

加地伸行・大阪大学名誉教授は、「ロシアによる不法なウクライナ侵略は、他人事ではない。ある日、突如、ロシア軍が北海道に上陸することは無い、とだれが断言できようか。」(産経新聞 二〇二三年十二月三十一日)と述べているが、まさかそんなことが近い将来に起こることはあるまいとは思うものの、最近、北海道はうちのものだと言いはじめているロシアは、わが国にとって不気味な存在である。

安全保障とは何なのか

安全保障を突き詰めると、それは「国民の安全と国家・民族存続のために、社会の各部に埋め込まれた装置や仕組みを指す概念」であると理解できる。それは食糧の確保で安定的な確保とその仕組みのことであるし、電力やエネルギーの安定供給のことでもある。

われわれのインフラの世界で考えると、わかりやすいのが核シエルトアの整備だ。韓国ソウルや台湾でも人口以上の核シエルトアが用意

歴史がある。戦前に日本海側に弾丸道路が構想されたことがあるが、これは明らかにアウトバーン計画を模した軍事道路の構想であった。そうした戦前の思想を払拭する意図もあつてか、安全保障とインフラを重ねて考えることはタブーとなつてしまったのだ。

そのため、交通インフラなどすべてのインフラは、その整備がもたらす便益と費用の比だけで可否判断をするというゆがんだB/Cのみが支配する不思議の国となつた。この不思議さを高速道路ネットワークで見ると以下の通りである。

北東北と首都圏を東北縦貫道路とは別に三陸・常磐を經由して結ぶ三陸縦貫道路は、大きな交通量が見込めないこともあつて、東日本大地震までは遅々として整備が進まなかったが、整備区間が地震時に大きな効用を発揮したこともあつて、地震後は全政党が支援して、最近縦貫線として完成した。その結果、企業の立地が進むなど、三陸地方のわが国における位置付けが大きく変わる兆しも見えている。

Kagen
Jouyo

下言上用

安全保障の ツールとは

国土学アナリスト 大石 久和 Hisakazu Ohishi

されていることは有名だが、永世中立国であるスイスが戦争に備えた各種の用意をしていることもよく知られた事実である。その一つが核シエルトアの存在で、各戸に整備が義務づけられていたし、図書館や集会所など人びとが集まる場所でも、いざという時には自宅などに戻らなくても避難できるための収容人員に応じたシエルトア設置がなされているというのだ。

こうして核シエルトアの容量はスイスの人口をはるかに超えており、国民は近場のシエルトアに駆け込むことで核攻撃から命を守ることができるようになっている。最近、東京都が真剣に取り組み始めたことを素直に評価したい。

おまけに周辺を他国に陸続きで囲まれているスイスでは、敵の侵入が自国の深部に達しないように国境付近のトンネルや橋には自爆のための爆薬の装填ができる仕掛けがあるというのである。敵軍の侵入を防ぐために、自らのトンネルを壊し橋を落とすことができるようにしているという安全保障レベルだ。

ところが、この整備が遅れた原因の一つが「縦貫道路全体の意義を評価せず」、個々の区間、例えば釜石と八戸の建設費とここを走る交通が生み出す便益との比などで評価してきたことなのだ。三陸縦貫道路など東北地方の高規格道が完成することで、青森〜東京間を連絡するルート数は現在(二〇一九年)の二五六通りから一四、二四〇通りにも増加してリダンダンシーが大幅に増えるのだが、大災害があつても「北東北と首都圏が道路による連絡で途切れることはない」という価値を追求して来なかつたのだ。これは日本の安全保障のレベルを大いに増大するものだが、このことを評価してこなかつたのだ。

こう考えて来ると、今この国では恐るべきことが進行していることがわかる。例えば、北海道の鉄道ネットワークである。大きな産業もないために人口減少の著しい北海道では、鉄道網が料金採算性という観点からは維持が難しくなつて来ている。

そのため、五〇年前には四、〇〇

日本に対して方が一の核攻撃があることを想定すると、ごく近傍から一〇分もかからずミサイルが飛んで来ると考えなければならぬ。ミサイルの発射を感知して迎撃ミサイルを放つたとしても、短時間で飛来することを考えると間に合うはずがない。広大な太平洋や大西洋、北極海に囲まれているアメリカとは条件がまったく異なるのだ。

国民の安全のためにまず整備すべきインフラは核シエルトアなのである。これには当然、膨大な費用がかかるが、「日本以外の国では費用を惜しまず懸命に整備してきた」のである。世界最強の軍事大国のアメリカに核攻撃を行つて真つ向勝負を挑む国などないに違いないが、そのアメリカの核シエルトアの人口普及率は八〇%にもなるというのだ。

交通インフラの機能

わが国では、交通インフラが「国家の安全保障のためのツール」とは、戦後一度も考えられて来なかつたし、そうした考えを排除してきた

〇キがあつた北海道の鉄道網は、最近では二、五〇〇キ程度に縮小してしまつたが、JR北海道はこれすら維持が難しいと言っている。特にオホーツク側の線路がほとんど外されていつているのだが、そのすぐ先にロシアが存在している。加地教授の心配が具現化したとき、師団単位の軍の輸送に適した鉄道はもう存在しないのだ。

ところが、ドイツの鉄道は日本のように民営化されたというものの、インフラは国が所有したまま維持管理し、旅客会社と貨物会社に貸して使わせる方式をとつていて、鉄道延長はほとんど毀損していない。この違いは「採算性」だけで鉄道インフラを見ている日本と、鉄道インフラは「安全保障のためのツールでもある」と考えているドイツとの差なのである。

大正・昭和の先人たちが懸命に整備してくれた鉄道インフラを、現在の採算性の観点だけで放棄して過去の努力を無駄にし、さらに愚かにも国家の安全保障力をも削いでいるのだ。