

関係省庁ヒアリング 質疑概要

日 付：令和5年10月16日（月）14時00分～15時40分

場 所：合同庁舎8号館8階816会議室

委 員：福和委員、屋井委員（ウェブ）、臼田委員（ウェブ14時～15時）、
鋤田委員（ウェブ14時30分～）

省庁側：国土交通省道路局企画課

〃 不動産建設・経済局地籍整備課

〃 航空局空港技術課

〃 都市局市街地整備課

〃 大臣官房官庁営繕部計画課

〃 鉄道局施設課

海上保安庁交通部企画課海上交通企画室

○No. 51 道路ネットワークの機能強化対策

（福和委員）

- ・5か年加速化対策完了時の高規格道路のミッシングリンク改善率の達成目標である3割を構成する個別箇所の優先順位はどのように考えているのか。南海トラフ地震の地域等が優先されると良いと思う。数字だけではなく、優先順位の考え方も大切。

（国交省）

- ・ミッシングリンクの対策順は、南海トラフ地震や津波などの災害対応における重要性なども踏まえて決定している。ただ、実態として、地域のまちづくりの進み具合というのもあるので、地域の状況を把握しながら取り組んでいる。

（福和委員）

- ・沿道の民間建築物の耐震化が進んでいないために、災害時には道路が使えない可能性が高い。沿道の建築物の耐震化は、東京都を除くと2割程度と認識。

（屋井委員）

- ・九州に行くと平日の貨物輸送が多いことを実感する。そういうことを含めた重要性、途絶した場合の影響の大きさをしっかり伝えることが必要。
- ・アウトカムの次にはインパクトがあると思う。効果について、短期的な評価だけに陥らないように、研究開発を進めていただければありがたい。

○No. 45 地籍調査重点対策

(福和委員)

- ・土砂災害のリスクが高い区域にスポットを当てた理由は何か。同じ面積であれば都市部の方が多くの地籍調査ができると思う。
- ・都市部においては、道路境界だけでも早く調査することで早期復旧を目指すようなことを考えている。

(国交省)

- ・地籍調査については、市町村の要望を積み上げており、災害が頻発するものとして土砂災害が多くあがってきている。そのほかに、南海トラフ地震の津波避難対策特別強化区域や、浸水想定区域も対象になっている。
- ・令和2年度に国土調査十箇年計画を策定した際に、官民境界の先行的な調査を進めることが出来るようになっている。

(屋井委員)

- ・地籍調査について、緊急輸送道路や電力インフラなど、他部局と連携して優先順位を共有して取り組むようなことが考えられる。既存の重要インフラ（緊急輸送道路等）の復旧対策に関する連携が考えられる。

○No. 63-3 航路標識の耐災害性強化対策

(福和委員)

- ・灯浮標については、モニタリング後すぐ復旧することもセットではないか。
- ・津波を受けた場合、すべてなくなってしまうように思うが対策はあるのか。
- ・灯浮標の監視装置整備にかかる費用はさほど高くないように思えるが、整備率の目標値はなぜ70%（実際の目標値は61%）なのか、早く整備が出来ないか。

(国交省)

- ・早期に復旧できれば良いが、人命の救助が優先で、復旧に際してはコンテナなどの漂流物なども想定される。まずは、灯浮標の状況の把握を行い、付近通航船舶へ情報提供を行うことにより、船舶交通の安全を確保して、復旧は順次行っていきたい。
- ・灯浮標の流出について台風は対策を取っているが、津波については、費用対効果の面から対策は取っていない。灯浮標の状況をしっかり把握し、船舶に対して情報提供を行うことが第一と考えている。
- ・灯浮標の整備について、監視装置は海上保安庁でしか使わない装置であり、量産が非常に難しく、それだけ期間がかかっている。

○No. 64-2 滑走路等の耐震対策

(福和委員)

- ・起きてはならない最悪の事態で「複数空港の同時被災による国際航空輸送への甚大な影響」としていることから、対策済み空港と未対策の空港のマップが示されていると順番として適切に整備されていることが分かる。

(屋井委員)

- ・空港については、耐震対策とあわせて、インフラメンテナンスも行っているのではないかと思う。両対策を一緒に進めることで費用削減効果もあるのではないか。

(国交省)

- ・滑走路等の耐震対策とインフラメンテナンスをあわせて実施することについては、宮崎空港で検討している。誘導路や滑走路はアスファルト舗装だが、宮崎空港の耐震箇所はエプロン（駐機場）下の地盤であり、エプロンの老朽化によるコンクリートの打換のタイミングにあわせて、地盤改良を行うことを検討している。

○No. 10 災害に強い市街地形成対策

(福和委員)

- ・災害に強い市街地形成は、目標が40地区というのは少ない。モデル地区なのかも知れないが、全国に広げられないか。

(国交省)

- ・40地区は、令和3年度以降にハード対策を実施する地区をあげている。40地区についてしっかりと仕上げ、今後、広げていきたい。

(屋井委員)

- ・市街地形成のKPIの定義について、計画を策定した段階でカウントするの
か。

(国交省)

- ・社会資本整備総合計画や都市再生整備計画は3年から5年の計画で、目標を達成するためにパッケージで事業を行う。着手ではなく、その計画がすべて完了したタイミングで、実施達成とカウントしている。

(屋井委員)

- ・災害に強い市街地形成は、合意形成を含めてもともと大変なことを行っている。KPIの数値だけ短期間で先に100%達成という示し方をして、国民をミスリードしないか気になった。

○No. 43 災害応急対策活動に必要な官庁施設の電力の確保等対策

(福和委員)

- ・官庁施設について、100%を達成するのが令和41年度というのは、長すぎる。中長期の目標は、さらに前倒しが必要ではないか。

(屋井委員)

- ・浸水対策は、上階への移設も考えられる。事例では、地下設備への浸水防止のために止水板を設置されているが、対応の仕方として分かっていることをあわせて伝えることも大切。
- ・今後のことだが、発電しながら蓄電するような取組も補助的にあると良い。

(鍬田委員)

- ・官庁施設について、タンクを確保するだけでなく、燃料をどう確保するのが課題。燃料は民間が補充することになるが、民間の力をいかに活用するか。効果の発現のための検討は大切。

○No. 58-1 豪雨による鉄道河川橋梁の流出・傾斜対策

(福和委員)

- ・鉄道河川橋梁は、心配なところをスクリーニングしているのか。

(国交省)

- ・対象の150橋梁は、網羅的な調査の結果、把握されているもの。150橋梁は、中長期的に100%の実施を目指す。

(屋井委員)

- ・鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策となっているが、行っているのは河床対策や洗掘防止対策であり、ある程度の事象は防止できるが、より大きな災害になると、防止できない可能性がある。

以上