



道州制による日本の進化

神戸朝鮮高級学校3年

金 亮太さん

私が毎日通学に利用している神戸の舞子駅からは、明石海峡大橋が淡路島に向かって大きく腕を伸ばしているの見える。橋げたを支える支間長1,991mは世界一の長さで日本の技術力の高さを誇っている。本州と淡路、そして大鳴門橋により四国が結ばれたことによって大きな経済効果が生まれた。¹⁾

「明石海峡大橋」でインターネットを検索すると、Wikipediaにこういう資料がある。

「たとえば、朝に採れた徳島県産の農水産物を安定的に関西方面へ出荷できるようになった。(特に、徳島県の地鶏である阿波地鶏の出荷量は、開通以前よりも倍増している。) 徳島県をはじめ四国産の農水産物は、関西の市場で大きなシェアを占めるようになった。また、明石海峡大橋の桁の内部には大口径の水道管、高圧送電線、大容量の通信用ケーブルなどが収納されている。これまで淡路島は慢性的な水不足に悩まされていたが、水道管が設けられ水の安定供給が実現した。」²⁾

私は、今までただ淡路島に行くのが便利になったというだけしか思わなかった明石海峡大橋の完成が、このような大きな経済効果を生み出している。そして、それが大阪湾を中心とした経済圏の形成へとつながっていることに、今まで活字としてしか捉えていなかった「経済効果」という単語を実感することができた。

しかし明石海峡大橋の完成が意味することはそれだけに留まらない。ここに和歌山県紀伊半島と淡路島の間約10キロメートルを結ぶ「紀淡連絡道路」を

建設すれば、大阪湾をぐるりと囲む道路が完成されることになる。関西国際空港、神戸空港、そして大阪府堺市に建設が予定されている巨大な家電メーカーの工場とを結べば、首都圏に勝るとも劣らない巨大で魅力的な経済圏が大阪湾一帯に形成されることは間違いないと思われる。³⁾

上で関西地方について述べたように、首都圏への一極集中化を防ぎ、地方経済を活性化するためには、地方経済圏を形成することが、2015年から始まるといわれている日本経済の閉塞状態を打破するための最も効果的な方策だといえるであろう。

例えば「環日本海経済圏」である。小林温の論文「進む環日本海経済圏構想」には「日本海を取り囲んでいるロシア極東部、中華人民共和国(中国)東北3省、朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)、大韓民国(韓国)、そして日本を含む、人口約3億人を有し、面積で全アジアの20%を占める経済圏のこと」⁴⁾とあるが、ロシアの豊富な天然資源、朝鮮民主主義人民共和国のレアメタル、中国の安価な労働力、日本と韓国の資本と技術を相互補完し連携させていけば、今までの太平洋、東シナ海偏重であった日本経済とは違った新しい経済圏が形成され、これは今日まで「裏日本」と呼ばれ、日本経済の閉塞状況の典型的な「悪いモデル地域」としてあげられていた日本海沿岸地方の発展を大きく促す効果をもたらすことになる。

地域経済圏の実現のために最も大きな壁となるも

のは日本政府の「政治の壁」であろう。この壁を打ち破る方法として、私は「道州制」の導入が不可欠だと考える。明治維新以来、国力を1国単位で考え、国家の富をできるだけ多く生産し国民全体が豊かさを享受するといった政治体制は、日本を世界第2位の経済大国に作り上げたが、それは東京をはじめとする大都市への一極集中をも生み出した。現在のよ様な地方経済が危機に瀕している状況では、この政治体制を大きく変えることが先決である。道州制とは、「現在の都道府県という制度をやめて、全国を7~10ぐらいの道や州に再編すること。」であり、「道州単位に地方政府を置き、地域のことはこの政府にまかせて、より地域の特性に合わせた政策が展開できるようにしよう。」という考え方である。⁵⁾ 先ほど述べた、「大阪湾周回道路」は関西道、「環日本海経済圏」は北陸道の各地方政府が主導して実現するのである。若者が地方を離れ大都市へと流出する主な理由は地方に「仕事」がないからである。なぜ子どもを作らなかったり、一人しか生まないのか、それは経済的な不安からくることが多いと聞く。しかし、道州制の実現により各地方に魅力的な仕事があれば、地方の人口は増加し、家族の問題も変化するであろう。もちろん生活さえ豊かになれば日本の少子化が止まり、全ての日本の家族の姿が変わるとは思わない。だが、経済的な理由を克服すれば、今の「危機的状況」からは脱することができるであろうと、私は考える。

従来では上で述べたような大規模な地域開発は、中央政府の指導や援助があればこそ可能な事業だと考えられてきた。果たして本当にそうだろうか。私は地方政府の力で十分に可能な事業であり、中央は地

方政府の足かせとなるような法規制をはずすことが必要だと考える。肝心なことは、IT(情報通信技術)の進歩による東京と地方の情報伝達の距離の消滅を活用し、地方政府や地方経済界が「決断」することにほかならない。地方は「格差を是正するために、政治に頼る。政治家は、票を目当てにその要求に応える。その結果、自立の精神は放逐され、地方の衰退が加速される。」⁶⁾ という悪循環から脱出しなければ、地方に明日は来ないのだ。

私にはぜひ実現したい夢がある。それは日本と韓国を結ぶ「日韓海底トンネル」の実現だ。韓国の高建元国務総理は、大統領選挙の公約としてトンネルの建設案を検討しているという。日韓海底トンネルは韓国と九州を結ぶ235キロメートル区間を海底鉄道と海底高速道路で連結するというプロジェクトだ。⁷⁾ 海底トンネルが建設されれば、両国が自動車でも2時間台で結ばれ、鉄道の連結は南北朝鮮の統一を促し、その鉄路は遠くヨーロッパまでつながるのだ。日韓両国の往来規模は現在の年間350万人の10倍以上になると予想される。建設費用だけで約8兆円から20兆円といわれるこの日韓海底トンネル実現の指揮を九州道政府がとれば、九州地方の経済は飛躍的に発展するであろうし、日韓両国ひいては北東アジアの発展のかなめを九州道政府が担うこととなるであろう。それは北東アジアの繁栄に大きく寄与することであり、東京を軸として考えられてきた政治を変化させることは間違いない。

2015年、私は日韓海底トンネル建設にかかわる仕事に就いているであろうか。

さあ、今夜は買ったばかりの車に乗り海底トンネル
を通過して、ソウルへ向かって走ろう。

文中注

- 1) 「阪神みちまちネットワーク 明石海峡大橋関連情報」阪神国道事務所
- 2) 「明石海峡大橋」Wikipedia
- 3) 「ものしり博士のドボク教室 未来の橋はどうなるの？」土木学会
- 4) 小林温「進む環日本海経済圏構想」地域から日本を変える 1993年4月号
- 5) 道州制. Com (<http://www.doushusei.com>)
- 6) 野口悠紀雄『モノづくり幻想が日本経済をダメにする』ダイヤモンド社
- 7) 高建氏「“韓日海底トンネル” 公約検討」中央日報（日本語版）