行政情報の総合誌
時評 2026.11

時事評論

米国中間選挙後の世界 4
トランプ政権といかに向き合うべきか

◆経済産業省素形材産業政策最前線 48

新たな施策、そして技術で岐路に立つ素形材産業。その現状と今後の展望について

経済産業省製造産業局素形材産業室長 大今 宏史



集中連載 **防災立国実現を目指して**

防災DX推進に向けた取り組み、その現状と今後の展望

自治体における災害対応の変化 66
―能登半島地震を契機とした自治体防災システムの進化とは―
公益財団法人ひょうご震災記念21世紀研究機構 研究戦略センター研究調査部長 行司 高博

サービスデポで顧客に寄り添い60年 防災の現場で本当に求められる「安価で使いやすい」システムを形に 72
西菱電機株式会社 社会システム事業部事業部長 三市 高志

地図は人と情報をつなぐ社会基盤 78
災害時の意思決定を導く存在へ
株式会社ゼンリン 公共ソリューション事業本部長 礒 尚樹

熟練者の判断を学習したAIが「自ら考え、自ら体を動かす」ことで行政の防災担当職員の活動を支援 84
日本電気株式会社 インフラDX事業部門レジリエンスDX統括部長 足立 史郎

PATROL

官邸/内閣府 6
細野 豪志／古川 俊治
葉梨 康弘／飯田 陽一

総務省 8
藤井比早之／渋谷闘志彦
荻原 直彦／三田 一博

法務省 10
山下 貴司／松井 信憲

外務省 11
茂木 敏充／金井 正彰

財務省 12
片山さつき／坂本 基

金融庁 13
伊藤 豊／石田 晋也

文部科学省 14
淵上 孝／合田 哲雄
清水 洋／柳沢 正史

厚生労働省 16
上野賢一郎／熊木 正人
宮崎 敦文／巽 慎一

農林水産省 18
武部 新／山口 靖

経済産業省 19
赤澤 亮正／荒井 勝喜

国土交通省 20
井林 辰憲／楠田 幹人
佐々木俊一／今井 新

環境省 22
笹川 博義／三ツ林裕巳

防衛省 23
小泉進次郎／内倉 浩昭

日 銀 24
植田 和男／加藤 勝彦

◆海上保安政策最前線
「正義仁愛」の精神を胸に、「平和で美しく豊かな海」を次世代に継承していくために
海上保安庁長官 宮澤 康一 26



◆国土交通技術政策最前線
国土交通省 大臣官房技術統括審議官 久保田秀暢
国土交通省が進める技術政策の方向性と自動運転の最新動向 36



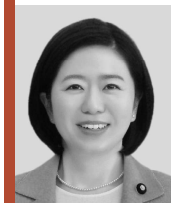
◆国土交通省地域政策最前線
「福祉×交通」の連携協定をもとに、持続可能な地域交通のリ・デザインを目指す
国土交通省 中国運輸局長 上田 大輔 42



行政情報の総合誌
時評 2026.11

56

話題の論点



食品ロス削減から「食でつなぐ共生社会」へ

参議院議員　自見はなこ

多言数窮　32
医師の超過勤務　国土学総合研究所長　大石 久和

霞が関へのメッセージ　35
AI 活用は人の存在を前提に語られるべきである
㈱キャリア支援公務員研修センター代表　高嶋 直人

フランス人記者は見た　54
若い日本人女性は、欧米の年配男性のファンタジーの被害者になってしまいます
西村カリン

アジアの小窓　99
朝まだきに「写真集」を　アジア母子福祉協会理事長　寺井　融

「悪党」の世直し論　94
さらなる利上げが必要だ　小田原松玄

菜々子の一刀両断！ってわけにはいかないか・・・　100
人口戦略　巷の議論　総合社会政策研究所　寺内 香澄

CONTENTS

TOPICS
「高輪地域安全のつどい」を開催／警視庁高輪警察署／一般社団法人板硝子協会 —— 90
第8回「海上保安の日」俳句コンテスト開催／公益財団法人　海上保安協会 —— 91
長崎県の新キャラクター「にゃーが」が話題に／長崎県 —— 92
オートバイの「希望ナンバー制」がスタート／国土交通省 —— 93
BOOK REVIEW
『緊急事態における首長のリーダーシップ　インタビューから浮かび上がる新型コロナ対応の教訓』
（西出順郎　編著、青田良介・磯崎初仁・稲継裕昭・佐藤敦郎　著） —— 105
編集室だより　108　表紙のことば　岩根　信也　108

■特命担当大臣
細野豪志氏



防災庁、11月2日に発足

「防災から復興まで一気通貫で対応する窓口に」

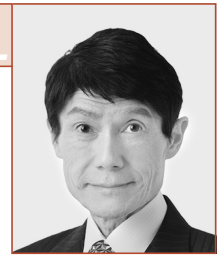
細野豪志防災担当相は10月11日、8月の豪雨や9月の台風25号に伴う大雨で住宅の浸水被害などを受けた千葉県内の被災箇所を視察した。細野氏は「防災庁が防災から復興まで一気通貫でしっかりと対応する窓口になる。その責任を全うしたい」と述べ、被災地に寄り添った支援を行う考えを示した。

11月2日には防災庁が発足する。防災庁は内閣府の防災部局を改組し、細野氏が初代防災相となる見通しだ。防災相は関係省庁への勧告権を持ち、省庁横断で災害対策を進める。今後は有識者検討会での検討を経て、南海トラフ地震と日本海溝・千島海溝地震を念頭に置いた地方拠点を2カ所設置する。

細野氏は、民主党政権で環境相を務めて以来の入閣となる。首相不在時の臨時代理の順位は3位となった。1995年に起きた阪神大震災でのボランティア活動をきっかけに政治を志し、2011年の東日本大震災では首相補佐官として東京電力福島第1原子力発電所事故の対応にあたった。

高市早苗首相から受けた指示の中には、福島の除去土壌について、理解醸成を通じた「復興再生土」の利用促進や福島県外最終処分に向けた2030年以降の道筋の具体化が含まれている。「県外の最終処分」は、環境相時代の細野氏が打ち出したものだ。細野氏は「自分で決着をつける」と意気込んでいる。

■デジタル大臣
古川俊治氏



米AI企業と安全対策議論

AI戦略も担当、多分野での手腕発揮に期待

古川俊治デジタル相は10月13日、デジタル庁で米国の人工知能（AI）開発企業であるアンソロピックのジャック・クラーク共同創業者の表敬を受けた。民間企業へのサイバー攻撃が相次いでいることもあり、セキュリティー対策強化に向けて連携することを確認した。

古川氏は「基幹インフラ事業者も御社の先端AIモデルにアクセスできるようにしてほしい」と要請した。クラーク氏とはAIの安全性を評価する政府機関「AIセーフティ・インスティテュート（AISI）」との連携を深化させる方針で一致したほか、進化が著しい先進的なAIモデルが人間の制御を越えて暴走する事案についての情報提供や日本でのデータセンター建設の検討状況についても意見交換した。

9月17日に発足した第2次高市早苗改造内閣で初入閣した古川氏は、改造前は小野田紀美経済安全保障担当相が所管していたAI戦略も担当することになった。首相はデジタルとAIに関する司令塔として古川氏の手腕に期待を寄せる一方、経済産業相が社会実装などを担う形に閣僚の担務を整理した。

古川氏は科学技術、宇宙政策、海洋政策も担う。首相が成長分野と見込んでいる分野だ。首相周辺は「医師と弁護士の両資格を持つ頭のいい古川氏に、とにかく仕事をしてもらいたい」と話した。

■特命担当大臣
葉梨康弘氏



繰り返される米軍による犯罪

「沖縄における安全安心の確保と振興に全力」

9月13日の沖縄県知事選で古謝玄太氏が初当選、米軍普天間基地の辺野古移設を容認する知事が12年ぶりに誕生した。与党推薦の知事が当選したことで、政府にとっても沖縄政策に新風を吹き込めるとの期待が高まった矢先、10月3日に米海兵隊上等兵の男による強盗殺人事件が発生、改めて基地問題の闇が浮き彫りになった。これまで性犯罪を含め、米軍および米軍関係者による沖縄県民への凶悪事件が続き、その度に日米地位協定をはじめ米軍との関係の在り方に疑問が突きつけられていた。

沖縄政策の担当相であり、国家公安委員会委員長を兼務する葉梨康弘氏は、同6日の会見で、「公安委員長としては事実解明に向けて捜査を厳正に行うように警察に対して指導をしていきたい」とし、また沖縄振興については「住民の方々の安全と安心、生活の安全と安心が確保されているということが大前提。引き続き沖縄における安全・安心の確保、沖縄振興に全力を尽くしていきたい」とした。

続く9日の会見では、沖縄・地域安全パトロール隊のありようにも言及、自身が警察出身という経歴も踏まえ、「いわゆる地域警察において実際にパトロールしたことがあり、見せることによって犯罪を抑止するという面もある」として、平素のパトロール活動の意義を指摘、「県警や市町村と連携しながら必要な見直しを行う」と語った。

■内閣サイバー官
飯田陽一氏



相次ぐ不正アクセスに対し注意喚起

個人情報窃取事案多数、対策ポイントを提示

10月9日、国家サイバー統括室は、今般相次ぐ民間企業等のウェブシステムへの不正アクセス事案多発に対し、主な対策ポイントを発信、サイバーセキュリティ向上に向けた注意喚起を行った。国家サイバー統括室では、不正アクセスにより膨大な量の個人情報が窃取される事案を複数確認していることから、今回の注意喚起を事業者等が参照し、対策の徹底につなげることが期待される。

対策は「ウェブシステム等の適切な管理」「サプライチェーンを通じた侵害への対策」「データの適切な管理」の計3章と、さらに12のポイントに分類されている。主なポイントは「多要素認証の導入や管理者アカウントへのアクセス権の最小化などのアカウント管理・認証の徹底」、「情報資産の分類と管理対象の明確化など、保有する情報資産の適切な管理」、「閲覧権限と更新権限を分離するなど適切なアカウント管理やアクセス制御」、「個人情報や業務情報へのアクセス記録を取得したり異常を検知した場合の対応の整備など、ログ取得・監視・分析の強化」等が例示されている。

前後して個人情報保護委員会も同7日に「大規模な漏洩等事案を踏まえた対応について（注意喚起）」を、続く9日にはその解説動画を相次いで公表した。また総務省も、所管事業者および関係団体に対し、同内容の注意喚起を行った。

◆海上保安政策最前線

「正義仁愛」の精神を胸に、「平和で美しく豊かな海」を次世代に継承していくために

海上保安庁長官　宮澤　康一

1948年（昭和23年）の創立以降、日夜、わが国領海の治安維持に努めている海上保安庁。緊張感が高まり続ける周辺海域への対応として、政府は2022年に「海上保安能力強化に関する方針」を示すなどさまざまな取り組みを進めているが、施策の進捗や状況はどうなっているのか。また激甚化・頻発化する自然災害への対応や人手不足・人材難の解決に向けてどういった取り組みを進めているのか。少しずつ、それでも着実に変化している海上保安庁について、本年8月に就任された宮澤長官に話を聞いた。

海上保安庁の役割とわが国周辺海域を取り巻く情勢

――広大な海に四方を囲まれ、世界有数の海洋国家でもあるわが国。海上保安庁は1948年（昭和23年）の創立以降、そんなわが国の領海の治安維持に努めています。近年、周辺海域の緊張感は増すばかりですが、改めて海上保安庁の役割について、そして周辺海域を取り巻く情勢についてお聞かせください。

宮澤　四方を海に囲まれたわが国は、日常生活を送る上で「海」とは深い関係にあり、「海」を活用し、海洋国家として発展を遂げてきました。

海上保安庁は、1948年の創立以来、脈々と受け継がれている「正義仁愛」の精神を胸に、国民の皆さまの安全・安心を確保すべく、国内の関係機関のみならず、諸外国の海上保安機関などとも連携・協力体制の強化を図りつつ、治安の確保、海難救助、海洋環境の保全、自然災害への対応、海洋調査、海洋情報の収集・管理・提供、船舶交通の安全の確保など、多種多様な業務を行っています。

このような中「平和で美しく豊かな海」を次世代に継承するためには、諸外国の海上保安機関との連携・協力が必要不可欠であると考えており、多国間・二国間の枠組みを通じて、海に関するあらゆる課題に取り組み、「自由で開かれたインド太平洋（FOIP：Free and Open Indo-Pacific）」の実現に向けて、法の支配に基づく海洋秩序の維持・強化を図るとともに、シーレーン沿岸国の海上保安能力向上を支援するなど、国際分野での取り組みをさらに深化させているところです。

近年のわが国周辺海域を取り巻く情勢については、依然として予断を許さない厳しい状況にあります。尖閣諸島周辺海域では中国海警船による活動、大和堆周辺海域では外国漁船による違法操業が確認され、そのほか、外国海洋調査船によるわが国の同意を得ない調査活動や覚醒剤や大麻などの密輸事犯なども確認されています。

特に、尖閣諸島周辺海域では、ほぼ毎日、中国海警船による活動が確認されており、昨年（2025年）の接続水域における年間確認日数は過去最多の357日となりました。また、連続確認日数は、24年11月19日から25年10月19日にかけて過去最長の335日となりました。

また、中国海警船による尖閣諸島周辺のわが国領海への侵入事案や領海内で操業などを行う日本漁船に近づこうとする事案も繰り返し発生しています。そのほか本年6月上旬頃から、与那国島を含む先島諸島南方などのわが国排他的経済水域を中国海警船などが断続的に航行していることを確認しています。

海上保安庁では、全国に配備した巡視船艇・航空機などの勢力により、あらゆる業務に対し、国民の皆さまの安全・安心を守り抜くという断固たる決意を胸に、24時間365日、職務に当たっています。



みやざわ　こういち

昭和42年2月生まれ、長野県出身。京都大学法学部卒業。
平成2年運輸省入省、19年国土交通省総合政策局環境政策課地球環境政策室長、20年内閣官房内閣総務官室企画官、22年独立行政法人国際観光振興機構パリ事務所長、25年国土交通省大臣官房付兼内閣総理大臣官邸内閣参事官（内閣総務官室）、27年航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課長、29年鉄道局総務課長、30年航空局総務課長、令和元年海上保安庁総務部長、3年国土交通省大臣官房総括審議官、4年大臣官房危機管理・運輸安全政策審議官、5年内閣府総合海洋政策推進事務局長、6年海上保安庁次長、7年国土交通省航空局長を経て、8年8月より現職。



わが国周辺海域を取り巻く情勢等　（資料：海上保安庁）

◆国土交通技術政策最前線

国土交通省が進める技術政策の方向性と自動運転の最新動向

国土交通省大臣官房技術総括審議官　久保田　秀暢

AIを活用した自動運転が、わが国でも2027年から本格化される見通しだ。そこで、時評では、国土交通省大臣技術総括審議官・久保田秀暢氏に自動運転の最新動向に加え、同省の技術政策の方向性について解説してもらった。

（聞き手・中村　幸之進）

――国土交通省の技術政策の方向性について、まず最近、認識されている課題から教えていただけますか。

久保田　国土交通省が課題としている一つに、交通空白が拡大していることが挙げられます。首都圏でも少し郊外に行けば、バスが減便しているのが実情ですし、タクシーもいないということがありますので、地方ではことさらと言えます。実際、日常の移動手段がなかなか確保できないということが全国で2700カ所を超えるペースで起こっていて、面積ベースでは国土の約3割強で起こっています。

――実際、私の家（東京都）でも、昨年あたりからバスの便が大きく減りました。

久保田　まさに交通空白が都市部でも拡大していく中で、公共交通をどうやって維持していくのか、あるいは自動運転のような代替手段を確立できるのかということが課題として挙げられます。

――技術総括審議官というお立場で、交通空白以外に現在国交省が持っておられる課題感はどのようなものが挙げられますか。

久保田　例えばインフラの老朽化ですね。1960～70年代の高度成長期に整備した道路、橋、トンネルが一斉に更新の時期を迎えています。50年を超えるトンネルが40％以上あり2040年には75％まで急激にインフラの老朽化が増えていくと見られています。

　また、高市政権が掲げる戦略17分野のうち、造船分野の世界シェアは3位に落ちていますが、こういう分野で国際競争力をどうやって増やしていくのか、中国、韓国などの造船大国に対して、新しい機械技術でどう挽回していくのかも大きな課題と言えるでしょう。

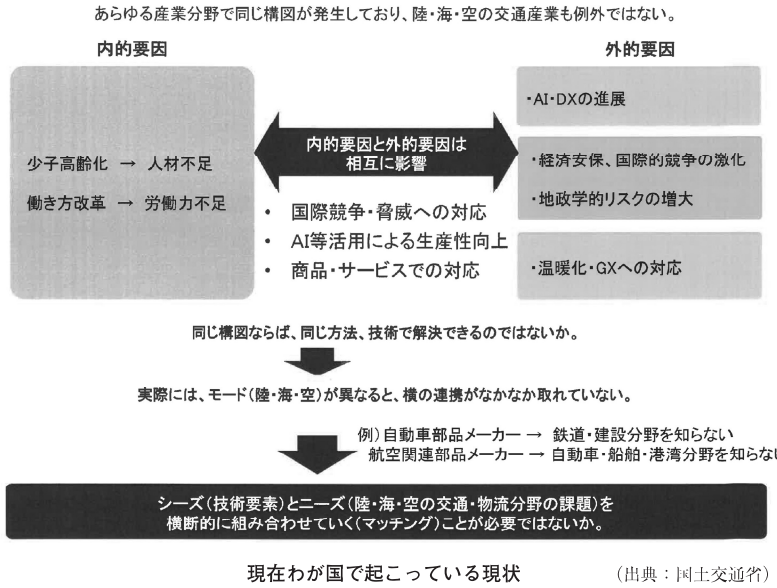
――こうして見ると、多岐にわたる課題が山積していると言えそうです。

久保田　今挙げた課題の背景として、担い手が挙げられます。全ての業界で高齢化と労働者不足が進んでおり、バスの運転手がいないから減便したり、インフラ整備の技術者不足で手が回らないということが各地で起きているわけですね。

――確かに、少子高齢化で人材が不足して、担い手不足になっているので、さまざまな業界で取り合いをしている状況とも言えますね。一方で、働き方改革もあって、ひと昔みたいな労働



くぼた　ひでのぶ
昭和42年生まれ、大阪府出身。京都大学工学部、同大学大学院工学研究科修了後、平成4年運輸省入省。11年自動車交通局技術安全部技術企画課専門官、14年環境省環境管理局総務課環境管理技術室室長補佐、17年国土交通省自動車交通局技術安全部技術企画課国際業務室課長補佐、19年整備課長補佐、20年自動車基準認証国際化研究センタージュネーブ事務所長、23年国土交通省近畿運輸局自動車技術安全部長、24年自動車局技術政策課自動車基準協定対策官、27年国際業務室長、29年環境政策課長、30年独立行政法人自動車技術総合機構審議役、令和元年国土交通省自動車局審査・リコール課長、2年技術政策課長、5年7月自動車局次長、5年10月物流・自動車局次長、8年4月より現職。



現在わが国で起こっている現状　（出典：国土交通省）

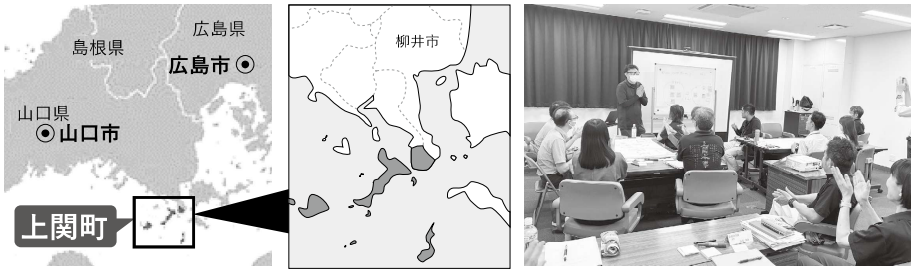
◆国土交通省地域政策最前線

「福祉×交通」の連携協定をもとに、持続可能な地域交通のリ・デザインを目指す

国土交通省　中国運輸局長　**上田　大輔**

国土交通省中国運輸局（以下、中国運輸局）は、「地域公共交通のリ・デザイン」施策の一環として、厚生労働省中国四国厚生局（以下、中国四国厚生局）と「福祉×交通」の連携協定を結び、管内市町村の伴走支援をスタートさせている。山口県上関町で実施されている伴走支援の実例と全国的にも先行している図柄ナンバープレート（地方版）第５弾と第６弾の進捗状況について、中国運輸局長・上田大輔氏に詳しい話を聞いた。

（聞き手・中村　幸之進）



山口県上関町の位置と同町で実施された地域住民の移動に関する伴走支援のためのワークショップMTGの光景

（写真出典：中国運輸局）

――中国運輸局では２０２６年度から中国四国厚生局と連携し、山口県上関町（２千人・西哲夫町長）で移動に関する伴走支援を実施していると伺いました。この施策内容について教えてください。

上田　国土交通省は、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めるために、「地域公共交通のリ・デザイン」を推進しており、この一環として中国運輸局では、管内五県（広島・岡山・鳥取・島根・山口各県）・１０７市町村における地域交通の持続可能性について、自治体目線で具体的施策の作り込みや合意形成に資するための伴走支援を行っています。

中国四国厚生局と26年1月に「福祉×交通」の連携協定を結び、共同の支援チームを構成し、当該自治体との協議に当たっていくことにしています。連携事業の第1号として山口県上関町を選び、山口県にも支援チームに加わってもらって、同町交通部局、福祉部局、財政部局、社会福祉協議会、といった、関係者と定時バス路線と地域ニーズとのギャップや福祉輸送の現場課題などが共有され、今後どう



うえだ　だいすけ

昭和45年生まれ、京都府出身。平成６年東京大学法学部卒業後、運輸省に入り、26年４月国土交通省官房総務課企画調整官、７月中部運輸局企画観光部長、27年交通政策部長、28年総合政策局公共交通政策部参事官（総合交通担当）、30年独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構国鉄清算事業管理部長、令和元年中部国際空港経営企画部長、４年国土交通省港湾局総務課長、５年一般財団法人運輸総合研究所主任研究員、６年独立行政法人海技教育機構理事、８年７月より現職。

目的

- 中山間地域を多く抱える中国地方においては、人口減少や高齢化のもとでの免許返納が進展する中、地域包括ケアシステムを構築していく上で、介護サービス等へのアクセスはもとより、買い物などの生活面も含めて移動手段の確保が課題となっている。高齢者の外出は、介護予防や孤独・孤立の防止など心身の健康の維持のみならず、社会参加や消費活動を促すことによるにぎわいのあるまちづくりにおいても重要な役割を担っており、移動手段の確保が極めて重要となっている。
- 一方で、利用者の減少や運転手の不足等により、地域鉄道・路線バスの減便・廃止が増加しており、地域公共交通は危機的な状況。
- また、介護事業者においても、人手不足のもと、高齢者等の送迎に係る人員の確保の問題に直面しており、中山間地域等における介護サービスの供給体制を維持し、地域公共交通を維持・活性化していく上でも、介護・福祉施策と交通施策の連携が求められている。
- こうした中で、国土交通省の「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」においては12の関係府省が参画し、連携を図るとともに、令和6年10月には介護・福祉分野においては国土交通省と厚生労働省の連名通知が示されており、政府全体としても、福祉分野と交通分野の連携・協働を図ることとされている。
- このため、中国四国厚生局と中国運輸局の間で連携協定を締結し、それぞれが有する知見やネットワークを活かし、福祉分野と交通分野における取組の連携の一層の強化を図ることによって、中国地方における関連施策の推進を図るものとする。

連携の概要

■介護・福祉施策及び交通施策や地域における取組に関する連携
・関連施策における両局共同での伴走支援、先進事例や今後の取組等に関する定期的な意見交換　等

■国の関連施策に関する自治体等への説明に関する連携
・説明会の共同開催・後援、地方自治体の福祉・交通部局の両部門への参加の呼びかけ　等

■情報発信に係る連携
・関係施策に関して両局で連携協力して情報を発信（「福祉×交通」の特設ページの開設、相互リンク等）

福祉と交通に関する中四国厚生局と中国運輸局の連携推進に向けて

（出典：中国運輸局）

◆経済産業省素形材産業政策最前線

新たな施策、そして技術で岐路に立つ素形材産業。その現状と今後の展望について

経済産業省製造産業局
素形材産業室長　大今　宏史

①鉄やアルミなどの素材に熱や圧力を加えることで変形・加工させる技術を用いて、さまざまな形状や性能を有する製品・部品を製造し、②そうした工法に必要な機械、装置を製造し、③製品に熱処理などを施して特定の機能・性能を付与させる ―― 産業である「素形材産業」。わが国のものづくりを支えるサポーティング・インダストリーと呼ばれる重要産業だが、近年では積層造形（Additive Manufacturing：AM）の普及・活用など新たな展開を迎えている。また昨年策定・改訂された「素形材産業ビジョン」「素形材産業取引ガイドライン」は産業・業界にどういった影響を与えたのか。素形材月間である11月、産業を取り巻く現状と今後の展望について経済産業省素形材産業室の大今室長に話を聞いた。

素形材産業と産業の方向性を示す「素形材産業ビジョン」

――原材料や素材を提供する川上産業と製品を消費者に届ける川下産業を結ぶ川中産業（製品を形にする工程を担う）として〝ものづくり〟を支えるサポーティング・インダストリーとも呼ばれる素形材産業。昨年（2025年）3月には産業として目指すべき方向性を示した「素形材産業ビジョン」が策定されましたが、改めて「素形材産業ビジョン」の概要と新たなビジョンによる産業の変化についてお聞かせください。

大今　素形材産業には、素材を加熱・加圧などの方法によって変形・加工する技術を用いて、目的とする形状・性能を有する製品を作り出す産業、また、これらの工法に必要な機械・装置を製造する産業、製品に熱処理などを施して特定の性能を付与する産業が含まれています。

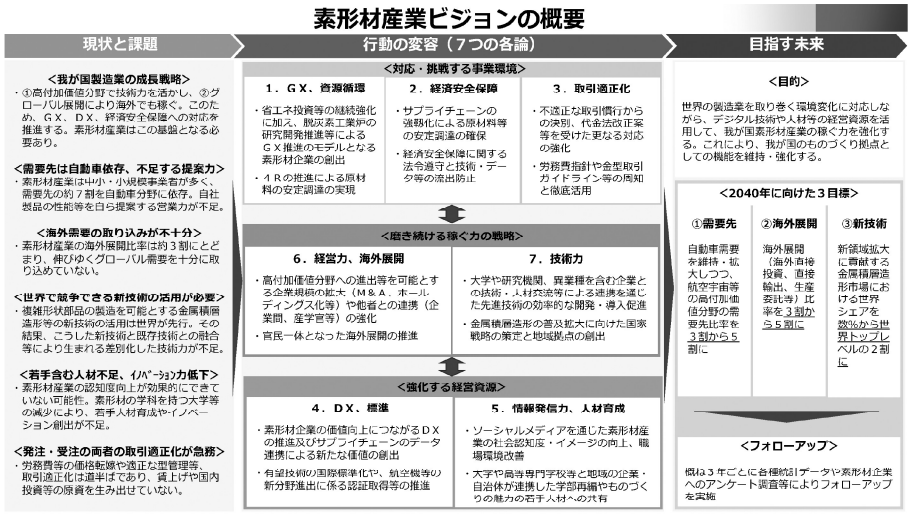
具体的には、鍛造や鋳造、ダイカスト、金属プレス、また金属のパウダーを入れて焼き固める粉末冶金などがあり、これらの作業を行うために必要な道具、例えば金型や鋳造するための機械装置、金属を熱する工業炉や金属熱処理なども素形材産業になります。近年は、三次元CADデータをもとに金属の粉末やワイヤーをレーザーや電子ビームを照射して溶かして固め、一層ずつ積み重ねて立体的な部品を作る金属積層造形（Additive Manufacturing：AM）といった新しい技術への関心も高まっています。

そうした中、昨年3月、わが国製造業の競争力維持・強化に向けて、現状維持にとどまらず、前向きな挑戦を行う素形材産業を後押しするとして、「2025年版『素形材産業ビジョン』」が策定されました。素形材産業は製品を形にする工程を担う、いわゆる〝川中産業〟であり、ものづくりにおいては欠かすことのできない産業でもあります。つまり、わが国でものづくりを続けていくためには素形材産業を国内で維持・発展させていく必要があり、また、ものづくりの拠点であり続けるためには〝稼ぐ力〟を強化していく必要がある――という二つを維持していくために策定されたのが本ビジョンになります。

またビジョンでは、2040年に向けた三つの目標を掲げています。まず一つ目が「需要先」。素形材産業において最大の需要先は自動車分野です。しかし自動車分野は現在、電動化やSDV（Software Defined Vehicle）への転換といった大きな変革期にありますので、自動車需要は維持・拡大しつつも、それ以外



おおいま　ひろふみ
昭和46年6月生まれ、三重県出身、大阪府立大学工学部卒業。
平成8年経済産業省入省。令和3年経済産業省製造産業局自動車課企画調整官（自動車通商政策担当）、5年福島国際研究教育機構研究開発推進部長を経て、7年7月より現職。



（資料：経済産業省）

食品ロス削減から「食でつなぐ共生社会」へ

消費者担当大臣として取り組んだ政策形成の軌跡

参議院議員　自見　はなこ

Ⅰ　はじめに

わが国では、まだ食べることができるにもかかわらず、生産、製造、流通、販売、消費の各段階で多くの食品が廃棄されている。いわゆる「食品ロス」である。食品ロス削減は、単に「もったいないものを減らす」という問題にとどまらない。わが国は食料の多くを海外からの輸入に依存する一方、大量の食品を廃棄している。廃棄物処理には多額の費用を要し、焼却に伴う温室効果ガスも排出される。他方、国内には経済的な理由などから十分な食料を得られない家庭がある。

２０１５年に国連で採択された持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）では、30年までに小売・消費レベルにおける世界全体の１人当たりの食料廃棄を半減させることが「目標番号12・３」に掲げられた。わが国でも、19年に「食品ロスの削減の推進に関する法律」が成立し、20年には、同法に基づき、食品ロスを00年度比で30年度までに半減させる目標が閣議決定された。

私が23年９月に内閣府特命担当大臣（消費者及び食品安全）に就任した時点で、直近の21年度の食品ロス量は年間５２３万トンであった。00年度の９８０万トンからは大幅に減ったものの、20、21年度は新型コロナウイルス感染症の影響で外食需要などが落ち込んだ特殊な時期でもあった。コロナ禍前の15年度から19年度までの５年間の平均は６１４万トンであり、30年度目標の４８９万トンを確実に達成するには、なお大幅な削減が必要であった。

そこで私は、廃棄量を減らすだけでなく、「まだ食べることのできる食品を、必要としている人につなぐ」という視点を政策の柱に据える必要があると考えた。加えてその際に消費者や企業や自治体の行動変容を後押しする経済原理の視点を入れることも大切にした。当時、私が担当していたのは消費者行政だけではない。地方創生、公正取引委員会など複数の分野を担当し、内閣府特命担当大臣として関係府省庁を横断して調整する立場にもあった。食品ロスは、発生抑制、流通、環境、福祉、地域政策、競争政策などにまたがる。一つの制度だけでなく、それぞれの政策手段を組み合わせることが重要であると考えた。

本稿では、大臣在任中に進めた食品ロス削減政策について、その形成過程と、食品寄附、食品アクセス、食べ残し持ち帰り、商慣習の見直し、ＤＸなどの取り組みを振り返りたい。



じみ　はなこ
医師（小児科医・認定内科医）
筑波大学第三学群国際関係学類卒、平成１６年東海大学医学部医学科卒
東京大学附属病院・虎の門病院勤務、２８年参議院議員選挙比例区初当選（以後、当選２回）、令和元年厚生労働大臣政務官、３年自民党女性局長、４年内閣府大臣政務官（こども政策、女性活躍、男女共同参画等）、５年内閣府特命担当大臣（沖縄及び北方対策、消費者及び食品安全、地方創生、アイヌ施策、公正取引）・国際博覧会担当大臣、６年参議院予算委員会理事、７年参議院厚生労働委員会筆頭理事、自民党総務会副会長、自民党地域未来戦略本部事務局長、自民党こども若者未来創造本部幹事長、本年１０月より参議院厚生労働委員会委員長

Ⅱ　食品ロス削減政策を再構築するまでの経緯

１　食品ロスを社会全体の課題として捉える

大臣就任後、まず必要だと考えたのは、食品ロスを「年間何万トン」という量だけでなく、社会に再還元することのできる〝価値〟として示すことであった。当時の食品ロス５２３万トンは、国連世界食糧計画（ＷＦＰ）の食料支援量約４８０万トンを上回る規模であった。日本の食料自給率はカロリーベースで38％であり、食料を海外に大きく依存しながら大量の食品を廃棄していた。一般廃棄物の処理には年間約２・１兆円を要し、当時、子どもの９人に１人が相対的貧困の状態にあった。

さらに課題を別々に扱うのではなく、食品ロス削減を行うことで、企業では事業収益の増加、家計では経済的負担の軽減、地球環境では環境負荷の低減、福祉政策としては生活困窮者支援、ひいては食料安全保障などにつなげることができると示すことが重要であると考えた。見える化をするために、食品ロスの影響を経済損失と温室効果ガス排出量に換算した。その結果、２０２１年度の食品ロスによる経済損失は約４・３兆円、温室効果ガス排出量はCO_2換算で約１１３８万トンと試算された。食品を廃棄するということは、食品そのものだけでなく、生産、加工、輸送、販売に投入された資源、労働、エネルギーも失うことも意味する。食品ロスを社会全体の損失として可視化することで、削減に取り組む意義をより広く共有したいと考えた。

２　食品寄附の可能性に着目する

同時に着目したのが食品寄附である。食品ロス削減推進法の前文には、まだ食べられる食品について、貧困や災害などにより必要な食べ物を十分に入手できない人々への提供を含め、できるだけ食品として活用することが重要である旨が明記されている。しかし実態を調べると、食品企業などからフードバンクに寄附される食品は当時約１・３万トンと先進諸国の中では著しく低い水準にとどまっていた。一方、食品寄附のポテンシャルとしては、食品製造業・小売業で約24万トン、家庭からフードドライブなどを通じて提供できる食品が約14万トンと推計された。すべてを寄附できるわけではないものの、食品ロス削減を進める上で無視できない規模である。

ここで重要なのは、食品ロスを単純に一括して扱わないこと