

森信茂樹が問う

不定期連載

(原則年6回)

霞が関の核心

ポスト・コロナを見据えた新たな国土交通政策のうねりへ

東京財団政策研究所研究主幹

森信茂樹



国土交通省が所管する観光業や運輸・交通部門は、今般のコロナ禍で深刻な影響が生じた分野である。同省では、こうした分野に対してさまざまな支援施策を講じつつ、都市生活の在り方など大きな変化に対し、早くもポスト・コロナの将来像を見据えている。その新しい社会には、カーボンニュートラルへの努力、高度なデジタル化が欠かせない。広範な所管分野のほぼ全てに関わるこれらのテーマに対し、国土交通省がどのようにチャレンジしようとしているのか、栗田次官に解説してもらった。



◇ ゲスト

国土交通事務次官

栗田 卓也

くりた たくや

昭和36年8月31日生まれ、大阪府出身。京都大学法学部卒業。59年建設省入省、平成25年国土交通省大臣官房人事課長、26年大臣官房審議官（総合政策局、土地・建設産業局担当）、27年都市局長、30年総合政策局長、令和元年国土交通審議官、2年7月より現職。

観光分野への支援と観光立国の実現

森信 昨年来のコロナ禍によって観光業や運輸関連分野などは大きな影響を受けていると思われませんが、数字的な推移はどのような状況でしょうか。

栗田 ご指摘の通り、旅行者や交通利用者などの人流が大きく減少しましたのでその影響は非常に深刻です。われわれ

が、コロナウイルス感染症が拡大する以前と以後とで、宿泊業と鉄道・航空に関する影響を独自に調査したところ、昨年の緊急事態宣言による人流の減少等非常に深刻な影響を受けた後、宣言の解除後に回復が見られるも、今年1月の緊急事態宣言を受けて再び深刻な影響を受けていることが（次ページ図・新型コロナウイルス感染症による各業界への影響）、数字として端的に表れています。

森信 昨夏以後、GOTトラベル事業[※]等が打ち出されましたが。

栗田 はい、それによって宿泊業などでは昨秋の段階で一時的に持ち直しが見られたものの、やはり緊急事態宣言が再発出されて以後は再び低迷しています。鉄道業界、国内線の航空業界についても同様の増減の波を描きました。国際航空線では一貫して9割以上減の状態が続いています。ただ、GOTトラベル自体は昨年末までの段階で、少なくとも延べ約8781万人泊の利用実績を記録するなど国民の皆さまに広くご利用いただきました。

「GOTトラベル事業」に関しては、新たな旅のスタイルの普及・定着を目指す上での支援事業と位置付けてきました。例えば宿泊施設でのウイルス対策の徹底、旅行者の節度ある行動、宿泊施設や飲食施設などのウイルス対策の明示といった対応を、国民の皆さまに当然のこととして受け入れていただき、安心して

旅行を楽しめる状態になることを目指しています。

森信 この状況に対し、GOTOトラベル以外にも各種支援策が講じられたと思います。

栗田 観光分野は全国で裾野を含めて約900万人の方々が従事する非常に大きな産業ですので、昨年12月に関係省庁連携のもと「感染拡大防止と観光需要回復のための政策プラン」を策定、それに則り各種対策を進めています。

大きく足下の対策と中長期的対策に分けて考えますと、足下の対策として、感染状況が落ち着いているステージⅡ相当以下と判断した都道府県が、県内旅行の割引事業を行う場合において、国として財政的に支援することとしています。むしろ感染状況は刻々と変化しますので、われわれとしても状況を注視していきたいと考えています。

また、換気設備やサーモグラフィの設置などの新しい旅のスタイルに不可欠な前に向いた投資を促すための補助制度も整えました。昨年5月14日以降に遡ると

いう工夫も行い、1000億円規模の財源を用意しています。

森信 しかしインバウンド（訪日外国人旅行者）増をはじめ、裾野の広い観光の振興自体はわが国にとって大変重要な施策ではありますね。

栗田 そうなのです。観光は中期的には日本の経済活性化、そして地方創生進展のために欠かせない政策です。そのため2020年度第3次補正予算において、全国100カ所程度の観光地で、まちなかに残る廃屋を撤去するなど、より魅力ある観光地へリニューアルを図ろうとしている地域を手助けするべく、550億円の予算を計上しました。関係者と連携して観光資源を発掘し、地域の魅力に磨きをかけるよう、支援を進めていくつもりです。観光地のリニューアル支援、魅力あるコンテンツ造成、多言語対応等の受入環境の整備などに取り組み、2030年訪日外国人旅行者数6000万人の政府目標の実現を図ります。現在は言わば、ポスト・コロナを見据えた一種の仕込みの時期とも捉えています。

新型コロナウイルス感染症による各業種への影響

	2020.3	2020.5	2020.11	2021.2	2021.4
宿泊業界 ^{*1}	27%	89%	6%	52%	38%
鉄道業界 ^{*2}	10%	59%	4%	13%	16%
航空業界 ^{*3} （国内線）	50%	93%	44%	75%	61%
航空業界 ^{*4} （国際線）	74%	98%	96%	97%	96%

（出典）国土交通省調査（2021年4月末時点）

- ※1 数値は、2019年同月比で予約が7割以上減少したと回答した事業者の割合
- ※2 数値は、中小の民間鉄道事業者のうち、2019年同月比で輸送人員が5割以上減少したと回答した事業者の割合
- ※3 数値は、2019年同月比で国内線の輸送人員の減少割合
- ※4 数値は、2019年同月比で国際線の輸送人員の減少割合

従前からの問題にコロナが追い打ち

森信 では、公共交通に対する支援内容はいかがですか。

栗田 こちらも切実な支援が求められています。もともと路線バスなどの地域交通事業者は人口減少の進展や少子高齢化などにより、厳しい経営環境にありました。そこへコロナ禍が追い打ちをかけた形となり、事業継続が非常に厳しい状況です。しかし、公共交通は地域で生活の足として不可欠な役割を担っています。

そのため、地域の鉄道、バス、離島航路等の運行維持や、それぞれの設備での感染症防止対策の強化等に向けて、予算面で手厚い支援策を盛り込みました。また、ワクチン接種が本格化する中で、高齢の被接種者を接種会場まで迅速かつ円滑に輸送する手段の確保が課題です。国土交通省では、全国の自治体に対し、地

方運輸局や業界団体を通じて、バス・タクシーの活用事例をとりまとめ情報提供する等により、バス・タクシーの活用をしっかりと働きかけているところです。

森信 今後、人口減少と同時にITやデジタル化が進む中、地域がどのように変わっていくのかという想定の下に、それらの施策が打たれていくのでしょうか。

栗田 今回のコロナ禍は、もともと進行していた構造的課題が前倒しで表出したと捉えるべきかもしれません。見たくなかった将来を直視せざるを得なくなってきたといえますが、われわれは相次ぐ支援策によって中長期的対策も講じてきていました。人口減少が進み、過疎地などでの移動手段確保が難しくなると、公共交通の担い手の多様化、あるいは自治体と事業者とのタイアップの強化が必要となります。昨年の国会で地域公共交通をサステナブルなものにするべく、改正地域公共交通活性化法が成立し、地域交通に関するマスタープランについて、地域

の移動ニーズにきめ細やかに対応できる市町村等による作成が法的に努力義務化されました。国としても、計画作成に対し財政面・ノウハウ面でしっかりと支援を行います。

また、昨年の国会で独占禁止法特例法が成立しました。地域においては複数の交通事業者がトランクルートに路線をめぐらせ、必要以上の競争環境にあるケースが見受けられます。ところが独禁法のもとで事業者間調整を行うことは、カルテルとみなされていきました。それを自治体の一定の関与のもと、一種の共同経営ができるような特例法が成立したので、すでに熊本で運用の実例も出ています。これら特例も活用しつつ、路線、ダイヤ、運賃等の面からの利用者目線でのサービス改善を図るなど中長期的にサステナブルな事業体制を構築していきたいと思っています。

森信 航空分野に対する支援はいかがですか。

栗田 航空会社自身、航空機調達の見直し、従業員の出向など、血のにじむようなコスト削減努力を重ねられています。このような努力に呼応して、昨年10月に支援パッケージをまとめました。そこでは特に航空会社に対して、航空ネットワークの維持・確保に向けて2021年度は総額1200億円規模で空港使用料や航空機燃料税の減免を実施しています。また、航空インフラを担いしつつも厳しい経営環境下にある空港会社等に対し、財政投融资を活用した空港整備、無利子貸し付けやコンセッション空港における運営権対価の支払い猶予等により、支援を実施しています。

森信 コンセッション方式は、総じてどのような状況なのでしょう。

栗田 コロナ禍前まで、民間の創意工夫により多様なサービスが実施され、官民でウィン・ウィンの関係が構築できていましたが、コロナ禍による短期的な影響は避けられないところです。

森信 私はかつて民主党政権時代、事業仕分けを依頼された経験があるので

すが、当時は航空特別会計の中で、黒字の羽田空港が赤字経営の地方空港の財政支援をする仕組みになっていました。この仕組みは今も存続を？

栗田 国や地元にとって重要な公共インフラである空港を維持・強化し、航空ネットワークの充実を図る上で、現在の枠組みは有効なものと考えています。一方、個々の空港の営業努力が損なわれるとの観点や民間の資金・知恵を活用することでサービス向上を図る観点から、一つ一つの空港、あるいは北海道では複数の空港をセットにして民間事業者に委ねるといった形も採っています。

〓地域居住〓などの推進による地方創生

森信 コロナ禍が終息したあかつきは、社会が元の状態に戻るといふより新しい流れの方向へそのまま移行するのではないかと思われます。例えばサラリーマンでも都心と地方の生活拠点を交互に住み分けるなど、新しい生活スタイルが始まり定着する可能性が高いかと。それ

もりのぶ しげき

法学博士。昭和48年京都大学法学部卒業後大蔵省入省、主税局総務課長、大阪大学教授、東京大学客員教授、東京税関長、平成16年プリンストン大学で教鞭をとり、17年財務省財務総合政策研究所長、18年中央大学法科大学院教授。東京財団政策研究所研究主幹。著書に、『日本が生まれ変わる税制改革』（中公新書）、『日本の税制』（PHP新書）、『抜本的税制改革と消費税』（大蔵財務協会）、『給付つき税額控除日本型児童税額控除の提言』（中央経済社）等。日本ペンクラブ会員。

は住宅、交通などさまざまな分野に影響すると想定されますが、そうした新しい流れへの対応も行政施策に反映されていくと考えてよいでしょうか。

栗田 ご指摘の点は、真剣に考えていかねばならない大きなテーマです。例えば、鉄道事業者は、コロナが終息しても以前のような通勤需要に戻らないことを念頭に、サステナブルな事業運営を追求されると考えられます。私は都市局長を務めておりましたが、鉄道と一体的な沿

線宅地開発という日本独自のかつて極めて有効だった方式が人口減や沿線住民の高齢化により見直しを迫られ、郊外の住宅地が従来と同じように都心に通勤するための居住ベースであるだけでなく、多彩な機能を包摂するよう、都市の再構築が必要だと考えていました。

森信 先ほどお話に出たように、その再構築のニーズがコロナ禍によって加速したということですね。

栗田 コロナ禍にあつて、国土政策、都市政策を再考しています。大きな流れとしては、これまで進めようとしてなかなか進まなかったいくつかの政策の有意性も再確認されています。人口減、人口構造の変化に応じて進めてきた政策をさらに加速すべしと考えるべきかもしれません。

森信 ポスト・コロナにおいてはどのような都市像が求められるのでしょうか。

栗田 三密という言葉が警句として使われ始めた際、都市のこれまでの在り方

を弱点とする論調もありました。しかし、過密と集積は異なります。都市の集積は人類最高の発明と唱える学者もおられ、

都市の集積はさまざまなイノベーションをもたらし装置として、IT環境が向上しても役割を果たし続けます。また、これまでの都市再生施策は、都市の集積の面が取り上げられがちですが、同時に民間主体による公共的なオープンスペースの拡大、その効率的なマネジメント、公共空間への民間活動の誘導を促してきました。都市空間におけるコモンズ領域の拡大ともいえます。必要な見直しはするとして、これらの施策は、ポスト・コロナにおいても基本的には必要だと考えています。

居住や人生の意味付けという観点に立つならば、国土政策が大きく関わることになります。テレワークやワーケーションの推進により働き方を変えていく、また住み方にしても再注目されている。二地域居住は過去十数年来主張し続けて

きた政策でもあります。

森信 二地域居住とは。

栗田 文字通り二つの地域、例えば通勤圏である都心とは別に、足を延ばせる郊外や地方都市などに居住の拠点を持つ、という生活スタイルです。長らく東京一極集中の是正に取り組んできましたが、なかなか大きなトレンドを変えるには至りませんでした。しかしコロナ禍によって昨年の7月から今年の2月まで8カ月連続で東京都からの転出人口が転入を上回るなど変化が起こりつつあります。これまで若干なりとも都心部から地方への流れが向かう時期が過去2度起こった、という説があります。1回目は戦中の疎開と戦後復員の時期。そして2回目、1970年代、地方の時代が標榜された時です。今回が3回目の流れだとすると継続的な流れに持つていけるか、が問われています。

森信 なるほど、やはり人の流れを地方に向けることが政策課題となるわけ

すね。

栗田 これまでは、地方は、自然環境は豊かでも経済面では東京の方が豊かだと言われてきました。一方で、昨年われわれが行った都道府県の平均的な世帯（可処分所得の上位40%〜60%）の比較分析によれば、東京都は可処分所得は12位ですが、食住関係の基礎支出が最も高いため、その差額（比較的自由になるお金）は42位、更に費用換算した通勤時間を差し引けば47位という結果が出ており、平均的な世帯にとつては東京暮らしが経済面でも豊かとは言えない状況となっております。このような点も踏まえ、地方創生・一極集中是正に取り組んでいきたいと考えています。

森信 コロナという苦しい状況下ですが、後年振り返った時に、地方創生と一極集中是正を実現する契機となったエポックメイキングな時期、と捉えられるようになればいいですね。

栗田 言うなれば、これまで目指してきたけれども実現できなかったことへの再チャレンジが求められるのだと思います。

す。例えば今年3月に全国二地域居住等促進協議会を設立しましたが、600を超える地方公共団体、関係団体・関係事業者等が参加し、うねりの兆しを感じています。ITの活用により「転職なき移住」、「地域をまたぐ半農半X」も可能となるよう、企業側の対応変化などを、政側でも受け止めていく必要があります。

DXの推進とデータプラットフォームの構築

森信 コロナ禍により、社会の多方面でデジタル化の遅れが露呈しましたが、国土交通省としてはこの分野にはどのような対応を図るのでしょうか。

栗田 いわゆるニューノーマルの時代を迎えるにあたり、「非接触・リモート型の働き方への転換」や「リスクに強い社会経済構造の構築」などを進めることが、持続的な経済成長に繋がっていくものと考えています。そして、デジタル化はそのための重要な課題の一つであり、国土交通分野におけるDX（デジタル・

トランスフォーメーション）を加速させることが重要です。

公共工事に関する施策としては、無人化や自律施工による安全性・生産性の向上、身体負荷の軽減や視覚・判断の補助を行うパワーアシストスーツ等による苦渋作業の減少、画像解析や三次元測量などを活用した監督検査の効率化やリモート化、といったものがあります。

また公共工事以外では、国管理の洪水予報河川全てで、洪水予報の発表の際に6時間先までの推移予測情報を一般に提供、駐車場やドライブスルーでのETCによるタッチレス決済の普及、特殊車両の通行手続き等の迅速化や港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築等による行政手続きの迅速化、等々の施策が挙げられます。

森信 そうした幅広い分野のDXを進めるには、データベースの構築と、データの活用なども必要ではないでしょうか。

栗田 ご指摘の通りです。これらDX推進の基礎とも言えるデータ活用環境の整備が不可欠です。国土交通省では、わ

国土交通データプラットフォームで実現をめざすデータ連携社会  国土交通省

○「i-Construction」の取組で得られる3次元データを活用し、さらに官民が保有する様々な技術やデジタルデータとの連携を可能にするプラットフォームの構築により、新たな価値を創造。

国土交通データプラットフォーム





地図・地形データ
出典: GIS.go.jp



気象データ



交通(人流)データ



施設・構造物データ



エネルギーデータ



防災データ
出典: 国土交通省

新技術 × 官民データ

高度な防災情報

3次元化された都市データと洪水予測を連携した防災情報の提供により、住民が直感的にとるべき行動を理解することにより、住民主体の避難行動等を支援。



出典 荒川下流河川事務所

新たなモビリティサービス

インフラと交通データの連携で移動ニーズに対し最適な移動手段をシームレスに提供する等、新たなモビリティサービスの実現。



出典 トヨタ自動車 e-palette

新しいインフラ社会

インフラ自体が情報を持つことで通行者への影響を最小限にする施工や、維持管理が高度化されるインフラ社会の実現。



出典 東急建設株式会社

れわれが保有するデータと民間等のデータを連携し、構造物や地盤などのインフラに関するデータと交通・物流や気象・災害情報などの各データを連携させた、国土と交通に関する総合的なデジタルプラットフォームを2022年度までに構築するよう目指しています(上図・国土交通データプラットフォームで実現をめざすデータ連携社会)。昨年4月には、国や地方公共団体の保有する橋梁やトンネル、ダムや水門などの社会インフラの諸元を「国土交通データプラットフォームver1.0」として公表し、

即時連携するデータを拡充したところです。こうした取り組みを進めることで、公共投資の円滑な執行、感染リスクの低減、建設業の新しい働き方への転換を図っていきたく考えています。

着実に進むスマートシティ構想

森信 国土交通省では以前から、スマートシティ構想も進めてきたと思いますが、データ活用やデジタル化の動きと合わせ、この構想の推進はどのような状況ですか。

栗田 通信技術が発達し、ビッグデータの処理が円滑にできるようになった現在、スマートシティ構想は政府全体でも非常に大きな取り組みとなっています。具体的には関係省庁と連携して、AIやIoTなどの新技術をまちづくりに取り入れることにより、災害への脆弱性、観光利便性の向上などまちが抱える課題の解決に資するスマートシティの取り組み



さまざまなデータを駆使することで、これまでない民間のビジネスチャンスにつながるものとも期待しています。

を支援しています。ほかにも人流データを活用した混雑状況の可視化・発信や、自動走行ロボット等の活用により、昨年度から非接触型のサービス提供等のニューノーマルに対応した取り組みをはじめ、加速化するデジタル化に対応した取り組みを推進しています。さらに、スマートシティを進めていく上でベースとなる3D都市モデルの整備を、Project「PLATEAU（プラトー）」として進めています。これによってリアルタイム情報を生かした防災システムや、観光地でも今はここが混んでいる一方こちらは比較的的空いている等ニューノーマルに対応

した情報システムの開発・導入など、さまざまなデータを駆使することで、これまでない民間のビジネスチャンスにつながるものとも期待しています。

森信 具体的に構想を進めている事例は出てきているのでしょうか。

栗田 現在、先行モデルプロジェクト等を選定し、自治体と企業がタイアップしてスマートシティ実現に向けた計画策定や実証実験を行っています。現在40以上の取り組みが進んでいます。その実証の場で、生活上あるいは産業上のさまざまな課題を解決できるよう目指し、同時にそこが住みやすい、そこで仕事がしやすいという環境をつくっていければ、地方創生にもプラスに作用していきま

す。
国土交通省は全国各地に出先機関がありますし、自治体との関係も深いので、各地域の現場のニーズを正確かつ迅速に把握する一方、ニーズに応える新技術が提供・活用されるよう、デマンドサイドから取り組むことが大事な役割だと認識しています。視野を広げ、知恵を結集し

てスマートシティを推進していきます。

森信 スマートシティ構想を、いずれは海外に輸出する計画も？

栗田 はい、一昨年10月、私が国土交通審議官時代に、横浜での第1回「日ASEANスマートシティ・ネットワーク・ハイレベル会合」で共同議長を務め、ASEANとのタイアップのフレームを構築しました。昨年12月の第2回会合では、日本側よりASEAN諸都市を対象に、スマートシティの案件形成や実証事業の加速化等を目指して、新たな支援策「Smart JAMP」を立ち上げました。今年度から、ASEAN諸都市等からの提案に基づく案件形成調査を順次開始することとしています。

連携して電動車の普及促進を

森信 スマートシティでは自動運転なども実証されると思われませんが、カーボ

に、国土交通省でも電動車の開発など多様な対応が必要だと思われませんが。

栗田 その通りです。菅総理より2050年カーボンニュートラルが宣言され、また、米国主催の気候サミットにおいて、2030年度の温室効果ガス排出削減の新たな目標として、2013年度比で46%削減、さらに50%の高みに挑戦するといった、野心的な目標が国際社会に対して表明されました。その実現に向け、デジタルとともにグリーンを柱として経済と環境の好循環を掲げる成長戦略を描き、産学官一体となって取り組む必要があります。グリーン社会の実現にしっかりと貢献していきたいと考えています。

日本のCO₂排出量の約5割は、国土交通省が関わる運輸と、家庭と業務を合わせた民生の両部門が占めており、それぞれ2019年度段階で運輸部門が19%、民生部門が32%となっています。乗用車については2035年までに新車

販売で電動車100%を目指すという目標が掲げられており、商用車についてもこの夏までに検討を進めることとされています。

森信 電動化の場合、経済産業省との住み分けはどのように？

栗田 最終段階である技術の認証はわれわれの自動車局で担当しており、電動車を含めて自動車の国際基準を議論する場でも主導的役割を果たしています。また電動車に関しては燃費規制や税制優遇が不可欠です。2030年度を目標とする新たな乗用車の燃費基準に関する法令を昨年公布・施行した他、2021年5月からの自動車重量税のエコカー減税について、燃費基準の達成度に応じて減免する仕組みに切り替えました。また、今年3月には経済産業省と連携して「カーボンニュートラルに向けた自動車政策検討会」を立ち上げ、関係業界等の取り組み状況等を聴取しており、電動車の普及促進に向けた支援策を進めていきます。

森信 ここ数年、自動車は、保有するという考えから利用するという方向へシフトしつつあると思うのですが、税制もこれまでもつぱら所有に偏って税金を課していたものを、利用に重点を置く方へ改めるべきだという議論が自民党内でも進んでいるようですね。

栗田 二つの側面があります。ご指摘いただいた利用という側面と、もう一つは道路行政から見た自動車関係諸税という側面です。道路行政から見た場合、揮発油税など化石燃料の消費に着目して課税を行い、ある時期までは道路整備に充当され、道路ネットワークの構築が進められてきました。しかし自動車のエネルギー源がこれから電気や水素にシフトしていくとなると、その変化に合わせた税の在り方も考えていかねばなりません。

森信 まず税収が減るといふ観点ですね。
栗田 これは既に10年以上前からの議論です。また自動車を、取得、保有、利

用のどの段階で課税するのが公平性に適い納税者の納得を得られるのか等、利用の度合い等に着眼した議論を始めるべきという趣旨が、与党税制改正大綱に盛り込まれています。

各分野のカーボンニュートラルに向けた取り組み

森信 ほかに、所管分野全体で、カーボンニュートラルに向けてどのようなことに取り組んでおられるのでしょうか。

栗田 例えば、港湾局を中心に、洋上風力発電を推進してきています。これまで長崎県五島市沖など5区域が再エネ海域利用法に基づく促進区域に指定され、事業者選定の手続きが進められており、また、港湾行政サイドからも促進へ向けアプローチして、経済産業省と共に進めています。加えて、港湾は輸出入貨物の99%以上が通過する物流の結節点であり、わが国CO₂排出量の約6割を占める発電、鉄鋼、化学工業等が多数立地

する産業拠点ですので、港湾の脱炭素化を実現できれば、日本全体のカーボンニュートラルにも大きく貢献できることとなります。そのため、今後カーボンニュートラルポートの全国展開を図る方針です。

また船舶分野は、技術の開発・実用化を推進するとともに、国際海事機関（IMO）の環境ルールを策定する海洋環境保護委員会の議長を務めるなど国際基準の整備を日本が主導することで、世界に先駆けてゼロエミッション船の商業運航を実現し、わが国造船・海運業の国際競争力の強化と、海上輸送のカーボンニュートラルに向けて戦略的に取り組むこととしています。

森信 航空分野はいかがですか。旅客減に加えて脱炭素化への急転回というのは大変大きなテーマですが。

栗田 有識者や民間関係者等から成る検討会を立ち上げ、航空機運航分野においては、機材・装備品等への新技術導入、管制の高度化による運航方式の改

善、持続可能な航空燃料の導入促進の方策について検討を進めています。空港分野においては、空港の施設・車両からのCO₂排出削減、空港の再エネ拠点化について検討を進めます。また、国際航空のCO₂削減に係る長期目標の国際民間航空機関（ICAO）での検討において、日本は議長として議論をけん引しています。

ほかには、例えば、社会資本整備や土地利用の分野においては、自然環境が有

これまでの登壇者

2019年			
7月号	藤原 誠	文部科学事務次官	
9月号	杉本 和行	公正取引委員会委員長	
11月号	鈴木 俊彦	厚生労働事務次官	
2020年			
3月号	安藤 久佳	経済産業事務次官	
5月号	遠藤 俊英	金融庁長官	
7月号	其田 真理	個人情報保護委員会事務局長	
11月号	黒田武一郎	総務事務次官	
2021年			
2月号	中井徳太郎	環境事務次官	
3月号	由木 文彦	復興庁事務次官	
5月号	安藤 久佳	経済産業事務次官	

する多様な機能を活用する「グリーンインフラ」の社会実装が重要と考えています。総合政策局長の時、多様な主体が幅広く参画するプラットフォームの創設、

評価手法の開発、ファイナンス支援の実施など、グリーンインフラ推進戦略をとりまとめました。昨年3月には、官民連携プラットフォームを立ち上げました（今年4月末時点の会員数・1098者）。

この1年では、グリーンインフラ大賞の表彰やシンポジウム・セミナー等の開催、取り組み事例集・技術集の公表などを進めてきています。今後は、ESG投資の視点から、金融機関等とも連携した取り組みも進めていきます。

また、住宅・建築物分野においては改正建築物省エネ法が今年4月から全面的に施行されていますが、省エネ対策を強化するため、これまで中大規模の非住宅建築物に限られている省エネ基準への適合義務の対象について住宅も対象に追加

するなどのさらなる規制強化や既存ストックの省エネ対策の在り方等について検討を進めています。

2030年のエネルギーミックスの見直しに向けては太陽光などの再生可能エネルギーの最大限の導入が課題となります。UR都市機構や公営住宅の屋根への太陽光ソーラーパネルの設置、道路への再生可能エネルギー発電施設導入等を進めつつ、ほかにも空港などの公営施設などに導入の余地が広げられないか、徹底した洗い出しを進めているところです。

森信 栗田次官は、週末などはどのように過ごされていますか。

栗田 多趣味だと思いますが、読書は、まあ乱読型ですね。村上春樹さんは、翻訳を含めて全て読破しており、歴史物、ミステリーなどにも手を出しています。最近読んだ専門書系統では、去年の新書大賞を受賞した『人新世の「資本論」』（斎藤幸平・著）などが面白かったですね。

私は経済・社会の大きな流れというものに興味があるもので格差の是正など、公共政策的観点から勉強する余地というのは多々あるなあ、と読後に実感しています。読書以外ではランニングを欠かさず、ギターの上達、ゴルフレベルの維持などやることを見つけています。

森信 本日はありがとうございました。インタビューを終えて

栗田次官は、懇切丁寧に国交省の抱える課題に対して答えていただいた。国交省にご勤務されながら数年かけて博士号（工学）をとられたという。高度な専門的知識を持った官僚が増えることが、霞が関の行政の、ひいては日本全体の底上げにつながる。今後のご活躍をお祈りしたい。

霞が関の核心

国土交通事務次官

栗田 卓也