

次期国土形成計画に望む

2021年9月24日

公益社団法人 関西経済連合会

目 次

はじめに	・・・ 1
<u>I. 計画策定の視点・検討プロセス等に関する意見</u>	・・・ 2
1. 計画策定の視点	・・・ 2
(1) マクロの視点の再認識	
(2) 国土構造の全体像に関する検討の深化	
(3) 経済社会の変化への対応	
2. 全国各地域からの意見の反映	・・・ 3
3. 2025 年大阪・関西万博の次期国土形成計画への位置づけ	・・・ 3
<u>II. 次期国土形成計画の内容に関する意見</u>	・・・ 4
1. 複眼型国土の実現	・・・ 4
(1) 国の成長を牽引する核となる大都市圏	
(2) 広域ブロックの視点による施策展開	
(3) 切迫する災害への備えとしてのナショナルレジリエンスの向上	
①首都機能バックアップ体制の構築	
②激甚化・頻発化する自然災害への備え	
③南海トラフ地震等の大規模災害を想定した広域ブロック単位の応援・受援の仕組み整備	
④非常事態に備えた法整備と平時からの体制整備	
2. 交通ネットワークの強化	・・・ 7
(1) 全国大および海外との交流を促進する陸・海・空の広域交通ネットワークの構築	
①広域交通インフラの整備・強化	
②大都市圏の交通ハブ機能の強化	
③物流ネットワークの強化等	
(2) 地域内の移動手段や地方から大都市へのアクセス手段の充実	
①地域公共交通への支援	
②新たな技術・サービスの活用	

3. 国土形成計画に求められる新たな視点 . . . 10

(1) 地域づくりのためのデジタルインフラ整備とデータ利活用の推進

① デジタルインフラの整備

② 地域づくりへのデータ利活用

(2) 2050年カーボンニュートラル達成に資する国土構造と地域活性化

① 水素の利活用とサプライチェーンの構築

② 再エネ拡大や新たな技術の開発・実装に向けた支援

③ 国際交通物流拠点における脱炭素化の取り組みの推進

④ 運輸部門におけるカーボンニュートラルの実現

⑤ 国としての横断的な取り組みによる国際競争力の確保

Ⅲ. 次期国土形成計画と併せて実施すべき施策 . . . 14

はじめに

2021年6月、国土審議会に置かれた有識者会議「国土の長期展望専門委員会」による『国土の長期展望』最終とりまとめ（以下「国土の長期展望」）が公表された。「国土の長期展望」では、長期的な国土づくりの目標を『真の豊かさ』を実感できる国土と掲げるとともに、今後の人口の急激な減少を睨み、人口10万人規模で基本的な生活機能を支える「地域生活圏」の考え方などが示されている。7月に開催された国土審議会において、「国土の長期展望」が報告されるとともに、次期国土形成計画の検討を開始することが了承された。

「国土の長期展望」では、長期的な観点から国土づくりにおける様々な課題が網羅されている。しかし、取りまとめに至る議論においては生活者個々人の視点に力点が置かれ、あるべき国土構造の姿、経済成長の実現やそのためのインフラ整備等の施策、ナショナル・レジリエンスの確保など、これまでの国土政策で描かれてきたようなマクロの視点が希薄であると言わざるを得ない。

かねて当会は、東京圏以外にもわが国の成長を支える核となる都市圏が複数存在する「複眼型国土」の形成の必要性を訴えてきた。次期国土形成計画の検討開始にあたり、スーパー・メガリージョンの西の極として、複眼型国土の核を担い、わが国がめざすべき国土の姿に貢献しようとしている関西の立場から、以下の通り提言する。



I. 計画策定の視点・検討プロセス等に関する意見

1. 計画策定の視点

(1) マクロの視点の再認識

「国土の長期展望」で示されている、国民一人一人が真の豊かさを実感できる国土や人口減少を見据えた「地域生活圏」の形成の重要性については賛同するものである。しかし、これらを実現する上でも、「豊かさ」や「安全・安心」のベースとなる経済成長やナショナルレジリエンスの視点は欠かせない。

次期計画の策定にあたっては、わが国全体の経済成長や生産性向上、ナショナルレジリエンスの確保、経済社会の変化への対応といったマクロの視点と、地域経済や国民生活といったミクロの視点の双方を踏まえて検討を進めるべきである。

(2) 国土構造の全体像に関する検討の深化

「国土の長期展望」においては、「4層の国土構造」の形成という考え方が示されたものの、詳細が示されているのは「地域生活圏」の部分のみであり、大都市圏や広域ブロックのあり方については今後の検討に委ねられている。

次期計画の策定にあたっては、計画の中であるべき国土構造の全体像を示した上で、三大都市圏・地方中核都市・地域生活圏などのそれぞれの層ごとの役割や機能について検討を深化すべきである。全国計画で国土構造の各層の姿が示されることにより、各ブロックが地域計画の検討において指針とすることが期待できる。

(3) 経済社会の変化への対応

新型コロナウイルス感染症の経験は、人々の働き方や暮らし方の新たな価値観、あるいは人の移動や物流の変化など、中長期的にも国土のあり方に幅広い影響を及ぼすと見込まれる。また、デジタル化の推進や、カーボンニュートラルの達成、あるいはプラスチック海洋汚染等の幅広い環境問題への対応など、国際的な経済社会の変化に対応していく必要がある。

次期計画策定にあたっては、こうした新たな課題に対し、わが国の国土の特性に合った新たな課題への対応策を検討し、国として必要な施策の全体像を示すべきである。

2. 全国各地域からの意見の反映

国における各分野の審議会・有識者会議等は、東京・首都圏から参加しているメンバーが多く、地方の意見が反映されにくい傾向がある。

次期計画の検討にあたっては、全国各地域への意見照会や有識者の参加により、東京・首都圏に偏らない議論を進めるべきである。コロナ禍で普及したオンライン会議等の活用もその手段である。

3. 2025年大阪・関西万博の次期国土形成計画への位置づけ

2025年に日本で開催される大阪・関西万博は、次期国土形成計画の対象期間中に開催される大規模なナショナルイベントである。また、「いのち輝く未来社会のデザイン」という万博のテーマは、『『真の豊かさ』を実感できる国土』という「国土の長期展望」の目標とも親和性が高い。加えて、万博で掲げられているSDGsの達成目標年は2030年であり、次期計画の対象期間とも概ね重なっている。

大阪・関西万博のコンセプトは「未来社会の実験場」であり、人類共通の課題解決に向け、先端技術等など世界の英知を集め、新たなアイデアを創造・発信する場となる。例えば、モビリティの分野においても、万博会場での水素燃料電池を動力源としたFCバスやFC船、空飛ぶクルマの飛行実現に向けて、関西内外の企業が意欲的に参画を表明、取り組みを進めているところである。大阪・関西万博は、こうした新分野における技術力の向上とともにわが国の技術力を世界に発信する好機となる。

国土政策においては、万博開催期間中の使用を目的としたハードインフラの整備のみならず、広域的な「対流」の促進に資する革新的なモビリティや未来社会につながるデータの利活用によるまちづくり等、新技術の実証・実装を通じて、2025年大阪・関西万博のレガシーを次の時代の国土づくりに最大限活用するべく、次期国土形成計画に明確に位置付けるべきである。

Ⅱ. 次期国土形成計画の内容に関する意見

1. 複眼型国土の実現

(1) 国の成長を牽引する核となる大都市圏

大都市圏は、国際競争力を発揮し、国の経済成長を牽引する役割を担うことが期待される。「国土の長期展望専門委員会」においては、地方圏に比べて経済成長率が低い等、東京が抱える課題が議論されたが、わが国の経済が持続的に成長し、国土の均衡ある発展や地方の活性化、国際競争力強化を実現するためには、全国が東京一極に依存するのではなく、わが国経済を牽引する複数の成長エンジンを創出することが不可欠である。

それぞれの大都市圏が、既に備わっている都市機能や産業構造、交通インフラ等の強みを踏まえ、個性ある発展を実現するためには、国土政策において、国全体をマクロな視点から捉えたうえで、各都市圏の特徴に基づいた位置づけ、役割を示すべきである。

特に、シンガポールや香港といったアジアのグローバル都市に比肩する拠点として国際的な競争力を発揮するためには、海外の大都市とのアクセスの利便性をベースに、グローバルなビジネス環境整備に加え、外国語対応や教育環境など、高度外国人材にも選ばれる高水準な居住環境を整える必要がある。さらに、国際金融機能の充実や外国企業が進出しやすい規制・行政手続きの合理化、税制上の措置等を構ることが、グローバルな都市間競争に勝ち抜き、国の「稼ぐ力」を維持向上させる拠点の形成につながる。

また、国際市場において優位性を確保すべき産業分野についても、国として戦略的に検討を行い、重点的に取り組む拠点を示した上で民間の技術開発への支援策を講じる等、競争力向上のための取り組みを進めるべきである。

例えば関西には、神戸医療産業都市や関西文化学術研究都市等、既に健康・医療分野の学術・研究機能の集積がある。また、様々な分野において日本有数の技術力を誇る大企業・中小企業や大学・研究機関等が集積しているという特徴があり、これに由来した研究人材の輩出力も強みである。こうした強みをさらに進展させることによって、わが国が国際市場で優位性をもつ新たな産業分野の一翼を担うことが期待できる。

(2) 広域ブロックの視点による施策展開

かねて当会は、産業・観光振興や交通インフラの整備・活用、大規模災害への対応、また医療・福祉等の住民サービスの合理的な提供など、各種政策について都道府県を越えて広域的な視点から対応することの必要性について提言を行ってきた。関西においては、2010年に全国で唯一の都道府県を

超える広域自治体である関西広域連合が発足し、ドクターヘリの共同運用などの事務や、様々な分野における府県同士の企画調整等を行っているところである。

新型コロナウイルス感染症の経験も踏まえ、広域的な取り組みの重要性がますます増している中、次期国土形成計画においても、広域ブロックの視点から国土整備のあり方を考えることが必要である。

（３）切迫する災害への備えとしてのナショナルレジリエンスの向上

目下、新型コロナウイルス感染症のまん延が深刻な脅威となっているものの、今後10年の国土のあり方を考えるにあたっては、首都直下型地震や南海トラフ地震、また気候変動等により激甚化、頻発化する自然災害への対応は、看過することのできない切迫した課題である。

① 首都機能バックアップ体制の構築

政府の地震調査研究推進本部は2014年に、今後30年間に70%の確率で、マグニチュード7程度の首都直下型地震が起きると予測している。しかしながら、首都圏への甚大な被害によって、その機能が大幅に低下、あるいは停止した場合を想定した中枢機能の分散配置、異なる拠点への代替機能の整備については具体的な対処が進捗していない。

政府機能および首都圏の強靱性向上策を講じつつ、他方で首都圏の応急・復旧対応や長期間にわたる復興活動を支援する代替拠点の体制整備をあわせて進めることが、首都圏への中枢機能の一極集中というわが国の国土構造がもつ致命的なリスクへの懸念を払拭するために極めて重要である。

バックアップ体制の構築のためには、配置すべき具体的な機能や地点を明らかにした上で、代替対応や整備の具体的な検討を進めるべきである。

有事に際して日本全体が機能不全になることがないように、首都中枢機能バックアップ体制の構築を国土形成計画上に位置づけ、適切な機能配置と仕組みが整備された強靱な国づくりを行うことこそ、「長期展望」が描く国民ひとりひとりの安全・安心な暮らしの維持の前提となる。

中枢機能のバックアップ拠点には、一時的な緊急対応拠点として、あるいは一定の長期におよぶ首都機能の受け皿として、国家機能や国民生活、経済活動の継続を担うために必要な環境や条件が求められる。関西圏は、国内第二の経済圏としての企業の集積、充実した交通・物流インフラを含む都市機能および他の地域圏に比べても豊富な人的リソースを備えており、首都圏の危機事象に際して、国家の重要機能の維持や被災地支援において重要な役割を担うべき拠点である。

また、関西には、既に気象庁や日本銀行、日本放送協会、日本取引所グループ等が本部機能の代替拠点を整備しているほか、外務省大阪分室や領事館等の在日外国公館も多く立地している。また、多くの民間企業が非常時の事業継続の拠点として関西、大阪を想定している¹。

こうした重要な集積拠点において、さらに、国の地方支分局の緊急時に備えた役割機能の拡大等を進めることにより、中枢機能バックアップ体制の構築と平時からの備えとしてのデュアルオペレーションが備わることになる²。

首都圏の非常事態下で受け皿となるため、関西圏におけるさらなる体制整備や社会資本インフラの強化を進めることが、日本の国土強靱化にとって不可欠である。

②激甚化・頻発化する自然災害への備え

地球温暖化等の影響により、全国的に風水害等が激甚化・頻発化している。大規模自然災害は、尊い人命を奪うことはもとより、サプライチェーンの寸断等による経済的な被害や、物資やサービスの途絶による社会影響など大きな影響をもたらす。こうした影響を最小限に抑え、国民生活の早期回復を図ることは、国の競争力の維持・向上の観点からも重要である。

こうした災害リスクに対応した国土を実現するためには、交通ネットワークや通信ネットワーク、送電網の整備・強化対策を含むライフライン維持のための対策、インフラの老朽化対策やICTを活用した安全性の向上等、2020年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に定める対策を確実に進める必要がある。また、行政サービスや経済活動の基盤となるデータセンターについても、深刻な破損や通信途絶に備えて、平時から分散配置等の対策を講じておくべきである。

災害大国日本として、国や自治体による防災・減災のための公共投資等の施策を強化するとともに、国土強靱化税制などの企業の防災対策を支援する仕組みの充実を図ることが不可欠である。

③南海トラフ地震等の大規模災害を想定した広域ブロック単位の応援・受援の仕組み整備

大規模な災害においては、自治体圏域を越える広範囲に被害が及び、全国各地と被災地との間で物資や人員等の応援・受援が必要となる。とりわけ高

¹ 大阪府 本社機能のバックアップ体制に関するアンケート調査(2020年9月)の結果によると、バックアップ体制の構築を想定するエリアを関西圏と回答した企業は関東圏とほぼ同数で回答企業全体の約4割であった。
<https://www.pref.osaka.lg.jp/attach/27077/00312104/2020questionnaire.pdf>

² 当会は、意見書「強靱な国土構造の実現に向けた提言」(2014年2月)にて、平時は自治体・関係機関等との連絡体制や官民での互助の仕組みの構築、危機管理に関する研修(国・自治体対象)、国内外における災害対応の事例等の調査・研究、成果の啓発を行い、大規模自然災害、パンデミック等の際は、危機管理の司令塔代替拠点となる「西日本危機管理総合庁」(仮称)について提案している。

い発生確率で起こるといわれる南海トラフ地震においては、関東から西日本の太平洋側を中心に広範囲に甚大な被害が想定され、都府県の域を越えた広域レベルでの備えが求められる。

関西には全国で唯一、広域の特別地方公共団体である関西広域連合があり、東南海・南海地震発生に備えた広域防災体制の整備や広域的な救急医療連携の充実などを通じた住民の安全や安心の確保の取り組みを進めている。また、東日本大震災発生時の災害支援においては、構成府県市が連携して現場入りしたことにより円滑な支援が行われたことが被災地から高く評価された。

南海トラフ地震をはじめとした将来の大規模災害に備え、他の地域においても広域的な災害対策の仕組みづくりを、国と自治体が一体となって進めることが求められる。

④非常事態に備えた法整備と平時からの体制整備

中枢機能の維持や災害対応のためのハード整備とあわせて、非常事態発生時の私権のあり方も含め、国および国民の安全を確保するための法体系の整備等も必要である。

また、こうした際に円滑に対応するためには、平時から地方支分局と自治体が連携を密にして、非常事態の発生時においても平時の活動の延長で対応可能な体制を整えておく必要がある。

2. 交通ネットワークの強化

(1) 全国大および海外との交流を促進する陸・海・空の広域交通ネットワークの構築

①広域交通インフラの整備・強化

新型コロナウイルス感染症の経験により、オンラインによる会議や情報配信等が一定程度普及し新たな交流の可能性が広がった一方で、直接顔を合わせての面談や観光等を目的とした現地への訪問など、リアルの交流、訪問の価値も再認識された。リアルの交流を支える交通インフラの整備は引き続き国土政策における重要課題である。

特に、国全体の経済成長や生産性向上の観点からは、全国大でヒト・モノ・カネ・情報の「対流」を促すとともに、新型コロナ収束後のインバウンドの再拡大および海外との双方向のビジネス人材の往来によるグローバルな都市間競争への対応のためにも、新幹線、高速道路、国際空港・港湾といった広域的な交通インフラの整備・強化を引き続き進めるべきである。また、戦後整備が進められてきた交通インフラの老朽化対策は喫緊の課題となっており、新規整備と並行して、既存の交通インフラの大規模更新を進めていくことが求められる。

スーパー・メガリージョン構想において、関西圏は、首都圏、中部圏とともにわが国の持続的な成長を牽引していく拠点と位置づけられているが、こうした役割をしっかりと果たしていくためにも、広域交通インフラの充実が土台となる。

②大都市圏の交通ハブ機能の強化

全国的な交通ネットワークの中で、大都市圏には広域交通ハブ拠点としての役割が求められる。大都市圏と周辺都市との間に生まれる対流と好循環が広域的な活性化をもたらし、国全体の活力につながる国土構造を目指すべきである。

関西圏には、関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港等の複数の空港と国際コンテナ戦略港湾である大阪港、神戸港が立地し、高速道路ネットワークや東海道・山陽新幹線および都市鉄道も多く結節するなど、日本の陸・海・空の交通ネットワークの要である。これらに加えて、2030年代までには北陸新幹線、リニア中央新幹線の開業、さらには関西国際空港と新大阪駅を繋ぐ「なにわ筋線」の開通効果により、これまで以上に活発なヒト、モノ、経済、情報の交流拠点になることが期待される。

また、日本の核となる大都市圏の一つとして国の国際競争力強化を牽引するためには、アジアの玄関口である関西国際空港から各地への交通ネットワークのさらなる充実と、海外からのビジネス参入、定着の後押しとなるグローバルビジネス環境・機能の充実やイノベーションの土壌となる交流促進機能の強化等、アジアのゲートウェイとしての求心力の強化が重要である³。こうした将来を見据えて、現在、大阪においては主要な交通結節点となる新大阪周辺地域の再整備に向けた官民協議会を組織し、アジアの活力を引き込むまちづくりを目指しているところである。

加えて、スーパー・メガリージョンの形成が新たな一極集中を招いてしまつては、日本全体の成長を促すことにはならない。歴史・文化の魅力や、瀬戸内海につながるという地理的特徴も活かしながら、中国、四国、九州の各地域圏との間に互いの個性を生かした「対流」を活発化させ、経済効果を西日本全体に波及させることも関西圏の重要な役割である。広域交通インフラの充実のもと、個性ある地域間の「対流」を活発化させることが、地域経済の繁栄と国土の発展につながるものと考えられる。

³ 当会ではアジアの経済団体と協力して、各国の企業・団体間における人材・技術・サービス等の連携を促進し、ビジネス創出に取り組む「アジア・ビジネス創出（ABC）プラットフォーム」に取り組んでいる。

③物流ネットワークの強化等

経済成長や地域の生活を支える上で、物流ネットワークの強化は極めて重要な課題である。物流の結節点となる港湾や空港等の機能強化、これらへのアクセスを向上させる道路ネットワークの整備等を引き続き進めるべきである。

ハード整備に加え、物流部門における労働力不足や小口貨物の増加等に対応し、ICTの活用等による各分野の物流システムの効率化やモーダルシフト等を進めていく必要がある。また、各地で増加している物流施設について、例えば地域住民が利用できる機能の併設など、地域との調和に向けた取り組みも進めていくことが望まれる。

(2) 地域内の移動手段や地方から大都市へのアクセス手段の充実

①地域公共交通への支援

急速な人口減少の下、それぞれの生活圏内における移動、あるいは地方から大都市の高次サービスへのアクセスについて、持続可能で安全・安心な利用しやすい公共交通サービスを維持・構築することは、「地域生活圏」の形成においても主要な課題である。

生活圏のコンパクト化を進めるとともに、過疎化する集落を含め存続する生活拠点においては、緊急時に必要となる道路ネットワークの維持・整備を図るとともに、必要に応じて地域公共交通サービスの維持に向けた公的支援措置を講じるべきである。

②新たな技術・サービスの活用

現在の交通サービスの維持と併せ、地域公共交通や大都市への移動における自動運転等の新技術の実装、旅客・貨物混載の促進等の制度面の見直しなど、新たな技術やサービスの構造転換を含めて中長期的な地域公共交通のあり方を検討すべきである。

3. 国土形成計画に求められる新たな視点

(1) 地域づくりのためのデジタルインフラ整備とデータ利活用の推進

「国土の長期展望」では、今後のさらなる人口減少の中で国土を形成するにあたり、デジタル技術の活用による効率化・利便性向上によって、これまでより人口規模が少なくても、都市的機能等を維持し、福祉や教育等を提供できることが指摘されている。また、デジタル化によるテレワークや二拠点居住などの選択肢の広がりや、働き方や暮らし方に多様性をもたらす。こうしたデジタル技術による「真の豊かさ」の実感のためには、地域の特性に応じたデジタルインフラやデータ連携基盤が整備され、利用者にとって違和感なくデジタルが実装されることが不可欠である。当会では関西の地域・企業におけるデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進に向けて指針を示す、ブループリント「関西DX戦略2025（仮称）」を策定予定である。

① デジタルインフラの整備

デジタルインフラの整備は、人口減少下で各地域が個性を發揮し、地域間の「対流」を起こすことに寄与する。こうしたインフラ整備およびデジタル人材の育成を早期に進めるとともに、都市部と地方部との間に格差が生まれまいよう、各地域の実情を踏まえた施策を進めることが急務である。

行政のデジタル化の基盤となるマイナンバーについては、利用できる事務の拡大を進めることによって、マイナンバーカードを所有することのインセンティブを高めることで、速やかに普及拡大を進めるべきである。

② 地域づくりへのデータ利活用

デジタル化によって収集されたデータを自治体のまちづくりに活用する視点も重要である。各自治体が進めるデータ利活用の取り組みやデータ連携基盤（プラットフォーム）の構築を国主導で推進し、経済的・技術的支援を行うべきである。

例えば、各種社会インフラや建築物の測量から設計、施工、維持管理に至る建設プロセス全体を3次元データで繋ぐ*i-Construction*の取り組みの推進、および、モビリティの部門におけるICTやオンデマンド交通⁴の導入による地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの提供などによって、これまでよりもさらに効率的に、きめ細やかな取り組みを行うことが可能となる。

⁴ 利用者の事前予約に応じる形で運行経路や運行スケジュールをそれに合わせて運行する地域公共交通。

また、データの利活用やDXを推進する上では、地域生活圏形成の観点からも、自治体の枠を超えた広域連携により取り組みを進めることが効果的である。

関西においては、未来社会におけるグローバル拠点を目指し、うめきた2期地区開発におけるスマートシティモデル事業や大阪・関西万博の会場となる夢洲地区をスーパーシティとして指定するよう、政府に提案を行っている。スーパーシティに指定され、規制緩和や複数の建設・物流企業等によるデータ連携基盤の構築が進めば、大規模工事における人流・物流の最適化、作業の円滑化が実現し、次世代につながる新たな建設工事のモデルを提示することが可能になる。

また、自治体や企業の連携のもと、データ連携基盤である都市OSの構築と、これを活用した「広域周遊観光Ma a S」や災害時における避難誘導などの実現に向けた検討にも取り組んでいるところである。

こうした先進的な取り組みや、万博レガシーを全国に展開することにより、「国土の長期展望」に示される全国各地の個性と魅力ある地域づくりを効果的に進める必要がある。

（２）2050年カーボンニュートラル達成に資する国土構造と地域活性化

2050年カーボンニュートラルの実現という高い目標を達成するためには、国土政策においても思い切った取り組みが必要である。同時に、カーボンニュートラルを環境問題の解決のみならず成長の機会として捉えることが国際的な潮流となっている。

①水素の利活用とサプライチェーンの構築

カーボンニュートラルの達成に向けた重要な柱となる水素については、直接の利活用に加え、メタネーションの原料となるなどの間接の利用もある。こうした利用には、安価で安定的な水素の供給を支えるグローバルサプライチェーンの構築が鍵となる。具体的には、海外で製造された水素の運搬船による輸入、受け入れ基地の活用、国内におけるローリーによる輸送など仕組みを確立し、水素ステーションや分散型電源（燃料電池等）、オンサイト水素化施設などのインフラを整備することが必要である。

関西には、水素ステーションや燃料電池、これらの関連機器等を取り扱う企業が多数立地しており、全国に先駆けて水素利活用技術・システムに係る実証事業が展開されるなど、高度な技術力を有する中堅・中小企業が集積している。また、2025年大阪・関西万博においては、会場内における水素利用や会場までの往来を目的とした燃料電池船や燃料電池バスの

利用などが提案されている。万博を機に新たなビジネスを呼び込み、国民の機運を高めることで、水素社会実現に向けた取り組みを加速させることが求められる。

②再エネ拡大や新たな技術の開発・実装に向けた支援

再生可能エネルギーについては、発電の適地に偏在性があるため、導入拡大に向けては新たな送電網の形成や既存の送電網を増強するなどの対策が不可欠である。地域間の再生可能エネルギーのポテンシャルの差を踏まえ、わが国のエネルギーのネットワークをどのように形成するかについて検討すべきである。また、水素などの新たなエネルギー供給システムを導入する際には、家庭の機器などの需要側のインフラ整備が必要である。政府においては、2020年12月に公表された「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」のもと、水素の利用等に向けた規制緩和や企業の技術開発に対する支援なども含め、カーボンニュートラルに資する幅広い政策的措置を講じることが求められる。

③国際交通物流拠点における脱炭素化の取り組みの推進

交通の拠点である港湾・空港においてもカーボンニュートラルの取り組みが求められる。輸出入貨物の99.6%が経由するわが国の港湾は、海外から輸入する水素等のサプライチェーンの拠点でもある。また周辺部には、わが国のCO₂排出量の約6割を占める発電、鉄鋼、化学工業などの工場が多く立地し、物流拠点であると同時に産業の拠点でもある。港湾分野においては、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化などを通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルポートの取り組みを全国に拡大すべきである。

また、航空分野においては、空港の施設・車両からのCO₂排出削減の取り組みを進めるとともに、空港の特性を踏まえた再生可能エネルギーの活用を加速させていく必要がある。空港の再エネ拠点化は空港におけるCO₂排出削減に寄与するだけでなく、ESG投資が重視される時代における資金調達の円滑化等により、空港の経営基盤強化や航空会社の国際競争力強化などに寄与する。

関西では、国交省によって、港湾分野においてはカーボンニュートラルポートの形成に向けた検討会の対象港湾として神戸港が選定されており、航空分野においては、関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港、南紀白浜空港の4つの空港がCO₂削減に重点的に取り組む「重点調査空港」に選定されている。一連の取り組みの実効性を高め、実証を進めることによって、将

来的にこうした環境性の高い取り組みの全国への拡大が可能になる。

④ 運輸部門におけるカーボンニュートラルの実現

運輸部門においては、次世代自動車の導入を進めていくことが求められる。電気自動車（EV）は都市内移動に適した小型車、プラグインハイブリッド車（PHV）は中型車の電気利用の拡大、燃料電池自動車（FCV）などは、都市間移動に利用する大型車に適性があるとされ、こうした車種の適性や技術の進展に応じて充電設備や水素ステーションなどのインフラ設備の導入を進めていくべきである⁵。大阪府では、2030年までに乗用車の新車販売に占める電動車の割合を9割にすることを目標に掲げており、こうした次世代自動車の導入拡大に向けては、充電スタンドの整備や規制緩和、充電の仕組みの統一などを国主導で進めることが求められる。また、こうした自動車の低炭素化と同時に、連結トラックなどを利用したトラック輸送の効率化や、貨物輸送におけるモーダルシフトの推進など、グリーン物流の推進にも取り組むべきである。

⑤ 国としての横断的な取り組みによる国際競争力の確保

カーボンニュートラルに向けた取り組みについては、日本企業が国際競争上不利益を被ることのないように、国際的なルール作りに参画するとともに、必要な国内の制度整備を進めていくことが求められる。カーボンニュートラルにかかる取り組みを所掌する官庁を明らかにし、国として一体的・横断的に取り組みを進めるべきである。

⁵ 「2050年カーボンニュートラルに向けた課題と取組み～『グリーン成長戦略』に対する考え方と要望～」
(2021年4月28日一般社団法人日本自動車工業会)

Ⅲ. 次期国土形成計画と併せて実施すべき施策

「真の豊かさ」を実感できる国土、「複眼型国土」の実現には、従来の国土形成計画の中で示されてきたような分野の施策と併せ、行政システムや様々な制度の見直しも進める必要がある。

特に、「地域生活圏」の形成や、災害対応等における広域的な体制の構築のためには、全国的な地方分権・広域行政の推進が不可欠と考える。国土形成計画の検討と並行して、生活圏の広がりに対応した市町村間の連携、広域ブロック単位での地方行政体制の構築と権限・財源の付与など、新たな国土形成を促進する地方分権・広域行政の具体策について検討すべきである。

以 上