

## 新しい時代のインフラ・交通政策を考える懇談会

### 1. 趣旨

- 国民の価値観の変化、自然災害の頻発・激甚化、新技術の発展など、社会経済状況が変化する中、これまでの施策のあり方に囚われず、このような変化を的確に捉えた政策を考えることが重要。
- このため、今後のインフラ・交通政策について、多角的な観点から、外部有識者を交えて自由な意見交換を行う。

### 2. 参加者

副大臣、大臣政務官、外部有識者委員(12名)の計17名。

### 3. 各回の開催概要

#### 第1回 ライフスタイルや価値観の変化

日時：令和元年5月22日(水) 10:30~12:15

発表者：①秋山弘子 東京大学名誉教授、一般社団法人高齢社会共創センター センター長※懇談会委員

②湊 康明 電通若者研究部 研究員

中島弥姫 電通若者研究部 研究員

③指出一正 月刊『ソトコト』編集長

#### 第2回 テクノロジーの活用と日本の未来

日時：令和元年6月6日(木) 14:00~16:00

発表者：①猪子寿之 チームラボ代表

②牧村和彦 一般財団法人計量計画研究所理事

③江口清貴 LINE株式会社 執行役員 公共政策・CSR担当  
一般財団法人情報法制研究所専務理事

#### 第3回 成熟社会における社会資本・交通の新たな付加価値

日時：令和元年6月20日(木) 10:00~12:10

発表者：①長谷川 専 株式会社三菱総合研究所 主席研究員

②為末 大 株式会社Deportare Partners 代表・元陸上競技選手

③崎谷 浩一郎 株式会社イー・エー・ユー代表取締役

④石山アンジュ 一般社団法人シェアリングエコノミー協会事務局長  
一般社団法人Public Meets Innovation 代表理事

※懇談会委員

## 新しい時代のインフラ・交通政策を考える懇談会 委員名簿

委員	秋山 弘子	東京大学名誉教授、一般社団法人高齢社会共創センターセンター長
	家田 仁	政策研究大学院大学教授
	石山アンジュ	一般社団法人シェアリングエコノミー協会事務局長、 一般社団法人Public Meets Innovation 代表理事
	大橋 弘	東京大学公共政策大学院・経済学研究科教授
	沖 大幹	東京大学未来ビジョン研究センター教授、国際連合大学 上級副学長
	加藤 史子	WAmazing 株式会社代表取締役社長／CEO、じゃらんリサーチセンター客員研究員
	金谷 隆正	一般財団法人日本経済研究所エグゼクティブ・フェロー
	小池 淳司	神戸大学大学院工学研究科教授
	染谷 絹代	静岡県島田市市長
	田中 元子	株式会社グランドレベル代表取締役社長
	花岡 伸也	東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系教授
	柳川 範之	東京大学大学院経済学研究科・経済学部教授

(敬称略、50音順)

# 第1回 新しい時代のインフラ・交通政策を考える懇談会

## 議事概要

### 1. 日時

令和元年5月22日（水）10:30～12:15

### 2. 場所

中央合同庁舎3号館11階特別会議室

### 3. 出席者

#### (1) 発表者（敬称略、発表順）

①秋山弘子※懇談会委員

②湊康明、中島弥姫

③指出一正

#### (2) 委員（敬称略、50音順）

秋山弘子、石山アンジュ、大橋弘、金谷隆正、小池淳司、田中元子、柳川範之

### 4. 議事

ライフスタイルや価値観の変化

### 5. 議事概要

#### ○ 秋山委員の発表について

##### (発表の概要)

- ・長寿社会の課題は大きく分けて、個人の課題、社会の課題、産業の課題の3つである。個人としては、100年の人生を自ら設計し、舵取りをしながら生きること。社会としては、ピラミッド型の人口構成を前提としたソフト・ハードのインフラを逆ピラミッド型に近い人口構成を前提に作り直す必要が生じていること。産業界は、長寿社会に対応した物やサービスを国の基幹産業に育てること。人口の高齢化はグローバルな現象であり、国外に大きな市場がある。
- ・高齢者の割合が増加する中、75歳以上の人口の増加といった高齢者内の高齢化も進んでいくが、身体機能は昔と比べ衰えず、元気な高齢者が増えていく。
- ・産業に関しては、従来は医療や介護保険でカバーされる虚弱な高齢者や豪華旅行等を享受する裕福な高齢者がターゲットであったが、8割を占める普通のシニアを対象とした市場は未開拓であり、大きな可能性を秘めた市場といえる。一口に高齢者といっても多様なニーズがあり、その切り出しが難しい。たとえ高齢者の5%でも大きな市場になる。
- ・新たな産業を創成するために、オープンイノベーションのプラットフォームを構築することが必要である。ユーザー（生活者）を中心に据え、そこに大中小の企業や大学、行政、データや評価方法などの共有のリソースを誰でもアクセスできるようにし、イノベーションを誘発する必要がある。ひとつの例が「鎌倉リビングラボ」。

### **(意見等の概要)**

- ・定年後に就労や自分磨きなどを求める高齢者は多く、高齢者が活躍できる場を社会の側が提供する必要がある。そのために、柔軟な雇用制度や高齢者でも利用可能な交通手段を作っていくことは重要である。
- ・高齢者需要は、実際は一般の認識よりもアクティブなのではないか。多様なニーズを掘り出すための実験は、適切な規模や方法をどのように考えたらよいか。
- ・インフラは生活のニーズに合わせて整備されるだけでなく、どのようなインフラが整備されたかによって、逆に、生活様式が規定される側面も有している。
- ・インフラや交通に関しても、これからは生活者のニーズを出発点として考えていくことが重要である。
- ・地域との関係が希薄になる中で、人とのつながりは、金銭的なメリット、子育てへの支援など、インセンティブや動機はどのように考えればよいか。
- ・血縁が薄れていく中で、地縁を醸成していくことも大切である。また、地縁だけでなく、ネット上のつながりなど色々な人が色々なつながりを持てれば良い。

## **○ 電通若者研究部 湊研究員・中島研究員の発表について**

### **(発表の概要)**

- ・現在の若者(20~35歳程度)は、成長背景として、3つの大きな波の中で育ってきた。
- ・1つ目の波は、「継続する不況と将来の不安」である。現在の若者は今日より明日が良くなる経済状況を経験していない一方で、安くても良い物が入手可能な環境で育っている。そうした背景から、手に入る範囲で良い物を求める「身の丈志向」が現在の若者の特徴としてある。
- ・2つ目の波は、「人口減少と教育の変化」である。自己肯定感が低くなる一方で、仲間同士での連帯感を求める傾向が強く、競争よりも「協調」を重視する価値観がある。
- ・3つ目の波は、「情報環境の変化」である。インターネットの普及などにより、入手可能な情報量が爆発的に増えており、現在の若者は欲しい情報だけを効率的に入手することを求める「タイパ(タイムパフォーマンス)志向」になっている。
- ・画一的な成功モデルが失われており、IよりWeを重視し、目立ちすぎず、効率の悪いことをしないとといった傾向が大きな流れとして見られる。
- ・一方で、高校生以下には、リスクヘッジやIよりWeを重視する姿勢が現在と共通してあるが、アイデンティティの確立に伴った緩やかな肯定感の形成といった部分では相違が見られる。
- ・家族観は、服従・垂直的な縦の関係性から相談・並行といった横の関係性へと変化している。
- ・消費観は、物自体の価値よりもそこから得られるコミュニケーションを重視する傾向にある。また、アイデンティティ確立につながる物への消費にも積極的になっている。

### **(意見等の概要)**

- ・35歳を境に大きく価値観が異なっており、10年、20年くらいの期間で価値観の変化が見られると考えている。
- ・情報環境や教育の変化は世界的にも共通している。インターネットで国境を越えて情報が共有されるため、大きな流れとしては、若者の価値観は海外でも日本と同様の傾向を示しているのではないかと。
- ・SNSの発達といった技術革新が現在の若者の価値観形成に大きく影響しているとする、価値観の違いは年代の違いではなく、技術革新によるのかもしれない。
- ・若者の間でも、技術革新後に生まれた今の高校生くらいの世代と20代くらいの世代では今も異なる特徴を示す部分がある。
- ・インフラは長期的に残るものであるため、短期間で変化する価値観ではなく、長期的に残っていく価値観に基づきインフラ整備などを行う必要があるのではないかと。
- ・成熟化社会では、若者が体験、コトを重視する価値観はあまり変化していかない。求められるソフト面が短期的に変化していても対応できるよう、インフラについても、スマートフォンのように、アップデートしていける仕組みを考えていく必要があるのかもしれない。

## **○ 月刊「ソトコト」 指出編集長の発表について**

### **(発表の概要)**

- ・ローカルやソーシャルの問題を経て、環境問題に興味を持つ若者が再び増えてきている。
- ・長期は難しくても、短期間であれば、地域で仕事ができる人はいる。そうした現状から、観光以上、移住未満の関係性を地域と築く関係人口が注目されている。観光案内所ではなく、「関係」案内所のようにその場所でどのような関係性を築けるかを伝える場が地域には必要である。
- ・定住人口として若者の獲得を目指すのではなく、移住しなくても構わないという姿勢が島根県の講座「しまコトアカデミー」に集う若者という関係人口を創出した。
- ・奈良県の下北山村は関係人口が創出されたことで村側のあり方も変わっていった好例の1つである。訪れる人のために宿泊場所の整備等を進めた結果、訪れた側がゲストハウスなどを村でオープンさせることへつながっていった。
- ・地域の持つ魅力を自らの体験を通して見つけていくことができれば、その地域は若者たちの中のリアルとなる。若者たちはそうした体験を求めている。
- ・「関わりしろ」という、若い人たちが地域に関わっていくための取っ掛かりが関係人口を生むために重要である。自然豊かで人が温かいといった町の良さを主張しても、若者たちにはあまり響かない。地域の弱みを見せることで若者たちが地域のことを考えるきっかけとなる。

### **(意見等の概要)**

- ・低コストで煩雑な手続等なく若者が活動を開始できることも大切ではないかと。

- 関係人口を増やすためには、若者が自由に移動できるよう、交通費の割引制度や支援があると良い。
- 新潟中越地震が起点となり、関係人口の動きが生まれたと考えており、傷や弱さを持った地域には関係人口が生まれやすい。
- 家や暮らしをシェアすることで2拠点を持つコストを下げられ、今のライフと同じコストで多拠点化できると良い。
- 義務教育、住民税、選挙権などが関係人口の妨げにならないようにすることも重要ではないか。
- 関係人口の考え方を一番喜んでくれたのは東京の中高年である。拠点が東京のためふるさとに関わりにくかった中高年の方々が関係人口としてふるさとに関わっていただける。

# 第2回 新しい時代のインフラ・交通政策を考える懇談会

## 議事概要

### 1. 日時

令和元年6月6日（木）14:00～16:00

### 2. 場所

中央合同庁舎3号館4階特別会議室

### 3. 出席者

#### (1) 発表者（敬称略、発表順）

- ①牧村和彦
- ②猪子寿之
- ③江口清貴

#### (2) 委員（敬称略、50音順）

秋山弘子、石山アンジュ、大橋弘、沖大幹、金谷隆正、染谷絹代、田中元子

### 4. 議事

テクノロジーの活用と日本の未来

### 5. 議事概要

#### ○ 一般財団法人計量計画研究所理事 牧村氏の発表について

##### (発表の概要)

- ・欧州などの成熟社会においては、移動はこれまでの量のサービスに加えてBHLS（バス・ハイレベルサービス）やニューヨークのバス専用レーン、欧州におけるライトレールによる交通まちづくりなど、中量輸送や質のサービスの時代に変化してきている。
- ・昨今、欧州や米国で様々なMaaS（Mobility as a Service）に関するサービスが世界規模で連携統合されてきており、個々の移動サービスが群雄割拠していた時代から、統合していくという第二ステージに入ったと認識している。生まれながらにスマホを扱うデジタル世代に対応した交通戦略を考える必要がある。
- ・公共交通に積極投資を進めてきた都市では、交通行動の変化を生んでいる。我が国の地方都市は、依然として過度に自動車での移動に依存している状態であり、免許返納等の問題があることも鑑みると早急な改善が求められる。
- ・人間中心の街路革命によって、台数ではなく、移動人数を増加させることで、沿道の価値、街路の価値をあげることができるのではないかと期待されている。
- ・街路空間を再編し、安全な移動環境を創出する「ヴィジョン・ゼロ」という取組みが進められており、交通事故の削減が結果として表れている（例：NYでは歩行者事故が半減）。また、交通ビジョンは、行政だけではなく、利用者やスタートアップ企業など多様な主体を含めて議論することが大事である。
- ・自動運転社会に合った次世代型交差点へのアップデートや駐車場の変化が期待される。

- ・不動産業界においても、MaaS開発と連動した住宅開発やチケットレス・キャッシュレス時代の到来における物理的移動の障害・課題を解決するインフラ整備も期待される。

#### **(意見等の概要)**

- ・1つのプラットフォームで公共交通と民間のモビリティを利用可能にするためには、データをシェアすることが必要なのではないか。
- ・欧米では、公共が交通サービスを運営するケースが多く、公共の側は民間から提供されたデータを都市の経営などに活用し、民間の側はデータ提供によってビジネスしやすい環境を整備することができるなど、win-winの関係を築いている。
- ・移動サービスの質の一例としては、何分ごとといった運行頻度や高齢者の移動に対応してバス停の間隔を短くするといったものが挙げられる。
- ・若年層が移動しなくなっていることを踏まえ、民間のプラットフォームは若年層が抱く負のイメージを払拭する、需要を喚起するようなサービスが必要なのではないか。
- ・次世代インフラの運営管理については、住民や企業サイドからの発信も移動のヒントとなっており、多様な主体を巻き込んでいくことが求められる。
- ・移動そのものではなく、移動と移動の間、クッションとなる空間のデザインに関する研究がより進められると良い。

### **○ チームラボ代表 猪子氏の発表について**

#### **(発表の概要)**

- ・チームラボというアートコレクティブで、東京では昨年お台場と豊洲にミュージアムを作った。どちらも1年も経たないうちに来場者数が100万人を突破し、お台場の「チームラボボーダレス」は、来場者の3人に1人は海外の人である。
- ・地方では、佐賀県と長崎県の県境にある武雄の御船山楽園で、毎年夏の展覧会を実施、今年で5年目。物理空間に光や音をあてているが、デジタルテクノロジーによって、長い歴史の中で自然の営みが作った特異な場所を破壊することなくそのまま使い、アート空間にしている。
- ・最近の都市はUBERやAirbnb等、個人のパーソナルな部分をタイムシェアしてパブリックな役割を担うことで、パブリックな場所の存在価値が微妙になってきている。
- ・これまでのアートの多くは、鑑賞者にとっての他者の存在は、単に邪魔な存在だったが、作品が、鑑賞者の存在やふるまいによって変化するとき、鑑賞者と作品との境界線はあいまいになる。作品は、鑑賞者を含めて作品となっている。そして、同じように、他者の存在でアートが変化するとき、他者もアートの一部になる。他者の存在によるアートの変化が美しければ、他者の存在はポジティブなものにもなりえる。
- ・パブリックな広場をパーソナルの時間にできる仕掛けとして、シンガポールのマリナベイ・サンズの商業施設の広場にも作品がある。広場に、人を起点とし光で線が引かれていくアート作品であるが、スマートフォンからメッセージや名前を送り、広場に書を描き、誕生日のお祝いやプロポーズが可能になっている。
- ・現在計画中の深圳のプロジェクトも、エリア全体でこういった取組を進めており、都

市のパブリック性を保ちつつ、個人に合わせて変容（パーソナル化）する新しい都市「Personalized City」というコンセプト。

#### **(意見等の概要)**

- ・海や川には非常に可能性がある。海や川を物理的に開発してアートとするのはハードルが高いが、デジタルなら自然を破壊することなく、生きたまま自然をアートにすることができる。地方には自然がかたち作る海や峡谷のような都市にはないものが多い、世界から見てもすばらしいアートスポットになる可能性がある。
- ・行政では、KPIに基づいて短期的な成果を求められる傾向がある。
- ・自治体と共同で行うプロジェクトでは、時間を積み重ねて、少しずつよいものにしていくという長期目線での積み上げ式のモデルがあるとよい。
- ・アメリカでは、アートが盛んになった地域では、家賃の上昇や治安の向上が見られている。アート空間が街に与える影響は大きい。

### **○ LINE株式会社 執行役員 公共政策・CSR担当 一般財団法人情報法制研究所専務理事 江口氏の発表について**

#### **(発表の概要)**

- ・LINEは日本国内の「生活インフラ」として定着しており、8,000万人（人口の63%）以上のユーザーを抱えている。そのうち、86%は毎日LINEを利用している。
- ・「府省庁連携防災情報共有システム」と連携する「防災チャットボット」の開発を行っており、災害発生時の情報収集・提供手段としてLINEを活用する試みが始まっている。
- ・従来、電話等で行っていた行政の窓口業務をLINEで代替する手法は実装段階にあり、粗大ゴミの収集予約や住民票の申請をLINEで行える地方公共団体も存在する。
- ・新しい技術を開発するのではなく、既存の技術や手法を上手く組み合わせることで、迅速かつ安価にシステムを構築することができる。
- ・LINEの活用により、市民の誰もが時間・空間を気にすることなく、行政と連携できる社会を作っていくことを目指している。

#### **(意見等の概要)**

- ・高齢者などITを活用することが難しい人こそがITの恩恵を受けられるようなガジェットが開発されると良い。
- ・現在のスマートフォンがインターフェースとして活用される期間はそう長くないと考えている。様々な企業が今後開発するイノベーションに上手く乗っかっていくことが重要ではないか。
- ・行政事業を民間に全て任せることに抵抗を感じる人は多いと思うので、パッケージで全体を囲い込むのではなく、普遍的な核と変更可能な部分を切り離してシステムを構築するという考え方もあるのではないか。
- ・LINEは究極の「土管」（情報経路）を目指している。対行政で考えると、LINE以外のツールでも運用できるシステムを構築していくことが必須条件だと考えている。

- 距離を克服する「CLOSING THE DISTANCE」(LINE株式会社のコーポレートミッション)という考えは非常に重要であり、その主な手段としてITと移動があると考えている。ITの発達が生活の自由度を高めた実感がある一方で、移動については、コストやシステムの問題なのか、実感が無い。
- データがオープンで標準化されていることと「まずはやってみる」という文化からMaaSが社会に浸透し、都市内の移動の自由を享受している国もある。
- ITは移動しなくてもよくなることを目指すもののため、モビリティと競合するかもしれない。
- 一般に、官と民の壁は高いが、行政と民間と一緒に議論をして出てくるアイデアに意味がある。行政だけで考えていては駄目。
- 民間企業が公共サービスの一翼を担う際に、事業の継続性を担保することの他に、情報の管理も重要である。

# 第3回 新しい時代のインフラ・交通政策を考える懇談会

## 議事概要

### 1. 日時

令和元年6月20日（木）10:00～12:10

### 2. 場所

中央合同庁舎3号館4階特別会議室

### 3. 出席者

#### (1) 発表者（敬称略、発表順）

- ①長谷川専
- ②為末大
- ③崎谷浩一郎
- ④石山アンジュ※懇談会委員

#### (2) 委員（敬称略、50音順）

家田仁、石山アンジュ、加藤史子、金谷隆正、田中元子、花岡伸也、柳川範之

### 4. 議事

成熟社会における社会資本・交通の新たな付加価値

### 5. 議事概要

#### ○ 株式会社三菱総研総合研究所 長谷川主席研究員の発表について

##### (発表の概要)

- ・生産性の向上のためには、国民の社会生活や産業を支えるインフラの生産性を高めることが効果的。現存するインフラがより上手に使われるようになれば、即効的な効果も期待できる。なお、その際、現存のインフラを適切に点検、維持管理、修繕あるいは更新を行っていくことは大前提。
- ・インフラを、インフラの利活用のための機器など（自動車など）の「インターストラクチャー」などを含め、多層構造として多面的に捉える、「新インフラ」の考え方が必要。従来のインフラは、ハードインフラと、インフラ利活用のルールなどの「ソフトインフラ」との両輪によって成り立ってきた。このインフラをうまく使うための機器など（例えば道路をより早く移動する自動車など）を「インターストラクチャー」と提言しており、これを更に効率的に使うためのアプリなどを「インター'sインター（インター<sup>2</sup>）」と提言し、人々の生活や産業経済活動（スープラストラクチャー）を支える基盤として、国土・土地利用や、ビッグデータとセキュリティも含め、多層的・多面的にとらえたものが「新インフラ」である。
- ・インフラは「つくる時代」から「つかう時代」へと言われているが、デジタルトランスフォーメーション（DX）により人々の生活をあらゆる面で良い方向に転換させるためには、「作る、使わせる」という発想から、「使ってもら（MaaS等）、育ててもら（コンセッション等）」という転換が重要。また、そこでは、オープンデータ化やデータのセキュリティの確保等も必要になる。

- ・防災は、ハードインフラだけで守るものではなくてきている。国民の命を守るためには、単なる知識や脅しではない、避難時の極めて人間的な心理などを深く突き詰めたソフトインフラも必要である。中長期的には土地利用を変えていく必要もある。

#### **(意見等の概要)**

- ・新しい「コンセプチュアル」なものは日本以外で生まれ、それを「やってみるか」という感覚で日本に導入することが多い。日本で生まれてくるためには、how to doの部分をどうするかが課題ではないか。
- ・新しい「コンセプチュアル」なものは、国民の生活、社会・経済活動といった「スープラストラクチャー」で満たされていない部分、人間の飽くなき欲求から生まれてくるのではないか。
- ・現状に甘んじ、潜在的な欲求や課題を突き詰めなくてもいいような日本の雰囲気の問題の根源なのかもしれない。
- ・そうした潜在的なニーズの掘り起こしは、民間の活動が担う部分ではないか。現在のPPP/PFIとは違った官民連携のあり方を考えていく必要があるのではないか。
- ・イノベーティブなことを作り出すには、コンセッションなどの中で、官民連携を通じて民間に「インフラを育ててもらおう」という意識が重要ではないか。
- ・労働人口が減少する高齢化社会の中で社会保障と経済成長を両立させるには、全員活躍が重要で、高齢者などにも使いやすいインフラのあり方を考えていく必要がある。
- ・「インターストラクチャー」や「インター<sup>2</sup>」を、官と民で一緒に検討していくことが重要ではないか。
- ・例えば「スープラストラクチャー」を支えるために、官が促して、民間の持つデータをインフラを整備するために提供してもらおう仕組みなどがあり得るのではないか。
- ・移動しなければいけなかったことが移動しなくても出来るようになったり、移動そのものを楽しんだり、行動がMustからWantに変わっていくことでインフラはどのように変わっていくのか。
- ・MustからWantへの変化のように、「スープラストラクチャー」が変わっていくと、その変化に合わせて、「インター<sup>2</sup>」等インフラの各レイヤーのあり方も変わってくるのではないか。

### **○ 株式会社Deportare Partners 為末代表の発表について**

#### **(発表の概要)**

- ・日本では、大会の出場などを目的としたスポーツへの取組が多くを占めるが、海外では、大半がスポーツを楽しむためにやっている。日本においても、高齢化社会において、このような価値観の変化が生じつつある。
- ・「正しい」は「楽しい」に勝てない。人は「楽しい」が原動力となる。
- ・「収斂進化」というものがあるが、それと同じように、人間が移動しやすいようにインフラを作るが、そのインフラが人間の行動を決めるような関係もあるのではないか。

- ・最大人口を誇るスポーツはランニングであり、その結果、世界最大のスポーツ施設は「公道」である。そうした観点で道を見直すと、見えてくるものもあるのではないかな。
- ・自動運転が導入されたとしても、ある程度は歩かなければならないようになっている方が幸せなのではないかな。その際に歩きやすい環境が大事。
- ・移動というのは、移動以外の様々なことをはらんでいるものとして捉えると、幸福度といった観点にもつながるのではないかな。例えば登山など、移動が手段なのか目的なのか曖昧になることがあるが、移動中様々な選択ができることへのニーズも増しているのではないかな。
- ・少子高齢化の変化に「ハコ（施設）」が追いついていないのではないかなと感じられ、定義を少し曖昧にして用途について柔軟な対応が出来ると良いのではないかな。
- ・自動運転などで便利になっていっても、人間は歩くように最適化された存在であるため、歩かざるを得ない。ある程度歩く必要のある移動の方が幸せなのかもしれない。
- ・技術の発展により、「ながら移動」がより一般化していくと考えている。安全性を確保した上で、歩行も何かをしながらがスタンダードになる日が来るかもしれない。移動を移動そのものだけでなく、何かをはらんだ行為として捉えると人間の幸福感を高めていくことができるのかもしれない。

#### **（意見等の概要）**

- ・「楽しい」がスポーツを始めるきっかけとなるように、楽しさを優先するメリットもあると思うが、業界の側は「正しい」を優先する傾向にあるように感じる。
- ・権威と権力を分離することが必要なのかもしれない。また、伝統的な競技と楽しむための競技とを分離することも必要。
- ・楽しむためのインフラを考えるとときに、可変性が重要だと考えている。
- ・楽しむためのインフラは事前に設計できるものではないと思うが、柔軟性を持ったインフラ、施設があっても良いのではないかな。
- ・日本の地方ほど公道をきれいに保っている国はないので、もっと活用できるのではないかな。
- ・ICTやAI等の技術の進歩で便利になったことで依存してしまっているが、人間の本質の部分を解放していくこと、人間の幸福が必要という考え方は、インフラにも通じるものがあるのではないかな。
- ・便利になっていく中で、最後は人間が意思で決定しているという領域が必要ではないかな。
- ・交通と健康は密接なものがある。楽しんで歩けるようなアイデアが必要ではないかな。
- ・スポーツ選手のパフォーマンスは、心理的、身体的、社会的要因の3つで整理されることが多い。スポーツとは異なるが、歩くことについては、つい歩いてしまう工夫をするなど社会的な要因で歩きたくなるようにしていければ良いのではないかな。

## ○ 株式会社イー・エー・ユー 崎谷代表取締役の発表について

### (発表の概要)

- ・土木は時代の要請に応じてきたが、社会の構造が大きく変化していく中で、地域の課題等に応じているだけではだめで新たな価値を再構築していくことが必要。
- ・現代の土木はCivilとEngineeringが分断されている側面がある。例えば、Engineeringベースのものを大きな土木、Civilベースのものを小さな土木と捉えると、Designはその間に位置付けられる。
- ・「Civill (シビれる) Engineering」を提唱している。大きな土木と小さな土木をつなぐ (Link) イメージ。すごい、感動した、シビれるという感情が、未来に向けては大事。
- ・駅前の交通機能を再配分し、安全性を確保することにより、子供たちが駅前に来るようになった事例がある。また、古民家の再生を道路改良と併せて実施したり、官民共同の取組により安全性等を確保しながら、地域の風物が戻ってきたような事例がある。
- ・インフラの整備段階から市民の関わりしろをつくることでインフラと個人の新たな関係性が構築される例もあり、このような視点は重要ではないか。
- ・防災の観点から見たら正しい、景観の観点から見たら正しいとバラバラに議論せず、それらを組み合わせた「防災景観論」など、新たな論を立てる必要がある。水が支配的な国土なので、新たな制度設計として「水の都市計画」を考えてはどうか。制度の実験的実装として行っている取組は「インフラの文化的見立て」として位置付けながら進めていく戦略が必要。
- ・日本古来の時間や空間の捉え方・見立てを大事にすること。近代以前の伝統的な知恵や工夫があるはず。例えば、棚田や里山などを単によい景観と捉えるのではなく、生き延びるための知恵が詰まった防災景観として捉え直してはどうか。

### (意見等の概要)

- ・全国画一的な風景が見られるが、状況によっては場所の認識ができないこともある。場所や地域固有のインフラづくりが重要。
- ・例えば発酵の世界は人間が器を用意して、後は微生物の働きに任せ見守るだけ。土木の世界でも同じように、あまり作り込まなくても質の良い器が必要。使う人、訪れた人などが勝手にふるまうことが理想。
- ・人が集まる場所とするためには、作り込めばそれでいいというわけではなく、ある程度の曖昧さもデザインとして重要となってくる。ただし、何かしらのきっかけとして人が介在することは間違いない。
- ・インフラに対するオーナーシップみたいなものを市民が持てることが重要。
- ・インフラは究極的には、国家と個人の契約のようなものだが、根本的に見直す時期ではないか。まずは住民がインフラに関心を持つこと。例えば工事現場のイメージが変わるだけでも完成後の関心が変わる。

## ○ 石山委員の発表について

### (発表の概要)

- ・昔は地域コミュニティで行われていたことを、「シェア」として行っている。スマートフォン等のテクノロジーの発展によって、昔は地域のつながりでしか出来なかったことが、世界中の人と出来るようになってきている。
- ・シェアは利用側の側面だけでなく、提供側の側面を見てもいろいろな価値を生み出すサービスがある。また誰もが提供者になれる可能性がある。
- ・若者の世代を中心に豊かさの価値観が根本的に変わってきており、所有することではなくつながり、人からの共感というものが豊かさになってきているのではないか。
- ・シェアによって人と人とのつながりが格段に増える。これは関係人口の増加にもつながると考えられる。

### (意見等の概要)

- ・シェアという考え方は日本にも古くからあったはずなのに、シェアリングエコノミーという動きがなぜ日本から生まれなかったかということの一つの原因は、テクノロジーの導入が海外に比べて遅れているからではないか。精神の面では東洋思想と「シェア」は非常に親和性が高いと考えている。
- ・ルールメイキングについては、内閣官房がつくったガイドラインを元にした民間のモデルが、国際標準の一つとして検討されており、日本型のルールが海外へ逆輸入される動きも起きている。
- ・ほとんどの制度というものは性悪説を前提に創られており、安全や信頼を担保するということが重要ではないか。
- ・シェアには、資産の有効活用という面と、つながりが重要という面がある。前者はテクノロジーの発展もあり、進みやすい。後者のコミュニティありきのシェアは、信頼の担保が必要となるが、後者のシェアにはどの程度の可能性があるのだろうか。
- ・コミュニティベースのシェアは価値観のシフトが上手くいかない難しい。制度とテクノロジーを上手く組み合わせて活用し、「信頼」の担保方法を模索する必要があると考えている。
- ・価値観のアップデートが信頼を担保する方法となりうる。どこまで価値観を拡げることが許容されるかは、まさに実験中であるが、マクロ的には制度で信頼を担保するとともに、個人のレベルではシェア的なマインドにアップデートしていくことが必要。
- ・シェアサービスの対象はグローバルであることから、多言語化を進めるために、インバウンド向けのサービス支援などもありうるのではないか。
- ・サービス提供者に対する信頼が、テクノロジーだけの信頼で成り立つのか。例えば、プラットフォームを例に挙げると、マッチングを行うだけで責任はないなどの問題があり、日本人の今までの価値観を覆せるのかは疑問である。
- ・経済成長やスケーラビリティを求めるのであれば、株式会社が最も適しているが、利益追求型サービスになると、利益先行で個人が置いていかれてしまう。欧米を中心にプラットフォームコープという、テクノロジーを活用した昔の生協のような取組や、

韓国のように、公共サービスとしてシェアサービスを運営するケースなども出てきており、組合形式や行政の介入によって、個人を守っていけるのか、今後の動きに注視が必要ではないか。