

第44回社会資本整備審議会計画部会及び  
第42回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

令和2年4月30日

【社会資本整備戦略推進官】 お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから第44回社会資本整備審議会計画部会及び第42回交通政策審議会交通体系分科会計画部会の合同会議を開催いたします。

冒頭の進行を務めます、国土交通省総合政策局社会資本整備政策課社会資本整備戦略推進官の宮沢でございます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところ、本会議に御参加いただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、全27名の委員のうち、20名の委員に御参加いただく予定となっております。

社会資本整備審議会令第9条第3項及び交通政策審議会令第8条第3項に定める定足数を満たしておりますことを、まず御報告いたします。

次に、議事の公開について申し上げます。本日の計画部会は、社会資本整備審議会運営規則第7条第1項及び交通政策審議会運営規則第7条第1項の「議事の公開」により、原則として公開することとされております。本日の会議も公開で開催しておりますので、あらかじめ御了承ください。

ここで、本日の計画部会の開会に当たりまして、国土交通省総合政策局長の蒲生より御挨拶を申し上げます。

【総合政策局長】 総合政策局長の蒲生でございます。

本日は、金本部長をはじめ委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、計画部に御参加を賜りまして、誠にありがとうございます。改めて御礼申し上げます。

昨年11月の本部会におきまして、社会資本整備重点計画並びに交通政策基本計画の見直しに関しましての、いわゆるキックオフをさせていただいたところでございますが、今回は、社会資本整備重点計画を中心にいたしまして御審議を賜ればと思っておりますのでございます。

我が国では現在、頻発・激甚化する自然災害や少子高齢化の進展、ICT、AI等の新技術の発展、ライフスタイルや価値観の変化など、大きく社会経済情勢等々、自然条件も

変化しているところでございます。国土交通省におきましては、今年1月21日から、いわゆる大臣プロジェクトということで、激甚化・頻発化する自然災害への対応ということで、防災・減災対策本部というものを開催しております。

キャッチフレーズとして、これは大臣が決められたんですが、「いのちとくらしをまもる防災減災」ということで、現在、鋭意検討を進めているところでございます。コロナの関係で、検討に関しましても影響が出てきている部分もございしますが、出水期ということをしっかり見据えながら、対策を取りまとめて御報告を差し上げられればと思っているところでございます。

今回の本部会におきましても、今、申し上げましたような新型コロナウイルス感染症の影響などもございまして、初のオンライン会議ということになりました。情報通信技術の進展や働き方に関する変化の一つとして、我々といたしましても、時代が変わっていくのかな、これからどうなっていくんだろうということにつきまして非常に関心が高い上に、そういったものへのしっかりとした対応をしていくことが、国土交通行政の大きな役割だと思っております。

しかしながら、やはり社会資本整備というものは、中長期的観点から必要な安全・安心、さらには、経済活動の基盤となるようなものをしっかりと整備していく、そういう観点からの御議論を今日もお願いしたいと思っておりますし、コロナに関しましても、我々といたしましては今現在、オンゴーイングで感染症の蔓延を防止する対策、さらには、今、苦しんでいる方々への支援、あるいは、それを受けた後、収束が見えてきた段階での観光等、運輸業等々を中心としたV字回復に向けた対策、取組、そういったものをしっかりとやっておこうと思っておりますが、社会資本整備ということをこういった場でしっかりと時間をかけて御議論いただけるというのは大変ありがたいと思っておりますので、今日におきましては、しっかりとまた先生方のいろいろな御指導を賜りたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

私からは以上でございます。

**【社会資本整備戦略推進官】**　　続きまして、今回の計画部会から新たに御参画いただくお三方の先生を御紹介させていただきます。

お名前をお呼びさせていただきますので、もしできましたら、マイクをオンにさせていただきますとともに、映像もオンにいただければありがたく存じます。

まず、神戸大学教授の小池淳司委員でございます。

【小池（淳）委員】 皆さん、初めましての方も多いと思いますが、神戸大学大学院工学研究科の小池です。専門は土木計画学です。よろしくお願いします。

【社会資本整備戦略推進官】 ありがとうございます。

続きまして、筑波大学教授の谷口綾子委員でございます。

【谷口委員】 初めまして、谷口綾子と申します。筑波大学におります。専門は都市交通計画となっております。よろしくお願いします。

【社会資本整備戦略推進官】 ありがとうございます。

続きまして、敬愛大学教授の根本敏則委員でございます。

【根本委員】 こんにちは。敬愛大学の根本です。私は、公共システム、ロジスティクスマネジメントが専門です。よろしくお願いいたします。

【社会資本整備戦略推進官】 ありがとうございます。

続きまして、資料の説明及び質疑応答に関して御案内をさせていただきます。

まず、資料についてですけれども、委員の皆様には事前に電子メールで送付をさせていただきましたが、事務局より説明資料をスカイプ画面に配信するようにさせていただきたいと思っております。

また、先ほど申し上げましたとおり、マイクについてはオフにしておいていただければと思いますが、御発言の際にはオンにさせていただくようお願いいたします。また、御発言の際には、少しゆっくりお話しいただきますと幸いです。

進行の中で、説明資料等、何か御不明な点がございましたら、先ほど申し上げましたけれども、左下にごございますメッセージ機能、あるいは、事前に御連絡させていただいた事務局の緊急連絡先に御連絡いただければと思います。

それでは、これ以降の進行は金本部会長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

【金本部会長】 それでは、議事に入らせていただきます。本日の議事は、「社会資本整備重点計画の見直しの方向性について」となっております。

計画部会をオンライン会議形式で開催することは初めてでございますので、委員の皆様方は、不都合や問題があれば、遠慮なくお申し出いただくようお願いいたします。また、対面ではございませんので、一斉に話し出してしまうことがないように、原則、御発言者はこちらで指名させていただきたいと思っております。御協力をお願いいたします。

それでは、まず初めに、資料1及び資料2に基づきまして、第4次社会資本整備重点計

画に基づく施策の進捗状況、今後の社会資本整備の施策の方向性について説明を求めた後、現行計画の振り返り、論点を踏まえた施策の方向性、次期社会資本整備重点計画における重点目標に関する意見交換を行います。続いて、資料3に基づいて、交通政策基本計画の進め方について報告をいただきます。

それでは、事務局の説明をお願いいたします。

**【社会資本整備政策課長】** 社会資本整備政策課の佐々木でございます。

まず、資料1から御説明をさせていただきます。

前回の部会におきまして、新しい社重点の策定に当たっては現行計画の指標のフォローアップを実施すべきとの御意見を頂きましたので、今回、施策の進捗状況につきまして御説明申し上げます。

1 ページ目を御覧ください。

重点計画につきましては、法律にその評価方法が規定されております。現行の計画につきましては、平成27年11月の部会におきまして、前年度の実績値等により政策評価を2年に1回実施するなど、フォローアップの具体的な方針を定めております。

例えば、資料の下の赤下線部にありますとおり、フォローアップに際して、目標の達成が思わしくない場合は、原因分析・課題の抽出を行い、その解決に向けた政策の方向性の改善策を明らかにするとしております。

30年2月の部会におきまして、28年度の実績値による結果を報告させていただきましたけれども、このたび2回目のフォローアップをさせていただきます。

2 ページ目を御覧ください。

今回のフォローアップ対象は、84の代表的指標のうち、平成30年度の実績値により目標達成に向けた成果を示していない、B評価である24の指標につきまして、フォローアップを行います。

3 ページ目を御覧ください。

現行の計画の重点目標ごとの代表的指標の進捗状況です。防災・減災関係の目標であります重点目標2、それから、地域活性化関係の目標である重点目標3が、相対的にB評価の割合が高くなっております。

4 ページ目を御覧ください。

現行計画の重点目標と代表的指標の一覧ですが、赤で下線を引いているのがB評価の指標でございます。

5 ページ目を御覧ください。

ここからが具体的な指標のフォローアップです。指標ごとに進捗が芳しくない要因、目標を達成するための今後の取組、それから、次期計画の策定と併せて改善していく指標の見直しの方向性を整理しております。

説明時間の都合上、相対的に評価がよくない重点目標 2 と、重点目標 3 の、これに関連する指標を中心に御報告いたします。

6 ページを御覧ください。

まず一つ目は、災害時における主要な下水道の管渠の耐震化の状況でございます。進捗が思わしくない要因といたしましては、予算不足、それから、関係者との調整に時間を要しているということです。今後は、引き続き財政支援のほか、耐震化の状況を公表することで自治体の自発的な取組を促すとしております。次期計画に向けて、直近実績を踏まえた目標の設定を検討するとしております。

二つ目は、危険な密集市街地の面積であります。要因といたしましては、道路の幅員が不十分で、敷地も狭く、建て替え後に十分な面積が確保できないことや、あるいは、高齢化が進み、建て替え意欲に乏しいなどの理由により、時間を要しているということでございます。引き続き、避難路となる道路の整備や老朽建築物の除却、あるいは建て替えを促進することとしております。指標につきましては、令和 3 年 3 月までに策定する住生活基本計画の検討過程におきまして、目標を検討することとしております。

次に、7 ページ目を御覧ください。

一つ目は、幹線道路の無電柱化率であります。要因は、共同溝の整備コストが高いこと、あるいは電線管理者等の関係者との調整に時間を要しているとのこととございます。今後は、低コスト手法の普及、あるいは自治体支援体制の構築、財政支援、それから、発注の工夫などでスピードアップを図ることとしております。次期計画に向けましては、最近の台風被害を踏まえ、無電柱化の対象とする道路の範囲を変更するなど、指標の修正を含め検討することとしております。

二つ目は、大規模地震が想定される地域における河川堤防の整備率と水門・樋門の耐震化率であります。進捗が芳しくない要因といたしましては、近年、災害が激甚化・頻発化しており、被災した河川において、その目標に寄与する整備より優先して、再度災害防止対策を重点的に実施していること、大規模な整備を実施している地域では、事業が完成するまでに時間を要し、効果発現が遅いこととございます。今後は、引き続き堤防の計画高

までの整備、堤防・水門の耐震化を進めていくこととしております。次期計画に向けては、直近の実績を踏まえ、目標の設定を検討していくこととしております。

8ページ目を御覧ください。

高潮浸水想定区域内に関するハザードマップの公表、あるいは、訓練を実施した市町村数であります。要因としては、ハザードマップの作成に必要な高潮浸水想定区域が、30年5月に福岡県で初めて指定されたばかりであるなど、区域の設定が遅れているということがございます。今後は、先行事例の共有や手引等の説明会の開催など、支援をさらに充実させ、次期計画に向けては、今後の高潮浸水想定区域、ハザードマップの作成状況、見込みを踏まえ、目標の設定を検討することとしております。

次に、9ページ目を御覧ください。

一つ目は、人口・資産集積地区における河川整備計画目標相当の洪水に対する河川の整備率であります。ここでは、国管理河川と県管理河川でございます。要因といたしましては、7ページの説明と重複いたしますけれども、再度災害防止対策を優先的に実施していること、それから、やはり効果発現が遅いということがございます。今後は引き続き、河川改修、洪水調節施設の整備を進めていくこととしております。次の計画に向けては、一部の地区だけではなく、河川全体の整備進捗を図る指標について今後検討としております。

二つ目は、最大クラスの内水に対応したハザードマップを作成・公表し、訓練を実施した市町村の割合であります。要因といたしましては、ハザードマップのベースとなる浸水シミュレーションによる浸水想定区域図の作成実績がないなど、自治体のノウハウ不足が課題とのことがございます。今後も、先行事例の共有や手引等の説明会の開催など、支援をしていくことにしております。次の計画に向けては、直近の実績及びハザードマップの作成状況、見込みを踏まえ、目標の設定を検討としております。

次に、10ページ目を御覧ください。

ここでは、重点目標3のコンパクトシティの形成に資する指標の中で、B評価とされた指標であります、「公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合」です。進捗がよくない要因としては、施策実施に伴う居住割合の変化について、効果発現に時間を要していることです。今後は、既存事業における支援を継続するとともに、中心市街地や公共交通沿線など、まちなかにおける歩行者中心の空間づくりへの取組の支援を充実させることとしております。次期計画に向けては、直近の指標の伸び率を維持することを目標として、指標を設定することを検討しております。

次に、11ページ目を御覧ください。ここはバリアフリーに関連する指標でございます。

一つ目は、「段差が解消された一定の旅客施設の1日当たりの平均利用者数」を、「全ての一定の旅客施設の1日当たりの平均利用者数」で割った数値で、段差解消によるバリアフリーの効果を享受できる旅客施設の利用者数を示すアウトカム指標であります。進捗がよい要因といたしましては、物理的・財政的な制約、関係者間の協議に時間を要しているとのことです。今後は引き続き、補助等の支援あるいは市町村が作成する基本構想の作成促進により、旅客施設のバリアフリー化を進めることとしております。次期計画に向けては、今年度に見直しを予定しております、バリアフリー法に基づく基本方針に定める整備目標と連携して検討することとしております。

二つ目は、バリアフリー法に規定する特定公園施設である園路、広場、駐車場、トイレの設置された都市公園のうち、基準に適合した都市公園の割合です。これも進捗がよい理由といたしましては、小規模な公園が占める割合が大きく、また、その数も多い一方で、バリアフリー化を図る場合には周辺の公園施設との一体的な改修が必要となり、時間を要することなどあります。今後は、支援事業あるいはガイドラインなどを活用し、公園のバリアフリー化を進めることとしております。次期計画に向けての指標につきましては、上記と同じでございます。

三つ目は、特定道路におけるバリアフリー化率です。この指標は、バリアフリー法に規定する特定道路延長のうち、基準を満たす道路延長の割合です。進捗がよい理由につきましては、用地取得の難航等が上げられております。今後も用地協議などを行いながら、バリアフリー化を進めていくこととしております。次期計画の指標につきましても、先ほどのバリアフリー関係の指標と同様の考えでございます。

次に、12ページをお開きください。

一つ目は、景観計画に基づき取組を進める市区町村数です。進捗がよい要因は、自治体の厳しい財政状況、あるいは人員不足によるということでございます。今後は、今年度より創設されました景観改善推進事業を活用し、計画策定を一層進めることとしております。次の計画に向けては、直近の実績を踏まえて目標を設定するなど、指標の設定を検討することとしております。

一つ飛びまして三つ目でございますが、汚水処理人口普及率です。この指標は、下水道、集落排水施設、浄化槽等が普及している人口の割合を示した指標であります。進捗が芳しくない要因につきましては、これも財政状況や人員不足によるものとしております。今後

は、関係省庁と連携し、人口減少を踏まえた計画の見直し、地域の実情に応じた低コスト技術や官民連携手法の導入により、効率的な整備を推進することとしております。次の計画に向けては、直近の指標の伸び率を維持することを目標として、指標を設定することを検討することとしております。

13ページをお開きください。

最初の一つ目のみを御紹介いたします。国際コンテナ戦略港湾へ寄港する欧州基幹航路の便数であります。進捗がよくない要因は、コンテナ船の大型化の進展などに伴う急激な寄港地の絞り込みに対し、コストや利便性等の面で、我が国港湾が近隣競合に劣後したことであります。今後は、改正された港湾法によりまして、国から港湾運営会社に対する指導・助言や、海外ポートセールスに有益な情報の提供が可能となったことを踏まえまして、官民一体となった取組を強化・充実させることとしております。次の計画に向けましては、国際基幹航路の直航サービスの充実度合いを計る指標を検討しているところでございます。

14ページ目以降は、全ての指標の進捗状況をバックデータとして掲載しておりますので、御審議の際の御参考に御覧いただければと思います。

資料1についての御説明は以上でございます。

引き続き、資料2につきまして御説明をさせていただきます。

まず、1ページ目を御覧ください。

本日は、前回の部会において上げました論点を踏まえまして、「施策の方向性」、それから、新たな計画における「重点目標」につきまして、特に御意見と御審議をいただければと思います。

2ページ目を御覧ください。

まず、おさらいになりますけれども、前回の部会におきましては、現計画策定後の状況変化を踏まえまして、資料の右側にあるように、六つの論点を上げさせていただきました。

3ページ目を御覧ください。

そこで、現計画の従来の視点である、自然災害への対応、老朽化への対応、経済成長の実現、地域経済の活性化に加えて、新しい重点計画では、デジタル革命の本格化への対応、国民のライフスタイルの多様化といった時代の変化に対応した新しい視点を追加してはどうかという提案をさせていただきました。

4ページ目を御覧ください。

前回の部会で、六つの論点の関係性に関する質問や御意見を頂いたことから、関係性を



まとめさせていただきました。社会資本整備の基本的な役割として、安全・安心の確保、持続可能な地域社会の形成、経済成長の実現の三つがあり、この役割を下支えし、社会資本の機能が適切に発揮できるよう、インフラの管理を行う必要があります。これが従来の視点でございますが、社会経済やライフスタイルの多様化に対応し、新しい技術や情報技術の活用、あるいはインフラの柔軟な利活用といった横割りの新たな視点を追加することで、全体としてインフラのストック効果を最大化していくということが重要であると考えております。

次に、5ページ目を御覧ください。

ここからは、前回の部会において上げさせていただいた六つの論点ごとに御説明いたします。それぞれの論点で上がった項目を一番左側の箱に記載いたしまして、具体的にどのような今後の社会資本整備を進めていくのかを真ん中の箱で書いております。その上で、進めるに当たっての具体的な施策の方向性を一番右の箱に整理しております。

さらに、施策の方向性をまとめた上で、六つのテーマごとに重点目標を立てさせていただきました。この目標を達成した際の将来目指すべき姿についても記載させていただいております。これらを基に議論させていただければと思います。

それでは、まずはこのページの自然災害リスクの低減と防災意識社会の定着についてであります。前回の部会では四つの項目を提示させていただきました。

まず左上、一つ目の自然災害の新たな脅威への対応です。気候変動の影響等により自然災害が頻発・激甚化しており、これらに備えるためには、今後どのようなインフラを整備していくのかでございますが、今後の進め方については、ソフトも一体となった対策を推進することで、将来の災害時の被害リスクの最小化をしていくことが重要と考えております。このため、一番右の施策の方向性としては、自然災害のリスクに応じた防災・減災対策の推進に向けて、河川整備計画の見直しを踏まえた堤防強化や利水ダムを含めた活用など、前例にとらわれない抜本的な対策を実施していくとともに、公共施設の耐震化など、地震・津波についてもリスクの軽減を推進してまいります。

一番左側、上から二つ目の災害リスクに備える社会の構築については、過去の災害を教訓とした、災害リスクに対応した土地利用を含め防災意識社会の定着をどう進めていくかという論点です。今後の進め方としては、特に近年の激甚化する災害には、ハードだけでは防ぎ切れないため、災害が発生することを前提として、住民など多様な主体の連携、まちづくりとの連携の取組により、リスクを軽減することが重要と考えております。このた

め、右側の施策の方向性としては、ハザードマップの作成・公表などの防災情報の充実等を含むソフト対策の高度化や、コンパクトシティに代表される自然災害リスクを踏まえたまちづくりを推進することとしております。

一番左の三つ目の被災後の経済活動の維持であります。リダンダンシー確保の観点から、どのようなインフラ整備を進めるかという論点です。今後の進め方としては、被災後から復旧・復興までを見据えて、経済活動を維持するため、人流・物流を支える交通機能を確保する災害リスクの分散が重要です。このため、施策の方向性としては、道路の代替性確保のためのミッシングリンクの解消など、災害に強い交通ネットワークの構築が重要としております。

最後に、左下四つ目の復旧・復興を支える担い手の確保です。被災地の早期復旧・復興を支える現場の担い手をどのように確保・育成すべきかという論点ですが、今後の進め方といたしましては、災害協定の締結などの災害発生を前提とする制度的な備えに加えまして、平時から担い手をどのように確保・充実していくかが重要と考えております。このため、施策の方向性としては、ICT技術を活用した情報収集力の強化などTEC-FORCEの強化や、キャリアアップシステムの導入による建設業の担い手の確保・育成を進めていくべきとしております。

これらの四つの論点、施策の方向を踏まえ、一番下に書いておりますけれども、重点目標は、「自然災害から国民のいのちと暮らしを守る社会づくり」とさせていただいております。

6ページ目を御覧ください。

続きまして、予防保全に基づくインフラ管理の適正化についてです。前回の部会では三つの項目を提示させていただきました。

まず、左上のインフラの管理体制の確保につきましては、人材・財源が不足する中、予防保全を基軸とするメンテナンスサイクルを支える体制整備をどのように進めていくべきかという論点です。これについては、事後保全から予防保全への転換を図ることでトータルコストの縮減、あるいはコストの平準化を図ることや、特に地方公共団体の人手や財源が限られることから、県と市町村間の広域的な連携に取り組む必要があります。この観点から、右側の施策の方向性としては、予防保全に向けたインフラの早期修繕などの予防保全に基づくインフラ管理の徹底と、技術職員に対する研修の実施など地方公共団体のインフラメンテナンス体制の確保に取り組んでまいります。

次に、左の（２）新技術の利活用、それから、（３）インフラの規模の適正化であります。

新技術の利活用に関しては、ドローンなどの新しい技術の利活用の促進をどのように進めるかという論点です。老朽化対策を効果的・効率的に進めるためには、新しい技術開発だけでなく社会実装を進めることが重要ですので、産学官の連携をさらに進めるとともに新しい技術のニーズ、シーズのマッチングによる新技術の開発や社会実装を推進いたします。この観点から、施策の方向性としては、効率的な点検のためのドローンなどの新技術の活用など、新技術やデータの活用促進によるさらなるトータルコストの縮減・平準化に取り組みます。

また、左の（３）インフラの規模の適正化につきましては、集約・再編をどのように進めるべきかという論点に対しては、必要性の低下したインフラにつきましては廃止、除却を進め、また、必要なインフラについても、社会経済状況の変化を踏まえながら更新時期等を捉え、集約・再編を図ることで規模の適正化を進めることが必要です。この観点から、施策の方向性としては、例えば污水处理施設の統廃合など、集約・再編等によるインフラストックの適正化に取り組みます。

これら三つの論点、施策の方向性を踏まえ、重点目標といたしましては、「予防保全に基づく持続可能なインフラ管理の実現」とさせていただきます。

7ページ目を御覧ください。

続いて、豊かで暮らしやすい地域社会の実現です。まずは、地域づくりの観点から、左の（１）持続可能な都市や地域の形成と（２）地域の潜在能力の発揮です。また、昨今の高齢者などによる交通事故の頻発を踏まえまして、安全の観点から、（３）として日常生活の安全の確保を、今回新たに追加いたしました。

まず、持続可能な都市や地域の形成については、人口減少・高齢化の中で、持続可能な都市や地域を形成するためにどのようなインフラ整備を進めるべきかですが、今後は、都市機能をコンパクトにまとめ、拠点間のネットワーク連携を強化するとともに、多様な世代が生き生きと生活できる、暮らしやすいコンパクトなまちづくりを進めることが重要と考えております。

次に、左（２）の地域の潜在能力の発揮については、観光や農業などの多様な地域資源への関心が高まる中、地域の潜在力を最大限発揮させるため、どのようなインフラ整備を進めるべきかについてです。交流促進による地域の活性化を目指し、訪日旅行者を含めた関係人口の増大による地域のヒト・モノの交流を支え、促進するための基盤を整備してい

くことが重要と考えています。このため、地域づくりの観点からの施策の方向性としては、一番右側の（１）になりますが、コンパクトシティの考えに基づく市街地整備、都市交通システムの構築などの持続可能なコンパクトなまちづくりと自立した地域コミュニティの形成や、地方港湾・空港の機能強化などの地域間の交流促進による活力ある経済・生活圏の形成に取り組むこととしております。

次に、左の（３）日常生活の安全の確保についてですが、人口減少・高齢化が加速化する中で、持続可能な地域を形成するためにどうインフラを整備していくかや、高齢者による交通事故の頻発を踏まえ、どのようなインフラを整備するかという論点があると考えておりますが、今後の進め方としては、安全な歩行空間の確保など、便利で安全な移動空間を整備していく必要があると考えております。施策の方向性としては、生活道路におけるバンプ等の設置、生活空間における子供や高齢者などの安全・安心の確保や、ホームドアの整備の推進など人流・物流を支える公共交通の安全・安心の確保を進めていくことが重要だと考えております。

これら三つの論点、施策の方向性を踏まえ、重点目標は、「コンパクトで活力ある魅力的な地域づくり」とさせていただいております。

８ページ目を御覧ください。

生産性向上による持続的な経済成長の実現についてです。前回は三つの項目を提示させていただきました。

まず、（１）の持続的な経済成長の実現についてですが、今後は、生産年齢人口の減少を補うため、生産コストの低減や労働時間の短縮に資する人流・物流のネットワークを整備する、生産性向上に資するネットワーク整備が重要と考えております。

次に、（２）訪日観光客への対応ですが、今後は、国内外、都市や地方を結ぶ空港・港湾などのゲートウエーを整備していく必要があるとともに、民間ビジネスの機会の拡大を図り、地域活性化にも資する官民連携を推進することで、都市間、地方間を結ぶ拠点の機能強化を進める必要があると考えています。

続いて、（３）の国際的な都市間競争への対応ですが、今後はアジアをはじめとした新興国の成長を取り込むとともに、民間投資を誘発する都市の基盤整備をすることで、海外の成長や民間活力を取り込む必要があると考えております。

上記の観点を踏まえれば、施策の方向性といたしましては、右に掲げる三つを提示させていただければと思います。

一つ目は、経済を支える基盤整備として、三大都市圏における環状道路の整備の推進など、産業を支える人流・物流ネットワークの整備や首都圏空港などの機能強化等、国内外を結ぶ交流拠点の機能拡充・強化を進めることであります。

二つ目は、民間のビジネス機会の拡大に向けて、PPP/PFIや海外インフラ展開等による官民連携を推進することが重要であります。

最後に、都市の国際競争力の強化に向けて、官民連携による都市開発プロジェクトの推進など、都市の可能性を引き出す基盤整備を進めていくことが重要であります。

この三つの論点、施策の方向性を踏まえて、重点目標といたしましては、「経済の成長力を底上げする基盤の整備による人流・物流の拡大」とさせていただきます。

9ページ目を御覧ください。

情報技術の利活用・新技術の社会実装についてです。前回、二つの項目を提示させていただきました。一つ目は、インフラデータの横断的な利活用であります。二つ目はスマートシティ等の新たな潮流への対応です。

初めに、インフラ整備の効率化の観点から、(1)インフラデータの横断的な利活用であります。プラットフォームの整備、あるいはその後のインフラ関連データの横断的な利活用に向け、どのような取組を進めるべきかという論点ですが、今後の進め方としては、インフラから得られる様々なデータを一元化するとともに、気象・経済活動などのデータとも連携を推進すべきと考えております。そのため、施策の方向性としては、データの活用によるイノベーションの推進に向けて、インフラデータの一元化、データ連携の推進が重要と考えております。

二つ目は、スマートシティ等の新たな潮流への対応についてです。これには、インフラ整備の効率化の観点と機能高度化の観点の二つがあると思いますが、スマートシティの実現や次世代モビリティの推進など情報化社会の新たな動きに対して、どのようにインフラを整備すべきかであります。一つは、インフラの整備の効率化の観点で、新技術の社会実装による効率化の推進であり、ICT・新技術を活用することで社会資本整備やメンテナンスの効率化を推進することが重要と考えております。このため、施策の方向性としては、i-Constructionの推進など、新技術の実装による社会資本整備の生産性向上に取り組むこととしております。機能の高度化の観点からは、技術革新を踏まえたインフラの機能の高度化を進めることで、都市などの諸課題を解決することが重要と考えております。このため、施策の方向性としていたしましては、情報化社会に対応したさらなる利便性の

向上に向けて、道の駅などを拠点とした自動運転サービスの推進など、次世代モビリティ一等の新技术や官民データを活用したまちづくりを進めてまいります。

これら二つの論点、施策の方向性を踏まえ、重点目標としては、「情報技術の利活用・新技術の社会実装によるインフラの価値の発現」とさせていただきます。

10ページ目を御覧ください。

最後に、インフラ空間の多面的・複合的な利活用についてです。前回の部会では、国民のライフスタイルや価値観の変化として、インフラ空間の多面的・複合的な利活用により、インフラの価値をさらに高めるためにはどのようにインフラを整備すべきか、あるいは、豊かな自然やバリアフリー化の推進など、生活を豊かにするためにはどのようにインフラを整備すべきかを論点として提示いたしました。

今後は、従来のインフラを整備する観点に加えて、インフラを資産として徹底的に活用し、時代に応じて使い方や空間の在り方を見直すことにより、新たな価値を発揮することが重要と考えており、自然環境の活用・調和の観点と利用者目線の社会資本整備の観点の二つの柱で社会資本整備を進めるべきと考えております。

自然環境の活用・調和の観点では、施策の方向性として、良好な生活環境の形成に向けて、グリーンインフラの推進など自然環境の機能を活用した国土・地域づくりや、循環型社会の形成、地球温暖化緩和策を推進してまいります。

また、利用者目線の社会資本整備の観点では、政策の方向性として、人を中心に据えた空間づくりの推進に向けまして、多様なニーズに対応したインフラ空間の活用や公共施設・車両・住宅などのバリアフリー化を推進してまいります。

これらの論点、施策の方向性を踏まえ、重点目標として、「インフラ空間の多面的・複合的な利活用による生活の質の向上」とさせていただきます。

11ページ目を御覧ください。

今申し上げました六つの論点につきまして、重点目標と施策の方向性を一覧でまとめたものでございます。御議論の参考としていただければと思います。

また、12ページ目を御覧ください。

最後に、これまでの議論と計画本体との関係をちょっとイメージしていただけますよう、次期計画の構成イメージをまとめております。前回の部会では、第1章の素材として社会経済情勢の変化等を御議論いただきましたし、今回は、第3章に当たる重点目標を御説明させていただきます。今後、その他の章の議論につきましても材料、素材を提供させて

いただきまして、また御議論をいただければと思っております。

また、今回、御議論いただく前提として、参考資料1に、社会経済情勢に関するバックデータもおつけしておりますので、こちらも適宜御参照いただければと思います。

私からの説明は以上でございます。

**【金本部会長】** 御説明ありがとうございました。

ここで意見交換に入りたいと思います。

御意見等をお聞きしたいと思いますけれども、一斉にお伺いするのがビデオ会議だと難しいので、4名ずつ区切って、順番にお願いをいたします。すぐの発言が難しければ、パス、または質問や意見がない旨を御発言ください。あと、御意見をお話しいただく際には、該当する資料番号とかページ、記載がある箇所などをおっしゃっていただいた上で御発言をお願いいたします。

あいうえお順で、まず、相澤委員、家田委員、石田委員、磯部委員の順でお願いいたします。

相澤委員、いかがでございましょうか。

**【相澤委員】** 相澤です。よろしく願いいたします。

では、御説明いただきました資料の9ページ、情報技術の利活用・新技術の社会実装のところで、1点だけコメントいたします。

インフラデータの利活用の推進についてですが、右上のところで、プラットフォームの構築というのが施策の方向性という形で挙がっていますが、利活用するのは誰かということ考えたときに、社会資本整備の効率化というキーワードが下にあるとおり、社会資本整備のPDCAサイクルを回すためにインフラデータが活用されるという観点も重要だと思いますので、ただプラットフォームを作って、誰かが活用してくれるというだけではなく、この重点計画においても、例えば評価を回す際にも活用できるものだという観点が盛り込まれるとよろしいかと思いました。

以上です。

**【金本部会長】** どうもありがとうございました。

次、家田委員、お願いいたします。

**【家田委員】** それでは、発言させていただきます。

今、御報告された件は、いずれももっともなところであって、特段に、このところを大幅に変更するというような意見はございません。結構だと思います。

それとは別にというか、今後やらなければいけないなと思うようなことを発言してもよ  
ろしいでしょうか。それは、このパンデミック、コロナなんですけれども、実は土木学会  
で、もう間近ですけれども、5月、6月ぐらいから恐らく開始することになるろうと思っ  
ていることが、社会資本整備に大きく関係しますので、お話ししたいと思います。

今回のコロナウイルスの世界的な蔓延とそれに伴う社会経済的な影響は大変なものだ  
ということは、改めて言うまでもないんですが、この事態は、社会資本整備に関しても、あ  
るいは交通政策に関しても、非常に重大な転換点になるろうかと認識しております。そうい  
う意味においては、今回お話があったことに加えて、たった今まとめる必要はないんです  
が、何か外に対して社整審として物を言う場合には、これについても今後さらに検討が必  
要であるという意味で、発信すべきだという趣旨で一つ、二つ申し上げます。

特に短期的には、運輸産業あるいは観光産業なんか当然ですけれども、大変影響されて  
いますが、例えば今、鉄道輸送なんかについても、通常の輸送量の10分の1とかそのぐ  
らいになっていますが、運行は平常とほぼ同じ状況でやっているわけで、一体それによっ  
てコストはどういうふうになっていくのか、非常に考えどころだと思います。

また、建設事業についても、3密を避ける、2メートル以内に近寄らないで工事をする  
というのは、そう簡単なことではない。したがって、マスクなり何なりをしながら適切に  
工事をしていかないと、恐らくこの後、景気の回復のための事業、あるいは通常のメンテ  
ナンスやその他もろもろのインフラの機能維持のためにも、工事をスムーズにやっていけ  
るのかというのは非常に懸念されるところであります。

しかし、それを乗り越えなくては、恐らく事態はもっともっと深刻なものになるので、  
そこは短期的に気にしているところでございます。

また、長期的には、ポストパンデミックということを考えますと、例えば暮らしのスタ  
イル、仕事の仕方のスタイル、テレワークというものの在り方、あるいはそれを円滑にや  
るためには、今、通常の勤務者、勤労者が自宅で持っているような通信環境ではかなり手  
薄なわけですね。通信インフラの充実等々がいっぱいありますし、あるいは商業慣行、あ  
るいは契約慣行についても、テレワークはやるけれども、はんこを押すために会社に行か  
なければいけないということでは済まないわけですね。いろいろなことの見直しの時期  
だと思います。

また、これから災害の時期、特に雨の時期になっていくんですが、3密を避けるとい  
うようなことを実現させつつ、大雨のときの避難の仕方というのはどうやったらいいのかと



というのは本当に緊急の課題で、検討しなければいけないことだと思っております。

さらにインフラも、今のところ、飲み水について問題があるとは思いませんけれども、この冬は暖冬でしたので、水の量はより厳しいことがこの夏は予想されるわけであって、途上国ではありませんから、水質のところまであまだ、こうだと今、言う必要はありませんけれども、これを機に、国土の在り方、特に大都市の在り方、あるいはインフラの在り方というのを、ポストパンデミックの世界を考えて、そして、それに向かっての物言いをしていかなければいけないと認識しています。

冒頭申し上げましたように、以上のような認識を踏まえて、土木学会では検討会とそれに伴う発信をしていくという予定になってございますけれども、これはひとえに、土木学会のみならず社整審で十分考えなければいけないことであって、ぜひこういった課題を、今後緊急に検討しなければいけないこととして位置づけていただけたらなと思う次第でございます。

以上でございます。

**【金本部部长】** 重要な論点を提起いただきまして、どうもありがとうございました。

それでは、石田先生は後ほどということでお願いして、磯部先生、次、お願いできませんでしょうか。

**【磯部委員】** 磯部です。2点申し上げます。

1点は、資料1に関してです。KPIのレビューをしていただいているわけですが、先ほど来、出ている、コロナウイルスの感染の影響を受けて、ある部分、見直しをする必要があるかどうかということについて、あると言っているわけではないんですが、これにもかかわらず困難を克服して予定どおりやりますとか、あるいは、これは達成ができなくなったので、少しやり方、それから、目標を変えますという検討が必要なのではないかと感じています。

第2点は、資料2に関するところであります、資料2の5ページに、自然災害リスクの低減と防災意識社会の定着というのがありますけれども、この中で、大きくまとめたときに、防災インフラを強くして防災をすることがあり、しかし、それではやりきれないので、防ぎ切れない災害リスクもあるから、それに対して、インフラを強靱化していく、交通インフラも含めて強靱化していくというようなことがあり、さらには、起こってしまったときに、TEC-FORCEと書いてあるようなことを含めて、直後にどれだけ復旧していくかという視点があるんですけれども、さらに復興という、長期的な国

土あるいは社会の復興という側面を入れられないだろうかというのが私の意見でありまして、言わば、事前復興とか言われている部分でもありますし、そういった部分の、ハード的な整備ではないのかもしれませんが、巨大な災害が起きてしまったときにどのように復興していくのかというシナリオのようなものを書くと、国民としては、ある意味でちょっと安心できるという面もあるんだと思います。

これが計画部会で議論すべきテーマなのかどうかということについては、ちょっとそうでもないかもしれないと思っているんですけども、ただ、全体として防災・減災のことを考えるならば、そういう視点というのも必要ではないかと思う次第です。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

石田先生はつながっていますでしょうか。

【石田委員】 ありがとうございます。

大きく言うと2点、意見がございます。

まず、第1点の資料1でございます。B評価についての御説明をいただいたんですけども、最近の実績、あるいは伸び率を参考にして目標値を再設定するという記述が結構見受けられました。現実的な判断であって、クレバーなやり方だと思うんですけども、要因分析がちょっと足りないのではないかなという印象もありますし、もうちょっと要因分析をきちんとして、目標を達成するためのいろいろな環境条件を整えるというところに、もう少し果敢に踏み込んでもいいんじゃないかなという印象でございましたので、よろしくお願いをします。

第2点は、これは家田先生もおっしゃったんですけども、COVID-19のパンデミックをどう考えるかということなんですが、私としては、論点1で取り上げられている、自然災害リスクの低減と防災意識社会の定着の中に組み込めるんじゃないかなと考えております。

と申しますのも、21世紀に入って、2002年のSARS、2005年の鳥インフルエンザ、2015年のMERSに続いて、コロナが来たわけですね。ある意味では、こういうものが常態化をしている。従来の自然災害とは大きく異なる性格を持っております。影響とか打撃の期間が非常に長いとか、影響範囲が世界中であるというふうに非常に広いとか、人、企業に大きな行動変容を強いるので、施設への物理的被害そのものはないんですけども、社会システム全般への影響が大きくて深いということで、これは従来の強靱

化等の対象では、ちょっと難しいような特徴かなと思います。

そういうところをどう捉えるかということが非常に大事かなと思っておりまして、社会資本政策もそうなんですけれども、こういったオペレーションとかマネジメントに関するものに関して言うと、交通政策により密接に関連するのかなと思います。

私もちょっと関係しているんですけれども、日本モビリティ・マネジメント会議という学会がございまして、通称J COMMと言っておりますけれども、そこが、コロナ・ショックによる公共交通の減収額を、5月に緊急事態宣言が解除され、それから需要が元に戻るという楽観的シナリオで減収額が3.5兆円、緊急事態が12月まで続くとすると、そういう長期化シナリオでは8.3兆円にも減収が見込まれるという試算を、これは実は、4月の公共交通の需要の減少が、少ないものでも6割減少、多いものでは9割減少になっておりまして、地域の、あるいは公共交通という、非常に大きなモビリティサービスに危険信号がともっているということでございます。

特に、地域公共交通サービスを中心的に担っていただいております中小の事業者が、経営基盤が脆弱なんですけれども、そこに限っても、楽観シナリオで1兆円、長期化シナリオでは2.3兆円という、到底持ちこたえることができないような危機に瀕しております。そこにどう対処するかということは、緊急的なものなんですけれども、同時に、ICTとかデジタルトランスフォーメーション、あるいはマネジメントのコード化なんかの間われるところが、非常に政策的に大きな課題になっているわけでもありますけれども、そういうこともありますので、ぜひ、こういうところも思い切って踏み込んでいただければなと思います。

このことに関しては、技術部会の下に基本政策懇談会というのが、そこで精力的に議論することになっておりますので、また連携させていただければと思います。

長くなりました。以上でございます。

**【金本部長】** どうもありがとうございました。

これで4名の方から御意見を伺ったわけですが、事務局から、この段階でお話ししたいことはございますでしょうか。

**【社会資本整備政策課長】** 相澤委員からございました、インフラデータのプラットフォームの関係につきましては、まさに、インフラ整備の際にこういうことをしっかりやっていくということだと思っております。

それから、家田委員からございました、コロナの影響の関係でございますが、最初に局

長からの挨拶にもございましたけれども、インフラは、もともと我々の日本の経済とか、あるいはいろいろな基盤を支えるものでございますので、どのような影響が今後出てくるかということは、我々も勉強しなければいけませんけれども、特に防災といった、いつでも起こり得るものについてはしっかりと対応していかなければいけないと思っております。問題意識は、非常に我々も痛感しておりますので、また引き続き御指導いただければと思っております。

それから、磯部委員からございました、K P Iの見直しの件につきましては、次の計画に向けて、この影響をどう見込んでいくのかということかと思っております。

ただ一方で、石田委員からもございましたように、若干、現実に合わせてK P Iを設定するというのは、それはそれで、もう少し意欲的にしてもいいのではないのかというお話もございましたので、コロナの影響とは直接関係ないかもしれませんが、指標の設定については、計画に向けてバランスを見ながら設定していくということが必要なと考えてございます。

それから、パンデミックの話は、先ほど家田先生のところでもお話しさせていただきましたけれども、今後、我々も議論しなければいけないかなと思っております。技術部会の基本政策懇談会ともしっかりと連携を取っていきたいと思っております。

以上でございます。

**【金本部長】** どうもありがとうございました。

それでは続きまして、大久保委員、大串委員、大橋委員、小池淳司委員の順でお願いいたします。

大久保委員、いかがでございましょうか。

**【大久保委員】** 資料1と2について、1点ずつ申し上げます。

資料1に関しましては、B評価の中でも、進捗状況の遅れの理由には様々なものがあって、ある程度カテゴライズした対応が必要ではないかと考えております。

例えば、準備には時間を要したけれども、ある程度、ボトルネックの解消の見込みがあるもの、具体的な対策、強化策が次の段階であるもの、それから、有効な対策、強化策が実はあまり見つかっていないのではないかと見えるもの、目標全体の見直しを含めた検討の必要があるものがあります。

その中には、予算不足であるとか関係者の意見調整に時間がかかるといった、共通の理由によるものがあるように思われますけれども、こういうものは現在のコロナウイルス対

策と同様、分かっているけれどもできていないという問題に近いものです。この種のものにつきましては、特に、先ほど石田委員から御指摘がありましたように、すぐに目標の見直しということになってしまいますと、単に目標の引下げと捉えられてしまう可能性もあるばかりか、結局のところ、災害時等に対応できないということも出てき得るので、この点は、慎重に強化策を考えたほうがいい部分ではないかと思われまます。

次に、資料2に関しましては、横軸の新たな視点と縦軸の関係がかなり分かりやすい形で整理されたと評価しております。

ただ、情報技術の活用につきましては、先ほど相澤委員から、P D C Aの活用ということがありましたが、もう一点別の視点もあります。データというものは、関係行政機関だけではなく、国民の政策参加や各種産業にとっても重要なもので、政府のオープンデータ基本指針に基づいて、オープンデータとしての利活用ということが重要であると考えますし、また、そのようにお考えだと思いますので、「オープンデータ」というキーワードを入れたほうが、国民へのメッセージとしては明確になるのではないかと思います。

また、多面的利用というもう一つの新しい視点に関しましては、縦軸との関係で、例えば自然災害のところに、「E c o - D R R」といったようなキーワードを入れることにより、縦と横との関係がより明確になる部分があるのではないかと思いますので、この点も御検討いただけたらと思います。

以上でございます。

**【金本部会長】** どうもありがとうございます。

次、大串委員、お願いいたします。

**【大串委員】** 大きく1点、お話ししたいと思います。資料2の6ページにありました、インフラの規模の適正化について、でございます。

インフラの規模の適正化に関しては、市町村合併で重複するようなインフラを抱え込まれていることもあり、維持管理費が膨大なこともあって、私は常々、交通政策とセットで至急縮減を図るべきだと考えてきておりました。

ところが反面、今回のC O V I Dを含めまして、特に保健所の機能が今、不全になっている。保健所の数が、規模の適正化ということで減らされていて、今、オーバーキャパで非常に大変な事態を招いているとも言われていますので、インフラの規模の適正化に関して、平時のことをいつもイメージしてしまうんですけれども、これほど災害が常態化している中で、どの程度が本当の適正化の規模なのかということを考えていく時期に来ている

のかなと思います。

昨年は、東京が水害で、川の氾濫があり、避難所に人があふれて、避難所難民という言葉も生まれました。ほかの自治体の地震などの災害でも、避難所に入れなくて自宅避難を余儀なくされているなどのことでもあります。そこで今回、インフラの規模の適正化を出すに当たっては、慎重にいろいろな事態を想定して、経済的に、ある程度適正化は必要なんだけれども、それでも、こういった機を捉えて、もしかして今、災害が起こって避難をしなければならないときには、広域的な避難所を開くとか、国の施設を、すぐ対応して一緒に開くとか、そういった視点もぜひ入れていただきたいなと思いました。

以上です。

**【金本部長】** どうもありがとうございました。

次は、大橋委員、お願いいたします。

**【大橋委員】** まず、今回、資料2の4ページ目に頂いていますけれども、三つの縦の柱に、3本の横串を入れていただいています。この3本の横串をしっかり入れていただければなど切に思っています。

具体的に2点、3点申し上げますと、まず1点目に、今、大変なことになっていますけれども、地域経済を考えていく上で、地域政策をどうしていくのか。これで言うと、恐らく論点3とかになるのかもしれませんが、こういうところで、インフラの複合的利活用とここにも横串で書かれています。こうしたものは御省の社会資本、交通インフラのみならず医療、介護、福祉、あるいは農業といったインフラも含めて、複合的利活用と考えていかないといけないんだろうと思います。

こうしたものは多分、一緒にやっ払いこうと掛け声はあるんだと思いますが、実際に具体的に行動に落とすとすると、もしかすると制度改正とかをして、しっかり取組をしていかなければいけない部分もあるのではないかと思います。

私がすごくいい事例だと思っているのは、水災害において、対策の一環として利水ダムを活用する。それについて損失補償をきちっと法改正ですることによって、民間のダムではありませんけれども、そうしたダムも水災害対策として活用するというのは、一つの参考になる事例だだと思います。

こうしたものを含めて、省庁の縦割りを問わず、しっかりインフラ全体としてその地域を考えていただけることを、国交省が先頭に立って進めていただければと思うのが1点です。

2点目も同様の視点ですけれども、論点5の情報技術の話であります。

実は情報技術の話は、データの話がされているような印象があるんですけども、どちらかというと今の時点で考えなければいけないのは、5Gとか、あるいはブロードバンドのユニバをどう考えるとか、もしかすると他府省の話も一部絡むと思いますけれども、そうした通信インフラをしっかりと社会インフラの中で使っていくというユースケースを、他府省にもきちっと打ち込んでいかないといけないんじゃないかと思っています。

そういう意味で言うと、データよりも、もう少しセンサリングとか、あるいは通信インフラのところをちゃんと入れ込んでいただくのが本当はいいのかなという感じがしています。

最後は、先ほどからあるコロナの話であります。これを一過性のものと捉えるのか、あるいは、このままウィズ・コロナでしばらく続くと捉えるのかでも、かなり見方は異なると思いますけれども、少なくともインフラの在り方を考えるときに、現在のコロナをうまく生かすという視点が重要なのかなと思いますので、そういう観点から、ちょうどインフラに対する見方というのも、コロナで随分変わってきているところもあるんじゃないかと思っていますので、そういうところを社会資本の計画の中にうまく取り込んでいければ、いろいろな意味で、今の時代を反映したものにもなり得るのかなという感じはしています。

以上です。どうもありがとうございます。

**【金本部会長】** どうもありがとうございました。

次、小池淳司先生、お願いいたします。

**【小池（淳）委員】** これまで方向性に関していろいろ議論されたことを、完全にはフォローしていないので、場違いな意見になることがあるかと思いますが、よろしく申し上げます。

まず、全体的に方向性、資料2の件ですが、参考資料1にもあるように、SDGsにこの項目が合っていますよというようなことが、どの省庁でもいろいろなところで言われているんですね。SDGsというのが非常にキーワードとしてキャッチーなんですけど、これまで社会資本整備は、選択と集中というように、効率性を重視していろいろやってきたという経緯があります。

その中で、実はSDGsの中で、各項目がどうあれ一番重要なキーワードは、SDGsでは地球上の誰一人残さない、英語ではleave no one behindと書いてありますが、こういうことが重要なんですね。つまり、社会資本の整備の方向性としても、誰一人取り残さな

いというキーワードが今後、多分重要になってくるだろう。

もちろん評価では集計的に、ここがポイントが上がったと言うんですけど、最終的には、国民誰一人、あるレベル、取り残さないということを、こういった方向性の中でどれぐらい考えるかということ、ぜひとも考えていただきたいと思います。

もう一点は、今まで出てきたパンデミックに関連する防災の件です。

防災政策の場合は、現状で被害が起こっていることをどうするか、対応するか、それから、復興でどう対応するか、もう一つの視点が、何度も出てきていますが、平常時にどれぐらい、リスクに対して費用を割くかという問題です。

現在でも、人流とか旅客はほとんど減っていますが、物流が実はものすごく増えています。それ以上に、我々は物流に生活を依存して、とにかく物流の価値が高まっているんですね。平常時にどうするかに関しては、資料2の5ページの左下に少し書いてあるんですけども、ここでは災害時に備えて技術者をどう確保しておくかという論点が書かれていますが、これで本当に十分だろうかということです。

もちろんインフラを、これに備えて何かをしておくべきことがあるかも知れないといった視点も、今回、私は途中から参加ですので、うまく反映してくれということではないですが、こういった視点を十分世論にアピールしていかないと、今は物流がもっていますけれども、もしアッパーリミットに来た場合にとんでもないことが起こるということは、こういった方向性の中でも、少し議論していいのではないかと思います。

以上です。

**【金本部長】** どうもありがとうございました。

これで4人の方々から御意見を頂いたんですが、事務局から何かございますでしょうか。

**【社会資本整備政策課長】** まず、大久保委員からお話がありましたけれども、KPI、まさにいろいろカテゴライズして分析していくべきじゃないかというお話と、安易な見直しにつながるのではないかみたいなことがございましたので、ここは、先ほど申し上げましたように、次の計画の中の指標の設定ということで、いろいろバランスを見ながら設定していくべきかなと思っております。

それから、データプラットフォームの関係につきましては、御指摘のとおりでございますので、オープンデータとして利活用して、それがいろいろな新しい産業とかそういうものを生む、そういうものにも活用されるということでございますので、そこはもう少し工夫の仕方があるかなと思っております。



それから、大串委員からお話がありましたけれども、いわゆるインフラの規模の適正化のようなお話でございます。これは今回のパンデミックを受けて、最後に小池先生からも、アッパーリミットの話はどうするのかというような御指摘もございましたけれども、例えば、災害のときのリダンダンシーをどういうふうに確保するのかみたいな議論はこれまでもしてはいましたが、単純に効率化だけではなくて、冗長性といいますか、リダンダンシーみたいなものをどう確保していくのかということは、インフラ整備の中でも非常に重要な論点かなと考えております。

それから、大橋委員からございましたけれども、いろいろな省庁をまたいでのインフラの複合的な活用ということでございます。先ほど、利水ダム为例につきましても言及いただきまして、ありがとうございました。こういったものも、我々が声をかけて進められるようなものにつきましては、適宜進めていきたいと考えているところでございます。

取りあえずのコメントとしては以上でございます。

**【金本部長】** どうもありがとうございました。

あと10名の方が残っているので、大分時間が迫ってきましたので、簡潔にお願いできればと思います。

それでは、次、小池俊雄委員、小林委員、里谷委員、住野委員の順でお願いしたいと思います。

小池俊雄委員、いかがでございましょうか。

**【小池（俊）委員】** 小池でございます。3点、手短かに申し上げたいと思います。

1点目は、大久保委員、大橋委員がお話しになったのですが、資料2の4ページ、これは非常によくまとめていただいたと思います。前回の資料は、この4つプラス5の1と5の2というふうに縦に並んでいたものが、政策間をつなぐような構造になっていて、大変結構だと思います。

これは非常に結構なんですけど、ただ、11ページに行きますと、個別の項目はまだそれぞれの部門にとどまっております、横串の部分が項目になかなか現れていないと思います。もう一工夫、お考えいただくとありがたいと思っております。

それから、この中で、先ほどもちょっと情報の議論がありましたが、情報については、一番のキーワードはSociety 5.0ではないかと思いますが、それがどこにも出てこないというのはいかがなものかなと思っています。

磯部先生の技術部会の下に置かれている、石田先生の基本政策懇談会の中で議論されて

います、データプラットフォームがいろいろな施策を横につなぐような形で、中間報告がまとめられております。重点項目5の情報の項目で、データプラットフォームを使ったSociety 5.0の推進というものが、どこかに明示的であったほうがよいように思います。

この中で、先ほど小池淳司委員もお話しになりましたが、防災と持続可能な、あるいはSDGsともっと直接に言ってもよいのかもしれませんが。SDGsと災害レジリエンスの関係は、国際的にも昨年あたりから重点を当てて議論されてきておりまして、SDGsの17項目に災害レジリエンスがどう関わるかということは、これから大きな課題になっていると思いますので、4ページの図を具体的に施策につなげていただくように、お考えいただければというのが1点目です。

2点目と3点目は関連しておりますが、まず2点目は、2015年に改定されている国土形成計画とこの重点計画の関係性でございます。国土形成計画では、対流促進型国土というのがキャッチフレーズになって、ネットワーク・プラス・コンパクトというものが打ち出されていると思いますが、この重点計画の中で、それはどういう形で明示的に示されていくのか、期間が重なりますので、どういうふうにお考えになっているか、お尋ねしたいと思います。

実は、コンパクト・アンド・ネットワーク、あるいは対流促進型国土は、先ほど来、皆さん触れられましたが、COVID-19への対応と深く関わっていると私は思います。私自身が関わる水災害の分野では、先ほど来、お話がありましたように、この感染拡大の中で必ず水災害は生じると考えております。つまり、もう1か月ぐらいの猶予もないかもしれませんが、避難所の問題をどうするかということ、今、喫緊に取り組んでおる次第です。そこで3点目は、視点をもう少し広げて、先ほど大橋委員からもお話がございましたように、人と人の交流、物の流れを、都市と農村、地域と地域のネットワークと、それぞれがコンパクトであるべきという国土形成計画の視点から見直したときに、パンデミックに対してレジリエントな社会とはどうあるべきかを考え、次期の国土形成計画に反映すべく、情報インフラの普及も含めて、前向きに捉えるということを考えてはどうかと思っています。

以上です。

**【金本部長】** どうもありがとうございました。

次、小林委員、お願いいたします。

**【小林委員】** 小林でございます。

この計画の原案というのは、かなり成熟してきているので、この方向で、進めていただければいいと思います。今、新型コロナの感染に関して、いろいろな問題が発生しています。しかし、この計画案に盛り込まれている多くの政策論、例えばインフラのメンテナンスとかそういう政策は、新型コロナの問題とはあまり関係なく、粛々として前へ進めていくべきだと思います。その路線に大きな変更はなくていいと思います。とはいいいながらもパンデミックの問題は、日本だけではなく、国際的、地球全体を覆う大きな問題になってきているわけで、中長期的な視点から考えれば、国土に対する考え方、都市、あるいはインフラに対する考え方も、大きなレジームが変化する、そういう可能性はあると思います。しかし、それが1年や2年で結論が出るというものでもないと思います。

ところが、現実には新型コロナ感染に関連して起こっている問題の中で、すぐに、解決していかないといけない問題がある。あるいは長期的に、インフラの計画のパラダイムが変わっていくことが起こるかもしれませんが、ある意味での緩和曲線というのか、そういう政策を考慮していくという位置づけで、今回の新型コロナの感染の問題に対応していくというスタンスが必要ではないかと思っています。

短期的に果たして何が問題になってくるか。今、いろいろな問題が起こっていますけれども、先ほどからいろいろ御指摘いただいた、災害の問題ですね。避難ということと、それから、3密を避ける。これは論理的に逆の方向を向いているんですね。ここをどう調整しながら、来るべき問題に対してどう対応していくか、これは早急に考えていく必要があるかと思っています。

それから、長い間、公衆衛生という問題を横に置いて、我々はインフラに関する議論をしていたのですが、今回、新型コロナの問題で、公衆衛生という課題が相当程度にクローズアップされたのではないかと思います。

それから、今、テレワーク、それから、eコマースに我々国民が相当程度に頼っているということですが、一気に、テレワーク、eコマースが社会を支える時代に一気に突入した。今の技術の中で何ができるのか、どういうところがテレワーク可能で、可能でないかということが、今回の経験で明らかになったと思うんですね。

現在、日本社会が置かれている状況を考えると、物流を止めてはいけません。持続的な物流を維持することの重要性を訴えるべきだと思います。

それから、情報技術の社会への浸透に関して、現在の計画案の中にも書いてありますが、そのスピードが今後、加速化する傾向が出てくるのではないかと思います。

以上です。

【金本部長】 ありがとうございます。

私のリストの中に、齊藤先生が抜けておりました、失礼いたしました。

次、齊藤先生、お願いしてよろしいでしょうか。

【齊藤委員】 齊藤です。私、住宅の研究、住宅地を作っております、できるだけ魅力的な住宅地を作って、住民自らが管理をしたくなる、そういう住宅地を作っている経験から、お話し申し上げたいと思います。

資料2の7ページ、論点3のところがございますように、豊かな地域社会を作っていくということでございますが、その中で、住民が誇りを持てる魅力ある地域づくりというところで、施策の方向性として、美しい住宅地や景観を考慮するという視点から、災害等にも考慮して、電柱、電線の地中化の推進を国民にとって身近な住宅地のレベルまで進めて頂きたいということ、そして、景観計画だけではなく住民が主体的に取り組む景観協定を締結する視点も盛り込んでいただけたら、住民自らが誇りに思うような住宅地になっていくのではないかなと思っています。

それと関連して、そこに交通の安全がございます。施策の方向性として、安全な移動空間の整備ということがございますが、ここに、「子どもや高齢者など」となっているのですが、これからはやはり、子供や高齢者は当然でございますが、あらゆる人、人を優先した道というような目線に持っていただけたほうがいいのではないかなと思っています。

また、例で、「ハンプ等」とございますが、そういったものも含めて、ボンエルフ化なども含めて、もう少し幅広い、道自体を魅力的にかつ安全性を高めるものにしていく視点を盛り込んでいただけたら、本当に豊かで暮らしやすいというところにつながっていくのではないかと思います。

以上でございます。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次、里谷委員、お願いいたします。

【里谷委員】 あまり意見を言うこともないんですが、資料の一番最後、11ページのところに、コンパクトで活力ある魅力的な地域とか、その前の資料で、スマートシティとかいろいろあるんですが、私から一つは、それを実現する前に、今、ICTにしても、これから、このようなテレビ電話にしても、5Gは欠かせないインフラ整備だと思いますので、特に東京とか都市部じゃなくて、先ほど小池先生がおっしゃっていました、みんな

を置き去りにしないということになると、地方の小さな過疎地から順番に5Gを作るぐら  
いの考え方をしてほしいと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次、住野委員、お願いいたします。

【住野委員】 では、時間がありませんので、簡潔にということで、論点4の8ページ  
のところで、少し御意見を申し上げたいと思います。

いわゆる生産性向上に資する人流・物流ネットワークづくりというところで、どんどん  
生産人口が減少する中で、とりわけ、低減しながら労働時間を短縮して、人流・物流ネッ  
トワークを整備ということは、非常に方向性としてはいいんですが、ただ、ここは各論に  
なると思いますけれども、環状道路の整備も僕は否定しませんが、今一番大事なのは、例  
えば乗り継ぎであったり、物も人もそうでありますけれども、どうやって中継をしていく  
か、どうやってつないでいくか、このことがあまり整備として俎上にのっていないのでは  
ないかなと。

例えば、スマートインターチェンジが今、どんどん広がってきておりますけれども、本  
当に機能的に適切に、円滑になっているかという、まだまだなっていないんだろうと思  
っていますので、ぜひ、少ない人数でどうやって効率化をして、つないでいくかというこ  
との社会資本整備も入れていただきたい。今、スマートICの協議会ができておりますけ  
れども、まだまだ議論が大きくなっていない、機能強化になっていないところがあります  
ので、ぜひそういった視点も入れていただきたいというのが一つです。

もう一点は、関わります首都圏空港等の機能強化ということでもありますけれども、こう  
いった災害があったり、これから、観光というよりはプライベートジェットがどんどん増  
えてくるという今後の予想を見る中で、首都圏空港の周りを、地方空港もあるわけであ  
りますけれども、共同的なことと捉えて、何かあっても次の近隣空港に、例えば人が運べる、  
物が運べるという意味での共同事業体に向けた基盤整備が、本当にこれから重要になっ  
てくるのではないかなと思っておりますので、その点についてもよろしくお願ひしたいと思  
います。

最後、地方です。コロナの影響で相当数、事業者が潰れ、失業者が出てくると思っ  
ておりますけれども、コンパクトシティという方向は否定しませんが、それまでに周りに、道  
の駅とかいろいろな機能を作られておりますけれども、道の駅のところについても、多目

的なターミナル的な要素をしっかりと作っていく。それは少ない人数で、先ほどから言いますように、共同配送ができたり、共同運航ができたり、こういったことが本当の意味でこれからできるようなシステムづくりを、ぜひ社会資本整備の中に入れていただければと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

それでは、事務局から御回答がございましたら、簡潔にお願いしたいと思いますが。

【社会資本整備政策課長】 小池先生から、Society 5.0、これはいろいろな委員からもございましたけれども、今後、計画を実際に策定、書いていく中では当然、それを意識していきたいと思っております。

それから、国土形成計画との関係で少しございましたけれども、国土形成計画自体は10年の計画でございまして、現行の計画とちょうど同じタイミングで策定されております。その意味では、今の国土形成計画の体系の中で、次の計画も作るというのが一応、制度的な立てつけとなっております。

ただ、国土形成計画につきましても、今後、次の形成計画に向けて、担当局でも議論しているということでございますので、そういった議論も踏まえながら、計画の策定作業を進めていきたいと考えております。ただ、パンデミックの話はまだ反映できていないと思っていますので、これは我々も含めて、今後、勉強していかなければいけないかなと思っていますのでございます。

それから、小林委員からございました、メンテナンスのような話はコロナと関係なく粛々とということでございますので、我々も、自然災害、これは待ったなしでございまして、インフラメンテナンス、これにつきましてもしっかりとやっていく必要があると考えております。

その意味では、物流を止めてはいけないということでございましたので、まさにこういった非常時の中で、先ほどリダンダンシーのお話もさせていただきましたけれども、物流を止めないためにも、こういった交通ネットワークが必要なのかということは、引き続き計画の中でもしっかり書いていきたい、議論していきたいと思っております。

それから、齊藤委員からお話がありました景観のお話などは、特に我々今後、地域づくりと、それから、10ページにもございますけれども、インフラ空間の多面的な利用とか、インフラのいろいろな整備に当たって景観へ配慮する、あるいはバリアフリーを進めてい

くといった形で、両方相互にリンクしているものと考えているところでございます。

それから、里谷委員からございました、通信インフラ自体は、なかなか我々だけでできるものでもございませんけれども、それをどういうふうにご利用しながらインフラ整備をしていくのかということは当然、重要な視点だと考えてございます。

それから、住野委員からございました、それぞれの施策について、例えばスマートインターチェンジの話、あるいは、首都圏空港の機能の強化、道の駅の機能強化につきましても、今回は施策の方向性という形でございますが、今後、計画の中で、個別具体の施策をもう少し掘り下げていきますので、その中でまたいろいろと議論をさせていただければと思います。

以上でございます。

**【金本部長】** どうもありがとうございました。

続きまして、谷口委員、辻本委員、中村委員、根本委員の順でお願いしたいと思います。

まず、谷口委員、お願いできますでしょうか。

**【谷口委員】** 私も、全体的な内容については、現状の論点、進め方、施策の方向について、バランスも取れていて、すばらしいなと思いました。

あえて申し上げますと、家田先生、石田先生がおっしゃった、新型コロナウイルスの対応という点は非常に重要だと思っています。コロナ禍で、国民のライフスタイルは大きく変化したと思いますが、例えば東京オリパラ対応で、10%交通量を減らすという目標があったのが、コロナ禍であつという間に達成というか、旅客の交通量は非常に減少してしまつたという事態がありました。しかし、その分、物流は激増しています。一方で、経済的な打撃は報道されているように非常にありまして、旅客を減らすと経済的な停滞は避けられないということが明らかになった。

ライフスタイルの変化と今、申し上げましたが、いろいろな変化があります。このまま続けたほうが社会的に望ましいものと、これはあまり続けるとよくないという変化があると思っています。例えばテレワークとか、時差出勤とか、インターネットショッピングはどうか分からないですが、そういうものは、できる人は続けてもいいのかなと思いますし、例えば外出自粛とかイベント自粛ということは、もちろん続けられないほうがいいかもしれない。単にライフスタイルの変化を傍観的に踏まえて、それに対応して考えるというのではなくて、ライフスタイルの変化のうち望ましいものをこのまま根づかせるためにインフラ空間をどう整備すべきかという視点も必要なのではないかなと思いました。

ライフスタイルの変化については、資料2の10ページの論点⑥に記載がありますが、ここで書かれているのは、自然と共生するとかそういうことしか書かれていないので、少なくとも今回のコロナ禍でのライフスタイルの変化という言葉は、論点⑥だけではなくて、論点③、④、⑤にも関わるのではないかと思いました。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次、辻本委員、お願いできますでしょうか。

【辻本委員】 今回、現計画の進捗についてもしっかりまとめていただいて、それと関連させて次期計画の論点が整理されたので、非常によかったと思います。分かりやすかったと思います。

私の直接関係している気候変動に関わるところで、頻発する豪雨、洪水災害に関わるお話を少しさせていただきたいと思います。

論点1のところですけども、再度災防止ということが増えてきて、当初計画の進捗が遅れている。例えば河川につきましても結構、防災・減災、あるいは国土強靱化に関する緊急3か年計画という形で予算もつき、仕事もしっかりやっているんだけど、当初計画が必ずしも進んでいるわけでないし、耐震のものが少し遅れているといったようなことにつながっている。これはやはり、再度災防止と当初計画がうまく連動できるような形にまだなっていない。

本当言うと、再度災防止がしっかり当初計画を進めていくことと関連しているわけですので、そういう意味では、そここのところの連携をしっかりやってほしい。これは、進捗のチェックがKPIで、どちらかというとアウトカム評価にならずにアウトプット評価であるために、何を事業としてやったかだけの議論に終わっているからじゃないかなという気がします。

同じ気候変動、防災に関係しまして、論点2のところでは、戦略的維持管理というところが一つの論点だというわけですけども、今お話がありましたように、当初計画で治水整備をやっていくにしても、非常に時間のかかる事業である。その中で整備を進めていく中で、途中段階で維持管理をやっていかないといけないということに関する上手な方法、うまい方法というものを考えていかないといけない。

そうすると、やはり計画段階から維持管理のことを考えるし、維持管理のところも、例えば部分的修復でなくて、計画を進めていく中で維持管理、すなわち、例えば堤防ですと、



堤防の一部の欠陥箇所を補修的にやるんじゃなくて、整備計画で、次、進めていく中でしっかりそれを含めていくような、いわゆる戦略的維持管理の考え方を深化させていかないといけないという気がしました。

論点3では、コンパクトシティとか地域社会に関わることですけれども、地域社会と治水計画の連動というのは当然のこのようですし、そういうふうを書くということはできるんですけれども、実際に進めていくときには、やはり組織間の連携とかそういったものがうまく進められる仕組みまで、計画の中にぜひ書き込んでいただきたい。

以上でございます。

**【金本部長】** どうもありがとうございました。

次、中村委員、お願いいたします。

**【中村委員】** 中村です。既に先生方の御意見がたくさんございまして、重複するところはやめておいて、1点、ちょっとだけ申し上げます。

一つが、資料2の9ページ、何人かの先生も言及されたデータのところですけれども、ぜひ、データをきちんと扱える人材であるとか、データサイエンスとのつながりというところがうまく入るようにしておく、この課題でもいいし、これも先生方がお話をされていた、今のパンデミックのところにも使えると思います。

それから、その先のところで、やはりパンデミックに関わるところで、二つだけキーワードを申します。

一つが、小池淳司先生がおっしゃったところにもつながりますが、誰もがというところに関わるフレーズが要るだろうということ、それから、オンラインの会議に対して対面の会議の役割分担、あるいは物流その他のことの役割分担も考えると、より多様性を尊重するというところに行くんだらうということを考えていますので、次の段階で議論するとき参考になればと思います。

以上です。

**【金本部長】** どうもありがとうございます。

次に、根本委員、お願いいたします。

**【根本委員】** 根本です。私からは2点、コメントしたいと思います。

まず資料1、10ページに、公共交通の利便性の高いエリアに居住している割合という指標が示されています。この指標が目指すのは、短期的な公共交通の維持でしょうか、それとも、中長期的な都市構造の再編でしょうか。

公共交通のほうは、今は民間企業の参入、退出が自由ですし、税金で維持するといっても、そんな長い期間は保証できません。一方、人々の住まい方、都市構造のほうは、時間がかかります。居住誘導地域という考え方もありますけれども、10年以上かけて、そこに住んでもらおうということで誘導します。「公共交通の利便性の高いエリア」に「居住させる」ということは、どうも時間が合わないような気がしました。

さらに言うならば、社会資本整備重点計画の計画期間は5年で、説明がありましたように、国土形成計画は10年の計画期間ということであれば、都市構造の再編というのは、国土形成計画のほうでむしろ進捗管理するほうが適当のような気もしました。

二つ目は、資料2の6ページ、インフラの廃止・除去です。先ほどから委員の皆さんが指摘されているように、私もこの指標を、次の社会資本整備重点計画の中では重要だと思います。その際、廃止が必要なのは、国が管理するインフラではなくて地方のインフラじゃないでしょうか。廃止・除去はやはり地方が判断すべきで、それを促す制度設計が必要になると思います。

例えば、多くの利害関係者が参加して策定されている地方公共交通網形成計画がありますが、その中では、交通インフラ、交通サービスの補完とか代替関係をいろいろと精査しながら、地域で判断していくということも行われております。例えば、橋を除去する代わりにバスをそこに迂回させるとか、そういうことを地方だと判断できると思うんですね。

あるいは、高い国庫補助率というのは廃止のディスインセンティブになると思いますけれども、補助金をできるだけ交付金化して、地域の中での受益と負担をできるだけ一致させるような仕組みで、廃止・除去を判断できるような仕組みが必要になってくるのではないかと思います。

以上です。

**【金本部長】** どうもありがとうございました。

あと、深尾委員と丸井委員が残っておりますので、お二人にまずお話しただいてから、事務局からの御回答をお願いしたいと思います。

深尾委員、お願いできますでしょうか。

**【深尾委員】** 建築分野の深尾でございます。

皆さんいろいろ言われたので、あまり加えることはないのですが、資料2の2ページ目と8ページ目に論点を書いてありまして、2ページ目だと三つ目で、8ページ目だ

と四つ目になっているのですけれども、生産性向上による持続的な経済成長の実現とあるのですけれども、「生産性向上による」というのが極めて20世紀的な感じで、もう少し21世紀的な言い方がないのかなというのが感想でございます。

それから、論点4になるのでしょうか、「生産性向上による」の中に、訪日外国人観光客への対応というのが項目として大きく上がっていて、これが現在の状況で非常に大きな変化をしているわけですが、観光客だけじゃなくて、我々の生活を支えて一緒に働いていらっしゃる外国人の方が今、大変多い状況で、そういう外国人の方々に対して、今のインフラがちゃんとしているのかということも、今後、さらにこういう傾向が広がると思いますので、そういうことをもう少し、今後どうあるべきか、ということ盛り込んでいただいたほうがよいのかなと感じております。

今回の騒ぎでも、観光客はほぼゼロになったわけですが、今までずっと日本で、コンビニなんかでも働いてくださっていた外国人の方が、今、この状況でどういうふうになっているのかという情報も、ほとんどニュースには流れてこない。やはり共に住んでいる方々ですから、そういう方々のことも常に考えた施策を進めていくべきではないかと感じております。

以上でございます。

**【金本部長】** どうもありがとうございました。

次、丸井委員、お願いいたします。

**【丸井委員】** 私からは、3点発言をさせていただきたいと思います。

一つ目は、資料1の進捗状況に関するもので、質問でございます。この中で、2-2の激甚化する気象災害に対するリスクの低減の項目の中で、高潮に対するハザードマップの作成・公表については、現状値が0%と非常に低い値であります。これはどうしてなのか、また、今後の進捗の見込みはどうかという質問でございます。このような場合に、例えば考え方として、第1のバージョンとしてはできるだけ早く出して、その後、必要に応じて改定していくということも考えられると思う次第です。

二つ目ですけれども、防災全般に関してですが、地震であれ、豪雨であれ、広域避難のようなソフト施策についてであります。現時点では、コロナ感染の拡大という極端な状況下でございます。したがって、広域避難の実施に際しては、大きな制限要因の下での避難となります。すなわち移動に関しても、救援物資等の調達に関しても制限がかかります。近年の災害の多発状況に鑑みますならば、事前にそういった制限要因を十分に想

定した実施体制を、前もって検討しておく必要があると思う次第です。

第3点は、今後の社会資本整備の検討の方向性といったことに関してであります。これまで数年間にわたっての検討の中では、基本方針として、選択と集中ということが強調されてきたと思います。しかしながら、新型コロナウイルス感染の拡大という状況を受けまして、今後、社会全体が変容していかざるを得ないだろう。そういうことになりますと、選択と集中の方向だけでよいのか、あるいは、もっとインフラシステムにおいて冗長性を持たせることが必要になるかもしれない。そういった方向での検討も必要ではないかと思う次第です。

以上でございます。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

時間がほぼなくなりつつありますので、もし、事務局の御回答、どうしてもということがなければ、次に行きたいと思いますが、よろしいですか。

あと二つほど資料が残っていますので、よろしいですか。

【社会資本整備政策課長】 丸井先生の御質問で、高潮のハザードマップの話と、広域避難の話があったと思いますので、担当局から御回答させていただいてもよろしゅうございますでしょうか。

【河川計画課長】 河川計画課長の廣瀬でございます。丸井先生から御質問いただきました件について、お答えしたいと思います。

まず、高潮ハザードマップでございますけれども、進捗が遅れておりますのは、実は都道府県が行う高潮浸水想定区域の指定がまだ進んでいないという状況がございまして、現在、まだ東京、神奈川、福岡しかないということで、それを急がないといけないということでございます。今後、そもそも分母をどのように設定するかも含めて、検討を進めたいと思っております。

いずれにいたしましても、洪水や内水とともに、高潮の被害は非常に厳しゅうございますので、どのようにすれば策定率が上がっていくかということにつきまして、十分検討したいと思っております。

続きまして、広域避難の話でございますけれども、今、内閣府防災を中心に、そもそも避難所、あるいは避難場所について、今回のコロナ禍においてどういう対応をしないといけないかということについて、取組を進めているところでございます。

広域避難につきましても、かねてから検討し、昨年、東日本台風でも、利根川ではそう

いう取組が一部できたと思っております。より広域な避難では、制限要因が多いと思えますので、関係省庁と連携を図って進めていきたいと思っております。

以上でございます。

**【金本部長】** どうもありがとうございます。以上で、事務局からはよろしいですか。

それでは、大変たくさんの方の貴重な意見を頂きまして、ありがとうございました。

次の資料に移らせていただきます。資料3の交通政策基本計画の進め方について、事務局からの御報告をお願いいたします。

**【交通政策課企画室長】** 交通政策課の河村でございます。

資料3に基づきまして、交通政策基本計画の進め方につきまして、簡単に御報告をさせていただきます。

交通政策基本計画でございますけれども、前回、計画部会で御審議いただきましたとおり、小委員会を立ち上げまして、その中で審議に着手してございます。具体的には、1月から2月にかけて3回、小委員会を開催いたしまして、有識者あるいは委員の皆様からのヒアリングということで、それぞれの個別のテーマに対しまして御知見を頂いているところでございます。

本来であれば、そういった知見を頂いたもので、今回、計画づくりの素案という形で、小委員会にお諮りしようと考えてございましたけれども、今回、御意見を頂きましたように、新型コロナウイルスが非常に交通に対しても影響が大きいということでございますので、そういったことも踏まえまして、改めて今、事務局で検討しているところでございます。

いずれにいたしましても、小委員会のほうで、そういったことも踏まえまして、計画の素案というものを御審議いただいた上で、その後に、計画部会のほうにも御議論いただくような形にしたいと思っておりますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

私からは、資料3は以上でございます。

**【金本部長】** どうもありがとうございました。

何か御意見はありますか。よろしゅうございますか。

それでは、貴重な御意見を頂きましてありがとうございました。本日の委員の皆様方からの御意見を踏まえて、両計画の見直しに向けて検討を進めていただきますよう、お願いいたします。

あと、個別の御質問、御意見に答えられていなかったところがあるかと思っておりますので、

それについては、また個別の対応をお願いいたします。

最後に、事務局から何か発言はございますでしょうか。

**【総合政策局長】** 大変活発な御意見をありがとうございました。

今、我々といたしましては、先ほど申し上げましたように、大臣のところで大臣プロジェクトということで、防災・減災に關しましての計画、対応を今、検討しているところでございます。その中では、手段、主体、時間軸の総力戦ということで、時間軸の中では平時における議論も、どうしていくかということもテーマに入れているところでございます。

いずれにいたしましても、今回のいろいろな形での御指摘の中で、コロナへの対応、コロナという非常時、戦時での対応をどうするかということにつきまして、政府全体としても大きな課題だと考えておりますので、関係省庁との関係も含めまして、また、交通政策基本計画との関係も含めまして、今日頂いた御意見をしっかり反映できるように努力してまいりたいと考えておりますので、引き続き御指導方、お願い申し上げたいと思います。

以上でございます。

**【金本部長】** どうもありがとうございました。

それでは、本日の議事は以上になります。進行を事務局にお戻しいたしますので、よろしくをお願いいたします。

**【社会資本整備戦略推進官】** 金本部長、また、委員の皆様、ありがとうございました。委員の皆様には、これからも引き続き御指導いただくこととなりますけれども、また引き続き、よろしくをお願いいたします。

また本日、国交省内の各局からも、各執務室などから御参加いただきました。必ずしも全ての部局から御回答いただく場面を作ることはできませんでしたが、御参加いただき、ありがとうございます。

最後に、事務局から連絡事項を2点、申し上げます。

1点目ですけれども、本日の計画部会の議事録につきましては、後日、委員の皆様にご内容の御了解を頂いた上で、国交省のホームページにて公開させていただきます。

2点目でございますけれども、資料4も配付させていただいておりますが、次回の計画部会につきましては、計画期間中に講ずべき施策などを議論いただくべく、夏頃の開催を予定しております。また、早めに日程を確定するため、後日、委員の皆様にご日程調整の御連絡を差し上げますので、御協力方、どうぞよろしくお願い申し上げます。

以上をもちまして本計画部会を閉会いたします。本日は熱心な御議論をいただき、誠に

ありがとうございました。

— 了 —