

国土交通技術行政の基本政策懇談会 サードステージ の開始にあたって

1. サードステージの意味

- ・ これまでの2年間の先端的・大胆な議論が評価されて、サードステージにつながった。委員の皆様に感謝。
- ・ 懇談会の提言が実際の施策・政策のドライビングフォースになった例
 - 国土交通情報プラットフォーム
 - 新しいモビリティサービスとMaaS・物流 MaaS
 - スマートシティと都市計画へのマネジメント思想の導入
 - 道路の長期ビジョン「2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～ 2020.6.18」
 - 国土交通省インフラ分野のDX推進本部
- ・ 先進的、先端的、未実践だが可能性のある研究成果・アイデアの交換と議論による相乗効果・化学変化が期待できる場としたい。
- ・ また、技術の進化、社会的ニーズと課題の変化の非常に速い中で、実践されつつある施策・政策へのさらなるインプットも目指したい。
- ・ そのためにも、座長としての留意点とお願いを述べたい。
 - 委員へのお願い： これまでも増して、従来の枠組みにとらわれない、斬新な尖った議論をお願いしたい。課・局はもちろん省を超えた議論も歓迎。
 - とりまとめ主体についての共通認識： とりまとめ作業は行政にお願いするが、提言内容の帰属は委員にあることを明確にしておきたい。セカンドステージではこれが必ずしも明確でなかったがゆえに、とりまとめに少し手間どったことと、折角の提言・議論が十分にはとりまとめには含まれなかったことが反省点であるので、これについては改善したい。

2. サードステージにおいて議論が必要なこと

2-1 政策の大きな枠組みについての議論

- ・ 「分散型の新しい国の形」の追求は国土交通行政の一丁目一番地であり、未来投資会議へのインプットも視野に入れたい。
 - 社整審・交政審合同の計画部会でもこの議論が活発に展開
 - 拡大未来投資会議(7月30日)における三村明夫氏提言のキーワード： 増大する不確実性に備えた戦略的ゆとり、短期的効率性から長期的耐久性へのシフト、集積と分散のリバランス(東京一極集中の是正と地方創生)、経済合理性と安全保障のリバランス(経済安全保障、食料安全保障、医療安全保障)

を例示、しかし人間の安全保障(A.セン)、国土安全保障、歴史文化伝統の安全保障も(石田))。政策転換に必要な財源として「DXによる生産性向上による付加価値を財源とする」とされているが、かなり抽象的であり具体性に乏しいという感想を持った。

- ・ 地球温暖化政策の強化
 - ▶ 頻発する自然災害に言及するまでもなく、地球温暖化政策は分散型の新しい国の形を考える理由でもあり、対象でもある。
 - ▶ 国土交通政策・社会資本政策の重要性とポテンシャルは非常に高い。
 - ◇ 社会資本政策・交通政策がかかわる交通、民生業務、民生家庭からのCO2排出量は総量の51%
 - ◇ 緩和策と適応策の双方を施策体系に有しているのは国交省と農水省のみ
 - ▶ それにも関わらず、地球温暖化対策小委員会(経産省産業構造審議会と環境省中央環境審議会の合同小委員会)、グリーンイノベーション戦略推進会議(内閣官房・経産省・文科省・環境省・農水省の共同事務局)、CISTI/SIP、未来投資会議での国交省からの積極的発言は私の知る限りほとんどない
 - ▶ 地球温暖化政策を大強化すべきではないか。スマートシティ、グリーンインフラ、スマートモビリティ、強靱化政策などポテンシャルの高い施策群は多数あると思料するが、グリーンイノベーション戦略にポテンシャルの高い技術として注目されているものは、抽象的なスマートシティとCO2を吸収するコンクリート技術のみ(全部で39リストアップされている技術のうちの2つ)。

2-2 主要技術政策分野ごとの議論

- ・ セカンドステージまでの議論と現下の大きな政策課題を踏まえて、サードステージも以下を主要政策課題領域としたいが、過不足について議論いただきたい。
- ・ 新しいモビリティサービス: MaaSに留まることなく、多様なモビリティ手段の社会実装(マイクロモビリティのような超小型低速型モビリティの安全性と社会受容性の獲得、モビリティ間の連携、インフラ連携も考慮した都市・街路のリデザイン、・・・)、公共交通の新しい経営システムと負担(COVID-19による公共交通崩壊の危機は依然厳しい状況であり、持続可能ではない)、交通流動とサービスレベルのモニタリングシステムの高度化なども重要な論点であろう。
- ・ 物流システムの改革: 物流は出発地から到着地まで多くの物流事業者の懸命の主として人力によって高いサービスが提供されているが、現在のビジネスモデルが限界を迎えていることも事実であり、産業競争力確保と生活維持の両面からの大改革が要請される。国際ゲートウェイ、主要ターミナルやマイクロハブなどのインフラとの連携も重要である。
- ・ スマートシティ・スマートローカル・グリーンインフラ: スマートシティは国を挙げての施策となっているが、分散型の国の形を考えると、スマートローカルの視点は必要ではなかろうか。さらに、強靱化、QoLを考えた場合のグリーンインフラ(公物管理的手法による様い範囲に留まることなく、生物多様性に関する名古屋会議(COP10 2010)で国際語となった「さと・さとやま」、北海道総合開発8期計画で提唱されている生産空間も含んだ概念として再定義したい)のスマートなマネジメント(DXにおけるリアルとサイバーの融合の具体的あり方)などが重要。
- ・ 国土強靱化: 国土強靱化基本法では外力は「大規模自然災害等」と規定されている。地震・津波・洪水・土

砂災害と自然災害が相次ぐ中で、強靱化計画で焦点が当てられているのはこれらの大規模自然災害であるが、今回の COVID-19 は「等」の中には納まりきれない深刻・甚大な影響を与えている。強靱化の外力想定を、従って政策・計画体系の再構築を図るべきかと考える。

2-3 共通技術のあり方

- これらの政策や施策展開をうまく導くためには、以下に記す(ほかにも存在すると思います)共通技術についての進化・深化・転換が必須である。併せて議論いただきたい。
- 政策展開のスマート化、行政・業務展開の DX: データ連携が不可欠であるが、実際にデータコミュニティやデータガバナンスの構築は必ずしも進展していない。リアルとサイバー・データと連携には最前線の具体的な現象・課題にも留意して議論すること、小さなことでもよいので質的な変化・改良の共有化などが大事ではないか。
- 制度技術への踏み込み: DX を実施する上で、データ整備、部局間政策間連携が必須できることは言うまでもない。このためには、データガバナンス、官学民金連携、評価制度、ファイナンス技術・制度、合意形成プロセスなどが不可欠である。これらの制度技術・コミュニケーション技術と純技術との連携も視野に入れて議論するべきだと思う。
- 評価技術のあり方: ニューノーマル下の戦略的ゆとり、不確実性への対処、経済的効率性と公平性・安全保障(分散と集中)のリバランス、過度の最適化による脆弱性の克服などの、難しい意志決定(意思決定ではない)が要請される中での評価議論のラディカルな改革も必要であろう。
- コミュニケーション技術: これらの議論は職業的倫理観と専門知識を有する専門家によって基本的には展開されるが、そこに留まってはならない。政策・計画情報作成技術は常にコミュニケーション過程を意識して作成されなければならない。30 年前に道路政策で始まった Public Involvement (PI) が形骸化しているのではないかという危惧を有しているのは私だけではないと思う。
- 高質化の追求と負担のお願い: COVID-19 下で可能な環境にある人のテレワーク、在宅勤務が日常になりつつある。それはよいのであるが、これを機会に通勤手当の不支給、事務所の縮小などが取りざたされている。経済合理性から見ると当然の議論のようではあるが、短期的かつ視野狭窄の議論であるといわざるを得ない。執務環境は先進国に比べて良いとは言えないし、政府機関においては途上国にも劣っているのではないか。また、大都市の公共交通は車内混雑、駅・ターミナルの混雑、線路の混雑(列車の遅延)が解消され以前より高質なサービスを提供しているが、経営面では公共交通崩壊の寸前である。住居と住環境に関してはウサギ小屋と揶揄された状況が劇的に改善されているわけでもない。とすると、経済成長を俟つだけではなく、サービス向上のための負担をお願いするというスタンスが大事ではないか。技術行政の基本政策の範疇を超えるかもしれないが、あえて主張しておきたい。
 - 負担をお願いする上では、これまでに国土交通行政がなしえてきたこと、我々の暮らしや、産業そして地域・都市への貢献を、長期にわたる多種多様なストック効果として検証することが必要ではないか。経済効果だけではなく、くらしのあり方、文化などにわたる広範な効果を多様な方法とアプローチ、表現方法で明らかにする研究プロジェクトが必要ではないか(America in Ruins, Look Ahead, Interstate Highway 50th Anniversary などが参考になるのではなかろうか)
 - これは日本人のつつましやかさ・我慢強い美徳・気質への挑戦でもあって難しいことである。1980 年代

から経常収支はずっと黒字である。植民地政策時代の欧米列強はこれを国土や都市整備に使用し、それが今日でも立派な共有資産・インフラとしてストック効果を発揮している。経済成長が見込まれる中でこの方針を採用したのが田中角栄と大平正芳である。田中角栄は都市政策大綱(自民党、1968)、日本列島改造論(日刊工業新聞社、1972)、第二次全国総合開発計画(1969)において積極的に幹線・産業基盤系の政策立案と実施に向けた制度整備を行った。大平正芳は田園都市国家の構想(大蔵省印刷局 1980)、第三次全国総合開発計画(定住圏構想 1977)で田中提言を上回る規模の公共投資を実施し、定住圏の魅力増進、産業と生活の基盤強化、防災力の向上に企画した意欲的なものであったが、残念ながら田中金権政治問題と消費税への強い反対によって実現するには至らなかった。

- 気候変動に伴う自然災害の多発と被害の甚大化、新しい感染症という災害の中での、日本再生を考える上では、もう一度、ビジョン・ありたい形と実現方策を負担と受益という根本的な視点に立ち戻って考えることが要請されている。

以上