

二〇二三年の文化勲章受章者に作家の塩野七生さんが選ばれた。彼女は、何巻にも及ぶ「ローマ人の物語」を書くなど、ローマがいかにして巨大な興隆国家となったのかを長年研究してきたのだった。

この物語のシリーズの中の一巻を「ローマがインフラ整備に熱心に取り組んできたことを示す」のに当て、その中でアッピア街道の舗装構造を図で示すなど、彼女は技術者目線でローマのインフラの様子も紹介もしている。ローマの版図が大きかったにせよ、幹線道路だけでも八万キロも整備し、上水道も水質ごとに管路を引いてくるなど、この時代のローマ人は現在のわれわれよりもインフラの効用が理解できていたと感ずるのである。

インフラ整備の理念とは

その塩野さんが文藝春秋二〇二三年十一号に次のような一文を寄せている。「社会生活の基盤であるインフラ整備とはニーズがあるからやることではない。ニーズを喚起す

くして、日本国土全体でカバーできるようにしておかなければならないといった計画を作ったことなど一度もないのだ。

田中角栄の 日本列島改造論

田中角栄が自民党総裁選の直前の一九七二年六月に構想を明らかにし、同名の著書を著してブームとなったのが、この列島改造論であった。極めて順調に推移していた経済成長を背景に、地方の工業化、過疎過密の解消や公害の解決のために、高速道路・新幹線・本四架橋などの整備推進を主張したのだった。

これは単なる均衡論を超えた全国地域利用論・発展論になっていたと考えている。「交通便利性の低いところや豪雪などのハンディキャップのある地域は、種々の立地が進まず発展できないから、需要論とは別に整備促進を図る必要がある」というのは、いまのEUの考え方と共通するものがあり、需要追随論を超えていた塩野流のインフラ整備理念

とは何なのか

インフラ整備

国土学アナリスト 大石 久和 Hisakazu Ohishi

下言上用

Kagen
Jouyou

るためにやる大事業なのである。」

これを筆者なりに高速道路整備になぞらえてみると、「一般道路が混雑していたりするから信号機のない交通の円滑性を確保できる高速道路を整備する」という考え方はなく、「いま企業も工場も進出して来ずに十分な土地利用ができていないから、高速道路を建設して土地利用の高度化を図る」という考えに立つということになる。

この塩野さんの考え方は、公共事業評価にB/Cは使えないと主張しているのと同じなのだ。現実の需要をさばくというのでなければ、ベネフィットなど算出できる訳がない。道路建設後に長期にわたってこれだけの立地があり、それによってこれだけの交通量が見込めますというベネフィットなど誰にも信用されないだろう。

いまEUではスカンジナビアからドイツ方面への連絡機能向上のために、デンマーク周辺におけるTEN-Tネットワークの強化が図られている。その一環としてフェーマンベルト・リンクという世界最長と

だったのだ。

しかし、土地価格の急激な上昇やオイルショックによる狂乱物価によって、この列島改造ブームはあっけなくしぼんでしまった。その後、「この国土をどう整備していくのか。その理念は何か」といった議論もほぼ完全に霧消してしまったのだ。

全総がなくなり、具体のプロジェクトを示した国土計画もこの国から消えてしまった。東日本大震災が起こったとき、東北の三陸側の自動車専用道路として整備を進めていた三陸縦貫道路は着工から三〇年にもなるのに二分の一しかできていなかった。（現在は地震時の反省もあり全線が供用されているが、残念なことにはほとんどが暫定二車線である。）

この地震の発生直後に、筆者は東北地方の国土形成計画にこの三陸の道路整備について何と書いてあるかと調べたのだが、具体の道路についての記述はなく、ただ「東北の高速道路はリダンダンシーの豊かさを目指す」といった抽象的スローガン

なる沈埋函トンネルや、新ファストローム橋という道路鉄道併用の大きな斜張橋などが整備されている。

これらは国境を跨ぐものであるからEU諸国が連合体となるまでは、必要性も交通需要もなかったところに整備されているものであり、「EU諸国の一体化によるEUの強化」というニーズを喚起するために行われているのである。まさに、塩野説の実行形態なのである。

ところが、わが国ではこうした理念系のインフラ整備目標が掲げられることは、終ぞなかったのである。こう言うと、全国総合開発計画（全総）では、常に「国土の均衡ある発展」を叫んできたではないか、との反論が聞こえてきそうなのだが、これは単なるスローガンで、整備計画理念ではなかったのだ。

われわれは一度も本気で「日本海側を太平洋側と同じ交通便利性のある地域にしよう。そして日本海側も日本経済を牽引する地域として利用していこう」と取り組んだことなどないのである。南海トラフ地震を受けてしまう地域の負荷を軽

しか書かれていなかったのだ。こんな記述では何を書いていても何の意味もない作文に過ぎない。

そこで近年は「国土の強靱化」を掲げる国土整備計画が作成され、また最近も計画が更新されて、従前、補正予算対応でしかなかったのがやや改善されることになった。この国土強靱化対策費は現在ではインフラ整備費のなんとか後ろ支えとなつて、一九九六年以降急激に進んできた公共事業費削減の歯止めとなっている。

関東大震災から一〇〇年を過ぎ、国土強靱化によって各地の自然災害対策はもちろんだが、国土全体をいろいろな意味で高い生産性を有する強靱な地域としていくための「具体のプロジェクトと具体の整備計画」が必要だと考える。

気象や遠距離性といったハンディキャップを乗り越えることができるリモートワーキングの時代がやってきたのだ。緑豊かで広大な空間を持つ地域を有効利用しないままでは、この国の将来に明るい展望は開けないと考えるのである。