

藤井 聡 さん

内閣官房参与(防災・減災ニューディール政策担当)
京都大学大学院工学研究科教授
京都大学レジリエンス研究ユニット長



1968 年奈良県生まれ。京都大学工学部卒、同大学院工学研究科修士課程修了後、同大学助手、スウェーデン・イエテボリ大学心理学科客員研究員、東京工業大学助教授、教授を経て、2009 年より京都大学教授。専門は公共政策論、都市社会工学。内閣官房参与(防災・減災ニューディール)。03 年土木学会論文賞、05 年日本行動計量学会林知己夫賞、06 年「表現者」奨励賞、07 年文部科学大臣表彰・若手科学者賞、09 年日本社会心理学会奨励論文賞、同年度日本学術振興会賞等を受賞

主な著書

『デモクラシーの毒』 藤井聡, 適菜収共著 新潮社 2015

『超インフラ論 地方が甦る「四大交流圏」構想』 PHP 新書 2015

『政(まつりごと)の哲学』 青林堂 2014

『新幹線とナショナリズム』 朝日新書 2013

『救国のレジリエンス ～列島強靱化で GDP900 兆円の日本が生まれる～』 講談社 2012

片岡： 今月のインタビューは藤井聡さんです。本日はインフラの現状についてお伺いしながらインタビューを始めたいと思います。宜しくお願いします。

藤井： インフラというものは下部構造の略で、その逆の上部構造がスープラです。上部構造は経済、産業、社会、文化といったもので、例えば、どういう社会を作ったらいいのか、経済をどうしたらいいのかなどと議論しますが、実はこうした上部構造、スープラは、その土台にある道路や橋、都市や国土といった下部構造に制約されていて、下部構造をちょっと変えるだけで大きく変わってきます。中でも移動時間は大きなファクターです。例えば東京ー大阪を 15 分間で行き来できれば経済も産業も社会もあり方が全く違ったものとなり、逆に東京ー大阪が一日にかかるようだと交流もなくなっていき、生産性も驚くほど下がるはずですが、そういったものの中で我々の社会は成り立っているのであって、徐々に移動時間が短くなっていくと生産性も上がってくるし、新しい産業や文化も徐々に生まれていきます。だからこそ、どの発展途上国もまず重視するのは高速

道路や鉄道、都市交通のインフラです。「先進国ではもうインフラはいらないのではないか」と思う人も多いかもしれませんが、実は他の先進国は交通インフラの投資をずっと続けています。嘗てヨーロッパの新幹線は日本よりも遅れていましたが、今では日本よりも新幹線投資によるストックはより多く積み上がり、更なる整備も続いています。またドイツは莫大な高速道路網を作り上げ、今も新規の道路投資を続けています。諸外国は交通インフラをずっと作り続けているのですが、唯一の例外が日本です。日本は交通インフラの投資を過去 20 年の間、減らし続け、これが日本の生産性を縮小させている大きな背景となっています。

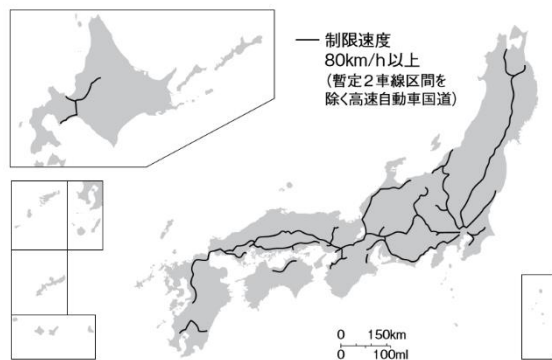
片岡： ポートランド（米）などに行くと、都市内交通でもインフラに対する考え方の違いを実感しますね。

藤井： ポートランドでは都市内の路面電車は無料で、しかも沢山走っています。都市内に投資をして無料で開放することによって、都市は活気づき、消費税も所得税も法人税による収入もすべて増えて、広い意味でのキャッシュフローの循環が活性化しています。

さて、都市内交通は都市間交通に比べるとおおよそ 1/10 程度のお金ですみますが、都市内交通を充実させたか、そうでないかで、都市間交通整備のメリットが倍半分も変わってきます。ですから都市間交通整備をするなら、それで息切れしないで、あと 10% くらい

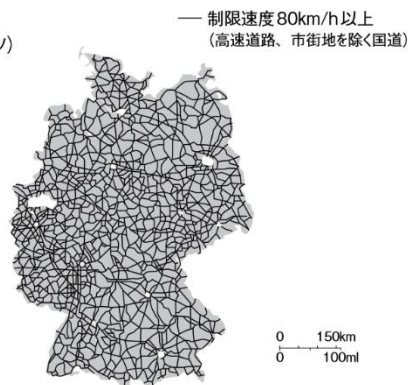
お金をかけて都市内交通を充実させることが必要です。そうした都市内交通を考えるうえで最も重要なものに LRT (Light Rail Transit: 軽量軌道交通) があります。諸外国では 20 世紀後半にモータリゼーションの反省が起こり、都市空間

高速で走行可能な道路路線図 (日本)

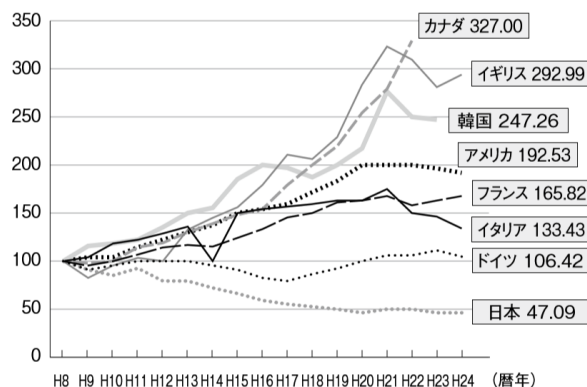


出典：日本道路公団：高速道路地図，1997
1998年現在
高速道路（時速80キロ以上）のネットワーク（日本）

高速で走行可能な道路路線図 (ドイツ)



注：市街地部分は省略
出典：(社)交通工学研究会：写真で見る欧州の道路交通事例集，1994。
1996年現在
高速道路（時速80キロ以上）のネットワーク（ドイツ）



主要各国の公的固定資本形成 (政府のインフラ政策のための費用) の推移

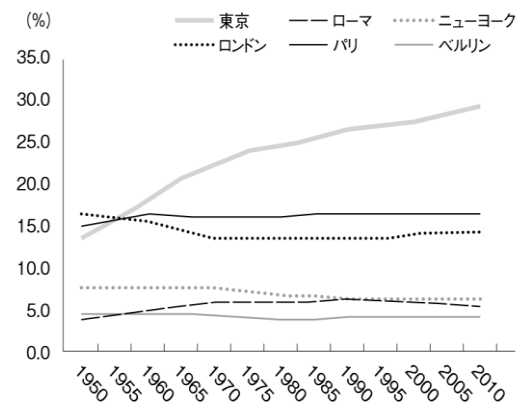
を自動車交通に開放するのではなく、公共交通に使うという流れが出て、ヨーロッパを皮切りに世界中の都市で路面電車が復活してきています。勿論、日本でもそうした議論があったのですが、富山市を除くと整備されていません。

片岡： なぜできなかったのでしょうか？

藤井： お金がないと言うのが一般的な理由ですが…。外国では公共交通は税金で作るのが当たり前で、公共交通は国や自治体が主に運営していて、バス会社が辛うじて存在している程度ですが、それらにもかなりの補助金が入っています。しかし、日本では公共交通インフラに対しては公費があまり投入されません。公共交通はビジネスとしても成立するからです。日本では「ビジネスが成立するなら、それにどれだけ公益性があっても、公費を投入しない」という傾向が強くなるからです。なぜ日本だけがそうかという、日本はもともと人口密度が高く、公共交通がビジネスとして成立しやすい環境がありました。特に東京、大阪、名古屋では私鉄にビジネスとして投資をしても回収できました。日本は公共交通政策に関しては政府の規模が抜本的に小さく、日本ほど私鉄が発達した国はありません。つまり、日本では私鉄は儲かるということです。

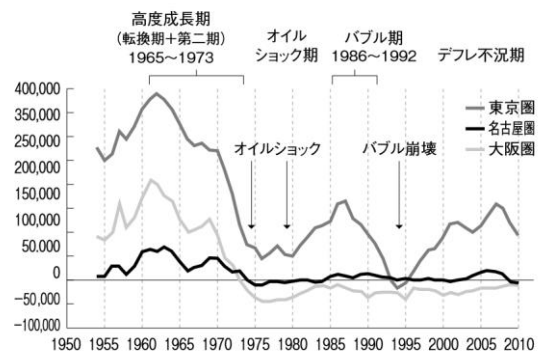
片岡： そうなると今は、都市の在り方を変えるようなタイプの投資はなかなか難しいのではないのでしょうか。

藤井： その通りです。日本のようにビジネスに基づいて交通インフラ投資をするのであれば、必然的に既存の都市だけに投資がなされて肥大化し、それ以外の民間投資が進まない地域は過疎化が進みます。公共投資であれば中長期的な視点から投資をし、徐々に人口も増えていく…ということが可能で、諸外国はそうした公費投資でインフラ格差を抑えながら発展させています。だから日本は一極集中が起きやすく、諸外国は起き難い。グラフにあるように日本は、この半世紀の間、東京の一極集中のレベルは倍ぐらいに膨らみました。また東京への一極集中が緩和した時期も 2 度あって、ともに空前の好景気の時期です。一方、東京への集中が大きく進むのは、日本経済の停滞期です。



〔2040年地方消滅、「極点社会」が到来する〕(中央公論2013年12月号、増田寛也＋人口減少問題研究会)より

主要先進国の首都の人口シェアの推移。東京だけが一極集中が進行している。



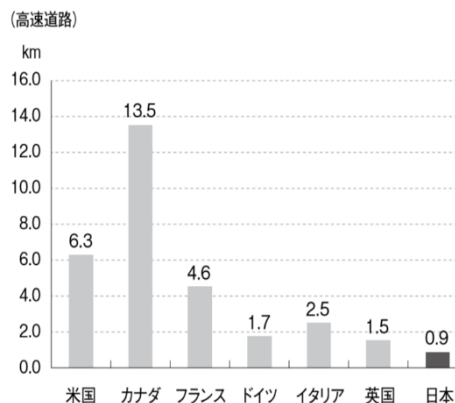
注：各圏に含まれる地域は次のとおりである。○東京圏…東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県
○名古屋圏…愛知県、岐阜県、三重県 ○大阪圏…大阪府、兵庫県、京都府、奈良県
資料：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告年報」

三大都市圏の「過剰転入者数」の推移

本来、食べていけるのであれば、わざわざ東京に移転しようというインセンティブは強くないということです。つまり、地方再生のための交通インフラ投資を進めていくことは地域的なマイクロ効果と日本経済全体のデフレ脱却のマクロ効果の二重の効果が期待できます。ですから、交通インフラ投資は日本のようにビジネスの観点だけでやってはいけません。日本はそうしてきた結果、東海道には新幹線が通っても、日本海側にはない。大都市圏には私鉄が多数存在していますが、田舎に行くと JR しかない。唯一の国営の公共機関だった国鉄は民営化され、赤字ローカル線は削減されていった。これが日本の国力を衰退させました。短期的な投資ばかりしかなされない国家は、成長率が徐々に下がってくるものです。日本も中曽根政権時代までは「全国総合開発計画」というものがあって、それに基づいて長期的な投資を進めていました。ところが省庁再編の行政改革が行われたあたりから、「成熟社会には投資はいらない」と、長期的な投資を徹底的にやらなくなりました。

勿論、その間も諸外国は投資を続けており、大きな差ができ、広がり続けています。例えば高速道路は現代の交通における極めて重要なインフラですが、一万台当たりの高速道路の総延長は先進国中最下位です。またフランスやドイツには 20 万人都市でもあるにもかかわらず新幹線が接続してない都市は 1 つか 2 つしかなく、日本には 21 都市も残されていません。日本では新幹線に対して予算が年間

755 億円しか投入されておらず、これは高速道路予算のわずか 5% に過ぎません。少し増やして 2000~3000 億円を新幹線に投入するだけで、日本海側にも四国にも東北にも新幹線が整備されていくでしょう。また例えば大阪一名古屋間にリニア新幹線を建設すると GDP を 1% 押し上げる効果があります。更にこれが東京ー大阪となれば三大都市圏が 1 時間で結ばれるのですから劇的なインパクトをもたらします。しかし、現在計画されているように 2027 年までに東京一名古屋間を、その 18 年後の 2045 年までに名古屋ー大阪間を整備するのであれば、この 18 年の間に大阪から東京などへの企業や人口の流出が過激に進行してし



出典：「公共事業が日本を救う」（藤井聡著・文春新書）

保有台数1万台あたりの高速道路延長

新幹線の整備路線・計画路線と、新幹線未整備の20万人以上の都市（超インフラ論 PHP 新書より）



まいます。

片岡： リニア新幹線の建設には、どれくらいの費用が掛かるのでしょうか？

藤井： 10兆円くらいかかりますが、それでGDPが毎年数兆円押し上げられていくのですから…。例えば九州新幹線の開通で九州の観光消費は10%伸びました。北陸新幹線では金沢への鉄道での来訪者数は3倍に伸びたそうです。勿論、飛行機による来訪者は減少しましたが、それでもトータルとしても数割伸びています。いづれにしても、やはり東京に集中しすぎですから分散化させないといけません。更に一番重要なのは分散化させながら、レジリエンス（強靱）な国土にしていくことで、例えば震災時のリスク等も抜本的に軽減できます。今、人口の30%が首都圏に住んでいますので、これが20%になるだけで首都直下型地震の被害は純粋に2/3になる。非常に大きい地震の場合300兆円という被害が出ますので、それも2/3になります。

片岡： レジリエンスという意味では自然災害やテロだけでなく軍事的な面もありますね。分散化を進めていく場合、どれくらいの期間がかかるのでしょうか？

藤井： 戦争と原発は担当が違いますので私は触れていませんが、それらも一緒に扱って検討していくべきものだと思います。さて、分散化は、地方の投資をこれからしっかり行っていけば、変化率が変わってきますので、20年ほどで、5-10%は達成できるでしょう。外国と同じような水準で地方投資をおこなうだけで、ずいぶん状況は変わります。

しかし、日本のインフラ投資は中々増えない…。民主党政権下で「コンクリートから人へ」というスローガンが掲げられ、公共事業関係費は30%削減され、自民政権になっても、投資予算は抜本的に増えず、投資水準は削減されたままで、これを増やしていかないとはいけません。ピーク時からすると、政府投資（一般会計）も民間投資も共に20兆円減って、官民合わせて90兆円ほどあったものが50兆円くらいになっています。更に特別会計でもなくなっています。この国自体が投資をしなくなっていて、子孫のために何かを残していく速度は遅くなり、過去のものをつぶしている量の方が多くなり、メンテナンスさえできていません。インフラはどうしても10年後、20年後という問題ですので、目先の話題にとらわれて、日本は中長期的な議論を全然しないままダメになっていっています。

片岡： 日本だけが特異ということでしょうか。

藤井： 外国では政治としてインフラを作るのは当たり前だと考えられていますが、日本は特異で、インフラ投資があまりに忌避されています。その最大の原因は日本だけがいち早くデフレになったからです。デフレになると、皆収入が減り、企業も苦しくなり緊縮になる。日本人はもともと質素儉約を旨とする国民だったという面もありますが、デフレはそれを助長し、国民全体が「緊縮だ」となって、政府にもそれを強要するようになっていきました。そして皆が、緊縮、そして改革、

つまりリストラをしました。そこに乗ったのが竹中平蔵であり、小泉政権です。一般に民間が緊縮しているときに政府も緊縮すると経済がダメになりますので、ふつうは民間が緊縮すると政府は積極財政をとります。実際、リーマンショック後、中国は 60 兆円、アメリカは 90 兆円規模の財政政策を行いました。では、なぜ、それができたか。彼らはデフレではなかったので緊縮思想が蔓延しておらず、ごく当たり前の政策が打てました。日本もバブル崩壊後、橋本内閣が増税をする 1997 年までの 7 年間はそうでした。しかし、日本のバブル崩壊は極めて巨大なショックで、その程度の積極財政では足りなかった。民間の負債はあまりに大きく、お金を不良債権の処理にばかり回し続け、投資には回らず内需も拡大せず、デフレ脱却をできませんでした。あの時、積極財政をもう少し続けていればデフレから脱却ができたはずですが、緊縮思想が優越してしまいました。今はヨーロッパもそうってきています。成長率が鈍化し、ポール・クルーグマンはヨーロッパのジャパニフィケーション（日本化）とっています。今ヨーロッパの中枢の世論はドイツが牛耳っていますが、彼らは徹底的な緊縮主義者です。デフレに苛まれた国は思想としての緊縮が蔓延します。

片岡： どのように緊縮思想を脱していけばいいのでしょうか？

藤井： 要するに、これは精神病理に近いものです。国民が全体として緊縮じゃないとダメだと思いこんでしまっているの、「集団的なサイコセラピー」が必要です。この場合、親がいくら言っても聞かないのに医師が言うときくようなもので、外国の方のように自分たちの権力構造と無関係な権威のある人に正論をいってもらおうと「そうか」となる。今の日本でいえば、クルーグマンとジョセフ・E・スティグリッツです。これが一つの方法です。もう一つはショック療法で、死にかけて考えあぐねて新しい道を見出すということもあります。でもショック療法の場合は逆効果の場合もあって、より一層激しい緊縮に向かう恐れもあります。だからこそ、やはり第三者が必要です。昔はその役割を東大、京大が果たしていたのですが、今はそれができません。東大が権力構造に組み込まれていますし、京大もかつての権威を失いつつある。だから一足飛びに「外国人」となります。いずれにしても、どうすべきかの答えは明らかではありません。後はどうやればそれを国民全員に納得させられるか、という問題だけです。やるべきことは、積極財政の下でのインフラ投資。これを行えば、デフレが脱却でき、競争力も身につく、成長することができるので、税収も上がり、財政は再建されます。アベノミクスの第二の矢もそうしたものでしたが、それが折れた。緊縮思想に勢いが削がれました。当初 10 兆円の補正予算も、翌年は 5 兆円になり、その次は 3 兆円になり、且つ増税になりました。増税はマイナス 8 兆円の財政政策です。まさに緊縮思想の圧力にやられたわけです。ですから、もう一度エネルギーをアベノミクスに注入する必要があります。今、財政政策を軸とした第二ステージが求められています。

片岡： 国際協調の実効性は期待できるのでしょうか？

藤井： G7のうち、アメリカ、カナダ、フランス、イタリアは「協調する」といっていますので、この4か国と連携を図りながら、そしてイギリスやドイツとも協調を図る。イギリスとドイツは「我々は“フロント”ランナーではない」といっています。つまり、ランナーではあるのですから、積極的ではないけれど邪魔はしないということです。今まさに「リーマンショックのような状況になりつつある」というのがG7の共通認識で、各国とも何某かの対策をする必要があるという認識を持っています。ですから、それぞれの国が自国のために財政政策をやればいいわけです。一つの国だけが財政政策をやって景気が良くなってくると需要が外国に奪われます。だから全世界で需要を上げる、輸出競争も、通貨切り下げ競争もやめ、今は皆で内需主導に向かって進んでいこうということです。

ただ日本でも緊縮の圧力は凄く強い。本当は何が正しいのか、日本経済のためにどうすべきなのかを軸に政策を決めていくべきなのですが、リアルポリティックスは、そのようには決まらず、例えば、どの省庁に力があるのかで決まっていくことも多くあります。でも政治はやはり理屈の世界でもあり、権力がない側でも力を持つこともできます。大学では政策論を語るだけで、政策論のないリアルポリティックスをするような方との闘争という仕事はありませんでしたが、今は必要です。また学術的にも、現場と大学の相互循環ができるようになったということは非常に意義のあることだと思います。

片岡： 貴重なお話を有難うございました。

～完（敬称略）～

聞き手 片岡 秀太郎

1970年 長崎県生まれ。東京大学工学部卒、大学院修士課程修了。博士課程に在学中、米国ズカップ・ニッポンチャレンジチームのプロジェクトへの参加を経て、海を愛する夢多き起業家や企業買収家と出会い、その大航海魂に魅せられ起業家の道を歩む。

