

2019.2.25 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5回 話題提供

基本政策懇談会のセカンドステージ開始に際して

1. 中間とりまとめの今後のフォローアップ

- ・ 技術基本計画の具体化に向けての良い議論をしていただき、中間とりまとめとして形になったことに感謝したい。
- ・ 中間とりまとめでは、特に重要なテーマ(「新たなモビリティサービス」「気候変動・地球温暖化を踏まえた防災対策」「サステナブルなメンテナンス」「Society5.0 時代の都市・地域マネジメント」)を主対象とした。他にも重要テーマが残されているので、どんどん提案いただきたい。また、上記の4つにもさらに議論すべき部分は残されているので、これらについても議論を深めていきたい。
- ・ 中間とりまとめの内容は昨年10月23日の技術部会で報告・議論したが、具体的な取り組みとその進捗について適切なタイミングで公表、議論するというプロセスが重要。議論のための議論、提言のための議論にならないことを期待したい。

2. セカンドステージで議論したいことなど

いくつか議論すべきことを列挙する。大きくは、「新たなモビリティサービス」と「Society5.0 時代の都市・地域マネジメント」にも分類されるが、喫緊の重要課題でもある。本日の議論のきっかけになれば幸いである。

(1) 新たなモビリティサービスをより早期により効果的に実現するために

- ・ MaaS議論に典型的なようにICTにより、モビリティサービスの改善は大いに期待できるが、MaaSを構成する個別のモビリティサービスの劣化が危惧される。
- ・ 鉄道では赤字ローカル線、新幹線未整備区間・容量不足区間、なかなか解消されない大都市域での混雑解消(オリ・パラ、万博も含む)、円滑な連携を実現する結節点整備・情報／運用の相互乗り入れなど。
- ・ バスでは、位置情報・乗降情報の収集と活用による旅客への情報サービスの充実、運用や経営への活用が一社内で留まることなく、個別事業者を超えた連携に至ることが望まれる。また、鉄道事業者、他の交通事業者の連携に関していうと、結節点の充実、ART(Advanced Rapid Transit, ITS技術を駆使したピカピカのBRT)の開発・導入なども近未来での実現は純技術的には可能である。
- ・ これらの劣化を止めるためにも、支援のための財源については本格的な議論が必要ではないか。
- ・ 低速型の新しいモビリティ導入に向けての制度整備・走行空間確保・社会的受容性の獲得も重要である。欧米では普通に実装され都市や地域の持続可能性と魅力向上に大きく貢献している技術であり、早期の社会実装が期待される。特に超小型モビリティやグリーンスローモビリティのような新たなモードをサービスとして地方部で気軽に導入できるよう、道路運送法等を中心として制度のあり方を検討することが必要である。さらに、

鉄道や自動車の各モードの事業法制について、現在の規制のままでいいか否かの検証を、このタイミングで行うべきではないか。

- ・ また、MaaSについては、ユニバーサル化の観点から、データ連携の実現、地方部等の地域特性に対応した展開のための国の実証支援の拡充が急務であるとともに、交通事業者の負担軽減の観点から、地方運輸局等における国の事業許可等申請の完全な電子化も実現し、事業者にとってもMaaSに取り組むメリットを増やしていくべきである。

(2) 日本経済の発展と国際ゲートウェイ戦略

- ・ 我が国のGDPは 90%以上が内需であり、国内経済や地域を活性化創生することは重要であることは論を俟たないが、急成長するアジアやその他の世界は 1・2・3 次産業のすべてにとって魅力的な市場であり、我が国の経済成長から見ても重要である。
- ・ しかし、急成長している訪日外国人旅行者の受け入れゲートウェイとしての空港やクルーズ船が入港する港湾のふ頭・ターミナルが十分なサービスを提供しているとはいいがたく、2030 年の 6000 万人(一部にはそれ以上の訪日外国人観光客を呼び込める資源が日本にはあるとの論もある)への対応がむづかしい状況であると思料する。首都圏をはじめとする空港の機能強化が喫緊の課題である。東京・ニューヨーク・ロンドン・パリの 4 都市圏比較からは、北米やEUの経済圏・交流圏の広さから住民一人当たりの航空需要はそれぞれ東京圏の 2~3 倍、一人当たりの航空機離発着回数は 4~6倍程度となっている。111万回を固定的な最終目標扱いにしないほうが良いのではないかと考える。
- ・ 国際高速コンテナサービス分野においても我が国はすでに中国・台湾・韓国の近隣港湾に劣後しており、その差は拡大する一方である。国際標準のサービスが提供できる大深度であり、自動化/AI化が完備した、高速道路/鉄道直結の先進的港湾を、北米航路(近い将来の北極圏航路)に近接した日本海側に、まずは実験的でよいので整備することも検討に値すると考える。
- ・ 以上のように、国際ゲートウェイの整備戦略は、かつての港湾と臨海工業開発のセット整備が高度成長を支えたように、21世紀の我が国の基本戦略に不可欠であるので、思い切った議論も必要ではないか。

(3) 物流・ロジスティック政策

- ・ 旅客流動に比べて、物流・ロジスティック政策に議論が及ぶことはこれまで少なかったことが反省材料である。貨物は大口小口を問わず運送業者に委託した段階で荷主はすべてを任せることができる。ある意味では、「Logistics as a Service」が成立しているともいえる。しかし、これは大きく物流業界の努力と工夫に依存していることは忘れてはならない。そして、労働者不足、特に中小事業者の経営難などがこの基盤を棄損しようとしていて、対処が必要である。
- ・ ダブル連結トラック、高速道路上の隊列走行、特車許可の迅速化などもこの一環として位置づけられるが、社会実装を加速すべきである。
- ・ 事業法や免許制度に関わることであるが、貨客混載の検討も、旅客サービス車両への貨物混載だけでなく、貨物車両への旅客混乗にも拡大して行うことが望まれる。レベル2自動運転技術のガーディアン機能に期待できるので、免許制度なども積極的に検討すべきではないか。この観点から、全国で広く展開されている過疎地有償・福祉有償・自家用有償事業における事故の検証も基礎的データを得るために重要である。

(4) 地域・都市マネジメント戦略

- ・ モビリティサービス、グリーンインフラのエコシステム(情報・サービス提供、運営・経営システム、社会的受容性、投資/ファイナンスシステムが一体化・総合化されたもの)が重要であるとの認識が強まっている。
- ・ 我が国においても、エリアマネジメント制度が拡充されるなど徐々に環境は整いつつあるが、データ連携やファイナンスから見てまだまだ不十分であるとの印象が強い。スマートシティ戦略が進みつつあるが、それを支える技術(バーチャル・シンガポールのようなデータ連携(収集活用技術と制度的保障)、米国のスマートシティチャレンジのような実践方策、・・・)から見てまだまだ技術政策として検討が残されている課題は多い。
- ・ 大都市における地下マネジメント戦略は中でも最重要なもののひとつである。
 - 安全で、魅力的な都市空間整備の一翼を地下空間マネジメントは担うべきであるが、多くの課題が存在する。
 - 地下埋設物のデータ整備と連携が出発点として重要であるが、ほとんど進んでいない。管理者によって個別にデータが収集・維持・更新されている状況、そもそもデータがない状況(上水道事業者には供給管の台帳を有さないものも多数存在する)、存在するにもかかわらず公表されない状況(例 公物である幹線からの民地への引き込み線は個人所有物であり、個人情報保護への過度の配慮から道路占用物であるにもかかわらず道路管理者への提供がなされないことも多い)など、状況は深刻である。総合的なデータ整備と活用がまず第一歩であろう。
 - 将来の都市戦略から見てリザーブすべき地下空間も少なからず存在するが、早い者勝ちの状態であり、ルールの確立が望まれる。
 - また、インフラ整備の進め方に関する検討が不可欠である。空間管理者の連携(道路、民地、占用者)と負担(言い出したもの負担という暗黙のルール見直しも含めて)の再検討など、渋谷、大丸有などにおいて事例が積み重ねられているので、総合的検討も必要ではないか。

(5) さらなる強靱化に向けて課題

- ・ 強靱化、安全安心の確保はファーストステージにおいても大きなテーマであったが、防災・減災・強靱化の3か年緊急対策が決定された現在、その具体化に資する検討は大きな価値を有する。
- ・ 先日開催された社会資本整備審議会と交通政策審議会の合同本会議で一部委員から、強靱化対策に便乗する動きがあるという根拠の不明な発言があったが、このような誤解もまだ一部には存在する情勢であることを考慮し、必要性和効果の十分な検討と丁寧な説明を踏まえた実施案の策定とモニタリングが重要である。
- ・ この際、これまでの地震・洪水に加えて、火山噴火も視野に入れた検討が重要である。

(6) 総合的検討と横断的連携の重要性

- ・ 中間とりまとめでも強調されてきたが、データ・エビデンスに基づく総合的検討の重要性を改めて指摘しておきたい。
 - 部局間連携、省庁間連携を確実なものにするための客観的基盤の重要性はあらためて指摘するまでもない。しかし、予算削減の大きなあおりを受けているには基礎的データ収集部門でもあるので、短期的合理性に捉われすぎることのないように留意されたい。データ駆動型の威力は小池・堀委員の報告からも明らかである。
 - 特に、道路局の道路交通センサス・ETC2.0データ、都市局のパーソントリップ調査、総合政策局の大

都市交通センサスのように、スマートシティや新たなモビリティサービスを実施する上でますます重要性が高まる調査については、ビッグデータの活用により、より効率的かつ効果的に調査できるように考えていくとともに、幅広い活用ができるようにしていくことが必要である。

- ・ 部局／省庁を横断する取組の推進

- 緩和と適応両面からの地球温暖化対策の推進の重要性は、SDGsの豊富な内容と多様性ともあいまってさらに重要性を増加しつつあり、国土交通省内の連携や他府省（内閣府・経産省・環境省・農水省）の連携の重要性が強まりつつあり、その推進方策の具体的検討が重要である。
- この動きが、例えばスマートシティや新たなモビリティサービスなどの政策分野の検討において進みつつあり、期待したいしさらに展開・拡充することを望む。

以上