

国土交通省生産性革命本部（第4回会合） 議事概要

1. 日程：平成28年11月25日（金） 16：00～16：50
2. 場所：合同庁舎3号館 幹部会議室
3. 出席者：大臣、副大臣、大臣政務官、事務次官、技監、国土交通審議官、大臣官房長、総括審議官、技術総括審議官、建設流通審議官、物流審議官、危機管理・運輸安全政策審議官、サイバーセキュリティ・情報化審議官、技術審議官、総括監察官、官庁営繕部長、総合政策局長、公共交通政策部長、国土政策局長、土地・建設産業局長、都市局長、水管理・国土保全局長、水資源部長、道路局長、住宅局長、大臣官房技術審議官（鉄道）、自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、北海道局長、政策統括官、国際統括官、観光庁長官、気象庁長官、運輸安全委員会事務局長、海上保安庁次長、国土地理院長
4. 議事： 「生産性革命プロジェクト」の追加選定について

5. 議事概要

○追加プロジェクトの案について、総合政策局、水管理・国土保全局、鉄道局、自動車局、道路局、航空局、気象庁、海事局より資料に沿って説明。

○根本政務官、田中副大臣、末松副大臣、藤井政務官、大野政務官より、以下のとおり質問、意見。

（根本政務官）

物流システムの国際標準化の推進は、是非進めてほしいと思います。今政府としても農水産物の海外輸出を進めており、アジアの冷蔵庫や電子レンジが無いような国々に日本が輸出していく過程に入っていくものと思います。副次的な効果として日本の輸出にどれくらい寄与していくと考えているのか一つお伺いしたいと思います。また、農水産物の輸出が増加すると、日本の国内の流通、ワールドチェーン全体も考えていかないといけないと思います。例えばそれぞれの農家で冷蔵庫がしっかりあるかということ実はあまり無いような農家が多くあります。そうしますと入り口から出口まできっちりやるときには国交省だけではなくて、他の役所と連携していかないと生産者から消費者までワールドチ

チェーンができないと思っておりますので、是非この分野においては国交省だけではなくて、他の役所との連携を検討して頂きたいと思っております。以上です。

(重田物流審議官)

ご指摘のとおりであると思えます。どこか一つだけ取り上げてもコールドチェーンというのは成立しません。特に輸出の面で政務官おっしゃっていたのは、どのくらいこれを進めると未来が開けるのかということですが、私は非常に未来が開けると思っております。というのは諸外国においては、JAL や全日空が空港までは輸送するが、そこから先、戸口まで持って行くに当たって、外気に触れたり、或いは毀損したり、そういった一瞬の隙がある場合がございます。そのような意味では現在の日本国内のコールドチェーンシステムはすごく完成度が高く、日本の産品という割高なもの、単価の高いものを世界に運ぶのであれば、日系のシステムを同時に輸出するのが望ましいということがございます。もう一つ政務官がおっしゃった国内の農家の生産者の対応、農産物の国内流通の問題、これは同じようなところがないとは言いませんが、やはりある意味ではロットを大きくして空港、港まで持って行って品質を維持しながら輸送することができそうでできていないというところがございます。このへんも新しい技術を活用しながら、できるだけ在庫が上手くまわるような形で農水省と一緒に研究を進めておりますので、国内対策、国際対策、隙間の無い農産物の輸出促進を物流部分も協力していきたいと思っております。

(田中副大臣)

インフラメンテナンス革命は大変重要だと思います。先般、大臣の代理でマニラで開催された日 ASEAN 交通大臣会合に行きまして。その際も色々なセールスを行いました。各国インフラは長く使っていくものなので、例えば新幹線などの様々なインフラを輸出するにあたって、インフラのランニングコストがどれだけ安くなるかというようなメンテナンスもセットで提示、プレゼンしていくことが重要だと思います。そういった意味でインフラのメンテナンスコストを定量的に出していくことが重要であると思えます。初期費用では海外との競争の中でなかなか勝てない部分がありますが、インフラというのは長期間にわたるものですから、この辺の定量的なコストをしっかりと提示していくことが重要ではないかと思えます。

(藤田総合政策局長)

インフラ輸出という文脈でも、いわゆるライフサイクルコストでどうなのかということをよく訴えていくというのは日本の一つの強みであると思えますの

で、そういった中で、メンテナンスの効率性がライフサイクルコストの提言にどのように繋がるか、日本の技術をどう活かせるかという視点で取り組む必要があると思っています。なるべく定量化をしながら、プレゼンできるように頑張っ
て参りたいと思います。

(末松副大臣)

自動運転についてお聞きしたいと思います。国民の皆様は自動運転というのはほぼ完璧な自動運転であり、一部人間の手による操作が必要などころがある
と思っている方もいらっしゃると思います。その期待される社会というのがなかなか
見えていなくて、誤解を与えてしまうようなところがあると、私はそのように思
っています。このことについて現状において、今の水準からどのような判断をさ
れるのかということについてお伺いしたいと思います。もう一つは他省庁との
連携についてです。さきほど道路局長からも中山間地域の話がありましたが、高
齢者の方も、色々な福祉施設ですとか、外に出ていくことで、認知症を抑制す
ることになります。外に出て行くことは歩行力をつけるということになります。こ
のように福祉政策とも関係してくるのでこれは厚労省とも協議しても良いので
はないかと思っています。このようなことについてどのようにお考えかお聞きした
いと思います。それともう一つ、山田局長から下水のバイオの話がございました。
GDP600 兆円を確保していこうという目標の中での生産性革命ということであ
ると思います。バイオエネルギー200 億を達成したいとのことですが、B/C の問
題があると思っております。200 億のエネルギーを作るのに一体どのくらいの
費用がかかるのかということをお教え頂きたいと思っています。費用が 200 億を超
えるのであれば、意味が無いと思いますのでそのあたりについてもお伺いした
いと思います。

(藤井自動車局長)

まず、ステージがどこにあるのかということですが、人々が乗るわけですので
非常に重要なところであります。自動運転は4段階あるというふうに言われて
おりまして、一番上の4というのは完全自動運転と言われております。まだそこ
までいっているものはございません。現在実用化されているものは、前に追従し
ていく、前の車が止まったら止まる、また動き出す、さらには隣が空いていれば、
自動でレーンをチェンジする、そういったものが一部出かけているくらいのと
ころです。一番重要なのはそのような機能はございますが、もしなにかあつたら
運転手の責任ですよというのが現状だということです。したがって、それらは現
行制度の下でできるわけですが、レベル4と言われているものは、まさに全
て機械に任せる自動運転ということになりますので、そのときにもし万が一な

にか起こったらどうするのか。いっぺんに車は全て替わりませんので、自動運転とそうでない車が衝突したり、自動運転がハッキングされるといったときに誰が責任を取るのかということをしっかり決めていくということでございます。それとともに中身がどういったものであるのかと、つまり任せられないですよということをしっかり利用者の方に伝えないと、そういった機械が出ることで全部任せてしまいぼーっとする方が出ないようにするためにどうするかということもメーカーも含めて検討をしているところであります。もう一点の他省庁との連携の部分は、これはまさに社会全体に関わる問題であると思っております。政府全体でも内閣府のプログラムがありまして、各省連携で進めているところでございます。未来投資会議がございすけども、こちらでも各省の課題として自動運転が議題となりますので、こういったところを含めて検討をしていきたいと思っております。他省庁も関係する施策であるわけですが、国交省の中でも、まず自動車メーカーの窓口としての自動車局、道路担当としての道路局、そういったところが主体となるわけですが、さらに国土政策、まちづくり、観光など全て関わってきますので、省内戦略本部を使って、国土交通省で一体となって自動運転で何ができるかということをとことん追求し、それを外に向けて発信していくことが大切だと思っております。

(山田水管理・国土保全局長)

下水道でエネルギー200億円という話がありました。ちょうど今、200億円に対してどの程度費用がかかるのかということに対して資料はございませんが、個別の事業毎にB/Cはチェックしておりますので、確実にそれぞれの事業については便益の方が高いということになっております。課題としては、できるだけこのようなものを普及させていくということが大事と思っておりますので、ここに記載しておりますように、固定価格買取制度のようなもので支援するとともに、小規模の処理場を集約して安く出来るような形にしていくということも重要で、そういう面からさらに効率的なエネルギーを作っていくということに努めていくことを思っております。

(藤井政務官)

自動運転のレベルの話で、技術についてお伺いしたいのですが、道の駅を拠点とする自動運転サービスについて、路面にある破線を認識するガイドシステムは、高速道路や主要幹線道路で行っていくイメージだと思われま。それとは別に究極の形でいくと準天頂衛星や、三次元の地図を利用した方法もあると思っております。そうすると破線などは必要なくなってくるかもしれない。そのような中でインフラ整備はどのような段階を踏んで行っていくのか、要は自動車だけでは

なくて路面や地図といったところを国土交通省としてどのような形で基盤整備を進めていくのか、そのあたりを教えてください。

(石川道路局長)

今政務官がおっしゃったように、様々な手法がございまして、ここには例として路面に敷設する破線を認識する光学ガイドシステムということですが、衛星のデータや電磁波みたいなものを認識してやる方法、様々な手法がございしますので、これからそれらのメリット、デメリットをよくみて、実験の場でやっていくこととさせていただきます。ただできるだけ早くやるように、何十年もかかってやっても限界集落が大変といったこととなりますので、スピード感をもって、どのような技術が有用かということを検討しながらやっていきたいと思っております。

(大野政務官)

自動車などはある程度人材がいると思っておりますが、海事の問題、インフラの問題、現実にそれをやっていく人材の育成というものをもっとしっかりやらないといけないと思っております。計画は素晴らしいと思っておりますが、人材については本当に厳しい状況にあることも事実です。他国では人材育成に力を入れており、ここを見間違えると日本がこれらの分野でリーダーにはなれないと思うので、こういう点もしっかりと把握をして進めて頂ければと思っております。

(羽尾海事局長)

海洋関係の人材も非常に少なくなっております。また各大学においても造船学科というようなものが減っております。したがってそれをきちっと立て直して、人材を確保できるようにしないといけない。1万人を目標にしておりますが、そのために様々な取組をしないといけない。それ以前に工業高校の学生さんも現在は造船業界に来る人が少なくなっております。全国で造船科のある工業高校は3校くらいしかございませんので、今各地で働きかけて工業高校にそういう学科を復活させたり、そういう取組をしております。さらに私ども予算を使いながら、例えばシミュレーションソフトみたいなものを作って、そういったもので教育を簡単にできるように、或いは効率よく出来るように支援をやっていくところでございます。

○各局より提案のあった、7つの新規プロジェクトと2つの拡充プロジェクトについて、本日の議論を踏まえて、本部長である石井大臣から以下のとおり発言。

(石井大臣)

本日は、意欲的な提案を頂き、感謝します。提案のあったプロジェクトについては、いずれも生産性の向上につながる、あるいは新たな需要の喚起につながる先進的な取組であると判断しましたので、「生産性革命プロジェクト」に追加することと致します。本日の選定をもって、国土交通行政のほぼすべての分野から、“工夫度の高い”20のプロジェクトが出揃いました。これらプロジェクトには、ビッグデータやAI等の活用による新技術の社会実装、「小さな投資で大きな効果」を生むストック効果の高いインフラの整備と活用、新たな市場の開拓、といった重要な視点が盛り込まれています。いずれも、人口減少時代においても我が国が持続的な経済成長を遂げていく上で不可欠な取組であると確信しております。既に選定されたプロジェクトについても、例えば、i-Constructionについては、今年度既に、国の直轄工事において、ICTを活用した土工を約300件実施しております。また、トラック輸送の生産性向上に資する、ダブル連結トラック実験を11月22日から開始するなど、着実に成果を上げてきています。私自身、i-Constructionやi-Shipping、クルーズ船受入のための港湾整備、共同配送など物流効率化の取組などの現場視察を通じ、確かな手ごたえを感じております。私からは、今後の進め方について、3点指示いたします。第1に、20のプロジェクトのさらなる具体化を、目に見える形で、精力的かつスピーディーに取り組まれるよう、お願いします。第2に、これらプロジェクトの紹介を含め、経済団体との意見交換や積極的な広報活動に引き続き取り組まれるよう、お願いします。第3に、この生産性革命の基礎となる考え方を、国土交通行政の施策全般に浸透させていくよう、職員の意識改革もお願いします。本年を生産性革命元年と位置づけましたが、来年は生産性革命「前進の年」にすべく、より一層の取組をお願いします。私からは以上です。

以上