことを意味しているのです。皆それを理解していない。

それから、今日の自然環境と明日の自然環境は一緒ではないですよ。どこかで大雨が降るし、地震が

起こるし、津波が来るわけですよ。だから災害に対する備えもやっておかないと、昨日と同じ暮らしができないわけですよ。日本だけが存在していて、多くの人が現状に満足していたとしても、馬鹿でない限りにおいて災害対策だけは行うのです。車の保険に入ると一緒ですよ。そういう意味では、防災投資までは理解しやすいと思います。

しかし防災投資だけでいいのかというと、もちろんそうでは無い。今、日本でお話しましたが、言い方を変えて大分市にしてみましょ。大分市だけが存在していて他は何もない状況であれば、別に大分市は変わらなくてもいい。しかし、他所では投資しているという状況があります。大分市の未来は大分市の投資だけで決まらないのです。他所の投資にも極めて大きく依存しているのです。まず、リニア新幹線が通り、さらに都市化が進んで、高度化していきます。整備新幹線も作っています。四国の高速道路の整備も進むでしょう。大分市に全然投資をしなければ、相対的な大分市の魅力が下がっていきます。この1点で今日の大分市は明日の大分市よりもレベルが下がるのです。

——**岡野**:他のところと比較して、相対的に下がるということですね。

藤井:多くの方は、まずここが分かってないのです。他所は投資しているのに。例えば、今、中国はすさまじい速度で投資をしており、ヨーロッパ・アメリカ・韓

国も投資をすることで成長を遂げています。大分市も間接的にこの影響を受けるのです。日本が凋落し、その凋落が大分市にも影響を及ぼすのです。大分市民、あるいはそれぞれの地域の人は、自分の地域以外の日本国内の投資のことも考えなければならないし、日本以外の国々の投資並びに成長の影響も考えなければならないのです。それがあって、何の努力もしなければ必然的に日本国内のそれぞれの地域は沈んでいって昨日の暮らしができなくなるのです。昨日の暮らしができなくなると、その土地を離れるのです。人口減少社会において、より一層人口が減っていくのです。そうすると後は転がり落ちる石のように、ネガティブスパイラルの中で人口が減り、魅力が下がり、地獄に落ちていくこととなります。その最先端地域が北海道や山陰地域で、すさまじく過疎化が進んでいます。

——岡野:キーワードは「変化」ですね。他所はどうして投資しているのでしょうか。

藤井:まず、投資しなかったら衰退するというのが第一です。それと、未来に今の暮らしを維持するためではなくて、もっといい暮らしをするのだという気持ちを持って、明るい未来を自らの手で作ろうとしているのです。

——岡野:このままでは日本に望みがないのではないかと感じますが、他所はそういったことを見据えているということですか。

藤井:そういうことです。他の国は great な future を作ろうとしているのです。他所で投資が進んでいるのは、これが要因なのです。そんな中で自分たちがポ一としていくとダメになっていくのですよと。

もう1つ重要な理由があります。それぞれの国の政府が、国内においては一定の平等性を担保しようとしているのです。だから、高速道路・新幹線・インフラ投資・防災投資といったものを、それぞれの地域にお

いて、最低限のシビルミニマムを提供するというルールを持っているのです。だからロンドンが発展したら、ロンドンにある程度肉薄するように、他所の地域に最低限のインフラを整えるのです。さらにロンドンが発展すると、さらに肉薄するように成長させていくと。そういうことで、他所では投資が進むわけです。社会的・国民的な気分もあるし、政府としてもモラルもあるということです。その結果、諸外国においては新幹線と高速道路のネットワークがまんべんなく作られるという状況が出来上がっているのです。

一方、日本はというと、まず great な future を作ろうという機運が60年代半ばから70年代にはあったのですが、80年代から90年代になって高度経済成長を遂げてバブルが崩壊する頃になると、ある種、豊かだという幻想にとらわれて、great な future を作ろうとする意図をなくしてしまったのです。では日本人が何を望んでいるのかというと、このままの暮らしが最低限続いていけばよいと思っているのです。そしてこの傾向は、地方部においてより顕著なのです。衰退しているから。すなわち今の日本人は衰退を受け入れて、最悪でなければいいと思っているわけです。

一方で政府は、緊縮財政が幅を利かせていて、かついろんな学者が、「弱者が生き残るということは不道德だ」「強者は生き残る資格はあるけれども、生き残る資格のないものは滅び去るべきだ」という価値観を持っている。そんな価値観を政府の中核や財界、マスメディアの人間といった現代の日本人は持ち始めているのです。要するに、民間のマインドも、政府のモラルの方向も、日本と外国で正反対を向いているのです。

外国は明るい未来を作ろうというアニマルスピリットを持っています。一方、日本は滅び去ることを受容しています。そして、自分一人だけでも最悪の地獄に堕ちないことだけを願っているのです。未来を変えようという努力をする気もありません。政府の側も強者が勝ち残ればそれでいいのであって、滅び去るやつは勝手に滅び去ればいいという倫理・モラルを持ち始

めています。しかし外国においては、こうした不道徳は許されないものだとされています。こうした状況にあるわけです。だから、大分市もそんな思想に冒されている限り、滅び去る運命にあると言わざるを得ないわけです。



——岡野: 気持ちが日本と海外で全然違うということですね。

藤井: もし仮に大分市の行政の方が滅びたくないと思うのであれば、2つ方法があります。一つは日本国政府に対して、デフレを脱却して倫理を変えるよう働きかけること、もう一つは大分市として自分たちができることをすることです。

では大分市に何ができるのかというと、最も効果的なものはインフラ投資ですね。災害から守るための防災投資と、大分市の発展を支える新幹線投資というのは極めて重要な投資になってくると僕は考えています。

——岡野: 広域的な高速交通インフラは経済を動かす上で非常に重要だと私も思っています。大分市としては、そういったものにしっかり投資していく必要があるということですね。

2. 高速交通ネットワークの現状と未来

——岡野: それでは次に、高速交通ネットワークの意義について、大分市であればこういったものが

求められるのかということについてお聞かせください。

藤井: 先ほど申し上げたのは、大分市は投資をしなければ未来はないですよということです。では何に投資したらいいのかということに対して僕は新幹線と言ったのですが、その理由をお話します。元々、経済の発展・都市の発展はどのように導かれたのかというと、一つの例外もなく「交通」によって導かれたのです。

例えば、駅前商店街というのはターミナルの前でできるわけです。交通の要衝の町というのはそれだけで発展していくわけです。さらに言うと城下町は、お城に接続する道路によって支えられているわけです。人が生きる、あるいは法人が活動するためには、様々な物資の流動なり、様々な交流が求められるからです。だから交流があるところに都市の発展があるのです。

その証拠として太平洋ベルト地帯、三大都市圏が発展したのは、交通整備があったからです。日本海側は発展しなかった。例えば加賀は、江戸時代には大変栄えていましたが、戦後においては日本海側の交通整備が滞り、太平洋・山陽地域は整備が進められました。それによってこれだけの人口格差・経済格差ができたわけです。東京というのは元々タヌキしかないような場所でしたが、首都になり、かつ交通が整備されることによって大きくなっていったわけです。

大分は、陸路で九州各地と繋がっていることと、瀬戸内海という海路のターミナルとしても繁栄したのです。例えば、沖縄や与那国島、隠岐の島は海運によって繁栄したのです。人の流れ・モノの流れの道の結節点というものが都市の繁栄を導くのです。大分もそれによって繁栄したのです。これが第一ステップです。

一方で、第二ステップですが、現在、与那国島や隠岐の島は衰退しています。なぜかということ、運輸・交通システムのイノベーションがあって、かつてのような物流システムが古くなってしまったからです。今は空路、陸路になっているわけです。

今のイノベーションの状況では、空路はありますが、

国内の都市の発展において、最も大きく寄与しているのは、工場に関しては高速道路です。第三次産業並びに人口居住という点においては新幹線です。従って、高速道路も新幹線もない地域というものは間違いなく衰退します。一方で、高速道路と新幹線があれば、最低限の繁栄が約束されます。実際に日本の政令指定都市は、北海道を除くと、全て新幹線ネットワーク上に乗っかっています。一つの例外もありません。対してかつての大都市の一部は新幹線が整備されなかったことによって凋落しています。現状の政令指定都市の中には、かつては大きな都市ではなかったのに新幹線が通ったことによって大きく発展した都市もあるくらいです。それくらい都市形成において新幹線というのは極めて重要であることが言えます。大分の衰退を食い止める上で、最も効果的なものは新幹線であると私は考えます。

——**岡野**:社会と技術が変化して、自動運転等の交通のイノベーションも起きていて、これからは交通の仕組みが変わってくると思います。少し先の未来を考えたときに求められるインフラの中身や質について、注目すべきことはありますか。

藤井:これから自動運転やIT技術が進むのですが、私はこれから数百年の間、高速鉄道の重要性は全く棄損しないと思います。都市の発展において都市間の幹線交通網というものがあって初めて都市との交流が可能となり、ビジネス・観光・社会交流といったものが活性化します。我々はそこから逃れられず、社会活動・経済活動をしていく上で、ビジネス・観光・社会交流といったものを我々の体は欲しますから、様々な人々と交流できる新幹線のアクセス性の高さというのは数百年の間、棄損することはないと思います。技術がどれだけ変わろうとも。今後、IT技術がますます進み、バーチャルシティの中で経済が回っていくことで若干の実物交通の減少はあるでしょうけど、それでも人は人に会いたがるでしょう。



3. 国土強靱化と機能の集中

——**岡野**:少し話は変わりますが、国土強靱化の話です。先生が考えている国土強靱化についてご説明いただければと思います。

藤井:自然災害への対応をするということは当たり前の話であって、だから基礎的な耐震補強、堤防整備といったことを行っていくわけです。

もう一つ重要なのは、国家全体の強靱性を高めるためには、東京及び三大都市圏に全て集中させてはダメなのです。全国各地の都市が、東京・大阪・名古屋が担っている様々な機能を分担していく必要があります。分担すべき機能で一番は人口、それから工場。人口と生産施設を全国各地に分散させていくことが絶対必要だと思いますので、そういった意味で大分も機能を受け入れていく必要があると思います。

——**岡野**:国土の使い方、人の配置、生産施設の配置、それがサプライチェーンで繋がるので交流も生まれてくるということですね。まず防災のための高速ネットワークの前にリスク管理があって、災害が起きたときには高速ネットワークが有効に機能するという2段階のような形になるのですかね。

藤井:高速ネットワークを作ると分散化されますからね。それが国土強靱化になると思います。

4. 豊予海峡ルートの意義

——**岡野**:九州と本州は、陸路では関門海峡でしか繋がっていません。そういう意味で、四国と繋ぐ豊予海峡ルートが必要だと私たちは思っているのですが、先生の考える豊予海峡ルートの意義についてお聞かせください。

藤井:豊予海峡ルート・第二国土軸は四国の発展のために必要なのです。山陽地域にだけ都市のエネルギーが集中していますからバランスが悪いわけですよ。本来は四国にもあるはずのものです。愛媛県の佐田岬までは陸路で繋がっているわけですから、後は鉄道を敷けばいいだけの話です。四国新幹線を作ることによって四国の凋落を回避することができるというわけです。そこまで作るのであれば、目と鼻の先の大分市まで繋がればいいだけの話です。それができれば当然ターミナルとしての大分市の発展が期待できるわけです。

今まで大分市は、主に小倉方面からの都市間の交流に加えて、瀬戸内海の内航の交流、この2つで繁栄してきたわけですが、今は内航から陸上交通にシフトしていく中で、日豊本線と東九州自動車道という北方面からの交流のみ支えられており、一本足打法になっているわけです。これが大分の衰退を導いているわけです。地政学的に考えて、この瀬戸内側からの交流路の確保というのは、かつての大分の繁栄を取り戻すことになると思います。かつ国土的に言うと、そこにはリダンダント(冗長)なネットワークが築き上げられて、九州とそれ以外の地域との交流に関する非常に大きな強靭性を確保できるわけです。有事の際の九州・西日本の衰退リスクというものを大きく軽減させることができるというメリットもありますから、国土全体の強靭化を考えたときに、第二国土軸の形成というものは重要なプロジェクトだと思います。

——**岡野**:高速道路についても物流の面から重要と考えており、大阪－大分間で、豊予海峡ルートは山陽道や中国道経由より数百km短く、早くなり、九

州から大阪間の多くの都市と関西が近くなります。福岡も山陽道や中国道の渋滞を考慮すると豊予ルートの方が便利になるかも知れません。豊予海峡ルートのB/Cは大分市の試算によると1を超えているのですが、もっと大きな視点から国土の整備のあり方を導き出すような考え方や指標などについて、アイデア等ありましたらお聞かせください。

藤井:それぞれの地域のアクセシビリティ(いろいろな所への行きやすさ)が高まるということですから、アクセシビリティは、それぞれの地域に行って、そこから別の地域にどれくらい早く到達できるのかということのインデックスですよね。アクセシビリティがそれぞれの地域で向上して、その向上が経済発展と人口増加をもたらします。だから、豊予海峡ルートを作ったときに、大分のアクセシビリティがどうなるのかを計算し、それに基づいてさらにどういう人口増加・人口変動が起き、どういう経済変動が起きるのかということを経済計算すれば、既存B/Cでは評価できなかった総合的評価が可能となります。それが一番分かりやすいと思います。そして経済効果が累計で、50年で何兆円あるのかということを経済シミュレーションすればいいのです。一番分かりやすいのはそれだと思います。

——**岡野**:インフラができることによって色々な機能がそこに配置されることを想定して、それを経済価値に換算していくというイメージですね。

5. 東九州のインフラ整備について

——**岡野**:我々は九州の未来を考えていきたいと思っているのですが、それに対するアドバイスや先生から見える九州について教えてください。

藤井:九州は、社会的に言えば、非常に凝集性の高い社会的・伝統的資本を他の地域と比べて相対的にまだ保存している地域だと思います。要するに、まだ日本人としての常識があるということです。社会的・伝統的資本が残存しているのです。それは経済・

産業力において非常に重要な資本ですよ。これだけデフレの状況下において、九州は業界の中で助け合うとか、そういったことが比較的まだあるのではないかと思います。

でも九州も貧困化が続くと、そういう良さも無くなっていくことが危惧されます。ですからいち早く貧困から脱却しなければならないと思います。そういう社会的な九州の特徴をベースにした経済・産業の発展を僕はいつも祈念しています。

——**岡野**：ありがとうございます。次に、現在の九州は、関西などの大都市圏との高速交通ネットワークの接続が十分ではないのではないかと考えています。また、九州内を見た場合、特に東九州ではインフラの整備が遅れており、利便性等の向上を図る必要があると考えていますが、お考えをお聞かせください。

藤井：そうです。東九州のインフラは凄く遅れています。本州における日本海側と同じ状況になっています。東九州の整備は絶対必要で、そのために大分市までの新幹線というのは急いで作るべきだと考えています。小倉から大分市までの距離は短いですし流動もあります。高速道路はようやく繋がったところですが、新幹線がないと九州や大分の凋落は止まりません。是非作ってほしいと思います。そしてそれを宮崎・鹿児島まで繋ぐと同時に豊予海峡ルートで繋ぐというのは大事だと思います。



6. 日本の成長と豊予海峡ルート

——**岡野**：では、そのような状況の中で、日本全体の経済成長などの観点から豊予海峡ルートが実現した場合に期待される効果にはどのようなものがあるでしょうか。

藤井：豊予海峡ルートの第二国土軸くらい作っておかないと日本は成長できない、というように言えるでしょうね。第二国土軸なんていう、あって当然のものを作らないから日本は成長できないのです。諸外国の常識に基づけば、そんなもの一瞬で作っておいて然るべきものです。冒頭で言ったように、それぞれの地域に最低限のインフラを作ると決めて、それを粛々と作っていくのが先進国の政府の一般的な態度です。貧乏な国ならそれをやりたくてもやれないのですが、日本は、お金はいくらでもあるのにやらない。そんな愚かな国は世界中で日本だけです。つまり、「豊予海峡ルートを作るということが経済を成長させる」ということではなくて、「豊予海峡ルートを含めた全体のネットワークを作るという思想がなければ日本の成長などあり得ない」ということです。

——**岡野**：生産地と消費地を結ぶ高速交通ネットワークとしての効果はどうでしょうか。

藤井：もちろんあります。こういうものがあるから発展するわけですから。それはなぜかと言うと、豊予海峡ルートを整備したら、四国や九州が今よりも発展するわけです。そして発展することを通して、生産基地ができるということもありますが、所得が上がるのです。九州と四国の人たちの所得が上がって、これが需要になるわけです。その需要によって九州と四国の第1次・第2次・第3次産業が強化されます。産業というのは、それを買う人＝需要する人がいなかったら成長しないわけですが、中国人に売ろうとしても、既に中国企業のBATHが売っているわけです。アメリカ人にはGAFAsが売っています。だからまず自国の民の所得を上げなければ一国の経済は成り立たないの

です。豊予海峡ルートを実現させるということは、九州と四国を豊かにして所得を上げて、企業の収益を上げるといことです。そうすれば投資余力もできるし、需要強度も消費強度も増えるわけです。これがさらに、九州と四国の産業を強くします。

それが日本の一部なので日本全体の産業力を強化するわけですよ。それが世界との競争力をさらに強化させることを通して、外国人が簡単に日本経済に入って来られないようにすると同時に、日本が外国の経済を獲りに行くことができる力を持つわけです。そういうことです。

——岡野:生産変化や産業力の強化ということで、九州地方での産業集積、サプライチェーンの強化への効果はどうでしょうか。

藤井:もちろん効果はありますよ。

——岡野:スーパー・メガリージョンの効果を九州・大分にまで結びつける方策についてお考えをお聞かせください。

藤井:スーパー・メガリージョンもあるのですが、九州・大分が繁栄するのですよ。家族の一人が元気になったら、家族全体の利益じゃないですか。それだけなのですよ。

——岡野:今後、日本経済が成長して、国や国民が豊かになるために、豊予海峡ルートなどのインフラ整備はどうあるべきか、ご意見をお願いします。そして、緊縮財政による公共事業圧縮論に対しての見解を教えてください。

藤井:最低限のものは作ればよいという話です。緊縮財政はダメですよ。

——岡野:我々としては、高速道路と新幹線の両方があると物流や人流の面からも効果が大きいと思っ

ています。両方作った方がいいですよ。

藤井:もちろんです。両方作った方がいいに決まっています。作れば作るほど豊かになるのですから。作った分の投資効果が出てきます。

豊予海峡ルートは土木的にトンネルになるのですか。事業費はいくらですか。

——岡野:技術的には、トンネルも橋梁も両方可可能です。大分市の調査によると、トンネルで新幹線複線と高速道路2車線で1兆6,530億円です。

藤井:効果を考えれば安い金額ですよ。

——岡野:先生は著書の中でも言っておられますが、社会保障費が1年で約1兆円ずつ増えていることを考えると、インフラは投資ですから効果は大きいですよ。

藤井:一番分かりやすいのは、豊予海峡ルートを整備したとき、どれくらいの経済効果があるのか、どれくらいの税収増があるのかということをシミュレーションしたらいいのです。GDPを出さないと意味がないのです。GDPが出れば税収も出てくるのです。産業連関表で出てくる経済波及効果はせいぜい数十億円とかいうレベルのものです。そうではなくて、作ったら本当に経済が成長して、人口が増えて税収が増えるのですから。

——岡野:豊予海峡ルートなどのプロジェクトは、なかなか話が進まないですが、最初に言われたとおり、海外と日本でメンタリティだとか政府の発想が違うということですかね。

藤井:僕が冒頭で話したところが、実は一番大事なのです。

——**岡野**:大分市は「新産業都市」ということで経済発展していて、臨海部に製鉄所やコンビナートが立地していますが、こうした工場群も更新の時期がきます。その時には、環境対応なども課題となります。実は現状維持することも大変ではないかという危機感も持っています。

藤井:それは行政と関係する方だから分かるのです。一般市民はこのままいけると思っているのです。何も知らないから。

——**岡野**:一つの街だけで自立するのは難しくなってきたいて、周辺の街や、東京・大阪といった大都市と連携していかなければならない状態になっています。

藤井:ではなぜ過疎になっているかと言ったら、他所と競争しているからです。他所が伸びて、こっちが伸びていないからです。他所も全く同じだったら、大分も昔のままですよ。でも大分が衰退してきているのは、他所に人口が移動しているからです。

——**岡野**:大分にはエネルギー基地や製鉄所があります。逆に大分が沈むと東京なども困るのではないかと思います。大分の重要性についてアピール不足なのかもしれません。

藤井:そういう側面はあるでしょうね。もっと自信をもたねばなりません。

——**岡野**:最後に、今後の取組に向けたアドバイスをお願いします。

藤井:今各地で新幹線に関する話が動いています。第一次整備新幹線の目途が付いたので、第二次整備新幹線計画を立てる必要があるわけですが、今は四国の熟度が一番高いです。がんばっています。高いのは、四国新幹線、伯備新幹線、山形新幹線とい

ったところですね。そして豊予海峡ルートはこの四国新幹線に乗かかると。それを大分市まで繋げと。そこだと思えますね。四国新幹線の効果は、四国内だけでは半分しかないので、大分市まで来た方がいいですよと訴える。そのために、四国と仲良くして、一緒にシンポジウムなどをやったらいいのです。四国新幹線を絶対作ってと。それから東九州新幹線も。

豊予海峡ルートが整備された場合の効果は、人流・物流など計り知れないと思います。革命が起こりますよ。100年かけて山陽側のエネルギーを引っぺがしますよ。ポテンシャルありますから。松山市、高松市もありますから。

頑張ってください。大分市には、豊予海峡ルートの必要性をずっと訴えてもらわないと困ります。僕も応援しています。絶対作れと。豊予海峡ルートを作らないと日本の未来はない、というくらいの勢いのアピールがあつていいでしょう。戦略としては、四国新幹線のグループと仲良くして、整備計画決定をするときに大分市まで含めるということです。それしかないと思いますよ。