

## 未来シナリオ

～タブー視されてきた  
難題にチャレンジ！～

**地方メンバーの意見をまとめました**

## ・人口減少と正面から向き合う

- ① 「消耗戦による衰退」から「戦略的な撤退」へ
- ② 「国際観光による外国人との交流促進」から「定住外国人増加への備え」へ

## ・リスク社会を生き抜く

- ③ 「“絶対安全”信仰」から「脱“絶対安全”」へ

## ・技術革新を手段として社会構造を進化させる

- ④ 「デジタルな孤立」から「デジタルによる連帯」へ
- ⑤ 「（不完全な）見えざる手」から「技術による全体最適」へ

## ・多様な個人の生き方を支え、社会に活かす

- ⑥ 「組織における肩書き」から「個人としての信用」へ

## ・行政を変える

- ⑦ 「後追いの政策」から「アジャイル開発する政策」へ

# 人口減少と正面から向き合う

政策ベンチャー  
2030

## ①「消耗戦による衰退」から「戦略的な撤退」へ

➤ 人口増加時代からのパラダイム・シフト。希望的観測によらない撤退戦略に基づき、都市機能の集約、インフラの選択と集中を推進。持続可能な“引き締まった”国土構造への転換により、日本全体でより賢く成長し、世界のモデルとなる豊かな社会を実現。

表：将来の社会資本維持管理・更新費の推計結果

年度	推計結果
2013年	約3.6兆円
2023年	約4.3～5.1兆円
2033年	約4.6～5.5兆円

### <問題意識>

#### ○なぜ必要なのか：

- ・人口減少が見込まれているにもかかわらず利用者が少ないインフラを維持するなど、非効率な公共サービスに国の財源が投入されているケースも多いのではないかな？
- ・補助金や交付税の存在により、地方財政における受益と負担の関係が住民の目から見えづらくなっているのではないかな？

#### ○何が実現されるのか：

- ・受益と負担をバランスさせ、持続可能な見通しを確立。これにより、各地域において、地方公共団体や民間セクターが共に未来に向けた投資を積極的に行うことが可能に。
- ・撤退ラインの内側では、インフラ、学校、医療施設等への投資強化とともに、AIやロボット等「未来型」技術を活用した豊かな暮らしを実現。撤退ラインの外側では、インフラ、公共交通等の公共公益サービスを住民自らが負担。
- ・コンパクト化された都市を陸海空の頑強な幹線ネットワークで結ぶ、“引き締まった”国土構造へと転換。

#### ○その際考慮すべき事項として、例えば・・・：

- ・撤退ライン内外の土地・住宅について、今後の管理や利活用のあり方を再整理していく必要があるのではないかな？
- ・誰がどのように撤退基準を決めるのか？撤退ラインの外側から内側に移りたい人々に手を差し伸べるべきではないかな？
- ・自動運転車の普及により高齢者が過疎地で生活し続けることが可能となるなど、テクノロジーの進展により「撤退」の必要性はなくなるとの考え方もあり得るが、政策担当者としては、手堅く見積もる必要があるのではないかな？

# 人口減少と正面から向き合う

政策ベンチャー  
2030

## ①「消耗戦による衰退」から「戦略的な撤退」へ

### 地方メンバーからの意見

- 「消耗戦による衰退」から「戦略的な撤退」へ は削除すべき。(北海道)
- あるべき姿として、もっと希望的なことを考えられなかったのか。(北海道)
- 既存の考えにとらわれず、もっと創造性を働かせて未来を考えるべきだと思う。(北海道)
- 「戦略的な撤退」はネガティブなニュアンスがあり、「戦略的な選択」など、撤退よりもポジティブなワードを用いないか。(北海道)
- 地方部においては、撤退ラインのキワの捉え方は複数の視点があるはず。(北海道)
- 都市機能だけではなく、農業や漁業の機能集約も考えるべきでは。(北海道)
- 都市の撤退と農村・漁村の撤退は一体不可分では。(北海道)
- 国内外の食を支える北海道農業の特徴として、農業従事者は、市街地から離れた言わば撤退ラインの「ソト」に広域的に分散しているため、「ソト」でしか存在しえない産業コミュニティの検討も必要。(北海道)
- 技術を活用し、「ウチ」にいながら「ソト」で生産活動を実施することも可能では。(北海道)
- これからの多様な生き方が許容される社会、多様性を創造する社会にそぐわないのでは。(北海道)
- 国が撤退ラインを設置するというのは、チャレンジとは捉えられない。(北海道)
- 地方財政における受益と負担との関係のみえづらさは、補助金や交付税の存在だけで無く、税の種類(国税、地方税)も起因するのではないか。(東北)
- 都市と地方の概念が、わかりにくいのではないかと。都市と地方というと、東京都と山形県、という議論なのか、山形市の中の、中心市街地とそれ以外という意味なのか、わからないのではないかと。ペーパーを見ると後者のように理解しているが、そうであれば、表現にも工夫がいるのではないかと。(東北)
- これらのシナリオを受けて、今後フェーズ2に進むと思うが、その中で、国土交通省らしい、広域(ここでは、県と県を結ぶイメージ)での人流や物流などの交通基盤整備のあり方が議論できればありがたい。(東北)
- 地方が主体となり「撤退」ラインを決めていく部分もあるはず。例えばインフラ維持について、ここまでなら自分たちで担えるけれどこれ以上難しい等、住民で話し合っ決めていくことも考えられる。地方との役割分担についても考慮した方がよい。(関東)
- 有識者ヒアリングでは、「人と人とのつながりが大切。居場所づくりが求められる」という指摘があった。その視点からは、戦略的に撤退する中で、新たなつながり方を模索するようなことが考慮事項に盛り込まれてもよいのでは。(関東)

# 人口減少と正面から向き合う

政策ベンチャー  
2030

## ①「消耗戦による衰退」から「戦略的な撤退」へ

### 地方メンバーからの意見

- 全ての地域を維持し、守ることが現実的に厳しい一方で、地方や郊外、過疎地に現在住んでおり、これからも住み続けたいと思う人の不安にも向き合う政策提言であるべき。（北陸）
- 国土交通省所管事業でも選択と集中が進むなか、赤字補填型の補助事業は「社会的投資」の観点から具体的な見直しの方向性を議論すべき。（北陸）
- 「戦略的な撤退」は現在の郊外の暮らしを否定するものではなく、50年後や100年後を見据えていまやっておかなければいけないことは何かを議論することではないか。（北陸）
- このテーマを実現する前提として行政の機能・組織の最適化が不可欠。他省庁や地方公共団体と連携するなかで国土交通省の強み（地方組織の人的資源、まちづくり・用地取得に関するノウハウなど）をより活かすことができる。（北陸）
- 地方部を撤退して都市部に集約ということだけではなく、地方部の中での都市機能（病院や学校、買い物）の集約というのもあるという書き方ができないか。（中部）
- 都市部は地方からの便益を受けているはず。それをもっと具体的に強調して書けないか（人材、食材、水源、エネルギー、Co2、癒やしの空間、・・・）。（中部）
- 「戦略的な撤退」を打ち出すのであれば、撤退後の土地利用イメージが無いと不十分ではないか。山にかえず、無人野菜工場、公道レースなどなど。撤退したエリアを放置するのでは『戦略的』と言えないのではないか。（中部）
- 「撤退ライン」なるものが仮にあるとして、それは地図の上に線で引ける物理的範囲に限らないのではないか。そもそも、住宅、工業、商業、農業等、土地利用は多種多様。地方部の、さらにその縁辺部にこそ都市機能を支える機能があり、一律にラインを引けるものではない。「戦略的な撤退」を打ち出すのであれば、もう少し具体的なイメージを提示すべきではないか。（中部）
- （「自動運転車の普及により高齢者が過疎地で生活し続けることが可能となる」に対して）完全自動運転車が普及した場合、そのようなことも想定されるが、それは即ち、ごく少数の自動運転車しか通らない道路を維持していくことになるため、引き続き財源を投入していかななくてはならない。テクノロジーの進展を考慮しすぎて撤退しない場合、「消耗戦による衰退」のままになるのではないか。（中部）

# 人口減少と正面から向き合う

政策ベンチャー  
2030

## ①「消耗戦による衰退」から「戦略的な撤退」へ

### 地方メンバーからの意見

- 十分なインフラ投資がされていないからその地域の人口減少が進んでいる、という研究結果も。東京とその他の地域のインフラ格差を見る限り、実際その通りだと考えられる。（近畿）
- もともと行政サービスとは、効率性だけではその要否を測れない分野だからこそ、行政がサービスを提供していると考える。たとえば電気、ガス、水道などの公共公益サービスの整備、維持といった国民にとって欠くことのできない、しかし代替が困難なサービスの分野。だからこそ規制が張られ、一定の品質を確保する努力が続けられているのだと思う。それを非効率な公共サービスは悪だということを前提に記載されていることに疑問を感じる。また、公共サービスに国が支出すれば、それはGDPに計上されるため、景気対策としても有益な場合もあると思う。（近畿）
- 主張の全般が都市部の住民を主語とした主張になっており、偏りがあると思う。都市部からの分散（東京一極集中の回避）といった地方を主語にした主張があったっていいはずだが、記載内容はおおむね地方の国民に不便や権利の放棄を求める内容になっており、都市部と地方の対立をいたずらに招きかねないと思う。地方を下に見たと、不愉快だと受け止められかねない内容だと思う。（実際にヒアリングでもそのような意見を聞いている。）（近畿）
- この閉塞感のある時代に、あえて前向きな政策提言をするのも政策ベンチャーの役割ではないかと考える。テクノロジー進歩は、いままで「東京じゃなければいけなかった」ものが、「東京じゃなくても大丈夫」を可能にするものだと思う。（近畿）
- 総論賛成、各論反対となり得るため、合意形成の回り方についても踏み込むことが必要。（四国）
- 戦略的に撤退した部分をどのようにしていくか（自然に戻すなど）にも踏み込むことが必要。（四国）
- 撤退の政策がトップダウン過ぎると「地方の切り捨て」というイメージが先行してしまうおそれがある。ボトムアップ的な議論を起こさせるための工夫が必要。（四国）
- 撤退によって生じた余剰財源は、都市部ではなく地方部で活用できるようにすべき。「都市のための撤退」ではなく、「地方のための撤退」であるべき。（四国）
- 撤退ラインの外側になりそうな地域は、元々優先順位が低くインフラ整備が後回しになってきた所が多い。そのような状況で「撤退」を謳うと、整備がこれからという地域にはもう整備の順番は回って来ず切り捨てられるだけと認識されるおそれがあるのではないかと。（四国）

# 人口減少と正面から向き合う

政策ベンチャー  
2030

## ①「消耗戦による衰退」から「戦略的な撤退」へ

### 地方メンバーからの意見

- ラインの内側ほどサービスを充実させるのであれば、そのコストをラインの内側で多く徴収するイメージなのか。政策ベンチャー2030メンバーなりの「効率性」と「公平性」についての哲学を持たないと、ソトとウチを分ける考え方は脆いものになるのではないかと感じる。  
(九州)
- 「戦略」にも様々あると思うが、「戦略」を考えるのは誰か。国防とか、エネルギーとか、産業とか、そういうのを考えるのは中央政府だと考えられる。他方、居住とか人口分布とかそういうものを中央政府や地方政府が「戦略」として考えることが可能か（調整不能と思われる）。「戦略」というよりも、人口規模や地域経済状況とはリンクしないような「頑張ったところが恩恵を受ける」ような仕組みをつくり、自動的に縮退が生じることを考えられないか。（九州）

# 人口減少と正面から向き合う

政策ベンチャー  
2030

## ②「国際観光による外国人との交流促進」から「定住外国人増加への備え」へ

▶ 外国から一時的に日本を訪れる旅行者のみならず、日本に語学留学等をする短期の滞在者や、職を得て日本に定住する外国人及びその子弟が激増。日本社会の多様性が高まり、地域活性化や国際競争力強化の人的基盤に。



(参考) 東京23区の新成人8人に1人が外国人だった  
(2018.1.12 日経ビジネスONLINE)

### <問題意識>

- **2018年現在、既に日本には多くの外国人が居住し、多くの分野で外国人労働者に依存している状況：**
  - ・ある民間研究機関の分析によれば、2016年に日本の総人口は約16万人減少。
  - ・その内訳は、日本人が約31万人減少、外国人が約15万人増加。(みずほ総研・平成29年7月レポート)  
→この現実をまずは直視する必要。今後、日本社会は外国人なしでやっていけるのか？
- **外国人の日本社会への包摂について、社会全体で議論していくための準備を始める必要：**
  - ・留学や仕事等で日本に滞在する外国人が、そのまま住み続けたいと思えるような国づくりを目指すべきなのではないか？
  - ・そうした中から、日本に定住することを選択した外国人について、労働力として使い捨てにするのではなく、その子弟も含め、日本社会に包摂していく方途を考えるべきなのではないか？  
→現に外国人が多数居住している自治体では、コミュニティの円滑な運営のためにどのようなことを行い、またどのような問題が発生しているか？  
今後、定住外国人を日本社会に包摂していく上で必要な施策として、どのようなことが考えられるか？ 多様な文化が受け入れられるような地域づくりのため、どのような施策が必要か？



# 人口減少と正面から向き合う

政策ベンチャー  
2030

## ②「国際観光による外国人との交流促進」から「定住外国人増加への備え」へ

### 地方メンバーからの意見

- 労働者としての外国人だけではなく、富裕層や高度な働き方をする外国人を含む議論が必要。（北海道）
- 国際交流が進み、多様な価値観が容認される社会になる。（北海道）
- グローバル化というテーマについては「人流」だけではなく「物流」も含めた議論が必要。北東アジア・東南アジアとの地理的優位性のある北陸では、海外の成長を日本の稼ぐ力としてとり入れる視点が今後も不可欠であり続ける。（北陸）
- 国内の労働市場で非正規雇用の拡大や貧困が課題となるなか、定住外国人の労働力に依存することで摩擦を生じ、コミュニティの形成が困難となることが危惧される。（北陸）
- 宗教・言語・生活習慣など文化の違いを受け入れるためのスキルを、住民そのものが知識として身に付けるという視点もとり入れるべき。（北陸）
- 現状で製造業を中心として外国人労働者へ依存しているのはわかるが、2030年を見据えた場合、AIやロボットなどの技術革新を踏まえると、移民を受け入れなければならないほど人手に困るのか疑問。介護分野も人手不足だが、介護ロボットの開発が進んでいるし、サービスを受ける高齢者等は、人に排泄物の介助を受けるよりもロボットの方が気が楽で良いという意見もある。なお、多文化共生や国際化という観点からは、日本在住の外国人の子弟も含めて日本社会へ包摂していくことには賛同。（中部）
- ヨーロッパやアメリカを例に挙げるまでもなく世界中のどの国、地域を見ても移民を受け入れた後に必ず深刻な問題が発生している現状を無視して、日本の人口が減るから外国人を受け入れることでしかやっていけないと決めつけていることに強い懸念。足りないから外から持ってくれば良い、程度にしか検討していないのではないかと。ただし、国内の既存自治体での課題抽出に取り組むのは効果的だと考えられる。（近畿）
- 日本人だけで何とかする、という覚悟があってはじめて生産性向上のための投資が大々的に始まるのだと思う。外国人を安易に入れてしまうことは、日本社会の秩序を乱し、不安定化を招くことにつながる。事実ヨーロッパやアメリカでは移民を抑制する方向に舵が切られつつある。そのような諸外国での実例をふまえて、いくつかのリスクケースを想定した対策の検討を行うことが、このベンチャーの役割だと思う。（近畿）
- AI、IoT等の活用によりロボットが導入されて担い手不足を解消してくれても、ロボットは税金を納めてはくれないので、個人的には定住外国人受け入れは必要であると思う。人間であれば、消費し、納税し、経済をまわしてくれるので。（近畿）
- 定住外国人とはどのような人たちのことを指しているのか、定住外国人を受け入れるというのはどういうことを指しているのか、人口減少国は定住外国人を受け入れることが必然なのかなど、徹底的に議論を進め、現状何が起きているのかを厳密に正しく認識することも必要だと思う。（近畿）

# リスク社会を生き抜く

政策ベンチャー  
2030

## ③「”絶対安全”信仰」から「脱“絶対安全”」へ

➤ 近年の災害等の経験により、「絶対安全」はなく、安全の不確実性を認知した日本人は、新たな技術の進展に伴って生じるリスクも含め、科学者／市民／政策決定者らがそれぞれの立場で、リスクの度合いを自ら判断・選択するように。



出典) フィクションドキュメンタリー「荒川氾濫」(国土交通省 荒川下流河川事務所/NHK)

### <リスクの特性に応じた脱“絶対安全”の方向性>

#### ○イノベーション：リスクとのトレードオフの側面

例) ドローン・自動運転の本格的な社会実装に際し、日常生活への新しいリスクが発生することを受け入れる必要

#### ○自然災害：「防災」→「減災」→「受け流す」？「うまく付き合う」??

#### ○有事：今までも存在していたが、あえて目をつぶって「なかったことに」していたリスク

例) 専守防衛に当たって、最低限三大都市圏の地下鉄網・地下街をシェルター化するくらいのことが必要では？

#### ○首都機能：地震等で東京が壊滅的な被害を受けた場合の国家機能を維持するという観点から、首都機能の分散を検討する必要はないか。

# リスク社会を生き抜く

政策ベンチャー  
2030

## ③「“絶対安全”信仰」から「脱“絶対安全”」へ

### 地方メンバーからの意見

- リスクに対する自己責任論は個人の当事者意識の醸成とあわせて議論されるべき。自己判断でリスクをとることに対するインセンティブやリスクに対する責任感の欠如に対するディスインセンティブに関する仕組みが必要となる。（北陸）
- エネルギー問題をどこかで触れるべきではないか。タブー云々と言っても原発問題は難しいでしょうが、日本の将来を考える上でエネルギーをどう設定するかは重要な課題ではないか。（中部）
- 防災は必要だが、それだけでは不十分だという意味であれば理解できるが、ソフトパワーだけに頼る姿勢は、少し行き過ぎだと思う。（近畿）
- （三大都市圏の地下鉄網・地下街をシェルター化について）戦争や紛争だけでなく、震災をはじめとする災害のリスクが高まる今、このような国民を守るためのインフラ投資の必要性は、多くのインフラを抱える国土交通省だからこそ訴えていくべきなのだと思う。（近畿）
- 首都機能だけでなく、被害軽減、復興のためのリソースを維持するために人口の分散についても併せて議論が必要だと思う。（近畿）
- 地下鉄網・地下街をシェルター化するという提案は、地方の立場からするとやや唐突感がある。（四国）

# 技術革新を手段として社会構造を進化させる

政策ベンチャー  
2030

## ④「デジタルな孤立」から「デジタルによる連帯」へ

➤ これまで、ネット空間の発達により、生活が格段に便利になる一方、リアルな社会への参加から隔絶された人々が存在。ロボットやAI技術が高度化し、逆説的に、人間同士のふれあいや自然との関係の重要性を社会として認識するように。



### <あるべき姿の例>

#### ○モビリティ新時代の到来：

・コスト・苦痛が伴う移動を避けてネット通販へ依存する傾向が高まる中、気軽に利用できる自動運転交通の発達により、商店街で時間をかけて色々な人と会話しながら買物をする人々が増加。海では自動運航船が一般化し、空では「空飛ぶタクシー」の社会実装に向けた知見が蓄積されるなど、陸海空のあらゆる領域で移動手段のイノベーションが進展。

#### ○ロボットとの共生：

・仕事や家事労働等の一部をロボットに任せて、自由な外出時間が増加。車いすロボット、音声杖ロボット等により、高齢者や障がい者の生活も充実。

#### ○VRなど新技術の活用：

・VR(※)観光を入口とした新たな観光資源の発掘、内面的価値（共感、興奮、感動等）を求めるリアルな体験・コミュニケーションの活性化。(※) virtual reality : 仮想現実



## ④「デジタルな孤立」から「デジタルによる連帯」へ

### 地方メンバーからの意見

- 人とロボットの共生とともに、人とAIの共進化という視点も面白いと思う。（北海道）
- ネット空間で生活が満たされるようになった場合、「都市」に求められる機能とは何か。（北海道）
- 自動運転など技術革新が進んでも、人付き合いや移動が面倒などの心理的抵抗は変わらない。一概に技術革新で連帯が生まれるとは言い切れないのではないか。（北陸）
- デジタル技術の発達により仮想現実や連帯が無限に広がる一方で、現実には歩きスマホ・恋愛への無関心など物理的な周囲の物事に全く関心のない人が増加しているといった「デジタルの弊害」にも目を向けるべき。（北陸）
- 「人間同士のふれあいや自然との関係の重要性を社会として認識すること」は大事だが、ロボットやAI技術が高度化すると、そういうことを煩わしい、億劫だと感じる人も増え、更に孤立が深まるおそれもある。（四国）
- 「商店街で時間をかけて色々な人と会話しながら買物をする人々が増加」は、衰退しきった地方の商店街の現状とは乖離があるように感じる。（四国）

# 技術革新を手段として社会構造を進化させる

政策ベンチャー  
2030

## ⑤「(不完全な)見えざる手」から「技術による全体最適」へ

- 各主体のリアルタイムな行動調整や柔軟な価格設定が困難であること等から、市場機構がポテンシャルを十分に発揮できていない分野が存在。スマートフォン、GPS、AI等の技術により新たに切り開かれた可能性を生かすため、精緻なプライシングや中央制御による「プラン」を補完的に用いることにより、社会の「全体最適」を実現。

### 非常時の避難

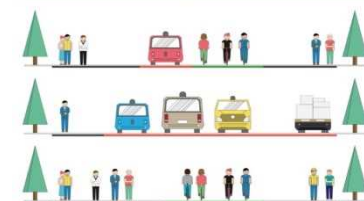
- 津波などの大規模災害時に、自家用車で避難しようとする被災者が殺到することにより渋滞が発生。
- 自動車の乗合い、高齢者等の救助などによって逃げ遅れゼロを目指す総合的な避難プランの確実な遂行が望まれる。



### 大都市の交通システム

- カナダ・トロント市は、アルファベット社（グーグル社の親会社）の子会社と提携して、先端技術を活用した再開発に取り組んでいる。
- 交通量に応じて、歩道・車道・自転車道の配分を変更し、道路に埋め込まれたLEDによって表示するシステムを計画中。

Dynamic Streets That Collect and Respond to Data



LED lights, embedded in pavement, could enable street allocation to respond to changing needs across the day.

出典) <https://sidewalktoronto.ca/>

## ⑤「(不完全な)見えざる手」から「技術による全体最適」へ

### 地方メンバーからの意見

- 交通需要を適切に振り分けるだけでなく、将来の最適な交通体系（鉄道、バス、自家用車等）を検討することも可能では。（北海道）
- 技術革新によって社会構造は自然に変わっていくのだと思う。行政としての課題は、技術革新による変化にしっかり追従して、社会の秩序や安全を維持し続けられるのかという点にあるのだと思う。例えば「技術革新を起因とした社会構造の変化に適応する」といったテーマの方が理解しやすいと感じた。（近畿）
- 一般的にAIや情報通信に偏っているのではないか。（九州）
- エネルギー生産（電力・熱・水素）、食料生産（野菜工場、陸上ヒラメ）、工業生産（第4次産業革命、3Dプリンター）、ゴミ処理などが、技術革新によってこれまでとは異なる立地が可能となりつつある、あるいは見込まれる中、土地利用（都市計画・用途地域・交通計画）のあり方や建築制限のあり方、ひいては社会構造も変わるのではないか。（九州）





## ⑥「組織における肩書き」から「個人としての信用」へ

### 地方メンバーからの意見

- 個人の信用力の定量化によって、地域性の定量化も可能になるのでは。（北海道）
- シェアリングが進むというシナリオは、そうなのかもしれないが、それによって、水防団やインフラ点検に退職者を活用に繋がるといのが、わかりづらい。後者だけなら、昔でいう新しい「公」や、官と民との新しい関係だし、これまでの経緯をみると、働き方改革や時間の使い方という観点に思える。いずれにしても、タイトルとシナリオの中身がに違和感があり、行脚の中でも、一番説明に窮したところ。（東北）
- 「個人の信用可視化を基盤として、個人の資源を、組織を経由せずとも他者に直接提供できる社会に変容。その中で、国・自治体も、個人からその都度資源を調達できるように。」を以下のように修正してはどうか。（東北）
  - 【修正案】  
個人の信用可視化を基盤として、個人の資源を、組織を経由せずとも他者に直接提供できる社会に変容。その中で、個人は仕事以外の「生きがい」や災害時の助け合いにも活かせる絆の形成につながり、国・自治体も、個人からその都度資源を調達できるように。
  - 【理由】
    - ・個人の資源を組織が調達するという視点は確かに重要であるが、提供する側の個人のインセンティブについても言及する必要があると考えるため。
    - ・個人のインセンティブについては、1000人行脚のヒアリングを通じ、「職場以外にも居場所があればヒトは生き活きとして仕事を効率的にこなすための動機となるので『働き方改革』につながるし、災害の時にもその絆を活かして助け合える」との発想を得たため。（株式会社ペンギンエデュケーション代表取締役 横田氏のヒアリング時）
- 公共の活動を個人に担ってもらう際、何らかの魅力やメリットがなければ、持続的な仕組みは難しいと思う。一方、地域社会の暮らしを豊かにするために公の活動に参加したいと思う人が一定数いることも有識者との話から実感する。いずれにせよ働き方とセットで考える必要がある。（関東）

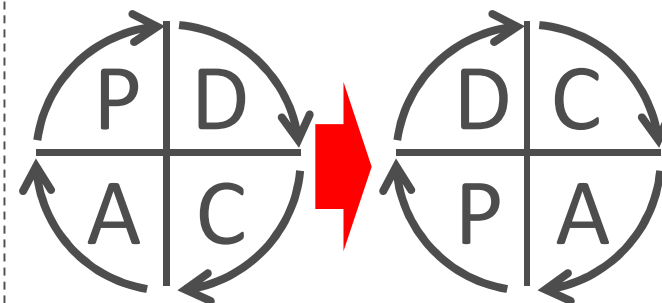
## ⑥「組織における肩書き」から「個人としての信用」へ

### 地方メンバーからの意見

- ギグエコノミーの進展とデジタルデバイドの課題は双方向から議論するべき。経済格差の拡大への対応や社会参画の機会の担保など行政としては相対的弱者に寄り添った立場にあるべき。（北陸）
- 信用・評価を失墜した者や一時的にニーズがあってもその後ニーズがなくなる者への救済措置など、個人の生活基盤を不安定としないためのセーフティネットのあり方（個人のスキルを磨ける場を行政が積極的に提供するなど）についても議論すべき。（北陸）
- 既にSNS疲れのような指摘がなされており、他者の信用・評価を意識することで個人が更に疲弊することにならないか。（北陸）
- 地方では空間や移動手段までをシェアしようという感覚は薄く、個人所有よりも手間暇がかかり利用に制限のある「シェア」の概念が広がる可能性は低いのではないか。（北陸）
- 人口減少社会において、個人の多面的な能力がより活用される時代が来ると思う。兵庫県では「ランパト」（ランニングしながら地域の防犯抑制のパトロール）といったシェアリングがすでに行われている。ただし、シェアリングできる分野に濃淡があるし、分野によってはある程度の決まりが必要になるものもあると思う。例えば、ファミリーサポートというボランティアによる子育て支援（一時預かり）があるが、その利用中に事故により子供が亡くなってしまう事案も発生している。あくまで素人が関与するという点で、万が一のための決まりや保証制度のようなものが必要である。（近畿）
- （「事故・災害時に、避難所の提供、物資調達等、必要なモノを必要なタイミングで確保」について、）事故や災害時に必要なものというのは平時には無駄だと言われてしまう。それを利益を得ることが目的の民間市場で確保するためには、十分に市場規模が大きく、日本各地に広く分散している必要があると思う。そうでなければ、災害時に必要な物資やモノを抱えるだけの余力が無いと思います。今の日本には、十分な余力を抱える民間企業はもうないのではないか。（近畿）

### ⑦「後追いの政策」から「アジャイル開発する政策」へ

▶ 変化が早く、また、世界のどの国も経験したことのない状況に、「誤りのないことを前提とする政策」が原理的に存在しえないことが共通認識となり、失敗することを恐れず、「素早く小さい誤りを重ね、学習し続ける(アジャイル)政策」が指向されるように。



例) Plan Do Check Act  
→ Do Check Adjust Plan

※アジャイル(俊敏な)開発とは、仕様や設計の変更が当然あるという前提に立ち、初めから厳密な仕様は決めず、おおよその仕様だけで細かい反復開発を開始し、小単位での「実装→テスト実行」を繰り返し、徐々に開発を進めていく手法

新しい施策に  
挑戦したい!



なぜいまやるのか? いまやっている  
○○で十分なのではないか? ゴールま  
での戦略は? 全体費用の積算は? いつ  
までやるのか? 海外では上手くいっ  
ているのか? 国がやらないといけな  
いのか? 世の中のニーズは十分か? . . .

プランを  
再検討します  
. . . . .

- 他国の成功事例を待つか、「喫緊の課題」になるまで待つことを強いられる
- 「世界が初めて出会う課題」に対処できない

少しやってみて、  
実際の効果を  
検証してみます!



- まず小さくスタートさせ、失敗をも管理し、ゴールすらもこまめに設定、見直ししながらアジャイルで進める
- 「世界が初めて出会う課題」に対処可能

## ⑦「後追いの政策」から「アジャイル開発する政策」へ

### 地方メンバーからの意見

- 「アジャイル開発」という単語はなじみがなく、タイトルとするのに抵抗がある。インパクトはあるが、なるべく平易な言葉で表現できればよい。「失敗を受け入れ学習する政策」等。（関東）
- これまでも、社会実験は実施してきており、特に地方では、「フィールドに施工してみても」「地元の方と一緒に取り組んでみる」という形で政策を進めてきている。地方の有識者からは、「これは霞ヶ関だけである人の意見」と言われている。（関東）
- 高度成長期に代表される追いつき追い越せの政策とは異なり、これからの「ゼロから生み出す政策」にはトライ&エラーの反復が不可欠。行政の失敗を許容しない組織風土と世論が新たな政策にチャレンジできない環境を生んでいる。（北陸）
- 行政が変わるには、政策の失敗を認め検証結果を公表するまでの姿勢の変化を示すことが必要となる。（北陸）
- ぱっと見て「アジャイル」の意味が分からない（中部）
- 昨今、証拠に基づいて合理的、論理的に政策を評価し立案をする「EBPM」への関心が高まっていて、国の政策でも取り入れていくような話があるが、とりあえず失敗してもいいからやってみて、とは相反するものではなく、両立する（カバーする分野やレベルが違う）ということかなと理解しているが、少し触れてもよいかと思う。（中部）
- 国土交通省の根幹である社会資本の整備では、「少しやってみる」が出来ない。他の政策官庁ならともかく、現場で公共事業を行う国交省として打ち出すのはいかがか。現場の社会資本整備に関して「アジャイル」する方法を打ち出せないか。（中部）
- 移民問題など失敗が許されない、後戻りができない分野の課題への対応と、修正がいくらでもできる国内の局所的な課題（例えばドローンテスト飛行のための規制緩和など）への対応はどこかで線引きして、取り組み方を変えることが必要だと思います。（近畿）
- 「誤りのない政策（謝らない政策）」ではなく、「誤って」もそれを認め、すぐに改善するといった姿勢が重要ではないか。（四国）
- これを実行するには、マスコミを含めた国民側も、揚げ足を取るように非難するのではなく、より良い状況を作り出すための前向きな批判（議論）がなされるような環境整備が必要。（四国）
- 国（行政）だからできることがある反面、組織の大きさゆえにできないことも沢山ある。その境界を見極めて政策を考えていくことが重要。（四国）
- 外部人材の取り込みとともに、内部の人間を外に出すこと、内部の人材・組織を柔軟に変更し、流動化させることも検討してはどうか。「回転ドア」で人材が行ったり来たりすることで、各分野、地域の実態に即したニーズの取り込み、施策の速やかな展開・実施が図れるのではないかと思う。（九州）
- 「世界のどの国も経験したことのない状況」は、高齢化以外に何が想定されるか。経済金融危機や中央政府のデフォルトなどは他国で前例がある。（九州）

## 地方メンバーからのその他意見

- 国と地方政府（県、市）の話、国レベルでの空間的な都市と地方の話、ある市の中での機能や空間での都市と地方の話、いろいろな話があり、整理が必要な気がする。（東北）
- 経産省の若手PTの成果を改めて見ていると、世に問いたいことが明確に示されているが、一方、今回のシナリオはいろいろな観点が盛り込まれていて、何を世に問いたいのかぼやけているように思う。今後の議論では、国交省らしさを考えた上で、論点の絞り込みが必要だと考える。（東北）
- 環境に関する視点が全くない。自然との共生や地球温暖化の緩和など、国交省として避けて通れない課題にどう取り組むか、議論したい。（関東）
- 今後、我が国の資源となるものは何かという観点についても議論したい。（関東）
- エネルギー問題をどこかで触れるべきではないか。タブー云々と言っても原発問題は難しいでしょうが、日本の将来を考える上でエネルギーをどう設定するかは重要な課題ではないか。（中部）
- それぞれの柱について、どのような議論を経て導き出されたのか、その過程が見える形で公表してほしい。一つ一つの言葉はこれまでの多くの議論があった上で選ばれている言葉だと思うので。議論の過程が見えないと、今回のとりまとめが言葉遊びの印象を与えるだけになってしまうのではないかと感じた。（近畿）
- ①②③⑦は国交省としてこの難題に切り込みたいという意図を感じるが、④⑤⑥は単なる未来予想（①で記載されている、不確かな見通しそのもの）ではないか。⑦のような日本の企業が同様にかかえる問題点について、まず行政から変えていきたいという姿勢を示すことは大いに意味があると思う。（近畿）
- このシナリオを見て、有識者から「自己責任だということを感じた」という意見があった。そういった印象を与えることは狙い通りなか。（近畿）
- 新しい取組を始めるとき、世間の関心を得やすい分野やセルフプロデュースが上手い人たちだけにとにかくスポットが当たりがちだが、地道に頑張っている人たちや、目立たないものの面白い活動をしている人たちをサポートすることも、行政の重要な責務。（四国）
- ・日本国内のみならず、全世界と日本との関係・比較をしてはどうか。2030年は、けっこう悲惨なことになっている（日本の相対的な位置づけは相当低下？）している可能性がある。（九州）
- ・2030年は12年後。12年間、世界や日本に何もなければ今のシナリオ通りかもしれないが、12年間に発生し得る大規模なリスクに関する議論があってもよいのではないか。（ex.大規模災害が起こったが「そのまま撤退する」ことができるか等）（九州）