

### 第3回首都圏広域地方計画に関する有識者懇談会 議事要旨

日 時：令和4年9月21日（水）13:00～15:30

場 所：関東地方整備局災害対策本部室（WEB 併用）

出席者：家田座長、大原委員、佐々木委員、真田委員、岡司委員、竹内委員、中川委員、  
西山委員、布施委員、三神委員、森下委員

#### 議事次第 1. 開会

#### 2. 委員紹介

#### 3. 議事

（1）首都圏の今後の目指すべき方向について  
（各員からのプレゼンテーション及び意見交換）

（2）その他

#### 4. 閉会

#### 主な発言内容

##### （1）議事

各委員からプレゼンテーションをいただいたのち、意見交換を行った。各委員から出た意見は以下のとおり。

- ・国土計画の中間とりまとめの「食料の安定供給」や「カーボンニュートラル」といった課題に、沿岸域の視点から話したい。
- ・水産資源の確保が期待されている。ブルーカーボンとの相乗便益も期待され、肉食から魚食にすると CO2 排出が削減できるという指摘もある。身近な憩いの場、観光、地産地消、IT 漁業などの活用も考えられる。
- ・東京湾では海岸へのアクセスが十分にできないので、沿岸への関心が高まらず資源循環の政策推進に支障があるが、沿岸地域のコミュニティは重要であり、船橋市の神事のように魅力的な活動も見られる。
- ・防災・減災の視点では、ソフト面への転換が必要である。想定浸水深の予想精度は上がっているが、再現期間 100 年スケールの津波高潮対応の防潮堤整備を全国で進めるのは、維持管理の面からも難しい。海面上昇への対応について、砂浜の 9 割ほどが失われると言われているが、このメカニズムは一般的認識とは異なり、大量に砂を確保して投入しない限りは、海面上昇とともに一般の人々が想像される以上に海岸線が後退する。
- ・ブルーカーボンと生態系サービス（減災、水産資源、水質浄化、観光、文化）の強化が求められる。藻場・干潟は、CO2 の吸収（ブルーカーボン）や波消しによる減災機能も期待される。アメリカなどでは古くから砂浜は海岸保全施設として位置付けられている。
- ・東京湾では埋め立てによって砂浜や干潟・藻場・浅場の多くが失われて、生息場が減少し、市民のアクセスも困難になっている。この 45 年で全リンをはじめ栄養分の負荷量は大幅に減少している。漁獲量も大幅に減少している。無機態リンの年平均現存量は、上層では減少し下層では増大している。上層での栄養分の減少はノリ養殖をはじめ、水産資源の減少との関係が示唆されている。一方、下層での栄養分の増大は水質・底質の劣化の現れかもしれない。水質・底質への悪影響を避けながら上層への栄養供給を増やす、適切な栄養塩管理を検討することが重要である。
- ・欧州では気候変動への対応として「戦略的後退」と呼べるような、海岸線を後退させて干潟・浅場環境を維持し、維持管理コストを抑えながら減災と両立させる海岸管理手法を積極的に導入している。海岸災害に脆弱な日本での導入は簡単ではないが、グリーンインフラの一つとして検討するのがよい。
- ・砂浜海岸の維持に関わる流域から沿岸までを一つのシステムと考える、流砂系土砂管理が行われつつあるが、流砂系は都県境で区切られるものではない。土砂や栄養塩等の物

- 質循環の管理では、他国でも進んでいるような、循環システム全体を一元管理できるような行政の仕組みを検討する必要がある。
- ・官民連携、官官連携の強化が必要である。特に官官連携では、部局間の境界領域にある重要課題に低廉なコストで対処できる可能性があり、連携へのインセンティブを高める仕組みが必要である。
  - ・グリーンインフラの視点を示すためにも、計画の最初に地形図があるとわかりやすい。首都圏の水系や丘陵地の広がりなど、地形図を見ることで計画の基盤となる自然環境に個別事業において配慮を促すことも重要である。
  - ・首都として、特に東京は水と緑のイメージ戦略を持つべきである。
  - ・東京都心部にも文化財庭園や河川や海など、水と緑の空間がある。点と線でなく面で都市の資源を美しくデザインすることを考えるべきである。
  - ・東京臨海部は大規模再開発が並行して進められており、隅田川、東京湾、海辺の公園緑地、歴史的な庭園を面として美しく魅せる都市デザインとして欲しい。
  - ・観光情報は広域連携が必要である。
  - ・ロンドンでは、都市全体を公園と捉える「National Park City」の実現のため、民間の団体が連携して国際的に活動しており、法制度の枠組みとは異なる民間初のムーブメントとなっている。国も超えた新しい広域連携として注目される。
  - ・国土の30%を2030年までに自然環境エリアとして保全する30by30が2021年のG7で約束され国際的な目標となっている。実現のための有志連合は、ゼネコンなどの大企業や自治体、NPOが参加している。今後民間の緑地を「保護地域以外で生物多様性保全に資する地域(OECM)」として認定する予定で、広域地方計画と連携が図れるとよい。
  - ・東京緑地計画(1939年)は策定当時の地形、水系に即して作成されており、それに基づくグリーンベルトは現在防災公園としても機能している。自然環境に即したグリーンインフラは都市機能の変化しても長期にわたり持続可能である。
  - ・東京都の「緑確保の総合的な方針」ではGISで既存の緑を可視化した上で、各自治体が保全目標を明示している。方針策定後は特別緑地保全地区の指定が飛躍的に推進された。
  - ・i-Tree Ecoは気象情報や雨水等のデータを活用したシステムで、例えばNYのマップでは、街路樹の樹種や高さ、CO2固定量、経済価値等の情報が誰でも参照可能である。首都圏でも基礎的なデータを整備すれば各自治体で活用可能である。
  - ・「砧公園みんなのひろば」は、インクルーシブデザインにより整備されている。公共空間は、インクルーシブというコンセプトを普及していくことが重要である。また、分身ロボットなど、移動が障害とならない仕組みは高齢者や他分野でも応用が期待できる。
  - ・個人や小規模組織が先進的な取組を行い、広域的な集積の効果を指すため目標像を提示し、都市機能の全体最適化を図ることが広域計画の重要な役割と考えている。
  - ・都市の価値をレジリエンス基準で評価する流れが世界にある。「レジリエンス」について、国土交通省は国土強靱化と訳しているが、厳密には、災害の規模が巨大化し経済変動が大きくなっている中で、どれだけ都市としてサプライチェーン、人々の心身も含めて復興してくるか、長期的に安定的に経済活動ができる都市にできるか、等かなりソフト面の評価も入ってくる。
  - ・City Resilience Indexは、各都市のインフラエンジニアリングのデータを取り、各都市がどの程度安全性を確保できているかという格付けをしているものである。都市全体に及ぶレベルの災害があると保険業が成り立たないという危機感があり、研究とテストケースレベルだが、保険業界が関心を持っている。こうした取り組みが進むと、産業立地において保険料率が影響を与えるのではないかと思う。首都圏の場合は、少なくとも2040年ごろまでは、世界最大級のメガリージョンであり、人口密度も高齢化率も高いのに安定しているということを格付け上アピールできるようにすることが戦略上必要だと思われる。
  - ・Sustainability Indexというものもある。日本ではサステナビリティというとCSRの文脈で概念的なものとして捉えられるが、世界ではシビアな問題として認識されている。

真に環境対応しているかどうか、あらゆる都市・企業に対して危機管理会社が調査・査定を行い、サプライチェーン全域のデータ証拠が問われる時代が到来しつつある。

- ・日本は防災というハード面に力点が置かれるが、都市パフォーマンス評価の項目の中では、戦略性とウェルビーイング、社会・経済も視野に入れる必要があることがわかる。一方、インフラとエコシステムは日本の得意分野であるが、エコシステムの定義は環境関連だけではなく起業家を生み出し引き寄せ続けられるかも含むため留意が必要である。現状、日本は全体としては適切に取り組んでいる方だと思われるが、海外からこうした査定を受ける可能性があり先方が想定できない技術レベルをプレミアムポイント的に説得できるよう意識した施策が求められる。
- ・日本は「BOSAI」としてISOを推進しているが、これだけ大規模化した気候変動のもとでは「防ぐ」のは不可能という解釈も海外ではあり、誤解を避けるために、減災や復興の立ち上がりスピードに寄与する切り口での産業振興戦略と連動する必要がある。
- ・インフラ輸出とその後のメンテナンスビジネスについては、ビッグデータによる故障予測とメンテナンスの最適化が技術的には各所で可能となっており、パッケージでライフサイクルコスト競争に持ち込む戦略を長期で持つ方向も考えられる。
- ・観光の現状は、もともと趣味、レジャー、余暇としてとらえられていたが、観光立国推進基本法以降、日本人の消費を外国人で埋める、基幹産業とすることを目指してきた。日本人一人の消費が外国人観光客8人分で賄える。一方でオーバーツーリズムの弊害が、環境、景観、生活空間にまで生じてきている。また、コロナで3000万人の観光が失われたことで、脆弱性も見えてきている。
- ・頑張ろうといっているのは産業界で、一般の方々には交通の混雑や人の集中、コロナの拡散要因など、観光産業にあまり良い印象を持っていないのが現実である。
- ・世界の観光需要は、欧米では6割程度の回復が見えるが、アジアでは10%程度にしか戻っていない。
- ・観光の課題のひとつは産業の生産性、利幅が低いことである。周辺産業への波及効果もあったが、モノ消費がひと段落すると経済効果にも懐疑的になる。生活や環境への負荷、コロナの影響等、産業として脆い部分も見えてきた。
- ・日本は何が売れるべき観光資源で、マーケットがどこかも整理されていない。消費される観光に行きついてしまっている。これでは地域住民のシビックプライド、地域へのリスペクトも醸成されない。自治体からも「うちは何もない」という話が出てくる。世界遺産があるような自治体でも、どのように観光を売っていくのか悩んでいるのが実情である。アジアの客を追いかけるだけでは良さは伝わらない。
- ・地域の特性を活かして旅行者、産業、地域、環境の四方よし、のグランドデザインを地域として考えることが重要である。国内旅行者の40%、インバウンドの43%を集めるのが首都圏であり、マスマーケットとなる都市部だけでなく、文化と資源を活かすことができる地域もある。それぞれの地域がどのように頑張るべきかを整理する必要がある。そのためには、実効性のあるマネジメント組織も必要である。
- ・例えば、アドベンチャートラベルは、アクティビティを通して地域の自然と文化を楽しんでいく、ストーリー性のある複数の体験を通して地域を理解するパッケージであり、欧米では期待されている。消費額が高く、自己変革、意識高い系の旅行者が多いため、滞在が長期にわたる傾向があることも特徴である。環境負荷も少なく、お金も落としてくれる、地域への理解進み、観光産業にとっては付加価値の増加による収入増も見込める。地域にとっても、交流人口増加の他、新たにシビックプライドの醸成にもつながる。しかし、これとてすべての地域にとって可能なわけではない。地域に合った観光の見極めが重要だ。
- ・実現するためには、マネジメントをする組織が必要であるが、民間だけではニーズ戦略ができないので、官民による組織が必要である。
- ・グリーンインフラの推進については、土地利用に踏み込む必要があると思われるが、都市計画の面からの制度的対応はどのようなものが求められるか。

- ・可視化するだけでもかなり効果があると思う。都市計画決定権限は、分権化が進み国にはないので、現場の各事業主体が地図を見ながら、自らの取り組みが広域的につながって効果をもたらしている事がわかることが重要と考えている。
- ・分権化が進んできたが、流域治水、グリーンインフラ等については、再検討する必要があると思う。
- ・観光には、グランツアラー、修学旅行、バックパッカーの様に若者が知見を広げる側面もある。富裕層を招き入れることが意識されやすいが、海外からの若い観光客の受け入れはソフトパワーとして好感度上昇にもつながるのではないだろうか。
- ・地域の特色に合わせた受け入れ戦略が必要である。日常と異なる気づきなど、来客の側にもたらされる効果もある。旅行者の作用と受け入れ側の効果のそれぞれを切り分けて論じる必要がある。若者の方が環境に敏感なので、これから期待ができる。
- ・旅行者が日本や関東地方を気に入ってくれて、それが回りまわって輸入や次世代への好感度上昇にもつながることを意識して、フローだけの観光ではなく、ストックとしての観光を意識するようにしたい。
- ・アジア人と欧米人で日本での行先が大きく異なるようだ。
- ・都市部など大規模な旅行客を受け入れる環境がある地域、Instagramのための撮影など「消費される旅行」をする旅行客を受け入れる環境がある地域は、このままでも良いと思う。ただ、ほとんどの地域はそこまでの受け入れ環境（人手、力量）が無いので、単に大都市部の方策を模倣することは好ましくないのではないか。
- ・海外では、女性の高齢層による一人旅の市場が広がっており、東京は人気ランキング上位にある。日本でこれらの女性高齢者の観光を受け入れる準備が整っているだろうか。
- ・全く意識されていないと思う。日本の観光関係者は一つの方向に集中して流れていく傾向がある。マネジメント組織として、日本には JNTO があり、東京都には東京観光財団があり、首都圏版を考えていく必要がある。その際には、各地の地域資源の見極めとマーケティングをきちんとやっていく必要がある。
- ・海面上昇に対する戦略的後退が興味深い。まちづくりの土地利用の面での対応は生じているのか。
- ・土地利用を後退していくことも選択肢として検討の余地がある。海面上昇は波浪等の外力も大きくなるなどの影響があるので、バッファゾーンを作ることによる対応も有効である。Engineering with Nature といって、生態系の保全に貢献する技術の適用が欧米で進められている。戦略的後退は減災の維持管理費用を下げながら干潟・浅場を再生することで生態系の保全に繋がり、2000 年代からイギリス、ドイツ、アメリカでは進められてきたが、日本では様々な困難があって適用されていない。
- ・具体的な海面上昇状況はどのように予測されているか。
- ・2050 年に最大 30cm 上昇、2100 年に 1m 上昇と言われており、今のうちから長期的戦略を考えていくことが必要である。
- ・砂浜海岸の影響が大きいと理解したが、九十九里浜のような地域を想定した場合に、1m 海面が上昇した場合の後退幅はどの程度と考えられるか。
- ・一般に砂浜の 9 割ほどが失われると試算されている。海面上昇で水深が大きくなるということは、平衡海底地形の遷移に加え、波が減衰せずに打ち寄せることになるので、海面上昇分以上に侵食が進み砂浜は失われていく。
- ・水産資源確保のための官官連携の具体的な内容を紹介してもらいたい。
- ・東京湾環境再生における、港湾部局と水産部局の連携が挙げられる。具体例として、生き物の多様な生息場の造成、特にマコガレイの産卵場の底質改善を目的として、泥の海底に砂地のマウンドを造成するプロジェクトが実現した。港湾部局の工事で発生した良質な砂を用い、水産部局が研究に基づくアイデアと漁業者の合意形成を行うことで、予算をかけずに実施することができた。プロジェクト全体の合意形成の場として東京湾再生官民連携フォーラムが有効に機能し、両部局が協力することにより双方の課題解決に貢献した。今後は河川部局の協力も得て、河口堆積土砂の有効活用が期待される。

- ・上流の砂の創出から海岸での砂の活用・防護は統合的に行われているだろうか。
- ・流域では排砂機能をもったダムや砂防堰堤が建設されるなど、努力がなされているし、海岸管理 4 省庁の連携も進められてきたところである。しかし、海岸の土砂管理では海岸を維持するために必要な土砂を河川から供給できるようにしていく必要があるが、予算的技術的制約から必ずしも十分に達成されていない。また、流砂系全体を包括的に管理する仕組みは十分とは言えない。フロリダ州では河川から沿岸に至る包括的な水や土砂の管理が行われており、その行政機関は博士号を持った人材が就く魅力的なポストになっている。
- ・国土の長期展望の中で、2050 年に現役世代の構成が減少する見通しであることを懸念している。この見通しの中で、どのように世代交代のバトンリレーをしていくのかが問題と考えている。上の世代で社会が回せたのは頭数が多かったからであり、現役世代の減少が見込まれる中で、下の世代にバトンをそのまま渡されても重いという声がある。中小企業も含めて次の世代にどうつなげていくか、仕組みを構築する必要がある。そのためには政策の棚卸し、優先順位をつけていくことが重要である。
- ・農村に足を向けていく田園回帰の動きは出てきたが、右肩上がりの時代を経験している世代はいいが、今の若者は右肩下がりに直面している世代で、転職や、暮らしの価値観も異なる。地方に自己実現やコミュニティへの所属を目指してくる人たちも出てきている。
- ・首都圏といえども、郊外部、地方部を抱えていて、人口減少、少子高齢化、さらには地域の状況がまだらで、都市部と地方部が混在するエリアもある。
- ・地域生活圏で想定されているのは地方の話だが、都市郊外にも中山間地があり、地域の混住の話が出てくると想定している。
- ・創業・事業継承積極支援で、女性や小さなコミュニティ、スモールビジネスを応援する動きもある。中小企業のグローバル志向、ネットワークづくりを積極的に支援しているエリアもある。地域の中でチャレンジしたい意欲はあるが発揮する場、情報を発信する術がない。原動力はあるので、応援していくことが必要ではないか。
- ・関係人口は、ライフステージの変化に応じて地方、都市の双方向の流れになってきている。東京、地方の良いところ取りをしたい。それが実効性を持ってくる時代になってきている。
- ・選択的な居住の動きもあり、世代が変わるにつれて、首都圏以外を知らない世代が増えてきているため、首都圏だけでなく他の地域のことを知ってもらう機会を増やし、国土管理にも結び付けていくことが重要ではないか。首都圏のマーケット、パートナーを他地域に作っていくことを考えるべきである。
- ・国土管理は、主に過疎地域に必要とされるが、都市郊外の縮退の局面を視野に入れた場合には、これらのエリアでも適切に行っていくことが求められる。
- ・首都圏の巨大な食料消費をどのように支えていくのか。中山間地域では集落でブランドを立ち上げて売っていくような話も出てきている。首都圏を支える大規模産地に対しても、行政の支援を受けながらも生産体制を回していくことも必要である。
- ・社会インフラは技術革新で自律分散型、小規模での活用が可能となり、新たな社会調和のメカニズムを生み出すものとするのが重要である。
- ・SDGs は様々なところに生業を生み出すものとして考えていくことが重要である。
- ・デジタル化というとデータ利用の話が中心になるが、重要なのは、デジタル化されると既存サービスとそれを利用する市民の経験がともに横割りになるということである。また、カスタマイズできること、参画が容易になることも重要である。これらを通して、インフラのあり方自体が変わる。
- ・「重いものが軽いものを規定する」（国土 1.0）考え方は変化し、「軽いものが重いものを規定する」（国土 2.0）時代が到来している。
- ・みちのり HD では、横串経営を行った。そのうえでデジタル技術の導入を行った。ダイナミックルーティングの導入で、これまでは別々に運営されてきたバスの統合が可能に

- なるなど、サービスの形が変わっている。
- ・南紀白浜では、地域と一体となった空港経営を進めており、今年には、月別搭乗者数で過去最多を達成している。空港運営に IoT を導入しており、これらの工夫を空港内に限定せず、地域全体での顔認証のようなエリアマネジメントに展開している。
  - ・空港内で行っているドライブレコーダーによるインフラ点検を空港外の道路にも展開している。
  - ・ワーケーション環境の整備などを通して都市人材との連携を推進し、地域課題の解決にも取り組んでいる。
  - ・イノベーションや企業促進のインフラという観点からは、フランスでは 42 という学生自主管理型の全く新しい学校ができています。インキュベーション施設との連携もある。
  - ・平成初頭からの名目平均年間賃金は、ドイツなどが上がっている中で、日本は低迷を続け、平成最後にはマイナスに転じる悲惨な状態にある。一人あたり GDP の順位も平成の初頭からかなり下落しており、わが国ではお金が回っていない状況にある。ヒト、モノ、カネ、データのモビリティが重要である。
  - ・感染症拡大で人の流れも停滞しており、さらにはDX、デジタル化の流れにも追いつけていない。デジタル化だけでなく、社会が変化しなければならない。それぞれのリダンダンシーも重要だが、例えば交通のリダンダンシーだけでなく、交通が制限を受けた場合に情報で補完するなどのリダンダンシーが必要である。
  - ・MaaS も交通だけでなく他分野に広げて行くことが重要である。駅のゲートレス化など、これまで内外で分離していたものを統合することで、より良い開発ができるかもしれない。
  - ・時空間のシームレス化が進んでいく。これらを予測して評価していくことが重要である。移動の位置・属性情報、地物にかかる位置・属性情報により地形図を拡張することが必要であり、情報が分散しては意味がない。様々な情報をマネジメントしていける基盤づくりが必要である。
  - ・デジタル社会形成基本法が昨年制定され、情報マネジメント基盤は、最新性、正確性が確保された社会の基本となるデータベースとなる。電子国土基本図がベースレジストリに指定された。ただし、これをきちんと使おうとするとさらに上乘せする情報が必要である。
  - ・3次元化の例では PLATEAU をオープンデータ化して3次元都市モデルを使えるようになってきた。
  - ・地形を3次元点群データとした例として、VIRTUAL SHIZUOKA がある。熱海の土石流も事前に点群データがあったおかげで、災害を迅速に把握することも可能となった。
  - ・地籍調査は全国で52%にとどまり、特に首都圏の進捗率が悪い。DID、林地で遅れている。優先地区で80%まで進んでいるが、全体的に遅れている。裏のがけが崩れそうでも持ち主がわからない、ということが実際に起きている。
  - ・所有者不明土地の円滑化に関する特別措置法も制定された。固定資産課税台帳、地籍調査票だけではないデータベースで土地の情報を探せるようになってきた。
  - ・4次元のデジタル基盤を作って、国土のモニタリングに基づく政策検討が重要である。リアルタイムでダイナミックに扱えるプラットフォームを作った上で、現実世界と法制度との整合を図っていくことが求められる。現実世界と仮想世界の相互作用化が重要で、生き方や働き方も変わっていかなければならない。
  - ・長く停滞に悩み数々の危機に直面する日本の現状を十分に認識し、国民が直面する悩みや将来への不安を直視した上で、国民の負託に十分に答え、国民が関心を寄せるに足る中長期的な国土規模の空間計画であるべきである。
  - ・メッセージ性の高い理念やコンセプトの力強い打ち出しもさることながら、それ以上に重要なのが、施策内容（ハード面の充実・制度の充実・国民的運動論）における具体性と実効性を伴うリアリティである。
  - ・広域地方計画は国と地方が協力して作成する地方計画であるとともに、大臣決定される

国家計画のため、各広域地方計画も全国民的な共感を得ることが不可欠である。

- ・首都圏広域地方計画の対象は、「関東地域」ではなく、最大の人口を擁する首都エリアであり、日本全体の経済力や日本の国際的位置付けへの責任感と矜持が不可欠である。同時に、国民的統合と共感への特段の配慮が重要と考える。「東京一極集中問題」についても同様である。
- ・首都圏エリアは一様ではない。日本の各地の差異を内包する上、全国でも格段に大きな差異と多様性をもつ。再開発が進む都心3区や5区ばかりをイメージしてはならない。震災・戦災後スプロール木密地域、大規模宅地開発郊外、国立・国定山岳自然公園エリア、豊饒な東京湾、島嶼部（安全保障の最前線）等の特徴的な地域を抱えている。
- ・国土管理を格段に充実すべきである。現状の国土管理体制は形骸的すぎずさんであるという現状認識を前提とするべきである。
- ・日本全体が抱える重大な課題は、最大人口をかかえる首都圏の問題でもあり、首都圏はそれぞれにどう貢献すべきか、首都圏が先頭を切って取り組むべきである。例えば、メガソーラー・風力発電の整備目標はどうあるべきか、生ゴミの資源エネルギー利用はどうあるべきか、国境離島（南鳥島、沖ノ鳥島の領土・領海確保等の重要性）などがある。
- ・首都圏は最大の消費者人口規模をもつ地域であり、国民が消費者としての責任を果たすべきエリアである。例えば、食品ロス、節電、リサイクルなどにおける、日本国内はもちろんのこと世界最高水準のモットイナイ運動とその促進体制を充実する責任を有する。
- ・「東京一極集中問題」に向けた首都圏の姿勢は国家としても国民的にも極めて重要事項となる。具体的には、長期にわたる国民的関心への共感、東京都心部への集中対策の歴史的取り組みの評価、東京の「抑制」による是正は日本全体にとって不適切であることの確認、リモートワーク・ワーケーションなどによるライフスタイルと居住地選択の大きな変化、首都圏郊外部の再生、広域首都圏の中核都市とその周辺に良好な住環境充実による、新たな「東京一極集中」対策の促進が求められる。
- ・若者を集める地方の大学は地方創生・関係人口増進の原動力たりうる重要な存在であり、より一層の重視が必要である。
- ・広域的な空間行政体制は事実上皆無であり、高速道路など個別のインフラについては国や道路会社などが担うが、面的に広がる調整的・統合的機能は不十分と認識している。約10年間の関西広域連合の成果と限界性を参考にしたい。
- ・インフラ強化について、風力発電の港湾評価は具体的に何を評価項目としているのか。ドイツでは風力発電の再生可能エネルギーをどこに、どんなメーカーのものを配置しているかを含めて、総合的に評価している。一方で日本では、評価がばらけている印象であり、域内でどこの電源ならば使えるなどの実態を把握している主体がない。
- ・日本では、風力のエネルギーがどれくらい生み出せるか、だけでなくコスト、初期費用やメンテナンス費用が評価に効いてくる。メンテナンス料が電気料金に上乗せされてくる。日本の港湾評価の問題点というよりは、電力だけでなく、港湾での待機時間が少ない等、トータルのデータプラットフォームを作るべきという趣旨で示させて頂いた。
- ・事故発生時に中規模、小規模な保険をブローキングする市場が日本にないので、リスク対策が進まない。保険のコスト対効果が十分に把握できない面も懸念している。
- ・南紀白浜空港の事例で、ラーニングワーケーションは、地域課題と地域の企業とのマッチングがしづらい部分があると思う。和歌山県では空港会社が人材運営を実施しているのか。
- ・空港を超える空港と言っているのはそのような趣旨もあり、空港会社が都市人材との連携事業も運営している。地方空港を運営するのであれば地域と一体となった活動が必要である。その中で普通のワーケーションにいくだけでなく、日ごろから接点のある域内の企業の課題とマッチングさせる。地域の企業が持っている課題をワーケーションに来た方に解いてもらう。ワーケーションの参加者も地域で学んでくることになる。大組織の人は課題を自分一人で解く経験がなく、自分で考える経験も含めて、東京で得難い経験を含んだ研修として推進している。実際に希望者が殺到している。それがさらには都



市人材の副業に発展し、例えば域内の旅館の経営改善、酒造メーカーの商品開発のような仕事に従事している。

- ・ VIRTUAL SHIZUOKA は、県一式で作ろうとすると手間もデータ容量も大きくなる。取り組みのスタンスと平常時の活用方法を教えてほしい。
- ・ 県全域をまとめてデジタル化するスタンスである。一部から少しずつ拡張しているが、これを県だけで管理するのは難しいというのも課題である。データ連携のためのプラットフォームを公開して、一部を受け持ってもらっているのが現状である。他の県でやるのはまだ抵抗があるかもしれないが、国でも音頭を取ってもらい、公共財として展開していくことも考えられる。平時の利用は道路管理や、3次元でのシミュレーション、洪水があった場合の想定などが考えられる。
- ・ データがきちんとしていないと、何かをやろうとしてもできない。データの整備は必要条件である。砂防区域や保安林指定、土砂災害危険区域指定などは、行政の中で別々に図面を作って、この地形データを使っていない。静岡は管理権限を市長に落として自分で管理していない。データの整備だけをすれば、全てが統合できるという幻想に陥ると、ミスリードする危険がある。データと政策の体系を合わせるということも重要で、作るだけでは困る。静岡ではきちんとしているのだろうか。
- ・ 3次元データだけあっても役に立たない場合もある。例えば都市計画図と農業管理図、森林管理図が全部バラバラに作られているのが現状である。本来はベースレジストリとして連携していくこと、全体をマネジメントすることが重要である。
- ・ 日本は全体マネジメントが得意ではない。地域の人が同じ地図に重ねていくと、結局よくわからないね、と言い出すことになる。
- ・ 自衛隊の基地もあると思うが、禁止エリアを定義しないで進めているのであれば、データのセキュリティは大丈夫なのか。
- ・ 基本スタンスとして、エリアの100%をデータ化するが、自衛隊の箇所や取り扱いは不明である。
- ・ 行政ではなく民間企業が空港管理をやっている。そういうところだからこそ政策が進むというのが次の時代の指針となっていると思う。大学のシステムがロシアの攻撃でダウンしている。DXによってポテンシャルはあるが、この程度のセキュリティで大丈夫か、脆弱ではないか。例えば高速道路でトラブルが頻発すれば国民は怒るはずである。首都圏はデジタル環境の脆弱性の影響を最も大きく被り、一番一生懸命取り組むべき地域のはずである。
- ・ 企業がサイバーセキュリティに対しての問題意識が高くないことも問題である。サイバーセキュリティの責任者任せで、社長とは関係ない、経営課題にならないということになりがちだ。他方サイバー攻撃が不具合の原因だとすぐに判明するケースは限られているという側面もある。また、サイバー攻撃の結果物理的なオペレーションに影響が出た場合、復旧はサイバー側だけではできない。オペレーション側と統合した体制を組むことが必要となる。OTとITとを統合した訓練センターを政府でも作ったが、攻撃からの回復を含めたノウハウを普及することが重要である。
- ・ 位置情報に関する危険性も取り沙汰されている。自動運転はGPSが狂うと深刻な影響が生じる。フェイクの位置情報が作られることも懸念されており、位置情報の信頼度をどのように担保するのも重要な課題である。
- ・ 目標をもって進めることが重要である。
- ・ 食の安定供給の面では、首都圏内でも千葉や茨城、埼玉は農業県で大消費地に近い。どのような農業であるべきなのか。
- ・ 大産地と大消費地のお互いの顔が見えないことがボトルネックになっている。市場流通に任せながらも、大産地が価格競争で疲弊している。生産者と消費者の交流を促進することに意味がある。子供への教育、生産者の周りで消費者が応援する場を作っていくことが重要ではないか。グリーンインフラへの公金投入に対する理解も重要でないか。
- ・ 都市人材連携では、東京から人を送ることが中心であるが、ブロック内での交流を深め



ることから始めるべきではないだろうか。南紀白浜の空港のプロジェクトも東京から訪れる方が中心になっているのか。

- ・南紀白浜は、時間距離ではブロック内よりも東京からの方が近いこともあり、東京からの人材との交流が中心になっている。
- ・二拠点居住やリモートワーク、働き方改革は CO2 排出上で悪影響を及ぼすという考えもある。東京のリモートワークが突出して高いだけで、全国的に移行すべき、と考えるのは危険である。

以 上