

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

平成28年7月

一般社団法人日本プロジェクト産業協議会(JAPIC)
国土創生プロジェクト委員会

世界一質の高い経済成長を遂げてきた日本が誇るDNA

- かつて日本は質の高いものづくり、精度の高い交通システム、優れた教育システム、悪化した環境の再生、格差の少ない社会、均衡のとれた国土構造を構築し、質の高い経済成長を実現

ところが、わが国の経済成長は、この20年間足踏み

- ほとんど経済成長していない（名目GDP：1995年 502兆円 ⇒ 2015年 499兆円）
- 国民1人あたりの名目GDPは大きく後退（1995年比で、2015年の日本は76%に減少、アメリカは198%に増加、イタリアは145%に増加）
- 厳しい財政状況を背景にインフラ投資を抑制（公共事業関係費：1995年 14兆円 ⇒ 2015年 7兆円）
- 快適で豊かな国民生活の基盤や、強い産業競争力の起爆材となるインフラが徐々に弱体化
- インフラの整備水準が主要国と比べ大きく劣後しており、世界の需要拡大に対応できず。
- 国際コンテナ市場の大型化対応バース（水深18m）は僅か1バース
- 羽田・成田空港の発着回数は容量（71万回）に対して68万回（2014年）と近年中に大幅超過
- 高速道路の1/3は2車線対面通行、70km/h制限 ⇒ ドイツは1/3が6車線、推奨130km/h

今こそ、本来の日本の力を取り戻す時

- 内需とインバウンドの拡大に向け、国際的な立地競争力を強化するインフラ投資をコンスタントに行い、国民の消費意欲や企業の投資意欲を呼び覚ますことによって、デフレから完全脱却させる。
- 産み・育て・働きたい若い世代、社会貢献に意欲を持つ高齢者が、いきいきと生活出来る、快適で住みやすいコミュニティを作ることによって、地方の発展を国の成長に繋げる

国土創生プロジェクトの2つの視点と5つの基軸

地方&次世代の成長と、安全・安心への投資拡大

視点① デフレ脱却と経済成長のための投資

- 国民生活や産業競争力を支え、将来に夢や希望を与える

視点② 安全・安心の確保のための投資

- 災害による被害を最小限に抑え、命を守り、社会経済活動を継続させる

プロジェクトが大きな効果を発揮する5つの基軸

① 地方の成長が日本の成長に貢献

- 世界と地方、地方と地方、地方と都市の強固な接続で人・モノ・カネを還流

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

- 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、ひいては社会保障費を削減

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・日本を創造

④ インフラ・イノベーションの追求

(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)

- 従来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、維持管理し、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

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

- わが国の得意技術をインフラに融合、スマートコミュニティ等をショーケースとして世界に発信、海外展開を拡大

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

プロジェクト1 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

プロジェクト2 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）

費用 □ コンテナ港整備(横浜港の場合) 1,600億円

- ストック効果**
- 輸送コスト削減額（横浜港の場合 280億円／年）
 - 物流面の安全保障確保

観光立国・日本の実現のための グローバルゲートの強化

プロジェクト1 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）

プロジェクト2 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

プロジェクト3 滞在中の受け皿の拡大

- 世界標準のDMO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

- 費用**
- クルーズ船棧橋整備(横浜港の場合) 210億円
 - ターミナル整備(横浜港の場合) 250億円
 - 滑走路増設費 羽田空港)6,200～9,700億円
成田空港)1,000～1,200億円

- ストック効果**
- クルーズ船寄港による経済効果（14万円／人・回程度）
 - 訪日外国人旅行者による経済効果（25万円／人）

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

プロジェクト1 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

プロジェクト2 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）

プロジェクト3 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

- 費用**
- 高速道路のミッシングリンク整備費 50億円／km
 - 暫定2車線区間の4車線化 20億円／km

- ストック効果**
- 環境、住民生活、地域経済・財政、国土均衡の改善等

人口問題先進地域における交通新ビジョンの実現

プロジェクト1 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

プロジェクト2 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）

プロジェクト3 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

費用

- 自転車専用高架道整備 15~20万円/㎡
- 低速モビリティ導入費(輪島の場合) 6,600万円

ストック効果

- 観光地域づくりへの貢献、交通事故の低減、外出機会の増加 等

■自動走行も見据えたゴルフカートと視覚的に低速化を促す道路(輪島市)



■歩道が殆ど無く幅員も狭い幹線道路(実態としては自動車専用道路)



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

プロジェクト1 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

プロジェクト2 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）

費用

- コミュニティバス導入費(輪島の場合) 3,000万円
- BRT導入費 6~8億円/km
- 大きな拠点の整備（バスタ新宿の場合) 700億円

ストック効果

- 1万歩更に歩いた場合の医療費削減効果 (5,100円/年・人)
- 日本の技術のショーケース化によるパッケージ輸出
- 地方と海外の関係性強化（東京と地方の環流による海外とのビジネス機会の創出、定住人口の増加 等）
- 地方創生の加速化（地方へのヒト・モノ・カネの展開）

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

総合戦略としてのナショナル・レジリエンスの徹底

プロジェクト1 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）

プロジェクト2 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

プロジェクト3 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）

プロジェクト4 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

費用

- 事前防災費（黒潮町の場合） 1,620億円
- 緊急輸送路における無電柱化 20兆円
- 火山モニタリングのための衛星整備費 2,200億円

ストック効果

- 事前防災による災害被害の縮小（復興費用の大幅削減、経済損失の低減、不要な死の削減等）

民間活力を活用したインフラの予防保全

プロジェクト1 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

ストック効果

- 災害リスクの低減に伴う地域の魅力向上（企業誘致の促進、定住人口の増加等）

被害状況把握の迅速化

④被害状況把握高度化のための技術開発

- 高解像度かつ広域観測可能なセンサの開発
- 効率的な観測計画立案の自動化
- 災害箇所の自動判読システムの開発・高度化

③常時観測衛星観測体制立案

- 高分解能衛星の星座化
- 複数の衛星で断続的に観測

【ALOS-2観測モードでの試算例】

- ① 広域観測モード(観測幅350km,分解能100m)
→6機体制が必要
- ② 高分解モード(観測幅50km,分解能3m)
→40機体制が必要



※広域災害が発生した場合を想定し、同時に観測可能な範囲を網羅するための基数を算出
※ALOS-2の観測機会は12時間1度のため、常時観測する場合は星座化を進める

①火山災害時防災行動計画及び事前復興の立案



出典・水災害に関する防災・減災対策本部 概要版リーフレット

②被害状況把握に要求されるタイムライン

風水害時の要求タイムライン例

要求タイムライン	把握対象
発災後24時間以内 ¹	浸水範囲、建物被害、道路被害
発災後1~2時間以内 ²	天然ダム

¹: 防災対策実施会議第2回会合資料
²: 田畑ほか(2002)天然ダムと災害

提言4 アジアNo1東京の未来構想

「世界からリソースを持ってくる東京」

への変革

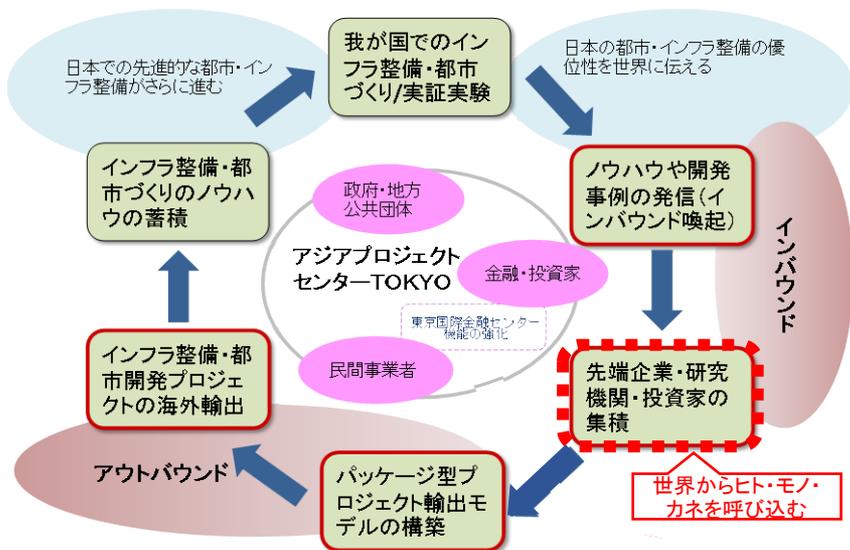
プロジェクト1 アジアプロジェクトセンターの早期実現

- 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 など

ストック効果

- ビジネス機会の創出（ヒト・モノ・カネを呼び込むことによる企業の競争力の強化、日本企業の海外進出の進展、アウトバウンド対応 等）
- 日本の技術のショーケース化によるパッケージ輸出の促進
- 地方と海外の関係性強化（東京と地方の環流による海外とのビジネス機会の創出、定住人口の増加 等）
- 地方創生の展開（地方へのヒト・モノ・カネの展開）

■「アジアプロジェクトセンターTOKYO(APCT)」のイメージ



出典：PwC野田由美子氏講演資料を参考に作成

東京の未来構想の構築に向けた

活動開始の宣言

プロジェクト1 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

プロジェクト2 首都圏高規格道路の見直し

- 新たな環状道路の整備（首都圏内環状道路、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

■東京の未来構想

【プロジェクト】

道路（赤表記）

- ①首都圏高規格道路の見直し
・首都圏内環状道路の整備
・第2湾岸道路の整備
・アクアライン6車線化
・中部横断道路の全線整備

鉄道網（青表記）

- ②首都圏環状新幹線の整備

空港・港湾（緑表記）

- ③羽田空港拡張検討をふまえた東京臨海部の再構築

湾岸部（橙表記）

- ④次世代水素エネルギーを活用した水素タウンの整備

