

元駐日インドネシア大使のユスロ
ン・イーザ・マヘンドラ氏は、雑誌
「月刊日本」の二〇二四年九月号で
次のように述べている。

「かつてアジアの国々は『日本に
アジアのリーダーになってほしい』
と期待していましたが、むしろ現在
は『日本は急速に没落しているが、
大丈夫だろうか』と心配していま
す。」

事実と妄想

このマヘンドラ氏の心配は事実
に基づくものであって、日本はアジア
の期待を裏切り続けているのだ。ア
ジアの多くの国々は中国に対抗で
きる民主主義国家としての日本に、
経済力や科学技術力を大いに期待
していたのだが、日本はその両方と
もに大きく喪失し、世界から転落し
ていつている。しかし、大本の原因
は政治にあるから、マヘンドラ氏
の心配は日本の政治家こそがしなけ
ればならないのに、その反省がま
ったく見られないところが最大の問
題なのだ。もちろんこれを許してい

しく進んだことも大きい。最近では
鉄道貨物のトンキロシェアで示した
ように5%程度に低下したし、トン
ベースではわずか1%にすぎない。
日本の道路の分担率もヨーロッパ
の国々よりもかなり低いが、内陸国
ではなく細長い島国ということも
あって内航海運などの水運が極め
て大きく物流を分担している。

こうした事実を知っているのか、
知らないのか、岸田前首相は物流の
二〇二四年問題対策として、高速道
路のミッシングリンク解消も言わず
に、車から鉄道へのモーダルシフト
が必要などと言いつけるのだから、ま
るで事実関係を把握できていない。

このように物流の鉄道シェアは日
本は低いのだが、人流を合わせた交
通分担率でいえば、日本の鉄道は一
六・四%ものシェアを持ち、イギリス
の八・七%、ドイツの八・四%などを
大きく上回っている。これは通勤交通
での鉄道シェアが大きく効いている。

日本の現在地

ここではG7国で一九九五年頃

事実と妄想

下言上用

Kagen
Jouyo

国土学アナリスト 大石 久和 Hisakazu Ohishi

るマスメディアとそれを盲信する主
権者の責任も大きい。

そこにこの国の論壇から発せら
れる情報が、事実を踏まえない妄想
的、感傷的な主張が混じって、マ
ヘンドラ氏の期待に背き続ける事
態となっているのである。

随分昔のことだが一〇年ほど前
の東京新聞の論説委員の文章を紹
介しよう。この論説委員はこの文章
を書く直前に欧州に出かけたよう
なのだ。そこで次のように示したの
だった。

「欧州で印象的だったのはクルマ
から鉄道などへの明確なシフトで
ある。環境対策や住みよい町づくり
からだ。カラフルなトラムが滑るよ
うに走り、ベルリンやパリはレンタ
ル自転車システムが市民のクルマ離
れを後押しする。世界の主要都市で
都心部にまで高速道路が乗り入れ
ているのは東京ぐらいだ。渋滞に騒
音、排ガス、景観面：首都高の老
朽化対策は、『撤去』こそが最善の
策と確信した。」

簡単に気持ちよく、根拠もなく
「確信」できるものだと驚くのだ

からインフラ投資を削減してきた
国は日本だけだと、何度も強調して
いるが、その結果(他の要因もある
が、確信を持つてその結果と断言で
きる)、日本だけがまったく経済成
長せず、従って、国民の貧困化が進
み、税収もほとんど伸びてこなかっ
たのだ。だから、都市間の自動車に
よる連絡速度は、日本は総平均で六
二キロ毎時であるのに対し、州都間
を速度制限なしのアウトバーンで結
んでいるドイツでは八四キロ毎時を
実現しているし、高速道路の暫定二
車線を克服した韓国でも七七キロ毎
時で走行できるから、わが国より
効率的な物流を実現できている。

スイスIMDは毎年各国の経済
的競争力ランキングを公表している
が、野口悠紀雄氏(東洋経済)によ
ると、日本は二〇二四年には過去最
低を更新し、なんと三八位に転落し
た。緊縮財政主義以前の三五年前の
一九八九年から一九九二年の間は
連続世界一だったというのであ
る。なお、韓国には二〇一九年頃に
順位を越されたのだが、二〇二四年
には韓国は二〇位となっている。

が、こんな主張をするということ
は、首都高速などの道路が東京・首
都圏の物流に果たしている役割を
まったく認識できていないことを示
している。首都高速なくして、東京
の生活は成り立たないのだ。豊洲市
場に物資を運んでいるもの、運び出
しているものが何なのかを知らない
のか、調べもしないのか。論説委員
が見たのは、人流施設だけではない
か。彼は論説委員ではなく詩人だ。

ヨーロッパの各国も物流の多く
は自動車に担っている。OECD二
〇二二年版から物流(貨物輸送)
の機関分担率を見てみよう。(数字
は%・トンキロベースのシェア)

	鉄道	道路	水運など
イギリス	10	70	20
ドイツ	25	61	14
フランス	15	76	9
アメリカ	35	43	22
日本	5	53	42

自動車大国のアメリカの物流の
道路シェアが小さ
く、鉄道負担率が大き
いのは、大陸横断
鉄道の存在が大き
く効いている。日本
の鉄道シェアは民営
化後どんどん低下
していったが、これ
には物流の小口化と
多頻度化が近年著

涙を誘うほどに哀れなのは国民
の所得低下である。財政危機宣言以
降の緊縮財政でインフラ投資もし
てこなかった結果、日本国民の平均
世帯収入の推移は、一九九五年に六
六〇万円だったものが、二〇二一年
には、なんと五四五万円となり、一
一五万円も低下したのだ。

世帯年収の中央値(これ以上の
人びととこれ以下の人びとの人数
が同じ)も、更に哀れなもので一九
九四年には五〇五万円だったもの
が、二〇二二年には三七四万円と一
三一万円ものダウンなのである。こ
れこそが政治の最大関心事項でな
ければならないのだが…。

元外交官の佐藤優氏は政治家が
世襲ばかりとなった日本の政治を、
「国民は参加するのではなく、権力
者が決めたことをそのまま受け入
れる『王政化』が進んだのではない
か」と指摘するが、政党の代表選挙
が国民生活にまったく触れない論
戦状況を見ても、まさに日本政治は
国民というものが不存在である「王
政化」した国であることを確信する
のである。