

# ビジネスを 成功へと導く 見えない糸

国土学アナリスト  
大石久和  
Hisakazu Ohishi

は、現代生活を支えるとともに、経済戦略において重要な位置を占める。決して二流であってはならない。それは、国内のビジネスの競争力に影響し、またビジネスを成功へと導く見えない糸である。(略)もし、われわれの社会資本が二流になれば、われわれの国も二流になる」。

一方、わが国の首脳はどのような認識を示したのか。二〇一二年四月二十九日、わが野田総理は次のように述べた。「まだまだ至らぬ点があることを率直にお詫び申し上げるが、公共事業費を三割以上削減するなど、政権交代以前にはできなかったことが、次々と実現している」。ここでは、社会資本整備の速度を下げたことが、成果として強調されているのだ。北京に六本目の環状道路が完成して、それより集積の大きい東京に完成した環状道路が一本もないのに、その整備にブレーキを踏んだことがなぜ成果だと強調できるのか。環状道路がないために、用務がないのに通過するためだけに都心に車が流入し、渋滞と環境に悪影響を与え続けているが、この解消努力を三割も削って、何でこれが政治の成果なのか。渋滞や環境の改善に手を抜くことをまるで功績であるかのように、堂々と発言しているのである。これは野田総理

**わ**が国は、アジアでのプレゼンスを確かなものにし、生産や輸出の相手国としての中国依存の程度を軽減させる意味もあって、インドネシア、ベトナム、インド、ミャンマーなどの経済関係を深めようとしている。

その際、わが国の経験と技術力を活用して、これらの国々の「インフラ整備」支援のために協力協定を結んだことなどがよく報道されている。道路、港湾、水力、水資源、通信、電力、上下水道などの基本インフラが整備されていないければ、工業も商業も、農業ですらも十分な発展を遂げることができないのは当然だ。

また、これらがなければ健康な暮らしも保証できず、国民生活の安寧も保てない。だからまずこれらの整備を支援しようというのである。これはわが国がなし得る当然の応援で、このことによって、かの国々の発展と経済の基礎固めに貢献できるとともに、日本企業の生産地や製品の消費地となつて、わが国の経済にも寄与してくれることは確かだ。

このことから、政府もメディアも「インフラ整備支援」はまず当然としているのだが、その支援をするわが国のインフラは、すでにもう完成してしまっていて整備の必要がないとの認識

だけが特殊なのではなく、小泉時代から同じ傾向が続いているのだ。実に不思議な国に暮らしているという奇妙な感覚にとらわれている。

東日本大震災では、インフラだけでは救えない災害があることを教えられた。しかし、同時にインフラで救える命も多いことも学んだのだ。いつかは特定できないにしても東京を直下型や海溝型の地震が襲うことは確実である。また、東海、東南海、南海の各地震が連動して発生するかも知れない。国土全体で、日本人全体でこの災厄に立ち向かわなければならぬのである。

そのためには、国土全体を見通した「国土のレジリエント化」を早期に図る必要がある。resilientな国土とは、しなやかで強い持続可能な国土を意味する。決して一地方のことをいうのではない概念である。レジリエントには、「たちまち元気を回復する」という意味がある。大災害を受けても、それを国土全体で受け止め「たちまち回復する」ための装置づくりが、国土のレジリエント化である。

レジリエントな国土の第一は、「国土全体を自由に使える」状態に近づけるということである。憲法は居住地選択の自由を保障しているが、憲法の規定だけでこれが可能となるわけではな

しか持っていないのはどうということなのだろう。なるほど、インドでいままら整備しなければならぬ種類の社会資本は、わが国ではかなり整備されたかも知れない。しかし、整備すべきインフラの内容は、社会の発展段階に応じて変化するのである。高度な社会になればより高度なインフラが希求されるのである。

たとえば、わが国の道路整備は、生活を土ぼこりとぬかるみから守るための舗装から始まった。やがて大型車がすれ違えないとか、交差点が混雑して通過に長時間を要するとか、歩行者や自転車と完全分離された高速道路や自動車専用道路がないのでは長距離移動が困難だとか、次々と新たなニーズが生まれ、それに対応していったのである(未だに舗装率で道路の整備水準を語る時代遅れの不思議な評論家がこの国には存在しているが)。

だからこそ、インフラ整備の水準がどの指標を見てもわが国より高いイギリスでも、首脳が繰り返しインフラ整備の重要性を説くのである。前にも簡単にふれたことがあるが、少し詳しく二〇一二年三月十九日の、イギリス・キャメロン首相の演説を紹介する。

彼は次のように述べたのである。「社会資本

い。交通、通信、生活環境の諸条件が整わなければ、人は住めないし、産業も立地できないから雇用も生まれない。

このことは、東京から東海、南海、四国、九州の太平洋側が連動型巨大地震で壊滅的被害を受けることが想定されているいま、「日本には日本海側も、本州内陸も、北海道もあるではないか」ということなのである。

具体的には、道路でいえば「国土を十分な多重性や代替性のあるネットワークでカバーすること」を指標に整備するということである。このことは、現在の未利用地や非稠密地域での高度土地利用が可能になるという副次的効果も持っている。

レジリエントな国土の第二は、「東京機能の全国での分担」ということである。わが国は、関西の経済的・政治的凋落が著しく、完全に一極国家になった。ここを大震災が襲えばその影響は東日本の比ではない。わが国は永久に世界歴史の表舞台から退場することになる。東京が世界機能、日本機能などをすべて負担して過重になっているから、渋滞ロスや防災機能低下を生んでいる。これを、日本中で分担すればいいのである。