

■ 芝浦工業大学大学院教授  
谷口博昭 様



昨年8月10日、国土交通事務次官を最後に退官させていただきました、1月7日から芝浦工業大学の、MOT (Management of technology) 教授を仰せつかっております。

芝浦工業大学は84年の歴史のある大学でございますが、私のMOTというのは8年を経過した新しい研究学科ということでございます。私も38年余り公務員生活を、現場をかなり多く経験させていただきましたが、建学の精神である社会に学び社会に貢献するという、日々学びながら教えるということをやらせていただいています。

38年余りの公務員生活のうち、昔の中部地建ですね、中部整備局、約10年勤務させていただきました。思い出がこの地域にはいっぱい詰まっているということでございます。

矢筈トンネルという遠山郷に抜ける4.2kmのトンネルでございますが、私は名古屋の課長をしており、4.2kmのトンネルができて私はよかったと思います。当時の技術では、4.2kmというのは過大すぎるということでございました。

三遠南信のサミットも回を重ねて19回目ということでございます。これまでの熱心な意欲的な取り組みに改めて敬意を表させ

ていただきます。未来志向の明るいビジョンというものを策定する必要があります。そのビジョンも単なる絵に描いた餅になるようなビジョンではなく、実効性が担保されるビジョンである必要があるかと思いません。

東日本大震災も大変でございますが、これを単なる復興でなく、日本再生にどうつないでいくかということが、私は失われた20年を回復する意味でも非常に大事だと思います。

そういう意味では、19回を迎える三遠南信地域のビジョンというものが非常に大事ではないかと思う訳でございます。いい成功事例、いいモデルを全国ほかの地域に伝えていくことが重要なのではないかと思います。

実効性のためには財源が必要となりますが、東北地方だけじゃなくて、三遠南信地域にも熱い視線を送っていただけるかどうか、そのための材料提供ということで、「三遠南信の新ステージに向け」ということで6つの切り口を用意させていただきました。

6番目はこれから分科会を開かれるということでございますので、その1から5は前段階というようなことで、周辺状況ということ。三遠南信地域がほかの地域の共感を得て、先行的なモデルでやらせていただく、実行していくという意味では、その他の地域の共感・共有を、支持を得なくちゃならないという意味で非常に大事なことではないかと思います。

まず、大きな変化ということでございませう。

日本人は変化に敏感です。敏感けれども、過敏だと思います。過敏過ぎると、底流に流れている大きな変化ということを見誤

る、適切に対応できないおそれがあるということでございます。

関東大震災、今回の地震で明治維新のときに加えて、第3の最大の国難と言われている訳でございますが、国難というこの時代にまだこれまでの延長でやろうというのは、失われた20年に年月を積み重ねることになりかねないということです。

大きな変化というのは、2つ、グローバル化と少子高齢化、人口減少ということではないかと思えます。このグローバル化はいや応なしに、私だけ鎖国して私の勝手よというようなことは、あり得ないのです。

そういう意味では政治主導、この大きな変化に対応するためには、このガバナンスが揺れ動いたままでは、うまくいかないです。こういう不安定なときにまた国から地方へ、官から民へとか、官僚主義打倒とか、官僚主義というようなことをやっていったいいのかということです。

私は極論すれば、こういうことは一旦、棚上げしてでも、国難と言われるようなことを契機に、グローバリゼーション、少子高齢化、人口減少に適切に対応していくというような姿勢が大事なのではないかと思っております。

次に、東日本大震災、3月11日に起こった訳でございますが、マグニチュード9.0ということで、我が国観測史上最大ということでございます。それで巨大津波、南北500km、原発事故はレベル7、こういう3つの複合的な災害であった、大きな被害であったということでございます。

もう一つは、今回の教訓、改めて脆弱な国土ということでございます。地震はもちろんでございます。大きい小さいは別にして、地震は必ず近いうちに起こるということです。

いずれにしても単なる復興では意味がありません。GDPでいきますと7%という

東北地方全体のシェアでございますが、この地域だけが特別扱いというのは当面はやむを得ないかも知れませんが、残り93%の方々の支持を得なければなりません。復興債からその財源である復興税ということですので、そのためにはこの震災を契機にして、残り93%の新しい先進的な、モデル的な計画、事業というものが被災を受けた東北地方で成功すれば、被災を受けたことをピンチからチャンスに変えるということで、残りの93%のご負担も我々のために被災を受けた地域で先行的にやっていただくという考え方が成り立つのではないのでしょうか。

野田内閣は復興内閣と言われておりますが、復興だけじゃなくて日本再生内閣ということにならざるを得ない、そうしていただきたいということです。

これは人口でございます。まず人口の関係でいきますと、現在65歳以上の高齢者というのは、23%ということで、これは世界のトップバッターになりました。だから、高齢化率という意味ではほかに経験している国はないということになりました。

2050年半ばには約4割の方が65歳以上になるということです。

同じように、これも中学卒業するまでは若年人口ということで、10%ぐらい。半分の人が高齢者、若年人口で働かないという、現在の定義ではなっているということで、生産年齢人口52%になっておりますが、アバウト1人の人が高齢者と若年人口を支えるということなんです。

したがって、高度成長期にできた年金ですと、賦課方式で、今の人口推計でいきますと、今の年金制度というのは変えていかざるを得ないということでございます。そういう意味では積み立てとか税方式とか、組み合わせていくことになっていくと思えます。いずれ消費税ということになると思

います。

東北の事例は先ほど言いましたが、東京もしばらくは人口が増えますが、減っていきます。20年ぐらいは、高齢者人口はまだまだ上っていきます。高齢者人口という意味では東京も大きくなっていくと、高齢者人口は増えていくということです。

石原都知事は頑張っておられますが、財政的にも地方と比べて比較的余力があると思いますが、そのときになりますと、年金、医療、介護の3点セットというものが負担になってくるのではないかとということです。そういう意味では、この内閣の第1関門ということで、この社会保障と税制の一体改革をどうしていくかを、早く道筋を決めないとインフラも見通しが立たないということです。

これは東日本大震災、くしの歯作戦。これと横方向でくしの歯ということになっています。

阪神・淡路のときに、今から16年前、95年に橋が落ち、橋脚が倒れました。その後、高速道路なり国が管理する直轄の橋は、耐震補強をほぼ終えてきました。そのため今回は大きな橋梁の落橋なり橋脚が倒れるというような事象は起こらなかったことです。

多少の段差があっても緊急車両は1日で通れるということで、東北地方の背骨である東北道、国道4号が1日で緊急車両が通れるような状態になりました。

横方向は15ルートありますが、4日間で通れるようになりました。まだ行方不明者の方々がおられるということで、警察の方々の協力、また、それよりも地元建設業者が52チームを組んで、機械を提供していただき、また優秀な熟練した技術者を提供していただき、4日間で太平洋岸まで到達したということです。

もう一つは、太平洋岸は1週間で通れる状態にしたということで、南のほうは国道

6号、三陸のほうは国道45号でございませう。高速も1,000橋ぐらいありますが、直轄は1,500橋ぐらいございませう。阪神・淡路と違って、揺れでは倒れなかった訳ですが、津波で5橋流出しました。通れないということで、組み立てた仮設の橋梁で通れる状態にしたのですが、1週間で97%になっているということでございませう。

市町村なり都道府県、政令市の耐震補強というのを早く完了しないといけないということで、国土交通省でも補正予算等を活用しながら推進していきたいということです。

次に、日本海からの支援ということです。被災を受けた太平洋岸の港、八戸からいわきまで、15の大きな港がございませう。しばらく使えなかったときに、大きな物資については日本海側からこの緑の矢印のように横断を使って太平洋岸に物資を運んだということでございませう。酒田港の例でいきますと、1年前と同時期と比べて5割増しになっており、国道113号が、約2.3倍の交通量になったということです。

この被災を受けた地域のみならず、ネットワークのミッシングリンクをなくし、強化することが被災を受けた地域のためにもなるということで、我が地域だけ高速道路が通ればよいではなく、経済でいきますとサプライチェーンのように、ネットワークが必要だということです。

次に、大きな価値観ということです。これからは右肩下がりになるということで、あれもこれもということではスピーディーに物事が図らないということです。絵に描いた餅ということになる可能性が大きいということです。パイを大きくしていく努力はしなくてはならないが、もう少し大きな価値観を持たないとだめです。

少し選択と集中の精神で大きな価値観を共有することが大事なのではないかと思います。

ます。そういう大きな価値観を共有するという大前提の上で、リーダーシップに基づく明確な方向性を示していただくことが大事な訳でございまして、その上で大きな絵を描き、大きな絵を共有しながら実行すると、動いていかないと、半歩でも一歩でも前に行かないとだめです。今まで見えなかったものが二、三年頑張っていき、ぼんやりとも見えてくれば、勇気が出る、力が出る、知恵が出るということではないかと思えます。

日本国民は、優秀だと思うので、価値観を共有しながら大きな絵を描いていくことが重要なのではないかと思えます。

自立と共生と言われます。共生ということちょっと響きが悪く、強制収容なり強制執行みたいな感じがします。東大寺の住職を得た長老と懇談させていただいたとき、「きょうせい」というのは響きが悪い、「ともいき」と言いなさい、と言われました。「ともいき」というのはなるほど、いい響きだなと思えます。そうすれば生かされている自分というのが素直にすんと胸のうちに落ちてきます。そうすれば相手に対する思いやり、そういうものが芽生えやすいのではないかということです。

英語ではGive and takeと言いますね。まず相手のためであれば、あとで、おつりのほうが自分に大きくなって返ってくるというような清貧な考え方が重要なのではないかと思えます。

そういう意味で、英語で言いますとBig pictureというのです。1人でうまくいかないときには大きな絵を共有する、Big pictureが必要と言われております。

日本でいきますと、真言宗、弘法大師、空海なのですが、曼荼羅を彼は持ってきました。大きな曼荼羅で一言、絵を見れば自分の立ち位置なり役割みたいなことがわかりやすいということだと思えます。

この国難と言われる世の中をともに手を携えながら生き長らえていこう、生きていこうというような精神だと思います。

国と地方もそういうことです。ともに力を発揮できるような、お互いが認め合いながら、どういう役割分担がいただろうか、そういう精神を共有しないとだめだと思います。

いや応なしに経済政策が重要になってきます。財政再建そのものは必要かと思いません。しかし、経済イコール財政再建ではありません。それは目的と手段が異なるということでもあります。

価値観がグローバルな中で、ますますフラットに多様化してきております。そういうような政策をやっていく必要があるということでもあります。

私は、成長戦略が重要だと思っていますが、それで成長と格差是正、調整と同時にできればいいのですが、まず成長で調整というようなステップがあってもいいんではないかということです。

GDPは減ってきています。アバウト500兆と見ていただきますと、消費が約6割であります。投資が約100兆、政府支出も100兆、2割、2割、経常支出は輸出から輸入を引いたもので、10兆から20と、こういうことになっておりますが、これで輸出を頑張るということではありますが、昨今の円高ではなかなか厳しくなっています。

政府支出の大半は冒頭言いました社会保障です。投資はこの中にインフラの投資も入っており、民間の設備投資も入っております。それで消費は6割ということでもあります。藻谷さんという（政策投資銀行）方で、彼が言うのは消費、人口減少の時代は消費を頑張らないかんということです。

GDPを増やしていく成長戦略という意味では消費ということが必要であります。

投資、政府支出をどうしていくか。社会

保障は切れません。そういう意味では公共投資を切ってきているということですが、この公共投資の金の使い方も工夫していくということで、新しい世紀の暮らし方なり産業のあり方に資するもので、場合によっては、インフラの更新とまちづくりの都市再生と一緒にやるということであれば、GDPも増えるのではないかと、投資も増えるのではないかと、そういう金の使い方にシフトしていかなくてはいけないということです。もう一つは比較優位、これは経済学で有名でございますが、リカードの比較優位ということです。これは絶対優位ではありません。その国が相対的にすぐれたものをさらに磨いていけば、国際分業がうまく成立するというところで、海外にもどう展開していくか、TPPもどうしていくかということが重要になってきたということです。

海外へ行ってもうけたものを日本にどう回すか、海外に出ていってもうけたものをどういうぐあいに国内に還元・循環し、内需主導型経済に資するかということです。そうしないとGDPは増えません。

新成長戦略というもので、昨年6月に政府で閣議決定されておりますが、年内を目途にこの新成長戦略を見直すということになっております。今度は新成長戦略じゃなくて、日本再生戦略にしようとする年内を目途に新たに策定されるということでもあります。

もう一つは、昨年5月、中国を始めとする高成長を遂げるアジア諸国の活力を日本経済に取り込むということで、そういう元気をもらってGDPを増やしていく必要があるのではないかとということです。

もう一つは、ICT技術や民間の知恵と資金の活用により生産性の向上とパイの拡大というようなことです。5つのドライバーということで、集中投資、民間の知恵と資金、規制緩和、グローバル化に対する人材育成、政治のリーダーシップというこ

とです。教育とか技術とか、短期的な視点でなく、将来、21世紀を見通したようなことも重要なのではないかと思います。

これからの地域社会というのは、今回の地震の関係で分散型の地域社会に向かっていくのではないかと思います。

この三遠南信サミットのように、地域的に独立して、自立と共生という精神でやっていくことが大事なのではないかと思います。

分散型ネットワーク社会と言っているのかわかりませんが、地域が分散して危機管理に資する安全・安心な暮らしという大前提のもとに、強固なネットワークで、無料の高速道路、隣の都市と離れていても一体的な都市機能を果たすことができるということが望ましいのではないかとということです。そういうことが自立と共生の精神にも近いし、地産地消的、これはエネルギーだけではなくて食料の問題もそうです。また、スマートシティとかコンパクトシティとかにもつながるのではないかと思います。その前提で陸海空の連携ネットワークというのが非常に大事になってきます。それがコンパクトなシティということで、無料の高速道路で、二、三十km離れていても、10分か15分で行けるということです。そういう意味では、分散的に過ごすと同時に、それを強い陸海空連携した一体となったネットワークでということが望ましいのではということです。

これからインフラの整備、安全・安心も含めてまだまだですが、高度成長のときにできたものが、更新時期が来るということです。道筋を国家の責任でやる必要があるのではないかとという意味です。

なべを成長戦略で大きくしていく必要があると思いますが、500兆を超えるように持っていけないといけません。その中に入れても、あれもこれもというのはあふれて

きますので、それを一律に切るということ  
じゃなく、取捨選択しながらやっていく  
という精神が国家の責任ではないかと思いま  
す。

もう一つは言い忘れましたが、インフラ  
というのは、社会資本というのは自然も資  
本だと、制度も資本だと思います。大きな  
概念でこれから新しく捉えるべきではとい  
うことであります。

首長の責任ということで、都市の魅力度  
競争です。三遠南信も同じことです。それ  
ぞれが違う魅力で、三角が一番強いです。  
それぞれ持ち味を活かしながらやっていく  
ということです。

それと、経営センスが重要です。金がない  
というのは、国も地方もないのです。スマ  
ートシティとかコンパクトシティ、高齢  
化になりますので、町中はやはり歩いて暮  
らせる、そういうコンパクトな町です。

先行的なモデル的な、エネルギーだけ  
じゃなくて、暮らし方も、そういうことが  
望ましいのではないかと思います。地域資  
源の活用が重要になってくる、観光と言  
いましたが、トレイン観光とか、分科会で議  
論されているみたいですし、川を見直すこ  
とです。舟運も重要なのではないかと思  
いますし、定住圏構想もぜひ深めていただ  
ければと思います。

インフラの大きな更新時期が来る前に、  
まだ余力があるということで、この復興を  
契機に、今までできなかったことをやっ  
ていくチャンスだと思います。

私はぜひインフラだけじゃなくて、新し  
い世紀にということで、先ほど言ったGDP  
の考え方から、もう少し日本再生重点化  
措置のようなものを広げてやらないと、今  
までの延長上で失われた20年にさらに平成  
24年の1年も追加するということになりか  
ねないということです。

次に、道の文化ですが、日本は道の文化、

ヨーロッパは都市の文化、広場の文化と言  
われています。道というのはミに意味がない  
のです。チなのです。この血でもないで  
す。あっちこっち、こっちなのです。チが  
交わるところ、チが分かれるところ、ちま  
たと言います。ちまたのうわさ、ちまたの  
にぎわい、そこに市ができ、集落ができ、  
大きな町、市に発展してきたというのは言葉  
の意味からも分かる訳です。

「路」、白川静さん、もう亡くなられまし  
たが、福井出身の先生が、この「各」のほ  
うは神が天から落ちてくるという道筋を示  
しということです。「道」、首にしんにゆう  
ですから、異民族の首を槍の先にほっ提げ  
て、邪気を払いながら進んでいくのです。  
だから道のところはフロンティア、新しい  
フロンティアに行くためにはそういうこと  
をやってきたということです。道というの  
は怖いものだなと、畏怖の念を持っていた  
と同時に、畏敬の念に近い形で道というの  
はありがたいなと私は思っております。

万葉集に当て字、万葉仮名ということで、  
道、路が多いのですが、3番目は美しく知  
るということです。我々の万葉人という感  
性を道という言葉に込めたような形で、新  
しい世紀に道の文化という形で考えていた  
だければということです。

道の多様な議論というのはいっぱいあり  
ますが、現在970ということで中山間地が多  
い訳です。道路施策では高く評価されてい  
るということで、特にドライバーの休憩機  
能というのが切実な問題、道路管理者が簡  
易パーク、休憩機能をするとき、地場産  
品で売れるようなものを、地域、第三セク  
ターも含めてコラボレーションでセットし、  
その駅長さんに道路管理者が設置した簡易  
パーキングというものを管理していただき、  
うまく機能しているということでもあります。

情報発信機能と地域との連携、停まるこ  
とによって地域との接点ができ、地域との

コラボレーション、道の駅と地場産品で地域の雇用に、経済に資するという事です。

7年前の中越地震のときから防災機能というのが高まりました。今回の三陸地方で、道の駅で残ったところがコンビニ的な機能のほかに防災拠点にもなったということで、道の駅に防災機能を強化していったらどうかと言われております。

私が道路局長のときに、道の駅だけは評判いいので、もう少し沿道とのコラボレーション、地域とのコラボレーションに重心を移していったらということで、日本人なので美しく知るという万葉人ではありませんが、日本語のほうがいいだろうということで、検討していただき日本風景街道ということになっております。それを沿線に力を与える、それから沿道から道のほうに力をご恩返しのような形で与えてもらえれば、道の文化というように地域に密着したような形でコミュニティもできていくのではという思いから、日本風景街道ということをやらせていただいて、今全国展開をさせていただいております。

三遠南信の新ステージに向けてということですが、この地域は天竜、豊川ということで、流域からまた秋葉街道、三州街道というようなことで、舟運だけじゃなくて、徒で歩くというような、交流があったということではないかと思えますし、文化的なものも県境付近では同じようなことをやられているではと思えます。

三遠南信自動車道ということで、4.2kmは昭和58年の話でございますが、昭和62年に4番目の全国総合開発計画で、全国を1万4,000kmの高速道路を含め、規格の高い道路でネットワーク化しようということになっておりますが、あれから24年たちますが、まだ8,000kmであります。いずれにしてもそれで高規格幹線道路、1万4,000kmになって少し弾みがついたということであり

ますが、供用したところもございまして、三遠道路は今年度供用するという事で、残ったところの計画を早く固めることが大事だということとして、県境の青崩道路につきましては、前には行っているということでございます。

トンネルというのは、脆弱な国土ということで、大きなトンネルになるということですが、これができれば本当に世界が変わると言ってもいいぐらい大きなインパクトがあるかと思えます。

今日は伊那の人も来られているということですが、権兵衛峠道路というのが5年前にできました。これで木曾街道、伊那街道が一体的になったということです。通勤圏として一体的になったということです。これは国土交通省、当時の中部地建もそのときの建設省も予測できなかったことです。インパクトがあると思えます。

野田総理、鈴木市長に頑張ってもらい、この日本、底力もある、その力をもてあましている、金も使いようだという意味で、できるだけ早く前に動かす、完成していくことが重要なのではないかと思えます。おつりが来るぐらい来ると思えます。

ご案内のように新東名という言葉がいいと思えます。

来年度できるということですが、2年ぐらい後ということで、6車線化もされているということでもあります。

あちこちにいい影響を及ぼすように、三遠南信ができて青崩ができればもっとやるべきじゃないか、政治家も内閣もこれを行わないことには、と思えます。ミッシングリンクの解消が大事だと、ネットワーク強化が大事だということです。

中央リニアは25年が2年ぐらいおくれましたが、できます。このときに三遠南信はぼろぼろ、ミッシングリンクだらけということが許されるのでしょうかということです。

国土の利用のあり方からしても、やっぱり歪んだ利用の仕方ということではないかと思えます。

すばらしい国鉄民営化で、その利益で、また東海・南海地震が起こるかわからないということで、急いでおられるということですが、できましたらその国家プロジェクトとしてまちづくりと一体的に進めるべきです。東京・名古屋だけできてもしょうがないでしょう。大阪まで行かないとだめです。あとはさらに20年近くかかるといことありますが、やはり地域が発展できるような国家プロジェクトという視点をもう少し、そういう視点を大事にしていく必要があるのではないかと思います。

また、地元もリニアが止まっても今までの延長上ということではだめだと思います。40分もかからないぐらいで東京から来るということで、いい技術者というのですか、そういう人が集まって、ITでなくてもいいかわかりませんが、その地域の魅力・発信力を高めて、大きな産業になるということでもあります。

GDP、成長戦略を認めていただくならば、そういうITを、ソフトを活用したような産業に特化していくということです。我が建設業もそうです。若い人がどんどん入ってくるためには、3Kと言われるような職場じゃ来ないです。若い人が入ってこないような産業には明日はないですよ。そういう意味では少しそういうソフト的な、IT的な、文化的な産業に変えていく必要があるのではないかと思います。

これは安全・安心ということで、今後30年間に首都直下地震を始め、東海・東南海・南海地震が起こるであろうということです。これは連鎖反応的に起こる可能性があります。南北500kmと言いましたけれども、東北だけじゃなくて関東から西にもっとこういう切迫感があるということです。これは日

本全国と書いていいです。日本海も含めて、関東、東海、名古屋、大阪、四国、九州ということです。それにいっぱいミッシングリンクもありますし、どうしていくのか、それでネットワーク、さっきの日本海からというように、これは中部地整でつくっていただいたものでありますが、3連動地震に耐えるようなネットワーク強化というのが重要なのではないかと思います。安全・安心な地域づくりということで、道の駅の活用とかソフトなものです。

大きな津波、1,000年と言われる津波のようなものについてはハードでは対応できません。必ず想定外の地震は、津波は来るかもわかりません。50年から150年の津波についてはハードで対応するという精神が強く、そういう意味では、ソフトな施策を地域が主体となってやることです。自助、共助、公助とありますが、公助は広域的な弊害を受けた場合にはそれなりに国が国の責任でサポートすると思いますが、分散型地域社会と同様に、他人を頼らない共助型に日ごろの訓練を含めてしていくべきではないかと思います。

地域開発の要点というのは、地域づくりはらせん状に、直線的にでなくです。回っているときにあきらめちゃだめです。ネバー・ギブ・アップで、それぞれの役割、自分のポジションを飯田はこうやっている、豊橋はこうやっている、浜松はこうやっているということをお互いが連携しながら、立ち位置、役割をお互いがしながら、三角形をうまく活用し、大きな発展をしていければと思う次第でございます。

ご清聴ありがとうございました。