

ますね。リニア中央新幹線の推進役の一人として、感慨もひとしおではないですか。

古屋 リニア中央新幹線の建設は、民間が中心になって莫大な投資をする事業で、非常に大きなポテンシャルを持っています。たまたまりニアが私の地元を走るといった小さな次元ではなく、日本の鉄道技術をますます進展させ、その技術を欧米に売り込んで、対外的な日本の国力を高める、大事なプロジェクトだと受け止めています。実は、リニア新幹線の建設費は、東京―名古屋間で5兆4000億円が見込まれています。この金額は民主党の子ども手当を満額支払った場合の1年分です。つまり、子育て支援策は必要ですが、民主党政に子ども手当をばらまくおカネで、これだけのポテンシャルのある事業ができるのです。

ただ、地元のリニアが走り、駅ができると喜んでばかりはられません。新駅が東海道新幹線の岐阜羽島駅のような存在になったのでは、意味がありません。新駅を中心に周辺地域をリニア中央新幹線特区にして、きちんと税制面の優遇措置を講じるなど、投資価値を付与して、開発段階から民間が積極的に参画できるようにすべきです。そうすれば、その地域が自ずから発展し、東京一極集中の改善にもつながるはずですよ。

――東濃地域はひと頃、首都移転の候補地にもなり、「新首都は東濃へ」という大きな看板も立っていました。

古屋 今回の大震災は東京にも震度5強の揺れをもたらし、多くの帰宅難民が発生しました。首都直下型の大地震の可能性も言及されています。それに伴って、副首都の議論も出てきました。そういうダブルトラックの国づくりという観点からも、リニア中央新幹線は大きな意味を持つと思います。たとえば東海道新幹線がダメになっても、リニア中央新幹線で代替できる。リニアはあくまでも一つの手段です。目的は、リニアを利用しながら、副首都機能を担う地域づくりをする。地域を活性化して分散型の国づくりを進める。そういうことをオールジャパンで行っていくことが、私のリニアにかける思いです。

――最後に、古屋さんの今後の政治家活動に対する抱負を。

古屋 私は郵政民営化法案の採決のとき、青票を投じました。高校時代からの盟友である安倍さんからも、「何とか協力してくれよ」と頼まれましたが、郵政を民営化してバラバラにしたら、国富を外国勢力に取られてしまうと考えて、反対票を投じたわけです。私が若い頃から一貫して思っていることは、国の政治の根幹は国益にかなうことをすること、ということですよ。当時、郵政民営化が国益にかなうとは、どうしても思えなかったのです。私は中学生のとき、当時の総理府の事業で、アメリカにホームステイしたことがあります。そのとき、家庭や学校に常に星条旗が掲げられていました。日本で国旗・国歌を忌避する

ような雰囲気の中で教育を受けてきた私にとって、若干違和感を感じたことは確かです。しかし、アメリカ人が毎朝、左胸に手を当て、アメリカ国家と共和制に対して忠誠を誓っている姿を見ていて、生まれた国を愛し、国に責任を持つことが当たり前であることを心に刻みつけたのです。それが、私が政治は国益にかなうことをすることだと考えるようになったきっかけであり、政治家としての原点です。

――アメリカ仕込みの保守主義ですね。

古屋 私は根っからの保守主義者です。保守主義というのは、これまで培ってきた素晴らしいものを守るために、大胆な改革も厭わないうことですよ。外国の要人と話をしても、日本の文化・伝統を説明して、「だから、こうなんだ」と言うと、よく理解してくれます。日本の国力の源泉は、国民が「おかげさま」「お互いさま」という気持ちを持ちながら、コツコツと努力してきた点にあります。今回、多くの日本人が「なでしこジャパン」の優勝に感動したのも、そういうDNAが流れていることに、改めて気づかされたからです。

日本の産業もチーム力、技術もチーム力です。日本は今、東日本大震災で未曾有の困難状況に立たされていますが、「おかげさま」「お互いさま」の気持ちで背景にしたチーム力で再生に取り組んでいけば、失敗は成功の母、必ずや立ち直ることができるはずですよ。私も政治家の一人として、日本再生に汗をかき覚悟です。