

日本創生委員会 <第46回 会議骨子>

文責 日本創生委員会 事務局
(JAPIC)

議事次第

2017年2月13日(月) 11:30~13:20 於：ホテルグランドアーク半蔵門 4F「富士」

- 宗岡会長挨拶
- 新任委員紹介

高橋 規 氏 (三井物産(株) 代表取締役副社長執行役員)

山口 慶剛 氏 ((株)東芝 理事 産業政策渉外室長)

石原 俊輔 氏 (四国経済連合会 専務理事)

中川 正裕 氏 ((一社)九州経済連合会 専務理事)

内山 俊一 氏 ((一社)日本鉄鋼連盟 専務理事)

- 活動報告：国土・未来プロジェクト研究会 報告書報告

藤本 貴也 氏 (JAPIC国土・未来プロジェクト研究会委員長
／(公財)日本道路交通情報センター 副理事長)

国土・未来プロジェクト研究会 委員

- 寺島委員長総括

以上

< 宗岡会長挨拶 >

- トランプ政権誕生やBREXITをはじめとする自国第一主義、内向き志向により、世界情勢は不透明感を強めている。日本政府には、引き続き強固な日米同盟を基盤に、自由貿易、グローバリゼーションの必要性を世界に粘り強く訴えかけることを期待する。また国内においては、デフレマインド脱却、経済再生に向けた財政再建、構造改革、そして岩盤規制の撤廃などに、積極的に取り組んでいただきたい。
- JAPICとしては、日本経済活性化には地方の発展が必要不可欠と考えている。また、人の往来、物流の円滑化等を通じた生産性の向上、ひいては日本の立地競争力を向上させるプロジェクトの実現を目指して、30年、40年先を見据え、次世代の産業社会ビジョンを頭において全国に向け提言、発信していきたい。
- 今後も、会員相互はもとより、政界、官界、学界のみならず自由闊達な議論を通じ、次の世代が希望の持てる活力ある社会の実現に尽力していきたい。

< JAPIC国土・未来プロジェクト研究会 報告書報告 >

(藤本貴也 国土・未来プロジェクト研究会委員長)

- わが国では最近様々なインフラが完成し、ストック効果が現れているが、そのほとんどが30年以上前に計画されたものであり、それ以降は具体のプロジェクトが抑制されてきた。一方、欧米諸国においては一生懸命インフラ整備を進めている実態がある。そこで、当研究会では、20年、30年先を見越し、わが国における具体のプロジェクトを提案することを目的に活動してきた。JAPIC中村副会長を最高顧問に、42名のメンバーがブロック別に担当を決め、地域の行政、財界など様々な方の意見を聞きながら本提案を取りまとめた。
- 提案したプロジェクトは全部で170あり、そのうち140を要素計画として施設効果、制約条件等から評価した。このうち50の計画を18のテーマで括り、重点プロジェクトとして設定した。また、これに準ずるものとして推奨プロジェクトが22設定している。
- 今回の提案が、各地で議論を進めていくきっかけになればと思っている。

< J A P I C 国土・未来プロジェクト研究会 報告書報告 >

(利穂吉彦 国土・未来プロジェクト研究会委員)

- 北海道ブロックでは、「第2青函トンネル構想」を提言している。食糧基地、エネルギー基地としての潜在力を有する北海道のボトルネックである津軽海峡に、貨物やエネルギーの輸送を担う新たな海底トンネルを建設するものである。
- 東北ブロックについては、「福島復興と再生」というテーマで提言している。国や自治体が進めるイノベーションコースト構想の推進をバックアップし、強化、促進するものとして、先端研究拠点、新産業拠点、空港等を整備するものである。

(乾靖 委員)

- 関東ブロックからは4点の重点推進プロジェクトを提言している。最初は「東京湾の高度な活用と環境配慮を目指したハードとソフトの再編」である。東京国際ゲートウェイ機能強化のために、東京湾にある空港と港湾を最適に配置するとともに、レクリエーション等港湾の複合利用、漁業の再生等を進め、これを東京湾庁という横断組織により実現しようというものである。
- 次は「新宿駅大改造による第二セントラルステーションの形成と周辺環境整備」で、鉄道新線の導入により新宿駅のターミナル機能を強化して、世界に情報発信するシンボル性の創出を目指したインフラと建物を一体的に改造するものである。
- 次は、BRT、LRTの導入を起爆剤にして、上野、浅草等下町の歴史文化、芸術資産を活用した地域活性化、沿道再開発による景観改善によるまちなみ形成など、まちづくりの提案プロジェクトである。
- 最後は、荒川下流部、東京東部低地において、高規格堤防の整備と合わせ土地の嵩上げを行い、同時に木造密集地域を解消することで防災まちづくりを推進するというものである。

(山崎晶 委員)

- 北陸ブロックでは、北陸新幹線大阪延伸を見据えた羽越新幹線(上越妙高一長岡間)の整備による北陸4県、関西との連携、新潟港の物流拠点化、金沢港の観光拠点化による日本海対岸諸国との交流拠点化について提言している。

< J A P I C 国土・未来プロジェクト研究会 報告書報告 >

- 中部は2つ、ひとつは中川運河の水辺空間の整備により、名古屋新都心を創出しようというものである。運河を利用した水上交通の活用も視野に入れつつ、沿岸要地に関する規制の見直しを検討し、民間投資を誘発することを提言している。
- もうひとつは、「静岡県駿河地区観光・交流振興プロジェクト」で、清水港、静岡空港や高速道路網の整備が進む当地区において、効果的なインフラ投資で魅力ある観光拠点を整備しようというもので、愛鷹山の富士山眺望施設と清水港鉄道アクセスについて提言している。

(杉原克郎 委員)

- 関西では2つ、ひとつは狭い街路が多く混雑の激しい観光都市京都において、市内の南北、東西の交通ネットワークを再構築し、流入規制エリアを設定するとともに、景観、環境を害さないよう地下駐車場を開発するという提案である。
- もうひとつは、高架鉄道によって山側、海側に分断されている三宮駅前周辺に魅力ある都市空間を形成するために、鉄道を地下化することを含めた再整備計画であり、神戸における交通利便性の向上と歩行者の回遊性を向上させる提言である。

(吉川正嗣 委員)

- 瀬戸内では、「世界に誇れる『瀬戸内海の再発見』と回遊型観光振興」をテーマに2つ提案している。ひとつは、1000トンクラスの豪華な船で回遊してもらおうべく、クルーズ船や港の施設等ネットワーク基盤を整備するとともに、寄港地ごとに1日程度で周遊できる観光圏を整備するものである。
- もうひとつは、クルーズだけではなく、高速鉄道、道路によって新しいネットワークを作り、観光だけでなく防災のリダンダンシーを確保しようというもので、四国新幹線や下関・北九州道、第2国土軸の紀淡海峡や豊予海峡の連絡路などが含まれる。
- 四国では2つ、ひとつは四国新幹線の早期整備を、高性能の信号制御技術を採用入れた単線方式により実現しようというもので、財源問題をクリアしつつ新大阪から四国の各県庁所在地への移動時間短縮を実現しようというものである。
- もうひとつは、四国に国際総合スポーツ都市を作る構想で、競技場、トレセンだけでなく、世界一流の設備を備えた選手育成組織やリハビリ施設を整備し、世界の一流選手が集まることで、スポーツの四国の名を世界に知らしめるものである。

< J A P I C 国土・未来プロジェクト研究会 報告書報告 >

(五味宗雄 委員)

- 九州・沖縄から3点提案している。ひとつは下関と小倉の海峡間2kmに下関北九州道を整備するものであり、120万都市圏の関門地域においてリダンダンシーを確保するとともに、下関－小倉間の所要時間短縮を実現するものである。
- 次に、現在福岡空港において行われている段階的整備ののち、沖合へ移転して新福岡空港を整備するとともに、空港跡地を再開発し、周辺地域のリノベーションを行うことで、空港特有の危険性除去、環境改善、都市機能向上を図るものである。
- 最後に、極端な車依存社会で都心部では東京並みの渋滞が起きている沖縄において、モノレール延伸、BRT導入とともに、那覇－名護間を1時間で結ぶ南北縦貫鉄道を整備することにより、都市間移動時間の短縮、交通渋滞の解消を実現する。

(中村英夫 JAPIC副会長)

- 世の中にある長期構想はどれも抽象的で誰もが賛成するのだが、それをどのように実現するのかというと、一向に出てこない。それで、民間が参入したいと思う魅力的なプロジェクトを、具体的に、誰でもわかるよう絵にした形で出そう、というのがこの研究会の目的である。このまま実現するとは考えていないので、各々の地域、分野で議論して、現実のプロジェクトとして実現してほしい。

< J A P I C 国土・未来プロジェクト研究会 報告書報告 >

[主な質疑応答]

(元キャノン(株)顧問 篠田信比古 氏) 今後、日本の人口減少、都市部への人口集中と地方部の人口流出が進む中で、2050年頃の日本がどういう状態になっていて、それを踏まえたプロジェクトの絞り込みができないものか。個別提案は良くできているが、人口が減少しないという根拠が示せない絵空事になってしまう。

(藤本委員長) 地方の人口がすべて減るわけではないので、拠点的なものはしっかり作っていく必要がある。将来構想を議論すればキリがないが、いろいろな選択肢を持てるということが大事だと考え、今回提案した次第である。

(株)セブン銀行代表取締役会長 安斎隆 氏) 夢のようなというが、やはりこうした構想はいいものだ。こうした提案を聞かされると、もっと長生きしなきゃと思えてくる。自分の友人は集団就職で上京して本四架橋等の釘打ちをしていたが、後進を育てることができなかつたと悔いていた。あと、首都高速を首都直下地震から守るために、地下大深度に入れてしまい、地上には観光客が喜ぶような空間を作るという取り組みをいまから始めるべき。

(藤本委員長) 技能者の担い手については様々な形でカバーし、どうしてもなくなったところは技術でカバーするのだろう。首都高については、我々も、地下化して上空をプロムナード化、桜並木にしようという話は入れている。

((公社)日本港湾協会名誉会長 栢原英郎 氏) 新しいプロジェクトに対して沈黙が続く中、よくこれだけのものをまとめてくれたと思う。ひとつ注文があり、今回提案のプロジェクトはどこかを拠点として芽が出つつあるものをベースにしているが、それとは別に種まきのような提言があればよいのではないか。

(JAPIC国土創生プロジェクト委員長 石田東生 氏) 経済財政諮問会議「選択する未来」委員会で提言された、2060年に人口1億人を維持するというのが、初めて日本における明確な人口目標を掲げたものである。日本全体の出生力からみると、小規模、条件不利な自治体の方がはるかに高いので、そういうところに元気を出してもらい、具体的なプロジェクトを起こしてもらおうことの意味が大きい。JAPICとして、この成果を全国に届け、お手伝いをするかということが問われていると思う。

<寺島委員長総括>

- 日本の貿易相手国を見ると、対中国が2割を超え、香港、台湾、シンガポールを加えた大中華圏では3割、アジアでは5割を超している。一方で、米中貿易は日米貿易の3倍以上となっていて、その物流経路は太平洋ではなく日本海、津軽海峡を経由して行われている。これを裏付けるように、釜山港の位置づけが上昇しており、日本においても日本海沿岸港湾の物流の伸びが全国平均を上回っているなど、アジアダイナミズムに引かれるように日本海物流が重要性を増していることがわかる。
- 今回提案された18のプロジェクト提案のほとんどは総合交通体系に関するものであるが、私は日本海側と太平洋側を戦略的につなぐ基盤整備がプロジェクト・エンジニアリングの中でも重要だと考えている。例えば、中央環状首都圏3環状の整備により山梨県の評価が見直されるなど、特に東京首都圏物流に大きな変化をもたらしている。
- 10年後に開通する中央リニアは、東京名古屋間の時間短縮よりも、中間駅のインパクトが日本の国土軸を変えるほど重要だということを強調したい。その一つである相模原は、高度成長期に建設された団地、ニュータウンが多数存在し、今後急速に高齢化、単身化することが見込まれる国道16号線上に位置する。今後、より積極的な高齢化社会を作っていくソーシャルエンジニアリングが重要になるが、そのキーワードは「移動と交流」と見ている。今回提案された18のプロジェクトも同じであると思って説明を聞かせていただいた。
- 人口減少下において日本を衰亡させないための知恵が、インバウンドの取り込みおよび「移動と交流」である。インフラ、総合交通体系を整備しつつ、やわらかい頭で、人々を参画させつつ意味ある成熟社会をいかにして作っていくか、という発想が必要と思われる。

以上