

講師プロフィール

京都大学大学院工学研究科教授 藤井 聡 氏

昭和43年 奈良県生まれ

京都大学工学部土木工学科卒業、京都大学大学院修士課程修了

経歴：京都大学大学院工学研究科助教授、東京工業大学大学院理工学研究科教授

現在：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

専門：公共政策論、国土計画論、土木工学

- <近著>
- ・「公共事業が日本を救う」（平成22年、文書新書）
 - ・「正々堂々と公共事業の雇用創出効果を論ぜよ」
(平成22年、日刊建設工業新聞社)
 - ・「列島強靱化論ー日本復活5カ年計画」（平成23年、文春新書）
 - ・「救国のレジリエンス」（平成24年、講談社）

知事会グランドデザインへの政策提案

「地方分散」による「強靱な国土」の形成

～列島強靱化十年計画による**四大交流圏**の形成～

京都大学レジリエンス研究ユニット

ユニット長：

藤井聡（工学研究科・教授）

ユニットメンバー：

大西有三（理事・副学長）

佐伯啓思（人間環境学研究所・教授）

清野純史（工学研究科/安寧の都市ユニット・教授）

矢守克也（防災研究所・教授）

中野剛志（工学研究科・准教授）

プロジェクト提案・学外協力者

波床正敏（大阪産業大学・教授）

平成 24 年 5 月 18 日

1. 序言

明治初期、日本はいたって「均衡」のとれた国土をもっていた。各地の都市・地域・文化はそれぞれ大きく独自に発展していた。そしてそれらの諸都市が、幕府と朝廷という2つの大きな求心点を持つ楕円につつまれる形で、日本という一つの国が形づくられていた。

しかし明治以降とりわけ戦後において、一部都市に何もかもが過剰に集中する一方、地方は衰退し続け、地域間格差は著しく進行し、その国土の「歪さ」は極限にまで拡大した。

そして一極集中を過剰に進行させた我が国は今、極めて近い将来に、その「一極」を直撃する巨大地震の連発の危機に晒されている（図1参照）。

それはつまり、我が国は想像を絶するほどに「巨大地震に対して脆弱」な国家に成り下がったことを意味している。今や、たった一つや二つの巨大地震によって、我が国が二度と回復不能な程の決定的致命傷を負う危険性が現実と考えられる事となったのである。

それを思えば、全国の日本国民の積年の願いである「地方分散による均衡のとれた国土づくり」は、地方の再生と都市の過密を緩和するのみならず、「脆弱化」した日本を「強靱化」するための最重要課題であるという事実が浮かび上がる。

以上より、本政策提案で、超巨大地震の被害を可能な限り最小化させると共にその被害を可能な限り迅速に回復しうるしなやかで強い「強靱な日本」をつくり上げる上で、「地方分散」こそが最も効果的な対策である*という認識の下、「発災 X デー」に向けて日本全国で何を推進していくべきなのかをとりまとめるものである。

※ なお、こうした分散化の発想は、軍事戦略における「疎開作戦」と呼ばれるものと同様である。

すなわち、本提案は、

<p>日本国家の存亡をかけた国土の強靱化における最重要課題である 「国土分散化」を「10年」で成し遂げるための基本計画</p>
--

を提案するものである。

「日本の存亡」に関わる巨大地震のさらなる危機

30年確率60~88%,
推計被害86兆円¹ ~ 数百兆円の可能性も²

推計被害112兆円~325兆円¹
30年確率: 70%¹

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) 878年	9年後
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	慶長江戸地震 (M6.5) 1615年	4年後
明治三陸地震 (M8.2-8.5) 1896年	→	[濃尾地震 ³ (M8.0-8.4) 1891年]	5年前	明治東京地震 (M7) 1894年	2年前
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) 1923年	10年前

早急に対応しないと、「日本国家の存続」そのものが危うい

¹中央防災会議が東日本大震災発生前に試算

²救国のレジリエンス(藤井聡緒, 2012年)

³これは、海洋型地震ではなく、内陸型地震である。ただし、簡素史上「最大」の内陸型地震として知られている。

⁴

■過去二千年の間、東日本側で、今回の東日本大震災と同様の巨大地震が発生したケースは4つ。

■その4つの「全て」のケースにおいて、

—首都圏では、10年以内に「直下地震」が連動し、

—西日本側では18年以内に「M8クラス以上の巨大地震」が連動している。

(※ 政府発表では30年確率が、前者が70%、後者が最大88%)

■遅くとも **10年以内**に抜本的対応を図らねば、日本国家が亡国の危機に立たされかねない状況。

図1 近い将来に「西日本」と「首都圏」で巨大地震が生ずることを予期させる歴史

2. 本提案が目指すグランド・デザイン構想

日本の今の国土は、首都直下地震や東海・南海・東南海地震という2つの巨大地震に晒される危惧のある首都圏、ひいては太平洋ベルト地帯に、日本の都市機能の実に7割もが集積する、極度に一極集中が進行した歪^{いびつ}な構造を有している。

本提案は地方分散化を通してこの不均衡を是正するものであるが、そうした地方分散化を考えるにあたって、なぜ、国土の一部にしか過ぎない「太平洋ベルト地帯」に、過剰に都市機能が集中しているのかを認識しておくことは極めて重要である。

図2に示したように、明治初期、太平洋ベルト以外においても、函館、富山、金沢、和歌山、徳島、熊本、鹿児島といった実に様々な都市が、大都市であった。しかし、図3に示すように、平成22年時点ではそれらの諸都市はいずれも政令指定市から外れ、一部の都市群のみが大きく発展を遂げた。

この都市の栄枯盛衰を分けたものの重要な要因の「一つ」が、図4に示されるように「新幹線の整備」^{※1}であった。現代の政令指定都市は「全て」新幹線が整備された都市圏に位置している一方^{※2}、かつて大都市であったにも関わらず、新幹線が整備されていない都市は「例外なく」衰退したのであった。

※1 より厳密に言うなら、明治期の鉄道整備の初期の段階で差が付き、戦後の都市間高速大量輸送機関の整備で決定づけられた。

※2 世界最大の旅客数を誇る千歳東京便が就航されている北海道を除く

(無論、新幹線のみが都市の栄枯盛衰を決定付けたのではないが) このことは、都市の発展、さらに言うなら、「太平洋ベルト地帯」に見られるような「大交流圏の形成」は、新幹線をはじめとする「国家レベルの公共投資」があってはじめて実現した事を示している。

ついでには本提案では、現下の人口・都市分布、財政状況等を勘案した実現可能性を踏まえつつ、新幹線、高速道路、港湾の整備や各種の国家プロジェクトと、各種制度活用を通して、現在、既に形成されている「太平洋ベルト大交流圏」と同様の、「四大交流圏」(図5参照)を「10ヶ年」で形成し、これによって「地方分散による国土強靱化」を目指す。

<本グランド・デザイン提案で目指す、四大交流圏>

①北方・大交流圏

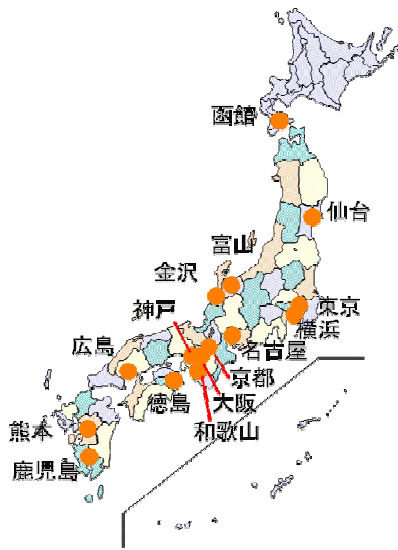
②北陸羽越・大交流圏

③中国四国・大交流圏

④九州・大交流圏

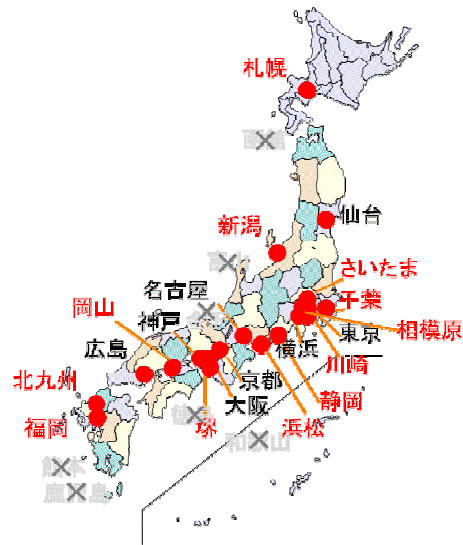
} (西日本・大交流圏)

(※ 図4参照)



(資料提供：波床正敏大阪産業大学教授)

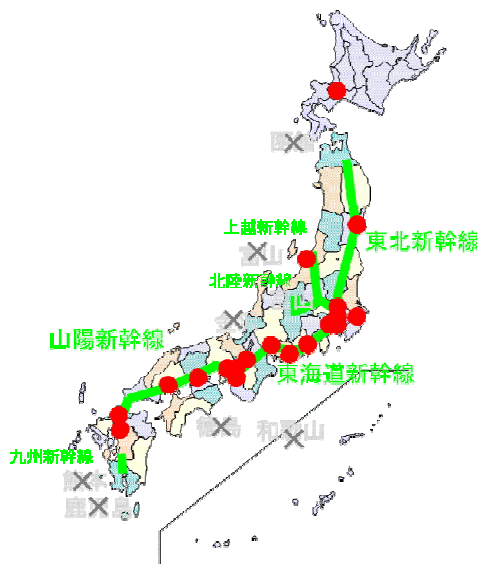
図 2 明治 9 年の時点における人口ベスト 15 都市



(資料提供：波床正敏大阪産業大学教授)

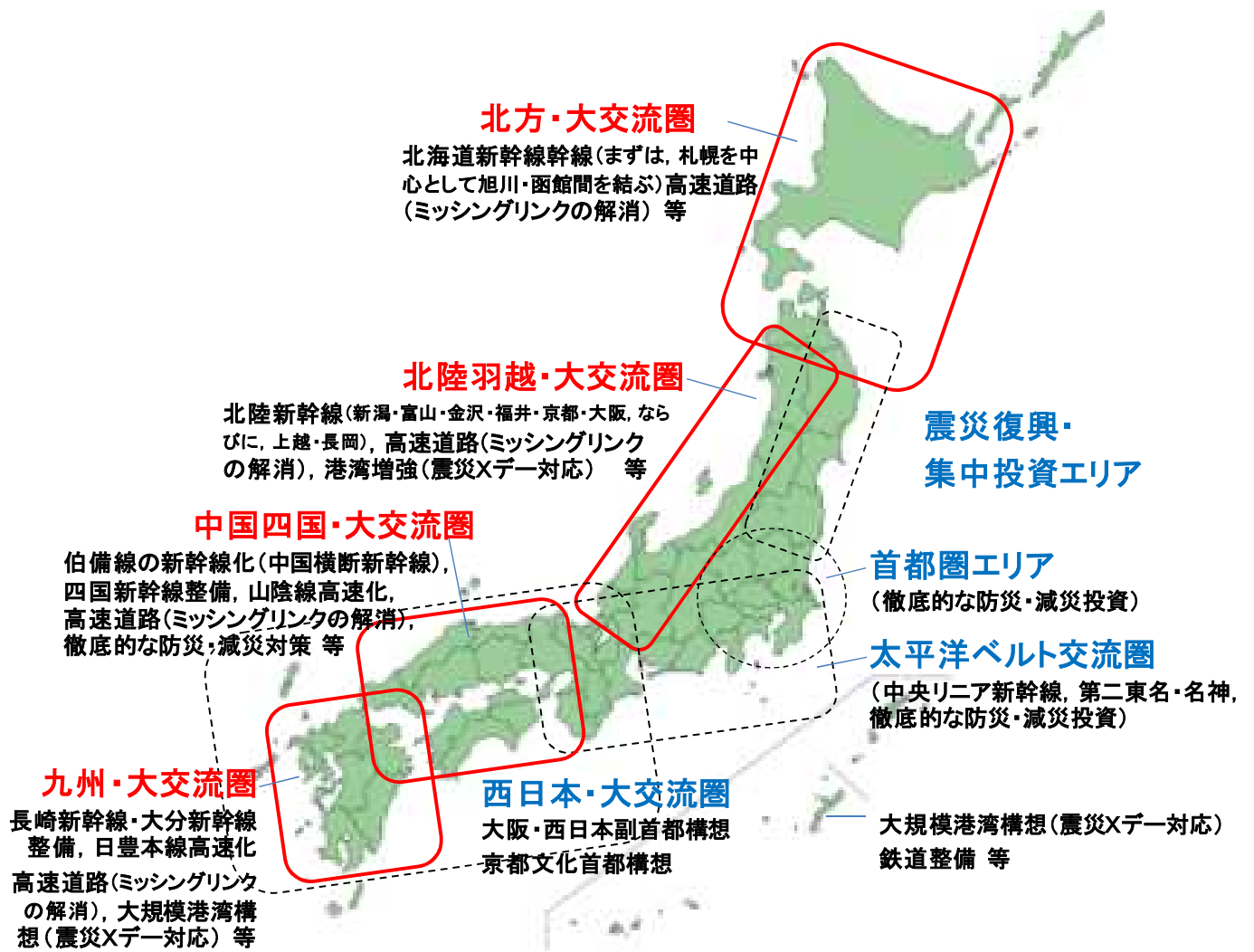
図 3 現代の大都市（政令指定都市および東京）

都市名	明治期に人口ベスト 15 都市ではなかったが平成 22 年現在、政令指定となった都市
都市名	明治期に人口ベスト 15 都市であり、かつ、平成 22 年現在も政令指定である都市
都市名	明治期に人口ベスト 15 都市であったが、平成 22 年現在、政令指定でない都市



(資料提供：波床正敏大阪産業大学教授)

図 4 平成 22 年現在の大都市（政令指定都市および東京）と明治期から衰退した諸都市と、新幹線網



※ 本構想の詳細は、『救国のレジリエンス』(藤井聡著・講談社) 参照

図5 「四大交流圏」と各地域のグランド・デザイン構想

3. 地方分散と巨大地震対策の基本方針

これまで、太平洋側の想定被災地の都市における機能は、

- (1) 民間機能
- (2) 政府機能 (国会, 首相官邸, 中央官庁, 最高裁判所 等)
- (3) 象徴機能 (皇室機能 等)

の三種類に大別される*。

こうした機能巨大地震対策を考える上では、基本的に「分散化」と「防災対策」の二種類が考えられる。についてはここでは、これらの3つの機能毎に、分散化/防災対策をどの様に進めることが合理的であるかについて、検討を加える。

※ 例えば、これまでの「首都機能移転論」においては、これらの機能を明確に峻別しないままに議論が進められてきたり、これらの内特定のものだけ(例えば、①政府機能移転論だけ)を念頭に置きながら議論が為されたりすることもしばしばであった。無論これらは互いに関連するものではあるが、その分散化対策は、基本的に全く異なるものである。

(1) 「民間機能」の巨大地震対策について

想定被災地の民間機能は、当該地域の大部分を占めるものである。したがって、直接的な防災・減災対策を進めることも重要であるが、それを完璧にすることは不可能である。したがって、その「分散化」を考えざるを得ない。

ただし自由主義の我が国では、民間機能は中央政府の権限で分散を「命ずる」ことは出来ない。したがって、「政府による地方部への移転誘導」が不可欠となる。

巨大地震のリスクが社会的に共有認識されつつある今日、BC(事業継続)*の視点から、「移転誘導」の可能性は十分に現実味あるものとなってきた。

※ BC=事業継続:「震災 X デー」の翌日から(ないしはできるだけ早期に)、最低限の事業を続けること。その計画は一般にBCP(=Business Continuity Plan)と言われる。

しかし、魅力的な移転先がなければ、企業は移転を断念するか、あるいは最悪の場合、海外へ移転する事態も生じうる。それを避けるためには、受け皿となる地方都市を「魅力的なもの」にすることが必要である。

それ故、前項で述べた、新幹線等のインフラ整備を中心とした「四大交流圏」の形成プロジェクトを、迅速、かつ、大規模に推進していく事が不可欠である。

それと同時に、移転する法人を支援する、「移転補助金制度」「移転減税制度」等の法整備を図ることも肝要である。

(2) 「政府機能」の巨大地震対策について

国会・中央政府の権限で移転が可能なものであり、また、それに伴って民間機能も付随移転するだろうという期待の下、政府機能の「移転」が長らく議論されてきた。

ただし、(防災対策が可能である限りにおいて) 平時／有事問わず、一定程度の政府機能が一極集中している状態は、極めて効率的・合理的であることも事実である。また、今日では、中央官庁と企業との関連性もかつてより低下しており、政府機能移転に伴う民間機能移転可能性は必ずしも高いとは言えないことも予期される。

そして、政府機能の関連施設は限定されており^{*}、一定の財源で徹底的な「防災対策」が可能である。この点が、民間機能とは大きく異なる点である。

※公務員数を基準とすると、都市圏における公務員数の全従業者に対する比率は約7%程度である。

したがって、「分散化」よりも、耐震補強や発電・通信施設の絶対確保などの「徹底的な防災対策」を重視した、巨大地震対策が適当であると考えられる。これはすなわち、人体においては、最も枢要な「脳機能」が頭部に一極集中されておいた上で、強靱な頭蓋骨で保護するという生物学的対応に比することができる。

しかし、とりわけ重要度の高いもの、必ずしも東京にある必然性の無いもの、地方にある必然性のあるもの等については、バックアップ化、分散化を検討することには重要である。

(3) 「象徴機能」の巨大地震対策について

三つの機能の中でもとりわけ、絶対的な安全保障が不可欠な機能である。

それ故、皇居の徹底的な耐震補強に加えて、現皇居とは別の、日本国内の「御所」などの活用を見据えた分散化の可能性も検討することが枢要である。

4. 「地方分散」のための諸国家プロジェクト

ここでは、先に示した基本方針に基づいて、「地方分散」のために国家規模に大々的に推進する、「10年プロジェクト」の概要を論ずる。

その中でもまず、地方分散のための国家プロジェクトの中心を為す「四大交流圏の形成」（図5参照）について述べる。

(1) 「北方・大交流圏」 形成10年プロジェクト

当該地域は現在、札幌への過度な一極集中が進んでいると同時に、道央地域と青函地域とが分断されており両地域の発展が大きく阻害されてきた。

こうした状況を鑑み、札幌・旭川を中心とした道央地域と、函館・青森の青函地域を10年以内に「新幹線」で連結することを通して、一大交流圏を形成する。同時に、交流圏内部の物流の円滑性を確保する高速道路の早期開通を目指す。

これらにより、北海道地域の札幌への一極集中を緩和すると共に、大交流圏内の飛躍的發展を期する。ここに、北方での事業に利益を受ける各種民間の移転を促す。

青函地域は既に八戸を通過して北陸新幹線で結節していることから、北方交流圏は北東北と連結されることとなる。また、北方交流圏への秋田方面からのアクセス性向上のための諸施策（鉄道高速化、高速道路整備）を促す。

あわせて、食糧安全保障の観点からの日本国家強靱化を期して、上記インフラ整備と協調の下、さらなる農畜産業の強靱化を図る。

10年後以降の長期構想 今後10年で形成された新幹線・高速道路ネットワークを道東・道北に延伸すると共に、新幹線延伸も含めた秋田方面へのアクセス性のさらなる向上を期する。また青函間に明確に存在する物流上のボトルネックを解消するための諸対策の検討を進める。

(2) 「北陸羽越・大交流圏」 形成10年プロジェクト

当該地域は、新潟が東京と新幹線で連結され、富山・金沢・福井が京都・大阪と在来線で連結されているものの、新潟ー富山間が分断されている。また、新潟と山形・秋田方面とのアクセス性も著しく低い状況にある。つまり、各都市が分断されており、当該地域の各都市の発展が著しく阻害されている。

については、北陸新幹線を京都・大阪まで10年以内に延伸することを通して、ならびに、長岡－上越間に新幹線を整備して北陸新幹線と上越新幹線を連結させる。これを通して、富山－新潟間を1時間強、金沢－京都間を1時間強で連結させることを通して、北陸羽越・大交流圏を形成する。

あわせて、羽越本線・奥羽本線の高速化を果たすと共に、高速道路のミッシングリンクを整備する。また、中国・ロシア等との交易を見据えた日本海側の港湾拠点として、特に首都直下地震時のバックアップ港湾として、新潟港・富山港等の大型化を果たす。

なお、国家のエネルギー安全保障を確保し、日本国家そのものを強靱化するために、中央政府による近隣諸国との調整を通して、メタンハイドレード等の日本海における海底資源開発を迅速、かつ、大規模に展開する。

10年後以降の長期構想 青森から山口までの「日本海軸」の形成を念頭に置きつつ、上越新幹線を山形（庄内）・秋田方面への延伸を検討すると共に、太平洋側との間の高速道路ミッシングリンクの整備を促す。なお、首都直下地震・東海南海東南海地震発災時には、あらゆるバックアップ、支援機能を発揮する。

(3) 「中国四国・大交流圏」 形成10年プロジェクト

当該地域は、山陰地域への瀬戸内側からのアクセスが著しく低い。また、四国と本州との間に3本架橋がなされているが、新幹線整備が進められていない。こうした事情から、山陰・山陽・四国がそれぞれ分断されており、当該地域の各都市の発展が著しく阻害されている。

については、岡山－米子－松江－出雲を繋ぐ伯備線を主体とした新幹線、すなわち、中国横断新幹線を整備すると共に、岡山－高松を繋ぐ四国横断新幹線の一部区間を10年以内に整備し、これを軸とした中国四国・大交流圏を形成する。同時に、山陰本線の高速化を果たすと共に、四国内においては予讃線の高速鉄道化と共に、高速道路のミッシングリンクの整備を進める。

なお、南海地震による激甚被害が予期される高知・徳島では、救援ルート確保のための高速道路整備や避難所整備、堤防整備を急ぐと共に、文科省・経済産業省と共に徹底的なリスクコミュニケーション・BCPの推進を図る。

10年後以降の長期構想 四国新幹線の松山・高知・徳島までの延伸計画を検討・推進し、さらなる高速道路のミッシングリンク整備を進める。またその時点で既に南海地震が発生した後であるなら、被災地域に於いては集中的に復興事業を展開する。

(4)「九州・大交流圏」 形成10年プロジェクト

当該地域は、西側には新幹線をはじめとした交通インフラが整備されている一方、東側の交通インフラ軸は極めて脆弱であり、宮崎が陸の孤島化するなど、各都市が分断され、それ故に各都市の発展が大いに阻害されている。

ついでには、10年以内に、既に計画されている長崎新幹線（九州新幹線長崎ルート）に加えて、**福岡－大分間の大分新幹線（東九州新幹線の一部区間）を整備**することに加えて、大分－宮崎－鹿児島間の日豊本線を高速化する一方、高速道路ミッシングリンクを整備する。これらを通して、「九州は一つ」をビジョンとする**九州・大交流圏を形成**する。

なお、宮崎においては南海地震対策を進めると同時に、沖縄では、発災Xデーにおいて想定被災地の港湾が壊滅した場合でも大型船が寄港できる港湾を国内に整備するべく、**那覇港を大型化**すると共に、未だ整備されていない鉄道整備を進める。

10年後以降の長期構想 東九州新幹線の宮崎方面への延伸に加えて、高速道路のミッシングリンクのさらなる整備を進めると共に、当該間のアクセス性を高める整備を進める。

以上の四大交流圏の形成プロジェクトに加えて、以上の大交流圏の形成とも関連させながら、次のような大規模プロジェクトを進める。

(5)「東日本復活」 五ヶ年プロジェクト

2011年の東日本大震災からの復興については、未だガレキ処理も不十分であり、原発事故処理も未だ途上であり、そして、未だ夥しい数の失業者が残されたままとなっている。この現状を一刻も早く打破し、**大規模、かつ、本格的な復興を大々的に推進することが、日本国家における当面の最重要課題**である。

そのためには、1) 中央政府による大規模な予算確保、2) 復興庁の抜本的増強、3) 復興を妨げている様々な要因を排除し、迅速な復興を円滑化するためのあらゆる法

制度の整備，4)「ふるさと再生」のビジョンに基づく基礎自治体，および，地域産業組織の徹底的支援，5)「就労支援」の考え方に基づく被災地における雇用対策，5) 迅速な基礎インフラ整備等を，**日本の国力の全てを結集して推進し，「五ヶ年で8割復興」を遂げ，「10年で完全復興」を目指していくことが不可欠である。**

10年後以降の長期構想 復興の進捗にあわせて，隣接する北陸羽越・大交流圏，北方大交流圏，首都圏との交流をさらに円滑化し，仙台を中心とした第五番目の「東北・大交流圏」の形成を図る。あわせて，首都直下地震発災時，発災後には，首都圏に対するあらゆるバックアップ機能を発揮する。

(6) 「首都強靱化」 10年プロジェクト

以上の分散化を通して首都直下地震の被害の最小化を目指すと同時に，**あらゆる事態を想定した首都強靱化を大規模に推進**する。「**首都の防衛**」は，一自治体のみの責務にあらず，**全日本国家的な責務**であることから（以上に述べた大交流圏形成プロジェクトと同様に），自治体と中央政府が連携しつつ**大規模な中央政府からの予算的裏付けの下，徹底的にその強靱化対策を果たす。**

首都強靱化としては，1) 重要度に応じた各種建築物・構造物の耐震強化，2) 重要度に応じた沿岸部における液状化対策，3) 沿岸部における津波対策，4) 発災Xデーを想定した避難路・救援路の事前想定，5) 官民間わず，全組織におけるBCPの推進，6) リスクコミュニケーションの推進，等を，徹底的に推進する

(7) 「太平洋ベルト強靱化」 10年プロジェクト

東海地震の発災Xデーにおいては，新幹線・在来線・高速道路の全てが，破断する大きなリスクがある。とりわけ，過去の歴史を遡れば，浜松近辺においては，当該地域の**地形が激変する程の激甚被害が発生し，それらの交通インフラ復興まで数年を要する**可能性がある。

そうなると，**日本経済の根幹を為し続けてきた太平洋ベルトにおける「東西交流」が数年間に不能となり，その二次被害，三次被害は甚大な水準にまで拡大し続けていく**ことは火を見るより明らかである。

については，こうした十二分に想定可能な事態を見据え，首都強靱化策と同様の，様々な重要施設の耐震強化，液状化対策，**東海道・紀伊半島地域を中心とした津波対策**，避難路・救援路の事前確保，BCP，リスクコミュニケーションの確保と同

時に、第二東名・名神高速道路のみならず、中央リニア新幹線の東京－大阪間を10年以内に開通させることが不可欠である。

これにより、太平洋ベルト交流圏が強靱化されるのみならず、地方分散化によって過剰な過密問題を乗り越え、上海・北京・ソウル・シンガポール等のアジア諸都市を圧倒する「世界一の一大メガロポリス」の形成を図る。

(8) 「大阪・西日本副首都構想」 10年プロジェクト

以上に述べた「北陸羽越・大交流圏」と「中国四国・大交流圏」、そして、「太平洋ベルト・大交流圏」の結節部に位置する大都市が「京阪神都市圏」である。それ故、これらの三大交流圏の形成・発展は、必然的に、京阪神、とりわけその中心都である「大阪」の飛躍的な発展をもたらす。

すなわち、以上に述べた国土強靱化のための国家プロジェクトを推進すれば、大阪は名古屋・東京方面とはリニア新幹線、北陸とは北陸新幹線、山陽・九州方面とは山陽新幹線と連結されるばかりではなく、山陰とは中国横断新幹線、四国とは瀬戸大橋を介して新幹線で連結されることとなる。このことは、東京に匹敵する程の、国内緒都市との連結性を確保することを意味する。

その結果、大阪を中心とする京阪神都市圏が、北陸、中国、四国といった諸地域の全てを含めた「西日本・大交流圏」の「中心都市」として飛躍的な発展を遂げることとなる。これが、大阪を西日本の副首都として位置づける「大阪・西日本副首都構想」の基本的着想である。

これにあわせて、関空リニア構想の実現や、投資減税・移転補助などの制度整備を通して、昭和時代の様に、東京に集中した各法人の本社機能等を大阪への再移転を図るなど、各都市機能の集中を図り、東の東京に匹敵する西日本の中心大都市の形成を図る。これにより首都の最大のバックアップ都市として大阪を位置づけ、「双眼的国土」の形成を通じた抜本的な国土強靱化を図る。

なお、大阪にも、東海・南海・東南海地震等による震災・津波リスクが存在する。とりわけ、それがM9の場合には津波による甚大な被害も考えられることから、堤防、水門等の津波対策を、10年以内に徹底的に進めることが必要である。

(9) 「京都文化首都構想」

「地方分散化」を考えるべき三つの機能の中でもとりわけ、**絶対的安全保障が不可欠**なものが、「象徴機能」である。この安全保障問題は、徹底的な現皇居の耐震補強に加えて、日本国内の「御所」等の活用を見据えた**分散化**の可能性も検討することが枢要である。

その視点から考えたとき、日本の歴史の中で象徴機能を千年以上担い続け、かつ、その歴史の中で活用され続けた**「京都御所」は、この安全保障問題における「分散化」の検討に際して最も大きな貢献できる可能性が高い**ものと考えられる。

この視点からの京都御所の活用を考えるにあたっては、**京都御所活用に相応しい都市整備を京都御所周辺に展開**していくと同時に、海外来賓の迎賓機能の充実や宮内庁機能、文化庁機能などの移転の検討も必要である。あわせて、京都御所への抜本的なアクセス性の向上を企図し、**全世界**（すなわち関空）や（北陸方面等を含めた）**各地域からのアクセス性の向上、とりわけ、首都東京からのアクセス性の抜本的向上を図る**。

そしてこうした取り組みを通して、京都そのものが「西日本の中心都市圏」となる京阪神都市圏に位置するという点も鑑みつつ、**「京都文化首都構想」として、京都を日本国家そのものの「象徴機能」の大きな受け皿となる取り組みを推進する**。

6. 地方分散の「推進体制」

以上に論じた**強靱な国土の形成**は、中央と地方、ならびに、官と民を上げた、**21世紀前半の日本国家における、文字通り「最大」の国家事業**である。そして巨大地震の発生可能性を踏まえて、**十ヶ年でその事業の基本を完了することが不可欠**である。

したがって、それを推進するためにも、日本が持ちうるあらゆる国力を結集し、**最も有効性、迅速性の高い推進体制を、中央と地方が一体となって形成**した上で、**可及的速やかに本国家事業を迅速に推進していく必要がある**。ここではそのための基本的な体制についてとりまとめる。

(中央政府)

①国土計画の立案・立法化

- 「国土強靱化基本法（仮称）」、あるいは、それに基づく特別な法案の制定

②国土計画推進の行政組織の強化

- 地方政府と連携しつつ国土計画を強力に推進するための**「特別庁」ないしは特別な立法に基づく「法人/機構」を、10年間の時限立法に基づいて、中央政府・各地方整備局等と基礎自治体・都道府県、ならびに、交通インフラ関連等の各種民間組織とで全面的な「協働」を図りつつ設置**する（また、10年後の対応については、その時点での状況を勘案して改めて検討する）。

③財源の確保

- **単年度主義を越えた、10ヶ年の安定財源を確保**する。
- 本事業は、震災復興、エネルギー供給強靱化、食糧自給率向上等も含めた「日本国家強靱化対策」のための財源である総額100兆円～200兆円（**年間10～20兆円×10年**）の**中心的支出項目**とする。
- 現在の日本が**デフレーションであることを鑑みた上で**、すなわち、デフレギャップが存在してマネーサプライが過少状況であることから、物価が下落していく状況であることを踏まえつつ、財務省・日本銀行を中心とした**徹底的な長期国債金利管理を前提としつつ、建設国債の発行を中心として財源を調達し出動**する。
- なお、**この財政が出動されれば**、マネーサプライが増加し、デフレギャップが縮小そして消滅し、デフレーションが終了し、物価が上昇していく局面、すなわち**「インフレーション」に転換**する。その結果、税収が増加していくことと

なる。この局面では、今度は、消費税増税や財政出動額を削減するための慎重な事業選定、金融引き締め等の緒対策を、日本国政府を中心として、迅速に検討、推進し、適正なインフレーション水準（コアコア CPI で 3~4%程度）を維持することを目指す。

（地方政府）

①中央政府と一体化した上で国土計画を策定

- ・ なお、国土計画立案に於いては、各地域の基本計画の詳細は、それぞれの基礎自治体・都道府県の意向を徹底的に吸い上げることを前提とする。

②中央政府における国土計画推進のための特別庁の設置・運用についての全面協力

- ・ 中央政府と連携しつつ国土計画を強力に推進するための「特別庁」ないしは特別な立法に基づく「法人/機構」を、10年間の時限立法に基づいて、中央政府・各地方整備局等とで基礎自治体・都道府県、ならびに、交通インフラ関連等の各種民間組織と全面的な「協働」を図りつつ設置する（また、10年後の対応については、その時点での状況を勘案して改めて検討する）。

③中央政府との協調の上での財源の確保

財源に関しては、次のような考え方に基づくこととする。すなわち「国土強靱化」は、各地方から構成される「日本国家」そのものを強靱化するものであり、各地方は、その国家プロジェクトに協力し協働して実現するものである。それに加えて、地震の喫緊性を考えれば、迅速な計画推進が不可欠であり、したがって、財源確保においては中央政府財源に重点を置きながら考えることが合理的である。

以上