

国家存続のための 強靱化基本法の策定を

京都大学大学院工学研究科 都市社会工学専攻
藤井聡

(mail: fujii@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp tel:075-383-3238)

「日本の存亡」に関わる巨大地震のさらなる危機

・東日本大震災以前の推計値では....

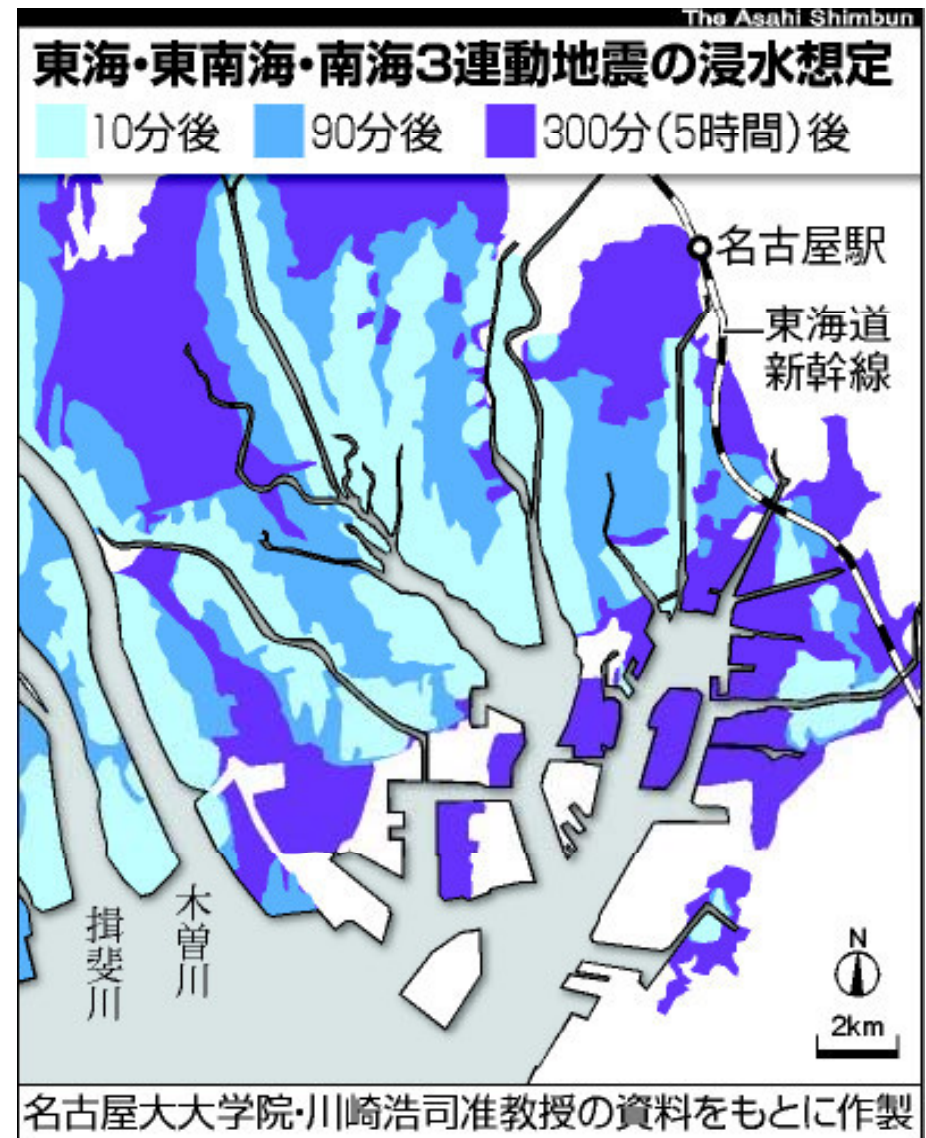
首都直下型地震→ 30年確率70% (112兆円の損失) ←東日本大震災の5～6倍

東海・南海・東南海地震→ 30年確率50～87% (81兆円の損失) ←東日本大震災の3～4倍

・ただし、「過去二千年間の東日本太平洋側のM8以上の地震4例中
4例とも首都直下型地震と連動(10年以内)し、
4例中3例が東海・南海・東南海地震と連動(18年以内)。

東日本側		西日本側	首都圏
貞観地震 (M8.3-8.6) 869年	→	仁和地震 (M8.0 - 8.3) 東海・東南海 887年 18年後	相模・武蔵地震 (M7.4) 9年後 878年
慶長三陸地震 (M8.1) 1611年	→	慶長地震 (M7.9-8.0) 東海・南海・東 南海 1605年 6年前	江戸地震 (M6.1) 4年後 1615年
明治三陸地震 (M8.2-8.5) 1896年	→	-	明治東京地震 (M7) 2年前 1894年
昭和三陸地震 (M8.2-8.5) 1933年	→	昭和南海・東南海地震 (M7.9-8.0) 1944-46年 11年後	関東大震災 (M7.9) 10年前 1923年

・早急に対応しないと、「日本国家の存続」そのものが、危機に晒される。



「西日本大震災」時の大阪と名古屋の津波被災域

(十分に“想定内”の)最悪のシナリオ

- これから、数年程度で、東海・南海・東南海地震が発生。
(浜岡原発における原発事故の併発)
- 凄まじい混乱の中で、さらにその数年後に首都直下型地震が発生。
- 国会/政府機能がほとんど停止**(=自衛隊の「指揮系統」も壊滅)。
- 無政府状態のまま、同盟国や近隣諸国が.....

→ 少なくとも、こうならないために何が必要か？
を検討し、速やかに遂行することが
日本国家の存続のために不可欠。

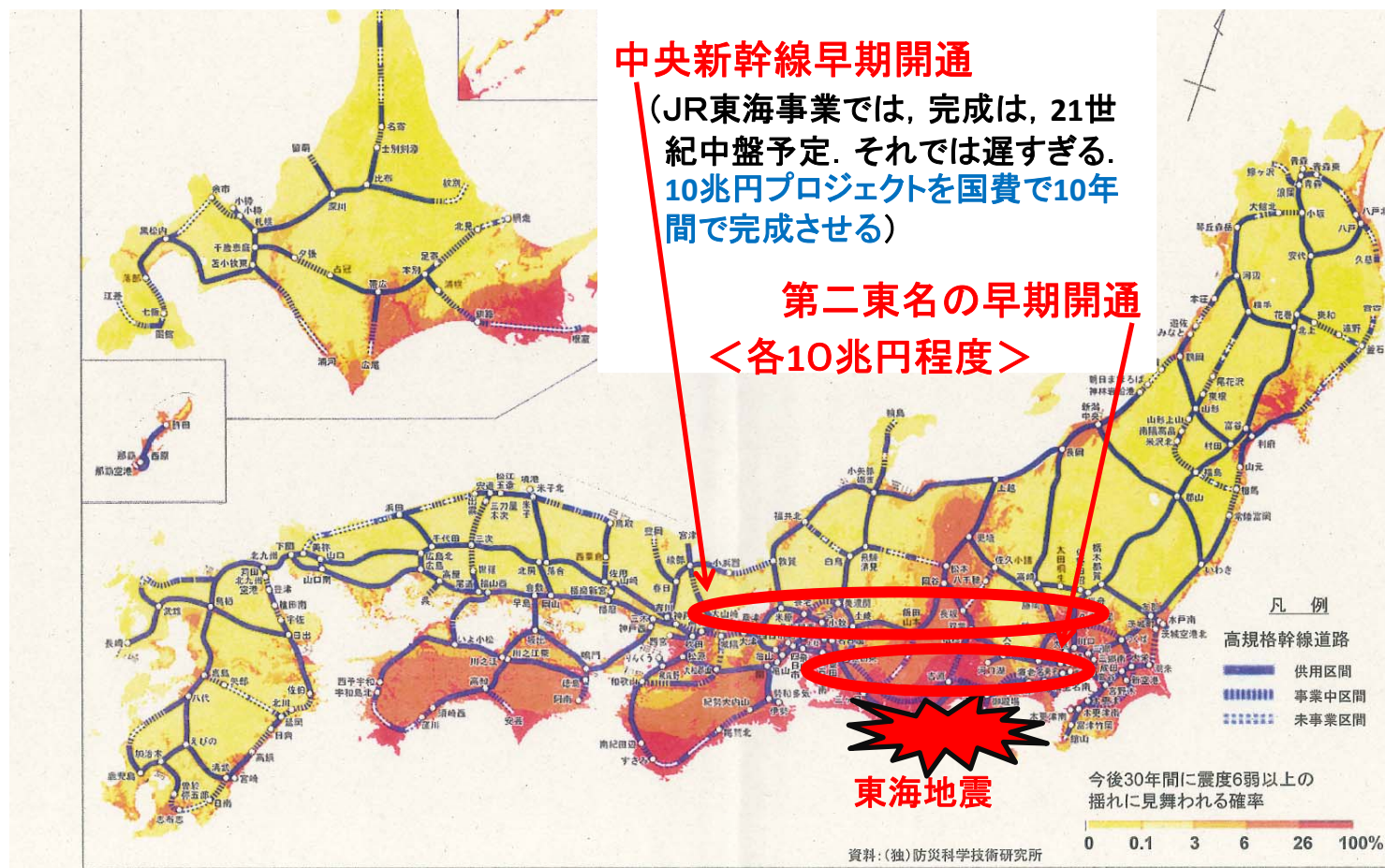
列島強靱化10年計画

- 各種の危機(巨大地震, 富士山噴火, 第二のリーマンショック, 等)に遭遇しても, 日本が亡びず, 存続できるような「強靱さ」を手に入れるための計画.
- 「強靱」=resilient =「柳の木」のイメージ
(つまり, ①致命傷を回避, ②被害を最小化, ③早期回復)
- 列島強靱化のための八策
 - 1、「防災・減災」のためのインフラ対策 (首都直下型・東海南海東南海対策で約20兆円)
 - 2、「リスク・コミュニケーション」の推進
 - 3、「地域共同体／コミュニティ」の維持と活性化
 - 4、「有事」を用意した「強靱なエネルギー・システム」の構築(原発M9対策・冗長化)
 - 5、企業・工場の「BCP」の策定を義務化すべし
 - 6、「有事」の際の「救援・復旧対策」を事前想定すべし (交通網の冗長化等)
 - 7、日本全体の「経済力」の維持・拡大に努めるべし
 - 8、「強靱な国土構造」の実現 (国会等の移転の議論再燃＋日本海側等の開発)

強靱化国土計画

基本方針1

最も確率の高い東海地震(+富士山噴火)を想定し、
地震時の「東西交流」を保障するためのインフラ整備.

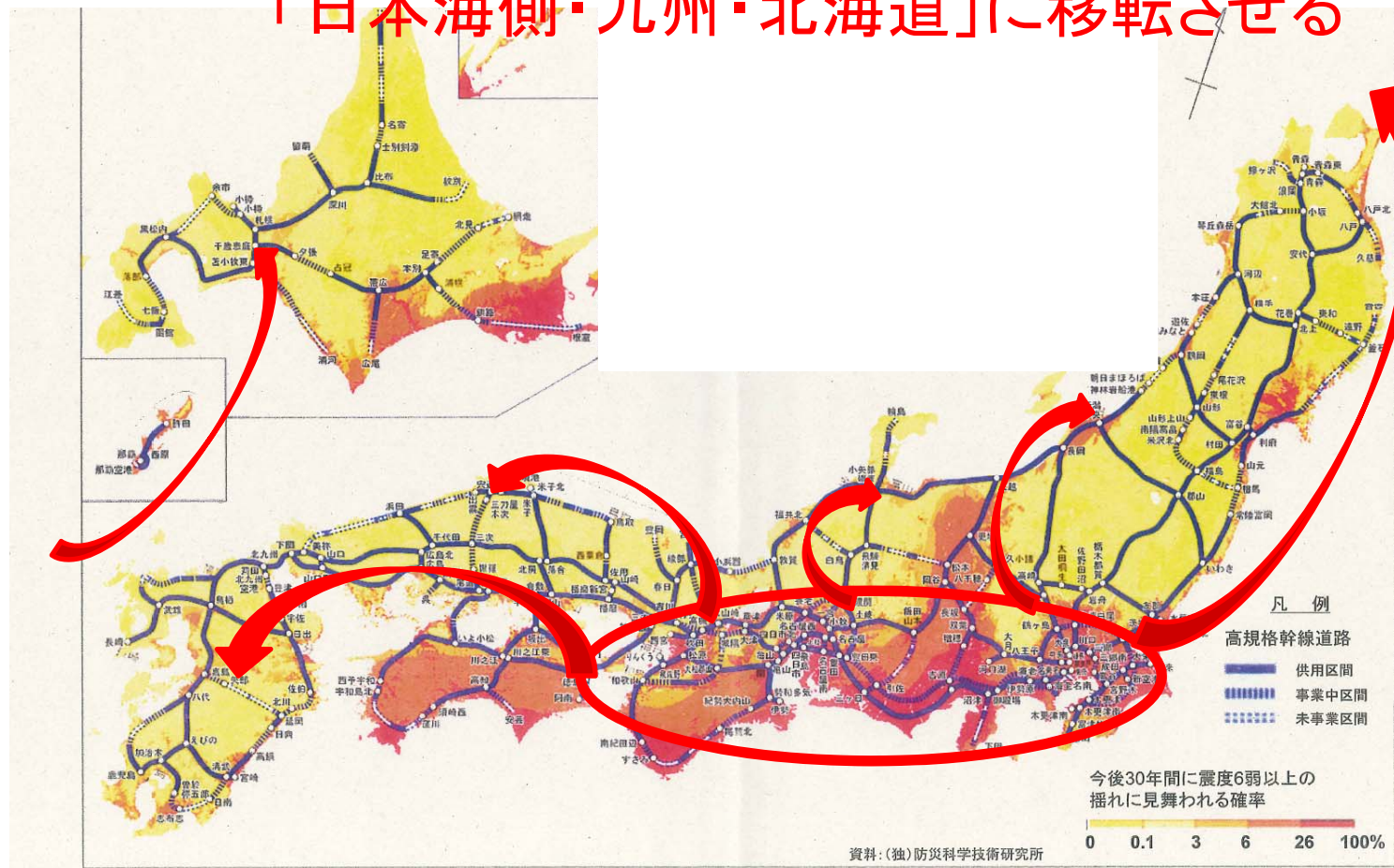


震度6以上の地震発生確率

強靱化国土計画

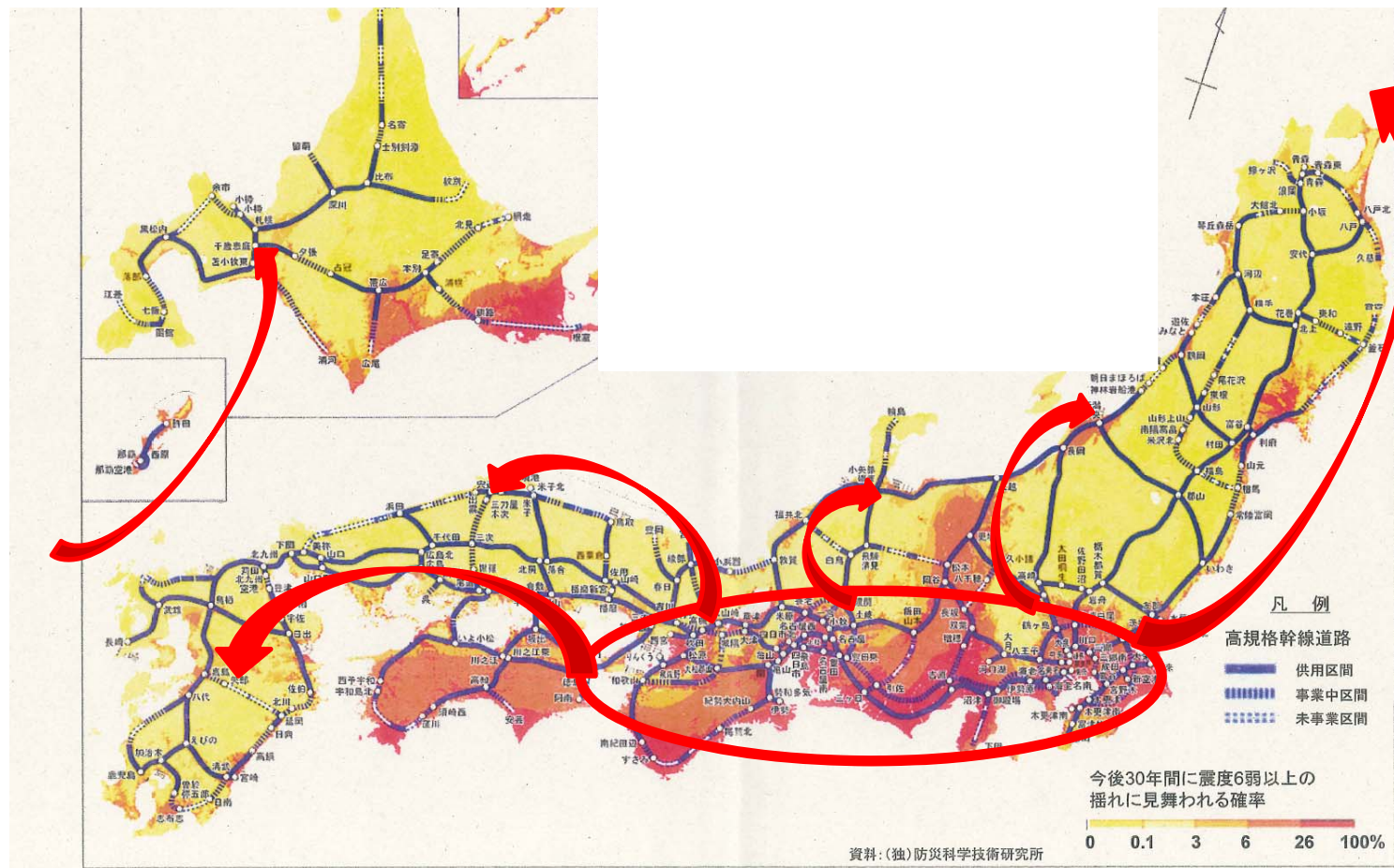
基本方針2

首都直下型地震＋東海南海東南海地震を想定し
「首都圏・太平洋ベルト」の「都市機能・GDP」を、
「日本海側・九州・北海道」に移転させる



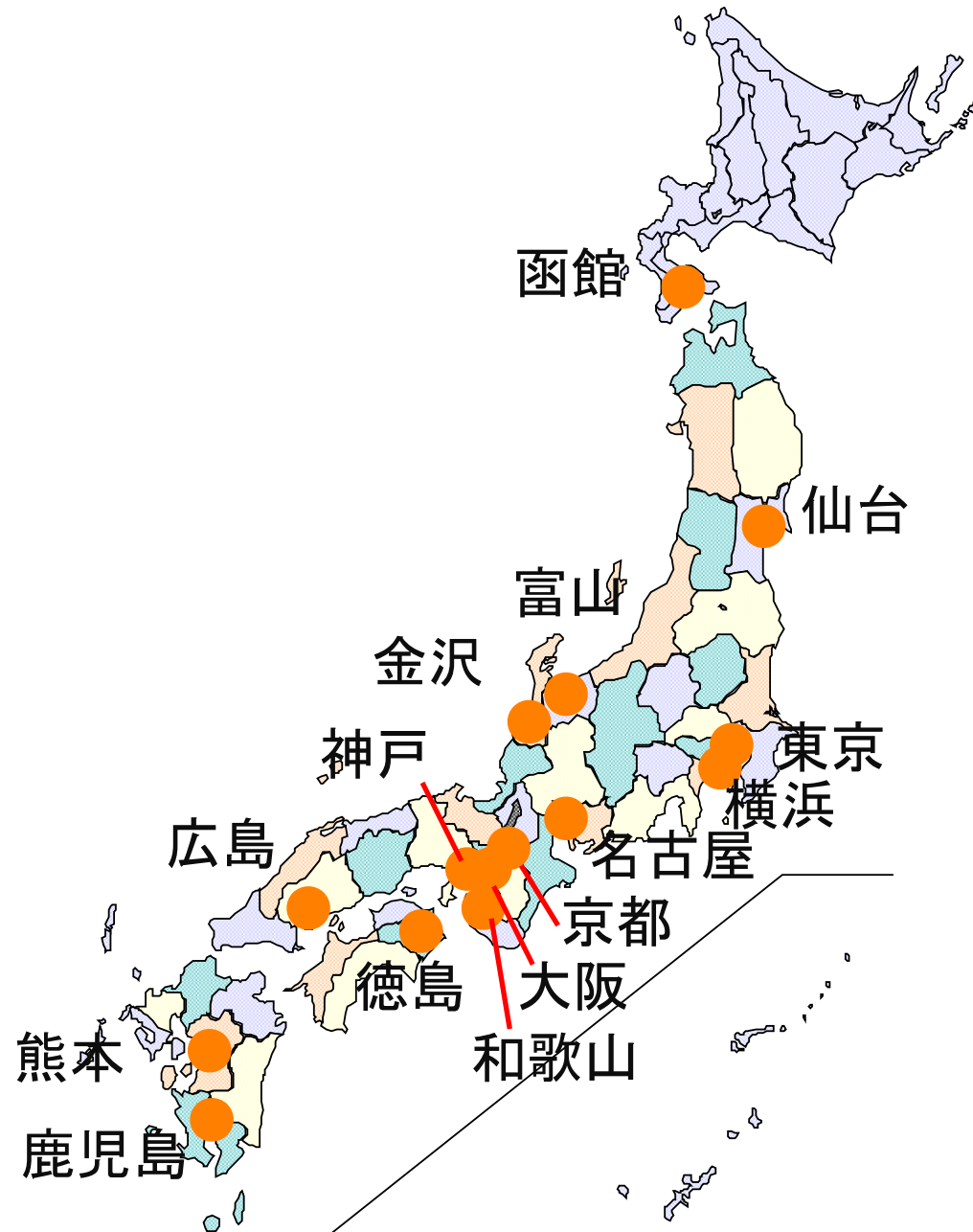
震度6以上の地震発生確率

「都市機能」を移転させていくために、どうすべきか？
→交通インフラ整備(主として新幹線)が極めて効果的！



震度6以上の地震発生確率

明治時代(明治9年)の人口ベスト15都市



現代の大都市 (H22政令指定都市+東京)

「大都市」でなくなった大都市
(函館, 富山, 金沢, 和歌山, 徳島, 熊本, 鹿児島)

「大都市」になった大都市
(新潟, さいたま, 千葉, 相模原, 川崎, 静岡, 浜松, 新潟, 酒井, 岡山, 北九州, 福岡, 札幌)



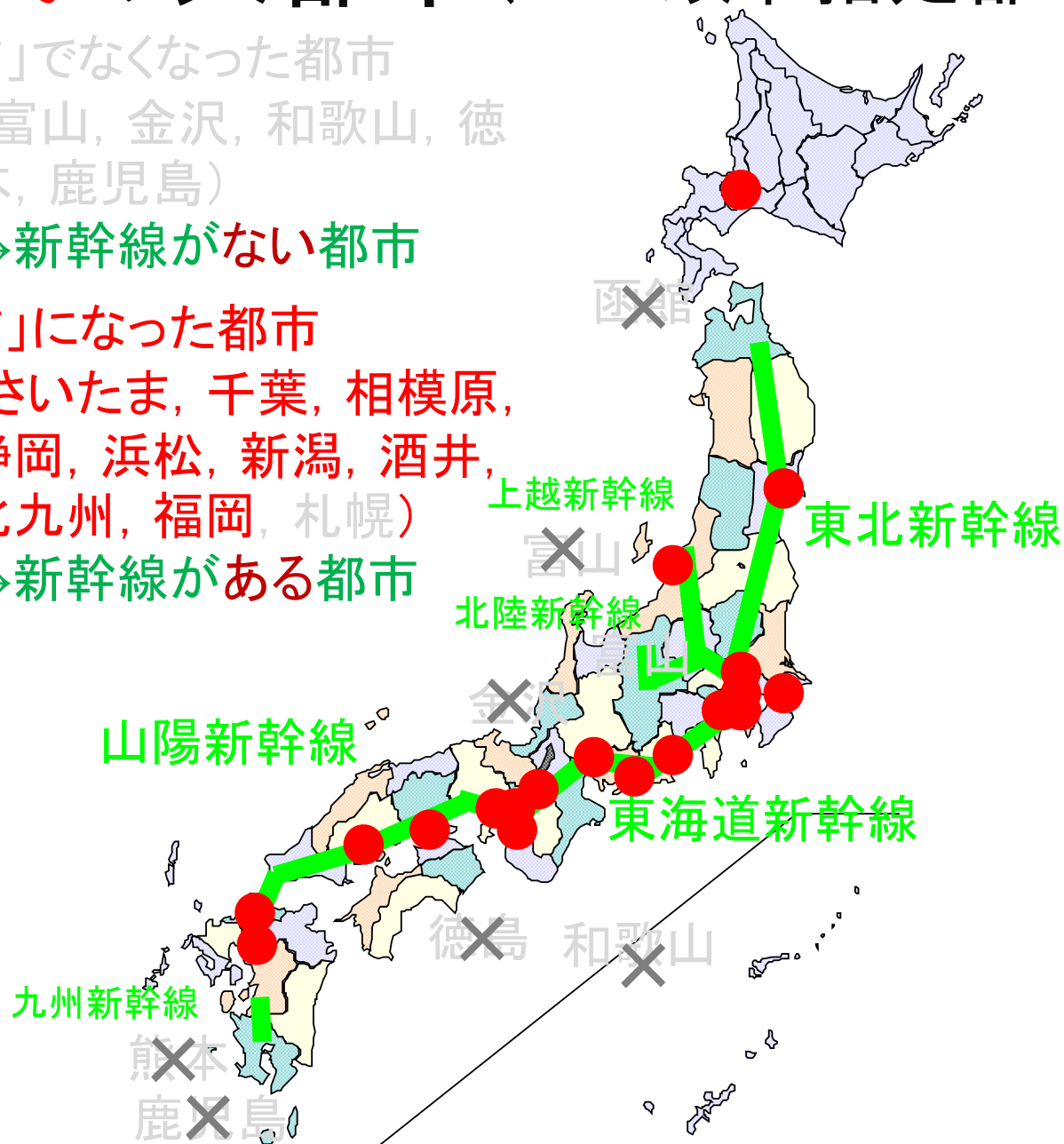
現代の大都市 (H22政令指定都市+東京)

「大都市」でなくなった都市
(函館, 富山, 金沢, 和歌山, 徳島, 熊本, 鹿児島)

→新幹線がない都市

「大都市」になった都市
(新潟, さいたま, 千葉, 相模原, 川崎, 静岡, 浜松, 新潟, 酒井, 岡山, 北九州, 福岡, 札幌)

→新幹線がある都市



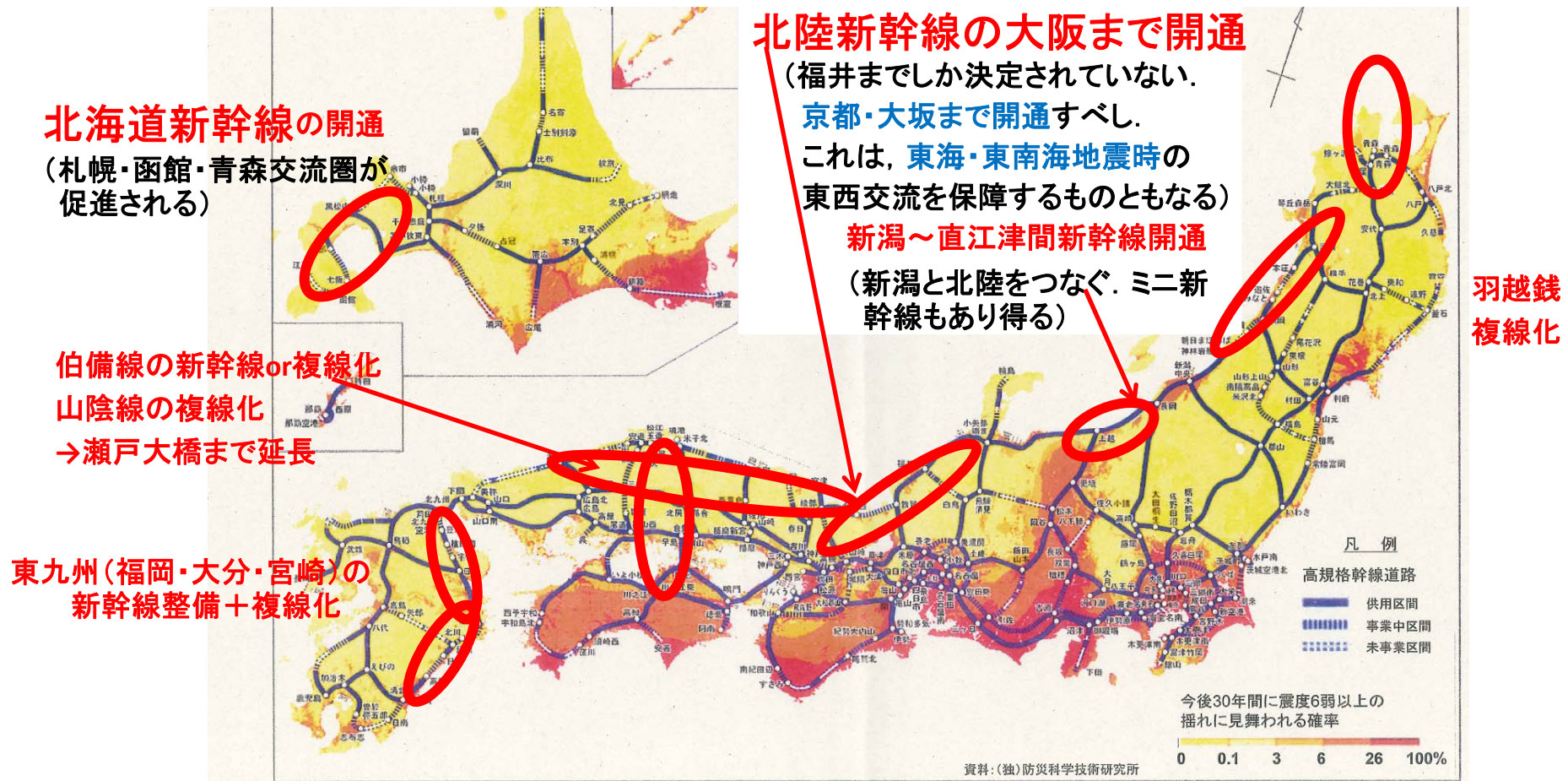
つまり、新幹線が整備された都市は、大きく発展し、整備されなかった都市は、衰退した！

.....だから.....

交通整備は、
「都市の発展」に極めて効果的！

「都市機能」を移転させていくためには 交通インフラ整備(主として新幹線)が極めて効果的！

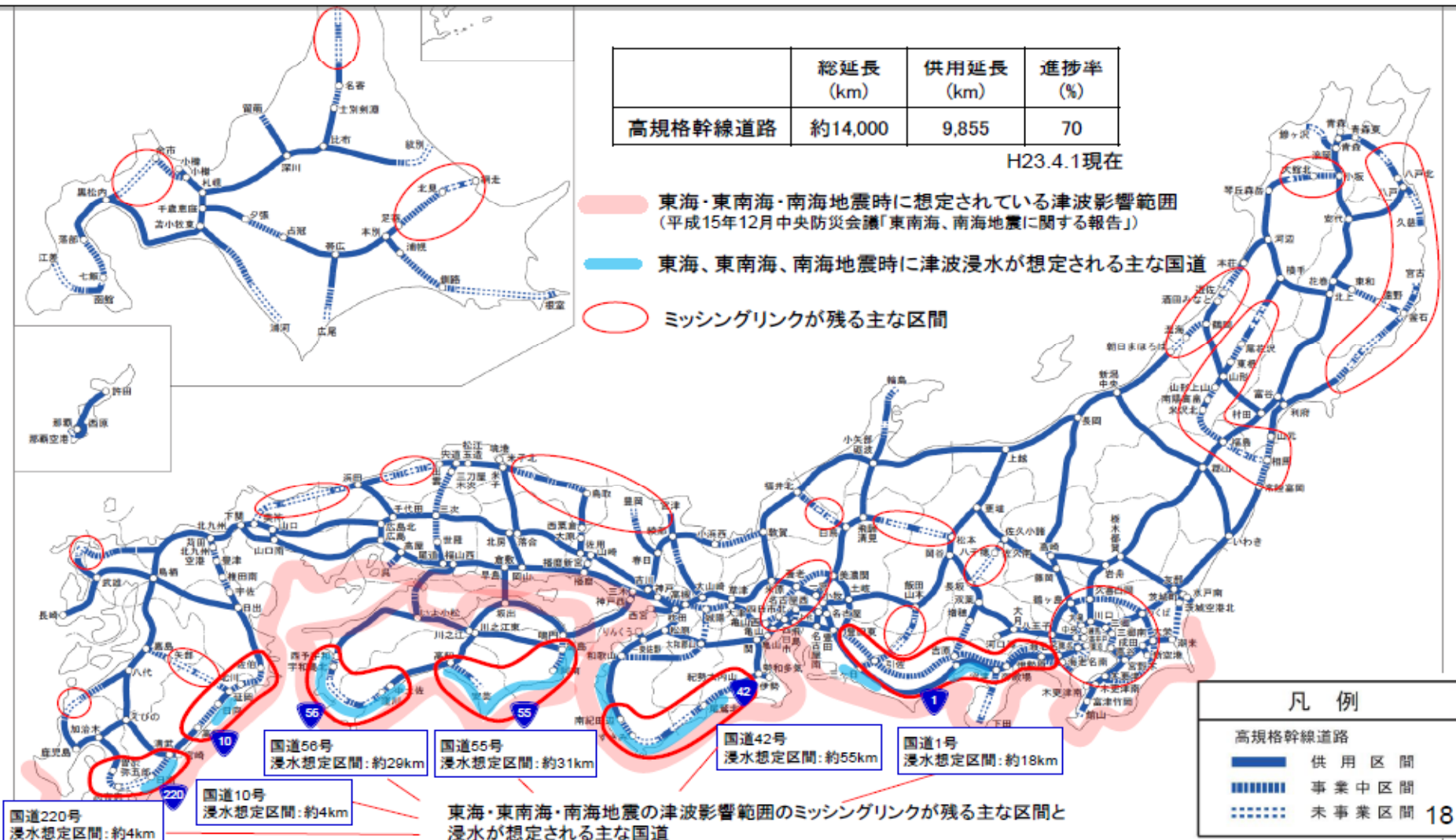
※ 以下のものを全てやっても5-6兆円程度最速で5年程度で可能)



震度6以上の地震発生確率

なお、「産業活性化」のためには、高速道路が**不可欠** (津波が予想される地域においては、避難路としての確保が必要)

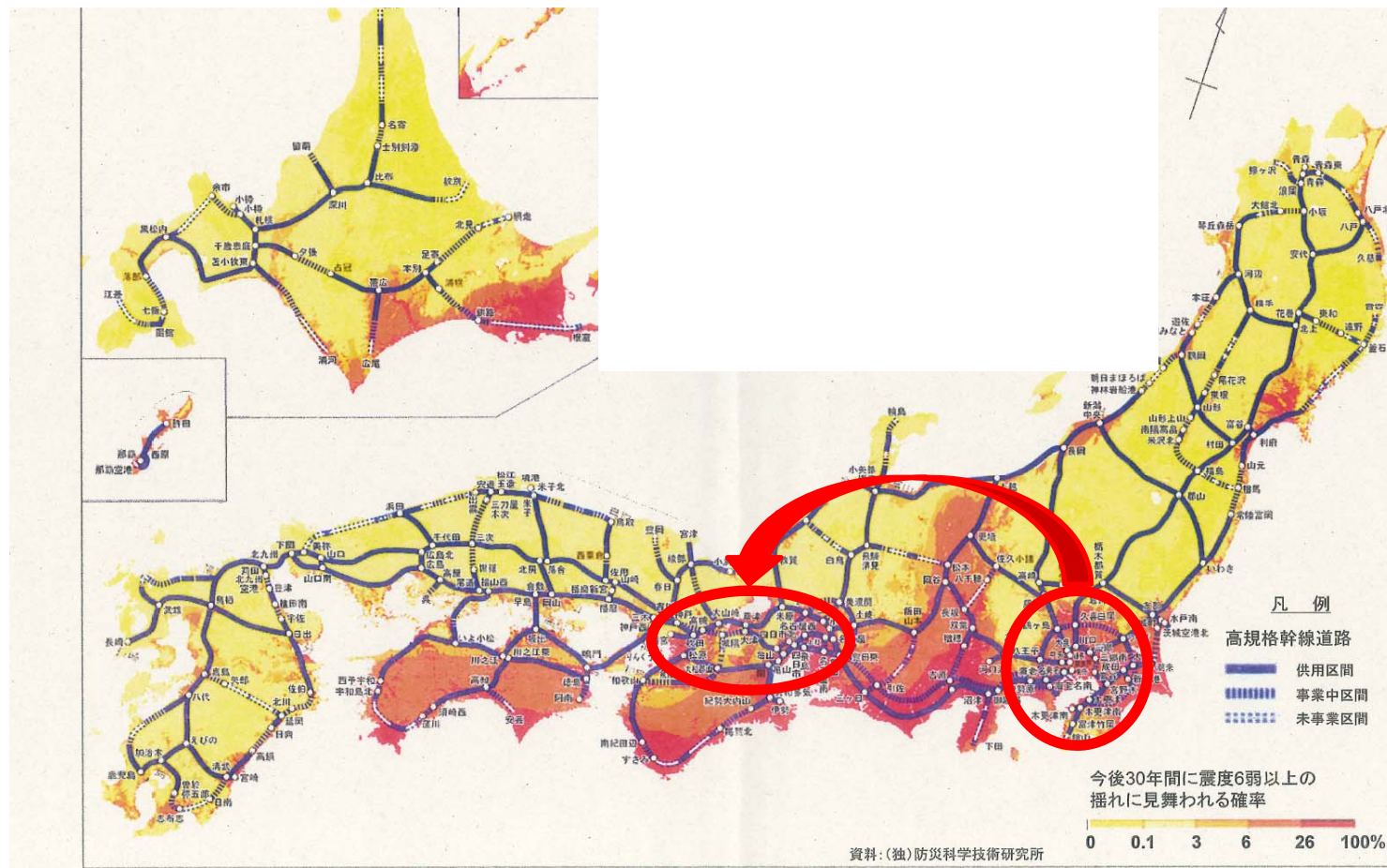
■ 東海・東南海・南海地震時に想定される津波影響範囲には、浸水が想定される国道や高速道路のミッシングリンクが多数存在。



強靱化国土計画

基本方針3

「首都機能(+GDP)」の「一部」を、
地震リスクの低い「他の都市圏」(大阪都市圏・名古屋都市圏)に移転する



震度6以上の地震発生確率

「国会等」の移転／スぺア検討時の 考慮点

- ①交通アクセスが至便 （鉄道・高速道路・空港）
- ②地震リスクが低い （ただし、日本にリスク0の場所はない！）
- ③迅速に整備可能 （例：伊丹空港跡地は、「整備」が迅速かつ容易に可能）

（④「平時」でも何らかの機能を持たせておく[「スぺア」の場合]）

例えば．．． 普段は、地方整備局等の仕事を担当する、
全ての霞ヶ関データのバックアップ場所にする
「臨時国会」は予備国会等にて開催する 等

※ 事後的には「経済機能」の移転促進のための諸対策も必要（移
転補助、税制優遇、等）

国家文化的機能の移転／分散

→歴史伝統都市（例えば京都）の活用

強靱化国土計画

基本方針4

基本的な津波・地震対策

- インフラ老朽化対策（とりわけ、橋梁・上下水道など）
- 堤防強化（とりわけ、原発周辺）
- 避難路・救援路確保（九州・四国・紀伊半島の沿岸沿いの高速道路の整備）
- 耐震強化（橋・ビル・住宅の強化）

等

なお、「強靱な社会」は、

ゆとりがあり、繋がりがあり、
人々は、心の安寧を得ることができる、
「精神的に豊かな社会」でもある。

「事業仕分け」の延長にある、個別化され、過度に効率化された、「味気ない社会」とは、本質的に異なるものでもある。

本計画の推進は、

日本の政治の基本ビジョンの（当たり前方向への）大きな転換でもある。

おわりに

■総額で、200兆円程度の公共投資が「列島強靱化」に必要

(※震災復興と併せると、200～最大で300兆円程度)

[列島強靱化計画の内訳] ① 東西交流路確保(中央新幹線+第二東名)→約20兆円

② 都市機能の日本海側・九州・北海道への移転のためのインフラ整備→約20兆円

③ 首都機能移転関係→ 10兆円程度

④ エネルギー関連の強靱化(原発耐震強化・エネ自給率向上策含)→30兆円程度

⑤ 基本的な耐震強化・津波対策(老朽化対策含)→ 約100兆円程度

⑥ その他(BCP促進、移転促進のための税制優遇など)→ 約20兆円程度

■この投資がなければ、東日本は復興できず、デフレが深刻化し、巨大震災で「致命傷」を負い、GDPは、早晩、300兆円代にまで凋落することともなろう。

■一方で、この投資を行えば「乗数効果」を通して、日本のGDPは800兆～1000兆円程度にまで復活するだろう！

(→そうなれば、税収も増え、**財政も再建**し、**増税**も可能となり、**少子高齢化対策**も可能となる)

今こそ、国家の**存続**を期した、200兆円規模の**列島強靱化推進の政治決断**(例えば強靱化基本法の策定)を！