

## 50年後の日本と海峡横断道路、津軽海峡大橋

八戸工大 フェロー 塩井幸武

## 1. 50年後の世界と日本

21世紀以降の世界の中心となっていくのはアメリカ、EU、中国と考えられる。多民族国家アメリカは2億5千万人の生み出す膨大なエネルギーと力強いフロンティア魂の堅持が政治、経済、軍事などの面で世界のリーダーとしての地位を持続しよう、EU15カ国はさらに拡大しようが、高い文化水準を持つ約3億人の先進工業国が有機的な繋がりを持ってアメリカに対抗できる大きな勢力となろう。中国は12億人とも14億人ともいわれる巨大国家で、改革解放運動に乗って年率10%近い経済成長を続けている。今は1人当たり800米ドル程度のGNPと推定されているが、国民総生産で日本を追い抜くのは時間の問題であろう。

日本は国民総生産が4兆米ドルを超える世界第2の経済大国であるが、人口は1億3千万人弱をピークに停滞し、少子高齢化で生産人口が不足して（図1）国力は相対的に低落していく。平和時の世界では教育が国力を強化する最大の要因になるが、日本の若者の学力低下と欧米、中国の学力向上でその差はますます拡大していくことになる。

このような情勢の中で日本の未来にどのように備えるべきかを論じたい。

## 2. 中継貿易、加工貿易のための国土整備

日本が減少する生産人口は、その6割に当たる65歳以上の高齢者（その内、75歳以上が6割）と2割強の15歳以下の年少者を養っていかなければならない。実際は16~22歳の高校生、大学生を含めると、成人1人が1人の扶養家族を養うことになる。常識で考えると社会が成り立つか否かの問題である。

そのような社会を維持するにはかなり高い所得水準が必要である。天然資源の少ない日本は今後も、60年代以降の経済成長のように世界との交易で人的資源を生かしていかざるを得ない。即ち、加工貿易、中継貿易等に活路を見出し、世界の信頼の下に生きていくことになる。

そのときでも日本は地勢上、極めて有利な位置を占めている。具体的には、中国とアメリカ西海岸を結ぶ最短距離の上であり、その糸は津軽海峡を通過する（図2）。そして、

パナマ運河を通して、中国とアメリカ東海岸、EU大西洋岸を結ぶ場合も最短距離にある。これら3地域間の交易の途上にあるわけで、製品の加工組立、成品化、付加価値の付与などのための工場や流通関係の企業立地の他、金融、為替、貿易決済等のマーケットを開くこともできる。

このようなことを実現するためのハード、ソフト面の基盤整備は今から進めておかなければならない。少子高齢化が進行した時点では新たな投資は

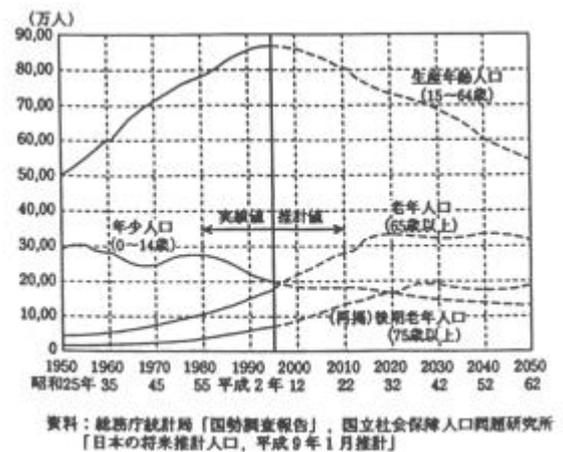


図 - 1 日本の人口構成の変化

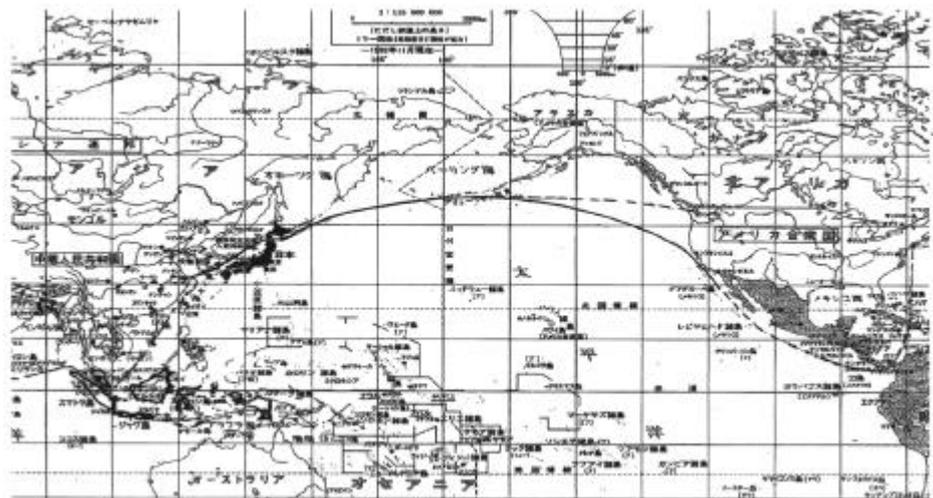


図 - 2 中国、米国間の最短ルート

困難になっている恐れがある。ソフト面は主に人材の育成、技術の蓄積などであるが、ハード面で重要なのは機動性が高く、代替性に富む有機的な交通網の整備である。特に港湾間および港湾や都市間を結ぶ陸海空の高規格交通網が重要である。

### 3. 高規格道路網と海峡横断道路の整備

日本の経済は臨海工業地帯を中心に近代産業に対する規模の拡大と高い効率を追求して発展し、今日を迎えている。しかし、日本は高騰した人件費、土地代、材料費、動力や水資源費用等で新しい企業立地には不利となっている。日本が上記の役割を果たすためには既存の工業力、流通システム等を活用すると共に新たな地域開発で割安な企業立地の可能性を確保しておくことが必要である。そして海岸線が長く、小さな国土という利点を生かし、機動的な国土とすることで将来の生産人口の労働生産性を無理なく向上させ、高い所得を保持できるようにするべきである。

海外との交易は海運が主体となるが、国内の物流は自動車を中心である。中継貿易、加工貿易を効果的に進めるためには日本海側と太平洋側の港間の連結、その間の企業立地、既存の産業地帯との有機的連携のための高規格道路の整備が不可欠である。国土に対する高規格道路の密度は表 1 の通りで、日本は短い延長ながらも密度は諸外国並である。この特徴をさらに強化し、機能高めることは3大国のみならず、世界に貢献できる。4島からなる国土の一体化のために高規格道路網と共に海峡横断道路の整備も必要不可欠である。また、日本の存在価値の

表 - 1 高速道路整備水準の国際比較

	延長 (km)	延長/面積 (km/万km <sup>2</sup> )	延長/人口 (km/万人)	延長/√(面積・人口) (km/√万km <sup>2</sup> ・万人)	延長/保有台数 (km/万台)
日本	7,843	208	0.62	11.3	1.09
アメリカ	88,727	95	3.25	17.6	4.14
ドイツ	11,515	323	1.40	21.3	2.51
イギリス	3,358	138	0.56	8.8	1.09
フランス	11,000	199	1.86	19.3	3.32
イタリア	6,957	231	1.21	16.7	1.96

注) 1. 高速道路延長はIRF「World Road Statistics 2001」の1999年末値でアメリカ、イタリアは97年末値、日本は道路局調べの2000年度末現在高規格幹線道路の道路延長である。  
2. 人口はUnited Nations「Monthly Bulletin of Statistics June 2001」による1999年中央値、イタリアは1998年中央値、日本は総務庁「平成12年国勢調査要計表による人口」による平成12年10月1日の値。  
3. 保有台数は日本自動車工業会「2000年主要国自動車統計」の1999年末値。

向上は地中海である日本海沿岸の国々との交易振興、相互繁栄にも貢献する。

### 4. 津軽海峡大橋等の必要性

中国とアメリカ、EUを結ぶ線は津軽海峡を通過する。この周辺、青函地域は経済的に後進地域とされてきたが、上記のニーズに最も優れた要件を備え、世界的な経済拠点となりうる地域である。中国、日本海沿岸諸国を掌握する地点で、天然の港湾である陸奥湾、噴火湾をひかえて10指に余る重要港湾が近在する。また、多くの原子力、火力発電所が点在するエネルギー供給地域でもあるので、送電ロスが少ない産業地帯とすることができる。

その過程で北海道と本州の結びつきを強化するために青函トンネルと共に津軽海峡大橋が必要になる。外に噴火湾口大橋、下北・津軽半島間大橋も必要となる。これらが一体となって図 3 に見るような高規格道路網として5つのリングを形成できる。札幌市から八戸市に至る強力かつ有機的な産業地帯となる。

津軽海峡大橋は海峡横断道路として代表的なものであるが、海峡横断道路は莫大な事業費を必要とする。しかし、日本の将来、自分たちの老後の保障のために必要なものは国力が衰える前に整備しておいた方がよい。そのためには今の生活を切り詰めても先行投資の必要性を国民の一人一人に判って貰う努力が求められる。

土木技術者には高い倫理観の下に最も経済的で、合理的な建設手法を開発していく努力が必要とされる。



図 - 3 津軽海峡を挟む将来交通網