

### 最近、地図を見えていますか？

みなさん、最近、日本地図や世界地図を見えていますか。私は、地図を見るのが好きで土木関係の仕事を選びましたが、以前に比べて仕事で地図を見る機会が減ってきたように感じています。公共事業は無駄という批判が大きくなった頃から、今取り組んでいる事業の見直しなどが仕事の中心になり、新たなプロジェクトを考える機会が減ったことが主な原因ではないでしょうか？

このままでいいでしょうか？我が国は、これから世界のどの国にも経験がないような急激な少子高齢社会を迎えることが確実です。この人口減少下において、我が国の活力をいかに伸ばしていくかについて、国民みんなで考え、実践していくことが重要です。人口減少下で、国の活力の源である経済を伸ばすには、一人当たりの生産性をアップすることは不可欠ですが、その方策を示唆する社会現象を紹介します。

最近、大分県の臼杵港<sup>うすぎ</sup>や佐賀関港と、愛媛県の三崎港や八幡浜港を結ぶフェリーが満席となっており、今後増便が検討されています。この原因は東九州自動車道が平成27年に全線開通して、宮崎から京阪神・首都圏への物流ルートが、下関経由からこのフェリールートに移っていることのようにです。地図で見えてみると、下関ルートよりフェリールートの方が、かなりショートカットできるルートであることがわかります。

また、北海道の室蘭港と岩手県の宮古港の間で

フェリー便を開設する動きが出てきています。復興道路の三陸縦貫自動車道の開通のめどが立ってきて、北海道から仙台・首都圏への物流ルートを、青函経由からこのフェリールートに移そうということのようです。これも地図で見えてみると、青函ルートよりフェリールートの方がかなりのショートカットです。

私は、この2つの出来事から、我が国の地理的特性をよくみれば、物流について、もっと生産性を向上させる方策が見つかるのではないかと思います。この新たな物流ルートは、フェリー利用によるトラック運転手の連続運転時間の減少による、トラック運転手不足や労働環境改善も見込めます。さらに、この物流ルートが活用されれば、これまで交通の利便性の観点で、相対的に不利だった宮崎県や北海道の土地の利用価値が向上するでしょう。

次に、世界に目を向けてみます。2016年中にいよいよパナマ運河の拡張工事が完成するようです。この完成により、大型のシェールガス輸送船が通過できることになり、カリブ海のシェールガスを東アジア地域に運ぶ場合、マゼラン海峡経由、ケープタウン経由及びスエズ運河経由に比べ約半分のコストとなる試算が示されています。そうすると、このパナマ運河経由の航路、つまり太平洋の北部を通過する航路が中心になってくることが予想されますが、その結果、我が国の日本海側の港の位置的アドバンテージが向上することが考え

国土交通省 大臣官房技術審議官

いけだ とよひと  
池田 豊人



られます。港の活性化は、それに付随した企業立地を誘発することから、その地域の経済を伸ばします。これまで、我が国は「太平洋ベルト地帯」の言葉に象徴されるように、太平洋側の地域の経済発展をけん引力にして発展してきましたが、これからは太平洋側と日本海側の二面を生かした経済発展を目指せる可能性が生まれてきたとも言えます。

これまで述べた、我が国と世界の現象は、地図なしでは理解不可能です。逆に言えば、地図をもっともって眺めれば、我が国の発展を導ける新しい国家戦略が見えてくるのではないのでしょうか。

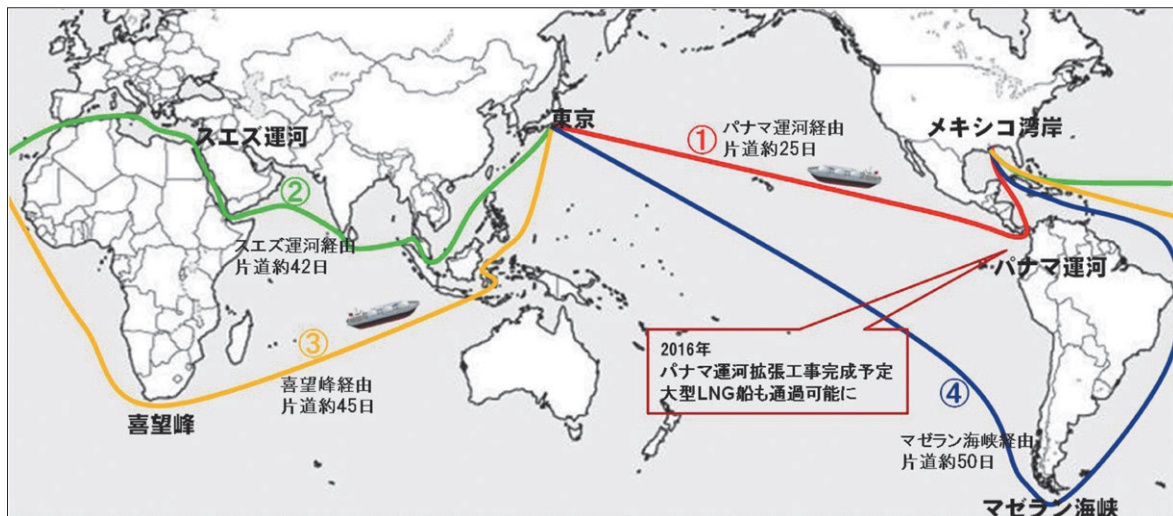
また、ローカルアベノミクスの決め手として、地方創生が議論されていますが、この場合も、全

国の各地域ごとに、今のまち（商業・企業の立地場所や住居地）と、それを取り巻く海や山の地理的關係を、地図を見ながらじっくり考えれば、きっと新たな方向性が見つかると思います。

そこで、ご提案があります。みなさんの職場や家庭の壁のどこかに（家庭のトイレでもいいでしょう）、毎日ながめられるような日本地図や世界地図を貼ってみてください。

また、子育て中のみなさん、お子様には地球儀（そういえば最近見なくなったような気がします）や地図に触れる機会を増やしていただければと思います。

地図を見ながら、我が国の、あるいは我が地域の未来を考え、戦略をつくり、実践していきましょう。



パナマ運河の効果

国土交通省資料より