

BEYOND
2020

未来を拓く リーディング・プロジェクト ～JAPICからの提言～

平成29年7月31日

JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会
委員長 藤本 貴也

日本道路交通情報センター 副理事長

本日の内容

1 .JAPICとは

**2 .今、何故新たなプロジェクトを
提案するのか**

3 .プロジェクトの選定と提案

4 .プロジェクトの具体事例（抜粋）

1. JAPIC とは ～概要～

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会

Japan Project -Industry Council (JAPIC)

設立 1979年(昭和54年)

会員 37業種 200社の企業等で構成
建設、電機・電子、鉄鋼、商社、銀行、不動産、
コンサルタント他

活動 産業・経済、環境・資源・エネルギー、
国土・防災・都市・地域計画等に関わる、
目に見える具体的なプロジェクトづくり



アクアライン(東京湾横断道路)



関西国際空港

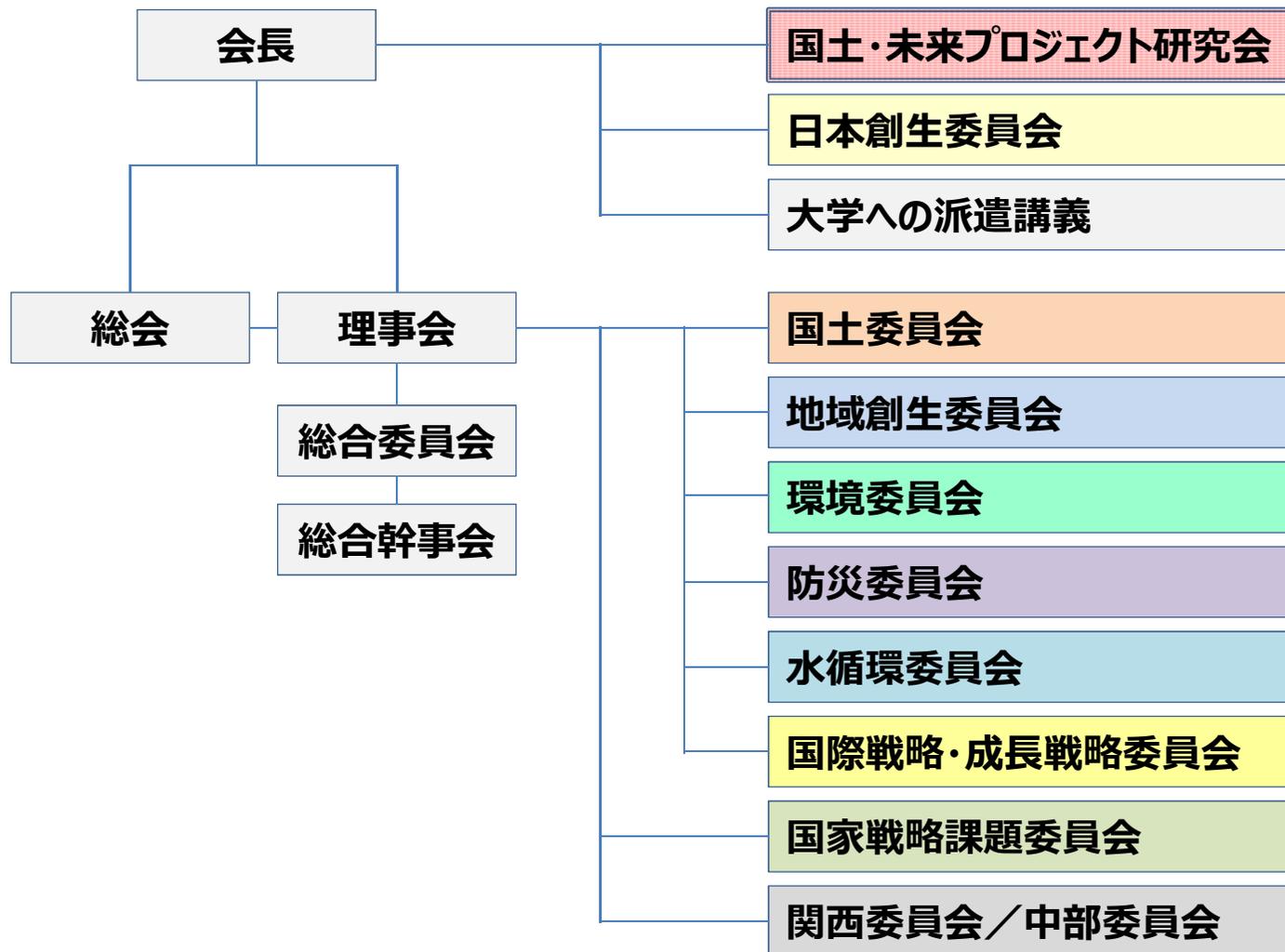


つくばエクスプレス

1. JAPIC とは ～役員名簿～

会 長	宗岡 正二（新日鐵住金株式会社 代表取締役会長）
副会長	中村 満義（一般社団法人 日本建設業連合会 会長）
	佐藤 康博（株式会社みずほファイナンシャルグループ 取締役執行役社長グループCEO）
	小島 順彦（三菱商事株式会社 相談役）
	中村 英夫（東京都市大学 名誉総長 一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 顧問）

1. JAPIC とは ～組織～



1. JAPIC とは

～国土未来プロジェクト研究会の構成～

最高顧問	中村 英夫（東京都市大学 名誉総長）
委員長	藤本 貴也（日本道路交通情報センター副理事長）
委員 36名	建設業、コンサル・設計事務所、 金融、不動産、鉄道、商社、メーカー、 行政OB、団体等
事務局	日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）

2. 今、何故新たなプロジェクトを 提案するのか

① 求められる地方創生の成果

- 地方創生は当面の最重要課題であるが、より一層の支援が望まれる
- 人口減少時代を迎え、その影響を大きく受ける地方部の活性化は依然として当面の最重要課題
- 地方活性化の手立ての重要な柱の一つがインフラの整備・活用

克服可能な人口減少 ～一定の経済成長（＝投資余力）は可能～

成長へのシナリオ

GDP成長率・人口変化率・生産性変化率等の推移

年	GDP成長率	人口変化率	生産年齢人口 変化率	生産性変化率 (全要素生産性)
1960～1970	10.1%	1.1%	1.8%	—
1970～1980	4.4%	1.1%	0.9%	} 1.5%
1980～1990	4.6%	0.5%	0.9%	
1990～2000	1.1%	0.3%	0.0%	0.6%
2000～2010	1.0% ↑	0.1% ↓	-0.6% ↓	0.8% ↑
2010～2030	(2.0%) ↑	-0.5% ↓	-0.9% ↓	

※GDPには、労働力、民間資本ストックのほか、公的資本ストック、知的資本ストック、規制改革等が影響。

人口減少（生産年齢人口減少）下において、経済規模（GDP）のプラス成長を維持するためには、女性・高齢者の活用、生産性に影響を与える重要な要素の一つである社会資本のストック効果の最大化を図り、生産性の向上に寄与する必要。

※（ ）内の数字は、「日本再興戦略改訂2014」で示された2013～2022年度平均の目標値。

※2010年以降の人口、生産年齢人口は、国立社会保障・人口問題研究所による中位推計値。

出典：人口、生産年齢人口は「日本の統計2014（総務省）」。GDPは「国民経済計算確報（内閣府）」。
民間資本ストックは「民間企業資本ストック（内閣府）」。全要素生産性は、OECDstat Database。

② 低迷する新たなプロジェクトの提案

- 現在進められ、完成しつつある骨太のインフラ・プロジェクトの大半は、30年以上前の長期計画による
- 「四全総」(昭62年策定) までは、「長期的な投資見通し」と「新たな骨太のプロジェクトの提案」を先導してきたが、それ以降はバブル崩壊の影響もあり、新しい具体的なプロジェクトの提案は抑制
- 本研究会では、インフラ整備に関する定性的な理念ではなく、出来るだけ具体的なプロジェクトを提案

③ 欧米諸国でも続く 新たなインフラ整備への精力的な取り組み

- 我が国のインフラの整備水準は、欧米諸国と較べ未だ不十分
- その欧米諸国ですら我が国とは逆に、公共事業予算を着実に伸ばし、新たなプロジェクトにも積極的に取り組んでいる
- オバマ前大統領の政策をことごとく覆すトランプ大統領ですら、他の欧米諸国のリーダーと同様、積極的なインフラ整備の方針は継承

インフラへの投資を着実に増やす欧米諸国と激減させた日本

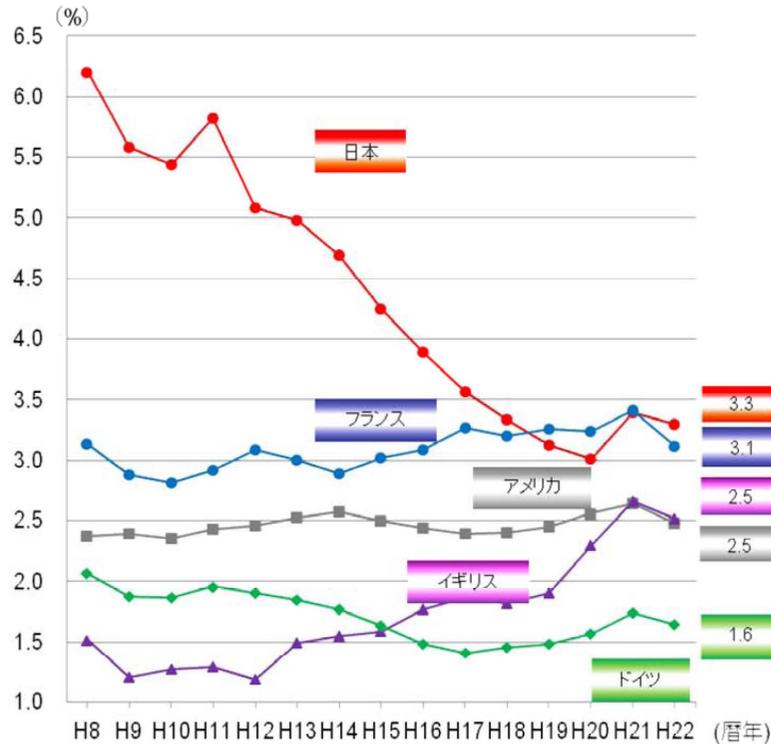
一般政府固定資本形成（I_g）の対GDP比

○日本の公共投資が減る中、欧米は公共投資を増加

○我が国の一般政府公的固定資本形成(注)の対GDP比は欧米諸国と同等の水準

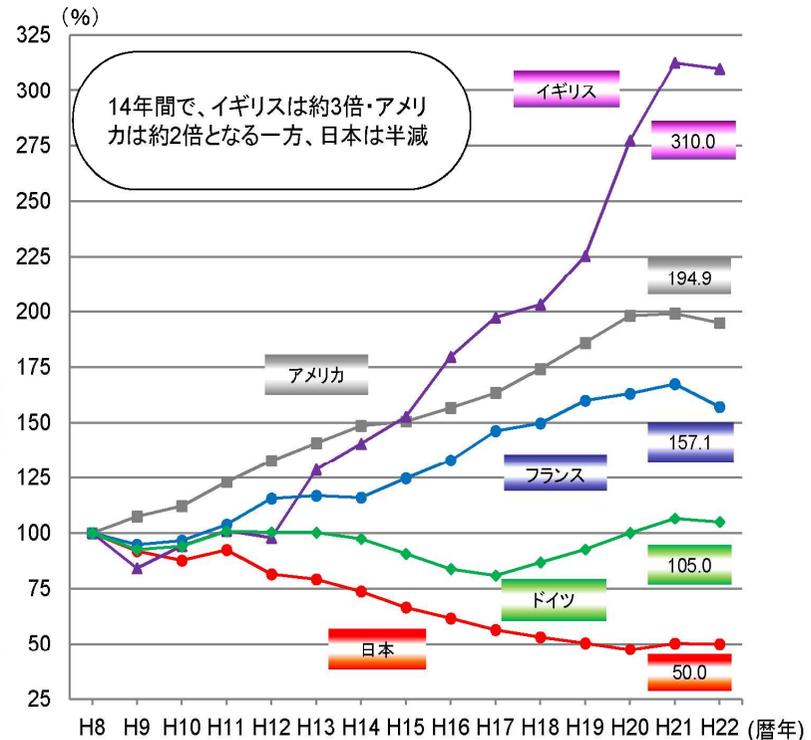
(注: 国と地方公共団体の行う社会資本の新設、改良等。公営企業が行うものは含まれない。また、用地費、補償費は含まれない。)

一般政府公的固定資本形成のGDPに占める割合



出典: OECD・National Accounts
 ・平成17年の英国のI_gについては、英国原子燃料会社(BNFL)の資産・債務の中央政府への承継(約145億ポンド)の影響を除いている。

一般政府公的固定資本形成の推移(平成8年を100とした割合)



出典: OECD・National Accounts
 ・平成17年の英国のI_gについては、英国原子燃料会社(BNFL)の資産・債務の中央政府への承継(約145億ポンド)の影響を除いている。

ドナルド・トランプ勝利宣言

都心部を再生させ、高速道路、橋梁、トンネル、
空港、学校、病院を再建する。

インフラの再建が最優先課題であり、
またこれによって何百万人もの雇用を生み出す。

勝利宣言をするトランプ次期大統領
(2016年11月9日、TIME)

10年かけて1兆ドルのインフラ投資を促進

トランプ次期大統領の「100日行動計画」
(大統領就任百日以内に法制化を目指す措置)

出典：東京新聞 TOKYO Web (2016年11月23日 朝刊)



オバマ大統領就任演説「米国再生」



就任演説をするオバマ米大統領
(2009年1月20日、A P = 共同)

今日から我々は立ち上がり、米国を再生する作業をもう一度始めなくてはならない。**新しい雇用を創造するだけでなく、成長の新しい基盤を築くために我々は行動する。**

我々は商業の糧となり、我々を結びつける道路や橋、送電網や通信網を造る。これらはすべて実現可能だ。そして我々はこれらをすべてやる。

海外事例 (その1)

スイス／ゴッタルド・ベース・トンネル

Gotthard Base Tunnel

昨年6月、世界最長トンネルが開通



海外事例（その2）

フランス／ミヨー高架橋 Viaduc de Millau

世界一高い橋脚を民活で整備



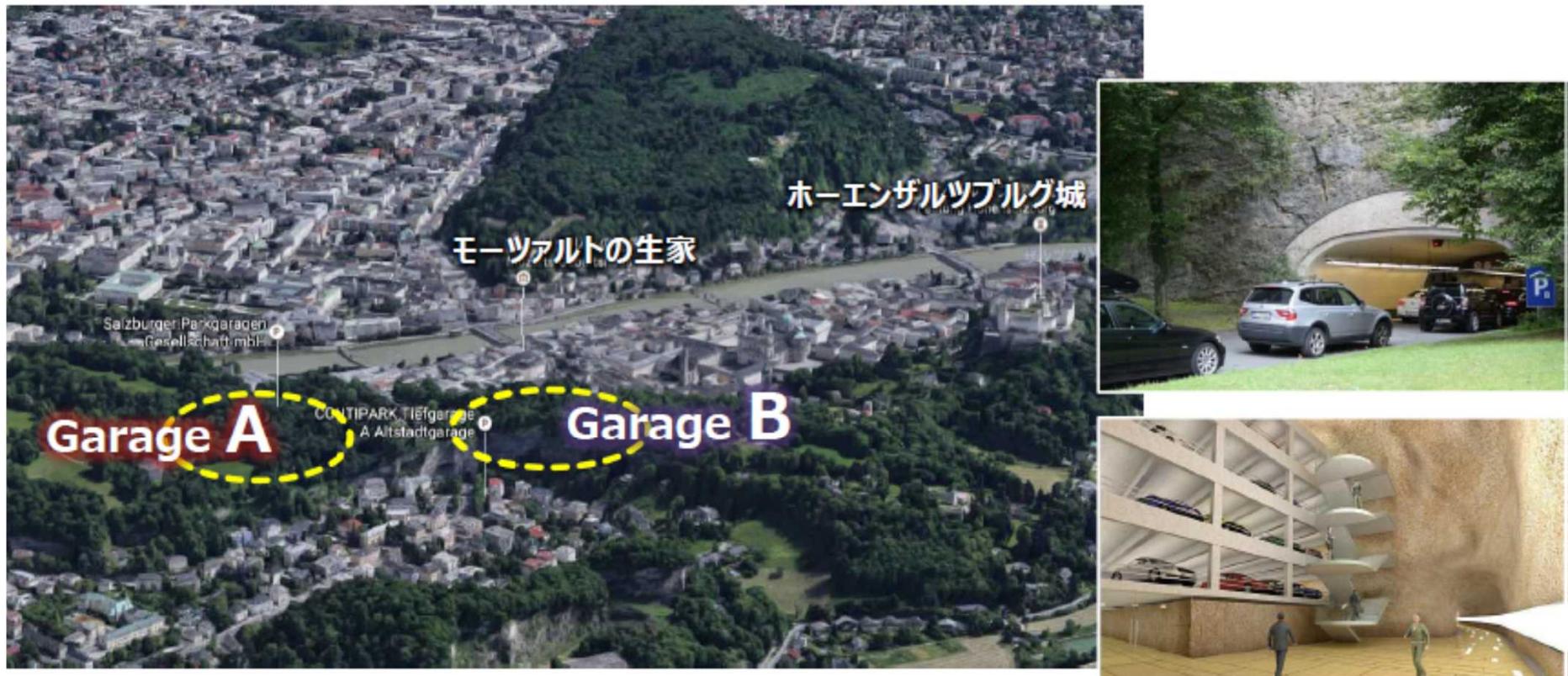
道路専用の斜張橋、主塔高さ343m、世界一高い橋。全長2,460m、建設費 約4億ユーロ
PFI/BOT方式、仏国大手建設会社が建設と75年の運営を担っている

海外事例（その3）

オーストリア／ザルツブルク 地下駐車場

Tiefgarage Altstadtgaragen

観光都市の景観に配慮した地下大駐車場



海外事例 (その4)

ドイツ/ライプツィヒ新湖水地方

Leipzig Neuseenland

負の遺産を、観光資源に大転換



東ドイツ時代、
広大なエリアで
褐炭採掘の露天掘り



跡地140km²に
水が湛えられ、
都市近郊のリゾート地
「新湖水地方」に

海外事例（その5）

ドイツ／シュツットガルト21 Stuttgart 21 Project

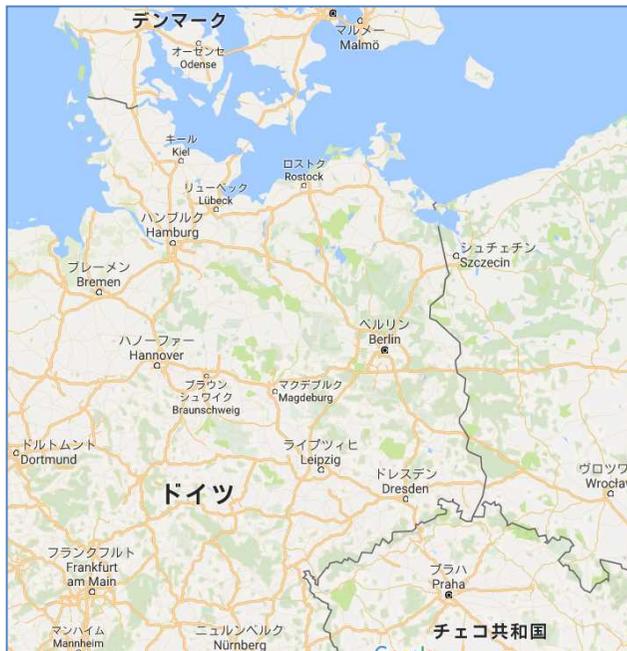
終着型駅を通過型駅に転換、余剰地を再開発



海外事例（その6）

ドイツ／ハンブルグ ハーフエンシティ開発 HafenCity

- ◆ 倉庫やバースが密集した元のフリーポート（面積157ha）における欧州最大のウォーターフロント再開発プロジェクト。
- ◆ 元市有地に延232万㎡の床を整備、市内の既存床が40%拡張。公的投資24億ユーロ、民間投資80億ユーロ
- ◆ 業務、住居、教育、商業施設等、2025年まで西から東に次第に開発。

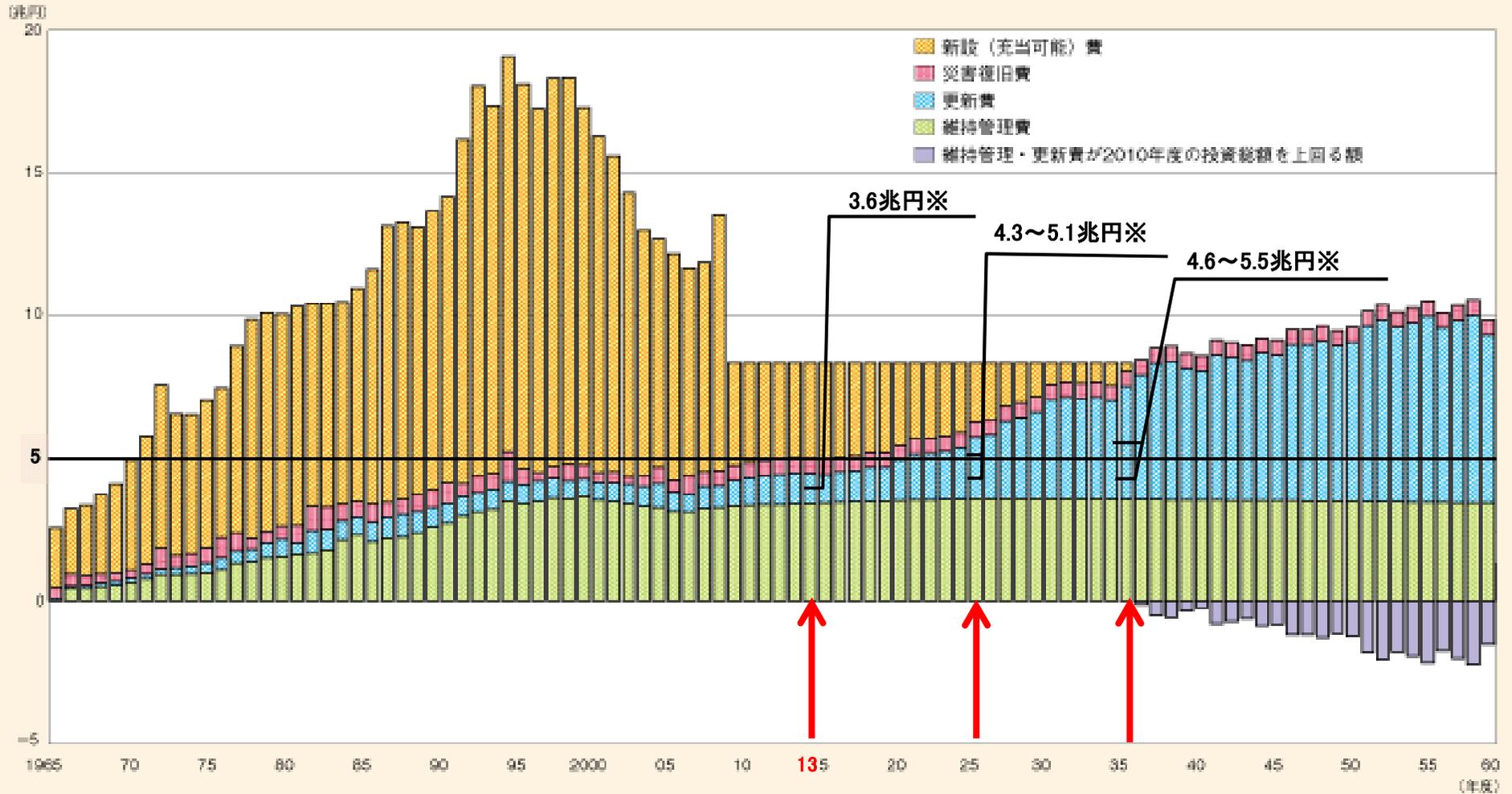


④ 新たなプロジェクトと 賢い整備・運用についての提言

厳しい財政事情のもとで
新たなプロジェクトを実行可能なものにするための工夫

- 政府・民間の投資財源の確保
- 民間資金・経営力の活用
- 建設コストの縮減
- 運用面や規制緩和等の制度面での改革
- ハードとソフトの組み合わせ
- 部門や地域の縦割を超えた総合的な取り組み

維持管理費・更新費の再推計 (平成23年度国土交通省白書+H25年末データ)



(注) 推計方法について

国土交通省所管の8分野（道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸）の直轄・補助・地単事業を対象に、2011年度以降につき次のような設定を行い推計

- ・更新費は、耐用年数を経過した後、同一機能で更新すると仮定し、当初新設費を基準に更新費の実態を踏まえて設定。耐用年数は、税法上の耐用年数を示す財務省令を基に、それぞれの施設の更新の実態を踏まえて設定。
- ・維持管理費は、社会資本ストック額との相関に基づき推計。
(なお、更新費・維持管理費は、近年のコスト縮減の取組実績を反映)
- ・災害復旧費は、過去の年平均値を設定。
- ・新設（充当可能）費は、投資総額から維持管理費、更新費、災害復旧費を差し引いた額であり、新設需要を示したものではない。
- ・用地費・保障費を含まない。各高速道路会社等の独法等を含まない。

なお、今後の予算の推移は、技術的知見の蓄積等の要因により推計結果は変動しうる。

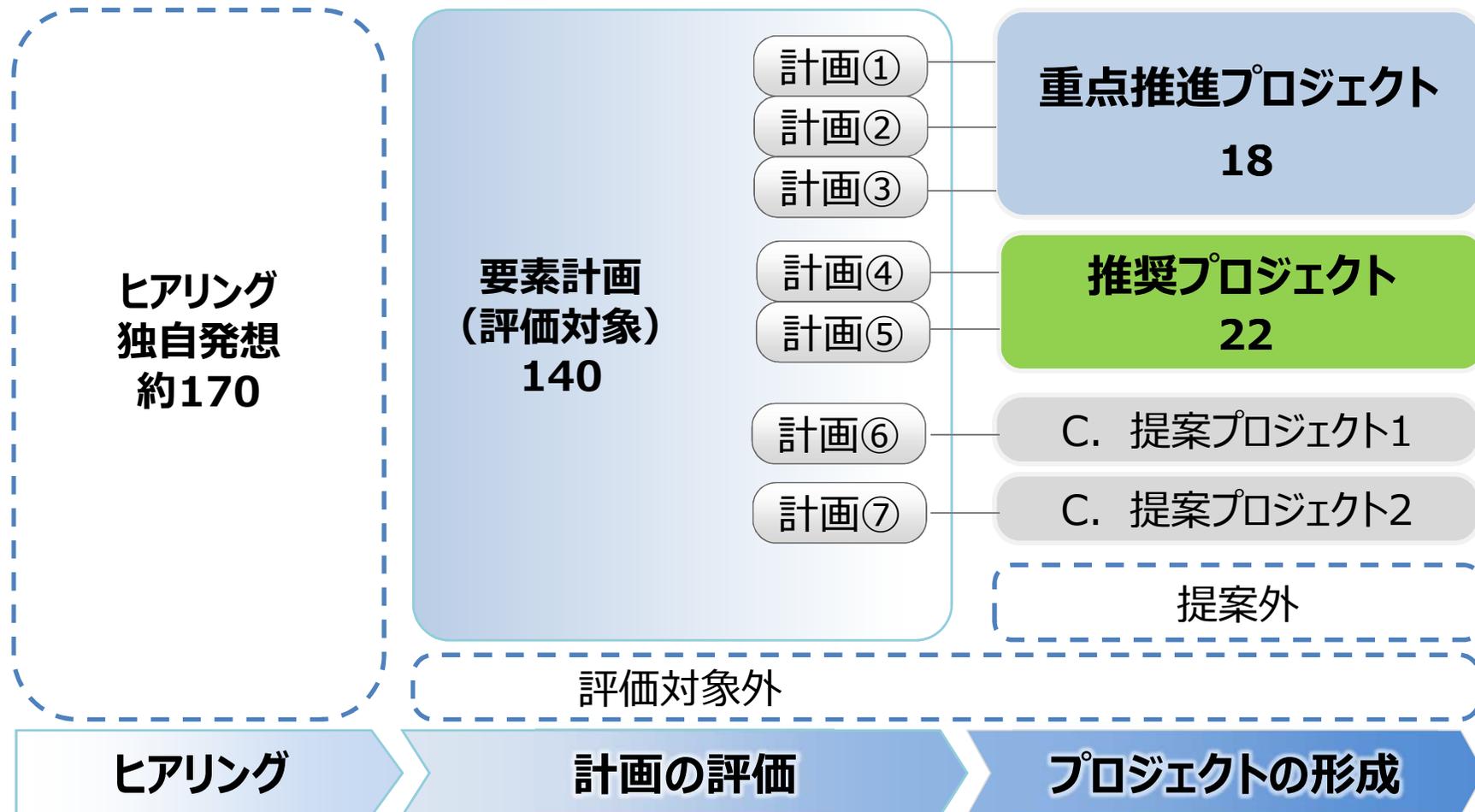
資料) 国土交通省

⑤ 全国津々浦々からの未来への投資となる 新規プロジェクト提案への期待

- 今回の提案は必ずしも網羅的・体系的ではない
- 実現のためには更なる実務的な検討が必要
- 今回の提案をきっかけに、
各界、各層、各地において様々なプロジェクトが
提案され、実現されることにより地方創生が進み
我が国が活性化されることを期待

3. プロジェクトの選定と提案

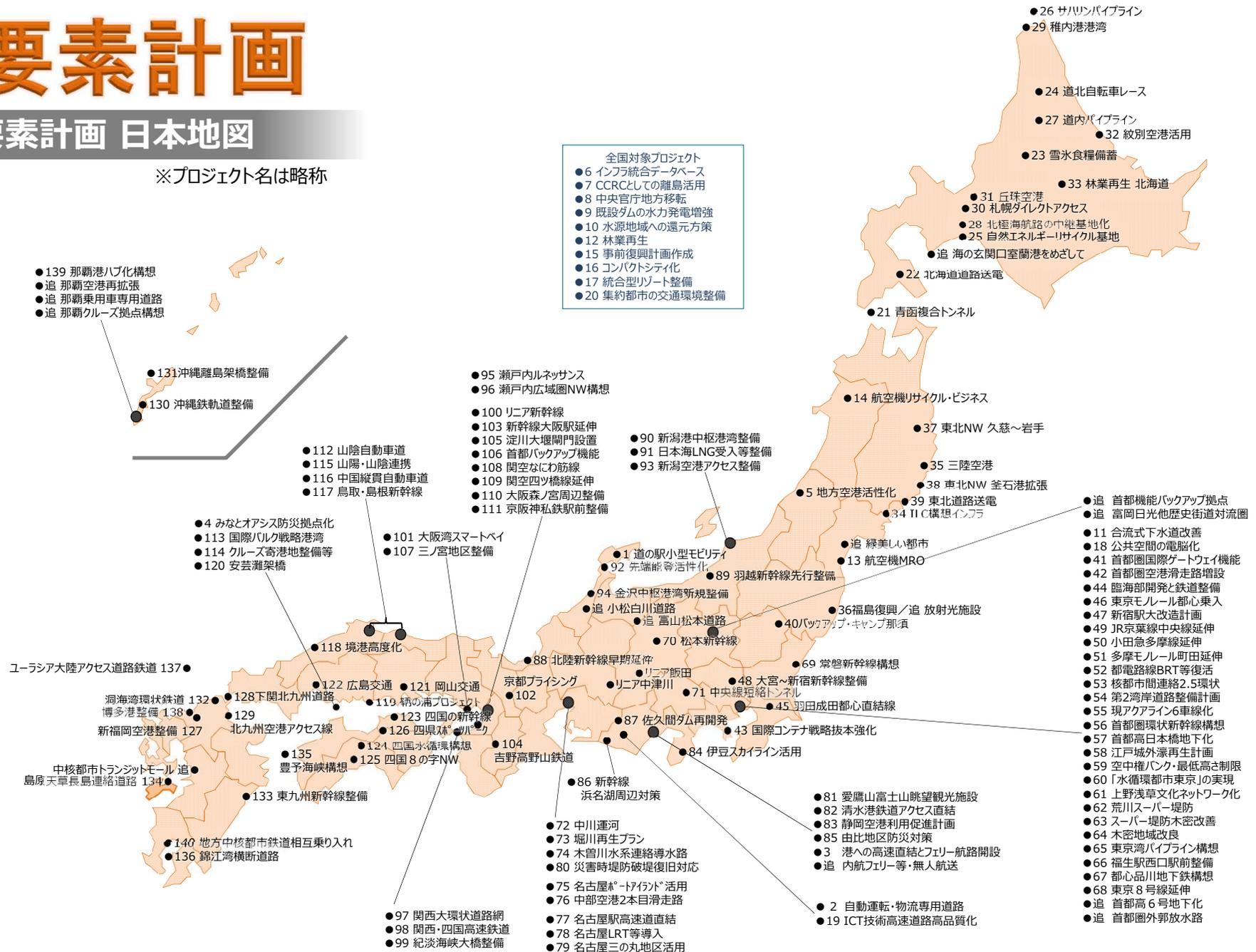
プロジェクトの選定



要素計画

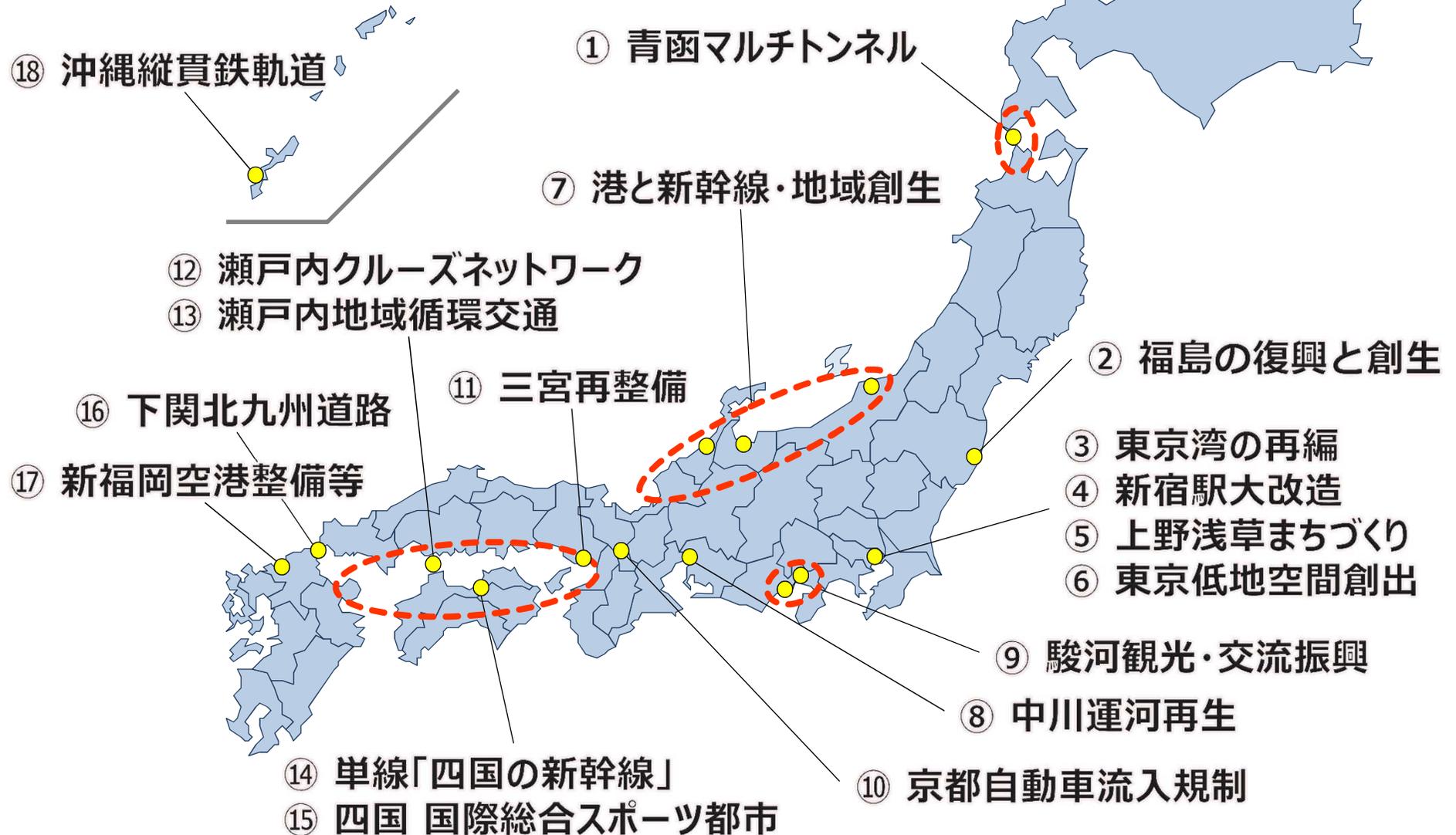
要素計画 日本地図

※プロジェクト名は略称



重点推進プロジェクト

重点推進プロジェクト日本地図

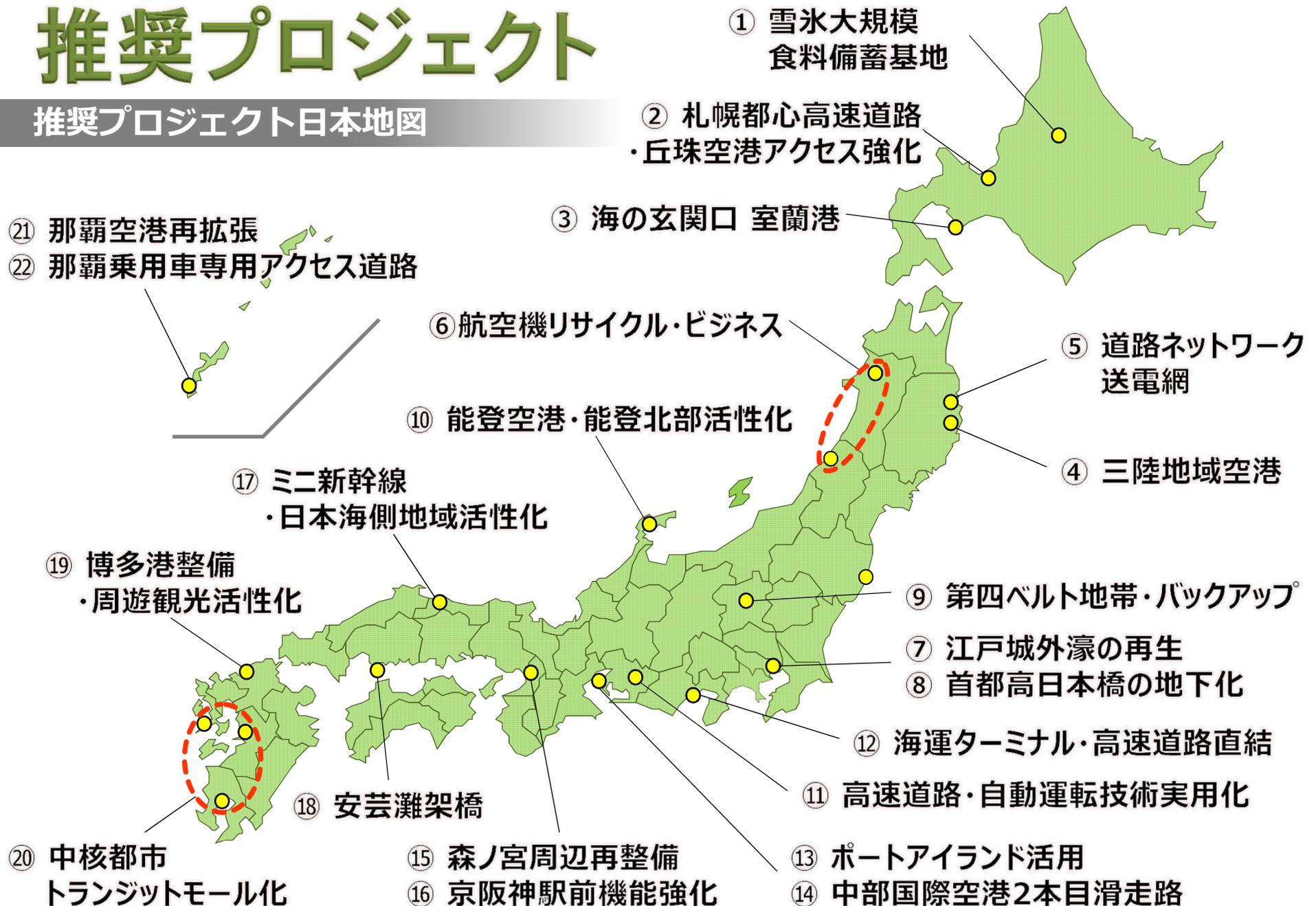


重点推進プロジェクト（18件）

No.	ブロック	プロジェクト	No.	ブロック	プロジェクト
1	北海道	北海道の食料・エネルギー基地化に向けた青函マルチトンネル構想	10	関西	京都市中心部での自動車流入規制のための大型駐車場整備と連携する各種支援策
2	東北	福島の復興と創生 ～世界先端研究・産業コリドーの形成～	11	〃	三宮周辺地区の再整備構想の更なる展開
3	関東	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	12	瀬戸内 中国 四国・関西・九州	世界に誇れる『瀬戸内海の再発見』と回遊型観光振興＜STEP1＞ 瀬戸内クルーズネットワーク基盤整備
4	〃	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	13	〃	世界に誇れる『瀬戸内海の再発見』と回遊型観光振興＜STEP2＞ 瀬戸内地域循環交通ネットワークによる移動の多様化・円滑化
5	〃	下町の歴史文化・芸術資産を活用したまちづくり ～上野・浅草地区へのBRT・LRTの導入～	14	四国	単線方式を活用した『四国の新幹線』早期整備 ～四国の地域創生と瀬戸内海の観光振興のために～
6	〃	東京東部低地における魅力あふれる都市空間の創出 ～高規格堤防整備と木造密集地域解消～	15	〃	『四国 国際総合スポーツ都市』構想
7	北陸	新日本海時代における金沢港・新潟港を核とした地域創生と、新幹線による地域連携の強化	16	九州	下関北九州道路の整備による本州と九州間交通のリタダンシー確保
8	中部	名古屋新都心の創出 ～中川運河の水辺空間整備～	17	〃	福岡空港の段階的整備から新福岡空港整備と周辺地域のリノベーション
9	〃	静岡県駿河周辺地域 観光・交流振興プロジェクト	18	沖縄	沖縄南北縦貫鉄軌道の整備による沖縄振興

推奨プロジェクト

推奨プロジェクト日本地図



推奨推進プロジェクト（22件）

No.	ブロック	プロジェクト	No.	ブロック	プロジェクト
1	北海道	雪氷エネルギーを活用した大規模食糧流通基地の整備	12	中部	港への高速アクセス直結と内航フェリー航路開設による無人航送の推進
2	〃	札幌都心から高速道路（札幌北IC）と丘珠空港へのアクセス強化	13	〃	ポートアイランドを活用した名古屋港の物流・交流機能の強化
3	〃	北海道観光における海の玄関口室蘭港めざして（クルーズ船）	14	〃	本格国際拠点空港へ 中部国際空港第2滑走路の整備
4	東北	空港整備による三陸地域のアクセス改善	15	関西	森ノ宮周辺地区の未来型都市に向けた再整備
5	〃	地方空港活用による航空機リサイクル・ビジネスの創出	16	〃	京阪神地区鉄道駅前ターミナル機能とコミュニティ機能強化
6	〃	道路ネットワーク活用による送電網整備～東北地方における再生エネルギー開発促進に向けて～	17	中国	ミニ新幹線による中国地方日本海側活性化構想
7	関東	江戸城外堀の再生と水辺を生かしたまちづくり	18	〃	安芸灘架橋計画
8	〃	首都高日本橋の地下化構想	19	九州	博多港整備による周遊観光の活性化
9	〃	第四ベルト地帯の早期整備による首都圏中枢機能のバックアップと北関東新産業東西軸の創出	20	〃	九州地方中核都市のトランジットモール化による市街地活性化
10	北陸	自動運転交通を核とした最先端ICT環境の整備による、能登空港周辺及び能登北部地区の活性化計画	21	沖縄	那覇空港再拡張による民用エリアの再開発
11	中部	高速道路における自動運転技術実用化（無人運転専用・物流道路）	22	〃	高速道路インターから那覇中心部への乗用車専用アクセスの整備による交通渋滞解消

4. 関西関連プロジェクトの 具体事例（抜粋）

関西関連プロジェクト

No.		プロジェクト
1	重点推進	京都市中心部での自動車流入規制のための大型駐車場整備と連動する各種支援策
2	重点推進	三宮周辺地区の再整備構想のさらなる展開
3	推奨	森ノ宮周辺地区の未来型都市に向けた再整備
4	推奨	京阪神地区の鉄道駅前のターミナル機能とコミュニティ機能強化
5	提案	北陸新幹線の延伸（新大阪から関西空港へ、将来は紀淡海峡から四国、九州へ延伸）
6	提案	六甲アイランド（含南地区）の整備と大阪湾内港湾の一体運用（ポートオーソリティ）による国際物流機能の強化
7	提案	中央官庁ブロック機関の中核機能の強化による国家のBCPの確保
8	提案	関西大環状道路網整備計画の推進（ミッシングリンクの早期整備）
9	提案	紀淡海峡大橋の整備
10	提案	リニア新幹線東海道スーパーメガリージョン（東京～名古屋～大阪）同時開業
11	提案	なにわ筋線（新大阪・うめきた・難波経由関空）の新設による関西空港へのシャトル鉄道の整備
12	提案	四ツ橋線南伸（住之江公園～堺）による新大阪・関空アクセスの強化

関西関連プロジェクト

No.	ブロック	プロジェクト
1	中国・四国 関西・九州	世界に誇れる『瀬戸内海の再発見』と回遊型観光振興 <STEP1> 瀬戸内クルーズネットワーク基盤整備
2	〃	世界に誇れる『瀬戸内海の再発見』と回遊型観光振興 <STEP2> 瀬戸内地域循環交通ネットワークによる移動の多様化・円滑化

京都市中心部での自動車流入規制のための大型 駐車場整備と連動する各種支援策

提言主旨

- ・観光客増加により市内の交通混雑が問題
- ・インバウンド客のバス流入による深刻化を憂慮



プロジェクト概要

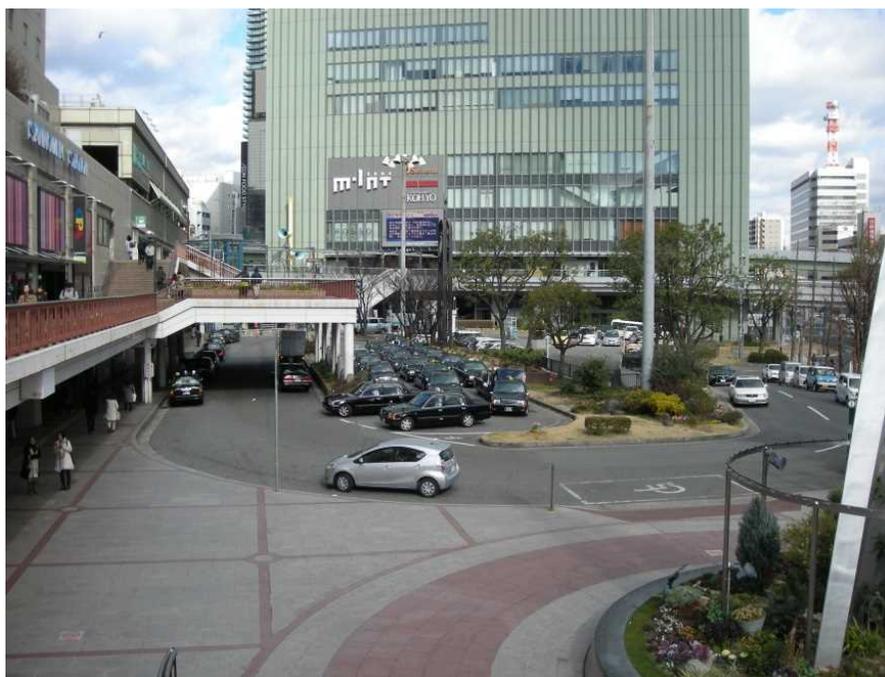
自動車流入規制マネジメント 概念図



三宮周辺地域の再整備構想のさらなる展開

提言主旨

- ・神戸市が推進する三宮再整備のさらなる展開
- ・交通網再整備による港町神戸の魅力向上



プロジェクト概要



・阪急神戸線を地下化
・地下鉄に直結

三宮クロススクエア構想の
グレードアップ

・JR東海道線を地下化

・LRT, BRTの整備
・国道2号線の変更

ポートライナーの新神戸への延伸

森ノ宮周辺地区の未来型都市に向けた再整備



出典：国土未来プロジェクト研究会

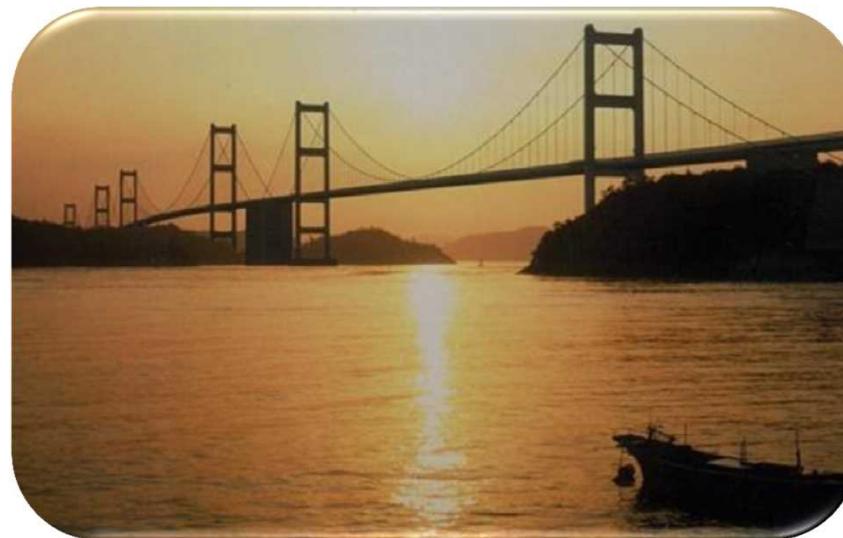
北陸新幹線の関西空港延伸（検討中）



多島美



橋梁と夕日



現代アート（直島）



歴史の要衝地（鞆の浦）



歴史の要衝地（厳島神社）



オアシス・オブ・ザ・シーズ



約22.5万トン L361m B=64.9m 旅客定員5400名

飛鳥II



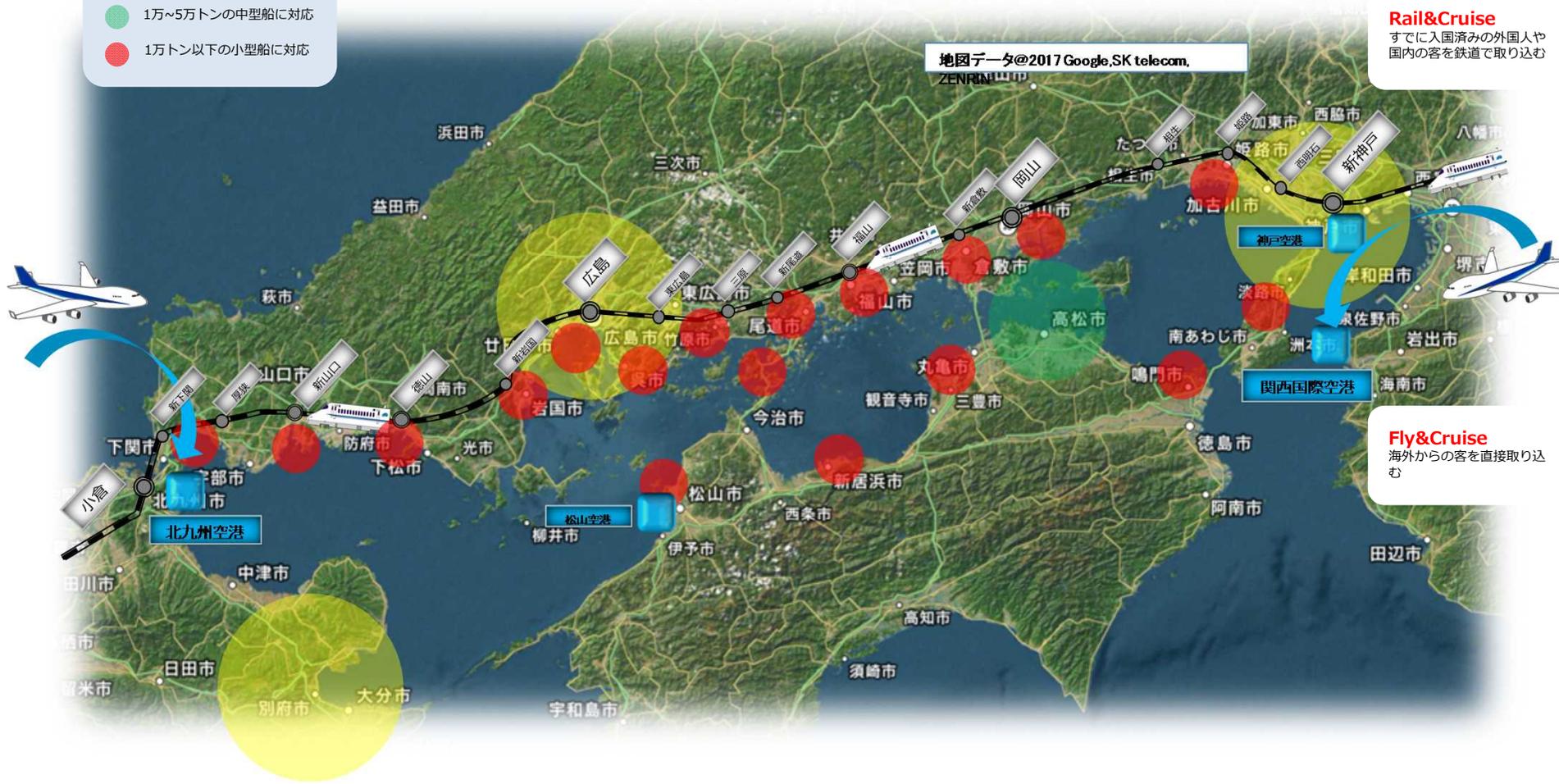
約5万トン L241m B=29.6m 旅客定員872名

小型船のイメージ (ライン川 リバークルーズより)



世界に誇れる『瀬戸内海の再発見』と回遊型観光振興<STEP1> ～瀬戸内クルーズネットワーク基盤整備構想～

- 5万トン以上の大型船に対応
- 1万～5万トンの中型船に対応
- 1万トン以下の小型船に対応



世界に誇れる『瀬戸内海の再発見』と回遊型観光振興<STEP II> ～瀬戸内地域循環交通ネットワークによる移動の多様化・円滑化～



瀬戸内地域循環交通ネットワークを構成する個別プロジェクト		対応地区
①四国の新幹線	重点推進PJ	四国
②クルーズネットワーク基盤整備	重点推進PJ	中国
③下関北九州道	重点推進PJ	九州
④安芸灘架橋	推奨PJ	中国
⑤紀淡海峡連絡路	提案PJ	関西
⑥関西大環状線	提案PJ	関西
⑦東九州新幹線	提案PJ	九州
⑧新大阪～関西空港～四国連絡高速鉄道	提案PJ	関西
⑨豊予海峡連絡路	提案PJ	四国

中国ブロック 推奨プロジェクト

安芸灘架橋計画 (広島県HPより)





瀬戸内しまなみ海道・国際サイクリング大会

サイクリングしまなみ

2016 10.30 SUN 高速道路や美しい島々を舞台に行うサイクリング大会



単線方式を活用した『四国の新幹線』早期整備 ～四国の地域創生と瀬戸内海の観光振興のために～



三二新幹線による中国地方日本海側 地域活性化構想



地図出典：国土地理院

大阪万博構想と関西の活性化

- 政策目標を設定する上ではいい機会
(大阪万博の成功体験の+ -)
- 大阪万博から瀬戸内・関西・大阪万博へ
⇒ 関西・西日本浮揚のきっかけに
- IR (統合型リゾート) も、夢洲を拠点に“海洋型リゾートIR船”を併設し、瀬戸内・関西の振興のバネに
- 瀬戸内DMOに大阪府・和歌山県・大分県・関西・九州財界も参画を
- 関西広域連合、関西財界のコンセンサスと西日本への拡大
- 一周遅れのインフラ整備の推進役にも活用