

# 아베노믹스의 건설 정책

2016. 5

허윤경

■ 들어가며 .....	4
■ 아베노믹스의 주요 건설 정책 .....	5
■ 최근 일본 건설시장의 변화 .....	15
■ 시사점 .....	22

**한국건설산업연구원**

Construction & Economy Research Institute of Korea



## 요 약

- ▶ 아베노믹스는 일본이 20여 년의 장기 침체를 극복하기 위하여 시도하고 있는 정책이라는 점에서 의미를 가짐.
  - 아베노믹스의 주요 건설 정책은 동일본 대지진 복구 등 재정 정책 지원과 새로운 성장 전략의 일환인 기반 환경 정비를 포괄함.
- ▶ 아베노믹스 건설 정책은 주무 부서인 국토교통성뿐만 아니라 내각부에서도 「국가전략특구」와 「개혁신2020」을 적극적으로 추진하고 있음.
  - 국토교통성은 동일본 대지진 피해 복구 등 재정 지출을 통한 경제 회복을 지원하는 한편, 기존 인프라의 효율성 극대화 및 신칸센 신설과 같은 신규 인프라 투자를 동시에 추진함.
  - 내각부는 규제 완화와 공공 인프라 민간 개방을 통한 국가 경쟁력 향상을 도모하기 위해 「국가전략특구」를 핵심 성장 전략으로 추진하고 있음.
  - 2015년을 기점으로 아베노믹스가 2단계에 진입한 것으로 판단하고, 도쿄올림픽에 대응한 민관 협력 프로젝트인 「개혁신2020」을 개정 성장 전략에 채택함.
- ▶ 아베노믹스로 건설시장은 장기 침체에서 벗어나고 있으나, 거시경제적 논란을 고려하면 저성장기 건설 투자의 경제 성장 기여에 대한 고민은 여전함.
  - 장기간 침체를 거듭했던 일본 건설시장은 동일본 대지진 복구와 아베노믹스 추진으로 건설 투자가 상승세로 전환됨.
  - 긍정적인 모멘텀은 자산 시장이 변화를 보이고, 도쿄올림픽을 계기로 대규모의 민간 개발 프로젝트들이 적극적으로 진행되고 있다는 점임.
  - 구마모토 대지진 복구 사업 등을 고려할 때 당분간 회복세는 이어질 것으로 전망됨.
- ▶ 건설 투자를 경기 활성화 수단뿐만 아니라 미래 성장을 위한 중요한 기반으로 인식
  - 국제 경쟁력 강화를 위해서는 기반시설 정비가 우선되어야 하는 점을 인식하고 버블 붕괴 직후의 실패 사례와 달리 지역 집중, 예산 집행의 효율을 추구하고 있음.
  - 또한, 자율 주행 차, 드론 등 ICT 신기술을 구현하기 위해서는 도로, 건축 규제 등 인프라의 개선이 선행되어야 함을 이해하고 있음.
- ▶ 국가 경쟁력 제고를 위한 신규 건설, 사회 안전 확보를 위한 재고 관리의 균형 추구
  - 일정 수준의 인프라 재고가 확보된 일본에서도 국가 경쟁력 향상을 위해 신칸센 신설과 같은 대규모 신규 인프라 투자 논의가 진행 중에 있음.
  - 노후 인프라에 대한 집중적인 선투자를 사회적 안전 확보 및 지방 활성화 차원에서 이해함.
- ▶ 올림픽 계기로 도쿄에 집중 투자, 우리나라도 장기적 국토 발전 방향 고민 필요
  - 일본 내에서도 지방 소외에 대한 비판은 존재하나 도쿄의 경쟁력이 국가 경쟁력임을 인식
  - 올림픽을 전후하여 도쿄의 경쟁력 향상은 예견되어 있고, 동아시아 경쟁 도시인 서울의 경쟁력 유지 및 강화는 우리나라의 주요한 현안이 될 것임.
  - 인구가 감소하는 지방 도시는 교통 거점 재구축 등을 통한 컴팩트 시티 정책 추진

## I. 들어가며

- 2012년 출범한 제2차 아베 내각은 저성장 상황을 돌파하기 위한 경제 정책으로 ‘아베노믹스’를 추진하고 있음.
- 일본 경제는 장기 침체로 만성적인 디플레이션, 노동생산성 하락, 엔화 가치의 상승 등으로 저성장 상황이 고착화됨.
- 이를 탈출하기 위해 향후 10년 동안 ‘평균 명목 GDP 3% 성장, 실질 GDP 2% 성장’을 목표로 실행 전략인 ‘3개의 화살’을 추진하고 있음.
- 3개의 화살은 ‘대담한 금융정책’, ‘신속한 재정정책’, ‘새로운 성장전략’으로 구성됨.
- 제1화살인 대담한 금융정책은 본원통화 공급 확대, 장기국채 매입 확대 등 위험자산을 매입하여 디플레이션 및 엔화 강세 상황을 탈피하고자 하는 전략임.
- 제2화살인 신속한 재정정책은 향후 10년에 걸쳐 100조~200조엔 규모의 재정지출을 통해 경제 회복을 도모하는 전략임.
- 제3화살인 새로운 성장전략(일본재흥전략)은 법인세 인하 및 기업 경쟁력 강화, 규제 개혁 및 산업 성장 등을 통해 경제 활성화와 민간투자를 유도하는 전략임.
- 일본 내수가 살아나지 않으면서 GDP는 마이너스세를 탈출하지 못하고 마이너스 기준 금리에도 엔화강세 현상이 나타나는 등 아베노믹스 실패 논란이 지속되고 있음.
- 2월 15일 발표된 2015년 4/4분기 GDP 속보치가 전분기 대비 0.4% 감소함. 2013년 이래 경제성장률은 7분기 동안 성장하고 5분기 동안 마이너스 성장세를 나타냄.
- 일본 정부가 전망한 2015 회계연도(2015년 4월~2016년 3월)의 실질 경제성장률은 1.2%이나, 현재로서는 달성 불가능한 수준임.
- 또한, 일본은행이 지난 1월 마이너스 금리를 도입했지만, 글로벌 금융시장의 불확실성 우려가 커지면서 안전 자산인 엔화에 자금이 몰리면서 엔화강세를 나타냄.
- 2016년은 제3화살인 새로운 성장전략의 본격 실행 등으로 아베노믹스의 성패를 좌우하는 해가 될 것으로 판단됨.
- 아베노믹스 성패는 세 번째 화살인 새로운 성장전략의 성공 여부에 달려 있음. 그리

나, 성장전략은 성과가 나타나기까지 시차가 소요된다는 측면에서 4년여가 소요된 2016년은 중요한 분기점이 될 것임.

- 본 보고서는 지난 3년 간 아베노믹스의 건설 정책을 살펴보고 건설시장의 측면에서 변화를 점검하고 시사점을 도출코자 함.
- 2016년 1/4분기 우리나라 경제성장률 속보치가 0.4%에 그치면서, 한국은행은 2016년 연간 성장률 예측치를 2.8%로 하향 조정함. 우리나라 경제도 저성장 초입에 진입하고 있는 것으로 해석됨.
- 아베노믹스는 일본이 지난 20여 년 간의 장기 침체를 극복하기 위해 시도되고 있는 정책이라는 점에서 의미를 가짐.
- 또한, 생산 인구 감소, 노령화 등 우리나라 경제의 내부적인 리스크 요인이 일본과 다르지 않다는 점에서 건설 정책적 측면에서 시사하는 바가 큼.

## II. 아베노믹스의 주요 건설 정책

- 아베노믹스의 주요 건설정책은 동일본 대지진 복구를 적극적으로 수행하여 제2화살인 신속한 재정정책을 지원하는 한편, 제3화살인 새로운 성장전략의 일환으로 기반 환경 정비를 동시에 추진하고 있음.
- 아베노믹스의 건설정책은 주무부서인 국토교통성뿐만 아니라 내각부에서도 적극적으로 추진하고 있음.
- 내각부는 「국가전략특구」와 2020년 도쿄올림픽에 대응하기 위한 「개혁2020」을 아베노믹스의 주요한 성장 전략으로 채택하여 추진하고 있음.
- 또한, 지난 4월 구마모토 대지진이 발생함에 따라 향후에도 지속적으로 복구 활동이 전개될 것으로 판단됨.

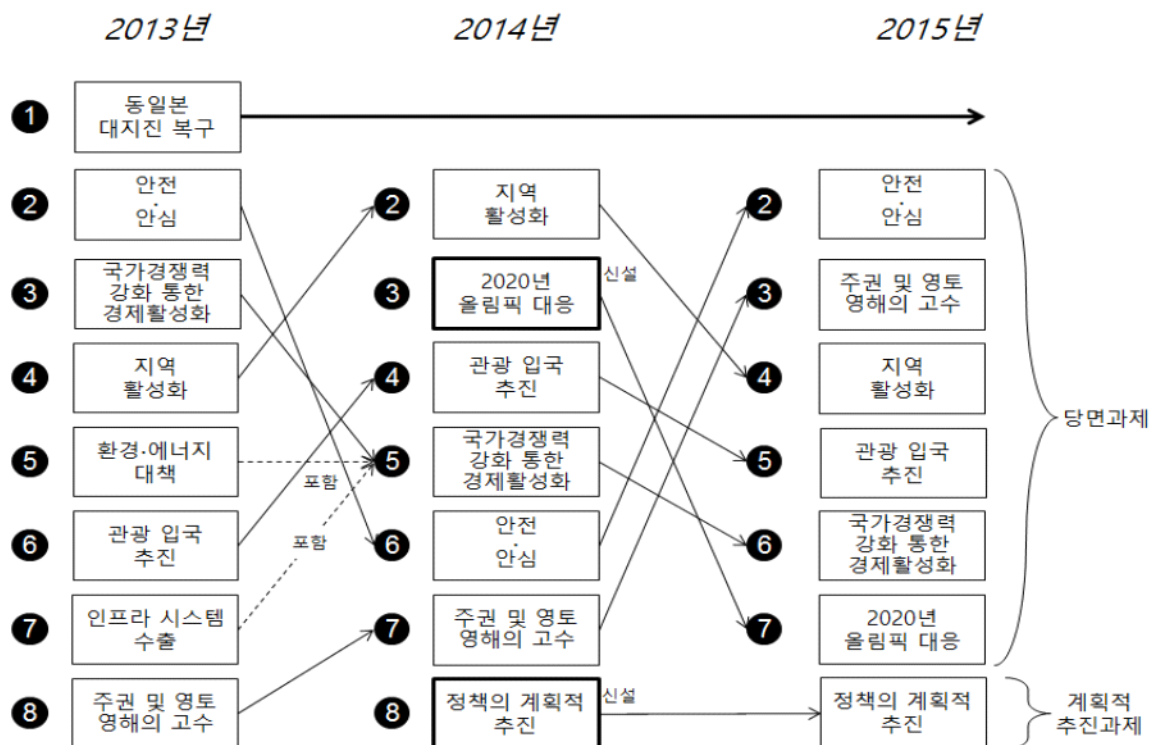
### □ 국토교통성 중점 정책<sup>1)</sup>

- 2013년부터 국토교통성의 중점 정책은 동일본 대지진 복구 등을 포함하여 아베노믹스의 주요 정책들을 적극적으로 포괄하여 추진되고 있음.

1) 국토교통성의 발표 자료를 중심으로 작성함.

- 국토교통성은 동일본 대지진의 복구, 인프라 노후화, 인구 감소·고령화, 글로벌 경쟁의 심화, 지구 온난화 등을 당면 문제로 인식함.
- 또한, 아베노믹스의 기본 방향성인 「경제재정 운영과 개혁의 기본방침」, 「일본재흥 전략」에 포함된 정책을 포괄하여 8가지 정책 방향성을 발표함.
- ① 동일본 대지진으로부터의 부흥 가속, ② 국민의 안전·안심 확보, ③ 국제 경쟁력 강화 등을 통한 경제 활성화, ④ 지역의 활성화와 풍요로운 삶의 실현, ⑤ 환경·에너지 대책 추진, ⑥ 관광 입국 추진, ⑦ 인프라 시스템 수출 추진, ⑧ 일본 주권과 영토·영해의 고수와 해양 권익의 보전

&lt;그림 1&gt; 2013~2015년 국토교통성 중점 정책



- 2014년과 2015년의 국토교통성 중점 정책은 2013년과 맥을 같이하나, 2020년의 동경 올림픽 대응과 정책의 계획적 추진 과제가 추가됨.
- 2014년 이후에는 환경·에너지 대책과 인프라 시스템 수출은 ‘국제 경쟁력 강화 등을 통한 경제 활성화 정책’에 흡수되면서 중요도가 약화됨.
- 반면, 2020년 동경올림픽 개최 시점이 가까워짐에 따라 정책적 대응 필요성이 높아지면서 2014년부터 정책 과제로 채택됨.

- 또한, 중장기적 전망에 기반을 둔 국토교통 정책의 계획적 추진이 2014년부터 신설되었고, 2015년에는 보다 구체적인 정책 내용을 포함하게 됨.
- 동일본 대지진 복구는 2013년부터 2015년까지 일본 국토교통성의 최우선 정책 과제임.
  - 「주택재건· 부흥마을 만들기」 수행을 위해 부흥청에 부흥 장관 및 관계 국장급으로 구성된 TF(Task Force)를 설치하고 시설별 부흥 공정표에 따라 사업을 추진하고 있음.
  - 또한, 대지진 피해를 입은 3개 현에서 공영주택 복구 및 민간 주택 택지 정비를 공정표에 따라 추진하고 있음.
  - 2015년 3월 말 현재 도로, 항만 등의 기간 인프라 응급 복구는 거의 완료된 상황이며, 본격적인 복구도 인프라 공정표에 기초하여 안정적으로 수행하고 있음.
- 국민의 안전 및 안심의 확보는 지난 3년 동안 주요한 정책 과제로 추진되어 옴.
  - 방재·감재 대책의 일환으로 진화·해일 대책, 노후 건축물의 개축, 내진 개수, 밀집 시가지 개선 등의 사업을 추진함.
  - 또한, 사회 자본의 전략적 유지관리, 방재·유지관리 기술 등을 통한 인프라 관리 시스템의 혁신을 도모하고 있음.
  - 대중교통 등 일상생활에서의 안전·안심 대책 강화를 위해 항공, 보행자, 자전거 이용자 안전 강화 노력을 경주하고 있음.
- 국제 경쟁력 강화를 위한 가장 중요한 수단으로 인프라 및 환경 정비를 활용하고 있음.
  - 도시재생 활성화, 국제 컨테이너 전략 항만, 국제 거점 공항 기능의 강화, 물류의 고도화 등을 추진하고 있음. 특히, 리니어 중앙 신칸센 신설을 포함한 신칸센 정비 논의가 시작됨.
  - 양여(Concession)<sup>2)</sup>, PPP/PFI(Public-Private Partnership/Private Finance Initiative)의 적극 활용을 통한 민간투자 촉진
  - 교통, 법·제도, 방재 기술 등 인프라 시스템의 해외 수출 추진
  - IT를 적극 활용하여 노동력 부족에 대응하고 산업의 생산성 향상 도모
  - 기존 건물 및 시스템의 재정비를 통해 환경·에너지 대책 추진

2) 2011년 3월, 「민간자금 등의 활용에 의한 공공시설 등의 정비 등의 촉진에 관한 법률」(PFI법)을 개정하여 PFI 대상 시설을 확대하고, 운영권을 민간에 매각하여 경영을 위탁하는 양여(Concession) 방식을 도입함.

- 지역 활성화 과제는 2014년 ‘지방의 창생 및 인구감소 극복’으로 명명된 것과 같이 지방의 인구 감소와 고령화에 대응한 정책임.
  - 지역 활성화를 위한 가장 중요한 수단으로 컴팩트시티 정책을 추진하고 있음. 도시의 소형화 및 주변 교통 네트워크를 재정비하여 광역 연계형 컴팩트시티 구축을 지향함.
  - 2014년에 추진한 “면세점 두 배, 전국 방방곡곡 1만 상점 프로그램”과 같은 관광 진흥을 통한 지역 비즈니스 및 고용 창출을 함께 도모함.
  - 지역 노인의 안심 주거, 중고 주택 리폼시장 활성화를 통한 육아·고령화에 대응한 생활환경 개선 사업도 이루어지고 있음.
  - 여성 건설 인력을 포괄한 인력 육성 및 건설생산 시스템 향상 도모
- 관광 입국 추진이 전국적인 데 비해 2020년 동경올림픽 대응은 동경 중심이라는 차이는 존재하지만, 관광 진흥을 위한 지역 정비라는 맥락은 동일함.
  - 선제적인 관광 환경 정비, 외국인 비즈니스 고객 등의 적극적 유치, 질 높은 관광 교류
  - 다양한 쇼케이스 추진(지역의 관광 입국, 도쿄유니버설 디자인, 나리타·하네다 공항 등)
- 2014년 이후에는 중장기적 전망 하에 국토 계획 및 사회자본 정비 계획의 추진을 주요한 과제로 선정하고 있음.
  - 국토형성계획, 사회자본정비중점계획, 교통정책기본계획 등의 수립 및 재검토
  - 기존 시설의 최대 활용을 포함한 재고 효과의 극대화를 위해 사회자본 정비 방안을 마련함.
- 최근 3년 간 국토교통성의 주요 중점 과제는 제2화살인 신속한 재정정책의 지원뿐만 아니라 대내외 환경 변화에 대응하여 제3화살인 새로운 성장전략의 기반을 구축하기 위한 정책 방향으로 이해됨.
  - 적극적인 동일본 대지진 피해 복구 등 재정 지출을 통한 경제 회복을 신속하게 지원하고 있음.
  - 또한, 인구 감소와 고령화, 인프라 노후화라는 내부 환경과 국제 경쟁력 강화라는 외부 환경에 대응하고자 함.
  - 이를 위하여 노후 인프라에 대한 집중적인 선투자를 통한 재고 인프라 및 주택의 효



- 용성 극대화, 신칸센 신설 등과 같은 신규 인프라 투자 등이 동시에 이루어지고 있음.
- 또한, 2020년 올림픽에 대응하고 관광산업의 활성화를 위한 기반으로 환경 정비가 적극적으로 이루어지고 있음.

## □ 국가전략특구<sup>3)</sup>

- 내각부는 아베노믹스의 대표적인 성장전략으로 「국가전략특구」 정책을 추진하고 있음.
- 2013년 6월 발표된 아베노믹스 제3화살인 성장전략은 산업 재생, 시장 육성, 국제 전략으로 요약되며, 건설부문의 대표적인 정책이 국가전략특구임.
- 세부적인 수단으로 법인세 인하 및 기업 경쟁력 강화, 노동시장 구조 개혁을 포함한 규제 개혁 및 산업 재흥, 국가전략특구 설정 등이 포함되어 있음.
- 국가전략특구는 규제 완화와 공공 인프라의 민간 개방을 통해 외국 자본과 인재 유치를 도모하기 위한 정책임.
- 과거에도 일본에서 특구 정책을 사용하였으나, 당시에는 지자체 주도로 진행됨. 그러나 관련 행정 권한을 가진 중앙부처와의 유기적인 협조가 이루어지지 않으면서 실질적인 효과를 발휘하지 못함.
- 이번에는 중앙정부가 주도적으로 구역과 방침을 정하고 규제 개혁을 추진하고 있음.
- 2013년 12월 「국가전략특구법」을 신설하고, 중앙정부 주도 아래 범정부적인 지원을 포괄하는 국가전략특구 정책을 추진하기에 이룸.
- 국가전략특구의 규제 개혁 내용은 의료, 고용, 교육, 도시재생·도시조성, 농업, 역사적 건축물 활용 등 전 분야에 걸쳐 있음.<sup>4)</sup>
- 의료 : 국제 의료 거점에서의 외국 의사의 진찰, 외국 간호사의 업무 허용, 전국 규모의 제도 개혁으로 임상수련제도 확충
- 고용 : 고용 조건의 명확화, 기간제 고용의 특례 및 기간 연장 등을 포함한 규제 개혁
- 교육 : 공립학교 운영의 민간 개방
- 도시재생·도시조성 : 도심 거주 촉진을 위한 용적률·용도 등 토지 이용 규제의 재정비,

3) 내각부 자료 및 코트라, 해외시장 정보(2014.4.8)를 종합하여 정리함.

4) 市川宏雄, 2016, “도쿄의 도시개발”, 2016 한일 건설 세미나, 대한건설협회, 일본 내각부 자료를 종합하여 정리함.

- 도심에서의 아파트 건설에 있어 오피스 빌딩에 용적률을 이전하는 등의 특례 조치 강구, 도시 기능의 고도화를 위한 도로 점유 기준 완화, 체재시설의 여관업법 적용 제외
  - 역사적 건축물 활용 : 오래된 주택 등의 역사적 건축물을 활용하기 위한 「건축기준법」의 적용 제외 등
- 2014년 6개 지역을 지정한 이후, 2015년 8월 「지방창생특구」 개념을 도입하여 3개 지역을 추가 선정하고, 12월에 다시 3차로 3개 지역을 추가함.
    - 1차 지정 구역 : 도쿄권, 간사이권, 니가타현, 효고현, 후쿠오카현, 오키나와현
    - 2차 지정 구역 : 아키타현, 미야기현, 아이치현
    - 3차 지정 구역 : 히로시마현, 치바시(도쿄권의 확대), 기타큐슈시
  - 우선, 도쿄권을 살펴보면 세계의 자금·인재·기업 등을 모아 국제적 비즈니스 거점을 형성하여 국제 경쟁력을 높이는 데 목표를 두고 있음.
    - 글로벌 기업·인재·자금 유입을 촉진, 외국인 거주자를 포함해 비즈니스를 지원하는 생활 환경을 정비하여 2020년 도쿄올림픽에 적합한 국제 도시 형성을 도모함.
  - 간사이권, 건강·의학 분야로 국제적 개혁 거점을 형성해 인재의 집약과 국제도시 형성
    - 고도의 의료 서비스를 제공하는 의료기관, 연구기관, 제조회사 등의 집적 및 연계 강화 특구 형성
    - 첨단 의약품, 의료기기 등의 연구 개발에 관한 규제 및 방해 요인 철폐, 글로벌 인재의 집약과 고용 환경의 정비
  - 니가타시, 농업의 국제 경쟁력 강화를 위한 거점 형성
    - 농지의 집약·집적, 기업 참여의 확대 등을 통한 농업 경영 기반 강화
    - 신기술을 활용한 혁신적인 농업 기술 개발, 농산품 수출 촉진, 농업 벤처의 창업 지원, 방치 농지의 재생 지원
  - 효고현 야부시, 고령화 환경에서 농업 구조 개혁과 새로운 농업 모델 구축
    - 방치 농지의 재생, 6차 산업화<sup>5)</sup>로 높은 부가가치를 지닌 새로운 농산물 식품 개발,

## 농업과 관광·역사·문화의 일체화로 지역 부흥

- 후쿠오카시, 노동 개혁과 산업의 국제 경쟁력 강화를 통한 고용 확대
  - 창업률 향상, 벤처기업에 의한 고용 조건 정비, 외국인의 수용과 체류 자격 재검토 등
- 오키나와현, 국제적 개혁 거점 형성으로 외국인 관광객 증대와 관광 비즈니스 진흥
  - 외국인 관광객이 쉽게 여행할 수 있는 환경 정비, 지역의 강점을 살린 관광 비즈니스 모델 개발, 국제적 환경의 개혁 거점 정비, 글로벌 인재의 수용
- 지방창생특구는 지역적 특색을 고려하나, 사회 및 기술 변화에 적극 대응
  - 아키타현, 국유 임야를 활용한 식품 관련 사업 활성화 및 드론의 실증 특구
  - 미야기현, 여성·청소년·노인이 주도하는 사회적 혁신 추진 및 자율주행 기술 성장 모델
  - 아이치현, 교육·고용 분야의 규제 개혁을 통한 산업 인재 육성 및 차세대 기술 실증
  - 히로시마현, 관광·교육·창업 등의 국제 교류, 빅데이터 활용 특구
  - 치바시(도쿄권의 확대), 마쿠하리 신도심을 중심으로 미래 기술 및 다문화 도시 구축
  - 기타큐슈시(후쿠오카시 추가), 고령자 활동 및 서비스 지원 통한 인구 감소·고령화 사회 대응
- 「국가전략특구」는 일본 내에서도 규제 개혁의 상징으로 받아들여지고 있으나, 성공 여부는 여전히 미지수임.
  - 외국 의료진의 진찰 허용은 일본 내에서 한 번도 이루어지지 않은 정책이며, 일본 내 의료계의 반발도 적지 않은 상황임. 다수의 규제 완화 정책이 이와 유사한 상황에 직면해 있음.
  - 현재는 특정 진료 항목과 특정 진료진의 의료는 허용하는 방향으로 도입을 추진하고 있어 당초의 기대에는 미치지 못하고 있는 것으로 판단됨.
  - 전국적인 적용을 고려하는 노동 및 고용 규제 개혁 역시 당초의 내용과 달리 법제화 단계에 이르지 못하거나 국회를 통과하지 못하고 있음.
  - 결국, 「국가전략특구」의 성공 여부는 향후 2~3년 내 규제 완화의 실제 실행 여부에

5) 1, 2, 3차 산업을 복합해 농업의 고부가가치를 발생시키는 산업.

따라 달라질 수 있을 것으로 판단됨.

- 일본의 국가전략특구는 입법이 지연되고 있는 우리나라의 ‘규제프리존’과 비교 가능한 것으로 판단됨.
- 지난 3월 말 국가전략특구를 모델로 하여 여야가 공동으로 「지역전략산업육성을 위한 규제프리존의 지정과 운영에 관한 특별법」 법률안(규제프리존 특별법안)을 발의 하였으나, 국회를 통과하지 못함.
- 규제 프리존에서는 지역 전략 산업의 육성을 위하여 과감한 규제 특례 및 네거티브 규제 혁신 시스템을 적용할 예정임.
- 규제 프리존도 일본의 국가전략특구와 동일하게 지역과 산업의 조화, 기존 산업과의 균형, 실질적인 규제 완화 속도와 범위에 따라 성공 여부는 달라질 것으로 판단됨.

## □ 개혁2020<sup>6)</sup>

- 2015년을 기점으로 일본 정부는 아베노믹스가 2단계에 진입한 것으로 판단하고 있으며, 성장전략의 3가지 핵심 정책 중 하나가 도쿄올림픽에 대응한 민관 협력 프로젝트인 「개혁2020」의 추진임.
- 일본 정부는 2015년 6월 아베노믹스의 마지막 화살인 새로운 성장전략(일본재흥전략)을 개정하고, 핵심 정책으로 ‘미래 투자를 통한 생산성 혁명’, ‘로컬 아베노믹스의 추진’<sup>7)</sup>, ‘개혁2020의 실행’임을 밝힘.
- 「개혁2020」은 내각부 총리실 산하 일본경제재생본부에서 담당하고 있으며, 「일본 경제재생·산업경쟁력강화법」하에서 추진되고 있음.
- 「개혁2020」은 2020년 도쿄올림픽 개최를 계기로 개혁과 혁신을 가속화하여 경제 회복을 실현하기 위한 액션 플랜(Action plan)임.
- 2014년 핵심 프로젝트를 선정하여 2015년에 개정된 성장전략에 반영하였고, 현재는 프로젝트별 액션 플랜에 따라 연구 개발 및 제도 개혁이 추진 중임.
- 선정된 프로젝트는 성장전략의 견인차 역할을 수행할 수 있으며, 제도 개정을 포함하

6) 일본 내각부 총리실 일본경제재생본부의 산업경쟁력 회의 워킹그룹 중 「개혁2020」의 회의 관련 자료를 기초로 작성함.

7) ‘미래 투자를 통한 생산성 혁명’, ‘로컬 아베노믹스의 추진’은 노동 개혁, 산업 개혁, 지방 혁신 등을 포괄하고 있음.

- 여 미래 세대의 유산으로 남겨줄 수 있는 프로젝트를 엄선했.
- 국가전략특구가 도쿄와 함께 지방 대도시권을 중심으로 추진된다면, 「개혁2020」은 선진 기술을 통한 도쿄의 도시 경쟁력 향상에 보다 초점을 두고 있음. 다만, 도쿄권 국가전략특구가 적극적으로 활용될 계획임.
- 선정된 프로젝트는 3개 분야에 6개 프로젝트로 구성되어 있음.
- 기술을 활용한 사회문제 해결 및 솔루션 수출 프로젝트 : ① 차세대 도시 교통 시스템 및 자동 주행 기술, ② 분산 에너지 자원 활용, ③ 범용적 첨단 로봇 기술, ④ 고품질 의료 서비스
  - 방일 관광객 확대를 위한 환경 정비 프로젝트 : ⑤ 관광 입국의 쇼케이스화
  - 대일 직접 투자의 확대 및 비즈니스 환경 개선 프로젝트 : ⑥ 대일 직접 투자 확대 유치
- 차세대 도시 교통 시스템 및 자동 주행 기술의 활용
- 2020년 도쿄올림픽 개최시 도쿄에서 ART(Advanced Rapid Transit)를 실현하기 위해 도쿄도와 구체적인 노선 검토 중
    - ※ ART 실행 예시 : 주행하는 자동차의 정보 실시간 집계 및 제공, 버스 교차로 주행시 신호 제어하여 공공 차량 우선 교통망 구현, 사각 지점의 정보 제공 등 사고 예방을 위한 정보 제공, 교통 약자 탑승정보 사전 알림 등
  - 자동 주행 기술을 활용하여 고속도로 등에서 트럭의 경우 전방의 차량을 자동으로 추적하는 방식의 대열 주행, 라스트 원 마일(Last One Mile)로 불리는 대중교통 정차 장소와 최종 목적지 간의 자율 주행 차량 투입
- 분산 에너지 자원 활용에 의한 에너지 및 환경 문제의 해결
- 지방의 잉여 전력을 활용하여 수소를 제조하고 이를 도시로 운송하여 연료전지 버스 등에 공급하여 지방과 도시가 어우러진 CO<sub>2</sub> 프리 수소 사회 모델 구축
  - 분산형으로 존재하는 신재생에너지, 축전지 등 에너지 자원을 최대한 활용하여 마치 하나의 발전소(가상 발전소)처럼 운영되는 혁신적인 에너지 경영 시스템 구축
- 범용적 첨단 로봇 기술 : 2020년 도쿄올림픽 기간(7월 24일~9월 6일) 동안 도쿄(오다이바와 하루미 지역 예정)에 최첨단 로봇 기술 서비스를 체험할 수 있는 공간 구축

- 품질 의료 서비스 : 의료 관광을 적극적으로 수용하여 의료기관을 목록화하고 의료 체험(예방·조기 발견 및 발병 후 치료·재활을 통한 생활 복귀 등) 기회 확대
- 관광 입국의 쇼케이스화 : 2020년 2,000만명, 2030년 3,000만명의 방일 외국인 여행자 수 목표<sup>8)</sup>를 설정하고 세계에 통용되는 관광 지역 만들기
  - 민관 일체의 일본형 관광 마케팅 기관(DMO : Destination Marketing Organization)을 설립하여 각 부처의 역량을 집중 투입
  - 도쿄와 나리타·하네다 공항은 베리어 프리, 스트레스 없는 환경, 알기 쉬운 안내 정보, 공항 접근성 개선 등 추진
  - 2015년 4월 현재 약 6,600개인 면세점 수를 2020년까지 현재의 3배인 2만 개로 확대할 예정이다.
- 대일 직접 투자 확대 유치 : 비즈니스 환경 개선 성과 홍보, 투자 안전 발굴, 대형 투자 안전 공표 등을 위한 정부 주최 대형IR 개최(지자체 주관 IR도 병행 개최)
- 「개혁2020」은 2020년이라는 실행 시점을 두고 공정표 하에서 추진되고 있어, 실효성에 대한 의문은 적은 편임.
  - 2020년에는 신기술을 활용한 서비스를 개시하거나 시험 가동을 목표로 추진 중에 있으며, 기술 개발뿐만 아니라 규제 개혁 내용도 포괄하여 추진 중
- 「개혁2020」의 핵심 시책은 PPP/PFI를 적극적으로 활용할 예정이며 이와 함께 공항, 항만 등 공공시설 등의 민간 개방도 적극 추진하고 있음.
  - 2015년 개정 일본재흥전략에 따르면 2020년까지 PPP/PFI 사업 규모를 12조엔으로 확대할 계획임. 2014년 3월 기준의 2012년까지 규모가 4.2조엔에 불과한 점을 감안하면, 이는 기존 사업 규모의 3배에 육박하는 수준임.
  - 특히, 2016년 말까지 양여 방식의 확대를 집중적으로 추진할 계획임. 2015년 5월 말 기준의 2013년도 양여 방식의 사업 규모는 2,289억엔에 불과하나 2022년에는 2조~3조엔 규모를 목표로 하고 있음.

8) 2015년 방일 외국인인 1,968만명 수준임.

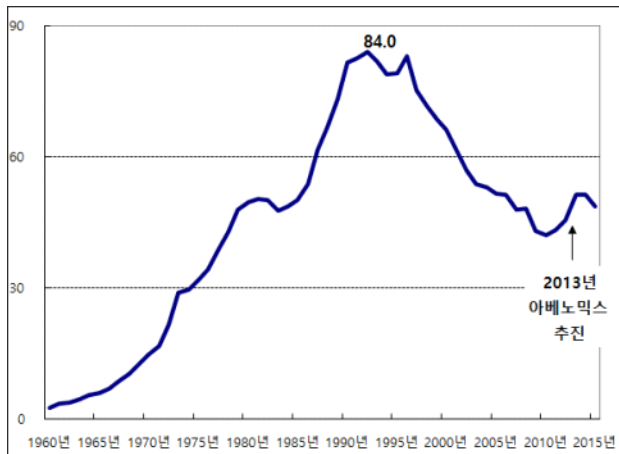
### III. 최근 일본 건설시장의 변화

#### □ 건설투자 추이

- 20여 년 동안 감소하던 일본의 건설투자는 동일본 대지진 복구의 영향으로 2011년 이후 증가세를 나타냄.
- 일본의 건설투자는 1992년 84.0조엔을 정점으로 감소하여 20여 년 만인 2010년에는 절반 수준인 41.9조엔까지 감소함.
- 2011년부터 동일본 대지진의 복구 및 부흥을 위한 재정 투자로 반등하기 시작함.

<그림 2> 일본 건설투자 추이

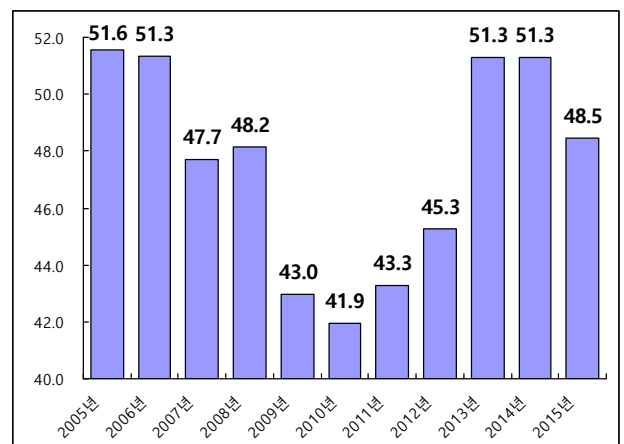
(단위 : 조엔)



주 : 명목기준임. 2013년, 2014년은 잠정치, 2015년 예측치임.  
자료 : 일본 국토교통성(国土交通省).

<그림 3> 연간 건설투자액

(단위 : 조엔)



주 : 명목기준임. 2013년, 2014년은 잠정치, 2015년 예측치임.  
자료 : 일본 국토교통성(国土交通省).

- 아베노믹스가 본격적으로 시행된 2013년부터는 건설투자가 큰 폭으로 증가하였으나, 2015년 들어 다시 감소할 것으로 전망됨.
- 2012년 12월 제2차 아베 내각이 발족하여 2013년 2월에는 추경 예산이 통과됨.
- 이후 2013년 일본 건설투자는 7년 만에 50조엔을 넘어서며 51.3조엔을 기록함. 2014년에도 51.3조엔 수준을 유지함.
- 그러나, 2015년 들어서는 전년 대비 5.5% 감소한 48.5조엔에 그칠 것으로 예상됨.
- 2013년에는 공공 건축이 증가세를 주도하였고, 2014년에는 공공 토목이 증가함. 2015년 감소세는 공공 토목이 주도함.

- 아베노믹스가 추진되기 시작한 2013년 건설투자는 공공, 민간, 건축, 토목 전 분야에 걸쳐 고른 증가세를 보임. 특히, 공공 건축 부문에서 주택이 38.9%, 비주택이 29.2% 증가하여 증가세가 두드러짐. 이는 동일본 대지진 복구의 최대 항목이 ‘주택 재건 및 마을 만들기’라는 점에서 이해 가능함.
- 2014년 들어서는 민간, 건축 부문에서 먼저 감소세를 보인 반면, 인프라 복구 등의 영향으로 토목 부문에서 증가세를 보이며 전년 수준을 유지함.
- 2015년에는 민간, 건축이 다시 증가세로 돌아섰으나 공공, 토목 부문의 감소세가 커 전반적인 감소세를 이끌 것으로 예상됨. 항만과 도시간선철도 부문 예산 감소의 영향을 받은 것으로 판단됨.<sup>9)</sup>

&lt;표 1&gt; 부문별 건설투자 추이

(단위 : 억엔)

구분	전체		공공		민간		건축		토목	
		증감률		증감률		증감률		증감률		증감률
2010년	419,282	-2.4	179,820	0.3	239,462	-4.3	220,991	-2.6	198,291	-2.2
2011년	432,923	3.3	186,108	3.5	246,815	3.1	224,801	1.7	208,122	5.0
2012년	452,914	4.6	197,170	5.9	255,744	3.6	235,125	4.6	217,789	4.6
2013년	512,900	13.2	225,500	14.4	287,400	12.4	270,700	15.1	242,200	11.2
2014년	513,000	0.0	235,000	4.2	278,000	-3.3	258,600	-4.5	254,400	5.0
2015년	484,600	-5.5	201,600	-14.2	283,000	1.8	259,300	0.3	225,300	-11.4

주 : 2013년, 2014년은 잠정치이며, 2015년은 예측치임. ; 자료 : 일본 국토교통성(国土交通省).

## □ 공공 예산 및 민간 수주 추이

- 일반회계상의 공공사업 관계비<sup>10)</sup>는 2012년부터 확대되었고, 2013년 이후에는 6조엔에서 6조 6,000억엔 수준을 유지함.
- 일본의 공공사업 관계비는 1997년 14.9조엔으로 전고점을 형성한 이후 2011년까지 지속적으로 감소하는 양상을 나타냄.
- 2011년부터 동일본 대지진의 피해 지역의 복구 및 부흥을 위한 예산이 책정됨. 2012년부터 본격적으로 공공사업 관계비가 증가하는 양상을 나타냄. 다만, 2013년 이후에는 동일본 대지진 복구 비용이 특별회계로 분리되면서 일반회계에서는 제외됨.
- 2011년 5.3조엔에 그쳤던 공공사업 관계비는 2012년에는 추경 등의 영향으로 7조엔까

9) 2015년 공공사업 관계비 예산 중 전년 대비 감소한 항목 다수가 토목 분야임(항만 -2.2%, 도시간선철도 6.6%, 사회자본종합교부금 -1.2%, 농어촌지역정비교부금 -5.0%, 지역재생추진금 -4.5%).

10) 우리나라의 SOC 예산과 SOC 관련 교부금을 합한 예산의 개념임. 치수, 치산, 해안, 도로, 항만, 공항, 도시간선철도, 신칸센, 주택, 수도 등의 SOC 예산과 사회자본종합교부금, 방재·안전교부금, 농어촌지역정비교부금, 지역재생추진금을 포함하고 있음.



지 확대됨. 이후 6조엔을 넘어서는 규모를 유지함.

- 2016년 공공사업 관계비 예산은 6조엔 규모로 2014년 이후 수준을 유지할 전망이다.
  - 다만, 2015년 예산이 일정 수준 유지되었음에도 불구하고 앞서 살펴본 것과 같이 건설투자로 이어지지 못할 가능성이 높음.
- 2013년 이후 동일본 대지진 부흥 특별회계가 신설되어 지난 4년 동안 매년 4조엔에 육박하는 예산이 편성됨.
- 향후 구마모토 대지진 복구사업 등을 고려할 때 특별회계의 대지진 복구 관련 공사비 증가세는 이어질 것으로 판단됨.

<표 2> 동일본 대지진 부흥 특별회계 예산 추이

(단위 : 억엔)

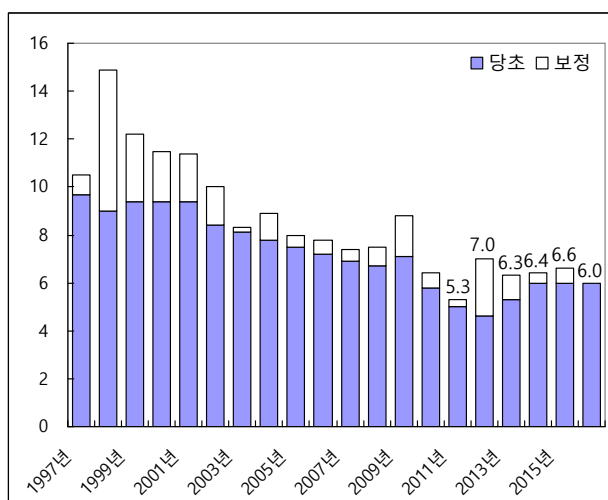
구분	2012년	2013년	2014년	2015년
예산	37,754	43,840	36,464	39,087

자료 : 일본 재무성(財務省), 각 연도 예산의 포인트.

- 상위 50개사의 일본 내 건설수주는 2010년부터 2015년까지 증가세를 유지하고 있음.
- 2010년에 9.7조엔 규모였던 상위 50개사의 수주액은 2015년에는 13.7조엔까지 확대됨. 특히, 2013년에 급증세를 보였고 2015년에도 비교적 큰 폭으로 증가함.

<그림 4> 일본 공공사업 관계비 추이(정부 전체)

(단위 : 조엔)



주 : 2009년 증가는 특별회계가 일반회계로 전환된 효과로 이를 제외하면 6.4조엔 규모에 그침.

자료 : 일본 국토교통성(国土交通省), 2016년 예산 개요.

<표 3> 상위 50개사 수주액 추이

(단위 : 백만엔, %)

구분	수주액	전년 대비 증감률
2010년	9,700,650	0.9
2011년	10,089,787	4.0
2012년	10,506,824	4.1
2013년	12,495,014	18.9
2014년	12,840,016	2.8
2015년	13,669,446	6.5

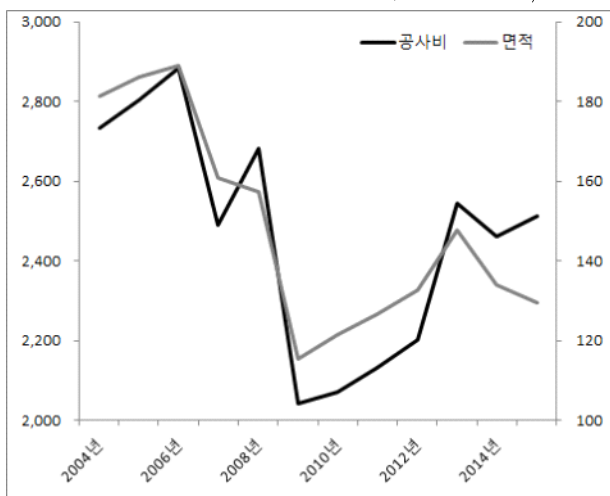
자료 : 국토교통성(国土交通省).

## □ 건축물 착공 추이

- 건축물 착공면적은 2013년 급증하였다가 2014년, 2015년 연속 감소함. 반면, 공사비 예정액은 2015년 들어 다시 증가하는 것으로 나타남.
- 건설공사 면적 및 공사비 예정액은 2007년과 2009년 동안 급감하였으나, 2013년 건설공사 면적 및 공사비 예정액은 전년 대비 각각 11.4%, 15.5% 급증함.
- 2015년 들어 면적은 감소세이나, 공사비 예정액은 전년 대비 2.2% 증가하며 2013년 수준에 근접함. 이러한 현상은 주거용에서 두드러지게 나타나고 있음.
- 이는 도쿄를 중심으로 한 도시권의 주택 공급 및 아파트 등 공동주택 공급이 증가하면서 나타난 현상으로 이해됨.
- 착공 공사비 예정액을 기준으로 2013년에는 주거용, 업무·상업용, 기타의 고른 증가세를 보였으나, 2015년에는 제조업과 업무·상업용 건축물이 증가세를 이끔.
- 주거용은 전체 착공 공사비 예정액 중 62~70%로 절대적인 비중을 차지함.
- 그러나, 2013년 이후 제조업과 업무·상업용 건축물의 착공 공사비 예정액의 지속적인 증가세가 확인되고 있으며 비중도 상승하고 있음.

<그림 5> 건축물 착공면적 및 공사비 예정액 추이

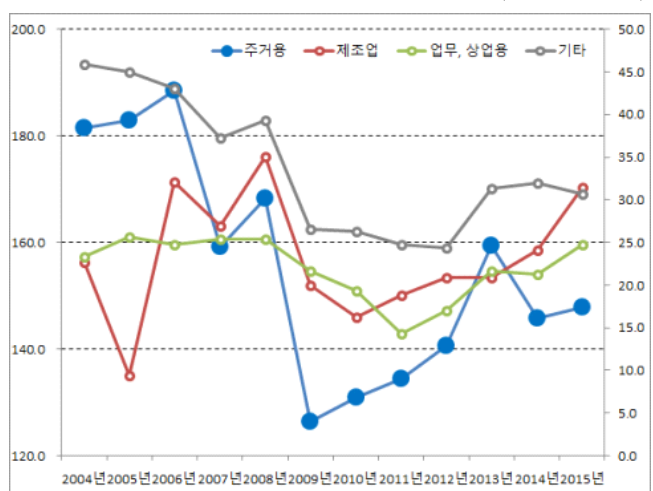
(단위 : 십억㎡, 십억엔)



자료 : 일본 국토교통성(国土交通省).

<그림 6> 용도별 건축물 착공 공사비 예정액 추이

(단위 : 십억엔)



자료 : 일본 국토교통성(国土交通省).

- 2020년까지 공공 예산이 유지될 가능성이 높고 업무·상업용을 중심으로 민간의 회복세가 나타나고 있어 당분간 일본 건설투자는 명목기준으로 50조엔 내외 규모를 유지

할 것으로 전망됨.

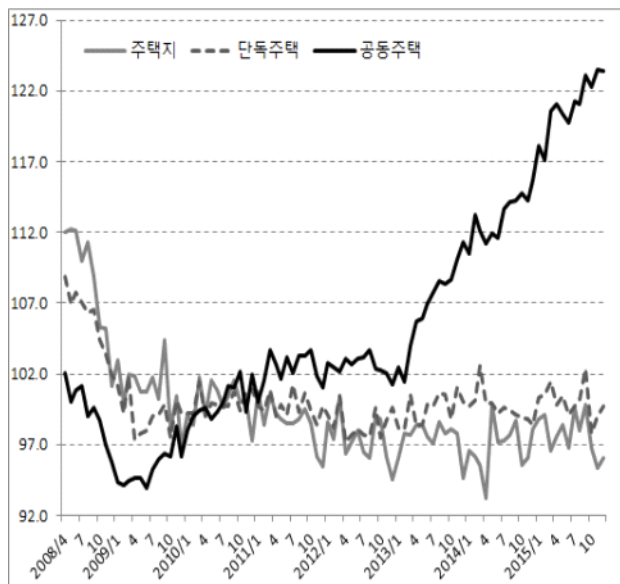
- 제2화살의 주요 내용은 향후 10년에 걸쳐 100조~200조엔 상당의 재정 지출을 공공 사업에 투자하는 방안임. 또한, 구마모토 대지진의 영향도 존재할 것으로 판단됨.
- 국토교통성의 2015년 건설투자 전망치는 5.5% 감소한 48.5조엔 수준이나, 일본 건설 경제연구소는 이보다 감소폭이 적은 2.5% 감소한 50조엔 규모로 추정하고 있음. 2016년 전망치도 49.6조엔 수준을 유지할 것으로 예상함.

## □ 민간시장 추이

- 2013년부터 공동주택을 중심으로 주택가격 상승세가 이어지고 있음.
- 최근 3년 동안 일본의 주택종합지수는 6.1% 상승함. 공동주택이 상승세를 주도하면서 21.9% 상승한 것으로 조사됨.
- 특히, 홋카이도 지방(北海道地方)과 주고쿠 지방(中國地方)의 아파트는 각각 38.7%, 48.5% 상승함.
- 그러나, 주택지는 1.6%, 단독주택은 0.2% 상승에 그쳤고 여전히 하락세를 보인 지방도 존재함.

<그림 7> 일본 주택종합지수

(2010년 평균 = 100)



자료 : 일본 국토교통성(國土交通省).

<표 4> 최근 3년 간 지가 변동률(2013~15년)

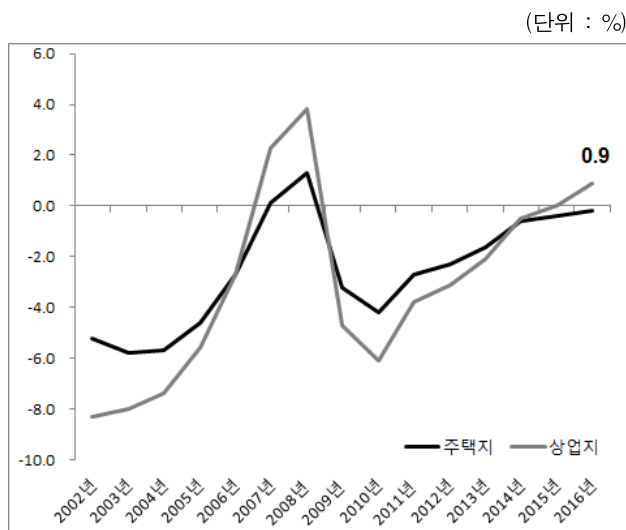
(단위 : %)

구분	종합지수	주택지	단독주택	공동주택
전국	6.1	1.6	0.2	21.9
홋카이도지방 (北海道地方)	8.1	0.9	1.2	38.7
토호쿠지방 (東北地方)	7.7	1.0	7.6	29.3
간토지방 (關東地方)	9.8	6.6	2.2	22.9
호쿠리쿠지방 (北陸地方)	2.9	6.0	2.5	-3.0
주부지방 (中部地方)	-0.4	-2.9	-1.1	9.0
긴키지방 (近畿地方)	-1.5	-9.2	-5.9	14.8
주고쿠지방 (中國地方)	6.8	11.8	-5.5	48.5
시코쿠지방 (四國地方)	3.2	-8.0	10.6	17.6
큐슈오키나와지방 (九州・沖縄地方)	6.6	2.4	-0.1	30.7

자료 : 일본 국토교통성(國土交通省).

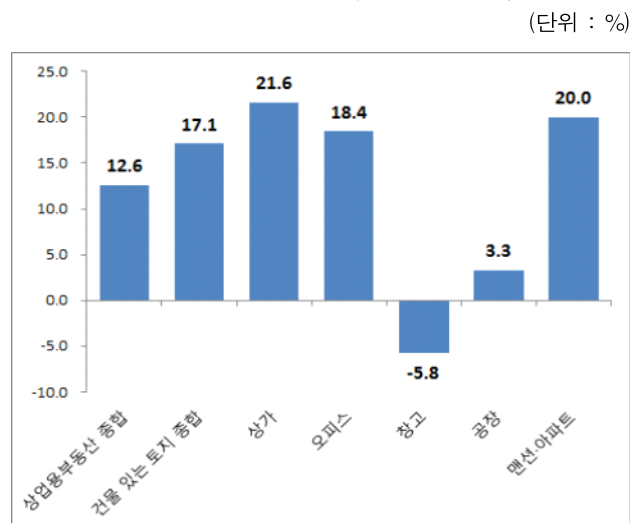
- 도쿄가 속한 간토 지방(關東地方)이 지난 3년 동안 9.8%로 가장 높은 상승률을 보임.
- 홋카이도 지방(北海道地方) 8.1%, 토호쿠 지방(東北地方) 7.7%, 주고쿠 지방(中國地方) 6.8%, 큐슈·오키나와 지방(九州・沖縄地方)이 6.6% 상승하며 뒤를 이음.
- 2016년 일본 공시지가는 8년 만에 상승세로 전환되었고 상업지 공시지가가 상승세를 이끔.
- 2008년 이후 하락세를 지속하였던 일본의 토지가격은 2013년 이후 하락폭이 크게 줄어들었고, 상업지 상승에 힘입어 2016년 들어 상승세로 전환됨.
- 도쿄, 오사카, 나고야 등 3대 대도시권은 주택지와 상업지의 공시지가가 모두 상승함.
- 특히, 오사카시의 쇼핑가인 신사이바시스지의 공시지가는 전년 대비 45.1% 상승함.
- 외국인 관광객의 증가 및 도심재생 등 시장 회복에 대한 기대감이 반영되면서 변화가 일어나고 있음.

&lt;그림 8&gt; 일본 공시지가 변동률



자료 : 일본 국토교통성(國土交通省).

&lt;그림 9&gt; 최근 3년 간 상업용 부동산의 가격 변동률(2013~15년)



주 : 분기별로 발표되는 부동산 가격 지수(상업용 부문)를 활용하여 산출함.

자료 : 일본 국토교통성(國土交通省).

- 국토교통성의 상업용 부동산 가격지수에서도 상가 및 오피스 강세 현상이 확인되고 있음.
- 상업용 부동산 가격지수에서도 2013년부터 가격 상승이 확인됨.
- 유형별로는 최근 3년 간 상가가 21.6% 상승해 가장 높은 상승률이 확인됨. 뒤를 이어 임대 목적으로 건물이 일체로 거래되는 맨션·아파트 20.0%, 오피스 18.4% 상승함.
- 공업용 부동산은 약세를 보이며 공장 3.3% 상승에 그쳤고, 창고는 5.8% 하락함.

## □ 전반적인 건설시장 변화 나타나

- 아베노믹스의 추진으로 건설시장의 장기 침체는 벗어나고 있는 것으로 판단되나, 향후 시장의 방향성은 민간 회복 수준에 따라 달라질 수 있을 것으로 판단됨.
- 장기간 침체를 거듭했던 일본 건설시장이 동일본 대지진 복구와 아베노믹스 추진으로 상승세 전환에 성공한 것으로 판단됨.
- 그러나, 2015년 이후 건설투자가 다시 하락세로 돌아서는 등 견조한 건설시장 회복을 이끌기에는 여전히 동력이 부족하다는 측면도 존재함.
- 결국, 민간 시장 회복의 속도와 범위에 따라 향후 방향성은 달라질 것으로 판단됨.
  
- 다만, 긍정적인 변화는 2020년 개최 예정인 도쿄올림픽을 계기로 도쿄를 중심으로 민간 건설시장이 활발하게 움직이고 있고, 구마모토 대지진 복구 사업 등을 고려할 때 당분간 회복세가 이어질 것이라는 점임.
- 도쿄를 중심으로 다수의 민간 도시개발 프로젝트들이 진행 중에 있음.
  - ※ 미쯔비시지쇼가 진행 중인 도쿄역 인근 오테마치 개발, 미쓰이부동산이 추진하고 있는 오테마치 잇초메 개발, JR 시나가와 차량기지 개발 등 다수의 도시개발 사업 진행 중
- 특히, 제조업, 상업·업무용, 맨션·아파트 건축물 시장의 회복세는 유의미한 수준이라는 점도 긍정적임.
- 최근 발생한 구마모토 대지진 복구에 따른 건설투자 증가 가능성도 커진 상황임.
  
- 일본 내에서는 올림픽 이후 2025년까지는 건설시장 회복세가 이어질 것으로 전망하는 의견이 다수 존재하나 이후 시장에 대한 불안감은 존재함.
- 일본건설업연합회와 건설경제연구소의 중장기 전망에 따르면 2005년 기준 실질 건설투자액은 2014년 42.8조엔, 2020년 41.2조~42.4조엔, 2025년 39.9조~42.4조엔 규모로 추정되어 최근의 시장 규모가 유지될 것으로 전망되고 있음.<sup>11)</sup>
- 도쿄올림픽을 계기로 시작된 사업의 완공 시점이 2025년까지 이연되는 경우가 다수 존재하고 있음.
- 그러나, 2025년 이후에도 인구 감소와 노령화 등 내부적 요인의 변화 가능성이 낮아 장기 건설시장에 대한 불안감은 상존함.

11) 일본건설업연합회, 2015, 재생 발전을 위하여, p.7.

## IV. 시사점

### □ 아베노믹스, 경기 침체기에 공공의 선도적 역할 의미 보여줘

- 거시경제적 측면에서의 아베노믹스 실패 논란은 있지만, 건설부문에 있어서는 변화를 이끄는 데 성공함.
- 동일본 대지진 복구를 포함하여 아베노믹스의 적극적 추진으로 건설시장이 장기 침체에서 탈출하는 계기를 마련함.
- 아베노믹스 추진으로 공공이 선도적 역할을 수행하였고, 2015년 이후 나타나고 있는 민간 회복을 이끈 것으로 판단됨. 즉, 경기 침체기에 공공의 선도적 역할이 여전히 유효함을 보여줌.
- 특히, 자산시장 가격이 상승하면서 민간의 개발사업이 적극적으로 이루어질 수 있는 환경을 만들고 있음.
- 또한, 올림픽과 같은 국가적 행사를 계기로 노후화된 기반시설 정비와 미래 사회 변화에 대응한 적극적 건설투자가 이루어지고 있음.
- 저성장기 건설투자의 경제성장률 기여도에 대한 고민은 지속적으로 이루어져야 할 것임.
- 아베노믹스 건설 정책은 소기의 성과에도 불구하고 거시경제 전반에 있어서는 논란이 여전함.
- 이는 건설시장 활성화가 거시경제 활성화로 이어지는 승수효과가 과거에 비하여 상당히 약화되었다는 해석이 가능함.
- 다만, 아베노믹스의 건설투자는 경기 활성화 수단뿐만 아니라 미래 성장을 위한 중요한 기반으로 이해되고 있으며, 버블 붕괴 직후의 실패 사례와 달리 미래 성장을 목표로 지역 집중, 예산 집행의 효율을 추구하고 있음.
- 버블 붕괴기 일본 정부는 여러 차례 경기 부양책을 사용하였으나, 재정자금 투입을 과단성 있게 추진하지 못하고 산발적이며 임기응변식으로 대응함. 또한, 1996년 단기적 회복세를 오판하여 경기 부양책을 중단하면서 부작용을 심화시킴.
- 또한, 지역별 투자 형태가 효율성보다는 균형 배분에 무게가 실리면서 수요가 없는 지역에 투자하는 비효율적 집행이 이루어짐.

- 반면, 아베노믹스의 건설투자는 전국 단위에서 보면 도쿄에 집중하고 있으며, 하부 시장에서 보면 소거점에 집중하여 투자가 이루어지고 있음.

## □ 인프라의 신규 건설과 재고 관리는 미래 성장 기반

- 인프라 정비 및 건설 투자를 미래 성장을 위한 핵심 가치로 인식하고 있음.
- 국제 경쟁력 강화를 위해서는 기반시설 정비가 우선되어야 하는 점을 인식하고 투자가 이루어지고 있음.
- 자율 주행 차, 드론 등 ICT 신기술을 구현하기 위해서는 도로, 건축 규제 등 인프라의 개선이 선행되어야 함을 이해하고 있음.
- 우리나라도 인구 감소·고령화, 시설물의 노후화, 국제 경쟁력 강화 등 대내외적 환경은 일본과 동일함. 신규 건설과 재고 관리의 균형이라는 측면에서 일본의 건설 정책에 대하여 항목별로 심도 있는 추가 연구가 필요함.
- 일정 수준 인프라 재고가 확보된 일본에서도 국가 경쟁력 제고를 위해 신칸센 신설과 같은 대규모 신규 인프라 투자에 대한 논의가 지속적으로 진행 중에 있음.
- 노후 인프라에 대한 집중적인 선투자를 사회적 안전 확보 및 지방 활성화 차원에서 이해하고 있음.
- 또한, ‘재고효과 극대화를 도모하기 위한 사회자본 정비의 추진’을 중점 추진 과제로 인식하고 있음. 이는 인구 감소 및 노령화에 대응하여 기존 시설물의 다기능화 등 효율적 사용을 도모하는 한편, 지역 요구를 반영한 기능 재편을 포함하고 있음.
- 재정적 한계를 극복하기 위해 민관 협력 사업인 PPP/PFI를 다양한 시설물과 프로젝트 유형에 적용코자 노력하고 있음.
- 기존의 SOC 사업과 새로운 기술을 적용하는 「개혁신2020」에서 적극 활용하고 있음.

## □ 올림픽 계기로 도쿄 집중 투자

- 중앙 집중과 지방 균형 발전이라는 해묵은 논쟁은 일본에서도 여전하나, 도쿄올림픽을 계기로 도쿄에 대한 집중적인 투자가 이루어지고 있음. 우리나라도 장기적인 국토

- 발전 방향에 대한 고민이 필요함.
- 일본의 전국 인구 및 도쿄광역권의 인구는 감소하나, 도심인 도쿄의 인구는 2030년까지 증가할 것으로 전망되고 있음.
  - 일본 내에서 지방 소외에 대한 비판은 존재하나, 도쿄의 경쟁력이 국가 경쟁력임을 인식하고 올림픽을 계기로 도쿄에 대한 집중적인 투자가 이루어지고 있음.
  - 우리나라도 수도권과 지방의 국토 균형 발전뿐만 아니라 국가 경쟁력 차원에서 도시별 투자 우선순위를 선정할 필요가 있음.
  - 다만, 올림픽과 같은 대규모 스포츠 이벤트의 경제적 효과에 대한 의문이 존재하나, 도쿄와 같이 수요가 풍부한 지역에서는 상당한 모멘텀이 될 수 있는 것으로 판단됨.
- 올림픽을 계기로 도쿄의 경쟁력 향상이 예견되어 있는 만큼 동아시아 경쟁 도시인 서울의 경쟁력 유지 및 강화는 우리에게 주요한 현안이 될 것으로 판단됨.
- 도쿄는 외자 및 관광 유치 측면에서 서울의 경쟁 도시이며 도쿄의 경쟁력 강화는 서울의 어려움으로 나타날 가능성이 높음.
  - 2015년 개정 일본재흥전략에 따르면, 2020년 일본 외국 기업의 대내 직접 투자 목표는 35조엔 규모임. 이는 2012년 말(19.2조엔) 대비 1.5배에 이르는 수준이며 상당 부분 동경에 집중될 가능성이 높음.
  - 도쿄올림픽 기간 동안 단기적으로 국내로 유입되는 외국 관광객이 증가하겠지만, 장기적 관점에서는 외자 및 인재 유치 측면에서 도쿄 대비 서울의 경쟁력 약화로 이어질 가능성도 존재함.
- 반면, 지속적인 인구 감소가 이루어지고 있는 일본의 지방 도시를 위한 콤팩트시티 정책은 인구 감소 및 노령화가 예견되는 우리나라의 지방 도시에 시사하는 바가 큼.
- 콤팩트시티는 도시 내부의 고밀 개발을 통해 경제적 효율성과 자연환경 보전을 추구하는 도시개발 형태임.
  - 일본은 지방의 인구 감소에 대응하여 도심과 교통 거점의 재구축을 통한 광역 연계형 콤팩트시티 정책을 적극 추진하고 있음.
  - 이를 통해 도시 기능의 효율성 유지와 지역 쇠퇴 방지를 동시에 꾀하고 있음.



## □ 중앙정부 주도의 성장 전략

- 아베노믹스는 중앙정부 주도의 추진으로 부처간 협력을 통해 실효성을 높이고 산업간 시너지를 도모하고 있음.
- 현재는 IT, 관광, 에너지 등 타 산업과의 융합으로 건설산업의 생산성 제고 및 수익성 확대가 가능한 시대가 도래함.
- 과거 지자체 주도의 정책 추진은 속도는 더디고 실효성은 낮았음.
- 「국가전략특구」, 「개혁2020」에 참여하는 부처는 내각부, 경찰청, 총무성, 경제산업성, 국토교통성, 내각관방, 문부과학성, 농림수산업성, 환경성, 지자체 등으로 전 부처를 아우르고 있음.

## □ 다양한 방식의 정책 추진

- 기술 중심 정책, 지역 중심 정책 등 다양한 관점에서 정책을 추진하고 있음.
- 「국가전략특구」가 특정 지역을 중심으로 추진하는 정책이라면, 「개혁2020」은 새로운 기술의 관점에서 프로젝트를 선정하고 추진하는 정책임.
- 개별 정책에 대한 타임 스케줄이나 핵심성과지표(Key Performance Indicator)가 존재하여 정책 집행의 효율성을 높이고 있음.
- 동일본 대지진 복구의 경우 주택, 시설물별 일정 공정표가 존재하고 이에 따라 정책 집행 관리가 이루어지고 있음.
- 「개혁2020」은 액션 플랜의 형태로 추진 과제의 항목별 공정표가 존재함.
- 제3화살의 기반이 되는 「일본재흥전략」은 항목별 핵심성과지표(Key Performance Indicator)를 설정하고 있음.

허윤경(연구위원 · ykhur@cerik.re.kr)

&lt;별첨&gt;

&lt;표 5&gt; 2013년 국토교통성 중점 정책 과제

중점 정책	세부 추진 과제	중점 정책	세부 추진 과제
1. 동일본 대지진으로 부타의 부흥 가속	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 주택 재건·부흥 마을 만들기 가속</li> <li>- 인프라 복구·정비</li> <li>- 재해지의 관광 진흥 등</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 지역단위에서의 에너지 관점의 이용</li> <li>- 주택·건축물의 에너지 절약화</li> <li>- 목조주택·건축물의 정비</li> <li>- 자동차세 재검토</li> <li>- 차세대 자동차 보급</li> <li>- 해운의 에너지 절약 및 CO<sub>2</sub> 저감 대책</li> <li>- 재생에너지 활용, 해양 자원 등의 개발 및 이용</li> <li>- 새로운 에너지 수송루트 개발 및 해상 운송체계의 확립</li> <li>- 하천 및 바다 환경의 보전·재생</li> <li>- 선박 평형수(ballast water) 관리의 적정화</li> <li>- 건설 리사이클</li> <li>- 리사이클 향만 등</li> </ul>
2. 국민의 안전·안심의 확보	<p>(1) 방재·감재 노후 대책</p> <p>① 방재·감재</p> <p>가. 남해 트로프 거대 지진·수도 직하 지진(도쿄 인근 강진) 대책</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 계획 수립 및 대책의 추진 등</li> </ul> <p>나. 지진·해일·홍수·토사재해 대책 등</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 공공시설 등 진화·해일 대책</li> <li>- 녹색 방재·감재, 노후 건축물의 개축</li> <li>- 내진 개수·밀집 시가지 개선</li> <li>- 해상보안청·TEC-FORCE 활동 강화</li> <li>- 긴급 수송도로의 재구축 강화</li> <li>- 재해에 강한 물류시스템의 구축</li> <li>- 대규모 수해·토사재해 대책</li> <li>- 지진·기상 등의 감시·예측시스템의 강화</li> <li>- 건설산업의 지원 및 담당자 확보·육성</li> <li>- 다양한 입찰계약방식 등</li> </ul> <p>② 사회자본의 전략적 유지관리·갱신(노후 대책)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 인프라 장수명화 기본계획 등의 수립</li> <li>- IT를 활용한 점검·진단</li> <li>- 고속도로의 대규모 업데이트</li> <li>- 공공 임대주택의 유지관리·갱신 등</li> </ul> <p>③ 방재·유지관리기술 등을 통한 혁신</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전자방재정보시스템</li> <li>- 차세대 인프라 관리 시스템</li> </ul> <p>(2) 대중교통 등의 안전·안심의 확보</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통안전관리 제도의 충실화</li> <li>- 사업용 자동차의 안전대책의 강화</li> <li>- 항공기의 안전 확보 체계 강화</li> </ul> <p>(3) 일상생활에서의 안전·안심대책 강화</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 통학로 자동차의 안전대책 등</li> </ul>	5. 환경·에너지 대책 추진	
		6. 관광 입국 추진	<p>(1) 일본브랜드 구축</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 올레팬 체제에 의한 연계 강화 및 확대</li> <li>- 새로운 관점에서 방일 프로모션 실시</li> </ul> <p>(2) 비자요건 완화 등 방일 여행 촉진</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 비자요건 완화</li> <li>- 숙박시설정보 제공의 촉진</li> <li>- 크루즈의 진흥</li> </ul> <p>(3) 외국인 여행객 수용의 개선</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 출입국 절차 개선</li> <li>- 외국인 여행자를 위한 소비세 면세제도 재검토</li> <li>- 사회자본정비와 일체화된 관광진흥 등</li> </ul>
3. 국제 경쟁력 강화와 세계 경제 성장의 이해	<p>(1) 국제 경쟁력 강화를 위한 기반환경 정비</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대도시의 국제 경쟁력 강화, 항구 중심의 국제 컨테이너 물류망 강화</li> <li>- 자원·에너지 등의 수입 거점의 형성</li> <li>- 수도권 공항기능 강화 및 오픈스카이의 전략적 재휴</li> <li>- LCC 비즈니스 제트, 도심 직결선</li> <li>- 신칸센 정비, 리니어 중앙 신칸센 신설</li> <li>- 기간도로 네트워크, ITS와 ASV기술의 고도화</li> </ul> <p>(2) 민간투자 촉진</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국가관리공항 등 경영개혁, PPP 방식 고속도로</li> </ul> <p>(3) 종합적인 물류시책의 추진</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 물류산업 혁신 등</li> </ul> <p>(4) 주택·부동산시장 활성화</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 주택 유통리폼 촉진 등 주택 부동산 유통시장 활성화</li> <li>- 소비세 인상 대응</li> <li>- 부동산 평가기준 및 가격지수의 정비</li> <li>- 부동산 투자시장 정비, 해외 부동산투자 촉진</li> </ul>	7. 인프라 시스템 수출 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통 인프라 시스템 해외진출 지원 제도 신설</li> <li>- 파일럿 프로젝트 지원</li> <li>- 신흥국의 법·제도 정비 지원</li> <li>- 방재 기술의 해외 전개를 위한 방재의 주류화 등</li> </ul>
4. 지역의 활성화와 풍요로운 삶의 실현	<p>(1) 지역의 활력 증진</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도시재건을 위한 컴팩트시티의 추진</li> <li>- 고향마을 생활권의 형성</li> <li>- 조건불리지역 지원</li> <li>- 나하공항의 활주로 증설</li> <li>- 지방공항 네트워크 형성 등</li> </ul> <p>(2) 모두가 살기 좋은 생활환경의 정비</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대중교통의 유모차 이용 원활화 및 스크린 도어 정비</li> <li>- 초소형 이동수단 개발, 스마트 웰빙주택 시티</li> </ul> <p>(3) 공공교통의 충실</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 지역 공공교통 질 향상을 위한 제도적 틀 구축</li> <li>- 빅데이터를 활용한 공공교통 서비스의 창출</li> </ul>	8. 우리나라의 주권과 영토·영해의 고수와 해양 권익의 보전	<p>(1) 전략적 해상보안체제 구축</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 센카쿠 영해 경비전담체제의 확립</li> <li>- 정세의 변화에도 대응할 수 있는 체제 확보</li> </ul> <p>(2) 해양권익과 해양국경환경 정비</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 배타적 경제수역의 보전·관리</li> <li>- 해양조사추진</li> <li>- 해양정보의 일원화</li> <li>- 북극해 항로 활용 등</li> </ul>

자료 : 국토교통성.

&lt;표 6&gt; 2014년 국토교통성 중점 정책 과제

중점 정책	세부 추진 과제
1. 동일본 대지진으로부터 의 부흥 가속	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 주택 재건·부흥 마을 만들기의 가속</li> <li>- 인프라의 복구·정비</li> <li>- 재해지의 관광 진흥 등</li> </ul>
2. 지방의 창생 및 인구 감소 극복	<p>(1) 콤팩트플러스 네트워크의 실현</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국토교통성 도시·사람·일 창생대책본부 설치</li> <li>- 콤팩트시티의 추진 (광역 연계형 콤팩트시티)</li> <li>- 도시 기능의 입지 적정화를 통한 지역 활성화</li> <li>- 「작은 거점」 형성, 과소 지역 등의 택배 서비스의 유지·개선 등 운송 시스템 구축</li> <li>- 철도역을 거점으로 활용(육아 지원 시설 등의 정비)</li> <li>- 대중교통 네트워크 재구축(공공교통 네트워크 재편, 재정 투융자 활용한 지원 제도 신설)</li> <li>- 빅데이터를 활용한 지방 노선버스 사업 경영 혁신</li> <li>- 지역 철도의 안전성 향상</li> <li>- 소형 거점 형성과 도로 네트워크에 의한 연계 확보</li> <li>- 네트워크의 효율적 이용</li> <li>- 기존 댐의 효율적 이용을 통한 지역사회 공헌</li> <li>- 지역 거점의 안전·안심의 확보</li> </ul> <p>(2) 관광 진흥 및 지역 비즈니스 고용 창출을 통한 활력 있는 지역의 형성</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 매력 있는 관광 지역 만들기와 네트워크를 통한 「광역관광 주요 루트」의 형성</li> <li>- 지역 게이트웨이로서, 고용 창출 등에 기여하는 '휴게소' 추진</li> <li>- 세계 수준의 관광자원 지역 만들기</li> <li>- 아이누 문화 부흥을 위한 민족 공생의 상징이 되는 공간 정비</li> <li>- 지역교통의 그린화, 초소형 이동수단의 도입 촉진을 통한 매력 있는 마을 만들기</li> <li>- 매력 있는 공간의 창출(아름다움과 품격을 갖춘 수변 공간의 창조, 바다의 재생, 전봇대 없애기 추진 등)</li> <li>- 상가, 쇼핑센터 등 지방에서 「면세점 두 배, 전국 방방곡곡 10,000개 상점 프로그램」</li> <li>- 크루즈 등 해양 관광의 진흥 '그린 인프라' 추진</li> <li>- 교류 인구 증대를 위한(신칸센의 지속적인 정비, 나하공항 활주로 증설 사업)</li> <li>- 지방 공항·지방 항공 네트워크 활성화(LCC 촉진, 센다이공항을 비롯한 국가관리공항 등의 양여방식 활용, 조종사 등의 육성·확보 등)</li> <li>- 지역의 기간산업 경쟁력 강화를 위한 항만 정비</li> <li>- 시민에 의한 마을·지역 투자 촉진(클라우드 펀딩의 활용 지원)</li> <li>- 새로운 방식의 지역 비즈니스 창출 지원 체제 구축, 텔레워크 등 다양한 근무 형태 실현</li> <li>- 지방 도시의 부동산 금융 환경 정비(지방 공공 단체와의 연계 사업에 대한 금융 지원, 지역 금융 기관 등과 연계)</li> <li>- 낙도 아마미 군도, 오가사와라 제도 등 조건 불리 지역 진흥 지원 등)</li> </ul> <p>(3) 육아·고령화에 대응 한 풍부한 생활환경 창출</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 육아나 노인 등을 배려한 공간 창출(육아 지원 등에 대응한 도시 공원 재고 재편)</li> <li>- 육아·고령화에 대응한 안전한 도로 공간의 창출(생활 도로 건널목 안전 대책 등)</li> <li>- 엘리베이터, 스크린도어, 논스톱 버스의 정비 등 대중교통 등의 배리어 프리화</li> <li>- 빈집을 활용한 지역 창생</li> <li>- 중고 주택 리폼시장 활성화로 이사의 촉진</li> <li>- 스마트 웰빙주택·시티의 새로운 전개 등</li> </ul> <p>(4) 지역을 지원하는 산업의 담당자의 확보·육성 등</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 운수업 등의 담당자 확보·육성 등 여성 활약 촉진</li> <li>- 건설업·조선업의 담당자 확보·육성 등 여성 활약 촉진, 건설생산 시스템의 생산성 향상</li> </ul>
3. 2020년 도쿄 올림픽·장애인 올림픽에 대응	<p>(1) 대회 운영에 있어서의 국토교통성의 역할</p> <p>(2) 도쿄의 교통·마을 만들기 관점에서 대응</p> <p>(3) 올림픽·장애인 올림픽을 계기로 지역의 매력 향상</p> <p>(4) 대회를 대비한 관광 진</p>
4. 관광 입국 추진	<p>(1) 2020년 올림픽·장애인 올림픽을 대비한 관광 진흥</p> <p>(2) 인바운드(일본 내 관광)의 비약적 확대를 위한 노력</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>(3) 관계 부처와 연계된 비자유건 완화 등 방일 여행의 용이화</li> <li>(4) 세계에 통용되는 매력 있는 관광 지역 만들기</li> <li>(5) 외국인 여행자의 수용환경 정비</li> <li>(6) MICE 유치·개최 홍보 및 외국인 비즈니스 고객의 이해</li> </ul>
5. 국제 경쟁력 강화와 세계 경제 성장의 이해	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 국제 경쟁력 강화를 위한 기반 환경 정비 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 게이트웨이 기능 향상 (3대 도시권 순환도로 정비, 국제 컨테이너 전략 항만 등)</li> <li>- 신칸센 네트워크의 지속적인 정비</li> <li>- 수도권 공항의 기능 강화와 오픈 스카이의 전략적 추진</li> <li>- 간사이국제공항의 재생·강화(양여의 실시), 주부국제공항의 기능 강화</li> <li>- 도쿄지역의 미래 도시철도 활용에 관한 검토 (도심직결선 정비를 위한 검토 등)</li> <li>- 국외·국내의 원활한 물류 실현 등</li> </ul> </li> <li>(2) 민간 투자 촉진 <ul style="list-style-type: none"> <li>- PPP / PFI 추진(공항, 하수도의 양여방식 활용 추진, PPP 방식의 고속도로 등)</li> </ul> </li> <li>(3) 인프라 시스템의 국제 전개 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해외 교통·도시개발사업 지원기구 지원</li> <li>- 솔루션 제안형 모델 전개</li> <li>- 인프라 해외 전개를 위한 환경 정비와 방재 기술의 해외 전개 등</li> </ul> </li> <li>(4) 해양 개발 인재 육성 등을 통한 해양 산업의 진흥 등 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양 산업의 전략적 진흥(기술 개발 지원 및 해양 개발 인재 육성)</li> <li>- 에너지 수송 루트의 다양화 등</li> </ul> </li> <li>(5) 환경 · 에너지 대책 추진 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양 소수력, 하수 바이오매스 등 재생가능 에너지 활용 추진 등</li> </ul> </li> <li>(6) IT 활용에 의한 혁신 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 자동차 관련 정보 활용을 통한 새로운 서비스 창출 등</li> <li>- 3차원 지리정보의 정비 등</li> </ul> </li> </ul>
6. 국민의 안전·안심의 확보	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 방재 · 감재 대책 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 남해 트로프 거대 지진·수도 직하 지진(도쿄 인근 강진) 대책</li> <li>- 수해분야의 기후변화 적응 대책진(범람역 대책, 리스크가 낮은 지역으로 도시 집적)</li> <li>- 하천·하수도 통합한 도시집중호우 대책, 지하도·지하철 등의 침수 대책</li> <li>- 타임라인을 활용한 방재 행동의 추진, 토사재해에 대한 위험 파악 · 공유 등의 강화</li> <li>- 수자원의 안전 · 안심의 확보</li> <li>- 방재 기상 정보의 고도화</li> <li>- 차세대 인프라용 로봇 개발·도입 추진</li> </ul> </li> <li>(2) 노후 대책 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국토교통성 인프라 장수명화에 기반한 인프라 노후화 대책 실행</li> </ul> </li> <li>(3) 대중교통 및 일상생활에서의 안전·안심 확보 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 철도수송의 안전 확보에 관한 보안 감사 체제 강화, 항공기의 안전성 심사 체제의 강화, 사고 등 조사의 충실 · 고도화</li> <li>- 선박 교통의 안전·안심 확보 등</li> </ul> </li> </ul>
7. 일본의 주권과 영토·영해의 고수	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 전략적 해상보안체제 구축 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전략적 해상 보안 체제 구축(센카쿠해 경비 전담 체제의 확립, 센카쿠 응원 파견 체제 구축, 센카쿠를 비롯한 전국적인 해상 보안 체제구축)</li> </ul> </li> <li>(2) 아시아 각국의 해상보안기관의 능력 향상 지원 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 아시아 각국의 해상보안기관의 능력 향상 지원(각국 해상보안기관과의 연계 강화, 해상 보안대학교의 해상보안정책과정 신설)</li> </ul> </li> <li>(3) 해양조사의 추진과 해양권익 확보를 위해 필요한 정보·환경 정비 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양조사의 추진과 해양권익 확보를 위해 필요한 정보·환경 정비(해양조사 추진, 해양 권익확보 위한 정보 정비 등)</li> </ul> </li> </ul>
8. 중장기 적 전망을 가진 국토 교통 정책의 계획적 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국토 형성 계획의 검토</li> <li>- 교통 정책 기본 계획의 수립</li> <li>- 사회 자본 정비 중점 계획의 재검토 등</li> </ul>

자료 : 국토교통성

&lt;표 7&gt; 2015년 국토교통성 중점 정책 과제

중점 정책	세부 추진 과제
1. 동일본 대지진으로부터 의 부흥 가속	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 인프라 복구 공정표 및 주거의 부흥공정표의 착실한 추진</li> <li>- 재해 시정촌에 대한 세심한 지원 등</li> </ul>
2. 국민의 안전· 안심의 확보	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 방재·감재대책               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 남해 트로프 거대 지진·수도 직하 지진(도쿄 인근 강진) 대책</li> <li>- 정보소프트 인프라의 충실과 피해 상정 작성, 공유 등을 통한 감재 대책 강화</li> <li>- 국토교통성의 화산재해 대책</li> <li>- 방재 기상정보 등의 고도화 등)</li> </ul> </li> <li>(2) 노후대책               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전략적 유지관리·갱신추진</li> <li>- 시정촌의 유지관리체제 구축 지원, 유지보수 산업의 육성·활성화·지역산업화 검토</li> </ul> </li> <li>(3) 대중교통 및 일상생활에서의 안전·안심의 확보               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 항공분야의 안전·안심의 확보</li> <li>- 보행자 생명 지키기 긴급 전략, 안전하고 쾌적한 자전거 이용 환경 창출, 효과적인 건물목 대책 추진</li> </ul> </li> </ul>
3. 일본의 주권과 영토·영해의 고수	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 전략적 해상 보안체제 구축               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 센카쿠 열도주변 해역 및 전국의 해상보안체제 구축 등</li> </ul> </li> <li>(2) 아시아의 해상보안기관의 능력 향상 지원               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 아시아 국가들과의 인적 해상보안 네트워크 구축 등</li> </ul> </li> <li>(3) 해양조사의 추진과 해양권익 확보를 위해 필요한 정보·환경 정비               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양정보관리 및 배타적 경제수역 등의 보전대책 등</li> </ul> </li> </ul>
4. 풍부하고 편리한 지역사회의 실현	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 콤팩트플러스 네트워크의 실현               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도시의 소형화 및 주변 등의 교통네트워크 형성</li> <li>- 지역PRE의 활용 추진</li> <li>- 「작은 거점」의 형성 추진, 소외지역의 물류 확보 등</li> </ul> </li> <li>(2) 관광 진흥과 지역비즈니스 고용 창출을 통한 개성 있는 지역의 형성               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 「길의 역」에 의한 거점의 형성</li> <li>- 고속도로 휴게시설을 활용한 지역 활성화</li> <li>- '그린인프라'를 통한 매력 있는 지역의 창출</li> <li>- 아이누문화부흥 추진을 위한 민족공생의 상징이 되는 공간의 정비</li> <li>- 지역 거점공항 기능 강화, 방일외국인 여행자 등의 공항수용 체제 강화</li> <li>- 지역의 기존 공간 및 건축물의 활용</li> <li>- 낙도 아마미군도, 오가사와라 제도 등 조건 불리 지역의 진흥 지원 등</li> </ul> </li> <li>(3) 육아·고령화에 대응한 풍부한 생활환경 창출               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수도권을 비롯한 지역노인의 안심주거의 확보</li> <li>- 중고주택 리폼시장 활성화를 통한 이사의 촉진</li> </ul> </li> <li>(4) 지역을 지원하는 산업의 담당자 확보·육성               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 운수업 등의 담당자 확보·육성 등 여성 활약 촉진</li> <li>- 건설업·조선업의 담당자확보·육성 등 여성 활약 촉진, 건설생산 시스템의 생산성 향상</li> </ul> </li> </ul>
5. 관광 입국 추진 (「관광 입국 실현을 위한 액션 프로그램 2015」의 추진)	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 인바운드(일본 내 관광) 시대를 향한 전략적 대응</li> <li>(2) 관광 소비를 확대, 다양한 관광 관련 산업 유치, 관광산업의 강화</li> <li>(3) 지방 창출에 이바지하는 관광지역 만들기, 국내관광의 진흥</li> <li>(4) 선제적인 수용 환경 정비</li> <li>(5) 외국인 비즈니스 고객 등의 적극적 유치, 질 높은 관광 교류</li> <li>(6) 브라질 올림픽 후, "2020년 올림픽·장애인 올림픽과 그 이후"를 대응한 관광 진흥 가속</li> </ul>
6. 국제 경쟁력 강화와 세계 경제 성장의 이해	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 국제 경쟁력 강화를 위한 기반 환경 정비               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도시 등의 도시재생을 한층 더 추진</li> <li>- 수도권고속도로를 효율적으로 사용하기 위한 새로운 요금체계의 도입</li> <li>- 신칸센네트워크의 지속적인정비</li> <li>- 국제컨테이너 전략항만 정책, 선박교통의 안전·안심의 확보</li> <li>- 국제거점 공항의 기능 강화</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 물류의 고도화·효율화의 촉진, 국내외의 원활한 물류의 추진</li> </ul> <p>(2) 민간투자 촉진</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 공항, 하수도의 양여방식의 활용 추진</li> <li>- 고속도로에서 PPP 활용</li> <li>- 선진과제에 대응한 민관협력 마을 만들기 추진, 지역플랫폼 형성</li> <li>- 부동산투자시장의 미래전략 수립·실시</li> </ul> <p>(3) 인프라 시스템의 해외 전개</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 질 높은 인프라 투자의 추진</li> <li>- 글로벌 관점의 일본계 기업 지원</li> <li>- G7교통장관 회의 일본 개최</li> </ul> <p>(4) IT를 활용한 혁신</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 현장상황의 정확한 파악 및 분석을 통한 스마트하고 효율적인 사회 실현</li> <li>② 상황변화에 실시간으로 대응하고 발신·공유 가능한 안전·안심·편리한 사회 만들기</li> <li>③ 노동력 부족 대응 등 산업의 생산성 향상</li> </ol> <p>(5) 해양개발인재 육성 등을 통한 해양산업의 진흥</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양산업의 전략적 진흥, 에너지수송루트의 다양화</li> </ul> <p>(6) 환경·에너지대책 추진</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 지구온난화 완화 및 적응 추진</li> </ul>
7. 2020년 도쿄 올림픽·장애인 올림픽에 대응	<p>(1) 원활한 대회 운영과 미래 지향적인 도쿄의 교통·마을 만들기 추진</p> <p>(2) 대회를 계기로 지역의 매력 향상</p> <p>(3) 대회를 대비한 관광 진흥</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 지역의 관광입국 쇼케이스</li> <li>- 도쿄유니버설 디자인 쇼케이스</li> <li>- 나리타·하네다 공항 쇼케이스</li> <li>- 올림픽장애인을 위한 수해대책시설 내 진화 등 방재기능 강화</li> <li>- 노면온도 상승억제 대책 추진</li> <li>- 2020년 도쿄올림픽을 계기로 도안이 들어간 번호판 교부</li> </ul>
계획적 추진 정책	
<p>(1) 국토형성계획·사회자본정비중점 계획·교통정책기본계획 등의 착실한 추진</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 새로운 국토형성계획 등의 추진</li> <li>- 사회자본정비중점계획의 수립 및 추진, 지방 블록의 사회자본 정비중점계획의 수립 및 추진, 교통정책 기본계획의 착실한 추진</li> <li>- 주생활기본계획(전국 계획) 검토</li> <li>- 신흥카이도 종합개발계획의 수립 등</li> </ul> <p>(2) 재고효과 극대화를 도모하기 위한 사회자본 정비의 추진</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 사회자본 정비의 생산성 향상, 생산관리시스템 강화</li> <li>- 민관 협력에 의한 재고 효과 극대화 등</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 기존 시설 최대한 활용, 철저한 소프트 시책(효율적 사용) <ul style="list-style-type: none"> <li>- 하네다공항의 비행경로 재검토 등을 통한 기능 강화</li> <li>- 효율적인 물류 환경 정비</li> <li>- 기존 재고를 활용한 지역 활성화</li> <li>- 하천, 하수도 인프라 공간·자원의 유효 활용</li> <li>- 도로 공간의 다기능화·오픈화</li> <li>- 도로 네트워크의 효율적 사용</li> <li>- 기존 시설을 현명하게 사용하는 종합적인 수해 대책</li> <li>- 빈집 등의 활용 등</li> </ul> </li> <li>② 재고효과를 중시하고 수요가 명확한 사업 중점화 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도로의 재고효과 극대화(개통 전망 등 섬세한 공표 등)</li> <li>- 재고효과를 중시한 전략적 항만 정비</li> <li>- 지역의 거점공항 등의 기능 강화 등</li> </ul> </li> <li>③ 지역 요구를 바탕으로 집계·재편 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 주택 단지, 도시 공원, 국공유 재산의 집약·재편</li> <li>- 인구 감소에 대응하는 효율적인 하수도의 관리 운영</li> </ul> </li> </ol>	

자료 : 국토교통성.