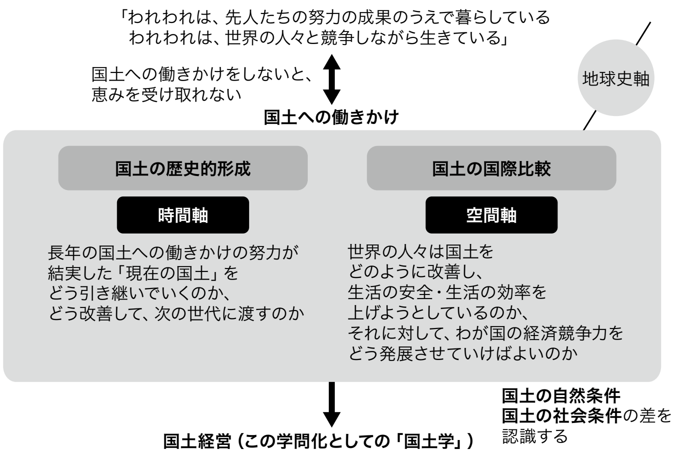
国土学とは何か
国土の実情と経済

大石久和　財団法人国土技術研究センター 理事長

▶資料1　国土学の思想



現実の政治と関わる国土の実情と経済の話ですので、やや泥臭いお話になるかもしれません。国土学という耳慣れないお話ですが、ご批判なりご意見なりはのちほどお伺いできれば幸いでございます。

交通量よりも「血の通った」道路計画を

私は建設省最後の道路局長でした。道路局では、5年ごとに道路の交通量調査と将来予測を行ない、将来どのくらいの道路が必要になるかという道路計画、「道路交通センサス」をつくります。高度経済成長時代は、爆発的に伸びる交通量にたいして道路をどう整備するかが、道路局のおもな命題でした。

しかし、私が就任した1999年当時は、もっと多様な道路ニーズに応えるべき時代になっていました。そこで、担当の室長に、「まさか、今回も交通量を調べて5か年計画をたてるのではないだろうね」とたずねたら、「いえ、これまでどおりです」と言う。というのも、道路経済調査室長はそのうち道路局の筆頭課長になり、地方整備局長を務めたあと道路局長に就任する。つまり、歴代の道路局長はみなさん、「交通量を調べて長期計画をたてる」経験の持ち主でした。

いっぽう、私はイレギュラーなコースを歩んで道路局長になったので、交通量を調べる仕事をしたことがありません。そういう人間ですから、視点も違ってきます。担当者に、「各県の血液センターから各病院に血液が定期的に運ばれる。その経路を知らずとも道路を管理できるのか」とたずねてみましたが、知らない。自然災害で道路が何日も通行止めになって、病院に血液が足りなくなることがあります。「交通量予測で長期計画をたてるだけでは、そのような問題は解消しないんじゃないか」と。

当時、交通量調査に60億円ほどの予算がついていましたが、「こんなことなら大蔵省に予算を返してくる」と言いました。周りは「殿、ご乱心を」と思いますよね。けっきょく、再提案を条件にその年の道路交通センサスは認めました。

今日では全国の道路管理者が、血液や血清がどう運ばれるかは知っています。しかし、私は血液や血清がどこに運ばれるかを知っておけと言ったのではない。だいじなのは、国民がどのような思いで道路を使っているのかです。景色を楽しみたいと思っているのか、急いで目的地に着きたいと思っているのか。

高度経済成長の時代は、交通量の多い道路を優先的に整備するという論理でよかった。しかし、その論理をいつまで引きずっているんだと言ったつもりでした。やっと今日になって、交通量だけでなくて、リダンダンシーや豊かな道路のネットワークが必要だという議論につながり、喜んでいます。

「ほかを削る」方式の社会保障費確保の限界

2011年11月に、公共事業の政策仕分けが行なわれ、公共事業費の予算水準は持続不可能だという結論になりました。維持管理費が増えるなかで、道路やダム、堤防などを新設する余裕はないという見通しがまとめられたのです。

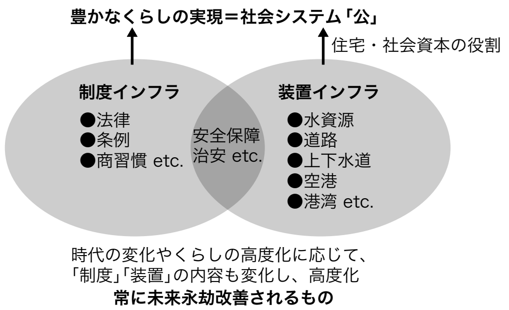
しかし、これはおかしい。この議論は、公共事業をフローでしかみていない。京都縦貫自動車道にどれだけお金を使ったかに意味があるのではない。大山崎から滋賀県につながったことに意味がある。公共事業はストックになってはじめて意味があるのです。しかし、政策仕分けはフローでしかみていない。

これから高齢化がさらに進んで、社会保障のお金が必要になる。そのお金をどのように稼ぎだせばよいのか。「成長のエンジン」が必要ですが、この国が成長する具体的な方策への言及はほとんどない。この20年のあいだ、社会保障の給付抑制や限界について、政治レベルで真剣に議論されたり悩んだりした形跡はまったくありません。社会保障費が増えたからほかの予算を削減するという議論しかなかった。

民間の活動を支え、効率的に人やものが動けるようにする。国民がより安全に、より快適に暮らせる環境をつくるのが政府の役割です。利潤動機では提供できないサービスです。この20年間、高齢社会化が進むにつれて社会保障費が増える、その予算が必要だからという理由で、ほかの予算を削減した。その結果、わが国はデフレという、資本主義国がかかってはならない最大の病気に20年間かかりっぱなしです。公務員の新規採用を抑えるなど、現在行なわれている議論は、デフレを深刻化させる議論ばかりです。財政の論理からみればそれでよい。しかし、財政の論理は経済の論理の一部でしかありません。

2055年には、75歳以上人口が総人口の約27%になります。社会保障と税の一体改革という支出金額の議論のみで、この問題はクリアできません。社会保障給付の限界を議論することもだいじです。元気な75歳以上の人が、元気でない75歳以上の人を助ける環境をつくらざるをえない。私のことばでいえば「参画社会」です。学生の本分は勉強ですが、社会を支え

▶資料2　新しい時代には新しい「制度」と新しい「装置」が必要



る側としても時間と労働力を使っていただく。社会に参画することで自らを鍛錬し、おとなに成長する。高齢者は社会と関わることで自分の生きがいを見いだす。世界のどの国も成功しなかった新たなシステムをつくりあげないと、高齢社会を乗り切れない。

萎縮する国民、衰退する国土

国土学を考えることは、日本人の心象や、日本人はなぜ法然や親鸞などの救済の仏教に行き着いたのかという問題につながります［資料1］。しかし、公共事業の実践者として道路をつくり河川を改修するとはどういうことかを考えると、国土に働きかけて国土から恵みをいただく作業なのだという考えにたどり着きました。国土によりよく働きかければかけるほど、国土は私たちに恵みを返してくれます。国土は高速道路やダムを支え、空港や港湾を受けとめてくれる。私たちはよりよい森林をつくって、緑豊かな国土になっていただく。国土のほとんどは、日本人が働きかけることでつくられた緑であり、田園風景であり、都市風景です。われわれの生きざまが反映されているのです。

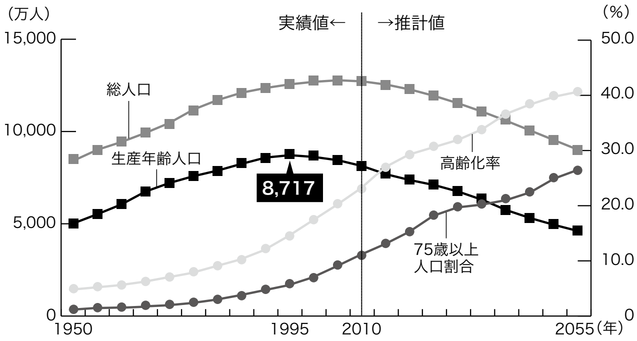
国土には、政府や自治体などが法律や条例をつくったり商習慣を約束したりする「制度インフラ」があります［資料2］。道路交通法があり、それを守らせる警察力があるから、われわれは安心してまちを歩くことができる。図の右は「装置インフラ」です。道路は歩道と車道とに分離されていて、ガードレールがある。上下水道が各家庭に届いているので、喉が渇いても家に帰れば水が飲める。個人の生活を二つのインフラが支えています。

しかし、私たちはヨーロッパの人びとに比べて、制度インフラや装置インフラに守られているからプライベートな生活が成りたっているという感覚は薄い。とくに装置インフラに関する認識がたいへん甘い。

社会資本にかける英米と日本の思いの違い

バラク・オバマ大統領は、2011年1月25日の一般教書演説で、「新たなビジネスを誘致するには、高速道路や高速インターネット網により、人やものの移動と情報の伝達を実現する最速かつ信頼性の高い手段を確立する必要がある」と言っています。明るい将来のために、新たなビジネスを誘致する。「衰退した建設業界に、数千もの仕事を与える事業を意味する。私はこ

▶資料3　急速な少子高齢化社会・人口減少



〈2005年までは総務省「国勢調査」、2010年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成18年12月推計）」より「出生中位・死亡中位仮定による推計結果」をもとに作成〉

うした努力を培養することを提案する」と演説しました。

日本の各新聞が報道した一般教書演説の要約では、私が紹介している部分は抜けています。日本のメディアは「公共事業をする」、「道路を延伸する」などの話は国民に届けない。世界の国がそういう努力をしていることを報道しない。オバマ大統領は、雇用法を停止したあとのJOBS Actという法律でも同じことを言っています。「道路や橋が傷み、高速道路が渋滞している。中国が新しい空港や高速鉄道を建設しているのを見ているだけでよいのか。いまこそ数百万人の建設労働者に仕事を与えようではないか」。日本の報道ではもちろんこの部分は抜けています。

イギリスのデーヴィッド・キャメロン首相が、2012年3月にイギリスの土木技術者協会で、「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」と演説しています。トニー・ブレア元首相も、「社会共通資本に手を抜きすぎていたがゆえに、イギリス国民はたいへんな損失をこうむっている」と言っています。財政はどこの国もきびしいのですが、「社会資本整備をきちんと行なうことによって経済成長する。経済競争力をつけないと、その国は存在できない」とくり返し演説している。これがデフレの解消にもつながっているわけです。

日本は逆です。日本の首脳は「公共事業費を3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を次つぎに実現している」と自慢している。オバマ大統領やキャメロン首相とまったく逆です。そうして、「おれはやったんだ」と言っている。

では、なにをやったか。「次の世代がより安全に、快適に暮らし、活動できる環境整備を遅らせた」、あるいは「デフレ・スパイラルの泥沼にある国で、すくなくとも公共事業関係の内需を3割以上削減した」。わが国のミッシング・リンク——たくさんあるが分断されて機能していない高速道路の連結と効率的運用を遅らせている。そうして、経済競争力の向上をはばみ、わが国の経済成長を抑えこんだ。

2008年にガソリン国会と呼ばれた国会がありました。道路整備特別会計という、道路を整備・管理するために会計されたお金がある。そのお金の使途がさんざん叩かれました。国会で議論が噴出し、大きく削減されてしまいました。

しかし、私たちがつくりあげてきた道路のネットワークは、ヨーロッパやアメリカのネットワーク、あるいは中国が国土を改良する速度に比べて充分かどうかという議論は、国会でいちどもしていません。合理的で理性的な議論はほとんどされず、道路特定財源はなくなった。

「道路特定財源は高度経済成長期の遺物である」という社説が、ある新聞に出ました。しかし、現在のアメリカにも連邦政府レベルで道路特定財源があることは、日本の国民に伝わっていない。情報の非対象性がこの国の議論をゆがめている。だから20年間もデフレから脱却できない資本主義国になったのです。

1995年を契機に転換をはじめた日本は

日本が20年ものあいだ間違い続けている、その転換点は、阪神・淡路大震災のあった1995年だと思います。

1995年に生産年齢人口がピークをむかえました［資料3］。国の構造が変わるきっかけだと思いましたが、当時それを問題視したメディアは一つもありませんでした。総人口が減るようになった現在は、総人口減少時代をめぐるさまざまな論説が出ています。しかし、生産年齢人口は1995年が8,717万。ピーク・アウトです。2010年は8,100万。社会を支える15歳から64歳の人間は、すでに数百万人も減少しています。

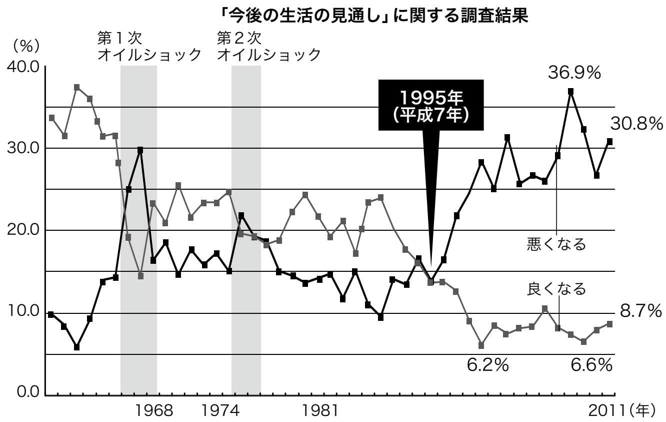
内閣府は毎年国民にアンケートをしています。内容は「あなたの暮らしはこんごよくなると思いますか、悪くなると思いますか。変わりませんか、わかりませんか」。この調査結果も、1995年から変わっています［資料4］。1960年代の国民はおしなべて、「暮らしはよくなる」と思っていた。ところが、阪神・淡路大震災の1995年を転換点として、「これから暮らしはよくなる」と答える国民が減り続け、「悪くなる」と答える国民が増え続けています。

国会議員や大企業の社長にこの話をしましたが、真剣に受けとめてくれる方はいませんでした。ですが、これはたいへんなことです。「どうせ悪くなる」と思ったら、若者は努力して自らの能力を向上させようとはしません。「なぜしんどいハーバード大学の大学院で、インド人や中国人、韓国人と懸命に競争しないといけないのか。がんばったってろくな就職場所もない。してもしなくても同じなら、努力なんてしない」という考えになる。「どうせよくならないのなら」と国民が思いはじめている。

かつてアジアを席巻していたロボット・コンテストで、日本はあまり勝てなくなりました。富士通が開催している世界囲碁選手権でも、かつては「常勝日本」だったのですが、1995年くらいから中国や韓国に負けています。最近の学生選手権でも、日本の最高成績は第6位。上位5人は韓国と中国です。

1995年の東京都知事選挙と大阪府知事選挙で、青島幸男さんと横山ノックさんが当選しました。この結果は、国民が選挙という主権者の責任を放棄して、冗談半分で選挙に行きはじめたことの現れなのではないかという心配もあります。

▶資料4　現代日本に蔓延する将来への不安



1995年（平成7年）を境として、将来は悪くなると感じる人が多数になった。この質問に対する選択肢は、「良くなっていく」、「同じようなもの」、「悪くなっていく」、「わからない」の4つ
〈内閣府「国民生活に関する世論調査（平成23年10月調査）」(http://www8.cao.go.jp/survey/h23/h23-life/zh/za31.html)をもとに作成〉

地下鉄サリン事件では、受験戦争の勝利者だと思われる若者たちが、麻原彰晃の命令でいともかんたんに大量殺戮を起こした。「教育とは、子どもを育てるとはどういうことなのか」という混乱すら起こしました。そして、地震の直後にとつぜん円高になりました。兵庫銀行が銀行として戦後はじめて破産したのも1995年でした。とてもネガティブな事件の続いた年でした。

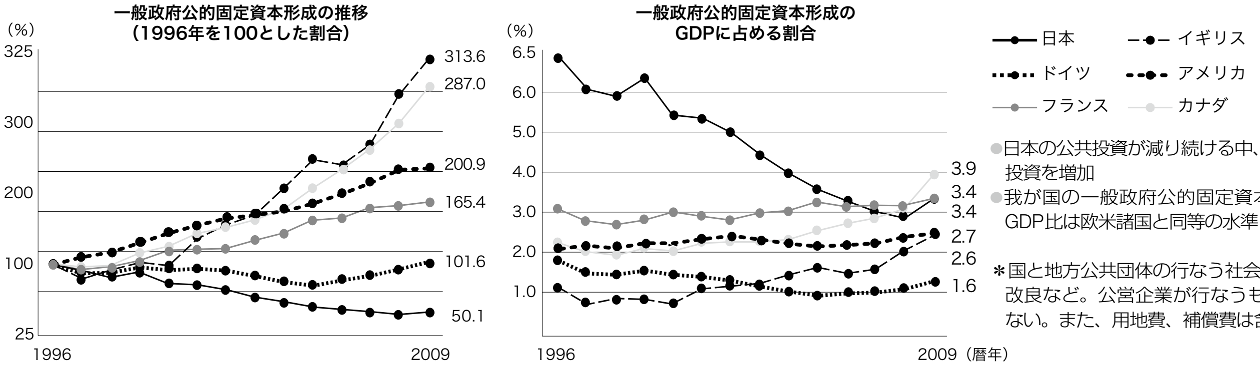
未来のために果たすべき責任と実情

私たちの世代は、次の世代になにを残すのか。日本という国土に暮らす私たちですが、私たちの世代だけで国土をつくったのではありません。現在われわれが利用しているインフラは、先輩たちがお金をだしあってつくったものです。それを利用させていただいているのです。その日本の国土に、私たちはどのような貢献をすればよいのか。そんな議論もないまま、とにかく「お金がない」という。

私は教育がきわめて重要だと思います。世界と競合できる子どもたちを、国土に残さなければなりません。より少ない労働原単位、環境原単位、エネルギー原単位で生産や消費ができる科学技術を発達させ、残さなければなりません。それにはお金が必要です。より効率的に活動できる、より快適・安全に暮らせる国土をつくり、残す責任がある。私たちの先輩たちもそのような国土をつくってくれたのです。なによりも、「がんばろう」と考える若者を残さなければなりません。この20年、わが政府はこれらの努力をしていない。その例をあげます。

公共事業の例です［資料5］。左のグラフは一般政府公的固定資本形成の推移です。1996年と比べると、2009年にはイギリスは3倍以上に伸びている。カナダは約3倍、アメリカは約2倍、フランスは1.7倍、ドイツは横ばい。日本は0.5倍です。ほかの国が将来のためによりよい道路や河川や都市を国土に残そうとする努力より、日本の努力ははるかに少ない。社会資本が

▶資料5　公共投資水準の国際比較



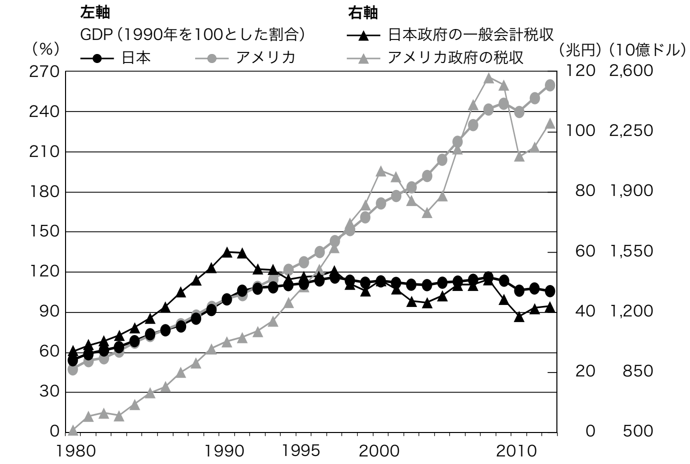
●日本の公共投資が減り続ける中、欧米は公共投資を増加

●我が国の一般政府公的固定資本形成*の対GDP比は欧米諸国と同等の水準

＊国と地方公共団体の行なう社会資本の新設、改良など。公営企業が行なうものは含まれない。また、用地費、補償費は含まれない

2005年の英国のIg（公的固定資本形成）については、英国原子燃料会社（BNFL）の資産・債務の中央政府への承継（約145億ポンド）の影響を除いている
〈OECD「National Accounts」、日本の値は内閣府「平成21年度国民経済計算（確報）」より、社団法人日本建設業連合会『建設業ハンドブック2011』をもとに作成〉

▶資料6　日米の名目GDPと税収の推移



以下の資料をもとに作成
●日本のGDPは「IMF, World Economic Outlook（2011年9月版）」
●アメリカのGDPはU.S. Bureau of Economic Analysis（BEA）作成資料
●日本政府の一般会計税収は財務省「日本の財政関係資料（平成24年度予算案補足資料）」
(http://www.mof.go.jp/budget/fiscal_condition/related_data/sy014_24_02.pdf)
●アメリカ政府の税収はThe White House「Historical Tables」
(http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/omb/budget/fy2013/assets/hist.pdf)

▶資料7　GDPとは

GDP（国内総生産）
＝消費（民間最終消費）
　＋投資（民間住宅＋民間設備投資）
　＋政府支出（政府最終消費支出＋公的固定資本形成）
　＋経常収支（輸出－輸入）
　＋在庫品増加

充分ではないのに、このていたらく。しかも、日本には「これではいけない」と警告する首脳もメディアもいない。

右のグラフは一般政府公的固定資本形成のGDPに占める割合の比較です。日本はフランスとカナダを下回っています。フランスの高速道路は1kmあたり約14億円でできる。フランスには地震がないので、ほとんどの場所で耐震設計をしなくてよいのです。耐震設計や軟弱地盤対策をしなければならない日本の高速道路は、1kmあたり約55億円かかる。日本よりはるかに安い金額で道路や鉄道がつくれるところより、日本のほうがお金を使っていない。供給量でいえば、フランスのほうがはるかに大きい。日本の社会資本供給量がいかに少ないかということです。

終わらないデフレのからくりを解き明かす

1995年にあったもっともたいへんなことは、「財政危機宣言」です。当時の国債残高は225兆円です。現在よりもはるかに少ないのです。GDPは約450兆円ありました。しかし、「歳出入のギャップは構造的で、容易ならざる事態にたちいたった」と宣言してしまった。ここからは歳出削減の連続です。

ODA（政府開発援助）を削減し、防衛費や教育費を伸ばさない。OECD（経済協力開発機構）参加国のなかで、教育費の公的支援が最低の国になりました。われわれは少ない子どもしか育てていないのだから、一人ひとりを能力の高い子どもに育てる責任があります。それにはお金もいる。しかし、「そんなお金はどんどん減らしましょう。とにかく、減らせるものは減らしましょう。子どもなんて選挙権がないのだから、渡すお金はどんどん削ろう」となってしまった。

そのなれの果てが、デフレから脱却できていない日本。1995年6月に、FRB（連邦準備制度理事会）のアラン・グリーンスパン議長が、日本は本格的なデフレを経験していると指摘しましたし、2002年にはアメリカの経済学者ポール・クルーグマンが、「日本は、デフレというかかってはならない病気にかかったままだ」と言っている。「日銀がうちだしている政策は、ほとんど壮大な見世物といってもよいくらいに間違い続きだ」とも言っています。

節約すればするほど収入が下がるGDPのしくみ

1995年を中心にした、日本とアメリカとのGDPと税収の比較です［資料6］。丸がGDPで三角が税収です。GDPが伸びなければ税収も伸びないのは当たりまえです。国家の手元が不如意ならGDPを伸ばさなくてはならないのに、まったく増えていない。かつて約60兆円の税金を納めることができた日本国民は、現在は40兆円ほどしか税金を納められない。アメリカは経済成長して、税収は1.7倍くらいに増えています。もしも日本のGDPが当時の税収のまま増えていれば、現在の税収は100兆円を越えます。2012年の国家予算の一般会計は90兆円ですから、税収におさまるのです。経済成長さえしていれば、

国債なんか発行せずにすむのです。世界最大の経済大国アメリカが経済成長できるのですから、日本だってできるはずです。「少子高齢化がすすんでいるから」、「全体の人口が減っているから」といいますが、総人口が減りはじめたのはごく最近です。生産年齢人口は以前から減りはじめていましたが、経済成長すれば税収は増える。

GDPの定義式です［資料7］。GDPが増えなければ税収は増えない。つまり、GDPの構成要素が増えなければいけない。子ども手当てや社会保障、生活保護の支出などはこれに入りません。政府が車やえんぴつ、コンピュータなどを買う。橋やトンネル、ダムや空港をつくるなどの支出が含まれます。この支出をどんどん減らしました。お父さんの給料はむだを削減しても減りませんから、主婦の感覚では「むだを減らす」ことは正しい。ところが、国家の給料はむだを削減したら下がるのです。定義式をみれば明らかです。

公共事業の実績です［資料8］。棒グラフが公共事業費、折れ線グラフは建設産業界だけではなく全体の一人あたりの名目賃金です。これがどんどん下がってゆく。国民がどんどん貧乏になるような政策を行なってきたのです。投資も減っています。

「日本国の借金1,000兆円」の真実

新聞などでは「国の借金は1,000兆円ある」といいます。しかし、「国の借金」といわれているものは、じつは「日本政府の借金」なのです。「日本政府の借金」と書くと、「日本政府にそれだけの債務がある。それなら、債権者はだれだ」という連想ゲームを呼び起こすから、メディアは「日本政府の借金」と書かない。じつは債権者は日本国民なのです。つまり、「日本国民が政府にたいして貸しているお金が1,000兆円を突破した」ということです。「日本国民は日本政府にこれだけのお金を貸している」としてもいいのですが、ぜったいにそうは書かない。

［資料9］のデータは財務省のホームページにあって、すぐ見られます。しかし、テレビに出る評論家は「1,000兆円」という数字をお経のように唱えるだけで、その中身にふれたことはない。

外国為替資金証券の項目を見てください。円高に介入するために、政府が市場から資金を調達するのです。政府はキャッシュをもっていませんので、額面1,000万円の短期証券を発行して、金融機関に引き受けてもらい、キャッシュを受けとる。この断面だけ見ていえば、政府が債権を発行してキャッシュをもらっているので、これは政府の借金です。

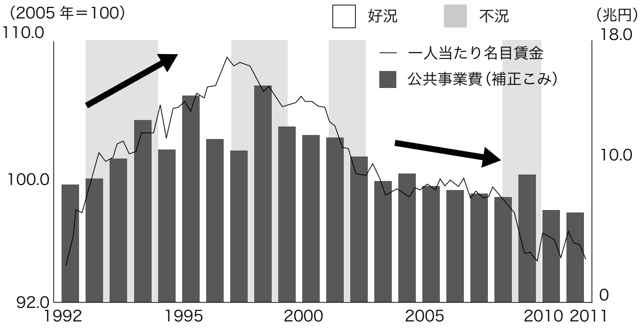
ところが、受け取ったキャッシュで円高介入のためにドルを買う。買ったドルですぐにアメリカの国債を買う。日本はドルだてのアメリカ国債を150兆円分もっているのです。為替差損をしていますが、借りた額にほぼみあう金額のドルをもっている。これが借金の一部です。

建設国債は、河川を改修したり、ダムや空港、港湾を工事するときに発行します。現在までのトータルが約250兆円。これはたしかに借金です。しかし、その分だけ港湾や空港、堤防ができる。子どもや孫たちが国土の資産として受けることができる設備が250兆円分あるのです。これをすべて借金だといってよいのか。

1,000兆円のうち、たしかに問題があるのは特例公債で、約400兆円もあります。税収が少ないから、社会保障などを行なうために発行せざるをえない。このようなものを出すととても危険だから、財政法第4条は「発行してはならない」と特例公債を否定しているのです。ですから、毎年「財政法にかかわらず」という特例公債法を提示しているのです。「だったら財政法を変えればいいじゃないか」と思いますが、財政規律がゆるむという理由で財政法は変えない。

予算案は衆議院を通れば参議院を通らなくても30日で成立します。財政特例法は両院を通らないと成立しない。予算案が可決してもこの法律が通らなければ、この部分の国債を発

▶資料8　賃金の伸び悩みと公共事業費の推移



2002～2007年は、好景気時にも関わらず賃金は伸び悩んだ
〈経済産業省「産業構造ビジョン概要（全体版）」（平成22年6月）をもとに作成。「公共事業費（補正こみ）は財務省「日本の財政関係資料」（平成23年9月版）、1人当たり名目賃金は厚生労働省「毎月勤労統計調査」より〉

▶資料9　2011年度末(見込み)の国債・借入金残高の種類別内訳

内国債	**7,905,091**	**(79.2)**
普通国債	6,676,278	(66.9)
建設国債	2,471,259	(24.8)
特例国債	3,956,842	(39.7)
減税特例国債	25,164	(0.3)
日本国有鉄道清算事業団承継債務借換国債	186,787	(1.9)
国有林野事業承継債務借換国債	22,794	(0.2)
交付税及び譲与税配付金承継債務借換国債	13,432	(0.1)
財政投融資特別会計国債	1,189,163	(11.9)
交付国債	2,845	(0.0)
出資・拠出国債	16,467	(0.2)
株式会社日本政策投資銀行危機対応業務国債	13,085	(0.1)
日本高速道路保有・債務返済機構債券承継国債	7,254	(0.1)
借入金	**5343,90**	**(5.4)**
借入金	182,248	(1.8)
短期借入金（5年未満）	352,142	(3.5)
政府短期証券	**1,537,617**	**(15.4)**
財政融資資金証券（年度越の額）	20,000	(0.2)
外国為替資金証券（年度越の額）	1,500,000	(15.0)
石油証券（年度越の額）	11,834	(0.1)
食糧証券（年度越の額）	5,783	(0.1)
合　計	**9,977,098**	**(100.0)**

括弧内は合計を100としたときの比率　単位：億円

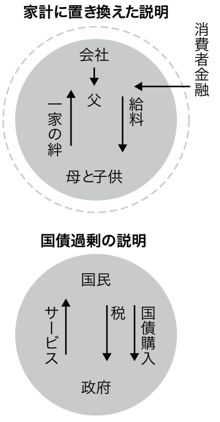
本表は2011年度当初予算の計数である。単位未満は四捨五入
〈財務省「平成24年度末（見込み）の国債・借入金残高の種類別内訳」(http://www.mof.go.jp/jgbs/reference/appendix/23zandaka02.pdf) をもとに作成〉

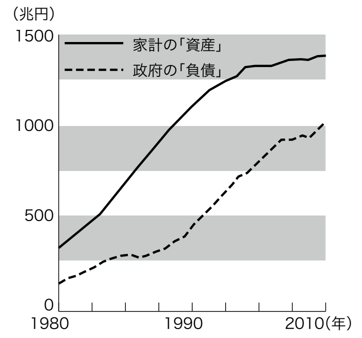
▶資料10　わが国の財政を家計にたとえたら……

1か月分の家計にたとえた場合	2012年度(平成24年度) 一般会計予算案
1世帯月収　40万円	税収＋税外収入　46.1兆円
必要経費総額　78万円 ●家計費59万円 （うち田舎への仕送り14万円） ●ローン元利払19万円	一般会計歳出　90.3兆円 ●基礎的財政収支対象経費68.4兆円 （うち地方交付税等16.6兆円） ●国債費21.9兆円
不足分＝借金38万円	公債金収入＝借金44.2兆円
こうした借金が累積して、年度末には……	
ローン残高　7,382万円	公債残高　709兆円

〈財務省「日本の財政関係資料（平成24年2月）」（http://www.mof.go.jp/budget/fiscal_condition/related_data/sy014_24_02.pdf）をもとに作成〉

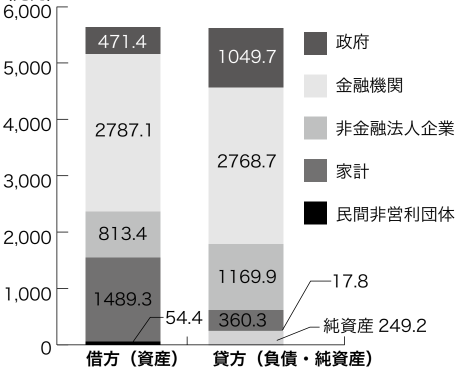
▶資料11　国債は消費者金融からの調達か？



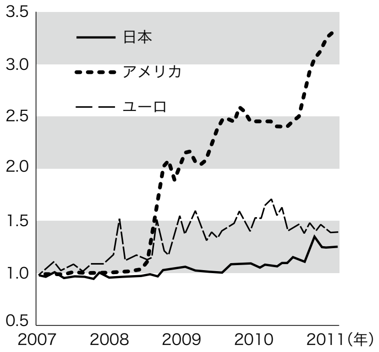


▶資料12　政府の借金に比例して家計の資産が増える

▶資料13　日本国家全体のバランスシート



▶資料14　日米欧マネタリーベース



〈資料12、13、14は、三橋貴明著『[図解] 三橋貴明の「日本経済」の真実がよくわかる本』（PHP研究所、2011年）をもとに作成〉

行する権限は政府に与えられない。だから、ねじれ国会では、特例国債法は野党の切り札になっている。

国の財政を家計にたとえるあやまち

財務省は「ローン残高」という考え方で公債残高を説明していますが、この説明はまちがいです［資料10］。税金で払うお金は少ないのですが、国民は「債権の購入」というかたちでお金をわたしています。サラ金からお金を借りているのではないのです。

国内で起こっている現象は、税金で払うか国債を購入するかして、国民が政府にお金をわたす［資料11］。そして政府は国民にサービスを返す。いっぽう家計では、お父さんはお母さんに給料をわたし、家族は「一家の絆」というサービスをお父さんに返します。しかしお父さんの稼ぎが少なく、給料ではサービス分に足りない。したがって消費者金融から借りる。消費者金融は系の外です。理科系の人間ならだれでもわかりますが、系が閉じているか開放されているかで、成立する方程式がちがう。財務省のアナロジーはおかしいのです。

政府はサービスする分のお金を税だけでは吸収しきれないから、国民に国債を購入してもらいます。しかし、それは将来へのツケとはならない。国債が償還される時点で財政に負担が生じるが、償還額は国債保有者が得る。国ぜんたいでは利用できる資源が減ることにはならないからです。

だから、現在しなければならないことをするべきです。デフレを放置して国民をどんどん貧乏にしている政府は、国民が豊かになるようにお金を使えばよい。いま、トヨタ自動車などの非金融法人企業はお金を借りてくれない。その分、政府が資金を国債のかたちで吸収して、なんとかこの国の経済はまわっているのです。政府が国債を発行してキャッシュを吸収しなければ、さらにひどいことになる。

政府の負債は増え続けていますが、政府の負債が増えれば家庭の資産も増えるのです［資料12］。［資料13］のバランスシートをご覧ください。右のいちばん上が政府の負債ですが、政府の負債が増えるということは、左側の家計の資産が増えるということです。債権者と債務者はかならず逆なのです。

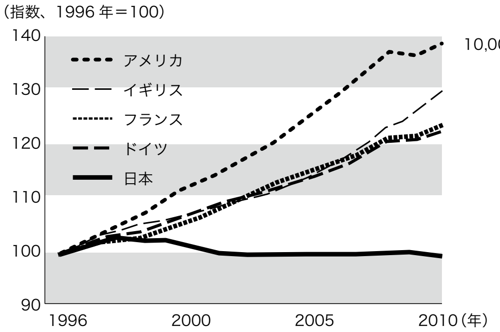
ずいぶん円高になりました。［資料14］の太い点線は、アメリカのドルのマネタリーベースです。サブプライム住宅ローン危機以降、アメリカはドルを3倍に増やしている。ドルが安くなるのはあたりまえです。日本は3割しか増やしていないのにたいして、アメリカは3倍。日本の製造業は、このような政策のせいでとても苦労している。アメリカの景気が悪いといいますが、日本よりはずっといい。

日本だけずっとデフレなのです［資料15］。くり返しになりますが、デフレは先進国がかかってはならない病気なのです。「緊縮財政では、経済成長をもたらせない。それでは景気が回復しない」。アメリカの経済学者、ジョセフ・スティグリッツが2011年12月号の「クーリエ・ジャポン」でヨーロッパについて言ったことです。必要なのは経済成長です。

「災害大国」日本の宿命

阪神・淡路大震災より前に1,000人以上が亡くなった最後の自然災害は、1959年の伊勢湾台風です［資料16］。伊勢湾台風以降、1,000人以上の被害者がでる災害はなかった。それまではずいぶんあります。大災害がなかった36年間に、日本の経済成長はすすんだ。日本の経済が成長した理由について、大

▶資料15　過去15年間の先進5か国の物価上昇率



〈安達誠司著『円高の正体』（光文社、2012年）をもとに作成〉

▶資料16　戦後の自然災害による死者・行方不明者数

●1945年はおもな災害による死者・行方不明者（理科年表による）
●1946年〜1952年は「日本気象災害年報」、1953年〜1962年は警察庁資料、昭和38年以降は消防庁資料による
●1995年の死者のうち、阪神・淡路大震災の死者については、いわゆる関連死919名を含む（兵庫県資料）
●2010年の死者・行方不明者は速報値。2011年の死者・行方不明者については、東北地方太平洋沖地震のみ（緊急災害対策本部資料）　〈内閣府「平成23年版防災白書」をもとに作成〉

▶資料17　過去の自然災害死者数①（震災・津波・火山）

順位	災害名	年	死者数 行方不明者数
1	関東大震災（関東地震）	1923	105,000
2	明応地震	1498	41,000
3	鎌倉大地震	1293	23,000
4	明治三陸地震津波	1896	22,000
5	東日本大震災	2011	20,488＊
6	宝永地震	1707	20,000
7	島原大変肥後迷惑	1792	15,000
8	八重山地震津波	1771	12,000
9	元禄地震	1703	10,000
10	善光寺地震	1847	8,174
11	安政江戸地震	1855	7,444
12	濃尾地震	1891	7,273
13	阪神・淡路大震災（兵庫県南部地震）	1995	6,437
14	福井地震	1948	3,769
15	会津大地震	1611	3,700
16	三陸地震津波	1933	3,064
17	北丹後地震	1927	2,925
18	三河地震	1945	2,306
19	三陸沿岸および北海道東岸	1611	2,000〜5,000
20	安政東海地震	1854	2,000〜3,000
21	安政南海地震	1854	数千

▶資料18　過去の自然災害死者数②（風水害）

順位	災害名	年	死者数 行方不明者数
1	安政3年の大風災（関東ほか台風）	1856	100,000余名
2	シーボルト台風	1828	10,000以上
3	寛保の洪水（関東・東山大暴雨）	1742	6,000
4	伊勢湾台風	1959	5,098
5	枕崎台風	1945	3,756
6	室戸台風	1934	3,036
7	戌の満水（千曲川洪水）	1742	2,800
8	大風雨・高潮（大阪湾）	1670	2,143
9	明治17年の風水害（岡山ほか台風）	1884	1,992
10	カスリーン台風	1947	1,930
11	洞爺丸台風	1954	1,761
12	明治26年の風水害（大分ほか台風）	1893	1,719
13	十津川大水害（台風）	1889	1,496
14	明治43年の洪水（関東大水害）	1910	1,357
15	東京湾台風	1917	1,324
16	暴風雨（島根）	1542	1,300
17	狩野川台風	1958	1,269
18	別子銅山を直撃した台風	1899	1,161
19	周防灘台風	1942	1,158
20	南紀豪雨	1953	1,124

東日本大震災の死者数と行方不明者数は、2012年3月11日現在。震災関連死（2012年2月末現在）を含む。
台風は明治時代までは「大風」、「暴風雨」、「低気圧」、「颶風」などと呼ばれた
〈国立天文台編『理科年表』、内閣府ホームページ（防災情報）、宮澤清治、日外アソシエーツ編『台風・気象災害全史』をもとに作成〉

災害がなかったことをあげる方はほとんどおられません。しかし、わが国の長い歴史でこれだけの期間大災害がなかったことは、まったく稀有な例です。これがいかに奇跡的な話かを、すこしご紹介したいと思います。

日本の自然災害がいかに多かったか。[資料17、18]の表で、安政年間に起こった災害に色をぬりました。安政はたった6年間です。安政南海地震の30時間後に安政東海地震があった。その次の年に、篤姫が輿入れを1年のばした原因の安政江戸大地震が起こった。風水害では安政3年の大風災。江戸城の前を大低気圧が通って急激に海面が上昇し、10万人以上の溺死者が出た。

貞観の地震は、三陸沿岸を襲った津波でずいぶん話題になりました。貞観年間の災害はそれだけではない。播磨諸郡の官舎、寺院の堂塔がことごとく倒壊した兵庫南部・京都の地震。越中・越後でも地震が起こりました。洪水も頻発している。慶長年間では慶長伏見地震が有名です。女房や侍女が500人も圧死している。加藤清正が秀吉を助けたという逸話で有名な地震です。そして、会津大地震です。このような地震が頻発している。風水害も起こっていて、土佐の風水害ではお坊さんの記録に「人の首がとんだ」とまで書いてある。元禄地震は史上最大級の地震です。われわれの高度経済成長期がいかに稀有な時代か。しかし、こんご災害の集中がないとはいえないのです。

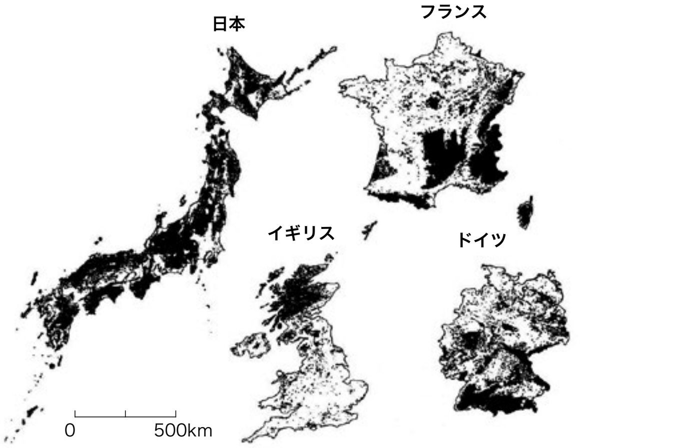
1755年にリスボンで大地震が起こりました。ちょうどキリスト教の祭日に起こったので、人びとの不安がとくにつのりました。落ちめになりかけていたポルトガルは、これで完全に世界史の表舞台から消えました。東京で直下型地震が起こったときに、われわれがポルトガルと同じ運命をたどらない保証はどこにもありません。

あまりに厳しい自然条件を背負って世界と競う日本

日本の自然条件をヨーロッパやアメリカの中央部分、アメリカの東海岸と比較すると、[資料19]のような特徴があります。日本国土には脊梁山脈があり、平野が小さく、細長く、4島に分かれている。それに比べて、ヨーロッパの国土がいかに使いやすいか。彼らと日本国民は競争しているのです。

[資料20]の白いところが可住地です。日本は可住地が少ない。イギリスは日本より小さい国なのに、日本の倍以上の可住地がある。地質をみると、日本はこまかく分かれている。イギリスでは岩種がきわめて安定している。イギリスも含めてヨーロッパでは、風化した岩を氷河時代にすべて押し流しました。

▶資料20　可住地の分布状態の各国比較



白い部分が可住地

国名	国土面積（万 km^2）	可住地面積（万 km^2）	国土面積に占める可住地割合（%）
日本	37.86	10.35	27.3
イギリス	24.38	20.63	84.6
フランス	54.79	39.72	72.5
ドイツ	35.67	23.79	66.7

●**非可住地**
標高500m以上の山地及び現況の土地利用が森林、湿地等で開発しても居住に不向きな土地利用の地域

●**可住地**
非可住地以外の地域。
具体的には、標高500m以下で現況が市街地、畑地、水田、草地、果樹園等（疎林、かん木、まばらな木又はかん木を含む草地、まばらな植生（草、かん木、木）、農地と他の植生の混合）の土地利用の地域

〈国土交通省国土地理院「地球地図データ」より〉

日本では氷河が山頂の風化岩を落としきれずに消えた。したがって大雨が降ると、すぐに土石流が起こる。

地震を考慮して、構造物を建ててはならない、橋をかけてはならない部分に色を塗りました［資料21］。フランスを見てください。パリ周辺は地震なんか考慮しなくてよいのです。シャルル・ド・ゴール空港のアクセス道路の橋脚と阪神高速道路の橋脚を比べると、フランスの橋脚はなんとスレンダーでしょう［資料22］。

われわれは、フランスは地震が少なく軟弱地盤がないということをわかっているから、これだけ華奢な橋脚で橋を支えることができるのだと理解できます。しかし、知識がなければ「フランスの土木屋は設計センスがよい」、「日本の橋脚は必要以上に太い。みょうな政治家に金が回っているにちがいない」。こんな連想をしてしまう。

いまだ道半ばの日本の道路ネットワーク整備

阪神・淡路大震災が起こって、東西の幹線がぜんぶ断絶してしまいました。このときに、なぜ日本海側や中国山地のまん中に高速道路を1本も通していないのか反省をすべきだったのです。しかし、このあと財政が厳しいという理由で、交通量が多い道路が正しい道路だという考えがさらに強くなった。国土全体のバランスをみるような考えにはならなかった。

［資料23］は時速100km以上で走れる高速道路のネットワーク網です。日本では中央道は入りません。中央道を含めないとあまりにひどいので、日本だけ制限時速80km以上としましょう。2割サービスしてもこのていたらく。日本国土全体を有効に使えるネットワークができあがったと言えるでしょうか。

宮崎県の東国原県知事はこう言いました。「熊本のスイカや柑橘類は東京市場に入れるのに、同じ気候風土があるにもかかわらず、宮崎のものは東京市場に入れない。宮崎の産物を東京に届けたい。だから、高速道路をつなぎたい」。このときに「東国原さんは道路知事だ」とみんなで揶揄しました。ちがうのです。

東国原知事がなぜ高速道路をつくりたいと言ったのか。熊本よりたくさんほうれん草を作っても、熊本は東京市場に入れるが宮崎は入れない。宮崎は高速道路で結ばれていないからです。東京からみて気象条件が似た熊本と宮崎を競争させる。その競争条件を整えるのが交通なのです。交通条件が整っていなければ競争できない。

東京や大阪からみたら、宮崎と熊本をどんどん競争させればよい。よりよい作物をつくらせるべきだ。熊本や宮崎からみれば、よりよい作物を高い値段で買ってくれるのは東京と大阪なのです。東京や大阪の料亭などでは、「1個でこんなに高い値段なのか」というものでも「いやいや、これはほかとはちがうよいものですよ」といえば買ってくれる。すると、技術をより磨き、よりよい作物をつくろうとする。それが資本主義経済です。

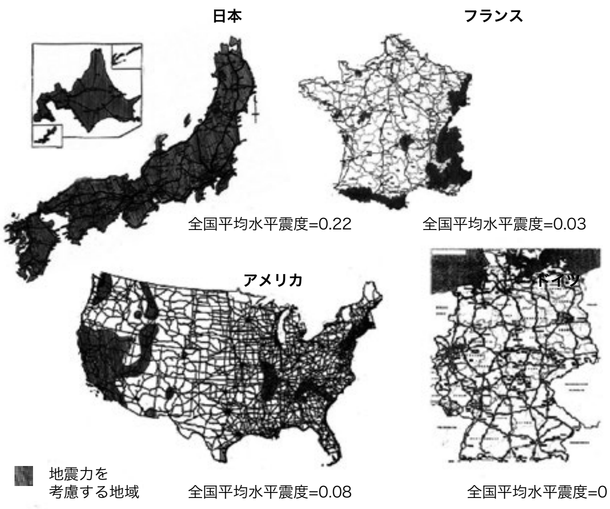
イギリスでは、ロンドンからマンチェスターのあたりにはとても稠密な高速道路ができあがっています。日本人はこの状態でドイツ人やフランス人と競争しているのです。すべての商売はアッセンブリとデリバリーから成りたっています。日本では、アッセンブリとデリバリーが効率的に行なえない。だから深夜長時間労働からいまだに脱しきれない。1週間に50時間以上働いている労働者の比率がこんなに高い先進国は、日本だけです。しかも給料は下がり続けている。

一般道路も、日本は脊梁山脈がある。カーブや急勾配があり、さらに街中の家屋連たん地域を通っているので、速度制限をかけざるをえない。道路交通法が規制する、時速60kmです

▶資料19　脆弱な国土と厳しい自然条件

① 国土形状	南北2,000km、東西2,000kmに及ぶ細長い国土（幅は最大で250kmていど）
② 四島	海峡により陸地が分断。多数の島嶼部で構成
③ 脊梁山脈	細長い国土を2,000m級の山脈が縦貫し、日本海側と太平洋側に二分 河川は急勾配で短く、流域面積も小さい（国土は109の一級水系と2,722の二級水系がつくる分水嶺でこまかく分割）
④ 地質	国土面積の70%を占める山岳地帯は、崩落しやすい風化岩や複雑な岩種で構成
⑤ 平野	河口部か山間盆地にしか平野が無く、狭い平野が分散しているうえに、国土面積に対する比率が小さい（低地13%、台地12%） 全ての大都市は河川の氾濫区域に存在
⑥ 軟弱地盤	大都市区域のほとんどが軟弱地盤の上にある
⑦ 地震・津波	国土面積が世界の地表面積の0.25%しかないのに、マグニチュード4以上の地震の約10%が日本で発生 （マグニチュード6以上では全世界の20%）
⑧ 豪雨	多雨：地球総平均（800mm）の2倍以上の年間降雨（1,400～1,600mm）があるが、梅雨末期と台風期に集中 （⇒脆弱な水資源、大きな災害リスク）
⑨ 強風	台風の通り道に沿うかたちで列島が展開
⑩ 豪雪	国土面積の60%が積雪寒冷地域 （年間累計降雪深4m超の豪雪地帯に大都市が存在）

▶資料21　地震力のちがい



ら走れない。ドイツでは、一般道路に制限時速120km以下の標識があります。

幅員でも、韓国には8車線以上ある道路があります。日本にはありません。日本の高速道路は、3車線以下の予定が暫定2車線になったのです。こんなことをしているのは日本だけです。

三陸縦貫自動車道は国道45号線よりかなり山側にあり、直線性が高いため、トンネルと橋梁を多用していますが、標高が高いところにあったので、津波の被害を受けなかった。30年前に供用しましたが、交通量が少ないという理由で、まだ半分しかできていない。現在は全線建設に着手していますが、紀伊半島でも同じようなことが起こる可能性があるのに、こちらは議論にさえなっていない。

「東北自動車道があるから、東北には新しい道路を建設しなくてもよいのではないか」と書いている新聞がある。たしかに、東京青森間のルートは現在24通りあります[資料24]。しかし、郡山からしかルートが増えない。郡山から北の高速道路はネットワークになっていないから、リダンダンシーが増えない。けれども、道路を25％延伸すれば、14,000通りのルートが増えます。東京と青森のあいだ、仙台と東北の各県庁所在地の連絡がまず途切れなくなる。

リダンダンシー、選択肢が増えることは、交通量を処理す

▶資料22　フランスと日本の橋はなぜちがう

阪神高速道路の橋脚　　シャルル・ド・ゴール空港のアクセス道路の橋脚

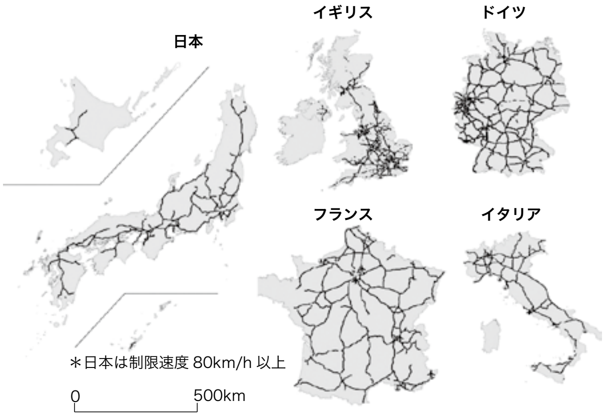
ることとはべつの意味で重要です。いざというときのことを考えると、日本国が追い求めるべき価値だと思います。このようなことを言ったのですが、けっきょく私は財務省の壁を打ち破れなかった。20年か30年に一度の非常時への備えは軽視されました。

都市城壁のない歴史が日本人と世界とを隔てた

日本人と日本人以外を規定するものはなにか。私はこう思います。われわれ日本人は自然災害で多くの死者を出していますが、紛争による死者はほとんどいません。しかし、ヨーロッパ人や中国人がもっともたくさん死んだ原因は、紛争です。大量虐殺を何度も経験したということです。江戸時代のように、約250年ものあいだ紛争が起こらなかった国は、ほかにはありません。日本人とヨーロッパ人や中国人とは、死に方が違う結果、死生観も違う。彼らの「あきらめられない死」にたいして、私たちは「あきらめざるをえない死」です。これが、東日本大震災や阪神・淡路大震災でわれわれ日本人が示した、死にたいする態度です。受け入れざるをえない。三陸の海を恨んでも、三陸で再び漁業をして生きてゆくしかないのでどうしようもない。

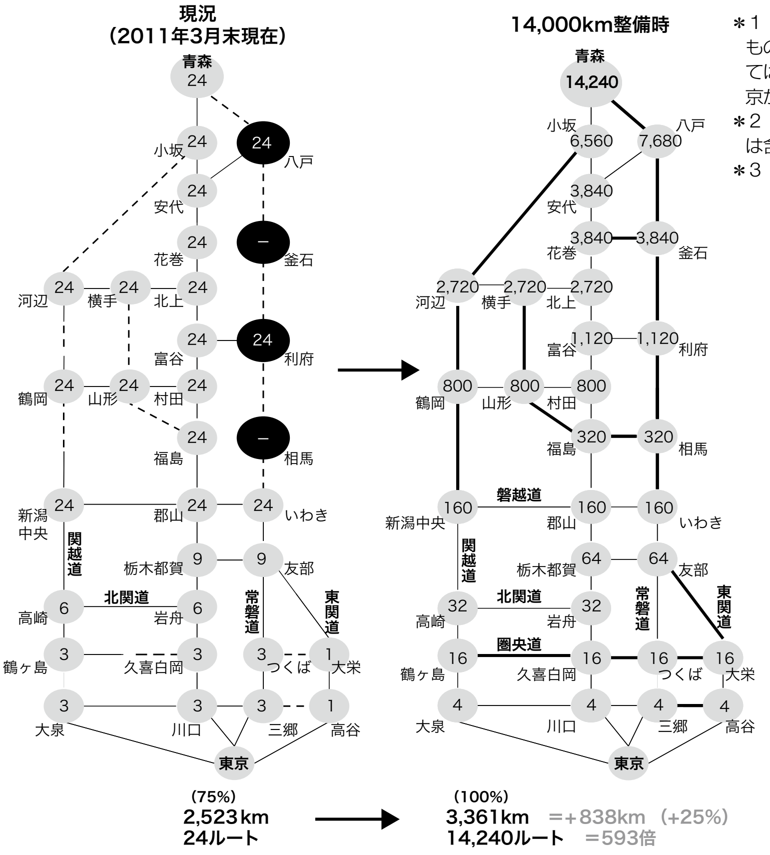
世界ではこれまで紛争でいったいどのくらいの人が亡くなったのかと思って調べたところ、マシュー・ホワイトさんの研究をみつけました。「過去20世紀のあいだに人類が行なった、悪いことのランキング」という表題です。

▶資料23　日英仏独伊道路ネットワーク比較（制限速度100km/h以上）



	道路延長	対象	出典
日本	6,709km	自動車専用道路、一般国道	平成 22 年度　道路交通センサス
イギリス	8,483km	Motorway、Dual Carriageway（市街地を除く）	Tele Atlas MultiNet 2005（道路網）、Transport Statistics 2005（道路延長）、The Highway Code, UK Department of Transport（制限速度）＊延長は Great Britain のみ
フランス	10,509km	高速道路	Tele Atlas MultiNet 2005（道路網）、Code de la Route（制限速度）、フランス設備省（2005年末）（道路延長）
ドイツ	12,174km	アウトバーン	Tele Atlas MultiNet 2005（道路網）、Verkehr in Zahlen 2005/2006(道路延長)
イタリア	6,532km	高速道路	Tele Atlas MultiNet 2005（道路網）、Aiscat Informazioni 2005（道路延長）

▶資料24　東京から青森まで移動する場合のルート数



25%の道路の延伸で、600倍ものリダンダンシーが得られる

＊1　東京から青森を高速道路により移動する場合のルートの数を示したものである。(宮古-久慈間の地域高規格道路を含む)なお、移動にあたっては、逆進をしない条件としている。また、経過地点のルート数は、東京から青森に至るルートのうち通過する数を示す
＊2　既供用路線には①暫定供用・A' 路線供用等を含む、②首都高延長は含まない
＊3　供用延長には、東京-青森間を連続的に連絡しない区間は含まない

▶資料25　歴史的城塞都市・カルカソンヌ

●町を囲む二重の城壁は総延長3kmで高さは約15m
●年間300万人が訪れる一大観光地
●城壁内には今なお100人足らずの住民が肩を寄せあい暮らしている
〈『NHK世界遺産の旅　難攻不落の城塞都市 カルカソンヌ』(小学館、2009年)をもとに作成〉

第1位は第二次世界大戦。5,500万人も殺した。2番めが毛沢東。下放政策と文化大革命をあわせて4,000万人。中国の内戦、国民党と共産党の戦いは300万人。同じく300万人が亡くなったのはフランス革命。スターリンは自国民を2,000万人殺した。唐の崩壊につながった安史の乱が3,600万人。中国の死者数のなんと多いことか。中国人の死生観と私たちの死生観はいかにちがうか。

ホワイトさんの研究のなかで日本人が関与したのは、第二次世界大戦と第一次世界大戦だけ。明治までの日本国内の事件では、島原の乱の2万人だけです。死生観が契約概念や思考の長期性など、すべてに影響しているのです。

都市の概念は「壁の内側に人が密集している場所」

もうひとつは、日本人は小集落生活民であるということ。『七人の侍』の世界です。ここでは成文法がいらない。三日三晩話し合って決めたことをみんなで守ろうとすれば、コミュニティがなりたつ生活なのです。パリのような、最終的には34kmの城壁で取り囲まれた大都市とはちがうのです。

都市ということばは、ラテン語の「キヴィタス」ということばから派生しています。英語の「シティ」、フランス語の「シテ」です。「キヴィタス」のほんらいの概念は、「壁の内側に人が密集している場所」。都市には「壁」が内部概念として含まれる。壁に守られてこそ、人が集まることができる。多様な人間が集まることによって文明が育まれる。文明のゆりかごは都市ですが、その都市を可能としたものは壁だったのです。

最初に都市国家ができたのは、現在のイラク南部のウルです。城壁と堀で囲まれ、その中に王宮や神殿がある。そこで王政という法治制度が生まれた。そして、宗教やシュメールの文字が生まれたのです。彼らは灌漑設備と同時にこの城壁をつくった。

環境考古学が発達して、この地方は乾燥化と寒冷化がすすんでいたことが明らかになりました。とつぜん食料が不足した時期があった。山岳民族や遊牧民族が、農耕民族のシュメールの人びとを襲ったにちがいない。城壁がないと食料をとられるだけではなく、愛するものが目の前で殺される。どうしても城壁をつくらざるをえない。そこで、彼らは公共としての装置インフラを発明したのです。

シュメールは現在のヨーロッパ文明につながります。カルカソンヌはカール大帝が5年かかっても落とせなかったという城壁をつくり、パリも大きくなるにつれて城壁をつくりました［資料25］。最終的なティエールの城壁は1840年代につくられ、第一次世界大戦のあとに撤去されました。その跡は、パリに入るときに通らなければならない片側4車線の外周道路です。城壁がこんなに大きな空間を確保していたのです。

シュメールの時代から1919年まで、「城壁がなければまちの中でみんながまとまって暮らすことができない」という考えが、彼らの遺伝子にすりこまれてきたのです。われわれにはそれがありません。城壁という装置インフラがしっかりしていなければ暮らせないという考えをもっていない。それが今日の道路やダムの軽視につながるように思います。

城壁の中にまとまって住むと、外敵に殺されないから命を永らえることができる。ということは、城壁の中に住むことは権利だ。権利であるかぎり、城壁の中に住むために、義務をはたさなければならない。城壁の中の狭い場所に、多くの人が肩を寄せあって暮らさなければならない。

そのことで起こるトラブルを事前に防ぐためには、都市全

▶資料26　フロイデンベルクはなぜ美しいのか？

ドイツの都市計画制度

欧州では、個人の所有地に対しても厳しい土地利用規制・景観規制を設けている

●Ｂプランー地区（5ha〜20ha程度）を対象に、
　自治体の条例で定められる法的拘束力をもつ計画。
　道路等の基盤施設と、そこに建築される建物の用途や密度を一体的に計画。
　建築物の階数や位置、屋根の向き等を指定（指定内容は個々のＢプランにより異なる）

Ｂプランにおける建築物の規定内容（抜粋）

屋根
●屋根の角度は45〜57度の間とする
●屋根の方向（南向き）を変えることは禁止
●屋根材は古ドイツ式のスレート葺きとする

窓
●公道側の窓の大きさ・位置の変更は禁止
●窓枠・桟は白色に塗装した木製とする
●シャッターは緑色とする

ドア
●ドアは木製とする
●ガラス窓付きのドアは禁止。ただし店舗のドアを除く

外壁
●外壁には木材（オーク材）を用いること
　ただし、西側部分はスレート葺きも可とする
●外壁部分の木材は黒色とする
　また、木材に囲まれた外壁部分は白色とする

その他
●玄関側のバルコニー等の設置は禁止

フロイデンベルクの事例

〈『ヨーロッパの家——伝統の町並み・住まいを訪ねて（3）　オランダ・ドイツ・スイス・オーストリア』（講談社、2000年）より〉

体の目的に従ってしか都市を利用できない。「計画なきところに建築なし」という考えを受け入れざるをえない。その究極形がドイツの「Ｂプラン」です。フロイデンベルグでは、家の勾配から材質、窓の形まで、すべてを受け入れないと家を建てられない［資料26］。

パリもそうです。シャンゼリゼ通りは、パリの中では規制がいちばん厳しい通りです。高い建物をゆるさず、スカイラインが通っています。色彩も統一されています。

山川出版社の『詳説 日本史研究』という教科書に、「平城京は長安のまねをして碁盤目状の街路をつくりました」とあります。しかし、「長安にあった城壁はつくりませんでした」とは書いていない。中国人がなにを経験して日本人はなにを経験しなかったか、中国人がそれを経験したことによってどのような考え方をもつようになり、日本人はその考え方をどのように欠落させたのか。その理由を日本の子どもたちに考えさせる機会を奪っているということです。道路が碁盤目状だったかよりもはるかにだいじなのは、城壁をもったかもたなかったかということなのに、それが書かれていないのです。私は残念でしかたがありません。

「天為の国」日本と「人為の国」ヨーロッパ

日本人は人に殺される経験ではなく、自然災害で死ぬ経験が多い。日本人は「天為の国」に住んでいる国民だということになります。人がなにもしなくても、まちは災害で変わる。神戸のまちは阪神・淡路大震災で、東京は関東大震災でころっと変わりました。三陸は津波ですべてのものがなくなってしまいました。人間がなにもしなくても変わる。だから変わることをたいせつにする、世界でも稀有な文化をもつ国民になってしまった。

人間がなにもしなくてもまちが変わる。洪水では、人間が流れる横を同じように牛も流れる。人間だけが特別だといってもはじまらない。人間もしょせん家畜とおなじ存在だということを受け入れざるをえない。天台宗がいう「山川草木国土悉皆成仏」を受け入れざるをえない。

ところが、ヨーロッパは「人為の国」です。ナポレオン3世が改革しないかぎり、パリは変わらなかった。パリには、フーコーが地球の自転を証明する振り子の実験を行なった1800年代のビルがそのまま残っている。

人がなにかしなければ、なにも変わらない。神は、万物を支配するために、自分の手を使って自らに似せた人間を創造され、送りたもうた。ヨーロッパの人はその考えを受け入れることができる。われわれは洪水が起きたら豚といっしょに流れる。人間だけが特別な存在だといっても、なんの力もない。彼らの国はそうではない。ナポレオン3世が変えないかぎり、パリは変わらない。ベルリンも大改造しましたが、表通りは戦前の景観を残しました。

日本の評論家は、ヨーロッパのまちについて「街路景観をだいじにしている。東京は建て替えるばかりで、街路景観をだいじにしない。日本国民はだめだ」とすぐにいう。そうではないのです。彼らは変わらないことをたいせつにする文化を育てただけのことです。いっぽう、日本人は変わることに価値を見いだす。だから伊勢神宮の式年遷宮があるのです。20年ごとに新しくなることで、神宮が力をもつ。新しいものには力があるのです。その考え方をわれわれは受け入れる。ヨーロッパ人はちがう、そのちがいだけなのです。

安寧の都市セミナーＡ
2012年5月12日　京都大学医学部杉浦ホールにて

おおいし・ひさかず◉1945年、兵庫県に生まれる。1970年に京都大学大学院工学研究科修士課程を修了。同年に建設省へ入省。大臣官房技術審議官、道路局長などをへて、2002年に国土交通省技監に。2004年から現職。京都大学大学院経営管理研究部特命教授などを併任し、2011年からは東京大学大学院情報学環ユビキタス情報社会基盤研究センター顧問。おもな著書に、『国土学事始め』（毎日新聞社、2006年）、『日本人はなぜ大災害を受け止めることができるのか』（海竜社、2011年）、『国土と日本人——災害大国の生き方』（中公新書、2012年）など。