

# インフラ・イノベーション

～強くて豊かな国をつくる日本再生プロジェクト～

藤井 聡 育鵬社

都市機能の効率化と地方活性化を図り、市民生活を充実させ、防災を強化する、未来に向けた投資で日本を変えよ！

( はじめに )

平成は、実に暗い時代だった、消費税導入とバブル崩壊で幕を開け5%の消費税増税を契機としてデフレ不況に突入して以降、一向に抜け出せずにいる、そこから抜け出すには、例えば米国が1929年の世界恐慌直後に、全米各地で行った様な徹底的なインフラ投資が必要だったのだが、日本政府はそれとは正反対にインフラ投資を削減し続け平成10年をピークとして今や半分以下の水準に至っている、結果、デフレは延々と続き衰弱の一途を辿った、今求められているのは21世紀の世界の国々を更なる発展に導いた、新しい交通や環境、エネルギー、都市や国土の様々なインフラ投資を果敢に実践していく具体的実践だ、筆者は日本各地を2年に亘って取材、このデフレは飛躍的な発展を促す強力なインフラ・イノベーションが様々に“未投資”のまま放置されていることを、くつきりと理解した、未来は自分達の手で変える事ができる、子々孫々の為に、自ら汗をかくことを我々は決して厭ってはならない。

「 1章 」 インフラ・イノベーションと日本再生～インフラとは国土の事である～

- \* 道路や、鉄道、河川や上下水道、パイプラインなど大小施設は全て私達の社会や国家を支える下部構造でありインフラだ。
- \* インフラはスープラ(上部構造)を支えている～私達の世界のハード部分をインフラと呼び、それ以外のソフトは全てスープラに分類される。国は国土(領土・領海・領空)国民、主権の三要素で構成される政治共同体で国民や主権はインフラとしての国土の上部に存在。
- \* インフラがスープラを規定する～インフラのありよう、国土のありようがその上で活動する人々のあらゆる行動を規定し、社会・経済・文化・政治・文明などのスープラのありように深遠、かつ支配的な影響を持っている。カール・マルクスはインフラが上部構造を決定付けているという社会科学分析を基軸に様々な議論を展開、特に着目した「物理的交通」は自然条件に加えて人為によって作り上げられる状態が、その生産のありようを決定付け、その生産のありようが経済のありようを決定付け、それが社会のあらゆる構造を決定付けている、今の東京や大阪の繁栄は治水の為のインフラを作り替えて初めて実現可能となった歴史的事実、今日に於いても北陸新幹線開通以来、金沢と富山と九州新幹線開通で鹿児島と熊本も大いに活気づき

駅前を中心に民間投資が誘発されオフィス立地も雇用も人口も活性化されている。或いは高速道路の圏央道が開通した沿線には実に多くの工場立地が進み地域経済は活性化、大規模な港湾が整備された鹿児島湾周辺には大きな民間投資で臨海工業地帯を形成している。

- \* インフラが文明社会の“イノベーション”を導き続けている～インフラによるイノベーションは政治思想や農業、生産軍事などの技術で導かれたイノベーションより深く、巨大なイノベーションを我々文明社会にもたらし続けている。
- \* スーパとインフラの無限循環～江戸や大阪の河川事業は徳川幕府(政府)によって主導され、今日の道路、鉄道、港湾、河川の各種プロジェクトも現政府により主導されている、つまりインフラはスーパを決定づけると同時にインフラも又、スーパによってイノベートされていく、お互いに、お互いを決定づけ合う循環構造を形成している。
- \* インフラを軽視する日本は必然的に衰退する～活力のある国家は様々なインフラ事業が展開され、スーパ間の無限循環が旺盛に展開していく、その結果、社会、経済、政治、技術、文化等に於いても様々なイノベーションが展開され国家は益々繁栄、経済は大いに成長し、人口も増加していく事になる、一方、活力のない国家はコストのかからない安易な対策で済ませようとする、普通の国家なら課題とするような事態でも認識すらしない、結果インフラ事業は殆ど進められず、社会のあらゆる側面で停滞、衰弱する経済は沈滞、縮小と同時に人口も縮小していく、平成8年を起点100とし主要各国のインフラ投資額はカナダ327、英国292、韓国247、米国192、仏国165、伊国133、独国106、日本47、その結果は我が国だけが名目GDPで低下その他の国は2～3倍増に世界シェアでは日本は2割近くから5%台に迄も凋落した。
- \* インフラ・イノベーションを通した国力回復～90年のバブル崩壊によって我が国は巨大な需要不足(デフレギャップ)が生じた、経済力が一気に毀損しデフレ現象だ、このデフレを終わらせるには需要という活力、政府主導のインフラ投資を適材適所で賢く、且つ徹底的に進める事が必要不可欠だったにも拘らず我が国だけが投資水準を半分以下に削減してしまった、現安倍内閣は地方創世回廊の形成、国土強靱化、デフレ完全脱却に向け未来への投資という政策を掲げて空念仏ではなく実体の伴ったインフラ・プロジェクトが展開されるならば日本は再生する事になる。

## 「 2章 」 現代日本の川辺文化のイノベーション・北浜テラス

- \* 都市河川は殺風景な都市のオアシス～ヨーロッパには川沿いレストランのテラスでの一刻は素晴らしい時間、日本にはほとんどない何故なら行政による「河川管理」が少々過剰に適用されているから。
- \* 現代版“川床”テラスで人気スポットになりつつある北浜～大阪市の土佐堀川の南岸エリア“北浜”は今、にわかに若者が集う穴場的なスポットとして注目中。
- \* 河川インフラがもたらした街のイノベーション北浜テラスは2009年に

水の都イベントに期間限定で3つの店で仮設、イベント後も継続して設置、今日に至り11店舗となった。北浜テラスの取り組みが河川に関わる法制度を改定させていった。

- \* 北浜テラスを実現させた“水辺まちづくり運動” 水都 OSAKA 再生プロジェクト NPO 法人水辺のまちの活動からネットワークが形成され行政から許可を受ける「北浜水辺協議会」を形成、年々テラス数は増加、2019年現在14テラスへと拡大。
- \* 北浜テラスを実現させた治水技術と伝統文化～テラスの運営が可能なのは河川の水位がどれだけ高潮や豪雨でも常に一定にコントロールされているから。
- \* 北浜の文化イノベーションを全国の水辺空間で展開する為に～天神祭りを愛する大阪人が京都の鴨川の水辺文化を参考に自らの文化を1つ高度化させた様に日本中の全ての水辺に関わる人々の「水辺文化」を巡る更なる奮闘を祈念したい。

### 「3章」 港の整備が“まち”を作る：小名浜の港湾イノベーション

- \* シーズ専攻、イノベーションの愚～技術の需要より供給が重視されるシーズ先行の愚が我が国では繰り返されている。イノベーションはニーズがなければ、生じえない前提での技術開発と発明を目指さなければイノベーション後進国となってしまう。
- \* 福島、首都圏、日本にとって重大な意味を持つ小名浜港～政府によって東日本唯一の“国際バルク戦略港湾”に指定され石炭輸入により東日本石炭火力発電にとって国家的な最重要港湾と同時に福島にとって経済発展・復興のシンボル。又国内最大となる水深18mの公共岸壁の整備が進められている化学プラント等工場の立地が進み観光資源として活用され真の地方創世を考える重要なヒントが得られる。
- \* 小名浜港の変遷～
  - ①漁村から近代港湾へ常盤炭田の石炭積み出しの為の公共ふ頭整備
  - ②石炭輸入によるエネルギー基地化～昭和 32 年火力発電所の整備で首都圏に電力供給、昭和 36 年政府による重要港湾指定、昭和 39 年新産業都市指定により政府資金援助で港湾投資促進
  - ③国家プロジェクトしての“国際バルク戦略港湾” 日本全体の石炭輸入に於いて東日本で最も重要な港湾に指定され水深20mの岸壁計画も、18m 岸壁整備で石炭船大型化に対応できて、海上輸送コストを4割程度も削減可能とした。
  - ④日本発の石炭火力イノベーション GCC は現状 42%と云われる発電効率を48～50%に迄上昇させる新技術で日本初且つ唯一の商業用炉、小名浜に政府がその時代時代の状況変化に臨機応変に対応、適材適所の港湾投資を図り続けたからこそ進化し続けることが出来た。
- \* ニーズ先行がもたらす港湾イノベーション～近隣の観光地スパリゾートハワイアンズからの観光客需要に対応する・水族館、観光物産センターまで整備される、巨大なポテンシャルを持っている。
- \* 港湾の都市系勢力に着目せよ～この小名浜で果敢に展開された港湾整備に基づく地域イノベーションが日本各地に展開できる勇気と活力が

我が国には今だに、残されている。

#### 「 4 章 」 下水資源イノベーション：都市に眠る宝の山

- \* 近代文明を支える下水道インフラ～阪神淡路大震災や東日本等の大震災時に於いて毎回下水処理が機能不全に陥り深刻な混乱を巻き起こした、日本はこれ迄に、インフラ資産全体 786 兆円の10、4%に当たる 85 兆円、又フロー18 兆円の内 1 割が下水道インフラの維持、形成に投入されている(2009 年時点)
- \* 下水資源イノベーション “下水天然ガス” エネルギー、そもそも下水では大量のメタンガスが発生 CO<sup>2</sup>より 20 倍超もの悪質な温暖化ガスになってしまう、このバイオガスを燃やして汚泥を温め発酵を促進、焼却処理にも一部活用、常時発生しているそれでも半分、長岡市、金沢市、神戸市ではこのガスを自治体の企業局やガス会社に販売していて天然ガスは必ずしも外国から輸入しなくても下水インフラから取り出せる。
- \* 下水道から電力を作る
  - ①ガス火力発電～下水ガス火力発電は政府が導入した FIT 制度によって近年急速に拡大 2015 年 5 月 NHK でも普及状況が紹介された、FIT 制度は太陽光や風力・水力等の海外からの資源輸入に頼らない再生可能エネルギーを普及させるために導入された制度、風力や太陽光の様に天候に左右されない大きなメリットもある。全国の下水ガス火力発電は 80 ヶ所迄拡大。
  - ②汚泥燃料火力発電～宮城や広島、福岡、福島等全国で 13 ヶ所(平成 27 年度末)
  - ③水力発電～下水道システムでは日々大量の水が流れており水力発電を行う機材が商用販売され、その適用が徐々に拡大
- \* 下水の “熱利用” 東京のソニーシティや後樂園地区、札幌、新潟等の自治体での活用事例は着実に増加しているが、今後更なる普及が今、強く求められている(空調や路上の融雪等へ供給)
- \* 下水から “水素” を作り、FCV を普及する～電気自動車に代わる全く新しい自動車の燃料電池自動車(FCV)に必要な水素で全く温暖化ガス等有害物質を排出しないトヨタ、ホンダ等が開発、商業販売を進めている、1 回 3 分の充電で 650～750km は走行可能、下水から水素を生み出し水素ステーションを運営する取り組みは福岡市と九州大学、民間との共同研究体で国交省の支援を受けて進められている。  
～このイノベーションは我が国にとって極めて重大。
- \* 様々な活用方法：肥料と建設資材～下水が持つ総有機分(バイオマス)の内、約 1 割が肥料を中心とした緑農地に活用、バイオガスは下水の総有機分の 1 割強、汚泥燃料はその1、8%にしか相当しないので肥料としての有効利用は下水の持つ大きなポテンシャルだ又リンは肥料として価値が高く海外から年間 40 万トン程度輸入適切な下水処理で純度の高いリンも取り出せるので効率化すればリンの輸入削減可能
- \* 下水資源の有機分の四分の三が未利用～政府は平成 32 年度迄にこれを 30%迄上昇させる閣議決定。

- \* 都市に眠る宝の山～平成 28 年 11 月国土交通省は「下水道イノベーション～日本産資源創出戦略へ」を掲げ主体的且つ具体的に進めるプロジェクトとした。
- 「 5 章」 鉄道が導く、都市と国土のイノベーション～生き物としての都市を支える交通インフラ～賑わいのある街を見れば活力のある町、シャッター街は死んだ町と表現し、町は生き物として扱われる、その中心は交通インフラである。
- \* 都市、地域、国土の形成と繁栄に於ける鉄道の役割～道路は物流の為に必要不可欠、鉄道は人の流れにとって中心的役割でダントツに効率的。
  - \* 鉄道による地域イノベーション：つくばエクスプレスの事例～開業 10 年目での駅周辺での賑わいは歴然。
  - \* 新幹線は都市を成長させる大河である～本州以南の政令指定都市は例外なく新幹線沿線都市であり、大都市に成長する為の必須条件、明治 8 年に金沢は日本第 5 位の人口、富山は 12 位、徳島・和歌山も 10 位・11 位に位置付けられる程の大都市だった、現在の政令指定都市に格上げされた新潟市・福岡市・北九州市・静岡市・浜松市・岡山市はベスト 15 位からは圏外であり、以前は大都市と言えなかった。
  - \* 都市交通の為の政治的意思～整備費用は中央政府の予算ベースは年間 755 億円で公共事業関係費の 1%程度に過ぎない、新幹線以外は 238 億円(H28 年度)まで圧縮されている、その結果は更なる東京一極集中だ。平成 12 年の審議会で首都圏 24 路線・京阪神圏では 13 路線東進されたが、その後首都圏では 20 路線開業又は着手済みだ、京阪神圏では凍結状態。
- 「 6 章」 都市の強靱化：六本木ヒルズのエネルギー・イノベーション～巨大地震で我が国は後進国化する～30 年確率で首都圏直下か南海トラフ地震発生は少なくとも確率は何れも70%、いずれか一方が起こる確率は実に 90%超で 21 世紀中盤以降の日本の繁栄はその巨大地震に対する強靱性を持つか否かの 1 点にかかっている。
- \* エネルギーは国土強靱化の最大の要～六本木ヒルズは 21 世紀の文化都市として、日本が世界に誇る最先端の都市地区でもエネルギーの供給が途絶えたら、ビジネス活動も放送配信も、その継続が不可能となる。
  - \* 巨大地震直後でも活動し続ける強靱な六本木ヒルズ～電力と熱はその地下に設置されたエネルギーセンターから供給されている独立採算制だ、東日本大震災でも中圧ガス管は全く損傷が見られなかった、その中圧管ガスでガスと電力と熱を作り出している。ゴールドマンサックス社はじめ外国企業に高い評価を受けるに至っている。
  - \* 都市強靱化に向けた都市行政とエネルギー行政のコラボレーション～平成 28 年 11 月現在、東京、大阪、名古屋など大都市内に 59 の都市再生緊急整備地域が指定され都市行政とエネルギー行政の縦割り行政の壁を一部取り払い風穴を開けた。
  - \* 強靱化による都市の発展～東京の日本橋はじめいくつかの地区で国費補助の下で進められようとしている。
- 「 7 章」 日本を救う水力発電イノベーション～エネルギー自給率は 1 割

万一の事態の場合活動の大半が停止、平時に於いても深刻な問題、日本のエネルギー輸入額は約 28 兆円我が国ではとりわけ有望な国産エネルギーが水力発電だ。

\* 水力発電こそ最も優良な再生可能エネルギーで元建設省河川局長の竹村公太郎氏は、日本の水力発電は 2~3 兆円分増加できると指摘している、安全保障強化と国富流出を防ぐ。

\* 水力発電を効果的に増強させるダムのかさ上げ~例えば北海道の桂沢ダムは約 2 割 12m かさ上げのリニューアルで発電容量は 42%増強された。

\* 既存ダムに逆調整池ダムを新たに作る~相模原市の宮ヶ瀬ダムの逆調整池ダムを既存の発電ダムの下流に作る~発電時の放流水を一時的に貯めておく、この逆調整池にも発電機をつけピーク発電とベース発電の双方で実現可能となる。

\* 国産エネルギーと緊縮の壁、いずれが大切か~政府の支出をとにかくカットして行くべきだという緊縮思想と国産エネルギーのどちらが大切かを問い詰める必要がある。

「 8 章 」 道の駅による地方創世イノベーション~全国チェーン店で地方衰退~筆者らの研究では 1 万円の生鮮食料品を買った場合に地方商店であれば約 5300 円が地域に戻り全国チェーンの場合 2 千円程度に過ぎない 8 千円程度も流出してしまう。

\* 駅の道で地域活性化~2017 年 3 月時点で全国に 1107 ヶ所登録されている

\* 4 百万人の買い物客を集める道の駅:富士川楽座(静岡県道と東名高速沿い)この施設はアミューズメント施設で市場・レストラン・だけでなくギャラリーやプラネタリウム劇場も、雇用は非雇用も含め 200 人以上と地域を活性化、官民連携が生み出した。

\* 道の駅は地域活性化を導く重要装置である

\* 道の駅を利用した地域創生イノベーション

「 9 章 」 国土保全イノベーション:砂防が守る日本国土

\* 繁栄する地方都市・富山~北陸新幹線の開通(H27 年)で首都圏迄 2 時間、これと並行して街の中には最新式の路面電車が整備された。都心部に道路空間を活用した広場が作られ連日様々なイベントで沢山の人が賑わい。

\* 砂防がなぜ富山繁栄の最重要理由なのか?150 年前に富山平野を襲った大きな土石流災害は現在の富山市中枢部を全て覆い尽くす程、巨大なものであった、そして、こうした恐ろしい災いを防ぐ為に営々と続けられてきた取り組みこそが”砂防”であった

\* 土砂災害を防ぐ為の“砂防”~国土の土は毎日雨で削られ年間 2 億トンもという天文学的な数字、大雨や地震、更には火山の噴火等の際のがけ崩れや、土砂崩れ或いは地滑り、山林崩壊、そして土石流、土砂災害で亡くなった人は戦後自然災害で亡くなった(阪神淡路と東日本大震災は除く)人の三分の一以上であり日本国民の生命を守る為に必要不可欠なもの。

\* 洪水を防ぐ為の砂防~富山では安政 5 年の大土石流災害以降富山平野では洪水が頻発、土石流を防ぐ為の砂防が求められた。

\* 富山市を護る為の砂防の取り組み~砂防堰堤を昭和40 年頃から平成初頭 P 6

の頃まで年間 2~3 基ずつ整備していった、並行して川の底をコンクリート固め工事、これにより近年には洪水リスクが激減していき、砂防への取り組みが富山を改変した。

\* 火山による地形変化と戦う“砂防”~平成 3 年雲仙普賢岳の噴火は大規模な火砕流を巻き起こし 43 名の犠牲者、政府は砂防えん法の整備や埋塞した土砂の除去、川底の掘削等様々な砂防事業の一方で、上流の砂防対策で発生した土砂を使って“かさ上げ”等を施し洪水や土石流被害を二度と受けないように改良事業を行い、町々に賑わいが取り戻された。

\* 砂防という国土形成イノベーション~私達の大地、国土は日々変わり続けている、この真実を受け入れた上で人類の繁栄を目指す為の地道な・しかも何より偉大なスケールのイノベーションだ是非とも多くの国民が、その努力を支援せん事を祈念したい

#### 「 10 章 」 地方再生の街路イノベーション:クルマ車線を削って賑わう京都四条通り

\* クルマを締め出せば、道は人で溢れる~銀座、新宿、秋葉原は何れも週末は歩行者天国を導入し全国有数の集客数、或いは京都の寺町通や新京橋通りは週末のみならず平日も含め歩行者天国として大量の人々を集めている、祇園祭には宵山の夜の間だけ都心部の主要道路全てから車を排除、何十万人という人々で国内最大の歩行者天国

\* 道路空間の再配置という街路イノベーション~京都市の市場通り歩道拡幅事業は道路側 2 車線を 1 つ削り、歩道を 3、5m から 6、5m へ拡張し歩きやすくした、整備前と比較して歩きやすくなったとの回答は 63% 毎月の歩行者は 1~2 割増加した。

\* 四条通の歩道拡幅による混乱は一時期だけ~道路車線が削られて以降、交通量は工事前に比べ 4 割前後も減少している、周辺道路も 1~2 割減少

\* 消滅交通の消えた先は公共交通の利用者となった

\* 車線を削っても混乱しないのは世界中で見られる極めて一般的な事、日・米・独・伊等 12 ヶ国 60 以上の事例でも大規模で長期的で重大な混乱は見られなかった。

#### 「 11 章 」 食産業のインフラ・イノベーションが日本を救う~食料自給率の向上は国家安全保障の為に必須~日本経済がどれだけ病弊しても、エネルギーの輸入が途切れても食料さえ自給出来ていれば取り敢えず生きていける一方どれだけ経済が強くても食料が途絶えれば国民は生きていけなくなる為国家政策に位置づけられるもの

\* 食料自給率の向上は平時における経済成長の為に不可欠~日本の食料自給率が低い為に大量の農産物を輸入、その額は正に世界 1 位、平成 27 年時点で農水産物の純輸入総額は 7、6 兆円、この大金を国内産業に振り向けることが出来れば乗数効果もあり少なくとも 10~15 兆円の国民所得が増える、この農水産物内需に対する国内供給の自給率は 41、5%に過ぎない。

\* 食料自給率の向上は公益に叶うから世界の常識では農業は半政府事業、米国と、スイスでは農業産出額の年間総額に対して実に 6 割以上の農業予算を政府が支出イギリスやフランスでも 4 割以上、ところが我が国では僅か 27%

\* 食料自給率の向上に向けた総合戦略～

① コメ消費量の増強～コメ消費量は近年激減、この半世紀で半分程度まで凋落し、これが自給率を下げている。

② 野菜消費量の増強

③ 食べ残しの低減～重量ベースで食料を 55 百万トン輸入しながら三分の一18百万トンも廃棄している(コンビニ等の期限切れ廃棄)

④ 米粉の利・活用の拡大～米から作る米粉も麺類やパンの加工にも活用可能

\* 国土のイノベーション投資が食料自給率向上にとって必要不可欠～日本の各地を、豊かな農水産物を生み出す為の改良、総合的な対策をすべき

\* 食産業インフラ・イノベーション

① 水田で畑作を可能とする土地改良～外国から多く輸入している玉ねぎや飼料作物を作る為、広大な83ha 水田の畑利用(富山県礪波市)平成 28 年には約 5 億円の玉ねぎを出荷、北海道士別市では826ha の水田地で野菜や花木栽培が始まった。

② 輸入依存農産物の為の農地“開拓”～荒野を開いて田畑にする～鹿児島県曽於市は区画整理と灌漑インフラ整備108ha でサツマイモを作っている、北海道夕張の農業組合法人勝部農協では 168ha の小麦畑(最初は2、4ha その後の努力で拡大)千トンもの小麦が毎年生産されている。

③ 水産品生産力の増強～1980 年頃迄は水産品の自給率はほぼ100%、今では33% 長崎県の五島列島沖に人工山脈を作り大きな効果確認。島根県和江漁港では 4 つの市場の統合と荷捌き所の施設整備。

\* 食産業インフラ・イノベーションが日本を救う～我が国は農水産業を軽視し過ぎている、食料自給率の向上を重視しない理想国家などこの世には存在しない。

「12 章」地域イノベーションを導く“リアル何処でもドア”～高速道路のストック効果～交通インフラこそが土地の意味を根底から変える力を持っている、土地そのものを、改変するイノベーションを導く最強のツールだ。

\* 高速道路は現代版のリアル何処でも“ドア”である。圏央道の埼玉県川島インターチェンジは僅か 10 年の間に大きく変貌し広大な産業団地となった。

\* 高速道路は地域を根底から変える地域イノベーション～東海環状自動車道の土岐南多治見インターチェンジでも、第二京阪道路の京田辺インターチェンジも 10 年で多様な大量の民間投資を引き出している。

\* 高速道路で商業も工業も大きく発展する～日本全国過去 25 年間の商業年間販売額の増加率は高速道路から近いほど高く、離れたところほど低い、その差はインターチェンジ迄の 10 分未満の地域では92% 30 分以上離れた地域では8%に過ぎない同様のことは工業でも高速道路から遠い所と近い所では成長率が 2 倍の差となる。

\* 高速道路の“偏り”が過疎と過密の一極集中を生み出した。

\* 北海道の衰退を導いた“青函道路”の不在。

\* 交通インフラ整備は地方創出の切り札である。

「13章」日本を救う港湾インフラ・イノベーション“基幹航路”を守り、日本を守る。

\* 貿易コストの日本経済への巨大なインパクト～日本の貿易依存度(総輸出入総額のGDPに対する比率)は約25%(全世界平均は約40%)で140兆円と巨大な水準だ、その大半が船舶で運ばれている。

\* 欧米の基幹航路が三分の一迄激減した(1998年～2016年基幹航路の便数)2000年代中盤から最大の船は18mの水深が必要にも拘らず我が国には一つも存在しなかった、コンテナ船の大型化に対して我が国はおカネがないという理由で大型化を進めなかった、中国や韓国は政府が大量の金を使ってドンドン大きく深くしていった。その結果は欧米からの荷物は釜山や上海で一旦荷を下ろし日本に寄港できる小さな船に積み替えコストも上がった。

\* 基幹航路の喪失は大きな経済被害をもたらす

～直行便から煩雑な積み替え経由便になる事でのコストアップする経済被害、それだけ日本製品の競争力低下と国内物価の上昇により、その分国民所得が海外流出

\* 基幹航路喪失の経済被害は年間約3兆円～日本中から消費税1%程度を外国の船や船会社にばら撒くに等しい。

\* 港湾投資が日本を救う～平成19年度から18mの岸壁整備事業が1500億円で進められ平成27年漸く横浜港で完成、岸壁も平成32年迄に2倍に拡張予定、又コンテナ物流の効率化が進められている、結果平成29年4月に新しく北米基幹航路を開設。

「14章」空港がもたらす地域イノベーション:虚構の空港バッシング

\* 静岡、茨城空港は開業前に激しく無駄だと非難された

～2008年12月写真週刊誌のフライデー、2009年12月ビジネス週刊誌(週刊ダイヤモンド)等一連の記事で激しく批判

\* 両空港は全く無駄ではなかった、今はいずれも60万人以上の利用者で賑わい

\* 両空港の社会的意義とは何か～空港により便利な玄関を得ただけで社会的意義、又当該地域に巨大な経済効果をもたらしている。

\* 茨城空港がなければありなかった“空の駅 そ・そ・ら”～レストランや商店、多目的施設を含む地域活性化の総合施設、アジア各国から大量に人々が訪れる土地。

\* 静岡空港は小さな町を生み出すほどの経済効果をもたらし雇用2150人地域所得は約80億円は増えた、人口ベースでは5～7千人程度を養い生活を支えている。又活性化効果は312億円と試算され、これも又雇用や所得増をもたらしている。税収増も年間21億円強と試算。

\* 空港は国際貿易を支えるものである～重量ベースではほぼ100%が、海上輸送即ち船金額ベースでは輸出入共に3割近い水準。

\* 空港が形成する“港町”～成田空港は空の貿易の56%を占め日本全体の貿易量の25%以上を占める巨大国際貿易港、周辺には4つもの工業団地が

形成されている、雇用は1万人超と、地域を根底から改変する地域イノベーションを、もたらしている。

- \* 物流でも活躍する地方空港～関空の航空貨物取り扱いが国内の五分の一強あり、空港周辺の産業活性化の効果がある、静岡空港は全体で1200トンの航空輸出、その8割が国内輸送、那覇空港も国際取引に直接活用。国内の輸送は海外の2～3倍
- \* 新たな時代に向けて、空港によるイノベーションを～航空需要が近年増加の背景には安価なLCCや外国からの観光客が増えた事、更に貿易の金額ベースで3割近くも水準に迄航空物流本格化等がある。新しい状況に対応し各地空港の整備と運用を更に高度化する事が日本各地の創生や国力推進の為に今、強く求められている。

( おわりに )

平成の30年間緊急の財政政策を展開し、投資を絞りに絞ってきた、特に日本がデフレに陥った平成10年以降は一貫してインフラ投資額を削減し続け、今日ではピーク時の半分以下の水準まで下落している。今政府はさすがにここまでインフラ投資を減らし続けたのはやり過ぎだったのではないか、そのせいで返って経済が低迷し、財政そのものがかえって悪化したのではないか、という極めて真つ当な、当たり前の認識が漸く形成されつつある、に至っている。

2018年平成最後の閣議で決定された骨太方針では新経済・財政再生計画に於いて「財政健全化が・・・景気を腰折れさせる事のないベース」で進めるべきであると指摘した上で「中長期の視点に立ち将来の成長の基盤となり豊かな国民生活を実現する波及効果の大きな投資プロジェクトを計画的に実施する」ことが必要だと明記された。本書で紹介した数々のアイデアが政府を中心として大いに展開されデフレを終わらせ“明るく展開する令和日本を作る”契機と、ならんことを心から祈念したい。

( 完 )