

未来を拓くリーディング・プロジェクト③ ～提言プロジェクトの紹介～

藤本 貴也
FUJIMOTO Takaya

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会 / 国土・未来プロジェクト研究会 委員長
公益財団法人 日本道路交通情報センター 副理事長

はじめに

これまで、第1回では「国土・未来プロジェクトの背景や目的」、第2回では「欧州先進インフラストラクチャー事情」について触れて参りました。最終回である今回は、我々「国土・未来プロジェクト研究会」が約1年半をかけ、20年、30年先を見越し、疲弊する地方の経済・社会・文化を活性化するために行った具体的な提言プロジェクトの一部を地域ごとにご紹介します。

提言プロジェクトの紹介

北海道

『青函マルチトンネル』は、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、将来の技術発展を見据え、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、本構想により、日本の大動脈となり得る北海道から本州、四国、九州間の全ての陸上物流ルートが完成します。

事業の実現に向けては、トンネル延長の最短化(勾配1.2%⇒2%、54km⇒30km)や断面最小化(約3割縮小)などによる事業費の縮減と、通行料収入と電力等の託送収入を見込み、新会社による施設整備と運営を想定しています。これにより、札幌～東京間の距離がほぼ同じである福岡～東京間と同等のトラック輸送コストが期待できるのではないかと考えて



図1 青函マルチトンネル

います。(図1)

また、『札幌都心からの高速道路(札幌北IC)と丘珠空港へのアクセス強化』は、2030年の北海道新幹線札幌延伸を迎える中、札幌駅へのアクセス強化が必要と考え、札幌中心部から札幌北ICへのアンダーパス建設によるアクセスの強化と、札幌から栄町に至る地下鉄東豊線を丘珠空港まで約1.3km延伸するものです。これにより、中心部からの高速ICへの乗り入れがスムーズになり、利便性の向上、積雪時の渋滞の解消等が期待できるのではないかと考えています。

その他、道内数か所での「雪氷エネルギーを活用した大規模食料流通基地」や「室蘭港でのクルーズ船専用岸壁の整備」を提案しています。

東北

『福島の復興と再生』は、現在、国や自治体が福島原発周辺で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、更に強化・推進することを念頭にしたもの

です。具体的には先端研究拠点、新産業拠点、空港等を整備するもので、推奨プロジェクトの『航空機リサイクル・ビジネス』と合わせて、世界で増加する航空機のリサイクルを想定し、地方空港と日本の高度なリサイクル技術を活用した地域の新産業育成を提言しています。

その他、再生エネルギー開発促進に向けて、「道路ネットワーク活用による送電網整備」や「三陸地域での空港整備」を推奨プロジェクトとしています。

関東

『東京湾の高度な活用とハードとソフトの再編』

は、東京国際ゲートウェイ機能強化のために、東京湾にある羽田空港を拡張する等、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国家レベルの横断組織により実現することを提案しています。

『新宿駅大改造・第二セントラルステーション形成』は、将来の東西南北から新宿への鉄道延伸を念頭に新宿駅北側に東西方向の緑道を整備するとともに、東口・西口の再開発を促進し、世界に情報発信するシンボル性豊かな新宿駅の大改造を行うものです。

『上野・浅草の下町資源を活用したまちづくり』は、かつて都電が走っていた浅草通りにBRT、LRTを導入し、上野・浅草・スカイツリー間の連携を強化し、下町の歴史文化、芸術資産を活用した地域活性化、まちなみ形成などを提案しています。(図2)

『東京東部低地における都市空間創造』は、荒川下流部の海拔の低い地域において、土地の高上げを行い、高規格堤防の整備と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す。

また、『江戸城外濠の再生と水辺を活かしたまちづくり』は、外堀通りを地下化することにより、周辺地域から貴重な水辺空間である外濠へのアクセスが改善され、災害時の避難空間も兼ねた新たな魅力空間を創造して、都市のリノベーションを行うものです。

推奨プロジェクトでは、北関東自動車道路・中部横断自動車道路をネットワークさせ、産業育成、災害対応力向上、広域観光を図る「第四ベルト地帯の早期整備と北関東新産業軸創出」などを提案しています。



図2 上野・浅草の下町資源を活用したまちづくり

北陸

『港湾を核とした地域創生と新幹線による地域連携強化』では、北陸新幹線大阪延伸を見据えたミニ新幹線方式による羽越新幹線(上越妙高-長岡間、貨物併用の三線軌道)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、金沢港等の観光拠点化による日本海対岸諸国やシベリア鉄道の活用を想定した中央アジア、欧州との交流拠点化を提言しています。

また、高齢化・過疎化が進む能登地域での地域活性化に向けた複数メニューを提示しています。

その中の一つに、『能登空港から自動運転バス・タクシーの運行』があり、現在金沢大学が珠洲市で実施している乗用車の自動運転走行(既存の公道60kmを指定)を拡大、能登空港から能登北部(輪島・珠洲)や南部(穴水、岩倉温泉)への自動運転によるバスやタクシーの運行を行い、鉄道に替わる一つの観光資源としても活用するものです。

中部

『中川運河における名古屋新都心創出』は、名古屋駅南から港まで続く、かつて舟運で栄えた中川運河6.4kmの沿岸用地に関する規制(港湾地区)の見直しを検討し、東京の臨海部が民間主導の開発で変貌を遂げたように、民間活力を導入し、運河を利用した水上交通の活用も視野に入れつつ、名古屋南北軸の新都心を創出する提案です。(図3)

また、『静岡県駿河地区観光・交流振興プロジェクト』では、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、静岡鉄道の清水港

延伸と愛鷹山の富士山眺望施設整備を具体的な計画として例示しています。

その他、新東名高速道路の未利用の2車線部分を活用した「高速道路における自動運転技術実用化」、「名古屋港のポートアイランド活用」と「中部国際空港滑走路増強」などを推奨プロジェクトとしています。

関西

『京都市中心部の自動車流入規制・大規模駐車場整備』は、自動車・歩行者の混雑が激しいにもかかわらず、新しい道路の建設が難しい観光都市京都において、流入規制エリアを設定するものです。流入規制エリアの周辺には、景観、環境を害さないよう、例えば幹線道路や桂川・鴨川の下、北山・東山の中腹に地下駐車場を民間活力も活用して整備し、それより内側は公共輸送機関や自転車等を活用する。

これにより、大量の大型バス流入による市内交通の混雑の回避、自動車CO₂排出を抑制し人にも地球環境にも優しい観光都市になることが期待できるのではないかと考えています。(図4)

また、『三宮周辺再整備構想のさらなる展開』では、高架鉄道によって山側と海側に分断されている三宮駅周辺に魅力ある都市空間を形成するため、神戸市の再整備基本構想をさらに展開し、鉄道や国道2号の地下化、LRT・BRTの導入、更にはポートライナーを三宮から新神戸まで延伸する等、神戸における交通利便性の向上と歩行者の回遊性の向上を提言しています。

その他、「大阪・森ノ宮周辺の再整備」や「京阪神の私鉄駅前整備」を提案しています。

中国

瀬戸内を対象に『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つのプロジェクトの段階的整備を提案しています。

STEP1「クルーズネットワーク基盤整備」として、大型船の航行が難しい瀬戸内を1万t以下の船で回遊してもらうべく、クルーズ船や港の施設、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、欧州等のリパークルーズを参考に、瀬戸内海の大型港や空港・



図3 中川運河における名古屋新都心創出



図4 京都市中心部の自動車流入規制・大規模駐車場整備

鉄道からのクルーズへの乗り換えを想定しています。

さらにSTEP2として「瀬戸内循環交通ネットワーク」で、クルーズ等で活性化した瀬戸内の人や物の動きを支えるため、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す。この中には「安芸灘架橋」、四国の新幹線や下関・北九州道、紀淡海峡や豊予海峡の連絡路などを含んでいます。

また、「ミニ新幹線による日本海側活性化」も提案しています。

四国

地元で待望される「四国のフル規格の整備新幹線」に対し、高性能の信号制御技術を採用入れた『単線方式を活用した“四国新幹線”早期実現』を提示し、費用を最小限と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す。この単線



図5 単線方式を活用した“四国新幹線”早期実現

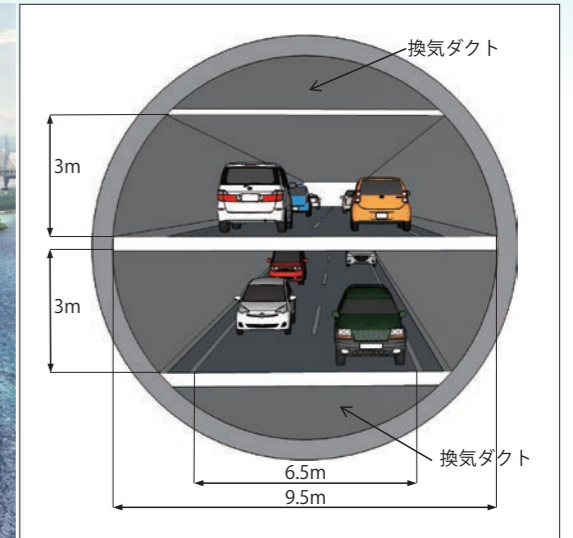


図6 乗用車専用アクセス線トンネルイメージ

方式の新幹線は、海外の新幹線にも適用することが想定され、インフラ輸出にも貢献できると考えています。(図5)

『「四国 国際総合スポーツ都市」構想』では、競技場、トレーニングセンターだけでなく、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四県合同で整備し、一流アスリートが集まることで、スポーツでの四国の名を世界に知らしめることを目指しています。

九州

『福岡空港の段階的整備と新福岡空港整備』は、現在福岡空港において行われている滑走路増設ののち、急増する航空需要に対応するため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、制限表面の撤廃により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す。また、下関と小倉市街地の海峡間2kmに『下関北九州道を整備』をすることで、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の実現を目指しています。

その他、「九州中核都市で公共交通を優先した歩行空間の整備(トランジットモール化)」や「博多港整備による周遊観光の活性化」を提案しています。

沖縄

極端な車依存社会で中心部では日本で最も激しい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

道整備』を整備し、パークアンドライドの普及により、都市間移動時間の短縮、那覇市内の交通渋滞の解消を構想しました。

また、『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道路の整備』は、2環状7放射道路の整備事業で構想路線となっている那覇インターアクセス線を整備し、那覇都市圏内の交通円滑化を図るもので、このアクセス道路(3km)は市街地の地下部に構築する必要があるため、シールド工法による乗用車専用トンネル(乗用車専用道路(小型道路)に準じたもの)を建設するものです。(図6)

その他、「那覇空港再拡張による民生エリアの再開発」を提案しています。

【おわりに】

これらの提言を実現するためには、さらなる検討が必要です。もとより、限られた時間と人員での作業でもあり、重要なプロジェクトで網羅できていないものも多々あると思っています。2017年は大阪と高松でシンポジウムを開催し、我々の提案紹介のみならず、地元からも数多くの新しい提案や様々なご指摘を頂きました。2018年も引き続き、全国各地でシンポジウムの開催や地元の勉強会に参画し、我々の提案を紹介する機会を持ち、地元からの新しい提案だけでなく、我々からもさらに新たな提案が出来るよう検討を進めていきたいと考えています。そして、政・産・官・学界が結集して、新たなインフラ整備に関する広汎で活発な議論が行われ、地方の活性化に繋がることを強く期待しています。