

国土創生プロジェクト提言

「世界一素晴らしい国を目指し、ソフト・ハードのインフラに磨きをかける」
～成長戦略を具現化し、持続的な経済成長と次世代の安全・安心の確保を～

一般社団法人日本プロジェクト産業協議会(JAPIC)

会長 宗岡 正二

国土創生プロジェクト委員会

委員長 石田 東生

提言主旨

今こそ、国民生活の豊かさと企業の立地競争力を回復・充実させるとともに、自然災害から人命や資産を守ることによって、わが国が世界一素晴らしい国となるように、ソフト・ハードのインフラに更に磨きをかけていくべきである。

わが国は、この20年間ほとんど経済成長せず、デフレから完全に抜け切れていない。

また、少子高齢化が著しい中で、地方が疲弊する一方、東京の一極集中が進んでいる。

厳しい財政状況等を背景にインフラ投資を抑制してきたため、わが国のインフラは徐々に弱体化し、その整備水準は主要先進国に劣後している。加えて毎年のように、自然災害に襲われ、国民や企業は大きな被害を受けている。

今必要なことは、デフレから完全に脱却し、わが国が、本来持っているはずの“経済の実力”を取り戻すことである。人口減少社会であるから、これ以上モノは必要ない、というのではなく、少子高齢社会であるからこそ、幼児から高齢者まで、いきいきと充実した人生を送ることができる生活の豊かさや、災害が襲ってきても被害が少なく済み、素早く回復できるような国・地方の体力の増強が必要である。経済成長はそのエネルギー源となる。

かつて、わが国は、悪化した自然環境の再生、優れた教育システム、世界に誇るものづくり力、精度の高い交通システム等によって、格差の小さい社会、均衡のとれた国土構造を作り上げ、“質の高い”経済成長を成し遂げてきた。また、伝統や文化など、資源も先人から引き継いでいる。今こそ、このようなわが国のDNAを梃子にして、更に世界一素晴らしい国へと変革していくべきである。

政府は2020年にGDP600兆円と、財政健全化を経済政策の目標に掲げている。社会保障の構造改革を推し進めるとともに、国民の消費意欲や企業の投資意欲を加速させ、経済成長、拡大した成果の再配分、消費や投資の促進、という好循環が実現できれば、国民の所得も増え、税収も増加し、両目標も達成できよう。

また、2050年には、わが国の人口は1億人を切ると予測されているが、国民が将来へ明るい希望を持ち、豊かに暮らすことができれば、1億人を維持することもできよう。

JAPICでは、昨年「国土創生プロジェクト委員会」を立ち上げ、新たな内需主導型の具体的なプロジェクトを検討してきたが、今回、メリハリのある、真に必要なハード・ソフトのインフラ整備の実行を提言するものである。

国土創生プロジェクトのねらい

デフレから完全に脱却し、持続的な経済成長を支え、次世代の安全・安心を確保するため、真に必要なハード・ソフトのインフラ投資をコンスタント且つ着実に実行すべきである。

視点1) デフレ脱却と経済成長のための投資

デフレからの脱却こそ経済成長の第一歩であり、内需拡大と企業の国際競争力を強化する民間投資を誘発する環境整備はその近道である。短期的な景気浮揚のための財政出動では一時的な需要喚起（フロー）の効果しかない。国民や企業に、将来の確かな夢や希望を与えることが重要であり、そのためには、長期に亘って力強い経済成長と豊かな国民生活や産業競争力を支えるプロジェクトをコンスタントに実行していく必要がある。

視点2) 安全・安心の確保のための投資

わが国の最大の脅威の一つは自然災害であり、命や資産を守り、社会・経済活動を継続させるための投資を怠ることはできない。また、住民同士の信頼や連携など、地域社会の力もレジリエンスの1つであることから、ハード・ソフト両面に亘るインフラ整備が重要である。

5つの基軸に基づき、国土創生プロジェクトを提言する。

①: 地方の成長が日本の成長に貢献

わが国の歴史、文化、伝統を持った個性ある地方が成長しなければならない。地方が持つ資源を梃子に、世界と地方、地方と地方、地方と都市との強固な接続でヒト・モノ・カネの還流を起こす。

②: 子育て夫婦や高齢者の生産性を支援する快適な住環境整備

経済成長の主役は国民一人ひとりである。子育て夫婦、女性、高齢者が将来に明るい希望と夢を持って、いきいきと活躍できる場を築けるように、QOL（Quality of Life）の向上、生産性を向上させ、豊かさを実感し、快適な健康社会を実現する。ひいては、社会保障費の削減をもたらす。

③: 総合的な戦略としてレジリエンスの追求

（①②を根っこから支える安心で安全な国土づくり）

事前防災とインフラの予防保全で国民の生命と財産の損失を最小限とし、安全で安心して暮らすことができる国・日本を創る。

④: インフラ・イノベーションの追及

（自動運転、次世代モビリティの普及、衛星による噴火観測、IoTを活用した維持管理等）

これまでとは異なる全く新しい考え方、仕組み・制度、技術を取り入れインフラを整備し、使いこなし、維持管理することによって、国土の利用や地域の有り様を変え、新たなサービスや産業を創出する。

⑤: 先進的取り組みの積極的な導入による競争力強化 インフラ+技術の輸出

ICTをはじめとするわが国の得意技術をインフラに融合させ、インフラに支えられた地域をショーケースとして世界に発信し、インフラ技術の海外展開を拡大する。

提言 1. アジアと連携しながら世界の成長を牽引する日本、国際的な立地競争力を持った日本へ変革

“失われた 20 年” のデフレ時代に劣化したわが国の産業競争力の回復・強化と、地方の成長を梃子に、アジアと連携しながら世界の成長を牽引する日本へと変貌させる。地域の空港や港湾を賢く使いながら、世界と日本の地方や、日本の地方と都市、更には日本の地方同士を、高速で太く強いネットワークで繋げ、交流を広げる。

■国際的な海運環境の変化・需要拡大に応じた世界標準港湾の再整備

パナマ運河の拡張や貨物船舶の大型化など国際的な海運環境が大きく進歩しているなかで、わが国の港湾の地位が低下している。輸送の定時性・速達性が強く求められる時代でもあることから、東アジアと太平洋を結ぶ絶好の位置にあるわが国の特性を活かし、世界最大級の船舶が満載で入港し、24 時間稼働できる港湾を整備する。それにより、海外港湾でのトランシップを回避し、物流面での安全保障を確保するとともに、輸送コストの削減、港湾後背地の雇用創出や企業進出などの経済活動を誘発する。

【船舶の大型化に対応した戦略拠点整備】

- ・水深 18m 岸壁を備え 24 時間稼働できる超国際水準のコンテナ港湾整備の再検討
- ・水深 14m（穀物・石炭）～23m（鉄鋼石）岸壁を備えた国際バルク戦略港湾の整備

【北米航路・北極海航路増大による港湾の再配置（日本海側港湾への投資等）】

- ・伏木富山港、青森港などへの重点投資

■観光立国・日本の実現のためのグローバルゲートの強化

2015 年の訪日外国人旅行者は 1973 万人となり、2020 年に 2000 万人との目標を前倒してほぼ達成した。一方で、クルーズ船の多くが貨物埠頭で受け入れている現状や空港での入国審査の長時間化、宿泊施設やレジャー施設の収容能力の限界、訪問先が関東や関西など一部地域に集中するなど、訪日外国人の増加に伴う新たな課題も起きている。政府は、訪日外国人目標を新たに 2020 年に 4000 万人、2030 年に 6000 万人としている。こうした目標を確実に実現するための取り組みが必要である。

【クルーズ船専用拠点の重点投資の検討】

- ・クルーズ船大型化に対応した水深 12m 岸壁の整備
- ・クルーズターミナルの整備（ボーディングブリッジ、CIQ 施設、多言語表示、市街地と結ぶバス等の駐車スペース確保など）

【不足する首都圏空港の早期整備とサービス向上】

- ・発着枠の拡大とそれに対応したターミナル整備、CIQ 等の空港機能の強化
- ・特に羽田空港及び成田空港における滑走路増設、ターミナル再編の前倒し実行

【滞在中の受け皿の拡大】

- ・世界標準の DMO（Destination Management/Marketing Organization、観光地域づくりのための調整機能を備えた法人）の全国的展開・確立

- ・外国人が活動しやすいインフラ環境整備の地域展開（外貨両替所、無料 Wi-Fi スポット、外国語対応など）

■強化されたグローバルゲートと各地とのネットワーク化による経済の活性化

空港や港湾のグローバルゲートと道路や鉄道等のネットワークとの結節点を強化（ラストワンマイルの整備等）するとともに、ネットワークそのものも強化する（ミッシングリンクを結ぶ、また、細い線を太くする）ことで、人の交流や物流等を効率化し、地域の立地競争力を向上させる。

特に高速道路については、ミッシングリンクにより効果が十分に発揮されていない区間がある他、暫定2車線区間が全体の3分の1を占め、規制速度が70km/hとされており、他国に比べて整備水準が劣後している。暫定2車線区間は用地買収を既に終えており、拡幅工事費の追加投資で済むことから、早期整備を推進しストック効果を向上させる。

また、目下のマイナス金利に着目し、政府主導プロジェクトと財投債を活用した民間プロジェクトを促進・加速する。

【グローバル拠点の結節点整備によるネットワークの強化】

- ・高速道路のミッシングリンク区間の早期解消
- ・空港・港湾と高速道路・鉄道との結節点の強化、マルチモーダル交通体系の構築

【高速道路の“賢い道路”化】

- ・新東名・新名神高速道路の6車線化、暫定2車線区間の4車線化の早期実施と本来の設計速度での運用
- ・増設する走行レーンを自動運転対応として整備し、物流効率化と運転手不足の対応（トラックのコンボイ走行など）

【財投債を使った新しいインフラ整備】

- ・リニア新幹線の大阪延伸、整備新幹線の整備の加速

提言 2. 成長の原動力となる地域、若者・夫婦・高齢者が活躍できる地方の再生

コンパクト化するコミュニティにおいては、住民間の信頼関係や地域間の連携強化が必要である。また、一億総活躍社会の実現に向けて、子育て世代や女性、高齢者がより一層いきいきと社会・経済活動に参画できる環境づくりや地方での人材定着支援などが必要である。

農林水産業やその加工産業、伝統工芸業、観光業など、地域に根ざした産業の分布は、人口減少・高齢化が著しい低密度空間の地方と重なりあっている。地方で良い働き手を得るためにも、快適・安全・健康なまちづくり、これを支える交通システムが極めて重要である。

このため、ネットワークやモビリティ環境の構築などのインフラ整備を行い、世界に先駆けて進む超高齢社会の課題を解決する先進国として世界をリードする。

■人口問題先進地域における交通新ビジョンの実現

地域ではマイカー中心社会であるため公共交通が衰退している。一方で、高齢者の交通事故は増加しており、高速道路の逆走など事故形態も多様化している。人口減少が著しく低密度のなかで日常生活圏の空間の広さ、交通機関の経営上の課題を考えると徒歩、自転車、超小型モビリティ、自動車などの自律的交通手段も考慮に入れる必要がある。

地域の状況に応じた道路ネットワークとして、役割分担論（自動車交通が主役の道路／人・自転車等が主役の道路／バスやトラック等の輸送サービスが主役の道路等）、役割ごとの断面構成論（車道／歩道／自転車の空間の広さ等）、個別施策のあり方論（無電柱化による雰囲気づくりや障害物の除去／ICT を活用した車両の運行や管理／道路管理者等による規制と運用等）などの複合的な観点から、誰もが安全に利用できる道路空間へと再編する。

【最新技術を活用したモビリティの普及】

- ・1～2人乗り程度の超小型モビリティの普及促進
- ・ロボットタクシー事業の実施

【子供の安全を守るやさしい空間の整備】

- ・自動運転やICTと連携した子供を交通事故から守る道路空間の整備
- ・自動車よりも歩行者や小型モビリティが優先する道路環境の整備（シェアードスペース化、ゾーン20・15・遊びの道導入など）
- ・都市内の自転車走行空間の整備
- ・パイロット事業の推進（石川県輪島市など）

【多様な交通モードの移動空間としての幹線道路の形成】

- ・バイパス化による生活空間への通過交通の排除
- ・実態として自動車専用道路化している幹線道路の住民、観光客への回帰（歩道設置などの質的改良）
- ・自転車道、歩道、休憩施設等の整備
- ・事前通行規制区間の解消

■企業の新たな産業創出や国民の交流・連携を誘発する交通結節点・広域交流拠点の機能強化
地方の成長を導くため、働く若者・子育て夫婦・高齢者の活動機会を増加させ、かつ、従来よりも少ない労力で生産性をあげることを目指すべきである。

日常生活を支える施設やサービスを生活圏域内に適切に配置するとともに、地域間で相互補完できるよう機能的にネットワークで繋ぎ、時間距離を短縮させることで、人口が低密度な地域での効率性を補う。また、ネットワークの結節点に、企業の新たな産業誘発や人、モノ、情報の交流・連携を誘発する新たな広域交流拠点を形成することにより、全国や海外との対流を創出する。

【地域間を相互補完し合う施設やサービスのネットワーク強化】

- ・ 公共施設の再配置、空き家・空き公共施設の再利用する民間の取組み拡大
- ・ コミュニティの中心となる「小さな拠点」の具体的なモデル提示
- ・ コミュニティバス・BRT等の公共交通の刷新
- ・ 医療、介護サービスのIoT (Internet of things) 化推進

【モビリティの可動性を極限まで追求する“モーダルコア”】

- ・ “大きなモーダル拠点”の整備（リニアや新幹線と高速道路の直結、空港と高速道路の直結など広域的な交通結節点）
- ・ “小さなモーダル拠点”の整備（様々なコミュニティや地域文化と全国・世界が直結するローカルな交通結節点、緊急時には地域の防災拠点としても活用）

提言 3. 安全で安心な暮らしを守るための事前防災・予防保全

わが国は災害が多発する国である。繰り返し災害が発生し大きな損失を被ってきた教訓を活かし、これまで以上に備えを強化することは、外交・安全保障と並ぶ国の最も重要な機能である。一方、高度経済成長期に大量に建設・整備されてきたわが国のインフラは50年を経て、老朽化が大きな課題となっている。ともに、先行投資、事前の対応が国民の不幸や経済損失を軽減させる最も効果的な手段である。

■総合戦略としてのナショナル・レジリエンスの徹底

国民の生命と財産を守り抜くため、ハードによる防御力の強化だけではなく、地域コミュニティの活用など暮らしのなかでも常に災害を意識し、事前防災・減災の考え方にに基づき、強くてしなやかな国を創る。国民の損失を回避するレジリエンス投資は、同時に海外企業の日本への進出やインバウンド（外国人観光客）に対する信頼性を大きく向上させる。

【事前防災の積極導入】

- ・災害時に発動する非常時モードの構築
- ・災害情報の伝達徹底のしくみづくり
- ・耐災害信頼性を加味した交通ネットワーク総点検
- ・地球温暖化適応策の積極実施
- ・災害時に活用できる公共空間の確保（電線地中化、広場の確保など）

【河川施設の強化】

- ・降雨確率の見直しによる堤防の強化、河川施設の耐震化

【事前津波対策の強化】

- ・「命の道」の整備、防災拠点機能の整備
- ・パイロット事業の早期着手（高知県黒潮町など）

【富士山噴火の被害状況の迅速な把握に向けた観測体制の整備】

- ・シナリオ想定と復興ベンチマーク設定

■民間活力を活用したインフラの予防保全

社会資本の老朽化は確実に進行し事故に及ぶ段階に進行してきている。これを放置すれば、後世に大きな負担を強いることとなる。また、人口減少、厳しい財政状況、市町村合併の進展などにより公共施設の維持管理や経営管理のあり方の見直しが必要である。時代の変化、国民意識の変化、科学技術の進展などを見通してインフラを“賢く”（スマートに）整備し、使いこなし、維持管理・更新していくための効率的実践と新たな体系整備を行う。

【民間活力を活用した公共資産マネジメントの確実実践】

- ・ICTを活用したインフラ・スマート・メンテナンスの推進
- ・公共資産のアセットマネジメントの推進
- ・PPP、PFI事業の推進

提言 4. アジア No1 東京の未来構想

24時間動き続ける世界経済のなかで、アジア市場が活動する時間帯の主役は、東京であるべきである。一方、現在の東京は災害の危険性や一極集中の問題も指摘されていることから、アジア No1 都市として輝き、「世界からリソースを持ち込み、地方に還流していく東京」としていく。そのための未来構想を、今後 J A P I C として検討・企画していく。

■「世界からリソースを持ってくる東京」への変革

新興国の都市の現状や課題を踏まえ、わが国の優れた都市インフラや都市開発をパッケージで海外に輸出するビジネスを基幹産業として育成するためのプラットフォームを構築する。

【アジアプロジェクトセンターの早期実現】

- ・ 特区を活用した国際ビジネスセンター、都市インフラ開発のプラットフォーム、国際メディカルセンター構築、MICE 誘致<企業等による会議 Meeting、報奨・研修旅行 Incentive Travel、国際機関・学会等による国際会議 Convention、展示会・見本市 Exhibition/Event> など

■東京の未来構想の構築に向けた活動開始の宣言

【東京未来都市構想～新たな都市モデルの検討】

- ・ 羽田空港拡張検討をふまえた東京臨海部の再構築
- ・ 次世代水素エネルギーを活用した水素タウンの整備
- ・ 首都圏環状新幹線の整備

【首都圏高規格道路の見直し】

- ・ 新たな環状道路の整備（東京外郭環状道路と首都圏中央連絡道の間にある都市を連絡する首都圏内環状道路の整備、首都圏三環状道路＋首都圏内環状道路＋北関東道・中部横断道を活用した広域五環状道路の整備）
- ・ 第2湾岸道路の整備、東京湾アクアラインの6車線化
- ・ 東京都心からの放射状に伸びる高規格道路及び幹線道路の耐震化、質的向上

以 上