

2018.8.1 日本大学特任教授 石田 東生

国土交通技術行政の基本政策懇談会 第2回 話題提供
地球温暖化政策と国土交通省

1. 国土交通省が、日本・世界のために地球温暖化政策により積極的になるべき二つの理由

- ・ 我が国では交通・民生業務・民生家庭など国土交通行政の対象範囲からの CO2 排出量がすでに総排出量の 50%以上を占めさらに増加しつつある。国土交通省の責務は大きい。
- ・ 緩和策（mitigation）と適応策(adaptation)が地球温暖化対策の重要な両輪であることは論をまたないが、緩和策と適応策ともに政策体系の中に有しているのは、国交省と農水省のみである。
- ・ 参考
 - 産業セクター別のアプローチの経産省、国民運動的アプローチの環境省だけでは、インフラ政策が取り込めず限界がある。
 - にもかかわらず、国土交通省のプレゼンスがほとんど感じられない。
 - 気候変動適応法(2018.6.13 公布)は環境省所管であるが、・・・

2. 政策の提案

- ・ 前提： 緩和策は平時対応、適応策は災害時対応(あるいは災害への平時からの備え)と大きく切り分けて記述する。
- ・ 防災川まちづくり
 - スーパー堤防概念をさらに発展させて高機能堤防を提案しているが、「堤防」といった瞬間に一部局の政策という印象になる。
 - 洪水時の安寧・強靭性はもちろん、平時にも CO2 削減・豊かなモビリティに大きく貢献するような、水局・都市局・道路局・自動車局・鉄道局・総合政策局などを貫くコンセプト形成ができないか。
- ・ MaaS (Mobility as a Service : 一つに統合されたサービス提供が重要)
 - 未来投資戦略 2018 でもフラッグシッププロジェクトとして位置づけられていて、具体的展開と社会実装が喫緊の課題である。
 - 前回の会義でも指摘したが、諸交通サービスの統合的提供はわが国では大きく立ち遅れていて、個々のサービスレベルは非常に高いだけに宝の持ち腐れ感が強い。
 - 平時でのより高いモビリティサービスの経営・人材・環境・都市／地域の魅力と持続性の向上と

平時の連携・協働の災害時での活用を目指した MaaS をごく少数(1 つが望ましい)の都市で、米国オハイオ州コロンバス市で壮大な産官学一体となった挑戦に倣って、早急にプロジェクト形成を図るべき。Smart City Challenge はトランプ政権への移行により実施が一時危ぶまれていたが、4000 万ドルの公的資金もあって現在 5 億ドル超の民間ファンドも集まり活発に活動が開始されている。

- 内閣府・環境省・他局(道路、総政局、自動車局、鉄道局)なども参画してもらい、都市局の Smart City Challenge を大拡大してはどうか。
- ・ 物流・ロジスティックスの高度化
 - 災害時物流・復興物流の重要性は最近の災害もあって、重要性認識が高まっている。強靱化・適応策としても重要であるが、緩和策としても物流も Green Transport という名が示すようにこれまでも重要政策として取り組まれてきているが、やはりセクター的取り組みという印象が強い。
 - Logistics as a Service というコンセプト形成はできないだろうか。国際ゲートウェイである港湾・空港の AI 化・補強、ラスト 1 マイルの連結、自動運転・隊列走行対応へ向けた高速道路の高機能化・改築(新東名その他の骨格的高速道路の 6 車線化・高機能化)、高速道路上あるいは沿線のバスターミナル、隊列走行基地の整備などを連携させるような情報/オペレーション・プラットフォームの構築などが主要要素になるのではないか。

3. 実施に向けて

- ・ 使える要素技術は豊富にあると評価できるが、それを一つのサービス、あるいは大きなビジョンに統合・総合する仕組みや制度が欧米に比べて遅れている印象である。
- ・ このような中、生産性向上特別措置法(2018.6)に規定されている規制のサンドボックスは使えるのではないか。
- ・ また、繰り返しになるが、局(省庁)横断的な大規模実験を少数の都市(1 が良い。候補都市は複数あっても良いが最終的には絞るべき)で、川まちづくり・MaaS・LaaS やその他の魅力的プロジェクトの全部ではないが、適切な要素を組み込んだ形で実施することをぜひ検討すべき。
- ・