

## 第5次社会資本整備重点計画（素案）に対する意見

今般、国土交通省がとりまとめた「第5次社会資本整備重点計画（素案）」のうち、特に重視したい点について、以下のとおり意見を申し述べる。

### 1. 概ね10年から20年先を見据えた社会資本整備の中長期的な目的について (11ページ～12ページ)

#### <意見>

#### **都市と郊外、地方がそれぞれ地域全体としての価値・魅力を上げ、共存共栄する自立分散型都市構造の形成が重要**

新型コロナウイルスの感染拡大は、働き方や住まい方等、ワークスタイル・ライフスタイルに対する人々の価値観の多様化を加速させた。地方・二地域居住への関心の高まりや地方への移転を検討している企業もあり、地方分散化は一部で進むものと思われる。

一方で、当所が昨年8月、会員企業に対して実施した「新型コロナウイルス感染症を踏まえた都市のあり方に関するアンケート」（以下、「都市のあり方アンケート」という）では、東京で事業をすることは「メリットの方が大きい」と回答した企業が60%、「デメリットの方が大きい」と回答した企業は2%にとどまるなど、感染症等のリスクを考慮しても、東京で事業を行うことの魅力を感じている企業が多い。

したがって、中長期的には、首都東京は高度な都市機能の集積により、引き続き国際的な都市間競争に勝ち残るための機能強化を図るとともに、郊外はライフスタイルの変化に合わせた自立したまちに、地方は人口減少・高齢化の時代を生き残るためにコンパクトシティ化・公共交通ネットワーク再構築などを推進し、規模の異なる複数の拠点が、それぞれの役割を分担し、補完し合いながら共存共栄する、自立分散型都市構造の形成を目指すことが重要である。

本計画の中長期的目的として掲げられている、「真の豊かさ」を実感できる地域社会を構築していくためには、都市と郊外、地方のそれぞれにおいて、地域の自治体、住民、企業等様々な主体が協力して、地域のあるべき姿について中長期的な視点でストーリーを描き、それを共有した上で、地域全体の価値や魅力（トータルバリュー）を高めるための柔軟な制度運用や取組みを行っていく必要がある。社会資本整備においては、地域のあるべき姿やそれに基づくゾーニングを踏まえ、地域全体の価値や魅力を向上させる視点で整備効果や整備費用のあり方を検討することが肝要である。

### 2. 計画期間内（5年）の社会資本整備の目標について (12ページ～13ページ)

#### <意見>

#### **関係省庁ならびに地方公共団体との連携の下、各重点目標の迅速かつ着実な実施を**

今回の計画では、5年間の短期的目標として、第4次社会資本整備重点計画でも掲げられてい

た4つの重点目標の他、「インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション」および「インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上」の2つが新たに加わった。これらの重点目標は、自立分散型で魅力的な都市の形成にも資するものであり、関係省庁ならびに地方公共団体と連携の上、迅速かつ着実な実施が必要である。加えて、具体的なインフラの整備においては、今後の社会情勢の変化を踏まえ、柔軟に対応していくことも重要である。

### **3. 計画期間内（5年）の社会資本整備の目標を達成するための取組の方向性について**

（13ページ～16ページ）

#### **<意見>**

#### **（1）「3つの総力」を挙げた社会資本整備の深化においては、関係者の積極的な関与を促す方策やスピードアップに向けた取組みの検討・実施を**

「主体」「手段」「時間軸」の「3つの総力」を挙げ、社会資本整備を深化するとの方向性に賛同する。

社会資本整備においては、利用者たる住民や企業の積極的関与が重要である。そのためには、社会資本のストック効果の周知など情報発信を強化するとともに、施策によっては企業等へのインセンティブ付与といった方策によって社会資本整備の活用促進を図りたい。

さらに、インフラの整備段階から、将来の維持管理や利活用を念頭においた整備を行うことも必要である。特に、よりスピーディに整備を進めることでインフラの整備効果を早期に発現させるという視点が重要である。インフラ整備の遅延は、計画当初に見込んでいた経済効果を大きく減らすこととなる。公共用地取得に関する不公平感や権利濫用等を防ぐ制度の検討・創設など、インフラ整備のスピードアップに向けた取組みもあわせて検討・実施していくことが不可欠である。

#### **（2）「インフラ経営」においては、民間の利活用を推進するとともに、ストック効果の最大化、見える化・見せる化を**

社会情勢の変化や人口減少・財政制約のもと、インフラを、国民が保有する「資産」と捉え、インフラのストック効果を最大化させるとの観点から、整備・維持管理・利活用の各段階において、工夫を凝らした取組みを実施することが必要である。特に、インフラのストック効果を見える化・見せる化した上で国民・企業等に広く周知し、施策推進に向けた多様な主体の理解と参画を図っていくことが重要である。また、道路等公共空間の民間による利活用やインフラツーリズムは地域振興の観点から有効であり、取組みを推進されたい。

### **4. 持続可能で質の高い社会資本整備を下支えするための取組について**

（16ページ～20ページ）

#### **<意見>**

#### **（1）中長期的に安定的・持続的な公共投資の確保が不可欠**

わが国は世界的にも稀にみる自然災害のリスクが高い国である。また、インフラ分野のDX、脱炭素化に向けた取組みも先送りは許されず、防災・減災、DX、脱炭素化につながる地域の再設計、まちづくりを急がなければならない。

また、新型コロナウイルス感染拡大の影響により民間投資の減少が懸念されるなか、安定的・持続的な公共投資は、インフラ関連産業の事業継続ならびに人材確保・育成等の観点からも不可欠である。

## **(2) 経済界との緊密な連携の下、インフラを下支えする建設産業の課題解決を**

建設産業の担い手確保・育成や生産性向上に向けては、適正な賃金水準の確保や週休二日制の普及など、労働環境の改善等を踏まえた業界の魅力向上、建設キャリアアップシステムをはじめとしたキャリアパスの明示、人間拡張技術導入・ICT人材育成を含めたi-Constructionの推進、多様な人材が業界についての理解を深めるための情報発信等、官民を挙げた取り組みが必要である。引き続き、経済界との緊密な連携のもと、これらの課題に対して着実に取り組まれない。

## **5. 重点目標1：防災・減災が主流となる社会の実現について**

(22ページ～40ページ)

### **<意見>**

#### **(1) 流域治水の推進に向けた周知徹底、BCPなど民間事業者による取組み促進を**

「流域治水」等の推進にあたっては、各関係者による主体的な関与を通じて、迅速かつ着実に実行されることが重要である。災害リスクや行政の防災対策を国民や企業にわかりやすく、周知徹底することが必要である。鍵となるのは、企業における浸水対策やBCP策定の推進といった主体的な取組であり、例えば、民間事業者による水災害リスクの軽減に資する建物建設に対し、建築物の容積率の最高限度を割り増す等インセンティブが付与されているが、こうした取組の拡大に向けて一層周知を図るとともに、中小規模の建築物においても浸水リスクの軽減や周辺住民等の避難に資する取組が促進されるよう制度拡充が必要である。

#### **(2) 高台まちづくりの着実な推進、災害ハザードエリアにおける開発抑制を**

「高台まちづくり」については、東商の要望等も踏まえて、『災害に強い首都「東京」形成ビジョン』等、国と東京都が連携して着実に取り組んでいただいております。引き続き、地元自治体の意見や地域の実情を踏まえ、住民の理解のもと推進することが重要である。

また、災害ハザードエリアにおける開発抑制、移転の促進等については、地方公共団体はもとより国民・企業等関係先に対し、本施策の周知を徹底されたい。あわせて、住居等の移転促進のための税制上の特例措置や道路、橋、鉄道の安全なルートへの変更を後押しする支援策を新設・拡充していくことが重要である。

#### **(3) 地震対策はもとより、水害対策も含めた陸・海・空の主要な交通施設の強化を**

陸・海・空の主要な交通施設は、発災時でも機能することが極めて重要である。首都圏の鉄道施設が被災すれば、都市機能が麻痺することが懸念されることから、地震対策に加え、地下駅・電気設備等の浸水対策、橋梁の被害や隣接斜面の崩壊への対策が重要である。

また、高潮や津波によって、東京湾の重要港や羽田空港などの重要施設の機能が失われぬようにする必要があり、耐震化や液状化対策、高潮対策に加え非常用電源・電気設備の浸水対策等を早急に完了すべきである。

また、地下街は設備の老朽化が進んでいるが、多くの通行者が利用するなど都市機能として

不可欠な施設であり公共性も有することから、地下街の安全対策に資する支援等に一層取り組まれない。

#### **(4) TEC-FORCEの機能強化、活動に関する周知・理解促進を**

TEC-FORCE（国土交通省の緊急災害対策派遣隊）をはじめとした各種の防災・減災対策、災害応急対策活動への備えは極めて重要である。隊員の研修・訓練の充実や広域実働訓練の実施、ICT技術や災害対策車両等の資機材の拡充など、体制の充実・強化を図るとともに、TEC-FORCEと地方公共団体が連携して訓練を実施していくことが必要である。TEC-FORCEの活動を広く一般に周知し、理解を促進していくことも肝要である。

#### **(5) 民間企業と連携した復旧・復興体制の強化に向けた取組み推進を**

大災害発生時の復旧活動の実施には、建設業をはじめとした民間企業の協力が不可欠であり、建設業の担い手の確保・育成に向けて、建設キャリアアップシステムをはじめとした各種対策を一層推進していく必要がある。

他方、2018年の西日本豪雨被害早期復旧を目指す行政からの協力要請により、建設関連の企業では36協定で定めた時間数を大幅に超える時間外労働が発生した。こうした状況に対して企業から、国土交通省と厚生労働省との調整を通じ、労働基準監督署から労働基準法第33条（災害時の時間外労働等に関する規定）の適用を円滑に受けることができたとの声が寄せられた。今後とも、災害対応という非常に多忙を極める企業の状況をしっかりと確認したうえで適切に対応していくことが必要である。

#### **(6) 地域や企業における防災人材の育成、マイ・タイムラインの活用促進を**

実効性のある避難体制の確保に向けては、各地域、各企業の現場において、自助・共助の意識向上と防災のリーダーとなる人材を育成していくことが必要である。マイ・タイムライン作成の推進にあたっては、サポート役となる地域リーダーの育成、専門家派遣を推進されたい。

また、各企業においても防災人材が中心となり、経営者・従業員・その家族一人一人のタイムライン（事前防災行動計画）の作成を進めることが重要である。当所では東京都と協力し、23区内で各地域の災害リスク状況を踏まえた、マイ・タイムライン作成セミナーを実施しており、こうした職域における取組みを横展開していくことが必要である。

#### **(7) 都市の事前復興の周知啓発、取組促進を**

わが国は多くの災害に見舞われてきたが、その度に同じような被害を出さないよう対策を講じてきた。被災後の復興段階は、災害から得た教訓を生かし、土地利用など抜本的な対策を取る機会にもなる。災害発生後の復興段階において、次の災害発生に備えて、より災害に対して強靱な地域づくりを行う、ビルド・バック・ベター（Build Back Better）の考え方が重要であり、災害への備えとしては、直接的被害を軽減する防災・減災対策に加え、間接的被害を軽減するための事前復興の取組が必要である。

国土交通省では、2018年に「復興まちづくりのための事前準備ガイドライン」を策定し、市町村における復興事前準備や事前復興の取組みを推進しており、一層の周知啓発を図られたい。

## 6. 重点目標2：持続可能なインフラメンテナンスについて

(41ページ～49ページ)

### <意見>

#### (1) 新技術の導入によるインフラの維持管理・更新に係るコストの縮減と平準化の両立を

インフラが安全・安心に利用され、かつストック効果を最大限に発揮し続けるためには、ロボット、センサー、ドローン等新技術の開発・導入の加速化により、トータルコストの縮減と平準化を両立させていくことが必要である。

加えて、一層効果的・効率的なメンテナンス手法の確立による修繕・更新の実施に向け、産学官の多様な主体によるオープンイノベーションの手法等の活用、新たな技術によるビジネスモデルの構築を通じたメンテナンス産業の育成・拡大、生産性向上などが重要である。

#### (2) インフラ老朽化対策に対する国民の理解促進を

インフラ老朽化対策の重要性に係る国民の理解促進が必要である。老朽化の危機的状況だけでなく、例えば、オープンイノベーションの手法等を活用した産学官の多様な主体による、メンテナンスの生産性向上、新たな技術によるビジネスモデルの構築、海外市場への挑戦といった取組（成功事例等）を社会に広く発信し、老朽化対策に対する国民の理解、協力を深めていくことが肝要である。

#### (3) インフラメンテナンスの推進に向けたノウハウ共有等、地方公共団体への支援を

予防保全等持続的・効率的なインフラメンテナンスの推進にあたっては、ノウハウを地方公共団体等と共有していくことが重要である。地方公共団体、特に市町村では老朽化対策に、人員面、技術面、財政面で課題を抱えていることから、市町村における専門部署の創設、技能者の確保・育成、効果的・効率的なメンテナンス手法を共有する仕組みの構築等に対する支援が必要である。

## 7. 重点目標3：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現について

(50ページ～62ページ)

### <意見>

#### (1) 魅力的なコンパクトシティの形成に向けた課題解決の後押しを

東京都の人口予測によれば、2040年にかけて都心3区（千代田区、中央区、港区）では人口増加が続くものの、その他の区や多摩地域では、総じて人口減少に転ずるものと予測されている。加えて、2030年代の東京における高齢者人口の絶対的な増加は、東京を含む首都圏全域における今後のまちづくり、都市づくりに大きな影響を及ぼす。都市におけるサービスの持続性を確保するため、市街地の拡大や都市機能の拡散を抑制し、効率的・機能的な市街地へと再編していくことが重要である。

その際、MaaS（Mobility as a Service）など「シームレスな移動環境の充実」はコンパクト・プラス・ネットワークの構築に有用である。民間主導による様々な検討が進んでいるが、共通基盤の構築など、解決すべき課題も多いことから、行政による民間の取組への支援や、地域の特性に応じたモデルの構築、オープンデータを活用した基盤の構築等が重要である。

## **(2) 地方分散化の実現に向けた人流・物流ネットワークの整備推進を**

当所の都市のあり方アンケート結果では、地方分散化を促進するための施策として「交通・物流ネットワーク等インフラの整備」を求める声が50.4%と、最も多く挙げられた。また、そのような施策を展開することで地方への分散化が実現するか尋ねたところ、都内事業者の68.5%が、「地方分散化が一定程度実現する」と考えていることが明らかとなった。従って、高規格道路やリニア中央新幹線等、人流・物流ネットワークの早期整備が重要である。

さらに、観光地市街部などにおけるICTやAI等を活用した交通マネジメントの確立が重要である。スマートインターチェンジの整備や、主要観光スポットをめぐる企画料金の設定などとも合わせた「賢い料金」は、既存の高速道路の利便性向上や地域活性化に有用であり、促進していくべきである。

## **(3) 空間・景観・環境価値の高い都市の創造を**

わが国の国際競争力の強化に向けては、空間・景観・環境価値の高い都市の創造が必要である。市街地の更新に合わせ、歴史的・文化的資源を保存して観光の視点も踏まえた活用を図り、美しい景観を備えた都市空間の形成を推進する必要がある。

## **(4) バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進を**

鉄道駅のホームドアやエレベーター、エスカレーター及び車いすスペースの整備促進など、公共交通機関等のバリアフリー化といったハード面の整備を積極的に進める必要がある。

また、誰もが安全・安心と感じ、持続可能な都市であるためには、高齢者や子ども、妊婦、子ども連れの方、障害者、外国人等を社会全体で見守り支え合う機運を醸成させることが重要である。当所においても、上記の認識に基づき、街なかなどで困っている方々に積極的に「声かけ」をする「声かけ・サポート運動」を全所的に推進しており、このような運動が共助社会の実現に向け、広く展開されることが望まれる。

# **8. 重点目標4：経済の好循環を支える基盤整備について**

**(63ページ～70ページ)**

## **<意見>**

### **(1) 民間活力による都市の国際競争力強化に向けた取組み推進を**

わが国は、人口減少・少子高齢化、低い経済成長率といった難題を抱えている。これら乗り越えていくためには、世界からヒト・モノ・カネ・情報を引き寄せ、経済の原動力である民間の積極的な事業展開を実現し、国際競争力を強化しなければならない。当所はそのための鍵として、「東京及び首都圏が日本の成長のエンジンであり続けること」「東京と地方が共に栄える真の地方創生」が重要と考えている。

東京及び首都圏が、世界との熾烈な都市間競争を勝ち抜き、存在感を高めていくには、官民が連携して都市の整備・再生を強力に推進し、魅力ある都市を形成していくことが必要である。

「(特定)都市再生緊急整備地域」による特別な措置や「国家戦略特区」の規制改革メニューは、都市の魅力を高めるために、極めて重要な制度である。

また、東京及び首都圏が将来にわたり安全・安心が確保され、事業者が事業の拡大や継続を円滑に行うことができるようにすることが必要である。そのためには、新型コロナウイルス感染拡大による就業場所の分散化等を背景として、自律分散型都市構造の形成に向け、事業所や

住居の機能更新ならびに高度化など土地利用が柔軟かつスピード感をもって進められることが必要である。都心はもとより郊外においても従来型の都市計画では対応できないニーズが生まれることに対応した都市計画変更・用途地域の見直し等が求められる。

さらに、現在進められている都市の再開発が円滑に進められるとともに、再開発が見込まれる地域以外（中小オフィス街や木造住宅密集地域等）においても、災害リスクの低減や生産性向上に資する建替え等に向けて、容積率、日影規制などの柔軟な運用を通じた更新・建替、適切な維持・保存を図ることが重要である。

## **(2) 首都圏三環状道路の着実な整備を**

首都圏三環状道路は、渋滞解消や環境改善、物流の信頼性向上、地域経済の活性化や広域観光の促進、雇用の創出をはじめとした高い経済効果など、多岐にわたるストック効果が期待されている。加えて、首都直下地震等の大災害発生時には、迂回機能（リダンダンシー）を発揮するなど、災害時に重要な役割を担う。

既に概成した圏央道や外環道の開通区間では、渋滞緩和効果や沿道の企業立地増加及び資産価値上昇等、様々な経済効果が確実に表れており、着実な整備が重要である。なお、圏央道の一部の区間では未開通または暫定2車線として残っており、早期の全線開通及び4車線化が必要である。

## **(3) コンテナふ頭など港湾施設の機能強化を**

京浜港（東京・横浜・川崎の三港）は、わが国の国際物流を支える重要な拠点であるが、昨今シンガポールや釜山などアジア主要港が急速に台頭しており、京浜港の国際的な地位の回復が急務である。東京港中央防波堤外側地区の国際海上コンテナターミナル整備事業などを確実に推進するとともに、港湾と各地域をつなぐ道路ネットワークの充実・強化を併せて進めることが必要である。

## **(4) 我が国の「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開を**

高速鉄道、都市鉄道などアジアを中心とした世界のインフラ需要は膨大であり、今後一層の市場拡大が見込まれている。新規整備から維持管理・更新までが一体となったインフラシステムについて、わが国に強みのある技術・ノウハウを最大限に活用し、世界の需要を積極的に取り込んでいくことが期待される。

# **9. 重点目標5：インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーションについて**

**(71ページ～77ページ)**

## **<意見>**

### **(1) インフラ関連産業におけるICTの活用等、現場作業の高度化・自動化支援を**

インフラを支える建設業や運輸業では、少子高齢化の進行により、人材の確保・育成が喫緊の課題になっていることから、インフラ関連産業におけるICTの活用等、人手不足を見据えた現場作業の高度化・自動化や生産性向上の取組みが重要である。建設業では i-Construction の導入が推進されているが、コスト等がネックとなり中小建設業への普及が遅れていることから、公共工事の積算単価への導入コストの加算について一層の推進が必要である。

## **(2) 官民連携による新技術活用ならびにデジタル・ガバメント実現に向けた取組の加速化を**

新技術を活用し効率的・効果的な都市を目指す「スマートシティ」の取組み加速化が必要である。国と地方公共団体が積極的に連携し、5Gをはじめとした高速大容量の通信規格通信環境の全国への普及や、官民による新たなサービス、新用途の拡大につなげていくことが重要である。

とりわけ、トラックの高速道路での後続無人での隊列走行や、無人自動走行による移動サービスの実現、地域の足を確保する「新たなモビリティ」など、自動運転技術の実用化に向けた取組が期待される。

また、屋内外の電子地図や屋内測位環境等の空間情報インフラの整備・活用および移動に資するデータのオープンデータ化等、民間事業者等が多様なサービスを提供できる環境整備が推進されており、実用化に向けた取り組みを着実に進めていくことが重要である。

加えて、許可申請や届出の簡素化・オンライン化をはじめ、国・地方公共団体と民間の間における各種行政手続きの徹底的な見直し、地方公共団体を含めたデジタル・ガバメント実行計画の前倒し実施などを図られたい。

## **10. 重点目標6：インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上について**

(78ページ～84ページ)

### **<意見>**

#### **(1) 都市の脱炭素化を実現する取組の推進ならびに公共交通機関の利用促進を**

2050年カーボンニュートラルを考えるにあたっては、エネルギー政策の基本である「3E+S」をしっかりと踏まえる必要がある。とりわけ、わが国にとっては「エネルギー安全保障」は第一に考えるべき観点であり、様々なエネルギーをバランス良く活用することが極めて重要である。再生可能エネルギー・水素エネルギーの普及拡大を図るべく、再エネ設備や蓄電池の導入に係る周知啓発や補助、税制等のインセンティブによる自家消費の推進、個別の建物や域内における分散型エネルギー導入促進等、都市の脱炭素化を実現する取組を後押しすることが重要である。

また、わが国の二酸化炭素排出量の約5割を占める運輸・民生（家庭、業務その他）部門における排出量の削減は、カーボンニュートラル実現に必要な不可欠であると指摘されている。脱炭素化のために、住宅・建築物、インフラの省エネとともに、自動車等電動化の推進は今後ますます重要な対策となっていくが、同時に、環境にやさしい公共交通利用への転換の一層の促進も必要である。

加えて、事業者の積極的な取組を促すため、脱炭素化に必要な設備投資へのインセンティブ付与等による後押しをお願いしたい。なお、施策推進にあたっては、すでに高額なエネルギー本体価格に加え、あらゆるエネルギー諸課税が課されている現状等に鑑み、現在政府で検討が進められているカーボンプライシングのような規制的手法ではなく、インセンティブ手法により進められたい。さらに、事業者のみならず、住宅・建築物の所有者などによる主体的な関与を通じて脱炭素化を着実に進めるため、各関係者が脱炭素化についての理解を深めるための情報発信や、各関係者が脱炭素化に資する改修、建替え、設備投資等を行う場合のインセンティブ付与等もあわせて進められたい。

## **(2) 道路等公的空間の活用推進を**

公的空間の整備・活用は、地域の利便性や快適性を高めるだけでなく、旅行者と住民との交流、街の賑わい創出を促し、地域の魅力・価値向上に大いに寄与するものである。とりわけ、コロナ禍において公園や緑、オープンスペース等の利活用促進への期待が高まりつつある。こうした中、飲食店等のテイクアウト、テラス営業のための路上利用に関する道路占用許可基準の緩和については、2021年9月30日まで時限的措置の期限が延長されたことに加え、「歩行者利便増進道路（ほこみち）制度」が新たに施行されるなど、施策の拡充が進んでいる。国は、各自治体に対して本施策のさらなる周知を図るとともに、全国の道路管理者との連携や省庁間のコミュニケーションを強化し、切れ目のない活用促進に努められたい。加えて、道路空間に限らず、公園緑地等の公共空間の利活用の促進も図られたい。

以上