

第48回日本創生委員会 <議事骨子>

文責 日本創生委員会 事務局
(JAPIC)

議事次第

2018年4月3日(火) 11:30~13:20 於：ホテルグランドアーク半蔵門 4F「富士」

● 宗岡正二会長 挨拶

● 初参加委員・オブザーバー委員紹介

栃尾 雅也 氏 (味の素(株) 取締役専務執行役員)

根本 勝則 氏 ((一社) 日本経済団体連合会 常務理事)

羽尾 一郎 氏 (内閣府 総合海洋政策推進事務局長)

● 講演：毛利 信二 氏 (国土交通事務次官)

『国土交通行政の諸課題について～インフラを中心に～』

● 活動報告：国土・未来プロジェクト研究会

『欧州の先進インフラ事例の視察報告』

藤本 貴也 氏 (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)ほか

● 寺島実郎委員長 総括

以上

< 宗岡正二会長 挨拶 >

- 世界経済は拡大基調が継続するなか、政治面では、北朝鮮や中東における地政学リスクに加え、米中通商摩擦や欧米とロシアの対立など予断を許さない不安定な状況が続いている。
- 我が国経済は、東京オリンピック・パラリンピックや生産性向上に関連する投資に支えられて堅調に推移しているが、単に景気浮揚策としてだけではなく、20年先、30年先を見据えた将来世代の生活や産業の発展、安心・安全な国土づくりのために、産官学が連携して、インフラに関して今から具体的に検討を開始することが必要である。JAPICとしては、全国各地において、ストック効果の高いプロジェクトづくりを目指して参りたい。
- このような観点から、本日は、公務のご多忙のなか毛利信二国土交通事務次官にお越し頂いた。毛利次官には既にオバーザー委員として本委員会にご参加頂いているが、本日は講師としてお話を伺うことになった。

< 毛利信二 国土交通事務次官 講演 >

- 国土交通省は、国土の総合的かつ体系的な利用・開発・保全、そのための社会資本の整備を1つの使命としている。本日は、日本創生委員会と関わりが深いと思われるインフラの話題を中心にご説明させて頂きたい。
- まず、我が国は頻発・激甚化する自然災害と切り離せない運命にある。3年前の関東・東北豪雨では、国管理河川が29年ぶりに堤防決壊し、翌年には気象庁の統計開始以来初めて北海道に3つの台風が上陸、更にその翌年には九州北部豪雨があり、いずれも甚大な被害が発生している。それ以外にも、常時監視対象の草津白根山の隣りの本白根山で噴火が起こり、警戒監視体制の充実強化が課題となっている。
- 災害に際して、現地に真っ先に駆けつけるのが国交省のTEC-FORCEという全国約9千人の技術職員であるが、被災状況の把握、道路の啓開、早期復旧支援、地方公共団体への技術的支援などを行い、首都直下地震に備えて活動計画を策定し即応態勢を整えている。タイの洪水の際には国際支援も行っている。TEC-FORCEの活動も高度化しており、ドローンを活用した3次元映像により被災状況をより迅速・的確に把握できるようになっている。

- 北海道に3つの台風が上陸した同じ年に、岩手県小本川の氾濫で、高齢者福祉施設で9名が情報が不十分で逃げ遅れて犠牲になったが、その教訓も踏まえ、日頃からの住民の具体的な防災行動により逃げ遅れゼロを目指し、地域の防災力向上を図っている。京都市の副市長時代の体験から、市町村長と河川管理者などの間で顔の見える関係を構築しておくことも重要と考えている。
- 地域の防災力向上には、ダムなどのハード施設の整備だけではなく、施設では防ぎきれないような大災害が必ず発生するという意識を社会全体で共有し、ハードとソフトの対策を総動員して備えることが必要である。
- 九州北部豪雨の際、中小河川の治水対策が課題となったが、平成29年度補正から32年度までの3年間に約3,700億円を投じて中小河川の治水対策プロジェクトを行い、九州北部については、別途平成34年度までを目途に約1,700億円を投入する計画である。具体的には、透過型の砂防堰堤の整備による土砂・流木対策、河川の掘削や堤防整備による再度の氾濫防止、水位計設置による洪水時の水位監視などである。
- 次に、話は変わるが国交省の考える成長戦略を紹介させて頂く。政府、産業界全体で生産性革命に取り組んでいるなか、国交省では生産性革命を運動として捉え、社会全体の生産性向上につながるストック効果の高い社会資本の整備・活用や関連産業の生産性向上、新市場の開拓を支える取り組みを行っている。2年前にこの運動を開始し、石井大臣に加え、経団連の榊原会長にもご理解・ご支援を賜っている。国交省全体で20の生産性革命プロジェクトがあるが、ピンポイント渋滞対策、クルーズ新時代の実現、ダム再生の3つについてご紹介する。
- 渋滞対策については、従来の主な原因だった料金所渋滞はETC導入でほぼ解消されてきているが、それ以外のサグ(下り坂から上り坂への変化地点)のような渋滞原因については、ピンポイントで原因特定して対策を講じることを通じて効果的な渋滞解消につなげ、そのことがトラックやバスの担い手不足への対応にもつながると考えている。
- クルーズについては、官民連携で既存の貨物港を活用する形で訪日クルーズ旅客の増加に対応する方向で進めている。
- ダムについては、降雨予測に基づいて、柔軟にダムを運用することで利水・治水の容量を確保し、既存ダムを有効活用したり、既存ダムを嵩上げすることで効率的にダム再生を行うことを目指している。

- 成長戦略として、生産性革命の次に観光についてご紹介する。足元のインバウンドの観光客の増加傾向から、2020年の40百万人という目標は達成可能とみられるが、一方で旅行消費額は足元4兆円であり、8兆円という目標を達成するには一層の上積みが必要である。インバウンド増加の要因として、ビザの緩和、免税制度の拡充、CIQ体制の充実といった政府の取り組みが奏功していると考えられるが、新たな目標として2030年に60百万人を掲げている。民泊について、最近マイナスの点が指摘されているが、住宅宿泊事業法が6月より本格施行され、各自治体において条例で健全な民泊の育成のために合理的範囲の規制を行うなかで、日本のインバウンド観光客の受け入れ態勢もまた整備されてくるものと考えている。
- 我が国の人口は、2050年にはほぼ半世紀前のレベルになり、人口構成が大きく変わることが予想されることから、日常を支える機能を残していけるかどうか地域存続のポイントになる。
- それを都市で考えたのがコンパクト・プラス・ネットワークであり、既に舵を切っている。これは、経済学的にサービスが移転できないということを前提に、密度の経済でサービス産業の生産性を確保し、都市機能を維持していく考え方である。但し、インターネットによる宅配サービスの普及や物流業者の客貨混載によるお年寄りの移動支援などによりオールドタウンが蘇る可能性はありうる。
- 更に国土全体に目を向けると、スーパー・メガリージョンの話になる。戦後70年の間に新幹線が整備され、先日リニア中央新幹線が着手されるなど、交通基盤の整備が我が国の国土構造を変えていく可能性がある。リニア整備によるスーパー・メガリージョン構想は、3大都市圏が1つになり、世界最大級の68百万人を超えるような経済圏を形成するものであるが、それを日本全体でどう利用・活用していくかは今後の課題であり、国土政策局で研究すると同時に、皆さんとも大いに議論していきたい。
- 社会資本整備の今後のあり方については、まずはストック効果をもたらす地域の生産性向上に直結するインフラを重点的に整備する必要がある。地域の生産性向上には、ミッシングリンクの解消、港湾機能の高度化、港湾と高速道路のインフラ連携などが有効である。日本海沿岸東北自動車道や小名浜港国際物流ターミナルなどがその例である。

- 3大都市圏のインフラを集中整備して我が国全体の生産性向上につなげるなど、我が国の経済成長をインフラで加速していこうという考え方はまだまだ必要である。財政投融资資金を活用した3大都市圏環状道路の整備を既定計画のなかで加速したり、羽田空港の飛行経路見直し、成田空港の既存滑走路延長や第3滑走路整備などを通じて、2020年からその先を見据えた首都圏空港の処理容量拡大を目指したいと考えている。
- 社会資本整備の生産性を大幅に向上させるためにi-Constructionの加速を図っている。調査、測量、設計の各段階から最後の検査に至るまで全ての建設生産プロセスでICTを活用し、生産性の2割向上を目指していきたい。建設人材の育成・強化も重要であり、処遇改善に加えて技能労働者を一括登録する建設キャリアアップシステムの導入を進めて頂いているところであり、この春より早速登録が始まる予定である。
- 戦後高度成長期に整備された様々なインフラが老朽化しており、その補修・更新を選択と集中を行いながら戦略的に進めていきたい。インフラ管理の大宗は地方自治体なので、その技術力・財政力を国が積極的に支援することが重要である。
- 国民会議を設置して、産学官民で協力して社会全体でインフラメンテナンスに資する技術革新を図っており、それをインフラメンテナンス革命という言葉で表現している。オープンデータで技術開発して頂き、それを全国展開することを目指しており、国交大臣によるインフラメンテナンス大賞の表彰を通じて側面支援している。
- アジア、世界の成長を日本に取り込んでいくためには、我が国に蓄積されたインフラのノウハウを海外に展開していくことが重要である。2020年に30兆円のインフラシステム受注を実現するという目標を達成したいと考えているが、交通系インフラが伸び悩んでいるのが実態である。独立行政法人や道路会社等のノウハウを相手国政府に伝えて政府間でトップセールスを行うなど日本企業が受注しやすい環境整備するための法改正を今国会で提案している。
- 所有者不明の土地については、土地収用法の特例や新制度の導入を通じて所有者の探索義務を軽減して、円滑利用の促進を目指している。併せて、土地基本法や時効、処分に関する考え方の見直しの検討も中期的課題として行っている。
- 空き家対策については、空き家を含めたストックを有効活用するための建築基準法の一部改正案を国会に提出している。大規模火災などからの安全確保と木造建築物などの規制緩和の両方を盛り込んだ内容となっている。

【質疑応答】

柳正憲委員((株)日本政策投資銀行 代表取締役社長)

- インバウンドについて、これまで中国など滞在日数の短いアジアからのインバウンドを中心に増加してきたが、今後は長期滞在する欧米富裕層の誘致が課題と認識している。長期滞在の誘致には、瀬戸内のように自治体間の広域連携が有効であり、その実現には各自治体の観光予算をDMOに少しずつ持ち寄るような仕組みが必要と考えるが如何か？

毛利信二氏(国土交通事務次官)

- ご指摘の通り、消費額拡大のためには、広域的に長期滞在してもらうための取り組みが重要であり、私どもも欧米向けのプロモーションに特に注力しており、受け入れ側自治体の連携を進めているところである。予算について、国については、国際観光旅客税ということでご理解を頂いて新設する予定であり、これは特に新規性の高いものについて大いに活用して、受け入れ環境の整備に効果的に使っていきたい。国全体で約700億円ぐらいの観光予算がバラバラにあり、各自治体の予算をどう束ねるかという問題もあるが、もう少し効率的に投入する必要性は大いにある。基本的な全国の仕組みができ始めており、いまご指摘頂いた点を含めて広域観光について検討していきたい。

根本勝則委員((一社)日本経済団体連合会 常務理事)

- 1点目は既存港湾の効率的活用に関して、管理主体も含め制度論についての検討が再開される可能性について、2点目は国内の観光振興策について伺いたい。

毛利信二氏(国土交通事務次官)

- 港湾は、高速道路との連携やクルーズ船の受け入れなど港湾自体の戦略的位置付けを変えていくことにより、産業競争力を強化するうえで非常に大きなストック効果をもたらしている。国際的な戦略港湾については、管理会社として新会社を設立して、国の関与のもとで港湾機能を整備する制度ができおり、これを活用しながら、AIターミナルなど既存港湾の後背地整備を重点的に行い、港湾機能をより高度化していくことが必要である。
- インバウンド消費の目標が8兆円なのに対し、国内旅行は20兆円市場であり、2次交通も含めしっかり環境整備を行ってきたい。観光資源に加え宿泊施設の整備も必要と考える。

【はじめに】

藤本貴也委員(国土・未来プロジェクト研究会 委員長)

- 欧米諸国は大規模プロジェクトに積極的に取り組んでおり、この20年間で各国の公共投資は約1.5倍から多いところで3倍くらいに増やしている。一方で、日本はこの20年間で公共投資を約半分に減らしており、バブル崩壊等の影響もあり、新しいプロジェクトの提案があまりなされておらず、インフラの整備手法・財源確保の工夫はこれからという状況である。
- 本日は昨年の欧州視察で行われた欧州各国のインフラ整備への取り組みの調査結果について各委員より報告させて頂く。

1. ミヨ－高架橋(フランス)

平石和昭氏(エム・アール・アイ リサーチアソシエイツ(株) 副社長)

- 本プロジェクトは、フランス南部ミヨ－近郊にある道路専用高架橋で、BOT方式で整備されている。エッフェル塔を建設したエファージュ社が落札して、政府より独占的な営業権を付与されて運営を行っている。
- 橋塔最高部343m(世界一高い橋)、橋長約2,500m、建設費530億円、建設期間38ヶ月、契約期間78年、通行量500万台／年。
- 注目ポイントは3つあり、1つ目はミッシングリンクを整備することで、パリ・南仏間の高速道路ネットワーク全体のパフォーマンスを向上させていること。2つ目は地方部に位置するが採算性は良好であること。日本の中央道にあたるため相応の通行量が期待でき、70～80億円の年間収入が見込まれる(対建設費で10%超)。3つ目はコンセッション方式の成功事例であること。事業コンペにより、建設期間は短く、建設費は低コストに抑えられている。資金面は、当初はエファージュ社が自己資金で対応し、供用後に欧州投資銀行(EIB)によるプロジェクトファイナンスに切り替えている。契約期間は長期であるが、一定の収益レベルに達すると2045年(開業後40年)以降に政府がコンセッション契約を終了させることが可能な建て付けになっている。

2. ジュネーブ・プラージュ駐車場(スイス)

田中宏幸氏(鹿島建設(株) 土木管理本部 土木企画部 企画管理グループ 課長)

- 本プロジェクトは、ジュネーブの観光地であるレマン湖の景観を保全しながら、ジュネーブ市街の交通渋滞の緩和するためにレマン湖の底にパークアンドライド用駐車場の整備を行ったもので、当研究会で提言を行った京都の地下駐車場の参考事例として視察を行ったものである。
- ジュネーブの公共交通は、国鉄、トラム、バス、水上バスなどでuniresoというネットワークを形成しており、プラージュ駐車場もこのネットワークに組み込まれている。
- 事業主体Fondation des Parkings(駐車場財団)、工期2000年～2004年、総工費56百万スイスフラン(当時のレートで約50億円)、地下6階(湖底)、収容台数904台、駐輪場併設。
- 駐車場財団は、1968年にジュネーブ州の駐車場の整備・管理を目的に設立された非営利財団で、現在約150ヶ所の駐車場の管理・運営を行っている。市街地の道路上のパーキングメーターの管理も行っており、その収入が事実上の補助金で、トータルの年間収入は44百万スイスフラン(約50億円)である。

3. ゴットアルドベーストンネル(スイス)

上西泰輔氏((株)大林組 東京本店 土木事業部 営業部長)

- 本プロジェクトは、北のエルストフェルトと南のボディオを結ぶスイスアルプスを貫通する全長57.1kmの鉄道トンネルで、1992年にアルプスの環境保護のために策定されたアルプトランジット計画に基づき、1994年および1999年の国民投票を経て建設されている。建設期間は、1999年から2016年までの17年間、管理者はスイス国鉄の関連会社アルプトランジット・ゴットアルド社である。

- 3つの特徴があり、第1に世界最長の鉄道トンネルである。2016年の開通時に青函トンネルの53.8kmを抜いて世界最長となっている。青函トンネルが1本のトンネルに2本の線路が敷設されているのに対し、ゴットルドベーストンネルは平行する2本の単線トンネルのため、災害時のリダンダンシーとして有利な構造となっている。第2に貨物輸送の改善を目的に建設されたトンネルであり、第3に国民投票により建設が承認されたことである。既存の道路・鉄道の容量が限界になったことと、トラック排ガスからのアルプス環境保護がトンネル建設の背景にあり、貨物輸送を道路から鉄道にシフトするアルプス保護法とゴットルドベーストンネルの整備計画がそれぞれ国民投票で承認されている。
- 総工費は124億スイスフラン(約1兆4千億円)で、その財源は、重量貨物税64%、消費税23%、ガソリン税13%となっている。プロジェクトの効果として、列車の速度アップによる時間短縮と搭載貨物量の増加により、貨物輸送力は約3倍に改善している。トラックごと貨物列車に載せるピギーバック方式の採用により、貨物積み替え作業が効率化されている。

4. シュツットガルト21(ドイツ)

大野昌幸氏(清水建設(株) 第一土木営業本部 課長)

- 本プロジェクトは、ヨーロッパ高速鉄道網構想における2つの重要ルートを構成するシュツットガルト地域を高速走行可能にするもの。2つのルートとは、オランダからドイツに抜けてイタリア方向に向かうルートと、フランスのパリからシュツットガルトを経由してウィーン、ブダペストに至るルートである。具体的には、トンネルで丘陵を抜き、シュツットガルト中央駅部分を地下化し通過駅にすることで鉄道線形を高速走行可能なものに改善し、併せて地上の既存駅空間の都市開発を行うものである。
- シュツットガルトは、ドイツ南西部に位置するバーデン・ヴュルテンベルグ州の州都で人口は約60万人。ダイムラー、ポルシェ、ボッシュなどが本社を置くドイツを代表する工業都市であるが、丘陵に囲まれた盆地になっていることから鉄道線形が高速走行に向いていないことと、シュツットガルト中央駅が一度入った列車がまた同じ方向に出ていく頭端駅であることから、ヨーロッパ高速鉄道網から外される懸念が生じたことが背景にある。

- 計画の全長は57kmにわたり、そのうち33kmがトンネルになっており、そのなかで駅舎を4ヶ所構築する計画である。既存のアウトバーンに沿わせることで環境にも配慮し、新ルートでは空港やその近くの見本市へのアクセスも向上する。
- 建設費は65億ユーロ(約8,500億円)を予定し、そのうち6割をドイツ鉄道、2割をEUと連邦政府、残りを地方政府が負担することになっている。6割が民間負担ということで、公的負担が少ないのが特徴である。
- シュツットガルト21も住民投票により決定され、住民との合意形成がしっかり行われていることから、インフラ整備に対する住民の強い関心と推進力が感じられた。

5. カールスルーエ・LRT(トラムトレイン)(ドイツ)

藤本貴也委員(国土・未来プロジェクト研究会 委員長)

- ヨーロッパの人口20万人程度の都市はほとんどトラムが整備されており、公共輸送になっている。カールスルーエのトラムについては、公共輸送で郊外鉄道にも乗り入れているということで20年ほど前に話題になったところである。街中でもトラムが非常に増えてきたということで、トラムを地下に入れてその上をプロムナードにする。あるいは、道路を地下に入れて、その上をトランジットモールにする。そういったことを計画し、事業化している。

6. ライプツィヒ新湖水地域(ドイツ)

藤本貴也委員(国土・未来プロジェクト研究会 委員長)

- ライプツィヒは旧東ドイツにあり、ここは露天掘りで石炭を掘っていた地域である。多くの露天掘りの跡が残っており、そこを湖にしようということで新湖水地域として一大リゾートに大転換した。全て合計すると100平方キロ余りあり、浜名湖の2倍くらいの面積になっている。1つ1つは10数平方キロ、20平方キロといったものだが、深さが50数メートルの湖をつくりだしたということで美しい景色に変貌した。地元住民の話では水質も改善してきたとのこと。

7. ロンドン・クロスレール(イギリス)

藤本貴也委員(国土・未来プロジェクト研究会 委員長)

- ロンドンは地下鉄が非常に混雑していることから、東西・南北に地下鉄を1本ずつ新設ということが計画されている。東西線は既に工事に入っており、一部は開通、一部は間もなく開通するという状況で、2019年に全面開通の予定である。南北線については長期の計画である。

【結び】

藤本貴也委員(国土・未来プロジェクト研究会 委員長)

- 同じ成熟国家といいながら、日本とヨーロッパでは随分インフラに対するスタンスが違うのではないかという問題意識を国民の皆さんにも是非知って頂きたいということでご報告させて頂いた。

【コメント】

毛利信二氏(国土交通事務次官)

- まさにご指摘の通り、欧州先進国でも大胆なインフラ投資を惜しまないという姿勢は大いに参考にすべきと考える。
- 私も京都で交通政策を担当した時にカールスルーエについて勉強させて頂いた。日本でもこうした都市がないわけではなく、例えば、三宮駅から大丸の方に行った中心部の地下に大胆な駐車場を設けて、自動車交通と歩行者を分離したうえでうまく都心への交通を入れながら中心部の活性化をしている。京都については、四条通りが歩行者を中心に少し改善されたものの、拠点となる駐車場の整備がまだ十分ではないことから、まだうまく分離できていない状況だと思われる。
- 今後こうした事例が増えていくことが必要で、国の機関に加え、各自治体の首長にとっても大変参考になると思われるので、是非全国でPRして頂きたい。

<寺島実郎委員長 総括>

- 本日は大変インフォーマティブなご報告を頂き感謝申し上げます。
- 私からは、日本創生委員会として持つべき問題意識、プライオリティの高いポイントを何点かお話ししたい。
- 1点目が「Digital Dictatorship(デジタル専制)」について。1月に行われたダボス会議の論点で最も重要なポイントである。まず、FAGA+Mという言葉があるが、これはFacebook、Apple、Google、AmazonにMicrosoftを加えたアメリカのITビッグ5を指す。時価総額の合計は3.6兆ドル(約400兆円)で、日本のGDPに迫っている。これに対し、モノづくり国家日本ではトヨタ自動車の時価総額が1位で22兆円、2位のNTTドコモが10兆円、トップ5の合計が僅か61兆円しかない。中国ではテンセントとアリババの2社だけで時価総額は1兆ドル(約106兆円)である。単純にIT技術が卓越しているから時価総額が増えるわけではなく、そこにファンドがお金をつけて、フィナンシャル・テクノロジーが絡むことで時価総額が膨らんでいる点には留意する必要がある。ウーバーやテスラが巨額の資金を集めたのは典型例である。
- アメリカと中国がドミナントの7社を形成しており、世界のメディアではNew 7 Sistersと表現している。これはかつての石油の世界の表現を使ったものであるが、我々がいま生きているデジタル・エコミー時代の現実を突き付けている。「データを支配する者が全てを支配する」というDigital Dictatorshipの時代においては、モノづくり国家日本という枠組みだけで物事を考えていくことはできない。
- アメリカのITビッグ5は21世紀に入りベンチャー企業を600社買収したと日経新聞で報じられているが、ベンチャー起業家の側も最後まで事業を成功させることよりも、売り抜けて利益を獲得する出口戦略を選択する流れにあり、それがITビッグ5の肥大化を支えている。
- 中国の2社は話が複雑で、テンセントとアリババがDictatorshipを形成しつつ、背後で中国政府がデータを有利にコントロールできる立場を確保している。先の全人代で習近平政権は憲法改正により長期政権が可能となったが、それに異を唱えるような投稿は瞬く間に削除される形でデータの世界を政府がコントロールしているのが中国の現実であり、これは次の論点とも絡んでくる。

<寺島実郎委員長 総括>

- 2点目が「アジアダイナミズム」について。冒頭の宗岡会長のお話にあったように世界経済は非常に堅調であり、政治的なリスクが高まるなか世界同時好況という不思議なサイクルのなかにある。
- 中国の昨年の成長率は6.9%と予想以上の数字となっている。習近平主席が経済の実績を上げるために、民需主導型ではなく、政府によるインフラ投資主導でGDPと嵩上げた印象がある。同時に、東アジアに対する政治的影響力も強めている。香港や台湾への締め上げも強化しており、パナマが台湾と断交したことにより台湾と外交関係を持つ国は僅か20ヶ国になってしまった。台湾と長年友好関係にあったバチカンも中国の圧力で豹変しようとしている。昨年9月に中国当局が仮想通貨を禁止したのも、台湾企業が中国事業を売却して資金を引き揚げるのを阻止するのが狙いである。実はこれは北朝鮮に対する締め上げにもつながっている。習近平が第2期政権の実績をテコに「毛沢東化」といわれるような状況を目指して動き始めているという認識が日本にとって重要になってくる。
- アジアのなかで、中国、インド、アセアン5は高い成長を維持しており、それが日本にとって追い風になっている。日本の貿易相手先でアジアの比重が52%まで高まっており、今の成長が続けば、10数年後に間違いなく60%を超えると考えられる。先ほどの毛利次官のご説明にあったように、アジアダイナミズムを日本が受け止めるためには、港湾機能の向上やインバウンドの取り込みが非常に重要となってくる。インバウンドに関連して、一般論として、1人あたりGDPが5千ドルを超えると海外旅行への関心が高くなり、15千ドルを超えると個人旅行にシフトすると言われている。シンガポール(54千ドル)、香港(45千ドル)は日本(39千ドル)を上回り、韓国(30千ドル)、台湾(24千ドル)が後を追っている。これらアジアダイナミズムのエネルギーがインバウンド増加につながっている。中国は今年10千ドルを超えるとみられるが、15千ドルを超えてくると、爆買いツアーから個人旅行に変わってくるとみられる。
- 中国のGDPは、2000年には日本の4分の1だったのが、2010年には日本を追い抜き、今年は日本の3倍を超える見込みである。20年後には、日本はリニア開通によりスーパーメガリージョンが実現するが、その頃中国のGDPは日本の6倍を超える見通しである。そうした強大化し強権化する中国とダイナミズムのなかでどう正面から向き合うかは日本として非常に重要な覚悟が問われている。

<寺島実郎委員長 総括>

□ 最後が「ジェロントロジー(gerontology)」について。日本は、65歳人口が35百万人を超え、80歳人口が10百万人を超え、100歳人口が7万人を超えており、異次元の高齢化社会を迎えている。ジェロントロジーという言葉は、日本語で老年学と訳されているが、アメリカの南カリフォルニア大学などを中心に体系的に研究されており、ソーシャルエンジニアリング(社会工学)という視点で高齢化社会と向き合うことが必要であり、私は「高齢化社会工学」と訳するのが適切だと考える。かつて日本は高度成長期に都心まで1時間の通勤圏に、国道16号線沿いに団地を建設しベッドタウンをつくったが、その住人がいまでは食料自給率ゼロのコンクリートブロック空間のなかで高齢化して独居老人となっているのが日本の現実である。それをどうやって田舎との交流や田舎への移動に結び付けていくかが問われている。JAPICのプロジェクトエンジニアリングの世界においても、今後ソーシャルエンジニアリング的な視点が非常に重要になってくるということを申し上げて総括とさせて頂く。

以 上